

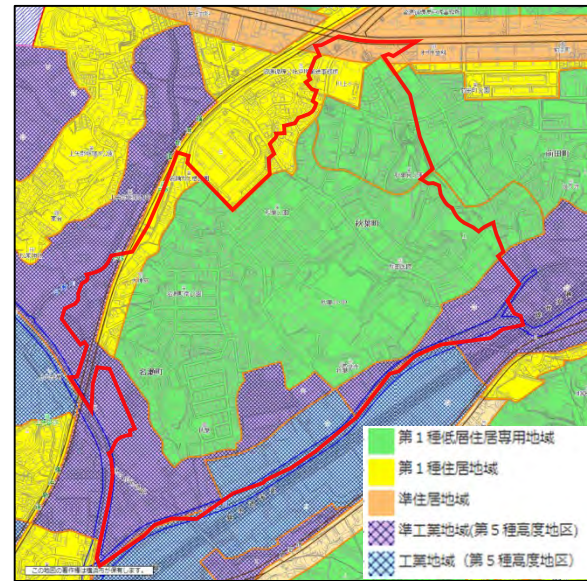
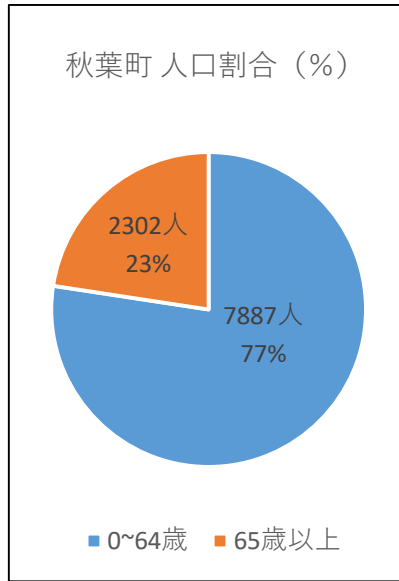
戸塚区秋葉町地区における ワゴン型車両による実証運行について

横浜市 都市整備局 都市交通課

地区の概況

位置図・人口・用途地域

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



- ・ 戸塚駅と東戸塚駅の中間地点に位置する戸建住宅を中心とした丘陵地
- ・ 人口10,189人、高齢化率約23%、人口密度約12,718人/km²、世帯数4,171世帯（秋葉町内会＋名瀬第一町内会）
- ・ 丘陵地であることから、買い物や通院などの日常の移動が困難という声がある
- ・ 地区の用途地域は第一種低層住居専用地域で戸建て住宅が広がっている

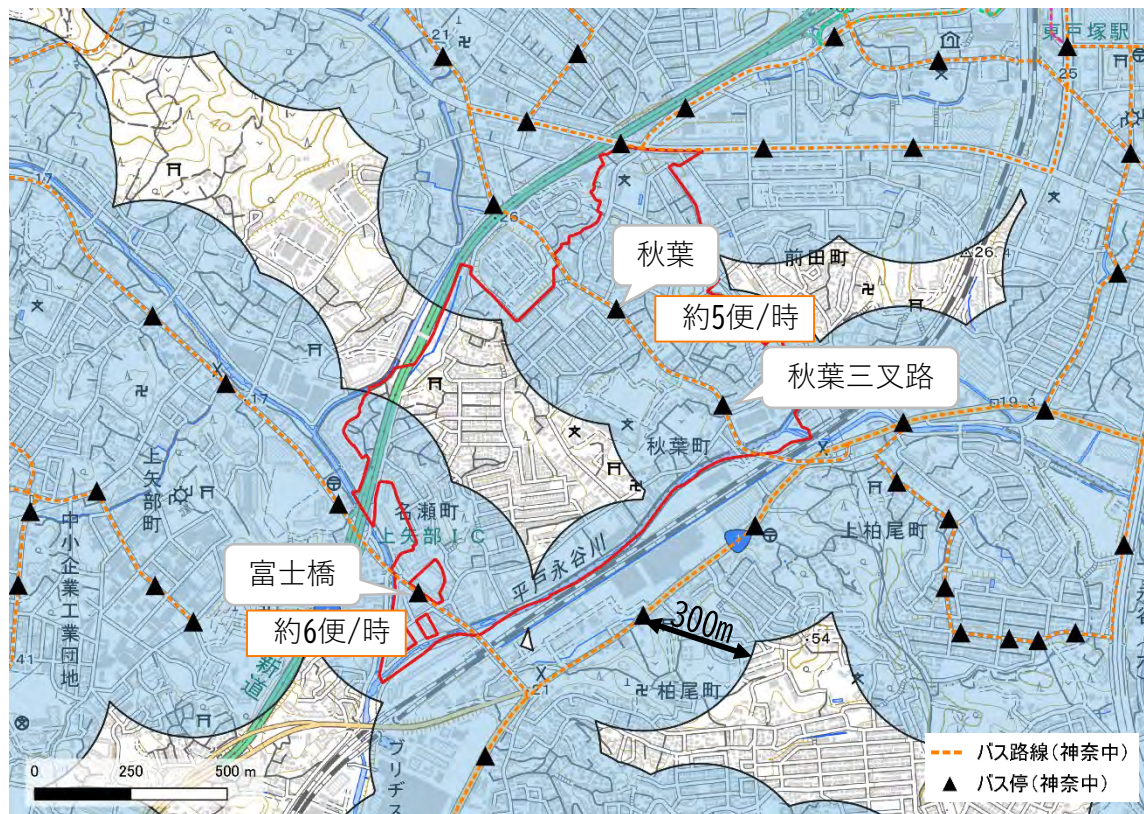
地区の概況

バス路線状況と300m圏域

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- ・ 地区周辺を神奈中バスが運行
- ・ 地域住民は、秋葉, 秋葉三叉路, 富士橋のバス停をよく利用する
- ・ 対象エリアのうち、バス停留所から300m以上離れているエリアの範囲は約25%

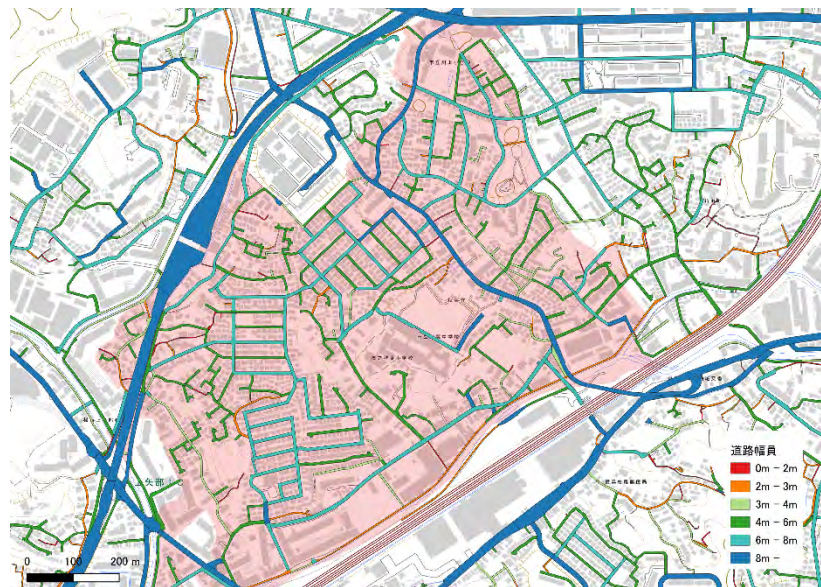
地区の概況

標高図・道路幅員図

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- ・ 最寄りのバス通りと地区の高低差は約20m
- ・ 丘陵地のため、バス停留所から300m以内のエリアを含め、バス停留所までの移動が困難という声がある
- ・ 対象エリアの道路幅員は約4m以上8m未満

- R4.1 地域まちづくりグループ登録を行い、地域交通サポート事業として検討開始
(グループ登録名：秋葉町コミュニティーバス誘致委員会)
- R4.7~8 移動動向アンケート調査の実施
→回収枚数：2,380枚（回収率：約41%）
- R5.4 移動動向アンケート調査に関する住民説明会の実施（100名程度参加）
運行計画案を地域と共に検討及び事業者への協力依頼開始
→東戸塚駅および戸塚駅と秋葉町地区を結ぶルートとし、
通勤・通学時間帯を含む運行時間帯での運行をバス事業者に打診
↑ ↓
→運転士不足等により困難
- R6.8 事業者との調整を踏まえ、東戸塚駅⇄秋葉町地区の循環ルートとし、
通勤・通学時間帯を除く運行時間帯での運行を基本に検討

タクシー事業者による路線定期運行（ワゴン型バス）の実証運行に向けて調整開始

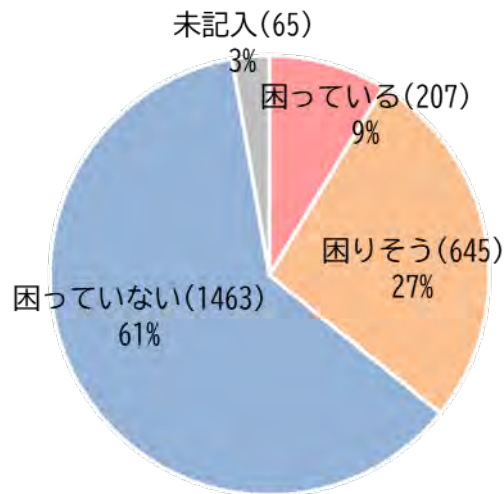
移動動向アンケート結果

実施概要

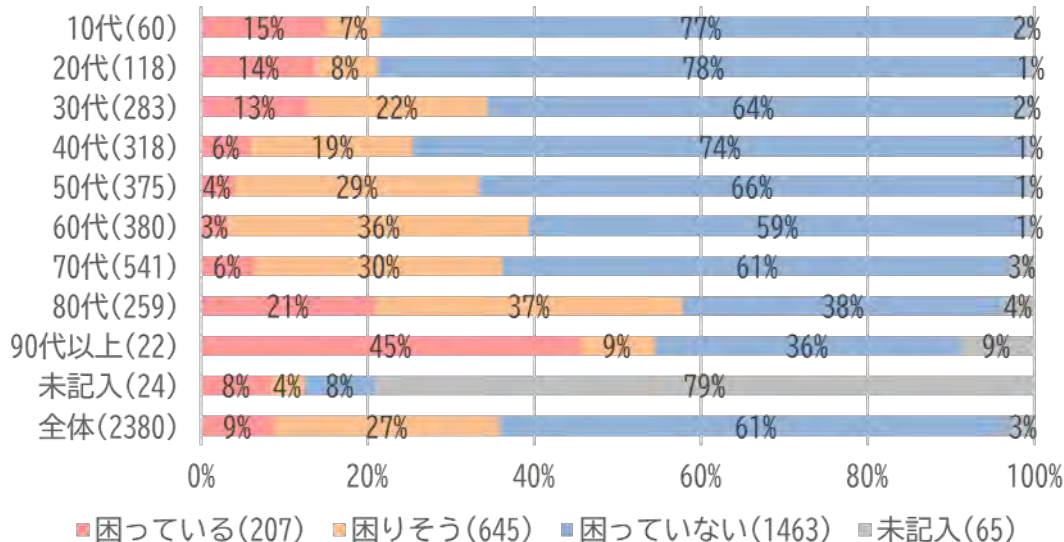
- ・実施時期：令和4年7月
- ・対象範囲：秋葉町内会、名瀬第一町内会の一部、シティテラス
- ・回収枚数：2,380枚（回収率：約41%）

外出に困っている人の割合

<全体>



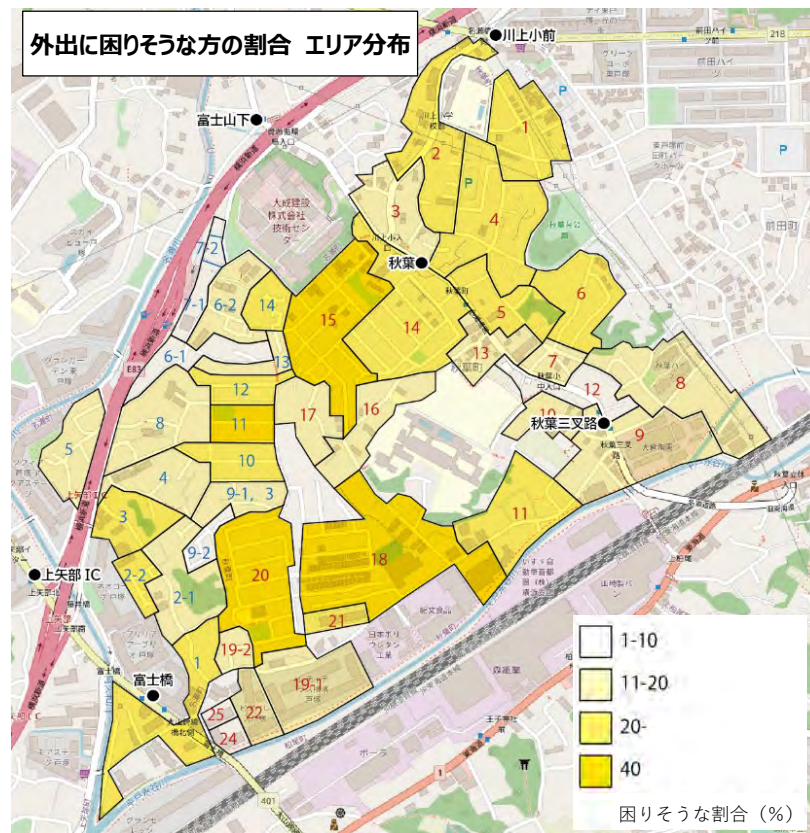
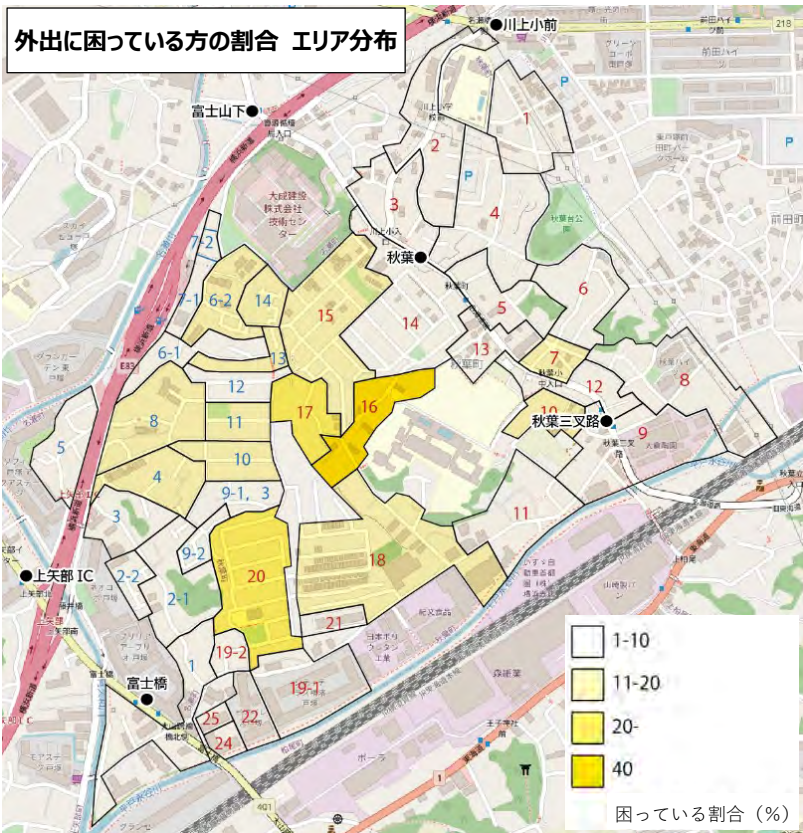
<年齢別>



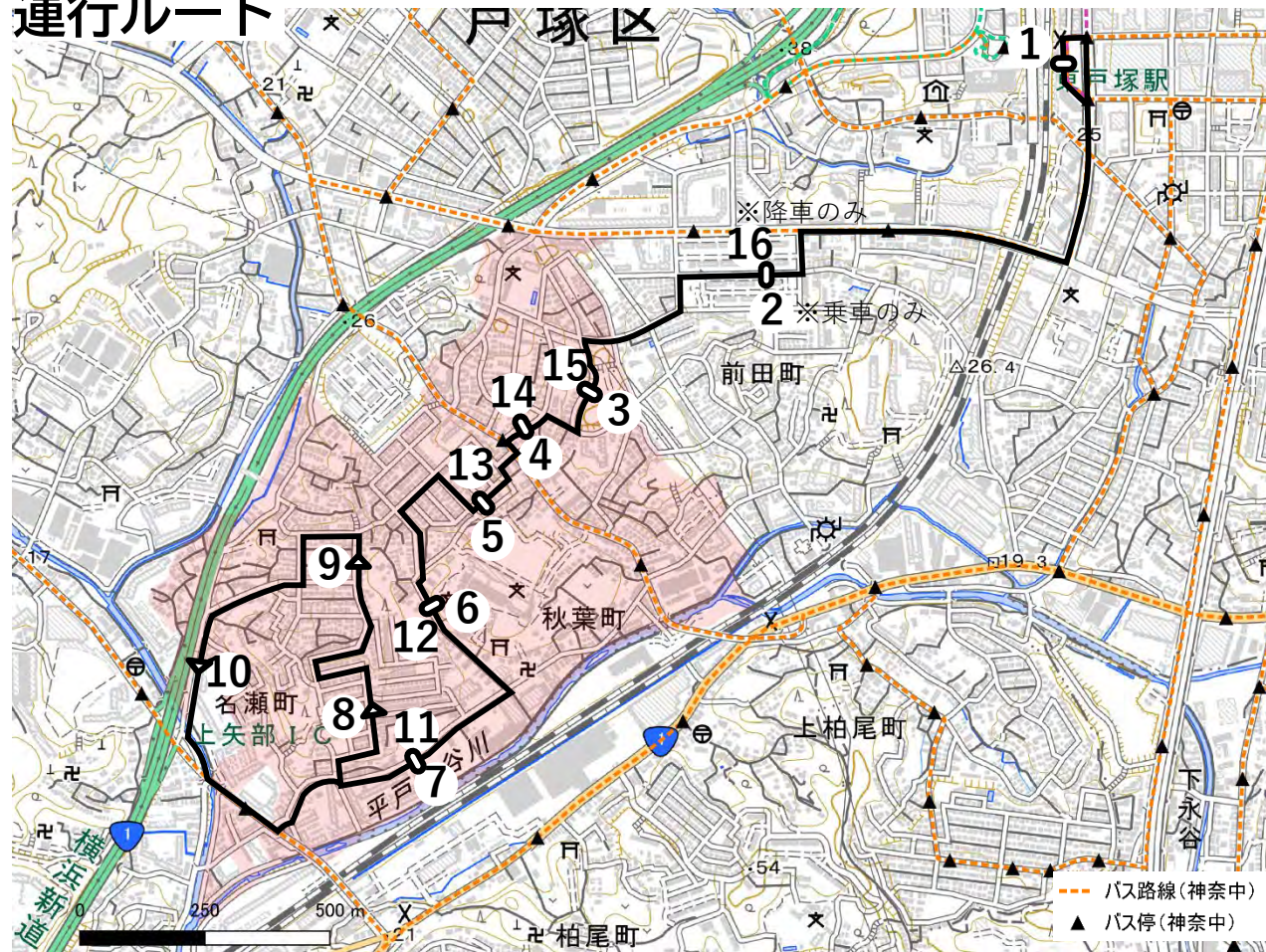
移動動向アンケート結果

外出に困っている方、困りそうな方の分布

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



運行ルート



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

- ・ 東戸塚駅⇄秋葉町地区の循環ルート (1周約 9 km)
- ・ バス停数16か所

運行計画案

運賃	大人400円、小児200円、4歳未満無料（70歳以上200円）
運行開始	令和7年4月以降
運行日	平日週5日（土休日及び祝日、年末年始は運休） ※積雪、暴風雨の際は運休
運行時間帯	午前9時台～午後5時台（8時間）
運行便数	9便/日
所要時間	約50分/便
運行事業者	株式会社ケイサントクシー
運行車両	ワゴン車1台（乗員乗客10名）
実証期間	2年間（運行状況により1年延長）
事業の許可	道路運送法第21条による乗合旅客運送（路線定期運行）
想定運行費用	約1,200万円/年
目標収支率（1年目）	25%以上
本市新制度補助額（1年目）	運行費用に対する赤字額全額補助 ※車両費等は別途補助

時刻表

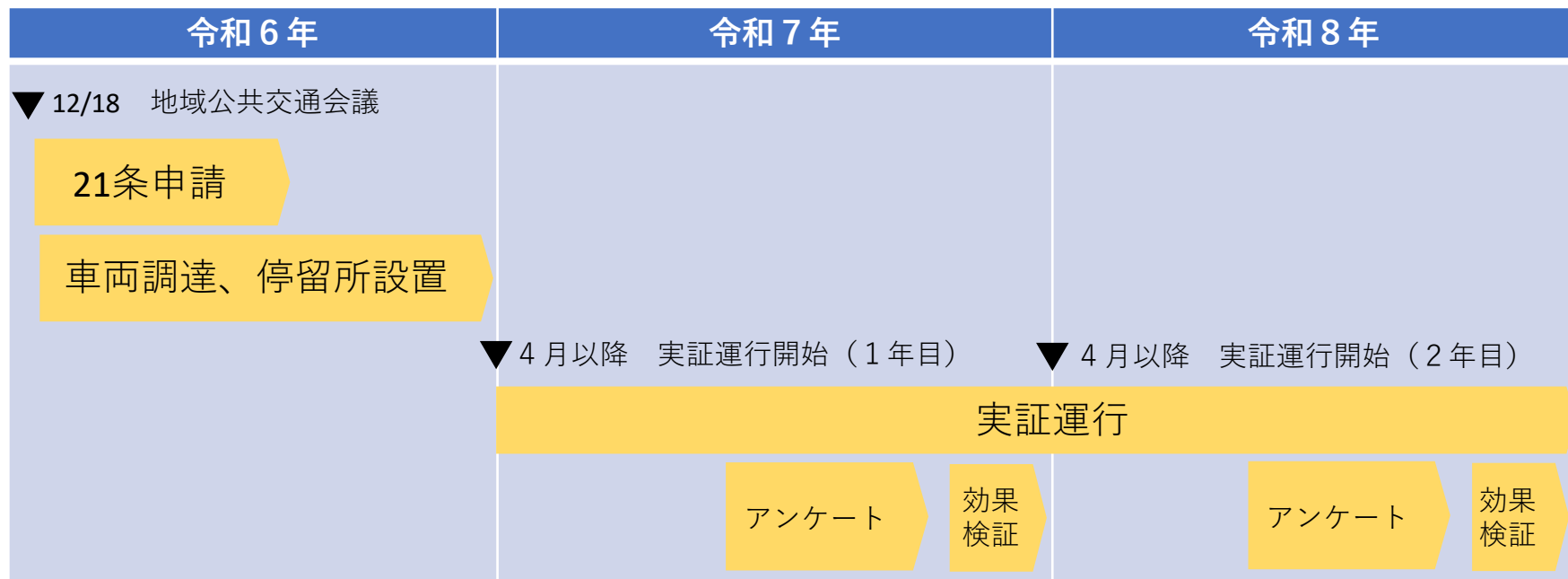
明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA

バス停			便								
No.	名称 (仮)	方面	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
1	東戸塚駅東口	秋葉町・名瀬町方面	9:00	9:50	10:40	11:30	13:10	14:00	14:50	15:40	16:30
2	前田町内会館		9:07	9:57	10:47	11:37	13:17	14:07	14:57	15:47	16:37
3	秋葉台公園		9:09	9:59	10:49	11:39	13:19	14:09	14:59	15:49	16:39
4	秋葉町		9:10	10:00	10:50	11:40	13:20	14:10	15:00	15:50	16:40
5	秋葉第二公園		9:11	10:01	10:51	11:41	13:21	14:11	15:01	15:51	16:41
6	秋葉小学校		9:13	10:03	10:53	11:43	13:23	14:13	15:03	15:53	16:43
7	クリエイトゆリストア		9:18	10:08	10:58	11:48	13:28	14:18	15:08	15:58	16:48
8	あきば第2保育園	一	9:20	10:10	11:00	11:50	13:30	14:20	15:10	16:00	16:50
9	スカイコート		9:22	10:12	11:02	11:52	13:32	14:22	15:12	16:02	16:52
10	名瀬町歩道橋		9:24	10:14	11:04	11:54	13:34	14:24	15:14	16:04	16:54
11	クリエイトゆリストア	東戸塚駅方面	9:28	10:18	11:08	11:58	13:38	14:28	15:18	16:08	16:58
12	秋葉小学校		9:29	10:19	11:09	11:59	13:39	14:29	15:19	16:09	16:59
13	秋葉第二公園		9:31	10:21	11:11	12:01	13:41	14:31	15:21	16:11	17:01
14	秋葉町		9:32	10:22	11:12	12:02	13:42	14:32	15:22	16:12	17:02
15	秋葉台公園		9:33	10:23	11:13	12:03	13:43	14:33	15:23	16:13	17:03
16	前田町内会館		9:35	10:25	11:15	12:05	13:45	14:35	15:25	16:15	17:05
1	東戸塚駅東口		9:42	10:32	11:22	12:12	13:52	14:42	15:32	16:22	17:12

スケジュール及び効果検証



主な効果検証内容（予定）	把握方法
地域に適した運行内容となっているか（運行計画の改善に向けた検証）	利用実績データ及びアンケート調査
地域住民の外出頻度、マイカー利用頻度、移動手段の変化等	アンケート調査

※アンケート調査は、利用者だけでなく未利用者も対象

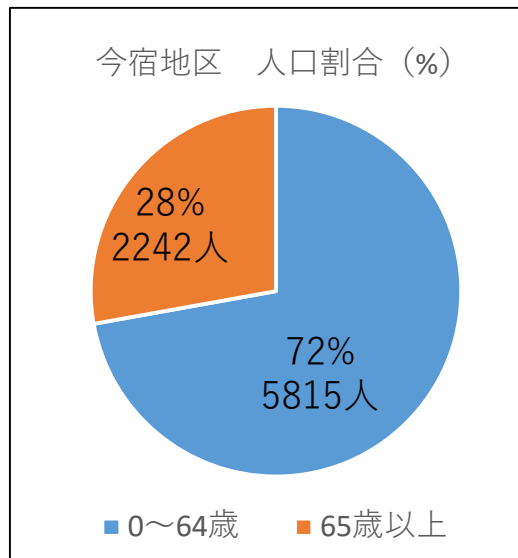
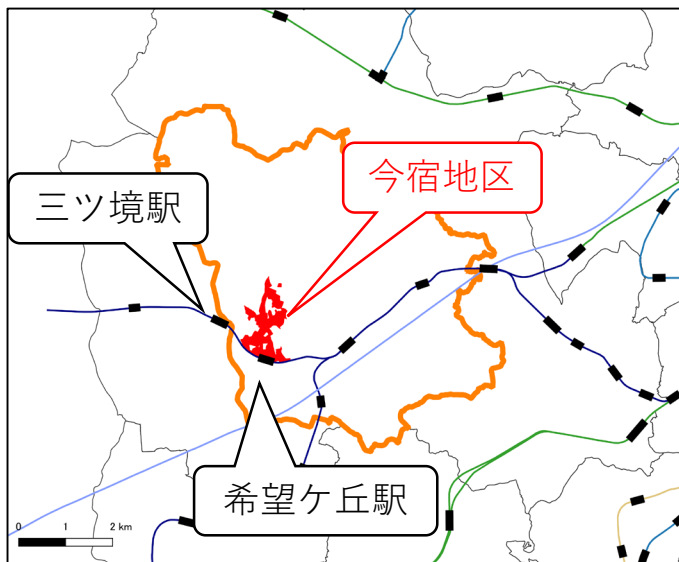
旭区今宿地区における ワゴン型車両による実証運行について

横浜市 都市整備局 都市交通課

地区の概況

位置図・人口・用途地域

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



- ・ 旭区西部で希望ヶ丘駅・三ツ境駅から約1kmに位置
- ・ 人口約8,100人、高齢化率約28%、人口密度約11,720人/㎢、世帯数約3,500世帯
- ・ 丘陵地であることから、駅までの移動が困難という声がある
- ・ 地区の用途地域は第一種低層住居専用地域で戸建て住宅が広がっている

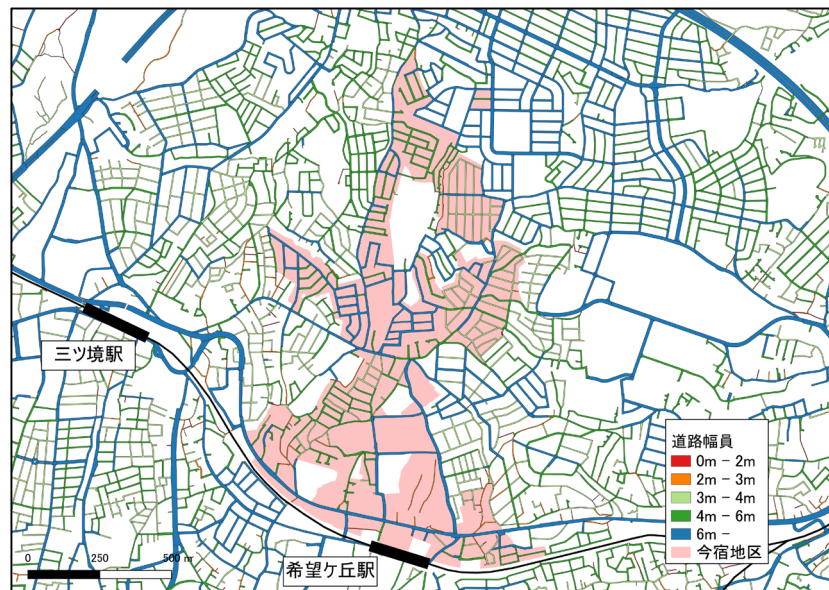
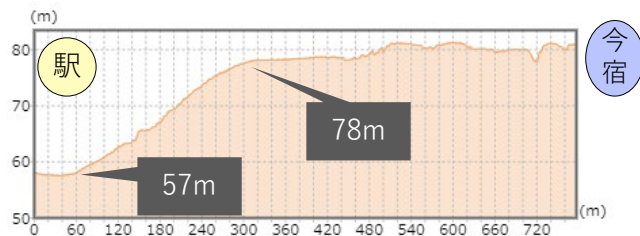
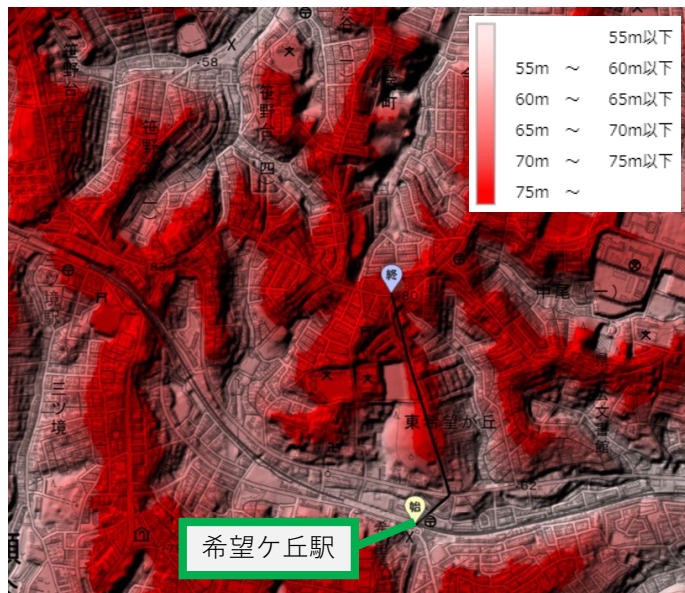
地区の概況

標高図・道路幅員図

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- ・ 希望ヶ丘駅と地区の高低差は約20m
- ・ 対象エリアの道路幅員は4～6mと6m以上の幅員の箇所が混在しており、バスが地域内を走行することは難しい箇所もある。

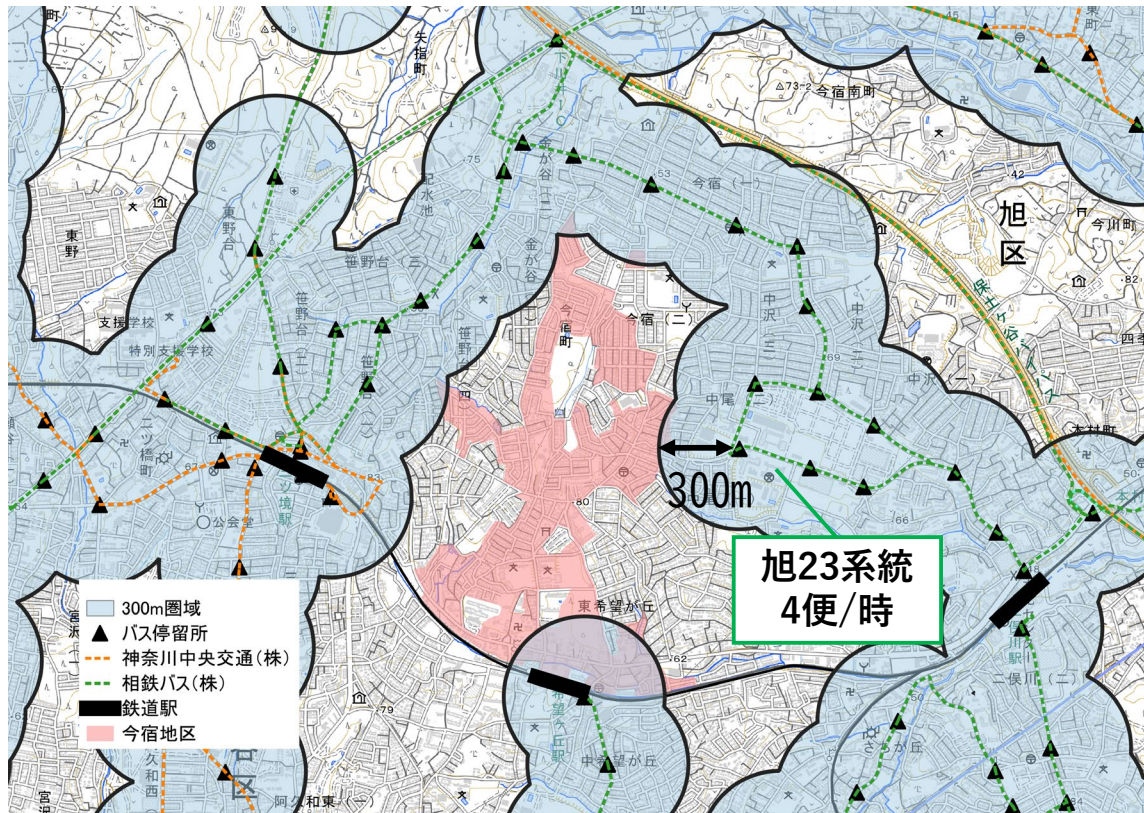
地区の概況

バス路線状況と300m圏域

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- 地区周辺を神奈中バス・相鉄バスが運行
- 対象エリアのうち、バス停留所から300m以上離れているエリアの範囲が大きく、丘陵地でもあることから、移動が困難という声がある

検討経緯

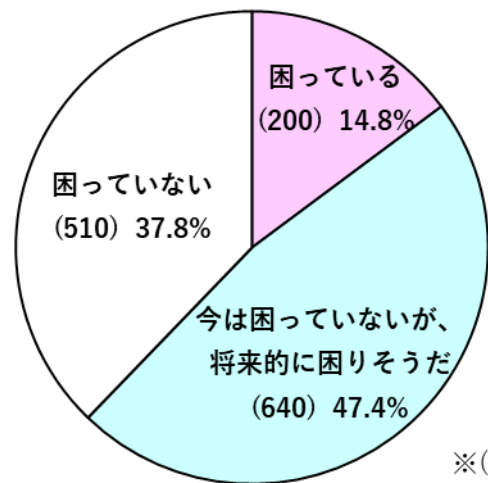
- R2.4 地域まちづくり活動グループ登録し、地域交通サポート事業として地域とともに検討を開始（今宿周辺にミニバスを実現させる会）
- R2.12 移動動向アンケート実施
- R3.12 バス事業者が協力事業者となり、検討に加わる
- R4.1 バス停位置について、地域内の調整を開始
- R4.5 運行計画案について、道路管理者・交通管理者との調整を開始
- R6.6 協力事業者が運転手不足を理由に検討から撤退
→協力事業者を再度募集
- R6.10 日本交通横浜株式会社が協力事業者となり、検討を再開

アンケート結果

実施概要

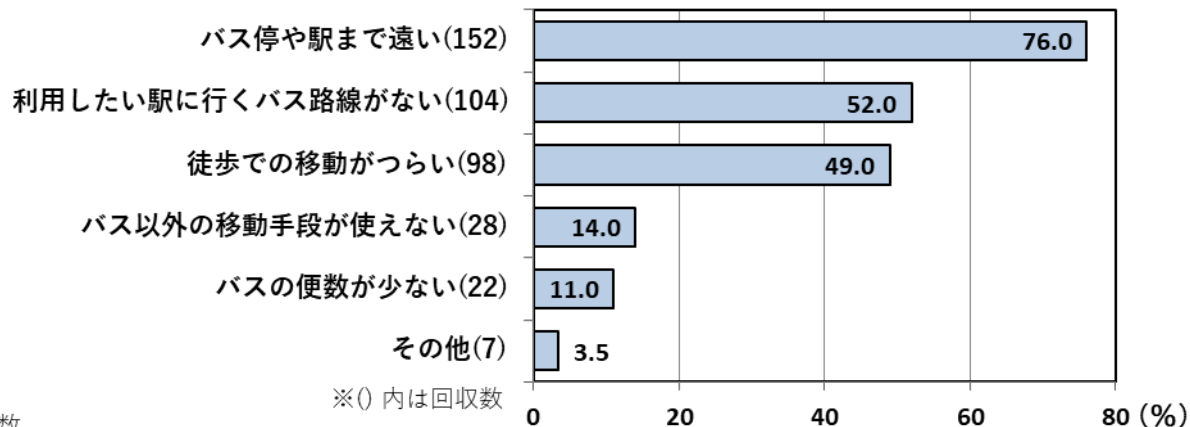
- ・実施時期 令和2年12月
- ・対象範囲 今宿つくし自治会、つくの会、若葉会、中尾町六美会、今宿ガーデン自治会
藤和フレッシュタウン希望ヶ丘 など
- ・総回答数 1,350件（回収率 約41%）

外出に困っている人の割合（%）



※()内は回答数

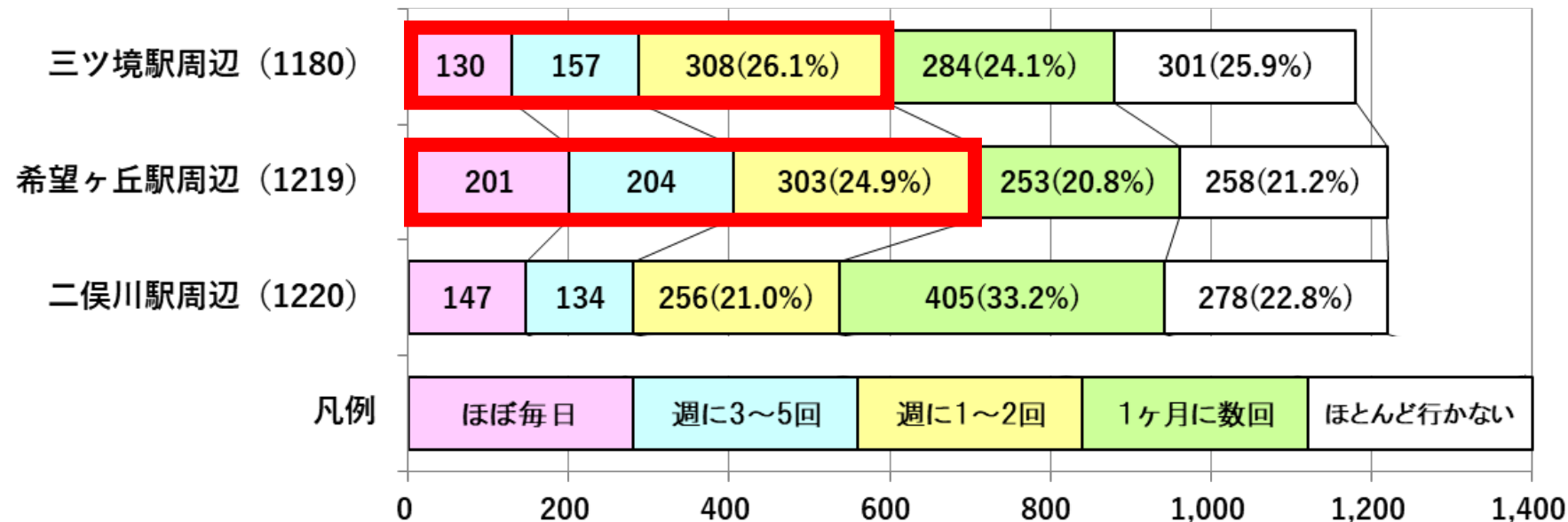
困っている人の理由（%）（複数回答）



※()内は回収数

アンケート結果

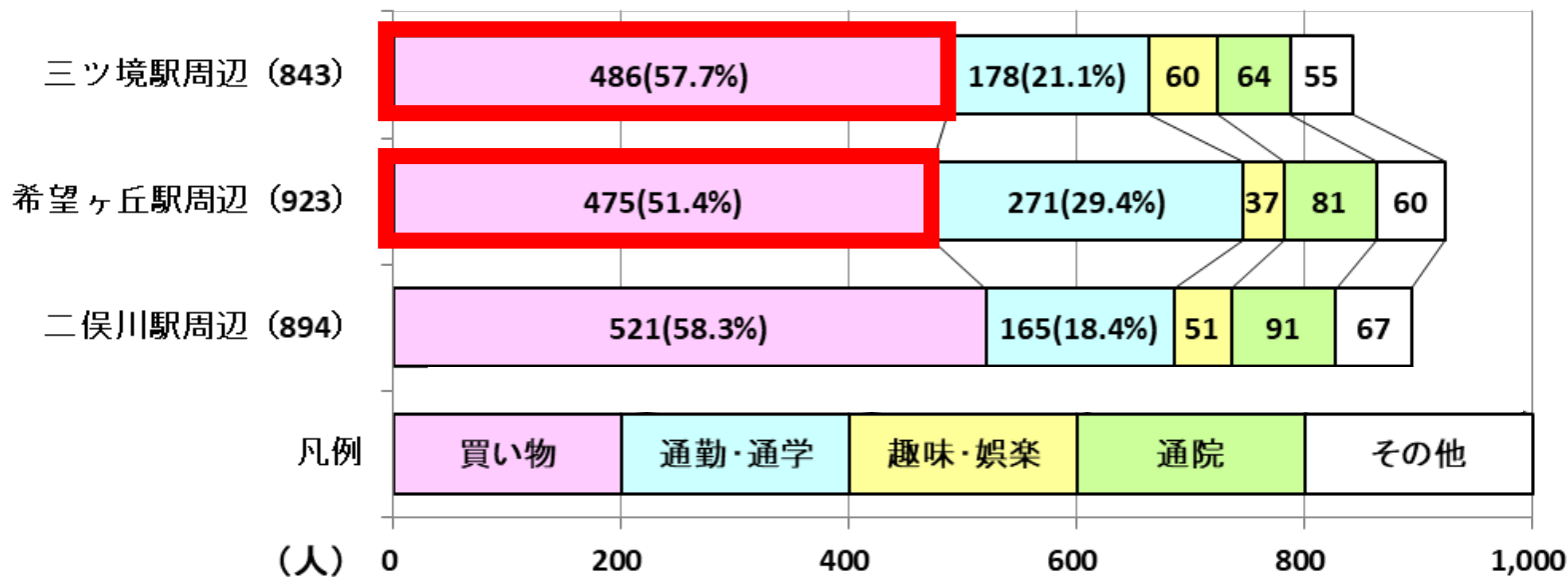
駅ごとの外出頻度



- ・三ツ境駅周辺、希望ヶ丘駅周辺の外出頻度（週1回以上）が二俣川駅周辺に比べて多い

アンケート結果

駅ごとの利用目的



- ・三ツ境駅周辺、希望ヶ丘駅周辺ともに買物での利用が最も多い

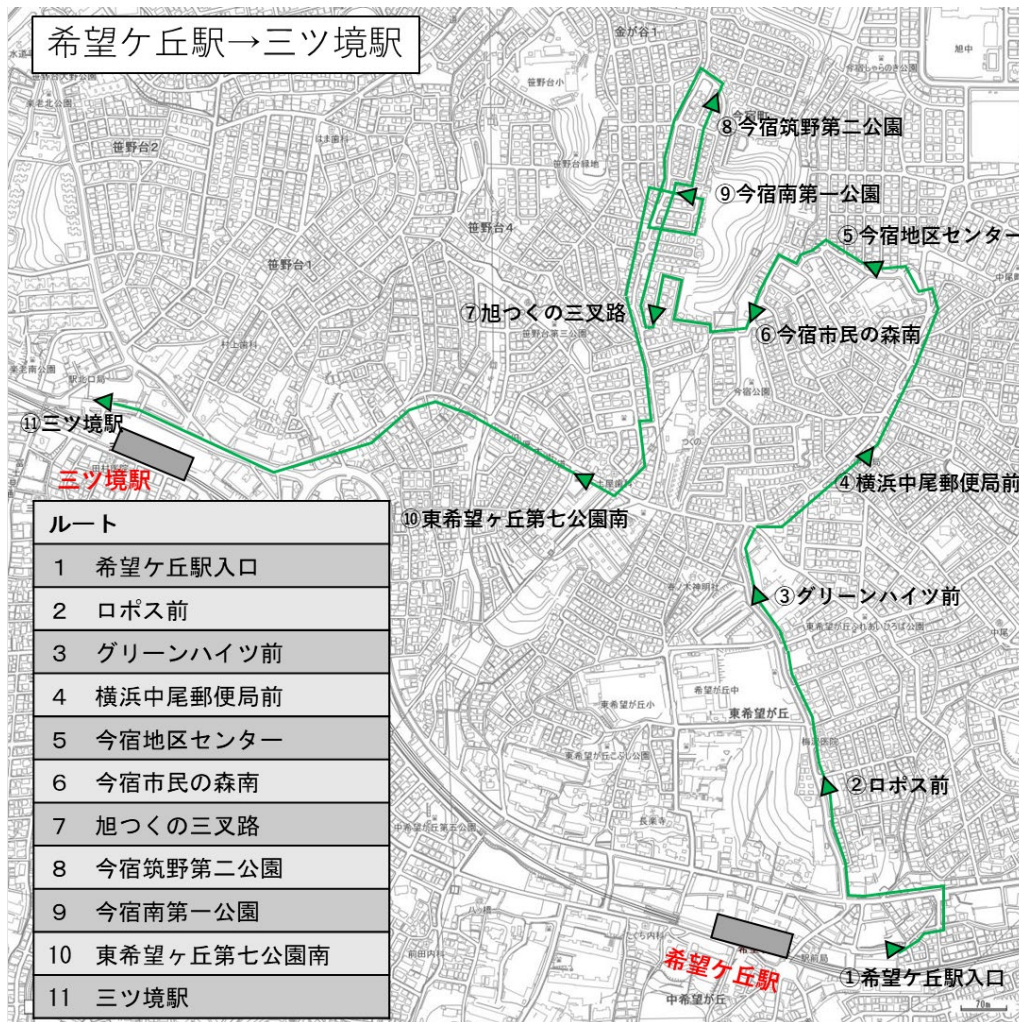
運行ルート



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

※停留所は、現在調整中であり、
今後変更となる可能性があります。

運行ルート



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

※停留所は、現在調整中であり、
今後変更となる可能性があります。

運行計画

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

運賃	大人300円、小児150円（70歳以上100円）（大人1名につき未就学児2名まで無料）
運行開始	令和7年4月以降（車両の調達状況による）
運行日	平日週5日（土休日及び年末年始は運休）
運行時間帯	午前9時台～午後4時台まで（8時間）
運行便数	10.5便
運行区間・停留所	三ツ境駅～希望ヶ丘駅～三ツ境駅（循環）・13か所
所要時間	約35分/便
運行事業者・運行車両	日本交通横浜株式会社・ワゴン車1台（乗員乗客10名）
実証期間	2年間（運行状況により1年延長）
事業の許可	道路運送法第21条による乗合旅客運送（路線定期運行）
想定運行費用	約1,200万円/年
目標収支率（1年目）	25%以上
本市新制度補助額（1年目）	運行費用に対する赤字額全額補助 ※車両費等は別途補助

計画は今後変更となる可能性があります

時刻表（参考）

	1便	2便	3便	4便	5便		6便	7便	8便	9便	10便	11便
三ツ境駅	9:00	9:42	10:26	11:08	11:50	休憩		13:35	14:19	15:01	15:43	16:27
東希望が丘第七公園北	9:04	9:46	10:30	11:12	11:54			13:39	14:23	15:05	15:47	16:31
横浜中尾郵便局前	9:05	9:47	10:31	11:13	11:55			13:40	14:24	15:06	15:48	16:32
今宿地区センター	9:06	9:48	10:32	11:14	11:56			13:41	14:25	15:07	15:49	16:33
今宿市民の森南	9:07	9:49	10:33	11:15	11:57			13:42	14:26	15:08	15:50	16:34
旭つくの三叉路	9:08	9:50	10:34	11:16	11:58			13:43	14:27	15:09	15:51	16:35
今宿筑野第二公園	9:10	9:52	10:36	11:18	12:00			13:45	14:29	15:11	15:53	16:37
今宿南第一公園	9:11	9:53	10:37	11:19	12:01			13:46	14:30	15:12	15:54	16:38
ライオンズマンション前	9:15	9:57	10:41	11:23	12:05			13:50	14:34	15:16	15:58	16:42
希望ヶ丘駅	9:18	10:00	10:44	11:26	12:08			13:53	14:37	15:19	16:01	16:45
ロポス前	9:21	10:03	10:47	11:29	12:11			13:56	14:40	15:22	16:04	16:48
グリーンハイツ前	9:22	10:04	10:48	11:30	12:12			13:57	14:41	15:23	16:05	16:49
横浜中尾郵便局前	9:23	10:05	10:49	11:31	12:13			13:58	14:42	15:24	16:06	16:50
今宿地区センター	9:24	10:06	10:50	11:32	12:14		13:20	13:59	14:43	15:25	16:07	16:51
今宿市民の森南	9:25	10:07	10:51	11:33	12:15		13:21	14:00	14:44	15:26	16:08	16:52
旭つくの三叉路	9:26	10:08	10:52	11:34	12:16		13:22	14:01	14:45	15:27	16:09	16:53
今宿筑野第二公園	9:28	10:10	10:54	11:36	12:18		13:24	14:03	14:47	15:29	16:11	16:55
今宿南第一公園	9:29	10:11	10:55	11:37	12:19		13:25	14:04	14:48	15:30	16:12	16:56
東希望が丘第七公園南	9:31	10:13	10:57	11:39			13:27	14:06	14:50	15:32	16:14	
三ツ境駅	9:34	10:16	11:00	11:42			13:30	14:09	14:53	15:35	16:17	

スケジュール及び効果検証

令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
▼ 12/18 地域公共交通会議 21条申請 車両調達、停留所設置	▼ 4 月以降 実証運行開始（1 年目） 実証運行 アンケート 効果検証	▼ 4 月以降 実証運行開始（2 年目） 実証運行 アンケート 効果検証

主な効果検証内容（予定）	把握方法
地域に適した運行内容となっているか（運行計画の改善に向けた検証）	利用実績データ及びアンケート調査
地域住民の外出頻度、マイカー利用頻度、移動手段の変化等	アンケート調査

※アンケート調査は、利用者だけでなく未利用者も対象

南区永田山王台地区における ワゴン型車両による実証運行について

横浜市 都市整備局 都市交通課

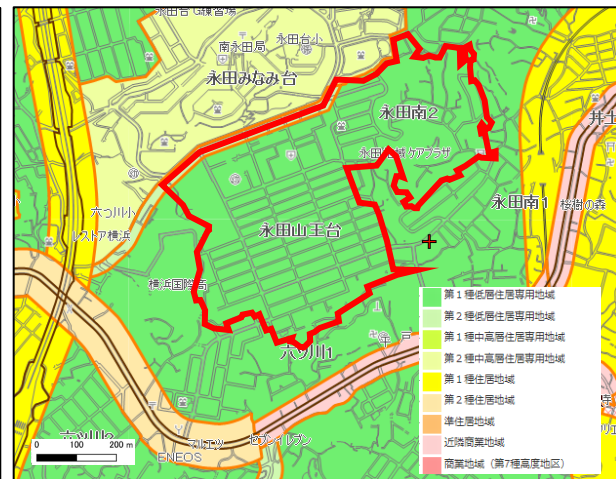
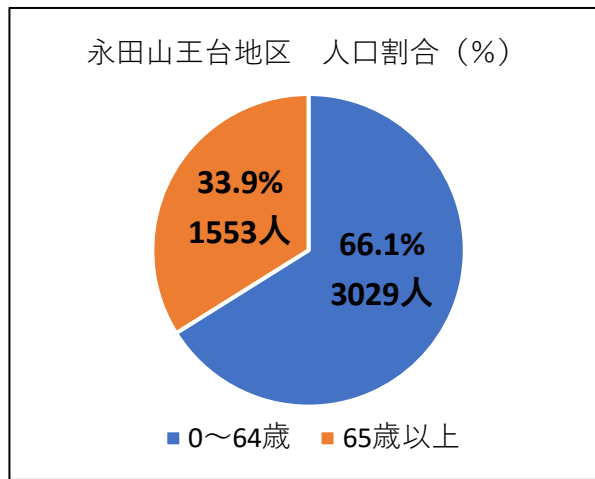
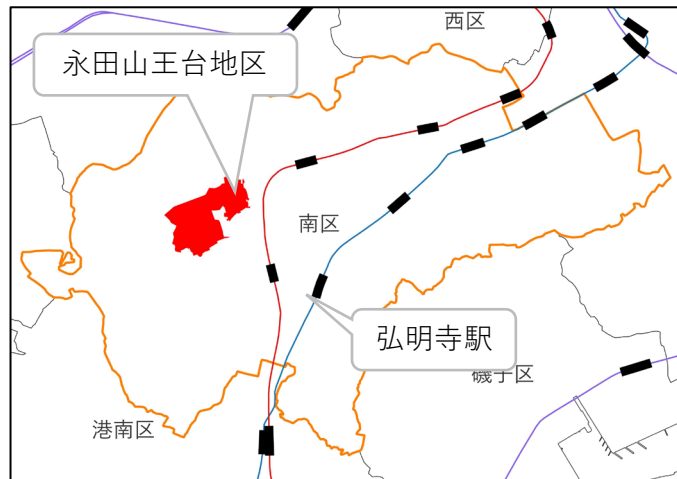
地区の概況

位置図・人口・用途地域

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- ・ 南区西部で弘明寺駅から約1km北西側に位置
- ・ 人口4,582人、高齢化率33.9%、人口密度約14,141人/k㎡、世帯数2,167世帯
- ・ 丘陵地であることから、駅までの移動が困難という声がある
- ・ 地区の用途地域の大部分が第一種低層住居専用地域で戸建て住宅が広がっている

出典：「国勢調査結果」（総務省）を加工して作成（<https://www.e-stat.go.jp/>）

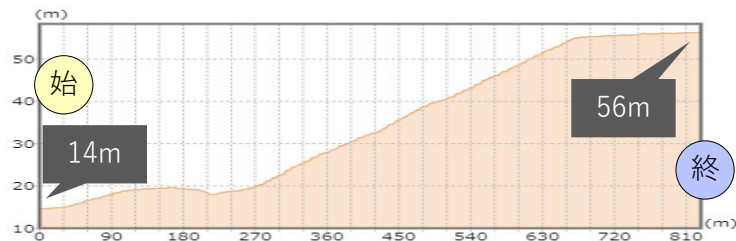
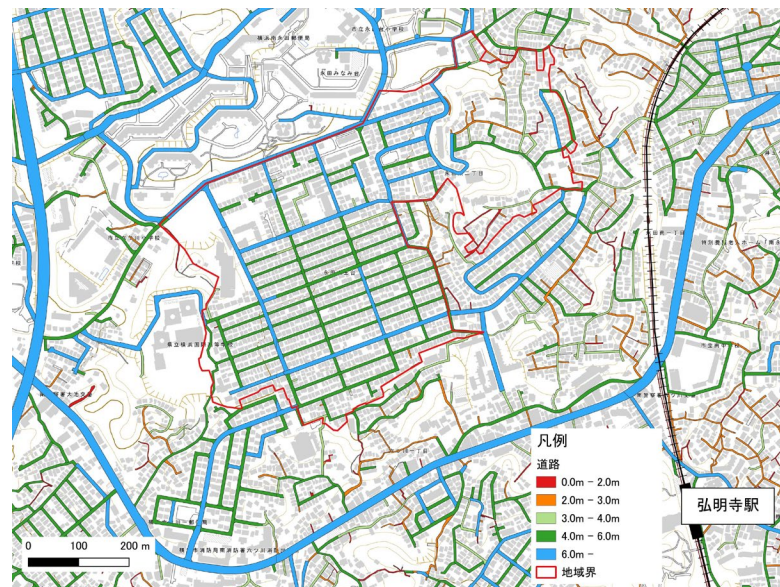
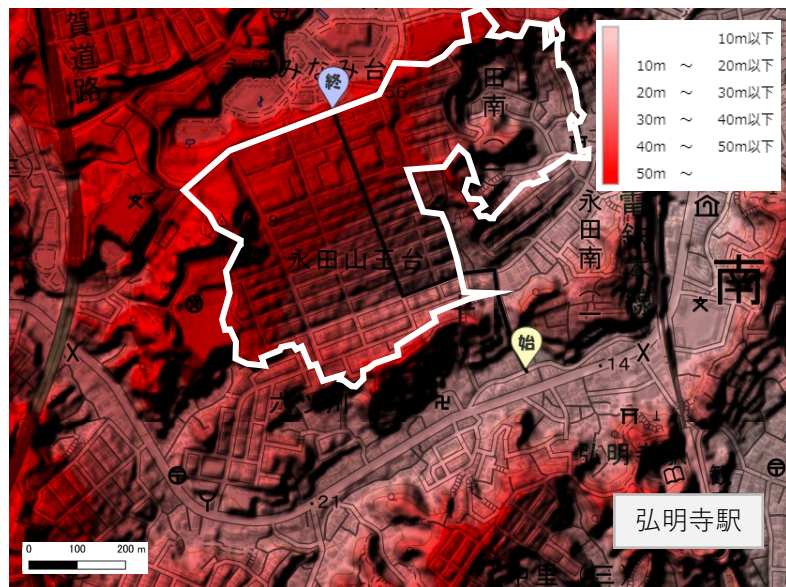
地区の概況

標高図・道路幅員図

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- ・ 駅前の大通りと地区の高低差は約40m以上
- ・ 対象エリアの道路幅員は約4m以上6m未満が多い
大型バスが地域内を走行することは困難

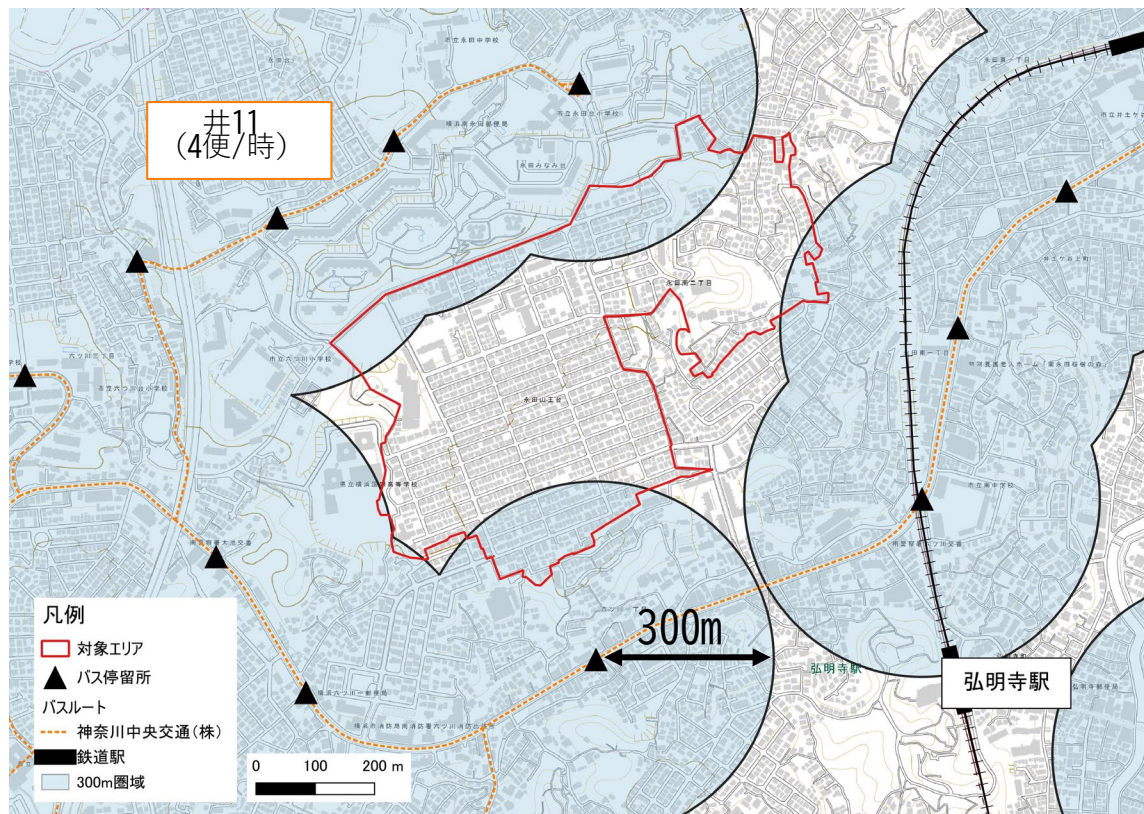
地区の概況

バス路線状況と300m圏域

明日をひらく都市

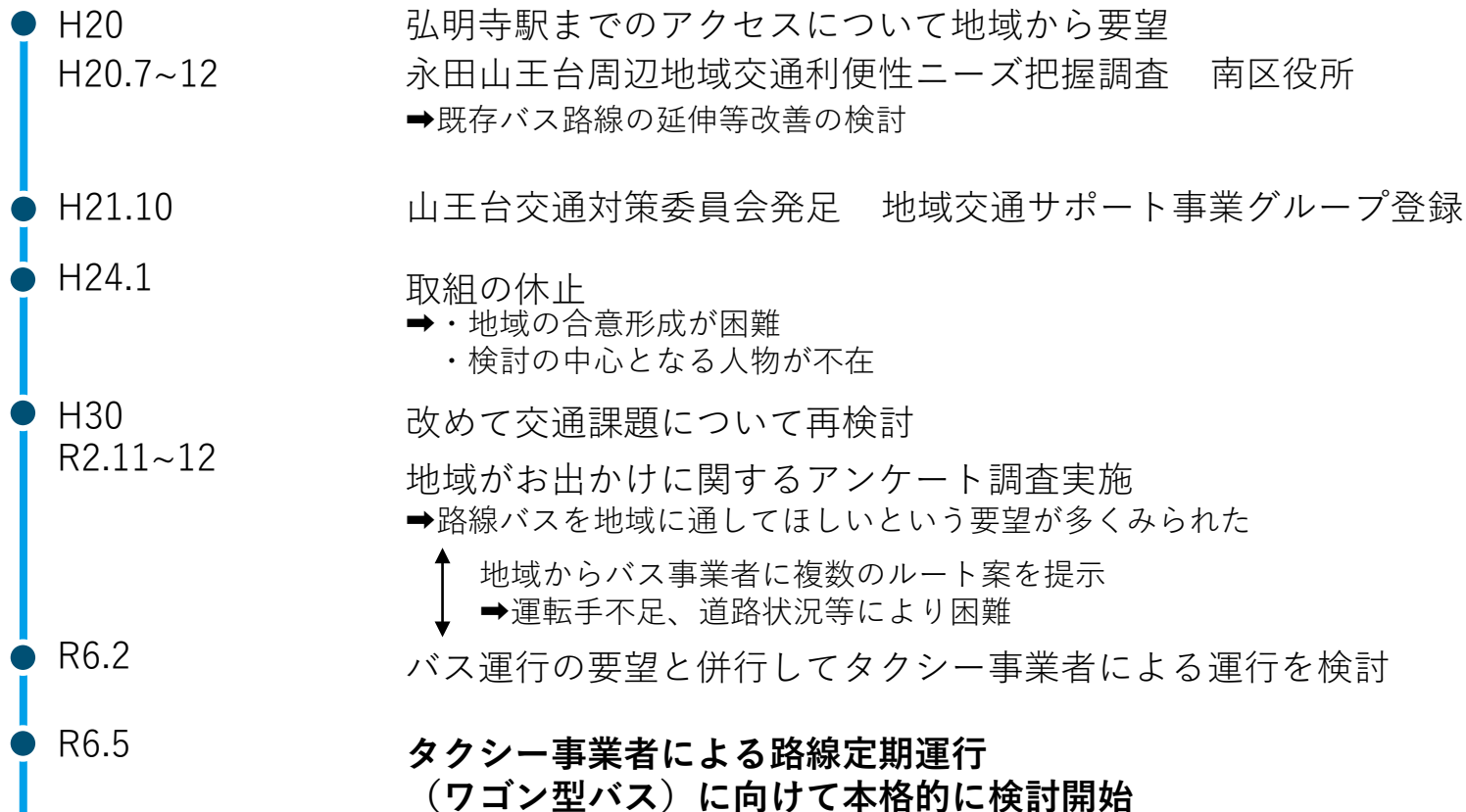
OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



- ・ 地区周辺を神奈中バスが運行
- ・ 対象エリアのうち、バス停留所から300m以上離れているエリアの範囲が大きく (71.2%)、丘陵地でもあることから、バス停留所までの移動が困難という声がある

検討経緯



アンケート結果

「お出かけ」に関する住民アンケート

実施主体

地域・ケアプラ：「地域のお出かけを考える会議」

時期

R2.11.1～12.11

アンケート実施対象（黒枠）

南永田山王台連合町内会（2,871世帯）

今回の集計対象 6自治会（赤枠）

山王台自治会、山王台南自治会、山王台西自治会、
南永田北町内会、コスモヒルズ永田山王台自治会、
市営永田山王台住宅町内会

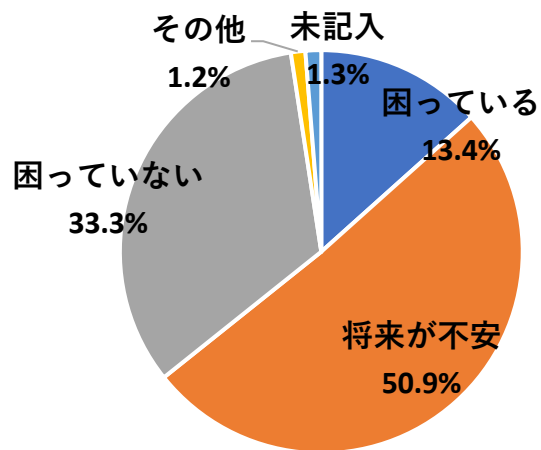
アンケート回収率

約54% 総回答数：1,546件

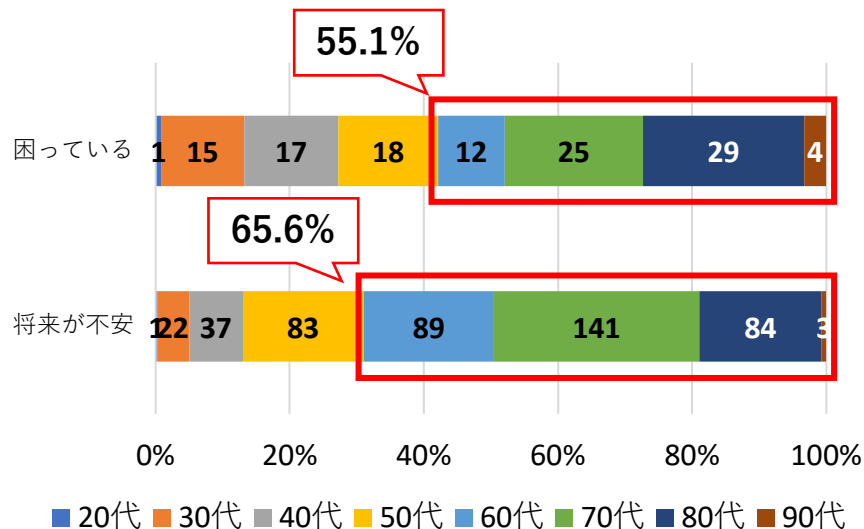


アンケート結果

日頃のお出かけに関するお困り度（％）



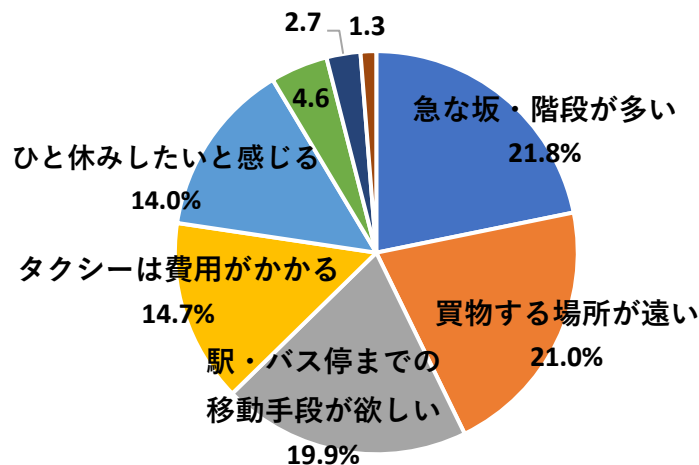
年齢別お困り度（％、数字は実数）



「困っている」と「将来が不安」という人を合わせると64.3%であり、日ごろの移動について何かしらの不安や心配を感じている人が一定数いることが確認できる。
困っている方のうち60代以上が55.1%であり、将来が不安という方のうち60代以上が65.6%と高齢者ニーズが大きいことが確認できる。

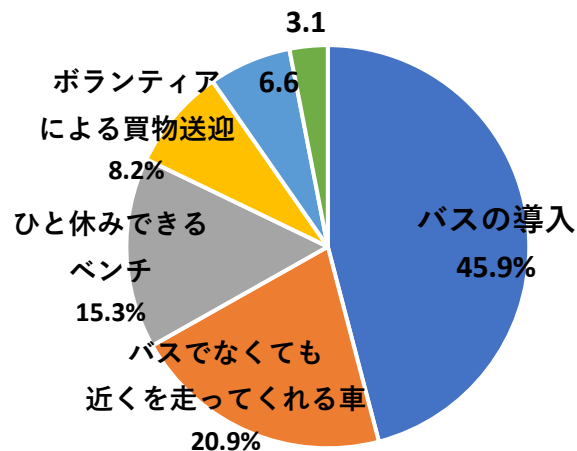
アンケート結果

具体的な困りごと（％）



「急な坂・階段が多い」という永田山王台地区の地理的状況を反映した意見が最も多く、つづいて買い物場所までの移動、移動手段にかかる費用面での困りごとが多い。

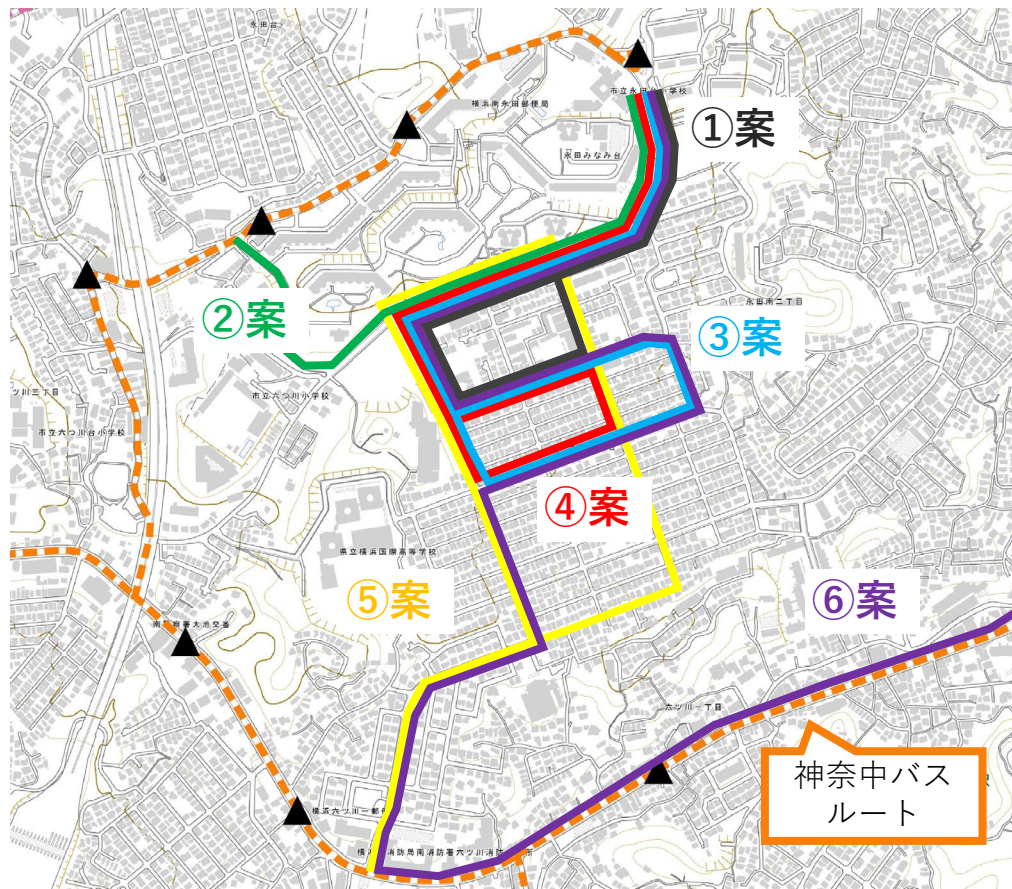
地域のお出かけに関する「困りごと」
解決アイデア（％）



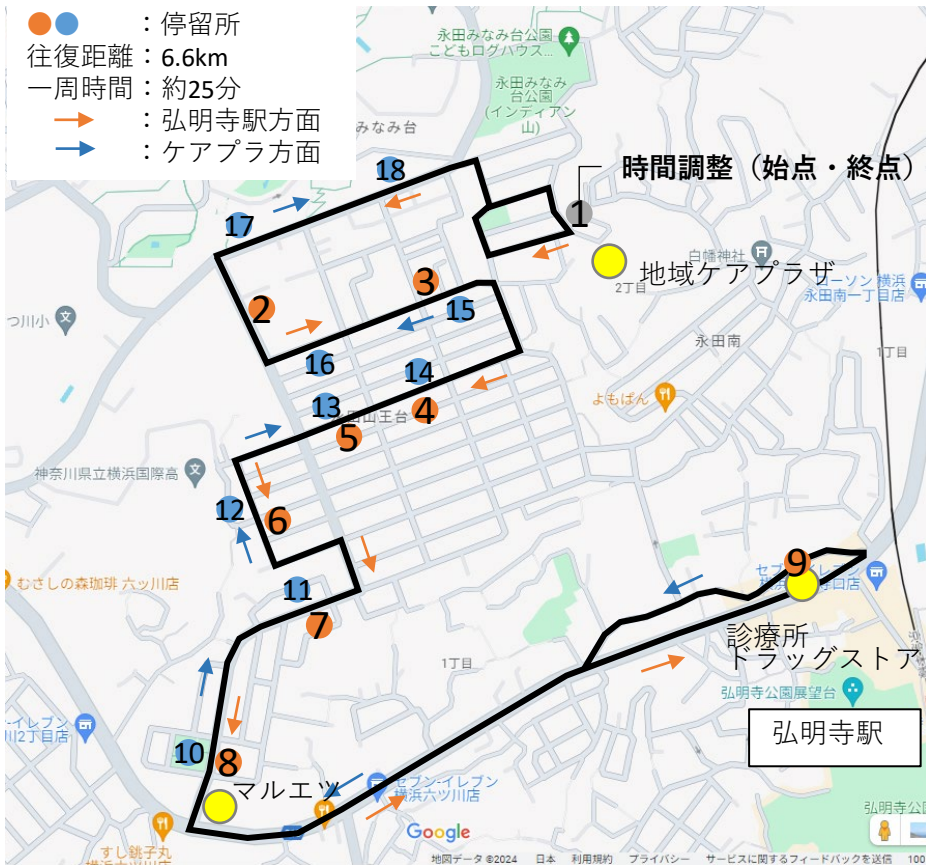
「バスの導入」が最も多く（45.9％）、次に「バスでなくても近くを走ってくれる車」が多い（20.9％）。
地域の中で移動手段として、バス等の車両の導入に関するニーズが大きいことが確認できる。

R2以降 地域からの地区内を通るバス延伸ルート案

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA



運行ルート



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

地域からのバスルート案をベースにし、その後地域との検討を重ねてルートを検討した

運行計画

明日をひらく都市

	実証実験の運行計画イメージ
運賃	大人300円、小児150円（70歳以上100円） （大人1名につき未就学児2名まで無料）
運行開始	令和7年4月以降
運行日	平日週5日（土休日及び年末年始は運休）
運行時間帯	午前9時から午後5時まで（8時間）
運行便数	14便/日
所要時間	約30分/便
運行区間・停留所	弘明寺駅付近～永田山王台地区～永田地域ケアプラザ付近・18ヶ所
運行事業者・運行車両	国際自動車株式会社・ワゴン車1台（乗員乗客10名）
実証期間	2年間（運行状況により1年延長）
事業の許可	道路運送法第21条による乗合旅客運送（路線定期運行）
想定運行費用	約1,200万円／年
目標収支率（1年目）	25%以上
本市新制度補助額（1年目）	運行費用に対する赤字額全額補助 ※車両費等は別途補助

参考 時刻表

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	休憩	8便	9便	10便	11便	12便	休憩	13便	14便
停留所1	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00		13:00	13:30	14:00	14:30	15:00		16:00	16:30
停留所2	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04		13:04	13:34	14:04	14:34	15:04		16:04	16:34
停留所3	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05		13:05	13:35	14:05	14:35	15:05		16:05	16:35
停留所4	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06		13:06	13:36	14:06	14:36	15:06		16:06	16:36
停留所5	9:06	9:06	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06		13:06	13:36	14:06	14:36	15:06		16:06	16:35
停留所6	9:07	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07		13:07	13:37	14:07	14:37	15:07		16:07	16:37
停留所7	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08		13:08	13:38	14:08	14:38	15:08		16:08	16:38
停留所8	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08		13:08	13:38	14:08	14:38	15:08		16:08	16:38
停留所9	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13		13:13	13:43	14:13	14:43	15:13		16:13	16:43
停留所10	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19		13:19	13:49	14:19	14:49	15:18		16:18	16:48
停留所11	9:19	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18		13:18	13:48	14:18	14:48	15:19		16:19	16:48
停留所12	9:20	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19		13:19	13:49	14:19	14:49	15:19		16:19	16:49
停留所13	9:21	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20		13:20	13:50	14:20	14:50	15:20		16:20	16:50
停留所14	9:21	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20		13:20	13:50	14:20	14:50	15:20		16:20	16:50
停留所15	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22		13:22	13:52	14:22	14:52	15:22		16:22	16:52
停留所16	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22		13:22	13:52	14:22	14:52	15:22		16:22	16:52
停留所17	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23		13:23	13:53	14:23	14:53	15:23		16:23	16:53
停留所18	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23		13:23	13:53	14:23	14:53	15:23		16:23	16:53

スケジュール及び効果検証

令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
▼ 12/18 地域公共交通会議 21条申請 車両調達、停留所設置	▼ 4 月以降 実証運行開始（1 年目） 実証運行 アンケート 効果検証	▼ 4 月以降 実証運行開始（2 年目） 実証運行 アンケート 効果検証

主な効果検証内容（予定）	把握方法
地域に適した運行内容となっているか（運行計画の改善に向けた検証）	利用実績データ及びアンケート調査
地域住民の外出頻度、マイカー利用頻度、移動手段の変化等	アンケート調査

※アンケート調査は、利用者だけでなく未利用者も対象

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

- ・ 横浜市 都市整備局 都市交通課

目 次

- ・対象地区の概要
- ・実証実験運行の背景・目的
- ・実証実験の運行概要
- ・関係者説明の経緯
- ・事業スケジュール

対象地区の概要（地区の状況）

地区の人口 約30,000人（65歳以上 約6,600人）

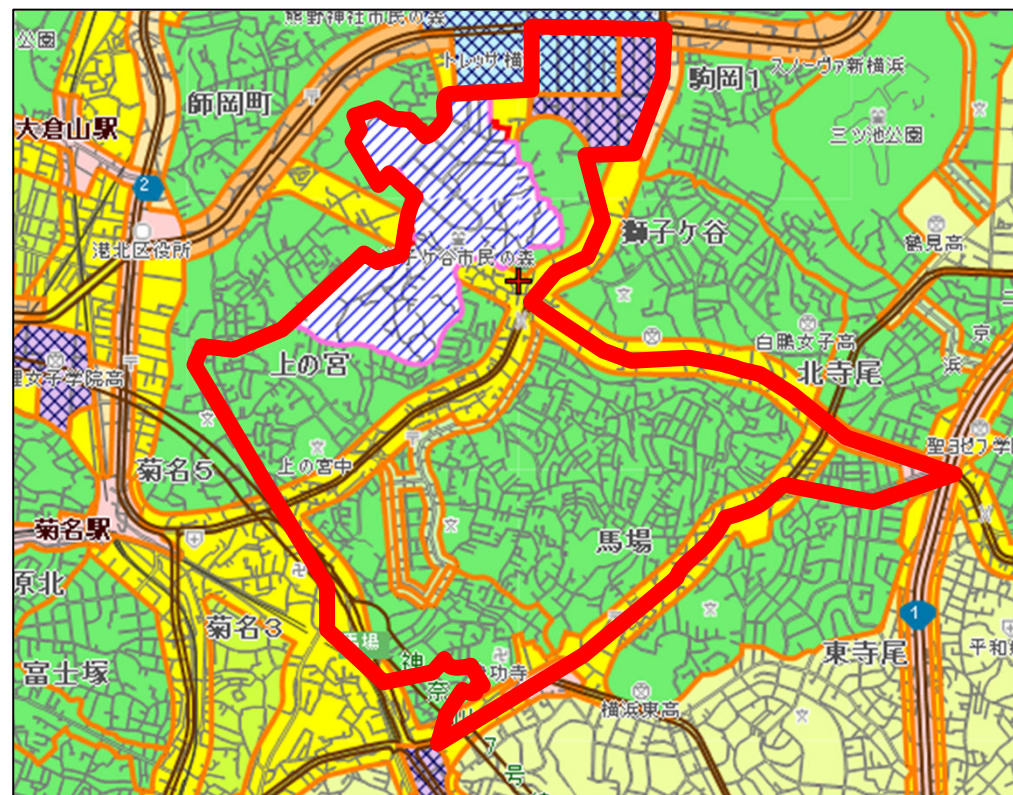
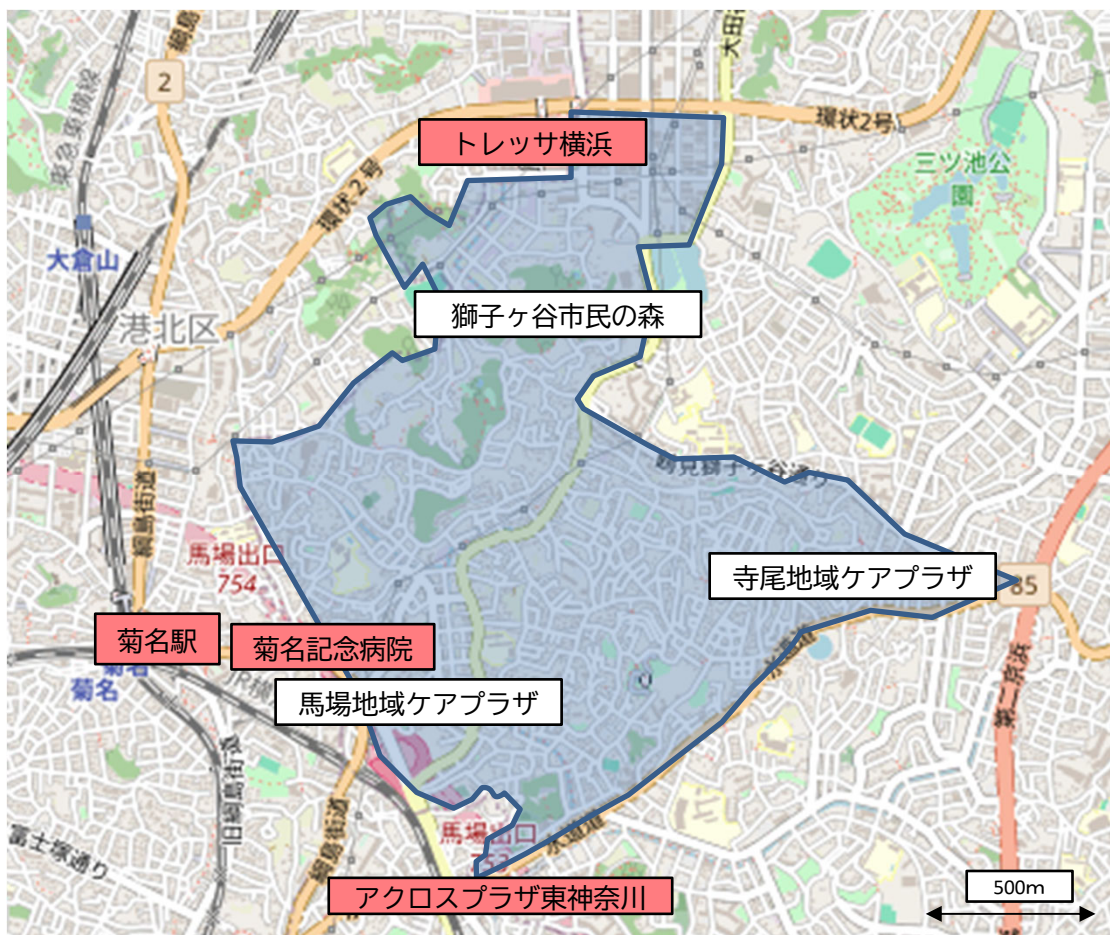
世帯数 約13,000世帯

高齢化率 22%

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



出典：横浜市都市計画図

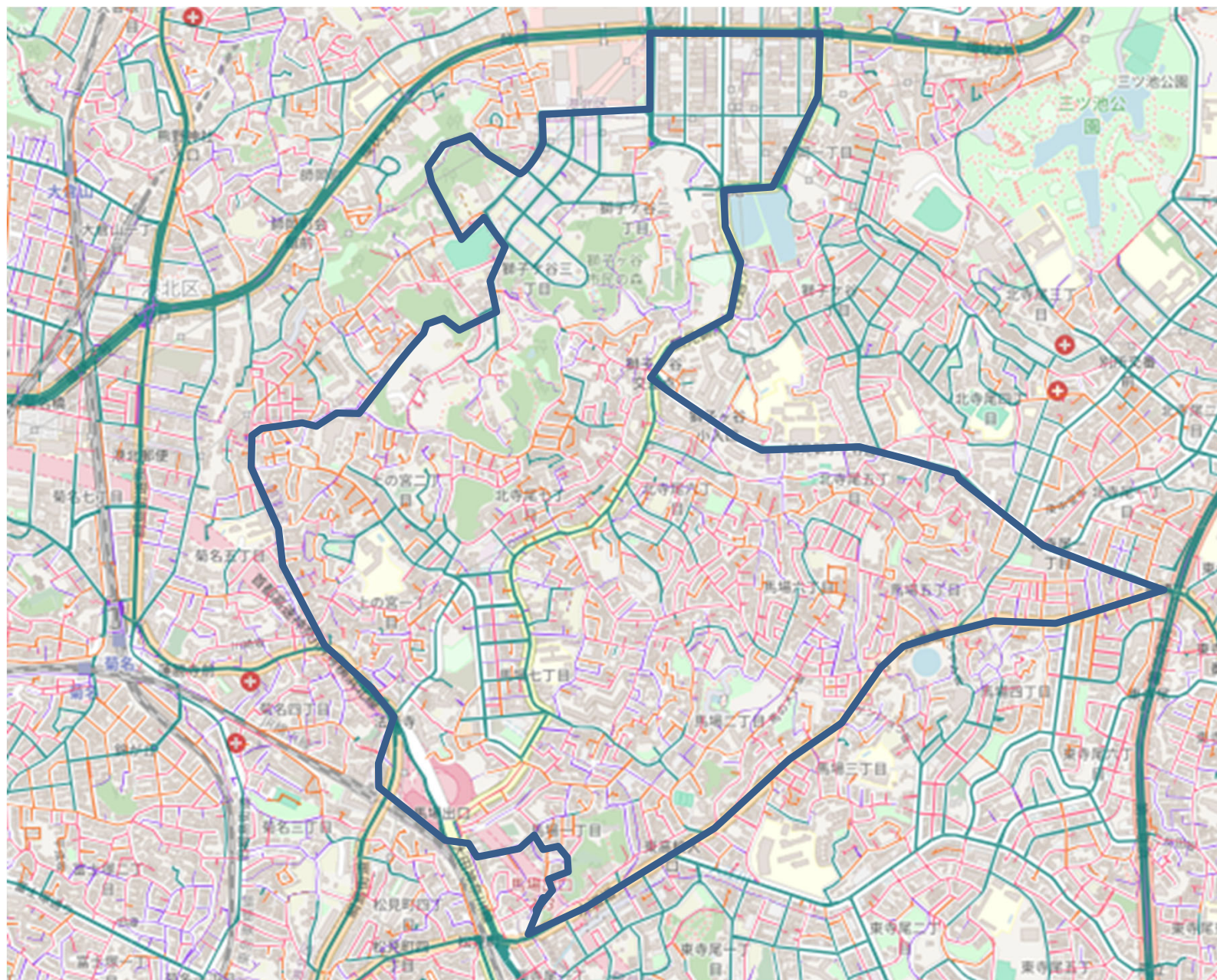
- 第1種低層住居専用地域
- 第1種住居地域
- 準工業地域(第5種高度地区)
- 工業地域(第5種高度地区)
- 市街化調整区域

対象地区の概要（道路幅員）

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



幅員

- 3.5未満
- 3.5以上4.5未満
- 4.5以上5.5未満
- 5.5以上

対象地区の概要（地区周辺の主要バス路線）

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA

- ・ 既設バス路線の鶴12系統は、馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区から鶴見駅に接続



出典：鶴見区バスマップ

＜鶴12系統＞
臨港バス
平日46本／日
土休日35～37本／日

鶴見駅西口
↓
獅子ヶ谷
↓
馬場七丁目
↓
上の宮一丁目
↓
鶴見駅西口

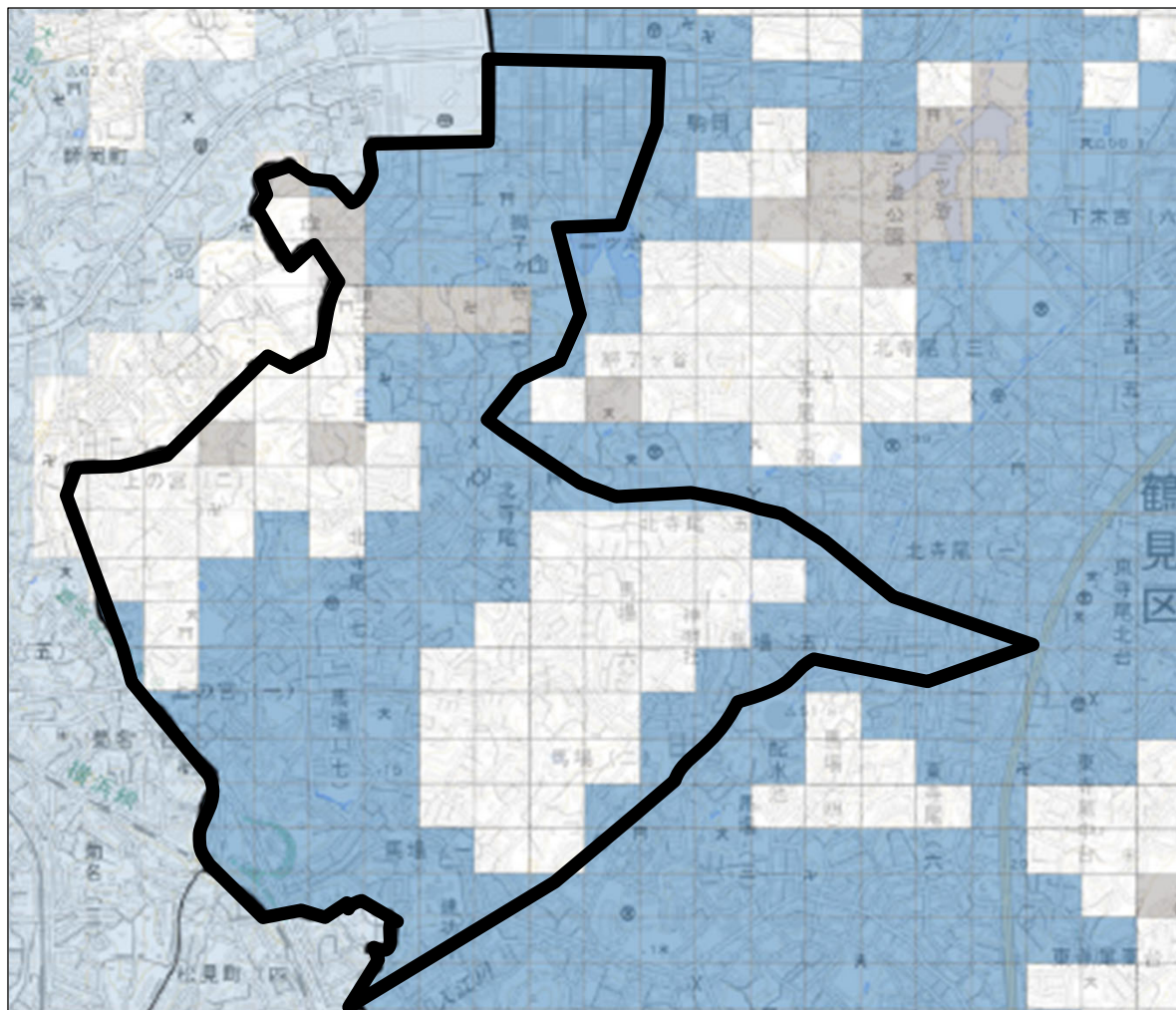
対象地区の概要（公共交通圏域）

- ・公共交通圏域（鉄道駅の徒歩圏域：800m、バス停の徒歩圏域：300m）
- ・対象地区の面積 約2.5km² ・交通空白地域 約1.0km²

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



125mメッシュ

切り抜き結果

公共交通圏域内

公共交通圏域外

非住宅系土地利用

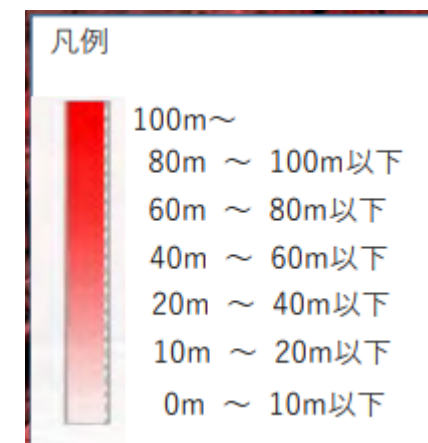
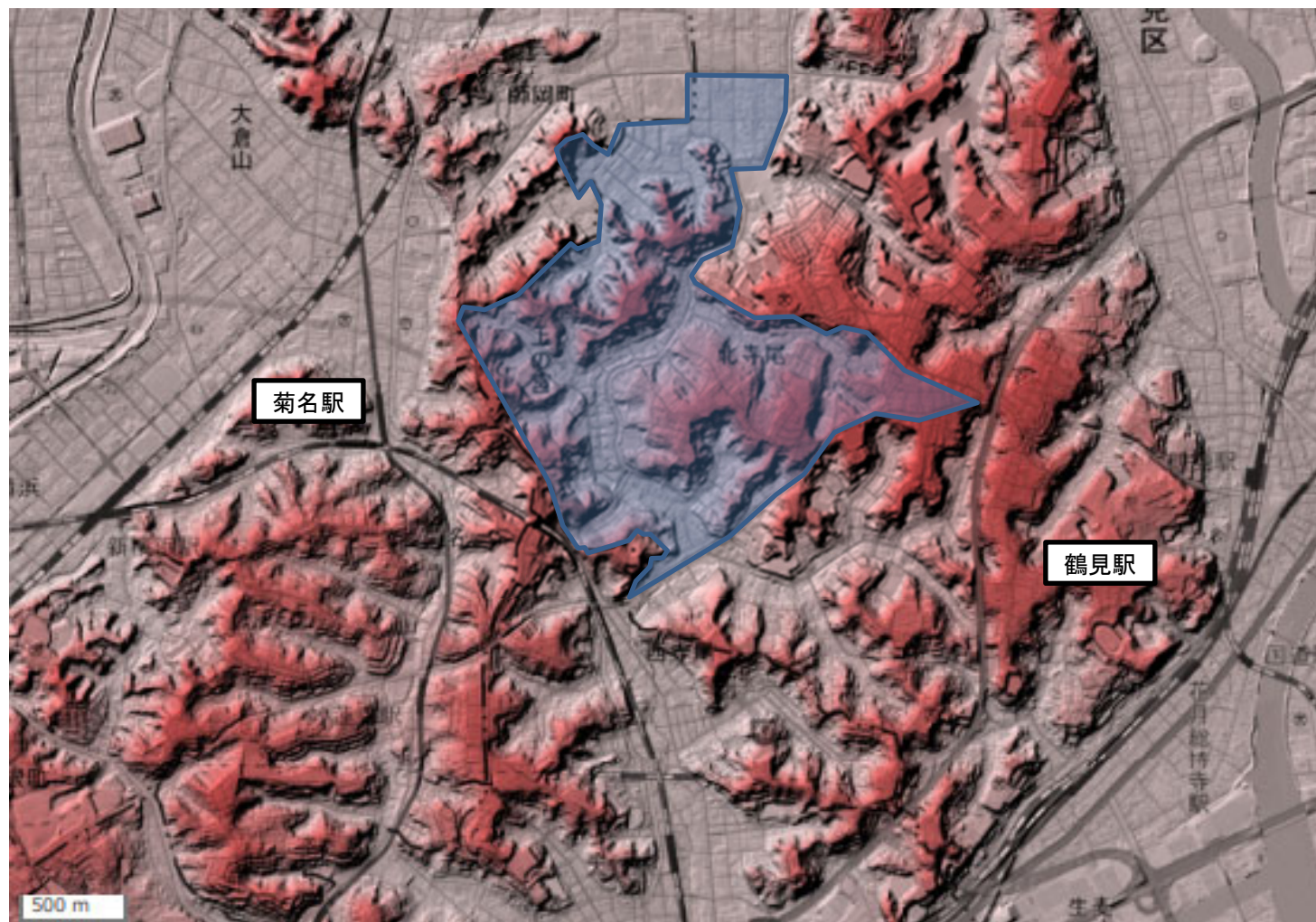
対象地区の概要（地区の標高）

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA

- ・ 鶴見駅や菊名駅からの高低差は約30～40m、坂が多く高齢者は徒歩による移動が困難



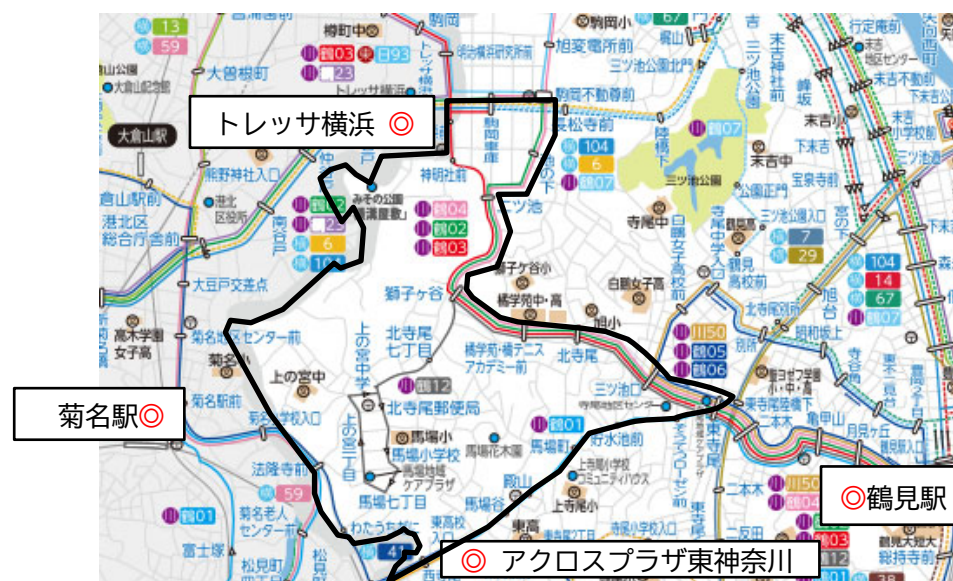
実証実験運行の背景・目的(地域の課題)

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA

- エリア内は起伏が多くあり、鉄道駅から距離があるため、路線バスへの依存度が高い。
急な坂もあり、高齢者は徒歩による移動が困難。
- 広い交通空白地域があるが、狭隘な道路が多いため路線バスでの運行は制限がある。
- 鶴見駅より菊名駅の方が近く、菊名駅へアクセスする新路線を要望する声が地域から
川崎鶴見臨港バス株式会社に寄せられているが、上記の道路事情及び路線バスの運
転士不足といった多くの課題がある。
- トレッサ横浜、アクロスプラザ東神奈川といった大型商業施設が存在するが、現状エリ
ア内から直接アクセスできる交通手段が存在しない。



【出典 鶴見区バスマップ】

実証実験運行の背景・目的(オンデマンドバスの導入)

路線バスのようにバス停とバス停を結ぶ乗合型の交通である一方、タクシーのように予約に応じた運行かつ、着席可能といった双方の特徴をあわせもった交通サービス

■メリット

- 路線バスとは異なるワゴン車で運行するため、従来走行できなかった狭隘道路でも運行が可能。
- AIが最適な経路を算出することで、必要な時間に広範囲のエリアにおける需要に対応することが可能。
- オンデマンドバスは多数の乗降場を設置できるため、乗車までの移動が容易。

■デメリット

- 一部の高齢者等はアプリやLINEの使い方が分からず、予約に苦慮する恐れがある。
- リクエストしても希望した時間に乗れない恐れがある。



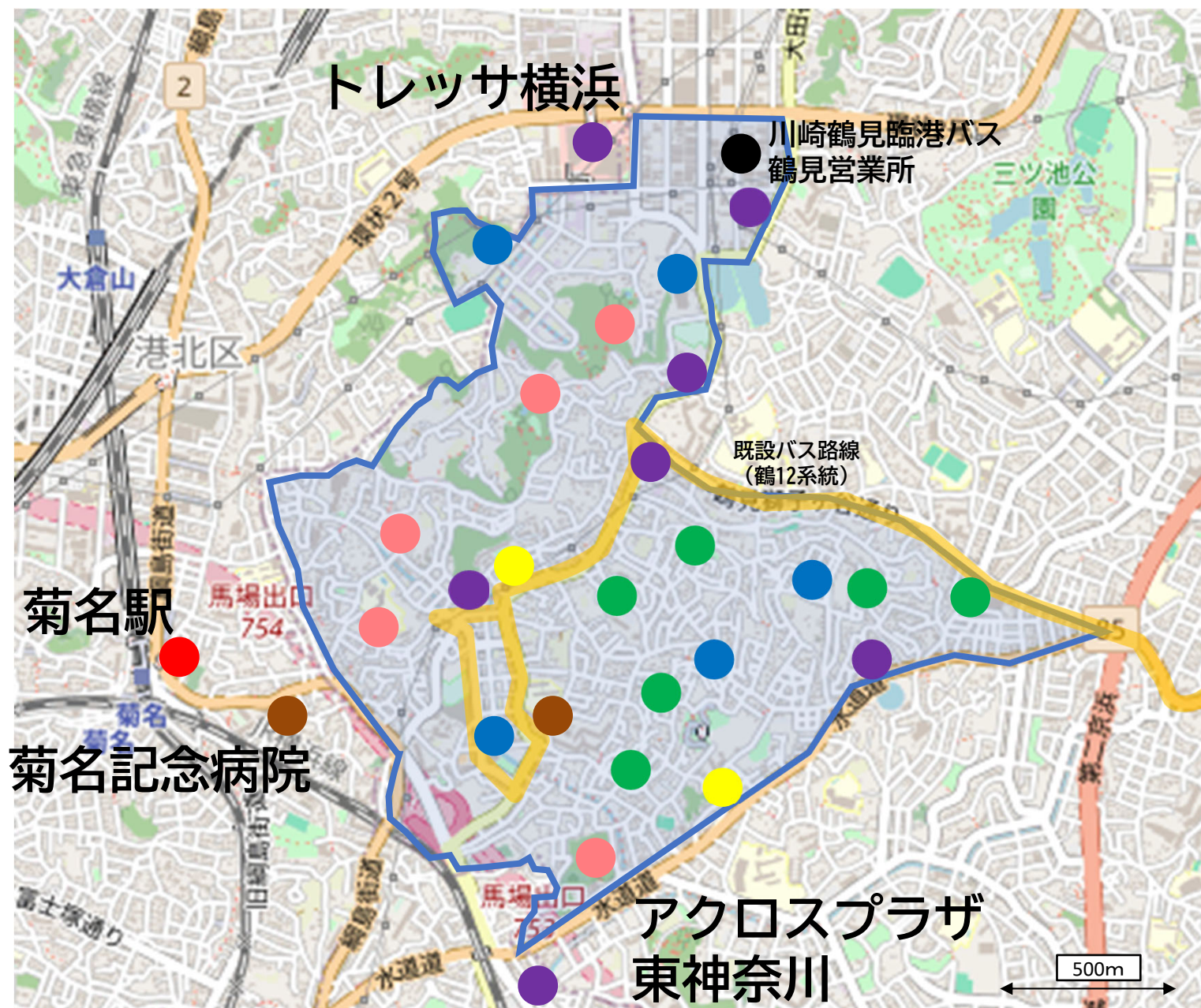
現行の路線バス運行では解決が困難な交通課題(広い交通空白地域、坂が多く高齢者の徒歩移動が困難)を解決するため、路線バスとは異なる新たなモビリティ“オンデマンドバス”が適していると考える。

実証実験運行概要

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

項 目	内 容
運行事業者	川崎鶴見臨港バス株式会社 横浜市の共創フロントを活用した公民連携を提案
運行期間	2025年8月～2026年3月 約8か月間（日曜日と年末年始を除く）
運行時間	8時00分～19時00分
事業許可	道路運送法 4 条 区域乗合認可
運行エリア	横浜市鶴見区馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区および菊名駅等
乗降場所	30か所程度
運賃	大人：500円 小児：250円 ※運賃分科会で別途協議
予約方法	専用のスマートフォンアプリ、LINEから予約
使用車両	10人乗りワゴン車2台（乗車定員 8名/台）
想定運行費用	約2,400万円（約8か月間）
その他費用	約1,000万円（システム、車両等）
目標収支率（1年目）	25%以上
本市新制度補助額（1年目）	運行費用に対する赤字額全額補助 ※その他費用は別途補助

実証実験運行概要(運行エリア)



明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA

- ・エリア内乗降場：25か所
- ・エリア外乗降場：4か所

凡例

●	菊名駅
●	川崎鶴見臨港バス 鶴見営業所
●	商業施設
●	公園
●	寺/神社
●	行政/地域施設
●	病院/クリニック
●	郵便局

【運行車両のイメージ】



※乗降場は現在調整中であり、今後変更の可能性があります。

関係者説明の経緯

■地元住民への説明会

- ・ 寺尾第二地区連合会（11/21）
- ・ 寺尾地区連合会（11/22）
- ・ 駒岡地区連合会（11/25）

■交通管理者等

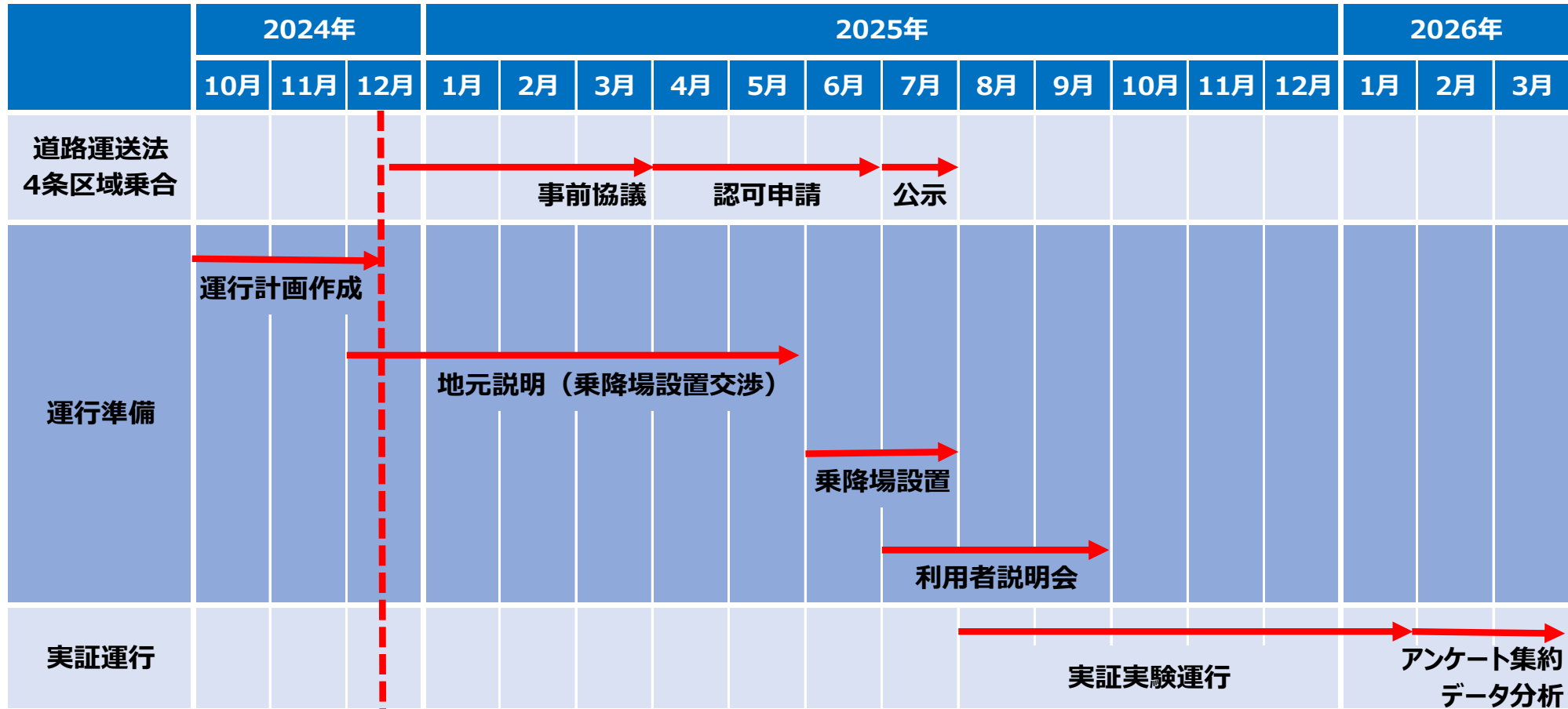
- ・ 鶴見警察署（10/15）
- ・ 鶴見土木事務所（10/15）

■業界団体

- ・ 神奈川県タクシー協会横浜支部（9/12）
- ・ 神奈川県バス協会（11/13）

事業スケジュール

2025年8月～2026年1月 本計画案にて運行し、実績を踏まえ運行継続可否判断
⇒運行継続の場合、2026年4月 運行エリア・乗降スポット・運賃等を見直す



地域公共交通会議

主な効果検証内容(予定)	把握方法
地域に適した運行内容となっているか(運行計画の改善に向けた検証)	利用実績データ及びアンケート調査
地域住民の外出頻度、マイカー利用頻度、移動手段の変化等	アンケート調査

※アンケート調査は、利用者だけでなく未利用者も対象

新たな地域交通制度の 概要について

1 新たな支援制度の概要

(0) 支援概要

- 公共交通圏域外での地域交通の必要性を確認し、導入を推進します。



地域における 地域交通の必要性を確認

- ・ 地域の方々の取組意向
- ・ 移動の実態調査の結果
- ・ 実証運行（最大3年）の利用状況

市による
伴走支援

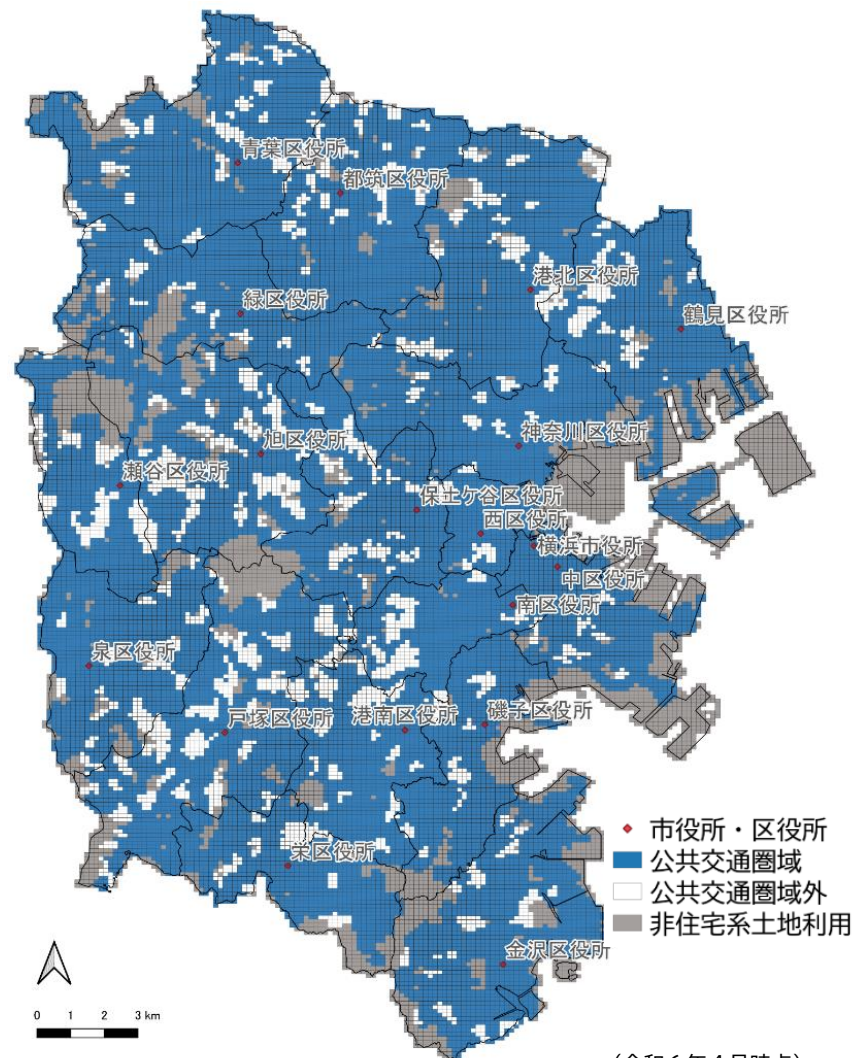
本格運行

必要性が確認された場合、
運行に必要な経費を市が一定額負担



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

＜鉄道駅800m、バス停300m圏域＞



・ (令和6年4月時点)

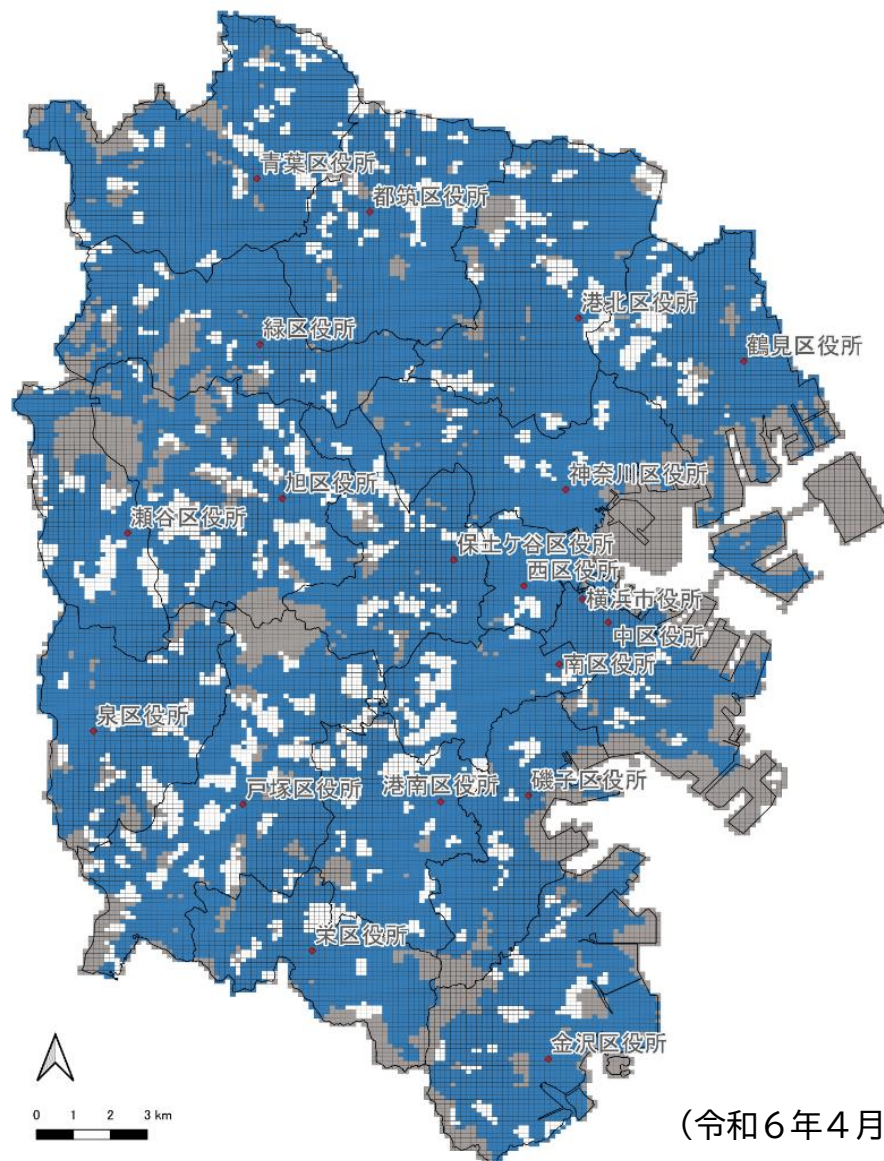
1 新たな支援制度の概要

(1) 公共交通圏域とは

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA



< 公共交通圏域の算出条件 >

道路距離で鉄道駅800m、バス停300mのいずれかに含まれている地域

- ・勾配に応じて800m、300mの距離を短縮補正
- ・勾配が12%を超える道路はアクセス経路とみなさない

- ◆ 市役所・区役所
- 公共交通圏域
- 公共交通圏域外
- 非住宅系土地利用

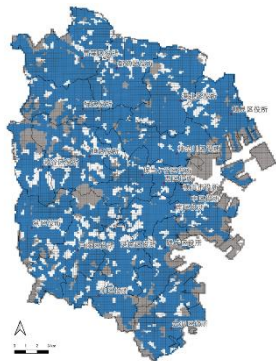
- ・公共交通圏域の考え方については、都市計画の方針と整合するよう調整を行っていく。

(令和6年4月時点)

1 新たな支援制度の概要

(2) 支援内容

- 取組地区に公共交通圏域外が含まれるか否かにより支援内容が異なる



取組地区に公共交通圏域外 (白地) が 含まれる 場合 支援Ⅰ型	取組地区に公共交通圏域外 (白地) が 含まれない 場合 支援Ⅱ型
<導入・継続支援> 実証運行、本格運行の 運行経費に対する補助	<導入支援のみ> 実証運行の 運行経費に対する補助

- 支援継続条件

		支援Ⅰ型	支援Ⅱ型
実証運行※	1年目終了時点 (12か月経過後)	収支率25%を上回っているか	収支率50%を上回っているか
	2年目終了時点 (24か月経過後)	収支率35%を上回っているか	収支率75%を上回っているか
	3年目終了時点 (36か月経過後)	収支率50%を上回っているか	収支率100%を上回っているか が目標
本格運行	4年目以降 (48か月経過後)	収支率50%を上回っているか (地域、交通事業者等が不足額を補う場合は継続可能)	—

※最長3年間

1 新たな支援制度の概要

(3) 導入する移動サービスメニュー及び支援内容

- サービスは時刻表を定める路線定期運行を基本に、広域を効率的にカバーできる場合には、デマンド型運行を導入します。
- 地域の輸送資源活用についてもボランティアへの謝礼等、支援を行います。

<移動サービス>

②デマンド型運行 (区域を設定して運行)

企業主体の取組を想定

①路線定期運行 (路線バスと同様の運行)

③地域の輸送資源活用 (ボランティアバス・ 送迎車両活用)

広域的な点在需要
を効率的にカバー

基本の移動
サービス

収支率50%に達しな
い地域への対応

<拡充する主な支援内容>

【実証運行】

運行経費
全額負担

+
配車システム費
上限520万円

【実証運行】

運行経費
全額負担

【本格運行】

運行経費
上限 600万円

+
配車システム費
上限520万円

【本格運行】

運行経費
上限 600万円

【実証運行】及び【本格運行】

車両費や保険料に加え、

車両整備費 上限 15万円

ボランティアへの謝礼 1,000円/便

1 新たな支援制度の概要

(4) 支援フロー（運行主体が「地域」の場合）

フェーズ① 導入準備 (地域への意向確認)

- ・ 地域代表者打合せ
- ・ 移動動向アンケートの実施

フェーズ② 運行計画案作成

- ・ 運行計画案の作成
- ・ 周辺の運行事業者ヒアリング

フェーズ③ 事業者募集

フェーズ④ 運行に向けた調整

- ・ 道路、交通管理者調整
- ・ 地域内の合意形成（バス停設置承諾等）
- ・ 地域公共交通会議 ・ 協定締結

フェーズ⑤ 運行中

- ・ 運行実績モニタリング、運行最適化

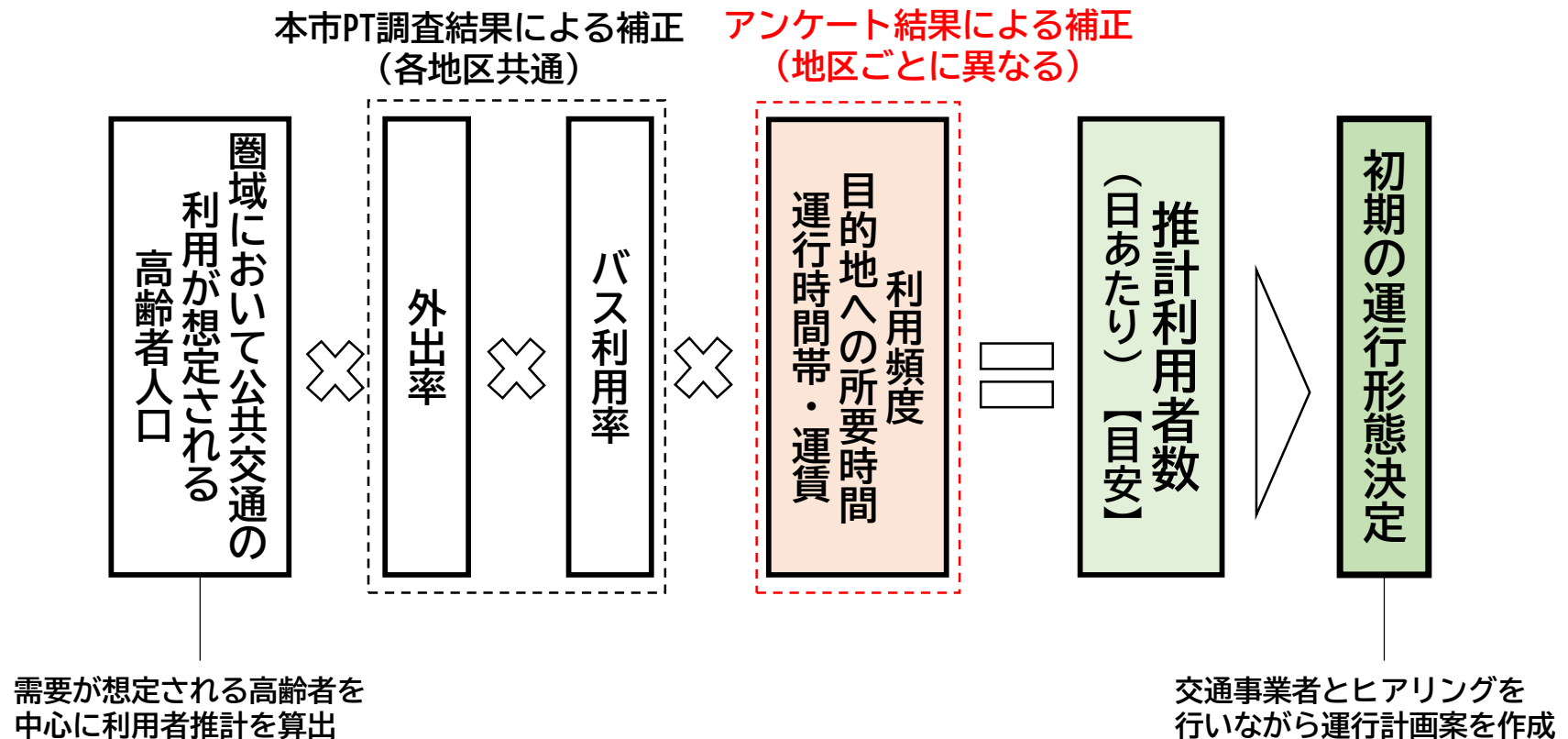
1 新たな支援制度の概要

(4) 支援フロー（運行主体が「地域」の場合）

フェーズ② 運行計画案作成

➤ 推計利用者数の算出

- ・ 需要を簡便的に推計して早期に運行形態（運行日、時間帯等）を決定
→ 運行後の実態データから必要性や需要を確認する



1 新たな支援制度の概要

(4) 支援フロー（運行主体が「地域」の場合）

フェーズ⑤ 運行中

➤ 利用実績のモニタリング → 関係者間で共有



利用啓発

地域内で利用実績を共有、更なる利用を呼びかけ



運行計画の最適化（特に実証運行期間の1～3年目）

・ 利用実態を踏まえた改正

例：運行時間帯、運行曜日の変更 等

1週あたり 運行日数	週5日
1日あたり 運行時間	8時間
運賃	300円
想定収支率	約40%



運行形態の見直し
(パターン例)

1週あたり 運行日数	週3日
1日あたり 運行時間	10時間
運賃	300円
想定収支率	約50%

利用実態を踏まえた運行日時の設定

1 新たな支援制度の概要

(5) 企業と連携した地域交通の導入

- 地域交通の取組に企業参画を促し、交通不便地域の解消の推進力を向上

※公共交通圏域外の移動課題の解決に資する取組提案の募集を実施

<共創による取組>

