

持続可能な地域交通の実現に向けて

令和 4 年 12 月

本資料は横浜市交通政策推進協議会での意見交換の内容を、事務局である横浜市都市整備局がとりまとめたものです。

横浜市では、交通政策全般にわたる政策目標や、施策の方向性などを提示することにより、市民、企業、交通事業者、関係行政機関等との協調した取組を一層推進するため、平成 20（2008）年 3 月に「横浜都市交通計画」（以下、「計画」という。）を策定しました。

その後 10 年が経過し、超高齢社会の到来や、国内外からの来街者の増加、ICT の進展など、横浜の交通を取り巻く社会情勢が大きく変化したこと、「交通政策基本法」の施行や「交通政策基本計画」の策定、本市の都市づくりの基本となる「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」の策定を踏まえて、平成 30（2018）年 10 月に計画を改定しました。

令和 2（2020）年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行（以下、「法改正」という。）され、さらに令和 3（2021）年 5 月には「第 2 次 交通政策基本計画」が策定されるなど、地域公共交通を取り巻く状況にも大きな変化が見られました。

本市では、令和 2（2020）年 12 月に開催した第 20 回横浜市交通政策推進協議会（以下、「協議会」という。）において「法改正を受けた横浜市の取組について」を議題とし、以降、協議会や各部会等で持続可能な地域交通の実現に向けて意見交換を重ねてきました。

本資料は、協議会や各部会等での意見交換の内容を、協議会の事務局である横浜市都市整備局がとりまとめたものです。

目 次

1	背景	1
2	横浜の地域交通を取り巻く状況と課題	4
(1)	状況	4
	ア 市民・利用者の視点（移動ニーズの多様化）	
	①高齢化による変化	
	②生活様式の変化	
	イ 交通事業者の視点（路線バス、タクシー）	
(2)	本市の取組と課題	12
3	目指す地域交通の姿	14
4	持続可能な地域交通の実現に向けた考え方と施策の方向	16
(1)	バスネットワークの維持	16
	ア 考え方	
	イ 施策の方向	
(2)	地区内交通サービスの確保	20
	ア 考え方	
	①幅広い選択肢の提供	
	②交通・福祉・まちづくりのさらなる連携	
	③安全・安心の地区内交通サービス	
	イ 施策の方向	
(3)	モビリティマネジメントの推進	28
	ア 考え方	
	イ 施策の方向	
5	持続可能な地域交通の維持・確保に向けた今後の取組	32

1 背景

令和2（2020）年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され（図1）、地方公共団体が交通事業者等と連携して「地域公共交通計画（マスタープラン）」を作成し、地域の多様な輸送資源を活用して地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することや、従来の公共交通サービスの改善を行うことで、持続可能な交通サービスの提供を確保することが示されました。

近年、人口減少の本格化や公共交通の利用者減少、交通事業者の運転士不足の深刻化により、バスやタクシーといった公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増しています（図2）。その一方で、幅広い世代の多様化する移動ニーズや高齢者の運転免許証返納の増加（図3）等により、地域の暮らしを支える移動手段の確保はますます重要となっています。

また、第6回東京都市圏パーソントリップ調査の結果では、昭和43（1968）年の調査開始以来、初めて総移動回数が減少に転じ（図4）、都市交通政策は転換点を迎えています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響によるさらなる外出機会の減少など、人々のライフスタイルや働き方は変化し、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性があり、公共交通サービスは深刻な危機に直面しています（図5）。

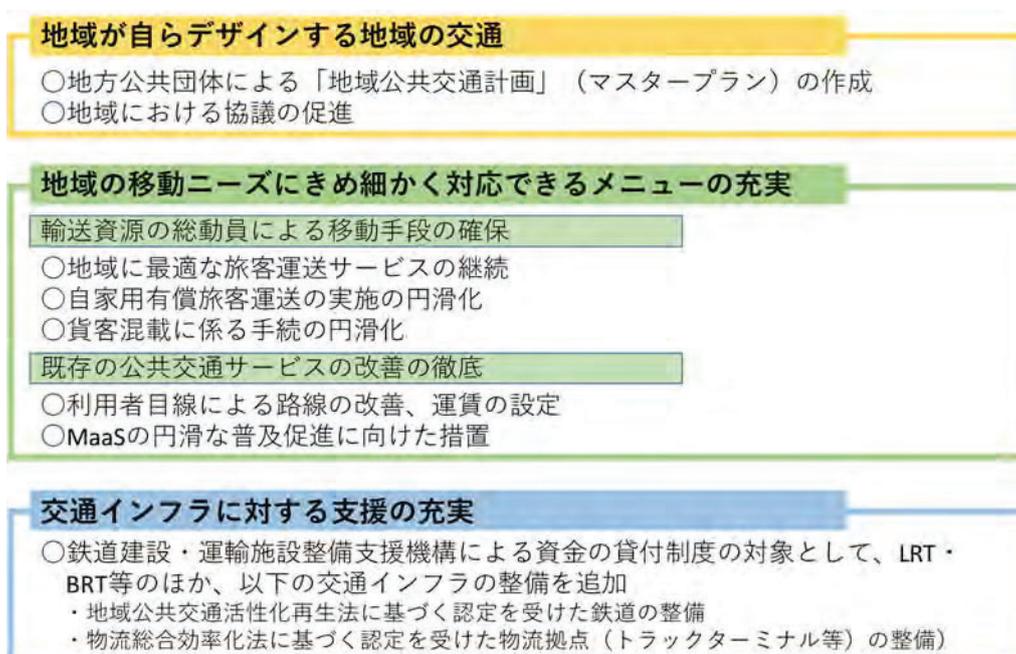


図1 「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」の概要
資料) 国土交通省資料（令和2（2020）年11月）より横浜市作成

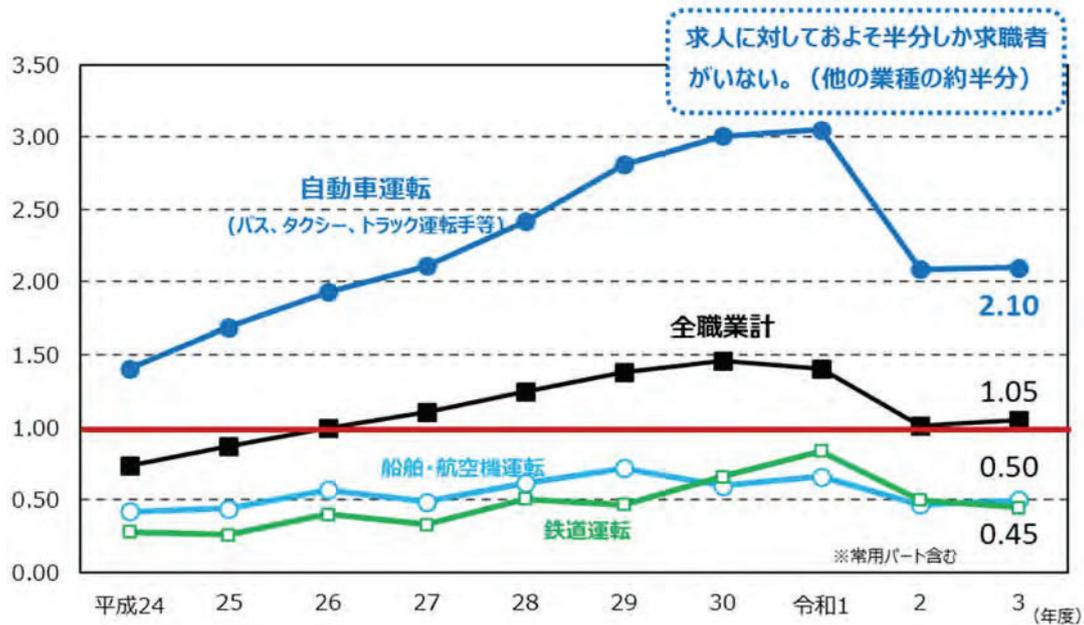


図2 有効求人倍率の推移 (全国)

資料) 厚生労働省職業安定業務統計より横浜市作成

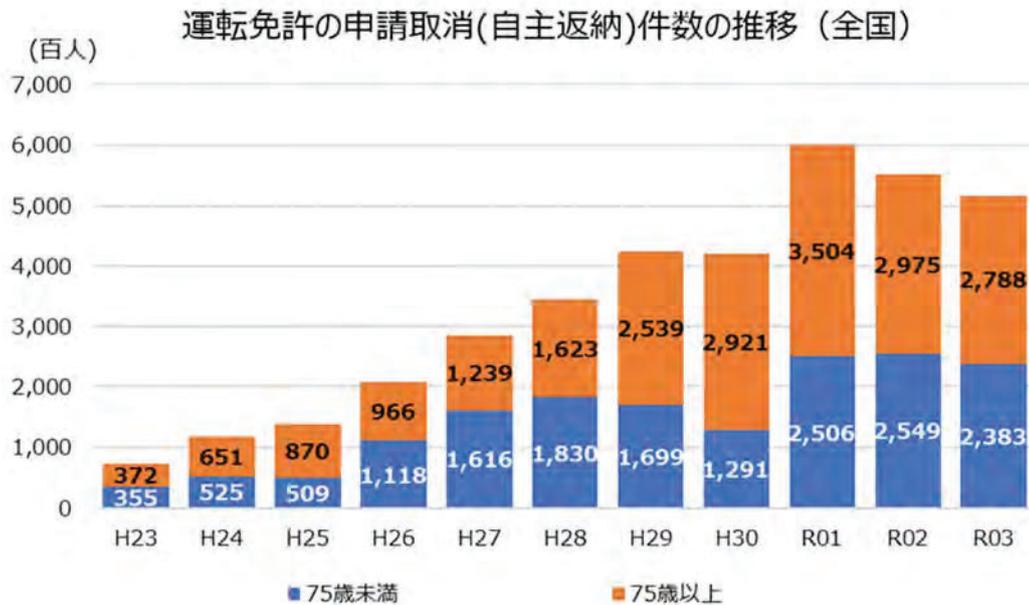


図3 運転免許の申請取消 (自主返納) 件数の推移 (全国)

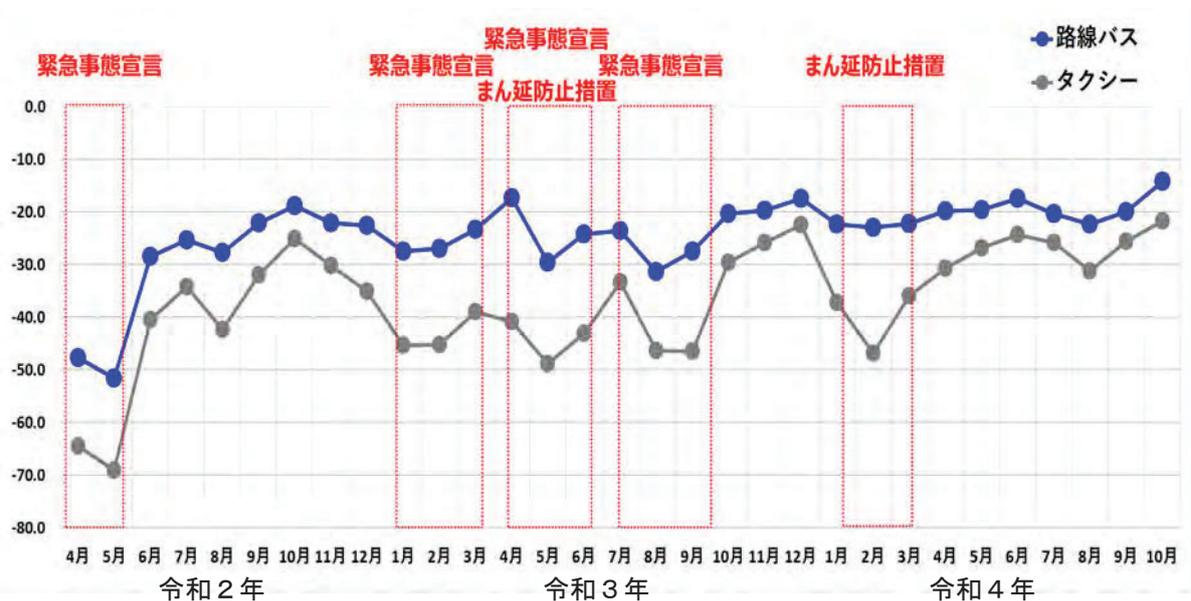
資料) 警察庁運転免許統計より横浜市作成



※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。
1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

図4 東京都市圏の総トリップ数と1人1日当たりトリップ数の推移

資料) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査より横浜市作成



※路線バスは、全国のバス事業者からの回答による（時期により回答者数は異なる）
※タクシーは、全国のタクシー事業者からの回答による（時期により回答者数は異なる）

図5 全国のバス・タクシー輸送人員のコロナ禍前に対する変化（2019年同月比）

資料) 国土交通省記者発表資料より横浜市作成

2 横浜の地域交通を取り巻く状況と課題

(1) 状況

ア 市民・利用者の視点（移動ニーズの多様化）

① 高齢化による変化

本市の人口動態は、令和4（2022）年1月に対前年同月比での人口が戦後初めて減少しました。令和2（2020）年国勢調査では、75歳以上の高齢者人口が15歳未満の年少人口を初めて上回る結果となり、団塊の世代が75歳以上となる令和7（2025）年頃には、さらに割合が高まる見通しです。

加えて、単独高齢世帯が年々増加していること（図6）、高齢化に伴い地域コミュニティの希薄化や地域活動の担い手不足が進行している中で、社会的、身体的、精神的な健康状態の悪化に陥りやすい状態（フレイル）が進行しています（図7）。

また、買い物などの身近な目的地へのアクセスについて徒歩移動が多くの割合を占めていますが（図8）、高齢になるにつれて徒歩での移動可能な範囲が狭くなる傾向があるとともに、本市の特徴として坂道や階段などの高低差がある街が多く、徒歩による移動にも多くの制約が伴う市民が増加していると考えられます。

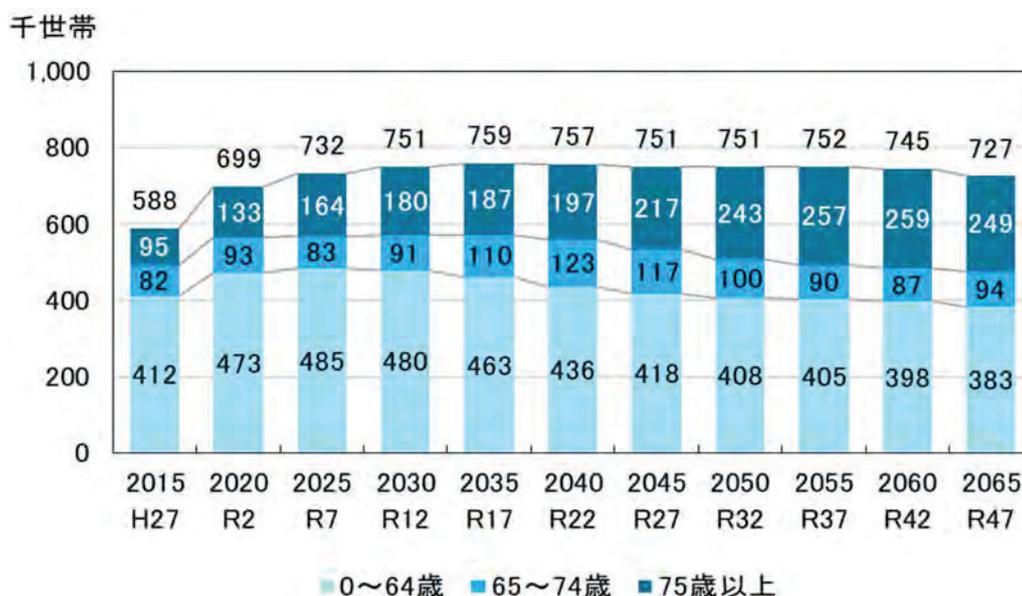


図6 単独世帯の年齢別の将来推計

資料）今後の人口の見通し推計（令和3（2021）年横浜市政策局）

【フレイルについて】

フレイルとは、高齢期に体力や気力、認知機能など、からだところの機能（はたらき）が低下し、将来介護が必要になる危険性が高くなっている状態をいいます。
（フレ！フレ！フレイル予防！リーフレット（令和4年7月）より）



※フレイル：フレイル（虚弱）とは体力や心身の活力が低下し、「健康」と「要介護」の中間の状態

図7 フレイルの割合

資料) 横浜市健康福祉局作成資料 (令和4 (2022) 年8月時点)

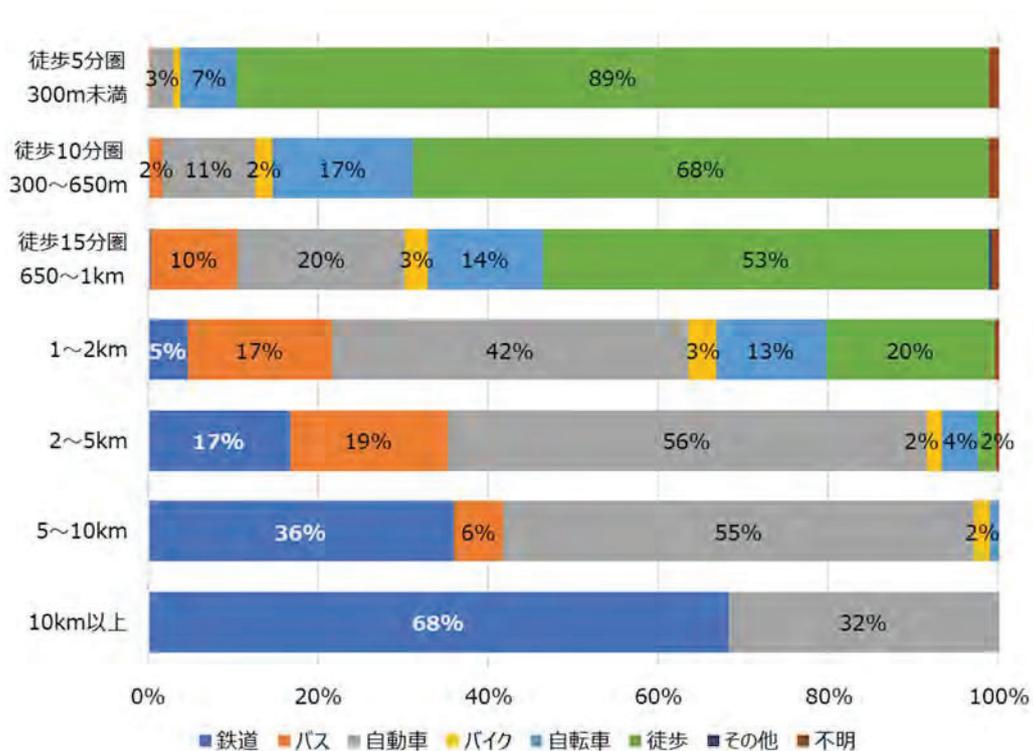


図8 横浜市民の日用品買物の距離帯別利用手段割合 (自宅発)

資料) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査より横浜市作成

② 生活様式の変化

働き方やライフスタイルの変化等により、移動ニーズも変化し、多様化しています。また、テレワークの普及や通信販売利用の増加などにより、駅周辺だけでなく、自宅周辺の住環境に求める機能も変化しています。さらに、子育て世代をはじめとし、時間帯や距離、頻度等に応じて適切な移動手段を選択できる環境へのニーズが高まっています。

本市は他都市と比べて一世帯当たりの自動車保有率が低くなっています（図9）。通勤・通学、子供の送迎や親の介護など世帯ごとに様々な移動シーンがある中で、世帯内で複数の移動手段が必要となる場合に、マイカー以外にも日常生活圏の移動手段を選択できることが必要な状況です。

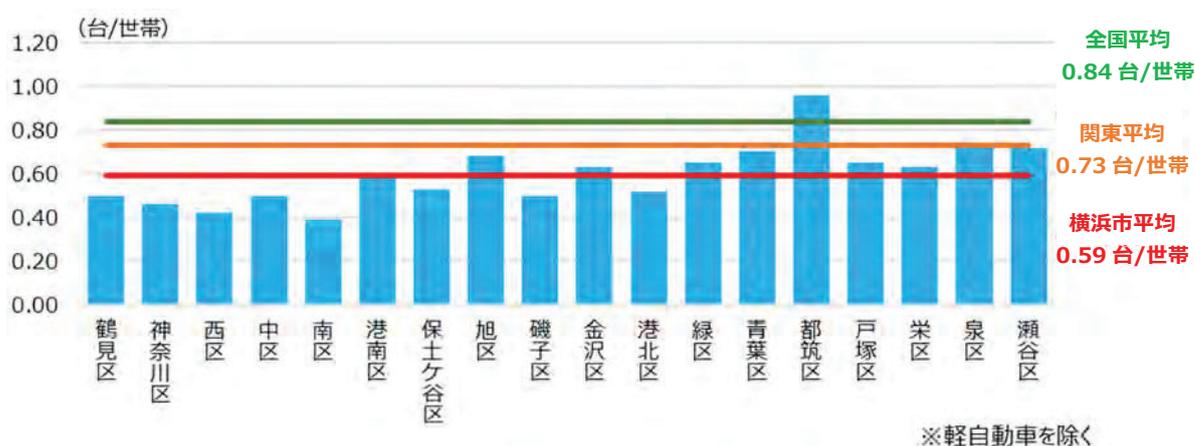


図9 横浜市民の1世帯当たりの自動車保有台数

資料) 人口・世帯数：令和2（2020）年国勢調査、自動車保有台数：関東運輸局（令和4（2022）年3月末時点：登録車計）

イ 交通事業者の視点（路線バス、タクシー）

人口減少や高齢化の進展による利用者減少、運転士不足や運転士の高齢化等による担い手不足など、時代の変化に伴い交通事業者の経営環境は厳しくなっています。

横浜市内の路線バスは、5kmを超える路線が多い一方、利用者の約9割は乗車距離4km未満となっています（図10）。また、赤字路線を多く抱えており（図11・市営バスの例）、必ずしも効率的なサービスとなっていない状況です。さらに、一日当たりの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響などにより大きく減少し（図12）、バス事業者の経営は厳しさを増しています。路線バスの利用状況としては、時間帯別では、朝夕のピーク時間帯をはじめ、生産年齢人口のバス利用者があらゆる時間帯で減少している（図13-1）一方、65歳以上の昼間時間帯の利用者は増加しています（図13-2）。通勤通学の移動手段として路線を維持しながら、昼間の時間帯も日常生活の移動手段として路線を確保する必要がある状況です。

タクシーも路線バスと同様に、利用者減少、担い手不足（図14）など、厳しい経営環境に置かれています。一日あたりのタクシー乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年に比べて、令和2年では約4割減少（図15）し、事業者の経営は厳しさを増しています。

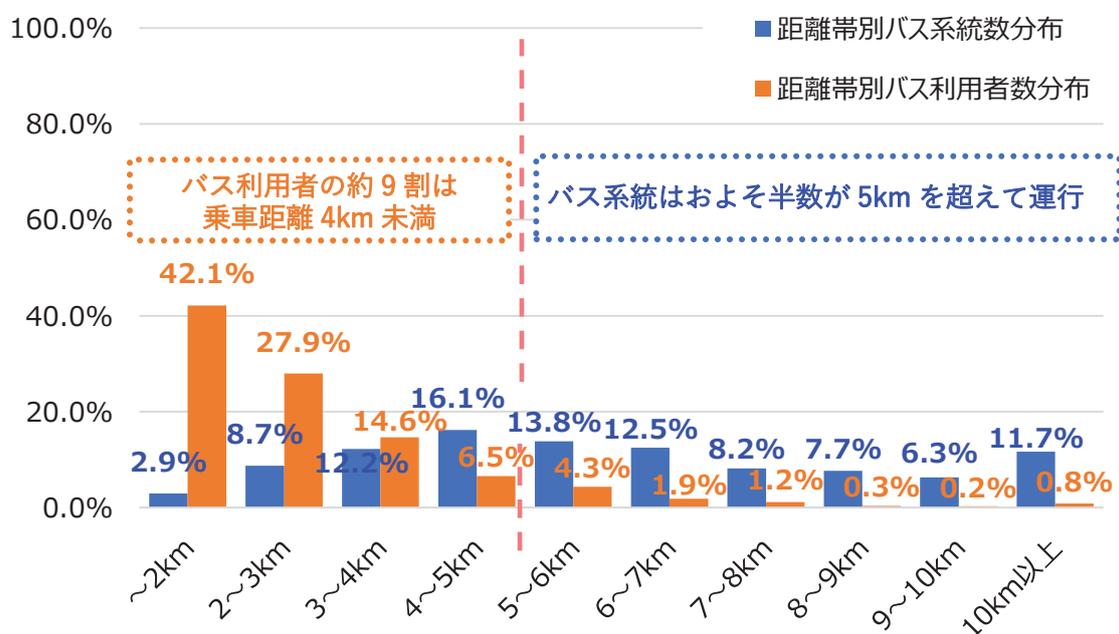


図10 横浜市内路線バス系統延長とバス平均乗車距離の比較

資料) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査およびバス系統データより横浜市作成

＜一般乗合バスの営業係数別路線数・収支の推移＞

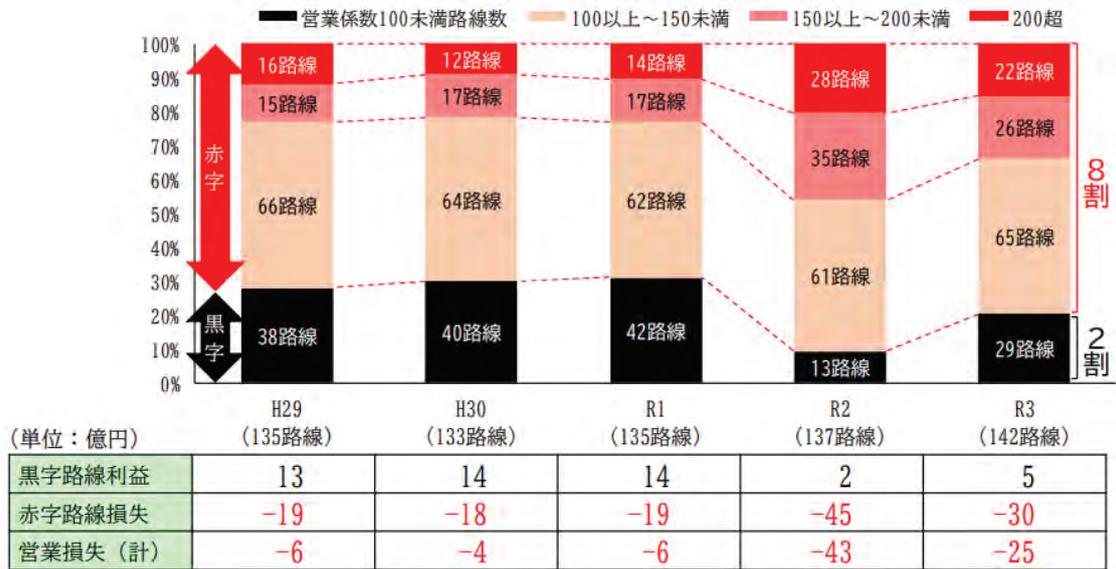


図 11 一般乗合バスの営業係数別路線数・収支の推移

資料) 横浜市営交通 経営審議会資料 (令和 4 年 11 月)

※営業係数：100 円の収入を得るために必要な支出のこと。
 支出÷収入×100 で算定。数値が大きいほど赤字が大きい。

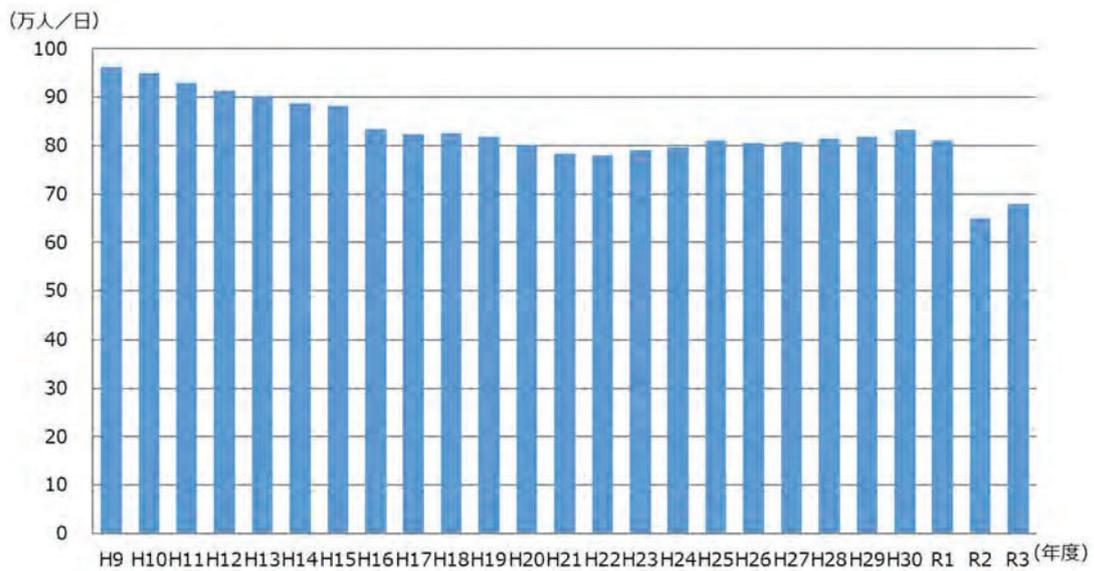
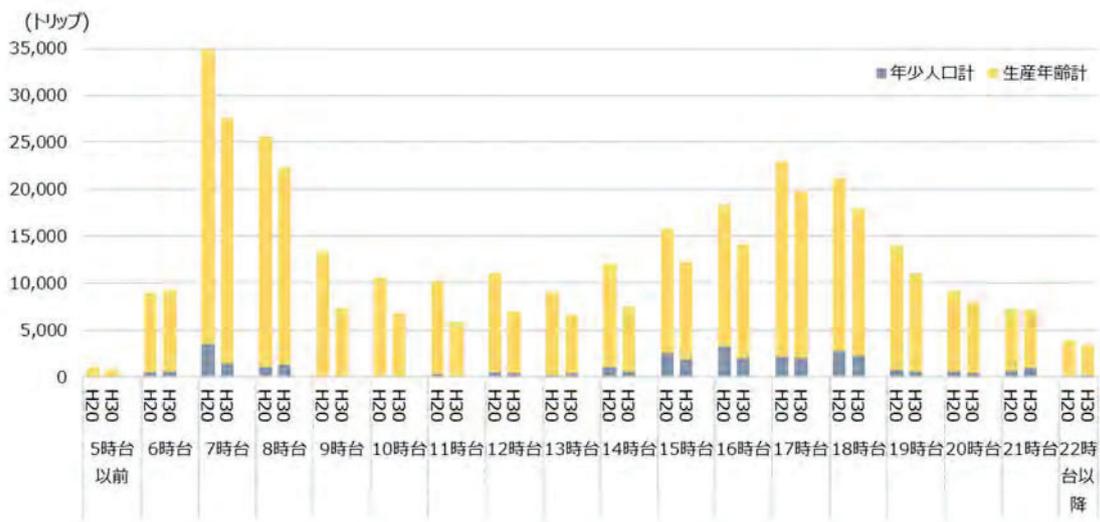


図 12 横浜市内の一日あたりバス乗車人員

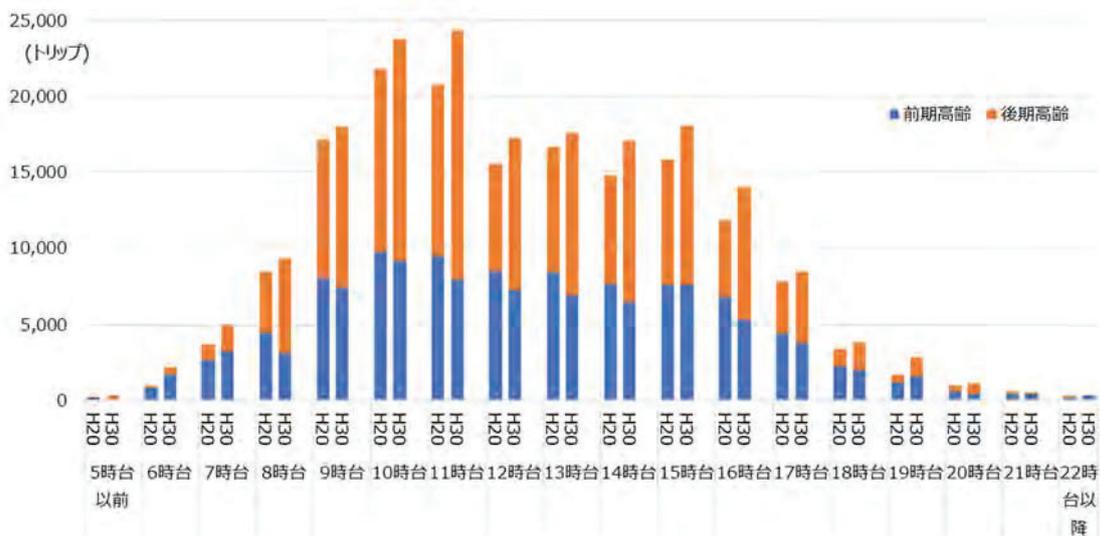
資料) 横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成



※発生量：ある地域から出発するトリップのこと

図 13-1 横浜市民 65 歳未満の時間帯別バス利用発生量

資料) 第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査より横浜市作成



※発生量：ある地域から出発するトリップのこと

図 13-2 横浜市民 65 歳以上の時間帯別バス利用発生量

資料) 第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査より横浜市作成

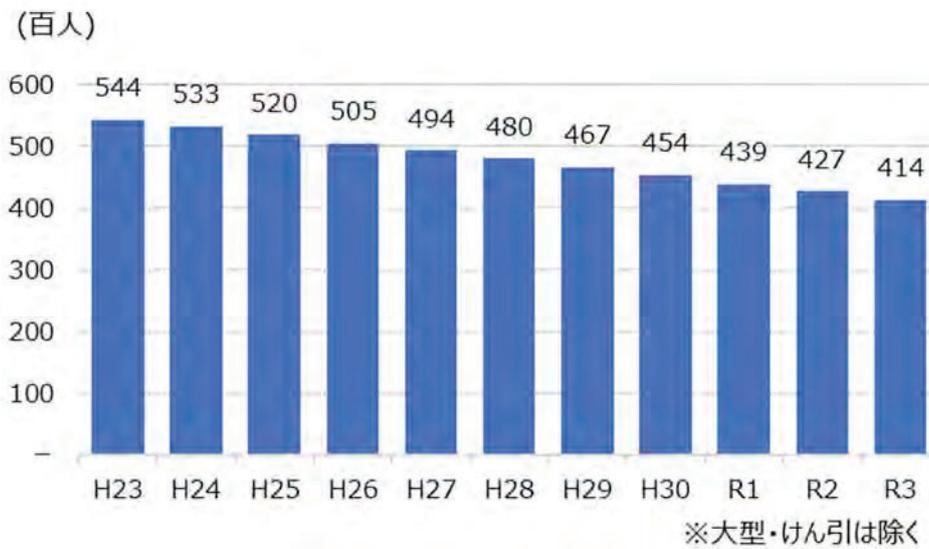


図 14 二種免許保有者数の推移（横浜市）

資料）横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

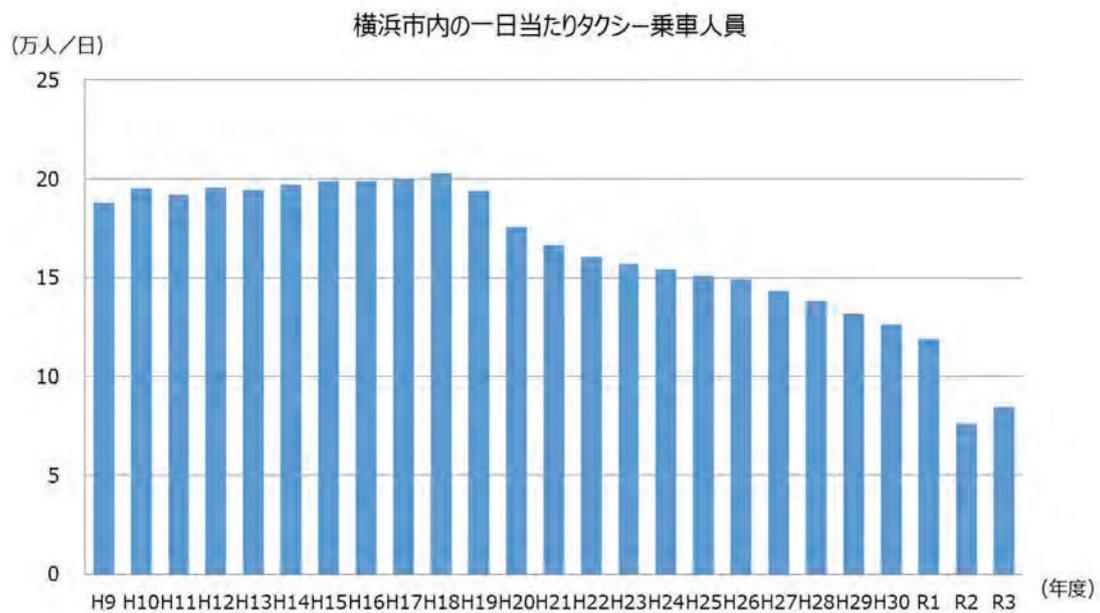


図 15 横浜市内の一日あたりタクシー乗車人員

資料）横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

《コラム》路線バス事業について

バス路線を維持していくためには、経費削減や収入増加に向けた取組が必要です。

路線バスは、労働集約型産業（人件費の占める割合が高い産業）と言われており、経費全体の約6割を人件費が占めています（図16）。そのため、人件費を下げることが経費削減につながりますが、現在の運転士の給料は、他の業種の平均より低く、運転士不足の状況から見ても、人件費による経費削減は難しいと考えられます。その他の経費は、車両費や燃料費などですが、燃料費も高騰傾向にあります。

一方で、主な収入源である運賃収入ですが、人口減少や高齢化、さらにはコロナウイルス感染症の影響により利用者の増加は見込めず、運賃収入が今後大幅に増えることは考えにくい状況です。

このような中で、全国の路線バス事業者の約7割が赤字であり（図17）、喫緊の対応として終車時間を早めたり、土曜休日の運行本数を見直すなど需要にあわせてダイヤを見直すことなどにより、経費削減を行っています。



図16 路線バスの運行経費内訳（令和3年度）（全国）

資料）国土交通省自動車局発表資料より横浜市作成

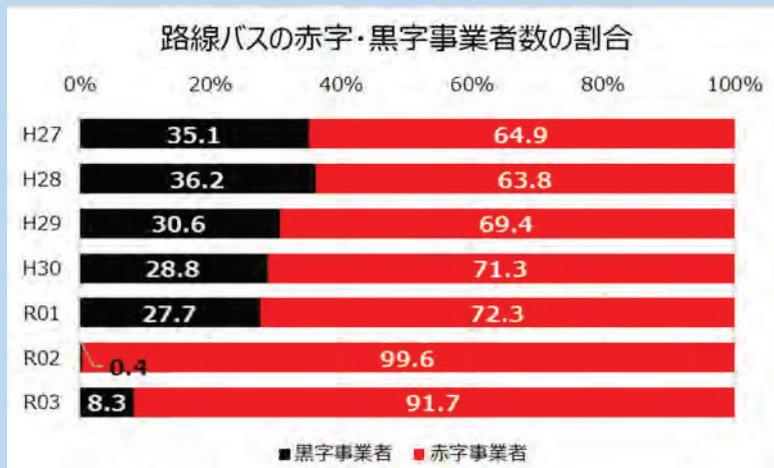


図17 一般路線バス事業者の赤字・黒字割合（全国）

資料）国土交通省自動車局発表資料より横浜市作成

(2) 本市の取組と課題

本市ではバス路線の維持や生活に密着した地域交通の導入に取り組むとともに、高齢者の外出支援に資する制度として昭和49年度から敬老特別乗車証（敬老パス）制度を導入し、さらに、単独での公共交通機関の利用が困難な方への移動支援に取り組んでいます（表1）。

「地域交通サポート事業」（図18）においては、近年では、利用者の減少により採算性の確保が難しくなるとともに、担い手不足による地域主体の活動に取り組めないなど、地域交通の維持が困難なケースが増えています。このため、地域の需要やコミュニティの状況など、多様な特性に応じた施策の展開が必要です。

また、利用者の減少に伴って公共交通のサービス水準の維持が困難となる地域が発生するなど、交通サービスの継続について不確実性が高まっており、既存の公共交通サービスだけでは日常生活を支えることが難しくなっています。今後詳細なデータ分析・評価を行い、既存制度の見直し・改善を行う必要があります。

さらに、自宅から最寄りのバス停や生活利便施設など身近な目的地への移動手段や、時間帯や距離、頻度等の様々なシーンに応じて選択できる移動手段を、交通事業者や地域の協力を得ながら確保する必要があります。

表1 横浜市における

名称	生活交通バス路線維持制度	地域交通サポート事業	敬老特別乗車証（敬老パス）
概要	市内の生活交通として必要なバス路線（横浜市生活交通バス路線）を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保する。	地域の主体的な取組みによって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う。	高齢者の方々が豊かで充実した生活を送るための支援。高齢者の外出及び社会参加を支援し、高齢者の福祉の増進を図る。
創設	平成19年度	平成19年度	昭和49年度
所管課	道路局企画課	道路局企画課	健康福祉局 高齢健康福祉課
利用対象	誰でも	誰でも	市内在住70歳以上
車両等	路線バス	路線バス ワゴン型車両	路線バス、市営地下鉄 シーサイドライン
現状等	対象路線15路線 補助金交付額（令和3年度） 461百万円	本格運行17地区 取組中の地区10地区 登録グループ36団体 （令和4年10月）	交付者数約40万人 （対象者数約76万人） 市税負担額（令和3年度） 10,547百万円

「地域交通サポート事業」の概要

- ▶ 生活に密着した地域交通の導入に向けて、地域の主体的な取組によって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う事業です。
- ▶ 駅から離れた住宅地や、駅徒歩圏でも山坂の多い地区等において、通院、買い物など様々な目的での移動や高齢化による移動手段の確保を目的としています。

地域交通サポート事業 ～実現のための基本的な考え方～

- 1 安全・安心な運行：国から乗合・乗用業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両
- 2 地域の盛り上がり：多くの方が継続的に利用することで、安定した経営を行う
- 3 行政からの財政支援に頼らない自立した運行

既存バス停から、自宅まで遠い等普段の生活の移動にお困りの方はいらっしゃいますか？
なぜ、バスがないの？
お出かけが大変



地域交通サポート事業による交通問題解決
ご近所との交流が増えた
お買い物便利になった



横浜市地域交通サポート事業は、生活に密着した地域交通の導入に向け地域主体的な取組がスムーズに進むよう、活動に対して様々な支援をしています。

図 18 地域交通サポート事業の概要

移動支援（補助）の取組

資料）横浜市ホームページより作成

外出支援サービス事業 (福祉有償運送)	自家用有償運送 (福祉有償運送)
単独でバス、タクシーなどの一般公共交通機関を利用しての外出が困難な在宅の高齢者に対し、自宅と医療機関等との間の送迎サービスを提供する。	NPO法人等が他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の会員に対して、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行う。
平成 12 年度	平成 16 年度
健康福祉局 高齢在宅支援課	健康福祉局 福祉保健課
市内在住のおおむね 65 歳以上の在宅高齢者で、介護保険の要介護 3～5 に認定された方のうち、単独で一般公共交通機関を利用しての外出が困難である方	単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な方で、予め利用者として登録されている方及びその付き添い人（別途利用条件あり）
各区社会福祉協議会に登録されている 運転ボランティアと専用車両 等	NPO法人等が所有する 福祉車両 等
運行回数、登録者数 (令和元年度) 9,892 回、1,857 人 (令和2年度) 1,566 回、1,564 人 *令和3年度から代替運行開始	登録団体数：74 団体 (令和3年度末) 登録利用者数：6,829 人 (令和3年度) 運送回数：1,132,234 回 (令和3年度)

3 目指す地域交通の姿

移動ニーズの多様化により、きめ細やかな対応が求められる中で、公共交通のすき間を埋める新たな交通サービスを確保し、交通サービス全体を拡充することで、持続可能な地域交通が実現できると考えられます。

そこで、既存の公共交通サービスであるバス・タクシーが将来にわたり地域の移動手段の中心的役割を果たしていくことを目指すとともに、多様化する移動ニーズに応え、より身近な移動を支える交通サービスを地域交通に内在するサービスとして「地区内交通サービス」と位置づけ（図19）、地域の特性に応じた利便性の高いサービスの確保を目指します。

これらにより、誰もが安心して暮らし続けられ、ライフスタイルが多様化する中で住みたい・住み続けたい都市であり続けるために、「日常生活の様々な移動シーンに応じたサービスを選択できる」地域交通を実現していきます。

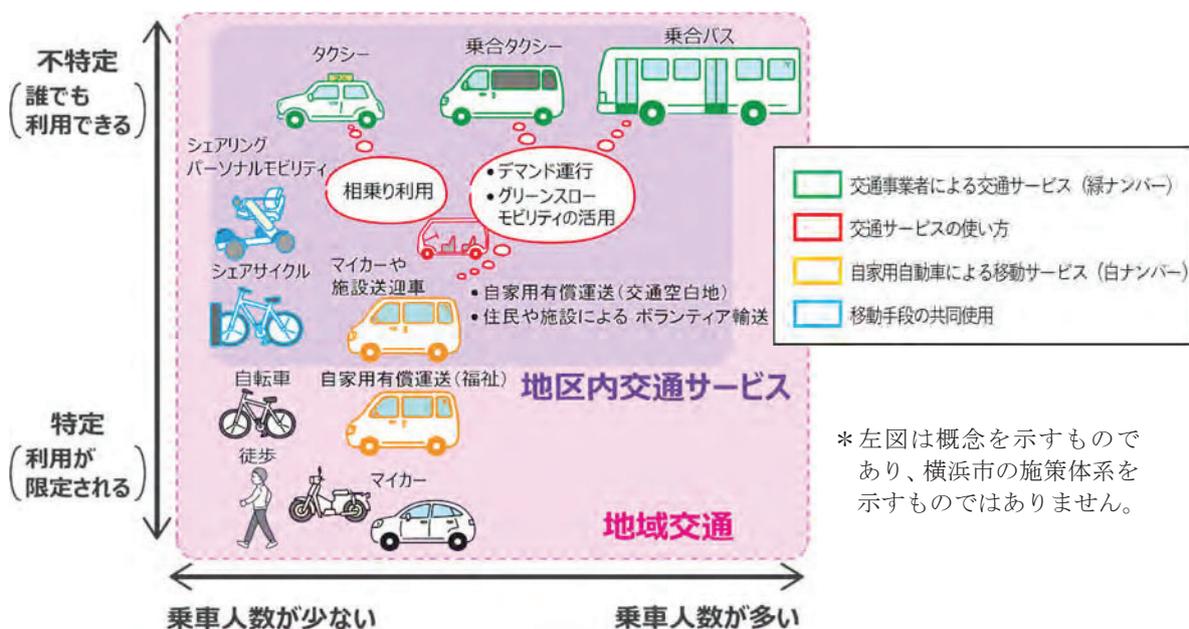


図19 地域交通と地区内交通サービスのイメージ

資料）横浜市都市整備局資料

【地区内交通サービスについて】

地域交通を利用者へのサービス提供の観点から捉えると、「一つの交通手段」を「複数の交通サービス」として捉えることができます。

また、交通サービスの「利用のしやすさ」に着目し、「誰でも、いつでも利用が可能なサービスかどうか」、安全・安定・安心など「信頼できるサービスかどうか」も含めて整理しています。

タクシーや自転車、パーソナルモビリティ、など個人単位で使用する移動手段のシェアリングも、「地区内交通サービス」として捉えています。

地区内交通サービスが担う範囲（時間、距離）の目安は、概ね小学校区～中学校区の間とします。

《参考》共にめざす都市像～「2040年頃の横浜のありたい姿」～

「めざす未来の具体像」

都市基盤の未来—市民生活と経済活動を支える都市インフラ

02 | 多様な交通手段により誰もが気軽に移動できるまち

FUTURE SCENARIO

運転免許を返納したけど、鉄道新線が開通するなど鉄道ネットワークが充実し、最近では自動車の自動運転や、MaaSも実用化したので、気兼ねなく外出することができている。来街者が市内を回遊する場合や、移動に支障がある方にも当たり前に活用されていて、以前より外出する数居が下がった感じ。そういえば、昔よりまちで人に会うことも増えた気がする。



未来の兆し

高齢者の活動が多様化する中、車を運転しない人でも気軽に外出し、行きたいところへ行けるよう、移動手段の確保が必要です。国で検討が進んでいる自動運転やMaaSの導入などにより、移動の選択肢も増え、誰もが気軽に移動できるまちづくりが求められています。道路・鉄道といった利便性をもった横浜の交通環境をさらに進化させることが重要です。

高齢者の外出

鉄道ネットワーク

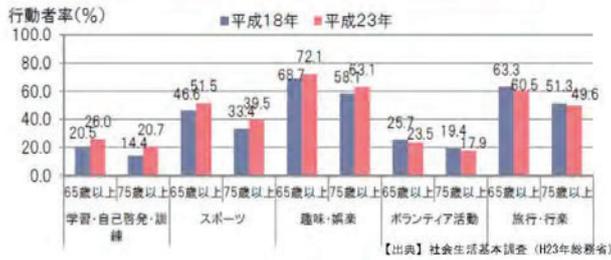
自動運転

MaaS

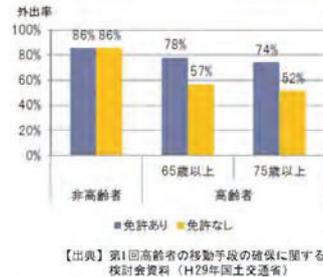
移動手段の多様化

DX

高齢者の活動別行動率



高齢者の外出手段と課題



高齢者の活動実態として、近年では、「学習・自己啓発・訓練」や「スポーツ」を行う人も増加傾向。高齢者の外出率は、非高齢者と比較して低く、免許を持たない高齢者は一段と低い。

自動運転の実現

サービス	レベル	実現が見込まれる技術(例)	市場化期待時期
自家用	レベル2	一般道路での運転支援	2020年まで
	レベル3	高速道路での自動運転	2020年以降
	レベル1,2	運転支援システムの高度化	2020年代前半
	レベル4	高速道路での自動運転	2025年以降
物流サービス	レベル3	高速道路でのトラックの継続有人隊列走行	2021年まで
	レベル4	高速道路でのトラックの継続無人隊列走行	2022年度以降
移動サービス	レベル4	高速道路でのトラックの自動運転	2025年以降
	レベル2以上	限定地域での無人自動運転移動サービス	2020年まで
	レベル2以上	高速道路でのバス/タクシーの運転支援・自動運転	2022年度以降

【出典】 官民ITS構想・ロードマップ (R3年内閣官房)

MaaS (Mobility as a Service) のイメージ

複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となることが期待されている。



自家用車の自動運転については、2025年を目途に高速道路での実用化を目指している。MaaSについては、国土交通省が関係府省庁とも連携し、全国への早急な普及に取り組んでいる。

資料) 横浜市 新たな中期計画の基本的方向 (令和4年5月) (一部修正)

4 持続可能な地域交通の実現に向けた考え方と施策の方向

持続可能な地域交通の実現に向け、「バスネットワークの維持」、「地区内交通サービスの確保」、「モビリティマネジメントの推進」を柱に（図20）、それぞれの考え方と施策の方向を整理しました。

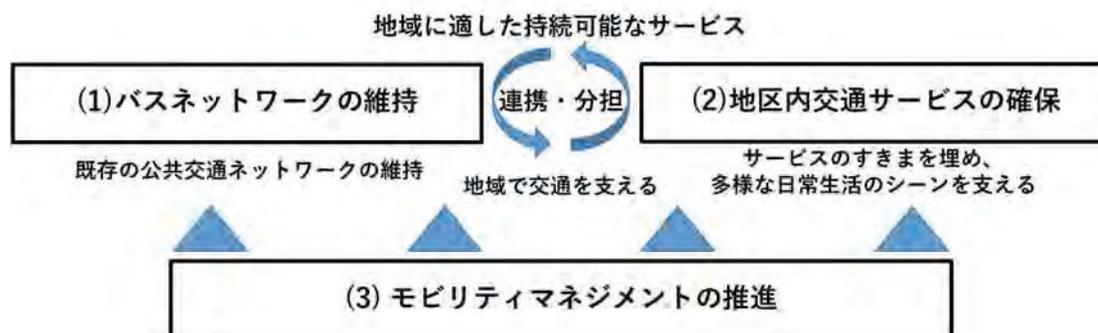


図20 持続可能な地域交通の実現に向けた3つの柱

(1) バスネットワークの維持

ア 考え方

本市の交通ネットワークは、基幹的な輸送を担う鉄道とともに、鉄道駅を中心として住宅地などを結ぶ路線バスで形成されています。朝夕の通勤・通学や昼間の買い物・通院など、多くの市民の日常生活を支えていくうえで、鉄道駅を中心とした交通ネットワークを維持することが重要です。

今後も交通ネットワークを維持していくためには、鉄道と路線バスの機能分担や連携を促すとともに、行政とバス事業者の連携を一層強化し、効果的・効率的なバスネットワークの再編（図21）を進めることが重要です。

バス事業者は、バスネットワークの維持に必要な路線再編にあたって、路線の重複区間を整理し、幹線と支線に分けることや、鉄道と並行したバス路線を必要に応じて短絡化することなどが考えられます。「バスは最寄り駅まで」「路線によってはバスを乗り継ぐ」といった考え方のもと、利用者は目的地に向けて、バスと鉄道を組み合わせた利用、バスとバスを組み合わせた利用など、路線バスの使い方を変えていくことが必要となる場合も考えられます。

また、乗り継ぐことで身体的な負担が増えてしまうことが考えられますが、乗り継ぎ拠点の環境や乗り継ぎサービス（運賃設定など）を工夫することで、目的地の選択肢が増えて行動範囲が広がり、新たな生活利便施設などの発見につながるなど、地域間の交流を深めるチャンスにもなると考えられます。

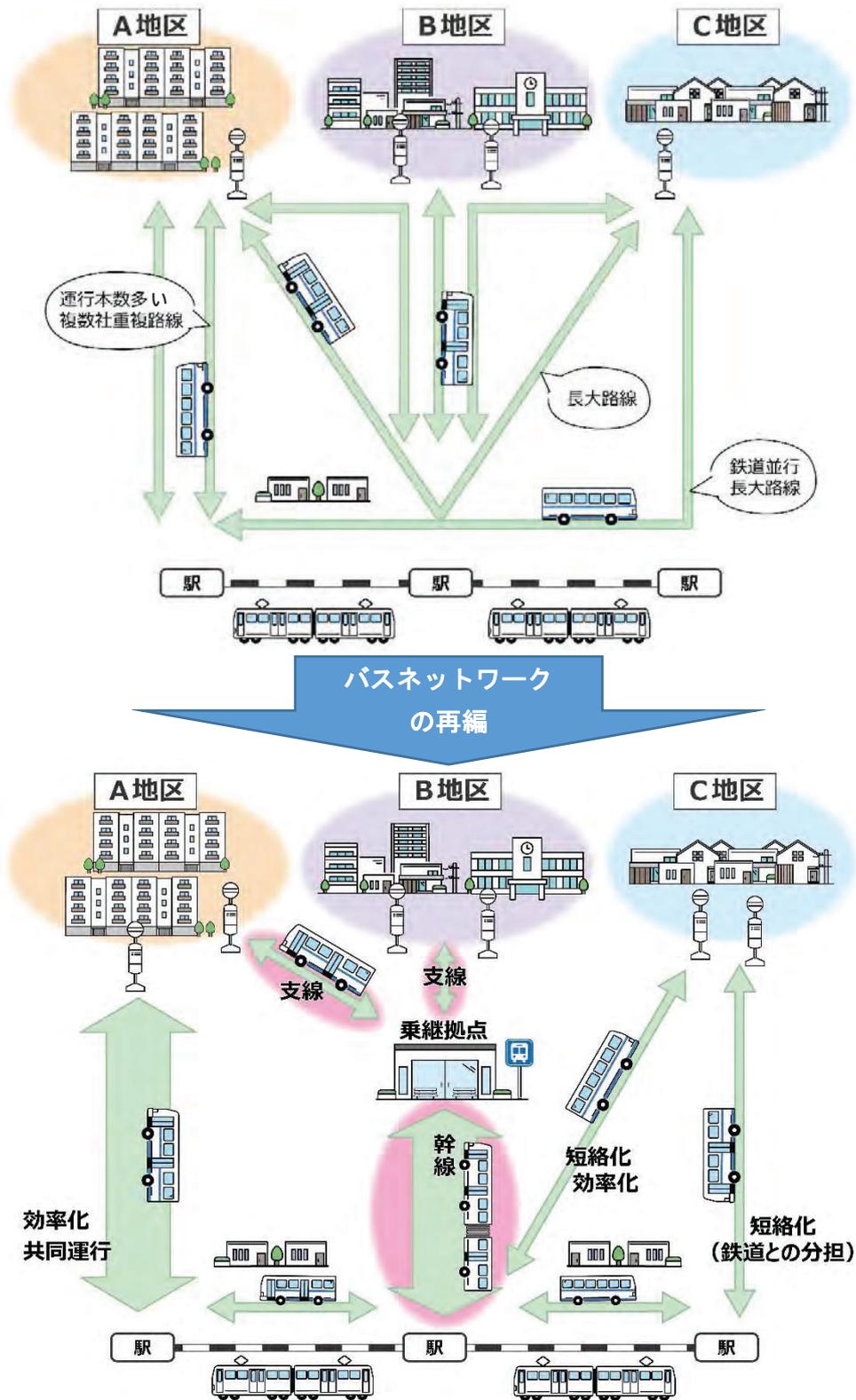


図 21 バスネットワークの再編イメージ

資料) 横浜市都市整備局資料

*図は概念を示すものであり、横浜市の施策体系を示すものではありません。

イ 施策の方向

令和2年の法改正にあわせて、路線の効率化のほか、等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗り継ぎ割引運賃（通し運賃）等のサービス改善を促進する「地域公共交通利便増進事業」が創設されました。あわせて、独占禁止法特例法により、バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外とする特例が創設されました。

運行本数の多い路線に連節バスを導入して運行の効率化を図り、輸送力を確保しつつ生み出されたバス事業者の経営資源を他の路線に再配分する取組（図22）、地域特性や需要に応じた車両選定や、サービス転換に向けた支援について検討します。

さらに、バスネットワークの維持のための路線の再編、長大な路線の短絡化に必要となる乗り継ぎ拠点や折り返し施設等の確保・整備の支援について検討します。また、乗り継ぎ利用に際して利用者の負担が軽減され、利便性が上がるように、待合空間の環境整備、乗り継ぎ情報の提供、乗り継ぎ割引制度等について検討します。

施策の効果を高めるためには、地域の特性に対してサービスの内容が適切か、サービスの内容が利用者のニーズに合っているか、サービスの実施にかかる費用に無駄がないかなど、データに基づいた分析評価を行うことも重要となることから、バス事業者と連携して取組を進めます。

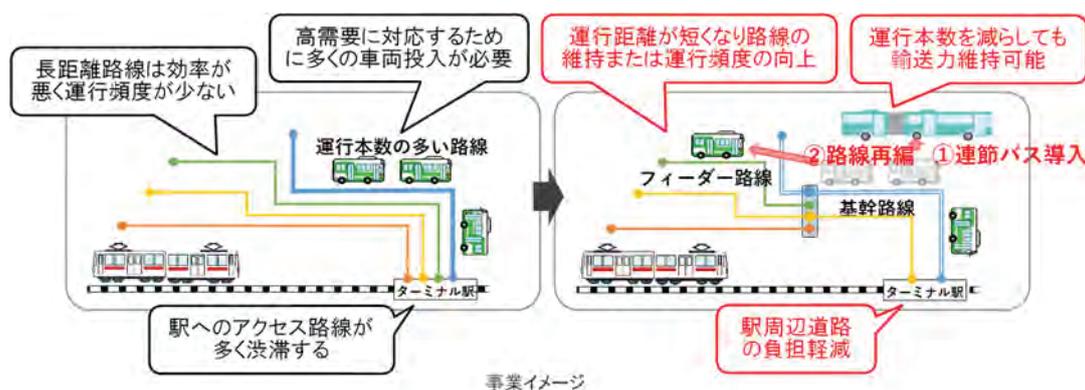
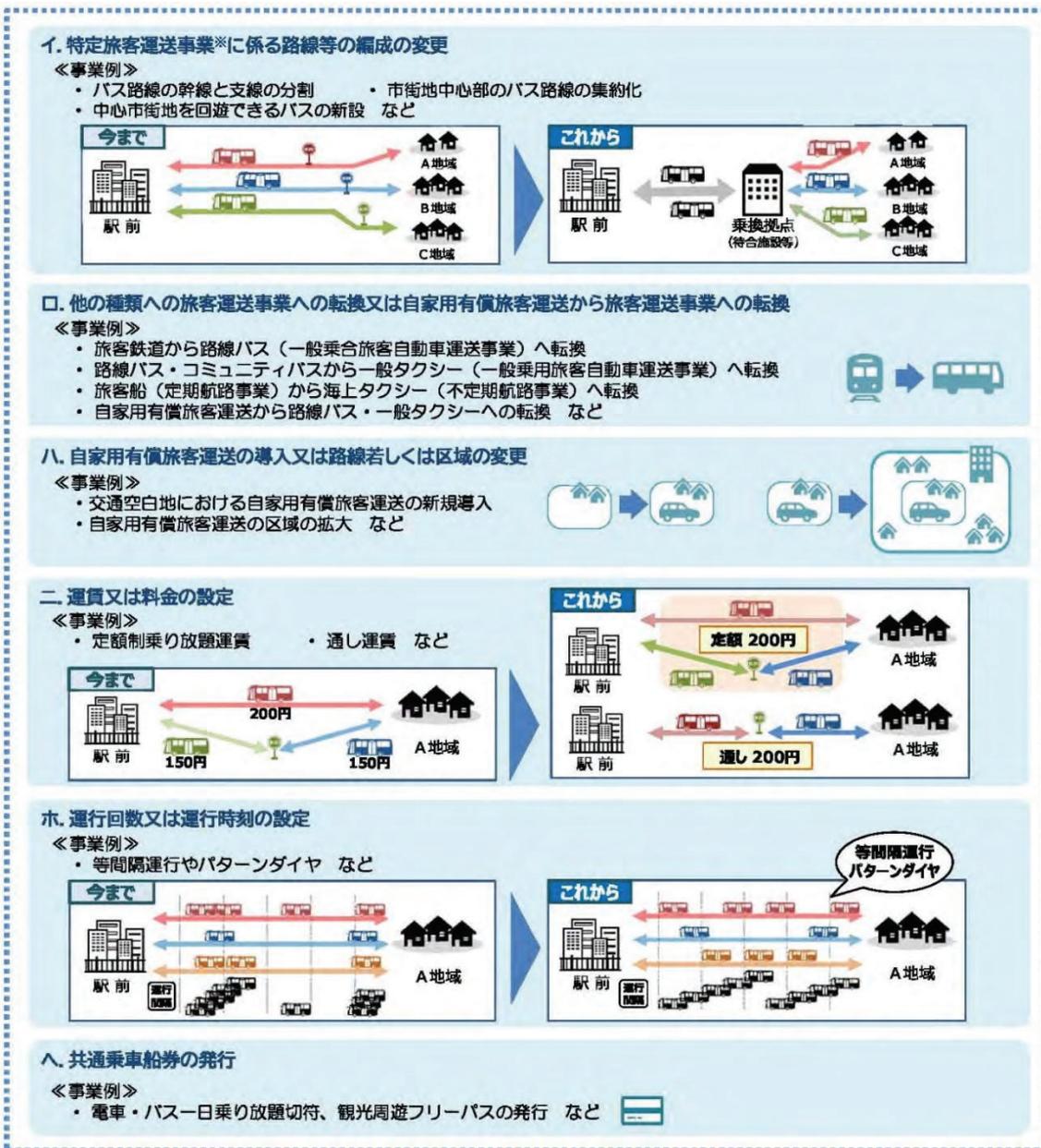


図22 バス路線の維持・充実に向けた取組イメージ

資料) 横浜市道路局資料

《参考》地域公共交通利便増進事業 イメージ



ト. イ～ハに掲げる事業と併せて行う以下の事業(施行規則 § 9の3)

《事業例》

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード又は二次元コードの導入
- ⑤ ①～④に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

資料) 国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き (詳細編) (令和2年11月)

(2) 地区内交通サービスの確保

ア 考え方

① 幅広い選択肢の提供

自宅と最寄りのバス停や生活利便施設などをつなぐ「地区内交通サービス」（図23）の確保によって、公共交通全体の利用が促進されるとともに、地域の高齢者等の外出を促し、健康維持（フレイル予防、医療費抑制等）や社会参加につながります。また、最寄りの商業・サービス施設等の利用を促して賑わいを創出し、身近なまちの機能が維持されるなど、地域全体の様々な課題解決が期待できます。

そのため、バスやタクシーなど既存の公共交通サービスや新しいモビリティツールの活用など、より身近な範囲での移動に応じた交通サービスの選択肢を広げ（図24）、通勤・通学世代や子育て世代、高齢者など様々な利用者の移動を支援していくことが必要です。

また、様々な交通サービスを束ねて予約から決済までワンストップで利用が可能な手段として MaaS の取組が広がっています。MaaS は、移動だけでなく、移動の先にある目的との連携など、交通分野と他分野との連携・接続が可能になるため、マイカーに頼らずに地区内交通サービスを利用していくうえで、MaaS が有効な手段となる可能性があります（図25）。



図23 地区内交通サービスのイメージ（再掲）

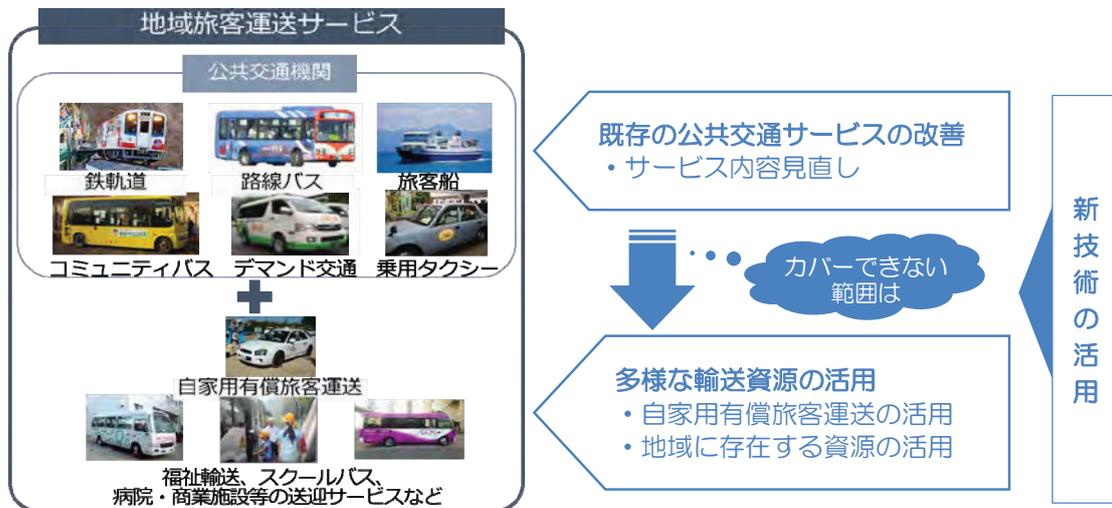
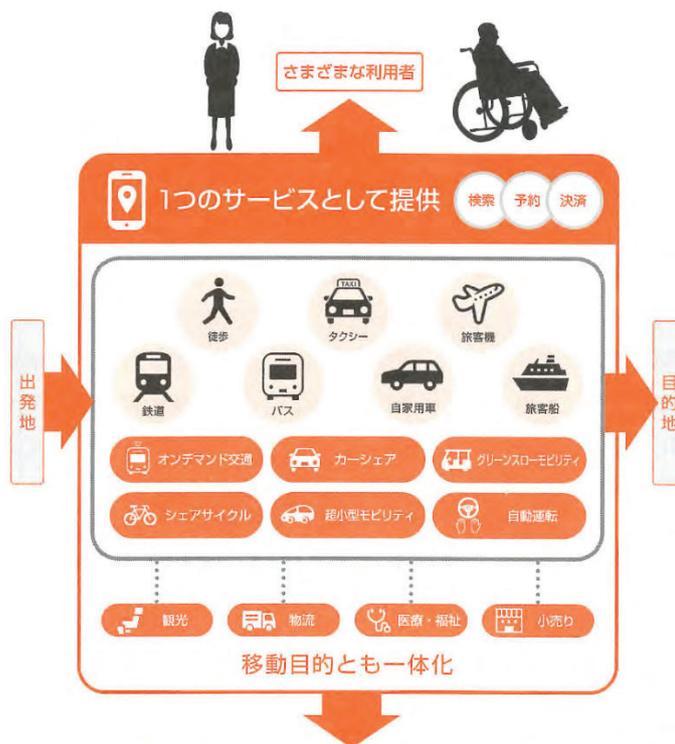


図24 これからの地域旅客運送サービスのイメージ
資料) 国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引きを基に横浜市作成



地域が抱える課題の解決+移動価値の創造

図25 Ma a Sの説明図

資料) 「図解ポケット Ma a Sがよくわかる本」
(中村文彦・外山友里絵・牧村和彦著 秀和システム)

② 交通・福祉・まちづくりのさらなる連携

誰もが「安心して自由に生活できるインクルーシブなまち」を目指すことが重要であり、健康で生きがいに満ちた生活を送れるよう、できる限り心身の活力低下を防ぐ取組（フレイル予防）が必要となります。

そのためには、交通・福祉分野でより一層の連携を図りながら、施策を推進していく必要があります（図26）。一人暮らしの高齢者や一人での移動が困難な方が、地域社会の中で安心して暮らせるよう、交通事業者、住民、地域の企業・団体など関係者と理念を共有して社会参加を促しながら、支え合いの関係を構築し、誰もが自由に外出できる環境を整えていく必要があります。

また、地区内交通サービスの確保自体を目的とするのではなく、これを手段として、地域のどのような課題が解決されるのか、地域ごとに目的や効果を考えることが重要です。交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、福祉、健康、教育、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものとして、住民や交通事業者、企業やNPO等地域全体で話し合い、交通サービス確保の必要性の認識を高め、支え合いの関係の中で、より地域に密着した支援が必要です（図27）。

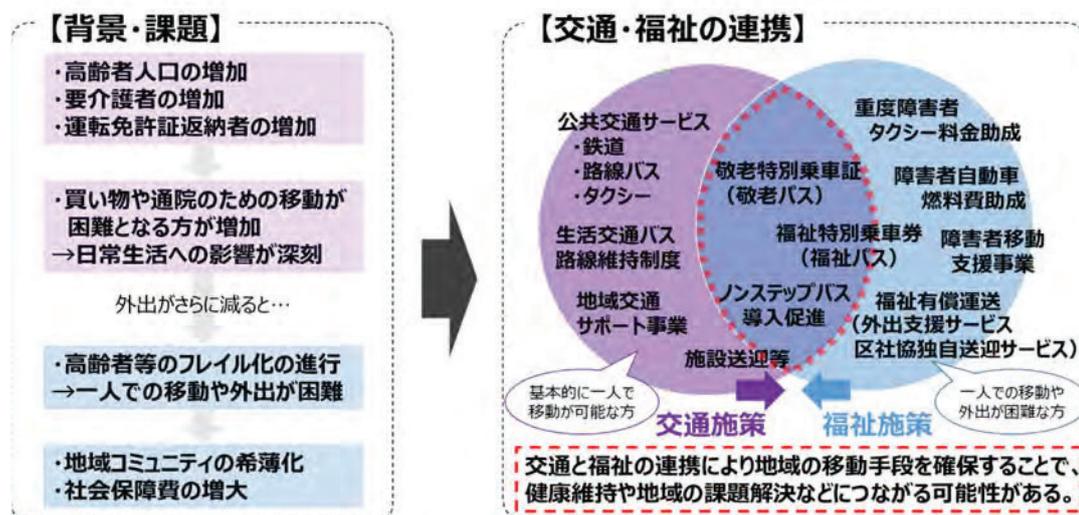


図26 交通・福祉の連携イメージ

資料) 横浜市都市整備局資料

【「安心して自由に生活できるインクルーシブなまち」について】

誰もが、心置きなく、自分の意思で、暮らす、働く、訪れるなどの生活を送り、様々な活動に参加できるまちを目指します。

※インクルーシブ：直訳すると「包摂的な」という意味です。「全ての人を受け入れられ、参加できる」、「誰も排除しない（されない）」、「誰一人取り残さない」という意味合いで用いられます。

（横浜市福祉のまちづくり推進指針（令和3年度～7年度）（令和3年3月）より）

地区内交通サービスの確保によるねらい



MaaS 導入の視点

- ① 様々な交通サービスの統合及び生活のシーンと交通サービスのマッチング
- ② 地域の課題解決、移動の価値創造に向けたデータ解析とコミュニケーションのツール

図27 交通・福祉・まちづくりの連携イメージ

資料) 横浜市都市整備局資料

③ 安全・安心の地区内交通サービス

地区内交通サービスが、利用者はもちろん、歩行者や自動車などにとっても、安全・安心であることは、何よりも優先する事項です。

既存の公共交通サービスであるタクシーは、ドア・ツー・ドアで24時間対応が可能な機動性の高い公共交通で、“プロ”のドライバーが運転を担っていることに加え、利用者の目的に応じたきめ細かいサービスの提供が可能であり、地区内交通サービスの中心となると考えられます。

一方で、技術の進展により様々なモビリティツールが登場しており、急こう配や狭あいな道路のため路線バスが運行できないエリアの移動を支える手段として、期待が高まっています。

例えば、歩行支援型のパーソナルモビリティ（図28）は、歩行者程度の速度であり、高齢者や歩行が困難な方に限らず誰でも安心して乗ることができるモビリティツールです。また、グリーンスローモビリティ

（図29）は、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小型な乗り物であり、4人～10人程度が乗車できます。これらは、狭あいな道路でも走行が可能なことから、新たな移動手段の選択肢として期待されています。

さらに、ボランティア輸送や自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送、福祉有償運送）といった地域の共助による移動手段も、小さな需要に応える重要なサービスです。

これらを地区内交通サービスの選択肢の一つとして普及させていくには、地域の理解や協力、運転を担う方への支援（運転技能の向上、責任範囲や安全に対するルールづくり等）などが必要と考えられます。



図28 パーソナルモビリティのイメージ
写真) 横浜市都市整備局



図29 グリーンスローモビリティのイメージ
写真) 横浜国立大学提供

《コラム》既存の交通サービスの紹介

タクシーには、高齢者や子育て世代、一人での移動が困難な方などの移動を支援する、様々なサービスがあります。

「ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）」は、原則としてユニバーサルドライバーの研修を修了した運転士が乗務し、車いすのまま乗車することができる、誰もが使いやすい車両となっており、一般のタクシー料金で利用することができます。また、妊娠中の方をサポートする「陣痛タクシー」や、お子さまの一人での移動をサポートする「子育て支援タクシー」といったサービスもあります。

一人で公共交通サービスを利用して移動することが困難な場合には、NPO法人が利用者とタクシー事業者をマッチングするサービスや福祉有償運送などがあります。また、社会福祉法人などが地域貢献としてサロン送迎などの移動支援に取り組んでいる例もあります。

《コラム》地域の取組の紹介

【菊名おでかけバス】

- 運行主体：コミバス市民の会
- 車両：ワゴン型（定員8名）※有志の方からの貸与
- 運行経路：菊名駅西口～OKストア前～菊名駅前公園前
- 対象者：コミバス市民の会の会員



導入の背景

平成12年当初から、山坂の多い港北区菊名地域において気軽に地域内移動で利用できるツールを求める声が強くなりました。菊名駅周辺は通勤通学の至便地域ですが、駅から近い場所であっても勾配が急で、高齢者や乳幼児連れ、障がい児者等にとっては出掛けることが困難で、高齢者の閉じこもり率も市の平均を大きく超える地域でした。

試行錯誤（自家用車、市バスを借り上げての試運行）の末、平成22年から週1回の菊名おでかけバスを開始しました。

イ 施策の方向

地区内交通サービスの確保に向けては、幅広い選択肢の中から地域が地域に適した交通サービスを選択できることが重要です。そのため、車両数、運行頻度、サービスの時間帯など、どのような交通サービスが地域に適切か、実証実験等による知見の蓄積を進め、一定期間の取組を通して行動変容を促すとともに、新たなサービスの定着を促す必要があります。

そこで、地域交通サポート事業を推進するとともに、より身近な移動ニーズにきめ細やかに対応できる、地域の主体的な取組による交通サービスの導入に向けた支援策について検討します。例えば、十分な需要が見込めない地域における乗合タクシー（デマンド型）の導入や、既存の公共交通サービスであるタクシー（乗用）の活用（相乗りなど）に向けた支援策について検討します（図30）。

また、新たな選択肢として、歩行支援型の低速のパーソナルモビリティなどの新たなモビリティツールを活用し、まちづくりと連携した実証運行などを支援し、導入可能性を検討します。

さらに、地域における取組として、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送、福祉有償運送）の導入などを見据え、運転者講習（国土交通大臣の認定講習）など幅広い世代の担い手を確保していくための支援策について検討します。



図30 地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

資料) 国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引きを基に横浜市作成

《参考》公共交通サービスを活用した実証実験の取組概要

定められた路線を、定められたダイヤで運行する「定時定路線」型の交通は、目的地への一定のまとまった需要が必要となりますが、移動ニーズの多様化により、需要を束ねることが困難な地域が多くなってきています。

定時定路線ほどの十分な需要は見込めないものの、ある程度の需要がある地域などにおいては、路線やダイヤを定めずに利用者のニーズに応じて運行ルートや乗降場所を設定する「デマンド型」の交通サービス（図31）や、目的地の近い利用者同士など移動ニーズが同じ人たちがタクシーを共同で利用する「相乗り」サービス（図32）の導入などが考えられます。横浜市内では、タクシーの初乗り運賃が1.2kmで500円であり、近所のおでかけに複数人で利用すると、バス運賃と同額程度となります。

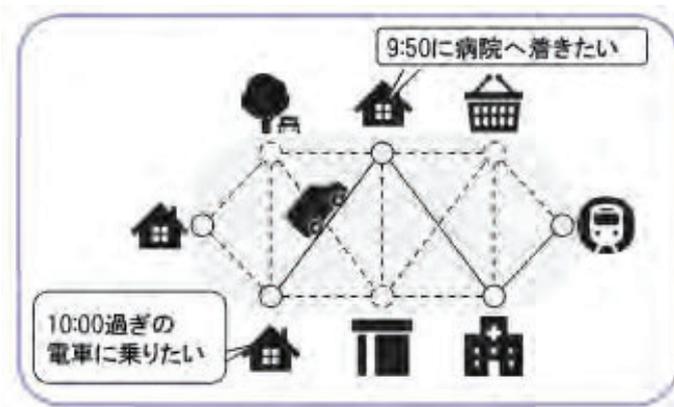


図31 デマンド型交通の導入イメージ（一例）

資料）横浜市道路局資料

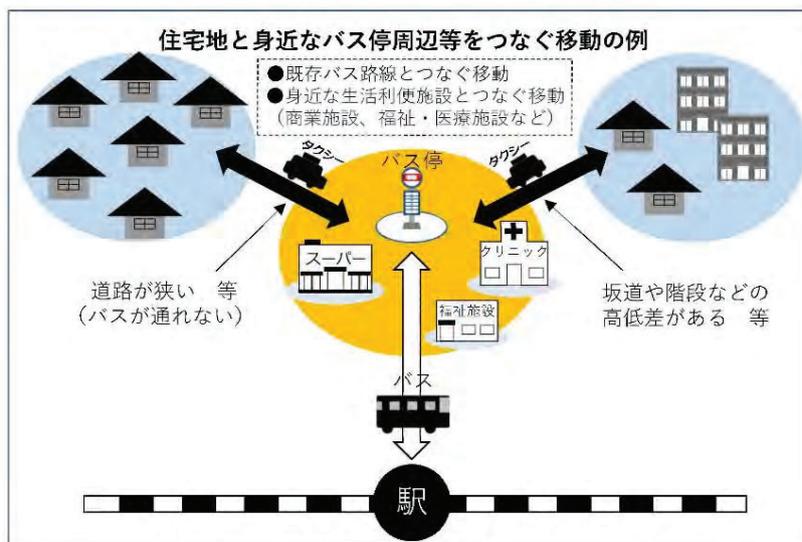


図32 タクシー相乗りサービスの導入イメージ（一例）

資料）横浜市都市整備局資料

(3) モビリティマネジメントの推進

ア 考え方

持続可能な地域交通の実現には、公共交通の利用促進を図ることが重要であるとともに、路線バスや地区内交通サービスを積極的に利用するという意識の醸成も重要です。

そのきっかけとして、お住まいの地区のバス路線など既存の公共交通の状況（サービスの種類、運行頻度、ルート、収支の実態、利用者数など）や公共交通利用による効果（環境負荷の軽減、健康増進、マイカーの減少による渋滞や事故の減少など）を「知って」いただく必要があります。そのうえで、交通サービスを利用して「乗って」いただくことにより、地域交通を支えるという意識を持っていただくことが重要です。

また、外出の機会が増え利用者同士のコミュニケーションが活性化するなど、移動自体を「楽しめる」ようになると、さらに外出機運を高めることにつながります。

交通行動が変化し公共交通の利用が促進されることは、脱炭素化やSDGsの理念にも繋がります。モビリティマネジメントを通して、市民の皆様とともに地域交通を支え、誰もが様々な交通サービスを選択でき、いつでも気軽に外出できる環境づくりが重要です。

モビリティマネジメントとは

一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化すること※を促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーション中心の交通施策

※ 渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮して、過度なマイカー利用に頼る状態から、公共交通サービス等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換すること

モビリティマネジメントの妖精
モビマネくん



《コラム》交通政策と SDGs の理念

SDGs（持続可能な開発目標）は「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年度とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。



目標 11「住み続けられるまちづくりを～包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する～」のターゲット「11.2」において、「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」として規定されています。

資料）国際連合広報センター資料

イ 施策の方向

交通サービスの状況や身近な交通サービスを「知って」いただくために、あらゆる世代の需要や行動の特性を踏まえ、広報紙や SNS 等の活用をはじめ、地域の関係者と連携しながら、市民・企業、交通事業者、行政等が協力・連携して、あらゆる機会を捉えた積極的な情報発信を進めます。

その中で、情報が人の繋がりの中で伝わり、共感を介して広がっていくことを促すため、地域の生活者の視点で日常的に支援を行っている社会福祉法人など、地域の関係者との連携を強めていきます。また、小学校等への出前授業を通し、学校と地域の連携・協働を促します。

交通サービスを利用して「乗って」いただくためには、既存の公共交通サービスや新たなモビリティツールなど、多様な交通サービスをシームレスに乗り継ぐことができる環境を整えることも必要です。さらに目的地となる鉄道駅や生活利便施設などの商業・サービス機能との連携について、MaaS が有効な手段となる可能性があります。MaaS は移動や購買、検索など様々な利用履歴のデータを評価、分析、管理することが可能であり（図 33）、MaaS が有効な手段となるか実現可能性を検討します。

市民の皆様にも積極的に交通サービスを「知って」「乗って」「楽しんで」いただくとともに、モビリティマネジメントを推進し、市民・企業・交通事業者・行政等みんなで支える地域交通（図 34）の実現を目指します。

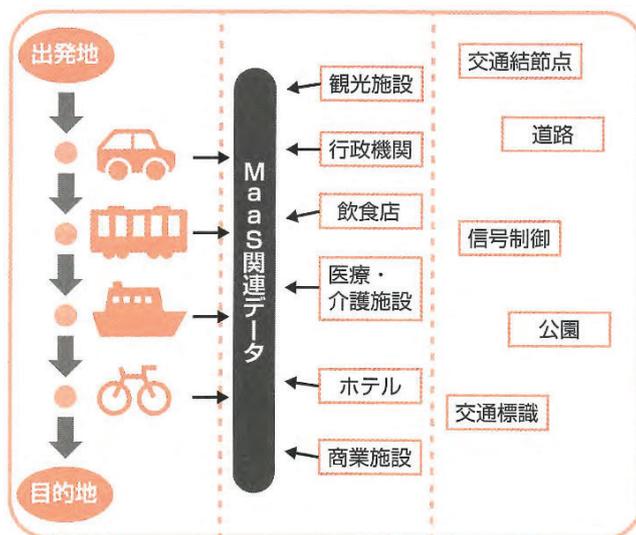


図 33 MaaS とデータ活用のイメージ

資料) 「図解ポケット MaaSがよくわかる本」

(中村文彦・外山友里絵・牧村和彦著 秀和システム)

【MaaS について】

アプリなどを開発すること自体を目的にするのではなく、MaaS を交通や移動を中心とした地域の課題を解決するための関係者連携を促すツールとして捉えることが肝要です。(国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より)



図34 みんなで支える地域交通のイメージ

資料) 横浜市都市整備局資料

5 持続可能な地域交通の維持・確保に向けた今後の取組

持続可能な地域交通の維持・確保に向け、「バスネットワークの維持」や「地区内交通サービスの確保」、「モビリティマネジメントの推進」を着実に図るための重点的な取組を整理するとともに（表2）、地域交通の維持・確保に向けた指標と令和7年度を目途とした目標値を設定しました（表3）。

法改正を受け、協議会や各部会等で持続可能な地域交通の実現に向けて意見交換を重ねてきました。いただいたご意見は、本資料のほか、「横浜市中期計画2022-2025」（以下、「中期計画」という。）の中にも、その一部を反映しています（P34、35参照）。

一方、人口動態や生活様式の変化、移動ニーズの多様化など、詳細なデータの取得・分析・評価を行い、必要に応じて計画や施策の見直し・改善が必要と考えられます。

今後、地域交通の維持・確保に向けて市民・交通事業者・行政が連携して取り組むとともに、国の動向や社会情勢の変化なども踏まえながら、中期計画に示す「地域の総合的な移動サービスの確保」に向けて検討を進めます。

表2 重点的な取組の例

バスネットワークの維持	地区内交通サービスの確保
<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者と連携した郊外部における連節バス導入による路線バスネットワークの維持（走行環境整備、導入後の資源配分） ・路線バスネットワーク維持のための乗継拠点や折り返し施設等の整備の支援検討 ・ビッグデータ等を活用した移動需要の把握と活用によるバス路線再編の支援検討 ・地域特性や需要に応じた運行（車両の小型化）の支援検討及び実証実験 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通サポート事業の推進 ・ICT技術を活用した需要に応じた効率的な運行の実証実験（デマンド型交通） ・乗用タクシーを活用した実証実験（相乗り） ・技術革新による新たな交通サービス導入の支援検討 ・共助の取組の支援検討（担い手育成等）
モビリティマネジメントの推進	
<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントの実施（地域関係者向け研修など） ・学校モビリティマネジメント（出前授業）の実施（拡充） ・モビリティマネジメントイベント（シンポジウムなど）開催 ・広報紙やSNS等を活用した、バス・タクシー等交通サービスに関する情報発信 	

表3 政策指標及び施策指標

指標	現況値 ^{※3}	目標値 ^{※3} (令和7年度)
【政策指標】 地域交通サポート事業などの本格運行地区数 ^{※1} [視点] バスネットワークの維持や地区内交通サービスの確保など、より地域の特性に応じた支援を進めている	17 地区 現状は地域交通サポート事業の本格運行数	30 地区
【施策指標】 地域交通の利用促進に関する取組件数 ^{※2} (出前授業等モビリティマネジメントの取組) [視点] 地域交通への理解を深め、モビリティマネジメントの裾野を広げている	40 件/年	52 件/年

※1 地域交通サポート事業や地域関係者との連携による取組等

※2 学校、地域ケアプラザ、企業等の地域関係者を対象とした研修や授業

※3 横浜市中期計画 2022-2025 より

【施策実現に向けた指標（診断の要素）について】

目標の達成に向けた取組を進める中で、地域ごとに異なる多様な実態を市民・企業、交通事業者、行政等と共に捉えながら「地域の状態を診断」し、地域に適した施策を推進していく必要があるため、診断の要素を整理しました（表4）。

表4 施策実現に向けた指標（診断の要素）

指標（診断の要素）	視点
最寄駅まで15分で到達できる人口の割合 [※]	朝の時間帯の駅へのアクセシビリティの状況
駅につながるバス路線数	バスネットワークの状況
最寄りの公共交通機関までの移動負荷	朝・昼間の時間帯の移動負荷の状況 ・物理的な負荷（距離：駅1km・バス300mなど）
最寄りの生活利便施設までの移動負荷	・時間的な負荷 ・金銭的な負荷 等
地域の高齢化率	地区内交通サービスの需要が潜在する可能性が高い地域

※ 平日朝の通勤時間帯（概ね午前7時から8時）を対象。徒歩及びバス利用を前提

《参考》横浜市中期計画2022-2025（令和4年12月）

横浜市では基本戦略として「子育てしたいまち 次世代を共に育むまち ヨコハマ」を掲げ、横浜に関わる様々な人・団体の皆様と共に、横浜の受け継ぐ多様な魅力を更に高め、「住みたい都市」「住み続けたい都市」「選ばれる都市」を目指し、市民生活の質と都市の活力の向上の好循環へつなげていきます。

地域交通については、戦略5「新たな価値を創造し続ける郊外部のまちづくり」の中で、政策28「日常生活を支える地域交通の実現」として示しています。

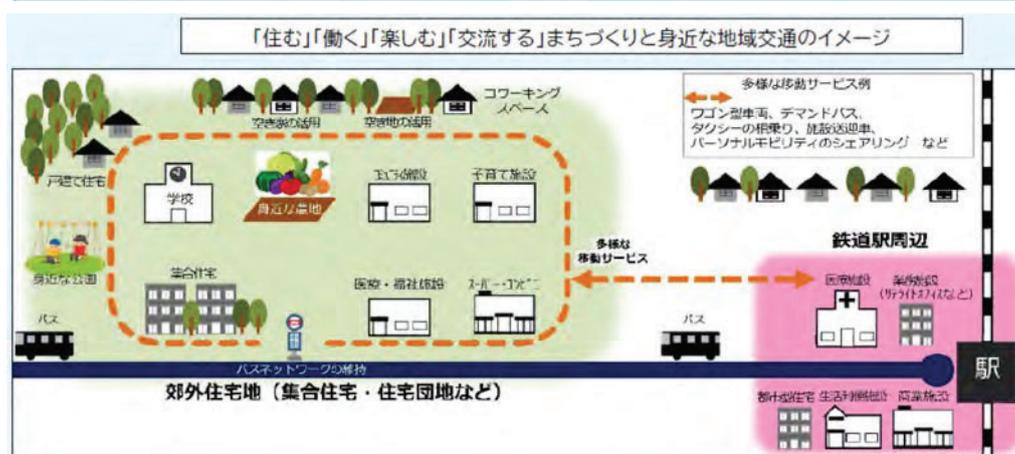
戦略5「新たな価値を創造し続ける郊外部のまちづくり」

主な内容（抜粋）

誰もが移動しやすい身近な地域交通と移動環境

◆日常生活で誰もが移動しやすい身近な地域交通の確保
 交通事業者・企業・地域・行政など関係者間において、意識醸成や利用促進に関する取組を進め、支えあいにより身近な地域交通が確保されていることを目指していきます。これに加え、各地域においては、具体的なニーズを踏まえながら、市民生活を支えるバスネットワークの維持や、日常生活圏の移動に対応できる地域内の身近な移動手段の確保に向けた取組を進めます。
 新たな交通サービスの実証運行の実施、MaaS※の導入による複数の交通サービスの連携や交通以外の多様な分野のサービスとの連携などにより、シームレスで快適・便利な移動の実現や、地域内経済の循環・活性化への寄与を目指していきます。

◆誰もが安全・安心・円滑・快適に移動できる環境の確保
 子どもから高齢者まで安全・安心・円滑・快適に移動できる、道路の交通安全対策、バリアフリー、自転車の利用環境整備等を着実に推進するとともに、将来の自動運転など新たなモビリティツールの普及、社会変化などに伴い、多様化するニーズに応じた移動環境の検討を進めます。



【出典】横浜市政策局

働き方やライフスタイルの変化を踏まえ、郊外部の鉄道駅周辺、大規模団地、駅から離れた郊外住宅地において拠点機能充実や新たな機能導入などが求められている。また、地域交通をはじめ、各拠点を結ぶネットワークの充実が必要。郊外部の課題解決や地域活性化に向けて、拠点機能と移動手段が充実し連動することが重要になる。

政策 28 「日常生活を支える地域交通の実現」

政策の目標（抜粋）

主な交通手段であるバスネットワークの維持や、地域内の多様な移動ニーズに対応するため、既存の公共交通の利用促進や改善、新たな移動サービスの導入、ICT 活用、高齢者等外出支援、他分野連携など総合的な視点から検討や取組を進め、持続可能な地域交通の実現に向けた取組が推進されています。また、歩行者空間の整備や、自転車活用など多様なニーズに応えるみちづくりが進んでいます。さらに、通学路における子どもの交通事故死ゼロを目指した交通安全対策の推進など、誰もが安全・安心・円滑・便利に移動できる環境整備が進んでいます。

主な施策（抜粋）

1	市民・企業・交通事業者・行政等みんなで支える地域交通の実現	主管局	都市整備局、 道路局、交通局
<p>地域交通の確保に向けて、交通事業者、住民、地域の企業・団体など関係者と理念を共有し、支え合いの関係構築を促していきます。あわせて、広報による需要喚起や公共交通の利用を促すモビリティマネジメントの推進など、地域交通の利用促進に関する取組を進めます。</p>			
2	地域の総合的な移動サービスの確保	主管局	都市整備局、 政策局、 健康福祉局、 道路局
<p>バスネットワークの維持や、地域の主体的な取組による移動サービスの確保を着実に進めます。地域内の多様なニーズに対応するため、バスやタクシーをはじめ、企業・NPO・住民など多様な担い手による運行や ICT を活用し、市域全体への展開を目指します。また、高齢者の外出支援の観点で、敬老パスの IC カード化により得られる利用実績等も踏まえながら、敬老パス制度（75 歳以上無償化）も含め、持続可能な地域の総合的な移動サービスの検討を進めます。</p>			

横浜市都市整備局都市交通部都市交通課

令和4年12月

横浜市中区本町6丁目50番地の10

Eメール tb-toshiko@city.yokohama.jp

電話番号 045-671-4128

FAX番号 045-663-3415

[https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/
machizukuri-kankyo/kotsu/toshikotsu/](https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/toshikotsu/)