

横浜市地域公共交通計画（素案）に関する 市民意見募集の実施結果について

横浜市では、「横浜市地域公共交通計画」の改定にあたり、令和6年12月に素案を公表し、市民意見募集を実施しました。市民の皆様から、貴重なご意見をいただきましたことに御礼申し上げます。

1 実施概要

- (1) 実施期間
令和6年12月23日（月）から令和7年1月20日（月）まで
- (2) 意見提出方法
横浜市電子申請・届出システム、ハガキ、電子メール、FAX など
- (3) 素案及び市民意見募集の周知
 - ・概要版パンフレットの配布（区役所、市民情報センター、行政サービスコーナー、地区センター、図書館、地域ケアプラザ、主要な鉄道駅等）
 - ・素案の閲覧（都市整備局都市交通課、区役所、市民情報センター）
 - ・記者発表、広報よこはま（令和7年1月号）、横浜市ウェブサイトへの掲載 等

2 実施結果

- (1) 意見総数
144件
- (2) 意見提出者数（提出方法別内訳）
79名
（横浜市電子申請・届出システム41名、ハガキ31名、電子メール5名、FAX1名、持参1名）
- (3) ご意見への対応状況

対応状況	説明	意見数	割合
反映	ご意見の趣旨を踏まえ改定案に反映したもの	22件	15.3%
包含・賛同	ご意見の趣旨が既に素案に含まれるもの又は素案に賛同いただいたもの	36件	25.0%
参考	今後の参考とさせていただくもの	70件	48.6%
質問	計画に関して質問いただいたもの	5件	3.5%
その他	本計画に関連しない意見・要望等	11件	7.6%
		144件	100%

※ご意見の詳細については、次ページ以降に掲載しています。

横浜市地域公共交通計画（素案）に関する市民意見募集でいただいたご意見と本市の考え方

【対応】

- ①反映・・・ご意見の趣旨を踏まえ改定案に反映したもの
- ②包含・賛同・・・ご意見の趣旨が既に素案に含まれるもの又は素案に賛同いただいたもの
- ③参考・・・今後の参考とさせていただきます
- ④質問・・・計画に関して質問いただいたもの
- ⑤その他・・・本計画に関連しない意見・要望等

1. 「施策1 バスネットワーク維持」に関するご意見と、ご意見に対する本市の考え方（47件）

No.	素案へのご意見	対応	ご意見に対する本市の考え方
1	P9に「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」と記載されP21に「利用者としては、「バスは最寄 駅まで」「路線によってはバスを乗り継ぐ」といった考え方のもと、目的地に向けて、バスと鉄道を組み合わせた利用、バスとバスを組み合わせた利用など、路線バスの使い方を変えていくことが必要となる場合も考えられます」と記載されている。最重要課題と掲げられている「バスネットワーク維持」は、限られた運転士という経営資源の適正配分が重要であり、本当にバスでないと行けない地域の足を守るには必要な認識だと思うが、具体的な施策が弱い。これを実現するには、乗り継ぎ案内の充実などDXで解決できる部分も若干あるが、交通結節点の整備・複数モードを乗り継ぐことで運賃が割高になる問題の解消など、ハード整備や政治的リーダーシップで実施する必要のある事項の方が大きい。この辺の記載がないのが心もとない。DXだけでは決して可決できない。	①	鉄道とバス路線の機能分担やバスネットワーク再編にあたっては、＜第4章（1）イ＞において、乗継拠点の確保・整備の支援及び乗継割引制度について検討する旨を記載しています。これら取組の具体化に向け、交通事業者や地域の企業・団体等と連携し、検討していきます。
2	・バス便を減らさないでください	①	＜第4章（1）＞において、多くの市民の日常生活を支えるバスネットワークの維持の重要性について記載しています。バス事業者と連携しながら取組を進めていきます。
3	概要版「利用者の減少」の表現は、正確でない。交通弱者の利用者は益々増加している。	①	ご意見のとおり、バス路線については本編＜第2要（1）エ＞に記載のとおり利用者全体としては減少傾向であるものの、高齢人口の昼間時間帯の利用者は増加しています。概要版では、全体の傾向として簡潔に表現しています。
4	横浜市内のバス便を減らさないでください	①	＜第4章（1）＞において、多くの市民の日常生活を支えるバスネットワークの維持の重要性について記載しています。バス事業者と連携しながら取組を進めていきます。
5	バスの乗務員の処遇改善を行い人材確保をしてください	①	＜第4章（1）＞に記載のとおり、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見はバス事業者にお伝えいたします。
6	いつもバスを利用して、近くの地域施設へ通い、健康と交流を維持しています。バスの待ち時間は足腰の弱くなった高齢者にとりまして、20分ぐらいが限度です。是非、1時間に3台のバスが通る様に時刻表を戻して頂きたい、強く要望します。	①	＜第4章（1）＞において、多くの市民の日常生活を支えるバスネットワークの維持の重要性について記載しています。バス事業者と連携しながら取組を進めていきます。
7	同じ路線を東急・神奈中さんも走っています。運転手さんの処遇の差で、市営交通の質が落ちるのは困ります。市民の足を守る大切な職業です。改善をお願いします。	①	＜第4章（1）＞に記載のとおり、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見はバス事業者とも共有いたします。
8	・市営バス乗務員の抜本的な処遇改善を行い、人材を確保すること	①	＜第4章（1）＞に記載のとおり、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見はバス事業者にお伝えいたします。
9	東急バス日吉～常盤台毎日乗っています。東急百貨店に買物行きます。バスの発着本数が多く便利しております。ありがとうございます。女性の運転手さんが多いのに驚いています。ありがたいです。男性も親切ですが…計画素案good、特に意見ありません。	①	ご賛同いただきありがとうございます。地域公共交通の充実に向け、取組を進めていきます。
10	38ページ 全長18メートルの車両ですが19才から免許を取得できますので、まずは運転してみてください。簡単に運転できると思っているのでしたら、まずは19才から免許を取得日です。免許を取得して運転してみてください。単車ではなく中折する車両で楽ですから。全長18メートルでも、楽しいと思えますよ全長18メートルの車両。簡単に運転できると思われるんですね。簡単に。簡単に。簡単に。確かに19才で取得できる免許ですから簡単ですね。19才で取得できる免許なんです。	②	効果的・効率的なバスネットワークの再編については、バス事業者と連携し、そのエリアの路線の状況を踏まえて手法を検討します。その中で、連節バスの導入はバス事業者が実施する手法の1つとなります。本回答の趣旨に合った表現となるよう、23ページ（第4章 施策1 施策の方向）の記載順や記載内容を修正しました。

11	25ページ プロのドライバーが運転を担う交通事業者の強力とありますが、横浜市営バスが人員不足で減便しているのに集まるのですか。プロのドライバーが運転を担う交通事業者は人員不足だという認識が前の方のページで書いてありますが、矛盾していませんか。プロのドライバーが担うほど人員不足の状況を考えて集まると本当に思っているのですか。	②	新たな地域公共交通については、バス事業者だけでなくタクシーや貸切事業者等の協力により導入を図っていきます。本回答の趣旨に合った表現となるよう、25ページの記載を一部修正しました。 また、40ページ（第5章 取組ウ バス運転士の確保策の推進）に、バス運転士の住居費用の一部補助等にも取り組む旨を記載しています。いただいたご意見の趣旨を踏まえ、バス運転士確保の重要性を一層示すため、24ページ（解説4-1）に「バスの運転士確保に向けた取組」の記載を追加しました。
12	連節バスの導入と簡単に言うのであれば、19歳以上なら大型二種免許取得できます。お手本を見せてください。	②	効果的・効率的なバスネットワークの再編については、バス事業者と連携し、そのエリアの路線の状況を踏まえて手法を検討します。その中で、連節バスの導入はバス事業者が実施する手法の1つとなります。 本回答の趣旨に合った表現となるよう、23ページ（第4章 施策1 施策の方向）の記載順や記載内容を修正しました。
13	23ページ。大型二種は誰でも教習所で取れる免許です。19歳から大型二種免許が取れます。その誰でもとれる大型二種免許で連節バスが運転できます。たかが全長16メートルです。誰でも教習所で取れる免許ですから、是非とも連節バスを営業運転してみてください。簡単に運転できると思っているとしか思えません。誰でも教習所で取れる免許ですから、ご自身で連節バスを営業運転してください。バス運転手の人員不足に役立ち計画実現に繋がります。	②	効果的・効率的なバスネットワークの再編については、バス事業者と連携し、そのエリアの路線の状況を踏まえて手法を検討します。その中で、連節バスの導入はバス事業者が実施する手法の1つとなります。 本回答の趣旨に合った表現となるよう、23ページ（第4章 施策1 施策の方向）の記載順や記載内容を修正しました。
14	連節バスの運行と軽く書いてありますが、連節バスの運転をされたことでもあるのですか。連節バスを実際の路上で立ち客を大勢乗せて運転してから言うてください。連節バスの運転を乗用車の運転と同じに考えていませんか。連節バスを路上で走らせることも大変な苦労と手続きが必要なことを知らないのですか。横浜市がバスの運転手を軽くみているから、バスの運転手を軽く扱うから大量に退職されたのではないのですか。横浜市の職員のなかでも、バスの運転手を軽くみて軽く扱うから保土ヶ谷営業所の運転手が大量に辞めてしまったのではありませんか。23ページの連節バスの記載は、バスの運転を軽く見すぎているとしか思えません。連節バスを実際にお客さんを乗せて営業で走ってみてください。バスの運転手に対してとても失礼だと思います。	②	効果的・効率的なバスネットワークの再編については、バス事業者と連携し、そのエリアの路線の状況を踏まえて手法を検討します。その中で、連節バスの導入はバス事業者が実施する手法の1つとなります。 本回答の趣旨に合った表現となるよう、23ページ（第4章 施策1 施策の方向）の記載順や記載内容を修正しました。
15	人手不足が深刻な状況で、どのように運転士確保をされる予定ですか。計画をたてるだけで、運転士確保などの難しい解決は各事業者任せで何もされないのですか。	②	いただいたご意見の趣旨を踏まえ、バス運転士確保の重要性を一層示すため、24ページ（解説4-1）に「バスの運転士確保に向けた取組」の記載を追加しました。
16	連節バスの運転を簡単だと思っていらっしゃるのみに感じとれます。19歳で大型二種免許がとれますので、連節バスを運転できます。企画者の皆様は是非とも人手不足解消のために連節バスを運転してください。バスの運転を軽くみているのと同じかと思えません。そんな考えだからバスの運転士の人手不足が深刻になってしまったと思います。19歳で連節バスを運転する免許が取得できますから、是非とも企画者の皆様が率先垂範で運転士として人手不足解消に寄与してくださいませんか。是非とも、お願いします。	②	効果的・効率的なバスネットワークの再編については、バス事業者と連携し、そのエリアの路線の状況を踏まえて手法を検討します。その中で、連節バスの導入はバス事業者が実施する手法の1つとなります。 本回答の趣旨に合った表現となるよう、23ページ（第4章 施策1 施策の方向）の記載順や記載内容を修正しました。
17	2. 民間でも連節バス導入が進められているようですが、乗降方法が行き帰りで異なっていたり運賃精算が難しく困っています。また、これまで直通でいけていたエリアに行くのに乗り換えが必要になったところもあります。今後このような乗り換えが増えるのであれば、乗換駅近辺に時間をつぶせるような施設を都市計画として合わせて考えていただくとありがたいです。	②	いただいた連節バスの利用方法案内に関するご意見については、本市及びバス事業者で共有させていただきます。 また、乗継拠点については、23ページ（第4章 施策1 施策の方向）において、整備にあたっての乗継利用者の負担軽減や利便性向上について記載していますが、いただいたご意見をふまえ、交通とまちづくりの連携という視点について記載を加えました。
18	イ・ウ 市営・民営あわせて10事業者の対象13路線に、生活交通バス路線維持制度として運行経費の一部を補助しており、新たに民営バスへ人材確保に向けた補助制度(家賃補助)の導入とされています。 ・バス事業者へ公共サービスにふさわしく必要な財政支援を行い、路線バスを維持すること	②	第4章施策1「バスネットワーク維持」に記載のとおり、バス事業者の経営状況や運転士不足の課題が顕在化する中で、市民の生活に必要な路線バスの維持するなどの行政支援も必要と考えています。必要な財政支援の1つとして実施している「バスの運転士確保に向けた取組」について、<第4章（1）ア>に解説を追加しました。

19	1.市営バスや民間のバス事業者は、赤字路線や運転手不足を理由に、既存のバス路線を廃止したり減便している。住民の足として最も身近なバスが利用できなくなり、住民は不便を強いられている。「公共交通」を守るために、市としてバス事業者に対する財政的な支援をすること。赤字や運転手不足を理由に廃止、減便されては「地域公共交通」は守れない。	②	第4章施策1「バスネットワーク維持」に記載のとおり、バス事業者の経営状況や運転士不足の課題が顕在化する中で、市民の生活に必要な路線バスの維持するなどの行政支援も必要と考えています。必要な財政支援の1つとして実施している「バスの運転士確保に向けた取組」について、<第4章(1)ア>に解説を追加しました。
20	人材不足のなか今年は民間が大幅に給与アップを行う予定のようなので、公的機関も相当考えないと人が来ない。	②	第4章施策1「バスネットワーク維持」に記載のとおり、バス事業者の経営状況や運転士不足の課題が顕在化する中で、市民の生活に必要な路線バスの維持するなどの行政支援も必要と考えています。必要な財政支援の1つとして実施している「バスの運転士確保に向けた取組」について、<第4章(1)ア>に解説を追加しました。
21	40ページ バス交通ネットワーク 人手不足が叫ばれているなかでバスの運転手が集まるのですか。路線バスの運転手から集めるのですか。路線バスが人員不足で減便されている状況なのに路線バスの運転手から集めると、更なる減便になりませんか。連節バスが最大3台で隊列走行するということは全長60メートルですね。全長60メートルのバスの運転は、とても楽しそうですね。地下鉄環状線の一部先行開発を行い、地下鉄環状線の一部先行運行を行った方が、少ない人員でより多くの人が円滑に移動するためのシステムの構築になると思います。	③	瀬谷・上瀬谷間において、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転手の省人化を図るとともに、多くの来街者を円滑に輸送するシステムを目指しています。将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。
22	バスの運転手に対して配慮も気遣いもなく、事故や苦情の全てを運転手の責任に押し付ける体質に問題があると思います。運転手のためと言っても結局は運転手を締め付ける改革にしかならないと運転手に思われているから大量に運転手が辞めてしまっていると思います。運転手からしたら運転手を縛り付け運転手に責任を押し付ける改革を行われていると思われて、大量の運転手が辞めてしまっていると思います。何か対策をしても運転手を縛り付ける対策だと運転手が思ってしまうようでは、運転手の離職率の改善にはならないと思います。人手不足が叫ばれているなかで、バスの運転手から他のリスクの少ない業種に転職していくのは不思議ではないと思います。他の業種も人手不足ですから。事故や苦情の全てをバスの運転手の責任に押し付けているのは、バスの運転手が大量に辞めてしまう状態から変わらないと思います。この体質が変わらない限りバスの運転手の人員不足は解消しないと思います。路線の減便は加速していくと思います。バスの運転手のことを思う心がない改革は、バスの運転手に見透かされるだけだと思います。バスの運転手を締め付けすぎた結果、噂が噂をよんでバスの運転手になりたい人が減った原因の一つだと思います。	③	運転士不足への対応については、まずは今後5年間の取組として、39ページ(第5章 取組ウ バス運転士の確保策の推進)に記載のとおり、バス運転士に対する住居費用の一部補助や採用募集の周知啓発等の取組を実施し、人材確保や働きやすい環境づくりに繋げていきます。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
23	運転手不足が叫ばれているなか運転手確保ができなかった場合は、都市整備局の職員さんが責任をとって二種免許を取得して運転されるのですか。まさか人手不足が叫ばれて路線バスが減便しているなかで、路線バスの運転手に乗務させようなんて考えていませんか。これ以上、路線バスが減便されたいと思います。三台の隊列走行の連節バスに運転手を乗務させるのであれば、路線バスの乗務員を使わないでください。都市整備局の職員さんが免許をとって三台の隊列走行の連節バスを動かしてください。路線バスの乗務員を使われたら市民生活に悪影響が出ます。この人手不足の状況で路線バスの乗務員を使おうとは、都市整備局の職員さんは思っていないと思いますけど念のために伝えておきます。	③	瀬谷・上瀬谷間において、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転手の省人化を図るとともに、多くの来街者を円滑に輸送するシステムを目指しています。将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。
24	上瀬谷ターミナルまで穴を掘って連節バスを走らせて、巨額な赤字になると思います。赤字を加速度的に増やして問題はないのですか。収支見込みを示してください。シーサイドラインにまで収支を考えて断られていると報道されていますが、巨額な赤字のまま実行するのですか。赤字を加速度的に増やすことは財政ビジョンに反していると思います。横浜市自ら決めた財政ビジョンを横浜市自らが守る意識すらないのですか。赤字を増やし続けて問題ないと考えているのですか。子供たちに巨額な赤字を押し付けることが横浜市の方針なんですか。子供たちに巨額な赤字を押し付けることが子供たちのためになるのですか。	③	本市西部地域における交通ネットワークを構築するため、既存の道路インフラを活用した交通ネットワークの構築が可能となるバス系の交通システムを選定しました。瀬谷・上瀬谷間については、道路などのインフラ整備は本市が行い、バスの運行は民間が行うことを想定し、事業計画の検討を進めています。また、市の負担が半分程度になるよう国費等の導入について検討を進めます。
25	バス路線の維持や効率化については、とても重要でありそのためには市営バス・民間バス会社とが別々に考えるのではなく、乗り継ぎ割引やフリーバス等の新設など、お得な運賃設定も必要なのではないでしょうか。(鉄道と並行する路線・利用者増につながる施策だと思います)	③	第4章施策1「バスネットワークの維持」で記載のとおり、路線の再編、長距離路線の短絡化において、乗継利用者の負担軽減や利便性向上に向けては、乗継割引等も含めた検討が必要と考えています。いただいたご意見は、交通事業者と共有するとともに、今後の施策検討の参考とさせていただきます。

26	並木団地から金沢区役所、金沢病院へ行くバスの再開を求めます。並木団地は金沢区内で最も高齢化率が高く、住民が安心して安全に暮らしていくための貴重な”足”でした。行政の中心地への住民のアクセスの良さは、生活していく上で大切な事です。	③	いただいた具体的な地区に関するご意見は、関係者で共有させていただきます。
27	最後に上瀬谷の輸送システムについて。瀬谷ー上瀬谷間は専用道とありますが、これはまだ行列走行バスは一般道の走行が法的にも難しいからではないでしょうか？ それでは将来的な拡張性にも乏しく、また鉄軌道を待望している周辺の若葉台団地の方々は全く役に立ちません。またこの街にも採用されていない得体の知れないものに走られるのは、一般ドライバーとしては恐しく、迷惑千万です。ここは当初構想にあったように、建設費が安く工期が短いLRTでの再検討を強く望みます。 昨今、郊外開発の成功例として宇都宮がよく取り上げられますが、あれは軌道を敷くことで市の覚悟が明示的になり、それ故に投資家が安心して投資出来るようになったものと思われれます。多くの行政は軌道を敷くことに後向きですが、そういう消極的な姿勢は投資家にはすぐ見破られます。新潟は失敗しました。市は上瀬谷通信隊跡を郊外部の活性化拠点としたいのですが、本当にその覚悟はありますか？	③	本市西部地域における交通ネットワークを構築するため、既存の道路インフラを活用した交通ネットワークの構築が可能となるバス系の交通システムを選定しました。瀬谷・上瀬谷間については、道路などのインフラ整備は本市が行い、バスの運行は民間が行うことを想定し、事業計画の検討を進めています。また、市の負担が半分程度になるよう国費等の導入について検討を進めます。
28	バス乗務員さんの賃上げを主とした更なる処遇改善をお願いします。中憩も労働時間外とせずに、拘束時間（待機）として保障してください。抜本的な課題努力に期待します。	③	<第4章（1）>に記載のとおり、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見はバス事業者にお伝えいたします。
29	並木地区のバス94系統が廃止されて住民は富岡・能見台、文庫・区役所方面への足が奪われた。一部の連合役員や地域の市会議員に意見を聞くだけで決めてしまった。肝心の利用者は寝耳に水で、日々利用していた住人は非常に不便になり病院に行く人はタクシーを使わざるを得なくなり、大幅に出費が増え、回数を減らすことになった。行政は住民の意見を聞くというと、自治会・連合ではなく利用している人たちに意見を聞くべきだ。自治会の役員たちが住民の正確な意見をもっているとは限らない。	③	バス路線の運行につきましては、近隣で運行する民間バス事業者も含め、いただいたご意見を共有します。また、地域交通の新たな支援制度では、交通にご不便を感じられている地域皆様のご意向や移動ニーズの把握につきまして、アンケートなど実態調査の支援が可能な仕組みとなっています。地域の皆様で共有いただき、ご相談ください。
30	既存停留所（バス停）利用の制約の法規解釈も交通課と対面で読み合わせを希望します。	③	既存バス停の地域公共交通利用に関して、いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
31	バスの増便について。18系統バスが1時間に1本になりほとんどに不便です。運転免許を返納し、バスしかありません。酷暑でも、酷暑でも、ジツと待ちます。しかもバス停に屋根がない、ベンチもない。なるべくバスを使わないでもらいたいのです？	③	第4章施策1「バスネットワークの維持」に記載のとおり、朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、バス事業者にも共有しつつ、今後の施策の参考とさせていただきます。
32	日常の生活にバスの利用が不可欠です。23系統を利用しています。昨年4月、10月に減便がありました。来ないわけではないのですが、減便により車内の混雑が酷くなりました。拠点病院の横浜旭中央病院が終点にあります。又、横浜翠陵高校・星槎中学・高等学校・東洋英和女学院大学・霧が丘高等学校があり、学校の試験による登下校時間の変更でバスが来ても、乗車できません。身体の不自由な方も多く、時間通りの運航が出来ていません。実態にあった運航をお願いします。	③	いただいたご意見はバス事業者にお伝えいたします。また、本計画においては<第4章（1）>において、多くの市民の日常生活を支えるバスネットワークの維持の重要性について記載しています。バス事業者と連携しながら取組を進めていきます。
33	いつも住民のための交通面でたいへんお世話になっています。私は中区の住民で、来年度には後期高齢者になる元大学教員の●●と申します。「地域公共交通計画の市民意見募集」を知り、切実なお願いをお伝えいたします。（1）昨年10月改正で106系統が麦田町バス停では9:05から14:28まで運休にされました。また、105系統や101系統の便数が削減されました。だいぶ前ですが99系統が廃止されました。私は横浜市敬老特別乗車券を利用し、五つの医療機関・病院でお世話になっています。文化催事等で関内・桜木町・紅葉坂・横浜方面に向かう際にも、バスが満員で乗車させていただけないことがありました。予約・開会時刻に間に合わない不便さを解消するために系統や便数の削減削減をやめて、最低でも便数を増やしていただきたく要望いたします。	③	第2章「横浜の地域交通を取り巻く状況と課題」に記載のとおり、市内の路線バスは、人口減少や高齢化の進展による利用者減少、運転士不足の高齢化など、時代の変化に伴い経営環境が厳しくなっている状況です。朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。

34	<p>(2) 都市整備局の令和6年度予算概要を拝見しました。取組1「「GREEN×EXPO 2027」の成功」には51億547万円、取組4「誰もが移動しやすい地域交通の実現」には2億6,895万円と記されています。企業による催事の予算に対し、住民のために使う予算は5.2%です。さらに、13路線のみの生活交通バス路線の維持支援予算は、2億5,706万円とあります。その路線に私が居住する中区本牧・山手地域は含まれていません。住民税をもっと住民の生活維持のために活用してほしいです。</p>	③	<p>これまでの生活交通バス路線の維持に加え、バス運転士の確保や交通が不便な地域への新たな地域公共交通の導入など、令和7年度より新たな制度として運用を開始し、予算を含め行政支援を拡充し取組を進めていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
35	<p>(4) 私は国立法人の教員養成学部の教員をしていました。奨学金で教員になる人が多くいました。市バスの運転手不足で困るようでしたら、採用予定者の給与を上げて人集めをするだけでなく、奨学金付の市バス運転手養成機関をつくり、運転手を養成されてはいかがででしょうか。奨学金を得て運転手になられた方は採用後10年間勤務したら返還しなくてよいとし、中途退職・転職をされた場合には奨学金返還を義務づけたいかがででしょうか。以上、「切実なお願い」の実現を祈念いたします。よろしくお願ひ申し上げます。</p>	③	<p>いただいたご意見は、バス事業者にも共有しつつ、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
36	<p>新綱島駅開業に伴い、綱島駅のバス路線の半分が新綱島駅に移動しましたが、綱島駅利用者から非常に不便になり、毎日ストレスとなっています。多くの人を利用する綱島駅をなくして、多くのバス利用者を歩かせる状況になったのには、強い憤りを感じています。本来は乗り換えが便利でお年寄りやベビーカー、障害者が安全に乗り降りできなければ、公共交通の大原則が意味を成していません。計画によって乗り換え動線として指定された歩道は狭く、遠回り信号待ちも長く、結局駅前には歩道のない道を、車やバスをかすめて通行する結果です。綱島駅バス利用者のことを今一度よく考えて欲しいです。また、先の新綱島駅バス路線移転により、東急バスの新綱島駅から営業所の回送バスが多く走っています。バス停に利用者待っているのに、乗れないバスが日に何本も走っているのは、環境、渋滞、運転手不足、利便性など問題です。せめて、回送バスでなく、新綱島駅から営業所の路線として、利便性を高めて欲しいです。新綱島駅バス停はバスの降車場がなく発車予定のバスがバス停に止まっていたりすると、歩道に横着け出来ず、通行車道上で下ろされます！終点のバス停なのに降車スペースがなく、バスの待機スペースもなく、運転手さんがぼやいてました。更に、運転手さんのトイレもない！のはバス運転手を人間としてみてなくバカにしている！今回、ごく最近の都市計画として行われた、綱島駅、新綱島駅のバス停移転についてですが、最低限の常識と安全性の確保、利便性の向上など、今一度よく現状を踏まえて考えていただきたいです。</p>	③	<p>バス乗降所の移転は、綱島駅に集中しているバス運行等に起因する交通混雑の緩和、バスの定時性向上、綱島駅前の歩行者等の安全性向上を目的としています。綱島駅からバスに乗る方にとっては、新綱島駅まで移動するというご不便をおかけしますが、少しでもご不便を解消できるよう、円滑な歩行者動線の確保等、引き続き、利便性を向上させる検討を進めます。</p> <p>なお、今後事業化を予定している綱島駅東口駅前地区市街地再開発事業で両駅間の歩道を拡幅し、綱島街道を安全に横断するためのデッキも整備する予定です。</p>
37	<p>保土ヶ谷区は山坂の多いところ。バス便が大変少なくなつて、生活が大変ななっています。1便乗り遅れたら30分くらいは待たねばなりません。便数が少なくなったことで車内も混雑し、足腰が弱っている高齢者には立っていることが本当に辛いと思います。是非、もう少しバス便を増やしてください。宜しくお願い致します。</p>	③	<p>第2章「横浜の地域交通を取り巻く状況と課題」に記載のとおり、市内の路線バスは、人口減少や高齢化の進展による利用者減少、運転士不足の高齢化など、時代の変化に伴い経営環境が厳しくなっている状況です。朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
38	<p>保土ヶ谷区は山坂の多いところ。バス便が少なくなったことで大変困っている高齢者が増えています。1便乗り遅れたら30分くらいは待たねばなりません。又、車内も混雑し立っていることで大変な思いをしています。何とかもう少しバス便を増やしてください。宜しくお願い致します。</p>	③	<p>第2章「横浜の地域交通を取り巻く状況と課題」に記載のとおり、市内の路線バスは、人口減少や高齢化の進展による利用者減少、運転士不足の高齢化など、時代の変化に伴い経営環境が厳しくなっている状況です。朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
39	<p>工 市西部地域における交通ネットワークの構築として、相鉄線瀬谷駅と上瀬谷間の地下と地上にバス専用道を整備し、連接バス最大3台で隊列走行するシステムの導入を目指していますが、途中駅もなく、地域住民が求めている地域交通とは言い難いものです。テーマパークへの送客が大半となる交通システムに本市が事業費負担する大型事業の是非が問われます。</p> <p>・瀬谷駅からのバス専用道整備とシステム導入にあたっては、巨大テーマパークへの来場者輸送をメインにするのではなく、住民要望を聞き、地域住民が望む地域交通の充実の内容に見直すこと。</p>	③	<p>第5章「工 市西部地域における交通ネットワークの構築」に記載のとおり、本市西部地域の方々をはじめとする誰もが移動しやすいまちの実現を目指していきたいと考えています。</p>

40	市バスについて、退職者が相次いでいると聞いている。この原因として、「現業職員の二度のペースダウン」「全職員の給与カット」といった待遇の悪化も一因としてあるのではないかと。物価高や、転職市場の活性化による人材の流動化、労働人口の減少など、仕事量に見合う待遇が用意されないのであれば今後も市バスは縮小していく一方だと考える。もはや「補助金に頼らない自立した経営を」と言っている場合ではないため、待遇改善の原資として市の一般の自己負担額の引き上げなど、聖域を設けずあらゆる対策を講じていただきたい。なお、市交通局の民営化については、路線バスの廃止を助長するだけと考えるので反対である。	③	第4章施策1「バスネットワークの維持」に記載のとおり、朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
41	バスネットワーク維持について、市営・民間どちらも自助努力では限界にきていると思います。待遇改善のための原資に充てるための補助金の支給など、考えられる対策は可及的速やかに実施していただきたいと思います。その対策のために、住民税が多少上がることはやむを得ないと思いますが、国や県からの補助金制度の活用や新設など、極力負担が増えないような様々な働きかけをしていただきたいです。公共交通はみんなのものであり、地域全体で支えていかなければいけないと思います。	③	第4章施策1「バスネットワークの維持」に記載のとおり、朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
42	2. 市営バスやバス事業者は、路線廃止や減便に際しては事前に住民の意見を把握すること。また、市営バスやバス事業者はバス停の設置や改善について住民の意見を反映すること 3. 行政の担当者は住民の意見や要求に対して現場に足を運んで実情と要求を把握すること 4. 地域公共交通の各協議会に利用している住民の代表を入れて、意見や要求を反映していくこと	③	第4章施策1「バスネットワークの維持」に記載のとおり、朝夕の通勤・通学や日中の買物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていく上で、バス路線の再編・効率化や利便性の向上に取り組むとともに、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見は、バス事業者にも共有しつつ、今後の施策の参考とさせていただきます。また、地域交通の新たな支援制度では、交通にご不便を感じられている地域皆様のご意向や移動ニーズの把握につきまして、アンケートなど実態調査の支援が可能な仕組みとなっています。地域の皆様で共有いただき、ご相談ください。
43	・市営バス乗務員の処遇改善を行い人材確保をしてください	③	<第4章(1)>に記載のとおり、バス運転士の確保策の推進を進めながら、バスネットワークの維持を進めていきます。いただいたご意見はバス事業者にお伝えいたします。
44	40ページ コラム 新たな輸送システムの導入について自動運転と書いてあります。連節バスが最大3台で隊列走行するのは、運転士が一人もいない自動運転と認識してよろしいのですか。教えてください。	④	瀬谷・上瀬谷間において、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転士の省人化を図るとともに、多くの来街者を円滑に輸送するシステムを目指しています。将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。
45	連節バスで3台で隊列走行をするとき、3台中一台にでも運転士は一人でも乗務するのですか。3台の隊列走行で誰も運転士は乗務しないのですか。教えてください。	④	瀬谷・上瀬谷間において、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転士の省人化を図るとともに、多くの来街者を円滑に輸送するシステムを目指しています。将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。
46	三台の隊列走行の連節バス、車間距離なくても約54メートル。電車みたいにレールの上を走る訳でもないのに運転士は乗務するのですか。運転士が一人も乗務しない完全自動運転ですか。	④	瀬谷・上瀬谷間において、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転士の省人化を図るとともに、多くの来街者を円滑に輸送するシステムを目指しています。将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。
47	連節バスの3台の隊列走行で、運転士は1人でも乗務するのですか。完全に無人走行ですか。明確に教えてください。	④	瀬谷・上瀬谷間において、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転士の省人化を図るとともに、多くの来街者を円滑に輸送するシステムを目指しています。将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。

2. 「施策2 新たな地域公共交通の導入」に関するご意見と、ご意見に対する本市の考え方 (36件)

No.	素案へのご意見	対応	ご意見に対する本市の考え方
48	新たな地域交通についてプッシュ型の支援の実現を一日も早く実施するために、できることは力を出したいと思っています。1/25(土)の説明会に参加します。高齢の住人の多くが早く実現してほしいと願っていますので、よろしく願います。町会役員に協力して主体的にがんばります。	①	本市施策にご賛同いただきありがとうございます。地域のニーズに応じた地域公共交通の導入に向け、引き続き支援してまいります。
49	南区に50年以上住んでいます。70を過ぎて買い物や散歩帰りの上り坂がかなり負担になってきました。免許証もそろそろ返納を考えています。青色のエリアであっても年寄りや子育て世代にとってはバスの便も減ってきて、厳しい生活を余儀なくされています。 1. ライドシェアについて、民間まかせでなく公共のライドシェアを拡充して使いやすい環境を整えてほしい	①	公共ライドシェアについては、<第5章 取組キ>において、交通事業者の対応により地域公共交通が十分に確保できない地区がある場合は、公共ライドシェア(交通空白地有償運送)等の制度を活用する旨を記載しています。
50	行政主導のプッシュ型支援は、大賛成、是非行って欲しい。	①	ご賛同いただきありがとうございます。地域公共交通の充実に向け、取組を進めていきます。
51	「行政からの財政支援に頼らない自立した運行」の文言は削除すべきです。 交通局のプロですら完全に路線維持出来ない赤字路線運営を 素人集団にプロ以上の自立運行義務を課するのは いかげなものか。 タクシー会社が 1時間5千円をキープ出来ない赤字理由を、市が作成した損益報告書を提出させて査定後、合理的な補助金を出す仕組みを作るべき。	①	新たな地域交通サポート事業(仮称)では、<第4章(2) 解説4-2>のとおり、路線定期運行及びデマンド型運行の運行経費について、公共交通圏域外を含む場合、新たに本格運行時も支援対象となりました。
52	行政指導の プッシュ型支援実施は、賛成です。	①	ご賛同いただきありがとうございます。地域公共交通の充実に向け、取組を進めていきます。
53	大きなバスではなく、狭い道も小回りがきくコミュニティバスや乗合タクシーのようなものももっと便利にたくさんあるとよいのでは?タクシー会社さんへの教育などでできないでしょうか?今ある資源を有効に活用してほしい。生活の"あし"は福祉の視点も大切。陣痛対応のできる子育てタクシーや障がい者、高齢者に優しいプロのドライバーさんがもっと増えると嬉しい。	①	ご意見のとおり、第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」において、乗合タクシーなど交通事業者の協力を得ながら地域公共交通の導入を図っていきます。また、施策3「利用促進・外出促進」において、高齢者や子育て世代をはじめとしたあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。
54	オ 新たな地域交通サポート事業による導入支援 交通不便地域に市がプッシュ型でミニバスなどの導入について、地域の意向確認・移動の実態調査・実証運行・本格運行へつなげるとし、本格運行の運行経費に補助金が出ることは導入のハードルが下がり、敬老バスで運賃割引されることは利用促進にもなることから歓迎します。 ・目標は市内50地区程度にとどまらず、体制をとって支援をスピードアップし本格運行までの期間を短くし、導入地区を大幅に増やし交通不便地域をなくすこと	①	ご賛同いただきありがとうございます。公共交通圏域外を中心に、地域の皆さまとコミュニケーションを図りながら、運行に向けた行政支援を進めるとともに、運行の評価・改善に努め、地域に適した運行の定着を促していきます。
55	足腰を痛め、買い物に出るにもバス停が遠くとても不自由しています。交通網を拡張してください。	①	交通が不便な地域における新たな地域公共交通の導入については、<第4章(2)>において記載しています。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
56	買い物に行くのに困っています。野菜、果物等を買うと重くて大変です。また、敬老バスが使えると聞いて喜んでいきます。1日も早くミニバスが通れるようによろしくお願いします。	①	本市施策にご期待いただきありがとうございます。地域のニーズに応じた地域公共交通の導入を推進していきます。
57	エンゼルのなくなつて買い物に行くのも大変です。早くミニバスが1日も早く実現できることを願っています。よろしくお願い致します。	①	本市施策にご期待いただきありがとうございます。地域のニーズに応じた地域公共交通の導入を推進していきます。
58	巡回バスがあれば気軽に利用できるのではないかと(軽でいい)それなりに負担したいと思う	①	第5章施策2「オ 地域交通サポート事業に代わる新たな制度」に記載のとおり、具体的な需要を確認しながら、ワゴン型車両を活用した路線定期運行やデマンド運行など、地域に適した運行として導入を進めていきたいと考えています。
59	26ページ ボランティアとは聞こえが良いですが、ただ働かせるのですか。最低賃金以下で働かせるのですか。最低賃金以下でも、ボランティアとの名前をつければ労働基準法違反などの法令違反にはならないのですか。まさか、横浜市職員に残業代金の未払いなんてしていないですね。サービス残業なんて発生していないですね。	②	マイカーや施設送迎車の活用(ボランティア輸送)については、住民活動によるボランティアや地域の身近な企業・団体等の地域貢献により運営されるものです。こうした取組に対し、地域交通サポート事業に代わる新たな制度において、ボランティアへの謝礼等に対する支援を拡充しています。本回答の趣旨に合った表現となるよう、27ページ(第4章 施策2 施策の方向)の記載内容を修正しました。

60	ボランティア輸送とは、ただ働きですか。	②	マイカーや施設送迎車の活用（ボランティア輸送）については、住民活動によるボランティアや地域の身近な企業・団体等の地域貢献により運営されるものです。こうした取組に対し、地域交通サポート事業に代わる新たな制度において、ボランティアへの謝礼等に対する支援を拡充しています。本回答の趣旨に合った表現となるよう、27ページ（第4章 施策2 施策の方向）の記載内容を修正しました。
61	ボランティア輸送と名前をすれば、労働基準法の最低賃金の支払いをしない最低賃金未満の賃金で働かせて良いのですか。	②	マイカーや施設送迎車の活用（ボランティア輸送）については、住民活動によるボランティアや地域の身近な企業・団体等の地域貢献により運営されるものです。こうした取組に対し、地域交通サポート事業に代わる新たな制度において、ボランティアへの謝礼等に対する支援を拡充しています。本回答の趣旨に合った表現となるよう、27ページ（第4章 施策2 施策の方向）の記載内容を修正しました。
62	5章 シェアサイクル事業の推進：スケジュールには見えない点で気になる点がある。公共交通として位置付けるなら、これまで利用していないタイプの市民の利用も想定し、既存のバス、電車などの公共交通と同様な安全基準、サービスとしての公共性の担保が必要ではないか？（基本的に、自転車利用の促進は賛成ですが） 【交通安全の推進とは？】 ・免許がないので利用者の意識やスキルが確認できない → 利用者研修のようなものが必要ではないか？年齢制限は無くても良いか？ ・ヘルメット着用か？携帯する必要あり？・自転車専用路は整備済みか？・歩道通行が可能なままでは、歩行者との接触の危険性・車道走行における危険性問題（例：路上駐車横の通り抜けは、その横を通る自動車に接触する危険性。左折専用車性のある車道を通るには、その右の車道を通行する必要がある） → 道路行政との連携が必要ではないか？利用者任せでは無理ではないか？ 【利便性：利用できない人はどうするのか】 ・子ども連れ、身体的弱者・利用者が限定されるなら、利用者を想定した公共サービスと位置付けて、使えない市民に代替手段を用意しておいてほしい。 【利便性：台数や・降車方法の限界】 ・乗車地のシェアサイクルポートに自転車が無い（予約制の場合予約が取れない）・目的地のシェアサイクルポートが満車で止められないケース（予約制の場合予約が取れない）	②	シェアサイクルにおける交通安全の推進については、27ページ（第4章 施策2 施策の方向）において、交通ルールの周知啓発や自転車通行空間の整備など、安全な利用環境の推進について記載しています。また、利用者確認に関するご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。また、シェアサイクルはシェアリングサービスの1つとして、きめ細かな移動ニーズに対応するという特性から、地域公共交通の1つと位置付け（25ページ 図4-3）しています。シェアサイクルも含め誰もが交通サービスに頼れること、交通サービスの選択肢を広げることが必要と考えています。いただいたご意見をふまえ、25ページ（第4章 施策2 考え方 ①地域に適した地域公共交通の充実）の本文に「誰もが交通サービスに頼れる」の視点で記載を見直しました。
63	小回りのきくミニバスや施設送迎者の活用は今後必要とされると思うが、ライドシェアは安心・安全を軽視した安易な対処方法ではないか。	②	地域公共交通が安全・安心であることは何よりも重要と考えています。本計画においては、地域公共交通の導入にあたり、＜第4章（2）＞において、交通事業者の協力のもと運行することを基本に、交通事業者の対応が困難な場合に、公共ライドシェア（交通空白地）・日本版ライドシェアの活用も検討し、その際は運転技能の向上や責任範囲・安全に対するルール作りを進める旨を記載しています。ご意見を踏まえ、その趣旨が明確に伝わるよう、一部記載を修正しました。
64	シェアサイクルについて賛成です。公園や道路、公共施設への設置はもちろんのこと、お願いしたいのはマンションなど私有地への設置についても補助金などお願いしたいです。バスが減便しているなか、シェアサイクルを加速度的に増やすためのインセンティブが必要と考えます。よろしくお願ひいたします。	③	施策の推進についてご賛同いただきありがとうございます。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
65	自治会や町内会による人員輸送システムの導入を検討する。 例①選挙投票に関しては、高齢者が投票場へ足を運ぶのは困難であるため、区より依頼を受諾することで地域住民による送迎を実証。 例②宅配便など、個人宅への配送は業者にとっても負担や経費削減の観点からも町内会館を活用あいて、地域集積場とすることで配送側と受領側のよのメリットが発生。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」については、自治会町内会の皆様のご意向を確認しながら、地域の移動実態を踏まえた、地域に適した運行内容となるよう、導入を支援していきます。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
66	電気自転車のレンタルをすべての駅に設置してほしい。新たにバス路線を設定するよりは予算的に安くなる。また、丘の上までとはとても歩くのが辛い。たとえば弘明寺駅には交番の近くに1箇所あるが、そのステーションが丘の上なので効率的ではない。静岡市のように、あちこちに設置してほしい。	③	いただいたご意見は、シェアサイクル事業の所管課に共有しつつ、今後の施策の参考とさせていただきます。
67	大曽根台にコミュニティバスを早く実現してください。足が悪くなり、買い物や病院に行くのが大変です。山の上に高齢者ばかり多く住んでいます。助けてください。お願いします。もうすぐ90歳になります。	③	いただいた具体的な地区に関するご意見は、関係者で共有させていただきます。なお、交通が不便な地域における新たな地域公共交通の導入については、＜第4章（2）＞において記載しています。

68	よく読ませていただきました。区役所で話を伺ったりして期待できると本当に嬉しいです。ただ、他の場所の様子を伺うと乗車賃が500円くらいと聞き少々懸念しています。こういう例は他に無いかもしれませんが、こういう提案をします。 乗車賃は〇円と決めない。100～500円の範囲で今日〇円と自分で決めてもらう(理由→持っているお金が足りなかったらその日乗れないことになる。300円や500円は高いと思う人がいる現実。ゆとりのある人が出してくだされれば良いのだと思う。)	③	いただいた新たな地域公共交通の運賃設定に関するご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。なお、新たな地域公共交通の導入にあたっては、＜第4章(2)解説4-2＞のとおり、地域の特性を踏まえ、運賃設定も含め地域に適した運行計画案を地域の方々とともに作成していきます。
69	私が住んでいる大曽根台は駅までの交通手段はタクシーがマイカー、バイク、自転車などで、高齢になって歩行困難になつたら買い物、通院などとても不安に感じております。 去年70歳になり敬老パスを申請しましたが、近くにバス停がないのでほとんど使うことができません。 高齢市民の不公平感を強く感じています。 できるだけ早く地域サポートカーを走らせていただきたいと切にお願いします。	③	いただいた具体的な地区に関するご意見は、関係者で共有させていただきます。なお、交通が不便な地域における新たな地域公共交通の導入については、＜第4章(2)＞において記載しています。
70	第2章P7では、地域交通を取り巻く状況と課題の中に、子どもの習い事への送迎ニーズの高まりも明記されているので、ぜひ移動支援について具体的検討をお願いします。第2章P12では、移動に支援を必要とする方々に対しては、福祉タクシーや福祉有償運送などの移動サービスがあり、外出機会の減少による懸念が記載されています。その懸念は乳幼児の子育て中の方と同じで、地域交流の希薄化が保護者の心身の健康状況の悪化につながると考えます。でも、現状そもそも子育て当事者が移動に支援が必要という対象者になっていないため福祉タクシーを使えるわけでもなく、福祉有償運送についても事業者の方々の認識のなかで子育て中の方を対象にあまり考えられていないように感じます。坂の多い横浜市において、バス停へのアクセスも大変だという視点は、高齢者だけでなく、小さい子どもを連れた子育て当事者も同じです。地域交通を議論する場において、子育て当事者の支援が置き去りにされないことをお願いします。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」及び第5章「コあらゆる世代の外出促進」の中で、子育て世代も含め誰もが使いやすい交通サービスの利便性の向上に向け検討することについて記載しています。 また、第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、子育て世代等のあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。 加えて、自家用車を活用したボランティアバス等への支援については、令和7年度より燃料費への補助やボランティアへの謝礼など支援内容を拡充しました。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
71	第3章 新たな地域公共交通の導入のなかでは、子育て世代についての言及があり、移動ニーズへの対応に期待しています。事例として横浜市子育てサポートシステム事業における送迎活動へのニーズがありますが、このニーズへの対応は、現在十分に対応されていない現状があると考えています。この原因は、送迎活動を提供する提供会員の供給不足、自動車送迎に関する制限(それは提供会員を事故などのリスクから守るということ、タクシー事業との兼ね合い)などが要因だと思いますが、今般、燃料代などの実費の徴収は可能ということが明確になったので、この点を鑑みて、子育てサポートシステムやNP0などの送迎活動への制限緩和の検討も期待しています。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」及び第5章「コあらゆる世代の外出促進」の中で、子育て世代も含め誰もが使いやすい交通サービスの利便性の向上に向け検討することについて記載しています。 また、第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、子育て世代等のあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。 加えて、自家用車を活用したボランティアバス等への支援については、令和7年度より燃料費への補助やボランティアへの謝礼など支援内容を拡充しました。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
72	第4章 新たな地域公共交通の確保のために、交通事業者で賄いきれない需要への対応となる選択肢の整備について前述の横浜市子育てサポートシステムや、支援活動を実施する団体が主体となって行う送迎、乗り合いタクシーの子育てニーズに特化した利用形態なども検討に含めてください。そのための情報提供や事例の紹介などが市から積極的に推進されることを希望します。 そのことで市民自ら交通手段を生み出すことも可能となってくると思います。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」及び第5章「コあらゆる世代の外出促進」の中で、子育て世代も含め誰もが使いやすい交通サービスの利便性の向上に向け検討することについて記載しています。 また、第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、子育て世代等のあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
73	地域主体?とあるが今の時代地域が担うのは限界。子育て世代だって、例えば学校のクラブチームとか、共働き世帯が多く、昔みたいに運営を担える方が少ないため、中々加入する人も少ないと聞く。地域の誰を巻き込むつもりなのか。	③	第2章(2)「これまでの取組の振り返り」の中で、本市が平成19年より地域交通の導入を支援してきた「地域交通サポート事業」の課題を記載していますが、いただいたご意見と同様に「地域活動の担い手の高齢化」を含め地域交通の導入に至ることのできないケースが増えている状況です。そのため、第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」において、行政主導により、潜在的な移動ニーズの確認やニーズに応じた地域公共交通の導入を支援していくとしており、その中で、運行計画の提案や運行後のデータ等に基づく運行計画の最適化など、運行開始から地域に適した運行として定着を促していきたいと考えています。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。

74	空白地は高齢者の多い住宅地と思う。交通を導入するばかりか、敬老バスまである。高齢者にばかり手厚すぎる。こどもの環境に市税を投資してほしい。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」及び第5章「コあらゆる世代の外出促進」の中で、子育て世代も含め誰もが使いやすい交通サービスの利便性の向上に向け検討することについて記載しています。 また、第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、子育て世代等のあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
75	新たな地域交通についてですが、距離は近いが高低差が大きい場合の対策として、エレベーター(斜行も含む)をもっと活用しては如何でしょうか。横浜では磯子駅前の旧プリンスホテルの事例がありますが、長崎市の事例などいろいろ考えられます。(市道扱いが多い?)	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」の中で、交通が不便な地域の方々が、誰でも利用でき、また、駅や生活利便施設まで安全・安心に移動できる交通サービスを「地域公共交通」として捉え、導入を促していくことが重要と考えています。 いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
76	②子育て世代の人々の移動の足確保について 横浜市の魅力度向上のためにも、当該世代の人々の移動やクルマを使用しない(できない)人たちの課題や悩みを的確に把握し、新たな施策に反映していただきたい。	③	いただいた地域の課題把握に関するご意見については、<第4章(2)イ. 施策の方向>において、新たな地域交通の導入にあたっては社会福祉法人等地域に身近な関係者と連携しながら潜在的な移動ニーズの確認及びニーズに応じた地域公共交通の導入について記載しています。こうした取組を通じて、新たな施策の検討も並行して行っていきます。
77	新たな地域公共交通について、横浜市利用者の運賃負担は平等に1人220円にすべき。茅ヶ崎市は、はるか昔から、補助金システムを構築して、一乗車100円を実現している。	③	新たな地域公共交通の運賃設定については、想定される利用者数や運行ルート長さなどの条件が地域により異なるため、地域ごとの設定となっています。いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
78	キ 公共ライドシェア(交通空白地有償運送)、日本版ライドシェア等の活用としていますが、ライドシェア普及の促進では、交通空白地の根本的な解決にならないばかりか乗客の安全が保障されない乗り物が増えかねません。 ・活用の記述を削除し、また、国八日本版ライドシェアの廃止、自家用有償旅客運送の規制緩和をストップ、旅客対象を観光客のみとする自家用有償旅客運送の禁止を求めること	③	第2章「横浜の地域交通を取り巻く状況と課題」に記載のとおり、日本版ライドシェアについては、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、令和6年3月に国として制度化され、交通事業者主体のもとで導入の取組が行われているものです。また、公共ライドシェア(交通空白地)につきましては、交通事業者の協力による地域公共交通の導入が重要ですが、交通事業者の対応が困難な場合に、地域の交通不便を解消するサービスの選択肢の一つとして検討を行う必要があると考えています。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
79	駅出しできるようにお願いします	③	交通が不便な地域における新たな地域公共交通の導入については、<第4章(2)>において記載しています。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
80	駅出しがほしいのをお願い。橋を架ける案はどうでしょうか?	③	交通が不便な地域における新たな地域公共交通の導入については、<第4章(2)>において記載しています。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
81	・バス活用の重要性和抜本的強化策	③	バス活用につきましては、第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」に記載のとおり、地域に適した地域公共交通の導入にあたっては、バスやタクシーをはじめとして交通事業者の協力が重要と考えています。今後5年間の取組として、バス運転士の確保や地域公共交通の導入を推進するための補助金の交付などを構しながら、施策の推進を進めていきたいと考えています。 いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
82	金沢区の区役所及び周辺医療機関などへの利便性アップをもっと重視すべき。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」については、自治会町内会の皆様のご意向を確認しながら、地域の移動実態を踏まえた、地域に適した運行内容となるよう、導入を支援していきます。 いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
83	もっと地域に入って声を聞くべきだと思うが。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」において、公共交通圏域外を含む地域に対しては、行政主導により、潜在的な移動ニーズの確認と、ニーズに応じた地域公共交通の導入を支援していきたいと考えています。また、昨年10月に地域交通に関して市民の皆様にアンケート調査を行いました。引き続き、市民の皆さまの地域公共交通の利用状況等を把握していきます。 いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。

3. 「施策3 利用促進・外出促進」に関するご意見と、ご意見に対する本市の考え方 (25件)

No.	素案へのご意見	対応	ご意見に対する本市の考え方
84	できるだけ車のステップを低くしてください。	①	誰にとっても利用しやすい車両の導入については、<第4章(3)イ>において記載しています。
85	意見3、「新たな地域交通サポートバス(仮称)」について、そもそも現行の地域交通サポートバスの定義について十分に周知されておらず、乗車した限りでは一般の商業輸送乗り合いバスとの違いが解らない路線もあるほか、旭区若葉台地域にて運行されるコミュニティバス「わかば号」のように、市が関与しないワゴン型地域バスも存在する。一層の理解促進施策として、停留所または車内に「横浜市地域交通サポートバス」についての案内掲示を行うなどの取り組みも併せて推進すること。	①	「新たな地域交通サポート事業(仮称)」の周知啓発については、<第4章(3)イ>にも記載のとおり、地域活動の集まりやイベントなどの様々な機会を捉え、積極的に事業の情報発信を行っていきます。
86	解説4-4コラムに子育て支援タクシーや陣痛タクシーの掲載があることがとてもうれしいです。	①	ご賛同いただきありがとうございます。地域公共交通の充実に向け、取組を進めていきます。
87	第5章 施策3 あらゆる世代の外出促進について ここには子育て世代についての支援検討が明記されています。実施主体として企業・団体が含まれているので、利用者の意思がしっかり反映することができる主体が選ばれて推進されることを希望します。	①	企業・団体等とともに、子育て世代等あらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組んでいきます。
88	移動手段公共サービスの公平化 公共移動手段の提供に対し、SDGs「誰一人取り残さない」 公共移動手段提供を軸にした計画を実施して欲しい。	①	「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指すSDGsについては、<第4章(3)コラム>において明記しています。この理念も踏まえ、地域住民、交通事業者、企業・団体等、行政の連携により市域全体で地域公共交通を充実させる取組を推進していきます。
89	第4章 地域公共交通の充実に向けた考え方と施策の方向(31ページ) 意見1、バス事業者が10者も存在し、同じ市内であっても運賃や支払い方式、乗り方などが異なり不慣れな者にとって非常にわかりづらいというのが市内路線バスの無視できない特性である。路線バスを利用したことのない市民にあっては、そのわかりづらさが利用を敬遠させているものとも考えられる。そもそも論としてバス停留所の利用案内掲示自体が不案内な箇所も多々見受けられることから、市民への啓発以前に、バス事業者に対して誰もがわかりやすく路線バスを利用できるよう不断の環境整備を促すことも市の責務とすること。	②	いただいたバスの利用方法案内に関するご意見については、本市及びバス事業者で共有させていただきます。いただいたご意見を踏まえ、31ページ(第4章 施策3 施策の方向)の地域公共交通の利便性向上の取組について、「誰にとっても利用しやすい車両の導入やサービスの拡充」の文章に、「乗り場環境の改善」を追記しました。
90	子育て支援タクシーや陣痛タクシーが供給不足となっている現状ではあるもののそれはタクシー不足全体の課題がそもそもでもあります。市の応援体制のもと、活動が広がり、市民の利便性向上という共通理解のもと、本市が目指す、子育てしたいまち、をつくる施策の一環として、事業者、子育て・教育関係者などが共に連携して取組が推進されることを期待します。	②	第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、子育て世代等のあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。いただいたご意見の主旨をふまえ、47ページ(コラム)に、関係者と連携した「子育てタクシー」の普及促進の取組の記載を追加しました。
91	③地域公共交通のネットワークについて 人が移動するにあたっては多様な手段を乗り継ぐ必要があり、またバス路線の再編等により、新たな乗り継ぎが発生することが考えられる。このため次の点について充実化を図っていただきたい。 ・公共交通の利便性向上のためにも、駅やバスターミナルでの案内表示の充実化を図る必要があり、計画を推進する上での重要な留意点である。 ・乗り継ぎ地点においては、可能であれば待ちスペースを確保し、乗り継ぎの負担感の軽減を図っていただきたい。 <参考：バス路線再編に伴い整備された、青葉区の日体大バス停前の待合室(日体大が地元貢献事業として提供?)>	②	いただいたご意見を踏まえ、<第4章(3)利用促進・外出促進 イ施策の方向>において、「乗り場環境の改善」を追記しました。また、乗継拠点の環境整備については、<第4章(1)バスネットワーク維持 イ施策の方向>において、整備にあたっての乗継利用者の負担軽減や利便性向上について記載しています。
92	バス停の屋根やベンチなどを設置して安全便利にしてください	②	バス停環境の整備については、ご意見を踏まえ、交通サービスに「乗って」いただくための取組として、「交通事業者と連携した分かりやすく利用しやすくするための取組の推進」について<第4章(3)イ>に記載します。
93	(3)バス停で待つのに停留場の屋根があると助かります。本牧通り方面行き桜木町や馬車道は利用者は多いのに屋根がありません。高齢者には椅子があると助かります。また、時刻表の掲示が下部で膝や目が不自由な人は、見る事ができません。掲示の方法はすぐにでも改善できることです。屋根ベンチ等の設置を委託事業者任せにせず、横浜市都市整備局の責任で、住民への愛情を感じられる停留場を設置してください。	②	バス停環境の整備については、ご意見を踏まえ、交通サービスに「乗って」いただくための取組として、「交通事業者と連携した分かりやすく利用しやすくするための取組の推進」について<第4章(3)イ>に記載します。

94	・バス停のスペース確保、屋根やベンチの整備は事業者任せとせず、市の責任で安全で快適なバス停にすること。	②	バス停環境の整備については、ご意見を踏まえ、交通サービスに「乗って」いただくための取組として、「交通事業者と連携した分かりやすく利用しやすくするための取組の推進」について<第4章(3)イ>に記載します。
95	環境保護、親しみやすさ、脱炭素をアピールするために2002年に横浜市に来て特別住民票を交付されたアゴヒゲアザラシのタマちゃんをイメージキャラクターにして、広報等に活用してください。	③	周知啓発の工夫に関するご意見として、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
96	障がい者の利用する福祉乗車証をICカードに組み込むべきだと思う。そしたら、1,200円もかからないと確信する。	③	いただいたご意見は、福祉特別乗車券の事業の所管課に共有しつつ、今後の施策の参考とさせていただきます。
97	全ての交通事業者が敬老バスの利用が出来ること→各社が思う(考え)敬老バスの意味(在り方)を考えていただきたい。私鉄(電車)の利用方法、バスとの併用が出来たらいいと思う。個人の負担額は増えてもいいと思います。	③	いただいたご意見は、敬老バス事業の所管課に共有しつつ、今後の施策の参考とさせていただきます。

<p>4章ついて、問題の根本原因を考慮しておらず、施策が対処療法的であり、効果が限定的と思われるため、根本的な解決には到底ならないと考えられます。公共交通の利用者が減って赤字になっている根本原因は、使用時の費用や速達性、利便性の面で、車に対して圧倒的に劣っていることです。このため、公共交通だけを少しぐらい改善しても車に全く勝てず、車の競争力を下げる施策も併せて行い、車に対して総合的に上回ることが必要があります。車の費用について具体的には、自動車税や重量税、損害保険料がほぼ定額であることや、ほとんどの施設の駐車場代が商品価格等に含まれていて見かけ上無料になっていること、車の燃費が過去30年で3倍以上に向上していることから、車の使用に対する費用増加が少なく、定額使い放題に近い状態になっています。具体的には、コンパクトカーの距離あたりの費用（ガソリン代）は公共交通運賃の数分の1で、公共交通を乗り継いだり車に複数乗車する場合は1人あたりで10分の1にもなり、このままでは何をしたら公共交通を使う人が増えるはずがありません。今後、EVになれば公共交通運賃との差がさらに開きます。これを対策するには、車関連の費用を可能な限り従量制に変更する、つまり、車を使った分だけ払う、使わなければ多く得をする制度にすることです。自動車税や保険については市が変更させることは困難ですが、商業・公共施設の駐車場代を商品価格等から分離し、あるいは、車以外の来訪者に駐車場代分の割り引きを行うことで、駐車場を使わない人が不当に駐車場代を負担させられないように市が指導することはできるはずです。また、現在の駐車場代を無料にしている状態は車使用者だけを不当に優遇し、車依存と公共交通衰退を助長しており、ユニバーサル性、安全性、環境性等において深刻な悪影響を社会に与えており、組織の姿勢としてコンプライアンス的に明らかに問題です。公共交通の運賃についても、完全距離制にして、特に短距離を安くすべきです。これにより、短距離のバスや、バスと鉄道を乗り継ぐ場合に大幅に安くなり、利用が増えます。</p> <p>速達性や利便性については、横浜の現状があまりにも遅れています。以下の施策について、他の都市、特に欧州等では大昔から一般的に行われていますので、早急に導入してください。</p> <p>98 全ての渋滞区間にバス優先レーンを設置し、全ての運転区間の信号をバス優先信号にしたりバス優先のラウンドアバウト（無信号環状交差点）にする。乗用車はバスと比較して1人あたりで何十倍もの道路面積を不当に占有して渋滞を発生させると共に、バスは車の何十倍もの人が一度に移動できるので、公共の利益のために一般車よりバスを優先して通行させるのは全く当然のことです。バスを信用乗車方式により全ドアからの乗降を可能にする。これにより、乗降時間が大幅に短縮されると共に、車内での移動が少ないことでベビーカー等の利便性も向上します。なお、これにより不正乗車が発生する問題はありますが、極々少数の犯罪者のために、その他全ての利用者の利便性が阻害されることは公共の利益になりません。一般の商店においても客が自発的にレジに行って会計を行う仕組みであり、セルフレジも多く、日本の公共交通だけが改札を通る必要があるのは明らかに理不尽です。不正乗車の損失は運賃に上乗せしても1人あたりでは微々たるものであり、理由にはなりません。</p> <p>バスと鉄道の乗り換え距離を最短化する。現状では鉄道ホームからバス停までが非常に長く歩く場所が多く、速達性を低下させていると共に高齢者や障害者には大きな障害になっています。ホーム出入口を最短経路に増設したり、バス停をホーム直近に移設すべきです。公共交通を補完する役割として非常に重要である自転車の利用環境が、現状では著しく軽視されています。子供や高齢者も含めた誰もが安心して便利に自転車を使えるように、下記のようなあらゆる改善を行ってください。駅のホームの直近に駐輪場を設ける（歩道上などのデッドスペースはたくさんある）バス停にも駐輪場を設ける。駐輪場の使用料は当日中に限り無料とする（深夜早朝に放置自転車を撤去する）。自転車通行場所を柵で区切る（道路上、歩道上共に）。車の車線を減らしたり一方通行にして自転車通行場所を確保する。以上、とにかく市民の目線に立って、自発的に公共交通や自転車を利用したくなる施策を行ってください。</p>	<p>③ 第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、「モビリティマネジメント」の取組を記載しています。取組を通して、過度なマイカーに頼る状態から公共交通を適切に使う方向へと転換を図る状態へと転換を図ることで公共交通の利用を促進していきます。また、多様な交通サービスをシームレスに乗り継ぐことができる環境を整えることの必要性についても記載をしています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
--	--

99	・バス停留所の屋根やベンチの整備は市の責任で行ってください	③	第4章施策3「利用促進・外出促進」に記載のとおり、地域公共交通に「乗って」いただくためには、利用しやすい車両の導入やサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上を図ることが必要と考えています。いただいたご意見は、バス事業者にもお伝えしつつ、今後の取組の参考とさせていただきます。
100	意見2、バス路線の経路はさまざまながら、系統番号がバス事業者により付与の考え方がバラバラで、わかりづらさ、敬遠する要因となっているものと考えられる。国土交通省が定めたガイドラインに沿う形で系統番号を付与する事業者に対して補助金を交付するなど、利便向上に係る支援が必要と認識している。行政が取り組むこととして掲載すること。	③	第4章施策3「利用促進・外出促進」に記載のとおり、お住まいの地区の地域公共交通の運行内容や状況を「知って」いただき、実際に「乗って」いただくことへ繋げていくことが重要と考えています。いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
101	第5章 計画期間中に実施する取り組み（ケ）地域の方々を対象にしたモビリティマネジメントの取り組み（45ページ） 意見1、公共交通の利用促進・外出促進にあつては、より具体的かつ横浜ならではの市民力を活かす仕組みが求められる。先駆的になりうる一案として地域ケアプラザや地区センター等において地域公共交通の利用促進に関して体系的に学ぶ短期講座を実施し、一定の知見を習得した市民に対して「横浜市モビリティ・マネジメント推進員(仮称)」として認定する取り組みを提案する。これにより市民の学ぶ意欲に対しても寄与できるほか、推進員によるロコミ活動が強化されることで公共交通利用促進の深度化を図れるなどの効果が見込まれる。	③	いただいたモビリティマネジメントに関する取組についてのご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
102	意見2、モビリティマネジメントに関する計画については呼びかけのみに留まり、効果測定が難しいものと考えられる。利用方法が複雑な路線バスについて、実車を用いて具体的にバスの乗り方を説明する「バスの乗り方教室」をより広める必要があると認識している。一部事業者が自主的に行っているが、これを行政サイドも主体となって実施するなど、より踏み込んだモビリティ・マネジメント活動に取り組むこと。	③	いただいたモビリティマネジメントに関する取組についてのご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
103	今後「横浜都市交通計画の基本方針」にあるように、「マイカー交通から公共交通への転換」を強力に進めて頂きたいと思います。個人的には、宇都宮のように道路の規制を多少増やしても公共交通を優先させる施策をお願いしたいと考えています。以上よろしく申し上げます。	③	いただいたモビリティマネジメントに関する取組についてのご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
104	施策の方向において、潜在的な移動ニーズの確認とあるので、繰り返しとなりますが、子育て家庭、小さな子どもの場合、小中学生の塾の送迎の場合など、年齢段階においても違うので、ぜひ子育て家庭も含めたニーズの確認をお願いします。それらの活動の結果として、(3)で書き込まれている、外出の促進によって、豊かな街の実現となることを大いに期待しています。	③	第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」及び第5章「コあらゆる世代の外出促進」の中で、子育て世代も含め誰もが使いやすい交通サービスの利便性の向上に向け検討することについて記載しています。また、第4章施策3「利用促進・外出促進」の中で、子育て世代等のあらゆる世代のニーズに応じた利用促進策に取り組むこと、また、利用しやすいサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上や周知啓発を図るとともに、誰もが安心して自由に生活できるインクルーシブな街の実現につなげていくことなどについて記載しています。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
105	敬老バスを維持してほしい。バス事業者に補助金を出すより、敬老バスの利用料としてバス事業者にお金を払った方が良い。75歳以上の運転免許返納者に3年間敬老バスの自己負担金をゼロにしたのはよいアイデアだと思う。相模原市は敬老バスがないが、路線バスのほとんどが神奈川中央交通で「かなちゃん手形」という69歳以上の優待サービスがあるので必要ない。バス路線を敬老バスで維持してほしい。	③	いただいたご意見は、敬老バス事業の所管課に共有しつつ、今後の施策検討の参考とさせていただきます。
106	敬老バスの適用拡大は、全ての移動手段を対象に行っていくべき。交通空白地域のサービスに他地域と差を付ける合理性は有りません。	③	令和7年10月より、これまで路線バス以外で使えなかった敬老バスを、タクシー会社等が運行する地域交通にも適用することとしました。いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
107	また、バスの利用促進や定時性確保のためバス専用レーンの増設や駅前ロータリー及び周辺道路へのラッシュ時間帯の自家用車進入禁止をしていただきたい。	③	第4章施策3「利用促進・外出促進」に記載のとおり、地域公共交通に「乗って」いただくためには、誰もが利用し易い車両の導入やサービスの拡充など地域公共交通の利便性向上を図っていく必要があると考えています。いただいたご意見は、交通事業者とも共有しつつ、今後の施策検討の参考とさせていただきます。

108	<p>新網島駅の開業により、網島駅間発着のバスの多くが移動してしまっ！とにかく不便になり、網島駅と新バス乗り場の歩道が危険です。バスを不便にして周辺道路の混雑も改善しないし、何よりお年寄りや小さな子どもや目や足の不自由な人を歩かせる結果です。新しくできたバス発着は申し訳程度の雨よけでベンチもなし！バス接近情報もなし。もっと酷いのは、バスの降車スペースやバスの待機場がないのはバスの無駄な集会や迷惑になっています。新網島駅⇄営業所(東急)の回送バスがとにかく多い！一般車や利用者にもいいことがないです。</p>	<p>③</p> <p>バス乗降所の移転は、網島駅に集中しているバス運行等に起因する交通混雑の緩和、バスの定時性向上、網島駅前の歩行者等の安全性向上を目的としています。網島駅からバスに乗る方にとっては、新網島駅まで移動するというご不便をおかけしますが、少しでもご不便を解消できるよう、円滑な歩行者動線の確保等、引き続き、利便性を向上させる検討を進めます。</p> <p>なお、今後事業化を予定している網島駅東口駅前地区市街地再開発事業で両駅間の歩道を拡幅し、網島街道を安全に横断するためのデッキも整備する予定です。</p>
-----	---	---

4. 「施策4 交通DX・GX・共創の推進」に関するご意見と、ご意見に対する本市の考え方（9件）

No.	素案へのご意見	対応	ご意見に対する本市の考え方
109	<p>1 横浜市の地域交通発展の為、従来の鉄道より敷設が比較的容易な新交通を積極的に導入してください。地域交通活性化のため、運転手不足に対応できる無人運転可能な自走式ロープウェイジェットコースターの技術を発展させた公共交通システム等新交通導入を提案します。自走式ロープウェイは神奈川県秦野市で実験され、現在は福島県南相馬市で実験線が建設中ですが、神奈川県と連携協定を結び、秦野市は北海道石狩市はじめ各地の自治体で導入を検討しています。従来の公共交通機関と比べ低コストかつカーブも可能かつ無人運転です。ジェットコースターの技術を発展させた公共交通システムは横浜市でYOKOHAMA AIR CABINや観覧車を運営している泉陽興業が開発しており、ジェットコースターの技術を公共交通システムに発展させ、車両側には駆動モーターやブレーキを持たず、車両の動きを全て地上側から操作する方式（＝地上一次型交通システム）であるため、車両重量を大幅に軽量できる点において「究極の省エネ交通システム」です。上野動物園のモノレール跡地に建設予定です。こちらも無人運転です。また、有人運転ではありませんが、LRT(Light Rail Transit/次世代型路面電車システム)を提案します。栃木県宇都宮市で75年ぶりに日本での新設路面電車として敷設され、沿線人口が増える、乗客が予測より2割ほど増える、各自治体や団体から視察される等大成功をおさめています。LRTは環境によく、利用者が使いやすく、それ自体が観光資源になります。設置場所としては国際園芸博覧会実施予定の瀬谷通信施設跡地等広大な交通空白地である横浜市西部が効果的に思われます。瀬谷通信施設跡地や横浜線、相鉄本線やいずみ野線を繋ぎ、鉄道空白地解消による横浜市西部発展や通勤通学観光等の利用、跡地利用等利便性が高まります。車は購入費や維持費等金銭負担面、ガソリン利用や排ガス等環境面、高齢や疾病で運転難しくなるなど課題が多いです。車から公共交通機関への転換のため、自走式ロープウェイやジェットコースターの技術を発展させた公共交通システム、LRT等新交通の横浜市での利用に取り組んでください。省エネや脱炭素にもなります。また従来の鉄道より敷設が容易で費用も比較的少なく済みませ。</p>	①	<p>第4章施策4「交通DX・GX・共創の推進」において、地域公共交通の充実に向け、AI・IoT・自動運転等の技術革新を踏まえた移動需要への効率的な対応や利用者の利便性向上等、デジタルトランスフォーメーション（DX）の視点を積極的に取り入れる必要がある旨を記載しています。</p>
110	<p>地域交通発展の為、既存の都市間鉄道駅を中心とする地域内交通システムとして開発されたジェットコースターの技術を発展させた公共交通システムを提案します。ジェットコースターの技術を発展させた公共交通システムは横浜市でYOKOHAMA AIR CABINや観覧車を運営している泉陽興業が開発しており、道路上空を走るので、既存道路網の制約を受けることが少なく、また定時性を確保し、高頻度運行が行えます。ジェットコースターの技術を公共交通システムに発展させ、車両側には駆動モーターやブレーキを持たず、車両の動きを全て地上側から操作する方式（＝地上一次型交通システム）であるため、車両重量を大幅に軽量できる点において「究極の省エネ交通システム」です。上野動物園のモノレール跡地に建設予定です。無人運転可能でバス運転手不足に対応できます。</p>	①	<p>第4章施策4「交通DX・GX・共創の推進」において、地域公共交通の充実に向け、AI・IoT・自動運転等の技術革新を踏まえた移動需要への効率的な対応や利用者の利便性向上等、デジタルトランスフォーメーション（DX）の視点を積極的に取り入れる必要がある旨を記載しています。</p>
111	<p>自動運転化は期待する。公共交通の魅力が高まる車両、車内環境も検討してほしい。</p>	①	<p>ご賛同いただきありがとうございます。公共交通への自動運転技術の活用も含め、地域公共交通の充実に向け、取組を進めていきます。</p>
112	<p>都市計画不備で、交通空白地域は、道路が狭小で、一般車両の侵入困難な地域が多い。路幅が4m無い所も多々ある。交通結節点内の移動手段も考察する必要がある。新地域公共交通車両（車幅122cm）、自動運転と脱炭素社会（電力とか水素）のインフラを視野にいれて「グリーンスローモビリティ」の実用化に取り組むべきと考える。</p>	①	<p>新たなモビリティツールの活用については第5章 施策シ>において記載しています。DX・GXの観点も踏まえ、企業・団体等とともに取組を推進していきます。</p>
113	<p>本計画は5年となっているが、移動の利便性の向上のMaaSまで考慮すると5年では短い。最初から、車両メーカー、ソフト開発会社、学識経験者、交通法規専門家を入れて、横浜市が行政主導してMaaS実現まで推進すべきです。横須賀市の計画は参考になると思われる。</p>	①	<p>本計画では、今後5年間で取り組むべき事項を記載しています。その中には、ご意見のとおりMaaSや自動運転の取組等、5年以上かかる取組も含めて、計画期間の5年目を目途に総合評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。</p>
114	<p>シ 新たなモビリティツールの活用、自動運転技術の活用が示されています。 ・新たなモビリティツール、自動運転技術については、安全面の課題が残されていることから、拙速に進めないこと。</p>	①	<p>いただいたご意見につきましては、第4章施策4「交通DX・GX・共創の推進」において、技術の進展による様々なモビリティツールについては、新たな地域公共交通の選択肢として安全性や実現可能性について検討すること、また、自動運転技術の導入は、必要となる関係機関との調整や地域住民の理解を図ることも含め、企業の取組を長期的な視点で支援すると記載しています。</p>

115	<p>全体では大きいのが地下鉄情報を欠いている。地下鉄の借金額2024年11月現在市借金額重要です。全体を見て、中位の大きさで欠いているのが交通各種機関手段の総体の収入額/年・支出額/年。それと地下鉄バスタクシーの横浜市の内年の赤字なのか黒字なのかの金額。2024年～2084年に横浜市で人口減 労働者就労者減するから、バスでもタクシーでも赤字の交通手段インフラは、廃止するか半減するかして欲しい。タクシーは、白ナンバー町の普通の乗用車が現在のタクシー仕事を白ナンバー車で運ぶのを新条例でOKにして欲しい。住民の便宜と現在のタクシーの社会機能を存続する為に。</p>	③	<p>第4章の中で、施策の効果を高めるためにはデータに基づいた分析評価が重要であり、事業者と連携して取り組むこと、また、様々なデジタル技術を積極的に活用し、地域公共交通の利用状況データの取得とサービス改善など持続性向上に繋がっていくことが重要であることについて記載しています。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
116	<p>交通DX、GX、共創に最初から、車両メーカー（例えば関西電力）、ソフト開発会社（例えば順風路）、学識経験者（例えば東大、横国）、交通法規専門家等をいれて、横浜市が行政主導で推進して頂きたい。</p>	③	<p>第4章施策4「交通DX・GX・共創の推進 ③共創」に記載のとおり、共創による取組を一層推進していきたいと考えています。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
117	<p>既存の支援制度等を最大限活用する事が前提となりますが、この計画を進めるにあたり、運行事業者等への支援の財源として、横浜市独自で「宿泊税」を導入する選択肢を検討しても良いのでは無いでしょうか。宿泊税を導入する事が出来れば、住民税の引き上げを行わなくても良いか、どうしても必要な場合であっても引き上げ幅を抑制する事が出来るため、市民の負担増は少なく出来るのではと思います。</p>	③	<p>第4章施策4「交通DX・GX・共創の推進」に記載のとおり、地域の交通課題の解決やまちの活性化などの推進力を高めるため、民間企業をはじめ地域を支える多様な主体の参画を促し、公共交通サービスの維持・充実の効果を一層高める共創の視点が重要と考えています。その中で、企業のデジタル技術の活用による運行の最適化や利用者の利便性の向上、地域の商業施設等の協賛金の獲得など、様々な関係者の参画を促しながら、持続性を高めていきたいと考えています。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

5. 計画全体に関するご意見と、ご意見に対する本市の考え方（17件）

No.	素案へのご意見	対応	ご意見に対する本市の考え方
118	①財源の確保について バスネットワークの維持・改善や新たな地域交通サポート事業を行うにあたっては、「公共サービス」を充実させるという観点で、国庫補助事業の活用を含め、積極的に財源を確保していただきたい。また考え方として、補助というよりも地域の活性化・魅力度向上のための投資であるとの認識化を図っていただきたい。	①	国庫補助事業の活用については、＜第7章＞で記載しています。本計画に記載した取組を推進するため、積極的な財源確保に努めていきます。
119	ありがとうございます。買い物や、通院に困っていたので大助かりになります。こんな素晴らしいアイデアを考えた方は天才だと思いました。ありがとうございます。	①	ご賛同いただきありがとうございます。地域公共交通の充実に向け、取組を進めていきます。
120	素案の計画期間が短すぎる。本計画は、10年かかる内容をもつと思われる。横須賀市の様な、MaaS導入計画につなげて欲しい。	①	本計画では、今後5年間で取り組むべき事項を記載しています。その中には、ご意見のとおりMaaSや自動運転の取組等、5年以上かかる取組も含めて、計画期間の5年目を目途に総合評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。
121	特に概要版の地域交通、地域公共交通の概念図の表現は正確性に欠ける。 素案図3-1の 地域公共交通にも目的に 買い物や通院などがある。	①	「地域公共交通」は、「地域交通のうち、地域で常に提供され、不特定多数の誰もが利用できる交通サービス」と定義しているため、前提として買物や通院・通学、通院等の日常生活圏を移動するための交通となります。
122	以前に、市の交通課員の何人から、横浜市は国庫補助を申請出来ない。と説明を受けた。根拠の条例の読み合わせを対面で行ったが、納得できる説明のないまま終わってしまった。	①	地域公共交通の充実に向けては、＜第7章＞に記載のとおり、本市の各種支援制度に加え、国庫補助事業も有効活用し、関係者で連携して取組を進めていきます。
123	移動の自由を保障する交通権・移動権を明記すること	①	「交通権」とは国民の移動する権利であり、国及び自治体は国民・住民の交通権を保障する義務を負うこととなりますが、現在の「交通政策基本法」では、「交通権」の規定はありません。また、交通政策基本法第二条（交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流（中略）を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、（中略）国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要と規定されています。本計画においても、第3章「目指す地域公共交通の将来像」に記載のとおり、地域公共交通は日常生活を送る上で必要不可欠であるとの考え方のもと、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していきます。
124	第5章 計画期間中に実施する取組 中 取り組みの オ新たな地域交通サポート事業（仮称）による導入支援に関連する提言です。公共交通圏域外の一つである港北区日吉五丁目に拙宅があります。このあたりは数十年前に地域に存在したスーパーマーケットも雑貨屋も小規模病院（当時の名称：慶友病院）も全てつぶれてしまい、徒歩圏に生活必需基盤は何もありません。この地域では自家用車が必需で建て売り物件は基本的に駐車スペース付きで生活全般を自家用車にたよる人が多数です。車を使えない人は徒歩で矢上川を渡って川崎市に出かけ、川崎市にあるスーパーマーケット、クリニックや横浜市内のバス停より近いバス停（北加瀬など）からバスで武蔵小杉・川崎駅前の商業施設や関東労災・井田病院などの何れも川崎市内の病院などを利用してはいます。つまり自家用車を持たない横浜市港北区日吉五丁目住人の現実的な生活基盤は川崎市であるということです。自家用車使用世帯は現実的には該計画の対象外でしょう。日吉五丁目等地域に新たに路線バス等を導入するのは利用者数から言って採算がとれそうになく非現実的であるように思います。そこで港北区日吉五丁目のような実質的に他自治体が生活基盤になっている公共交通圏域外の地域に関して、費用をかけて公共交通を整えるより、これまでその地域を打ち捨てていた事実を認識し、当該地域住民中の希望者に対して、近隣自治体が住民に提供しているサービス（交通機関の老人バスや定期接種・定期検診等の補助など上下水道など所在地限定のものを除いた全ての住民サービス）の越境提供についての協定を近隣自治体と結ぶことを提案します。相互乗り入れ協定として一部の他自治体住民に横浜市のサービスを提供するパートナー契約とすれば、現実的にはほとんど追加支出無しに他自治体の繁華地域と隣接している公共交通圏域外の地域については問題の解消をはかれるように思います。宜しくご検討をお願い致します。	③	地域に適した地域公共交通の充実に向けては、近隣自治体とも情報共有しながら取組を行っていききたいと思っています。いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。

125	<p>地域公共交通：費用対効果で優先順位をつけるべきです。タクシーとバスはある意味競合しており、通勤通学、買い物などの日常使いのバスの方が優先順位が高い。一方、貸自転車（シェアリング）は実際はどの程度使われているか？、費用対効果がどの程度か疑問。利用者が特定している個人の自転車は近距離では必要性が高く生活の必需品である。これを無視してはダメだ。結論的に言えば、GXの効果もある個人の自転車利用がもってスムーズにできるような専用レーンが効果的、また、自転車を持たないまた乗れない人たちおよび中距離利用のバスは最重要である。DXを使つてのデマンド方式で小型バスを将来的には自動運転することも考えてみてはどうか。車道の一部をバスレーンと、時間帯を分けての自転車レーン共用を駅や役所などの街のセンターとの間に作るのはいかがでしょうか。せまい道路、路線作りが計画でない日本、さらに人口減が進む日本、これを解決するにはバスを小型化、自動運転による無人化して頻度高い発着で便利にし、公共バスを使用する人数を増やす方向が良いと考える。当然環境にやさしいEV化やスマホを使つてのオンデマンドがあればなおよい。</p>	③	<p>第3章「(3)基本方針」に記載のとおり、「バスネットワークの維持」、「地域公共交通の導入」、「利用促進・外出促進」及び「交通DX・GX・共創の推進」の4つの施策を体系的に取り組みながら、地域に適した地域公共交通の維持や導入を図るとともに、新たなモビリティツールの活用や自動運転技術の活用も含め、地域公共交通の利便性向上に努めていきたいと考えています。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
126	<p>空白地への交通の導入は交通があるところとの格差の解消？のように見えるが、土地や建物価格、固定資産税も安いはずで格差とは思えない。交通が必要なら税金でなく空白地内の人達で負担すべき。そこばかり優遇され、市税を集中して注ぎ込んでどんなよこはまの未来があるのか？</p>	③	<p>第2章「(3)今度予想される影響」に記載のとおり、公共交通サービスの水準が低下することで、医療介護等の財政状況の悪化や身近な生活拠点の消費の低迷、生活満足度の低下や人口流出等の負の影響を懸念しています。そのため、第3章「目指す地域公共交通の将来像」に記載のとおり、誰もがいきいきと安心して暮らせる街の実現をしていくためには、現在の公共交通圏域を守るバスネットワークの維持と、交通が不便な地域の方々の外出を促す新たな交通サービスの導入など、市域全体で、日常生活を送る上で必要不可欠な地域公共交通の充実を図ることが必要と考えています。また、第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」については、検証と改善を重ねながら地域に適したサービスとして定着を図っていきます。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
127	<p>まずはこれら計画の推進体制について。市全域でこれらを一齐に推進していく場合、地域ごと個別の対応では非常に効率が悪く思われます。市の政策として何らかの方向性を打ち出し、事業者等に協力を求めていくには、各社一齐に網をかけられるような本格的な協議体(コンソーシアム)が必要です。減便、廃止路線の対応に始まり、新たな地域交通を含めた各社間のサービス水準調整などの為には、市の意向がしっかり通るようグリップを利かす必要があります。また、この組織は将来的な公共交通無料デーや、バス案内表示の統一などのモビリティマネジメント施策を打ち出す際の受け皿ともなるでしょう。事業者を跨いだ一日乗車券や、乗継無料施策など、今後バス同士の乗換を前提とするなら事業者間の協議は必須となります。このような施策を積み重ね、最終的には欧州の運輸連合のような形まで持って行ければ理想的です。</p>	③	<p>第8章「推進体制」に記載のとおり、本市では地域住民・交通事業者・行政・学識経験者といった関係者で構成される「横浜市地域公共交通活性化協議会」をはじめ、市内のバス事業者が参加する「バス部会」等を運営し、施策の推進に向けて議論を継続的に行っています。いただいたご意見は、関係者間で共有しつつ、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
128	<p>今後予想される影響：表2-2の分野は敬老バスの所でも触れるが、移動促進による経済効果、健康効果、医療効果について定量的に分析し効果を金銭的に把握を希望。</p>	③	<p>金銭価値化は既存文献により算出可能なものもありますが、一部に限られるため、地域交通施策を総合的に金銭価値として評価することは現状困難です。このため、取組後の波及効果については、アンケート調査の結果を基本に、外出頻度の変化、人との関わりの変化、ウェルビーイングなどの効果を定量的に把握していきます。</p>
129	<p>交通空白地帯の移動手段導入の検討には、通勤、通学のサポートまで含めると、大変難しい課題になるが、今回は交通弱者に限定し、健康増進、医療、福祉面の移動効果を金銭に換算して効果の定量化をすべきである。</p>	③	<p>金銭価値化は既存文献により算出可能なものもありますが、一部に限られるため、地域交通施策を総合的に金銭価値として評価することは現状困難です。このため、取組後の波及効果については、アンケート調査の結果を基本に、外出頻度の変化、人との関わりの変化、ウェルビーイングなどの効果を定量的に把握していきます。</p>

130	<p>必ずしも効率的なサービスとなっていない状況、利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響などにより大きく減少、現在も以前の水準には戻っていない、いわゆる「2024年問題」による運転士不足で減便や最終バスの繰り上げを実施せざるを得ない状況、路線バス同様、運転士不足など厳しい経営環境に置かれており、利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少、感染症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、運転士採用や、日本版ライドシェアの導入等に各事業者が取り組んでいる。「日本版ライドシェア」は、タクシー会社が研修や運行管理などを行う運営主体となり、一般のドライバーが自家用車を使って有料で人を運ぶ仕組みのことで、2024年4月から始めました。>横浜市では、タクシー運転手不足とは、思えません。ライドシェアは規制緩和です。慎重に行う必要があります。この前、みなとみらいでタクシーにのりましたが、道が混んでいて、思った以上に料金が、かかりました。もう乗りません。バス、フリーチケット、徒歩で移動します。市営バスの減便につぐ減便は、赤字解消のためと思っています。横浜国際プール再整備の意見募集も、説明が、くるくる変わりました。渋滞に関わらず、料金が一定で安心して乗れる市営バスを存続してください。高齢者はスマホをもっておらず、ラインの使い方もわかりません。</p>	③	<p>第3章「目指す地域公共交通の将来像」で記載のとおり、地域公共交通は日常生活を送るうえで必要不可欠であると考えており、鉄道駅を中心としたバスネットワークの維持と交通が不便な地域への新たな地域公共交通の導入など、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の実現を図っていききたいと考えています。いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
131	<p>国の都市・地域交通戦略推進事業の活用を見据えて、都市の骨格となる基幹的な公共交通は位置づけないのでしょうか？今後の高上げもあります。</p>	③	<p>地域公共交通計画は、住宅地から最寄りの駅や身近な買物・通院施設等をつなぐ、日常生活圏を移動するための交通を対象に、バスネットワークの維持や地域に身近な新たな交通サービスの導入など、今後5年間の取組を推進するアクションプランとしてとりまとめたものです。いただいたご意見は、本市の交通政策全般へのご意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
132	<p>公共交通の位置づけが弱い。国・県の関わりと、人間の存在価値をもっと強く位置付ける。</p>	③	<p>第3章「(2) 目指す姿」で記載のとおり、国・県をはじめ、地域住民や交通事業者、企業・団体など、関係者との連携を一層図りながら、市域全体で地域公共交通の充実を図るとともに、人々の健康増進や地域の中での交流の活性化など、地域にお住まいの方々がいきいきと安心して暮らせる街の実現を図っていききたいと考えています。いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
133	<p>8章 地域住民：地域住民とは具体的に何を指すか？ある地域の全住民ではなく代表を選別するのではないか。であれば、少し具体的にしてほしい。（例：住民票のある各世代、各世帯タイプ、地域に通学する学生、親子（高校、大学、保育園利用家庭等））</p>	④	<p>「地域住民」とは、地域公共交通の導入主体という観点だけでなく、地域公共交通の利用者としての側面もあるため、地域にお住まいの全ての住民を指します。</p>
134	<p>横浜市地域公共交通活性化協議会への住民運動団体の代表の出席を求めます。</p>	⑤	<p>いただいたご意見は関係者で共有させていただきます。なお、横浜市地域公共交通活性化協議会は、本市全体の交通施策のあり方とその方向性について意見交換を行う場となっています。</p>

6. 其他のご意見と、ご意見に対する本市の考え方 (10件)

No.	素案へのご意見	対応	ご意見に対する本市の考え方
135	解読不能	⑤	—
136	解読不能	⑤	—
137	公共交通の維持についてのおおまかな方針については同意していますが、かつてより課題となっている市営地下鉄ブルーラインの延伸について一言も触れられておりません。もろもろの事情で計画が遅れているのかもしれませんが、地域の状況を見るにつけ、今のタイミングでこの路線を通すことで、人口の減少を抑制し、新たな流入も期待できると思います。エリアが全くダメになってからでは遅いです。川崎市からの新たな通勤等の輸送顧客も増加も念頭に、ぜひ早急に計画を進めていただきたいと思います。	⑤	地域公共交通計画は、住宅地から最寄りの駅や身近な買物・通院施設等をつなぐ、日常生活圏を移動するための交通を対象に、バスネットワークの維持や地域に身近な新たな交通サービスの導入など、今後5年間の取組を推進するアクションプランとしてとりまとめたものです。鉄道計画など広域にわたる交通については、横浜都市交通計画に記載しています。
138	今回の計画中にバス輸送が、重要な公共交通機関として随所に位置付けられています。都市計画、広域の地域計画として審議会などを再々用いて検討され、正式決定したのちも用地買収や建設に莫大な費用を要する鉄道計画に比べれば、バスの運行計画ははるかに柔軟性があると思われま。しかしここに、バスが現実に行われる道路の建設や整備が、しばしば公共交通政策、殊にバス運行とは別の観点で行われていないかという懸念を筆者は有しています。道路の整備を、公共交通手段の政策の一部として注意していく必要があります。在任情報に記した通り、筆者は港北区日吉地区、日吉駅の西側でかなり川崎市に近い辺りに居住しています。私の居住地域を走るバスが、道路環境に恵まれていない、率直に言えば細い道幅や狭い交差点、歩車分離の未整備、道脇に並ぶ電柱に苦しんで、定時運行の阻害と運転手のストレスに繋がっているのを日々目撃しています。まずバスの運行経路となって道路については、都市交通上の問題として電柱の撤去と各種電線の地下敷設を真剣に優先的に検討するべきだと思います。これは、公共交通手段の政策、道路行政、公共事業体(電力・通信)の事業規制にまたがる問題となるでしょうが、電柱撤去や地下敷設は災害時の避難路確保や通電火災の予防などは、災害対策にさえ及ぶ問題といえるのです。さて、求められた意見書の本旨である都市交通の観点からすれば、無論道路の整備(便利になりすぎる)はかえって住民の保有車への依存を誘発する可能性はあります。一定の時間帯はバス以外の片道通行を実施するなど、道路規制を変更することは考えられます。生活道路でもあるバス運行経路での交通安全と両立させるには、まず整備された道路へのバンプの設置など行われるべきでしょう。ただバス運行を公共交通の柱としようとしている地域では、道路環境の検討も等閑視されてはならないという事を強調したいのです。	⑤	地域公共交通計画は、住宅地から最寄りの駅や身近な買物・通院施設等をつなぐ、日常生活圏を移動するための交通を対象に、バスネットワークの維持や地域に身近な新たな交通サービスの導入など、今後5年間の取組を推進するアクションプランとしてとりまとめたものです。いただいたご意見は、公共交通だけでなく、市内の自動車交通の円滑化に向けた道路ネットワークの整備推進や災害時に備えた対策の推進など、本市の交通政策全般へのご意見として、今後の参考とさせていただきます。
139	全体的に抽象的でした。より具体的な内容(たとえばブルーラインの新百合ヶ丘までの延伸の詳細)などの記述が欲しかった。また、近隣の都市(川崎市や町田市など)との連携についての記述がほしかった。町田市のモノレールが長津田地区にどのような影響を及ぼすのかなど。	⑤	地域公共交通計画は、住宅地から最寄りの駅や身近な買物・通院施設等をつなぐ、日常生活圏を移動するための交通を対象に、バスネットワークの維持や地域に身近な新たな交通サービスの導入など、今後5年間の取組を推進するアクションプランとしてとりまとめたものです。鉄道計画など広域にわたる交通については、横浜都市交通計画に記載しています。
140	●●バスの営業所で管理職によるパワハラが横行しているとの意見がSNS上や転職サイト等に記載されている。仮にこれが事実なのであれば、いくら待遇を良くしたところで辞める人は増え続けまったく意味がないのではないかと。こうしたパワハラ行為を認めない風土への転換と加害者への厳正な処分などが必要ではないか。その他、待遇改善として「本人や家族への乗車証の支給」なども良いと考える。	⑤	いただいたご意見は関係者で共有させていただきます。
141	東京ー横浜の通勤に優遇措置を計画全体の点について、東京首都圏(山梨県含む)との連携に必要性が欠如している。横浜・神奈川市民の多くが東京都心部に勤務している。交通の流れと市民の関係は横浜市内に限定してはならない。	⑤	地域公共交通計画は、住宅地から最寄りの駅や身近な買物・通院施設等をつなぐ、日常生活圏を移動するための交通を対象に、バスネットワークの維持や地域に身近な新たな交通サービスの導入など、今後5年間の取組を推進するアクションプランとしてとりまとめたものです。鉄道計画など広域にわたる交通については、横浜都市交通計画に記載しています。

142	<p>駅周辺をすべて車運行を禁止するか一車線にする。歩行者優先を徹底する。同様に駅周辺には公共空間を充実させること。ベンチや休憩場所、花の空間をいたるところに配置すること。</p>	⑤	<p>地域公共交通計画は、住宅地から最寄りの駅や身近な買物・通院施設等をつなぐ、日常生活圏を移動するための交通を対象に、バスネットワークの維持や地域に身近な新たな交通サービスの導入など、今後5年間の取組を推進するアクションプランとしてとりまとめたものです。 いただいたご意見は、歩行者空間の整備に係る、本市の交通政策全般へのご意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
143	<p>都市計画を住民に説明すること</p>	⑤	<p>都市づくりに関する方針である「都市計画マスタープラン」の改定においては、説明会、パブリックコメントの実施など、広く市民の皆様にご意見を聞く機会を設けた上で進めています。 また都市計画の決定、変更においても、都市計画法に基づき、説明会、公聴会や縦覧、意見書受付など、広く市民の皆様にご意見を聞く機会を設けた上で都市計画手続を進めています。</p>
144	<p>車の速度制限をさらにすすめること</p>	⑤	<p>いただいたご意見は、関係者と共有のうえ、市内の道路空間の安全性に係る、本市交通政策全般へのご意見として参考させていただきます。 また、第4章施策2「新たな地域公共交通の導入」の「②安全・安心の地域公共交通の確保」に記載のとおり、地域公共交通が安全・安心であることは、利用者はもちろん、地域内の歩行者などへの影響も含め重要と考えています。</p>