

新潟駅周辺整備(交通ターミナル) 事業計画

令和2年3月
国土交通省・新潟市

新潟駅周辺整備(交通ターミナル)事業計画

国土交通省
新潟市

新潟市では、日本海側の拠点にふさわしい都市機能の強化に向けて、鉄道在来線の高架化をはじめとした新潟駅周辺整備事業を進めています。近年、交流人口が拡大していることなどから、新潟駅周辺地区が担う広域的な役割が重要となっています。

今後の新潟駅周辺の拠点性向上を目指すため、新潟市では、広域的な交通結節機能の強化をはじめ、公共交通を中心としたまちづくりについて、専門的・学術的見地から幅広い意見を聴取し、関係者とともに具体的な取り組みの検討を進め、今年1月に『新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針』が策定されたところです。

このたび、新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針の策定にあたって、新潟駅周辺整備事業の最大限の効果発現、また現状の課題等をふまえ、**国土交通省と新潟市が連携し、広域交流ゲートウェイの創出に向けて、中長距離バスターミナルの整備に関する事業計画**をとりまとめました。

○中・長距離バスターミナル

新潟駅周辺に点在している中・長距離バスの乗降場を集約し、新たな交通結節点として多様なモビリティと連携したバスターミナルの整備にあわせ、子育て支援施設や中長距離バス利用者のニーズに対応した施設整備により、利便性の良い快適なバス待ち空間を整備します。

○駅周辺の防災拠点

中・長距離バスターミナルにおいて、災害時における帰宅困難者の一時避難所や情報発信拠点として活用可能な防災機能を有する空間の確保を図ります。

○円滑に通行可能なアクセス道路

中・長距離バスと高架下交通広場に集約される路線バスの運行経路を分離し、円滑に通行可能なアクセス道路の確保を図ります。

○人・公共交通を優先した道路空間

万代広場やまちと一体となったにぎわい空間が確保された道路空間の形成を図ります。

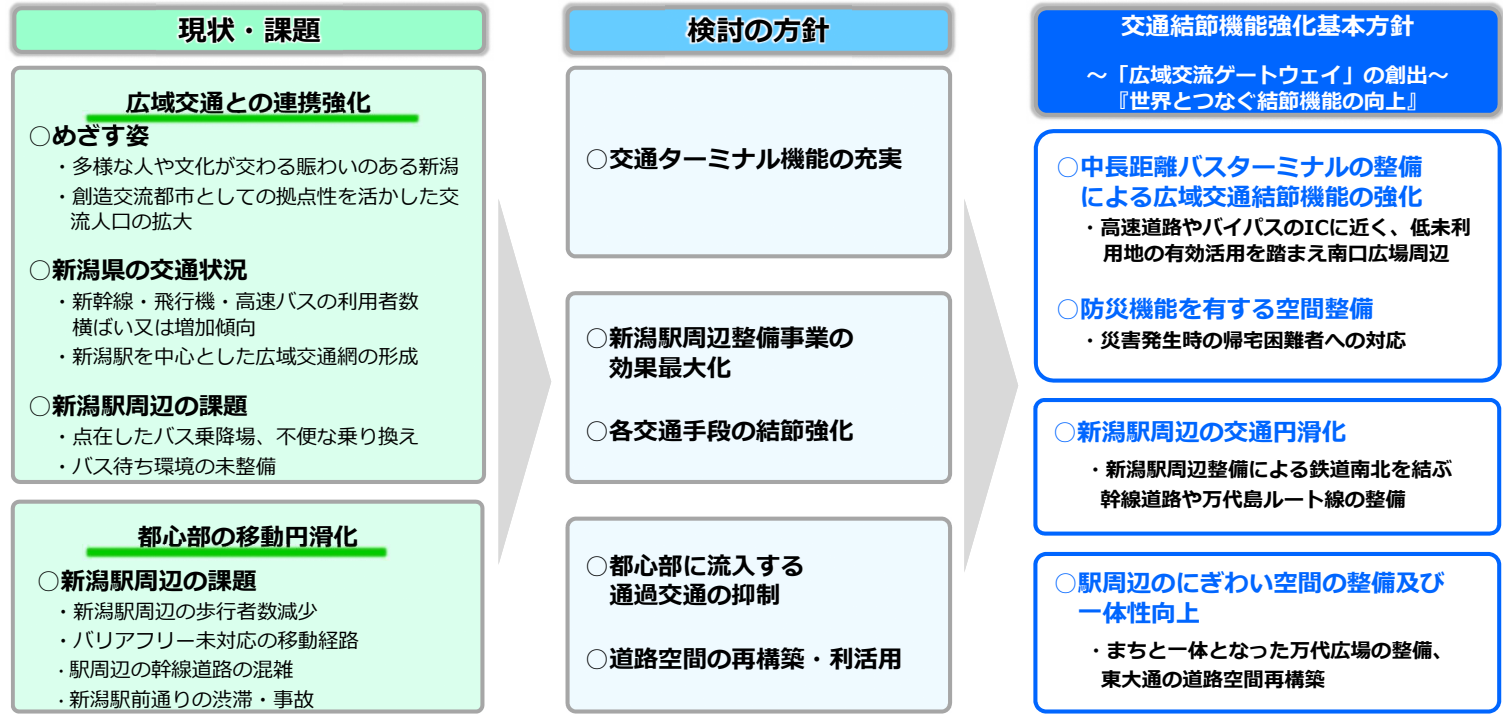
目次

1. 事業の背景	P. 1
2. 事業のコンセプト	P.10
3. 整備の考え方	P.16
4. 将来の姿	P.22
5. 施設配置計画と事業区分	P.23
6. 段階的な整備の進め方	P.24
7. 新潟駅周辺の現況道路網図	P.25
8. 今後のスケジュール	P.26
参考資料	P.27

1. 事業の背景 ～新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針～

- 新潟市の現状と課題を踏まえた「新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針（新潟市）」において、中長距離バスターミナルの整備による広域交通結節機能の強化が求められています。
- 広域交通結節機能は、高速道路の近傍、低未利用地の有効活用の観点から南口広場周辺での整備を念頭に検討します。

新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針(新潟市)

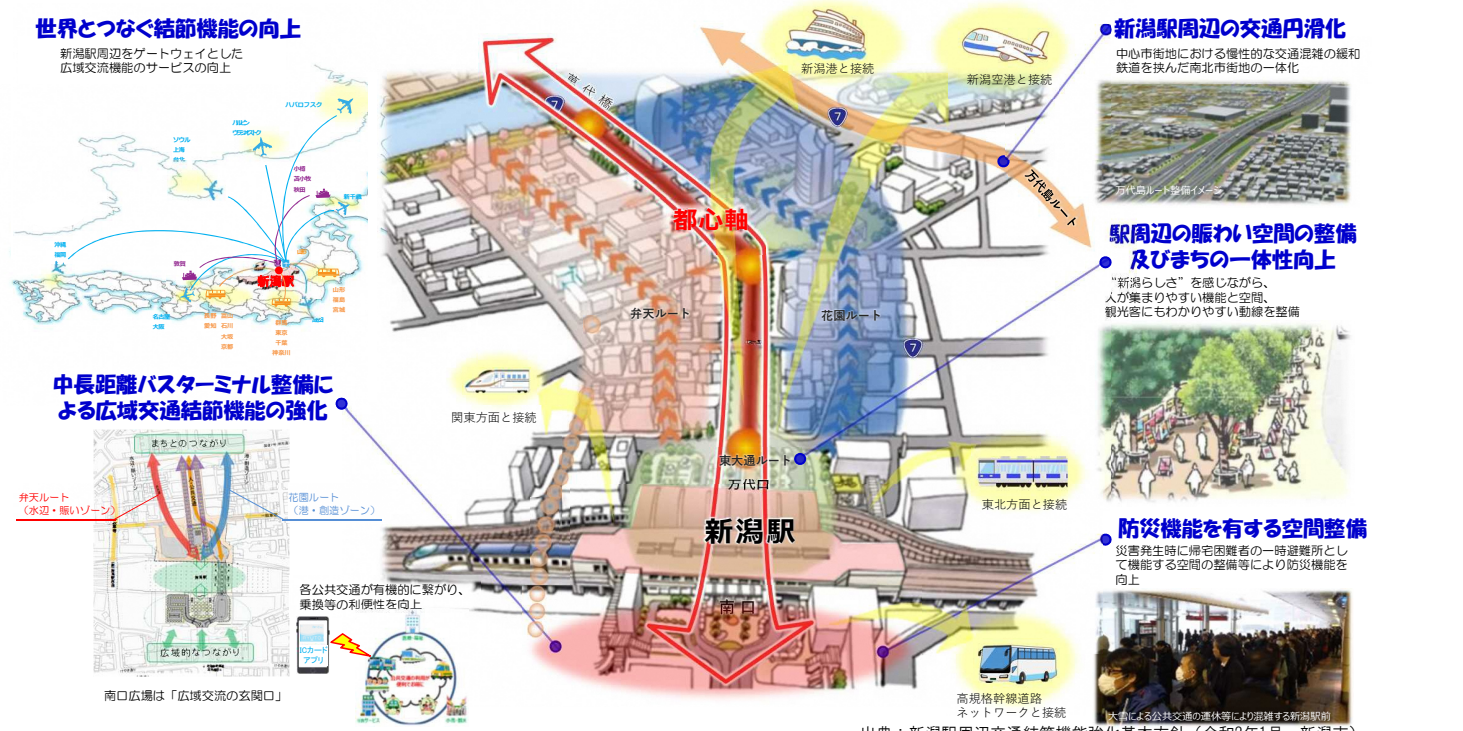


出典：新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針（令和2年1月 新潟市） 1

1. 事業の背景 ～新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針～

- 新潟駅周辺では、観光客や来訪者といった交流人口の拡大に向けて二次交通を充実し、新潟駅を中心とした広域交通拠点と都心部及び主要拠点の連携を強化します。
- 南口広場周辺の低未利用地活用や、各交通手段の結節機能を強化し広域交流の玄関口として充実を図ります。

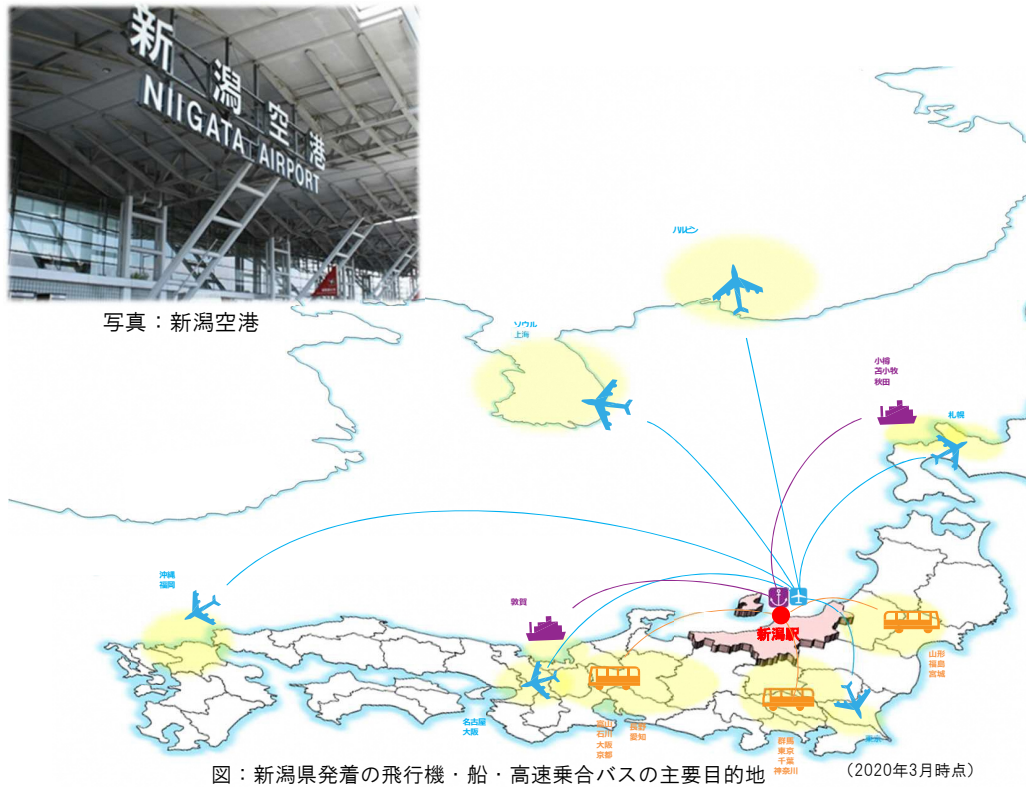
新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針(新潟市)



1. 事業の背景 ～新潟と世界、国内各都市との連携～

○新幹線、高速乗合バス等が発着するとともに、空港・港湾とも接続する新潟駅は、新潟県内の広域交通拠点として重要な役割を担っています。

新潟県発着の主要な広域交通網



1. 事業の背景 ～新潟駅周辺整備事業の概要～

○新潟駅周辺では、日本海側の拠点にふさわしい都市機能の強化に向けて、鉄道在来線の高架化や立体交差道路、駅前広場等の都市基盤をはじめとした総合的な整備が進められています。

新潟駅周辺整備事業



2. 万代広場の整備 (2023年度頃)

- 新潟駅の拠点性向上
- 新たな賑わいの創出



3. 鉄道高架化 (2018年4月 高架駅第一期開業)

- 踏切除却による安全性と利便性の確保
- 東北日本海側との連携による日本海国土軸の強化



1. 高架下交通広場の整備 (2022年度頃)

- 公共交通結節機能の強化
- 基幹公共交通軸の形成



4. 立体交差道路の整備

- 鉄道を挟んだ市街地の一体化



1. 事業の背景 ～新潟駅周辺の交通の現状と課題～

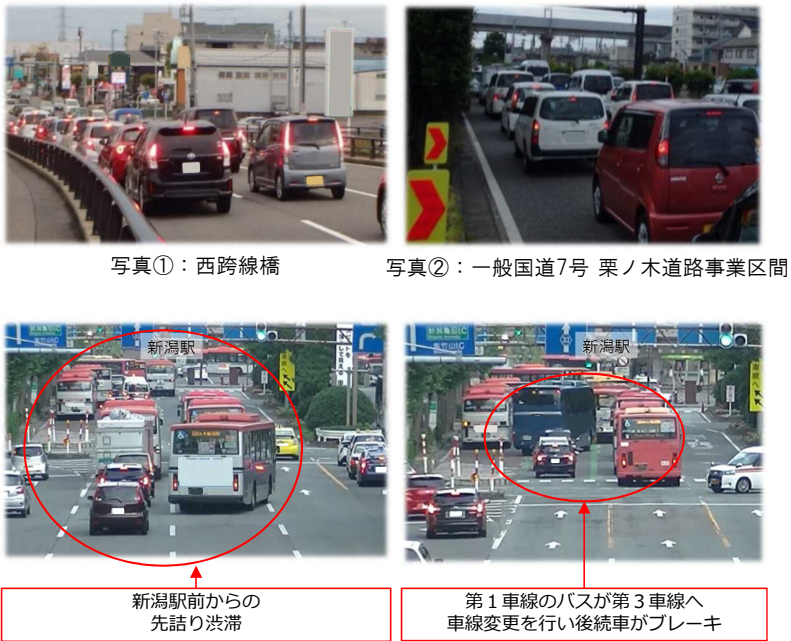
- 周辺の幹線道路では慢性的に渋滞が発生しており、特に新潟駅前においては、バスの乗降により車線が閉塞され、新潟駅前からの渋滞が東大通交差点まで影響を及ぼしています。
- 渋滞末尾では追突事故が多発しており、一般車とバスが車線変更により交錯するなど危険事象も発生しています。

新潟駅周辺幹線道路の平均旅行速度



図：新潟駅周辺幹線道路の平均旅行速度

新潟駅周辺幹線道路の混雑状況

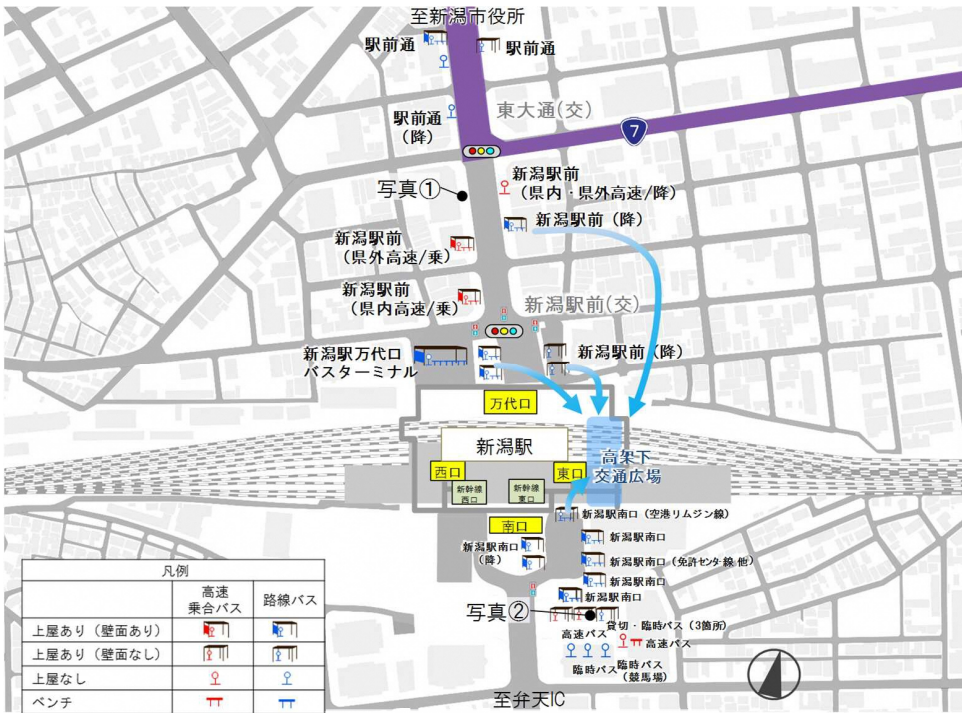


写真③：新潟駅万代口側の交通状況 (一般国道7号 東大通から新潟駅方向を望む)

1. 事業の背景 ～新潟駅周辺のバス交通の現状と課題～

- 路線バス乗降場は、高架下交通広場整備に伴い集約されます。
- 高速乗合バス乗降場は万代口側と南口側に残ることから、鉄道からの乗換利便性、待合環境の改善が望まれます。

新潟駅周辺におけるバス乗降場の設置状況



図：新潟駅周辺におけるバス乗降場の設置状況



写真①：万代口側 高速乗合バス乗車場



写真②：南口側 高速乗合バス乗車場

1. 事業の背景 ～新潟駅周辺の土地利用状況～

- 新潟駅周辺は、宿泊施設や商業施設の立地を主とした中心市街地となっています。
- 一方で広域交通の玄関口に位置づけられている南口広場周辺には、仮設駐輪場や駐車場などとして利用されている低未利用地も見られます。

新潟駅南口広場周辺の主な土地利用状況



図：新潟駅周辺の土地利用状況 地図出典：NTT空間情報

※低未利用地：適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」（空き地、空き家、空き店舗、工場跡地など）と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」（暫定的に利用されている資材置き場、青空駐車場など）の総称（国土交通省IP「低・未利用地の活用・管理」参照）

南口広場周辺等における低未利用地



写真①：南口側の駐車場

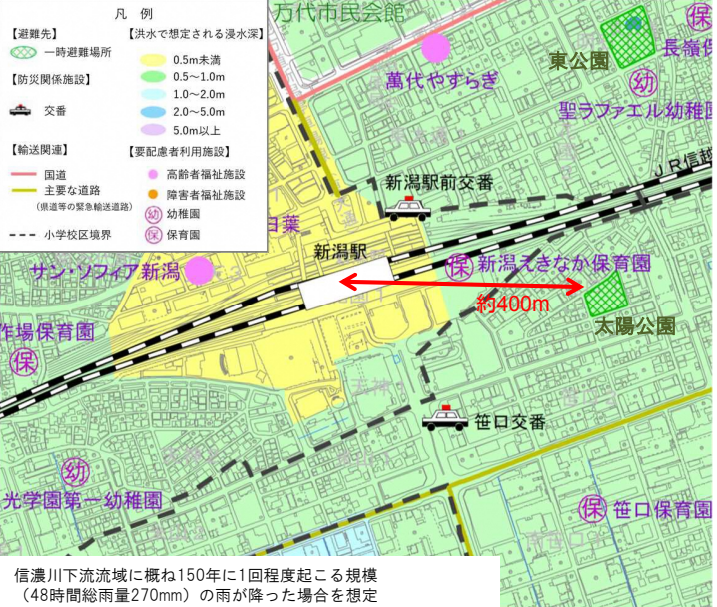


写真②：南口側の仮設駐輪場

1. 事業の背景 ～新潟駅周辺における防災機能等の現状～

- 新潟駅周辺における風水害・津波時の浸水想定は概ね0.5m程度と想定されていますが、新潟駅南口周辺には、主に居住者のための一時避難場所が一箇所のみとなっています。
- 新潟駅は交通結節点として多くの人が集まる場所である一方、浸水想定が低いという特性を活かし、公共交通利用者・帰宅困難者のための避難場所等の整備による防災機能の強化が求められます。

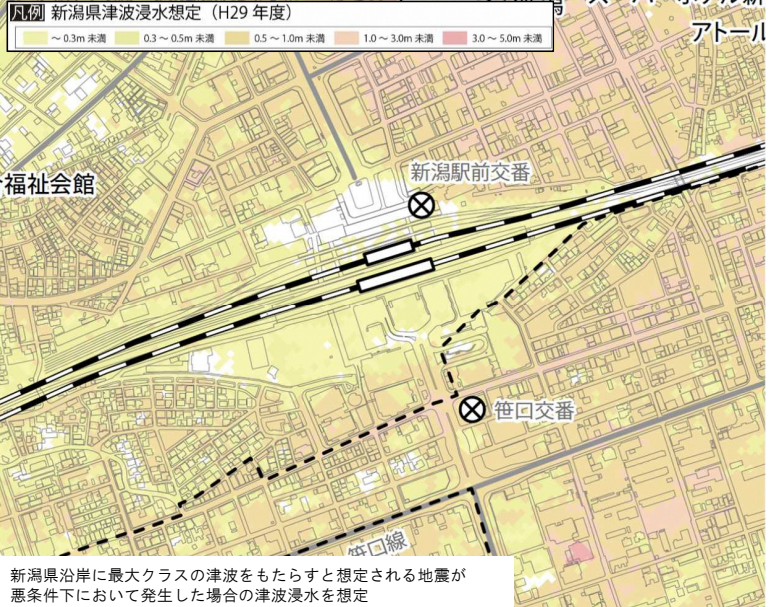
新潟駅周辺の災害時の浸水想定



信濃川下流域に概ね150年に1回程度起こる規模（48時間総雨量270mm）の雨が降った場合を想定

出典：地区別防災カルテ（新潟市）

図：新潟駅周辺の風水害時の浸水想定



新潟県沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される地震が悪条件下において発生した場合の津波浸水を想定

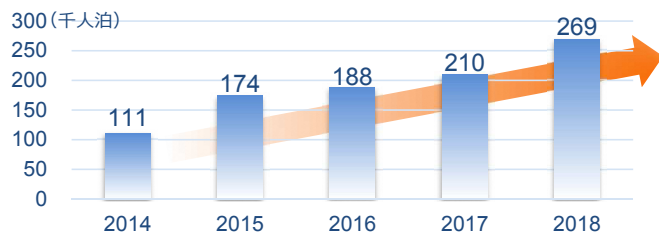
出典：津波ハザードマップ（新潟市）

図：新潟駅周辺の津波時の浸水想定

1. 事業の背景 ～観光・にぎわいの創出～

○訪日外国人は増加傾向にあることも踏まえ、新潟駅周辺は広域交通結節機能を活かした「観光・にぎわい創出」の場として期待されています。

新潟県内外国人国籍別宿泊者数の推移



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）※従業者数10人以上の宿泊施設

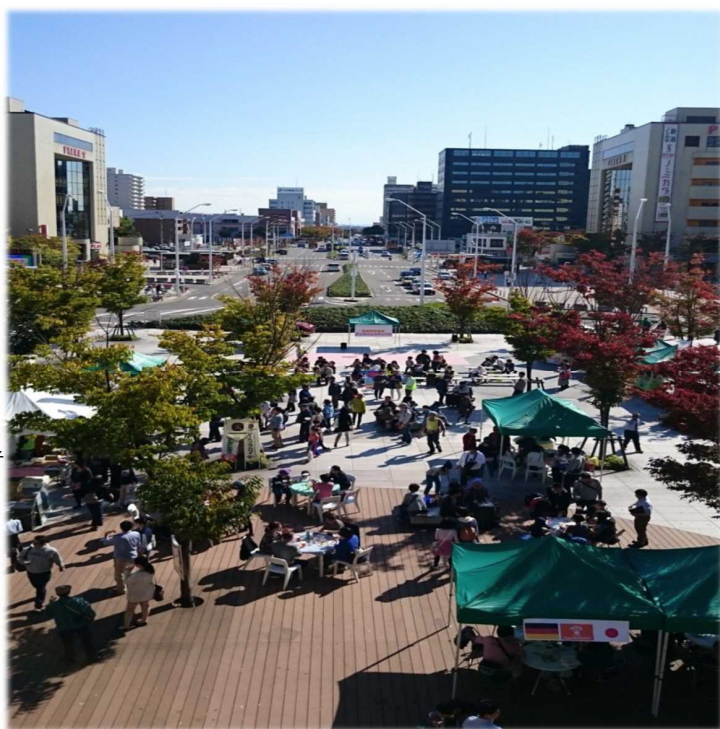


写真：新潟港へ寄港するクルーズ船



写真：市内中心部を観光する外国人旅行者

新潟駅南口広場での賑わい創出



写真：新潟駅南口広場

新潟駅(万代口)観光案内所



写真：観光案内所外観



写真：観光案内所の様子

2. 事業のコンセプト ～基本コンセプト～

○『広域交流ゲートウェイ』の実現に向けて、以下の基本コンセプトに基づき計画の具体化を目指します。

「基本コンセプト」

- **交通結節機能**
 - ◆ 新幹線や空港・港湾といった広域交通のポテンシャルを活かした観光機能の強化
 - ◆ 公共交通ネットワークをMaaS等の活用により更に回遊性を高め、駅前広場を核とした「にぎわい創出」
- **防災機能**
 - ◆ 大規模災害の発生を見据えた防災機能の強化

交通結節機能

- **新潟駅/新潟空港/新潟港/都市部を結ぶアクセス機能の強化**
 - ◆ 誰もが利用しやすい交通結節点を目指します。
 - ◆ 新潟駅の立地特性を最大限生かし、高速道路・空港・港湾等の広域交通拠点との連携強化を図ります。
 - ◆ MaaS等により多様なモビリティをシームレスに利用可能とすることで、回遊性を更に高め、駅前広場を核としたにぎわいの創出に貢献します。

防災機能

- **協力支援の受入、情報発信拠点**
- **帰宅困難者の受入や防災備蓄品の確保**
- **まちづくりと一体となった災害対策**
 - ◆ 大規模災害の発生に備え、過去の大災害で得た教訓を活かし帰宅困難者の受入拠点整備や、全国からの協力支援の拠点整備を、周辺まちづくりと一体となって推進します。

交通結節点

にぎわい機能

- **玄関口としての総合インフォメーションの充実**
- **交通、観光等の情報発信**
- **多言語サイン表示等、快適でわかりやすい待合空間**

サービス機能

- **MaaS等による回遊性向上**
- **駅前広場との連携**

2. 事業のコンセプト ~ゾーニング~

○中長距離バスを集約することで、新潟駅周辺整備事業の効果を更に促進し、新潟の顔となる広域交流拠点を整備します。

基本コンセプトイメージ

1.交通結節機能

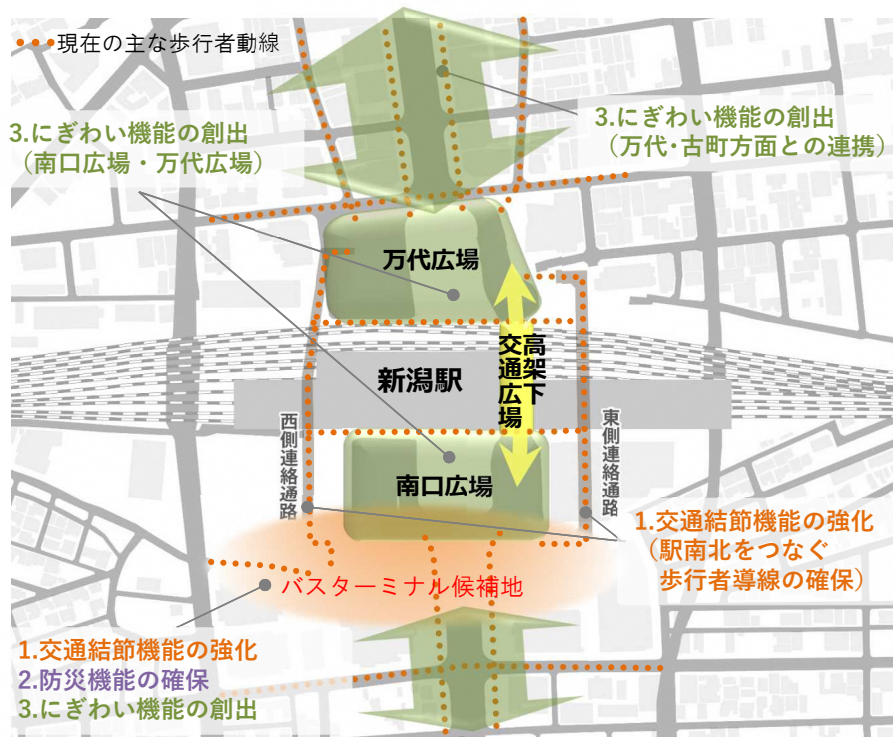
- ・新潟駅の南北に点在する高速乗合バス乗降場を集約
- ・天候等に左右されない快適な待合空間
- ・分かりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置
- ・新幹線、鉄道、路線バス、タクシー等のシームレスな乗り換えを実現
- ・連続立体交差事業や駅前広場整備と連携し、新潟駅の南北をつなぐ歩行者動線を確保

2.防災機能

- ・交通・防災を融合させた複合ターミナル
- ・災害発生時による帰宅困難者をはじめ、被災復旧のための機能を確保

3.にぎわい機能

- ・新潟の玄関口となる駅周辺に癒し・賑わい空間を配置し、人々が集い・まちなかへ送り出す装置として機能
- ・人と公共交通を優先した空間整備や歩行者ネットワークの強化等により、駅を中心としたにぎわいを周辺へ波及
- ・イベント活用によるにぎわい創出の空間と連携



図：基本コンセプトイメージ

11

2. 事業のコンセプト ~交通結節機能~

○新潟駅周辺整備事業により整備される路線バスターミナル等の交通広場機能と連携するとともに、新潟空港や新潟港との連携を図ることで、国内外とのネットワークを強化し、新潟駅の交通結節機能を高めます。

○新潟駅南側に位置するバイパスや高速道路といった幹線道路とのアクセス性を高めることで、県内外の中長距離移動の円滑性・快適性を高めます。

バスターミナルを核とした広域ネットワーク形成イメージ



写真：新潟駅周辺に発着する高速乗合バス



図：広域ネットワーク形成イメージ

地図出典：NTT空間情報



写真：新潟空港の様子



写真：新潟港の様子

12

2. 事業のコンセプト ～多様なモビリティとの連携～

- 新潟駅周辺に結節する新幹線や路線バス、自転車などの多様なモビリティと連携を図ります。
- 連携機能を効果的に発揮することで、まちなかの賑わいの創出にも貢献します。

多様なモビリティとの連携イメージ

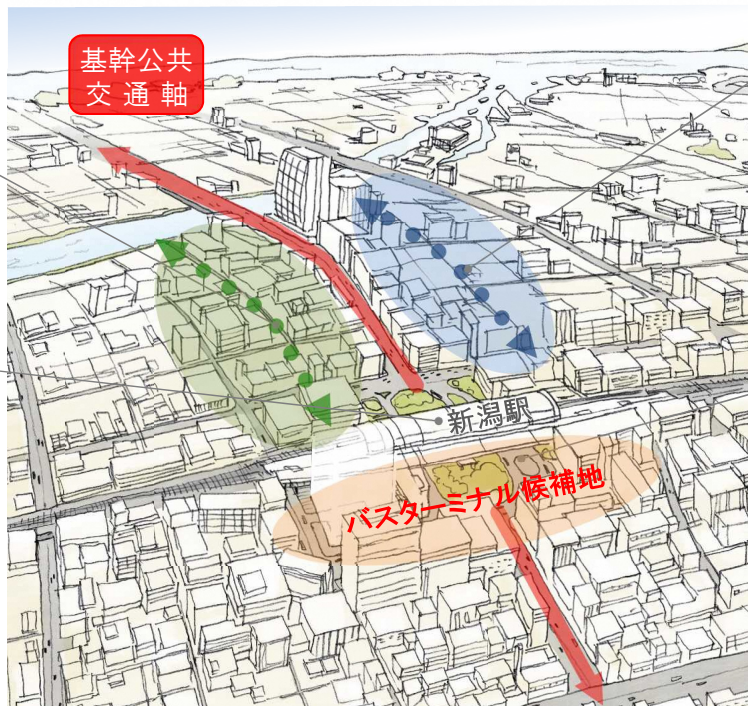
◇まちなか回遊イメージ



◇JR新潟駅整備イメージ



◇低速電動バス（社会実験）



図：モビリティとの連携イメージ

◇新潟レンタサイクルイメージ



◇路線バス集約イメージ



13

2. 事業のコンセプト ～防災機能 平常時と被災時の空間の使い方～

- 大規模災害発生時には、新規整備するバスターミナルと既存の万代広場や南口広場のほか、新潟駅南口周辺の民間施設も適宜活用し、必要となる機能を発揮できるよう計画・調整を図ります。

平常時の空間の使い方

〔万代広場・南口広場〕



写真：新潟駅南口広場

- ・賑わい・憩いの空間
- ・休憩、待ち合わせ
- ・送迎

〔バスターミナル（待合施設等）〕



写真：待合空間イメージ（新宿バスタ）

- ・バス乗車待ち空間
- ・荷物整理
- ・ワーキングスペース

〔バスターミナル（乗降場）〕



写真：新潟駅南口広場バスターミナル

- ・高速乗合バスの乗降
- ・路線バスの乗降
- ・バスの待機空間

被災時の空間の使い方（イメージ）

発災段階

復旧段階

〔万代広場・南口広場〕



出典：平成28年度新潟市の防災対策の充実・強化への主な取り組み（新潟市防災会議）



出典：平成30年度本市の防災対策の主な取組事例（新潟市防災会議）

〔バスターミナル（待合施設等）〕



出典：災害写真データベース



出典：平成27年度新潟市の防災対策の充実・強化への主な取り組み（新潟市防災会議）



出典：平成30年度本市の防災対策の主な取組事例（新潟市防災会議）

〔バスターミナル（乗降場）〕



出典：災害写真データベース



出典：災害写真データベース



出典：平成28年度新潟市の防災対策の充実・強化への主な取り組み（新潟市防災会議）

発災

14

2. 事業のコンセプト ～にぎわい機能～

○新潟の玄関口として、観光をはじめとした総合インフォメーションの充実を図ります。

○多言語サイン等の整備により、快適でわかりやすい待合空間を創出します。

待合所イメージ



万代ロイイメージ



南口広場での賑わい創出イメージ



(例) バスタ新宿 待合所・観光案内所



15

3. 整備の考え方 ～検討の流れ～

○事業のコンセプトを踏まえ、以下の流れで整備を検討します。

検討フロー

整備位置の方針（新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針）

- ・広域交流の玄関口として、新潟駅南口広場周辺へのバスターミナル配置
- ・新潟駅南口広場周辺における低未利用地の有効活用

<今回の検討>

- 新幹線や空港・港湾といった広域交通のポテンシャルを活かした、最大限の効果発現の検討
- 現状の需要をふまえた低未利用地候補の比較検討
 - ・ J R 新潟駅西駐車場（西側連絡通路の西側）
 - ・ 仮設駐輪場（南口広場駐車場の南側）
 - ・ 観光バス、貸切バス駐車場（南口広場バスロータリーの南側）

整備候補箇所における比較検討

- 敷地規模、広域交通との動線、利便性向上やシームレスな乗換動線実現を検討

ターミナルの整備位置決定

ターミナルへの集約車両、必要となる付属施設、配置計画等の詳細検討

16

3. 整備の考え方 ~必要となる敷地規模~

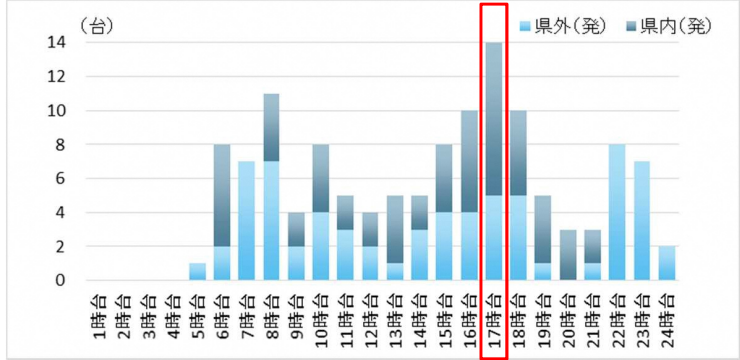
○中長距離バスターミナルには、円滑な乗降のため7バス程度の乗降場が必要です。

高速乗合バス必要バス数

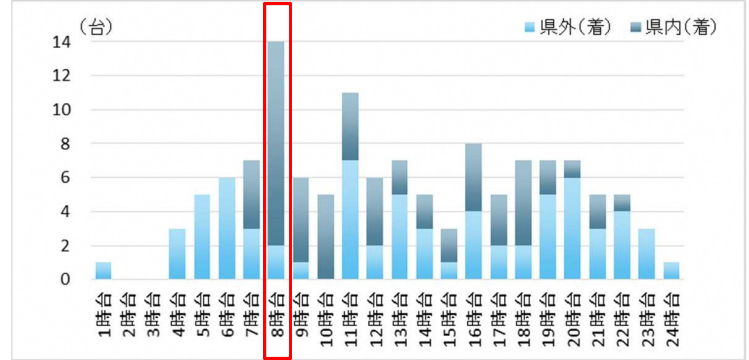
(2019秋・冬ダイヤバス)

- 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



高速乗合バス到着台数



- 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
3	05		25	35
4	00		20	30

- 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

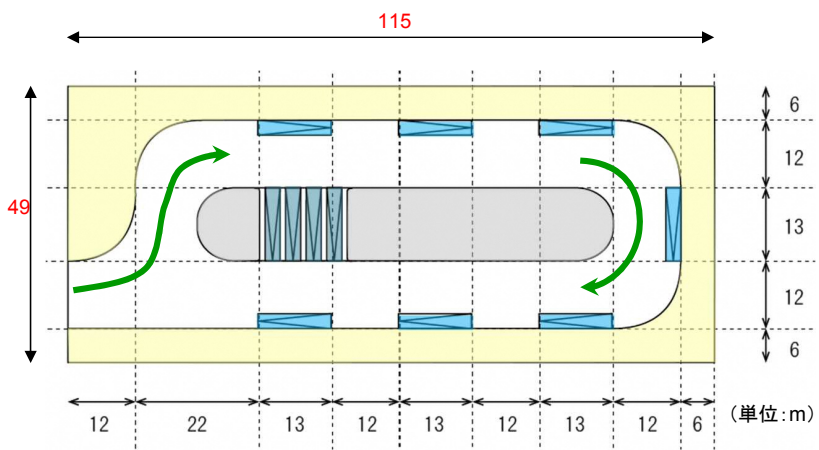
3. 整備の考え方 ~必要となる敷地規模~

○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。
- バス数
 - ・乗降バス：7バス（乗車4、降車3）
 - ・待機バス：乗車バスと同数（4バス）（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
- 附属施設の必要面積
待合室等の附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)



3. 整備の考え方 ~付属施設の整備イメージ~

- 発着案内等の情報提供施設を備えた快適でわかりやすい待合空間、一時避難所として利用可能な防災機能を有する空間について検討を行っていきます。
- また、ベビーコーナー等の子育て支援施設やトイレと機能を分離したパウダーコーナーや更衣室等、利用者のニーズに対応し、利便性向上に資する施設について検討を行っていきます。

待合空間・防災機能空間



子育て支援施設



トイレ



パウダーコーナー



更衣室



観光案内所



コインロッカー



3. 整備の考え方 ~整備候補箇所における比較検討~

○中長距離バスターミナルの整備箇所として、低未利用地有効活用の観点から3つの候補地が想定されます。

検討事項

- 必要となる敷地規模
- 新幹線等の広域公共交通との歩行者動線・接続
- 広域道路交通との接続（（都）弁天線からの距離）
- 高架下を通過する路線バスの動線等への影響
- 路線バスとの乗り換え動線

3つの候補地



3. 整備の考え方 ~整備候補箇所における比較検討~

○敷地規模、交通動線などの面から「JR新潟駅西駐車場敷地」が最適と考えます。

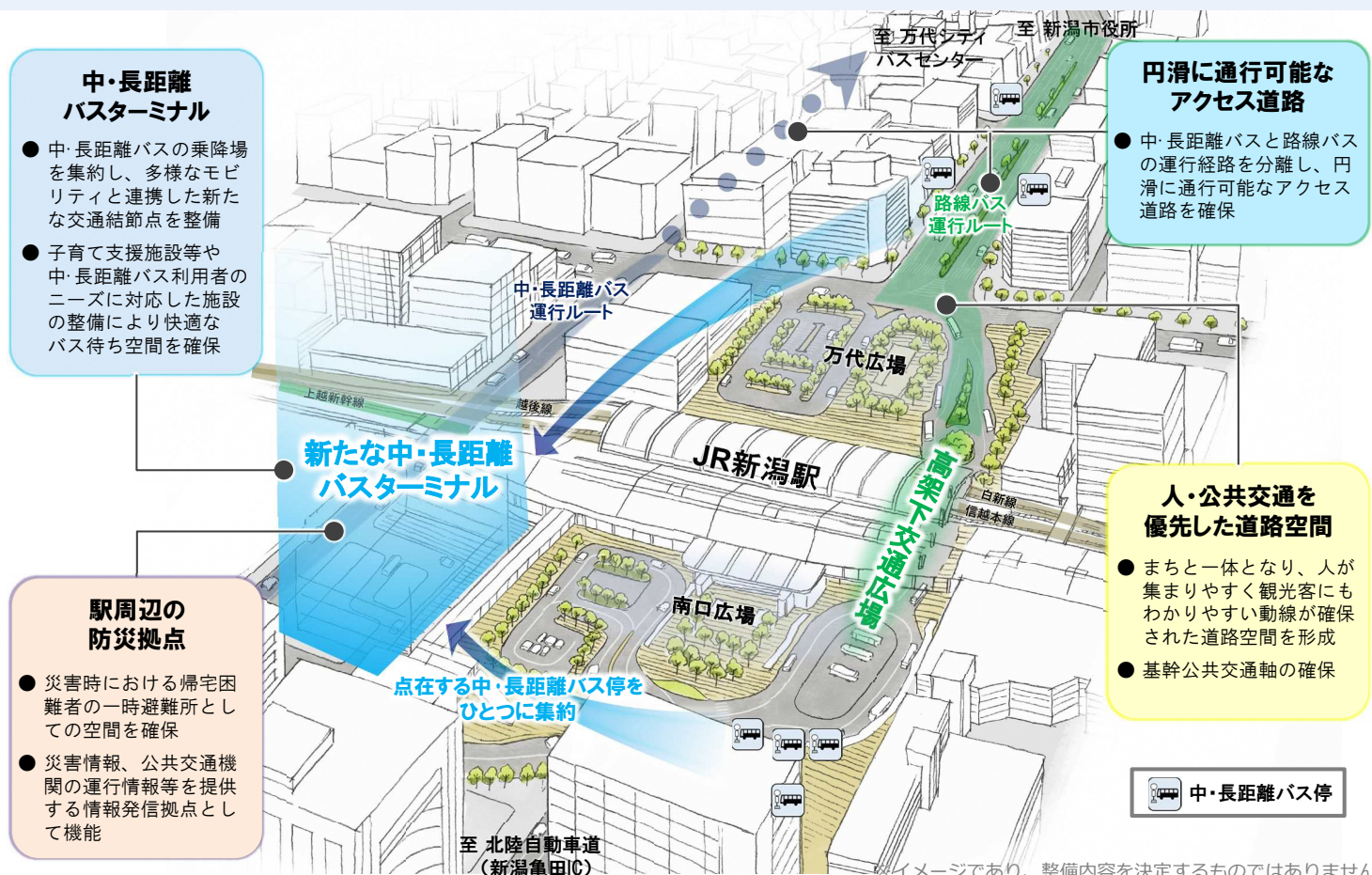
敷地条件等を踏まえた候補地の検討結果

	JR新潟駅西駐車場敷地		仮設駐輪場敷地		観光バス・貸切バス 駐車場敷地
必要となる敷地規模	約8,000㎡と 十分な規模 を有する	◎	約3,000㎡と単独では狭く、周辺への拡大が必要	△	約3,000㎡と単独では狭く、周辺への拡大が必要
新幹線等の広域公共交通との歩行者動線・接続	改札口からの 動線は最も短い 約60m	◎	改札口からの動線は約150m	○	改札口からの動線は最も長い約230m
広域道路交通との接続(けやき通り交差点からの距離)	けやき通り交差点から離れている	△	けやき通り交差点に近接している	○	けやき通り交差点に近接している
高架下を通過する路線バスの動線等への影響	(都)新潟駅西線を活用することで 動線の分散化が可能	◎	路線バスと同じロータリーを使用するため、動線が交錯し混雑	△	路線バスと同じロータリーを使用するため、動線が交錯し混雑
路線バスとの乗換動線	高架下交通広場からの動線は最も長い約200m	△	高架下交通広場からの動線は約150m	○	高架下交通広場からの動線は最も短い約110m

21

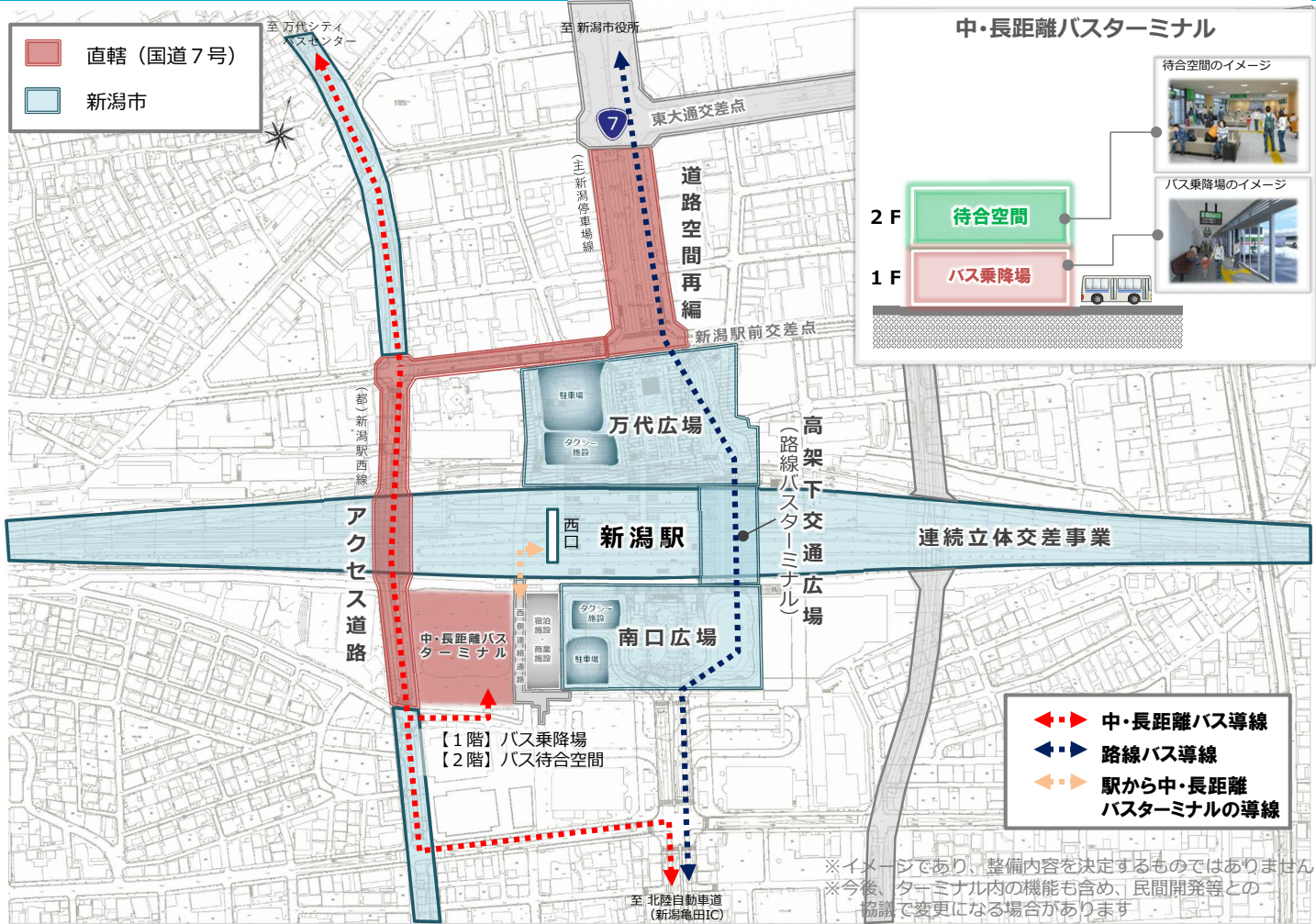
4. 将来の姿 ~整備イメージ~

○新潟駅周辺地域では、新潟の玄関口に相応しい広域的な“交通結節機能”の強化と合わせて“防災機能”を備えた基盤の整備を進め、「広域交流ゲートウェイ」の実現を目指します。



22

5. 施設配置計画と事業区分 [平面図・立面図]

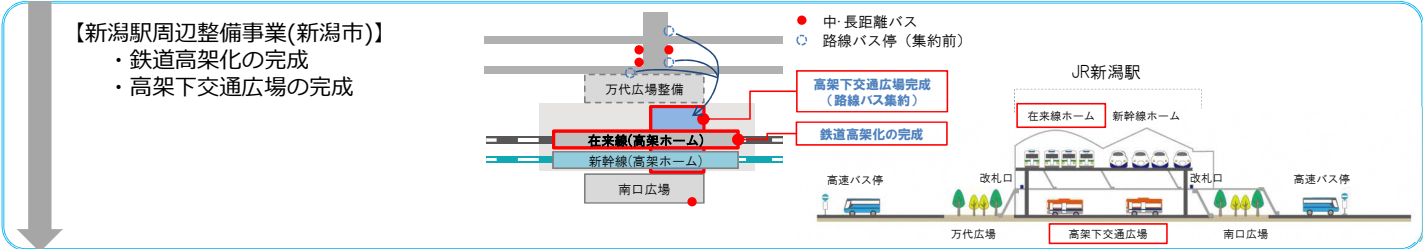


23

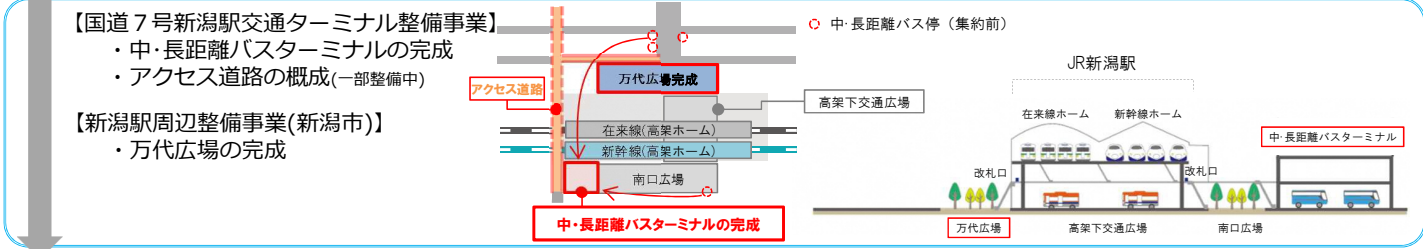
6. 段階的な整備の進め方 ~整備ステップ~

○新潟駅交通ターミナル整備事業等のスケジュールを踏まえながら、道・駅・まちの一体化を実現していきます。

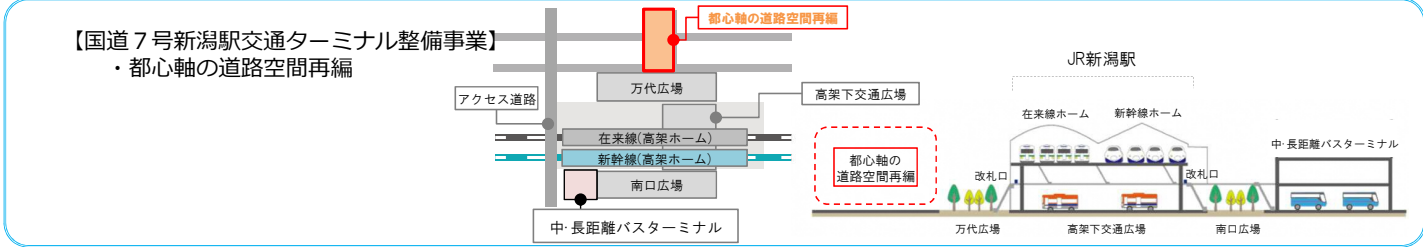
第1ステップ (~2022年度ごろ)



第2ステップ (~2024年度ごろ)



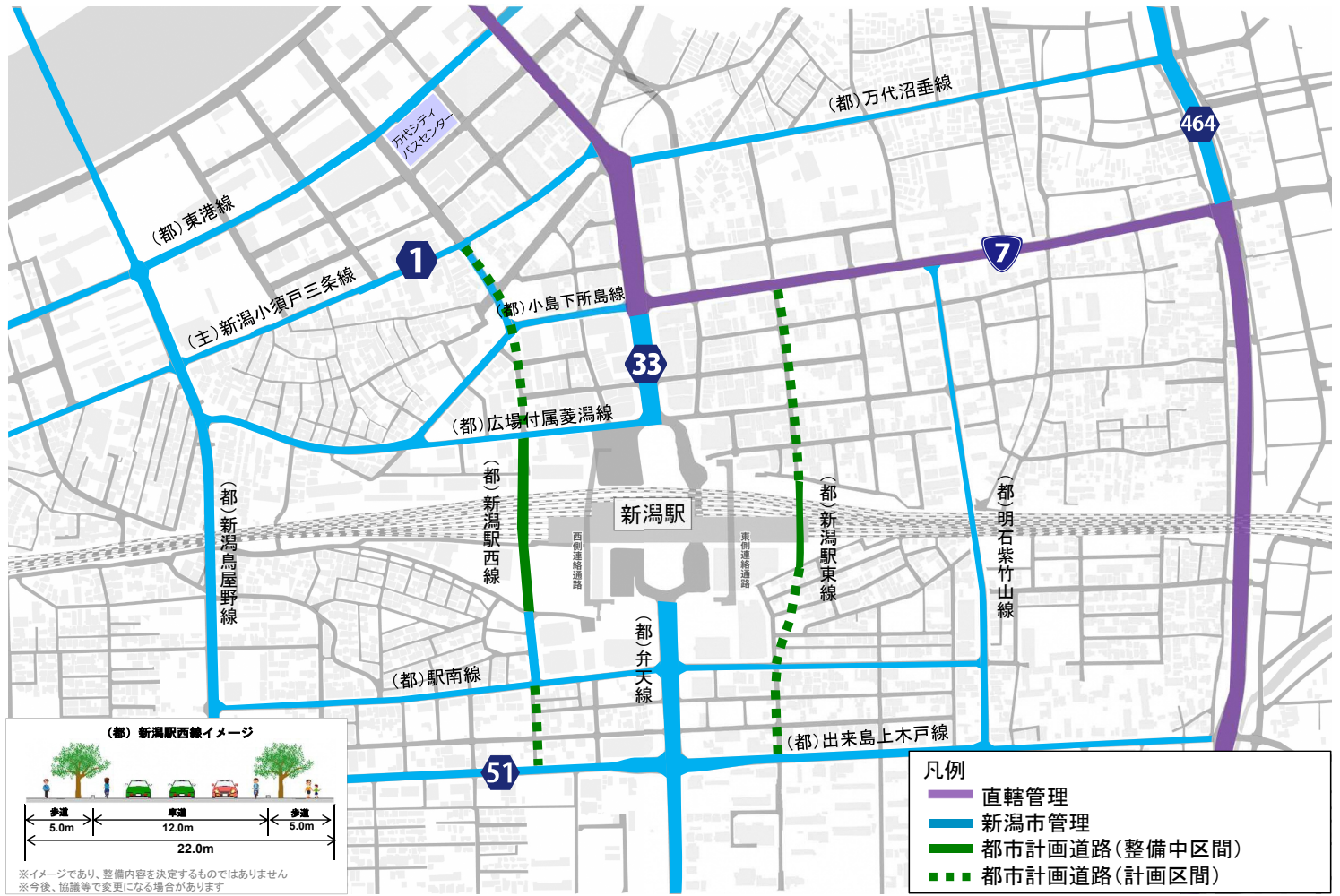
第3ステップ (将来)



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません。今後、関係機関等との協議で変更になる場合があります。

24

7. 新潟駅周辺の現況道路網図



8. 今後のスケジュール

○関係機関と調整を図りながら、段階的に事業を推進していきます。

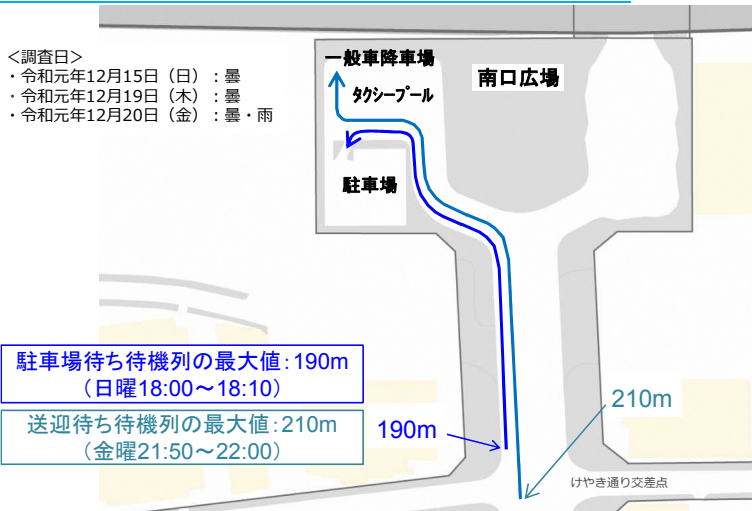
年度	2019	第1ステップ	第2ステップ	第3ステップ
	基本方針 事業計画	検討		
新潟駅周辺整備事業				
鉄道高架化	検討・設計・工事			
高架下交通広場	検討・設計・工事			
万代広場	検討・設計・工事			
アクセス道路	検討・設計・工事			
国道7号 新潟駅交通ターミナル 整備事業				
中・長距離 バスターミナル		検討・設計・工事		
アクセス道路		検討・設計・工事		
道路空間再編				検討・設計・工事

(参考資料)

参考資料. 新潟駅南口周辺の課題

- 南口広場内では、ピーク時には西側のロータリーにおいて、以下の問題が生じている。
 - ・一般車の送迎利用や駐車場利用の需要が集中し、待機列がけやき通り交差点を超えることがある
 - ・一般車の待機列が車道を塞ぎタクシーが入れなくなる

南口広場を利用する車両の最大待機列の状況



南口広場ロータリーの利用状況

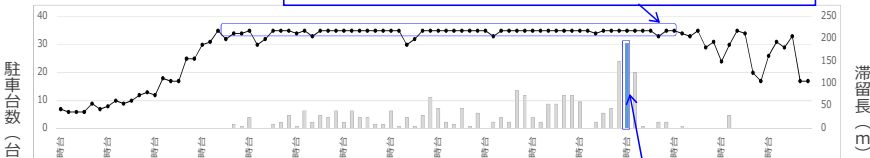
- ・駐車場入庫待ち及び送迎利用の待機列で、ロータリー内の車道が混雑
- ・タクシー待ちの人も多いが、タクシーがロータリー内に入れない



写真：ロータリーの様子

南口広場の駐車車両の推移

駐車場はほとんど満車(身障者用を除いて35台)状態



図：駐車場の駐車台数と駐車場待ち滞留長の推移 (令和元年12月15日(日))



写真：日中のロータリーの様子