

横浜都市交通計画の一部改定について【報告】

(地域公共交通計画の作成)

建築・都市整備・道路委員会資料
令和3年12月16日
都市整備局

1 現行の横浜都市交通計画

横浜都市交通計画（以下、「計画」という。）は、交通政策全般にわたる政策目標などを示すことにより、市民・企業、交通事業者、行政などの多様な主体が協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものとして、平成20（2008）年3月に策定しました。

その後、10年が経過した平成30（2018）年10月に、社会情勢の変化に合わせて改定し、令和12（2030）年頃を目標年次として、施策・事業を実施しています。

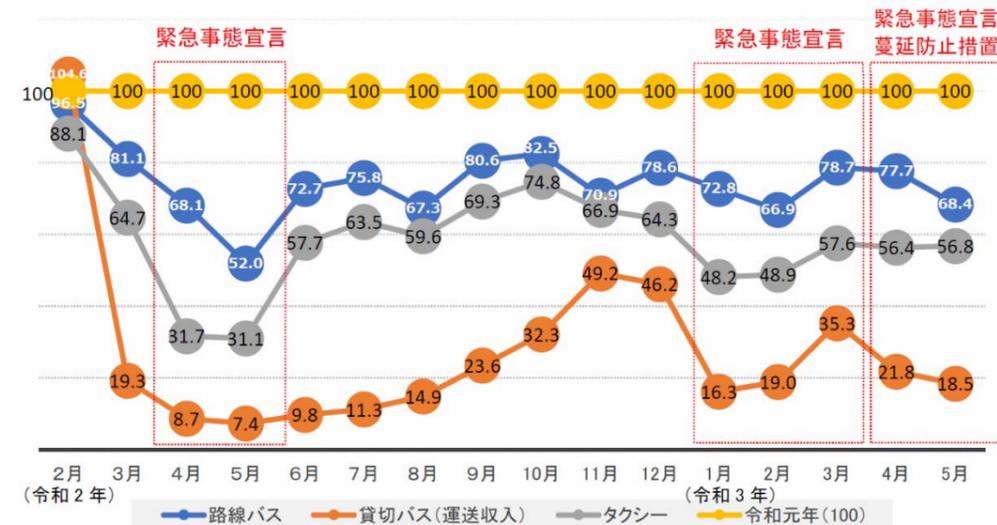
2 今回の一部改定の趣旨

(1) 背景

令和2（2020）年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（以下、「法改正」という。）が施行され、地方公共団体が交通事業者等と連携し、公共交通を中心に福祉輸送など地域の輸送資源を総動員する交通計画である「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成が努力義務化されました。

また、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化で、更なる公共交通利用者の減少や交通事業者の経営悪化などにより、公共交通サービスは深刻な危機に直面しています。一方で、高齢者の運転免許返納の増加などにより、地域の暮らしを支える移動手段の確保はますます重要となっています。

【公共交通サービスの深刻な危機】



関東管内のモード別輸送人員（貸切バスは運送収入）の月別推移（令和元年を100としたときの指数比較）
(出典：関東運輸局記者発表資料)

【法改正の概要】

地域が自らデザインする地域の交通（地域公共交通計画の作成）

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保（タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底（バス路線の再編やダイヤ・運賃の改善等）

(国土交通省資料より横浜市作成)

(2) 考え方

(1)の背景を踏まえ、現行計画の基本方針・政策目標は維持しながら内容を一部改定し、法改正の趣旨を追加することで「地域公共交通計画」とします。

【一部改定にあたり考慮する主な事項】

- 更なる人口減少、超高齢社会の進行、高齢者の免許返納
- 新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化
- 交通事業者の現状、運転手（担い手）不足
- ICT技術の進展

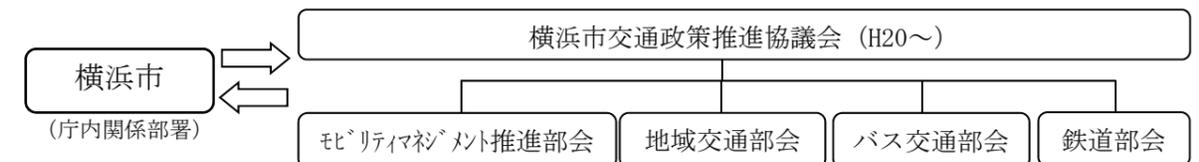
など

【現行計画への追記・修正等のイメージ】

章	項目	一部改定内容
第1章	計画に関する基本事項	必要に応じて追記・修正等
第2章	横浜の交通を取り巻く状況と課題	
第3章	横浜が目指すべき将来像	
第4章	基本方針、政策目標	
第5章	施策の方向、主な施策・事業	
新たな章	持続可能な地域交通の実現	次頁項目4参照

3 検討体制

本市交通政策の推進に向けては、「横浜市交通政策推進協議会」において、意見交換や情報共有をしています。地域公共交通計画の作成にあたっては、地域交通に関わる多様な主体が参画し相互に連携・協力して取り組むことが求められていることから、今回の一部改定においても、本協議会や庁内関係部署から意見を聴きながら、本市として一部改定作業を進めていきます。



<横浜市交通政策推進協議会委員構成>

学識経験者	東京大学大学院 中村文彦特任教授
交通事業者	一般社団法人神奈川県バス協会、一般社団法人神奈川県タクシー協会、鉄道事業者代表
行政機関	国土交通省関東運輸局、国土交通省関東地方整備局、神奈川県警察本部、横浜市
市民	公募市民、モビリティマネジメント推進部会長、地域交通部会長
企業	横浜商工会議所

4 法改正の趣旨に基づいて追加する内容

「持続可能な地域交通の実現」を図るため、現行計画に新たな章を追加します。

【1】地域交通の再整理 ※資料右側参照

- ◆高齢化や社会情勢の変化、様々な技術の向上が進む中で、「誰もが利用しやすく」、「安全安心に利用できる」、といった観点で再整理
- ◆既存の公共交通サービスを基本とし、多様化しているニーズを補う新たな交通サービスも対象として、より身近な移動を支える交通を「地区内交通サービス」として整理

①バスネットワークの維持

<現状>

- ◆利用者減少によるバス路線の深刻な収支悪化や、減便が生じている
- ◆朝夕（通勤・通学）と昼間（高齢者等）の時間帯の移動を支える路線確保が求められている

<方向性>

- ◆バスネットワーク維持のためには、路線の短絡化や効率化等の路線再編が重要
- ◆路線再編を進めるには、「バスは最寄り駅まで」「路線によってはバスを乗り継ぐ」、という考え方も必要

②地区内交通サービスの確保

<現状>

- ◆バス停や最寄りの生活利便施設まで、といった身近な目的地への移動ニーズが高まっている
- ◆地区内交通サービスの選択肢を幅広く提供することが求められている

<方向性>

- ◆外出機会が増えることは、健康維持やまちの賑わいにつながるため、より一層、福祉やまちづくりと一体で交通を考えることが重要
- ◆利用者や歩行者などの安全・安心を確保した上で、パーソナルモビリティ等の新たなモビリティツールの活用も必要

【2】持続可能な地域交通の維持・確保 ※資料右側参照

- ◆バスネットワークの維持・地区内交通サービスの確保につながる施策・事業の拡充
- ◆「知って・乗って・楽しめて」地域で交通を支えるモビリティマネジメントの推進
- ◆持続可能な地域交通の維持・確保に向けた指標の設定

5 今後のスケジュール

令和4年5月頃に素案を公表し、パブリックコメントを実施します。計画の一部改定は、令和4年秋頃を予定しています。

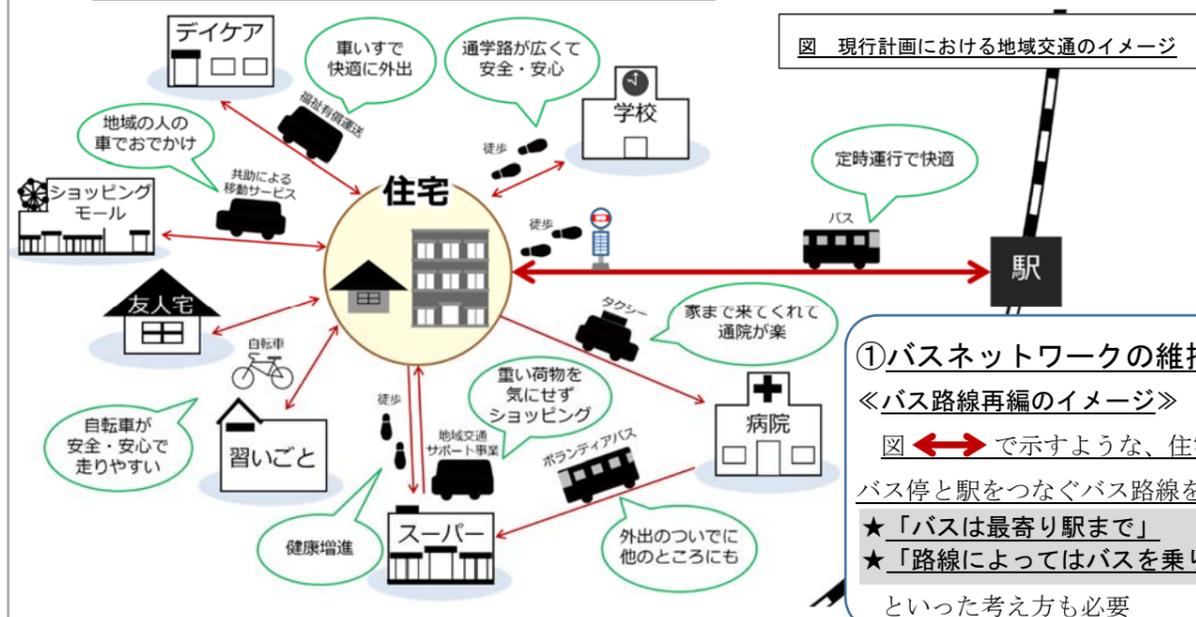
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
横浜市交通政策推進協議会 ※テーマ別部会については適宜開催	12/21 ●	6/30 ● 12/22(予定) ●	● ●	計画の一部改定
横浜市	一部改定の検討及び作業			
住民・利用者等の意見の反映			パブリックコメント実施	

項目4の解説

【1】地域交通の再整理

（現行計画の地域交通の位置づけ）

地域交通とは、市民生活における買い物や通勤・通学、通院等の日常生活圏を移動するための交通とし、概ね自宅から駅や自宅周辺エリアを移動する交通とする。



①バスネットワークの維持

《バス路線再編のイメージ》

- ◆ 図 ←→ で示すような、住宅周辺のバス停と駅をつなぐバス路線を対象に、
 - ★「バスは最寄り駅まで」
 - ★「路線によってはバスを乗り継ぐ」
- といった考え方も必要

②地区内交通サービスの確保

《地区内交通サービスのイメージ》

図 ←→ で示すような、住宅と商業施設や福祉・医療施設などをつなぐ、様々な移動シーンを対象に、

- ★既存の公共交通サービスの活用 : デマンドバス、タクシーの相乗り 等
- ★多様な主体によるあらゆる輸送資源の活用 : 施設送迎車 等
- ★新たなモビリティツールの活用 : パーソナルモビリティのシェアリング 等

など輸送資源を総動員し、誰もが安全安心に利用できる、より身近な移動を支える交通サービスの確保が必要

<新たなモビリティツールの一例>
※横浜市での実証実験事例より



写真：横浜国立大学提供
(パーソナルモビリティのイメージ) (グリーンスローモビリティのイメージ) (自動運転車(低速)のイメージ)

【2】持続可能な地域交通の維持・確保

施策・事業の拡充に加え、積極的に交通サービスを利用するなど、地域で交通を支える意識を高めることが重要であり、モビリティマネジメントの推進が必要

《モビリティマネジメント》

一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化すること※を促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーション中心の交通施策

※ 渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮して、過度な自動車利用に頼る状態から、公共交通や自転車等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換すること