

バスタ新宿 開業後1年の「成果」と「課題への対応」 [概要]

1. バスタ新宿の利用状況 (H28.4.4オープン)

- 開業後約1年間で、累計で1,000万人を突破するなど多くの方々に利用して頂いています
- 利用者数は平均約2.8万人/日、最大約4.1万人/日と、計画※に対して実績は概ね順調に推移しています。

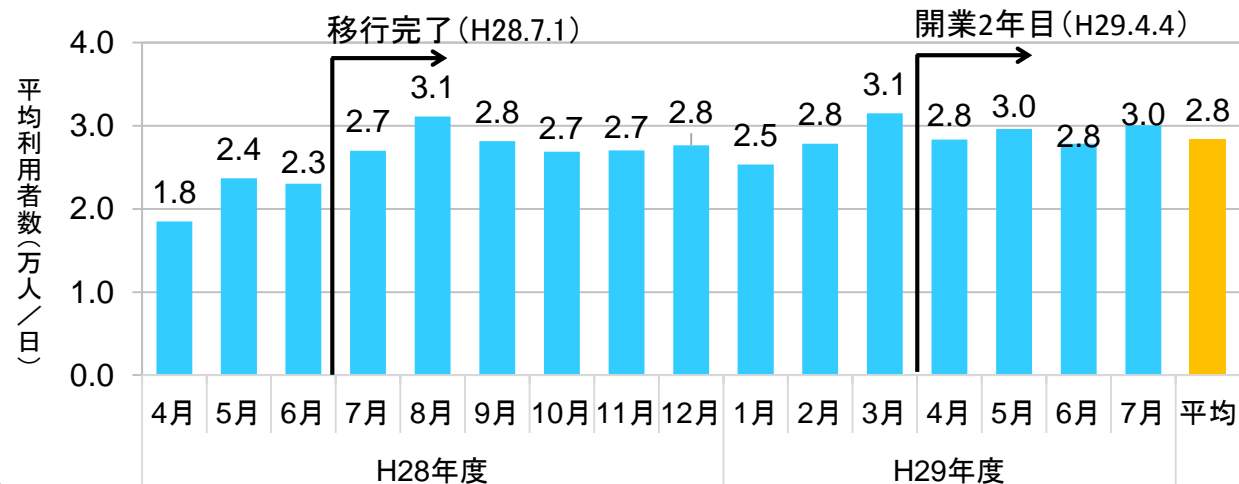
※計画:平均約3万人/日 最大約4万人/日



[主な利用データ]

高速バス利用者	累計	H29.4.14:1,000万人 ⇒ H29.7.31現在:約1,315万人
	平均	約2.8万人/日 (高速バス集約完了後(H28.7.1~))
	最大	約4.1万人/日 (H29.5.3(GW):40,859人/日 H29.8.13(お盆):41,140人/日)
	方面別 ランキング	1位:河口湖<約98万人> 2位:大阪<約88万人> 3位:箱根<約78万人> (H28.4.4~H29.5.31)
便数	平均	約1,470便/日 (高速バス集約完了後(H28.7.1~))
	最大	1,720便/日 (H29.5.6(GW))

[バスタ新宿 月別平均利用者数の推移]



2. 待合環境の改善

- 開業後の利用者の方からの多くの意見を受けて、コンビニの設置、女子トイレの増設等の待合環境の改善に取り組みました。
- 引き続き、バス事業者やターミナル会社と連携して、利便性向上に努めてまいります。

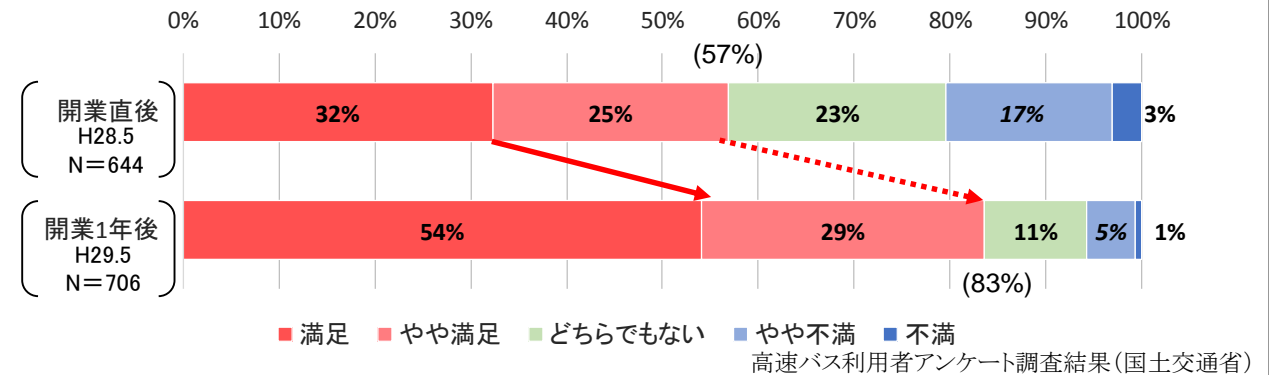


[主な取組内容]

コンビニ	H28.11 暫定オープン(25m ²) ⇒ H29.4 本格オープン(64m ²)	
トイレ	女子	8室 ⇒ 21室 (パウダーコーナー、着替え室等も増設)
	男子	5室 ⇒ 7室
ベンチ	146席 ⇒ 344席	

※ロッカーについては、使用状況を踏まえ、今後増設について検討します。

[待合施設の満足度]



[今後の主な取組]

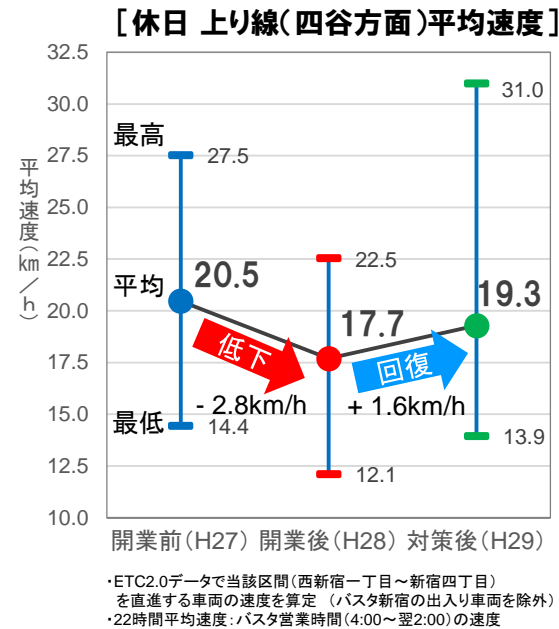
- ① 障害者の方々が利用しやすい環境の整備
 - リフト付高速バスの試行導入(H29年度目標)等
- ② 高速バス運行情報の利用者への情報提供の強化
 - ETC2.0を活用した高速バスロケシステムの運用(平成29年度予定)
- ③ バスタ新宿内スペースの有効活用による利便性の向上
 - コンビニ暫定オープンスペースの活用等(平成29年度予定)



バスタ新宿 開業後1年の「成果」と「課題への対応」 [概要]

3. バスタ新宿前の国道20号の渋滞状況

- バスタ新宿前の国道20号は、開業後半年間のデータで、混雑状況の改善が見られなかったため、**昨年12月より順次、高速バスの経路変更等の速効対策**を講じています。
- 速効対策後、**平均速度は開業直後と比較して回復する傾向**が見られており、引き続き、更なる対策を講じてまいります。




[速効対策の実施状況]

	対策内容	実施状況
新宿4丁目交差点	① 高速バスの運行経路見直し ・バスタ新宿を発着し、交差点を左折する高速バスの運行経路を見直し	・全118便経路変更済 ※手続き後、3月中旬に81便が経路変更
	② 左折レーンの延伸 ・新宿4丁目交差点の左折レーンを20m延伸(45m⇒65m)	・H29.2.28完成・供用
20号本線	③ 警視庁と連携した乗降対策の強化 ・警視庁と連携し、タクシー及び一般車の駐停車禁止区の徹底等	・縁石への黄色ラインの敷設(12/24実施) ・呼びかけ・ビラ配り(12/27,2/8-20実施) ・歩道への案内看板の設置(1/17実施) ・タクシー協会への協力要請

[今後の更なる対策]

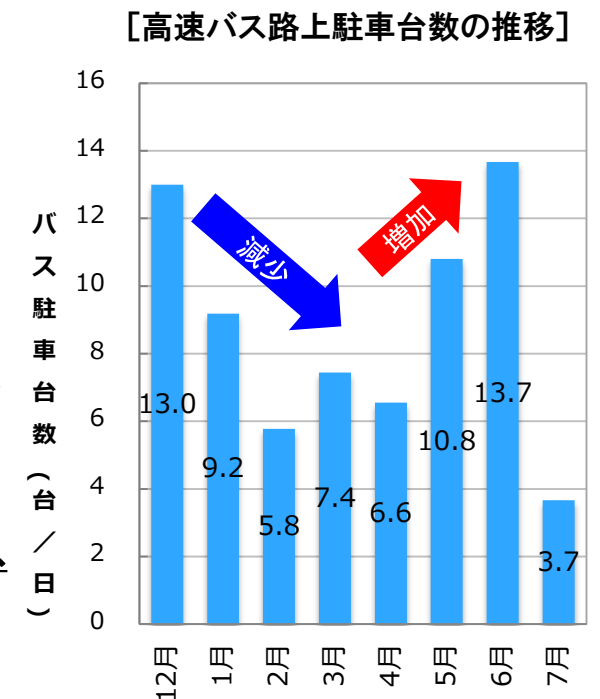
- ① **新宿4丁目交差点左折レーンの構造見直し**
- ② **明治通りの渋滞対策(実験)**
- ③ **国道20号の荷捌き車両対策 等**

4. バスタ新宿前の国道20号の事故状況

- 高速バス停やタクシー乗降場の移転等により、**開業前よりも事故リスク(急ブレーキ発生件数)は軽減**しています。
 <急ブレーキ件数> ※4～6月データ比較
 平日: **-64%** (開業前(H27):0.81件/台キロ ⇒ 開業後(H29):0.29件/台キロ)
 休日: **-47%** (開業前(H27):0.59件/台キロ ⇒ 開業後(H29):0.31件/台キロ)
 <事故件数*> ※4～6月データ比較
 平休合計: **-13%** (開業前(H27):2.7件/月 ⇒ 開業後(H29):2.3件/月)
*データ協力:警視庁
- 一方、**新宿駅南口前のレッドゾーン(駐停車禁止)での乗降**は、現地での呼びかけ等にも関わらず、**平日で増加が見られる**ため、警視庁やタクシー会社と連携して対策を強化してまいります。

- <乗降台数>
 平日: **+14%** (対策前(H28.12):637台/日 ⇒ 対策後(H29.4,5):723台/日)
 休日: **-10%** (対策前(H28.12):827台/日 ⇒ 対策後(H29.4,5):746台/日)

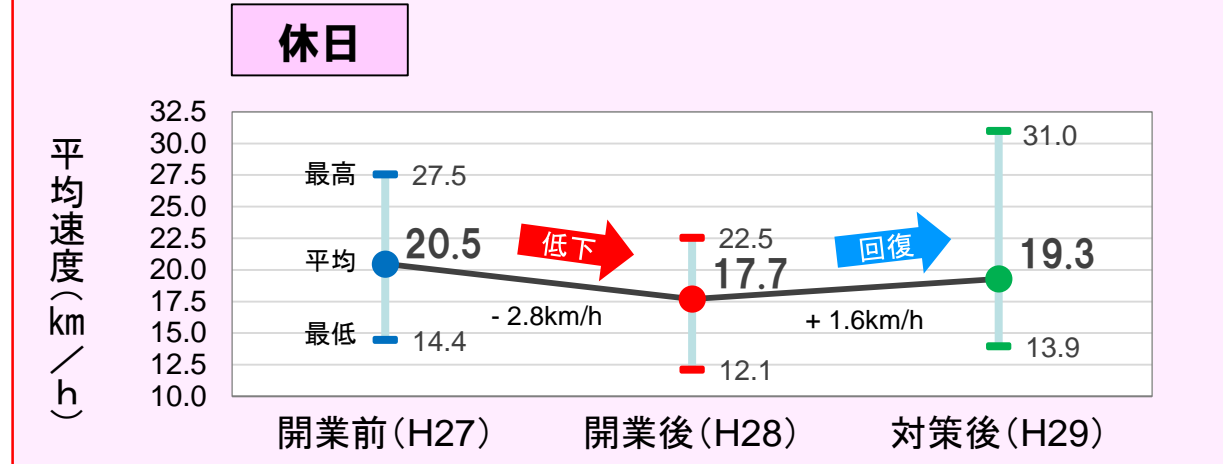
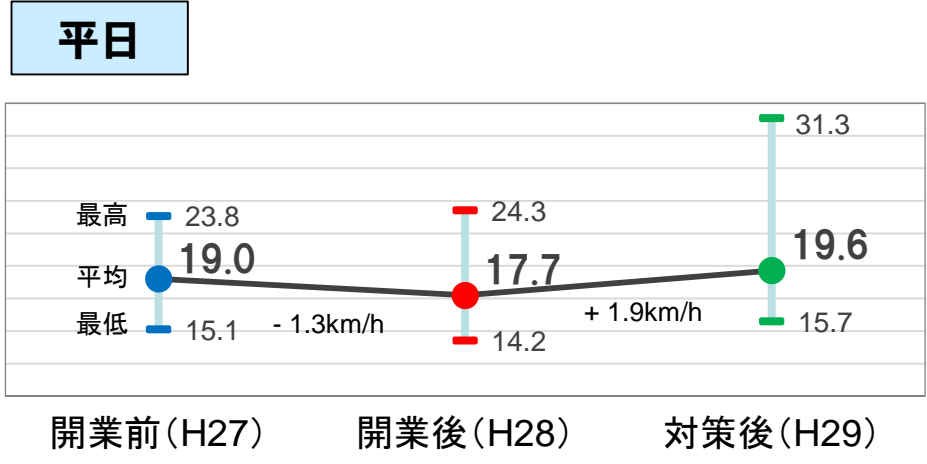
5. 新宿駅西口周辺の高速バス路上待機の状況

- 新宿駅西口周辺では、高速バスが路上で、バスタ新宿への入線時間待ちをしている状況が確認されたため、関係者に再発防止を要請(H28.11)したところす。
- 要請後、**路上駐車は一旦減少しましたが、再び増加する傾向**が見られたため、今後は、**悪質なバス事業者に対する警告やバスタ新宿への乗り入れ規制**などの措置を強化してまいります。

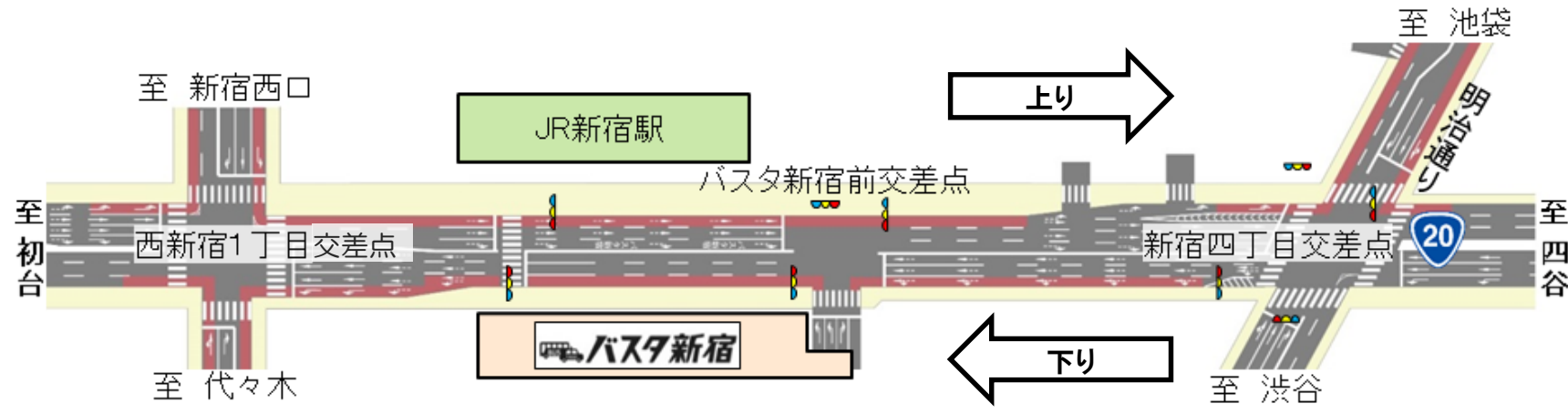


バスタ新宿前 国道20号の平均速度比較 (開業前・開業後・速効対策後:4~6月データ)

上り線(四谷方面)



＜開業後半年間のデータで特に速度低下が見られた休日上り線＞

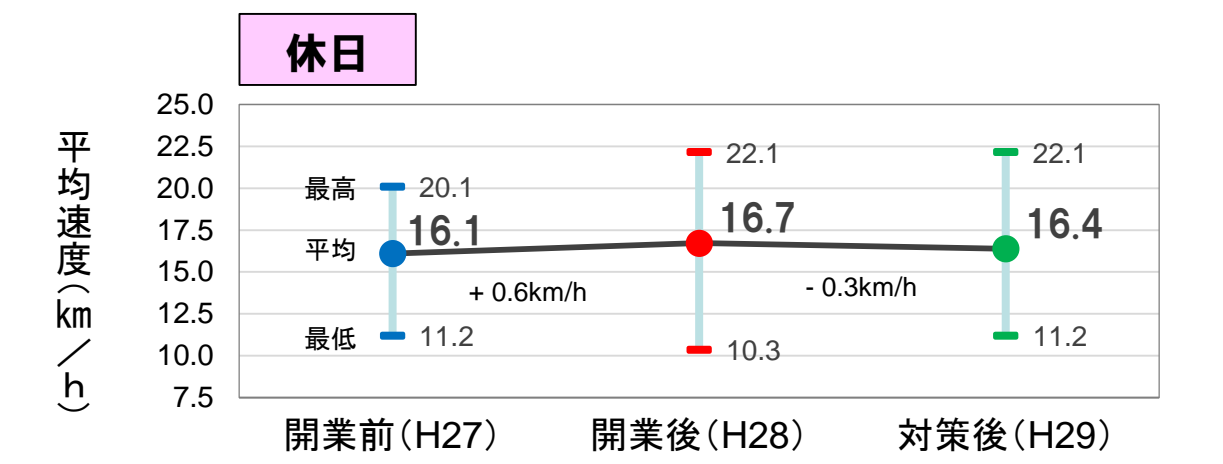
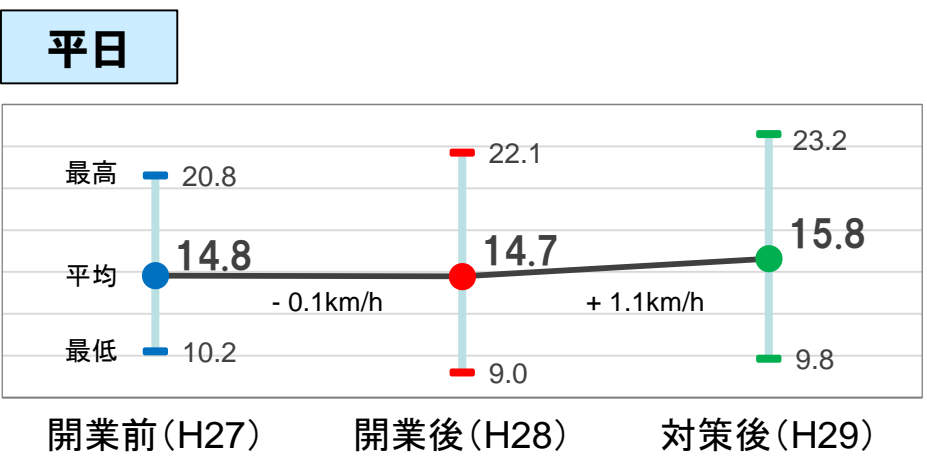


- ・ETC2.0データで当該区間(西新宿一丁目~新宿四丁目)を直進する車両の速度を算定(バスタ新宿の出入り車両を除外)
- ・22時間平均速度:バスタ営業時間(4:00~翌2:00)の速度

【凡例】

- 時間帯別平均値の期間中(4~6月)最高値
- 期間中(4~6月)の22時間平均値
- 時間帯別平均値の期間中(4~6月)最低値

下り線(初台方面)



上記は短期的なデータ(3ヶ月)であるため、引き続き、速度データ等を収集・分析して効果検証をしてまいります。

バスタ新宿前国道20号の渋滞対策 [概要]

■新宿4丁目交差点

① バス運行経路の見直し(H29.3月中旬～8月下旬) 速効対策

新宿4丁目交差点を左折するバスの経路を変更
(全118便経路変更済)

② 左折レーンの構造見直し(国道20号(上り線))

②-1 左折レーンの延伸(H29.2.28完成・供用) 速効対策

道路構造を部分的に見直し、左折レーンを約20m延伸
〈対策前45m→対策後65m〉

②-2 左折レーンの構造見直し 更なる対策

明治通りの渋滞対策とともに、左折レーンの構造の見直しを検討

■明治通り

更なる対策

明治通りの渋滞対策(実験)

混雑する店舗駐車場への入庫ルートと、混雑する明治通りから御苑大通りに迂回誘導する実験について関係機関と検討中
・実施時期:平成29年度予定



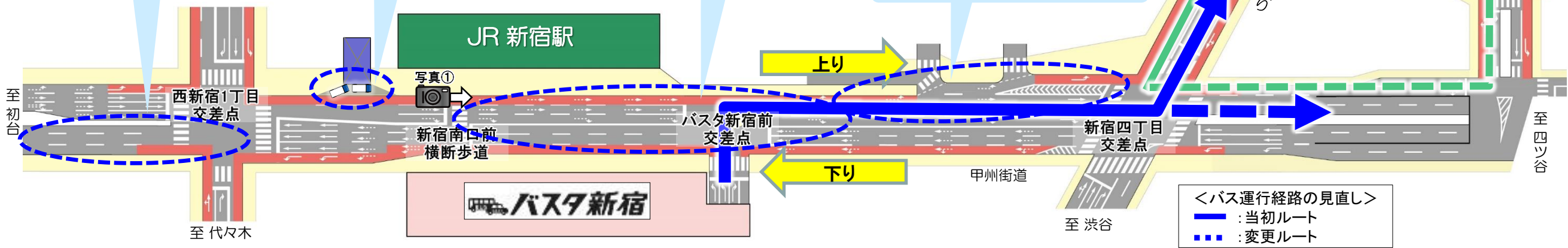
明治通り関連
明治通りの渋滞対策(実験)

新宿4丁目交差点関連
①バス運行経路の見直し
②左折レーンの構造見直し

国道20号本線関連
③交通流対策の強化

国道20号本線関連
②荷さばき車両対策

国道20号本線関連
①乗降対策の強化



■国道20号本線関連

更なる対策

① 警視庁と連携した乗降対策の強化 速効対策

タクシー協会へ協力を要請すると共に警視庁と協力し、駐停車禁止区間の周知徹底
(車両の特定、呼びかけ等)



② 荷さばき車両対策 更なる対策

商業施設への搬入待ち車列による車線の閉塞を緩和するため、待機スペースを設置
・実施時期:平成29年度予定

③ 警視庁との連携による交通流対策の強化

西新宿1丁目交差点の線形改良など、警視庁と連携して交通流対策の強化
・実施時期:平成29年度予定