

# 令和5年度 第1回横須賀市地域公共交通会議

日 時 令和6年(2024年)3月14日(木)10時から  
場 所 横須賀市役所消防局庁舎4階 災害対策本部室

## 次 第

### 1 開会

### 2 議事

- (1) 横須賀市地域公共交通会議設置要綱の改正について〔議決事項〕
- (2) ハマちゃんバス運行実績の報告について〔報告事項〕
- (3) 横須賀市地域公共交通の導入支援ガイドラインの改定について〔報告事項〕
- (4) 令和5年11月の湘南国際村におけるグリーンスローモビリティの運行について(神奈川県)〔報告事項〕
- (5) 神奈川版ライドシェアについて(神奈川県)〔報告事項〕
- (6) その他

### 3 閉会

## 横須賀市地域公共交通会議設置要綱（案）

（設置）

第 1 条 ~~道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）~~道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス、公共交通空白地有償運送等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進及び地域の実情に則した輸送サービスの実現に必要な項目を協議するため、横須賀市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- （1）地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の実態~~及び運賃、料金等~~に関する事項
- （2）公共交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （3）その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成）

第 3 条 交通会議の委員は、15 人以内とする。

2 交通会議は、次に掲げる者をもって構成する。

- （1）市民
- （2）学識経験者
- （3）一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- （4）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- （5）国土交通省関東運輸局
- （6）県職員
- （7）市職員
- （8）その他交通会議の運営上必要と認められる者

3 委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。

（会長）

第 4 条 交通会議に会長をおき、構成員が互選する。

2 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指定した委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議の会議は、会長が招集する。

2 交通会議は委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 交通会議の議決を要する事項については、出席委員過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、やむを得ない事由により交通会議を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって交通会議の議決に変えることができる。

(代理等)

第6条 第3条第2項第3号から第7号までに掲げる委員は、交通会議に出席できない場合は、代理人を出席させることができる。

2 前項の代理人は、会議において委員の権限を有し、その出席は、委員の出席とみなす。

3 会長は、交通会議の会議において必要があるときは、関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(分科会)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、専門的な事項を調査審議するため、分科会を設置することができる。

2 分科会の構成員は、会長が指名する委員及び交通会議が必要と認める者とする。

3 第4条及び第5条の規定は、分科会の会議に準用する。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、都市部都市計画課において処理する。

(その他の事項)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、交通会議の同意を得会長が定める。

附 則

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和6年3月14日から施行する。

横須賀市運賃等協議会設置要綱（案）

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項の規定に基づき、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域（以下「路線等」という。）に係る運賃及び料金（以下「運賃等」という。）を協議するため、横須賀市運賃等協議会（以下「運賃等協議会」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条 運賃等協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- （1）路線等に係る運賃等
- （2）その他運賃等協議会が必要と認める事項

（運賃等協議会の構成）

第3条 運賃等協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- （1）市民
- （2）当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- （3）国土交通省関東運輸局職員
- （4）市職員
- （5）その他運賃等協議会の運営上必要と認められる者

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

（会長）

第4条 運賃等協議会に会長をおき、委員が互選する。

2 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指定した委員がその職務を代理する。

（会議）

第5条 運賃等協議会の会議は、会長が招集する。

2 運賃等協議会は委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 運賃等協議会の議決を要する事項については、出席委員過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、やむを得ない事由により運賃等協議会を開くいとまがない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって運賃等協議会の議決に変えることができる。

(代理等)

第6条 第3条第2号から第4号までに掲げる委員は、運賃等協議会に出席できない場合は、代理人を出席させることができる。

2 前項の代理人は、会議において委員の権限を有し、その出席は、委員の出席とみなす。

3 会長は、運賃等協議会の会議において必要があるときは、関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 運賃等協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 運賃等協議会の庶務は、都市部都市計画課において処理する。

(その他の事項)

第9条 この要綱に定めるもののほか、運賃等協議会の運営に関し必要な事項は、運賃等協議会の同意を得会長が定める。

附 則

この要綱は、令和6年4月1日から施行する。

# 乗合事業に係る協議運賃の取扱いについて

令和6年3月14日

関東運輸局神奈川運輸支局

# 地域公共交通会議に関する規定の整理について

(国土交通本省説明資料より)

- 現行の道路運送法（以下「運送法」という。）第9条第4項は、一般乗合旅客自動車運送事業における協議運賃制度を規定している。  
具体的には、一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調ったときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第1項及び前項の規定にかかわらず、届出をもって足りることを規定している。
- 道路運送法施行規則（以下「運送法施行規則」という。）第9条の2においては、現行の運送法第9条第4項における関係者の間で協議が調ったときとは、地域公共交通会議（又は地域交通法の協議会）で協議が調ったときと規定している。運送法施行規則第9条の3においては、地域公共交通会議の構成員を規定している。
- 改正法により、協議運賃においては、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、運送法第9条第4項各号に定める構成員により協議することとし、その構成員については、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないように、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとしたため、運送法施行規則第9条の2及び第9条の3について、整理を行う必要がある。
- 他方、運送法第15条の2第1項（事業計画変更）、第20条第2項（営業区域外旅客運送）、第79条の4第1項第5号（自家用有償旅客運送）については、運送法施行規則第15条の4第2号、第18条の3、第51条の7により、地域公共交通会議で協議が調ったときを要件としており、地域公共交通会議は引き続き運送法施行規則において位置づける必要があるところ、運送法施行規則第4条に地域公共交通会議を規定し、構成員については、現行の運送法施行規則第9条の3第1項及び第2項に相当する規定を、第4条の2（新設）に規定することとする。

# 道路運送法施行規則の改正(令和5年10月1日施行)

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）

【旧】

## （地域公共交通会議の構成員）

**第九条の三** 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

**2** 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
- イ 道路管理者
- ロ 都道府県警察
- 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者



# 道路運送法施行規則の改正(令和5年10月1日施行)

道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)

## 【新】

### (地域公共交通会議の構成員)

**第四条の二** 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

**六 自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行つている第四十九条に規定する特定非営利活動法人等**

**2** 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
- イ 道路管理者
- ロ 都道府県警察
- 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

**公共交通会議の構成員は、自家用有償運送に係る協議に関する明記がされたのみ(乗合を協議するに当たっては実質変更なし)**

# 道路運送法の改正(令和5年10月1日施行)

## 道路運送法 (昭和26年法律第183号)

### 【旧】

#### (一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

#### 第九条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調つたときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。

### 【新】

#### (一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

#### 第九条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域（以下この項において「路線等」という。）に係る運賃等について協議が調つたときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調つたときも、同様とする。

一 当該路線等をその区域に含む市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県

二 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者

三 当該路線等を管轄する地方運輸局長

四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

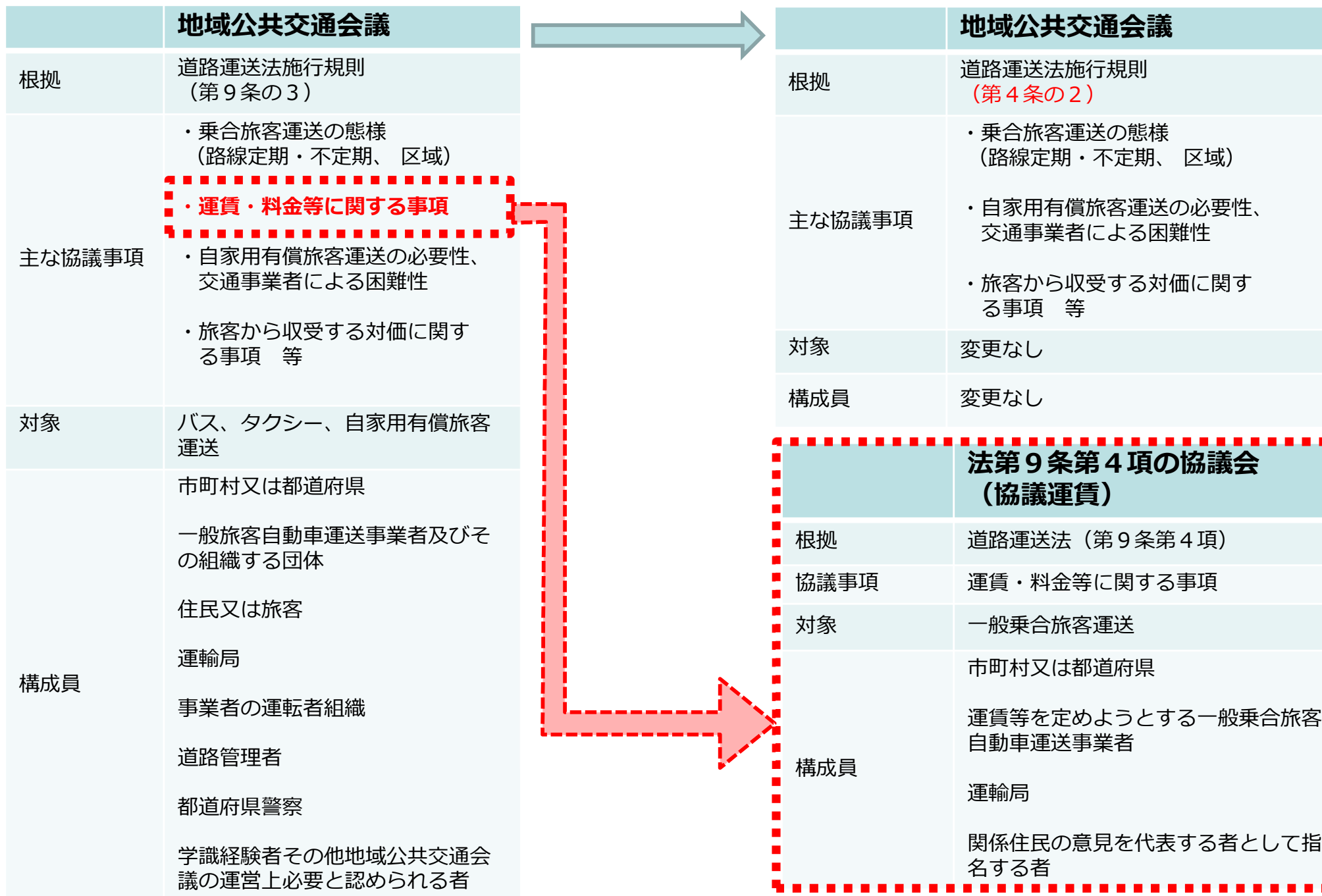
5 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

運賃を協議するための協議会を新たに設置・・・構成員は以下4者

当該乗合事業者のみが参加

公聴会の開催等が義務付け

# 改正後の地域公共交通会議



# 法第9条第4項の協議会について

## 法第9条第4項の協議会（協議運賃）

根拠	道路運送法（第9条第4項）
設置目的	従来「地域公共交通会議」にて協議されていた協議運賃について、今般の法改正の趣旨を踏まえ、独占禁止法に抵触しない形で協議を行うために設置する。
協議事項	地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議する。
対象	一般乗合旅客運送
構成員	<p>市町村又は都道府県</p> <p>運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者</p> <p>運輸局</p> <p>関係住民の意見を代表する者として指名する者</p>
開催方法	独占禁止法に抵触しないよう構成員を限定し、地域公共交通会議と連続して協議を行う場合でも、上記構成員以外の地域公共交通会議構成員を退室又は別室で行うなど十分注意する。対面による開催の他、書面による協議もできるものとする。



# 法第9条第5項の公聴会の開催等について

## 道路運送法第9条第5項

道路運送法第9条第4項の規定による運賃等の協議にあたっては、あらかじめ、市町村又は都道府県は公聴会の開催、パブリックコメントの実施等により住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じる必要がある。

## 公聴会等の手法

運送する路線等にかかる住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求める手法としては、法令上、公聴会の開催は例示であり、以下の方法などが想定される。



①公聴会の開催  
(住民)  
(利用者)  
(利害関係者)



②パブリックコメントの募集  
(住民)  
(利用者)  
(利害関係者)



③市政広報誌への掲載  
(住民)  
(利用者)  
(利害関係者)



④アンケート調査  
(住民)  
(利用者)



+ ⑤事業者団体へのヒアリング  
(利害関係者)

※ ( ) 内は想定する対象者

上記①、②、③はいずれかを実施、④と⑤は併せて実施することで道路運送法第9条第5項を満たすものと考えられる。

# 【参考】改正前の各種会議体の比較

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会	地域協議会
根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (第6条)	道路運送法施行規則 (第9条の3)	道路運送法施行規則 (第51条の8)	道路運送法施行規則 (第15条の4第2項)
主宰	市町村(複数可)又は都道府県	市町村(複数可)又は都道府県	市町村(複数可)又は都道府県	都道府県
主な協議事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項</li> <li>道路運送法の各種特例(右の地域公共交通会議、運営協議会と同じ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合旅客運送の態様(路線定期・不定期、区域)</li> <li>運賃・料金等に関する事項</li> <li>自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性</li> <li>旅客から収受する対価に関する事項 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性</li> <li>旅客から収受する対価に関する事項</li> </ul> ※特定非営利活動法人等(申請者)に意見を聴取	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり</li> <li>具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成</li> </ul> ※特例は路線の休廃止のみ
対象	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送	自家用有償旅客運送	特に定めない
構成員	主宰者(市町村又は都道府県) 公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者 公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が認める者 ※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある	主宰者(市町村又は都道府県) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 運輸局 事業者の運転者組織 道路管理者 都道府県警察 学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者	主宰者(市町村又は都道府県) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 運輸局 事業者の運転者組織 現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等 学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者	少なくとも都道府県、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者 ※分科会等を地域ごとに組織することも可



# 【参考】改正後の各種会議体の比較(令和5年10月1日施行)

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会	法第9条第4項の協議会	地域協議会
根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(第6条)	道路運送法施行規則(第4条の2)		道路運送法(第9条第4項)	道路運送法施行規則(第15条の4第2項)
主宰	市町村(複数可)又は都道府県	市町村(複数可)又は都道府県		-	都道府県
主な協議事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項</li> <li>道路運送法の各種特例(右の地域公共交通会議、運営協議会と同じ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合旅客運送の態様(路線定期・不定期、区域)</li> <li>自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性</li> <li>旅客から収受する対価に関する事項等</li> </ul> <p>※特定非営利活動法人等(申請者)に意見を聴取</p>	<p>←地域公共交通会議へ統合</p> <p>※ただし、経過措置により現に存する改正前の道路運送法施行規則第51条の7第1号に規定する運営協議会は、改正後の道路運送法施行規則第4条第2項に規定する地域公共交通会議とみなされる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃・料金等に関する事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり</li> <li>具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成</li> </ul> <p>※特例は路線の休廃止のみ</p>
対象	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送		一般乗合旅客運送	特に定めない
構成員	<p>主宰者(市町村又は都道府県)</p> <p>公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者</p> <p>公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が認める者</p> <p>※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある</p>	<p>主宰者(市町村又は都道府県)</p> <p>一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</p> <p>住民又は旅客</p> <p>運輸局</p> <p>事業者の運転者組織</p> <p>道路管理者</p> <p>都道府県警察</p> <p>学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</p> <p>※現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等</p>		<p>市町村又は都道府県</p> <p>運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者</p> <p>運輸局</p> <p>関係住民の意見を代表する者として指名する者</p> <p>※市町村又は都道府県は協議するときは、あらかじめ、公聴会の開催等関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じる</p>	<p>少なくとも都道府県、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者</p> <p>※分科会等を地域ごとに組織することも可</p>

# 証明書(例)

道路運送法施行規則第4条第2項に基づく地域公共交通会議等において協議が調っていることの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている路線又は営業区域
2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間
3. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

令和〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇地域公共交通会議  
会長〇〇 〇〇

(乗合様式例)

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇協議会において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

- ・協議が調っている運賃(料金)の種類、額及び適用方法
- ・運賃を適用する路線又は営業区域
- ・適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
- ・運賃を定める一般乗合旅客自動車運送事業者の氏名又は名称

令和〇〇年〇〇月〇〇日  
〇〇協議会

(乗用様式例)

道路運送法第9条の3第3項及び同法施行規則第10条の5第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇協議会において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

- ・協議が調っている運賃(料金)の種類、額及び適用方法
- ・運賃を適用する営業区域
- ・適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
- ・運賃を定める一般乗用旅客自動車運送事業者の氏名又は名称

令和〇〇年〇〇月〇〇日  
〇〇協議会



## ハマちゃんバス運行再開後の利用状況について

### 1. 運行再開までの経緯

#### (1) 令和5年3月20日（月）

書面にて開催された令和4年度第1回横須賀市地域公共交通会議において、SAGAMI TAXI(株)を新たな事業者とする運行計画が承認された。

#### (2) 令和5年3月24日（金）

地域公共交通会議において協議が整っていることの証明書を関東運輸局神奈川運輸支局へ提出した。

#### (3) 令和5年5月23～25日

停留所となっている追浜東団地集会所において、事業者によるイベントが開催され、元新体操フェアリージャパンでアーティストの坪井保菜美先生が地域住民と共同作業により車体ペイントを行うなど、運行再開へ向けて周知を図った。



車体ペイント作業の様子



完成

#### (4) 令和5年6月1日（木）

運行が再開された。



追浜東団地集会所



追浜駅での乗車

## 2. 運行再開後の利用者数

### (1) 1日平均利用者数

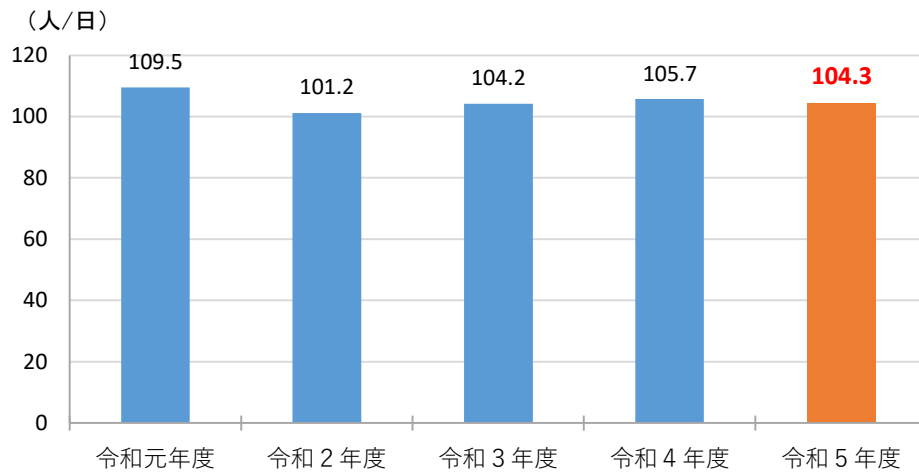
- ・運行再開後の6月～12月（7か月間）の利用者数は104.3人/日となっている。
- ・運行休止前と比較して同程度の利用者数となっており、運休期間があったにもかかわらず、これまでと同様に利用いただいている。

#### (1)-① 1日平均利用者数の推移

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
運行日数	80日	246日	266日	163日	146日
総利用者数	8,756人	24,884人	27,706人	17,224人	15,230人
1日平均利用者数	109.5人	101.2人	104.2人	105.7人	104.3人
1便当り利用者数	9.1人	8.4人	8.7人	8.8人	8.7人

※令和元年度：令和元年12月～令和2年3月  
令和2年度：令和2年4月～令和3年3月  
令和3年度：令和3年4月～令和4年3月  
令和4年度：令和4年4月～令和4年11月  
令和5年度：令和5年6月～令和5年12月

#### (1)-② 1日平均利用者数の推移



## (2) 月別利用者数

- ・運行再開後の利用者数は、再開直後の6月は91.5人/日とやや少なかったものの、7月以降はほとんどの月で100人/日を上回っており、安定して利用いただいている。
- ・過年度（運行休止前）と比較しても、再開直後の6月を除き、ほぼ同様の利用者数となっている。

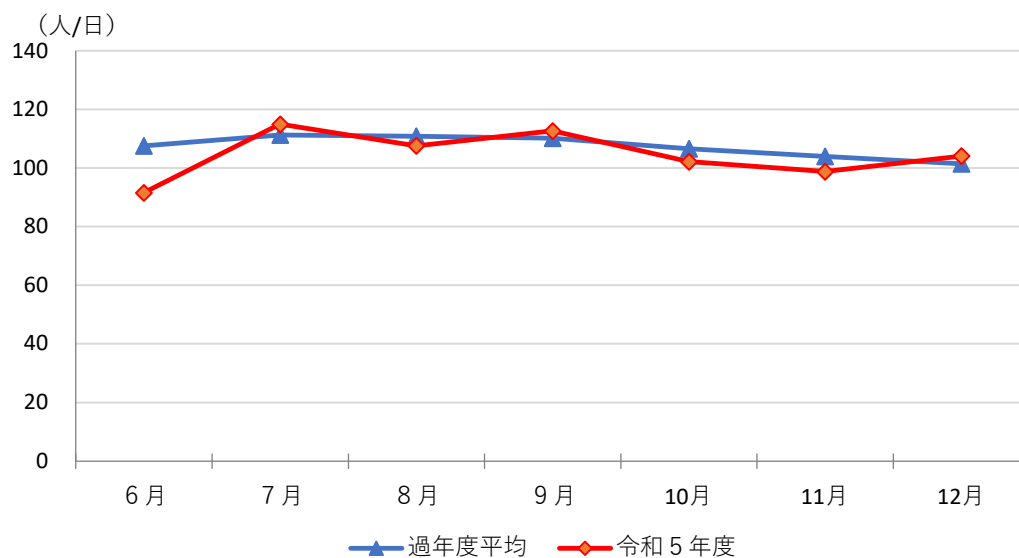
### (2)-① 運行再開後の利用者数の推移

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	6~12月(合計)
乗車人員	2,014	2,297	2,365	2,251	2,145	1,974	2,184	<b>15,230</b>
運行日数	22	20	22	20	21	20	21	<b>146</b>
1日平均利用者数	91.5	114.9	107.5	112.6	102.1	98.7	104.0	<b>104.3</b>

### (2)-② 過年度の月別利用者数との比較

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
過年度平均	107.5	111.2	110.8	110.1	106.5	103.9	101.4
令和5年度	91.5	114.9	107.5	112.6	102.1	98.7	104.0

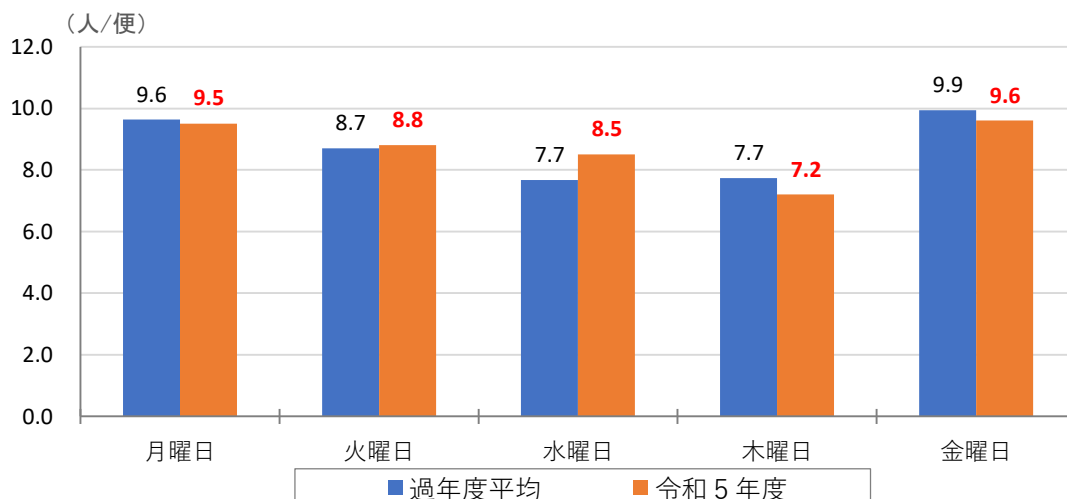
※過年度平均:本格運行後の令和2年度～令和4年11月までの6月～12月について各月の平均乗車人員を算出



### (3) 曜日別、便別、停留所別の利用状況

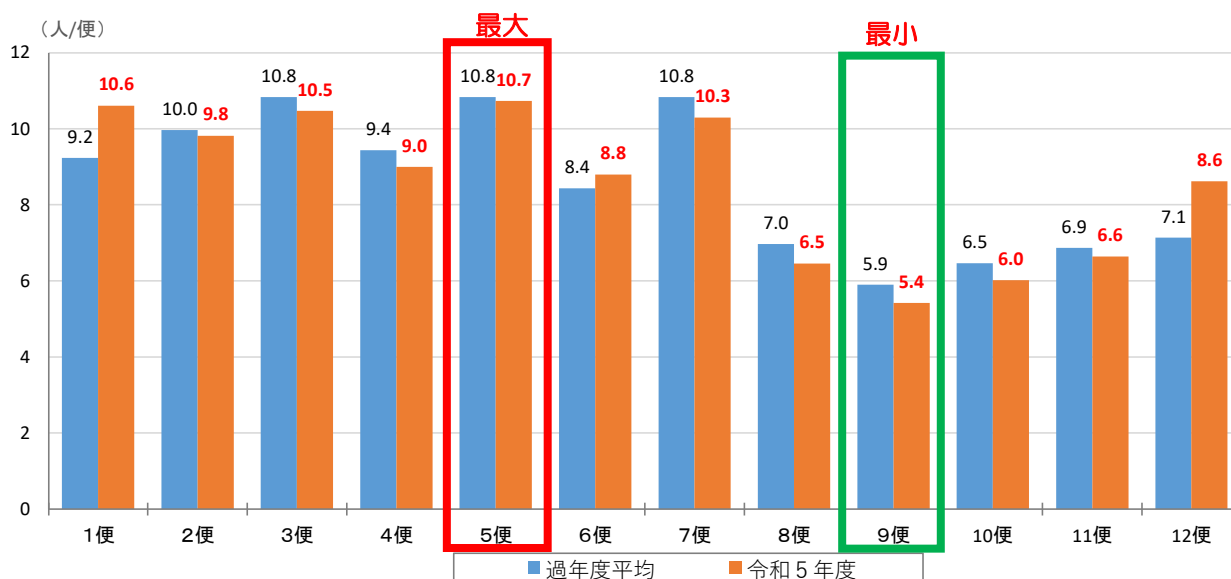
・曜日別、便別、停留所別の利用者数を過年度（運行休止前）と比較したが、どれも運行休止前と同程度の利用者数となっており、利用状況に変化はみられなかった。

#### (3)-① 曜日別の利用者数



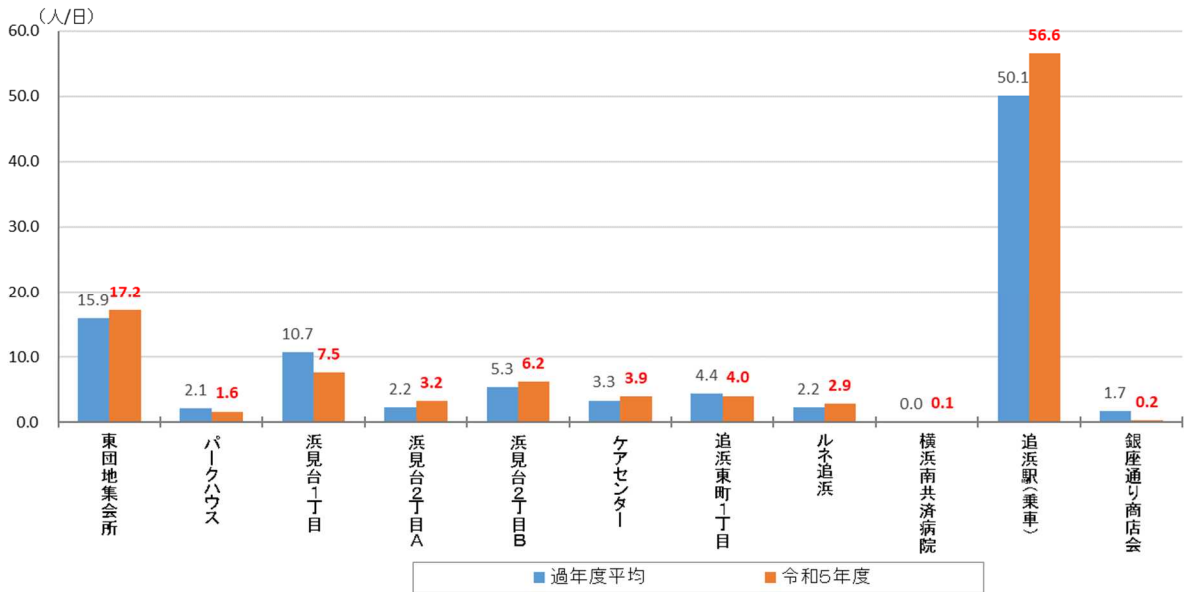
※過年度平均: 本格運行後の令和2年度～令和4年11月までについて各曜日の平均乗車人員を算出

#### (3)-② 便別の利用者数



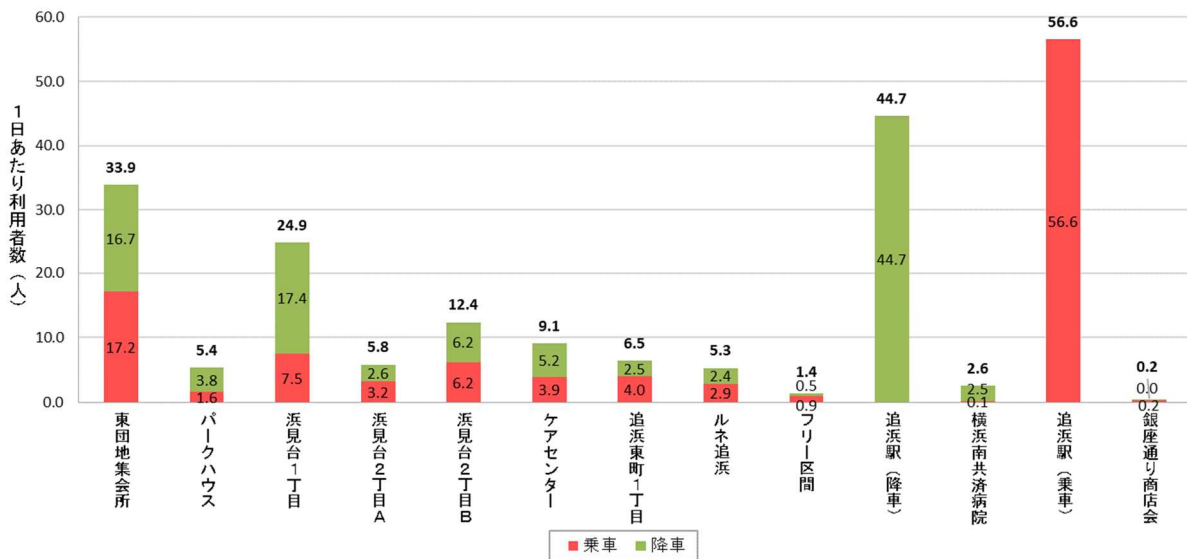
※過年度平均: 本格運行後の令和2年度～令和4年11月までについて各便の平均乗車人員を算出

(3)-③ 停留所別の利用者数（乗車人数/日）



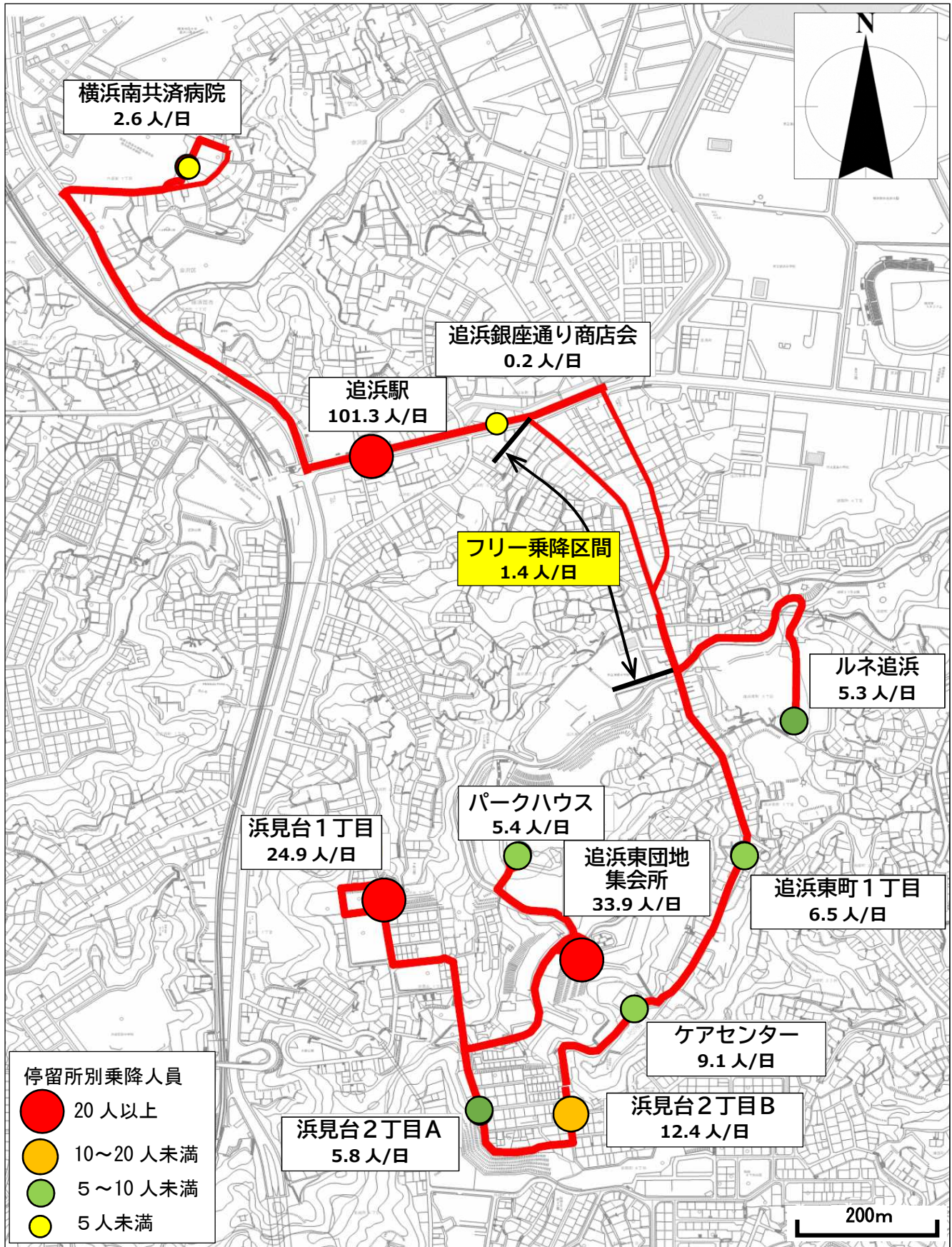
※過年度平均:本格運行後の令和2年度～令和4年11月までについて各停留所の平均乗車人員を算出

(3)-④ 停留所別の利用者数（乗降別/日）

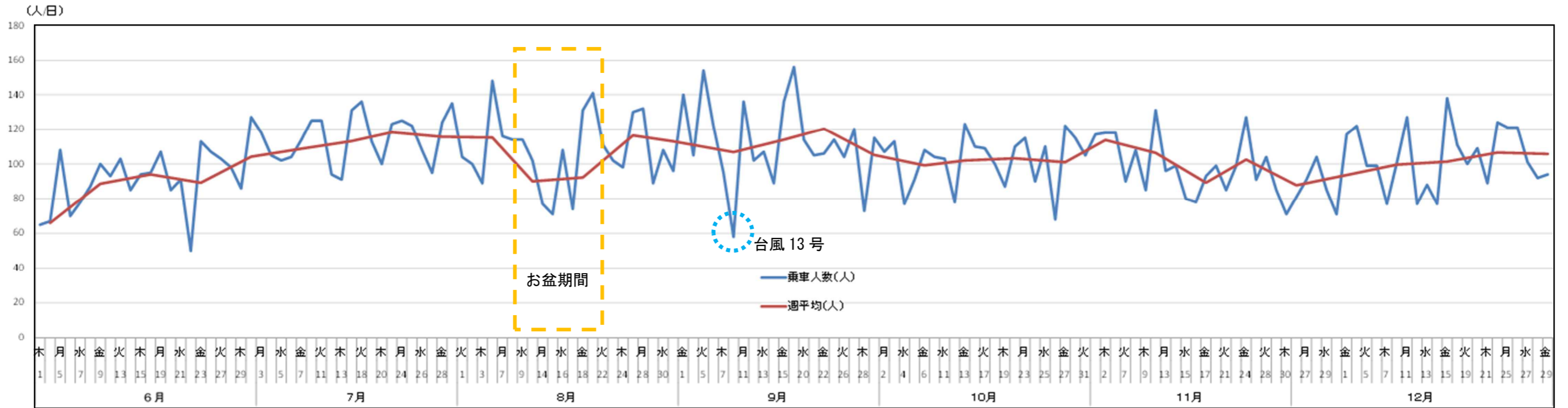




【参考】 停留所別乗降者数



【参考】6～12月の乗車人数の推移



# 横須賀市 地域公共交通の導入支援 ガイドライン（案）

～地域で支える持続可能な公共交通を目指して～

- 現在の超高齢化社会の中で、最寄りの駅やバス停までの距離が遠い、坂道が多く、歩いていくことが難しくなったなど、お困りの方がいるかもしれません。
- 本書はそのような地域の方が、今ある交通手段をもっと使いやすくすることや、新たな公共交通を導入するためのガイドラインとして作成しました。



横須賀市



# 目 次

第1章 地域公共交通とは .....	1
1. 横須賀市の公共交通 .....	1
2. 地域公共交通の種類 .....	2
第2章 地域公共交通導入の進め方 .....	3
1. 取組みの役割分担 .....	3
2. 地域公共交通における基本的な考え方 .....	4
3. 取組み手順 .....	5
4. 各ステップの作業内容 .....	6
ステップ0 検討体制の構築 .....	6
ステップ1 地域特性の確認 .....	7
ステップ2 路線バスの活用 .....	8
ステップ3 コミュニティ交通の検討 .....	9
ステップ4 試験運行の実施 .....	10
ステップ5 本格運行の実施 .....	12
ステップごとの役割分担表 .....	14
5. 取組みを始める際の確認事項 .....	15
参考資料 .....	16

# 第1章 地域公共交通とは

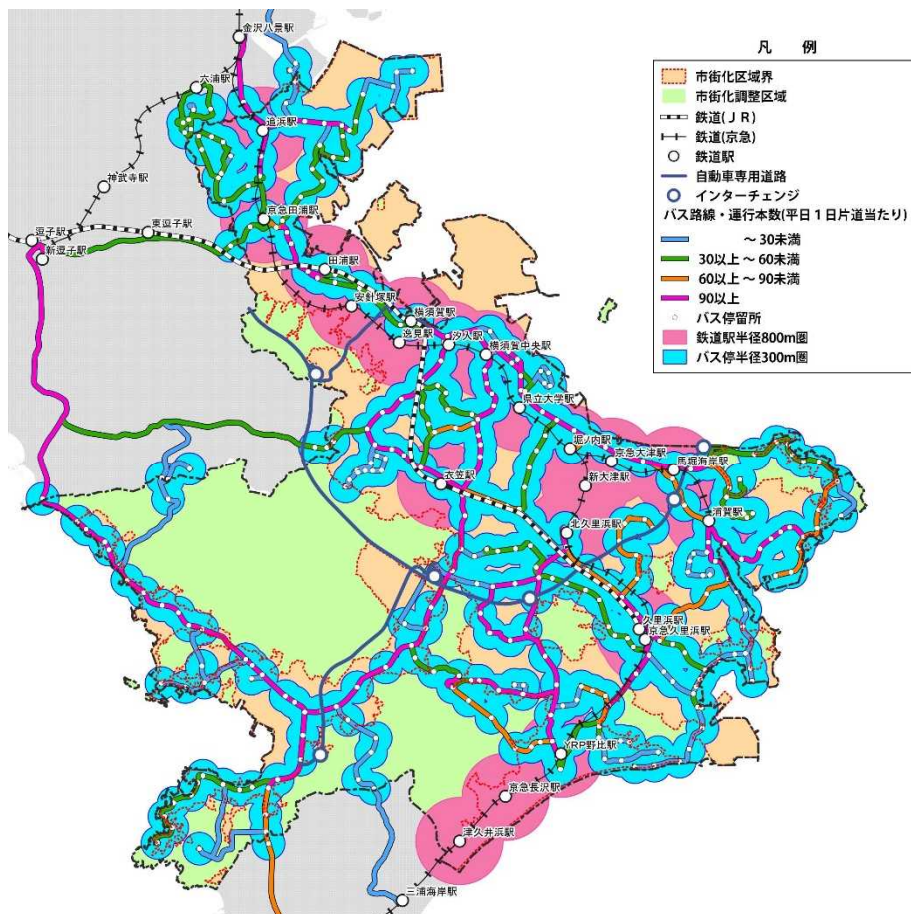
## 1. 横須賀市の公共交通

横須賀市には、京浜急行電鉄、JR横須賀線の2つの鉄道があります。また、市内のほぼ全域を京浜急行バスが運行しています。

利用圏域を鉄道駅、バス停ごとに

- 鉄道駅：駅から半径 800m
- バス停：バス停から半径 300m

以上の圏域を設定すると、市街化区域内の人口の約9割をカバーしており、大部分の住宅地で公共交通が身近に利用できる環境が整っています。さらに、この圏域外を含む市内全域をタクシーが運行しているため、市内すべての地域で公共交通が利用できます。



(出典：横須賀市立地適正化計画)

上図のように、公共交通がカバーしている圏域は非常に広い一方で、起伏のある丘陵地を多く有するなど、地形的に既存の公共交通が使いづらい地域が見受けられます。

よって、本ガイドラインでは、コミュニティ交通の導入検討地域を市内の全域とし、地域の皆さんが主体となる取組みをサポートします。

## 2. 地域公共交通の種類

地域公共交通には路線バスやタクシー、鉄道に加えて、コミュニティバス・オンデマンドバスなどさまざまな種類があります。コミュニティバスやオンデマンドバスは、既存の路線バスではカバーしきれない地域の移動を担います。タクシーは路線バス・コミュニティバスに比べて個別の輸送に対応し、ドア・ツー・ドアで利用ができます。

本ガイドラインでは、路線バス、タクシー、コミュニティ交通（コミュニティバス・オンデマンドバスなど）を対象とします。

種別	事業者	事業名	利用者	運行経路
鉄道	JR・京急電鉄	鉄道事業	誰でも乗れる	定時定路線
路線バス (乗合バス)	京急バス	一般乗合旅客自動車運送事業	誰でも乗れる	定時定路線
タクシー	法人・個人タクシー事業者	一般乗用旅客自動車運送事業	誰でも乗れる	自由
貸切バス	貸切バス事業者	一般貸切旅客自動車運送事業	契約者	自由
特定バス (委託送迎バス)	公共交通事業者	特定旅客自動車運送事業	特定の者	一定の範囲内
コミュニティバス	公共交通事業者	一般乗合旅客自動車運送事業	誰でも乗れる	定時定路線
オンデマンドバス			予約した者	区域内

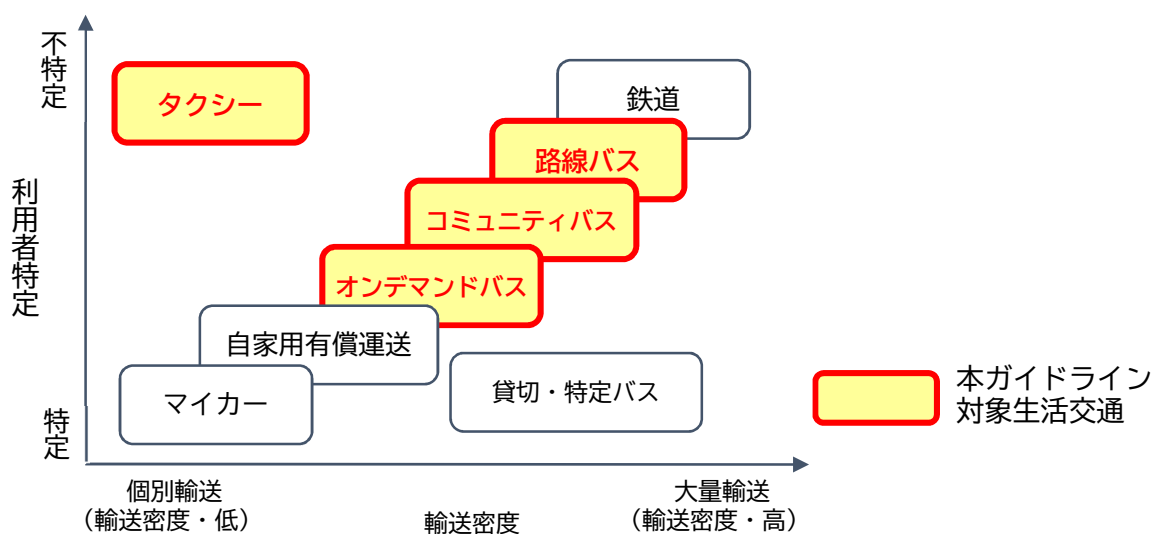


図 輸送密度と利用者特性からみた生活交通の分類

【参考】自家用有償運送について

### ●交通空白地有償運送

過疎地域や、バス・タクシー等の公共交通によって住民や観光客の移動手段が確保できない地域（いわゆる交通空白地）において、自家用自動車を使用して運送する運行形態です。横須賀市には過疎地域がなく、タクシーが市内全域で運行しているため、交通空白地有償運送の検討対象地域はありません。

### ●福祉有償運送

障害者や高齢者などで公共交通機関を利用して移動することが困難な方を対象に、通院、通所、レジャーなどを目的に有償で行う移動サービスのことをいいます。横須賀市では、民生局福祉こども部が窓口です。

## 第2章 地域公共交通導入の進め方

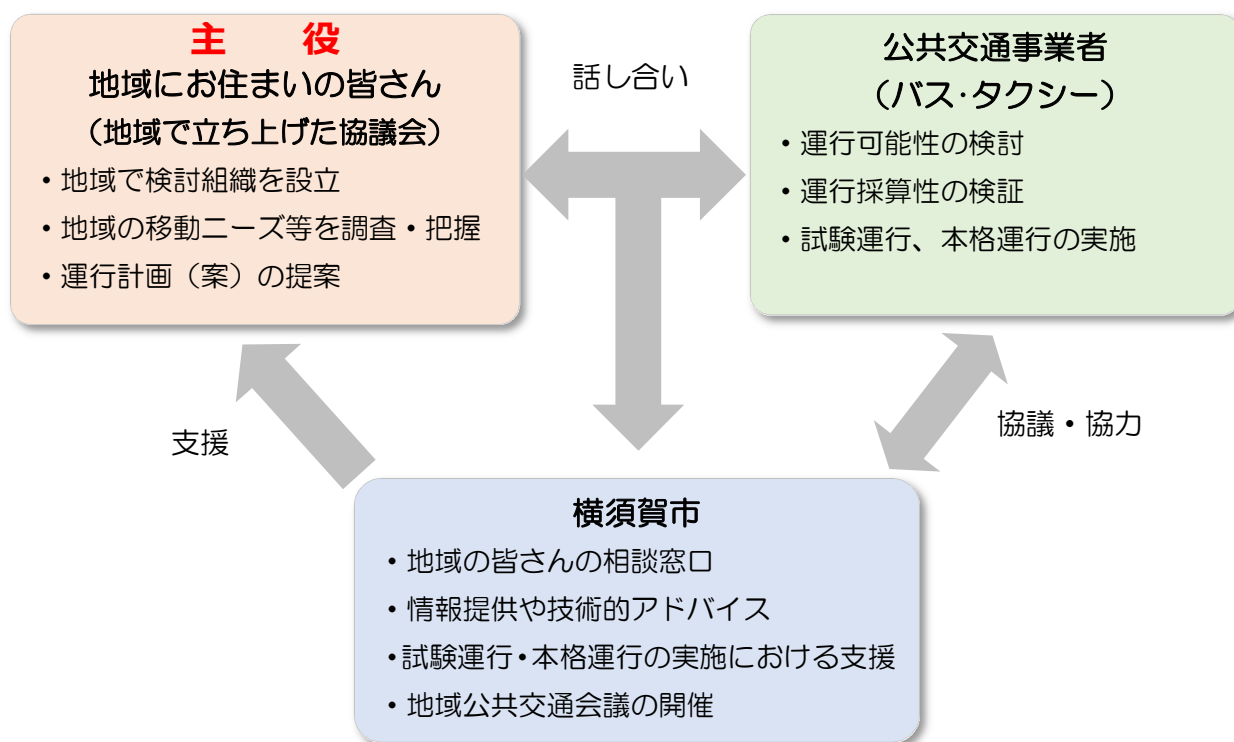
### 1. 取組みの役割分担

地域公共交通を考えるにあたっては、「地域にお住まいの皆さん」「横須賀市」「公共交通事業者」の三者が、計画を検討する時点から連携・協力して取組みます。

なぜ地域が主体となって進めるのでしょうか？

- ⇒
- ① 地域が「ほしい！」と考える公共交通を見出すためです。  
地域の移動課題を最もよく知っているのは地域の皆さんです。皆さんの「こういう交通がほしい」「こういうことで困っている」という声を基に、地域の移動ニーズに合った公共交通を検討していきます。
  - ② 地域で支え、持続可能な公共交通とするためです。  
地域の声を受けて生まれた公共交通であれば、地域住民の積極的な利用や、活発な広報活動により、長く運行を続けることが期待できます。

専門的な事項（法律や制度、分析方法など）については、横須賀市や公共交通事業者がサポートします。



## 2. 地域公共交通における基本的な考え方

### ○ まずは既存の公共交通を活用するところから検討しましょう。

地域から駅・中心市街地へ移動するための公共交通については、既存の路線バス・タクシーを活用することから考えます。P.2の輸送密度と利用者特定の図を参考に、同じお困りごとをお持ちの方が多く、一定の利用者数が見込める場合は路線バスを、細やかな輸送サービスが必要な場合はタクシーを活用します。

まずコミュニティ交通ではなく、既存の公共交通の活用を考えるのはなぜですか？



利用者数が少なく、短期間で運行が終了するケースが少なくないからです。

コミュニティ交通は、地域からの強い要望を受けて導入が決定しても、いざ運行が開始されると利用者数が想定より少なく、短期間で運行が終わってしまう例も珍しくありません。現在、交通に関して困りごとのある地域にこのようなケースを招いてしまわないよう、まずは既存の公共交通を活用することから考えます。

### ○ 既存の公共交通と競合しないようにしましょう。

コミュニティ交通が既存の公共交通と競合すると、利用客を奪い、路線バスの減便や路線の廃止を招くなど、かえって地域の交通利便性を悪化させる可能性があります。コミュニティ交通は、あくまで既存の公共交通を補完するものにしなければなりません。

### ○ 地域公共交通会議での合意が必要です。

コミュニティ交通を導入する場合は、「横須賀市地域公共交通会議」において、合意を得る必要があります。既存の公共交通事業者の理解・協力を得られる運行計画とし、路線バス・タクシーとの共存を目指します。

#### 【参考】地域公共交通会議について

道路運送法に基づき、地域の実情に応じた運送サービスを協議する会議で、横須賀市では、平成30年に設置されました。市町村、地方運輸局、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者、市民で構成されています。

#### ●協議内容はどういうものですか。

⇒コミュニティ交通の路線・営業区域・使用車両等の事業計画について協議し、また、既存の公共交通と競合していないか、運賃は適正かなどを議論します。

#### ●合意を得るとどういうことができるのでしょうか。

⇒① 道路運送法上の手続きの弾力化・簡素化を受けることができます。

運行に乗車定員11人未満の車両を使用できます。

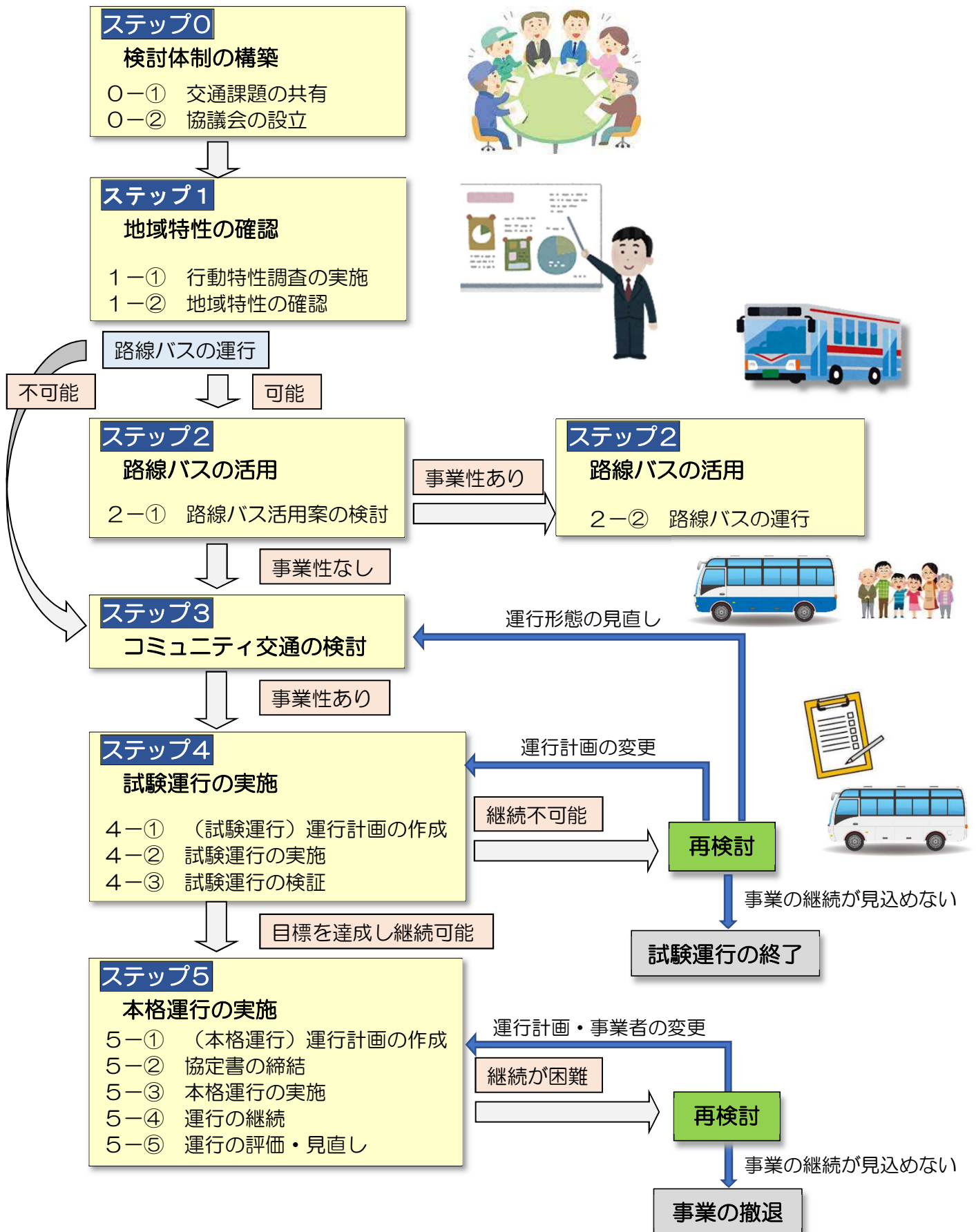
協議により、運賃を決定することができます。

② 地域の実情に合ったコミュニティ交通を考えることができます。

地域公共交通会議の合意を得ることで、既存の公共交通と共存でき、運行上の安全性が保たれたコミュニティ交通とすることができます。



### 3. 取組み手順



## 4. 各ステップの作業内容

### ステップ0 検討体制の構築

地域に必要な交通手段を導入するためには、地域の皆さんが中心となって、市や公共交通事業者と連携しながら検討を進めていきます。

地域における交通に関するお困りごとや悩みについては、都市計画課の公共交通担当や行政センターの地域生活相談担当へご相談ください。地域の実情を踏まえてお話を伺います。

その上で、地域公共交通に関する取り組みの進め方や横須賀市の支援についてご説明いたします。

横須賀市からの支援を受けて取組みを進めていくためには、まずは地域の検討組織（協議会）を設立する必要があります。

ここでは、協議会の設立に向けた準備や方法を確認します。

#### 0-① 交通課題の共有

交通に関する課題を地域の皆さんで共有します。どこまで（駅・施設）の移動を考えるのか、お困りの声がどの程度あるのかなど、地域で話し合います。

※ 今後、検討していく中で、沿道にお住いの方から反対の声があがる場合があります。取組を開始するにあたり、町内会などを通じて住民に周知し、住民の意向を確認しておくことが必要です。

#### 0-② 協議会の設立

地域公共交通に関する取組を行い、市や公共交通事業者との調整を行っていくための協議会を設立します。協議会を設立した際には、協議会の設立届出書を市に提出してください。

#### ステップ0のチェックリスト

- 町内会など、地域で悩みを共有しましたか。
- 協議会のメンバーは地域のお困りごとをよく把握していますか。
- 協議会設立届出書を市に提出しましたか。届出書に記載の連絡先に間違いはありませんか。

すべてチェックがいたら、**ステップ1**へ進みましょう。

## ステップ1 地域特性の確認

協議会を設立したら、既存の公共交通のサービスが地域の移動ニーズと合っているかを  
確認・評価します。

### 1-① 行動特性調査の実施

コミュニティ交通を検討する地域の住民を対象に、アンケート調査を実施し、地域の  
移動ニーズを把握します。

※ アンケート調査は協議会が実施します。対象とする地域の全世帯を基本として、  
配布・回収を行います。

#### ●アンケートの設問例

- ✓ 主な外出先はどこですか。週に何度行きますか。
- ✓ 路線バス・タクシーを週に何度利用していますか。
- ✓ 鉄道に乗る場合、乗車する駅はどこですか。
- ✓ 通勤・通学に使用する交通手段は何ですか。
- ✓ 外出したい時に交通手段がなくて困ることがどの程度ありますか。
- ✓ 外出に際してどのような制約がありますか。

質問項目の検討、調査票の作成、調査結果の集計、分析については、市が地域の皆さん  
をサポートします。お困りごとがありましたら、市の公共交通担当へご相談ください。

### 1-② 地域特性の確認

検討地域の道路環境や人口などの現況を確認し、既存の公共交通を評価します。市は、  
確認事項に応じて必要資料を用意・提供し、協議会とともに確認します。

#### ●確認項目

- ✓ 地域の人口、高齢化率はどのくらいですか。
- ✓ 急な坂や、階段はありますか。
- ✓ 既存の路線バスの行先や、運行便数、停留所の位置はどのようになっていますか。
- ✓ 路線バスが十分に運行できる道路の幅員がありますか。
- ✓ 路線バスの運行に影響が出る交通規制はありませんか。

### ステップ1のチェックリスト

既存の公共交通は地域の移動ニーズに合っていますか。

- おおむね合致している ⇒ 既存の公共交通を引き続き利用しましょう。
- 合っていない ⇒ 他の公共交通を検討しましょう。

「合っていない」にチェックがついたら、次のステップへ進みましょう。  
路線バスが運行可能な地域ですか。

- 可能 ⇒ **ステップ2**へ進みましょう。
- 不可能 ⇒ **ステップ3**へ進みましょう。



## ステップ2 路線バスの活用

地域の移動ニーズを、路線バスが担うことが可能であるか検討します。

### 2-① 路線バス活用案の検討

ステップ1の結果を基に、路線バスの活用案を検討します。市は、案をバス事業者や、必要に応じて関係機関（地方運輸局・警察・道路管理者）に伝え、協議します。

路線バスの活用案には、以下の2つの場合があります。

#### ①既存路線の活用

現在運行しているバス路線のルートの一部変更や、新たにルートを延長し、停留所を追加する案

#### ②路線の新設

新たにバス路線を新設する案

バス事業者が移動需要や道路環境等をふまえ、事業性を評価します。「事業性がある」と事業者が判断できる場合は2-②へ、「ない」と判断する場合はステップ3へ進みましょう。

- ※ 活用案の作成にあたり、バス路線沿線の地域の皆さんの意見を聴取し、地域住民の総意として活用案を提出してください。運行開始の際に沿線住民から反対意見が出されると、運行ができない場合があります。
- ※ 新しい停留所の設置場所に関しては、P.16の「危険なバス停ってなに？」を参照してください。

### 2-② 路線バスの運行

運行に向け、バス事業者と市、関係機関（地方運輸局、警察、道路管理者）で協議します。

バス事業者が事業の許可を取得し、運行開始が決まったら地域の皆さんで周知・回覧し、市でも広報誌やHPに掲載するなど利用促進を行います。たくさんの方に利用していただけるよう、地域で路線バスを盛り上げましょう。

### ステップ2のチェックリスト

路線バスの活用案は事業性のあるものですか。

- ある ⇒ 路線バスの運行
- ない ⇒ コミュニティ交通の検討

「ない」にチェックがいたら、**ステップ3**へ進みましょう。

## ステップ3 コミュニティ交通の検討

新たなコミュニティ交通の導入について検討します。

種別	概要	事業名	利用者	運行例
コミュニティバス	路線を決めて定時に運行します。	公共交通事業者	誰でも乗れる	ハマちゃんバス
オンデマンドバス	利用者の予約に応じて、時刻やルートを設定し、運行します。	公共交通事業者	予約した者	A1運行バス (逸見地区)
タクシーの共同利用	タクシー事業者と協力して、地域に乗降場所を設置して、タクシーを共同利用します。	タクシー事業者	誰でも乗れる	
新たな公共交通	グリーンスローモビリティ シェアサイクルなど		誰でも乗れる	

コミュニティ交通を考える上で、「運行形態」「車両定員」「利用者の範囲」等、地域の移動ニーズに合ったものを市と一緒に検討します。運行経費と、想定される利用者数を比較し、継続的に自立運営が可能となる交通を選択します。また、地域に必要な交通に合致したコミュニティ交通及び公共交通事業者を選定します。

### コミュニティバスとオンデマンドバスのどちらを検討したらいいですか？



まずはコミュニティバスから検討しましょう。

オンデマンドバスは予約をしなければ乗ることができず、生活交通として日々利用するには少し不便です。地域の移動ニーズに合っているか、地域の足として持続可能な交通となるか、それぞれの特徴を比べて検討してみましょう。

#### ●コミュニティバスの特徴

- 予約なしで、バス停に行けば乗車できます。
- 時刻表があるため、目的地までの到着時間がはっきりします。
- 一定の利用者数が見込めなければ、非効率な運行となってしまいます。
- オンデマンドバスに比べ、バス停までの距離がある場合が多いです。

#### ●オンデマンドバスの特徴

- 利用のある便だけ運行するため、効率化を図ることができます。
- 乗降ポイントを多く設定でき、家のそばまで運行してほしいという声に答えることができます。
- 予約が必要なため、毎日の利用には不向きです。
- 予約により運行時間が変わるため、出発・到着時刻が不明確です。
- コミュニティバスと比較して、利用者数が少なく、自立運営が困難なケースが多いです。

### ステップ3のチェックリスト

- 地域の移動ニーズに合っていますか。
- 継続的に自立運営可能な交通ですか。

すべてチェックがついたら、**ステップ4**へ進みましょう。

## ステップ4 試験運行の実施

### 4-① (試験運行) 運行計画の作成

協議会、市、運行事業者の3者で協議し、(試験運行) 運行計画を作成します。

#### ●運行期間、運行日

地域の移動ニーズをふまえ、適切な運行頻度となるよう設定します。

#### ●時刻表、運行本数

道路の混雑状況や、運転手の休憩時間を見込んだ無理のない時刻表を設定します。

#### ●運行ルート（エリア）、バス停の位置

既存の公共交通と競合しないエリアで設定しましょう。バス停の位置については、交通事故が発生する可能性がないか、近隣住民の了解が得られているかを確認してください。詳しくはP.16「危険なバス停ってなに？」をご確認ください。

#### ●使用車両

ピーク時の輸送人員やコストを勘案して決定します。乗りこぼしが発生しないか、空席が多く非効率な輸送とならないかを考慮します。また、運行を担う交通事業者が保有している車両や、大型免許の取得状況についても確認する必要があります。

#### ●目標値

運行コストをふまえ、自立運行していくために必要な利用者数などを目標値に設定します。試験運行の終了後に目標値を達成できたか検証します。

運行計画（案）が作成できたら、コミュニティ交通が安全・円滑に運行できるかを確認するため、市、運行事業者が地方運輸局、警察、道路管理者と協議します。

※ コミュニティ交通の運行を開始するためには、地域公共交通会議において合意を得る必要があります。詳しくは、P.4「地域公共交通会議について」を確認してください。

地域公共交通会議の合意を得た後、運行事業者は試験運行の開始に向けて許可を取得します。

### 4-② 試験運行の実施

運行計画に基づき、試験運行を実施します。

試験運行実施中に多くの人に利用していただけるよう、協議会と市で周知活動を行います。

#### 4-③ 試験運行の検証

定めた目標の達成度を検証・評価します。

協議会で利用者へのアンケート調査を行います。なるべく多くの利用者から回答が得られるよう、お声かけをしてください。

アンケートの回答と、運行事業者から提出された利用者数や運行時間のデータを合わせて、協議会、市、運行事業者の3者で試験運行の結果について検証・評価を行います。

#### ステップ4のチェックリスト

- 目標とする利用者数を達成していますか。
- 事業の継続が見込めますか。

すべてチェックがついたら、**ステップ5**へ進みましょう。

すべてチェックがつかない場合は再検討しましょう。

- 目標の利用者数を達成したが、事業を継続するために運行計画の見直しが必要

⇒ **ステップ4-①(試験運行)運行計画の作成** に戻る

- 目標の利用者数を達成せず、運行計画の見直しにより事業の継続が見込める

⇒ **ステップ4-①(試験運行)運行計画の作成** に戻る

- 目標の利用者数を達成せず、事業の継続が見込めない

⇒ **試験運行の終了**

## ステップ5 本格運行の実施

### 5-① (本格運行) 運行計画の作成

試験運行の結果を踏まえ、本格運行の運行計画を作成します。

#### ●見直し項目

- ✓ 運賃は適切ですか。
- ✓ 停留所の位置は利用者にとってわかりやすい場所に設置されていますか。
- ✓ 乗りこぼしが頻繁に発生していませんか。また、極端に利用の少ないバス停はありませんか。

市が地域公共交通会議を開催し、作成した運行計画について関係機関と協議します。地域公共交通会議の合意を得た後、運行事業者が事業認可を取得します。

### 5-② 協定書の締結

運行の内容や、協議会、市、運行事業者の役割を定めた協定書を作成し、協議会、市、運行事業者の3者で協定書を締結します。

### 5-③ 本格運行の実施

運行計画と協定書に基づき、本格運行を実施します。多くの人に利用してもらえよう、協議会は、周知活動を通してコミュニティ交通を盛り上げていきます。

市、運行事業者が、コミュニティ交通を安全・円滑に運行できるよう、地方運輸局、警察、道路管理者と協議します。

### 5-④ 運行の継続

コミュニティ交通を持続可能なものとするため、利用促進の取り組みを行います。

#### ○利用促進の取り組み例

- ✓ チラシ等での周知活動  
時刻表や運行ルートに掲載したチラシを作成し、各世帯や病院・スーパーなどの施設に配布しましょう。
- ✓ バス停の管理  
バス停の管理担当者を決め、管理・清掃を行うなど、地域の皆さんが利用しやすい環境を整えましょう。
- ✓ 地域内の情報共有  
運行事業者から定期的に利用者数の情報を得て、協議会や地域内で情報共有を図ります。利用者数が減少している場合は、併せて利用を呼びかけます。

- ※ 本格運行で運賃収入が運行経費を下回っても、市は補助金による金銭的支援は行っていません。
- ※ 市の財政支援により一時的に運行を継続するのではなく、運行計画を変更して収支を改善するか、広告など運賃以外の収入を得るなどして、持続的な地域の足となるよう、事業の継続を目指すこととなります。

### 5-⑤ 運行の評価・見直し

利用者数や採算性等のデータを集計し、分析・評価を行います。ほかにも、遅延や乗りこぼしが多く発生している、利用者から苦情が寄せられているなど改善の余地があれば、運行計画を変更し、より利用しやすいコミュニティ交通にしていきます。

※5-④ 運行の継続、5-⑤ 運行の評価・見直しを繰り返すことで、地域の皆さんに愛され、長く運行が継続できるコミュニティ交通になります。

※ 本格運行開始後も、利用者数の減少だけでなく、燃料費や人件費の上昇など様々な要因により運行継続が困難となる場合があります。事業者と情報共有した上で、継続した検証が必要です。

### ステップ5のチェックリスト

本格運行において採算は取れていますか。

- 取れている ⇒ 本格運行を継続
- 取れていない ⇒ 再検討

「取れていない」にチェックがついた場合は、再検討しましょう。  
運行計画の見直しで事業の継続が見込めますか。

見込める ⇒ **ステップ5-①(本格運行)運行計画の作成** に戻る

見込めない ⇒ **事業の撤退**

## ステップごとの役割分担表

			地域	市	事業者
ステップ0 検討体制の構築	0-①	交通課題の共有	●	○	
	0-②	協議会の設立	●	○	
ステップ1 地域特性の確認	1-①	行動特性調査の実施	●	○	
	1-②	地域特性の確認	●	○	
ステップ2 路線バスの活用	2-①	路線バス活用案の検討	●	○	○
	2-②	路線バスの運行	●	●	●
ステップ3 コミュニティ交通 の検討	3	地域特性に合ったコミュニティ交通の選択・検討	●	○	
ステップ4 試験運行の実施	4-①	(試験運行) 運行計画の作成	●	○	○
	4-②	試験運行の実施	○	○	●
	4-③	試験運行の検証	●	○	○
ステップ5 本格運行の実施	5-①	(本格運行) 運行計画の作成	●	○	○
	5-②	協定書の締結	●	●	●
	5-③	本格運行の実施	○	○	●
	5-④	運行の継続	○	○	●
	5-⑤	運行の評価・見直し	●	○	○

●=主体、○=助言、サポート等



## 5. 取組みを始める際の確認事項

路線バスを増便してほしい。早朝や深夜も運行してほしい。



**求める増便に見合う数の利用者はいますか。**

公共交通の利用者数減少や深刻な運転手不足により、全国的に路線バス事業者の撤退、路線の廃止、減便が起きています。また、新型コロナウイルス感染拡大以降は、人々の生活様式が変化し、以前の利用者数に戻るとはないと予想されています。以上のことから、現在、公共交通事業者を取り巻く環境は、非常に厳しくなっています。

このような状況の中、増便、運行時間の延長、運行ルートの拡大などの今以上に地域の利便性のみを向上させる運行を公共交通事業者に求めることは、非常に難しい状況であることをご理解ください。

コミュニティ交通を運行したいので、市の補助金を出してほしいのですが。



**まずは皆さんの積極的な利用で、コミュニティ交通の自主運行を目指しましょう！**

公共交通事業は対価を払ってサービスを受けることが大前提であり、民間の公共交通事業者は自立運営を原則としています。地域の皆さんから、「地域公共交通が必要だ」という声を受けて新たに導入するコミュニティ交通は、地域の積極的かつ継続的な利用で、利用者の運賃によって採算が取れるコミュニティ交通として継続した運行を目指してください。

市の財政的な支援はないのでしょうか？



**まずは市にご相談ください。**

現在、浜見台地区で運行しているハマちゃんバスの運行が始まる際には、ステップ4試験運行、ステップ5本格運行で使用する、車両の購入費の一部を市が負担しました。市は、コミュニティ交通の導入に取り組む地域の皆さん、地域に協力したいと考えている公共交通事業者への支援を検討しますので、まずは市にご相談ください。

なお、公共交通事業の運行経費（ランニングコスト）に対する補助はありませんので、新たなコミュニティ交通を地域の皆さんで積極的に利用することで、運行の継続を目指してください。

市の実証実験により検討が始まった交通は、このガイドラインの対象外ですか。



**対象です。**

横須賀市では、横須賀リサーチパーク（YRP）を中心に、スマートモビリティによる地域課題の解決などを推進するため、さまざまな実証実験を行っており、その一環として横須賀市、京急電鉄、NTT ドコモが協力して、逸見地区を中心に AI 運行バスの実証実験を実施しました。その実証実験を開始する際にも、ガイドラインのステップ4に沿って地域公共交通会議に諮りました。

このように、市の実証実験等で検討が開始された公共交通についても、ガイドラインに沿って地域公共交通会議で公共交通事業者や市民から広く意見をいただき、合意を得ることで、地域の移動ニーズに合致した新たな公共交通として導入を目指していきます。



## 参考資料 1 (交通事業の現状について)

### ○ 危険なバス停とは

交通安全上、死亡事故を起こす可能性があるなど、問題とされるバス停です。

バス停が横断歩道や交差点の近くにあり、路線バスが停車した際に横断歩道や交差点において死角が生じるため、交通安全上、問題とされるバス停のことです。危険なバス停をめぐっては、平成 30 年に横浜市で、横断歩道上に停車した路線バスの死角が原因となり、小学生が車にはねられ死亡するという、痛ましい事故が起きました。

路線バスの停留所新設や、コミュニティ交通の運行ルートを考える上で、地域の便利さを優先するあまり、危険なバス停を生んでいないか確認しなければなりません。

### ○ バス停は迷惑施設？

周辺住民が、バス停の設置を嫌がるケースがあります。

バス停を設置する際は、協議会（地域の皆さん）で周辺住民からの了解を得るようにしましょう。バス停の正面にあたる住居、店舗からは、「路線バスの利用者の視線が気になる」「ゴミが散乱する」「家の近くにはバス停が欲しいけれど、家の前は嫌」など、反対意見が出る可能性があります。

いざバスの試験運行や本格運行が始まるというステップになって、周辺住民からの反対の声が出てしまうと、バスの運行を開始することができません。新たな交通導入の検討段階から地域の皆さんで話し合いを行いながら、バス停の位置を決めましょう。

### ○ 公共交通の運転手不足について

「働き方改革関連法」により公共交通の運転手が足りなくなります。

2024 年 4 月に、「働き方改革関連法」により労働時間に関する制限が適用されることから、運転手の時間外労働時間が制限され、勤務間の休憩時間が長く設けられるなど、従来よりも厳密に労働時間が制限されます。

これにより、全国的に公共交通の運転手がさらに不足し、路線バスにおいては、これまでのダイヤ・運行本数が維持できなくなるため、路線の廃止や減便などが行われています。

今後、新たな公共交通の導入を目指す場合においても、運転手の継続的な確保が課題の一つとなります。

## 参考資料2（横須賀市内における導入事例）

### 事例1 路線バスの活用

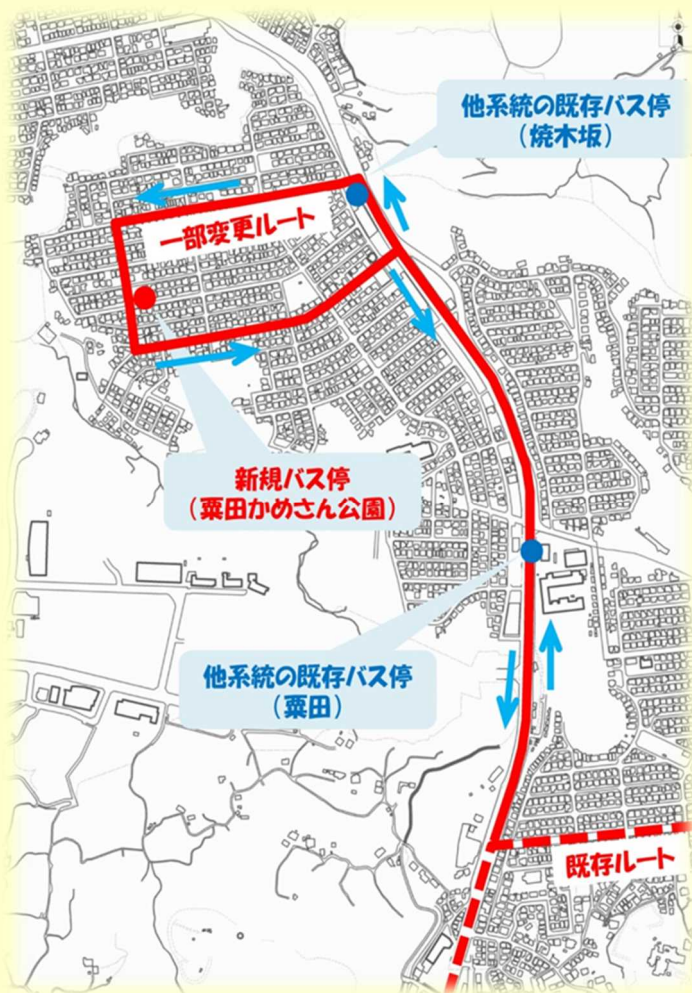
粟田町内会が主体となって、関係者とともに取組みました。平成18年12月に市に相談があり、平成25年6月の運行開始まで6年半の歳月を経て実現しました。

既存のバス路線ルートを一変はずれて、粟田団地内に乗り入れて経由した後に、元のルートに戻ります。

既存バス路線のうちの一部が粟田を経由し、残りの便は従来とおりのルートを行しています。

運行開始当初は、1日あたり6便（上下とも）でしたが、利用者数が増加したことから、現在は1日あたり平日8便、土休日7便が運行されています。

運行ルート



走行実験



バスベイ整備



本格運行



## 事例2 ハマちゃんバス

ハマちゃんバスは、平成 24 年 2 月に浜見台地区において、ボランティアにより運行が開始されました。

その後、以下のステップを踏みながら、ハマちゃんバスを運行するに至りました。

### 【ステップ0、1、3】 検討体制の構築、地域特性の確認、コミュニティ交通の検討

↓  
利用者が多く、地域に非常に根付いていたことから、平成 30 年 3 月に、地域の自治会の代表者（利用者協議会）、タクシー事業者、市の三者で協議会を立ち上げ、ハマちゃんバスの緑ナンバー化について検討を開始しました。

### 【ステップ4】 試験運行の実施

↓  
協議会において検討を重ね、地域の皆さんが中心となって、試験運行の運行計画を作成しました。平成 30 年 8 月の地域公共交通会議において合意を得て、平成 30 年 12 月から 10 人乗り車両によるハマちゃんバス試験運行を開始しました。

試験運行では、収支率から設定した目標利用者数をクリアし、「事業性がある」と判断したものの、乗りこぼしがあったことや、交通渋滞による遅延など、本格運行に移る前に解決すべき課題が挙げられたため、試験運行を半年間延長しました。

### 【ステップ5】 本格運行の実施

乗りこぼし対策のため 14 人乗り車両を導入する、遅延対策のため運行距離を短縮したシステムを新設するなど運行計画を変更し、ハマちゃんバスは令和元年 12 月から乗合バス事業として本格運行を開始しました。

全国的に、コミュニティバスは採算を確保しながら運行を続けることは難しく、多くは自治体からの支援により運行を継続しています。そのような中で、ハマちゃんバスは試験運行を開始して以降、継続的に目標利用者数を達成して運行を続けていました。

しかし、令和 5 年 1 月に、事業者が突然廃業したため、運行を休止しました。

その後、運行の再開を目指して市内の事業者を中心に協議を行い、新たにタクシー事業に参入する「SAGAMI TAXI(株)」が事業を継承する形で、令和 5 年 6 月にハマちゃんバスの運行が再開されました。

運行休止後には、地域からハマちゃんバスの再開を望む声が多く寄せられ、さらに、地域の代表者による利用者協議会にもご協力をいただき、運行を再開することができました。



## 用語解説

### コミュニティ交通

路線バスの運行がない地域で、地域の皆さんが主体となって導入し、地域の移動ニーズに合った交通手段。種類については、P.9 を参照。

### 公共交通事業者

鉄道会社、バス会社、タクシー会社など公共交通の事業者のこと。NPO 法人などが自家用車（白ナンバー）を用い、有償で移動制約者の会員を運送する自家用有償運送や、ボランティア活動による無償運送を行う事業者は含めない。

### 路線バス（乗合バス）

路線を定めて定期に運行し、不特定多数の利用者を乗り合わせて乗車定員 11 人以上の車両により運行するバス。

### コミュニティバス

地域の住民の利便性向上のため、一定の地域内において、車両使用、運賃、時刻表、バス停の位置等を工夫して運行するバス。

### オンデマンドバス

「デマンド」とは要望のことで、路線や時刻表をあらかじめ定めないなど、利用者からの連絡（予約）に柔軟に対応して運行するバス。

### グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる 4 人乗以上の電動車を活用した、小さな移動サービス。

### シェアサイクル

自転車を共同利用するシステムで、利用者がいつでも複数の拠点で自転車を貸出し、返却（乗り捨て）することが可能なサービス。

令和6年3月 改正

横須賀市 都市部都市計画課

〒238-8550

横須賀市小川町 11 番地

TEL 046-822-8507 / FAX 046-826-0420

E-Mail [cip-pc@city.yokosuka.kanagawa.jp](mailto:cip-pc@city.yokosuka.kanagawa.jp)

# 令和5年11月の湘南国際村におけるグリーンスロー モビリティの運行について（報告）

令和6年3月14日

神奈川県



実施主体	神奈川県
業務委託先 (敬省略)	委託先：京浜急行電鉄 再委託先：京急中央交通、LocaliST 再々委託先：mobilinet
運行期間	2023年11月6日～26日のうち、17日間 ※11月22日～26日に湘南国際村センター で開催された「北斎DX CONFERENCE 2023」イベントに合わせて実施
運行時間帯	平日：9:40～18:02 休日：10:00～17:55
運行エリア	平日：湘南国際村内 休日：湘南国際村～上山口 湘南国際村～子安の里
運行方式	平日：定時定路線型乗合（フリー乗降） 休日：定時定路線型乗合（事前予約）
路線延長	平日：4.29km 休日：5.91km（上山口） 4.61km（子安の里）
運行間隔	約1時間
車両台数	2台（ヤマハAR-07）
乗車定員	5名（ドライバー除く）
運賃	無料

## 平日ルート



## 平日運行ダイヤ

	①国際村 センター(発)	②国際村 2丁目	③国際村 1丁目入口	④一丁目 公園下	⑤国際村 1丁目出口	⑥ライフゆう	⑦ファミリー マート	⑧国際村 センター(着)	湘南国際村センター前 路線バス(発) (⑧)場子駅方面 (⑨)汐入駅方面
1便	9:40	9:43	9:46	9:50	9:55	9:59	10:02	10:07	10:15(⑧)
2便	10:30	10:33	10:36	10:40	10:45	10:49	10:52	10:57	11:03(⑨) 11:15(⑧)
3便	11:00	11:03	11:06	11:10	11:15	11:19	11:22	11:27	11:50(⑧)
4便	12:20	12:23	12:26	12:30	12:35	12:39	12:42	12:47	12:50(⑧) 13:03(⑨)
5便	12:50	12:53	12:56	13:00	13:05	13:09	13:12	13:17	13:50(⑧) 14:03(⑨)
6便	13:30	13:33	13:36	13:40	13:45	13:49	13:52	13:57	14:03(⑨)
7便	14:30	14:33	14:36	14:40	14:45	14:49	14:52	14:57	15:03(⑨)
8便	15:05	15:08	15:11	15:15	15:20	15:24	15:27	15:32	
9便	15:45	15:48	15:51	15:55	16:00	16:04	16:07	16:12	16:22(⑧)
10便	16:45	16:48	16:51	16:55	17:00	17:04	17:07	17:12	17:22(⑧)
11便	17:30	17:38	17:41	17:45	17:50	17:54	17:57	18:02	18:25(⑧)

## 休日ルート



## 平日運行ダイヤ

### 上山ルート

毎時1本運行しています。(12時台を除く)

乗降車場所	国際村センター	和か菜	国際村センター
1便	10:00 ▶ 10:15	10:16 ▶	10:28
2便	11:00 ▶ 11:15	11:16 ▶	11:28
3便	13:00 ▶ 13:15	13:16 ▶	13:28
4便	14:00 ▶ 14:15	14:16 ▶	14:28
5便	15:00 ▶ 15:15	15:16 ▶	15:28
6便	16:00 ▶ 16:15	16:16 ▶	16:28
7便	17:00 ▶ 17:15	17:16 ▶	17:28

### 子安の里ルート

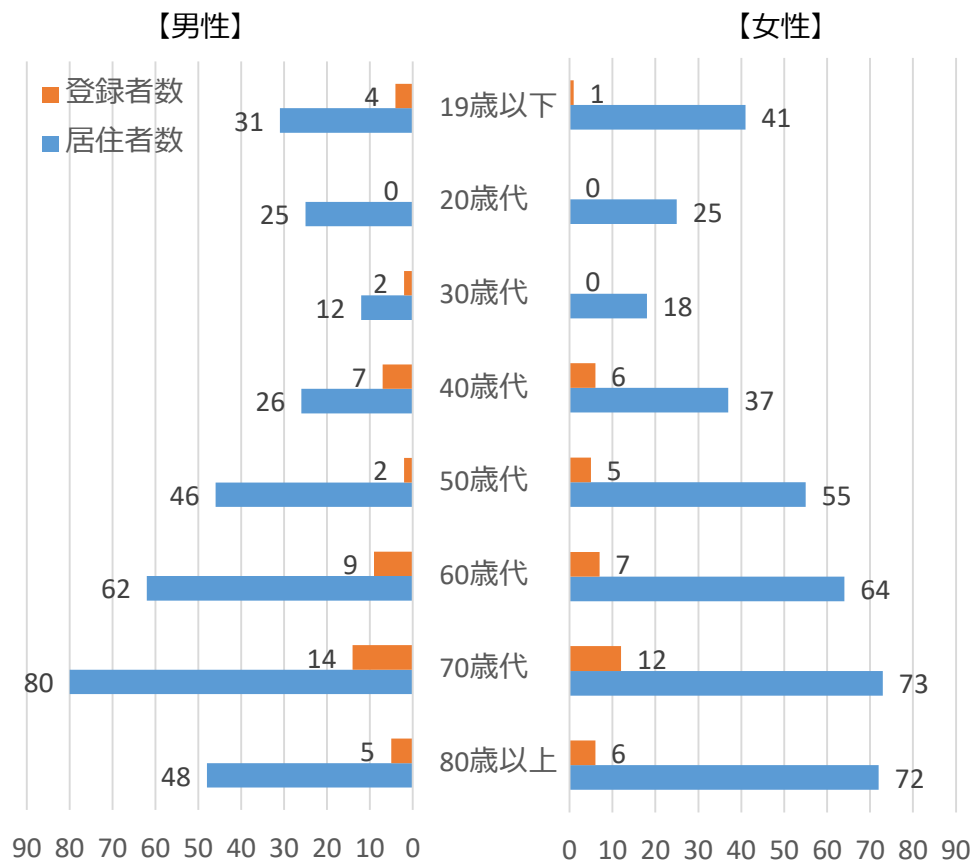
毎時1本運行しています。(12時台を除く)

乗降車場所	国際村センター	子安の里	国際村センター
1便	10:30 ▶ 10:43	10:44 ▶	10:55
2便	11:30 ▶ 11:43	11:44 ▶	11:55
3便	13:30 ▶ 13:43	13:44 ▶	13:55
4便	14:30 ▶ 14:43	14:44 ▶	14:55
5便	15:30 ▶ 15:43	15:44 ▶	15:55
6便	16:30 ▶ 16:43	16:44 ▶	16:55
7便	17:30 ▶ 17:43	17:44 ▶	17:55

## 天気・気温

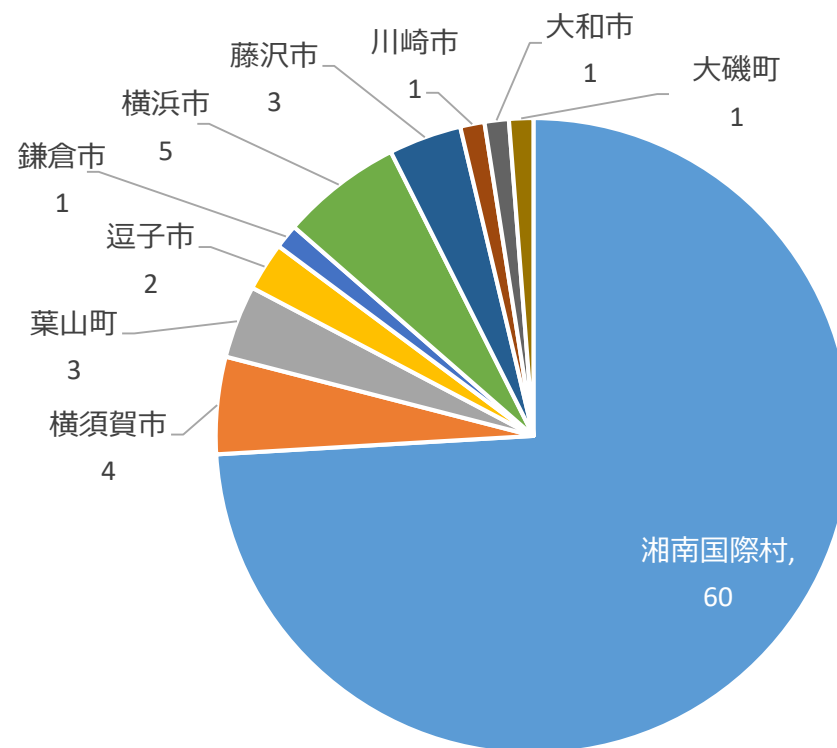
	天気	気温
11/06 月	曇一時雨	24.0/17.8
11/07 火	雨のち晴	24.6/17.3
11/08 水	晴	21.6/14.3
11/10 金	晴のち雨	20.0/14.0
11/13 月	曇のち晴	16.1/8.5
11/14 火	晴のち雨	17.8/6.4
11/15 水	曇のち晴	15.1/9.7
11/17 金	雨のち晴	18.2/10.9
11/18 土	曇のち晴	15.4/10.0
11/19 日	晴	18.6/9.9
11/20 月	晴	18.7/9.5
11/21 火	晴	16.7/8.4
11/22 水	晴	21.2/10.6
11/23 木	晴	20.7/14.2
11/24 金	晴	21.8/12.0
11/25 土	曇	13.6/9.3
11/26 日	雨のち曇	9.9/7.1

- 登録者全81名のうち、60名が湘南国際村が居住地であった（村人口の8.4%）。
- 年齢階級別で約60%が65歳以上だが、40代の登録も一定数存在した。



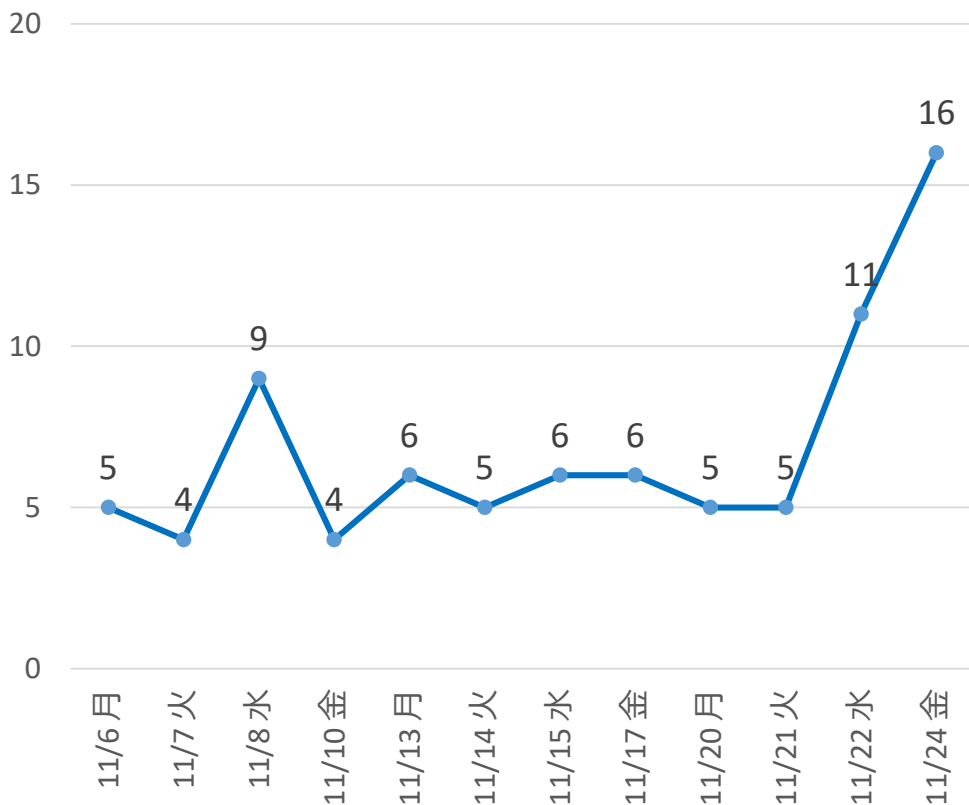
※ 出典：横須賀市 住民基本台帳（2023年10月時点）

性別 年齢階級別 登録者数

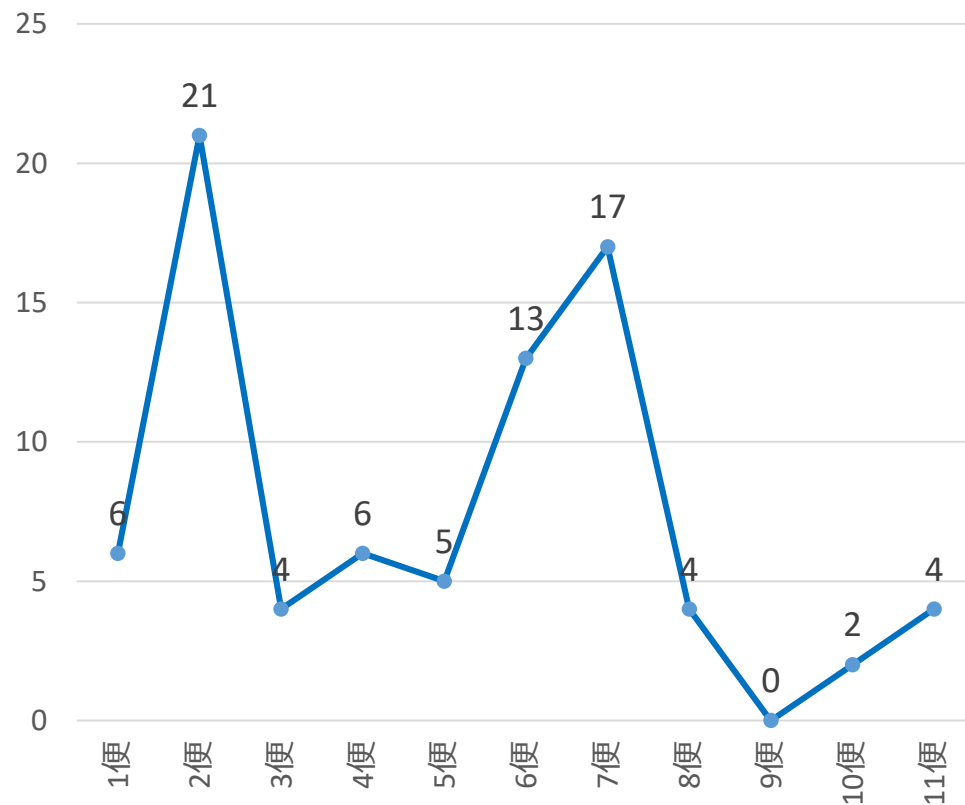


居住エリア別 登録者数

- 最終日には登録者の約20%（対象を村住民に絞ると約27%）が利用した。
- 便別にみると、午前中は10時台（2便）、午後は13～14時台（6・7便）の利用が多く、それ以外の時間帯は利用頻度が低い結果となった。

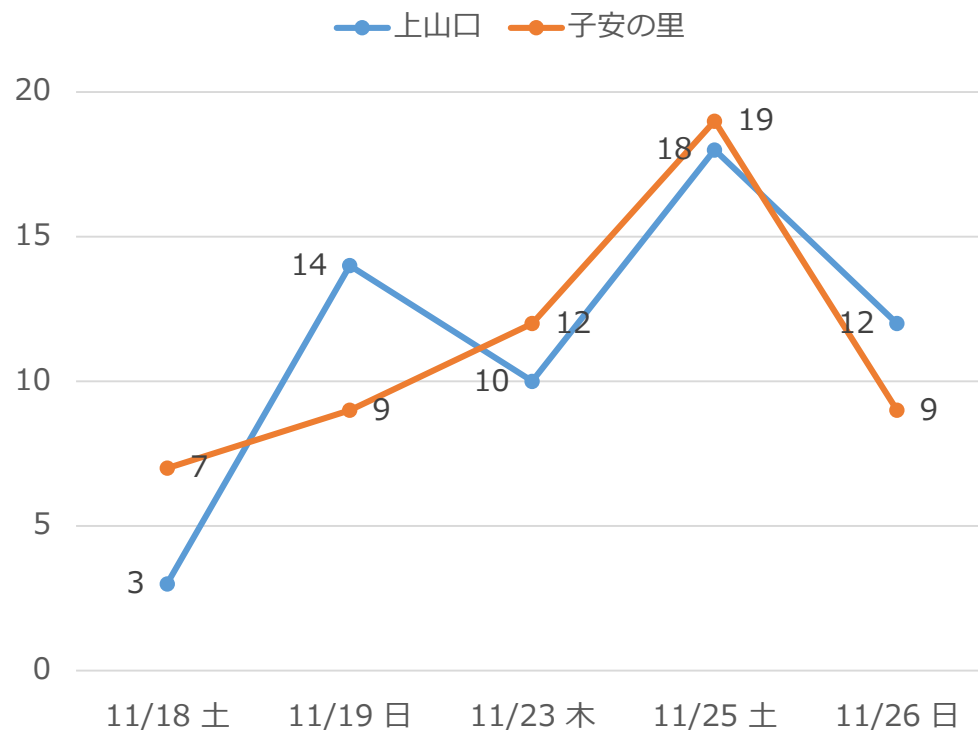
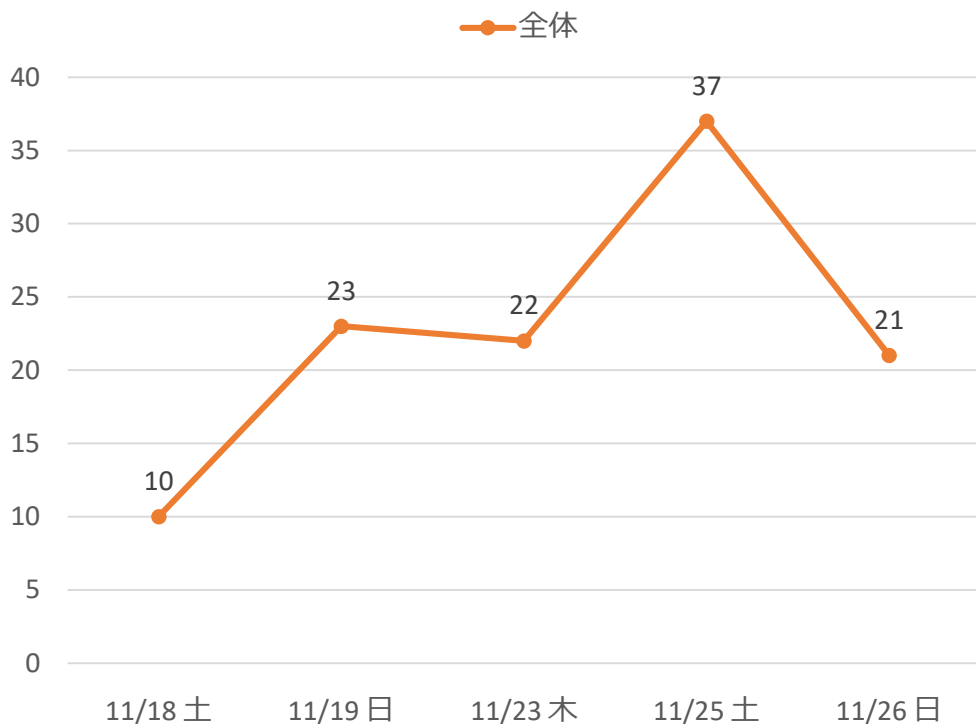


日別ライド数の推移



便別ライド数の推移

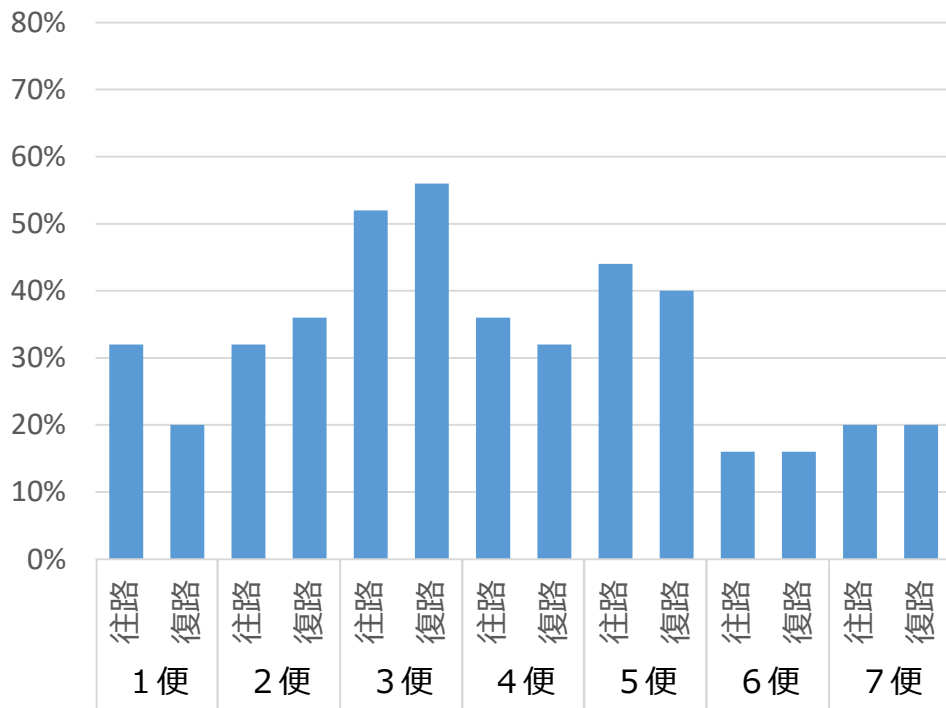
- 三浦COCOONサイトでのリーチ力は想定より弱く、初日（11/18）は乗車人数が伸びなかったが、2日目以降は、現地での声かけ（11/23以降は北斎イベント来場者含む）の効果もあり、各日定員の30%を超えるライド人数となった。
- ルート別利用実績は近似値で、訴求効果の高いルートへの判別は難しい。ただし、現地対応時は和か菜の知名度から上山口ルートへ乗車希望が多かった。



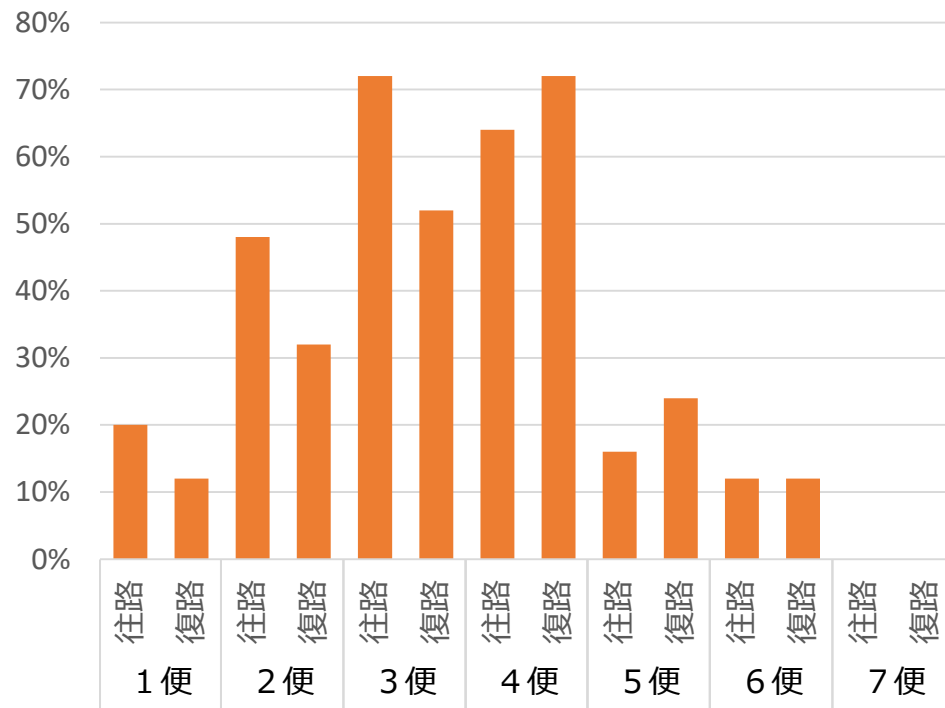
日別ライド人数の推移

- 上山口ルートは、最高でも50%台の乗車率であるものの、未乗車の便はなく期間を通じて一定の利用者を獲得しており、周遊スポットとしての魅力がうかがえた。
- 子安の里ルートは、70%を超える利用率の獲得している一方、全日で未乗車の便も存在した。

■ 上山口ルート



■ 子安の里ルート



## 便別 平均乗車率の推移

※便当たり 5人×5日間 = 25人が100%



ご清聴ありがとうございました

# 三浦市域における 神奈川版ライドシェアの実証実験について

※ R6.2.1 第3回神奈川版ライドシェア検討会議資料より抜粋、一部加工

# 神奈川県版ライドシェアについて

## 神奈川県版ライドシェアの概要

- タクシーが不足する地域、時間帯限定
- 一般ドライバーが自家用車を使って、利用者を有償で輸送
- タクシー会社が実施主体となって、ドライバーや車両の運行管理、整備管理を行い安全性を確保

## これまでの検討状況

- 三浦市の夜間のタクシー不足に対応するため、神奈川県版ライドシェア検討会議を設置し、これまで会議を3回開催  
※メンバー：三浦市、(有)いづみタクシー、京急三崎タクシー(株)、県タクシー協会、国、県
- 需要や運用面での課題の検証が必要なことから、三浦市を実施主体とした自家用有償旅客運送制度による実証実験について合意

# 令和6年度実証実験(案)

実証実験(案)と本格実施の比較		
	実証実験(案)	本格実施
法制度	道路運送法第78条2号 (自家用有償旅客運送制度)	道路運送法第78条3号
実施主体	三浦市	タクシー会社
運行管理・整備管理	タクシー会社に委託	タクシー会社
費用負担	県・市の負担	利用料金による独立採算

# 令和6年度実証実験(案)

項目	内容
出発地	三浦市内
時間帯	19時から25時
利用者	制限なし (専用アプリの登録が必要)
ドライバー	三浦市在住者及び在勤者 (20名程度を想定)
車両	ドライバー所有の自家用車
料金	タクシーと同額程度
実施期間	8か月程度 (4月中の実施を目指す)



# 令和6年度実証実験(案)

県・市の費用負担で下記の項目を実施

項目		内容
デジタル技術を活用した安全対策	運行管理 整備管理	タクシー会社が、運転前点呼等の運行管理や日常点検等の整備管理を遠隔で実施
	車両設備	運行管理者がリアルタイムで状況確認を行えるドライブレコーダーや車内カメラなどを設置
	アプリ	配車管理、乗車前に料金の確定～支払、ドライバー評価等
その他	保険	既存の自家用有償旅客運送制度保険に加入
	効果検証	アプリによる配車実績に基づく、利用実績の把握や本格実施に向けた継続性、改善策の検討等



# 令和6年度実証実験(案)における役割

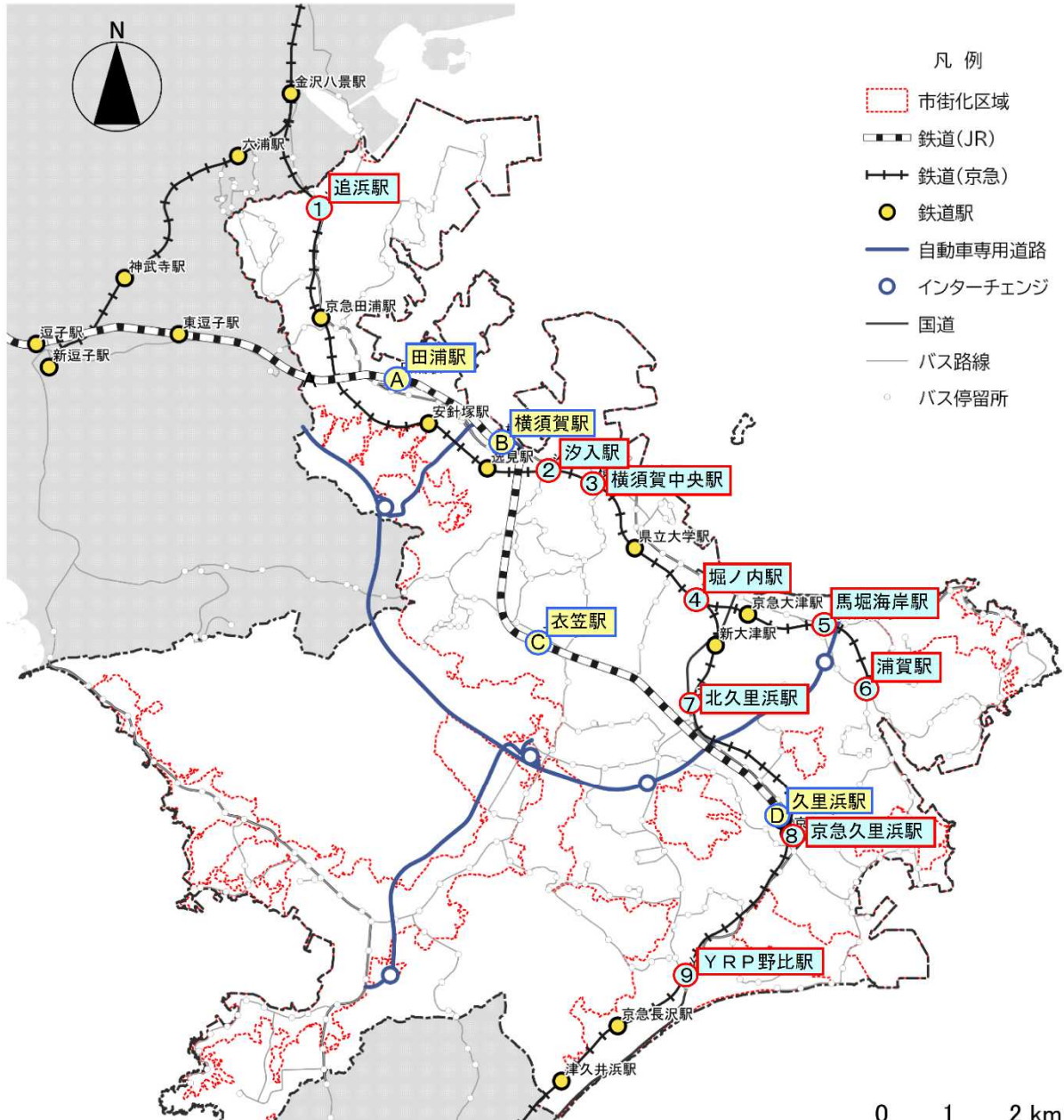
主体	役割
三浦市 【実証実験の主体】	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通会議の開催</li> <li>自家用有償旅客運送の登録</li> <li>タクシー会社への委託(運行管理・整備管理 等)</li> <li>保険の加入</li> <li>ドライバー募集</li> </ul>
タクシー会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行管理・整備管理</li> <li>ドライブレコーダー、車内カメラの設置</li> <li>アプリによる配車</li> <li>ドライバー教育</li> <li>事故時の現場対応・苦情対応</li> </ul>
神奈川県	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川版ライドシェア検討会議の開催</li> <li>調査・調整(法制度・アプリ・保険・設備 等)</li> <li>PR・効果検証</li> </ul>

# 今後のスケジュール

	令和5年度	令和6年度				令和7年度 以降
	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	
神奈川県	<b>実証実験に向けた準備</b> ・地域公共交通会議※ ・自家用有償旅客運送の登録 ・運行管理、整備管理、ドライバー教育、事故対応等の調整 ・アプリに関する関係者との調整 ・ドライバーの募集・面接 など	<b>自家用有償旅客運送による実証実験の実施</b>  (タクシー会社による 運行管理や整備管理)				神奈川県版ライドシェア 検討会議
三浦市						連携 地域公共 交通会議
タクシー会社						効果検証を踏まえた 神奈川県版ライドシェアの 本格実施

※三浦市地域公共交通会議の開催 第1回:2月16日、第2回:3月下旬予定

横須賀市内（駅周辺）の路線バス、タクシー乗場



鉄道事業者	番号	駅名	タクシー乗場	路線バス乗場	路線バスの主な先行(市内)
JR	(A)	田浦駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内	深浦、船越
	(B)	横須賀駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内	坂本、池上、佐野、武、林
	(C)	衣笠駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内	平作、池上、公郷、森崎
	(D)	久里浜駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内	池田町、湘南山手、内川
京浜急行	①	追浜駅	駅前ロータリー内 駅周辺道路	駅周辺道路	湘南鷹取、深浦
	②	汐入駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内	坂本、池上、鶴ヶ丘
	③	横須賀中央駅	駅周辺道路	駅周辺道路	上町、佐野、武、林
	④	堀ノ内駅	駅周辺道路	駅周辺道路	公郷
	⑤	馬堀海岸駅	駅周辺道路	駅周辺道路	走水、鴨居
	⑥	浦賀駅	駅隣接専用乗場	駅前ロータリー内 駅周辺道路	東浦賀、鴨居、西浦賀
	⑦	北久里浜駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内 駅周辺道路	森崎、大矢部、佐原、岩戸
	⑧	京急久里浜駅	駅隣接専用乗場 駅周辺道路	駅前ロータリー内 駅周辺道路	ハイランド、野比、長瀬、内川、 湘南山手
	⑨	YRP野比駅	駅前ロータリー内	駅前ロータリー内	光の丘、長沢