

# 既存施設を活用したショットガン方式による貸切バス専用乗降場の整備について

勝俣 英樹・八尾 和卓<sup>1</sup>

<sup>1</sup>横浜市 道路局 計画調整部 企画課 交通計画担当（〒231-0017 神奈川県横浜市中区港町1-1）

横浜駅西口では、貸切バスの客待ちによる長時間駐車やそれに伴う交通阻害、乗客のゴミのポイ捨てや周辺民間ビルのトイレ無断使用等の課題が顕在化し、長年の懸案となっていました。このような諸課題の早期解消に向け、関係者が一丸となって貸切バスの発着ルールの明確化について検討を行い、2017年7月にショットガン方式による貸切バス専用乗降場の運用を開始しました。既存施設を活用して主要機能を分散配置・連動運用する手法を導入したため、多くの関係者との調整が必要でしたが、検討当初から関係者の役割分担を明確にすることで、関係者の主体的な行動を促すとともに調整が円滑化し、無事運用開始に至りました。

キーワード 貸切バス、乗降場、ショットガン方式、既存施設活用、合意形成

## 1. はじめに

横浜駅周辺地区では、官民連携によるまちづくりの指針として平成21年12月に「エキサイトよこはま22<sup>1)</sup>」が策定され、計画実現に向けた各種取組が推進されています。この「エキサイトよこはま22」の「基盤整備の基本方針」では、道路上の貸切バスの駐停車が自動車交通の流れに影響していることなどを課題として挙げており、将来的な施設整備の基本方針として、貸切バスなどを集約したターミナルを形成することとしています。

一方、横浜駅西口に位置する民間ビル前には、少なくとも10年以上前から横浜駅を出発地とする貸切バスが集中し、多い日には朝のピークの4時間に、40台のバスと1,400人の乗客が横浜駅西口を出発していました。バスの長時間駐車や二重駐車により道路交通環境が悪化し、乗客が歩道が溢れることによる歩行者交通の阻害やゴミのポイ捨て、周辺民間ビルのトイレ無断使用等の問題が顕在化していましたが、主要駅の駅前という土地柄、関係者が多岐に亘り、乗降のための用地確保も困難であったことから、長年の懸案となっていました。



図-1 従前の貸切バス・乗客の滞留状況

## 2. 運用開始までの流れと管理主体

平成27年5月に神奈川県警戸部警察署と本市道路局が事務局となり、バス・旅行業企業体、地元企業体、本市各部署等の関係者が一堂に会する「対策会議」を開催したのを皮切りに協議を重ね、平成28年9月に実施に向けての方向性について参加関係者の了解を得ました（詳細は「6. 本市の役割と取組姿勢」にて後述）。

これを受け平成28年10月には、（一社）神奈川県バス協会、（一社）日本旅行業協会、（一社）全国旅行業協会、横浜駅西口振興協議会、本市道路局から成る「横浜駅西口バス乗降場運営協議会」を設立。予約料金やバス・乗客の待機場所等詳細な議論を行い、平成29年3月に詳細な運用方法を確定しました。

運用開始にあたっては、（一社）横浜地区高速バス停留所管理協会、（一社）全国旅行業協会神奈川県支部及び会員事業者等、バス・旅行業企業体から成る「（一社）横浜駅西口バス乗降場管理協会」を設立し、乗降場の円滑な管理運営を担っています。

## 3. 課題整理

### (1) 貸切バス乗降場に係る諸課題の類型化

貸切バス専用乗降場の運用にショットガン方式を導入した例は各所ですが、乗客や貸切バスの動きによって、諸課題とその対応策を類型化することができます。

#### a) 目的地型（例：東京浅草エリア）

他地域から貸切バスが集まり、エリア内の目的地付近

で乗降したり、利用客が用事を済ませて乗車するまで目的地周辺でバスが待機する類型です。

乗降場所・時間帯がある程度分散している一方、エリア内の複数の主要目的地付近に乗降場を設置したり、バスの待機時間が長くなることから、待機場所を十分に確保することが求められます。

**b) 乗継型 (例：京都駅)**

すでに集合済みの乗客が、新幹線など別の基幹交通で出発駅へ集まり、乗継で貸切バスが配車される類型です。

時間帯はある程度分散している一方、乗降場所は一箇所に集中するため、乗降スペースを十分に確保するか、できない場合は、乗降場の効率的な運用が求められます。

**c) 起終点型 (例：横浜駅)**

目的地への出発にあたり、乗客の集合場所として指定された拠点駅へ、貸切バスが配車される類型です。

行程上、出発時刻は一定の時間帯に集中しやすく、貸切バスや乗客が短時間に拠点駅に集中するため、待機場所・乗降場所ともにスペースを十分に確保する必要がありますが、できない場合には、各所で効率的な運用が求められます。



図-2 主要施設の配置図

**(2) 横浜駅周辺を取り巻く状況**

横浜駅周辺は高密度に土地利用が進んでいることに加え、既存のバスターミナルは路線バスが多数乗り入れており、駅の近隣にバスや乗客の待機・乗降場所に充てる十分なスペースを確保することができませんでした。また、前述の「エキサイトよこはま22」による駅前再整備の事業化にはなお時間がかかる一方、本格的な再整備を前に、大規模な施設整備を伴う取組を行うことも困難な状況にありました。

**4. 施設及び運用の概要**

上記のような貸切バスの動向と横浜駅西口を取り巻く現状を踏まえ、乗継型と起終点型の特性を併せ持つ名古屋駅の取組を参考に（起終点型のみの事例は存在しなかったため）、既存施設を活用した施設配置や運用システムを決定しました。

**(1) 施設概要**

まず、バスターミナルとは別に設置されていた路線バスのりばの一部を、路線バス事業者の協力により移転し、貸切バス専用の乗降場としました。過去の調査実績により、乗降場は4バース設置しました（別に送迎バス用乗降場を2バース設置）。

バス・乗客の待機場所は近隣に十分なスペースを確保できなかったため、バスの待機場所は車で10分程度の民間施設内の駐車スペースに、乗客の待合場所は歩いて5分程度の民間商業施設脇の公道上に設ける、ショットガン方式を採用しました。

表-1 貸切バス専用乗降場の概要

有料予約時間	毎日 6:30~9:30	・時間外も乗降可能
利用料金	1台 5,500円/15分	・案内員の習熟と更なる効率化のため1枠10分を検討中
バース数	4バース	・別途送迎用2バース
運営者	一般社団法人 横浜駅西口バス乗降場管理協会	・この取組のために設立 ・貸切バス・旅行会社で構成 ・予約管理、案内員手配、各施設の管理等

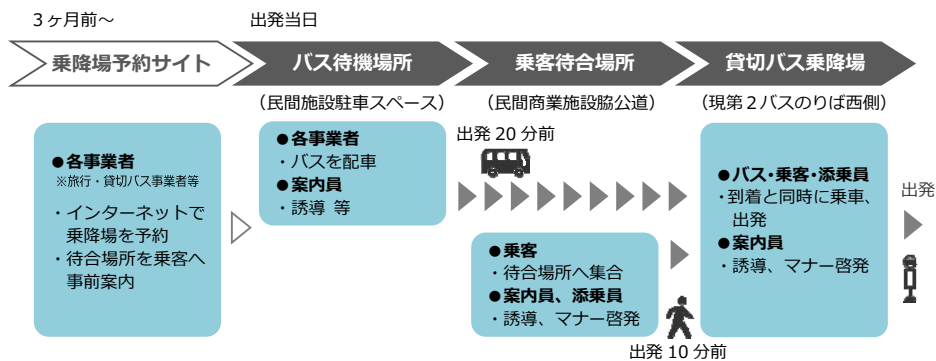


図-3 乗降場予約から利用までの流れ



図4 運用開始後の貸切バス専用乗降場（左上）及び貸切バス待機場所（右下）の様子

## (2) 乗降場の運用

乗降場は、貸切バスの出発が集中する朝6時半から9時半までを有料予約制とし、この間に限りバス待機場所が利用できるほか、乗降場とバス・乗客待機場所に案内員が配置されます。これ以外の時間帯は、到着を含めて乗降場の利用は分散しているため、バス待機場所は利用できませんが、乗降場は予約なしで利用が可能です。

なお、利用料は乗降場管理協会が徴収し、管理運営費や整備費用の返済に充てられています。

## (3) 予約から出発の流れ

乗降場を利用する旅行業・貸切バス事業者は、事前にインターネットで乗降場の利用枠を予約し、当日はバスを待機場所へ配車、乗客は待機場所に集合します。乗降場の案内員は、乗降場の予約時間と空き状況、道路の混雑状況等を考慮のうえ、各待機場所に配置された案内員へ、バス・乗客を誘導するタイミングを連絡します。

各所に配置された案内員が綿密に連絡を取り合い、各施設を連動して運用することで、短時間に集中する貸切バスを少ないバース数で効率的に処理することを可能にしました。

## 5. 取組の成果

今回の取組により、貸切バスの長時間駐車や二重駐車が一掃されて交通が円滑化したほか、長時間の待機が解消されたことにより、乗務員や事業者の負担も軽減されました。交通の安全確保の面から、乗務員からも取組を評価する声をいただいています。かつて乗客が滞留していた民間ビル前についても、乗客の滞留が解消され、歩行空間を確保することができました。



図5 取組後の様子（上段：図-1と同一箇所、下段：乗客待合場所及び乗降場での整列状況）

加えて、乗客の待合場所が明確になったことで、乗客の利便性も向上しました。また、案内員が配置され、乗客が整然と待機、乗降するようになったほか、ゴミのポイ捨て防止といったマナー向上にも役立っています。

## 6. 本市の役割と取組姿勢

### (1) 多様な関係者との連携・調整

実施にあたり、バスの待機場所を提供いただいた民間施設管理者をはじめ、近隣民間施設管理者を含めて20以上の関係者と調整を行う必要があり、調整は難航が予想されました。

しかし、前述の「対策会議」において、主要な関係者が一堂に会して役割分担を明確にしたことで、事務局と

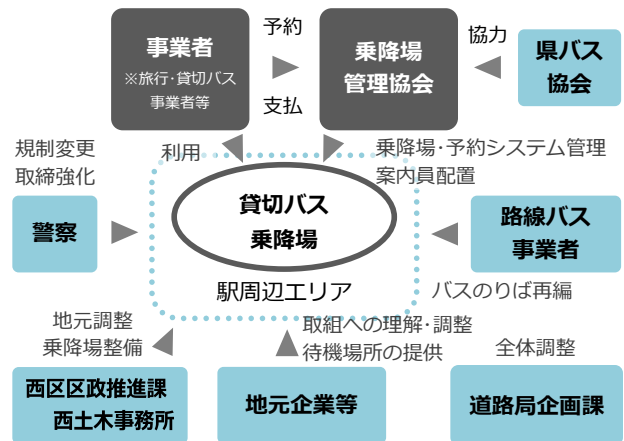


図6 本取組の相關図

実施主体	役割分担
●警察	規制変更、取締強化、対策会議事務局
●バス旅行会社・業界団体	
乗降場管理協会	乗降場の管理運営、バス待機場所整備
路線バス事業者	路線バスのりば再編
●地元企業の協議会	周辺企業説明・橋渡し
●横浜市	
西区区政推進課	地元調整(バス待機場所の確保含む)
西土木事務所	乗降場整備(歩車道改修工事)
都市整備局部心再生課	長期的対策検討・調整
道路局企画課	全体調整、ショットガン方式の検討、対策会議事務局

図-7 主要な関係者と役割分担

なった警察や行政が一方的に対策案を提示するのではなく、各々ができることを少しずつ実施し、改善案を提示するなど、各関係者がこの問題を自分事として捉えて主体的な行動を促すとともに、円滑に全体調整を行うことができました。

## (2) 乗降場の整備

バスの待機場所（民間施設内）における舗装工事や、規制変更に伴う標識の設置、周辺案内板の改修等は、乗降場管理協会が実施し、路線バスのりばの案内板の改修や移転先における上屋整備は、路線バス事業者が行いました。

本市では、貸切バス乗降場としての運用にあたり、支障となる植栽の撤去や規制変更に伴う規制標識の建柱、舗装復旧工事、区画線の修正等、道路管理者として実施すべき工事を行いました。

各関係者が分担して整備を行ったほか、既存施設をできる限り活用し、大規模な施設整備を行わなかったため、工事期間は約1ヶ月半、費用は約400万円で実施することができました。

## (3) 取組姿勢

今回の取組は、本来は、原因者である貸切バス事業者や旅行会社の責任により解決すべき課題であるとも言えます。しかし、横浜駅西口という多様な関係者が存在し、課題解決に向けた用地を十分に確保できないエリアにお

いてこの問題に取り組んでいくには、関係者全員が各々のリソースを出し合い、課題解決に向けて一丸となって取り組んでいくことが必要でした。

私たち行政も、前例のない業務ではありましたが、長年の課題を解決しなければならないという市民目線を忘れずに、当事者意識と主体性を持って取組を進めてきました。特に乗客の待合場所については、適当な規模のスペースが見つからなかったことに加え、施設前に乗客が滞留することを懸念されて用地の確保が難航し、決まりかけた候補地が二度も白紙に戻ったこともありました。しかし、職員自らが候補地を探し、施設管理者に直接交渉して同意を得るなど、職員の熱意と主体性も、取組の実現には非常に重要な要素であったと考えています。

## 7. 今後の課題

取組自体は評価する声が挙がる一方で、旅行・貸切バス事業者や乗客からは、乗客待合場所の環境整備（快適性の向上）や、最混雑時間帯における発着可能台数の向上等の要望が寄せられています。

## 8. おわりに

本市としても、引き続き管理運営主体の乗降場管理協会による運用改善の取組を支援するとともに、その他関係者の要望や相談の受付、調整を行ってまいります。

謝辞：本取組にご協力いただいた関係者の皆様に、この場を借りて御礼申し上げます。

### 参考文献

- 1) 横浜市都市整備局：「エキサイトよこはま22」基盤整備の基本方針  
[http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/excite/plan/e\\_y22/](http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/excite/plan/e_y22/)