

現在のバス走行環境の改善と将来の新たな交通システムの導入空間の確保を見据え、**バス専用レーン**の設置を目指します。

取り組みのイメージ

現状(バス優先レーン)



古町バス停付近



東堀交差点付近



古町7タクシー乗場

★道路空間  
再構築  
★タクシー  
乗場再編  
など

現状の改善

バス専用レーン



第1レーンイメージ



第2レーンイメージ



第3レーンイメージ

新たな交通システムを見据えた  
導入空間確保

★バスの強化  
★連節バス  
導入  
★バス待ち  
環境整備  
★バス路線  
再編  
など

新たな交通システム



BRTイメージ



LRTイメージ



小型モノレールイメージ

ほとんどのバスが第2レーンを走行

ステップアップしながら都心軸の公共交通の強化を図る

現状と課題

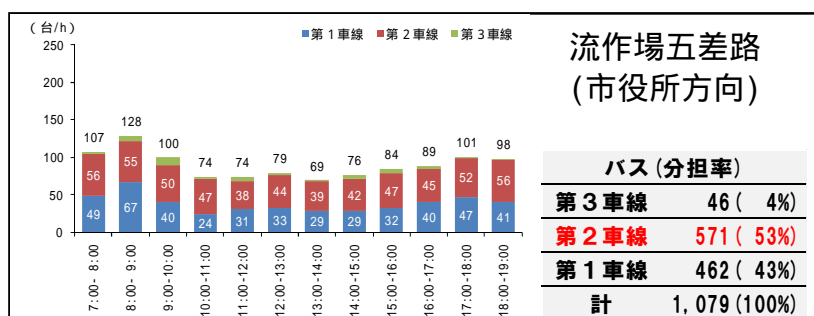
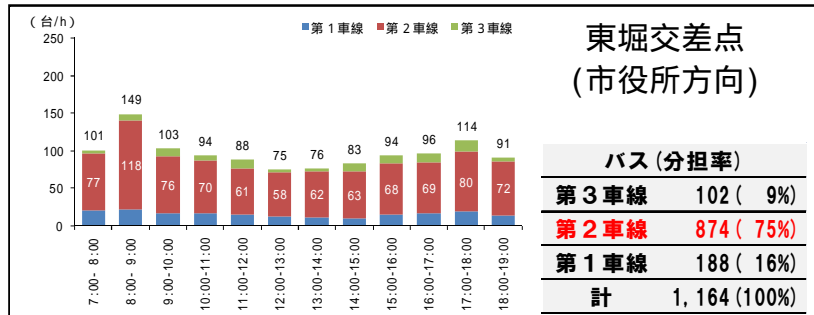
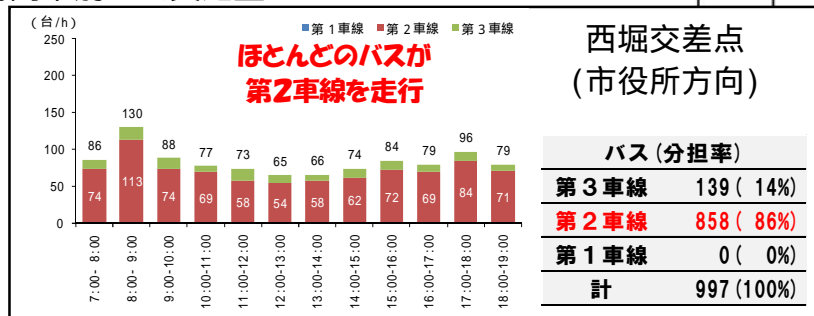
現 状

凡 例	
<span style="color: red;">■</span>	バス優先レーン (7:00~19:00)
<span style="color: blue;">←</span>	バス動線 (りゅーとリンク)
<span style="color: blue;">★</span>	タクシー乗り場

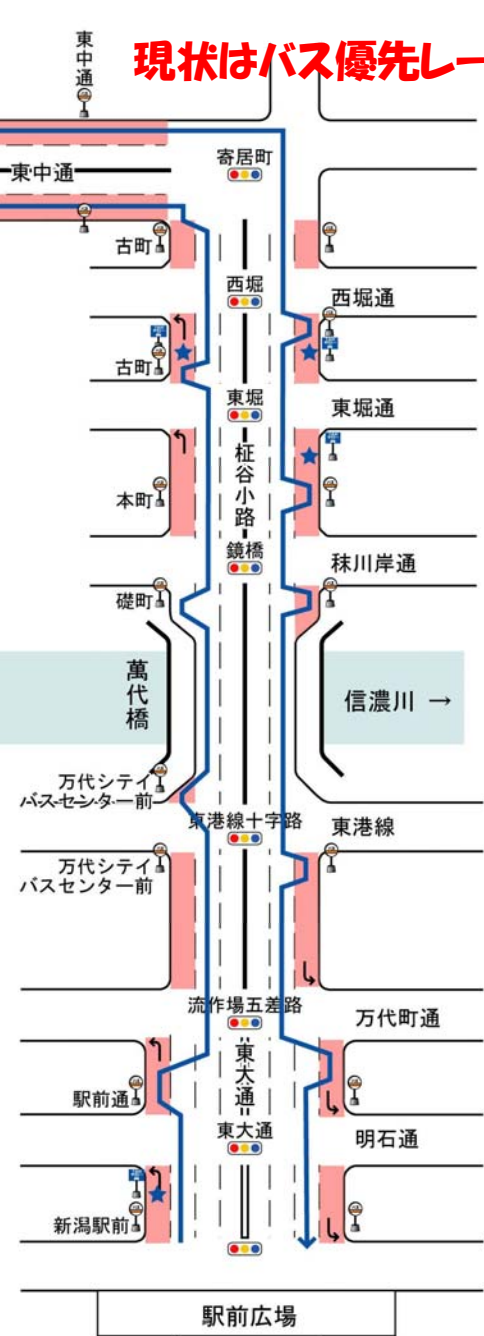
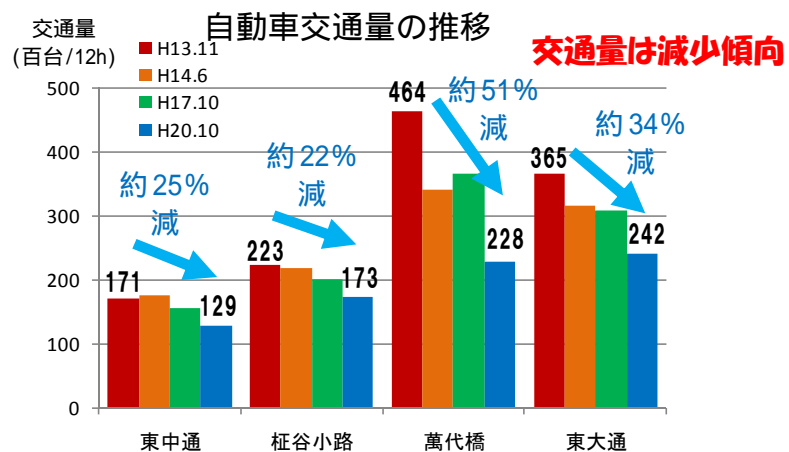
新潟市役所  
中央区役所

現状はバス優先レーン

時間帯別バス交通量

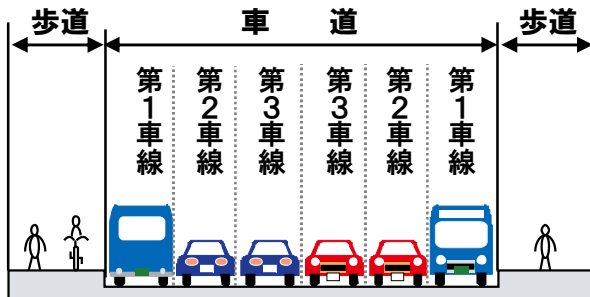


H22.3 調査



断面図(榎谷小路断面)

走行車線の幅は2.75m



交通状況	(1) 道路交通環境の変化 ・対象区間の交通量は減少傾向 ・対象区間の一般車に対するバス交通の割合が高まっている
	(2) 対象区間のバス混入率 ・車線全体の10~15%がバス交通 ・第2車線を利用するバス交通が多く、榎谷小路では全車両の20%を超える
	(3) 対象区間の車線別バス分担率 ・第2車線のバス分担率が約50~90%を占める
道路施設	(1) 主要断面の幅員構成 ・対象区間は4~8車線で構成 ・萬代橋で車線が6車線 4車線に減少 ・榎谷小路および東大通の6車線区間では、1車線当り幅員は2.75mに減少
	(2) 交通規制状況 ・昼間12時間(7~19時)は第1車線(最左車線)がバス優先レーンとして設定
	(3) バスレーンと走行車線 ・交差点部で左折専用車線になっている箇所が多い ・萬代橋で車線が6車線~4車線に減少 ・バスレーンの不連続
	(4) 路上駐停車 ・榎谷小路では客待ちのタクシーが常時停車 ・荷さばきによる駐停車車両も一部見受けられる
公共交通	(1) 主なバス停と発着便数 ・1日約2,700台のバスが通行(萬代橋断面) ・朝ピーク時は複数台のバスが連なって走行 ・バスどうしの交錯が発生し、走行性が低下
	(2) 主なバス路線網 ・全系統の約75%が対象区間を通過
	(3) 路線バスの平均旅行速度 ・対象区間は周辺と比べ、約5km/h程度平均旅行速度低下



課 題

1. バスレーンが不連続  
(左折専用車線、車線数の変化)

2. 狭い車線幅員(2.75m)による走行性・安全性の低下

3. 停車バスによるバスレーンの遮断

4. バス交通量に応じたバスレーンの機能不足

5. バス停の停車スペース不足

6. 乗降・荷捌きによる駐停車車両によるバスレーンの遮断

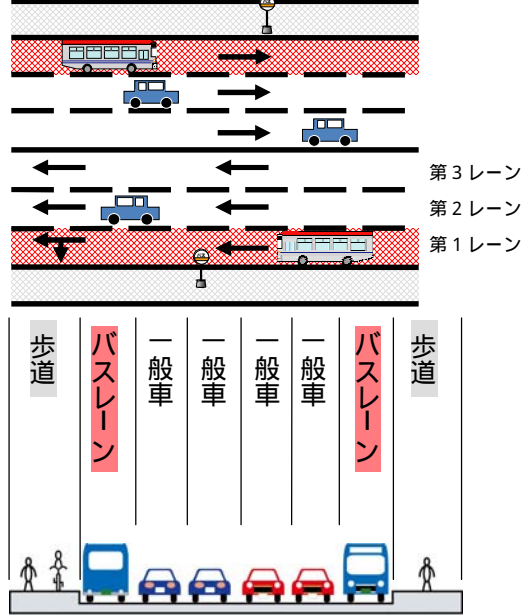
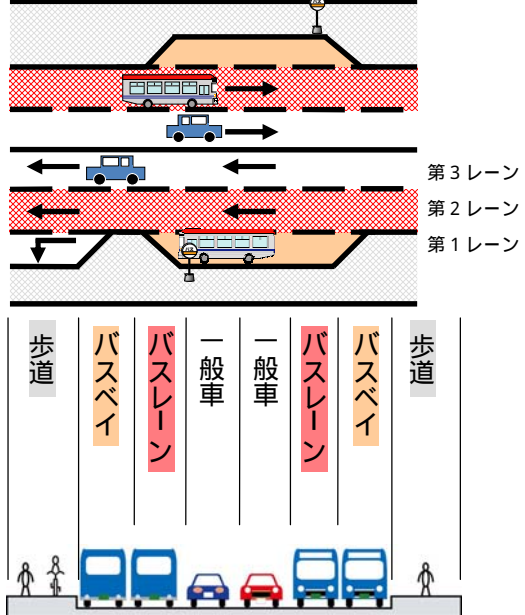
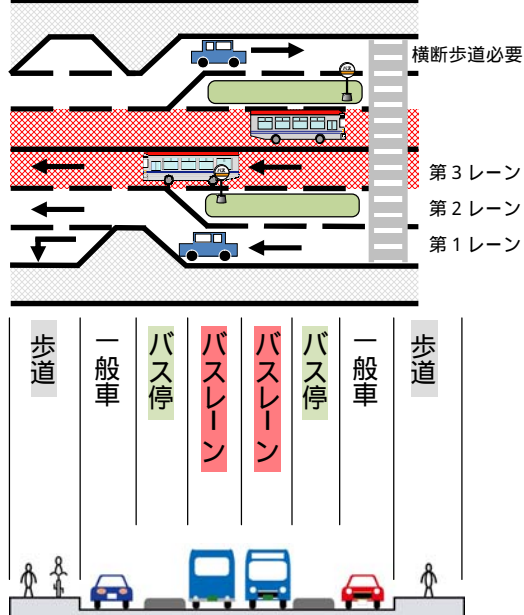
7. タクシー乗り場の駐停車車両によるバスレーンの遮断

8. 将来の新たな公共交通システムの導入空間

バスレーン拡充の目的

- 1 現在のバス走行環境の改善
- 2 将来の新たな交通システムを見据えた導入空間の確保

バスレーン拡充 方向性案のイメージと特徴 [ 梶谷小路断面 ]

イメージ	<p style="text-align: center;"><b>第1車線強化案</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>第2車線専用化案</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>第3車線専用化案</b></p> 												
内容	第1車線をバス優先からバス専用化 タクシー乗場（公安指定）の排除 第1車線を直左レーン化  <p style="text-align: right;">1車線あたりの幅員は2.75m</p>	6車線を4車線化し、第2車線をバス専用化 第1車線を停車帯・左折レーン等に活用  <p style="text-align: right;">1車線あたりの幅員は3.0m</p>	第3車線をバス専用化し、バス停を第2車線に新設 バス停以外では第2車線を一般車の走行空間、第1車線を停車帯、左折レーン等に活用  <p style="text-align: right;">1車線あたりの幅員は3.0m</p>												
バスの走行性	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">バス停部</td> <td>停車待ちのバスの滞留により走行性が低下</td> </tr> <tr> <td>交差点部</td> <td>バスレーンに左折車両が混入することにより滞留</td> </tr> </table>	バス停部	停車待ちのバスの滞留により走行性が低下	交差点部	バスレーンに左折車両が混入することにより滞留	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">バス停部</td> <td>停車帯によりスムーズな処理が可能</td> </tr> <tr> <td>交差点部</td> <td>一般車が左折する際にバスレーンを横断する</td> </tr> </table>	バス停部	停車帯によりスムーズな処理が可能	交差点部	一般車が左折する際にバスレーンを横断する	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">バス停部</td> <td>停車待ちのバスの滞留により走行性が低下 (バスレーンを走行するバスの本数調整により処理可能)</td> </tr> <tr> <td>交差点部</td> <td>バスレーンに左折車両が混入しないため、スムーズな処理が可能</td> </tr> </table>	バス停部	停車待ちのバスの滞留により走行性が低下 (バスレーンを走行するバスの本数調整により処理可能)	交差点部	バスレーンに左折車両が混入しないため、スムーズな処理が可能
バス停部	停車待ちのバスの滞留により走行性が低下														
交差点部	バスレーンに左折車両が混入することにより滞留														
バス停部	停車帯によりスムーズな処理が可能														
交差点部	一般車が左折する際にバスレーンを横断する														
バス停部	停車待ちのバスの滞留により走行性が低下 (バスレーンを走行するバスの本数調整により処理可能)														
交差点部	バスレーンに左折車両が混入しないため、スムーズな処理が可能														
一般車両への影響	ほぼ現状に近いが、左折時にバスと交錯する	車線減少により処理能力が低下	車線減少により処理能力が低下												
タクシーへの影響	タクシー乗場の移設が発生	停車帯をタクシー乗場としての活用も想定可能	停車帯をタクシー乗場としての活用も想定可能												
沿道への影響 (タクシー乗降・荷捌きへの対応)	タクシー及び一般車の乗降等の利便性が低下	タクシーの乗降等 地先利用の利便性が向上	タクシーの乗降等 地先利用の利便性が向上												
新たな交通システムの導入空間への対応	導入時にはさらに一般車線の車線削減が必要	一般車線を片側1車線化することで、自動車交通の抑制と導入空間の確保が可能	そのまま移行できる												
喫緊の課題対応の可能性	路面標示や標識の変更で可能	路面標示、標識の変更の他、道路改良（歩道拡幅）が生じる	路面標示、標識変更、道路改良に加え、バス停島の新設等に時間を要する												
課題	タクシー業界及びタクシー利用者の協力が必要不可欠 バスレーン拡充の効果が懸念  一般車がバスレーンに進入しないように誘導員の配置等、人的支援も必要 バス停の集約・バス本数のスリム化による、バス走行の効率化	実施直後の一定期間、車線削減による渋滞の発生が特に懸念 交差点手前における左折車両との交錯	実施直後の一定期間、車線削減による渋滞の発生が特に懸念 バス停の移設が必要 道路中央部におけるバス待ち環境 交差点部における右折車両との交錯												