

第4章 地域公共交通の充実にに向けた考え方と施策の方向

(1) バスネットワーク維持

ア 考え方

朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、鉄道駅を中心とした交通ネットワークを維持することが重要です。

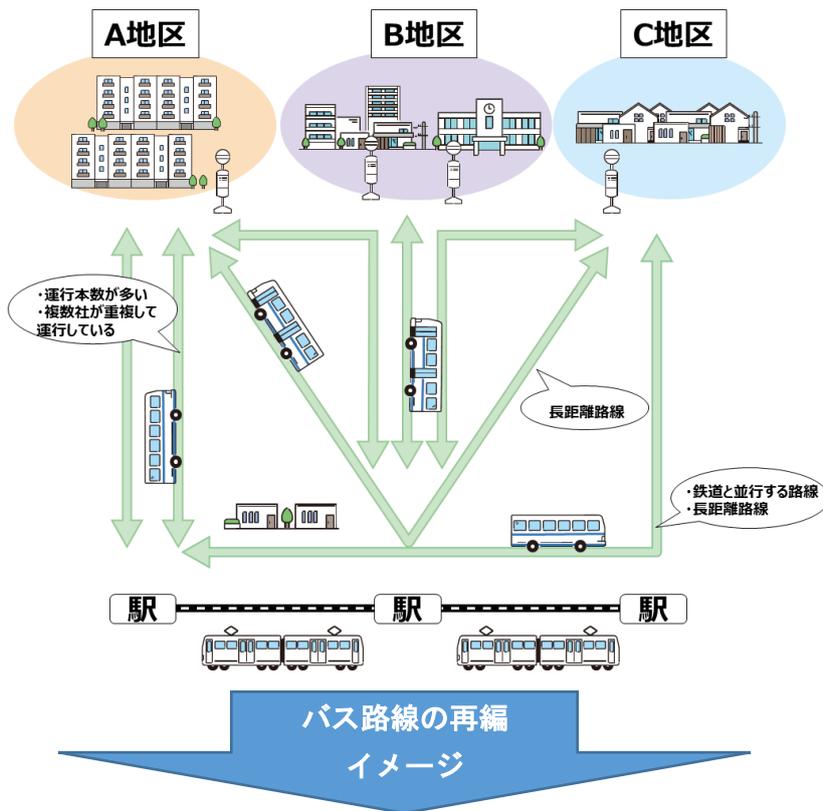
今後、鉄道と路線バスの機能分担や連携を促すとともに、行政とバス事業者の連携を一層強化し、効果的・効率的なバスネットワークの再編（図4-1）を進めることが重要です。

また、バス事業者の経営状況の悪化や運転士不足の課題が深刻化する中で、市民の生活に必要なバス路線を維持するなどの行政支援も必要です。

利用者としては、「バスは最寄駅まで」「路線によってはバスを乗り継ぐ」といった考え方のもと、目的地に向けて、バスと鉄道を組み合わせた利用、バスとバスを組み合わせた利用など、路線バスの使い方を変えていくことが必要となる場合も考えられます。

地域公共交通を守る 施策1 バスネットワーク維持

【再編前】



【再編後の例】

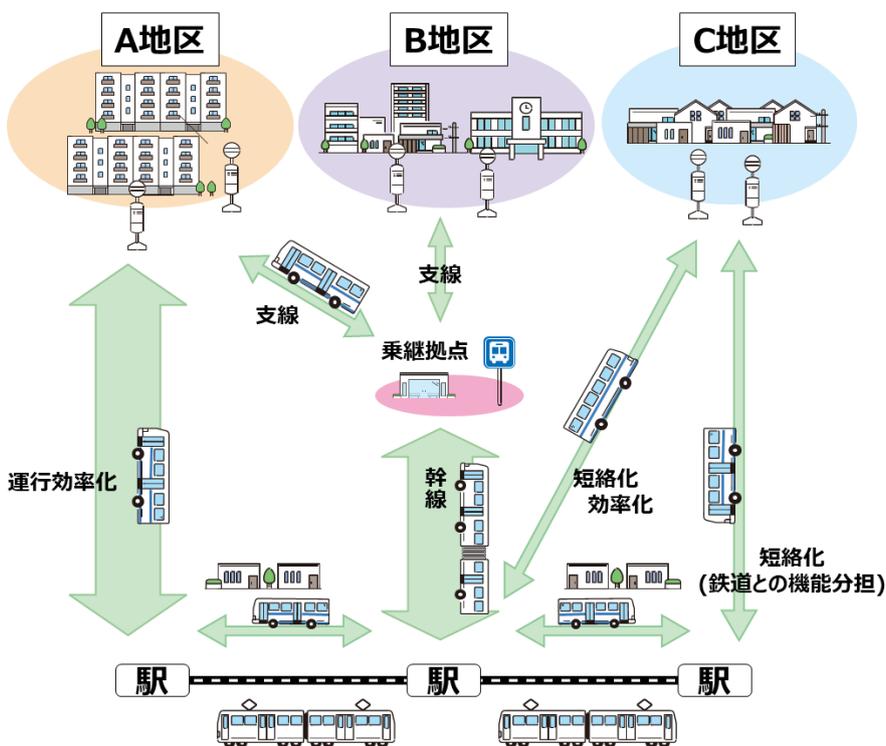


図4-1 バス路線の再編イメージ

資料) 横浜市作成

*図は概念を示すものであり、横浜市の施策体系を示すものではありません。

イ 施策の方向

- ・運行本数の多い路線に連節バスを導入して運行の効率化を図り、路線の輸送力を確保しつつ、生み出された運転士等の経営資源を他の路線に再配分する取組（図4-2）を推進します。
- ・路線の再編、長距離路線の短絡化に必要な乗継拠点や折り返し施設等の確保・整備の支援について検討します。あわせて、乗継利用者の負担軽減や利便性向上について、既存ストックの活用も含めた待合空間の機能確保、乗継情報の提供、乗継割引制度等について検討します。また、大規模な土地利用転換など、新たなまちづくりの動向をふまえた新規路線の導入等も行います。
- ・運転士不足への対応として、働きやすい環境づくりや人材確保に向けた補助制度の創設や、採用イベント等の広報活動を推進します。
- ・上記施策を進めながらも、路線を廃止せざるを得ない状況となり、かつ、廃止によって新たに公共交通圏域外のエリアが発生するなど日常生活の利便性が大きく低下する場合、生活交通バス路線として補助金を交付し、維持を図ります。
- ・施策の効果を高めるためには、地域の特性に対してサービスの内容が適切か、サービスの内容が利用者のニーズに合っているか、サービスの実施にかかる費用に無駄がないかなど、データに基づいた分析評価を行うことも重要となることから、バス事業者と連携して取組を進めます。

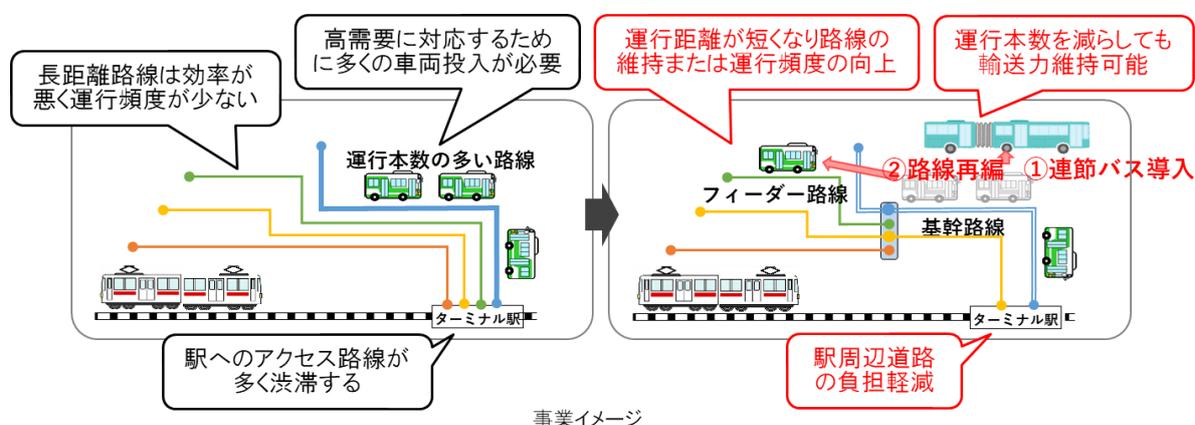


図4-2 バス路線の維持・充実に向けた取組イメージ

資料) 横浜市作成

地域公共交通を増やす 施策2 新たな地域公共交通の導入

(2) 新たな地域公共交通の導入

ア 考え方

① 地域に適した地域公共交通の充実

バスやタクシーなど既存の公共交通に加え、鉄道駅やバス停から一定程度離れた公共交通圏域外を中心に、自宅と最寄駅やバス停、生活利便施設などをつなぐ、地域に身近な地域公共交通（図4-3、解説4-1）を導入し、市域全体で充実を図ることが重要と考えています。また、地域公共交通の充実により、通勤・通学者や子育て世代、増加傾向にある高齢者、障害者などの様々な利用者の移動を支え、あらゆる世代の外出を促していくことが重要です。

そのため、地域に適した地域公共交通を導入できるよう、交通事業者による乗合タクシー、マイカーや施設送迎車の活用、既存の公共交通ではカバーしきれないきめ細かな移動ニーズへの対応が可能なシェアサイクルなど交通サービスの選択肢を広げていくことが必要です。

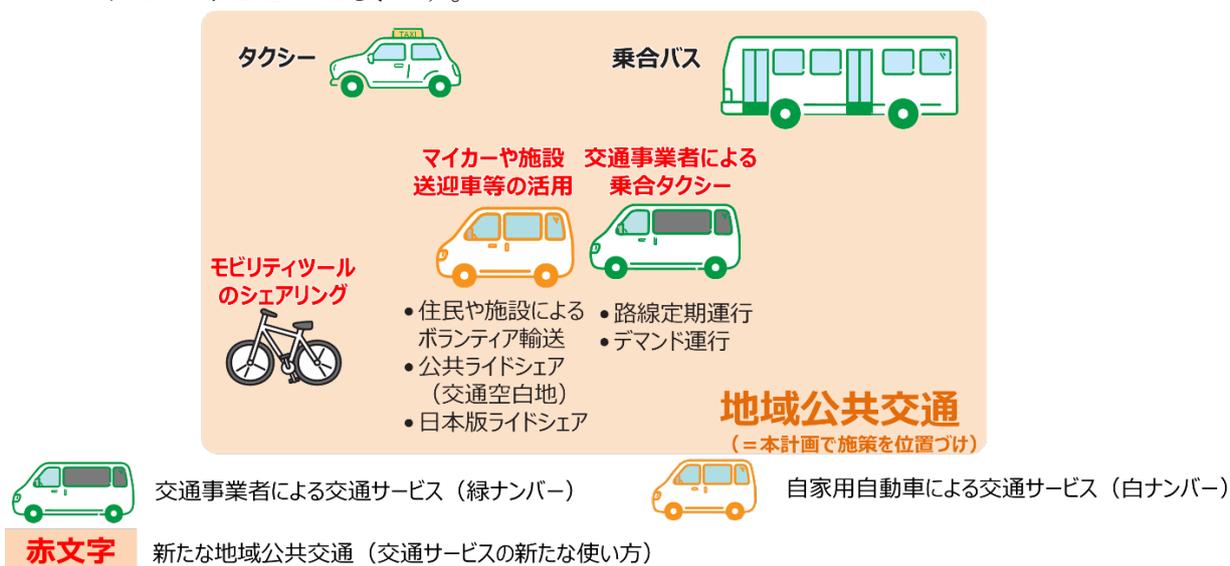


図4-3 地域公共交通のイメージ（再掲）

② 安全・安心の地域公共交通の確保

地域公共交通が安全・安心であることは、利用者はもちろん、地域内の歩行者や自動車への影響も含め非常に重要です。そのため、‘プロ’のドライバーが運転を担う交通事業者の協力により、地域公共交通の導入を図ることが重要です。

あわせて、地域の顔の見える関係で安心して利用できる住民活動によるボランティア輸送や商業施設・福祉施設など地域の身近な企業・団体等の地域貢献による輸送も、交通事業者で賄いきれない需要への対応として重要な選択肢と考えられます。

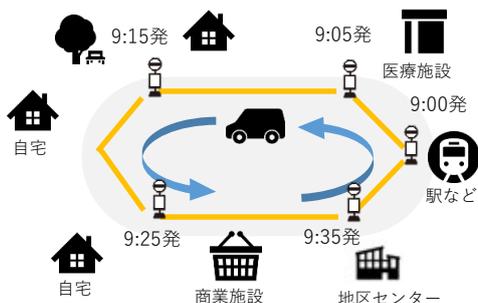
様々な地域公共交通が、道路空間の中で安全・安心に共存するためには、交通ルールの周知をはじめ、通行空間整備もより一層重要になってきます。

解説4-1

新たな地域公共交通の導入例

①乗合タクシー（路線定期運行）

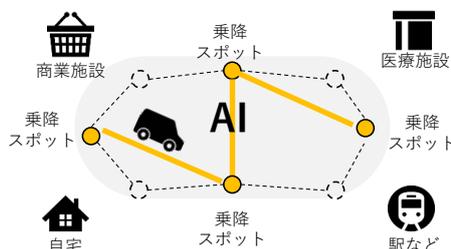
運行主体：交通事業者（バス、タクシー）
 運行形態：決められたルートとダイヤで運行
 その他：予約は不要



四季めぐり号（旭区四季美台地区）

②乗合タクシー（デマンド型運行）

運行主体：交通事業者（バス、タクシー）
 運行形態：決められたルートやダイヤは無く、
 予約に応じて乗降ポイント間を運行
 その他：予約・配車システムが必要



令和4～6年度
実証実験実施



あおばGO（青葉区東部地区）

③マイカーや施設送迎車等の活用（ボランティア輸送）

運行主体：地域のボランティアや法人、企業等
 （道路運送法上の許可・登録不要）
 運行形態：運行主体や地域との話し合いで決定
 その他：利用者からの運賃の徴収は不可
 （燃料費等の実費は徴収可能）

令和6年度
実証実験実施



ひがまた号（戸塚区東俣野地区）

地域公共交通を増やす 施策2 新たな地域公共交通の導入

イ 施策の方向

- ・新たな地域公共交通の導入について、地域交通サポート事業から支援内容を拡充した「新たな地域交通サポート事業（仮称）」により、取組を推進します。
- ・公共交通圏域外を含む地域に対しては、行政主導により、各区の地域ケアプラザ、社会福祉法人等地域に身近な関係者と連携しながら、潜在的な移動ニーズの確認と、ニーズに応じた地域公共交通の導入を支援していきます（図4-4）。
- ・従来の「路線定期運行」や広域の分散需要に対応する「デマンド型運行」、地域の支え合いによる「地域の輸送資源の活用」など一定期間の運行を通して、運行内容の検証と改善を重ね、地域に適したサービスとして定着を促していきます。その中で、利用実績データの取得・活用や必要な補助金の交付等の支援を行います（解説4-2）。
- ・シェアサイクルは、事業者との協働により市内全域で、サイクルポート数の拡充や異なる事業者間の相互乗入など、更なる移動の利便性向上を図ります。また、交通ルールの周知啓発や自転車通行空間の整備など、安全な利用環境の推進を図ります。
- ・さらに、新たな交通サービスの選択肢として、交通事業者の対応が困難な場合など、公共ライドシェア（交通空白地有償運送）等の制度活用も検討します。
- ・あわせて、自家用車の活用にあたっては、運転者の確保支援（運転技能の向上、責任範囲や安全に対するルールづくり等）を進め、自治会町内会や地域の企業・団体（商業施設・社会福祉法人等）など様々な主体による取組を促します。小さな需要への対応など、地域公共交通をきめ細かく充実させていくとともに、福祉の移動サービスも含め、移動を支える多様な取組の実現へつなげていきます。

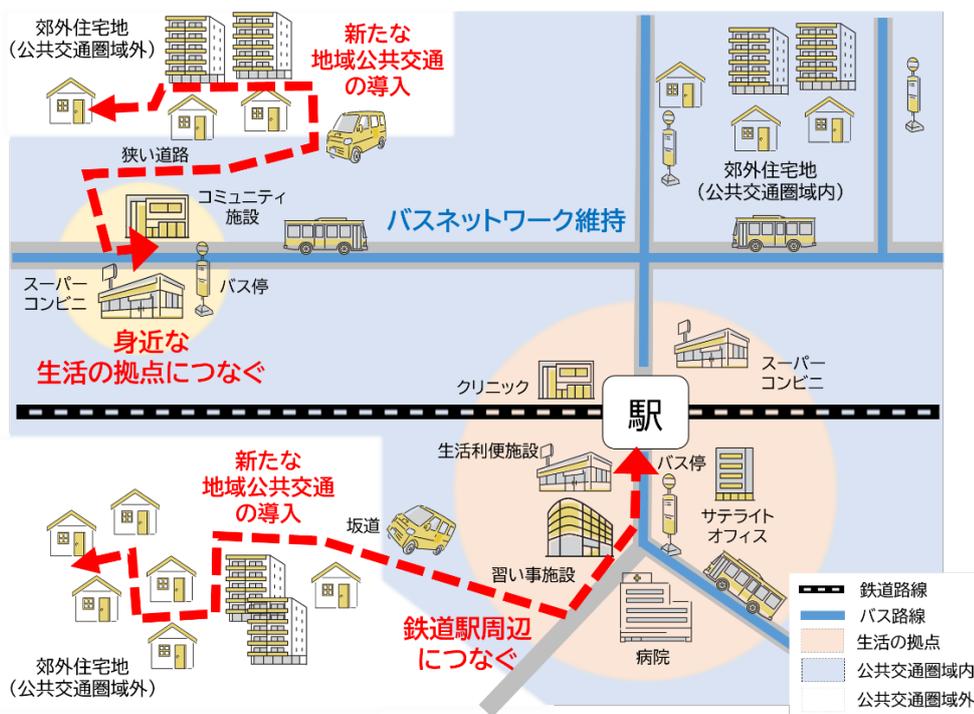


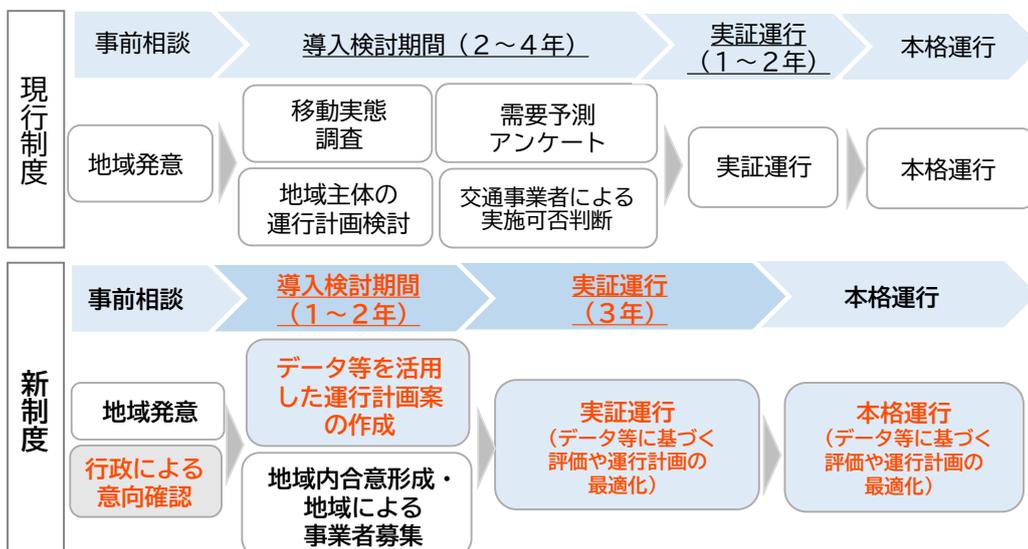
図4-4 新たな地域公共交通の導入イメージ（再掲）

地域公共交通を増やす 施策2 新たな地域公共交通の導入

解説4-2

新たな地域交通サポート事業（仮称）の概要について
（新たな地域公共交通の導入）

【取組フロー】



【主な支援内容】

①路線定期運行、②デマンド型運行

運行状況	これまでの支援内容（①のみ）	新たな支援内容（①、②）
実証運行	・バス停設置等環境整備費 ・運行経費 など	・バス停設置等環境整備費 など
本格運行	・車両費等の初期費用	・車両費等の初期費用 ・運行経費 経費の50%以下 かつ 上限 600万円/年 ・システム費(デマンド型運行) 上限 520万円/年

①実証運行期間を現行の2年間から3年間に延長
②通年で継続的に実証運行できるように調整
③目標収支率を設定し、2年連続未達の場合は実証運行を中止し、再検討を行う

目標収支率：
1年目）25%
2年目）35%
3年目）50%

- ※ 運行経費の支援については、運行経費から収入（運賃、協賛金等）を差し引いた金額が対象
- ※ デマンド型運行については、路線定期運行よりも効率的な運行となる場合に限る（企業主体想定）
- ※ 公共交通圏域で完結する路線を導入する場合、本格運行の運行経費、システム費の支援はしない（これまでと同様）

③マイカーや施設送迎車等の活用

運行状況	これまでの支援内容	新たな支援内容
実証運行・本格運行	・車両費等の初期費用（ボランティアバス） ・車検費用、自動車税 など	・車両費等の初期費用 ・車検費用、自動車税 ・車両修繕費 上限 15万円/年 ・ボランティアへの謝礼 1,000円/便 など

- ※ 公共交通圏域内外を問わず市内全域を対象
- ※ 最低運行本数を設定（20往復/月以上）

(3) 利用促進・外出促進

ア 考え方

持続可能な地域公共交通の実現には、多くの方に利用いただくことが不可欠であり、モビリティマネジメント（解説4-3）を通して、積極的に利用する意識の醸成が重要です。

きっかけとして、お住まいの地区の地域公共交通の状況（運行内容や頻度、収支の実態、利用者数など）や利用することによる効果を「知って」いただく必要があります。その上で、実際に「乗って」いただき、地域公共交通を支えるという意識を持っていただくことが重要です。

また、外出の機会が増え利用者同士のコミュニケーションが活性化するなど、移動自体を「楽しめる」ようになると、さらに外出機運を高めることにつながります。

朝夕の通勤・通学などの既に習慣化された外出をはじめ、子育て世代や増加傾向にある高齢者、障害者なども含めあらゆる世代の外出が促され、地域公共交通の利用が促進されることは、交通サービスの維持だけでなく地域の人々の健康維持やまちの活性化をはじめ、脱炭素化など多面的な効果を及ぼし、豊かな街の実現にもつながります（図4-5）。

解説4-3

モビリティマネジメントとは

一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化すること※を促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーション中心の交通施策

※ 渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮して、過度なマイカー利用に頼る状態から、公共交通サービス等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換すること

モビリティマネジメントの妖精
モビマネくん



地域公共交通を積極的に使う 施策3 利用促進・外出促進



図4-5 交通・福祉・まちづくりの連携イメージ

資料) 横浜市作成

《コラム》交通政策とSDGsの理念

SDGs（持続可能な開発目標）は「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2030年を達成年度とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。目標11「住み続けられるまちづくりを～包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する～」のターゲット「11.2」において、「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」として規定されています。

資料) 国際連合広報センター資料

イ 施策の方向

- ・市民の皆様にも積極的に交通サービスを「知って」「乗って」「楽しんで」いただくとともに、モビリティマネジメントを推進し、地域住民、交通事業者、企業・団体等、行政みんなで支える地域交通の実現を目指します。
- ・「知って」いただくために、多様な主体が協力・連携して、あらゆる世代の需要や行動の特性を踏まえながら、動画・広報紙の作成やウェブサイト、デジタルサイネージ、SNS等の様々な媒体の活用を進めます。あわせて、地域活動の集まりやイベントなどの様々な機会を捉えた積極的な情報発信を進めます。
- ・「乗って」いただくため、高齢者や子育て世代等をはじめとしたあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組みます。あわせて、高齢者、妊婦、車いす利用者、障害者など誰にとっても利用しやすい車両の導入やサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上を図るとともに、周知啓発を積極的に行い、誰もが「安心して自由に生活できるインクルーシブなまち」（解説4-4）の実現につなげていきます。
- ・「楽しんで」いただくため、地域のイベントとのタイアップなど外出したくなる目的づくりや地域の生活利便施設とのサービス連携による魅力向上などについても、地域や企業・団体等、交通事業者などと連携し外出促進策に取り組みます。

解説4-4

安心して自由に生活できるインクルーシブなまちとは

横浜市では、誰もが、心置きなく、自分の意思で、暮らす、働く、訪れるなどの生活を送り、様々な活動に参加できるまちを目指しています。既存の公共交通の1つであるタクシーには、高齢者や子育て世代、移動に支援を必要とする方などの移動を支援する、様々なサービスがあります。

「ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）」は、原則として研修を修了した運転士が乗務し、車いすのまま乗車することができる車両となっており、一般のタクシー料金で利用することができます。

また、妊娠中の方をサポートする「陣痛タクシー」や、子ども一人での移動をサポートする「子育て支援タクシー」といったサービスもあります。

(4) DX・GX・共創の取組の推進

ア 考え方

地域公共交通の充実に向けては、AI・IoT・自動運転等の技術革新を踏まえた移動需要への効率的な対応と利用者の利便性の向上、交通データの蓄積によるサービス改善等といったデジタルトランスフォーメーション（DX）の視点を積極的に取り入れる必要があります。

また、脱炭素社会の実現に向け、グリーントランスフォーメーション（GX）の取組を推進していくことが重要です。

これに加え、地域の交通課題の解決やまちの活性化などの推進力を高めるため、民間企業をはじめ地域を支える多様な主体の参画を促し、公共交通サービスの維持・充実の効果を一層高める「共創」の視点が重要です（図4-6）。

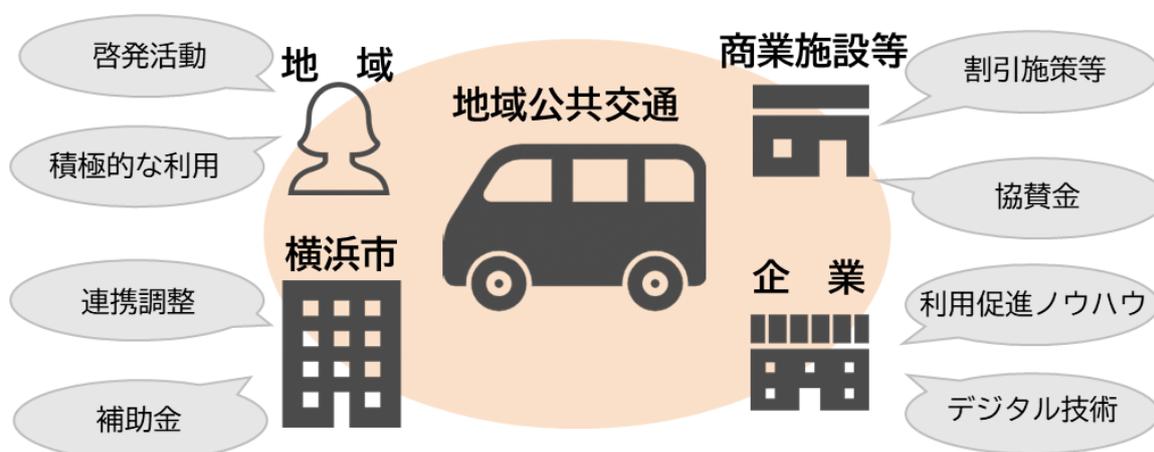


図4-6 共創のイメージについて

資料) 横浜市作成

イ 施策の方向

①DX

- ・技術の進展によりパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティなど様々なモビリティツールが登場しており、新たな地域公共交通の選択肢として、安全性や実現可能性について検討します。
- ・自動運転技術の導入について、必要となる関係機関との調整や地域住民の理解を図ることなど、企業の取組を長期的な視点で支援します。
- ・様々なデジタル技術を積極的に活用し、地域交通の利用状況データ（乗降地、目的施設、利用頻度等）を取得し、関係者間で共有・活用することで、地域住民などの関心をより高めるとともに、サービス改善に活かすなど、地域公共交通の持続性の向上につなげます。
- ・来街者も含め誰もが使いやすい地域公共交通としていくため、二次元バーコードやクレジットカードを用いたタッチ決済など多様な支払方法の導入・キャッシュレス化を推進します。
- ・また、多様な交通サービスをシームレスに乗り継ぐことができる環境を整え、目的地となる鉄道駅や生活利便施設などの商業・サービス機能との連携を図るなど、地域課題を解決する有効な手段としてMaaSの検討を行います（解説4-5）。移動や購買、検索など様々な利用履歴のデータを評価、分析、管理することが可能であり（図4-7）、地域の課題や移動の価値を可視化するコミュニケーションツールとしての活用が期待されることから、民間事業者と連携し、実現可能性について検討します。

解説4-5

MaaSについて

MaaS を交通や移動を中心とした地域の課題を解決するための関係者連携を促すツールとして捉えることが肝要です。

（国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より）

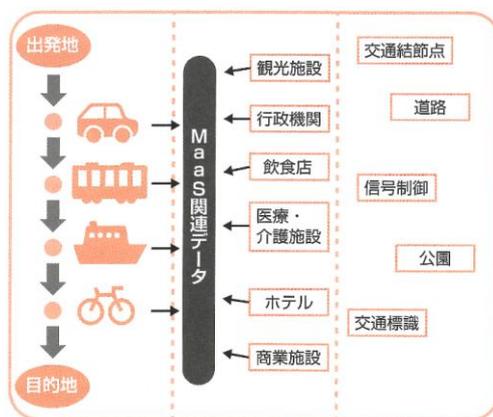


図4-7 MaaSとデータ活用のイメージ

資料)「図解ポケット MaaSがよくわかる本」
 (中村文彦・外山友里絵・牧村和彦著 秀和システム)

②GX

- ・一定数の乗客が乗り合う地域公共交通は、一般的に、マイカーに比べて利用者1人あたりの二酸化炭素排出量が少ないエコな乗り物です。また、シェアサイクルも同様に二酸化炭素排出量が少ない乗り物です。これら地域公共交通の利用に転換することは脱炭素社会の実現につながることから、利用促進に取り組みます。
- ・EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の車両は一般的にガソリン車に比べて燃料費を削減でき、経営効率化の観点からも有効であることから、環境に配慮した車両の導入やそれに伴う充電施設等の設置を推進します。



FCVバス



EVタクシー

③共創

- ・共創による取組を一層推進するため、本市の地域交通課題を積極的に発信し、課題解決に意欲的な民間企業の取組提案を募集するとともに、民間企業からの提案についても積極的に活用します。
- ・民間企業の主体的な取組による交通が不便な地域の解消や、民間企業のノウハウや技術革新による新たな交通サービスの実現など、移動課題の解決に向けた推進力や、施策実行の柔軟性、多様性を高めていきます。
- ・その中で、特に、AIにより予約状況に合わせた適切な運行ルートを算出し最適な配車を実現する「デマンド型交通」を、新たな地域交通サポート事業（仮称）の支援メニューとして創設し、主体的に導入に取り組む企業を支援します。
- ・身近な生活の拠点となっている鉄道駅やバス停周辺において、民間企業が所有する土地や建物を活用し、地域公共交通の乗降、待合、停留等に資する機能を確保するなど、民間企業とともに交通とまちづくりの連携を図っていきます。