

第2章 横浜の地域交通を取り巻く状況と課題

(1) 状況と課題

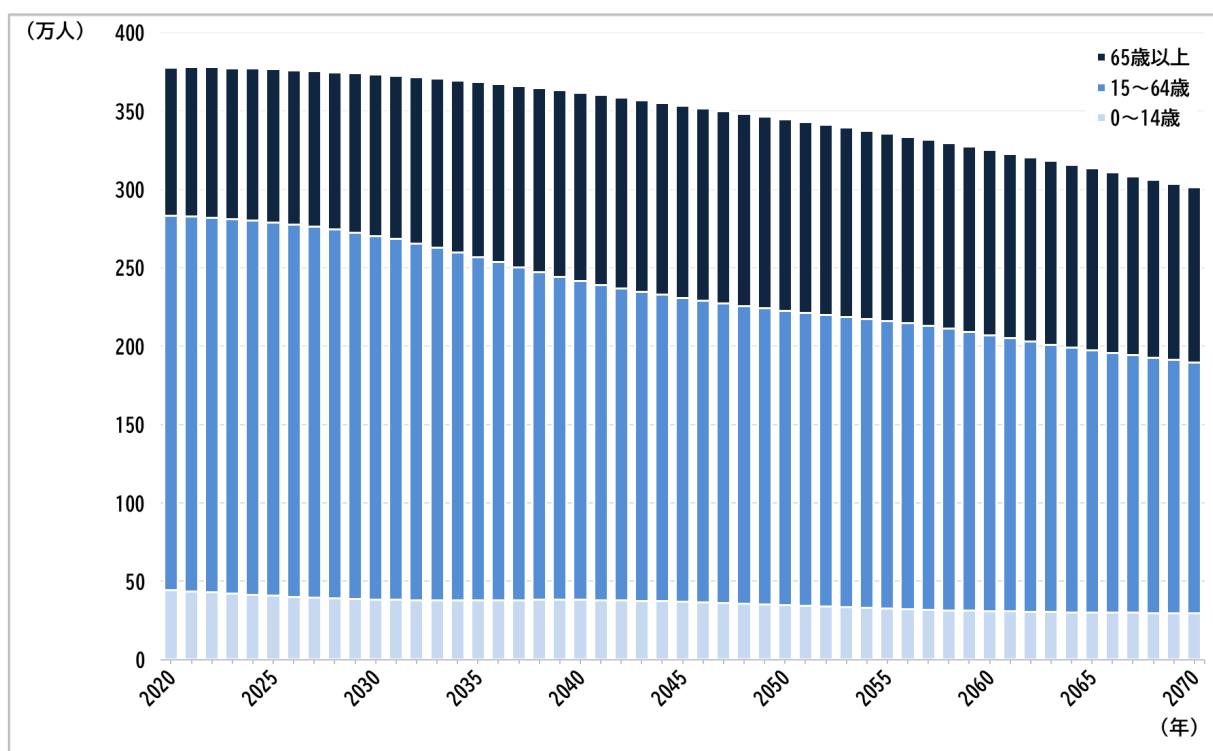
ア 人口減少と高齢化

本市の人口動態は、令和4（2022）年1月に対前年同月比での人口が戦後初めて減少しました。今後、本格的な人口減少を迎えることが予測されています。また、年少人口（0～14歳）及び生産活動を支える生産年齢人口（15～64歳）の人口は減少が続く一方、高齢人口（65歳以上）は2045年頃まで増加が続くと見込まれています（図2-1）。

単独高齢世帯の増加（図2-2）による社会的孤立のリスクの高まりや、自治会町内会における地域活動の担い手不足など、地域コミュニティの希薄化が進行している中で、地域の共助による外出支援やイベント等の交流機会の減少が見られます。

加えて、体力や気力、認知機能など、からだところの機能（はたらき）が低下し、将来介護が必要になる危険性が高いフレイル状態にある高齢者が増加しています（図2-3）。

また、高齢化に伴い、人口に対する障害者手帳所持者の割合も増加傾向にあります。



0～14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）

図2-1 将来人口推計

資料）「横浜市将来人口推計（中位推計）（令和6（2024）年3月）」より

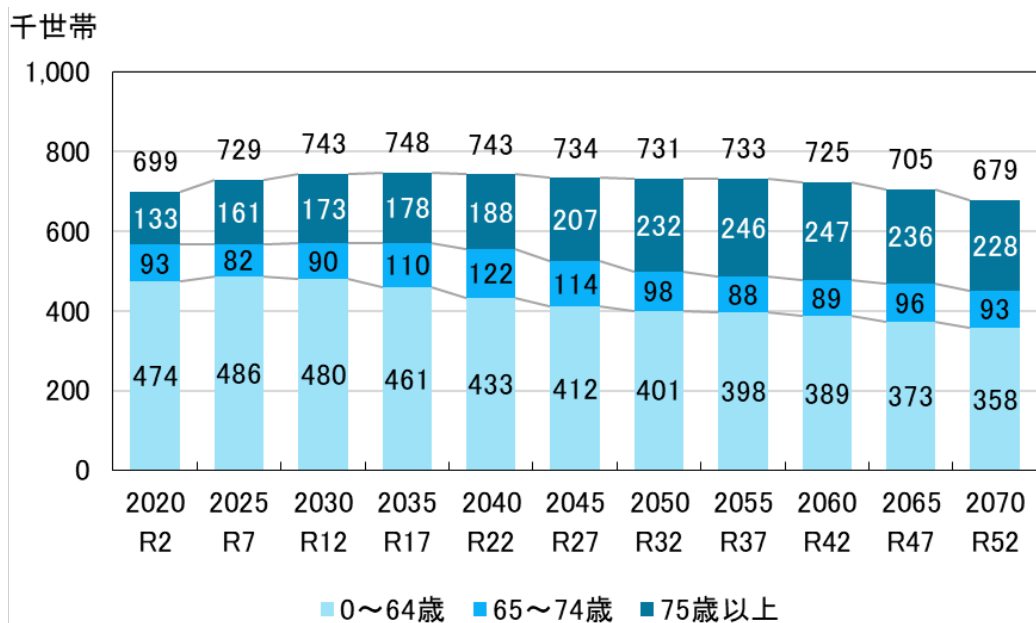
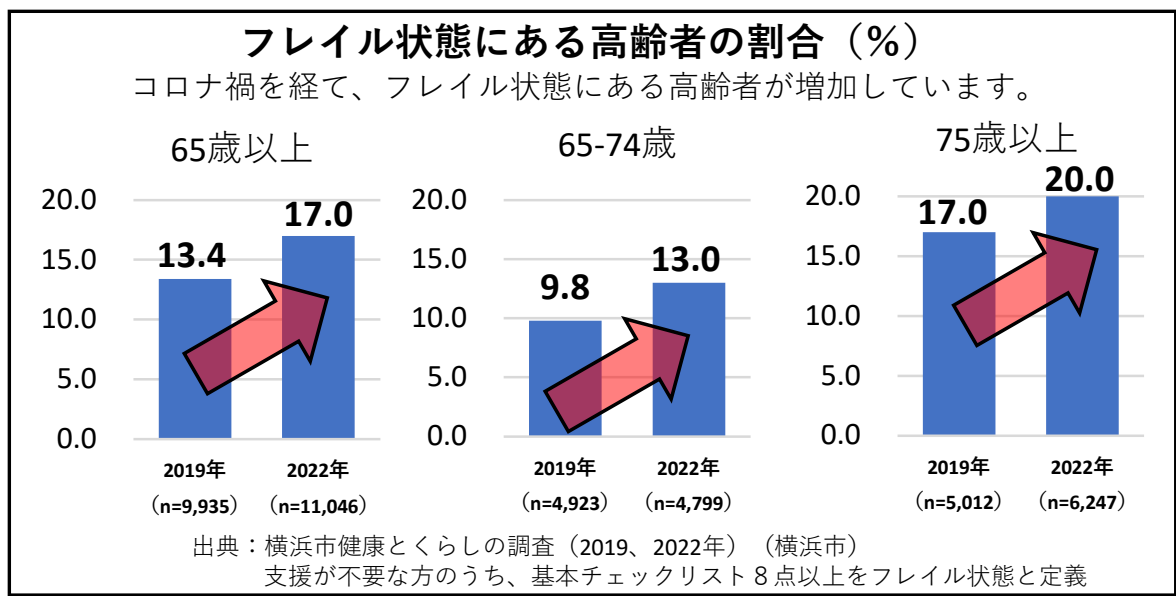


図2-2 単独世帯の年齢別の将来推計

資料) 横浜市将来人口推計(中位推計)(令和6(2024)年3月)より作成



※フレイル(虚弱)：高齢期に体力や気力、認知機能など、からだところの機能(はたらき)が低下し、将来介護が必要になる危険性が高くなっている状態

図2-3 横浜市民のフレイル状態にある高齢者の割合

資料)「横浜市健康とくらしの調査(令和元(2019)年、令和4(2022)年)」より

イ 地理的な特性

本市では市域全体に鉄道ネットワークが整備されており、その鉄道駅を中心としてバスネットワークが広く整備されています。

住宅地は丘陵地を含め市域全体に広がっているため、鉄道駅やバス停と住宅地との間の高低差が大きく（図2-4）、アクセス路が急な坂道や階段などとなっている地域が多くあります。

鉄道駅やバス停から勾配を考慮しつつ、道路距離で鉄道駅から800m以内、バス停から300m以内の公共交通圏域を算出した結果、市内可住地の約8割が圏域内となりますが、市内各地に圏域外（いわゆる交通空白地）が郊外部を中心に点在しています（図2-5）。また、高齢になるにつれて徒歩での移動可能な範囲が狭くなる傾向があるため、徒歩による移動の負担が大きくなったり、制約が伴ったりする市民が増加していると考えられます。

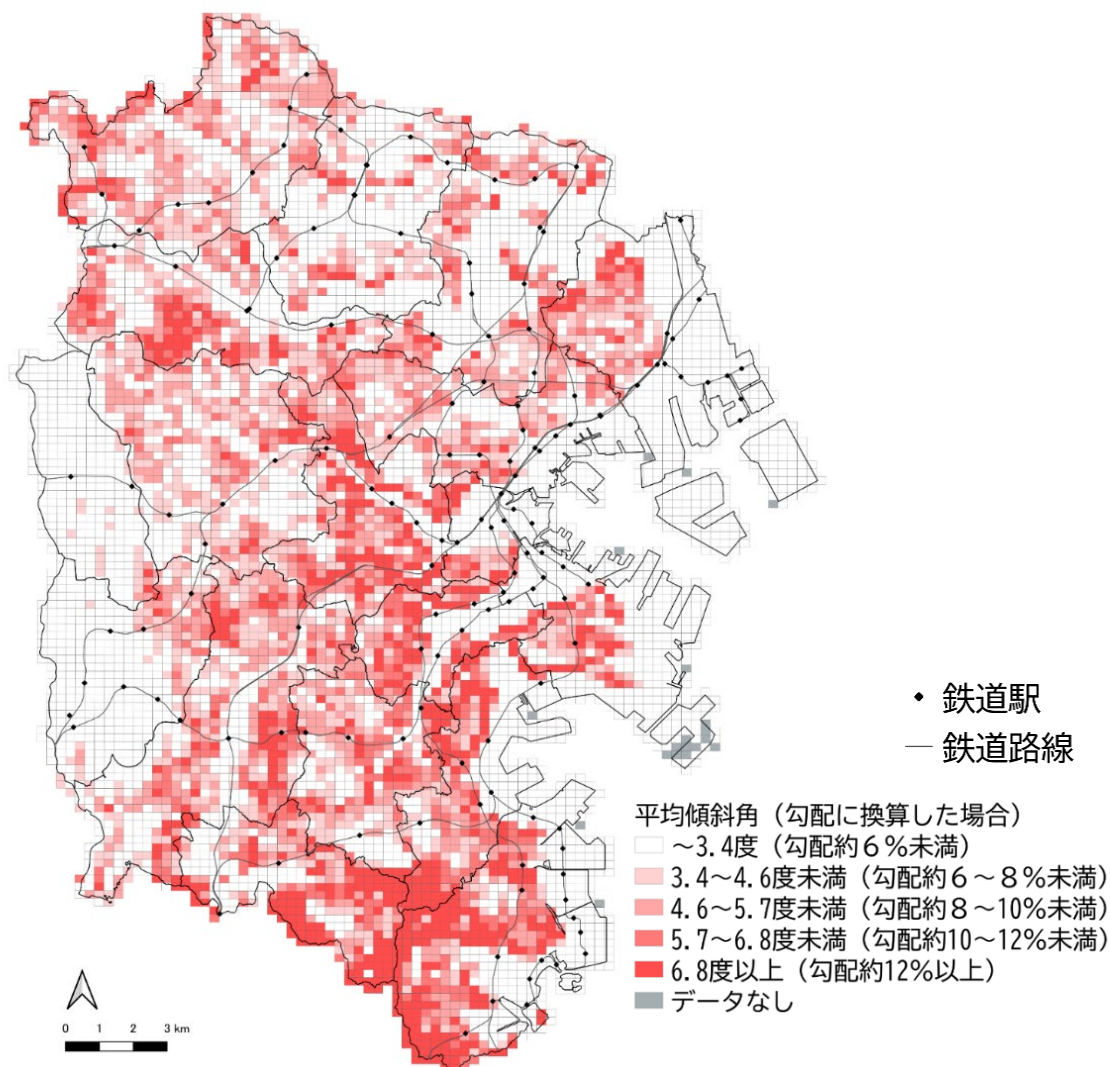


図2-4 平均傾斜角

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)より作成

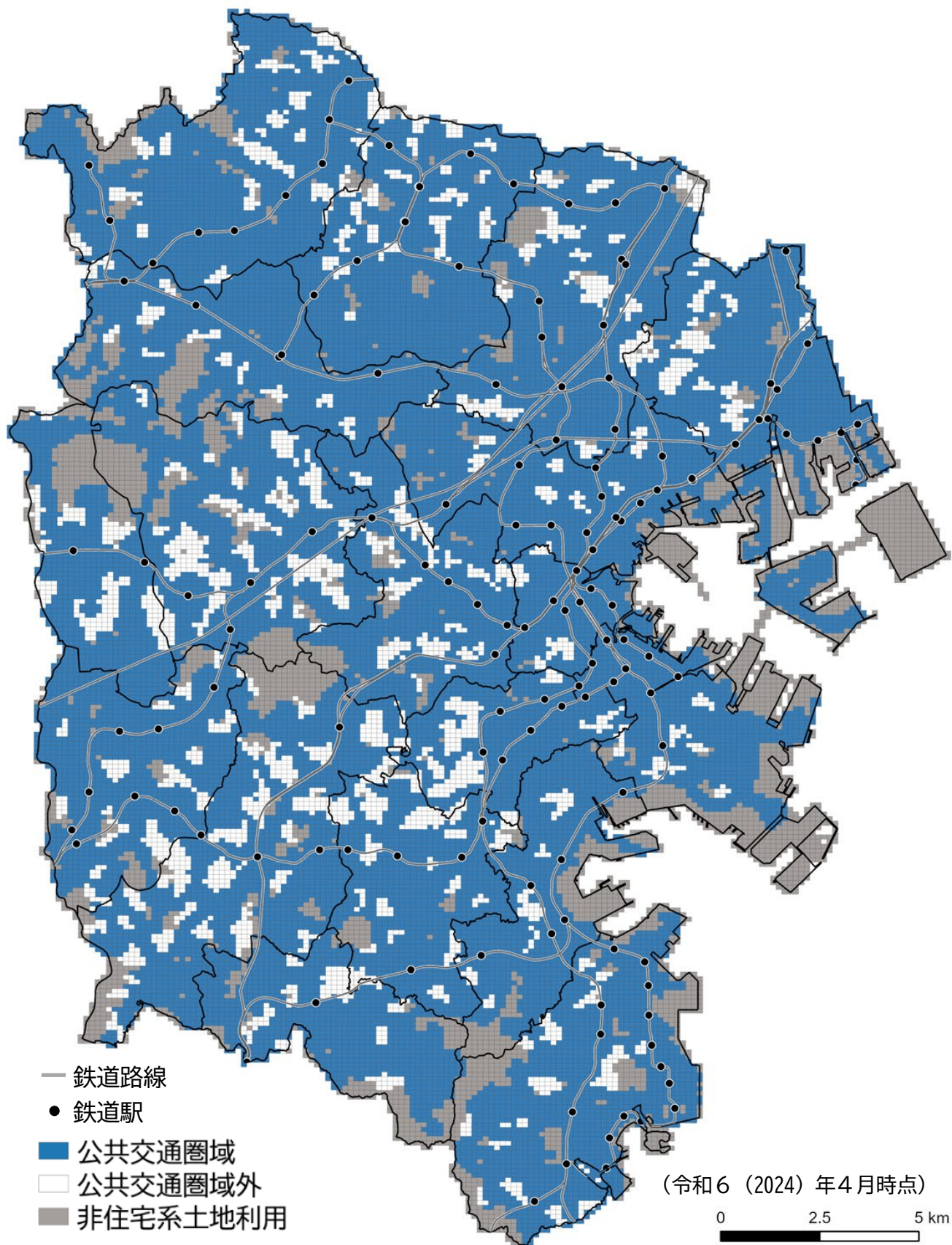


図2-5 公共交通圏域図(125mメッシュ)

資料) 横浜市作成

ウ 生活様式の変化

ライフスタイルや働き方の変化等により、移動ニーズも変化し、多様化しています。また、テレワークの普及（図2-6）や通信販売利用の増加などにより、駅周辺だけでなく、自宅周辺の住環境に求める機能も変化しています。

さらに、高齢者の日中の外出や子どもの習い事への送迎など、移動の時間帯や距離、頻度等に応じて、移動手段を選択できる環境へのニーズが高まっています（図2-7）。日常生活において、通勤・通学、買物・通院、子どもの送迎や親の介護など世帯ごとに様々な移動シーンがある中で、自らが運転し移動や家族の送迎を行うマイカー以外にも、シーンに応じた移動手段を選択できることが必要な状況です。

なお、本市は他都市と比べて一世帯当たりの自動車保有台数が低くなっていますが、区ごとに保有状況は異なっています（図2-8）。

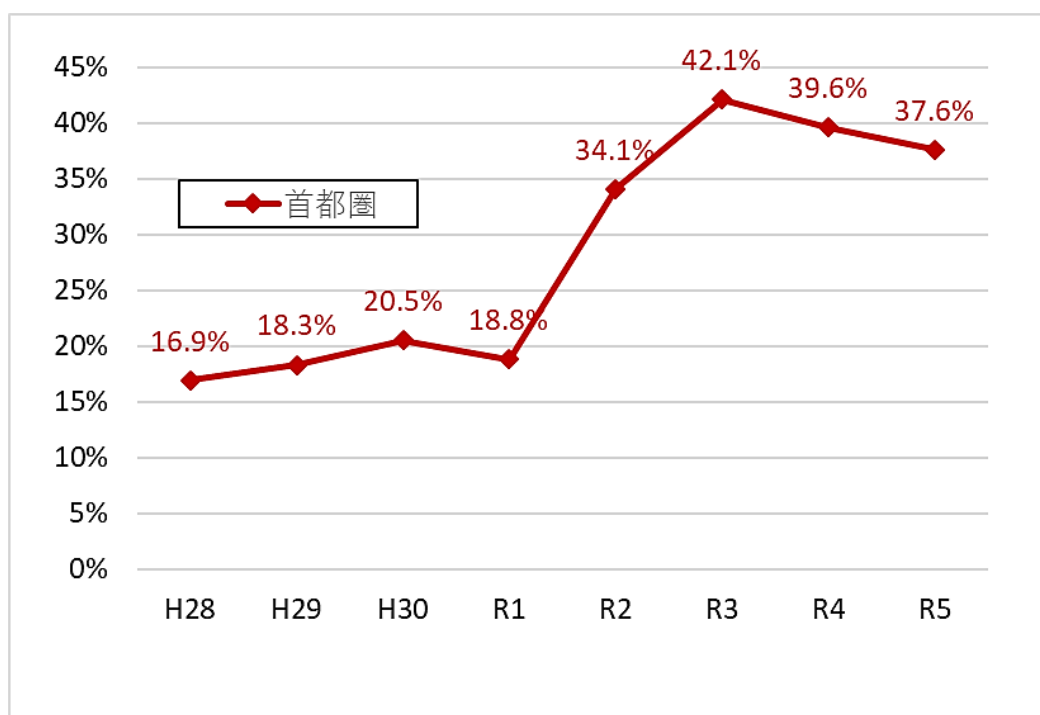
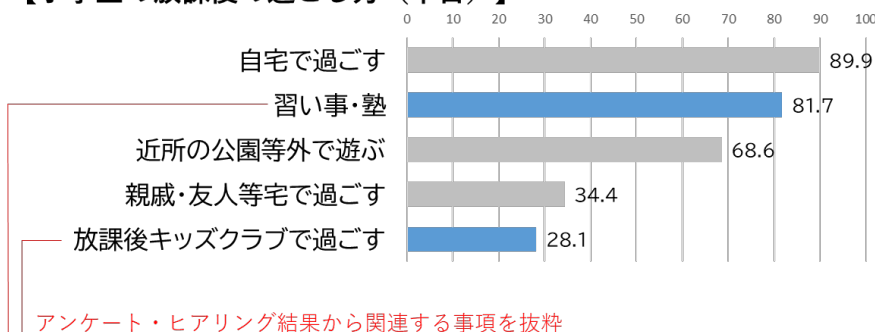


図2-6 全就業者におけるテレワーカー割合

資料)「令和5年度テレワーク人口実態調査—調査結果(概要)—」(国土交通省)より作成

【小学生の放課後の過ごし方（平日）】



【保護者アンケート調査結果】

子どもがクラブに「もっと行きたい」と思えるように充実するとよいもの
→非日常的な体験・活動（校外学習等） **68.7%**

【保護者ヒアリング結果】

<放課後キッズクラブの状況>

～長期休業期間中の昼食提供、習い事への送迎、夏休み中の開所時間を早めることへの希望が聞かれた。

【クラブヒアリング結果】

<放課後児童クラブの状況>

～やや交通の便が悪い立地のクラブでは、保護者から送迎の負担に関する声が多くあがっていたことから、ポイントまで職員が送迎するという対応を行ったものの、保護者の迎えがなく辞めてしまったという意見が聞かれた。また、遠方の子どもがタクシーで帰宅する際の支援をできるとよいという声も聞かれた。

図2-7 小学生の放課後の過ごし方

資料)「横浜市子ども・子育て支援事業計画」の策定に向けたニーズ調査（平成30（2018）年度）、
「横浜市放課後キッズクラブ・放課後児童クラブの充実に向けた調査業務委託」
報告書概要（令和5（2023）年度）より作成

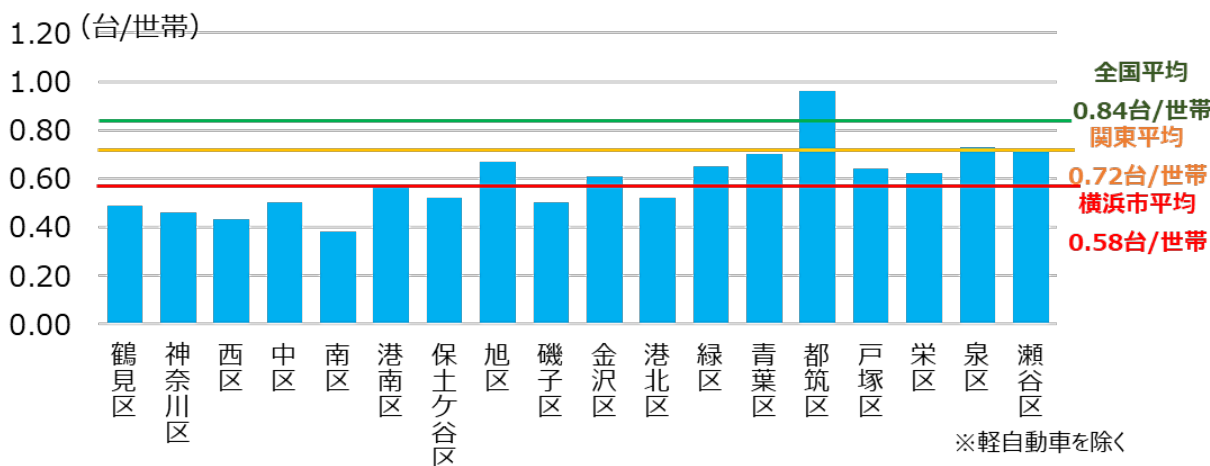


図2-8 横浜市民の一世帯当たりの自動車保有台数

資料) 人口・世帯数：令和2（2020）年国勢調査、
自動車保有台数：関東運輸局（令和6（2024）年3月末時点：登録車計）より作成

エ 路線バス

市内の路線バスは、市営及び民営の合計10事業者によって運行されています。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など、時代の変化に伴い経営環境は厳しくなっています。

横浜市内の路線バスは、5kmを超える路線が多い一方、利用者の8割以上は乗車距離4km未満となっています(図2-9)。また、赤字路線を多く抱えており(図2-10・横浜市交通局の例)、必ずしも効率的なサービスとなっていない状況です。さらに、一日当たりの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより大きく減少し、収束後も以前の水準には戻っていません。加えて、いわゆる2024年問題により運転士不足が一層顕著となり(図2-11)、本市においても減便や最終バスの繰り上げを実施せざるを得ない状況です。

利用状況としては、朝夕のピーク時間帯をはじめ、生産年齢人口(15~64歳)のバス利用者があらゆる時間帯で減少している一方、高齢人口(65歳以上)の昼間時間帯の利用者は増加しています。朝夕の通勤・通学の移動手段として路線を維持しながら、昼間の時間帯も日常生活の移動手段として、路線の確保が必要な状況です。

さらに、二次元バーコードやクレジットカード決済など多様な支払手法の導入や、ウェブサイトでの接近情報の提供など、利用者の更なる利便性向上に向けた取組が求められています。

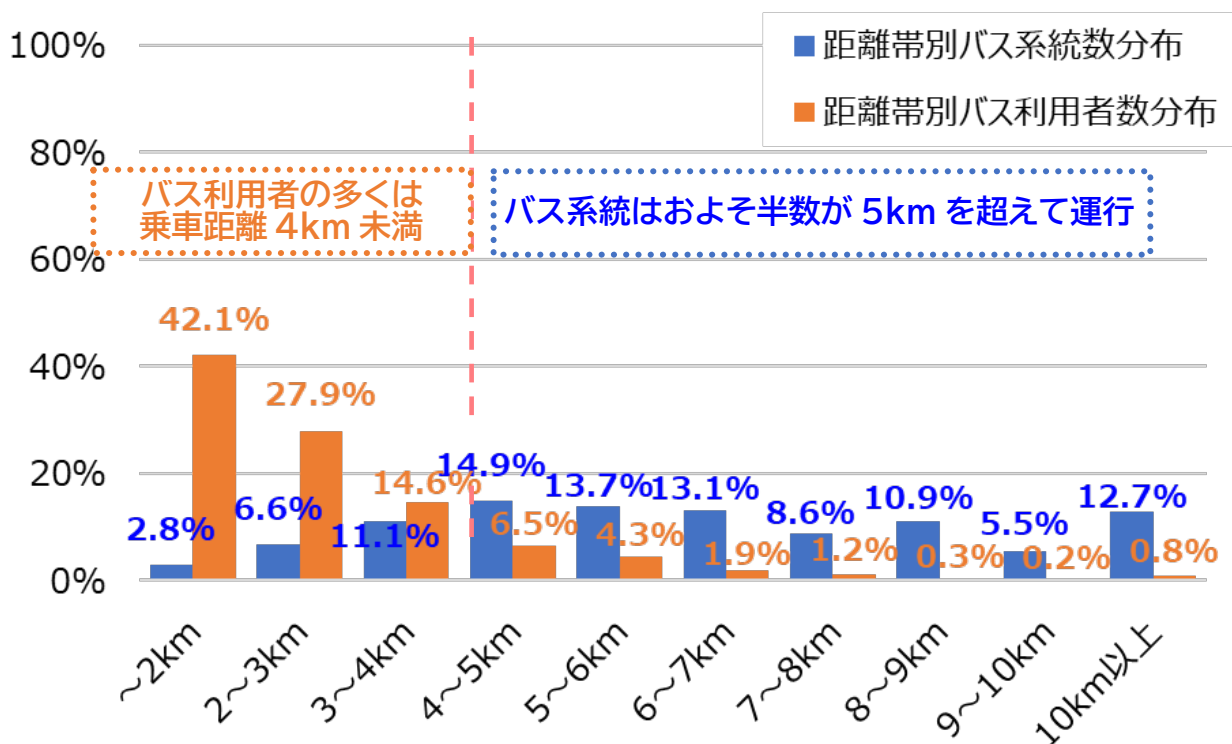
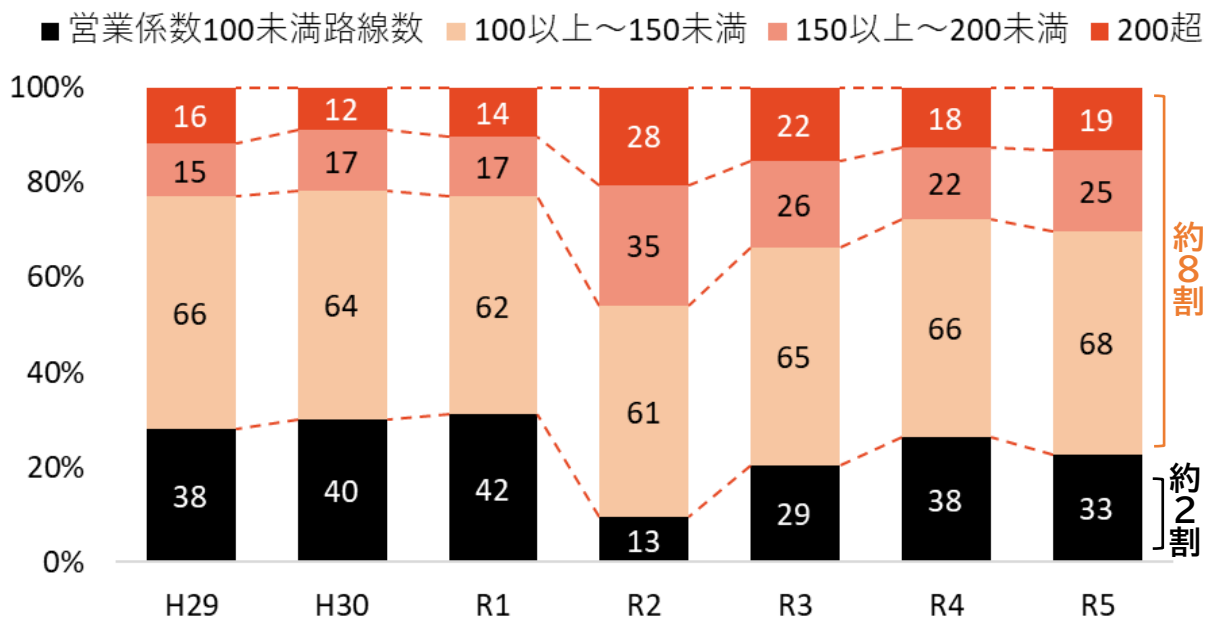


図2-9 市内の路線バス系統延長とバス平均乗車距離の比較

資料) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年)、バス系統データ(令和6(2024)年4月時点)より作成



※営業係数：100円の収入を得るために必要な支出のこと。
 支出÷収入×100で算定。数値が大きいほど赤字が大きい。

図2-10 一般乗合バスの営業係数別路線数の推移（横浜市交通局）

資料）「バス路線別収支」（横浜市交通局）より作成

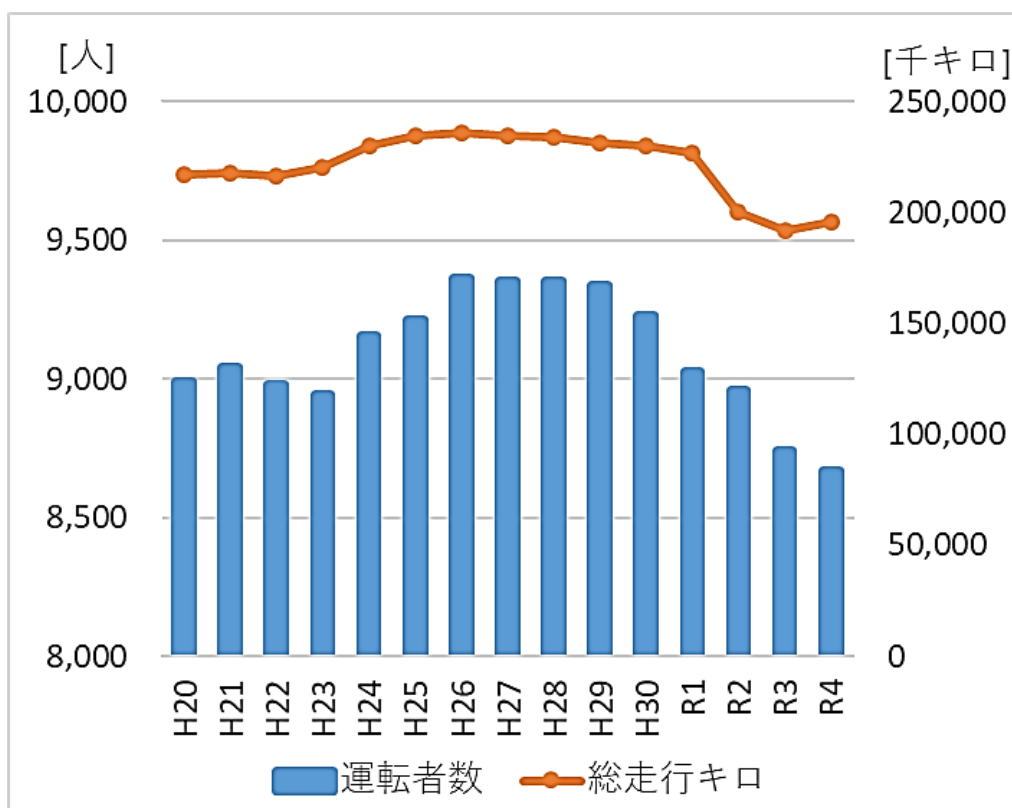


図2-11 県内の乗合バス運転士数・総走行キロの推移

資料）神奈川県バス協会資料より作成

オ タクシー

市内の法人及び個人のタクシー車両届出台数は約5,600台となっています。タクシーも路線バスと同様に、運転士不足（図2-12）など、厳しい経営環境に置かれています。一日当たりの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより大きく減少し、令和元年に比べて、令和2年では約4割減少（図2-13）しました。

その後、感染症の収束後の需要増加に対応できないエリア・時間帯が存在したことから、運転士採用や、令和6（2024）年3月に創設された日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の導入等に取り組んでいます（図2-14）。引き続き、一時的・局所的な需要への柔軟な対応が求められます。

また、タクシーにおいても、多様な支払手法の導入や配車アプリの普及など、利用者の更なる利便性向上に向けた取組が進められています。

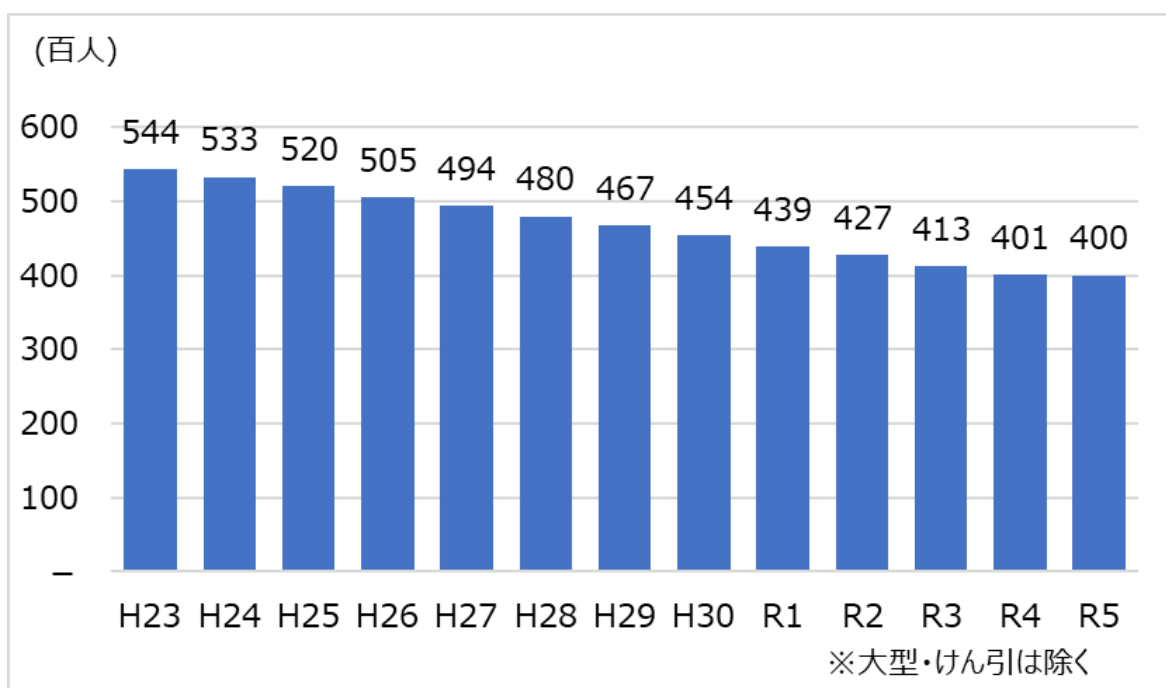


図2-12 市内の二種免許保有者数（タクシーなど）の推移

資料) 横浜市統計ポータルサイトより作成

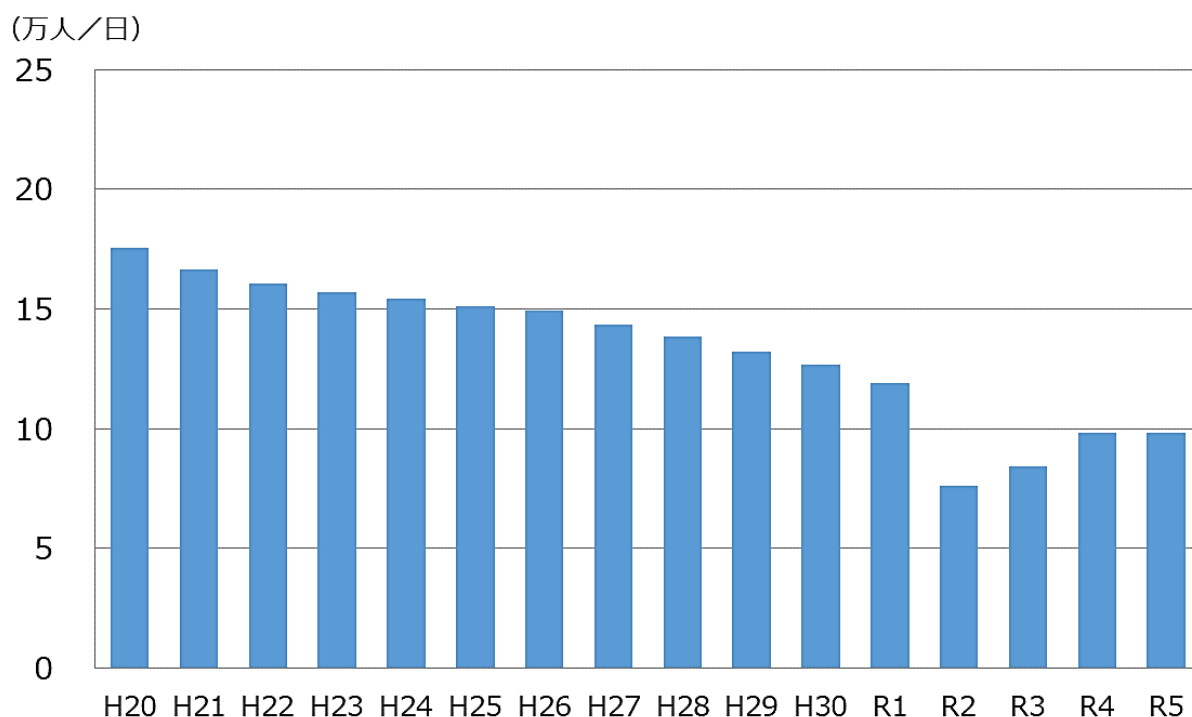


図2-13 横浜市内の一日当たりタクシー乗車人員

資料) 横浜市統計ポータルサイトより作成

営業区域名、対象市 (登録車両数)	車両数が不足する曜日 及び時間帯	不足車両数※
京浜 横浜市、川崎市、横須賀市ほか (6,734台)	金土日 : 0時台～5時台 (68%)	940台
	金土日 : 16時台～19時台 (82%)	480台

※マッチング率90%を確保するために必要な車両数

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 (京浜交通圏)

資料) 「自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数」(令和6(2024)年3月時点)(国土交通省)より

(2) これまでの取組の振り返り

本市では生活に必要なバス路線の維持や、地域ニーズを踏まえた地域交通の導入支援に取り組んできました。

このうち、「地域交通サポート事業」(図2-15)においては、近年、自宅から最寄のバス停や生活利便施設など身近な目的地への移動手段や、時間帯や距離、頻度等の様々なシーンに応じて選択できる移動サービスの必要性が高まる一方で、地域活動の担い手の高齢化、採算性の確保が難しい地区の増加など、地域交通の導入に至ることのできない、又は継続が困難なケースが増えています。

さらに、高齢者や障害者等の外出支援に資する制度として敬老特別乗車証(敬老パス)や福祉特別乗車券(福祉パス)等の導入にも取り組んできました(表2-1)。これまで導入した地域交通では、運行する交通事業者によって、敬老パス等が利用できない場合があります、地域差が生じています。

その他、移動に支援を必要とする方々に対しては、福祉タクシー利用券の交付といった支援や、福祉有償運送などの移動サービスがあります。

「地域交通サポート事業」の概要

- ▶ 生活に密着した地域交通の導入に向けて、地域の主体的な取組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に、地域に対して様々な支援を行う事業です。
- ▶ 駅から離れた住宅地や、駅徒歩圏でも山坂の多い地区等において、通院、買い物など様々な目的での移動や高齢化による移動手段の確保を目的としています。

地域交通サポート事業 ～実現のための基本的な考え方～

- 1 安全・安心な運行:国から乗合・乗用業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両
- 2 地域の盛り上がり:多くの方が継続的に利用することで、安定した経営を行う
- 3 行政からの財政支援に頼らない自立した運行

既存バス停から、自宅まで遠い等普段の生活の移動にお困りの方はいらっしゃいますか?
なぜ、バスがないの?
お出かけが大変



地域交通サポート事業による交通問題解決
ご近所との交流が増えた
お買い物が便利になった



横浜市地域交通サポート事業は、生活に密着した地域交通の導入に向け
地域主体的な取組がスムーズに進むよう、活動に対して様々な支援をしています。

図2-15 地域交通サポート事業の概要

資料) 横浜市作成

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

資料）横浜市作成

名称	生活交通バス 路線維持制度	地域交通 サポート事業	敬老特別乗車証 （敬老バス）	福祉特別乗車券 （福祉バス）	福祉タクシー 利用券
概要	市内の生活交通として必要なバス路線を維持	地域の主体的な取組みによる地域交通の取組支援	高齢者の外出及び社会参加の支援	障害者の外出及び社会参加の支援	障害者の外出及び社会参加の支援
支援内容	事業者に対し運行経費の一部を交付	地域交通の取組伴走支援、導入に係る経費支援	乗車証の交付	乗車券の交付	利用券の交付
創設	平成19年度	平成19年度	昭和49年度	昭和38年度	昭和58年度
所管課	都市整備局 都市交通課	都市整備局 都市交通課	健康福祉局 高齢健康福祉課	健康福祉局 障害自立支援課	健康福祉局 障害自立支援課
支援対象	誰でも	誰でも	市内在住 70歳以上	市内在住で身体、知的、精神障害者のうち一定の条件を満たす方	市内在住で身体、知的、精神障害者のうち一定の条件（重度障害）を満たす方
車両等	路線バス	路線バス ワゴン型車両	路線バス、市営地下鉄、シーサイドライン	路線バス、市営地下鉄、シーサイドライン	タクシー、福祉有償運送車両等
現状等	対象路線13路線 事業費 （令和5年度） 231,402千円	本格運行17地区 事業費 （令和5年度） 110,658千円	交付者数約40万人 事業費 （令和5年度） 12,588,275千円	交付者数約6万人 事業費 （令和5年度） 1,703,391千円	交付者数約2.5万人 事業費 （令和5年度） 741,877千円

《コラム》福祉有償運送とは

介助なしでは公共交通を利用することが困難な高齢者や障害者等を対象に、通院や買い物、レジャー等を目的にNPO法人等（非営利法人）が行う介助付き輸送サービスです。利用にあたっては事前に実施団体に登録する必要があります。また、実施団体は事前に「横浜市福祉有償移動サービス運営協議会」に登録申請が必要です。

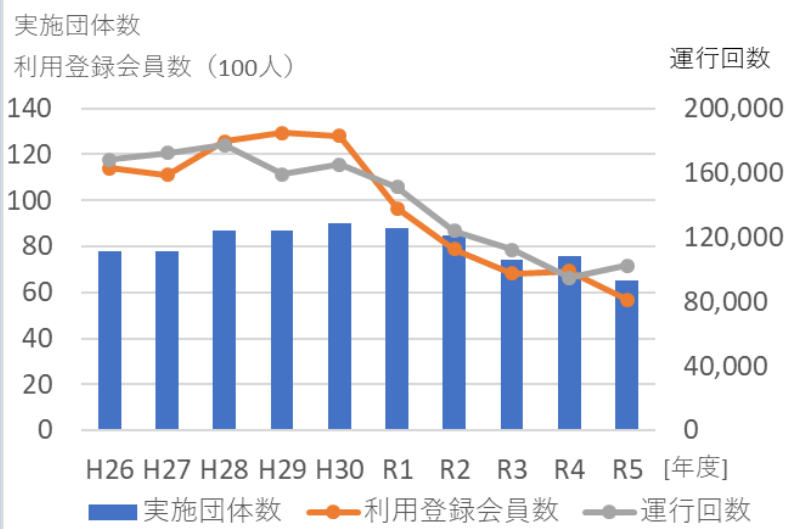


図2-16 福祉有償運送の実施団体数・会員数・運行回数の推移

資料）横浜市作成

(3) 今後予想される影響

厳しい社会情勢の変化の中では、公共交通サービスの水準の維持が困難となる地域が発生し、市民の多様化する移動ニーズに応えることが今後ますます難しくなると想定されます。

公共交通サービスの水準が低下すると、地域住民の外出に対する抵抗感が増加し外出機会が減少することが懸念されます。これにより、心身の健康状態の悪化（フレイルリスクの増加）、地域交流の希薄化につながる恐れがあります。さらに、移動手段の選択肢の減少によってマイカーへの依存度が高まり、道路渋滞や交通事故、二酸化炭素排出量の増加にもつながり得るなど、様々な分野に悪影響が生じることが考えられます（図2-17、表2-2）。



図2-17 地域交通が関係する分野イメージ

資料) クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」(国土交通省)より

表2-2 公共交通サービスの水準が低下することで想定される負の影響

変化	想定される負の影響（イメージ）	
・外出機会、意欲の減少 ・マイカー依存度の高まり、 免許返納者の減少	医療・福祉	健康状態の悪化（フレイルリスクの増加）
	商業	消費の低迷、まちなのにぎわいの低下
	交通安全	交通事故の増加
	教育	学習・体験機会の減少、学力の低下
	定住促進	生活満足度の低下、人口の流出
	環境	二酸化炭素排出量の増加
	地域 コミュニティ	友人・地域との交流の減少、 コミュニティの希薄化
	財政	医療・介護等財政状況の悪化

資料) 横浜市作成

《コラム》フレイルリスクについて

身体活動はフレイル予防に必要ですが、それだけではなく文化活動やボランティア・地域活動など、複数実施することによりフレイル予防につながります。

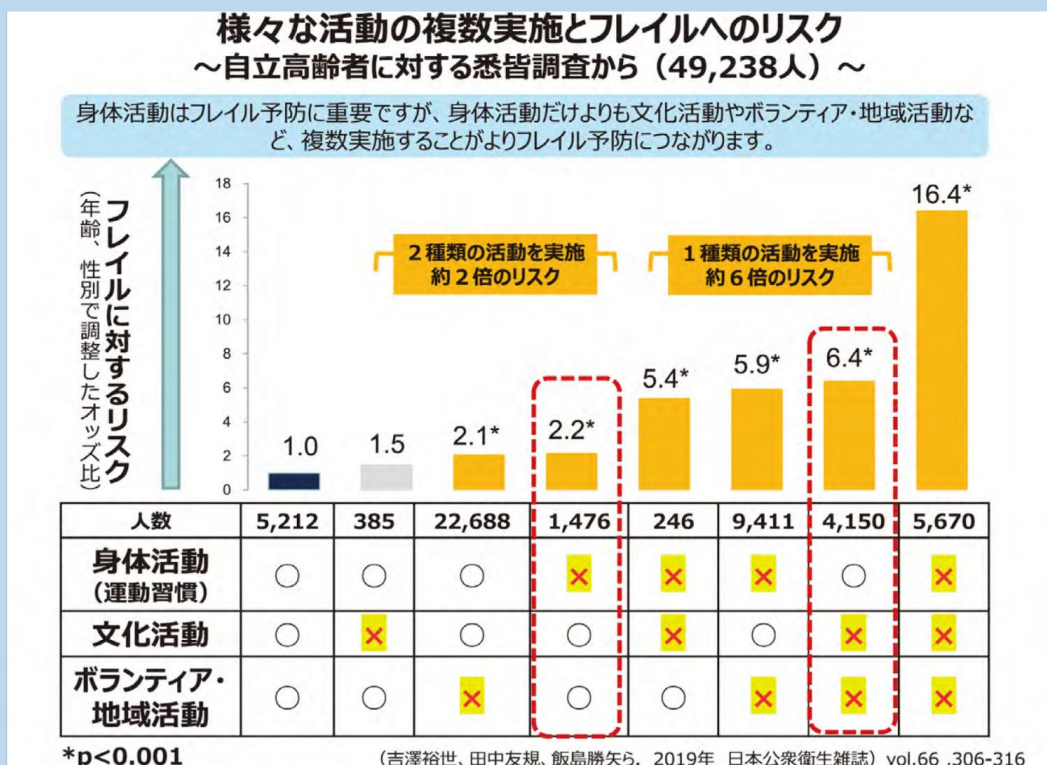


図2-18 様々な活動の実施とフレイルリスクの関係

資料) 吉澤 裕世、飯島 勝矢ら、日本公衆衛生雑誌、2019: 66(6): 306-316 より