

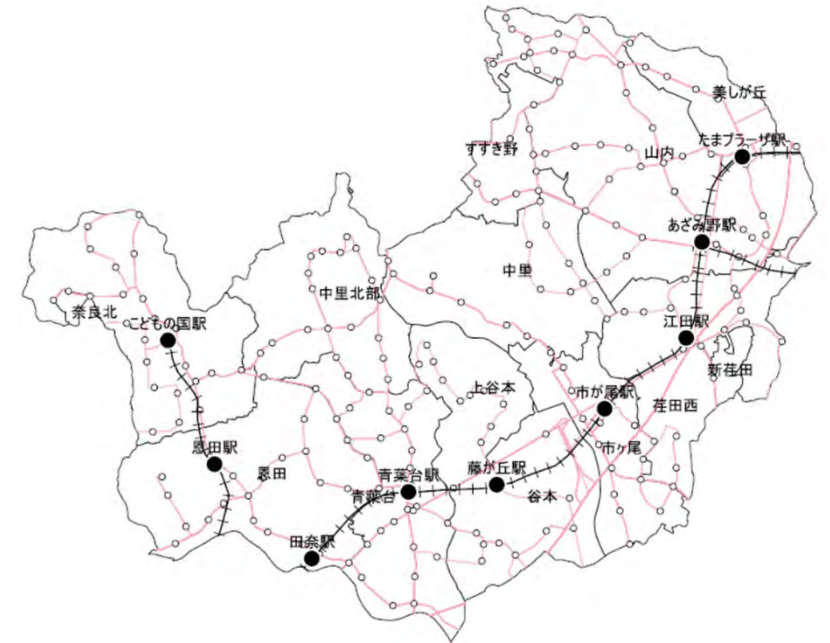
案件1 青葉区における取組

取組の進捗及び計画案について

青葉区における取組

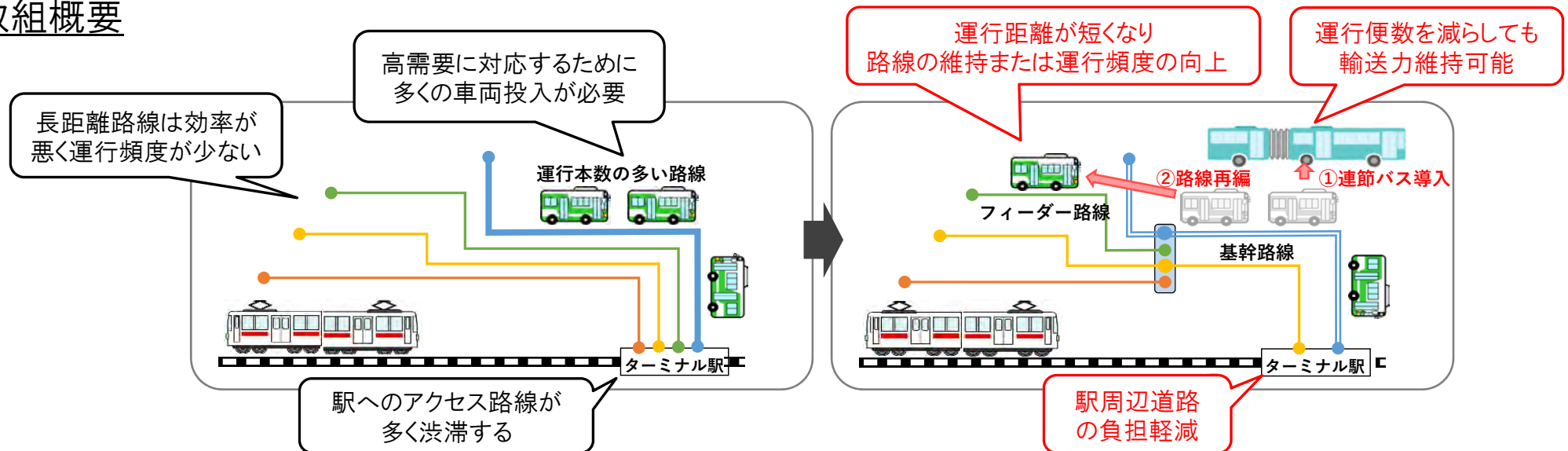
■取組実施の背景

- 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

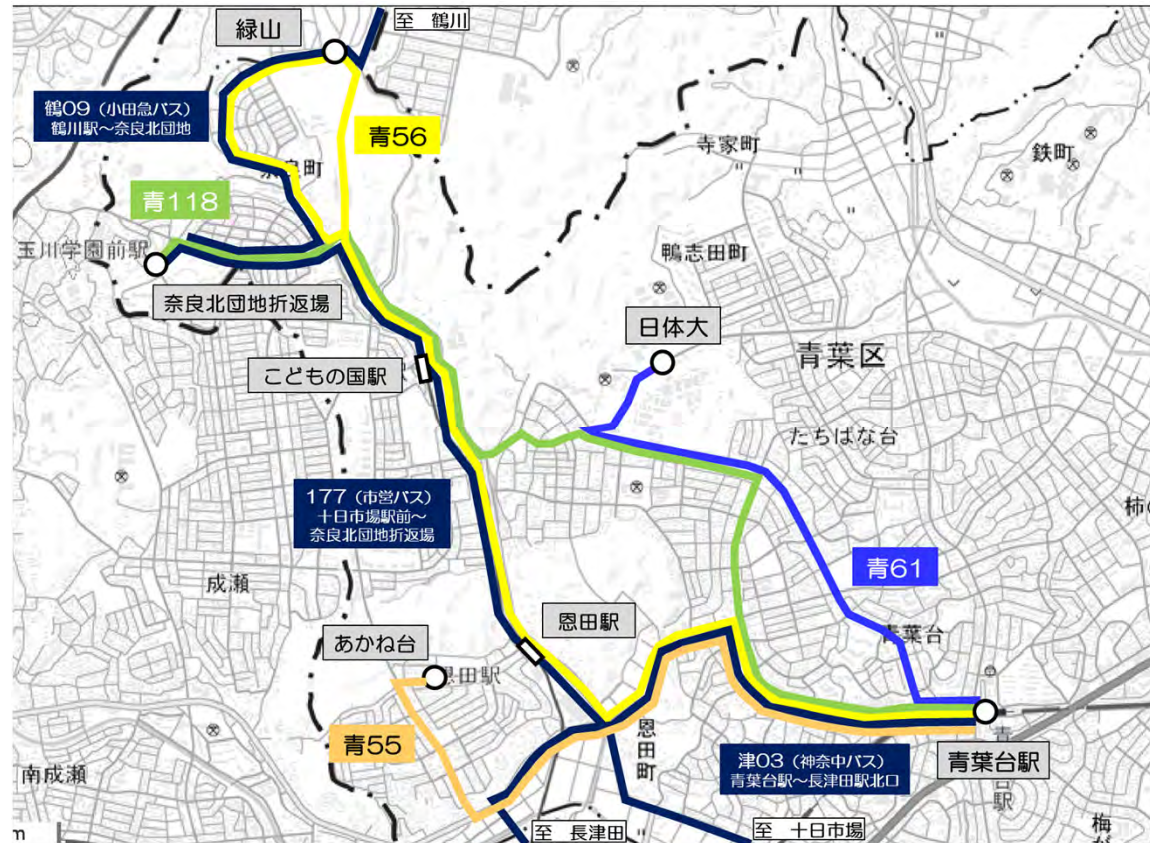
【青61系統】

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/aoba.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布もご用意。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

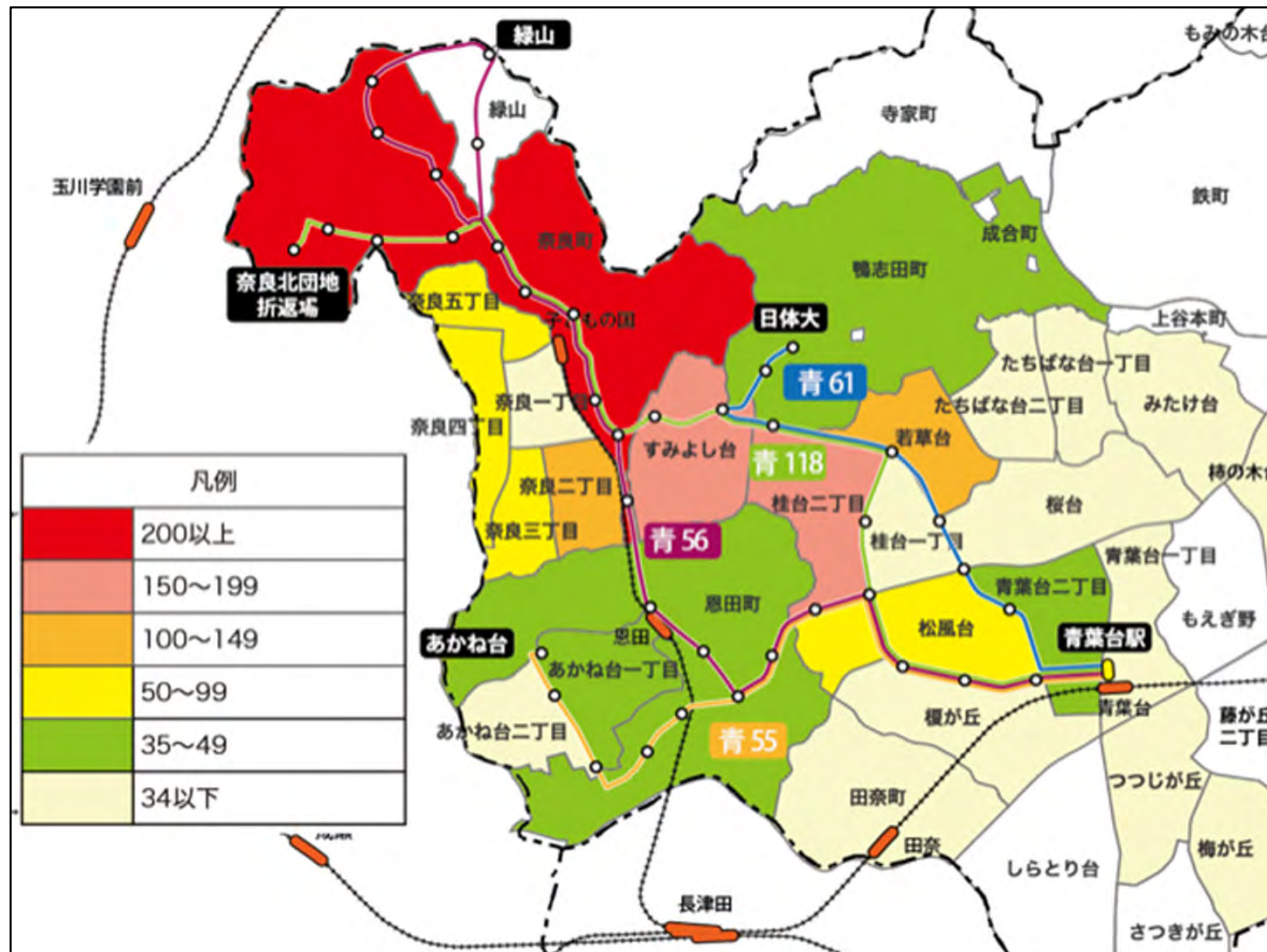
取組スケジュール・意見募集の位置づけ

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



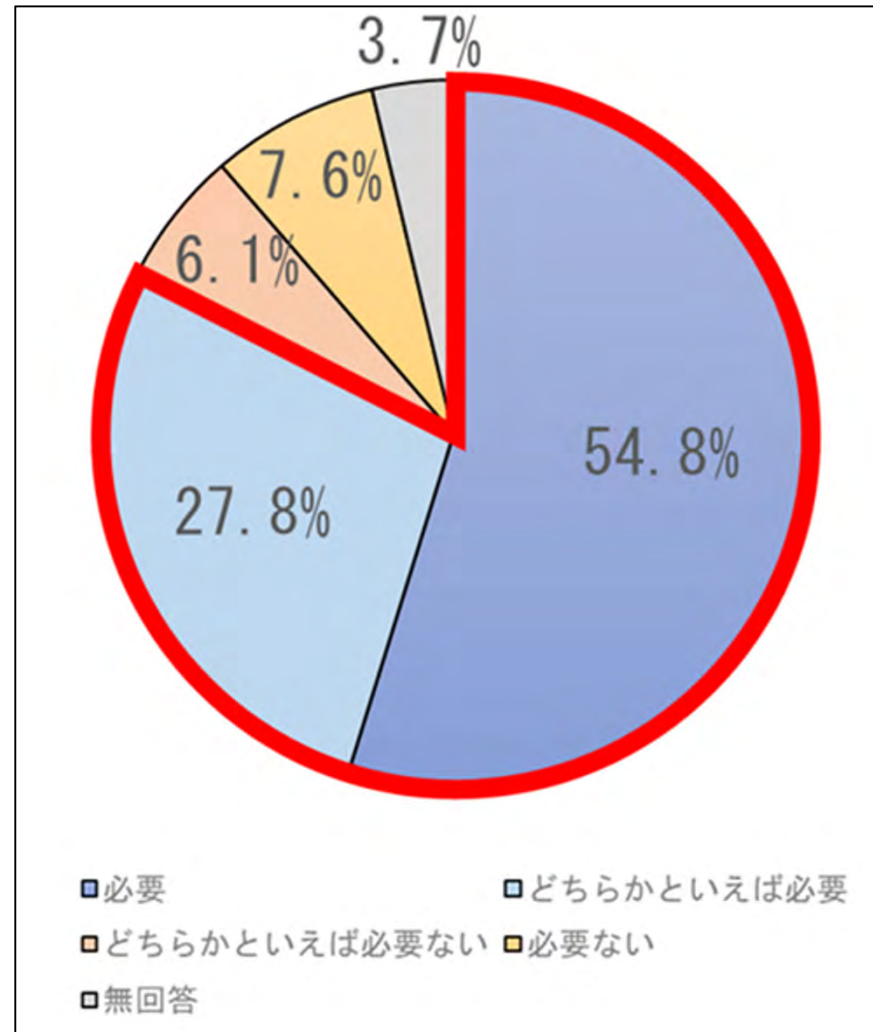
町丁目	回収数
奈良町	630
すみよし台	196
桂台二丁目	154
若草台	133
奈良二丁目	129
松風台	88
奈良四丁目	65
奈良三丁目	58
奈良五丁目	56
恩田町	47
あかね台一丁目	40
青葉台二丁目	40
鴨志田町	36
その他 (30件未満の町丁目)	229
青葉区外	85
不明	122
計	2,108

※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%

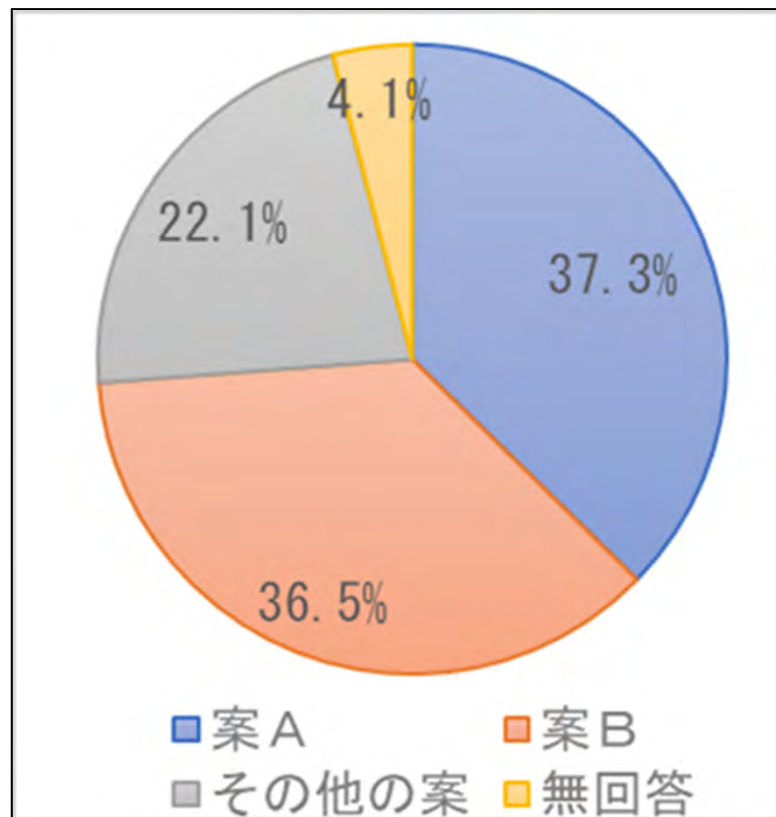
→ 取組の必要性を感じている方の割合が高い



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

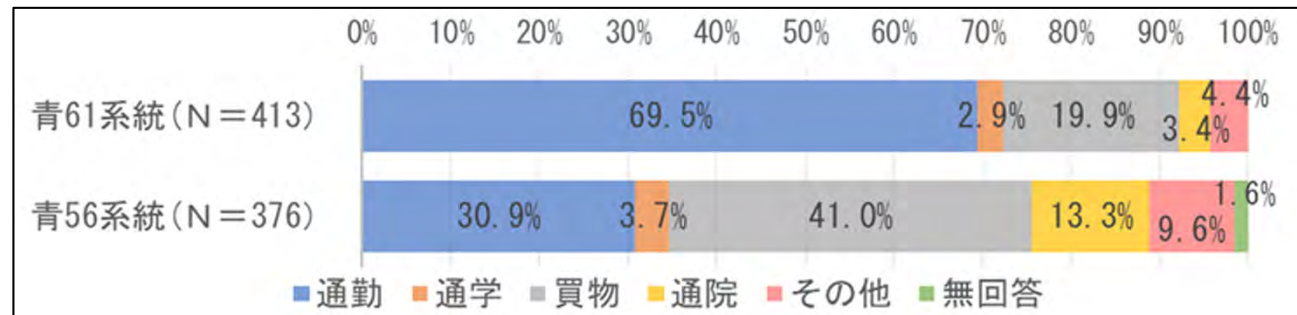


案B



■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



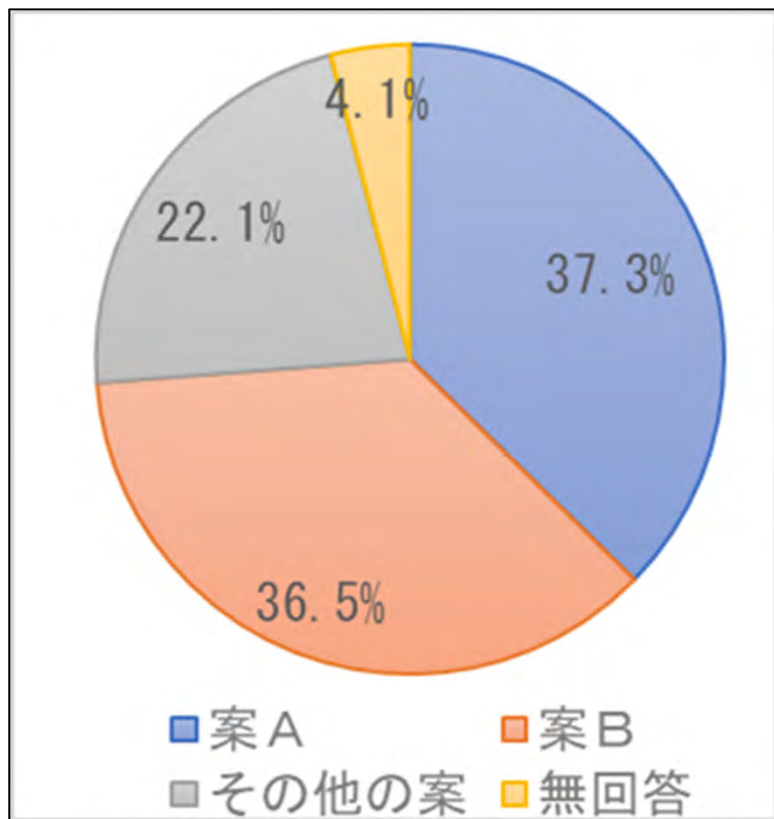
バス利用者の移動目的(系統別)

■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)

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。**

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。

■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カード利用に限りです。)
- ・「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

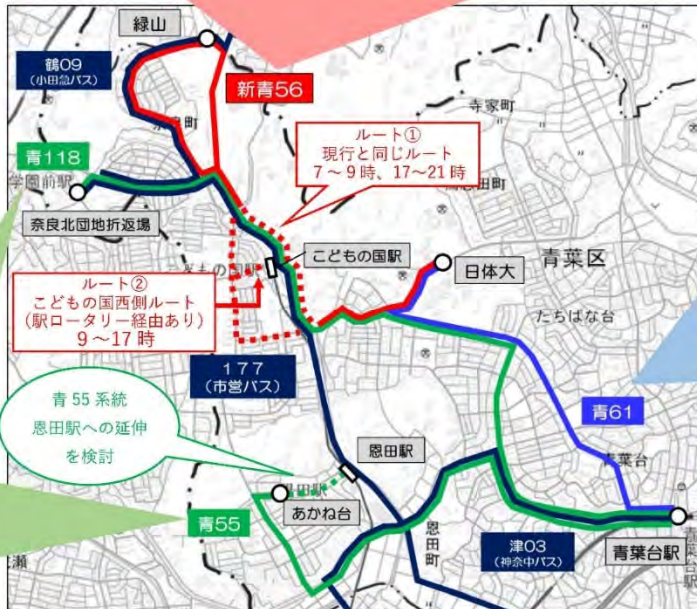


待合施設

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	<u>運行本数の維持</u>
●青55系統の起終点の変更	
取組前	取組後
あかね台	<u>恩田駅(検討中)</u>



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
昼	4～7分間隔
夜	5～8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】

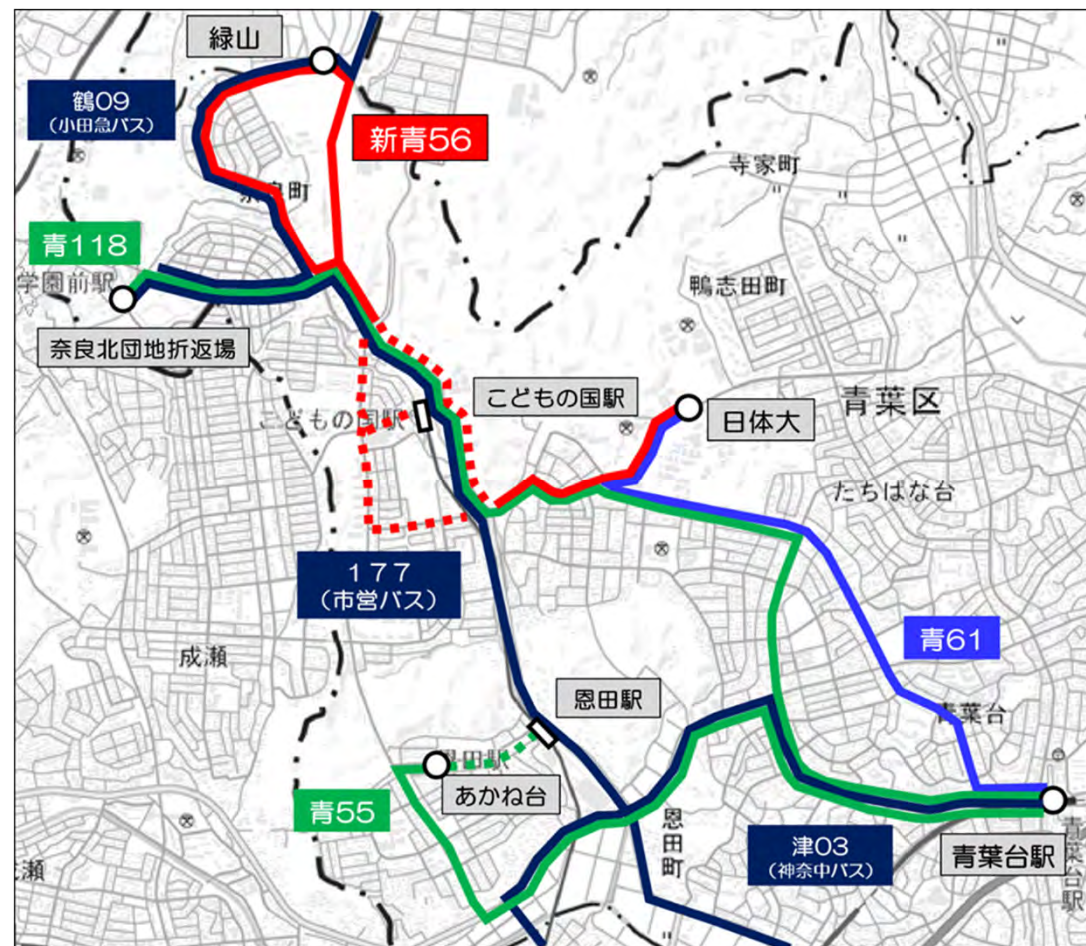
- 連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ利便性を損なわない範囲で運行便数を減らすことで、事業者の経営資源を生み出す

「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。



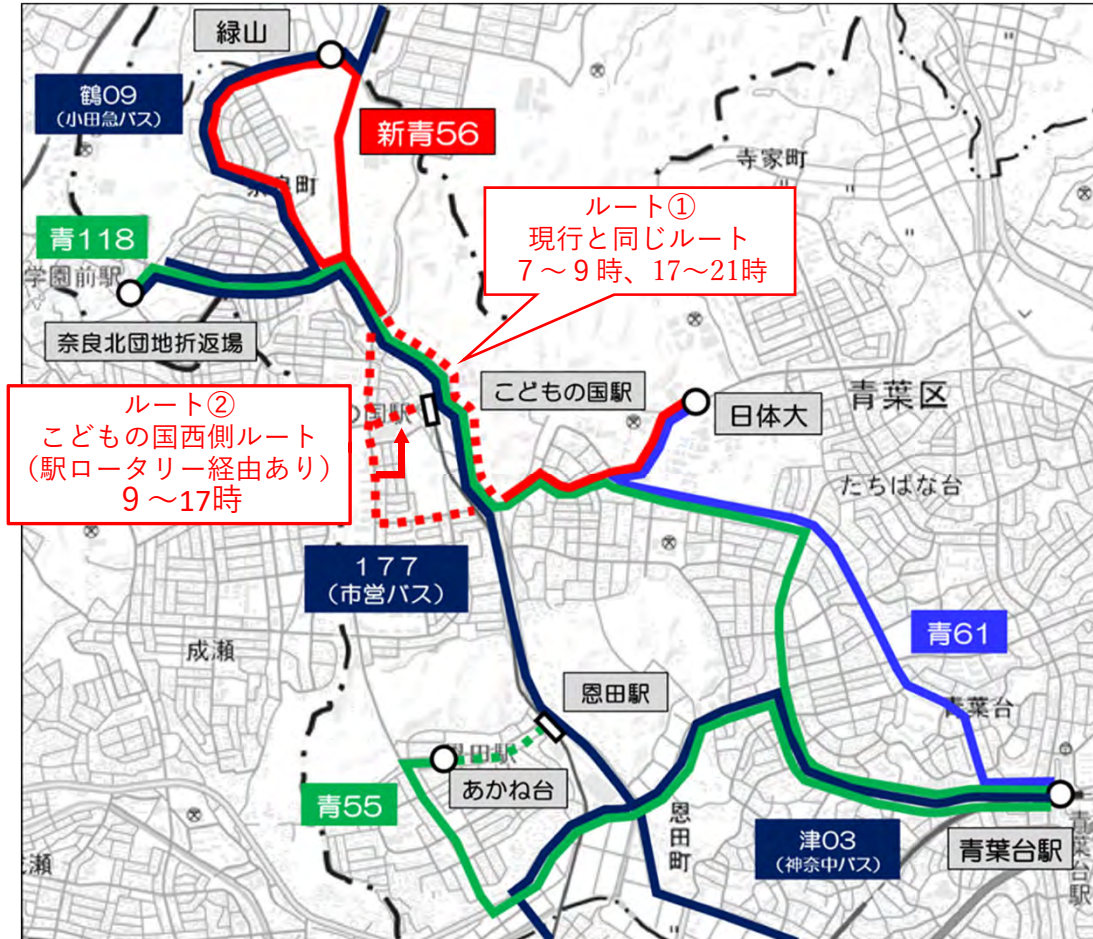
取組

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)

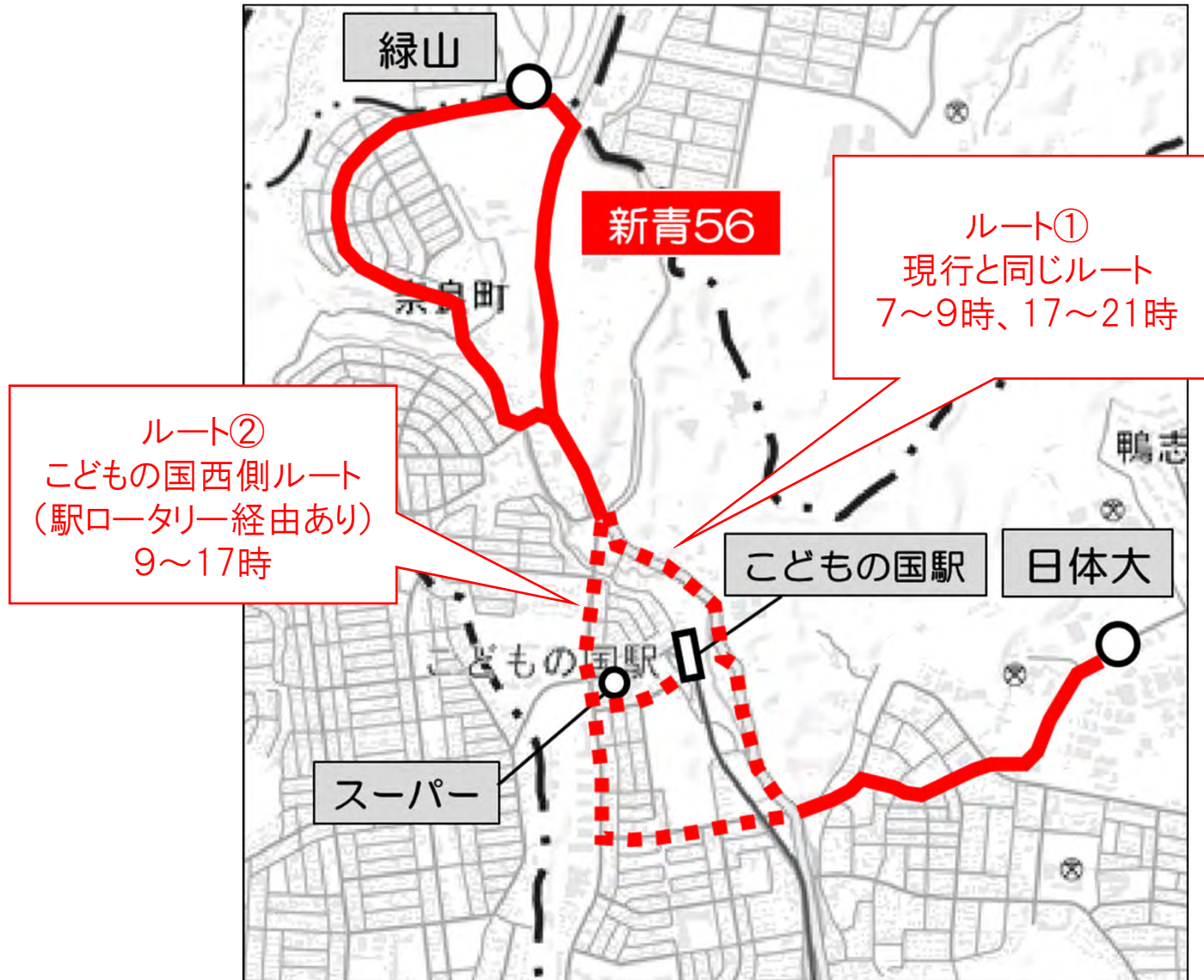


※青56系統のルートと時間帯および運行間隔と便数の組み合わせは変更となる場合があります。

取組

1

青56系統 乗継を伴う路線の維持

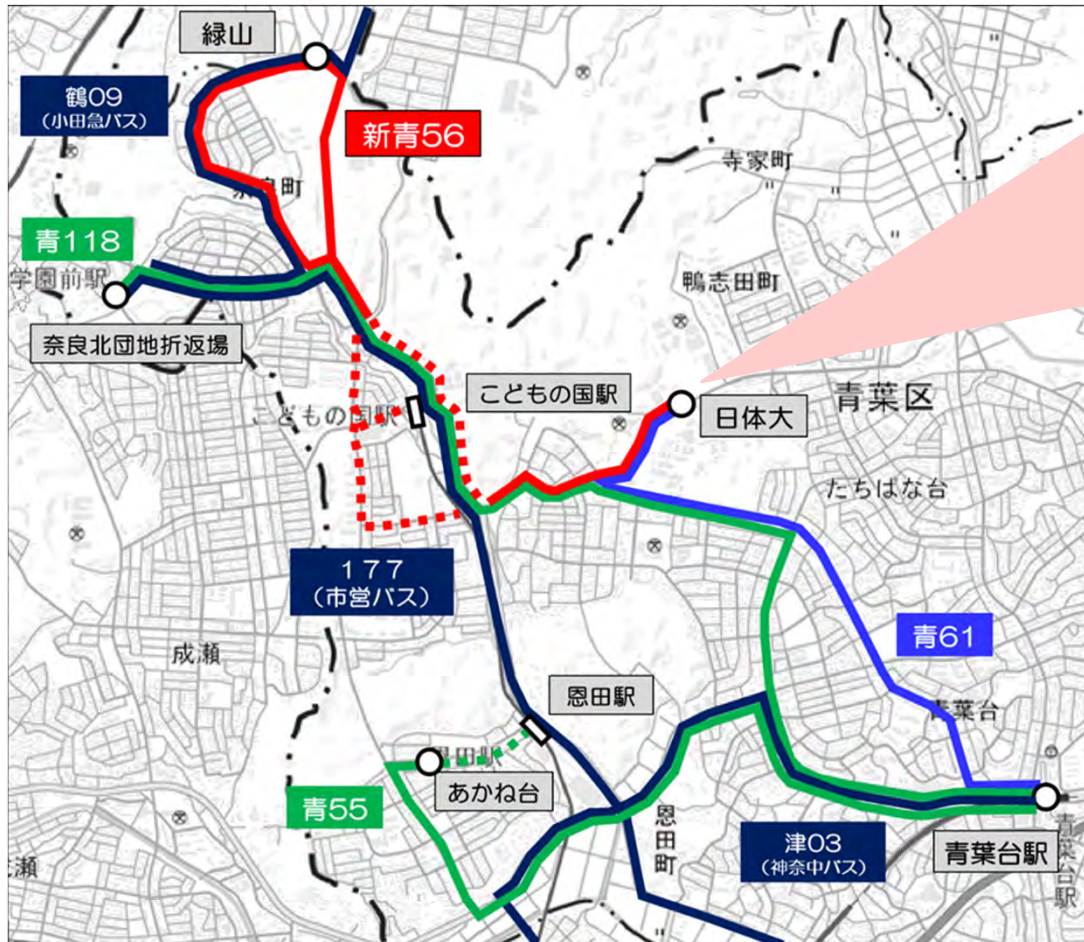


取組

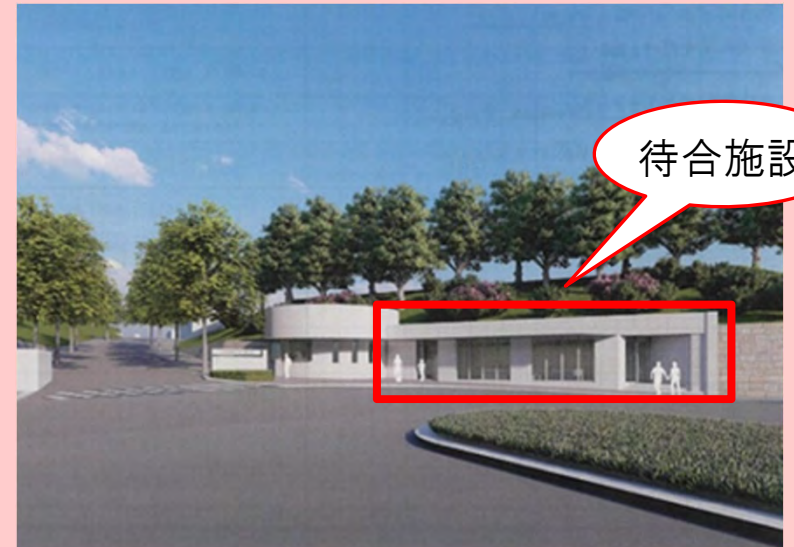
1 青56系統 乗継を伴う路線の維持

【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



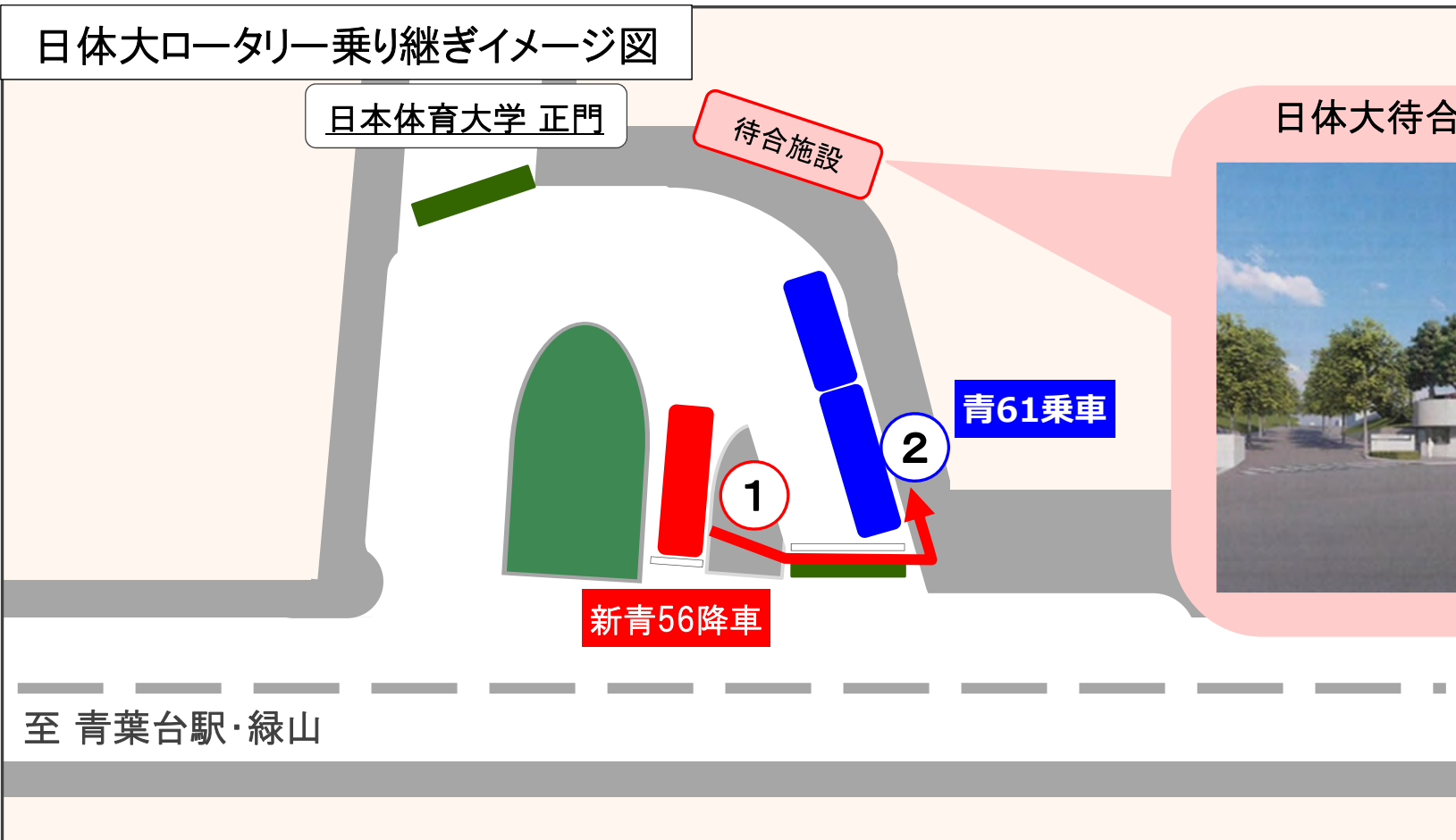
日体大待合施設のイメージ図



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

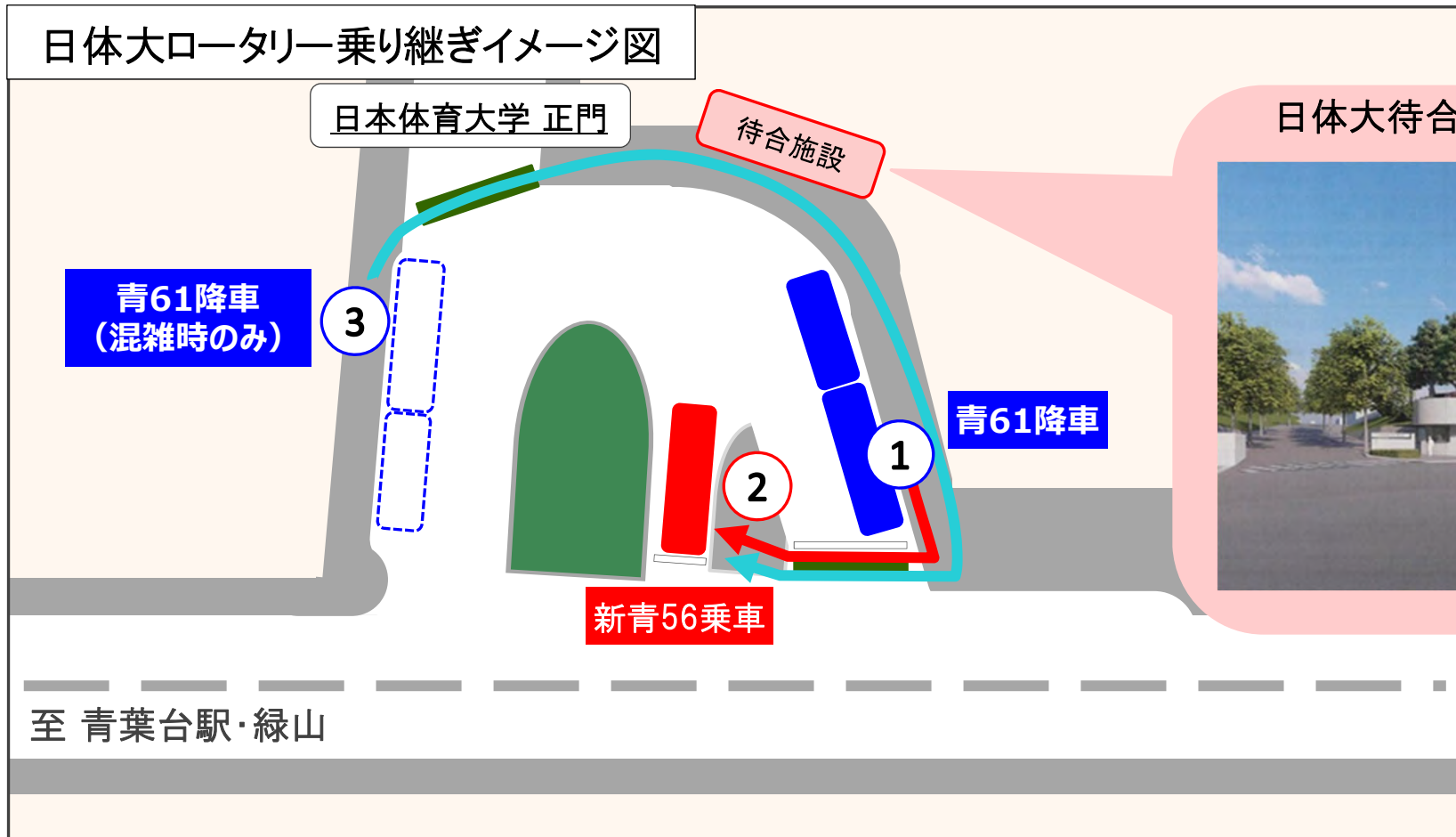


← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線
※ただし運行状況により停車位置は異なる場合があります。

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



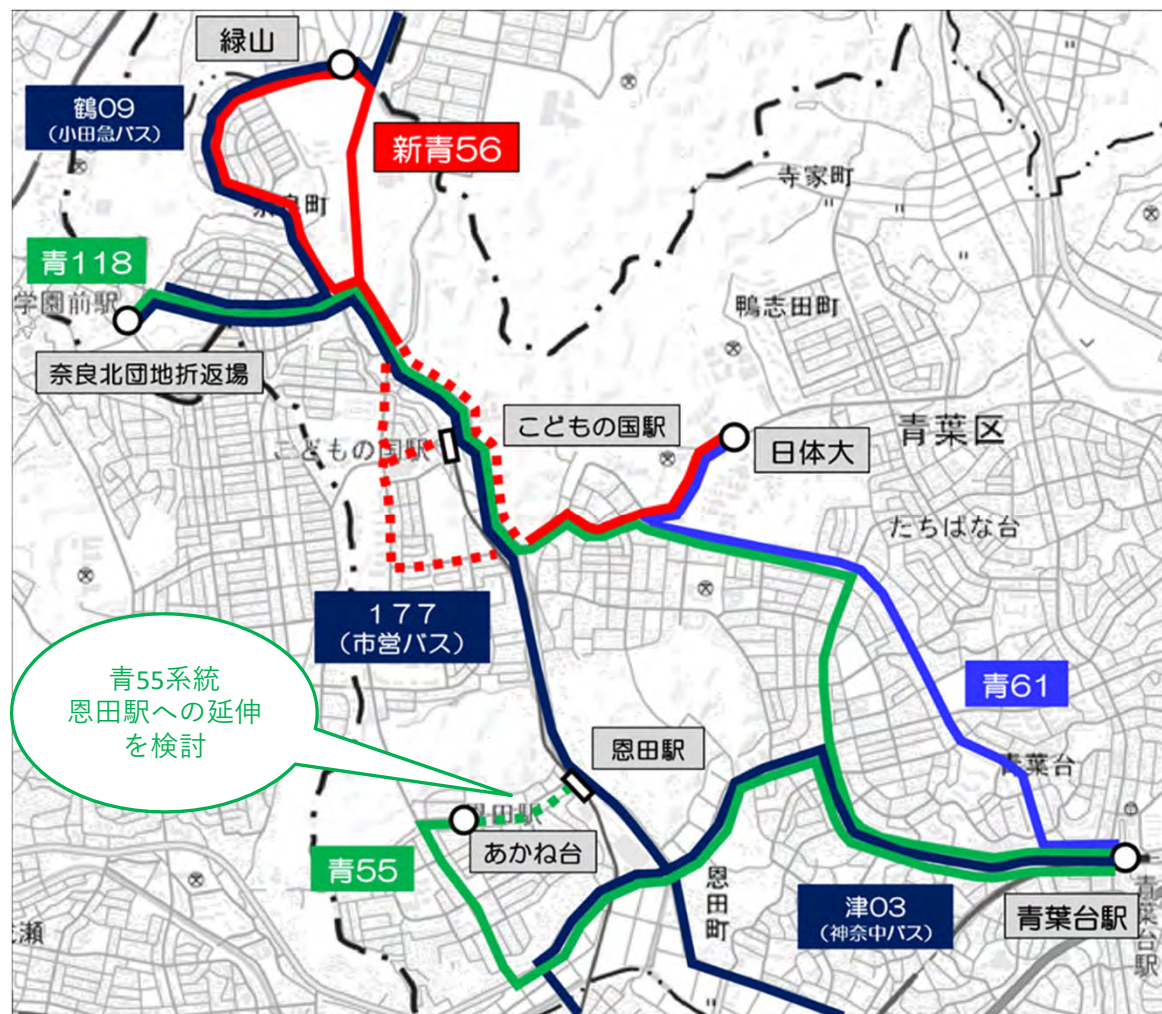
- ← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線(通常時)
 - ← 青61系統と青56系統の乗継の際の導線(通学時間帯等の混雑時のみ)
- ※ただし運行状況により停車位置は異なる場合があります。

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

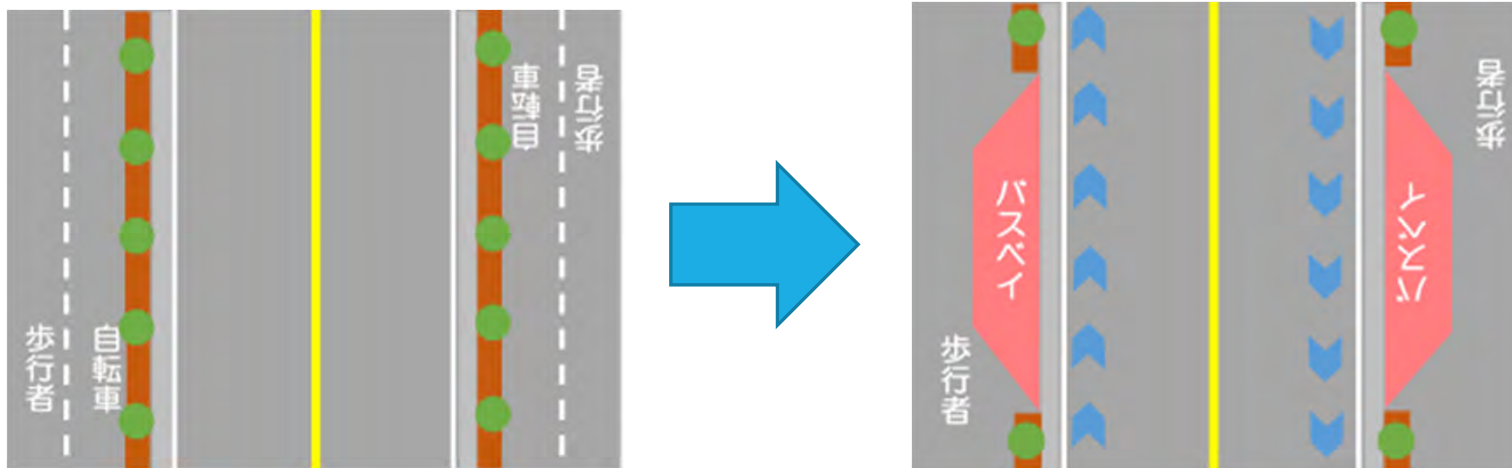
Ⓐ今まで通り自転車は
歩道を通行可能な区間

Ⓑ 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。

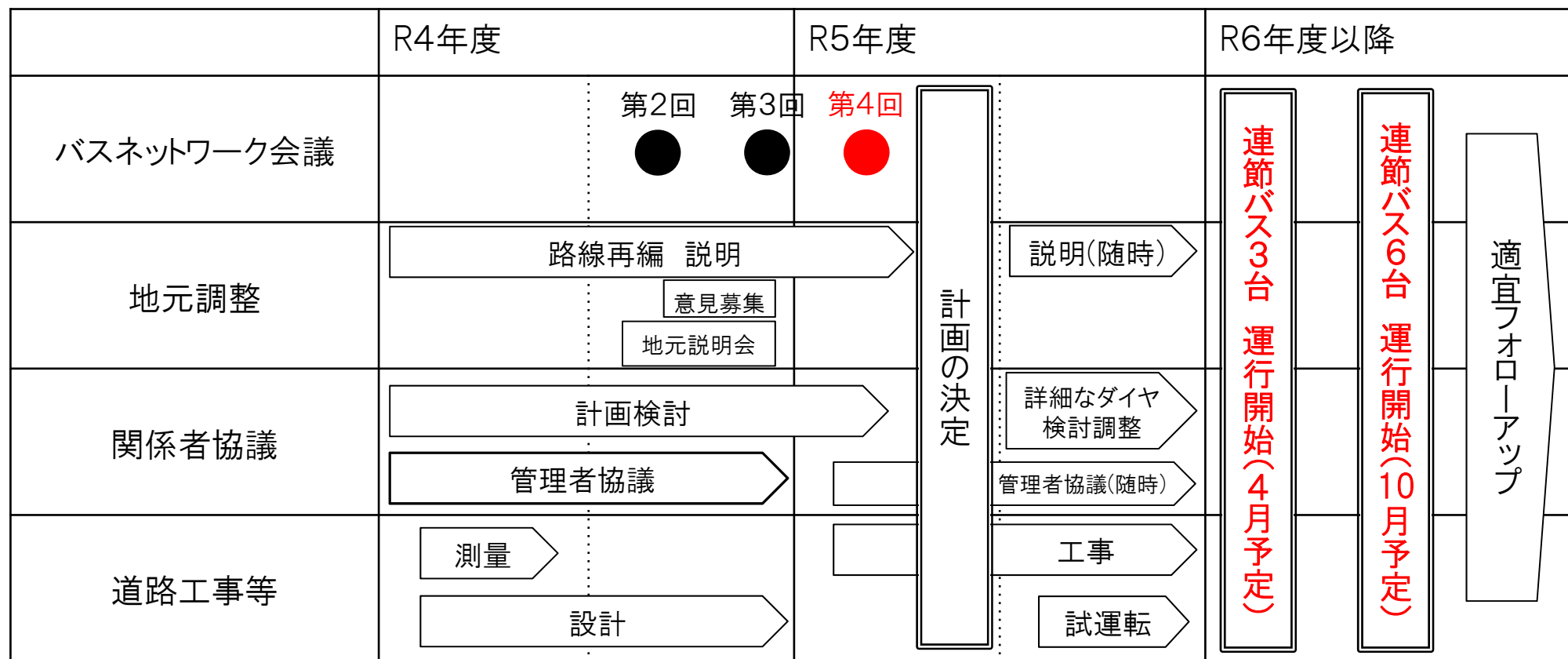


矢羽根のイメージ写真 ※⑦停留所の写真

【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

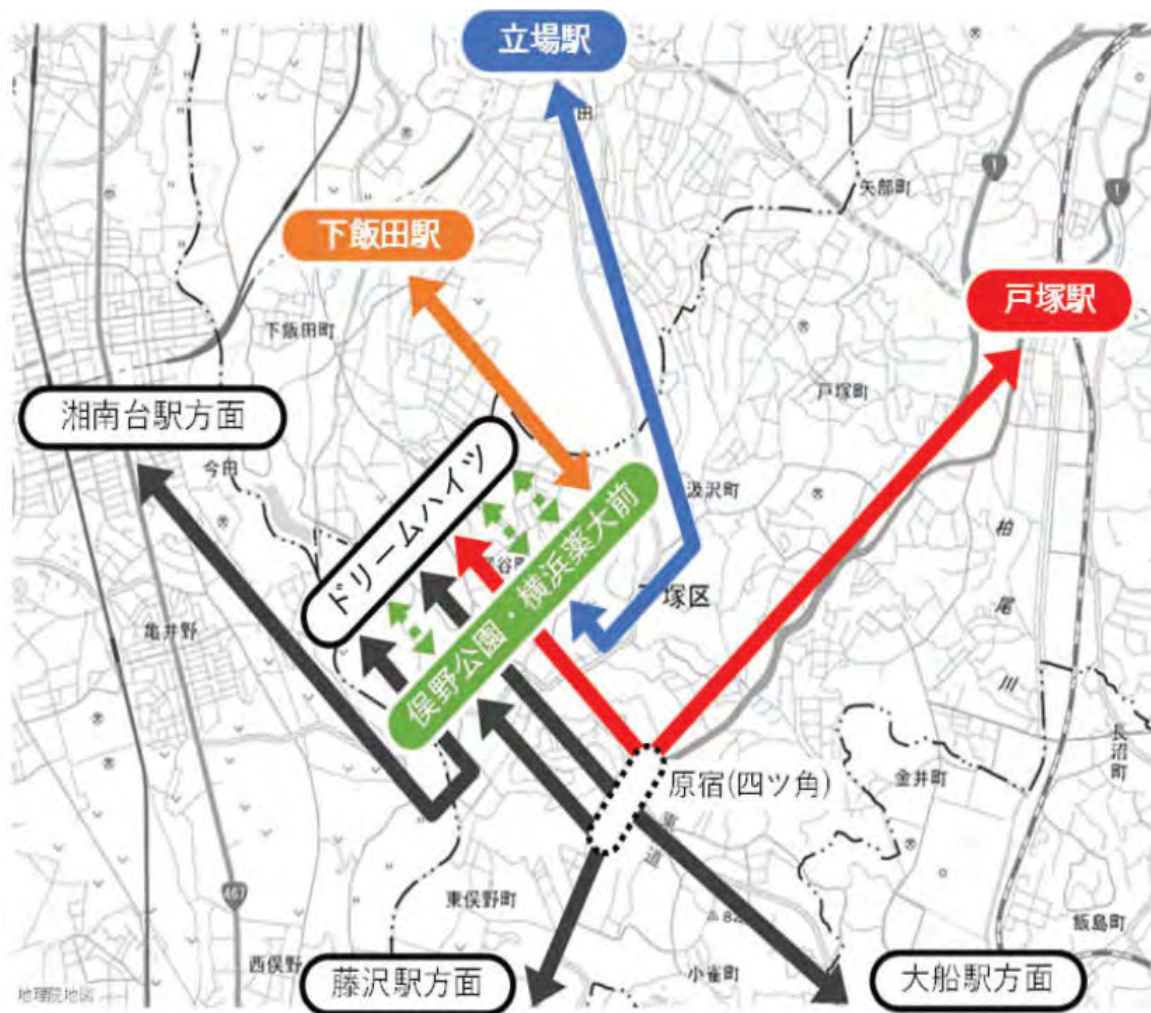


案件2 戸塚区における取組

取組の進捗及び計画案について

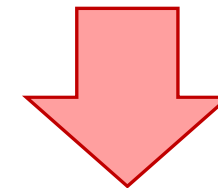
■取組の全体像

- ・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。



基本の取組

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）

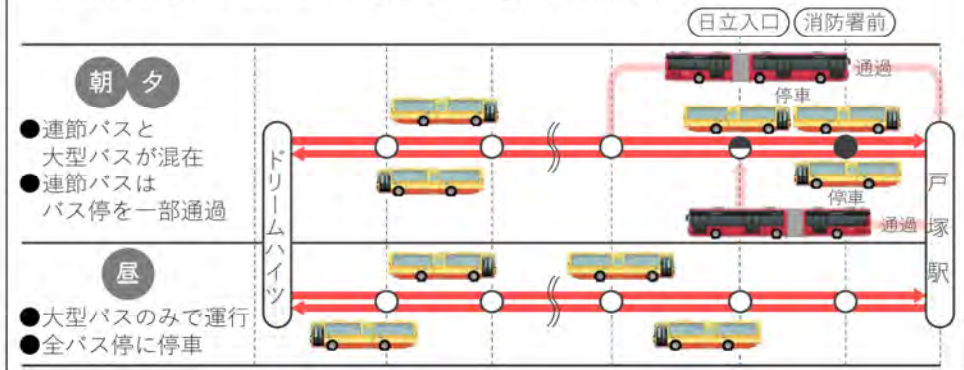
「原宿バス停⇄戸塚バスセンター」の1時間あたり便数（目安）※藤沢発着を含む

	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ダイヤ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

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）

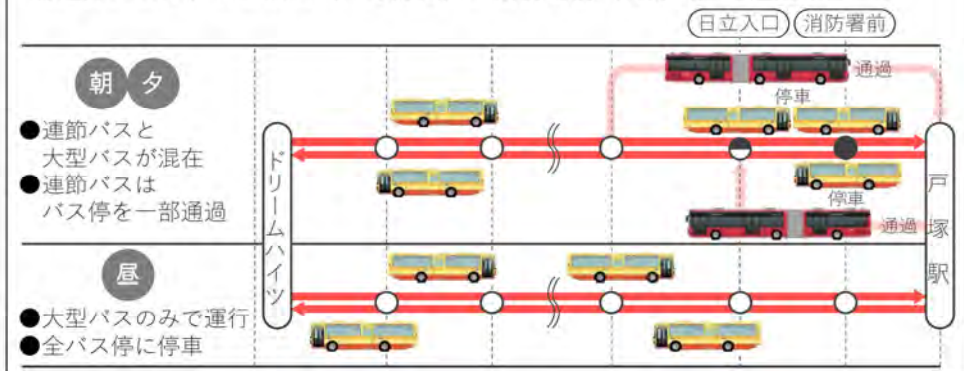
「原宿バス停⇄戸塚バスセンター」の1時間あたり便数（目安）※藤沢発着を含む

	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ダイヤ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

戸塚区における取組

■ 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



降車 乗車

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

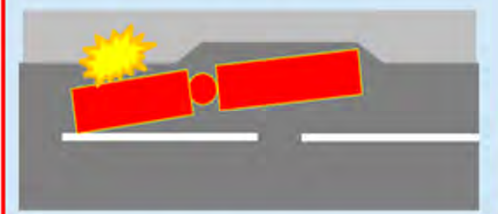


■工事内容

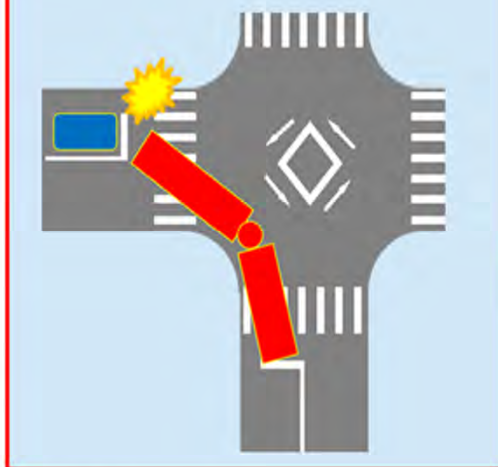
- ・バスベイの新設、延長、改修 ・交差点の拡幅
- ・停止線、誘導線、車線構成の見直し ・横断歩道移設 ・バス停等の移設
- ・信号や照明、電柱、ガードレール等の移設が必要な箇所もあります。

主な工事箇所

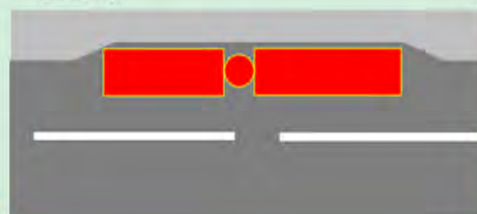
バス停への停車が難しい



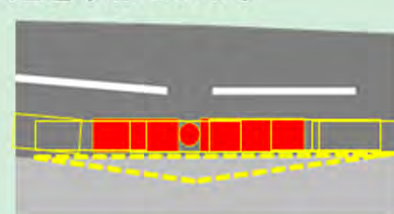
交差点を曲がれない



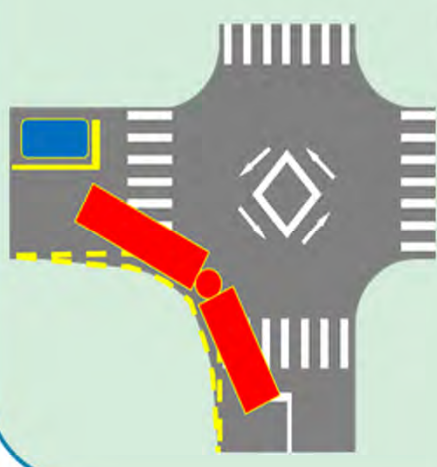
①バスベイを延長、施工します。



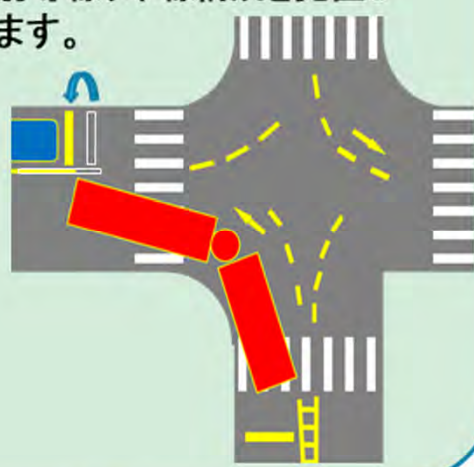
②連節バスの軌跡に合わせて歩道を改修します。



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

