

令和3年12月23日(木)

令和3年度第2回「横浜市地域公共交通会議」

次 第

議題

- ・ 旭中央地区「四季めぐり号」の道路運送法第4条申請について
- ・ 小雀地区乗合バス「こすずめ号」の運行計画の変更等について
- ・ 若葉台オンデマンドバスの実証実験について

◆ 配布資料

- ・ 委員名簿
- ・ 座席表
- ・ 議題提案書
- ・ 議題資料

令和3年度 第2回「横浜市地域公共交通会議」委員名簿

令和3年11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）	入野 晴朗
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	稲葉 弘行
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	大川 広
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2回「横浜市地域公共交通会議」	
日時	令和3年12月23日(木) 午前10時00分から午前11時30分まで
場所	横浜市研修センター4階会議室
開催形態	公開(傍聴 5名)
議題	(1) 旭中央地区「四季めぐり号」の道路運送法第4条申請について (2) 小雀地区乗合バス「こすずめ号」の運行計画の変更等について (3) 若葉台オンデマンドバスの実証実験について
議事	(※本議事概要内では敬称略) (1) 旭中央地区「四季めぐり号」の道路運送法第4条申請について(資料1) [委員]「四季めぐり号」は今回なぜ4条の許可を取るのか。 →[事務局]21条許可が3年間の期間限定で、それ以降の継続はできず、来年の6月でその期限が到達するため。また、現状では目標人数に達していないが、今後利用促進等の努力をして運行を継続する判断があったため4条許可を申請することとした。 [委員]「四季めぐり号」の始発は9時5分発だが、多くのクリニックは診察開始している時間だと思う。可能であれば、9時前には病院に到着できるダイヤ改正を検討したら良いのではないか。 →[事務局]今回、ダイヤの変更や曜日の変更などを地域や事業者と検討したが、コロナ禍のため正確な利用実態が分からないため、現時点で変更の判断ができず今回はダイヤ変更を見送った。ダイヤ変更については、本日いただいたご意見も参考に引き続き検討していく。 (2) 小雀地区乗合バス「こすずめ号」の運行計画の変更等について(資料2) [委員]「通勤通学需要の呼び戻し」ということだが、一旦どこかに行ってしまった人を戻すといった意味か。「こすずめ号」の肝は、交通が不便な地域で、地域住民、事業者、横浜市が運行継続に向けて検討を重ねてきたところにあり、お出かけを諦めていた人たちがこの先も気兼ねなく外出できるように地域全体での交通体系のバランスを考え、事業的にも地域にとってもプラスになる取組であると強く打ち出していくべきである。 →[事務局]移動手段を神奈川中央交通（以下「神奈中」という。）や自家用車に変えられた方が多いことや、また小雀地区は高齢単身世帯が多いため、コロナ禍の影響を大きく受けて、お年寄りの利用自体も減っている。今回の運行計画変更により、さらに通勤・通学の利用を確保することでお年寄りの移動手段も確保していく。 [委員]「横浜医療センター方向に延伸する」とあるが、病院や戸塚・藤沢方面へ行きやすくなること以外に、延伸する背景や理由は何か。 →[事務局]現在、「こすずめ号」と神奈中を乗り継いで医療センター方面に向かう需要があるため。また、大船駅東口の再開発で大型スーパーが一時閉店後、原宿周辺の

スーパーや薬局に向かう方が増え、一定の需要が見込まれたため。加えて、小雀町から戸塚・藤沢方面は行きづらく、医療センターで神奈中の戸塚方面等と接続をすることによって利便性を上げるため。

(3) 若葉台オンデマンドバスの実証実験について（資料3）

[委員]事業採算性（目標乗車人数や、運行スポンサーなど）についてどう考えているか。

→[提案者]現時点の試算では、運賃収入のみでは採算性は確保できないが、若葉台団地では現在、横浜市温暖化対策統括本部や企業協賛、また「SDGs」を踏まえ若葉台団地エリアの環境社会経済に資する取組を含めて様々な事業者と採算性を担保できる手段を考えている。

今までの無償実験の結果から、1日あたりの乗車可能数は約80人程度と試算。今回の有償の実証実験で1乗車200円とするとどの程度需要があるのか確認し、本実証後、改めて採算性の検討や、地域や企業と連携しながら事業性の検討をしていく。

[委員]今回の実験のオンデマンドバスを利用するにはユーザー登録等は必要か。

→[提案者]必要。Web上でアプリをインストールし、ユーザー登録すれば利用可能。

[委員]実証実験毎のユーザー登録数の推移は累計か。

→[提案者]過去の実証実験でも同じアプリを使用しているため登録者数は累計値。

[委員]若葉台団地は高齢化率が約50%とあるが、過去の実証実験結果を見ると高齢者の利用が少ない。これはバスを利用するためにはユーザー登録が必要で、登録にはスマホやパソコンが必要であることや、アプリを使いこなせないといけなことが理由だと思う。それに対して何か検討や取組はしているのか。

→[提案者]高齢者でもスマホを使えるように、福祉施設等で「スマホ教室」を複数回行っている。今後はスマホ等より使い勝手の良いものを開発・模索していく。

[委員]電話予約等、ITが不得手な方も利用できる方法も検討すべき。

→[提案者]検討していく。

[委員]電話予約の導入はオペレーターコストがかなりかかる。若葉台地区のデマンド専属オペレーターではなく、他のオペレーターと兼業してもらう方法がある。一方で、今後は高齢者も生活のあらゆる場面でスマホの利用が必要になるため、高齢者が馴染みやすいアプリ等から入り、徐々に抵抗感を減らしていく努力も必要。

[委員]1日あたりの乗車可能数は80人とどのように試算したのか。

→[提案者]過去の実績データから、各エリアを車両1台で乗合移動（毎時計算）すると80人程度が限界値だった。

[委員]他地区のデマンドで予約が受入可能数を超え、予約リクエストが拒否されることが起きている。しかし、2台体制にすると、経費が一気に上がってしまう。若葉台では、どう判断するか実証実験の数字は丁寧にとること。若葉台は、人口密度も高齢化率も高く、交通への意識・関心の度合いもかなり高いので潜在的な利用者を引き出せる可能性が大いにあり、せっきくの地域交通の導入を辞めてしまうのはもったいないので、多くのノウハウを持っている MONET Technologies はじめ、各主体が

	実証実験を通して色々な将来の方向を考えられたら良いと思う。 [委員] このデマンドバスの呼称はあるか。 →[提案者] 愛称は必要だと思っているが、現時点で呼称はつけていない。 (4) 地域交通（四季めぐり号・こすずめ号・若葉台オンデマンドバス）全体について [委員] 「四季めぐり号」や「こすずめ号」、「わかば号（※1）」に乗った感想として、車両内が殺風景、「わかば号」は停留所のアナウンスがない状態で運行しており、寂しく感じた。地域や利用者に愛着をもってもらうために、季節に応じて地域の幼・保・小学校や福祉施設の作品を車内に展示するなど工夫してはどうか。 （※1「わかば号」：横浜若葉台エリアを巡回運行する無料のコミュニティバス） →[提案者] 検討していく。 以上
--	--