

令和８年度 第１回 横浜市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時	令和８年６月２２日（月）１０：３０～１２：００
開催場所	横浜市役所 １８階会議室 みなと１・２・３
出席者	中村委員、小田部委員、宮原委員、国分氏（関委員代理）、廣脇委員、関上委員、大野委員、市野委員、藤本委員、西村委員、安藤氏（平田委員代理）、金子委員、桐山委員、田辺委員、清水委員、奈良氏（高木委員代理）、松村委員、片山委員、寺井委員、古性委員、村田委員、松井委員
欠席者	—
議 題	１ 地域公共交通計画に基づく令和７年度評価（追加報告） ２ 地域公共交通計画の令和８年度の主な取組について （１）地域公共交通を守る ・バス運転士の確保策の推進 （２）地域公共交通を増やす ・横浜市みんなのおでかけ交通事業 （３）地域公共交通を使う ・新たな交通サービスの創出 ・移動実態データ等を活用した移動需要の把握と共有

議題 1 地域公共交通計画に基づく令和 7 年度評価（追加報告）

議題 2 地域公共交通計画の令和 8 年度の主な取組について

（議題 1、2 について説明後、まとめて質疑を行った。）

清水委員

菊名おでかけバスは、今年度から、みんなのおでかけ交通事業の支援を受けることとなった。これまで地域の協力により車両を確保してきたが、それが困難となり、昨年度も様々な検討を行ったものの解決には至らなかった。そのような経緯から、今回、横浜市に支援をお願いすることとなった。

一方で、週 1 回の運行に対して公費を投入することについては課題意識を持っており、地域でより有効に活用できる方法を模索している。この点については、様々な事情がある中で容易ではないことは認識している。

現在、子育て支援団体からは、車両不足により親子の移動が困難であるとの課題が寄せられている。本事業で導入される車両を地域活動に幅広く活用することで、さらなる地域支援につながるのではないかと。

国においても、輸送資源のフル活用が重視されており、様々な活用事例が示されている。こうした動向も踏まえ、横浜市においても、本車両を地域資源としてどのように活用できるかについて、今後一緒に検討してほしい。

中村委員

補助制度の財源や運用ルールにより、用途や運行範囲に一定の制限が課されており、柔軟な活用が難しい現状もあると認識している。

しかし、こうした制約についても、一定の見直しや運用上の工夫を行うことで、活用の幅を広げられる可能性があると考えている。これまで各地の事例を見ても、関係者による調整や制度運用の工夫によって、新たな活用方法が実現したケースもある。

具体的な活用方法については、現場で活動する地域団体、市役所の担当部署、関係部局が連携しながら検討していくことが重要である。また、制度や法令上の制約がある場合には、その解釈や運用の見直し、他自治体の先行事例の調査などを通じて、課題解決の方策を探ることも有効であると考えている。

市においては、まず実際の運用状況をモニタリングしながら利用実態を把握し、その上で車両のさらなる活用可能性について検討を進めていくことが望ましい。

宮原委員

バス運転士数の充足率について、定員数を令和 6 年度の 5,403 人としているが、必要とされる定員数は年度ごとに変化する可能性があり、また、駅まで 15 分達成人口割合で示されたように、路線の見直しや時間帯ごと

	の運行便数の調整など、運行計画の変更によって必要となる運転士数自体も変動するのではないかと考えられる。 この点について、充足率や定員数の考え方の補足説明をお願いしたい。
事務局	バス運転士の充足率は、令和 6 年時点の水準を維持することを前提として制度設計している。各事業者の採用状況は社会状況などを受けて変動するが、令和 6 年度の定員数 5,403 人に対して、現在の確保状況を確認する指標として設定している。
松井委員	定員数の扱いについて補足する。各事業者に採用状況等を確認する中で、近年の厳しい採用状況を踏まえ、実際の運転士数が増加していないにもかかわらず、定員数が減少することで見かけ上充足率のみが上昇する状況が生じ得ることが分かった。本来、充足率の向上は人員確保の成果を示すものであるが、定員削減によって数値上のみ改善して見えることは、指標の趣旨と乖離する結果となる。 このため、令和 6 年度の定員数に固定し、分母を変動させないことで、実際の運転士数の動きに着目し、より適切に状況进行评估できるようにした。
事務局	駅まで 15 分達成人口割合関係について補足する。 本市としてはまず、地域公共交通計画に掲載している公共交通圏域図により、いわゆる交通空白地の有無を確認している。そして、交通空白地については、新たな交通手段の導入を進めていくという考え方で取り組んでいる。 一方で、公共交通圏域となるエリアについても、単に路線が存在するだけで十分とは考えていない。現行の整理では、バスが 1 本でも運行していれば対象エリアは公共交通圏域として扱われるが、サービスの充実度についても把握する必要があると考えている。 そのため、こうしたサービス水準を測る指標として、「15 分圏域の達成人口割合」を用いて評価を行っている。「15 分圏域の達成人口割合」については、特に通勤・通学など需要が集中する時間帯に着目し、15 分以内に駅に到達できる人口の割合を確認することで、利便性の実態を把握するものである。
中村委員	重要なのは、こうした数値の変動そのものではなく、実際に地域住民がどの程度不便を感じているのか、また、その状況が悪化しているのかといった実態であると考えている。そのため、個々のエリアの状況については、個別に丁寧な判断を行っていく必要がある。

小田部委員	「駅まで 15 分圏域の達成人口割合」について、移動手段は徒歩のみではなく、バスなどの公共交通を利用した場合の移動時間も含めて算定しているのか。具体的な算定方法について説明いただきたい。 また、公共交通圏域図と「駅まで 15 分圏域の達成人口割合」の図を比較すると、圏域内を示す着色部分と圏域外を示す白色部分に差異が見られる。この違いが生じる理由についても説明いただきたい。
事務局	「駅まで 15 分圏域の達成人口割合」の図は、徒歩のみで駅まで 15 分で到達できる範囲と、徒歩とバス利用により駅まで 15 分で到達できる範囲を着色している。バス利用の場合は、自宅から最寄りバス停までの徒歩時間と、バス停から駅までの所要時間を合算し、15 分以内で到達可能な範囲を対象としている。 その上で、着色範囲内に居住する人口を国勢調査データから抽出し、市全体の人口に対する割合として「駅まで 15 分圏域の達成人口割合」を算出している。 一方、公共交通圏域図は、鉄道駅から道路距離 800m 以内、バス停から 300m 以内の範囲を基準としており、坂道等による移動速度の低下も考慮して設定している。この指標は、公共交通への物理的なアクセスのしやすさ、つまり「交通が存在するかどうか」を示すものである。 これに対し、「駅まで 15 分圏域の達成人口割合」は、単に交通が存在するだけでなく、朝の通勤・通学時間帯に駅へ 15 分以内で到達できるかどうかを評価する指標であり、両者は評価の観点が異なる。 そのため、公共交通圏域図では圏域内とされるエリアであっても、時間帯によって十分な運行が確保されていない場合には、駅まで 15 分圏域としては対象外となることがある。例えば、朝 7 時から 8 時台に駅へ到達できる便がない場合、公共交通圏域図では圏域内であっても、駅まで 15 分圏域では圏域外となる。 また、公共交通圏域図では坂道による速度低下の考慮に加え、急勾配の道路をアクセス経路として扱わないなど、より精緻な条件設定を行っているが、駅まで 15 分圏域ではこうした条件は設定していない。 このように、両者は算定の前提や手法が異なるため、示されるエリアや数値に差異が生じる。具体的な差分の要因については地域ごとに詳細な分析が必要であり、一概に特定することは難しいが、こうした算定手法の違いが背景にある。

中村委員	横浜市の特性として、丘陵地による高低差が存在し、そうした地域に居住する方々の高齢化に伴い、移動に課題が生じていることは認識している。 このような実態を踏まえると、道路勾配等を考慮して作成された公共交通圏域図をベースに評価を行うことが望ましいのではないかと考える。その上で、どのエリアにどのような課題があるのかを議論していくことが重要であるとする。 手間や予算の課題はあると思うが、評価の基盤となる図が重要である以上、どの図をベースに検討を行うのかについては整理が必要ではないかと考える。
事務局	「15 分圏域の達成人口割合」の指標は、従来から継続的に用いてきたものであり、計画策定時には過去との比較ができることを重視し、算定方法の変更はしなかった。 一方で、今回の作業を通じて、ご指摘の部分や、通勤・通学時間帯として設定している 7 時～8 時という条件が、現在の実態に必ずしも適合していない可能性も認識した。コロナ禍以降、働き方や通勤時間帯が多様化しており、指標の前提条件自体について見直しが必要ではないかと考えている。 次期地域公共交通計画の策定に向けた検討の中で見直しを行うのか、あるいは次回の指標提示の段階で、より精緻な算定結果を併せて示すのかも含め、今後検討していきたい。
中村委員	実際に作業を進める中で生じた違和感や気づきは、現場で手を動かしたからこそ得られたものであり、重要な知見であるとする。市民の課題をより適切に反映する方法や、他の図との整合について気づきがあれば、適宜見直しに反映していくことが望ましい。 通勤時間帯についても、従来は 7 時台から 8 時台を前提としていたが、在宅勤務の増加や高齢者・子育て世帯の移動ニーズを踏まえると、駅までのアクセスを通勤のみの視点で評価することの妥当性についても再検討の余地があるとする。 事務局においては、これらの課題への対応について検討を進め、状況を報告いただきたい。
大野委員	おでかけシャトルにおける回数券 IC カードの機能を敬老パスに統合する取組について、いつ頃から開始する予定なのか。
事務局	8 月から新たに運行を開始する地区があるため、まずは当該地区での導入に向けて、運行事業者や地域との調整を進めている。 昨年度から運行している地区については、運用変更に伴う利用者への影響を考慮する必要があるため、一定の周知期間を設けることを前提として

	いる。 そのため、地域や運行事業者と十分に調整を行った上で、適切なタイミングで新たな運用へ移行していく予定である。
田辺委員	「バスの魅力発信イベント」及び「合同会社説明会」について、来場者数やブース来訪者数などの実績を伺いたい。 また、可能であれば、それらが採用につながった事例の有無についても説明いただきたい。 あわせて、実施を通じて認識した課題についても伺いたい。 また、計画の施策3「利用促進・外出促進」について、今年度特に注力する取組や、新たに重点的に進めている施策があれば紹介いただきたい。
事務局	昨年度のイベント来場者数については、概ね100名以上が参加したと認識している。 会社説明会等の実施がどの程度採用に結びついたかについては、事業者と連携して把握に努めているものの、採用結果までの追跡はできていない状況である。 一方で、参加者からは「業務内容への理解が深まった」「関心を持つきっかけになった」といった声が寄せられており、会社説明会として一定の効果はあったと考えている。 採用への具体的な結びつきについては今後の課題であり、可能な範囲で確認していきたい。
関上委員	バス協会から補足する。第1部では、採用説明会に直接つなげる形式ではなく、現役ドライバーによる座談会や新人社員による講演などを実施した。参加者は約100名程度であった。 これらの参加者がそのまま第2部の乗務員募集説明会へ参加することを期待していたが、実際の参加者は約30～40名程度にとどまった。 参考として、バス協会主催の乗務員募集説明会では、来場者の約20%が採用面接に進み、そのうち約20%が採用に至る傾向がある。 ただし、1人の応募者が複数の事業者の選考を受けるケースも多く、特定の説明会がどの程度採用に結びついたかを正確に把握することは難しい。 また、事業者側としても採用結果の詳細な共有には難しさがあり、説明会ごとの採用成果を直接把握することについては課題があると認識している。今後は、可能な範囲で把握方法について検討していく必要がある。

事務局	施策３「利用促進・外出促進」については、新規・拡充の取組はないが、昨年度からの取組を継続して推進していく方針である。 「モビリティ・マネジメントの実施」として、小学校に職員が出向き、身近な交通・移動に関する理解促進を目的とした授業を実施している。交通に加え、環境や福祉の視点も取り入れた内容としており、今年度は１０校程度の実施を予定している。 「あらゆる世代の外出促進」については、敬老パスを地域公共交通に適用する取組を進めている。今年度新たに導入するおでかけシャトルについても、敬老パス及び特別乗車券等を適用する予定である。 「バリアフリー対応車両の導入及び周知啓発」については、ノンステップバスや ＵＤ タクシーの導入支援に係る補助制度を継続するとともに、ＵＤ車両の乗車体験会についても引き続き実施する予定である。
松村委員	健康福祉局としては、特に敬老パスの地域公共交通への適用について、引き続き重点的に取り組んでいく方針である。
中村委員	各施策について様々な取組が実施されていることは理解できたが、評価の観点としてはアウトプットにとどまっている印象がある。 モビリティ・マネジメントについては、それによって自家用車の利用行動が見直されたかどうか成果として問われるべきである。また、外出促進についても、実際に外出する人が増えたかどうか重要な指標になると考える。 バリアフリー対応についても、車いす利用者や高齢者、子育て世帯がどの程度外出しやすくなったのか、利用が拡大したのかといった点まで把握することが重要である。 学校教育におけるモビリティ・マネジメントについても、単に授業を実施するだけでなく、子どもたちの環境意識の変化や具体的な行動変容につながったかといった成果が可視化されることが望ましい。 外出促進策については、障害者、高齢者、子育て世帯など、それぞれの対象者の外出行動がどのように変化したのかについて、パーソントリップ調査などを活用しながら継続的に把握することも可能ではないかと考える。 また、定量的なデータだけでなく、利用者団体等からの意見を通じて、外出意欲や満足度の変化を把握することも有効である。
小田部委員	施策１「バスネットワークの維持」において、「バス路線の再編・効率化」が掲げられているが、この施策を具体的に検討・実行していく上では、客観的なデータの把握が重要であると考ええる。

	その観点から、事業者別のバス路線数、利用者数、乗務員数などの基礎データについて、市として一元的に把握しているのか伺いたい。
寺井委員	事業者ごとの詳細なデータについては、市が直接すべてを取得しているわけではなく、基本的には各バス事業者からの情報提供により把握している。 ただし、これらのデータは営業に関わる情報でもあるため、市として必要な情報については、事業者と連携しながら適宜把握している。 一方で、すべての路線について乗客数や運行実態を網羅的に把握できているわけではない。 今後は、バス事業者との連携を強化し、可能な範囲でより多くの情報を収集しながら、利用者の少ない路線の見直しや、需要の高い路線の増便などを検討したい。 限られた運転士の中で効率的な運行を実現するためにも、データに基づいた最適な路線配置を検討していく必要があると認識している。
小田部委員	前回の協議会（令和８年３月２５日）において、朝の通勤時間帯に混雑や乗りこぼしが発生している本牧地域を例に確認した際、行政としての状況把握が十分ではない面もあると感じた。 このような現場の状況についても、交通政策を所管する部署として把握していくことが重要であると考えます。
寺井委員	市としては、営業に関するデータを直接入手できる立場にはないため、引き続き交通事業者に対し、情報提供への協力を依頼していく。
中村委員	少なくとも、乗車できないといった混雑の発生など、具体的な課題が顕在化している箇所については、積極的にデータを活用していくことが重要であると考えます。 その際、データの「共有」と「公開」は区別して考える必要がある。市と運行事業者の間では、課題解決に必要なデータを共有し、分析や検討を進めるべきである。 一方、本会議においては、課題の内容や対応策を説明するために必要な範囲でデータを提示することが望ましい。
関上委員	神奈川県全体としての傾向は把握しているものの、個別地域ごとにどの程度まで詳細に把握すべきかについては、実際に課題が顕在化している箇所や懸念がある箇所を中心に、必要な範囲で把握・分析していくことが重要であると考えている。

清水委員	UD 車両への補助が増えることで、車いす利用者などの外出機会の増加につながっているのかという観点は重要であると認識している。 福祉有償運送の推進に加え、外出が困難な方々が実際に外出しやすい環境を整備することを重視しており、タクシー事業者とも連携して取組を進めている。 一方で、UD 車両を多数保有していても、実際に車いす対応が可能な車両は一部に限られており、対応可能な運転士も数人に限られている場合がある。このような実態についても、データとして把握・可視化することが重要である。 また、車いす対応車両の拡充を進めるのであれば、福祉有償運送に対する補助についても検討してほしい。
中村委員	タクシー事業者の運転士育成に対して、より支援を充実させる余地はあるかもしれない。 一方で、最も重要なのは、お出かけを諦めている人たちを支え、必要な移動手段を確保することであり、その実現に向けて取り組んでいくことが大切である。
大野委員	単に UD 車両を導入するだけでなく、障害者割引の利用件数などを把握することで、実際にどの程度利用に結びついているのかを評価していくことが重要であると認識している。 業界としても、障害者割引の利用実績等を把握しながら、実態に基づいた評価を行う方向で取り組んでいる。 また、デマンド型自動運転の実証実験について、資料では交通空白地での活用が示されているが、採算性に課題がある場合には、現在のおでかけシャトルの運行経費との比較や、コスト構造上の課題についても整理する必要があると考える。現在の考えを説明してほしい。 今後の交通空白地での早期実用化に向けて、課題認識を共有するための情報交換の機会を設けていただきたい。
松井委員	従来はプログラムにより個別事象へ対応する方式が主流であったが、現在は AI を活用したシステム開発が進んでいる。一定程度汎用性の高いシステムが確立されれば、都心臨海部での取組を他地区へ展開できる可能性があると考えている。 一方で、コスト面については、現時点では国の補助金を活用しながら実証を進めている段階であり、依然として高コストな構造となっている。 将来的には、導入規模の拡大によるスケールメリットによりコスト低減が期待されるものの、現時点では人件費より安価に運用できる状況には至

	っていない。 市としては、自動運転技術の活用により、人手不足などにより対応が困難であった交通空白地の課題解決につながることを期待しており、将来的な社会実装を目指して今年度も関係事業者と連携しながら取組を進めていく。実現に向けたタクシー業界の意欲は大変ありがたい。是非、調整・連携していきたい。
中村委員	自動運転を取り巻く状況は急速に変化しており、常に最新の動向を把握しながら、何が可能なのかを継続的に検討していく必要がある。 海外においても導入が進む事例がある一方で、停滞している事例も見られるなど状況は一様ではなく、断片的な情報も多いため、継続的な情報収集と分析が重要である。 タクシー業界は本分野における重要な関係者であることから、今後の検討においても密接に連携しながら議論を深めていく必要がある。 地域公共交通計画への掲載に関する情報共有については、書面による対応だけでなく、対面や会議形式で共有・議論を行うことも有効であると考ええる。 具体的な対応方法については事務局と調整の上、適切な形で進めるとともに、計画への掲載についても所定の手続きを踏まえて対応していきたい。
宮原委員	利用者の立場から見ると、運転士が適正に確保され、安全・安心に利用できる環境が維持されることが最も重要であると考ええる。 一方で、事業者にとっては、限られた人員の中で運行効率を高めるため、路線の見直しや再編が必要となることも理解している。 そのため、指標の設定や数値の捉え方によっては、評価の見え方が変わる可能性があることを認識している。 充足率の確保を前提としつつも、各時点の実績を適切に評価し、安定した運行体制を維持することで、利用者の利便性やサービスの向上につなげていくことが重要である。
中村委員	近年は働き方の多様化が進み、採用のあり方や応募手法も含め、従来とは大きく状況が変化している。 そのような中で重要なのは、地域住民が必要な移動手段を確保できているかどうかである。 その観点では、現行のバス路線をすべて維持することが必ずしも最適とは限らず、状況に応じて見直しが必要となる場合もあると考ええる。 一方で、横浜市のように人口密度が比較的高く、年齢構成も多様な地域においては、バスが果たす役割は依然として大きい。

	事業者は民間事業者であることから、過度な負担を強いることなく、その成果が地域に還元される形が望ましい。
--	--

	このため、評価指標の設定や見方については、今後も継続的に議論を重ねるとともに、計画期間中であっても必要に応じて見直しを行いながら、より実態に即した内容へ改善していきたい。
--	--