

第 5 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 6 月 12 日（木） 10:00～12:00
開催場所	横浜市開港記念会館 2 階 6 号室
出席者	中村委員、小田部委員、吉田委員、古田氏（小里委員代理）、関上委員、大野委員、市野委員、加納委員、宮本委員（横浜国道事務所）、安藤氏（馬場委員代理）、谷津委員、五島氏（林委員代理）、清水委員、田辺委員、高木委員、新井委員、飯野氏（片山委員代理）、石井委員、大橋委員、八子委員、松井委員
欠席者	宮本委員（市民委員）
議 題	1 地域公共交通計画における実施施策の進め方 （1）地域公共交通計画の今年度の主な取組について ・バス運転士確保策の推進 ・横浜市みんなのおでかけ交通事業 ・あらゆる世代の外出促進（高齢者、子育て世代等） ・共創の取組の推進（企業提案募集） （2）地域公共交通計画の効果検証に向けた地域公共交通のデータ取得について 2 その他

議題 1 地域公共交通計画における実施施策の進め方 （1）地域公共交通計画の今年度の主な取組について ・事務局から資料 1 を説明し、意見交換を行った。	
小田部委員	「横浜市みんなのおでかけ交通事業」の令和 7 年度新規取組候補地区について、資料 1 の 4 ページに記載の 7 地区を選定した理由を教えてください。 資料 1 の 5 ページで、高齢者の外出促進の説明のカッコ書きに、特別乗車券の記載もあるが、高齢者の外出促進とは分けた方が良いのではないかと。
事務局	地域公共交通計画において、公共交通圏域外の中で面積の大きい地区を中心に、50 地区で取組みを進め、公共交通圏域外の解消を進めることとしています。その中で、地域や区役所の声を聞き、状況を確認したうえで選定したのが今年度に新規で取組む 7 地区。次年度以降も地域、区役所の意見を聞きながら進める。 高齢者だけでなく、あらゆる世代の方々に地域公共交通を利用して外出していただきたいという考えのもと、特別乗車券も地域公共交通に適用することから記載した。

中村委員	政策をどのような順序で進めるのかを理解してもらうためには、その説明をどこかに記載しておくべきと考える。 資料1の5ページが、「高齢者の外出の促進」となっており資料としてわかりにくい。福祉パス、特別乗車券も含むのであれば、「高齢者等の外出の促進」のように記載すべきと考える。今後、資料作成の際には気を付けて。
市野委員	関東運輸局では、バス運転手の確保について、2種免許の取得支援など進めてきた。昨年度は、「関東運輸局管内におけるバス運転者不足問題を踏まえた地域公共交通の確保維持に関する調査」を実施し、ホームページに結果を掲載している。自治体の取組事例や、バス事業者へのヒアリング結果を掲載しているので、参考にしてほしい。
中村委員	バス運転士確保策について、効果検証を行うとのことだが具体的な方法を説明してほしい。
大橋委員	市内を運行する各バス事業者の、在籍運転士数、新採用者数、勤続年数、バスの便数等の推移を確認し、取組が運転士確保に繋がっているかを検証する。
中村委員	すぐに効果が出るかわからないので、時間をかけて検証してほしい。 バス事業者の考えもお聞きしたい。
関上委員	横浜市が運転士確保に取り組んでいただき感謝している。 バス協会としては、ハローワークと協力して年3回程度、バス会社説明会を開催しているが、人が集まらない。一番人が集まるのは、乗車体験型の募集説明会。人材情報サービス会社が主催するイベントも人は集まるが、ブース出展に費用が掛かる課題がある。人が集まるからといって、必ずしも採用に繋がるわけではなく、思ったほど人材確保が出来ていない。 バス協会としても、乗車体験型の募集説明会などの開催を考えているので、横浜市にも引き続き協力をお願いしたい。
市野委員	国交省では、令和7年度から令和9年度を「交通空白解消・集中対策期間」としているので、「みんなのおでかけ交通事業」と連携して進めていきたい。 交通空白の解消に関する情報を提供する、「モビリティアップデートポータル（ホームページ）」も公開したので、活用してほしい。
中村委員	国の取組は、北海道から沖縄まで色んな地区を想定したものとなっていて、必ずしも横浜市に当てはまるものではないが、国のガイドラインの中で、横浜市に当てはまる部分をうまく活用してほしい。例えば、データの分析方法や、地図の重ね合わせ検討の方法、市民と議論する体系など。 なお、地域公共交通を導入しただけで、交通空白を解消したといっ

	いけない。例えば、オンデマンド交通を導入しても、リクエストが殺到して乗れない人がいる状況では交通空白の解消とは言えない。ある程度の時間調整や費用負担があったとしても、地域の人が、行きたい場所をあきらめることなく外出できる状況（外出が支援されている状況）になって交通空白の解消となる。新しいサービスを入れて終わりではなく、定着した後まで見てほしい。
中村委員	「みんなのおでかけ交通事業」で取組んでいる地区の状況について教えてください。
石井委員	今年度から、行政から地域の皆様に取り組意向を確認するプッシュ型で支援を行っている。 新規取組地区の7地区に関しては、既に地域へ事業説明を行っている。地区ごとに受け止めは様々だが、関心を持っていただき、既に移動動向アンケート調査を実施した地区が1地区ある。その地の地区でも、移動動向アンケート調査実施の準備を進めている地区がある。 地区によっては、少し時間をかけて地域の意向を丁寧にお聞きしていくことが必要な地区もあるが、区役所と連携して取組を進めていく。引き続き皆様にもご協力をお願いしたい。
中村委員	折を見て、引き続き協議会の場でも報告してほしい。
田辺委員	敬老パスについては、宣伝をよく見かけるので、広まっていると感じる。しかし、地域公共交通に福祉パスや特別乗車券が使えるようになることについては、宣伝も見ないし、現場でも広まっていないと感じる。これから地域公共交通も増えていくとのことなので、利用者に情報が届くような周知を行ってほしい。
新井委員	地域公共交通への敬老パスの適用について、3月に記者発表を行っているが、適用となる時期が近付いたら、地域公共交通が運行する周辺地区を対象に改めて説明を行う予定。
片山委員	福祉パスについては、障害係団体を通じて周知を行っていく。
中村委員	敬老パス、福祉パス、特別乗車券については、利用者に声が届くことが必要だと思う。特別乗車券については、この場に担当部署がないので、事務局から伝えてほしい。
田辺委員	運転士魅力向上の動画について、最後に都市整備局と出てくるが、ターゲットとなる層には都市整備局がバス運転士確保を行っているイメージがないと思われるので、横浜市というクレジットでも良いのでは。

松井委員	運転士魅力向上の動画について、都市整備局はハード整備の印象があると思うが、横浜市と明記すると交通局のことと捉えられると考えたため、都市整備局とした。この動画はあくまで、市内を運行するバス会社全体の運転士確保のためのプロモーションという趣旨。
中村委員	動画について、市の担当部署がわかるようにすることも重要。また、各社の採用窓口もどこかでわかると良い。 運転士の仕事が大変だと思われぬようにアレンジしてほしい。
議題 1 地域公共交通計画における実施施策の進め方 （２）地域公共交通計画の効果検証に向けた地域公共交通のデータ取得について ・事務局から資料２を説明し、意見交換を行った。	
小田部委員	横浜は高低差のある地区が多いので、高低差を色別で表示できるなど、データが可視化されるのは、わかりやすいと感じた。 データが見える形で運行改善を図っていくことが大事なので、このノウハウを他の地区でも活用してほしい。
事務局	横浜市は高低差のある地区が多く、そういった地区で移動課題を抱えていることが多い。まずは「みんなのおでかけ交通事業」の取組地区でデータを可視化し、運行改善を図っていくが、全市的にデータの可視化が出来れば、新たな課題解決にもつながると考えている。
中村委員	「みんなのおでかけ交通事業」に取組んでいない地区も含めてデータが見えるようになると良い。 タクシーやバスが現状どれくらい使われているかのデータなども地域の課題を知る上で必要になると考える。 タクシーの利用データ等の提供は可能か。
大野委員	まず、データの可視化には大賛成だが、資料２の 11 ページの「午後便の利用者数が少ないので利用促進を図る」という分析結果には、違和感がある。この結果は、「午後の需要が無いことが分かった」ともとれ、新たに需要を増やすのは難しいのではと感じる。 私の感覚だが、データをとる目的は、地域公共交通を運行する経費と、交通バウチャーを地域に配布する経費を比較する材料にすること。 例えば、当該地域でタクシーやバスに支払われる金額を利用者数で割ることで 1 人当たりの交通利用に係る金額を換算でき、その金額を指標に、地域公共交通を運行するのか、交通バウチャーを配るかを検討するというもの。データは利用促進の材料ではなく、この 2 択のどちらが適切かを判断するための材料にするのが良いのではないか。 そのためにも、タクシーの利用データは共有するべきと考えている。

	配車アプリのデータが全体を網羅しているので、配車アプリの会社に横浜市がデータを要求すべき。ライドシェアのためにマッチング率を国に提供しているので、市も可能と考える。 ただし、個人属性など細かいデータになると、費用は大きくなるかもしれない。
中村委員	データ解析の目的は、地域の人たちの移動環境を良くすること。大野氏が言われたように、どんな方法が地域の移動課題の解決に資するかを考えることが大切。既存交通サービスの利用者を増やすことだけを考えるのは視野が狭い。 データには個人属性が必要だと考えてしまうが、何をするためにどんなデータがいるのかを考え、議論することが大事。 また、データを提供してくれた人には、お返しをするのが基本。それは良い政策を作ることだと思う。そのためにも、何のためにデータをとるのかを意識して、議論を重ねてほしい。 バスの利用データ等の提供について伺う。
関上委員	データの可視化に関しては、新ルートの発見や、路線バスへの接続調整による、利用者数の増加などが期待出来る。 一方で、新ルートに変更することで、既存の路線バスの利用が減少し、便数を減らさざるをえなくなり、路線バス利用者に不利益が生じることもあると考えられ、バランスが難しい。 各バス会社も利用者データを持っていると思うが、個々の事業者がどんなデータを取っているか、提供できるか、横浜市含め相談していきたい。
中村委員	データ取得の目的、分析方法が決まれば、データに必要な正確性もわかる。例えば、路線バスは、均一運賃区間において、乗る時か降りる時にしかＩＣカードをタッチしないため、正確な乗降データはとれないが、そこから概ねの傾向は推測できる。 データに求める正確性は、利用目的によって異なるので、データ活用側の意識が重要。事業者に提供を求めるデータの内容も具体的になる。ＩＣカード等のデータについて可能な範囲で、提供の協力をお願いする。 もう一つ重要な点が、新しい交通サービスを導入することで、利用動向に影響が生じるということ。一般的には、新しいサービスに人が流れることで、既存の路線バスの利用者が減少する傾向がある。しかし、仮に質の高いサービスが提供され、既存のバス路線とうまく組み合わせれば、地域全体の外出頻度が高まり、結果として一日あたりの総利用者数が増加するという可能性もある。こうした視点からの議論も、今後は必要。

	少し異なる事例だが、鉄道と並行して運行する都市間バスのケースが参考になる。以前は、鉄道とバスがダイヤ調整などの話し合いを始めると、公正取引委員会が「談合の疑いがある」として介入することがあった。 このような状況を改善するため、2020 年に独占禁止法に特例が設けられ、経営が厳しい鉄道やバス事業者同士が話し合い、ダイヤなどを調整することが「談合には当たらない」と明確化された。 実際に、四国のある地域では、鉄道と国道を走るバスがダイヤを調整し、地域全体として非常に利便性の高い交通ネットワークが実現している。 このように、データを活用することで、地域にとって最適な交通サービスが提供できるかという、より本質的な議論が可能になる。 資料 2 の 12 ページの図では、現状のままだと利用者が減少していくように見えるかもしれないが、新サービスとの組合せにより、利用者が増加する可能性があることも、知ってほしい。
清水委員	データの可視化は非常にわかりやすいと感心した。 私は 15 年間、週に 1 回ボランティアバスを運行しているが、地域と一緒に作るということを意識している。「みんなのおでかけ交通事業」は、地域が主役にならないのではないかと心配していたが、横浜市は地域を意識していると感じた。 一方で、本日の議論は、サービス提供側の視点に偏っていると感じた。 例えば、資料 2 の 11 ページの、午後の利用者が少ないというデータを地域に見せれば、地域で譲り合って午後に買い物に行ってくれたりする。 また、利用が少ない地区に関しては、外出をあきらめている人へ、誰かが声をかけることで外出するようになり、利用が増えるということもあると考える。そういったひと押しが利用に繋がることについても、検証する必要がある、そのためにはサービス提供をどうするかだけではなく、地域と一緒にすることが大切。 「みんなのおでかけ交通事業」という名前なので、そういった部分が強化されることを期待する。
事務局	旧事業では、地域から声があがるまで待っていたが、「みんなのおでかけ交通事業」では積極的に行政から声掛け行う。地域主体で進めることは旧事業から変わらず、地域と一緒に取組むこととしている。「みんなの」と名付けた意図もそこにある。 利用者が少ないのではなく、外出をあきらめている人がいるかもしれないという視点は、データ活用の方法、データから捉えられることをより深く検証しなければならないと改めて考えさせられた。

	地域と話し合いながら進めていくので、そういった声も拾い上げながら進めていく。
中村委員	地域からデータ活用のアイデアをもらうこともある。そういったチャンスをつぶすことがないように、地域と一緒に作っていくという意識をもって、データを可視化し、共有してほしい。
大野委員	先ほど配車アプリ会社からデータがもらえるといったが、全体像をとらえるためには、各タクシー会社にも聞いてほしい。 新規取組候補地区を見る限り、配車アプリのデータだけでは判断しづらいと思う。タクシー会社からも全体的なデータの取得が必要と考える。
中村委員	横浜市は意見を参考に取組を進めてほしい。
議題２ その他	
清水委員	先日、福祉有償移動サービス運営協議会を傍聴したが、事業を撤退する団体が５団体、減車する団体が約１６団体あるとのことだった。不安の声も上がっていた。こういった状況をどのように捉えているか。
高木委員	福祉有償運送については、撤退、減車する団体が多い。ボランティアで運営いただいていることや、運転者が高齢化しているのが原因。現状を認識しているが、そこに対して何ができるのか、考えあぐねている。現在運行いただいている方が、安心安全に運行できるよう支援をしたいと考えている。 介助が必要な方の移動についても、本日出席の健康福祉局の３部、子育ての視点であれば、こども青少年局も含め話をしていければと考えている。
中村委員	地域の移動に関わる市の活動の状況は、都市整備局以外からも情報提供してほしい。 人手不足はあらゆるところで耳にする一方で、周りの人のために何かしたいという方も一定数いる。しかしその方たちは、何から始めればよいのかわからないという状況にある。やりたい気持ちと人手を求めているところがつながるように情報共有してほしい。
小田部委員	以前はモビリティマネジメント推進部会があり、市民何名かと市の担当がフラットに意見交換が出来た。鶴見駅周辺や、東戸塚駅など、現地を見て議論する機会もあった。 現在は、本協議会参加の市民委員２名のみとなっている。市民が何名か集まって、市の担当と話しができる機会がほしいと考えている。

事務局	モビリティマネジメント推進部会のような、市民の方々と議論して取組む機会は、横浜市としても先進的な取組みだった。 しかし、昨今の公共交通の状況が厳しい中で、利用促進の取組を図っていくことが、参加者にとって難しく、地域公共交通計画を作成し、取組を進めることにご賛同いただくことで役割を終え、解散となった。 市民の方々と議論するという点では、「みんなのおでかけ事業」において各地域の方々と密に議論を行っており、市民 370 万人を対象にプッシュ型を進めていると考えている。 とはいえ、市民の方々と意見を交換する場は、貴重と考えている。昨年も、公共交通フォーラムにお呼びいただいたり、個別に意見交換をさせていただいたりしている。そういった場で引き続き、意見交換を行っていききたい。
中村委員	市としても政策の中身や進捗を市民と懇談する場は企画してほしい。 本日の説明の中で出た、「利用促進」という言葉について、あまり使わない。 利用促進は、特定の乗物の利用を増やすことだけを見るのはもったいない。市民の移動の機会や選択を増やし、日常生活を豊かにすることが必要。 市の政策は、利用促進ではなく移動促進であることを意識してほしい。