

地域交通の更なる充実に向けた方向性（報告）

目次

1. 趣旨・位置づけ

- (1) 趣旨
- (2) 計画における「地域交通」の位置づけ

2. 横浜市の現状

- (1) 人口減少と高齢化
- (2) 地形の特徴
- (3) 市民の移動実態（パーソントリップ調査）
- (4) 交通事故の傾向
- (5) 自家用車による環境への影響
- (6) 公共交通の状況
- (7) 公共交通圏域（鉄道駅から800m、バス停から300m圏域）

3. 現在の取組

- (1) 地域交通サポート事業
- (2) 生活交通バス路線維持支援制度
- (3) 走行環境整備事業
- (4) 横浜市内で実施されている実証実験の概要

4. 地域交通の更なる充実に向けた取組の方向性

- (1) 地域に適したきめ細かな移動サービスの充実
- (2) バス路線の維持に向けた取組
- (3) DX・GXの取組

1. 趣旨・位置づけ

■ 趣旨

地域交通は市民の皆さんの暮らしにおいて欠かせないものです。

本市ではこれまで、既存バス路線の維持へ向けた支援や生活に密着した公共交通サービスの実現に向けて地域の主体的な取組を支援する「地域交通サポート事業」を進めてきました。

2021年から人口は減少に転じ、今後さらに少子高齢化が進むと想定されています。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、ライフスタイルは大きく変化しました。また、DXの進展や働き手の不足など、社会情勢は大きく変化しています。

こうした社会の変化に対応し、地域交通の維持・充実を着実に進めていくため、今後の取組について方向性を取りまとめました。

■ 計画における「地域交通」の位置づけ

① 横浜市中期計画（2022-2025）

2040年頃の共に目指す都市像「明日をひらく都市」



基本戦略

「子育てしたいまち次世代をともに育むまち ヨコハマ」

～横浜に関わる様々な人・団体の皆さまとともに、横浜の受け継ぐ多様な魅力を更に高め、「住みたい都市」「住み続けたい都市」「選ばれる都市」を目指し、市民生活の質と都市の活力の向上の好循環へつなげていきます。～

政策28：日常生活を支える地域交通の実現

施策2：地域の総合的な移動サービスの確保

<施策内容>

バスネットワークの維持や、地域の主体的な取組による移動サービスの確保を着実に進めます。地域内の多様なニーズに対応するため、バスやタクシーをはじめ、企業・NPO・住民など多様な担い手による運行やICTを活用し、市域全体への展開を目指します。

目標値

モデル実証、制度設計、運用開始

② 横浜都市交通計画（2018年度策定）

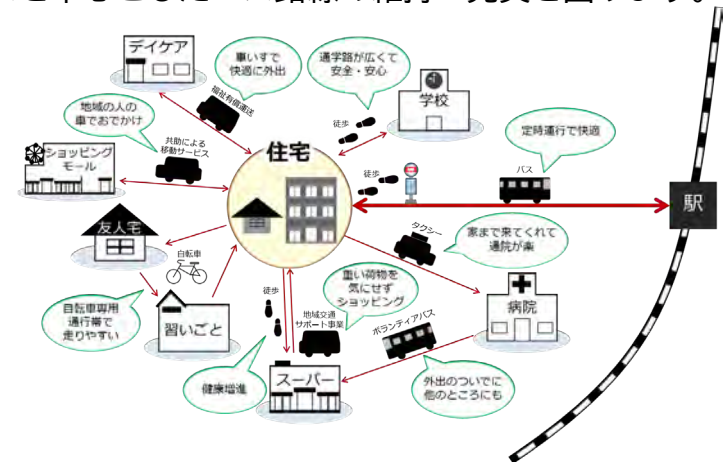
交通政策全般にわたる基本方針、政策目標などを定めている計画であり、地域交通についても重点的に進めるべき施策として位置付けています。



基本方針1：市民生活の質向上につながる交通政策
政策目標1：誰もが移動しやすい地域交通の実現

交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心としたバス路線の維持・充実を図ります。

また、福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービスの導入を図ります。



地域交通のイメージ図

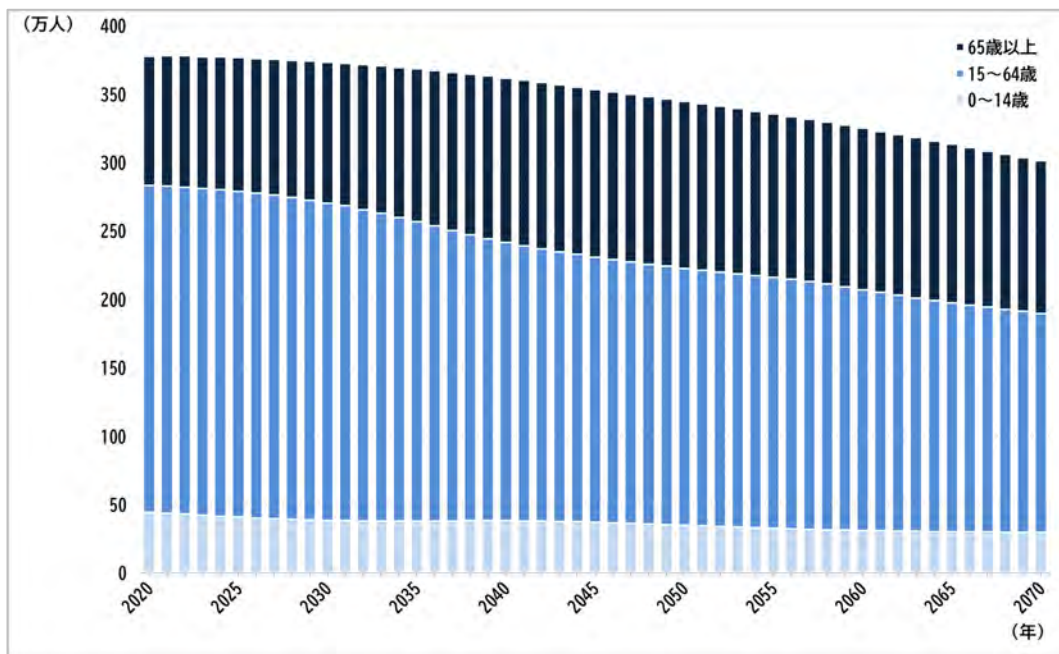
2. 横浜市の実況

■ 人口減少と高齢化

- 本市の人口は、2021年をピークに、今後、本格的な減少局面を迎えることが予測されています。また、0～14歳、15～64歳の人口は減少が続く一方、65歳以上人口は2045年ころまで増加が続くことが見込まれます。
- 特に郊外部を中心に高齢化が進展しており、10年前と比較すると17区で高齢化率が上昇しています。

◆ DATA

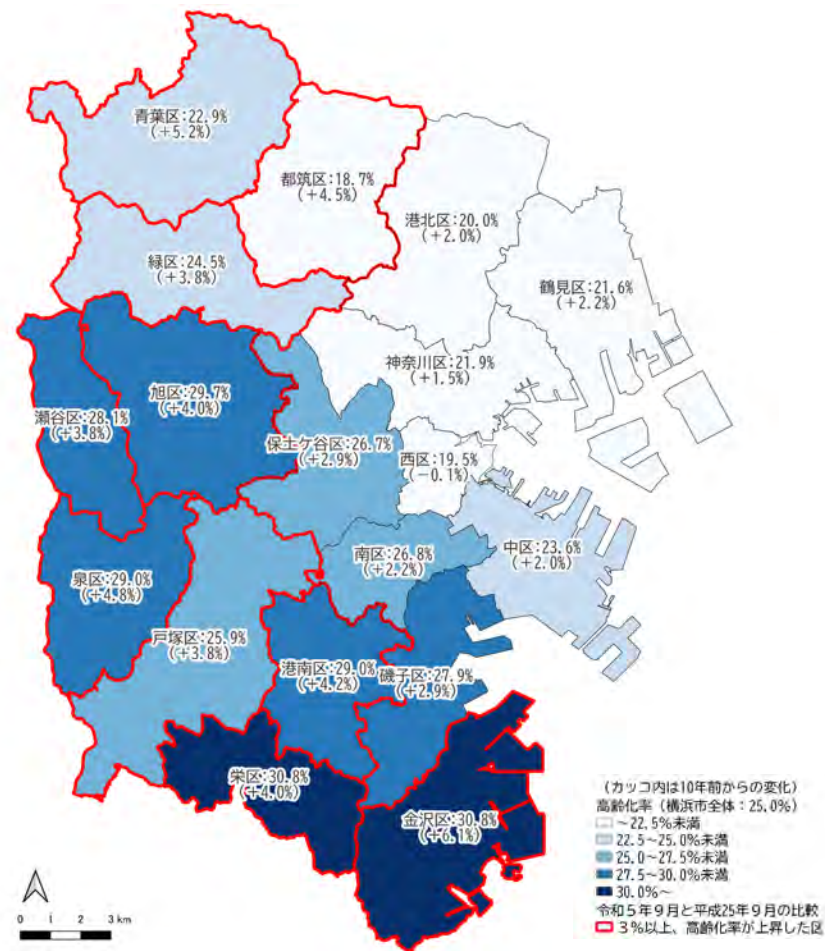
➤ 人口推計



- 0歳～14歳人口
2020年 44万人 → 2070年 30万人 (▲14万人)
- 15～64歳人口
2020年 239万人 → 2070年 160万人 (▲79万人)
- 65歳以上人口
2020年 95万人 → 2070年 112万人 (+17万人)

資料：「横浜市将来人口推計 (R6.1)」 (中位推計) より作成

➤ 行政区別の高齢化率 (令和5年9月) 及び10年前 (平成25年9月) からの変化



資料：令和5 (2023)年 年齢別人口 (住民基本台帳による)
 平成25 (2013)年 年齢別人口 (住民基本台帳による) より作成

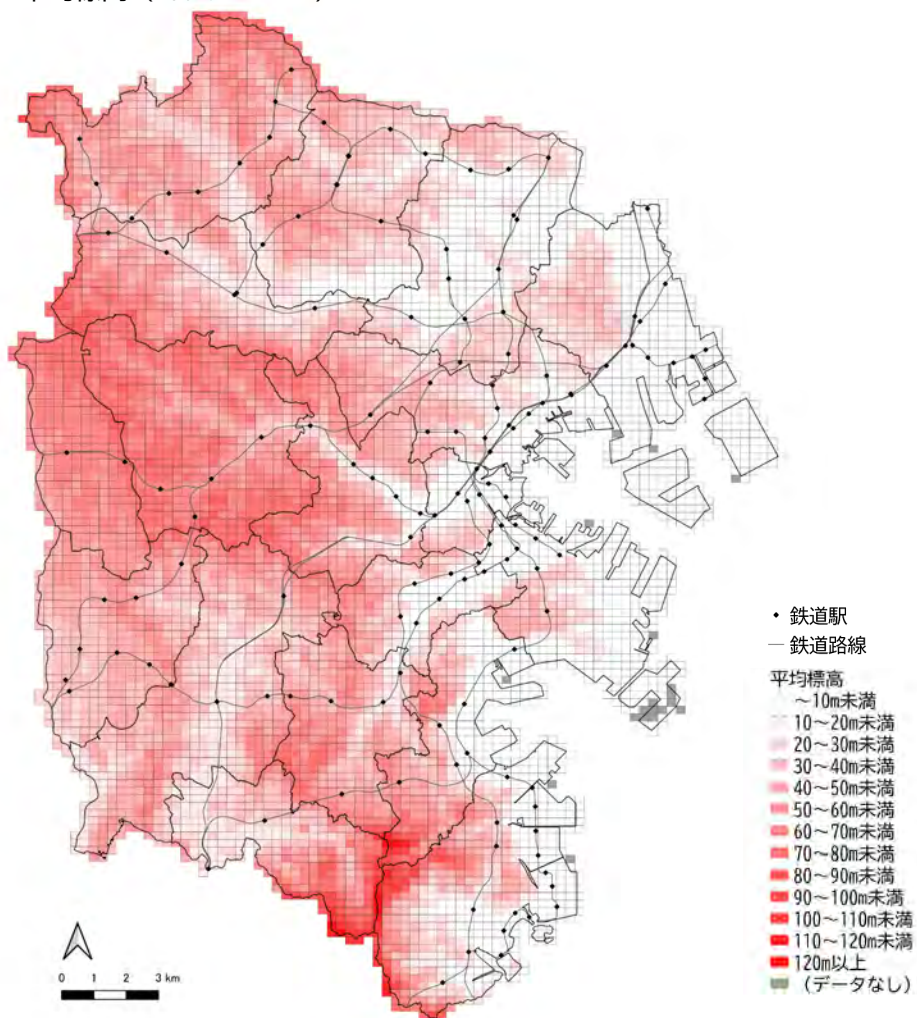
2. 横浜市の現状

■ 地形の特徴

- 鉄道駅は標高の低い位置にあることが多く、また、住宅地は丘陵地を含め市域全体に広がっています。
- 傾斜地が駅と住宅地との間や住宅地内に広く分布しています。

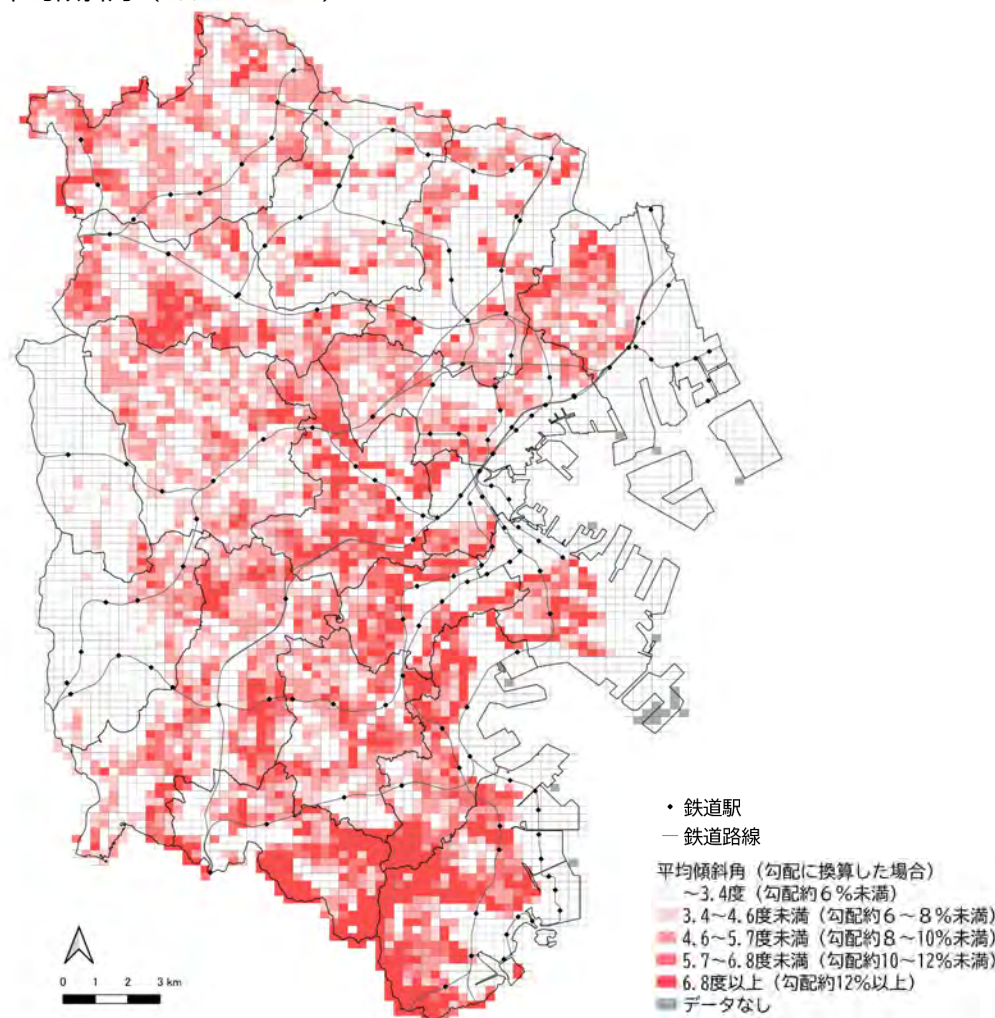
◆ DATA

➤ 平均標高 (250mメッシュ)



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）
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-G04-d.html>) より作成

➤ 平均傾斜角 (250mメッシュ)



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）
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-G04-d.html>) より作成

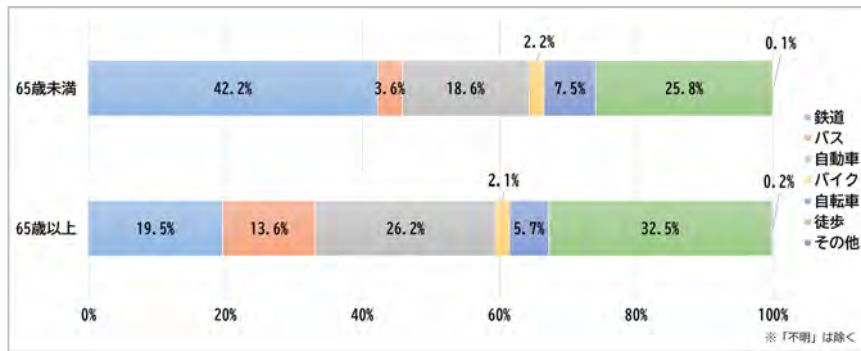
2. 横浜市の現状

■ 市民の移動実態（パーソントリップ調査）

- 「平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査」では、年齢別で見ると高年齢者はバスや自動車を選択する割合が多い傾向にあります。
- 郊外部を中心に自家用車による移動の割合が高い傾向にあります。

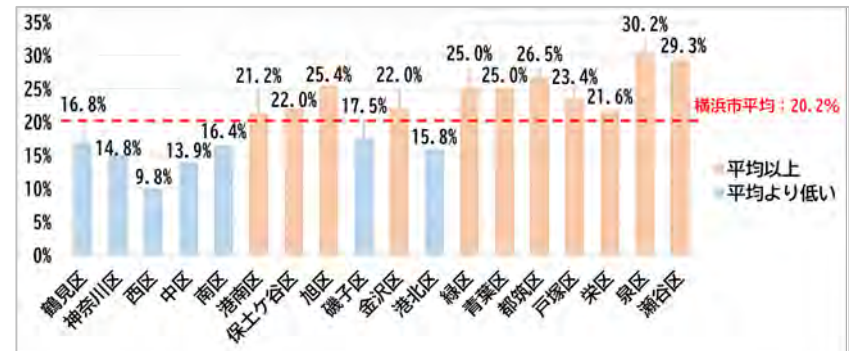
◆ DATA

➢ 年齢階層別の代表交通手段分担率



資料：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

➢ 区別・自動車分担率



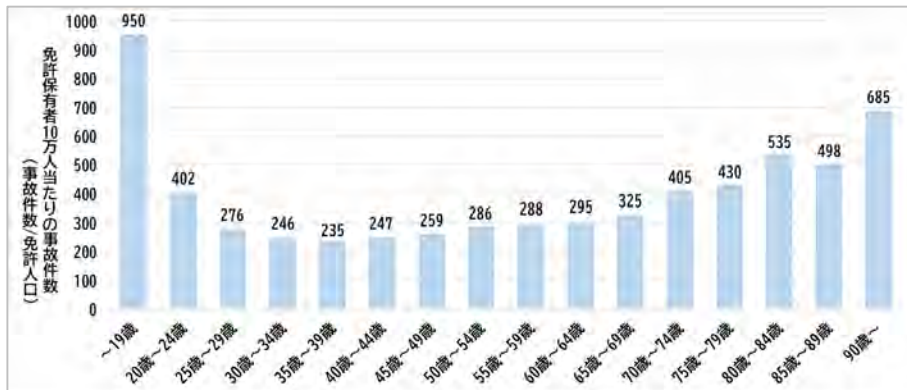
資料：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

■ 交通事故の傾向

- 世代別では、40歳以降、年齢とともに事故件数が増加し、70歳を境に更に増加しています。

◆ DATA

➢ 免許保有者10万人あたりの事故件数



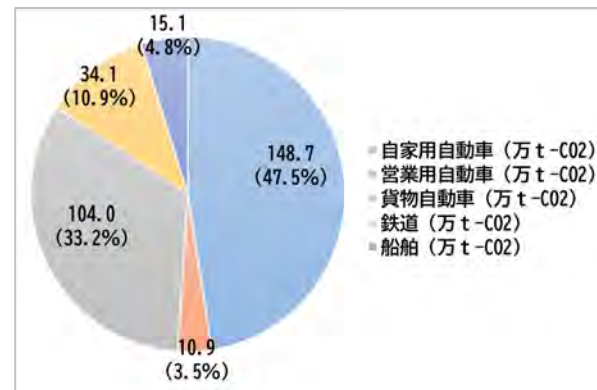
資料：令和4年4月免許保有データ（神奈川県警運転免許センター）及び横浜市事故統計（令和4年（2022年））より作成

■ 自家用車による環境への影響

- 運輸部門における二酸化炭素排出量では、自家用自動車からの排出量が47.5%と最も多くなっています。

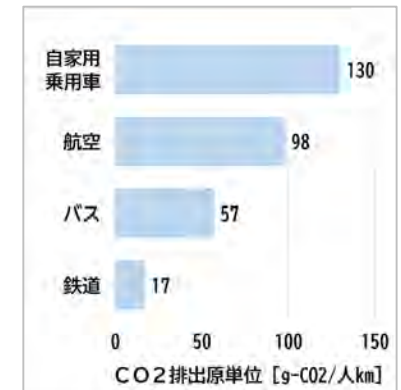
◆ DATA

➢ 運輸部門における二酸化炭素排出量の割合



資料：横浜市の温室効果ガス排出量データ（2021（令和3年度）速報値）より作成

➢ 輸送量あたりのCO₂排出量（2019年全国値）



出典：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省）

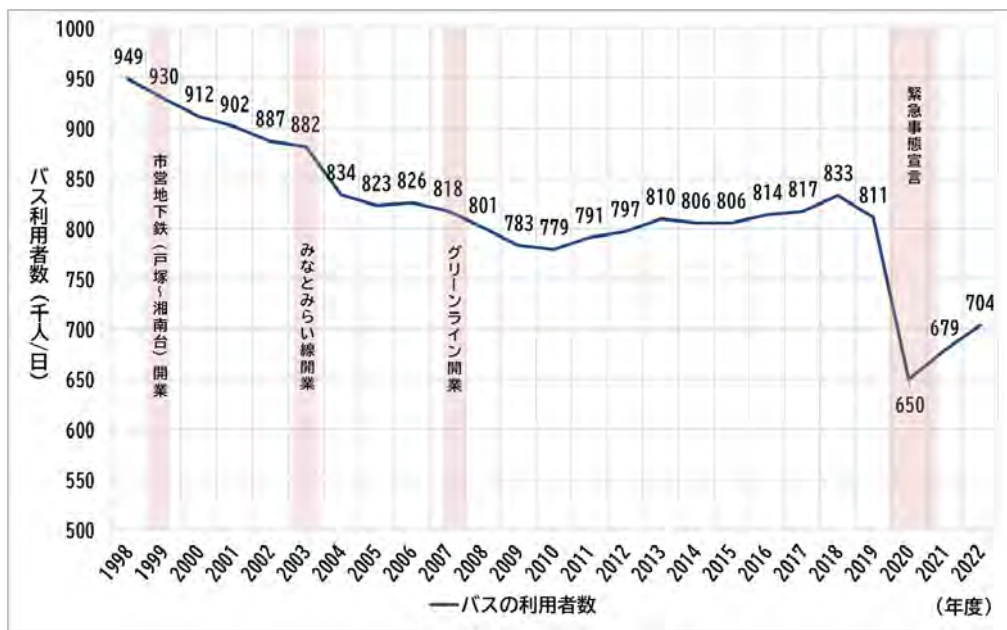
2. 横浜市の現状

公共交通の状況

- 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等による担い手不足など、時代の変化に伴い交通事業者の経営環境は厳しくなっています。

◆ DATA

▶ 横浜市内の一日あたりバスの乗車人員



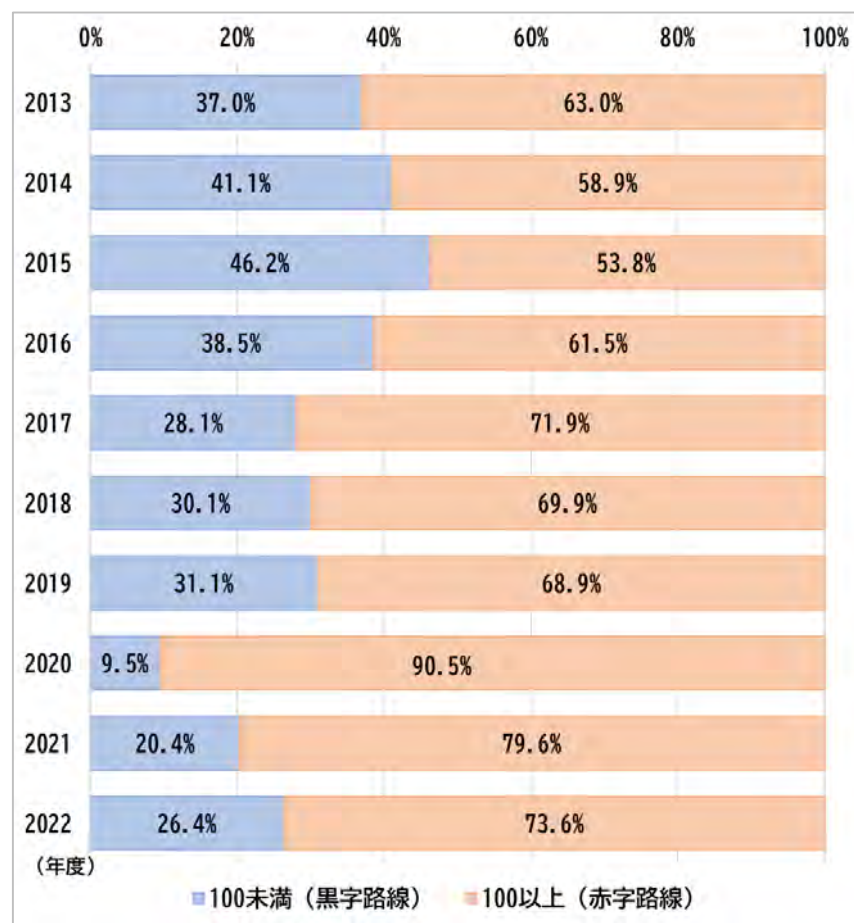
資料：横浜市統計書より作成

▶ 横浜市の二種免許保有者数推移



資料：横浜市統計書より作成

▶ 横浜市営バスの営業係数別路線数割合



資料：横浜市バス路線別収支より作成

<参考：営業係数>

営業収入に対する営業費の割合。
100円の収入を得るのに要する費用で表される。

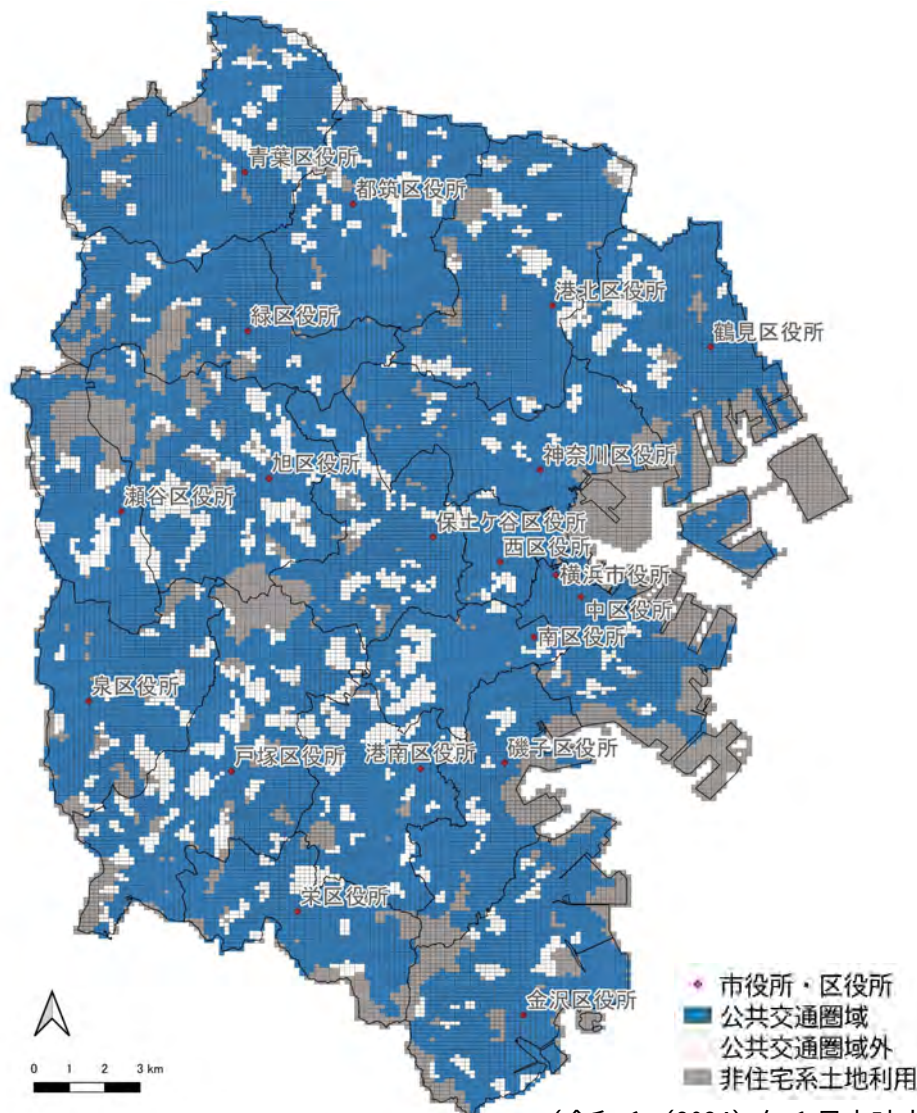
2. 横浜市の現状

公共交通圏域

- 鉄道駅及びバス停から道路のネットワークや勾配を考慮して公共交通圏域を分析した結果、市域の大部分で公共交通へのアクセスが確保されていますが、市内各地に駅やバス停から離れたエリアが生じています。

◆ DATA

➢ 公共交通圏域図（125mメッシュ）



(令和6(2024)年1月末時点)

公共交通圏域の定義

「鉄道駅」及び「バス停」からの徒歩圏域

- 鉄道駅の徒歩圏域
横浜市の移動実態や国が徒歩圏として一般的に設定されている「800m」と設定
- バス停の徒歩圏域
横浜市の移動実態や国が徒歩圏として一般的に設定されている「300m」と設定

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

- ※ 勾配による影響を考慮
 - 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

<参考：徒歩圏域>

- 国、及び他都市における考え方

鉄道駅	バス停	備考
800m	300m	都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）
800~1,000m	300m	関東の他政令市の事例 ※交通関係の計画、ガイドラインにより定めているもの

- 三大都市圏で無理なく歩ける距離
75歳以上では「1kmまでしか歩けない人」が約半数
(全国都市交通特性調査（H27）より)

- 横浜市内の徒歩による移動距離実態
家からの距離は概ね、鉄道駅まで800m、バス停まで300m
(東京都市圏パーソントリップ調査（H30）より)

3. 現在の取組

横浜市地域交通サポート事業

- 本市では、生活に密着した地域交通の導入に関する地域の主体的な取組を支援する「横浜市地域交通サポート事業」を進め、平成19年度の開始から15年以上が経過し、17地区で本格運行に至るなど地域の移動課題の解決を図るとともに、多くのノウハウを蓄積してきました。
- しかし、高齢化が進む中で地域活動の担い手が減ってきていることや交通事業者の経営状況の変化などの様々な影響により、地域交通の導入が難しくなっています。

事業の概要

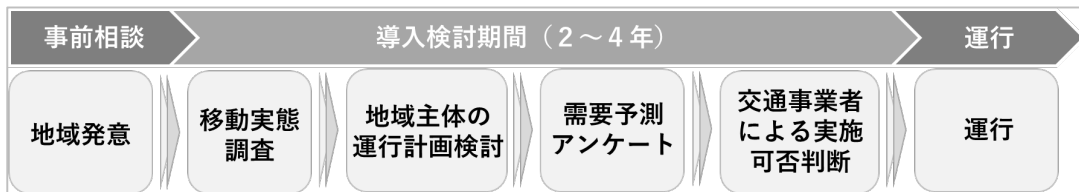
地域の主体的な取組みによって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むよう、地域に対して様々な支援を行う事業です。

具体的には、活動の各段階で地域の方からのご相談に応じているほか、実証運行時の運賃収入等と運行経費の差額補填の補助等を行っています。

<実現に向けた基本的な考え>

- 1 安全・安心な運行
- 2 地域の盛り上がり
- 3 行政からの財政支援に頼らない自立した運行

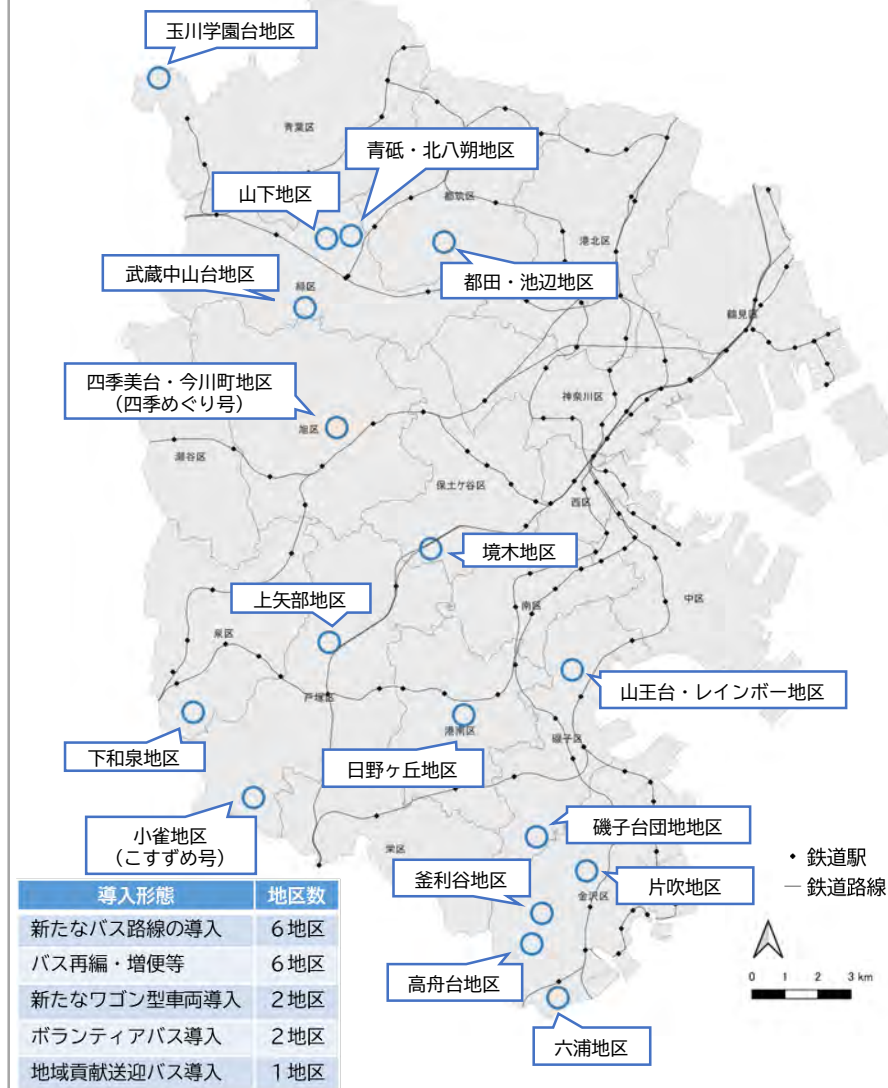
✓ 検討フロー



現状

- 高齢化等による地域活動の担い手不足等のため、地域での発意に至らず活動に取り組みないことがあるとともに、運行計画策定に関する地域内の合意形成など、運行までに時間を要しています。
- 移動の困難を感じているものの、需要規模の小さい地区が多く、経費に見合う運賃収入が見込めない状況となっています。
- これまで新たに導入した地域交通では、運行する交通事業者によって、敬老特別乗車証（敬老パス）が利用できない場合があります。

▶ 本格運行地区（令和6年1月末現在）



3. 現在の取組

生活交通バス路線維持制度

- 既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保する制度です。

✓ 補助対象要件

・バスの実走行1 km当たりの輸送人員(乗客)が概ね5人以上であり、以下のいずれかに該当するもの。

- ① 廃止によって駅から1 km、他のバス停から300mの圏内から外れる地域が発生する路線
- ② 最寄り駅まで15分圏内の達成人口が減少する路線
- ③ 廃止によって駅や区役所への移動方法が市域外を経由するなど、アクセスが著しく低下する地域が発生する路線

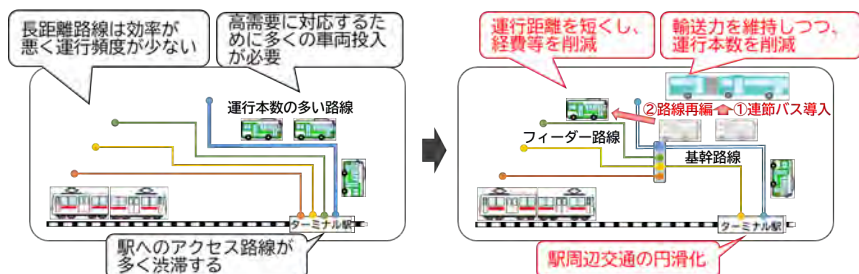
走行環境整備事業

- 運行本数の多い路線に連節バスを導入できるような走行環境を整備することで、運行の効率化と、それにより生じる運転手等の経営資源を周辺の路線に再配分し、エリア全体のバスネットワークを維持する事業です。

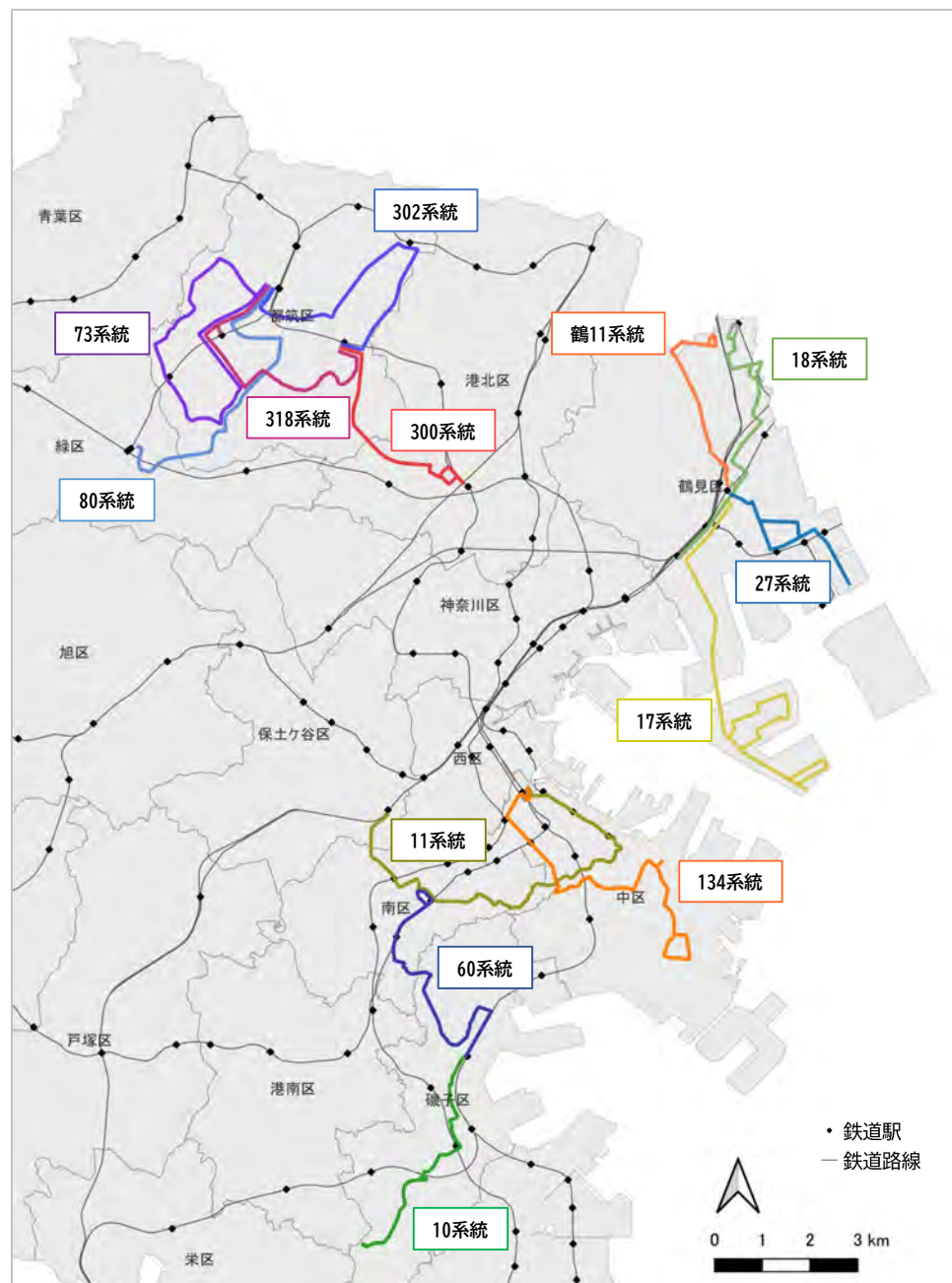
✓ 現在の取組

- 青葉区 令和6年4月 運行開始予定
- 戸塚区 令和6年上半期 運行開始予定

✓ 取組イメージ図



➤ 生活交通バス路線維持支援の対象路線（13路線）（令和6年1月末現在）



3. 現在の取組

■横浜市内で実施されている実証実験の概要

✓生活サービスと連携したデマンド型交通（青葉区）

地域の商業・医療施設等の生活サービスと連携したAIオンデマンド型交通



<令和5年度 実験概要>

- 場 所：青葉区東部地区
- 期 間：令和5年9月15日～令和6年3月15日
※11月末迄：平日運行
12月以降：毎日運行
(年未年始は除く)
- 運行時間：午前9時～午後8時
- 運行頻度：予約に応じて運行
- 利用方法：電話 または LINE（インターネット）
- 運 賃：大人300円、小児150円、定期券及び回数券（12/1～）
- 車 両：ワゴン車両（4～6名）



現在の利用状況（1月末時点）

項目	新石川	美しが丘	あざみ野	3地区合計
総利用者数	3,841人	2,845人	1,469人	8,155人
日平均利用者数（全日）	35.9人	26.6人	13.7人	76.2人
日平均利用者数（1月）	44.7人	37.8人	17.6人	100.1人

✓帰宅支援に特化したデマンド型交通（港南区）

予約不要で決められた時間に駅から自宅への帰宅を支援する乗合タクシー



<令和5年度 実験概要>

- 場 所：港南区永野・永谷地区
- 期 間：令和5年11月15日～令和6年3月15日
- 運行時間：午前10時～午後5時
- 運行頻度：地域から駅への路線定期運行（10時台：1便）
駅から地域への運行（11便）※利用者がいる場合にのみ運行
- 利用方法：予約不要
- 運 賃：大人300円、小児150円
- 車 両：セダン車両1台（4名）



現在の利用状況（1月末時点）

総利用者数 : 274人
日平均利用者数（全日） : 5.4人
日平均利用者数（1月） : 4.8人

3. 現在の取組

■横浜市内で実施されている実証実験の概要

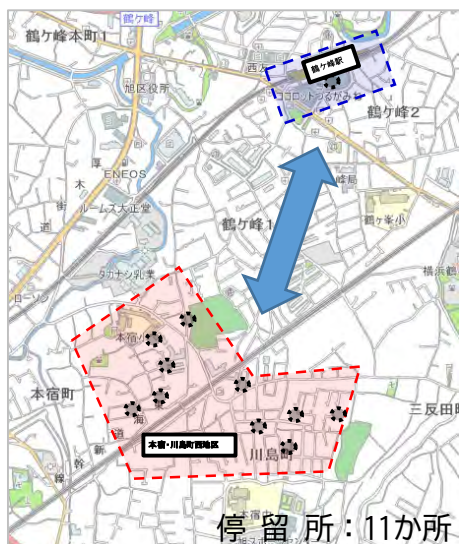
✓ タクシーを活用した相乗り（旭区）

小規模需要に対応する、既存のタクシーを活用した相乗り



<令和5年度 実験概要>

- 場 所：旭区本宿東部・川島町西地区
- 期 間：令和5年11月13日～令和6年3月16日
- 運行時間：午前9時～午後4時30分
- 運行頻度：地域から駅への運行（6便）、駅から地域への運行（10便）
予約に応じて運行
- 利用方法：電話 または LINE（インターネット）
- 運 賃：1人の場合：500円/人、2人の場合：300円/人、
3人の場合：200円/人
- 車 両：セダン車両（3名）



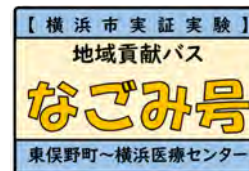
現在の利用状況（1月末時点）

総利用者数 : 198人
 日平均利用者数（全日） : 3.1人
 日平均利用者数（1月） : 3.0人

停留所：11か所

✓ 地域の輸送資源の活用（戸塚区）

福祉施設の送迎車両を活用し、交通事業者によらない運行（白ナンバー）



<令和5年度 実験概要>

- 場 所：戸塚区南西部地区
- 期 間：令和6年1月16日～令和6年6月28日
- 運行時間：午前9時台～午後3時台
- 運行頻度：路線定期運行（4便（往復））
- 利用方法：予約不要
- 利 用 料：無料
- 車 両：セダン車両（4名）



現在の利用状況（1月末時点）

総利用者数 : 89人
 日平均利用者数（全日） : 8.1人

停留所：11か所

4. 地域交通の更なる充実に向けた取組の方向性

■ 地域交通を取り巻く現状・課題

- 市域の大部分で一定のサービス水準が確保されていますが、市内各地に駅やバス停から離れた公共交通にアクセスしにくいエリアが生じています。（7ページ参照）
- 路線バスの利用者数の減少や、バス運転手の担い手不足により、減便や路線廃止などサービス水準の低下が懸念されます。（6ページ参照）
- 加齢とともに交通事故の発生件数が増加する傾向にあり、移動に支障を来す可能性があります。（5ページ参照）
- 運輸部門におけるCO2排出量は、自家用車が最も多くなっており、地球温暖化の要因のひとつになっています。（5ページ参照）

■ 本市の取組における現状・課題

- 高齢化等による地域活動の担い手不足等のため、地域での発意に至らず活動に取り組めないケースが発生しています。（8ページ参照）
- 運行までに時間がかかり、移動課題の解決に時間を要しています。（8ページ参照）
- 移動の困難を感じているものの、需要規模の小さい地区が多く、経費に見合う運賃収入が見込めない状況となっています。（8ページ参照）
- 既存の路線バス事業者以外が運行する場合には、敬老特別乗車証（敬老パス）が利用できず、地域差があります。（8ページ参照）

■ 課題解決の視点

- 地域特性を踏まえた身近な移動サービスの充実
- 需要に応じた効率的なバスネットワークの形成
- 利用者増加に向けた利便性向上や外出促進
- マイカーから公共交通への転換
- 環境負荷低減に資する取組の推進

■ 課題解決の視点

- 地域交通の導入手法の改善
- 地域交通の持続性向上
- 利用者増加に向けた利便性向上や外出促進

取組の方向性

1. 地域に適したきめ細かな移動サービスの充実

- ① プッシュ型支援の検討
- ② 支援内容の見直し
- ③ 敬老パス適用の検討

2. バス路線の維持に向けた取組

- ① 生活交通バス路線維持制度の改善
- ② 走行環境整備事業の推進

3. DX及び脱炭素化・GXの推進

- ① DXの推進
- ② 脱炭素化・GXの推進

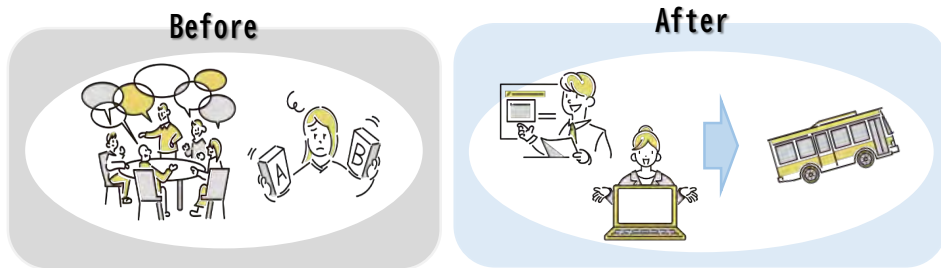
4. 地域交通の更なる充実に向けた取組の方向性

1 地域に適したきめ細かな移動サービスの充実

既存の「地域交通サポート事業」や市内で実施されている「実証実験」を踏まえ、地域交通の更なる充実に向けて、支援のあり方を検討していきます。

① プッシュ型支援の検討

- ・データ分析により抽出した公共交通圏域外の地域に対して、行政が地域の取組意向を確認することにより、潜在的な移動ニーズを掘り起こす、プッシュ型の施策への転換を検討します。
- ・行政が客観的データの活用により需要規模や施設配置を分析し、地域に適した運行形態を提案するなど、検討開始から実証運行開始までの期間の短縮に向けて、取組の進め方を検討していきます。



② 支援内容の検討

- ・地域に適した新たな移動サービスを導入・持続させていくため、支援内容の拡充など、公費負担のあり方について検討します。
- ・本格運行に向けた実証運行期間中の目標を定め、その達成状況に応じて、適切な運行形態への変更や運行の継続可否を判断できる仕組みを検討します。
- ・交通事業者による運行だけではなく、需要規模に応じて、地域の輸送資源の活用など様々な運行形態に対応できる支援内容を検討します。

③ 敬老パス適用の検討

高齢者の外出支援策として、新たな移動サービスにおける敬老パス適用の可能性について検討します。

4. 地域交通の更なる充実に向けた取組の方向性

2 バス路線の維持に向けた取組

地域交通の根幹となるバス路線について、交通事業者等と連携した取組を進めます。

① 生活交通バス路線維持制度の改善

- ・利用実態を詳細に把握し、利用実態にあわせたダイヤ編成やルート変更など、効率的・効果的な運行について、交通事業者とともに検討していきます。
- ・利用者の増加に向けて、利用促進の効果的な取組を検討していきます。
- ・地域交通の新たな制度とあわせて、要件等の見直しについて検討していきます。

② 走行環境整備事業の推進

エリア全体のバスネットワークを維持・改善する取組について、引き続き関係者と連携しながら進めていきます(青葉区、戸塚区)。また、他地区での展開も検討していきます。



連節バス
(東急バス(株)提供)



待合所のイメージ
(日本体育大学提供)

3 DX及び脱炭素化・GXの推進

地域交通の利便性向上による利用促進や運行効率化、運転手不足など社会的課題への対応を図るため、民間企業と連携しながら、DXを推進するとともに、脱炭素社会へ向けたGXの取組を進めます。

① DXの推進

- ・AIオンデマンドによる効率的な運行、オンライン予約システムによる利便性向上や利用促進など、デジタル技術を活用した取組を進めます。
- ・移動に関するデータを蓄積し分析することで、導入効果の検証やサービス改善に活用していきます。
- ・運転手など担い手不足への対応を図るため、自動運転技術などの新技術活用についても取り組んでいきます。



予約システム



自動運転バス
(東急バス(株)提供)

② 脱炭素化・GXの推進

- ・公共交通の利用促進を図るため、積極的な情報発信や啓発活動など、モビリティマネジメントの取組を引き続き進めます。
- ・環境に配慮した車両や設備の導入を推進するための取組を進めます。



出前講座



環境配慮型バス
(東急バス(株)提供)