

令和 6 年 3 月 26 日 (火)

令和 5 年度第 3 回「横浜市地域公共交通会議」

次 第

議題

- ・ E バスの停留所移設について
- ・ 日吉・綱島エリアにおけるオンデマンド実証運行について

報告

- ・ 戸塚区小雀地区「こすずめ号」のダイヤ改正について
- ・ 旭区旭北オンデマンド実証実験について
- ・ 地域公共交通会議の再編について

◆ 配布資料

- ・ 座席表
- ・ 議題資料

令和5年度 第3回「横浜市地域公共交通会議」委員名簿

令和6年3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	小田部 明人
公募市民	宮本 幸司
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)	齋藤 謙司
一般乗用旅客自動車運送事業者 (神奈川県タクシー協会横浜支部 副支部長)	藤井 嘉一郎
一般社団法人神奈川県バス協会 専務理事	関上 義明
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 副議長	加納 浩孝
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	神宮 秀樹
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	平田 伸一
神奈川県警察本部交通部 交通規制課長	佐藤 陽
神奈川県県土整備局都市部 交通企画課長	神永 裕一
(座長) 横浜市都市整備局 都市交通部長	松井 恵太
横浜市道路局 計画調整部長	谷津 毅

令和５年度第３回「横浜市地域公共交通会議」	
日 時	令和６年３月２６日(火) １０時００分から１２時００分まで
場 所	松村ビル マツ・ムラホール
開催形態	公開(傍聴：１名)
議 題	・乗合バス「Ｅバス」の停留所移設について ・日吉・綱島エリアにおけるオンデマンド実証実験について
報 告	・戸塚区小雀地区「こすずめ号」のダイヤ改正について ・旭区旭北オンデマンド実証実験 ・地域公共交通会議の会議体再編について
議 事	(※本議事概要内では敬称略) 【議題】 乗合バス「Ｅバス」の停留所移設について ■座長 ご意見 ①なぜこの案件が議題なのか。 →◆事務局 回答 ①本案件は過去の地域公共交通会議において、事業計画に変更がある場合は議題として本会議に諮ることとなった。 ■公募市民 ご意見 ①Ｅバスについて、２０１３年に地域交通サポートで組織を立ち上げて、２０１４年に本格運行になっており、今日まで運行を継続している。地域交通サポートとしては成功例だと思うが、事業者から見てもなげうまくいっているのか。 →◆天台観光株式会社 回答 ①元々、下飯田地区というのは交通の便が悪く、大型の路線バスが入っていくこともできないような住宅街であり、徒歩で行ける圏内に駅もないということから、貸切バスでの運行がスタートとなっている。その後、下和泉地区だけでなく、近隣の方からも利用したいとお声があり路線化した経緯がある。弊社としては、成功となっているが、まだＩＣカードが使えなかったり、両替機設置が難しかったり、よく路線バスで使われるテープ案内もドライバーの地声でマイクを通して流している状況である。１路線しかないということもあるが、乗務員の協力等もあって、なるべくコストをかけずに運行しており、なおかつ消費税が上がる際も、地域貢献の意味合いからも値上げの予定もなくこのままとした。その結果、地域との関係が良好となり、成功に結び付いているかわからないが、現状のようになっていると弊社では考えている。

■公募市民 ご意見

①値上げは一度も行っていないのか。

→◆天台観光株式会社 回答

①令和元年に一度値上げを行っている。消費税が増税する際に 200 円から 210 円に変更しているがそこから特に変更していない。地域貢献の観点からも今回もこのまま値上げをしない方針である。

■公募市民 ご意見

①下飯田駅周辺は現在、商業施設等の整備がされていると思うが、今後利用者の流れが、下飯田駅周辺で降車する流れになった場合、全線のルートの見直しも考えているか。

→◆天台観光株式会社 回答

①現状では、下和泉地区のお住いの方は、下飯田駅で降車しているため、ダイヤ等変更予定はない。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

①バスレーンとはどういう意味か。バスレーンと聞くと、警察が規制するバスレーンを考えてしまう。公開される資料だから言葉は正確に選んでほしい。

→◆天台観光株式会社 回答

①下飯田駅のロータリー内の話しとなっている。文言が適切ではなかった（会議後修正済）。

日吉・綱島エリアにおけるオンデマンド実証実験について

■公募市民 ご意見

①国交省の共創モデル実証運行事業に選定されたという話だったが、この運行事業については、東急バスが主体で応募したのか。

②横浜市から働きかけられたのか、東急バスが主体的に応募したのか。

→◆東急バス株式会社 回答

① そのとおり。

② 東急バスが主体で応募した。

■公募市民 ご意見

①横浜市の関与はなにか。

→◆事務局 回答

①申請する前に横浜市へ話があったが市が積極的になにかするとかではなく、東急バスが申請することで話を伺った。

	■公募市民 ご意見 ①応募するという話があった際に、横浜市としては、内容に疑義があれば難色を示すと思うが、今回はよい事業だということでプッシュしたものなのか。 →◆事務局 回答 ①積極的にプッシュするということではなく、東急バスの方で申請を行うということをする前に話は聞いていたという程度。 ■公募市民 ご意見 ①赤字が出た場合は、東急バスで補填するのか。 →◆東急バス株式会社 回答 ①弊社で負担する。 ■公募市民 ご意見 ①横浜市の方で補填はないのか。 →◆事務局 回答 ①特にない。 ■公募市民 ご意見 ①補助率の説明について、2/3ではなく、1/2ではないか。赤字の際に大きく数字違ってきてしまうが、三大都市圏での政令指定都市では1/2と記憶しているが。 →◆東急バス株式会社 回答 ①2/3で間違いはない。本資料で説明しているのは令和5年度の補助率であり、年度ごとに変更があるのではないか。 ■公募市民 ご意見 ①横浜市ではコミュニティバスを行っていない状況の中で、共創モデルは非常に有益な方法だと思う。横浜市で積極的に進めていくべきだと思うが、他の案件はあるのか。 →◆事務局 回答 ①前回の地域公共交通会議で報告した「共創型こども相乗りタクシー」と「川と臨海部を船で往来する水上交通」の2件がある。令和6年度以降だと、今年度青葉区で実施していた、「あおばGO」とこの後説明する「旭区旭北デマンド交通」について、共創モデルへのエントリーを検討している。 ■国土交通省関東運輸局自動車交通部 旅客第一課長（代理） ご意見 ①既存のバス事業者及びタクシー事業者との調整状況はどのようになっているか。 ②車両が11人乗り以上で区域運行を実施するということだが、この区域は狭く、道幅等で制限かかる道出てくると思うが、警察や道路管理者といったところと調整しているのか、通れない道はルートから外すように設定しておくべきだと思う。 →◆東急バス株式会社 回答 ①東横線を軸として西側については、弊社のみ運行しており調整の必要ない。東側については、川崎鶴見臨港バス、横浜市交通局のバス路線があるため、事前に説明している。 タクシー事業者について、今後まだ協議必要だと思うが、計画について説明して
--	---

る。

- ②通れる道を通っていくつもり、AI によるルート選択においても適切な道を選択する仕組みにする。走り方の詳細については、今後警察、道路管理者と調整していく。

■公募市民 ご意見

- ①運賃が大人 500 円ということで、利用者の立場からすると少し値段が高い印象を受ける。家族等で乗る場合タクシーを呼んだ方が適しているかもしれない。共創モデルの補助対象という中でこの値段設定の理由はなにか。

→◆東急バス 回答

- ①運賃と補助の関係についてだが、補助の対象は令和 5 年度分になるため、準備にかかる費用を考えている。現時点では、補助で収入を得ることは考えていない。運賃が比較的高いという意見については、300 円にする案やそれ以上にする案など、他地区の事例などを参考にするると色々な設定方法があると思う。本案件は、距離に関係なく同じ運賃で移動できる点はタクシーと違うところであり、ここを安くしすぎるとタクシーとの棲み分けもなくなってしまう。エリアの中で、一回でどこまで移動できるかということを考慮すると、この額が妥当だと考えている。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ①題名に「報告」と記載あるが、こちらの案件は報告事項なのか。

→◆事務局 回答

- ①議題事項になる。題名に誤りがあった（会議後修正済）。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ①この案件は会議での承認が必要なのか。

→◆事務局 回答

- ①同意があった場合、証明書を発行する予定である。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ①手順として、本会議の協議が調うかどうかの手前で共創モデルに案件になっていることは問題ないのか。

→◆国土交通省関東運輸局自動車交通部 旅客第一課長（代理） 回答

- ①共創事業の補助金については実証運行行うものしか採択されないこととなっている。ただ、令和 5 年度の応募に対して、令和 6 年度はじめに行う実証実験だったため、事後的な承認を得る流れとなってしまった。通常の流れではないが問題はない。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ①順序として不自然と感じたが、問題ないということ承知した。
- ②スライド内の「4.アプリ概要」について、他地区のものを使用しており、値段から相違があるため、変更してほしい（会議後修正済）。
- ③お願いになるが、スライド内の「1.実証概要」で実証ポイントとして、移動総量の底上げ等記載あり、すばらしいと思うが、実証ポイントを実証してもらえと思っている。事業継続性はやると思うが、特に行動の変化として、既存の路線バスやタクシー、自家用車等がある中で、どのように使い分けているのか、そのうえで移動の総量

がどのように底上げされているのかを丁寧に調査してほしい。アンケートを行うだけでなく、地域に入って生活がどのように変わってきたのか確認してほしい。数字が出てくるのが非常に大事である。

■タクシー協会横浜市支部 副支部長 ご意見

- ①タクシー協会としては、非常に懸念している。周辺事業者が非常に影響受けるのではないかと懸念している。
 - ②事業継続性の面から、収支が成り立つのかどうか懸念している。赤字が出た場合、東急バスが補填するということだが、タクシー事業ではほとんど中小零細事業者であるため赤字での事業継続は絶対ありえない。
 - ③実施するエリアとなっている日吉・綱島エリアと似ている地域は横浜市には数多くあり、他地区に波及することを懸念している。
 - ④横浜市とともに、タクシーを積極的に活用するため、相乗りの実証実験を実施している。相乗り需要にも影響するのではないかと懸念している。
 - ⑤過去にアプリという形で関わっている Community Mobility 株式会社から色々な形で話をもらっている。その時タクシー事業としては、最低でも時間制運賃で実施していたと聞いている。ただかからないと継続できないと話したが、時間制運賃を下回る額で実施している地区もあると聞いており、収支率に懸念がある。
- 相乗りについても今回は東急バスが実施主体となっているが、ハイエース程度であればタクシー事業者でも対応可能であり、タクシー事業者が今後関わる事が考えられる。そのことも含めて懸念点となっている。

→◆東急バス株式会社 回答

- ①採算性を見通しについて、想定が難しく、現時点ではどのくらいになるかわかっていない。それを踏まえた実験だと考えている。1年程度やった結果で判断していきたいと考えている。

■座長 ご意見

- ①運賃 500 円のことから、トータルコストに対して収入がいくらで黒字になるか等想定できると思うが、事前の検討はしていないのか。

→◆東急バス株式会社 回答

- ①まだそこまで検討しきれていない。

■座長 ご意見

- ①利用者目標を定量的に設定することは考えていないのか

→◆東急バス株式会社 回答

- ①考えていない。

■座長 ご意見

- ①タクシー協会横浜市支部副支部長から他地区展開について懸念されていたが、先ほどの資料では横展開と記載あったが、結果次第では本格運行を他地区でも行っていくと受け止めたがいかがか。

→◆東急バス株式会社 回答

- ①弊社だけでなく、競合する事業者や地域の方含めていい結果であれば、他地区展開も悪いことではないと想定して記載している。

■座長 ご意見

- ①相乗りタクシーへの影響については、今回のエリアと競合するエリアで相乗りタクシーの計画がないことや、相乗りタクシーの枠組みの可能性の確認は他地区でも確認できることであり、影響については、ただちにはないと考えている。大規模に横展開を実施した際に影響あると考えている。市民にとってよりよいサービスが提供されることが一番大事だと思っている。持続可能でかつよいサービスであることが横浜市にとって大事であり、結果として、相乗りタクシーより市民のサービス向上になっており、持続可能であれば問題ないとも考えている。

■タクシー協会横浜市支部 副支部長 ご意見

- ①タクシー協会として、新たな移動サービスに取組まないということではないが、持続可能性が一番大事だと考えている。実証実験をとりあえず行うのではなく、ある程度予想し、見込みをたててから実施すべきだと思う。実証実験を1年間実施した際に、仮に利用者が少なく採算性が見込めない場合でも、利用者は非常に期待感をもってしまう。その結果、実験が終わってしまうとなぜ終わるのかという声が出てきてしまう。我々が実施する際には、収支見込を考えた上で実施している。この進め方はどうかと思う。

■座長 ご意見

- ①タクシー協会から収支率の見通し等考えるようにご意見あったが、東急バスからは収支についてまだ検討しきれていないと回答あった。それを踏まえて、今後実証実験をより深度化させるために、他都市事例や地域特性を分析していただき、収支バランスがこれぐらいなら黒字になる等の分析をしてほしい。

→◆東急バス株式会社 回答

- ①そこも踏まえて、実証実験だと思っている。いただいたご意見も踏まえて検討していく。

■座長 ご意見

- ①令和7年度以降も計画は持続するのか。

→◆東急バス 回答

- ①あくまで、1年間で考えている。結果をもとに再度判断していく。とりあえず1年間の計画としている。

■座長 ご意見

- ①さまざまな意見がでたが、継続審議にした場合、実証実験期間が短くなり、中途半端で終わる恐れがある。そのため、本案件にはまだ未検討な部分は残るが実験は進めていくこととしたい。

■タクシー協会横浜市支部 副支部長 ご意見

①実験中の相乗り人数次第で、タクシーで対応可能な可能性があることからデータを取るようお願いしたい。

■座長 ご意見

①実験であり、検証目的であることから、採取すべきデータをしっかり取得し、改めて本会議で実績を報告いただくようお願いしたい。

小雀地区乗合バス「こすずめ号」の運行計画の変更について

■公募市民 ご意見

①目標人数に対して利用者数が少ないが、運行会社は採算を取れているのか。

→◆事務局 回答

①目標人数が 100 人に対し、利用者数は 50～60 人ということで収支はマイナスとなっている。地域の方で協賛金を集めており、今年度 150 万程度赤字補填として補填できる見込みとなっている。引き続き、横浜市の方でも地域と協力しながら、利用促進を継続していこうと思う。

■公募市民 ご意見

①今回の変更により利便性が悪くなることは間違いなく、利便性が下がれば利用者減少につながると思うが、利用者が増加する見込みはあるのか。

→◆事務局 回答

①次の段階だと思っているが、停留所 16 番、17 番の右に入っていく地区も対象に加えられるか地域と検討していた。今回は改正基準告示への対応が喫緊の課題だったため先に対応した。来年度以降、運行ルートの見直しについても検討できればと思っている。

■公募市民 ご意見

①前会議で、データの取り方や、地域の住民から協力を得るべきであるという意見があったが、取り組む予定はあるのか。

→◆事務局 回答

①停留所別のデータを前回取ったが、データについては今後また取っていく予定。先ほど述べた運行ルートの変更にあたり、利用が見込めるかわからないところあるので、対象地域に意向調査を取りながら、外出促進を図っていきたい。

■公募市民 ご意見

①スライド 1 の運行計画より、停留所 15～17、9～13 はコースが別になっているようにみえるが、行きだけ利用でき、帰りは利用して帰宅できないように思える。このような状況だと利用者も増えないと思うがいかがか。

→◆事務局 回答

①ご指摘の通りである。横浜市と地域で本課題について認識しており、今後対応方法について検討していく予定。

■公募市民 ご意見

①検討結果は次回伺えるという理解でよろしいか。

→◆事務局 回答

①検討し、本会議で再度報告しようと思う。

旭区旭北地区オンデマンド実証実験

■公募市民 ご意見

①共創モデル実証プロジェクトを活用して運行されるということだったが、無料運行する際、費用はどこからでるのか。

→◆事務局 回答

①費用については、参画される事業者が運行経費を賄う形で調整している。

■公募市民 ご意見

①共創モデル実証プロジェクトに応募するということだが、横浜市の関わり方はどうなっているのか。

→◆事務局 回答

①横浜市の公民連携の取組である「共創フロント」を活用し、事業者と一緒に横浜市が課題と感じている交通課題解決について意見交換を行ってきた。その流れで、共創モデル実証プロジェクトについては、横浜市も関わっていく。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

①横浜市全体として交通に関する問題を把握する一方で、事業者の状況なども把握しておかないと出たところ勝負になり、同じ議論になりかねない。また、共創モデル実証プロジェクトの予算も有限であり、目的なしに頼ってはいけない。横浜市として国の制度に対してどのように対応していくのか議論するべきである。乗合、オンデマンド、乗用と色々なサービスの実証実験があるが、メニューの分担関係と、請け負う事業者も整理するべきであるし、タクシー会社の未来についても議論すべきだと思った。

→◆事務局 回答

①横浜市全体の交通政策については、別の会議体で議論できればと思っている。地域公共交通会議では、実証運行や本格運行のタイミングで話し合っていきたい。

■座長 ご意見

①補足になるが、オンデマンド交通については、青葉区で2か年実施してきた。来年度は本格運行できるか判断する年になると思う。そんな中、オンデマンド交通というものがどのような地域で、どのようなスキームでやるかなどまだ確立していない中で、新たな地域で実証実験を実施することが、出たところ勝負になっていないかという発言につながったと認識しており、そのような見方もできていると思っている。しかし、今回行く地区は特性が異なっており、青葉区では、駅周辺である商業施設が密集した地域であるが、旭北はもう少し住宅街である。まだ、検証が十分でない中で、他地区に展開することは節操がないと思うかもしれないが、地区特性が異なるため、進めていきたいと思う。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ①先ほどの議論でもあったが、利用状況だけでなく、移動手段の変容、他の手段はどうなっているか、といった評価基準を共通でもってもらいたい。全国的に言えることで、利用状況ばかり報告されるが、大事なのはどう乗ったか、どう変わったか。結果をどのように公表するかを考えてほしい。
- ②スライド 10 について、グラフ内にタクシー利用がないように見えるがどういうことか。横浜市は山、坂が多い中でタクシーはよく使われているが、タクシーの利用データがまとまっていない現状である。

→◆事務局 回答

- ①グラフ内の「その他」にタクシーは含まれており、高齢者に僅かに表示されている。原因としては、エリア内移動だけを見た結果となっているので、このような少ない結果となっている。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ①承知した。グラフの見せ方を工夫してほしい。

地域公共交通会議再編について

■公募市民 ご意見

- ①従来の会議体では「横浜市交通政策推進協議会」の中に「MM推進部会」というものがあり、その中で一般市民や市民団体が交通について議論する場となっており、行政とも議論する場となっていた。その結果それなりの成果があったと思っている。再編に伴い、市民の声を反映する場はどのようところにあるのかお聞きしたい。
- ②人口 377 万人の都市で、公募市民が 2 人ということは少なすぎると思っている。

→◆事務局 回答

- ①市民の声を反映させる場としては、市民委員に「横浜市地域公共交通活性化協議会」と「地域公共交通会議」を兼任してもらうことにより、実務的なことと交通政策的なところの両面からご意見を聞いていきたい。
- ②人口に対して市民委員が 2 人というところについては、適正な人数を示すことは難しい。ただ、人数が多すぎると効率が悪くなる面はある。また市民の声を聴く手段としては会議の開催だけでなく、パブリックコメントを実施する等、状況に応じて必要な対応をしていくべきだと考えている。

■座長 ご意見

- ①本会議に関して、運営の議題や運営の方針に変更ないという理解で問題ないか。

→◆事務局 回答

- ①そのとおり。

