

帰宅支援型タクシー実証実験 (港南区永野・永谷地区)

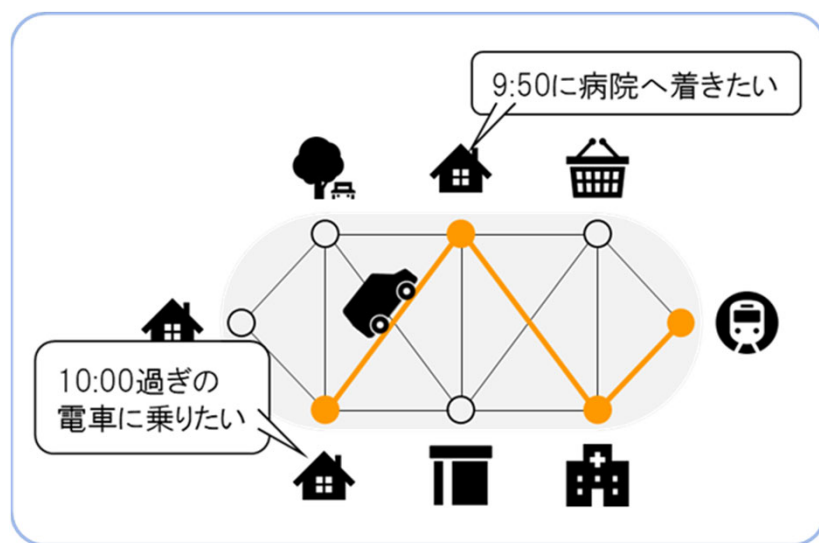
令和5年9月15日

令和5年度 第2回 地域公共交通会議 資料
横浜市 都市整備局都市交通部 都市交通課

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■これまでの経緯

- 「地域交通サポート事業※」を活用してきた地区の中には、移動ニーズの多様化などにより、**十分な需要が見込めない地区が増加**
- 小規模需要の地区における**新たな移動サービスを検討する必要性**
- 点在する需要における移動手段の確保や運行効率性を高めるには**デマンド型交通**が移動手段の一つとして有効
- これまで地域主体で検討を進めてきた港南区永野・永谷地区において、**令和4年度にデマンド型交通の実証実験を実施**



一般的なデマンド型交通の運行イメージ

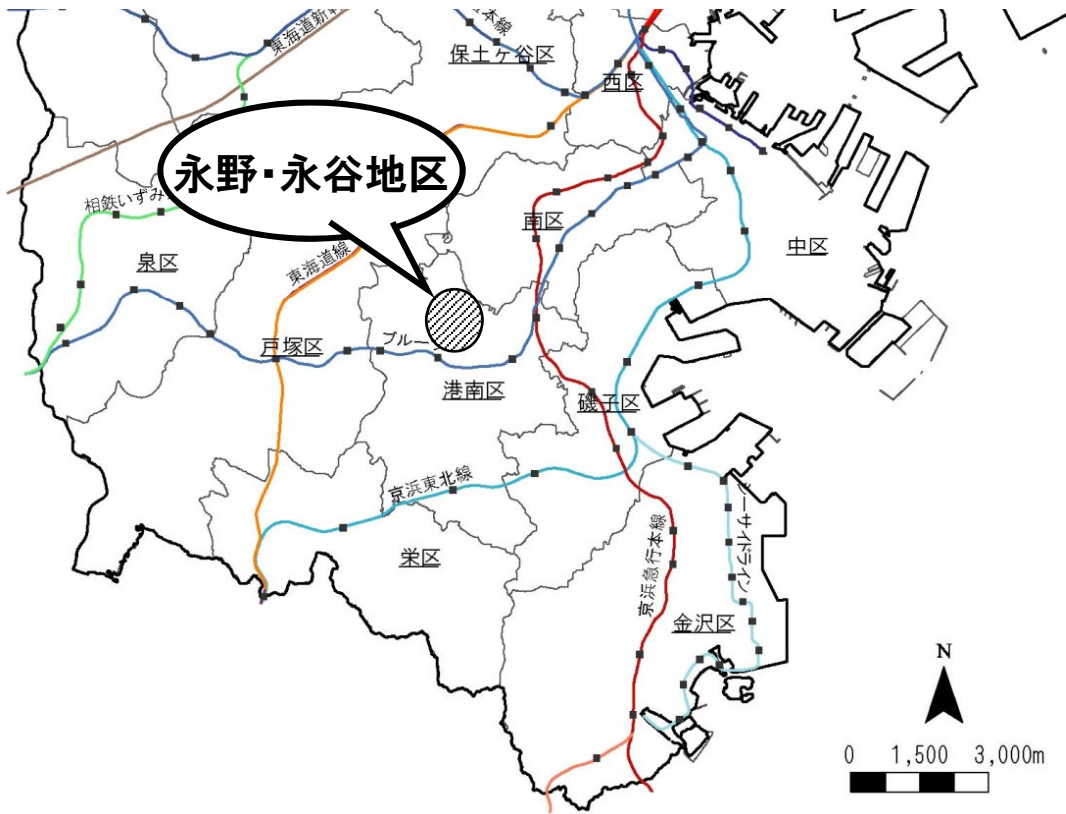
※地域交通サポート事業とは

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

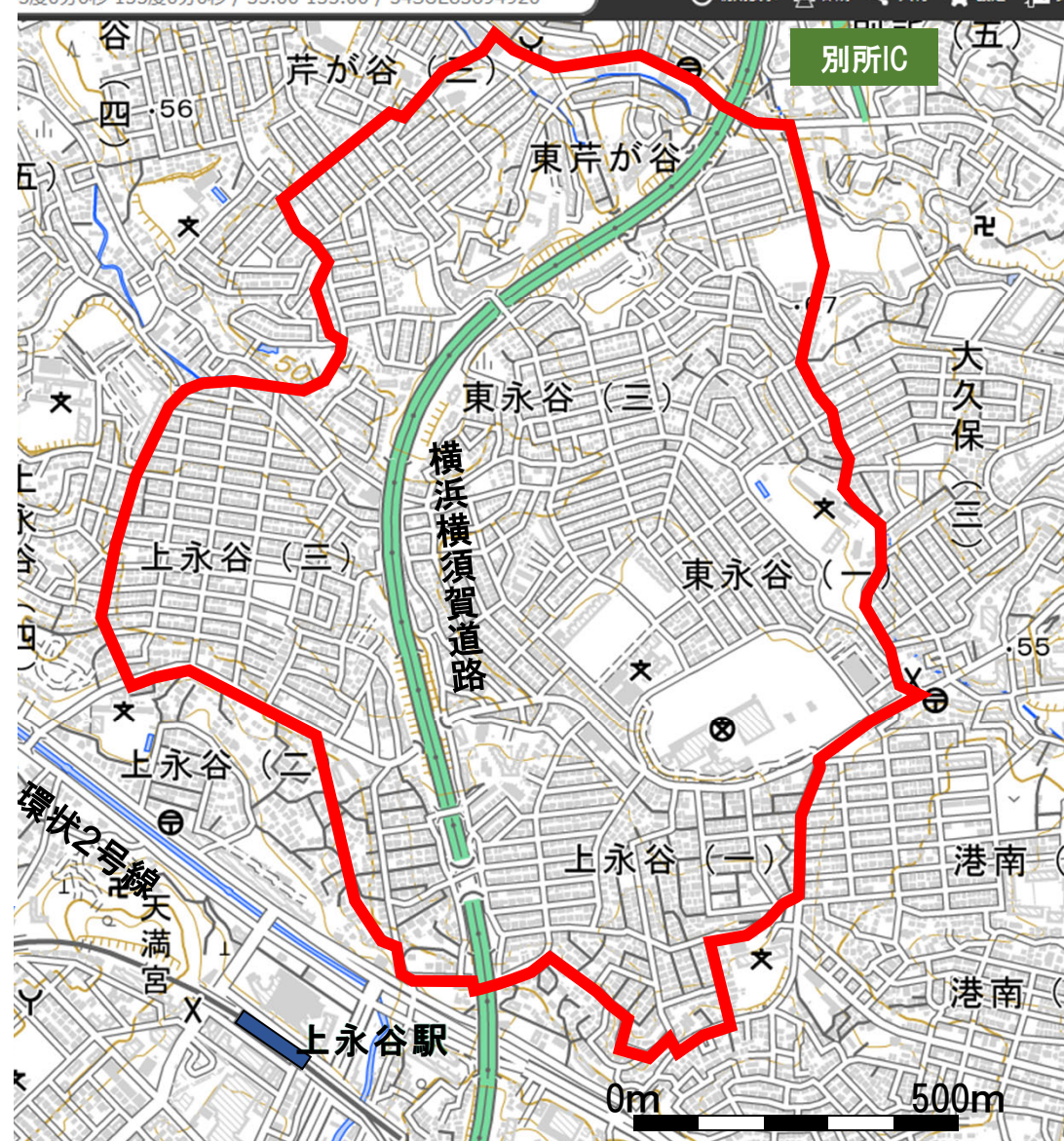


議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■位置図



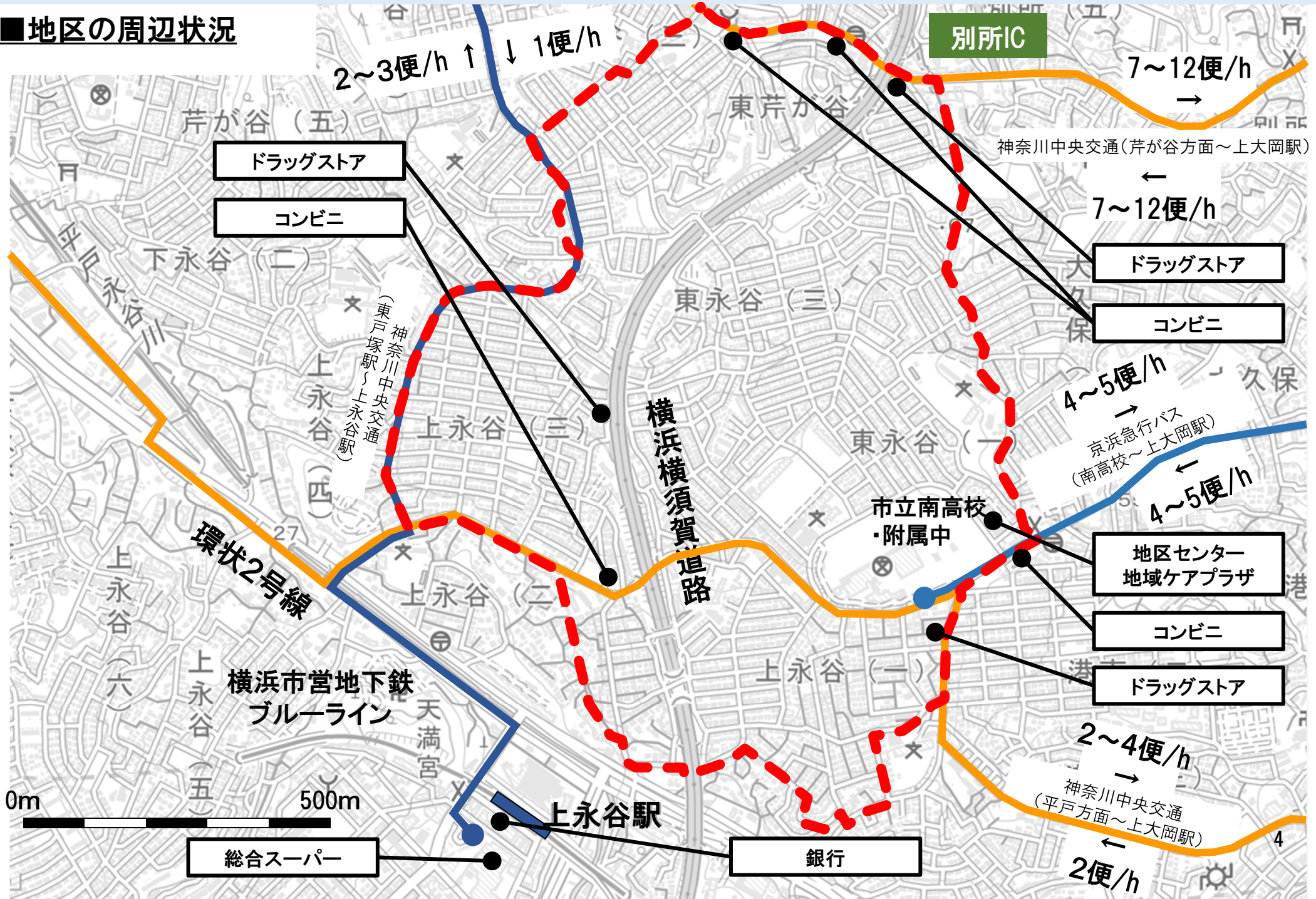
港南区永野・永谷地区の様子



- 人口 約15,000人、約5,000世帯
- 高齢化率 約29.3%
- 市営地下鉄ブルーライン上永谷駅北側に位置
- 戸建住宅中心の丘陵地

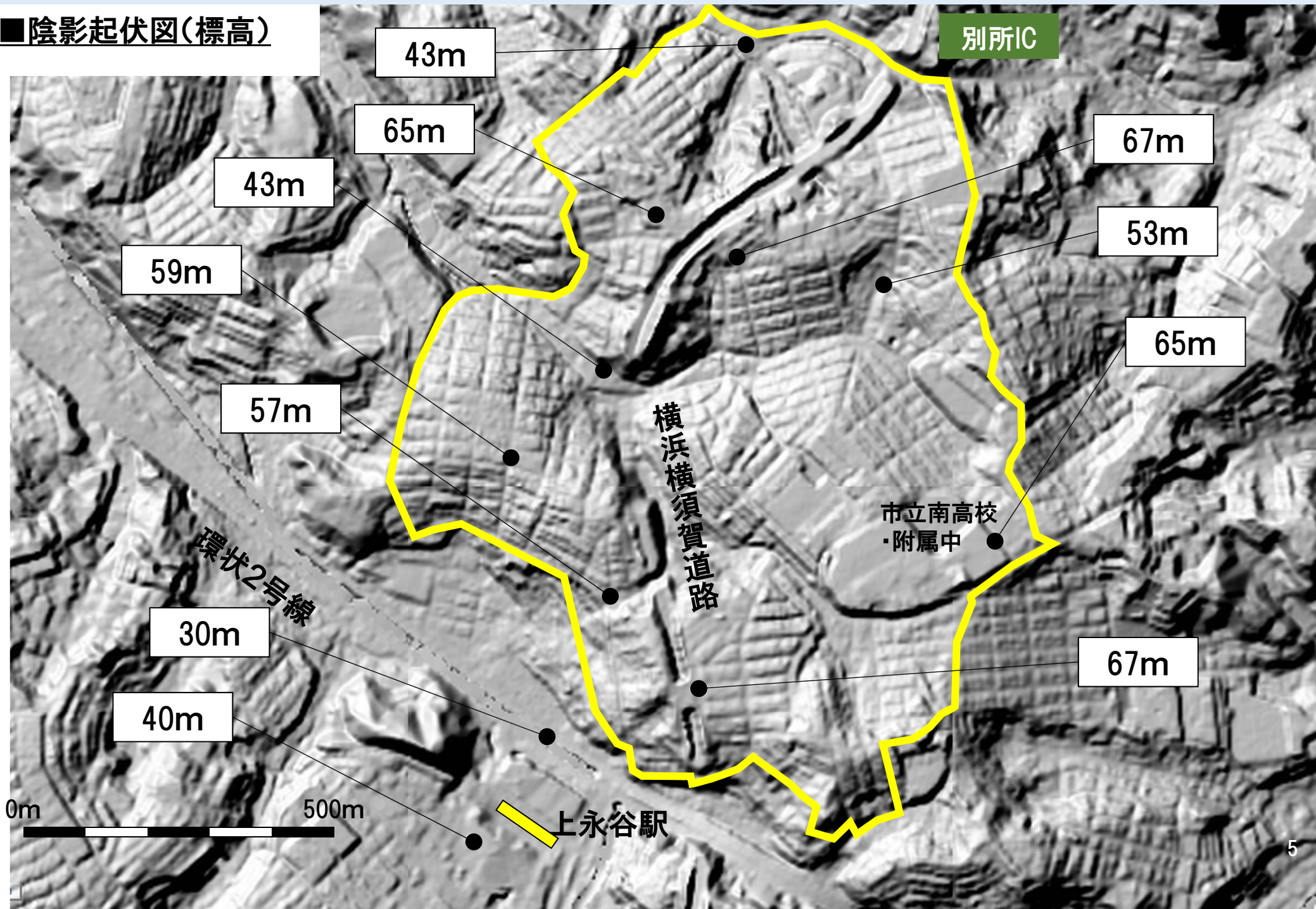
議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■地区の周辺状況



議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

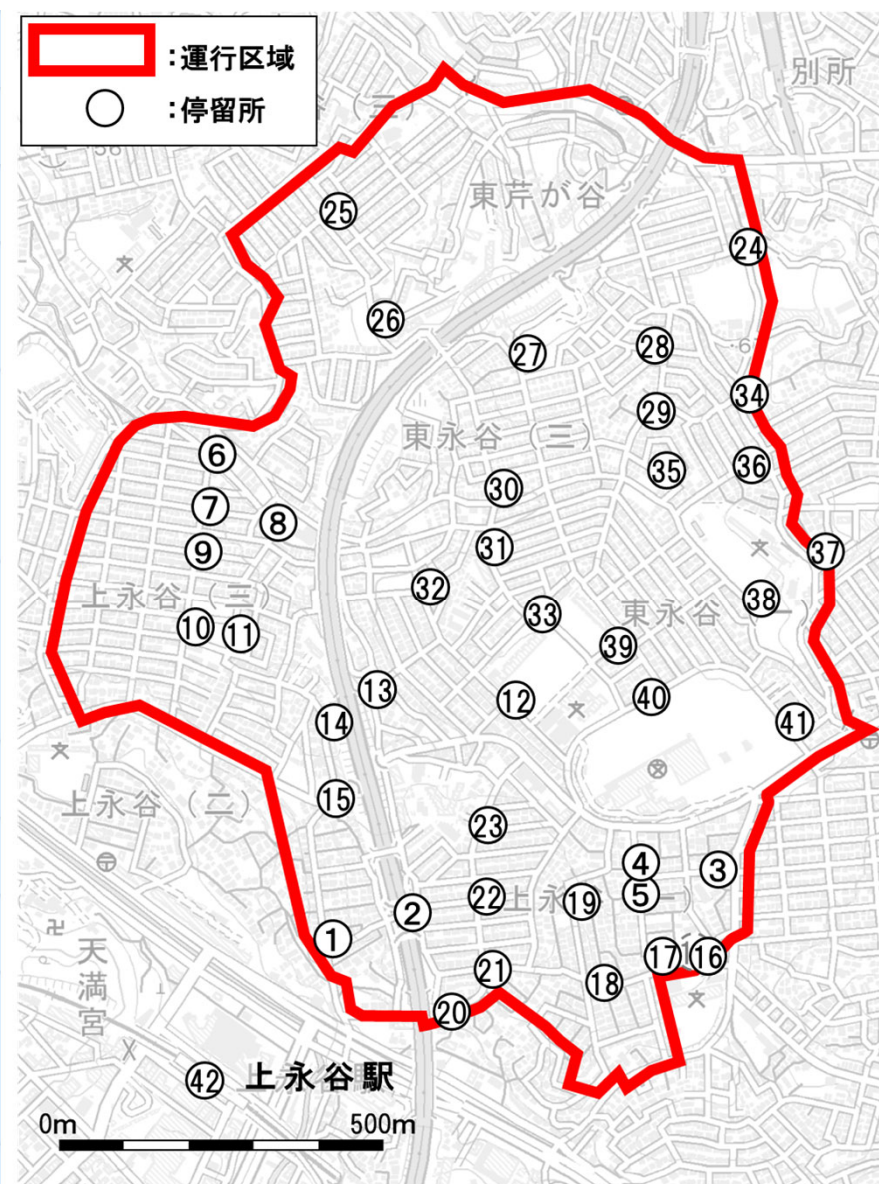
■陰影起伏図(標高)



議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

令和4年度 デマンド型交通実証実験概要

運行事業者	湘南交通株式会社(港南区丸山台)
システム運営	株式会社NTTドコモ
事業の許可	道路運送法第21条(乗合旅客運送) 区域運行
運行期間	令和4年10月3日(月)から令和5年3月17日(金)まで
営業区域	港南区永野・永谷地区 (上永谷一、二、三丁目、東永谷一、二、三丁目、東芹が谷、芹が谷三丁目)
利用対象者	港南区永野・永谷地区に居住している65歳以上の方 利用者登録を済ませた方
運行車両	ワゴン型車両(10人乗り)1両
運行区間	営業区域及び上永谷駅
停留所	40か所
運行時間	平日・午前10時00分から午後5時00分まで ※土休日及び年末年始は運休
運行回数	「電話」又は「インターネット」からの予約に応じて運行
運賃	一乗車400円(現金)



(運行区域及び停留所)

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■利用促進の取組

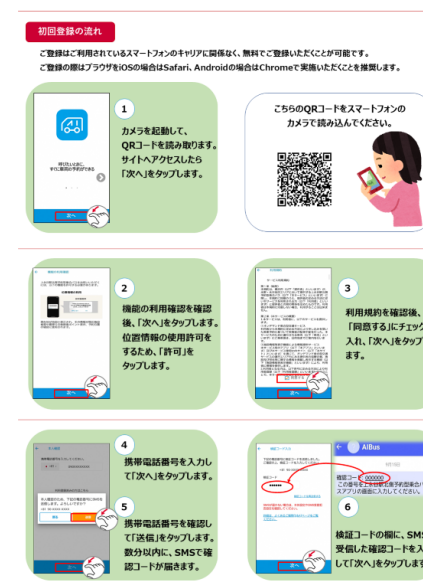
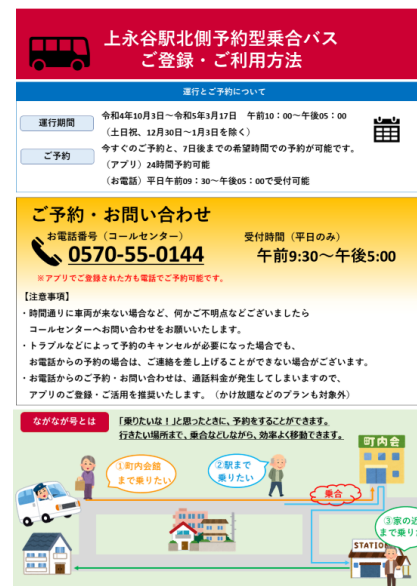
1. 広報

- ・チラシの全戸配布
- ・港南区民まつり、ふれあいまつり時のチラシ配布
- ・乗降ポイントへのチラシ設置
- ・掲示板へのチラシ設置

2. イベント・企画

- ・利用者登録会
参加者合計:82人

- ・無料乗車体験会
第1弾(計5日実施、利用者合計:29人)
第2弾(計9日実施、利用者合計:24人)



配布資料の例



無料体験乗車会の様子

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■利用実績

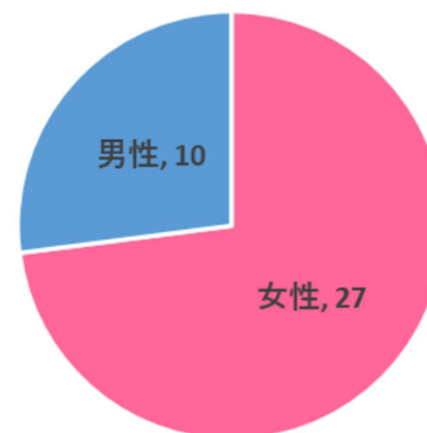
◎利用状況について

- ・利用登録者数:105人
(目標:180人)
- ・のべ利用者数:282人(2.5人/日)
(想定40人/日)
- ・利用時間帯:10時から13時台の利用が多い
- ・利用傾向:帰宅利用が約4倍

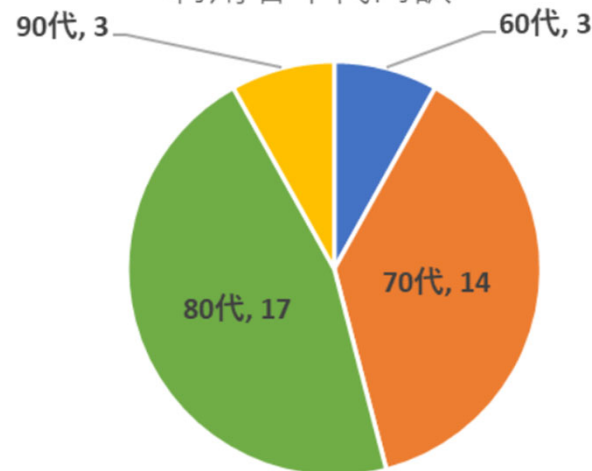
◎利用者属性

- ・女性比率が高い
- ・70代、80代の利用が支配的

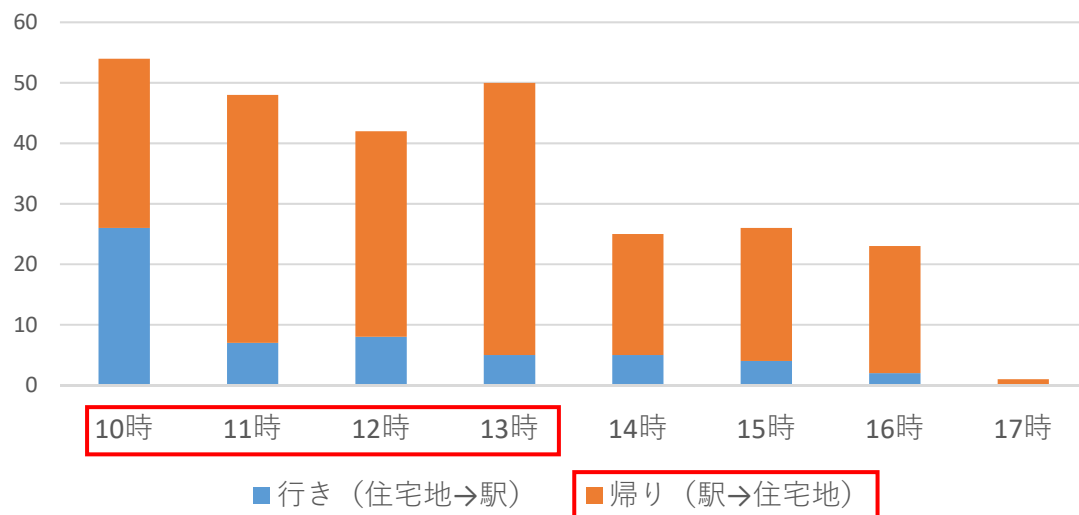
利用者性別内訳



利用者年代内訳



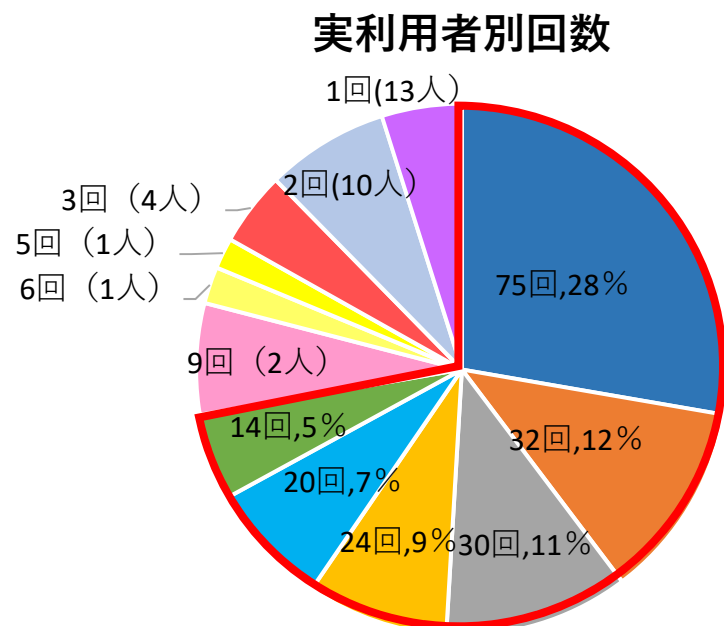
【時間帯別利用回数】



議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

◎実利用者数:37人

- ・利用者上位6名で利用回数の約7割を占める

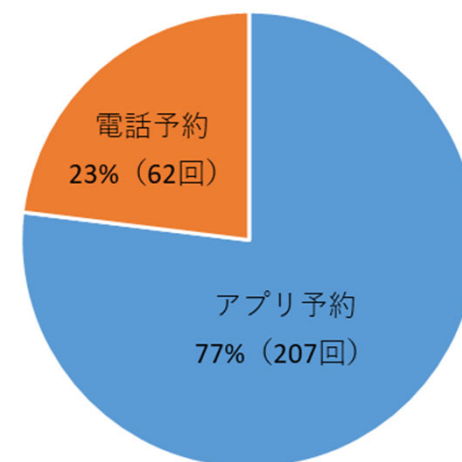


	自治会	年齢	主に利用するルート
1	上永谷月見ヶ丘睦会	8 1	4 2 → 1 9
2	渡戸自治会	8 6	4 2 → 3 2
3	歓永町内会	8 2	4 2 → 2 2
4	歓永町内会	7 0	4 2 → 2
5	上永谷月見ヶ丘睦会	7 3	4 2 → 1 9
6	渡戸自治会	7 0代	2 6 → 4 2

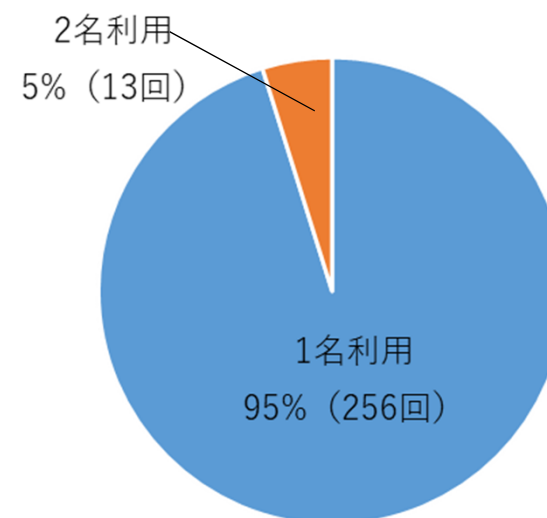
◎予約種別、利用人数別状況

- ・予約の大半がアプリ予約で、ほぼ1人での利用であった。

予約種別 (アプリ、電話)



利用人数別

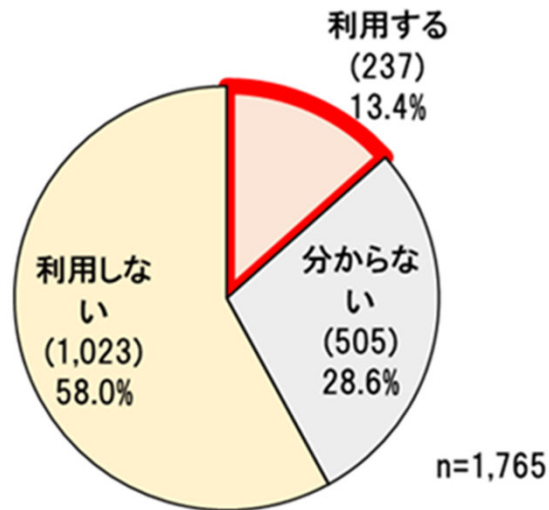


議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■ 利用低迷の原因分析

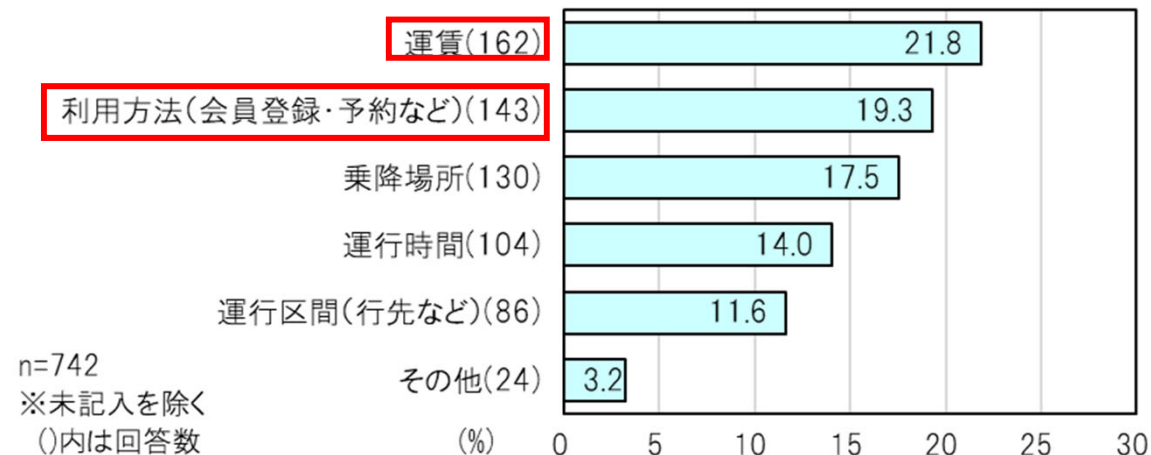
・ 地域によるアンケート調査結果より(令和3年12月)

【デマンド型交通の利用意向】



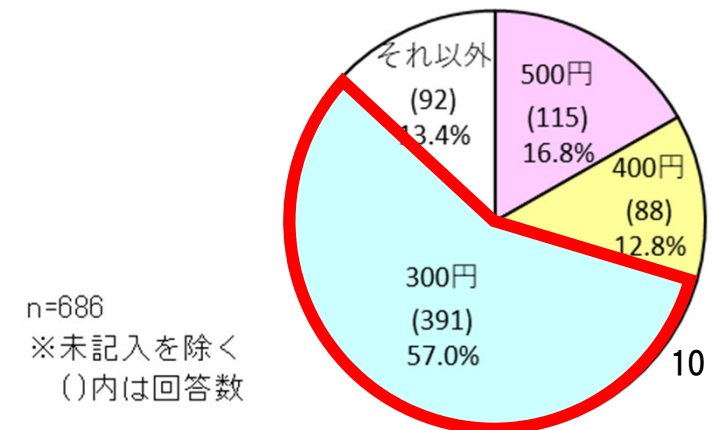
【改善して欲しい項目】

(利用する又はわからないと答えた方のみ回答、複数回答可)



【許容できる運賃】

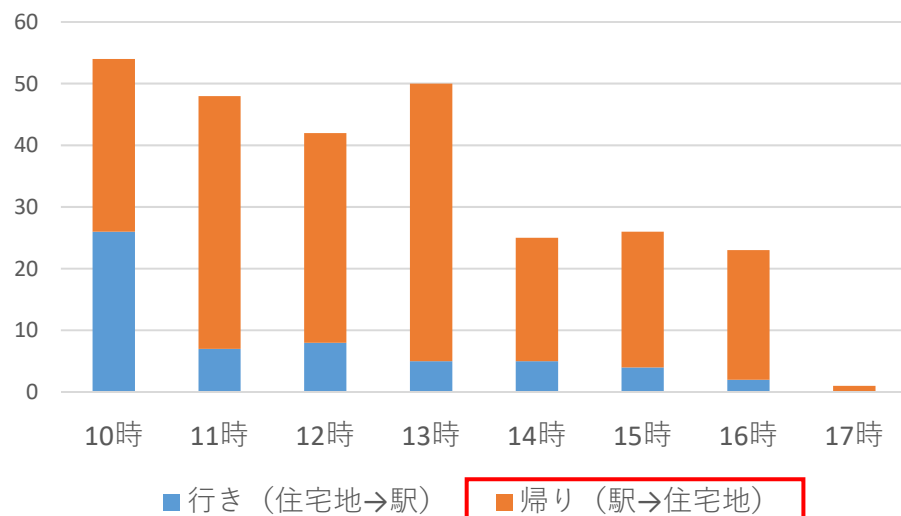
(利用する又はわからないと答えた方のみ回答)



- ・ 利用意向のあった237人に対し37人しか利用していない。
- ・ 改善して欲しい項目として、運賃や利用方法(会員登録・予約など)が多い。
- ・ 許容できる運賃は300円以下が約6割

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

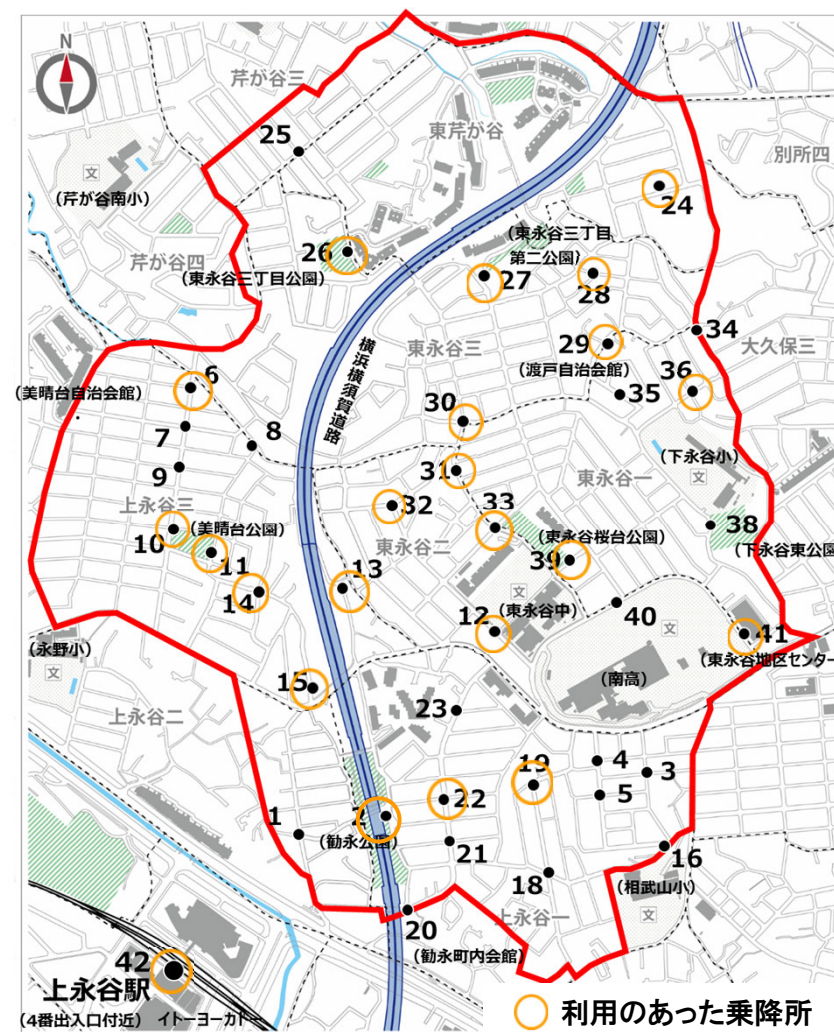
【時間帯別利用回数】



乗車ポイント上位10項目

順位	乗車ポイント	回数
1	4 2. 上永谷駅	212
2	2 6. 東永谷三丁目公園	15
3	1 9. 月見ヶ丘北	8
4	2 2. 勤永中央	6
5	6. 元春のや	6
6	1 1. 美晴台公園 (ひがし通り)	5
7	1 5. ローソン東側上	3
8	4 1. 東永谷地区センター・地域ケアプラザ	3
9	2 9. 渡戸自治会館	2
10	3 6. 松葉が丘A	2

【乗降所の利用状況】



- ・ 上永谷駅からの乗車が全体の約8割となっており、登りとなる帰宅の利用が多い。
- ・ 乗降所40箇所のうち23箇所が利用され需要は点在している。
- ・ バス停から近いエリアではバスを選択した可能性が考えられる。

■令和5年度の取り組みについて

- ・駅から比較的近い丘陵地は本市に多く存在
- ・予約抵抗を下げる運行方法の必要性 なども踏まえ

地域ニーズを踏まえた帰宅支援型タクシーによる実証実験の実施

- ・運賃の改善意向が高いため、利用しやすい運賃を再検討
(400円→300円)
- ・予約などへの改善意向が高いため、予約不要の移動サービスを検討
(予約あり→予約なし)
- ・登りの移動手段が求められていたため、帰宅方向の移動ニーズに特化
(片道輸送)



導入による効果や課題を検証し、小規模需要に対応する移動サービスの選択肢を増やす。

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

令和5年度実証実験概要

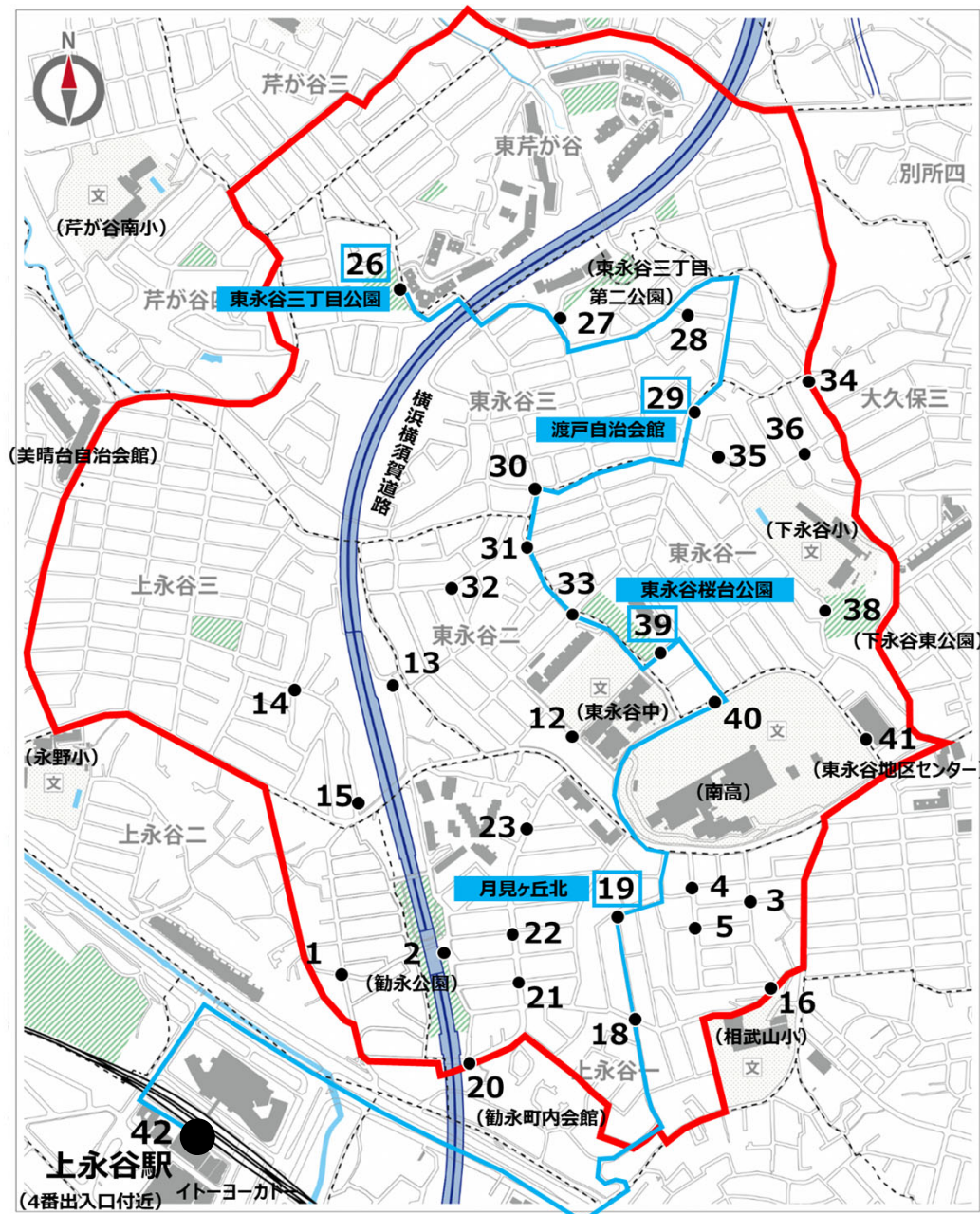
※ 関係機関と調整中の内容を含むため、
今後、内容が変更となる場合があります

項目	内容
運行事業者	湘南交通株式会社（港南区丸山台）
事業の許可	道路運送法第21条（乗合旅客運送） ①区域運行（上永谷駅発：10時台～16時台） ②路線定期運行（地区発：10時台）
運行期間	令和5年11月15日から令和6年3月15日まで（年末年始除く） ※期間の延長の可能性あり
営業区域	港南区永野・永谷地区 （上永谷一、二、三丁目、東永谷一、二、三丁目、東芹が谷、芹が谷三丁目）
運行車両	セダン型車両：1両（乗客定員4人） 予備車：2両※乗用事業と兼用
運行区間/ルート	①営業区域及び上永谷駅 ②起点（26番：東永谷三丁目公園）～終点（42番：上永谷駅）約3.4km
停留所	①乗車：1か所（上永谷駅） 降車：31か所（片道輸送） ②5か所（26番、29番、39番、19番、42番）
運行時間	平日・午前10時から午後4時30分（12時台は運休）※土休日及び年末年始は運休
運行回数	①上永谷駅10:30 以降毎時00分、30分発（利用者がいなければ当該便は運行しない） ②10時台：1便
運賃	一乗車 大人300円、小人150円（現金のみ）※未就学児は大人1人につき2人まで無料
車いす対応	車いすの折り畳みと介助者による介助によるご利用

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■運行区域及びルート・時刻表

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります



【区域運行の利用方法】

- ・上永谷駅から住宅地への片道輸送
- ・決められた出発時刻までに上永谷駅の乗車場所に並ぶ(予約不要)
- ・乗車後、決められた降車場所を乗務員に伝える
- ・利用者が複数の場合、降車の順番は乗務員にゆだねる。

【時刻表(路線定期運行)】

停留所	1便
26番：東永谷三丁目公園	10:00
29番：渡戸自治会館	10:05
39番：東永谷桜台公園	10:10
19番：月見ヶ丘北	10:15
42番：上永谷駅	10:20

※停留所は昨年度の実験で乗車が多かった場所を選定

【凡例】

- (赤) : 運行区域
- : 停留所(昨年度の番号を利用し、停留所を一部除いたため欠番あり)
- (青) : ②路線定期運行において乗降可能

地域のご意見を聞きながら、運行計画を作成

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■想定利用者数

(算定手順)

令和4年度に実施したアンケート結果をもとに、令和5年度の運行計画に合うように条件を変更して算定

【住宅地→駅便(10時のみ)】

条件の変更箇所

- ・住まいの町内会
 - ・許容できる運賃
 - ・利用したい時間帯
 - ・年齢
- ⇒約8人/日

【駅→住宅地便(10時30分～16時30分)】

条件の変更箇所

- ・許容できる運賃
 - ・利用したい時間帯
 - ・年齢
- ⇒約60人/日

- ・想定利用者数(住宅地→駅)

約3人/日

※サポート事業の他地区における、アンケート結果に対する利用実績(約4割)による補正

- ・想定利用者数(駅→住宅地)

約24人/日

※サポート事業の他地区における、アンケート結果に対する利用実績(約4割)による補正

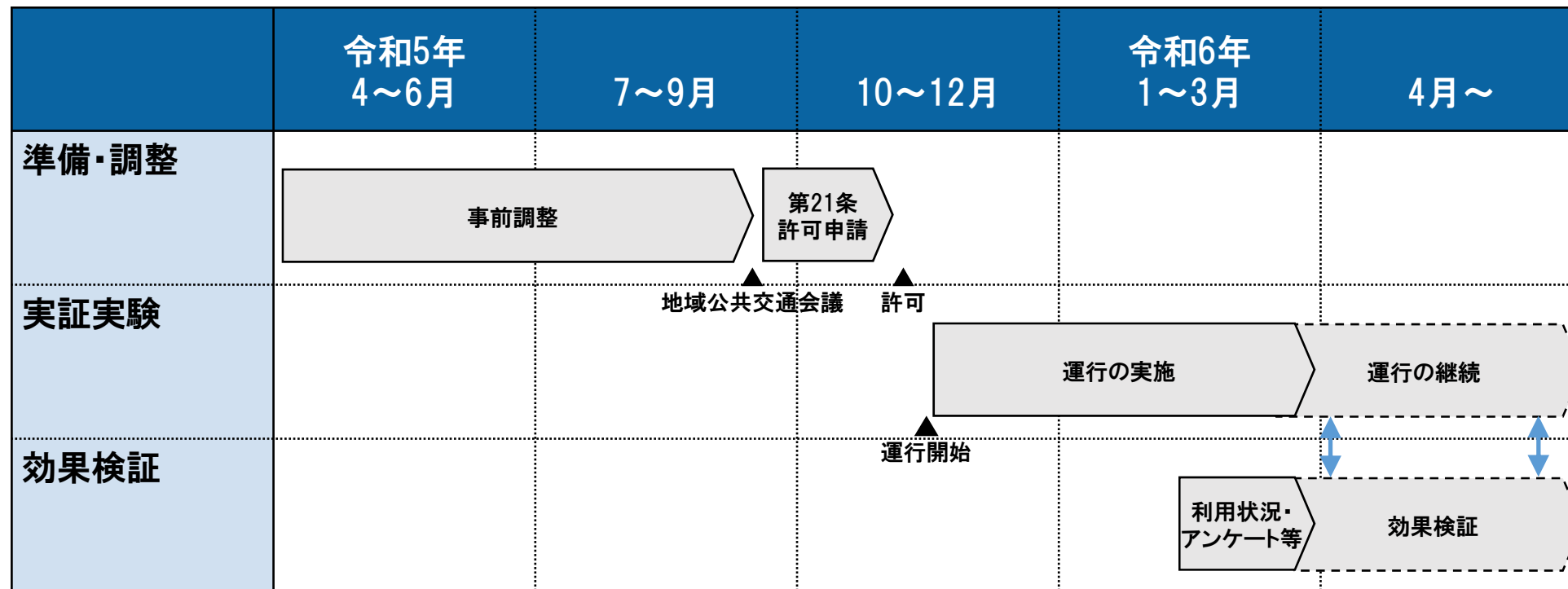


想定利用者数 約30人/日

議題(1) 令和5年度帰宅支援型タクシー実証実験(港南区永野・永谷地区)

■スケジュール

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります



■利用周知

利用促進や移動サービス導入への意識醸成に向けた取組を実施

- ・利用案内チラシの全戸配布や、掲示板へのチラシ設置、各種施設へのチラシ配架など
- ・効果的な利用周知方法を自治会町内会とともに検討
- ・無料体験乗車会を検討 など

■効果検証

帰宅支援型タクシーの導入による効果や課題を検証

- ・地域全体の移動の変化(移動手段と量の変化)
- ・利用者数(時間・曜日別)や停留所の利用状況などのデータ分析
(想定利用者数: 約30人)
- ・実験の認知・周知状況
- ・収支状況などから事業継続性の分析 など

国土交通省 地域交通共創モデル実証プロジェクト採択事業

「こどものみらい共創プラットフォーム」 横浜市3区での実証実験概要

2023/09/15

- この度、hab株式会社を幹事企業とする13社(23年8月16日時点)で構成される「こどものみらい共創プラットフォーム」を組成し、「令和5年 地域交通共創モデル実証プロジェクト」に採択されました。
- 本事業では、親御様の習い事送迎負担を公共交通利用により軽減させることで、子育て層の社会進出支援を目指しています。
- また、お子様の移動需要をとらえた公共交通の新しい市場創出を目指しています。
- 一般乗用旅客自動車運送事業の範囲内において事業展開を考えています(時間貸しや相乗り旅客による運送など)。

背景と経緯

23年3月にhab社にて無償の実証実験を実施

横浜市経済局「スタートアップ社会実装推進事業」の支援のもと、横浜市内の子育て層の送迎課題やニーズを把握

● 実施結果

- ・ 走行エリア/対象： 関内駅周辺の習い事に通う小学生
- ・ 期間：2週間
- ・ 総リクエスト数： 横浜市全域で約200件
- ・ 乗車数：14世帯(応募者多数のためモニター選定)

● アンケート調査

- ・ 有償で送迎を解決したい80%
- ・ 本サービスへの平均支出意向4,300円/月
- ・ 送迎を理由に習い事をあきらめたことがある50%
- ・ 送迎を理由に求める働き方をあきらめたことがある50%

● 実証実験ユーザーの声

- ・ 有償継続利用率100%
- ・ 「生活が激変した」「絶対に実現してほしい」「もう手放せない」
- ・ 「いくら払えば来週もやってくれるのか」

本コンソーシアムは、共働き子育て層が抱える「子供の移動対応による様々な社会問題の解決」を目指しています。

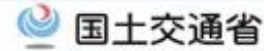
<取り組み課題>

- ①送迎負荷による共働き子育て層の就労機会損失
- ②送迎有無による子供の体験格差拡大
- ③タクシードライバーの高齢化と採用難、職業イメージ低下
- ④丘陵地を背景とした送迎時の車依存とCO2排出
- ⑤自家用車送迎車両 渋滞問題

現行タクシー事業免許を土台とした再現性の高い課題解決策を実証・提示することで、全国の子育て層社会課題解決に迅速に貢献することを目的としています。

地域交通共創モデル実証プロジェクトの概要

「共創モデル実証プロジェクト」(令和5年度)の公募について



地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業

< 特設ウェブサイトでは、第1弾(令和4年度事業)の取り組み事例を紹介しています >

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)*によりその維持・活性化に取り組む実証事業

*「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

【補助対象事業者】

交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
(「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】

- ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- ・実証運行に要する経費

【補助率・上限額】

補助対象経費の2/3 (上限1億円)

※実証運行など、交通サービスの運行を伴う事業であることが必要です。

プロジェクトイメージ (他分野共創の例)



「1. 共創モデル実証運行事業」に採択されました。

2. 人材育成事業

共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、交通関係団体、まちづくり団体等の民間事業者、NPO法人等

【補助対象経費】 地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額 (上限3千万円)

公募期間 令和5年4月21日～6月20日16:00

問合せ先 事務局 (パシフィックコンサルタンツ株式会社)
各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

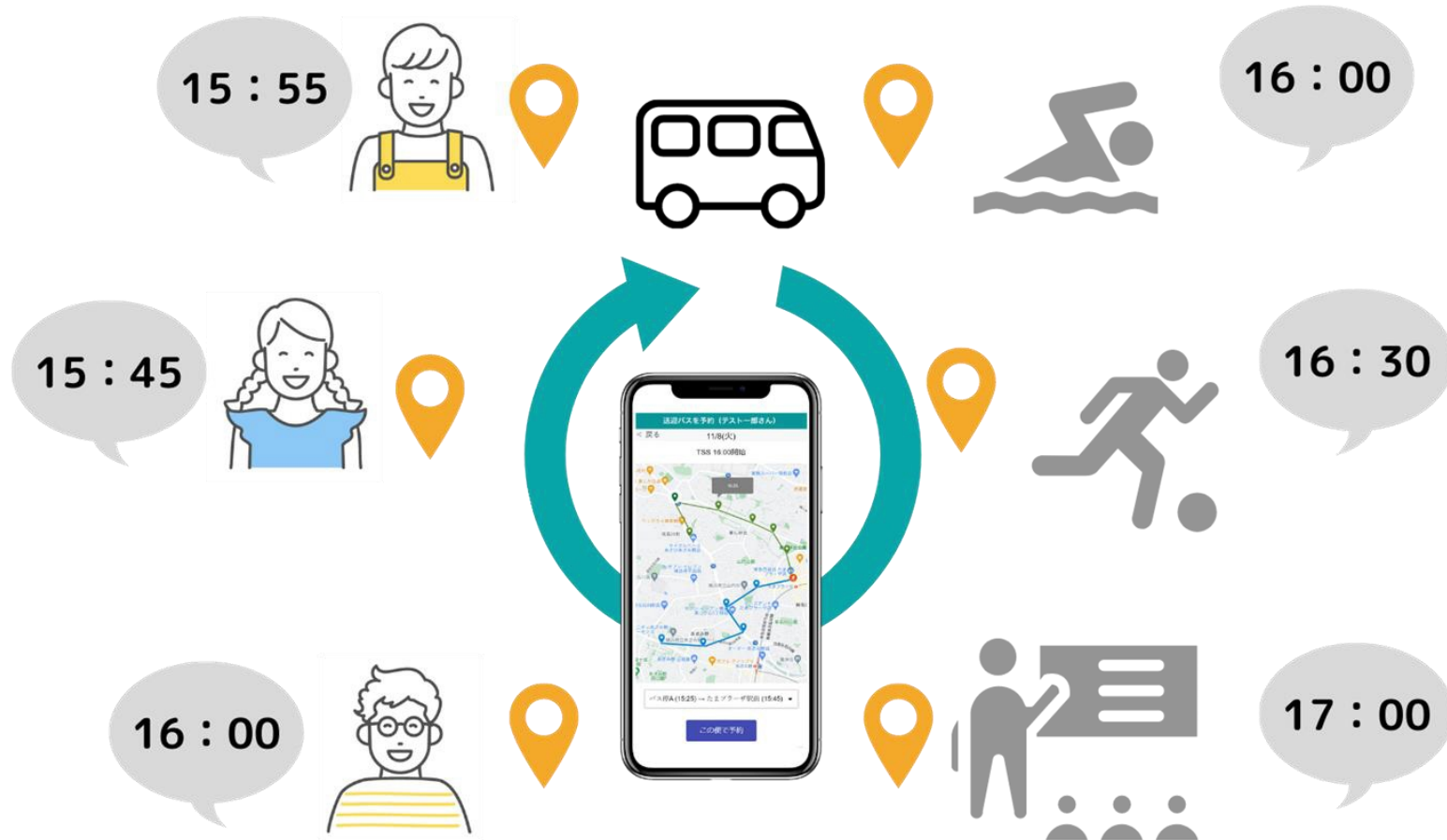
【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索

実証事業の概要

子どもだけが乗車する「子ども相乗りタクシー」の試験走行と、同サービスの決済時に利用できる「デジタル子どもタクシーチケット」の試験導入により、子育て層の送迎負担軽減、経済的負担軽減、親の可処分時間向上、子どもの習い事選択肢の多様化、タクシードライバーの業務効率化、タクシー業界の新収益創出、送迎車両減少によるCO2削減に貢献する。



スマホでお客様の乗降希望を集約してルートを作成



実証事業の概要

- 運行時期： 23年12月上旬～24年2月中旬まで(一部無償運行期間含む)
- 運行時間： 14時～20時 土日祝日も稼働 ※予定
- 対象者： 運行エリアにお住いで、本事業で提携する習い事・医療施設に通う小学生
- 運行エリア： 横浜市内の以下3エリアを予定
 - ①あざみ野駅周辺(青葉区) ②関内駅周辺(中区) ③鶴見駅周辺(鶴見区)
- 使用車両： セレナe-power 各社2台
- 運行事業者： アサヒタクシー株式会社、東宝タクシー株式会社、神奈川都市交通株式会社
- 運行形態： 貸切タクシー運行 ※有償運行の場合は募集型企画旅行による集客／運行を想定
- 乗車料金： 検討中 ※無償運行の可能性もあり
- 最大輸送可能人数： 1日あたり最大輸送可能人員 約450人(3便×5h×5人×2台×3社)
- 乗降場所： タクシー会社、停留所パートナー、ユーザーリクエストを勘案し日別に設定
- 走行ルート： ルーティングシステムが予約に合わせて自動生成

※上記はすべて23年8月21日時点の情報です。変更となる可能性があります。



- 乗降リクエスト(乗降場所、到着希望時刻等)
- 乗降予約/キャンセル(前々日まで。仮想バス停型)
- 家族みんなで見守り機能(お子様の予約・乗降通知等の共有)
- デジタルこどもタクチケの利用
- お子様の乗降通知、タクシー位置情報
- 車内映像(顔はモザイク)
- 提携習い事紹介ページ

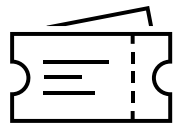
※機能は変更する可能性があります

実証事業の概要 こどもデジタルタクシーチケットのイメージ

特定の乗客に対し、様々な利用設定が可能なタクシーチケットを配布。
本サービスにより習い事事業者は疑似的に自社の送迎シャトルを導入が可能となります。

また、地域企業・団体の広告費／SDG's活動費用を、本サービスに転嫁していただくことも可能とします。

¥ 500



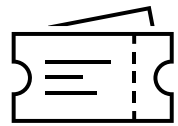
習い事A

¥ 300

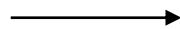


地銀A

¥ 200



メーカーA

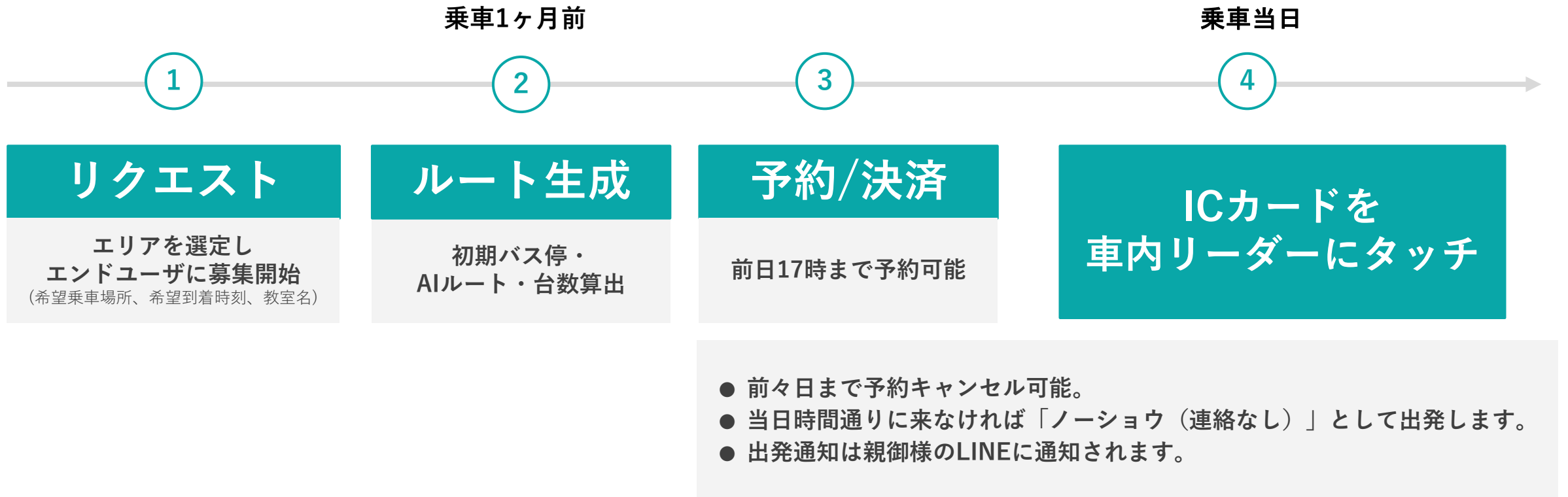


地域の関係者みんなで、地域の子供の移動を支える仕組みづくりを。

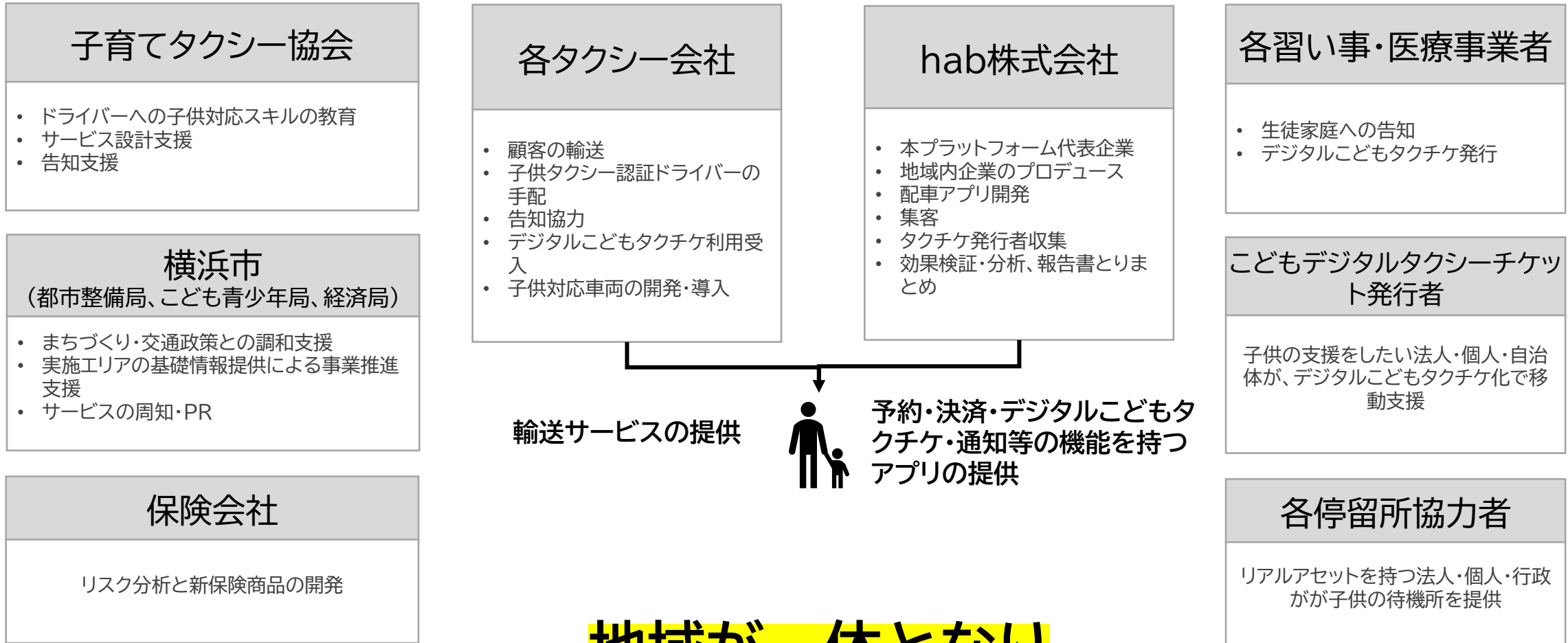


画面はイメージです

実証事業の概要 こどもデジタルタクシーチケットのイメージ



実証事業の概要 各社の役割



**地域が一体となり
安全・安心な子育て層の移動環境を支援**

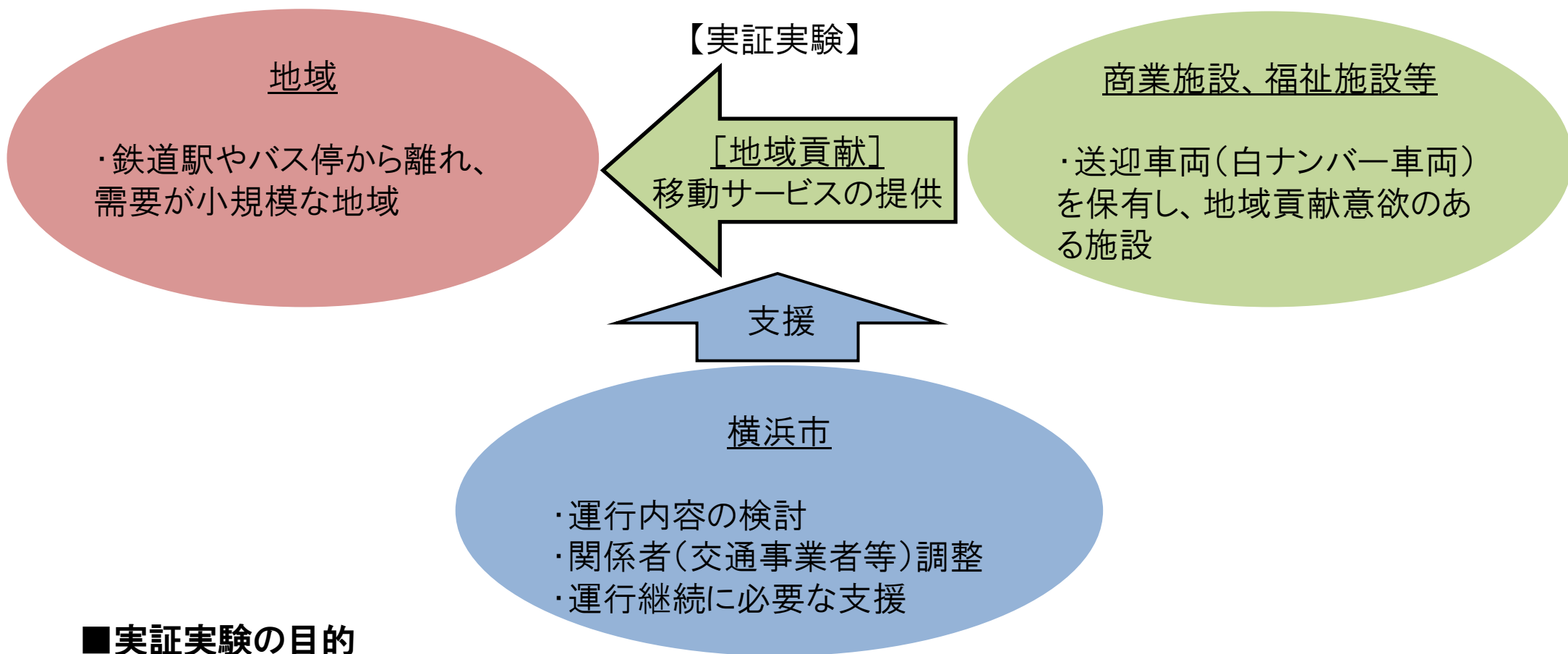
戸塚区東俣野町における 福祉施設の車両を活用した地域交通の取組について

令和5年9月15日

令和5年度 第2回 地域公共交通会議 資料
横浜市 都市整備局都市交通部 都市交通課

■今回の取組について

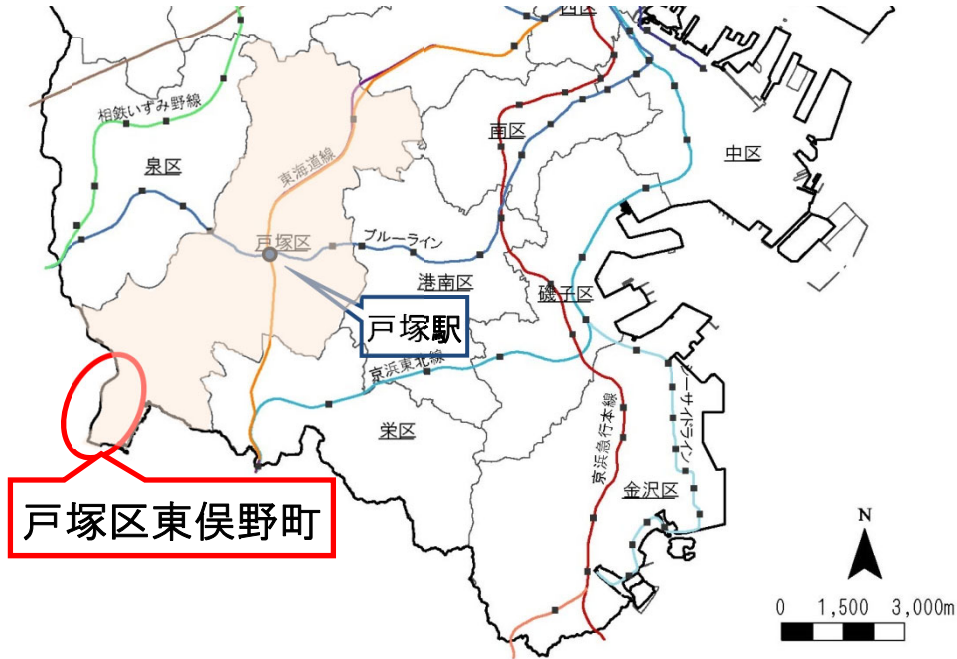
・需要が小規模で交通事業者による運行が困難な地域において、地域貢献意欲のある施設に対する支援を市が行い、送迎車両を活用した移動サービスを提供する実証実験を行います。



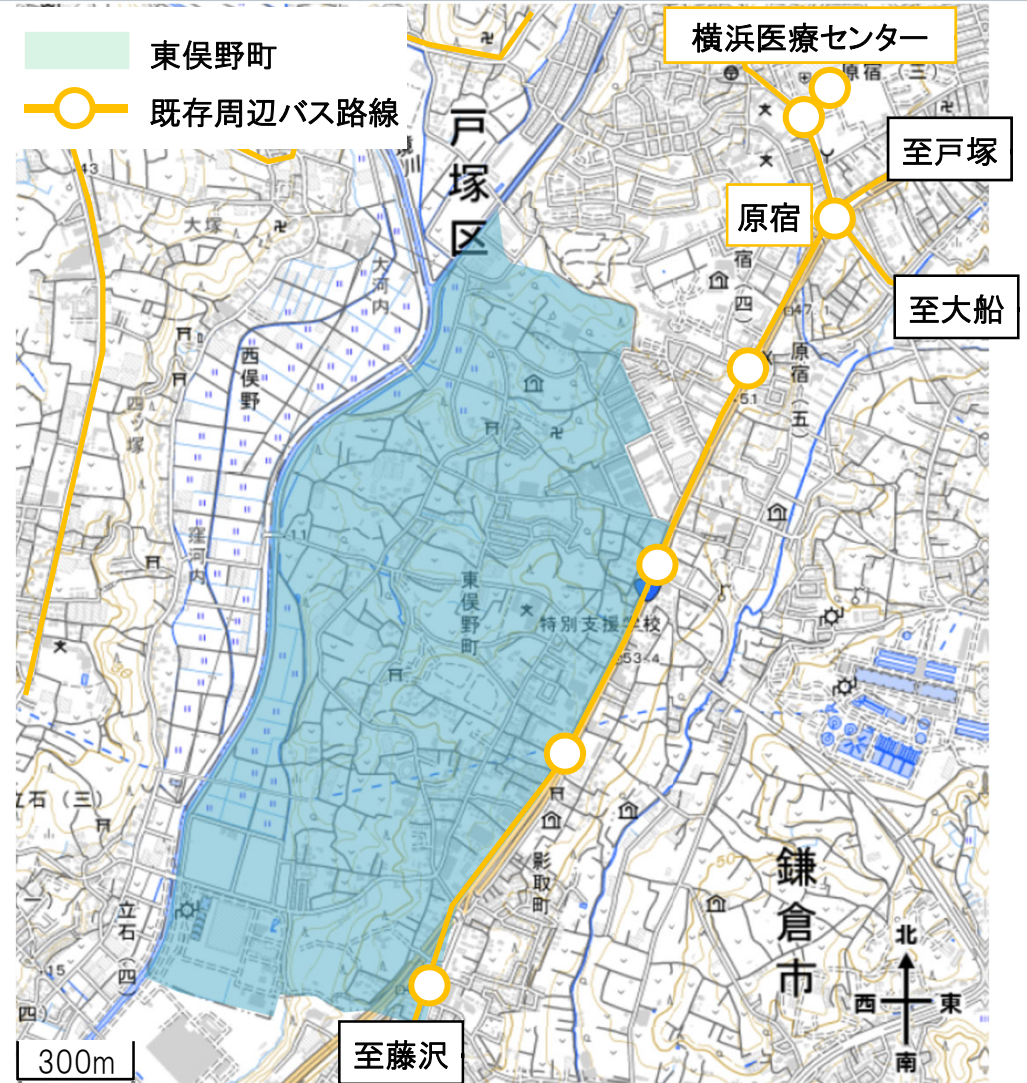
■実証実験の目的

・「地域の需要にあった運行内容となっているか」、「施設にて継続的な運行が可能か」、「地域全体の移動の変化」などを検証します。

■対象地区の概要



戸塚区東俣野町の様子



- ・戸塚区南西部で戸塚駅から約5km南西に位置(鉄道駅空白地域)
- ・人口約4,000人、高齢化率約29.1%
- ・国道1号線沿いにバス路線が運行しているが、バス停から(500m~1km程度)離れた地域が広く残っている
- ・地区東側の国道1号線と西側(境川付近)の高低差は約40m

■取組に至った経緯

- ・地域からは、バス路線の利用が困難という声が挙がっていた。
- ・需要が小規模で、交通事業者による運行は困難なため、地域施設の送迎バスの活用の可能性を検討。
- ・地区内の施設に対するヒアリングを行う中で「和みの園」の地域貢献意向を確認し、取組を開始。

■施設の概要

施設名称 : 特別養護老人ホーム 和みの園

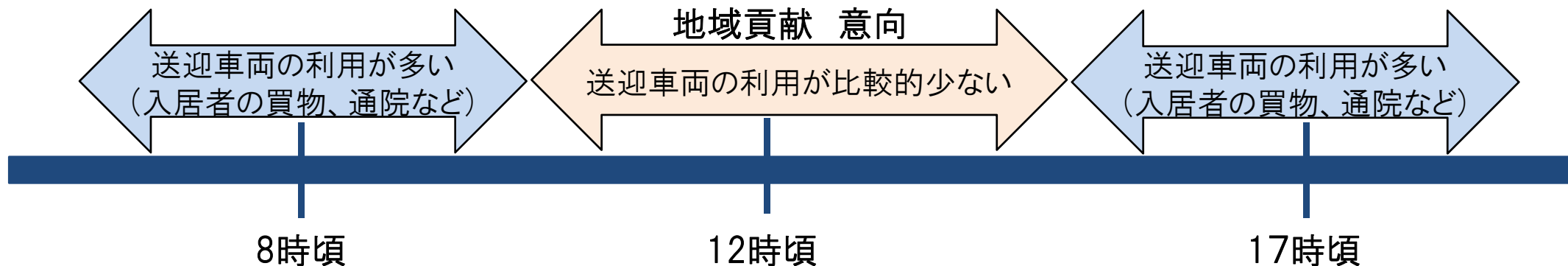
施設所在地: 戸塚区東俣野町1705番地



施設(和みの園)の外観

※ 特別養護老人ホーム・・・常に介護を必要とする人で、在宅で介護を受けることが難しい人のための入所施設です。日常生活の世話、機能訓練、健康管理および療養上の世話を行っています。

■運行計画の検討にあたって



■実証実験の運行概要

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、
今後、内容が変更となる場合があります

運行主体：特別養護老人ホーム 和みの園
(社会福祉法人 和みの会)
※運転は施設のドライバー

運行形態：道路運送法の許可・登録を要しない輸送
定時定路線(予約不要)
※利用状況を踏まえ予約制も検討

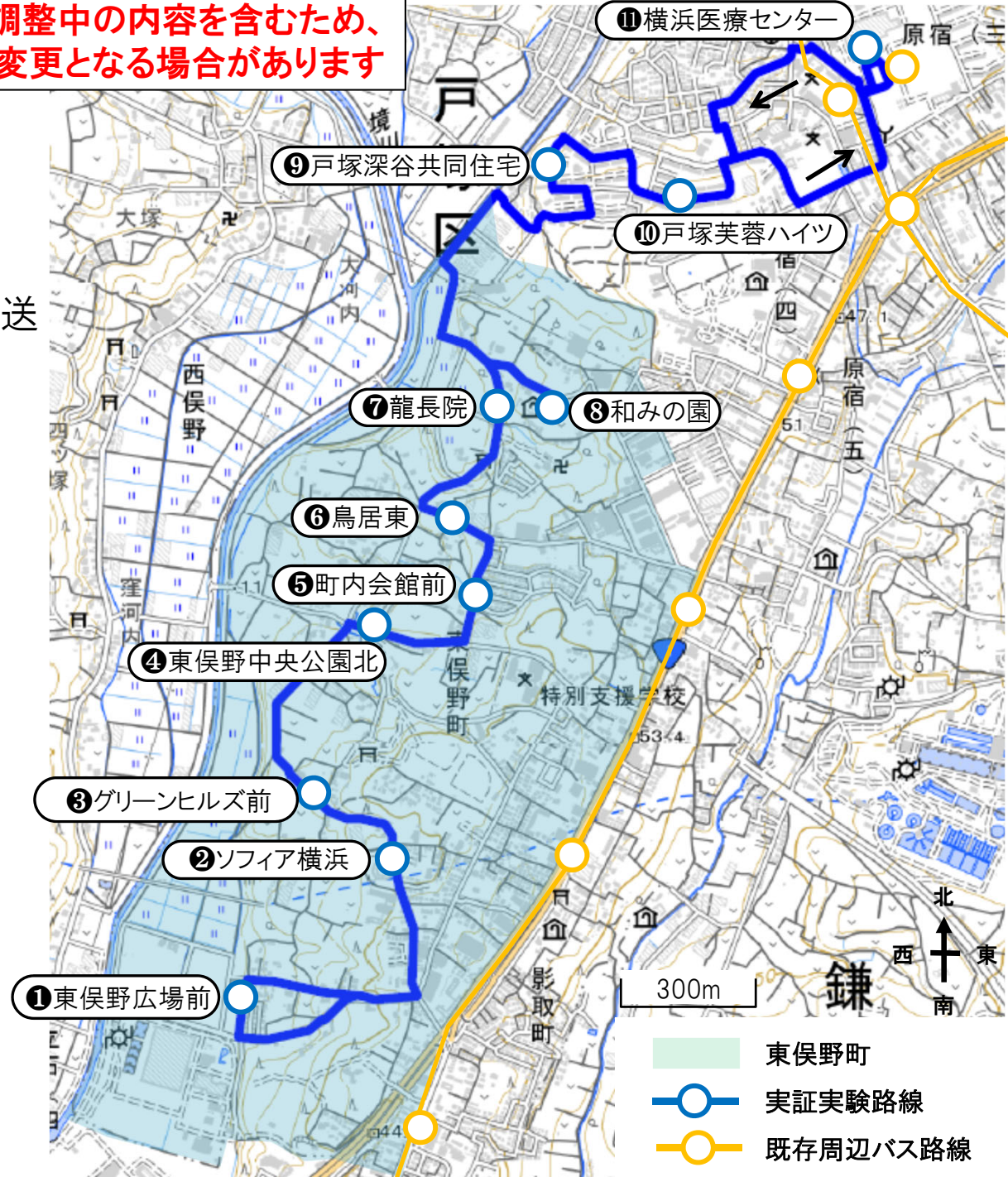
運行期間：令和6年1月～3月(予定)
※期間延長の可能性あり

運行区間：東俣野広場前～横浜医療センター
(約4.7km、約20分)

運行日時：平日(土休日及び年末年始は運休)
9時台～10時台(2往復)
14時台～15時台(2往復)

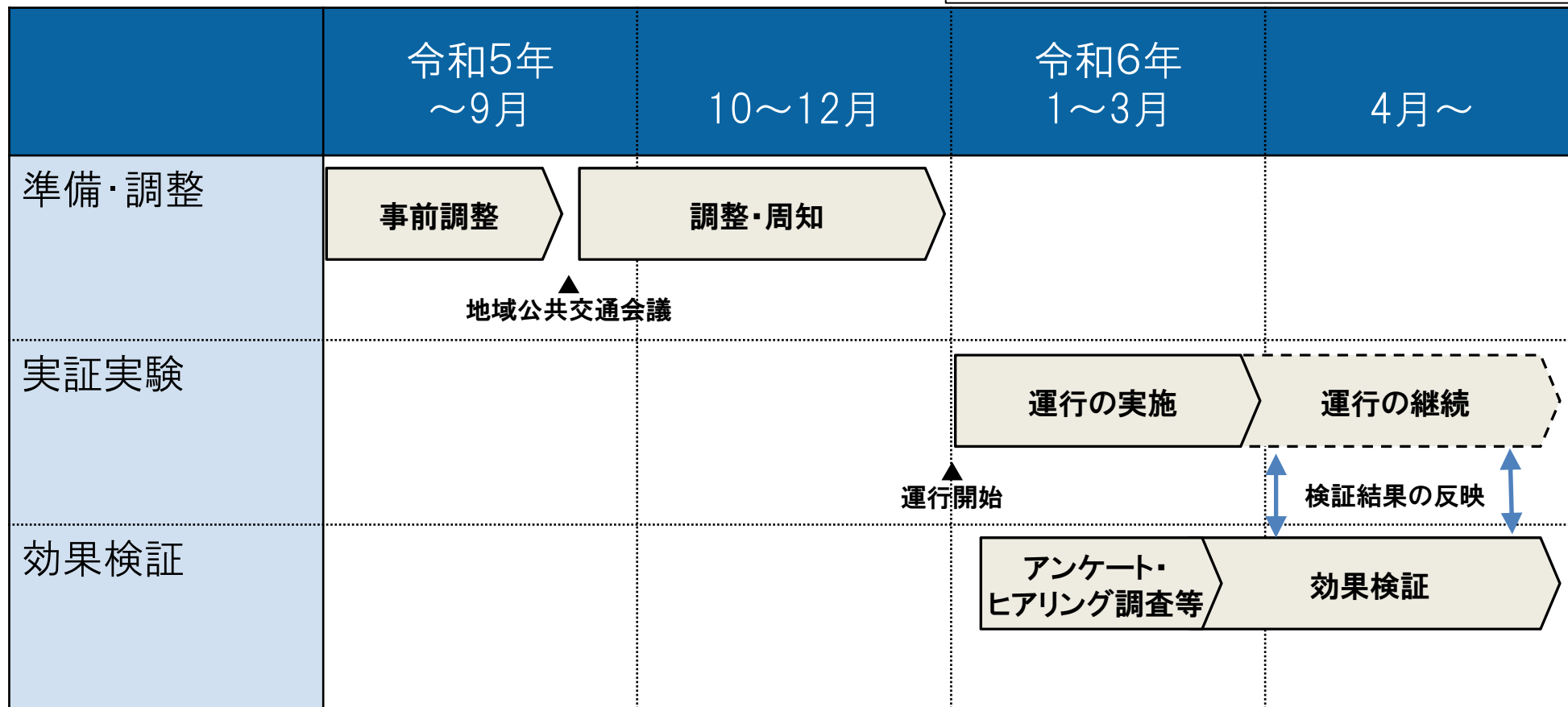
利用料：無料

車両：セダン型車両(乗客定員4人)
※電気自動車を使用予定



■スケジュール

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります



■今後の展開

- ・実証実験の検証結果を踏まえて、運行内容の変更も検討するなど本格運行の実施を目指します。
- ・送迎車両(白ナンバー車両)を活用した移動サービス導入や継続に対する市の新たな制度や支援策の必要性も踏まえて検討を行います。

青葉区・戸塚区の走行環境整備事業

令和5年9月15日

令和5年度 第2回 地域公共交通会議 資料
横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課

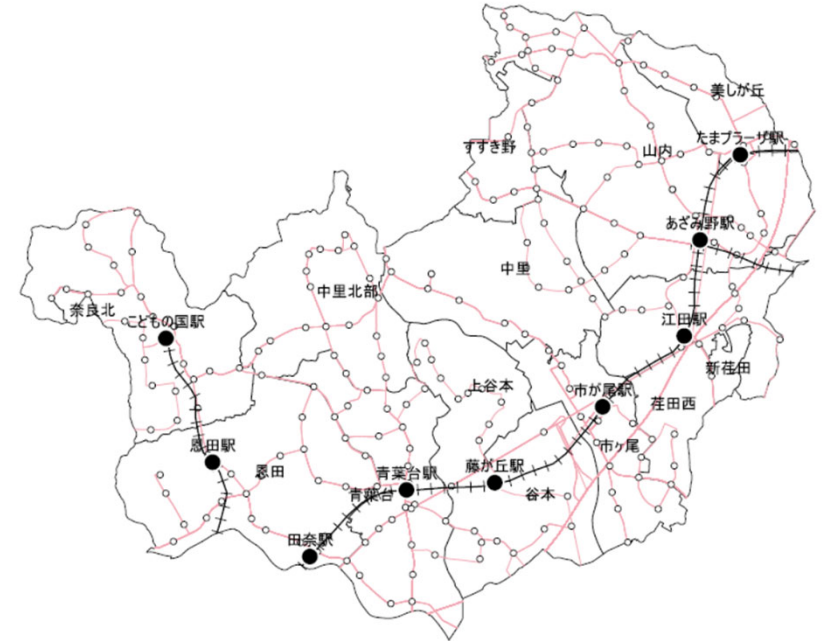
青葉区における取組

取組の進捗及び計画案について

青葉区における取組

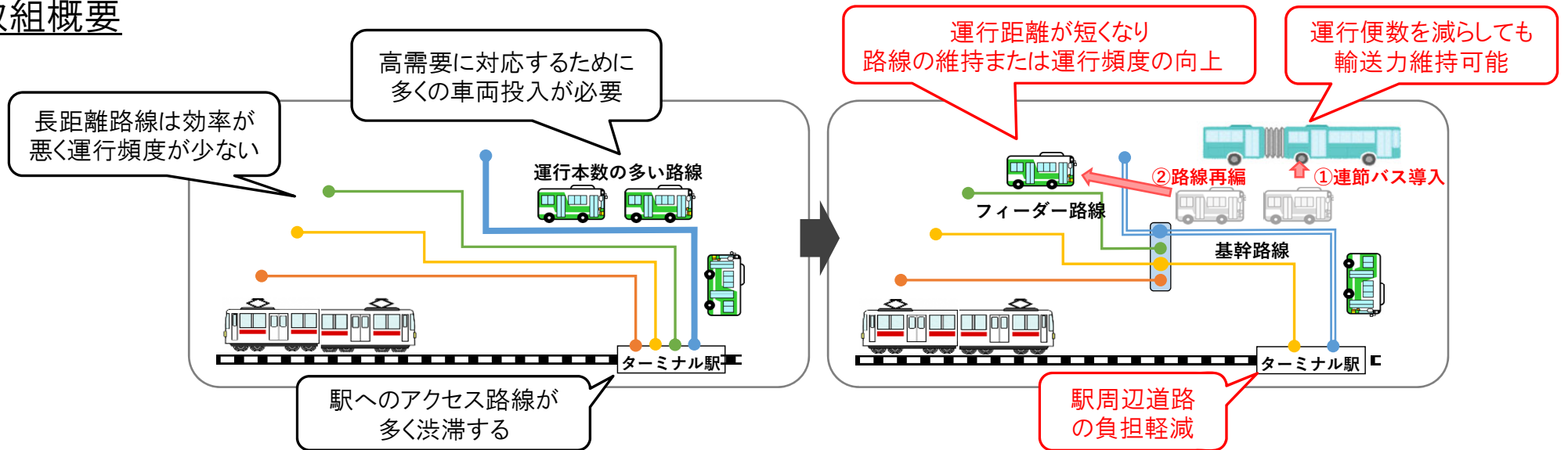
■取組実施の背景

- 青葉区は東西方向に走る鉄道を骨格として、各駅発着の路線バスが交通ネットワークを形成している
⇒バスネットワークの重要性が高い
- 青葉区北西部は特に高齢化率が高い地域
また、鉄道駅から遠く、長距離輸送路線が多い
⇒バス路線の維持が課題
- 沿道に大学や高校がある路線は高頻度で運行
⇒多くの乗務員や車両を投入
- 当該路線の運行事業者(東急バス株式会社)に連節バス導入の意向
⇒青葉区北西部において本事業を推進



青葉区の交通ネットワーク

■取組概要



■青葉区北西部路線の概要(東急バス株式会社)

【青55系統】

青葉台駅～あかね台
 運行距離 4.30km
 運行便数 30便
 ピーク時 51分間隔
 乗車人数 380人

【青56系統】

青葉台駅～緑山(循環)
 運行距離 13.08km(1周)
 運行便数 13便(循環)
 ピーク時 52分間隔
 乗車人数 405人

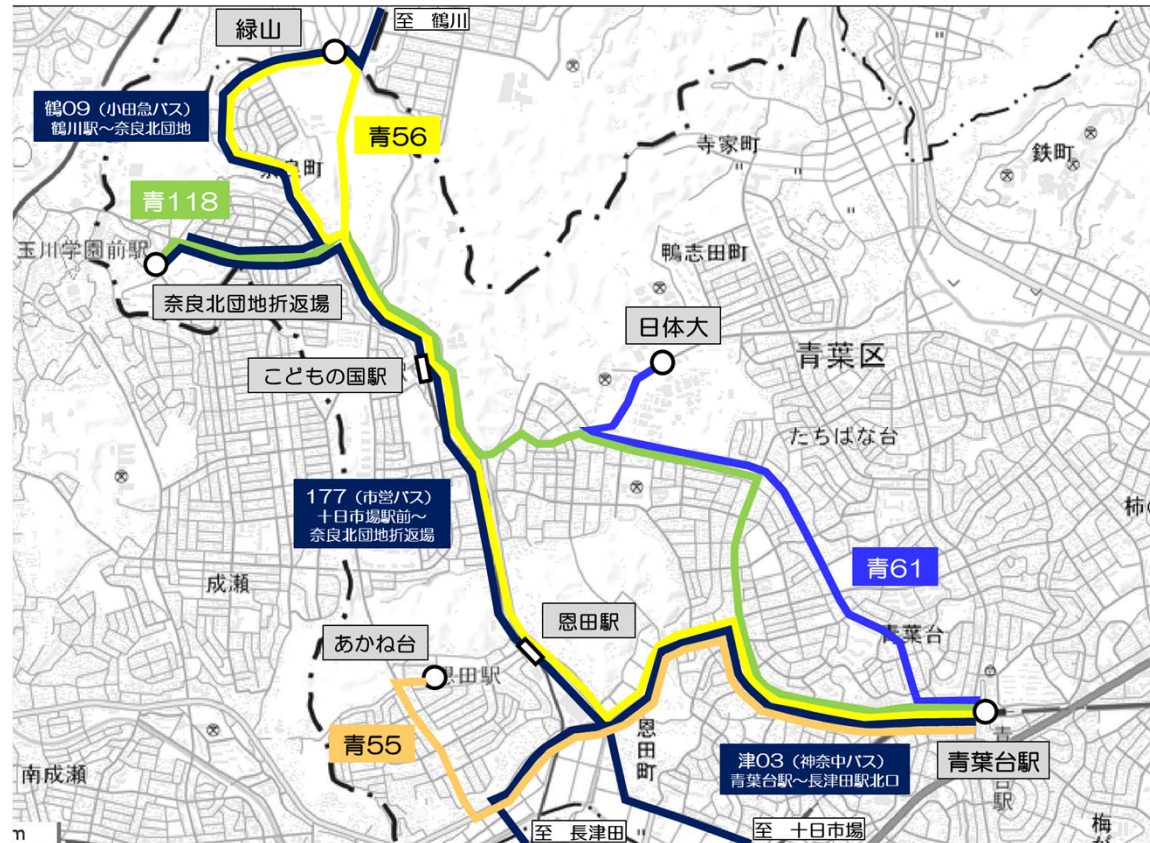
【青61系統】

青葉台駅～日体大
 運行距離 3.11km
 運行便数 368便
 ピーク時 2分間隔
 乗車人数 6,319人

【青118系統】

青葉台駅～奈良北団地折返場
 運行距離 5.95km
 運行便数 107便
 ピーク時 10分間隔
 乗車人数 1,891人

※運行便数:平日・R4年10月末時点
 乗車人数:1日あたり平均・R3年度実績



青葉区北西部 路線図(主なバス路線)

■これまでの経緯

- 令和2年度 : 地元調整開始
東急バス(株)が連節バス導入想定ルート上で試走し、課題抽出
- 令和4年1月 : 東急バス(株)と実施概要や役割分担などを定めた基本協定を締結
- 令和4年12月～令和5年1月: 対象路線の利用者や沿線住民等を対象とした意見募集を実施
(本取組について約8割の方が「必要」「どちらかといえば必要」と回答)
- 令和5年3月 : 東急バス(株)と事業計画や役割分担などを定めた事業協定を締結

■市と事業者の役割分担について

横浜市

バス事業者が運行効率化を図るうえで必要な

- ・走行環境整備(道路整備)
- ・上記に関連する測量、設計

両者が 協力して実施

- ・事業計画の策定
- ・関係者調整

東急バス株式会社

バス路線の維持・充実及び交通利便性向上に資する

- ・運行計画の策定
- ・バスの運行

※関係者調整、測量・設計等は都市整備局都市交通課、
道路整備(工事)は青葉土木事務所にて実施

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

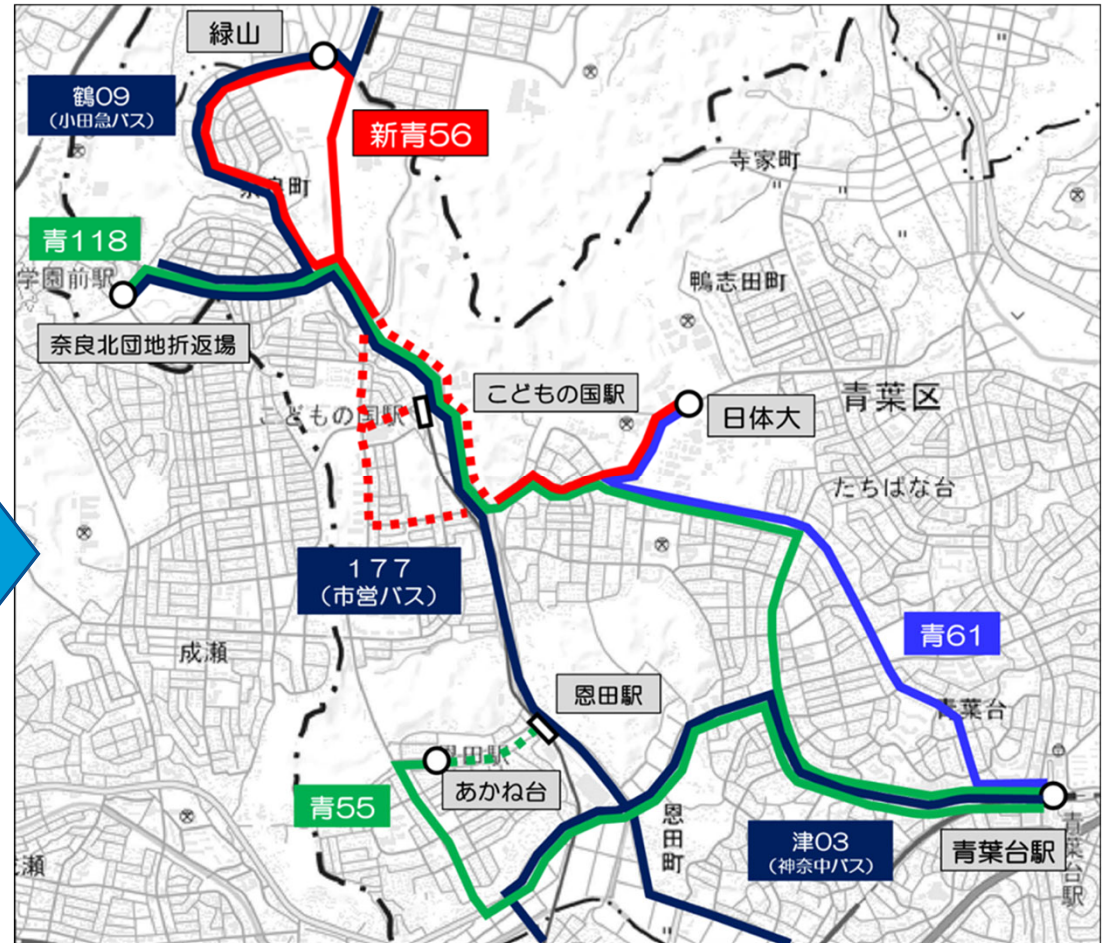
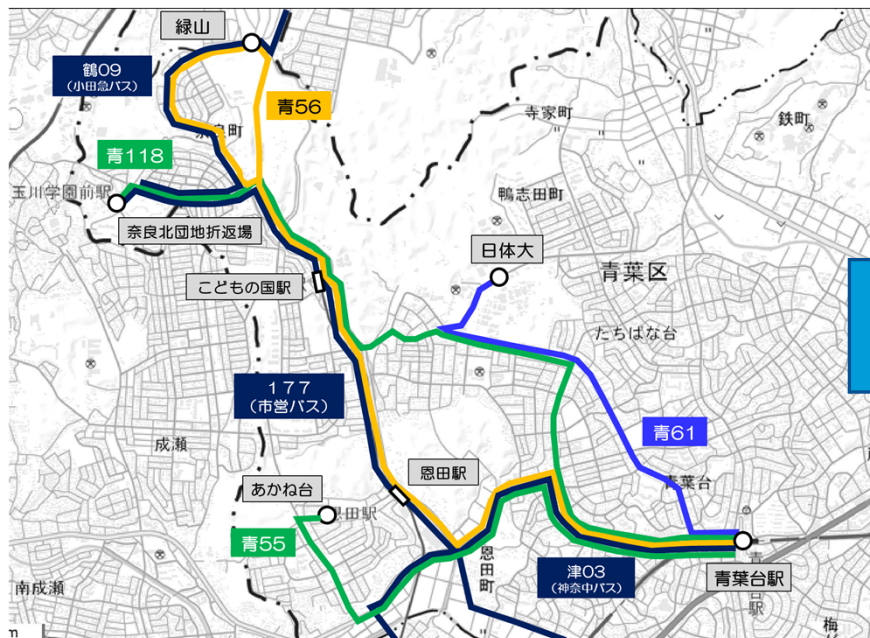
【長距離路線のフィーダー化】

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

青葉区北西部で
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、青葉区北西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営資源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（当日必着）

回答方法 次の①または②の方法によりご意見をお寄せください。
可能な限り①ウェブサイトからの回答のご協力をお願いします。

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（青葉区北西部） ウェブサイト：
https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/bus_kotsu/soukou/soba.html
右の二次元バー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、直接ご持参にて、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 お問合せ先</p> <p>横浜市道路局企画課（交通計画班） 〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10 電話：045-671-3800 ファクス：045-651-6527 Eメール：do-koutsuu@city.yokohama.jp</p>	<p>ご提出先2 持参のみ</p> <p>横浜市青葉区政推進課（区役所4F73番窓口） 〒225-0024 横浜市青葉区市ケ尾町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架もご用意しています。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。
・青葉台駅PRボックス ・田奈駅PRボックス ・青葉台郵便局 ・鶴志田郵便局 ・青葉区区民交流センター
・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
・若草台地区センター ・鶴志田地域ケアプラザ

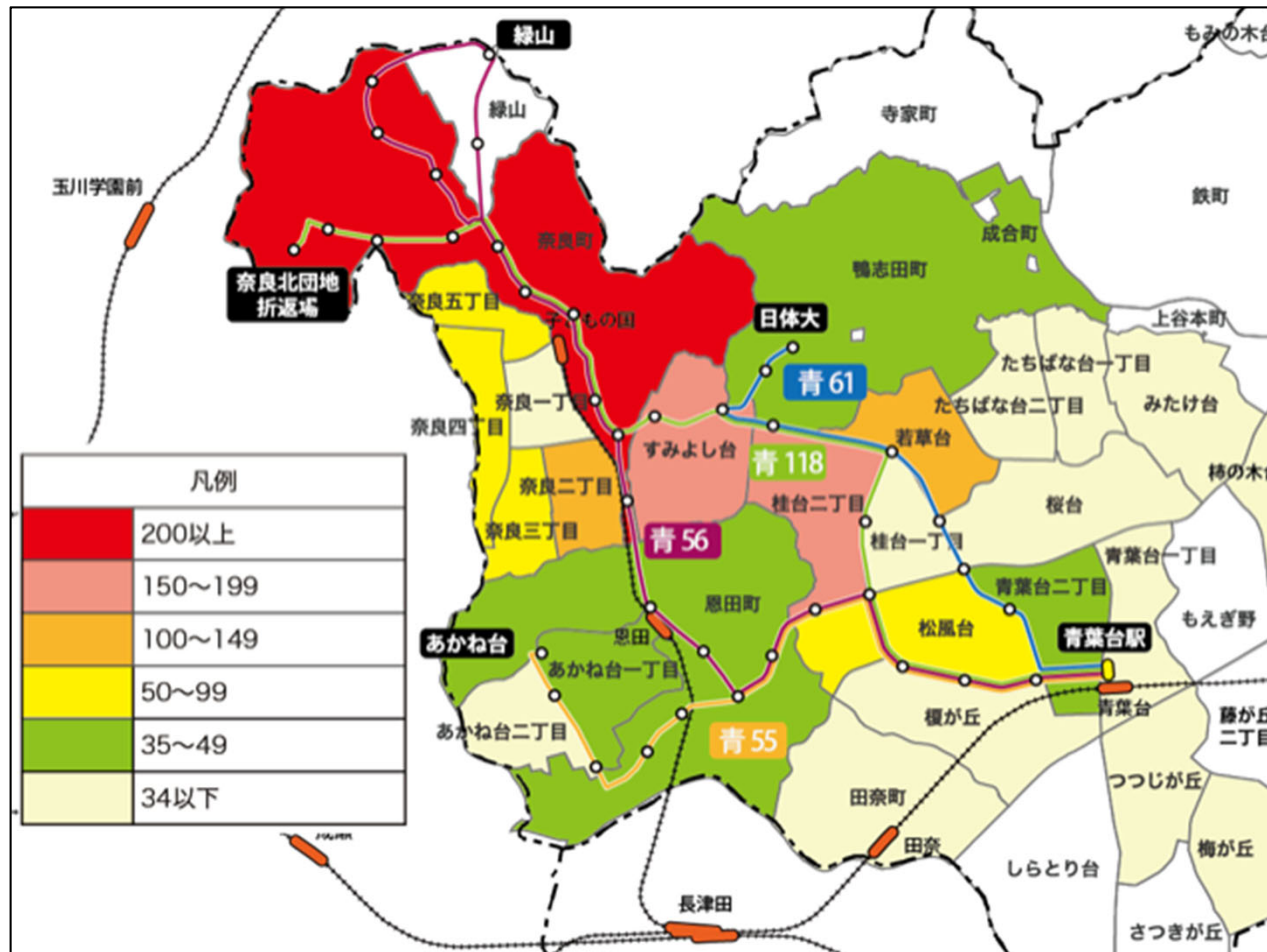
取組スケジュール・意見募集の位置づけ

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、並行して、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



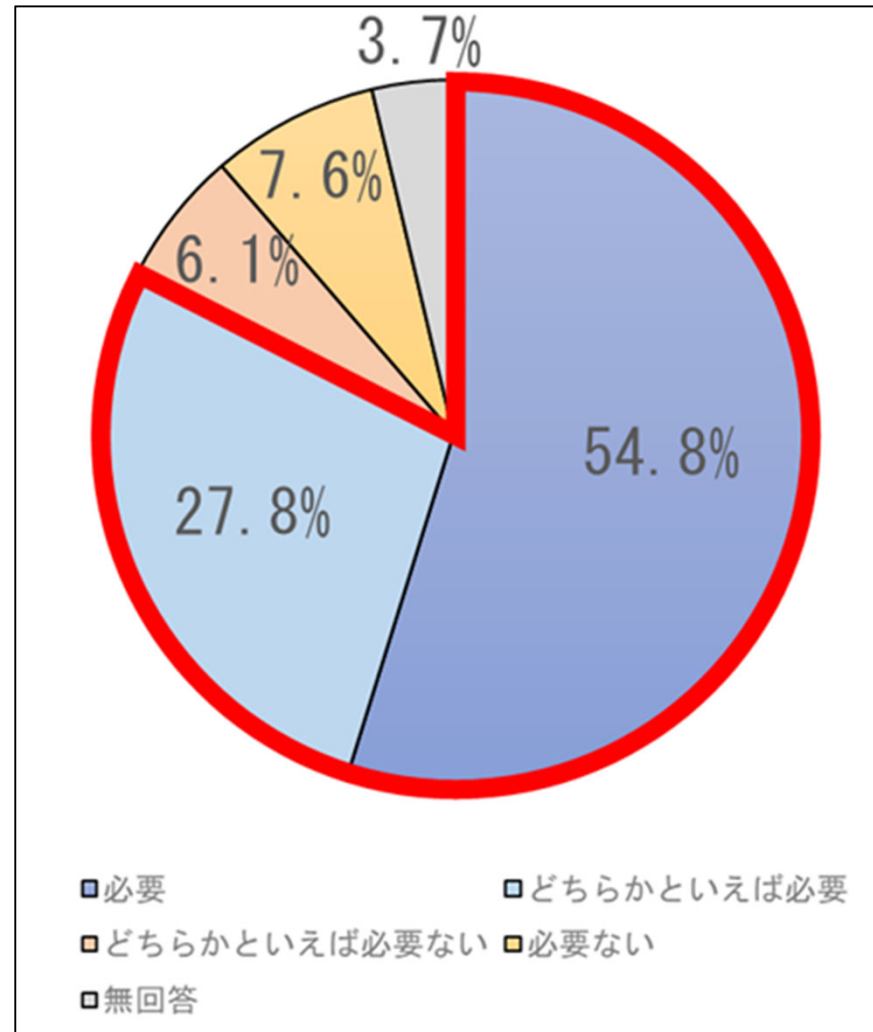
町丁目	回収数
奈良町	630
すみよし台	196
桂台二丁目	154
若草台	133
奈良二丁目	129
松風台	88
奈良四丁目	65
奈良三丁目	58
奈良五丁目	56
恩田町	47
あかね台一丁目	40
青葉台二丁目	40
鴨志田町	36
その他 (30件未満の町丁目)	229
青葉区外	85
不明	122
計	2,108

※回答が30件以上の町丁目を記載

■ 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%

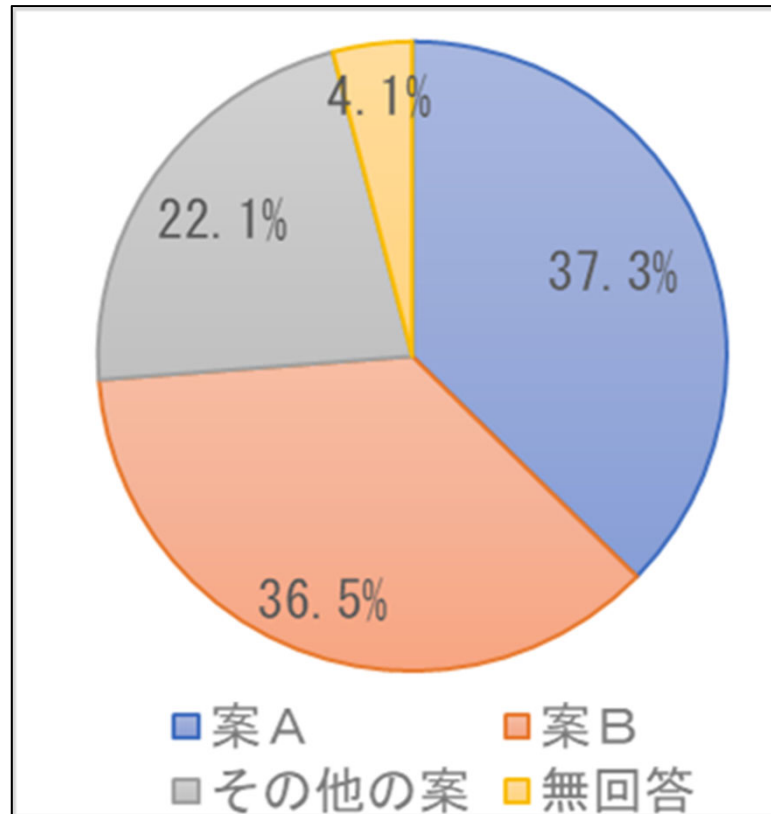
→ 取組の必要性を感じている方の割合が高い



取組の必要性について(回答数2,108件)

■青56系統の再編案

- 再編案について、意見が拮抗している



青56系統の再編案について(回答数2,108件)

現行



案A

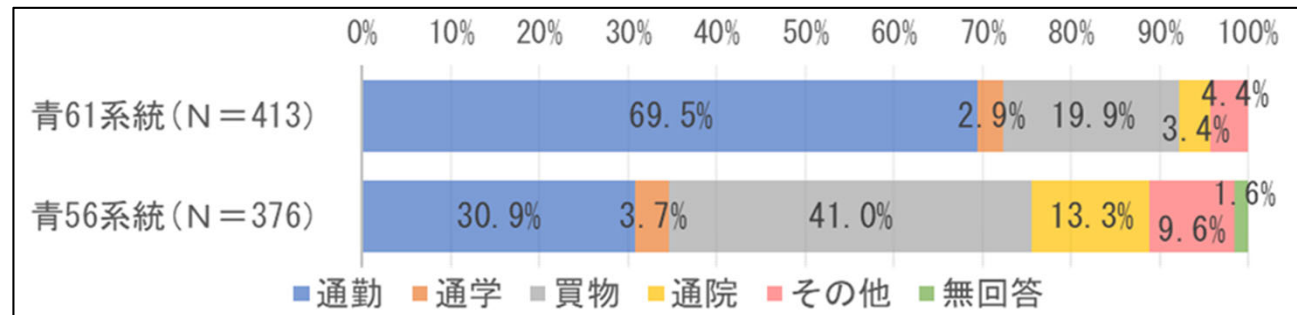


案B



■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



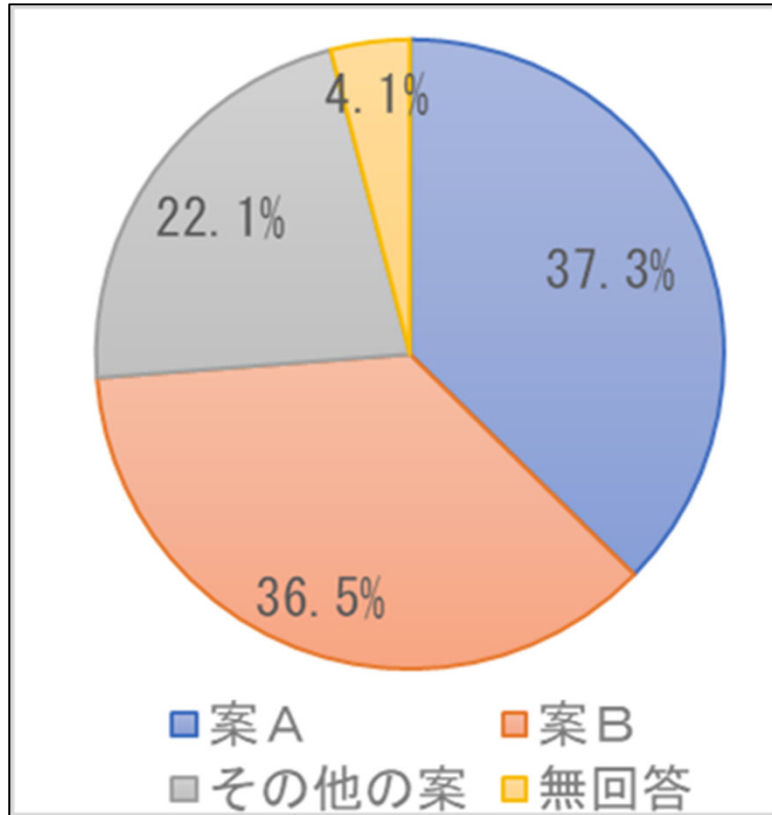
バス利用者の移動目的(系統別)

■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

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	横浜市の見解
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	横浜市の見解
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	横浜市の見解
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、要望が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。

■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

■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、徳恩寺前、内田の3停留所は東急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時間運行していないダイヤを解消します。
- ・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帯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す。)
- ・「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

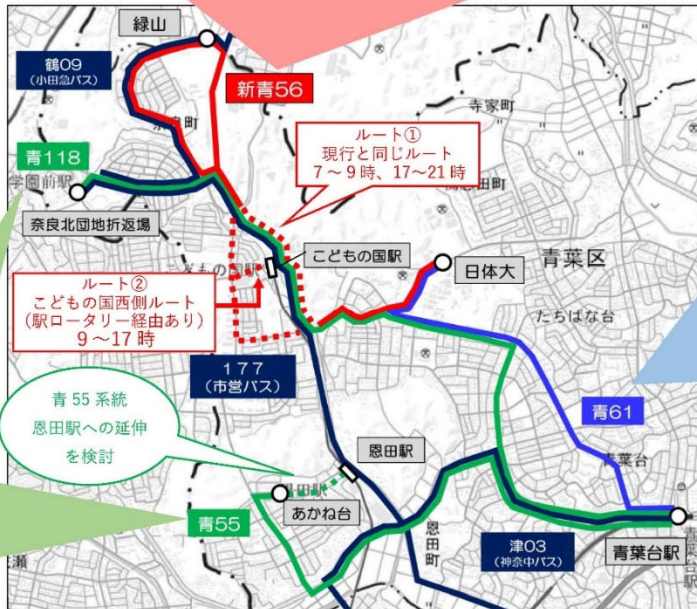


待合施設

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)



ルート②
こどもの国西側ルート
(駅ロータリー経由あり)
9~17時

青55系統
恩田駅への延伸
を検討

ルート①
現行と同じルート
7~9時、17~21時

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

基本 の取組

青61系統 連節バスの導入

【取組の概要】

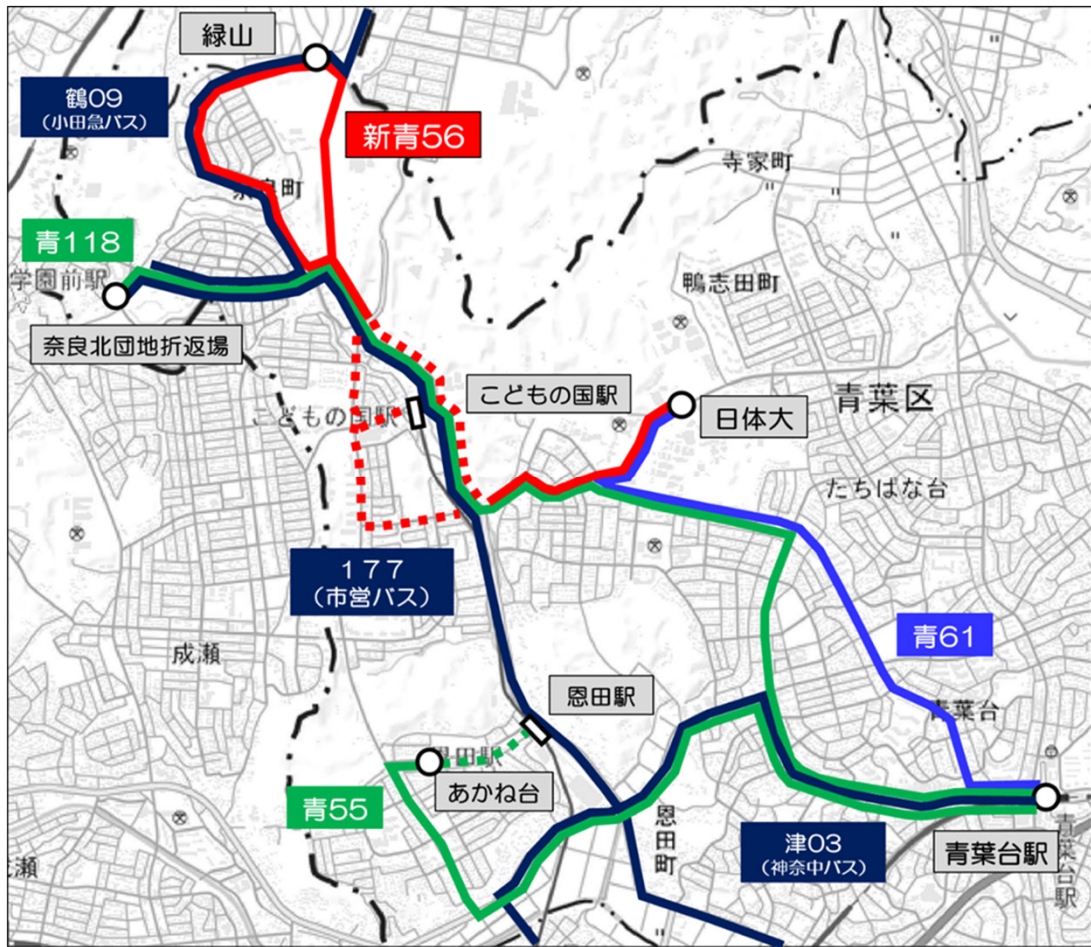
- 連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ利便性を損なわない範囲で運行便数を減らすことで、事業者の経営資源を生み出す

「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。



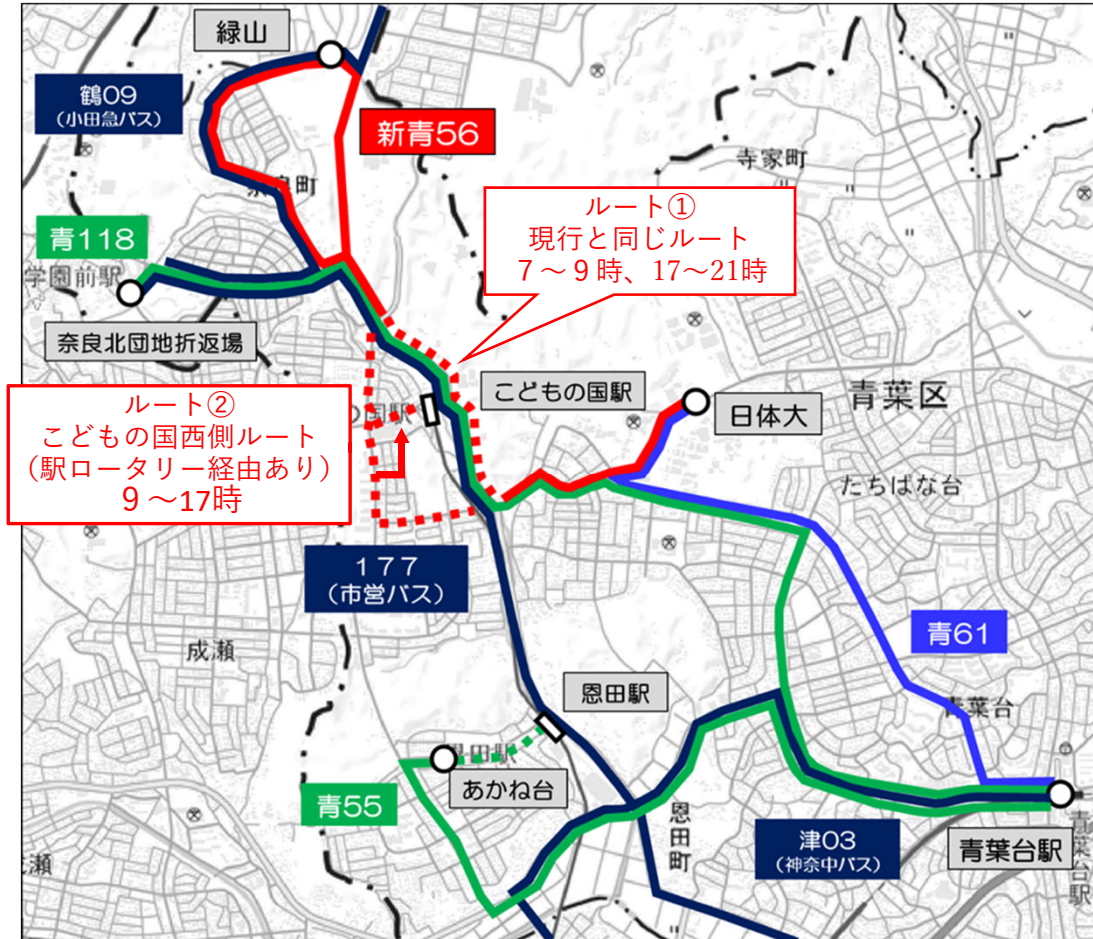
取組

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(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)

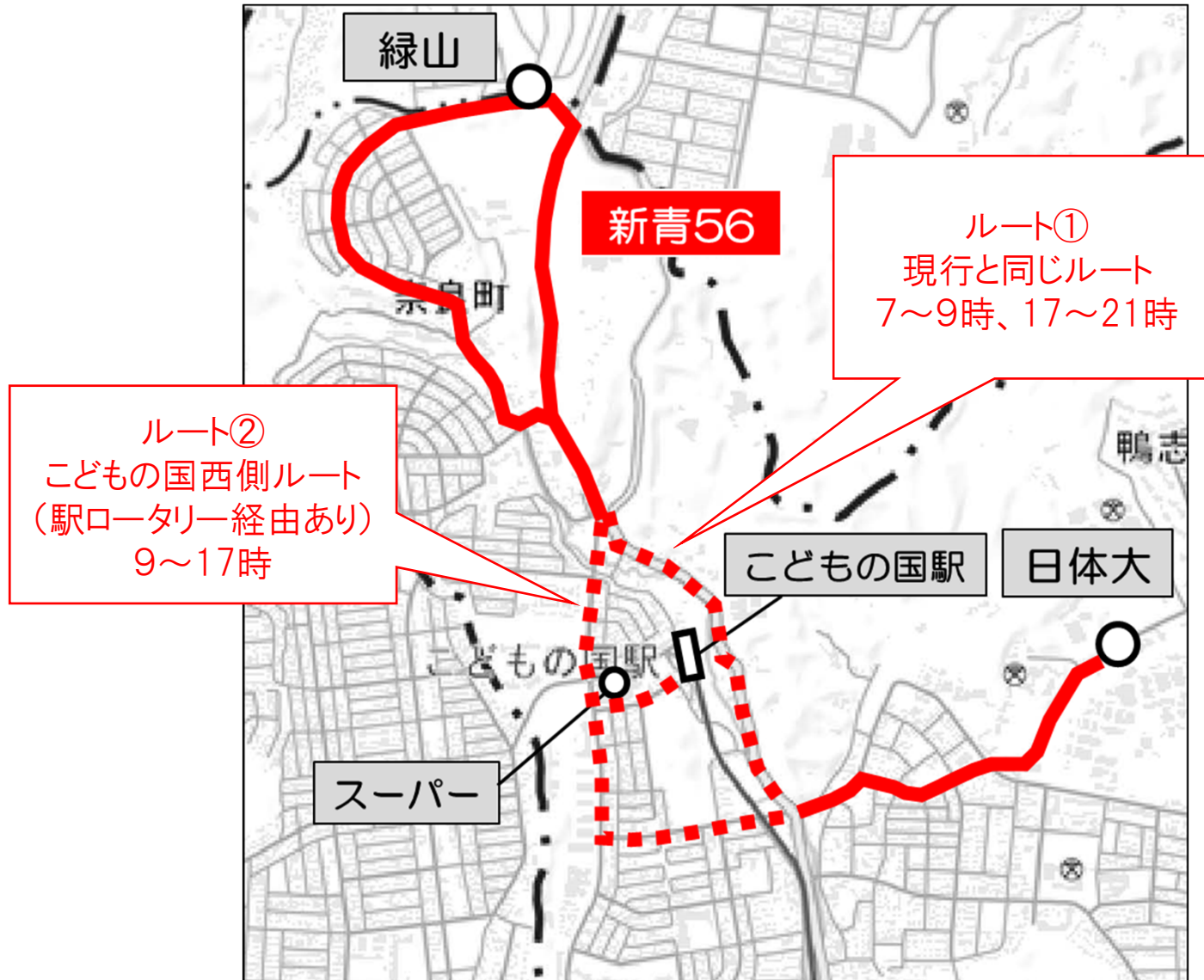


※青56系統のルートと時間帯および運行間隔と便数の組み合わせは変更となる場合があります。

取組

1

青56系統 乗継を伴う路線の維持

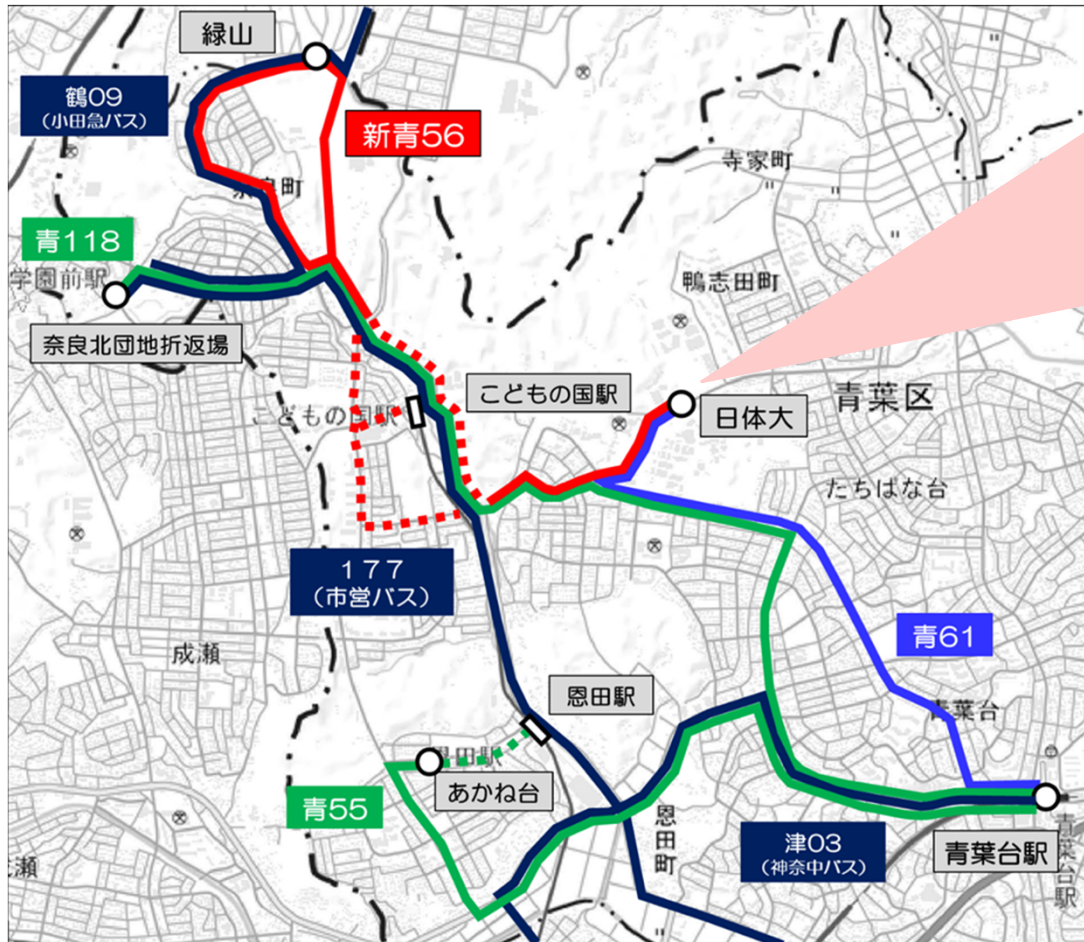


取組

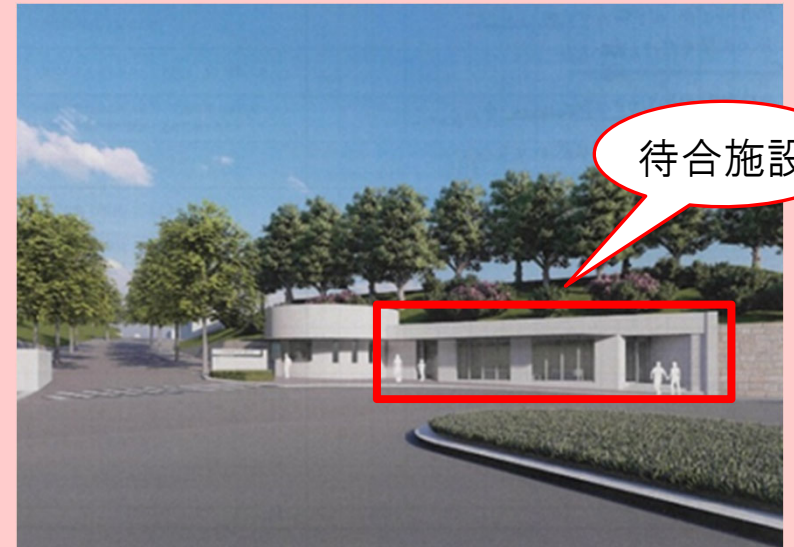
1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【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



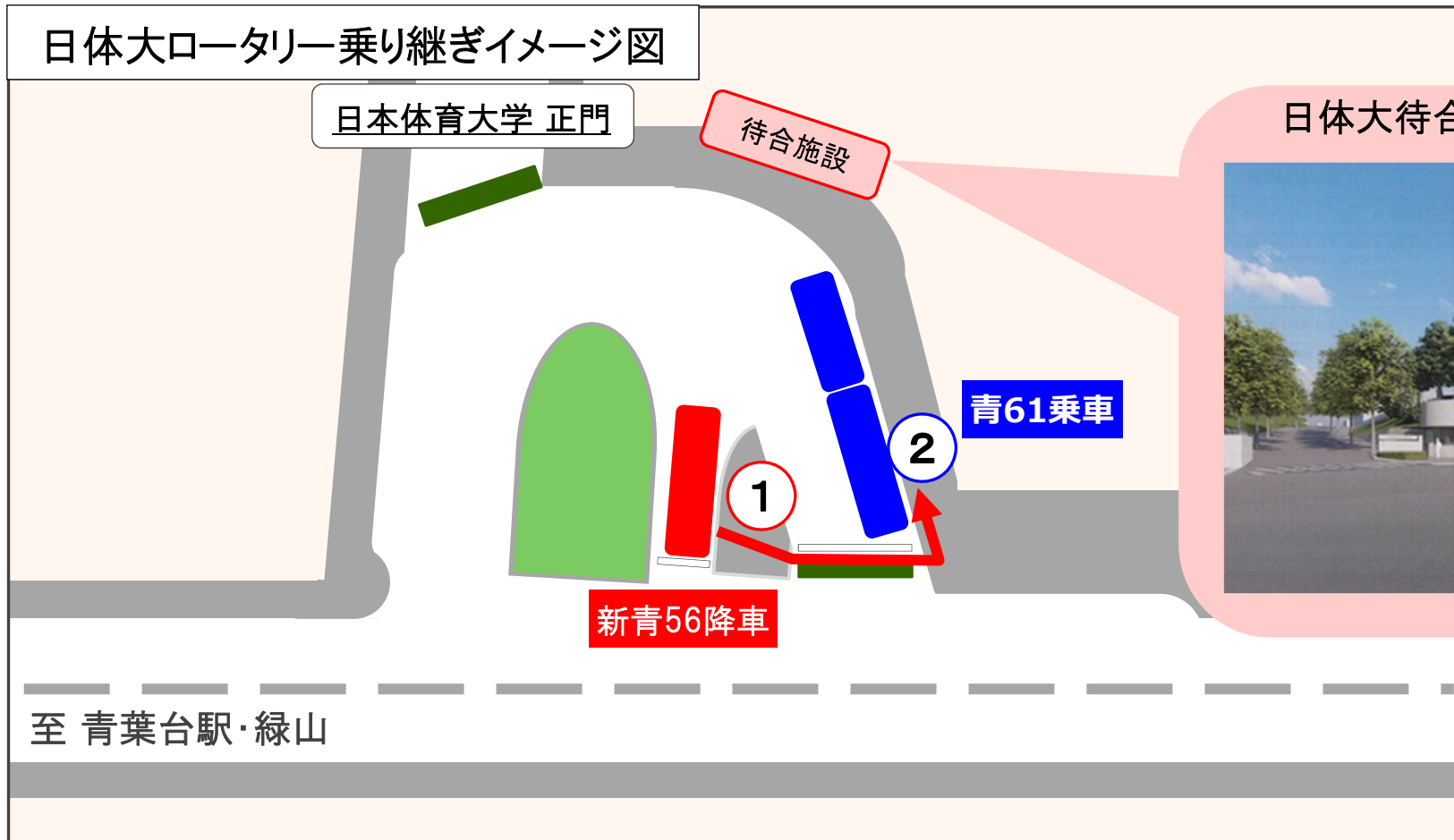
日体大待合施設のイメージ図



取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【56系統から61系統へ乗継場合】



日体大待合施設のイメージ図

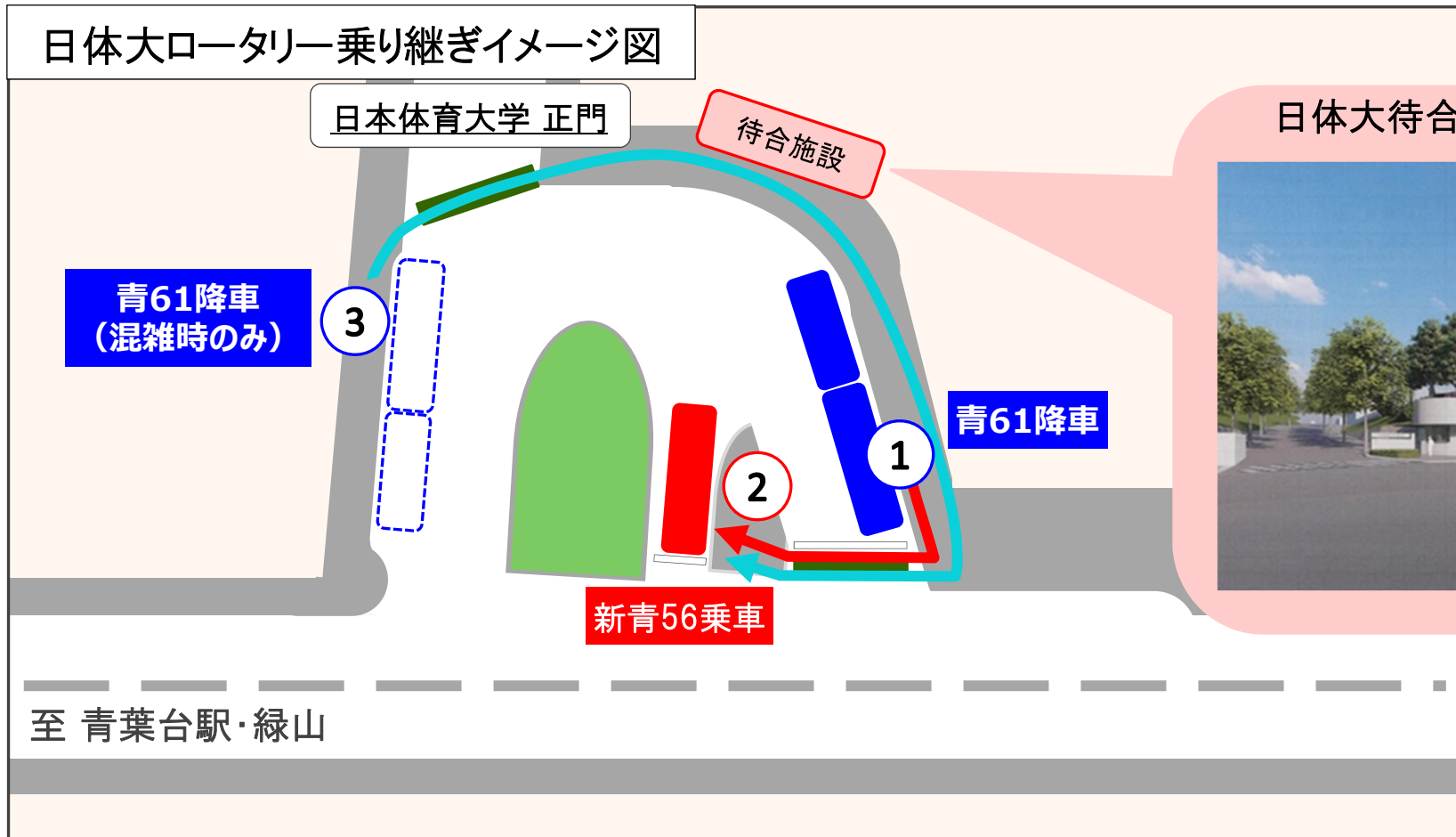


← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線
※ただし運行状況により停車位置は異なる場合があります。

取組

1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【61系統から56系統へ乗継場合】



日体大待合施設のイメージ図



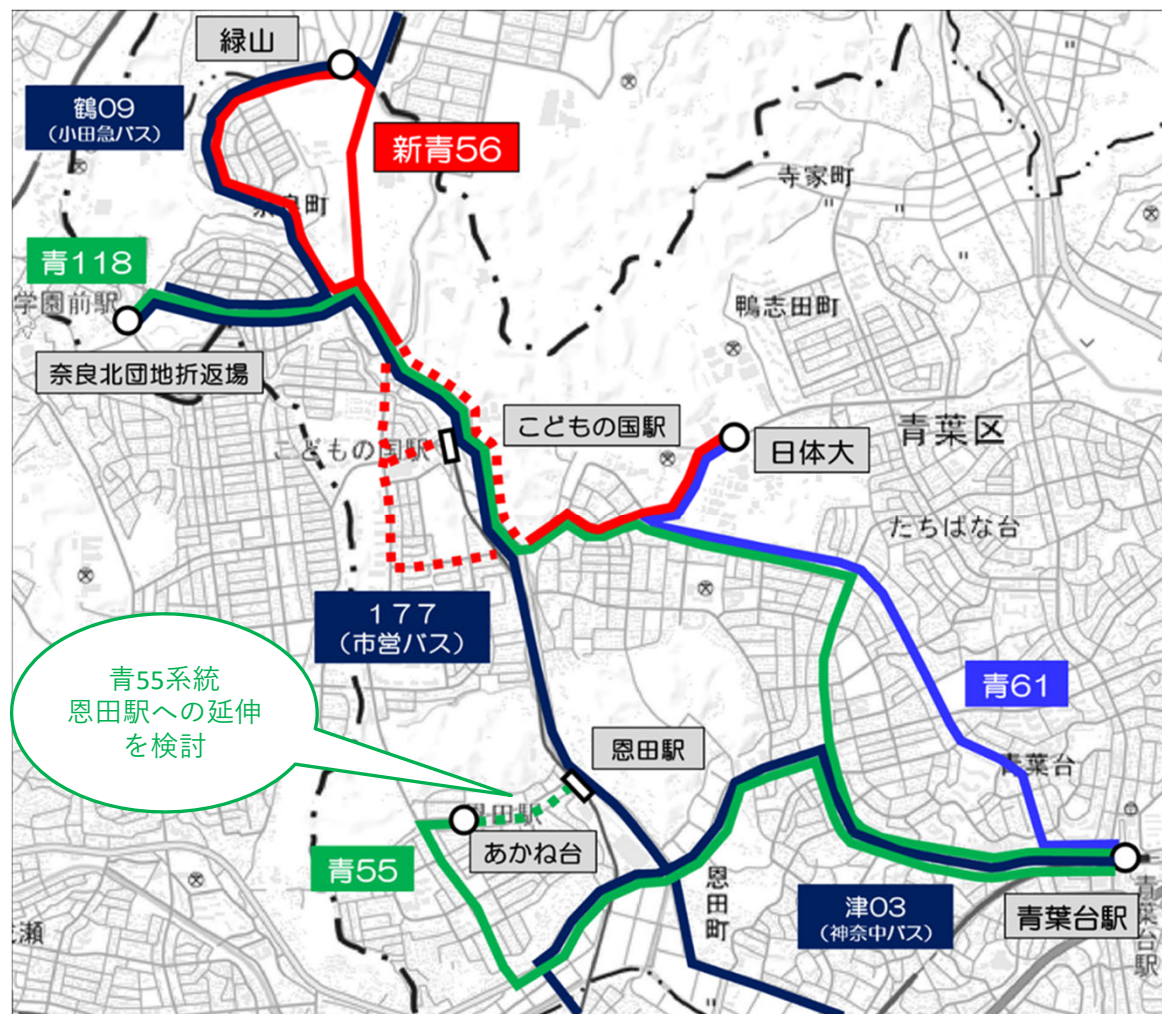
- ← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線(通常時)
 - ← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線(通学時間帯等の混雑時のみ)
- ※ただし運行状況により停車位置は異なる場合があります。

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



■再編案に関する主な意見について

- 8月に回覧にて周知した再編案について、6通のご意見をいただきました。
- 今回、新たにお示しした56系統のルート案にかかる明確な反対のご意見はありませんでした。
(青61系統・青118系統・青55系統の一部ルート変更等のご意見をいただきました。)
- いただいたご意見は、東急バス株式会社にも共有し、今後の参考とします。

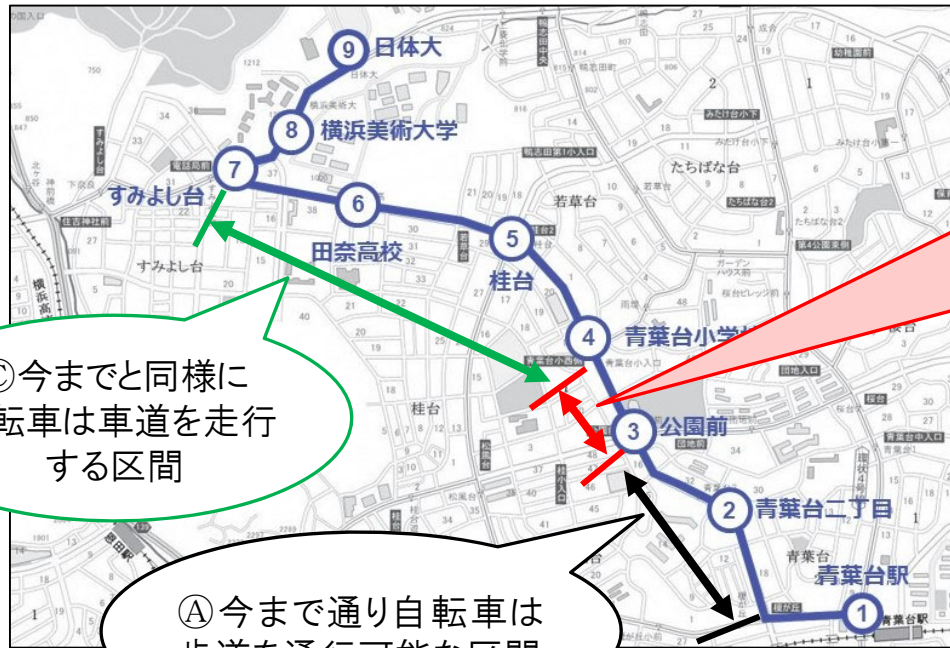
■連節バス導入に伴う走行環境の整備について

- 青61系統(青葉台駅～日体大)が運行するルートは、片側1車線の道路
⇒連節バスが安全に走行するために、走行環境の整備(バスベいの整備等)を実施



■自転車通行環境の変更について

バスベイ設置にあわせて、自転車走行環境の整備を実施



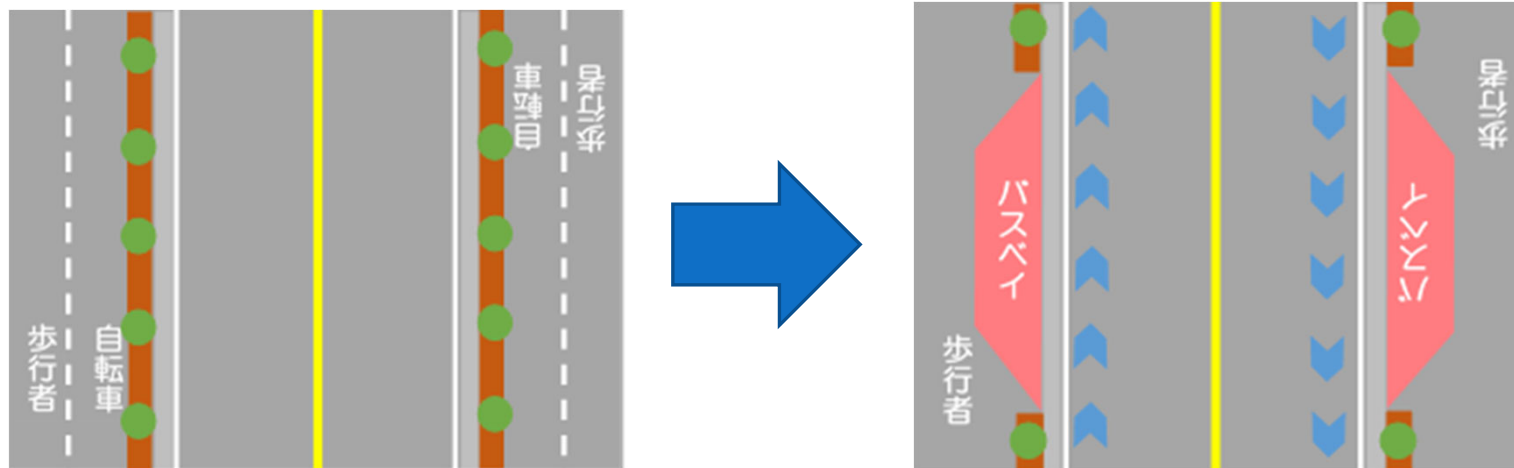
◎今までと同様に
自転車は車道を走行
する区間

Ⓐ今まで通り自転車は
歩道を通行可能な区間

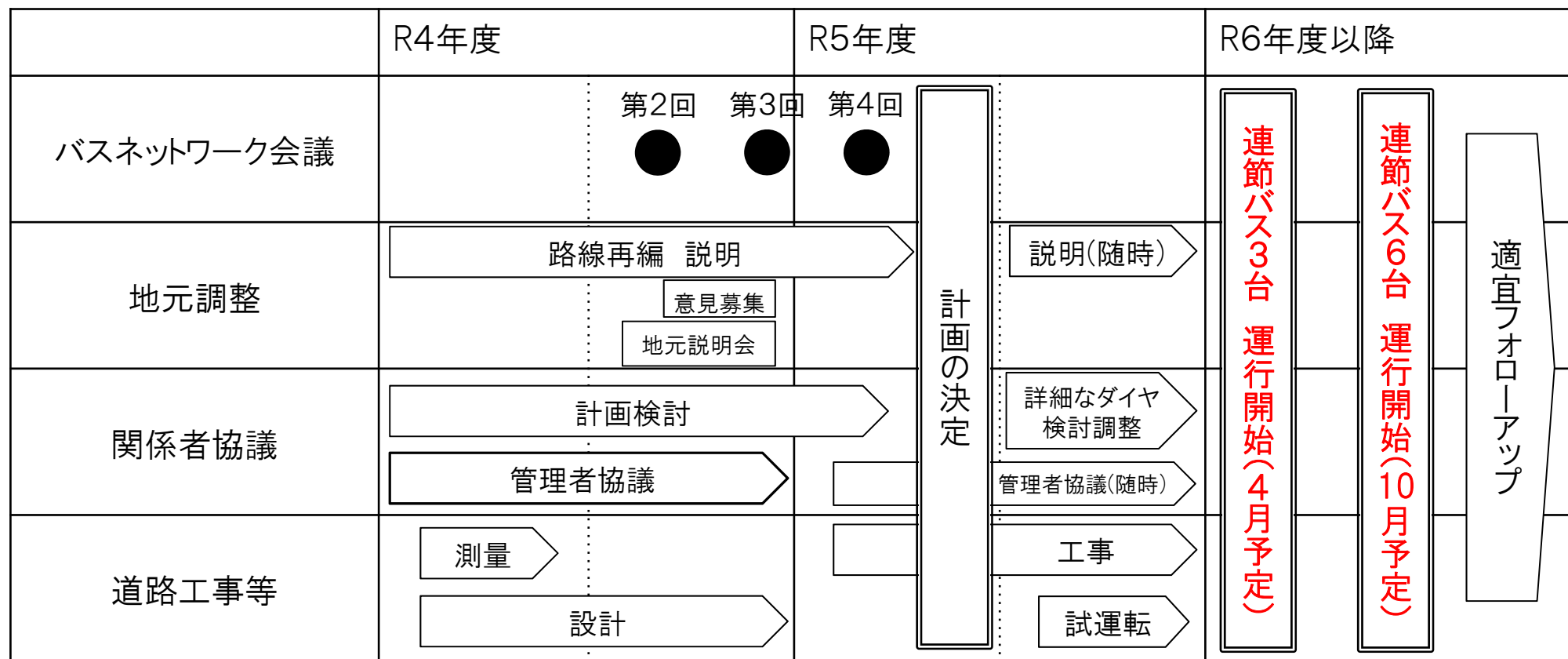
Ⓑ C区間同様に、新たに自転車は**車道を走行することになる区間**
矢羽根型路面表示を設置します。

矢羽根のイメージ写真 ※⑦停留所の写真

【整備前後のイメージ】



■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

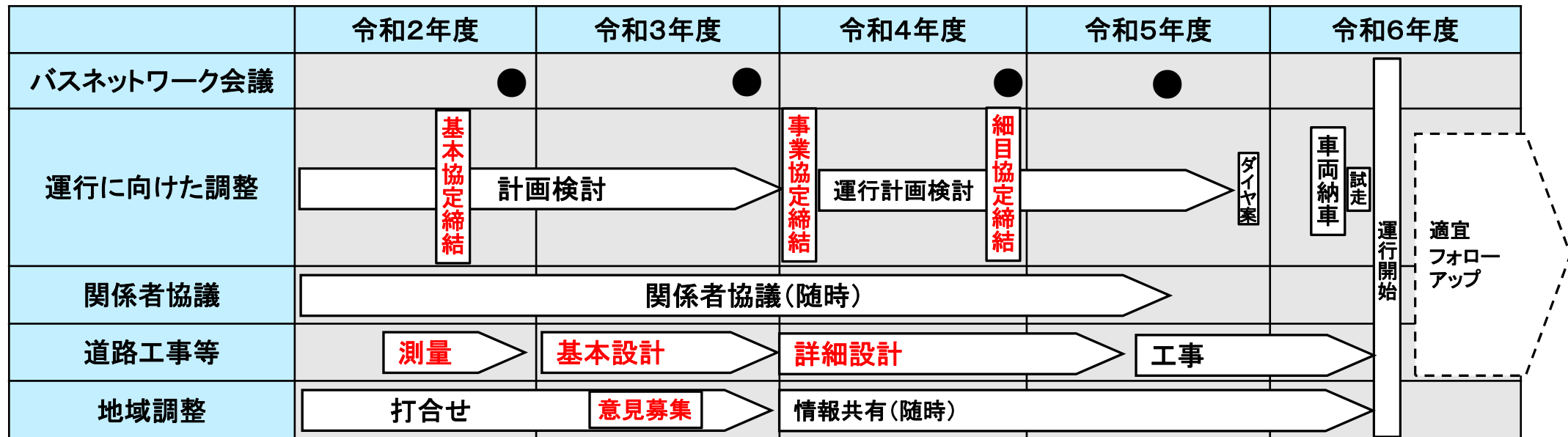


戸塚区における取組

取組の進捗及び計画案について

■これまでの経緯

- ・令和2年度：地元調整開始
- ・令和2年9月：神奈川中央交通(株)と実施概要や役割分担などを定めた基本協定を締結
- ・令和3年10月1～21日：対象路線の利用者や沿線住民等を対象とした意見募集を実施
(本取組について約8割の方が「必要」「どちらかといえば必要」と回答)
- ・令和4年5月：神奈川中央交通(株)と事業計画や役割分担などを定めた事業協定を締結
- ・令和5年3月：神奈川中央交通(株)と細目協定を締結



戸塚区における取組(意見募集の結果)

■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3年10月1日から10月21日まで

【実施方法】

- 配布：大正地区の希望される町内会自治会の全戸、神奈中バス車内、戸塚駅、横浜医療センター、大正地区センター、戸塚区役所窓口(区政推進課) 13,245通配付
- 広報：大正地区及び一部沿線の町内会自治会で回覧、神奈中バス車内ポスター掲示、市道路局ウェブサイト掲載、戸塚区役所ツイッター投稿(約8,500人フォロワー)

【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

戸塚区南西部で 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



横浜市と神奈川中央交通株式会社(以下「神奈川中央交通」)は、戸塚区南西部におけるバス路線の維持に向けた取組を進めており、主要バス路線の運行効率化と、それにより生じた経営資源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ページに取組の素案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3年10月1日(金)から10月21日(木)まで(当日必着)

回答方法 次の①または②の方法によりご意見をお寄せください。

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 ウェブサイト：
https://www.city.yokohama.lg.jp/krashi/machizakuri-kankyo/kotsu/bus_kotsu/soukou/soukoukankyou.html

②裏面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、直接ご持参にて、記入用紙をご提出ください。(1枚につきお1人ご回答ください。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。)

ご提出先1	お問合せ先	ご提出先2
横浜市道路局企画課(交通計画班) 〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10 電話：045-671-3800 ファクス：045-651-6527 Eメール：do-koutsuu@city.yokohama.jp		横浜市戸塚区区政推進課(区役所9F 93番窓口) 〒244-0003 横浜市戸塚区戸塚町16番地17 電話：045-866-8326 ファクス：045-862-3054 Eメール：to-kusei@city.yokohama.jp

取組スケジュール・意見募集の位置づけ

現在、神奈川中央交通が作成した素案について、関係の深い地域の皆さんとの打合せや専門家会議でご意見を伺っており、並行して、この意見募集により広くご意見を伺うものです。



1

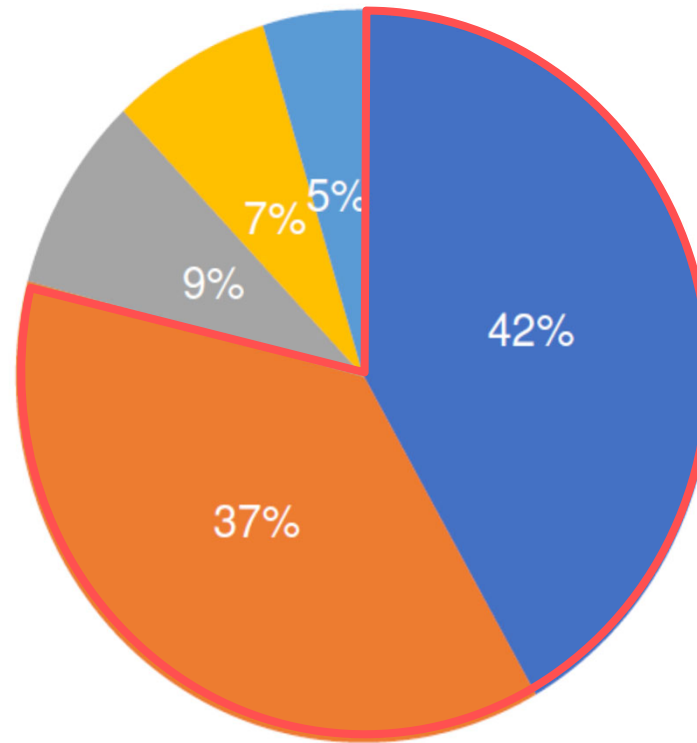
意見募集(アンケート)用紙表紙

■ 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」を合わせると約8割

→ 取組の必要性を感じている方の割合が高い

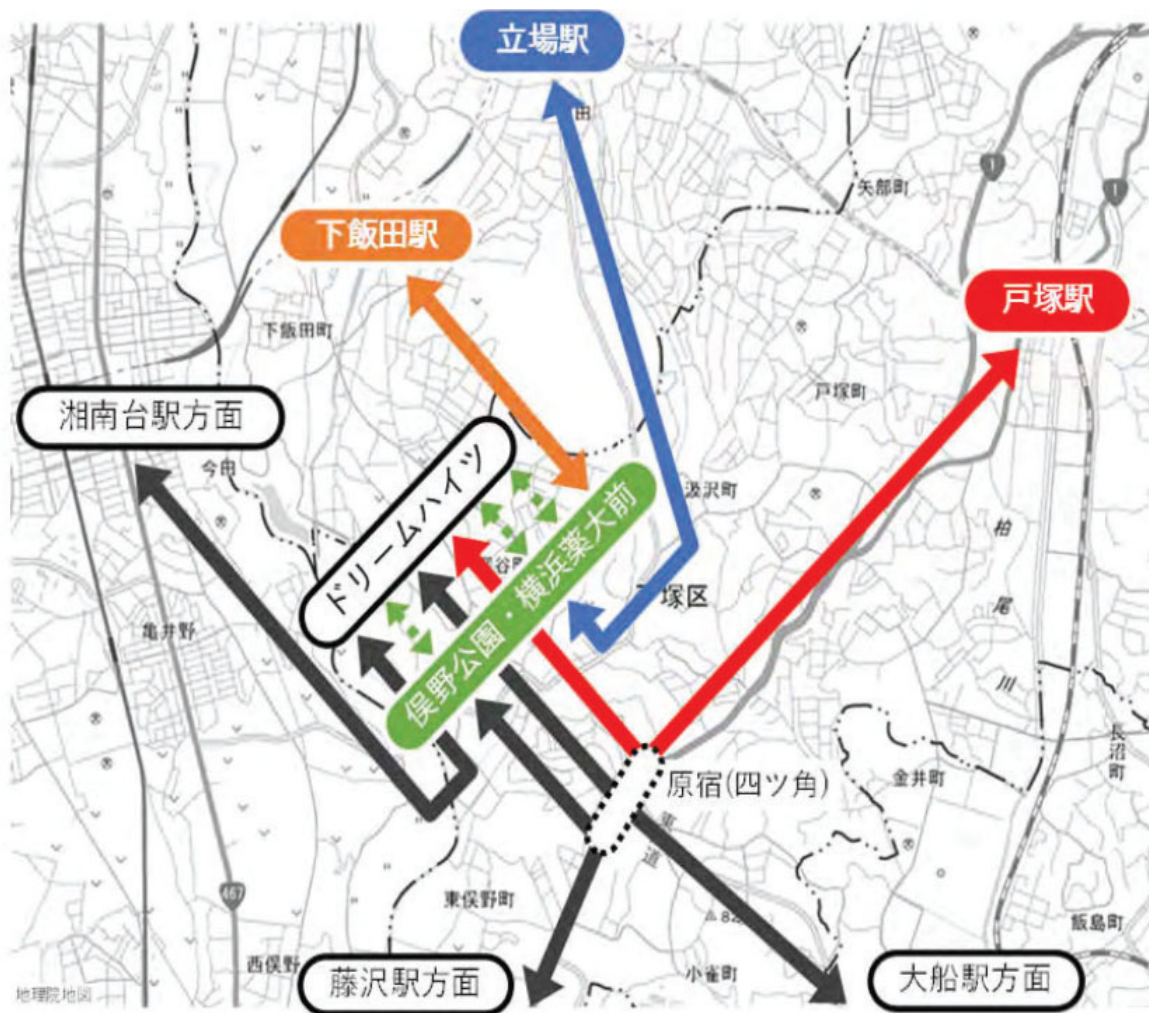
バス路線を維持していくための取組について
(回答数：1,729件)



■ 必要 ■ どちらかといえば必要
■ どちらかといえば必要ない ■ 必要ない ■ 不明

■取組の全体像

- ・戸塚区南西部において、連節バスを導入し、運行効率化と再配分によるバスネットワークの維持を行う。
- ・横浜市と神奈川中央交通が協定を締結した公民連携の取組。



基本的取組

戸塚方面 連節バスの導入

取組 1

下飯田方面 収支の悪い路線の増便

取組 2

立場方面 路線の維持

取組 3

俣野公園・横浜薬大前 乗継割引の実施

■取組内容

基本
の取組

戸塚方面 連節バスの導入

乗車定員が約2倍の連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ許容できる範囲で運行便数を減らす一方で、バス事業者の経営資源を生み出します。

「俣野公園・横浜薬大前バス停⇨原宿バス停」の1時間あたり便数（目安）

	取組前	最小・最大の 運行間隔	取組後	最小・最大の 運行間隔
朝（戸塚方面）	17便	（3～6分）	13便	（3～10分）
昼※1（両方向）	7便	（4～13分）	5便	（6～20分）
夕（ドリームハイツ方面）	11便	（4～10分）	7便	（4～15分）

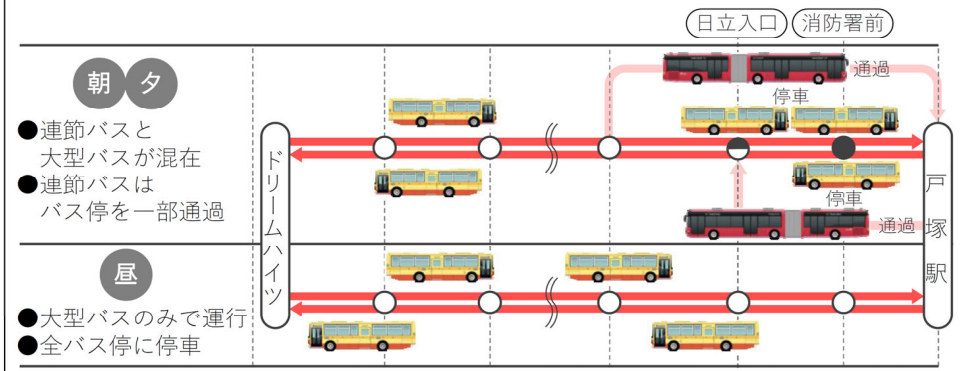
「原宿バス停⇨戸塚バスセンター」の1時間あたり便数（目安）※藤沢発着を含む

	取組前	最小・最大の 運行間隔	取組後	最小・最大の 運行間隔
朝（戸塚方面）	20便	（1～5分）	17便	（1～10分）
昼※1（両方向）	10便	（1～9分）	8便	（1～20分）
夕（ドリームハイツ方面）	15便	（2～6分）	11便	（2～10分）

※1 ダイア全体の見直しにより、連節バスが運行する朝夕以外にも一部便数が変わる可能性がある時間帯が存在するため、参考に記載しています。

連節バスによる運行のイメージ

- ①ドリームハイツ⇨戸塚バスセンターの路線に導入
- ②朝と夕方に、大型バスと連節バスが混在して運行（昼は大型バスのみ）
- ③連節バスは、日立入口（戸塚方面）と消防署前（両方向）を通過予定



取組
1

下飯田方面 収支の悪い路線の強化

- 収支の悪い下飯田方面の路線について、利便性を高めます。
- ①朝の通勤通学に合わせて、下飯田駅方面の始発を早めます。
 - ②夜の帰宅に合わせて、俣野公園・横浜薬大前方面の最終を遅くします。
 - ③上記を含め、運行便数を増やします。

		取組前	取組後
運行時間帯	下飯田方面	始発 8時57分	6時台
	俣野公園・横浜薬大前方面	最終 19時54分	20時台※2
便数	1時間あたり便数	0～2便	0～2便

※ 駅前広場完成後の下飯田駅で折返しした場合の想定です

※2 今後の協議や利用状況等に応じて変更となる場合があります

※現在の下図の赤線の運行経路に加えて、定時性の確保を目的に、水色点線の経路に変更し、増便を行います。



- 現在の運行経路(増便後も継続)
- ⋯ 増便分の運行経路(案)

取組
2

立場方面 路線の維持

利用者の減少により廃止が検討される可能性のある、立場方面の路線について、当面路線を維持します。

取組前	取組後
廃止の検討可能性	当面路線を維持

取組
1

下飯田方面 収支の悪い路線の強化

			取組前	取組後
運行時間帯	下飯田方面	始発	8時57分	6時台
	俣野公園・横浜薬大前方面	最終	19時54分	20時台 ^{※2}
便数	1時間あたり便数		0～2便	0～2便



現在の下の図の赤線の運行経路に加えて、定時性の確保を目的に、水色点線の経路に変更し、増便を行います。

- 現在の運行経路(増便後も継続)
- - - 増便分の運行経路(案)

取組内容

基本
の取組

戸塚方面 連節バスの導入

乗車定員が約2倍の連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ許容できる範囲で運行便数を減らす一方で、バス事業者の経営資源を生み出します。

「俣野公園・横浜薬大前バス停⇨原宿バス停」の1時間あたり便数（目安）

	取組前	最小・最大の運行間隔	取組後	最小・最大の運行間隔
朝（戸塚方面）	17便	（3～6分）	13便	（3～10分）
昼※1（両方向）	7便	（4～13分）	5便	（6～20分）
夕（ドリームハイツ方面）	11便	（4～10分）	7便	（4～15分）

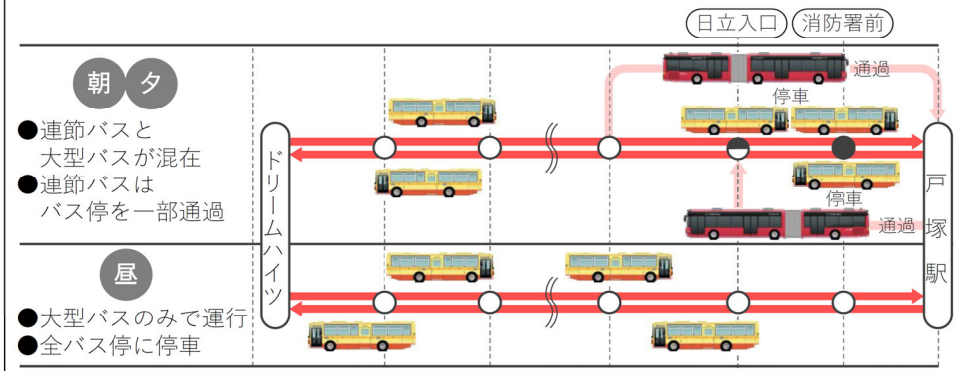
「原宿バス停⇨戸塚バスセンター」の1時間あたり便数（目安）※藤沢発着を含む

	取組前	最小・最大の運行間隔	取組後	最小・最大の運行間隔
朝（戸塚方面）	20便	（1～5分）	17便	（1～10分）
昼※1（両方向）	10便	（1～9分）	8便	（1～20分）
夕（ドリームハイツ方面）	15便	（2～6分）	11便	（2～10分）

※1 ダイア全体の見直しにより、連節バスが運行する朝夕以外にも一部便数が変わる可能性がある時間帯が存在するため、参考に記載しています。

連節バスによる運行のイメージ

- ①ドリームハイツ⇨戸塚バスセンターの路線に導入
- ②朝と夕方に、大型バスと連節バスが混在して運行（昼は大型バスのみ）
- ③連節バスは、日立入口（戸塚方面）と消防署前（両方向）を通過予定



取組
1

下飯田方面 収支の悪い路線の強化

収支の悪い下飯田方面の路線について、利便性を高めます。

- ①朝の通勤通学に合わせて、下飯田駅方面の始発を早めます。
- ②夜の帰宅に合わせて、俣野公園・横浜薬大前方面の最終を遅くします。
- ③上記を含め、運行便数を増やします。

	取組前	取組後
運行時間帯	下飯田方面 始発	8時57分 → 6時台
	俣野公園・横浜薬大前方面 最終	19時54分 → 20時台※2
便数	1時間あたり便数	0～2便 → 0～2便

※ 駅前広場完成後の下飯田駅で折返しした場合の想定です

※2 今後の協議や利用状況等に応じて変更となる場合があります

※現在の下図の赤線の運行経路に加えて、定時性の確保を目的に、水色点線の経路に変更し、増便を行います。



— 現在の運行経路（増便後も継続）
- - - 増便分の運行経路（案）

取組
2

立場方面 路線の維持

利用者の減少により廃止が検討される可能性のある、立場方面の路線について、当面路線を維持します。

取組前	取組後
廃止の検討可能性	当面路線を維持

取組内容

取組
3

「俣野公園・横浜薬大前」での、乗り継ぎに対し、初乗り運賃額(大人210円)を割り引きます。
 ※1時間以内の乗継・ICカードでの運賃支払に限ります。



【区間別割引後運賃】(現在の運賃⇒割引後の運賃)

210円⇒ 無料	230円⇒ 20円
240円⇒ 30円	250円⇒ 40円
270円⇒ 60円	290円⇒ 80円
340円⇒ 130円	

※俣野公園・横浜薬大前で乗り継いだ場合の、俣野公園・横浜薬大前からの運賃です。
 ※小児運賃は令和5年4月1日より、IC運賃一律50円を開始したため、乗継割引の適用はありません。

【俣野公園・横浜薬大前から出ている路線】

- ドリームハイツ 行き
- 戸塚バスセンター 行き
- 立場ターミナル 行き
- 上飯田車庫 行き
- 湘南台駅東口 行き
- 藤沢駅北口 行き
- 大船駅西口 行き

戸塚区における取組

取組内容

「俣野公園・横浜薬大前」での、乗り継ぎに対し、初乗り運賃額(大人210円)を割り引きます。

※1時間以内の乗継・ICカードでの運賃支払に限ります。



例①	現在の運賃	割引適用後の運賃
下飯田駅		
↓	270円	270円
俣野公園・横浜薬大前		
↓	240円	30円
横浜医療センター前		
【合計】	510円	300円

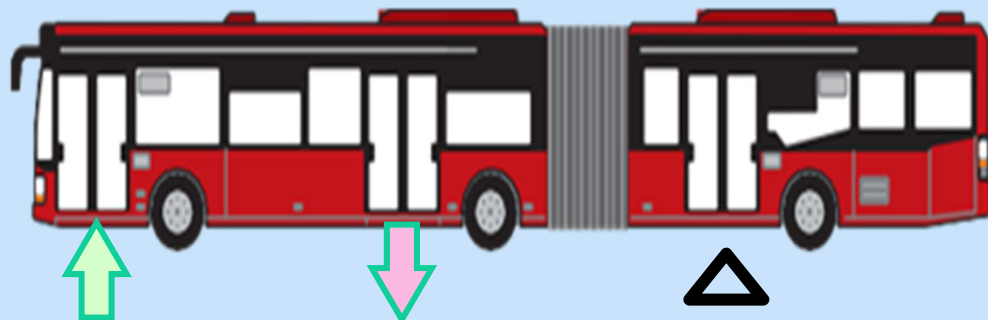
例②	現在の運賃	割引適用後の運賃
汲沢入口		
↓	230円	230円
俣野公園・横浜薬大前		
↓	290円	80円
戸塚駅		
【合計】	520円	310円

■ バスの乗降・支払い方法について

戸塚バスセンター行き

申告先払い方式

- ・前ドアから乗車し、中ドアから降車
- ・戸塚駅のみ、全てのドアから降車可能
- ・乗車時に運賃を支払う(運転士に行先を伝える)



前ドア
乗車 (戸塚駅では降車も可)

中ドア
降車

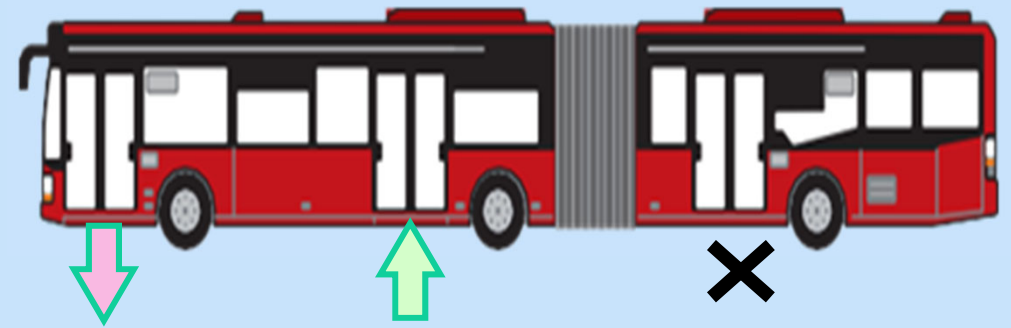
後ろドア
戸塚駅のみ降車可

ドリームハイツ行き

後払い方式

※現在運行しているバスと同じ方式

- ・中ドアから乗車し、前ドアから降車
- ・後ろドアでの乗降はなし
- ・降車時に運賃を支払う
(乗車時にICカードタッチ(現金の場合は、整理券をとる))



前ドア
降車

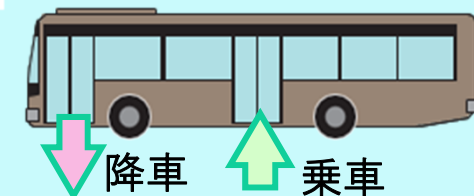
中ドア
乗車

後ろドア
乗降不可(開きません)

※導入車種:「日野ブルーリボン ハイブリット連節バス」を6台導入。

※大型バスは、上り方面、下り方面ともに、これまでと同じ「後払い方式」です。

	連節バス	大型バス
諸元 (長さ×幅)	約18m×約2.5m	約11m×約2.5m
乗車定員	113人	約80人



戸塚区における取組

■運行開始までのスケジュールについて

連節バス車両生産の遅れに伴い、連節バス納車時期が変更になりました。また、設計内容を確定するための関係機関調整に時間を要したこと等により、当初の予定より工事発注時期の遅れが生じています。以上のことから、事業スケジュールを下記のとおり変更いたします。

【運行開始時期】

<変更前>

令和5年度末 運行開始



<変更後>

令和6年度上半期中 運行開始

本取組に関係する各路線のダイヤの変更、乗継割引も、運行開始に合わせて実施します。
 ※連節バスの運行開始までは、引き続き現在のダイヤを維持します。

【工事期間】

<変更前>

令和5年10月～令和6年2月

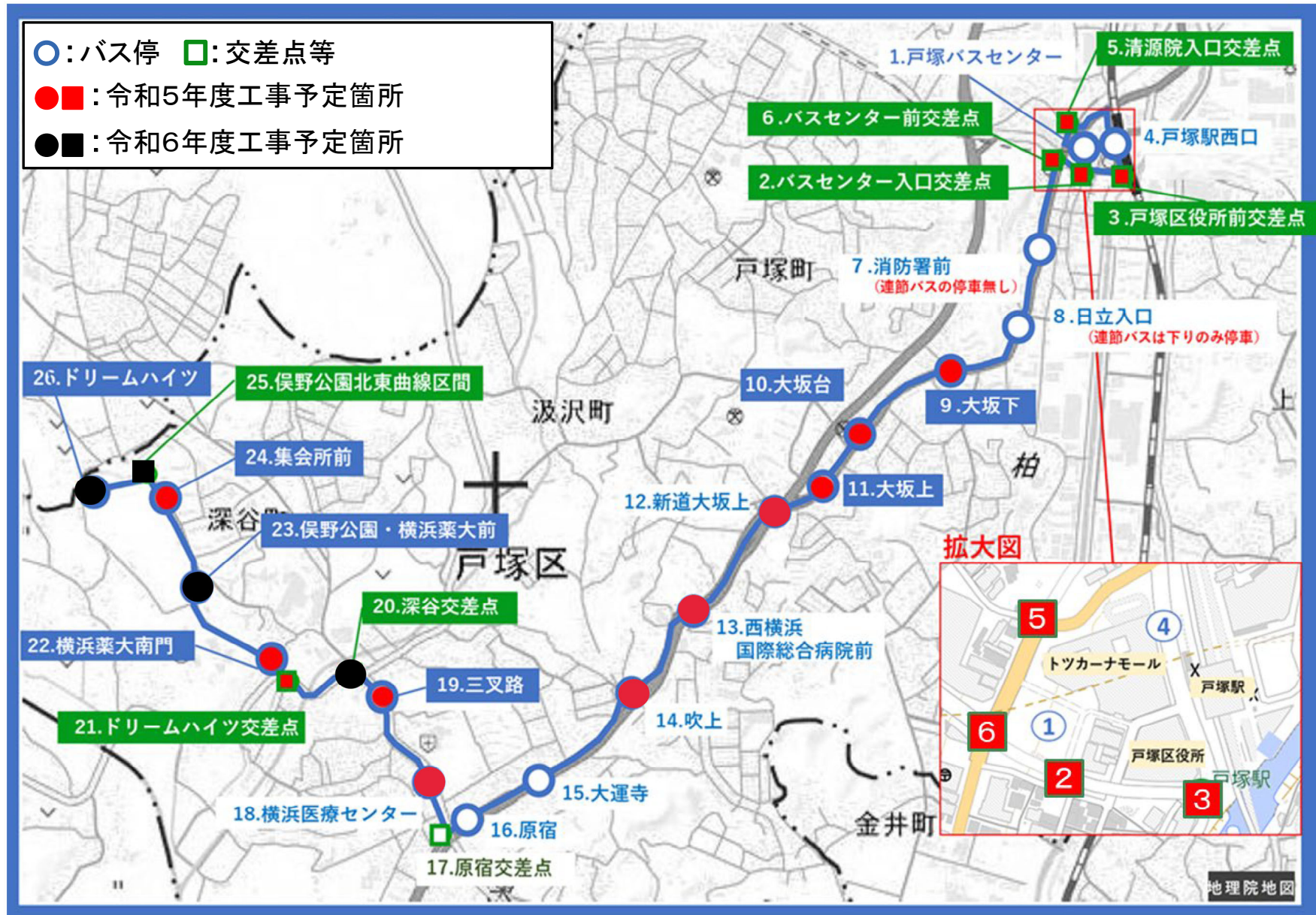


<変更後>

令和5年10月～令和6年度上半期中

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
バスネットワーク会議	●	●	●	今回●	
運行に向けた調整	基本協定締結	計画検討	事業協定締結	運行計画検討	細目協定締結
関係者協議	関係者協議(随時)				ダイヤ案
道路工事等	測量	基本設計	詳細設計	工事	車両納車
地域調整	打合せ	意見募集	情報共有(随時)		試走
					運行開始
					適宜 フォロー アップ

■工事予定箇所

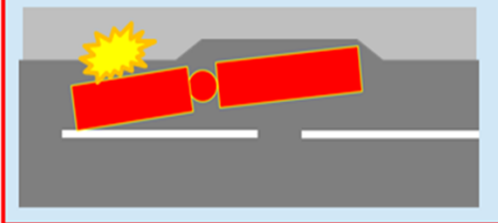


■工事内容

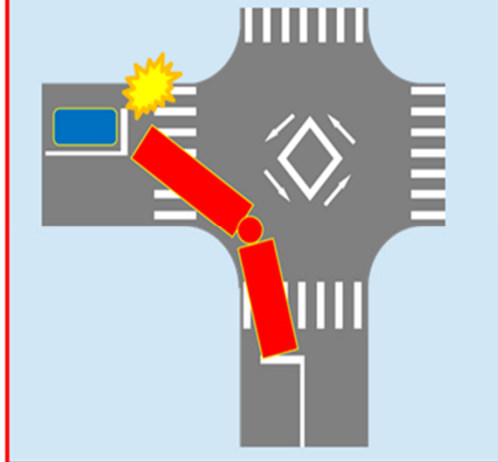
- ・バスベイの新設、延長、改修 ・交差点の拡幅
- ・停止線、誘導線、車線構成の見直し ・横断歩道移設 ・バス停等の移設
- ・信号や照明、電柱、ガードレール等の移設が必要な箇所もあります。

主な工事箇所

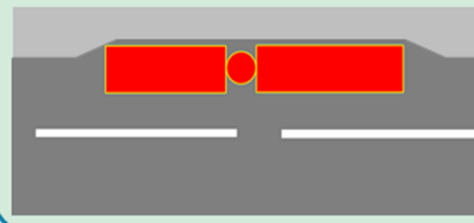
バス停への停車が難しい



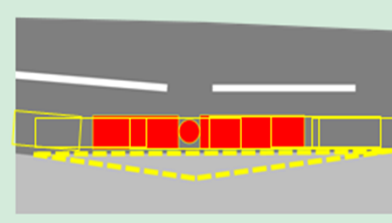
交差点を曲がれない



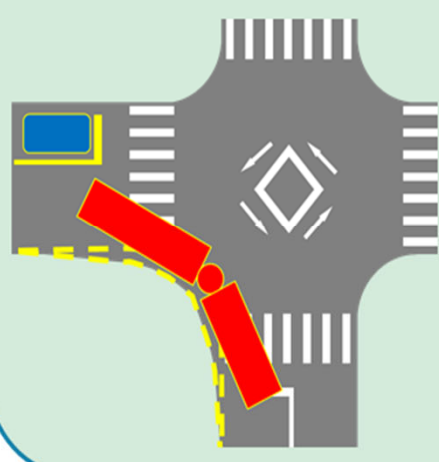
①バスベイを延長、施工します。



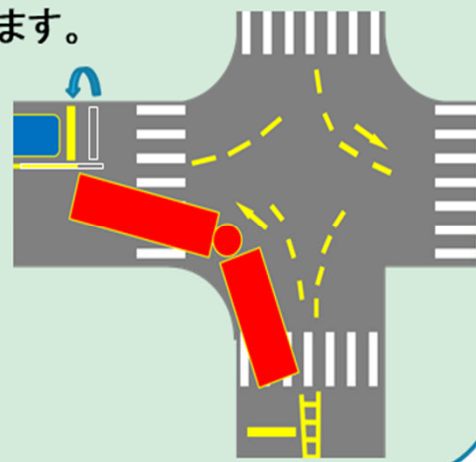
②連節バスの軌跡に合わせて歩道を改修します。



③交差点を拡幅します。



④横断歩道や停止線の位置、誘導線、車線構成を見直します。



工事イメージ

※整備イメージ図になります。特定の箇所を示した図ではありません。

戸塚区における取組(今後のスケジュールについて)

■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します。

【運行開始時期】

- ・令和6年度上半期中運行開始

【工事期間】

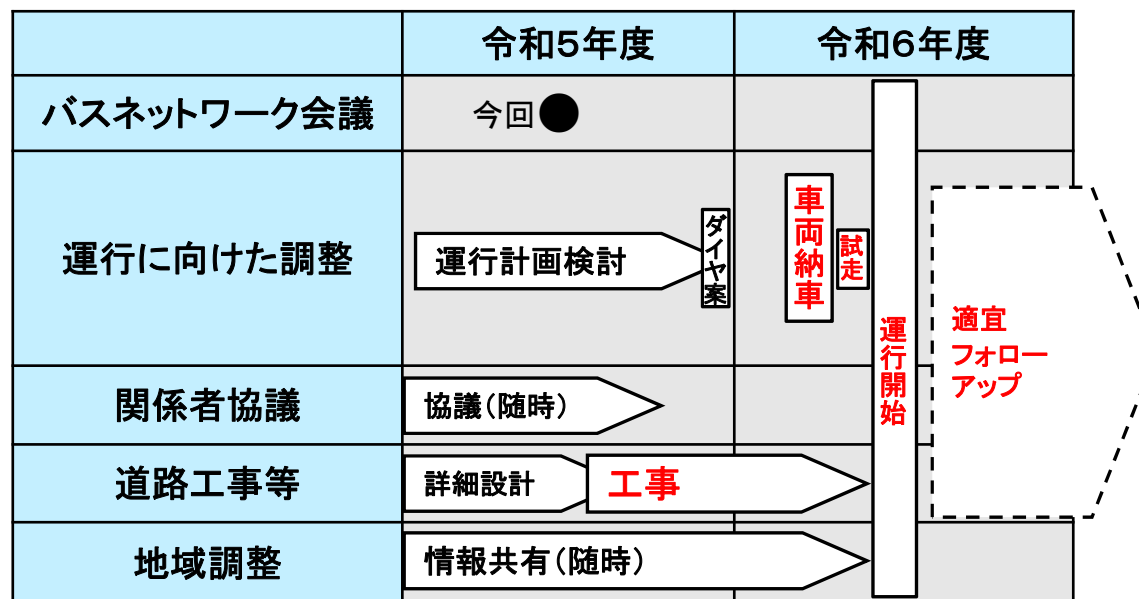
- ・令和5年10月～令和6年度上半期中

【ダイヤの公表】

- ・令和5年秋～冬ごろに広報紙等で、ダイヤ案について地域に説明予定

【地域との調整】

- ・運行開始時期、工事概要等について順次、広報紙により周知
- ・工事開始やダイヤ案などについて引き続き丁寧に説明を行う



都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と 10月からのダイヤ変更について

令和5年9月15日

令和5年度第2回 地域公共交通会議 資料

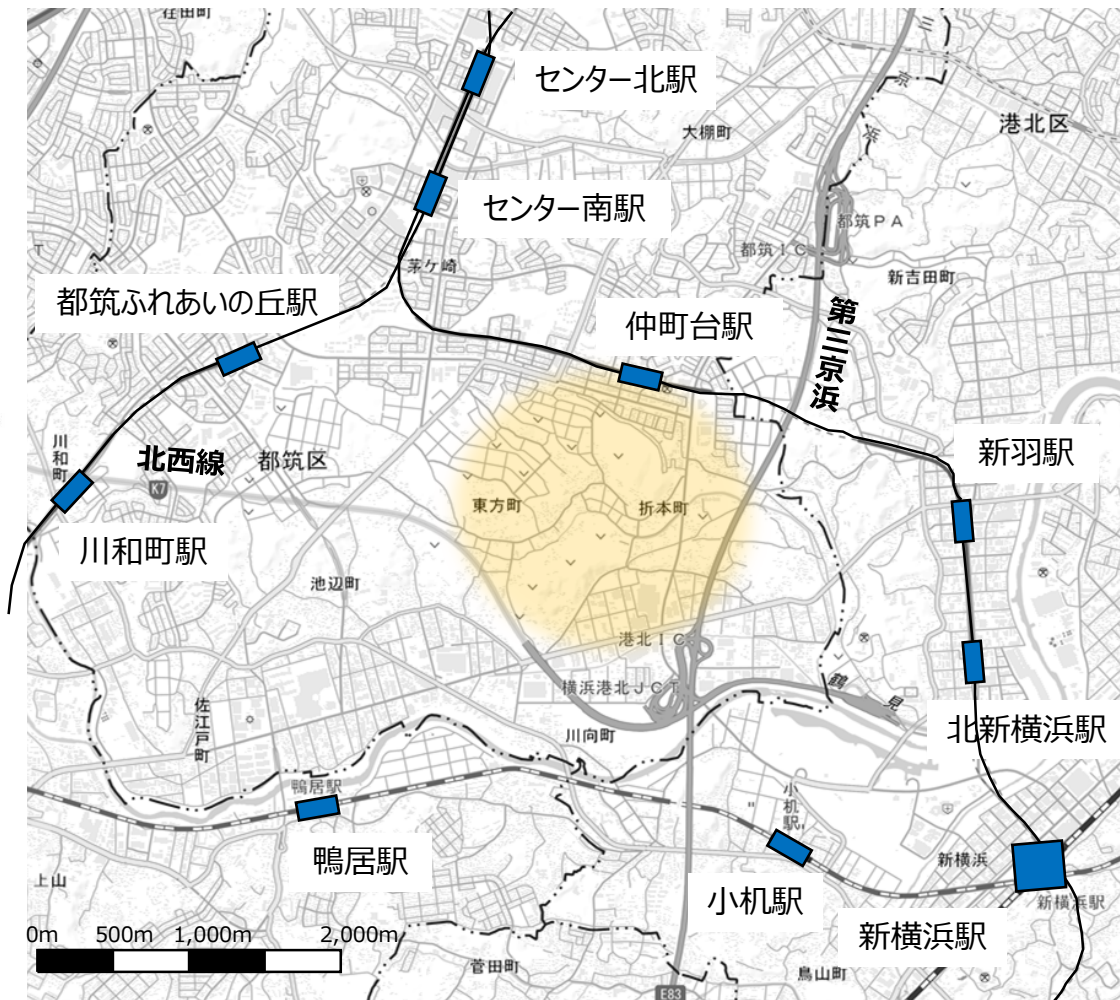
横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課

報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■位置図（広域）



■位置図（拡大）



報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■対象地区の地域交通の特徴

各路線の特徴（利用実態）

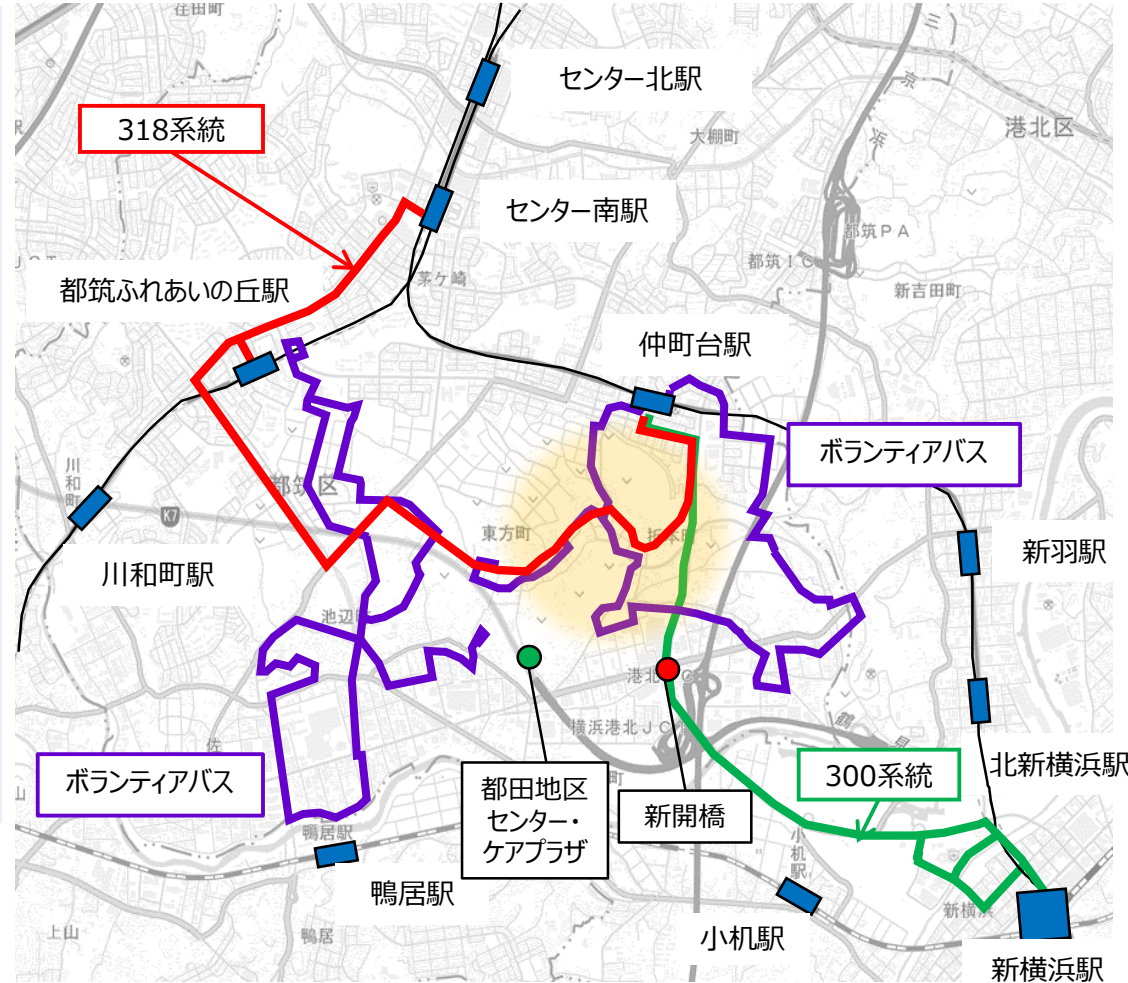
- ・300系統：新開橋周辺への**通勤**
- ・318系統：**通勤通学**、**日中の買い物**、**スポーツセンター**
- ・ボランティアバス※：既存バス路線で**カバーできない部分の運行**や**利用者の見守り機能**

地区センター・地域ケアプラザの開所

- ・**既存のバス路線がない**（大型車の侵入不可）
- ・**最寄りのバス停からの山坂**



- ◆これまでの**利用実態に応じた路線再編**
- ◆**地区センター・ケアプラザへのアクセスを確保**



収支改善と利便性の確保を両立させるため、
周辺路線の再編と併せて、**小型車両（ワゴン型）を導入した実証実験**を実施

報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■ ボランティアバスとは

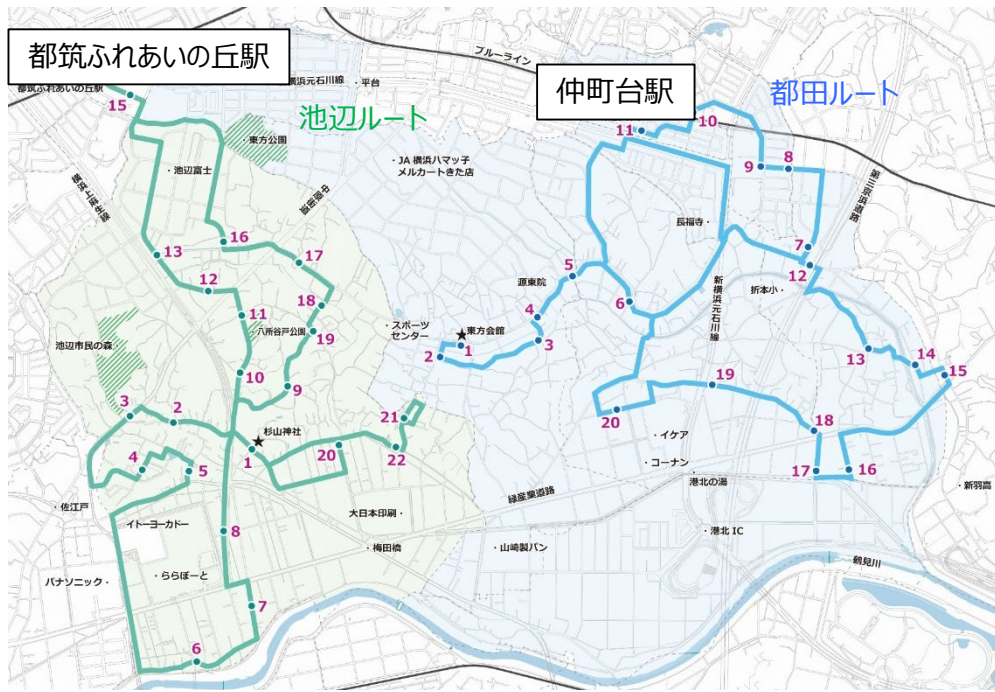
- 地域の移動手段確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いにより、運行するバス

■ ボランティアバス運行取組の経緯

- 平成28年1月 都田連合町内会及び池辺連合自治会のメンバーによる「準備会」の発足、実証運行に向け、検討を開始
- 平成29年5月 実証運行開始
- 令和元年12月 本格運行開始

運行主体	一般社団法人ボラバスと地域福祉の会※
運行ルート	都田地区、池辺地区内周回ルート（右図）
運行本数	都田地区 月、木（週2日）約2便/日（全便予約制） 池辺地区 火、金（週2日）3便/日（定時定路線）
利用者負担	10回乗車毎に徴収（1,400円、1回あたり140円相当）
使用車両	ワゴン型車両（8人乗り）1両

※ 横浜市地域まちづくり推進条例に基づく、地域まちづくりグループ。構成員は主に地域の自治会町内会長。



運行ルート

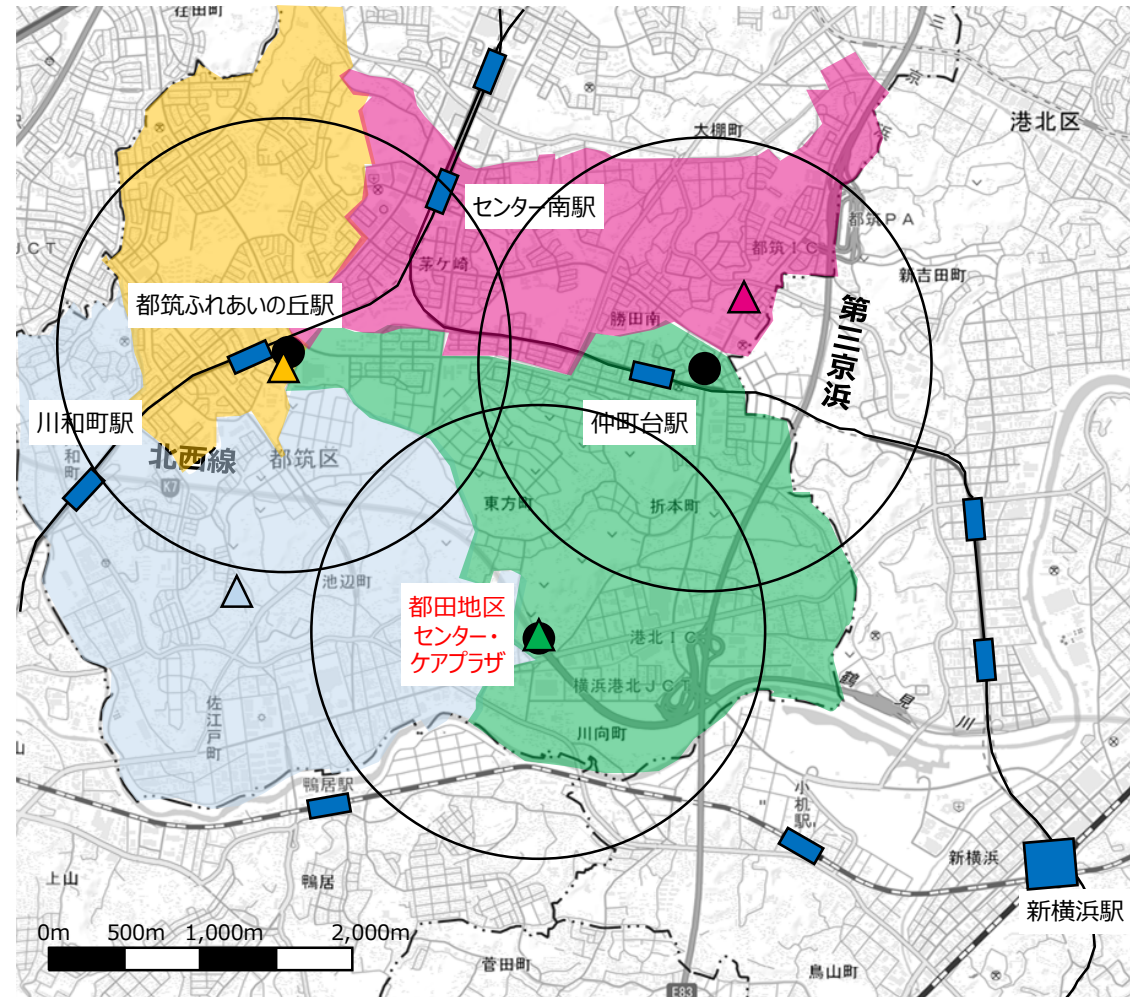
報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■地域ケアプラザとは

- 高齢者、子ども、障害者など誰もが地域において健康で安心して暮らせるよう、地域住民とともにより良い地域を作っていくための横浜市独自の施設
- 概ね中学校区圏域ごとに設置

■地区センターとは

- 地域の住民が自らの生活環境向上のために自主的に活動し、スポーツ、クラブ活動等を通じて相互交流を深めることを目的とした施設
- 日常利用圏域（半径1.5km）ごとに設置



△ 地域ケアプラザ（着色部が担当エリア）

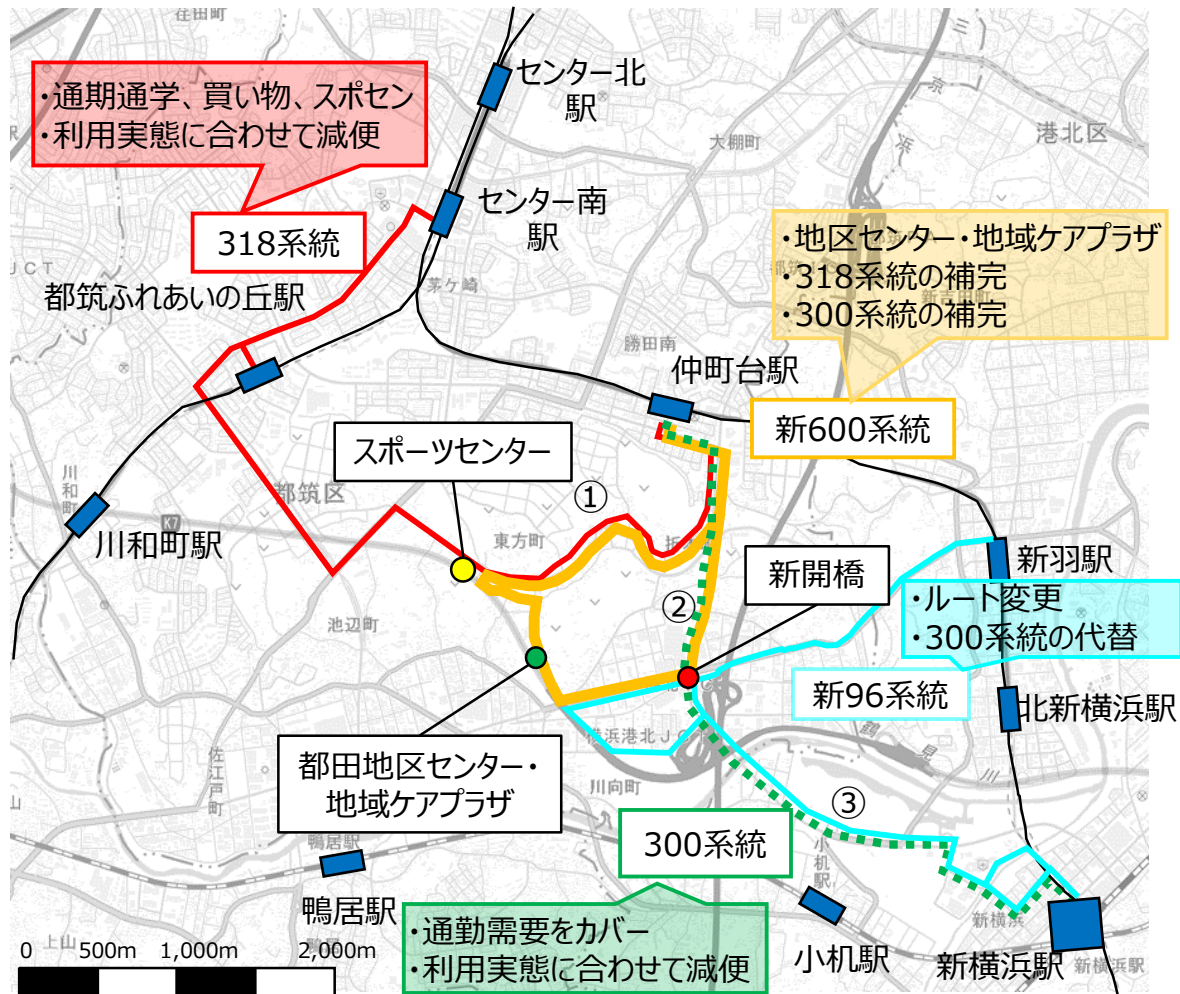
● 地区センター（円が日常利用圏内 半径1.5km）

報告（5）都筑区都田・池辺地区における

市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■ 周辺バス路線の再編の全体像

系統	時間帯	便数（平日）	
		再編前	再編後
新600	7～20時台	0便	14便
318	6～8時台	10便	6便
	9～20時台	27便	10便
300	6～8時台	11便	2便
	9～23時台	47便	0便
新96	6～21時台	0便	31便



報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

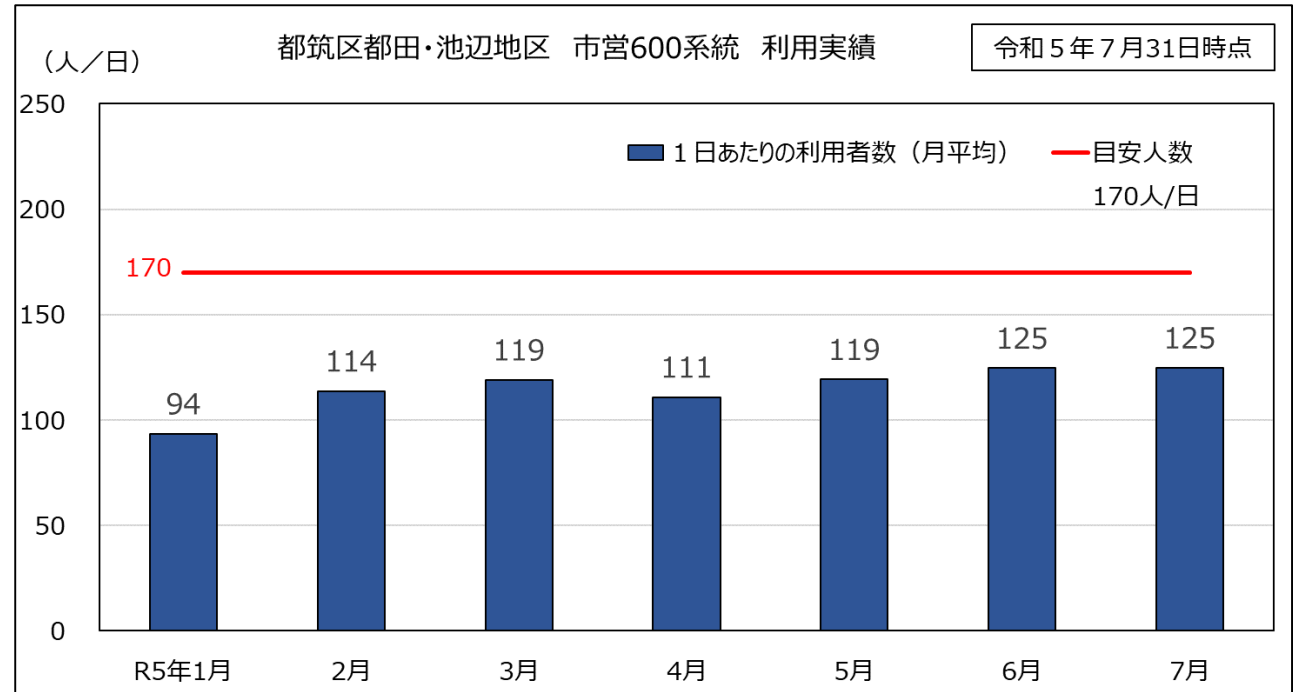
■新600系統（ワゴン型）

■利用実績（1日あたりの利用者数）

・7月の1日あたりの平均利用者数は、125人（1便あたりの平均利用者数9.4人）

・土休日の利用が落ち込んでいる

※目安人数：170人



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
平日平均（人/日）	106	134	139	132	143	143	150
土曜平均（人/日）	79	94	77	84	92	100	97
休日平均（人/日）	59	60	65	60	68	48	65

※6月休日は一部集計できていない時間帯があるため、数値が低くなっています

報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

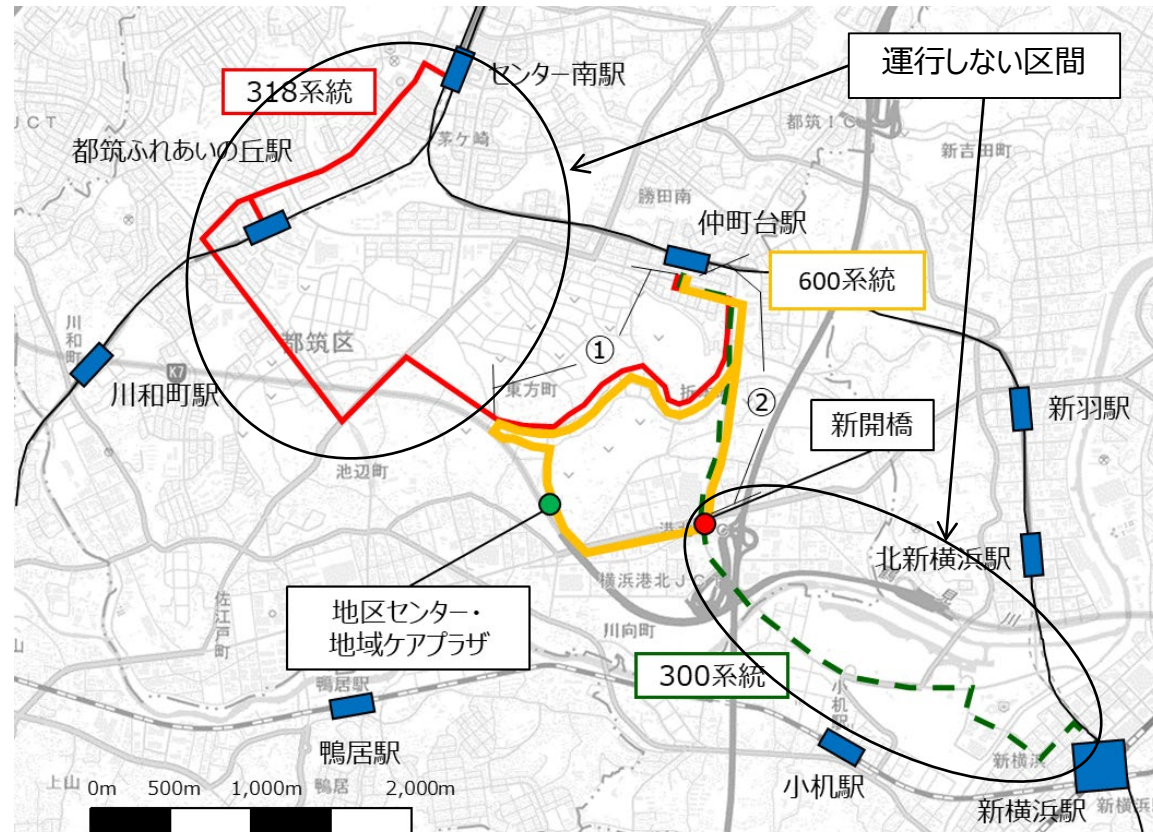
■新600系統（ワゴン型）

■ 1日の利用者数の目安とした170人の根拠

- ・300系統と318系統の利用者が600系統に乗り替わること、運行計画やダイヤ変更の影響を考慮し、設定

300系統と600系統の重複部分（②部）と
318系統と600系統の重複部分（①部）の
利用者：227人/日（実証実験前実績）

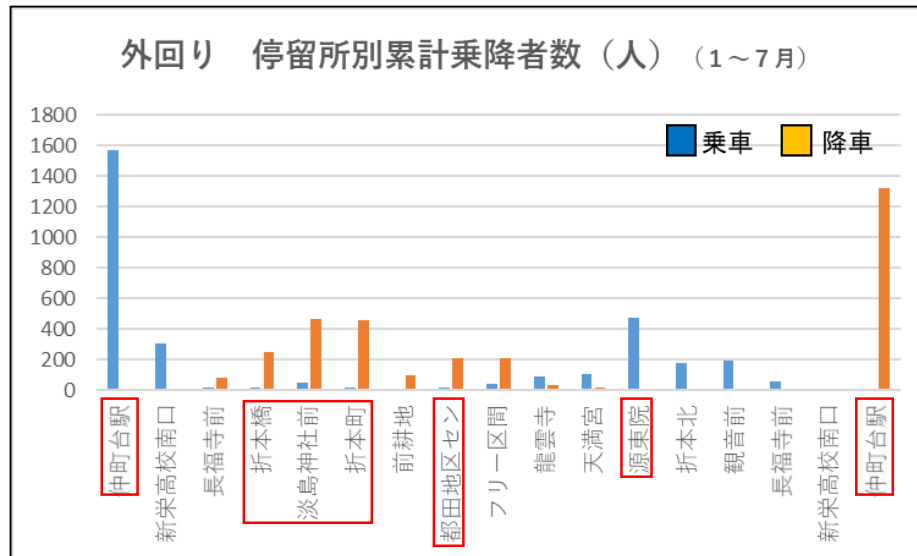
⇒ 運行本数が約3/4に減ったこと、
および運行しない区間が生じることを考慮し、
 $227人/日 \times 3/4 \div 170人/日$
と設定



報告（5）都筑区都田・池辺地区における 市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

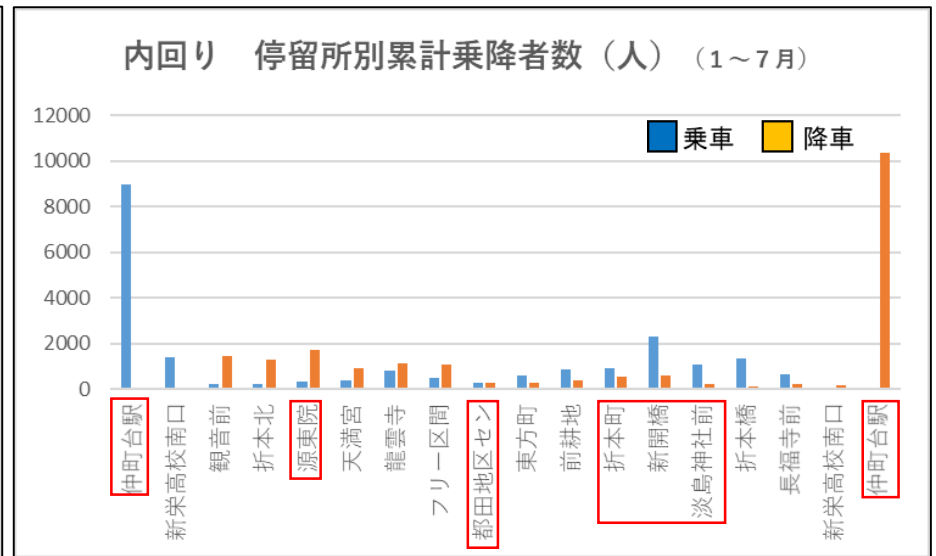
■新600系統（ワゴン型）

■利用実績（停留所別累計乗降者数）



乗車 < 降車

乗車 > 降車



乗車 < 降車

乗車 > 降車

- ・「仲町台駅」の乗降者数が最も多い
- ・住宅の多い「源東院」や、事業所・商業施設の集まる「新開橋」周辺の乗降者数が多い
- ・「都田地区センター・ケアプラザ」の利用が他のバス停の利用と比較して少ない
- ・乗車数と降車数に乖離のある地区がある
⇒行きか帰りしか利用されない場合がある

「都田地区センター・ケアプラザ」の利用状況（1～7月）

	乗車数 上段：累計 下段：日・便平均	降車数 上段：累計 下段：日・便平均
外回り	18人 0.09人/日 0.04人/便	207人 0.99人/日 0.50人/便
内回り	304人 1.45人/日 0.13人/便	295人 1.41人/日 0.13人/便

報告（5）都筑区都田・池辺地区における

市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■新600系統（ワゴン型）

■新ダイヤでの運行（令和5年10月～）

内回りのみ運行だと駅まで（駅から）のアクセスが遠回りになるといった声や、土曜日の朝・夜時間帯の利用が特に少ないこと等から、よりご利用しやすく効率的な新ダイヤでの運行を令和5年10月から開始

（平日）・9時台から16時台を交互運行に変更

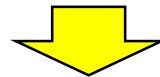
（土曜）・7、8、19、20時台の運行は廃止し土休日共通ダイヤに変更（9～18時台の運行）

・9時台から16時台を交互運行に変更

（休日）・9時台から16時台を交互運行に変更

運行時間帯ごとの循環方向

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
平日・土曜	外	外	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内	内
休日	—	—	外	外	内	内	内	内	内	内	内	内	—	—



※赤字：変更箇所

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
平日	外	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	内	内	内
土休日	—	—	内	外	内	外	内	外	内	外	内	内	—	—

報告（5）都筑区都田・池辺地区における
市営600系統実証実験の利用状況と10月からのダイヤ変更について

■今後の予定

	令和4年度	令和5年度		令和6年度
	1月～3月	4月～9月	10月～3月	4月～
各種調整	→			
実証実験	→		新ダイヤ	→
				→
本格運行				→

※ 関係機関と調整中の内容を含むため、今後、内容が変更となる場合があります