

4) 本事業に関連するその他提案について (A4 縦1頁)

実現性が高く効果的な追加提案がある場合、A4 縦1頁で記述してください。

★(定時性確保について)

「遅れてもすぐに回復できる」ダイヤ編成における空間的余裕において、車外精算するための券売機・精算機・改札などの機器や定時出発と安全性を確保するためのホームドアなどを駅に設置したり専用道路に追い越し車線や路線上に迂回路を設置したりすることで空間的余裕が生まれ定時性が向上します。

現行でも ITS が稼動していますが、それぞれの構成要素が独立した形で運用されています。各情報が一元化され鉄道会社で使用されている ATOS などのような輸送管理システムが用意されると効率的に高い定時性確保が可能になります。

単なるダイヤ・運行状況を制御する集中制御システムではなく、運行に支障が生じた場合でも運行システム全体には影響しないフェイルセーフ設計されたシステムに、ITS の各要素である PTPS・信号制御・光ビーコン・優先レーンの運用・バスロケなどの各機能の情報をリンクさせ、運行管理システムと制御システム(信号制御他)などを一元化させることで運行の遅れ要因解消と利用者に対する情報案内などがリアルタイムに行うことができます。このようなシステムが導入されると鉄道のようなより利用しやすい高い定時性が確保された乗り物になります。(参照:参考資料11)

★(IT を最大限に活用したシステムの構築)

大きなシステム構築が必要になりますが、駅に限らず車内、歩道上、商業施設内で運行に関する情報を発信することやメディア、アプリを利用した個人携帯端末などへ多様な情報提供をすることで利用しやすい環境が生まれます。また、WiFi などの環境を整えることで利用者の利便性がさらに向上します。

情報については運行状況(運行時間や到着時間、遅延状況、乗換え案内など)の配信だけでなく、路線バスサービス案内や地域情報、広告などの配信も可能にすることで快適な利用環境で利用促進につながります。

★(安全性の確保について)

運行上の安全性確保は何にも代えることが出来ません。そのためにも BRT 駅のホームにおいてホームドアの設置や BRT 駅と車道や横断歩道が接するところにはガードレール設置などの危険を防ぐ対応を強く要望します。

★(接続バスについて)

輸送供給力の点では与条件の接続バス 8 台と一般路線バス車両の組合せで対応できると考えていますが、新潟駅～青山までの BRT 区間における運行の全便を接続バスで運用するためには接続バスが 12 台必要と試算しています。

★(気軽に街を移動できるように)

交通結節点やバス停の脇に駐輪場とレンタサイクルのシステムを設置することで、環境にやさしく、「気軽に街を移動」できるようになります。特にレンタサイクルに関しては利用代金をりゅーと(IC カード)で支払えるようにしボーナスポイントを付与してバス運賃に還元するように検討していくことで、BRT の利用促進はもちろんのこと環境にも優しい街づくりが可能になります。

またレンタサイクルのデザインもトータルデザインに組み込むと街に一体感が生まれます。各交通手段をうまく組み合わせ移動しやすい街が構築されることで多くの市民と新潟への来訪者の行動範囲が広がり、街全体の活性化につながります。そのためにも交通結節点の整備においては各交通手段のつながりを重視した整備を希望します。