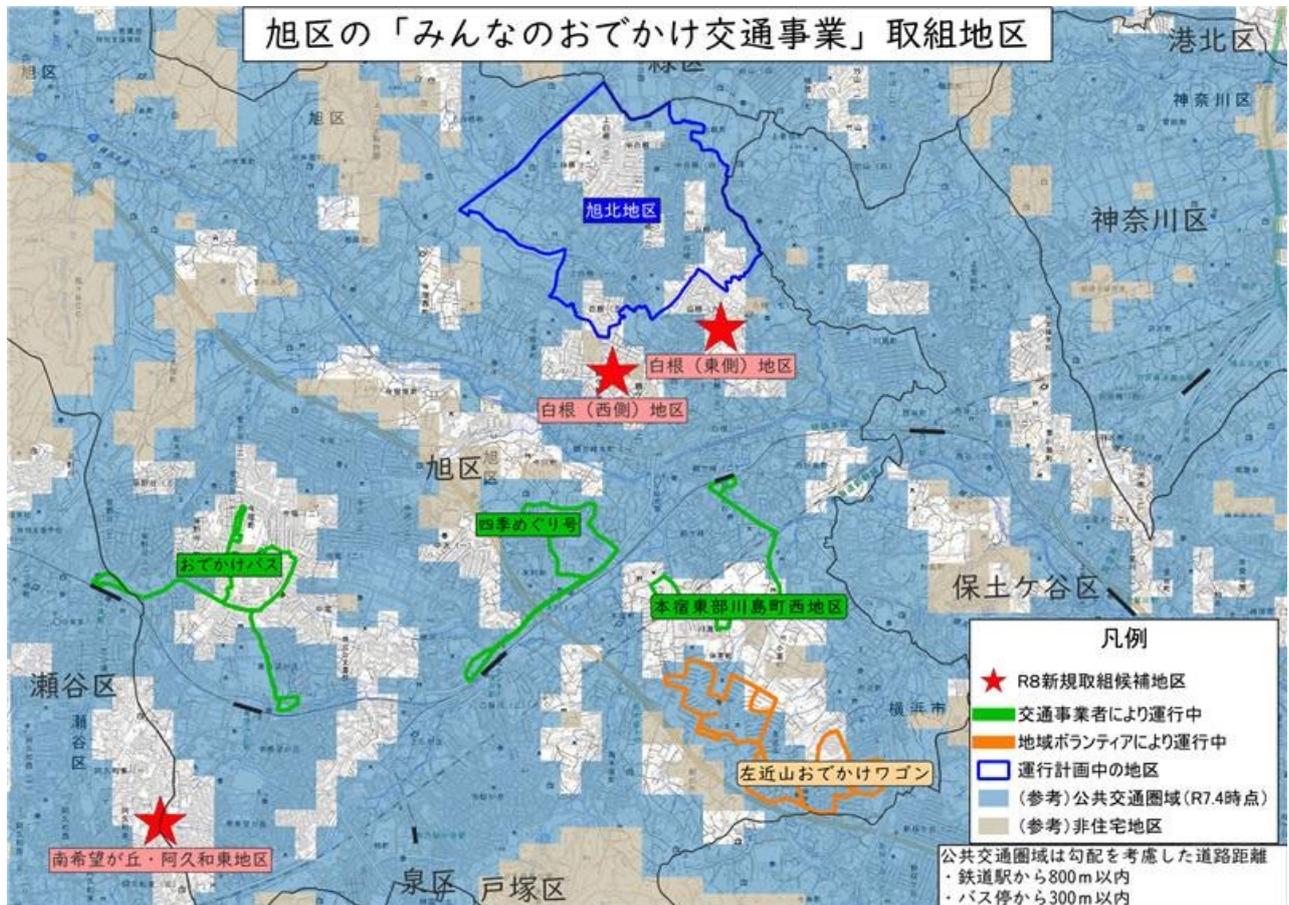


区連会 資料 3-3

令和 8 年 3 月 1 8 日
都市整備局地域交通推進課

横浜市みんなのおでかけ交通事業におけるプッシュ型支援の開始について (情報提供)

横浜市では、地域公共交通を「増やす」取組として、交通空白地の解消を目指し、新たな地域公共交通の導入を図る「みんなのおでかけ交通事業」により、プッシュ型の支援を行っています。令和 8 年度は旭区で新たに 3 地区を対象に支援を開始します。



【令和 8 年度プッシュ型支援地区】

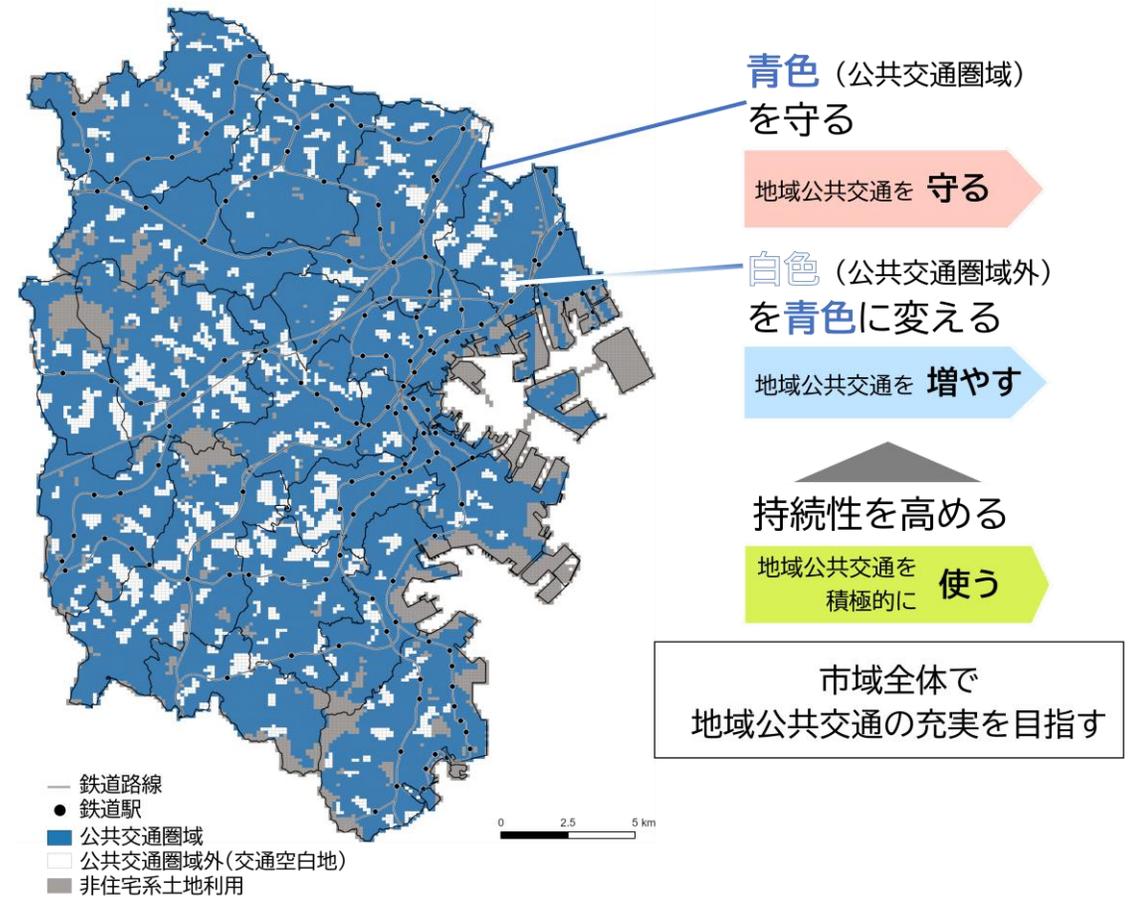
- ・ 白根(東側)地区
- ・ 白根(西側)地区
- ・ 南希望が丘・阿久和東地区

【取組1】誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

6億6,522万円
(7年度 6億8,291万円)

- ▶ 地域公共交通を「**守る**」取組では、バス運転士不足への対応策として、民間バス事業者の運転士を対象とした**住宅手当補助**を実施するとともに、バスネットワークの維持に向け、**生活交通として必要な12路線に対し補助金を交付**
- ▶ 地域公共交通を「**増やす**」取組では、交通空白地の解消を目指し、新たな地域公共交通の導入を図る「みんなのおでかけ交通事業」により、既存地区の支援に加え、**プッシュ型の支援を新たに11地区で開始**
- ▶ 地域公共交通を「**使う**」取組では、小学校への出前授業の実施をはじめ、公共交通利用を促す「**モビリティマネジメント**」を推進
- ▶ これらの取組や民間と連携した技術の活用などの取組を「地域公共交通計画」に基づき推進し、**施策全体の効果分析や評価、改善を実施**

地域公共交通計画における
3つの基本方針と公共交通圏域の関係



地域公共交通を「増やす」 具体的取組

地域公共交通サービスの導入支援 3億3,990万円（7年度 3億2,220万円）

7年度に開始した「みんなのおでかけ交通事業」では、よりスピーディに地域公共交通「**おでかけシャトル**」を導入できるよう、面積の大きな交通空白地を中心に、地域の取組意向の確認やデータ等を活用した運行計画案の提案など、プッシュ型の支援を実施します。また、運行に必要な経費の一部を補助します。

【補助内容】

運行形態	主な補助対象経費
路線定期運行 デマンド型運行	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費（本格運行は経費の50%以下かつ上限600万円/年） システム費（デマンド型のみ） 車両費 停留所設置費 利用促進費 など
ボランティアバス 地域貢献送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> 車両費、車検費用、自動車保険料、燃料費 ボランティア（運転手・添乗員）への謝礼 停留所設置費 利用促進費 など

右図凡例	地区数 (R8.1月時点)
◆ 交通事業者により運行中の地区（実証運行含む）	12
◇ 地域のボランティア等により運行中の地区	4
● 導入検討中・調整中地区	21
★ R8新規取組候補地区【プッシュ型支援地区】 (新規取組に向けて地域に取組意向を確認する地区)	11

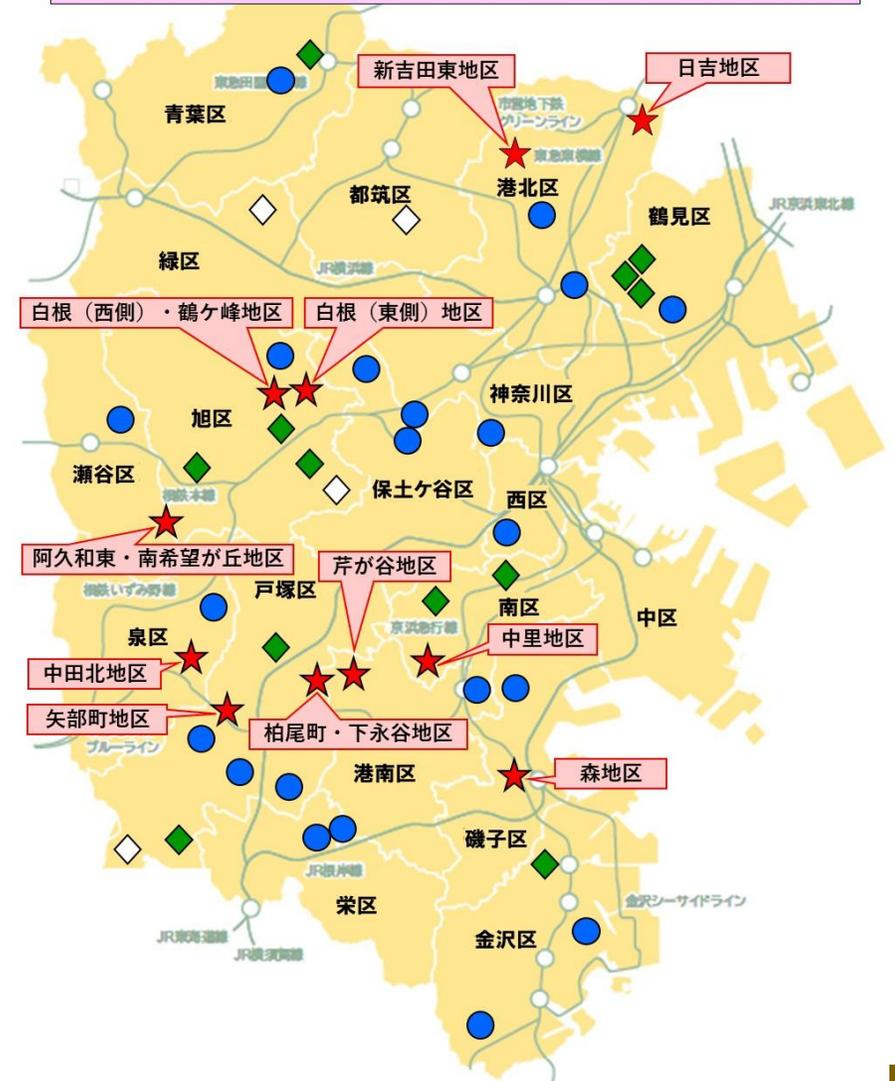
R8年度末の運行地区数

31地区以上※を目指し

地域や運行事業者の
皆様と取組を進めます

※本格11地区、実証20地区以上

「横浜市みんなのおでかけ交通事業」取組地区(令和8年1月時点)

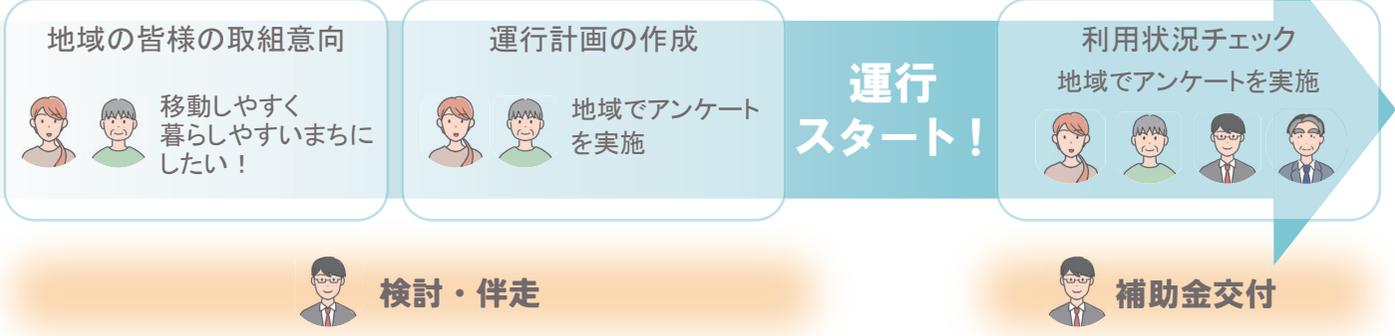




横浜市 みんなのおでかけ交通事業

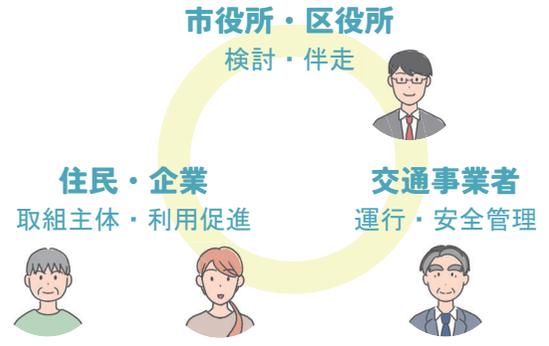
●どんな事業なの？

買い物などの日常生活の移動が不便と感じる地域で、日常生活圏（自宅周辺エリアや最寄り駅）を移動するための新たな地域公共交通「おでかけシャトル」を導入し、地域の移動課題の解決を目指す事業です。



●取組体制

「おでかけシャトル」の導入に向けては、関係者が協力しながら、連携して取り組むことが必要です。



1 おでかけチャトル で

導入前

移動に関する様々な課題が聞こえてきます。

あなたの地域にもあてはまる課題はありますか？



まちはどう変わるか

行動の変化

気持ちの変化

まちの変化

導入後

移動手段の導入で、1人ひとりの行動に変化が生まれ
まちに住む方の「小さな幸せ」につながるかも。

駐車場の心配もないし、目的地の前に着いた！

運転しなくていいし、安全だった

免許を返納した

マイカー移動が
減った

誘ってお出かけするのが趣味になった

町で知り合いと
会う機会が増えた

友人との交流が
増えた

夏は涼しく、冬は暖かく快適

雨の日の帰宅も
安心

子どもと安心して
お出かけできた

出かける日が
増えた

決まった時間だから
予定を組みやすい

仕事の都合の心配が減った

地域のイベントの参加が増えた

送迎を頼って
心のゆとりができた

久々に出かけてみたら、楽しかった！

自分のまちが
元気になった

楽に移動できて
便利

外出する人が増えて、にぎやかになった！

家事や自由な時間が増えた

荷物を気にせず
たくさん買い物できた

お出かけが計画的にできる

身近な場所で乗り降り
できて便利

身近な商店やクリニックの利用が増えた

重い荷物を持って歩かなくていいのが嬉しい

2 導入までの流れ

自分と同じく移動に困っている人がいるかも...



地域みなさんの声を知るために、アンケートをとってみましょう。



地域の移動に関する様々な課題

1. 課題を共有する

アンケート調査

高齢者だけでなく、子育て世帯や障害のある方など、いろんな人に使ってもらえるようにしたいね。



●●スーパーはよく行くから、ルートに入れたいな。



2. 運行計画をつくる

坂道が多くて買い物が大変になってきた...

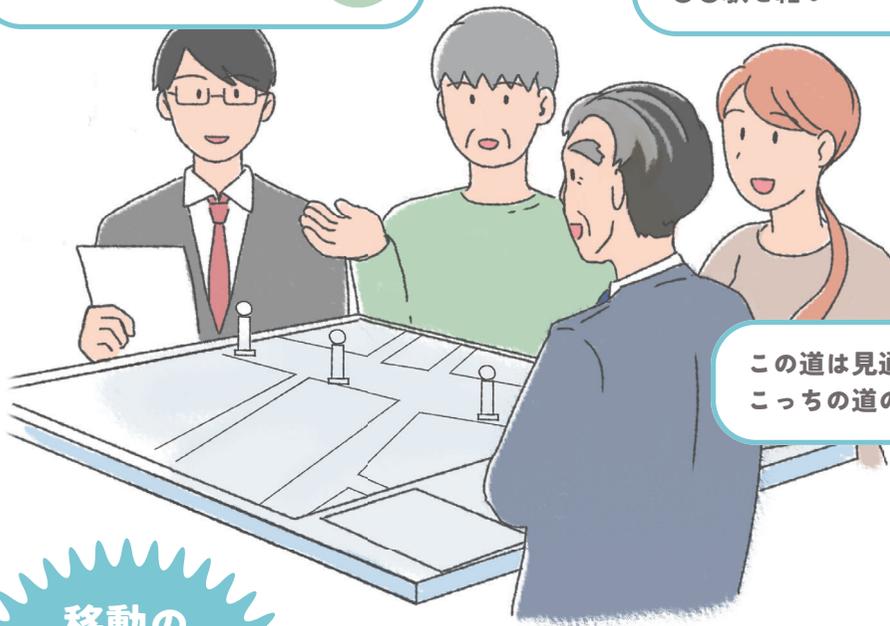


アンケート結果など様々なデータを見ると●●駅を結ぶルートがよさそうです。



グループ登録

3. 運行事業者を決める



この道は見通しが悪く危ないのでこっちの道の方が安全です。



4. 運行に向けた準備

ゴミ置き場の横の空き地を停留所に活用できないか、持ち主に確認してみよう！



停留所の位置調整等

移動の課題解決！

もっと住みやすいまちへ

利用促進活動

運行状況のモニタリング

5. 運行スタート！

この時間はあまり使われていないね...
こんなルートならもっといろんな人に使ってもらえるかも！



検討開始から運行までのフローと役割分担

検討期間

フェーズ	項目	地域 住民	交通※ 事業者	横浜市
1. 課題を共有する	(1) 事前相談	●	●	●
	(2) 移動動向アンケートの実施	● 配布・回収		● 印刷・集計・分析

2. 運行計画
をつくる

2. 運行計画 をつくる	(1) 運行計画案の作成	●	●	●
	(2) 推計利用者数の算出			●

3. 運行事業者
を決める

3. 運行事業者 を決める	(1) 活動団体の設立（グループ登録等）	●		
	(2) 募集要件のとりまとめ	●		●
	(3) 募集要件の公表（事業者への周知 HPへの掲載）			●
	(4) 応募内容審査・事業者の選定	●		●

4. 運行に向けた
準備

4. 運行に向けた 準備	(1) 道路管理者・交通管理者との調整			●
	(2) 周辺のバス・タクシー事業者との調整			●
	(3) 停留所設置箇所の地先調整	●		
	(4) 地域公共交通会議等への付議		●	●
	(5) 運行準備（車両調達・停留所設置 各種申請等）	●	●	
	(6) 運行に係る協定締結	●	●	●

5. 運行スタート！

5. 運行スタート！ （実証運行 最大3年間） （本格運行）	(1) 運行状況のモニタリング	●	●	●
	(2) 利用促進活動	●	●	
	(3) 運行計画の見直し・改善	●	●	●

約 1 年

約 1.5 ～ 2 年

運行開始

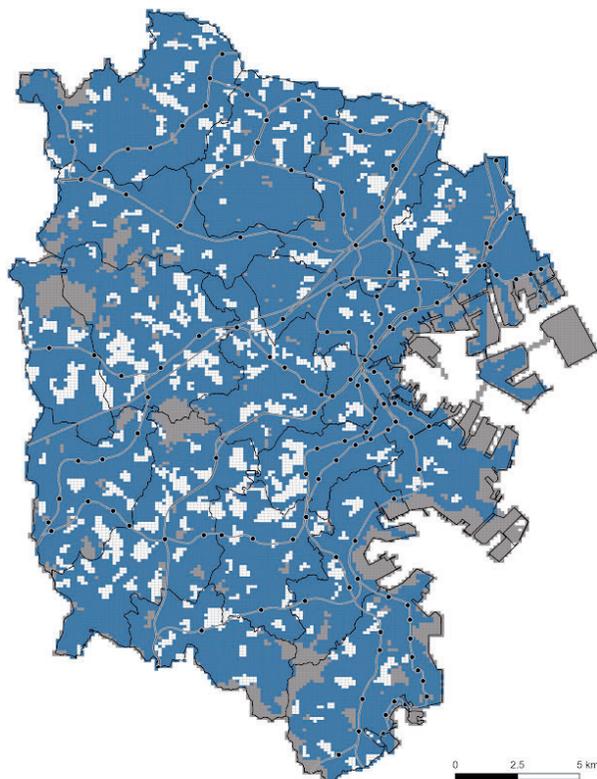
※「交通事業者」については、フェーズ1、2は周辺の交通事業者、フェーズ4、5は運行事業者を意味します。

3 支援内容

(1) 支援地区の考え方

取組地区に「公共交通圏域外」(白地)が含まれる地域を中心に支援していきます。
本パンフレットでは、公共交通圏域外を含む地区への支援内容についてお示しします。

(※1)



公共交通圏域図

「鉄道駅から 800m 以内」または
「バス停から 300m 以内」の地域

- 公共交通圏域
- 公共交通圏域外
- 非住宅系土地利用
- 鉄道駅
- 鉄道路線

(2) 支援継続条件 (路線定期運行、デマンド型運行の場合)

運行継続には、以下に定めた収支率を達成する必要があります。

実証運行 (※2)	1年目終了時点 (12 か月経過後)	収支率 25% 以上
	2年目終了時点 (24 か月経過後)	収支率 35% 以上
	3年目終了時点 (36 か月経過後)	収支率 50% 以上
本格運行	4年目以降 (48 か月経過後)	収支率 50% 以上

(※1) 白地を含まない地区への支援など詳細については、「横浜市みんなのおでかけ交通事業に関する手引き」をご覧ください。

(※2) 最長3年間。2年連続で運行継続条件未達の場合は運行を中止し、再検討を行います。

(3) 導入する交通サービス及び支援内容

バス・タクシー事業者などのドライバーによる運行

ルート・時刻を定める「路線定期運行」を基本とします。公共交通圏域外を含む広域をカバーできる場合は、企業などが主体となる「デマンド型運行」の適用も可能です。

① 路線定期運行

実証運行

・ 運行経費と運賃収入等の差額補助

本格運行

・ 運行経費と運賃収入等の差額補助 (50%かつ上限 600 万円 / 年を上限)
 ・ その他 (車両費、バス停設置費、利用促進費 等)

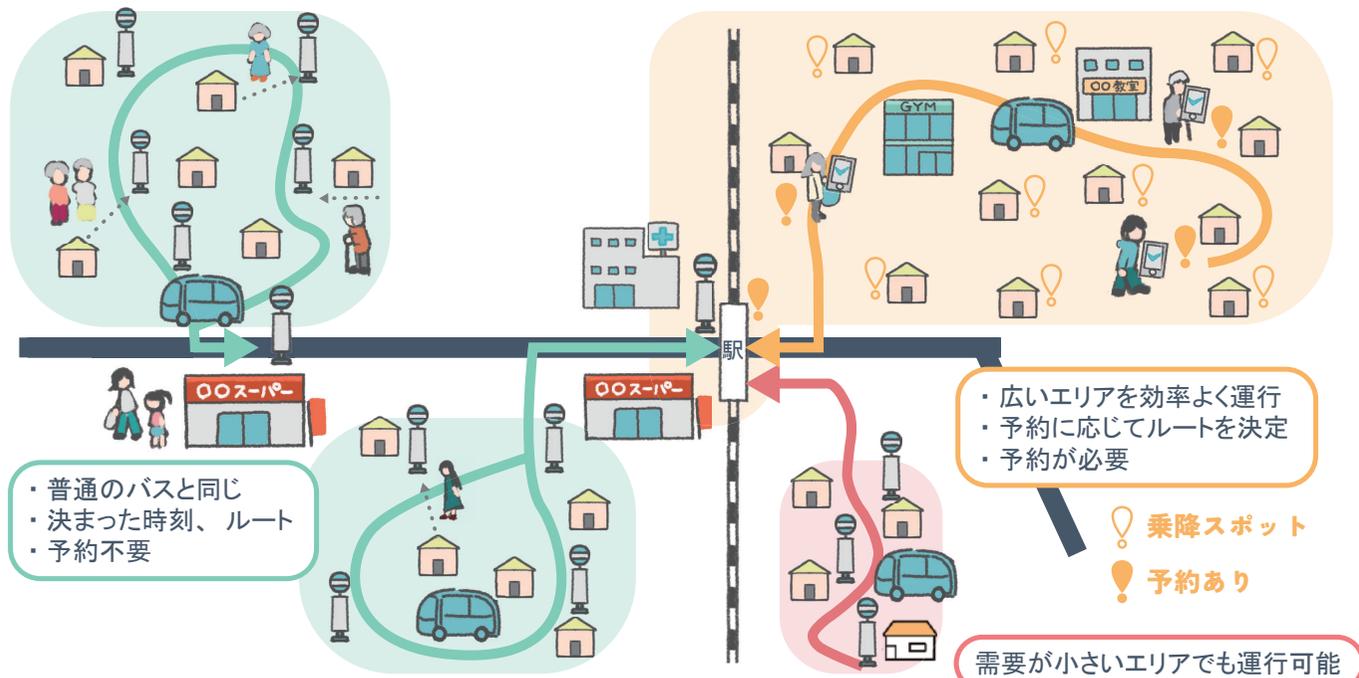
② デマンド型運行

実証運行

・ 運行経費と運賃収入等の差額補助
 ・ システム費補助 (上限 520 万円 / 年)

本格運行

・ 運行経費と運賃収入等の差額補助 (50%かつ上限 600 万円 / 年を上限)
 ・ システム費補助 (上限 520 万円 / 年)
 ・ その他 (車両費、バス停設置費、利用促進費 等)



地域の担い手による運行

「路線定期運行」などの導入が難しい場合でも、マイカーを活用した地域の支え合いによる「ボランティアバス」や施設の送迎車両を活用した「地域貢献送迎バス」など、地域の輸送資源を活用した運行の適用が可能です。

③ 地域の輸送資源の活用

実証運行

及び

本格運行

車両費、保険料、燃料費補助など

取組にあたっての留意点

地域のもりあがり

地域の皆さまが主体となって移動の課題をしっかりと把握し、地域の総意として **おでかけシフトIL** の導入に向け取り組むことが必要です。

安全安心な運行

プロのドライバーであるバス・タクシー事業者による運行を基本とします。

持続可能な交通サービス

地域で **おでかけシフトIL** を定着させるためには、多くの方々の利用による運賃収入が必要不可欠です。運賃収入のほか、地元企業等に運行のサポーターとなってもらうことも考えられます。

今ある公共交通を活かす

おでかけシフトIL は、鉄道やバスを補完する交通サービスです。検討の際は、周辺のバス路線等と役割を分担することが必要です。

Q&A

Q.1 どのように活動を始めればよいですか

まずは担当部署（都市整備局地域交通推進課または各区区政推進課）へご相談ください。移動に関するお困りごと等についてお伺いするとともに、本事業の内容や活動の進め方、地域の皆さまに担っていただく役割などについてご説明いたします。

Q.2 活動を進めていく中で、地域ではどのようなことをする必要がありますか

地域の皆さまが主体となって課題をしっかりと把握し、合意形成を図りながら活動を進めていくことが重要です。具体的には、移動動向アンケートの配布・回収、バス停留所候補地の周辺住民への協力依頼、利用啓発活動等を担っていただきます。「2導入までの流れ」も併せてご確認ください。

Q.3 運行継続条件の収支率が達成できなかった場合はどうなりますか

実証運行段階は、収支率を2年連続で達成出来なかった場合は、実証運行を中止し、地域、運行事業者、横浜市の3者で取組の方向性について協議を行います。

本格運行段階は、公共交通圏域外を含む場合、運行経費の50%にあたる額が本事業における補助の上限額となりますので、これを達成出来ない場合は運行の継続が困難となります。（地域、交通事業者等が不足額を補う場合は継続可能）

Q.4 敬老バスは使えますか

令和7年10月より **おでかけシフトIL** でも利用可能となります。敬老バスを提示することで半額程度の割引運賃で乗車できます。

あわせて、福祉パス・特別乗車券も利用でき、提示することで無料で乗車できます。誰にとっても利用しやすい **おでかけシフトIL** となるよう検討しましょう。