



### ウ 概算事業費

2020年の導入時に掛かる事業費は、車両購入、走行環境改善、乗降場整備などの費用として、概算で約20億円（※2）となります。

※2 概算事業費には、運行経費は含まれません。詳細な事業費については、今後の事業内容の検討を深度化させる中で算出する予定です。

## (3) 導入時（2020年）の運行に関する基本的考え方

### ア 車両

都心臨海部の回遊性の向上や街の魅力を高めることを目的とするため、街のシンボルとなり、一度に多くの需要が発生する地区の交通特性に対応できる連節バスを活用することとします。

### イ ルート

横浜駅を起点とし、水際線沿いを中心に来街者が利用する主要な施設を結ぶ、「みなと交流軸」に沿ったルートを2020年時点での導入ルートとします。

なお、「関内・関外再生軸」については、みなと交流軸での利用状況や、現市庁舎の跡地利用の状況など沿線のまちづくりの動向などを考慮して検討します。

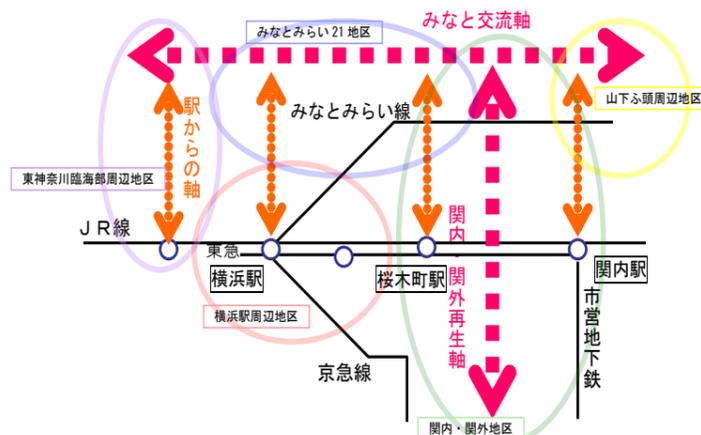


図2—新たな交通の役割とネットワーク

### ウ 運行本数等

市民や来街者の回遊性の確保や、需要に応じた効率的な運行を考慮して、決定します。

### エ バス停留所

鉄道駅などの交通結節点や、市民や来街者が多く訪れる施設等へのアクセスを考慮して配置します。また、過度な配置にならないよう、バス停留所の間隔にも配慮します。

### オ 既存バス路線のネットワーク

高度化バスシステムを含む最適なネットワークの実現に向け市民や来街者の利便性や回遊性の向上を図るため、都心臨海部を運行している既存バス路線ネットワークを活用・再編します。

### カ 運賃

既存の市営バスの運賃を参考にしつつ、今後検討を進めます。

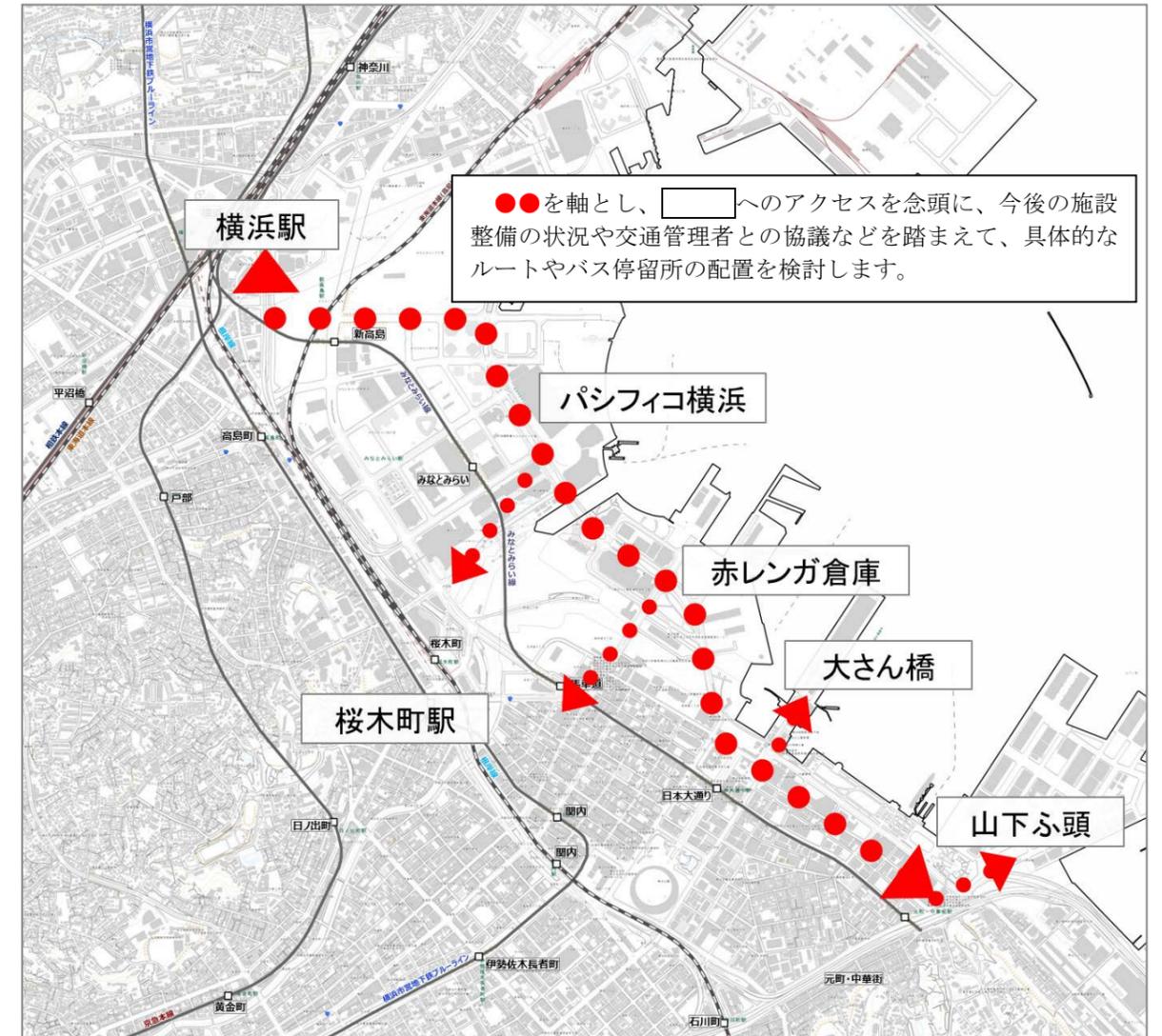


図3—2020年時点での導入ルートのイメージ

## 3 今後の進め方

- 高度化バスシステムの運行事業者である交通局と調整しながら、ルートや運行本数、バス車両の仕様などを決定し、平成29年度中を目標に事業計画（案）を作成します。
- 連節バスが乗り入れるために必要な道路等の改良の検討を進めていきます。
- 高度化バスシステムの基本コンセプトに沿って、トータルデザイン（※3）について検討を進めます。
- 都心臨海部における回遊性を高めるため、多様な交通の導入について様々な視点で継続的に検討を進めます。

### ※3 トータルデザイン

車両や施設等について一つのコンセプトに基づいたデザインとし、統一感を持たせることで、明示性や魅力等を高める手法です。