

地域のバス利用環境の向上について

神奈川中央交通株式会社

2016年5月24日

目次

1 バス待ち環境の改善

(1)パーク&バスライド・サイクル&バスライドの設置

(2)上屋・ベンチの設置

(3)バスロケーションシステムの配信・接近情報案内板

2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化

(1)慶応大学(神奈川県藤沢市)

(2)田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

(3)乗継拠点の整備

3 バス走行環境の改善

4 まとめ



1 バス待ち環境の改善

(1)パーク&バスライド・サイクル&バスライドの設置

- 現況 各自治体と協力して整備
営業所などから設置要望もあるが、用地確保などの問題から整備は行っていない
- 効果 放置自転車の解消、(駅前などの)渋滞の解消、CO2削減
- 課題 交通事業者単体での整備は困難



道路空間の整理など一定の効果があるものの、整備を推進するためには、自治体が主体となることが不可欠

* 用地の確保が困難であったため、用水路上に整備(他の箇所では高架下に設置した事例もあり)

1 バス待ち環境の改善

(1)パーク&バスライド・サイクル&バスライドの設置

■ 弊社設置箇所(車庫用地を活用)

● サイクル&バスライド設置箇所

	停留所名	駐輪可能台数	系統数
1	松蓮寺停留所	約100台	36本
2	上荻野車庫前停留所	約15台	12本
3	田村車庫停留所	約50台	8本
4	野津田車庫停留所	約20台	14本
5	峡の原車庫停留所	約30台	4本

● パーク&バスライド設置箇所

	設置箇所	駐車可能台数
1	田村車庫	58台



サイクル&バスライド(「松蓮寺」停留所)

整備後



■ 自治体設置箇所(弊社が看板を設置)

● サイクル&バスライド設置箇所

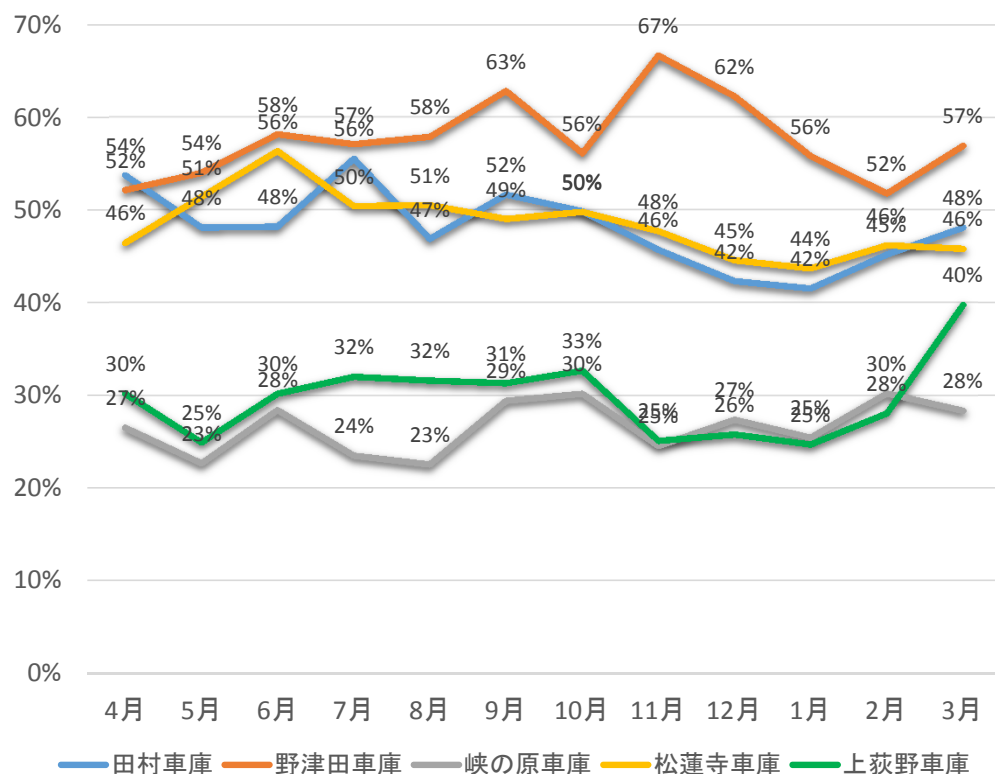
	停留所名	駐輪可能台数	系統数
6	古川停留所	35台	11本
7	松風台停留所	18台	5本
8	堤坂下停留所	15台	10本
9	鶴嶺小学校前停留所	15台	13本
10	湘南みずき停留所	24台	5本
11	浜見平団地停留所	70台	6本
12	小中島停留所	18台	2本
13	新田入口停留所	5台	2本
14	宮原南停留所	10台	2本
15	矢尻停留所	21台	7本
16	キリンビバレッジ前停留所	10台	1本

- ・他の自治体でも独自に整備している
- ・自然発生的にサイクル&バスライドとなる箇所もある
→**放置自転車となる可能性**

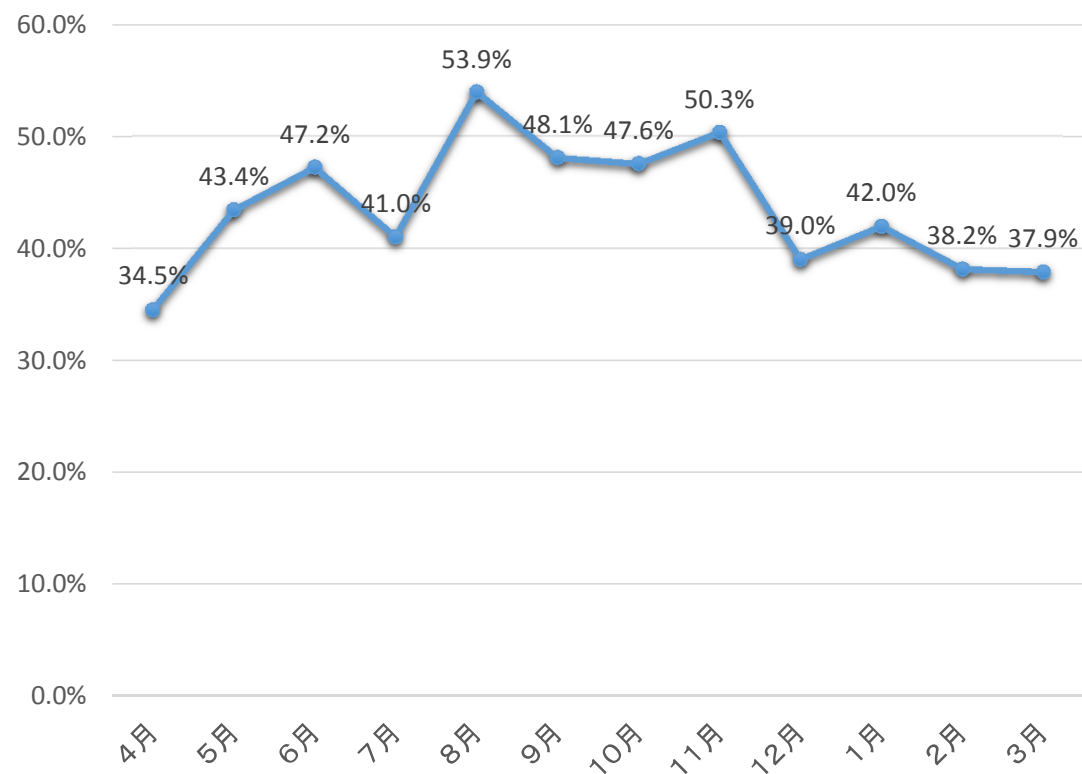
1 バス待ち環境の改善

(1)パーク&バスライド・サイクル&バスライドの設置(参考)

サイクル&バスライド駐輪割合推移(平成26年度)



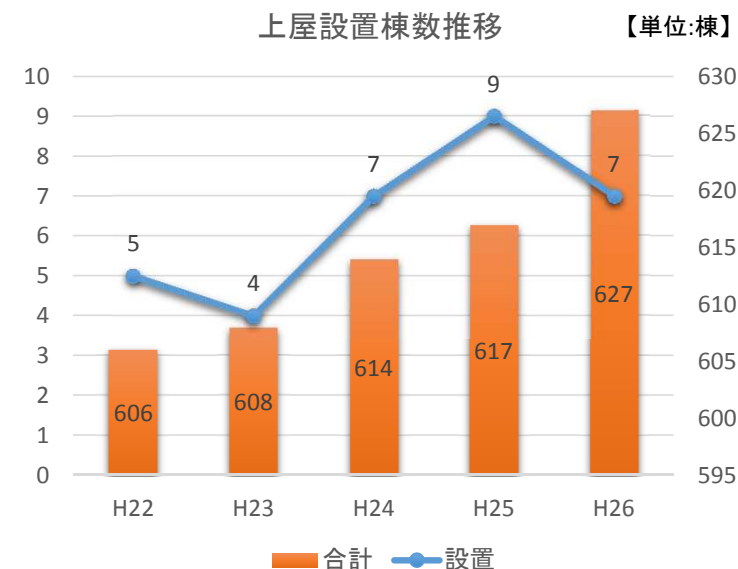
パーク&バスライド駐車割合推移(平成26年度実績)



1 バス待ち環境の改善

(2)上屋・ベンチの設置

- 現況 利用者の多い停留所に自治会、企業などからの要望に基づき、自治体と協議のうえ協働して設置
- 効果 利用者便益の向上
→利用者の増加につながる
- 課題 交通事業者単体での整備は困難
→設置費用が高額
→道路占用許可が必要(有効幅員など基準を満たす必要)
→道路改良や隣地からの要請で移設・撤去が発生



* 弊社所有の上屋
 * 各年度の末日での棟数を計上
 * 老朽化などにより撤去する場合もある
 * H25(11棟),H26(8棟)譲渡等あり

主に道路上に設置することから、設置や維持管理については道路管理者が行うことが適切

1 バス待ち環境の改善

(2)上屋・ベンチの設置

■弊社主体以外の整備例

- 横浜市栄区(上屋)
 - 事業者が設置、維持管理を行う
 - 費用負担は自治体が1/2、自治会が1/10(負担上限あり)
 - 自治会は日常清掃を行う
- 横浜市港南区(ベンチ)
 - 道路管理者が設置、維持管理を行う
 - 事業者が設置費の1/2を負担
- 道路管理者(上屋)
 - 道路管理者が設置、維持管理を行う



「本郷石橋」停留所



「高森」停留所

1 バス待ち環境の改善

(3) バスロケーションシステムの配信・接近情報案内板

■ 現況 『神奈中バスロケーション』
インターネット上でバスの接近情報や小田急線との
乗り継ぎ情報を掲載
各駅にバスロケーションシステムと連携した案内板
を設置

■ 効果 利用者がバスの待ち時間を短縮できる
スムーズな乗り換えが可能となる



バスロケーションシステム(PC画面)

今後、利用者の多い停留所や駅に随時筐体の設置を進める

ただし、システム構築や施工費が高額であるため、国や自治体の補助が必須



1 バス待ち環境の改善

(3) バスロケーションシステムの配信・接近情報案内板

■ 接近情報案内板を停留所に設置



※画像はイメージ

- 筐体を吊り下げ方式で掲示する(一例)
 - スマートフォン・携帯などで調べる手間がなくなる
 - 携帯操作が不慣れな高齢者なども利用しやすい
 - 利用しやすい環境を作り公共交通へ転換しやすくする

■ 多言語表記

時刻 Dep. Time	乗場 Bus Stop	系統 Route	行き先 Destination	経由地 Major Stop	バス 情報	時刻 Dep. Time	乗場 Bus Stop	系統 Route	行き先 Destination	経由地 Major Stop	バス 情報
17:10	6	相14	KAMIMIZO	YOKOYAMA DANC	定期通り	17:20	4	相02	SAGAMIONO	UNOMORI	
17:10	2	相25	SAGAMIONO	GREEN HALL-MA	定期通り	17:20	5	相17	SUIGOTANA	TANA Bus Term	
17:10	3	橋55	HASHIMOTO	MITSUBISHI DE	定期通り	17:30	6	相14	KAMIMIZO	YOKOYAMA DANC	
17:10	8	相36	SHIMOKUZAW	SHOWADENSEN-M	定期通り	17:30	2	相25	SAGAMIONO	GREEN HALL-MA	定期通り
17:15	7	相31	HAKENOHARA	OGAWARA	定期通り	17:30	3	橋55	HASHIMOTO	MITSUBISHI DE	
17:15	1	相05	SAGAMIONO	GREEN HALL-MA	定期通り	17:35	7	相31	HAKENOHARA	OGAWARA	
17:20	6	相12	KAMIMIZO	City Office-M		17:35	1	相05	SAGAMIONO	GREEN HALL-MA	
17:20	2	相21	ODAKYU	SAG KITASATO Univ	定期通り	17:40	6	相12	KAMIMIZO	City Office-M	

※ 黄色で表示されている便は、予定時刻に発車できない可能性があります。

3月28日(月)17:08 お知らせ 現在、発車後に1番線は平均4分の遅れ、2番線は平均10分の遅れ、3番線

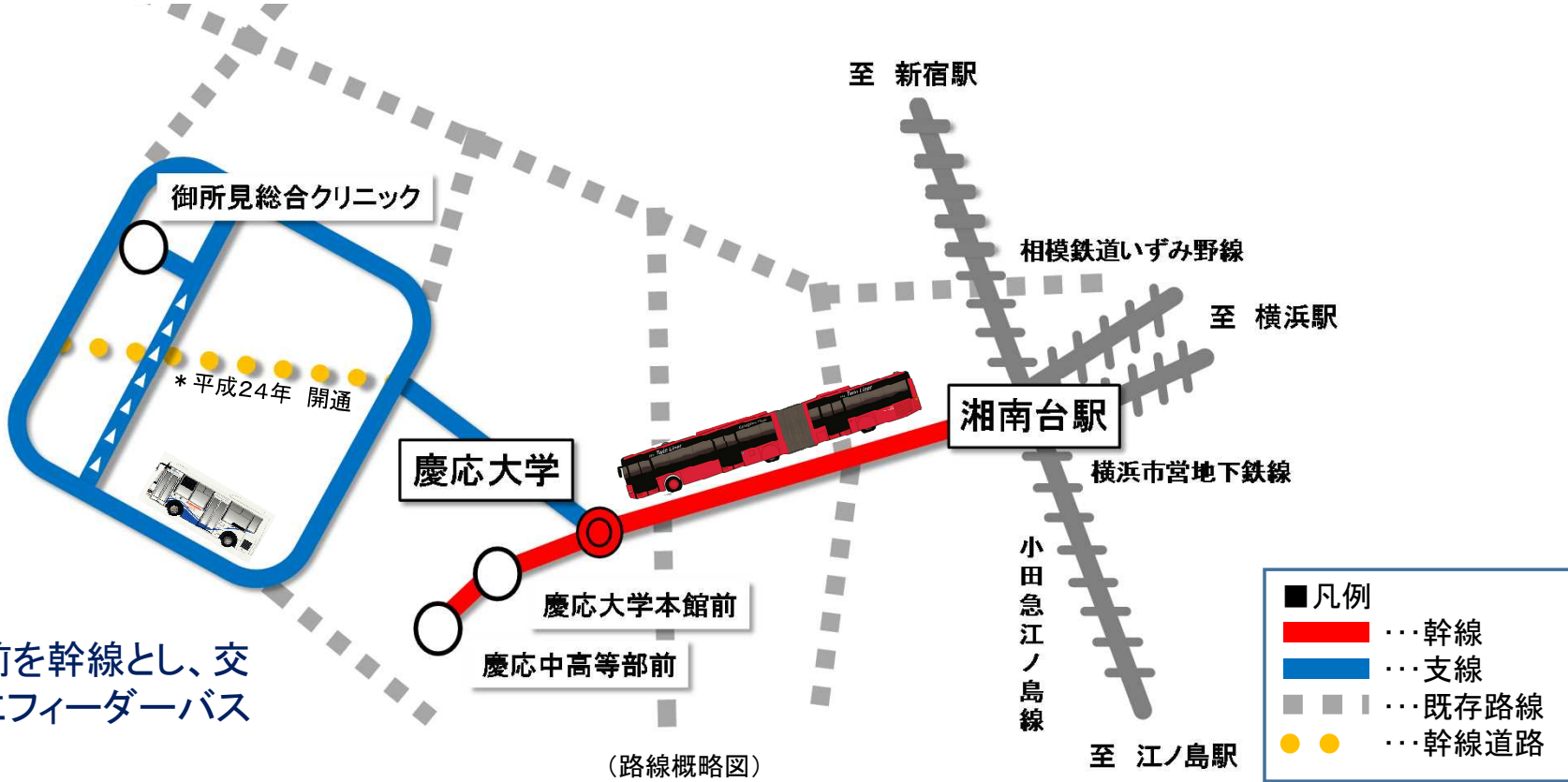
- 外国人向けサービスの提供(画像は英語)
 - 外国人にも利用しやすい環境を作る
 - 現在は2ヶ国語のみ 今後拡大を検討

2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化 Kanachu

(1) 慶応大学(神奈川県藤沢市)

藤沢市の計画に基づき、公共交通システムの支線として、藤沢市御所見地区南部にフィーダ一路線を導入

■フィーダ路線概要
【導入時期】
 平成17年3月
【系統】
 3系統(慶応大学から左右で循環)
【運行便】
 平日 31便
 土休日 15便
【車両数】
 2両(小型ノンステップバス)
【停留所数】
 23カ所



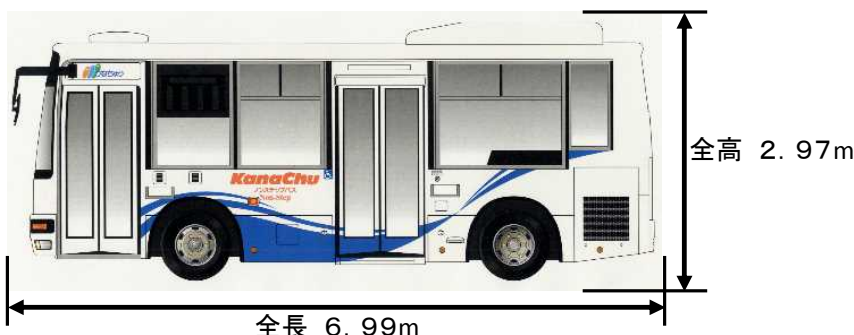
●交通不便地域への対応
 湘南台～慶応中高等部前を幹線とし、交通不便地域であった地区にフィーダバスを導入

2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化 **Kanachu**

(1) 慶応大学(神奈川県藤沢市)

■フィーダー路線使用車両

●ふじみ号(小型ノンステップバス)



【製造】三菱社製
 【定員】32名(座席:14名 立席:17名 乗務員:1名)
 【車両重量】7.73t
 【最小回転半径】5.7m

【ふじみ号運行情報】

慶応大学 → 公民館前 → 瀬郷 → クリニックス → 御所身総合 → 西谷戸 → 慶応大学

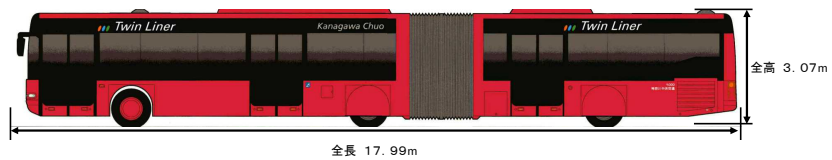
7時58分 → 8時00分

慶応大学発運行時刻表		<湘南台駅行き>		<辻堂駅行き>	
発車予定時刻	到着予定時刻	発車予定時刻	到着予定時刻	発車予定時刻	到着予定時刻
8:05 TwinLiner	8:15	8:05	8:35	8:10	8:45
8:10	8:20	8:15	8:45	8:15	8:45
8:15	8:25	8:40	9:20		

次の湘南台駅行きTwinLinerは 8:05 発です。

* ふじみ号に設置した案内表示板画像(当時)

●基幹路線バス(参考) ツインライナー(ノンステップ連節バス)



■車両概要
 【導入時期】平成17年3月
 【製造】ドイツ ネオプラン社製
 【規格】17.99m(全長)×2.50m(全幅)×3.07m(全高)
 【車両重量】24.71t
 【定員】129名(座席:45名 立席:83名 乗務員:1名)
 【最小回転半径】10.0m

慢性的な乗り溢れ、駅前ロータリーの交通渋滞などに対応するため、大量輸送を目的に導入された公共交通システム
 →導入により便数の減少、乗り溢れの減少などに一定の効果

交通不便地域内の隘路区間は小型車であれば通行が可能
 ただし、人件費などの経費は通常バスと同程度

2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化 Kanachu

(2) 田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

相模原市が「バス交通基本計画」に基づく公共交通結節点として平成26年に整備したバスターミナル

■施設概要

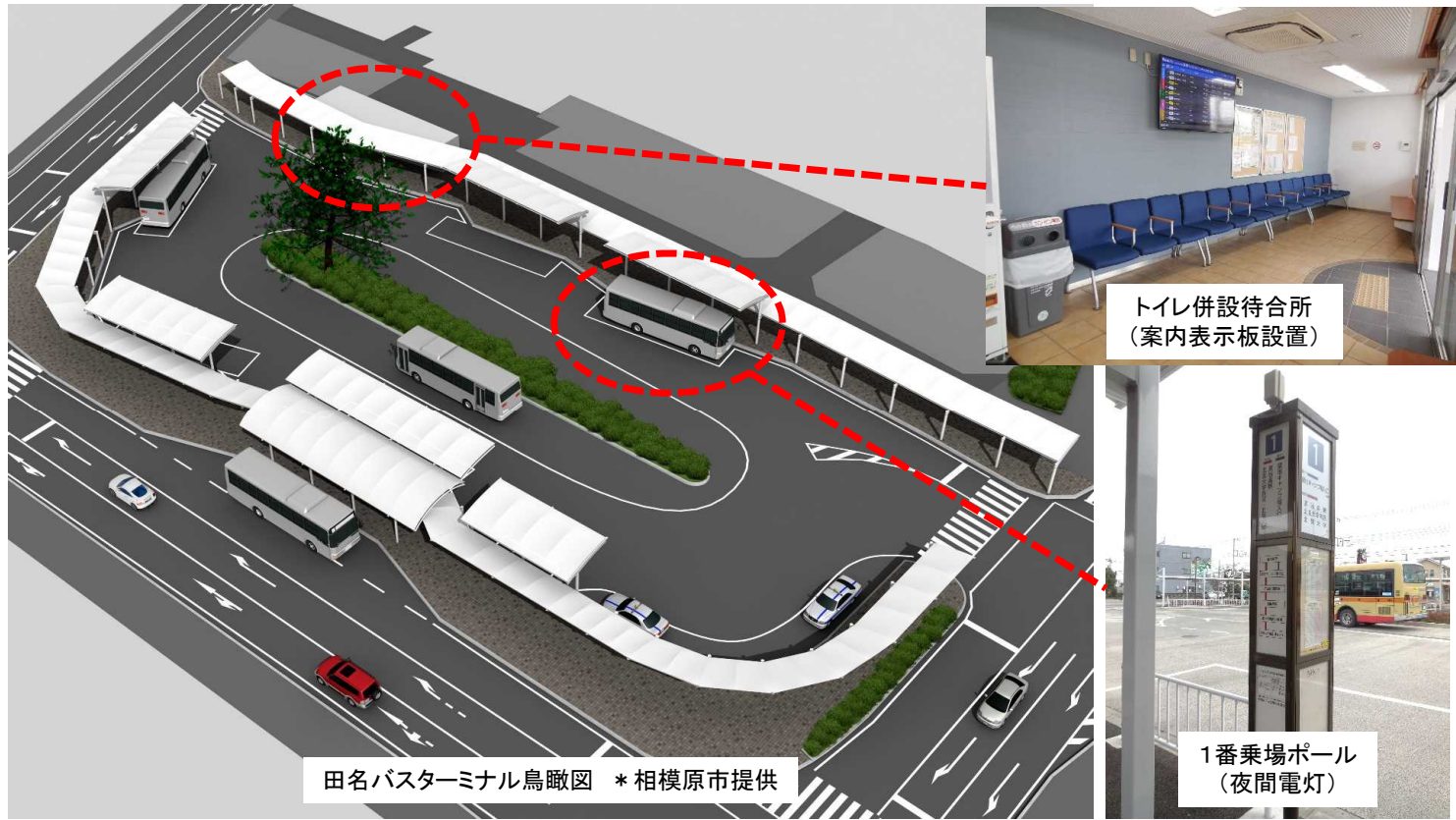
【規模】
 ターミナル部: 約4,000㎡
 市道関連 : 約1,300㎡

【整備内容】
 バスバス : 乗車4 降車1 待機2 バスベイ1
 タクシーバス: 乗車1 待機4
 付属施設 : トイレ併設待合所、連続式上屋、ベンチ
 駐輪場(90台)、一般車乗降場(2カ所)

田名バスターミナル案内図
 Tana Bustrminal Guide

案内図

のりば案内	
1 09時	皇地キャンプ場入口 行 北里大学 行
2 09時	半原 行 奥川バスセンター 行 水郷田名 行
3 09時	乗車専用
4 09時	淵野辺駅南口 行
5 09時	橋本駅南口 行 (乗車) 橋本駅南口 行 (降車)
6 09時	相模原駅南口 行

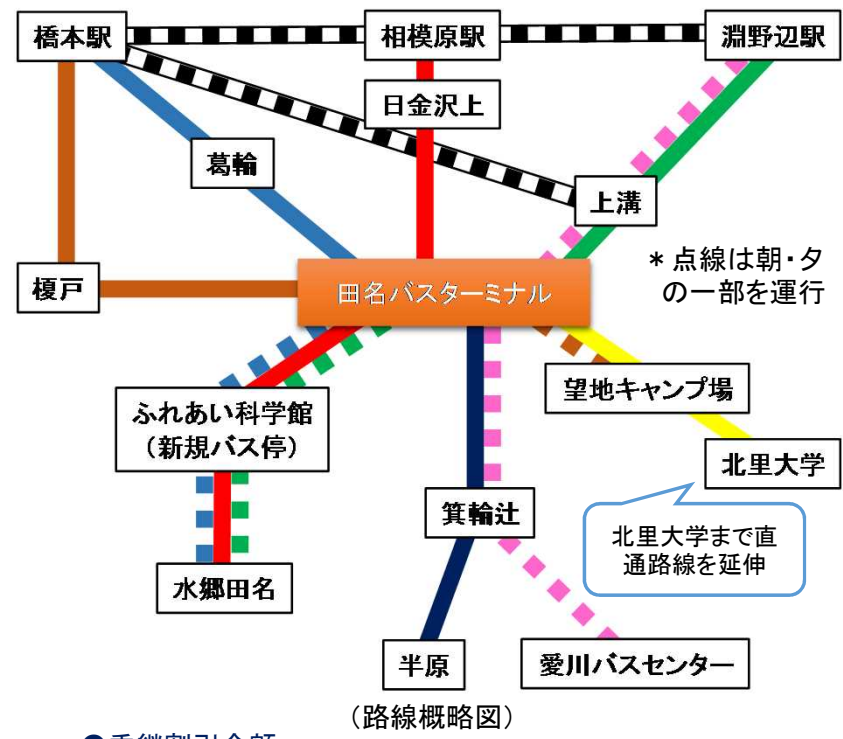


2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化

(2) 田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

■ 乗継割引 バスターミナルで乗継する場合、60分以内に乗継を行い、交通系ICカードで支払う利用者に割引

■ 目的 系統再編に伴い、乗継で実質運賃が割高となる利用者に対応



● 乗継割引金額

大人	100円 (深夜バス 200円)
小児	50円 (深夜バス 100円)
大人障がい者	50円 (深夜バス 100円)
小児障がい者	30円 (深夜バス 50円)

* 割引額が運賃額を超える場合、運賃額が割引額となる

バス待ち環境の設備(情報案内板など)や路線を集約化するため、設備投資なども適切化できる。
→利用者にとっても路線を認識しやすくなる

2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化

(2) 田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

■ 路線の再編 周辺系統を同バスターミナルでの発着に再編

■ 効果 再編後往復で12便増便
利用者数が多い系統に増便など最適化

● 田名バスターミナル系統数比較

	起点	経由地	終点	再編前			再編後			増減
				往路	復路	合計	往路	復路	合計	
当02	北里大学病院・北里大学	原当麻駅	望地キャンプ場入口	往路	20	0	▲	20		▲ 20
				復路	20	0	▲	20		▲ 20
	北里大学病院・北里大学	原当麻駅	田名バスターミナル	往路	0	20	+	20		+ 20
淵53	淵野辺駅南口	上溝	水郷田名	往路	37	4	▲	33		▲ 33
				復路	37	4	▲	33		▲ 33
	淵野辺駅南口	上溝	田名バスターミナル	往路	0	34	+	34		+ 34
淵59	淵野辺駅南口	上溝・箕輪辻	半原	往路	17	0	▲	17		▲ 17
				復路	18	0	▲	18		▲ 18
	淵野辺駅南口	上溝・箕輪辻	愛川バスセンター	往路	0	1	+	1		+ 1
田01	田名バスターミナル	箕輪辻	半原	往路	0	22	+	22		+ 22
				復路	0	23	+	23		+ 23
				往路	0	22	+	22		+ 22
橋57	橋本駅南口	榎戸	望地キャンプ場入口	往路	54	8	▲	46		▲ 46
				復路	55	8	▲	47		▲ 47
	橋本駅南口	榎戸	田名バスターミナル	往路	0	46	+	46		+ 46
橋59	橋本駅南口	葛輪	水郷田名	往路	21	2	▲	19		▲ 19
				復路	22	3	▲	19		▲ 19
	橋本駅南口	葛輪	田名バスターミナル	往路	0	19	+	19		+ 19
相17	相模原駅南口	田名バスターミナル	水郷田名	往路	43	43	+	0		+ 0
				復路	45	45	+	0		+ 0
				往路	43	43	+	0		+ 0
合計				往路	192	199	+	7		+ 7
				復路	197	202	+	5		+ 5

* 直通便については、朝・夕の一部の便を残し減便

需要に見合った系統の再編を行うことで、
利用者の利便性向上につながる

2 基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化

(3) 乗継拠点の整備



3 バス走行環境の改善

■専用レーンの設置

■目的 路線バスの定時性、速達性の向上

■効果 連節バスやPTPSなどの公共交通システムと併用することで、道路混雑の解消、定時性、速達性が向上

●町田駅の事例

- ・連節バス導入により運行便数が23%削減(535便→410便)
- ・連節バス1両で運行すると、通常バス2両より道路空間占有率を61.5%*削減
- ・CO2排出量を年間約23t削減
- *40km/hで走行した場合の空走距離及び制動距離の合算を車間距離とする

専用レーンだけでなく、公共交通システムと併用することで、路線バスの道路空間占有率を低下させ、道路空間の改善につながる



町田駅周辺 * 団子運行の様子



導入後

4 まとめ

■今後の課題【拠点整備の推進】

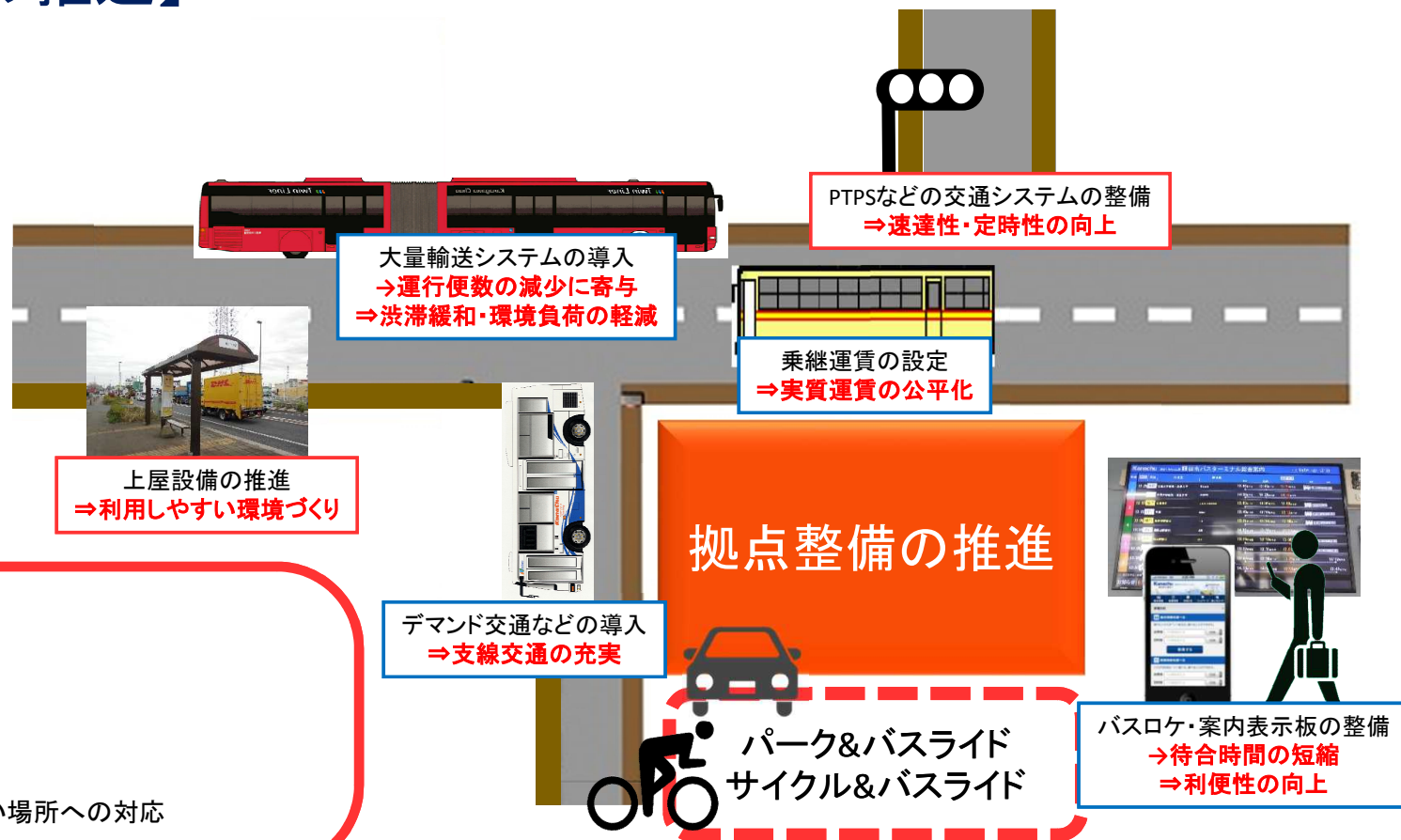
■交通事業者の協力

- ・輸送車両の調達
⇒連節・小型などニーズにあった車両の運行
- ・乗継運賃などの設定
⇒利用者負担の低減
- ・ICT環境の整備
⇒待合時間の短縮



■国などに対する要望事項

- ・拠点整備の推進
⇒県・市町村への働きかけの強化・補助の充実
- ・上屋設置
⇒基準上設置できない箇所など事業者だけでは難しい場所への対応



ご清聴ありがとうございました

