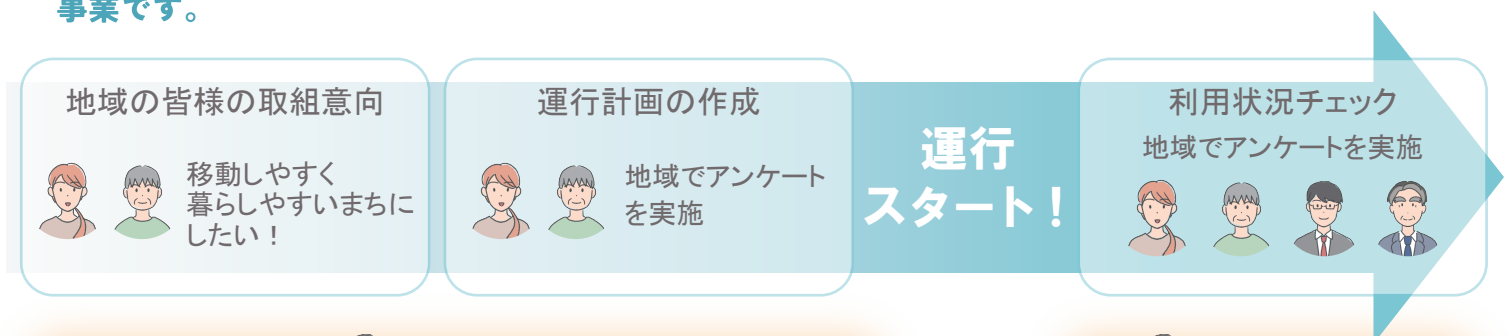


横浜市 みんなのおでかけ交通事業



●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。



検討・伴走



補助金交付

●取組体制

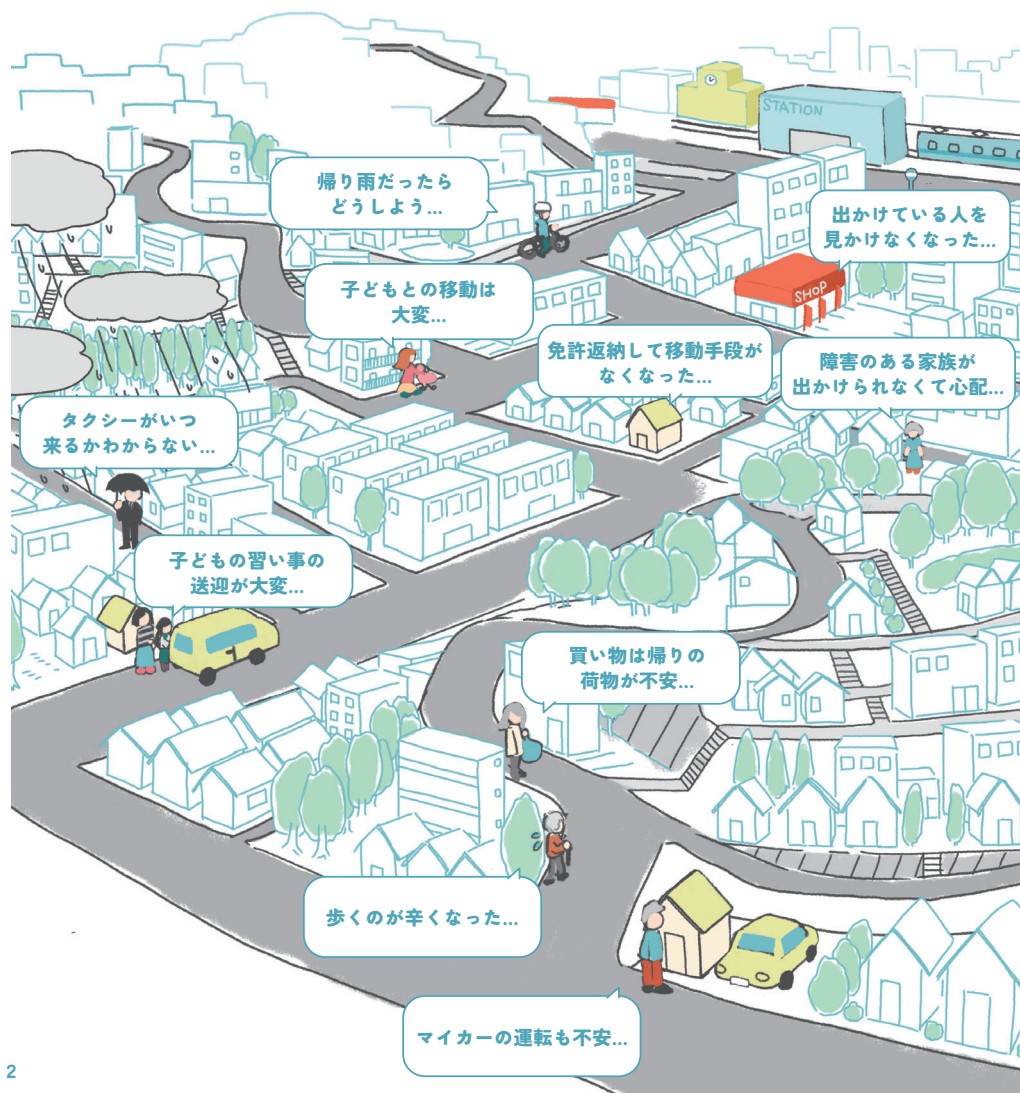
「おでかけシャトル」の導入に向けては、関係者が協力しながら、連携して取り組む必要があります。



1 おでかけシャトル 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。



2 導入までの流れ



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
約1年	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
約1.5～2年	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	(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	●		●
運行開始	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	●	●	●
運行開始	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	●	●	●

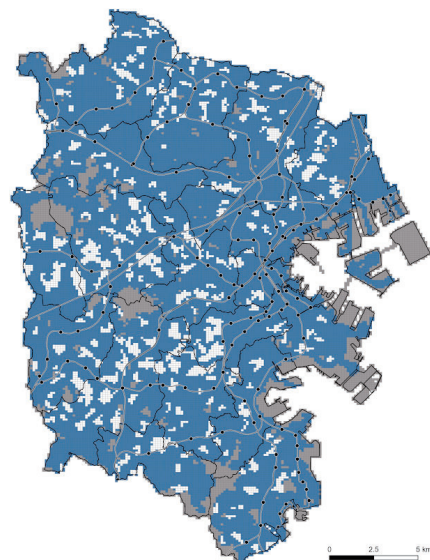
※「交通事業者」については、フェーズ1、2は周辺の交通事業者、フェーズ4、5は運行事業者を意味します。

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

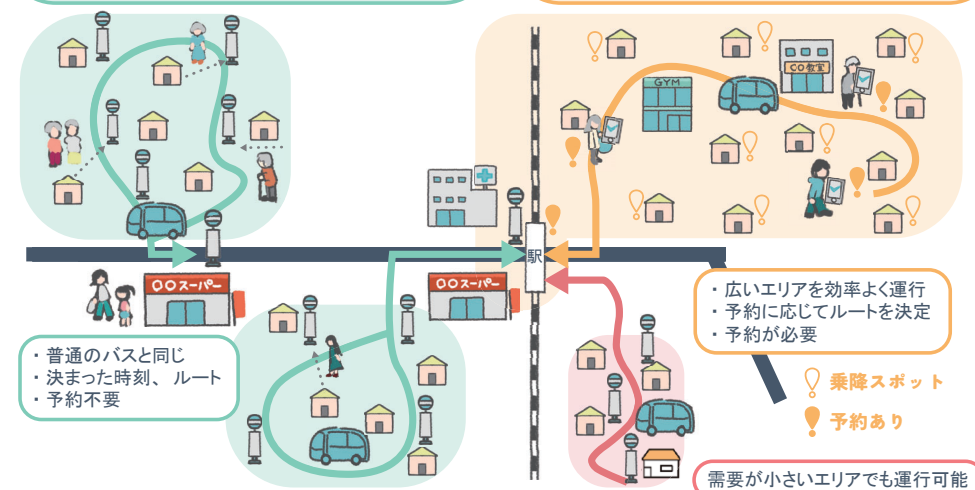
ルート・時刻を定める「路線定期運行」を基本とします。公共交通圏域外を含む広域をカバーできる場合は、企業などが主体となる「デマンド型運行」の適用も可能です。

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
しっかり把握し、地域の総意として **おでかけ
シェアトル** 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 **おでかけシェアトル** 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

おでかけシェアトル 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つ 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 敬老パスは使えますか

令和7年 10 月より **おでかけシェアトル** でも利用可能
となります。敬老パ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 **おでかけシェアトル** となるよう検討し
ましょう。