

1 主旨

横浜市では、平成 27 年に策定した「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」に基づいて、都心臨海部の地域全体の回遊性向上やまちの賑わいづくりに寄与し、市民及び観光客などの来街者の利便性を高めるため、新たな交通の段階的な導入を検討しています。その中で、短期的には 2020 年までに連節バスを活用した新たな交通を一部導入することになりました。

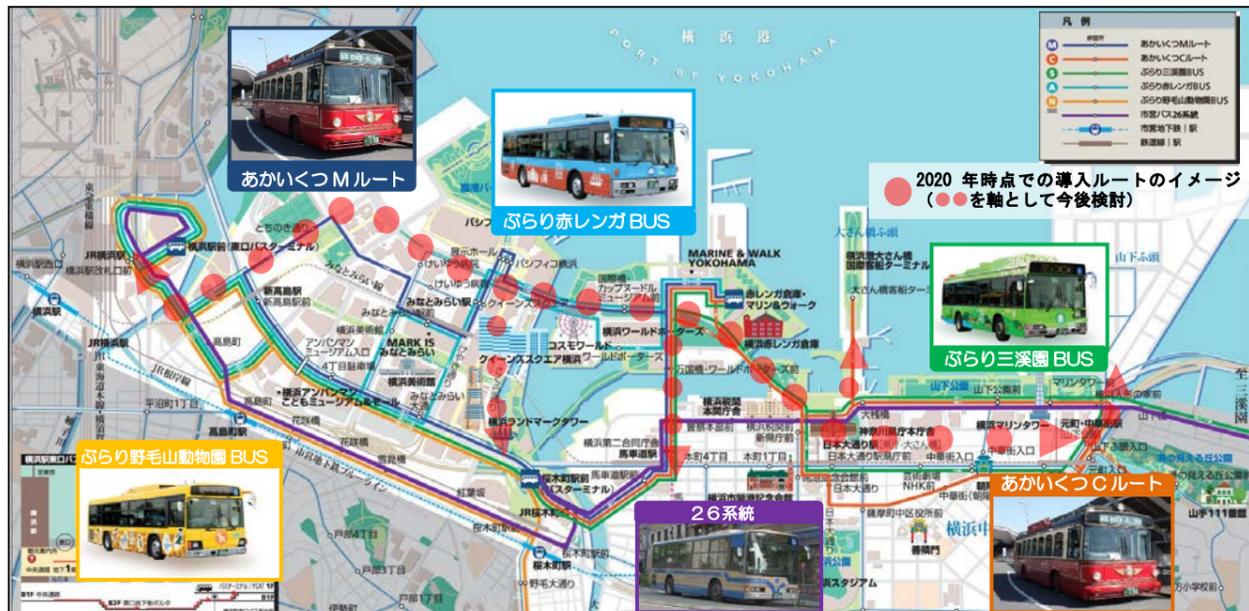
＜役割分担＞

- 横浜市 全体計画と走行環境の整備や交通結節点などのインフラ整備を行い、
- 交通局 市と連携し、停留所上屋などの整備や連節バスの運行を担います。

＜運行事業者となる意義＞

- 導入が予定される都心臨海部は、市営バスの主要な事業エリアであり、長年培ってきた路線の運行実績に基づくノウハウを連節バスの運行に活かします。
- 都心臨海部で運行されるバスのほとんどが市営バスであることから、連節バスの導入に際して、周辺の路線バスルート^①を再編して最適なバスネットワークを構築します。
- 「あかいくつ」など他の観光系路線バス等と連携して、それぞれの個性を生かしながら市営交通ネットワークを形成し、この地域における観光需要を取り込みます。

2 導入予定エリアの観光系路線バス等の現状



起終点	路線名	運行便数	H28.10月～H29.3月	
			1便あたり乗車人数(人)	乗車人数※累計(人)
桜木町駅前	あかいくつ Mルート	平日 1便/時	14	15,148
		土休日 1便/時	20	12,470
	あかいくつ Cルート	平日 3便/時	38	138,582
		土休日 4～5便/時	58	154,876
横浜駅前(東口)	ぶらり三溪園BUS	平日 —	—	—
		土休日 1便/時	33	23,358
	ぶらり赤レンガBUS	平日 —	—	—
		土休日 1～2便/時	24	22,481
	ぶらり野毛山動物園BUS	平日 2～4便/時(桜木町始発含)	15	161,048
		土休日 2～4便/時	22	101,840
26系統(横浜駅～山下橋)	平日 3～7便/時	15	277,331	
	土休日 3～4便/時	13	115,471	

※ 乗降客センサーの計測値(速報) 総計1,022,605人

3 運行上の課題

- 需要を十分に見極めながら、連節バスの特長を活かして、ルートやサービスレベルを検討する必要があります。
- 想定ルートは、既存バス路線と重複する区間が多いことから、「あかいくつ」や「ぶらり観光 SAN 路線」を含めたバスネットワークの再編が不可欠です。
- ターミナルや停留所の改良、定時性・速達性を確保するための走行環境の整備が必要です。
- 事業採算性を確保するため、大量輸送や速達性といった連節バスの特性を活かして、朝ラッシュ時の通勤・通学輸送への活用を検討します。
- 連節バス車両は高価であり、調達にあたっては国等の補助金など財源の確保が必要となります。(1両あたり約1億円と通常のバスの約4倍)

＜参考＞ 導入時必要経費

- 車両
- 連節バスの整備工場(三柱リフト、洗車設備など)
- 停留所(上屋、標柱)
- 情報案内・バスロケーションシステム など

＜参考＞ 連節バスの特長

- 定員が通常のバスの2倍近いため、大量・集中する需要へ対応することで、運行の効率化(車両数や人件費の削減など)を図ることができます。
- 走行環境の整備や急行・快速運転をあわせることで、効果的な運行を行うことができます。

【導入事例】

- ・通勤・通学など大量・集中する需要に対応(湘南台地区、厚木業務集積地区、幕張新都心など)
- ・多数のバス路線が集中する区間を幹線軸として再編(新潟市BRT、福岡市BRT、岐阜市BRTなど)

新潟市BRT(新潟交通(株))

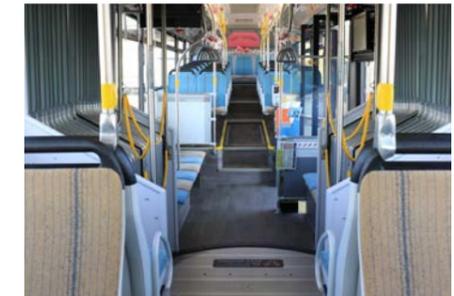


新潟市ホームページより



定員 116人(座席46人)

福岡市都心循環BRT(西日本鉄道(株))



定員 134人(座席54人)

都心臨海部における連節バスを活用した新たな交通について【中間報告】

1 新たな交通の導入検討について

- ・将来にわたり輝き続け、魅力にあふれた“世界都市”の顔として都心臨海部を形成するため、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」を平成27年に策定しました。
- ・同プランで「施策② まちを楽しむ多彩な交通の充実」の主な取組の一つに、まちの賑わいづくりに寄与する「新たな交通の導入」を位置づけ、その段階的な導入に向けた検討に取り組んでいます。
- ・その中で、短期的には2020年までに連節バスを活用した新たな交通「高度化バスシステム」を一部導入することとしました。

②
-まちを楽しむ多彩な交通の充実-

施策

公共交通や歩行者、自転車を中心とした交通体系を強化・拡充し、移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを展開し、地域全体の回遊性を高めていきます。

その中で、今後の開発状況等を踏まえながら、まちの賑わいづくりに寄与する新たな交通の導入や、水上交通ネットワークの拡充により、更なる観光客の呼び込みや交流人口の増加、まちのホスピタリティの向上を図ります。

■主な取組内容

- 新たな交通の導入
- 道路・鉄道インフラの強化・拡充
- 客船寄港の促進、水上交通の強化・拡充
- 魅力的な歩行者ネットワークの強化・拡充
- 行動範囲を広げる交通手段の強化・拡充

＜強化・拡充を図る主な交通インフラのネットワーク＞

○新たな交通の導入イメージ

LRT(次世代型路面電車システム)

連節バス

ロープウェイ

写真出典：公益社団法人日本交通計画協会

○幅広い交通手段による回遊性づくり

水上交通ネットワークの強化・拡充

パーソナルモビリティの強化・拡充

歩いて楽しい賑わいある街並みの形成

出典) 都心臨海部再生マスタープラン 概要版パンフレット

2 「高度化バスシステム」の概要

(1) 基本コンセプト

【基本コンセプト】

都心臨海部全体の回遊性を高め、市民だけでなく、観光客などの来街者にとっても、わかりやすく、使いやすく、快適に回遊できるバスシステム

表1-基本コンセプトの具体化に向けた視点と取組内容

視点	取組内容 ※1
わかりやすさ	まちのシンボルとなり、初めて訪れる人でもルートが明確 認識しやすい車両、明確なルート案内、案内システムの充実
使いやすさ	駅や主要な観光施設等を結ぶルート設定・スムーズな乗降や乗継により回遊性を向上 最適なルート設定、スムーズな乗降、利用しやすい乗車券、乗継しやすい環境、観光案内の充実
快適さ	利用者が移動する際に快適に過ごせ、乗ること自体を楽しめる環境の整備 快適な車両、バス待ち空間の充実、定時性の確保

※1 取組内容については、技術開発の動向などを踏まえ、段階的に検討を進めます。

(2) 事業スキームの考え方

ア 運行事業者

下記の理由から、横浜市交通局を運行事業者としました。

- ・都心臨海部のバス路線のほとんどを運行していることから、既存バス路線のルートや運行本数などの調整を行い、高度化バスシステムを含む最適なネットワークを構築することが可能
- ・他路線も利用できる乗車券の販売など面的サービスの提供ができ、利用者にわかりやすく使いやすいサービスが提供可能
- ・まちづくりや観光・MICE 施策など市の施策を理解し、高度化バスシステムの基本コンセプトに資する取組が可能。

イ 事業推進の考え方

走行環境の改善やバスターミナルの改良などのインフラ整備については市長部局（都市整備局など）が行い、運行やバス停留所、車内情報案内等の整備は運行事業者（交通局）がバス事業の一環として行います。

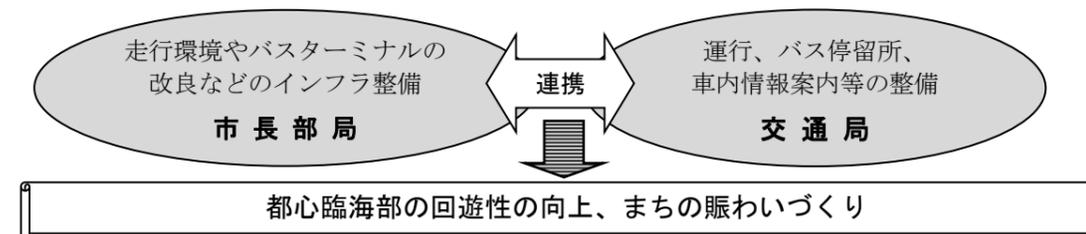


図1-事業推進の考え方

ウ 概算事業費

2020年の導入時に掛かる事業費は、車両購入、走行環境改善、乗降場整備などの費用として、概算で約20億円（※2）となります。

※2 概算事業費には、運行経費は含まれません。詳細な事業費については、今後の事業内容の検討を深度化させる中で算出する予定です。

(3) 導入時（2020年）の運行に関する基本的考え方

ア 車両

都心臨海部の回遊性の向上や街の魅力を高めることを目的とするため、街のシンボルとなり、一度に多くの需要が発生する地区の交通特性に対応できる連節バスを活用することとします。

イ ルート

横浜駅を起点とし、水際線沿いを中心に来街者が利用する主要な施設を結ぶ、「みなと交流軸」に沿ったルートを2020年時点での導入ルートとします。

なお、「関内・関外再生軸」については、みなと交流軸での利用状況や、現市庁舎の跡地利用の状況など沿線のまちづくりの動向などを考慮して検討します。

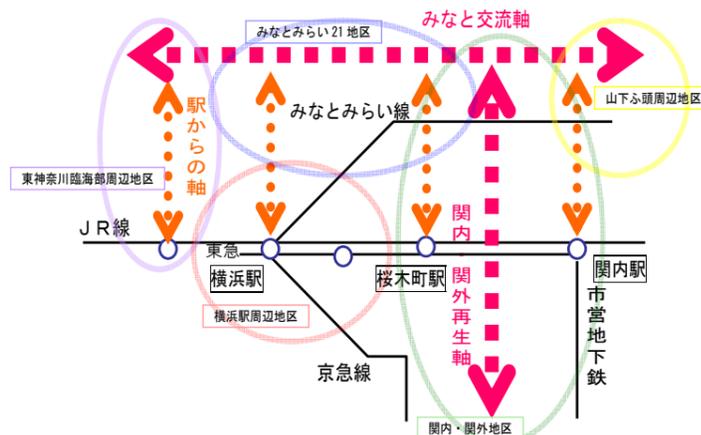


図2—新たな交通の役割とネットワーク

ウ 運行本数等

市民や来街者の回遊性の確保や、需要に応じた効率的な運行を考慮して、決定します。

エ バス停留所

鉄道駅などの交通結節点や、市民や来街者が多く訪れる施設等へのアクセスを考慮して配置します。また、過度な配置にならないよう、バス停留所の間隔にも配慮します。

オ 既存バス路線のネットワーク

高度化バスシステムを含む最適なネットワークの実現に向け市民や来街者の利便性や回遊性の向上を図るため、都心臨海部を運行している既存バス路線ネットワークを活用・再編します。

カ 運賃

既存の市営バスの運賃を参考にしつつ、今後検討を進めます。

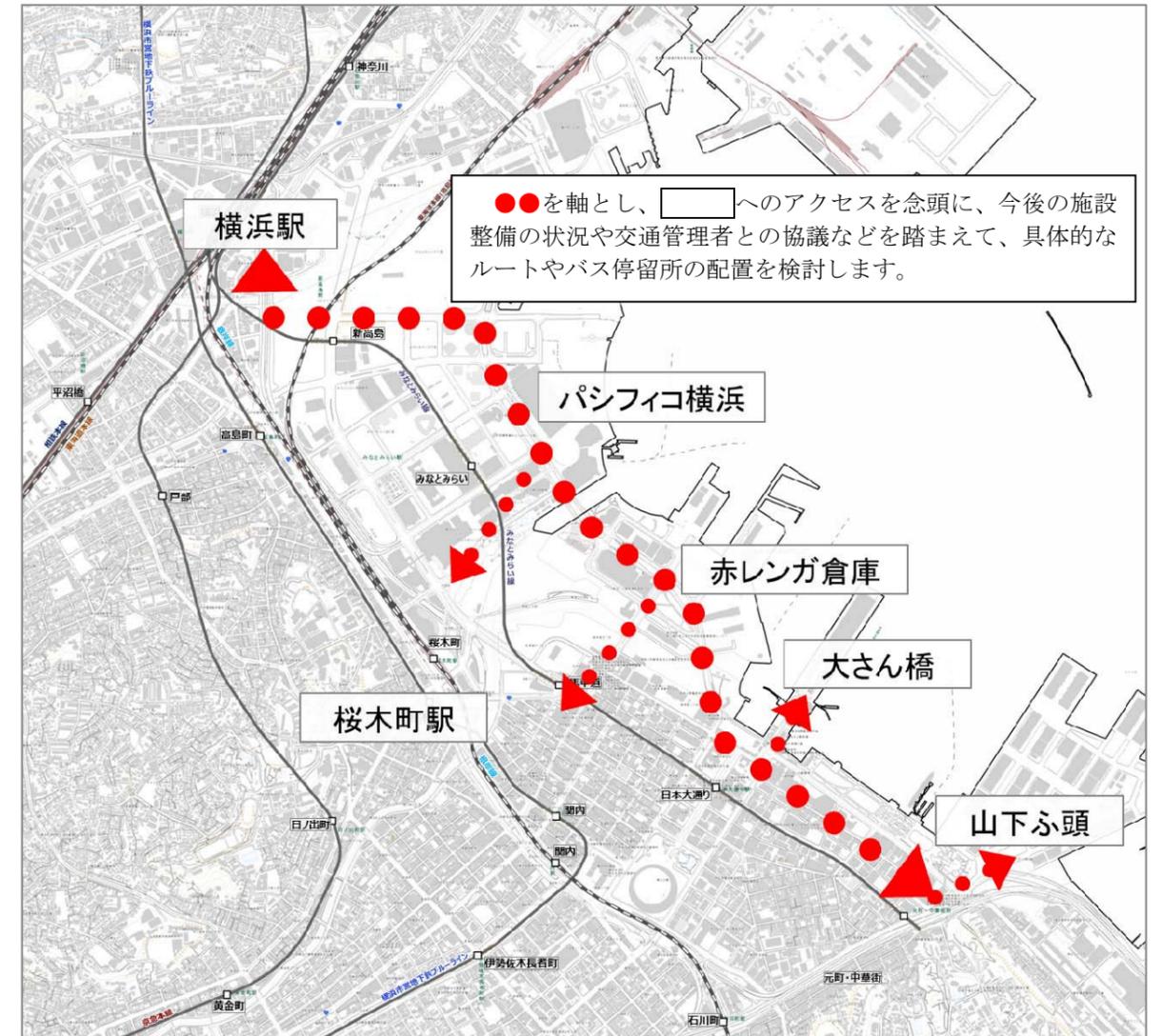


図3—2020年時点での導入ルートのイメージ

3 今後の進め方

- 高度化バスシステムの運行事業者である交通局と調整しながら、ルートや運行本数、バス車両の仕様などを決定し、平成29年度中を目標に事業計画（案）を作成します。
- 連節バスが乗り入れるために必要な道路等の改良の検討を進めていきます。
- 高度化バスシステムの基本コンセプトに沿って、トータルデザイン（※3）について検討を進めます。
- 都心臨海部における回遊性を高めるため、多様な交通の導入について様々な視点で継続的に検討を進めます。

※3 トータルデザイン

車両や施設等について一つのコンセプトに基づいたデザインとし、統一感を持たせることで、明示性や魅力等を高める手法です。