

連節バスを活用した「高度化バスシステム」の広告付きバス停上屋の設置について(審議)

審議事項

みなとみらい21新港地区の景観計画における屋外広告物の設置等に関する行為の制限のただし書きの適用について

令和2(2020)年までに連節バスを活用した「高度化バスシステム」を横浜駅東口～山下ふ頭間で導入します。

この停留所について、車両との統一感を持たせる「トータルデザイン」や、これまで市内で展開してきた「広告付きバス停上屋」の事業スキームを活用することを念頭に、検討を進めてまいりました。

今回整備するエリアの内、みなとみらい21新港地区は、景観法に基づく景観計画において、第三者広告物の掲出を制限していますが、ただし書きにおいて、諸条件を満たし、市長が認めたものは、この限りではないとしています。

本件は、新港ふ頭停留所における広告付き上屋について、ただし書きの適用をお願いするものです。

《ただし書きが適用可能と考える理由》

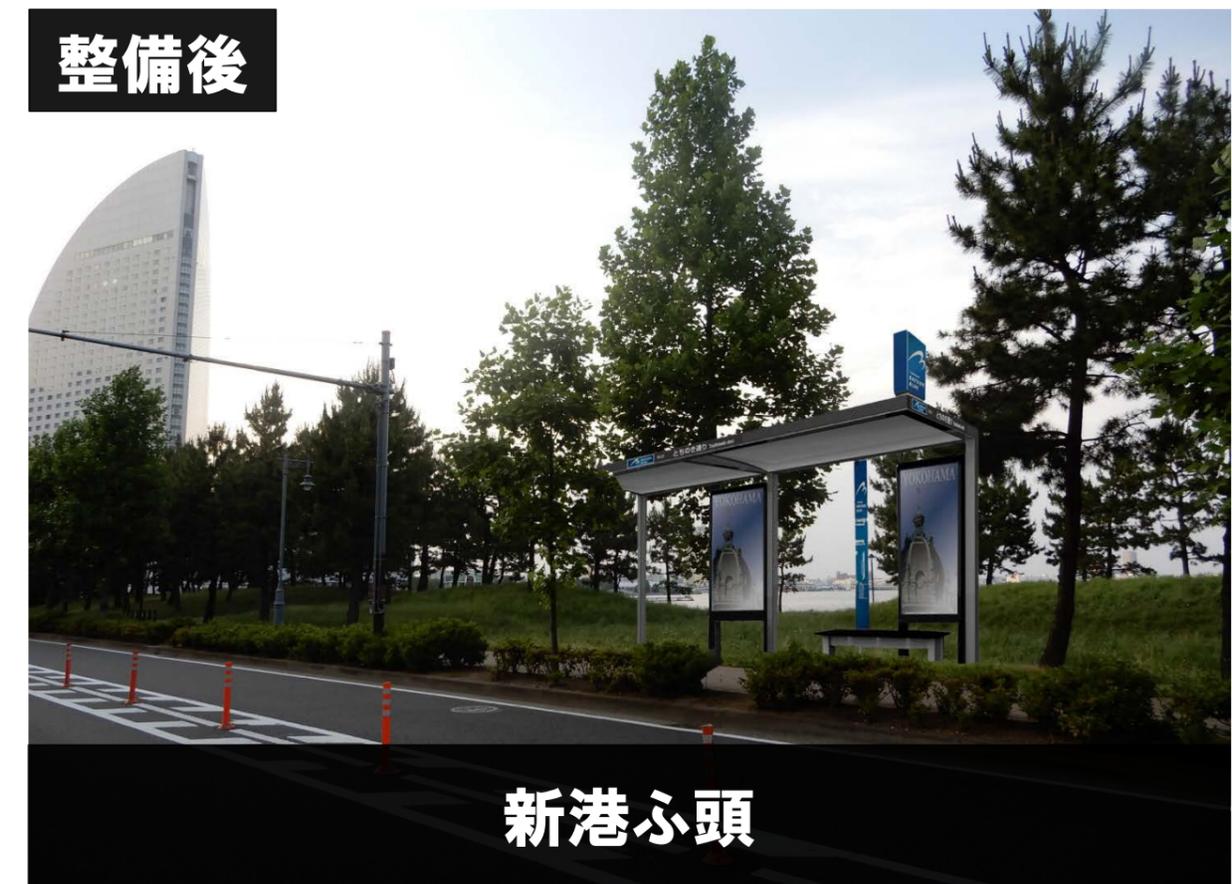
- ・まず、バス停留所上屋については、バス停留所標識としての機能を備えており、案内・誘導サインの役割を果たすものと考えています。
- ・そのうえで、全線にわたりデザインを統一します。
- ・また、第三者広告物については、従来の広告付きバス停留所上屋の整備事業と同様の広告審査基準および外部委員による審査の仕組み(図1)を踏襲することで、これまでと同様に都市の空間に資する質の高い広告を掲載します。

以上のことから、案内・誘導サイン等広域の範囲で統一してデザインされたものであり、新港地区の魅力的な景観形成に寄与するものと考えています。(すなわち、新港地区の魅力的な景観形成に支障がないものと考えています。)

整備イメージ図(審議対象の停留所)



新港ふ頭



新港ふ頭

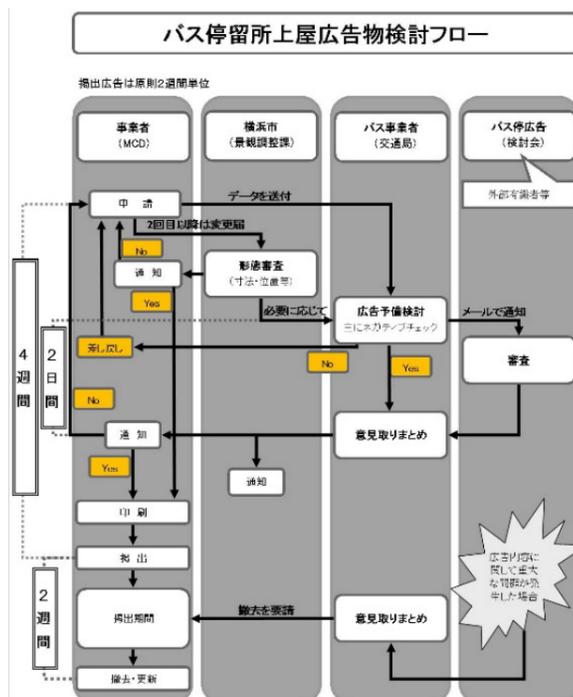


図1 広告付きバス停上屋の広告審査フロー【参考】



図2 審議対象の停留所位置

1 高度化バスシステムのバス停留所

本事業は、魅力にあふれた“世界都市”の顔として都心臨海部を形成するため、既存の路線バスとは異なり、移動自体が楽しく感じられるようなまちづくりに寄与し、回遊性を高めるための交通ネットワークを強化するものです。「市民及び観光客などの来街者にとって、わかりやすく、使いやすく、快適に回遊できる」という事業コンセプトに基づき、連節バス車両等と統一感をもたせることで、明示性や魅力を高める「トータルデザイン」の手法を採用し、次項のデザインとします。歩道幅員の制約等により、標準型（図4）が設置できない箇所においては、省スペース型（図5）を設置します。（今後、導入車両に合わせて詳細な仕様等を調整します。）

2 バス停留所設置箇所

上記方針を踏まえ、交通管理者や地権者の合意を図りながら下記のとおりバス停留所の整備を進めます。

表1 停留所ごとの想定設置モデル

バス停留所名称 (仮称)	設置 モデル	既存 上屋	バス停留所名称 (仮称)	設置 モデル	既存 上屋
横浜駅前 (東口バスターミナル内)	-	-	山下ふ頭	広告付き上屋 (標準型)	なし
高島中央公園	広告付き上屋 (標準型)	なし	元町・中華街駅付近	専用標柱	なし
20 街区	広告付き上屋 (省スペース型)	なし	赤レンガ倉庫前 (幹線上)	専用標柱	なし
パシフィコ横浜	広告付き上屋 (標準型)	あり	パシフィコ横浜	広告付き上屋 (標準型)	あり
新港ふ頭	広告付き上屋 (省スペース型)	なし	20 街区	広告付き上屋 (省スペース型)	なし
大棧橋	専用標柱	なし	高島中央公園	広告付き上屋 (標準型)	なし
山下公園前	専用標柱	なし	横浜駅改札口前	広告付き上屋 (省スペース型)	なし
山下ふ頭	-	なし		-	-

新港ふ頭 ……審査対象の停留所

3 令和2（2020）年時点での導入ルート

横浜駅東口を起点とし、水際線沿いを中心に来街者が利用する主要な施設を結び山下ふ頭を終点とするルートとします。

停留所の詳細な位置等については、今後関係者との調整を進めて確定します。

なお、導入時には、同エリアを運行する既存バス路線を再編し、最適なバスネットワークを構築します。

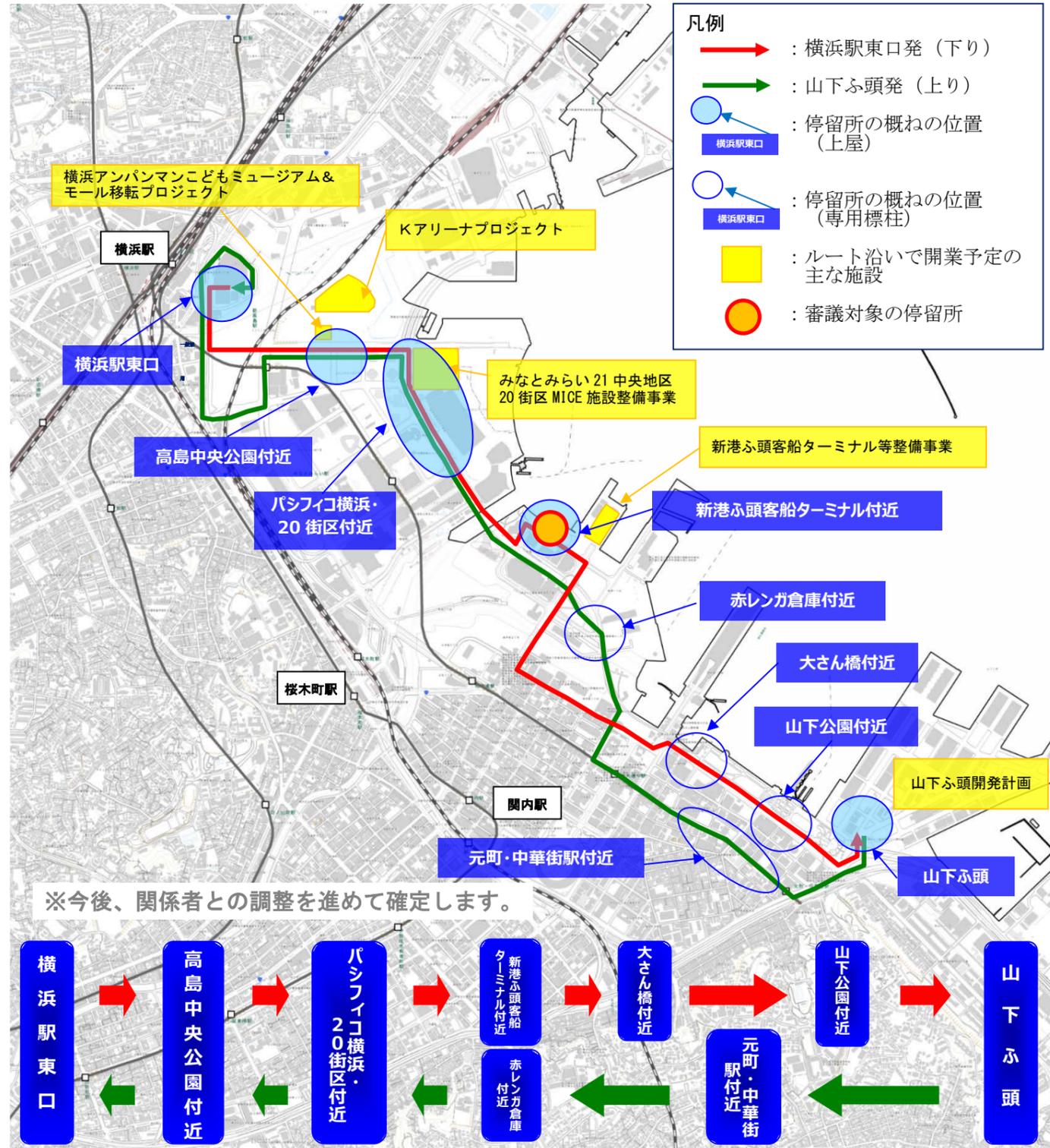


図3 令和2（2020）年時点での導入ルート



図4 バス停留所上屋イメージ (標準型)



図5 バス停留所上屋イメージ (省スペース型)

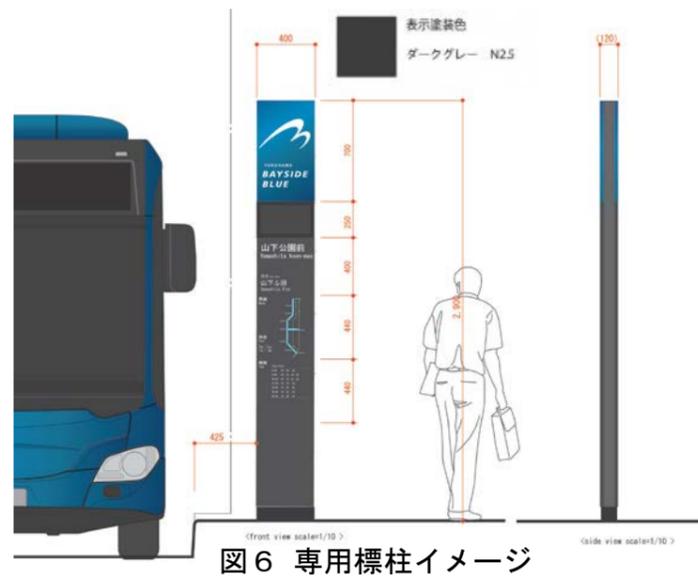


図6 専用標柱イメージ



【参考】既存バス停留所上屋

【参考】

1 連節バスを活用した「高度化バスシステム」の概要

平成 27 年に策定した「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」では、地域全体の回遊性を高めるため、まちの賑わいづくりに寄与する新たな交通を導入することとしています。

中でも、M I C E 施設の整備や客船受入れ機能の強化等が進められている水際線沿いでは移動需要の増大が想定されており、交通機関の早期導入による回遊性の確保が求められています。

これらを踏まえ、令和 2（2020）年までに連節バスを活用した「高度化バスシステム」を横浜駅東口～山下ふ頭間で導入します。今年度に整備工事を実施し、令和 2（2020）年 6 月頃に運行を開始する予定です。また、運行開始に向けて周知・PRを図ります。

2 これまでの経緯

平成 28 年 4 月	高度化バスシステムに関する具体的な検討を開始
平成 29 年 5 月	第 2 回市会定例会にて、基本コンセプト、事業スキームの考え方を報告
平成 30 年 2 月	まちを楽しむ多彩な交通の充実の公募により、エムシードゥコー社から本事業における広告付きバス停留所上屋の提案を選定
9 月	第 3 回市会定例会にて、車両デザイン等を含む事業計画を報告
平成 31 年 4 月	連節バス車両メーカーがジェイ・バス社に決定

3 基本コンセプト

都心臨海部全体の回遊性を高め、市民だけでなく、観光客などの来街者にとっても、わかりやすく、使いやすく、快適に回遊できるバスシステム

4 実施体制

走行環境の改善やバスターミナルの改良などのインフラ整備は都市整備局・道路局・港湾局が行い、運行や停留所、車内情報案内等の整備は交通局がバス事業の一環として行います。

5 運行概要

名称	BAYSIDE BLUE（ベイサイドブルー）
運行区間	横浜駅東口～山下ふ頭
運行日	毎日運行
運行時間	概ね 10 時台～19 時台
運行便数	毎時 2～3 便
所要時間	平日 下り 約 30 分 上り 約 35 分 土休日下り 約 35 分 上り 約 40 分



図 7 シンボルマーク



図 8 車両イメージ