

## ○地域交通サポート事業の取り組み内容

現在、24地区で取り組みを行っています。

種別	内容・特性	取組地区	車両
バス路線の新設	バスの通行に十分な道路幅員と需要が見込める地域を対象として、バス事業者がバス路線を新設するもの ・ 定時定路線運行	(本格運行済み) ・ 金沢区六浦地区 ・ 港南区日野ヶ丘地区(検討中) ・ 青葉区奈良北地区 ・ 金沢区片吹地区 ・ 金沢区釜利谷地区 ・ 金沢区東朝比奈地区 ・ 緑区武蔵中山台地区	大型バス・小型バス 
既存バス路線の再編・改善	現在運行している路線バスを利用者のニーズに合ったサービスに変更するもの ・ バスの増便 ・ 路線の延伸 ・ 路線の経路変更、再編 ・ ダイヤの見直し	(本格運行済み) ・ 戸塚区上矢部地区 ・ 緑区青砥・北八朔地区 ・ 磯子区磯子台団地地区 ・ 泉区下和泉地区 ・ 青葉区玉川学園台地区(検討中) ・ 南区永田山王台地区 ・ 戸塚区深谷町・泉区下和泉地区 ・ 泉区緑園地区 ・ 磯子区洋光台地区 ・ 金沢区高舟台地区	
路線型乗合タクシー導入	道路幅員等、路線バスの運行できない地域や需要の少ない地域を対象として、ワゴン型車両で路線バスと同じように乗合運行するもの ・ 定時定路線運行 ・ 定員15人以下の車両	(本格運行済み) ・ 戸塚区小雀地区 ・ 旭区四季美台・今川町地区(検討中) ・ 戸塚区柏尾富士見台地区	ワゴン型車両 
予約型乗合タクシー導入	新たな路線型乗合タクシーの交通需要に満たない地域において、予約が発生した時のみ、セダン型車両を利用して乗合運行するもの ・ 不定期運行	(検討中) ・ 南区別所・中里地区 ・ 瀬谷区南瀬谷地区 ・ 港北区菊名・篠原地区	セダン型車両 
未定	相応しい交通手段について、需要、道路環境などから検討中のもの	(検討中) ・ 南区清水ヶ丘地区	

### ※各地区で取り組んでいただいた事例

- ・ 民地へのバス待機場設置・・・マンションの敷地を利用したバス待機場を設置しました。
- ・ バス停の設置作業・・・・・・地域住民が協力してバス停を製作・設置しました。
- ・ PR・啓発活動・・・・・・実証運行開始時から利用が高まるよう、また本格運行開始後もさらに利用が増えるよう積極的・集中的にPR活動を行っています。
- ・ 地域の合意形成・・・・・・地域内をバスが通行することやルートの変更、バス停設置位置について、地域住民同士が話し合うことで合意形成を図りました。

ご不明な点は、下記連絡先「地域交通サポート担当」までご相談ください。

横浜市 道路局 企画課 交通計画担当  
電話(045)671-3800/FAX(045)651-6527

<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/chiiki/>  
平成26年11月発行

# 横浜市地域交通サポート事業 ～取り組みを進めるにあたって～

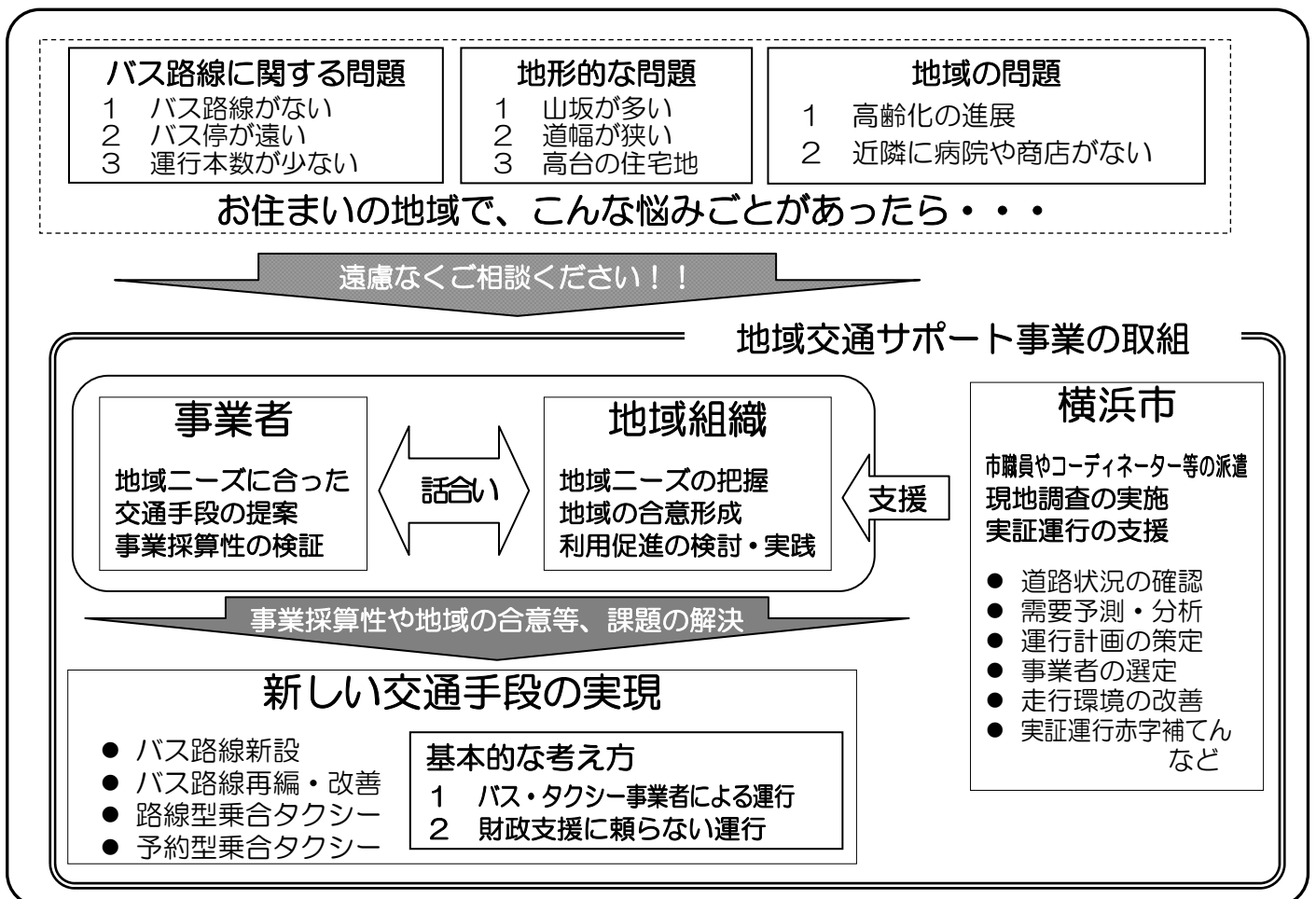
## 〇はじめに

市内の路線バスの利用者は、この10年間で約10%減少しています。収益悪化に対応するため、バス事業者は利用者が少ない路線を減便し、利用者が多い路線に振替える等、運行効率の改善を図りながら、併せて人件費等のコスト削減も行い、路線をなんとか維持してきました。

しかしながら、これらの対策には限界があり、今後も利用者の増加が望めない状況では、バス路線の新設や増便等の要望に対して、十分に応えられません。

横浜市では、既存のバス路線廃止による交通不便地域の発生を回避するため「横浜市生活交通バス路線」に補助金を交付し、維持していますが、その他路線は、市営バスも含め、バス事業者が利用者からの運賃収入等で、運行しています。

こうした状況を踏まえ、「横浜市地域交通サポート事業」では、主体的に活動される皆様の交通に関する地域ニーズについて調査を行い、事業者と一緒に地域にふさわしい持続可能な交通のあり方を考えながら、需要予測や地域での公共交通利用促進の取り組みを通じて、身近な地域交通の実現を支援します。



## ●チェックポイント1 ー地域交通の導入に関わる三大必須条件ー

### 1 利用者

→毎日、たくさんの方のご利用が期待できますか？

### 2 道路

→車両（バス等）が安全かつ、円滑に通れる道路はありますか？

### 3 地域合意

→バスが走行することやバス停の位置など、住民の皆さんの理解が得られていますか？

## ●チェックポイント2 ー行きたい場所はどこですか？ー

### 運行ルート・輸送方式の選定

※ 運転手1人・バス1台を使用すると仮定

	出発地	目的地	模式図	路線の特徴	備 考	難易度
ピストン輸送型	1か所	1か所		<ul style="list-style-type: none"> <li>移動パターンの把握が容易</li> <li>効率的な運行ができる</li> <li>沿線居住者が少ないと採算がとりづらい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>目的地に短時間で行くことができる</li> <li>運行回数が最も多い</li> <li>利用エリアが限られる</li> </ul>	易 ↑
		複数		<ul style="list-style-type: none"> <li>移動パターンの把握が比較的容易</li> <li>速達性や効率的な運行に劣る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の目的地に行くことができる</li> <li>目的地が多いほど乗車時間が長くなる</li> </ul>	
循環輸送型	複数	1か所		<ul style="list-style-type: none"> <li>移動パターンの把握が比較的容易</li> <li>双方向循環では運行間隔が長く、運行効率が悪い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広い範囲の居住地をカバーできる</li> <li>片方向循環の場合、乗車時間が長くなる場合がある</li> </ul>	難 ↓
		複数		<ul style="list-style-type: none"> <li>移動パターンの把握が困難</li> <li>非効率的な運行になりやすいので、需要が見込める状況ならば、ピストン輸送型に分割する方法も検討すべきである</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広い範囲の居住地をカバーできる</li> <li>複数の目的地に行くことができる</li> <li>ピストン輸送型に比べ、輸送効率が悪く、運行コストが高い</li> <li>循環輸送のため、乗車時間が長くなる</li> </ul>	

### 運行車両の特徴

	バス事業者			タクシー事業者(実証運行時)	
	大型バス	中型バス	小型バス	ワゴン型車両	セダン型車両
諸元(長さ×幅)	11m×2.5m	9m×2.3m	7m×2.1m	5.4m×1.9m ※市販されている車両の最大値	4.9m×1.8m
乗客定員	約80人	約60人	約30人	9人	4人
最小道路幅の目安	5.5m	5.1m	4.7m	4.3m	4.1m
運行経費の目安 ※各種資料による本市推計	約5~6万円/日・台(8時間運行の場合)			約3万円/日・台(8時間運行の場合)	
満員乗車での売上げ (1便あたり理論値) ※割引運賃は考慮しない	16,800円 (80人×210円)	12,600円 (60人×210円)	6,300円 (30人×210円)	2,400円 (8人×300円)	1,200円 (4人×300円)
備 考			新規購入が必要 輸送力が劣るため、 他路線転用が難しい	車輛購入を伴うため、 事業参画のハードルが高い	1回の輸送量が少なく、 採算性に課題あり

### ○バス路線の運行コスト削減や車両選定に関する考え方

バス利用者を増加させるには、「路線を延長して沿道利用者を増やす方法」と「路線を短縮して運行頻度を上げ、需要を喚起する方法」がありますが、一般的に「路線を短縮する」後者がコスト削減には有利に働きます。

また、バス路線の運行コストは、バスの大きさに関わらず1台につき約5~6万円/日かかるため、輸送需要がはっきりしない路線新設の場合、バス1台、運転手1人で運行できる運行計画(ダイヤ)とし、リスクを最小限にしているようです。

バス事業者の車両選定の傾向は、バス利用者の減少や輸送コスト削減の観点から、一人のドライバーで運べる利用客数が一番多い大型バスの運行に重点を置いており、中型バス・小型バスの保有台数は減少してきています。

そのため、特に輸送効率が劣る小型バスは、余剰車両がなく、路線の新設にあたり車両購入が必須であり、小型バスが導入される前提条件は、中型バスが通れない道路の状況で、かつコストが賄える利用者が確実に見込める場合に限られると考えるのが妥当と言えます。

## ●チェックポイント3 ーどんな活動をするの？ー

地域の交通を地域の力で実現する意識を持っていただくことで、多くの方が利用し、将来にわたって継続的な運行を目指します！

そのために、地域の方々が取組む内容としては

- 運行ルートを選定では・・・  
バス路線運行の目的を皆様で再確認し、問題点を共有していただきます。  
地域の中で本当に困っているエリアがどこかを皆様で話し合ってください。
- 地域の合意形成では・・・  
地域の方が中心となり、地域内のバス通過やバス停の設置について、沿道の方の理解と合意を得ていただきます。  
既存のバス路線がある場合は、事業者を交え、その路線を含めた再編計画について、話し合ってください。
- 継続的な利用では・・・  
地域の方の積極的かつ継続的な乗車が、バス路線の維持のために重要なので、バスに乗りいただくのは勿論、地域の方に対してバスの利用促進に関する啓発活動をお願いします。

### 地域の組織

分類	活動団体	活動の傾向
世話人型	世話人組織 (町内会が推薦する活動組織)	取り組み路線の傾向：ピストン輸送型が多い ・世話人等、事務局の負担が大きい ・目的地を絞り込みやすい ・移動パターンの把握が容易 ・他の町内会で理解が得られない可能性がある
単位町内会型	町内会・自治会など	・比較的単純なルートになりやすい ・比較的目的地を絞り込みやすい ・目的地の分散化時は循環輸送型になりやすい
町内会ボトムアップ型 (単位町内会からの要望に対し、 連合町内会の交通部会等で検討)	連合町内会 (一般的に各町内会からの 代表者により構成された組織)	取り組み路線の傾向：ピストン輸送型が多い ・世話人等、事務局の負担が大きい ・目的地を絞り込みやすい ・移動パターンの把握が容易 ・他の町内会で理解が得られない可能性がある
トップダウン型 (連合町内会の交通部会等で 広域の交通問題として検討)		取り組み路線の傾向：循環輸送型が多い ・地域における大まかなニーズを把握しやすい ・バス停やルートの合意形成が図りやすい ・目的地が分散化されるため冗長なルートになりやすい ・移動パターンの把握が難しい ・付き合いでの取り組みになりやすい ・必要性が希薄になりやすい

地域交通は、小さく産んで、大きく育てましょう！

**【検討の前に少し考えてみましょう！】**

利用者が分散し、採算が危ぶまれる

何もしない

現状

利用促進

利用者が増加し、採算確保へ

既にバスが運行している地域で、新たにバス路線が運行すると、それぞれの路線に利用者が分散し、新旧バス路線とも採算性が確保できなくなる可能性が生じます。

そのため、新しい路線の運行実現をゴールとせずバス利用促進の活動を行い、積極的にバスに乗りこむ機会を増やすなど、バス利用者の増加に取り組むことが重要です！