

誰もが移動しやすい身近な 地域交通の確保について

～地域の総合的な移動サービスの確保で

出かけたくなるまちづくり～

○ 地域交通とは

市民生活における買い物や通勤・通学、通院等、
自宅周辺や駅などの日常生活圏を移動するための交通

【地域交通の例】

交通事業者による運行



路線バス



旭区
四季めぐり号



戸塚区
こすずめ号



青葉区
あおばGO!
(実証運行中)

交通事業者以外による運行



磯子区
地域貢献送迎バス
(スーパーの送迎車両)



緑区
ボランティアバス



戸塚区
地域貢献送迎バス
(福祉施設送迎車両)

目次

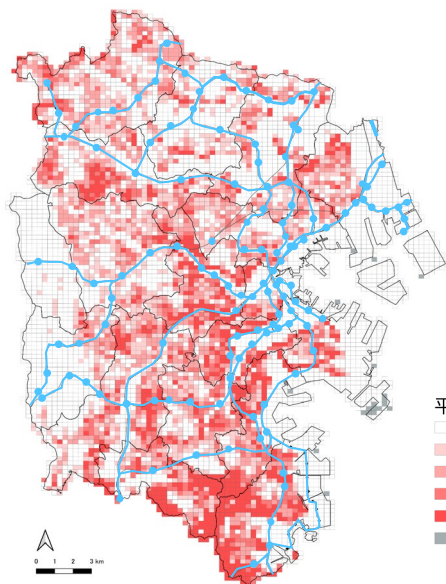
- 1 市民の移動実態と課題
- 2 現在の地域交通サポート事業の課題
- 3 市内で実施している実証実験の状況
- 4 地域の総合的な移動サービス
- 5 横浜市地域公共交通計画の策定
- 6 財源確保に向けた取組
- 7 今後の予定

1 市民の移動実態と課題

(1) 横浜における地域交通(バス)の重要性

➤ 本市は移動手段として地域交通(バス)の依存度が高い

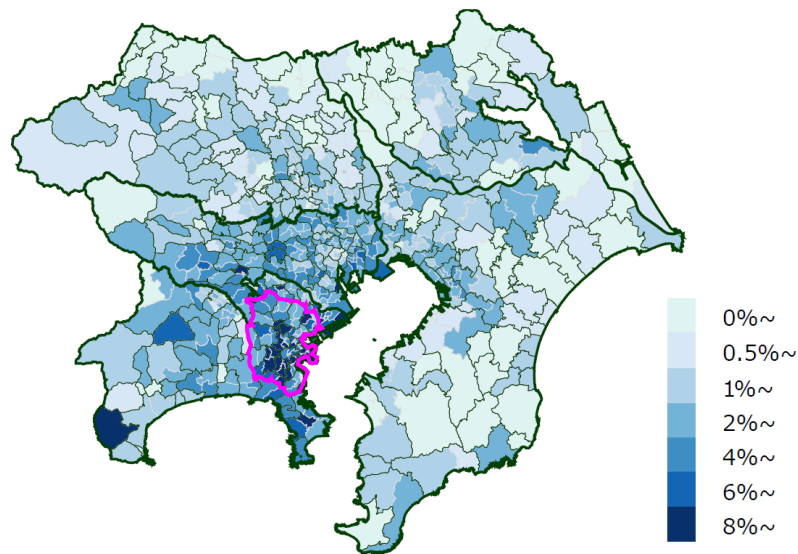
■ 地形が急峻で、郊外部では鉄道の密度が低い



平均傾斜角 (勾配に換算した場合)
□ ~3.4度 (勾配約6%未満)
□ 3.4~4.6度未満 (勾配約6~8%未満)
□ 4.6~5.7度未満 (勾配約8~10%未満)
□ 5.7~6.8度未満 (勾配約10~12%未満)
□ 6.8度以上 (勾配約12%以上)
■ データなし

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

■ 他都市よりも移動におけるバスの分担率が高い



資料：代表交通手段におけるバスの分担率分布
(2018年東京都市圏パーソントリップ調査)

1 市民の移動実態と課題

(2) 公共交通圏域の状況

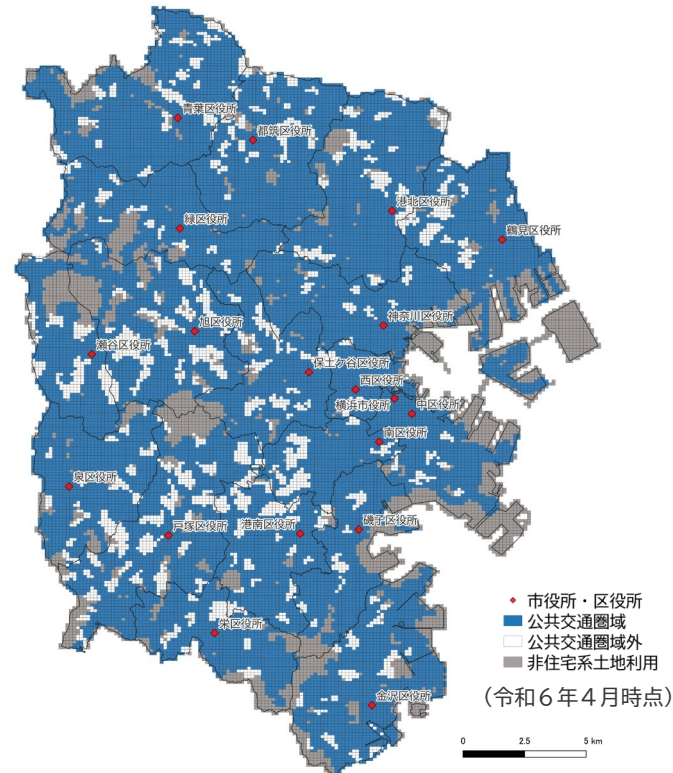
■ 公共交通圏域図 (125mメッシュ)

- 市域の大部分で公共交通へのアクセスが確保されているが、市内各地に駅やバス停から離れたエリアが生じている

< 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

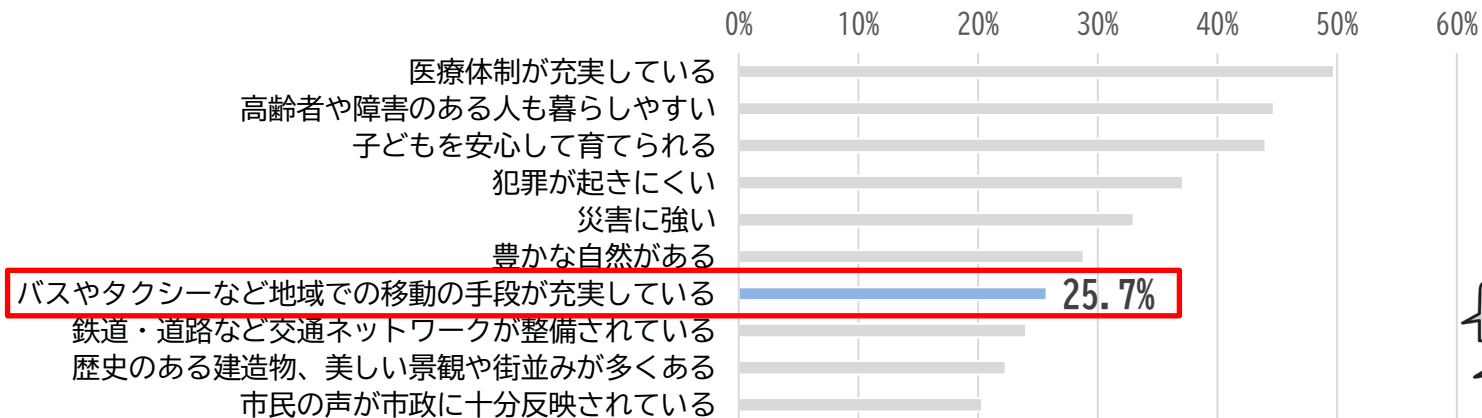


1 市民の移動実態と課題

(3) 地域交通の充実に対する市民のニーズ

➤ 身近な移動サービスの充実を求める市民の声は多い

■ 市民意識調査：今後の横浜に望むこと



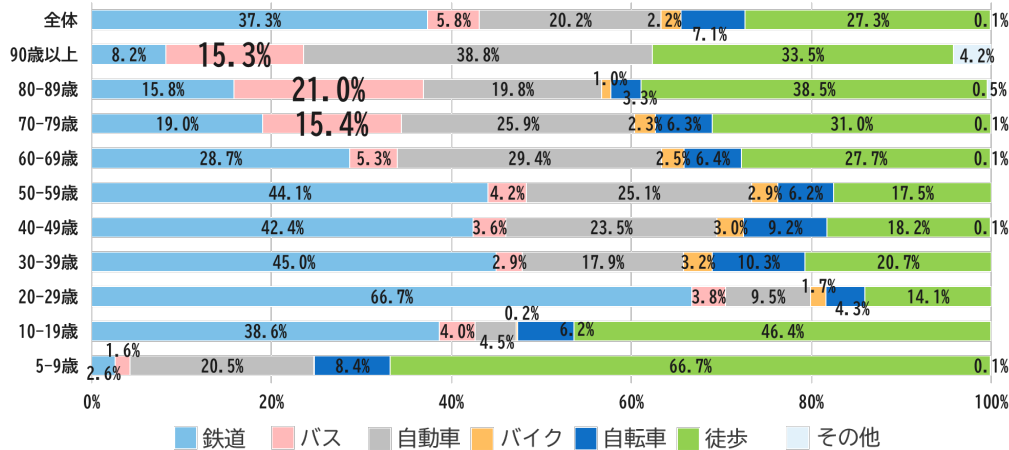
全21項目のうち、上位10項目を抜粋（5つまで選択可能）

1 市民の移動実態と課題

(4)年齢別の交通手段・交通事故の状況

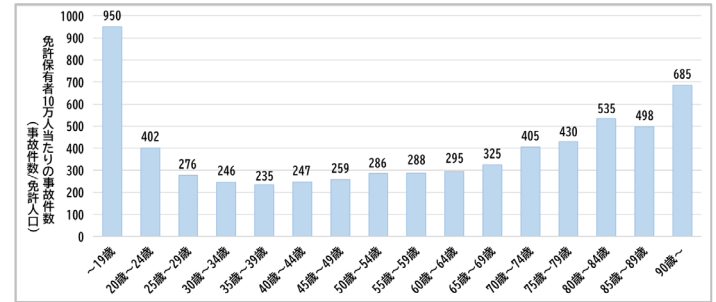
- 70歳以上の方々は移動の際に地域交通（バス）を使う割合が高くなっている
- 免許保有者の交通事故件数は、40歳以降増加し、70歳を境にさらに増加

■年齢別代表交通手段



資料：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

■免許保有者10万人あたりの事故件数



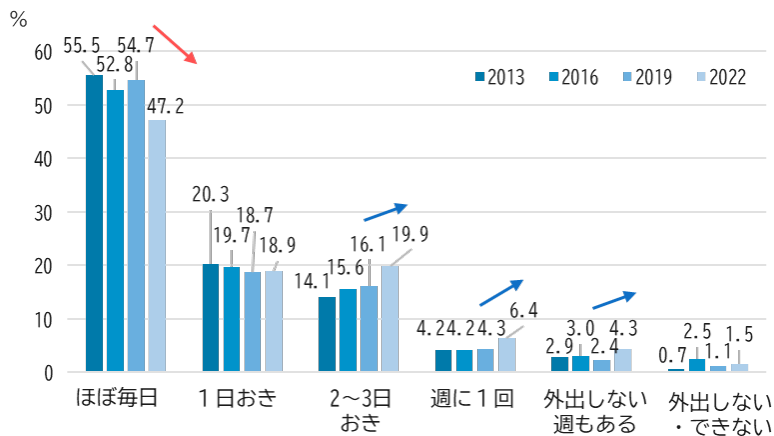
資料：令和4年4月免許保有データ（神奈川県警運転免許センター）及び横浜市事故統計（令和4年（2022年））より作成

1 市民の移動実態と課題

(5) 高齢者の外出傾向

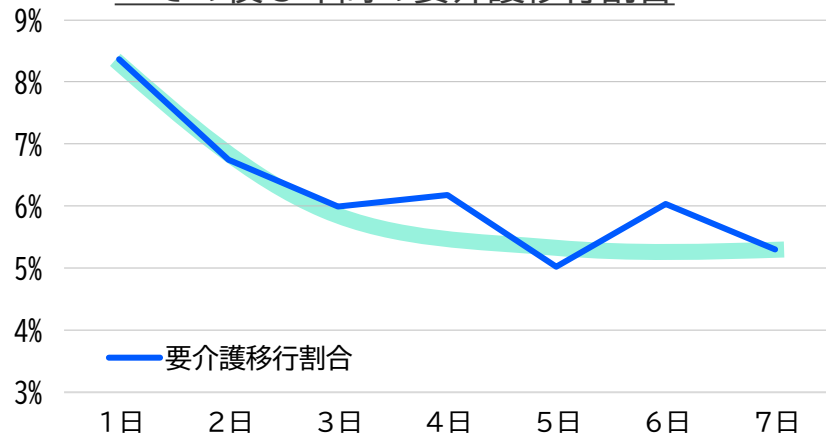
- コロナ禍を経て高齢者の外出頻度が以前よりも低下しており、フレイルリスクが高まり、今後要介護者がこれまで以上に増える恐れがある

■ 平日日中の外出頻度（65歳以上）



資料：令和4年高齢者実態調査

■ 1週間の外出頻度とその後5年間の要介護移行割合



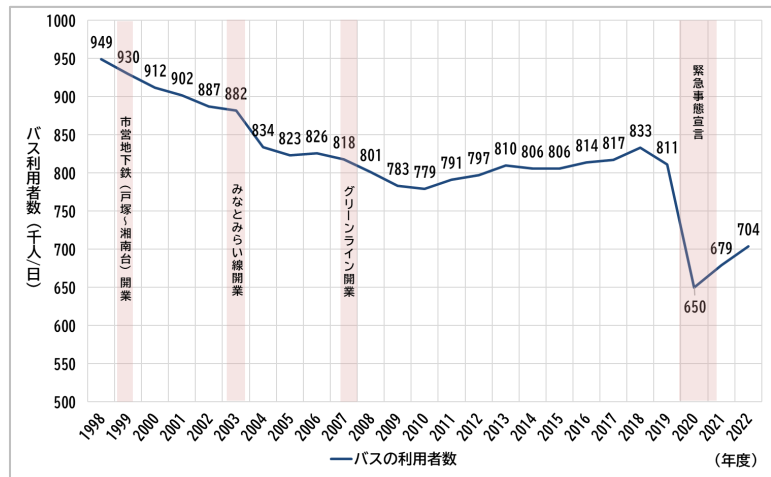
※ウォーキングポイントのデータにより、2019年4月1日時点で70歳以上かつ2019年2月に一日平均6,000歩以上歩いている市民について分析

1 市民の移動実態と課題

(6) 地域交通を取り巻く状況

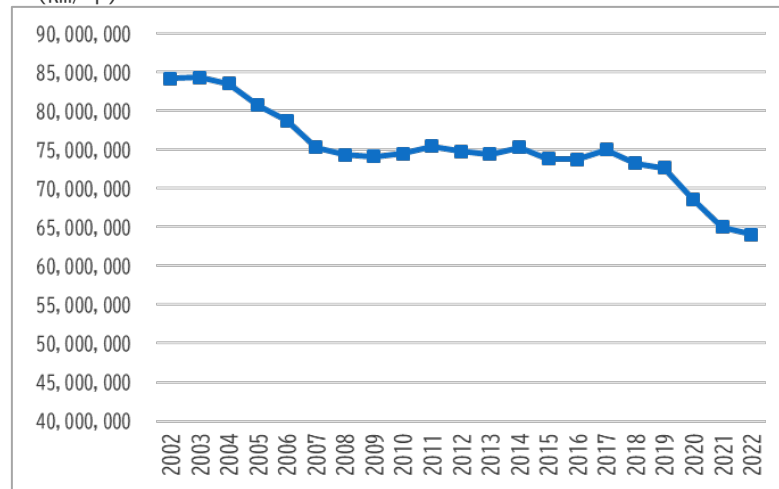
- 需要減少、運転士不足、燃料費高騰など地域交通を取り巻く環境は危機的状況

■ コロナ禍後も需要は以前の水準に戻っていない



資料：市内路線バス乗車人員（横浜市統計書）

■ バスの延べ運行距離は減少傾向にある
(km/年)



資料：市内路線バス年間走行キロ（横浜市統計書）

2 現在の地域交通サポート事業の課題

(1) 採算性の確保

- 「地域交通サポート事業」により地域の主体的な取組を支援
- 経費が上昇する中、利用者は多いものの採算が確保できず本格運行に至らないケースが多く、独立採算型の取組は限界を迎えつつある

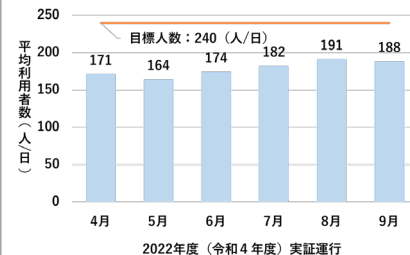
<事業の概要>

- 地域交通の導入に向けた地域の主体的な取組みに対して様々な支援を実施
例：実証運行時の運行経費
本格運行時の車両費 等
- 市内17地区で本格運行実施中

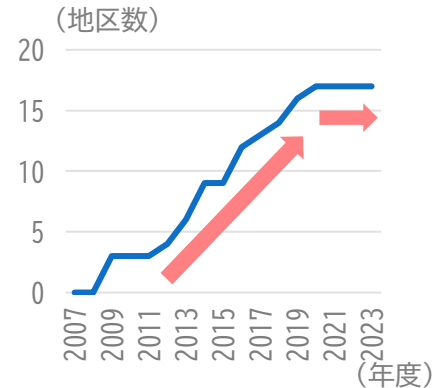
<実現に向けた基本的な考え>

- 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

課題1：多くの利用者があるにも関わらず、わずかに目標に達しないため、本格運行に至っていない



東朝比奈地区(金沢区)利用者推移



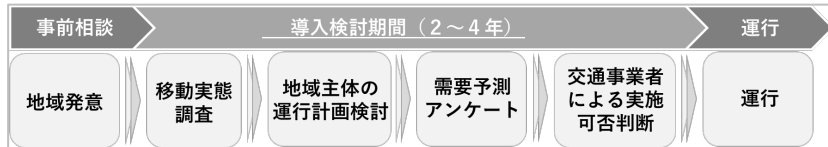
地域交通サポート事業による
累積本格運行地区数

2 現在の地域交通サポート事業の課題

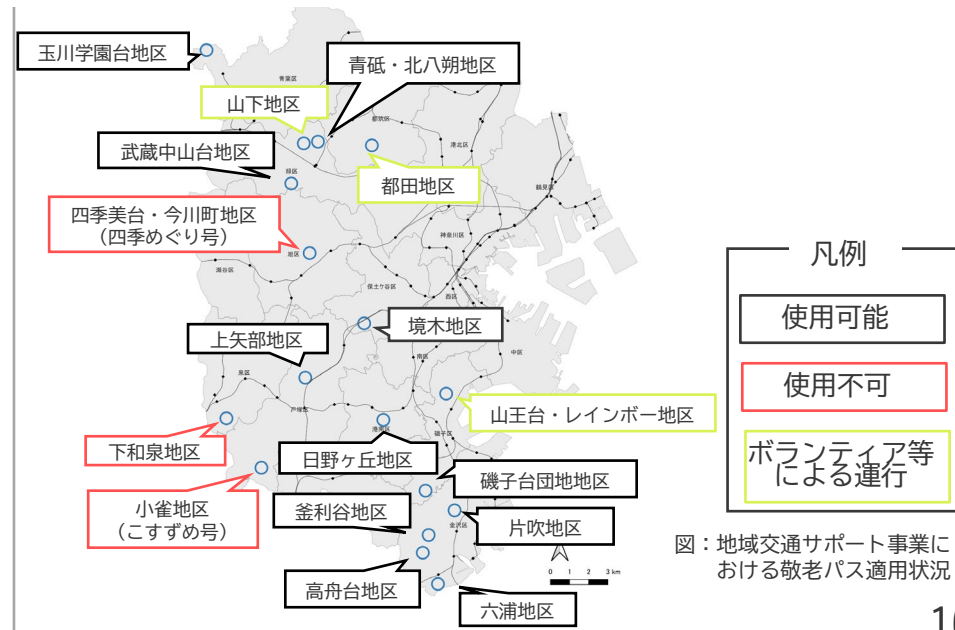
(2) 地域住民の負担

- 担い手不足のため地域発意に至らず活動に取り組めない、運行までに時間を要す、路線により敬老パスが利用できない等の課題がある

課題2：地域の主体的な取組を前提とした制度であり、運行までに時間を要している



課題3：路線により敬老パス利用可否が異なる



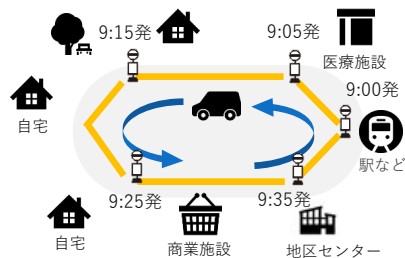
3 市内で実施している実証実験の状況

➤ 予めルートやダイヤを定める路線定期型のほか、デマンド型やタクシー相乗りなど様々なタイプの実証実験を行い、有用性や課題を確認

① 路線定期運行

<サービスの特徴>

運行形態：決められたルートとダイヤで運行。
主に、バス車両、ワゴン型車両で運行。



旭区
四季めぐり号

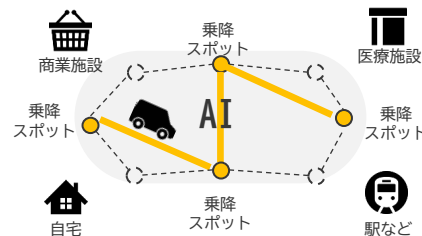
<これまでの取組より>

- 通常の路線バスと同様に運行ルートやダイヤが決められており、利用しやすい。
- ルートやダイヤが固定されるため、それらが利用者のニーズに合致したものとなるよう、事前の調査や話し合いが重要。

② デマンド型運行 (R4, 5年度実証実験実施)

<サービスの特徴>

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。
主に、ワゴン型車両で運行。



青葉区
あおばGO!

<実験結果から> (青葉区東部地区)



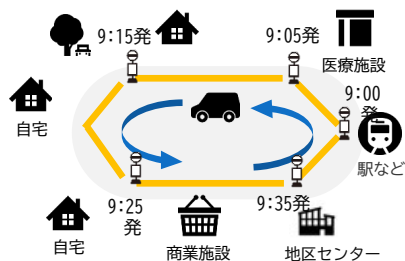
- 予約・配車システムの費用が必要。
- 広域の点在需要を効率的にカバーし、路線定期運行より少ない台数で運行することも可能。
- デマンドシステムの導入により運行台数が削減できるなど、費用が「デマンド<路線定期運行」となる場合に有用。

3 市内で実施している実証実験の状況

③地域の輸送資源活用（R5年度実証実験実施）

<サービスの特徴>

運行形態：ボランティアや法人・企業等が無償で運行
（燃料費等の実費は徴収可能）。
施設の保有する車両による運行。



戸塚区
なごみ号

<実験結果から>（戸塚区南西部）

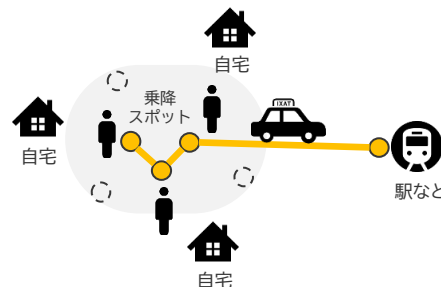
- 需要の小さい地区で有効な移動サービス
- 運転ボランティアなどの担い手の確保や高齢化が課題。
- 地域交通サポート事業で既に制度化しているが、企業等の参入意欲や持続可能性をより高める取組が必要。



④タクシー相乗り（R4, 5年度実証実験実施）

<サービスの特徴>

運行形態：通常営業のタクシーを、予約に応じて
配車し、利用者は相乗り乗車。
乗用タクシーによる運行。



旭区
タクシー相乗り

<実験結果から>（旭区本宿・川島町西地区）



- 相乗りの抵抗感が強く、乗客が1人の便が多くあり、効率性が低い。
- 運転手不足が深刻な中で、通常のタクシー業務が繁忙で、事業者の協力を得にくい。
- 運行時間に確実に配車するためには、運行前の時間も含めて車を借り上げる必要があり、コストが高い。

3 市内で実施している実証実験の状況

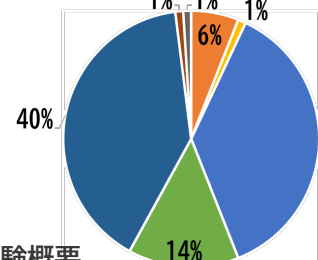
➤ 実証実験では、自家用車から地域交通への転換や、生活満足度の向上を確認

<あおばGO！実証運行(青葉区)>

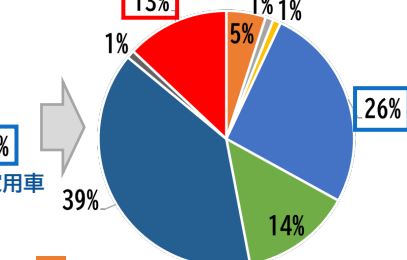
■買い物時の交通手段の変化

⇒あおばGO！の運行に伴い、自家用車の利用割合が減少

<運行前>



<運行後>



実験概要

- ・ R5.9～R6.3
- ・ 民間企業との共創による
デマンド型運行
- ・ 利用実績 148人／日 (R6.3)

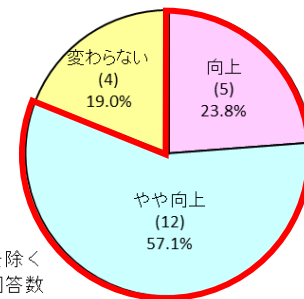


(あおばGO！公式LINE登録者に対するアンケート調査結果より)

<ひがまた号実証運行(戸塚区)>

■生活に対する満足度

⇒約8割の方が『向上』『やや向上』と回答



実験概要

- ・ R6.1～R6.6
- ・ 地域の輸送資源
(福祉施設車両)の活用
- ・ 利用実績 8人／日 (R6.6)

n=23
※未記入を除く
()内は回答数

- ※ 実証実験中は「なごみ号」の名称で運行
- ※ R6.7より本格運行に移行

(利用者に対するアンケート調査結果より)

4 地域の総合的な移動サービス

- 市民の誰もが移動しやすい環境の整備と、危機的状況にある地域交通の維持・充実を図るため、重層的に施策を展開し、地域の総合的な移動サービスを実現

(1) 地域交通を **増**やす

地域交通の導入

- ① 地域交通サポート事業に代わる新制度創設（プッシュ型支援、運行経費の補助）

(2) 地域交通を積極的に **使**う

公共交通利用 ・ 外出促進

- ① 出前授業などによるモビリティマネジメントの推進
- ② 子育て世代の移動支援
- ③ 高齢者の移動支援
- ④ キャッシュレス決済の導入促進

交通DX・GX ・ 共創の推進

- ① 自動運転実装への支援
- ② 環境配慮型車両の導入補助
- ③ 持続性向上に向けた企業との連携促進

(3) 地域交通を **守**る

バスネットワーク の維持

- ① 連節バスの導入等に向けた環境整備
- ② 生活交通バス路線維持制度による補助
- ③ 運転士確保に向けた住宅手当補助制度創設

4 地域の総合的な移動サービス

- 市民の誰もが移動しやすい環境の整備と、危機的状況にある地域交通の維持・充実を図るため、重層的に施策を展開し、地域の総合的な移動サービスを実現

(1) 地域交通を **増**やす

地域交通の導入

- ① 地域交通サポート事業に代わる新制度創設（プッシュ型支援、運行経費の補助）

(2) 地域交通を

積極的に **使**う

公共交通利用 ・ 外出促進

- ① 出前授業などによるモビリティマネジメントの推進
- ② 子育て世代の移動支援
- ③ 高齢者の移動支援
- ④ キャッシュレス決済の導入促進

交通DX・GX ・ 共創の推進

- ① 自動運転実装への支援
- ② 環境配慮型車両の導入補助
- ③ 持続性向上に向けた企業との連携促進

(3) 地域交通を **守**る

バスネットワーク の維持

- ① 連節バスの導入等に向けた環境整備
- ② 生活交通バス路線維持制度による補助
- ③ 運転士確保に向けた住宅手当補助制度創設

4 地域の総合的な移動サービス

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～ ①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

- 地域交通の導入や持続性を高めるため、これまでの取組における課題や実証実験の結果を踏まえ、新制度を創設

Point I：プッシュ型の支援

移動課題はあるが地域での発意に至らないこと、運行までに時間を要している状況を踏まえ、移動ニーズの掘り起こし、実証運行開始までの期間短縮を図るため、地域への意向確認や運行計画の提案等のプッシュ型の支援を行います。

Point II：支援内容の拡充

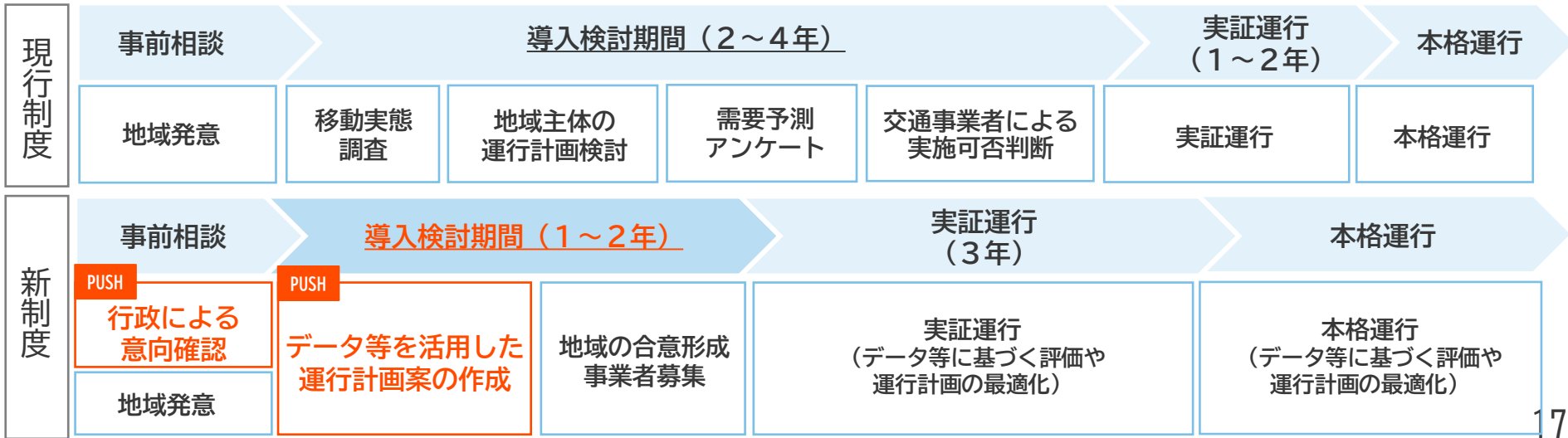
一定の利用があり導入効果は高いものの、採算が合わず本格運行に至らない等の状況を踏まえ、地域交通の導入促進と持続性向上を図るため、要件を満たす場合には本格運行時の運行経費に対して支援を行うなど、支援内容を拡充します。

4 地域の総合的な移動サービス

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～ ①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

Point I：プッシュ型の支援

- 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市から取組意向を確認するなど導入を促進
- 検討に係る時間の短縮に向け、データ等を活用した運行計画案を作成し、市が積極的に提案



4 地域の総合的な移動サービス

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～ ①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

Point II：支援内容の拡充

- 実証実験の結果を踏まえ、導入するサービスは、交通事業者による運行を想定する「路線定期運行」「デマンド型運行」に加え、「地域の輸送資源」も幅広く活用し、多くの地域での運行を目指す

<サービスの種類>

交通事業者によるサービス

①路線定期運行(基本サービス)

- ・ ルートとダイヤを設定して運行(路線バスと同じ運行形態)



旭区
四季めぐり号

②デマンド型運行 **NEW**

- ・ 乗降場所を決めて予約に応じて運行



交通事業者以外によるサービス

③地域の輸送資源活用

(ボランティアバス ・送迎車両活用)

- ・ 福祉施設等の車両を活用して運行

4 地域の総合的な移動サービス

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～ ①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

- 公共交通圏域外では、採算は厳しいものの導入効果が高い路線は運行が実現できるよう、運行経費等の一部を補助

<主な補助内容> 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	<ul style="list-style-type: none"> バス停設置等環境整備費 運行経費 など 	<ul style="list-style-type: none"> バス停設置等環境整備費 運行経費 など
本格運行	<ul style="list-style-type: none"> 車両費等の初期費用 など 	<ul style="list-style-type: none"> 車両費等の初期費用 運行経費 経費の50%以下 かつ 上限 600万円/年 システム費(デマンド型運行) 上限 520万円/年 など

- ①実証運行期間を現行の2年間から3年間に延長
②通年で継続的に実証運行できるよう調整
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%

※1 実証運行期間中の経費は全て補助対象

※2 デマンド型運行については、路線定期運行よりも費用が低減される場合に限る

※3 公共交通圏域内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（これまでと同様）

4 地域の総合的な移動サービス

(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～ ①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

- ボランティアバスや送迎車両など、地域の輸送資源を活用した取組に対しても支援を拡充

<主な補助内容> ③地域の輸送資源活用

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両費等の初期費用 ・車検費用、自動車税 ・車両修繕費 上限 15万円/年 ・ボランティアへの謝礼 1,000円/便 など

※1 公共交通圏域内外を問わず市内全域を対象

※2 最低運行本数を設定 (20往復/月以上)



送迎車両活用 (戸塚区)



ボランティアバス (緑区)



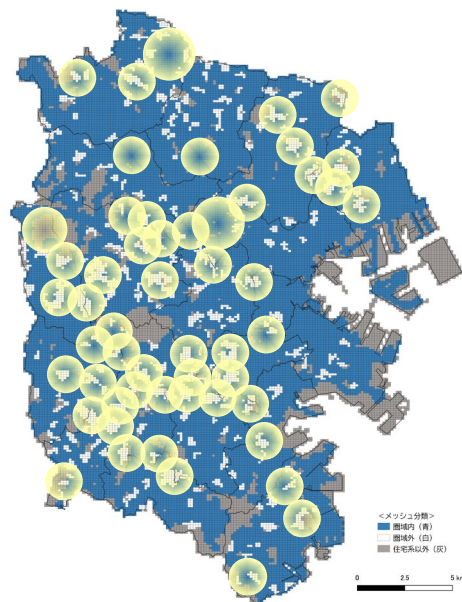
ボランティアバス (都筑区)

4 地域の総合的な移動サービス

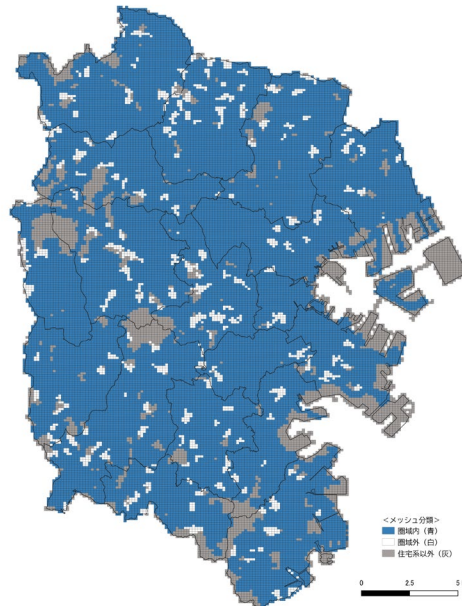
(1) 地域交通を増やす～地域交通の導入～ ①地域交通サポート事業に代わる新制度創設

- 4年間で、公共交通圏域外半減を目指す
(面積が大きい圏域外から優先的に50地区程度で取組を進める)

<取組のイメージ>



<地域交通を展開した後の公共交通圏域イメージ>



**本格運行経費に係る
市費負担：最大3億円/年***

※50地区で路線定期運行を導入した場合の試算（運行経費上限600万円/年）
※別途、効果検証費等が必要

4 地域の総合的な移動サービス

- 市民の誰もが移動しやすい環境の整備と、危機的状況にある地域交通の維持・充実を図るため、重層的に施策を展開し、地域の総合的な移動サービスを実現

(1) 地域交通を **増**やす

地域交通の導入

- ① 地域交通サポート事業に代わる新制度創設
(プッシュ型支援、運行経費の補助)

(2) 地域交通を

積極的に **使**う

公共交通利用
・ 外出促進

- ① 出前授業などによるモビリティマネジメントの推進
- ② 子育て世代の移動支援
- ③ 高齢者の移動支援
- ④ キャッシュレス決済の導入促進

交通DX・GX
・ 共創の推進

- ① 自動運転実装への支援
- ② 環境配慮型車両の導入補助
- ③ 持続性向上に向けた企業との連携促進

(3) 地域交通を **守**る

バスネットワーク
の維持

- ① 連節バスの導入等に向けた環境整備
- ② 生活交通バス路線維持制度による補助
- ③ 運転士確保に向けた住宅手当補助制度創設

4 地域の総合的な移動サービス

(2) 地域交通を積極的に使う～公共交通利用・外出促進～

① 出前授業などによるモビリティマネジメントの推進

- 小学校への出前授業や区別のバスマップ作成・配布など、公共交通の利用を促していくための各種啓発活動を実施

＜小学校への出前授業による
公共交通機関の利用啓発＞



＜区別バスマップの作成・配布＞



4 地域の総合的な移動サービス

(2) 地域交通を積極的に使う～公共交通利用・外出促進～

②子育て世代の移動支援

- 子育てを支援する公共交通サービスの普及・啓発など、子育て世代の様々な移動ニーズに応える取組を支援

<取組事例：子育てタクシー※1>

■市内認定事業者
：7社/約60社

■配車可能エリア
：11区

■実績・成果

R3～5年の3か年で、
新規利用登録者が年々増えており、
約5,000人増えている状況



<取組事例：こどもの習い事送迎サービス※2>

子育て家庭の時間貧困の
解消に向けて、
「送迎」の負担軽減は、
ニーズの高い支援策の一つ

R5年度、スタートアップ企業
「hab株式会社」を中心に、
習い事・医療施設、タクシー、
横浜市などがコンソーシアムで実験実施



※1：こども青少年局 ※2：経済局・こども青少年局・都市整備局

4 地域の総合的な移動サービス

(2) 地域交通を積極的に使う～公共交通利用・外出促進～

③高齢者の移動支援

- これまで路線バス以外で使えなかった敬老パスを、タクシー会社等が運行する地域交通にも適用し、高齢者の外出を促進（福祉パス・特別乗車券も適用）
- 運転免許証返納後の外出促進のきっかけとなるよう、また交通事故が多くなる高齢ドライバーの免許返納を促進するため、運転免許証を返納された方（75歳以上）の敬老パス負担金を3年間無料とし、公共交通を使った移動を支援

<タクシー会社等が運行する地域交通への適用※1>

実施時期：令和7年10月～

適用対象例：



旭区四季めぐり号
・運行事業者：
ヒノデ第一交通(株)
・運賃300円



戸塚区こすずめ号
・運行事業者：
(株)共同
・運賃400円

適用方法：タクシー事業者等が運行する路線の運賃は、路線バスより高い傾向にあり、運行経費も補助するため
敬老パス提示により半額程度の割引運賃で乗車

※敬老パスに加えて適用する福祉パス・特別乗車券は無料

<運転免許返納者※2>



実施時期：令和7年10月～

対象者：75歳以上の運転免許証返納者の
うち希望者

（返納日：令和7年4月以降）

負担金：3年間無料

※1：健康福祉局（敬老パス・福祉パス）、こども青少年局（特別乗車券） ※2：健康福祉局

4 地域の総合的な移動サービス

(2) 地域交通を積極的に使う～公共交通利用・外出促進～

④ キャッシュレス決済の導入促進

- QR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い手法の導入を図り、利便性の向上を推進

<クレジットカードタッチ決済導入の取組※>

対応カード：VISA、JCB 等

対応システム：BAYSIDE BLUE、
あかいくつ 等

(QRコード決済の実証実験をR6.11からBAYSIDE BLUEで実施中)



4 地域の総合的な移動サービス

(2) 地域交通を積極的に使う～交通DX・GX・共創の推進～

①自動運転実装への支援 ②環境配慮型車両の導入補助

➤ 持続可能な地域交通としていくため、自動運転の実装へ向けた取組や脱炭素への取組を推進

<自動運転実装への支援>

事業者と連携した取組事例



大型バス自動運転の実証実験 (2019年～)
相鉄バス(株)



自動運転の実証実験 (2017年～)
日産自動車(株)

<環境配慮型車両の導入補助※>

補助制度の概要

- FCバス導入補助

補助額 500万円/台

- EVバス導入補助 (R6新設)

補助額 200万円/台

- EVバス用充電設備設置補助 (R6新設)

補助額 50万円/基

※脱炭素・GREEN×EXPO推進局

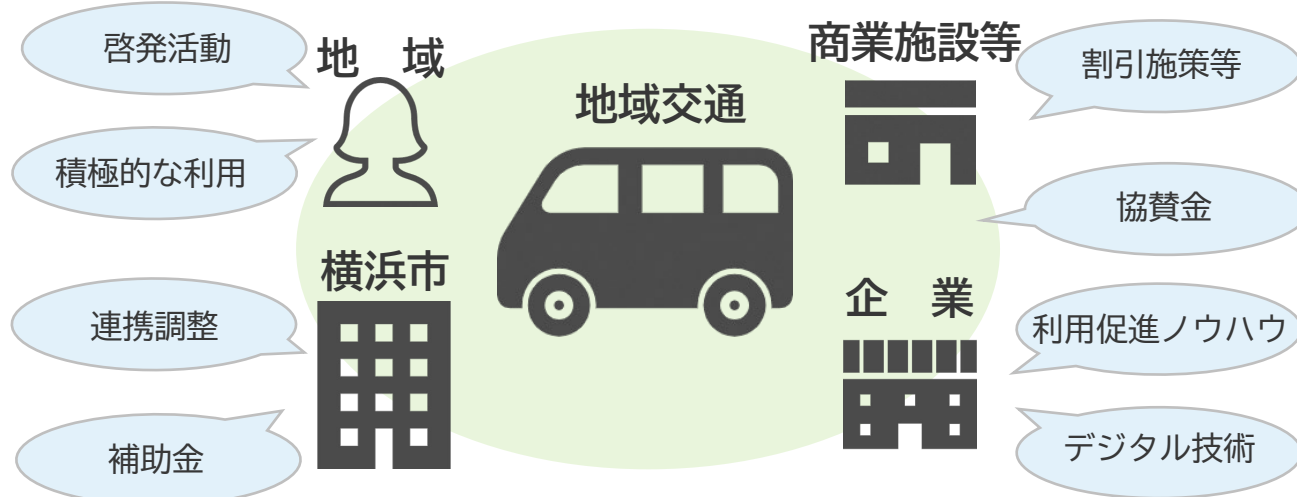
4 地域の総合的な移動サービス

(2) 地域交通を積極的に使う～交通DX・GX・共創の推進～

③ 持続性向上に向けた企業との連携促進

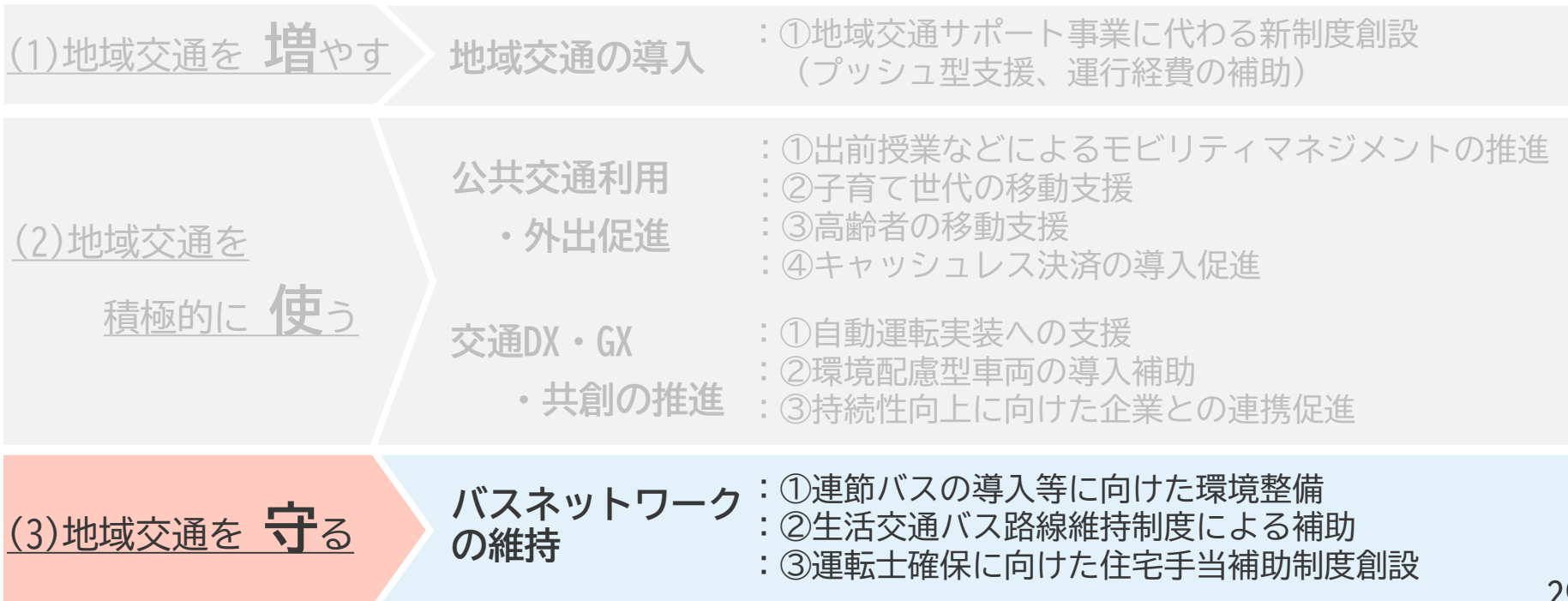
- 地域や施設との連携による利用促進や魅力向上、技術開発による更なる利便性の向上など、民間企業との連携・共創による取組を推進

<共創による取組イメージ>



4 地域の総合的な移動サービス

- 市民の誰もが移動しやすい環境の整備と、危機的状況にある地域交通の維持・充実を図るため、重層的に施策を展開し、地域の総合的な移動サービスを実現



4 地域の総合的な移動サービス

(3) 地域交通を守る ～バスネットワークの維持～

①連節バスの導入等に向けた環境整備、②生活交通バス路線維持制度による補助

- 連節バス導入の他地区展開など、バス路線の効率化を推進
- 「生活交通バス路線維持制度」により重要なバス路線を維持

<連節バス導入に必要な走行環境整備>

「連節バスの運行」に向けて…

- ・バスベイの整備
 - ・交差点改良
- などを実施



青葉区
(東急バス(株)提供)



戸塚区
(神奈川中央交通(株)提供)

<生活交通バス路線維持制度>

(制度の要件)

- ・実走行1km当りの乗客が5人以上
- ・路線廃止により、公共交通圏域外の地域が生じ市民生活に大きな影響を生じるなど

乗車人数が増えることで、運転士不足により便数が減少しても、これまでと同等の輸送力を確保することが可能

4 地域の総合的な移動サービス

(3) 地域交通を守る ～バスネットワークの維持～

③ 運転士確保に向けた住宅手当補助制度創設

- 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
- イベント開催など、人材確保に向けた広報・PRなども展開

<バス運転士確保に関する支援>

・ 住宅手当補助制度の創設

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

5年間で約250名の人材確保を目標とし、
運転士不足に歯止めをかける

市費負担：約0.9億/年

・ 人材確保イベントの開催

運転士採用説明会の実施

日程：令和6年9月8日（日）

場所：横浜市役所アトリウム

主催：神奈川県バス協会

共催：横浜市都市整備局



現役ドライバーによる座談会



会社説明会

・ 運転士のキャリアイメージアップ

運転士PR動画の作成や横浜駅等の
デジタルサイネージによる広報

4 地域の総合的な移動サービス

14ページの再掲

明日をひらく都市
OPEN × PIONEER
YOKOHAMA

- 市民の誰もが移動しやすい環境の整備と、危機的状況にある地域交通の維持・充実を図るため、重層的に施策を展開し、地域の総合的な移動サービスを実現

(1) 地域交通を **増**やす

地域交通の導入

- ① 地域交通サポート事業に代わる新制度創設
(プッシュ型支援、運行経費の補助)

(2) 地域交通を

積極的に **使**う

公共交通利用
・ 外出促進

- ① 出前授業などによるモビリティマネジメントの推進
- ② 子育て世代の移動支援
- ③ 高齢者の移動支援
- ④ キャッシュレス決済の導入促進

交通DX・GX
・ 共創の推進

- ① 自動運転実装への支援
- ② 環境配慮型車両の導入補助
- ③ 持続性向上に向けた企業との連携促進

(3) 地域交通を **守**る

バスネットワーク
の維持

- ① 連節バスの導入等に向けた環境整備
- ② 生活交通バス路線維持制度による補助
- ③ 運転士確保に向けた住宅手当補助制度創設

5 横浜市地域公共交通計画の策定

(1) 横浜市地域公共交通計画について

① 計画の位置づけ

- 地域交通法[※]において作成が努力義務として定められている計画
- 地域交通の取組を推進するための今後5年間のアクションプランとして位置づけ ※) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

② 策定の狙い・目的

- 地域の総合的な移動サービスの各施策を体系的に整理し推進
- 施策の評価・検証を行い、PDCAサイクルによる改善を図るために活用
- 国庫補助の導入（共創による自動運転の実証事業等）

③ 推進体制

- 学識経験者・市民・事業者等で構成される地域公共交通活性化協議会で計画推進と施策評価を行う

5 横浜市地域公共交通計画の策定

(2) 素案概要

1 目指す将来像

地域・事業者・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

2 計画の体系

基本方針	施策	取組（5年間）
守る	バスネットワーク維持	バス路線の再編・効率化、生活交通バス路線の維持、運転士確保策の推進 等
増やす	地域交通の導入	新たな制度構築による地域に適した交通サービスの提供
使う	利用促進・外出促進	モビリティマネジメントの推進 あらゆる世代の外出促進（子育て世代や高齢者等） 等
	交通DX・GX・共創の推進	EV車両や自動運転など新技術の活用、共創の推進等

5 横浜市地域公共交通計画の策定

(2) 素案概要

3 目標と効果検証

評価指標と目標を定め、5年間の成果を総合的に効果検証し、施策の改善につなげる

① 評価指標・目標値（一例）

評価指標	目標値
新たな支援地区数	目標：50地区程度
バス運転士数の充足率	目標：100% ※バス路線の維持に必要な定員の確保
マイカーから地域交通への利用転換 (公共交通分担率の変化)	現状：50.2% 目標：増加 ※パーストリップ調査R11年度報告見込み

② 効果を測定する項目

- ・ 外出促進
- ・ 健康増進
- ・ 地域交流の創出
- ・ Co2削減
- ・ 交通事故減少

<影響を与える分野のイメージ>



(近畿運輸局「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」より)

6 財源確保に向けた取組

- 現在、協賛金等を獲得している事例を参考に、今後、地域交通を導入する地区でも、施策効果のPR等により、協賛金など運賃外収入の積極的な獲得に取り組む
- また、企業版ふるさと納税の活用や国庫補助など、その他の財源確保策についても検討を進める

◆協賛金の獲得事例

戸塚区こすずめ号 ⇒ 周辺企業等からの協賛金（188万円・令和5年度）
緑区山下地区ささえあいバス ⇒ 周辺企業からの協賛金（20万円・令和5年度）

◆企業版ふるさと納税の活用

令和7年度予算より、企業版ふるさと納税の活用による運行経費の一部負担を検討します。

◆国庫補助の活用検討

活用可能な補助金の導入を図ります。
また、地域公共交通計画の策定により、新たな補助金の獲得が可能となるため、活用を検討します。

※令和6年度は共創モデル実証運行事業補助を活用

7 今後の予定

<スケジュール（案）>

	<u>地域の総合的な移動サービス</u>	<u>横浜市地域公共交通計画</u>
令和6年度	<u>【第4回市会定例会】</u> ・ <u>施策の全体像報告</u>	<u>【第4回市会定例会】</u> ・ <u>素案（委員会報告・公表）</u> <u>【R6年12月～R7年1月】</u> ・ <u>市民意見募集</u>
	<u>【第1回市会定例会】</u> ・ <u>予算審議・議決</u>	<u>【第1回市会定例会】</u> ・ <u>原案（委員会報告・公表）</u>
令和7年度	・ <u>施策の展開</u>	・ <u>策定・運用開始</u>

参考) 地域公共交通活性化協議会委員名簿

学識経験者	東京大学大学院 特任教授	中村 文彦	道路管理者	横浜市 道路局 計画調整部長	谷津 毅
市民		小田部 明彦	港湾管理者	横浜市 港湾局 政策調整部長	林 総
		宮本 幸司	福祉関係者	かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長	清水 弘子
事業者(鉄道)	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 企画総務部 企画部長	吉田 忠司		横浜市社会福祉協議会 障害者支援センター 事務室長	田辺 興司
	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 統括部長	小里 好臣	行政(市)	横浜市 健康福祉局 高齢健康福祉部 担当部長	青木 正博
事業者(バス)	神奈川県バス協会 専務理事	関上 義明		横浜市 健康福祉局 障害福祉保健部長	君和田 健
事業者(タクシー)	神奈川県タクシー協会 横浜支部 副支部長	大野 慶太	協議会部会	横浜市 都市整備局 都市交通部長 (地域公共交通会議代表)	松井 恵太
行政(国)	国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長	市野 将英		横浜市 都市整備局 都市交通課 地域交通担当課長(バス交通部会代表)	大橋 男
	国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	宿谷 幸利		横浜市 都市整備局 都市交通課 都市交通経営担当課長(鉄道部会代表)	八子 俊昇
	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 事務所長	宮本 久仁彦		横浜市 健康福祉局 地域福祉保健部長 (福祉有償移動サービス運営協議会代表)	高木 美枝
公安委員会	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	白砂 照彦			