

平成 25 年 10 月 24 日  
神奈川中央交通株式会社

連節バス「ツインライナー」の導入について

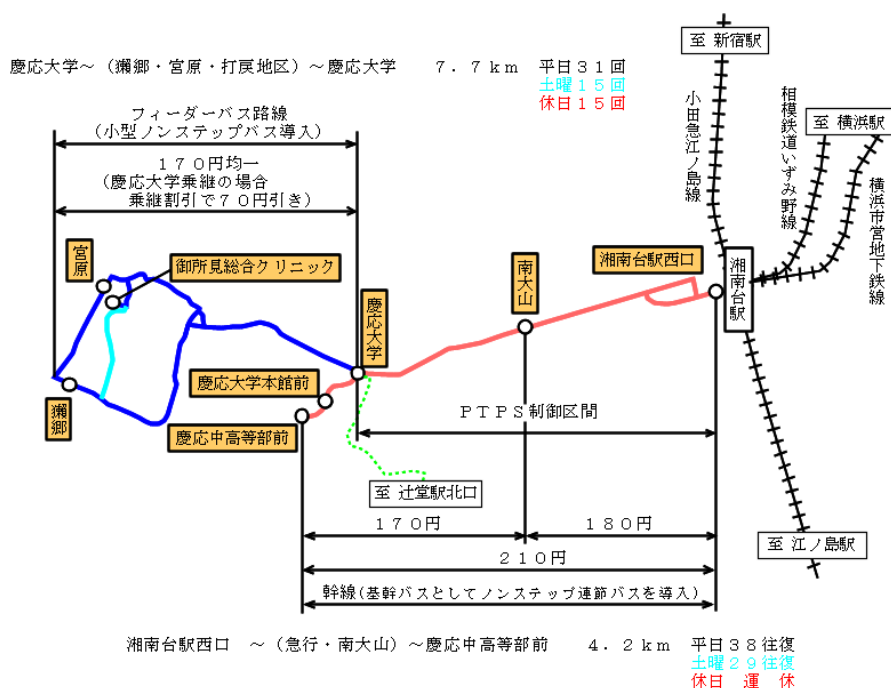
## 1. 藤沢地区【平成 17 年 3 月 14 日(2 両)、平成 17 年 9 月 26 日(2 両)】

### 1) 導入経緯

湘南台駅は、平成 11 年の横浜市営地下鉄線・相鉄いずみの線の延伸以来、利用者数が 5 万人(平成 10 年)から 10 万人(平成 14 年)へと、倍増しました。特に朝の 8 時台のピーク時には、バス停に並ぶ人が 250 人近くに達し、満員運行を行っても、約 180 人ものがバス停に残るといった状況でした。その一方、駅前のバスロータリーでは、収容台数が少ないことから慢性的に交通渋滞が発生しており、必要数のバスがロータリーに入れないといった状況でした。また、交通不便地域等からの自家用車による送迎で、駅周辺道路渋滞を深刻にしていました。

### 2) 概要

幹線となる「湘南台駅西口～慶応大学」間(約 4.2km)には、ノンステップ連節バス『ツインライナー』を 4 両導入し、更に公共車両優先システム『PTPS』を整備して、輸送力の強化、速達性・定時性の強化を図りました。あわせて、慶応大学～瀬郷・宮原・打戻地区)間(約 7.7km)に小型ノンステップバス「ふじみ号」を導入し、マイカーから公共交通利用への転換を図りました。



### 3) 効果

#### ① 車両数

輸送量を増強しつつバスの総量を 3 両削減することができました。

#### ② 所要時分

PTPS やフィーダーバスの効果により、ラッシュ時における所要時分が約 14 分から約 8 分へと短縮し、速達性が向上され、より効果的な運行が可能となりました。

## 2. 厚木地区【平成 20 年 2 月 4 日(4 両)】

### 1) 導入経緯

厚木アクストは平成 7 年の開業以来年々就業人口が増加し、平成 17 年には約 5,000 人に達し、その多くは本厚木駅から路線バスを利用していたことから、就業人口の増加とともにバス利用者も増加し、バス停には通勤者が長蛇の列を作るようになりました。

しかし、乗り場である「厚木バスセンター」では、すでにバスが過密状態に達しており、バスの便数を増やそうにも増やせない問題が生じていました。その為、朝のラッシュ時間帯ではバスが発車しても乗り溢れた利用者が 200 人を超えるようになりました。

### 2) 概要

輸送力、占有面積の観点より、藤沢地区でも実績のあった連節バスを、「厚木バスセンター～厚木アクスト」間(約 4.0km)に 4 両導入し、藤沢地区と同様 PTPS の整備を行いました。更にツインライナー車内にはバスロケーションシステムを活用した、リアルタイムなバス到着予測と小田急線との乗継情報を表示するモニターを設置しました。



### 3) 効果

#### ① 車両数

輸送量を増強しつつバスの総量を 2 両削減することができました。

#### ② 所要時分

PTPS 効果により、ラッシュ時における所要時分が約 9 分から約 6 分へと短縮し、速達性が向上され、より効果的な運行が可能となりました。

#### ③ 滞留人員

8 時 20 分の乗車待ちの人数が約 150 人(平成 20 年 2 月 1 日金曜日)から 25 人(平成 20 年 2 月 8 日金曜日)へと減少しました。

### 3. 町田地区【平成 24 年 5 月 28 日(4 両)】

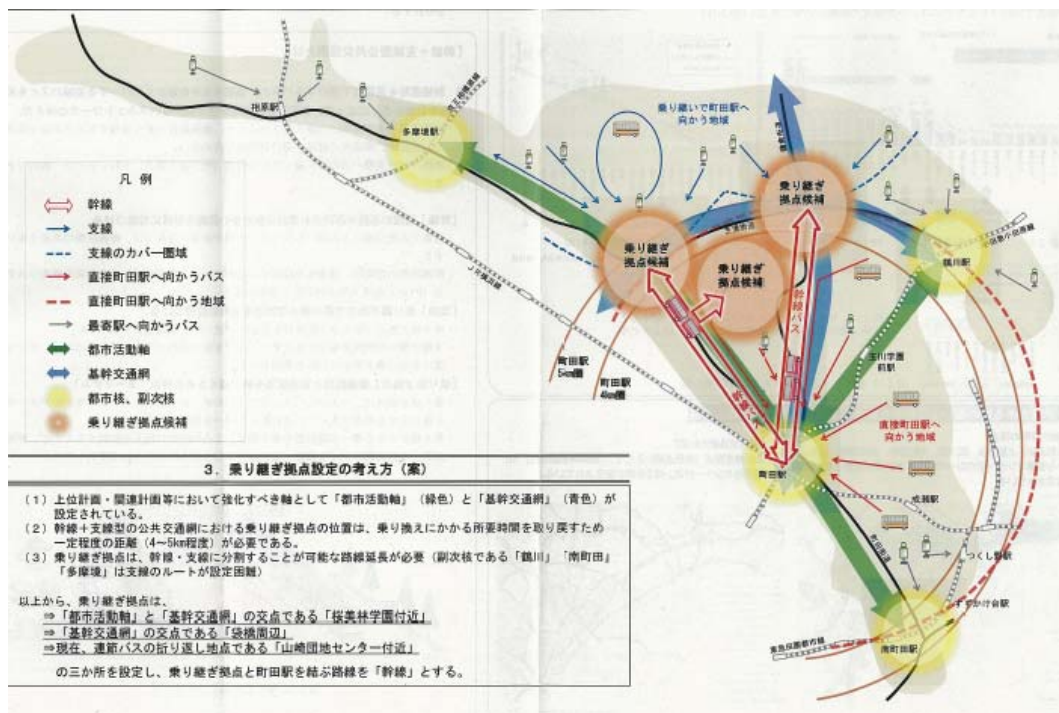
#### 1) 導入経緯

小田急線と JR 横浜線が交わる町田駅は、都内でも突出してバス利用者が多くバス系統が集中していることから、バスが連なって運行する状態が発生し、特に朝夕のラッシュ時間帯は道路混雑と相まって、バスの定時性の確保が難しい状態となっていました。

また、町田市交通マスタープランの基本目標「だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする」の中で、「幹線+支線型の公共交通網」の形成を目指すことになり、幹線におきまして、大量輸送が可能な連節バスを導入することになりました。

#### 2) 概要

導入路線は、町田市内でも特にバス利用者が多く、バス便も過密であった、「町田バスセンター～山崎団地センター」間(約 4.6km)に 4 両導入し、車内には、リアルタイムなバス到着予測と小田急線との乗継情報を表示するモニターを車両前部と後部に設置しました。また、警視庁との調整の結果、夜間の視認性を高める為、車体の両側面に反射テープを設置し、かつ、ウインカーに連動する音声式注意喚起装置を前後部に設置したことで、より安全に配慮した使用になっています。



幹線支線型公共交通網 概念図(町田市交通マスタープラン推進委員会より)

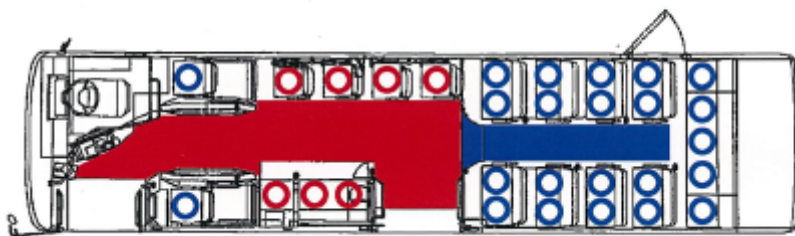
#### 3) 効果

##### ① 車両数

輸送量を落とすことなく運行便数を 23% (535 便→410 便)削減することができ、車両の総量を 2 両削減することができました。

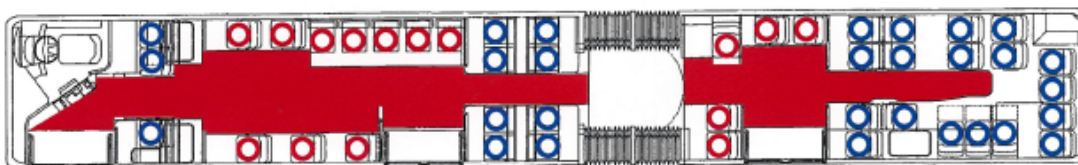
【ノンステップバスとのフラット部比較】

大型ノンステップバス



ツインライナー(ノンステップ連節バス)

※乗車定員には乗務員1名分を含まない



■大型ノンステップバス(標準仕様) 三菱ふそう製

		乗車定員		割合
フラット部	座席	7名	39名	53.4%
	立席	32名		
非フラット部 (段差あり)	座席	23名	34名	46.6%
	立席	11名		
合計		73名		—

■ツインライナー(ノンステップ連節バス) ドイツメルセデス・ベンツ製

		乗車定員		割合
フラット部	座席	15名	99名	77.3%
	立席	84名		
非フラット部 (段差あり)	座席	29名	29名	22.7%
	立席	—		
合計		128名		—

※乗車定員には乗務員1名分を含まない