

1. 横浜の交通を取り巻く状況
【都市整備局】

2. 地域交通に関する計画上の位置付け
【政策局・都市整備局】

3. 地域交通施策の取組状況
【道路局】

1

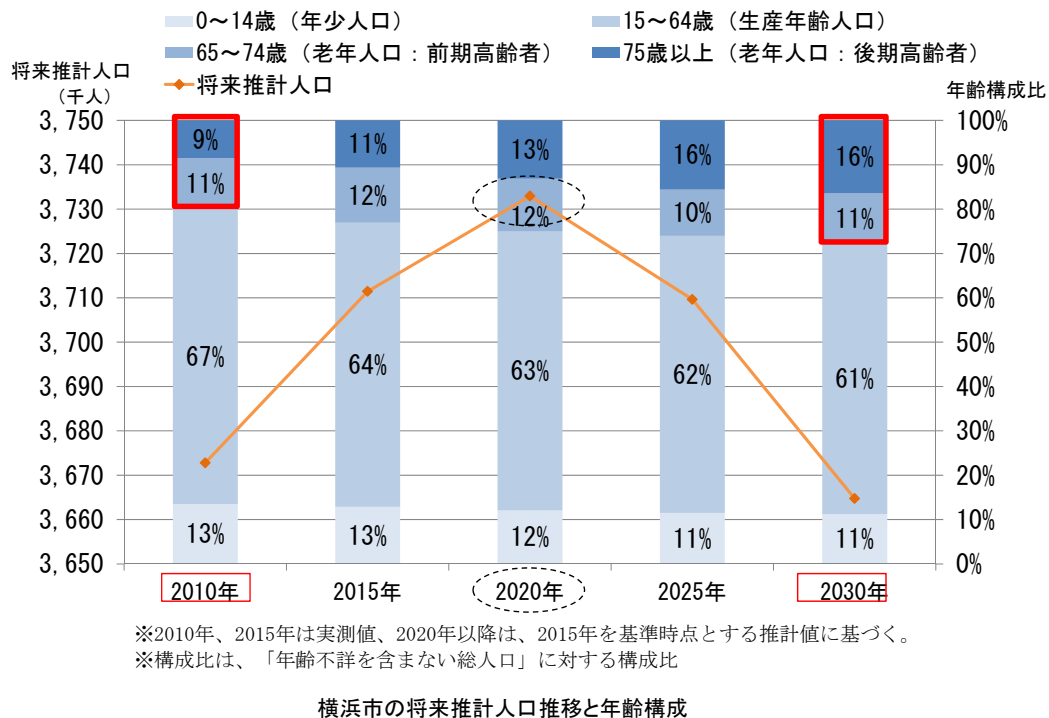
1. 横浜の交通を取り巻く状況

2

1 横浜の交通を取り巻く状況



(1) 人口・高齢化率

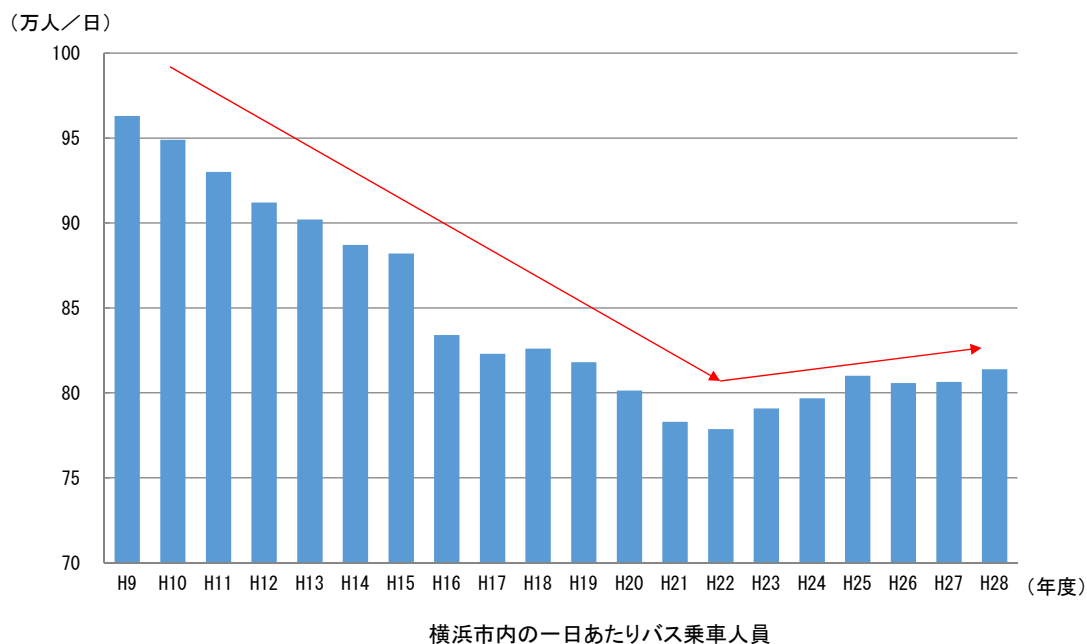


3

1 横浜の交通を取り巻く状況



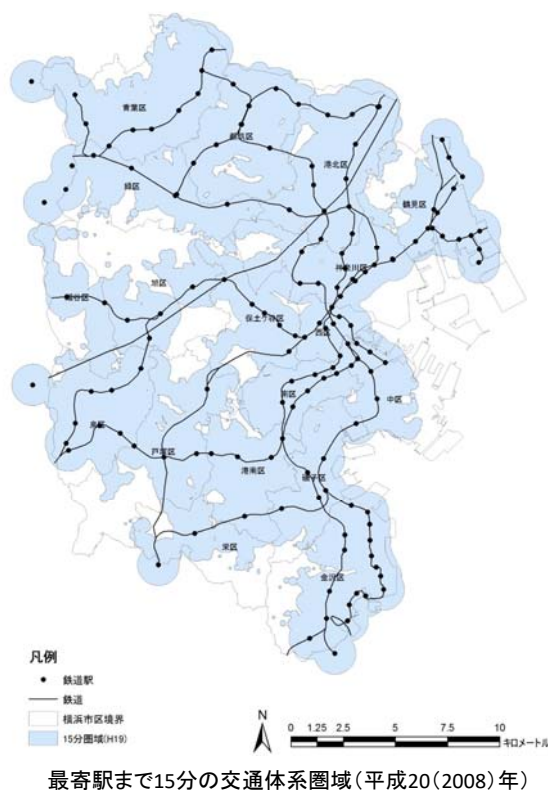
(2) 路線バスの利用環境



4

1 横浜の交通を取り巻く状況

(3) 最寄り駅まで15分圏

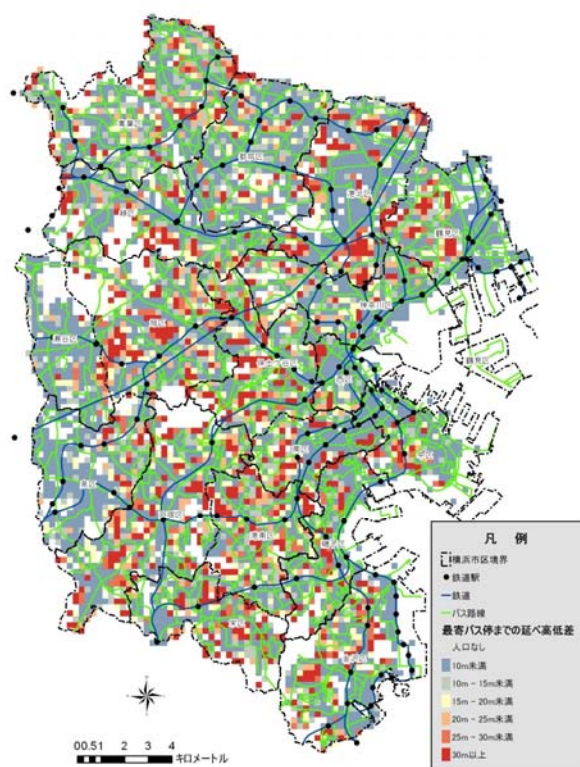


最寄り駅まで15分の交通体系圏域(平成20(2008)年)

5

1 横浜の交通を取り巻く状況

(4) 最寄りのバス停までの高低差



最寄りバス停までの「延べ高低差」※

※最寄りバス停までの延べ高低差
＝出発地から最寄りバス停までに
通過するメッシュごとの標高差
の差分の絶対値。

6

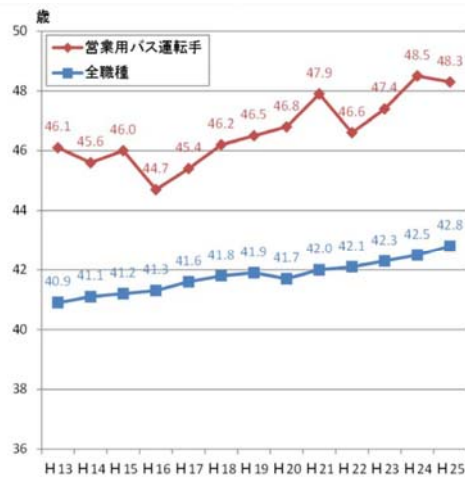
1 横浜の交通を取り巻く状況



(5) 交通事業者(バス・タクシー)の状況と課題

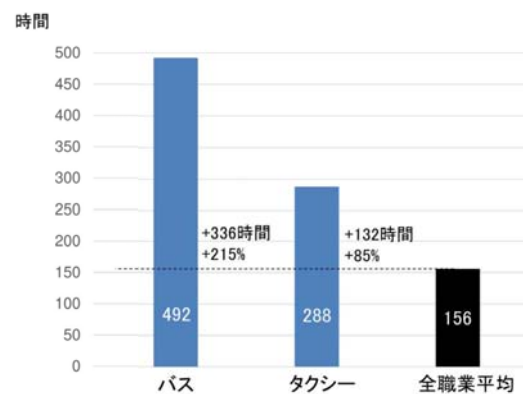
- 運転手不足
- 運転手の高齢化
- 運転手の時間外労働時間が多い

バス運転手の高齢化



バス運転手の平均年齢

バス運転手の時間外労働時間



(年間)平均所定外労働時間数の比較

資料:国土交通省自動車局

7

2. 地域交通に関する計画上の位置付け



2 地域交通に関する計画上の位置付け

横浜市中期4か年計画2018 - 2021

戦略4 (2) 人が、企業が集い躍動するまちづくり
～誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思える郊外部～

コンパクトな
郊外部の
まちづくりの推進

①鉄道駅周辺のまちづくり

②郊外住宅地の活性化・魅力向上

③市民に身近な交通ネットワーク等の維持・充実

政策20 市民に身近な交通機能等の充実

政策21 コンパクトで活力のある郊外部のまちづくり

【主な施策：地域交通の維持・充実】

地域との連携などにより、駅と主要な拠点を結ぶバス等の公共交通の維持・充実を図るとともに、住民・NPO・企業等の多様な担い手による交通サービスや、ICT等を活用した新たな技術の導入の可能性の検討などにより、市民に身近な交通の充実を図ります。併せて、乗降しやすいノンステップバスの導入を図ります。



地域の主体的な取組により導入されたバス
(地域交通サポート事業)

9

2 地域交通に関する計画上の位置付け

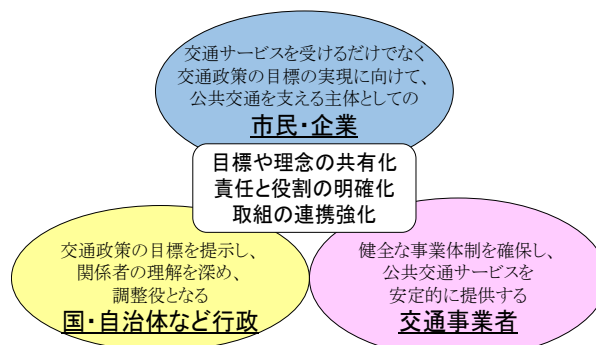
横浜都市交通計画

■横浜都市交通計画とは？

交通政策全般にわたり、本市における政策目標や、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し、横浜において、環境面、経済面、機能面、財政面などあらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものとして、平成20(2008)年3月に策定されたもの。

計画策定後10年が経過し、社会情勢が大きく変化したため、2018年10月に改定をおこなった。

横浜の交通政策推進体制



10

2 地域交通に関する計画上の位置付け



横浜都市交通計画

基本方針1 市民生活の質向上につながる交通政策

- ◎政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現
- 政策目標2 バリアフリーの一層の推進
- 政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

- 政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成
- 政策目標5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成
- ◎政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供

基本方針3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

- 政策目標7 環境と調和した交通施策の推進
- ◎政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化
- ◎政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備

11

2 地域交通に関する計画上の位置付け



横浜都市交通計画

政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心としたバス路線の維持・充実を図ります。また、医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、現行の外出支援施策に加え、ドア・ツー・ドアの移動が可能なタクシーの利便性向上を進めるとともに、福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービスの導入を図ります。

さらに、身近で便利な交通手段である自転車、より安全・快適に利用できる環境を整備します。

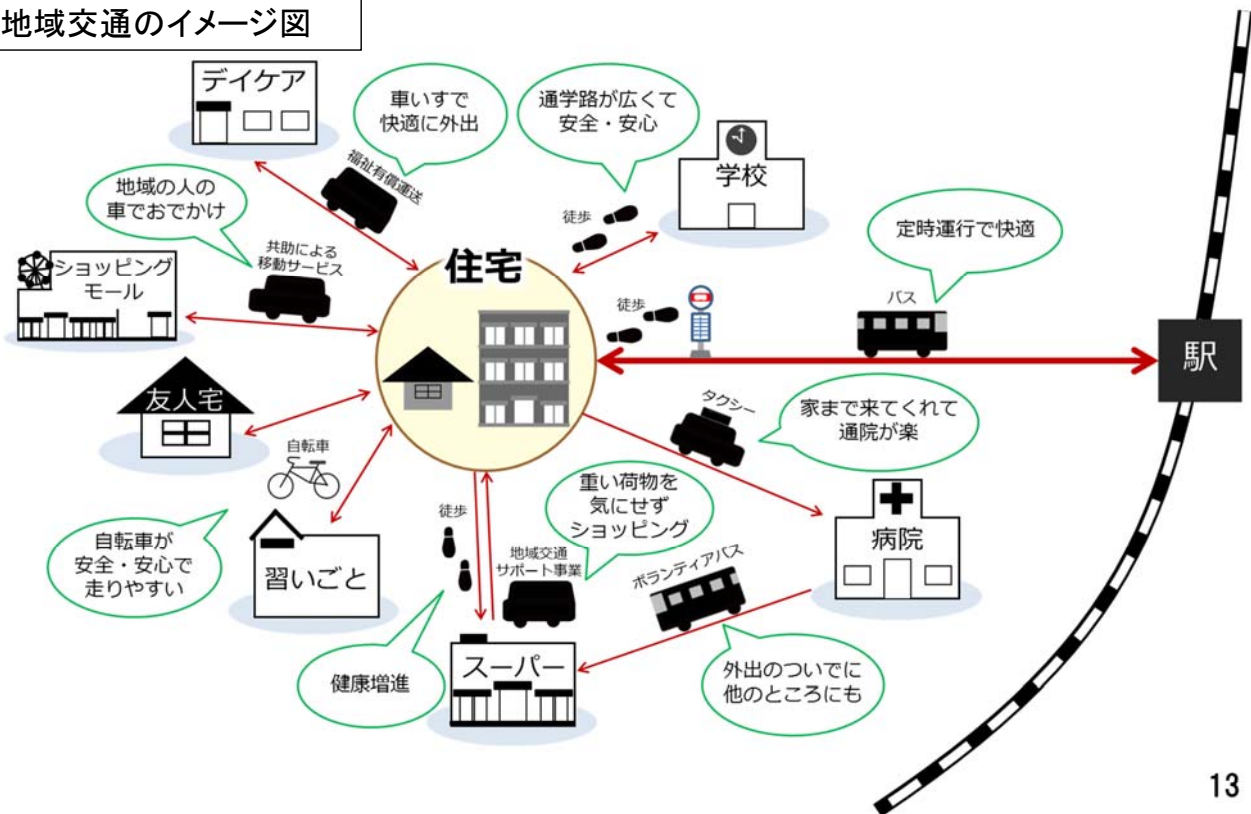
- ＜施策の方向 1＞ 路線バスの維持・充実
- ＜施策の方向 2＞ タクシーサービスの活性化
- ＜施策の方向 3＞ 多様な主体による新たな交通サービス実現
- ＜施策の方向 4＞ 歩行者空間・自転車の利用環境の整備

12

2 地域交通に関する計画上の位置付け

横浜都市交通計画

地域交通のイメージ図

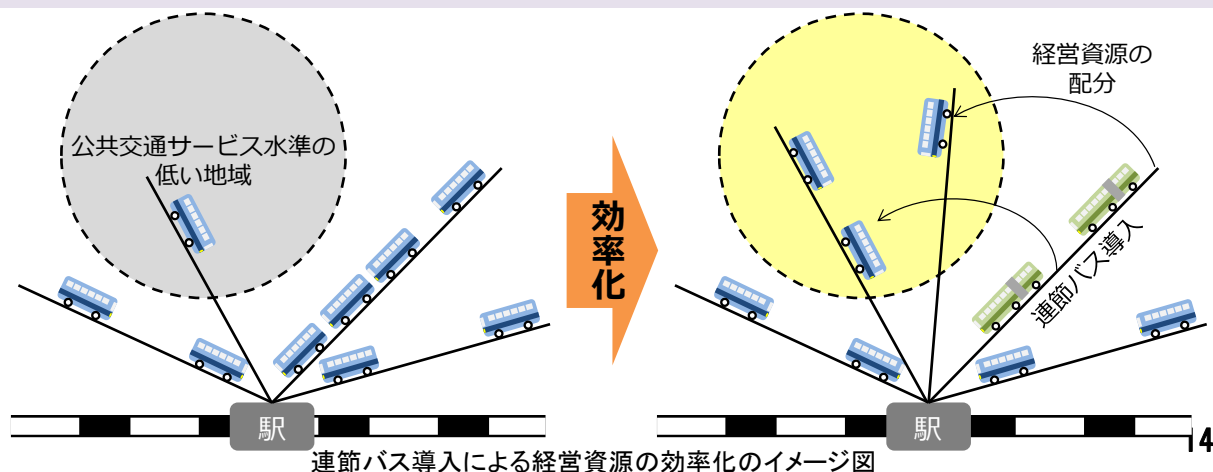


2 地域交通に関する計画上の位置付け

横浜都市交通計画

<施策の方向 1> 路線バスの維持・充実

- 路線バスは、長期的には、通勤・通学等による利用者の減少に伴い、バス路線によっては、減便や廃止といった事態が発生
- 生活交通として必要なバス路線を維持する(生活交通バス路線維持支援制度)とともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入やバス路線の再編に向けた支援(地域交通サポート事業)
- 郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援



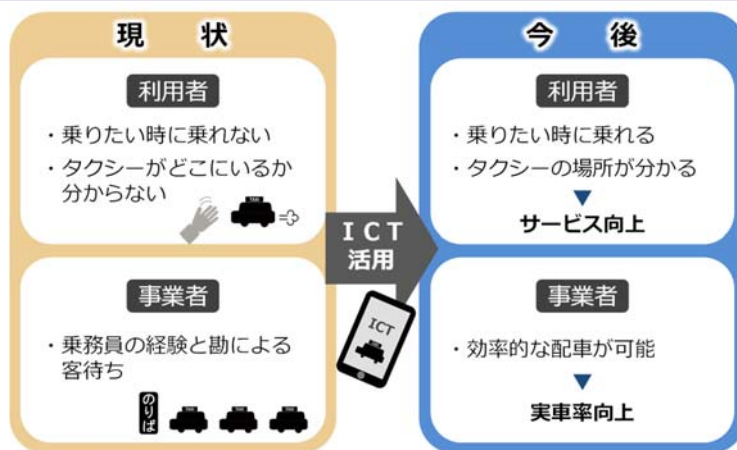
連節バス導入による経営資源の効率化のイメージ図

2 地域交通に関する計画上の位置付け

横浜都市交通計画

<施策の方向 2> タクシーサービスの活性化

- ・ タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動や24 時間対応が可能な公共交通機関
- ・ 一方で、鉄道やバスと比較して運賃が高い、目的地に到着するまで運賃が確定しない、利用したい時に必ずしも利用できるとは限らない、などが課題
- ・ タクシー協会等と連携して、ICT を活用した配車サービスの導入のほか、ネット決済や電子マネーの導入による支払いの簡便化、多言語タブレットによる訪日外国人旅行者への対応など利用者の利便性向上に繋がる取組を促進



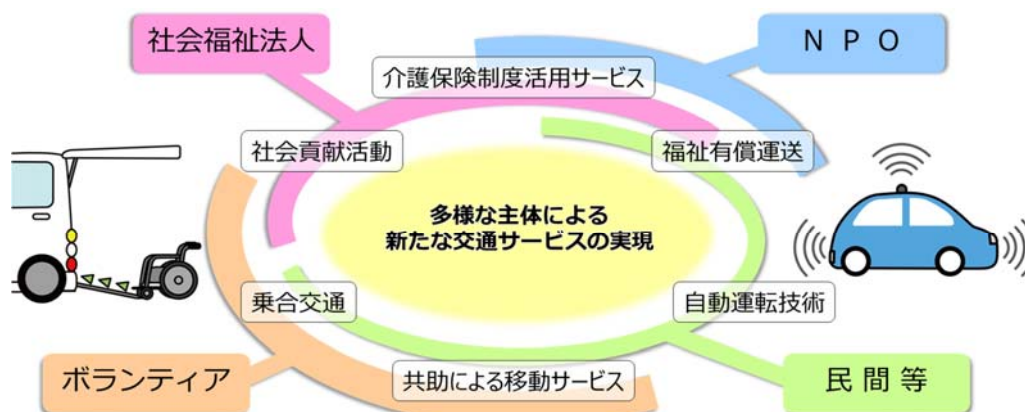
タクシーのICT活用のイメージ図

2 地域交通に関する計画上の位置付け

横浜都市交通計画

<施策の方向 3> 多様な主体による新たな交通サービス実現

- ・ NPO等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動など、福祉政策と交通政策との連携を強化
- ・ ボランティアによる乗合交通サービスや商業施設等の送迎バスを利用した民間による移動サービスの展開に向けた支援
- ・ 技術革新を通じた新たな交通サービスの導入可能性について検討



多様な主体による新たな交通サービスのイメージ図

3. 地域交通施策の取組状況

17

3 地域交通施策の取組状況



「地域交通サポート事業」とは

生活に密着した地域交通の導入に向け、地域の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行う事業。

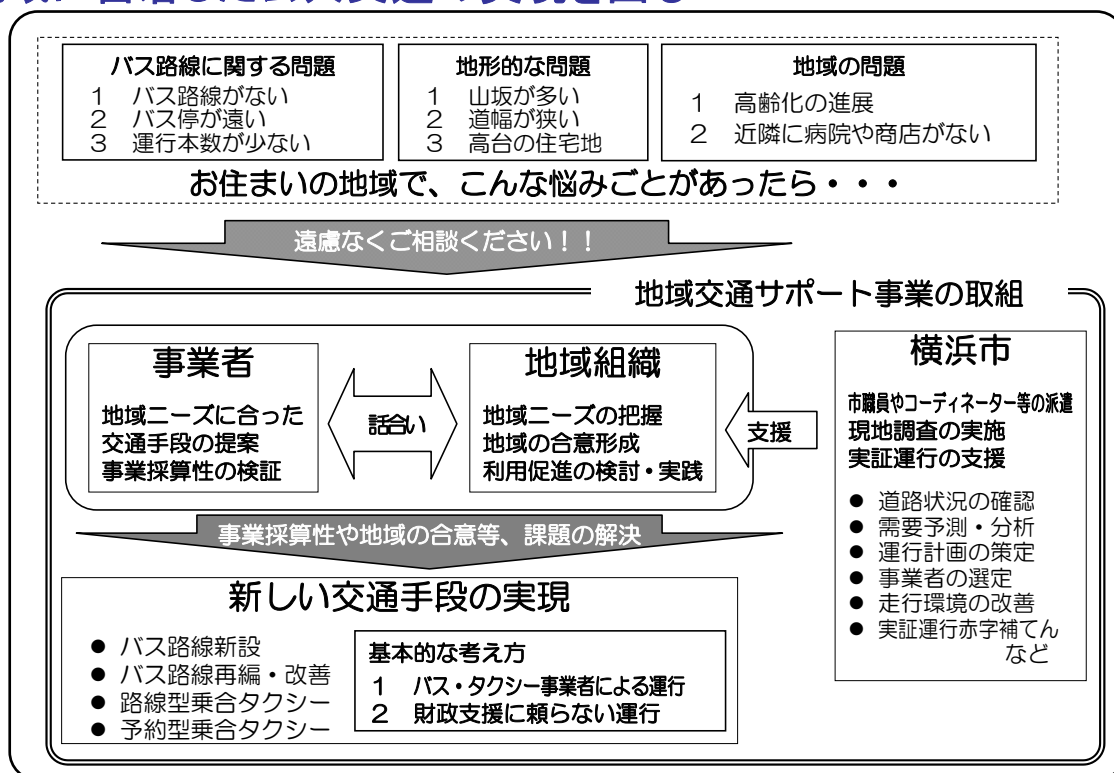
路線実現の基本的考え方(事業のコンセプト)

- ①バス・タクシー事業者による運行を基本
- ②地域の盛り上がり
- ③行政の財政支援に頼らない自立した運行

18

3 地域交通施策の取組状況

「地域」「交通事業者」「行政」の協働・連携により
地域に密着した公共交通の実現を図る



19

3 地域交通施策の取組状況

事例紹介 港南区日野ヶ丘地区



地区の概要

- ・港南中央駅、上永谷駅から約1km
- ・丘陵地に立地
- ・約1,000世帯、約2,500人
- ・高齢化率 31.6%(H30.9現在)

運行概要

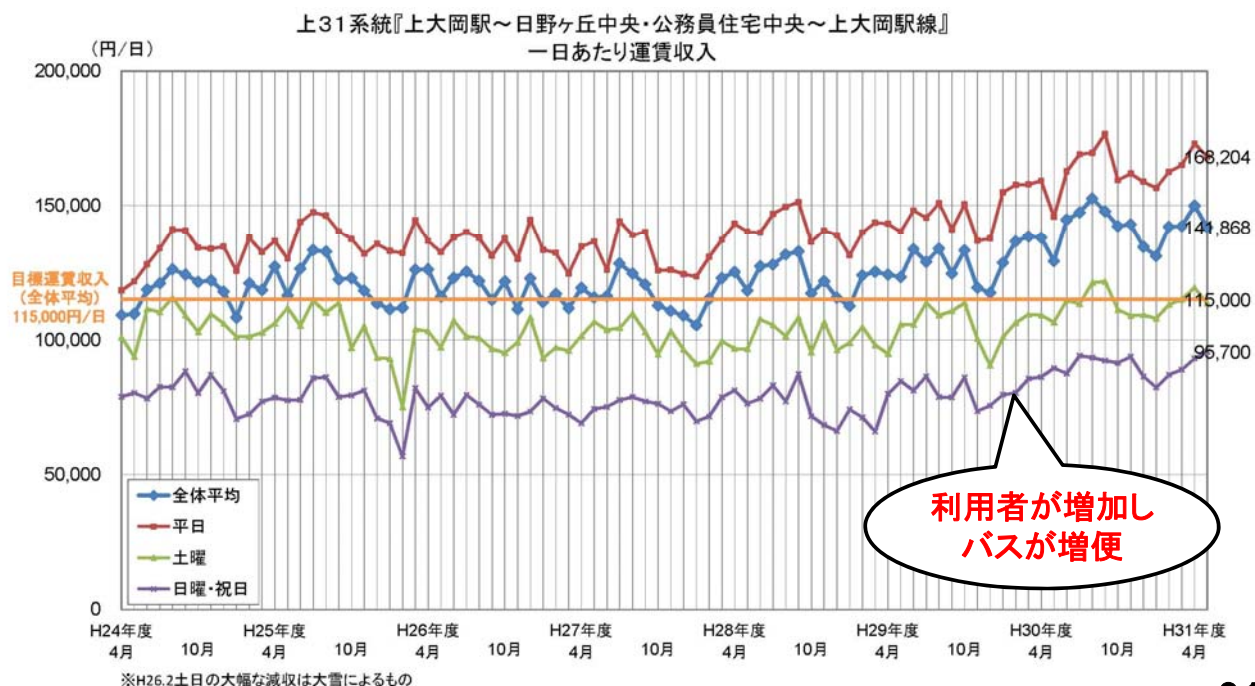
- 実証運行：平成23年10月～
本格運行：平成24年4月～
- 事業者：神奈川中央交通株
車両：中型バス(定員58名)
ルート：日野ヶ丘地区～
港南中央駅～上大岡駅
- 本数：31便／日(平日)
26便／日(土曜)
18便／日(日祝日)

20

3 地域交通施策の取組状況

事例紹介

港南区日野ヶ丘地区



21

3 地域交通施策の取組状況

事例紹介

港南区日野ヶ丘地区



22

3 地域交通施策の取組状況

事例紹介

港南区日野ヶ丘地区

成功要因

■ 地域主体の活発な活動

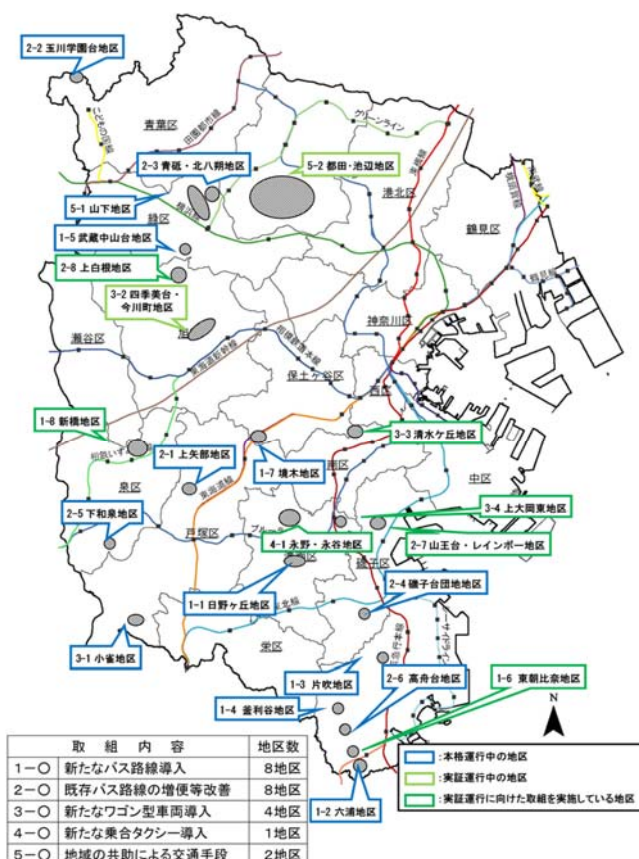
- ・ 一方的なお願いではうまく行かないという認識が浸透
- ・ 単一町内会の活動から周辺町内会、小学校へ
- ・ 「町内皆がまちづくりのサポーター」「私たちのバス」
- ・ **本格運行後も継続的な啓発活動**
(樹木剪定、違法駐車に対する啓発、広報誌発行等)

■ 地域、運行事業者、行政の信頼関係構築

- ・ 過度な負担は、一時的な運行に繋がっても破綻しがち
- ・ 持続可能な本格運行に向け、各々が適切な役割分担

23

3 地域交通施策の取組状況



これまでの取組実績

取組地区数
累計32地区

本格運行地区
14地区

※令和元年6月1日現在

24

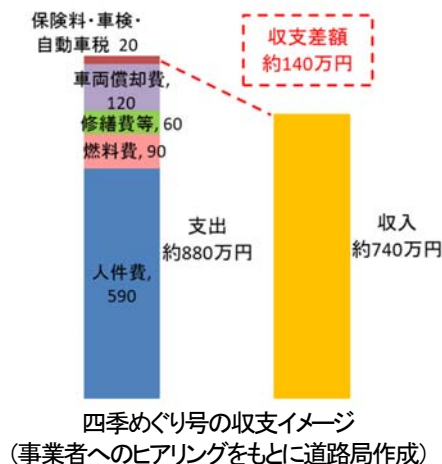
3 地域交通施策の取組状況



取組の中で見えてきた課題

①ワゴン型車両運行地区での採算性確保

これまでに2地区でワゴン型車両による運行を実施しているが、運行事業者の負担する経費に対して、利用者による運賃収入が少なく採算が見込みにくい状況。



②相談地区の傾向の変化

採算が見込みにくい地区からの相談が増加。

- ・道路が狭あいでも小型バスでも通行困難
- ・比較的駅に近いが、地形が急峻なために高齢者には移動困難
- ・通院・買い物等、ニーズが小規模

➡ 事業の拡充や多様な交通手段の導入を検討

25

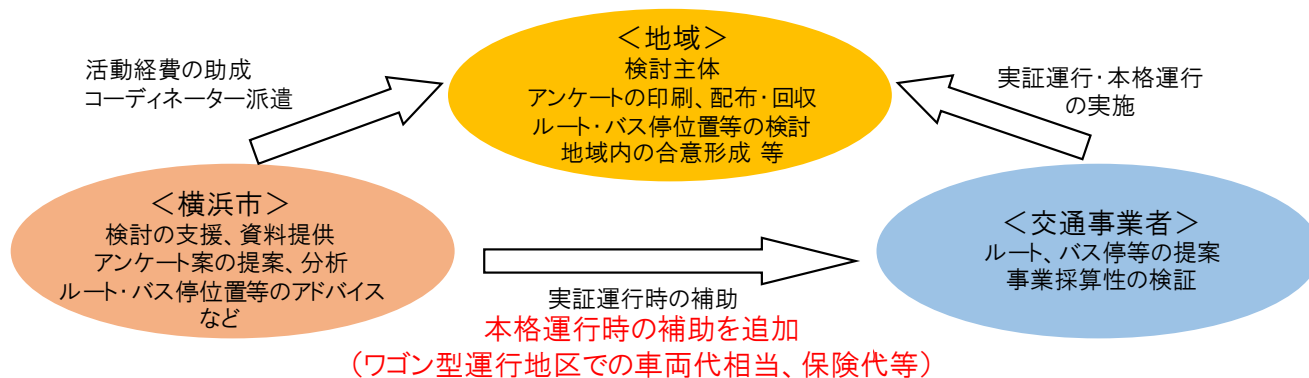
3 地域交通施策の取組状況



地域交通サポート事業の拡充①(令和元年度～)

①ワゴン型車両運行地区(交通事業者:緑ナンバー)への支援

ワゴン型車両による運行地区について、事業者が取り組みやすい環境を整えるため、本格運行段階における初期投資費用(車両代相当、保険代等)を支援。



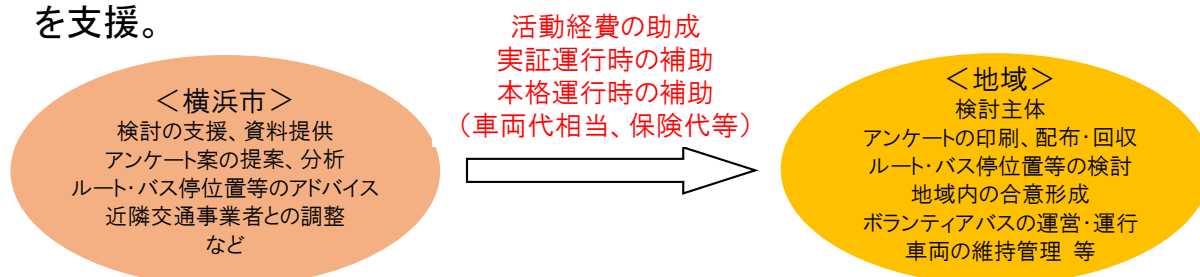
26

地域交通サポート事業の拡充②(令和元年度～)

② 交通事業者以外(白ナンバー)による取組への支援

ア) ボランティアバスへの支援

地域共助による移動手段確保の取組「ボランティアバス」について、地域が取り組みやすい環境を整えるため、初期投資費用(車両代相当、保険代等)を支援。



イ) 民間送迎バスへの支援

民間送迎バスを地域の移動手段として活用する取組について、商業施設等との連携の検討を進める(ドライブレコーダーや保険代など、安全面に対する費用への支援)。

27

横浜市生活交通バス路線維持支援制度

○趣旨

市内の生活交通として必要な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。

○対象路線

バスの実走行1km当たりの輸送人員(乗客)が概ね5人以上であり、次のいずれかに該当するもの。

- ・廃止によって駅から1km、他のバス停から300mの圏内から外れる地域が発生する路線
- ・最寄り駅まで15分圏内の達成人口が減少する路線
- ・廃止によって駅や区役所への移動方法が市域外を経由するなど、アクセスが著しく低下する地域が発生する路線

28

3 地域交通施策の取組状況

○路線一覧

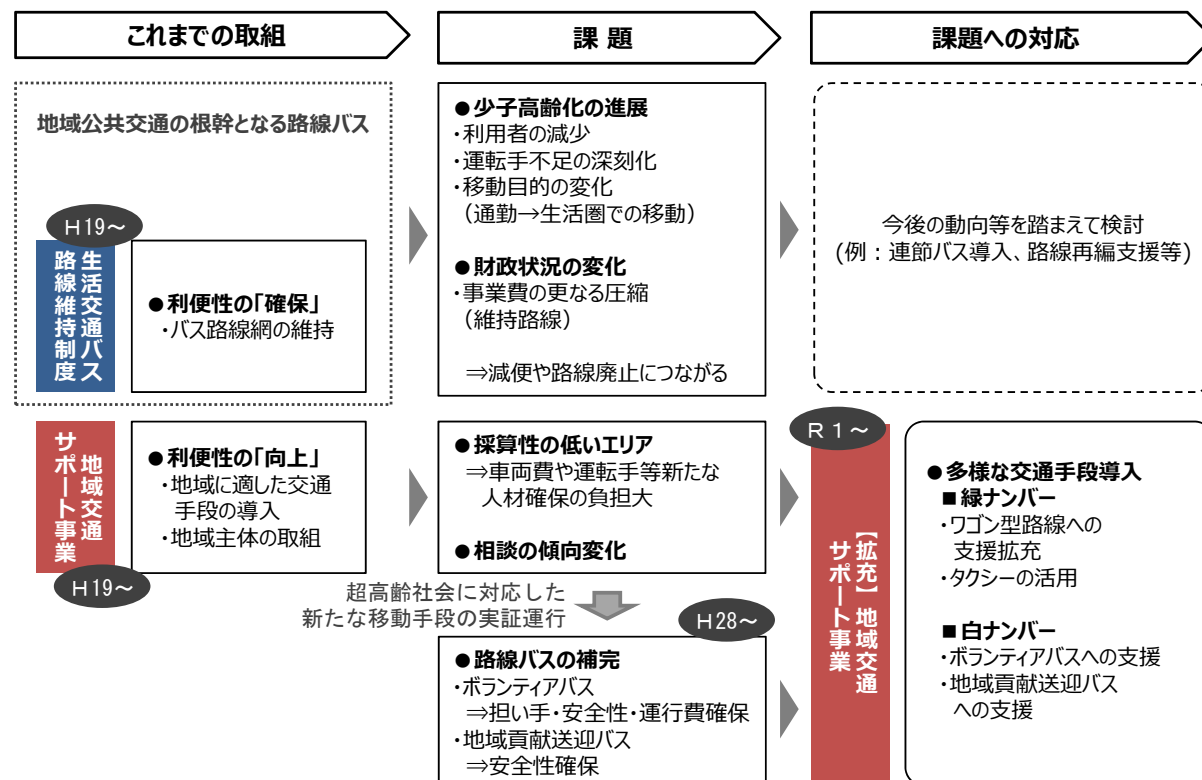
系統	運行事業者	起点～主な経由地	運行回数		
			平日	土曜	日曜
11	神奈川中央交通	保土ヶ谷駅東口～井土ヶ谷駅前～蓼田駅前～打越橋～港の見える丘公園前～桜木町駅前	41	33	33
60	神奈川中央交通	磯子駅前～磯子台～笹堤～弘明寺～蓼田駅前～磯子駅前	15	15	15
121	神奈川中央交通	保土ヶ谷駅西口～峰小学校前～高山～羽沢団地前～八反橋～新横浜駅	19.5	19	19
鶴11	川崎鶴見臨港バス	鶴見駅東口～三角～末吉橋西詰～江ヶ崎	10	10	10
134	フジエクスプレス	桜木町駅前～日の出町1丁目～山元町～みなと赤十字病院～本牧元町～桜木町駅前	19.5	19.5	19.5
10	横浜市交通局	磯子駅前～杉田駅前～栗木町～峰の郷	20	17	17
18	横浜市交通局	生麦～鶴見駅前～元宮～国道尻手～矢向駅前	28	28	28
27	横浜市交通局	【往路】鶴見駅前～入船橋～安善駅前～安善町 【復路】安善町～本町通4丁目～汐鶴橋通～鶴見駅前 （日中）安善町～本町通4丁目～本町通3丁目～鶴見駅前	38	32	32
73	横浜市交通局	中山駅前～佐江戸～川和町～センター南駅	16	12	12
80	横浜市交通局	中山駅北口～佐江戸～星ヶ谷～センター南駅	18.5	17.5	17.5
300	横浜市交通局	新横浜駅前～港北インター～長福寺前～仲町台駅	29	25	25
302	横浜市交通局	仲町台駅～新栄高校前～港北工業団地～東山田駅～センター南駅	27	25	25
318	横浜市交通局	都筑ふれあいの丘駅～星ヶ谷～仲町台駅 ※路線の一部はセンター南駅～都筑ふれあいの丘駅～星ヶ谷～仲町台駅	27	20	20



29

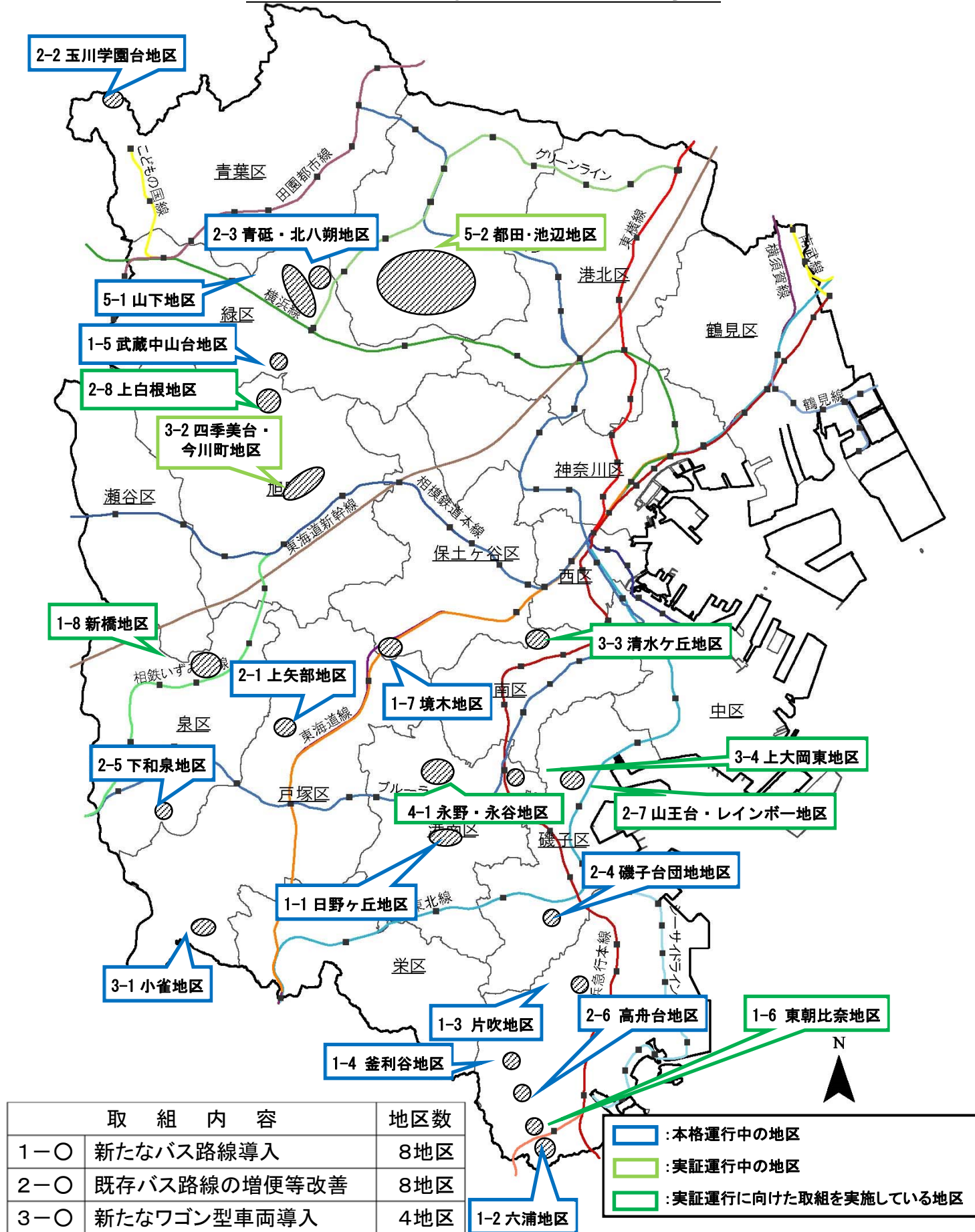
3 地域交通施策の取組状況

各施策の課題と対応



30

地域交通サポート事業取り組み状況一覧図



横浜市生活交通バス路線 (道路局予算分)



問合せ先：横浜市道路局計画調整部企画課
交通計画担当
TEL 045-671-3800

