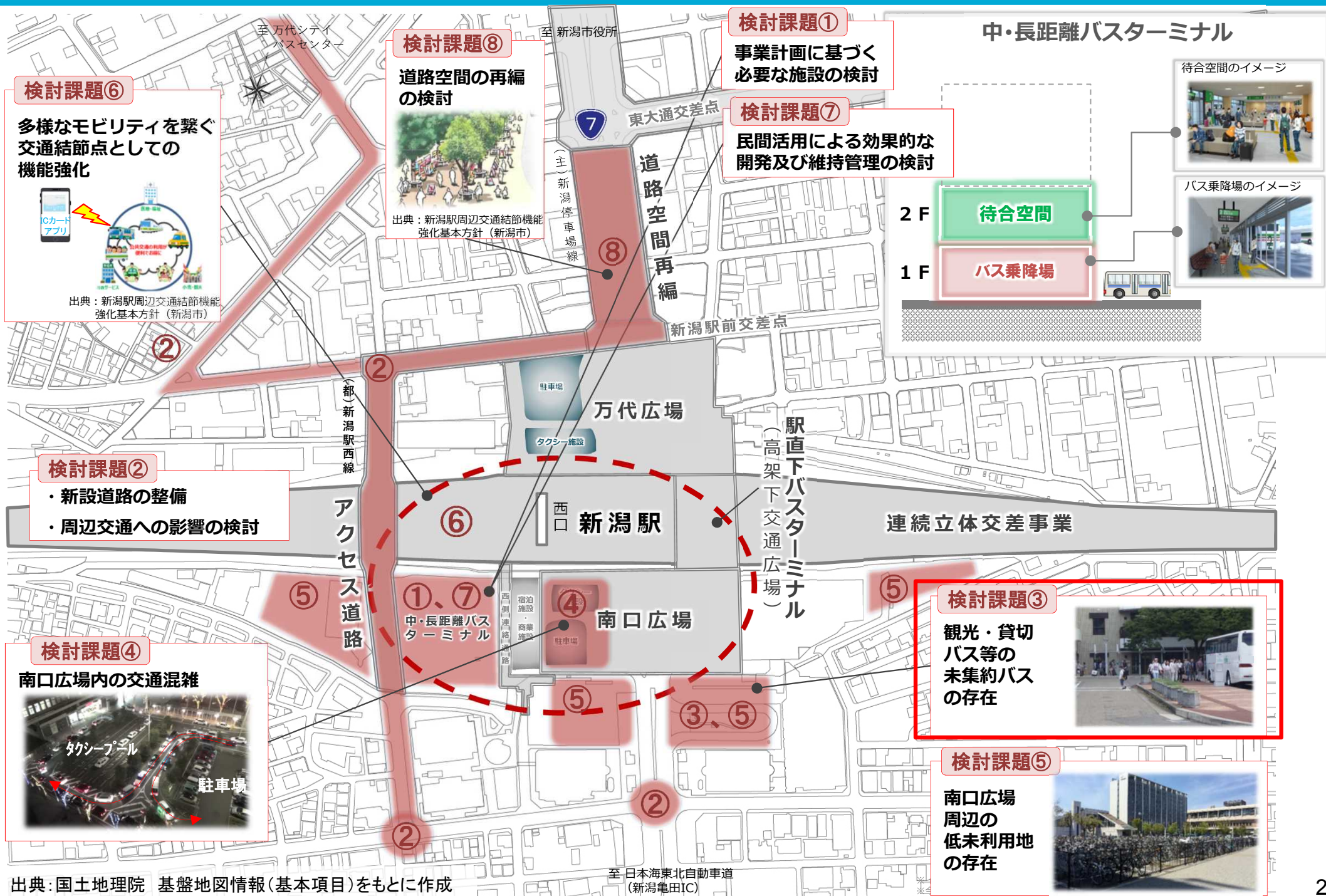


南口広場における 未集約バスの整理について

○中・長距離バスターミナルの整備に関する事業計画を具体化していく上では、以下に示すような課題があり、今後、対応方針に示すような検討を行います。

	No	課題	対応方針
中・長距離バスターミナル	①	駅周辺の防災拠点としての役割など、 <u>事業計画に基づく必要な施設の検討</u>	必要規模の算定 (検討項目:敷地規模、バース配置、動線、付属施設など) ※敷地規模やバース配置については、③の結果を踏まえ、必要に応じて再検討
周辺道路網	②	中・長距離バスターミナルと万代方面を円滑に結ぶ南北動線など、 <u>新設道路の整備及び周辺交通への影響の検討</u>	・円滑な交通を確保するための道路網の検討 ・交差点での交通負荷の検討
南口広場	③	高速乗合バス以外の <u>未集約バス(観光・貸切バス等)の存在</u>	運行実態を把握し、 集約を検討 ※結果を踏まえ、必要に応じて①を再検討
	④	<u>南口広場内の交通混雑</u> (一般車の送迎利用や駐車場利用の需要集中による混雑)	課題解消に向け、南口広場を 総合的に配置 を検討
	⑤	南口広場周辺の <u>低未利用地(仮設駐輪場等)の存在</u>	
交通結節機能	⑥	新幹線、鉄道、路線バス、タクシー等との駅周辺全体の <u>交通結節点としての機能強化</u>	統一的なサイン、動線、 MaaS 等を用いて総合的に検討
官民連携手法	⑦	<u>民間活用</u> による効果的な開発及び維持管理の 検討	効果的な 官民連携手法 の検討 及び当該計画における適用性の検討
道路空間再編	⑧	道路空間再編の検討	将来的な駅周辺の交通転換に伴い具体化



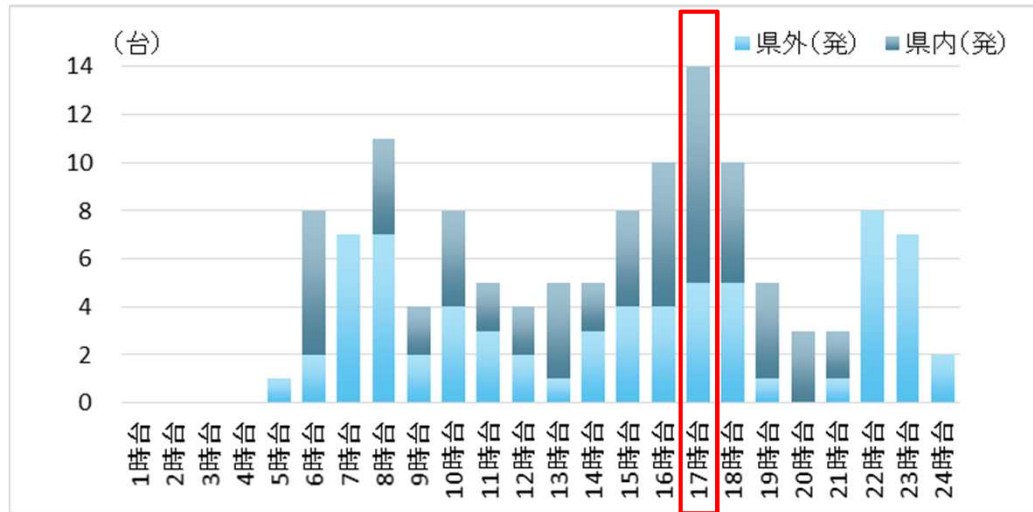
○中長距離バスターミナルには、円滑な乗降のため7バス程度の乗降場が必要です。

高速乗合バス必要バス数

(2019秋・冬ダイヤベース)

- 発車のピークは17時台・14台/h（到着5台）、到着のピークは8時台・14台/h（発車11台）
（※発着合計では、8時台・25台/hが最大）
- 各ピークにおいて、発車間隔最小10分、到着間隔最小5分とした場合、乗車バス4箇所、降車バス3箇所が必要
- バス待機スペースとして、乗車バス数と同じ4箇所分を確保

高速乗合バス発車台数

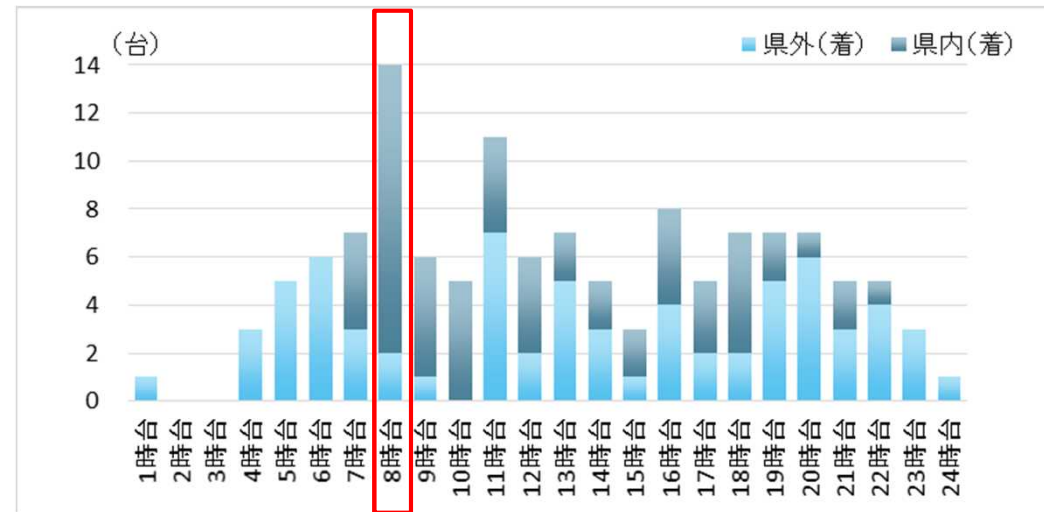


- バス出発後、次のバスが到着し乗車・出発するまでの時間を10分に設定
- バスが発車する**最小間隔を10分**とした場合、乗車バスが4箇所必要

最小10分間隔にて組合せ

バス	バス出発時間			
1	15	25	37	50
2	00	10	30	40
3	05	25	35	
4	00	20	30	

高速乗合バス到着台数



- バスが到着し、降車・出発するまでの時間を5分に設定
- バスが到着する**最小間隔を5分**とした場合、降車バスが3箇所必要

最小5分間隔にて組合せ

バス	バス到着時間					
1	00	06	11	18	32	45
2			12	20	35	47
3			12	27	36	55

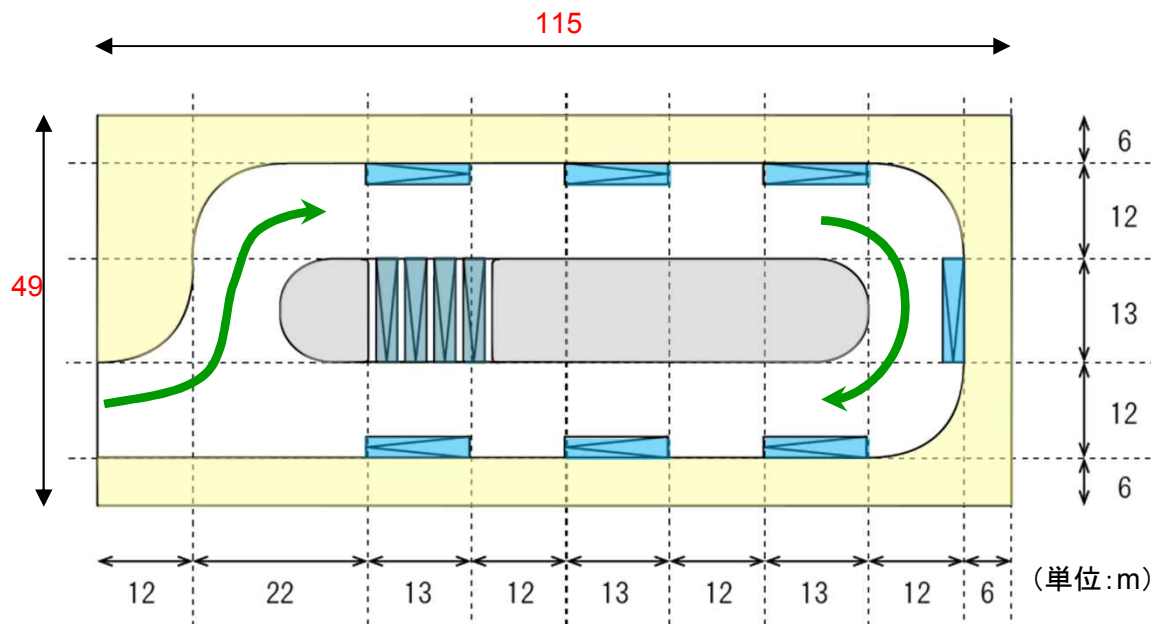
【データ出典】
各バス運行会社がHPで公表する時刻表 (R1.10時点版、南口と万代口で発着するバスの合計)

○高速乗合バスの集約に必要な敷地面積は、約6,000㎡と想定されます。

高速乗合バスの車道部等の必要面積

- 現行の運行便数を基にバース数を求め、バスの転回等を考慮し必要面積を想定します。
- バース数
 - ・乗降バース：7バース（乗車4、降車3）
 - ・待機バース：乗車バースと同数（4バース）（ピーク時に次のバスが待てるように待機場所を確保）
- バスターミナルの必要面積
乗降7バースの乗降場が確保できる規模については、バスの転回等を考慮し、下図のように想定しました。
⇒約6,000㎡のまとまった空間が必要
- 付属施設の必要面積
待合室等の付属施設整備に必要な面積については、バスターミナルの上層もしくは下層にて確保可能と考えます。

7バースの乗降場を設けた場合のバス配置イメージ



高速乗合バス乗車場の例(バスタ新宿)



集約の方向性

- 新潟駅周辺では、点在する乗合バス乗降場や南口臨時バスロータリー等、待合環境の改善が必要なバス乗降場が存在しています。
- 待合環境の改善や利用者の利便性向上のため、「中・長距離バスターミナル、駅直下バスターミナルのいずれかに集約する」方向で検討を行います。

＜新潟駅周辺におけるバス乗降場＞

集約の方向性
中・長距離バスターミナル、
駅直下バスターミナルの
いずれかに集約する

高速乗合バスは中・長距離
 バスターミナルへ集約

中・長距離
 バスターミナル

路線バスは駅直下
 バスターミナルへ集約

現在は暫定的な土地の利用形態
 将来的に、利用形態の変更の可能性

南口臨時バスロータリー

- ・ 高速乗合バス
- ・ 臨時路線バス
- ・ 貸切バス
- ・ 送迎バス

【今回の内容】

- ・ 法令上の整理
- ・ 運行実態の把握

- 【凡例】
- 高速乗合バス乗降場
 - 路線バス(臨時含む)乗降場
 - 貸切バス乗降場



出典：国土地理院 基盤地図情報(基本項目)をもとに作成



※現在、新潟市都市交通政策課において、南口臨時バスロータリーを対象とした「貸切バス等利用実態調査業務」を実施中

バスのカテゴリー

- 新潟駅周辺で運行しているバスは、以下のように区分されます。
- 駅直下バスターミナルは、路線バスや空港連絡バスを集約する予定であることを踏まえ、本検討においては、**高速乗合バスに加え、貸切バスや送迎バスについて、法令上の整理や運行実態の把握**をします。

<新潟駅周辺で運行しているバスのカテゴリー>

カテゴリー	特徴	改正道路法における特定車両 停留施設の対象	道路運送法における位置づけ	目的地	備考
高速乗合バス 	高速道路を利用している 路線バス	○	一般乗合旅客 自動車運送事業	県内外の 主要都市	※事業計画において、中・長距離バスターミナルへ 集約することを公表済み
貸切バス 	同時に移動する 11人以上の 乗車定員のバス	○	一般貸切旅客 自動車運送事業	県内の観光地 など	<ul style="list-style-type: none"> ・観光バス：企画ツアー等 ・イベント：オープンキャンパス送迎等 ・団体：青年会、消防団等の視察・旅行等 ※貸切運送事業者が、送迎バスを委託運行する場合もある
送迎バス 	自家用自動車により 施設への送迎を 無償で行うバス	×	自家用自動車による 無償の旅客運送 (運送事業ではない)	特定の施設 (商業施設、 宿泊施設、 学校など)	<ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者送迎：商業施設、宿泊施設、結婚式場、温泉等 ・従業員等送迎：企業、自動車学校等 ・学生送迎：高校、専門学校、自動車学校等

路線バス 	<通常> 定められた路線と 時刻表に従って 運行するバス	○	一般乗合旅客 自動車運送事業	県内各地域	
	<臨時> イベント時の 観客輸送を担うバス	○	一般乗合旅客 自動車運送事業	特定の施設 (ビッグスワン、 競馬場など)	サッカー等のイベント開催時には、短時間に集中的 に運行し観客を輸送 ※駅直下バスターミナルへ集約する方向で調整中
空港連絡バス 	新潟空港との 連絡を担う 路線バス	○	一般乗合旅客 自動車運送事業	新潟空港	

特定車両停留施設を利用可能な車両

- 道路管理者は、特定車両の中から、特定車両停留施設を利用できる車両の種類を指定します。
- 特定車両には、乗合バスや貸切バス、タクシーなどが含まれます。
- 特定車両以外の車両を集約する場合には、施設区分を明確にするほか、利用者の待合環境や利便性を考慮した停留施設が必要と想定されます。

< 特定車両の種類 >

	「特定車両」の種類	代表的な運行形態
特定車両	一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車	・路線乗合バス ・高速乗合バス
	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する自動車	・タクシー
	一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車	・運送トラック
	その他の国土交通省令で定める車両	・貸切バス
特定車両以外	—	・送迎バス※

※今後、対応について詳細に検討

< 参考：改正道路法（抜粋） >

< 「第一章 総則」における「特定車両停留施設」の定義 >
 特定車両停留施設（旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路における交通の混雑を緩和することを目的として、専ら道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）による一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車その他の国土交通省令で定める車両（以下「特定車両」という。）を同時に二両以上停留させる施設で道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるものをいう。以下同じ。）

< 「第三章 道路の管理」における「特定車両停留施設」に関する部分 >

第十節 特定車両停留施設
 （車両の種類）
 第四十八条の三十 道路管理者は、まだ供用の開始がない特定車両停留施設について、国土交通省令で定めるところにより、特定車両のうち、当該特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定するものとする。
 2 道路管理者は、前項の規定による指定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。

運行実態の把握 使用データと分析項目

- 高速乗合バス、貸切バス、送迎バスについて、運行実態の把握をします。
- 高速乗合バスについては時刻表を用いて、貸切バスや送迎バスについては実態調査の結果を用いて、発着台数と想定バース数について分析します。

<使用データ>

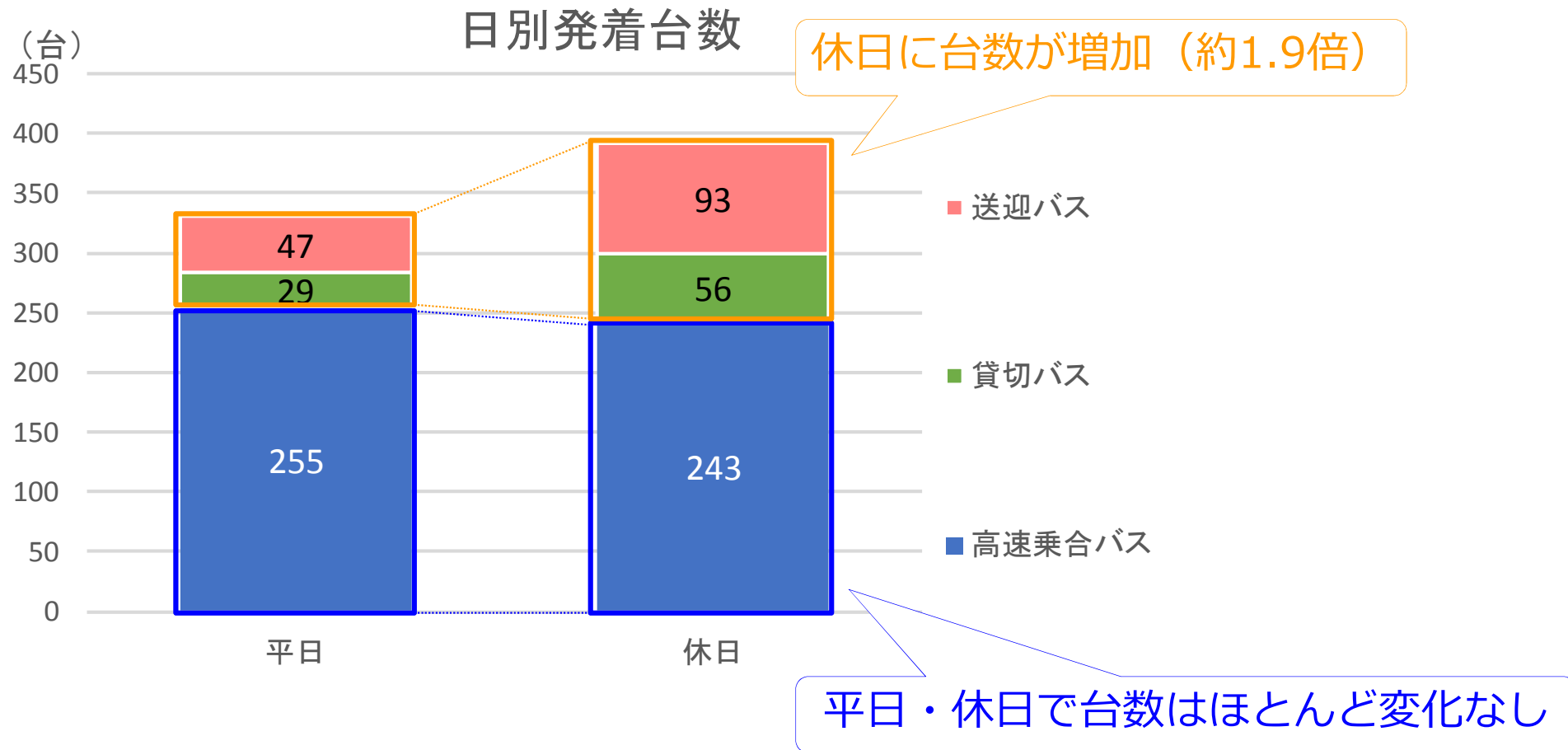
- 高速乗合バス : 各バス運行会社がHPで公表する時刻表
 (R1.10時点版、南口と万代口で発着するバスの合計)
- 貸切バス、送迎バス : 南口臨時バスロータリー利用交通量調査の結果
 (H29に実施した、新潟市による実態調査^{注)})

<分析項目および着眼点>

- 発着台数 : バスカテゴリー別、日別
- 想定バース数 : バスカテゴリー別、日別

運行実態の把握 日別発着台数

- 日別で見ると、高速乗合バスの発着台数は、平日・休日でほとんど変化はありません。
- 貸切バスや送迎バスは、休日に台数が増加しており、バスカテゴリーによって日別の発着台数に差があります。



【データ出典】

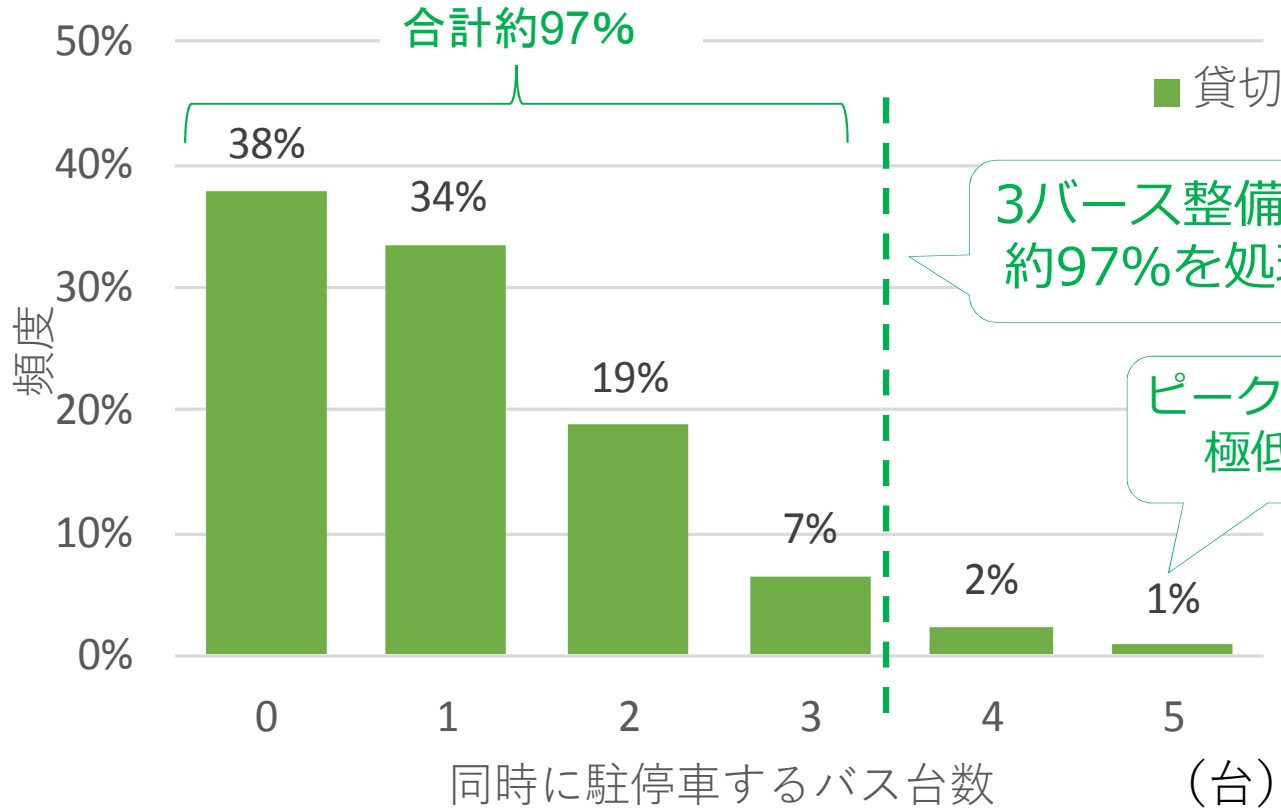
- ・高速乗合バス : 各バス運行会社がHPで公表する時刻表 (R1.10時点版、南口と万代口で発着するバスの合計)
- ・貸切バス、送迎バス: 南口臨時バスロータリー利用交通量調査 (平日:H29.7.20(木)、休日:H29.7.30(日))

運行実態の把握 貸切バスのバース数の考え方

- 貸切バスは、同時に駐停車するバス台数がピークの5台となる時間は、1週間^注のうち約1%と極低頻度です。
- 貸切バスを集約する場合は、3バース整備すれば、約97%の時間で処理可能になります。

注) 平日・休日の2日間分の調査結果(調査時間 7:00~19:00)を、平日5日・休日2日として1週間換算した、合計84時間(5,040分間)のデータを使用

同時に駐停車するバス台数の度数分布 (貸切バス)



<分析の考え方>

- 事業計画における高速乗合バスと同様に、駐停車時間を以下のように設定し、同時に駐停車しているバス台数を10分毎に集計
 - ・乗車バスは、「バスが出発するまでに、乗客が乗車するのに要する時間」を10分間として設定
 - ・降車バスは、「バスが到着し、乗客が降車するのに要する時間」を5分間として設定
- 集計結果から、同時に駐停車しているバス台数についての度数分布を作成(縦軸を頻度(%))として表示)
- なお、度数分布では平均的な1日の頻度を整理するために、平日を5日、休日を2日と設定して加重平均で整理

※端数処理により、合計は必ずしも一致しない。
※整備内容を決定するものではなく、今後、車両動線などを踏まえ、具体的な整備内容を検討する。

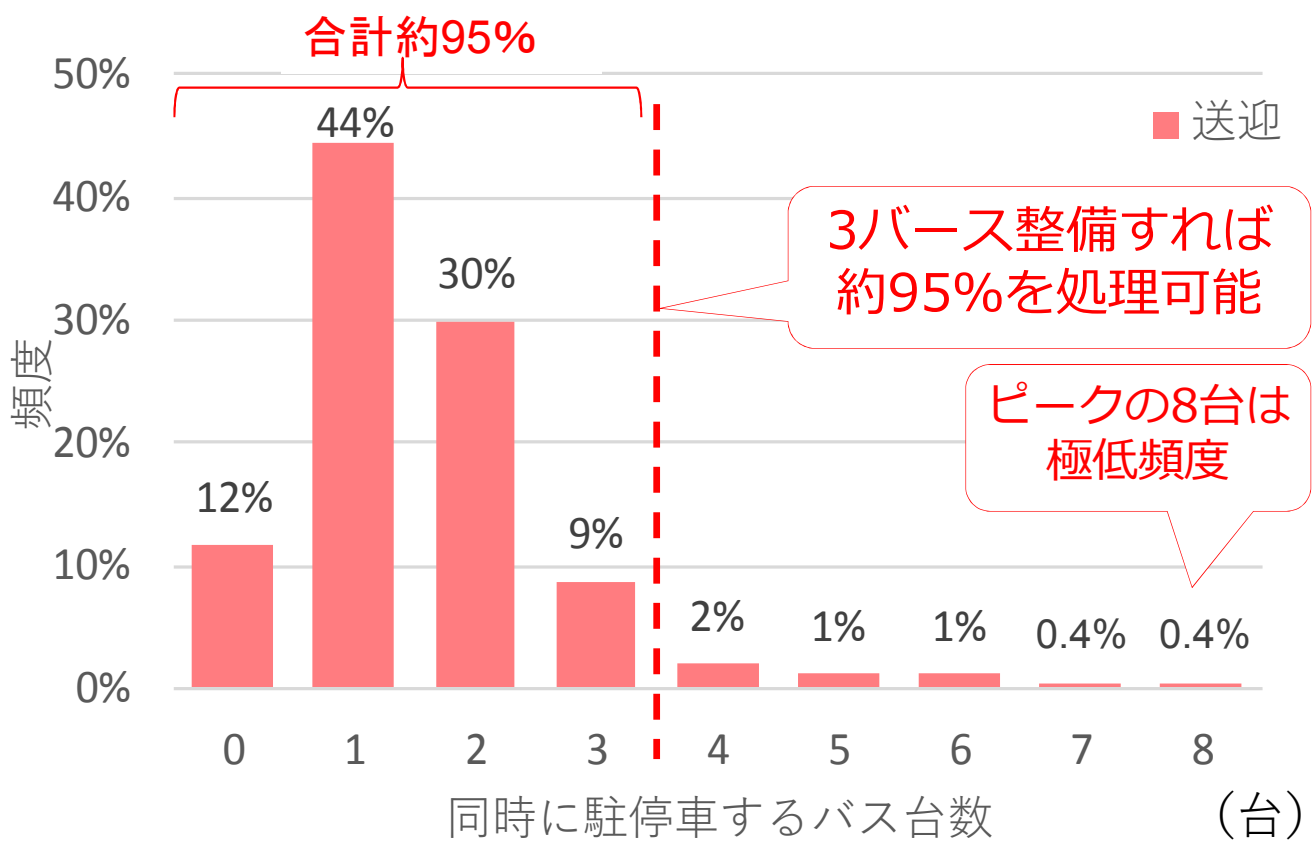
【データ出典】
南口臨時バスロータリー利用交通量調査 (平日:H29.7.20(木)、休日:H29.7.30(日))

運行実態の把握 送迎バスのバース数の考え方

- 送迎バスは、同時に駐停車するバス台数がピークの8台となる時間は、1週間^注のうち約0.4%と極低頻度です。
- 送迎バスを集約する場合は、3バース整備すれば、約95%の時間で処理可能になります。

注) 平日・休日の2日間分の調査結果(調査時間 7:00~19:00)を、平日5日・休日2日として1週間換算した、合計84時間(5,040分間)のデータを使用

同時に駐停車するバス台数の度数分布 (送迎バス)



＜分析の考え方＞

- 事業計画における高速乗合バスと同様に、駐停車時間を以下のように設定し、同時に駐停車しているバス台数を10分毎に集計
 - ・乗車バスは、「バスが出発するまでに、乗客が乗車するのに要する時間」を10分間として設定
 - ・降車バスは、「バスが到着し、乗客が降車するのに要する時間」を5分間として設定
- 集計結果から、同時に駐停車しているバス台数についての度数分布を作成(縦軸を頻度(%))として表示)
- なお、度数分布では平均的な1日の頻度を整理するために、平日を5日、休日を2日と設定して加重平均で整理

※端数処理により、合計は必ずしも一致しない。
※整備内容を決定するものではなく、今後、車両動線などを踏まえ、具体的な整備内容を検討する。

【データ出典】
南口臨時バスロータリー利用交通量調査 (平日:H29.7.20(木)、休日:H29.7.30(日))

まとめ・今後の課題

<まとめ>

- 「中・長距離バスターミナル、駅直下バスターミナルのいずれかに集約する」という方向性で、新潟駅周辺で運行している高速乗合バスは、中・長距離バスターミナルへ集約する
- 南口臨時バスロータリーを利用している貸切バスと送迎バスについては、法令上の整理や運行実態の把握の内容を踏まえて、取扱いについて今後検討する
- 具体的な施設計画については、集約する車両の種類や車両動線などを踏まえて、今後検討する

<今後の課題>

- 具体的な施設計画の検討
 - …車両動線、乗降バース数、乗降バースや車両待機場所の配置、施設区分などを考慮
- 周辺交差点に対する影響の検討
 - …施設出入口、車両動線、交通量、信号現示などを考慮