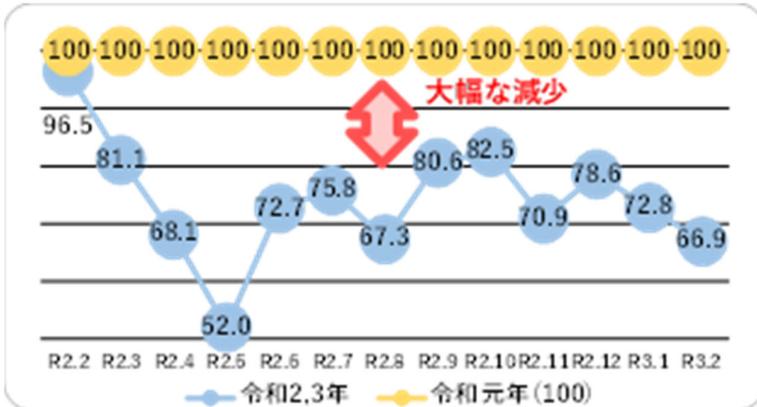


青葉区路線再編 説明会資料

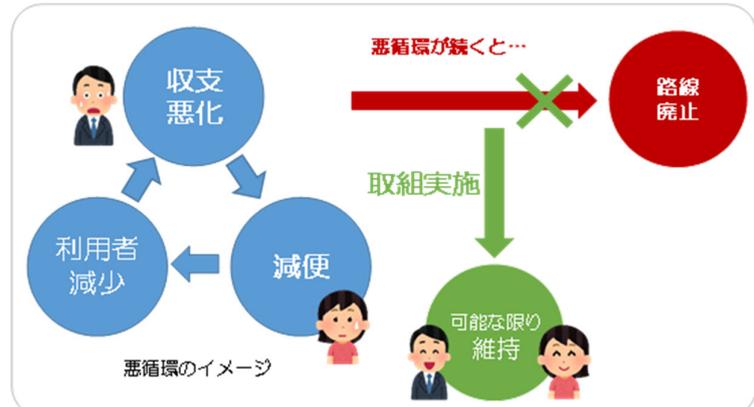
青葉区路線再編 説明会資料

■取組実施の背景(バス事業の現状)

- 少子高齢化や生活スタイルの変化
⇒バス利用者は減少
- 大型2種免許保有者の減少・高齢化
⇒バス乗務員の不足
- コロナ禍によるテレワークや外出を控える傾向
⇒利用者の減少に拍車がかかっている
⇒「利用者減少→収支悪化→減便→さらなる減便」という悪循環が生じる



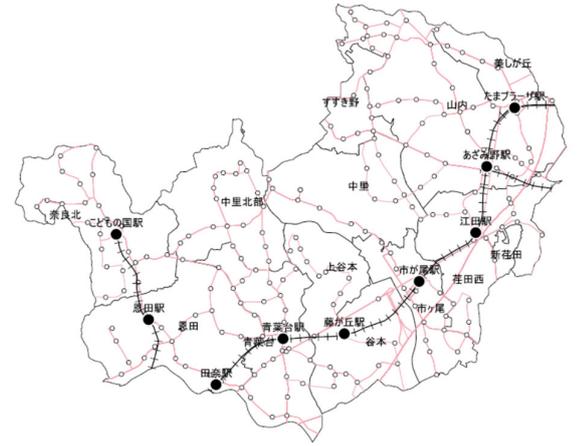
コロナ禍による利用者の減少
(関東管内の路線バス輸送人員の推移：令和元年基準)



コロナ禍による利用者の減少
(関東管内の路線バス輸送人員の推移：令和元年基準)

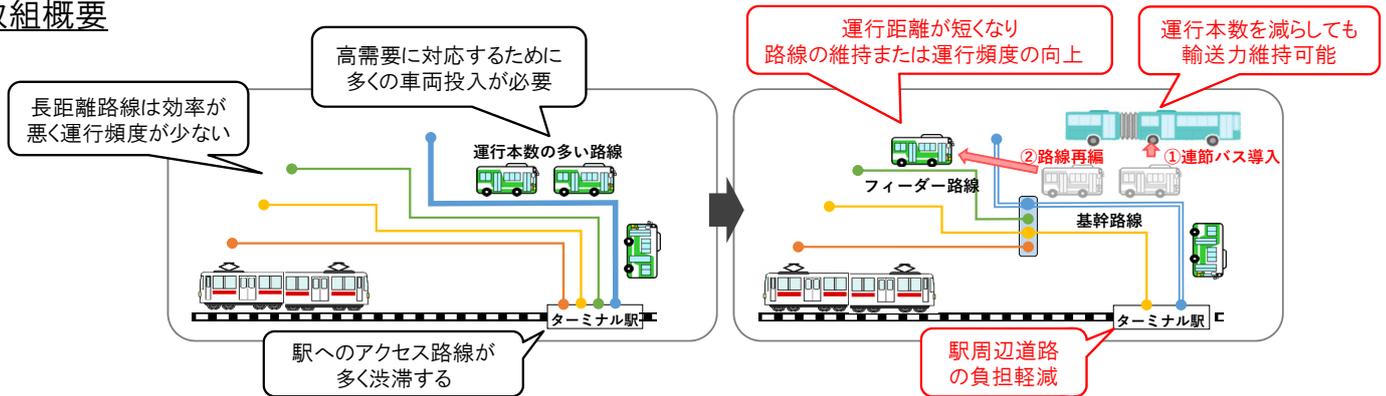
■取組実施の背景

- 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



事業イメージ

■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分車間
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分車間
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分車間
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分車間
乗車人数 1,891人



青葉区北西部 路線図(主なバス路線)

※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

■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乗務員等の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

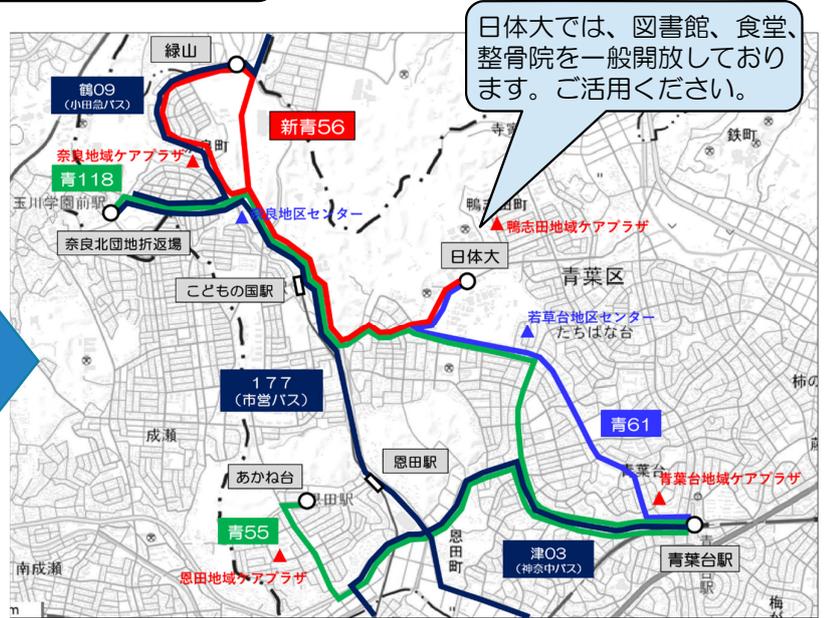
【長距離路線のフィーダー化】

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



基本
の取組

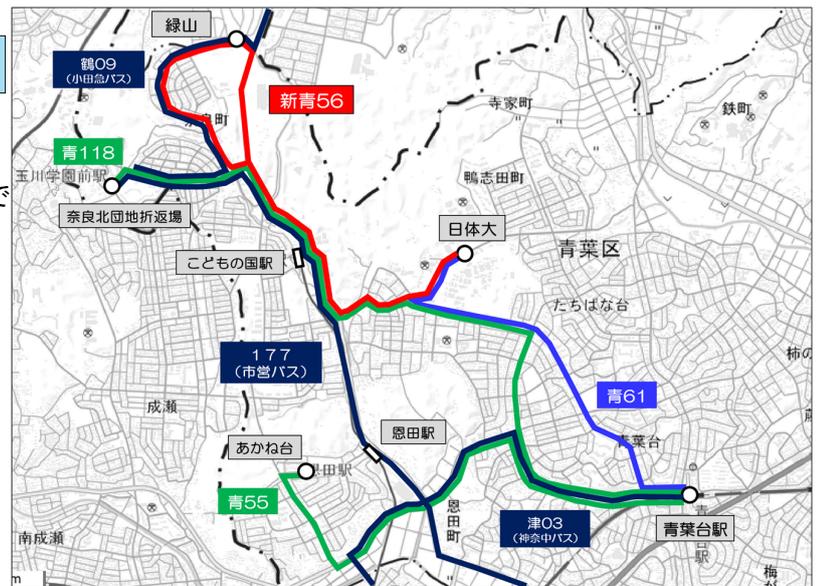
青61系統 連節バスの導入

【取組の概要】

- ・ 連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ許容できる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

【取組による効果・影響】

- ・ 通勤通学時間帯における**駅混雑の緩和**
- ・ **運行便数の減少(輸送力維持)**



「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 |

【駅混雑の様子(青葉台駅)】



取組

1

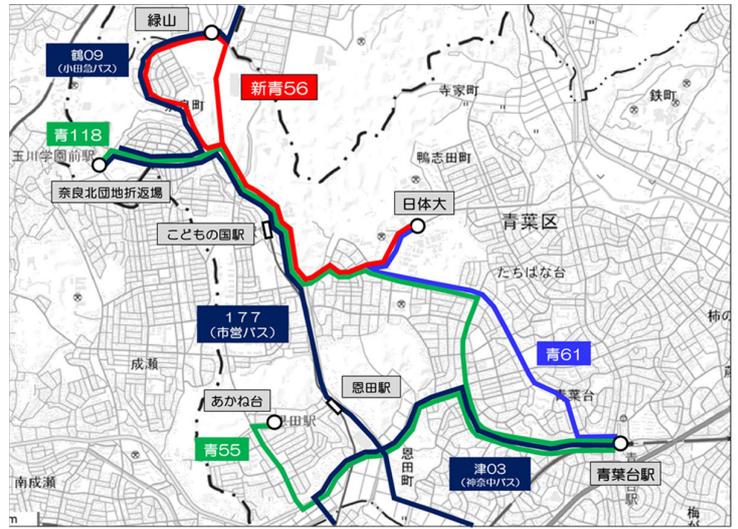
青56系統 乗継を伴う路線の維持

【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
※奈良橋・徳恩寺・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。

【取組による効果・影響】

- 路線短絡化により**増便し、運行間隔を均等化**
- 青葉台駅までは日体大での乗継を伴うが、乗継負担を軽減する取組を併せて実施



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

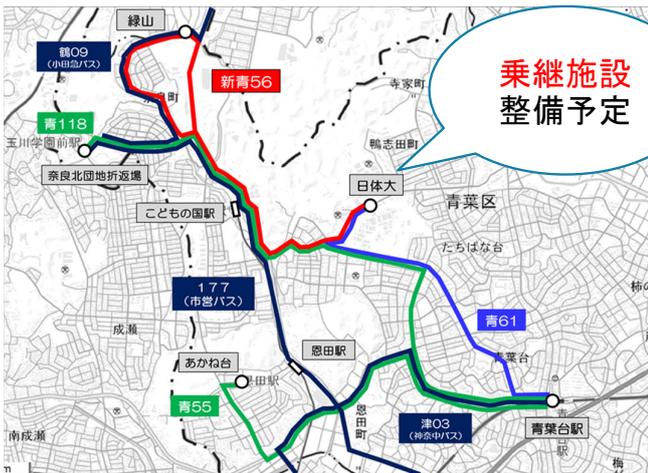
| 取組前 | 取組後 |
|------------------------|-------------------|
| 約1~4時間間隔(13便) | 約40~60分間隔(20~25便) |
| 新青56系統の所要時間(青葉台駅~緑山まで) | |
| 取組前 | 取組後 |
| 約28分 | 約28分+乗継時間 |

【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

■乗継施設の整備について

- 日体大バスロータリーに日体大が**バリアフリー**対応の待合施設を整備する予定



【航空写真】



【現地写真】



■青56系統の再編について

- 青56系統の短絡化に関して、乗継の負担感を懸念する声もいただいているアンケートでは2案を提示し、青56系統の再編内容に関する意見も募集する

【案1】



運行ルート 日体大～緑山(循環)
 運行本数 20～25便程度
 (間隔 約40～60分程度)

【案2】



運行ルート ①青葉台駅～緑山(循環)
 ②日体大～緑山(循環)
 運行本数 ①2便程度(朝9～11時頃1便、夕15～17時頃1便)
 ②15～20便(間隔 約40分～2時間40分)

■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(バスベイスの整備等)を実施



■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



■バスベいの整備について

| | 既存バスベイ | | 整備内容(案) |
|----------|--------|-------|---------------|
| | 日体大方面 | 青葉台方面 | |
| 青葉台二丁目 | × | × | バスベイの新設 |
| 公園前 | ○ | ○ | 既存バスベイの延長 |
| 青葉台小学校入口 | × | × | バスベイの新設 |
| 桂台 | ○ | ○ | バスベイの延長 |
| 田奈高校 | × | × | バスベイの新設 |
| すみよし台 | × | ○ | バスベイの新設及び延長 |
| 横浜美術大学 | ○ | ○ | 整備無し(青61系統通過) |

■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



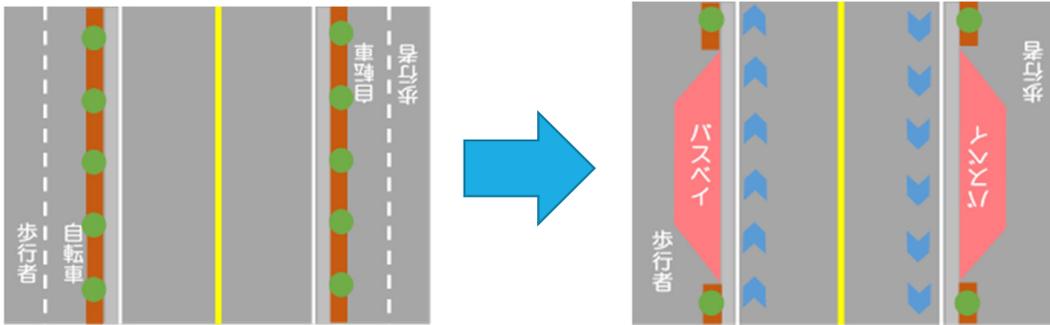
②今までと同様に
自転車は車道を走
行する区間

①新たに自転車は
車道を走行する
ことになる区間

A区間にはB区間と同様に
矢羽根型路面表示を設置します。



【整備前後のイメージ】



■今後のスケジュール(予定)

※現時点での大まかな予定であり、関係者協議等の進捗により変更の可能性があります。

