

# 横須賀市 地域公共交通の導入支援 ガイドライン

～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

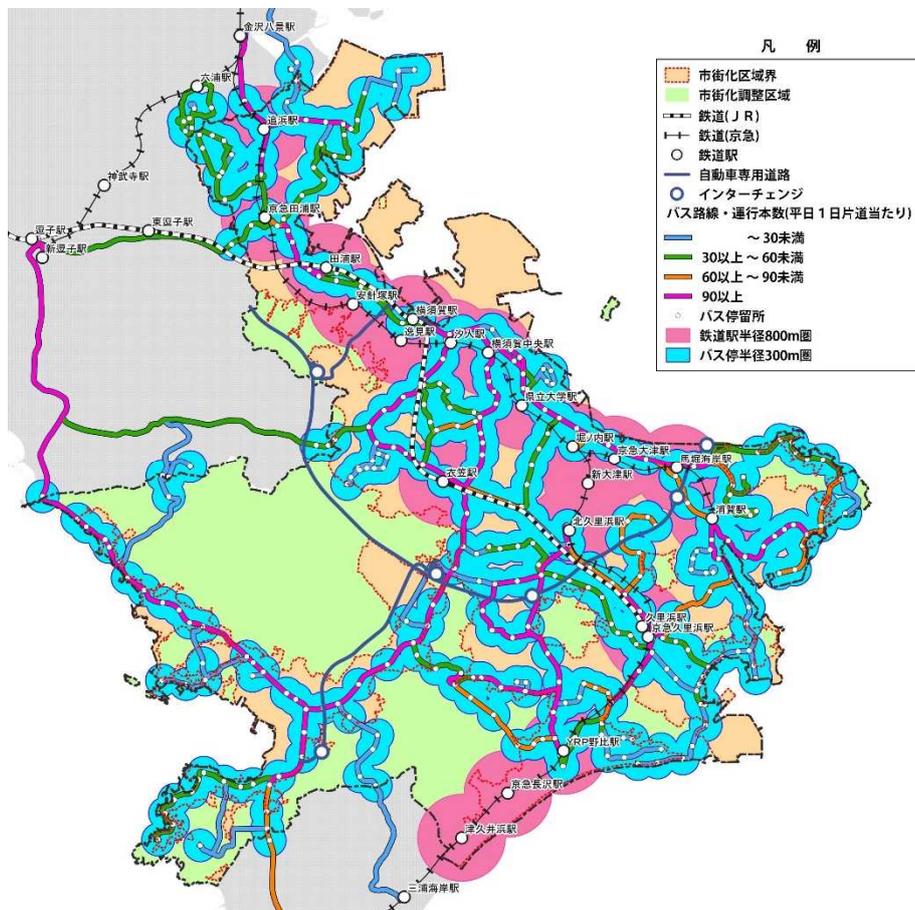
## 1. 横須賀市の公共交通

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

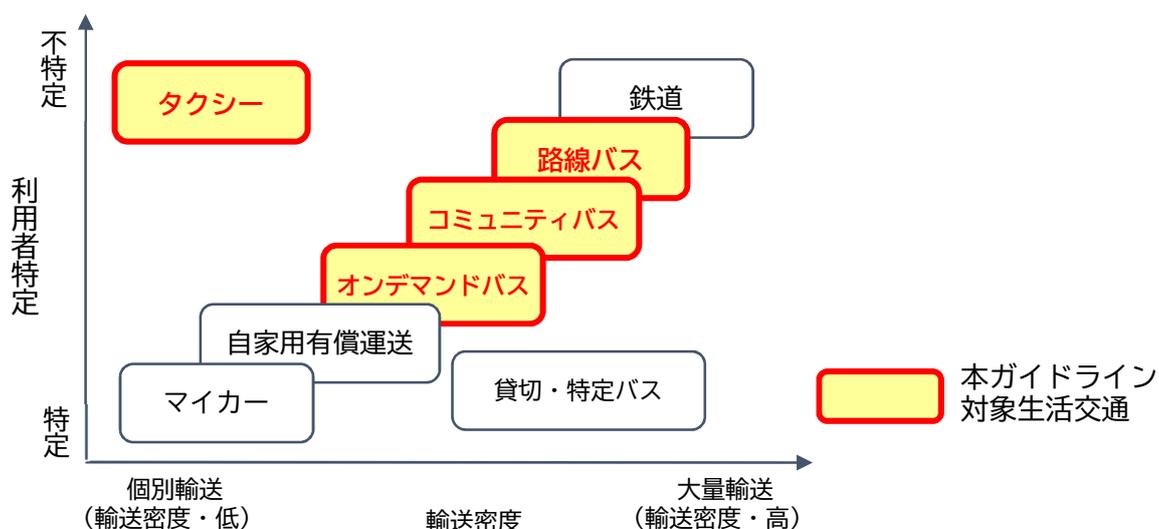


図 輸送密度と利用者特性からみた生活交通の分類

【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

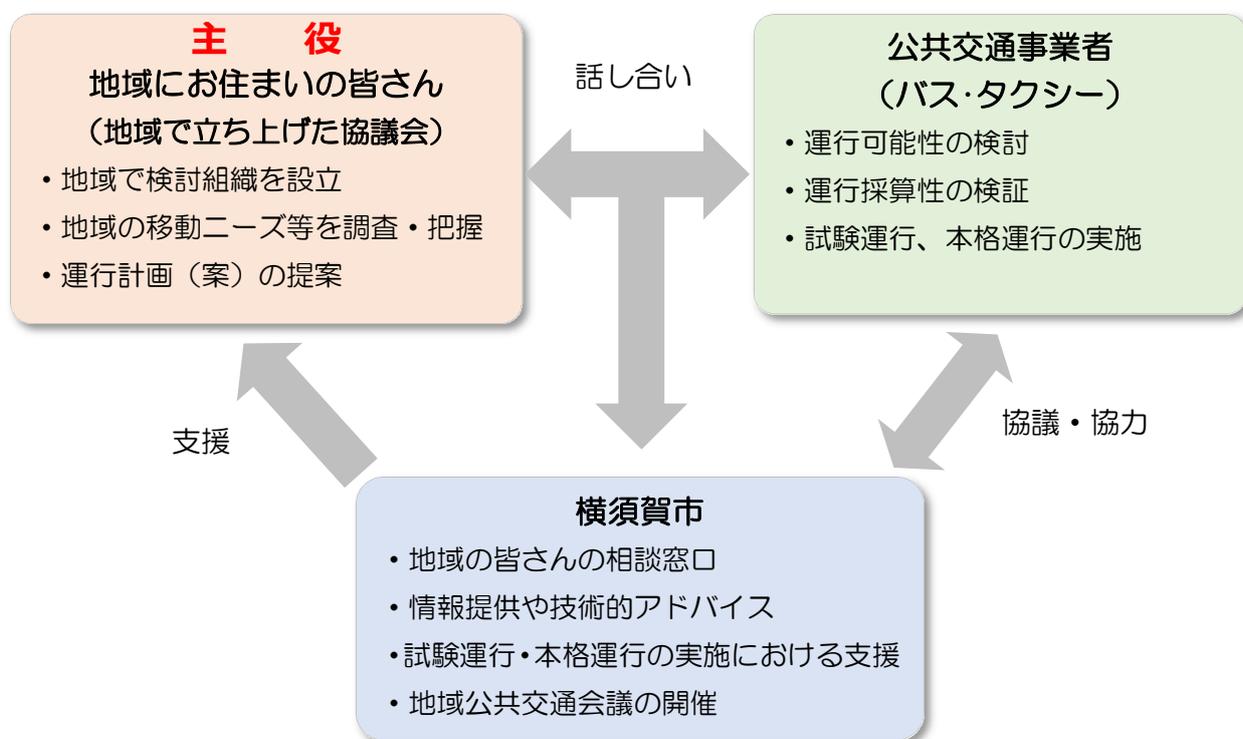
### 1. 取組みの役割分担

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、運賃は適正かななどを議論します。

#### ●合意を得るとどうい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。

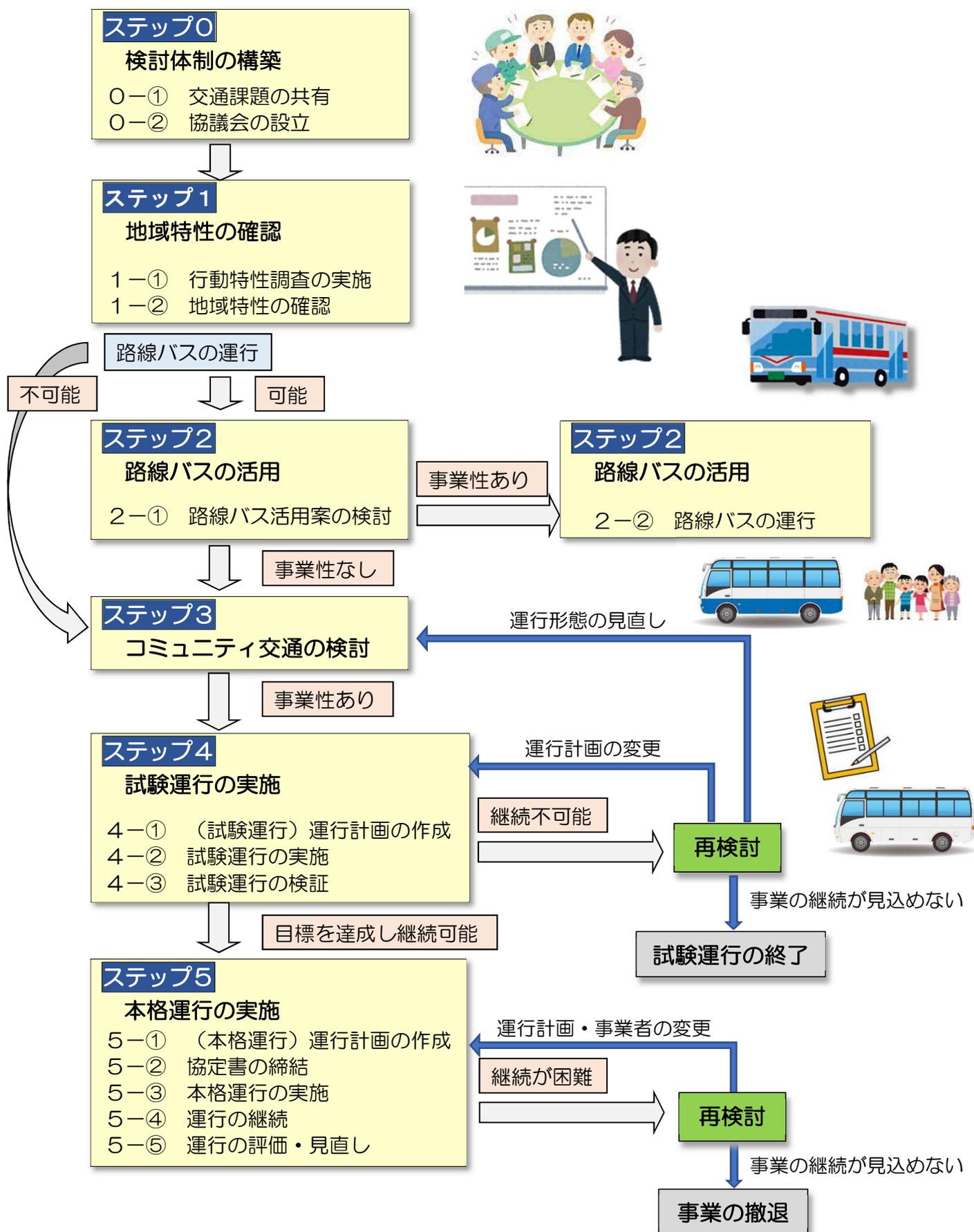
運行に乗車定員11人未満の車両を使用できます。

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

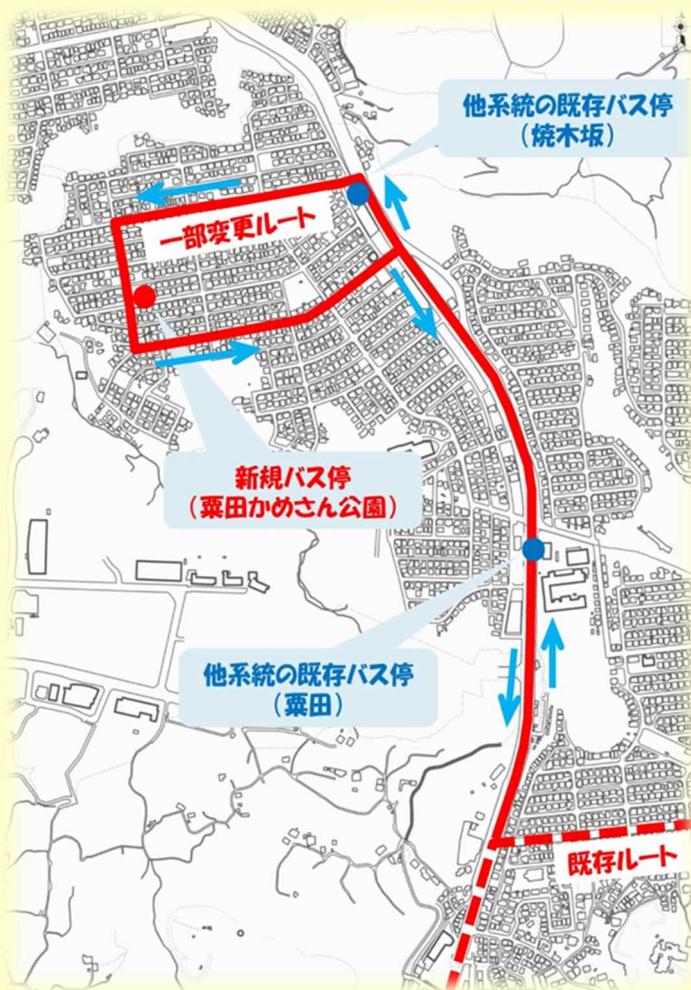
粟田町内会が主体となって、関係者とともに取組みました。平成18年12月に市に相談があり、平成25年6月の運行開始まで6年半の歳月を経て実現しました。

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。

突然の休止により、利用者の皆様には大変なご迷惑をおかけしましたが、地域からは、ハマちゃんバスの再開を望む声が多く寄せられました。

このため、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ながら、直ちに、運行の再開に向けた活動を開始しました。

その後、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。

運行再開後は、休止前とほぼ同じ利用者数となっており、以前と変わらず、地域の皆様にご利用いただいております。



## 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)