

道路運送法に基づく協議が調っていることの証明書（案）

令和 6 年 9 月 3 0 日付け藤沢市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

1. 運行の態様

区域運行

2. 協議が調った事項

神奈中タクシー株式会社が運行している「おでかけ六会」の廃止

3. 協議が調っている営業区域及び停留所

別添「図 営業区域及び停留所」参照

- ・ 営業区域：神奈川県藤沢市 亀井野、亀井野一丁目、亀井野二丁目、
亀井野三丁目、亀井野四丁目、西俣野及び今田
- ・ 停留所：27箇所

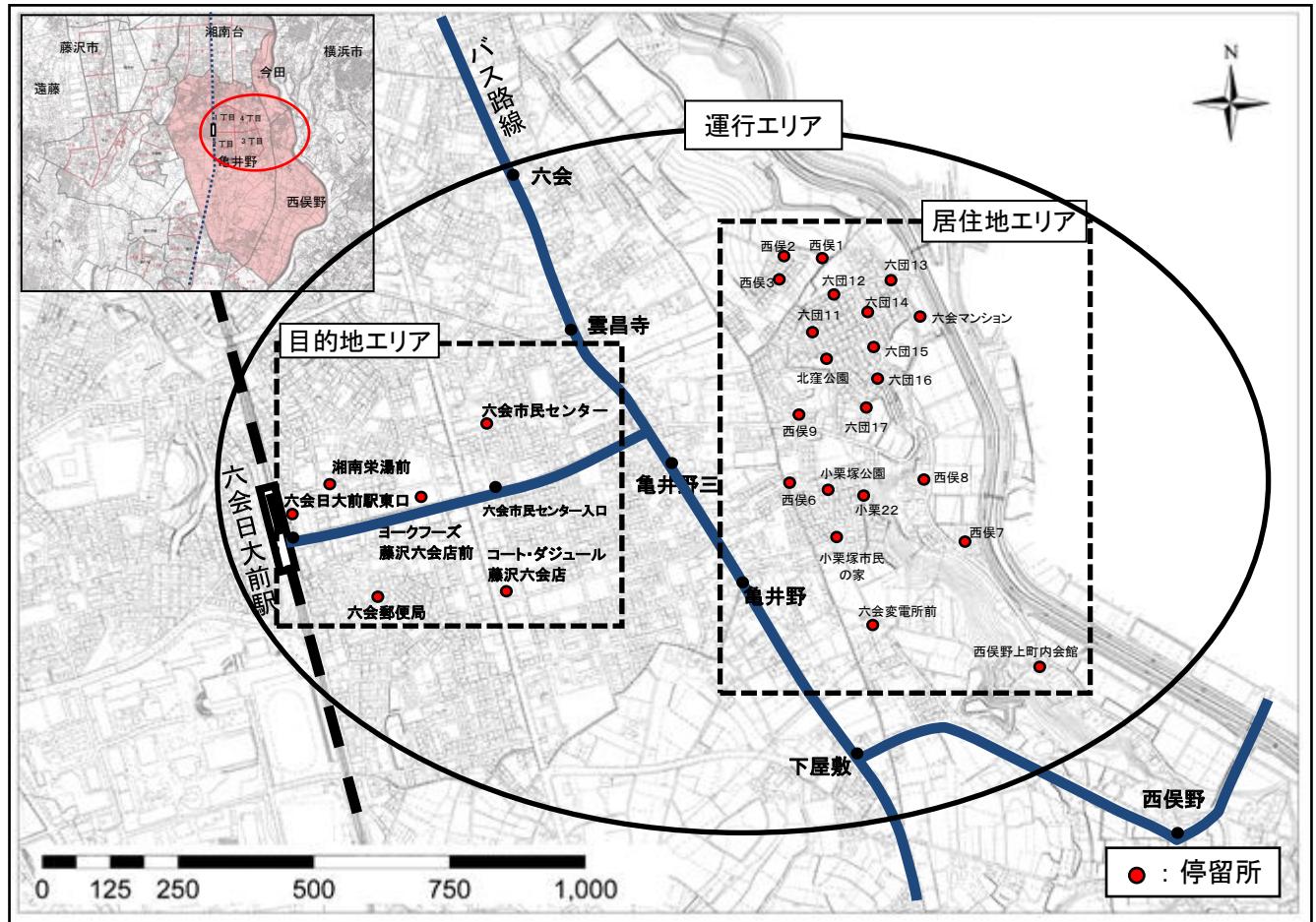
年（令和 年） 月 日

藤沢市地域公共交通会議

会長 岡村 敏之

別添

「図 営業区域及び停留所」



六会地区予約型乗合タクシーの運行について

目 次

- | | | |
|---|------------------------|-------------|
| 1 | 予約型乗合タクシー「おでかけ六会」について | ・ ・ ・ ・ ・ 1 |
| 2 | 運行継続が困難に至った課題について | ・ ・ ・ ・ ・ 3 |
| 3 | 「おでかけ六会協議会」による運行廃止について | ・ ・ ・ ・ ・ 7 |

第29回 藤沢市地域公共交通会議

2024年9月30日（月）

藤 沢 市

1. 予約型乗合タクシー「おでかけ六会」について

1-1. 本格運行開始から利用促進について

六会地区において、公共交通利用不便地区の解消に向けた取組として、平成21年度に交通不便地区解消検討事業が地域まちづくり事業（以下「まちづくり事業」という。）として決定しました。

まちづくり事業では、地域が主体となり、市と新たな交通システムの導入の検討を進め、予約型乗合タクシーを採用することにしました。その後、平成28年11月から1年間の実証運行を経て、六会地区予約型乗合タクシー「おでかけ六会」として、平成30年4月から本格運行を開始しました。（表1）

本格運行開始後も、継続的に利用促進を図るため、取組を行いました。（表2）

表1 本格運行開始までの経過

平成21年度	交通不便地区解消検討事業が地域まちづくり事業として決定
平成24年度	交通不便地区解消検討事業の対象地区として、六会地区の西俣野北部を選定
平成24年11月	第1回アンケート実施（目的：地域公共交通の必要性を把握するため）
平成26年2月	第2回アンケート実施（目的：導入すべき交通手段を決定するため）
平成26年6月	交通不便地区解消検討会議設置 （委員の構成：郷土づくり推進会議6名、地区委員4名、町内会長4名）
平成27年8月	第3回アンケート実施（目的：実証運行計画策定のため） （利用料金300円/回の場合、約55人/日の需要を確認）
平成28年8月	実証運行計画を策定し、第13回藤沢市地域公共交通会議にて合意
平成28年11月	実証運行の開始
平成29年1月	戸別訪問の実施（目的：周知活動及び、利用者拡大のための課題確認のため）
平成29年6月	予約型乗合タクシーの利用状況と課題に関する説明会の開催
平成29年10月	実証運行の終了
平成29年11月	第15回藤沢市地域公共交通会議にて本格運行開始について合意
平成30年4月	本格運行開始

表2 主な利用促進等活動の取組

平成30年9月	アンケート調査実施（目的：需要の開拓、利用促進）
平成31年1月	戸別訪問（目的：需要の開拓、利用促進）
令和3年7月	アンケート調査実施（目的：需要の開拓、利用促進）
令和6年5月	アンケート調査実施（目的：利用分析、地区の移動実態把握）
※その他、「おでかけ六会会報」の配布、回数券の割引、広告配布等を継続的に実施	

1-2. 概要

六会地区の「おでかけ六会」は、本会議で運行計画等について合意され、運行に至った予約型乗合タクシーです。小田急江ノ島線六会日大前駅周辺エリア及び六会地区西俣野北部エリア内で、2018年（平成30年）4月から本格運行しています。



図1 運行エリア

1-3. 運行内容

運営主体	おでかけ六会協議会（地域組織）		
運行方法	区域運行		
運賃	正会員300円、準会員500円、 小人(未就学児除く中学生未満)100円、幼児（未就学児）無料		
運行予約	利用の際は事前の利用者登録が必要 運行ダイヤの40分前までに予約		
運行日	週3日（月・水・金） ※運行日が祝日の場合は運休		
運行時間	午前8時45分～午後4時50分 1日8便（予約があった便のみ運行）	時刻表（発車時刻の目安）	
運行車両		時	六会日大前駅 周辺エリア
	運行者所有のタクシー車両（車両の乗車定員5名）	8	50
		9	50
		10	50
		11	50
		12	-
		13	50
		14	50
		15	50
		16	50
車両の運行者	神奈中タクシー株式会社（運行委託先）		
市の支援内容	運営費（{運行委託費－運賃収入} × 1 / 2）		

2. 運行継続が困難に至った課題について

2-1. 利用者の推移

2019年度（令和元年度）の利用者数955人をピークに、2023年度（令和5年度）は542人と、400人以上減少しています。

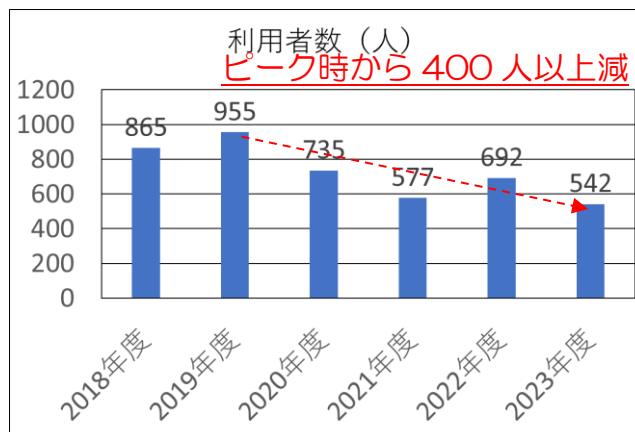


図2 年間利用者数推移

2-2. 運行単価の上昇等

2023年（令和5年）11月20日にタクシー運賃・料金の改定があったことから、同日付けで、おでかけ六会の1便あたり運行単価も4割強の大幅な値上がり（1,800円 → 2,100円 + （時間指定予約料金）500円）を受けており、図3のように寄付金等では賄えず赤字が生じるなど、運行継続に対する課題が顕在化しました。

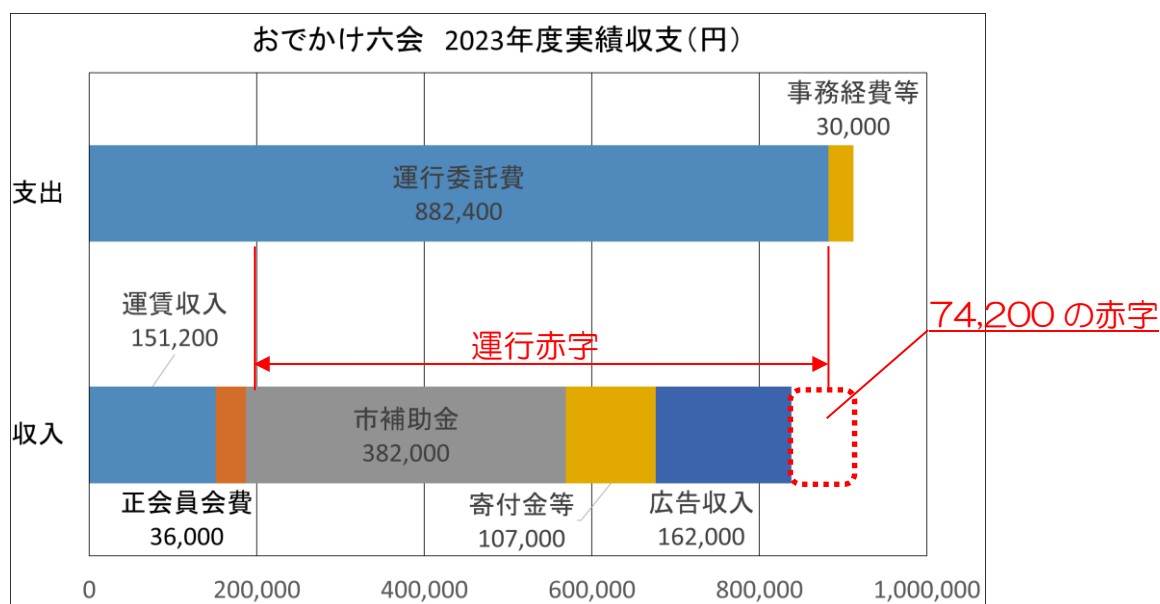


図3 2023年度（令和5年度）実績収支

運行委託費：交通事業者へ支払う費用

（1便の運行経費×1日の運行本数×年間運行日数）

事務経費等：地域組織運営経費（印刷費、通信費、消耗品費等運営に関する経費）

運賃収入：運賃収入、回数券収入

正会員会費：運賃が割引になる会費（サポーター会費等）

市補助金：（{運行委託費－運賃収入－正会員会費} × 1 / 2）の市補助金

寄付金等：地域組織の運営に協力するための支援金や寄付金

広告収入：パンフレットなどへの掲載で得る広告料

2-3. 利用者の実態

2023年度（令和5年度）の「おでかけ六会」の実質利用者と乗車回数について、図4のとおり、年間の利用回数のうち、約7割を4名の方が占めているなど、利用者が特定の方に偏っている実態が見受けられます。

また、図5のとおり、「おでかけ六会」を本格運行する際に、乗合率（1便あたりの乗車人数）1.5、稼働率（実運行回数／ダイヤ設定回数）0.5と定めた基準値を直近3年連続で満たしていない状況です。

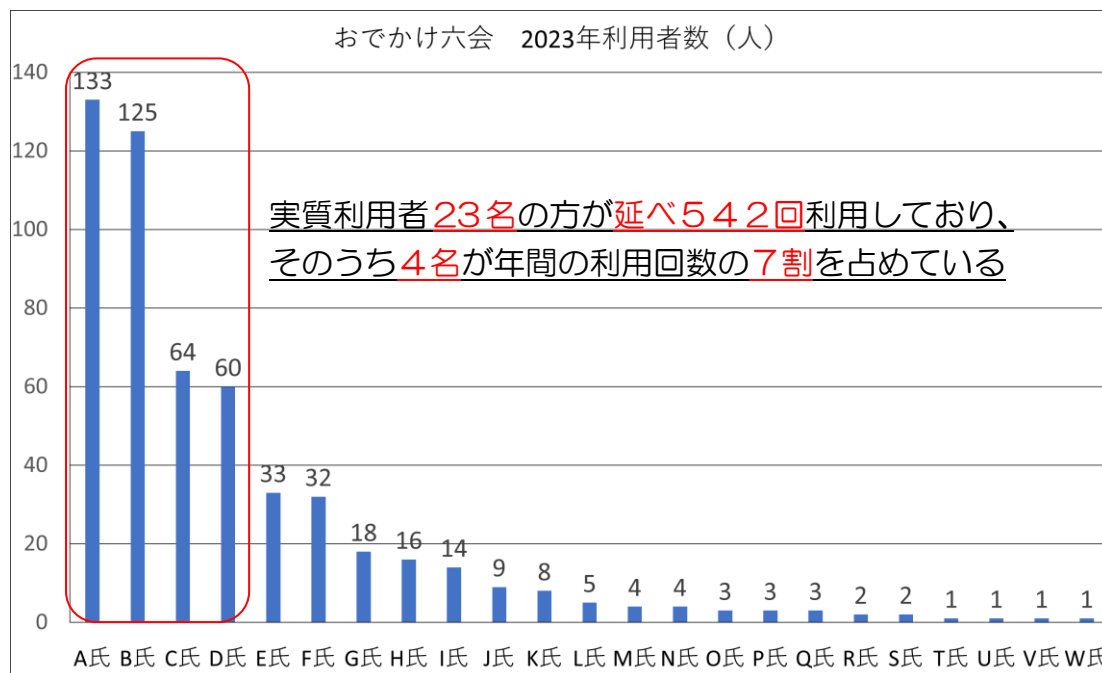


図4 おでかけ六会の実質利用者と乗車回数

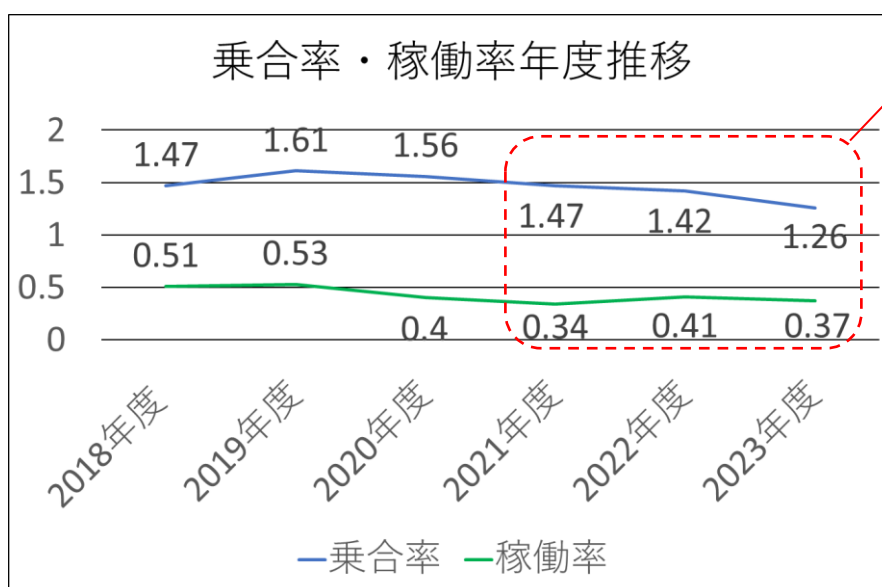


図5 乗合率・稼働率年間推移

乗合率：1便あたりの乗車人数

稼働率：実運行回数／ダイヤ設定回数

2-4. アンケート結果の分析

藤沢市は、「おでかけ六会」の今後のあり方の参考にするため、利用見込みや、運行地区の移動実態等を確認できるアンケート調査を実施しました。

「西俣野地区の移動手段に関するアンケート調査」という表題で実施しましたが、回収状況は21.4%に留まっています。(表3)

アンケートの回答者は、76.3%が高齢者で、西俣野地区の年齢構成と比べると多い割合となりました。「おでかけ六会」を利用していない理由では、「他の交通手段がある」、「予約が面倒」との回答が多く、「徒歩」、「自動車」、「自転車」で移動している方が多い結果でした。(表4、表5、表6、表7)

また、「おでかけ六会」に関して、住民の年齢階層別人口では、実証運行開始時(平成28年度)の高齢者人口は、現在と比較しても横ばいであるが、「おでかけ六会」の会員数は減少していることから、「おでかけ六会」を移動手段の選択肢とする人が少ないものと推測されました。(表8、図6)

表3 アンケート回収率

	総数	紙回答	WEB回答
配布数(枚)	749		
回収数	160	125	35
回収率	21.4%		

表4 年齢階層別アンケート回収率

年代	年代計	年代率
10歳代	0	0.0%
20歳代	1	0.6%
30歳代	9	5.6%
40歳代	9	5.6%
50歳代	18	11.3%
60歳代	19	11.9%
70歳代	51	31.9%
80歳代以上	52	32.5%
未回答	1	0.6%
総計	160	100.0%

計76.3%
回答割合が大きい

表5 西俣野年齢構成

年代	年齢割
10歳代	10.9%
20歳代	8.9%
30歳代	12.0%
40歳代	16.0%
50歳代	16.3%
60歳代	9.8%
70歳代	14.4%
80歳代以上	11.7%
総計	100.0%

表6 「おでかけ六会」を利用していない理由

利用していない理由(複数回答可)	回答数	率
他の交通手段がある	59	31%
予約が面倒	36	19%
その他	30	16%
利用したい曜日・時間に運行していない	29	15%
会員登録が面倒	15	8%
利用料金が高い	12	6%
おでかけ六会を知らない	6	3%
近くに停留所がない	5	2%
総計	192	100%

N=127

表7 自宅から駅、バス停留所までの移動手段

年代×移動手段 (複数回答可)	徒歩	自動車(運転)	自転車	自動車(同乗)	タクシー	バイク・原付	おでかけ六会 (乗合タクシー)	その他	総計
10歳代	0	0	0	0	0	1	0	0	1
20歳代	9	6	6	2	0	0	0	0	23
30歳代	7	5	5	2	0	1	0	0	20
40歳代	15	10	9	4	0	1	0	0	39
50歳代	13	11	9	6	0	2	1	0	42
60歳代	41	25	16	5	2	4	2	0	95
70歳代	37	14	13	13	12	3	5	3	100
80歳代以上	1	0	0	0	0	0	0	0	1
未回答									
総計	123	71	58	32	14	12	8	3	321
率	38%	22%	18%	10%	4%	4%	3%	1%	100%

N=160

表 8 西俣野地区年齢階層別人口

2024年4月時点
(人)

年齢別人口

		0～14歳	15～64歳	65歳以上	合計
西俣野	H28 (2016) (実証運行開始当時)	290	1,326	721	2,337
	R6 (2024) (現在)	390	1,435	723	2,548
		増 100	増 109	増 2	増 211
	増減率	34.5%	8.2%	0.3%	9.0%
(参考) 六会地区	H28 (2016) (実証運行開始当時)	5,182	22,256	7,363	34,801
	R6 (2024) (現在)	4,816	23,534	8,081	36,431
		減 -366	増 1,278	増 718	増 1,630
	増減率	-7.1%	5.7%	9.8%	4.7%
(参考) 市全体	H28 (2016) (実証運行開始当時)	58,937	267,954	101,132	428,023
	R6 (2024) (現在)	56,030	279,488	109,350	444,868
		減 -2,907	増 11,534	増 8,218	増 16,845
	増減率	-4.9%	4.3%	8.1%	3.9%

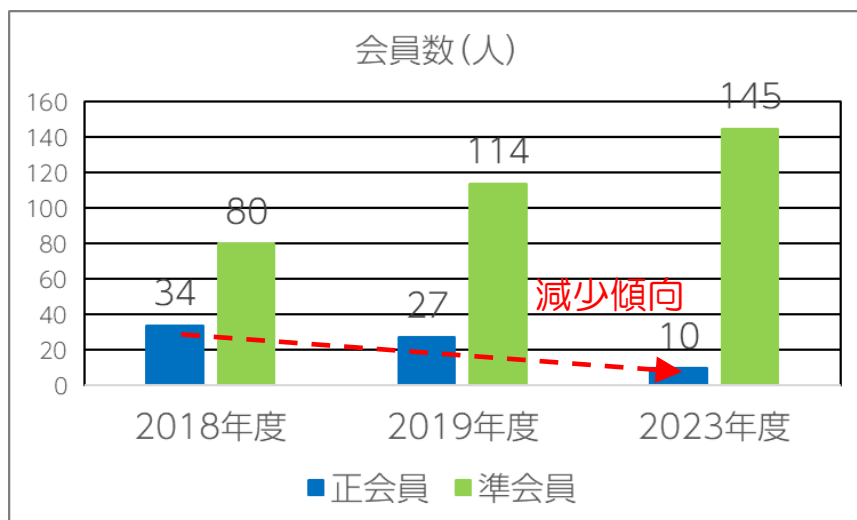


図 6 会員数推移

※準会員（年会費 0 円）は、登録の削除は行っていないため、増加傾向にある。正会員（年会費 3, 0 0 0 円）。

3. 「おでかけ六会協議会」による運行廃止について

運行・運営の課題に対し、継続的に協議を重ね、「おでかけ六会協議会」は、これまで広告収入の獲得など財務の健全化を図る取組や、割引キャンペーンなど利用者を増やす方策等を実施しましたが、改善することは困難でした。

その結果、2024年（令和6年）6月29日に、「おでかけ六会」の運営主体である「おでかけ六会協議会」は、導入当初に設定した乗合率1.5、稼働率0.5の運行継続の基準を下回っている現状や、アンケート結果などから、運行単価が値上がりした状況を改善していくことは困難として、運行廃止に向けた手続きを進めることを決定しました。

運行廃止に伴い、「おでかけ六会協議会」は解散する意向ですが、本市では、「おでかけ六会」廃止後における地域の移動のあり方について、引き続き、地域と協議することを考えています。

以 上

第28回藤沢市地域公共交通会議（書面会議）における
「報告資料1 六会地区予約型乗合タクシーの状況について」への
委員からの意見書の内容について

分類	類型化した意見・提案	回答
運行方針について	「おでかけ六会」の会員数が減少し、利用者増が期待できないため、現状のままの継続は難しく、運行とりやめは仕方ない。	—
	今後、同地域へ類似あるいは別の公共交通の仕組みが必要ではないか。改善案・代替案なしに廃止するのは、本来目指していた地域の公共交通の確保の趣旨に反するのではないか。	「おでかけ六会」廃止後における地域の移動のあり方について、引き続き、地域と協議することを考えています。 【説明資料 P.7 参照】
運行等の現状について	この「おでかけ六会」自体が地域に浸透していないのではないか。	本格運行開始前後も、継続的に周知活動等を行っており、「おでかけ六会」を利用していない方のうち、「おでかけ六会」を知らない方は3%でした。 【説明資料 P.1 表1・表2、P.5 表6 参照】
	利用者の減少に、コロナ禍の影響はなかったか。（コロナ禍の影響を大きく受けず、一定の利用者がいたとも言えるのでは）	コロナ禍の影響により利用者数は減少しましたが、その後、他の公共交通の利用者数が回復傾向の中、「おでかけ六会」は低迷しています。
	元々のターゲットとする利用者層と利用機会について、どのように想定されていたのか。自動車を利用している高齢者の状況を改善することが見込まれていたのか。	アンケート調査や地域組織との協議結果より、今後の超高齢社会を見据え、買い物や通院などを目的とした移動支援に取り組んできました。
	事業を継続するための収支に対して、利用者数の目標値は設定されていたのか。	利用者に関する目標値については、稼働率・乗合率を設定しました。加えて、運行委託費に対し、収入（運賃、支援金、広告費、市補助金）により運営が成立するか実証実験で確認し、本格運行を開始しています。 【説明資料 P.4 図5 参照】

分類	類型化した意見・提案	回答
運行等の現状について	運用開始後、利用者を増やすための取組はされていたのか。	本格運行開始後も、利用促進への取組を継続して実施しています。 【説明資料 P.1 表 2、P.7 参照】
	タクシー利用に対するイメージで、他者と同乗することへの抵抗感があったのでは。	アンケート調査や地域組織との協議結果より、乗り合うことを前提とした地域公共交通予約型乗合タクシーを選定しています。
	運賃や運行時間は、まずまず納得できる設定になっていると思われるが、実際に利用者が増えなかったということは、利用者目線での利便性を感じるしくみが構築できなかったのではないか。	路線バスとの競合を避けるなどの諸条件の下、アンケート調査や地域組織との協議結果より、乗合タクシーの運行計画を立てつつ、必要に応じて見直しを行っています。
利用状況に対する分析について	利用者目線でどのようにしたら「利用したい」・「利用し易い」といえるかの分析はされていたのか。その結果のフィードバック等は。	同上
	利用が多い停留所は。停留所の追加、変更で利用者が増えるか。	「六会日大前駅東口」や「北窪公園」などの停留所が多く利用させており、必要に応じて停留所を追加するなど、見直しを行っています。
	どの時間帯が多いのか。	9時台、14時台が多い傾向があり、9時台は地域から駅方面、14時台は、駅から地域方面が多くなっています。
	利用者/非利用者の移動目的は。	「おでかけ六会」の利用者は、買い物や通院が多くなっています。
	目的時間が時刻表と合っていないのでは。	主たる目的地の開店時間帯などに合わせて、時刻表を設定しています。
	行きと帰りでの利用者数は。(予約は行きと帰りセットで予約しているのか)	地域から駅方面行きが多くなっています。
	利用を躊躇してしまう原因はなにか。	「他の交通手段がある」「予約が面倒」との回答が多くなっています。 【説明資料 P.5 表 6 参照】

分類	類型化した意見・提案	回答
利用状況に対する分析について	地域住民の移動量が足りていない/目標値が適正でなかったのではないかな。	利用者に関する目標値については、稼働率、乗合率を設定していましたが、直近3年連続で満たしていない状況です。 【説明資料 P.4 図5 参照】
アンケート結果について	高齢者層以外の回答が少ないということは、「おでかけ六会」がその他の層への魅力が少ないということだと思われる。	アンケート調査の回収率や地域の移動手段より、当該地域は「おでかけ六会」などの公共交通を含め、移動に関してひっばくした課題は少ないものと推察されます。 【説明資料 P.5 参照】
	リピートが少ない理由は。どういった時に使いたくなるのか。	利用していない理由は、「他の交通手段がある」「予約が面倒」との回答が多くなっています。 【説明資料 P.5 表6 参照】
	なぜ利用しないかのアンケート項目が欲しい。	同上
	おでかけ六会より、タクシーを利用する人がいるのはなぜか。	内容の違いによる個々の移動手段の選択によるものと思われます。
	アンケート内のバス停留所は、路線バスの停留所を指しているのか。ならば、自宅からバス停留所までの移動は、おでかけ六会サービスの対象外ではないか。	主たる公共交通（駅やバス停）までの移動手段の把握を目的としており、選択肢として「おでかけ六会」を記載しています。
	アンケート配布が1世帯毎であれば、家族全員の意見が反映されていない可能性がある。	世帯の代表者としてアンケートに回答いただき、世帯員情報も参考として把握しています。
今後について	対象者を絞り、高齢者、妊婦等へ費用の一部を負担する形でタクシー券の配布などを検討してみてもは。	タクシー券の配布などについては、市全体に波及する内容であり、当該地域に限ることは課題があるものと捉えています。
	坂がある地域では高齢者が、自転車や徒歩を利用することが難しい地域があるのでは。その地域に需要はないのか。	既存の公共交通機関から離れている地域（交通空白地）などに対して、地域の実情に応じて、取組を支援しています。
その他	のりあい善行でも経費の増加や役員の高齢化等の課題がある。	—

以上