

第1部で紹介した今ある移動手段では不十分な場合、地域全体で解決策を考えていくことが大切です。

移動手段の導入の必要性を皆さんで考えましょう

移動の困りごとについて地域でよく話し合い、それらに応じた解決策がないか考えてみましょう。

①困りごとに応じた解決策を考えてみましょう

移動手段の導入を考えるに当たっては、地域の困りごとを的確にとらえることが大切です。誰が、いつ、何のために、どこに行くのに困っているのか、地域でよく話し合い、困りごとに応じた解決策を考えてみましょう。

困りごとによっては、移動手段の導入ではなく他の方法が解決にふさわしい場合もありますので、まずは幅広く考えてみましょう。

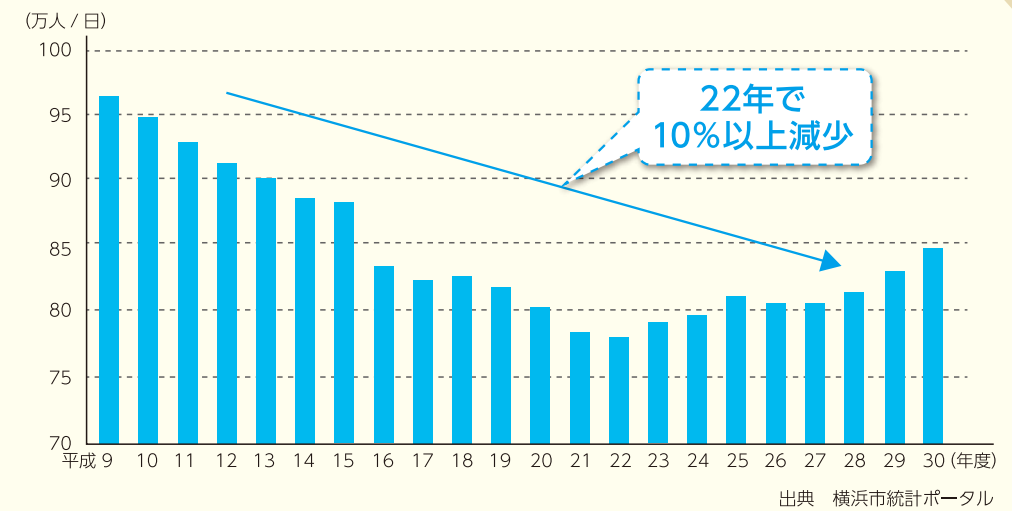


コラム 交通事業者の現状

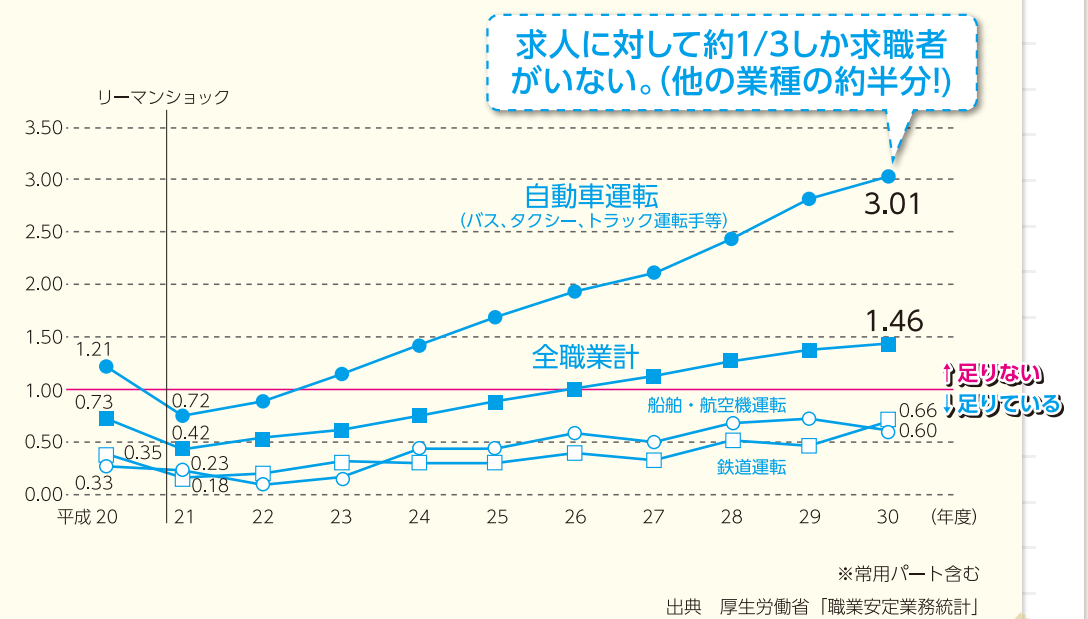
バスの利用者は過去20年で約20%減っていることはご存知でしょうか？加えて、現在バス事業者やタクシー事業者などの自動車運転業務は深刻な運転手不足の問題を抱えており、その結果が路線バスの減便や廃止、タクシーの減車にもつながっています。

こうした状況を踏まえ、今ある移動手段を積極的に利用し、交通事業者を支えていくことも大変重要なことです。

横浜市内の1日当たりバス乗車人員



国内の有効求人倍率の推移







②導入したい移動手段について具体的に考えてみましょう

移動手段を導入する場合、利用者数の目安に応じて適切な手段を選択する必要があります。

利用者数の目安を知りましょう

バスを含めた移動手段を継続的に運行していくためには、下の表のとおり、移動手段に応じてある程度の利用者数が必要です。

- ▶ 移動手段の運行については、緑ナンバー（道路運送法による事業許可を得た交通事業者による運行）と白ナンバー（道路運送法による事業許可・登録を要しない方法による運行）の大きく2つの手段があります。
- ▶ 横浜市では、安全性や事業の継続性などの点から緑ナンバー、すなわち交通事業者による運行を第一に考えています。採算性などの問題により、交通事業者による運行が難しい場合に限り、ボランティアバスなど交通事業者によらない白ナンバーによる運行の検討を行っています。

	車種	利用者の目安	事例
緑ナンバー (道路運送法による事業許可を得た交通事業者による運行)	大・中型 	250人/日~	【事例1】 港南区日野ヶ丘地区 P19
	小型 		【事例2】 金沢区片吹地区 P20
	ワゴン型 	130人/日~	【事例3】 戸塚区小雀地区 P21
白ナンバー (道路運送法による事業許可を要しない方法による運行)	ワゴン型 	10人~20人/日	【事例4】 緑区山下地区 P22 【事例5】 菊名おでかけバス P23 【事例6】 泉サポートプロジェクト P24

コラム 緑ナンバー、白ナンバーとは？

普通自動車・ 小型自動車・ 大型特殊自動車	営業用 緑のプレートに 白の文字	品川 11 あ12-34	自家用 白のプレートに 緑の文字	品川 11 さ12-34
-----------------------------	------------------------	-----------------	------------------------	-----------------

緑ナンバー 事業者自動車

- 運賃をとって人や物を運ぶ
- プロの運転手が運転
- 国土交通省の運輸局の認可証が必要
- 軽自動車の場合は黒地に黄文字

白ナンバー 自家用自動車

- 運賃をとってはいけない(原則)

「地域交通サポート事業」とは…

横浜市では、生活に密着した地域交通の導入に向けて、地域の主体的な取組がスムーズに進むように、活動に対して様々な支援を行う「地域交通サポート事業」を実施しています。次のページから紹介する事例1~4は本事業の活用により導入されました。

「地域交通サポート事業」の概要

- ▶ 生活に密着した地域交通の導入に向けて、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です。
- ▶ 駅から離れた住宅地や、駅徒歩圏でも山坂の多い地区等において、通院、買い物など様々な目的での移動や高齢化による移動手段の確保を目的としています。

地域交通サポート事業 ~実現のための基本的な考え方~

- 1 安全・安心な運行:国から乗合・乗用業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両
- 2 地域の盛り上がり:多くの方が継続的に利用することで、安定した経営を行う
- 3 行政からの財政支援に頼らない自立した運行

既存バス停から、自宅まで遠い等普段の生活の移動にお困りの方はいらっしゃいますか？
なぜ、バスがないの？
お出かけが大変




地域交通サポート事業による交通問題解決
ご近所との交流が増えた
お買い物便利になった



横浜市地域交通サポート事業は、生活に密着した地域交通の導入に向け地域主体的な取組がスムーズに進むよう、活動に対して様々な支援をしています。



問合せ先

横浜市道路局計画調整部企画課
TEL:045-671-3800

移動手段の導入事例

地域で移動手段を導入した事例を以下で紹介します。

① 交通事業者による運行事例 [緑ナンバー]

地域組織等が交通事業者と話し合いの上、新たなバス路線を設けた事例です。

事例1 港南区日野ヶ丘地区 乗合バス

- 運行事業者: 神奈川中央交通株式会社
- 車両: 中型 (定員約60名)
- 運行経路: 上大岡駅～日野ヶ丘地区～上大岡駅 (循環)

導入の背景

日野ヶ丘はバスも電車も近づくなく、住民にとって交通の便が悪いことが悩みの種でした。また、急な坂道が多く、特に高齢者の移動は非常に厳しい状況でした。そこで、平成19年、日野ヶ丘地区 (日野4丁目) において、地域に適した移動手段を検討するための組織を設立しました。

アンケートを実施し、地域の合意形成を図り、4年にわたり、地域組織、運行事業者、横浜市の三者による検討を重ね、平成24年に新たなバス路線が開設されました。

苦労した点

一番の苦労はバスが通るルートを選定と、バス停留所の位置並びにポールの設置でした。色々な要望や不満を、戸別に訪問して粘り強く解決していきました。

また営業運転のためには実証運行が必要です。そのためには、安全の確保が絶対の条件でした。警察・土木事務所や小学校の協力を得て、町内を走る業務用車両にも安全走行を呼びかけ、ボランティアによる子どもの安全指導も行ないました。

ポイント

住民の方自らが『まちづくりのサポーター』として、合意形成(説明会)、地元交渉、周知・利用啓発等を行い、事業採算路線を作り上げることにご尽力いただいた結果、今でもたくさんの方に乗っていただける路線となりました。

地域交通サポート事業 (P18)



開通式



運行経路

※「公務員住宅東」は「日野サザンポート前」に変更となっています。

事例2 金沢区片吹地区 乗合バス

- 運行事業者: 京浜急行バス株式会社
- 車両: 小型 (定員約35名)
- 運行経路: 能見台駅～片吹地区～能見台駅 (循環)

導入の背景

片吹地区は京急線能見台駅、金沢文庫駅から約1kmの丘陵地に立地しており、既存の路線バスは走っておらず、「移動が困難だ」という地域の方の会話から移動手段の導入に向けた検討が始まりました。

平成23年から同地区の自治会と区、運行事業者による話し合いが行われ、平成24年に地域が「片吹交通対策委員会」を立ち上げ、地域交通サポート事業による取組を開始しました。

その後、平成27年から実施した実証運行において、地域の利用促進活動の効果もあり本格運行実施のめどが立ったことで、平成28年に本格運行が開始されました。

苦労した点

実証運行の当初は苦戦し、利用人数がなかなか伸びませんでした。バス停の増設に加え、地域で作成した利用促進ポスターの掲示や、周辺自治会に対する広報活動の結果、利用者は増加し、本格運行を開始することができました。

ポイント

山坂の多い住宅地を通るルートのため、小型のバスで運行をしています。

小さい区域ですが、地域の団結が強く、広報活動も盛んなため、本格運行開始後も利用者数が伸びています。

地域交通サポート事業 (P18)



使用車両



運行経路

事例3 戸塚区小雀地区「こすずめ号」乗合バス

- 運行事業者: 株式会社共同
- 車両: ワゴン型 (定員14名)
- 運行経路: 大船駅東口～小雀地区～大船駅東口 (循環)

導入の背景

小雀地区は、平成19年から地域交通サポート事業に基づき移動手段の検討を始めました。地区から大船駅に出るための既存のバス停までは坂道も多く、徒歩で20分以上かかり、特に高齢者が大きな不自由を感じていました。道幅が狭く大型バスの運行は難しいことから、ワゴン車をバスとして使用するという方向で検討が進められました。そして、採算性のめどが立ったことから、平成20年に実証運行が開始され、平成21年に本格運行となりました。

苦労した点

本格運行開始後、利用者数が目標に達せず赤字だったため、地域、事業者、市で収支改善に向けた検討を進め、運賃改定や複数回のダイヤ改正を行いました。また、無料体験乗車会や車両ラッピングデザイン募集・投票を行うなど、利用者増加に向けて引き続き取り組んでいます。



使用車両

ポイント

ワゴン車で運行を行なっているため、一度に乗れる人数が少ない分、事業採算性が厳しい取組ですが、地域にかかせない移動手段として今後も維持できるよう、さまざまな取組を開始しています。



運行経路

2 交通事業者以外による運行事例 [白ナンバー]

交通事業者による運行が難しい場合、地域の共助や地域の施設等と連携した移動手段の事例があります。

事例4 山下地区ささえあいバス

- 運行主体: 一般社団法人 山下地区安全・安心まちづくり協議会
- 車両: ワゴン型 (定員10名)
※横浜環状北西線建設関連企業による地域貢献協議会から提供
- 運行経路: ①交流センター便
②お買物便 (北八朔OKストアルート/谷津田原OKストアルート/西八朔ローゼンルート)
- 対象者: 緑区山下地区内にお住まいの方



使用車両

導入の背景

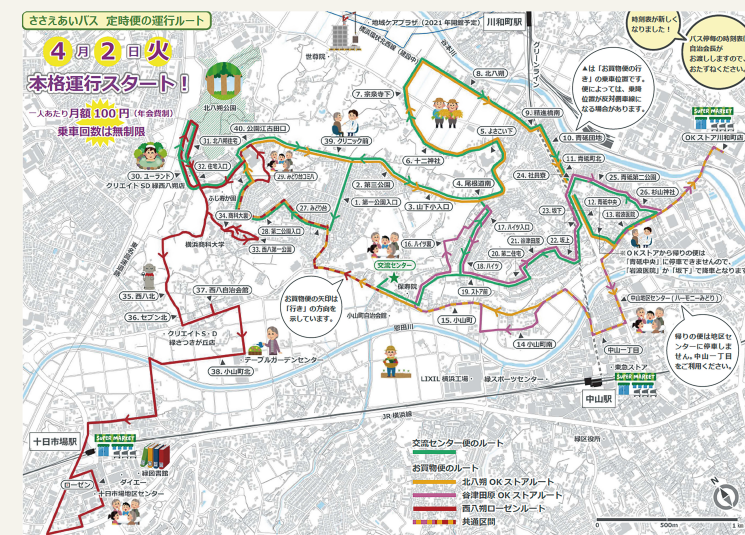
緑区山下地区は地域内を相互に結ぶ公共交通機関が乏しく、買い物や通院、地域活動への参加等、日常の移動手段確保を求められていました。そこで、平成28年から地域住民が主体となりワゴン車による実証運行を行い、平成31年に本格運行を開始しました。

苦労した点

山下地区ささえあいバスは道路運送法の許可・登録を要しない運行であるため、運行経費の確保には制約があります。法に抵触することがないように、関係機関との協議を重ね、平成31年に本格運行に至ることが出来ました。また、バスを運行するドライバー等スタッフの募集や利用者増加に向け広報活動を取り組んでいます。

ポイント

ボランティアバスは地域により運営されています。利用者のニーズに合わせた運行がしやすい一方で、自らドライバーの確保や安全な運行を行うなど、地域の努力によって成り立っています。



運行経路

事例5と事例6は、横浜市の地域交通サポート事業以外の導入事例です。

事例5 菊名おでかけバス

- 運行主体: コミバス市民の会
- 車両: ワゴン型(定員8名)
※有志の方からの貸与
- 運行経路: 菊名駅西口～OKストア前～菊名駅前公園前
- 対象者: コミバス市民の会の会員



導入の背景

平成12年当初から、山坂の多い港北区菊名地域において気軽に地域内移動で利用できるツールを求める声が強くなりました。菊名駅周辺は通勤通学の至便地域ですが、駅から近い場所であっても勾配が急で、高齢者や乳幼児連れ、障害児者等にとっては出掛けることが困難で、高齢者の閉じこもり率も市の平均を大きく超える地域でした。

試行錯誤(自家用車、市バスを借り上げての試運行)の末、平成22年から週1回の菊名おでかけバスを開始しました。

苦労した点

当初、「移動の保障」は、行政や交通事業者の役割であるという考え方が強くありました。行政への要求を活発にすることが市民の役割だという考えを克服し、自らのくらしにとって必要なものを自分たちでつくり、担うという考え方を共有できたのは、自主的な市民活動の実践者が仲間になっていたことが大きいです。

また、自動車を使用するため事故に対する不安から参加に慎重になり、協力者の輪が広がりにくくなっています。仕事を退職した市民の新しい社会参加により担われる事業ということもあり、ボランティアを確保することが最重要課題です。

**運行主体からのコメント
(導入効果など)**

外出支援は、高齢者の心身を活性化するとともに孤立化傾向を抑制し、健やかな地域社会をつくる上で重要です。菊名おでかけバス10年の持続により、移動支援の活動を媒介とする人のつながりと協力関係が進み、それは生活全般を支え合う地域のつながりにまで広がりました。運行だけでなく、趣味と社会活動への参加を両輪とすることを目指していきたいと思えます。



港北区社会福祉協議会の「港北みんなの助成金」を受けて運行しています。

事例6 泉サポートプロジェクト 地域貢献によるサロン送迎等

- 運行主体: 社会福祉法人・NPO法人等を
中心としたプロジェクトメンバー
- 車両: 地域ケアプラザ(以下CP)や
特別養護老人ホーム、企業の車両を活用
- 対象者: 主に「通院等乗降介助」や
「福祉有償運送」以外の自立～要支援1等の
方々をサポート



導入の背景

泉区は、エリアによっては移動手段が少なく、日常の買物や地域サロンに行きたくても一人では行くのが難しい方が多いことが課題となっていました。

平成28年度に泉区社会福祉協議会専門機関部会(※)で地域貢献としての移動支援の検討を進めてプロジェクトが発足し、平成29年度には、2つのCPで外出に不安のある高齢者を対象にサロンへの送迎が始まりました。(※専門機関部会: 社会福祉法人・NPO 法人・医師会・学校(小・中・高)校長会などで構成。)

その後、これまで接点がなかった地域と施設が連携して、地域の課題を解決するための話し合いが、区域及び各地区で行われるようになりました。

住民への周知と施設のモチベーションを上げるため、プロジェクトとして地域貢献活動を行っている施設や担い手の方へジャンパー等の配布や、活動の周知と拡充を図りました。CPや地域の担い手と連携し、令和2年4月現在21の施設や団体が地域サロンなどへの高齢者の送迎を行っている他、イベント時の協力等地域との共生に広がっています。

苦労した点

事業を立ち上げる時点では、社会福祉法人や団体、地域住民に向けた事業周知や協力依頼に苦労しました。その後、事業を展開する中で見つかった課題や改善策についてはエリアごとで共有する場を作り、事業が継続できるよう工夫しています。今後、他地区でも取組が始められるようガイドラインの共有に現在取り組んでいます。

**運行主体からのコメント
(導入効果など)**

ドライバーや添乗者などの担い手として施設職員のほか、地域の民生委員、ボランティアなど顔見知りの人が参加する事により、サロンの延長のようなアットホームな交流も車内で生まれています。高齢者食卓会などに今まで行きたかったけれど行けなかった方が久しぶりに参加し、友人と再会ができ喜びの声も聞こえています。