

## 第2回 新潟駅交通結節機能強化検討委員会 —他都市の事例—

令和元年9月6日(金) 午前10時～  
新潟市役所本館6階 第4委員会室

## 課題

- 駅周辺の路線・高速バス乗降場は東西口に分散し、乗り継ぎが複雑。
- バス・自動車により、駅前ロータリー等が混雑。
- 駅2階の東西自由通路は幅が狭く、通行に支障あり。
- 地下鉄東西線の開業により人の流れの変化が見込まれる。

## 取り組み方針



### ③バスターミナルの拡張により路線バスのバス停を集約化

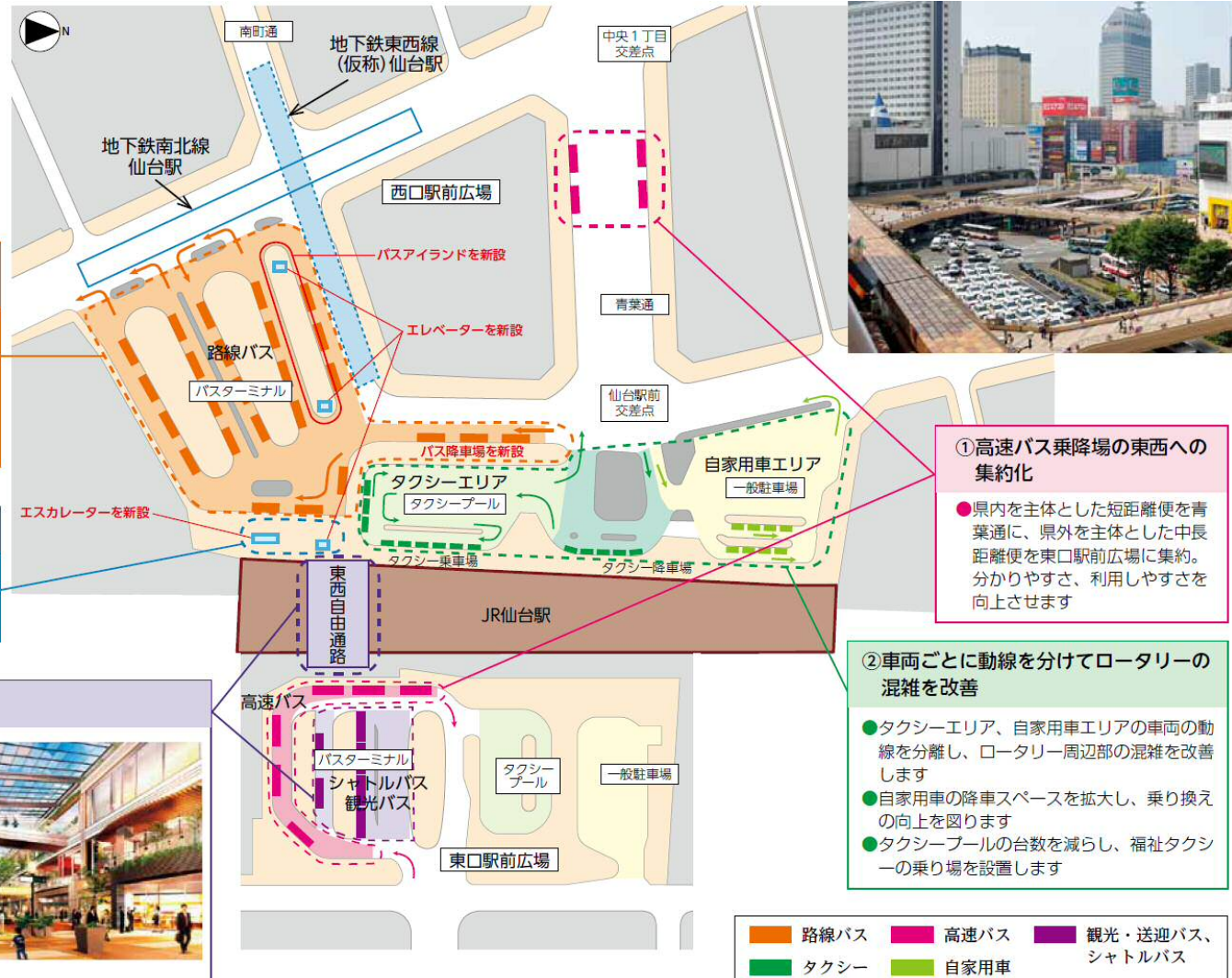
- 現在の西口バスターミナルを、周辺道路の円滑な交通を確保しながら、南町通の一部まで拡張し、バス乗降場を増設します
- 拡張したバス乗降場へ、青葉通などに分散されていた路線バスのバス停を集約して、利便性を高めます（一部の経由バスを除く）

### ④交通機関相互の乗り継ぎの向上

- 地下鉄とJRの乗り継ぎをスムーズにするため、エスカレーターや、バリアフリーに対応したエレベーターを整備します

### ⑤東口駅前広場の機能を強化

- 仙台駅2階の東西自由通路の幅を現在の2.5倍の16メートルに拡張。東西の連絡機能を強化します
  - 観光バスやホテル等の送迎バスの乗降スペースを東口駅前広場に移動し、西口駅前広場との機能分担を図ります
- ▶新たな東西自由通路のイメージ。開放的で明るく、にぎわいのある通路を整備します



### ①高速バス乗降場の東西への集約化

- 県内を主体とした短距離便を青葉通に、県外を主体とした中長距離便を東口駅前広場に集約。分かりやすさ、利用しやすさを向上させます

### ②車両ごとに動線を分けてロータリーの混雑を改善

- タクシーエリア、自家用車エリアの車両の動線を分離し、ロータリー周辺部の混雑を改善します
- 自家用車の降車スペースを拡大し、乗り換えの向上を図ります
- タクシープールの台数を減らし、福祉タクシーの乗り場を設置します

路線バス	高速バス	観光・送迎バス、シャトルバス
タクシー	自家用車	

出典：仙台駅の東西駅前広場の再整備方針(H23)

## ■課題

- 公共交通の乗換利便性が低い、鉄道東西間を跨ぐ動線が限定的で慢性的な交通渋滞が発生等。
- 宿泊機能が脆弱、集客力低下。その他、人口減少や高齢化。
- インバウンドの取り込みが不十分。
- 東口周辺の建物の老朽化。狭隘な道路。

## ■取り組み方針

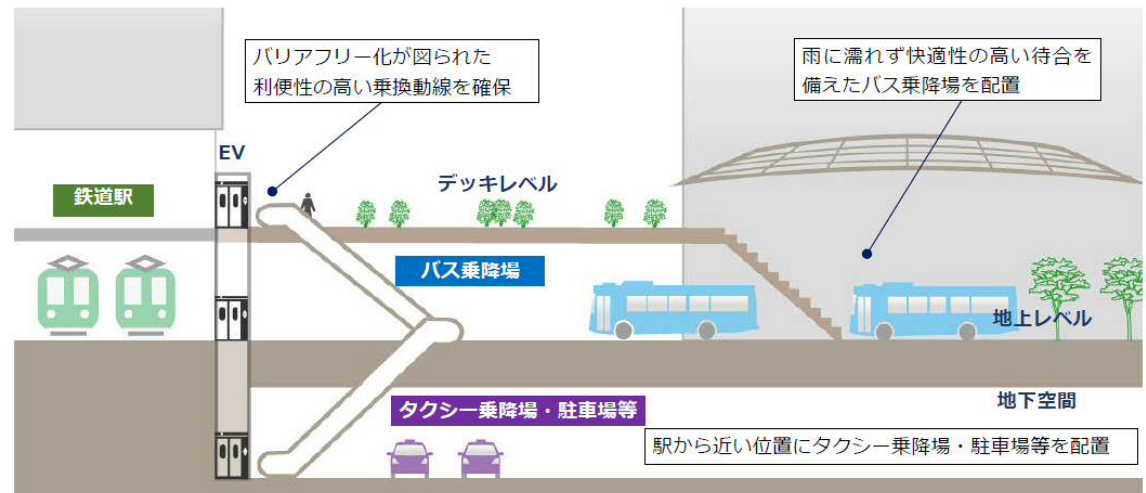
- 「東日本の玄関口」として東日本全体の発展を牽引
  - ・ 各地のヒト・モノ・情報が交流・連携。
  - ・ 東口の交通基盤の再編・強化、駅機能の高度化等。
  - ・ 対流拠点機能の強化、ビジネス機能の集積を図る。
- 東京一極集中に伴う日本経済のリスク軽減と、安心安全な市民生活を持続
  - ・ 東日本ブランチ(支社)が集まるビジネス拠点、首都圏のバックアップ拠点としての役割。
  - ・ さいたま市の都心として、拠点機能を保持し続けられるよう防災性の飛躍的な向上を図る。
- 多彩な地域資源や空間の良さを活かし、これからの働き方やライフスタイルを先導・提案、市域全域に波及
  - ・ 居心地の良い路地、魅力的な路面店が建ち並ぶ、ワクワクする空間を兼ね備える。
  - ・ 駅東西、さいたま新都心や地域資源等との回遊性をより一層高め、相互の連携を強化。

## ■交通広場のイメージ



銀座通り沿いの交流広場を望む※  
 ※イメージパースは、確定しているものではありません。デザインの詳細等についても、今後検討していきます。  
 出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想(H30.7)

## ■交通広場の考え方



※交通機能の配置は、確定しているものではありません。

## 課題

- 鉄道・バス乗り場が分散し、駅・まちの連絡性が極めて低い。
- 駅前広場が狭く、さまざまクルマが集中し混雑。
- 路線バス利用者と歩行者が錯綜し、歩行を妨げる。
- バリアフリー化されていないため、高齢者や荷物を持った人に大きな負担。

## 取り組み方針

### ◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



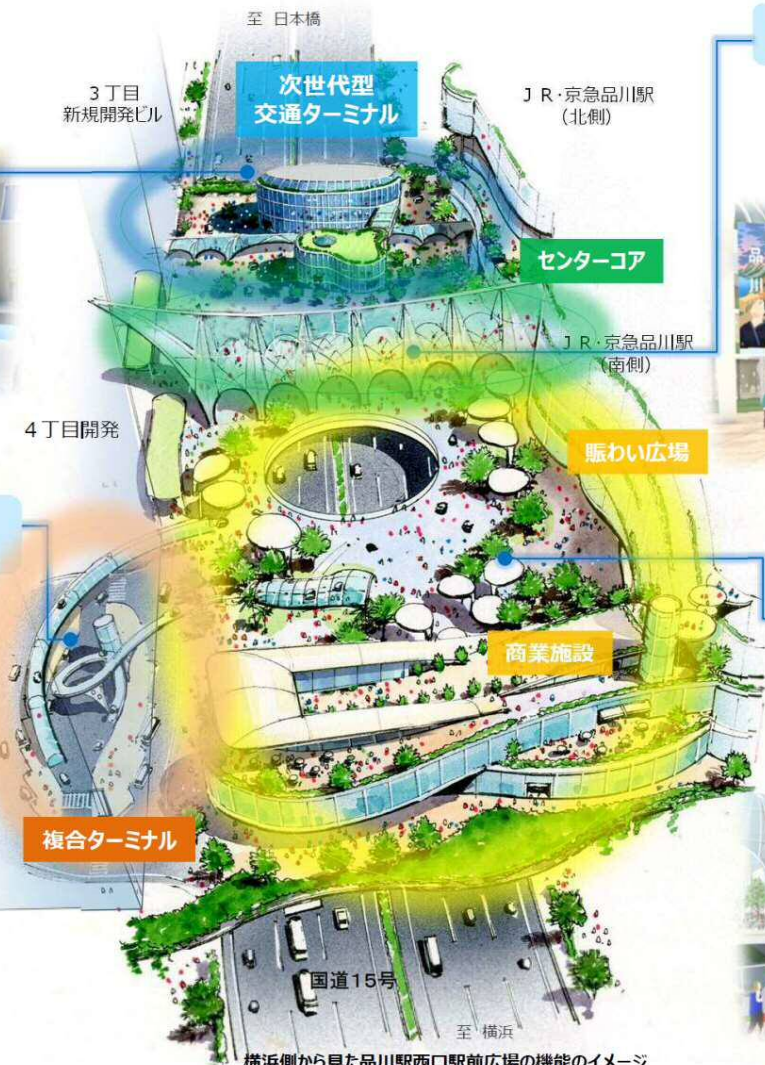
次世代型交通ターミナルのイメージ

### ◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



バスタ新宿



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ

※得率必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

### ◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成



センターコアのイメージ

### ◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



賑わい空間のイメージ

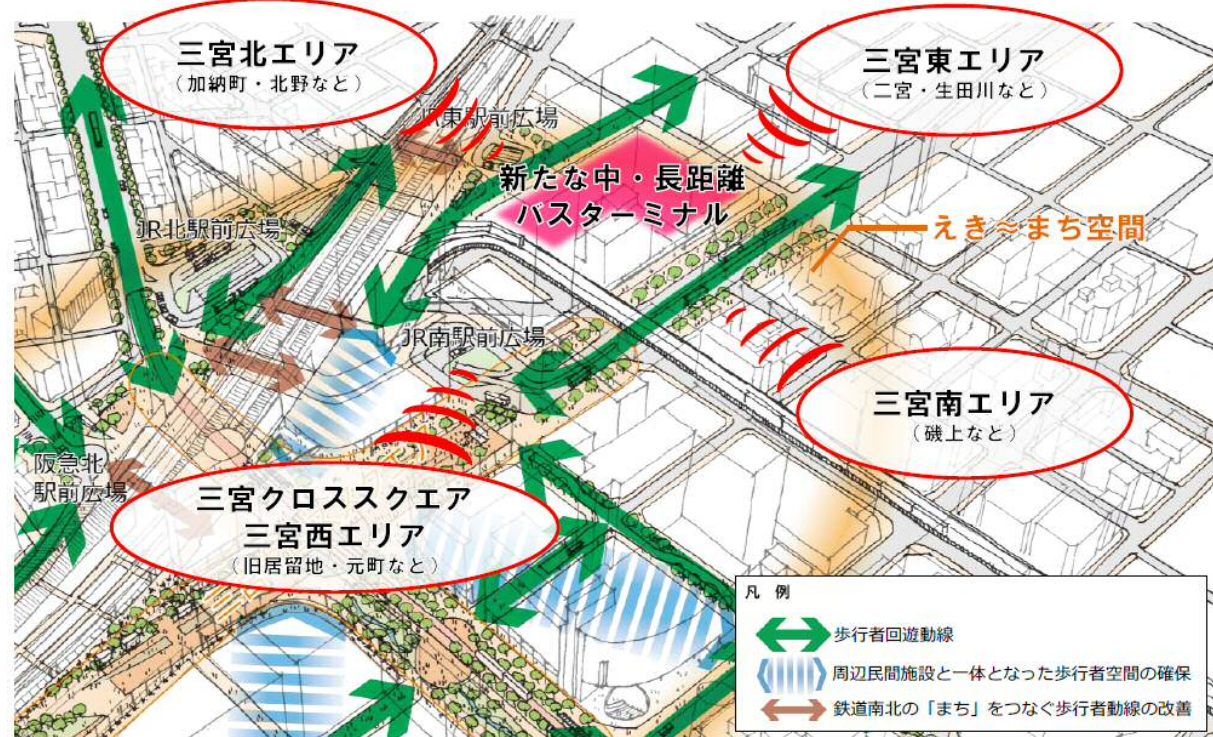
## 課題

- 復興優先で三宮駅前の更新が進んでいない。
- 駅からまちへのつながりが弱く、乗り換え動線がわかりにくい。
- 三宮駅付近の交差点にて、交通混雑が慢性的に発生。
- 中長距離バスの乗り場が分散しているためわかりにくく、利便性や安全性に欠けている。

## 取り組み方針

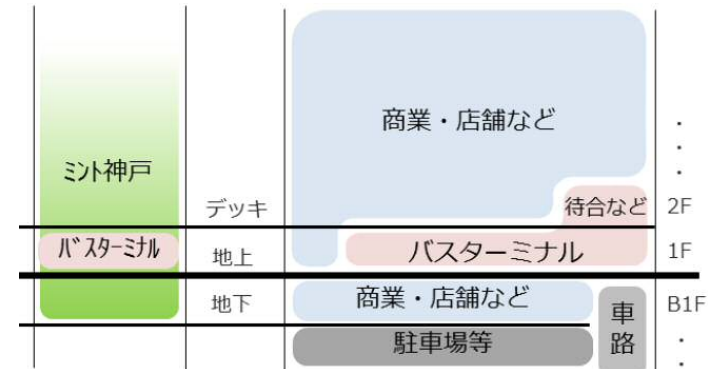
- **防災拠点機能**
  - ・ オープンスペースに一時退避場所等を整備。
  - ・ 再開発ビルを代替輸送拠点、物資集積拠点等に活用。
- **魅力的な駅前空間の創出**
  - ・ 道路を人と公共交通優先の空間に転換。
- **集約型公共交通ターミナル**
  - ・ 中長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備。
- **人の賑わいと回遊性の創出**
  - ・ 三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出
  - ・ 神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備。
- **回遊性の向上**
  - ・ 道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築。

## バスターミナルと周辺のまちとのつながりイメージ



出典：新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(H30.3)

## 立体的配置イメージ ※バスターミナル1階(待合空間2階)の場合



【ミント神戸】

【雲井通5・6丁目】

出典：新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画(H30.3)

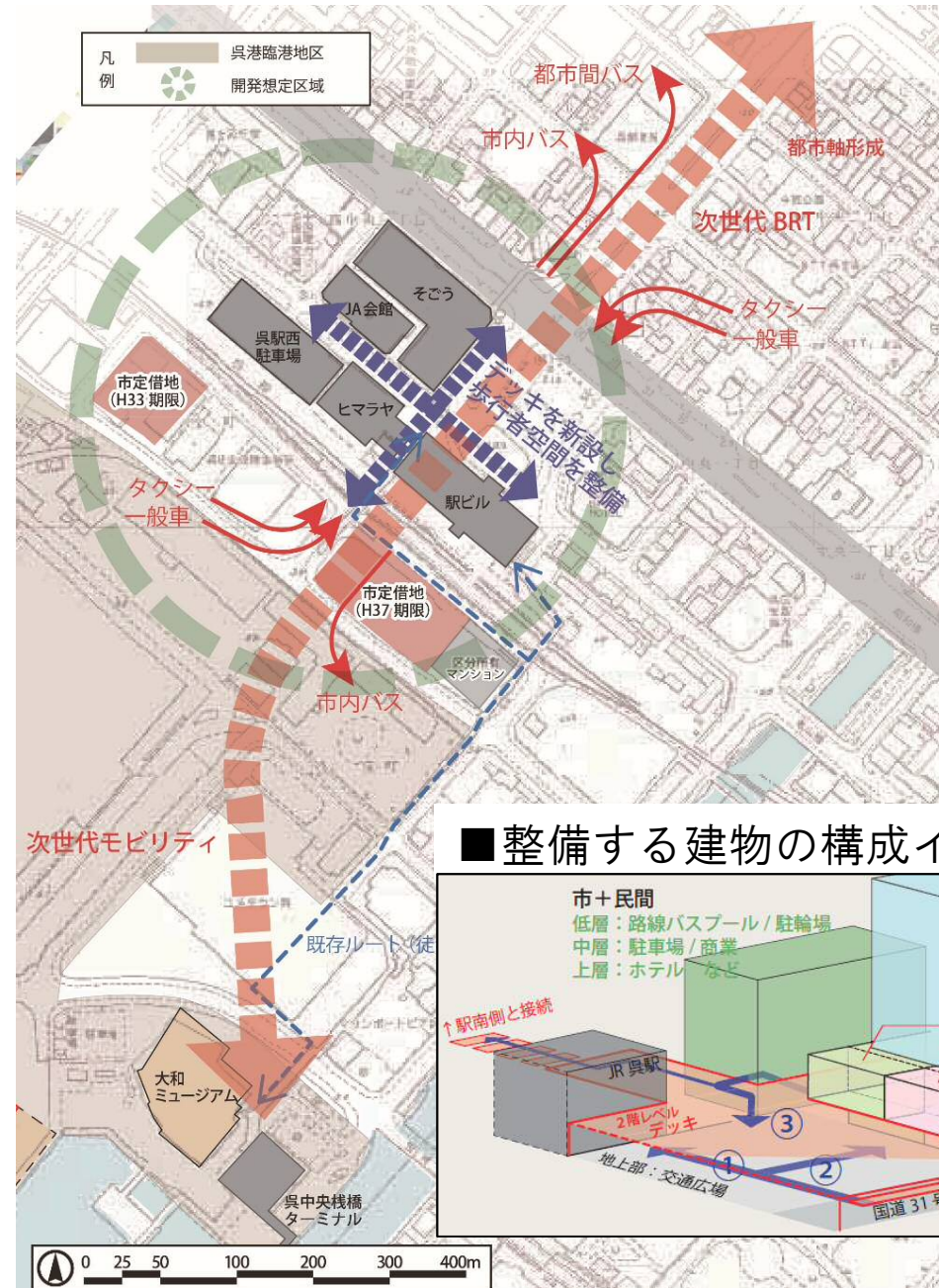
## 課題

- そごう跡地の活用。
- 老朽化に加え、一般車が進入できない交通広場。
- 駅・広場への寄付きが困難な駅周辺の道路。
- 広域・路線バス利用者の利便施設がない
- 駅周辺の歩行者動線が不便。
- 公共空間の有効活用。

## 取り組み方針 ※一部抜粋

- 呉駅を「総合交通拠点駅」と位置づけ、モータルコネクトを強化。
- 駅南北をつなぐデッキの整備を中心とした計画。
- デッキ下に交通の拠点となる空間の整備。
  - ・ 北側：都市軸方向に、空港や広島市内、県内外の都市間バスや次世代BRT が走行。
  - ・ 南側：港方向に、一般車の送迎、市内バス、次世代モビリティサービス車両が走行。
- 災害時には地域の防災拠点として機能。
  - ・ 2階のデッキ、1階の交通広場は、防災拠点として機能。
  - ・ 非常電源、非常用通信機器、トイレは民間と連携し整備。
- 都市型「道の駅」—広域道路計画の拠点。
  - ・ 低速モビリティや自動運転等の次世代BRTの交通拠点機能や防災機能等を併せ持つ空間。
- コンパクトシティの拠点として機能。

## 呉駅周辺地域総合開発の方向性



## 整備する建物の構成イメージ

