

第3回横浜市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時	令和6年12月19日(木) 10:00~11:35
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、吉田委員、内田氏(小里委員代理)、関上委員、大野委員、市野委員、宿谷委員、谷津委員、赤川氏(林委員代理)、清水委員、田辺委員、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	宮本委員(市民委員)、白砂委員、宮本委員(横浜国道事務所)
議 題	<p>1. 情報提供 誰もが利用しやすい身近な地域交通の確保について(資料1)</p> <p>2. 地域公共交通計画の作成について (1) 前回協議会でいただいた主な意見(資料2) (2) 計画素案について(資料3・4)</p> <p>3. その他 ヨコハマeアンケートの実施について(資料5)</p>

議題1. 情報提供	
・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	地域の総合的な移動サービスの確保に向けた取組にかかる予算確保の状況について聞きたい。
事務局	<p>地域交通の導入については、公共交通圏域外が含まれる50地区で地域交通を導入した場合の試算だが、1地区あたりの補助額を補助上限額の600万円/年とした場合に最大3億円/年と想定している。今後、市がプッシュ型で地域に取組意向を確認したうえで導入に向けた検討を進めていくため、徐々に地区数が増えていく想定である。</p> <p>運転士確保については、入社5年目までの運転士に対する1人あたり3万円/月の住宅手当補助制度を創設する。これについては0.9億円/年の計上を想定している。</p>
議題2. 地域公共交通計画の作成について	
・事務局から資料2~4を説明し、意見交換を行った。	
関上委員	図3-2「地域公共交通のイメージ」(p18)について、新たな地域公共交通の導入の際、図4-1「バス路線の再編イメージ」に記載されているような、幹線系統への乗継拠点につなぐパターンを記載いただきたい。

事務局	いただいた意見は既に図に表している認識であったが、より分かりやすく表現できるか検討する。現状、身近な生活の拠点につなぐ例を記載しているが、そこが幹線系統への乗継拠点であることも想定される。
中村委員	身近な生活の拠点、いわゆるモビリティハブを作り出していくという視点は重要であるが、図4-1と図3-2を整合させ、図3-2にバスの乗継のイメージも追加してはどうか。
関上委員	表6-1「横浜市全体の評価指標・目標値」のうち「バス運転士数の充足率」について、現状値が集計中となっているが、何を集計しているのか。
事務局	各バス事業者に対して確保すべき運転士の定員を確認中である。目標値の充足率100%は、必要なバス路線を維持するための運転士数を確保できている状況として設定している。
中村委員	バス事業者は運転士の確保が厳しい中で運行を維持しているという実情をどう表現するか。こうした状況は発信すべきであり、利用者に課題感が伝わる指標は何か、市とバス協会連携し検討をお願いしたい。
大野委員	取組サ「バリアフリー対応車両の導入及び周知啓発」(p47)に「ユニバーサルデザインタクシー」の導入目標が示されているが、導入台数よりも、タクシーの公共的割引の利用回数など、実態を把握するための数値設定の方が、利用の裾野を拡げるといった主旨に合致すると考える。
事務局	いただいた意見をふまえ、より実態を示せるよう関係部署とともに検討する。
中村委員	アウトプット・アウトカムの視点の議論は重要。バス・タクシーともに、バリアフリー対応車両になったことで利用にどう変化があったか、データを共有し記載を検討してほしい。例えばタクシー車両の改善により荷物を持つ人が乗降しやすくなることで、乗降時間が短縮され、道路交通の円滑化に寄与する。誰もが利用しやすいこと、移動にお困りの方に対応できているか、といった視点で指標を設定することが重要である。
大野委員	図2-14「日本版ライドシェアに係るタクシーの不足車両数」(p12)では、限定された期間・時間帯におけるタクシーの不足車両数が示されているが、3か月の限られた期間で集計したデータであり、タクシーの実態を示せているか懸念がある。より市民の感覚に近いのは、駅前のタクシー乗り場でのタクシー待ちの状況などではないか。
事務局	交通の現状を示す資料として適切かどうか改めて検討する。なお、今後、本編とは別にデータ集を作成する予定である。本編ではなくデータ集に記載するなど検討していく。

中村委員	<p>一部の限られたデータから読み取った示唆を全体の傾向として述べられている事例が多い。データ収集した際の調査目的や方法等を明確に把握したうえで内容を取扱う必要がある。今回に関して言えば、「オタクシー」(p11)の本文を読む限り、この資料は不要ではないか。若しくは、最新のライドシェアの取組状況を掲載するべきと考える。</p>
清水委員	<p>福祉の視点について前回意見した内容が計画に反映されており良いと感じる。</p> <p>図2-16「福祉有償運送の実施団体数・会員数・運行回数の推移」(p14)において、利用登録会員数が減少しておりニーズが減っているように見えてしまうが、ここで示すべきは対象者が増えているということ。移動が困難と考えられる方は人口の約1割もいる。</p> <p>また、先ほどからデータの話があったが、障害のある方、要介護の方の福祉有償運送の利用データが国や市で蓄積されているはず。地域公共交通の評価指標が設定されているように、福祉有償運送においても実績を検証できる場の設置をお願いしたい。</p>
高木委員	<p>図2-16の件は内部で確認の上、別途ご相談させていただく。</p> <p>福祉有償運送の課題については、ドライバーの減少や高齢化の課題があるほか、ボランティアであり利益を出せないという性質上、その継続性にも課題があることを認識している。市として引き続き安全な運行に対する支援は行っていく。福祉有償運送は障害者や高齢者の移動を支える手段の1つと捉えており、移動手段全体で考えていく必要があると考えている。引き続きご相談させていただきたい。</p>
清水委員	<p>コラム《フレイルリスク》に掲載されている図2-18「様々な活動の実施とフレイルリスクの関係」(p16)について、これは社会参加とフレイルの関係、外出して人と交流する社会参加が重要であることを示すものと理解している。コラム内の文章にその旨を記載いただきたい。</p>
事務局	<p>ご指摘を踏まえ修正する。</p>
小田部委員	<p>今回作成する「地域公共交通計画」と「横浜都市交通計画」との関係を説明いただきたい。</p>
事務局	<p>「横浜都市交通計画」は本市交通政策全般にわたる計画として、目標年次を令和12年度と設定しており、引き続き運用していく。今回新たに作成する「地域公共交通計画」は横浜都市交通計画の内容をふまえ、地域交通の取組を定めたアクションプランとして策定・運用していく。横浜都市交通計画については目標年次が近づいてきたタイミングで、見直しについて本協議会で議論しながら進めていくことを想定している。そのため、次の</p>

	地域公共交通計画の見直しとタイミングが揃うイメージである。
中村委員	いま事務局から説明のあった内容は本編に記載がないため、1章(4)計画の位置付け(p2)の文章に、「横浜都市交通計画」は今後運用していくことを追記すべき。
小田部委員	取組オ「新たな地域交通サポート事業による導入支援」(p41)について、交通が不便な地域に対する地域公共交通の導入の具体的な進め方について説明いただきたい。市が地域に対して声かけをするのか、地域からの要望を待つ形になるのか。
事務局	公共交通圏域外の面積が大きい地域(=施策効果が高いと想定される地域)を中心に、市から地域に対し働きかけを行っていく。一方で、それ以外の地域からご要望を受ける想定もあるし、そもそも交通事業者の協力が得られるかどうかの観点も含め、今後どの地域で優先的に取組を行っていくか、整理しながら進めていく。このため現時点で全ての取組地区を示すことはできないが、公共交通圏域外を半減させるという目標のもと、個々の地区で関係者との調整を進めながら取組地区を徐々に具体化していく。
中村委員	市として課題感が大きい地区、取組にあたって条件が整っている地区、地域の方々の意欲の高い地区など、総合的に勘案し実施できる地区から取組んでいくことになる。しかし、取組にあたっては運行地区数ではなくサービスを享受する市民の数を念頭に置くべきである。
田辺委員	表6-1「横浜市全体の評価指標・目標値」(p52)のうち「外出が増加した地区数」について、アウトプットの指標に見えたため、よりアウトカムの指標となるものを設定できないか。新たな地域公共交通の導入の取組の50地区に特定せず、バスネットワーク維持や利用促進・外出促進などの取組もあるので、それも含めて評価できると良い。
事務局	「外出が増加した地区数」を設定した理由は、単に地域公共交通を導入するのではなく、それにより外出促進に繋がったかをアウトカムとして確認したいという意図がある。確かに新たな支援地区数と同じ50地区となっているが、新たな導入地区のみを評価するという意味ではない。バスネットワーク維持などは現時点で目標値として設定しづらいため、その数を含めた目標値にはしていないが、取組後の評価としては、新たな地域公共交通の導入以外の取組も含めて評価を行っていきたいと考えている。
中村委員	地区数だけでなく、市民の外出促進・健康増進をデータで定量的にどう評価していくかは、継続的に議論する必要がある。
中村委員	そのほか、気になった点を述べる。 ・3章冒頭(p17)に「地域交通」と「地域公共交通」の定義の概念図が掲

載されているが、既に2章で「地域交通」という言葉が使用されているため、表現を工夫すべき。

- ・図2-10「一般乗り合いバスの営業係数別路線数の推移」(p10)については、交通局の路線だけでなく市内全バス路線に対する収支状況が分かることが理想。データを可能な範囲で共有し全体の課題を捉えることが必要である。
- ・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」(p14)のうち市から事業者に対する補助により地域公共交通を維持・確保する「生活交通バス路線維持制度」「地域交通サポート事業」について、結果としてその恩恵を受けるのは利用者であることをふまえ、「支援対象」という言葉がふさわしいか検討すること。
- ・図3-1、図4-3、取組オに記載のある概念図の記載の整合をはかること。
- ・公共交通圏域図と土地の規制誘導の方針、土砂災害等のハザードマップ、緑地等のエリアを重ねたときにどうかという議論を今後行っていくべき。乗り物単体で考えるのではなく、複合的に捉え、豊かな生活ができることを目指した議論を行っていくべき。
- ・施策ク「シェアサイクル事業の推進」(p44)について、交通安全の推進の記載があるが、道路環境の改善と、利用者の交通ルールの順守の視点の記載もあるとよい。
- ・公共交通圏域図は運行便数が考慮されていない。路線さえあればいいのではなく、一定の便数が確保されていることも重要である。この視点もふまえ、今後検討するべき。
- ・表6-2「地域の診断の要素」について、波及効果の把握方法が「主にアンケートにより把握」とあるが、様々なデータソースから客観的データの取得を試み、取得が難しいデータをアンケート調査で補足するという記載にできると良い。

上記、事務局で検討をお願いしたい。

議題3. その他

事務局から資料5を説明した。

事務局より、次回の協議会は来年3月下旬の開催を予定している旨を周知し、閉会。

以上