

連節バスを活用した「高度化バスシステム」について

1 趣旨

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」では、地域全体の回遊性を高めるため、まちの賑わいづくりに寄与する新たな交通を導入することとしています。

中でも、MICE施設の整備や客船受入れ機能の強化等が進められている水際線沿いでは移動需要の増大が想定されており、交通機関の早期導入による回遊性の確保が求められています。

これらを踏まえ、平成32(2020)年までに連節バスを活用した「高度化バスシステム」を導入することとし、検討を進めてきましたので、ご報告します。

2 連節バスを活用した「高度化バスシステム」の概要

(1) 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※
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
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
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

※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) 実施体制

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は都市整備局・道路局・港湾局が行い、運行や停留所、車内情報案内等の整備は交通局がバス事業の一環として行います。

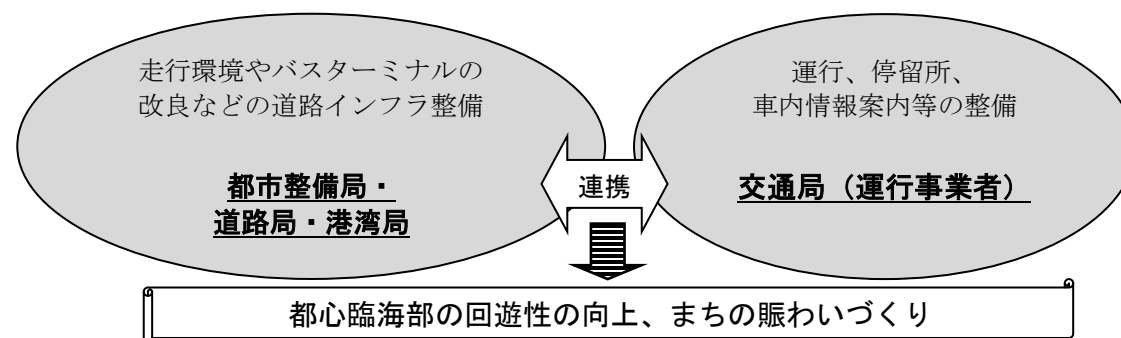


図1 事業推進の考え方

3 「高度化バスシステム」の事業計画

(1) 平成32(2020)年時点での導入ルート

横浜駅東口を起点とし、水際線沿いを中心に来街者が利用する主要な施設を結び山下ふ頭を終点とするルートとします。

停留所の詳細な位置等については、今後関係者との調整を進めて確定します。

なお、導入時には、同エリアを運行する既存バス路線を再編し、最適なバスネットワークを構築します。

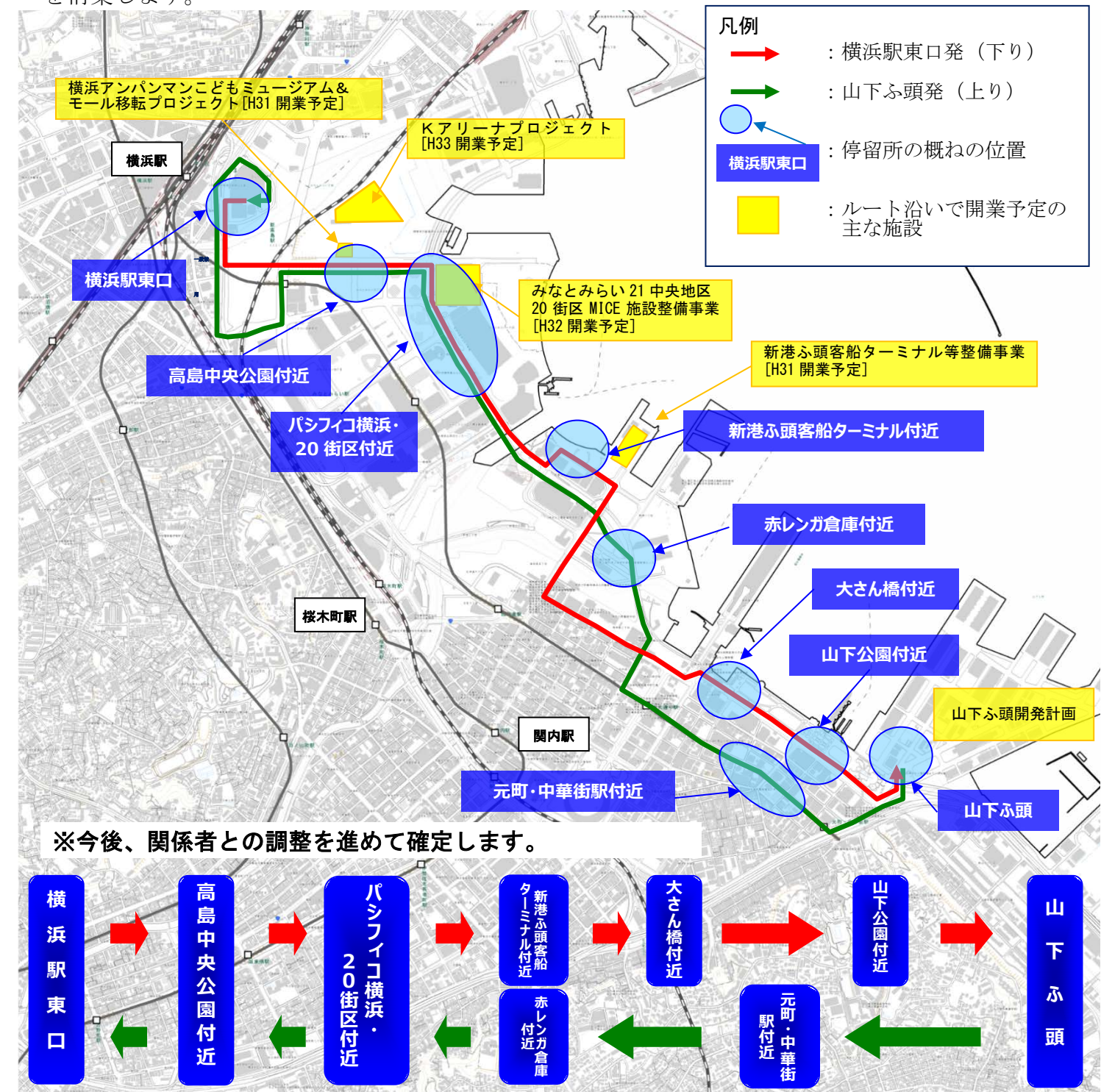


図2 平成32(2020)年時点での導入ルート

(2) 運行時間帯・運行本数

ア 運行時間帯

都心臨海部での需要が大きいと想定される、概ね10時台から19時台までとします。

イ 運行頻度

平成32(2020)年の導入時には連節バス4台で1時間あたり2~3本とし、導入後の利用状況やまちづくりの状況を踏まえ、見直しをしていきます。また、繁忙期・多客時は一般車を組み合わせたダイヤとするなど、利便性の確保を検討します。

(3) デザイン・名称

ア デザインの基本的な考え方

横浜のシンボリックな色である青に水面のきらめきを表現する光沢を持たせた「マットメタリックブルー」を用い、景観にアクセントとなり路線バスと差別化できる単色づかいのバスとします。また、利用者からの視認性を高めるために車体にシンボルマークを配置します。

イ 名称

水際線沿いを疾走する青い連節バスをイメージさせる「**BAYSIDE BLUE**」とします。

ウ シンボルマーク

移動する「2つの車体(連節バス)」をダイナミックな「2つの波」に見立ててシンボルマークとし、広がりのある空と海をイメージさせるブルーのバスに施します。



図3 シンボルマーク



図4 車両デザインのイメージ

表2 連節バス車両の主な諸元

定員	120~130名程度
座席	50席程度
全長	18.0m程度
全高	3.2m程度
全幅	2.5m程度
車両総重量	25.0t程度

(4) その他の機能 ※写真はイメージです。

交通拠点サイネージ



バスロケーションシステム



車内乗換案内



出典:新潟市BRT第1期導入事業概要(新潟市)

4 収支見通し

(1) 財源構成

連節バスの調達等にあたり、環境省の補助金※1(上限2分の1)及び一般会計の繰出金(上限4分の1)を活用します。これにより自動車事業会計の負担は、事業費全体の概ね4分の1になる見込みです。

表3 「高度化バスシステム」の事業費(見込み) 【単位:百万円】

年度	平成30(2018)年度	平成31(2019)年度	計
連節バス車両購入	396.2	-	396.2
運行情報提供システム等	56.1	62.6	118.7
停留所設備	-	141.7	141.7
連節バス車両整備機器等	30.3	2.0	32.3
事業費合計 ※2	482.6	206.3	688.9
財源			
国庫補助金、一般会計繰出金	354.3	149.4	503.7
自動車事業会計	128.3	56.9	185.2

※1 環境省による二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備補助)

※2 平成31年度の事業費及び財源については、31年度予算編成の議決を経て確定するものです。

(2) 事業見通し

年間利用者数を、既存バス路線からの転換者と新たに開発される施設の需要を併せて58万人(平日31人/便、土休日72人/便)と想定しています。事業開始当初は、車両等の減価償却費の影響を受け、営業赤字が続きますが、6年目から営業黒字に転換する見込みです。なお、事業採算性を確保するため、早朝時間帯の通勤輸送への活用も検討します。

表4 中・長期収支の見通し 【単位:百万円】

年度	H32(2020)	H33(2021)	H34(2022)	H35(2023)	H36(2024)	H37(2025)	H38(2026)	H39(2027)	H40(2028)	H41(2029)
収入	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
長期前受金戻入※1	134	108	69	44	28	18	8	2	0	0
支出	232	211	167	138	121	109	99	92	90	90
うち、車両減価償却費※2	131	82	52	33	21	13	5	0	0	0
収支差	△6	△11	△6	△2	△1	1	1	2	2	2

※1 資産の財源である補助金を、一定期間にわたって各年度に計上する収益。

※2 車両減価償却費は平成38年(2026年)で終了。

<算定条件>収入:現在の運賃体系を基に算出しています。運賃については、引き続き検討を進めていきます。

支出:車両数4台、36便/日(2便/時)、ルートを横浜駅東口~新港地区~山下ふ頭と想定。

車両減価償却費は他路線への活用も考慮し、一部を除きます。

5 事業スケジュール

平成30年度に車両調達や詳細設計等を行い、平成31年度は整備工事等を実施し、平成32(2020)年6月頃に運行を開始する予定です。また、運行開始に向けて周知・PRを図ります。

表5 事業スケジュール

年度	平成30(2018)年度	平成31(2019)年度	平成32(2020)年度
車両調達	車両導入	車両架装・試走	★運行開始 (6月頃を予定)
車両整備機器等	改修工事	洗車機改修	
運行情報システム整備 (バスロケーションシステム等)	基本・詳細設計	整備工事	
停留所整備	デザイン検討	整備工事	

この他、道路インフラ整備を都市整備局・道路局・港湾局で行います。