

確認：社会実験で確認した事項
 対応方針：確認事項をふまえて、今後対応していく方針

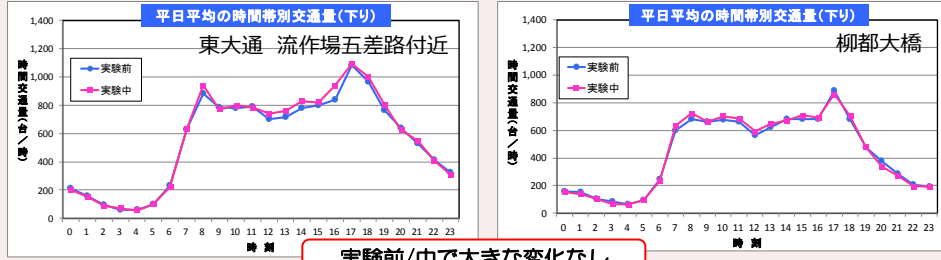
1. 交通処理の視点

自動車交通量について

確認1 9日間の実験期間中において、実験前と実験中では東大通や周辺道路の交通量に大きな変化がなかった。

〈右図〉古町→新潟駅方面の交通量
 ※この他、周辺の道路においても大きな変化なし

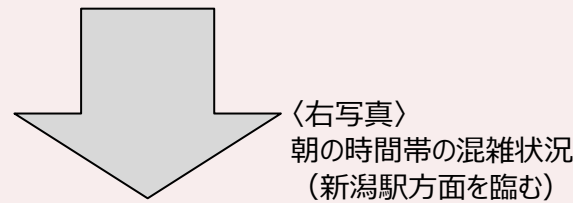
データ出典：県警提供データ
 (実験前:H28年10月15日6時~10月23日23時)
 (実験中:H28年11月5日6時~11月13日23時)



実験前/中で大きな変化なし

バス停配置とバス運用について

確認2
 ① 通常時において、歩道側のバス停で乗降中のバスを回避するよう通行していた一般車両が、実験期間中の路上バス停設置により、回避できずに滞留し、混雑が発生。
 ② 歩道側のバス停に停車するバスも路上バス停で乗降させることを想定した場合、ピーク時では設置した路上バス停の延長では停車が困難となる可能性を確認。



〈右写真〉朝の時間帯の混雑状況 (新潟駅方面を臨む)



対応方針 バス停配置の在り方の検討とあわせて、路線の重なりと頻度を見直すことが必要と考えられるため、停車するバス路線の統合や、連節バスによる輸送力の確保などバス停に停車するバスの頻度の抑制策を検討する。

自動車交通の混雑の状況について

確認3 朝夕の一部時間帯において(主)新潟小須戸三条線→明石通方向の交通の混雑の発生を確認(一部バス路線(水島町線)の朝夕時間帯の遅れが前月に比べ平均 3~7分※1、最大 17分※2 増加した)。

※1：実験中(平日)の発時刻毎の平均遅れ時間と、10月(平日)の発時刻毎の平均遅れ時間を比較
 ※2：実験中(平日)の最大遅れ時間と、その便と同じ発時刻の10月(平日)の平均遅れ時間を比較

〈右図〉混雑箇所



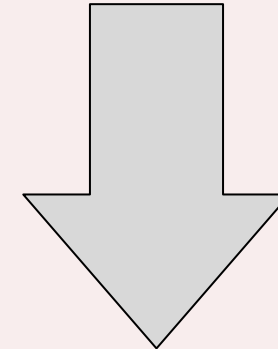
〈右写真〉朝の時間帯の混雑状況 (万代シテイ方面を臨む)



対応方針 当該箇所における自動車交通の混雑解消に向けては、自動車の走行環境と交通処理をあわせて検討していく。
 さらに、さらなる自動車交通の円滑性を確保するため、歩道側のバス停に係るバス停配置や路線の在り方を検討するとともに、通過交通について、新潟駅周辺整備事業や基幹公共交通軸と並行する(都)新潟烏屋野線など駅周辺地区の交通が大きく変わる関連道路網の整備を踏まえ、基幹公共交通軸以外への誘導も検討していく。

道路と車線運用について

確認4 路上バス停前後で一般車両とバスの動線の交錯を確認。

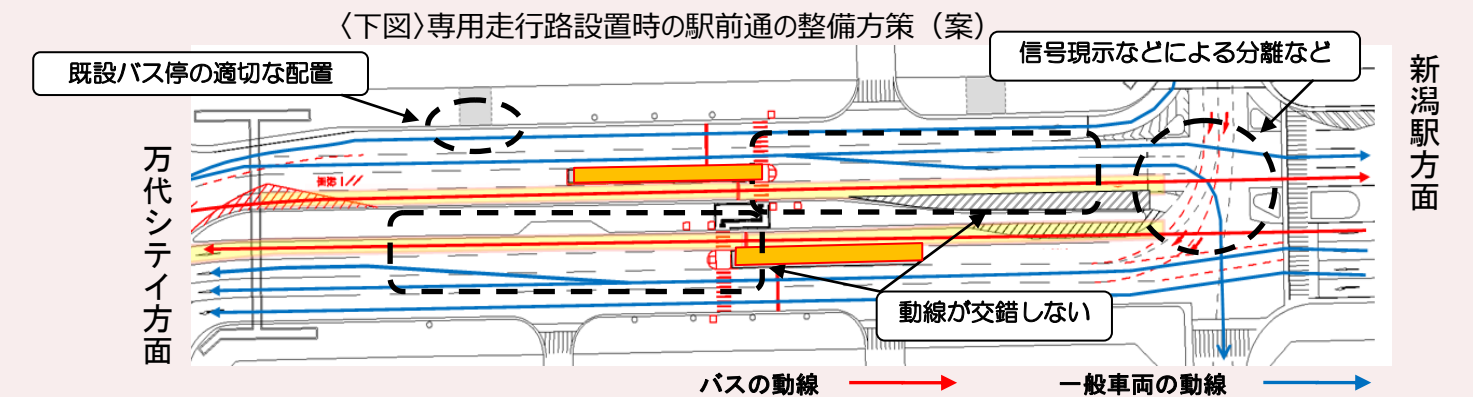


〈上写真〉万代シテイ方面のバスと一般車両との動線の交錯



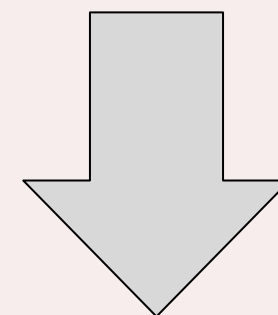
〈上写真〉新潟駅方面のバスと一般車両との動線の交錯

対応方針
 ① バスの車線変更と一般車両との動線の交錯を回避できるよう、適切な区間での整備を検討する。
 ② 一般車両にむけた注意喚起を図る方策を検討する(例：カラー舗装や路面標示等)。
 ③ 専用走行路の端部では、一般車両とバスとの動線の交錯を円滑に行うための交通処理方策を検討する。

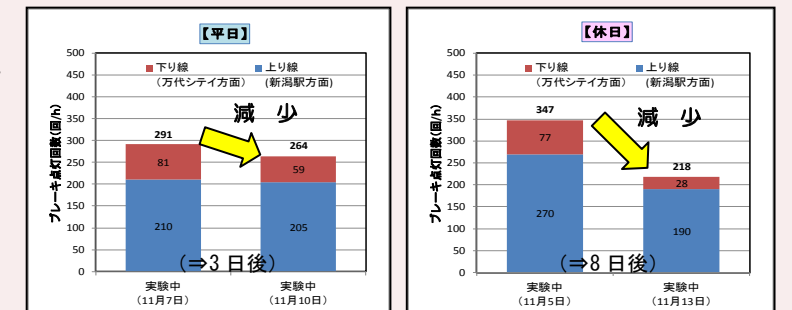


自動車ドライバーの走行の円滑性について

確認5 実験箇所を通過する一般車両が、現場に徐々に順応している状況を確認。



〈右図〉自動車のブレーキ点灯回数の推移



対応方針 車線分離標など恒久的な安全施設の検討だけでなく、交通が順応するまでの一定程度の期間においては、適切な車両誘導と路上バス停の安全を確保するため、一時的な誘導員の配置や安全施設の設置など適切な初期対応を検討する。

2. バス利用者・自動車利用者の視点

安全性・快適性と利用者意識について

- 確認**
- ①【路上バス停利用者】路上バス停について不安視している人の割合が多い。また、年齢が若年であるほど、路上バス停設置によるまちの変化を好意的にとらえる傾向がある。[右図参照]
 - ②【自動車利用者】公共交通の必要性を感じている人ほど、路上バス停整備後のまちへの変化を好意的にとらえる傾向がある。[右図参照]

対応方針

安全施設の配置等による適切な車両誘導と路上バス停の安全確保について検討する。さらには、多くのバス利用者が不安を感じていた上屋や防風壁、行き先案内等の整備については、歩道上のバス停よりも設置しやすい場合があるなど、路上バス停のメリット・デメリットを、本格整備時の姿とあわせ、より分かりやすく示し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系構築の必要性をPRしていく。

3. バス停や道路構造の視点

施設・設備について

- 確認**
- ①バス利用者は路上バス停の設備について、主に「上屋」「防風壁」「音声などの案内」が必要と回答。
 - ②バス停が分かりにくいという理由は、主に「バスの行き先」「待ち方（並び方）」と回答。
 - ③視覚障がい者、車いす利用者からのご意見により、特にバリアフリーを意識した施設の改善点を確認。

対応方針

路上バス停に求められる設備については、段差や点字、分かりやすい行き先案内などバリアフリーに配慮するほか、上屋や防風壁、その他安全施設により、走行環境にも配慮しつつ、利用者が安心してバスを待てる環境づくりを検討する。



〈上写真〉札幌市（路面電車）

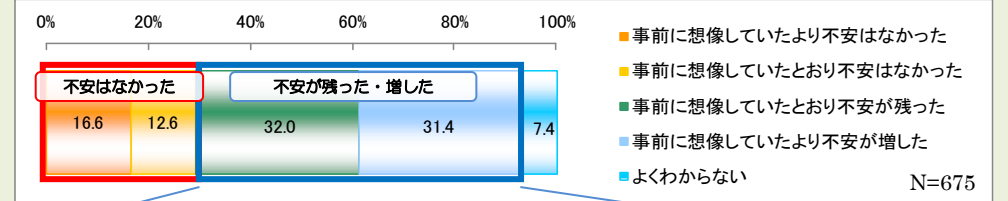


〈上写真〉名古屋市（基幹バス（路上にあるバス停））

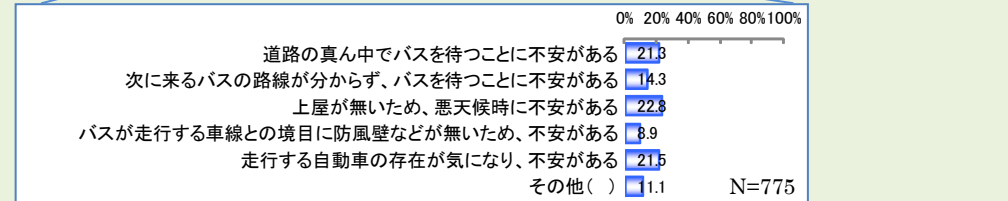
確認：社会実験で確認した事項

対応方針：確認事項をふまえて、今後対応していく方針

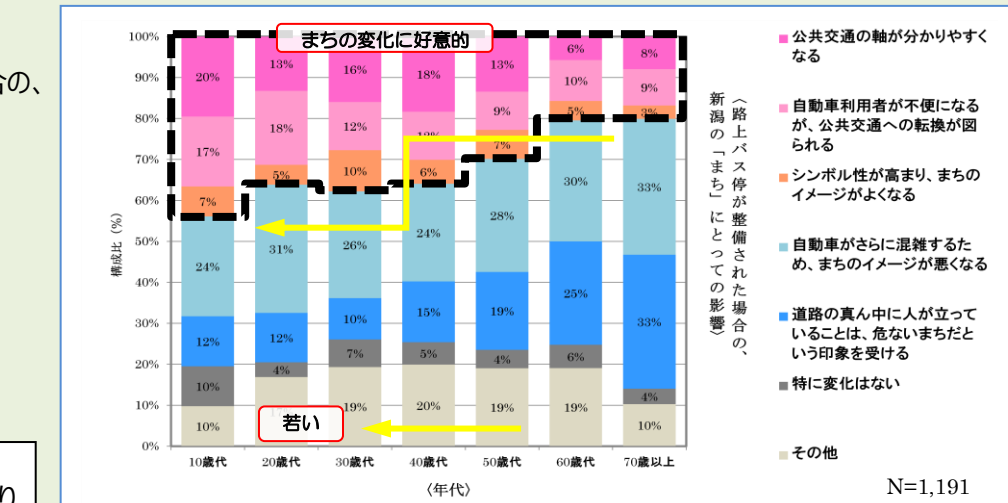
○「道路の中央部で待つ」ことについて



○どのような点に不安が残った・増したのか（2つまで複数回答可）



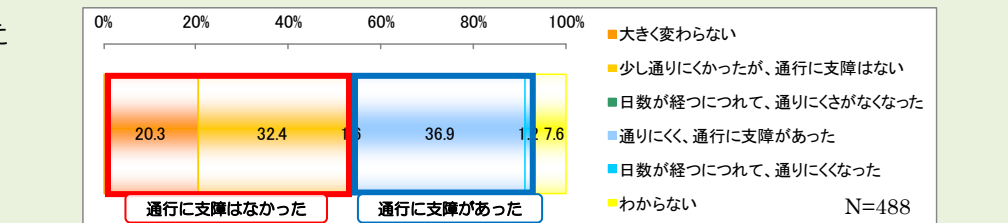
○路上バス停が整備された場合、新潟の「まち」にとっての影響（2つまで複数回答可）【年代別比較】



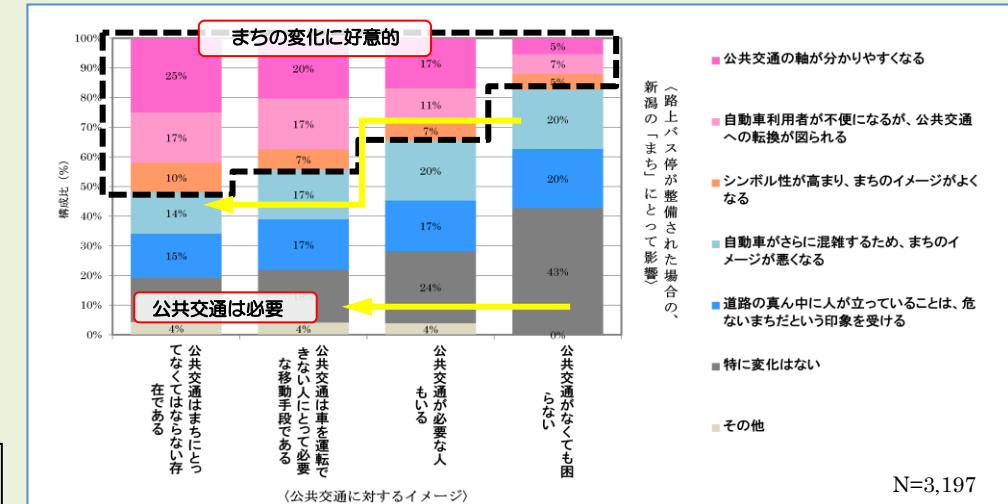
（右図）路上バス停利用者アンケートより分析結果の一部を抜粋

※N：回答数（路上バス停が整備された場合の、新潟の「まち」にとっての影響）

○路上バス停周辺を通行した際の印象



○路上バス停が整備された場合、新潟の「まち」にとっての影響（2つまで複数回答可）【公共交通に対するイメージ別比較】



（右図）自動車利用者アンケートより分析結果の一部を抜粋

※N：回答数（公共交通に対するイメージ）

社会実験のまとめ

4. 専用走行路整備に向けた視点

道路機能の役割分担による自動車交通の誘導について

基幹公共交通軸における専用走行路整備や人にやさしい道路空間整備にあたっては、通過交通について、新潟駅周辺整備事業や基幹公共交通軸と並行する(都)新潟鳥屋野線など駅周辺地区の交通が大きく変わる関連道路網の整備を踏まえ、基幹公共交通軸以外の道路への誘導を検討する必要がある。

⇒その手法について、関係機関とともに検討

〈右図〉
専用走行路設置時における交通処理の考え方(案)



右折可能な交差点の交通処理について

直進バス車両と右折車両との交通処理を検討する必要がある。

- 右折車線の有無・道路構造等を踏まえ、交通処理の方法(交差点信号処理・規制)の検討が必要
 - バスの優先信号等をはじめとした走行性確保策についても併せて検討
- ⇒これらについて、関係機関とともに検討

〈右写真〉
参考事例
(名古屋市：信号現示による分離・門型柱を用いた明示)



〈結果〉

本社会実験を実施したことで、路上バス停設置時の周辺交通の流れを確認することができ、多くの利用者に路上バス停を体験していただいたことにより、バス利用者の視点や改善点を確認することができた。また、可能な限り本格整備時の状況を再現したことで、安全対策などの効果・課題とともに、実施に向けた対応方針についても確認することができた。

〈今後の方向性〉

新潟駅から古町間における専用走行路の形成に向けて、今回の社会実験で得られた確認事項に対する対応方針を踏まえ、道路の運用、交通の処理、バスの運行といった各々の課題を整理しながら、バスの走行性を高める手法を関係機関とともに引き続き検討していく。

また、平成30年の越後線高架化と併せ整備される(都)新潟鳥屋野線により、駅周辺の交通の流れは大きく変わるとともに、鉄道で分断されている駅南北の交通流動の円滑化に寄与することが期待されている。このことから、今回の検討結果や新潟駅周辺整備事業などの関連事業の進捗状況も踏まえつつ、総合的に検討していく。

〈BRT 第1期区間完成にむけて強化すべき取り組み〉

専用走行路の整備をはじめ、本市のバス交通に関する取り組みについて、市民の皆さまからのご理解を広めていくため、いただいた意見も踏まえながら、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系を構築していくことなど、本市の目指す公共交通体系の姿を、「まちの姿が大きく変化する」新潟駅周辺整備事業などの周辺事業の進捗状況に留意しながら、PRのさらなる強化に取り組んでいく。