

青葉区東部地区(新石川地区・美しが丘地区・あざみ野地区)における 新たな公共交通サービス実証実験(あおばGO！)について

あおばGO！ 実証実験協議会

目次

1. 実証実験の背景
2. 令和6年度実証実験について(これまでの結果含む)
3. 令和7年度実証実験について

1. はじめに

高齢となり、従来の移動手段が不便に感じる、または利用できなくなるなど、外出することへの大変さが増す、という声をいただくことがありました。

5年、10年後には、同じように移動に不便を感じる方は増えていきます。

将来にむけ、高齢になる、小さい子供がいる等の状況にあわせて交通手段を選択して、それまでと変わらない(もしくはそれ以上に便利に)移動ができる環境の構築に向けて、本取組を進めていきます※。

※横浜市地域公共交通計画：

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、誰もが生き生きと安心して暮らせる街を実現する」の考え方にそっています。

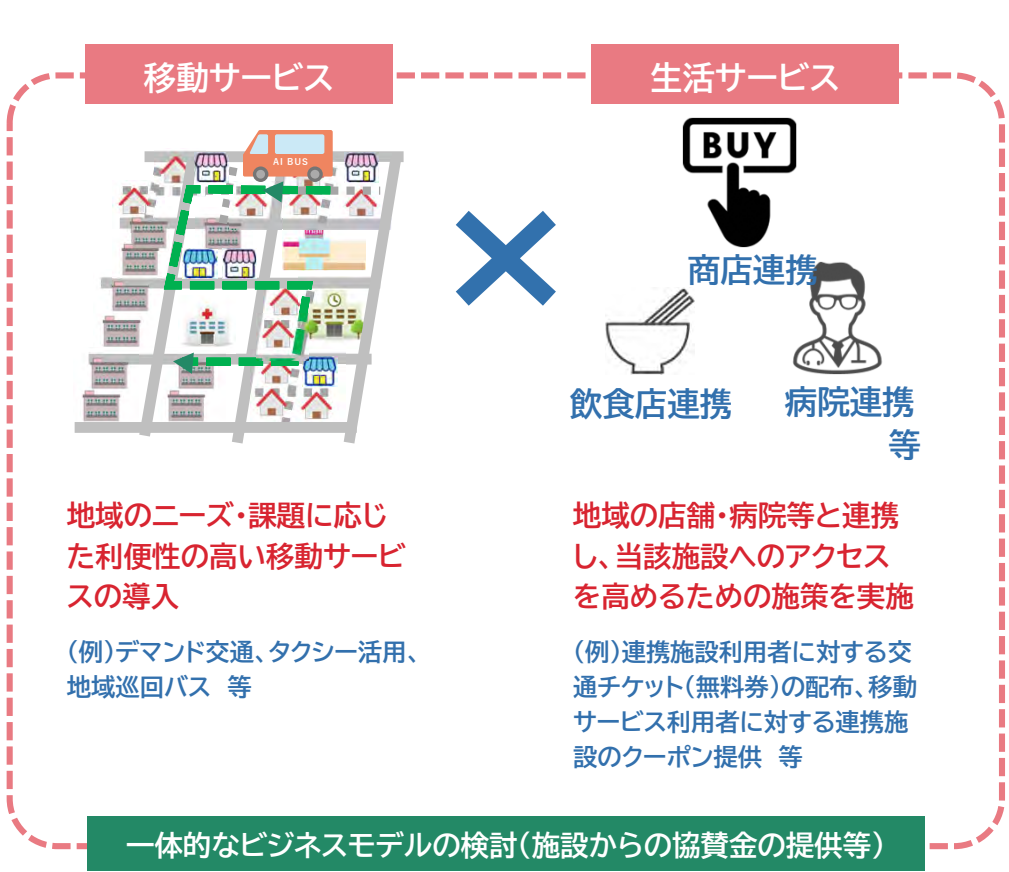
- 地域公共交通イメージ図
(横浜市地域公共交通計画より抜粋)



1. 背景(移動サービス像)

● 具体的な移動サービス像

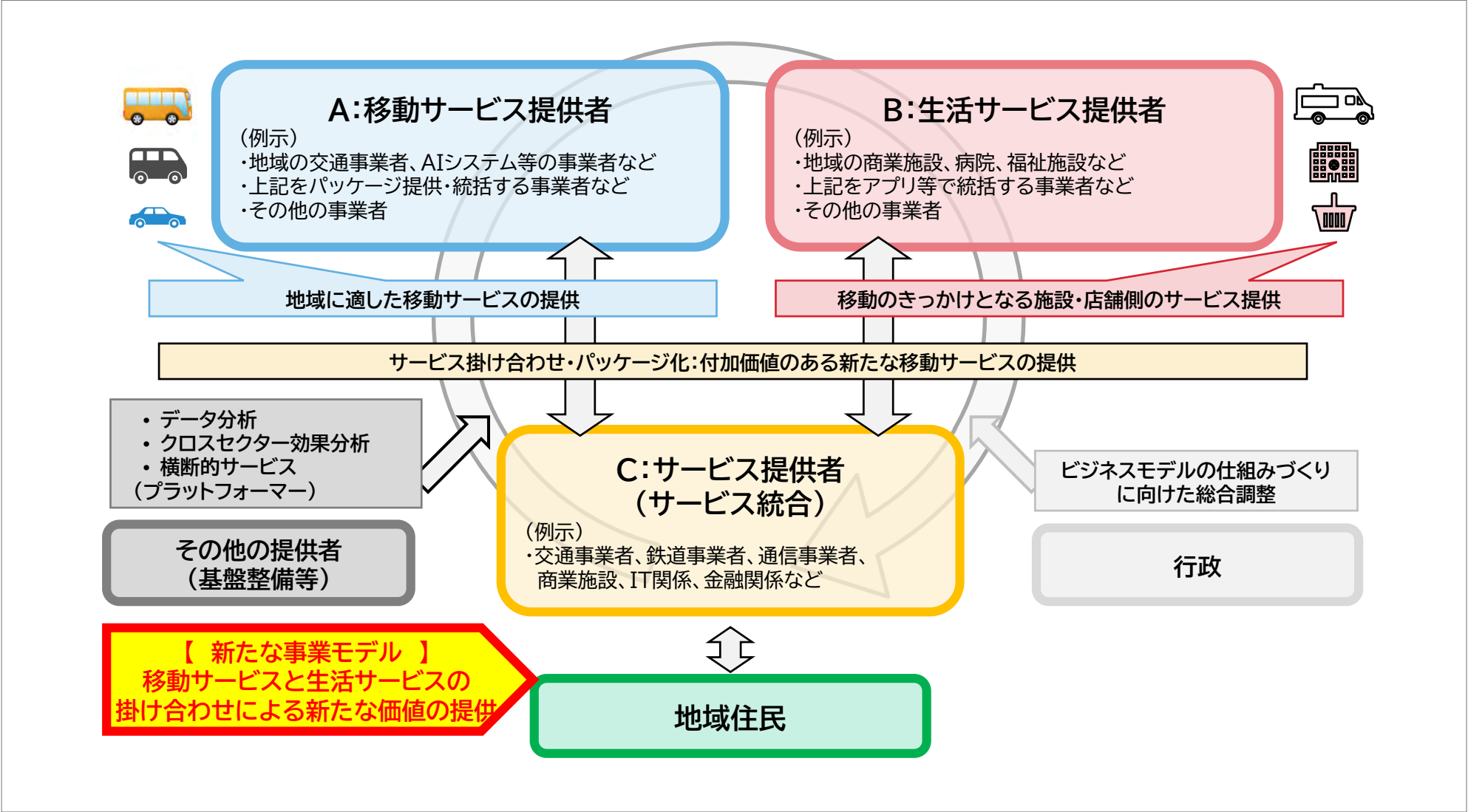
- ・ テーマ:移動手段の確保に留まらず、「生活を支え、生活の質を向上させる」移動サービスの実現
- ・ 具体策:移動目的に着目し、「移動サービスと生活サービスを連携させた新たな事業モデル」の構築
- ・ 効 果:外出・公共交通の利用促進による事業性向上・環境負荷低減、施設連携による地域経済活性化
【 付加価値のある移動サービスを実現させ、まちの魅力・価値の向上を目指す 】



移動サービスと生活サービスの連携

- 外出・公共交通利用促進:移動の総量を増やす
- ✓外出機会の創出
- ・生活サービス連携による移動のきっかけ作りと便利な移動サービス導入による相乗効果
- ✓公共交通利用の促進・環境負荷低減
- ・自家用車から公共交通の転換
- ・外出率の向上に伴う公共交通全体(鉄道、路線バス等)の利用者の増加
- 事業性向上に向けた新たな事業モデル構築
- ✓新たな収入源確保、収入増の仕組み
- ・移動サービス単独での採算性確保のハードル
- ✓地域企業の方々と連携できる仕組み
- ・移動サービスの送客効果の享受
- ・移動サービスへの付加価値の提供
- ✓地域住民の方々と一緒に創造する仕組み
- ・地域のニーズを吸い上げ、サービス向上に向け、事業参画できる仕組み

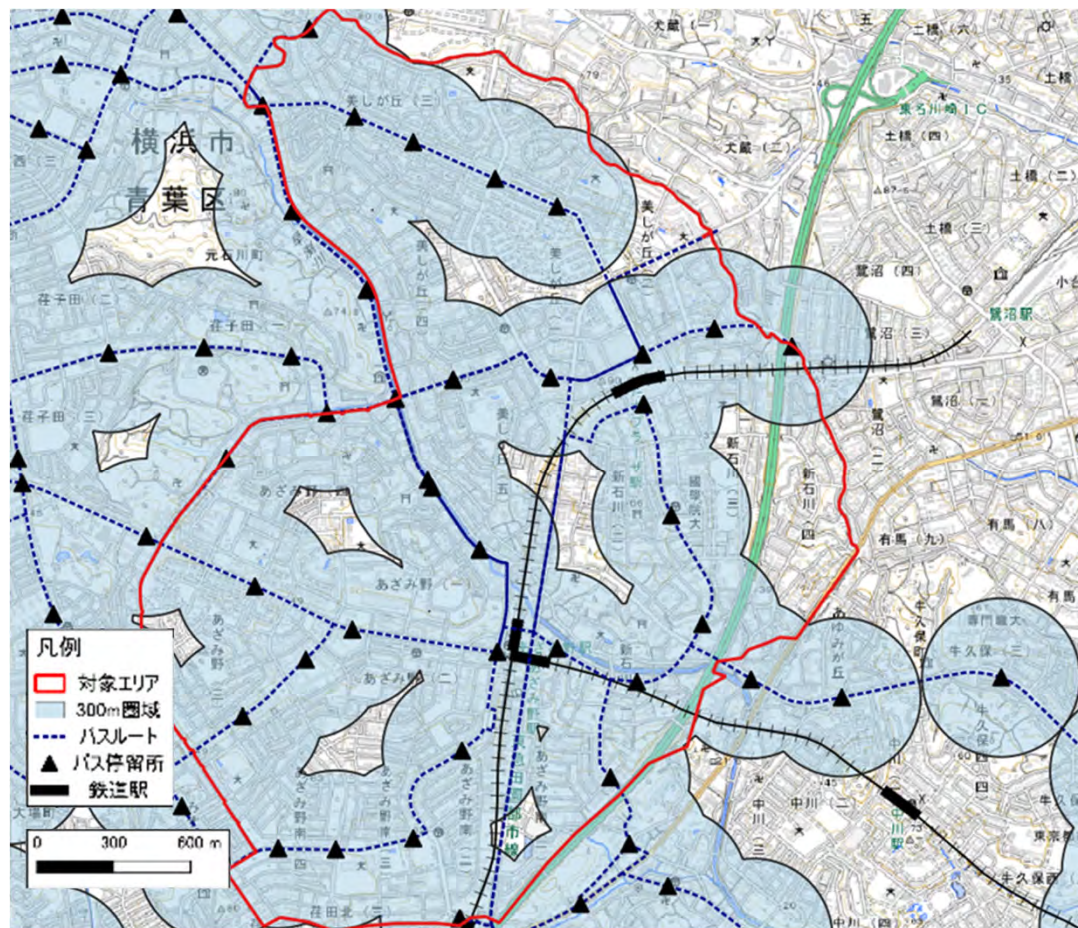
1. 背景(ビジネスモデルに係る連携のイメージ)



1. 背景(地区の概要)

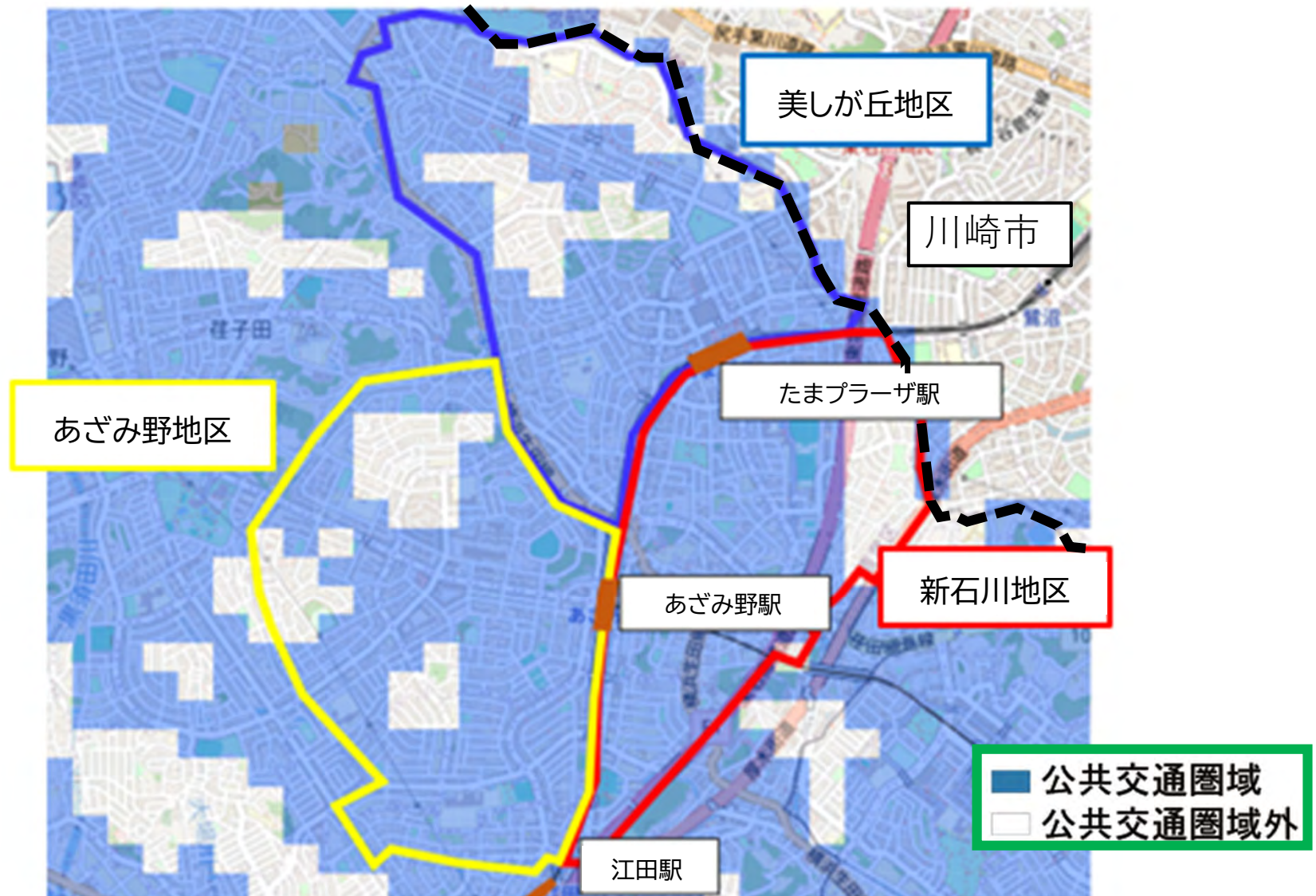
● 運行地区の公共交通アクセシビリティ

- バス停勢圏(バス停から300m)、鉄道駅勢圏(鉄道駅から800m)をみると、鉄道路線周辺は概ねカバーされているものの、駅から離れた住宅街エリアにはバス停勢圏カバーされていないエリアが散見される。このうち、元石川、新石川、美しが丘は山坂の起伏も折り重なっている。
- バス停勢圏・鉄道駅勢圏内にも山坂が連続するエリアがあるため、移動課題の可能性が想定される。



1. 背景(地区の概要)

- 公共交通圏域外(交通空白地域):新石川地区・美しが丘地区・あざみ野地区内の青くないエリア



1. 背景(地区の概要)

● 地区ごとの特徴

地区名	地区別の世帯数、人口、面積 (R5.3時点)	課題(地区分析結果から)	交通の特徴(PT、人流データ分析から)
新石川	・8,045世帯 ・17,364人 ・1.447km ²	・ 市域の中でも傾斜が急で、バス停へのアクセシビリティが比較的低い。	・ 徒歩移動が多い。
美しが丘	・12,226世帯 ・26,758人 ・1.997km ²	・ 市域の中でも傾斜が急であるため、年代や利用シーンによっては地区内移動が困難。	・ 徒歩移動が多い。一日の中で比較的移動のピーク時間帯が明確。(11～18時頃)
あざみ野	・9,720世帯 ・22,135人 ・2.042km ²	・ 市域の中でも傾斜が急であるため、年代や利用シーンによっては地区内移動が困難。また、地区内に大きな商業施設が少ない。 ・ 一部の地域でバス停まで距離がありアクセスに課題。	・ 徒歩移動が多い。バスの利用割合が他地区に比べ大きい。 ・ 自家用車利用が多いと考えられる。

2. 過年度の実績

● 過去の実績数値

- ・ エリアの拡大や施策等拡大しながら取組を実施。
- ・ 令和6年度では、運賃見直しや協賛金獲得等、収益改善の取組を実施。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
エリア	1か所 新石川地区	3か所 新石川地区 美しが丘地区 あざみ野地区	3か所 新石川地区 美しが丘地区 あざみ野地区
運行期間	令和5年1月16日～ 令和5年2月28日	令和5年9月15日～ 令和6年3月15日 ※9月～11月は平日運行、 12月以降は土日祝日も含め運行 (年末年始は除く)	令和6年9月3日～ 令和7年2月28日 ※火～土の運行(年末年始は除く)
乗降スポット数	51か所 (新石川地区のみ)	180か所 ・新石川地区_56 ・美しが丘地区_73 ・あざみ野地区_51	195か所 ・新石川地区_59 ・美しが丘地区_74 ・あざみ野地区_62
運賃	大人300円、小児150円	大人300円、小児150円	大人400円、小児200円
外出促進施策	交通チケット※ (1回分の運賃が無料)	交通チケット※ (1回分の運賃が無料)	交通チケット※ (1回分の運賃が半額)
その他			・ 交通チケットのデジタル化(アプリ) ・ 協賛金獲得施策 ・ 新規利用者獲得キャンペーン施策

2. 過年度の実績

● 過去の実績数値

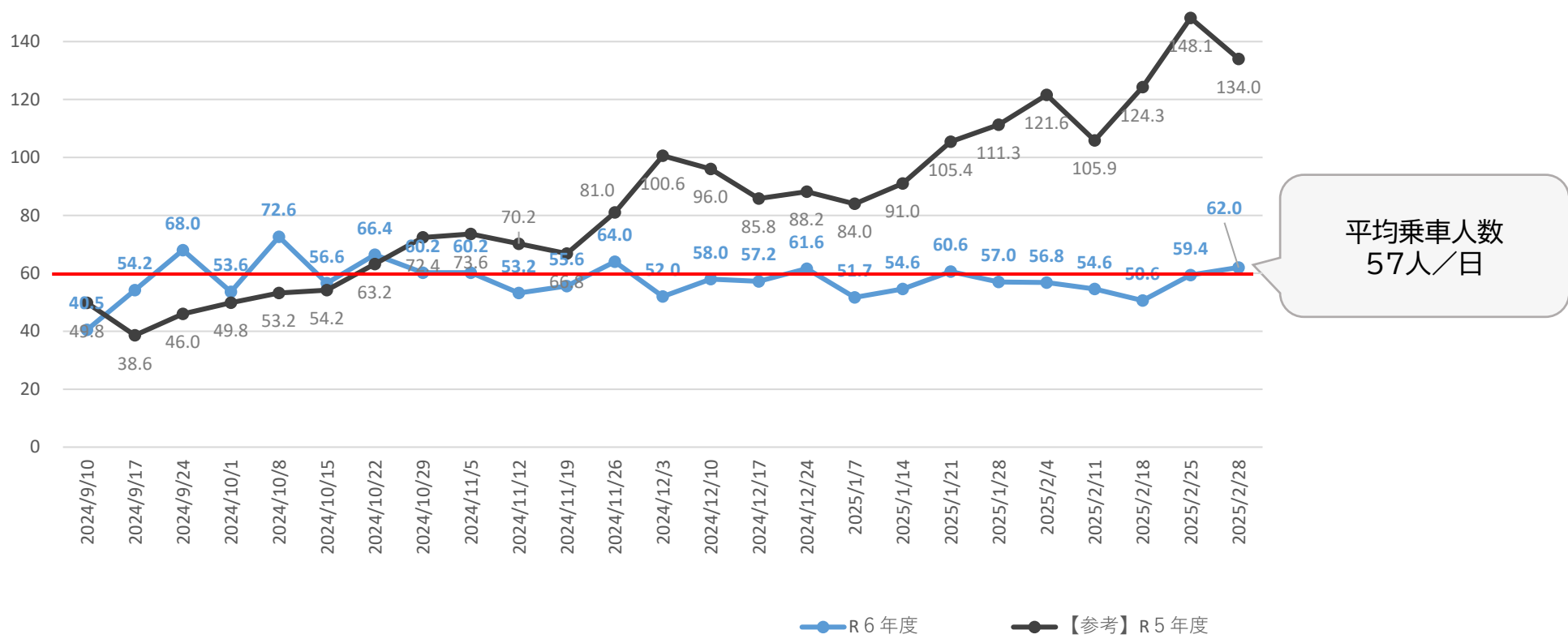
- 令和6年度において、前年度より利用者数が減少したのは、運賃の値上げ(300円→400円)、交通チケットの割引率の変更(100→50%)、運行日数の減少(150日→125日)によるものと推測。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
LINE登録(友達数) ※運行終了時点	—	3,228人	6,472人
延べ利用者数(エリア合計)	628人 (平均_約20人／日)	14,114人 (平均_約94人／日)	7,174人 (平均_約57人／日)
連携施設数	53施設	108施設	128施設
協賛施設数	—	—	17施設

2.令和6年度の実証実験結果(利用実績)

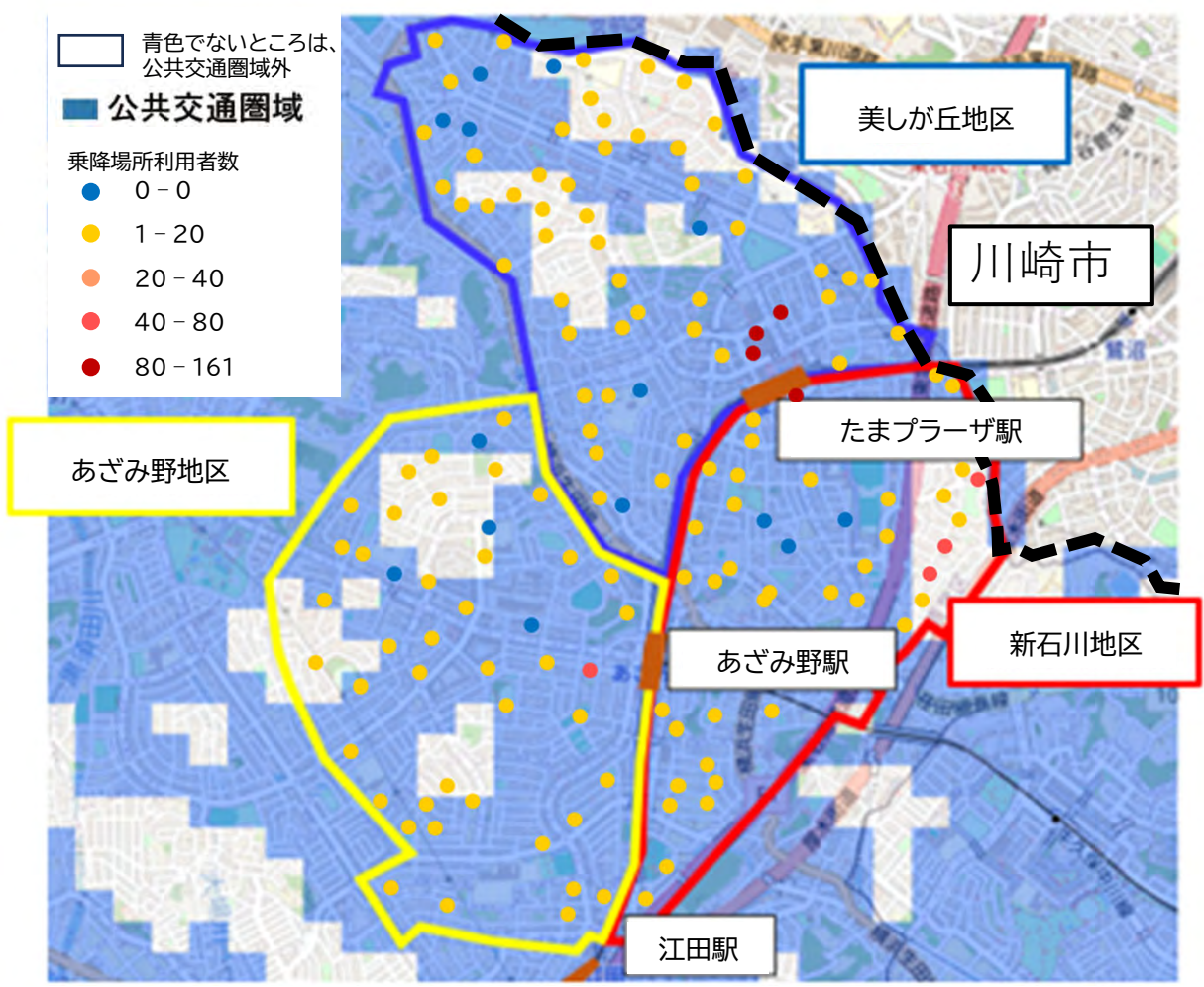
- エリア全体の週ごとの日平均乗車人数(人/日)
 - ・ 期間中におけるエリア全体の平均乗車人数:57人/日

エリア全体・平均乗車人数（人/日）

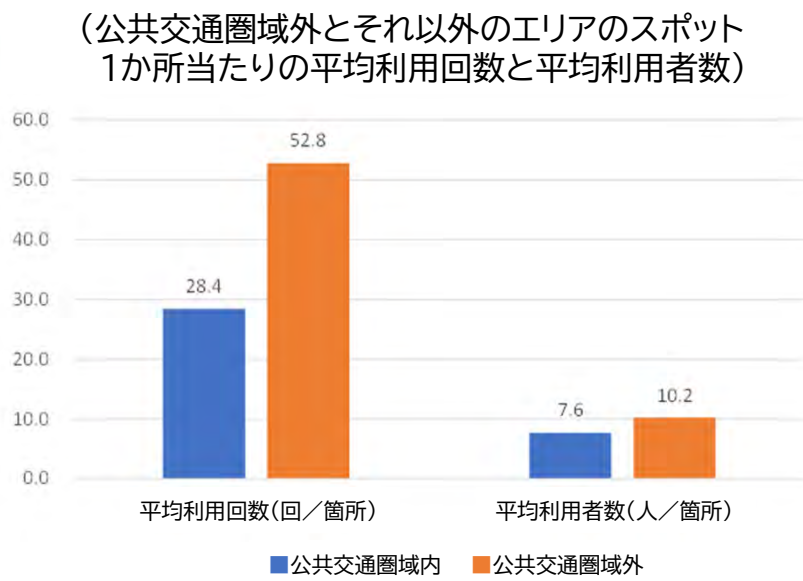


2.令和6年度の実証実験結果(利用実績)

- 運行エリア・スポット:195か所(新石川地区:59、美しが丘地区:74、あざみ野地区:62)
 - ・ 公共交通圏域外(交通空白地域)にある乗降スポットでは、その他の地域のスポットよりもあおばGO!の平均利用回数、平均利用者が多い。



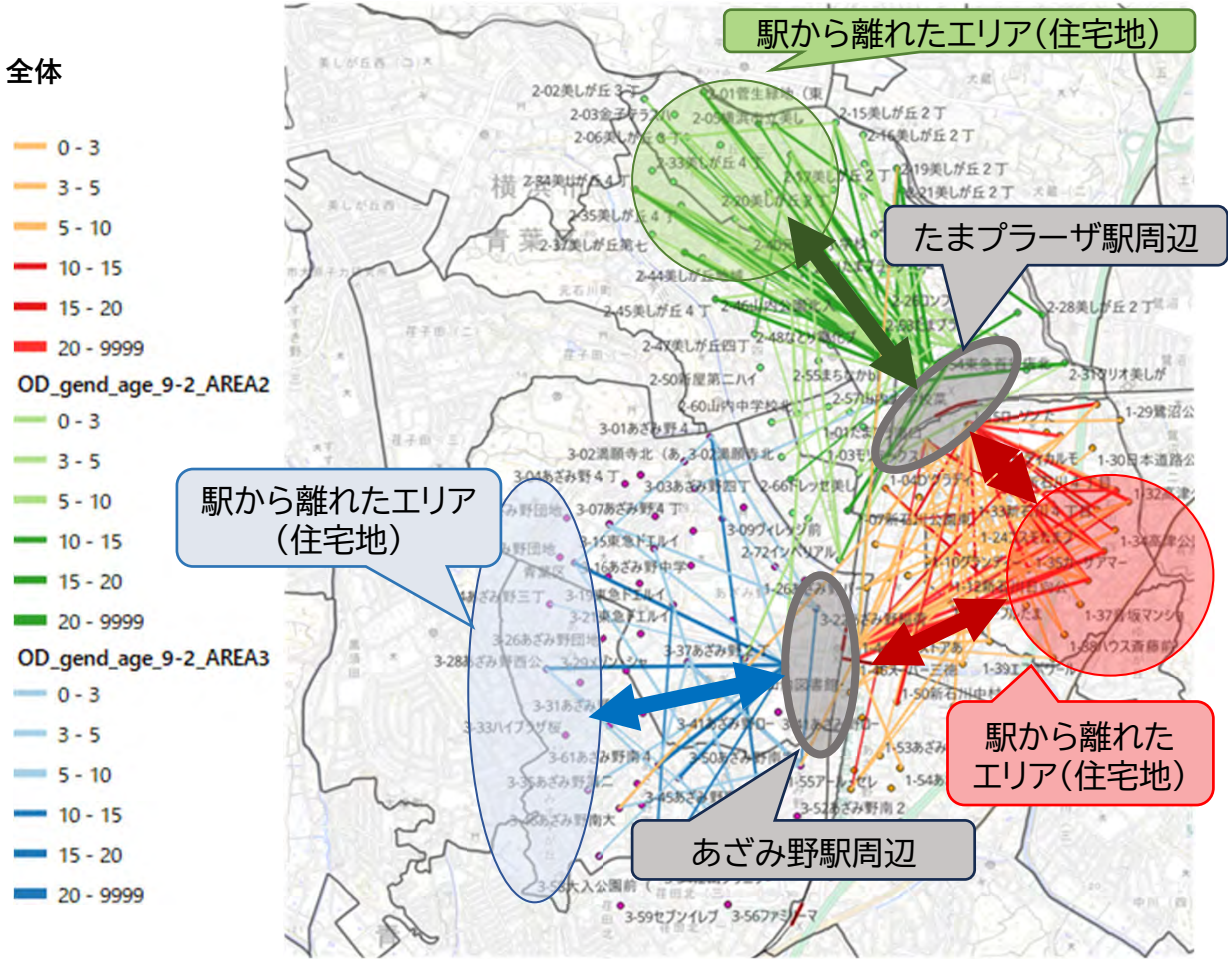
- 公共交通圏域外(空白地域)
バス停勢圏(バス停から300メートル)、
鉄道駅勢圏(鉄道駅から800メートル)以外のエリア
- 公共交通圏域外の乗降スポット
新石川エリア・・・8か所
美しが丘エリア・・・4か所
あざみ野エリア・・・3か所



2.令和6年度の実証実験結果(利用実績)

● 移動実績

- 新石川地区、美しが丘地区で移動実績が多く見られる。
- 特に、駅から離れたエリア(住宅地)から、たまプラーザ駅、あざみ野駅直近の乗降スポットを利用した移動が多い。
- 駅直近には大型商業施設が存在しており、その影響が考えられる。



(参考)

公共交通圏域内の乗降スポットと圏域外(空白地)の乗降スポットの発着数	
圏域「内」スポット→圏域「内」スポット	3,726
圏域「外」スポット→圏域「内」スポット	788
圏域「内」スポット→圏域「外」スポット	910
圏域「外」スポット→圏域「外」スポット	0

(乗降場所-降車場所のOD)R6.9.3～R7.2.28までの3トリップ以上の移動実績を図化

2.令和6年度の実証実験結果(利用実績)

● 令和6年度あおばGO!実績

- ・ 運行日数:125日
- ・ 運行時間:9-20時
- ・ 協賛企業:17施設
- ・ 運行経費に対する収支率:13.6%

(振り返り)

- ・ 運賃による収入は、令和5年度の約2倍を獲得※¹
- ・ 収支率は、50%未達※²

※1:令和5年度の運賃収入は、約60万円
※2:横浜市支援制度の実証運行3年目の条件

■運行に関する収支内容（システム費や利用促進費等は含まない）

支出（千円）	23,775
運行経費	23,775

収入(千円)	3,242
運賃	1,472
協賛金	228
EPARK特別施策支援※	1,542

(参考)国土交通省補助金:44,798(単位／千円)

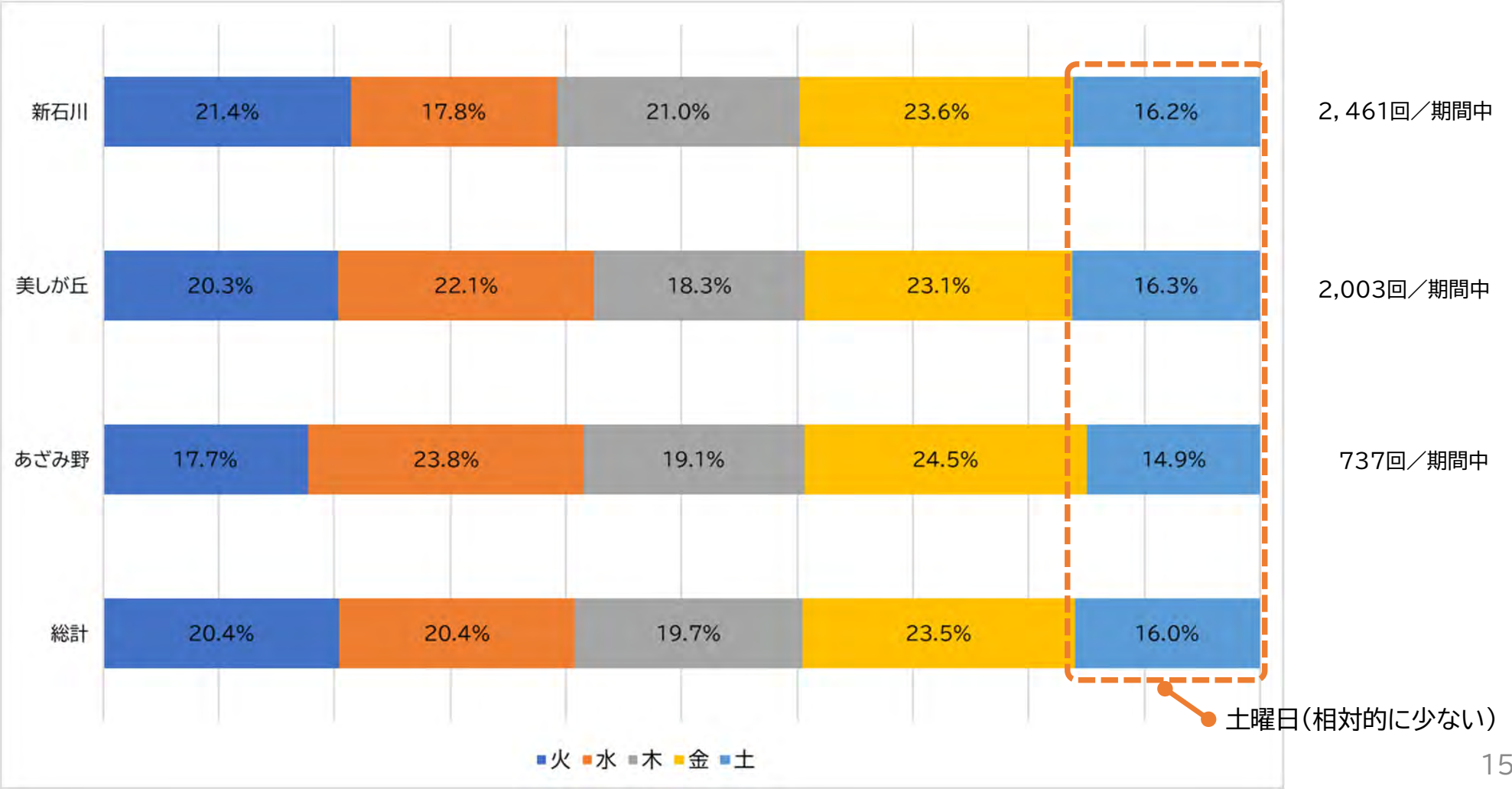
※EPARK社によるキャンペーン施策等利用促進

2.令和6年度の実証実験結果(利用実績)

● 利用者数(曜日別)

- 金曜日の利用者が多い。土曜日の利用者は相対的に少ない傾向。
- 各地区で同様の傾向。

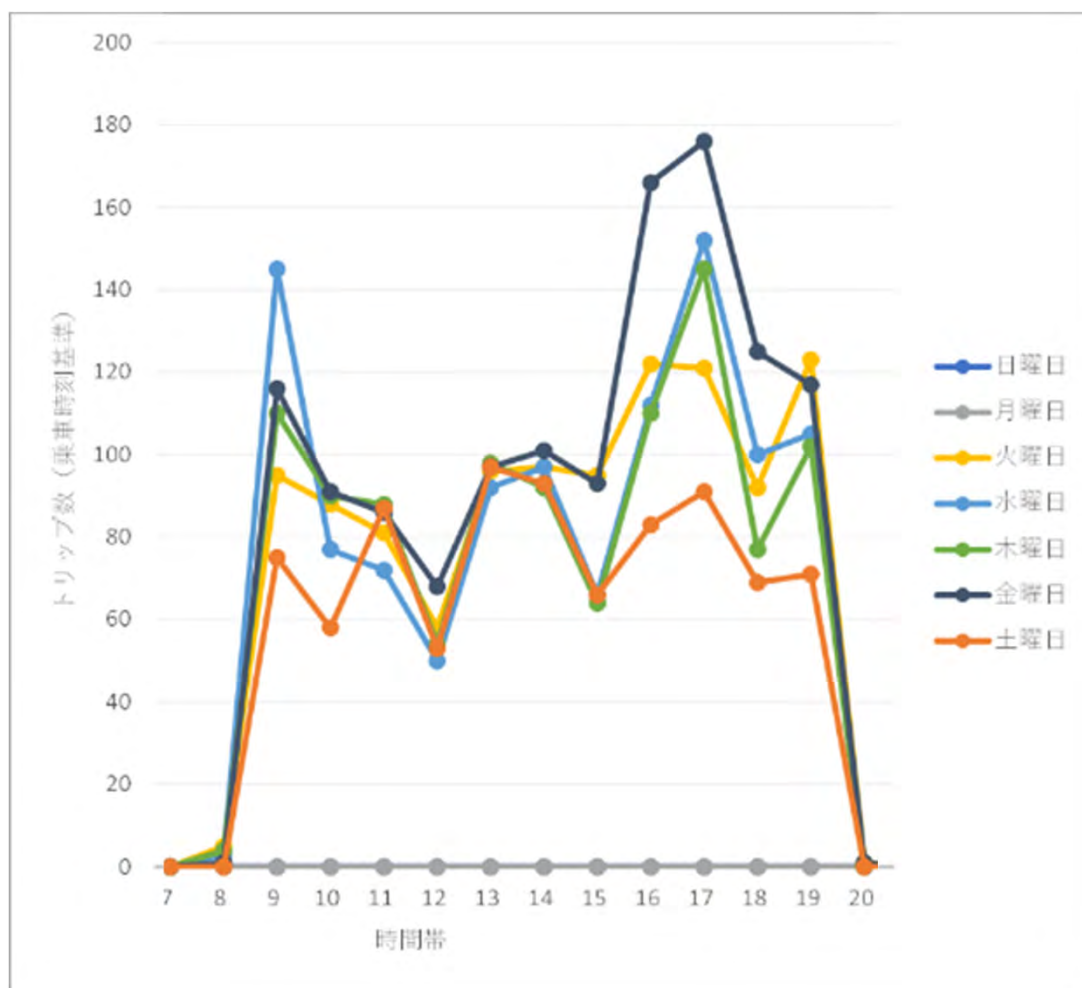
予約件数における地区別曜日別構成



2.令和6年度の実証実験結果(利用実績)

● 利用実績(曜日別・時間帯別)

- 時間帯別にみると、朝9時台、夕方17時台の利用者が多い。
- 特に金曜日の16時台～17時台の利用者が多い。
- 土曜日の利用者は、日中は他の曜日と変わりはないが、朝、夕の時間帯が相対的に少ない傾向。

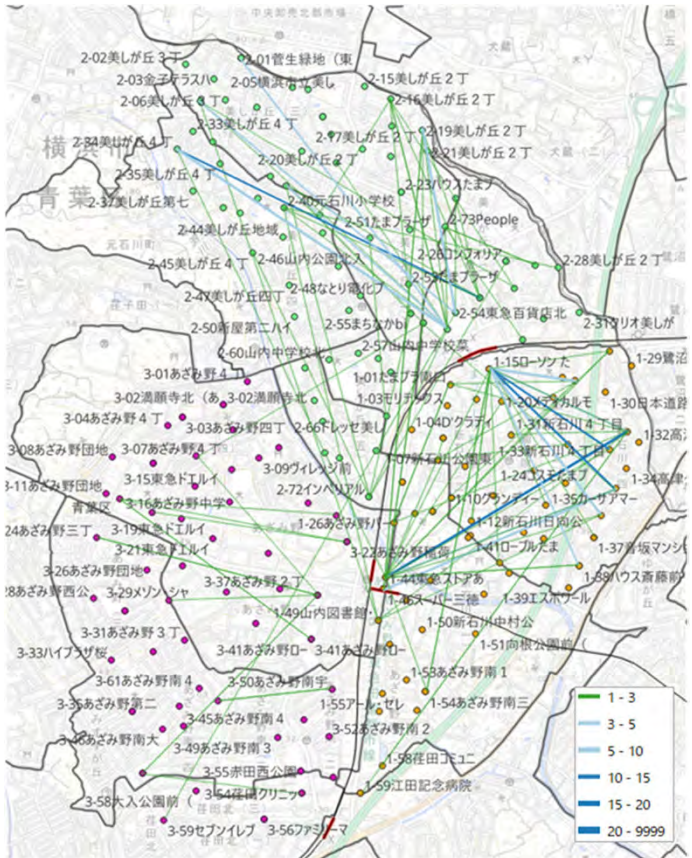


2.令和6年度の実証実験結果(属性別の移動傾向)

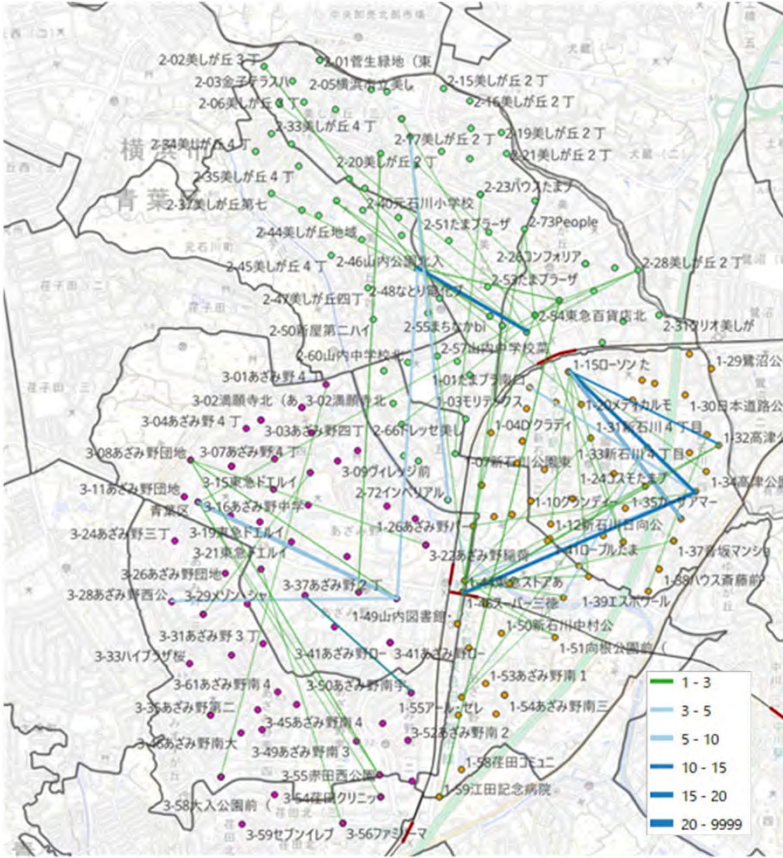
- 男性では、年代に関わらず駅から離れたエリアと駅を結ぶ移動が多い。

(性別・年代別の乗降場所間の利用状況(OD))

①男性20～44歳



②男性45～64歳



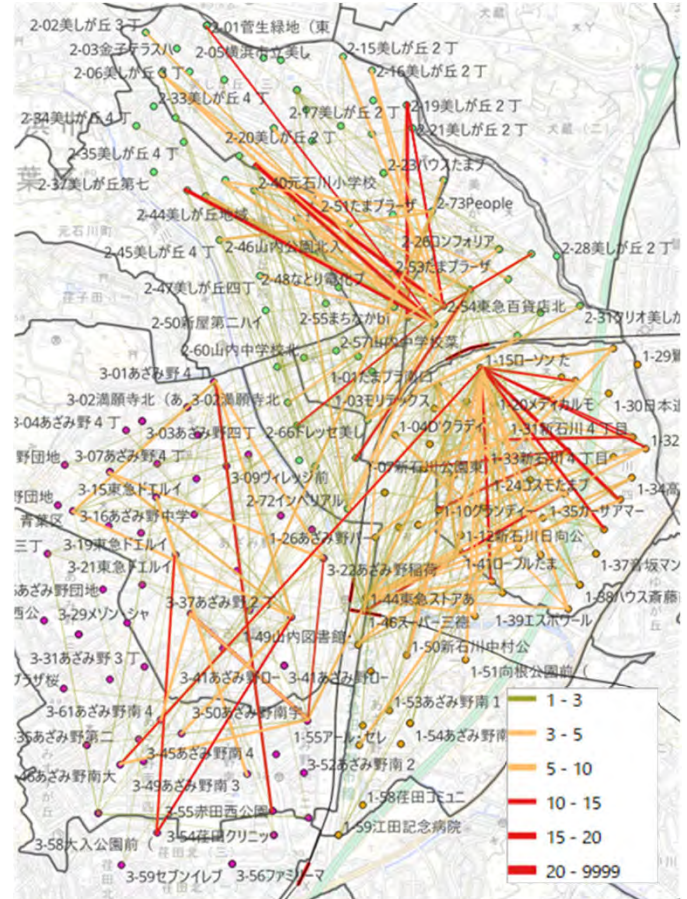
(乗降場所-降車場所のOD)R6.9.3～ R7.2.28までの1トリップ以上の移動実績を図化

2.令和6年度の実証実験結果(属性別の移動傾向)

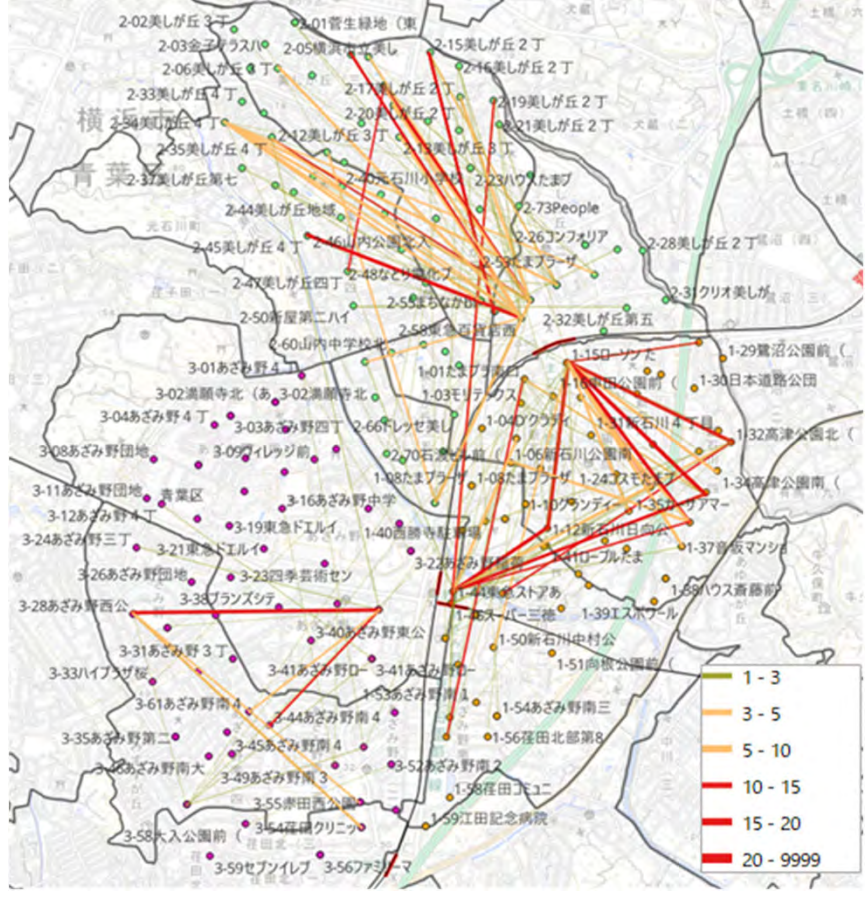
- 女性では、駅から離れたエリアと駅を結ぶ移動以外にも、駅周辺を発着点にもたない移動実態も見られる。

(性別・年代別の乗降場所間の利用状況(OD))

①女性20～44歳



②女性45～64歳



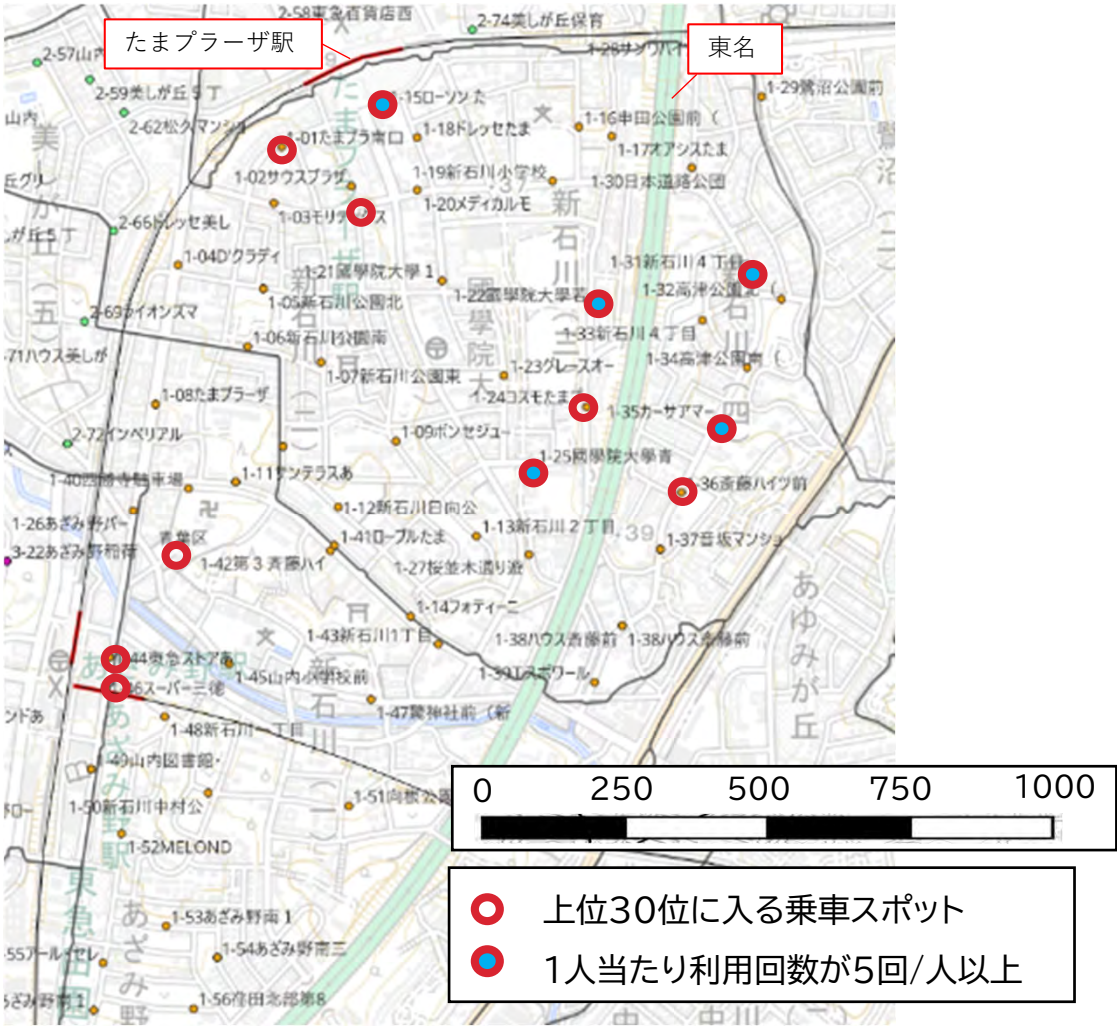
(乗降場所・降車場所のOD)R6.9.3～ R7.2.28までの1トリップ以上の移動実績を図化

2.令和6年度の実証実験結果(新石川地区の乗降スポット利用傾向)

- ・ たまプラーザ駅直近と、東名方面の駅から離れたエリアで1人当たり利用回数の多い乗車スポットが多い。

(エリア別で上位30位に入る乗車スポットと1人当たり利用回数が多い乗車スポット【新石川地区】)

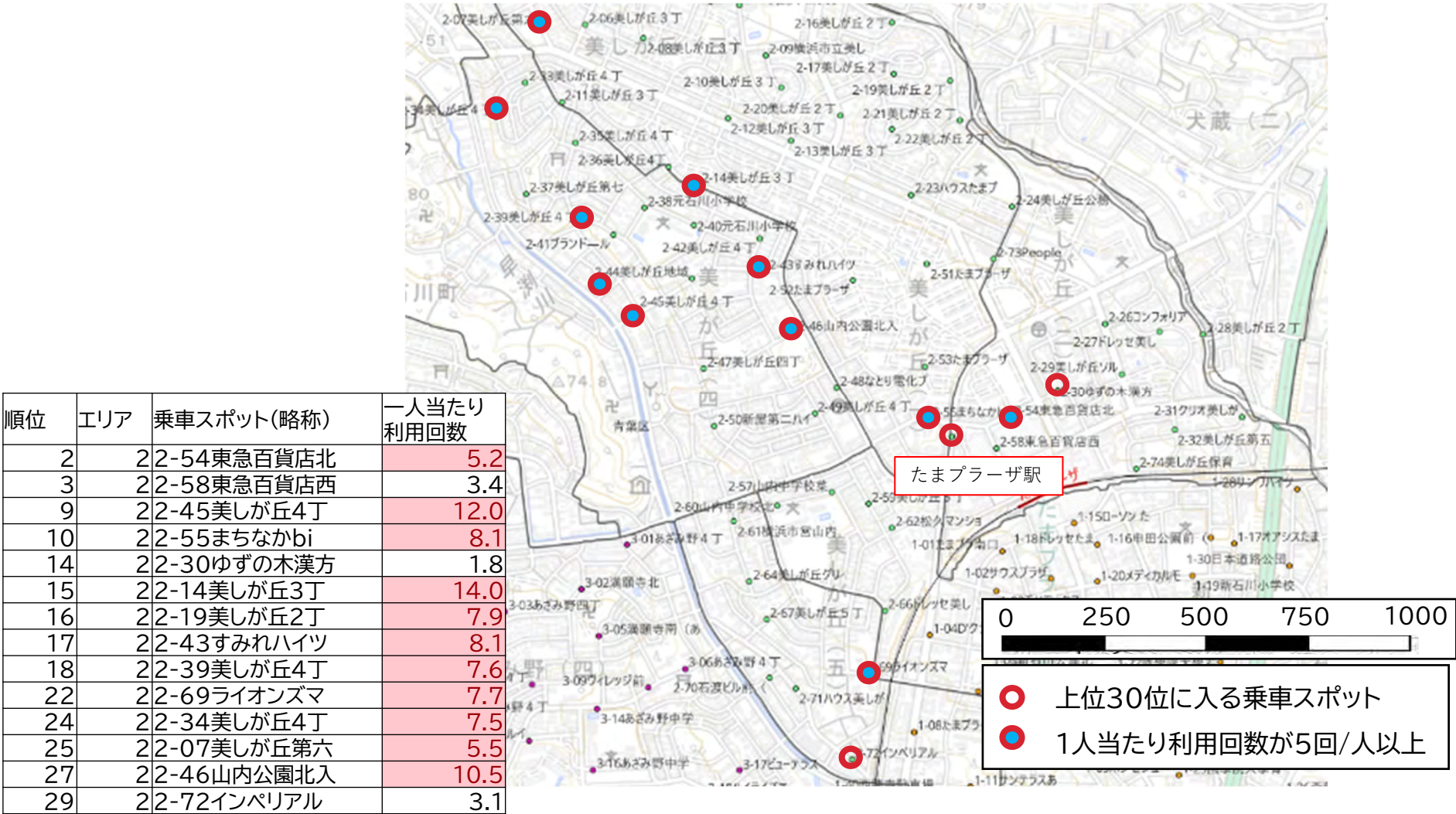
順位	エリア	乗車スポット(略称)	一人当たり 利用回数
1	11	11-15ローソン た	5.6
4	11	11-44東急ストアあ	2.6
5	11	11-35カーサアマー	6.6
6	11	11-36斎藤ハイツ前	4.8
11	11	11-46スーパー三徳	3.3
12	11	11-32高津公園北(	3.4
13	11	11-22國學院大學若	6.1
20	11	11-24コスモたまプ	3.7
21	11	11-25國學院大學青	5.2
23	11	11-31新石川4丁目	6.4
26	11	11-01たまプラ南口	2.3



2.令和6年度の実証実験結果(美しが丘地区の乗降スポット利用傾向)

- ・ たまプラーザ駅直近と、駅から離れたエリアで1人当たり利用回数の多い乗車スポットが多い。

(エリア別で上位30位に入る乗車スポットと1人当たり利用回数が多い乗車スポット【美しが丘地区】)



2.令和6年度の実証実験結果(あざみ野地区の乗降スポット利用傾向)

- 他エリアと比べ、1人当たり利用回数の多い乗車スポットは少ない。駅から離れたエリアで1人当たり利用回数の多い乗車スポットが多い。

(エリア別で上位30位に入る乗車スポットと1人当たり利用回数が多い乗車スポット【あざみ野地区】)

順位	エリア	乗車スポット(略称)	一人当たり 利用回数
7	3	3-39シャロンドあ	3.2
8	3	3-12あざみ野4丁	9.3
19	3	3-61あざみ野南4	4.9
28	3	3-38ブランズシテ	5.1
30	3	3-01あざみ野4丁	3.3



2.令和6年度の実証実験結果(実証実験の分析・評価)

	検証項目	検証結果	考察
①運行エリアについて	地区別の利用状況	あざみ野地区については、他2地区と比較すると利用者数が少ない	交通空白地の解消や地域ケアプラザの意見等を踏まえると、 <u>あざみ野地区の利用者数は少ないが、一定の移動ニーズがある。</u>
	交通空白地域の解消への寄与	交通空白の解消に寄与	
	バスとの連携、自家用車からの転換の傾向	はっきりとした傾向はみられない	
	利用されていない乗降スポットの有無	利用回数ゼロの乗降スポットが14か所存在	
②利用状況	利用者	女性20～44歳の利用が多い。高齢者の利用も見られる。	<u>新石川地区、美しが丘地区の駅から離れたエリアからたまプラーザ駅周辺の大型商業施設への買い物利用、駅へのアクセス等が多く、商業施設がある限り、引き続き移動ニーズが高いと考えられる</u> 交通チケットも <u>大型商業施設で多く取得</u> 、使用されており、引き続きターゲットとなる 一方で、 <u>交通空白地における高齢者の生活支援等</u> も引き続き必要
	利用頻度	月1回程度の利用が大半	
	利用場所	たまプラーザ駅周辺と、新石川、美しが丘の駅から離れたエリアが多い	
	利用の目的	買い物利用、次いでお出かけ利用が多い	
	交通チケットの利用が多い業種	大型商業施設での配布、利用が多い	

3.令和7年度の実証実験について(取組の狙い)

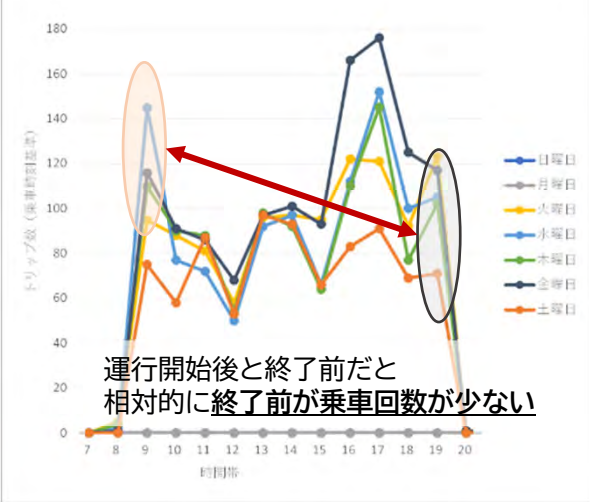
- 令和6年度の課題を踏まえ移動手段の確保を通して、地域の魅力向上等を目指す取組を行う。

項目	対応方法
利用者数・利用回数	利用者数増加による収支改善、協賛金獲得の他、券種を増やす(定期券など)による収支の改善を目指す。(利用回数は4回/h/台を目指す。)
収支	収支改善のため、利用者数の比較的小なかつた曜日の変更や時間帯の見直しを行い、 月曜～金曜の運行※¹及び9時から19時までの運行(昨年度から1時間短縮)※² とする。
サービス認知・周知	・ 地域(自治会等)、エリア内のケアプラザと連携 し、更なる利用者確保に向けて普及活動に取り組み、 あおばGO!の認知度を上げる。 ・ 敬老パスによる割引の周知を行う。
利用登録・予約	・R6年度の利用者からの声等を、予約システムに反映し、利用予約の利便性向上を図る(予約した車両の位置確認機能の追加／アプリ)
運行エリア・乗降スポット	・地域からの声に加え、連携する生活サービス施設の存在により、南側(あざみ野地区の西側)を拡張を検討する。 ・乗降スポットの看板設置箇所をできる限り増やす。

※1_スライド15の再掲_運行日の変更(R6結果:土曜日が相対的に利用回数が少ない)



※2_スライド16の再掲_運行時間の短縮(R6結果:相対的に終了前の利用が少ない)



3.令和7年度の実証実験について(企画案の概要)

項目	内容
運行事業者	神奈川都市交通株式会社
事業許可	道路運送法第21条(一般乗合旅客自動車運送)
運行形態	区域運行によるオンデマンド交通
配車システム	NTTドコモビジネス(配車アプリは、NTTドコモ提供)
運行場所	青葉区 新石川1-4丁目、美しが丘1-5丁目、あざみ野1-4丁目、あざみ野南1-4丁目、荏田北3丁目、大場町(一部)
実施期間	2025年11月4日(火)～2026年9月11日(金)
運行時間	月曜～金曜の9時～19時 ※祝日も運行、なお年末年始は運休
運賃	- エリア内運賃:大人500円、小人200円(敬老パスをお持ちの方250円、福祉パス、特別乗車券をお持ちの方は無料) (エリア跨ぎ) どのエリアからもエリアを跨ぐことのできる範囲を継続して設定しますが、その場合においては、大人800円、小人400円とします。 - 複数名同時乗車用運賃:2人目以降の運賃半額 - 定期券 大人12,000円、小人6,000円(月単位)
参加方法	LINEの友達による登録、申込み用紙による登録
利用方法	LINEを活用した予約システム、電話
運行車両	神奈川都市交通:ワゴン型車両2台(定員6名)、小型ワゴン型車両4台(定員4名) ※運行エリア毎に実質的に1台の運行になるようスケジュール
乗降場所	乗降スポット196か所(予定)
割引施策	(検討中)スマホの方を対象に、連携する生活サービス施設の利用を条件として運賃が半額になる「交通チケット(電子チケット)」を付与 (検討中)定期券について、子育て世代への特別価格提供の検討中

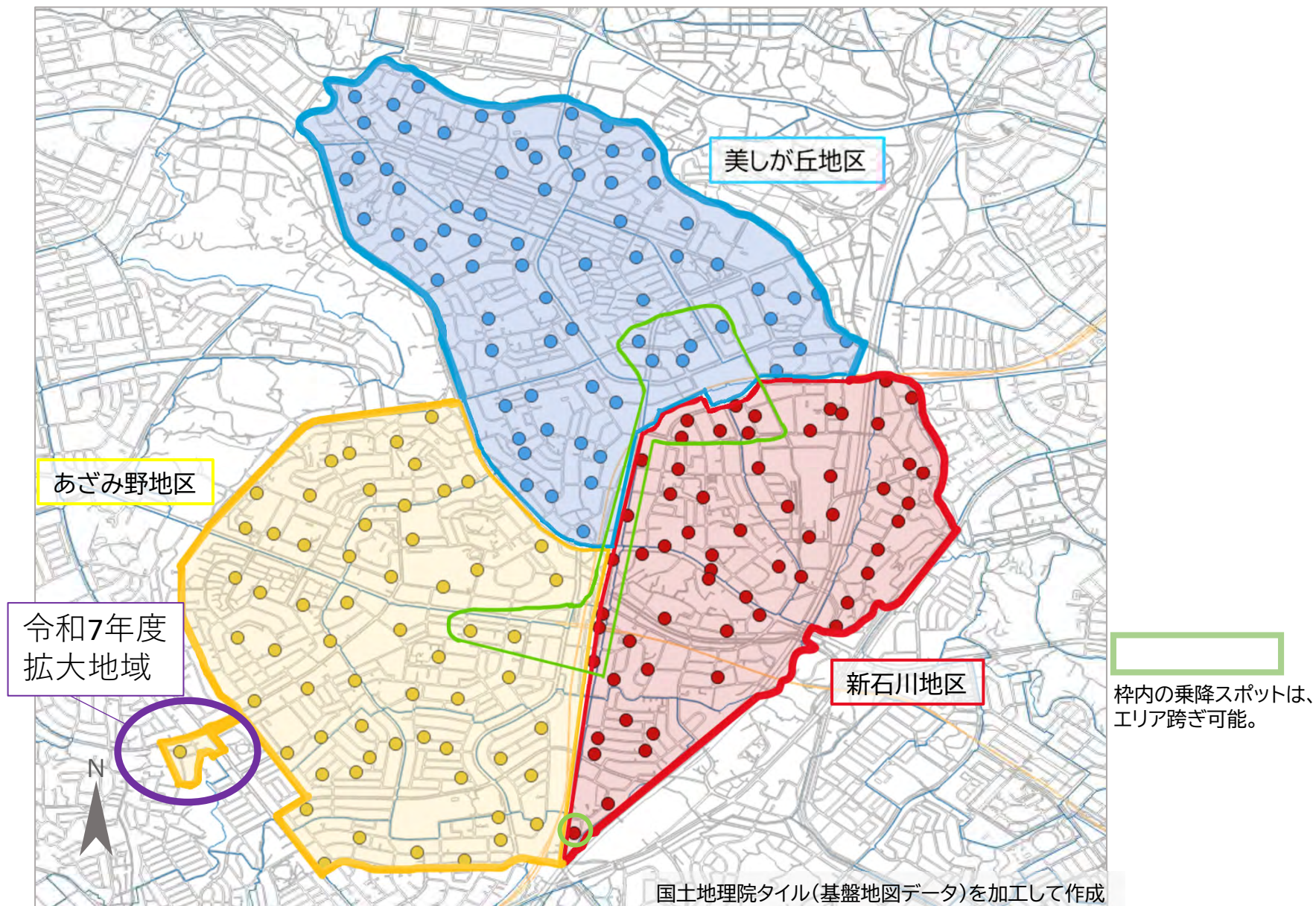
3.令和7年度の実証実験について(運行エリア・乗降スポット)

● 運行エリア・乗降スポット配置の考え方

項目	内容
運行エリア	- 令和6年度とおおむね同等のエリアとする。ただし、地域の声や連携施設の存在を考慮し、あざみ野地区の一部を西側に拡張(大場地域ケアプラザを含むエリアへの拡張) - 合計3つのエリア(新石川地区、あざみ野地区、美しが丘地区)について、各エリア内を1台で運行することを基本とする(令和5、6年度と同条件)。ただし、事業収支の改善に向け、限定的に、美しが丘地区、あざみ野地区の2エリアを1台でカバーする運行を実施する。
乗降スポット	(これまでの考え方を踏襲) - 各町丁目の主要な道路沿いにおいて、一定の間隔(100-200m程度の間隔) - 一時停車が比較的容易であると想定される個所、目印としてわかりやすい箇所に配置(歩道、路側帯がある箇所、公園、主要施設付近等) (乗降スポット数)(予定) - 乗降スポット総数:196か所 ○内訳 - 新石川地区 :59か所 - 美しが丘地区:73か所 - あざみ野地区:64か所(大場地域ケアプラザ周辺に1か所新設)

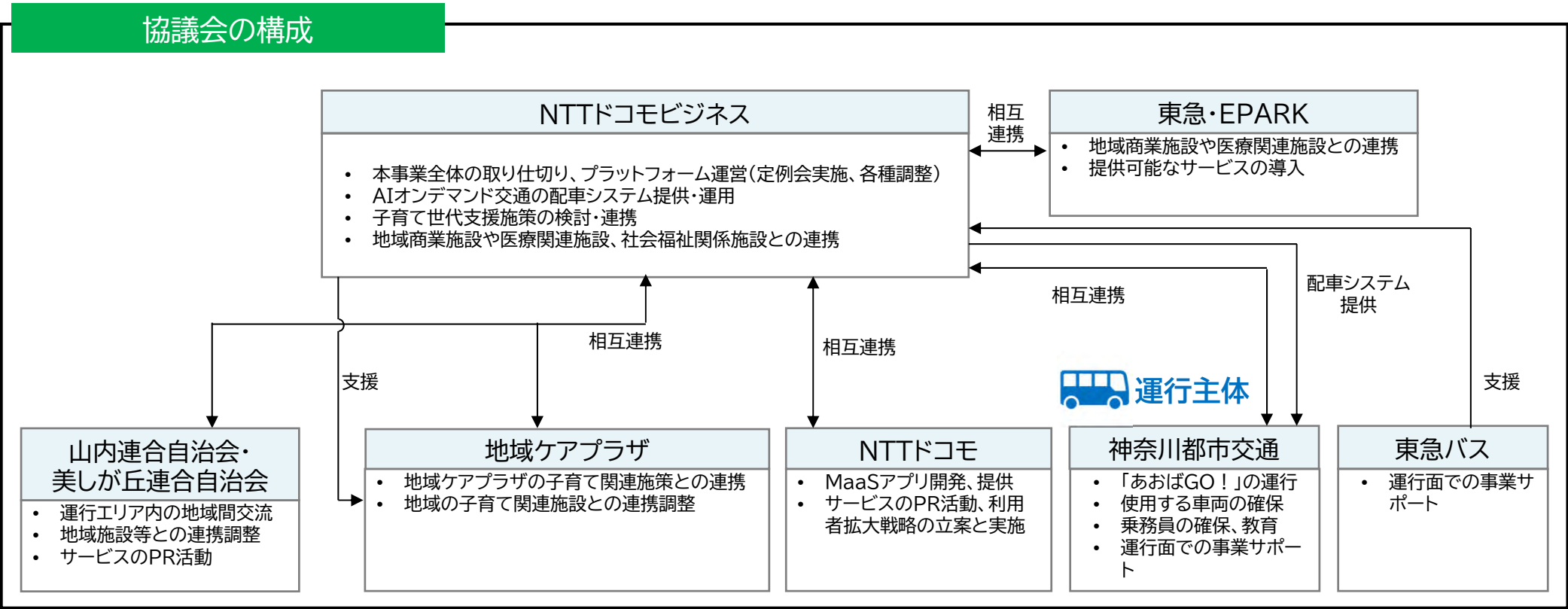
3.令和7年度の実証実験について(運行エリア・乗降スポット)

● 運行エリア・乗降スポット配置



3.令和7年度の実証実験について(協議会)

- 令和7年度は、協議会を立ち上げ実証実験を実施。



※「横浜市みんなのおでかけ交通事業」を活用し、横浜市と協議会が連携して取組を進めていきます。

3.令和7年度の実証実験について(実証実験の評価)

■ 事業継続の可能性・他分野連携等に関する検証

評価の項目	
B1	1時間当たりの1日の平均利用回数 (4回/台)
B2	交通サービス利用者数(累計)
B3	乗車1回当たりの平均運賃 (協賛金も含める)
B4	交通チケット利用回数(合計)
B5	1店舗当たりの交通チケット利用回数
B6	敬老パスによる割引利用回数

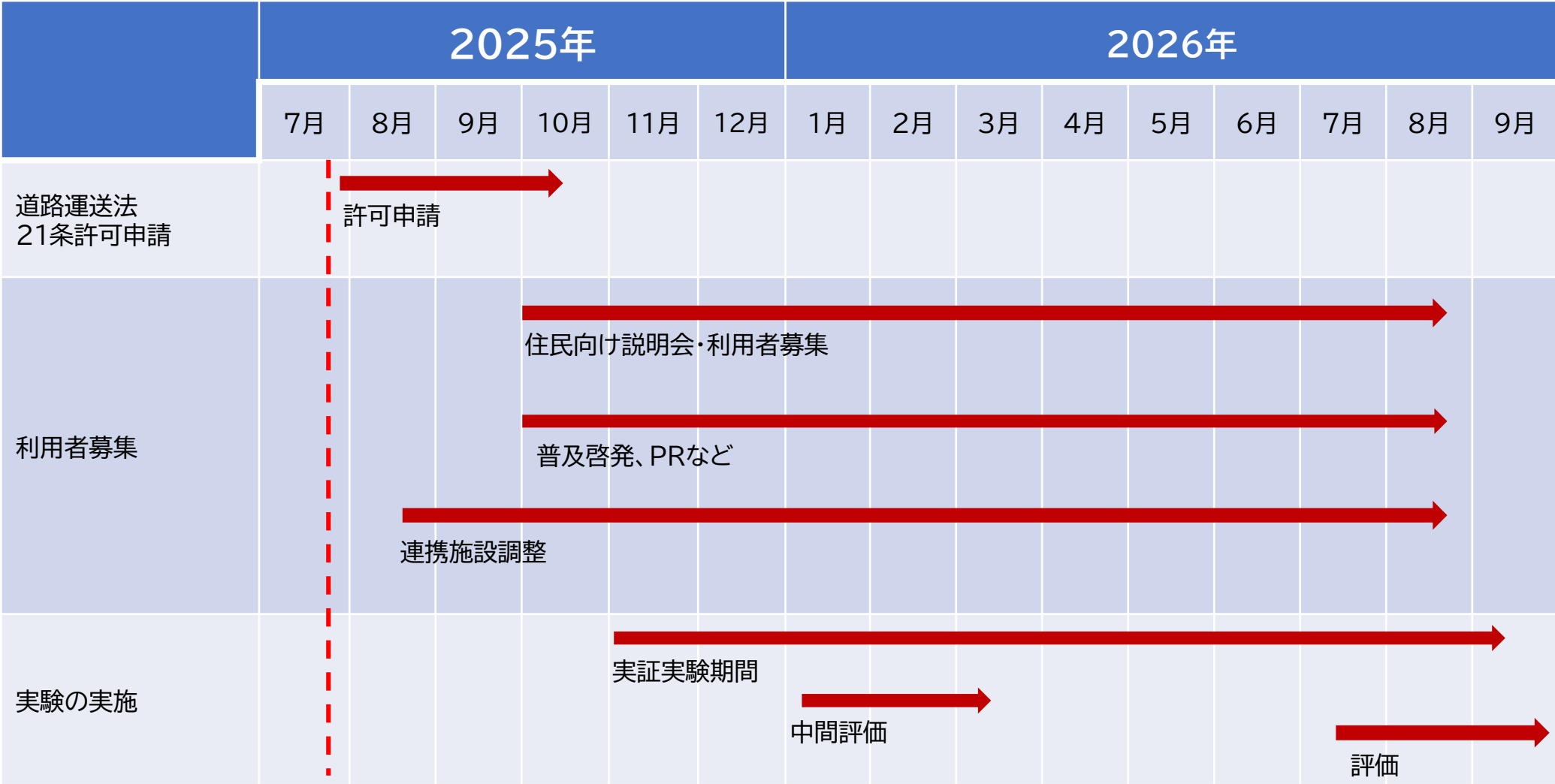
	目標	補足/ねらい等
1	デマンド交通の事業継続性向上	収入増加による収支バランスの改善
2	生活サービスの利用者満足度向上	移動利便性向上に伴う施設利用者満足度の向上

■ まちの活性化への寄与

評価の項目	
C1	外出/移動への自信
C2	オンデマンド交通を含む公共交通の利便性 性(頻度・満足度)
C3	外出頻度

	目標	補足/ねらい等
1	地域の賑わい創出	商業・エリア全体へのポジティブな波及効果
2	居住満足度	エリア全体へのポジティブな波及効果

3.令和7年度の実証実験について(スケジュール)



▲地域公共交通会議(7月30日)