

第6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3月25日（水）13:00～15:00
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、関委員、内田氏（小里委員代理）、関上委員、大野委員、市野委員、西村委員、安藤氏（平田委員代理）、林委員、清水委員、高木委員、新井委員、片山委員、石井委員、大橋委員、八子委員、松井委員
欠席者	加納委員、谷津委員、田辺委員
議 題	<p>1 令和7年度 各部会の開催状況</p> <p>2 地域公共交通計画の令和7年度の主な取組結果</p> <p>（1）地域公共交通を守る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の再編・効率化 ・バス運転士の確保策の推進 ・市西部地域における交通ネットワークの構築 <p>（2）地域公共交通を増やす</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜市みんなのおでかけ交通事業 ・シェアサイクル事業の推進 <p>（3）地域公共交通を使う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる世代の外出促進（高齢者、子育て世代） <p>3 地域公共交通計画に基づく令和7年度評価</p> <p>4 その他</p> <p>（1）地域交通法の一部を改正する法律案</p> <p>（2）令和8年度の組織再編・事務移管</p>

議題1 令和7年度 各部会の開催状況	
・各部長から資料1を説明し、意見交換を行った。	
清水委員	福祉有償移動サービス運営協議会については、国から事務権限を委譲されたものが取り扱われているが、他の介護保険の制度や障害者に関する制度に比べて、研修の要素がないように思う。他では移動サービス提供者・責任者に対する色々なリスクマネジメントがあるが、こうした要素を盛り込むことは今後考えられるか。
高木委員	福祉有償運送については事故が増えており、安全確保の観点から研修等は必要であると考えており、実施方法について検討する。
中村委員	研修実施にあたっては、他自治体の良例も参考に内容を検討し効果を高めることが重要。安心して利用いただくところを目標に、工夫して実施されたい。
小田部委員	鉄道部会の議題「市民・団体からの要望」の内容を教えてください。
八子委員	バリアフリーやトイレの改修など駅舎改良に関する意見が多かった。部会を通じて鉄道事業者と内容を共有した。
議題2 地域公共交通計画の令和7年度の主な取組結果	
・事務局（都市整備局、脱炭素・GREEN×EXPO推進局、道路局、健康福祉局、こども青少年局）から資料2を説明し、意見交換を行った。	
小田部委員	「バス路線の再編・効率化」について、中区本牧地区の住民から相談を受けた。当地区は最寄駅が遠く、バスが主な移動手段である中、最近の減便等の影響で通勤通学時間帯に乗りこぼしが発生する可能性があるとのこと。当地区で連節バス導入の可能性はあるのか。また、今後地元からこうした要望等があった場合に検討してもらえるのか。
事務局	本牧地区を運行するバス事業者と、いただいたお話を共有する。
中村委員	乗りこぼしなど、バス路線の実態は市で把握できているのか。
事務局	市として市内バス路線の全利用データは把握できていない。各交通事業者が把握しており、意見交換させていただく中で市も情報を得ている。
中村委員	理想的には、バスの利用実態・課題をリアルタイムでないにせよ把握する仕掛けや、利用者の意見を集約・管理し課題把握して対処する仕掛けがあるといい。ここにDXによって、例えばバス停に設置した防犯カメラを使って利用実態を把握するなど、これまで人の手を多くかけて把握していたことをより簡易にするといった課題解決につながるという。現況の診断ができる仕掛けづくりを検討すべきということが、先ほどの意見の裏にあると感じた。

小田部委員	「市西部地域における交通ネットワークの構築」の瀬谷・上瀬谷間のバス専用道の整備について、資料内の図では瀬谷駅部は地下構造となっておりそこでバスが折り返すことになっているが、瀬谷駅から南側の計画との関連について教えてほしい。また、事業費を教えてほしい。
事務局	瀬谷・上瀬谷間については上瀬谷地区の土地利用転換に伴い多くの来街者が見込まれるためバス専用道の整備を進めていく。それ以外の地区については、市西部を南北に走る環状4号線を活用し交通ネットワークを構築することを想定しており、瀬谷駅から南側に行く場合は駅南口のバスターミナルへ乗り換えていただくことを予定している。なお、事業費は現状466億円と想定している。
宮原委員	「バス路線の再編・効率化」について、運行効率化により路線再編・廃止は生じたのか。
事務局	現在鶴見区臨海部において取組を進めているところであり、本事業により路線を維持していきたいと考えている。
中村委員	決まっていないこともあるだろうが、当地区で関係者と何をどのあたりまで考えているのか明確になるといいが、実態はどうか。
事務局	エリアは、同一事業者による連節バス導入路線及びその周辺路線を対象として、具体的な再編案は来年度以降、バス事業者と協議をしていく。
中村委員	バス事業者との調整は開始しているという理解でよいか。
事務局	そのとおり。
宮原委員	「バス運転士の確保策の推進」の横浜市民間バス運転士住居支援事業補助金について、バス事業者5社58名分の申請があったとのことだが、こうした実績を評価するためにも、補助対象の母数となる運転士数を教えてほしい。
事務局	将来的に不足すると見込まれる運転士250名の確保を目標としている。 今年度の補助実績は58名に留まっているが、対象要件を満たす運転士には、おおむね行き届いていると考えている。今後新たに入社される運転士に対し積極的に広報等を行い、活用を促していく。
中村委員	今回の資料は全体的にアウトカム的な表現がない。進捗状況がより具体になっているとよい。市内バス運転士数、不足数、補助による効果といった各数値があることで、補助金の効果が把握できる。こうしたデータは市で持っていないのか。
事務局	各バス事業者に毎年アンケートを実施して運転士数・定員数を把握している。

清水委員	<p>「横浜市みんなのおでかけ交通事業」について、地域住民の方と移動手段をつくっていく中で、地域が主体的に動いて地域内をまとめ合意をとることは大変な苦労があると思う。このあたりをもう少し聞きたい。</p> <p>また、住民が主体となって運行するボランティアバスについては、毎日運行ではないので、車両が使われていない日があるはず。こうした車両活用をどう考えられているか。</p>
事務局	<p>地域内で持続可能な乗り物としていくために地域住民の協力・盛り上がりは必要不可欠。市としても地域の方々とよく議論をしながら運行計画の作成等を行っているところである。</p> <p>また車両の有効活用について、福祉施設が所有する車両の空き時間に地域交通として活用する事例があるが、例えばボランティアバスの車両を他のボランティアバスの地区でも活用するといったことまでは検討できていない状況。</p>
清水委員	<p>地域住民が地域交通の運営に主体的に参加することが重要。運行開始後も、地域にとってこのサービスがどうあるべきか、地域がどう関わるのかを継続して考えられる住民組織づくりが大事。</p>
中村委員	<p>取組を行っている中で発見した特徴的な事や課題を整理すると良いのではないか。</p> <p>また、この取組がソーシャルキャピタル、社会的共通資本の形成の一つになっていると思う。地域の人たちの意識が高まっていくこと自体が横浜市の財産となり、そうした人材が多いまちは、環境問題への対応や自然災害時の対応力など、様々な場面で力を発揮する。</p> <p>交通だけをやっているわけではなく、地域の人たちが参画し、マネジメントにも関わっていくことの意義は非常に大きい。こうした多面的な効果についても整理しても良いのではないか。</p> <p>非常によく取り組まれている内容であり、他地域や国土交通省などにもアピールできるものだと考えている。</p>
大野委員	<p>近年は自動運転技術が大きく進展しており、市内でも二俣川周辺やズーラシア周辺、みなとみらい地区などで、実証実験が行われている。</p> <p>みんなのおでかけ交通事業を進めていく中で、将来的な選択肢として、自動運転が入る可能性はあるのかを伺いたい。</p> <p>運転手の人件費が収支改善の大きな課題となっている中で、自動運転車両は導入コストが高い面はあるものの、数年単位で見れば採算の考え方が変わってくる可能性もあると考えている。</p>

松井委員	<p>現在のみんなのおでかけ交通事業では、自動運転は想定していないが、指摘のとおり、自動運転技術は着実に進展している。市内でも、日産自動車をはじめとした事業者が、多くのリソースを投入し、実証実験を進めている。</p> <p>みなとみらいのような都心部での実験が多いが、将来的には、交通空白地や交通利便性が十分でない地域にこそ展開されていくべきだというメッセージは発信している。</p> <p>まだ課題も多いが、自動運転のコストが人件費を下回る水準になることが重要だと考えている。導入初期は自動運転車両のコストが高く、なかなか普及が進まない面もあるが、過渡期においては、国の財政支援制度などを積極的に活用しながら、取組を進めていく必要があると考えている。その上で、レベル4での営業運転を実現し、地域の人たちと議論しながら、コスト負担の在り方を整理していくことが重要である。</p> <p>そうした取組を重ね、横展開を進めていくことで、最終的にコストが下がり、実現に進むのではないかというイメージを持っている。</p>
中村委員	<p>自動運転については、この4~5年を見ても、特にアメリカや中国の進展は著しい。例えば、サンフランシスコでは、一定の道路環境であれば、多少の違法駐車があっても走行できるレベルのロボタクシーが既に実用化されている。現時点では投資回収の関係で運賃が高くなるが、技術は今後さらに進化していくと考えられる。数年単位で見れば、横浜市の狭あいな道路であっても自動運転車が走行できるようになる可能性は十分にある。人が運転できる道路であれば、将来的にはロボットも運転できるようになるというのは、現実味を帯びてきている。</p> <p>その中で、今やるべきことは、最先端の技術動向を学び、国内外で何が起きているのかを情報収集することだと考えている。日産自動車の取組だけでなく、アメリカや中国でどのような実装が進んでいるのかを把握しておく必要がある。また、事業者側のコスト構造や労務条件についても把握し、「この条件なら導入できる」というラインを整理しておくことが重要である。こうした準備をしておくことで、適切なタイミングで一気に動くことができる。これを怠ると、技術の進展に取り残されてしまう懸念がある。税金を使って実証を行うのであれば、既に各地で行われている同様の取組を繰り返すのではなく、本当に先進的な技術に集中して投資し、課題解決につなげていくことが重要だと考えている。</p> <p>横浜市は歴史的にも先進性のある都市であり、常に最新の技術動向を追いながら、その中で何が課題なのかを整理しておくことが求められている</p>

	<p>と考えている。</p>
<p>中村委員</p>	<p>シェアサイクルのページ（資料2の10ページ）を見ても、何がどう変わったのか、地域の人たちにどのような効果があったのかが読み取りにくい。</p> <p>単に自転車の利用が増えましたという話だけで終わってしまうと、特に横浜のように狭い道路環境では、かえって事故リスクが増えるという見方も成り立ってしまう。</p> <p>そうではなく、シェアサイクルを導入したことでどのような行動変化が起き、どのような課題が見えてきたのかまで示さないといけないと思う。</p> <p>利用者数や利用回数といった数字は事業としては重要だと思うが、政策として、地域公共交通の一つの手段としてシェアサイクルを広げていくことが、市民にとってどのような意味を持つのか、そこまで踏み込んだ考察が必要だと思う。</p> <p>敬老パスについても同じで、これまで外出を控えていた高齢者が、費用面の心理的ハードルが下がったことで外出するようになったのか、外出頻度が増えたことで健康増進や社会参加にどの程度つながっているのか、といった点まで見ていく必要がある。</p> <p>免許返納後に精神的な影響が出るケースがある一方で、身体能力的に問題なく運転を続けている人のほうが認知機能の低下が抑えられるという研究もあると聞いており、必ずしも免許返納そのものが正解という話ではないと感じている。大事なのは、高齢者が自分にできる範囲で安全に外出し続けられること、そのためにどのような交通手段が支えになっているのかという視点だと思う。</p> <p>そうした観点から、この政策が地域の人たち、とりわけ高齢者の外出や健康、生活の質の向上にどのような効果をもたらしたのかをアウトカムとして示すべきだと考えている。現時点で出せるもの、まだ出せないものを整理し、どこまで分かっている、何が今後の課題なのかを共有することが重要だと思う。</p>
<p>議題3 地域公共交通計画に基づく令和7年度評価</p> <p>・事務局から資料3を説明し、意見交換を行った。</p>	
<p>小田部委員</p>	<p>モビリティマネジメントの出前講座について、以前はモビリティ教育をするために、環境省の予算を使っていたと思う。そのため環境関連の話に限定しなければならないということもあったと思うが、現在の財源は市の財源か。</p> <p>また、福祉教育、キャリア教育、環境教育とテーマが分かれているが、</p>

	<p>話す内容に公共交通全般の話も含まれているのか。</p>
事務局	<p>現在は市の財源。広報のためのチラシや教材を準備している。</p> <p>バスの利用促進の話など、横浜市の公共交通の現状について授業形式で話をしている。</p> <p>3つのテーマから、学校側が求めるテーマで話をするようにしている。</p> <p>授業をするだけでなく、福祉であれば、タクシー会社に車両を準備いただいて、車椅子での乗車体験をしていただくなど工夫している。</p>
中村委員	<p>資料にある14校、16学年がどれぐらいのボリューム感なのかわかりにくい。子供たちの意識や行動の変化があったかまで確認してこそそのモビリティマネジメント。そういう視点で確認してほしい。</p> <p>現場の先生が授業をどう活かしているのか、その中に特徴的なアプローチがあれば、紹介するなどしてほしい。授業をただで終わるのはもったいない。</p>
宮原委員	<p>おでかけシャトルの運行により、「外出が増えた」と回答している人の割合は、横浜市としてある程度評価しているのか。</p> <p>また、移動時間、時間的な変化で、平均3.4分、最大で7.4分短縮となっているが、運行ルートを鑑みると距離があるのもっと短縮されるのでは。補足があればいただきたい。</p>
事務局	<p>外出回数が増加した人の割合は、地域へのアンケートで、おでかけシャトルを「利用している」と回答した人の中で、外出が「やや増えた」、「増えた」と回答した人の割合を示している。</p> <p>今回の結果は、運行を開始して1年目のもので、限定的な結果と考えている。</p> <p>アンケートを積み重ね、継続的に変化を確認し、おでかけシャトルによる外出促進効果があるかを確認する。</p> <p>この指標は、「これまで徒歩で駅まで行っていた人の時間」と「おでかけシャトルに乗って駅まで行く人の時間」の差であるが、「おでかけシャトルに乗って駅まで行く人の時間」はおでかけシャトルに乗っている間の時間だけでなく、利用者のお住まいの場所からバス停まで歩いた時間も加味しており、平均すると結果の時間になる。</p>
中村委員	<p>運行を始める前に事前アンケート調査をされていると思うので、そのときの見込みと比べてどうかという数字があると良い。事前の調査に対してずれがあれば、そこにまた次の課題がある。</p>

事務局	<p>事前のアンケート調査と、おでかけシャトルを走らせた結果どうだったかの確認を行うための事後アンケート調査を行い、結果を比較できるようにしている。</p> <p>今回説明した地区は、昨年度に運行開始したばかりの地区なので、今後そういった比較、分析ができるようになる。</p>
清水委員	<p>地域公共交通計画作成時は、外出の傾向、フレイル予防なども確認することになっていたと思うが、今回の資料は交通目線に感じる。フレイル予防などの視点も持っていただきたい。</p>
事務局	<p>地域単位の指標は、1、2年目に確認する指標と、3、5年目に確認する指標で分けている。外出増加による健康の変化や、地域活動への参加機会の増加、人との関わりなど、ウェルビーイングの指標は、おでかけシャトルを運行してすぐに変化が確認できるものではないと考えている。</p> <p>このため、これらの指標は運行開始して3年目で把握することとしている。確認できた結果を政策に反映していく。</p>
中村委員	<p>外出先があり、用事があり、そこへ行くための移動手段があることは、健康増進につながる。フレイル予防の観点も含め、高齢者の健康状態の変化は重要な指標であるため、ぜひ確認を。</p>
大野委員	<p>南区永田は実証運行1年目で利用者数が多いが、地区や取組の特徴など、利用者数が多い要因について分析があれば教えてほしい。</p>
事務局	<p>南区永田は、運行を開始したのは今年度だが、運行開始するまで、長い期間、検討を積み重ねてきた地区。そのため、地域の中でも運行開始に対する盛り上がりも大きい。例えば、地域が独自でホームページを作成するなど、活動の自主性が非常に高く、そうした点が利用や取組の広がりにつながっている要因ではないかと考えている。</p>
宮原委員	<p>回数券やICカードの利用実績について、そこから見えてきた課題があれば教えてほしい。</p>
事務局	<p>回数券ICカードの利用率は全体の約30%である。地区によって差があり、多い地区では約50%、10%未満の地区も存在するなど、地域ごとの受け止めは様々である。</p> <p>地域住民や運行事業者からは、デジタルに不慣れな利用者にとってICカードのタッチ操作が難しく、戸惑う場面が見られるとの声が挙がっている。その際、ドライバーが操作を手伝う必要があり、現場の負担となっている点が、10月の開始以降に明らかになった課題である。</p> <p>本取組は次年度以降も継続する予定であり、今年度の実施で把握した課題については、可能な限り解消を図りながら進めていく。</p>

中村委員	<p>将来的に利用動向や課題をよりの確に把握していくためには、運賃支払いを含めたデジタル化は重要である。現金利用を制限する動きは国内外で進んでおり、実現可能性は高い。一方で、デジタル化自体が利用者にとって使いにくさにつながってはならない。</p> <p>利用者にとって使いやすく、ドライバーにとって管理しやすく、事業者にとっても事後精算等が円滑で、政策分析にも活用できる仕組みを目指す必要がある。そのために、現場の技術面でどのような課題があるのかを整理していくことが重要である。</p>
中村委員	<p>資料3の10ページは、おでかけシャトルの導入により、タクシー利用者が減少したという結果だけが示されているように見える。</p> <p>タクシーが一部余剰になり、そのリソースが他に回って別の課題解決につながった、あるいはタクシー会社側でも新たな取組に展開できた、といった整理があれば理解しやすい。</p> <p>様々な交通手段の良い点を伸ばし、適材適所で活かしながら資源を再配分していくというのが大枠の考え方だとすると、こうした取組によって全体としてどう変わっていくのかを示す必要がある。タクシーは計画の外だから関知しない、という説明は避けるべきだと思う。</p> <p>その点を踏まえ、こうしたデータや話題をどのように示していくのかについては、タクシー業界も含め、関係者と議論しながら進めていく必要があるのではないか。</p>
事務局	<p>今回の資料については、利用者目線で、利用者にもどのようなメリットがあるのかという点を意識した書き方をしているが、その分、表現が端的になり、アウトカムとして整理できていない部分もあるのではないかと感じている。この点については、次回以降、効果検証を行いながら改善していきたい。</p> <p>また、資料作成の過程では、タクシー会社が減収したように見える資料になっているのではないかと、という議論も行った。しかし、実際には、今後この地域で外出が促進され、移動の総量が増えていくことで、おでかけシャトルとタクシーを含め、様々な交通手段の利用が全体として伸びていく可能性がある。そのような移動量の増加についても、できれば把握していきたいと考えている。</p> <p>さらに、この地域の事業を一緒に進めている運行事業者からは、地域内の小さな移動をおでかけシャトルでまとめることで、タクシー事業としては、よりロットの大きい移動に人員を注力できるという効果があるとの意見も聞いている。</p>

	<p>まだ事業1年目という段階ではあるが、引き続きこうした点も含めて状況を見ていきたいと考えている。</p>
中村委員	<p>新しい施策を入れると、人々の行動が変わり、それぞれのビジネスにも影響が出てくる。</p> <p>全体で見たときに、こちらに回すことでさらにプラスが生まれる、というような施策を考えたり、そうした変化をデータで実証できれば、関係者全体にとって望ましい結果になると思う。</p> <p>逆に、限られたパイの中で、事業者同士が取り合いをしているだけの構図になってしまうと、非常にもったいない。</p> <p>そういう意味でも、引き続き腹を割った議論を重ねて、良い方向に進めてほしい。</p>
小田部委員	<p>回数券 IC カードは統一的に各地区で実装していくのか、地域によって選べるのか、方向性を教えてください。</p>
事務局	<p>本取組は、データを取得することを目的として、横浜市の負担で実施しているものである。デザインについては、地域の意見を聞きながら、各地域のモチーフを用いたカードを作成するなどの工夫を行っている。</p> <p>今後の見通しとしては、数年間は IC カードの取組を継続し、そこから得られるデータを基に、この取組を続ける意義があるのかどうかを判断していきたいと考えている。一方で、現状では利用率が約 30%。費用に対して十分なデータが得られていない、あるいは分析に使いにくいという状況であれば、別の方法を検討する必要も出てくる可能性がある。</p> <p>ただし、本取組は 10 月から開始したばかりで、まだ数か月の実績しかないため、まずは来年度の 1 年間は継続して実施していきたいと考えている。基本的にはおでかけシャトルを導入した地区では、地域、運行事業者と調整し、導入に了承を得られれば、この取組を行うこととしている。</p>
中村委員	<p>デジタル化は、利用者側の使いやすさ、実際のオペレーション上の効率化、さらに精算業務や事業評価などにまで及ぶため、そうした点を含めた大きな戦略が必要ではないかと感じている。今後を見据え、DX を進めていくと言っている中で、こうした取組をどのように位置付け、整合性を持って進めていくのかについては、改めて考えていく必要があると思う。</p>
<p>議題 4 その他</p> <p>(1) 地域交通法の一部を改正する法律案 (国土交通省 関東運輸局 交通政策部 市野委員より資料 4-1 で説明。)</p> <p>(2) 令和 8 年度の組織再編・事務移管 (事務局より資料 4-2 で説明。)</p>	

<p>関上委員</p>	<p>法律の改正により、バスやタクシーの運送主体に地方公共団体が福祉施設等の送迎車をあっせんでできるという大きな違いがあると思うが、みんなのおでかけ交通事業をプッシュ型で進めていくにあたり、自動車地域旅客運送サービス再構築事業を活用する可能性もあるのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>事業の仕組みを、研究していかなければならない点もあると認識しているが、異業種が連携・協業し、地域資源を総動員する形で交通の仕組みを再構築していくものだと考えている。</p> <p>協業・協同してもらおう企業や交通事業者それぞれが、無理のない形で整うことが、事業を進めていく上での前提条件になると思っている。バス事業者やタクシー事業者など、場合によっては競合関係になる部分もあるため、その点については地域公共交通会議などの場で議論していく内容になるのではないかと考えている。</p> <p>本事業を実際に活用・展開していく段階になれば、また改めて相談をさせていただきながら進めていきたい。</p>
<p>小田部委員</p>	<p>交通部門が令和 5 年度に道路局から都市整備局へ移管され、「まちづくり」の一環として交通政策を位置付ける考え方が示されたことについて評価していたが、再び元に戻ってしまったことで、不安を感じている。</p> <p>道路中心の事業になってしまわないかという懸念があり、交通政策の中の一つとして道路がある、という位置付けで進めてほしい。</p>
<p>松井委員</p>	<p>道路・交通政策局は道路管理者という立場になる。だからこそ実現できるバス施策やタクシー関連の取組もあるのではないかと考えている。</p> <p>例えば、議題 2 の議論に出た本牧地区のバスにおける乗りこぼしの実態などは、今後、道路管理者としてカメラの設置などを進めていく動きもあり、そうした現場の実態を把握し、それを交通政策に反映できる可能性もあるのではないかと、本日の議論を聞きながら感じた。</p> <p>4 月から新たな体制でスタートすることになるが、道路管理者として交通政策を推進していくことのメリットをしっかりと意識しながら、取組を進めていきたいと考えている。</p>
<p>小田部委員</p>	<p>交通施策はバスだけでなく鉄道もある。全体を見て進めてほしい。</p>
<p>中村委員</p>	<p>まちづくりの中では、交通空白地の問題、駅間関係、福祉や環境、都市構造との関係など、様々な要素が一体で考えられるべきであり、それらと議論が遠ざかることが無いようにしてほしい。</p> <p>組織の形が変わったとしても、これまで議論してきた点や、取組の良さについては、きちんと継承してほしい。交通政策が大きな枠組みとしてあるという考え方が重要だと思っているので、今後もその点を注視していきたい。</p>

	たい。
--	-----