

横浜市地域公共交通計画 概要版

～誰もがいきいきと安心して暮らせる街の実現に向けて～



1章 計画に関する基本事項

背景・趣旨

【背景(一例)】

- ・ 運転士の労働時間の上限規制(いわゆる2024年問題)
- ・ 幅広い世代のライフスタイルや働き方の変化
- ・ 高齢化などによる運転免許証返納の増加

【公共交通が直面する課題】

- ・ 運転士不足の深刻化
- ・ 利用者の減少
- ・ 社会情勢の変化に応じた交通サービスの提供

市域全体で地域に適した交通サービスの充実を図るため、「横浜市地域公共交通計画」を策定

計画の区域

横浜市全域

計画の期間

5年間

[令和7(2025)~令和11(2029)年度]

計画の位置づけ

- ・ 本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画
- ・ 交通政策全般にわたる「横浜都市交通計画」のうち、地域交通の取組を推進するアクションプランとして作成・運用

上位計画 ・ 財政ビジョン ・ 行政運営の基本方針 ・ 都市計画マスタープラン ・ 中期計画

整合

横浜都市交通計画

平成20(2008)年策定、平成30(2018)年改定

(抜粋) 本市交通政策全般にわたる計画 (目標年次: 令和12年度)

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 : 誰もが利用しやすい地域交通の実現

政策目標2 : バリアフリーの一層の推進

政策目標3 : マイカー交通から公共交通等への転換促進

主に具体化する項目

基本方針3

持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

政策目標7 : 環境と調和した交通施策の推進

政策目標9 : 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備

主に具体化する項目

整合

【今回作成】 地域公共交通計画

今後5年間の取組を推進する
アクションプラン
(令和7~11年度)

連携

関連計画

- ・ 自転車活用推進計画
- ・ 駐車場整備基本計画
- ・ 交通安全実施計画
- ・ 地域福祉保健計画
- ・ 障害者プラン

- ・ 子ども・子育て支援事業計画
- ・ よこはまポジティブエイジング計画
- ・ 地球温暖化対策実行計画
- ・ 横浜DX戦略
- ・ バリアフリー基本構想

など

2章 横浜の地域交通を取り巻く状況と課題

状況と課題

<人口減少と高齢化>

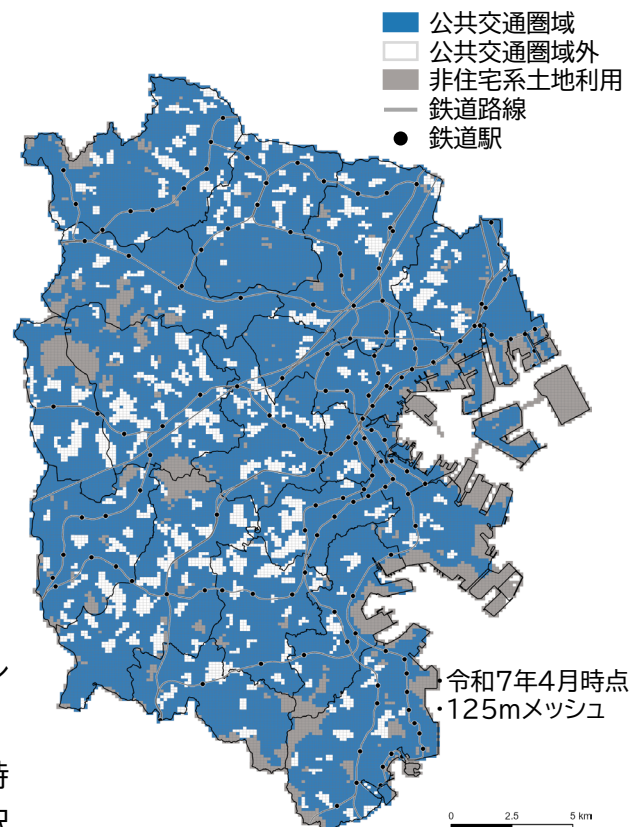
- ・ 令和4(2022)年1月に対前年同月比で人口が減少(戦後初)
- ・ 65歳以上の割合は2045年頃まで増加が続く見込みであり、単独高齢世帯の増による社会的孤立のリスクも高まっている
- ・ また、障害者手帳所持者等の移動制約者数も増加傾向

<地理的な特性>

- ・ 公共交通圏域(勾配を考慮した道路距離で駅から800m、バス停から300m)を見ると、郊外部を中心に圏域外が点在
- ・ 駅やバス停まで坂道のある住宅地が多く、高齢化に伴い、徒歩による負担が大きい市民が増加していると考えられる

<生活様式の変化>

- ・ ライフスタイルや働き方の変化による移動ニーズの変化、テレワーク、通信販売利用の増加等による住環境へのニーズの変化
- ・ 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、マイカー以外にも移動手段を選択できる環境へのニーズが高まっている



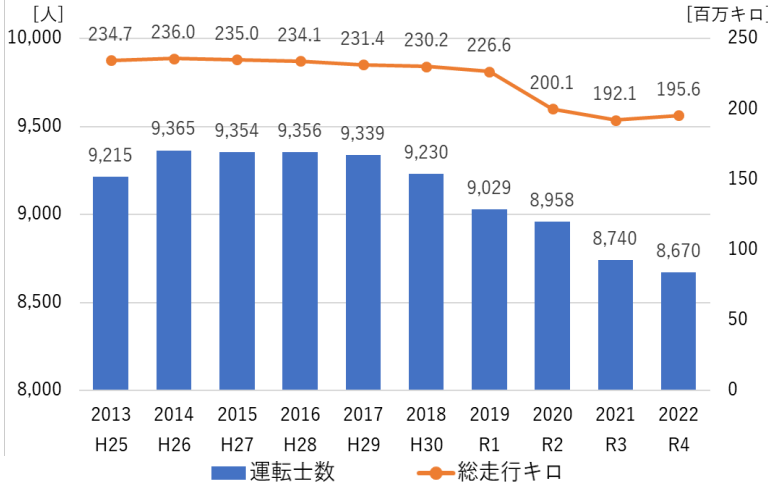
公共交通圏域図

2章 横浜の地域交通を取り巻く状況と課題

状況と課題

バス

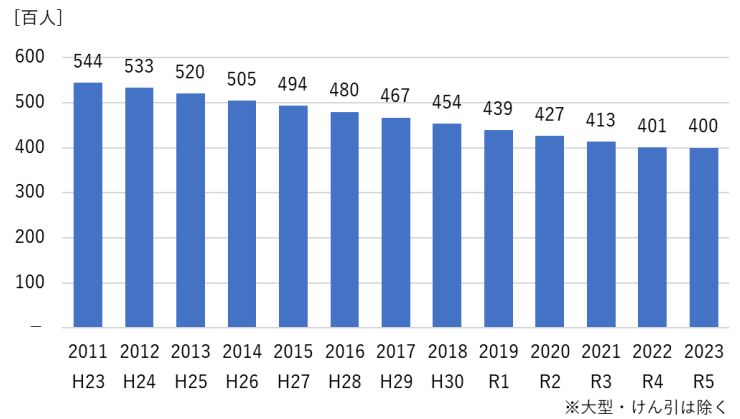
- ・ 長距離路線、鉄道と並行する路線、赤字路線が多く、必ずしも効率的なサービスとなっていない状況
- ・ 利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響などにより大きく減少、現在も以前の水準には戻っていない
- ・ いわゆる「2024年問題」による運転士不足で減便や最終バスの繰り上げを実施せざるを得ない状況



県内の乗合バス運転士数・総走行キロ

タクシー

- ・ 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



市内の二種免許保有者数(タクシー等)
※大型・けん引は除く

これまでの取組の振り返り

- ・ 生活に必要なバス路線の維持(生活交通バス路線維持制度)や、地域交通の導入(地域交通サポート事業)等を支援
→ 近年、地域交通サポート事業では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加
- ・ 敬老特別乗車証(敬老パス)や福祉特別乗車券(福祉パス)等の交付により高齢者や障害者等の外出を支援
→ これまで導入した地域交通は、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る

今後予想される影響

- ・ 公共交通は、日常生活に必要不可欠であると共に、外出を促し、健康増進やまちの価値向上など多面的な効果を生み出し得る重要な社会基盤である
- ・ 一方、厳しい社会情勢の変化の中、公共交通サービスの水準を維持することが困難な地域が発生し、市民の多様な移動ニーズへの対応がますます難しくなることが想定される
- ・ サービスの水準低下により、地域住民の外出に対する抵抗感が増加し、外出機会の減少やマイカーへの依存の高まりにより、様々な分野に悪影響が生じると考えられる

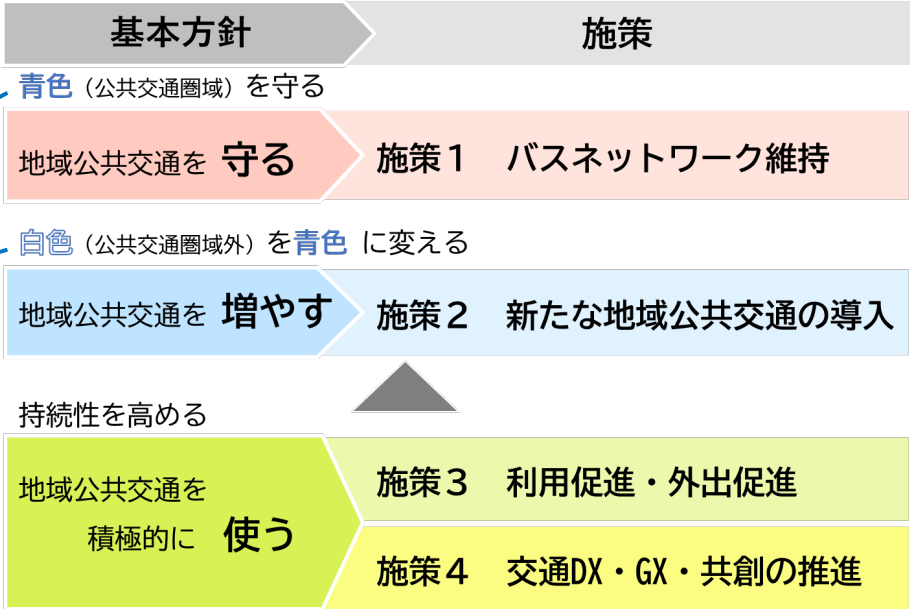
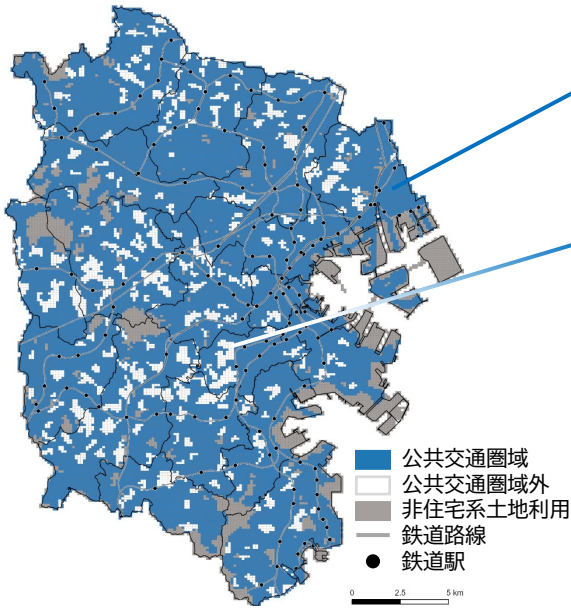
変化	想定される負の影響(イメージ)	
・外出機会、意欲の減少 ・マイカー依存度の高まり、免許返納者の減少	医療・福祉	健康状態の悪化 (フレイルリスクの増加)
	商業	消費の低迷 まちのにぎわいの低下
	交通安全	交通事故の増加
	教育	学習・体験機会の減少、学力の低下
	定住促進	生活満足度の低下、人口の流出
	環境	二酸化炭素排出量の増加
	地域コミュニティ	友人・地域との交流の減少、コミュニティの希薄化 (ソーシャルキャピタル低下)
	財政	医療・介護等財政状況の悪化

3章 目指す地域公共交通の将来像

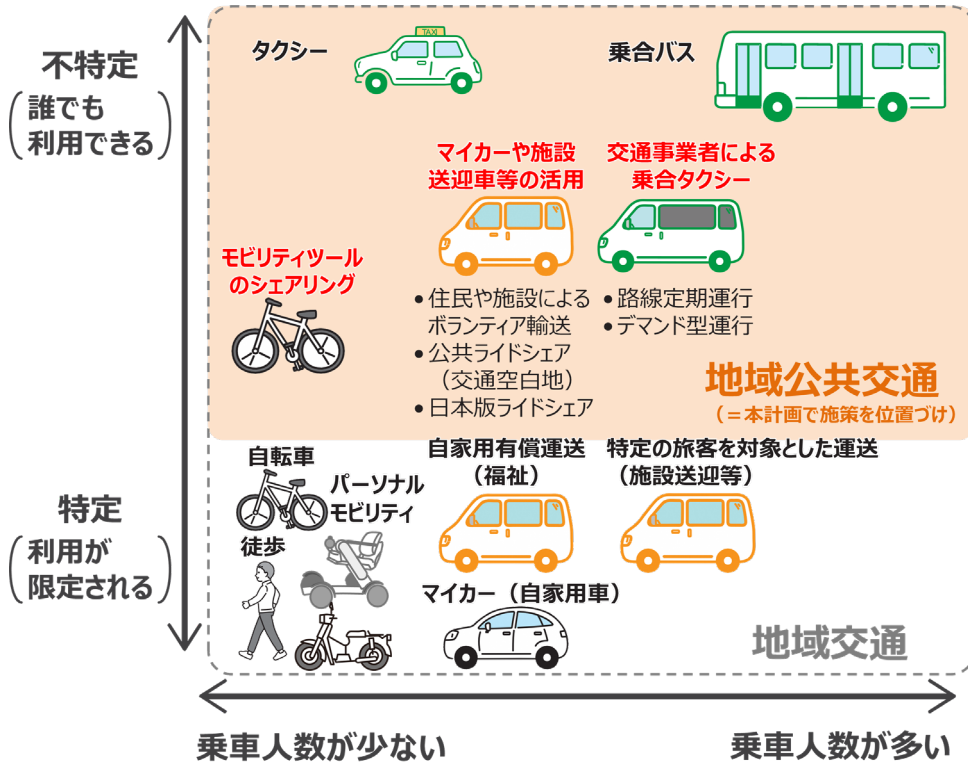
目指す地域公共交通の姿

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、
誰もがいきいきと安心して暮らせる街を実現する

基本方針と施策



地域交通・地域公共交通の定義

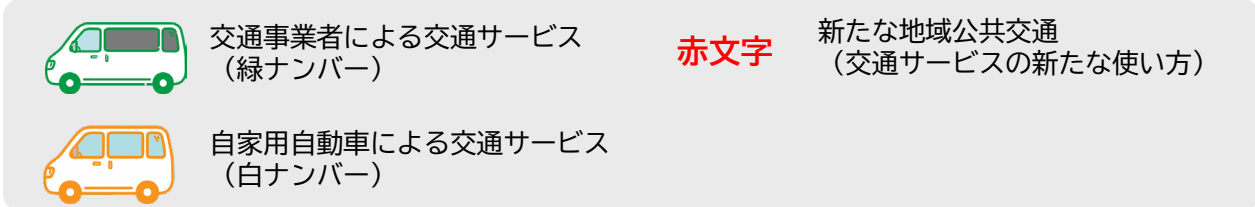


地域公共交通

➤本計画で施策を位置づける対象
 地域交通のうち、地域で常に提供され、不特定多数の人が安全・安心に利用できる交通サービス
 ※徒歩や個人所有の移動手段（自転車、マイカー等）、企業や病院等の個別送迎、福祉有償運送など特定の者や目的による移動手段を除く

地域交通

買物や通勤・通学、通院等の日常生活圏を移動するための交通全般



4章 地域公共交通の充実に向けた考え方と施策の方向

施策1 バスネットワーク維持

【考え方】

- 鉄道駅を中心としたバスネットワークを維持することが必要
- 行政とバス事業者の連携を一層強化し、効果的・効率的なバスネットワークの再編を進めることが重要
- バス事業者の経営状況の悪化や運転士不足の課題の顕在化をふまえた行政支援も必要

【施策の方向】

- バスネットワークの再編、長距離路線の短絡化に必要な乗継拠点や折り返し施設等の確保・整備の支援
- 本数の多い路線への連節バス導入による運行効率化、他路線への経営資源(運転士等)の再配分による路線維持
- 運転士確保や維持が必要な路線に対する補助金交付(生活交通バス路線維持制度)等の支援

施策2 新たな地域公共交通の導入

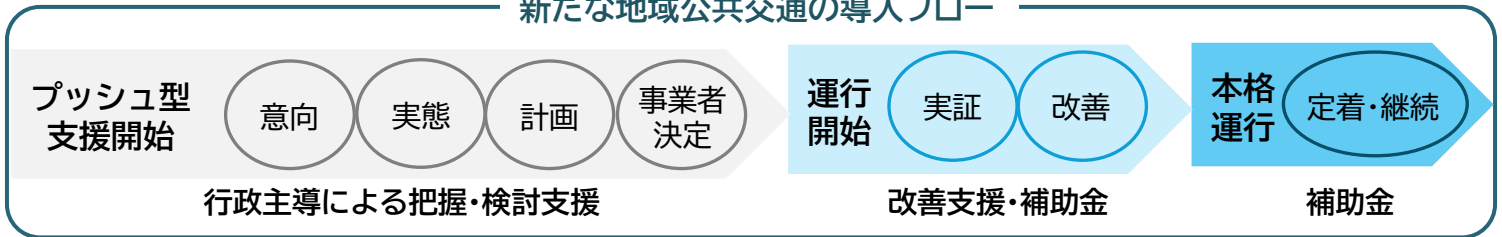
【考え方】

- 公共交通圏域外を中心に、自宅と最寄駅やバス停等をつなぐ地域に身近な地域公共交通を充実させ、高齢者や子育て世代等、あらゆる世代の外出を促していくことが重要
- 乗合タクシーをはじめ、マイカーや施設送迎車の活用、シェアサイクルなど選択肢を広げることが必要
- 住民や企業・団体等の地域貢献によるボランティア輸送も、公共交通で賄いきれない需要に対し重要な選択肢

【施策の方向】

- 「横浜市みんなのおでかけ交通事業」の運用(行政主導のプッシュ型支援～地域に適した運行、必要な補助金等)
- シェアサイクル事業の展開による更なる利便性向上、安全な利用環境の推進
- 自家用車を活用した交通サービス導入に必要な運転士の育成(運転技能の向上)や担い手確保の支援

新たな地域公共交通の導入フロー



施策3 利用促進・外出促進

【考え方】

- 地域公共交通は多くの方々に利用いただくことが不可欠であり、積極的に利用する意識の醸成が重要
- 外出を促すことで人々の健康維持やまちの活性化、脱炭素化等、多面的な効果を及ぼす

【施策の方向】

- モビリティマネジメントの一層の推進(「知って」「乗って」「楽しんで」がキーワード)
「知って」: 様々なツール・媒体(動画・デジタルサイネージ)や機会(地域イベント)を活用した情報発信
「乗って」: 高齢者・子育て世代等のニーズに応じた利用促進策、誰もが利用しやすい車両導入・乗り場環境改善
「楽しんで」: 地域イベントとのタイアップや生活サービスとの連携による外出の目的づくりや魅力向上

施策4 交通DX・GX・共創の推進

【考え方】

- (DX) 自動運転等の技術革新を踏まえた効率的な対応・利便性向上、交通データ蓄積によるサービス改善が重要
- (GX) 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進が重要
- (共創) 交通課題の解決やまちの活性化の推進力を高めるため、民間企業など多様な主体の参画を促すことが重要

【施策の方向】

- (DX) 新技術の積極的な活用による利用データ取得・活用、多様な支払い方法の導入、生活利便施設等との連携
- (GX) 環境配慮型車両(EV(電気自動車)・FCV(燃料電池自動車))及び充電施設の導入推進
- (共創) 地域交通課題の解決に資する企業・団体等の提案募集や取組への支援の実施

5章 計画期間中に実施する取組

計画期間(令和7(2025)年から令和11(2029)年までの5年間)に実施する取組を整理しました。

基本方針	施策	取組
地域公共交通を 守る	施策1 バス ネットワーク 維持	ア バス路線の再編・効率化
		イ 生活交通バス路線の維持
		ウ バス運転士の確保策の推進
		エ 市西部地域における交通ネットワークの構築
地域公共交通を 増やす	施策2 新たな 地域公共交通 の導入	オ 新たな地域公共交通の導入支援「横浜市みんなのおでかけ交通事業」
		カ マイカーや施設送迎車等を活用した交通サービスの担い手支援
		キ 公共ライドシェア(交通空白地)、日本版ライドシェア等の活用
		ク シェアサイクル事業の推進
地域公共交通を 積極的に 使う	施策3 利用促進・ 外出促進	ケ 地域の方々を対象としたモビリティマネジメントの実施
		コ あらゆる世代の外出促進(高齢者、子育て世代等)
		サ バリアフリー対応車両の導入及び周知啓発
	施策4 交通DX・GX・ 共創の推進	シ 新たな交通サービスの創出
		ス 移動実態データ等を活用した移動需要の把握と共有
		セ 公共交通のEV・FCV化、インフラ整備の推進
		ソ 共創の取組の推進(社会的課題の解決に向けた企業提案募集)

7章 国庫補助事業の活用

考え方

本市の各種支援制度に加えて、国庫補助事業も有効活用し、関係者で連携し取組を推進します。

活用の方向性

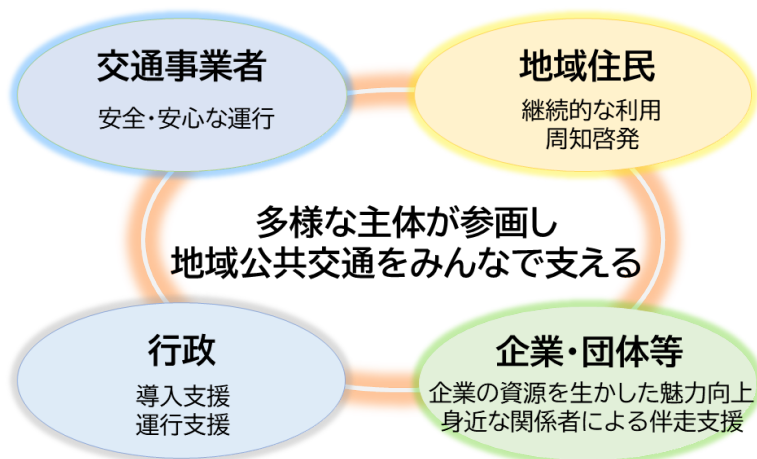
- 「生活交通バス路線維持制度」や「横浜市みんなのおでかけ交通事業」により維持・導入する地域公共交通の運行(国の指定する交通不便地域の解消に資する路線の場合)
- 民間企業と連携した、交通DX・GX・共創(自動運転、MaaS等)の新たな取組
- 交通事業者による公共交通バリアフリー整備
- 公共交通のDX・GX投資に対する出資・融資

8章 推進体制

推進体制

本市の目指す姿の実現に向け、関係者がそれぞれの役割のもと連携して地域公共交通を支えていきます。

加えて、企業・団体等の参画を促し、実現性、持続性を高めていきます。



連携体制イメージ

6章 指標の設定

「目標」と「地域の診断の要素」を設定し、取組の効果等を検証するなど、計画として総合評価を行います。

目標(横浜市全体の評価指標)

評価指標	本市のねらい 数値(目標)
駅まで15分 達成人口割合	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の通勤通学の速達性、利便性確保 <p>92.3%→維持</p>
導入及び維持 した路線数	<ul style="list-style-type: none"> 日中のお出かけに対するアクセス性確保 <p>33路線→84路線</p>
新たな 支援 地区数	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通導入の必要性の確認 運行状況に応じた支援 <p>50地区程度</p>
バス 運転士 充足率	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス維持に必要な運転士数の確保 <p>94.3%→100%</p>
外出増加 地区数	<ul style="list-style-type: none"> 外出促進、健康増進、地域交流創出 <p>50地区程度</p>
利用促進に関 する取組件数	<ul style="list-style-type: none"> 取組を通じた関係者間の意識醸成 <p>52件/年→増加</p>
利用転換	<ul style="list-style-type: none"> マイカー利用から地域公共交通利用(自転車含む)への転換 <p>50.2%→増加</p>

地域の診断の要素(各地域単位での評価指標)

段階	診断の要素
取組前	<ul style="list-style-type: none"> アクセス性 (最寄駅、生活利便施設等への移動負担、距離、時間、料金 等) 地域特性 (人口構成、地形、道路幅員、道路勾配、周辺公共交通の情報)
	<ul style="list-style-type: none"> 生活実態
取組後	<ul style="list-style-type: none"> アクセス性の変化 運行本数 利用状況 (利用者数、利用傾向、頻度 等) 運行収支 (運賃収入、運行経費、補助金額 等)
	<ul style="list-style-type: none"> 外出頻度、意欲の変化
波及効果	<ul style="list-style-type: none"> 人との関わりの変化、ウェルビーイング マイカー利用頻度、高齢者の免許返納割合の変化

本計画に位置づけられた取組の進捗管理・効果検証を行うため、「横浜市地域公共交通活性化協議会」を運営します。

横浜市地域公共交通活性化協議会

- 地域住民・交通事業者・行政・学識経験者で構成
- 交通政策の理念と目標を共有
- 交通施策のあり方・方向性の意見交換
- 施策実施状況、指標モニタリング

地域公共交通会議

- 地域交通の実務的内容の協議
(運行計画案・運行実績等)
- 走行環境整備事業、バスネットワークの構築

バス交通部会

路線バスの維持・活性化

鉄道部会

鉄道事業者と調整・意見交換

福祉有償移動サービス運営協議会

福祉運送の実務的内容の協議(区域、対価等)

用語定義

■地域公共交通

地域で常に提供され、不特定多数の人が安全・安心に利用できる交通サービス。一般に地域交通と略して呼ばれることもある。

■横浜市みんなのおでかけ交通事業

買い物などの日常生活の移動が不便と感じる地域で、自宅周辺や最寄駅などへ移動するための新たな地域公共交通「おでかけシャトル」を導入し、地域の移動課題の解決を目指す事業。

■モビリティマネジメント

一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向(過度なマイカー利用から、地域公共交通を適切に利用する状態)に自発的に変化することを促す施策。

■2024年問題

2024年4月から運転士の時間外労働の上限規制等が適用され、労働時間が短くなることによる人手不足等の問題。

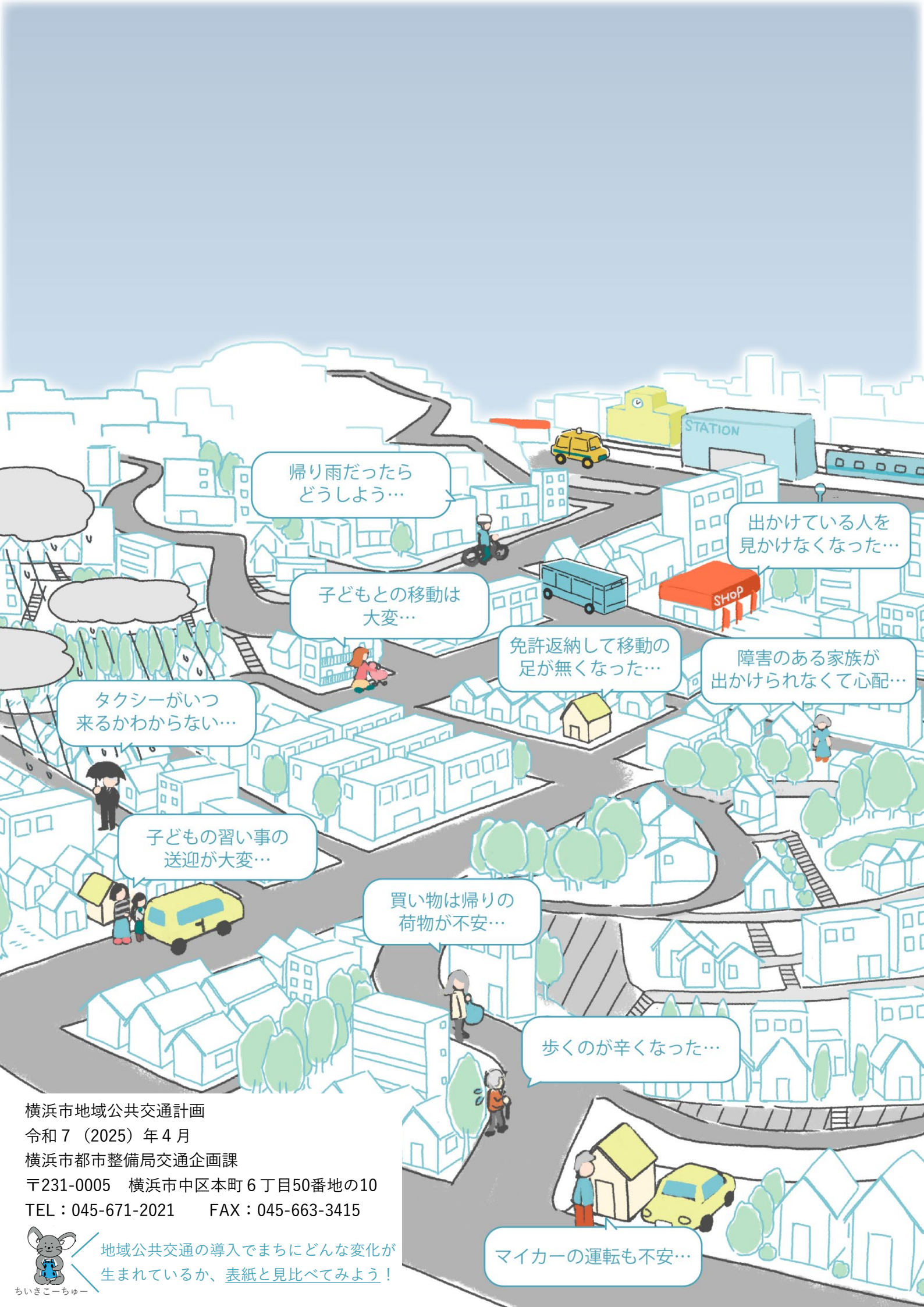
■共創

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組。

■本編はこちらからご覧いただけます

<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/toshikotsu/plan/chiki-kotsu-plan.html>





帰り雨だったら
どうしよう…

出かけている人を見かけなくなった…

子どもとの移動は
大変…

免許返納して移動の
足が無くなった…

障害のある家族が
出かけられなくて心配…

タクシーがいつ
来るかわからない…

子どもの習い事の
送迎が大変…

買い物は帰りの
荷物が不安…

歩くのが辛くなった…

マイカーの運転も不安…

横浜市地域公共交通計画

令和7（2025）年4月

横浜市都市整備局交通企画課

〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10

TEL：045-671-2021 FAX：045-663-3415



地域公共交通の導入でまちにどんな変化が
生まれているか、表紙と見比べてみよう！