

湘南台駅西口～慶応大学 2005年3月14日運行開始



新たな公共システム

導入の背景

「湘南台駅」は、1999年の横浜市営地下鉄・相鉄いずみ野線の延伸以来、利用者数が1998年の5万人から2002年には10万人と、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、満員運行を行なっても、約180人もの人がバス停に残るといった状況でした。駅前のバスロータリーが交通渋滞を起こし、バスがロータリーに入れない、といった状況も頻繁に起こりました。

一方、湘南台駅から西北に位置する地域の住民にとって、最寄の駅までの距離が遠く、路線バスの便も少ない、という交通上の課題があり、それが原因のひとつとなって、湘南台駅西口に向かう自家用車が、交通渋滞を深刻にしています。

また、バスルートや停留所のない地区は当然のことながら、比較的バスの便がよい地区でも、運行に遅れのない定時性が要望されていました。これら全てに対応できる公共交通システムの検討・導入を進めてまいりました。

上記の課題に対し、国土交通省、神奈川県、神奈川県警察本部、慶応大学、藤沢市、当社を委員とする「新たな公共交通システム導入検討委員会」が2003年5月に発足しました。課題解決にむけ、様々な交通システムの検討がなされ、既存の交通インフラ、道路空間を活用したシステムとして、2004年3月「新たな公共交通システム」の導入が提言されました。

2種類のバスの個性と、交通情報ネットワーク網を活用

今回の交通システムは、輸送力の高い連節バスの導入により、駅前の混雑緩和を図ると共に、公共交通不便地域への支線バスによる交通網の拡大により利便性を向上させ、ITS(高度道路交通システム)の活用を加えた、新しい交通システムとして注目されています。

大量輸送の連節バス ツインライナー (TwinLiner)

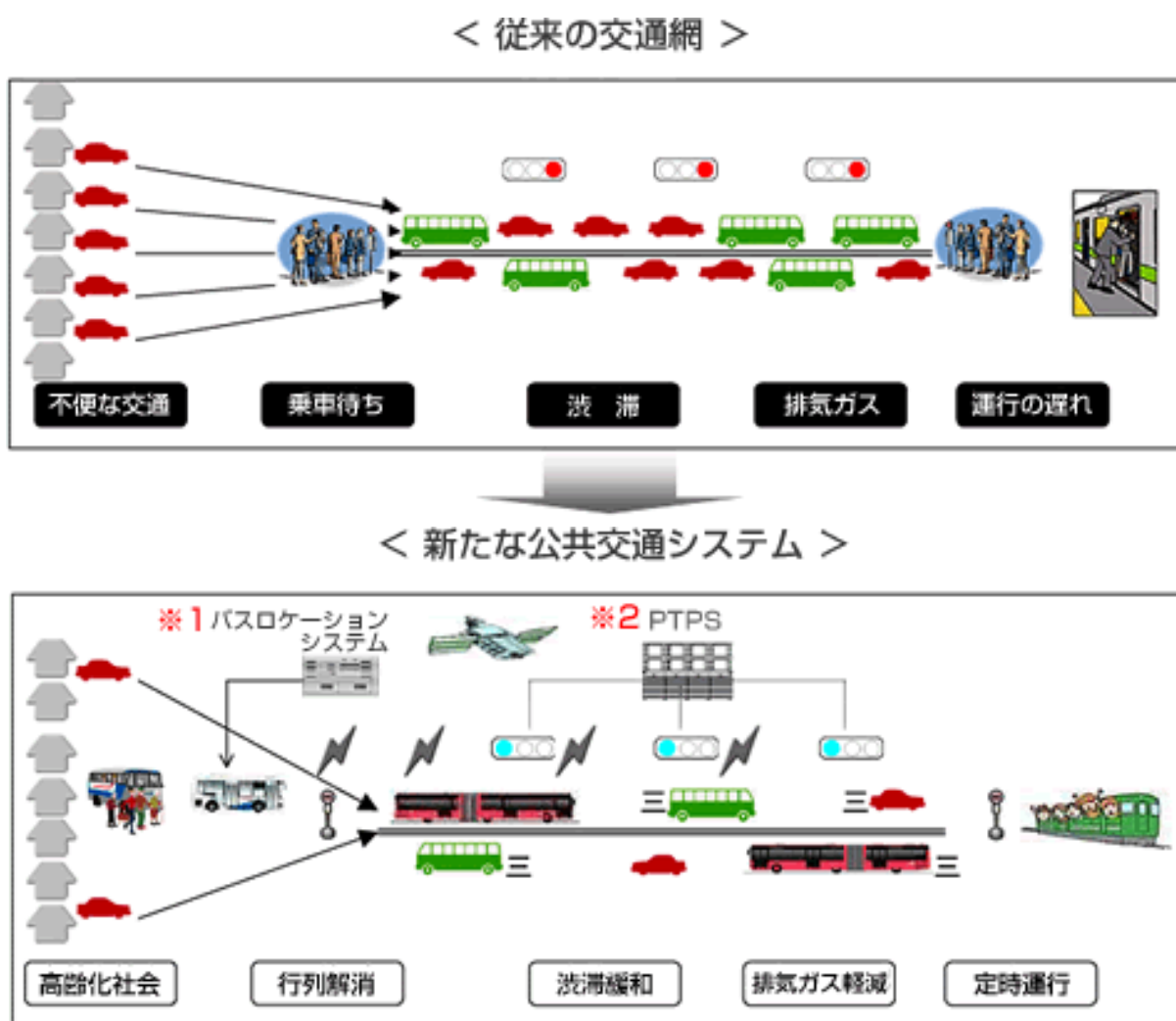
通常バスの約2倍の輸送力を持つ連節バス「ツインライナー」(TwinLiner)を、「湘南台駅西口」～「慶応大学」間で運行します。朝夕の通勤・通学ラッシュ時の大量輸送を実現し、湘南台駅西口ターミナルにおける混雑を緩和します。連節バスの営業運行は、幕張、旭川に続き3例目ですが、交通バリアフリー法に対応したノンステップの連節バス導入は、国内では初の事例です。

従来バスの難所も運行 「フィーダー（支線）バス」 ふじみ号（現在は運行していません）

「慶応大学」から、これまでバスが運行していなかった「獺郷・宮原・打戻地区」方面へは、「フィーダー（支線）バス」『ふじみ号』が接続運行します。従来の大型バスが運行しづらい狭い道も、小型バスが運行、旅客の利便性の向上を図ります。仕様は高齢社会にやさしいノンステップバスです。バスターミナルに位置づけられる慶応大学から湘南台駅西口および辻堂駅北口への乗り継ぎが可能な交通ネットワークを実現します。

交通ネットワークのシステム化を実現

「新たな公共交通システム」ではバスに GPS 車載器およびナビゲーションシステムを導入し、旅客への情報配信を実施します。また、国土交通省、神奈川県警察本部、藤沢市と連携し「PTPS」（公共車両優先システム ※2）を強化しました。



※1 バスロケーションシステム リアルタイムの運行情報を停留所に設置する案内板やスマートフォン等で、停留所へのバス到着予測時刻、運行状況等をお客様にお知らせするシステムです。

※2 PTPS（公共車両優先システム）「PTPS」とは、「Public Transportation Priority Systems」の略で、公共車両を優先させるシステムです。今回の PTPS では、バス1台1台の識別をして、「青信号」「赤信号」をコントロールする高度な信号制御を導入しています。

車両のご案内

『ツインライナー』は、「交通バリアフリー法」に対応した、日本初のノンステップ連節バスです。長さは 17.99m と、ほぼ電車 1 両分の長さ(※)で、定員も 129 名(旅客 128 名+乗務員 1 名)と、電車の定員とほぼ同じです。

車両はドイツ生まれのヨーロピアンスタイルで、カラーは街並みに明るく華やかな雰囲気添えるピーチピンクを採用しました。乗降しやすいノンステップの入り口からは、平面床が約 15m 続きます。

連節バスは、学校、業務集積地など一時的に大量の需要が発生する施設と鉄道駅との間を結ぶ輸送に適しています。

※電車の長さは JR や私鉄・地下鉄との相互乗り入れや車両の型の新旧で差異があります

車内 : ドイツ製の車両を日本仕様に改良

ドイツのバスメーカー・ネオプラン社製の車両を、「交通バリアフリー法」をはじめ、日本の基準に適合するよう仕様を改良しました。導入に際しては、環境に対する意識の高いヨーロッパの中でも、ドイツに視察の上、検討・準備を重ねてまいりました。

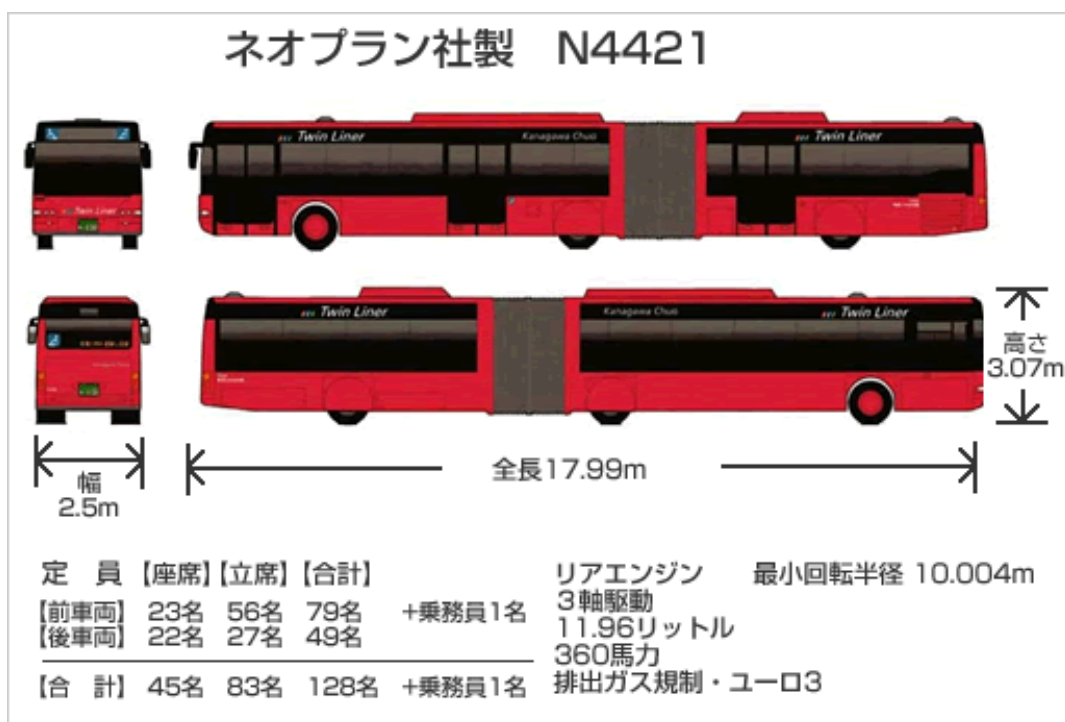


運転 : 長い車体でも変わらぬ運転操作

長い車体にも拘らず内輪差は通常のバスより若干大きい程度です。また、最小の回転半径は約 10m で普通のバスとほぼ同じです。連節部の室内床面は、ターンテーブルで接合、坂道走行時も床の段差がほとんど生じないよう工夫されています。



車両概要



フォトライブラリー

日本到着



(1) ドイツでの様子。
走行テストをして、安全に走れるか
チェックしています

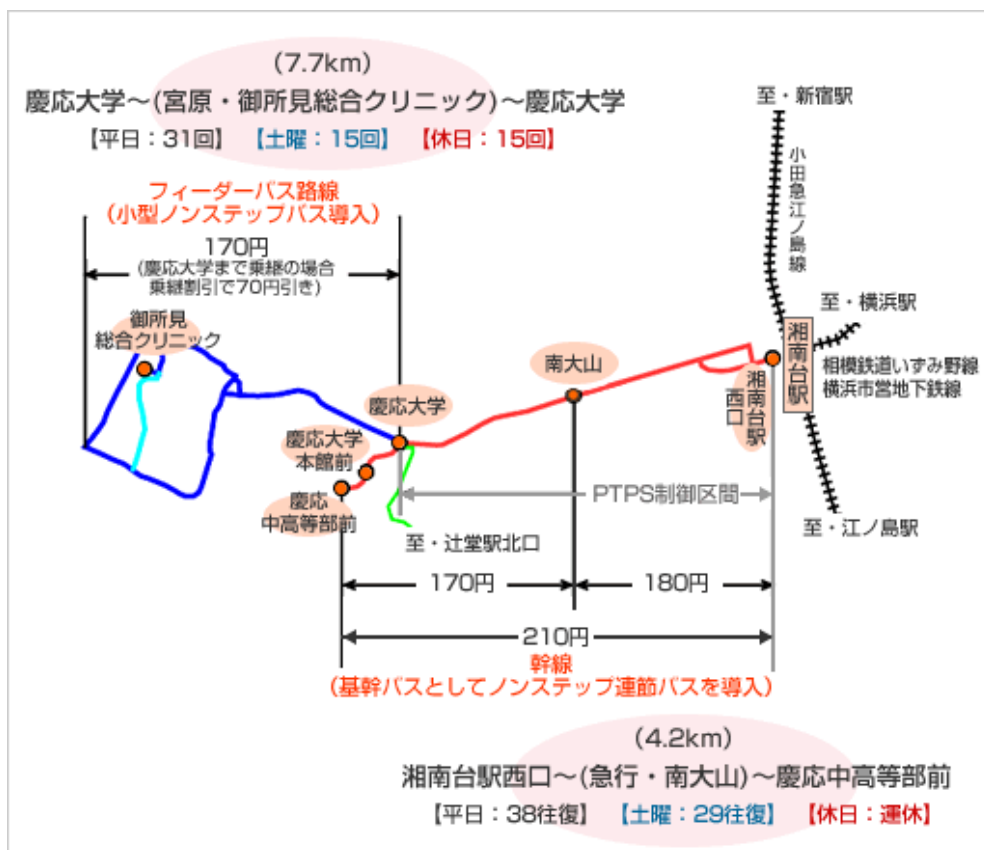


(2) 日本一の車の輸出入港、愛知県の
豊橋港に上陸



(3) 豊橋にある車庫での様子。
冷暖房など、ドイツでは備え付け
られなかった装備が、ここで取り
付けられます

路線マップ (2005年の導入当時)



※現在、フィーダーバスは
 運行していません。
 ※路線マップに記載の運賃等は
 導入当時のものです。