

これまでの説明の概要について

公共交通環境の整備 ～ 3つの柱～

① 地域内の生活交通確保

区バス
住民バス

生活交通の再構築

② 都心アクセスの強化

鉄道・骨格幹線バス パーク&ライド

地域と都心の連携

③ 都心部での移動円滑化

BRT(次世代型バスシステム)

BRTの導入

移動しやすいまちづくりから まちのにぎわい創出へ

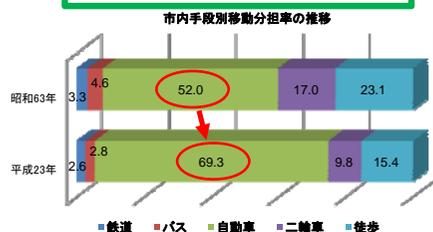
2

交通環境の課題

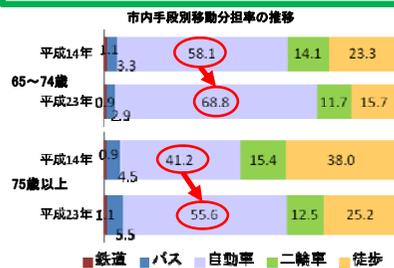
自家用車の普及



マイカー利用が顕著化



65歳以上のマイカー依存が拡大



65歳以上の交通事故が増加



バス交通の課題

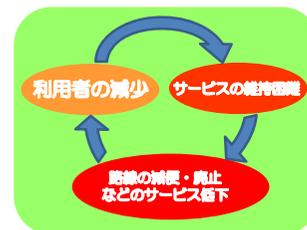
バス利用者数の減少



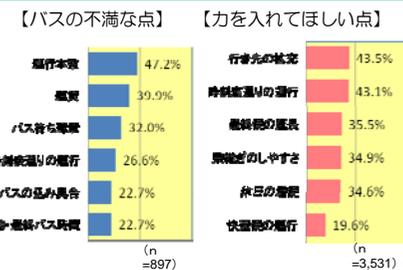
路線バスの減便



歯止めのない負の連鎖

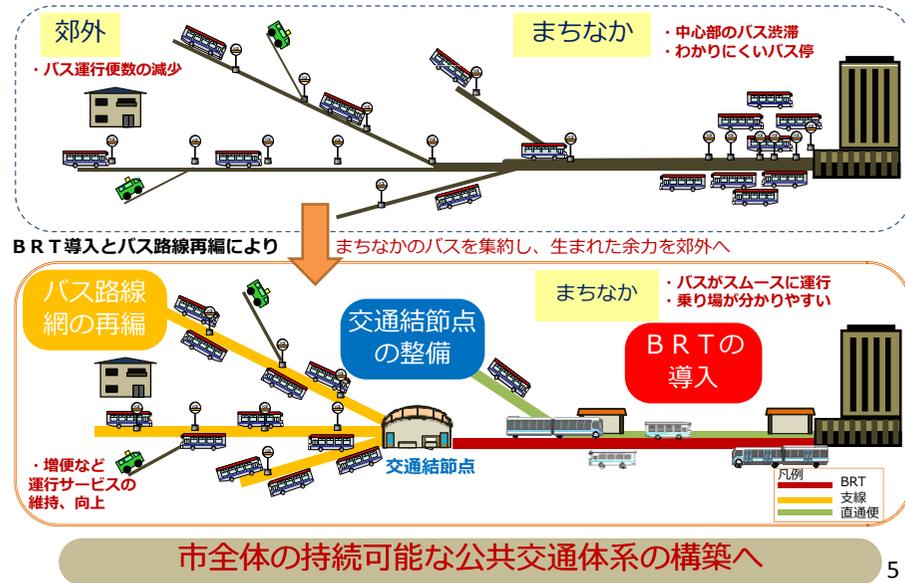


バス利用者のニーズ



新バスシステムのねらい (BRT導入とバス路線再編)

現在のバス路線は…



5

新たな事業スキーム

■ 公設民営方式

連節バス等の貸与によって…

- ◎ 交通事業者の初期投資費の軽減
- ◎ 交通事業者との協働体制の確立
- ◎ バス交通への市の関与の強化

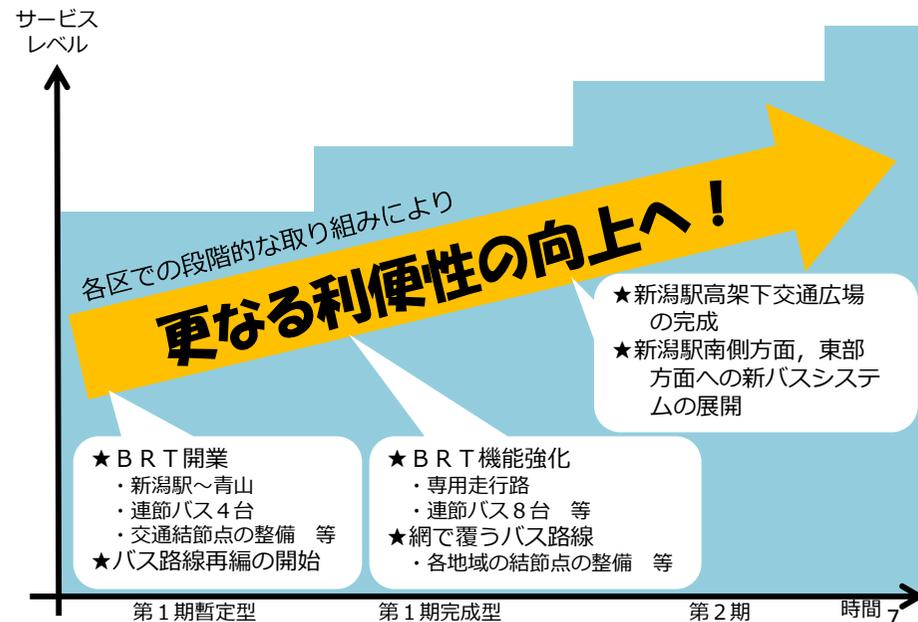
⇒ サービスレベルを継続して提供できる

⇒ 全市的な抜本的改善に着手できる



6

今後、段階的に推進し、より便利な公共交通へ！



市民説明会 (第2段階) の概要

内容	BRT当初導入時点のBRT運行計画案とバス路線再編案について説明	
期間	平成25年8月7日(水)から10月31日(木)現在	
回数、参加人数	約30回	約820人

	期間	参加人数
沿線コミ協(9コミ協)	平成25年8月7日～8月26日	約160人
市内8区	平成25年8月24日～9月2日	約350人
自治会・町内会など	平成25年8月7日～10月31日	約310人

主な意見

- ▶ 将来を考えれば、新たな取り組みは必要。
- ▶ もう少し時間をかけた議論が必要。
- ▶ 乗り換えは仕方ないが、料金は上がらないようにしてほしい。
- ▶ バス路線再編案には賛成。連節バスは不要。
- ▶ 乗降方法・運賃收受方法が詳しく知りたい。
- ▶ (個別路線の)運行時間を延ばしてほしい。本数を増やしてほしい。など

8

これまでの意見等に 基づいた対応・方針 について

BRT運行計画(案)(BRT当初導入時点)について

BRT駅の位置 (万代)

BRT駅の位置



BRT駅の位置 (万代)

③万代



BRT駅の選定 (礎町・本町、古町：案1)

④礎町・本町, ⑤古町



BRT駅の選定（礎町・本町、古町：案2）

④礎町・本町、⑤古町



※第2段階説明資料 BRT運行計画(案)より 13

除雪体制の強化について

新潟市が管理している道路の車道除雪の出動基準（現状）

- ▶日交通量が概ね2万台以上・・・5cm以上の積雪で出動
- ▶その他・・・10cm以上の積雪で出動



14

青山におけるBRT回送ルートについて

BRTの回送経路を**実車運用**とする方向であり、利便性向上を図ります。

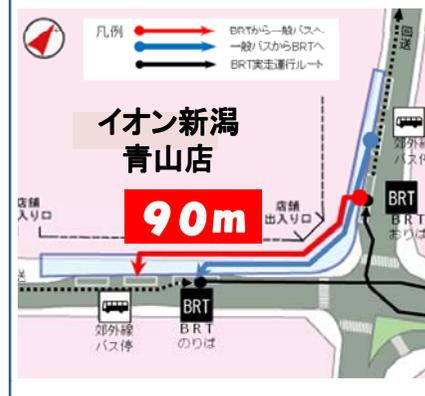
回送経路上のバス停利用客もご利用いただけます※1



※1 回送経路上のバス停の位置については、今後変更となる可能性があります。
 ※2 なお、このルートは青山の交通結節点が本格整備されるまでの暫定的な運用となることが考えられます。

15

BRTと国道8号方面との青山乗り換えのイメージ



回送ルートを実車運用とした場合のイメージ



16

青山の交通結節点におけるスムーズな乗り換えと混雑に関する検証について

- 青山の交通結節点の周辺で交通量調査を実施
(調査日 平成25年7月18日(木)、7月28日(日))

- **交差点飽和度**を算出

⇒ 交差点において捌くことのできる最大の交通量に対する実際の交通量の割合のことで、1に近いほど交通処理に余裕がないということ。

	青山道下交差点	青山水道遊園前 交差点
バス路線再編後の 交差点飽和度	約0.6	約0.3

 **いずれの交差点も交通処理は可能**

- 実態として、一時的に交通混雑が発生しているため、よりスムーズに交通が流れるよう、今後関係機関と対応を検討