

# 都筑区都田・池辺地区における 小型車両による運行の実証実験について

令和4年9月5日

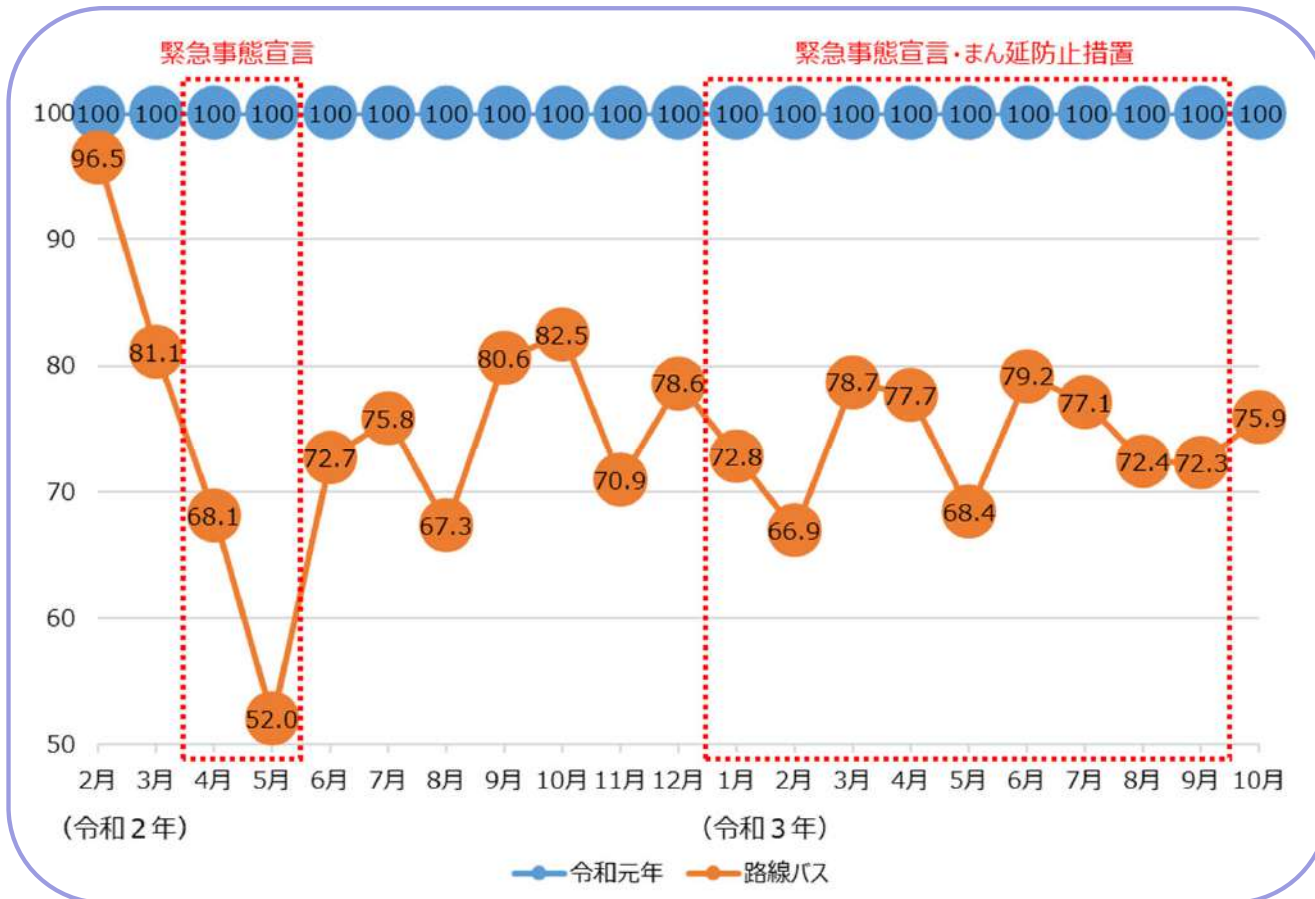
令和4年度第2回 地域公共交通会議 資料

横浜市道路局計画調整部企画課

# 議題（1） 都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

## ■ 路線バス事業を取り巻く背景

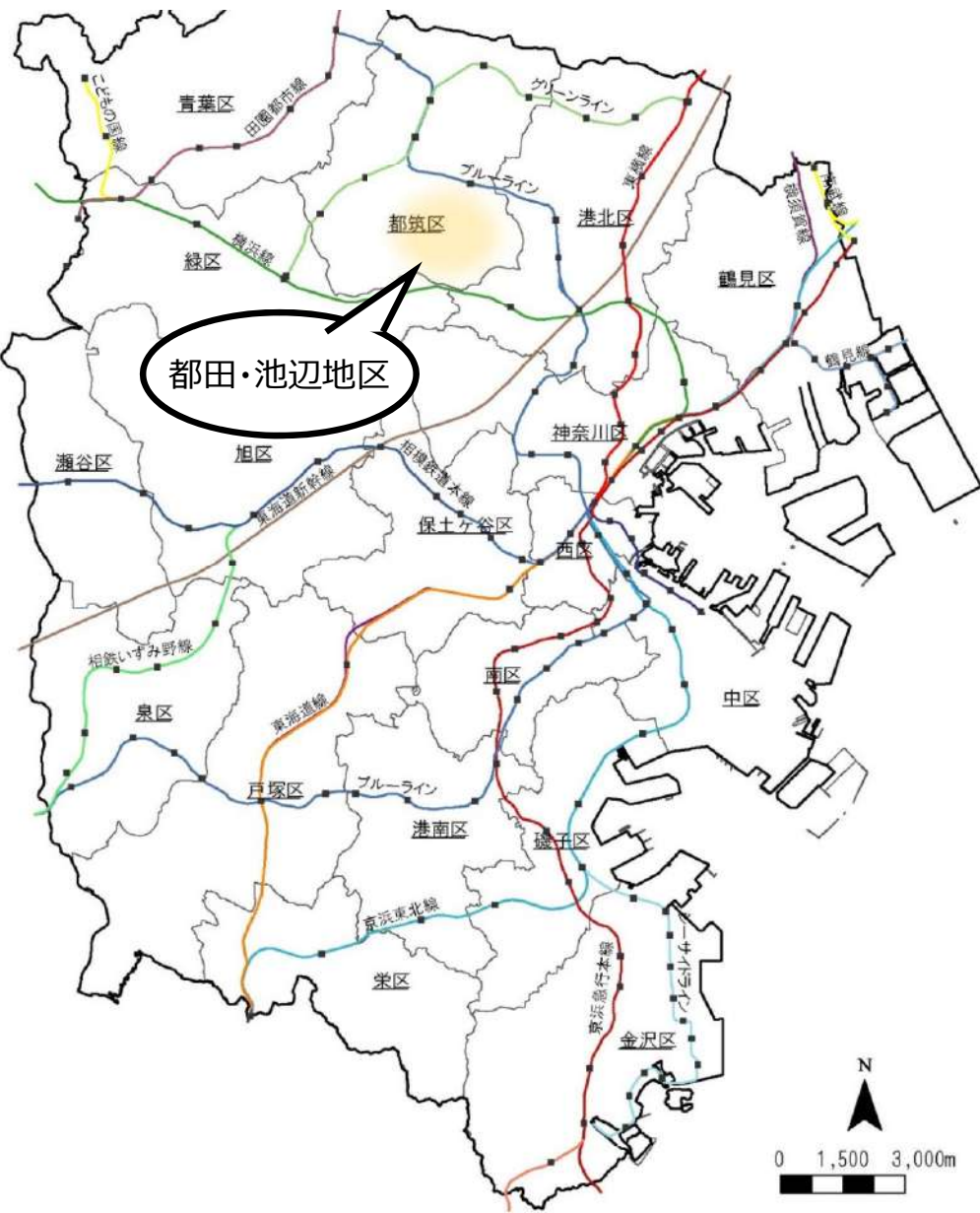
- 元来、需要が少なく運行の継続が厳しいバス路線についても、市民の日常生活に必要な路線として維持
- しかしながら、新型コロナウイルスの影響でバス事業の収支状況が悪化
- 少子高齢化や働き方の変化などにより、以前のバス利用水準には戻らない中で、生活交通として必要なバス路線を維持していくことが課題
- 地域のニーズに応じた路線設定（事業者目線⇒地域目線重視への転換）



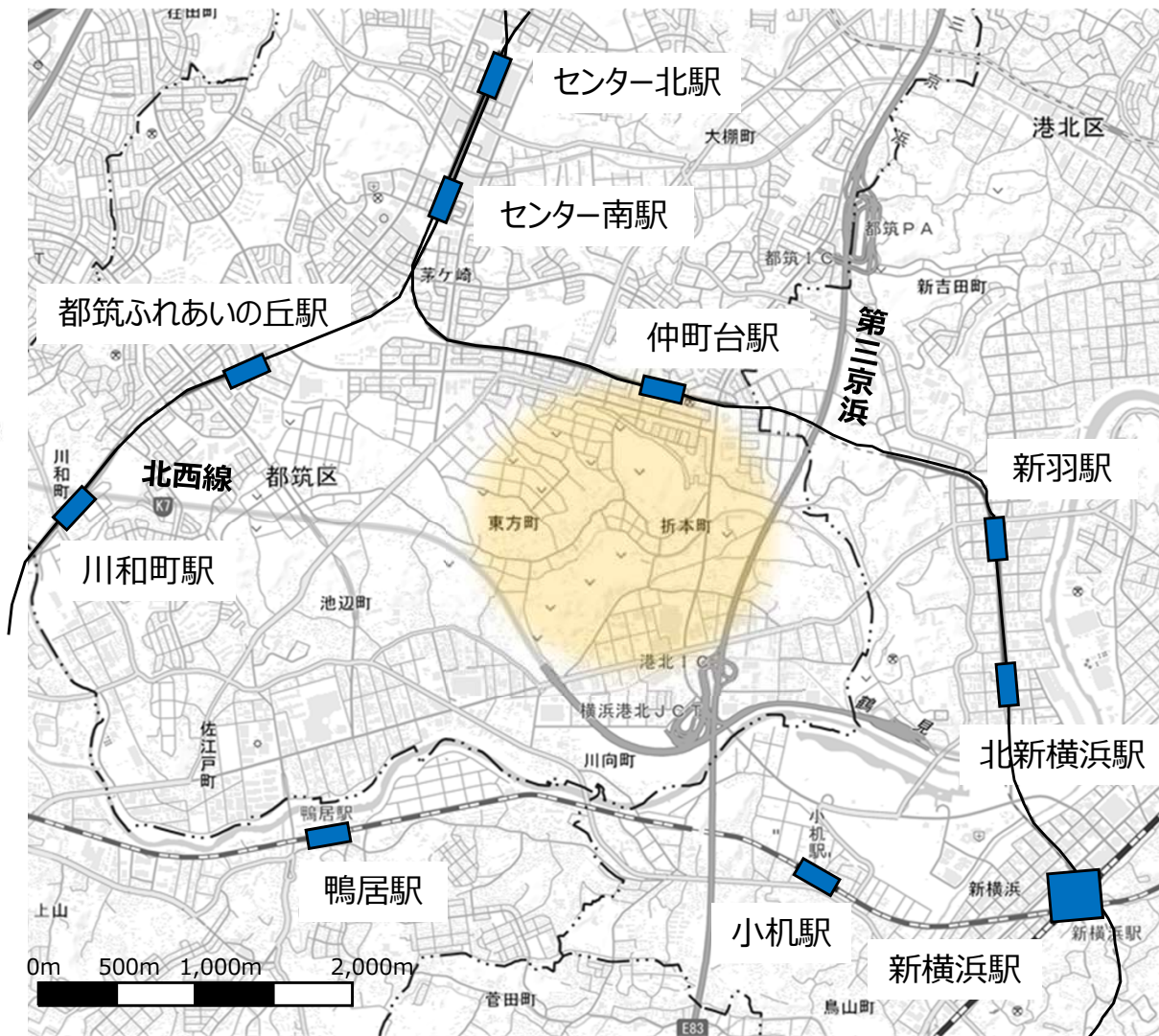
関東管内の路線バス輸送人員の推移（出典：国土交通省関東運輸局記者発表を基に作成）

議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■位置図（広域）



■位置図（拡大）





議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■ 地区の状況

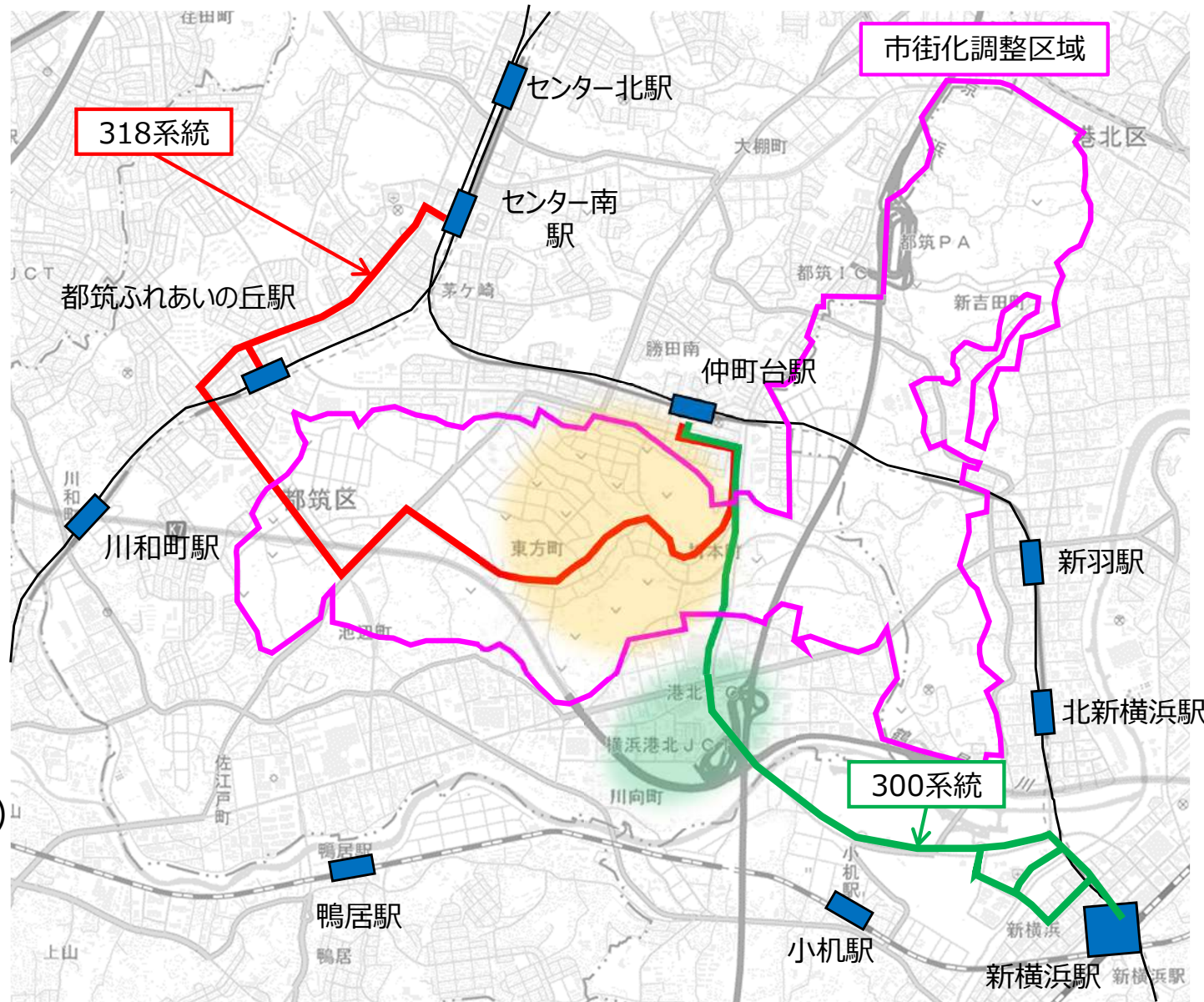
土地利用

地区のほとんどが市街化調整区域  
→ 人口が少なく需要が小さい地区

	高齢化率 (%)	人口密度 (人/km2)
市	平均24.8	平均8,616
対象地区	平均24.6	平均2,254
	東方町:26.7	東方町:1,367
	折本町:27.4	折本町:1,383
	池辺町:19.6	池辺町:4,012

バス路線の状況

- ・318系統：営業係数※379.4  
(令和2年度横浜市交通局ワースト2)
- ・300系統：営業係数※240.2
- ・ほとんどの便で、1便当たりの乗車人員が1桁台  
→このままバス路線を維持していくことは困難



※営業係数：100円の収入を得るためにかかる費用のこと



# 議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

## ■ 対象地区の地域交通の特徴

### 各路線の特徴（利用実態）

- ・300系統：新開橋周辺への通勤
- ・318系統：通勤通学、日中の買い物、スポーツセンター
- ・ボランティアバス※：既存バス路線でカバーできない部分の運行や利用者の見守り機能

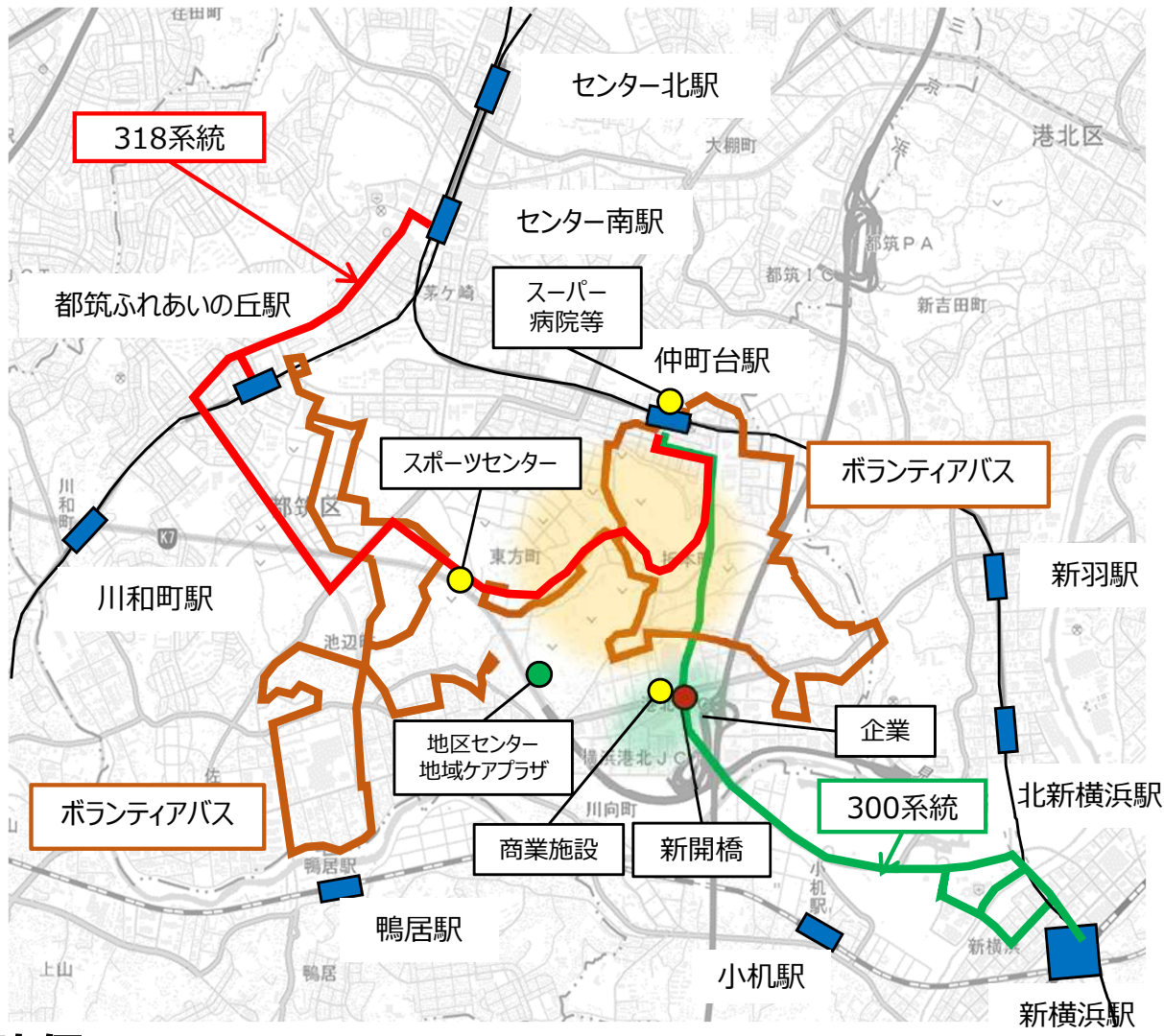
※ボランティアバス  
地域の共助によるバスの運営・運行で移動手段を確保する取組

### 地区センター・地域ケアプラザの開所

- ・既存のバス路線がない（大型車の侵入不可）
- ・最寄りのバス停からの山坂



- ◆これまでの利用実態に応じた路線再編
- ◆地区センター・地域ケアプラザへのアクセスを確保
- ◆既存路線もボランティアバスもどちらもなくさない中で検討



## 議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

**■ バス路線維持のために**

収支改善と利便性の確保を両立させるため、**車両のダウンサイジングと周辺路線の再編**を実施

## ① 収支改善

**経費を削減した運行計画**

（現在の300系統+318系統の経費） $\geq$ （再編後の300系統+318系統+新系統の経費）

- ・ 小型車両導入による経費削減
- ・ 利用実態に応じた運行頻度
- ・ 新たな路線と周辺路線の相互補完による効率的な運行

## ② 利便性確保

**地区センター・地域ケアプラザ、商業施設、スポーツセンターへのアクセス**

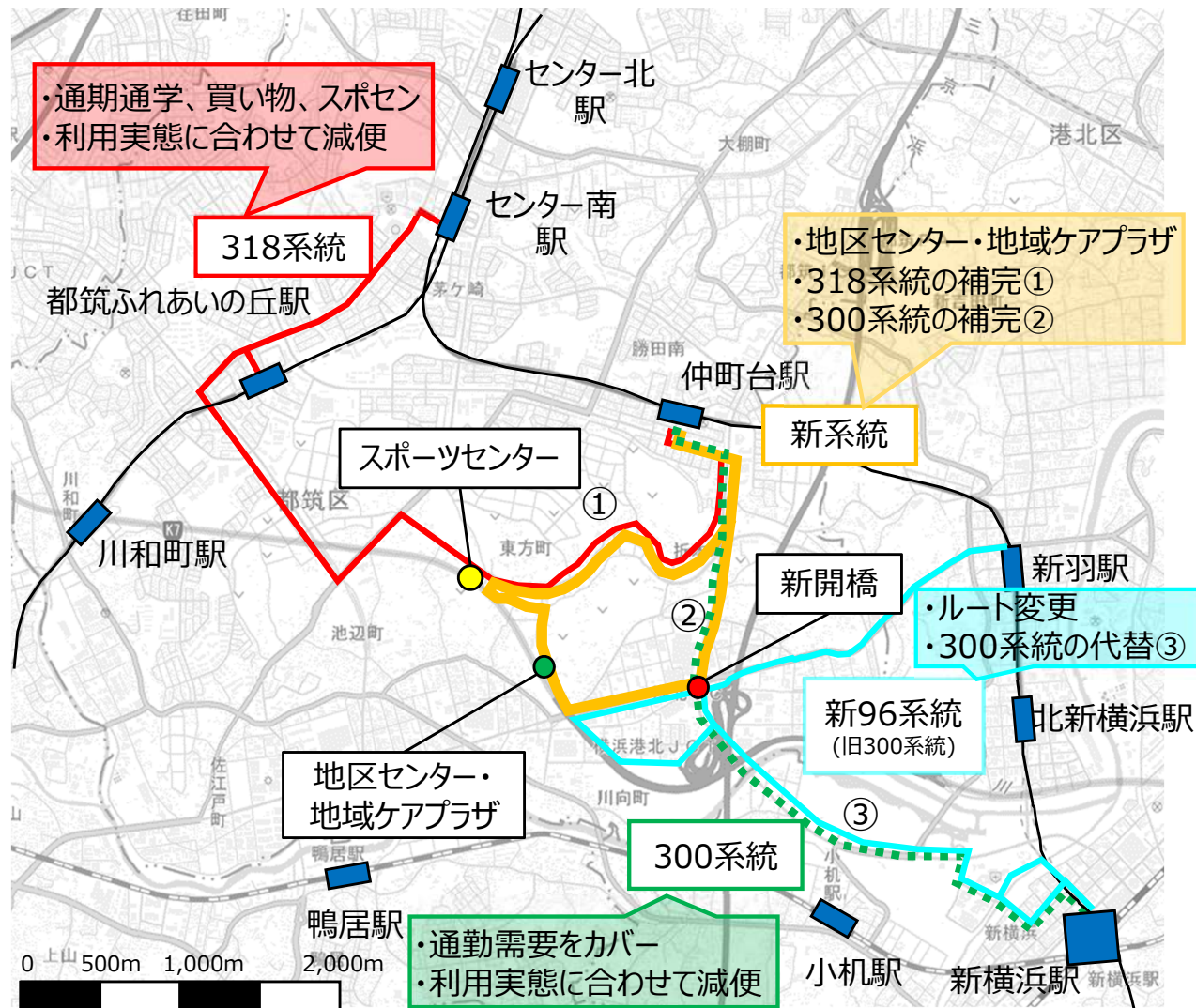
- ・ 利用したい路線とするため、地域目線を取り入れた運行計画の策定（計画段階からの地域参画）
- ・ 地域のニーズに応じたルート設定（小型車両導入の利点を生かし、細やかなルート設定が可能）
- ・ 今まで行けなかった場所と繋がることによる外出喚起（施設との連携）



議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■再編の全体像

系統	時間帯	便数	
		再編前	再編後
新系統	7～20時台	0便	14便
318	6～8時台	10便	6便
	9～20時台	27便	10便
300	6～8時台	11便	1便
	9～23時台	47便	0便
新96 (旧300)	6～21時台	0便	31便



議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

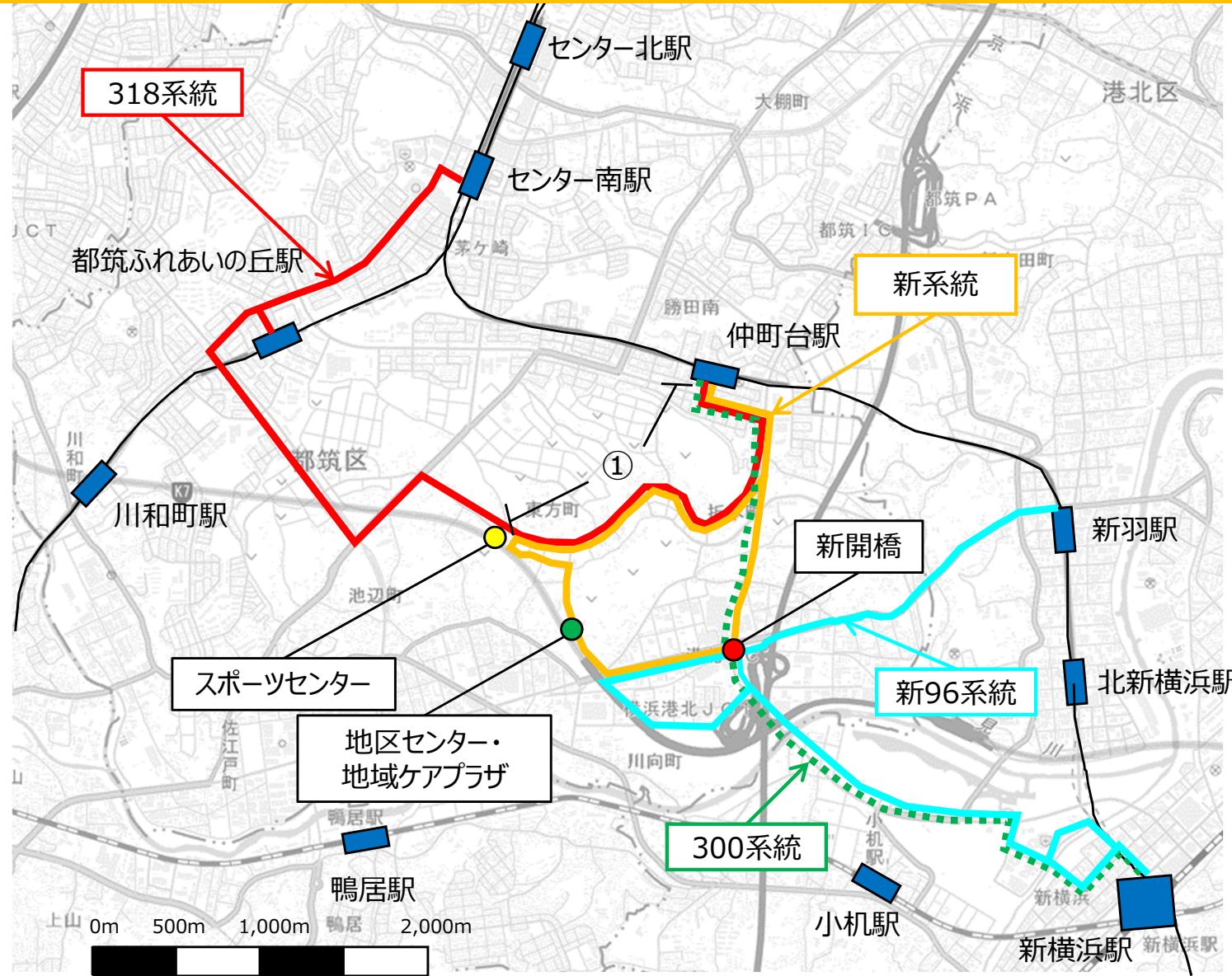
■新系統（ワゴン型）

路線の主な役割

- ・新設の地区センター・地域ケアプラザ、商業施設、スポーツセンターへのアクセス
- ・318系統、300系統の補完

ルートの考え方

- ・新施設は、最寄バス停からの山坂、大型車の進入ができない  
→ワゴン車両によるアクセス
- ・仲町台駅から新開橋の通勤需要  
→朝は時計回り
- ・①部分の利用者を地区セン・ケアプラザへ
- ・新開橋から仲町台駅の帰宅通勤需要  
→朝以外は反時計回り



	再編前	再編後
朝時間帯 (7時台～8時台)	0便	2便
朝以外 (9時台～20時台)	0便	12便



# 議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

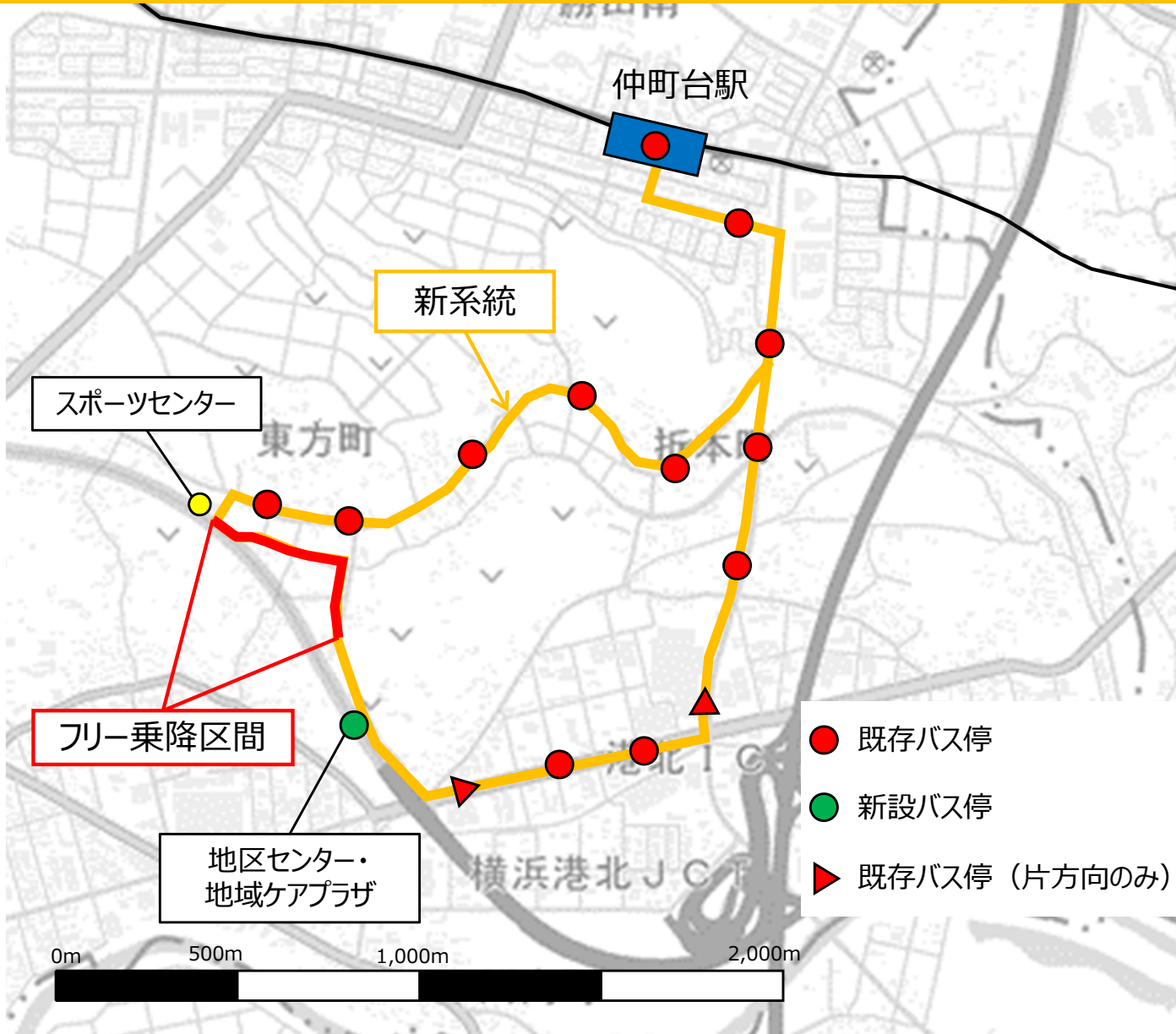
## ■新系統（ワゴン型）

### ■停留所

- 全15箇所+フリー乗降
- 1箇所は新設（地区センター・地域ケアプラザ）
- その他は既存バス停を使用
- 2箇所は片方向のみのバス停



地区センター・地域ケアプラザ



議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■新系統（ワゴン型）

■運行計画

運行事業者	横浜市交通局
運行形態	道路運送法第21条（一般貸切旅客自動車輸送事業者）
運行期間	令和5年1月4日（水）から令和6年3月31日（日）まで（予定）
運行地区	都筑区都田・池辺地区
運行方式	路線定期運行
運行ルート	仲町台駅～地区センター・地域ケアプラザ～仲町台駅（時間帯で循環方向を変える）
使用車両	ワゴン型車両（14人乗り）1両 ※予備車1両
運行時間	平日・土曜日：午前7時台から午後8時台まで 休日：午前9時台から午後6時台まで
運行間隔	1時間間隔
停留所	15箇所（一部の区間でフリー乗降）
運賃	大人220円、小児110円
支払方法	キャッシュレス（ICカードのみ）、敬老パスや定期券等その他の乗車券使用可
車いす対応	車いすの折り畳みと介助者による介助によるご利用

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります。



# 議題（1） 都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

## ■ 318系統（既存バス）

### 路線の主な役割

- ・通勤通学、商業施設、スポーツセンターなどへのアクセス

### ルートの変更方

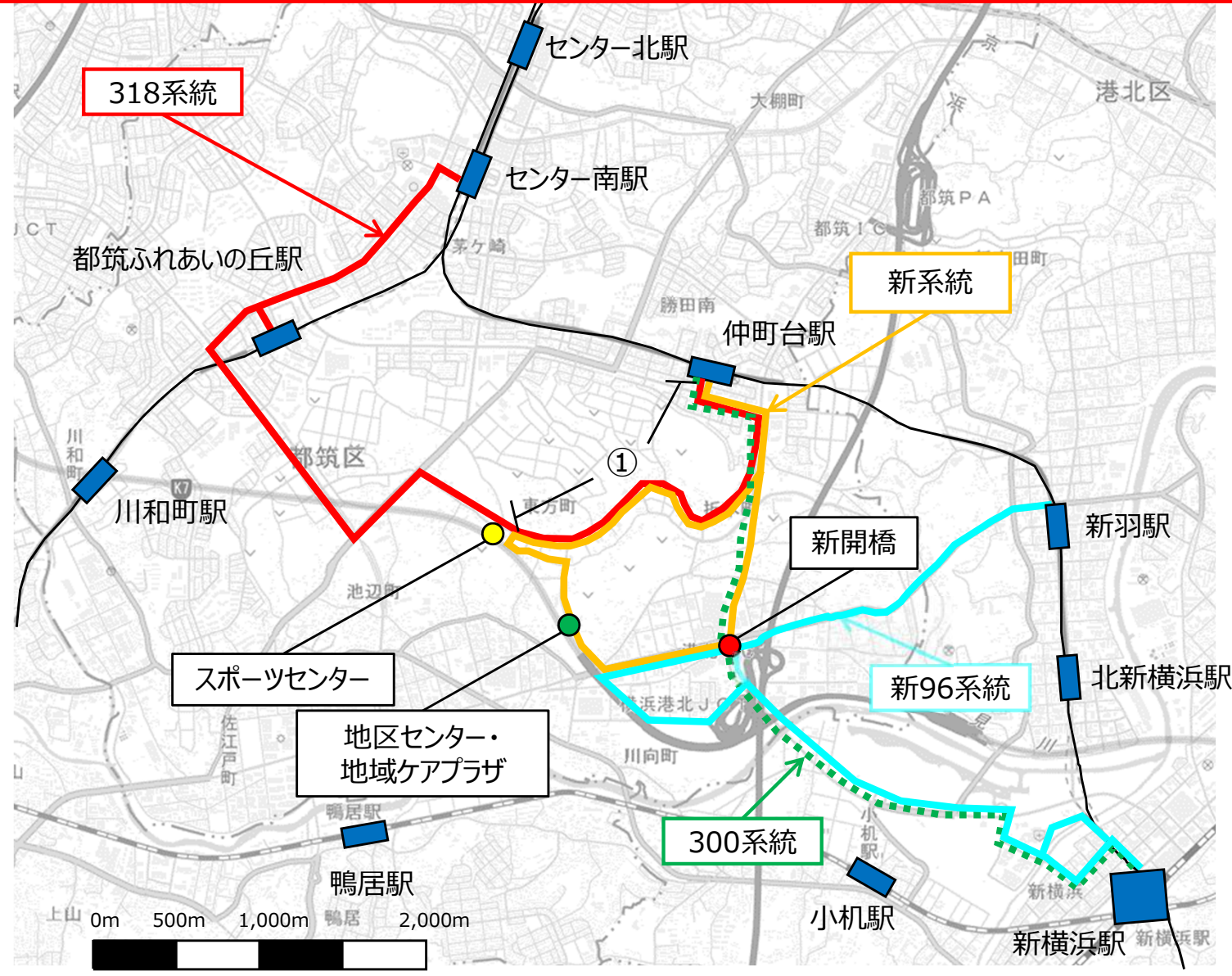
- ・ルート変更なし
- ・利用が少なくなる日中については、利用実態に合わせ減便

### 補完機能

- ・利用者が多い区間について新系統で、仲町台駅へのアクセスを補完（①部分）

	再編前	再編後
朝時間帯 (6時台～8時台)	10便	6便
朝以外 (9時台～21時台)	27便 (9時台～21時台)	10便 (9時台～20時台)

※双方向合計











議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■時刻表（新系統・300系統）

14便

1便

新系統 時刻表（仲町台駅→仲町台駅）

仲町台駅	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
新栄高校南口	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01
長福寺前	7:02	8:02	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
折本橋	7:03	8:03	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
淡島神社前	7:04	8:04	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
折本町	7:08	8:08	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
前耕地	7:09	8:09	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
都田地区センター・地域ケアプラザ	7:16	8:16	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
龍雲寺	7:22	8:22	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
天満宮	7:23	8:23	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
源東院	7:24	8:24	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
折本北	7:25	8:25	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
観音前（都筑区）	7:26	8:26	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04
折本北	↓	↓	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05
源東院	↓	↓	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06
天満宮	↓	↓	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07
龍雲寺	↓	↓	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08
都田地区センター・地域ケアプラザ	↓	↓	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16
東方町	↓	↓	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19
前耕地	↓	↓	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20
折本町	↓	↓	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21
新開橋	↓	↓	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24
淡島神社前	↓	↓	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25
折本橋	↓	↓	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26
長福寺前	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27
新栄高校南口	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29
仲町台駅	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34

300系統 時刻表  
（仲町台駅→新横浜駅前）

仲町台駅	7:57
新栄高校南口	7:58
長福寺前	8:00
折本橋	8:01
淡島神社前	8:03
新開橋	8:04
港北インター	8:07
矢之根	8:09
日産スタジアム前	8:10
鳥山大橋	↓
浜島橋	8:14
新横浜駅前	8:22

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります。

議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■時刻表（318系統）

318系統 時刻表（センター南駅→仲町台駅） 8便

センター南駅			8:37	9:19	11:40	14:35		19:35
都筑区総合庁舎			8:39	9:21	11:42	14:37		19:37
中の瀬			8:41	9:23	11:44	14:39		19:39
御影橋			8:42	9:24	11:45	14:40		19:40
都筑ふれあいの丘駅	6:30	7:45	8:44	9:26	11:47	14:42	17:45	19:42
大丸（都筑区）	6:32	7:47	8:46	9:28	11:49	14:44	17:47	19:44
高山	6:34	7:49	8:48	9:30	11:51	14:46	17:49	19:46
二の丸	6:36	7:51	8:50	9:32	11:53	14:48	17:51	19:48
清水	6:37	7:52	8:51	9:33	11:54	14:49	17:52	19:49
原庭	6:39	7:54	8:53	9:35	11:56	14:51	17:54	19:51
星ヶ谷	6:41	7:56	8:55	9:37	11:58	14:53	17:56	19:53
数沢	6:42	7:57	8:56	9:38	11:59	14:54	17:57	19:54
龍雲寺	6:43	7:58	8:57	9:39	12:00	14:55	17:58	19:55
天満宮	6:44	7:59	8:58	9:40	12:01	14:56	17:59	19:56
源東院	6:45	8:00	8:59	9:41	12:02	14:57	18:00	19:57
折本北	6:46	8:01	9:00	9:42	12:03	14:58	18:01	19:58
観音前（都筑区）	6:47	8:02	9:01	9:43	12:04	14:59	18:02	19:59
長福寺前	6:48	8:03	9:02	9:44	12:05	15:00	18:03	20:00
新栄高校南口	6:50	8:05	9:04	9:46	12:07	15:02	18:05	20:02
仲町台駅	6:52	8:07	9:07	9:50	12:11	15:06	18:08	20:05

318系統 時刻表（仲町台駅→センター南駅） 8便

仲町台駅	6:00	7:05	8:15	9:30	12:25	15:30	18:30	20:30
新栄高校南口	6:01	7:06	8:16	9:31	12:26	15:31	18:31	20:31
観音前（都筑区）	6:04	7:09	8:19	9:34	12:29	15:34	18:34	20:34
折本北	6:05	7:10	8:20	9:35	12:30	15:35	18:35	20:35
源東院	6:06	7:11	8:21	9:36	12:31	15:36	18:36	20:36
天満宮	6:07	7:12	8:22	9:37	12:32	15:37	18:37	20:37
龍雲寺	6:08	7:13	8:23	9:38	12:33	15:38	18:38	20:38
都筑スポーツセンター	6:09	7:14	8:24	9:39	12:34	15:39	18:39	20:39
数沢	6:10	7:15	8:25	9:40	12:35	15:40	18:40	20:40
星ヶ谷	6:11	7:16	8:26	9:41	12:36	15:41	18:41	20:41
原庭	6:12	7:17	8:27	9:42	12:37	15:42	18:42	20:42
清水	6:14	7:19	8:29	9:44	12:39	15:44	18:44	20:44
二の丸	6:15	7:20	8:30	9:45	12:40	15:45	18:45	20:45
高山	6:16	7:21	8:31	9:46	12:41	15:46	18:46	20:46
大丸（都筑区）	6:17	7:22	8:32	9:48	12:43	15:48	18:47	20:47
都筑ふれあいの丘駅	6:21	7:26	8:34	9:50	12:45	15:50	18:49	20:49
御影橋			8:36	9:52	12:47	15:52	18:51	20:51
中の瀬			8:38	9:54	12:49	15:54	18:53	20:53
都筑区総合庁舎			8:40	9:56	12:51	15:56	18:55	20:55
センター南駅			8:45	10:01	12:56	16:01	19:00	21:00

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります。





議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■時刻表（新96系統）

11便

新96系統 時刻表（新羽駅→新横浜駅前）

新羽駅	6:37	7:14	7:58	8:26	9:21	17:37	18:26	18:59	19:54	20:37	21:16
新羽町	6:38	7:15	8:00	8:28	9:23	17:39	18:28	19:01	19:56	20:38	21:17
大竹	6:40	7:17	8:02	8:30	9:25	17:41	18:30	19:03	19:58	20:40	21:19
大熊町	6:41	7:18	8:04	8:32	9:27	17:43	18:32	19:05	20:00	20:41	21:20
新開橋	6:42	7:19	8:06	8:34	9:28	17:45	18:34	19:07	20:02	20:42	21:21
折本町	6:44	7:21	8:08	8:36	9:30	17:47	18:36	19:09	20:04	20:44	21:23
前耕地	6:45	7:22	8:09	8:37	9:31	17:48	18:37	19:10	20:05	20:45	21:24
東方町	6:46	7:23	8:11	8:39	9:33	17:50	18:39	19:12	20:07	20:46	21:25
ダイワ倉庫前	6:48	7:25	8:13	8:41	9:35	17:52	18:41	19:14	20:09	20:48	21:27
港北インター	6:51	7:28	8:16	8:44	9:38	17:55	18:44	19:17	20:12	20:51	21:30
矢之根	6:53	7:30	8:18	8:46	9:40	17:57	18:46	19:19	20:14	20:53	21:32
日産スタジアム前	6:54	7:31	8:19	8:47	9:41	17:58	18:47	19:20	20:15	20:54	21:33
浜島橋	6:57	7:34	8:22	8:50	9:44	18:01	18:50	19:23	20:18	20:57	21:36
新横浜駅前	7:02	7:39	8:29	8:58	9:51	18:09	18:58	19:30	20:25	21:02	21:41

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります。

議題（1）都筑区都田・池辺地区における小型車両による運行の実証実験について

■今後の予定

	令和4年度		令和5年度		令和6年度
	9月~12月	1月~3月	4月~9月	10月~3月	4月~
計画・準備	→				
実証実験		→			→
効果検証				→	
本格運行					→

■効果検証

- ・実証実験を踏まえ、ルート等の運行計画の見直しを検討し、より使いやすい路線に改変
- ・利用状況などの様々なデータを収集し、本格運行への移行の可否を検討

■利用周知

- ・運行計画を検討してきた地域と共に利用促進につながる広報などを実施予定

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります。

# 青葉区新石川地区における 地域交通の実証実験に関する説明資料

---

2022年9月5日  
横浜市

※資料の内容について、一部調整中の項目があり、今後変更の可能性があります



## 1. 検討の背景

## 2. 令和4年度実証実験について

(移動サービス（デマンド交通）と生活サービスと連携)

## 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

## 4. 実証実験の評価の考え方

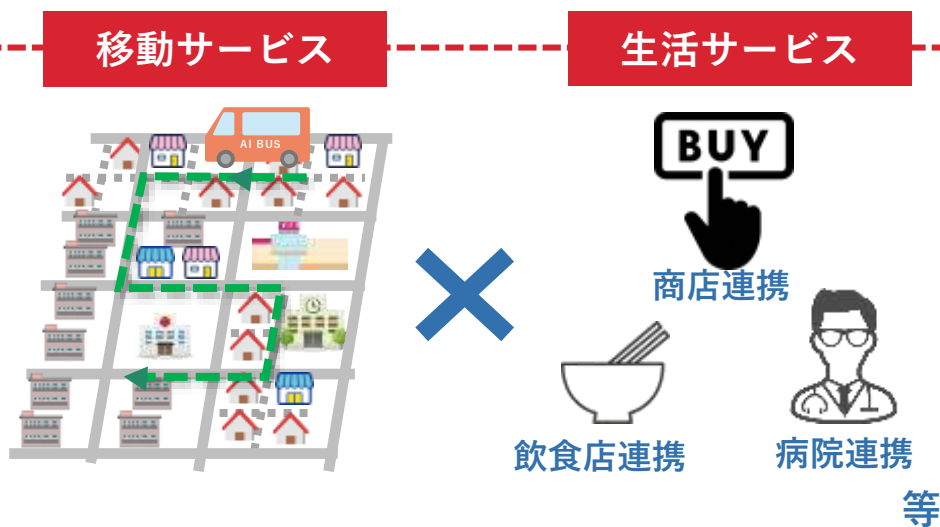
## 5. 実証実験実施に向けた検討スケジュール

(参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

# 1. 検討の背景 | 政策局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】



地域のニーズ・課題に応じた利便性の高い移動サービスの導入

(例) デマンド交通、タクシー活用、地域巡回バス 等

地域の店舗・病院等と連携し、当該施設へのアクセスを高めるための施策を実施

(例) 連携施設利用者に対する交通チケット(無料券)の配布、移動サービス利用者に対する連携施設のクーポン提供 等

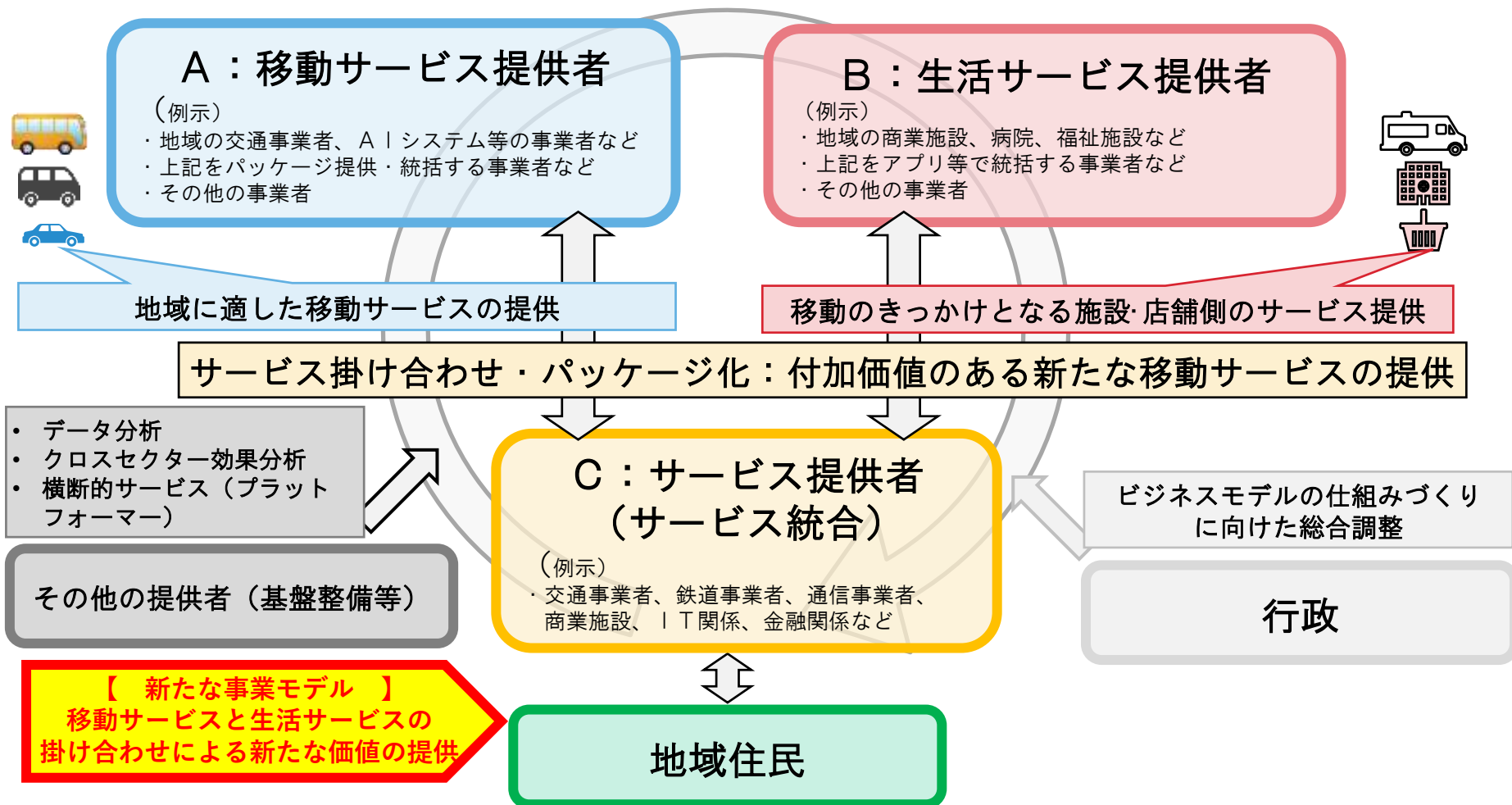
等

## 移動サービスと生活サービスの連携

- 外出・公共交通利用促進：移動の総量を増やす
  - ✓ 外出機会の創出
    - ・ 生活サービス連携による移動のきっかけ作りと便利な移動サービス導入による相乗効果
  - ✓ 公共交通利用の促進・環境負荷低減
    - ・ 自家用車から公共交通の転換
    - ・ 外出率の向上に伴う公共交通全体（鉄道、路線バス等）の利用者の増加
- 事業性向上に向けた新たな事業モデル構築
  - ✓ 新たな収入源確保、収入増の仕組み
    - ・ 移動サービス単独での採算性確保のハードル
  - ✓ 地域企業の方々と連携できる仕組み
    - ・ 移動サービスの送客効果の享受
    - ・ 移動サービスへの付加価値の提供
  - ✓ 地域住民の方々と一緒に創造する仕組み
    - ・ 地域のニーズを吸い上げ、サービス向上に向け、事業参画できる仕組み

一体的なビジネスモデルの検討（施設からの協賛金の提供等）

# 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4年度実証実験について（目的など）

### ■今回の実証実験の目的

- 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
- ・ **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**

※インセンティブとして片道交通チケットを企画。今年度は第1回目の実験であるため、委託業務でインセンティブを負担するが、利用者満足度や施設への送客効果等を評価し、施設からの将来的な協賛金の提供可能性を検証

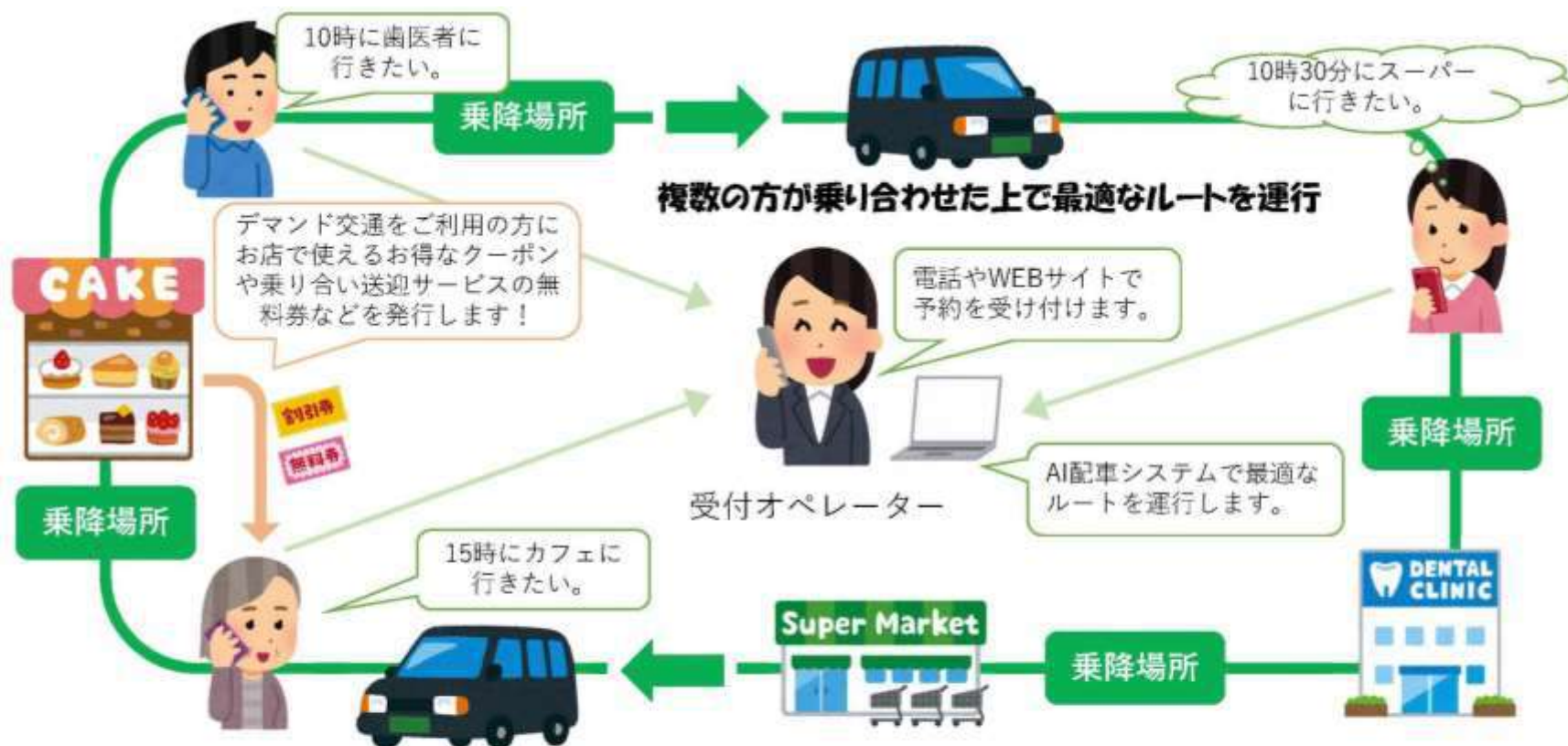
#### ③地域の交通事業者（バス・タクシー等）と連携した持続可能な地域交通の確保

- ・ 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4年度実証実験について（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

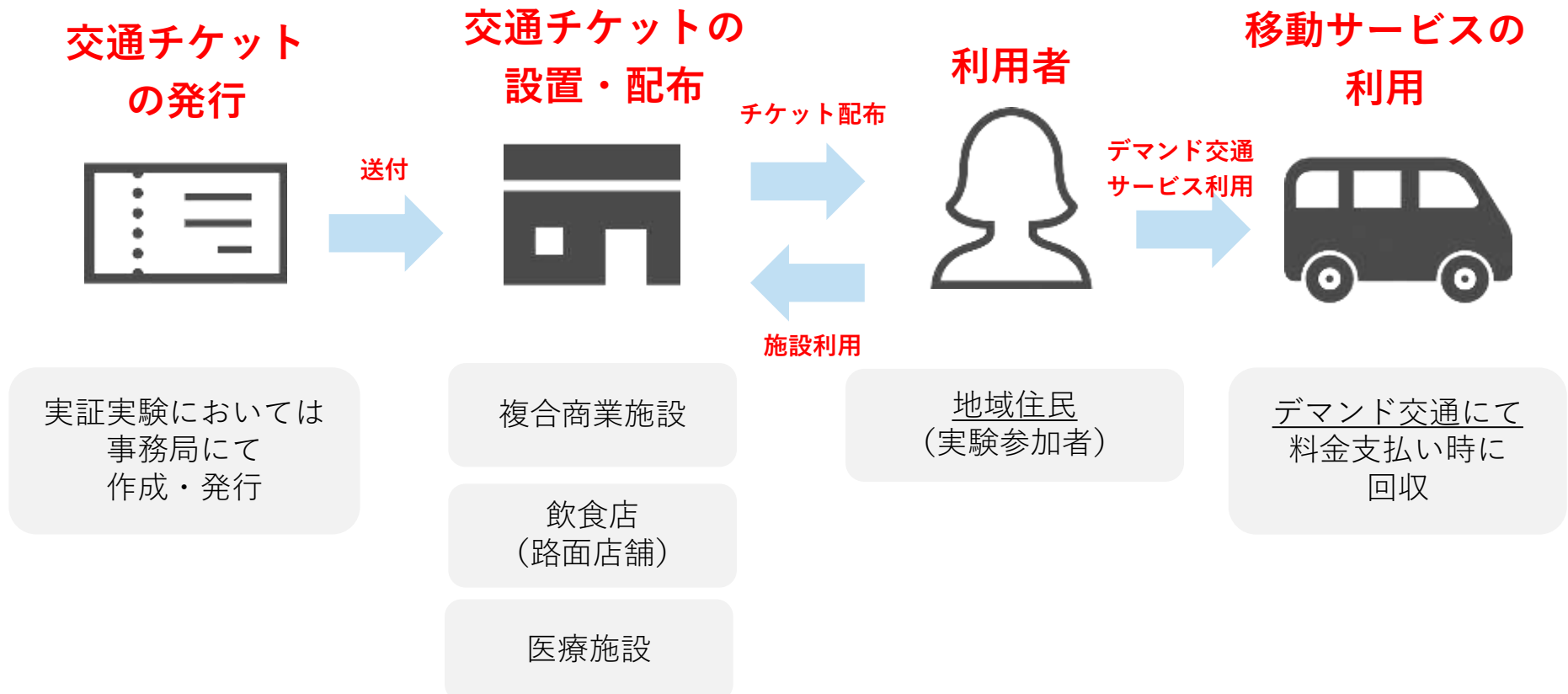
- ・バスのように複数の人を一度に運ぶことができる効率性、タクシーのように利用者の要望にきめ細かく応えることができる柔軟性をあわせ持った移動サービス形態です。
- ・電話やWEBサイトで利用希望日、乗り場と行先、着きたい時間などをお伝えいただくと、複数の利用者の目的地・到着時刻を専用システムが計算し、複数の方が乗り合わせたうえで、最適なルートで運行します。

## 2. 令和4年度実証実験について（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」<sup>注)</sup>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



※インセンティブとして片道交通チケットを企画。今年度は第1回目の実験であるため、委託業務にてインセンティブを負担するが、利用者満足度や施設への送客効果等を評価し、施設からの将来的な協賛金の提供可能性を検証

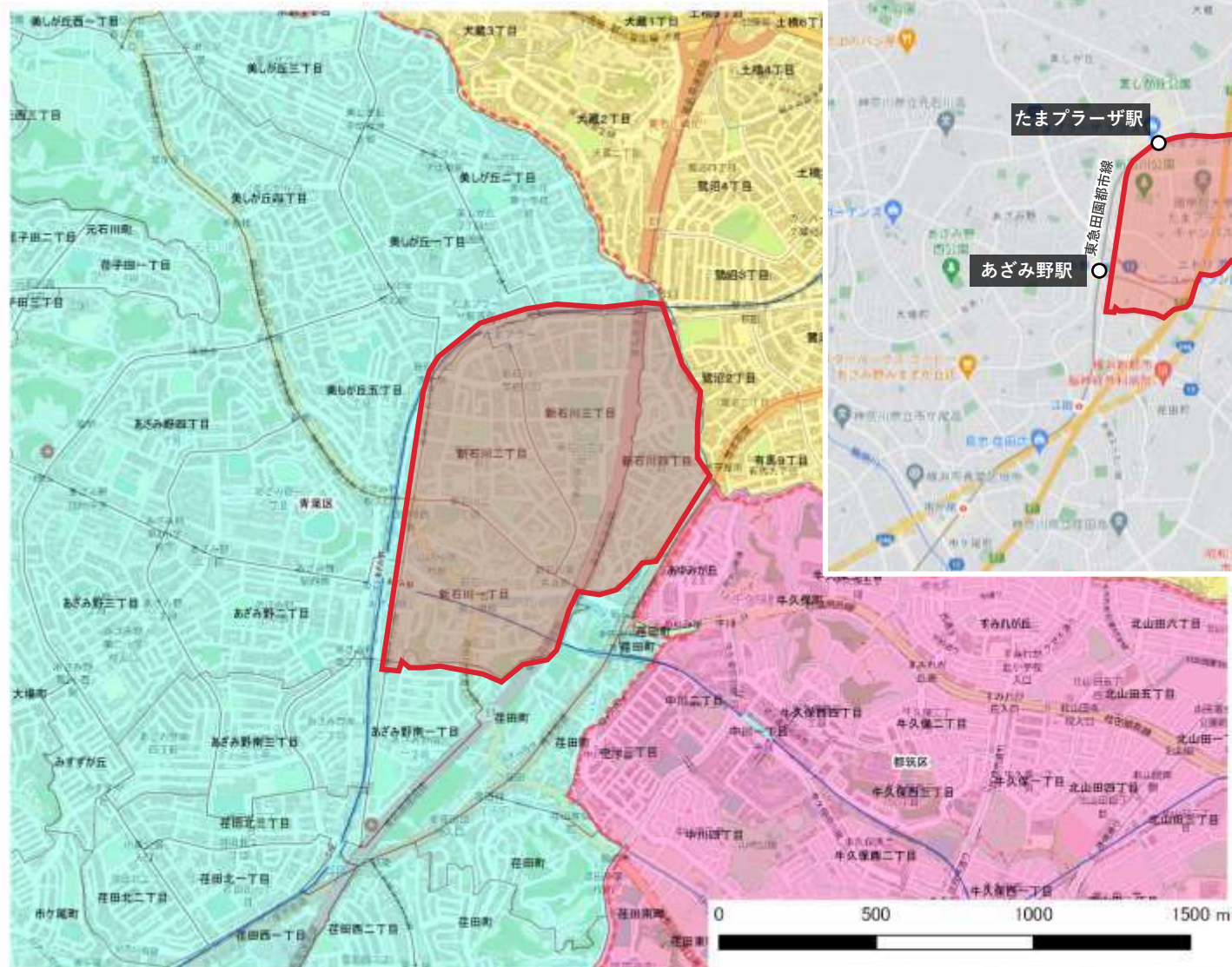


## 2. 令和4年度実証実験について（実験概要（案））

項目	内容
運行事業者	神奈川都市交通株式会社
事業の許可	道路運送法第21条（一般乗合旅客自動車輸送）
配車システム運営	NTTドコモ
運行エリア	横浜市青葉区・新石川地区（1丁目～4丁目）
予約方法	インターネット・電話（なお、テレビリモコンのプッシュ機能による予約について調整中（対象者は限定））
利用対象者	事前の利用登録をいただいた方々 ■主なターゲット ・若年層・子育て世代、高齢者（移動に課題を抱える方々） ・新石川四丁目付近の居住者（公共交通のアクセシビリティが低い方々） ・駅周辺の施設の利用者（複合商業施設、病院、飲食店等）
実施期間	2023年1月中旬～2月末
運行時間	平日9～20時（土日・祝日は運休）
運行車両・台数	ワゴン型車両2台（うち1台は予備車、乗客定員6人想定）
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	50箇所のスポット
運賃	大人300円・小人150円 現金決済（なお、ICカード、電子マネー等のキャッシュレス決済については、調整中）
割引施策	連携する生活サービス施設の利用者に「片道交通チケット」の付与 ※「片道交通チケット」：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4年度実証実験について（案内図）

### ●運行区域案





## 2. 令和4年度実証実験について（乗降スポット（案））

### ●乗降スポット案

#### 【スポット配置の考え方】

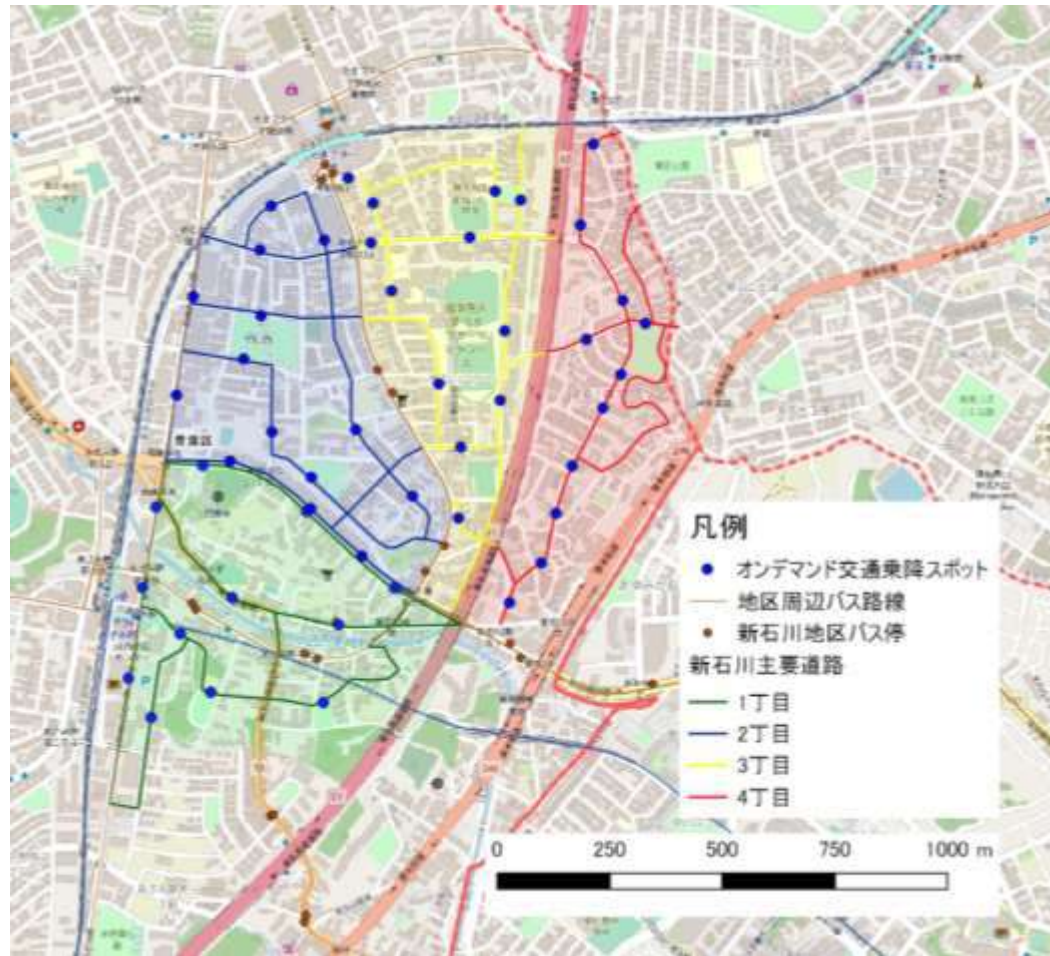
- ①各町丁目内の主要な道路沿いにおいて一定の間隔（100-200m程度の間隔）で配置
- ②一時停車が比較的容易であると想定される箇所、目印としてわかりやすい箇所に配置（歩道・路側帯がある箇所、公園・主要施設付近等）

#### 【スポット数】

合計：50箇所

#### ■内訳

- 新石川1丁目（緑色エリア）：13か所
- 新石川2丁目（青色エリア）：14か所
- 新石川3丁目（黄色エリア）：12か所
- 新石川4丁目（赤色エリア）：11か所



### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ①運行エリアの地域の特徴（新石川地区）

●新石川地区の基本データ（新石川小学校区を対象に下記の項目について集計）

面積 (km <sup>2</sup> )	人口	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	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 (件/km <sup>2</sup> )				
								行政施設	商業施設	学校	病院・診療所	福祉施設
0.991	12356	12465	0.15	0.13	0.68	0.49	6.90	1.01	35.31	18.16	2.02	8.07

※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
人口属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>15歳未満人口が比較的多く、高齢者は少ない傾向にある</li> <li>人口密度は標準よりやや多め（約12,500人/km<sup>2</sup>）</li> </ul>
移動手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅は比較的利用しやすいが、<b>バス停へのアクセスが困難な箇所が多い</b></li> </ul>
移動環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>やや傾斜が急な箇所を含む</li> </ul>
施設環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設以外の施設の密度がやや低い</li> <li>他方で、商業施設の密度は標準的</li> </ul>

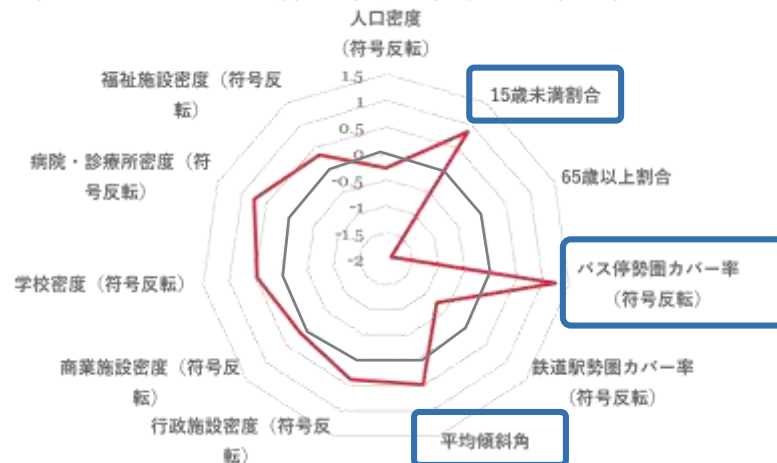
- 当該地区は、データをみても、**市域の中でも傾斜が急で、バス停へのアクセシビリティが低い傾向**にあり、移動課題を抱えていると考えられます。
- 他方で、**商業施設の密度は標準的であり、施設連携の可能性**があると考えられます。

#### 【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



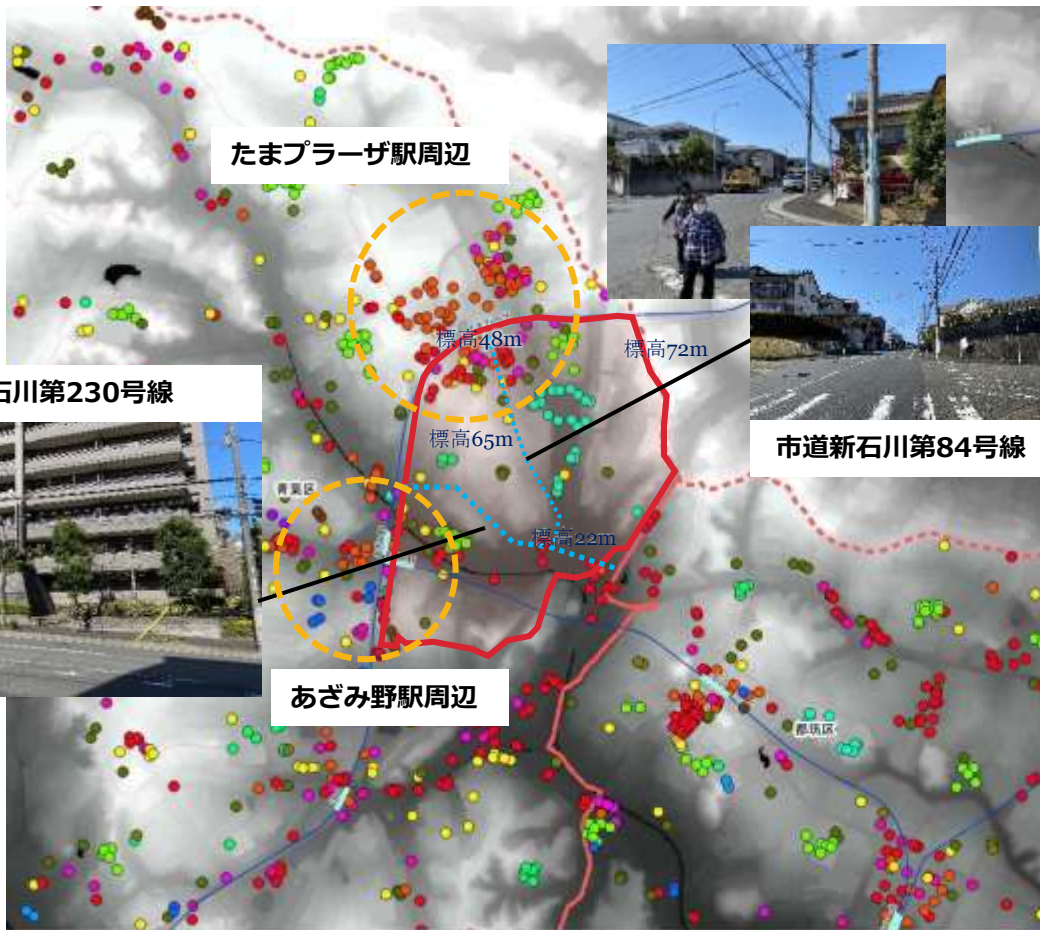


### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ②地域の課題・特徴の詳細

##### ●地形と施設立地について

- 地域の標高をみると、新石川地区の北側・西側は高く、南東側が低くなっています。地区の主要な幹線道路としては地区中央を南北に「市道新石川第84号線」、地区南側を東西に「市道第230号線（日吉元石川線）」がありますが、いずれの道路も、高低差があり、**徒歩移動の際に負荷がかかる**と考えられます。
- 地域の主要な施設は、たまプラーザ駅・あざみ野周辺に集中して立地**しており、日常の活動目的の達成のためには駅周辺への移動が必要です。

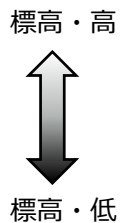


#### 凡例

##### 施設

- 業務施設(行政)
- 商業施設(A)小売店・卸売店・百貨店等
- 商業施設(B)飲食店
- 商業施設(C)レンタル業・理容店等のその他サービス
- 複合系商業施設
- 娯楽施設(民間)
- 娯楽施設(公共)
- 遊戯施設(民間)ボーリング場等
- 遊戯施設(公共)スポーツ施設等
- 民間の大学、高等専門学校等
- 公共の大学、高等専門学校等
- 民間の幼稚園、小中学校、高等学校等
- 公共の幼稚園、小中学校、高等学校等
- 民間の病院
- 公共の病院
- 民間の診療所
- 民間の体育館、競技場、公会堂、博物館、美術館
- 公共の体育館、競技場、公会堂、博物館、美術館
- 民間の老人ホーム、保育所(託児所)等
- 公共の老人ホーム、保育所(託児所)等
- 民間の神社、寺院、教会
- 民間の公衆浴場、集会所、墓地管理棟
- 公共の図書館

標高と施設分布

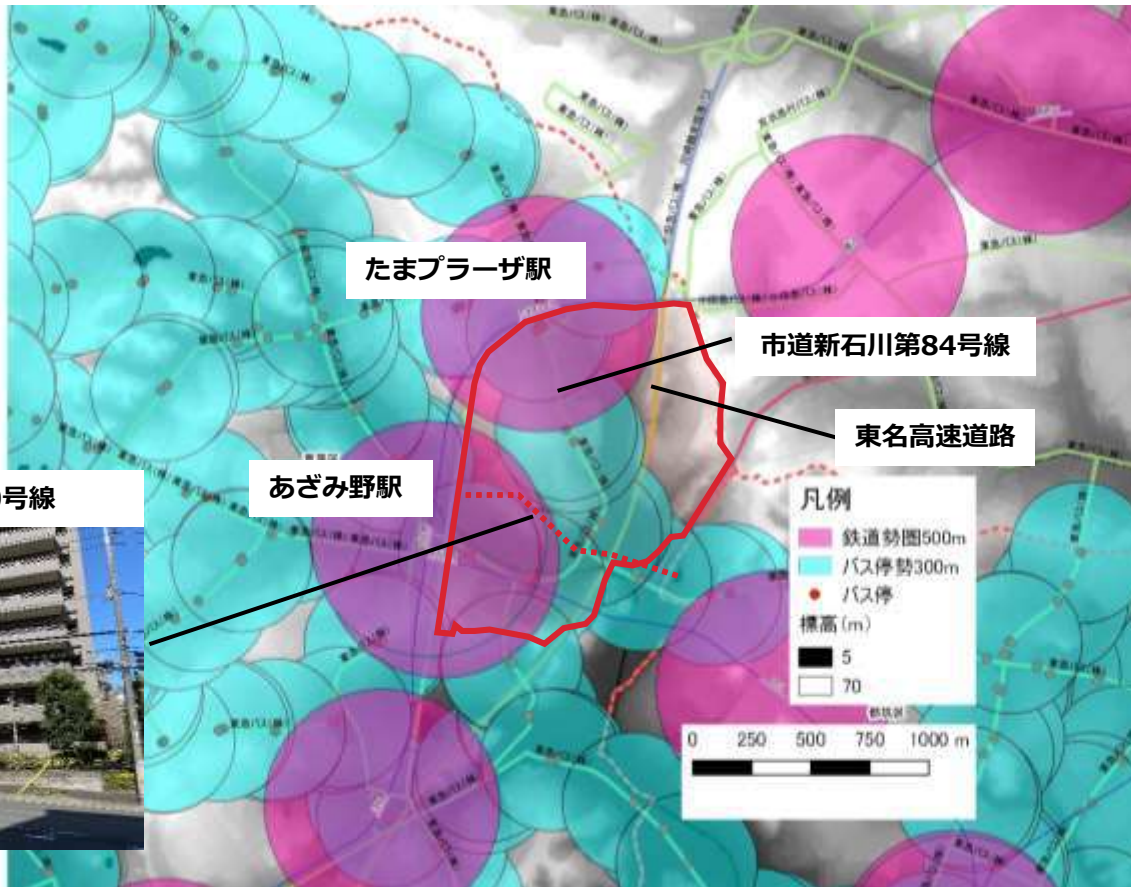


### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ②地域の課題・特徴の詳細

##### ●公共交通のアクセシビリティ

- 地区の北端部にたまプラーザ駅、南西端部にあざみ野駅があり、鉄道勢圏のカバー率は比較的高いといえます。ただし、前述の通り地形の傾斜が大きく徒歩移動の際に負荷がかかる点で移動の課題があると考えられます。
- **バス停勢圏** (下図) をみると、地区の西側は概ねカバーされているものの、**東名高速道路より東側のエリアは圏外**となっています。また、**あざみ野へ至る東西の市道新石川第230号線にはバス路線が設けられていない**状態です。



市道新石川第84号線

市道新石川第230号線

鉄道勢圏 (500m) +バス停勢圏 (300m圏)

## 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

### ③地域からの要望

#### ●地元からの要望

- 令和3年3月に地元町内会（山内連合自治会・新石川下谷自治会）から、**地域住民の公共交通検討に関する要望書**を提出。

#### 要望書の概要

- **地域の課題として、住民の高齢化やバス便がないことによる高齢者の外出が控えられることがあげられ、認知症等の増加や地区の活力の低下が懸念される。**
- **予てから自治会住民の中からは循環バスの要望が多く、東急バスにも相談を行うものの実現に至っておらず（地域の道路が狭隘でバス導入が難しいという経緯があった）、地域住民の生活の足を確保することを要望する。**
- また、新石川下谷自治会は住民戸数も多く**ICTを用いた地域交通の実証地域として最適であると考えられる。**



### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ④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。

集計対象範囲



新石川地区年代別 交通手段分担率 (PTデータ)



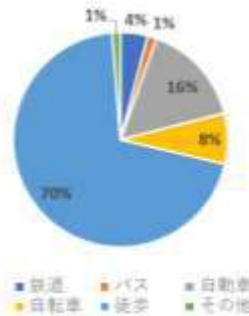
新石川地区 到着時間帯別トリップ数 (人流データ)



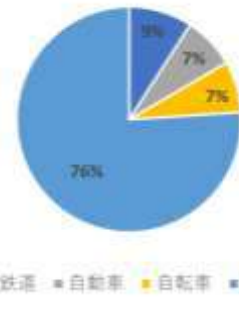
1日あたり総トリップ数:34,778

新石川地区 交通手段分担率 (PTデータ)

全世帯



5歳未満のいる世帯



参考 | 青葉区 交通手段分担率





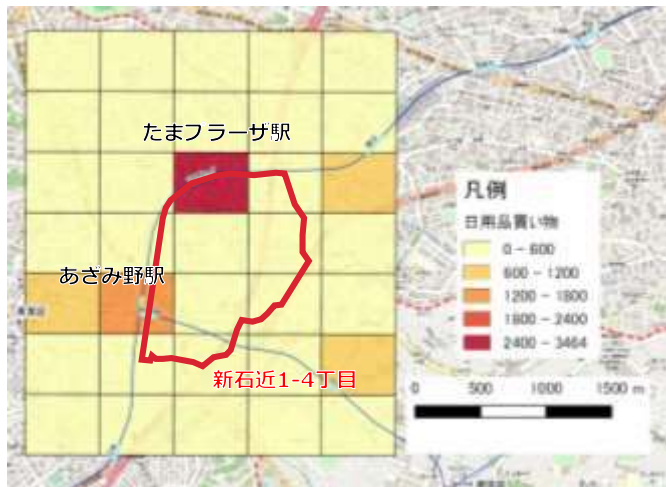
### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ④地域の実態の把握：データからの把握

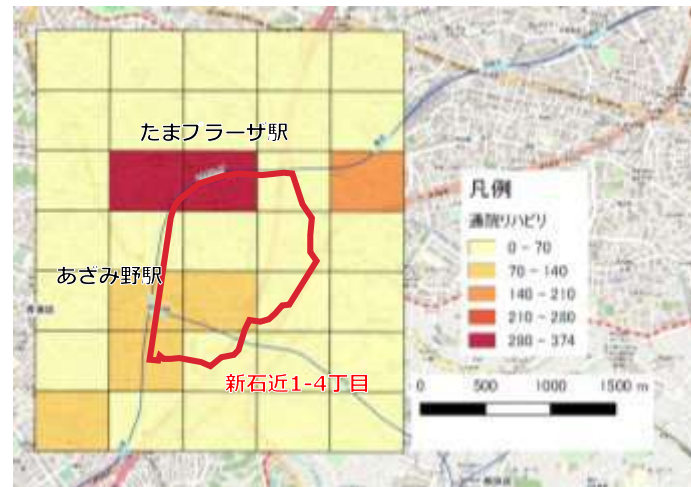
##### ●地区周辺の目的別・集中トリップ

- 新石川地区を中心とした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2-3km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、**たまプラーザ駅・あざみ野駅周辺にトリップが集約される傾向**がみられます（前述の施設立地とも符合）。
- 通院リハビリや、その他私用については、新石川地区内においても集中（到着）トリップがみられます。

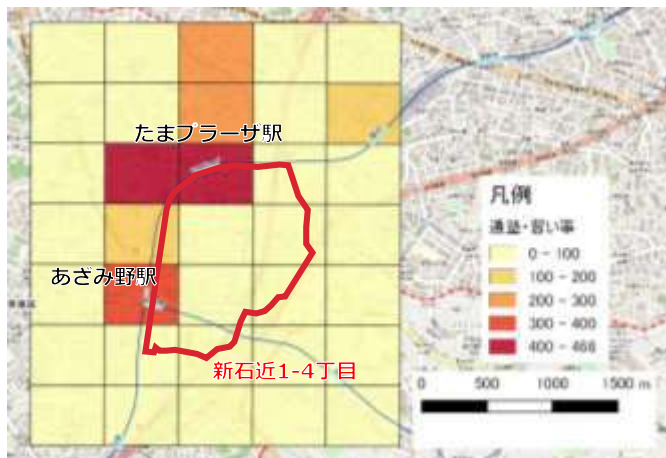
買い物  
(日用品)



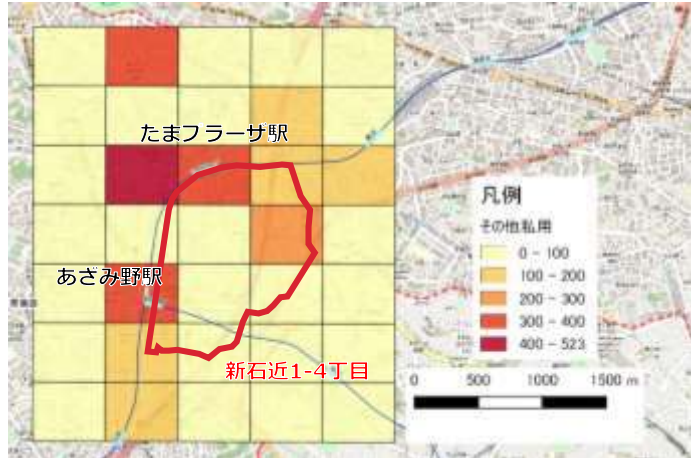
通院リハビリ



塾・習い事



その他私用



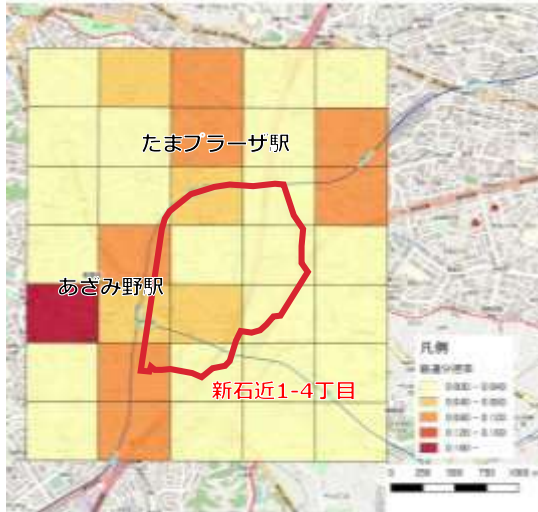
### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ④ 地域の移動実態の把握：データからの把握

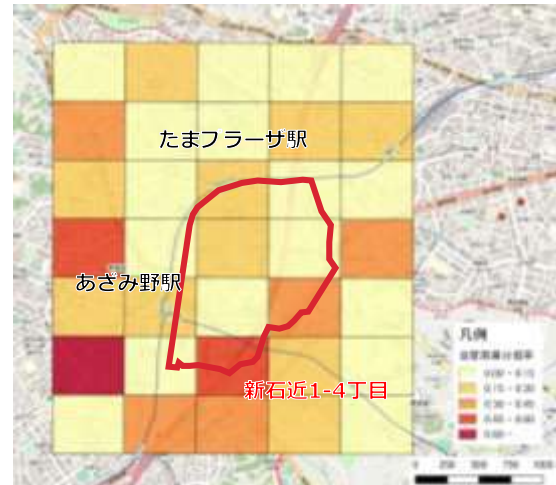
##### ● 地区周辺の手段別・トリップ数

- 新石川地区を中心とした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2-3km四方のエリアにおける手段別のトリップ数（発生集中量）を集計。
- 新石川1-4丁目に関しては、鉄道やバスについては駅周辺で分担率が比較的高い傾向にあり、**自家用車については地区の南側、自転車については地区の南東側**で高い傾向がみられます。

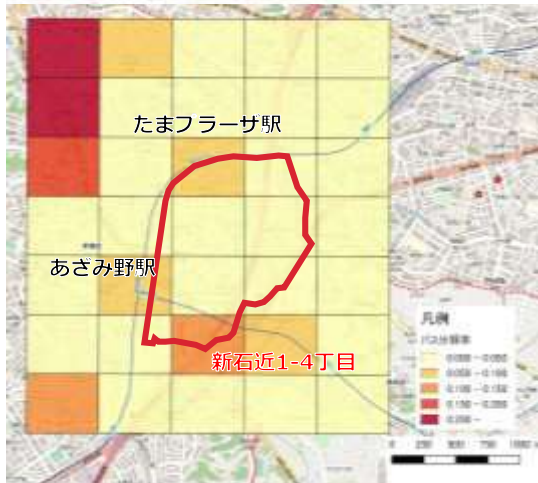
鉄道分担率



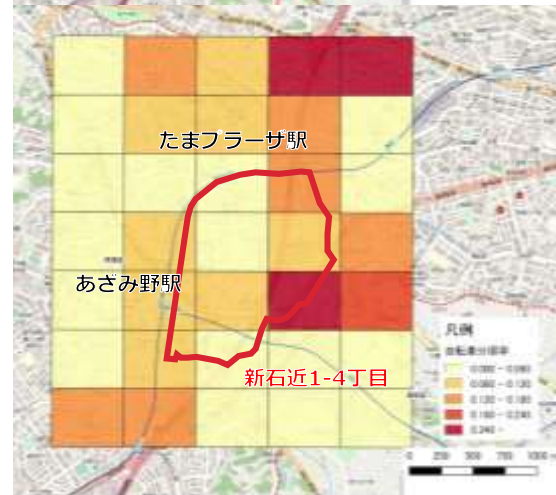
自家用車分担率



バス分担率



自転車分担率



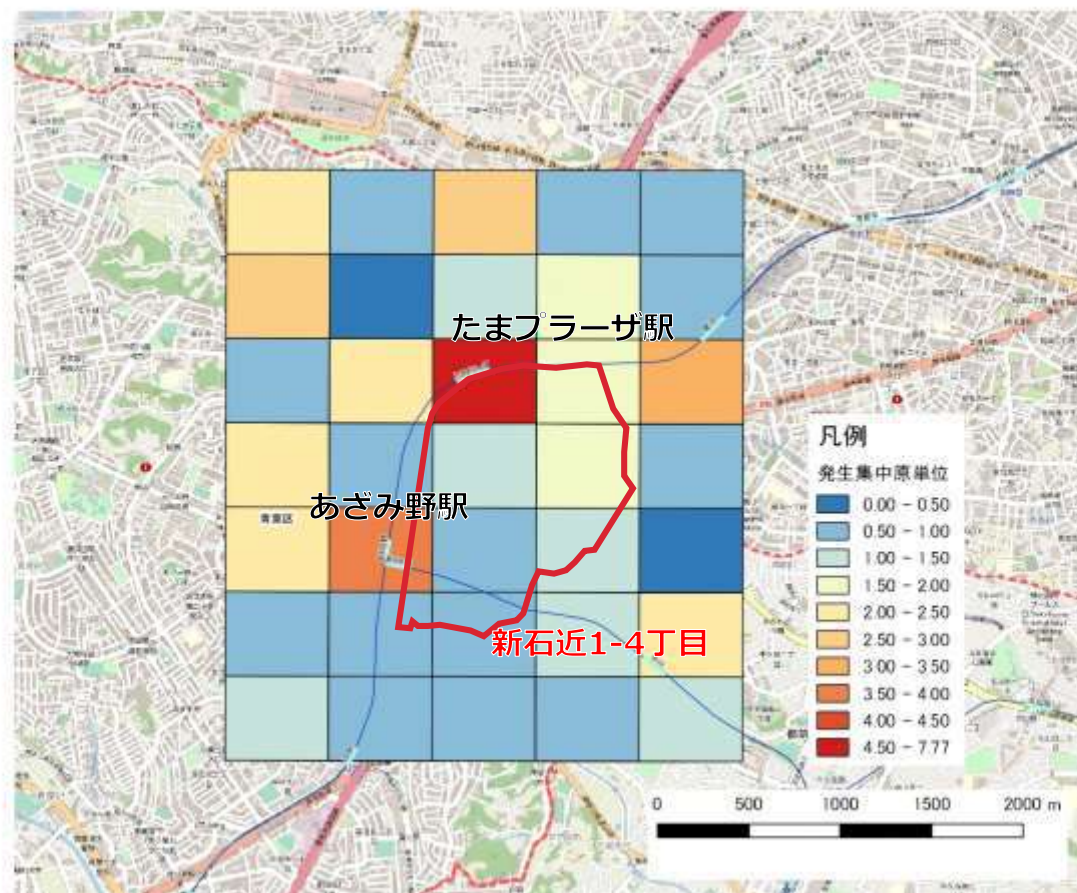


### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ④地域の移動実態の把握：データからの把握

##### ●地区周辺のトリップ原単位

- 新石川地区を中心とした生活圏における一人あたりの移動量を評価するため、PTデータをもとに2-3km四方のエリアにおけるトリップ原単位（1日あたりトリップ数/昼間人口）を集計。
- 新石川1-4丁目に関しては、**駅周辺のトリップ原単位が高い傾向**にある一方で、**地区の南側、特に南西側でトリップ原単位が低い傾向**がみられます。



トリップ原単位（メッシュ別1日あたりトリップ数/昼間人口）

### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ④地域の移動実態の把握 | 住民インタビュー調査、施設ヒアリング等

- 地域住民の移動に関する課題意識を把握するため、地域住民や子育て・福祉施設の方々にインタビュー・ヒアリングを実施

##### ■移動について日ごろ感じていること

- この地域は**山坂の起伏が大きい**ため、鉄道駅に近くても、**高齢者や子育て世代の荷物を持った移動、送迎などを日常的に行うのは本当に大変。特に自動車を保有しない世帯。**
- 高齢者は免許返納により、買物に困っている**という声をよく聞くし、外出が減少すると足腰が悪くなる。
- 新石川地区には、移動販売、スーパーの配送、買い物代行サービスなどがあるが、実際にスーパーに行って、商品を選びたいという人もいる。

##### ■移動手段の使い勝手、課題など

- 普段は自動車を使っているので、駐車場があれば問題はないが、**免許返納後が心配。**
- 移動は徒歩・バスが中心であるが、**山坂の起伏、ベビーカーでのバス利用が大変。**
- 利用シーンに合わせて、自家用車・自転車・公共交通など**選択肢を使い分けている**（駐車場の有無、飲酒、乗継回数など）
- タクシーは普段利用しないが、**旅行の行き帰りなど荷物の多いときに利用する。**



### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ④地域の移動実態の把握 | 住民インタビュー調査、施設ヒアリング等

##### ■デマンド交通の感想

- 近くに路線バスがあればそちらを使うが、**運行していない地域では価値があるのではないか。**
- 駅前の買物、鉄道乗継に使いそう。**環境面で自動車からの転換の可能性も。**
- **運行ルートや待ち時間をどう感じるか。**
- 家族全員での外出には適さないが、一人や子供だけ、両親（免許返納）の移動には利用価値がある。**利用シーンに毎に選択肢があることは、日常生活では重要。**データなどから、新石川地区の日常的な移動には適しているのではないか。

##### ■デマンド交通の運賃

- 移動距離にもよる。100～300円くらい、**バスより安いのが妥当。**
- たまプラーザ駅、あざみ野駅を超えるのであれば、**バス乗継を考慮すると400円でもよいのでは。バス1本の範囲だと300円くらい。**10分以内に来てくれるなど、**時間の確実性が一定程度あるならば、車を手放して、定額制などを使うかも。**

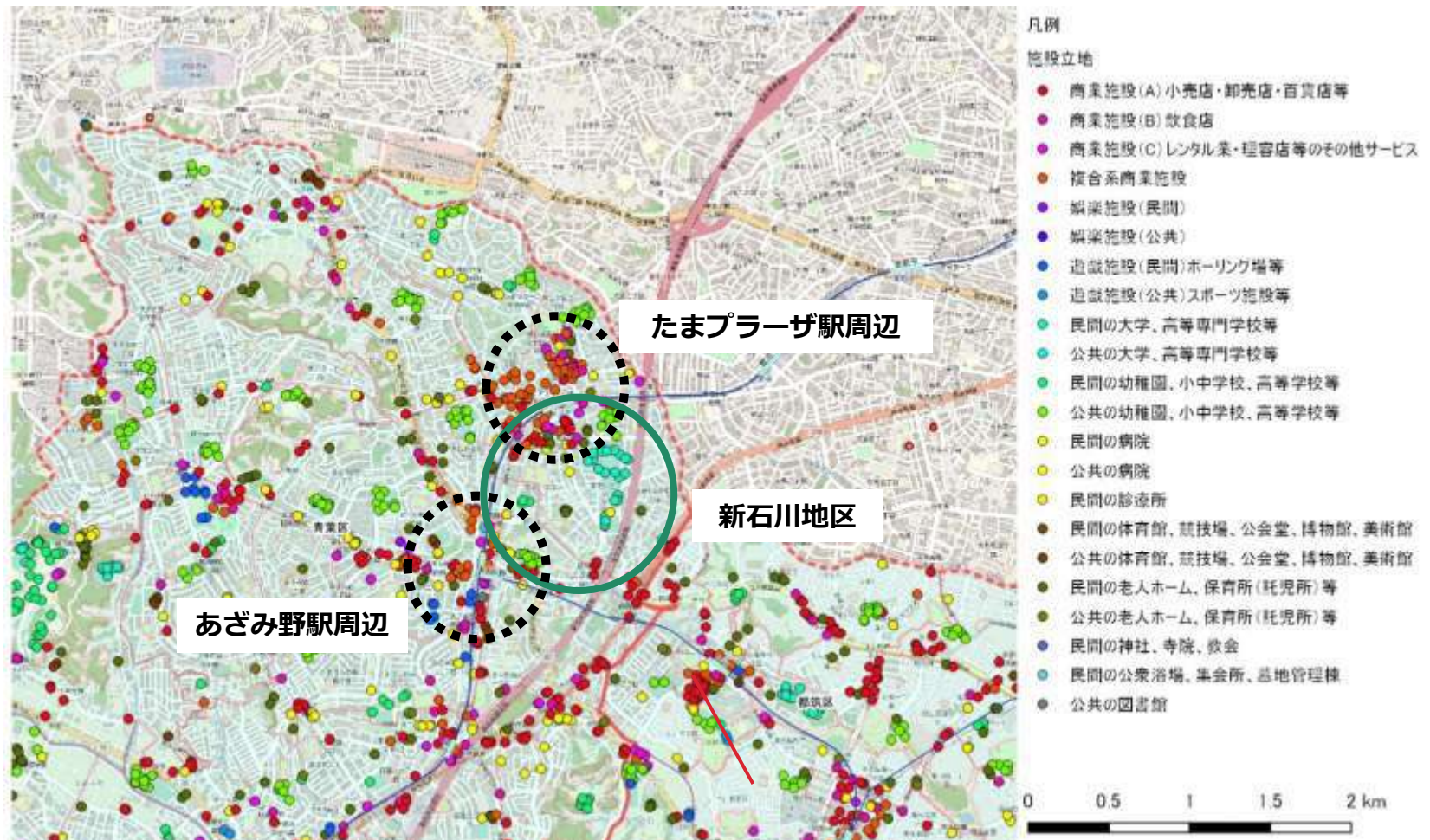
##### ■外出促進策（片道交通チケット）

- 女性や日中家にいる人には魅力的で、**デマンド交通を利用する動機になる可能性はある。**また、施設と連携しながら、**単身高齢者の外出促進にながるとよい。**

### 3. 地域の特徴・エリア選定の考え方

#### ⑤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（前頁までの移動実態にもその傾向が表れています）。
- **移動サービスの利用促進**に繋がる仕組みとして、対象となる生活サービスの施設の利用者に**交通チケットを付与するスキームの実証実験のフィールドとして適切**であると考えられます。



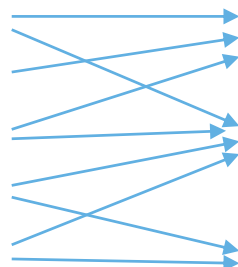
## 4. 実証実験の評価の考え方

### ●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

- 公共交通の利用率・転換率
- 交通手段の満足度
- 既存の公共交通の利用率
- 外出率
- 健康・交流活動の頻度



##### ■目標

公共交通の利用促進

住民の健康増進

地域の賑わい向上

#### ② 事業の持続可能性・他分野連携等に関する検証

##### ■KPI

- 1人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
- 1人当たり連携生活サービス利用回数
- 1人当たり連携サービス利用単価
- 連携サービス登録率（登録者/実験参加者）
- 実験参加者の連携サービス利用回数
- 交通チケット利用回数（合計・店舗種別別）
- 1店舗あたり交通チケット利用回数
- 交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別別）

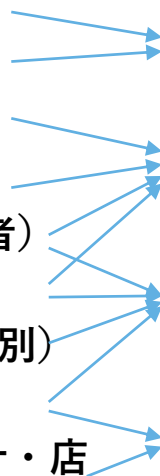
##### ■目標

デマンド交通の事業性向上

生活サービスの事業性向上

インセンティブによる送客促進

インセンティブによる費用対効果



## 4. 実証実験の評価の考え方

### ●評価の際に活用可能なデータ

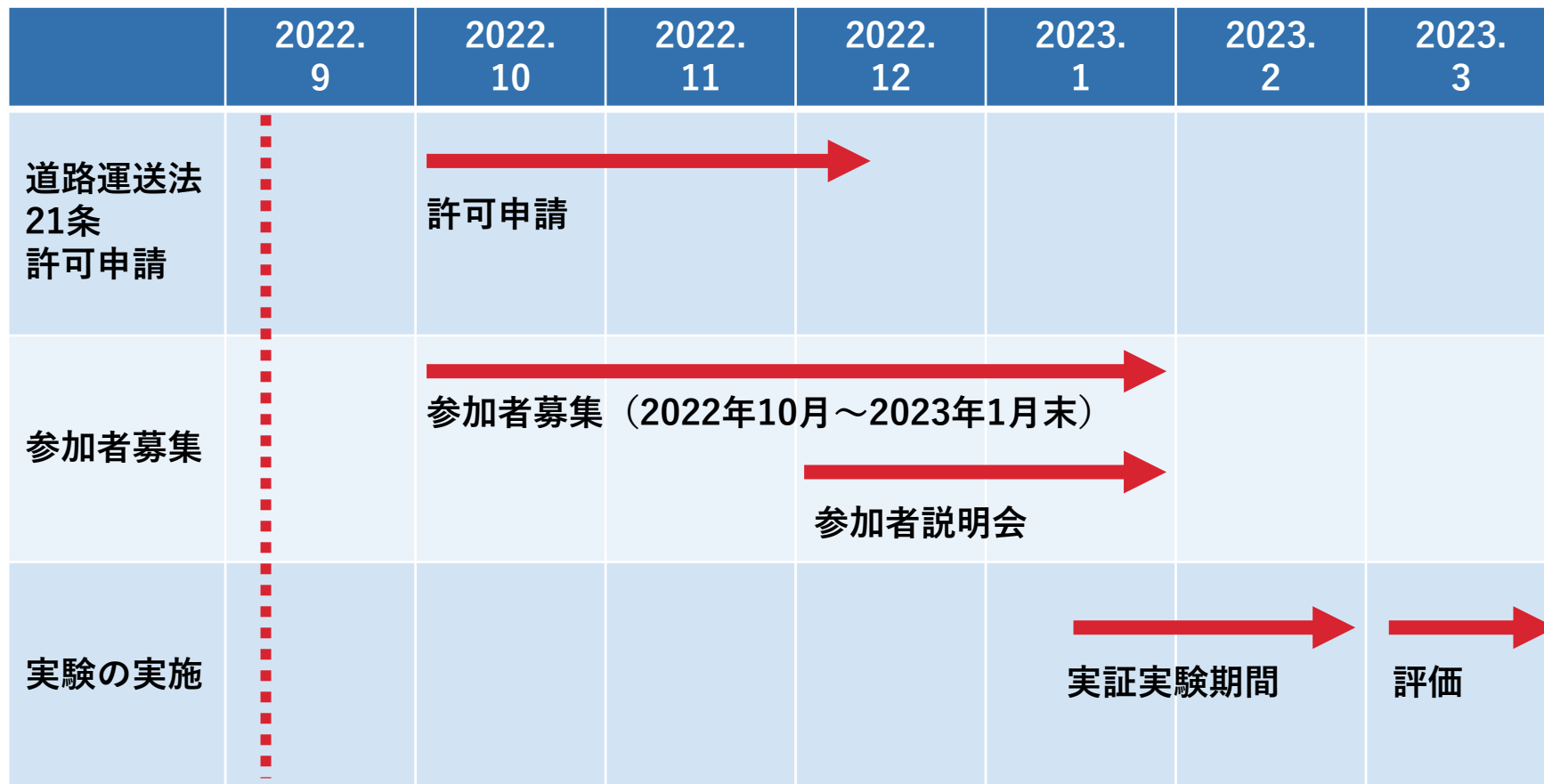
- 運行データによる配車ODデータ（配車システムに記録される乗降スポットデータ）
- 利用者数・属性情報等の把握（参加者登録情報）
- 利用者アンケート調査の実施（開始前・終了後に参加者を対象に実施）
- 交通チケットの配布・利用記録（配布：施設側、利用：車両側で記録）

### ●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	<ul style="list-style-type: none"><li>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）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者アンケート（実験開始前、終了後）</li><li>デマンド交通の利用回数については配車ODデータ</li></ul>
②交通手段の満足度向上	<ul style="list-style-type: none"><li>移動目的別・交通手段別の満足度</li><li>本格運行時のデマンド交通の利用意向</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者アンケート（実験開始前、終了後）</li></ul>
③既存公共交通の利用度向上	<ul style="list-style-type: none"><li>①と同様</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者アンケート（実験開始前、終了後）</li></ul>
④外出機会の創出効果	<ul style="list-style-type: none"><li>外出率・1日あたりの移動回数</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者アンケート（実験開始前、終了後）</li></ul>
⑤健康・交流活動の創出効果	<ul style="list-style-type: none"><li>公園や交流施設の来訪頻度</li><li>健康行動（散歩等）、交流行動（知人・友人・家族）と会う頻度</li><li>1日における余暇時間</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>利用者アンケート（実験開始前、終了後）</li></ul>
⑥デマンド交通の事業性評価	<ul style="list-style-type: none"><li>1人当たり交通サービス利用回数</li><li>1台・1日あたり交通サービス利用回数</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>配車ODデータ</li></ul>
⑦生活サービスの事業性評価	<ul style="list-style-type: none"><li>1人当たり連携生活サービス利用回数</li><li>1人当たり連携サービス利用単価（※取得できるか要検討）</li><li>連携サービス登録率（連携サービス登録者/実験参加者）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>連携サービス利用ログ</li><li>連携サービス登録状況</li></ul>
⑧インセンティブの送客効果の評価	<ul style="list-style-type: none"><li>交通チケット利用回数（合計・店舗種別別）</li><li>1店舗あたり交通チケット利用回数</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>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）</li></ul>
⑨インセンティブの費用対効果の評価	<ul style="list-style-type: none"><li>交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別別）※取得できるか要検討</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>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）</li></ul>



## 5. 実証実験に向けた検討スケジュール



地域公共交通会議 (9/5)

## 6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

### 全市的なアンケート調査における市民の課題意識

#### ●アンケートの調査概要

項目	内容
タイトル	地域の交通や移動等に関するアンケート調査
調査方法	インターネットによるアンケート調査
実施期間	令和3年11月29日(月)から令和3年12月19日(日)
調査対象者	市内在住者
調査内容	I. 活動目的別の移動傾向に関する質問 II. 地域の公共交通に関する質問 III. 自家用車と運転免許に関する質問 IV. 基本属性に関する質問
回答数	873件

#### ●アンケート結果(抜粋)

- 子育て世代、高齢者が主な移動支援が主な移動支援の対象として想定されることから、子供の有無、職業の有無、年齢を基準として右に示す5つのペルソナを設定
- 上記ペルソナの回答を整理

ペルソナ	年齢	世帯構成	職業
職業あり・子供あり	2. 20歳代	3. 親と子ども(二世帯) 4. 親と子どもと孫など(三世帯)	1. 農林漁業、その家族従事者 2. 自営業(商工サービス、自由業等) 3. 会社、官公署などに勤務(臨時、パートを除く) 4. 臨時、パート
	3. 30歳代		
	4. 40歳代		
	5. 50歳代		
	6. 60歳~64歳		
職業あり・子供なし	2. 20歳代	1. 単身世帯(一人暮らし) 2. 夫婦のみ、兄弟や姉妹のみなど(一世帯)	1. 農林漁業、その家族従事者 2. 自営業(商工サービス、自由業等) 3. 会社、官公署などに勤務(臨時、パートを除く) 4. 臨時、パート
	3. 30歳代		
	4. 40歳代		
	5. 50歳代		
	6. 60歳~64歳		
職業なし・子供あり	2. 20歳代	3. 親と子ども(二世帯) 4. 親と子どもと孫など(三世帯)	5. 家事専業 8. 無職
	3. 30歳代		
	4. 40歳代		
	5. 50歳代		
	6. 60歳~64歳		
職業なし・子供なし	2. 20歳代	1. 単身世帯(一人暮らし) 2. 夫婦のみ、兄弟や姉妹のみなど(一世帯)	5. 家事専業 8. 無職
	3. 30歳代		
	4. 40歳代		
	5. 50歳代		
	6. 60歳~64歳		
高齢者	7. 65歳~69歳		
	8. 70歳~74歳		
	9. 75歳以上		

該当者数

337

174

129

61

124

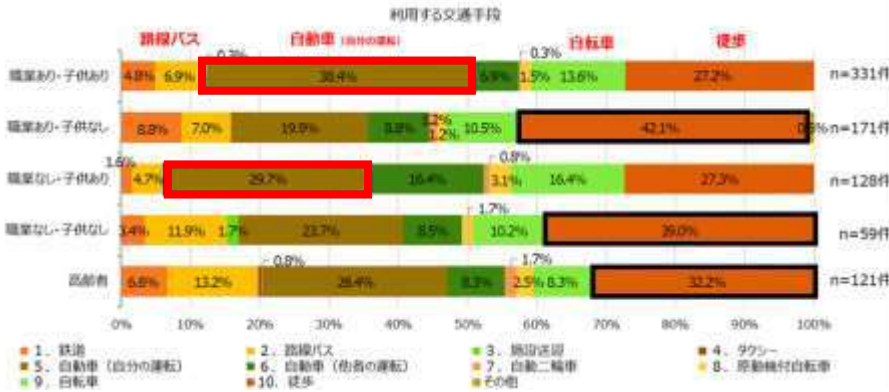
## 6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

### 全市的なアンケート調査における市民の課題意識

#### ●アンケート結果 (抜粋) | ペルソナ別・目的別の利用交通手段

- **子供がいる世帯**においては、**買い物や通院における自動車利用**が他のペルソナより**比較的多い**傾向にあります。
- **子供がいない世帯**では、**買い物・通院における徒歩移動**が比較的多い傾向にあります。
- いずれのペルソナも**送迎行動では自動車利用**が多くみられます (子供がいる世帯が子供の送迎、いない世帯は配偶者・親、高齢者では配偶者・孫を対象として送迎行動が多い)。また、**通院においては鉄道・バス利用**が比較的多くみられます。
- いずれのペルソナも**その他行動では、徒歩移動**が多くみられます。

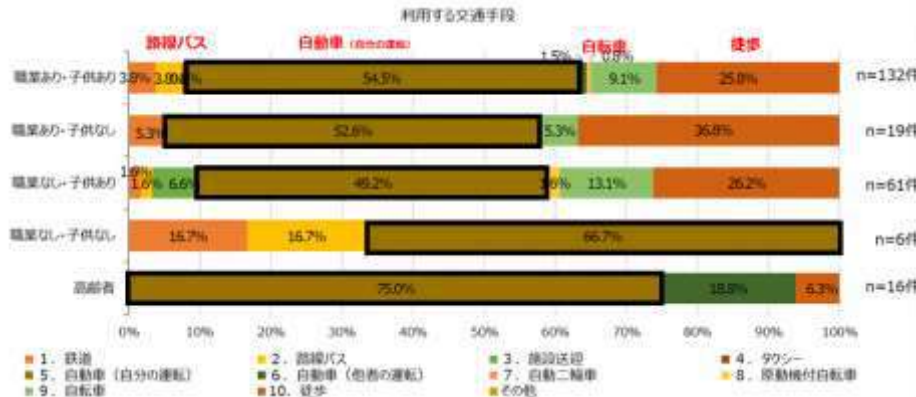
#### 買い物行動における交通手段



#### 通院行動における交通手段



#### 送迎行動における交通手段



#### その他行動 (公園等への移動) における交通手段





## 6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

### 全市的なアンケート調査における市民の課題意識

#### ●アンケート結果（抜粋） | ペルソナ別・自家用車の所有状況と利用意向

- ・ **子供がいる世帯で、高齢者世帯で、自家用車の所有率が高い**傾向にあります。
- ・ また、もし「**使いやすい移動サービスがあった場合**」の自家用車の利用意向については、**子供がいる場合において、継続的な自家用車利用を望む**回答が多い傾向にあり、当該ペルソナで特にプライベートな移動手段が望まれる傾向にあると考えられます。

#### 自家用車の所有有無



子供あり	子供なし	高齢者
・ 7割が所有	・ 所有の有無は半々	・ 7割が所有

#### 使いやすい移動サービスがあった時の自家用車の利用意向



子供あり	子供なし	高齢者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車利用の意向が高い割合が過半</li> <li>・ 「職業あり」は『今までどおり自家用車を使いたい』割合が2割で、他に比べ高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 使いやすい移動サービスの利用に転換の割合が過半</li> <li>・ 「職業なし」は『完全に使いやすい移動サービスへ転換』の割合が2割強で、他に比べ高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 使いやすい移動サービスの利用に転換の割合が過半</li> <li>・ 『今までどおり自家用車を使いたい』割合も1割強</li> </ul>

## 6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

### 全市的なアンケート調査における市民の課題意識

#### ●アンケート結果（抜粋） | 既存の地域交通に対する課題感

- ・ ペルソナに関わらず、路線バスについては、運賃が高い・運行本数が少ない・到着時間がわかりにくい等の運行形態に関わる内容に加えて、自動車・自転車・バイク等の方が移動しやすいという回答が比較的多くみられます。
- ・ また、タクシーについては、運賃が高いという回答が大半を占めています。

#### 路線バス

選択肢	1.職業あり・子供あり	2.職業あり・子供なし	3.職業なし・子供あり	4.職業なし・子供なし	5.高齢者
1. 運賃が高い	12%	9%	11%	13%	15%
2. 運行本数が少ないまたは乗車までの待ち時間が長い	19%	18%	20%	15%	28%
3. 遅延するまたは道路混雑等で目的地への到着時間がわかりにくい	16%	16%	13%	14%	11%
4. 利用時の乗車時間が長い	2%	3%	1%	1%	1%
5. 自宅からの乗車地点（バス停）までの距離が遠い・山坂がきつい または 降車地点（バス停）から目的地までの距離が遠い・山坂がきつい	7%	7%	9%	8%	8%
6. 乗車時の快適性が低いまたは車内が混雑している	8%	10%	7%	6%	5%
7. 乗り換えが不便	4%	3%	4%	3%	2%
8. 利用に必要な情報がわかりにくい または 利用の仕方がわからない	2%	7%	6%	6%	1%
9. 自動車・自転車・バイク等の方が移動しやすい	15%	12%	15%	14%	10%
10. 改善した方が良い点や不満点等はとくにない	5%	6%	7%	11%	11%
11. 利用しないため、わからない	4%	4%	1%	5%	6%
その他	5%	7%	5%	5%	4%
	n=620件	n=300件	n=223件	n=110件	n=185件

#### タクシー

選択肢	1.職業あり・子供あり	2.職業あり・子供なし	3.職業なし・子供あり	4.職業なし・子供なし	5.高齢者
1. 運賃が高い	47%	47%	44%	40%	38%
2. 乗車までの待ち時間が長い	9%	8%	8%	13%	7%
3. 遅延する道路混雑等で目的地への到着時間がわかりにくい	3%	2%	1%	4%	1%
4. 利用時の乗車時間が長い	0%	0%	1%	0%	1%
5. 自宅からの乗車地点（タクシー乗り場）までの距離が遠い・山坂がきつい	4%	4%	5%	1%	4%
6. 乗車時の快適性が低いまたは車内が混雑している	2%	1%	2%	1%	0%
7. 乗り換えが不便	0%	0%	1%	0%	0%
8. 利用に必要な情報がわかりにくいまたは利用の仕方がわからない	2%	1%	1%	1%	3%
9. 自動車・自転車・バイク等の方が移動しやすい	11%	11%	8%	8%	6%
10. 改善した方が良い点や不満点等はとくにない	6%	3%	3%	9%	4%
11. 利用しないため、わからない	11%	14%	15%	17%	29%
その他	6%	8%	11%	4%	5%
	n=452件	n=207件	n=171件	n=75件	n=147件

## 6. (参考) 移動実態に係る市民アンケートの内容

### 全市的なアンケート調査における市民の課題意識

#### ●アンケート結果（抜粋） | 新しい移動サービスの方向性

- 課題感・不満を解消した際の移動サービスのあり方（自由記述）についての回答をみると、全体的には、「**運賃の無料化、割引・補助等の導入**」についての意見が最も多くみられます。
- 運行形態に関しては、「**地域循環バス**」「**シャトルバス**」「**送迎バス**」「**デマンド交通**」等の導入についての意見が多数。
- 既存の公共交通については、「**本数や待ち時間等の改善**」「**路線改善**」が多数みられます。

#### サービス内容

分類	公共交通の利便性向上										利用料金		運行形態										車両			その他		
	伸 （ ）	自 宅 から 公 共 交 通 へ の ア ク セ ス 改 善	定 時 輸 送 、 遅 延 改 善	本 数 が 多 い 、 待 ち 時 間 が 短 い 、 ダ イ ヤ	ア プ リ 配 車 サ ー ビ ス	利 用 に 必 要 な 情 報 の 分 か り や す さ （ 交 通 案 内 、 混 雑 状 況 等 ）	速 達 性 の 向 上	ワ ン ス ト ッ プ サ ー ビ ス	カ ー 、 ベ ツ ト ）	誰 で も 乗 車 が 可 能 （ 車 椅子 、 ベ ビ ー 民 等 ）	利 用 者 を 限 定 （ 高 齢 者 、 子 供 、 地 域 住 民 等 ）	運 賃 が 安 い （ 無 料 、 割 引 、 補 助 等 ）	乗 り 放 題 （ 一 日 乗 車 券 、 サ ブ ス ク 等 ）	地 域 循 環 バ ス の 導 入	シャ トル バ ス の 導 入	送 迎 サ ー ビ ス	ス ク ー ル バ ス （ 保 育 園 含 む ） の 導 入	オ ン デ マ ン ド 交 通 の 導 入	乗 降 り が 自 由 な 公 共 交 通 の 導 入	相 乗 り サ ー ビ ス の 導 入	シ ェ ア サ ー ビ ス の 導 入 （ ラ イ ド シ ェ ア を 含 む ）	そ の 他 移 動 手 段 の 導 入	自 動 運 転	小 型 バ ス の 導 入	快 適 性 （ 座 れる 、 混 雑 し て い な い 、 コ ナ 対 策 ）	そ の 他 内 容	特 に な い 、 分 か ら な い	具 体 内 容 不 明
職業あり・子供あり	11	2	2	11	3	4	1	1	3	4	26	4	19	8	7	2	8	4	11	18	5	14	12	4	8	25	7	
職業あり・子供なし	6	0	5	5	0	4	2	0	1	1	8	2	7	2	3	0	5	0	6	16	9	8	4	2	9	8	7	
職業なし・子供あり	2	2	2	5	2	2	0	0	0	4	9	1	5	8	5	0	2	0	1	4	5	0	2	2	0	9	5	
職業なし・子供なし	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	6	0	5	3	3	0	0	0	1	3	3	0	0	2	0	6	1	
高齢者	1	1	1	6	0	0	0	0	0	1	4	1	14	3	4	0	5	2	2	4	0	0	3	1	1	6	4	
計	22	6	10	27	6	11	3	1	4	10	53	8	50	24	22	2	20	6	21	45	22	22	21	11	18	54	24	



# タクシーを活用した実証実験の取組について

1. 現状・基本的な考え方
2. 輸送形態による整理
3. 実証実験（案）について
4. 実証実験の候補地区の考え方
5. 候補地区での取組状況
6. 策の展開イメージ

令和4年9月5日

令和4年度第2回 地域公共交通会議 資料

横浜市都市整備局都市交通課

# 1. 現状・基本的な考え方

## 【横浜都市交通計画より抜粋（横浜市の政策目標や施策の方向性）】

### 政策目標 1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

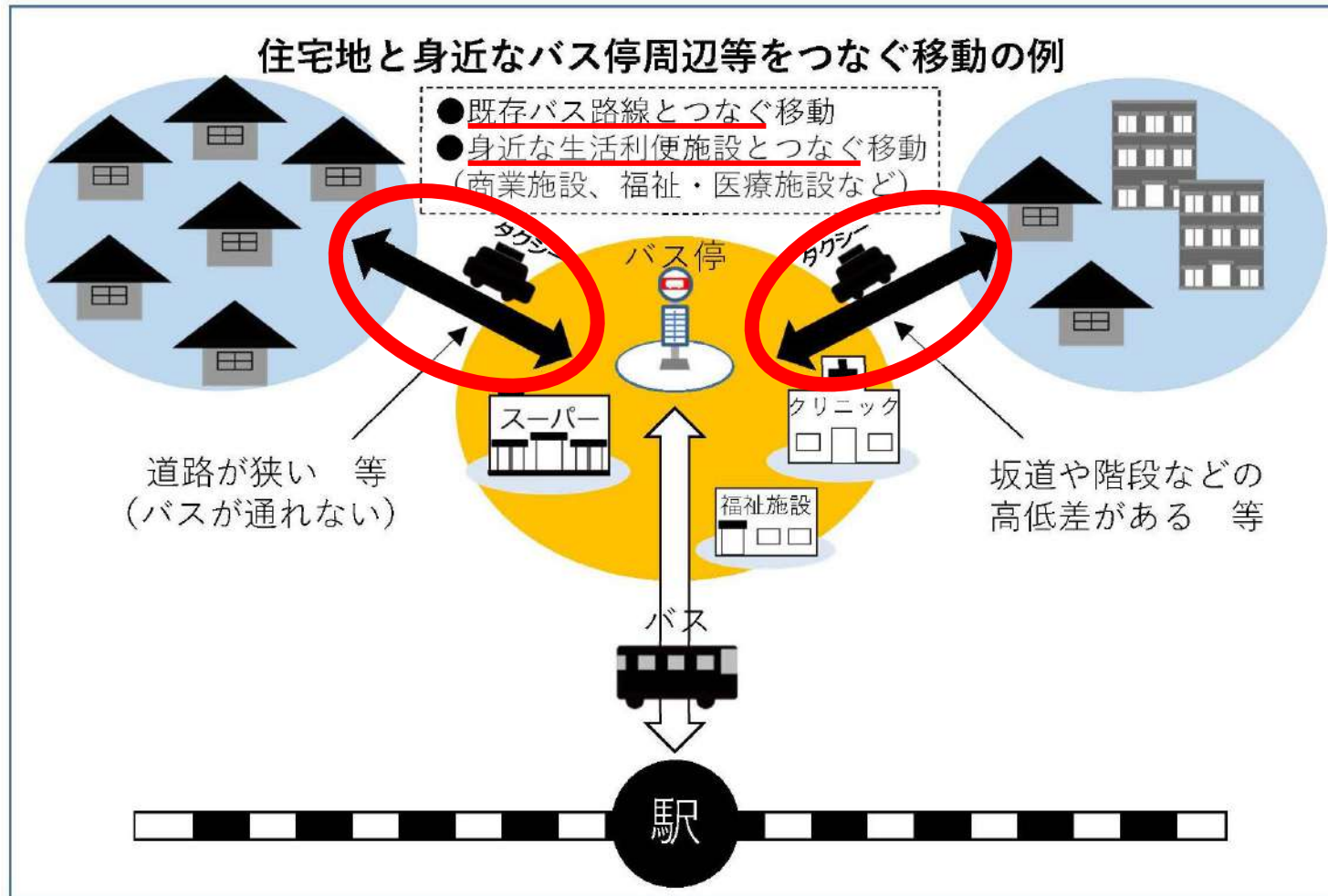
医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、現行の外出支援施策に加え、ドア・ツー・ドアの移動が可能なタクシーの利便性向上を進めます。

### <施策の方向 1 - 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であり、利用者の目的に応じたきめ細かいサービスを提供できます。一方、鉄道やバスと比較して運賃が高いことや、目的地に到着するまで運賃が確定しないこと、利用したい時に必ずしも利用できるとは限らないことなど、タクシーサービスが抱える様々な課題も存在しています。

# 1. 現状・基本的な考え方

## 【タクシー活用（相乗り）の考え方】



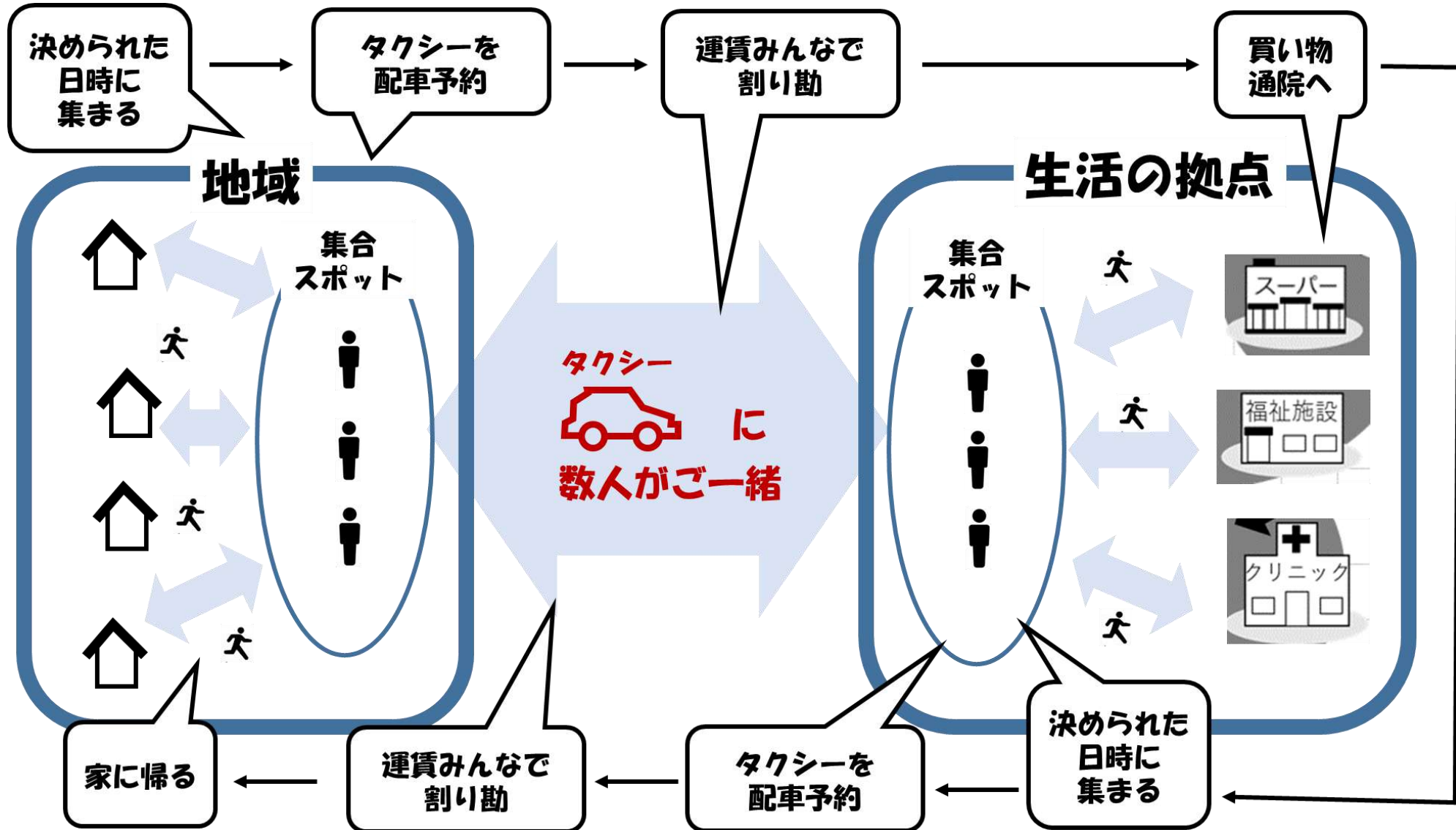
## 【主なターゲット】

- 高齢者
  - ・ 日中の移動  
(買い物、通院等)
  - ・ 高齢者の趣味、  
娯楽の移動を支援  
⇒ 基本的に1人で移動や  
外出できる方が対象
- 子育て世代
  - ・ 日中の移動  
(買い物、通院等)
  - ・ 保育施設、学習塾  
等への移動



# 1. 現状・基本的な考え方

## 【タクシー活用（相乗り）のイメージ】



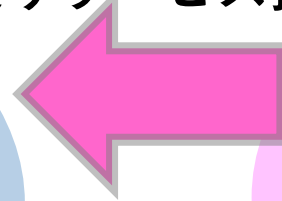
# 1. 現状・基本的な考え方

## 【各主体の役割とそれぞれのねらい】

### 市民・町内会等

- ・ 交通利便性の向上  
(外出しやすいタクシーサービスの享受)
- ・ 地域コミュニティの醸成・活性化
- ・ 地域の価値向上

相乗りサービス提供



サービス活性化

会員への周知  
(利用促進、運賃)

実証実験の総合調整

### タクシー事業者

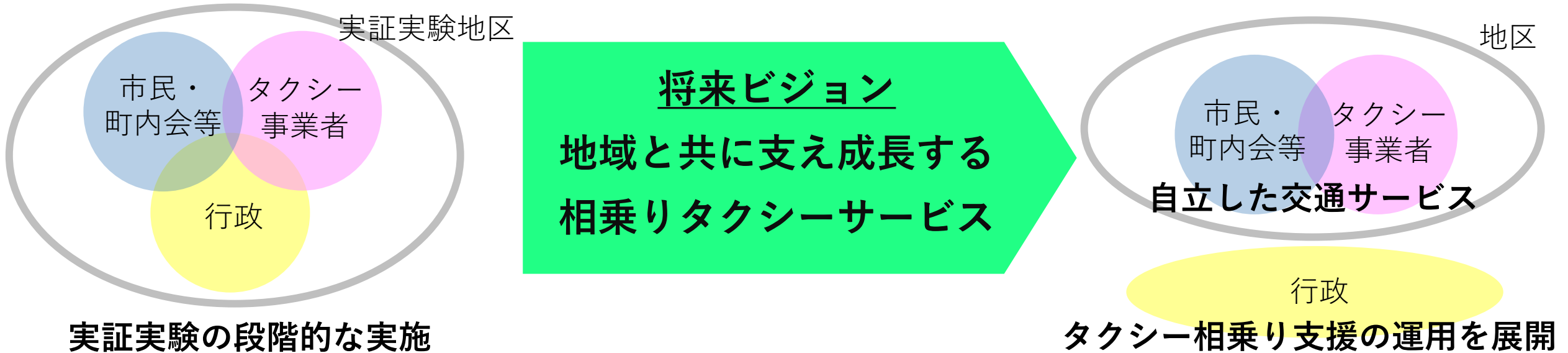
- ・ 潜在需要の掘り起こし・固定客獲得
- ・ 新たなビジネスモデルの構築
- ・ 企業イメージ・社会的信用の向上

### 行政

- ・ 地域課題の解決
- ・ 交通施策の充実、市域展開

# 1. 現状・基本的な考え方

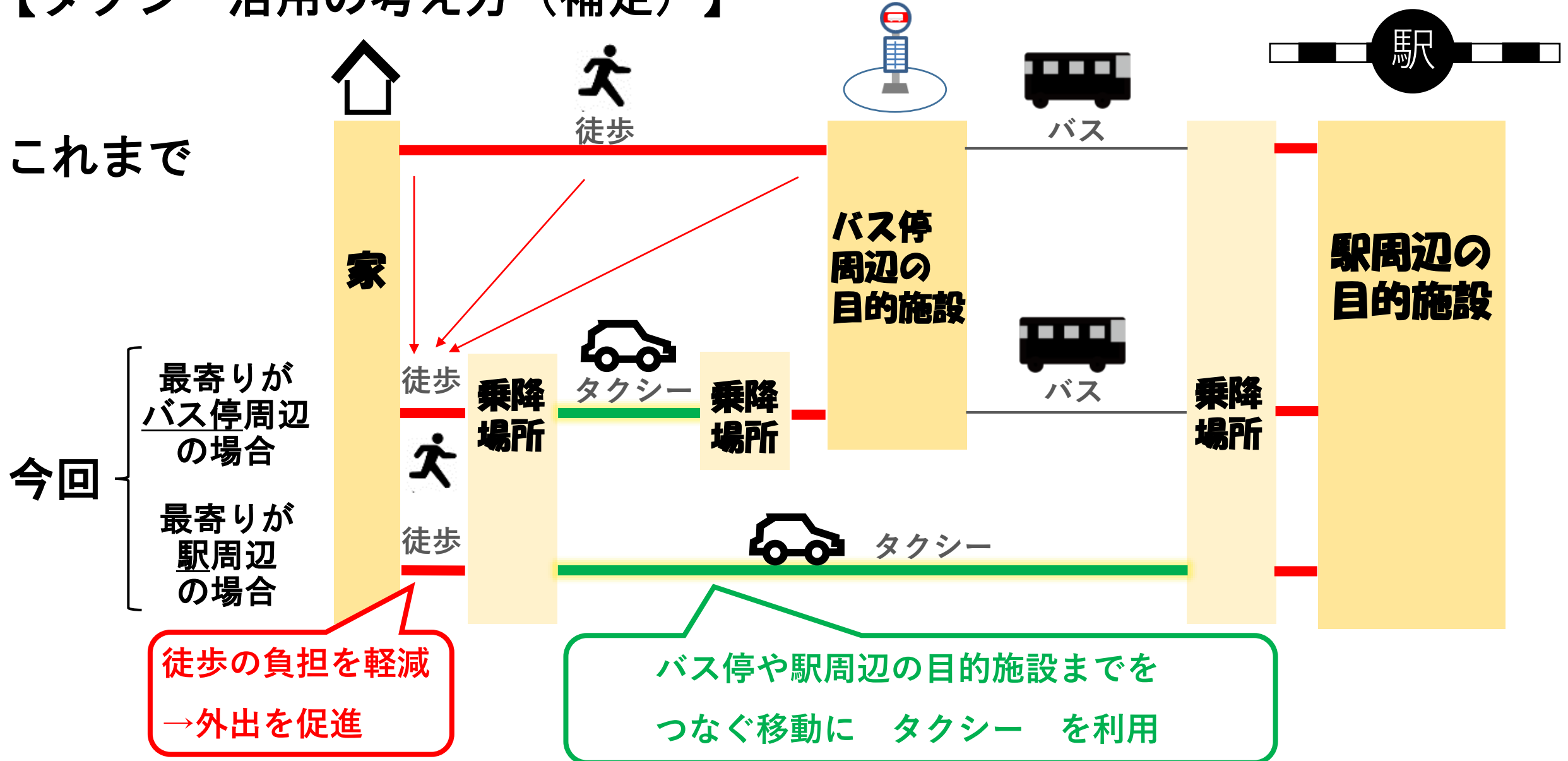
## 【ビジョン】



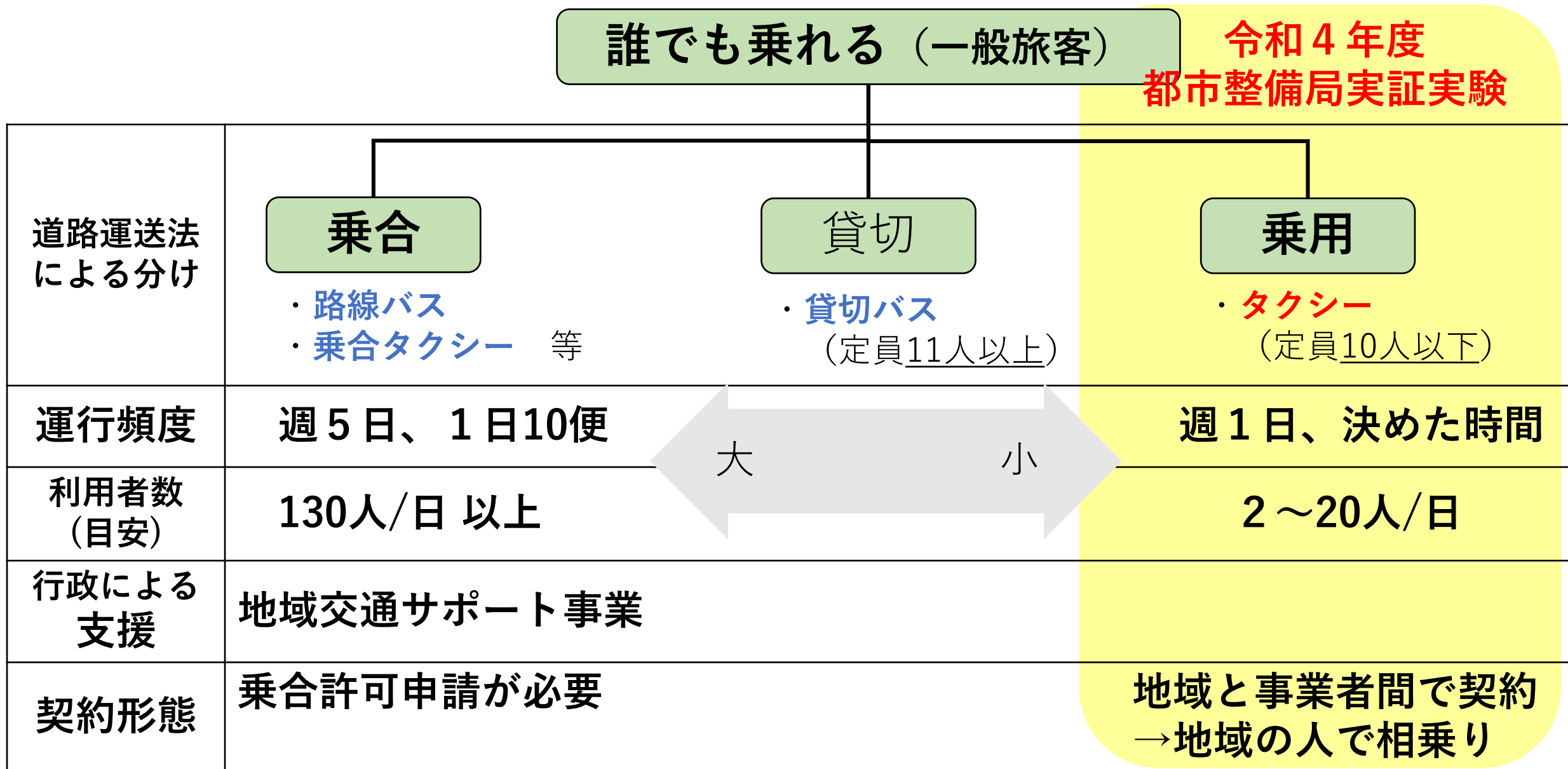


# 1. 現状・基本的な考え方

## 【タクシー活用の考え方（補足）】



## 2. 輸送形態による整理



# 2. 輸送形態による整理

## 【タクシーも、地域交通を確保するための様々な手段の一つ】

### 地域交通を確保するための様々な手段

乗合

バス

検討の種類	車種	各種データ※	利用者数の目安
道路運送法による事業許可を得た交通事業者（緑ナンバー）による運行の検討  道路幅等の状況に応じて、車両を検討します。乗合交通として一定の需要が見込めることが必要です。	大・中型 	①5.5m ②9~11m、2.3~2.5m ③約6万円/日	250人/日~
	小型 	①5.1m ②7m、2.1m ③約6万円/日	
	ワゴン型 	①4.3m ②5.4m、1.9m ③約4万円/日	130人/日~

乗用

タクシー



地域の方同士で  
タクシーを相乗り

利用者数の目安  
2~20人/日

### 交通事業者による運行が難しい…

道路運送法による事業許可を要しない方法による運行の検討  小規模需要に対応するため、地域の共助や民間と連携した地域の移動手段の確保を検討します。	ボランティアバス 	地域の共助により、移動手段を確保 地域のボランティアがバスの運営・運行を実施	10~20人/日~
地域貢献送迎バス 	商業施設等が運行する送迎バスの空席を活用 協力いただける企業がバスを運行		

※ ①走行するために必要な最小道路幅員の目安 ②バスの長さ、幅の目安 ③運行経費の目安

### 3. 実証実験（案）について

#### 【課題①】 相乗りのマッチング・予約管理方法を具体化

<現状のタクシーサービスの課題>

- ・ 運賃負荷
- ・ 料金変動
- ・ 不確実性

**「相乗りサービス」の導入により  
タクシーの利便性向上を目指す**

<相乗りの課題>

- A. 外出目的が多様な中で、日時をどう絞っていくのか  
(地域の需要時間帯 & 事業者の供給可能な時間帯のマッチング)
- B. 相乗りを成立させるために、予約管理をどうするか

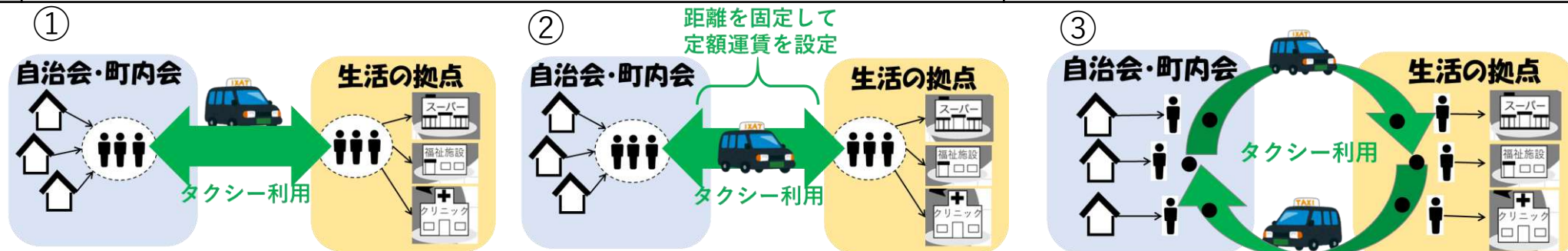
行政による  
コーディネート  
⇒具体化



# 3. 実証実験（案）について

## 【課題②】 相乗りの運賃形態（案）を具体化

運賃形態	① <b>メーター運賃</b> を 利用者が割り勘	② <b>一括定額運賃</b> で <b>料金を固定し</b> 利用者が割り勘	③ <b>時間制運賃</b> で <b>料金を固定し</b> 利用者が割り勘
想定ケース	<u>個々の細かな移動目的</u> （買い物、通院、おでかけなど） に応じて、 <u>利用日時の複数設定が可能</u>		<u>地域の代表的な移動目的</u> （買い物のみなど）で絞り、 <u>地域全体で利用日時の集約が必要</u>
運用の例	火曜日 10時 3～4人 11時 3～4人 木曜日 10時 3～4人 金曜日 10時 3～4人		火曜日 10～12時 12～16人



相乗り人数	料金例
1人	800円
2人	400円
3人	267円
4人	200円

A案 相乗りの都度、割り勘（現金）

B案 月ごとに会員で割り勘（タクシーチケット）

固定金額（1回）×地域の利用回数（1か月）

を会員で割り勘

固定金額（時間）× 頻度（月●回）

を会員で割り勘

# 3. 実証実験（案）について

## 【進め方】

### STEP1

- 地域の実態・ニーズを把握
- 相乗りサービスの価値を把握
- 予約管理方法の検証

誰が、どの移動シーンで困っているのか？  
サービスにどのような価値があるのか？  
どのようにマッチングできるのか？

### STEP2

- 運賃形態を模索  
(時間制運賃や一括定額運賃等)
- 持続可能性を高める取組  
(住民の認知度向上、意識醸成)
- 予約管理方法の改善

地域に合った運賃形態は？  
予約管理方法をどう改善するか？  
地域の中で価値を高める、広める方法は？

### STEP3

- 自立し持続する交通サービス
  - 市域展開が可能な地域支援
- 下記を具体化
- ・ 相乗り方法の選択肢
  - ・ 情報発信方法 (周知啓発)
  - ・ 予約管理方法 (マッチング)

# 3. 実証実験（案）について

## 【予約管理方法の改善に向けた考え方（案）】

Step1 「予約管理方法の検証」を踏まえ、

### ★予約管理の簡素化、マッチング率の向上に必要な手段・方法を具体化

例えば、LINEなど既に普及・定着しているアプリの活用など

- 視点① 電話で予約を受けた場合に、地域 or 事業者が簡単にとりまとめが可能なツール  
※誰もがオンタイムで予約状況を確認できる
- 視点② 誰でも簡単に予約が可能なツール（電話ではなく、アプリ等での予約）  
※電話予約の受付負荷も縮小。また、電話予約による不確実さの解消（時間、行先など）
- 視点③ 届けたい対象へ確実に届く情報発信が可能 また 口コミ的に広がる情報伝達が可能  
※地域内の周知・啓発力の向上（モビリティマネジメントも含める）

## 4. 実証実験の候補地区の考え方

### 【候補の考え方】

- ・乗合事業の事業採算に満たない需要であるが、地域が喫緊の課題と捉えている地域
- ・乗合事業以外の移動手段の確保に取り組む意向がある地域

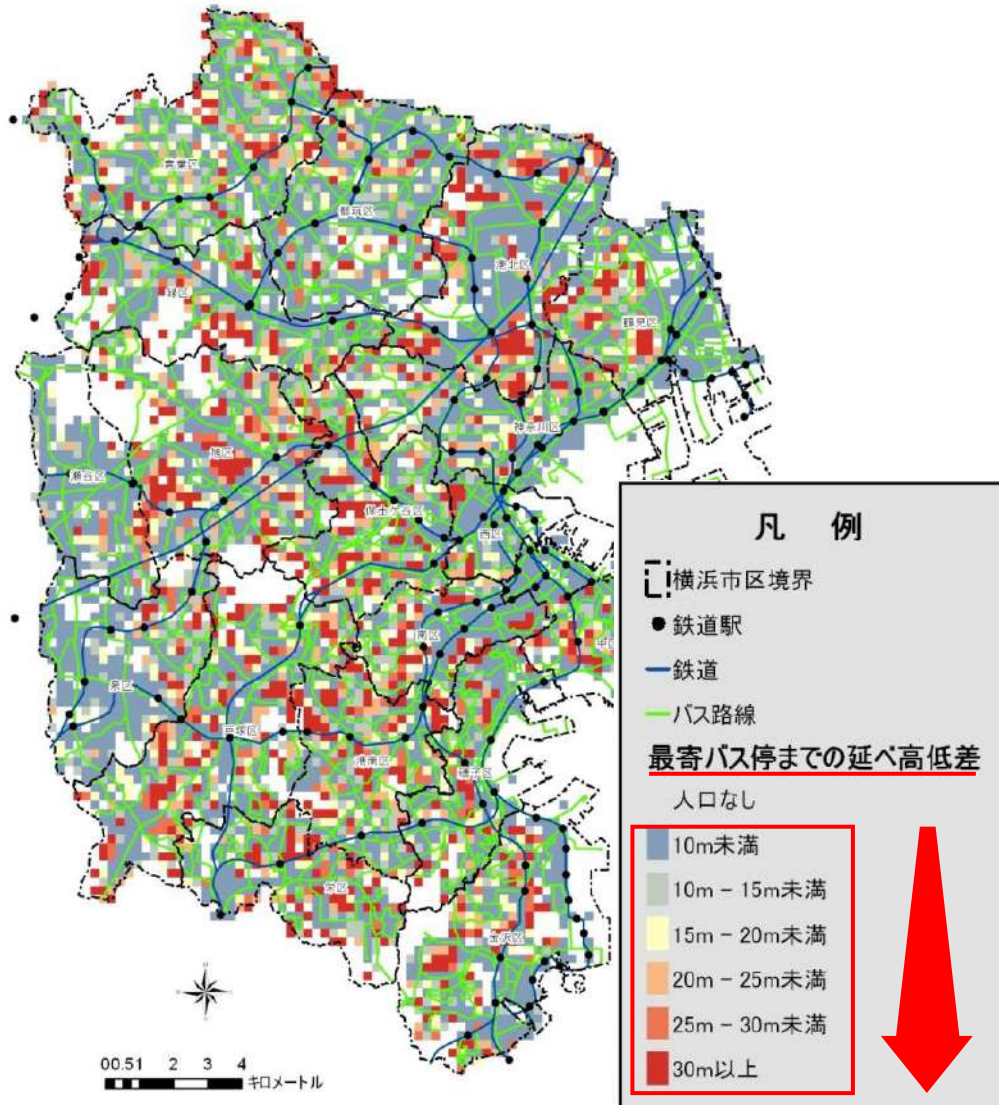
### 【把握の仕方】

- ①過去に地域交通サポート事業で検討したが、乗合事業での実現が困難となった地域
- ②主に高齢者を対象とした移動手段の検討に取り組んでいる、あるいは取り組んだが検討の支援が必要な地域



# 4. 実証実験の候補地区の考え方

## 【最寄りバス停までの延べ高低差】

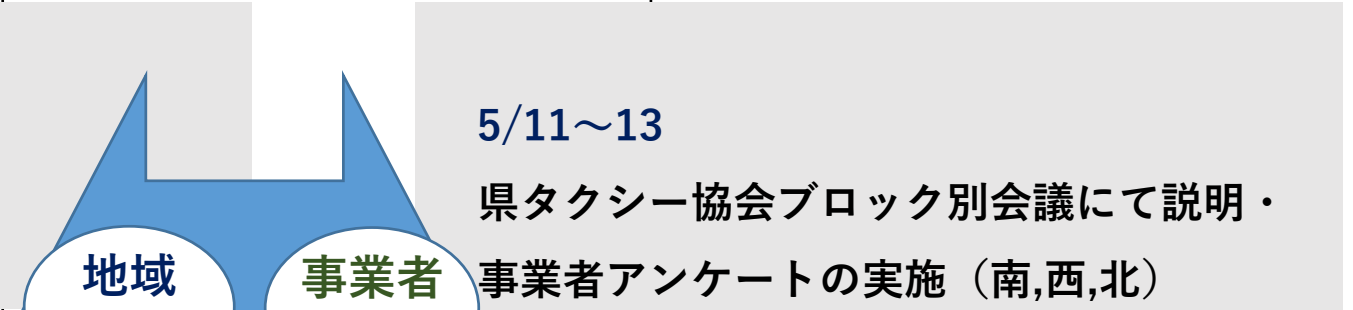


= 最寄バス停までの  
徒歩移動の負荷が大きい地域

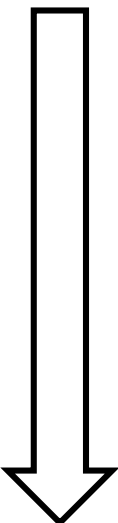
→ **今回施策の適用の必要性が  
大きいと考えられる地域**

→ **市内各地に多く存在**

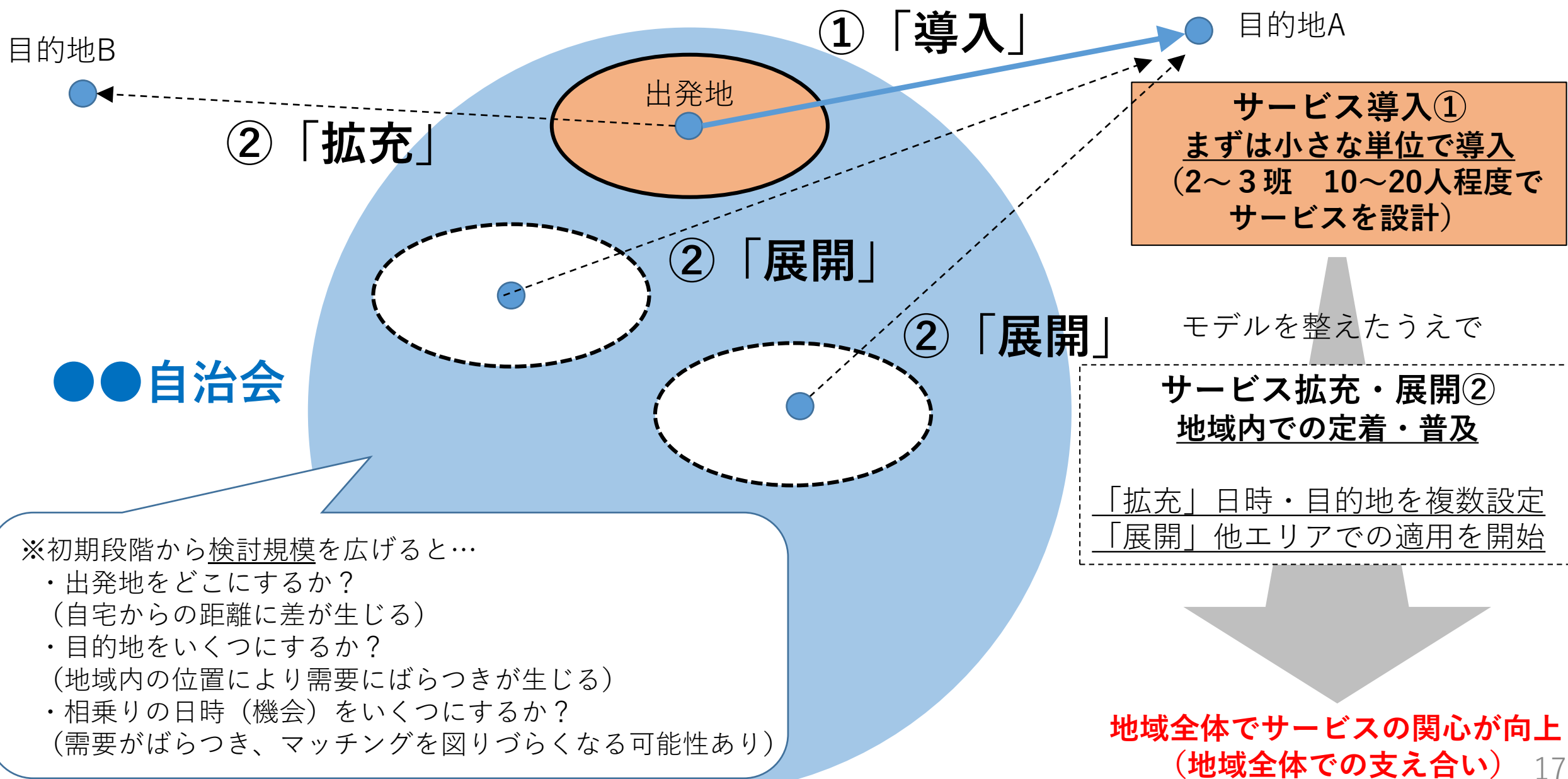
# 5. 候補地区での取り組み状況（スケジュールイメージ）

地域	行政（区局）	事業者
地域の身近な支援者（社会福祉協議会等）との連携体制の構築		タクシー協会との連携
地域代表者との意見交換		
7～8月頃 アンケートの作成		
10月頃～ 実態・ニーズ把握 ●アンケート・体験乗車会 ●インタビュー（座談会等）	6月～ ・協力事業者調整 ⇒ 調整開始 ・個人タクシー協会への情報共有	
集計・分析 ⇒ 実証実施方法の具体化		12月頃 協力事業者の決定（契約）
2月頃～ <b>実証実施①（期間調整中）</b>		
効果検証・結果のふりかえり（報告）→ 実施の見直し案の作成、地域の合意形成		

今後



# 5. 候補地区での取り組み状況（展開のイメージ）



# 6. 策の展開イメージ（市域展開）

## 【イメージ】

小さな取組からの市域展開

①施策が  
地域に根付く

②他の地域への  
横展開

③施策規模の  
拡大

④隣接地域での  
連携

**実証実験  
(令和4年度)**

- ①施策が地域に根付く
- ②他の地域への横展開
- ③施策規模の拡大
- ④隣接地域での連携

**タクシーサービス利用の活性化**



# 金沢区富岡地区における 地域交通の取組について

京急横浜自動車(株)

2022年9月

- 横浜市の南部に位置する金沢区は、市全体の中でも、人口減少、高齢化が進行している地域であり、この地域の活性化に向けた具体的な対策を講じていく必要がある
- 京急グループでは、金沢区内を縦断する路線周辺の活性化は重要な課題であるとの考えから、若い世代の定住促進を目的に、金沢区内での空き家活用事業といった先行的な取組を実施
- こうした中、横浜市と京急電鉄は公民連携による取組の可能性について議論を重ね、総合的なまちづくりを協働して推進していくため、横浜市都市整備局を窓口として協定※を締結、京急電鉄が主体となって様々な地域課題の解決するための一つの取組として地域交通実証実験を開始

※ 京浜急行電鉄株式会社と横浜市との京急沿線(横浜市南部地域)における公民連携のまちづくりの推進に関する協定



<車のすれ違いが困難な狭隘部>






<勾配10度以上の急坂部>

## ■これまでの経緯と今後の予定

- ・2018年7月 横浜市と京急電鉄にてまちづくり連携協定締結
- ・2018年10月 実証実験(1回目)
- ・2019年11月 実証実験(2回目)
- ・2020年10月 実証実験(3回目)
- ・2020年10月 地域公共交通会議
- ・2021年1月 実証実験(4回目)※有償実験1回目
- ・2021年4月 まちづくり連携協定再締結(3か年)
- ・2021年7月 地域公共交通会議(書面開催)
- ・2021年11月 実証実験(5回目)※有償実験2回目
- ・2022年9月5日 地域公共交通会議※  
※道路運送法第21条による乗合旅客運送事業の許可申請のため
- ・2022年9月 道路運送法許可申請
- ・2022年12月 実証実験(6回目)※有償実験3回目
- ・2023年12月～ 実験結果に伴う事業化検討

■ 過年度実証実験概要

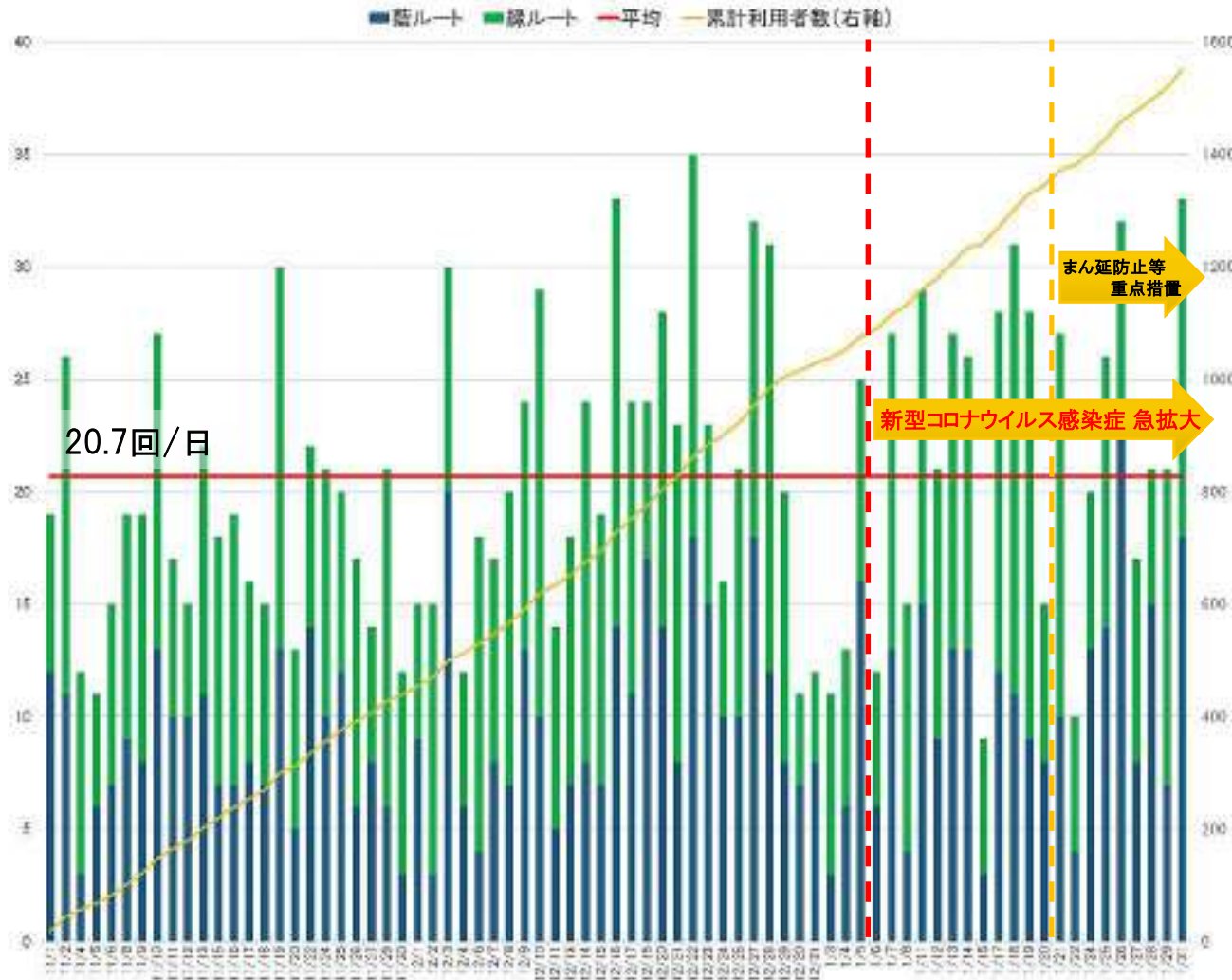
	2018年度 無償:10/29~11/18 延べ20日	2019年度 無償:11/15~12/20 延べ36日	2020年度 無償:10/11~12/20 うち52日 有償: 1/10~ 2/28 うち48日
実験目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存公共交通の機能補完によるサービスの検証</li> <li>小型電動カートの安全性や社会的受容性の検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実用的なサービス形態の模索</li> <li>事業化に向けた課題の洗い出し</li> <li>住民参加による地域人材の活用へ意識醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実用的なサービスによる有償の需要検証</li> </ul>
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時定路線:2ルート</li> <li>オンデマンド運行:なし</li> <li>京急富岡駅、能見台駅接続:なし</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時定路線:2ルート</li> <li>オンデマンド運行:あり(一部エリア)</li> <li>京急富岡駅接続:あり</li> <li>能見台駅接続:なし</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時定路線:4ルート</li> <li>オンデマンド運行:あり(全域)</li> <li>京急富岡駅、能見台駅接続:あり</li> </ul> 
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>無償</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無償</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線200円、オンデマンド300円</li> </ul>
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型電動カート(4人乗:2台)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型電動カート(4人乗:2台、7人乗:2台)</li> <li>普通乗用車(10人乗:1台、4人乗(予備):1台)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型電動カート(7人乗:2台)</li> <li>普通乗用車(10人乗(定員4人):2台、7人乗(定員3人):2台)</li> </ul>
利用回数	無償126回	無償401回	無償3,475回(路1,571回、オ1,904回) 有償1,301回(路824回、オ477回)





■ 過年度の実証実験結果(2021年度)①

● 累計利用回数1,552回 【藍ルート736回、緑ルート816回】



【運行区域図】



● 決済手段別実績



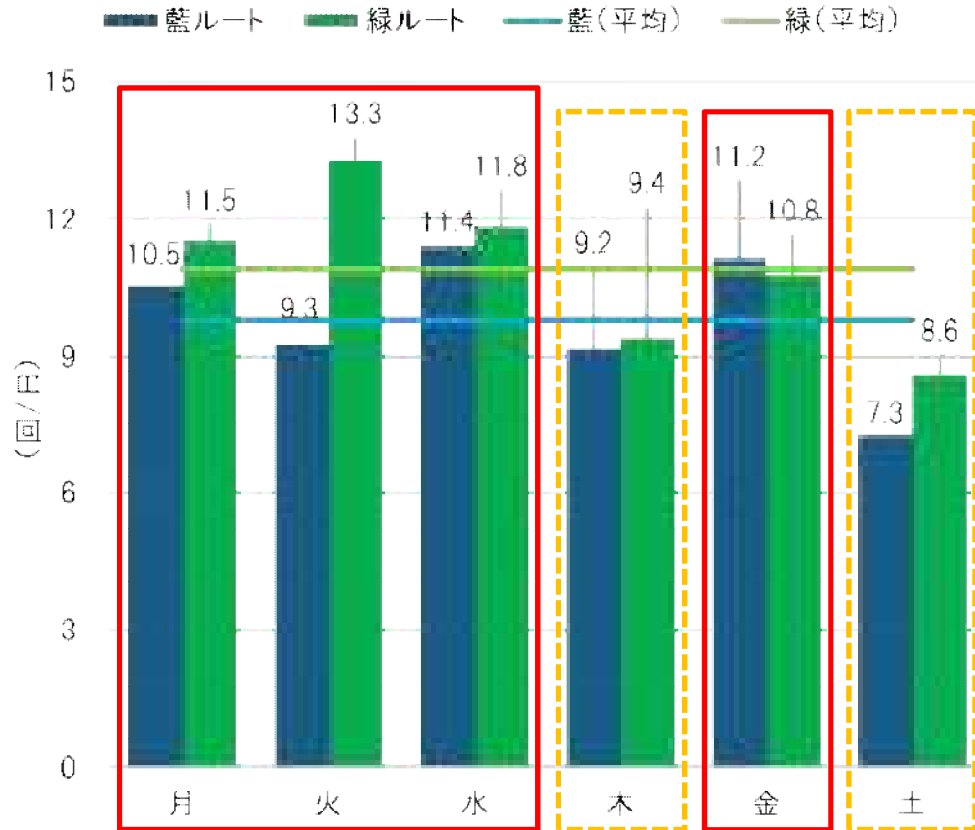
・ 11月から1月までの期間75日間の実証を行い、2020年度の有償実証(路線定期)と比較して、1日当りの平均利用回数は増加した。一方で1月に入ってから、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うまん延防止措置により、利用者の伸長率を鈍化させた可能性が高い。

※2020年度 利用回数(有償・路線定期)17.2回/日(2台合計)

・ 過年度アンケートから、現金決済に加えて、デジタル決済を導入したが、現金利用が過半を占める結果となった。

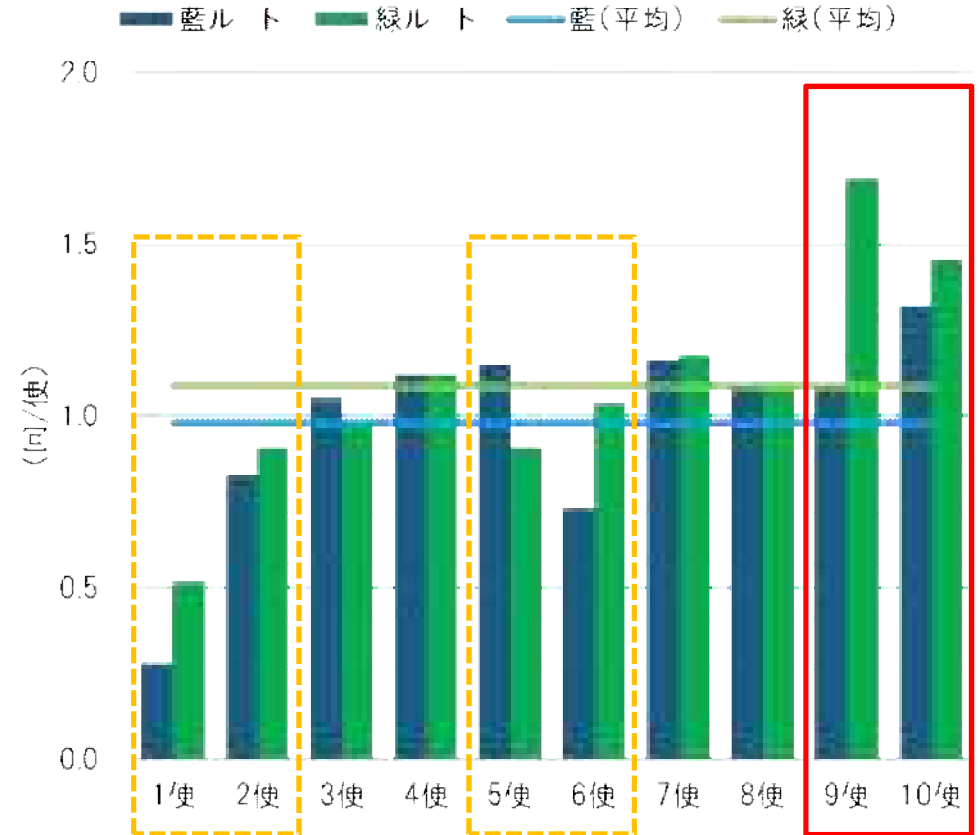
■過年度の実証実験結果(2021年度)②

●曜日平均利回数



- ・平日と比較して、土曜日は両ルート共に平均を大幅に下回る結果であった。また、平日の中でも木曜日は平均を下回る結果となった。
- ・週平均利用者数 藍ルート9.8人/週、緑ルート10.9人/週

●日当り便平均利回数



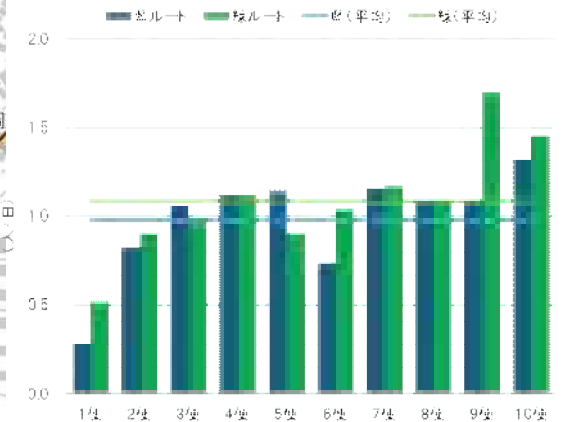
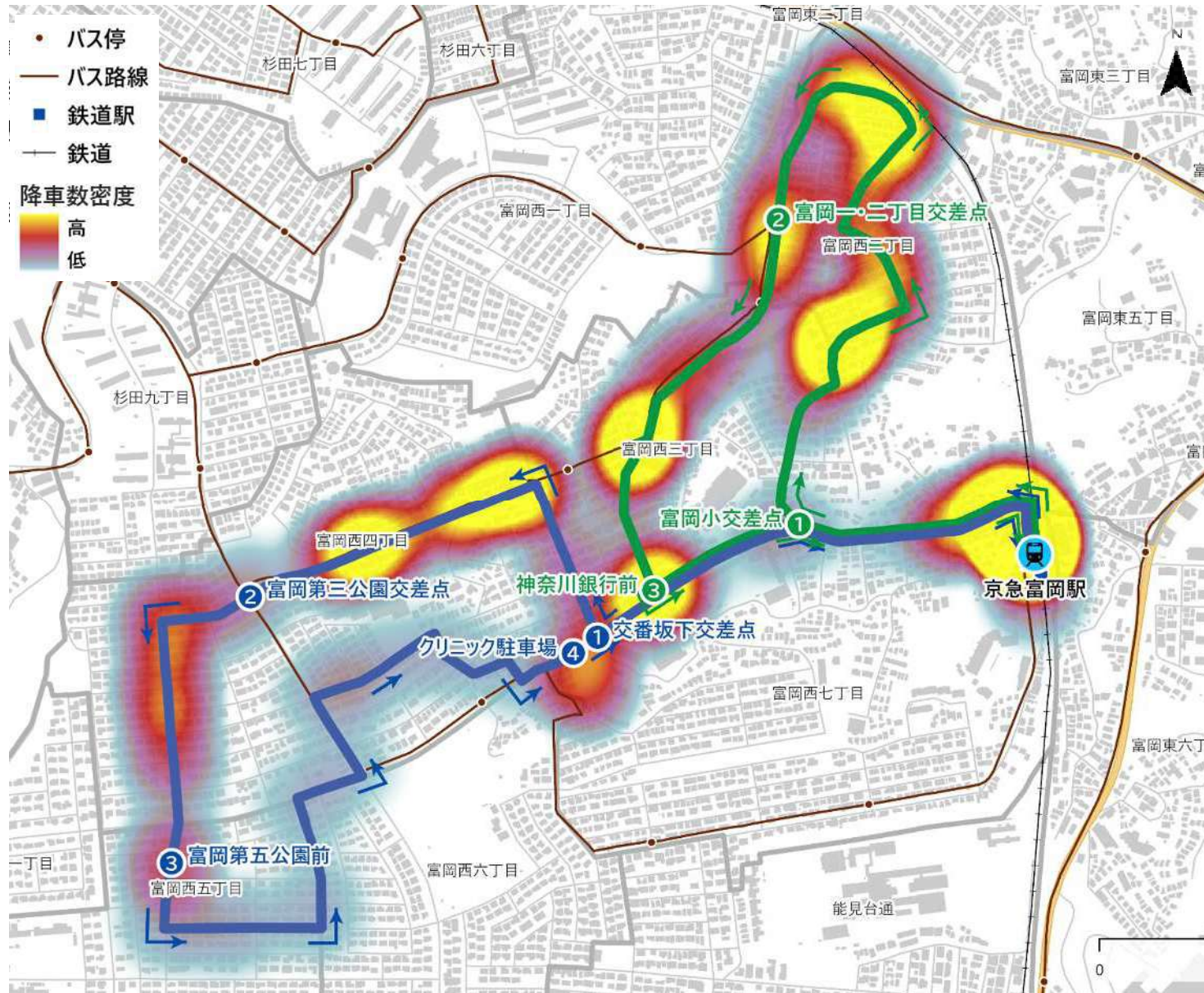
- ・午前中の特に藍・緑の1便と2便、次いで12時台にあたる緑5便、藍6便の利用はともに平均を下回る結果となった。帰宅(仕事・買い物)時間帯に類する9便、10便の利用は、実証の中では高く、坂道を上るための移動機能としては有用と考えられる結果であった。
- ・便平均利用者数 藍ルート0.98人/便、緑ルート1.09人/便

駅出発時間	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
藍ルート	8:30-	9:20-	10:10-	11:00-	11:50-	12:40-	13:30-	14:24-	15:34-	16:45-
緑ルート	9:00-	9:50-	10:40-	11:30-	12:20-	13:10-	14:00-	15:03-	16:14-	17:25-



■ 過年度の実証実験結果(2021年度)③

● 利用者分布図(降車地点)



- ・ 日中における外出先や経由地となる富岡駅(京急ストア含む)や、買い物等目的地として神奈川銀行前(生活利便施設もある)の密度が高くなっている。
- ・ 一方で夕方、帰宅時間帯が利用の最大となり、坂上に住む方々の帰宅手段として利用されていると推測できる。



■ 過年度の実証実験結果(2021年度)④

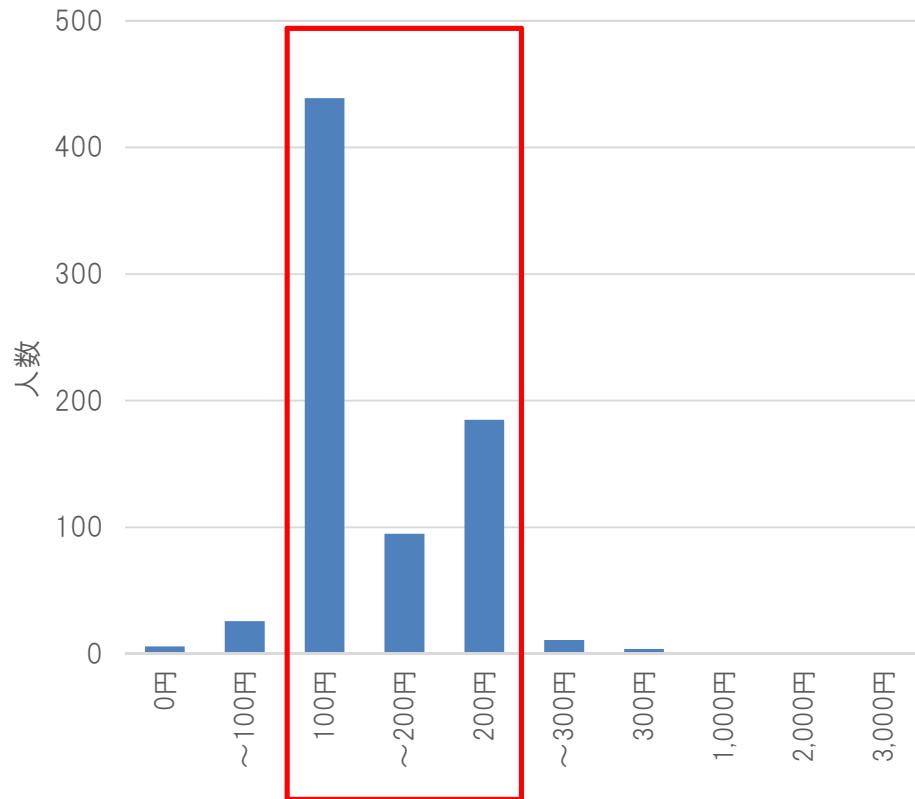
地域アンケート、乗車時・施設内アンケート

調査内容: 意向・利用調査、サービスへの評価と要望

地域(回答数1,172件/配布数10,100件)、乗車時・施設内(回答数137件)

● 運賃支払意思額(都度払い)

n = 769

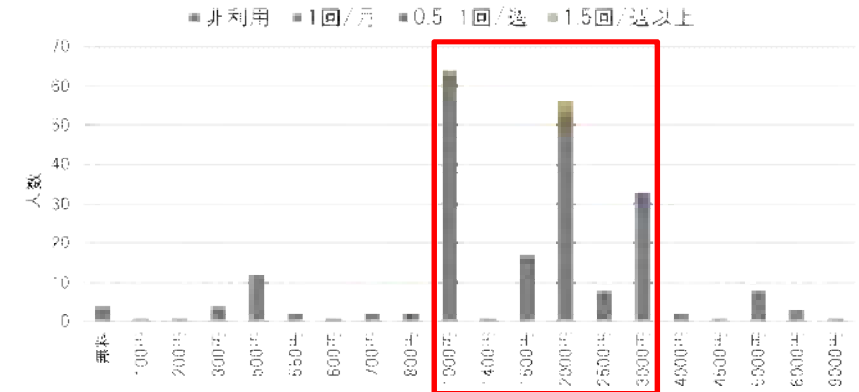


- ・ 運賃(都度)の支払意思額としては100円が最大ボリュームで、本実証で実施した200円が次いでの結果となった。一方で無料が良いという回答は想定より少なく、本サービスに対し一定の運賃を支払う意思があることが分かる結果であった。

● 運賃支払意思額(定額払い)

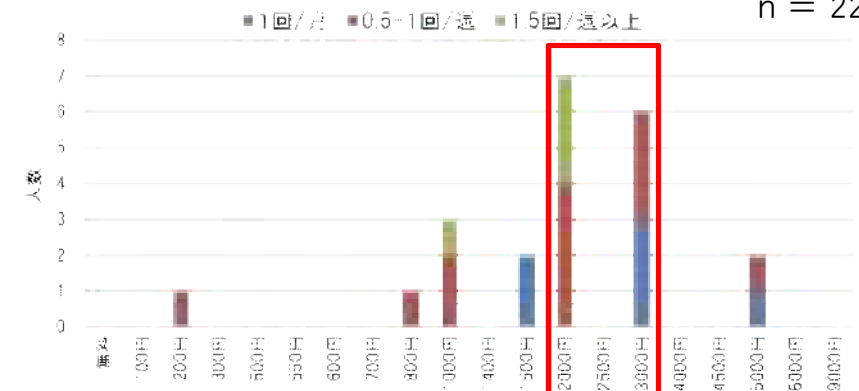
全体回答

n = 223



利用回数1回以上

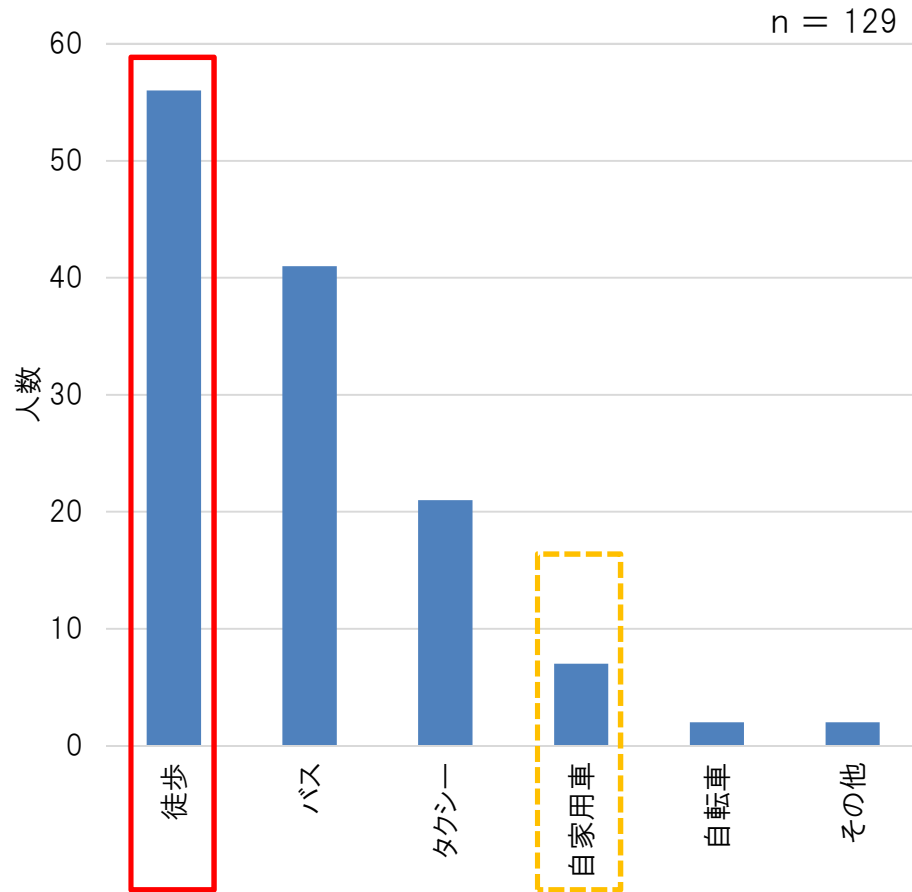
n = 22



- ・ 定額払いに対する意思額は、回答全体の最大ボリュームは1,000円となった一方で、1回以上利用したことある回答者に絞ると最大ボリュームは2,000円以上と、利用の有無で支払い意思額に変化があり、利用者の方がとみおかーとの価値を高く判定している結果であった。

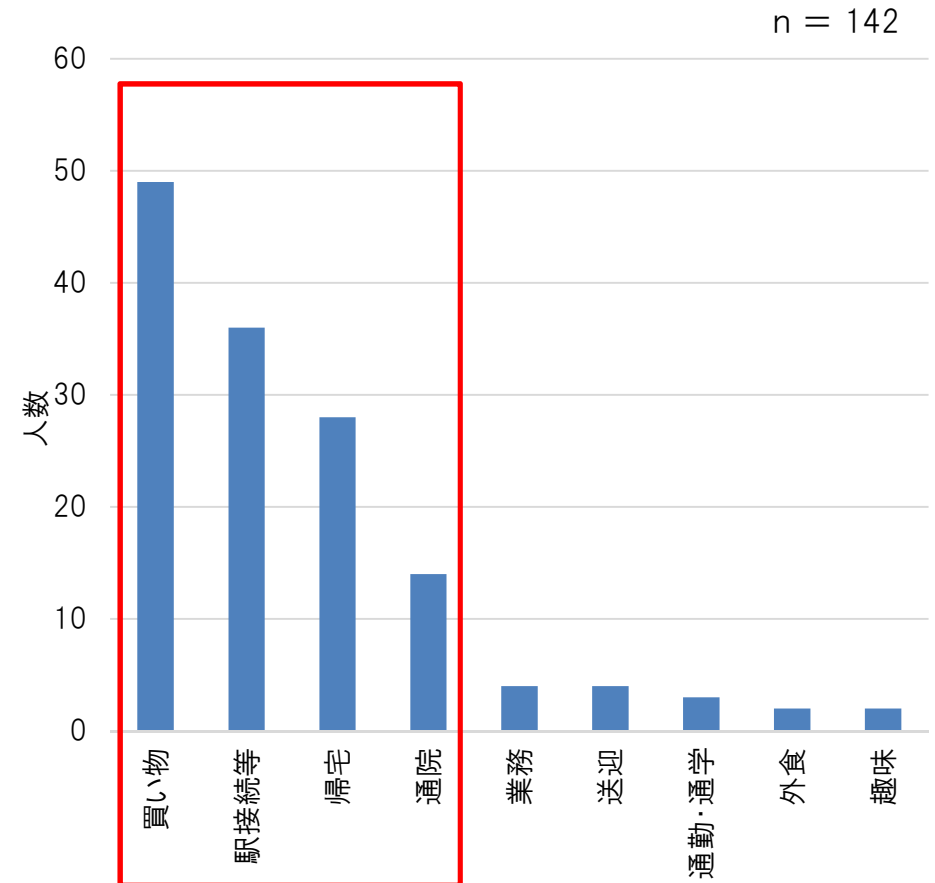
■過年度の実証実験結果(2021年度)⑤

●とみおかーとは何の代替手段か



- ・とみおかーとはバスやタクシーといった二次交通の代替ではなく徒歩の代替手段として使われることが再認識できた。一方で期間限定の交通手段であるため、自家用車の代替手段となるには、課題が残されている。

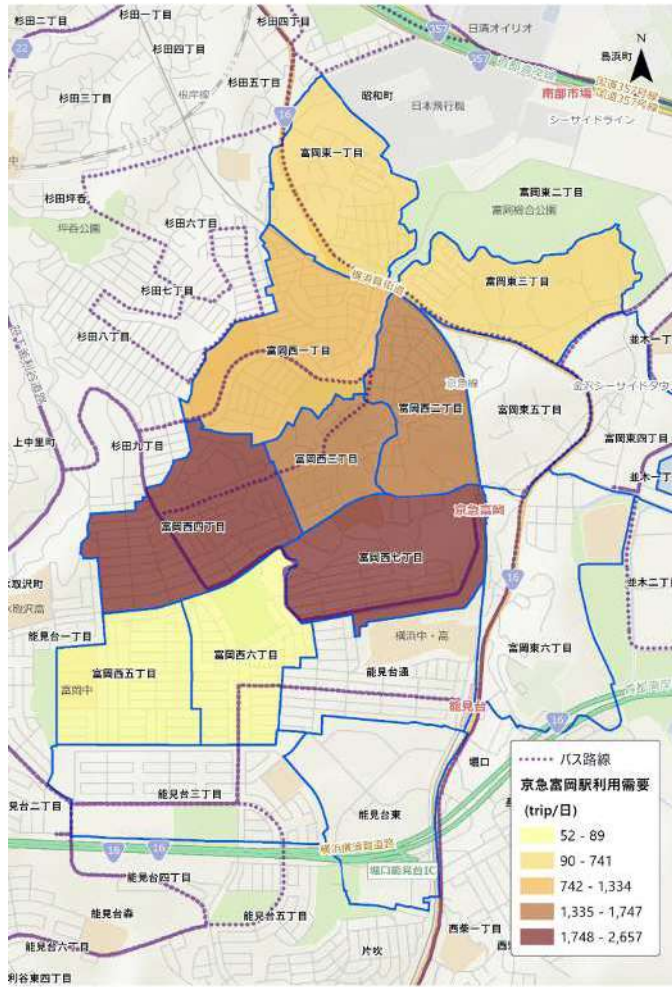
●とみおかーとの主な利用目的



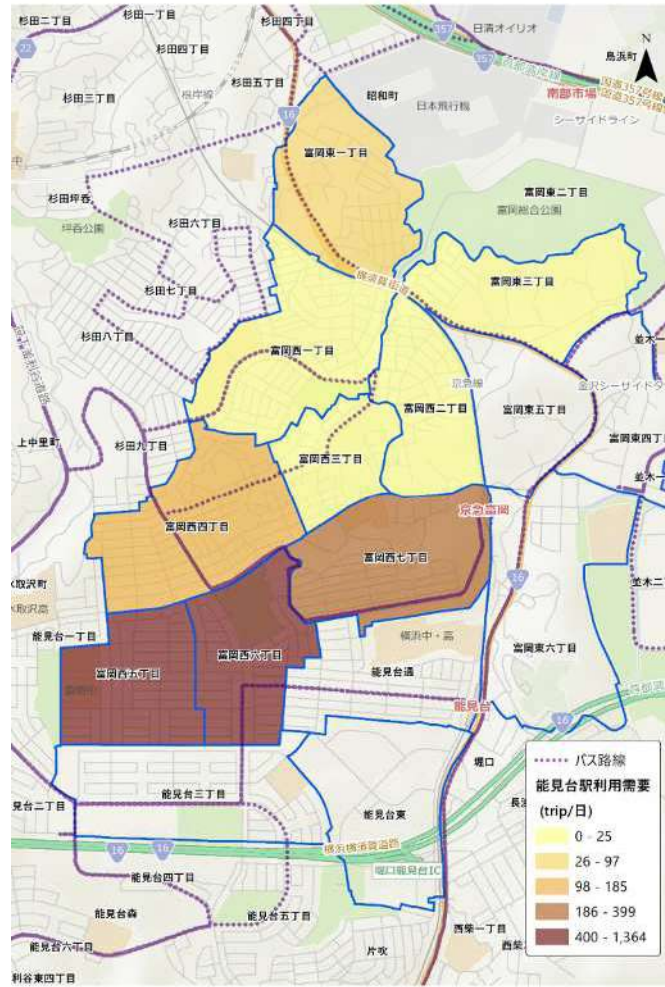
- ・運行時間(8:30頃~18:00頃)から、日中における生活の足として使われる傾向が強いが、最終便は17時台ということもあり、帰宅を目的とした利用は20%を下回る結果となった。

## ■ 過年度に実施したPT調査(駅利用分布図)

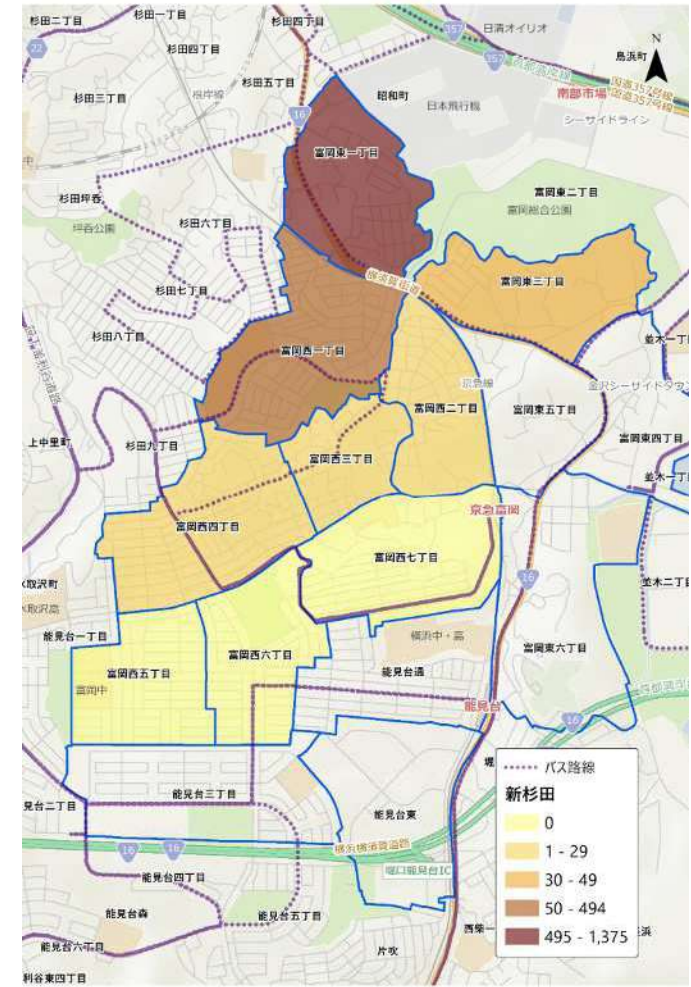
### ● 京急富岡駅



### ● 能見台駅



### ● 新杉田駅





## ■過年度の実証実験結果(2021年度)⑥

### ●利用機会が増える理由(サービス改善意見含む) ※2022年度実証実験に反映内容は赤字、過年度から反映済みは青字・下線

- ・ 自宅付近の運行
- ・ 行き先の拡充(杉田、並木、南部市場、能見台)
- ・ コロナの終息や不安がなくなれば
- ・ **運行時刻・運行間隔が一定**(15分～30分)
- ・ 運賃の低価格化
- ・ **運行時間の拡充**(8時台～、18時台～)、**双方向運行**
- ・ 交通系IC、敬老パスが使える
- ・ **定期券、サブスクリプションの導入**
- ・ 雨天時利用
- ・ 使い方が分かれば機会は増える
- ・ 病院(通院・送迎)利用
- ・ 子供と外出の増加、地域コミュニティの形成、地域行事の参加
- ・ 駅周辺の魅力スポット等の情報発信が欲しい
- ・ 自家用車が使えないとき
- ・ 車いすでも乗れる車両、分かりやすい車両
- ・ 子育て、高齢化、健康、免許返納
- ・ 乗車定員が事前にわかる
- ・ 予約制(オンデマンド)があれば
- ・ 駐在所坂だけ上り下りしてくれれば良い

### ●アンケートの主な自由意見 ※2022年度実証実験に反映内容は赤字、過年度から反映済みは青字・下線

- ・ **地区の一番高い場所は貯水槽で坂上地区をカバーできていない**
- ・ 敬老パスが使えるように。交通系IC決済ができるように
- ・ 定時発車、運行範囲が広がれば、シニアパスよりも使うと思う
- ・ 運賃は安く募金箱やお気持ち箱を車内に置いて、好意をいただく
- ・ **手をあげて車を止めるスタイルが根付いてないので改善**
- ・ 窓のフィルムが黒すぎて車内が見えない
- ・ **ルートマップに信号や目印を入れてほしい**
- ・ 小さな街づくりは住民にとってありがたいこと。地域のお店、行政サービス、医療等があって毛細血管の役割でとみおか一とで足が確保できれば快適な街になる
- ・ とみおか一との車はEV車であるべき
- ・ 補助金(市役所など)
- ・ 海外の都市バスのように手をあげれば乗れるようにしてほしい
- ・ 二種免許を持っているので将来雇ってもらいたい
- ・ 車を持たない選択をするためコミュニティビークルは有効
- ・ スーパーへの送迎バスが出ると助かる
- ・ **乗り方「手をあげて止める」をもっと分かりやすく**
- ・ 産官学一体となったモビリティ、コミュニティ社会の構築を目指して
- ・ 高齢者の車だとイメージの払拭が大事
- ・ **はまと乗り場は往復路で入れれば利便性があがる**



## ■ 過年度までの実証実験の結果

- ・ 2018年度からサービス形式を変更させながら実証実験を継続実施し、運行形式やルート最適化を図ってきた。2021年度は需要の高い路線定期運行のみに絞り有償にて実施し、エリアごとの需要や曜日・時間帯による乗車率、決済手段など、より詳細なデータを確認することができた。
- ・ 社会実装を実現するには、運行コストと収入のバランスに鑑みた運行計画や、運賃外収入の獲得が必要である。運賃外収入の獲得は、2021年度の実証実験において獲得に向けた取組を実施したが困難を極めたため、アプローチ手段に工夫が必要であることを改めて確認できた。

## ■ 2022年度に実証実験を行う理由と検証が必要な項目

- ・ 2021年度の実証は2020年度と同様コロナ禍(2022年1月初旬:感染再拡大、1月21日:まん延防止等重点措置の発布)での実証となり、感染症対策を講じながらも、乗り合う行為に対しネガティブなイメージや、行動抑制が恒常的に起こっていたため、新型コロナウイルス感染症と共存した環境下での検証が必要と考える。
- ・ 過年度までは、実証実験の形式のため実施期間が有限であることから、運行が利用者(地域住民等)に浸透する前に終了し、利用者の行動変容を起こせない結果であった。長期運行することは、本運行が利用者に浸透し、生活における移動手段として認識され行動変容を促すことができると考えられる。  
1か年運行し、利用者の最大化を図り、社会実装の可否を検討する。
- ・ 上記に付随し、移動目的(曜日編成、時間帯)や決済手段の簡便および定額化の導入による需要を検証する。
- ・ 社会実装に向け、運賃収入増(利用促進)及び運賃外収入の獲得に向けた取組を進める。(詳細はP15記載)

## ■2022年度 実証実験の概要(案) ※2021年度との変更内容を赤字記載

- ・企画運営者 京浜急行電鉄株
- ・運行事業者 京急横浜自動車(株)
- ・運行形態 道路運送法第21条による乗合旅客運送
- ・運行期間 2022年12月2日～2023年11月30日のうち190日間
- ・運行方式 路線運行(フリー乗降)
- ・運行ルート  
(仮称) 緑ルート 京急富岡駅～富岡西2丁目・3丁目地区～京急富岡駅(1周:約2.7km)  
 藍ルート 京急富岡駅～**富岡西4丁目・杉田9丁目地区**～京急富岡駅(1周:約3.8km)  
 水色ルート 京急富岡駅～**杉田9丁目・富岡西4丁目地区**～京急富岡駅(1周:約3.8km)
- ・運行時間帯 平日(月・火・水・金) 10時頃～12時頃、13時頃～19時半頃 ※木土日、祝日、年末年始等運休
- ・運行間隔 約50分間隔(3ルートを1台で運行)
- ・運賃 現金 大人200円、小人100円(未就学児無料)  
 定額 **3,000円/月(払い戻しなし)**、**2,000円/11回**
- ・支払方法 現金、**定額払い**
- ・運行車両 一般自動車1台(10or7人乗)、バックアップ車2台  
 ※緊急事態宣言など状況によって定員削減など対策を講じる。

### ・ルート設定について

2021年度実証実験において、より細かくエリアのニーズが確認できており、事後アンケートにて確認した地勢条件や交通利便の悪いエリアをルートに組み込むことで、ルート設計の最適化と利用者層の拡大、獲得を図る。

### ・運賃設定について

過年度から大人200円/回で実施しており、妥当性は確認できている。運賃額を下げることで利用者増は図れるが、車両1台の最大輸送力は決まっており、本実証実験においても同額運賃で実施することで、最大収益の確保を優先する。また、要望のある定額運賃も設定し、収益安定化を図る。



## ■ 社会実装に向けた取組みを進めるための方向性

### ● 収支について

・利用回数が70回/日の場合 ※乗車回数を大人3.5回と仮定し20便(1ルート10便×2ルート)運行した場合

【支出】	車両1台の1日あたりの運行経費等	35,000円/日
	決済システム等にかかる経費	2,000円/日
	<u>1日1台あたりのコスト</u>	<u>37,000円/日</u>
【収入】	運賃(都度)	14,000円/日

### ● 目標設定(社会実装には本取組の最終月間で目標達成が必須) ※継続運行するには実装後も持続的な収入確保が必要

・利用回数(70回/日)	1,120回/月以上(224,000円) ※大人換算
・定額制	35件/月以上(105,000円)
・協賛金、支援金、スポンサー等	300,000円/月以上(300,000円)

### ● 収入(運賃、運賃外)を増やす利用促進の取組

#### 【運賃】

・駅広告等の掲出	・広報よこはまへの掲載
・SNS等による情報発信	・ステークホルダー(住民、町内会、商店会、公園、学校等)へ周知協力

【運賃外】 ※上記の通り、運賃収入だけでは収支は成り立たないため、交通事業に限らない収入の獲得できる取組を行う。

- ・地域内外のステークホルダーからの協賛金や支援金、サポーター寄付の獲得
- ・ルート名のネーミングライツ等

### ● その他

・上記の取組以外に、国内における他の取組事例を参考にしながら、行政や各種機関と調整・連携し、事業継続の実現性を高めていく。

■ 2022年度 実証実験の運行通過予定時刻表(イメージ)

運行曜日:月、火、水、金		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
緑 ル ー ト	京急富岡駅 発	09:55	10:45	11:35	13:25	14:15	15:05	16:05	16:55	17:55	18:45
	富岡小交差点	09:57	10:47	11:37	13:27	14:17	15:08	16:08	16:58	17:58	18:48
	桜道	10:01	10:51	11:41	13:31	14:21	15:12	16:12	17:02	18:02	18:52
	神奈川銀行前	10:07	10:57	11:47	13:37	14:27	15:18	16:18	17:08	18:08	18:58
	京急富岡駅 着	10:10	11:00	11:50	13:40	14:30	15:22	16:22	17:12	18:12	19:02
水色 ル ー ト	京急富岡駅 発	10:15	11:05	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	クリニック	10:20	11:10	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	貯水棟	10:28	11:18	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	クリニック	10:34	11:24	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	京急富岡駅 着	10:38	11:28	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
藍 ル ー ト	京急富岡駅 発	↓	↓	12:55	13:45	14:35	15:25	16:25	17:15	18:15	19:05
	クリニック	↓	↓	13:02	13:52	14:42	15:33	16:33	17:23	18:23	19:13
	貯水棟	↓	↓	13:08	13:58	14:48	15:39	16:39	17:29	18:29	19:19
	クリニック	↓	↓	13:14	14:04	14:54	15:45	16:45	17:35	18:35	19:25
	京急富岡駅 着	↓	↓	13:18	14:08	14:58	15:50	16:50	17:40	18:40	19:30

※ 京急富岡駅以外の名称箇所は通過予定時刻となります。

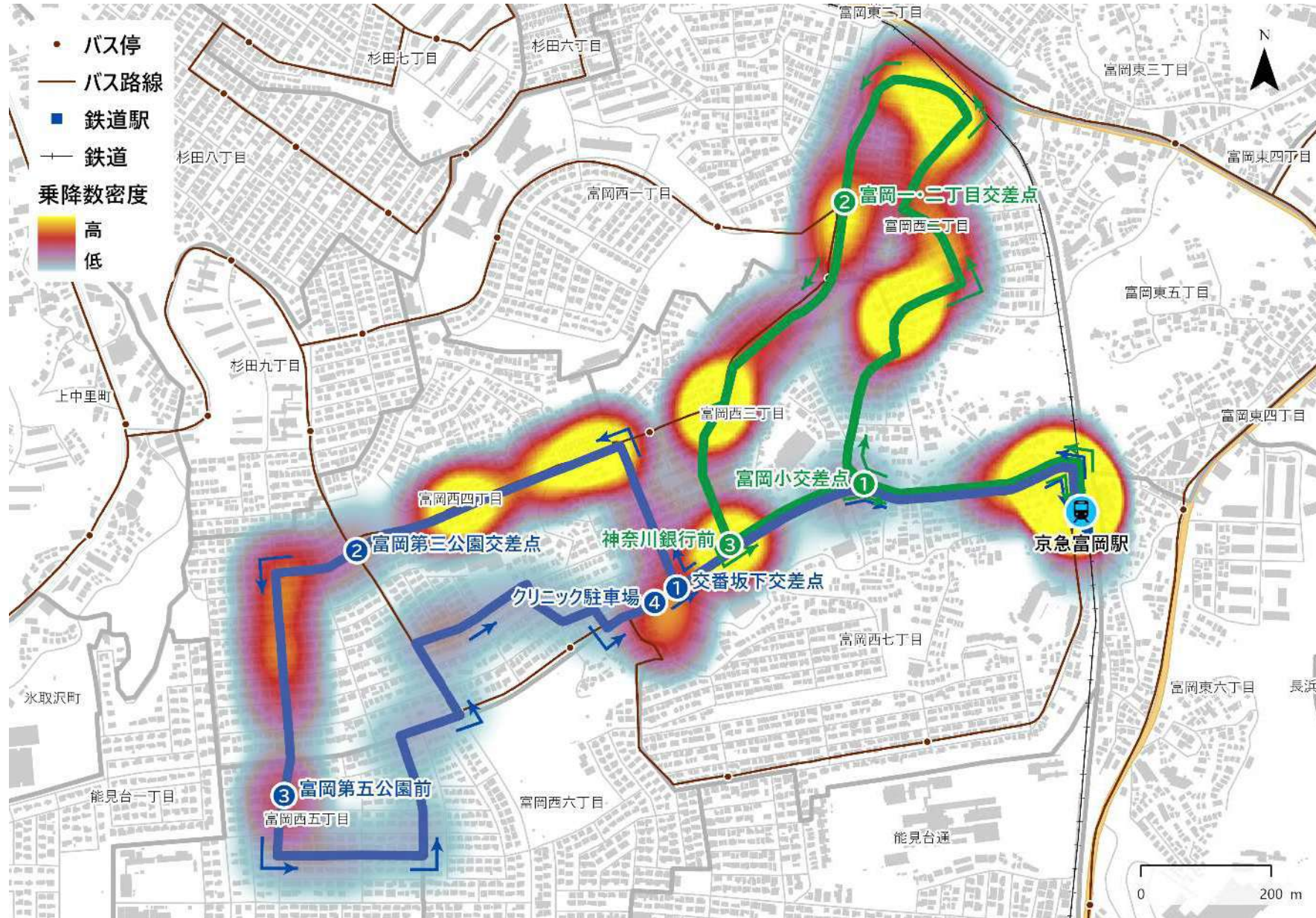






■ 過年度の実証実験結果(2021年度) ※再掲

● 利用者分布図(降車地点)





■ 過年度の実証実験結果(2021年度)

● 利用者分布図(乗車地点)

