

# 検討課題の対応状況

---

# 第3回検討会で提示した課題と対応方針、対応状況について




	No	課題	対応方針	対応状況
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、 <b>事業計画に基づく必要な施設の検討</b>	<b>必要規模の算定</b> (検討項目:敷地規模、バース配置、動線、付属施設など)	必要バース数について整理中 ⇒4、5ページ参照 配置の考え方、出入口の設定、施設配置パターンについて検討中 敷地内の施設についても検討中
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、 <b>新設道路の整備</b> 及び <b>周辺交通への影響の検討</b>	・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	新潟駅西線の整備方針や中・長距離バスターミナルへのアクセス方法について検討予定 交通負荷については別途検証中
南口広場	③	高速乗合バス以外の <b>未集約バス(観光・貸切バス等)の存在</b>	運行実態を把握し、 <b>集約を検討</b>	貸切バスと送迎バスの集約案を整理中 ⇒3ページ参照
	④	<b>南口広場内の交通混雑</b> (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、南口広場の <b>総合的な配置</b> を検討	中・長距離バスターミナル施設計画と周辺道路計画を合わせた計画案を検討中
	⑤	南口広場周辺の <b>低未利用地(仮設駐輪場等)の存在</b>		
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 <b>交通結節点としての機能強化</b>	統一的なサイン、動線、 <b>MaaS</b> 等を用いて総合的に検討	統一的なサインについては、駅周辺全体の計画内容が固まったのちに、詳細を検討予定 動線については、中・長距離バスターミナル施設計画や周辺道路計画と併せて、円滑な通行が可能な利用者動線・誘導の整備を検討予定 MaaSについては、今後の施策展開や民間の動きを踏まえ対応予定
官民連携手法	⑦	<b>民間活用</b> による効果的な開発及び維持管理の <b>検討</b>	効果的な <b>官民連携手法</b> の検討及び当該計画における適用性の検討	市場調査を実施 市場調査結果を踏まえた事業スキーム案を検討中 ⇒6ページ参照
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	東大通等の道路空間再編などについては、(仮称)新潟駅・万代地区周辺将来ビジョンや、中長距離バスターミナル及びこれに伴う道路整備内容を踏まえ、今後、検討予定





# 集約するバスについて

- 中・長距離バスターミナルに集約するバスについては、高速乗合バス、貸切バスを集約する。
- 利用者の利便性の確保を図るため、送迎バスについても計画敷地内への集約の可能性について検討。

## 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	
ターミナル内に集約	<b>高速乗合バス</b> 	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
	<b>貸切バス</b> 	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"> <li>・観光バス：企画ツアー等</li> <li>・イベント：オープンキャンパス送迎等</li> <li>・団体：青年会、消防団等の視察・旅行等</li> </ul> ※貸切運送事業者が、送迎バスを委託運行する場合もある
駐車場として計画敷地内に整備	<b>送迎バス</b> 	自家用自動車により施設への送迎を行うバス	×	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"> <li>・施設利用者送迎：商業施設、宿泊施設、結婚式場、温泉等</li> <li>・従業員等送迎：企業、自動車学校等</li> <li>・学生送迎：高校、専門学校等</li> </ul>

駅直下バスターミナルへ集約予定	<b>路線バス</b> 	<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)
	<b>空港連絡バス</b> 	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



計画敷地平面図

# バスターミナル計画 基本的考え方(貸切バス・送迎バスのバース数)

(課題①)

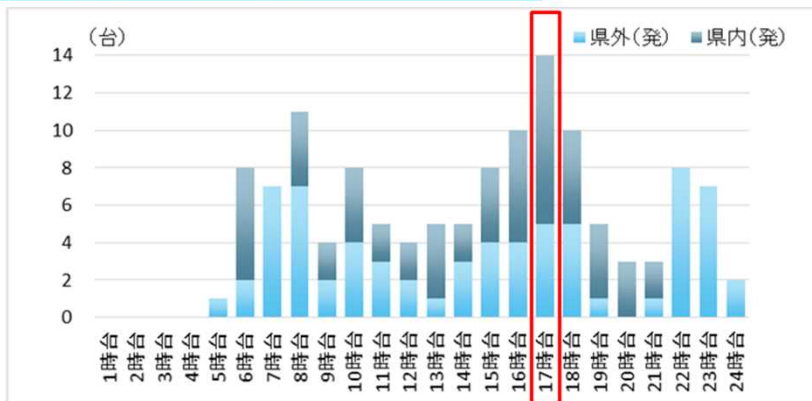
○高速乗合バスの必要バース数の考え方を整理。

## バース数の検討方法・前提条件

- 高速乗合バスは乗車バース、降車バース、待機バースをそれぞれ設置
  - 乗車バスは、乗客が乗車し、バスが出発するまでに要する時間を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
  - 待機バースは乗車バースと同数として設定
- ⇒ ただし万代シテイを起終点とする県外バスは待機を不要として検討

(第4回 新潟駅周辺広域交通事業計画検討会資料より)

### 高速乗合バス発車台数

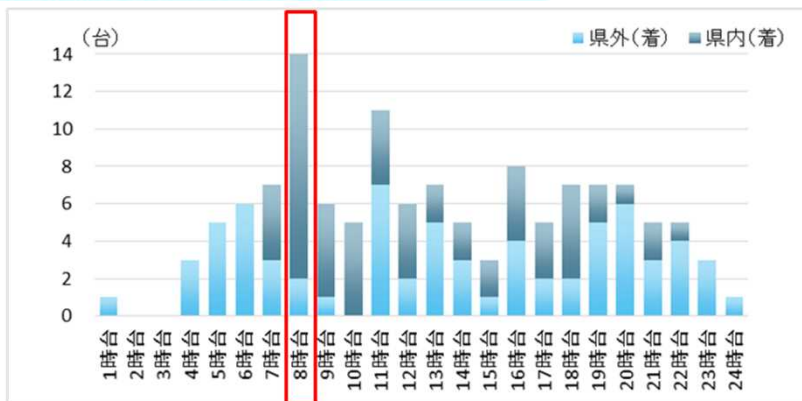


#### ◆乗車バースの割振り (ピーク時)

バス	バス出発時間(17時台)			
1	15	25	37	50
2	00	10	30	40
3	05	25	35	
4	00	20	30	

4バース必要

### 高速乗合バス到着台数



#### ◆降車バースの割振り (ピーク時)

バス	バス到着時間(8時台)			
1	00	06	11	18
2			12	20
3			12	27

3バース必要

乗車バスおよび  
バス事業者ヒアリング  
を踏まえ検討中

#### ◆乗車バースの割振り (ピーク時)

※赤字：待機を必要としない路線

バス	バス出発時間(17時台)			
1	15	25	37	50
2	00	10	30	40
3	05	25	35	
4	00	20	30	

出発ピーク時における  
最大の待ち台数は3台

# バスターミナル計画 基本的考え方(貸切バス・送迎バスのバース数)

- 貸切バス・送迎バスの必要バース数の考え方を整理。
- 今後、利用実態等を調査し、必要バース数を再検討。

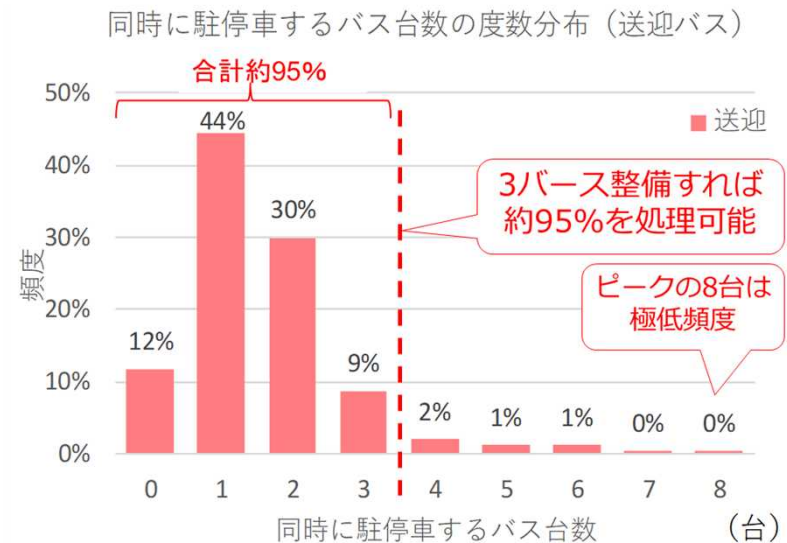
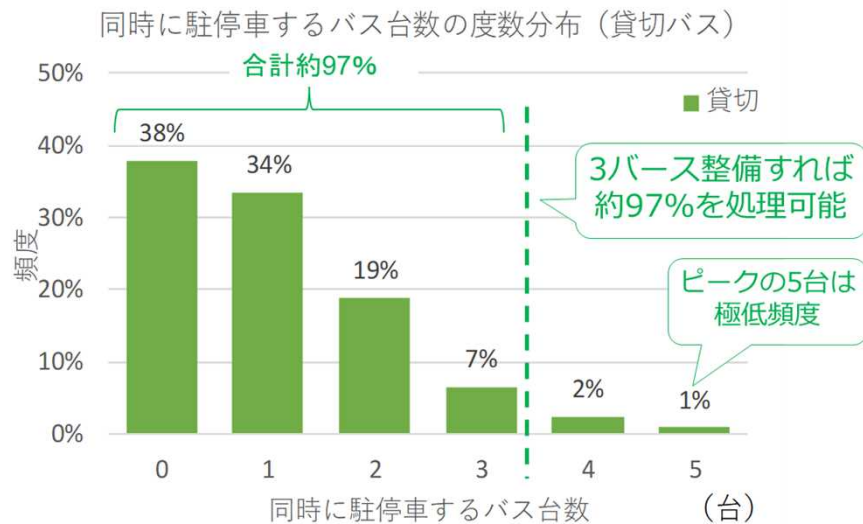
## バース数の検討方法・前提条件

- バース運用の効率性を考慮し、乗降バースと待機バースを分けて設置
- 貸切バスや送迎バスは平日・休日や季節によって差があることや、コロナ禍による影響が考えられることから、利用実態を調査し必要バース数を検討
- 乗車バスは、乗客が乗車し、バスが出発するまでに要する時間を**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  
⇒ 乗降バースには、乗車時10分間、降車時5分間停車するものとして検討
- 発車まで10分以上停車しているバスを待機バスとし、待機バースの必要数を検討

(第4回 新潟駅周辺広域交通事業計画検討会資料より)

注) 平日・休日の2日間分の調査結果(調査時間 8:00～20:00)を、平日5日・休日2日として1週間換算した

注) 平日・休日の2日間分の調査結果(調査時間 8:00～20:00)を、平日5日・休日2日として1週間換算した

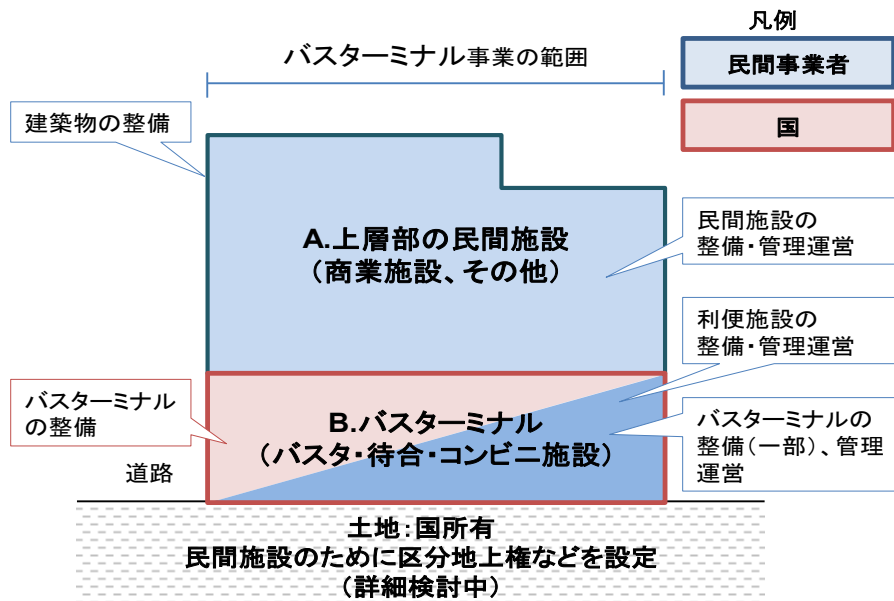


# 事業スキーム案：事業内容・用地活用、事業方式、役割分担

○市場調査(WEBアンケート、ヒアリング)の結果を踏まえ、事業スキームについて、事業内容、用地活用、事業方式、役割分担等について検討中。

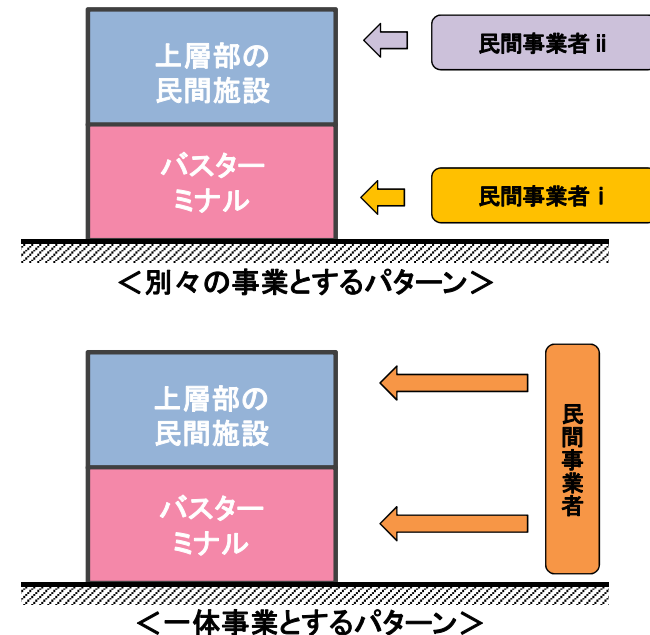
## 事業内容・用地活用(検討中)

- ・バスターミナル上層部の民間施設(A)は、民間事業としてバスターミナルと合築整備することを想定。
- ・バスターミナル(B)は、民間活力や民間資金を活用した運営が考えられる。
- ・本事業用地は、国が所有し、上層部の民間施設のために区分地上権などを設定することが考えられる。



## 事業方式(検討中)

- ・本事業全体の事業方式は、上層部の民間施設及びバスターミナルの整備に関する事業及びバスターミナルの維持管理・運営に関する事業を組み合わせたものとなり、次の2パターンが想定される。



## 官民役割分担(検討中)

- ・国は、バスターミナルの設計を行うことを検討中。
- ・上層部の民間施設業者は、バスターミナルと上層部の民間施設の設計(一部の実施設計に限ることを想定)及び建設を一体的に行い、上層部を、独立採算により、維持管理・運営することを検討中。
- ・バスターミナルの民間事業者は、躯体等を除く、バスターミナルの専用部にかかる工事等の一部を実施し、バスターミナルの使用料及び便利施設(飲食・物販等のテナント)からの収入を得て、バスターミナルの維持管理・運営を行うことを検討中。