

～つながるバスで未来につながる～ 戸塚つながるバスニュース



今号の話題：連節バスはバスネットワークを維持するのか

戸塚つながるバスニュース第3号をご覧ください、ありがとうございます！ これまでは、「戸塚区南西部におけるバス路線の維持・充実にに向けた取組」の概要をご紹介してきました。

今回は、なぜ連節バス導入によるバスネットワーク維持の取組を行うのか、また連節バスの導入路線に与える影響について解説します。

Q なぜ連節バス導入による取組を行うの？

バス業界が抱える現状の課題を踏まえると、路線バスの現行サービス水準を維持していくことが困難なためです。（現状のままでは、バス路線の減便の検討が必要になります。）

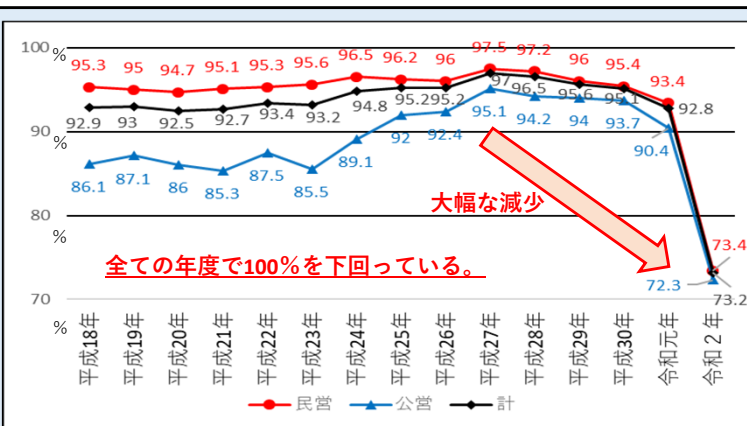
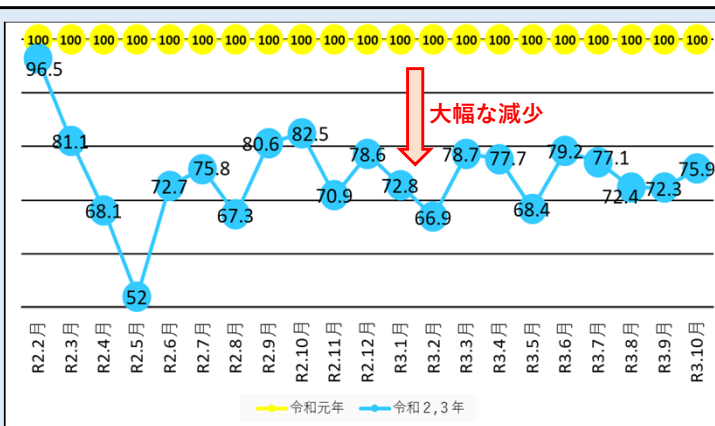
そこで本取組では、連節バスを導入し、経営資源の再配分を行うことで、戸塚区南西部におけるバスネットワークを維持していくことを目的としています。（具体的な取組については、裏面参照。）

【戸塚区南西部の交通課題】

- 鉄道駅が少ない(路線バスが重要な移動手段)
- バスが連なった状態での運行 ○人口減少・高齢化

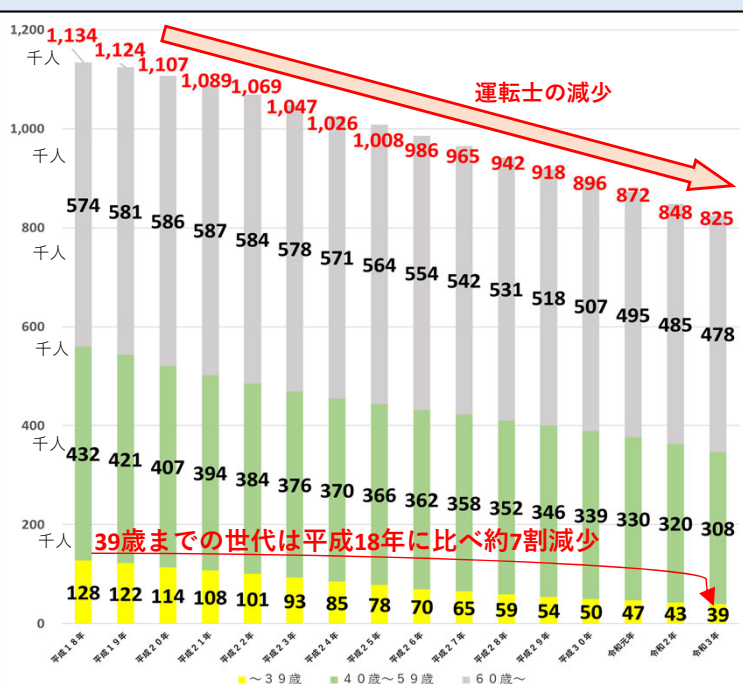
【バス業界の厳しい現状】

- 路線バスの利用者の減少
- 運転士不足 ○収支悪化



関東の路線バス輸送人員の推移 (令和元年基準)

年度別経常収支率の推移 (国土交通省 乗合バス事業の収支状況についてより)



年齢別大型二種免許保有者数の推移 (出典：警察庁「運転免許統計」)

- 少子高齢化に伴う利用者減少等により、運賃収入が減り、収支が悪化している。
- バス業界は、労働集約型産業(人件費の占める割合が高い産業)と言われており、人件費が経費全体の約6割を占めている。
- その他の経費は、車両費や燃料費などですが、燃料費も高騰している。
- 運転士の高齢化、なり手不足が続いており深刻な状況。
- 人口減少や高齢化など社会情勢に併せて、運転士不足など業界の抱える課題により、バス路線の維持が難しくなっている。
- 地方では、利用者減少によるバス路線の廃止も起こっており、都市部の横浜市においても、他人事ではなくバス路線の維持が課題となっている。

バス業界はこんな問題を抱えています。



現状のままでは、「利用者減少→収支悪化→減便→さらに利用者減少」の悪循環へ

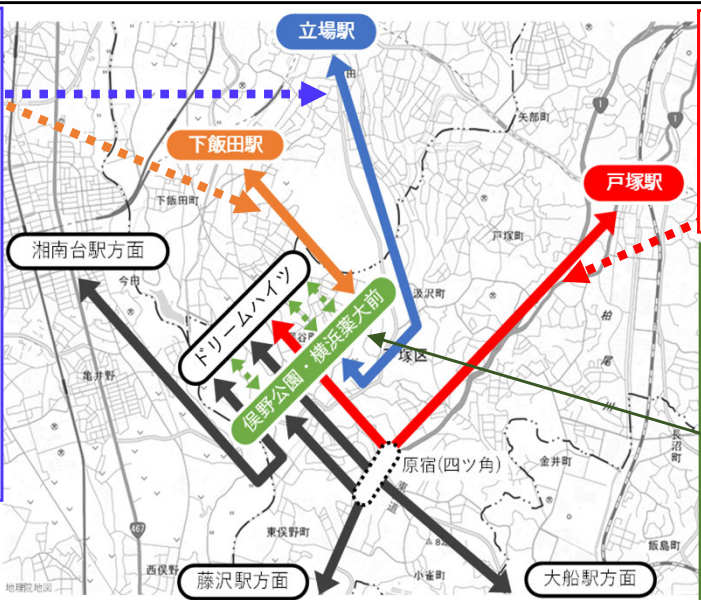
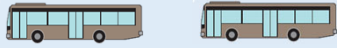
これらの状況を踏まえた、取組の詳細は裏面へ

**そこで本取組では、
連節バス導入による、戸塚区南西部での、面的なバスネットワークの維持を図ります。**

赤の路線への連節バス導入により生み出された経営資源を、利用者減少により減便の可能性のある立場方面の路線及び収支の悪い下飯田方面の路線へ。

- ・ 立場方面の路線を維持。
- ・ 下飯田方面の路線は増便※しつつ維持。

※駅前広場完成後の下飯田駅で折り返しした場合の想定です。



利用者が多い路線に連節バスを導入し効率化。
輸送力を確保しつつ、運行便数を減らします。



赤の路線への連節バス導入により生み出された経営資源をもとに、多方面への乗継ぎに対して、運賃割り引きを行います。

- ※ 俣野公園・横浜薬大前において、バスを乗り継いだ利用者の、初乗り運賃相当額を割り引きします。
- ※ ICカードでの運賃支払に限ります。

【面的なバスネットワーク維持のイメージ】

【連節バスの走行について・・・】
一部の交差点や曲線部、バス停については、警察と協議しながら、安全に走行できるよう横浜市で工事を行います。

※主な道路工事箇所（予定）

- ・ 清源院入口交差点・戸塚区役所前交差点・三叉路バス停・横浜薬大南門付近
- ・ 俣野公園・横浜薬大ターミナル部・俣野公園北東側曲線区間 など

実際に連節バスを走らせたり、図上で走行軌跡を描くなどして、支障箇所を把握しています。

Q 連節バス導入による運行便数や運行間隔の影響について

通常の路線バスと連節バスを組み合わせた、効率的な運行が出来るようダイヤを検討しており、現時点の想定便数、運行間隔は次のとおりです。 ※詳細なダイヤを検討する中で今後変更となる場合があります

「俣野公園・横浜薬大前バス停⇄原宿バス停」の1時間あたりの便数（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（両方面）	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時間あたりの便数（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（両方面）	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）

原宿バス停⇄戸塚バスセンターにおける朝（戸塚方面）を例に見てみます。

〔最小・最大の運行間隔〕を見ると、取組前（1～5分）が、取組後（1～10分）になっています。これは、取組前に運行間隔が5分だったものが、全て10分になるのではなく、1時間に数本程度、運行間隔が広がる時間帯が発生するということです。

時間当たりの平均運行間隔※の差でみると、朝は2分未満、昼・夜は3～4分前後の違いとなっています。

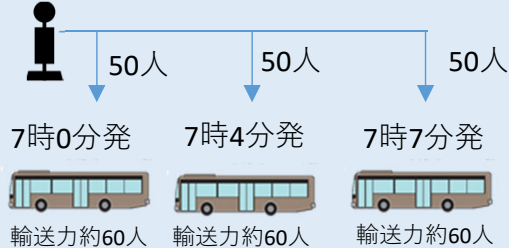
※平均運行間隔 = 1時間当たりの各便の運行間隔の合計 ÷ 1時間当たりの便数

なぜ運行間隔が広がるところがあるのか

効率的な運行とするため、通常の路線バス2便分の乗客が、連節バスにご乗車いただく必要があります。そのため、連節バスの前後で運行間隔が広がっています。

【取組前イメージ】

150人（7時0分～7時7分の間に乗車想定）



【取組後イメージ】

150人（7時0分～7時7分の間に乗車想定）

