

令和 8 年 6 月 22 日(月)

令和 8 年度第 1 回「横浜市地域公共交通会議」

次 第

協議事項

- 1 戸塚区秋葉町・名瀬町地区「あきなちゃん」実証運行における運行計画の変更について【資料 1】
- 2 南区永田地区「おでかけ号」実証運行における運行計画の変更について【資料 2】
- 3 神奈川区羽沢南・保土ヶ谷区上星川地区におけるオンデマンド交通の実証運行について【資料 3】

令和 8 年度第 1 回「横浜市地域公共交通会議」委員名簿

職 名	氏 名
公募市民	小田部 明人
公募市民	宮原 裕二
学識経験者 放送大学 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)	鬼頭 恒寛
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)	大野 慶太
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	白砂 照彦
神奈川県 交通運輸産業労働組合協議会 副議長	梅谷 英昭
国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長	市野 将英 (代理：高橋 渉)
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	春原 和洋
神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課長	中津川 宗尉
(座長) 横浜市道路・交通政策局交通政策部 道路政策担当部長	村田 功

令和 8 年度第 1 回「横浜市地域公共交通会議」	
日 時	令和 8 年 6 月 22 日（月） 13 時 00 分から 14 時 30 分まで
場 所	横浜市内庁舎 18 階みなと 6・7 会議室
開催形態	公開（傍聴：5 名）
議 題	協議事項 1_戸塚区秋葉町・名瀬町地区「あきなちゃん」実証運行における運行計画の変更について 協議事項 2_南区永田地区「おでかけ号」実証運行における運行計画の変更について 協議事項 3_神奈川区羽沢南・保土ケ谷区上星川地区におけるオンデマンド交通の実証運行について
議 事	（※本議事概要内では敬称略） 【協議事項 1】戸塚区秋葉町・名瀬町地区「あきなちゃん」実証運行における運行計画の変更について ■公募市民 ご意見 ・利用者にとって一番の関心事は運賃なので、400 円から 300 円に値下げすることで良い結果が出るよう期待している。 ■公募市民 ご意見 ・一日あたりの平均利用者数が 12 人とのことだが、時間帯によって利用者数の偏りはあるか。また、東戸塚駅東口の利用者数が多いのはそこが起終点となっているからか。 ◇事務局 回答 ・時間帯については昼前から 15 時頃がピーク。東戸塚駅東口の利用者数が多いのはお見込みのとおり。 ■公募市民 ご意見 ・それにしても極端に多いと感じたので、特殊要因があれば教えてほしい。 ◇事務局 回答 ・運行前のアンケートでも、普段の移動先として東戸塚駅やその周辺に行くという回答が最も多かったため、地域と駅を行き来する目的で利用する人が多いと思われる。 ■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 ご意見 ・アンケートの「便数が合わない」という回答について、具体的な意見は把握しているか。また、今までに満席で乗り切れなかったことはあるか。 ◇事務局 回答 ・具体的な意見としては、1 時間あたりの便数が少ない、最終便が早い、通勤時間帯の便がないなどがあった。また、今までに乗り切れなかったことはない。 ■神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課長 ご意見 ・運賃の値下げについて、収支率にも影響すると思うが、値下げした場合の一日あたりの利用者数の目標はあるのか。 ◇事務局 回答

- ・アンケートでは、運賃が高いため利用しないという回答が 137 件あった。現在の利用状況では週 2 回利用している人が多いため、値下げしたことで、137 人が新たに週 2 回利用するようになると仮定すると、利用者が 1 週あたり 274 人増える。これを 1 日あたりにすると平均 54 人なので、現状の 1 日あたり利用者数 12 人と合わせた 66 人を目標としている。

■放送大学 教授 ご意見

- ・運行継続条件（1 年目・目標収支率 25%）とあるが、ここに到達しないと市は運行の補助をしないということか。

◇事務局 回答

- ・毎年の目標収支率は設定しているが、実証運行 2 年目までは目標収支率に到達しない場合でも市から補助をする。ただし、2 年連続で目標に到達しなかった場合は翌年の補助ができないことになっているため、今後どうするかを検討する必要がある。

■放送大学 教授 ご意見

- ・収支率が低く運行継続条件の達成が厳しい状況で収支率を上げるためには、収入をどれくらい増やし、支出をどれくらい減らすという目標を設定すべき。今回の変更では、支出は変わらないが収入を増やして収支率の向上を目指すという認識で良いか。

◇事務局 回答

- ・運賃の値下げにより利用者数を増やし、収入を増やすことを考えている。

■放送大学 教授 ご意見

- ・本資料の内容によれば、収支率が運行継続条件と表現されているので、収支率を上げるためにどのように取り組み、収支率をどこまで上げるかを説明するべきではないか。市の政策的には、移動に困っている人が乗っているのか、乗っていない場合は乗ってもらうためにどうするか考えるのが大事。

◇事務局 回答

- ・目標収支率は、実証運行 1 年目が 25%、2 年目が 35%、3 年目が 50%で、利用者数は何人になれば達成できるかというシミュレーションをしている。想定では先ほど説明した 1 日あたり 66 人が利用すれば 2 年目の目標収支率 35%は達成できる見込み。3 年目の目標達成に向けては、引き続き地域や運行事業者と工夫を続けていきたい。

■放送大学 教授 ご意見

- ・それは地域も同じ認識か。

◇事務局 回答

- ・地域も自発的にシミュレーションを行っている。

■放送大学 教授 ご意見

- ・それはとても大事なこと。地域が目標に向かって取り組んでいるということはぜひこの場で共有してほしい。利用者数が増えさえすればいいという考え方は望ましくない。バスやタクシー利用者を取り込むのではなく、出かけるのを諦めてしまった人など、本当に乗ってほしい人に乗ってもらうことで、人の移動が増え、その結果として、バスやタクシーの利用者増にもつながるような大きな流れを意識して地域と取り組んでいってほ

しい。

◇事務局 回答

- ・地域からは、この取組によって自宅から出かけられるようになったという人がある中で、取組を継続していくために地域としてもまだまだできることがあるという力強い意見をいただいている。市としても引き続き支援していきたい。

■神奈川県タクシー協会横浜支部 事務局長 ご意見

- ・今回のダイヤ改正で運行の終了時間を 25 分延長しているが、このような運行時間の延長は今後も想定されているのか。また、増便でダイヤが過密になり東戸塚駅東口での待機時間が短くなっているが、渋滞などを考慮するとダイヤどおりに運行できるのか心配だがいかがか。

◇事務局 回答

- ・運行時間の延長については、地域や運行事業者との協議を踏まえ、より効率的な運行になるよう時間設定した。さらなる延長は通勤時間帯に重なってしまうため、既存バス路線との役割分担を考慮する必要がある。ダイヤについては、法令や国の告示などを遵守した上でドライバーの休憩時間を確保しつつ、運行事業者と調整して設定しているので問題ないと考えている。今後、運行を継続していく中で支障が生じる場合は改めて検討したい。

【協議事項 2】南区永田地区「おでかけ号」実証運行における運行計画の変更について

■公募市民 ご意見

- ・アンケートの「移動に困っていない」という回答が多い点について、このエリアは丘陵地で駅から 1 キロ以上離れており、本来であれば高齢者を中心に困っている人が多いと思うが、なぜこのような結果になったと考えているのか。

◇事務局 回答

- ・「移動に困っていない」と回答した人の半数が 50 代以下となっている。また、比較的最寄り駅に近い地域もアンケート調査対象のため、そのような地域にお住まいの方々は移動に困っていないと感じているのではないかと考えている。

■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 ご意見

- ・今回、ルートの延長や停留所を増やすが、便数は維持できるのか。

◇事務局 回答

- ・維持できると考えている。

■公募市民 ご意見

- ・アンケートでは「時間帯や曜日が合わない」という回答が多いが、利用実績を見ると時間帯、曜日ともフラットに利用されているという印象。月別利用実績も他の地区と比較すると高い稼働状況と思うが、どんな要因が寄与しているか教えてほしい。また、土曜日を追加する理由も教えてほしい。

◇事務局 回答

- ・この地域では、平成 20 年からバス路線延伸の要望を出すなど、長年にわたって活動を続

けてきており、地域の熱量が非常に高いことが要因の一つとして考えられる。土曜日の追加については、アンケートでの需要は少ないものの、地域からの強い要望があったため、半年間程度を試行期間として実施する。実績によっては再度見直すこともあり得る。

■神奈川県タクシー協会横浜支部 副支部長 ご意見

- ・地域の熱量が高いというのは理解できる一方、今後運行する地区などの参考にする上でも、熱量というのがどのようなものなのか、もう少し説明してもらえるとありがたい。

◇事務局 回答

- ・これだけ長い期間活動が続けてきているため、地域の移動ニーズが高いのは間違いない。移動に困っている人が一定数いて活動が継続されており、そのような方々が多く利用していると考えている。

■放送大学 教授 ご意見

- ・土曜日運行について、その分コストが増え、収支率が悪化する可能性があると思うが、半年間の利用者数など具体的な目標はあるか。

◇事務局 回答

- ・実証運行の目標利用者数が各年度設定されており、それと実際の利用者数を比較して判断していく。

■放送大学 教授 ご意見

- ・アンケートでは、各地区の調査内容や分析方法にある程度共通の型があれば比較ができ、各地区の特徴も見えてくる。市内での取組事例が増えてきているので、横ぐしを刺すことを市にお願いしたい。
- ・全国的にオンデマンド交通を導入する傾向にあるが、市内においては必ずしもオンデマンド交通だけではなく、路線定期など他のサービスによる運行が必要な地域もあるということを発信して行ってほしい。

【協議事項3】神奈川区羽沢南・保土ケ谷区上星川地区におけるオンデマンド交通の実証運行について

■神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課長 ご意見

- ・今回のようなオンデマンド交通でも各年度の目標収支率の設定はあるのか。
- ・アンケートで「移動に困っている」と回答した人のうち、「ぜひ利用したい」、「状況によって利用したい」と回答した人が合わせて8割いる。県内他都市の事例では、事前のアンケートでは利用したいと回答しても、実際は利用しないということが結構ある。横浜市において、この8割という数字は他地区と比較して高いのか。

◇事務局 回答

- ・オンデマンド交通でも路線定期運行と同じ目標収支率を設定している。（1年目 25%、2年目 35%、3年目以降 50%）
- ・割合は他地区と比べても大きな差はない。

■公募市民 ご意見

- ・経緯として、北陸 SDGs 総合研究所がオンデマンド交通として市に提案をし、市が候補

地区を複数提示したとのことだが、それを受けて北陸 SDGs 総合研究所がこの地区を選定したのか。また、北陸 SDGs 総合研究所としては横浜国立大学の学生や教職員の利用も想定したうえでの提案だったのか。

◇事務局 回答

- ・地区の選定については、市が提示した複数の候補地から、区域内に2つの鉄道駅を含むなどの地域特性などを考慮し、北陸 SDGs 総合研究所が選定した。横浜国立大学の関係者の利用はあくまで副次的なものと考えているが、運行区域に隣接しており地域との交流もあるため、学生や教職員が利用者になる可能性はある。また、オンデマンド交通の取組への協力もしていただけるとのことで、協議会に参加いただいている。

■神奈川県タクシー協会横浜支部 副支部長 ご意見

- ・説明の中で、オンデマンド交通が適している理由の1つとして道路幅員が狭いためとあったが、路線定期運行ではない理由を教えてください。

◇事務局 回答

- ・この区域は交通空白地が南北に広く、狭隘道路が多い。アンケートでは、空白地からの移動の目的地としては南北にある羽沢横浜国大駅と上星川駅との回答が多かったが、この区間を路線定期で運行すると幅員が狭い道路を通らなければならない、さらに運行経路も長くなってしまう。そのため、乗降スポット間を自由に移動できるオンデマンド交通が適していると判断した。

■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 ご意見

- ・対象エリア外の横浜国立大学内に3箇所、保土ケ谷地区に1箇所乗降スポットが設定されているが、ここでも乗降できるのか。

◇事務局 回答

- ・保土ケ谷地区の1箇所はアンケートで主要な買い物施設として回答が多かったスポット、横浜国立大学内の3箇所は地域の方が大学内の施設を利用しやすいように設置しており、いずれも乗降可能である。

■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 ご意見

- ・既存バス路線の停留所と非常に近い乗降スポットもあるが、警察等とは調整しているか。

◇事務局 回答

- ・公道上であれば警察等の管理者と、施設内の敷地であれば民有地の所有者等と調整している。

■一般社団法人神奈川県バス協会 専務理事 ご意見

- ・対象エリアに含まれていない交通空白地があるが、なぜ含めないのか。

◇事務局 回答

- ・まずはこの区域で運行開始する予定としており、今後は利用実績等を踏まえて区域拡大等も検討していきたい。

■一般社団法人神奈川県バス協会 乗合部会長 ご意見

- ・1台で運行することだが、場合によってはかなりの待ち時間が発生してしまう。それを緩和するために台数を増やすという考えはあるのか。

◇事務局 回答

- ・まずはスモールスタートして、利用状況や採算性の観点を踏まえて、台数の増加等も検討していきたい。

■公募市民 ご意見

- ・アンケートで 80 代、90 代と 30 代で困っている人が多い結果となっているが、30 代で困っている人の具体的な困りごとを教えてほしい。推測だが 30 代であれば通勤時に困っているという回答になると思うが、こうしたニーズを救おうとすると運行時間を早めなければいけなくなってしまう。その点についての分析はしているか。

◇事務局 回答

- ・30 代の困りごとについて具体的な分析はできていないが、子育て世代が移動に困っていることなどが考えられる。通勤の移動ニーズも一定程度あると思うが、まずは地域内の移動に困っている高齢者を救うことをベースに考えて、運行計画を作成している。

■公募市民 ご意見

- ・ニーズを幅広く拾おうとすると、使い勝手が悪くなったり運行経費が上がったりして、運行を継続できなくなってしまうことも考えられる。そのため、若年層のデータやニーズを分析しつつ、優先順位をつけた政策展開になってしまおうとは思いますが、まずは高齢者の支援に軸足を置いた適切な施策を展開してもらいたい。

■放送大学 教授 ご意見

- ・一般論で言うと、オンデマンド交通については、呼んでもなかなか来ない、乗りたい時間に乗れない、遠回りされる、相乗りになるなどの課題は避けられないと思うが、すべてを完璧に解決しようとする逆で中途半端になってしまうため、狙うべきところを手厚く支援し、それ以外は割り切ることも必要。データを見てしっかり分析していくことで、乗降スポットの配置を見直したり、時間帯によって運行方法を変えたりなど、細かいチューニングができると思う。データを分析して、どのように改善すると地域の満足度を高めていけるか考えてほしい。