

第 4 回横浜市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時	令和 7 年 3 月 24 日（月）14:00～15:45
開催場所	横浜市開港記念会館 1 階 1 号室
出席者	中村委員、小田部委員、宮本委員（市民委員）、吉田委員、関上委員、大野委員、市野委員、安藤氏（馬場委員代理）、谷津委員、林委員、清水委員、高木委員、青木委員、君和田委員、大橋委員、八子委員、松井委員
欠席者	小里委員、宿谷委員、宮本委員（横浜国道事務所）、田辺委員
議 題	1. 情報提供 （1）シェアサイクル事業者の決定（資料 1） （2）地域公共交通の充実や利用促進の取組（資料 2） （3）令和 7 年度予算概要（地域交通関連）（資料 3） 2. 各部会の開催状況（資料 4） 3. 地域公共交通計画 （1）前回協議会の主な意見（資料 5） （2）市民意見募集の主な意見（資料 6） （3）計画（原案）の策定（資料 7） 4. その他

議題 1. 情報提供 （1）シェアサイクル事業者の決定 ・事務局から資料 1 を説明し、意見交換を行った。	
宮本委員	シェアサイクル事業の業者については、公募型プロポーザル方式で選定したということだが、他の提案と比べて何がどのように良かったのか。
横浜市	今回一番評価したのが共同ポートの提案になる。 広域での社会実験と、都心部の事業での利用者アンケートの結果から、エリアをまたいで移動したいというニーズがあり、その点を加点評価として公募の中に入れ込んだところ、株式会社ドコモ・バイクシェアとオープンストリート株式会社との合同提案の中で、共同ポートという提案を、全国初でいただいたことが評価につながった。 そのほか、駅やバス停から一定程度離れているような交通空白地へのポート設置も高評価につながった。
中村委員	横浜モデルの①の「歩道や公園などに」の部分で、知っている限り欧州の事例で歩道を潰してポートを作ることはそんなに無く、基本的には車道

	あるいは路上駐車のを潰している。歩道というのは、優先順位が高いため、優先される空間であることを考えて運用していただきたい。
横浜市	実務上の運営として、土木事務所と各所轄の県警と連携して三者でサイクルポートの位置を検討していくので、引き続き御助言いただきたい。
（２）地域公共交通の充実や利用促進の取組	
・２－１、２－２は事務局から、２－３は清水委員から説明し、意見交換を行った。	
小田部委員	出前講座に関して、実施回数が増えているのは好ましいが、環境をベースとした講座が１件と少ないが、環境を題材にした取組が少ない理由は何か。また、働くことの意義や生き方を学ぶキャリア教育講座は４年生では早いのではないか。
事務局	環境講座の数が少ないのは学校からの要望によるが、今年度の環境は、常盤台小の１件で、交通スゴロクを使ったことで楽しんでもらえたため、来年度以降もそういったものを使い回数が増やせるよう努力していく。 また福祉は座学だけでなく体験が入っており、バス会社のバスやタクシー会社はＵＤタクシーの持ち込みもあるので子どもから好評である。 キャリア教育については、６年生、５年生が主で、東品濃小は４年生だったが、担当した職員からは好評で分かりやすかったという意見をもらったと聞いている。わかりやすく伝えられるように努力していきたい。
（３）令和７年度予算概要（地域交通関連）	
・事務局（都市整備局、健康福祉局）から説明から資料３を説明し、意見交換を行った。	
宮本委員	原案 P38 総括表の都市交通費について、11 億円余り減額されているが、なぜこれほどの減額になっているのか。
事務局	神奈川東部方面線（相鉄東急直通線）の事業完了により減額になっている。
清水委員	原案 P8 福祉有償運送に関する 499 万円というのは、事業を推進していくための費用と考えてよいか。
高木委員	そのとおり。
議題２．各部会の開催状況	
・事務局（各部会長）から資料５～７を説明後 意見なし	
議題３．地域公共交通計画	
・事務局から資料５～７を説明し、意見交換を行った。	
小田部委員	原案 P20 公共交通の空白を埋めていく地域公共交通の目安として、白から青に変えるとあるが、同じ白いブロックのエリアでも、人口動態や人口

	密度にばらつきがあると思うが、そのようなデータも収集しているのか。
事務局	白の部分の人口密度は少しずつ違う部分もあるが、横浜市内で人が住んでいるところは、それなりに密度があるので、まずは面積の大きなところをターゲットにプッシュ型の展開を進めていきたいというのが、一つの方針である。 ただ、大きな面積の中でも人口のばらつきや、交通事業者との協力関係もあるので、横浜市がコーディネーターになって進めていきたい。
中村委員	白の部分を無条件に青色に変えていく訳ではないとすると、原案 P20 に「個別に状況を見ながら決めていきます」というような注釈つけたほうが適当な気がする。誤解がないような配慮をしたほうがいいと思う。
小田部委員	原案 P34 に MaaS の記事を掲載した意味は何か。 MaaS というのが共通認識化されていない中で、事業者が囲い込みの手段で言葉を使っているケースがあったりすると思っている。
事務局	海外の MaaS というよりも、捉え方としては交通サービスと地域の様々な生活サービスを横串さして一体的に地域の課題を解決していくという意味で、横浜市としてもこの取組を進めていく必要があると考え、あえて記載している。 例えば、デマンド型の運行は今、生活サービスの連携という形で取り組んでいるが、交通課題の解決だけでなく街のいろいろなサービスや関係者と一緒に持続可能な街をつくるうえで、MaaS も有効な手段になっていくと考え記載した。
中村委員	事業者が囲い込みの道具としてやっている所が日本でいくつもあるが、そうではなく、地域の中の全ての移動のサービスを一体的なものと捉えるということに誤解があってはいけないので、記載を残してもらうのがいいと思う。 「一体的に」あるいは「特定の事業者の囲い込みではなく」などの言葉を入れておいた方がいいだろう。
小田部委員	原案 P41 瀬谷・上瀬谷間の新たな輸送システムの導入だが、この話はどこまで進んでいるのか、地元の方の反応はどうか。 また、将来バス専用道を変え L R T が通せるような対応などを考えているのか。
事務局	原案 P41 記載のコラムに書いてあるように、瀬谷駅と米軍跡地の上瀬谷駅との間について、トンネル形式のバス専用道路を整備し、連節バスが隊列走行で最大 3 台運行し、自動運転なども見据えた中規模な輸送機関とし

	て進めていくと聞いている。 担当部署では、現時点で進捗を報告できる段階にないとのことだったので、次回以降の協議会でお話したい。
小田部委員	会場までの足の確保は、どの部署が主体的に取り組んでいるのか。 また、現時点で何か決まっていることや、他の一般バス路線への影響は考えているのか。
事務局	園芸博の輸送対策については、園芸博覧会協会が実施計画を検討している。 周辺の渋滞混雑のほか、来場者の輸送方法、周辺の一般バスや公共交通への影響も配慮した検討を行っている。 具体的には、鉄道の各拠点である駅からのシャトルバスや、パーク・アンド・ライドのような形で、乗用車の乗り入れを制限するような対策を盛り込んだ交通対策、来場者対策を検討すると聞いている。
小田部委員	原案 P52 駅まで 15 分達成人口割合を挙げ、現状値が 92.3%で目標値が維持となっているが最終目標も 92.3%なのか。
事務局	駅まで 15 分達成人口については、予てから横浜市として指標にしており、これまでも増加傾向で 92.3%まで達してきている。しかしながら、人口減少やバスの運転手不足もあり、横浜市の通勤・通学需要に対応できる速達性や利便性といったサービス水準を維持していくことを目標に掲げて進めていきたいと考えている。
中村委員	過去の経過を知っていると、今の答えになる気持ちは分かるが、これだけを見た方は何故 100%にしないのかと考えると思うがどうか。
事務局	横浜市でも立地適正化計画に取り組んでいくが、コンパクトシティというのは時間軸として長期的な話になると思う。そういった、まちづくりの施策と一緒に、究極は 100%を目指すべきだ考えるが、今後 5 年間は大きく、まちづくりが変化していくというよりは、今交通が不便な地域に対して、交通サービスを充実させていく段階なので本計画の期間では維持と考えている。
中村委員	事務局の考えもわかるが、いま駅まで 15 分以内で行けない人には、何もしないように見えるため検討できないか。
事務局	この素案で市民意見募集をしており、目標の変更は難しい。 バスネットワークを維持していくという大きな 1 つの目標もあるので、事務局としては維持を目標に進めていきたい。
関上委員	① 原案 P34 の D X の部分で、「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。」と記載され

	ているが、今の段階でキャッシュレスの推進に向けた考えがあれば教えほしい。 ② 原案 P42 新たな地域公共交通の導入支援として、「みんなのおでかけ交通事業」があるが、新たに始めるプッシュ型の取組が「みんなの交通事業」という名称に変わるということによいか。 ③ 新たな交通サービスが「おでかけシャトル」という名称になるとの事だが、新たな交通は「おでかけシャトル第一弾」とか、次は「お出かけシャトル第二弾」というような言い方になるのか。
事務局	① 横浜市としてキャッシュレス化の詳細は検討中だが、今後、民間事業提案窓口を設けて進めていくことになるので、民間事業者の持っている技術の活用の中で、キャッシュレス化についても、こういったものが取り入れていけるかを考えていきたい。 ② 現在行っている地域の交通サポート事業が、令和7年度からプッシュ型の「横浜市みんなのおでかけ交通事業」に変わる。 ③ 横浜市で導入支援した取組の総称として、「おでかけシャトル」という名称を付けることとしているが、各地区で導入した場合の具体名（例：四季めぐり号、こすずめ号）は地域にとって愛着を持ってもらえる呼び名を、地域ごとに協議していきたい。
大野委員	原案 P8 市民の1世帯あたりの自動車保有台数のグラフで、都筑区民はそんなに自家用車を持っていないと思うが背景が分かれば知りたい。
事務局	このグラフを載せた意図として、マイカーから公共交通の利用促進を図っていく中で、区ごとに違いがある事を知っていただきたいという趣旨で載せた。 取組においては、区ごとで捉えていくというよりは、各地域をプッシュ型で支援していく際の実態調査の中で地域ごとの自動車保有台数の状況を捉えながら進めていこうと考えている。
中村委員	このグラフだけ区別っていうのはバランスが悪い。 その背景や事情を知ってもらうためのページであれば、計画に関係する情報に絞った表現にしてもいいだろう。
宮本委員	バス路線の維持については、地域交通の根幹を成すものだと思う。 バス路線の維持に関しては、バスの運転手確保の問題だと思うが、運行事業者がバス運転手の待遇改善や、連節バスの導入を図ったりして努力されていると思う。 一方で横浜市においても、バス運転手の住居費の補助を考えていて、この取組だけではバスの運転手確保は難しいと思うが、運転手確保について

	他に検討していることがあれば教えてほしい。
事務局	バス運転士の確保に向けたサポートとして、住宅補助を新たに実施する予定だが、広報活動としてバス事業者が行うイベントだけでなく、デジタルサイネージや動画などのコンテンツも使い、運転士として働くことの魅力を発信していきたい。
宮本委員	家賃の補助は5年を限度にしているようだが、その限度を無くすことは考えていないか。
事務局	今回5年と決めたのは、各バス事業者へのアンケートで離職される方の傾向を調査したところ、1年目で離職される方が一番多く、その次に多いのが1年目から5年目だったため、その期間の支援を重点化した。 また、当面の5年間の中で政策の効果を検証したうえで、金額についても検討していきたい。 期間についても当面5年間ということにしているが、必要な政策であれば6年目以降も検討する。
中村委員	運転手確保は地域のバスを維持する一番根幹となる課題だろう。 バス協会の話でも、地域を見ている、日常マスコミの報道を見ても、嘘みたいバス路線が減っていると感じる。 その理由のほとんどが運転手不足と報道されていて、横浜市としては運転士の確保はすごく重要視していて、「現時点で動いているのはこの制度だけれども、大事な制度だからさらに検討していきます。」という表現が入ったほうが良いと感じる。
清水委員	原案 P30 に、グリーンスローモビリティや、電動車いすなど未来志向の絵が描かれてあり本編には出てこないが、実際にはそういった取組が着々と用意されていたりするのか。
事務局	D X ・ G X について、今回、新たな地域公共交通の導入（路線定期運行やデマンド運行）を支援メニューとして確立した。それ以外の技術であるパーソナルモビリティの活用やグリーンスローモビリティの活用は、横浜市はまだ取り組めていないが、地域公共交通サービスとして成り立つのかを考えていきたい。 具体的には原案 P34 の施策の方向に、「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。」という形で整理をしている。 このあたりは、民間事業連携窓口で民間企業と対話しながら安全性など、

	いろいろな課題、そしてニーズも捉えながら進めていきたい。
中村委員	横浜市の歴史でも、技術に関していろいろな可能性を率先して取り組んでいるが、世の中に普及していくには、それなりの理由がある。キャッシュレスに関しては利用者に加え、事業者にとっても硬貨や紙幣のやり取りの面でメリットがあり普及した。新技術はさまざまあるが、計画では「新たな技術」として幅広く書いておくこととする。 資料５の前回協議会の主なご意見に関して、今後検討していくと回答している項目がいくつかあるが、資料５でしか確認できないので配慮してほしい。 原案 P37～P38 が見開きになっていて、見難いので工夫できればしてほしい。 公共交通の利便性向上により、自動車の利用を公共交通にシフトしてほしいという意図が、読み手に伝わるようになっているかが気になる。 細かく書く必要は無いが、車の利用を見直すことで、限られた道路インフラが有効に使えること、交通事故が減らせること、地球環境の改善につながることで、車に乗らない生活は高齢者になっても安心して暮らせること、こういったメリットが、計画を読んで感じられても良いと思う。
議題４．その他 委員からの情報提供	
大野委員	タクシー協会からの情報提供。 ３月２８日からＪＲ鶴見駅東口のタクシー乗り場にカメラを設置している。理由はタクシー不足への対応として、ライドシェアや、アプリを活用しているもののタクシーが足りない駅があり、お客様が並んだ時に運転手に向かわせていた。このような中、タクシー会社が所有するビルが近くにあったため、そこにカメラを設置することで混雑状況がカメラで確認できるようになった。 東京駅の八重洲口にはシステムが入っているほか、静岡駅もタクシー乗り場に期間限定でカメラをつけたという取組はある。しかし、神奈川県内で、人工知能がついたタクシー乗り場をモニタリングするカメラは前例がない。 駅の全体が見えるビルの上から撮っているので、防犯上の利用や、災害発生時の帰宅困難者対応などにも利用できる可能性があるようなのでＤＸの取組として情報提供する。

中村委員	これは、他の自治体での事例はあるのか。
大野委員	東京駅の八重洲口にはシステムが入っているほか、静岡駅も乗り場にタクシーを監視するカメラをつけるという取組はあって、神奈川県内でも人工知能がついたカメラは設置されている。
中村委員	人工知能があるなら、入ってきた人を追いかけて、何分待っているかという予測の情報を、民間企業と連携して発信できれば画期的だろう。
議題４．その他 事務局からの事務連絡	
事務局	○計画の推進について 地域公共交通計画は、皆様にいただいた意見をできる限り反映したいと思うが、計画を策定し運用を開始することが大事だと思う。 今後５年間のアクションプランとして各取り組みの実施と検証を皆様と進めていきたい。加えてマスタープランである横浜都市交通計画の基本方針や政策などについても、この協議会で議論をしていきたい。 ○次回の会議開催について 次回会議は、６月末頃に地域公共交通会と合わせた開催を考えている。 以上