

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

2024年6月26日
横浜市

1. 検討の背景

2. 令和5年度 実証実験結果について

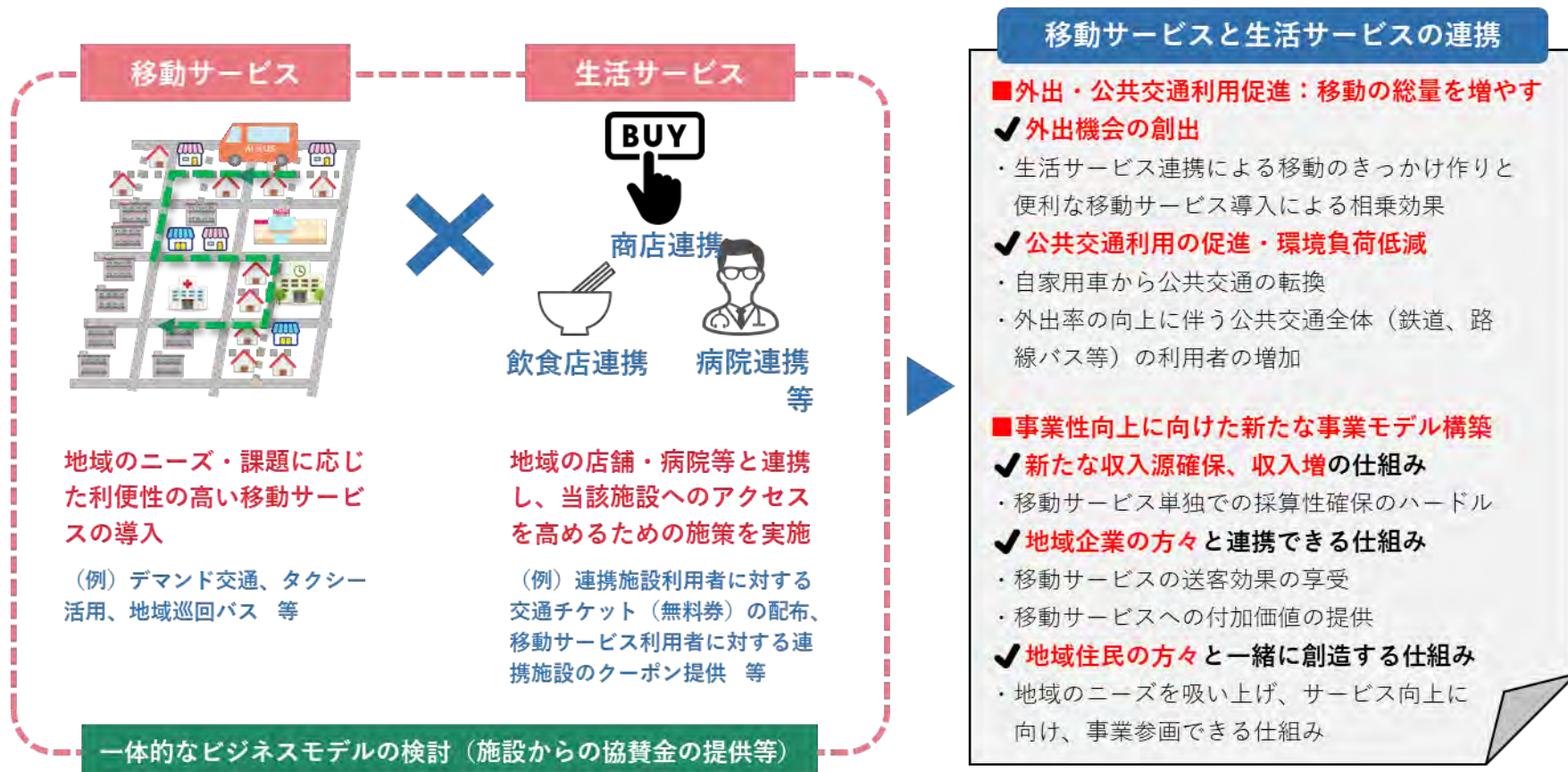
3. 令和6年度 実証実験について

- (参考) ・ 地域の特徴（詳細データ）
・ 令和5年度 実証実験結果

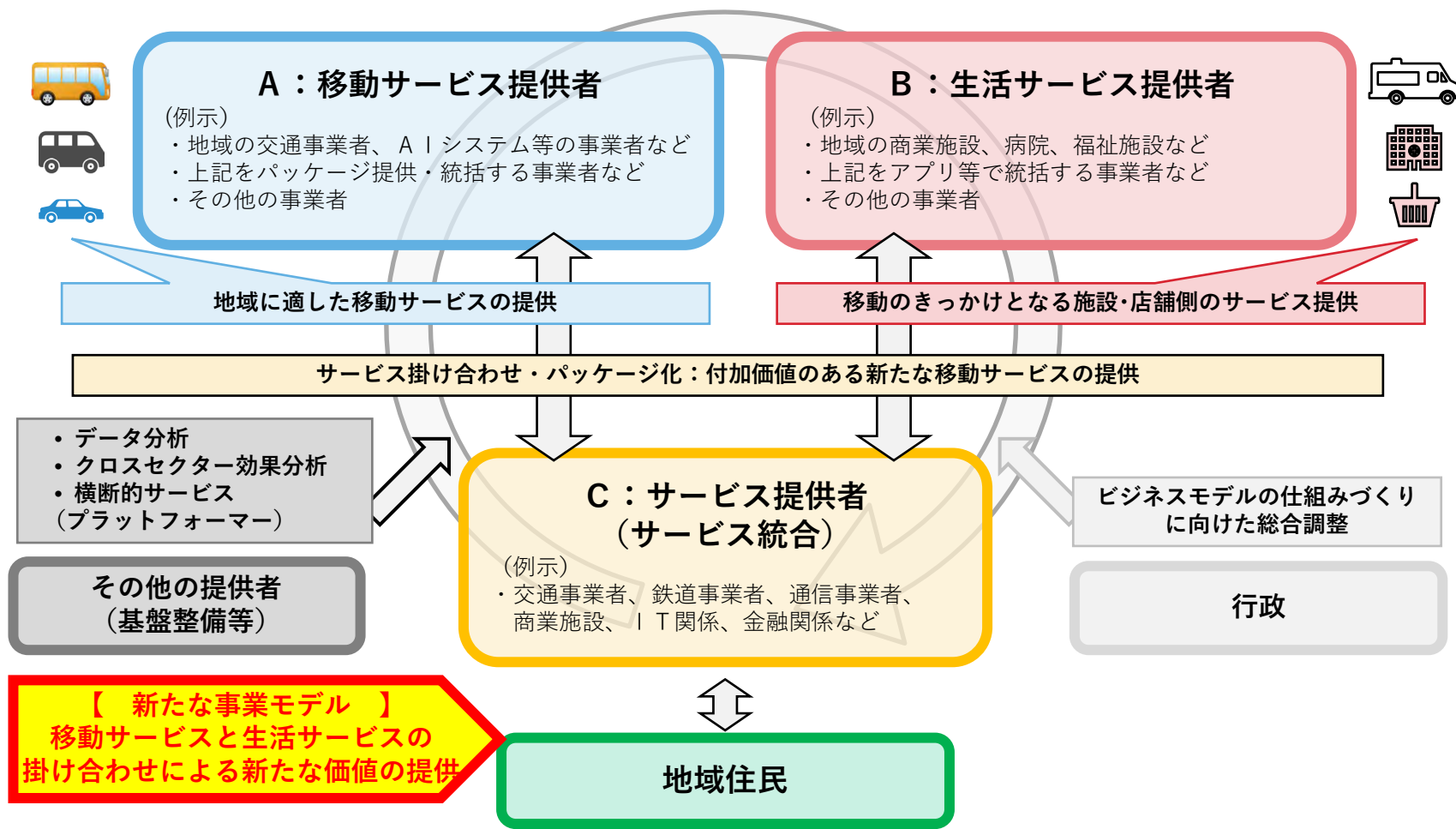
1. 検討の背景（横浜市で検討を進めている移動サービス像）

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 】



1. 検討の背景（目指すべきビジネスモデルに係る連携のイメージ）



2. 令和5年度 実証実験結果について（実証実験の目的）

■実証実験の目的

- ① 生活サービスと連携した移動サービスの実証実験の実施による外出促進効果の検証を実施（これまで外出できなかった方、しなかった方の需要の喚起も含め、公共交通全体の移動の総量を上げる）
- ② 施設への送迎効果・送客効果の評価を通して、上記連携サービスの新たな事業モデルの成立可能性について検証
- ③ 類似の地域特性を有する地区への横展開に繋げていく



■基本的な考え方

①実証実験のエリア選定

- ・ 移動課題を有し、かつ一定の人口・施設密度があり、**生活サービス事業者との連携・横展開が期待できる地区**をケーススタディのフィールドとして、青葉区新石川地区を選定（※令和4年度）
- ・ **地域の自治会や企業の主体的な参画・連携**が期待できるエリア

②新たな事業モデルの成立可能性の検証

- ・ 移動サービスによる外出促進効果・施設への送客効果を検証し、**生活サービス事業者（地域の施設等）からの将来的な協賛金やインセンティブの提供に繋げていく**

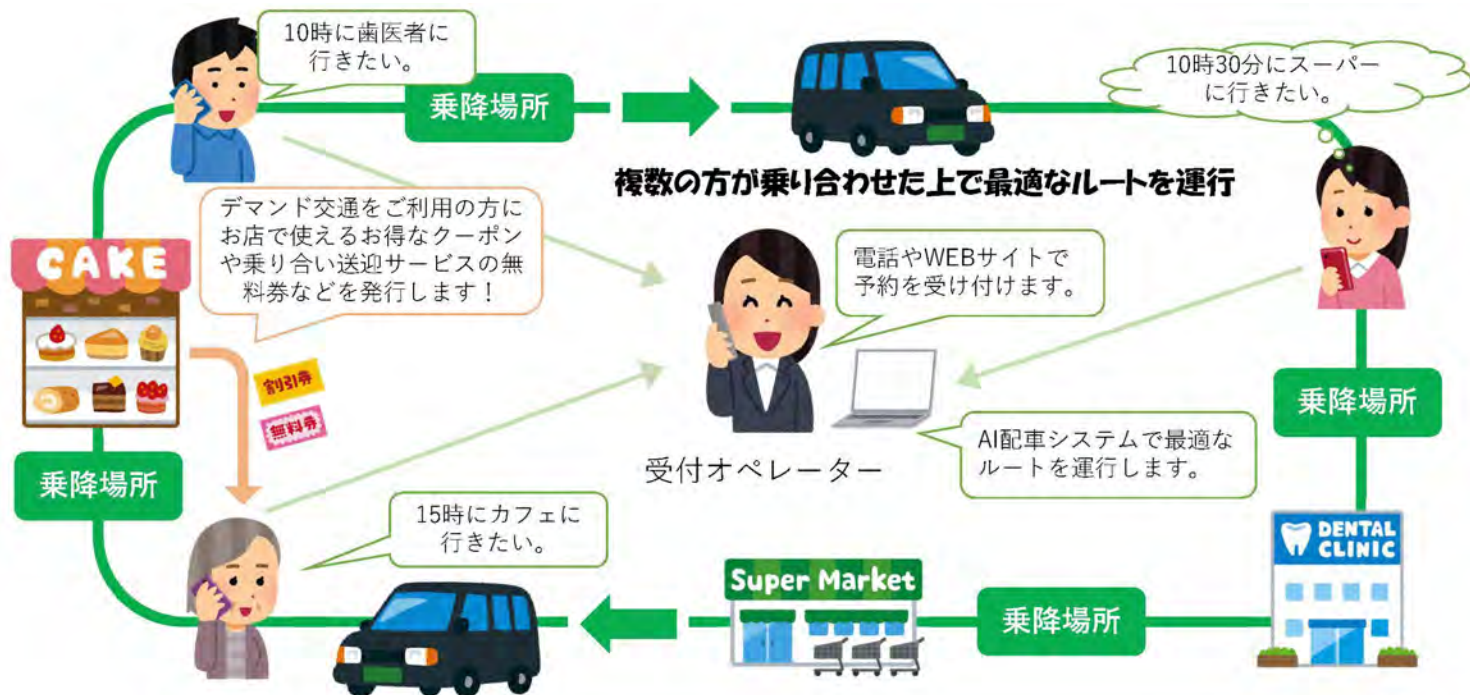
③地域の交通事業者（バス・タクシー等）と連携した持続可能な地域交通の確保

- ・ 日常生活の身近な移動を支える**地域の交通事業者としっかり連携し**、現状把握・実験・効果検証を重ね、**協力しながら地域の公共交通全体の利便性向上・最適化等につなげ**、外出の増加・公共交通の利用促進による持続可能性の向上を目指していく

2. 令和5年度 実証実験結果について（移動サービス（デマンド交通））

①実証実験における移動サービスの運行システム

- リアルタイムの需要に応じてワゴン型の車両等の配車を行うデマンド交通の実証を実施



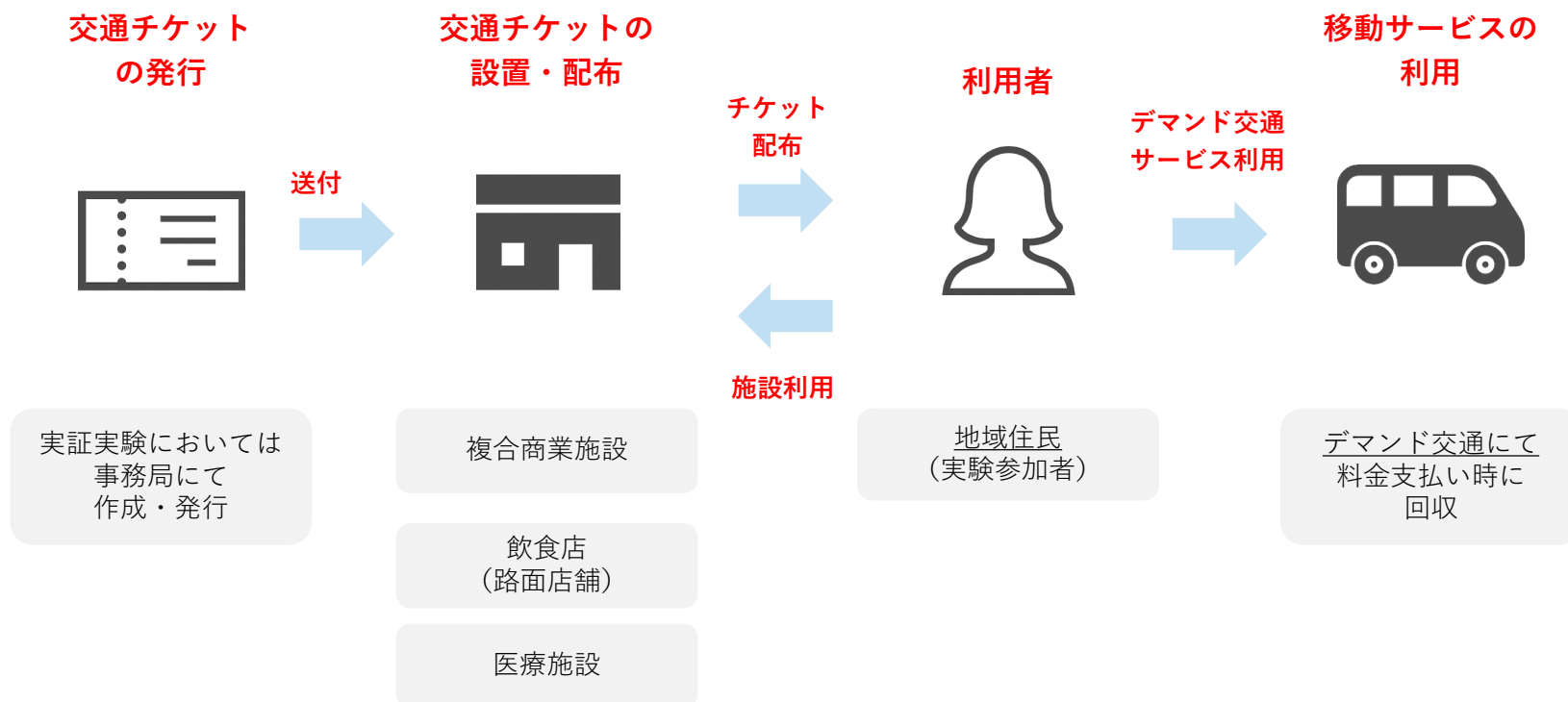
デマンド交通とは

- バスのように複数の人を一度に運ぶことができる効率性、タクシーのように利用者の要望にきめ細かく応えることができる柔軟性をあわせ持った移動サービス形態です。
- 電話やWEBサイトで利用希望日、乗り場と行先、着きたい時間などをお伝えいただくと、複数の利用者の目的地・到着時刻を専用システムが計算し、複数の方が乗り合わせたうえで、最適なルートで運行します。

2. 令和5年度 実証実験結果について（生活サービスとの連携）

②実証実験における移動サービスと生活サービスの連携方法

- 連携する施設の利用者に対し「交通チケット」^注を配布し、デマンド交通の利用促進や連携施設の来訪・利用促進の効果検証を実施



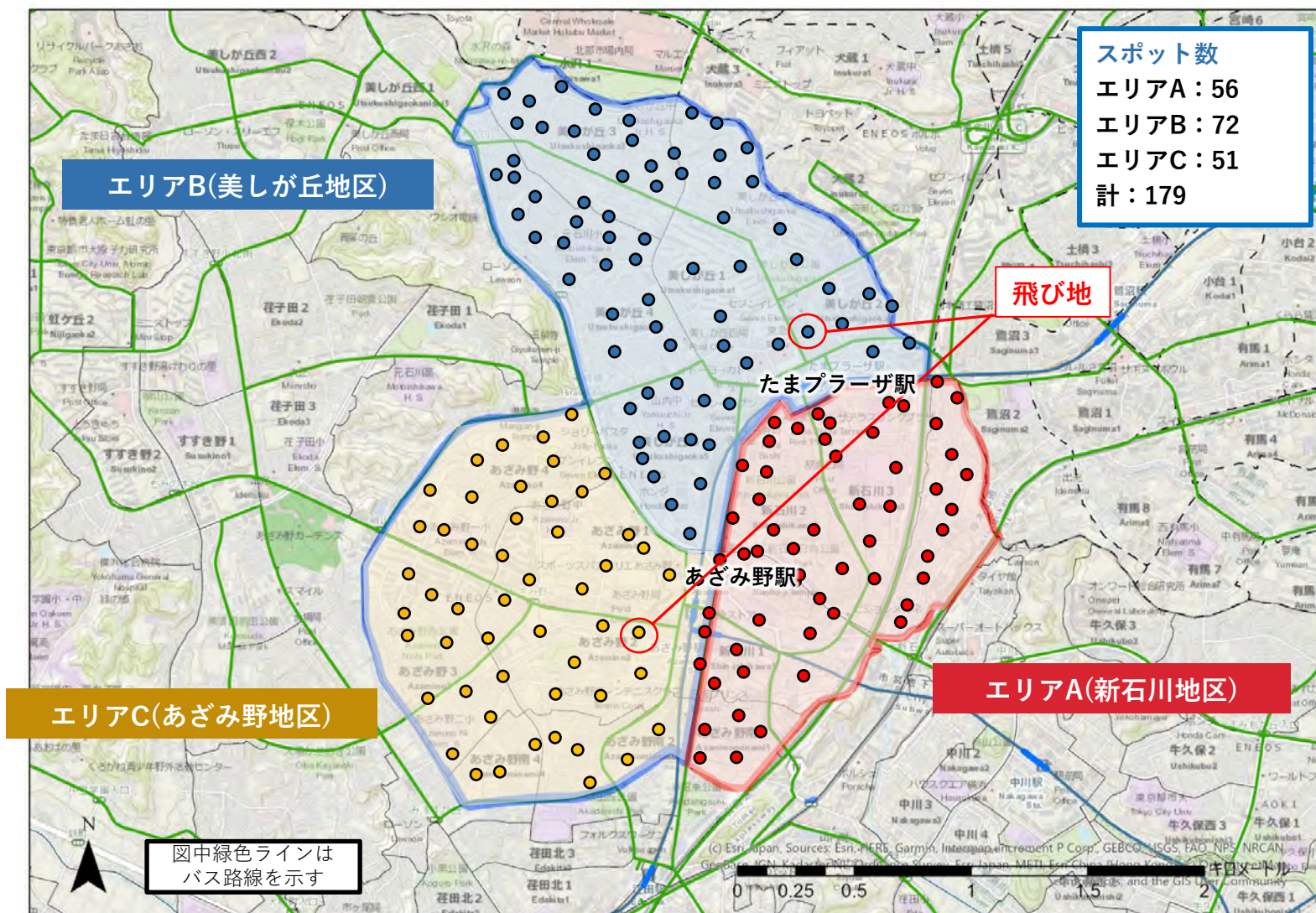
注）「交通チケット」：移動サービス（デマンド交通）の1回の利用における運賃を無料とするチケット

2. 令和5年度 実証実験結果について（実証実験の概要）

項目	内容
運行事業者	東急バス株式会社、神奈川都市交通株式会社
事業の許可	道路運送法第21条（乗合旅客の運送）
配車システム運営	NTTドコモ
運行エリア	横浜市青葉区新石川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2-4丁目
予約方法	インターネット・電話・テレビリモコンのプッシュ機能による予約（※対象者は限定）
利用対象者	■主なターゲット - 子育て世代、高齢者（移動に課題を抱える方々） - 地域周辺の施設の利用者（大型商業施設、病院等）
実施期間	2023年9月～2024年2月（①平日のみ、②土日祝日運行あり）
運行時間	9時～20時
運行車両・台数	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3台（定員4名） 東急バス：ミニバス1台（定員11名）
移動サービスの事業形態	「区域運行」によるデマンド交通
乗降スポット	179か所のスポット
運賃	大人300円・小人150円、定期券、回数券（※定期券、回数券は12月より導入） 現金決済、電子マネー等のキャッシュレス決済
割引施策	連携する生活サービス施設の利用者に「交通チケット」の付与 ※交通チケット：オンデマンド交通の利用1回分の運賃を無料とするチケット

2. 令和5年度 実証実験結果について（乗降スポット）

●運行エリア・スポット



2. 令和5年度 実証実験結果について（地域の特徴・エリア選定の考え方）

●地区ごとの特徴

地区名	地区別の 世帯数、人口 (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)	事業性に 関する ポテンシャル	地域総評
A（新石川）	・ 8,045世帯 ・ 17,364人	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。	トリップが特に多い	トリップが多くサービスの需要は大きいと考えられる。
B（美しが丘）	・ 12,226世帯 ・ 26,758人	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）	トリップが比較的多い	バス路線が複数存在しており、バスとの連携が可能と考えられる。課題が大きく、地元要望も多い。
C（あざみ野北）	・ 9,720世帯 ・ 22,135人	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、地区内に施設が少ない。	徒歩移動が多い。バスの利用割合が他地区に比べ大きい。	トリップが多い	トリップが多くサービスの需要は大きいと考えられる。バス利用が多く、一部の地域でバス停までのワンマイル支援の可能性がある。課題は比較的大きい。
C（あざみ野南）		一部の地域でバス停まで距離がありアクセスに課題。	自家用車利用が多いと考えられる。	-	バスとの連携は難しいと考えられる。公共交通へのアクセスが悪いため、自動車からの転換を図る上で地域交通の導入は有益と考えられる。

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

●全体概要

	項 目	数 量	備 考
A	手続き①：参加申し込み数	3,228名	- LINE登録をした方 - 参考 エリア人口の約5%（エリア内人口約6万6千人）
B	手続き②：システム登録者数	2,142名	インターネットアプリ・電話予約のシステム利用登録まで完了された方
C	デマンド交通利用者	771名	上記のうち、実験期間中に1回以上デマンド交通を利用された方
D	運行日数	150日間	9/15～11/30のうち平日 12/1～3/15の平日・土日祝日
E	延べ配車回数	10,363回	予約キャンセルを除いて、実際に配車(運行)された回数
F	延べ利用者数	14,114人	1回の配車で複数人乗車する場合もあるため、上記配車回数と異なる

●平均値等

項 目	数 量	備 考
(システム登録者数に対する) デマンド交通の利用率	0.36	$C \div B$ 参考 愛知県豊明市の初期実績：約0.3（2019.3-2020.3）
1人・1日あたりの 平均利用回数	0.03 回/(人・日)	$E \div D \div B$ 参考 大阪市北区の実績：約0.013(2023.5月時点：運行開始14ヵ月目)

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

●R5収支

< R5年度（実績） >

運行日数：150日（半年）
 運行時間：9-20時
 利用者数：42人/日
 協賛企業：0社
 運行経費に対する収支率：2%

< 運賃設定・割合 >

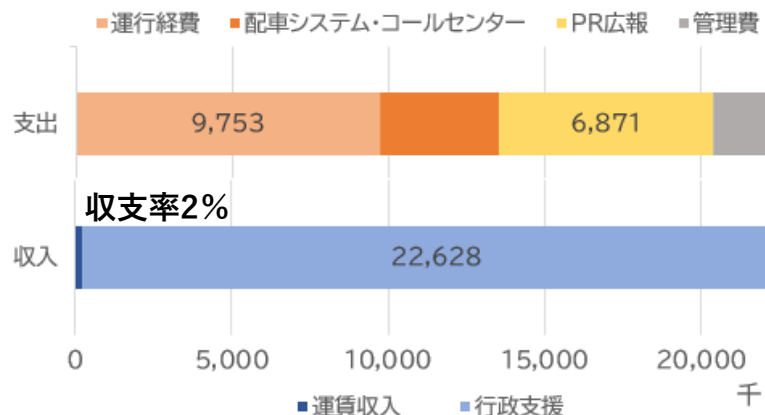
大人：300円 小児：100円
 98% 2%

※あおばGO！利用実績より

支出（千円）	22,849
運行経費	9,753
システム	3,794
PR広報	6,871
管理費	2,431

収入（千円）	22,849
運賃	221
協賛金	0
行政支援	22,628

行政支援（千円）	22,628
運行経費	9,532
システム	3,794
PR広報	6,871
管理費	2,431



【補足】

- ・利用者への周知啓発、将来の協賛を目的とした交通チケット施策により、収入として計上できていない利用者が存在している。
- ・交通チケットについては、企業からの協賛に対するインセンティブとしての実施、又は廃止について協賛金獲得の検討と合わせて検討する。
- ・今年度からは協賛金獲得にも取り組んでいき、みんなで支えるサービスを目指す。

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

●LINE登録者数：3,228名、システム登録者数：2,142名、ユニーク利用者数：771名

●サービスの乗車人数・利用件数の結果

- 全地区の乗車人数については150日間（9月15日～3月15日）で計14,114人、利用回数としては計10,363回、乗合率17.8%。
- 期間平均として、1日あたりの平均利用件数は69.1回、平均乗車人数は94.1人で、登録者1日・1人あたりの乗車回数は約0.03回であった。3月時点として、1日あたりの平均利用件数は109.2回、平均乗車人数は148.2人で、登録者1日・1人あたりの乗車回数は約0.05回であった。この値は、他の都市の先行事例を考慮しても比較的高い結果となった（他都市参考は下記に記載）。

日別乗車人数(3月時点の平均乗車人数：148.2人/日、平均利用件数：109.2回/日)

全地域

■乗車人数

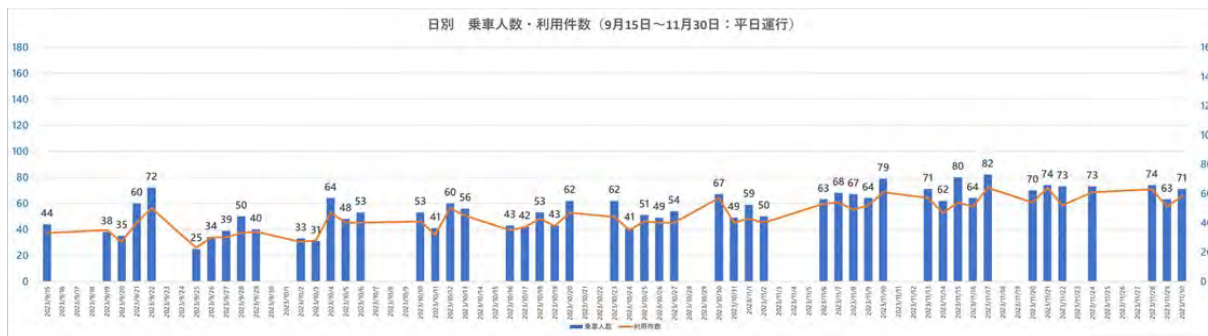
94.1人/日

計14114人・150日間

■利用回数

69.1回/日

計10363回・150日間



参考 | 他都市先行事例

①大阪市北区実績：

登録者1日・1人あたりの乗車回数：0.013回
(2023.5月/運行開始14か月目)

大阪市地域公共交通会議資料（2023.7.6）

大阪市地域公共交通会議資料（2023.9.12）

②愛知県豊明市実績：

0.029人（乗車人数）/登録人数・日
(2019.12/運行開始10か月目)

<https://www.city.toyoake.lg.jp/secure/7754/kekka.pdf>



※上記はシステム上の乗車人数（予約人数）であり、ベビーカー利用等の予約を考慮した実際の乗車人数とは異なる

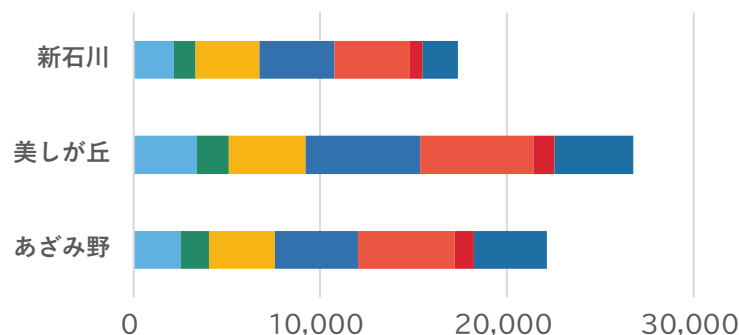
※集計期間：2023年9月15日～2024年3月15日

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績：地区別）

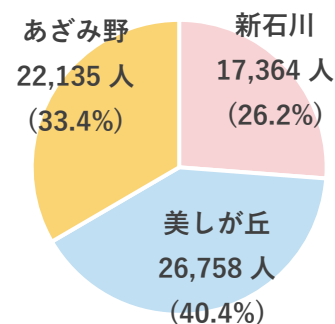
●地区別の利用状況

- 地区別の乗車人数について、新石川地区では令和4年度に実証実験に取り組んでいた実績による認知から利用者が多いことが想定される。美しが丘は駅前の大型商業施設付近への利用が多く、乗車人数が伸びたものと想定される。あざみ野地区は他地区と比較して乗車人数に差はあるものの、期間中は増加傾向にあった。

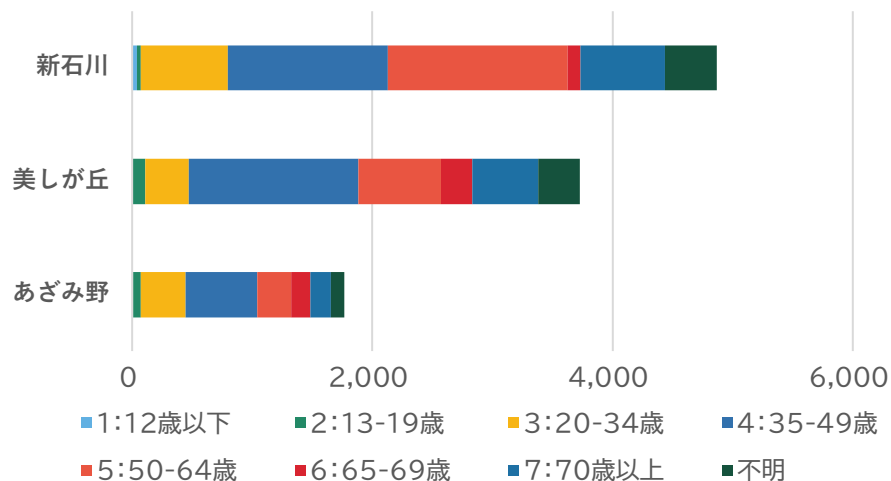
■地区別の人口：総数約6.6万人



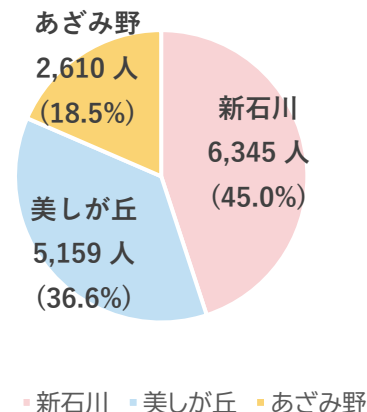
■地区別の人口



■年代別の予約数：総数約1万人（予約者本人のみ）



■地区別の乗車人数



2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績：曜日別）

●曜日別の利用状況

- ・ 比較的全ての曜日で利用されているが、あざみ野地区では平日運行時は水曜、毎日運行時は水曜・木曜の利用が多い。
- ・ 全地区において、月曜・日曜日は比較利用が少ないことが分かる。

■曜日ごとの平均乗車人数（9/15～11/30）

	新石川	美しが丘	あざみ野
月	29.1	15.4	11.1
火	27.8	15.8	8.5
水	29.5	14.0	14.6
木	28.3	18.3	9.8
金	34.7	17.7	10.1
土	運休	運休	運休
日	運休	運休	運休
乗車人数	1522	827	554

■曜日ごとの平均乗車人数（12/1～3/15）

	新石川	美しが丘	あざみ野
月	45.4	39.2	19.7
火	54.1	44.8	20.8
水	49.6	43.1	23.9
木	52.3	45.9	25.6
金	50.3	48.5	21.3
土	49.5	45.5	19.4
日	39.9	39.0	14.2
乗車人数	4823	4332	2056

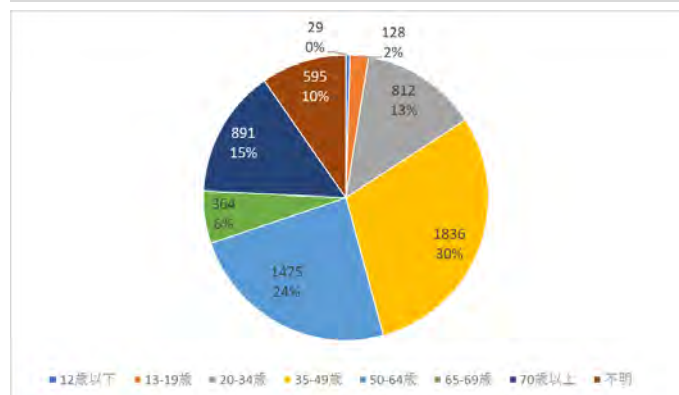
※集計期間：2023年9月15日～2024年3月15日

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

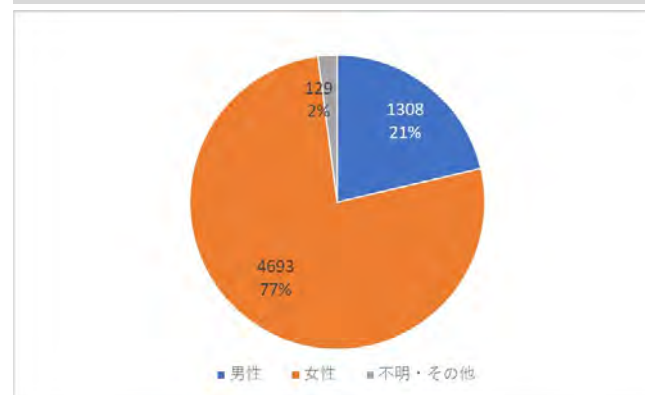
●利用者属性別の利用状況の結果

- 高齢者以外にベビーカー利用の方、お子様と一緒にご利用される方も多く、多世代の方が利用している。
- 全年代において女性が多い傾向にあるが、13～19歳・50～64歳・70歳以上では比較的男性が多い傾向がみられる。

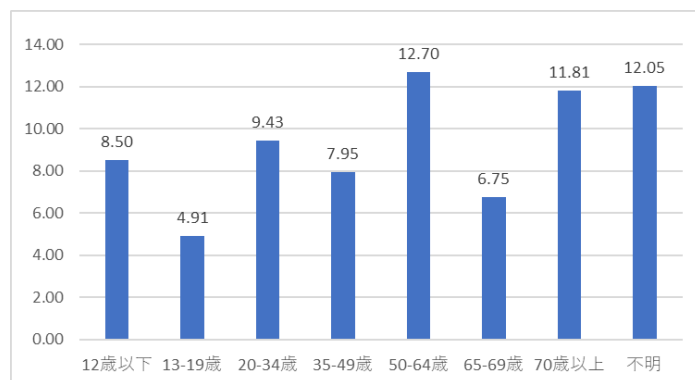
利用回数における利用者の年代の割合



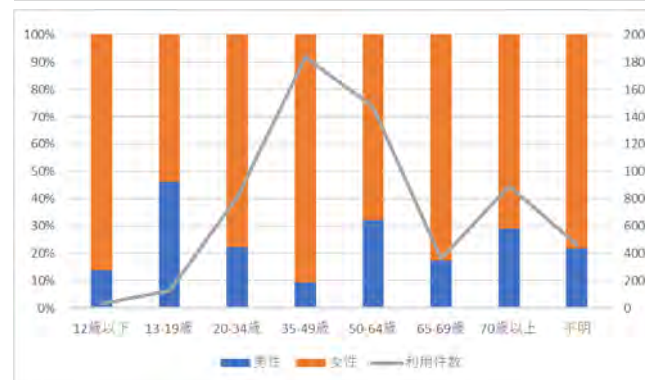
利用回数における利用者の性別の割合



年代ごとの1人あたりの利用回数



利用者の年代別・性別ごとの利用件数割合



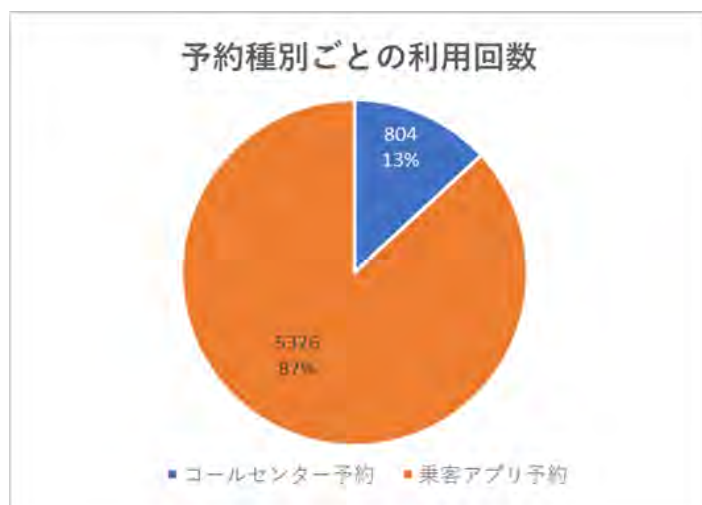
※集計期間：2023年9月15日～2024年1月31日

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

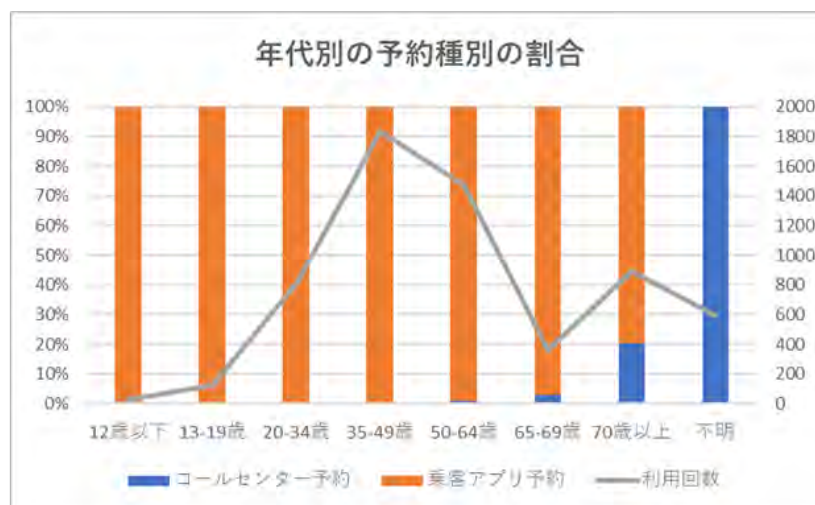
●予約種別ごとの利用状況の結果

- 予約方法としては、約9割がアプリから予約をしている。
- 高齢者におけるコールセンターからの予約がみられ、70歳以上のうち、2割程度がコールセンターから予約している。
- 最初はコールセンターを活用していた利用者のうち、途中からアプリの予約に切り替えた利用者もみられた。

予約種別ごとの利用回数



年代別・予約種別ごとの利用回数



※集計期間：2023年9月15日～2024年1月31日

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

●時間帯別の利用件数・乗車人数の結果

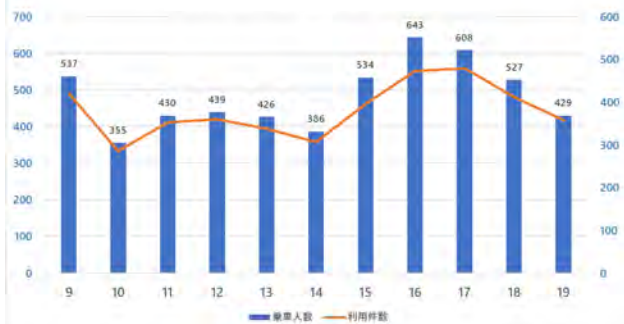
- 全体としてはどの時間帯も比較的に利用されているが、16・17時の利用が多い。
- 地区別で比較しても時間帯別の利用傾向は大きく変わらない。新石川地区は9時台の利用が比較的多い傾向がみえる。

（全地区）時間帯別の利用件数・乗車人数

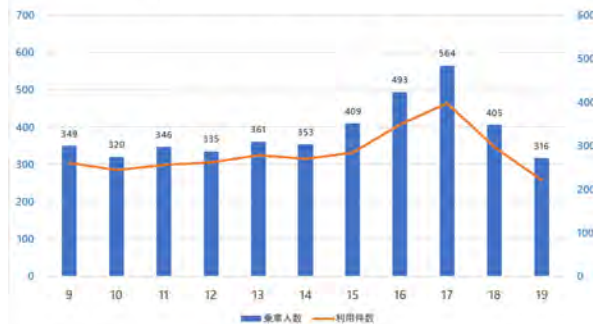


（地区別）時間帯別の利用件数・乗車人数

新石川地区



美しが丘地区



あざみ野地区



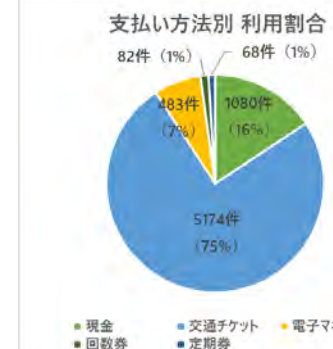
※集計期間：2023年9月15日～2024年2月29日

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

●交通チケット利用数、連携施設におけるチケット配布数の結果

- ・ドライバーの運行記録、チケット配布時の利用者アンケートの回答結果から、利用実績を集計。
- ・運賃の支払い方法については、75%が交通チケットである。
- ・令和4年度と同様に商業施設での配布枚数が多い傾向がみられるが、その他に飲食店等や医療施設、保育所での配布実績もみられる。
- ・108施設と連携。テナントや個人商店を計上すると500以上の店舗等と連携。

支払い方法の割合



※乗務員作成の運行記録より集計 n=6887
 ※集計期間：2023年9月15日～2024年1月31日

交通チケット配布施設（利用記録・アンケート確認分）

施設分類ごとの配布枚数

施設分類	配布枚数 (合計)	配布施設数	1施設あたり 平均配布枚数
商業施設（スーパーマーケット）	1967	3	655.7
商業施設（ショッピングセンター）	1473	5	294.6
商業施設（百貨店）	902	2	451
飲食・サービス系	301	26	11.5
医療施設・薬局	241	32	7.5
初回配布チケット	172	-	-
保育所	75	2	37.5
その他・関係者	39	-	13
全体	5170	70	73.9

施設ごとの配布枚数（上位10位抜粋）

施設名称	施設分類	配布枚数
東急ストアたまプラーザテラス店	商業施設（スーパーマーケット）	1001
東急ストアあざみ野店	商業施設（スーパーマーケット）	931
東急百貨店たまプラーザ店	商業施設（百貨店）	717
たまプラーザテラス	商業施設（ショッピングセンター）	698
イトーヨーカドーたまプラーザ店	商業施設（ショッピングセンター）	658
あざみ野東急フードショースライス	商業施設（百貨店）	185
初回配布チケット	初回配布チケット	172
あざみ野三規庭	商業施設（ショッピングセンター）	75
社会福祉法人小桜会 小桜愛児園	保育所	66
たまプラーザスポーツケア治療院	飲食・サービス	49

※乗務員作成の運行記録によるチケットの利用記録およびチケット配布時アンケート（利用者が回答）をもとに集計（集計期間2023年9月15日～2024年1月31日）
 ※実際の配布枚数とは異なる可能性があるため参考値として掲載

2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

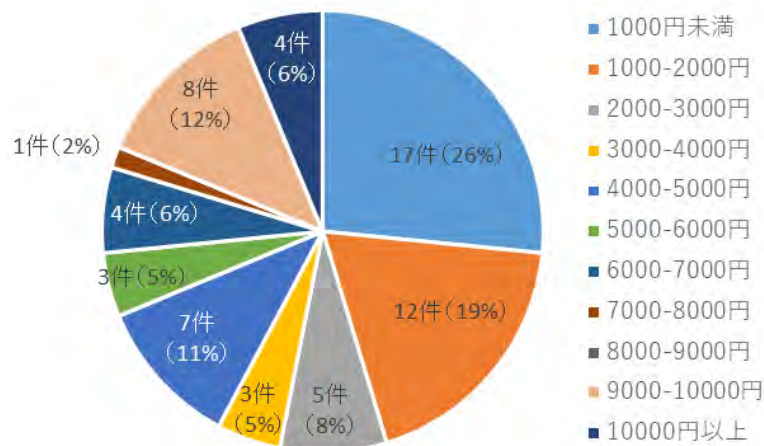
●交通チケット受け取り施設での合計消費額（商業施設・飲食店・スーパーが対象）

- 交通チケット配布時アンケートにおける、利用店舗での大まかな合計消費額は、3000円未満と回答した人が約5割を占めるが、10000円以上との回答も約1割みられる。

●交通チケット利用枚数ごとの利用状況

- 交通チケット利用状況をユーザーごとに集計すると、交通チケットを1回以上使用しているユーザーは、デマンド交通を利用したことがあるユーザーの約8割程度である。20回以上使用しているヘビーユーザーは約1割（56名）であり、最も使用枚数が多いユーザーは84回利用している。

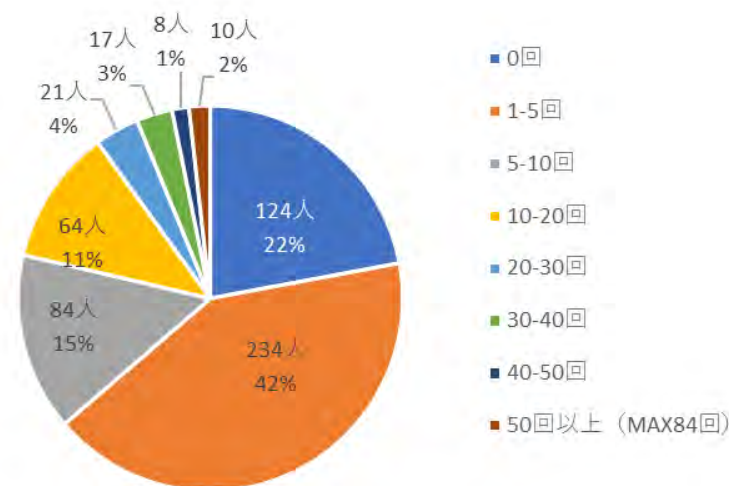
利用店舗での合計消費額



n=64

※交通チケット配布時アンケートをもとに集計
※集計期間：2023年9月15日～2024年3月15日

交通チケットの利用枚数別の利用状況



n=562

※集計期間：2023年9月15日～2024年1月31日

2. 令和5年度 実証実験について（令和5年度 実証実験における利用実績）

●乗降スポット別の利用回数

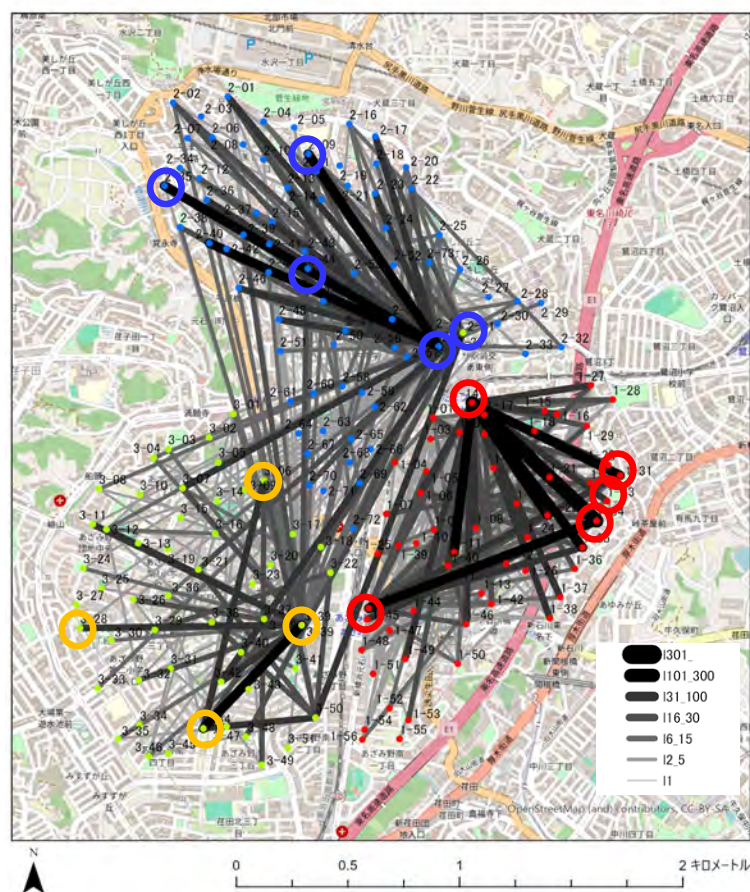
- ・新石川地区：駅付近、新石川4丁目のスポット（●）での利用が多い。
- ・美しが丘地区：駅付近、飛び地（2-31）の利用が多い。また、駅から遠い美しが丘3丁目、4丁目の利用（●）が多い。
一方で、駅から比較的近い美しが丘2丁目、5丁目の利用（●）は少数にとどまっている。
- ・あざみ野地区：他地区に比べ、全体の利用回数は少ないが、駅周辺と駅から遠いスポットの利用が多い。



2. 令和5年度 実証実験結果について（利用実績）

●ODの組み合わせ別の利用状況

- ・ 新石川地区：駅付近（1-14、1-43）から新石川4丁目（1-31、1-34、1-35）のスポット間の利用が多い。
- ・ 美しが丘地区：駅付近（3-39）と駅から遠いエリアのスポット利用が多い点は他地区と同様の傾向。また、飛び地（2-31）とあざみ野地区のスポット間利用が多い。
- ・ あざみ野地区：駅付近（3-39）と駅から遠いエリアのスポット利用が多い点は他地区と同様の傾向。駅から最も近いスポット（3-39）は飛び地として設定しており、最も利用の多いスポットと一致している。



■新石川地区（利用回数上位3つ）

スポット 1		スポット 2		利用回数	利用人数
1-14	ローソンたまプラーザ駅南口店前	1-34	新石川4丁目空き地前	559	563
1-14	ローソンたまプラーザ駅南口店前	1-35	斎藤ハイツ前	257	259
1-14	ローソンたまプラーザ駅南口店前	1-31	高津公園北	226	231

■美しが丘地区（利用回数上位3つ）

スポット 1		スポット 2		利用回数	利用人数
2-35	美しが丘4丁目52	2-55	東急百貨店北	166	165
2-09	横浜市立美しが丘中学校南	2-55	東急百貨店北	145	145
2-44	すみれハイツ前	2-55	東急百貨店北	97	97

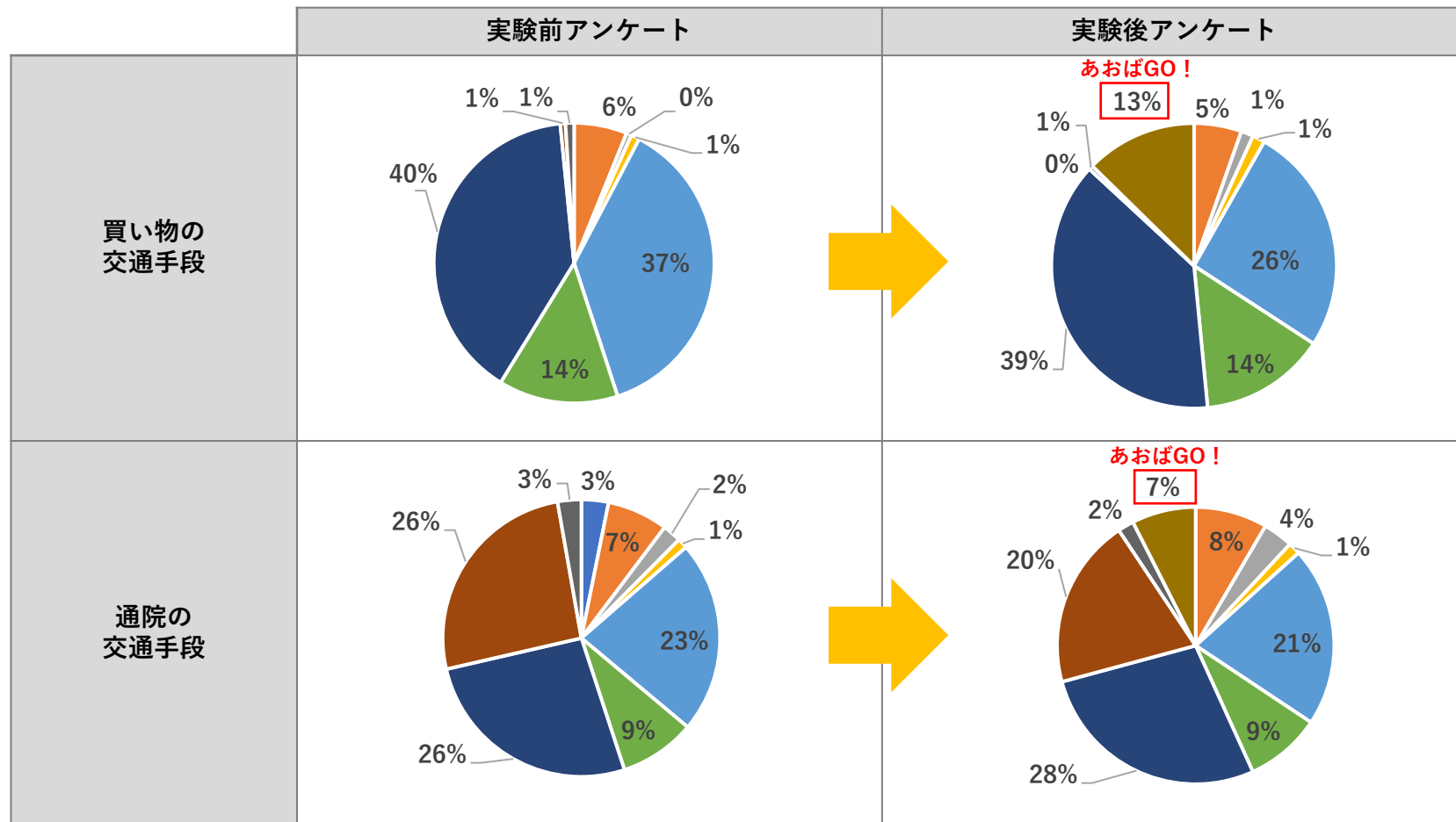
■あざみ野地区（利用回数上位3つ）

スポット 1		スポット 2		利用回数	利用人数
3-39	Sharondeあざみ野前	3-44	あざみ野南4丁目16畑前	151	151
3-28	あざみ野西公園西	3-39	Sharondeあざみ野前	85	85
3-06	あざみ野4丁目35	3-44	あざみ野南4丁目16畑前	60	60

2. 令和5年度 実証実験結果について（実証実験の分析、評価）

●利用頻度（アンケート結果より）

- 実験前と実験後のアンケート結果からは、買い物目的の移動、通院目的の移動において、あおばGO！（実証実験）の導入により、自家用車をはじめ、複数の移動手段において利用頻度の減少傾向が見える。



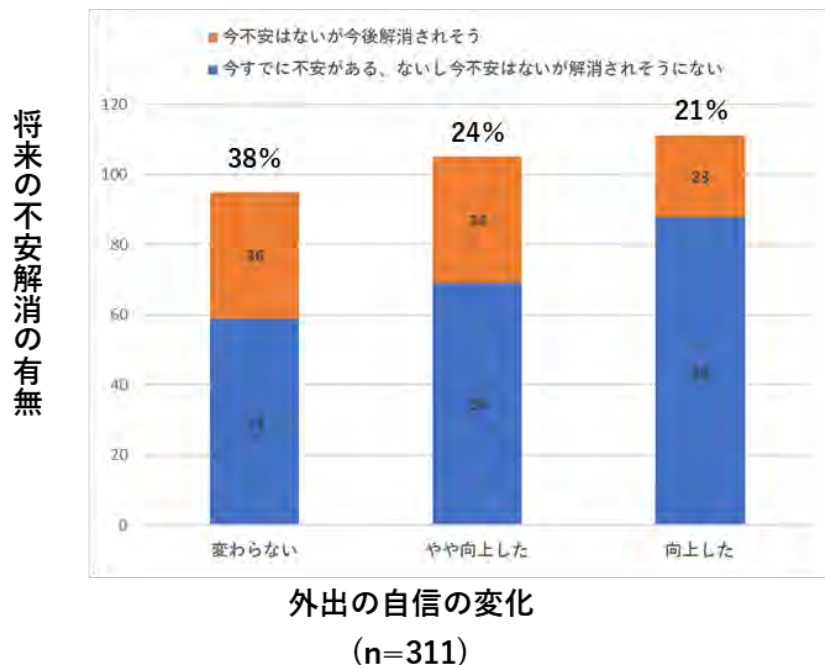
■電車 ■バス ■タクシー ■家族・知人等の送迎 ■自家用車 ■自転車 ■徒歩 ■ほとんど行かない・全く行かない ■その他 ■あおばGO!

2. 令和5年度 実証実験結果について（実証実験の分析、評価）

●あおばGO！の導入による外出の自信の変化（不安の解消）に関する分析

- 事後アンケートの設問における、あおばGO！（デマンド交通）の導入により、解消された不安事項の「今は特段の不安を感じないが、（デマンド交通が今後も継続された場合）将来的な不安が解消されそう」という選択肢の有無と「外出に対する自身の変化」についてクロス集計を実施。
 - 外出の自信の変化が変わらない人ほど、将来の不安解消に期待している傾向がみられる。
 - デマンド交通の導入により、外出の自信の向上（不安解消）に寄与する傾向がみられる。
- ⇒デマンド交通はこれまで外出に不安を抱えていた人を含め、外出の促進に寄与すると考えられる。

外出の自信の変化と将来の不安の解消有無の関係



※棒グラフ上部の値は「今後解消されそう」と回答した人の割合

【事後アンケート結果より】

回答	件数
外出の自信が向上した（不安が減った）	143
どちらかという外出の自信が向上した（不安が減った）	138
ほとんど変わらない	146
どちらかという外出の自信が低下した（不安が増えた）	0
外出の自信が低下した（不安が増えた）	0

デマンド型交通の実施前と比べた時の外出に対する自信の変化

回答	件数
山坂が厳しく、身体への負荷のため徒歩移動・自転車移動が困難	122件
手荷物が多く、徒歩・自転車移動が困難	203件
子どもや要介護者を伴う移動が多く、移動が困難	144件
特になし	48件
今は特段の不安を感じないが、（デマンド交通が今後も継続された場合）将来的な不安が解消されそう	121件
利用していない	11件
その他	27件

デマンド型交通の導入により、解消された不安事項

2. 令和5年度 実証実験結果について（実証実験の分析、評価）

●令和5年度の実証実験結果まとめ・考察

利用状況

- 利用状況からは、全体としては女性による利用が多いものの、高齢者に限らず、幅広い年代の利用がみられ、利用実態としても子供だけの習い事目的の利用や、未就学児を連れたベビーカー利用、車いす利用など、様々な利用方法がみられた。

デマンド交通は多世代への需要喚起につながる可能性があり、山坂などの身近な移動課題の解決だけでなく、子育て世代の送迎負担軽減などにも寄与すると考えられる。

また、交通チケットの利用状況からも、施設との連携が外出の促進に寄与し、デマンド交通の利用につながっている可能性も考えられる。

予約状況

- 予約状況からは、全体的にアプリ予約が多い結果（75%）となった。また、最初は電話予約だったが、途中からアプリ予約に切り替えた高齢者も見られた。

このような結果から、デマンド交通は利用者のデジタルシフトにも寄与する移動サービスであることが分かった。アプリを活用することによって外出促進につながる情報掲出及び施設連携、コールセンターの費用縮減など、様々な効果を発揮できる可能性が考えられる。

一方で、予約を前提とした新しいサービスであるため、デマンド交通を普及、定着させるためには、サービスの認知、周知に加え、利用方法をしっかりと理解してもらうように取り組んでいくことが必須であると考えられる。

2. 令和5年度 実証実験結果について（実証実験の分析、評価）

●令和5年度の実証実験結果まとめ・考察

アンケート等

- アンケートからは、デマンド交通の導入により、買い物や通院を目的とした移動に関して、実証実験前と比較し、自動車をはじめとした複数の移動手段に関して、利用頻度が減少する傾向がみられた。
デマンド交通の導入により、移動手段の選択肢が増えることで、駐車場・駐輪場の有無に関わらず外出のきっかけとなる施設への移動が可能となり、場合によっては運転免許の返納など社会課題の解決にも波及する可能性も考えられる。また、駐車場の設置が困難な施設も存在していることから、そのような施設にはメリットを感じてもらえる可能性も考えられる。
- クロス集計の結果からは、外出の自信の変化が変わらない人ほど、デマンド交通が将来の不安解消に期待している傾向がみられた。また、デマンド交通の導入により、外出の自信の向上（不安解消）に寄与する傾向がみられた。
- デマンド交通はこれまで外出に不安を抱えていた人を含め、外出の促進に寄与すると考えられる。

2. 令和5年度 実証実験結果について（地域等からのご意見）

●令和5年度実験における地域等からのご意見（参考）

【代表的なご意見（良い点）】

- ・ 高齢の両親にも使いやすくとても助かっている。
- ・ LINE、スマホで予約できることは容易でありがたい。
- ・ 子供の送迎に大変役立った。習い事の送迎が楽になった。
- ・ 子供を連れているとバスは気を遣うが、このサービスはその点を気にせず助かる。
- ・ ベビーカーかつ妊婦なので、坂道が多い近所の移動に助かっている。
- ・ 代理予約ができてとても便利。路駐が厳しい地域なので、車移動よりも便利。
- ・ 少し遠い場所にも行けるようになった。外出意欲が増えた。
- ・ 坂道が多く、億劫であったが気軽に足を運ぶようになった。
- ・ バスが通っていない場所に細かくスポットがあり助かった。

【代表的なご意見（改善点）】

- ・ エリアを広げてほしい。エリアを跨いだ移動ができるとスムーズに利用できる。
- ・ エリアが3つに分かれているため、わずかに行きたいところに届いていなかった。
- ・ 希望の日時に予約がとれない。
- ・ 乗降スポット名について、知らない建物名となっているなど、乗降場所が分かりづらい。
- ・ 交通チケットの利用ルールが守られていないことがあった。
- ・ 予約システムが使いにくいので機能向上してほしい。
- ・ 実験当初と比べたら認知されてきていると感じているが、まだ知らない人が多数いる。
- ・ 交通系ICの支払いができると、子供が利用しやすい。
- ・ 協賛に対しては、もっと利用者を増やしてほしい。（※連携した地域企業からのご意見）

2. 令和5年度 実証実験結果について（認知度向上、周知啓発）

●認知度向上、周知啓発の取組について（参考）

令和5年2月	自治会役員等を中心とした地元勉強会を開催（1、2か月ごとに開催）	
6月	エリア内の小学5、6年生を対象に愛称募集（対象7校）	
7月	愛称選定（地域の3連合自治会で選定）、ロゴマーク作成	
8月	広報よこはま（8月号） ラジオを活用した広報PR エリア内の全世帯に対して、チラシの全戸配布 ⇒ LINE登録530人増加 説明会開催（3日間）	
9月	広報よこはま（9月号） 愛称決定セレモニーの開催（後日、タウンニュースで紹介） 新聞社からの取材、記事として掲載 ケーブルテレビで紹介 あおばGO! を題材とした小学校での授業（総合学習） あおばGO! を題材とした大学生（留学生）とのワークショップ	
10月	地域イベントを活用した広報PR（11月、12月も実施）	
11月	地域の活動団体（4団体）への広報PR（12月も実施）	
12月	エリア内の全世帯に対して、チラシの全戸配布 ⇒ LINE登録224人増加	
令和6年1月	商業施設における登録会の開催（7日間） ⇒ LINE登録277人増加 利用に不安のある方を対象とした相談会の開催 子育て世代イベントにおける広報PR（5日間） 地域企業の広報誌取材、記事として掲載	
その他	共創企業による広報PR、個別自治会での説明、施設でチラシ配架、LINEによるイベント案内等を実施	

2. 令和5年度 実証実験結果について（地域等との連携）

●地域との勉強会の開催について（参考）

地域の課題解決・魅力づくりとして、地域、地域企業・施設、行政などの関係者と一緒に考え、地域全体で取り組んでいくための土台作りとして、令和5年2月から勉強会を開催しています。

【参加者】

地域：自治会関係者、有志の地域住民、地域施設の職員等（保育園、ケアプラザなど）

事業者：共創企業、横浜市

【開催概要】

令和5年2月から令和6年6月までで12回実施。引き続き継続して実施していく。

【これまでの勉強会におけるテーマ】

以下のテーマにおいて、勉強、グループディスカッション、検討等を実施

- ・ 住みやすい・住み続けられるまちづくり
- ・ 実証実験から事業化につなげ、さらには持続させるために必要なこと
- ・ 他地域（他県）での地域交通における移動サービスと地域の取組に関する事例勉強
- ・ 令和4年度実験を踏まえた更に利用してもらうための方法
- ・ 利用シーン、キャッチコピーの検討
- ・ 小学校と連携した愛称選定
- ・ 将来の地域運営組織に関する勉強
- ・ 住民主体の団体運営に関する勉強
- ・ 令和6年度実証実験に向けた企画検討、課題改善
- ・ 協賛金獲得に向けた意見交換
- ・ 令和6年度実証実験に向けた乗降スポット調整（位置、名称の検討）



3. 令和6年度実証実験について（実験のねらい）

●令和5年度実験で得られた課題

項目	課題の内容
利用者数・利用回数	・ R5実験では登録者数3,228名、1日平均乗車人数が94人程度であり、持続的な運行に向けてはさらなる利用者数の確保等による収支改善が必要（利用実績）
サービス認知・周知	・ 周知がまだ行き届いていないという意見があり、検討が必要（勉強会、自治会等の意見）
利用登録・予約	・ 予約システムが使いにくいという意見があり、検討が必要（アンケートの意見）
運行エリア・乗降スポット	・ 「 運行範囲が狭く エリアを広げてほしい」、「 エリアをまたいだ移動 ができるとスムーズに移動できる」という意見があり、検討が必要（勉強会の意見やアンケートの回答） ・ 乗降スポットの地図表記や名称、場所分かりにくい という意見があり、検討が必要（勉強会等の意見）
交通チケット	・ 下記の意見があり、検討が必要（アンケートの回答） ✓ 配布している連携施設数が少なく、配布場所もわかりづらい ✓ 1日1回以上の利用を可能にしてほしい ✓ 電子チケット化してほしい ✓ 交通チケットの利用ルール（1日1回）が守られていない
運賃・支払い方法	・ 交通系ICカードを利用したいという要望がみられる（アンケートの回答） ※タクシー事業者が乗合交通として運行する場合は困難（4条乗合事業許可、ICカード協会の会員加入等）

項目	対応方法
利用者数・利用回数	・ 共創企業、地域とも連携し、更なる利用者確保に向けて普及啓発に取り組むことで、認知度を上げる。 ・ 乗降スポットが身近にあるなど、利用者が認識できるよう、地域のランドマークとなる公園や施設周辺に乗降スポットを設けるとともに、「乗降スポット名」についても地域と連携して設定する。 ・ 利用者数増加による収支改善に加え、連携施設等からの協賛金獲得にも取り組む。
サービス認知・周知	
利用登録・予約	・ R5はLINEの活用により、利用登録者数の大きな増加がみられた。継続してLINEを活用する。 ・ 利用登録・予約が煩雑にならないように工夫する。
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等により、南側を拡張（あざみ野南側のエリア） ・ どの地区からもエリアを跨げるよう設定。ただし、既存の交通サービスの運賃等を考慮する。
交通チケット	・ 連携施設を拡充するとともに、配布場所、利用ルールを含めた周知方法を工夫。 ・ 交通チケットの電子チケット化について検討、実施。 ・ 電子チケット化による連携施設側のオペレーションに係る工数削減も図る。

3. 令和6年度実証実験について（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、東急バス株式会社
事業許可	道路運送法第21条（乗合旅客の運送）
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	株式会社NTTドコモ
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、 <u>荏田北3丁目</u>
実施期間	9月3日（火）～2月28日（金）
運行時間	<u>火～土曜</u> の9時～20時
対 象	移動課題を抱える、子育て世帯、高齢者
運 賃	運 賃： <u>大人400円、小児200円 敬老パス100円 ※エリアを跨ぐ利用は、2倍の運賃を適用（定期券、回数券を導入する可能性あり）</u> ※令和5年度実証実験における運賃（参考） 大人300円、小児150円、定期券5000円（※小児は半額）、回数券3000円（150円券×22枚）
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、テレビリモコンのプッシュ機能による予約（※利用対象者は限定）
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3台（定員4名） 東急バス：ミニバス1台（定員11名）
乗降場所	乗降スポット <u>193か所</u>
割引施策	<u>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」を付与</u>
その他	<u>令和6年度「共創・MaaS実証プロジェクト」における共創モデル実証運行事業として選定</u>

3. 令和6年度実証実験について（乗降スポット（案））

●運行エリア・乗降スポット配置の考え方

【運行エリアの考え方】

- ・ 令和5年度と概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、南側にエリアを拡張
- ・ 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年度と同条件）
- ・ 各エリアを跨いで移動できる範囲を設定することで、エリア間運行も可とする。
ただし、競合サービス（タクシー事業者）を考慮し、料金は2倍の設定とする。

【スポット配置の考え方】 ※令和5年度と同条件

- ①各町丁目内の主要な道路沿いにおいて一定の間隔（100-200m程度の間隔）
- ②一時停車が比較的容易であると想定される個所、目印として分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）

【スポット数】

合計**193**か所

■内訳

新石川地区　：**59**か所

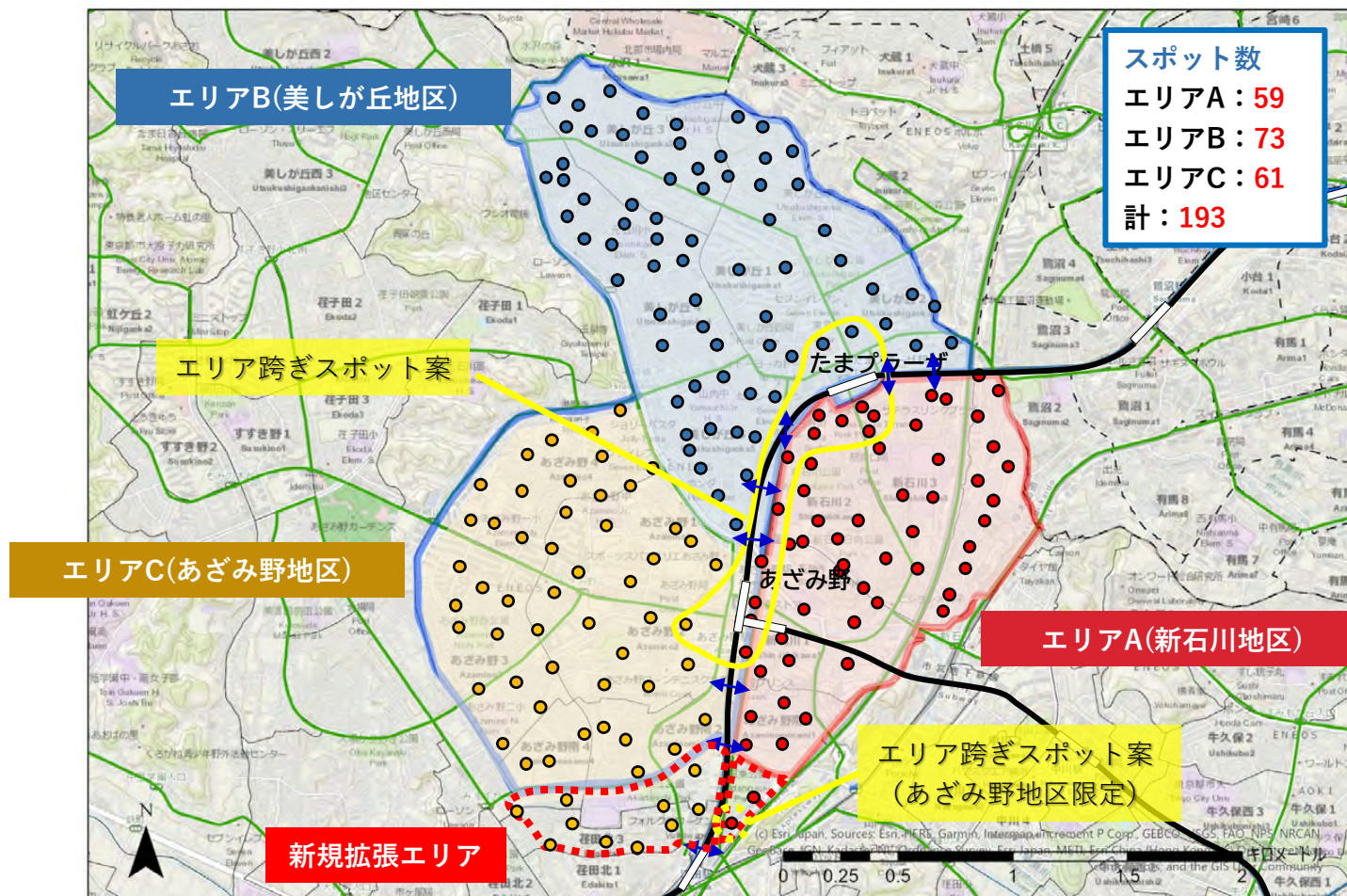
美しが丘地区：**73**か所

あざみ野地区：**61**か所

3. 令和6年度 実証実験について（乗降スポット（案））

●運行エリア・スポット（案）

- ・ 新石川地区およびあざみ野地区の南側にエリア・スポットを拡張。
- ・ 各地区でエリアを跨げる範囲を駅周辺に設定。エリアを跨ぐ場合は2倍の料金を設定。

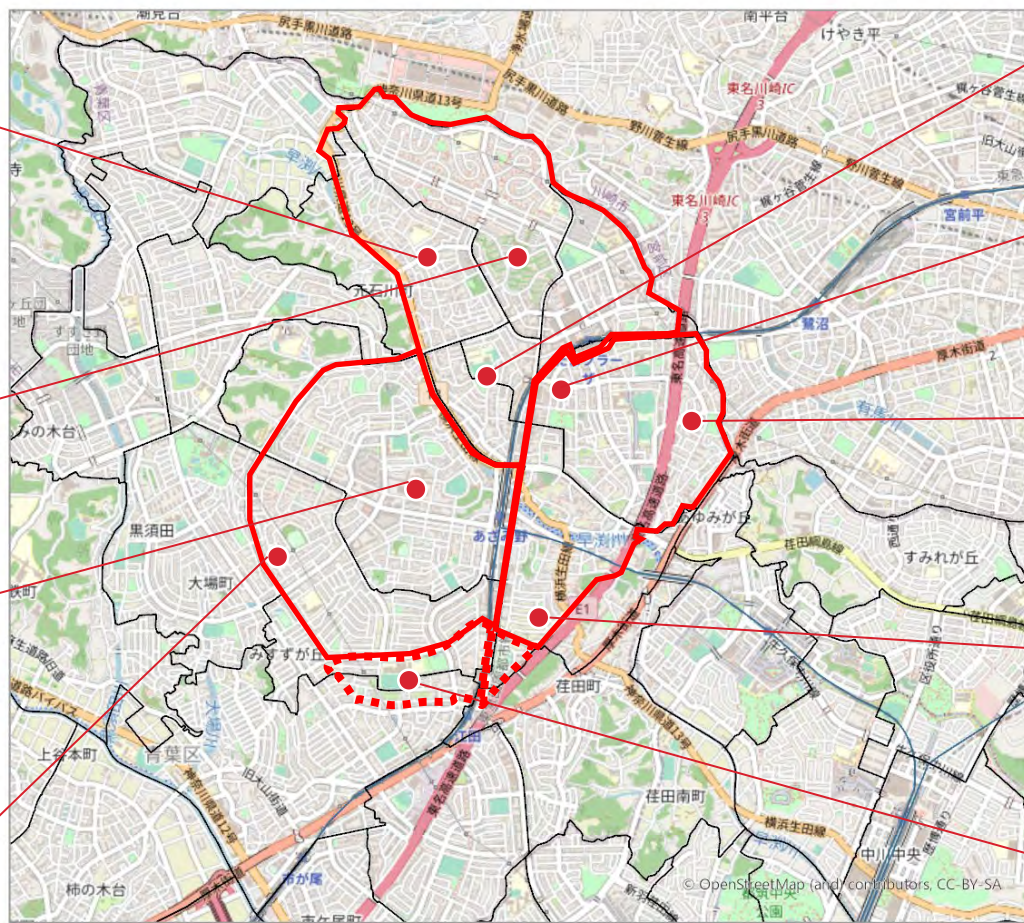


3. 令和6年度 実証実験について（地域の特徴・エリア選定の考え方）

●地域ニーズ（地元ヒアリング等）

概して傾斜が急であり、移動の困難さ、公共交通アクセスが課題として挙げられる

- 美しが丘4丁目付近は坂の中腹にあり、急勾配。高齢化進行し、登りも下りも困難に感じる住民が多い。美しが丘全域は若い世代多く車／電動自転車移動多いが、高齢者は移動手段なく取り残されている
- 南北の坂道を移動できる移動手段の希望あり。小さな車両なら通行可能との声。福祉施設の送迎車両の空き時間活用等の意見も。
- 周囲は坂道が多い。また、高齢化の影響で周囲の免許返納者が増えているとのこと。
- 坂道が多く、将来も考慮して移動手段の多様化の希望あり。現在でも、山坂の関係で自動車を手放せない高齢者が多いとの意見があった。



- 美しが丘5丁目は交通不便地域であるとの声が多い。
- 子育てベビーカーの坂道移動は困難。交通機関発着と移動のタイミングが合わないと、外出そのものをあきらめることも。
- 新石川地区では、「歩くのがしんどい」という方は多い。バスも少なく、夏冬の移動を控える人も。特に新石川4丁目から多く交通要望が出されている。
- 新石川地区では、坂道が多く買い物等が大変。いずれは免許返納をしなければならないことを考えると、実証実験の趣旨はよく理解できるとのこと。

（新規拡幅エリア）

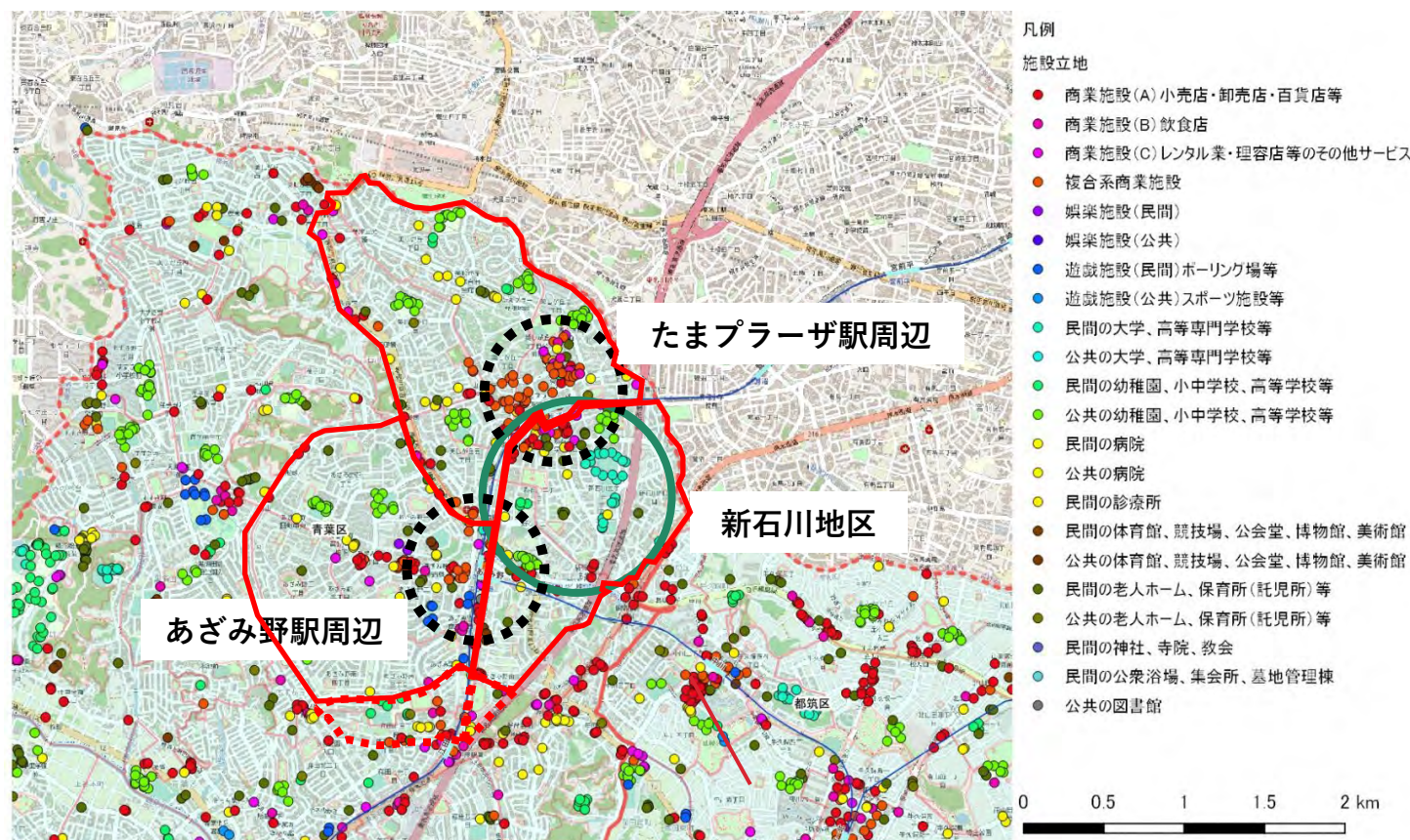
- 地域に買い物等の施設が少ないため、主にあざみ野駅を利用するが、周辺は坂道が多い。

※地図上の黒線は小学校区境界を示す

3. 令和6年度 実証実験について（地域の特徴・エリア選定の考え方）

●移動サービスと生活サービスの連携

- ・ 施設立地をみると、日常的な移動の目的地となる施設（商業施設、病院等）は、主にたまプラーザ駅周辺、あざみ野駅周辺に集約されています。
- ・ 新規に拡幅するエリアにおいても、これまでのエリアと比較すると少ないですが、日常の移動の目的地となる施設（商業施設、病院等）は存在します。



3. 令和6年度実証実験について（協賛金獲得に向けた営業）

●協賛金獲得に向けたインセンティブと営業方法の整理

営業先	対価として期待されること	インセンティブ (対価として提供できること ※送客以外)	営業方法・窓口
大型商業施設・ スーパーマーケット	- 企業の認知拡大・企業イメージの向上 - 広告による商品・サービスの売上向上 - 広告による誘客効果 - 地域貢献	- 自社の商品・サービスに関する広告掲載（車両、アプリ、WEBサイト） - 市報・区報等での協賛企業紹介 - 地域貢献に対する表彰（ノベルティ、店舗に貼れるステッカー等） - 施設前への停留所設置	各種窓口（市・窓口企業）からの営業
商店街店舗・ 飲食店	- 店舗の認知拡大 - 広告による商品・サービスの売上向上 - 広告による誘客効果 - 地域貢献	- 自社の商品・サービスに関する広告掲載（車両、アプリ、WEBサイト） - 市報・区報等での協賛企業紹介 - 地域貢献に対する表彰（ノベルティ、店舗に貼れるステッカー等） - 施設前への停留所設置	各種窓口（市・窓口企業）からの営業 住民運営組織（連合町内会等）からの声掛け
医療施設	- 施設の認知拡大 - 地域貢献 - 利用者の満足度向上	- 施設に関する広告掲載（車両、アプリ、WEBサイト） - 市報・区報等での協賛企業紹介 - 地域貢献に対する表彰（ノベルティ、店舗に貼れるステッカー等） - 施設前への停留所設置	各種窓口（市・窓口企業）からの営業
塾・保育園	- 送迎サービスの代替手段としての活用 - 地域貢献 - 利用者の満足度向上	- 地域貢献に対する表彰（ノベルティ、施設に貼れるステッカー等） - 施設前への停留所設置	横浜市・青葉区からの声掛け

3. 令和6年度実証実験について（実証実験の評価）

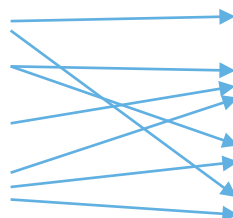
●実証実験の効果検証の指標（案）について

① 公共交通利用に伴う日常生活の質の向上、まちづくりへの寄与

■KPI

- 公共交通の利用頻度
- 外出率
- 健康活動の頻度・量（歩数等）
- 移動に対する自信（不安）

■目標



公共交通の利用促進

→ 自動車からの転換

住民の健康増進

→ 健康分野との
クロスセクター効果の検証

地域の賑わい向上

→ 商業・社会活動全体へのポ
ジティブな波及効果

居住満足度の向上

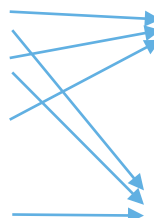
→ 地域全体へのポジティブな波
及効果（居住年数の増加等）

② 事業の持続可能性・他分野連携等に関する検証

■KPI

- 交通サービス登録者数
- 1人・1あたり交通サービス利用回数
- 1台・1日あたり交通サービス利用回数
- 1人当たり連携サービス利用単価（従前・従後比較）
- 交通チケット利用回数（合計）
- 1人あたり交通チケット利用回数
- 1店舗あたり交通チケット利用回数

■目標



デマンド交通の事業性向上

→ 運賃収入増加による収支バランスの改善

生活サービスの収益性向上

→ デマンド導入による商業施設利用単価の
変化に伴う収益性の向上

生活サービスの利用者満足度向上

→ デマンド導入による移動利便性の向上に
伴う施設利用者満足度の向上

3. 令和6年度実証実験について（実証実験の評価）

●評価の際に活用可能なデータ

- 運行データによる配車ODデータ（配車システムに記録される乗降スポットデータ）
- 利用者数・属性情報等の把握（参加者登録情報）
- 利用者アンケート調査の実施（開始前・終了後に参加者を対象に実施）
- 交通チケットの配布・利用記録（配布：施設側、利用：車両側で記録）
- 利用者の歩数データ（参加者からの提供データ：ウェアラブル端末を用いた企画を検討）

●具体的な評価項目（案）

検証項目	評価内容	評価方法
① 公共交通の利用率促進効果	目的別の各交通手段の利用頻度（特に実験期間中のデマンド交通の利用頻度）	- 利用者アンケート（実験開始前、終了後） - デマンド交通の利用回数については配車ODデータ
② 外出機会の創出効果	外出率・1日あたりの移動回数	利用者アンケート（実験開始前、終了後）
③ 健康・交流活動の創出効果	- 公園や交流施設の来訪頻度 - 健康行動（散歩等）、交流行動（知人・友人・家族）と会う頻度 - 歩数データ	- 利用者アンケート（実験開始前、終了後） - 参加者提供データ
④ デマンド交通の事業性評価	- 交通サービス登録者数 1人・1日当たり交通サービス利用回数 1台・1日あたり交通サービス利用回数	配車ODデータ＋システム登録情報
⑤ 交通チケットの送客効果の評価	- 交通チケット利用回数（合計） 1人あたり交通チケット利用回数 1店舗あたり交通チケット利用回数	交通チケットの配布・利用記録（施設側で配布日時、配布対象者、利用店舗等を記録、車両側で利用日時を記録）
⑥ 交通チケットの費用対効果の評価	交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別別） ※実施前・実施後での評価が必要	交通チケットの配布・利用記録（施設側で配布日時、配布対象者、利用店舗、購入額等を記録）

3. 令和6年度 実証実験について（スケジュール）



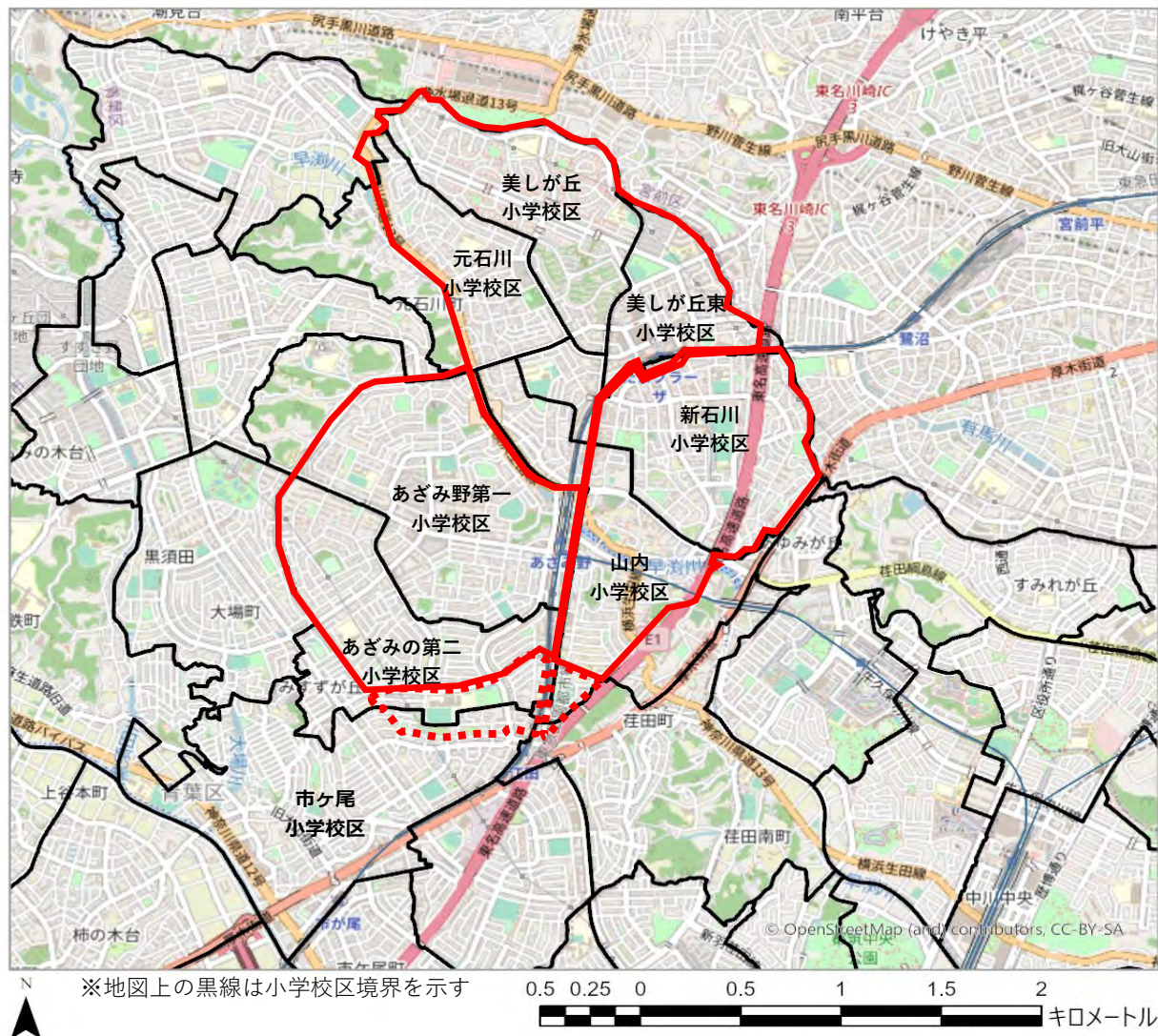
地域公共交通会議（6/26）

【補足】

本取組は、令和6年度「共創・MaaS実証プロジェクト」における共創モデル実証運行事業として選定されており、当該プロジェクトにおける結果報告を実施予定

(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

●運行エリア (小学校区域明示)



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

①地域の特徴 (1)

●新石川地区の基本データ

(新石川小学校区 (上)・山内小学校区 (中) を対象に下記の項目について集計)

面積 (km ²)	人口	人口密度 (人/km ²)	15歳未満割合	65歳以上割合	バス停勢圏カバース率	鉄道駅勢圏カバース率	平均傾斜角 (度)	施設密度				
								行政施設	商業施設	学校	病院・診療所	福祉施設
0.991	12356	12465.35	0.146811	0.125607	0.675958	0.485725	6.896884	1.00885	35.30976	18.1593	2.0177	8.070801
0.973	12082	12416.17	0.149975	0.131683	0.922077	0.578563	7.035834	3.082976	45.21699	45.21699	7.193611	5.138294

※バス停勢圏は300m、鉄道駅勢圏は500mとして集計。学区面積に占めるバス停勢圏・鉄道駅勢圏が占める割合をカバー率として算出。

※データは国勢調査、国土数値情報、国土地理院DEMデータ、都市計画基礎調査データ等を使用

※「道路の移動等円滑化基準」(国土交通省)では、円滑な歩行を確保できる縦断勾配の基準として「5% (2.9度) 以下」(地形の状況等やむを得ない場合でも、8%以下 (4.6度)) が示されている。

●当該地区の特徴 (横浜市平均との比較)

地区名	新石川地区 (新石川・山内)
人口属性	15歳未満人口が比較的多く、高齢者は少ない傾向にある - 人口密度は標準よりやや多め (約12,500人/km²)
移動手段	鉄道駅は比較的に利用しやすいが、バス停へのアクセスが困難な箇所が多い
移動環境	やや傾斜が急な箇所を含む
施設環境	- 商業施設以外の施設の密度がやや低い - 他方で、商業施設の密度は標準的

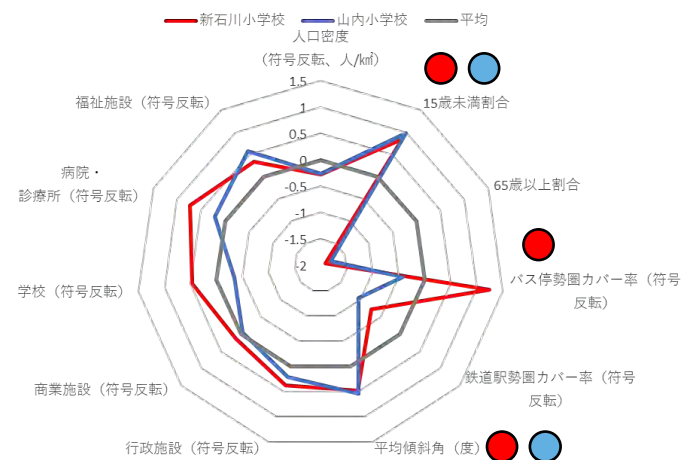
- 当該地区は、データをみても、**市域の中でも傾斜が急で、バス停へのアクセシビリティが低い傾向**にあり、移動課題を抱えていると考えられます。
- 他方で、**商業施設の密度は標準的であり、施設連携の可能性**があると考えられます。

【参考】横浜市域小学校区 (341地区) における当該地区の標準化得点のレーダーチャート

※市域内の相対値を示すため、平均0・分散1に値を調整

※下図では、正の値を課題のある状況として示すため、一部の値については標準化得点の符号を反転

※値が0を超えている場合に市域内平均よりも高い傾向を示す



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

①地域の特徴 (2)

●美しが丘地区の基本データ

(美しが丘小学校区 (上) ・美しが丘東小学校区 (中) ・元石川小学校区 (下) を対象に下記の項目について集計)

面積 (km ²)	人口	人口密度 (人/km ²)	15歳未満割合	65歳以上割合	バス停勢圏カバー率	鉄道駅勢圏カバー率	平均傾斜角 (度)	施設密度				
								行政施設	商業施設	学校	病院・診療所	福祉施設
0.776	8528	10986.29	0.148452	0.209076	0.865104	0.112438	6.174567	2.576522	52.8187	23.1887	19.32391	9.017827
0.398	5645	14191.14	0.177679	0.133215	0.779197	0.78998	6.446409	2.513931	25.13931	20.11145	12.56966	5.027862
0.726	6608	9096.282	0.125151	0.231689	0.92625	0.019021	7.238592	15.14212	67.45124	34.4139	27.53112	26.15456

※バス停勢圏は300m、鉄道駅勢圏は500mとして集計。学区面積に占めるバス停勢圏・鉄道駅勢圏が占める割合をカバー率として算出。

※データは国勢調査、国土数値情報、国土地理院DEMデータ、都市計画基礎調査データ等を使用

※「道路の移動等円滑化基準」(国土交通省)では、円滑な歩行を確保できる縦断勾配の基準として「5% (2.9度) 以下」(地形の状況等やむを得ない場合でも、8%以下 (4.6度)) が示されている。

●当該地区の特徴 (横浜市平均との比較)

地区名	美しが丘地区 (美しが丘・美しが丘東・元石川)
人口属性	3地区とも子育て世帯が市平均以上で、比較的若いまちである。
移動手段	元石川・美しが丘のエリアは、鉄道勢圏率が低い、バス勢圏率でカバーされている
移動環境	傾斜角は3地区とも市平均値よりも急。このうち、元石川は新石川よりも急こう配である
施設環境	病院や商業施設が充実している

- 当該地区は、鉄道とバスが補完し合っている。
- 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、バス停や駅へのアクセスや移動手段に課題があると考えられる。
- 一方、病院・商業施設の密度は標準的であり、施設連携の可能性があると考えられます。

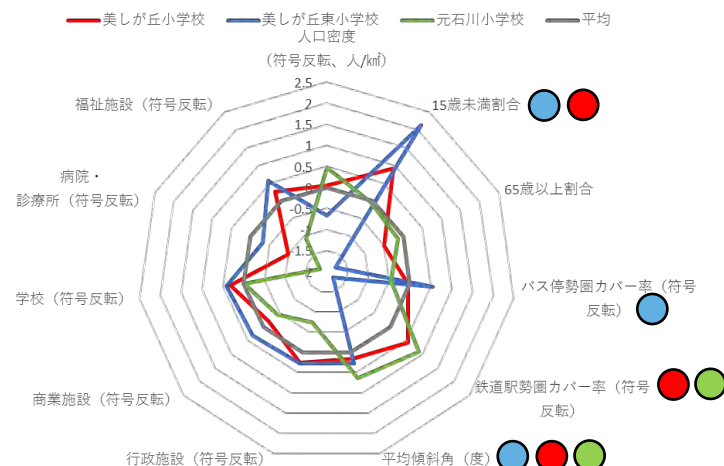
【参考】横浜市域小学校区 (341地区) における

当該地区の標準化得点のレーダーチャート

※市域内の相対値を示すため、平均0・分散1に値を調整

※下図では、正の値を課題のある状況として示すため、一部の値については標準化得点の符号を反転

※値が0を超えている場合に市域内平均よりも高い傾向を示す



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

①地域の特徴 (3)

●あざみ野地区の基本データ

(あざみ野第一小学校区 (上) ・ あざみ野第二小学校区 (下) を対象に下記の項目について集計)

面積 (km ²)	人口	人口密度 (人/km ²)	15歳未満割合	65歳以上割合	バス停勢圏カ バー率	鉄道駅勢圏カ バー率	平均傾斜角 (度)	施設密度				
								行政施設	商業施設	学校	病院・ 診療所	福祉施設
1.368	12269	8970.768	0.12772	0.196022	0.9486	0.296912	6.608834	0	24.8599	19.74169	12.42995	10.23643
0.945	9422	9967.837	0.146041	0.208342	0.95826	0.19032	5.238201	0	14.81105	15.86898	8.463457	5.289661

※バス停勢圏は300m、鉄道駅勢圏は500mとして集計。学区面積に占めるバス停勢圏・鉄道駅勢圏が占める割合をカバー率として算出。

※データは国勢調査、国土数値情報、国土地理院DEMデータ、都市計画基礎調査データ等を使用

※「道路の移動等円滑化基準」(国土交通省)では、円滑な歩行を確保できる縦断勾配の基準として「5% (2.9度) 以下」(地形の状況等やむを得ない場合でも、8%以下 (4.6度)) が示されている。

●当該地区の特徴 (横浜市平均との比較)

地区名	あざみ野第一、あざみ野第二
人口属性	・ 高齢者割合が少なく、あざみ野第二において子育て世帯割合が市平均より高い
移動手段	・ バス勢圏率が高く、鉄道へのアクセスも平均的
移動環境	・ 北側は傾斜角がややきつい (あざみ野第一)。他方で、南側の地形は平均的 (あざみ野第二)
施設環境	・ 全体的に、施設密度(商業施設や福祉施設等)が市平均より少ない

- ・ バスや鉄道へのアクセスは充実しており比較的、移動課題は少ないと考えられる。
- ・ 一方、**地域の北側は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、バス停や駅へのアクセスや移動手段に課題がある**と考えられる。
- ・ **施設密度 (商業施設や福祉施設等) は市平均を下回る傾向にあり、施設アクセスのための駅周辺への移動**が予想される。

【参考】横浜市域小学校区 (341地区) における当該地区の標準化得点のレーダーチャート

※市域内の相対値を示すため、平均0・分散1に値を調整

※下図では、正の値を課題のある状況として示すため、一部の値については標準化得点の符号を反転

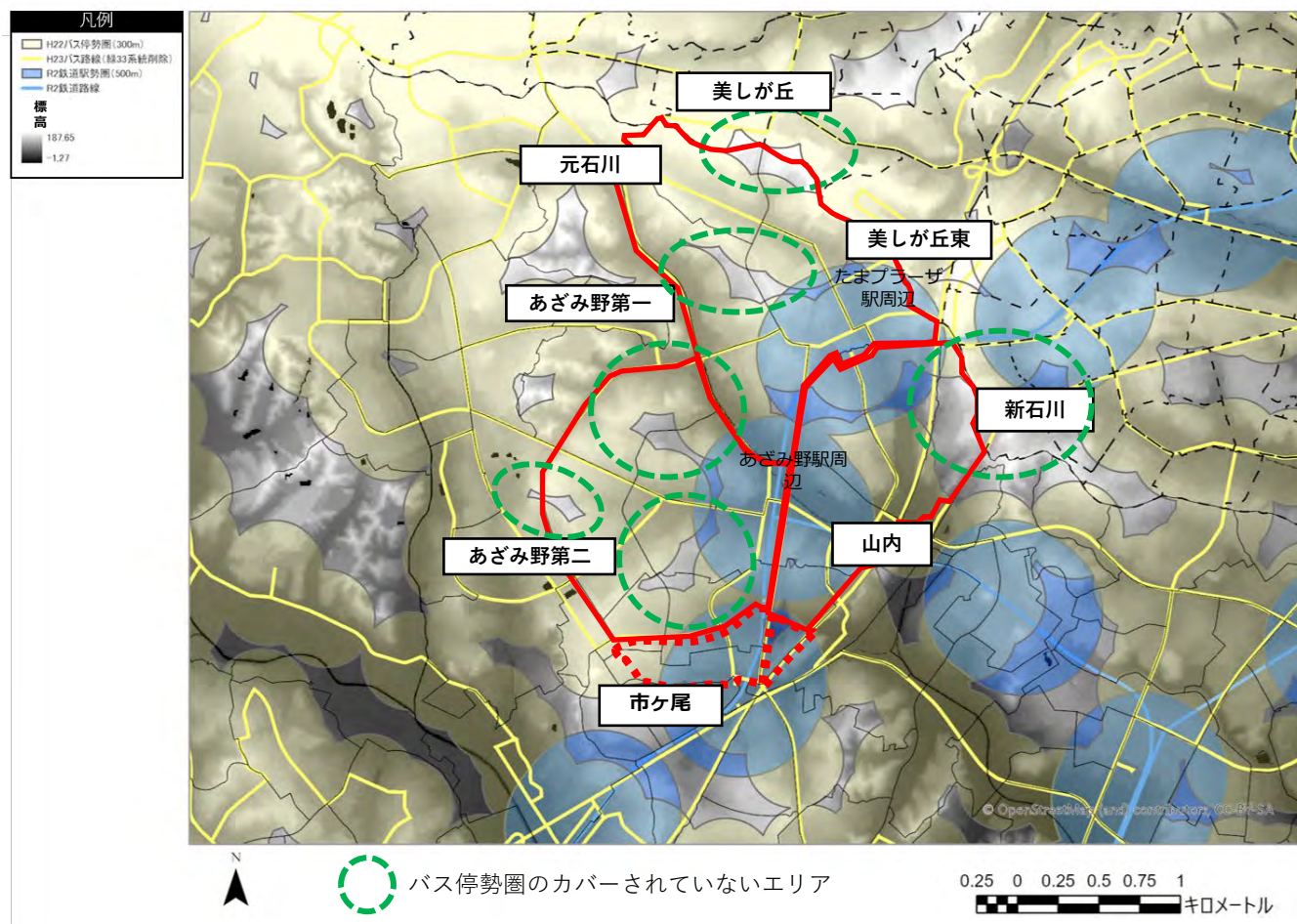
※値が0を超えている場合に市域内平均よりも高い傾向を示す



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

②公共交通アクセシビリティ

- バス停勢圏（黄、バス停から300メートル）、鉄道勢圏（青、鉄道駅から500メートル）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ます。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ます。
- バス停勢圏・鉄道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ます。



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

③地域の移動実態の把握：データからの把握

●地区内・時間帯別トリップ数、代表交通手段分担率について

■使用データ

- ・ ソフトバンク「全国うごき統計」2021年10月・平日データ（人流データ）
- ・ 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査・平日データ（PTデータ）

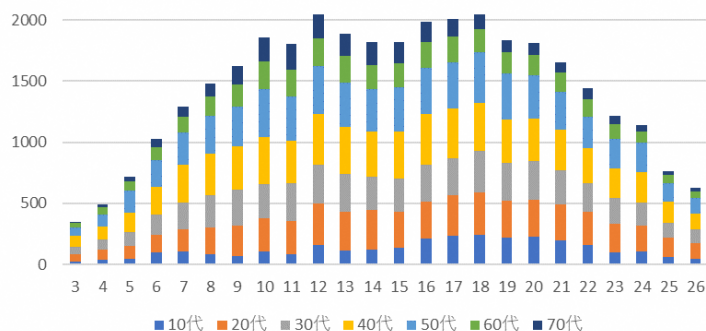
■集計方法

- ・ 時間帯別トリップ数について | 人流データをもとに**新石川1-4丁目：エリアA**該当メッシュ（標準地域メッシュ・4次メッシュ※500m四方相当）を対象に到着時間帯別トリップ数を集計
- ・ 代表交通手段分担率について | PTデータをもとに該当メッシュの代表交通手段のトリップ数を集計し、分担率を算出

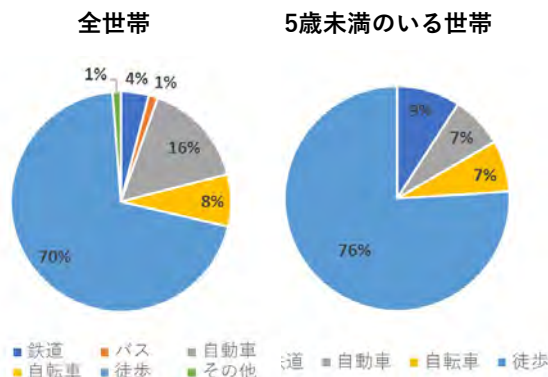
■移動の傾向

- ・ 地区内において1日あたり約35,000（1メッシュ当たり3,500）トリップ、ピーク時で約2,000トリップがみられます。
- ・ **未就学児のいる世帯では、徒歩移動の割合が比較的高く、傾斜の大きい地域において、移動の負荷が高いことが課題である**と考えられます。**また、高齢者においては、他の世代に比べて自動車移動の割合が高く、高齢化の進展に伴う今後の免許返納の促進の可能性を考慮すると、自家用車からの転換の推進および移動支援の必要性**があると考えられます。

新石川地区 到着時間帯別トリップ数
(人流データ)



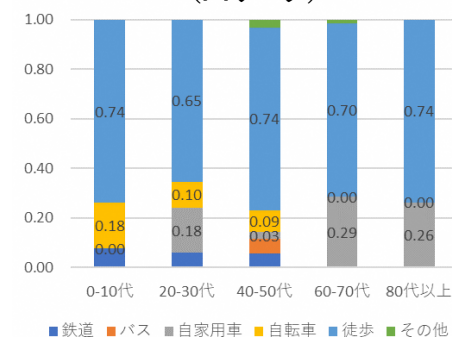
新石川地区 代表交通手段分担率
(PTデータ)



集計対象範囲 (新石川地区：エリアA該当)



新石川地区年代別 代表交通手段分担率
(PTデータ)



参考 | 青葉区 代表交通手段分担率



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

③地域の移動実態の把握：データからの把握 (2)

●地区内・時間帯別トリップ数、代表交通手段分担率について

■使用データ

- ・ ソフトバンク「全国うごき統計」2021年10月・平日データ (人流データ)
- ・ 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査・平日データ (PTデータ)

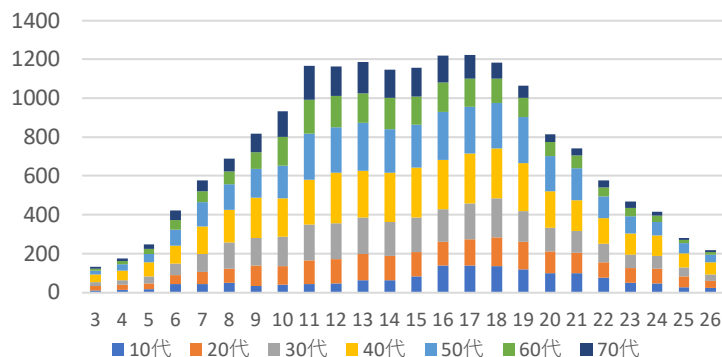
■集計方法

- ・ 時間帯別トリップ数について | 人流データをもとに**美しが丘地区：エリアB**該当メッシュ (標準地域メッシュ・4次メッシュ※500m四方相当) を対象に到着時間帯別トリップ数を集計
- ・ 代表交通手段分担率について | PTデータをもとに該当メッシュの代表交通手段のトリップ数を集計し、分担率を算出

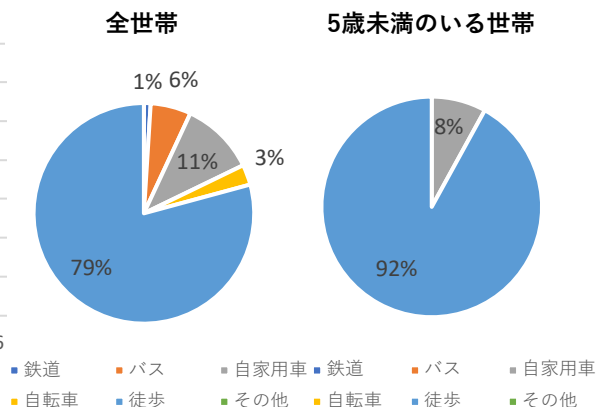
■移動の傾向

- ・ 地区内において1日あたり約18,000 (1メッシュ当たり2,000) トリップ、ピーク時で約1,200トリップがみられ、一日の中で比較的移動のピーク時間帯が明確です。
- ・ **未就学児のいる世帯では、徒歩移動の割合が比較的高く**、傾斜の大きい地域において、**移動の負荷が高いことが課題である**と考えられます。また、**高齢者においては、他の世代に比べて自動車移動の割合が高く**、高齢化の進展に伴う今後の免許返納の促進の可能性を考慮すると**自家用車からの転換の推進および移動支援の必要性**があると考えられます。

美しが丘地区 到着時間帯別トリップ数
(人流データ)



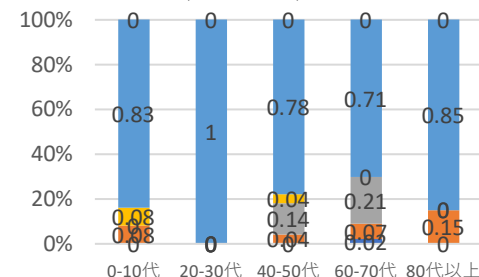
美しが丘地区 代表交通手段分担率
(PTデータ)



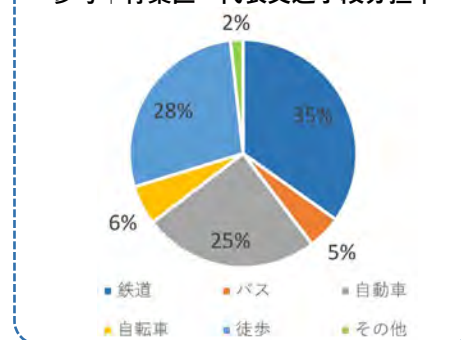
集計対象範囲 (美しが丘地区：エリアB該当)



美しが丘地区年代別代表交通手段分担率
(PTデータ)



参考 | 青葉区 代表交通手段分担率



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

③地域の移動実態の把握：データからの把握 (3)

●地区内・時間帯別トリップ数、代表交通手段分担率について

■使用データ

- ソフトバンク「全国うごき統計」2021年10月・平日データ (人流データ)
- 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査・平日データ (PTデータ)

■集計方法

- 時間帯別トリップ数について | 人流データをもとに**あざみ野 (北) 地区：エリアc** 該当メッシュ (標準地域メッシュ・4次メッシュ※500m四方相当) を対象に到着時間帯別トリップ数を集計
- 代表交通手段分担率について | PTデータをもとに該当メッシュの代表交通手段のトリップ数を集計し、分担率を算出

■移動の傾向

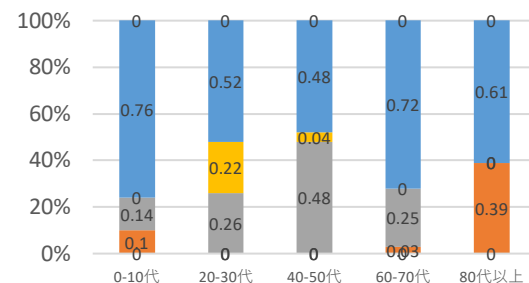
- 地区内において1日当り約24,000 (1メッシュ当たり3,000) トリップ、ピーク時で約1,300 トリップがみられます。
- 未就学児のいる世帯では、新石川地区と同様に徒歩移動の割合が高く、徒歩や自転車移動の場合、傾斜が大きいエリアでの移動負荷が高い可能性**が考えられます。
- 80歳以上の高齢者では、バス停カバー率が高いため自動車からバスへの転換が促されていると想定されます。一方、徒歩も多いため、バス停などへのワンマイルの移動も含め、引き続き、公共交通を確保していく必要があると考えられます。**

集計対象範囲 (あざみの (北) 地区：エリアC該当)

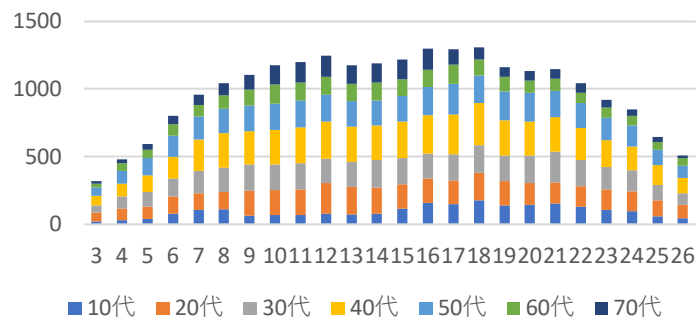


あざみの北地区 (エリアc相当)

区年代別 代表交通手段分担率 (PTデータ)

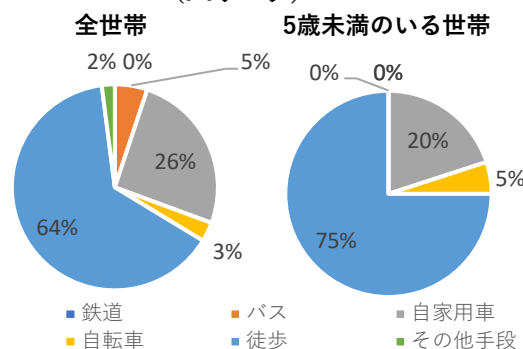


あざみ野 (北) 地区 到着時間帯別トリップ数 (人流データ)

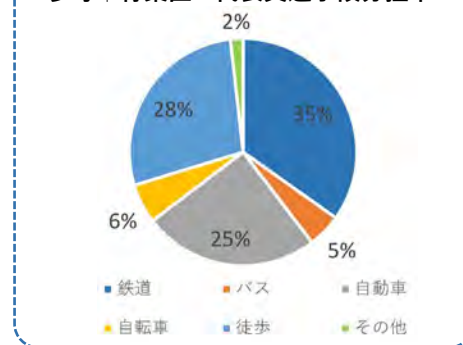


1日あたり総トリップ数:23,988

あざみ野 (北) 地区 代表交通手段分担率 (PTデータ)



参考 | 青葉区 代表交通手段分担率



(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

③地域の移動実態の把握：データからの把握 (4)

●地区内・時間帯別トリップ数、代表交通手段分担率について

■使用データ

- ・ ソフトバンク「全国うごき統計」2021年10月・平日データ (人流データ)
- ・ 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査・平日データ (PTデータ)

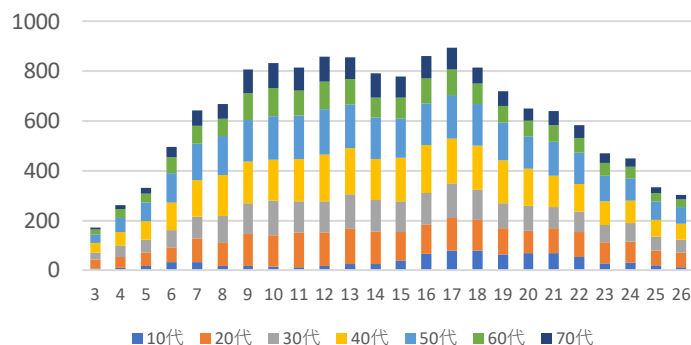
■集計方法

- ・ 時間帯別トリップ数について | 人流データをもとに**あざみ野 (南) 地区：エリアC**該当メッシュ (標準地域メッシュ・4次メッシュ※500m四方相当) を対象に到着時間帯別トリップ数を集計
- ・ 代表交通手段分担率について | PTデータをもとに該当メッシュの代表交通手段のトリップ数を集計し、分担率を算出

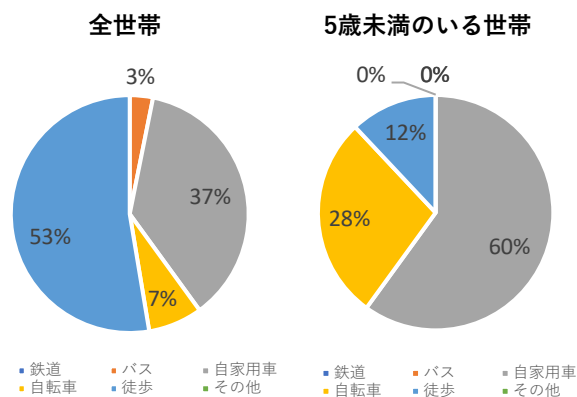
■移動の傾向

- ・ 地区内において1日あたり約16,000 (1メッシュ当たり1,800) トリップ、ピーク時で約900トリップがみられます。
- ・ **未就学児のいる世帯では、徒歩の他に、バスが多く利用されていることが分かります。また、どの世代でも自家用車の利用割合が他のエリアに比べ比較的高く、高齢者については免許返納に伴う自家用車移動からの転換の推進および移動支援の必要性**があると考えられます。

あざみ野 (南) 地区 到着時間帯別トリップ数
(人流データ)



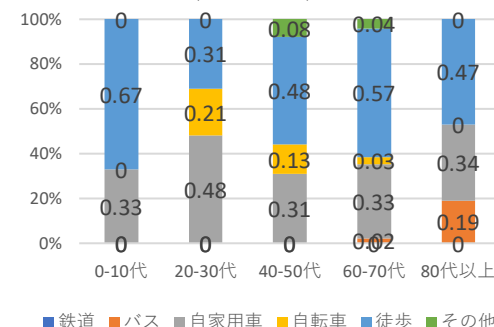
あざみ野 (南) 地区 代表交通手段分担率
(PTデータ)



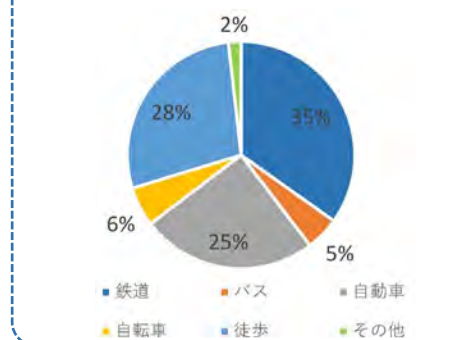
集計対象範囲 (あざみ野 (南) 地区: エリアC該当)



あざみ野 (南) 地区年代別代表交通手段分担率
(PTデータ)



参考 | 青葉区 代表交通手段分担率

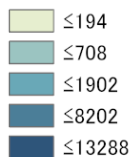
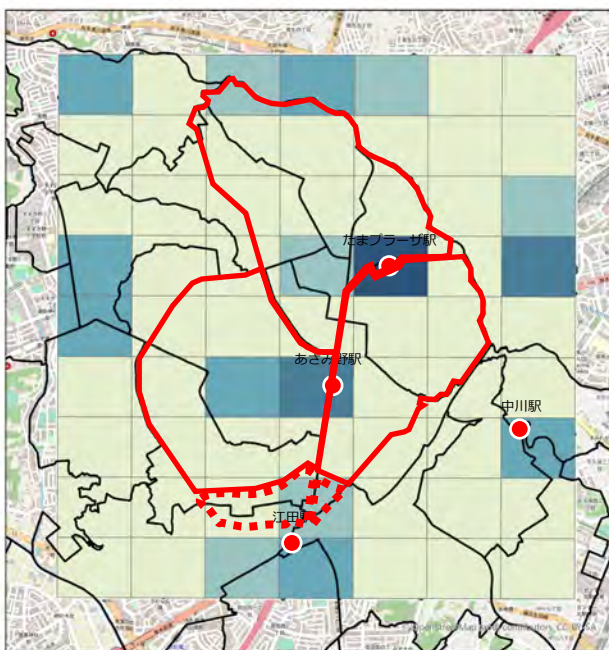


(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

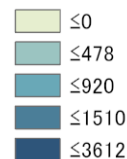
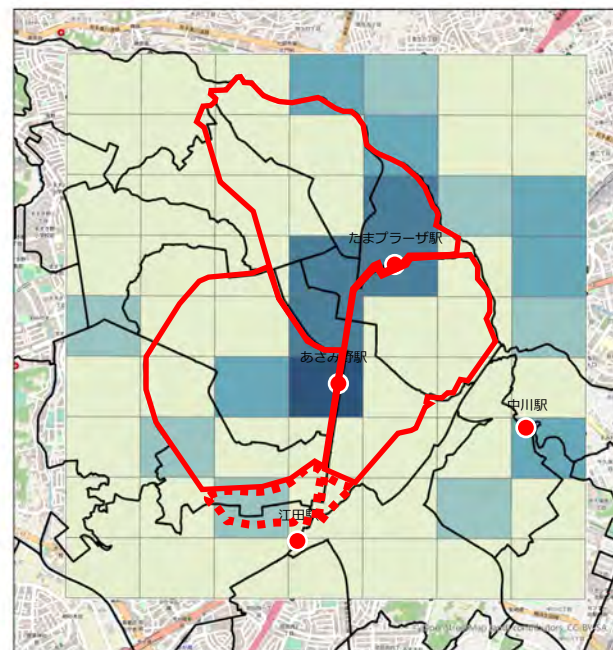
④地区周辺の目的別集中トリップ

- 生活圏における主要な移動目的地を評価するため、PTデータをもとに約3km四方のエリアにおける目的別の集中トリップを集計。
- 基本的には、**鉄道駅周辺にトリップが集約される傾向**がみられます。

買い物
(日用品)



塾・習い事

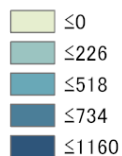
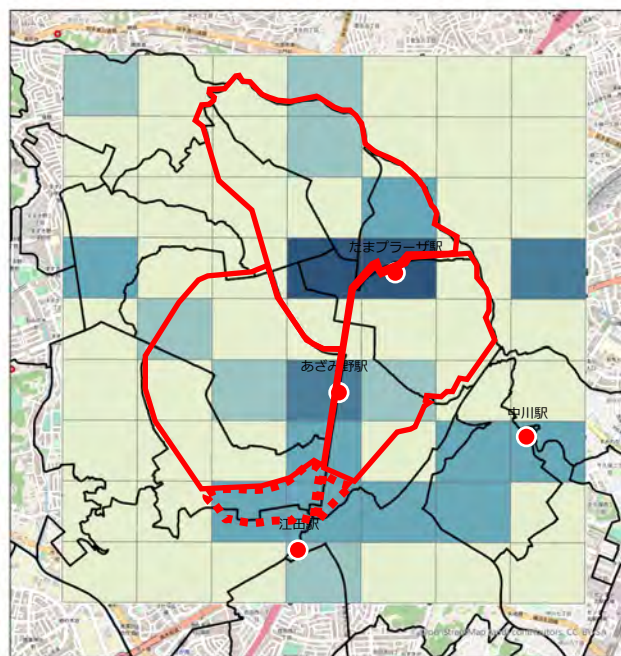


(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

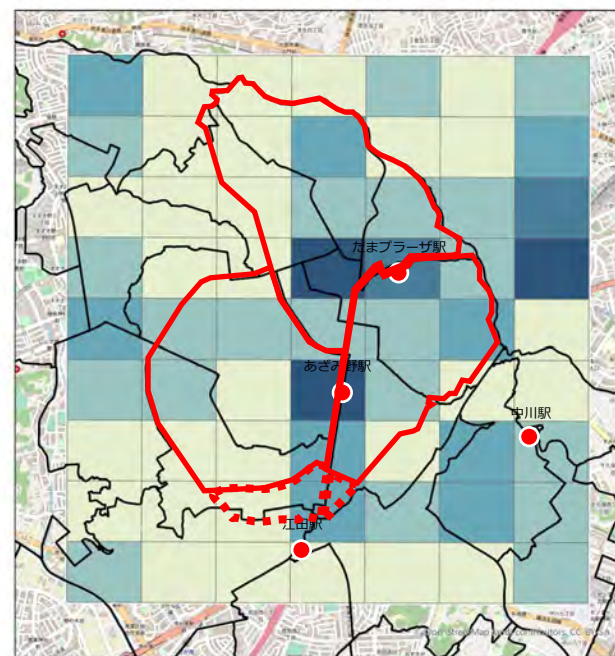
④地区周辺の目的別集中トリップ

- 主要な移動目的地を評価するため、PTデータをもとに約3km四方のエリアにおける目的別の集中トリップを集計。
- 通院リハビリやその他私用については、鉄道駅周辺以外の住宅街等においても広く集中（到着）トリップがみられます。

通院リハビリ



その他私用

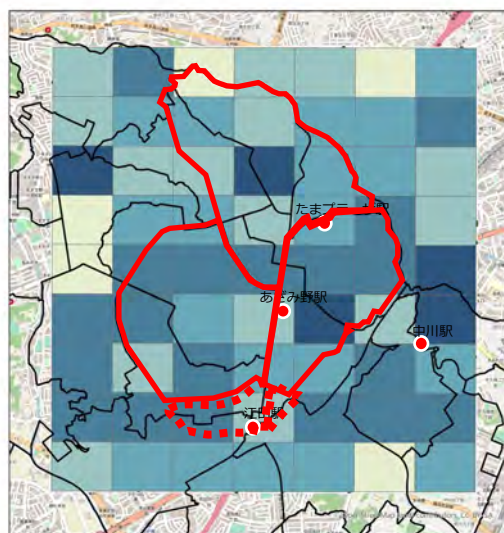


(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

⑤地区周辺の手段別分担率

- 生活圏における移動手段を評価するため、PTデータをもとに約3km四方のエリアにおける交通手段別のトリップ数（発生集中量）を集計。
- 鉄道は広く分担率の高いエリアが広がっている一方で、バスは鉄道沿線で分担率が高く、逆に自家用車は鉄道から離れた地域において分担率が高い傾向がみられる。

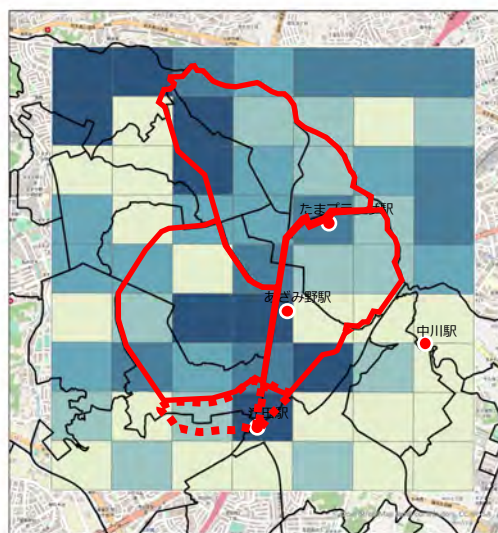
鉄道分担率



0.5 0.25 0 0.5 1 1.5 2 キロメートル

≤0.175440
≤0.322920
≤0.423380
≤0.534880
≤0.753060

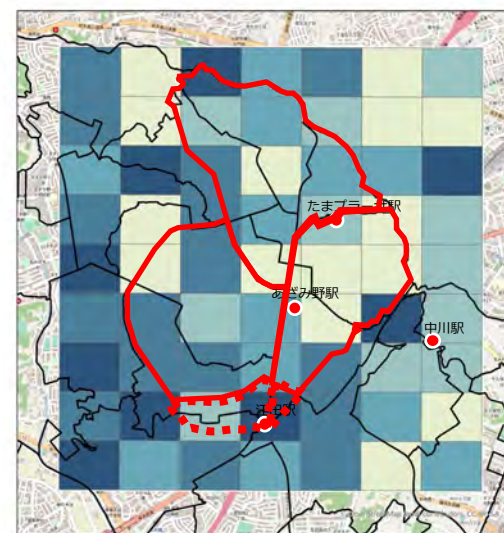
バス分担率



0.5 0.25 0 0.5 1 1.5 2 キロメートル

≤0.007430
≤0.028170
≤0.047810
≤0.082830
≤0.167950

自家用車分担率



0.5 0.25 0 0.5 1 1.5 2 キロメートル

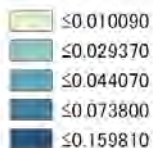
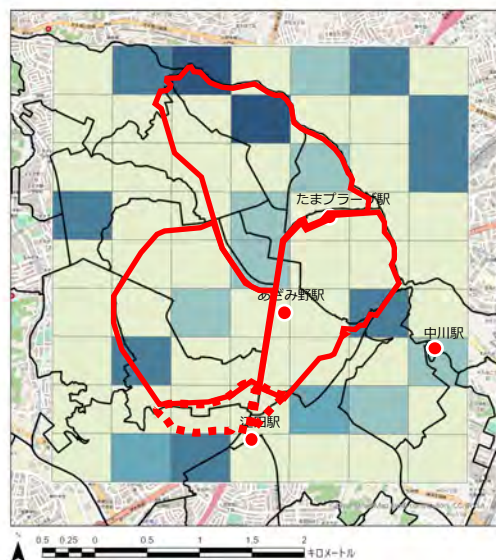
≤0.133820
≤0.211460
≤0.284230
≤0.376900
≤0.560140

(参考) 地域の特徴 (詳細データ)

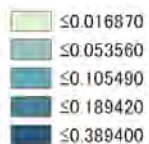
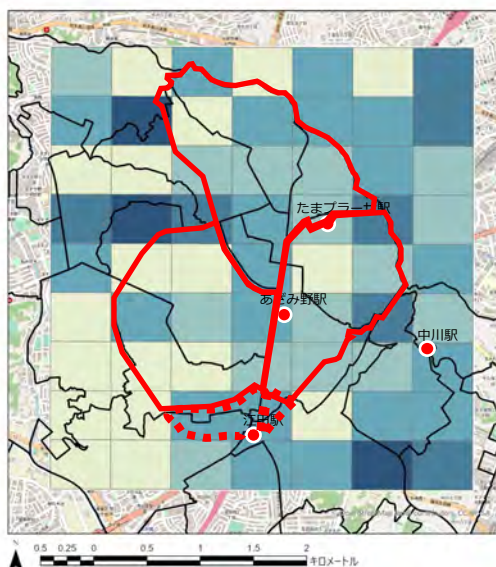
⑤地区周辺の手段別分担率

- 生活圏における移動手段を評価するため、PTデータをもとに約3km四方のエリアにおける交通手段別のトリップ数（発生集中量）を集計。
- 自転車、徒歩分担率はどのエリアでも比較的高いが、およそ自家用車の分担率とは対称的な傾向となっている。

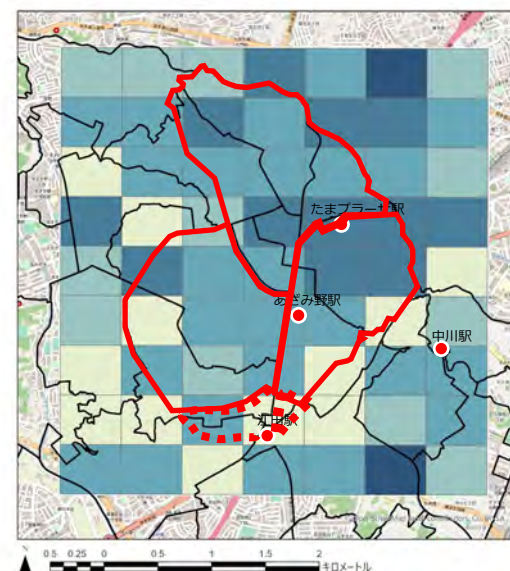
バイク分担率



自転車分担率



徒歩車分担率

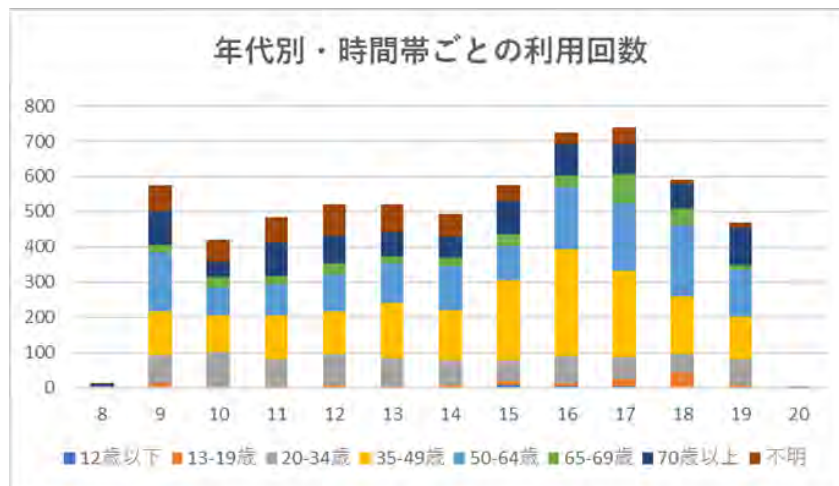


(参考) 令和5年度 実証実験結果

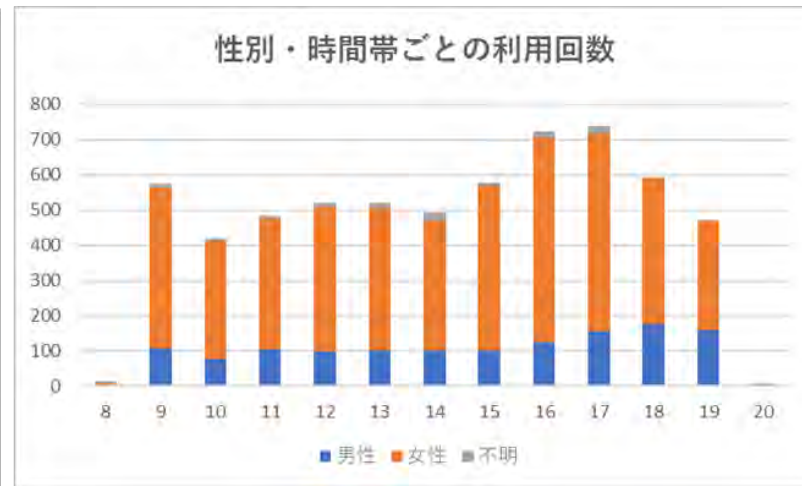
●年代別・時間帯ごとの利用回数

- 年代別・時間帯別の利用件数をみると、高齢者（60代以上）は9・16・17時台での利用が比較的多くみられる。
- 性別・時間帯別の利用件数をみると、女性はこの時間帯の比較的均一に利用されている。一方で男性は夜（18～19時）での利用が多くみられ、これらは就労形態の差に伴い、男性の場合、通勤・帰宅時での利用が行われていたとも考えられる。

年代別・利用時間帯（乗車時間）



性別・利用時間帯（乗車時間）



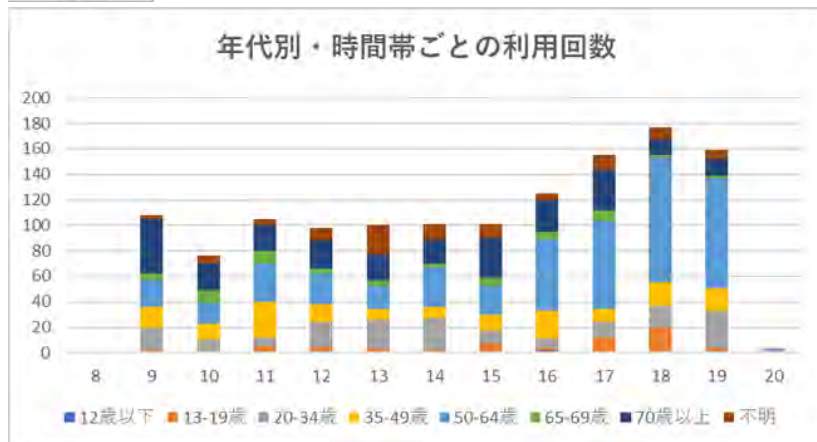
(参考) 令和5年度 実証実験結果

●性別・年代別・時間帯ごとの利用回数

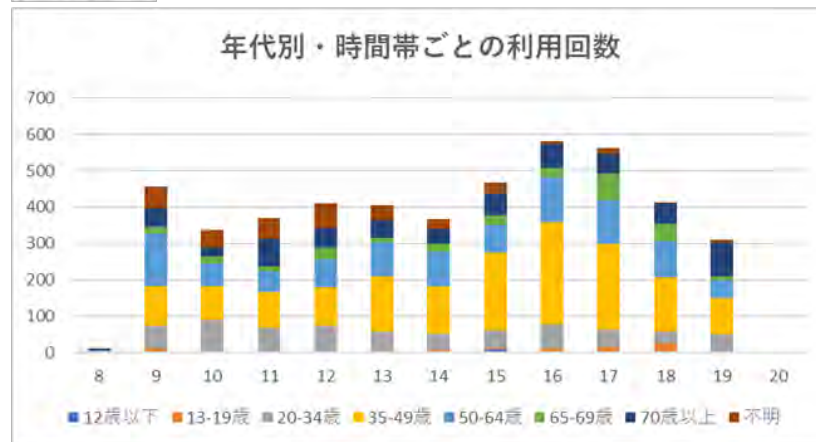
- 性別・年代別・時間帯別の利用件数をみると、男性の働き世代（30～50代）は18・19時台での利用が多くみられる（量としては少ないが、16・17時台等の利用も一定程度みられる）。
- 女性の働き世代（30～50代）は午前中および15～17時での利用が多くみられる。
次いで9時台の利用も一定程度みられる。

性別・年代別・時間帯ごとの利用回数

男性



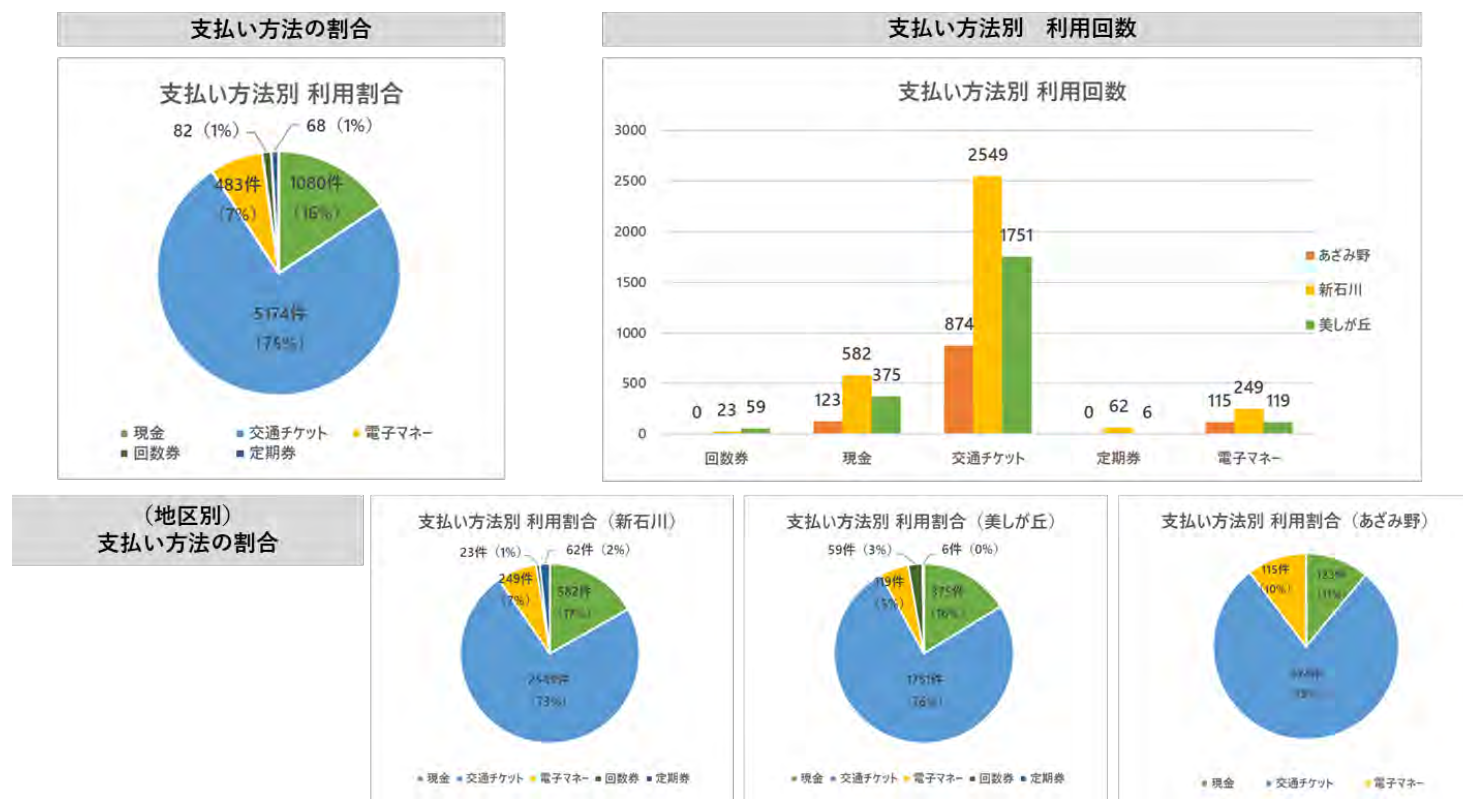
女性



(参考) 令和5年度 実証実験結果

●運賃支払いに関する実績

- ・車両の乗務員が作成した運行記録をもとに運賃支払いに関する実績を集計。
- ・支払いの7.5割が交通チケットでの支払いであった（地区別にみても同様の傾向）。また、新石川地区については定期券・回数券、美しが丘地区については回数券の利用がみられた。

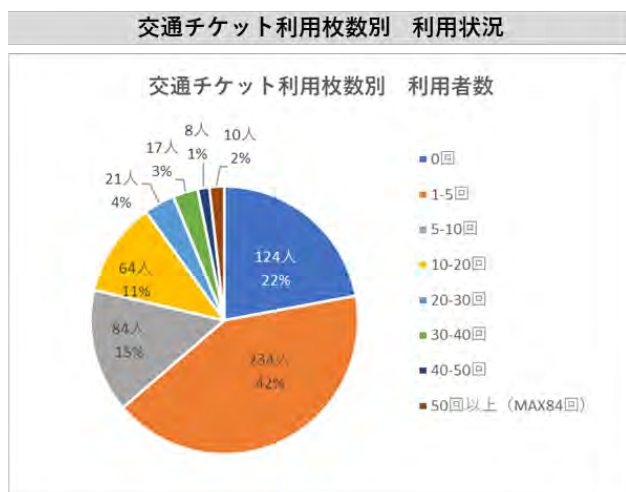


※分析は2023/9/15～2024/1/31までの交通事業者による運行記録データを使用

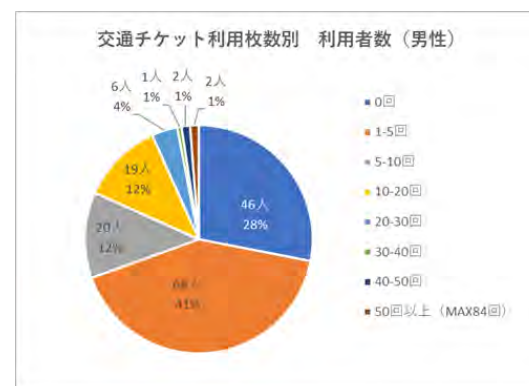
(参考) 令和5年度 実証実験結果

●交通チケット利用枚数別利用者数の実績

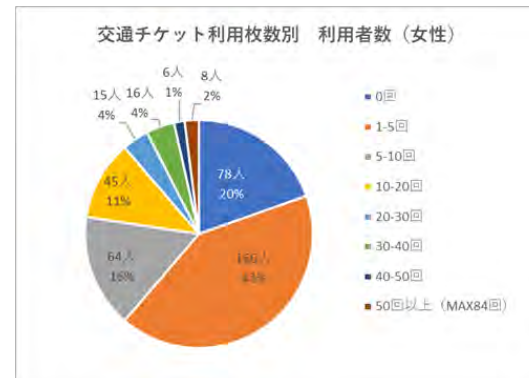
- 交通チケット利用状況をユーザーごとに集計・評価すると、1回以上使用しているユーザーは、デマンド交通を利用したことがあるユーザーの約8割程度である。20回以上使用しているヘビーユーザーは約1割（56名）であり、最も使用枚数が多いユーザーは84回利用している。
- 性別にみると、利用者として女性が多く占めていることも影響していると考えられるが、男性よりも女性の方が交通チケットを多く利用している傾向がある。



男性



女性



(参考) 令和5年度 実証実験結果

●あおばGO！を利用しなかった理由（※事後アンケートより）

- あおばGO！を利用しなかった理由は、いつか使いたいと思っていたがタイミングを逃したが4割強、行きたい・乗りたい場所に乗降スポットがなかったが4割弱を占めた。
- その他に、乗り合いでの利用への不安や予約方法が分からなかったという回答もみられた。

回答	件数
利用登録の方法がわからなかった・難しかった	3
予約の方法がわからなかった・難しかった	6
いつか使いたいと思っていたがタイミングを逃した	30
サービスに関心はあったが移動で困っていなかった	15
乗合での利用に不安があった	4
予約したが予約が成立しなかった	1
運賃が高かった	6
行きたい・乗りたい場所に乗降スポットがなかった	28
サービスの内容が理解できなかった	2
登録はしたものの強い関心がなかった	3
理由は特にない	2
その他	10

利用しない理由を回答した数 n=63



(参考) 令和5年度 実証実験結果

●あおばGO!の導入により、解消された（あるいは低減された）不安事項（※事後アンケートより）

- あおばGO!（デマンド交通）の導入により、移動の不安、特に手荷物があるときの移動に関する不安が解消された（あるいは低減された）との回答が約5割見られ、今は不安を感じなくとも、将来的な不安の解消、低減につながるとの回答が3割程度あった。

回答	件数
● 山坂が厳しく、身体への負担のため徒歩移動・自転車移動が困難	122件
● 手荷物が多く、徒歩・自転車移動が困難	203件
● 子どもや要介護者を伴う移動が多く、移動が困難	144件
● 特になし	48件
● 今は特段の不安を感じないが、（デマンド交通が今後も継続された場合）将来的な不安が解消されそう	121件
● 利用していない	11件
● その他	27件

