令和８年度第１回横須賀市地域公共交通活性化協議会

次　　　第

日　時：令和８年（2026 年）４月 28 日（火）13 時 00 分開会
場　所：横須賀市役所本庁舎１号館 10 階　第２委員会室

１　開会

２　委員委嘱

３　委員紹介

４　議題

（１）会長の互選について

（２）横須賀市地域公共交通活性化協議会運営要領（案）について

（３）横須賀市地域公共交通活性化協議会傍聴実施要領（案）について

（４）横須賀市地域公共交通計画について

（５）ハマちゃんバスについて

（６）路線バス自動運転導入プロジェクトについて

（７）路線バスの終発時刻について

５　閉会

資料１

横須賀市地域公共交通活性化協議会条例

（設置）

第１条　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第６条第１項の規定に基づき、横須賀市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議会の構成）

第２条　協議会の委員は、30人以内とする。

２　委員の任期は２年とする。ただし、再任を妨げない。

３　補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長）

第３条　協議会に会長を置き、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４条　協議会の会議は、会長が招集する。

２　協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

３　会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

（委員以外の者の出席）

第５条　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。

（分科会）

第６条　協議会は、専門的な事項を調査審議するため、分科会を置くことができる。

２　分科会は、10人以内の委員をもって組織し、分科会の委員は、会長が指名する委員とする。

３　第３条から第５条までの規定は、分科会の会議に準用する。

（守秘義務）

第７条　協議会の委員（委員の職を退いた者も含む。）及び第５条（前条第３項の規定により準用する場合を含む。）の規定により協議会に出席した者は、協議会において知り得た秘密を漏らしてはならない。

（その他の事項）

第８条　この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会の同意を得て、会長が定める。

附　則

この条例は、令和８年４月１日から施行する。

資料２

横須賀市地域公共交通活性化協議会運営要領（案）

（趣旨）

第１条　この要領は、横須賀市地域公共交通活性化協議会条例（令和８年横須賀市条例第30号。以下「条例」という。）第８条の規定に基づき、横須賀市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

（オンライン会議）

第２条　委員は、天災、感染症の流行等やむを得ない理由で会議に出席できないときは、会長の承認を得て、オンライン会議システム等の情報通信技術を利用して会議に参加することができる。

２　前項の規定により会議に出席した委員は、会議に出席したものとみなす。

（代理出席）

第３条　委員は、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。

（会議の公開）

第４条　会議は、原則公開とする。ただし、次のいずれかに該当すると会長が認める場合は、この限りでない。

（１）横須賀市情報公開条例（平成13年横須賀市条例第４号）第７条に規定する非公開情報について審議するとき。

（２）公開することにより公正又は円滑な運営が著しく阻害されると認められるとき。

２　会議の開催については、あらかじめ市民等へ周知する。

（委任）

第５条　この要領に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附　則

この要領は、令和８年４月28日から施行する。

横須賀市地域公共交通活性化協議会の傍聴に関する実施要領（案）

（総則）

第１条　この要領は、横須賀市地域公共交通活性化協議会の会議（以下「会議」という。）の傍聴に関し必要な事項を定めるものとする。

（傍聴人の定員）

第２条　会議の傍聴者の定員は、原則として10人とし、椅子席のみとする。

２　傍聴を希望する者が前項の定員を超えた場合は、抽選で傍聴者を決定する。

（傍聴章）

第３条　前条の規定により決定した傍聴者は、傍聴章（別記様式）の交付を受け、これを常時見えるところに着用しなければならない。

２　傍聴者は、傍聴を終え退場するときは、前項の傍聴章を返却するものとする。

（傍聴者の遵守事項）

第４条　傍聴者は、次の事項を守らなければならない。

（１）委員の発言に対し、拍手その他の方法により賛否を表明しないこと。

（２）話をし、又は笑って騒ぎ立てないこと。

（３）鉢巻き、腕章の類をする等の示威的行為をしないこと。

（４）帽子、コート、マフラーの類を着用しないこと。ただし、病気その他の理由により会長の許可を得たときは、この限りでない。

（５）飲食又は喫煙をしないこと。

（６）写真、ビデオ等を撮影し、又は録音をしないこと。

（７）メモ以外の目的で携帯電話等の電子機器を使用しないこと。ただし、会長の許可を得たときは、この限りでない。

（８）むやみに席を離れないこと。

（９）前各号に定めるもののほか、会議の秩序を乱し、又は会議の妨げになるような行為をしないこと。

（違反者に対する措置）

第５条　傍聴者が前条の規定に違反したときは、会長はこれを制止し、その命令に従わないときは、これを退場させることができる。

附　則

この要領は、令和８年４月28日から施行する。

（別記様式）

No. 横須賀市地域公共交通活性化協議会
傍　　聴　　章
（お帰りの際は事務局へお返しください。）

横須賀市地域公共交通計画について

◆位置づけ

・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第５条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、・・・（中略）・・・地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「**地域公共交通計画**」という。）を**作成するよう努めなければならない。**

・横須賀市都市計画マスタープラン（令和７年３月）

第２章 P.065（抜粋）

地域公共交通の現状を把握し計画を策定します。

地域公共交通は、全国的に運転者不足の深刻化による経営バランスの危機、利用者減少よる収支バランスの危機にさらされています。

交通事業者と市が連携しながら地域公共交通のあり方を考え、**地域公共交通計画を策定します。**

第２章

方針１
都市づくりの一環として
地域公共交通を考えます

キーワード：都市交通、地域公共交通のあり方、交通GX

①地域公共交通の現状を把握し計画を策定します

地域公共交通は、全国的に運転者不足の深刻化による経営バランスの危機、利用者減少よる収支バランスの危機にさらされています。

交通事業者と市が連携しながら地域公共交通のあり方を考え、地域公共交通計画を策定します。

取組
- 地域公共交通を取り巻く現状把握・課題整理★
- 地域公共交通計画の策定（関係者で共通認識が持てる目標の設定）★

②地域公共交通におけるＤＸ・ＧＸを進めます

地域公共交通を取り巻く課題から、効率性・利便性の向上、エネルギーの効率化が求められており、そのためには収支バランスの確保、サービス利用者の確保、環境負荷の軽減などの課題をクリアする必要があります。

車両の電動化による走行中の CO2 排出量減少と動力費等の削減、使用電力における再生可能エネルギー地産地消による地域の脱炭素化と動力費の更なる削減など、デジタル技術を活用と併せて交通システム全体を革新し、移動の利便性、効率性、持続可能性を向上させます。

取組
- 民間事業者等との連携による自動運転バスやMaaSの導入促進　★
- 利便性向上のための分析等に活用可能なデータ整備　★
- EVバス・タクシー導入に向けた支援
- EV充電器の設置促進
- 再エネ活用によるエネルギーマネジメント　★

★……今後考えられる取組例（策定時、取組実績なし）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにし、バスやタクシーなど既存の公共交通サービスに加えて、新たな送迎サービスや物流サービスなどを取り入れることで幅広い利用者が利用しやすい交通サービスが提供されることを目指します。

▲地域旅客運送サービスのイメージ

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　第４版」国土交通省

065

変化を力に進むまち。横須賀市

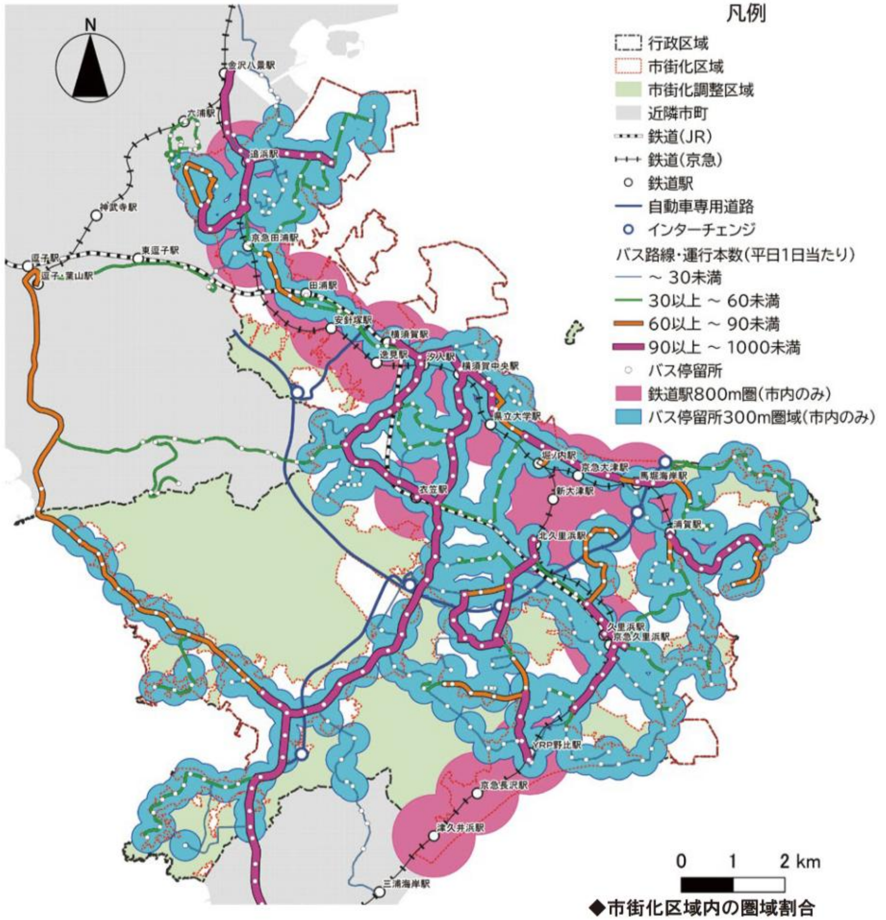
Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

横須賀市地域公共交通計画について

◆現状・課題

・三浦半島の中央部に位置し、都心へのアクセスは良好
・起伏のある丘陵地が多く、狭隘、急こう配の道路が多い
・京浜急行電鉄、JR横須賀線の２つの鉄道
・市内のほぼ全域を京浜急行バスが運行
・市内全域でタクシーの利用が可能
・公共交通（鉄道・バス）の圏域は、市街化区域内の人口の約９割をカバー
・鉄道は東京湾側が中心で、相模湾側は路線バスが主な移動手段
・高齢化率は32.9%で県平均26.0%より高い
・運転士不足の影響により、路線バスが減便

◆公共交通網と圏域



◆市街化区域内の圏域割合

人口	2015年 (H27年)	92.7%（369,700人）
	2040年 (R22年)	93.6%（284,900人）
面　積		77.1%（5,113ha）

変化を力に進むまち。横須賀市

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

横須賀市地域公共交通計画について

◆主な検討項目

- 立地適正化計画と連携
- 地域に適した新たなモビリティの検討
- データを活用したバス路線の再編
- 自動運転技術の効果的な運用方法
- 交通事業者との協議と隣接市町との連携

→

- 持続可能な公共交通の構築
- まちづくりの一体性
- 新技術の導入

◆区域

・横須賀市域全域

◆計画期間

・令和10年度から令和14年度までの５年間（予定）

◆策定期間

・令和８年度、令和９年度

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

横須賀市地域公共交通計画策定スケジュール（予定）

令和８年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議	地域公共交通活性化協議会	●令和8年度第1回協議会（本日） （会長の選任、会議要領の審議）								●令和8年度第2回協議会 （分析-調査報告）			●令和8年度第3回協議会 （骨子案協議）
	分科会※１			○令和8年度第1回分科会					○令和8年度第2回分科会			○令和8年度第3回分科会	
	連絡会※２			◆令和8年度第1回連絡会							◆令和8年度第2回連絡会		
調査・検討	計画準備		→	→									
	上位・関連計画との整合			→	→								
	公共交通に関する現況整理			●委託事業者にデータ貸与 →	→	→	→						
	市民アンケート調査			→	→	→	→	→					
	公共交通をとりまく課題の整理						→	→	→	→			
	バス路線の再編							→	→	→	→	→	→
	基本方針及び目標設定								→	→	→	→	
	骨子（案）の作成									→	→	→	→

※１　分科会：専門的な協議をするため分野別に開催する。

※２　連絡会：隣接する市町、特に三浦半島地域の自治体で協議するため開催する。

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

横須賀市地域公共交通計画策定スケジュール（予定）

令和９年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議	地域公共交通活性化協議会		●令和9年度第1回協議会（施策事業検討-評価方法設定）			●令和9年度第2回協議会（計画素案協議）							●令和9年度第3回協議会（計画案協議）
	分科会	○令和9年度第1回分科会			○令和9年度第2回分科会							○令和9年度第3回分科会	
	連絡会	◆令和9年度第1回連絡会											◆令和9年度第2回連絡会
調査・検討	バス路線の再編	→	→	→	→	→	●営業所再編						
	施策事業の検討及び評価方法の設定	→	→	→	→								
	計画（素案）のとりまとめ		→	→	→	- - →	- - →	- - →					
	パブリック・コメント手続						●議会報告		→	→			
	計画（案）のとりまとめ										→	→	
	成果品												→ ●納品

【令和10年度以降（計画策定後）】

地域公共交通活性化協議会を年１回以上開催し、施策事業の効果測定及び報告を行う。

変化を力に進むまち。横須賀市

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

ハマちゃんバスについて

◆背景

「ハマちゃんバス」の運行エリアは、京浜急行線追浜駅から概ね１km圏内にあるものの、最大約60mの高低差があり、徒歩移動が困難な地域となっています。加えて、道路の幅が狭く急こう配のため、大型車両による路線バスの運行ができません。こうした交通不便を解消するために、コミュニティバスとして導入された「ハマちゃんバス」は、高齢者を中心とした地域住民に多く利用されています。

◆運行日時

月曜から金曜（土日祝、年末年始を除く。）

８時23分から16時29分まで

◆運賃

300円（小学生150円、未就学児無料）

※現金のみ

◆運行事業者

SAGAMI TAXI株式会社

◆運行車両

14人乗りワゴン車（乗車定員13名）

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

ハマちゃんバスについて

◆経緯

平成24年２月：横須賀市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。

平成30年３月：利用者が多く、地域に根付いた運行であるため、地域の自治会・管理組合の代表者、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。

平成30年８月：地域住民を中心に協議会において検討を重ね、試験運行の運行計画（案）を作成し、地域公共交通会議において承認を受けました。

平成30年12月：10人乗り車両による「ハマちゃんバス」の試験運行を開始しました。試験運行では、収支率に基づく目標乗車人数を達成して事業性を確認した一方、乗りこぼしや交通渋滞による遅延など本格運行前に解決すべき課題があげられました。

令和元年12月：14人乗り車両の導入や運行距離を短縮した系統の新設など運行計画を見直したうえで、乗合バス事業として本格運行を開始しました。

令和５年１月：運行事業者の突然の廃業により、運行を休止しました。

令和５年６月：新たな運行事業者（SAGAMI TAXI株式会社）により運行を再開しました。

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

ハマちゃんバスについて

◆時刻表

①追浜東団地集会所

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	２３（横浜南共済病院行）
9	０８（横浜南共済病院行）　５５
10	２９
11	０３　３７
12	
13	０６　３９
14	１５　４８
15	２４　５７
16	

②パークハウス

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	２４（横浜南共済病院行）
9	０９（横浜南共済病院行）　５６
10	
11	０４
12	
13	０７　４０
14	４９
15	５８
16	

③浜見台１丁目

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	２７（横浜南共済病院行）
9	１２（横浜南共済病院行）　５９
10	３２
11	０７　４０
12	
13	１０　４３
14	１８　５２
15	２７
16	０１

④浜見台２丁目Ａ

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	２９（横浜南共済病院行）
9	１４（横浜南共済病院行）
10	０１　３４
11	０９　４２
12	
13	１２　４５
14	２０　５４
15	２９
16	０３

⑤浜見台２丁目Ｂ

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	３０（横浜南共済病院行）
9	１５（横浜南共済病院行）
10	０２　３５
11	１０　４３
12	
13	１３　４６
14	２１　５５
15	３０
16	０４

⑥ケアセンター

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	３１（横浜南共済病院行）
9	１６（横浜南共済病院行）
10	０３　３６
11	１１　４４
12	
13	１４　４７
14	２２　５６
15	３１
16	０５

⑦追浜東町１丁目

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	３２（横浜南共済病院行）
9	１７（横浜南共済病院行）
10	０４　３７
11	１２　４５
12	
13	１５　４８
14	２３　５７
15	３２
16	０６

⑧ルネ追浜

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	３５（横浜南共済病院行）
9	２０（横浜南共済病院行）
10	０７
11	１５
12	
13	１８　５１
14	
15	００
16	０９

フリー乗降区間（通過時刻）

行先	追浜駅・横浜南共済病院（朝２便のみ）
時刻	平日
8	３６（横浜南共済病院行）
9	２１（横浜南共済病院行）
10	０８　３８
11	１６　４６
12	
13	１９　５２
14	２４
15	０１　３３
16	１０

⑩横浜南共済病院

行先	追浜東団地集会所（追浜駅経由）
時刻	平日
8	４６
9	３２
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	

⑪追浜駅（乗車）

行先	追浜東団地集会所
時刻	平日
8	５２
9	３９
10	１３　４３
11	２１　５１
12	
13	２４　５７
14	２９
15	０６　３８
16	１５

⑫追浜銀座通り商店会

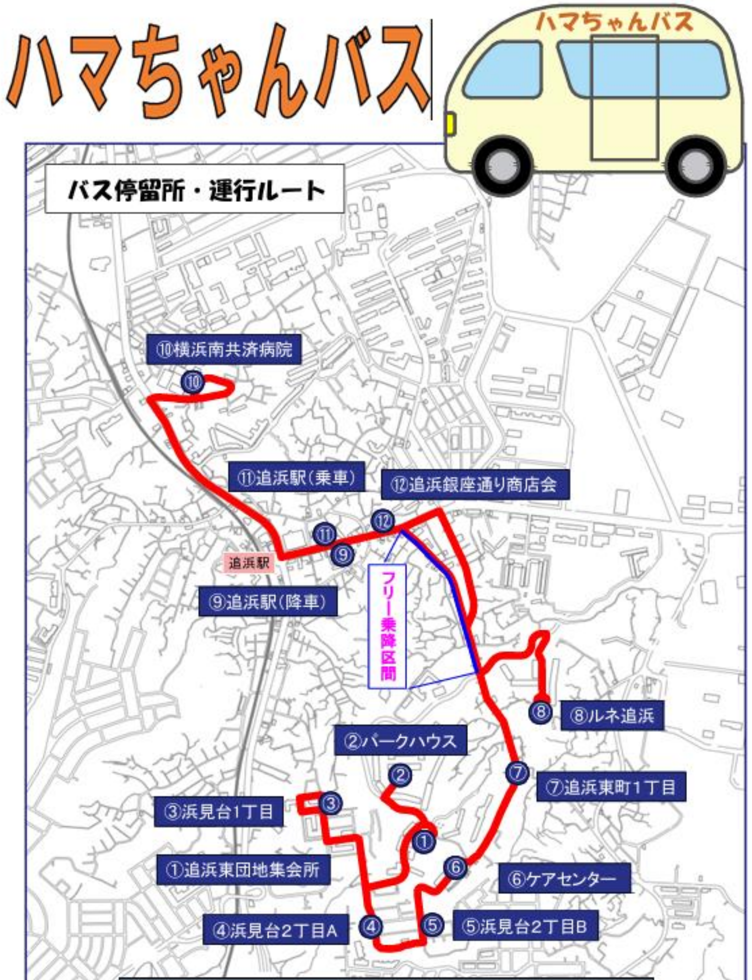
行先	追浜東団地集会所
時刻	平日
8	５３
9	４０
10	１４　４４
11	２２　５２
12	
13	２５　５８
14	３０
15	０７　３９
16	１６

※土曜、日曜、祝日は運休です。
※全ての停留所で乗り降りできます。
※車いすでの乗車はできません。ユニバーサルデザインタクシーなどをご利用ください。

令和5年6月1日～

広告の掲載・運行に関するお問い合わせ
SAGAMI TAXI(株) 046-833-7770

◆運行ルート



運賃（現金のみ）

大人	小学生	備考
300円	150円	未就学児は無料 つり銭の無いようご協力をお願いします。

※フリー乗降区間では、どこでも乗車・降車ができます。

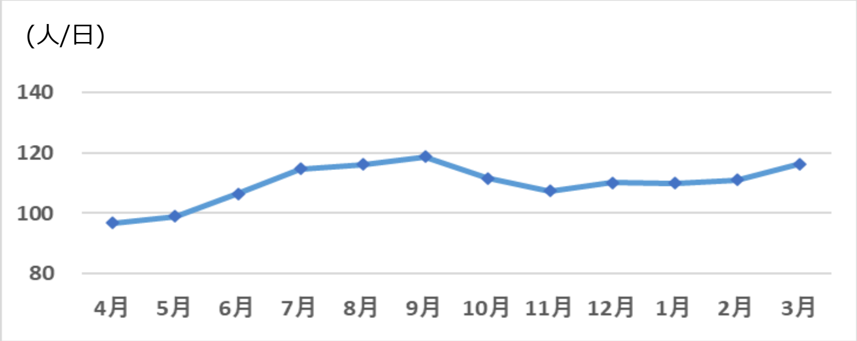
Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

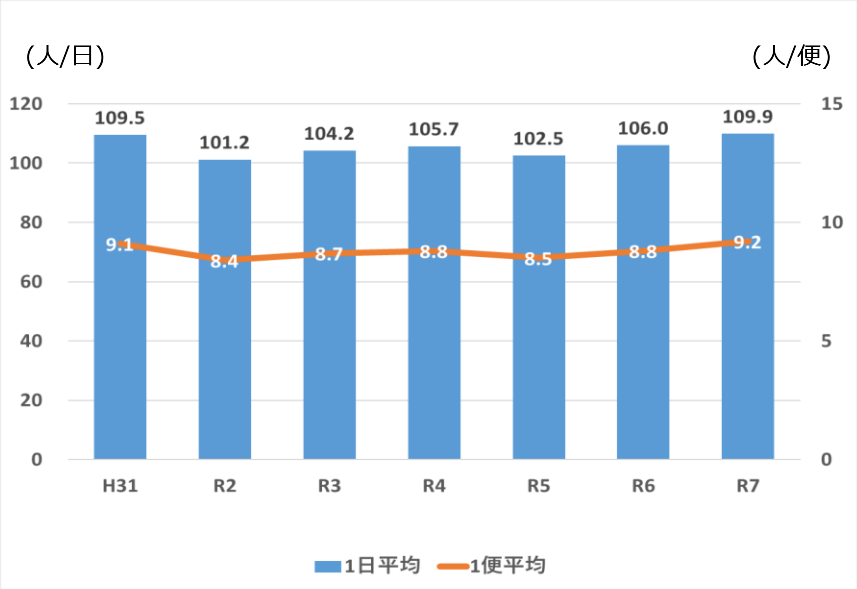
令和７年度の運行実績

１． １日あたりの利用者数の推移

・１日当たり**100名以上**の利用がある。

・令和７年度は、**過去最多**の利用者数を記録した。

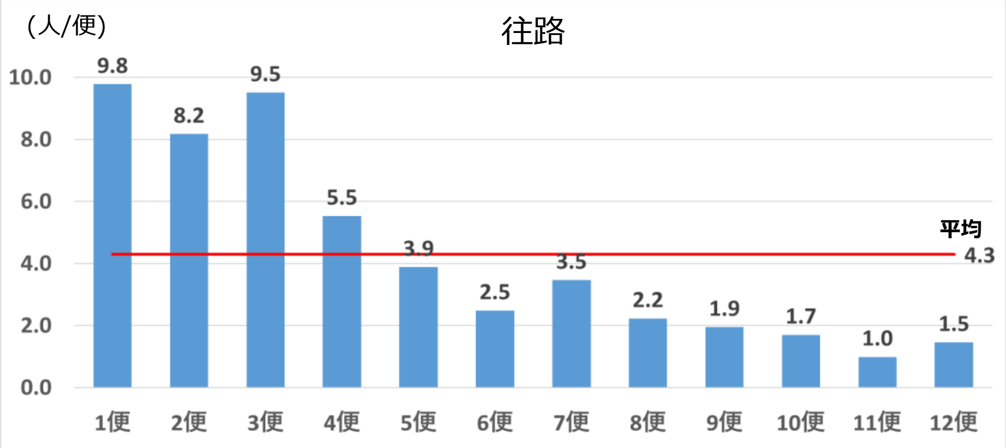


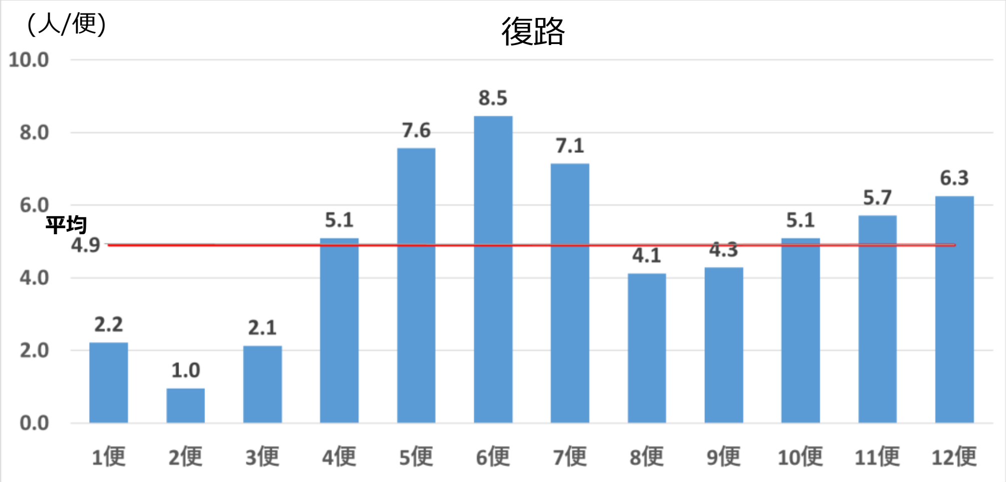


２．便別の平均利用者数

・往路は１便～３便、復路は５便～７便が特に**混雑**している。

・**復路のみ**利用している人も多くいる。



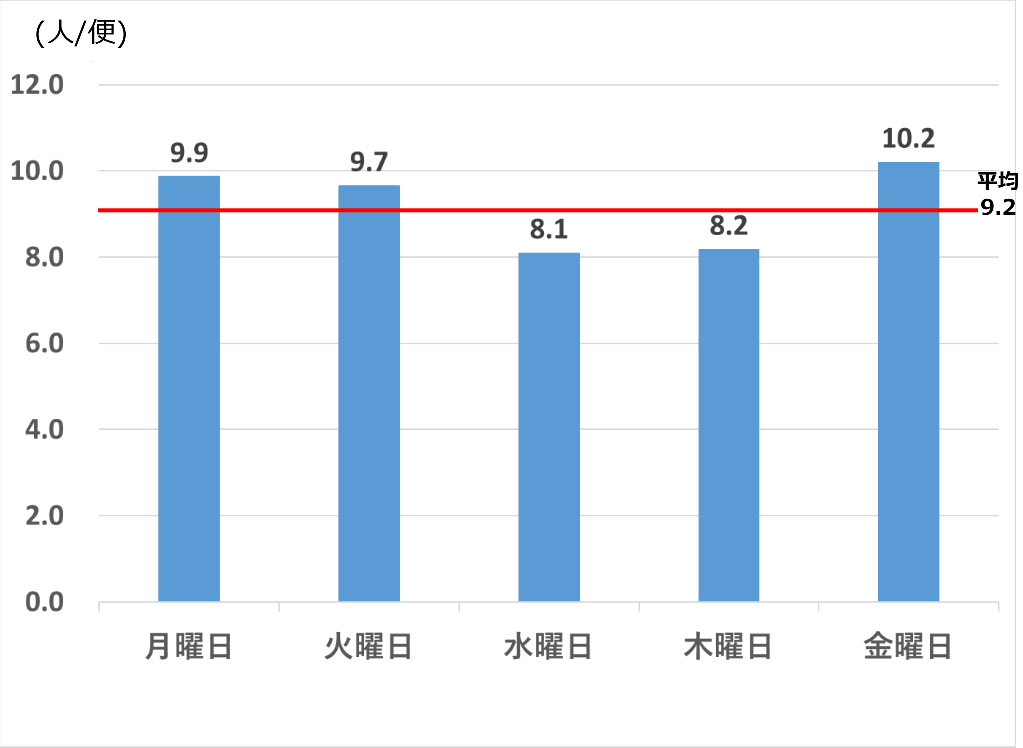


Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

令和７年度の運行実績

３．曜日別の平均利用者数

・水曜日、木曜日は比較的空いているが、どの曜日も
　まんべんなく利用がある。



参考．混雑緩和のチラシ

SAGAMI TAXI㈱
横須賀市

ハマちゃんバス

混雑の緩和にご協力をお願いします

日頃よりハマちゃんバスをご利用いただきありがとうございます。
現在、ハマちゃんバスは、一部の便が大変混雑しています。

◆ １週間のうち

月曜日（週明け）　金曜日は**混雑**しますが、
水曜日　木曜日は比較的に**空いています**。

◆ １日のうち

往路（追浜駅へ行く）は、**１便（始発便）　２便　３便**
復路（追浜駅を発車）は、**５便　６便　７便　12 便（最終便）**
が大変**混雑**します。

混雑する日・便をご確認のうえ、できる限り利用を分散化し、
混雑の緩和にご協力をお願いします。

往路（追浜駅へ行く）

便数	発時刻	混雑
1	8:23	混雑
2	9:08	混雑
3	9:55	混雑
4	10:29	
5	11:03	
6	11:37	空いてます
お昼休み		
7	13:06	
8	13:39	空いてます
9	14:15	空いてます
10	14:48	空いてます
11	15:24	空いてます
12	15:57	空いてます

※追浜東団地集会所発の時刻

復路（追浜駅を発車）

便数	発時刻	混雑
1	8:52	空いてます
2	9:39	空いてます
3	10:13	空いてます
4	10:43	
5	11:21	混雑
6	11:51	混雑
お昼休み		
7	13:24	混雑
8	13:57	
9	14:29	
10	15:06	
11	15:38	
12	16:15	混雑

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

アンケート調査の結果

◆概要

１．調査期間

令和７年12月３日（水）

～12月９日（火）

２．調査場所

追浜駅、追浜東団地集会所

３．調査対象

ハマちゃんバス利用者

４．回答数

67件

「ハマちゃんバス」に関するアンケート調査

問１．ご年齢

□18 歳未満　□18 歳～50 歳代　□60 歳代　□70 歳代　□80 歳代以上

問２．よく乗る曜日

□月曜日　□火曜日　□水曜日　□木曜日　□金曜日

問３．よく乗る便

□１便　□２便　□３便　□４便　□５便　□６便

□７便　□８便　□９便　□10 便　□11 便　□12 便

問４．利用頻度

□ほとんど毎日　□週２～３回　□週１回　□週１回未満　□初めて

問５．利用目的

□通院（南共済病院）　□通院（他の病院）　□買い物　□通勤・通学

□その他（　　　　　　　　　　　　　　　　　）

問６．定員オーバーで乗れなかったことはありますか。

□はい　□いいえ

乗れなかったことがある方は、その後どうされましたか。

問７．交通系ＩＣカードを所持していますか。

□所持している　□所持していない

問８．ハマちゃんバスでの交通系ＩＣカード払い導入について

□賛成　□反対

上記で賛成・反対と答えた理由は何ですか。

問９．その他にご意見ご要望があれば記入してください。

ご協力ありがとうございました。

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

アンケート調査の結果

◇利用者情報

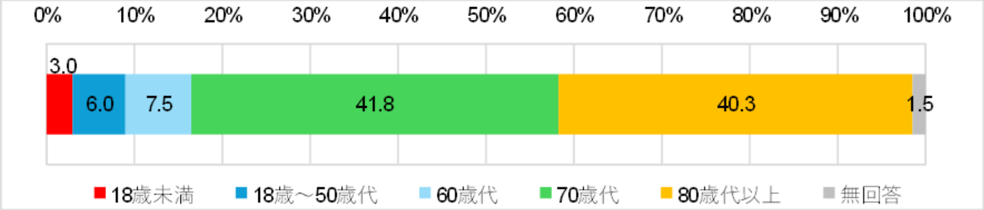
・70歳代以上の割合が８割以上となっている。

・利用する曜日が決まっている人は、月曜日、火曜日に利用する割合が高い。

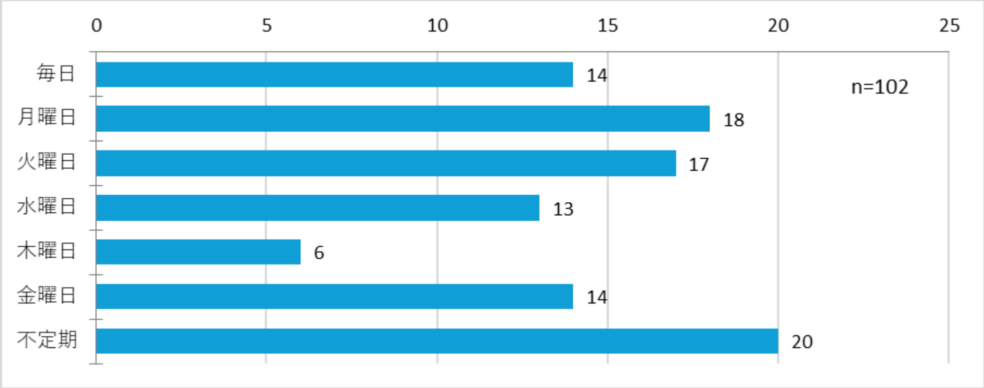
・利用頻度は、週2~3回が最も多い。

・利用目的は、ほとんどが買い物や病院となっている。

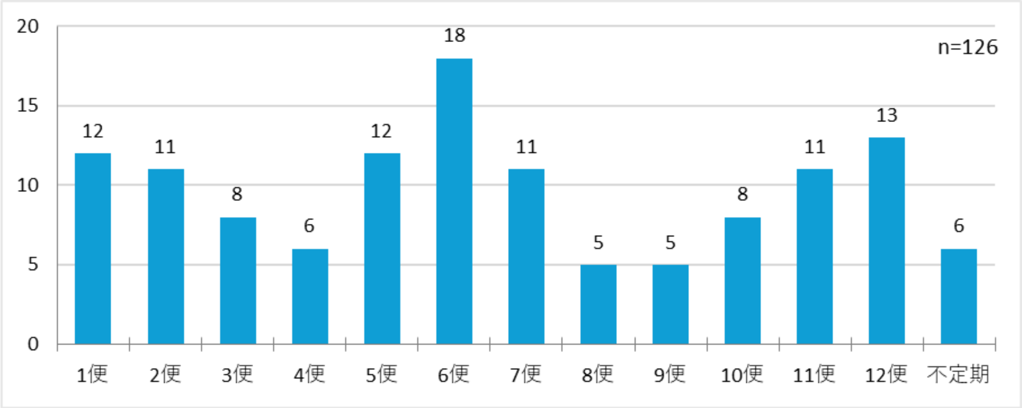
１．利用者の年齢



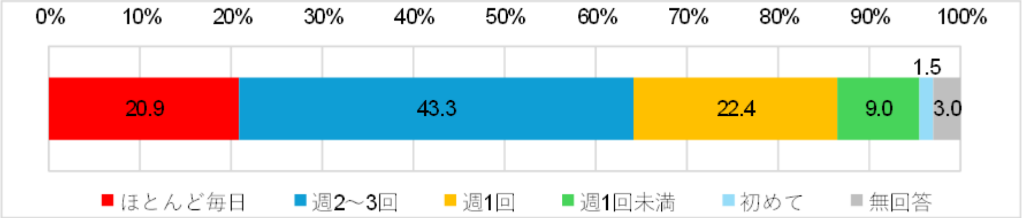
２．よく乗る曜日



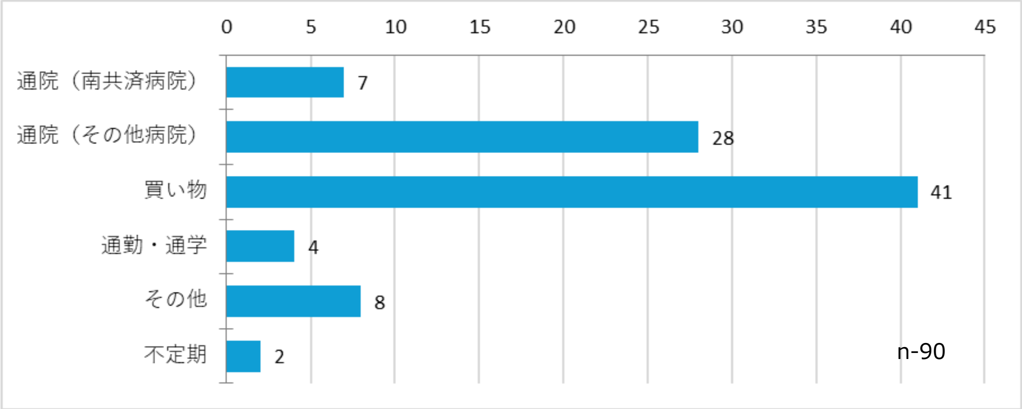
３．よく乗る便



４．利用頻度



５．利用目的

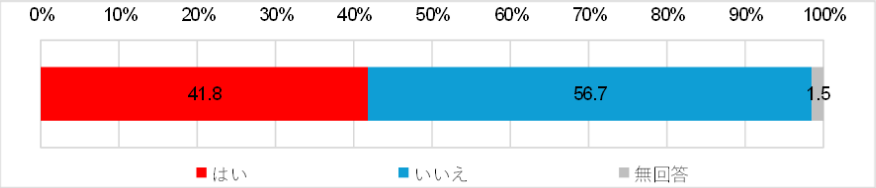


Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

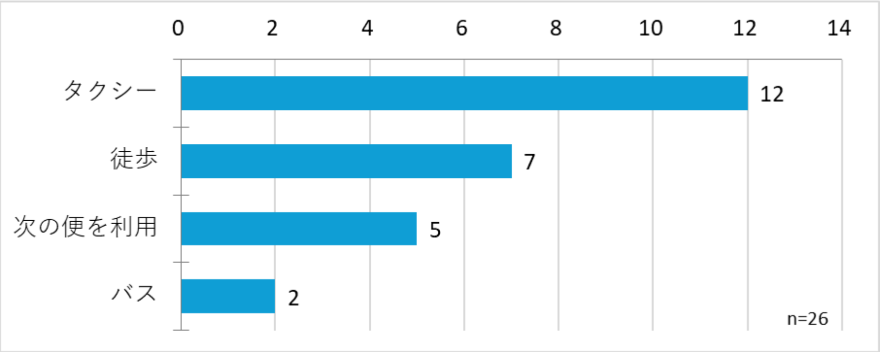
アンケート調査の結果

◇定員オーバーについて

1．定員オーバーで乗れなかったもしくは
場面を見かけたことがある

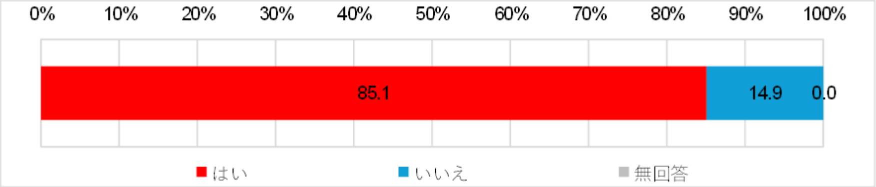


2．乗れなかったときの対応

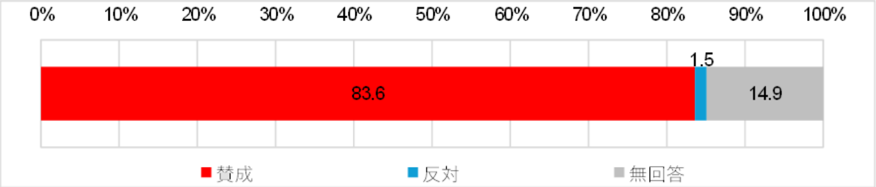


◇ハマちゃんバスの交通系ICカードの導入について

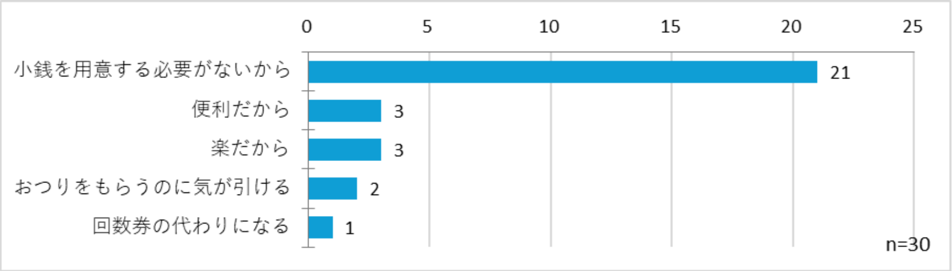
1．交通系ICカードの所有状況



2．交通系ICカードの導入意向



3．交通系ICカードの導入に対する賛成意見



4．交通系ICカードの導入に対する反対意見

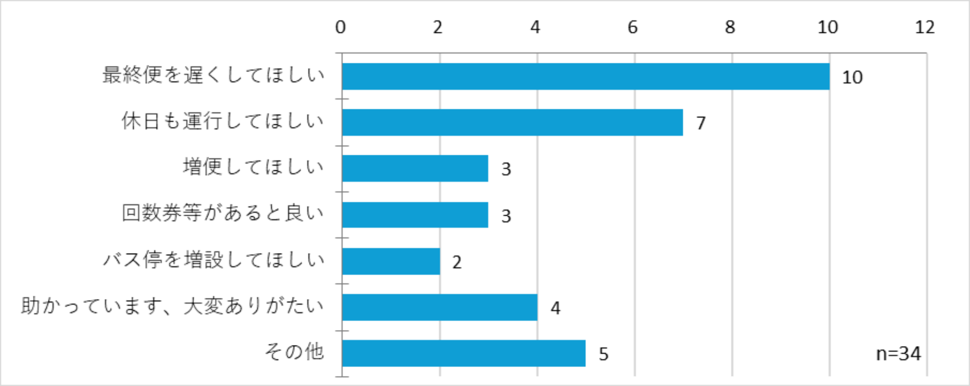
・なじみがないので使いこなせない（１件）

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

アンケート調査の結果

◇ご意見・ご要望

●多く寄せられたご意見・ご要望



●その他のご意見・ご要望

・座席数の増設
・高齢者優先にしてほしい
・南共済病院へ行く１便、２便は助かる
・南共済病院からの帰りの便があると良い
・利用者が多いので１便、２便はなるべく乗らないようにしている

◇補足

●運賃収入のみで運行しています。

「ハマちゃんバス」は運行開始から現在まで、利用者の**運賃収入のみ**で運行しています。
国や自治体からの補助を受けずに運行しているコミュニティバスは、全国的にもほとんど例はありません。

●車体デザイン

車体のデザインは、アーティストの坪井保菜美さん（元新体操フェアリージャパン）と地域住民で共同作業しました。

Copyright © City of Yokosuka All Rights Reserved.

令和７年度の取り組み

横須賀市 路線バス
自動運転導入プロジェクト

Yokosuka City Route Bus Autonomous Driving Project

横須賀市 Yokosuka City　KEIKYU 京急バス　SoftBank　ASMobi 先進モビリティ株式会社

横須賀市民の生活基盤として必要不可欠な路線バスではあるが、取り巻く環境は厳しくなっており、多くの課題を抱えている。

横須賀市 Yokosuka City

路線バス課題

①運転手不足

- ✓2024年問題により人材確保が困難に
- ✓京浜急行バスでも減便対応が発生

②輸送力の維持・強化

- ✓高齢化に伴うバス輸送ニーズの増加
- ✓始発の繰り下げ，終発の繰り上げによる影響
- ✓混雑による乗り残し等の発生

これら課題の解消策のひとつとして、「自動運転（単車・隊列）」の取り組みを進め、2027年度の「単車」レベル4※実装を目指したい。

※特定条件下における完全自動運転（限定された条件下において、システムが全ての運転操作を実施）

自動運転・隊列走行に取り組む理由

課題解決と路線バスにおける自動運転の実装の両立のためには、レベル4自動運転・隊列走行が有力な解決策となる。

課題と対策：運転手不足 / 輸送力の維持・強化

×運転手を増やす →劇的な改善は困難	×路線新設/ダイヤ増便 →運転手不足	×連節バスの導入 →環境にハードル	○自動運転・隊列走行 →2つの課題の解消へ

路線バスでの実運用：旅客の安全安心には「乗務員の乗車」が望ましい

✓乗客のサポート・スムーズな運行の補助のため、運転が自動化したとしても乗務員は必要と思料

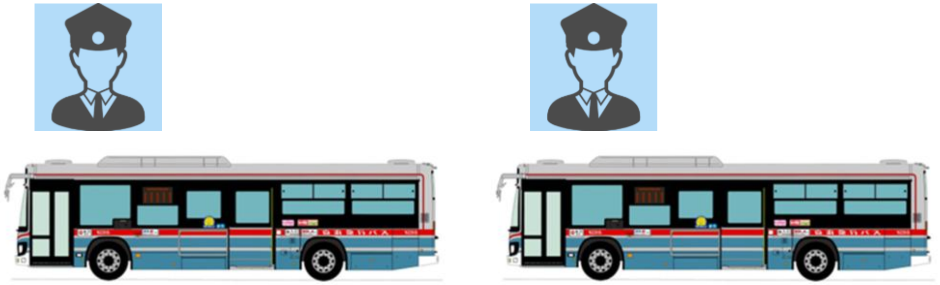
解決策：「レベル4隊列走行」と「乗務員1名」による運行

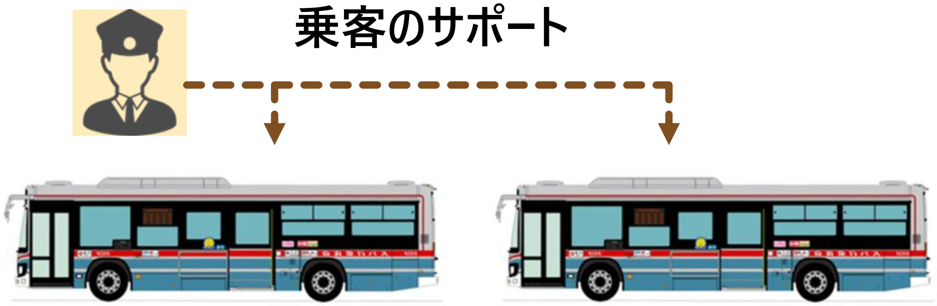
✓レベル４での自動運転・隊列走行により運転手なしでの走行を実現
✓先頭車に乗車する乗務員が後続車も含めた特定自動運行主任者・特定自動運行保安員を務める
✓先頭車に乗車する乗務員が後続車も含めた乗客のサポートを行う

※乗務員は大型二種免許取得者を想定。イレギュラー発生時の迅速な対応を志向

将来の展望

現在	自動運転・隊列走行





バス2台に運転士2人

バス2台に乗務員1人

横須賀市・京浜急行バス・ソフトバンクによるコンソーシアム

- 地域の皆さま
- 地域コミッティ

コンソーシアム

- 地方自治体 横須賀市 Yokosuka City
- KEIKYU 京急バス 運行事業者
- SoftBank プロジェクトマネジメント

ASMobi	・自動運転システム ・隊列走行システム ・車両改造設計・改造
SoftBank	・車車間通信 ・路車間通信
ベンダ検討中 ※R７は実施なし	・信号情報連携 ・路側センサー ・遠隔監視（車内・車外）
KEIKYU 京急バス	・走行軌跡設計 ・地上設備設計・整備

地域コミッティの構成員・役割

地域コミッティの構成員・役割は下記の通り

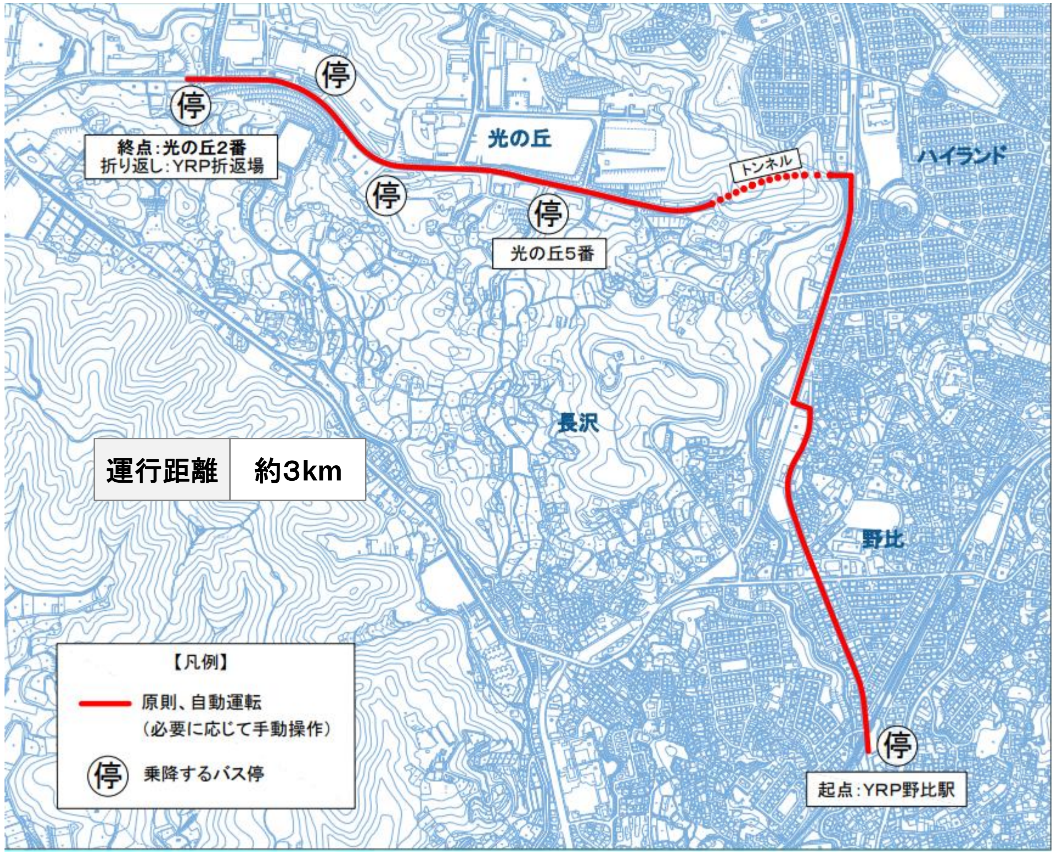
地域コミッティ構成員		自動運転移動サービス実装における役割	参画構成員
主催者	地方自治体	レベル4自動運転の社会実装に向けた全体統括	横須賀市 都市部 都市計画課 都市計画課長
必須構成員	地方運輸局	レベル4車両認可に向けたサポート	国土交通省 関東運輸局 自動車技術安全部 技術課長
	地方整備局	走行環境提供に係るサポート	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 調査課長
	地方経済産業局	モビリティ産業・地域経済活性化に係るサポート	経済産業省 関東経済産業局 産業部 製造産業課 航空宇宙・自動車産業室長
	都道府県警察	特定自動運行許可・道路使用許可に係るサポート	神奈川県警察本部 交通部 交通総務課長 交通規制課長 駐車対策課長 横須賀南警察署長
	運行主体	運行に係る事項の検討・推進	京浜急行バス株式会社 経営戦略室 企画担当課長
任意構成員	地方総合通信局	求められる通信環境についてサポート	総務省 関東総合通信局 情報通信部 情報通信振興課長
	都道府県	県内の交通政策のとりまとめ	神奈川県 県土整備局 都市部 特定交通政策担当課長
	プロジェクトマネジメント	サービス実装に向けたプロジェクトマネジメント	ソフトバンク株式会社 次世代事業開発本部 事業開発統括部 モビリティ推進部 推進課

実証実験概要（１）

- 事業背景：朝夕の通勤需要が高いYRPエリアにおける、「運転士不足」、「輸送力の維持・強化」の課題を解決する為の取り組み。
- 事業の特徴、ポイント：路線バス事業においては、乗客の安心・安全、バリアフリー対応のために乗務員の乗車が望ましい。本事業は最終的に隊列走行（２台隊列、乗務員１名乗車）によって、路線バス事業者が求められる要件を満たしながら課題を解決する取り組み。
- 今年度の取組、検証内容、レベル４運行の達成時期：R7年度（2025年度）はレベル２（単車）での実験を行い、課題抽出を行う。同区間における隊列走行実装に向けた手動運転による課題抽出も行う。

■ 運行ルート・運行期間／運行形式

- YRP野比駅～光の丘２番（野５系統）
- 運行期間：2025年12月１日～2026年２月１日　運行形式：無償、予約制運行



■通勤時間帯のYRP野比駅

実証実験概要（２）

■実施概要

運行ルート	YRP野比駅～光の丘2番（野５系統） 距離：６（YRP野比駅とYRP折返場の往復）
運行ダイヤ	所要時間（片道）：約10分　４便/日 運行曜日：全曜日
運行期間	令和7年（2025年）12月１日～令和８年（2026年）２月１日 （１月17～20日、26、27日を除く）
運行主体/交通事業者	京浜急行バス株式会社
インフラ連携	R7年度（2025年度）は連携予定なし

■車両概要

車両名	エルガ
車両メーカー	いすゞ自動車
自動運転システム開発事業者	先進モビリティ株式会社
乗車定員	27名
最高速度*	40km/h
台数	１台

*：自動運転時の最高速度

■いすゞエルガ（ディーゼル、京浜急行バス保有）を
先進モビリティ（株）が改造したものを使用

■プロジェクト名のステッカーを貼り付け
行先表示器で「自動運転実証実験中」と表示

実証実験の結果（１）

○自動運転割合

運行ルート内区間全線の自動運転区間（距離）に対する自動運転割合（距離）

【平均自動運転率／平均総走行距離（L4想定区間内）】

・光の丘2番行：94.66% / 2,934m

・YRP野比駅行：94.04% / 2,985m

自動運転化率は94%となった。
理由としては、トンネルの自動走行がSLAM走行により可能になったことや横断歩行者・横断歩道待機者検知を自動運転システムで可能になったことが挙げられる。

実証実験の結果（２）

○手動介入

➢ 集計対象

記録員が取得した手動介入記録 (468件) から以下対象外データ (149件) 除外した**母数（319件）**を手動介入分析対象とする。

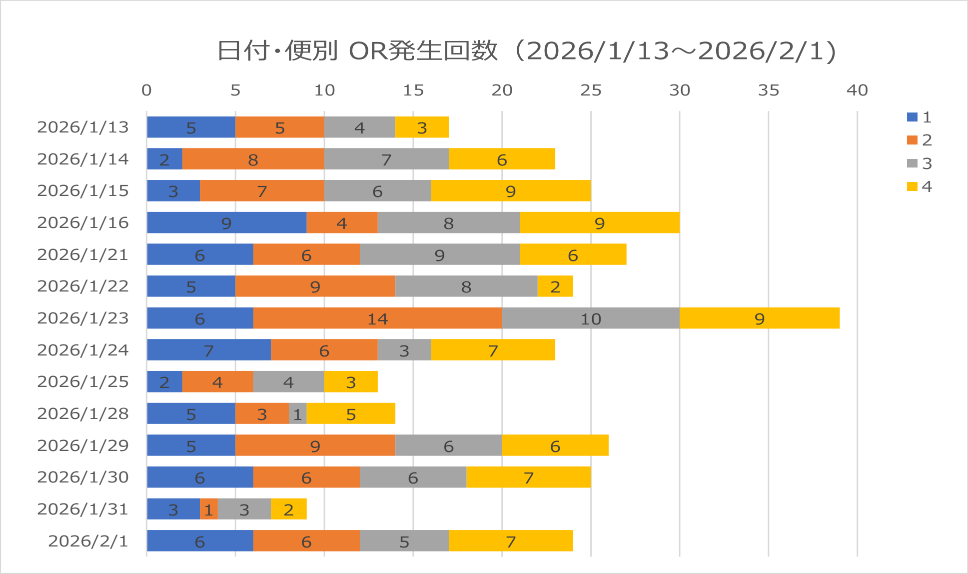
＜対象外内容＞

・検証期間外、別目的の走行記録　：調律走行、模擬隊列など（131件）
・データ不備　：記録詳細不明、車両制御データとの不一致など（11件）
・運用上の重複・誤登録　：手動運転中の記録や誤登録（7件）

➢ 走行検証における自動運転実施状況

・検　証　期　間：2026年１月13日～２月１日のうち計14日間
・運　行　回　数：１日４往復（全56便）
・自 動 運 転 割 合：94%
・手動介入発生件数：１日平均22.8回（有効件数 319件）

※【補足】日別の手動介入件数は、最多の１月23日（39件）から最少の１月31日（９件）まで幅があるが、これは次頁に示すオーバーライド傾向に依存していると推測。
（発生頻度の高い要因の発生件数が多かった／少なかったと推測される）



日付	1/13	1/14	1/15	1/16	1/21	1/22	1/23	1/24	1/25	1/28	1/29	1/30	1/31	2/1	総計
総計	17	23	25	30	27	24	39	23	13	14	26	25	9	24	319

実証実験の結果（3）

➢ 要因と便毎の関連性としては、以下の傾向が見られた

- 「路上駐車回避」・「円滑に走行するための手動介入」・「前方車両や障害物に対する危険回避」の3つが手動介入の大きな原因となっており、路上駐車は突出して多い傾向

➢ 便毎要因の3つの手動介入要因と曜日の関連性としては、以下の傾向が見られた

・全曜日を通して路上駐車はほぼ頻度が高い傾向

・「円滑に走行するための手動介入」・「前方車両や障害物に対する危険回避」は木・金が多い傾向

■便毎

カウント / ID	便				
手動介入要因	1	2	3	4	総計
路上駐車回避	26	29	31	27	113
前方車両や障害物に対する危険回避	16	16	19	14	65
直進時の周辺の交通参加者に対する危険回避	6	3	8	4	21
右左折時の周辺の交通参加者に対する危険回避	2		1		3
円滑に走行するための手動介入	14	30	16	27	87
直進時の走行逸脱回避	1		1	1	3
自動運行装置の作動不良時の安全確保	1	3	2	3	9
その他	4	7	2	5	18
総計	**70**	**88**	**80**	**81**	**319**

※一覧の色：総計を除く件数範囲内で件数多（濃）⇔ 件数少（白）表示

■曜日ごと1便当たりの平均発生件数（記録回数が曜日ごとに異なるため平均算出）

	火	水	木	金	土	日
期間中の曜日記録回数（回）	1	3	3	3	2	2
路上駐車回避	8.0	7.7	10.3	8.7	4.0	8.5
前方車両や障害物に対する危険回避	3.0	3.7	3.3	10.3	3.0	2.0
円滑に走行するための手動介入	5.0	5.0	8.0	9.0	3.0	5.0

※一覧の色：件数範囲内で件数多（赤）⇔ 一覧内中央値（白）⇔ 件数少（青）表示

実証実験の結果（４）

- 路上駐車車両回避のため（光の丘2番行＋YRP野比駅行 **113件**発生／全体の35.4%）

  ⇒対策:「路上駐停車回避」機能を実装

- 円滑に走行するための手動介入（光の丘2番行＋YRP野比駅行 87件発生／全体の27.3%）

  このうち「交差点内停止の回避のため」が**71件**（円滑に走行するための手動介入のうちの81.6%）

  ※操作介入：ブレーキ操作 54件／アクセル操作 17件

  ⇒対策:急ブレーキを行わないためのジレンマ対応として、黄色信号を認識しての制御・交差点付近での速度制御・信号情報連携などの対策を行う

- 前方車両や障害物に対する危険回避（光の丘2番行＋YRP野比駅行 65件発生/全体の20.4%）

  このうち「車線幅員が狭い道路での対向車とすれ違いため」が**51件**（前方車両や障害物に対する危険回避のうちの78.5%）

  ⇒対策:（今年度実験の際、走行軌跡が右寄りになっていたため）走行軌跡を調整する

関係者試乗会の実施

※自動運転バスに試乗した横須賀市長

■実施概要

期間	2026年1月13日[火]〜16日[金] 1日4便
乗車人数	113人
主な参加者	横須賀市長 横須賀市議会議員 報道各社 地域コミッティ関係者 警察関係者 各社取引先・社内関係者

一般試乗会の実施

※一般試乗会のチラシを作成

■実施概要

期間	2026年 1月21日[水]～1月25日[日] 1月28日[水]～2月1日[日] 1日4便
乗車人数	10日間合計　618人

一般試乗会のアンケートの実施

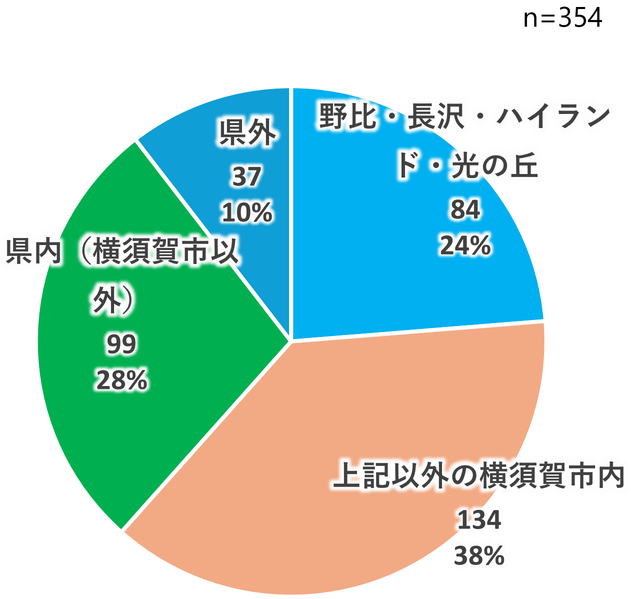
試乗会参加後の自動運転バス導入意向は、83.1%と、乗車前と比較し10.8%向上。

回答方法･回答数

試乗会にて配布の車内説明用チラシに
二次元コードを記載しアンケートを収集。
618人乗車に対し、354名から回答（回答率：57.3%）

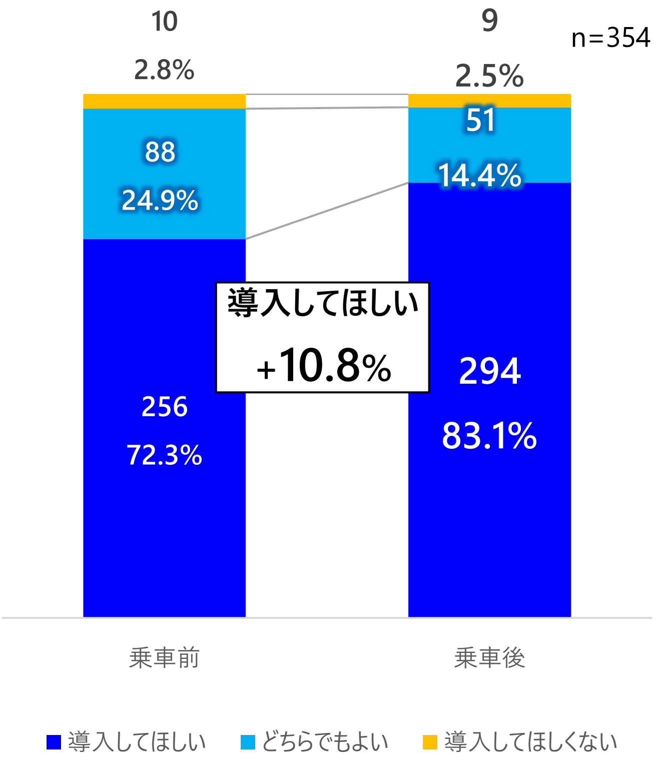
回答者居住地

回答者の居住地は、
市内が62%、県内（横須賀市以外）の28%と合わせて
90%と、利用が期待できる方の回答を得られている。



試乗会を通じて、自動運転導入希望度合いに変化はありましたか

自動運転バスの導入意向は、
乗車前の72.3%から乗車後83.1%と、10.8%向上。



社会受容性の向上（１）

○地元地区連合町内会での説明及び各町内会での回覧の実施

横須賀市 路線バス自動運転導入プロジェクト
Yokosuka City Route Bus Autonomous Driving Project

横須賀市・京浜急行バス株式会社・ソフトバンク株式会社が共同事業体を組み、
路線バスにおける自動運転の導入を目指します。
実装に向け、今年 12 月から YRP 野比駅〜YRP で実証実験を行います。
地域のみなさまにおかれましては、通常の運行ダイヤ外で自動運転車両が走行しますので、
ご理解ご協力をお願いします。

【走行車両】
普段走行している京急バスの車両にカメラ等を設置し、自動運転車両に改造します。
※左図はイメージとなります。

【走行ルート】既存路線（野５）
YRP 野比駅〜YRP（光の丘２番／YRP 折返場）

【ねらい】
全国的に大型バスの運転士不足などにより、バス路線の廃止や、ダイヤの減便が生じています。
そのため、生活基盤として必要不可欠な路線バスの輸送力の維持・強化を図るべく、本事業に取り組みます。

今年度の実証実験では、12 月から実際に走行して位置情報などのデータを取得していきます。
特定の条件下でシステムが完全に運転を担ういわゆるレベル４は、2027 年度の実装を目指します。

【モニター試乗会】
来年１月に実際に自動運転バスに乗車できる試乗会を予定しています。（運賃無料・予約制）
今後の情報は、随時、京急バスのホームページでご案内いたしますので、ご確認ください。

【お問い合わせ】
横須賀市 都市部 都市計画課 046－822-8507
京浜急行バス株式会社 経営戦略室企画担当 045－264-6891

【アンケートのお願い】
自動運転について、アンケートにご協力をお願いします。
登録不要で、２〜３分で回答できます。
○月○日まで受付中です。
アンケートは右の２次元コードからご回答をお願いします。
アンケート結果は、今後事業を進めていく上で、参考にさせていただきます。

QR

※１３の町内会・自治会へ回覧

○YRPオープンイノベーションデーでの展示

※１０月３日（金）～４日（土）開催し、1,700名の参加

社会受容性の向上（２）

○３者合同会見プレスリリース

○報道掲載

・タウンニュース　12/26　自動運転バス　横須賀市内で実証実験
・毎日新聞　12/27　横須賀でも自動運転　実証実験　京急バス、試乗会も
・読売新聞　1/9　自動運転バス実証実験　横須賀市、来月1日まで
・朝日新聞　1/10　自動運転バスの導入へ実証実験　横須賀市　乗車体験も
・神奈川新聞　1/14　自動運転バス実証開始　27年度「レベル4」単独走行へ
　本紙記者乗車体験　直線、右左折もスムーズ
・東京新聞　1/16　バス交通網　地域で育てよう　横須賀市「自動運転」実証実験
・毎日新聞　1/17　自動走行、スムーズに　路線バス試乗会　21日から一般も

and more

○その他広報媒体への掲載

・各ホームページ
・YouTube
・PR TIMES

自動運転レベル4の実用化を目指して、横須賀市で大型路線バスによる実証を開始

概要

背景

○広報よこすか掲載（市広報誌）

8　広報よこすか　令和８年(2026年) 2月１日発行　No.914

市勢情報 推計人口・世帯数 365,970人 166,239世帯(令和8年1月1日現在)

自動運転の未来へ

車の上部に設置されたセンサー

❶ LiDAR(ライダー)
レーダー光を使うセンサーの一種で、対象物までの距離や位置を検知できます。

❷ カメラ
車両に搭載しているカメラで信号や障害物などを認識します。

YRP野比駅からYRP区間で実証
自動運転バスが利用できる未来へ

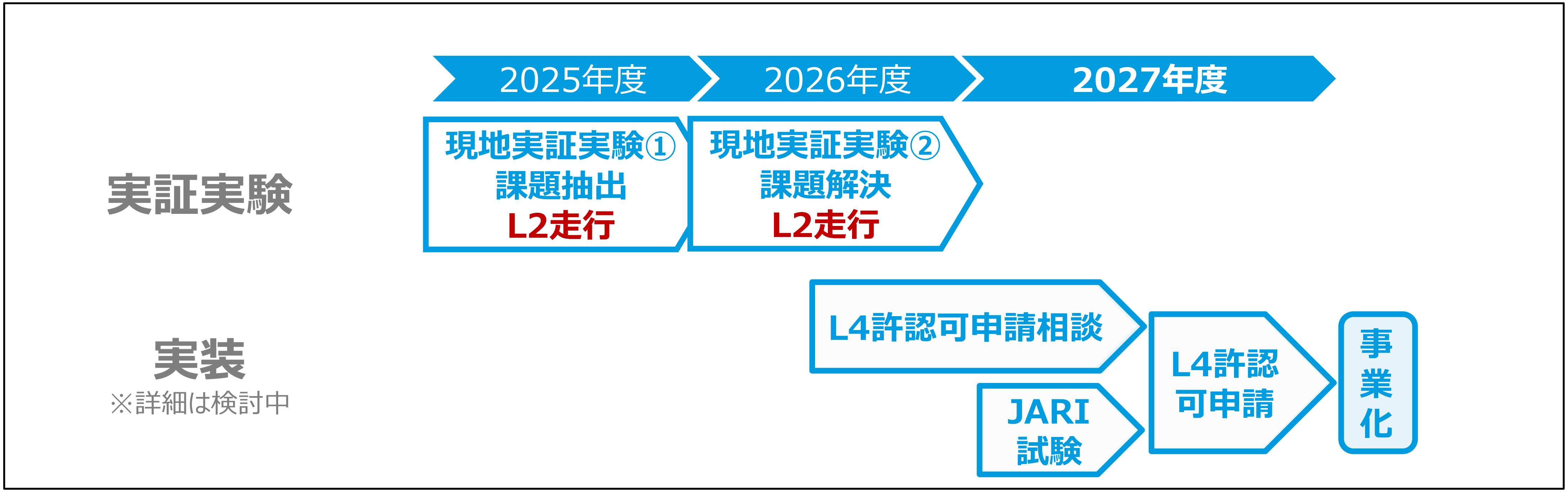
都市計画課 ☎822-8132

路線バスは全国的に深刻な運転士不足となっており、本市でも路線の維持や輸送力の確保が課題に。本市は、限られた運転士を効率的に運用できる新たな輸送システムの構築を目指し、京浜急行バス株式会社・ソフトバンク株式会社と連携。路線バスの自動運転の導入に向けたプロジェクトを開始しました。走行区間はYRP野比駅とYRPを結ぶ既存の路線。距離が約3kmと短く利用者も多いことから、自動運転の導入効果が大きいと考え、選定しました。昨年12月から運転士が監視しながら、アクセルやブレーキ、ハンドルを自動で操作する実証実験を行い、試乗会も開催しました。今後も実証実験を続け、2027年度中に誰でも乗車できる営業運転を開始予定。さらに、2台の自動運転バスを車両同士の通信で制御し、車間距離を保ちながら連なって走る「隊列走行」の導入を目指します。将来的には、市内の他路線への展開も検討し、運転士不足の課題解決と地域公共交通全体の維持・強化を図ります。

詳細はこちら

レベル４自動運転移動サービス実装に向けたロードマップ

2027年度レベル4単車実装を目指す



今後の展望

YRP野比駅～YRP路線でのプロジェクトの推進、各社担当範囲の中での横展開を目指す。

本プロジェクトの今後の展望

【YRP地域での拡充】
・路線バスとしての事業化
・車両数の拡充

【市内他市域への展開】
・YRP路線の仕組みを横展開

【地域交通全体への展開】
・運転士の他路線への充当による
地域交通の維持・充実化へ

横須賀市の今後の展望

・本プロジェクトの推進を通じた市内地域交通の維持

京浜急行バスの今後の展望

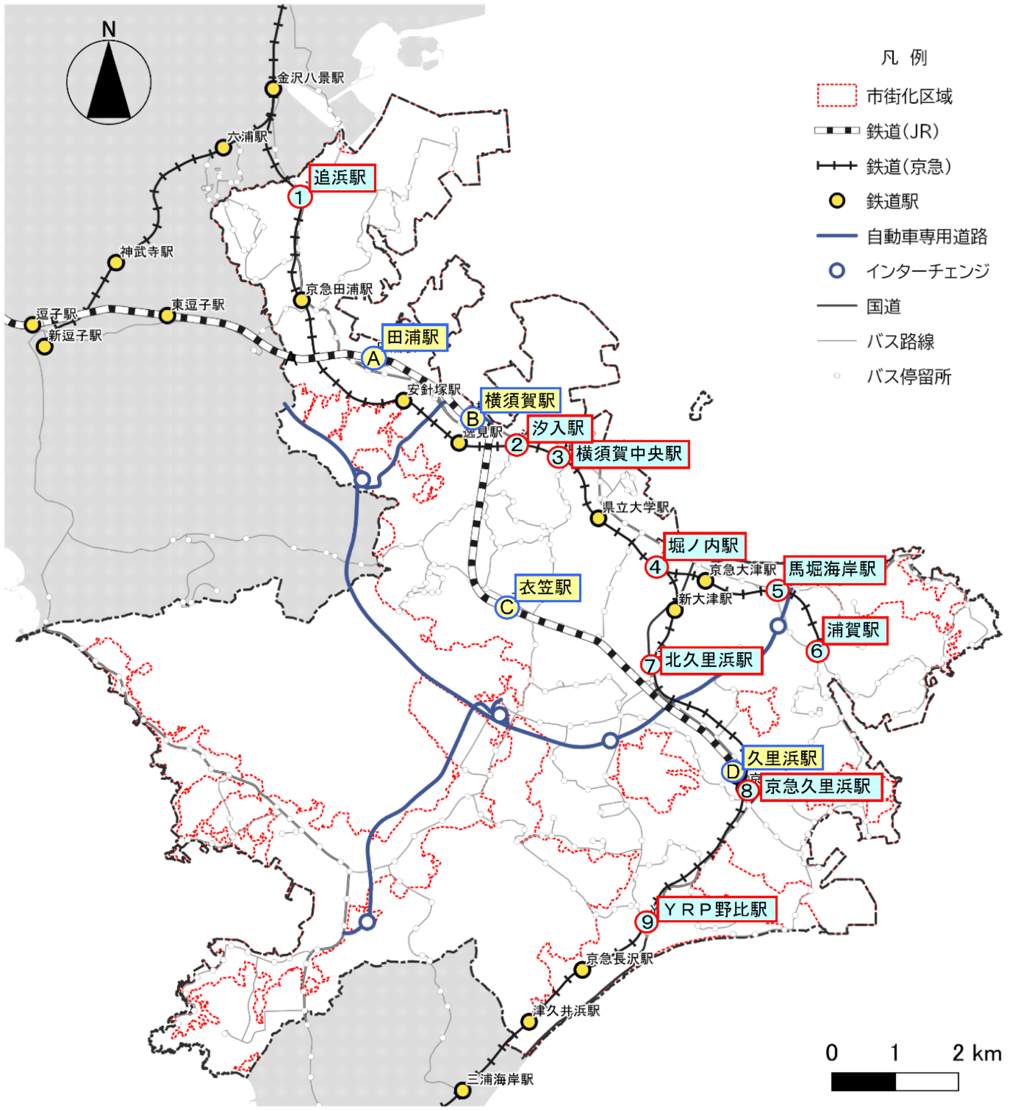
【他地域/他路線への展開】
・YRP以外の路線への横展開
・運転士のYRP以外の他路線への充当
・羽田空港路線など高速を利用した路線への横展開

ソフトバンクの今後の展望

【他都市での先行事例】東広島市でのレベル4実装
【バス事業者への横展開】
・都市部のバス事業者への横展開

資料７

横須賀市内（駅周辺）の路線バス、タクシー乗場



横須賀市内の駅における路線バスの終発時刻

令和8年4月1日現在

鉄道	番号	駅名	駅からの帰宅地域（市内）	路線バス系統	終発時刻・終電車の到着時刻 平日（バス終発）	平日（終電車到着）	土休日（バス終発）	土休日（終電車到着）
JR	Ⓐ	田浦駅	船越町、浦郷町	田17	20:35	0:18	20:35	0:18
	Ⓑ	横須賀駅	坂本町、池上	須10	22:58	0:21	22:27	0:21
			上町、佐野町	須1・3・4・5・6・7・8	22:40		22:25	
			武、林	須3・4・5・6・7・8	22:40		22:25	
			安浦町、三春町	須22・24・28、八31	21:38		21:42	
			鶴ケ丘	須20・21	21:50		21:50	
	Ⓒ	衣笠駅	平作、池上	須(汐)10	22:20	0:26	21:58	0:26
			公郷町、森崎	衣30	21:30		21:10	
	Ⓓ	久里浜駅	舟倉、池田町	久11・13・16・17	21:02	0:32	19:22	0:32
			湘南山手	久20	22:47		22:37	
			内川	北久12	21:15		20:35	
京浜急行	①	追浜駅	湘南鷹取	追1・5	22:30	0:23	21:35	0:21
			浦郷町、船越町	田17	20:37		20:37	
	②	汐入駅	坂本町、池上	須(汐)9・10、衣19	23:01	0:31	22:30	0:30
			鶴ケ丘	須20・21	21:53		21:53	
	③	横須賀中央駅	上町、佐野町	須1・3・4・5・6・7・8	22:48	0:33	22:30	0:31
			武、林	須3・4・5・6・7・8	22:48		22:30	
	④	堀ノ内駅	公郷町	衣30	21:56	0:37	21:37	0:35
	⑤	馬堀海岸駅	走水、観音崎	須(馬)24	22:02	0:40	21:42	0:39
			立野団地、防衛大学校	堀(馬)22・23	22:20		21:14	
	⑥	浦賀駅	東浦賀、鴨居、かもめ団地	浦2、須26	23:00	0:43	23:04	0:41
			浦賀、西浦賀	久10	22:16		21:49	
	⑦	北久里浜駅	森崎	久(北久)11・17	22:30	0:31	21:33	0:29
			佐原、大矢部、岩戸	久(北久)14・15・16	23:10		22:12	
	⑧	京急久里浜駅	ハイランド	久1・2	22:45	0:33	22:05	0:32
			野比、野比海岸	久3・8	21:45		21:15	
			久比里、西浦賀	久10	22:33		22:05	
			長瀬	久9・19・29	22:00		20:32	
			湘南山手	久20	22:45		22:35	
	⑨	YRP野比駅	粟田、岩戸	北久13	22:11	0:19	21:25	0:19
			長沢	野1・2	21:08		19:50	

※駅からの帰宅地域は、バス路線から予測したものです。あくまで目安としてお考え下さい。
　駅からの路線バス系統は、記載以外にもあり、終発時刻も遅い場合があります。
　灰色の時刻は最終電車の駅着時間です。

凡例

バスの終発時刻	終電車の到着時刻