

金沢区富岡西地区における 地域交通の取組について

とみおかーと共創推進協議会
2025年6月

- 横浜市の南部に位置する金沢区は、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、この地域の活性化に向けた具体的な対策を講じていく必要があった。
- 横浜市と京急電鉄は公民連携による取組の可能性について議論を重ね、総合的なまちづくりを協働して推進していくため、横浜市都市整備局を窓口とした協定※を締結、京急電鉄が主体となって様々な地域課題の解決するための一つの取組として、2018年から2023年の間で地域交通実証実験を実施してきた。
- 実証実験を終えて、2024年度からは地域(町内会、商店会、有志住民)と地域交通の必要性を検討し、必要と判断したため、共創推進協議会を立ち上げ、事務局事業者および運行事業者と協力して本格運行させる。



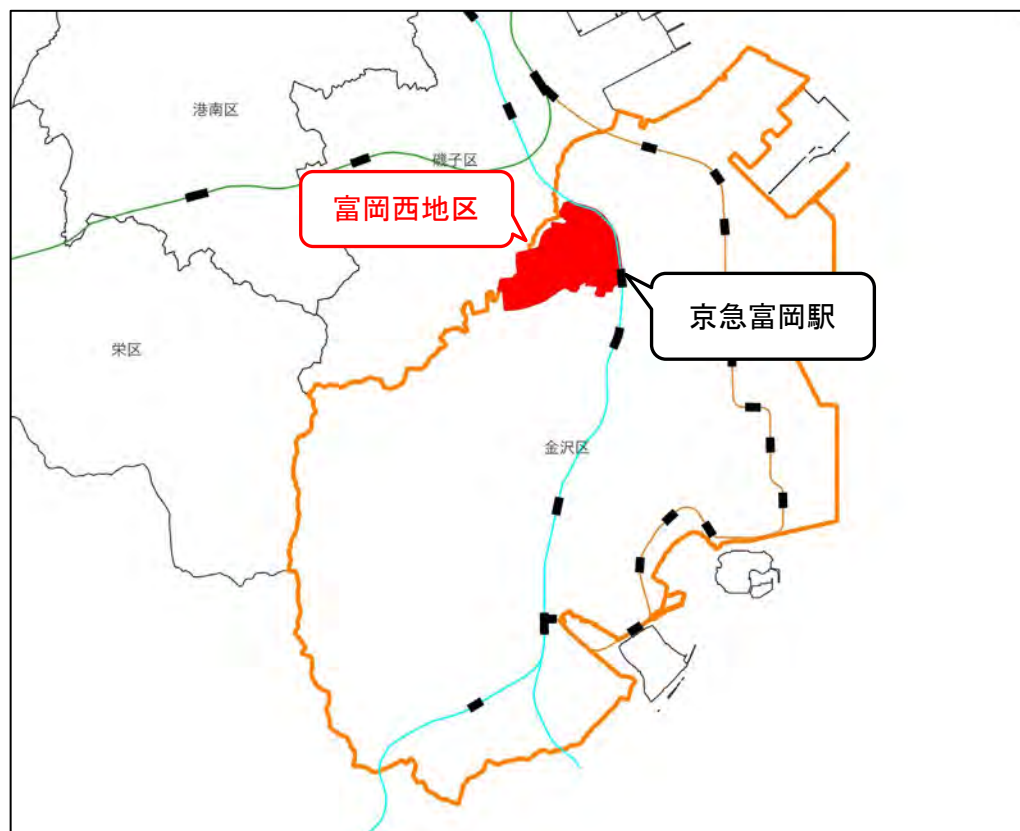
＜車のすれ違いが困難な狭隘部＞



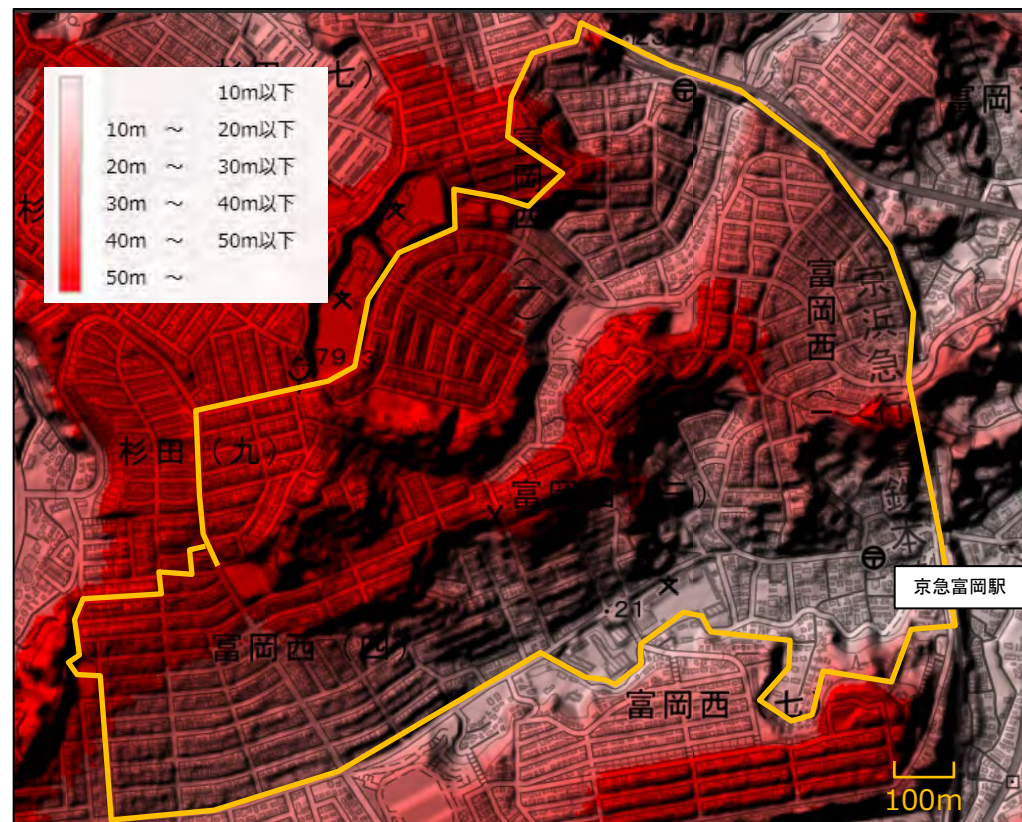
＜勾配10度以上の急坂部＞

※ 京浜急行電鉄株式会社と横浜市との京急沿線(横浜市南部地域)における
公民連携のまちづくりの推進に関する協定

- 京急富岡駅の北西部に位置する、富岡西地区(①)
- 駅前の通りと地区の高低差は約50m以上(②)
- 富岡西地区全体では面積0.98km²、人口10,598人(内高齢者人口:2,808人)

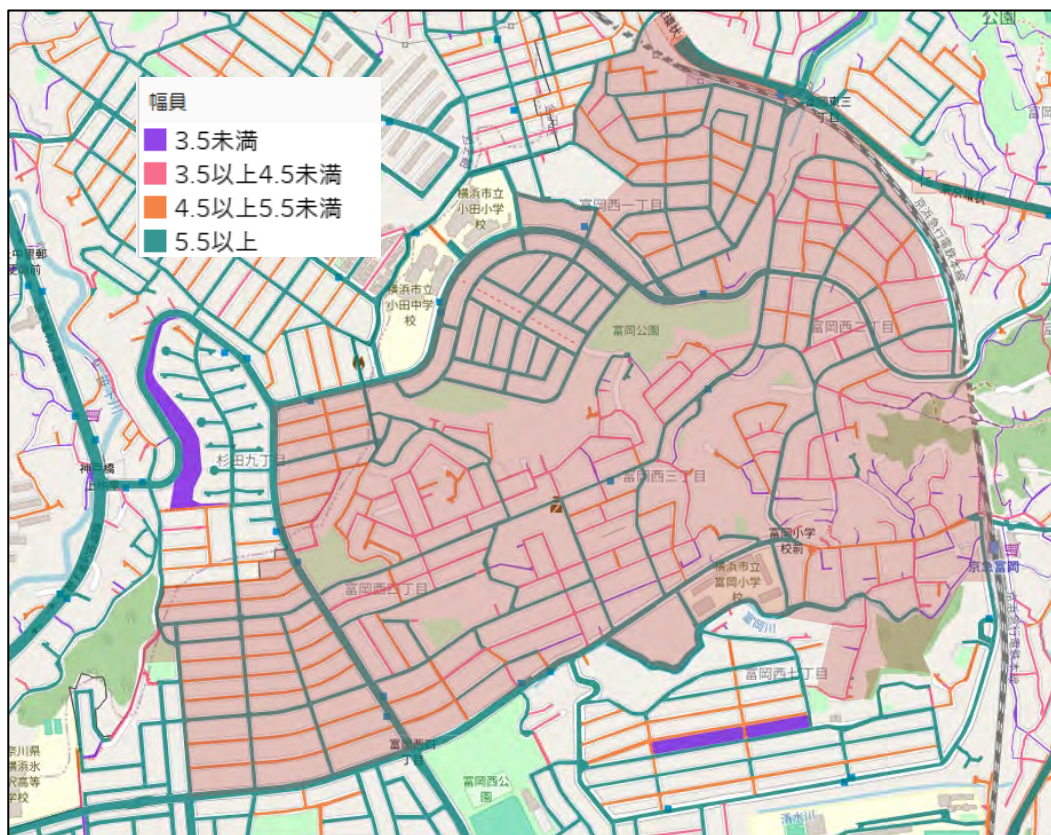


①位置図



②標高図

- 対象エリアの道路幅員は駅前が5.5m未満と狭隘となっている。(③)
- 地区周辺を京浜急行バスが運行しているが、勾配の影響によりバス路線に隣接するエリアに交通圏域外が存在している。(④)
- 富岡西循環は日中のみの運行となっており、朝・夕は富岡9期ニュータウン止まり。(④)



③道路幅員図

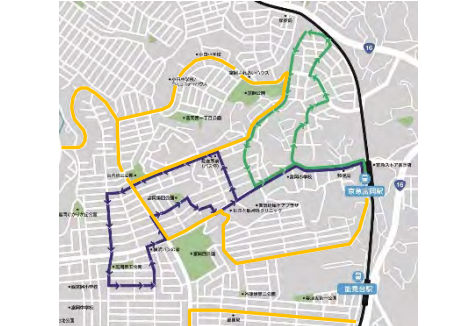


④バス路線状況と交通圏域

■これまでの経緯と今後の予定

- ・2018年7月 横浜市と京急電鉄にてまちづくり連携協定締結
- ・2018年10月 実証実験(1回目) ※主体は京急電鉄
- ・2019年11月 実証実験(2回目) ※主体は京急電鉄
- ・2020年10月 実証実験(3回目) ※主体は京急電鉄
- ・2020年10月 地域公共交通会議
- ・2021年1月 実証実験(4回目、有償実験1回目) ※主体は京急電鉄
- ・2021年7月 地域公共交通会議(書面開催)
- ・2021年11月 実証実験(5回目、有償実験2回目) ※主体は京急電鉄
- ・2022年6月 地域公共交通会議
- ・2022年12月～2023年11月 実証実験(6回目、有償実験3回目) ※主体は京急電鉄
- ・2024年8月～2025年5月 とみおかーと共創モデル検討会(全5回)
- ・2025年6月26日 地域公共交通会議※
※道路運送法第4条による区域乗合旅客運送事業の許可申請のため
- ・2025年7月 道路運送法許可申請
- ・2025年10月 本格運行

■過年度実証実験概要

	2018年度 無償:10/29～11/18 延べ20日	2019年度 無償:11/15～12/20 延べ36日	2020年度 無償:10/11～12/20 うち52日 有償: 1/10～ 2/28 うち48日	2021年度 有償:2021/11/1 ～2022/1/31 うち75日間
実験 目的	- 既存公共交通の機能補完によるサービスの検証 - 小型電動カート安全性や社会的受容性の検証	- 実用的なサービス形態の模索、事業化に向けた課題の洗い出し - 住民参加による地域人材の活用へ意識醸成	実用的なサービスによる有償の需要検証	ミニマムパッケージによる自立的運営モデルの構築
運行 ルート	定時定路線:2ルート デマンド運行:なし 京急富岡駅、能見台駅 接続:なし 	定時定路線:2ルート デマンド運行:あり(一部エリア) 京急富岡駅接続:あり 能見台駅接続:なし 	定時定路線:4ルート デマンド運行:あり(全域) 京急富岡駅接続:あり 能見台駅接続:あり 	定時定路線:2ルート デマンド運行:なし 京急富岡駅接続:あり 能見台駅接続:なし 
運賃	無償	無償	路線200円、デマンド300円	大人200円、小人100円
使用 車両	小型電動カート(4人乗:2 台)	小型電動カート (4人乗:2 台、7人乗:2 台) 普通乗用車 (10人乗:1 台、4人乗:1 台)	小型電動カート(7人乗:2台) 普通乗用車 (10人乗:2台、7人乗:2台)	普通乗用車(10人乗:1台)
利用 回数	無償126回	無償401回	無償3,475回 (路1,571回、デ1,904回) 有償1,301回 (路824回、デ477回)	有償1,552回 (藍736回、緑816回)

■過年度の実証実験概要(2022-2023年度)

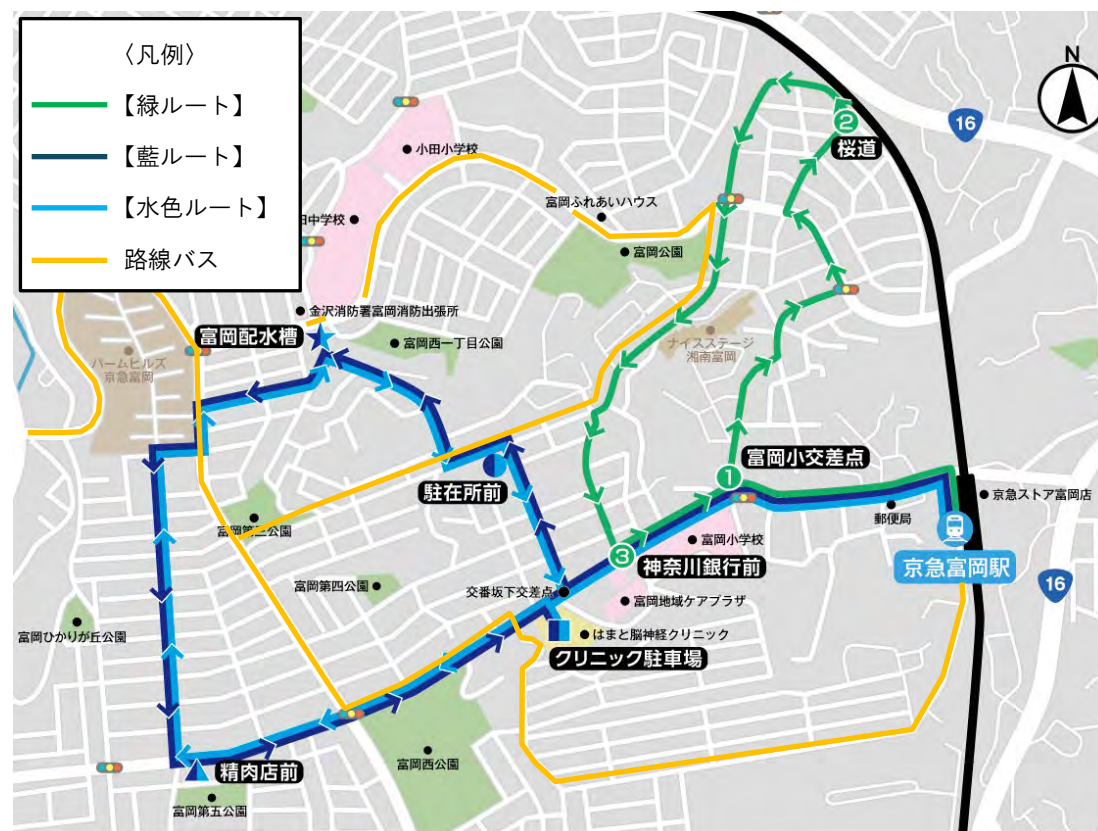
- ・運行期間 2022年12月2日～2023年11月30日のうち191日間
- ・運行区域
緑ルート 京急富岡駅～富岡西2丁目・3丁目地区～京急富岡駅(1周:約2.7km)
藍ルート 京急富岡駅～富岡西4丁目・杉田9丁目地区～京急富岡駅(1周:約3.8km)
水色ルート 京急富岡駅～杉田9丁目・富岡西4丁目地区～京急富岡駅(1周:約3.8km)
- ・企画・運営者 京浜急行電鉄(株)
- ・運行事業者 京急横浜自動車(株)
- ・運行形態 道路運送法第21条による乗合旅客運送
- ・運行方式 路線運行(フリー乗降)
- ・運行時間帯
平日(月・火・水・金)
10時頃～12時頃、13時頃～19時半頃
※木土日、祝日、年末年始等運休
- ・運行間隔 約50分間隔(3コースを1台で運行)
- ・運賃
現金 大人200円、小人100円(未就学児無料)
定額 3,000円/月(払い戻しなし)、2,000円/11回
- ・支払方法 現金、定額払い
- ・運行車両 一般自動車1台

運行車両1台

トヨタ ノア(ウェルキャブ)×1台
(定員7人)

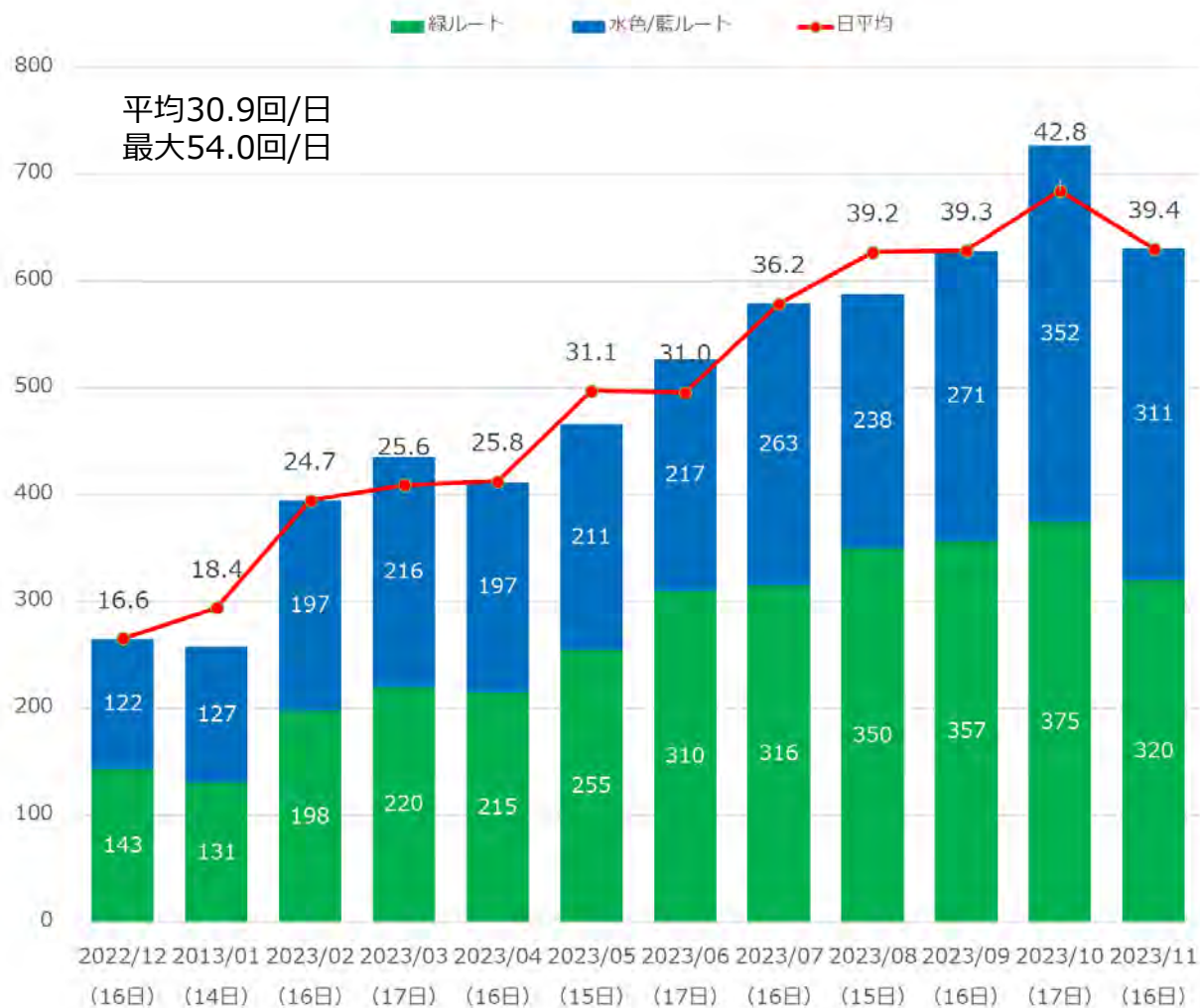


【運行区域図】



■過年度の実証実験結果(2022-2023年度)

●累計利用回数5,911回【緑ルート3,190回、水色/藍ルート2,721回】



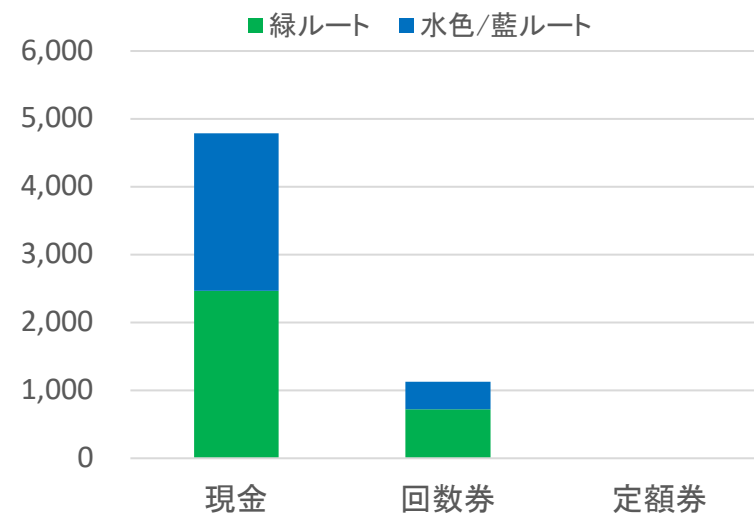
・1か年の実証を行い、2021年度の有償実証(路線定期)と比較して、1日当りの平均利用回数は約1.5倍、日当たり最大では54回となり、地域の移動手段として重要度は高まりつつあると考えられる。

※2021年度 利用回数(有償・路線定期)20.7回/日

【運行区域図】



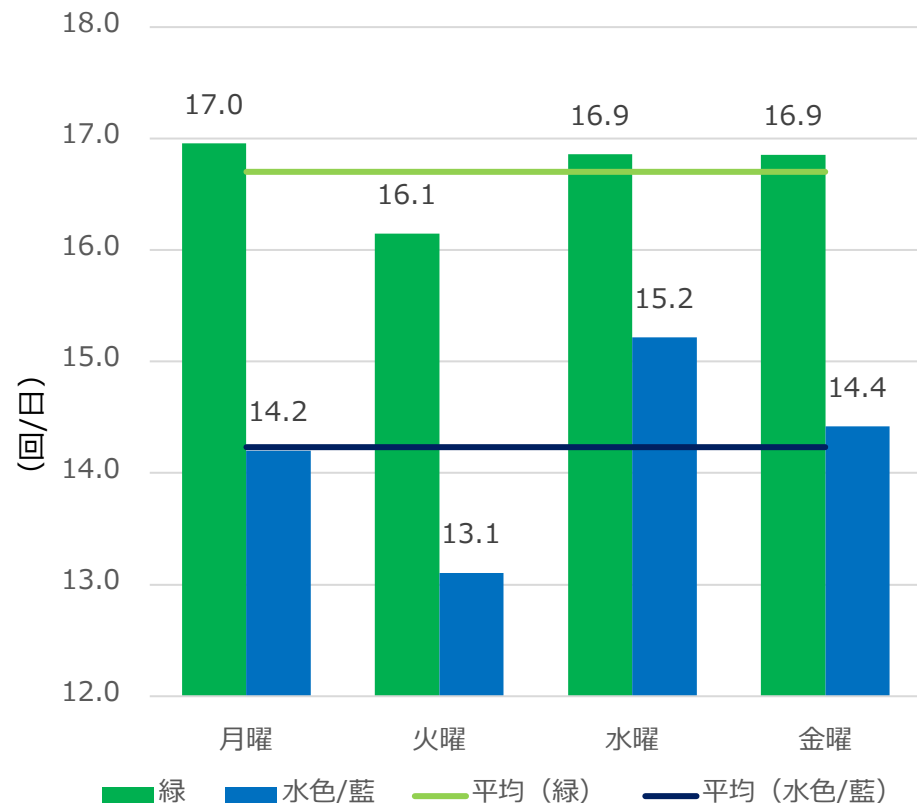
●決済手段別実績



・過年度の要望から、現金決済に加えて、利用促進を目的とした回数券、定額券を導入したものの、現金利用が過半を占める結果となった。

■過年度の実証実験結果(2022-2023年度)②

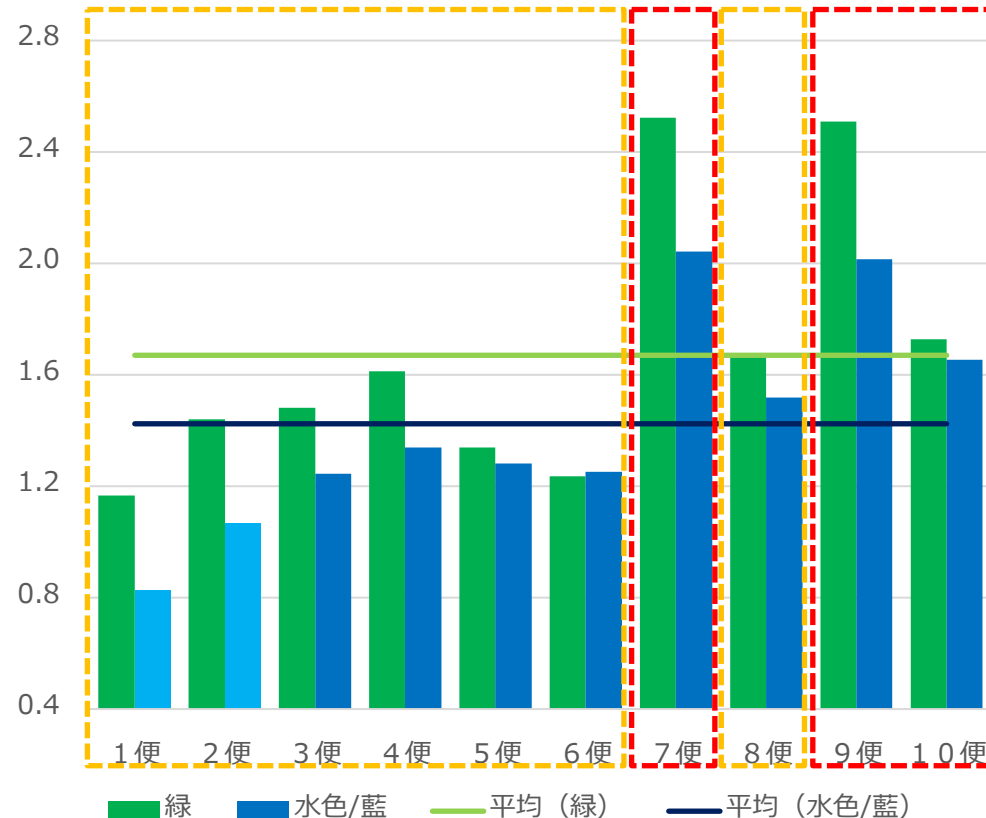
●曜日平均利回数



- ・ 実証実験における曜日平均は火曜日が平均値を下回っているが、1回以内であることから、概ね平均と考えられる。
また、夕方だけでみると他曜日と比べても遜色はない利用率である。

・ 週平均利用者数 藍ルート14.2人/週、緑ルート16.7人/週
2021年度 藍ルート 9.8人/週、緑ルート10.9人/週

●日当り便平均利回数



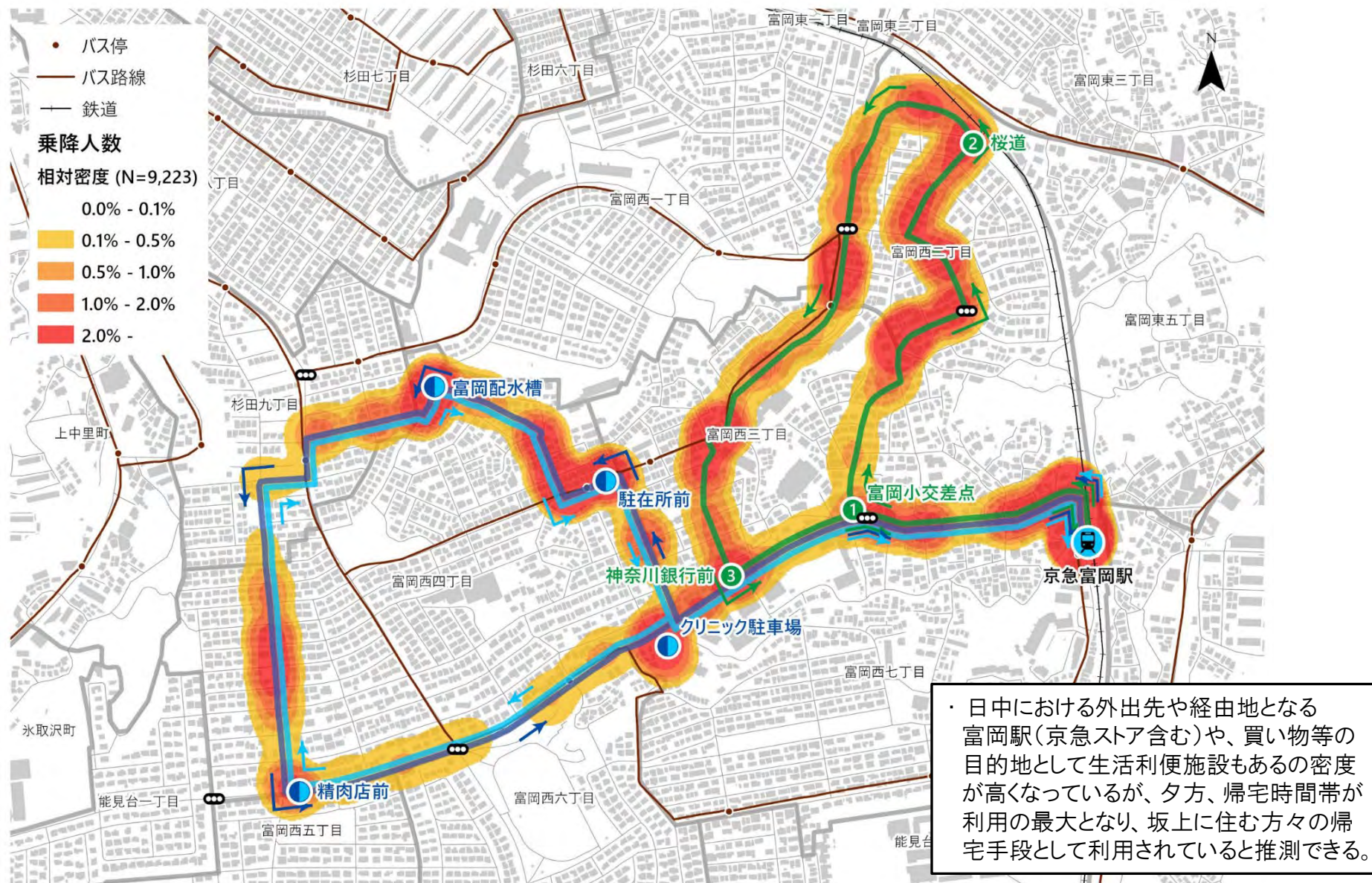
- ・ 午前中から15時台(1便～6便)の利用は、平均を下回る結果であった。
帰宅(仕事・買い物)時間帯に類する7便以降の利用は、乗車率高く、坂道を上るための移動手段としては有用と考えられる結果であった。

・ 便平均利用者数 藍ルート1.42人/便、緑ルート1.67人/便
2021年度 藍ルート0.98人/便、緑ルート1.09人/便

駅出発時間	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
緑	9:55-	10:45-	11:35-	13:25-	14:15-	15:05-	16:05-	16:55-	17:55-	18:45-
水色/藍	10:15-	11:05-	12:55-	13:45-	14:35-	15:25-	16:25-	17:15-	18:15-	19:05-

■過年度の実証実験結果(2022-2023年度)③

●利用者分布図(乗降車地点)



とみおかーと共創推進協議会

目的

とみおかーとの運行(以下、「本運行」という)を持続可能な地域交通として推進し、地域活性化等にご貢献すること。

活動

- ・本運行の推進及び支援
- ・本運行等に関する情報発信、成果の広報
- ・その他協議会の目的を達せするための活動

構成員

京浜急行電鉄株式会社
京急文庫タクシー株式会社
富岡第一地区連合町内会
富岡第三地区連合町内会



検討会の様子

構成員を含めたメンバー(商店会、有志住民)で検討会を実施し、以下の内容を検討した。

- ①利用者(収入)を増やす・地域に根差した乗り物にするため具体的に何ができるのか。
- ②3つ運行形態の概算収支シミュレートについて比較検討
- ③運行計画及び広報・資金獲得方法について検討
- ④運行計画について確定、資金獲得のためのアタックリストの作成
- ⑤商業・医療系アンケートおよび地域の声を鑑みた必要性の再確認

■過年度までの実証実験の結果

- ・2018年度からサービス形式を変更させながら実証実験を継続実施し、運行形式やルートの最適化を図ってきた。2021年度以降は、需要の高い路線定期のみに絞り実施し、エリアごとの需要や曜日・時間帯による乗車率、決済手段など、より詳細なデータを確認することができた。
- ・社会実装を実現するには、収支バランスを鑑みた運行計画や、運賃外収入の獲得が必要である。また、富岡西部地区は、大部分が運行エリアとなっている地区であるものの、低利用層(子育て世代等)を利用させるための啓発が、必要であることがドライバーヒアリングから分かった。

■「とみおかーと共創モデル検討会」で検討・決定した内容

●ルート設定

- ・過年度実証実験において、より細かくエリアのニーズは確認できているが、地勢条件や交通利便の悪いエリアを鑑みた地域全体を考慮したルート設計により最適化を図ることで、利用者層の獲得可能性があり持続可能性を高めると、とみおかーと共創モデル検討会で議論し決定した。

●運賃設定

- ・過年度実証実験では大人200円/回で実施してきたが、車両1台の最大輸送力は決まっていることや、持続性を高めるために必要な収入を獲得するため、共創モデル検討会において議論の結果、大人300円/回に設定することを決定した。

●運行時間帯設定

- ・過年度実証実験において、午前・午後と運行を実施してきたが、利用者の声からも出かける際(坂を下る)よりも帰る際(坂を上る)の移動手段を欲している声が多いことから、共創モデル検討会において議論の結果、乗車率を獲得できる午後の運行に絞ることを決定した。

●目標設定(運行経費840,000円/月) ※持続的な運行するには収入確保が必要

- ・利用回数(実績に基づき:50回/日 ※収支50%以上目指すなら75回/日) 300,000円/月(1,000回/月以上、※大人換算)
- ・補助金 ※横浜市の新制度(費用の50%) 420,000円/月
- ・協賛金、スポンサー等 120,000円/月以上

●収入(運賃、運賃外)を増やす利用促進の取組

【運賃】

- ・地域(構成員である町内会等)ステークホルダーによる利用者周知(対象:住民、商店会、公園、学校等)
- ・駅広告等の掲出
- ・SNS等による情報発信

【運賃外】

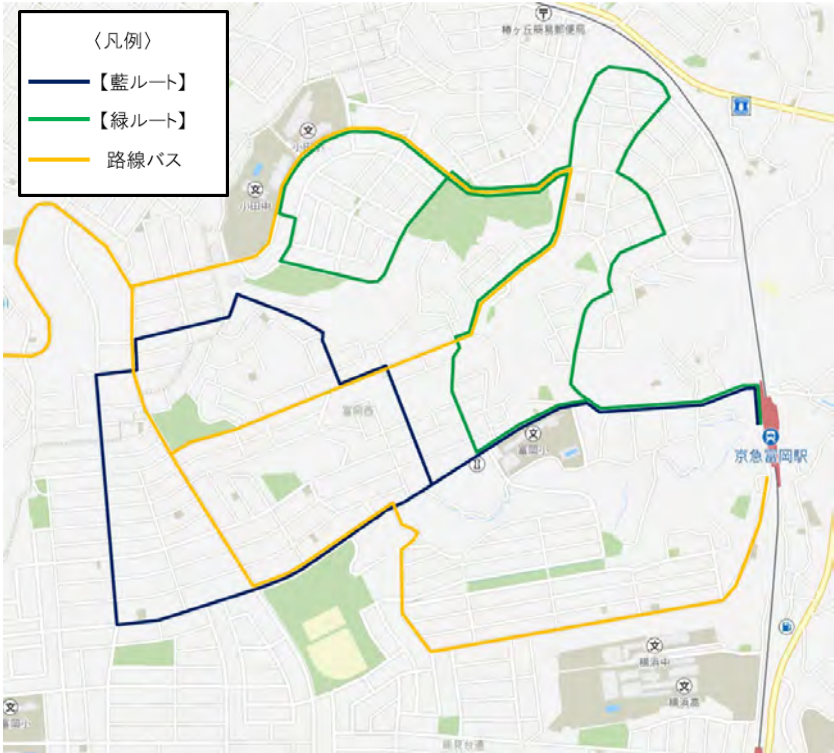
- ・地域内外のステークホルダー(地域内外企業やサポーター、町内会等)からの協賛金や支援金の獲得
- ・ルート名や通過時刻表のネーミングライツ等
- ・車内チラシの設置による広告宣伝収入の獲得

■ 本格運行の概要(案)

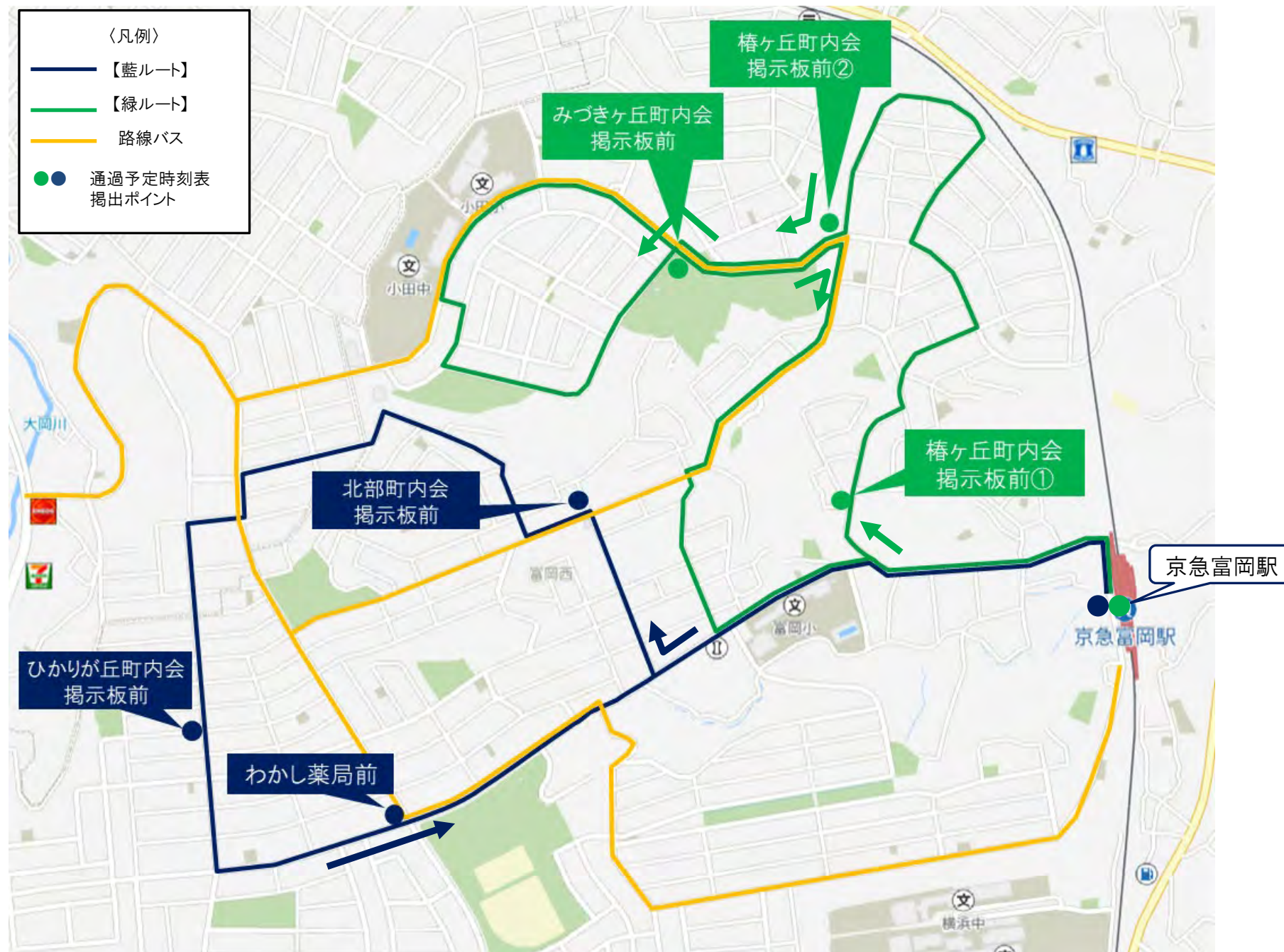
- ・企画運営者 とみおかーと共創推進協議会
- ・運行事業者 京急文庫タクシー(株)
- ・運行形態 道路運送法第4条による乗合旅客運送
- ・運行開始日 2025年10月上旬～
- ・運行方式 路線上のフリー乗降
- ・運行ルート 藍ルート 京急富岡駅～富岡西4丁目・杉田9丁目地区～京急富岡駅(1周:約3.8km)
緑ルート 京急富岡駅～富岡西1～3丁目地区～京急富岡駅(1周:約4.1km)
- ・運行時間帯 平日 13時頃～21時頃 ※土日、祝日、年末年始等運休
- ・運行間隔 約60分間隔(2ルートを1台で運行)
- ・運賃 現金 大人300円、小人150円(未就学児無料)
敬老パス利用時 大人150円(福祉パス・特別乗車券は無料)
- ・支払方法 現金、電子決済(PASMO)
- ・運行車両 一般自動車1台(10人乗、乗用車1両・予備車1両)
- ・運行通過予定時刻表(イメージ)

運行曜日:平日		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
藍 ル ー ト	京急富岡駅 発	13:00	14:00	15:30	16:30	17:30	19:00	20:00
	北部町会 掲示	13:07	14:07	15:38	16:38	17:38	19:08	20:08
	ひかりが丘町会 掲示	13:13	14:13	15:44	16:44	17:44	19:14	20:14
	わかし薬局前	13:16	14:16	15:47	16:47	17:47	19:17	20:17
	京急富岡駅 着	13:23	14:23	15:54	16:54	17:54	19:24	20:24
緑 ル ー ト	京急富岡駅 発	13:30	14:30	16:00	17:00	18:30	19:30	20:30
	椿ヶ丘町会 掲示①	13:35	14:35	16:05	17:05	18:35	19:35	20:35
	みづきヶ丘町会 掲示	13:41	14:41	16:11	17:11	18:41	19:41	20:41
	椿ヶ丘町会 掲示②	13:47	14:47	16:17	17:17	18:47	19:47	20:47
	京急富岡駅 着	13:54	14:54	16:25	17:25	18:55	19:54	20:54

※ 京急富岡駅以外の名称箇所は通過予定時刻となります。



■ 運行ルート



※通過予定時刻表掲出ポイントは現在調整中であり、今後変更の可能性があります。

■ 移動円滑化基準適用除外とは

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法）に基づき、乗合バス事業者が新たにバス車両を導入する場合、法令に基づく基準（公共交通移動等円滑化基準）に適合した車両を導入しなければならないこととされています。

ただし、運行の態様や特別な事由により全ての基準を満たすことができない場合、地域公共交通会議の協議を調え地方運輸局に申請し、適用除外認定を受けることで同基準の一部が適用除外となります。

■ 移動円滑化基準適用除外の認定を申請できる自動車のうち以下の自動車に該当車両総重量 5 t以下であって乗車定員23人以下の自動車

適用除外の条項及び内容	・スロープ板(第37条第2項第2号) ・車椅子スペース(第39条) ・手すり(第39条第1号、第40条第2項) ・車内表示(第41条第1項) ・車外表示(第41条第3項) ・車内放送(第41条第1項) ・車外放送(第41条第2項)
適用除外の理由	・当該地域は狭隘箇所や急勾配な箇所が多く、小型の車両を使用するが、車椅子スペースを確保した場合、定員超過が発生し、必要な輸送力の確保が難しいため。 ・設備ではなく、可能な範囲で運用により対応するため。