

青葉区北西部におけるバス路線の維持に向けた取組

青葉区における取組

■ 取組の全体像

- ・ 高頻度・高需要路線への連節バス導入や長距離路線のフィーダー化の実施などにより、運行効率化を行う
- ・ 効率化で生み出された経営資源を再配分することにより、面的なバスネットワークの維持・充実を図る

【連節バスを導入する路線】

青61系統 青葉台駅～日体大

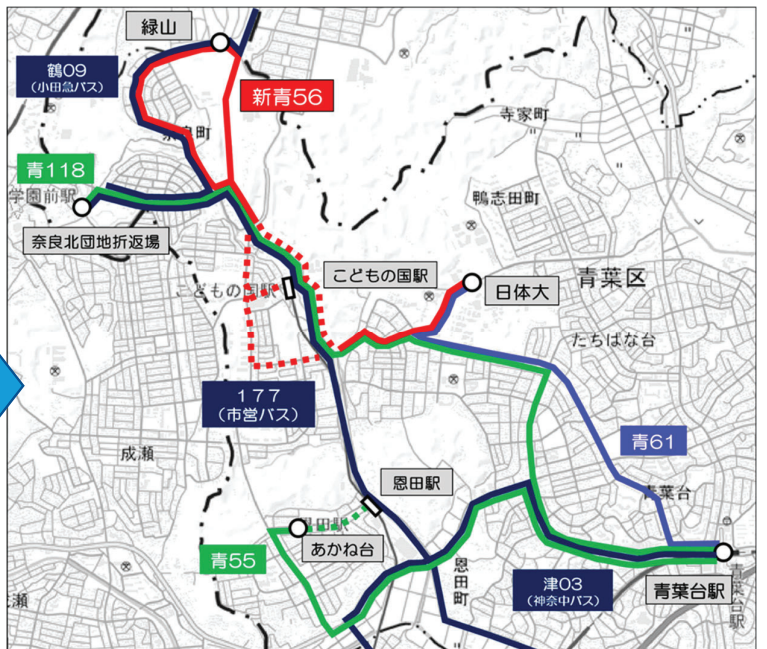
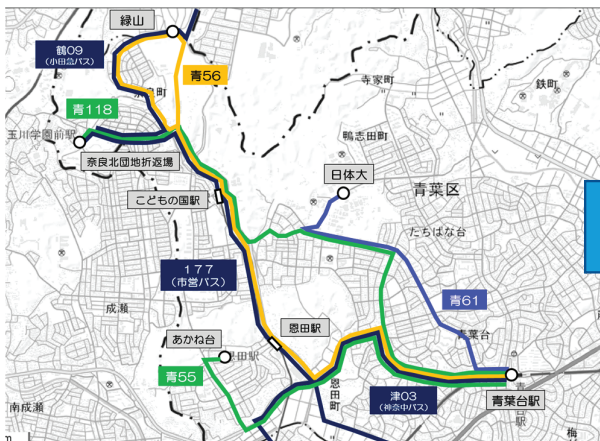
【長距離路線のフィーダー化】

新青56系統 青葉台駅～緑山(循環)

【経営資源を再配分し、路線維持を行う路線】

青55系統 青葉台駅～あかね台

青118系統 青葉台駅～奈良北団地折返場



■意見募集の実施概要

【目的】

- 本取組の概要について地域の皆様やバス利用者等に広報し、その内容を知っていただく
- 地域の代表者だけでなく、若年層や中年層を含む
広くバスを利用されている方からも、本取組についてご意見を伺う

【募集期間】

- 令和4年12月3日から令和5年1月31日まで

【配布・広報】

- 5連合(奈良、恩田、青葉台、中里北部、奈良北団地)の自治会のうち、対象バス路線沿線の自治会に各戸配布または回覧(14,829通配布)
- 地区センター、ケアプラザ、郵便局などへ配架
- 広報:東急バス車内ポスター掲示、市道路局ウェブサイト掲載

【回答方法】

- 横浜市道路局ウェブサイトのアンケートフォーム
- アンケート用紙の郵送、ファクス、Eメール、直接持参

**青葉区西北部で
バス路線を維持していくための取組について
ご意見をお聞かせください**

横浜市と東急バス株式会社(以下「東急バス」)は、青葉区西北部におけるバス路線の維持に向けた取組を進めており、運賃バス導入による主要バス路線の運行効率化と、それにより生じた経費差をその他の路線へ再配分し、エリア全体のバスネットワークを維持する取組を検討しています。2、3ページに取組の概要を記載していますので、この取組の実施を想定してご意見をお寄せください。

募集期間・回答方法・お問合せ先

募集期間 令和4年12月3日(土)から令和5年1月31日(火)まで(毎日必着)

回答方法 次の①または②の方法よりご意見をお寄せください。
 可能な限り③のアンケートからの回答をご希望いたします。

①下記ウェブサイトのアンケートフォームからご回答ください。
 バス路線の維持・充実に向けた走行環境整備事業(青葉区西北部) ウェブサイト:
https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machiawari-kenkyu/kotsu/bus_kotsu/soukou/soha.html
 右の二次元QRコードを読み取ることで、ウェブサイトへアクセスいただくこともできます。

②4ページの記入用紙にご記入いただき、下記の「ご提出先」まで、郵送、ファクス、Eメール、直接に持参して、記入用紙をご提出ください。(記入用紙はコピーでも構いません。また、上記ウェブサイトからダウンロードもできます。)

<p>ご提出先1 (自治会等) 横浜市道路局協議(交通計画課) 〒231-0005 横浜市中区本町4丁目50番地の10 電話: 045-671-3900 ファクス: 045-651-6527 Eメール: do-kousuu@city.yokohama.jp</p>	<p>ご提出先2 (持参のみ) 横浜市青葉区区民センター(区民課 4F73番窓口) 〒235-0024 横浜市長青葉区西町31番地4 電話: 045-978-2217</p>
---	---

ご提出先3 (持参のみ) 下記施設には紙のアンケート用紙の配布もご用意しております。ご活用ください。
 下記施設にもアンケート回収ボックスを設置しております。
 ・青葉駅前PRボックス ・田奈駅前PRボックス ・青葉台郵便局 ・鴨志田郵便局 ・青葉区民交流センター
 ・奈良地区センター ・奈良地域ケアプラザ ・恩田地域ケアプラザ ・青葉台地域ケアプラザ
 ・青葉台地区センター ・鴨志田地域ケアプラザ

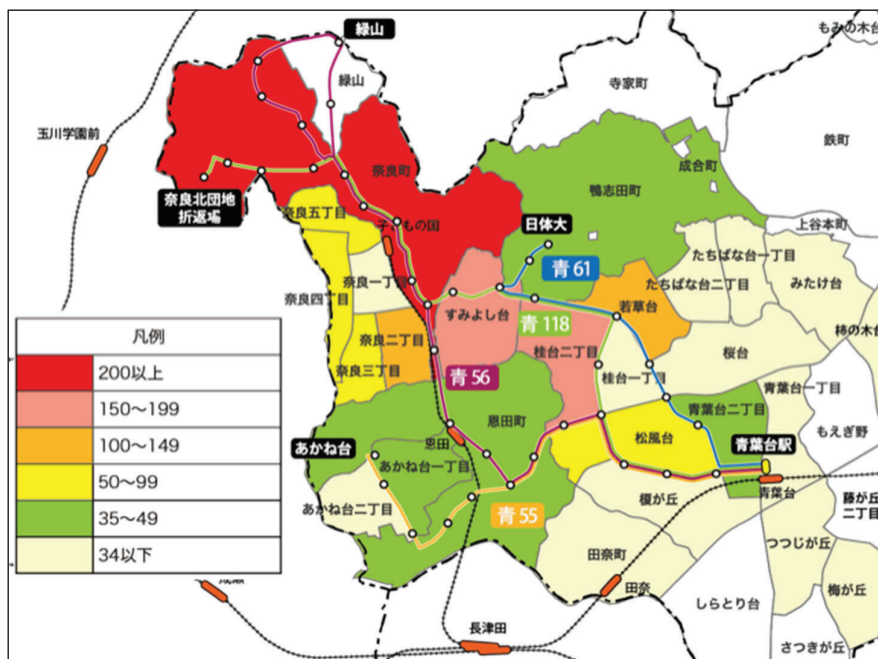
取組スケジュール・意見募集の位置づけ

現在、東急バスが作成した案案について、関係者協議や専門家会議でご意見を伺っており、実行して、この意見募集により広くご意見を伺うものです。

アンケート用紙 表紙

■回答状況

- 回答件数:2,108件 (Web:1,475件(70.0%) 紙:633件(30.0%))
- 町丁目別回答数:青56系統再編の影響がある奈良町の回答数が630件と多い



町丁目	回収数
奈良町	630
すみよし台	196
桂台二丁目	154
若草台	133
奈良二丁目	129
松風台	88
奈良四丁目	65
奈良三丁目	58
奈良五丁目	56
恩田町	47
あかね台一丁目	40
青葉台二丁目	40
鴨志田町	36
その他(30件未満の町丁目)	229
青葉区外	85
不明	122
計	2,108

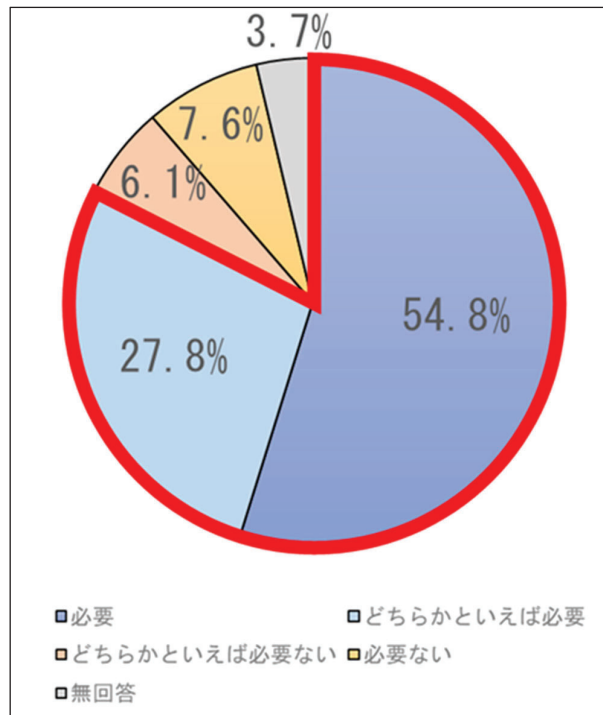
※回答が30件以上の町丁目を記載

青葉区における取組

■バス路線を維持していくための取組の必要性

- 取組が「必要」もしくは「どちらかといえば必要」を合わせると82.6%

→ 取組の必要性を感じている方の割合が高い

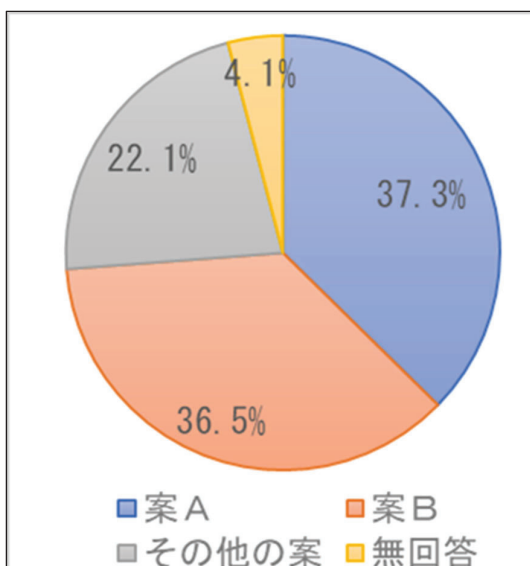


取組の必要性について(回答数2,108件)

青葉区における取組

■青56システムの再編案

- 再編案について、意見が拮抗している



青56システムの再編案について(回答数2,108件)

現行



案A



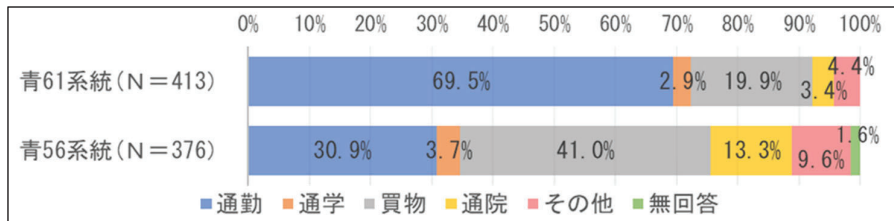
案B



青葉区における取組

■路線再編に関わるバス利用者の移動目的

- 青61系統利用者 → 約7割が通勤目的で利用している
- 青56系統利用者 → 目的は分散しているが、約4割が買物目的で利用している



バス利用者の移動目的(系統別)

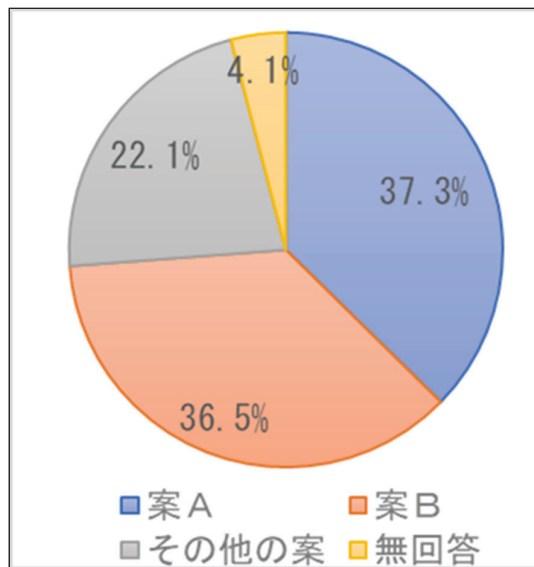
■主な自由意見

- 路線維持と乗務員確保のためならば、変更はやむを得ない
- バス事業者が一方的に決定するのではなく、住民にアンケートを行ったことを評価したい
- 日体大で乗り継ぐ際、日体大の学生より優先的に乗車できるようにしてほしい
- こどもの国駅の西側にスーパーがあるので、スーパー付近を経由するルートに変更してほしい
- 案Bは青葉台駅までの直通便の本数が2便しかないが、もう少し増やしてほしい
- 「青葉台駅～奈良北団地行き」を玉川学園台経由にしてほしい
- 連節バスが走ることで、安全面の確保や渋滞が生じないか心配
- 高齢者の負担(乗換や運賃など)が増えるのではないかと

7

青葉区における取組

■青56系統の再編案の検討について



青56系統の再編案について(回答数2,108件)

案A

利用者の意見

- 運行間隔が短くなり、便数が増えることが良い。
- 乗継は負担である
- 路線維持、乗務員確保のためやむを得ない。

横浜市の見解

- 短絡化により、増便・運行間隔を短くすることが可能となり、利用者の利便性向上につながる。
- 乗継の負担感については、待合施設整備等の取組により軽減することを目指す。

案B

利用者の意見

- 2便だけでも乗継がないほうが良い。
- 直通便を残すことで、運行間隔がいびつになる。

横浜市の見解

- 直通便を残すことで、利用者の乗継負担感を軽減できるが、大幅な増便は困難であり、利用者の利便性向上は限定的である。

その他

利用者の意見

- 直通便を2便以上としてほしい。現状維持してほしい。
- こどもの国駅西側のスーパー付近を通ってほしい。

横浜市の見解

- バス事業の現状を考慮すると現状維持は難しい。
- 56系統の利用者の約4割が買物利用であることから、ルート変更は利用者の利便性向上につながる。

すべての意見を再編案に組み込むことは難しい。

今回は利用者の利便性をより高めるA案をベースとし、要望の多かったこどもの国駅へのアクセス性を向上するルート変更を組み込む再編案を作成し、地域との調整を進めた。

8

■意見募集後の地域との調整について

- 令和5年3月下旬 各連合定例会にて意見募集結果の共有、回覧
※対象の連合→奈良連合・奈良北連合・恩田連合・青葉台連合・中里北部連合
- 4月以降 青56系統の再編案について検討
- 5月27日 奈良・恩田連合定例会にて路線再編案の提示
- 6月7、21日、7月9日 玉川学園台自治会と路線再編案に関する打合せ
- 7月29日 奈良連合定例会にて路線再編案の再説明
- 8月上旬～ 奈良連合・恩田連合にて再編案の資料の回覧
- 9月4日 バスネットワーク会議にて再編案を報告
- 9月6日 青葉区議員団会議にて再編案を報告
- 9月15日 地域公共交通会議にて再編案を報告

■意見募集後の地域との調整について(回覧資料)

青葉区北西部バス路線の再編案について

令和5年7月
横浜市都市整備局都市交通課

昨年の冬に実施したバス路線再編に関する意見募集の結果を基に、以下の内容で検討を進めています。 ※実施する取組の内容は、関係者との協議や将来的な利用状況に応じて変更となる場合があります。

再編のポイント① 青61系統に連節バスを導入します。

再編のポイント② 青56系統のルート変更を実施し、こどもの国駅周辺へのアクセス性を向上します。


再編のポイント③ 青葉区北西部路線(青55系統・青118系統)の運行本数を維持します。また、青55系統について、起終点を恩田駅に延伸することを検討します。

青葉区北西部のバス路線の現状

【青61系統】
・利用人数が多く、高頻度で運行している路線です。
・高頻度の運行であるため、乗務員の確保が課題となっています。

【青56系統】
・乗務員不足に加え、周辺路線と比較し、利用者が非常に少なく、運行距離が長い路線です。
・赤字路線であり、取組が行われないと減便、廃止の可能性が高い状況です。

【青55系統・青118系統】
・利用人数の減少や乗務員不足により、利用実態に応じた利用便数の調整(減便等)が必要な路線です。取組が行われないと減便の可能性が高い状況です。



②青56系統 乗継を伴う路線の維持・増便

・起点を青葉台駅から日体大に変更し、運行を効率化します。
※奈良橋、徳志寺前、内田の3停留所は乗継バスの路線は運行しなくなります。
・日体大での乗継を伴いますが、増便し、運行間隔を約40～60分間隔にします。
※日中4時以降運行していないダイヤを解決します。
・運行ルートを変更し、こどもの国駅や商業施設へのアクセス性を向上を図ります。

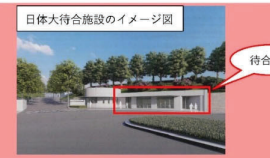
●青56系統の運行間隔(目安) ※取組後は新青56系統の運行間隔を記載	
再編前	再編後
約1～4時間間隔(13便)	約40～60分間隔(20～25便)

●新青56系統の所要時間(青葉台駅～緑山まで)	
取組前	取組後
約28分	約28分+乗継時間(ルート①、7～9時/17～21時)
	約35分+乗継時間(ルート②、9～17時)

※青56系統のルートと時間等の組み合わせは変更となる場合があります。

●乗継負担を軽減する取組について

- ・日体大がバリアフリー対応の待合施設(トイレ併設・冷暖房完備)を整備します。
- ・(新)青56系統⇄青61系統の乗継において、新たな運賃負担は生じない予定です。(ただし、ICカード利用に限りません。)
- ・「青葉台駅+日体大」路線は、5～9分間隔で運行していますが、スムーズな乗り継ぎとなるような運行ダイヤの工夫を行う予定です。



日体大待合施設のイメージ図

③北西部周辺路線(青55・青118系統)の維持

- ・利用者の減少や乗務員不足により、減便等が必要な東急バスの路線について、運行本数を維持します。
- ・青55系統について、起終点をあかね台から恩田駅に延伸することを検討します。


●青55系統・青118系統の運行本数	
取組前	取組後
減便等の可能性	運行本数の維持

●青55系統の起終点の変更	
取組前	取組後
あかね台	恩田駅(検討中)


①青61系統 連節バスの導入

- ・連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ利便性を損なわない範囲で運行便数を減らすことで、バス事業者の経営資源を生み出します。

●「青葉台駅+日体大」の運行間隔(目安)	
※最小・最大の運行間隔を記載	
取組前	取組後
朝 4～5分間隔	5～7分間隔
昼 4～7分間隔	5～8分間隔
夜 5～8分間隔	5～9分間隔



連節バスのイメージ写真



今回提示した再編案に関して、ご意見等ございましたら、下記お問合せ先までご連絡ください。
【お問合せ先】
横浜市都市整備局都市交通課
TEL: 045-671-3800
メール: tb-chikikotsu@city.yokohama.jp

10

基本
の取組

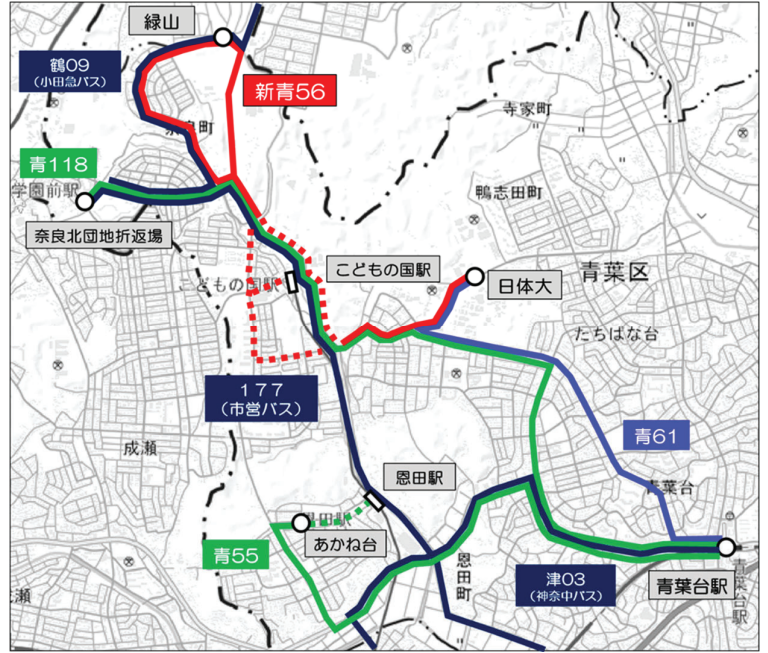
青61系統 連節バスの導入

【取組の概要】

- ・ 連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ利便性を損なわない範囲で運行便数を減らすことで、事業者の経営資源を生み出す

「青葉台駅⇄日体大」の運行間隔(目安)
※最小・最大の運行間隔を記載

	取組前	取組後
朝	4～5分間隔	5～7分間隔
昼	4～7分間隔	5～8分間隔
夕	5～8分間隔	5～9分間隔



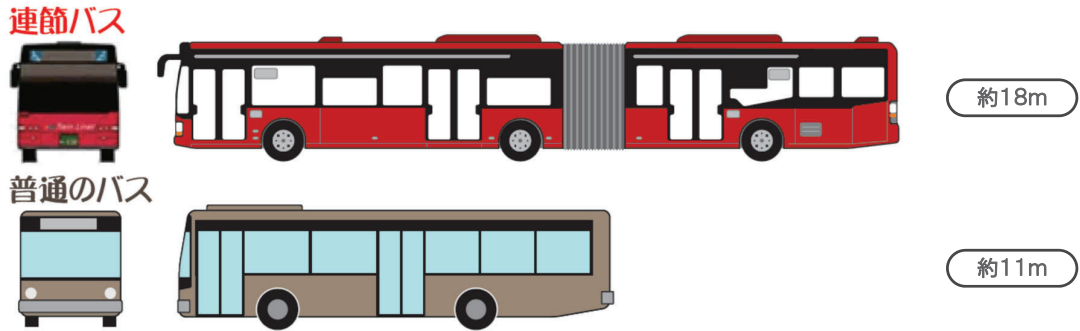
【連節バスの運行頻度】

- ・ 令和6年4月 約3便に1便が連節バスとして運行開始予定(主に通勤時間帯に運行)
 - ・ 令和6年10月 ほぼすべての便が連節バスとして運行開始予定(主に通勤・日中時間帯に運行)
- ※現在調整中のため変更となる可能性があります。

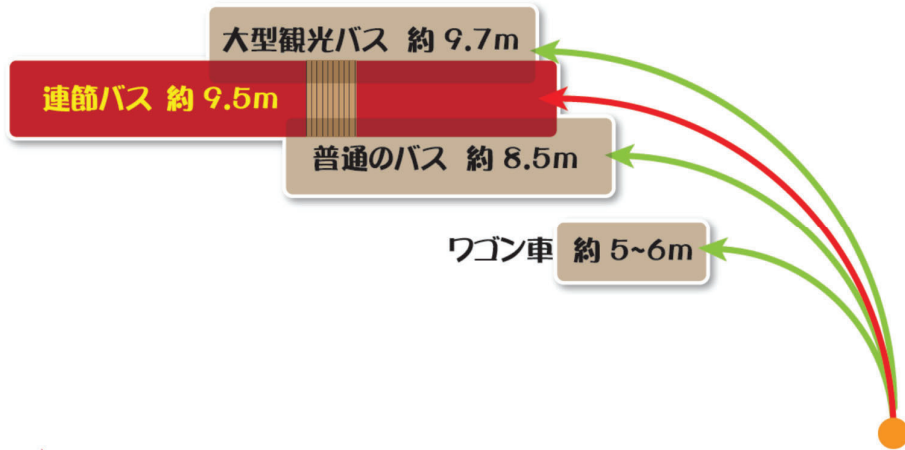
■ 連節バスについて



■車両の長さ



■最小回転半径

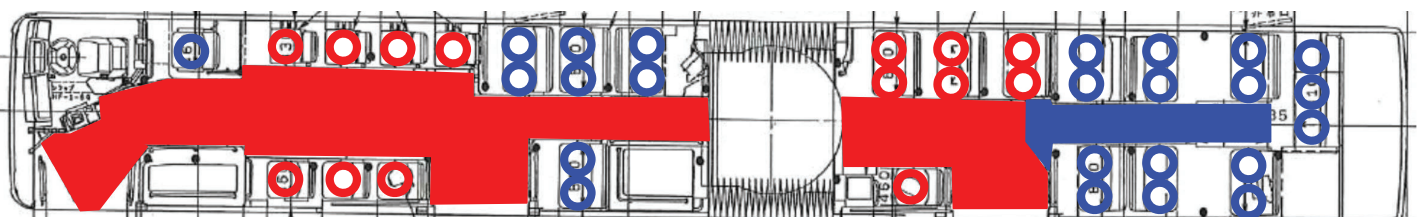


出典：バス利用感謝デー2014(神奈中、東急バス、横浜市)

■フラット部比較(段差なしでの利用可能割合)

		連節バス		大型ノンステップバス	
フラット部	座席 ○	14名 (12.5%)	69.6%	6名 (7.9%)	55.3%
	立席 ■	64名 (57.2%)		36名 (47.4%)	
非フラット部 (段差あり)	座席 ○	24名 (21.4%)	30.4%	23名 (30.2%)	44.7%
	立席 ■	10名 (8.9%)		11名 (14.5%)	
合計人数		112名	—	76名	—

※乗務員1名分を除く



青葉区における取組

取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

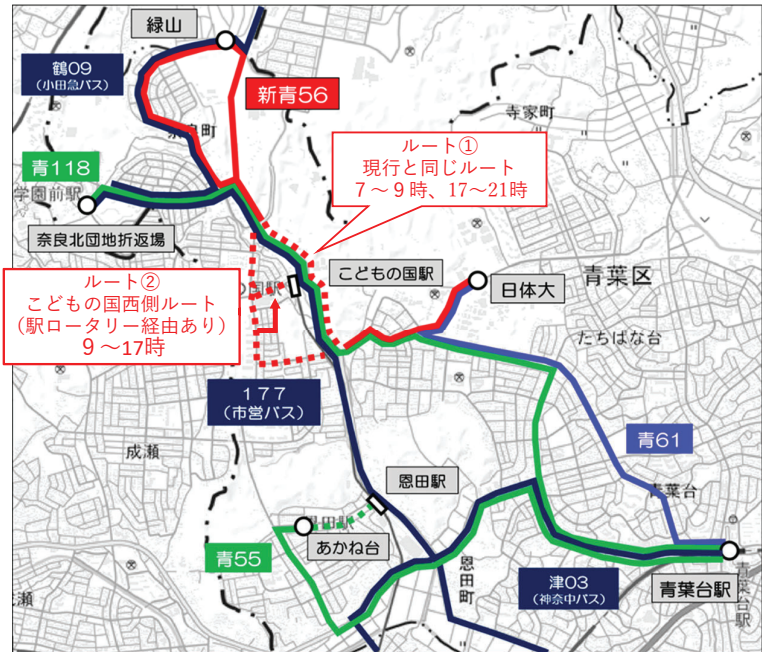
【取組の概要】

- 起点を青葉台駅から日体大に変更し、運行を効率化
- 乗継を伴うが、**増便し、運行間隔を均等化**
- 運行ルートを変更し、**こどもの国駅や商業施設へのアクセス性向上**を図る

青56系統の運行間隔(目安)

※取組後は新青56系統の運行間隔を記載

取組前	取組後
約1～4時間間隔(13便)	約40～60分間隔(19便)
新青56系統の所要時間(青葉台駅～緑山まで)	
取組前	取組後
約28分	約28分+乗継時間 (ルート①、7～9時/17～21時)
	約40分+乗継時間 (ルート②、9～17時)

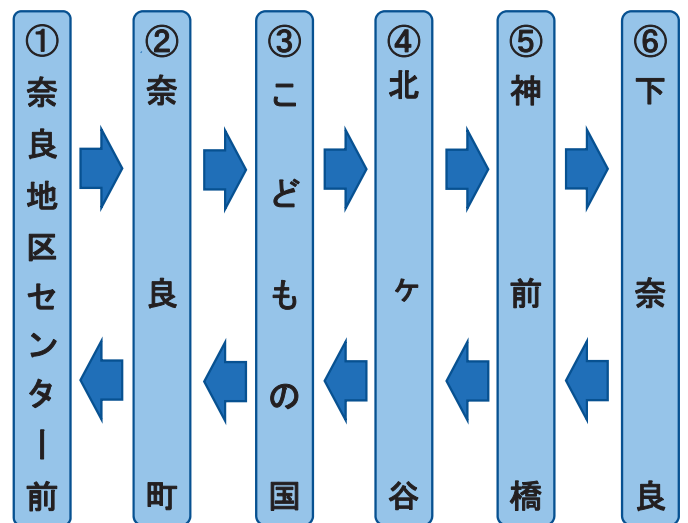


青葉区における取組

取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

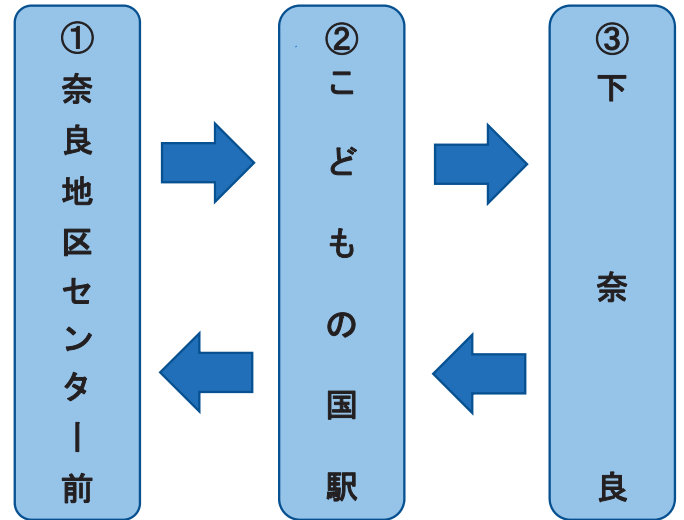
【新青56系統の停留所(ルート①の場合)】 ※こどもの国駅周辺のみ記載しています



取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

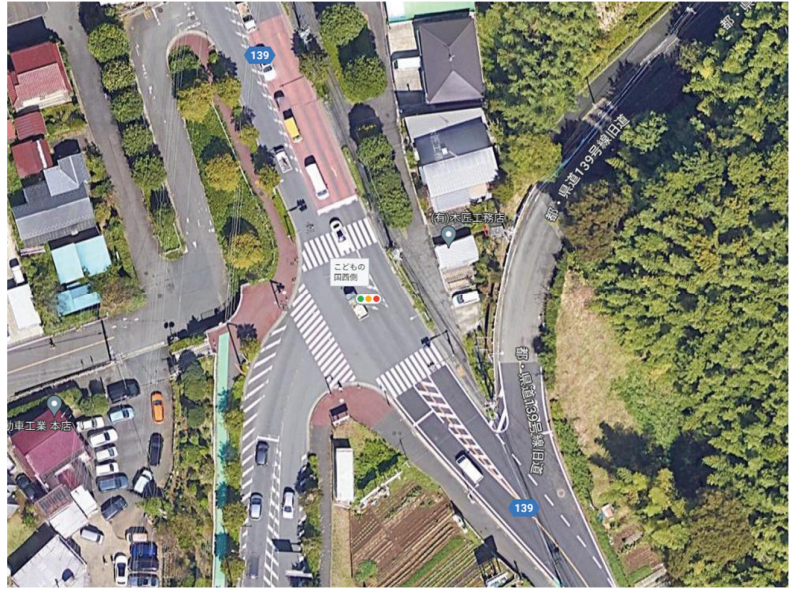
【新青56系統の停留所(ルート②の場合)】 ※こどもの国駅周辺のみ記載しています



※神奈中バスの島停留所、センター前停留所、市ノ久保停留所には停車しません。

★新青56系統のすべての便をこどもの国駅西側ルートとすることはできないのか？

- ① こどもの国駅西側ルート(ルート②)は、現行ルート(ルート①)と比較し、運行距離が長くなるため、全てをルート①とした時と比較し、運行便数が少なくなる
- ② 東急バス株式会社の試走調査及び既存バスの運転手の調査により、通勤及び帰宅時間帯における「こどもの国西側交差点」での渋滞で、ルート②の運行時間が多くかかることが確認される
- ③ バス運行の定時性を確保するためには、混雑が予想される時間帯は、運行の遅れを見越し、運行間隔を通常の約60分よりあける必要がある
- ④ 全便をこどもの国駅西側ルートとする場合は、運行便数が15便となってしまう、現状の運行本数(13便)と大差がないため、利用者の利便性向上は限定的となる
- ⑤ 結果として、運行便数を減少してしまうため、現状では全便をこどもの国駅西側ルートすることは難しい
- ⑥ 令和6年4月の再編時は、現在の運行計画で運行を開始し、運行開始後の運行状況、利用状況、皆様のご意見を踏まえて、ダイヤやルートの変更を検討する



こどもの国西側交差点の様子 (2023/10/11 撮影)

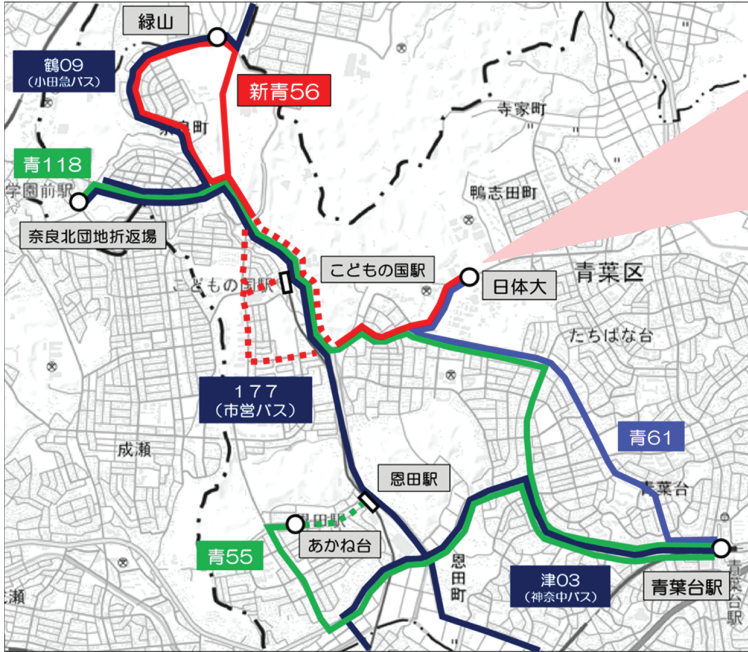


取組

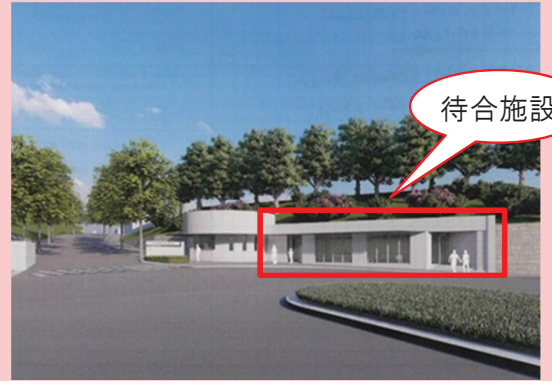
1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【乗継負担を軽減する取組】

- ・ 日体大がバリアフリー対応の待合施設(トイレ併設・冷暖房完備)を整備予定
- ・ 乗継において、新たな運賃負担は生じない予定(ICカード利用に限る)
- ・ 乗継時間が最低限となるような運行ダイヤの工夫を行う予定



日体大待合施設のイメージ図



取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【日体大の工事について】

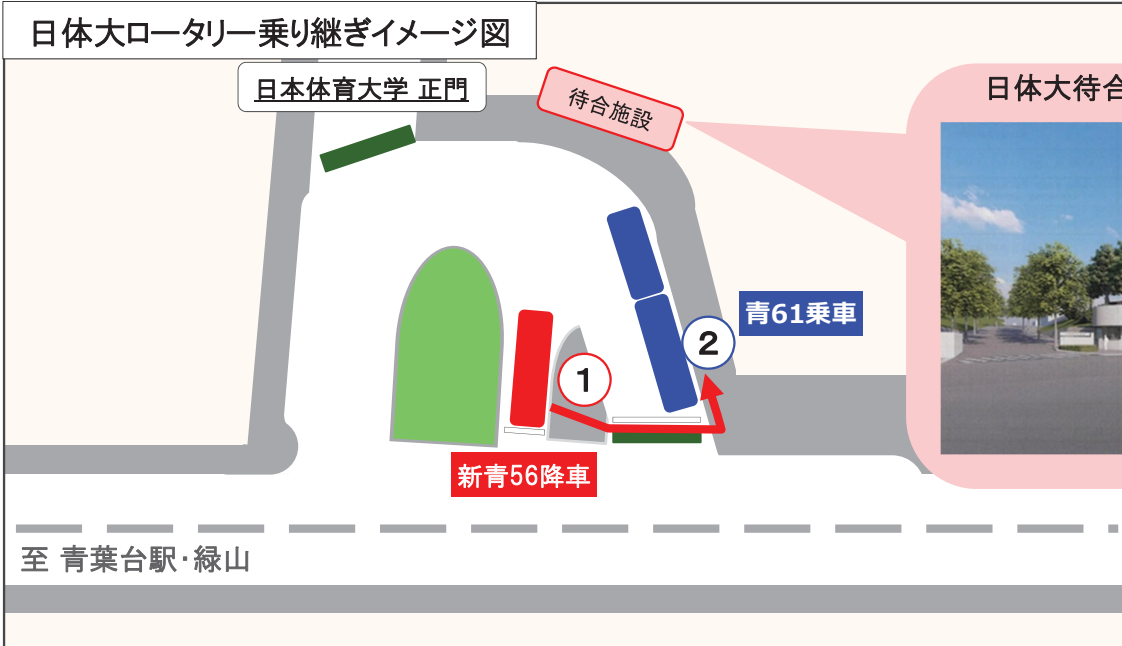
- ・ 令和5年7月より工事を実施中



取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【新青56系統から青61系統への乗継】



日体大待合施設のイメージ図

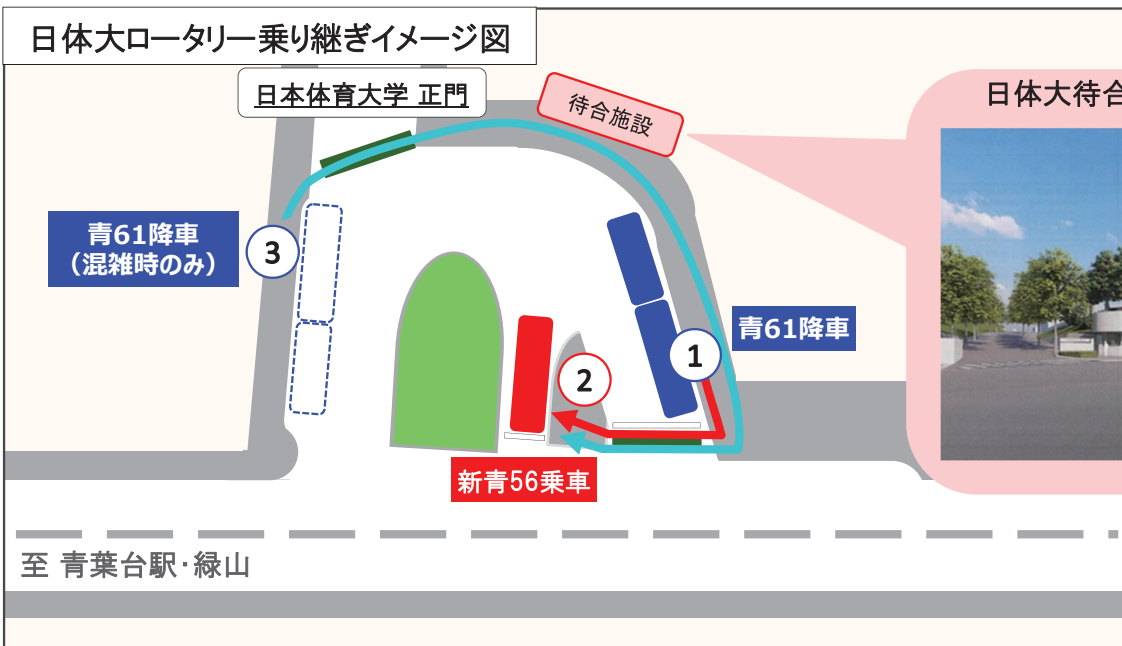


← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線
※ただし運行状況により停車位置は異なる場合があります。

取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【青61系統から新青56系統への乗継】



日体大待合施設のイメージ図



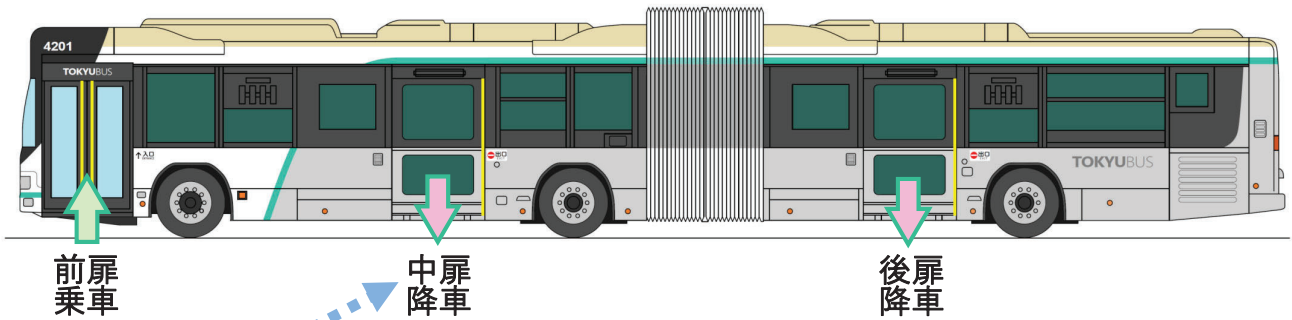
← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線(通常時)
← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線(通学時間帯等の混雑時のみ)
※ただし運行状況により停車位置は異なる場合があります。

青葉区における取組

■ 連節バスの乗降について(現時点計画 ※変更になる可能性があります)

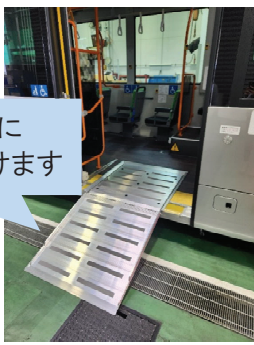
【基本】前扉から乗車し、中扉・後扉から降車

※青葉台駅もしくは日体大(起点)からの乗車は、
係員がいる場合、係員の案内により3扉から乗車 (中扉・後扉は交通系ICカードのみ対応)



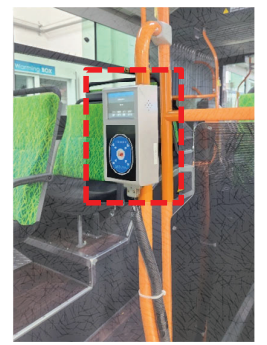
【車いすのお客さま】

通常の路線バス同様に
中扉から乗降いただけます



【中扉・後扉からの乗車方法】

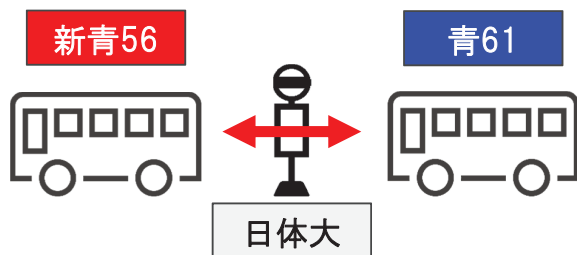
- ・ICカードを読取機へタッチしてください
- ・残高不足の場合は前扉へお回りいただき、現金でのお支払い又はチャージをお願いいたします
- ・敬老乗車証をご利用のお客さまは、前扉からご乗車ください



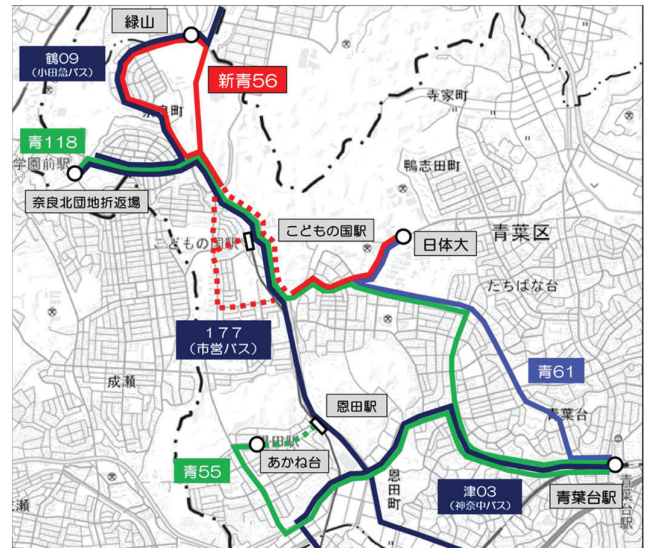
27

青葉区における取組

■ 乗継について



- ・両系統の乗り継ぎは日体大バス停をご利用ください
- ・交通系ICカードで運賃をお支払の場合に限り、乗継割引が適用されます



■ ICカード(PASMO・Suica)乗継割引について

当日1回目の乗車時に運賃支払いをしてから90分以内に、「日体大」にて対象システムを乗継利用された場合、2回目の乗車時に運賃はかかりません

■ 「日体大」待合施設内へのバス接近表示設置

- ・バス接近表示モニター設置を予定
- ・新青56、青61の「次発バス発車時刻」を表示予定



バス接近表示の例⇒

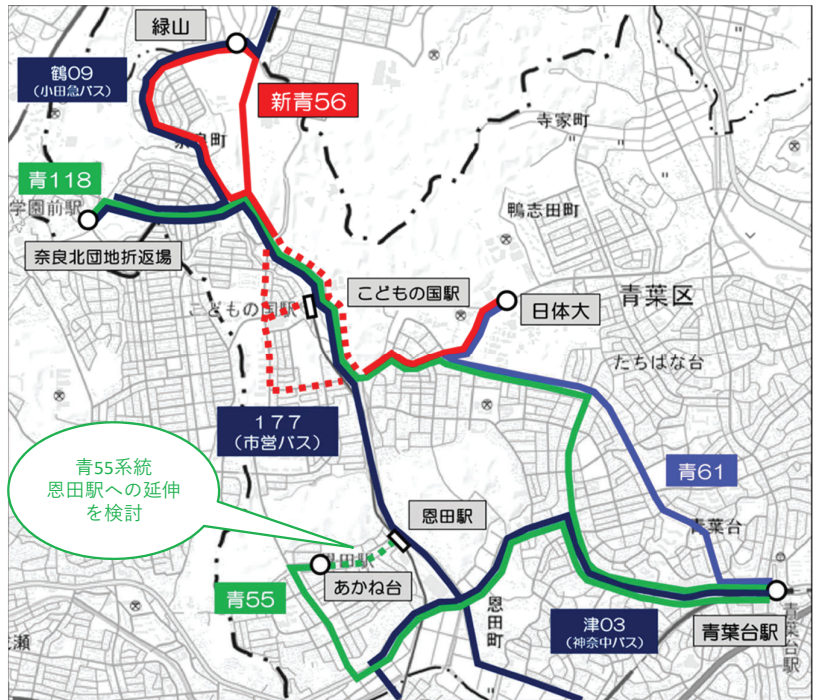
28

取組
2

北西部周辺路線(青55,青118)路線の維持

【取組の概要】

- 連節バス導入により生み出された経営資源により**運行便数を維持**
- 青55系統について、
起終点をあかね台から恩田駅に延伸



■今後のスケジュール(予定) ※現時点での予定であり、関係者協議等の進捗により適宜変更する

- 令和6年冬頃 運行ダイヤの周知
- 令和6年3月まで 青61系統 バス停留所、青葉台駅ロータリー、日体大ロータリー改修工事
(適宜、連節バス試走調査も実施予定)
- 令和6年4月～ 青61系統 連節バス運行開始(3台)
 青56系統 運行ルート変更
- 令和6年10月～ 青61系統 連節バス追加運行開始(計6台で運行)
 ※適宜モニタリング調査等を実施予定

■長期的なビジョンについて(シェアサイクルについて)



2023年6月13日

東急バス株式会社

OpenStreet 株式会社

シェアサイクル「HELLO CYCLING」に東急バスが参画 バス路線とシェアサイクルの相乗効果による地域交通の利便性向上を目指して

東急バス株式会社（本社：東京都目黒区、代表取締役社長 古川 卓、以下「東急バス」）と OpenStreet 株式会社（本社：東京都港区、代表取締役社長 CEO：工藤 智彰、以下「OpenStreet」）は業務提携し、2023年6月14日（水）より、東京都および神奈川県内の東急バス営業所を中心に「HELLO CYCLING」のシェアサイクルステーションを設置し、電動アシスト自転車を導入することをお知らせいたします。バスとシェアサイクルが一元的に利用できる環境を展開することにより、ご利用者様にとってより効率的な移動手段を提供します。

33



■「HELLO CYCLING」の利用について

ご利用にあたっては、「HELLO CYCLING」アプリのダウンロードが必要です。

アプリで無料会員登録後、ステーションの検索や、自転車の予約から決済までを簡単に行うことができます。

また、アプリの地図上に表示されているステーション（全国約6,500ヶ所、2023年6月時点）であれば、全国どこでも貸し出し・返却が可能で、使いたいときに、使いたいだけ、便利に利用することができます。

料金：利用開始30分130円、延長100円/15分、1,800円/12時間

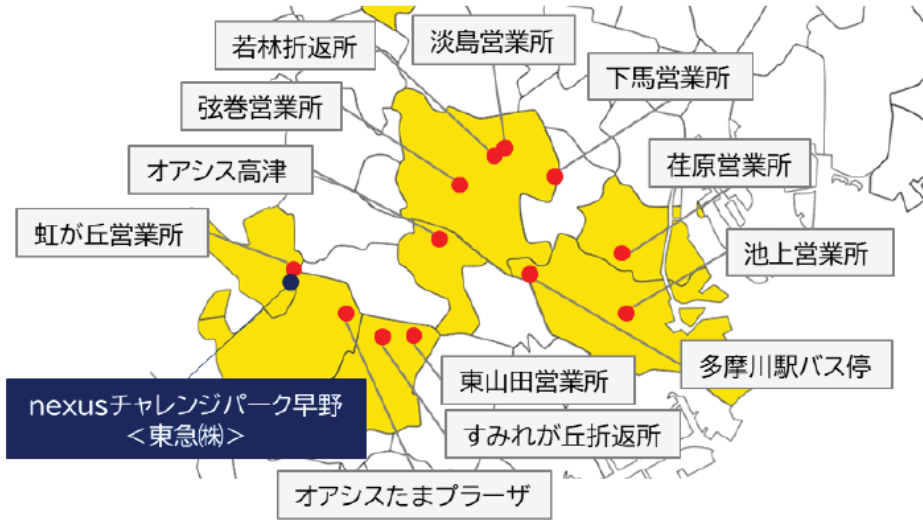
支払い方法：クレジットカード・携帯キャリア決済（現金は不可）

34

当社運営ステーション: 合計**15ステーション** **80ラック**

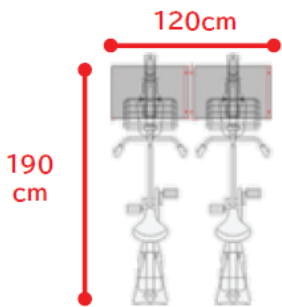
※9月30日現在 東京都内(8か所)神奈川県内(6か所)千葉県内(1か所)

上記のほか、ステーション新設(増設)に向けて、開業準備および関係者と協議を進めています。



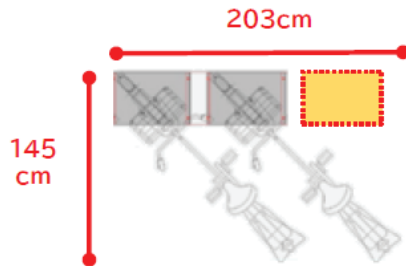
■シェアサイクル(電動自転車)の最低必要面積 ~自転車用ラックの設置~

①垂直方向設置



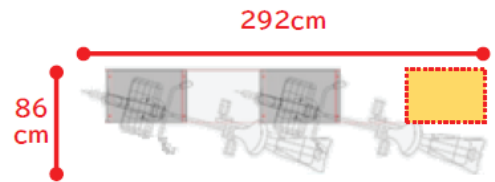
- ・自転車後方に引き代分80cm必要
- ・1ラック追加ごとに幅60cm必要

②45°斜め方向設置



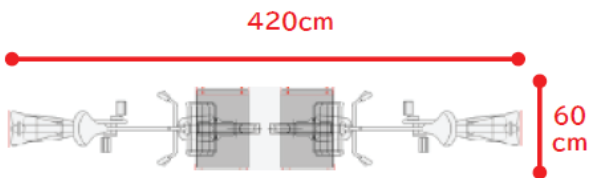
- ・自転車後方に引き代分70cm必要
- ・1ラック追加ごとに幅71cm必要

③15°斜め方向設置



- ・自転車後方に引き代分65cm必要
- ・1ラック追加ごとに幅116cm必要

④向い合せ設置



- ・自転車後方に引き代分48cm必要

用地には看板を設置します

【通常用】

【狭小地用】