

横浜市地域公共交通計画

～誰もがいきいきと安心して暮らせる街の実現に向けて～

【原案】



目次

第1章 計画に関する基本事項	1
(1) 背景・趣旨.....	1
(2) 計画の区域.....	1
(3) 計画の期間.....	1
(4) 計画の位置付け	2
第2章 横浜の地域交通を取り巻く状況と課題.....	3
(1) 状況と課題.....	3
(2) これまでの取組の振り返り	13
(3) 今後予想される影響	15
第3章 目指す地域公共交通の将来像.....	17
(1) 地域公共交通とは	17
(2) 目指す姿	18
(3) 基本方針	19
第4章 地域公共交通の充実に向けた考え方と施策の方向.....	21
(1) バスネットワーク維持.....	21
(2) 新たな地域公共交通の導入.....	25
(3) 利用促進・外出促進	29
(4) D X・G X・共創の取組の推進	33
第5章 計画期間中に実施する取組.....	37
第6章 指標の設定	51
(1) 目標（横浜市全体の評価指標）	51
(2) 地域の診断の要素（各地域単位での評価指標）	53
第7章 国庫補助事業の活用	57
(1) 考え方	57
(2) 活用の方向性	57
第8章 推進体制	60

第1章 計画に関する基本事項

(1) 背景・趣旨

令和2（2020）年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（以下「地域交通法」という）が施行され（図1－1）、地方公共団体が交通事業者等と連携して「地域公共交通計画」を作成し、多様な輸送資源の活用による移動ニーズへのきめ細やかな対応や、サービス改善による持続可能な交通サービスの提供の確保などが示されました。

近年、公共交通の利用者の減少や運転士の不足により、バスやタクシーといった公共交通サービスの確保が厳しさを増しています。東京都市圏パーソントリップ調査の結果では、昭和43（1968）年の調査開始以来、平成30（2018）年に初めて総移動回数が減少に転じ、都市交通政策は転換期を迎えています。加えて、幅広い世代のライフスタイルや働き方の変化、運転免許証の自主返納の増加、運転士の労働時間の上限規制に伴ういわゆる2024年問題による運転士不足の深刻化など、環境の変化に対応しながら交通サービスの提供を確保することが難しい局面を迎えています。

また、令和6（2024）年4月には改正障害者差別解消法が施行され、障害のある人への合理的配慮の提供が一層求められています。

公共交通は、誰もが日常生活を送る上で必要不可欠であるとともに、人々の外出を促し、健康増進やまちの価値の向上など多面的な効果をもたらすものであることから、市域全体で地域に適した交通サービスの充実に図るため、地域交通法に基づく「横浜市地域公共交通計画」（以下「計画」という）を策定します。

(2) 計画の区域

横浜市全域とします。

(3) 計画の期間

令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの5年間とします。

(4) 計画の位置付け

本市の交通政策全般にわたる計画としては、「横浜都市交通計画」(平成 20 (2008) 年 3 月策定、平成 30 (2018) 年 10 月改定) があり、政策目標や施策の方向性などを提示したマスタープランとして、目標年次の令和 12 (2030) 年頃に向けて、引き続き運用していきます。今回新たに策定する計画は、そのうち地域公共交通の取組を推進するためのアクションプランとして運用します (図 1 - 1)。

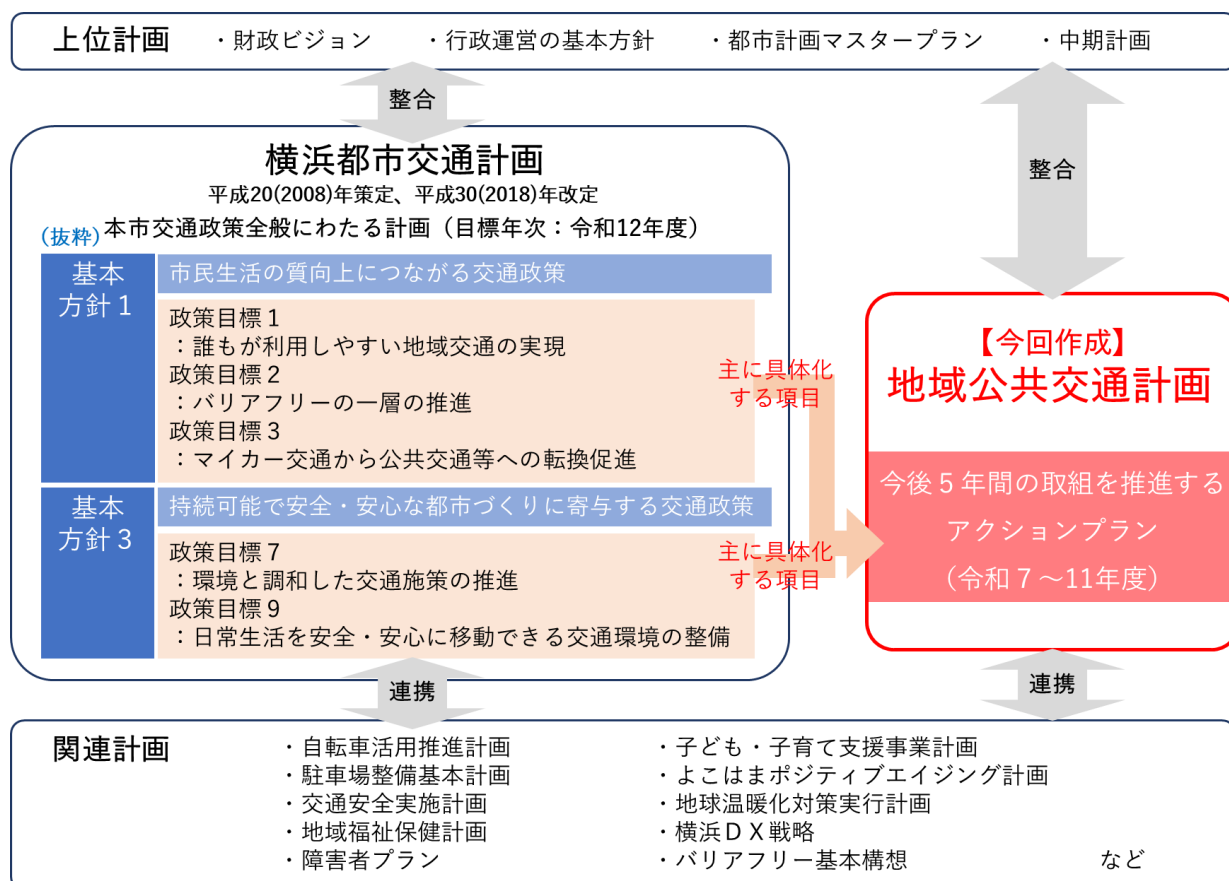


図 1 - 1 計画の位置づけ

資料) 横浜市作成

第2章 横浜の地域交通を取り巻く状況と課題

(1) 状況と課題

ア 人口動態の変化

本市の人口動態は、令和4（2022）年1月に対前年同月比での人口が戦後初めて減少しました。今後、本格的な人口減少を迎えることが予測されています。また、年少人口（0～14歳）及び生産活動を支える生産年齢人口（15～64歳）の人口は減少が続く一方、高齢人口（65歳以上）は2045年頃まで増加が続くと見込まれています（図2-1）。

単独高齢世帯の増加（図2-2）による社会的孤立のリスクの高まりや、自治会町内会における地域活動の担い手不足など、地域コミュニティの希薄化が進行している中で、地域の共助による外出支援やイベント等の交流機会の減少が見られます。

加えて、体力や気力、認知機能など、からだところの機能（はたらき）が低下し、将来介護が必要になる危険性が高いフレイル状態にある高齢者が増加しています。

また、障害者手帳所持者等の移動制約者数も増加傾向にあります（図2-3）。

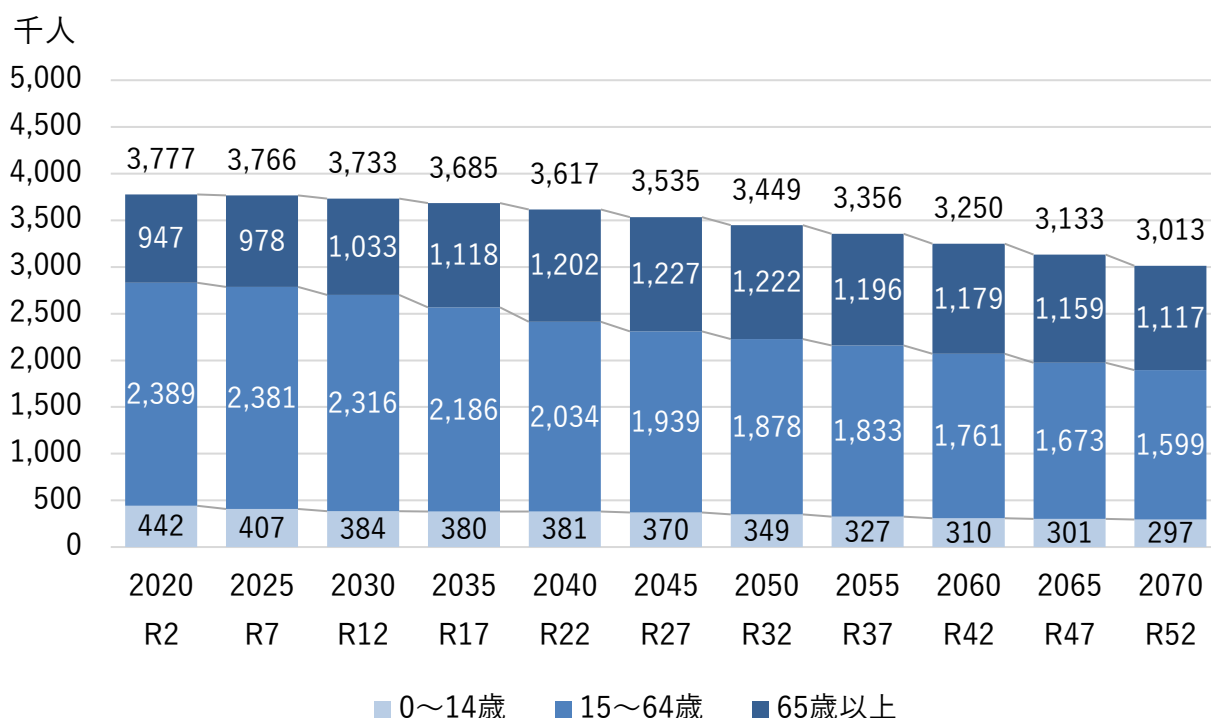


図2-1 将来人口推計

資料）「横浜市将来人口推計（中位推計）（令和6（2024）年3月）」より

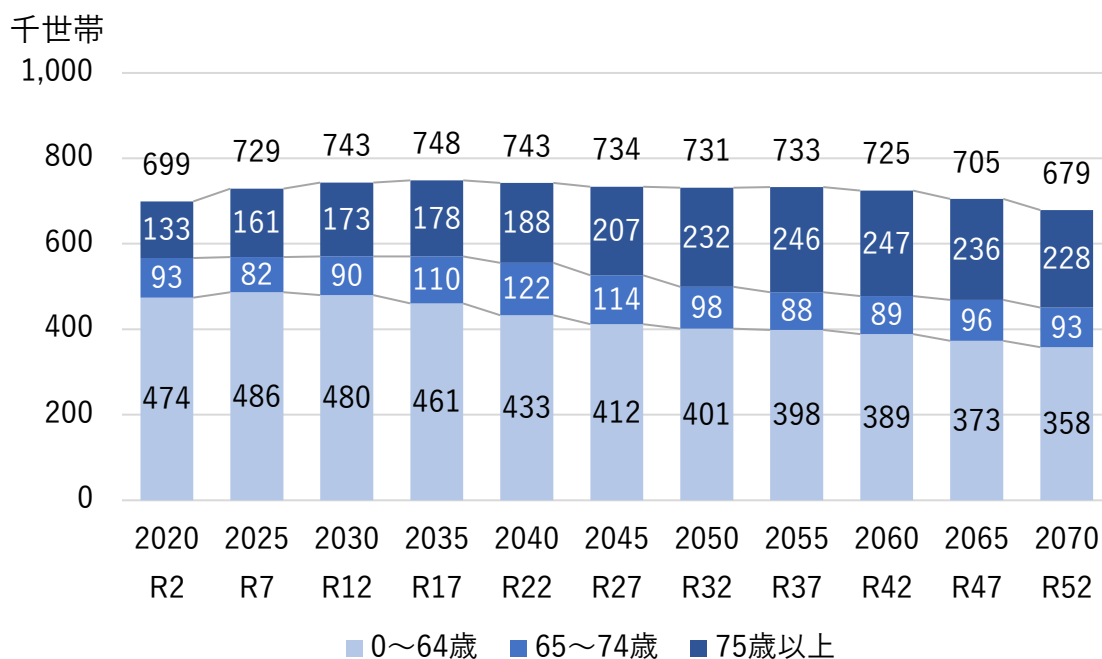
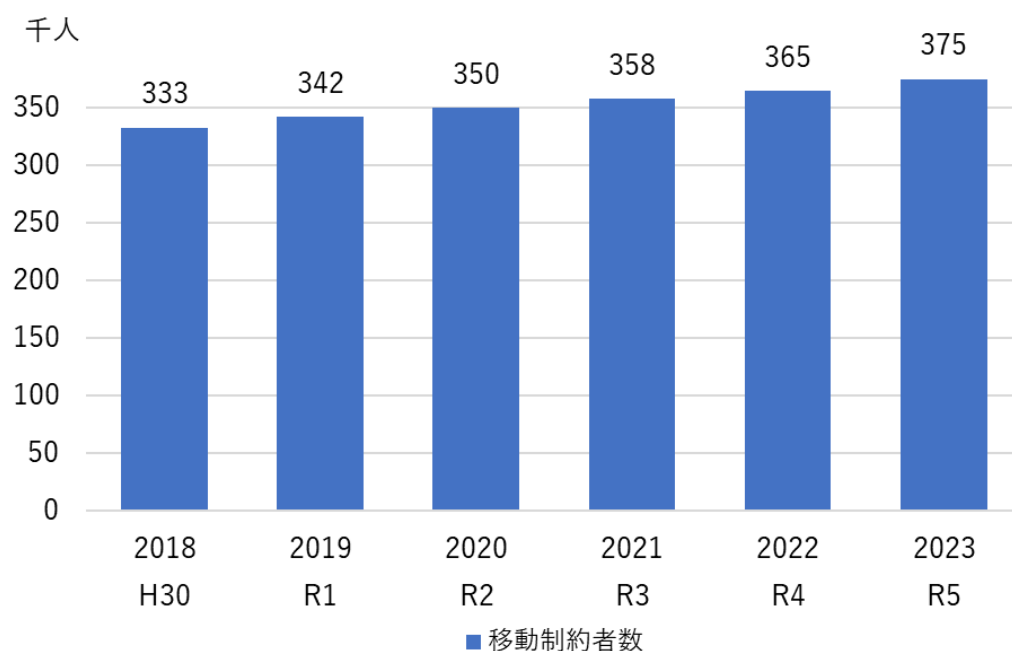


図2-2 単独世帯の年齢別の将来推計

資料) 横浜市将来人口推計(中位推計)(令和6(2024)年3月)より作成



※移動制約者： 要支援・要介護認定者数、身体障害者手帳交付者数、知的障害児者把握数、精神障害者保健福祉手帳交付者数の計

図2-3 移動制約者数の推移

資料) 神奈川県福祉子どもみらい局資料より作成

イ 地理的な特性

本市では市域全体に鉄道ネットワークが整備されており、その鉄道駅を中心としてバスネットワークが広く整備されています。

住宅地は丘陵地を含め市域全体に広がっているため、鉄道駅やバス停と住宅地との間の高低差が大きく（図2-4）、アクセス路が急な坂道や階段などとなっている地域が多くあります。

鉄道駅やバス停から勾配を考慮しつつ、道路距離で鉄道駅から800m以内、バス停から300m以内の公共交通圏域を算出した結果、市内可住地の約8割が圏域内となりますが、圏域外（いわゆる交通空白地）が郊外部を中心に点在しています（図2-5）。また、高齢になるにつれて徒歩での移動可能な範囲が狭くなる傾向があるため、徒歩による移動の負担が大きくなったり、制約が伴ったりする市民が増加していると考えられます。

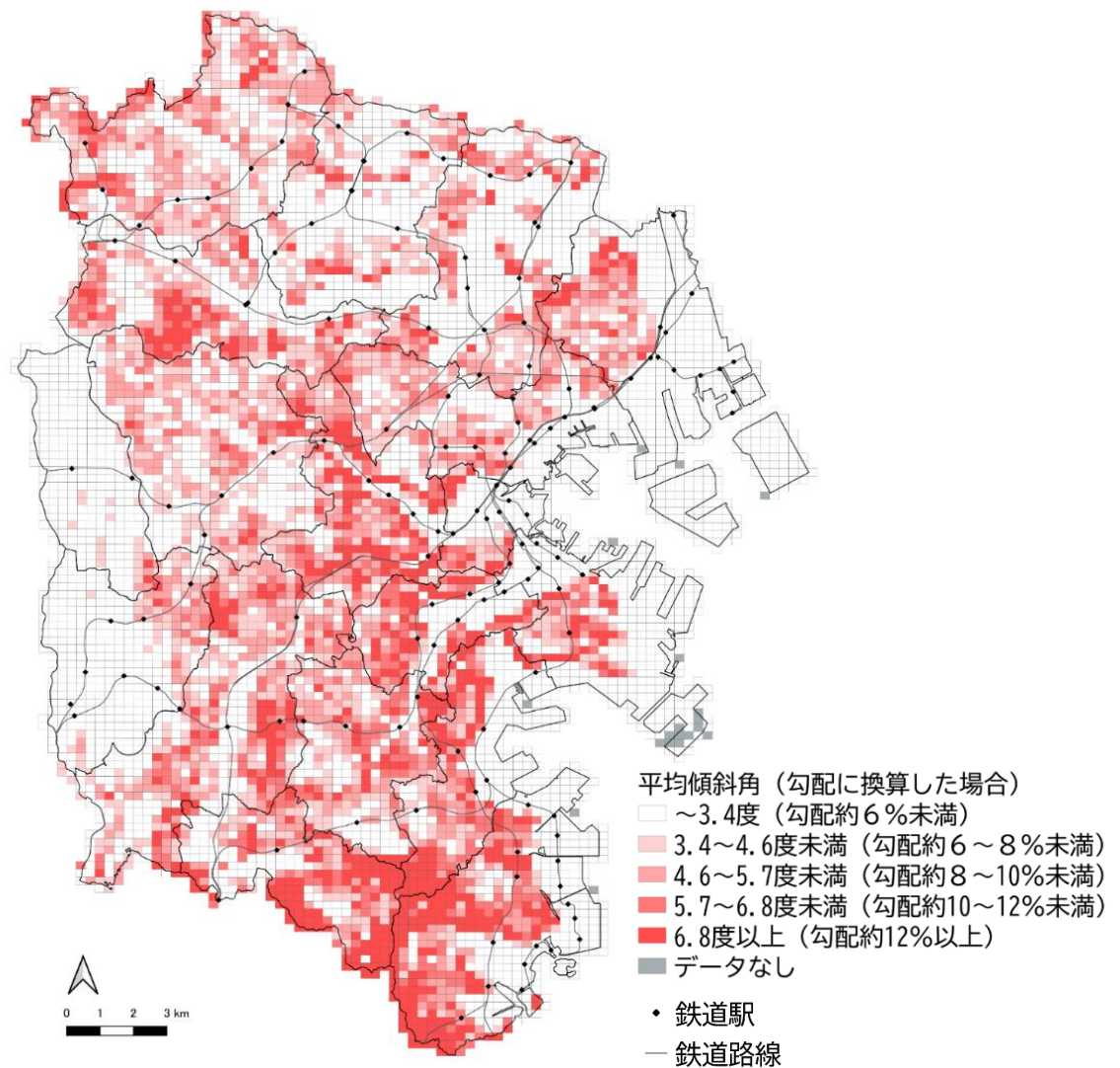


図2-4 平均傾斜角

資料）「国土数値情報（標高・傾斜度5次メッシュデータ）」（国土交通省）より作成

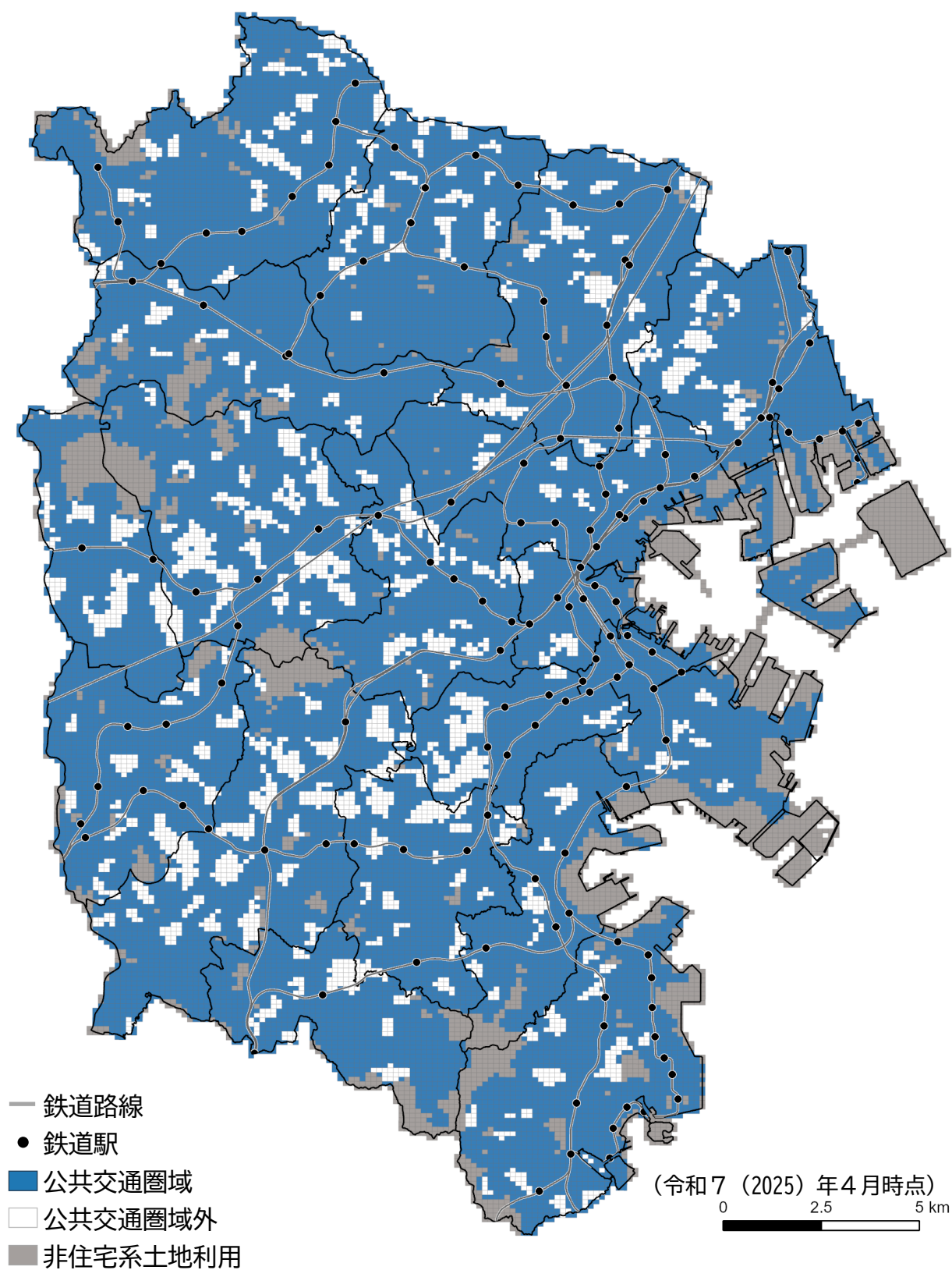


図2-5 公共交通圏域図(125mメッシュ)

資料) 横浜市作成

ウ 生活様式の変化

ライフスタイルや働き方の変化等により、移動ニーズも変化し、多様化しています。また、テレワークの普及（図2-6）や通信販売利用の増加などにより、駅周辺だけでなく、自宅周辺の住環境に求める機能も変化しています。

さらに、高齢者の日中の外出や子どもの習い事への送迎など、移動の時間帯や距離、頻度等に応じて、移動手段を選択できる環境へのニーズが高まっています（図2-7）。日常生活において、通勤・通学、買物・通院、子どもの送迎や親の介護など世帯ごとに様々な移動シーンがある中で、自らが運転し移動や家族の送迎を行うマイカー以外にも、シーンに応じた移動手段を選択できることが必要な状況です。

なお、本市は他都市と比べて一世帯当たりの自動車保有台数が低くなっていますが、区ごとに保有状況は異なっています（図2-8）。

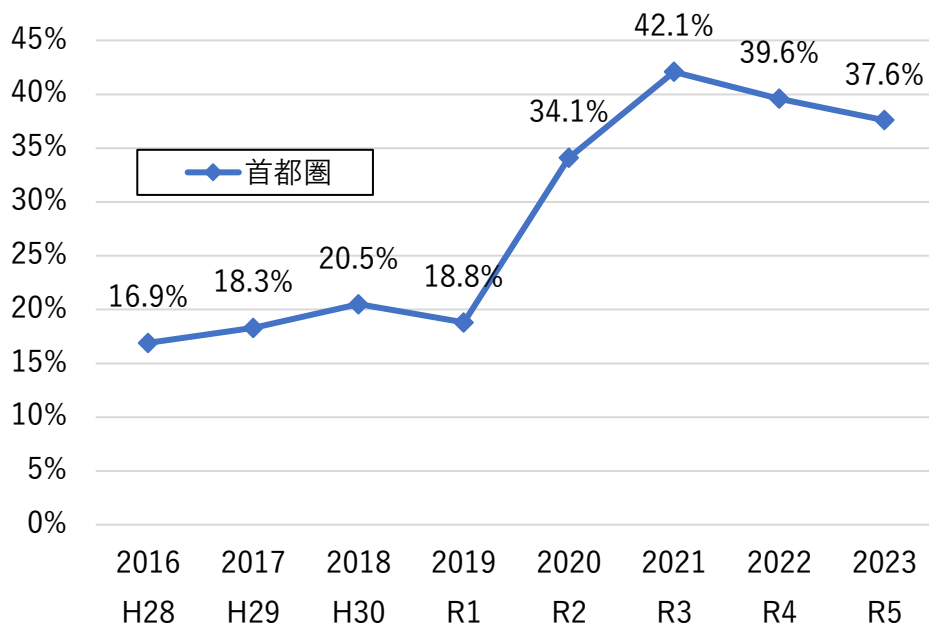
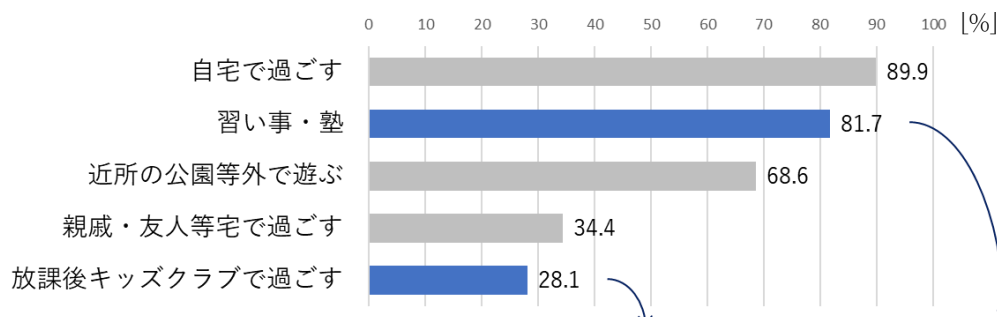


図2-6 全就業者におけるテレワーカー割合

資料)「令和5年度テレワーク人口実態調査—調査結果(概要)—」(国土交通省)より作成



アンケート・ヒアリング結果から関連する事項を抜粋

【保護者アンケート調査結果】

子どもがクラブに「もっと行きたい」と思えるように充実するとよいもの
→非日常的な体験・活動（校外学習等）68.7%

【保護者ヒアリング結果】

放課後キッズクラブが長期休業期間中の昼食提供、習い事への送迎、開所時間を早めることへの希望が聞かれた。

【クラブヒアリング結果】

やや交通の便が悪い立地のクラブでは、保護者から送迎の負担に関する声が多くあがっていたことから、ポイントまで職員が送迎するという対応を行ったものの、保護者の迎えがなく辞めてしまったという意見が聞かれた。また、遠方の子どもがタクシーで帰宅する際の支援をできるとよいという声も聞かれた。

図2-7 小学生の放課後の過ごし方（平日）

資料）「横浜市子ども・子育て支援事業計画」の策定に向けたニーズ調査（平成30（2018）年度）、
「横浜市放課後キッズクラブ・放課後児童クラブの充実に向けた調査業務委託」
報告書概要（令和5（2023）年度）より作成

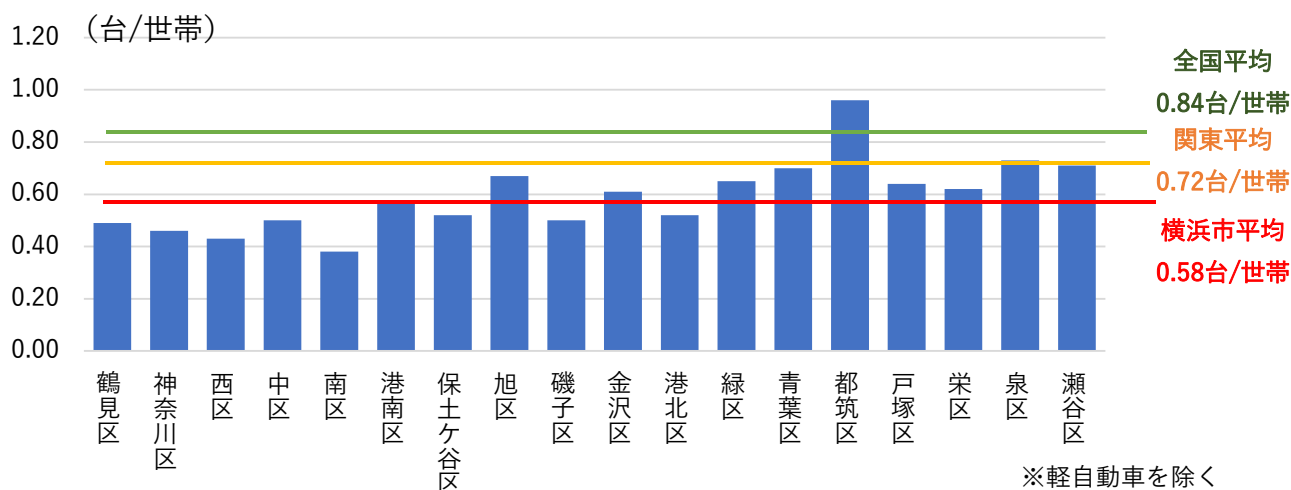


図2-8 市民の一世帯当たりの自動車保有台数

資料）人口・世帯数：令和2（2020）年国勢調査、
自動車保有台数：関東運輸局（令和6（2024）年3月末時点：登録車計）より作成

エ 路線バス

市内の路線バスは、市営及び民営の合計10事業者によって運行されています。人口減少や高齢化の進展による利用者減少、運転士不足や運転士の高齢化など、時代の変化に伴い経営環境は厳しくなっています。

横浜市内の路線バスは、5 kmを超える路線が多い一方、利用者の8割以上は乗車距離4 km未満となっています（図2－9）。また、赤字路線を多く抱えており（図2－10・横浜市交通局の例）、必ずしも効率的なサービスとなっていない状況です。さらに、一日当たりの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより大きく減少し、収束後も以前の水準には戻っていません。加えて、いわゆる2024年問題により運転士不足が一層顕著となり（図2－11）、本市においても減便や最終バスの繰り上げを実施せざるを得ない状況です。

利用状況としては、朝夕のピーク時間帯をはじめ、生産年齢人口（15～64歳）のバス利用者があらゆる時間帯で減少している一方、高齢人口（65歳以上）の昼間時間帯の利用者は増加しています。朝夕の通勤・通学の移動手段として路線を維持しながら、昼間の時間帯も日常生活の移動手段として、路線の確保が必要な状況です。

さらに、二次元バーコードやクレジットカード決済など多様な支払手法の導入や、ウェブサイトでの接近情報の提供など、利用者の更なる利便性向上に向けた取組が求められています。

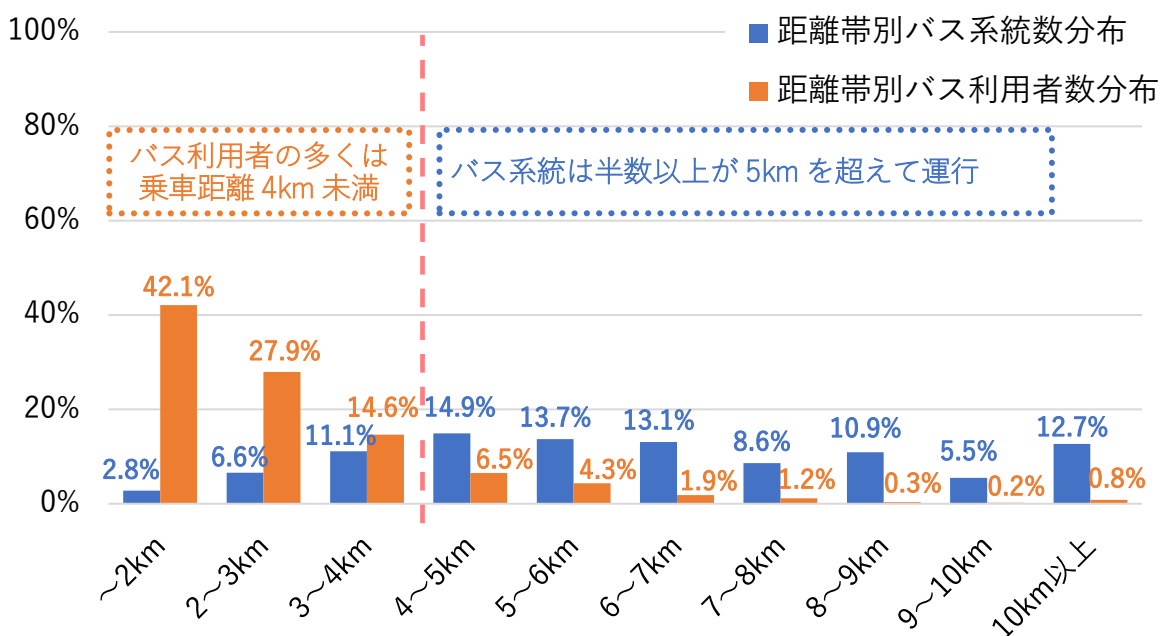
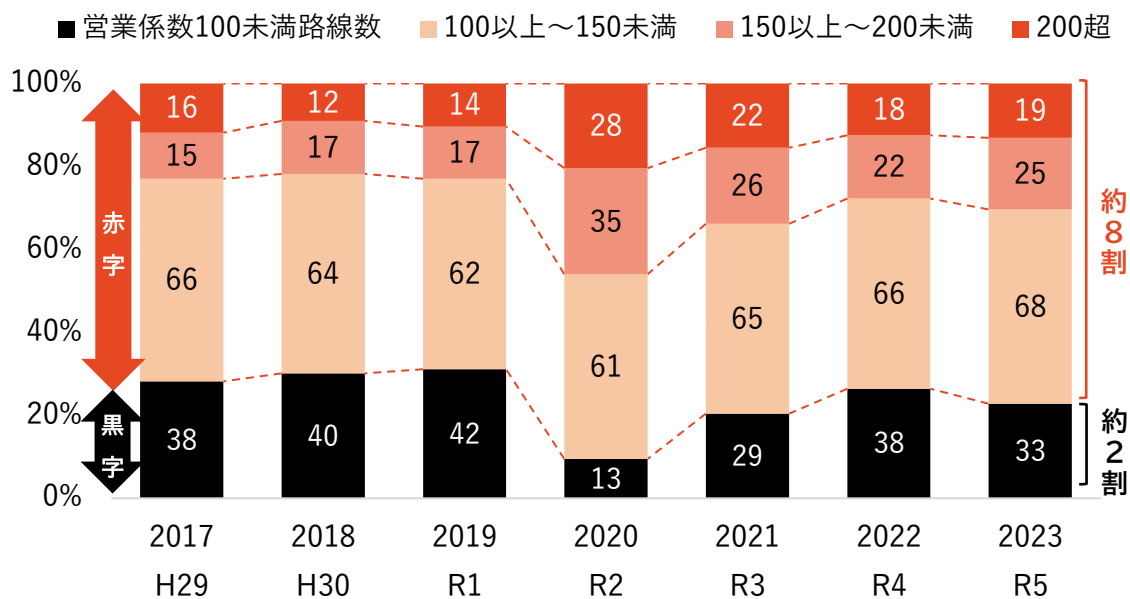


図2－9 市内の路線バス系統延長とバス平均乗車距離の比較

資料）第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年）、
バス系統データ（令和6（2024）年4月時点）より作成



※営業係数：100円の収入を得るために必要な支出のこと。
支出÷収入×100で算定。数値が大きいほど赤字が大きい。

図2-10 一般乗合バスの営業係数別路線数の推移（横浜市交通局）

資料）「バス路線別収支」（横浜市交通局）より作成

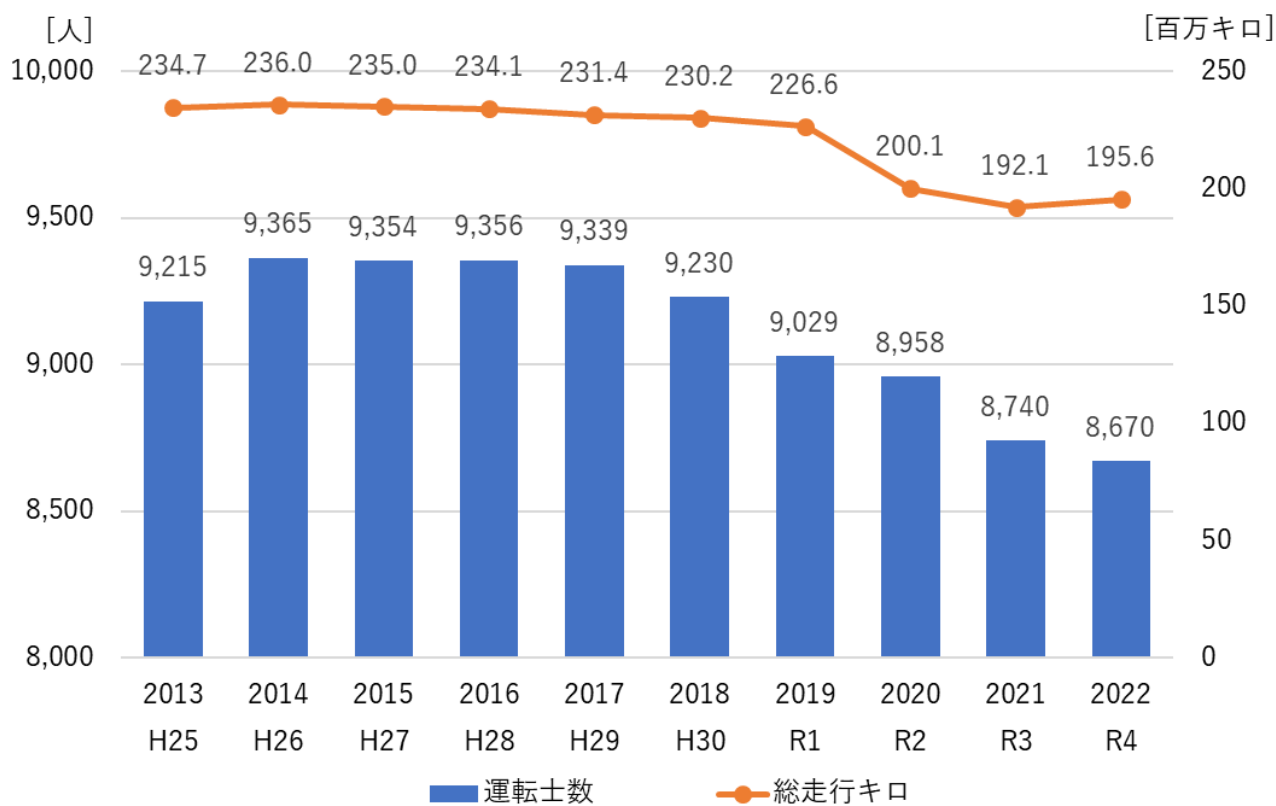


図2-11 県内の乗合バス運転士数・総走行キロの推移

資料）神奈川県バス協会資料より作成

オ タクシー

市内の法人及び個人のタクシー車両届出台数は約5,600台となっています。タクシーも路線バスと同様に、運転士不足（図2-12）など、厳しい経営環境に置かれています。一日当たりの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより大きく減少し、令和元年に比べて、令和2年では約4割減少（図2-13）しました。

その後、感染症の収束後の需要増加に対応できないエリア・時間帯が存在したことから、運転士採用や、令和6（2024）年3月に創設された日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の導入等に取り組んでいます。引き続き、一時的・局所的な需要への柔軟な対応が求められます。

また、タクシーにおいても、多様な支払手法の導入や配車アプリの普及など、利用者の更なる利便性向上に向けた取組が進められています。

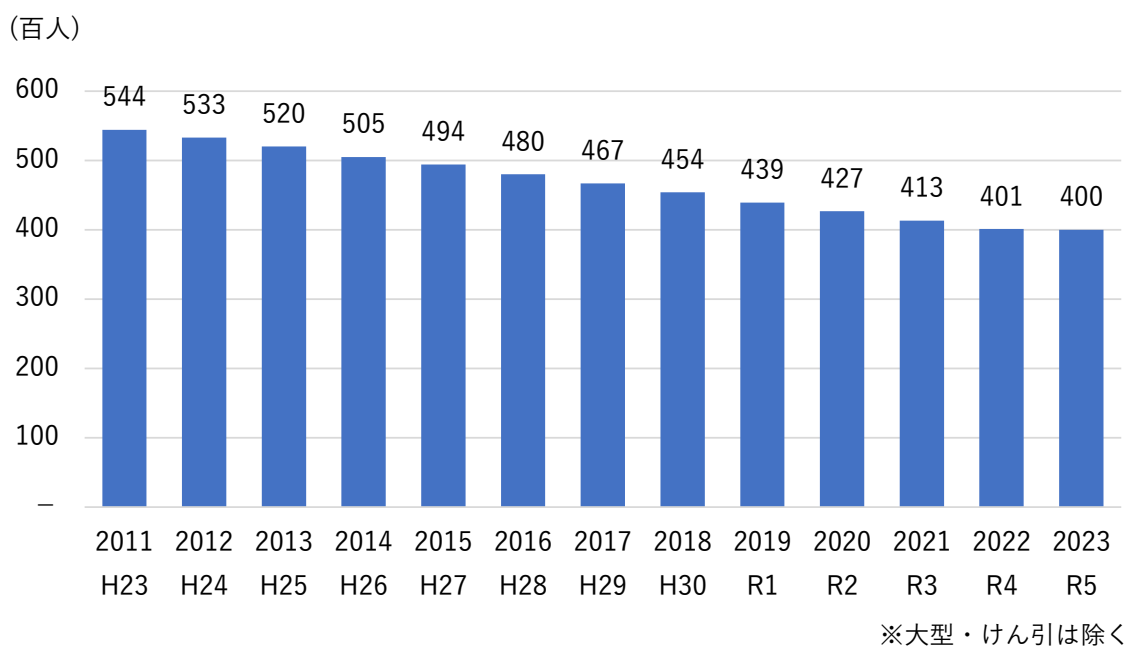


図2-12 市内の二種免許保有者数（タクシーなど）の推移

資料）横浜市統計ポータルサイトより作成

(万人/日)

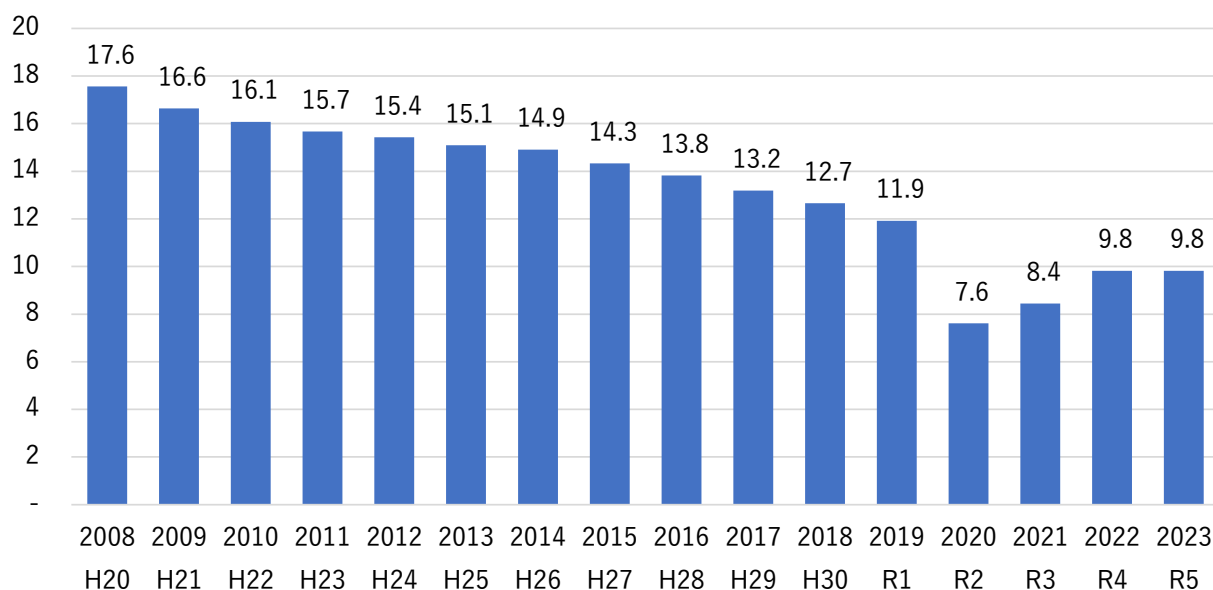


図2-13 市内の一日当たりタクシー乗車人員

資料) 横浜統計ポータルサイトより作成

《コラム》日本版ライドシェア（自家用車活用事業）とは

令和6（2024）年3月に、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、マイカー（自家用車）・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設されました。タクシー配車アプリデータ等を活用し、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して不足分を補う形で運行されます。

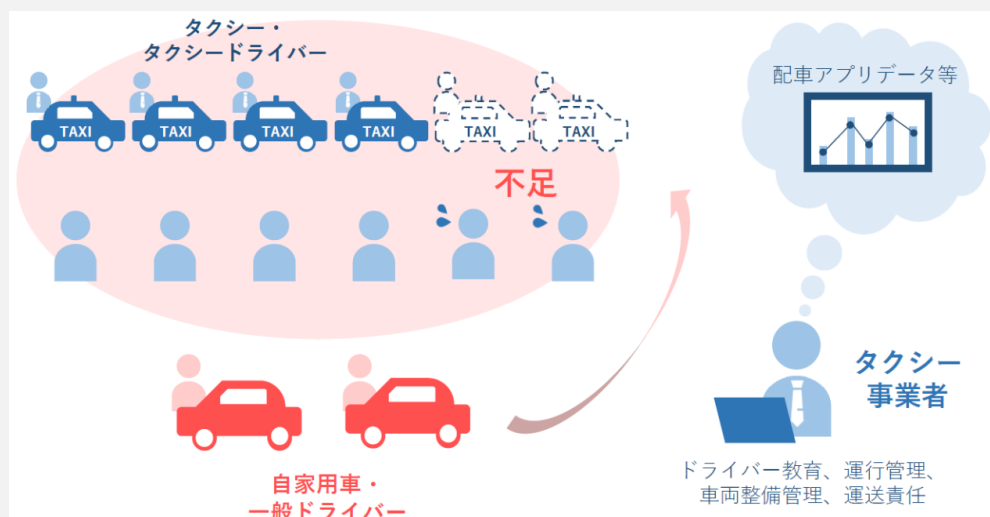


図2-14 日本版ライドシェアの概要

資料) 地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ（国土交通省）より

(2) これまでの取組の振り返り

本市では生活に必要な路線バスの維持や、地域ニーズを踏まえた地域交通の導入支援に取り組んできました。

このうち、「地域交通サポート事業」(図2-15)においては、近年、自宅から最寄のバス停や生活利便施設など身近な目的地への移動手段や、時間帯や距離、頻度等の様々なシーンに応じて選択できる移動サービスの必要性が高まる一方で、地域活動の担い手の高齢化、採算性の確保が難しい地区の増加など、地域交通の導入に至ることのできない、又は継続が困難なケースが増えています。

さらに、高齢者や障害者等の外出支援に資する制度として敬老特別乗車証(敬老パス)や福祉特別乗車券(福祉パス)等の導入にも取り組んできました(表2-1)。これまで導入した地域交通では、運行する交通事業者によって、敬老パス等が利用できない場合があります、地域差が生じています。

その他、移動に支援を必要とする方々に対しては、福祉タクシー利用券の交付といった支援や、福祉有償運送などの移動サービスがあります。

「地域交通サポート事業」の概要

- ▶ 生活に密着した地域交通の導入に向けて、地域の主体的な取組によって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う事業です。
- ▶ 駅から離れた住宅地や、駅徒歩圏でも山坂の多い地区等において、通院、買い物など様々な目的での移動や高齢化による移動手段の確保を目的としています。

地域交通サポート事業 ～実現のための基本的な考え方～

- 1 安全・安心な運行:国から乗合・乗用業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両
- 2 地域の盛り上がり:多くの方が継続的に利用することで、安定した経営を行う
- 3 行政からの財政支援に頼らない自立した運行

既存バス停から、自宅まで
遠い等普段の生活の移動
にお困りの方はいらっしゃいますか？
なぜ、バスがないの？
お出かけが大変



地域交通サポート事業による交通問題解決
ご近所との交流が増えた
お買い物が便利になった



横浜市地域交通サポート事業は、生活に密着した地域交通の導入に向け
地域主体的な取組がスムーズに進むよう、活動に対して様々な支援をしています。

図2-15 地域交通サポート事業の概要

資料) 横浜市作成

表 2 - 1 公共交通の利用に関するこれまでの移動支援（補助）の取組

名称	生活交通バス 路線維持制度	地域交通 サポート事業	敬老特別乗車証 （敬老パス）	福祉特別乗車券 （福祉パス）	福祉タクシー 利用券
概要	市内の生活交通として必要な路線バスを維持	地域の主体的な取組みによる地域交通の取組支援	高齢者の外出及び社会参加の支援	障害者の外出及び社会参加の支援	障害者の外出及び社会参加の支援
支援内容	事業者に対し運行経費の一部を交付	地域交通の取組伴走支援、導入に係る経費支援	乗車証の交付	乗車券の交付	利用券の交付
創設	平成 19 年度	平成 19 年度	昭和 49 年度	昭和 38 年度	昭和 58 年度
所管課	都市整備局 都市交通課	都市整備局 都市交通課	健康福祉局 高齢健康福祉課	健康福祉局 障害自立支援課	健康福祉局 障害自立支援課
利用対象	バス路線の沿線住民	バス路線の沿線住民	市内在住 70 歳以上	市内在住で身体、知的、精神障害者のうち一定の条件を満たす方	市内在住で身体、知的、精神障害者のうち一定の条件（重度障害）を満たす方
車両等	路線バス	路線バス ワゴン型車両	路線バス、市営地下鉄、シーサイドライン	路線バス、市営地下鉄、シーサイドライン	タクシー、福祉有償運送車両等
現状等	13 路線 事業費 （令和 5 年度） 231,402 千円	本格運行 17 地区 事業費 （令和 5 年度） 110,658 千円	交付者数約 40 万人 事業費 （令和 5 年度） 12,588,275 千円	交付者数約 6 万人 事業費 （令和 5 年度） 1,703,391 千円	交付者数約 2.5 万人 事業費 （令和 5 年度） 741,877 千円

資料）横浜市作成

《コラム》福祉有償運送とは

ウェブサイトは **横浜市 福祉有償** で検索！

タクシーを含む公共交通機関を利用することが困難な介護認定された高齢者や障害者手帳等をお持ちの方を対象に、通院や買い物、レジャー等を目的にNPO法人等が行う介助付き移動サービスです。利用にあたっては、事前に実施団体に登録する必要があります。また実施する団体は、事前に「横浜市福祉有償移動サービス運営協議会」への登録申請が必要です。



乗降時のイメージ

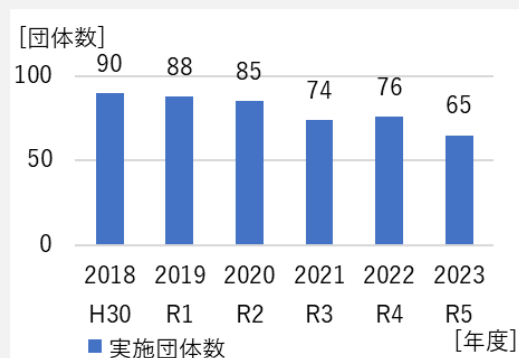


図 2 - 16 福祉有償運送の実施団体数

資料）横浜市作成

(3) 今後予想される影響

厳しい社会情勢の変化の中では、交通サービスの水準の維持が困難となる地域が発生し、市民の多様化する移動ニーズに応えることが今後ますます難しくなると想定されます。

交通サービスの水準が低下すると、地域住民の外出に対する抵抗感が増加し外出機会が減少することが懸念されます。これにより、心身の健康状態の悪化（フレイルリスクの増加）、地域交流の希薄化（ソーシャルキャピタルの低下）につながる恐れがあります。さらに、移動手段の選択肢の減少によってマイカーへの依存度が高まり、道路渋滞や交通事故、二酸化炭素排出量の増加にもつながり得るなど、様々な分野に悪影響が生じることが考えられます（図2-17、表2-2）。



図2-17 地域交通が関係する分野イメージ

資料) クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」(国土交通省) より

表2-2 交通サービスの水準が低下することで想定される負の影響

変化	想定される負の影響（イメージ）	
・外出機会、意欲の減少 ・マイカー依存度の高まり、免許返納者の減少	医療・福祉	健康状態の悪化（フレイルリスクの増加）
	商業	消費の低迷、まちなぎわいの低下
	交通安全	交通事故の増加
	教育	学習・体験機会の減少、学力の低下
	定住促進	生活満足度の低下、人口の流出
	環境	二酸化炭素排出量の増加
	地域コミュニティ	友人・地域との交流の減少、コミュニティの希薄化（ソーシャルキャピタルの低下）
	財政	医療・介護等財政状況の悪化

資料）横浜市作成

《コラム》フレイルリスクについて

外出による身体活動に加え、友人や地域との交流など社会活動が活発になることが、よりフレイル予防効果を高めるとされています。

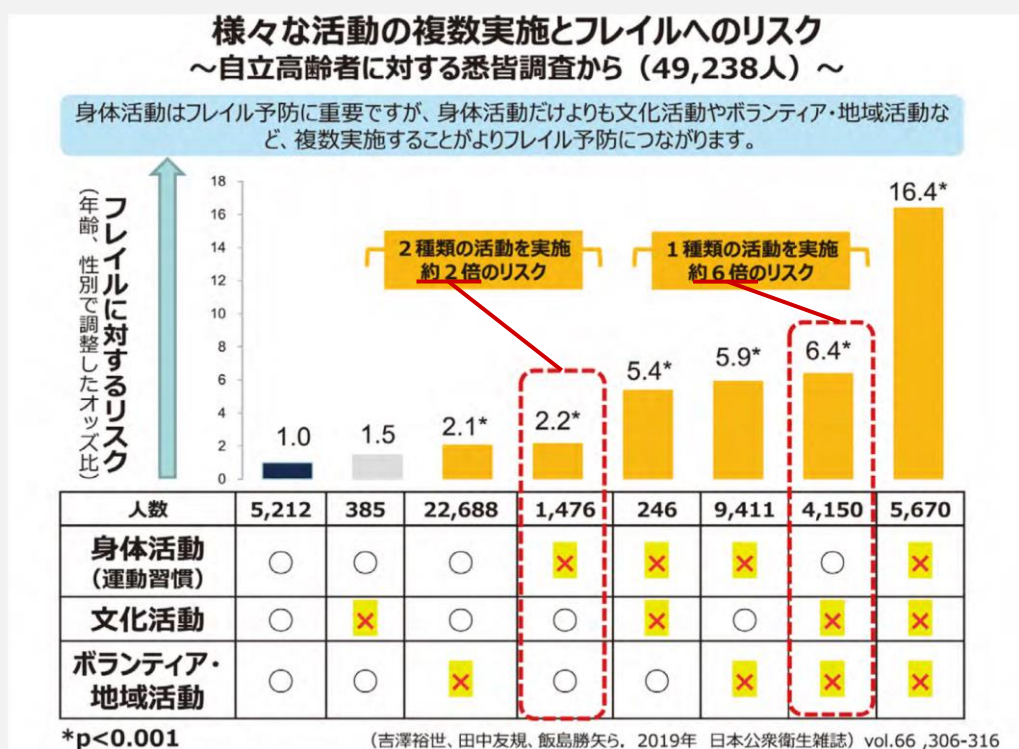


図2-18 様々な活動の実施とフレイルリスクの関係

資料）吉澤 裕世、飯島 勝矢ら、日本公衆衛生雑誌、2019：66(6)：306-316 より

第3章 目指す地域公共交通の将来像

（１）地域公共交通とは

本市では、地域住民の買物や通勤・通学、通院等の日常生活圏を移動するための交通全般を「地域交通」としています。

地域交通のうち、既存の公共交通であるバス・タクシーが中心的役割を果たしながら、地域で常に提供されていて、不特定多数の人が安全・安心に利用できる交通サービスを「地域公共交通」とし、本計画で施策を位置付けます（図3-1）。

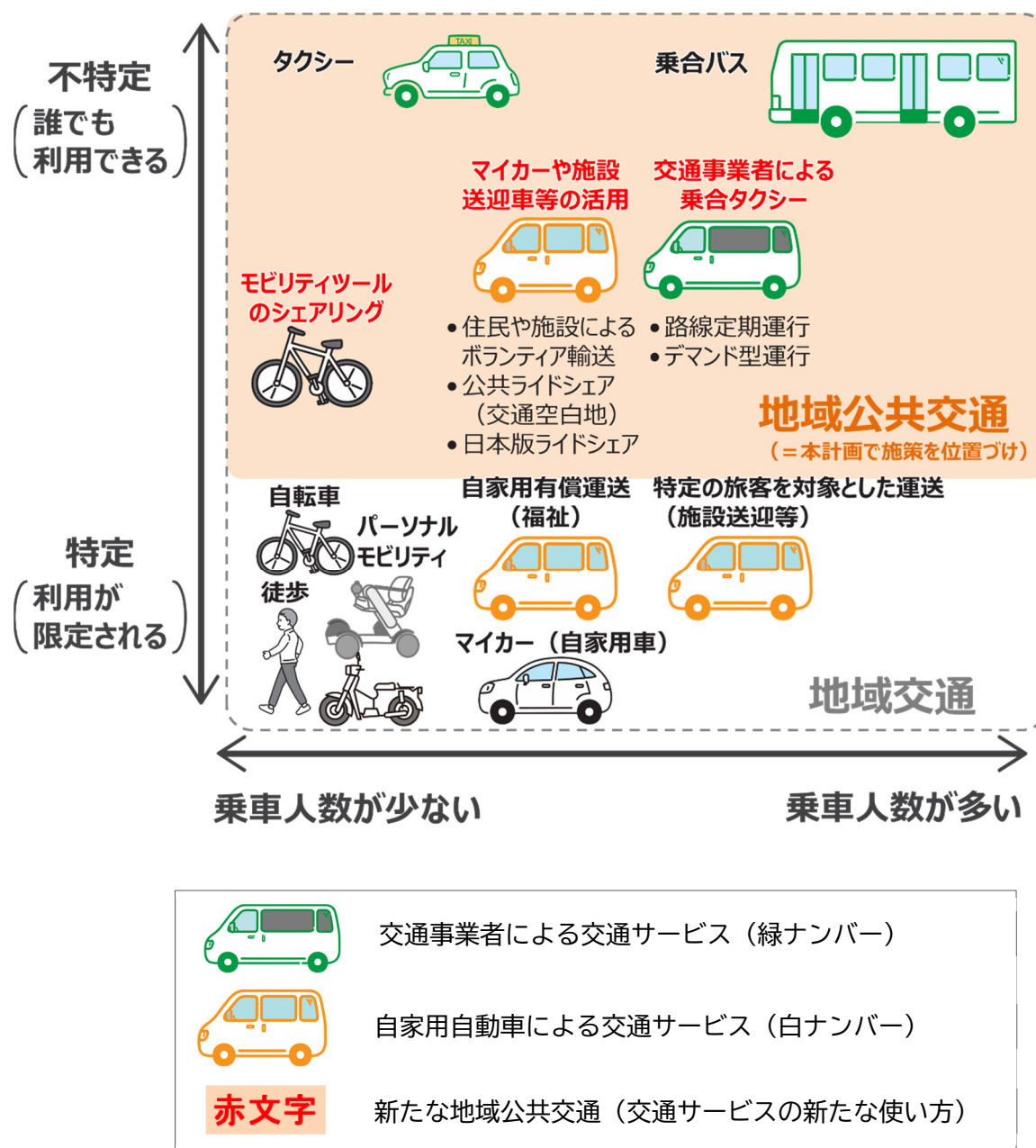


図 3-1 地域交通・地域公共交通の概念

資料) 横浜市作成

(2) 目指す姿

目指す地域公共交通の姿

地域住民、交通事業者、企業・団体等、行政の連携により、
市域全体で地域公共交通を充実させ、
誰もがいきいきと安心して暮らせる街を実現する

地域公共交通は日常生活を送る上で必要不可欠であるとともに、人々の外出を促し、健康増進やまちの価値の向上など多面的な効果をもたらす重要な社会基盤です。そのため、地域住民や交通事業者、企業・団体等と連携し、地域公共交通の充実を図るとともに、地域の様々な課題の解決を図りながら、誰もがいきいきと安心して暮らせる街を実現します。

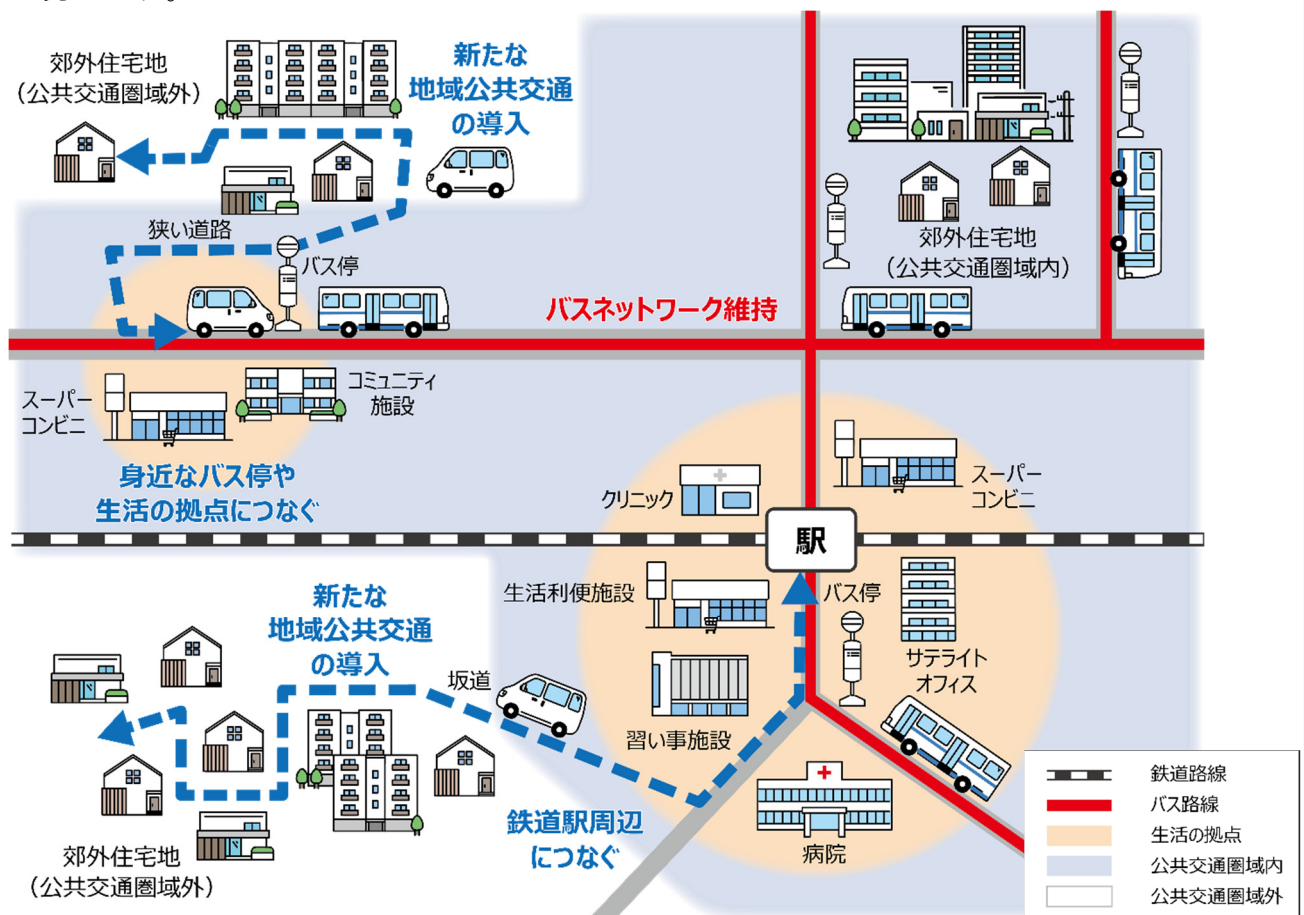


図3-2 地域公共交通のイメージ

資料) 横浜市作成

(3) 基本方針

目指す姿の実現に向け、地域公共交通を「守る」・「増やす」、そして積極的に「使う」の3つを基本方針（解説3－1）として設定します。

この基本方針のもと、「バスネットワーク維持」、「新たな地域公共交通の導入」、「利用促進・外出促進」、「交通DX・GX・共創の推進」の4つを施策として設定し、取組を推進します。

各施策の考え方や方向は次章で整理します。

解説3－1

3つの基本方針について

基本方針Ⅰ 地域公共交通を「守る」

既存のバスネットワークについて、運行の効率化を図りながら必要な路線バスを維持します。

基本方針Ⅱ 地域公共交通を「増やす」

駅やバス停から離れた公共交通圏域外（いわゆる交通空白地）を中心に、交通が不便な地域に、新たな地域公共交通を導入します。

基本方針Ⅲ 地域公共交通を 積極的に「使う」

また、持続可能な地域公共交通とするために、地域公共交通の利用促進や企業のノウハウや技術の活用を進めていきます。

基本方針	施策
地域公共交通を 守る	施策1 バスネットワーク維持
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
地域公共交通を 積極的に 使う	施策3 利用促進・外出促進
	施策4 交通DX・GX・共創の推進

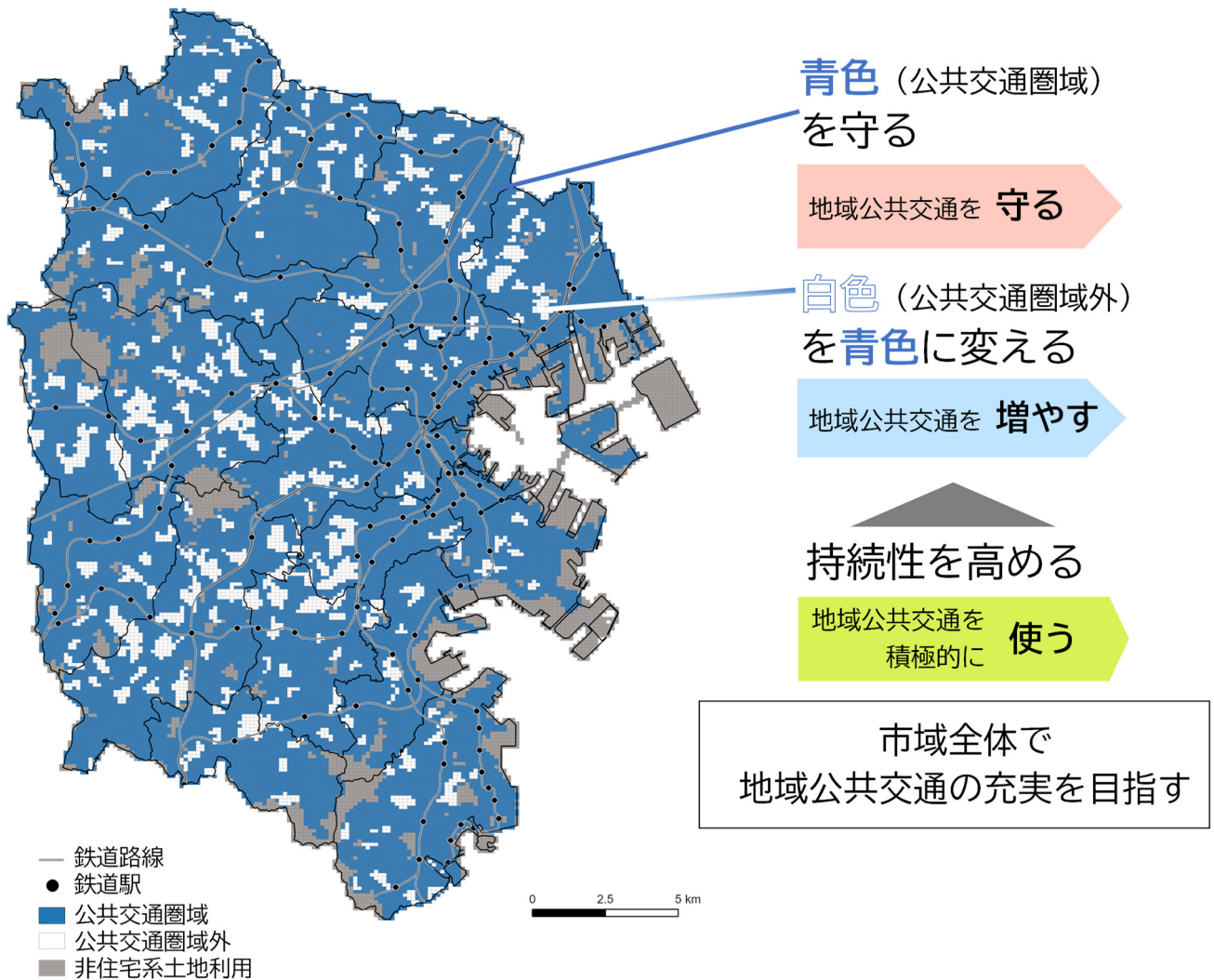


図3-3 基本方針と公共交通圏域の関係

資料）横浜市作成

第4章 地域公共交通の充実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

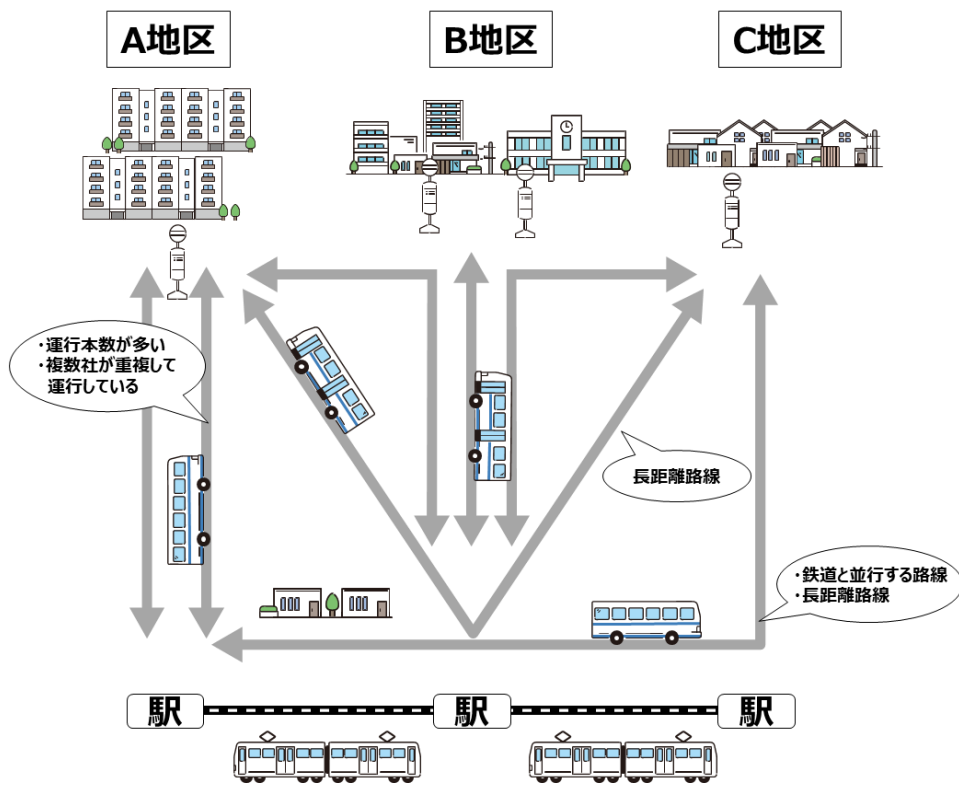
朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、鉄道駅を中心とした交通ネットワークを維持することが重要です。

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顕在化する中で、市民の生活に必要な路線バス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。

【再編前】



【再編後の例】

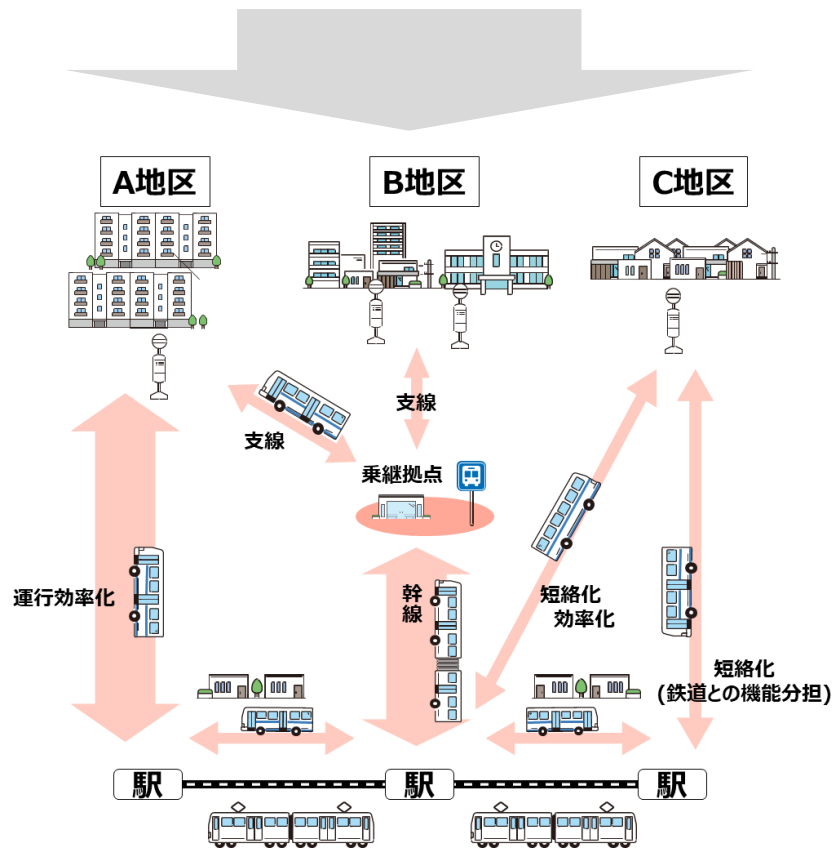


図4-1 バスネットワークの再編イメージ

資料) 横浜市作成

イ 施策の方向

- ・バスネットワークの再編、長距離路線の短絡化に必要となる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、乗継情報の提供、乗継割引制度、既存ストックの活用も含めた待合空間の機能確保等について検討し、利用者の利便性向上やまちの賑わいづくりにつなげていきます。
- ・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。
- ・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（解説4－1）。
- ・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、地域の特性に対してサービスの内容が適切か、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、バス事業者と連携してデータに基づいた分析評価を行います。

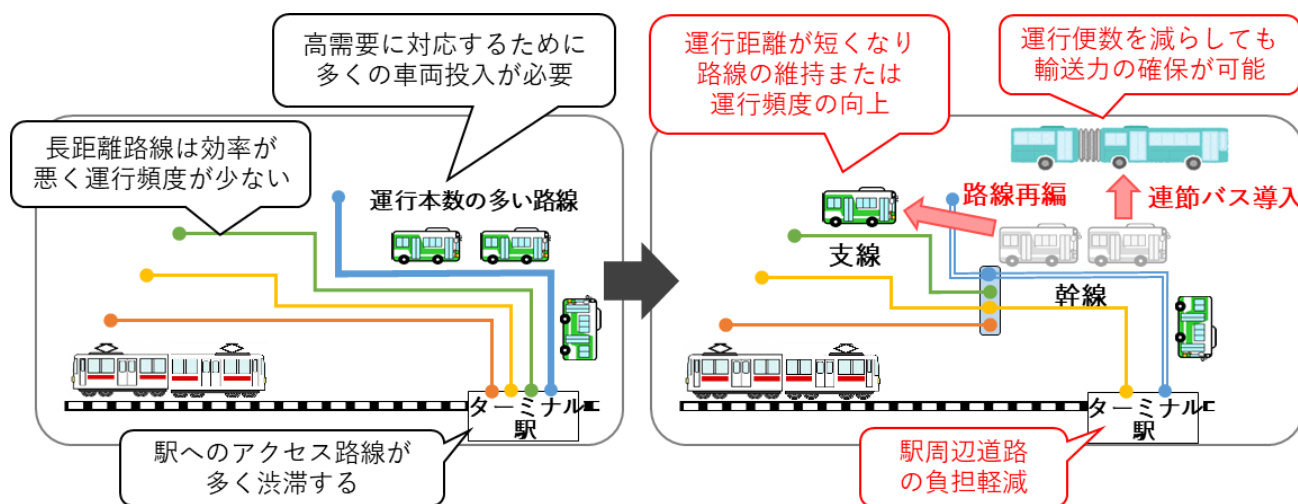


図4－2 バスネットワークの維持・充実にに向けた取組イメージ

資料）横浜市作成

解説 4 - 1

バス運転士確保に向けた取組

○住宅手当補助制度の創設

バス運転士不足への対応策として、働きやすい環境づくりを目指し、民間バス事業者の運転士を対象とした住宅手当補助制度を創設します。

補助概要：入社5年目までの運転士を対象に家賃の一部を補助

補助額：最大3万円/月・人

補助期間：最長5年間

○人材確保イベントの開催

神奈川県バス協会などと連携し、バス運転士不足の解消と公共交通の利用促進を目的としたイベントを定期的を開催していきます。

<参考：令和6年度開催概要>

開催日：令和6年9月8日（日）

- 内容：
- ・バスドライバー募集会社合同説明会（市内の8事業者が参加）
 - ・座談会（バスドライバーのやりがい・魅力について）
 - ・小型EVバス車両展示
 - ・子ども対象おえかきコーナー（参加者にグッズ配布）



説明会の様子



座談会の様子

(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4-2）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、誰もが地域公共交通を利用できるよう、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地域公共交通を充実させ、交通サービスの選択肢を広げていくことが必要です。

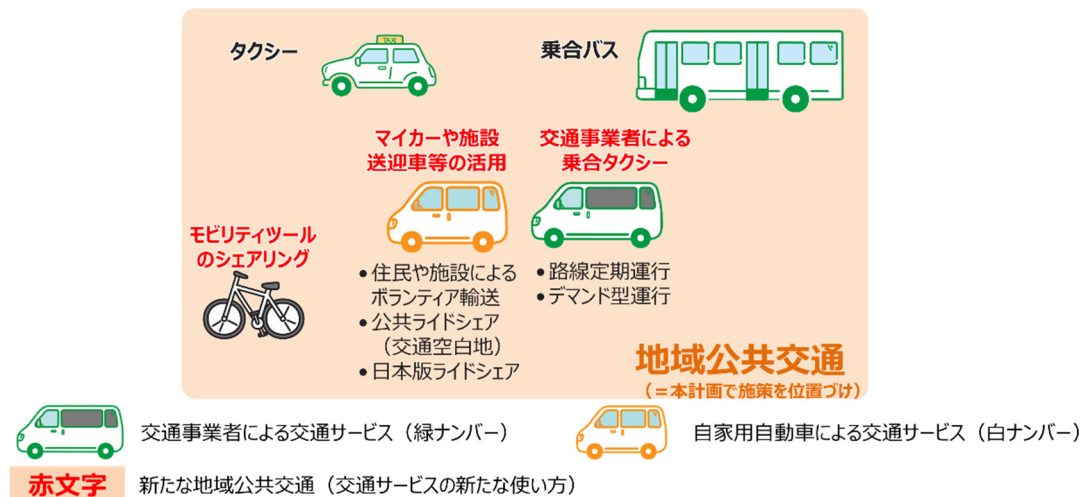


図4-3 地域公共交通のイメージ（再掲）

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、バスやタクシーをはじめとした‘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。

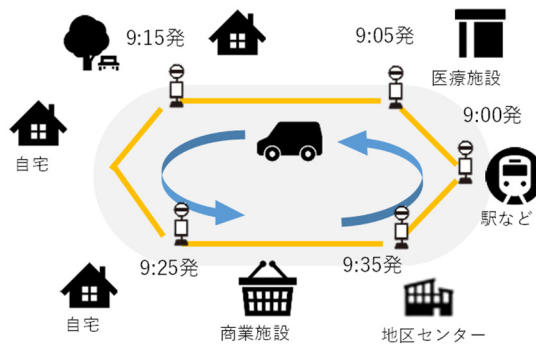
様々な地域公共交通が、道路空間の中で安全・安心に共存するためには、交通ルールの周知をはじめ、通行空間整備もより一層重要になってきます。

解説4 - 2

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）

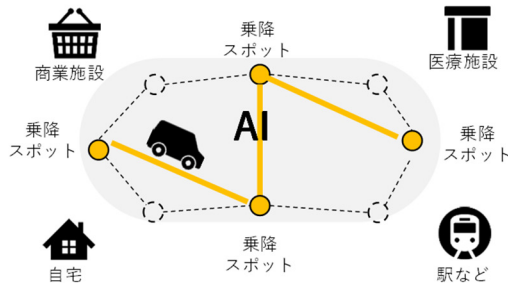
運行主体：交通事業者（バス、タクシー）
 運行形態：決められたルートとダイヤで運行
 その他：予約は不要



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）

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に代わる新たな制度「横浜市みんなのおでかけ交通事業」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、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）。導入にあたっては、各区の社会福祉協議会、地域ケアプラザ等の地域に身近な関係者と連携しながら地域の実態を把握していきます。
- ・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」、地域の共助による「マイカーや施設送迎車等の活用」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支援を行います（解説4－3）。
- ・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、安全確保のための運転技能の向上や担い手確保のためのボランティアへの謝礼に対する支援など、運転者の育成や確保の支援を進め、自治会町内会や企業、地域で活動する団体など様々な主体による取組を促し、小さな需要に対応していきます。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。

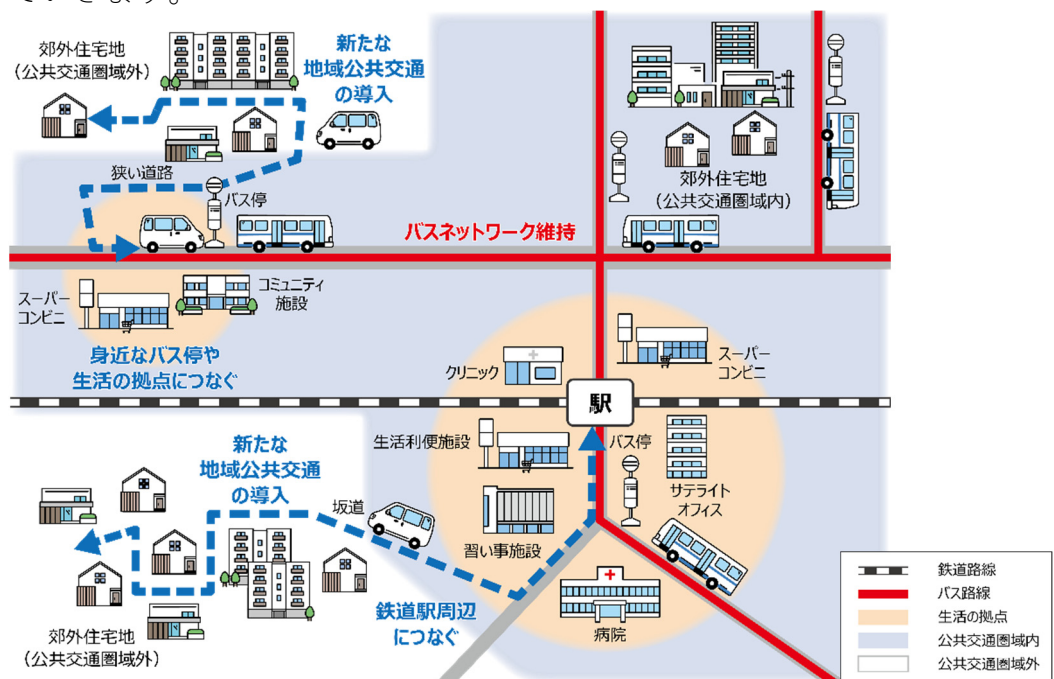


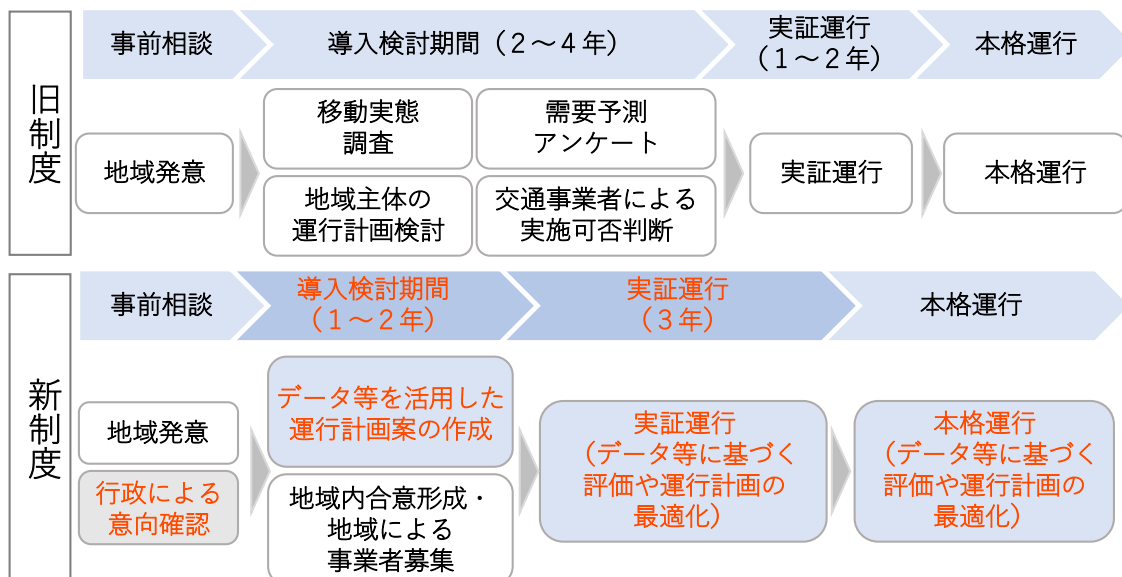
図4－4 新たな地域公共交通の導入イメージ（再掲）

解説4 - 3

「横浜市みんなのおでかけ交通事業」

(地域交通サポート事業に代わる新たな制度)

【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 - 運行経費
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 - システム費(デマンド型運行)

- ① 実証運行期間を現行の2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り（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（これまでの支援と同様）

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 - ボランティアへの謝礼

※ 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4－4）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4－4

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期待する施策であり、「過度なマイカー利用の状態から、地域公共交通や自転車等を適切に利用する状態」に少しずつ変えていくための取組のことを言います。



モビリティマネジメントの妖精
モビマネくん

地域公共交通の導入によるねらい

① 交通

利用促進による
地域公共交通の
維持、確保

②福祉

外出促進による
健康維持、
社会参加の継続

③まちづくり

商業施設等の
利用促進による
生活サービス維持、
まちの活性化

④地域

支え合いの
関係構築等による
様々な課題解決、
地域の活力向上



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

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、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乗り場環境の改善、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4－5）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 - 5

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、子育て世代、車いす利用者、障害者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。



UD タクシー



子育て支援タクシー

《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

(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）。

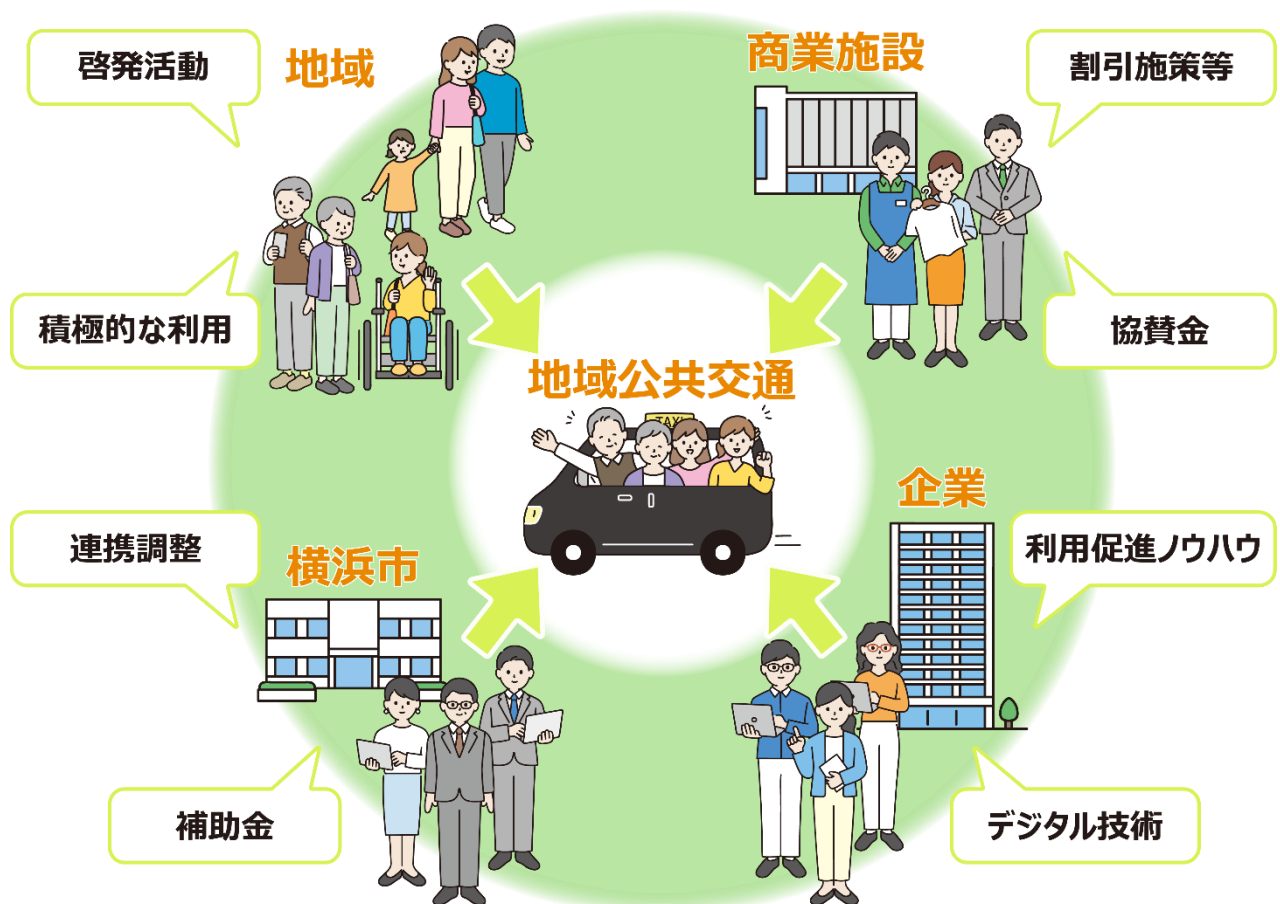


図4-6 共創のイメージ

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。
- ・地域公共交通への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、移動実態データ（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がります。
- ・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4－6）。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4－6

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）

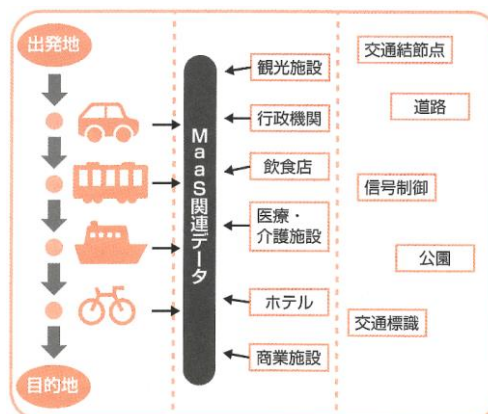


図4－7 MaaSとデータ活用のイメージ

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。



EV タクシー



FCV バス

③共創

- ・企業・団体等との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、民間企業等からの事業提案についても積極的に活用します（解説4－7）。
- ・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、横浜市みんなのおでかけ交通事業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。

解説4-7

民間事業提案窓口

「多様なステークホルダーとともに新たな価値を創造する」という理念のもと、企業・団体等の皆さまから、地域公共交通を起点とした地域やまちの課題解決に資する取組提案をいただく場として、提案窓口を設置しています（※）。本市が考える課題、取組目的、提供リソース等を対話により共有のうえ、各地区での事業化を目指します。（※令和7年4月予定）

○募集内容の例

- ・交通が不便な地域の解消に資する、企業・団体等による主体的な取組
例：デマンド型交通の導入
- ・交通が不便な地域の解消に資する要素技術や新たな交通サービスの創出等の取組
例：移動実態データの取得（乗降地、目的施設、利用頻度等）

○共創による取組の事例：デマンド交通実証実験「あおばGO!」※令和7年3月時点



対象エリア



使用車両



施設との連携（乗降スポット表示）



連携する施設での買物・通院などのサービスをご利用の方々には、デマンド型乗合交通の1回分の運賃が無料になります！



施設との連携（交通チケットの配布）

提案窓口のウェブサイトは [横浜市 民間事業提案窓口](#) で検索！

第5章 計画期間中に実施する取組

4つの施策「バスネットワーク維持」や「新たな地域公共交通の導入」、「利用促進・令和11（2029）年までの5年間）に実施する取組を整理しました（表5－1）。

今後、取組を着実に進めるとともに、取組全体の評価・分析を行いながら、必要に応じて図っていきます。

表5－1



外出促進」、「交通 DX・GX・共創の推進」について、計画期間（令和 7（2025）年から
 じて計画や施策の見直し・改善を行うことで、持続可能な地域公共交通の維持・確保を

取組一覧

取 組	
ア	バスネットワークの再編・効率化
イ	生活交通バス路線の維持
ウ	バス運転士の確保策の推進
エ	市西部地域における交通ネットワークの構築
オ	新たな地域公共交通の導入支援「横浜市みんなのおでかけ交通事業」
カ	マイカーや施設送迎車等を活用した交通サービスの担い手支援
キ	公共ライドシェア（交通空白地）、日本版ライドシェア等の活用
ク	シェアサイクル事業の推進
ケ	地域の方々を対象としたモビリティマネジメントの実施
コ	あらゆる世代の外出促進（高齢者、子育て世代等）
サ	バリアフリー対応車両の導入及び周知啓発
シ	新たな交通サービスの創出
ス	移動実態データ等を活用した移動需要の把握と共有
セ	公共交通のEV化・FCV化、インフラ整備の推進
ソ	共創の取組の推進（社会的課題の解決に向けた企業提案募集）

資料）横浜市作成

ア バスネットワークの再編・効率化

実施主体	交通事業者、横浜市（都市整備局）
内容	・利用状況に応じたバスネットワークの再編や長距離路線の短絡化、連節バスの導入など運行の効率化を図るとともに、バスが走行する道路の拡幅や乗継拠点・折り返し施設の整備など運行に必要な走行環境整備を進めます。 ・運行効率化により生じた運転士や車両といった経営資源をその他の路線へ再配分し、エリア全体のバスネットワークを維持します。その他、バスの運行形態の変更についてもバス事業者と連携して取り組んでいきます。
対象	市内全域
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持 利用・外出促進
スケジュール	・新規地区での路線再編・連節バス検討・導入(令和7～11年度)

《コラム》連節バス導入の事例

連節バスは、通常的大型バスと比べ、全長約 1.8 倍、定員約 1.5 倍あり、輸送力を向上させることができる車両です。

○導入実績

- ・青葉区北西部（運行事業者：東急バス、令和6年4月運行開始）
- ・戸塚区南西部（運行事業者：神奈川中央交通、令和6年7月運行開始）

○導入効果

- ・輸送力を確保することにより運行を効率化
- ・経営資源の再配分による周辺路線の維持や乗継割引の実施

（イメージ）



バスが連なった状態での運行



大きなバスでの効率的な運行

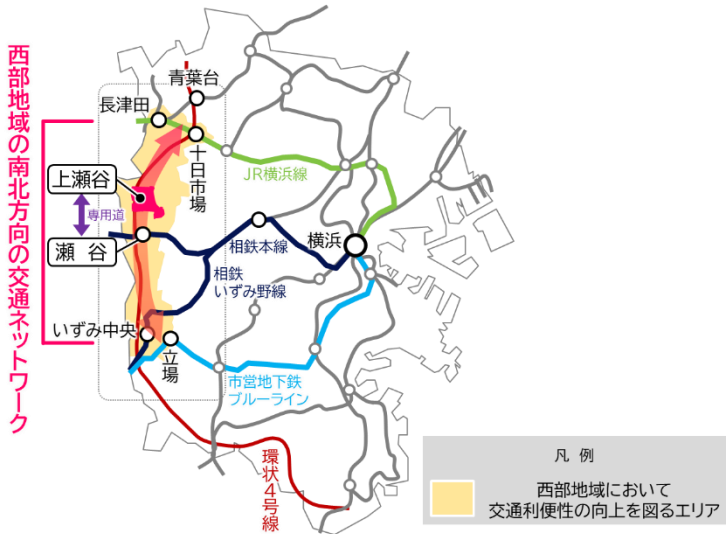
イ 生活交通バス路線の維持

実施主体	交通事業者、横浜市（都市整備局）
内容	・バス路線の廃止により公共交通へのアクセスが困難となる路線など、市民の生活交通として必要なバス路線「生活交通バス路線」を維持するため、運行するバス事業者に補助金を交付するとともに、上記路線の利用状況調査を継続的に実施し、運行効率化など運行形態の改善について検討を進めます。 ・広報よこはま等で積極的な利用啓発を実施します。
対象	市内全域
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持 利用・外出促進
スケジュール	・補助金交付によるバス路線の維持（継続） ・補助路線の利用状況調査（令和5～7年度） ➤ <u>目標 令和6年度末まで7路線完了、令和7年度に5路線実施</u> ・運行効率化（令和7年度～）

ウ バス運転士の確保策の推進

実施主体	交通事業者、横浜市（都市整備局）
内容	市民全体の公共交通の利便性を確保するため、バス運転士の持続的な確保に向けたバス事業者支援として、運転士の住居費用の一部補助や採用募集の周知啓発等の取組を実施します。
対象	市内のバス路線の運行を担うバス事業者
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持
スケジュール	・合同会社説明会の実施（令和7年度～毎年開催） ・運転士の住居費用の一部補助（令和7年度～最大5年間） ➤ <u>目標 運転士充足率100%</u>

エ 市西部地域における交通ネットワークの構築

実施主体	横浜市（脱炭素・GREEN×EXPO推進局、都市整備局）
内容	市内の西部地域には鉄道路線が東西方向に整備されていますが、駅間を結ぶ南北方向への移動手段が少ないという課題があります。 そこで、環状4号線等を活用した複数の鉄道路線とつながるバス交通ネットワークを新たに構築するとともに、瀬谷・上瀬谷間では道路混雑の抑制や多くの来街者等の需要に対応する新たな輸送システムを導入することで、西部地域の方々をはじめとする誰もが移動しやすいまちの実現を目指します。 公共交通ネットワークのイメージ  凡 例 西部地域において 交通利便性の向上を図るエリア
対象	市内の西部地域
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持 地域公共交通の 導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	・瀬谷・上瀬谷間の専用道整備に向けた設計・都市計画手続（～令和8年度） ・瀬谷・上瀬谷間の専用道整備工事（令和10年度～）

《コラム》瀬谷・上瀬谷間の新たな輸送システムの導入について

瀬谷・上瀬谷間では、バス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、少ない人員でより多くの人々が円滑に移動するためのシステムの構築を目指します。



オ 新たな地域公共交通の導入支援「横浜市みんなのおでかけ交通事業」

実施主体	地域住民、企業・団体等、交通事業者、横浜市（都市整備局、各区役所）
内容	公共交通圏域外を中心とした交通が不便な地域における、地域や企業等が主体となった新たな地域公共交通の導入について、地域の取組意向の確認や移動の実態調査を実施した上で、実証運行（最大3年間）を行い、具体の需要を確認しながら、地域に適した運行内容の検討・改善を進め、本格運行へつなげます。 さらに、これらに必要な経費を市が一定額負担するなど、地域や民間企業の取組を支援します。 交通事業者による交通サービス（緑ナンバー） 自家用自動車による交通サービス（白ナンバー） 赤文字 新たな地域公共交通（交通サービスの新たな使い方）
対象	市内の交通が不便な地域 ※公共交通圏域外を含む場合、実証運行と本格運行への補助を実施
主な施策の柱	地域公共交通の導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	公共交通圏域外における地域意向・需要の確認、地域に適した地域公共交通の導入支援拡充（令和7年度～） ➤ <u>目標 50地区程度における取組支援</u>

カ マイカーや施設送迎車等を活用した交通サービスの担い手支援

実施主体	横浜市（都市整備局、健康福祉局）、地域住民
内容	自家用車を活用した交通サービス（地域や施設によるボランティア輸送等）について、担い手の発掘及び運行の安全確保、取組の周知啓発等を目的に、地域支え合いドライバー支援講習を実施します。   講習の様子（令和5年11月港北区開催）
対象	市内の交通が不便な地域
主な 施策の柱	地域公共交通の 導入
スケジュール	地域支え合いドライバー支援講習の実施（令和5年度～） ➤ 地域の取組意向等を踏まえ、<u>1～2地区／年で実施を予定</u>

《コラム》地域によるボランティア輸送の取組紹介

【菊名おでかけバス】

- 運行主体：コミバス市民の会
- 車両：ワゴン型（定員8名）※有志の方からの貸与
- 運行経路：菊名駅西口～OKストア前～菊名駅前公園前
- 対象者：コミバス市民の会の会員

導入の背景

平成12（2000）年当初から、山坂の多い港北区菊名地域において気軽に地域内移動で利用できるツールを求める声が強くなりました。菊名駅周辺は通勤通学の至便地域ですが、駅から近い場所であっても勾配が急で、高齢者や乳幼児連れ、障害児者等にとっては出かけることが困難で、高齢者の閉じこもり率も市の平均を大きく超える地域でした。

試行錯誤（自家用車、バスを借り上げての試運行）の末、平成22年から週1回の菊名おでかけバスを開始しました。

キ 公共ライドシェア(交通空白地)、日本版ライドシェア等の活用

実施主体	企業・団体等、横浜市（都市整備局）、交通事業者
内容	交通事業者の対応により、地域公共交通が十分に確保できない地区がある場合は、公共ライドシェア(交通空白地有償運送)、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）、道路運送法における許可または登録を要しない運送等の制度を活用し、持続可能な運行に向けて取り組みます。
対象	市内の交通が不便な地域
主な 施策の柱	地域公共交通の 導入 DX/GX/共創
スケジュール	公共交通圏域外における公共ライドシェア（交通空白地有償運送）等の検討、関係者調整・実施（令和7年度～）

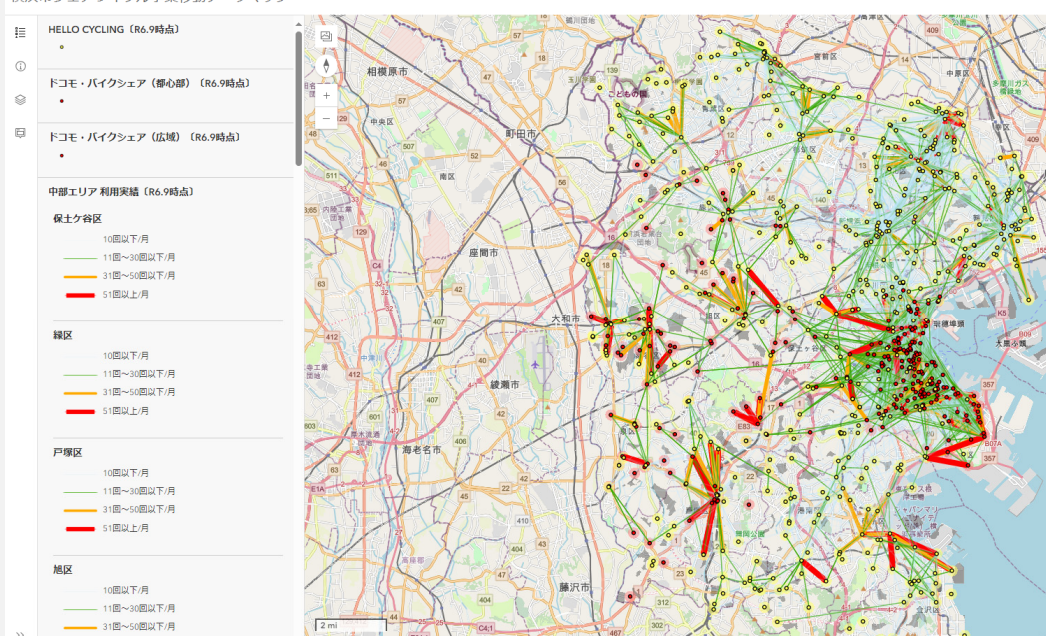
ク シェアサイクル事業の推進

実施主体	横浜市（道路局）、シェアサイクル事業者
内容	「移動の利便性向上」「都市の活性化」「脱炭素社会の形成」、「交通安全の推進」の4つを事業目的として、令和7年度から全市一体でのシェアサイクル事業を公民連携で推進します。 利用ニーズの高い横浜都心や駅周辺のポートの整備と合わせて、公共交通圏域外にもサイクルポートの整備を推進していきます。
対象	市内全域
施策の柱	地域公共交通の導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	・市内全域でのシェアサイクル事業の実施（令和7～11年度※） ※最大で令和16年度まで事業延長可能

《コラム》シェアサイクル事業における移動データの分析・公表について

シェアサイクルの移動データの分析結果から、都心部や鉄道駅周辺の回遊に加え、駅・バス停から一定程度離れている地域における利用、公共交通網の路線間の移動、公共交通の営業時間終了後の移動等の実績が確認でき、シェアサイクルが公共交通の機能を補完する役割を担う移動手段であることがわかりました。また、シェアサイクル事業者から提供を受けた移動データを可視化し、Web 地図上で一般公開も全国で初めて実施しました。

横浜市シェアサイクル事業移動データマップ



シェアサイクル事業移動データマップ

ケ 地域の方々を対象としたモビリティマネジメントの実施

実施主体	地域住民、交通事業者、横浜市（都市整備局）、企業・団体等
内容	・地域の将来を担う、市内の小学生を主な対象に、公共交通の利用など身近な交通・移動の視点から社会課題（環境・福祉など）を考える、モビリティマネジメント出前授業を実施します。加えて、住んでいる地域の交通課題を知ってもらうとともに、子どもの発信力により、家庭や地域住民へ広く情報の伝達を促します。 ・また、自治会町内会や企業等の様々な地域関係者に対し、地域課題や地域交通の運行状況等についての情報発信を積極的に行い、行動変容を促します。あわせて、情報が人のつながりの中で伝わり、共感を介して広がっていくことを促すため、地域の生活者の視点で日常的に支援を行っている社会福祉法人など、地域の関係者との連携を強めていきます。
 モビリティマネジメント出前授業の様子	
対象	市内全域の小学校、地域等
主な施策の柱	バスネットワーク維持 地域公共交通の導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	・出前授業等モビリティマネジメントの取組拡充（令和7年度～） ・出前授業参加者数の公表（令和7年度～）

コ あらゆる世代の外出促進（高齢者・子育て世代等）

実施主体	交通事業者、横浜市（健康福祉局、こども青少年局、都市整備局）、企業・団体等
内容	・ 高齢者、障害者等の外出促進を目的に、敬老パス、福祉パス、特別乗車券を地域公共交通にも適用します。 ・ 子育て世代をはじめ多世代の移動に関する課題把握や目的施設と移動サービスとの連携強化など、移動サービスの利便性向上に向けた支援策を検討します。
対象	市内全域
主な施策の柱	バスネットワーク維持 地域公共交通の導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	・ 敬老パス、福祉パス、特別乗車券の地域交通への適用（令和7年10月～）、適用後の効果検証（令和7～11年度） ・ 生活サービスと連携した誰もが使いやすい交通サービスの利便性の向上（令和7年度～）

《コラム》「子育てタクシー」の普及促進について

横浜市では、研修を受けたドライバーが子どもや保護者、妊婦の移動をサポートする「子育てタクシー」について、事業者の負担となっている講習費・登録費等の補助を行うことで、利用エリアを18区に広げるとともに、供給量を拡大し、利用しやすい環境を整えます。また、体験乗車会を開催し、利用者の不安軽減につなげます。



サ バリアフリー対応車両の導入及び周知啓発

実施主体	交通事業者、横浜市（健康福祉局、都市整備局）
内容	・ 車いすのまま乗車が可能なほか、高齢者や妊婦、車いす利用者、障害者等の誰もが利用しやすいノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）など、バリアフリー対応車両の導入を推進し、誰もが安心して外出できる社会を目指します。 ・ ご自身の車いすのままでUDタクシーに乗車することや、障害のある方が付き添いなしでタクシーを利用することなど、安心してタクシーを利用できるよう、乗車体験会の実施などの周知啓発を進めます。また、利用実態の確認や関係者間での共有を進めます。
対象	市内全域
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持 地域公共交通の 導入 利用・外出促進
スケジュール	・ ノンステップバスの導入（継続） ➤ 目標 市内導入率80%以上（令和7年度） （高齢者・障害者等に配慮した路線バス整備事業） ・ UDタクシーの導入（継続） ➤ 目標 市内を運行する全車両の25% （タクシー事業者福祉車両導入促進事業（UDタクシー）） ・ UDタクシー乗車体験会の開催（継続） ➤ 目標 2回/年（令和7年度～）

シ 新たな交通サービスの創出

実施主体	企業・団体等、交通事業者、横浜市（経済局、都市整備局、道路局）
内容	・歩行支援型の低速の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新たなモビリティツールを活用し、地域内の回遊性向上や賑わい活性などまちづくりと連携した実証実験などを支援し、実現可能性を検討します。 ・バスやタクシーなど、公共交通の利便性向上や運転士不足の解消等に向け、自動運転技術を活用した実証実験を支援します。
対象	市内全域
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持 地域公共交通の 導入 DX/GX/共創
スケジュール	・新たなモビリティツールや自動運転技術を活用した実現可能性の検討（令和7年度～）

ス 移動実態データ等を活用した移動需要の把握と共有

実施主体	交通事業者、企業・団体等、横浜市（都市整備局）、地域住民
内容	バスや新たな地域公共交通の運行にあたり、民間事業者と連携して移動実態データを取得できる環境を構築し、関係者間で共有して交通サービスの改善や利用促進につなげます。
対象	市内全域
主な 施策の柱	バスネットワーク 維持 地域公共交通の 導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	・運行地区における利用実績の公表（継続） ・交通事業者とのデータ共有、活用（継続） ・民間事業者のノウハウを活用した新たな移動・生活実態データの取得・共有（令和7年度～）

セ 公共交通のEV化・FCV化、インフラ整備の推進

実施主体	交通事業者、企業・団体等、横浜市（脱炭素・GREEN×EXPO推進局）
内容	一般的にマイカーに比べて稼働率が高い事業者車両（バス・タクシー等）において、環境配慮型車両（EV化・FCV化）及びEV充電ステーション・水素ステーションの設置を、地域公共交通特定事業（道路運送高度化事業等）も活用し進めます。  公道EV充電ステーション（中区新港中央広場）
対象	市内全域
主な施策の柱	バスネットワーク維持 地域公共交通の導入 DX/GX/共創
スケジュール	・EV急速充電器の設置（令和6年度～継続） ➤目標 令和12（2030）年までに市内に400口設置

ソ 共創の取組の推進（社会的課題の解決に向けた企業提案募集）

実施主体	企業・団体等、交通事業者、横浜市（都市整備局、政策経営局、経済局）
内容	地域や施設との連携による利用促進、魅力向上や技術開発による更なる利便性の向上など、民間企業との連携・共創により社会的課題の解決をより促すため、企業提案を募集し、地域交通の取組に積極的に取り入れます。
対象	市内全域
主な施策の柱	バスネットワーク維持 地域公共交通の導入 利用・外出促進 DX/GX/共創
スケジュール	・提案窓口の設置による提案の募集～実施（令和7年度～）

第6章 指標の設定

計画期間である5年後の令和11（2029）年度に向けて、横浜市全体の地域公共交通の「評価指標」を設定し取組を進めるとともに、各地域単位での「地域の診断の要素」を設けて継続的に取組の効果等を検証するなど、計画として総合評価を行っていきます。

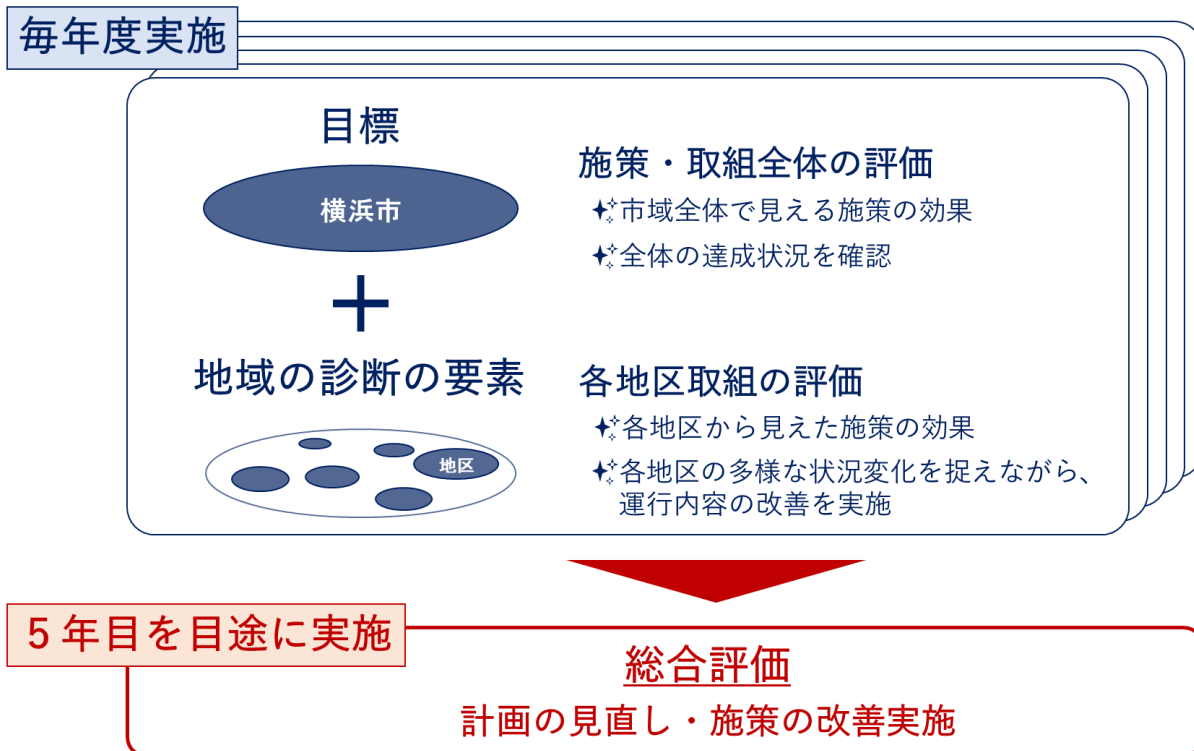


図6－1 評価体系イメージ

資料) 横浜市作成

（1）目標（横浜市全体の評価指標）

バスネットワーク維持や新たな地域公共交通の導入等の施策・取組による公共交通圏の維持・拡大、これに伴う市民の外出促進、マイカーから地域公共交通への利用転換など、持続可能な地域公共交通の実現に向け、市全体の目標として評価指標及び数値目標を定め、原則として毎年、継続的に評価を行います（表6－1）。

表 6 - 1 横浜市全体の評価指標・目標値

評価指標	ねらい	数値目標	分野
駅まで 15 分 達成人口 割合	朝夕の通勤通学需要に対応できているか →通勤・通学需要など速達性・利便性の確保 ※現状値：令和 6 年 4 月時点	<現状値> 92.3% <目標値> <u>維持</u>	・定住促進 ・商業
導入及び 維持した 路線数	・日中のお出かけ時間帯の需要に対応できているか →生活に基本的に必要なアクセス性の確保 ・バスネットワークの維持とともに、 <u>交通が不便な地域へ地域公共交通を導入し、市域全体で地域公共交通の充実を図れているか</u>	<現状値> 33 路線 <目標値> <u>84 路線</u>	
新たな 支援地区数	・公共交通圏域外において、地域の取組意向や潜在的な移動ニーズなど、 <u>導入の必要性を確認できているか</u> ・運行状況に応じ支援に取り組んでいるか	<目標値> <u>50 地区程度</u>	
バス運転士数 の充足率	<u>路線バスの維持に必要な運転士数が確保されているか</u> ※充足率：各事業者の運転士定員に対する運転士数	<現状値> 94.3% <目標値> <u>100%</u>	
外出が 増加した 地区数	地域公共交通の導入により <u>市民の外出を促せているか</u> →外出促進、健康増進、地域交流の創出等	<目標値> <u>50 地区程度</u>	・医療福祉 ・商業 ・地域コミュニティ
利用促進に 関する 取組件数	地域公共交通への支援を通じて、関係者間で理解を深め、 <u>取組の裾野が広がっているか</u> ※現状値は現行中期計画の数値	<現状値> 52 件/年 <目標値> <u>増加</u>	・教育 ・福祉 ・地域コミュニティ
公共交通 分担率	<u>マイカー利用から地域公共交通利用（自転車含む）への転換を促せているか</u> →Co2 削減、交通事故減少、最寄駅周辺の活性化 (把握方法：パーソントリップ調査（令和 10（2028）年度実施、令和 11（2029）年度公表見込み）を用いて評価を想定)	<現状値> 50.2% <目標値> <u>増加</u>	・環境 ・交通安全 ・商業

(2) 地域の診断の要素（各地域単位での評価指標）

地域公共交通の取組前後における目的地までのアクセス性の変化や利用状況の変化など、地域ごとに異なる多様な実態を関係者とともに捉えながら、地域の現状を診断し、その地域に適した施策を推進していく必要があるため、各地域における診断の要素を設定し、原則として毎年、継続的に評価を行います。

その中で、健康増進や地域交流の創出など波及効果も含めて検証し、取組の有効性についても評価を行います（表 6－2）。

表 6 - 2 各地域における診断の要素

段階		評価時期	診断の要素	評価方法（例）	把握方法	
取組前	現状診断	—	アクセス性 ・ 最寄り駅及び生活利便施設等への移動負担の程度（距離、所要時間、利用料金など）	—	統計データ等の活用	
			地域特性 ・ 人口構成（年少、生産年齢、高齢者人口） ・ 標高差 ・ 道路情報（幅員、勾配等） ・ 周辺の公共交通の情報		アンケート調査 ・ 実態データの取得	
			生活実態 ・ 波及効果で捉える事項の現状把握			
取組後	直接効果	原則 年 1 回	運行によるアクセス性の変化			統計データ等の活用
			物理的な変化 （駅・バス停の距離） →公共交通圏域の変化割合 （面積、カバー人口など）	公共交通圏域のカバー人口変化 ○人→○人		
			時間的な変化 （駅や生活利便施設までの時間）	○分→○分		
			金銭的な変化 （駅までのタクシー運賃など）	○円→○円		
			運行本数	○便/日	利用状況データの取得	
			利用状況 ・ 利用者数 ・ 利用傾向 ・ 頻度 等	○人/日		
			運行収支 ・ 運賃収入 ・ 運行経費 ・ 補助金交付額等	運行経費○円 運賃収入○円 補助金交付額○円		
			その他、地域固有の指標 例：商業施設等の来場者数、地域イベント参加者数	—		
			外出頻度の変化 ・ 外出頻度 ・ 外出意欲	地区内で変化した人の割合＋○%	アンケート調査 又は 左記効果分析が可能なデータの取得	
			波及効果	運行後 3 年目 5 年目 時点など		人との関わりの変化 ・ 家族、友人との交流 ・ 地域活動への参加 ・ 社会活動
	ウェルビーイング ・ 健康状態の変化 ・ 生活満足度の変化					
	マイカーの利用頻度の変化					
	高齢者の免許返納割合の変化					

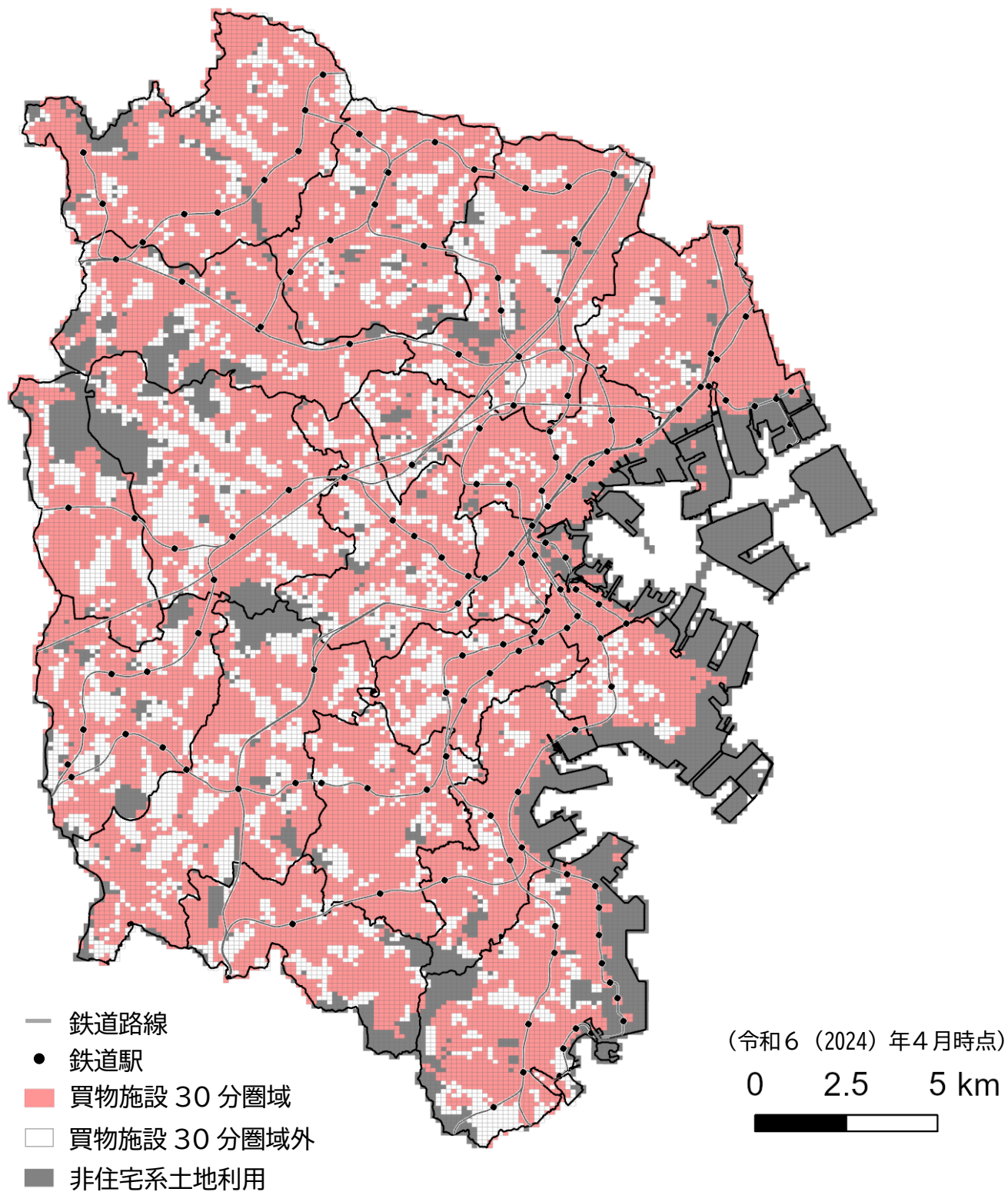


図 6 - 2 診断の要素の例：買物施設（スーパーマーケット）まで 30 分圏域（※）

※徒歩 10 分以内 又は バスを利用して 30 分以内

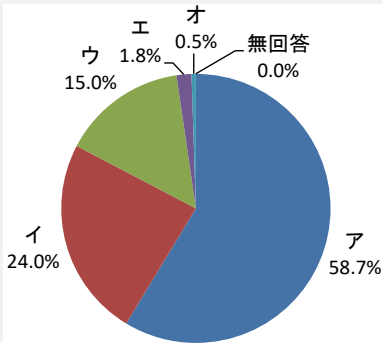
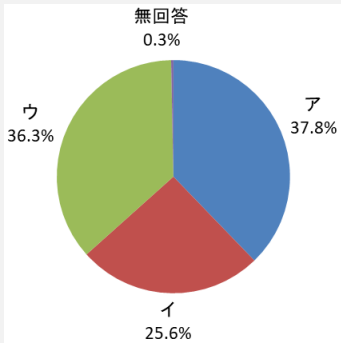
資料）横浜市作成

≪コラム≫日常生活の移動に関するアンケート調査を実施しました

調査目的

市民の皆さまの日常生活における移動手段、困ることや不便なことについてお伺いし、地域公共交通の利用状況等を把握することを目的にアンケートを実施しました。

調査概要

実施期間	令和6年10月11日（金）から10月21日（月）まで	
回答者数	953人（市内に在住・在勤・在学する方）	
設問例	・外出頻度  ア：ほぼ毎日 イ：週3～4回 ウ：週1～2回 エ：月1～2回 オ：ほとんど外出しない 週3日以上外出する人は 全体の8割を超えている ・外出先への移動での困りごと  ア：ある イ：今はないが今後出てくるかも ウ：ない お困りごとがある方は、 今後は不安な方も含めると 全体の6割を超える ・その他…主に利用する移動手段、現在の公共交通の満足度 など	

引き続き、市民のみなさまの地域公共交通の利用状況等を把握し、地域公共交通の取組評価の参考としていきます。

第7章 国庫補助事業の活用

(1) 考え方

地域公共交通の充実に向けては、本市の各種支援制度に加え、国庫補助事業を有効活用するなど、関係者で連携して取組を進めていきます。

(2) 活用の方向性

- ・ 地域交通サポート事業に代わる新たな制度「横浜市みんなのおでかけ交通事業」により導入する路線や、地域や事業者等の運営努力だけでは維持が難しく新たに補助金を交付する路線（図7-1）について、国の指定する交通不便地域の解消に資する路線である場合、地域公共交通確保維持改善事業の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し運行を維持・確保します。また、生活交通バス路線維持制度により運行を維持している生活交通バス路線（図7-2）についても、同補助の活用を図ります。
- ・ 民間企業による交通DX・GX・共創の取組（自動運転、MaaS等）や交通事業者による公共交通のバリアフリー整備等においても国庫補助事業を活用し、取組を推進します。

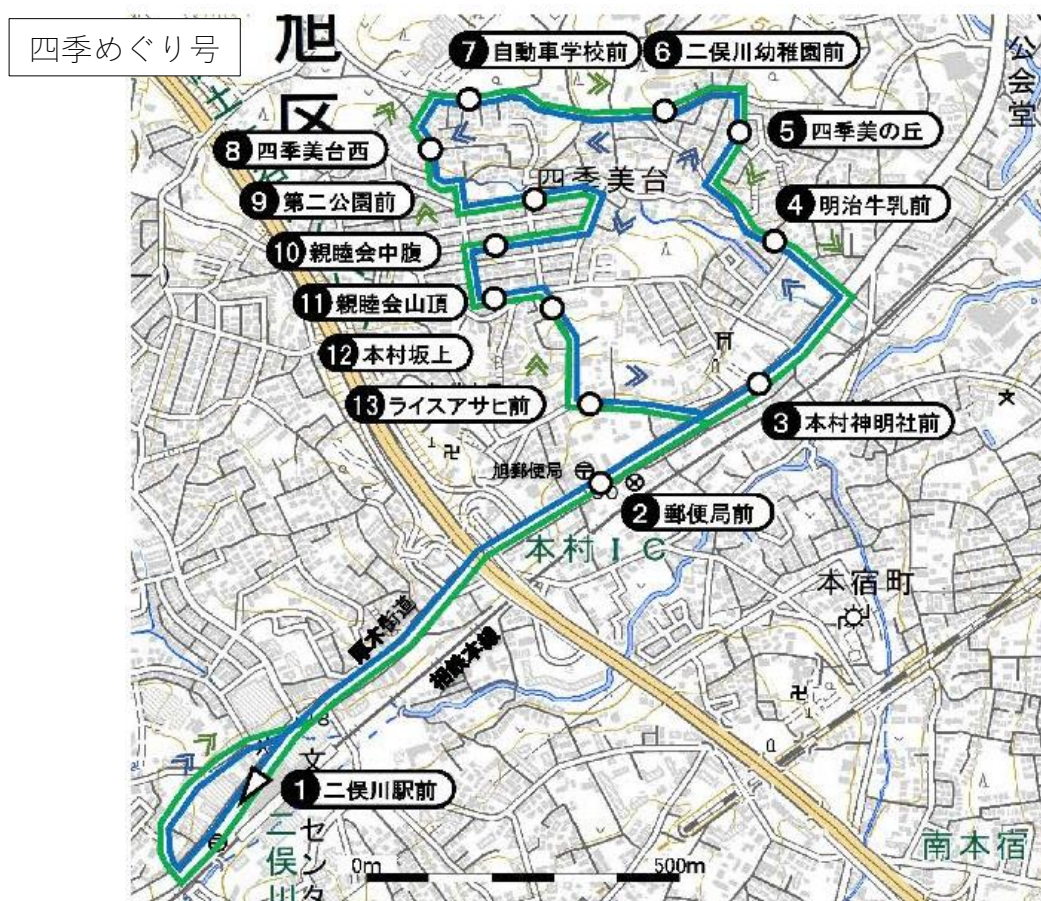
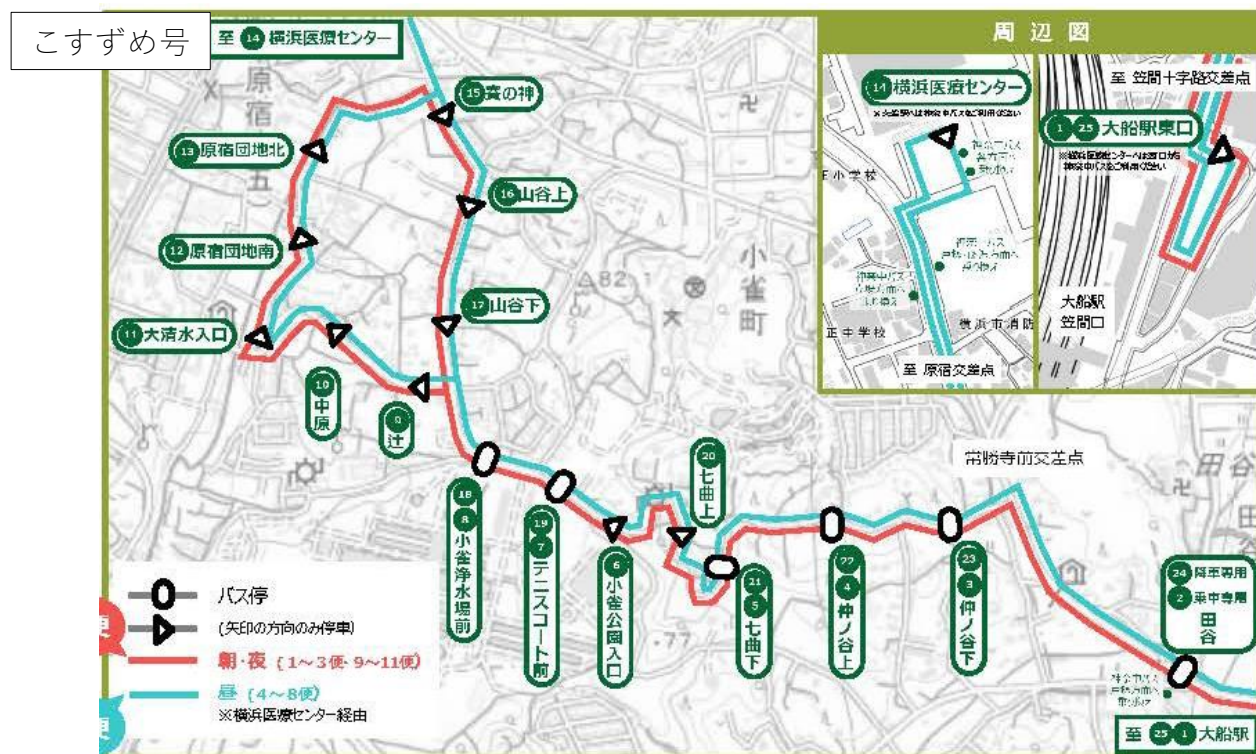


図 7 - 1 これまでに導入した地域公共交通の例

資料) 横浜市作成

横浜市生活交通バス路線

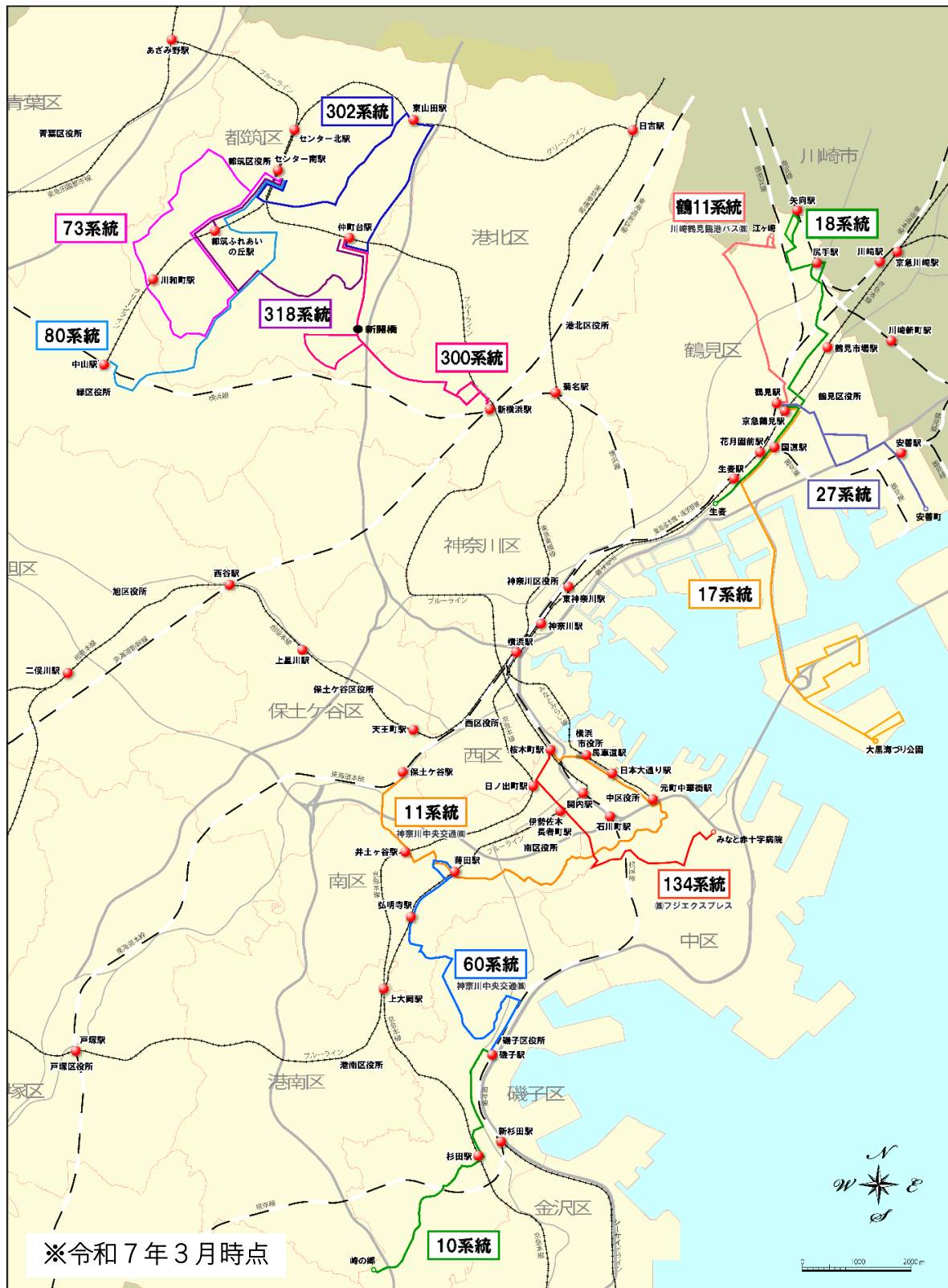


図7-2 生活交通バス路線図

資料) 横浜市作成

第8章 推進体制

本市の目指す姿の実現に向けた取組を着実に推進するため、地域住民、交通事業者、横浜市といった関係者が、それぞれの役割のもと連携して地域公共交通を支えています（図8－1）。さらに、様々なノウハウ、知見、技術を有する企業や地域に身近な団体等の参画を促し、その実現性、持続性を高めていきます。

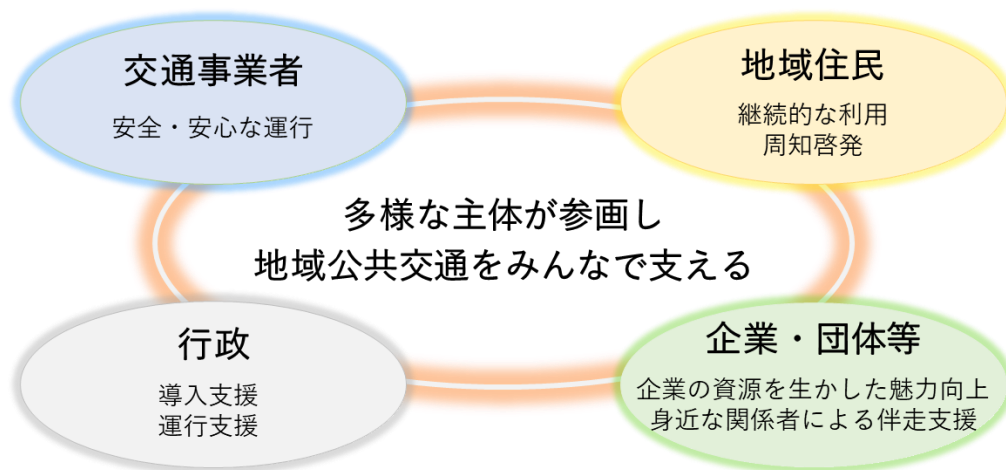


図8－1 連携体制イメージ

資料）横浜市作成

また、地域住民・交通事業者・行政・学識経験者といった関係者で構成される「横浜市地域公共交通活性化協議会」を毎年度開催し、継続して本計画に位置づけられた取組の報告や意見交換を行えるよう、運営していきます（図8－2）。

計画の指標に基づき毎年度各取組の進捗管理・評価検証を行いながら、計画期間の5年目を目途に取組全体の総合評価を行い、計画の見直しについて検討を進めていきます。

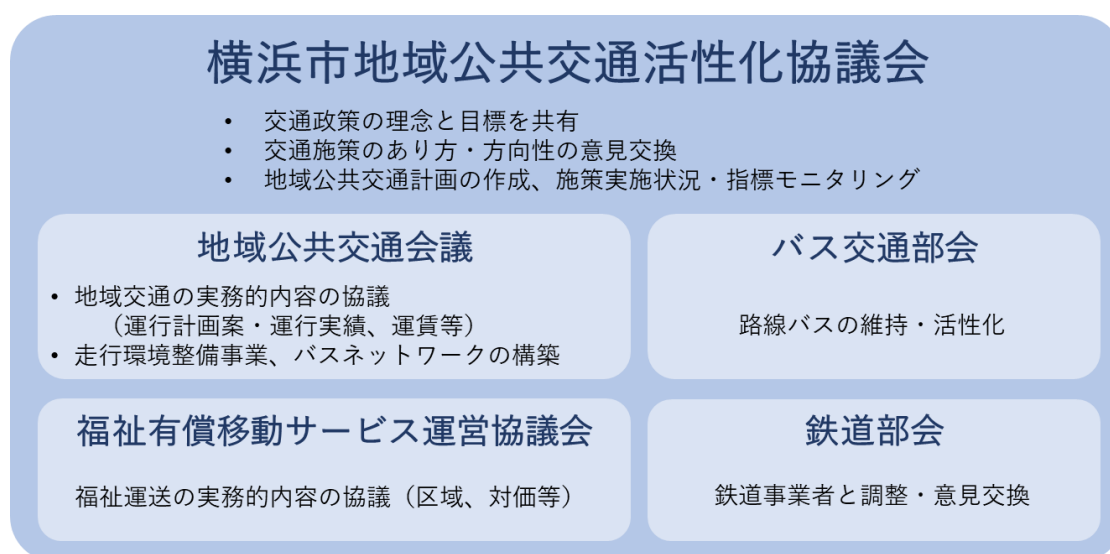


図8－2 協議会の体制図

資料）横浜市作成



帰り雨だったら
どうしよう…

子どもとの移動は
大変…

免許返納して移動の
足が無くなった…

出かけている人を見
かけなくなった…

タクシーがいつ
来るかわからない…

子どもの習い事の
送迎が大変…

買い物は帰りの
荷物が不安…

歩くのが辛くなった…

マイカーの運転も不安…

横浜市地域公共交通計画【原案】

令和7（2025）年3月

横浜市都市整備局都市交通課

〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10

TEL：045-671-2021 FAX：045-663-3415



地域公共交通の導入でまちにどんな変化が
生まれているか、表紙と見比べてみよう！