

令和 7 年度第 1 回「横浜市地域公共交通会議」	
日 時	令和 7 年 6 月 26 日（木） 10 時 00 分から 11 時 15 分まで
場 所	横浜市役所 18 階みなと 6・7 会議室
開催形態	公開(傍聴：0 名)
議 題	議題 1_金沢区富岡西地区における地域交通の取組について 報告 1_旭区左近山地区におけるボランティアバス（許可又は登録を要しない運行）について 報告 2_鶴見区馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区におけるオンデマンド実証実験について
議 事	（※本議事概要内では敬称略） 【議題 1】金沢区富岡西地区における地域交通の取組について ■東京大学大学院 特任教授 ご意見 ・この議題では、何を議論すればよいか教えてほしい。 ◇事業者（京急電鉄株式会社） 回答 ・10 月から開始予定の本格運行に関する運行概要と、移動円滑化基準の適用除外について意見を伺いたい。 ■座長 ご意見 ・運賃については、後ほど開催予定の運賃分科会で議論するということによいか。 ◇事務局 ・その通り。 ■公募市民 ご意見 ・実証実験時に一度乗車したことがある。緑ルートで出会った乗客が、山坂の多い地域で助かっていると話しており、継続されて良かったと思っている。 ・過去に乗車した際、京急富岡駅近くの商店内に待合スペースがあった。今回もそのようなスペースはあるのか。 ・スポンサーに関する説明もあったが、見込みはあるのか。 ◇事業者（京急電鉄株式会社） 回答 ・京急電鉄と横浜市では、2018 年からまちづくりに関する連携協定を締結しており、まちの活性化を推進している。その一環として、薬局の一部を間借りし、現在は親子が集える「おかまちリビング」として活用している。10 月の本格運行開始後は、待合スペースとして利用できる。 ・スポンサーについては、エリアを分譲したグループ会社や運行エリア周辺のクリニックから協賛の意向を得ており、今後調整を進めていく。 ■神奈川県県土整備局都市部交通政策課長 ご意見 ・今回の運行ルートは既存のバス路線と重複しているが、既存路線との切り分けについて教えてほしい。 ・市からの補助金は、継続的に利用できるものなのか。

◇事業者（京急電鉄株式会社） 回答

- ・既存バス路線の運行時間は 10～16 時であり、路線バスを運行する京急バスと調整のうえ、「競合にならない」と回答をいただいている。
- ・乗車ポイントについては、地域のリソースを活用しており、路線バスの停留所と近接する箇所もあるが、あくまで通過ポイントとして設定しているため、重複にならないと考えている。

◇事務局 回答

- ・今回は本格運行であるため、申請があれば、本市からの補助金は運行経費の 50%（上限 600 万円）を出すことができる。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・子育て世代の利用が課題との説明があったが、ベビーカーは利用可能か。利用してもらいたい世代に対して、どこまで対応ができているのか。

◇事業者（京急電鉄株式会社） 回答

- ・車両は 10 人乗りのハイエースを使用する。乗りやすさを重視し、一部座席を設けず、ウォークスルー構造としている。ベビーカーは折りたたんでご乗車できるようにしている。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・以前の実証実験ではノアを使用していたが、今回はハイエースを使用すること。過去の利用者数を考慮した結果なのか。

◇事業者（京急電鉄株式会社） 回答

- ・実証実験時の夕方の平均利用者数は 2 名だったが、乗りこぼしが発生する時間帯もあった。そのため、乗りこぼしに対応できるよう車両サイズを変更した。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・理由としては十分だと思う。資料に利用者数の記載があるとより良いと思う。

【報告 1】旭区左近山地区におけるボランティアバス（許可又は登録を要しない運送）について

■公募市民 ご意見

- ・「横浜市みんなのおでかけ交通事業」を活用することだが、今回の運行は、ボランティアバスであるため、運転手や添乗員への謝礼は補助の対象となるのか。

◇事務局 回答

- ・本市の制度を活用することで、1 運行ルートが 12km 以上の場合は 1 便当たり 1000 円、12km 未満の場合は 500 円の補助が可能である。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・当該地区が「横浜市みんなのおでかけ交通事業」の補助金を活用できるようになった理由を教えてほしい。誰でも補助を受けられるのか。

◇事務局 回答

- ・左近山おでかけワゴンを運行する「NPO 法人 オールさこんやま」から補助金の活用意向が示された。ボランティアバスの取組は地域公共交通会議への報告が補助の条件のひとつとなっている。
- そのため、当該地区については、本会議に報告を行っている。

【報告2】鶴見区馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区におけるオンデマンド実証実験について

■公募市民 ご意見

- ・停留所について、商業施設から協力を得られなかった理由は何か。

◇事務局 回答

- ・フランチャイズのコンビニであったため、「店舗の継続性が不透明であること」などを理由に協力を得られなかった。

■神奈川県県土整備局都市部交通政策課長 ご意見

- ・県内でワゴン型車両を使用した運行を行う場合、タクシー会社が運行事業者である事例が多く、バス会社が運行することは珍しい。今回の運行では、運転手は大型二種免許を所有している方が運行するのか。

◇事業者（川崎鶴見臨港バス株式会社） 回答

- ・8月からの運行に関しては、大型二種免許を所有する運転手が運行する。将来的には、この運行のためにパートタイムの運転手などを雇用したいと考えている。なお今回は、採用活動が間に合わなかったため、退職したドライバーに運転を依頼する予定である。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・運転手不足が課題となっている中で、パートタイム運転手の活用や運転技術や働く意欲のある退職したドライバーに働く機会を提供することは、事業者として重要な取組であると思う。
- ・地域公共交通会議は全国で設置をされているが、形骸化や開催自体が困難となっている例もある。横浜市では、現在も地域公共交通活性化協議会と地域公共交通会議を開催しているが、各地が抱える課題や事業者側の状況を情報共有できる機会でもあるため、今後も定期的に会議を開催することを要望したい。