

令和３年度第１回「横浜市地域公共交通会議」

令和３年７月２６日(月)

次 第

１ 議題

富岡地区における交通実証実験について（資料１）

２ 報告

小雀地区乗合バス「こすずめ号」の取組状況について（資料２）

◆ 配布資料

- ・ 議題、報告資料
- ・ 回答書

令和3年度 第1回「横浜市地域公共交通会議」委員名簿

令和3年7月 現在

職 名	氏 名
横浜市町内会連合会委員（青葉区連合自治会長会 会長）	関根 宏一
公募市民	倉重 郁雄
公募市民	佐藤 守
学識経験者 東京大学大学院 特任教授	中村 文彦
一般乗合旅客自動車運送事業者 （一般社団法人神奈川県バス協会 乗合部会長）	君島 祥雅
一般乗用旅客自動車運送事業者 （一般社団法人神奈川県タクシー協会横浜支部 常任理事）	藤井 嘉一郎
一般社団法人神奈川県バス協会 理事長	八郷 大文
一般社団法人神奈川県タクシー協会横浜支部 事務局長	駒田 茂
神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 議長	宍戸 秀樹
神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長	小笠原 征夫
国土交通省関東運輸局自動車交通部 旅客第一課長	勝家 省司
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	三橋 裕
神奈川県警察本部交通部 交通規制課長	川瀬 優介
神奈川県県土整備局都市部 交通企画課長	近藤 修宏
横浜市都市整備局 都市交通部長	國本 直哉
（座長）横浜市道路局 計画調整部長	長谷川 秀

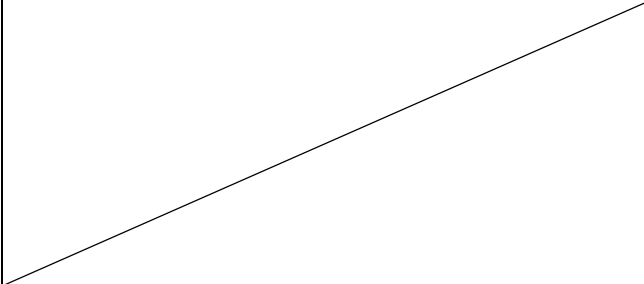
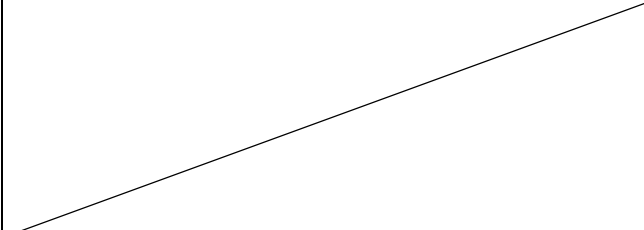
令和３年度第１回「横浜市地域公共交通会議」（書面開催）					
日	時	令和３年 7 月 26 日（月）			
開 催 形 態		書面にて開催			
議 題 内 容		富岡地区における交通実証実験について			
報 告 内 容		小雀地区乗合バス「こすずめ号」の取組状況について			
委員への依頼内容		上記議題（富岡地区における交通実証実験（「とみおかーと」）について）について、回答書にご意見の回答を依頼			
意見回答構成		【１】「とみおかーと」の実証実験について ①運行形態等について ②運行時刻について ③料金（運賃・支払方法）について 【２】「とみおかーと」の事業化に向けた取組について 【３】「とみおかーと」のその他のご意見について 【４】その他の地区のご意見について			
委 員 か ら の ご 意 見		回 答			
【１】「とみおかーと」の実証実験について ①運行形態等について					
メインターゲットは、どのような層を想定しているのか。今回の資料（P.7）によると、子育て世代や子供等にも利用するニーズがあるにもかかわらず、資料（P.12）の運行予定時刻表等からは高齢者が主なサービスを利用者と想定して計画を練られたような印象を受けた。		【提案者より回答】 利用が多く見込まれるのは高齢者だと想定していますが、地域に住まれる幅広い世代の方々にご利用いただけるように、前回の実証実験では 17 時ごろまでとしていた運行時間を 18 時ごろまでとしたことや、運賃の支払方法に現金決済以外を追加するなど見直しています。			
今回の実証実験については、当然これまでの結果を反映したものと推察するが、資料 1（P.6）中のデータによると日曜日・祝日のオンデマンド運行の実績は悪くはなく、一定の利用が見込めそうなので、運休せず実験を実施してみてもいいと思う。メインターゲットを「地域に住まれる幅広い世代の方々」（上記回答）とするのであれば、平日とは別の層の利用を見込めるかもしれない。		【提案者より回答】 オンデマンド運行の日曜・祝日は、オンデマンド運行の全体平均近くまで実績を残していますが、日曜・祝日と限られた運行の運賃収入で、システムの導入や需要以上の車両配備をするのは、現時点ではコスト面で困難であると考えています。			
資料 1（P.6）の前回実証実験の結果について、サービス利用者（596 人）の年齢構成などどのような内訳なのか。		【提案者より回答】 無償・有償の通期の実績です。 （サービス利用者 596 人の内訳）			
		年齢	路線定期	オンデマンド	両方
		19 歳以下	8 名	4 名	1 名
		20～44 歳	25 名	101 名	15 名
		45～64 歳	59 名	90 名	37 名
		65～84 歳	127 名	61 名	28 名
		85 歳以上	31 名	4 名	5 名

資料 1 (P.6) 中の棒グラフによれば、オンデマンド運行について一定の需要が見て取れる。 サービス利用者の内訳（上記回答の数値）によれば、20 歳～64 歳までの層では路線運行よりもオンデマンド運行の利用者が上回っている。 今回の実証実験では不採択であるが、オンデマンド運行の需要の存在は明らかである。無論、導入コストや IT に不慣れな方々へのサポート等課題は多いが、導入できれば利用者の生活の質は向上し、魅力的なまちづくりに寄与するであろう。将来の本格運行の際には導入できるよう、今後も検討を続けて欲しい。	【提案者より回答】 オンデマンド運行は、デジタルに慣れている若年層を中心に利用も多いことなど、将来的にも有効な仕組みになる可能性はあるため、オンデマンド運行含め様々な形態で運行形式を検討したいと考えています。
資料 1 (P.7) に「子供だけで乗れるようにしてほしい」といった自由意見があるが、前は子供だけで乗れなかったのか。	【提案者より回答】 子供だけでも乗ることはできましたが、小人運賃の設定がなく大人と同額でした。運賃を理由に乗り控えた方からの意見と考えています。 また、家族での乗車時、タクシーより高くなることなどの意見から小人運賃を設定しました。
高齢者はアプリ等使いこなせる人はまだ少ないと思われるので、乗りこぼしを防ぐために運行状況を分かりやすく把握できるような工夫をしたほうがよいのではないかと。	【提案者より回答】 運行車両の位置情報を掲載（現地案内ディスプレイ、HP）する予定です。
今年度の運行コースの決定は前回の実験のデータを参考にしたと思うが、前回（4 コース）から今回（2 コース）に運行コースを絞り込むにあたり、前回オンデマンド運行を利用した利用者の乗降場所のデータは収集していたのか。	【提案者より回答】 路線定期運行の位置情報（乗降）とオンデマンド運行の乗降ポイント実績の結果を分析して、今回運行するルートを選定しています。
これまでの実験における自由意見について、定路線のサービスに対してなのか、オンデマンドサービスに対してなのか、ミニバン車両についてのものなのか、電動カートに対してのものなのか、あるいは全体的なものなのか、精査したうえで、今年度の計画につながっていると思いますが、資料では、そこがわかりにくいと思いました。	【提案者より回答】 いただいた自由意見は、個別の運行形態や車両に対するものではなく、「とみおかーと」サービス全体に対するものです。ただし、アプリ予約に関しては、オンデマンドサービスのみ該当します。

【１】「とみおかーと」の実証実験について ②運行時刻について	
資料１（P.7）中のアンケートによると、低年齢層に利用のニーズがあると読み取れる。ここにある「子供達の習い事の送迎とか」の声に、資料１（P.12）の時刻表（夕方の時間帯）が応えられているのか。もし可能であれば、バックアップ車等を上手に使って、需要の取りこぼしのないよう工夫して欲しい。	【提案者より回答】 アンケート結果で低年齢層のニーズがあると分析していますが、実態把握をするために、運行時間帯を18時頃まで延長し運行します。 今年度は、持続可能な実装を見据え、車両１台に絞り、需要と供給のバランスを確認したいと考えています。
【１】「とみおかーと」の実証実験について ③料金（運賃・支払方法）について	
運賃設定について、収支の関係で200円と設定したのかと思うが、資料１（P.7）中の前回実証実験のアンケートによれば高齢者や子育て世代が主な利用者であったとみられる。将来、収入に一定の目途がつけば、できるだけ安価に設定して欲しい。もしも100円に設定できれば、小人料金は不要になるかもしれない。 また、今回クーポンによる運賃を検討しているようだが、回数券（ボーナスつき）についても検討の余地があるのではないか。公共交通は運賃がサービス利用の動機に直結するので、市民としてはぜひ利用しやすい運賃設定をお願いしたい。	【提案者より回答】 事業継続性や過年度アンケートの結果から、運賃設定をしています。 今後は、クーポンなど外出の動機づけの施策と合わせて運賃額も将来的に検討したいと考えています。
決済手段についてカードの導入は必要だと思います。 PASMO等のチャージは、富岡駅以外でも出来るようにならないか。他に見当たらないようならせめて千円札に限定してでも車内チャージを可能としたい。	【提案者より回答】 交通系IC決済の導入は期待値が高いことから、設備形態や導入コストの検証など導入に向けた与件を整理・検討していきます。

【２】「とみおかーと」の事業化に向けた取組について

地域のあり方としての意見として、少子高齢化の社会情勢の中で地域が住みにくく、過疎化して行かない様、地域の活性化を図るためには、実証実験の結果やアンケートにも見受けられるように、 ①通勤・通学に利便性の高いアクセス体系 ②地域内の商業施設や公共施設、その他諸々の社会施設へのアクセス体系 ③事業体への行政サイドのバックアップ (赤字にならず、収入増加が見込め採算のとれるような形態) ④駅路線への乗り継ぎ形態を考え、本数や時間を考える 等の思想に立脚した行政の姿勢・努力が大切と考えます。 市税を市民や地域住民の生活向上・利便性向上に生かしてこそ、地域の活性化・発展があり、ひいては市全体の持続的発展・向上が見込まれるものと考えます。	【都市整備局企画課より回答】 京急沿線が位置する横浜市の南部地域では、市全体の中でも、人口減少、高齢化が進行している地域であり、暮らし、子育て、高齢化、交通、魅力づくり等の様々な課題の解決に向けて、実践による取り組みを推進しながら、新たな仕組みやサービスを創出し、住みたい、住み続けたい、訪れたいと思えるまちづくりを推進していくことが重要と考えています。 本取組は、京急電鉄と横浜市が協働して進める、沿線の魅力向上に向けた総合的なまちづくりの一環として推進しており、持続可能な地域内移動サービスを実現するため、多世代のニーズに応える取組となるよう、引き続き、関係機関との調整や自治会町内会、地域事業者等との連携を図っていきます。
事業化のところで、利用者数をより増やす工夫案と運賃収入の関係がよくわかりませんでした。一台１日５０人という設定は、利用促進策を最大限がんばったときの値なのか、そうではないのか、利用促進の取り組みによって、この５０という数字は動くのかどうか、コメントがあるとよいと思いました。	【提案者より回答】 昨年度の利用実績数（路線定期運行の実績にオンデマンド運行で需要が競合していた乗降ポイントを加算）をベースに、運行時間やコロナウイルスによる外出低下の影響が弱まることを前提に想定した数値です。 利用促進策を行うことで利用者数を更に増やすことも可能であると考えています。
事業化に向けた収支について、多様な決済手段の導入は、利用者の利便性向上に資するものと考えますが、一定程度の費用負担が見込まれるとのことですので、今後事後化を目指す上では、当該費用負担を行ったことによる利用促進への寄与度について、他の利用促進策と分けた効果検証を行う必要があると考えます。	【提案者より回答】 決済手段別の利用を分析し、効果的な決済手段を検討していきます。

前回の実証実験は、サービス利用のために参加登録というステップが必要であった。結果的に1,870人の参加登録者がおられたが、実際にサービスを利用したのは596人であった。コロナ禍やそれに伴う厳しい社会情勢にあってもこのサービスを利用した596人は、今後も「とみおかーと」の利用が見込めるコアな利用者であるとみられる。 一方で、登録は行ったが利用しなかった約1,300人は、この事業に関心があるが、何らかの理由で利用に繋がらなかったということになる。 利用しなかった理由が解消できれば利用者になる可能性を秘めているだけに、データの分析・検証をしっかりと行って欲しい。	【提案者より回答】 アンケートでの利用しなかった理由（運行時間帯の拡大、決済方法の多様化等）から、運行時間帯の延長や決済方法の拡充など利用につながるかを検証します。今後もデータの分析・検証を行っていきます。
資料1（11スライド■事業化に向けた取組を進めるための方向性）について、本策の持続に係る担い手として、地域側の意識を高められるよう、自治会町内会をはじめとした地域内の組織、民間団体等と連携を図ってほしい。	【提案者より回答】 本地区においては、京急電鉄が横浜市との連携協定を基に、本取組だけではなく地域内の組織や住民、民間団体等と連携し、まちの活性化を推進しています。 本取組においても、地域の方や含めた関係者と緊密に連携し、持続可能な体制を構築できるよう進めていきます。
公共バスに準じて設定された200円（小人100円）は適当だと思いますので、何とか地域の皆さん協力を得て、月間90万円の営業外収入の道を開くべく、京急さんを始め地元企業・町内会等の協力を期待したいと思います。	【提案者より回答】 事業を実装できるよう、地域の方を含めた関係者と連携し進めていきます。
【3】「とみおかーと」のその他のご意見について	
料金設定案に賛成します。 高齢者が多いことを勘案すれば適当だと思います。小人運賃の設定についても当住宅地が代替わりの時期を迎えており、増収策として効果ありと思います。	
住民の代替わりが始まっている現在、老齢の第一代住民にとって、かけがえのないのはバス便だと思います。是非当計画の早期推進を希望します。	

【４】その他の地区のご意見について

「神奈中による上３１系統」（港南区日野ヶ丘）において、昨今住民の代替わりの時期を迎えており、第一代住民の死去に伴う立替後の入居者や公務員住宅跡地の住宅への新規入居者は、圧倒的に若い世代であり、バスの乗客もこれら子供連れの人達が随分増えてきています。コロナ禍の鎮静後には、再び増便の交渉にということになりそうです。

以上