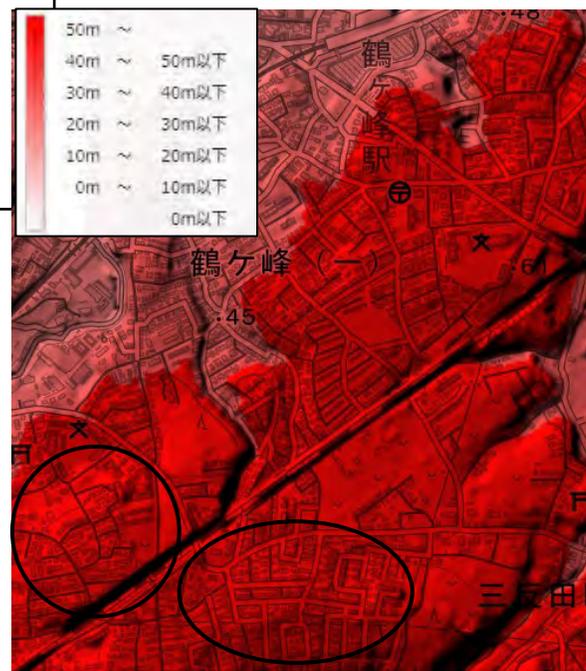
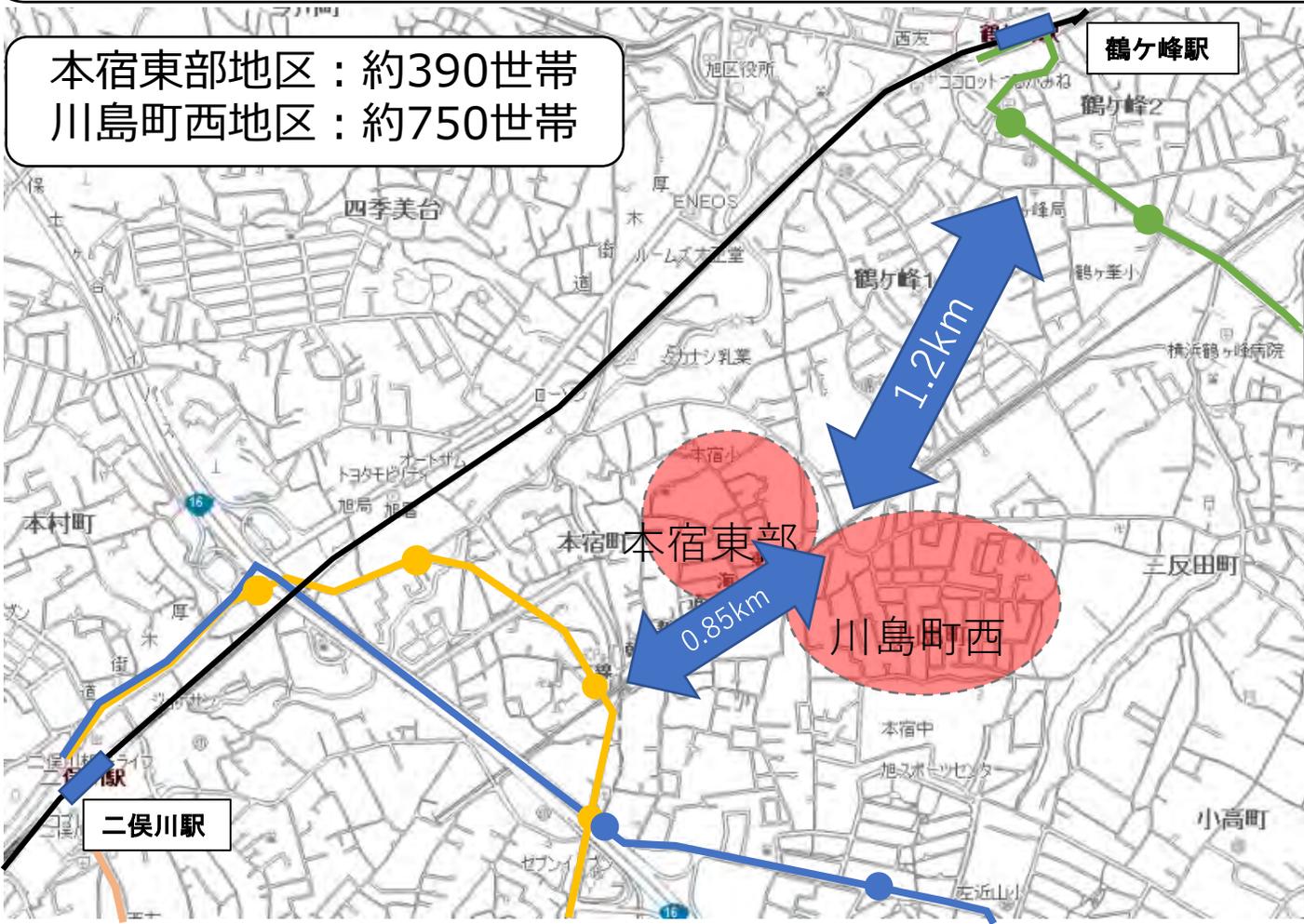


本宿東部・川島町西地区における 実証実験について

横浜市 都市整備局 都市交通課

- 横浜市旭区にあり、鶴ヶ峰駅と二俣川駅の間に位置する地域である
- バス停までの距離が離れている
- 鶴ヶ峰駅への需要はあるが、駅まで1.2 km離れており、高低差も約30mある
- 道幅が狭く、バスのような大型車両を通すことは困難である



- 平成30年 本宿東部地区で買い物や通院にタクシーを活用できないか検討開始
→課題の整理ができず検討を一時断念
- 令和3年10月 国土交通省より「一般乗用旅客自動車運送事業における相乗り旅客の運送の取り扱いについて」通達
- 令和4年4月 横浜市、本宿東部地元住民、タクシー事業者で相乗りタクシーについて検討開始
- 令和4年9月 令和4年度第2回地域公共交通会議にて報告
- 令和4年11月 体験乗車会・アンケート実施
- 令和5年2月 実証実験（約1か月間）実施
- 令和5年4月 昨年度の実績より、川島町西地区も含めたエリア拡大等企画を再検討
- 令和5年7月 令和5年度第1回地域公共交通会議にて報告
- 令和5年9月 体験乗車会を実施
- 令和5年11月 実証実験（約4か月間）実施

◆あいのりタクシーとは

必要なときにタクシーを配車し、複数人で「相乗り」することで、小規模な需要に対応した公共交通サービス

- 複数人で「相乗り」が成立するために
 - ・時刻表を設定
 - ・乗降スポットを設定
- 効率よく運行できるように
 - ・予約があった便だけ運行を行う



事業者 資源の有効活用

- ・人口減少や高齢化の進展による利用者減少、乗務員不足や乗務員の高齢化による担い手不足など、時代の変化に伴い交通事業者の経営環境は厳しくなっている。
- ・民間事業者として利益を出すためには特に需要の大きいエリアにリソースを回すなど、**限られたリソースをできるだけ有効に活用する必要がある。**

横浜市 公共交通の拡充

- ・横浜市地域交通サポート事業は、バス路線の新設・再編が主な取組となっており、**小規模な需要に対応することが困難な状況**となっている。

地域 お手軽な移動

- ・駅やバス停から離れている、起伏がある等によって公共交通にアクセスしにくいエリアについては、特に自家用車が使えない高齢者や小さいお子様連れなどを中心に、**日常の移動に不便を感じている状況**となっている。

◆令和5年度実証実験実施概要

【実施期間】

令和5年11月13日～令和6年3月16日※日曜、年末年始運休

【相乗り料金】

1人：500円/人 2人：300円/人 3人：200円/人

※地域側の中心付近6番から駅まで向かった場合、通常料金は700円程度

【予約方法】

電話、LINE（乗車1時間15分前まで）

【協力】

日本交通横浜株式会社、二重交通株式会社（検討及び運行）

本宿町・川島町側（10か所）



行き(6便)

- ・ 9:00 ・ 9:30
- ・ 10:00 ・ 10:30
- ・ 11:00 ・ 11:30

帰り(10便)

- ・ 11:00 ・ 11:30
- ・ 12:00 ・ 12:30
- ・ 13:00 ・ 13:30
- ・ 15:00 ・ 15:30
- ・ 16:00 ・ 16:30

駅側（1か所）



◆令和5年度実証実験実施結果

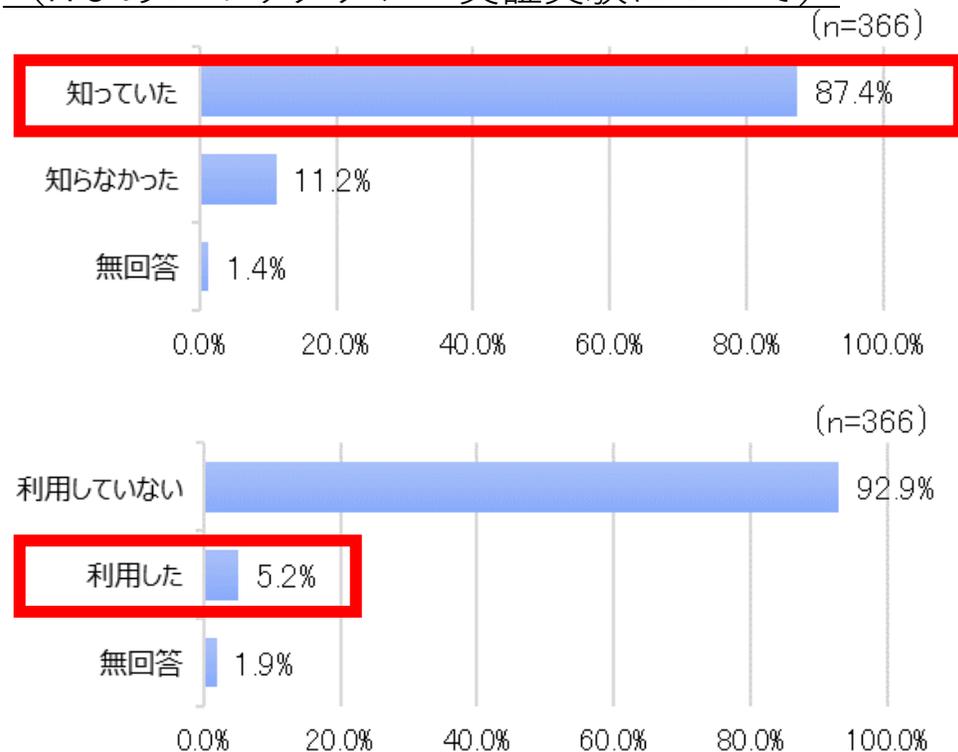
- 令和4年度に比べ、令和5年度は日平均利用者数が4倍以上、相乗り率が3倍以上と、取組改善の一定の効果が見られた一方で、**約8割の方が1人利用**となっている。
- アンケート調査において約9割の方があいのりタクシーを知っていると回答したにもかかわらず、**実際に利用した方は約5%**となっている。

■利用実績

	令和5年度	令和4年度
LINE登録者数	123人	-
のべ利用者数	338人	18人
日平均利用者数	約3.3人	約0.8人
相乗り率	約20%	約6%

■事後アンケート結果

(R5 あいのりタクシー実証実験について)

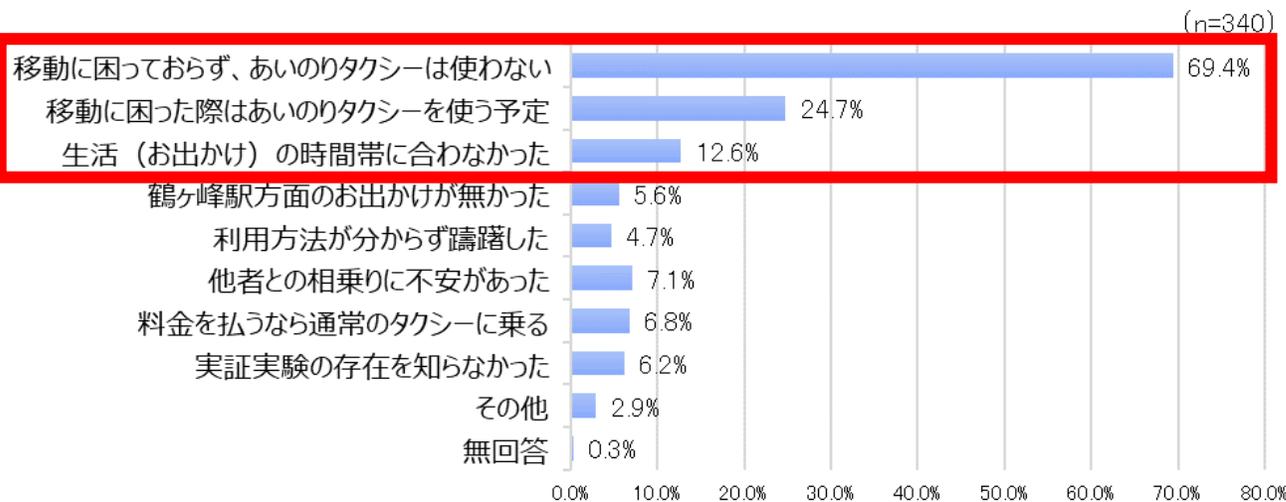


◆令和5年度実証実験実施結果

- アンケートの結果より、あいのりタクシーを利用しなかった理由で最も多かったのは「移動に困っていない」「困ったら使う予定」だが、次いで「生活の時間帯に合わない」という意見が多かった。
- 利用した方の中で最も不満の声が多かったのは予約の締切時間だった。

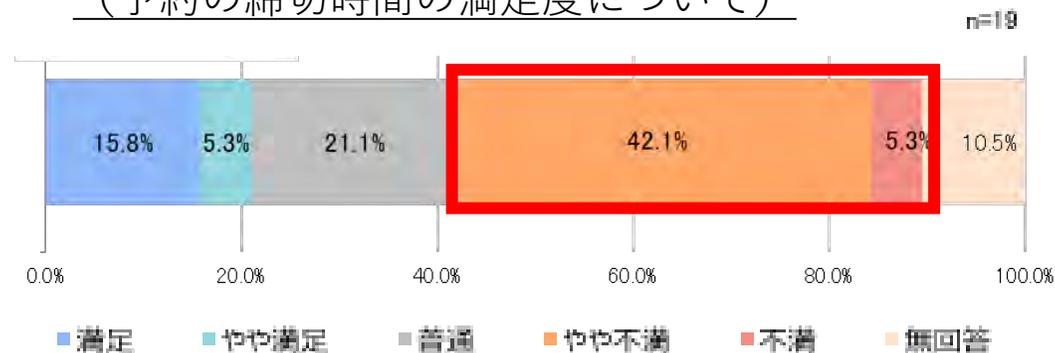
■事後アンケート結果

(あいのりタクシーを利用しなかった理由)



■事後アンケート結果

(予約の締切時間の満足度について)



■自由記述（抜粋）

- 病院予約が午後が多く、12時～2時にかけて1時間に1本でも運行できると良い。
- 予約するのが不便、次の便まで30分あれば歩いた方が早い、本数が少なくても定時間に予約なしで運行する小型バスの方が利用するのではないのでしょうか。

◆令和5年度実証実験実施結果

あいのりタクシーは専用の車両を貸切るのではなく、予約の都度、通常営業しているタクシーを配車する仕組みのため、対象エリア付近のタクシーがすべて出払っている等、予約時刻に配車可能なタクシーがない場合もあり、今回の実験では予約があったにもかかわらず配車できなかったケースが5件あった。

■予約があったものの配車できなかったケース（全276便中5便）

予約日	行き便	帰り便	備考
12/12(火)	9:30		
1/22(月)	10:00		
2/5(月)		15:00	大雪
2/6(火)	10:00		大雪
3/11(月)	11:30		

確認した課題を踏まえ、利用者のニーズ対応と事業性が両立するよう、
令和6年度については「路線定期運行」で実証実験を実施します。

■確認した課題

サービス水準

- ・ 事前予約に対する抵抗感
- ・ タクシー車両の配車の不確実性

事業継続性

- ・ 相乗り率（効率性）、利用者数の向上
- ・ コールセンター等予約にかかるコスト

事業者負担

- ・ 予約時刻に合わせた配車手配
- ・ 通常業務と異なる金額精算

■今後の方向性

- ・ 予約不要な運行
- ・ 固定車両による運行
- ・ 利用の多い時間帯・曜日に合わせた運行

あいのりタクシーによる課題が多く確認されたため
ニーズに対応した運行時間帯・曜日の

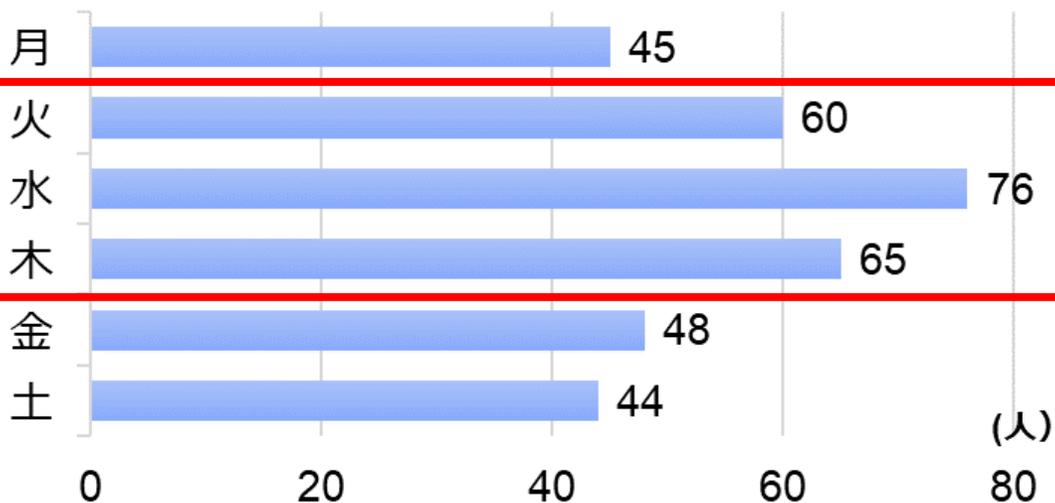
路線定期運行に変更

運行曜日及び運行時間帯については、**昨年度実績、アンケート結果及び安全性をもとに設定**

運行曜日

令和5年度実績より**火曜、水曜、木曜**を運行曜日として設定

■ 曜日別利用者数〈昨年度実績〉

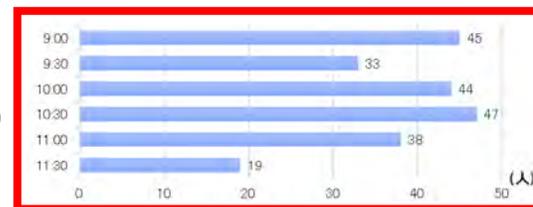


運行時間帯

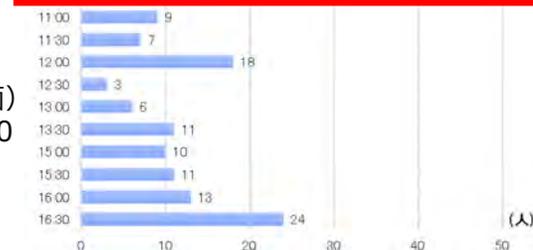
令和5年度実績、アンケート結果、安全性を考慮し（ルート上の小学校下校時間帯（15時以降）を避ける）**9時～15時**として設定

■ 便別利用者数〈昨年度実績〉

行き便（駅方面）
9:00～11:30
(226人)



帰り便（地域方面）
11:00～16:30
(112人)



昨年度実績では午前の利用が多かったが、一方で昨年度は運行していなかった午後の行き便（駅方面）への要望が複数あるため、午後便も対応。ただし、交通事業者と協議のうえ、エリア内小学校の下校時間をさけるため運行時間は15時まで設定。

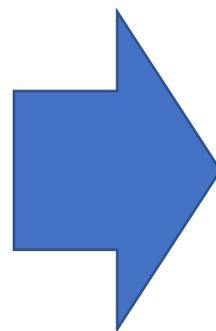
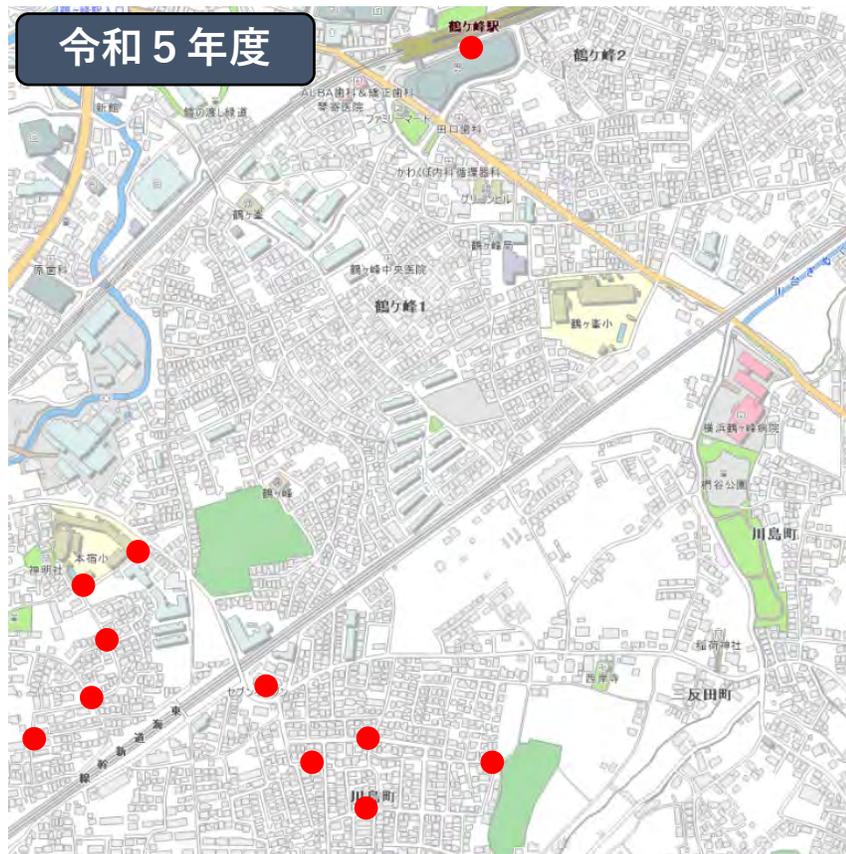
■ 事後アンケート結果〈自由記述抜粋〉

- ・ 病院予約が午後が多く、12時～2時にかけて1時間に1本でも運行できると良い。
- ・ 午後便が全くなく(駅行)病院が常に午後なので利用出来ません
- ・ 買い物、通院は午後のため利用できません 等

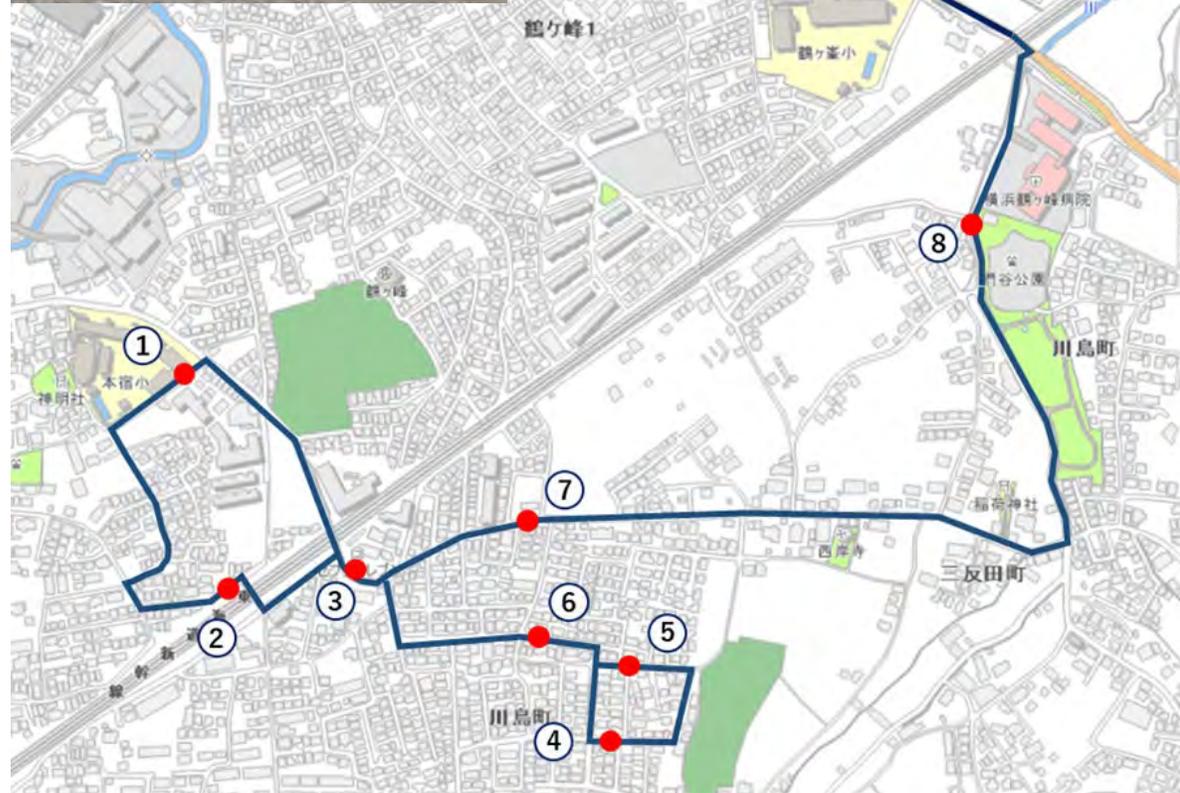
停留所については混乱を減らすため昨年度のポイントを基本にしつつ安全性を考慮し設定

警察からの安全事項

- ・ 交差点から5メートル離れていること
- ・ 見通しが良いこと
- ・ 停留所に停車したとき、道を塞がないこと

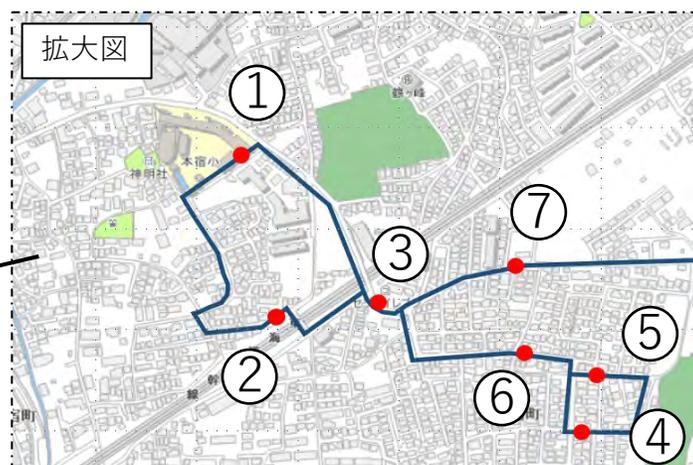
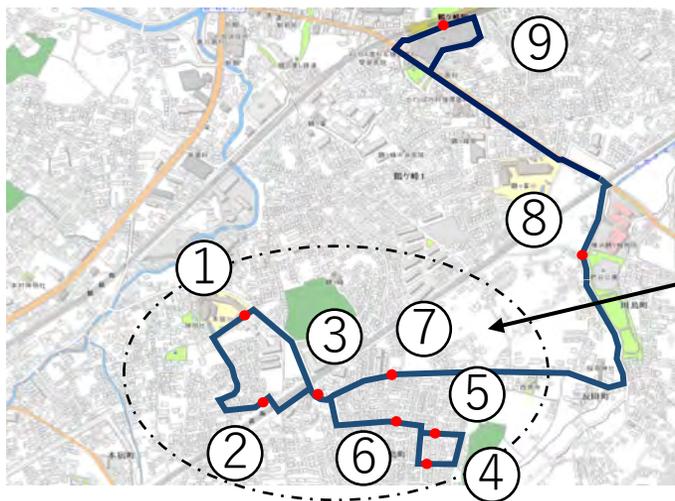


実証実験の運行計画（案）	
運行事業者	日本交通横浜株式会社
運行形態	道路運送法第21条による乗合旅客運送
運賃	大人300円、小児150円（70歳以上は100円） （大人1名につき未就学児2名まで無料）
運行期間	令和6年11月12日から2年間 （運行状況により1年延長）
運行日	火曜、水曜、木曜（昨年度実績より） （祝日、年末年始（12月29日～1月3日）運休）
運行時間帯	午前9時～午後15時まで （昨年度実績及びアンケート結果より）
運行区間	本宿地区・川島町西地区～鶴ヶ峰病院～鶴ヶ峰駅
運行距離	1周 約6km
所要時間	1周 約23分
運行便数	14便／日
運行車両	エスクアア（乗客定員6名）



◆ 時刻表 (案)

片道運行便		1便	2便	3便	4便	5便	循環運行便		6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	
地域 ↓ 病院 ↓ 駅前	1 本宿小学校	9:00	9:21	9:42	10:03	10:24	地域 ↓ 病院 ↓ 駅前 ↓ 病院 ↓ 地域	1 本宿小学校	←	10:45	11:12	11:38	12:01	13:00	13:23	13:49	14:15	14:38
	2 本宿町21-6付近	9:01	9:22	9:43	10:04	10:25		2 本宿町21-6付近		10:46	11:13	11:39	12:02	13:01	13:24	13:50	14:16	14:39
	3 セブンイレブン	9:02	9:23	9:44	10:05	10:26		3 セブンイレブン		10:47	11:14	11:40	12:03	13:02	13:25	13:51	14:17	14:40
	4 川島町1977付近	9:03	9:24	9:45	10:06	10:27		4 川島町1977付近		10:48	11:15	11:41	12:04	13:03	13:26	13:52	14:18	14:41
	5 川島町1973付近	9:04	9:25	9:46	10:07	10:28		5 川島町1973付近		10:49	11:16	11:42	12:05	13:04	13:27	13:53	14:19	14:42
	6 川島町1934付近	9:06	9:27	9:48	10:09	10:30		6 川島町1934付近		10:51	11:18	11:44	12:07	13:05	13:29	13:55	14:21	14:44
	7 川島町2150-3付近	9:08	9:29	9:50	10:11	10:32		7 川島町2150-3付近		10:53	11:20	11:46	12:09	13:07	13:31	13:57	14:23	14:46
	8 鶴ヶ峰病院	9:11	9:32	9:53	10:14	10:35		8 鶴ヶ峰病院		10:56	11:23	11:49	12:12	13:09	13:34	14:00	14:26	14:49
	9 鶴ヶ峰駅	9:14	9:35	9:56	10:17	10:38		9 鶴ヶ峰駅		10:59	11:26	11:52	12:15	13:12	13:37	14:03	14:29	14:52
							8 鶴ヶ峰病院	—	11:06	11:32	11:58		13:15	13:43	14:09	14:35		



※停留所及びダイヤは現在調整中であり、今後変更の可能性があります。

◆ スケジュール



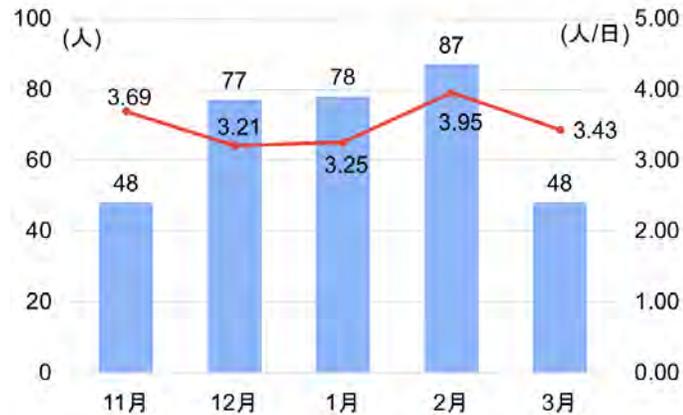
參考資料

あいのりタクシー

◆実施結果

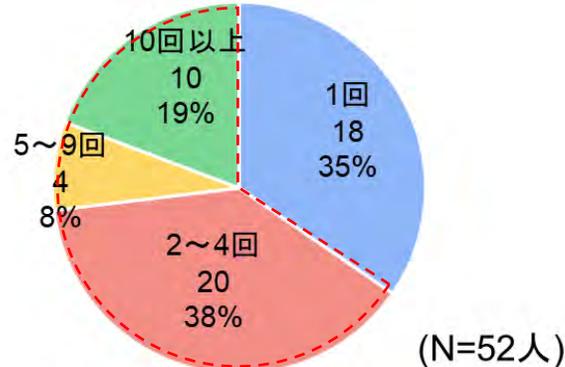
- 実証実験期間中の利用者数は、延べ338人の利用があり、個人（ユニークユーザー）は52人であった。
- ユニークユーザーの利用頻度をみると、65%が2回以上利用しており、中でも10人(19%)は10回以上利用した。
- 曜日別にみると水曜日の利用が最も多く、方向別では行き便（鶴ヶ峰駅方面）の利用が多かった。

■ 実証実験の総利用者数（延べ人数合計：338人）

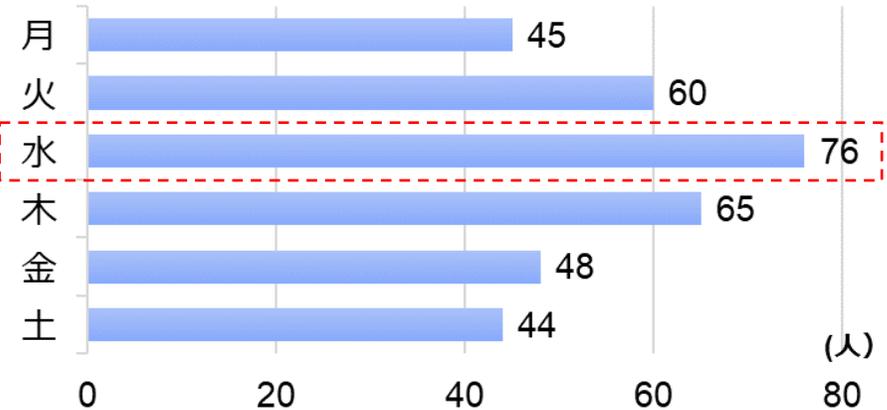


■ 利用頻度（ユニークユーザー数：52人）

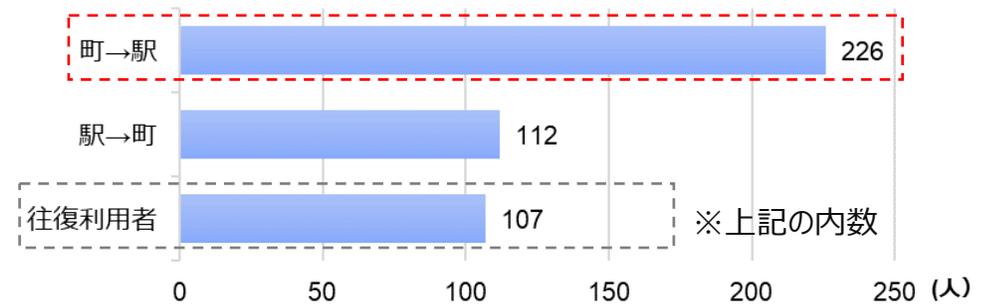
※申込時の電話番号を検索値としているため、家庭用電話番号などは複数人を含む場合がある。



■ 曜日別利用者数（延べ人数合計：338人）



■ 方向別利用者数（延べ人数合計：338人）



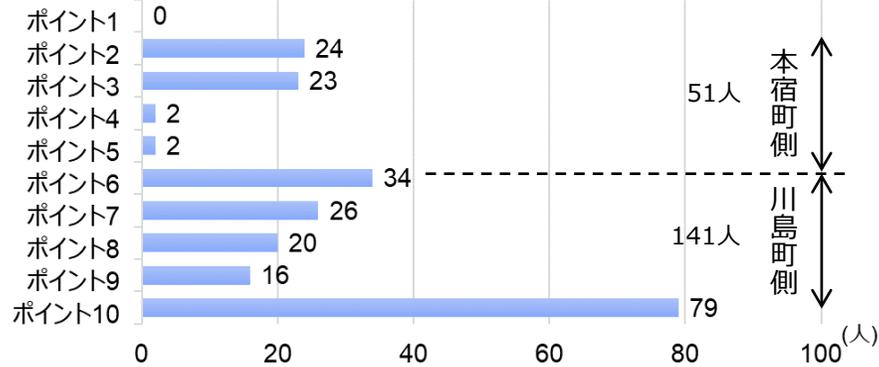
あいのりタクシー

◆実施結果

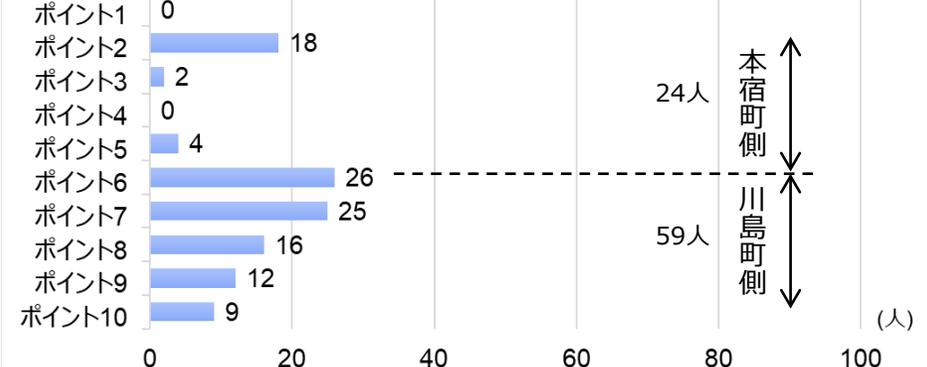
- 乗降ポイント別にみると、本宿町側と比べ川島町側は2倍以上の利用があった（※複数回利用したリピートの方が乗降ポイント10を利用してるため、川島町側の延べ利用者が多い）。
- 出発の時間帯別にみると、行き便は10時30分便、帰り便は16時30分便の利用が最も多かった。

■乗降ポイント別利用者数

行き便（鶴ヶ峰駅方面）：226人

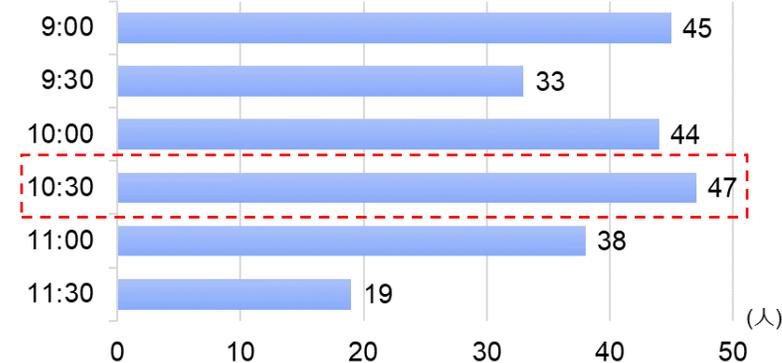


帰り便（本宿・川島町方面）：112人

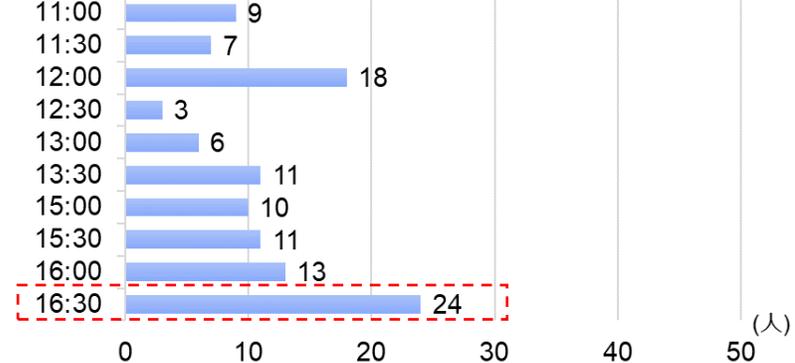


■便別利用者数

行き便（鶴ヶ峰駅方面）：226人



帰り便（本宿・川島町方面）：112人



あいのりタクシー

◆実施結果

- 実証実験期間中の運行便数は276便であり、1日あたりの配車便数は平均で2~3便だった。
- 申込があったもののタクシーを配車できなかったケースが5件あった。
- 他人同士（と想定される）相乗りが発生した便は全体の13%にとどまり、80%は1名でのご利用だった。

■ タクシーの運行便数（合計：276便）

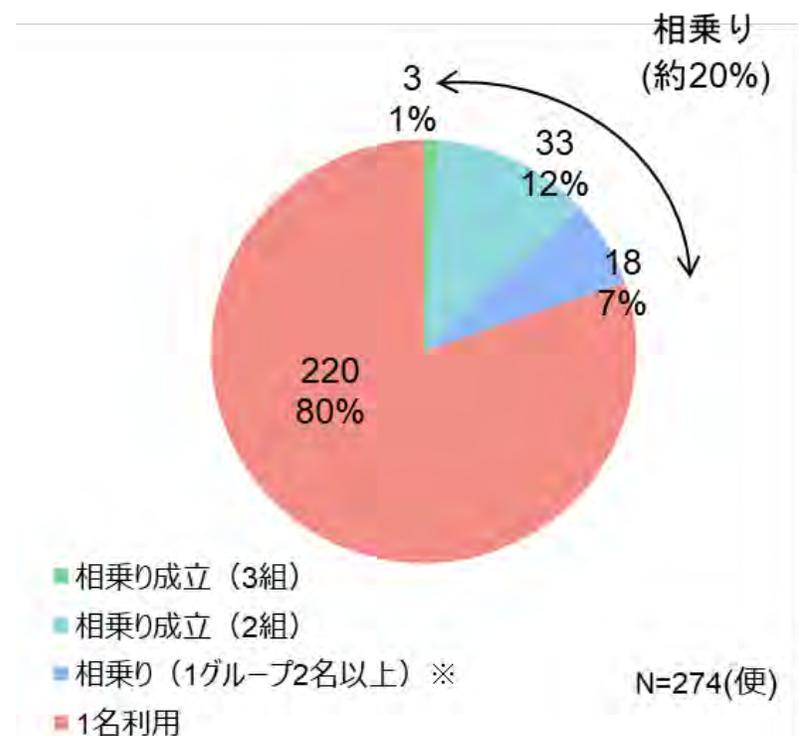
※運行実績より集計。配車後に2便のドタキャンが発生したため、通常運行便数は274便



■ 申込があったものの配車できなかったケース

利用日	行き便	帰り便	備考
12/12(火)	9:30		
1/22(月)	10:00		
2/5(月)		15:00	大雪
2/6(火)	10:00		大雪
3/11(月)	11:30		

■ 相乗りが発生した便数



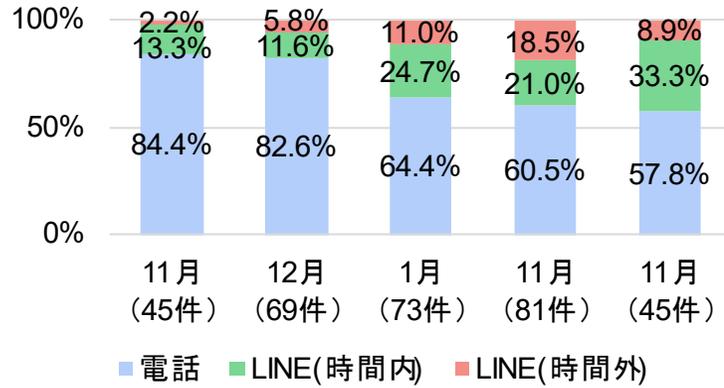
※相乗り（1グループ2名以上）：1回の申込で利用人数が2名以上だったケース

あいのりタクシー

◆実施結果

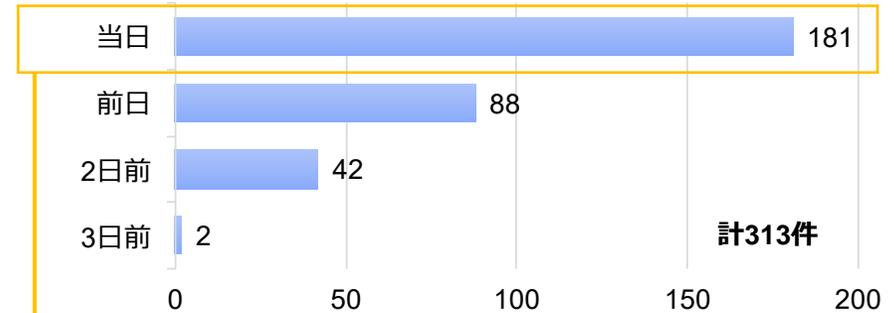
- 申込手段の内訳をみると、1月以降はLINEからの申込は30%を超え、オペレーター対応時間外の申込も増加した。
- ユーザー別の申込手段をみると、電話のみが28人(54%)と最も多く、LINEは19人(36%)だった。
- 申込のタイミングは当日が最も多く、中でも1～2時間前の申込が最も多かった。

■ 申込手段と申込時間帯（申込件数：313件）

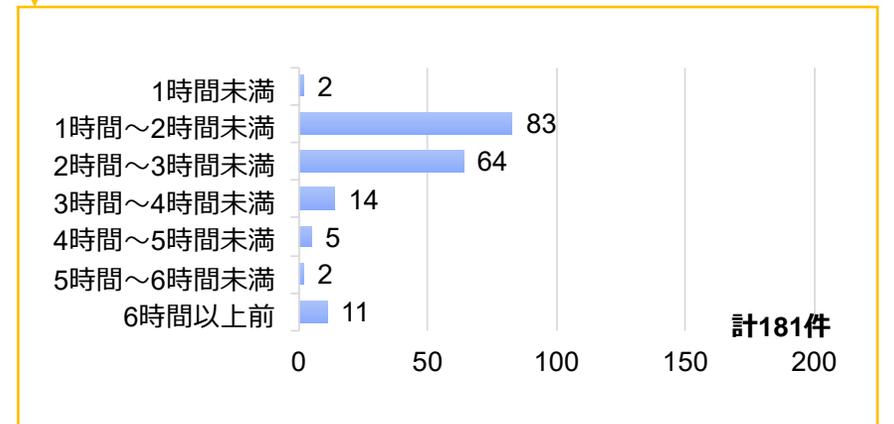
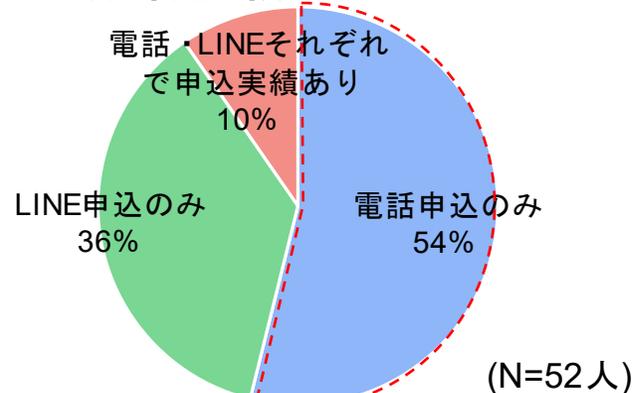


■ 申込を行ったタイミング（申込件数：313件）

※金曜日に月曜日便を申し込んケース（3日前）が2件あった



■ ユーザー別にみた申込手段



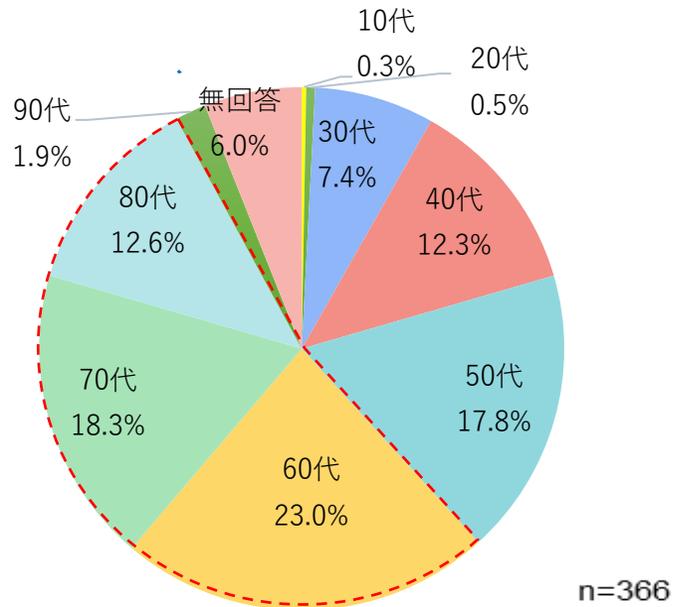
あいのりタクシー

◆実施結果（アンケート実施結果）

- 配布枚数1,300件に対して、回答は366件であった。（回収率約28%）
- 回答者の年代は60代以上の利用が半数を占めており、性別は女性が約60%程度であった。
- 実証実験は回答者の内、約87%に認知されており、チラシ配布による認知が約45%と有効であった。

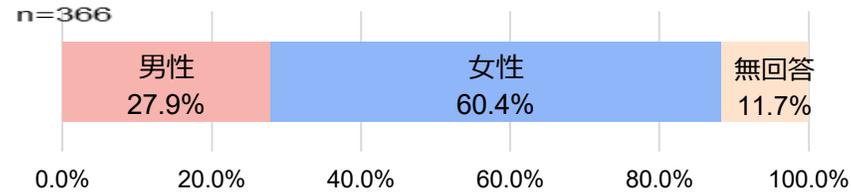
アンケート実施期間：令和6年1月（1か月間募集）
回答方法：書面、電子
対象者：本宿390世帯、川島町西750世帯

■アンケート回答を得られた年代



内、実証実験利用者は19名

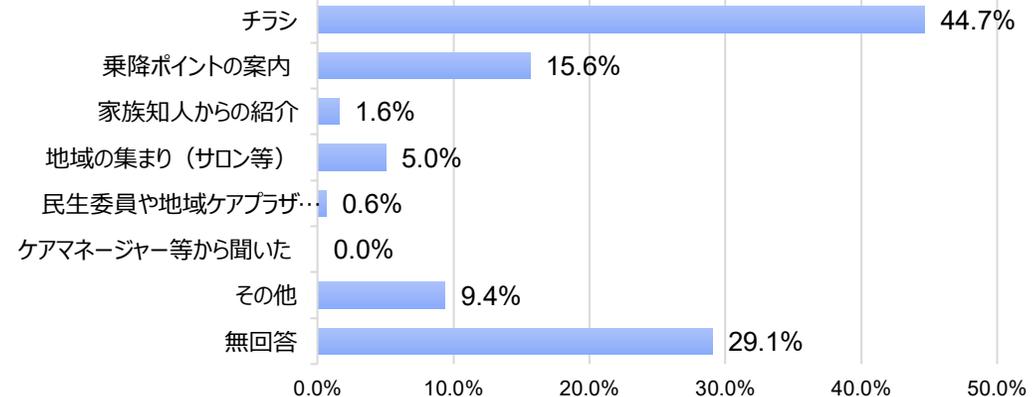
■回答者の性別



■実証実験の認知



■認知したきっかけ



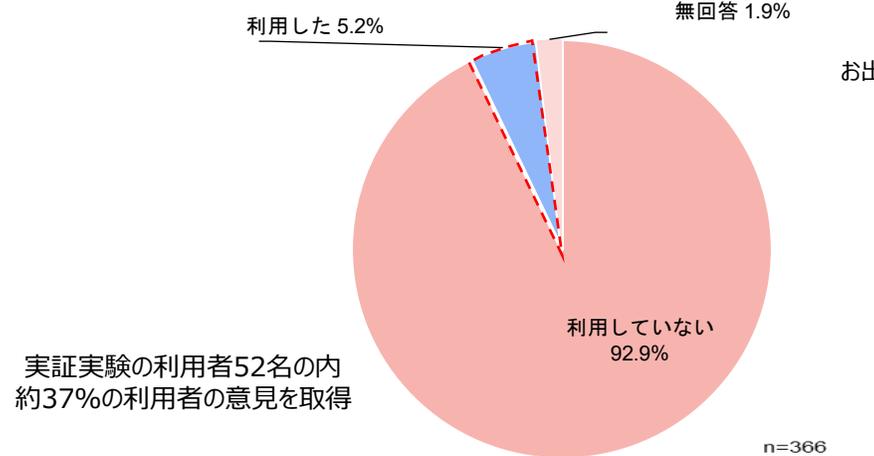
あいのりタクシー

◆実施結果（アンケート実施結果）

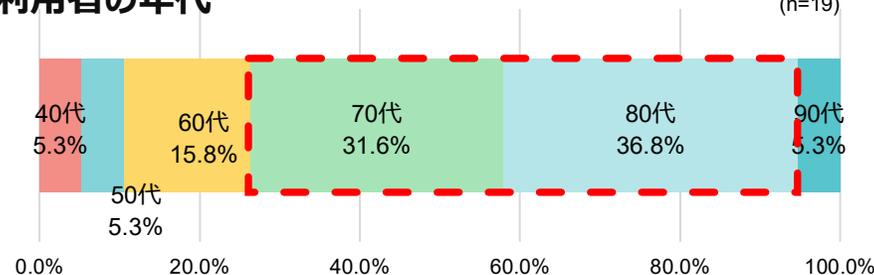
- 実証実験を利用した方からは19名の回答があり、実証実験全体の利用者（46名）のうち、約37%の意見を取得した。
- 利用者の年代は80代が最も多く約37%、次いで70代が約32%と高齢者からの利用が多かった。
- 利用目的は通院が約58%と最も多く、利用者の約68%が自宅近くから乗れることにメリットを感じていた。

■今年度実証実験の利用有無

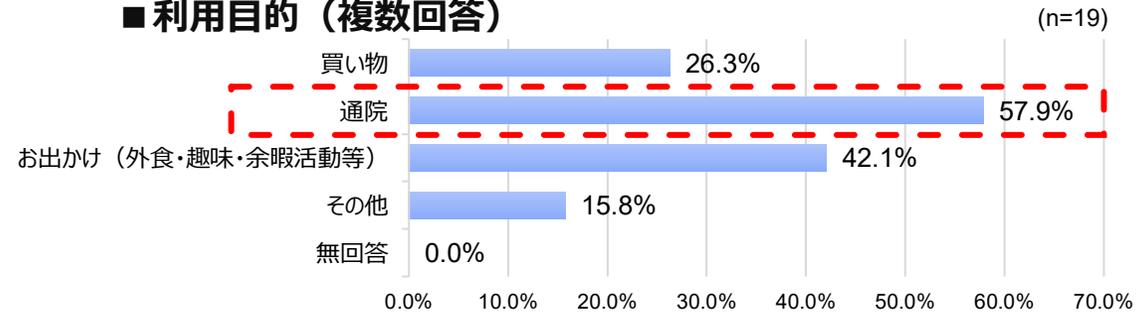
※2名については電話番号より具体的な利用実態の紐づけが可能



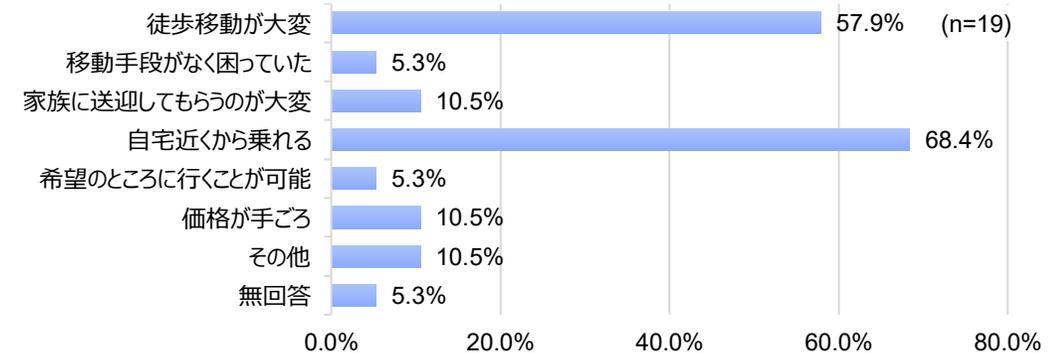
■利用者の年代



■利用目的（複数回答）



■利用した理由（複数回答）

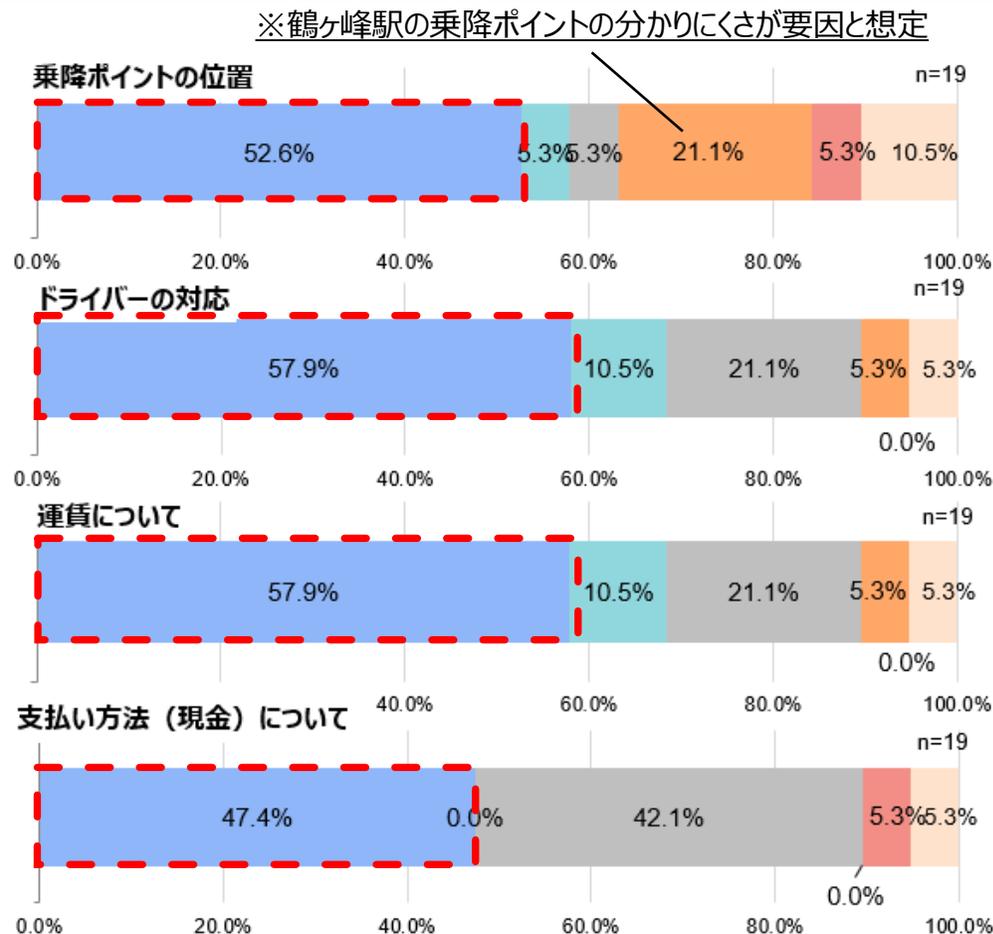
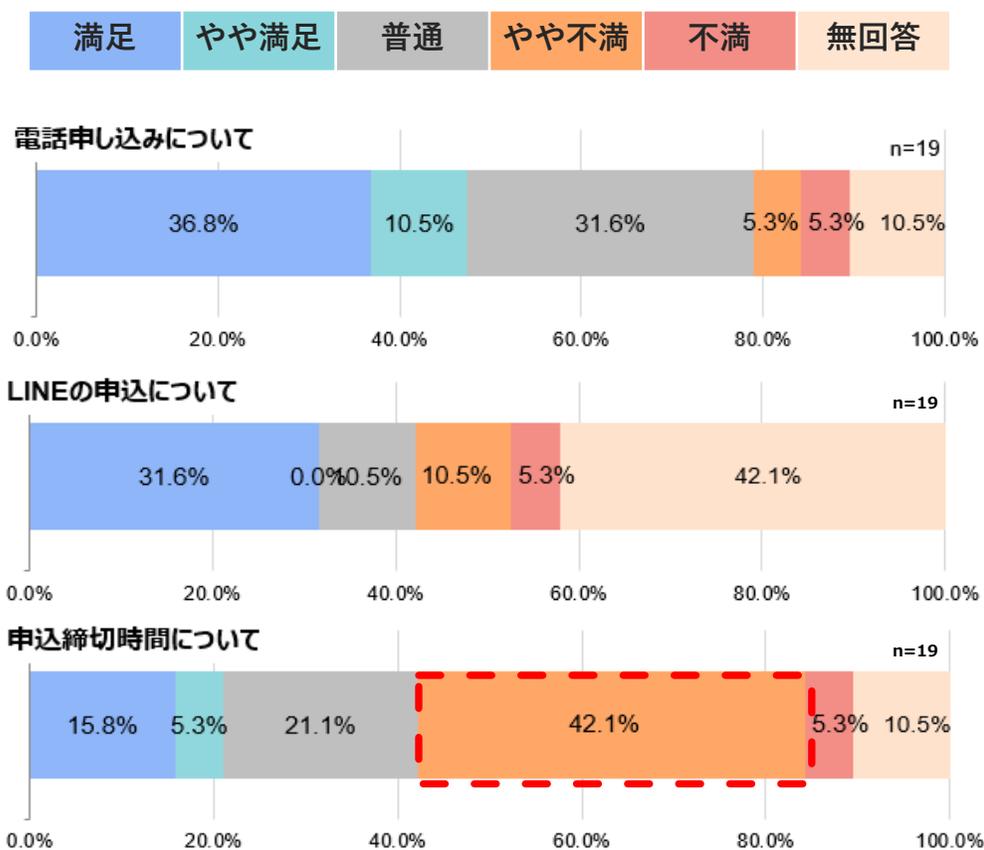


あいのりタクシー

◆実施結果（アンケート実施結果）

- サービスに係る内容については半数以上が満足と回答したが、締切時間や乗降ポイント※は満足度が低かった。
- 申込方法については、サービス内容に比較すると満足と感じている利用者の割合が減少した。
- 申込の締切時間については、やや不満と感じる利用者が約42%と最も多く、満足しているのは約16%程度だった。

■ 利用した際のあいのりタクシーの満足度

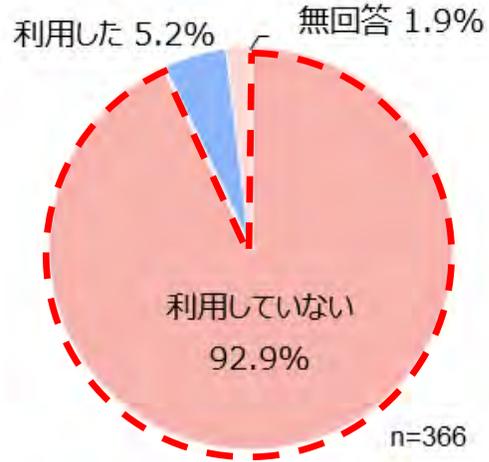


あいのりタクシー

◆実施結果（アンケート実施結果）

- 今年度実証実験を利用していない340名の内、あいのりタクシーを利用しなかった理由で最も多かったのは「移動に困っていない」「困ったら使う予定」だが、次いで「生活の時間帯に合わない」という意見が多かった

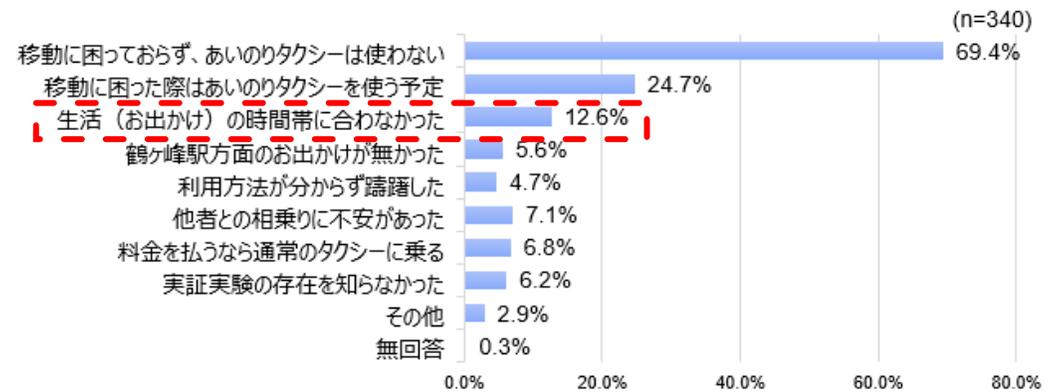
■今年度実証実験の利用有無



■利用しなかった人の自由記述

- ・病院予約が午後の時間帯に多く、利用したい時間と合わない。12時～2時にかけて1時間に1本でも運行できると良い。
- ・予約するのが不便、次の便まで30分あれば歩いた方が早い、本数が少なくても定時間に予約なしで運行する小型バスの方が利用するのではないのでしょうか。

■利用しなかった理由



■利用した人の自由記述

- ・予約する行為がめんどくさい、帰り便使いたいが時間が読めず利用できない。
- ・行き便について午後1時2時を1時間に1本程度運行してほしい。
- ・申込・キャンセルの締切時間がもっと短いと利用しやすい。

旭区旭北地区における オンデマンド実証実験について

横浜市 都市整備局 都市交通課

1. 実証実験の狙い
2. 対象地区の概要
3. 実証実験の企画概要
4. 体験乗車会について（参考）

1. 実証実験の狙い

■新たな移動サービスの実証実験

横浜市では、地域に適した移動サービスを確保するため、需要に対応した「路線定期運行」や生活サービスと連携した「デマンド型交通」、「地域の輸送資源の活用」など、様々な種類の実証実験を行っています。

また、地域交通の充実に向けて、市内で実施されている「実証実験」や「地域交通サポート事業」を検証し、その結果を踏まえ、移動サービスの導入や持続性を高める新たな制度の構築に向けて検討を進めています。

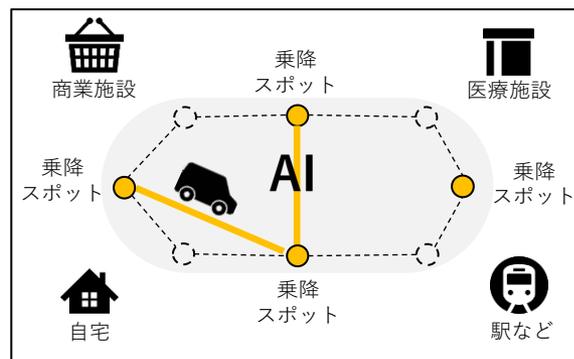
■これまでの実証実験を通じて把握したデマンド交通の特徴等

- ・ 広域の点在需要を効率的にカバーでき、路線定期運行より少ない台数で運行することができる。
- ・ 運行経費に加え、予約・配車システムの費用が必要となる。
- ・ システム（アプリ）を用いることによって、外出促進につながる情報掲出、施設連携など、様々な効果につながる可能性がある。
- ・ 予約を前提とした新しいサービスであるため、サービスの普及、定着には認知、周知に加え、利用方法をしっかりと理解してもらうよう取り組んでいくことが必要。

1. 実証実験の狙い

■横浜市として、デマンド型交通による移動サービスにふさわしいと考える地域

- ・ 1～2km²程度を運行範囲とし、路線定期運行の2倍以上の面積をカバーするなど、路線定期運行よりも費用面で効率化を図ることが可能な地域
- ・ 地域の交通事業者が保有台数や運転士確保の観点から、通常の交通サービスで十分な対応ができない場合などにおいて、デマンド型交通の導入により、複数のエリアを束ねて運行するなど、課題解決につながる可能性が想定される地域
- ・ 地域内において、山坂などにより、既存のバス路線までの移動にも課題があるなど、分散した需要が見込まれるエリアを含め、面的にカバーすることが可能な地域
- ・ 住宅街の中に、移動の目的地となる生活サービス施設が点在するなど、路線定期運行よりも効率的な運行が想定される地域。
なお、生活サービス施設がエリア内に複数存在するエリアにおいては、地域企業と連携の可能性があり、協賛金獲得可能性の向上にも寄与することが想定される。
- ・ システムを必須とする新しいサービス形態であることから、導入にあたっては、地域の課題解決に資する取組となるよう、民間企業及び地域とも協同して取り組んでいくことが重要。

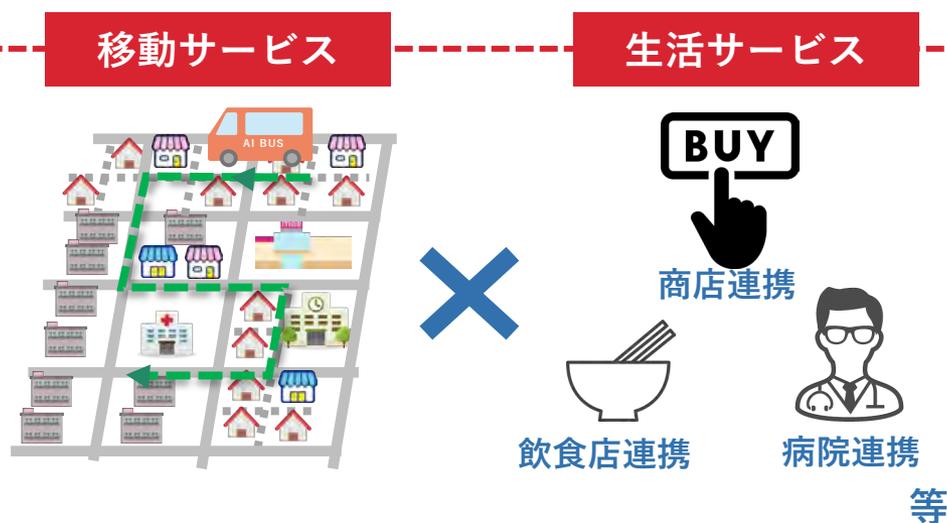


生活サービスと連携したAIオンデマンド型交通のイメージ

1. 実証実験の狙い

■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(割引券)の配布等

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獲得)

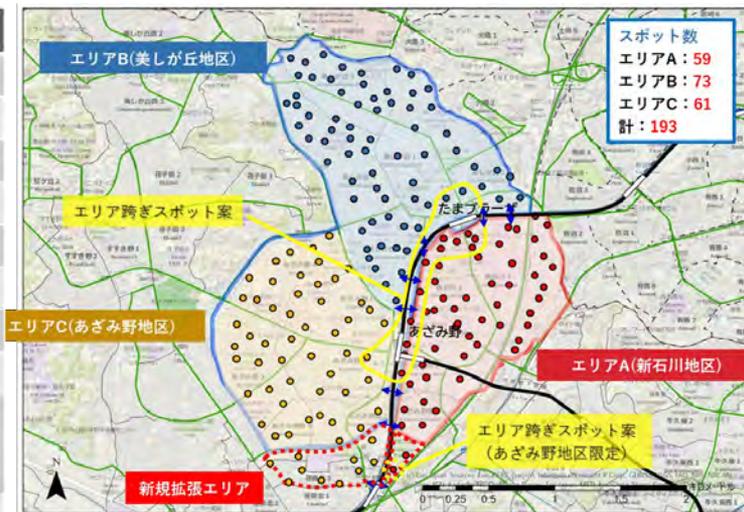
1. 実証実験の狙い（先行する取組）

青葉区東部地区（新石川地区、美しが丘地区、あざみ野地区）における新たな公共交通サービス実証実験（令和6年度第1回横浜市地域公共交通会議より抜粋）

■企画概要

項目	内容
運行事業者	神奈川県交通株式会社、東急バス株式会社
事業許可	道路運送法第21条（乗合旅客の運送）
運行形態	区域運行によるオンデマンド交通
配車システム	株式会社NTTドコモ
運行場所	青葉区 新石川1-4丁目、美しが丘1-5丁目、あざみ野1-4丁目、あざみ野南1-4丁目、 荻田北3丁目
実施期間	9月3日（火）～2月28日（金）
運行時間	火～土曜 の9時～20時
対象	移動課題を抱える、子育て世帯、高齢者
運賃	運賃： 大人400円、小児200円 ※エリアを跨ぐ利用は、2倍の運賃を適用（定期券、回数券を導入する可能性あり） ※令和5年度実証実験における運賃（参考） 大人300円、小児150円、定期券5000円（※小児は半額）、回数券3000円（150円券×22枚）
参加方法	LINEの友達による登録、申込み用紙による登録
利用方法	LINEを活用した予約システム、電話、テレビリモコンのプッシュ機能による予約（※利用対象者は限定）
運行車両	神奈川県交通：ワゴン型車両2台（定員6名）、小型ワゴン型車両3台（定員4名） 東急バス：ミニバス1台（定員11名）
乗降場所	乗降スポット 193カ所
割引施策	スマホの方を対象に連携する生活サービス施設の利用を条件として運賃が半額になる「交通チケット」を付与
その他	令和6年度「共創・MaaS実証プロジェクト」における共創モデル実証運行事業として選定

■対象エリア・乗降スポット・連携施設



■令和5年度利用実績

項目	
参加申し込み数（LINE登録者）	3,228人
延べ利用者数	14,114人
1日あたり平均乗車人数	94.1人/日

- 上記地区は継続して実現化に向けた検討を実施
- 並行して、異なる特徴を持つ他の地域への展開方法の検討が必要

1. 実証実験の狙い

■取組の経緯

- 令和4年5月 横浜市の共創フロント（※1）を活用した公民連携の提案受付
- 12月 複数の民間企業とデマンド交通の実証実験に向けた協議・調整を開始
- 令和5年5月 旭北地区において、移動等の検討を行っている自治会を中心とした会議体である「旭北地区まちぐるみ福祉推進会議（※2）」との意見交換を開始
- 令和6年2月 地域、共創フロントによる提案企業（複数社）、本市の3者で当該地域において、移動に関する検討会を立ち上げ、検討開始
- 7月 デマンド交通の実証実験に向けて、自治会役員等を対象とした「体験乗車会（無償）」を実施し、オペレーション等を確認

- ※1 共創フロントとは、横浜市が民間事業者から公民連携に関する相談・提案をいただくための制度
- ※2 旭北地区まちぐるみ福祉推進会議とは、旭北地区連合自治会、地区社会福祉協議会、民生委員、児童委員など、地域の方々から構成される会議体。過去に地区内への路線バス導入に関して調整した経緯があるが、関係者合意が得られなかったことから断念。

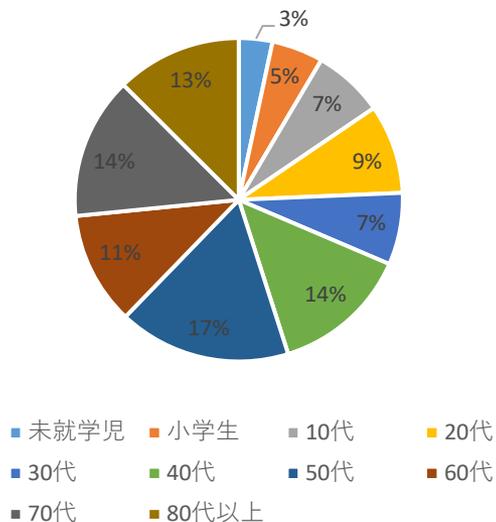
2. 対象地区の概要

■対象地区の状況

- ・ 鉄道駅から離れた場所に位置し、幹線的なバス路線に囲まれている。
- ・ 高齢化率が31.9%であり、高齢者が多く居住している。
- ・ 地区内の主要な生活サービス施設との連携の可能性に加え、路線バスとの接続を考慮した広域圏への移動も期待できる。

地区の人口：約18,218人
 (65歳以上：約5,803人)
 世帯数：約8,263世帯
 高齢化率：31.9%

対象地区の年齢別割合



2. 対象地区の概要

■ 地域の特徴

- 当該地域における小学校区を対象に人口・交通・地形・施設立地に関する指標を集計し、特徴を評価。
- 当該地域は、相鉄沿線とJR沿線に挟まれた箇所に位置し、鉄道へのアクセシビリティが低い。
- 鉄道駅から離れた当該地域（上白根小学校区、白根小学校区）では特に高齢者が多く、施設集積が少ない傾向にあり、移動に課題の抱える人が多い地区であると想定される。

小学校区名称	人口密度	15歳未満割合	65歳以上割合	バス停勢圏カバレッジ率	鉄道駅勢圏カバレッジ率	平均傾斜角	行政施設密度	商業施設密度	学校密度	病院・診療所密度	福祉施設密度
上白根小学校	8156	0.13	0.30	0.91	0.00	6.00	4.98	19.21	19.21	4.98	10.67
白根小学校	11547	0.13	0.28	0.92	0.00	6.20	0.00	2.20	12.09	2.20	4.40
市域平均	11211	0.13	0.24	0.86	0.28	5.84	5.80	42.87	33.80	9.35	12.39

データの標準化（平均0・分散1に値を調整。また、0より大きい値の場合、課題が大きくなるように符号を調整）

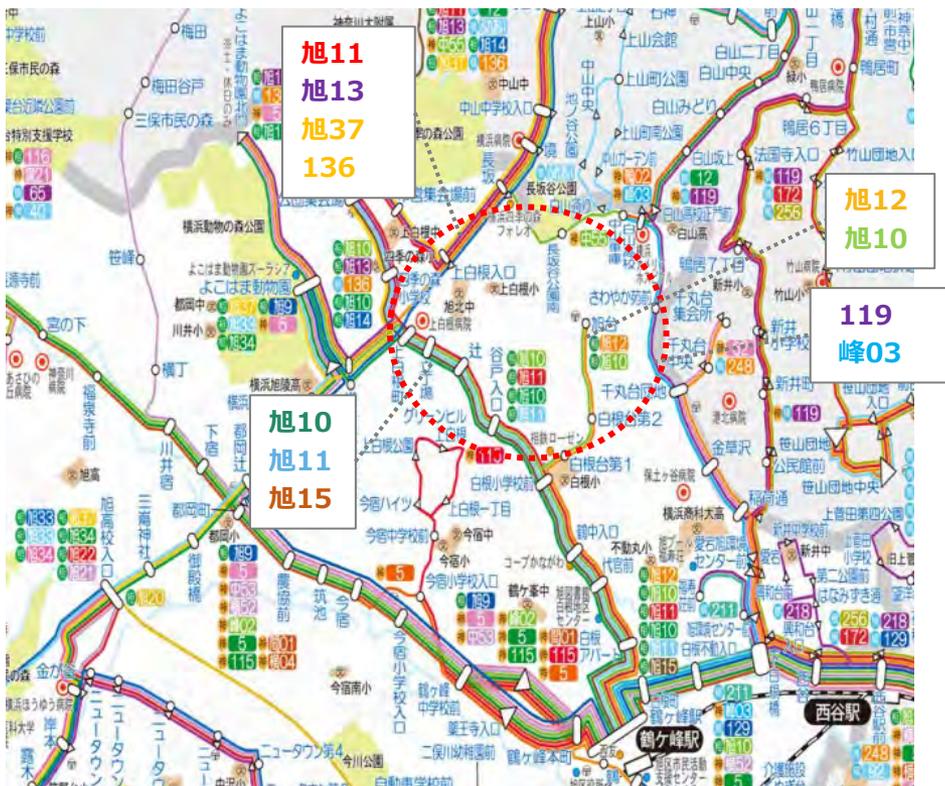
小学校区名称	人口密度 (符号反転)	15歳未満割合	65歳以上割合	バス停勢圏カバレッジ率 (符号反転)	鉄道駅勢圏カバレッジ率 (符号反転)	平均傾斜角	行政施設密度 (符号反転)	商業施設密度 (符号反転)	学校密度 (符号反転)	病院・診療所密度 (符号反転)	福祉施設密度 (符号反転)
上白根小学校	0.68	-0.03	0.93	-0.36	0.96	0.07	0.07	0.43	0.43	0.44	0.13
白根小学校	-0.07	0.20	0.74	-0.41	0.96	0.16	0.46	0.75	0.65	0.72	0.63



2. 対象地区の概要

■ 地区周辺の主要バス路線

- ・ 運行エリア周辺において、最寄り駅に接続する路線として以下の路線が運行している。
- ・ 接続する最寄り駅として、北側に位置する中山駅、南側に位置する鶴ヶ峰駅への運行が主である。
- ・ 当該地区（赤点線）においては、地区内の運行はなく、公共交通による移動（東西方向等）が困難なことが想定される。



出典) 区別バスマップ (横浜市HP)

■ エリア周辺において最寄り駅に接続する路線

① 相鉄バス

- 旭10：横浜駅西口～鶴ヶ峰駅～よこはま動物園（3本/日）
- 旭10：鶴ヶ峰駅～横浜駅西口（3本/日）
- 旭10：鶴ヶ峰駅～よこはま動物園（18本/日）
- 旭11：鶴ヶ峰駅～中山駅（41本/日）
中山駅～鶴ヶ峰駅（40本/日）
- 旭11：鶴ヶ峰駅～西ひかりが丘（74本/日）
- 旭12：旭台～鶴ヶ峰駅（42/日）
- 旭13：よこはま動物園～中山駅（21本/日）
- 旭15：鶴ヶ峰駅～中山駅（6本/日）
中山駅～鶴ヶ峰駅（6本/日）
- 旭37：三ツ境駅～中山駅（1本/日）
中山駅～三ツ境駅（1本/日）

② 神奈川中央交通

- 119：鴨居駅（循環）（19本/日）
- 峰03：鶴ヶ峰駅～中山車庫（7本/日）
- 峰03：中山車庫～鶴ヶ峰駅（10本/日）

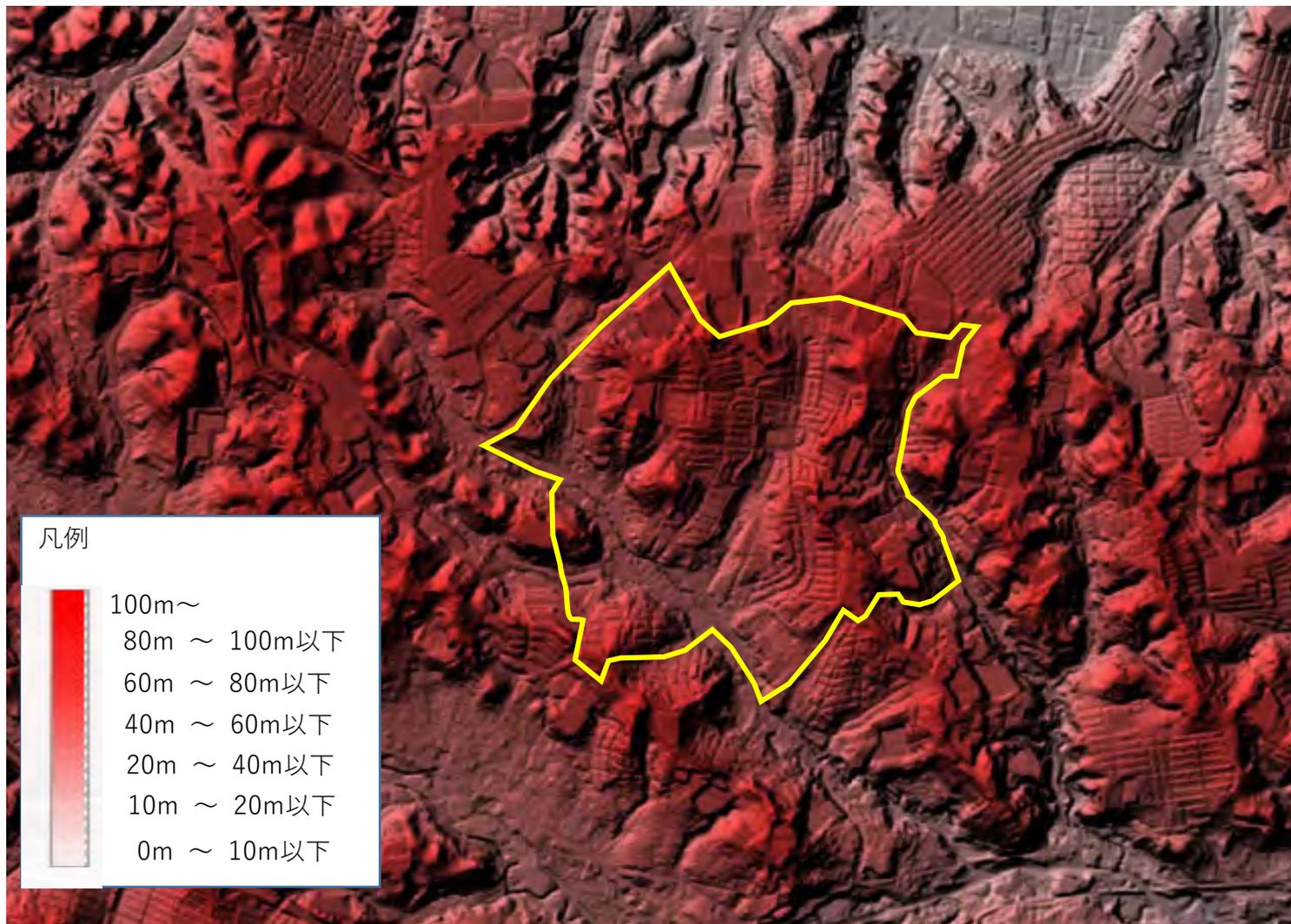
③ 横浜市交通局

- 119：鴨井駅（循環）（21本/日）
- 136：中山駅～よこはま動物園（17本/日）
- 136：よこはま動物園～中山駅（17本/日）

2. 対象地区の概要

■ 地区周辺の地形の特徴

- 全体的に起伏は大きくないが、一部高低差の大きい箇所がみられる。



2. 対象地区の概要

■ 地区周辺の施設について

- 地区周辺の施設について、外出の目的となる施設が点在している。（※図では主なものを記載）
- 地区内の駐車場が比較的少なく、路上駐車や他店舗への駐車等が発生するなど問題が生じている。（地域ヒアリングより）

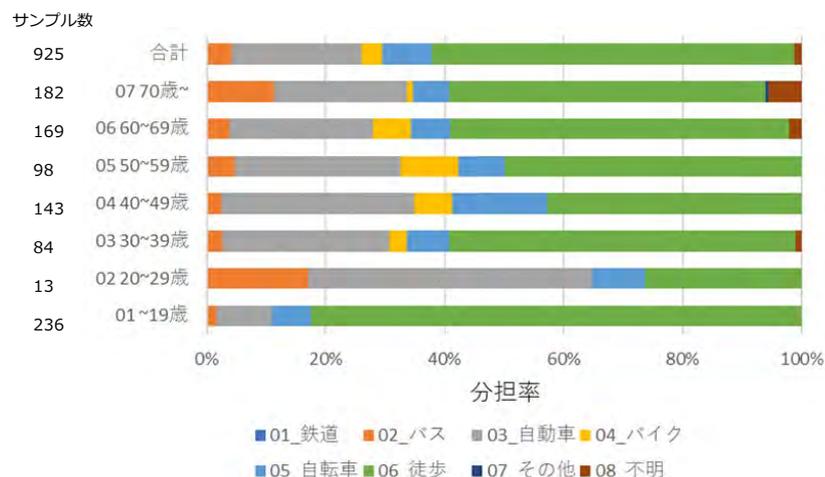


2. 対象地区の概要

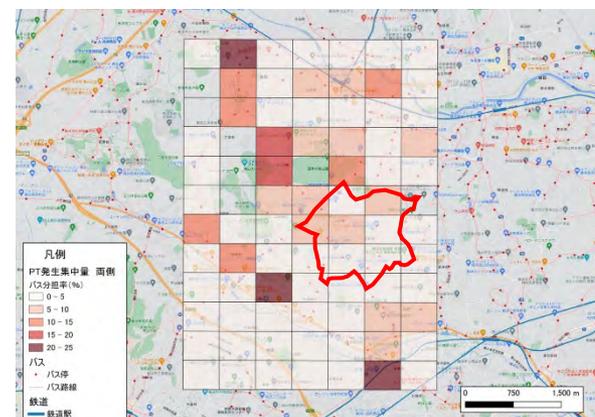
■地区の交通手段別の利用状況

- 対象地域内（右図のメッシュ内）のトリップにおける手段別分担率（各移動手段のトリップ数/全手段のトリップ数）について東京都市圏パーソントリップ調査データもとに評価を行い、各メッシュを発着地とするトリップを対象に集計・可視化を行った。
- 地域全体としては、20代や50代以上で比較的バスの利用率（分担率）が高い傾向にある。また、自動車の利用は20代～50代で高い傾向にある。
- また、小学校区（右図青枠内）では、北側において、自動車の利用率が比較的高い傾向がみられる。他方で、南側では、徒歩の分担率が高い傾向がある。

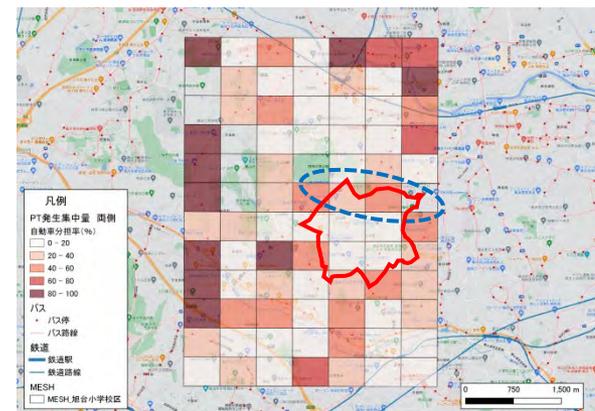
■年齢別の代表交通手段分担率



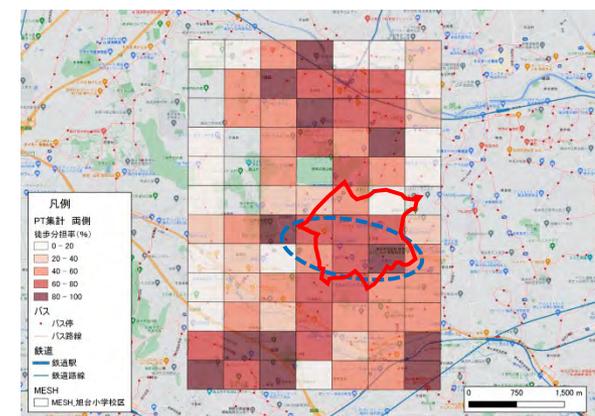
バス分担率



自動車分担率



徒歩分担率

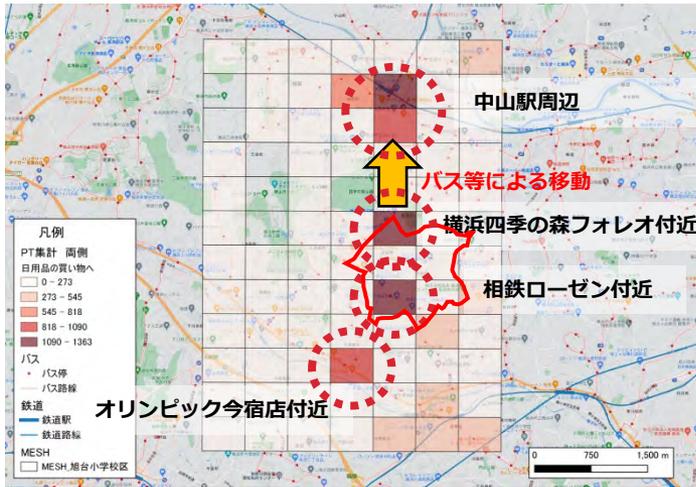


2. 対象地区の概要

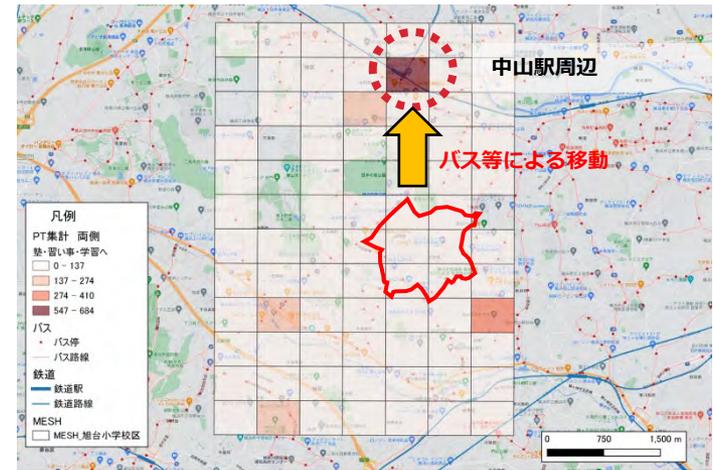
■ 地区内の目的別の移動

- 対象地域内（下図メッシュ内）のトリップにおけるメッシュ別の目的別到着トリップ数について（内々トリップ）、東京都市圏パーソントリップ調査データをもとに評価を行った。
- 「日用品買い物」目的及び「通院リハビリ」目的の移動では、中山駅その他、横浜四季の森フォレオ付近、相鉄ローゼン付近などの地域施設への移動が多い傾向がみられる。

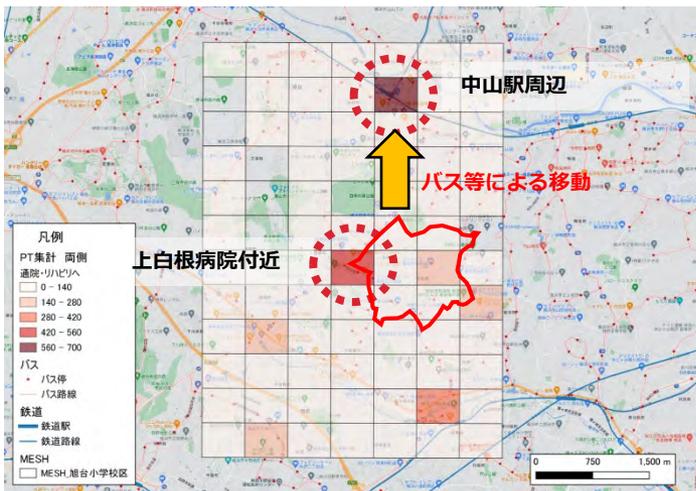
日用品買い物



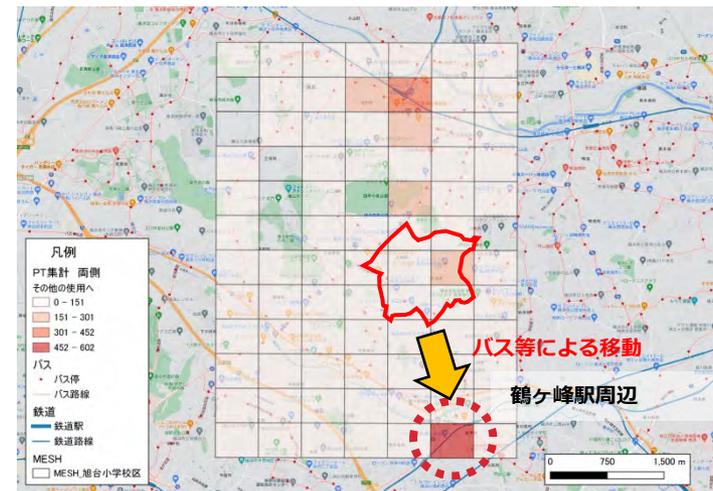
塾習い事学習



通院リハビリ



その他私用



2. 対象地区の概要

■地域ニーズ

●第4期旭区地域福祉保健計画（旭北地区）

目標C 和みし親しめるまちづくり

○生活の利便性向上

- ・ **コミュニティバスの検討**
- ・ 移動スーパーの検討

→まちぐるみ福祉推進委員会が提案・交渉し、イオンフードスタイル鴨井店と連携して実施

●旭区タウンミーティング 令和4年8月

- ・ 坂道が多いので **バス停、路線バス、コミュニティバスを増やしてほしい。**
- ・ **住宅街の中に移動販売や地域循環バス**とかあればいい。

●H30年度 旭区区民意識調査（旭北地区）

○住みやすい点

- 1位（52.6%） **買い物がしやすい**
- 2位（49.6%） **医療機関が近くにある**
- 3位（43.6%） **緑（公園）が多い**

○住みにくい点

- 1位（44.4%） **交通の便が悪い**
- 2位（12.0%） **歴史を感じる雰囲気がない**

○行政に特に取り組んでもらいたいもの

- 1位（48.1%） **バスや鉄道の利便性**
- 2位（41.4%） **高齢者福祉**
- 3位（36.1%） **歩道整備や段差解消など歩きやすい道路整備**

●地域内アンケート（R6.2）（外出の際に困ると感じること（自由意見））※主な意見を抜粋

- ・ **地域内の駐車場が少ない。駐車場、駐輪場がいつも埋まっている。**
- ・ **坂道が多く、バス停までの距離も遠いため、荷物を持った移動が大変。**
- ・ **目的地（病院等）までの距離が遠く、自動車による移動が必須**
- ・ **駅までの路線バスの本数が少ない。**

自治会員20代から80代以上
235名の回答者のうち、
当該設問は233名が回答

2. 対象地区の概要

■対象地区の概要まとめ

【特徴】

- ・ 鉄道駅から離れ、幹線的なバス路線に囲まれた郊外住宅地
- ・ 外出の目的となる施設が点在している。
- ・ エリア内人口：約18,218人　世帯数：8,263世帯
- ・ 人口密度：10,160人/k㎡（市平均8,605人/k㎡）
※カッコ内は横浜市域平均を示す。
- ・ 高齢化率が31.9%（市平均25.3%）であり、高齢者が多く居住している。

【課題】

- ・ 地区内では、バス停へのアクセシビリティが低い箇所が存在していることに加え、地区内では東西方向の移動に課題がある。
- ・ 主要な生活サービス施設が点在しており、身近な移動に課題がある。
- ・ 全体的には傾斜は少ないものの、一部傾斜が急な範囲がある。

【その他】

- ・ 地域として、買い物や通院などの日常の移動に対する課題解決のニーズがある。
- ・ 地域として、特に坂道が多いこと、バス停や施設までの距離、地域内の駐車場の存在に課題を抱えている傾向がある。
- ・ バス路線に囲まれているエリア特性を考慮し、バス停へ接続することにより、広域圏への移動にもつなげることができる。
- ・ 共創の取組みとして民間事業者との連携可能性がある。

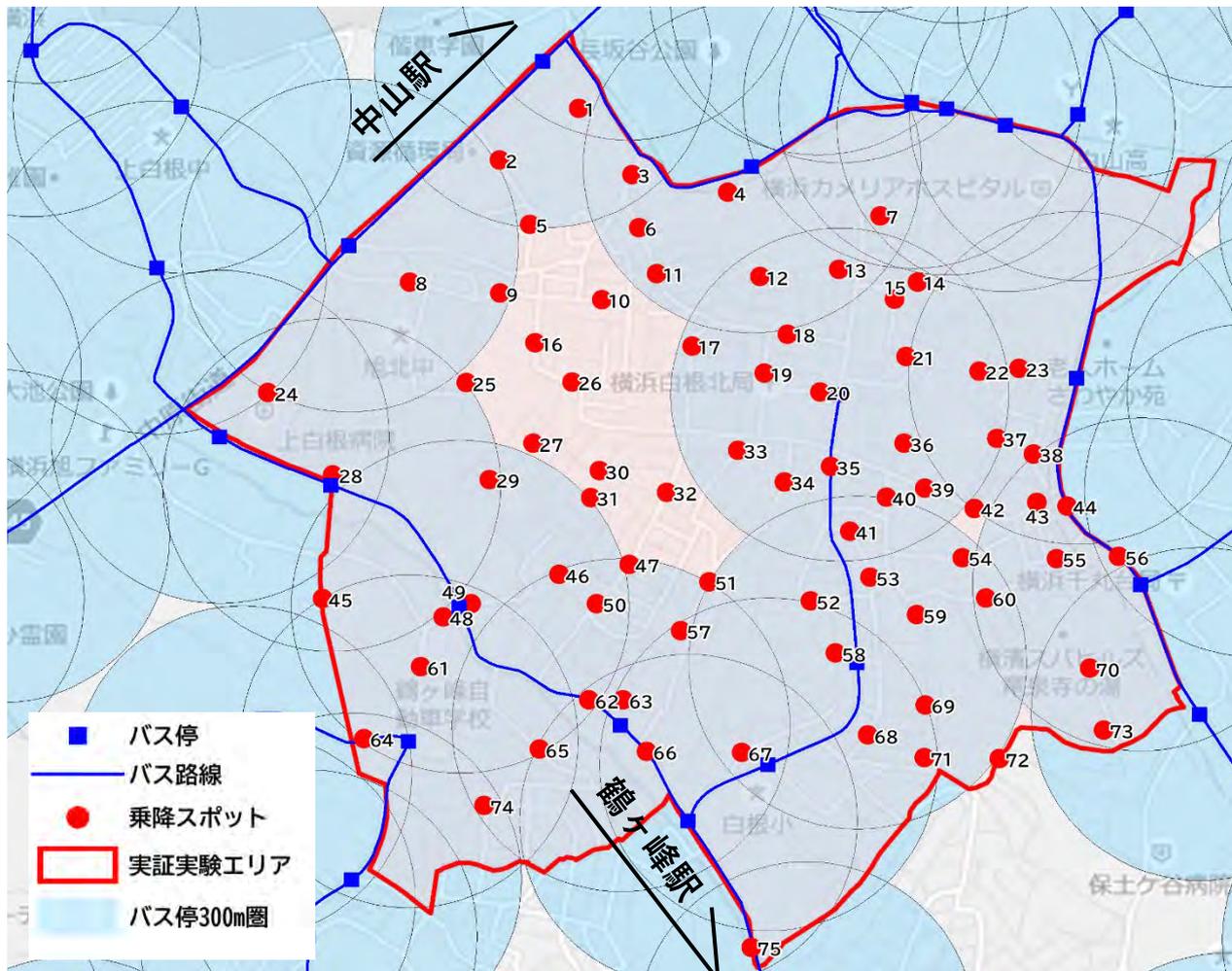
3. 実証実験の企画概要

項目	内容
運行事業者	相鉄バス株式会社
事業の許可	道路運送法第21条（乗合旅客の運送）
運行形態	「区域運行」によるオンデマンド交通
配車システム	株式会社NearMe
運行場所	横浜市旭区上白根1丁目、上白根二丁目、上白根三丁目、中白根一丁目、中白根二丁目、中白根三丁目、中白根四丁目、白根町、白根八丁目、上白根町の一部
実施期間	12月2日～1月31日
運行時間	平日（月～金曜）の9～18時（土日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休）
利用対象者	■主なターゲット ・ 移動に課題を抱える方々（高齢者、子育て世代等） ・ 地域周辺の施設の利用者（商業施設、病院等）
運賃	大人400円、小人200円
参加方法	LINEの友達登録を通じた利用登録、申込用紙による利用登録
利用方法	LINEを活用した予約システム、電話
運行車両	ワゴン型車両1台（乗客定員12人を想定）
乗降スポット	約75箇所※調整中
割引施策	連携する生活サービス施設の利用者に「交通チケット」の付与（案） ※「交通チケット」：オンデマンド交通の <u>利用1回分の運賃を半額</u> とするチケット
その他	令和6年度「共創・MaaS実証プロジェクト」における共創モデル実証運行事業に選定

3. 実証実験の企画概要（乗降スポット案）

■乗降スポット配置の考え方

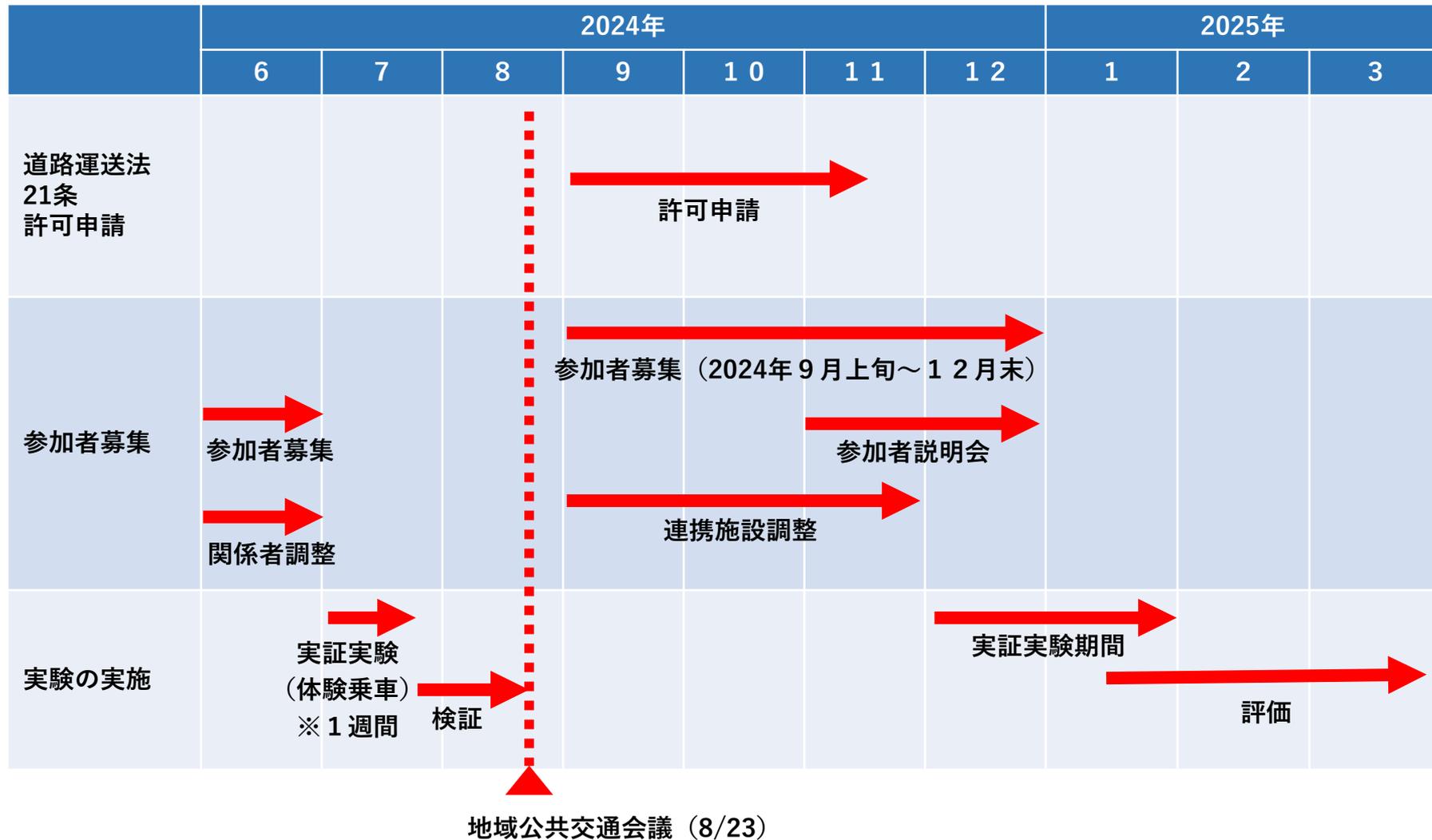
- ①各地区の主要な道路沿いにおいて一定の間隔（100-200m程度）
- ②一時停車が比較的容易である箇所（安全面についても考慮）
- ③公園・公共施設・商業施設などの目印となる付近にスポットを配置
- ④路線バスとの接続も考慮し、一部のバス停から100m程度離れた位置にスポットを配置



【主要な駅に接続するバス本数】

- 鶴ヶ峰駅方面
88本/日
- 中山駅方面
65本/日

3. 実証実験の企画概要（スケジュール）



3. 実証実験の企画概要（効果検証）

●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

- 公共交通の利用頻度
- 外出率
- 交流活動の頻度・量（歩数等）
- 移動に対する自信（不安）

■目標

- 公共交通の利用促進 → 自動車からの転換
- 住民の健康増進 → 健康分野とのクロスセクター効果の検証
- 地域の賑わい向上 → 商業・社会活動全体へのポジティブな波及効果
- 居住満足度の向上 → 地域全体へのポジティブな波及効果（居住年数の増加等）

② 事業の持続可能性・他分野連携等に関する検証

■KPI

- 交通サービス登録者数
- 1人あ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人あたり連携サービス利用単価（従前・従後比較）
- 交通チケット利用回数（合計）
- 1人あたり交通チケット利用回数
- 1店舗あたり交通チケット利用回数

■目標

- デマンド交通の事業性向上 → 運賃収入増加による収支バランスの改善
- 生活サービスの収益性向上 → デマンド導入による商業施設利用単価の変化に伴う収益性の向上
- 生活サービスの利用者満足度向上 → デマンド導入による移動利便性の向上に伴う施設利用者満足度の向上

3. 実証実験の企画概要（効果検証）

●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） ※要検討・調整
- 利用者の歩数データ（参加者からの提供データ） ※要検討・調整

●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">・ 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）	<ul style="list-style-type: none">・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）・ デマンド交通の利用回数については配車ODデータ
②外出機会の創出 効果	<ul style="list-style-type: none">・ 外出率・1日あたりの移動回数	<ul style="list-style-type: none">・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）
③健康・交流活動 の創出効果	<ul style="list-style-type: none">・ 公園や交流施設の来訪頻度・ 健康行動（散歩等）、交流行動（知人・友人・家族）と会う頻度・ 歩数データ	<ul style="list-style-type: none">・ 利用者アンケート（実験開始前、終了後）・ 参加者提供データ
④デマンド交通の 事業性評価	<ul style="list-style-type: none">・ 交通サービス登録者数・ 1人・1日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	<ul style="list-style-type: none">・ 配車ODデータ+システム登録情報
⑤交通チケットの 送客効果の評価	<ul style="list-style-type: none">・ 交通チケット利用回数（合計）・ 1人あたり交通チケット利用回数・ 1店舗あたり交通チケット利用回数	<ul style="list-style-type: none">・ 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）
⑥交通チケットの 費用対効果の評価	<ul style="list-style-type: none">・ 交通チケット利用者の平均消費額（合計・店舗種別） ※実施前・実施後での評価が必要	<ul style="list-style-type: none">・ 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）

4. 体験乗車会について（参考）

■体験乗車会

【概要】

- ・実証実験を見据え、一部の自治会員を対象として、「スマホによる予約・乗車の体験乗車会」を開催。
- ・体験乗車会の実施にあたり、スマホによる利用予約操作のための、スマホ教室についても開催。
- ・地区内の公園とスーパーマーケットまでの2点間輸送とし、5日間、計15便（3便/日）の運行。
- ・体験乗車会を通じて、乗降時のオペレーションを確認するとともに、アンケートを通じて課題等の把握を行った。

■実施結果

【利用概要】

合計**49人**（うち7人は関係者）

【アンケート結果】※一部設問で未回答あり

①回答者年齢

20代：**1人** 30代：**1人** 60代：**4人** 70代：**22人** 80代以上：**8人**

②性別

男性：**14人** 女性：**24人**

③運転免許の所持状況

所持している：**23人**（普通免許：**21人**、普通二輪：**5人**、原付：**1人**） 所持していない：**15人**

④自家用車の利用頻度

毎日：**8人** 週に数回：**14人** 月に数回：**5人** 使わない：**3人**



4. 体験乗車会について（参考）

⑤敬老パスの所持状況

所持している：20人 所持していない：12人

⑥料金の支払い形態

現金：25人 クレジットカード：15人 QRコード：6人 交通系IC：2人

⑦携帯の所持状況

スマホ：33人ガラケー：4人 所持していない：1人

⑧携帯アプリの使用状況

- ・LINEを使っている ⇒ はい：30人 いいえ：6人
- ・PayPayなどのQR決済 ⇒ はい：12人 いいえ：19人
- ・GOなどのタクシー配車アプリ ⇒ はい：2人 いいえ：28人

⑨アプリの使用判断

自分の判断で使用できる：25人 家族等に相談して使用している：7人 使用していない：4人

⑩マイナンバーカードの所持状況

所持している：35人 所持していない：3人

⑪予約までの手軽さ

簡単そうだった：30人 難しい：5人 よく分からなかった。：2人

⑫車両の乗り心地

- ・乗降り ⇒ しやすかった：20人 しにくかった：16人（理由：ステップが無かったこと）
- ・車内空間 ⇒ 快適だった：33人 不快だった：1人（不快理由：乗車時にクーラー未作動）
- ・住民同士が乗りあうこと ⇒ 気にならない：33人 不安がある：0人

4. 体験乗車会について（参考）

⑬ オンデマンド交通が実装化され、色々なところに行けるようになった場合に必要となるか

必要だと思う：19人　今は不要だが将来必要になると思う：17人　不要：1人

⑭ 利用前に思った疑問や情報が不足していると感じた点

利用シーンが思い当たらなかった：8人　利用方法が分からなかった：5人

バスやタクシーとの違いが分からなかった：4人　特に意見なし：18人

⑮ 実証実験時に乗降スポットがあった方が良い場所

エリア内又は近隣の商業施設：19人、病院：13人、その他施設（公共施設、バス停など）：12人

エリア外の商業施設：5人、病院：8人、その他施設：8人

⑯ 実証実験の際に週に何回利用すると思うか。持続可能な運行には料金は400円が必要となる

1回：7人　2回：6人　3回以上：1人　分からない：22人

⑰ 運賃について、いくらからが高いと感じるか

500円：3人　400円：15人　300円：8人　200円：1人　100円：1人

⑱ いくらからが安過ぎて品質に不安を感じるか

300円：2人　200円：9人　100円：7人　0円：2人

⑲ 運賃自由記述（※同様の回答整理）

- ・400円は妥当：3人
- ・敬老パスを持っていると400円は高く感じる：3人
- ・高齢者が100円だと安いと思うが、嬉しい。
- ・距離によって料金は異なると良い。



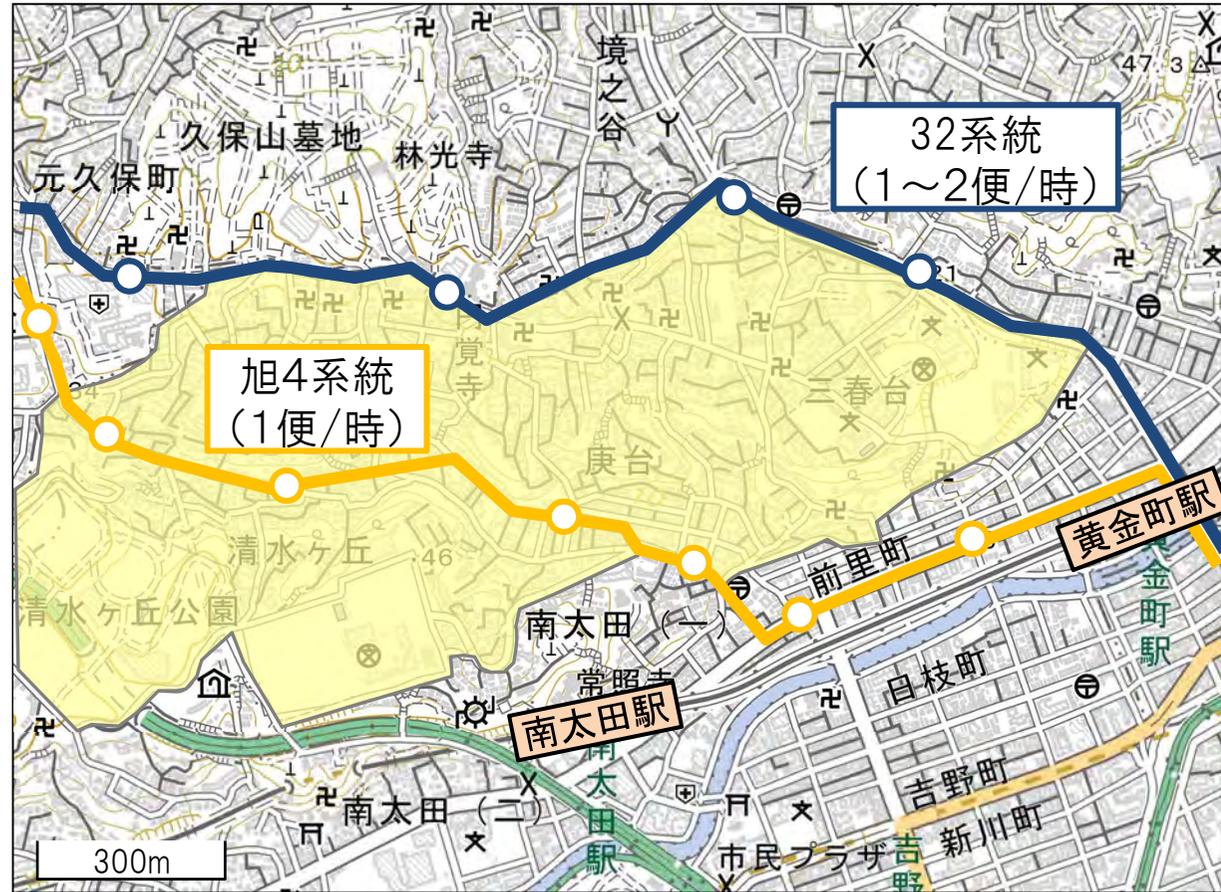
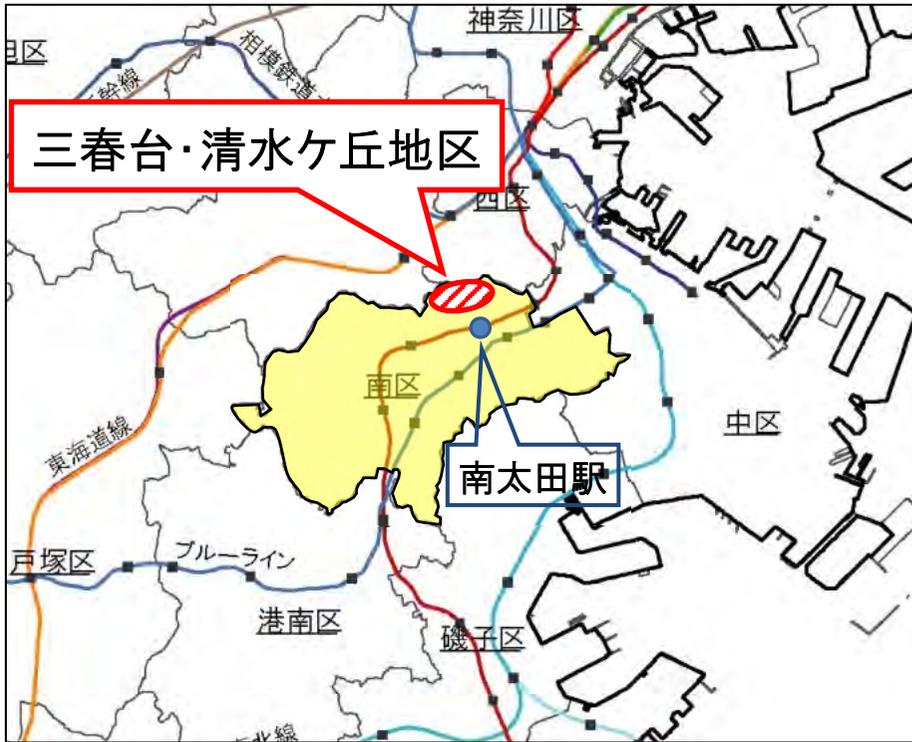
スマホ教室の様子

南区三春台・清水ヶ丘地区における ワゴン型車両による実証運行について

横浜市 都市整備局 都市交通課

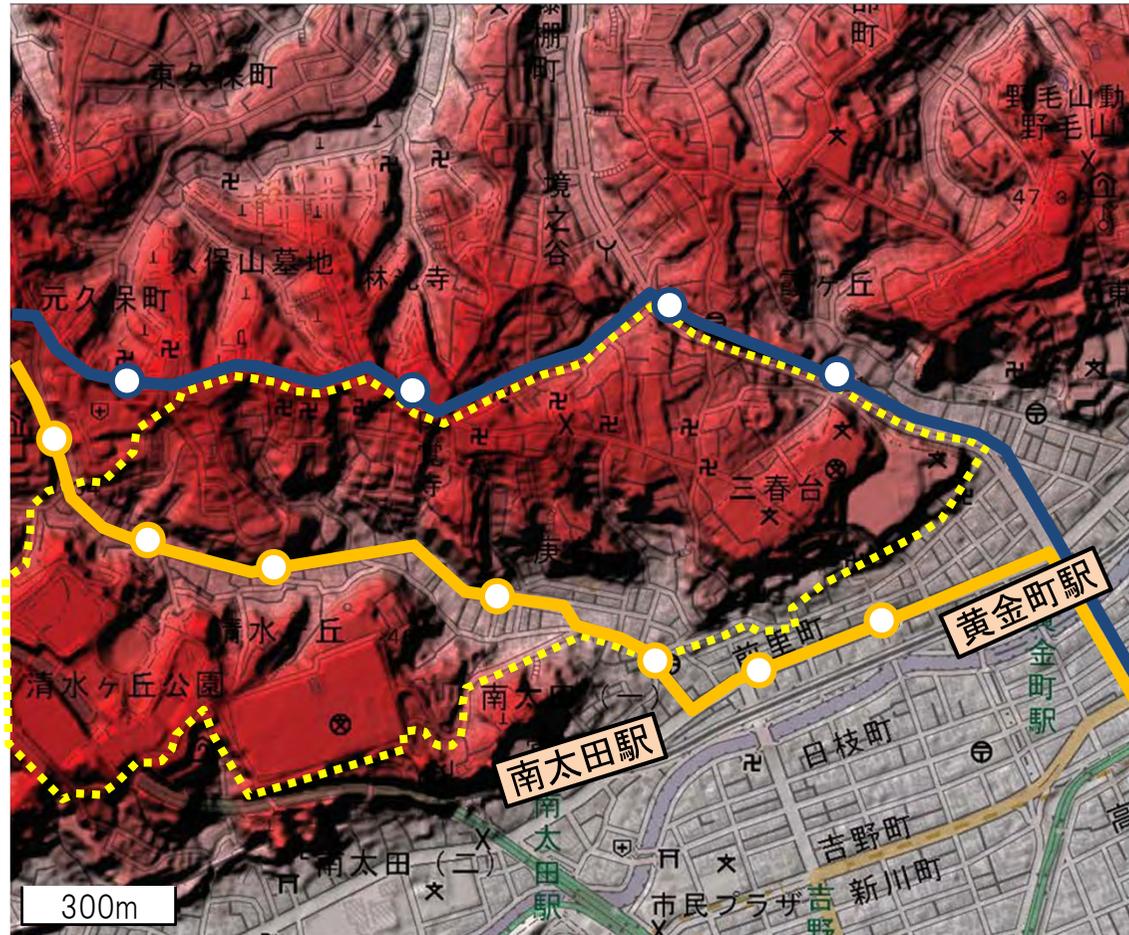
議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■対象地区の概要



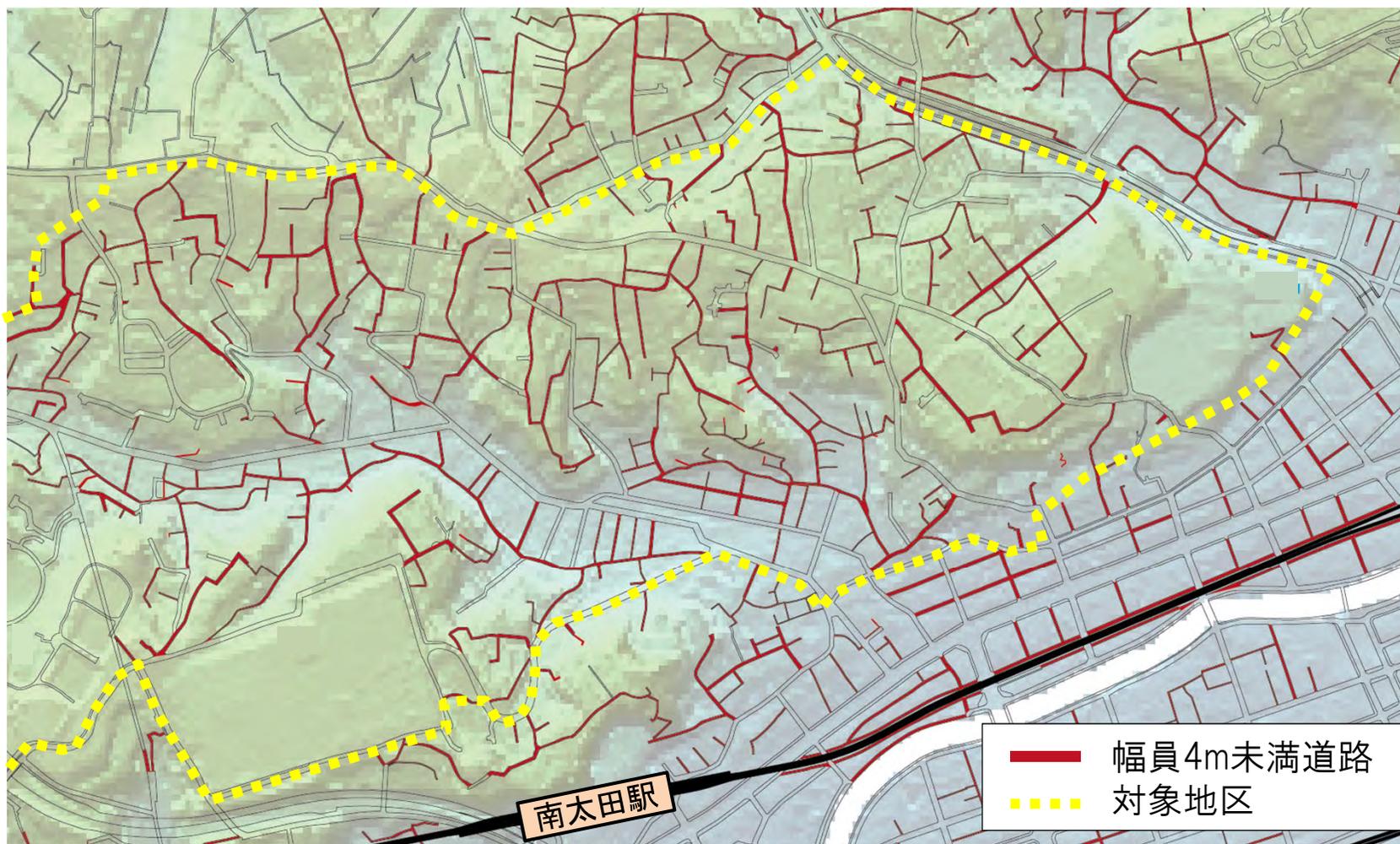
- 南区北東部で南太田駅から約1km北側に位置
- 人口約9,400人、高齢化率約26.9%、人口密度約11,900人/km²(三春台・庚台・清水ヶ丘)
- 地区内には、32系統(交通局)や旭4系統(相鉄バス)が運行
※32系統(保土ヶ谷車庫前～日本大通り駅県庁前) 旭4系統(美立橋～桜木町)
- 丘陵地であることから、バス停までの移動が困難という声がある

■対象地区の概要(地区の標高)



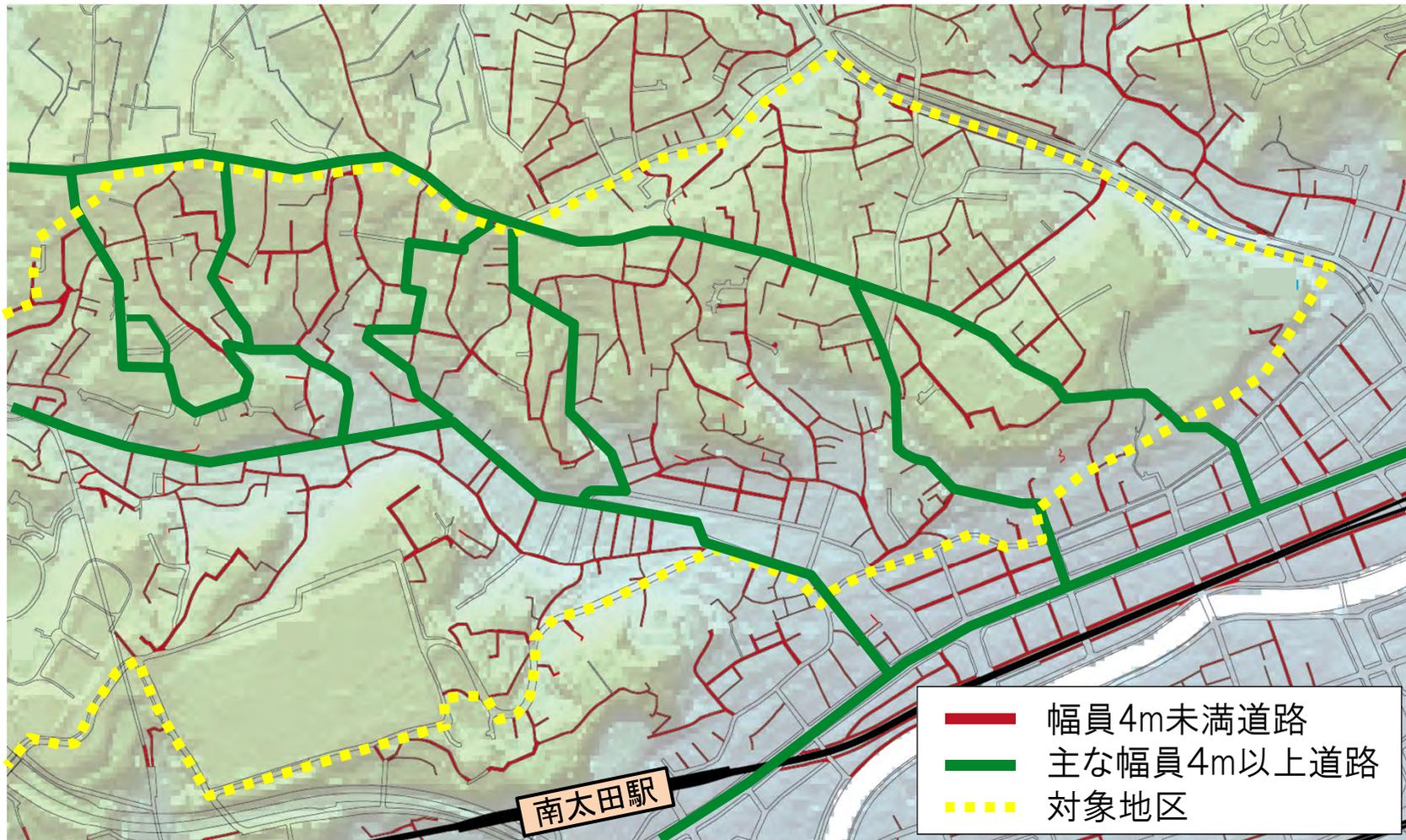
- 地区の南部に位置する南太田駅と地区の高低差は約50m
- 各バス路線の停留所とも高低差がある

■対象地区の概要(道路幅員)



- 地区内の道路の多くが幅員4m未満の道路

■対象地区の概要(道路幅員)



- 地区内の道路の多くが幅員4m未満の道路
→地区内を横断的に運行するルートの設定は困難

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■取組の経緯

- 平成28年10月 地域まちづくり活動グループ登録し、地域交通サポート事業として検討を開始
(三春台・清水ヶ丘地域ワゴン型バスを走らせる市民協議会)
- 平成29年11月 移動動向アンケートを実施
アンケート結果を基に、協力事業者の確保に向けた調整を開始
- 平成30年5月 事業者の協力を得られる見通しが立たず、白ナンバーの活用も含めて検討を開始
- ～コロナ禍に入り、活動停滞～
- 令和6年3月 新たな移動サービスの導入検討・実証実験の取組地区として活動を再開
- 4月 地域と共に運行計画案の検討を開始

■実証運行の目的

「地域の需要にあった運行内容となっているのか」、「地域全体の移動の変化」などを検証する

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

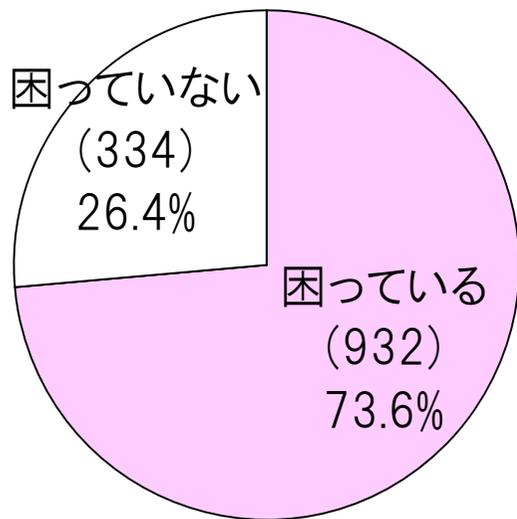
■移動動向アンケートの結果

実施概要

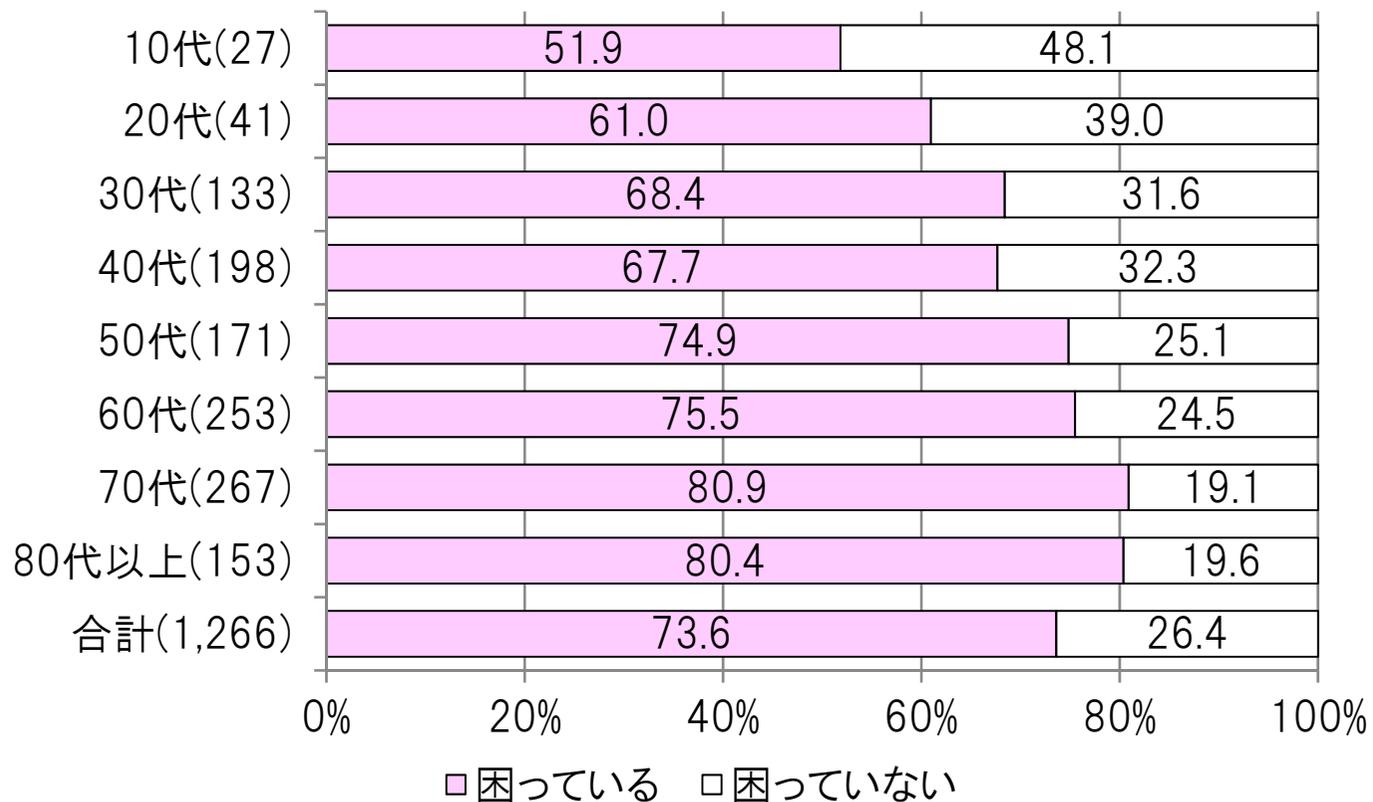
- 実施時期 平成29年11月
- 対象範囲 三春台町内会、三春台東町内会、久保山南町内会など6自治会
- 回収数 1,266通(回収率44.5%)

移動に困っている人の割合

<全体>



<年齢別>

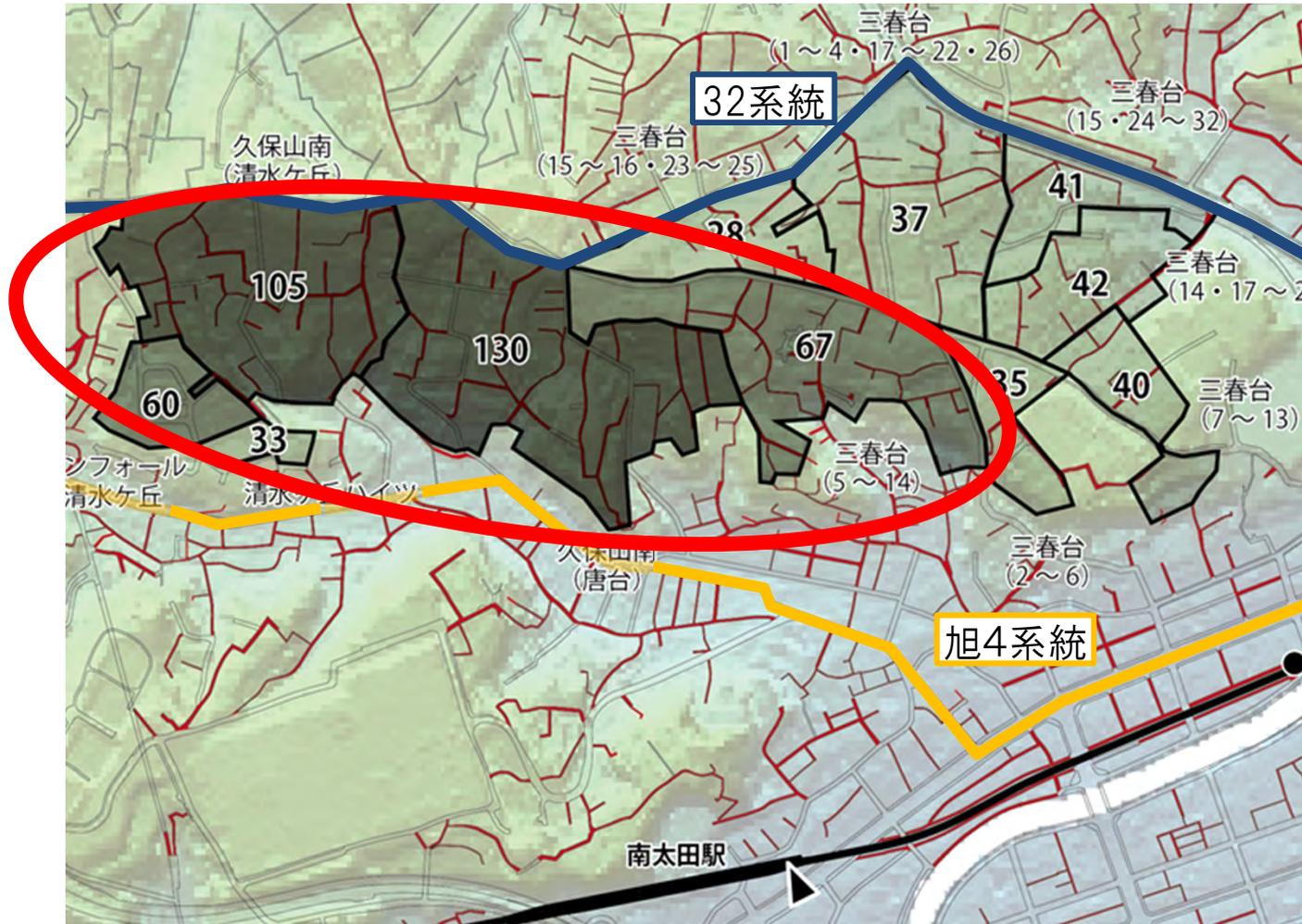


議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■移動動向アンケートの結果

移動に困っている人数

<地区別>

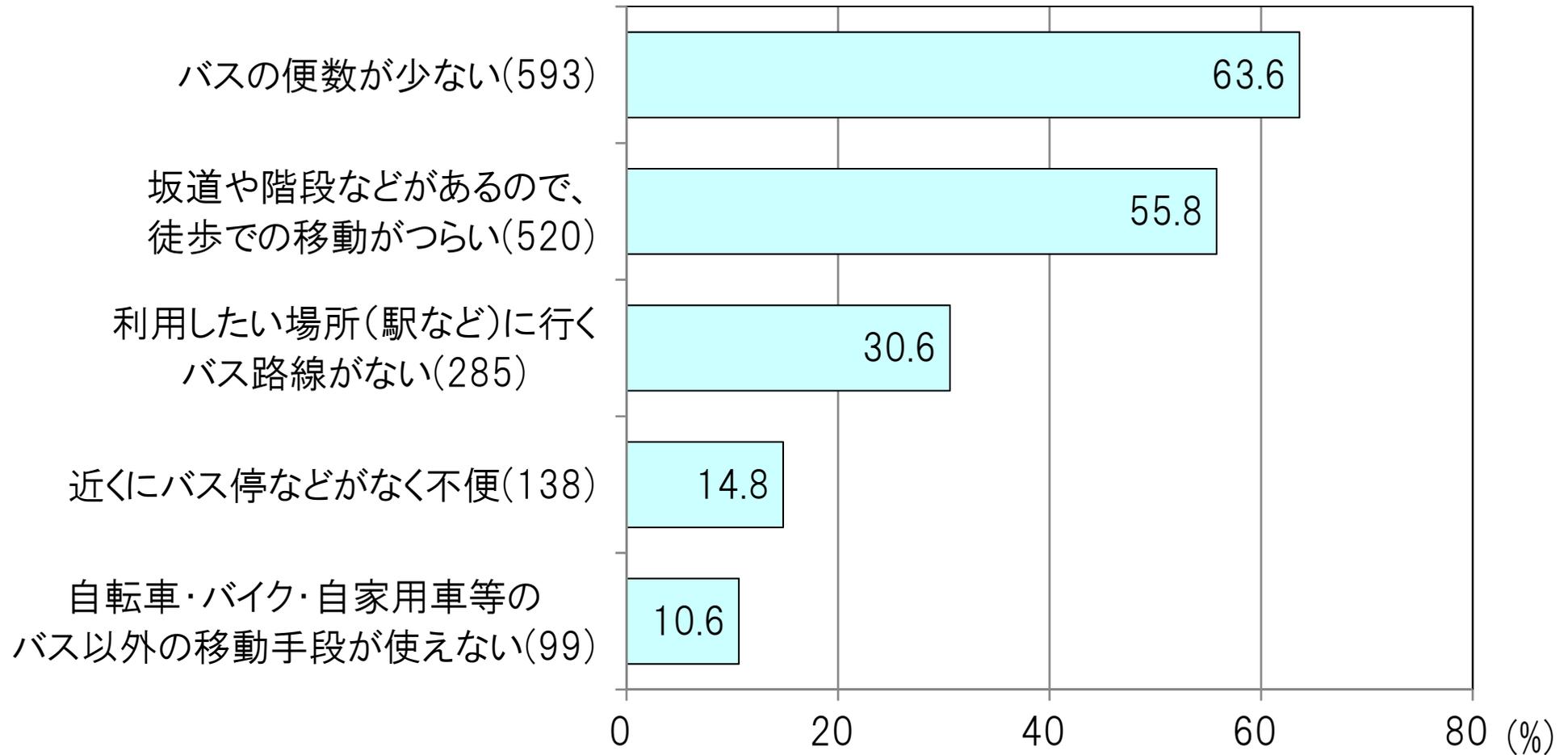


- 斜面地で移動に困っている人の数が多い

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■移動動向アンケートの結果

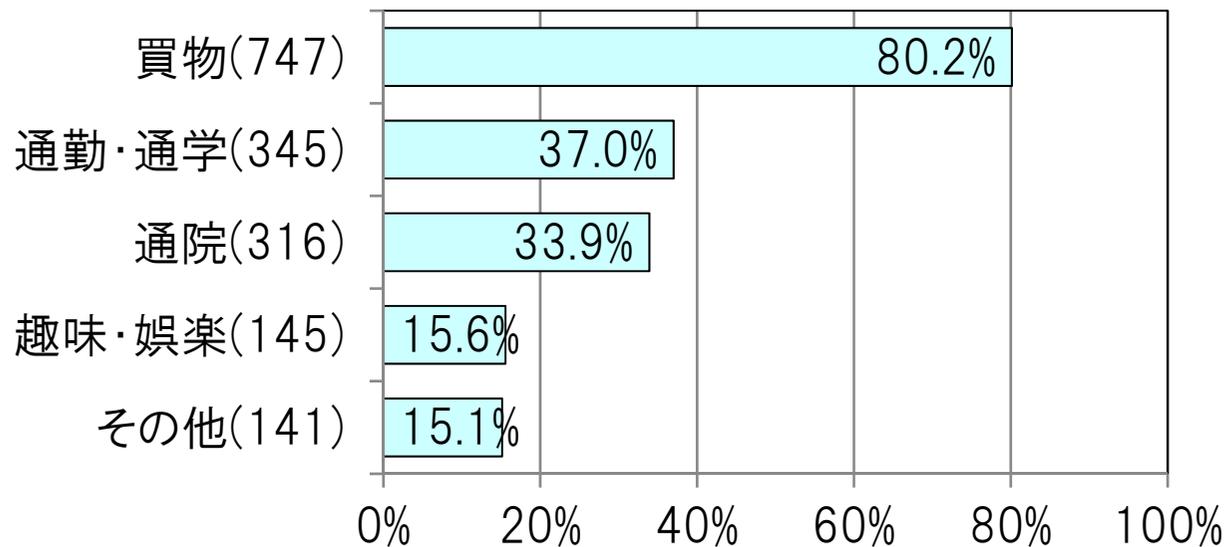
移動に困っている理由(複数回答)



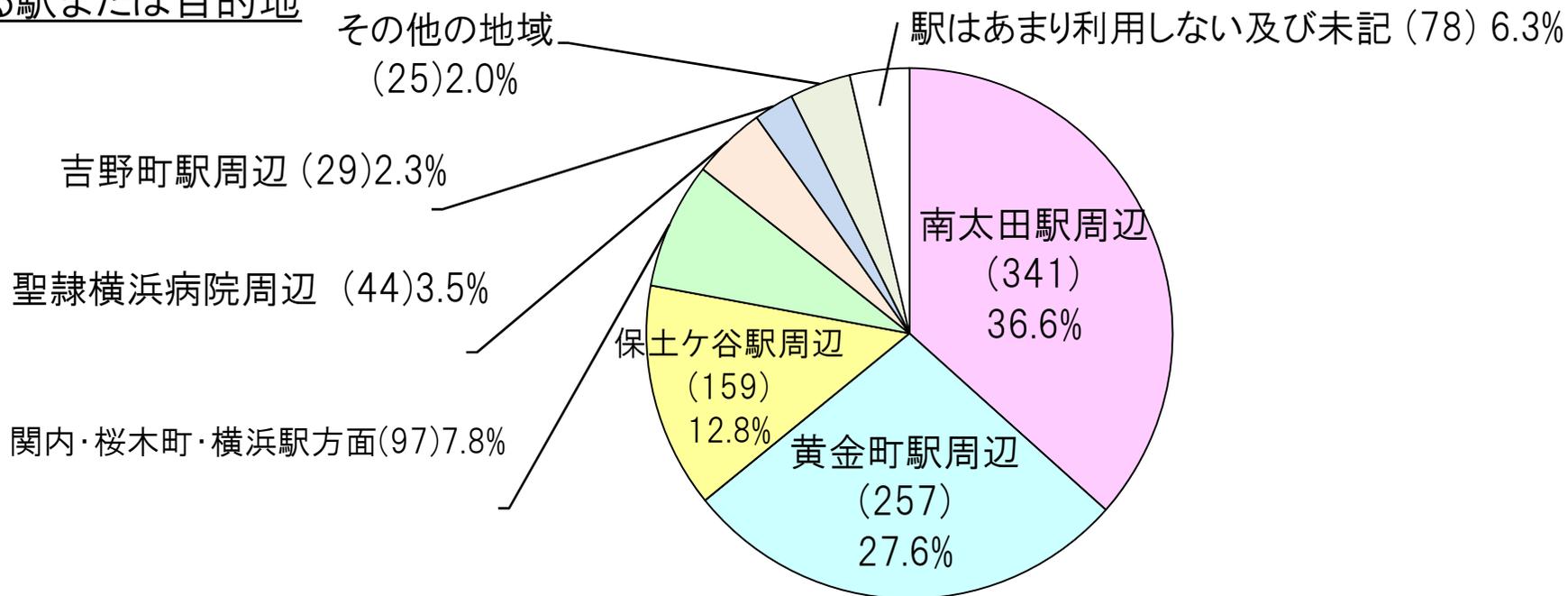
議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■移動動向アンケートの結果

外出の目的(移動に困っている人・複数回答)

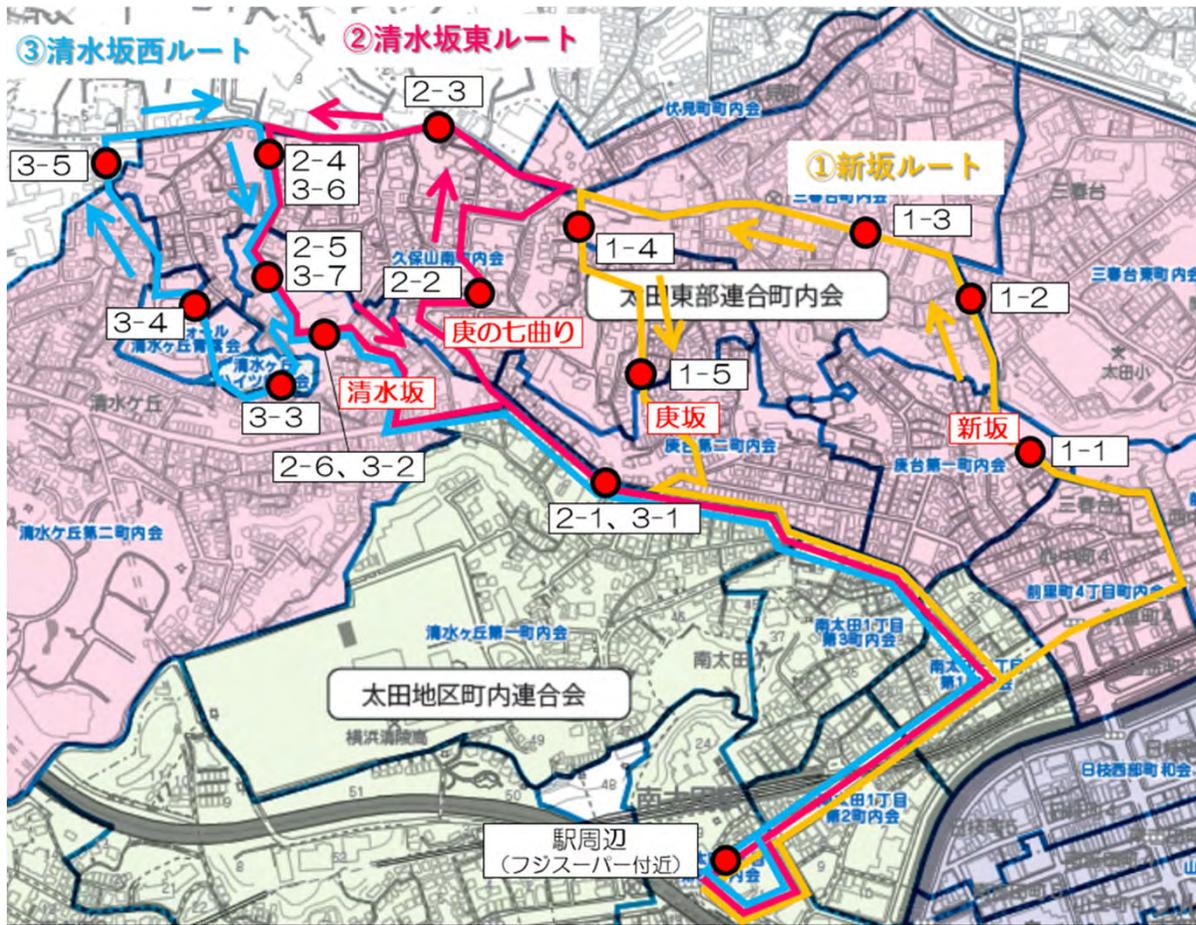


よく利用する駅または目的地



議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

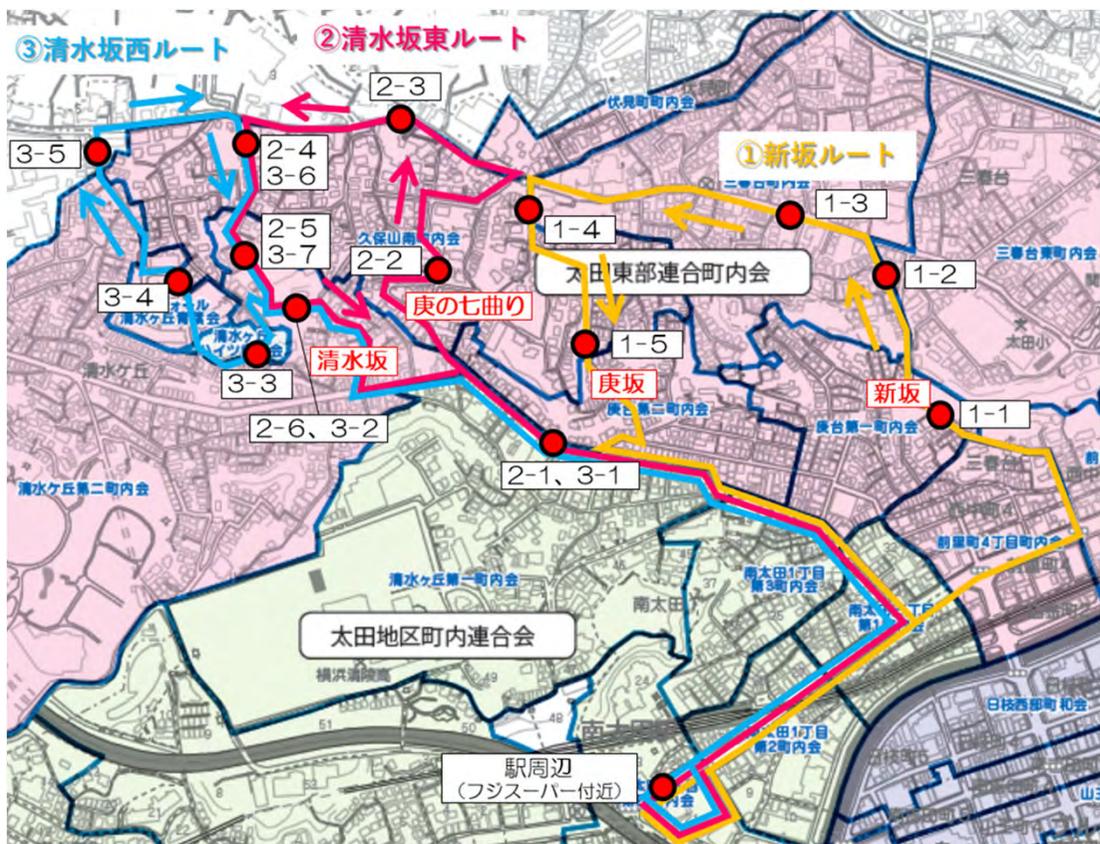
■運行計画概要(案)



運行区間	南太田駅(フジスーパー周辺)～三春台・清水ヶ丘地区循環(3ルート運行)
運行距離	1周 約3km
運行事業者	平和交通株式会社
運行形態	道路運送法21条による乗合旅客運送(路線定期運行)
使用車両	ワゴン車1台(乗員乗客10名)
運行日時	平日 午前9時台～午後4時台(土休日及び年末年始は運休)
運行便数	21便/日(各ルート7便)
所要時間	1周 約15分
運賃	大人300円、小児150円(70歳以上は100円)未就学児は無料
運行開始予定	令和6年11月下旬以降
実証期間	2年間(運行状況により1年延長)

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■運行計画概要(案)

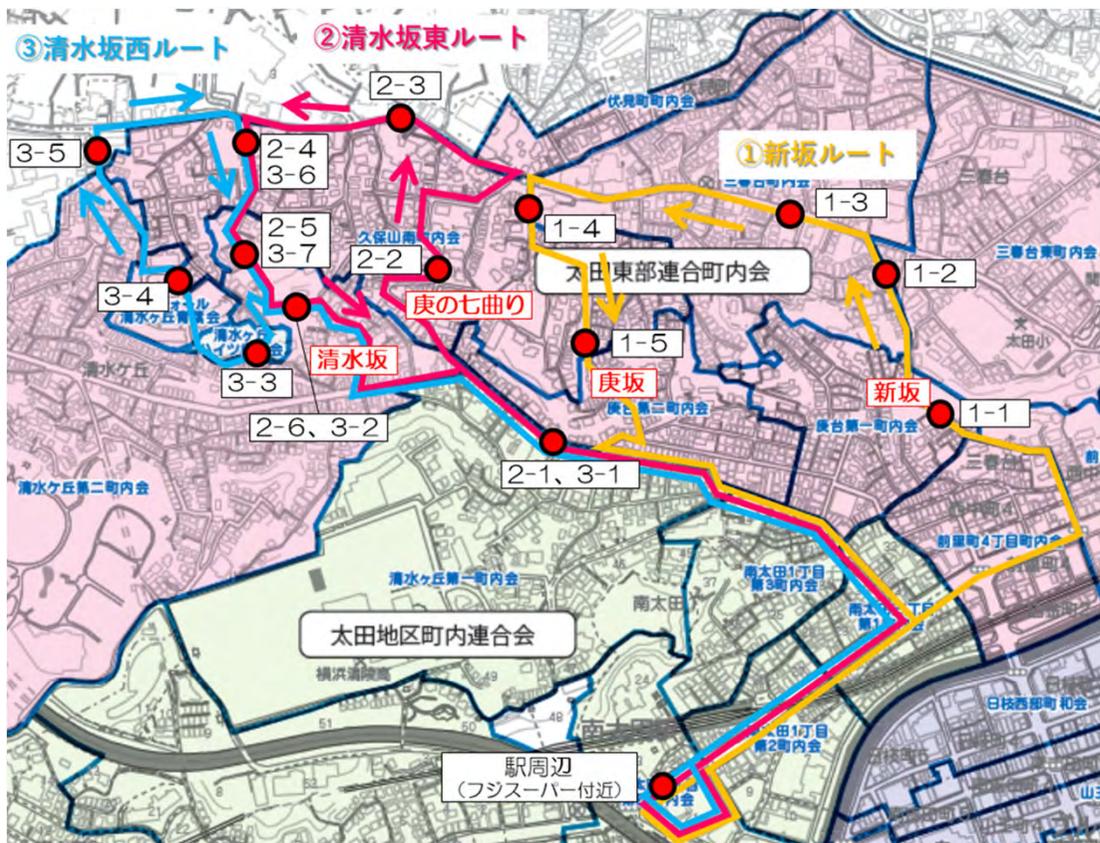


①新坂ルート(左回り)							
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
駅周辺	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00
1-1	9:05	10:05	11:05	13:05	14:05	15:05	16:05
1-2	9:06	10:06	11:06	13:06	14:06	15:06	16:06
1-3	9:07	10:07	11:07	13:07	14:07	15:07	16:07
1-4	9:09	10:09	11:09	13:09	14:09	15:09	16:09
1-5	9:10	10:10	11:10	13:10	14:10	15:10	16:10
駅周辺	9:15	10:15	11:15	13:15	14:15	15:15	16:15

※停留所及びダイヤは現在調整中であり、今後変更の可能性があります。

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■運行計画概要(案)



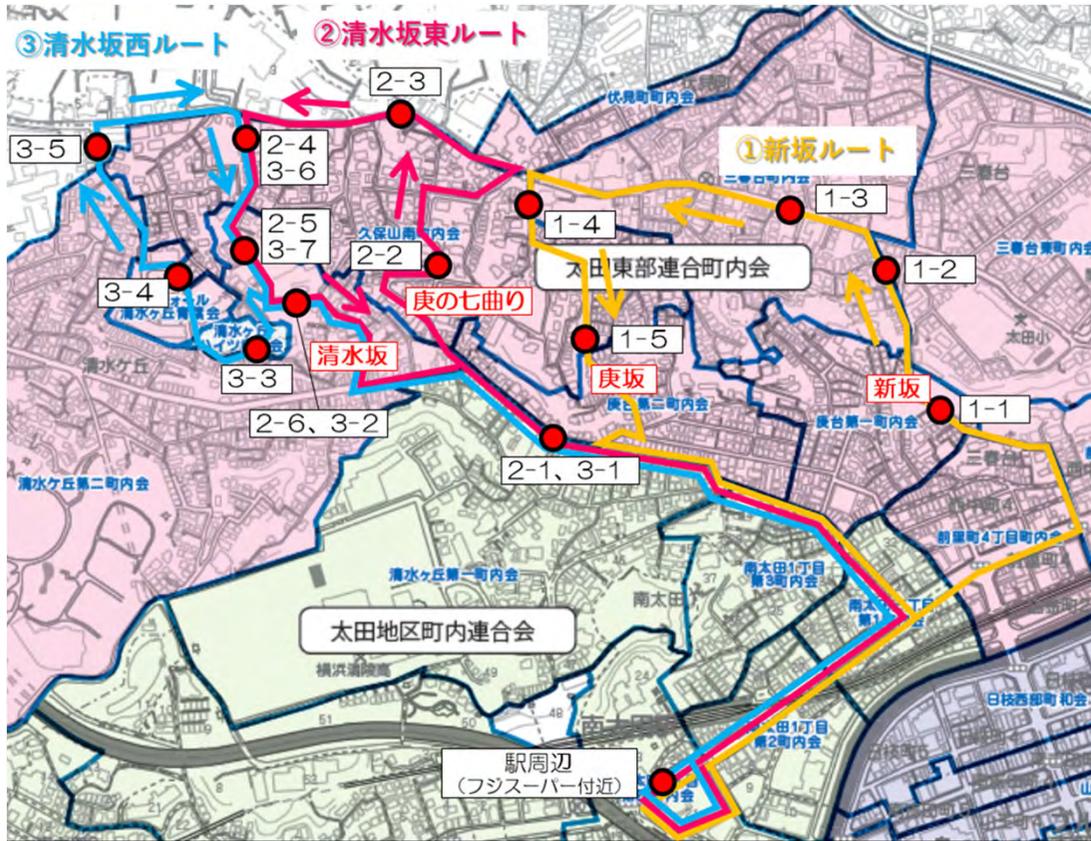
②清水坂東ルート(左回り)

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
駅周辺	9:20	10:20	11:20	13:20	14:20	15:20	16:20
庚台 (2-1)	9:24	10:24	11:24	13:24	14:24	15:24	16:24
2-2	9:25	10:25	11:25	13:25	14:25	15:25	16:25
久保山霊堂 前(2-3)	9:27	10:27	11:27	13:27	14:27	15:27	16:27
2-4	9:28	10:28	11:28	13:28	14:28	15:28	16:28
2-5	9:29	10:29	11:29	13:29	14:29	15:29	16:29
2-6	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30
庚台 (2-1)	9:31	10:31	11:31	13:31	14:31	15:31	16:31
駅周辺	9:35	10:35	11:35	13:35	14:35	15:35	16:35

※停留所及びダイヤは現在調整中であり、今後変更の可能性があります。

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■運行計画概要(案)



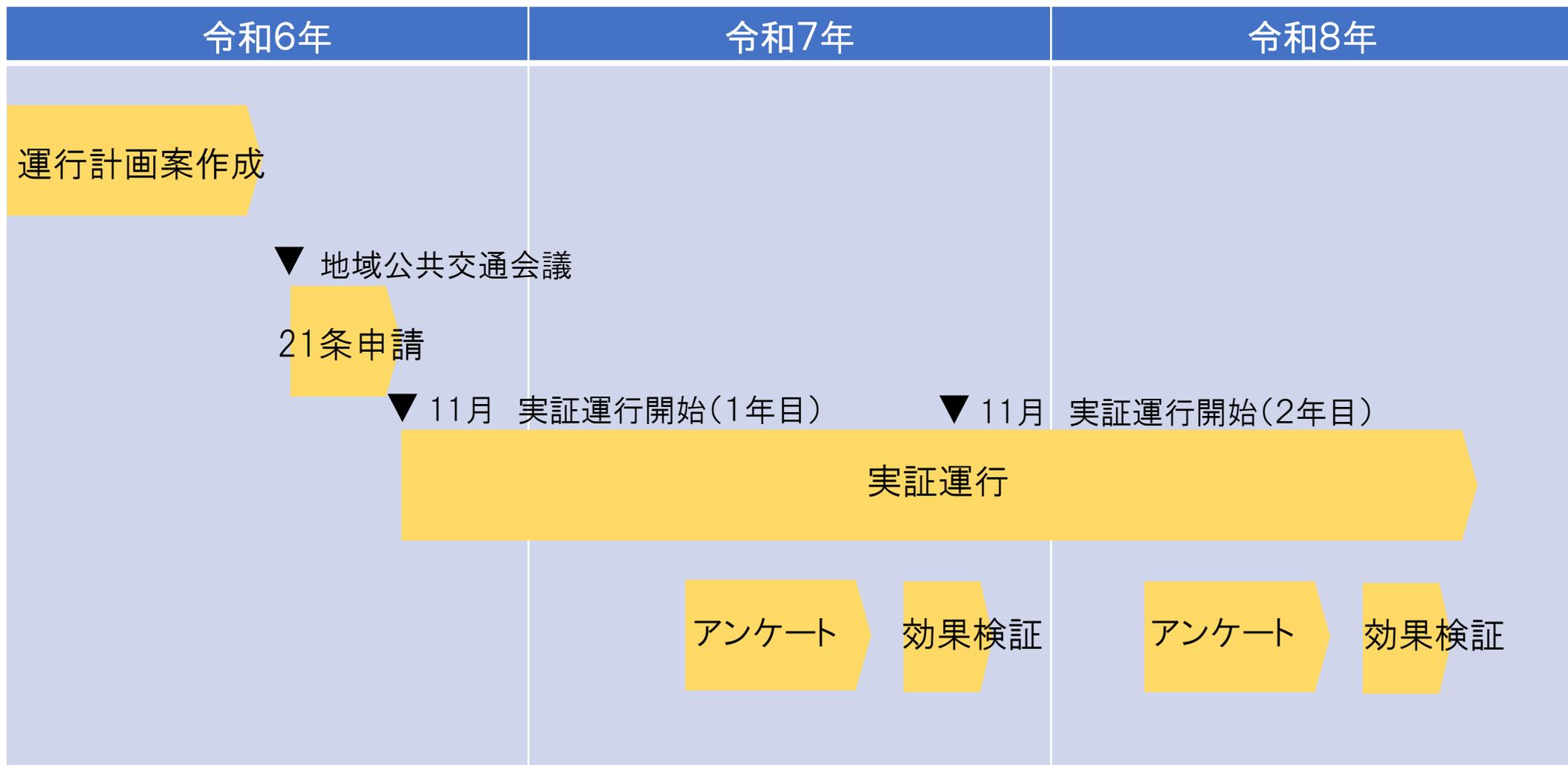
③清水坂西ルート(右回り)

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
駅周辺	9:40	10:40	11:40	13:40	14:40	15:40	16:40
庚台 (3-1)	9:44	10:44	11:44	13:44	14:44	15:44	16:44
3-2 (行き)	9:45	10:45	11:45	13:45	14:45	15:45	16:45
3-3	9:46	10:46	11:46	13:46	14:46	15:46	16:46
3-4	9:46	10:46	11:46	13:46	14:46	15:46	16:46
3-5	9:47	10:47	11:47	13:47	14:47	15:47	16:47
3-6	9:48	10:48	11:48	13:48	14:48	15:48	16:48
3-7	9:49	10:49	11:49	13:49	14:49	15:49	16:49
3-2 (帰り)	9:50	10:50	11:50	13:50	14:50	15:50	16:50
庚台 (3-1)	9:51	10:51	11:51	13:51	14:51	15:51	16:51
駅周辺	9:55	10:55	11:55	13:55	14:55	15:55	16:55

※停留所及びダイヤは現在調整中であり、今後変更の可能性があります。

議題(3) 南区三春台・清水ヶ丘地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■スケジュール



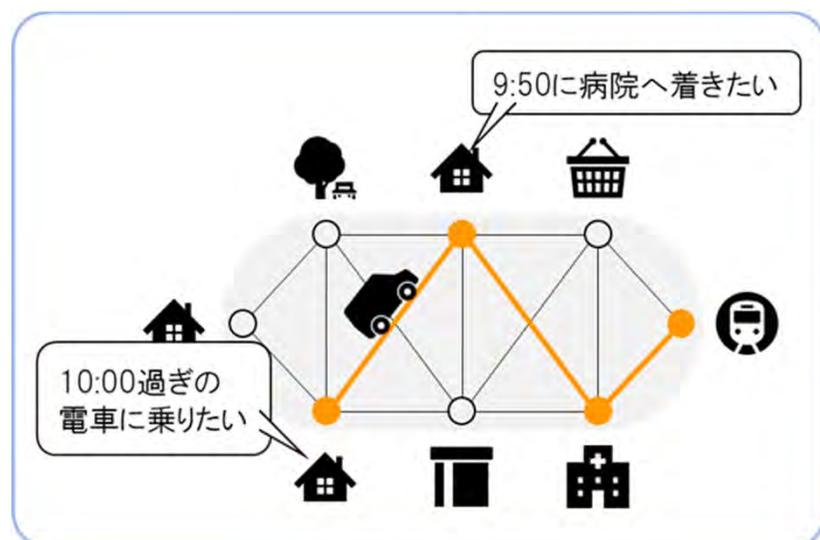
「ながなが号」(港南区永野・永谷地区) の実証運行の終了について

横浜市 都市整備局 都市交通課

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■これまでの経緯

- 「地域交通サポート事業※」を活用してきた地区の中には、移動ニーズの多様化などにより、**十分な需要が見込めない地区が増加**
- 小規模需要の地区における**新たな移動サービスを検討する必要性**
- 点在する需要における移動手段の確保や運行効率性を高めるには**デマンド型交通**が移動手段の一つとして有効
- これまで地域主体で検討を進めてきた港南区永野・永谷地区において、**令和4年度にデマンド型交通の実証実験を実施**
- 令和4年度実証実験の結果を踏まえ、令和5年度は、登りとなる上永谷駅からの帰宅支援に特化した**「帰宅支援型乗合タクシー」の実証実験を実施**



一般的なデマンド型交通の運行イメージ

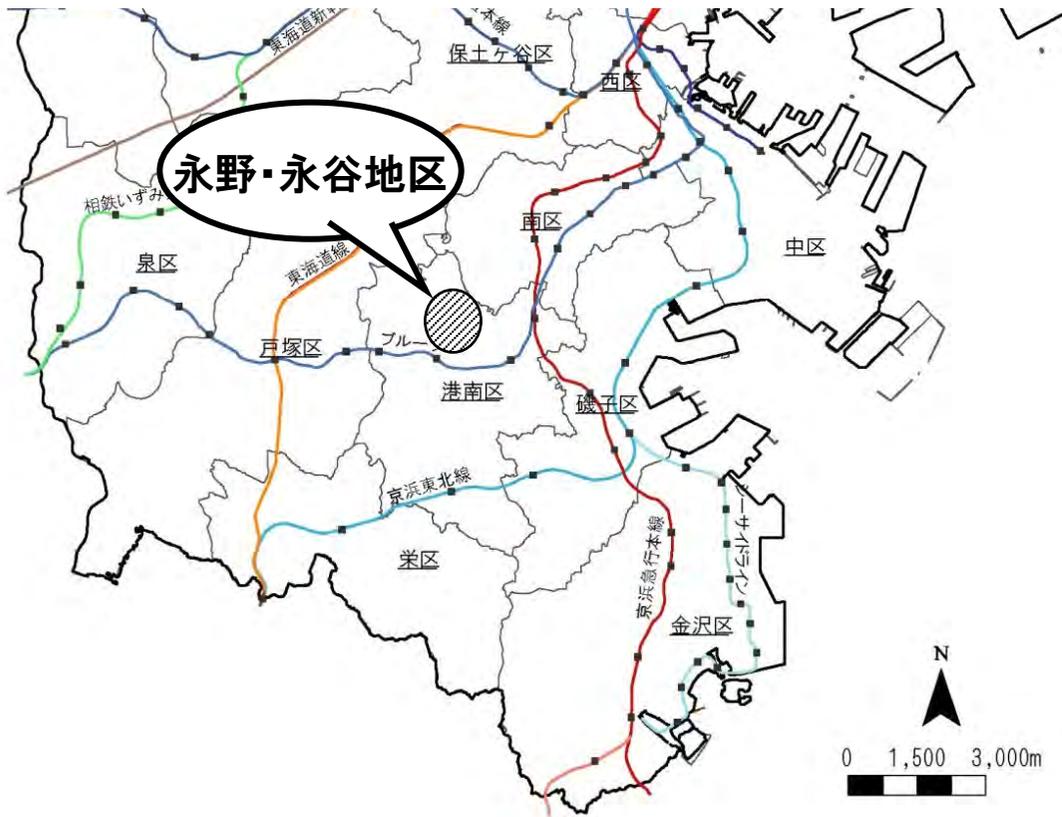
※地域交通サポート事業とは

地域の主体的な取組によって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う事業

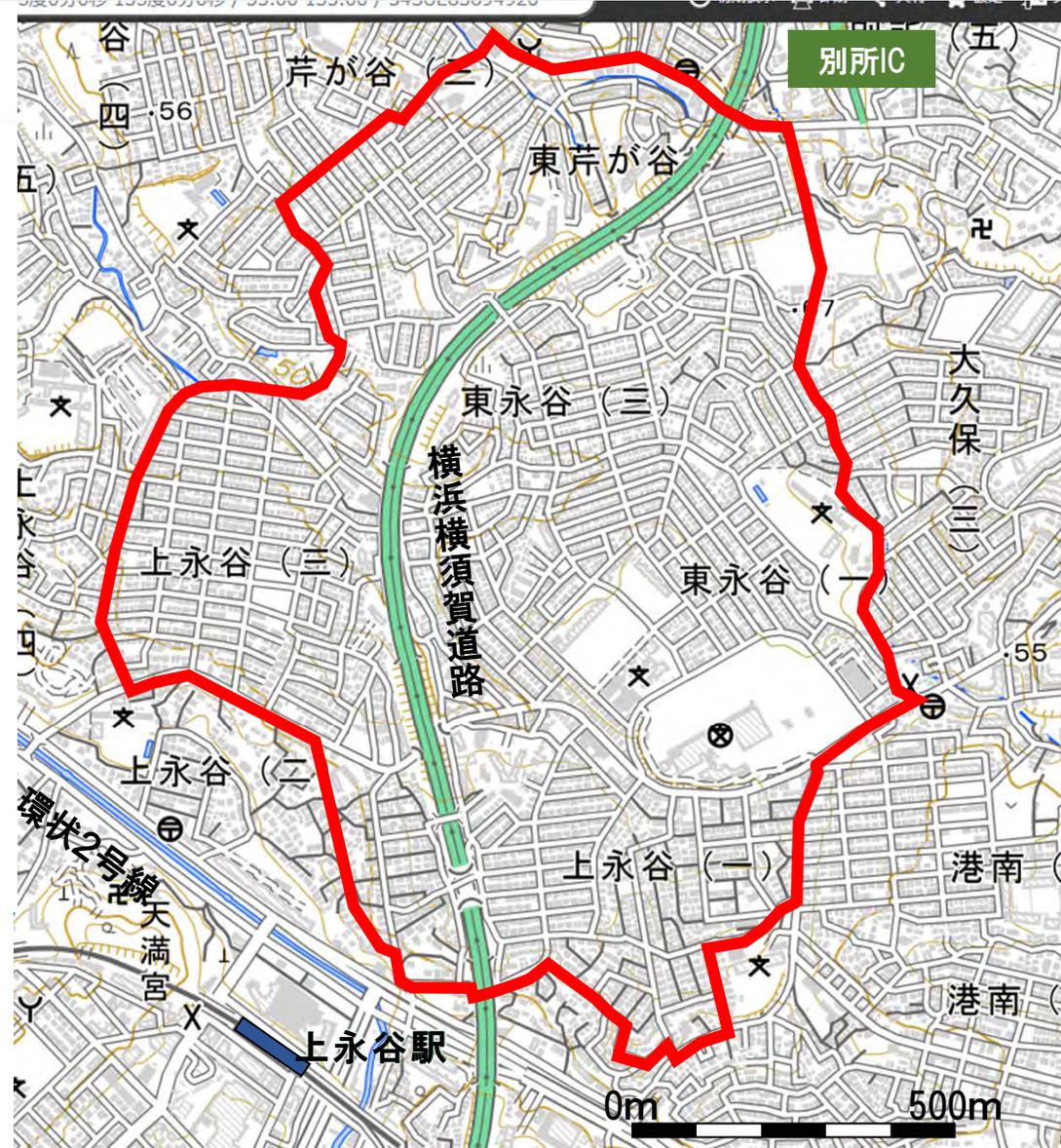


報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■位置図



港南区永野・永谷地区の様子



- 人口 約15,000人、約5,000世帯
- 高齢化率 約29.3%
- 市営地下鉄ブルーライン上永谷駅北側に位置
- 戸建住宅中心の丘陵地

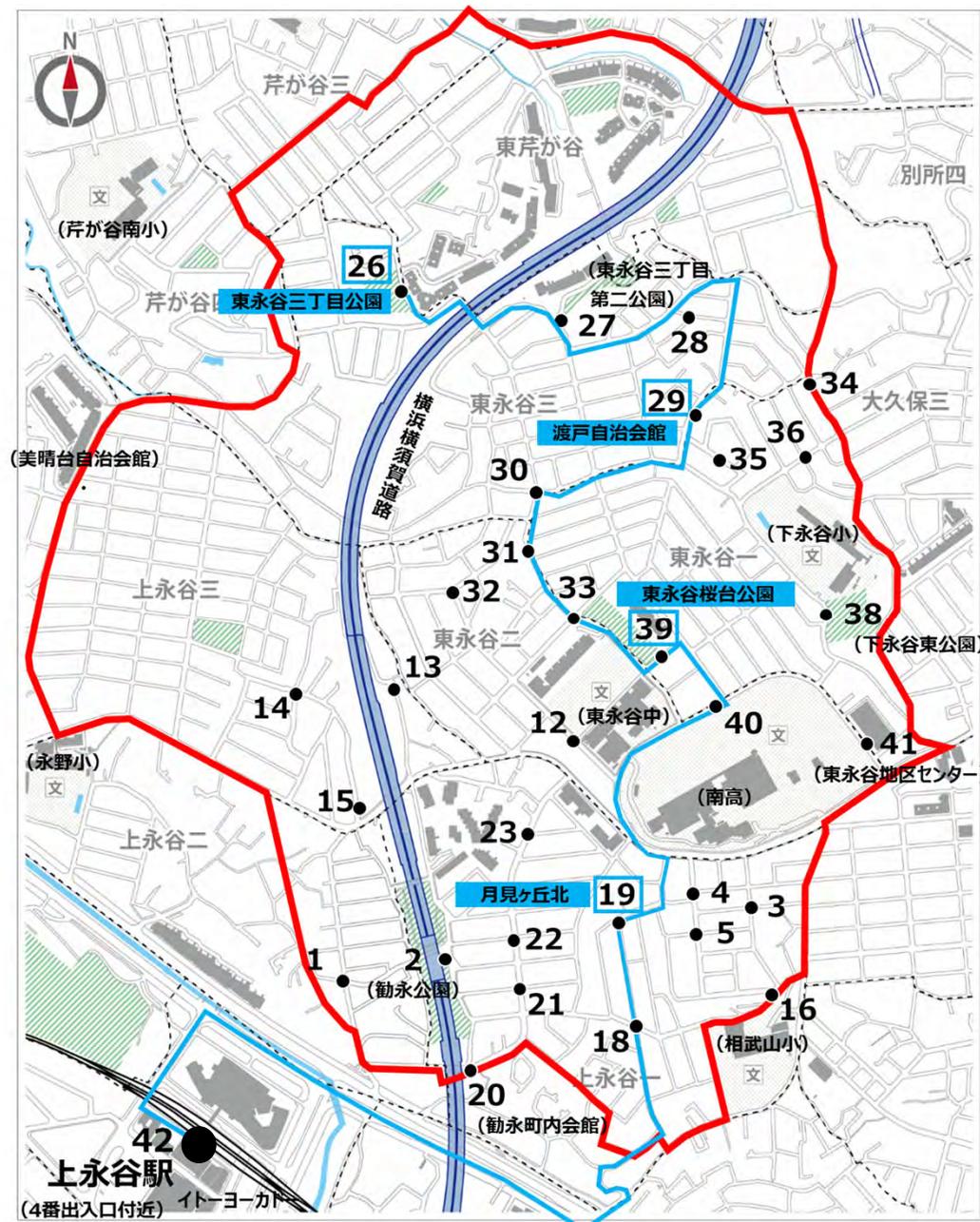
報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■令和5年度実証実験概要

項目	内容
運行事業者	湘南交通株式会社（港南区丸山台）
事業の許可	道路運送法第21条（乗合旅客運送） ①区域運行（上永谷駅発：10時台～16時台） ②路線定期運行（地区発：10時台）
運行期間	令和5年11月15日から令和6年5月31日まで（年末年始除く）
営業区域	港南区永野・永谷地区 （上永谷一、二、三丁目、東永谷一、二、三丁目、東芹が谷、芹が谷三丁目）
運行車両	セダン型車両：1両（乗客定員4人） 予備車：2両※乗用事業と兼用
運行区間/ルート	①営業区域及び上永谷駅 ②起点（26番：東永谷三丁目公園）～終点（42番：上永谷駅）約3.4km
停留所	①乗車：1か所（上永谷駅） 降車：31か所（片道輸送） ②5か所（26番、29番、39番、19番、42番）
運行時間	平日・午前10時から午後4時30分（12時台は運休）※土休日及び年末年始は運休
運行回数	①上永谷駅10:30 以降毎時00分、30分発（利用者がいなければ当該便は運行しない） ②10時台：1便
運賃	一乗車 大人300円、小人150円（現金のみ）※未就学児は大人1人につき2人まで無料
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

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■運行区域及びルート・時刻表



【区域運行の利用方法】

- ・上永谷駅から住宅地への片道輸送
- ・決められた出発時刻までに上永谷駅の乗車場所に並ぶ(予約不要)
- ・乗車後、決められた降車場所を乗務員に伝える
- ・利用者が複数の場合、降車の順番は乗務員にゆだねる。

【時刻表(路線定期運行)】

停留所	1便
26番：東永谷三丁目公園	10:00
29番：渡戸自治会館	10:05
39番：東永谷桜台公園	10:10
19番：月見ヶ丘北	10:15
42番：上永谷駅	10:20

※停留所は昨年度の実験で乗車が多かった場所を選定

【凡例】

- ：運行区域
- ：停留所(昨年度の番号を利用し、停留所を一部除いたため欠番あり)
- ：②路線定期運行において乗降可能

地域のご意見を聞きながら、運行計画を作成

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■利用促進の取組

1. 広報

- ・チラシの全戸配布(約5,000部)
- ・上永谷駅、周辺施設(イトーヨーカドー、東永谷地区センター)へのチラシ設置
- ・掲示板(4か所)へのチラシ設置
- ・「with港南(港南区子育て世帯向けLINEアカウント)」で情報発信



子育て世帯に向けた情報発信

2. イベント・企画

- ・無料乗車券を対象地域に配布(約4,000部)
- 1世帯につき2枚配布

使用可能期間: 令和6年2月1日~2月29日
 利用者合計: 104人
 1枚につき4人まで利用可



無料乗車券の例

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■利用実績

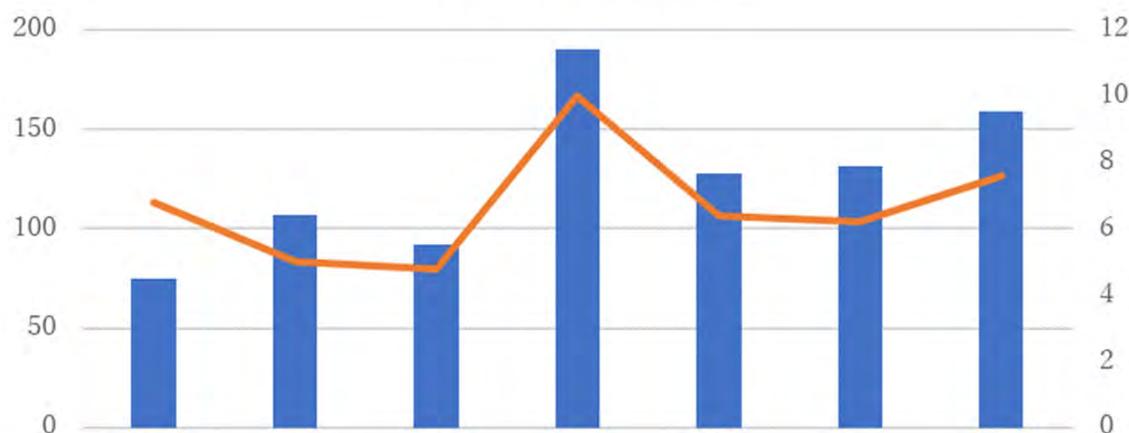
◎利用状況について

- ・総利用者数・・・882人
- ・平均乗車人数・・・6.7人/日

◎利用者属性

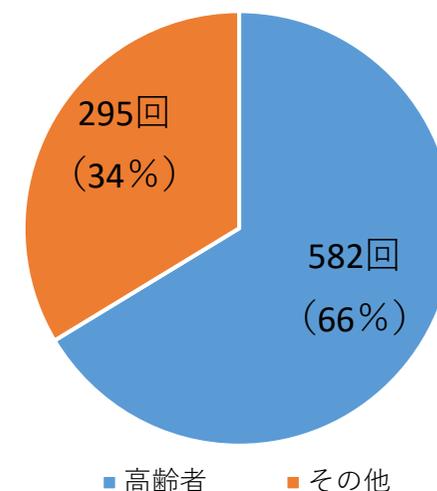
- ・高齢者の利用が6割以上
- ・「その他」の方の利用回数295回のうち、約3割は特定の親子連れによる利用

利用者数と日平均人数



	11月	12月	1月	2月 (無料乗車券)	3月	4月	5月
■ 利用者数 (人)	75	107	92	190 (104)	128	131	159
— 日平均 (人)	6.8	5	4.8	10	6.4	6.2	7.6

年代別利用回数

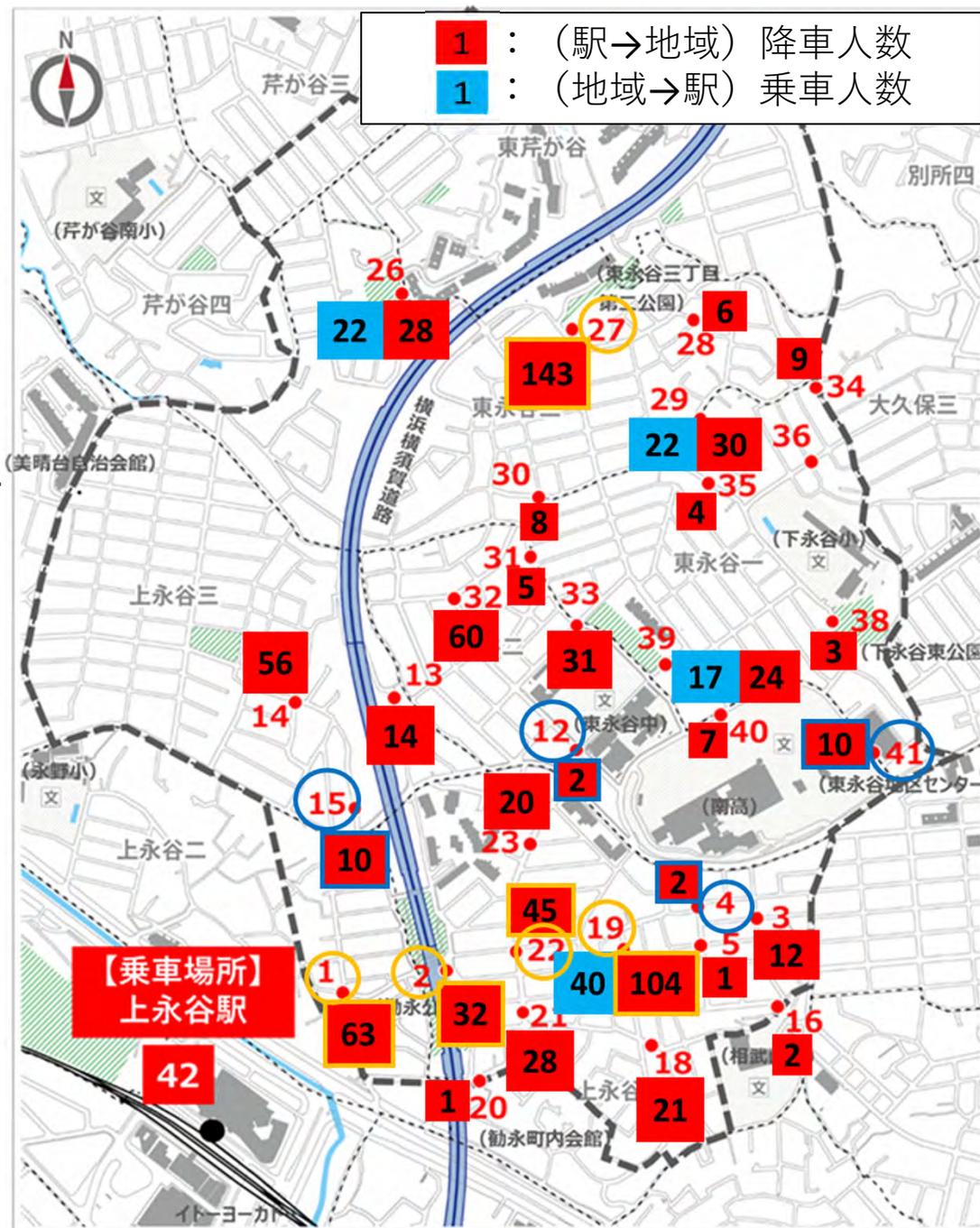


2月に無料乗車券を実施し期間中は一時的に利用者が伸びたものの、継続利用には繋がりませんでした。

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

◎乗降場所の利用状況

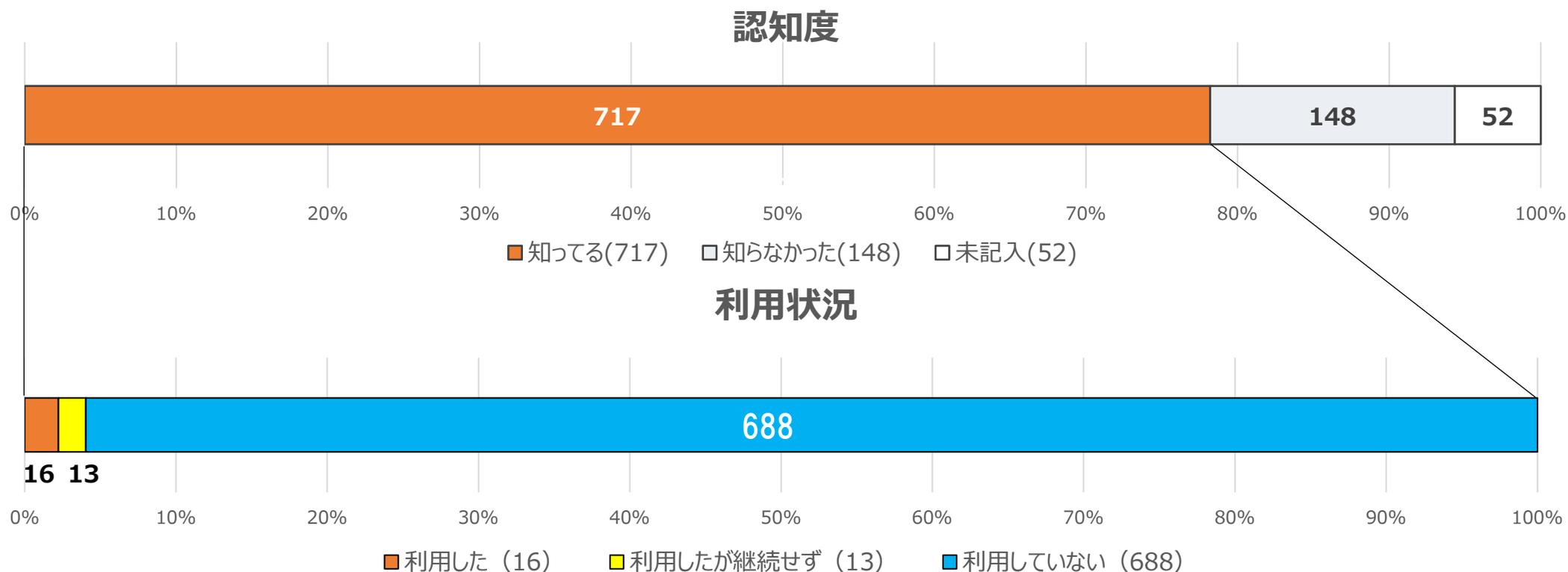
- ・駅発便では、駅から比較的近いエリアでも利用が多い
(1、2、19、22)
- ・子供連れで複数回利用された方がいたため、27の利用回数が多い
- ・既存のバス路線から近い停留所は比較的利用が少ない
(4、12、15、41)



報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■利用低迷の原因分析

利用状況アンケート(令和6年2月実施)



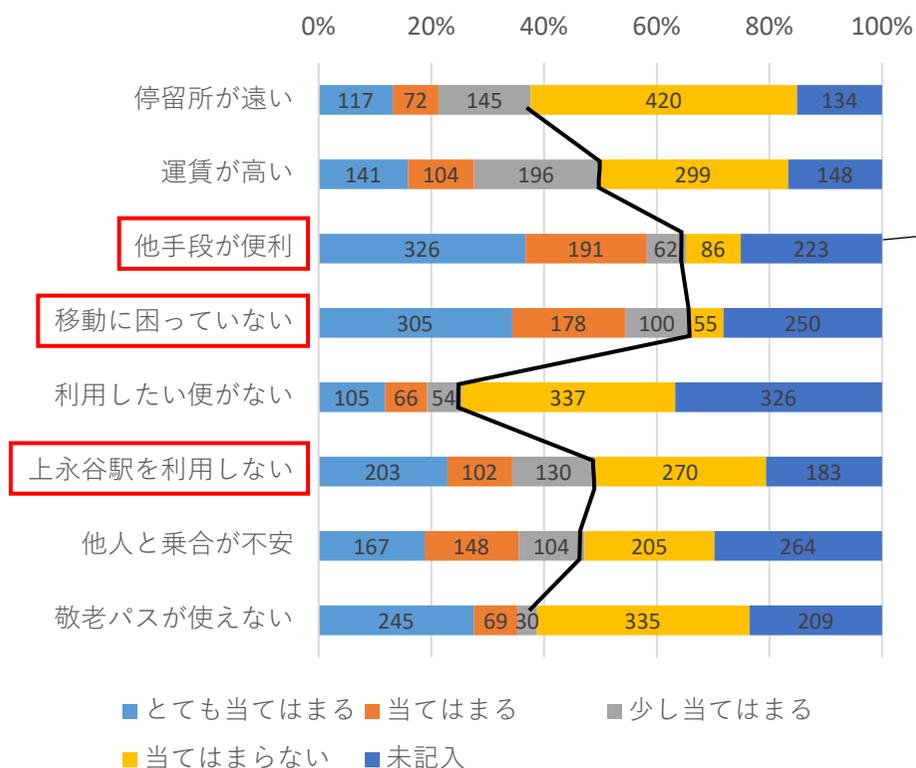
- ・ながなが号の運行については、回答者の約8割が「知っている」と答えており、認知度は利用低迷の原因ではないと考えられる。
- ・認知していた人のうち、利用したことのある人は約4%だった。

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

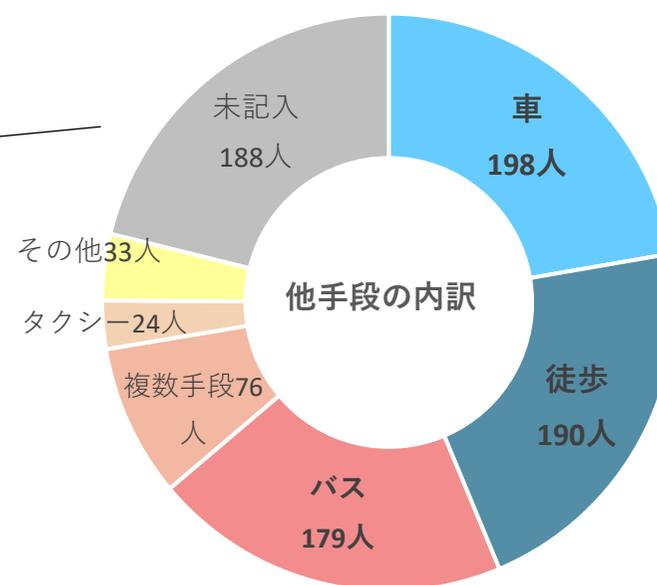
■利用低迷の原因分析

利用状況アンケート(令和6年2月実施)

未利用の理由 (全体傾向)



原因①：他手段が便利



- ・未利用者の60%以上が、使わなかった理由として「他手段が便利」、「移動に困っていない」を選択していた。
- ・他手段が便利と答えた方の手段は「車」、「徒歩」が最も多く、次いで「バス」となっている。

報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■利用低迷の原因分析

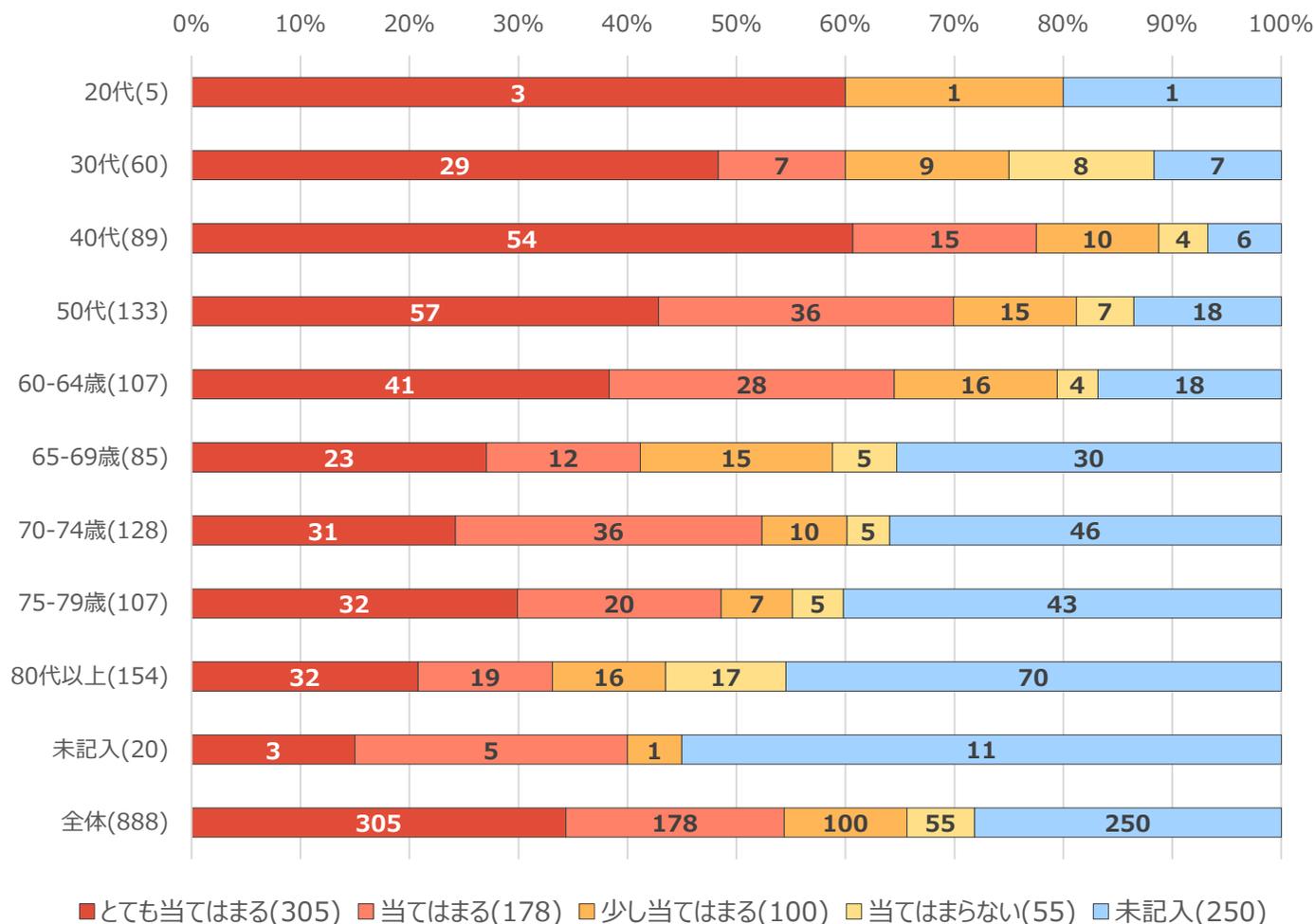
利用状況アンケート(令和6年2月実施)

原因②：移動に困っていない

・回答者全体の50%以上が「移動に困っていない(とても当てはまる・当てはまる)」と回答している。

・70代でも「移動に困っていない(とても当てはまる・当てはまる)」と回答した方が約50%を占めた。

未利用の理由：移動に困っていない(世代別)



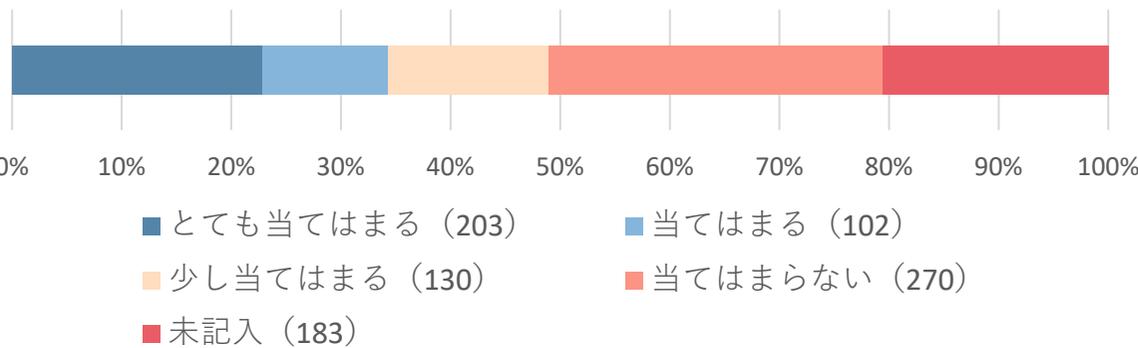
報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■ 利用低迷の原因分析

利用状況アンケート(令和6年2月実施)

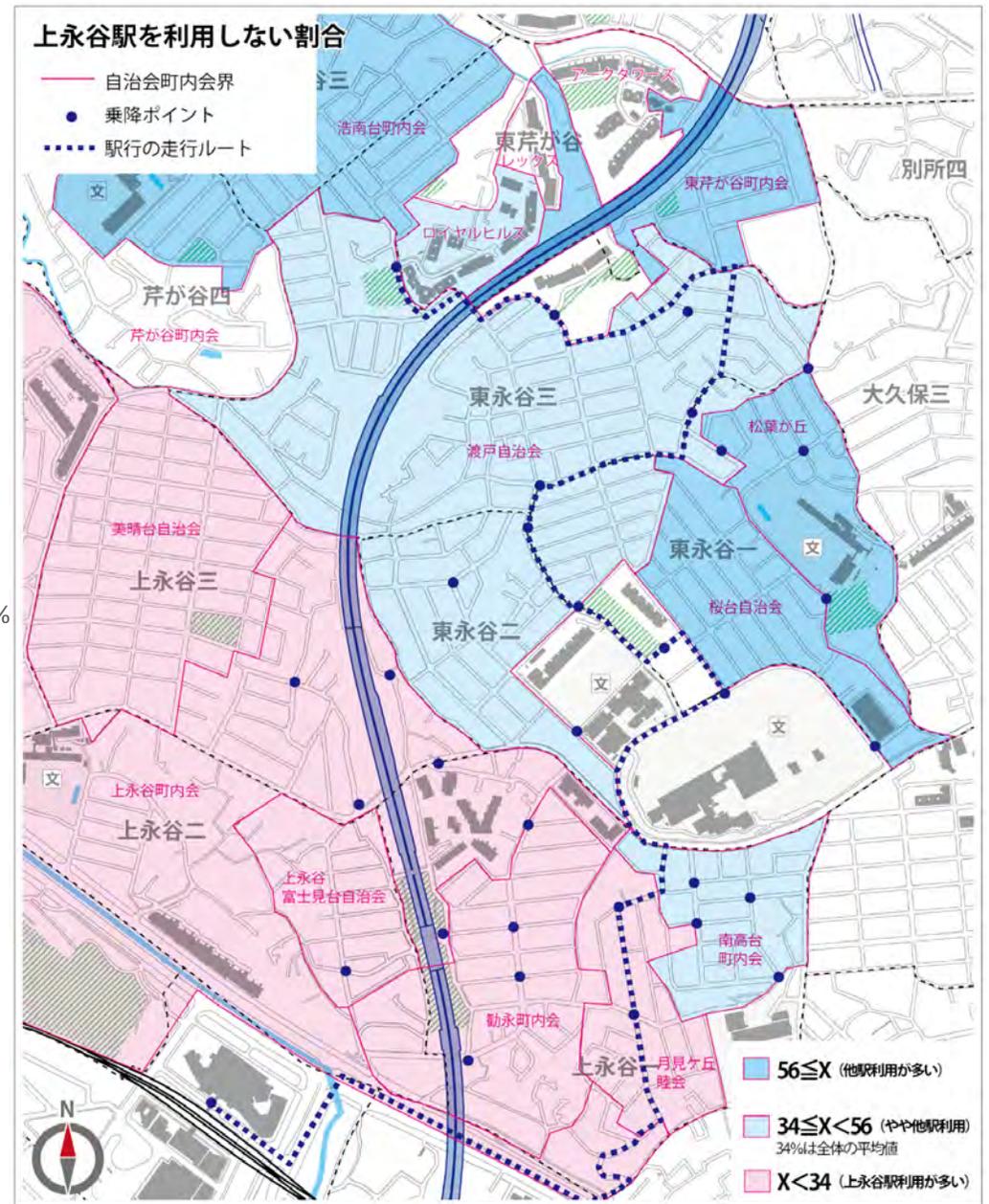
原因③：運行地区内で駅勢圏が別れている

未利用の理由：上永谷駅を利用しない（地区全体）



・未利用者のうち、上永谷駅を日常的に利用していない方は**48%**を占めた。

・ のエリアは特に、上永谷駅を利用していない方の割合が高い。



報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■利用低迷の原因についての考察

利用者数	6.7人/日
(目標人数	約30人/日)

→利用者数が目標人数に比べて大幅に少ない

→持続可能なサービスの提供が難しい

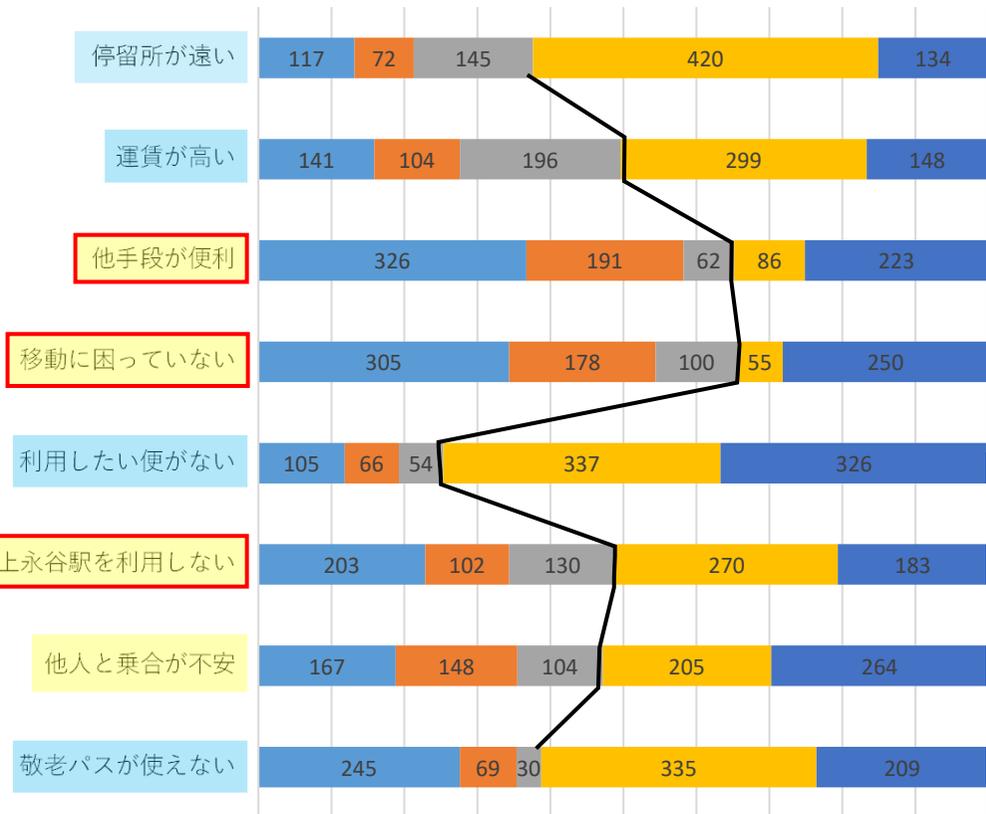
報告(1) 港南区永野・永谷地区「ながなが号」の実証運行の終了について

■ 利用低迷の原因についての考察

- ・・・運行計画の変更で対応可能
- ・・・潜在的なニーズ

未利用の理由（全体傾向）

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



■ ととも当てはまる ■ 当てはまる ■ 少し当てはまる ■ 当てはまらない ■ 未記入

未利用の理由のうち、
 運行計画の変更では対応が難しい
 「他手段が便利（原因①）」
 「移動に困っていない（原因②）」
 「上永谷駅を利用しない（原因③）」
 の割合が高いことを踏まえ、

永野・永谷地区において
 上永谷駅への移動支援のニーズは小規模



運行計画を変更しても
 乗車人数の大幅な増加は見込めず
 持続可能なサービスの提供は困難であるため、
実証運行を終了する

国土交通省 R6地域公共交通共創・MaaS実証プロジェクト採択事業

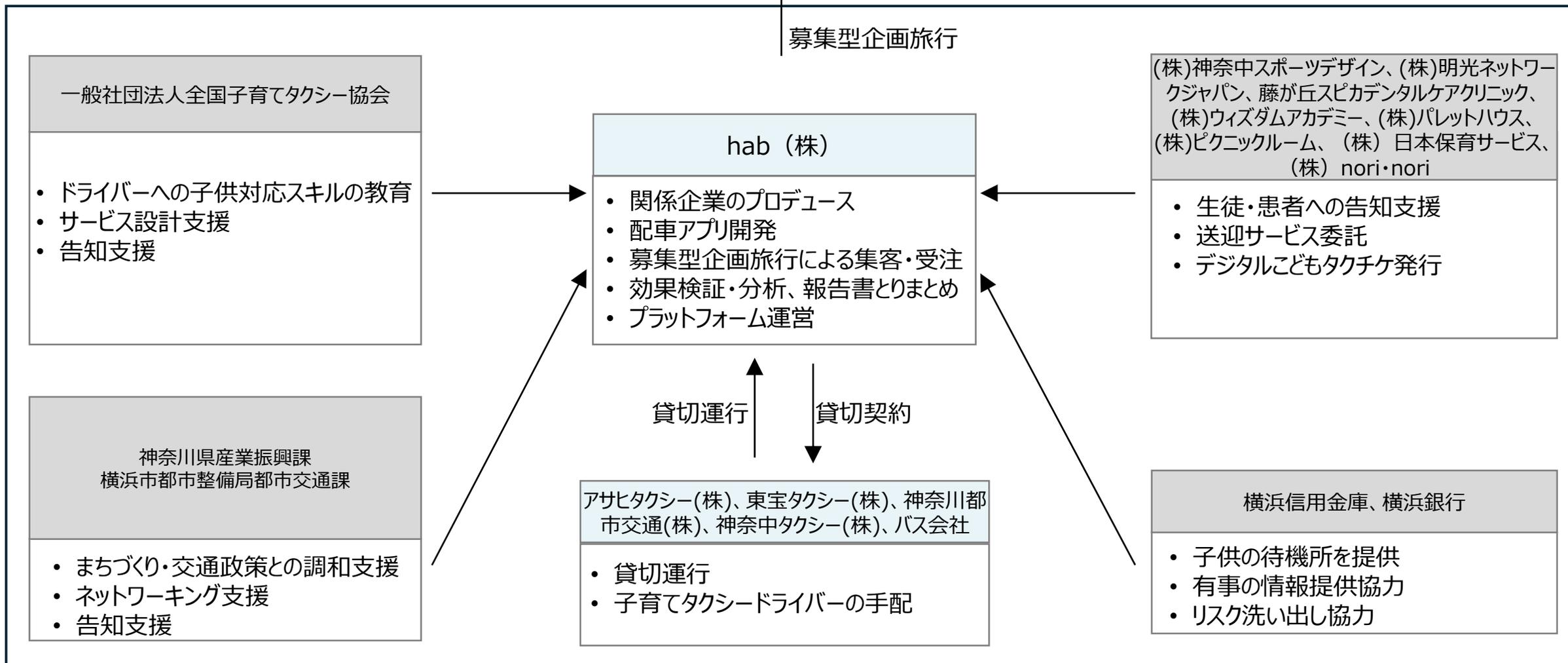
「こどものみらい共創プラットフォーム」 実証実験概要

2024/08/23
hab株式会社

運行時期	令和6年8月9日～令和7年2月28日まで
送迎対応時間	7時～21時 土日祝日も稼働 ※保護者からのリクエストに応じて適宜対応予定
対象者	運行エリアにお住まいで、本事業で提携する習い事・医療施設に通う小学生・幼児
運行エリア	横浜市、川崎市、平塚市、東京都杉並区
使用車両	セレナe-power（タクシー会社）、マイクロバス（バス会社）
運行事業者	アサヒタクシー、東宝タクシー、神奈川都市交通、神奈中タクシー、川崎タクシー、マコト、宮島運輸
運行形態	貸切タクシー・バス運行 ※募集型企画旅行による集客／運行
料金	法人：8,500円/h～ 個人：法人と議論のうえ決定
走行ルート	ルーティングシステムが予約に合わせて自動生成



こどものみらい共創プラットフォーム



カテゴリ	会社名
旅行業・システム開発	hab株式会社
タクシー	アサヒタクシー株式会社
タクシー	東宝タクシー株式会社
タクシー	神奈川都市交通株式会社
タクシー	神奈中タクシー株式会社
子育てドライバー育成	一般社団法人全国子育てタクシー協会
習い事	東急スポーツシステム株式会社
習い事	株式会社 神奈中スポーツデザイン
学童・習い事	株式会社 明光ネットワークジャパン
学童・習い事	株式会社 ウィズダムアカデミー
放課後等デイサービス	株式会社 IR
保育園	株式会社 日本保育サービス
保育園・学童	株式会社 ピクニックルーム
予防歯科	藤が丘スピカデンタルケアクリニック
コンサルティング	株式会社 nori・nori
自治体	神奈川県（産業振興課）
自治体	横浜市（都市整備局、経済局、こども青少年局）
銀行	横浜信用金庫
銀行	株式会社 横浜銀行

本コンソーシアムは、現行制度（旅行業）を土台とした再現性の高い課題解決策を実証・提示することで、共働き子育て層が抱える「子供の移動対応による様々な社会問題の解決と他地域水平展開」を目指しています

子育て層の送迎負担軽減による可処分時間向上

タクシードライバーの業務効率化

家庭の経済的負担軽減

タクシー業界の新収益創出

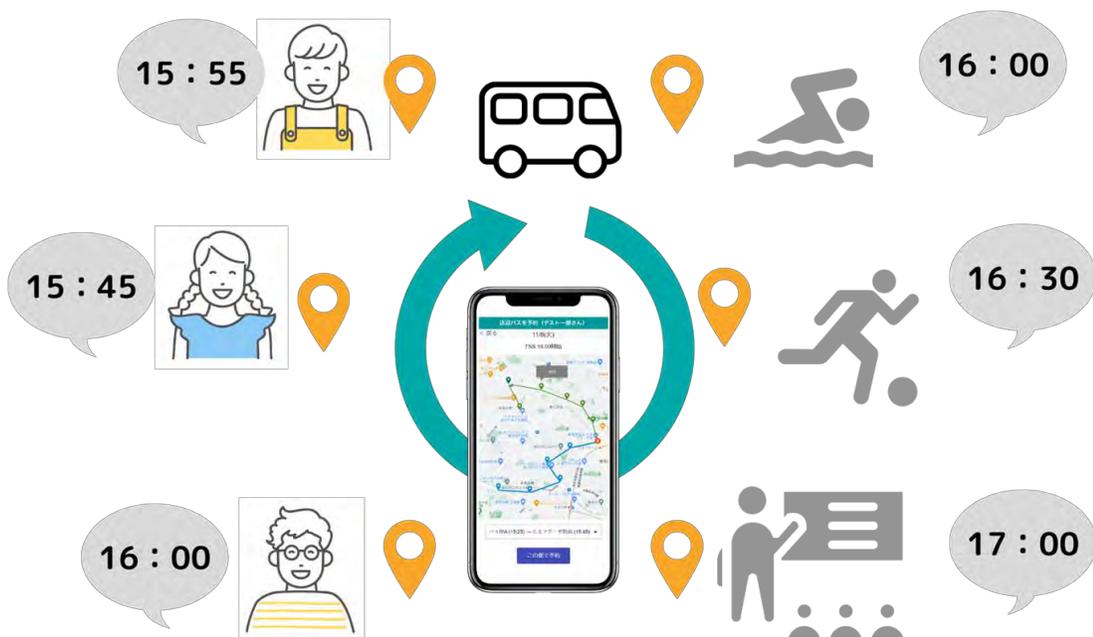
こどもの習い事選択肢の多様化

送迎車両減少によるCO2削減

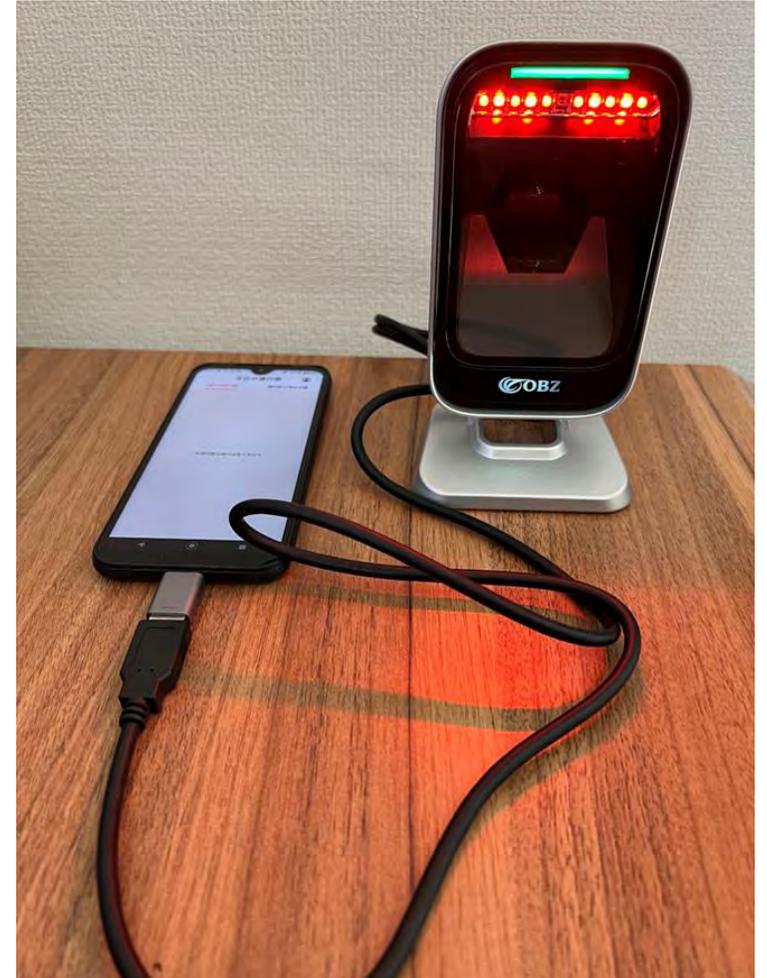


令和5年度の運営の様子

地域の子供たちが相乗りしてタクシーに乗車し、目的地に向かう
こども専用の相乗りタクシーサービスで課題解決を目指す。



令和5年度実証実験の様子



ニーズ検証	<ul style="list-style-type: none"> ・ リピート率88%、満足度平均9と高いサービス利用満足度 ・ 今回利用しなかった方もエリア外、迎えに行けない、キッズ携帯非保有、対象施設無しなどポジティブな理由が90%。
理想のユーザー像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 末子年齢9歳以下の共働き世帯。習い事を2つ程度やっており、土日も習い事で埋まっている。習い事から2km圏内に居住。
システムのつかいやすさ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 9割の方が問合せ無しで利用まで至る。
ルート設計の精度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予定乗車時刻とのずれの発生率は1割以下となり精度は問題なし。
運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ リクエストから予約に至るまで差分が生まれるため、その調整をどのようにしていくか。 ・ 保護者が迎えに来ることが障壁になっている。 ・ タクシー会社様・シルバー様への業務日時伝達に漏れや時差が生じる。 ・ シルバー様の業務理解が難しい。
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安心度評価4.55 / 5となり、十分な評価を得られた。 ・ ただし、車両を見つけられない、車両が遅延した際の不安度は非常に大きく、課題も残る。
ビジネスモデル	<ul style="list-style-type: none"> ・ 黒字化にはほど遠いが、法人連携など収支改善の道筋も見えた。

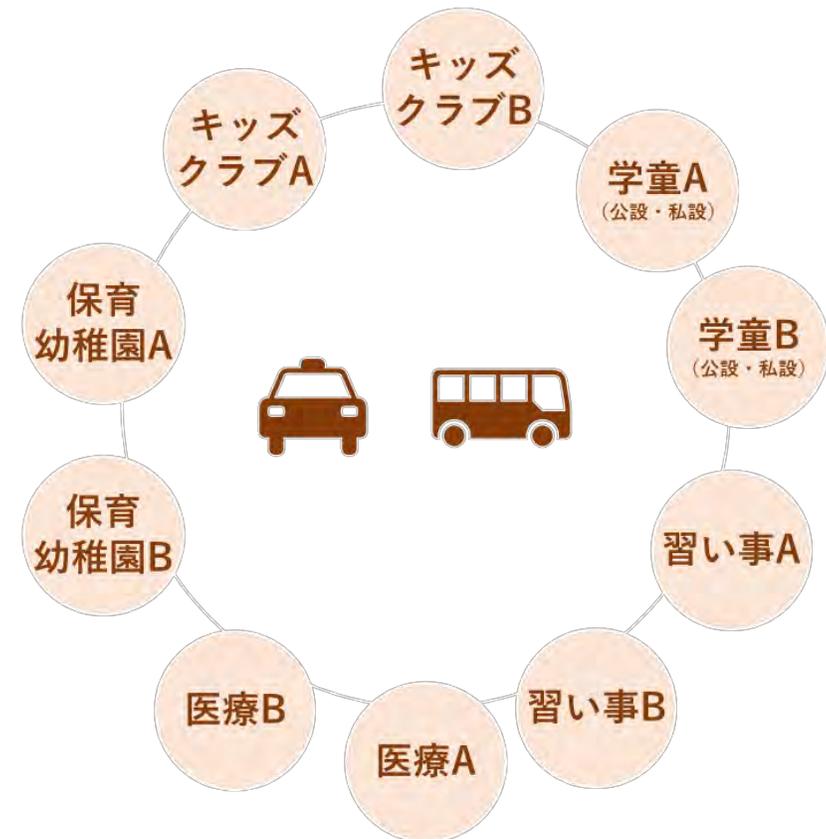
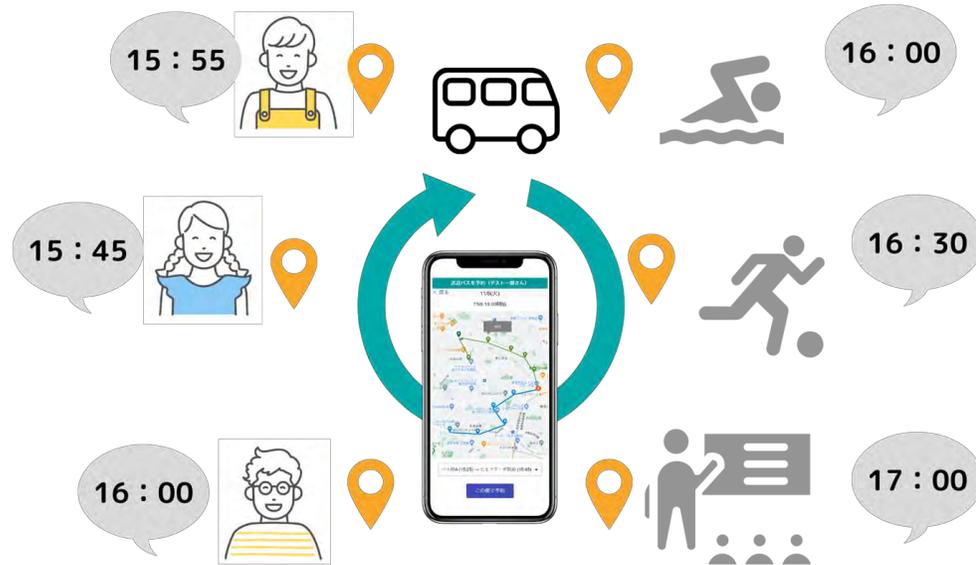
成果

- 高い満足度（リピート率88%）
- 法人様からの引き合い多数
- 横浜市外からの引き合い多数
- 潜在顧客の発見
 - ・ 長期運用前提なら利用
 - ・ 停留所同伴無しなら利用
 - ・ キッズクラブからの利用
 - ・ 学童中抜け利用

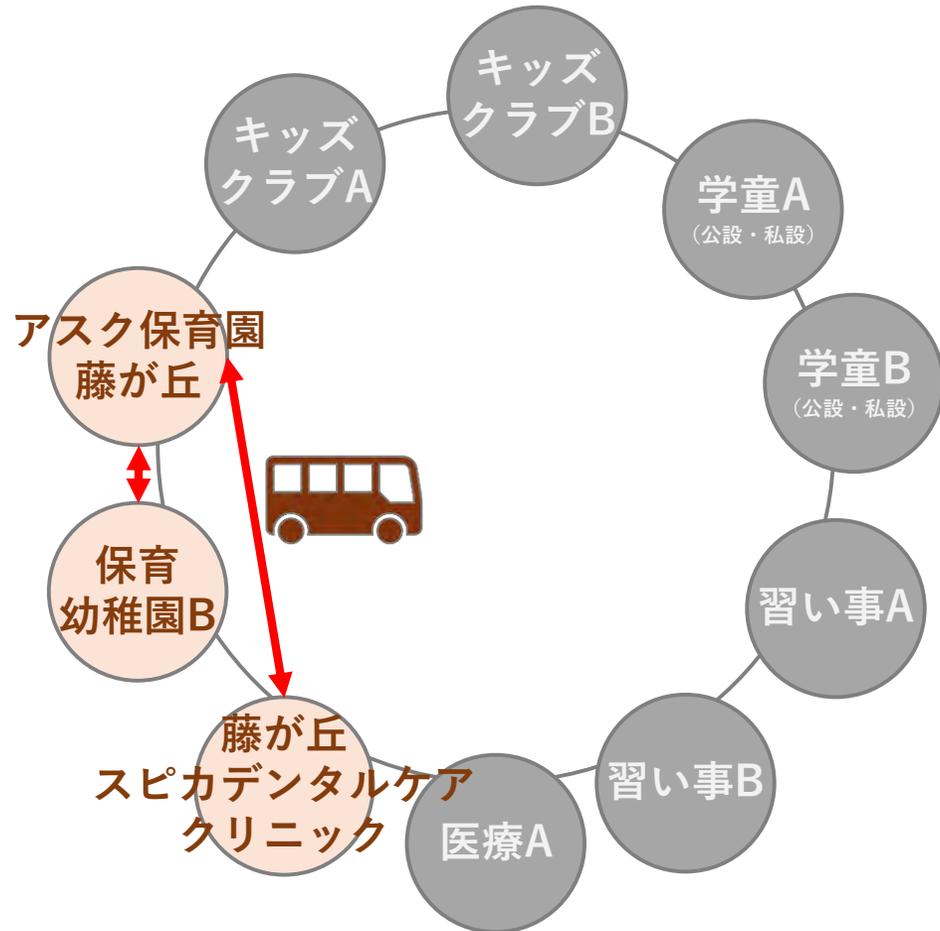
課題

- 採算成立の運行モデルの発見
- さらなる利便性と安全性の向上

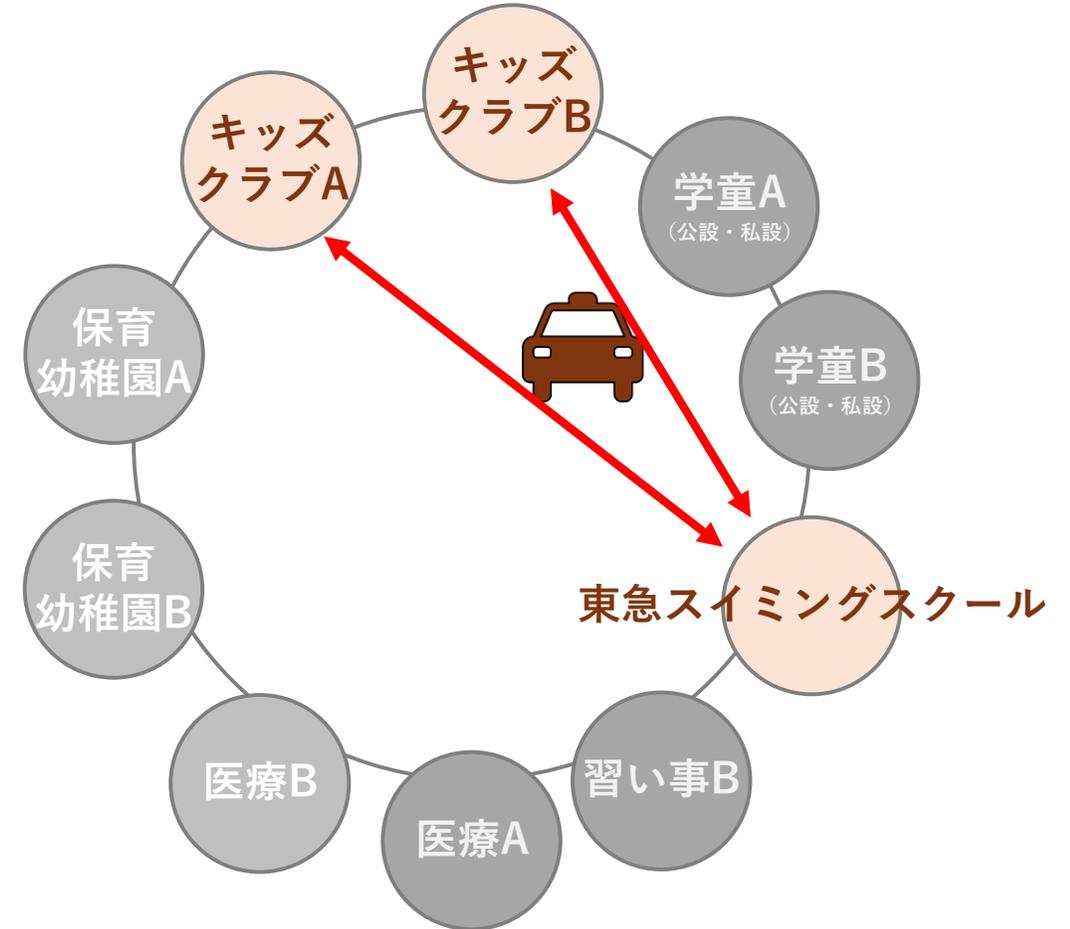
- 児童に加え幼児も対象に加える
- 停留所までの保護者同伴は、保護者申告があった場合不要とする
- 法人からの収益を基礎とする
- 乗車場所を学童・幼稚園・保育園等に意図的に集約する（自宅前も変わらず対応）
- マイクロバスサイズの輸送も対応



イメージ1：保育園×予防歯科医院
マイクロバスで20人程度輸送



イメージ2：放課後キッズ×東急スイミングスクール
タクシーで10人程度輸送（5人乗車×2便走行）



あたらしい放課後プロジェクト



子どもがすでに集まる場所から
送迎網を構築していく

相乗り率が飛躍的に向上し、収益性も向上

目標

- 黒字便の創出
- 平均乗車率を3人/時間
- 法人からの収益化
- 協賛・広告収入の実現

具体策（前年度からの改善点）

- **ニーズの高いエリアへのサービス拡大**
 - ・ 横浜市、川崎市、杉並区、平塚市
- **ニーズの高いターゲットへのサービス拡大**
 - ・ 幼児、放課後デイサービス、
- **収支改善への取り組み**
 - ・ 早期サービス開始による認知拡大
 - ・ バス貸切モデルの組み合わせによる収支拡大
 - ・ 法人連携モデル
 - ・ 公設学童連携による乗車率向上
- **利便性と安全性を高めるUIへ刷新**
 - ・ AIロボット等を活用した予約UIの刷新
 - ・ 交通事業者へのより確実な運行指示を実現するUIへ刷新
 - ・ 子どもGPSとのAPI連携/自社開発
- **マーケティング加速により「送迎から送客」へ**
 - ・ アンケートやアプリ内データ分析によるエリアごとの子供移動の需要の分析と需要創出

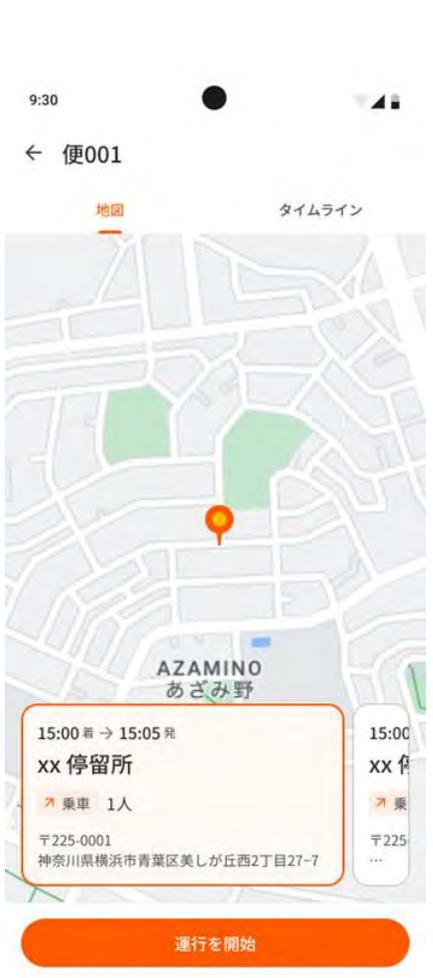
令和5年度のシステム開発成果物



ユーザーアプリ



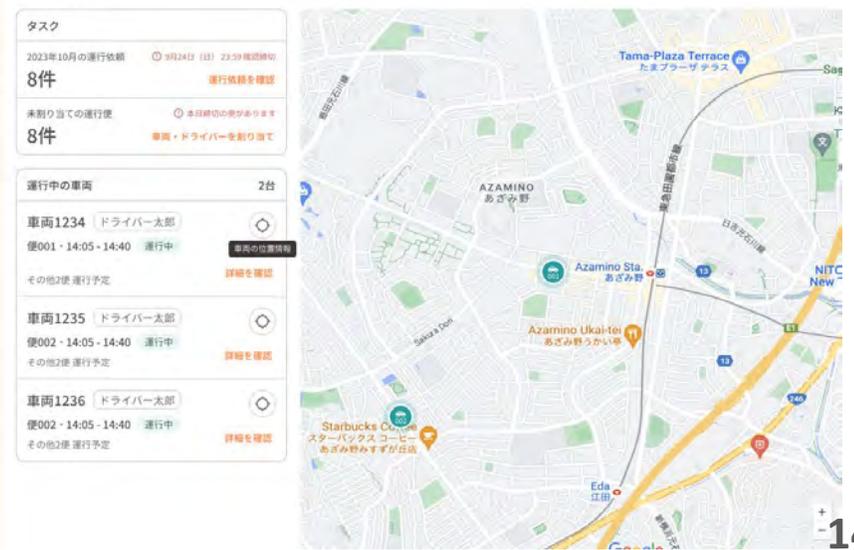
ドライバーアプリ



hab管理システム



運行管理士管理システム



保護者

- LINEの予約フローの見直し・改修
- リクエスト機能の見直し
- より直感的な乗降時本人確認UI/UXへの改修

運行管理士

- 配車漏れを無くすUI/UXへの改修
- バス会社への発注フローに即したUI/UXへの改修

ドライバー

- より直感的な乗降時本人確認UI/UXへの改修
- 流しドライバーでも対応可能なフレキシブルなUI/UXへの改修

施設

- 福祉事業者や保育園など、他業種にも対応可能なUI/UXへの改修

マスター管理画面

- 福祉事業者や保育園など、他業種にも対応可能なUI/UXへの改修
- 配車漏れを無くすUI/UXへの改修
- バス会社への発注フローに即したUI/UXへの改修
- 予約変更機能など、より高度な顧客対応が可能なUI/UXへの改修

その他

- アーキテクチャの見直し
- DB設計の見直し
- 視認性を高めるデザイン全体の見直し
- 補助スタッフの役割
 - 支援期間の見直し
- バスロケ表示のアルゴリズム改善

スケジュール



8月 — 9月 — 10月 — 11月 — 12月 — 1月 — 2月 — 2/28

走行



システム開発



参加施設開拓



車両導入



●発注・調達

●納品・運行

PR



●8月26日：共創モデル採択ニュースリリース

●9月下旬：詳細情報リリース

調査
(個人・法人)



報告書作成

