

第2回 新潟駅交通結節機能強化検討委員会 — 議事資料 —

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

目次

新潟駅交通結節機能強化検討委員会…P1

にいがた都市交通戦略プランの位置づけ（第1回委員会資料再掲）
新潟都心の都市デザイン（第1回委員会資料再掲）
新潟駅万代広場整備の方向性（第1回委員会資料再掲）
検討委員会の進め方（第1回委員会資料再掲）
第1回検討委員会の概要
委員会での主な意見

交流人口の拡大…P6

新潟県総合計画
新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略
訪日外国人の推移

広域交通との連携強化…P13

県内の広域交通網
新潟駅の利用者推移
新潟空港の利用者数
新潟駅発着の高速バスの運行便数
新潟駅における乗り換えイメージ（交通結節機能）
新潟駅周辺における乗り換えるパターン（交通結節機能）
新潟駅における乗り換えイメージ（交通結節機能）
新潟駅南口臨時バスターミナルを利用するバスの分類
新潟駅周辺は多くのバス停が点在
乗り換えの不便さ
バス待ち環境の状況

都心部の移動円滑化…P24

新潟駅前には歩行者数が減少
新潟駅周辺にはバリアフリー未対応の移動経路が存在
幹線道路の混雑
新潟駅前に乗合バスが集中
新潟駅前通の課題

事業スケジュール…P29

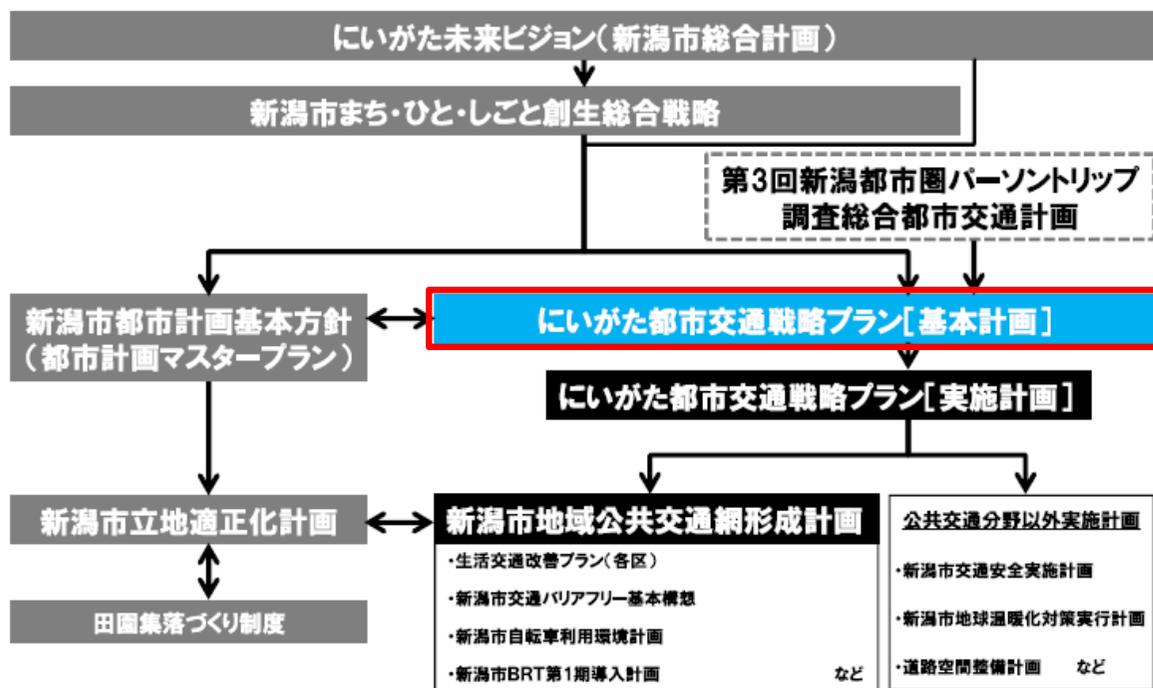
新潟駅周辺幹線道路の整備スケジュール

新潟駅周辺の現状・課題(まとめ) …P32

現状・課題に対する検討…P33

新潟駅交通結節機能強化検討委員会

にいがた都市交通戦略プランの位置づけ（第1回委員会資料 再掲）



将来像を実現するための5つの基本方針

基本方針（視点：都心アクセスの強化）
多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

基本方針（視点：広域交通との連携強化）
都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

基本方針（視点：都心部の移動円滑化）
まちなかの賑わいを創出する交通戦略

基本方針（視点：生活交通の確保維持・強化）
暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

基本方針（視点：市民や関係者による協働）
みんなで築き上げる交通戦略

新潟駅交通結節機能強化検討委員会

新潟駅の拠点性向上を目指すため、新潟駅における広域的な交通結節機能強化策について検討

検討内容

- (1) 駅周辺の広域的な交通結節機能強化策に係る事項
- (2) 公共交通を中心とした駅周辺まちづくりに係る事項
- (3) その他駅周辺広域交通計画に関し必要と認める事項

○広域交通との連携強化 ⇒ 交流人口の拡大

- ・新潟駅、新潟空港の利用者数
- ・二次交通（JR⇔バス）への乗り換えの不便さ
- ・観光入り込み客数

○都心部の移動円滑化 ⇒ にぎわい創出

- ・まちなかの歩行者数減少
- ・バリアフリー未対応の移動経路
- ・駅前通、幹線道路の混雑

新潟駅交通結節機能強化検討委員会

新潟都心の都市デザイン (第1回委員会資料 再掲)

新潟都心 都市デザインのイメージ

5つのゾーンそれぞれで特徴あるまちづくりを展開

かつて信濃川に平行して堀と通りが設けられ、それが新潟の都市構造となったように、今度は新潟駅から信濃川、そして古町へと向かう新潟の軸として都心軸・副軸を中心に新たなまちづくりを進めていきます。次の150年を見据え、新潟駅から古町までの約2kmにわたってそれぞれのゾーンで特色あるまちが展開され、通って歩くとみなとまちの発展の歴史と個性を理解でき、将来は都心軸が新潟の都市イメージになるように軸沿いのまちづくりを進めます。

歴史・文化的街並み



旧市街地・開化ゾーン
古町から萬代橋東詰まで。“堀～通り～小路の町割り”や“みなとまちの歴史・文化的な街並み”、“花街文化・食文化”を活かす、様々な都市機能の集積・回帰によるまちづくり

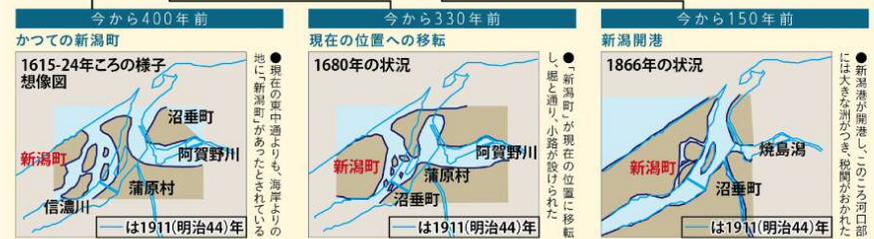
副軸 弁天ルート (水辺・賑わいゾーン)

沿道の店舗と連携して、訪れた人がより開放的な賑わいや、新潟らしさを感じながら水辺へと誘われる仕組みづくり

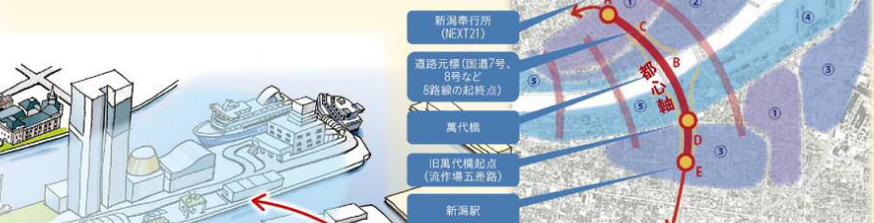


都心軸 東大通ルート (新潟駅・万代広場ゾーン)

日本海拠点都市の風格と機能を併せ持つゾーン。駅と「まち」をつなげ、人が集まりやすい機能と空間、駅からまちなかへ歩き出したくなる



信濃川の恵みにより発展してきた新潟は、川がもたらす砂と水への対応を通じて、都心が信濃川に沿って層状に拡がってきた(横の都市づくり:①→②→③→④→⑤)。一方で、信濃川の流れに向かって、垂直に交わる「都心軸」を形成し、エリアのつながりを深めることで、新潟の都心は発展の礎を築いてきた(縦の都市づくり:A→B→C→D→E)。



都心軸の形成

- A: 江戸時代(奉行所、堀、小路)
- B: 明治時代(萬代橋)
- C: 昭和初期(笹谷小路を新潟の軸)
- D: 昭和中期(新しく新潟駅と東大通)
- E: 平成(新潟駅の高架化、周辺整備)

水辺ゾーン

信濃川・西港の水辺空間を新潟独自の魅力として磨き上げ、周辺の空間と一体的につなぎ、まちなかの賑わいを創出

参考資料: 新潟歴史公園、図説新潟市史、新潟市のあゆみ

副軸 花園ルート (港・創造ゾーン)

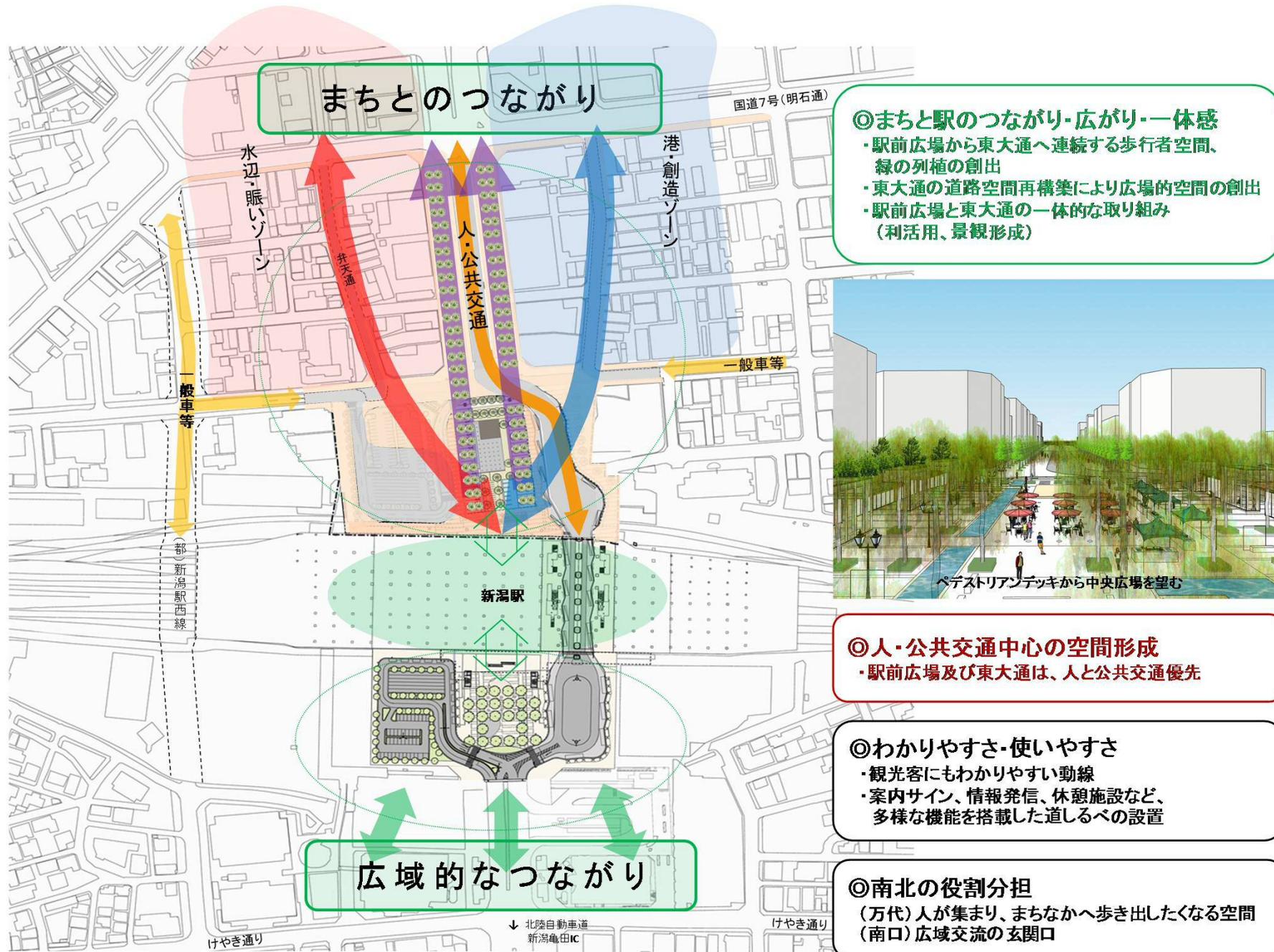
新しくなにかが創り出される雰囲気を感じられる。駅から港へつながる雰囲気づくりや、楽しく快適にアクセスできる環境を創出



図は、コンセプトを共有しやすくなるための案であり、あくまでイメージです。

新潟駅交通結節機能強化検討委員会

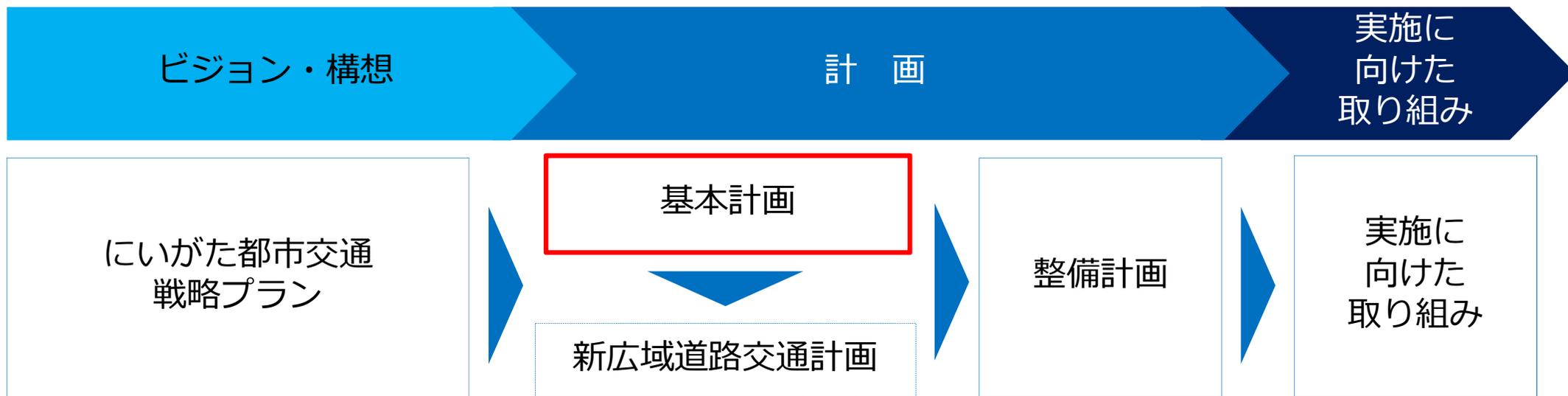
新潟駅 万代広場整備の方向性（第1回委員会資料 再掲）



※記載内容はイメージであり、関係機関等とは未協議のため決定しているものではありません。

新潟駅交通結節機能強化検討委員会

検討委員会の進め方（第1回委員会資料 再掲）



令和元年7月8日

令和元年9月6日

必要に応じ検討委員会開催

第1回 検討委員会

第2回 検討委員会

第3回 検討委員会

第4回 検討委員会

基本計画
策定

- 主な検討内容
- 委員会設立
 - 現状整理
 - 課題抽出

- 主な検討内容
- 課題整理
 - 方向性検討

- 主な検討内容
- 対応方針検討

- 主な検討内容
- 基本計画(案)策定

第1回検討委員会の概要

- 日時：令和元年7月8日（月）10時～12時
- 場所：新潟市役所 本庁6階 第3委員会
- 議事：設立趣旨について
まちづくりの基本的な考え方について
これまでの取り組みについて
検討委員会の進め方について
検討委員会の議論に関する現状について

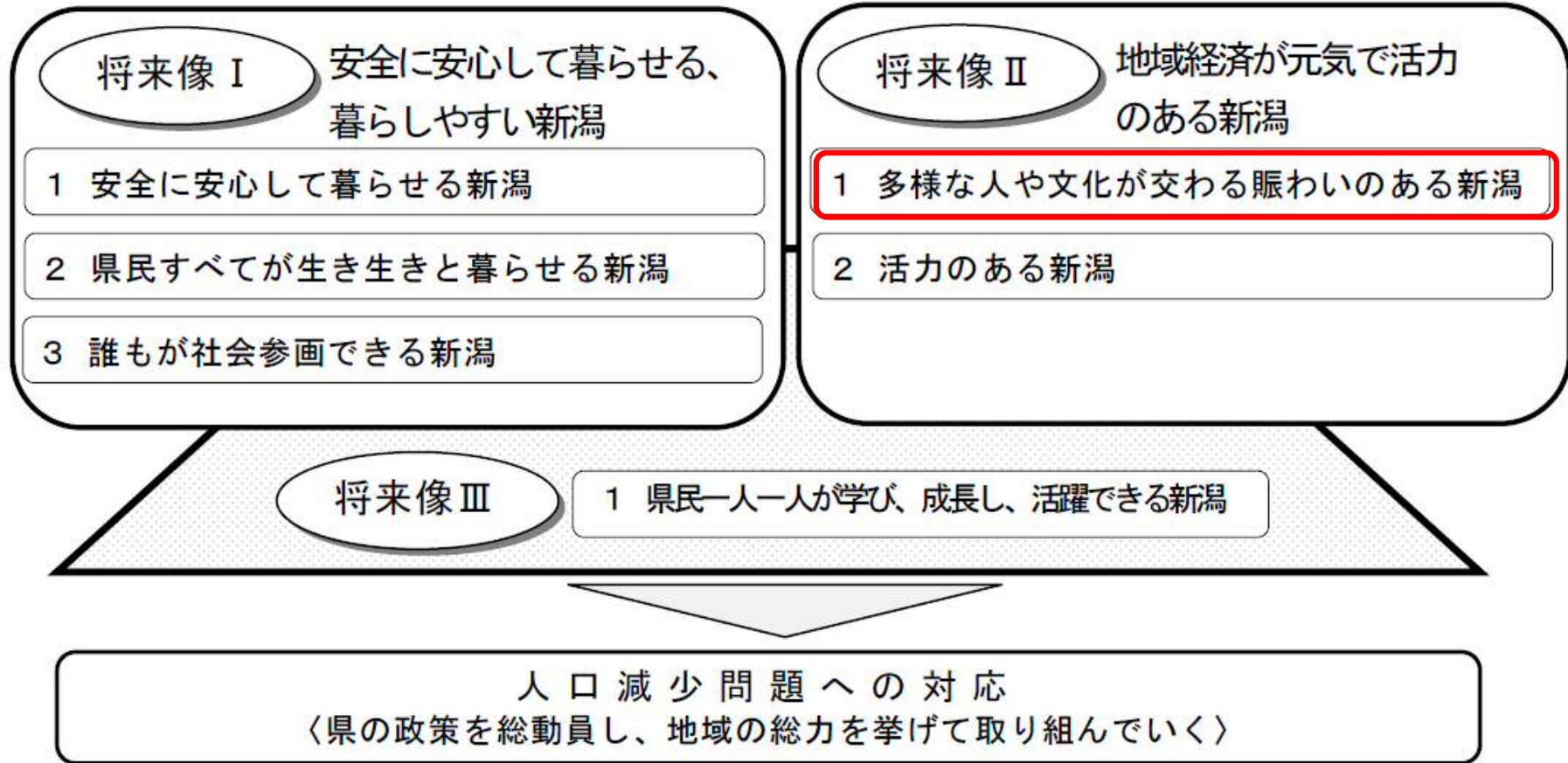
委員会での主な意見

- 新潟駅周辺整備事業や万代島ルート線など、新潟駅周辺で実施中の各事業について、今後の工程を示してほしい
- 観光の視点を取り入れ、今後の観光客の見込みなども踏まえた検討が必要ではないか
- 案内サインも含め、各交通手段の乗り換えが分かりやすくなることが必要
- 長距離バス乗り場は、分かりやすい場所で、待合い環境が整っているとよい

交流人口の拡大

新潟県総合計画

【6つの将来像】



将来像：多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟

広く本県をアピールしていくための新潟ブランドを構築することで、交流人口の拡大や県産品の販路拡大などにつなげるとともに、日本海側の表玄関として更なる拠点性の向上により、多くの人々が集まる新潟県を実現する。

交流人口の拡大

新潟県総合計画

「多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟」の将来像の達成目標（成果指標）

政策展開の 基本方向	指標名	現状値	目標	
			中間 (2020年度)	最終 (2024年度)
①国内外に通用する魅力ある観光地づくりと発信による誘客推進	<u>観光入込客数</u>	72,478千人 (2017年)	80,000千人	<u>82,000千人</u>
②外国人観光客の誘致の推進	外国人延べ宿泊者数	315,400人泊 (2017年)	500,000人泊	800,000人泊
③スポーツと文化を活かした地域づくりによる交流拡大	スポーツ・文化目的の観光入込客数	38,888千人 (2017年)	44,000千人	45,000千人

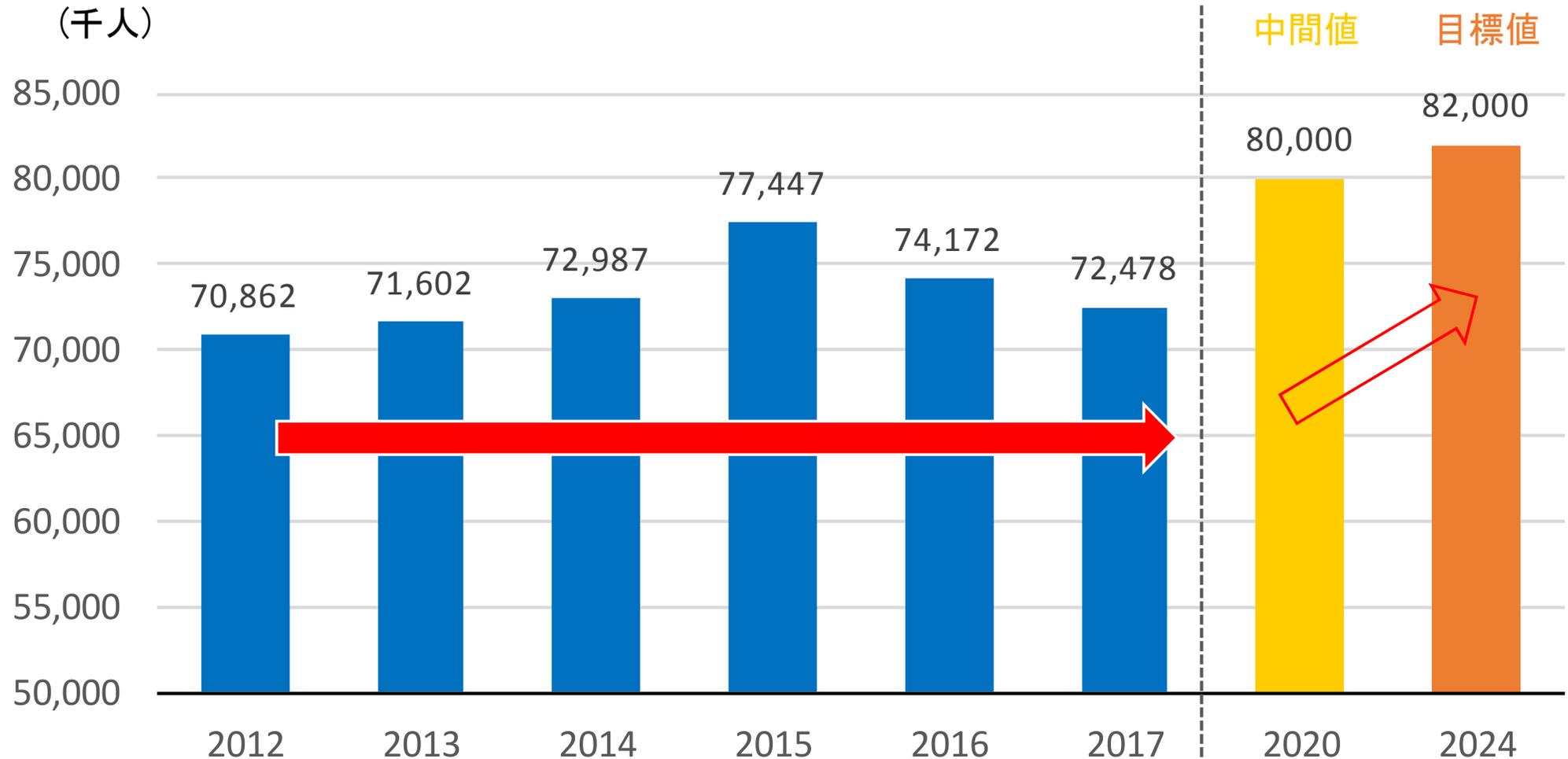
出典：新潟県総合計画(一部指標を抜粋)

交流人口の拡大

新潟県総合計画

○ 新潟県の観光入込客数は、約7千万人で推移。

■ 観光入込客数の推移



出典：宿泊旅行統計調査(観光庁：新潟県確定値)

交流人口の拡大

新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「国の総合戦略」と「にいがた未来ビジョン」「新潟市総合戦略」の関係図

新潟市の取り組み	にいがた未来ビジョンにおける3つの都市像											
	《安心協働都市》				《環境健康都市》				《創造交流都市》			
	ずっと安心して暮らせるまち	男女共同参画の推進・子どもを安心して産み育てられるまち	学・社・民の融合による教育を推進するまち	地域力・市民力が伸びるまち	地域資源を活かすまち	人と環境にやさしいにぎわうまち	誰もがそれぞれにふさわしい働き方ができるまち	役割を果たし成長する拠点	雇用が生まれ活力があふれる拠点	魅力を活かした交流拠点	世界とつながる拠点	
国の総合戦略における基本目標												
地方における安定した雇用を創出する (地域産業の競争力強化, 地方への人材還流, 人材育成, 雇用対策 等)					総合戦略 基本目標 (1) 新たな産業集積による雇用創出 (2) 創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大				◆成長産業の育成 ・ニューフードバレー ・航空機関連 ◆創業支援			
地方への新しいひとの流れをつくる (地方移住の促進, 企業の地方拠点強化, 地方大学活性化 等)					◆12次産業化 ◆若者の定住, 移住の促進 ◆多様な交流							
若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる (若い世代の経済安定, 妊娠・出産・子育ての切れ目ない支援, 子育て支援の充実 等)	◆新潟らしい教育推進 ◆子育て支援 ◆出会いの場づくり ◆男女共同参画の推進 ◆ワーク・ライフ・バランスの推進				総合戦略 基本目標 (3) ライフステージに応じた一貫した支援による少子化の克服							
時代に合った地域をつくり, 安心な暮らしを守るとともに, 地域と地域を連携する (地方都市における経済・生活圏の形成, 既存ストックのマネジメント強化, ふるさとづくりの推進 等)	◆誰もが安心して暮らす ◆良質な住環境, 空き家活用				◆地域力・市民力を活かしたまちづくり ◆持続可能な公共交通 ◆まちなか活性化				総合戦略 基本目標 (4) 地域力・市民力を活かした誰もが安心して暮らせるまち			

新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

基本目標

創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大

数値目標

5年後（2019年度） 観光入込客数：2,220万人(2014年 1,845万5千人)
延べ宿泊者数：225万5千人(2014年 214万6千人)

基本的方向

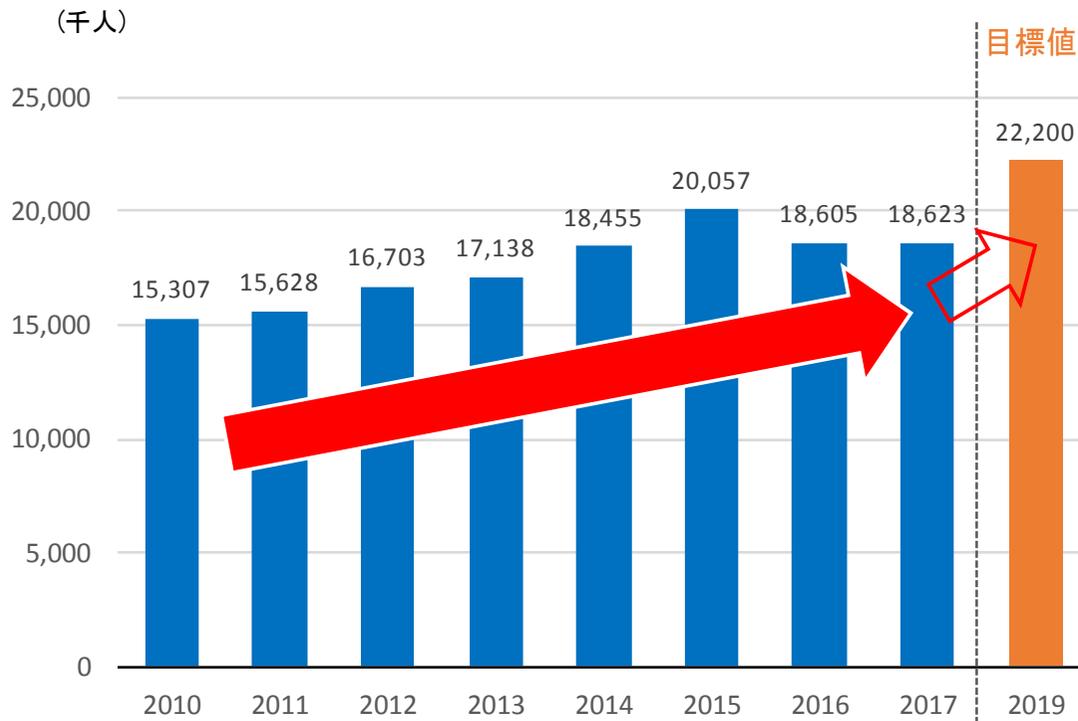
古くは北前船の寄港地であるとともに開港5港の一つとして、また現在も空路・新幹線・高速道路といった**高速交通網の結節点であること**、さらに国際コンベンション施設や競技場などを有することなど、本市の拠点性を活かして、「東アジア文化都市」や「2016年日本サミット」をはじめ、「2019年の開港150周年」や「2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会」を契機に、本市の魅力の情報発信を行い、観光誘客やM I C E誘致の推進と併せ、文化・スポーツコミッション活動による文化・スポーツイベント等の誘致も図ることで、**多様な来訪者の獲得**を図ります。

交流人口の拡大

新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

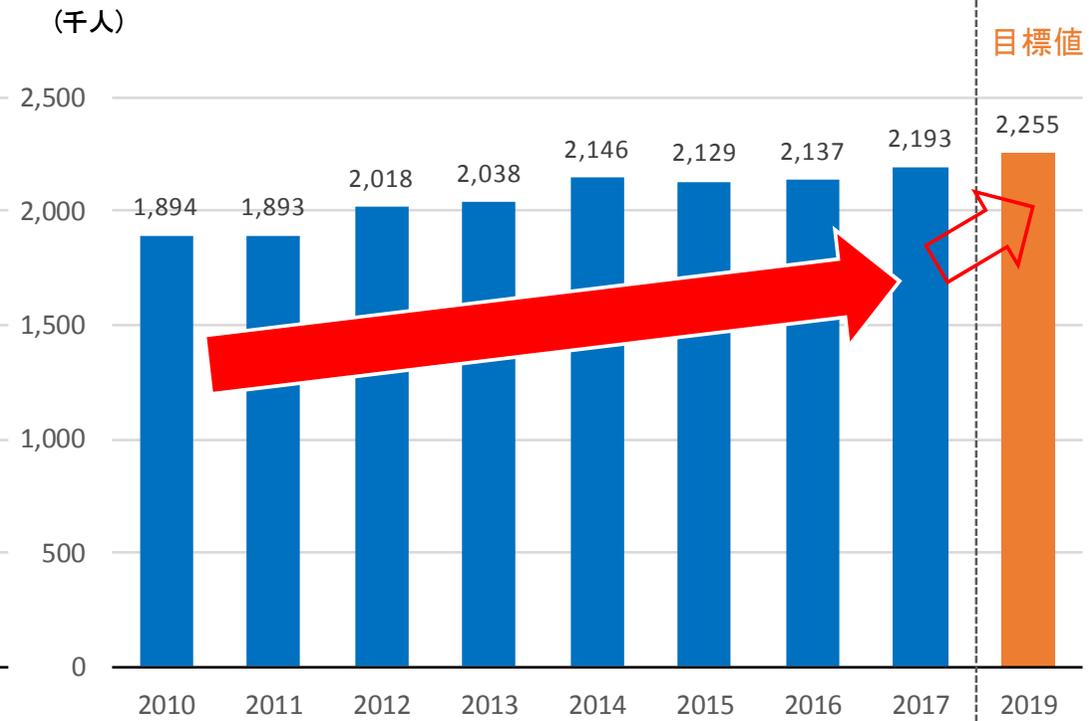
○ 新潟市の観光入込客数、延べ宿泊者数は、増加傾向。

■ 観光入込客数の推移



出典：観光入込客数調査(新潟市)

■ 延べ宿泊者数の推移



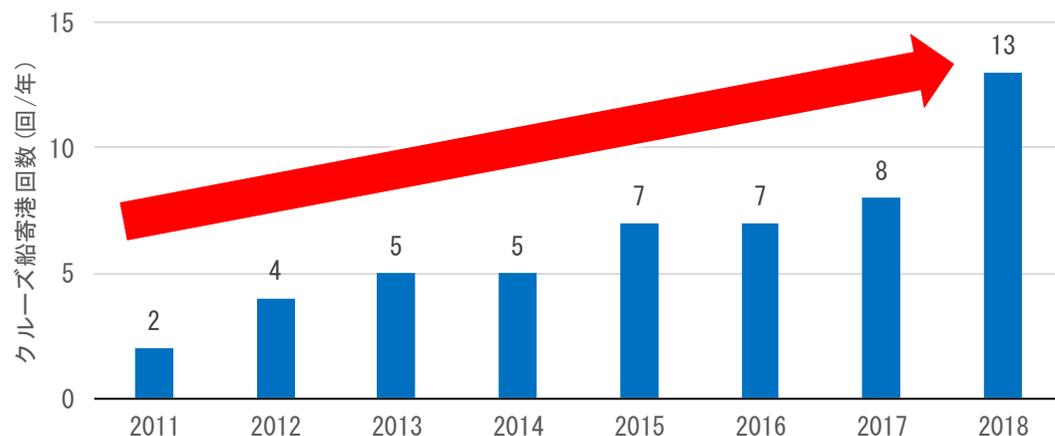
出典：宿泊旅行統計調査(観光庁：新潟市確定値)

交流人口の拡大

訪日外国人の推移

○ クルーズ船の寄港の増加も影響し、訪日外国人の宿泊者数は年々増加。

■新潟港へのクルーズ船の寄港実績推移

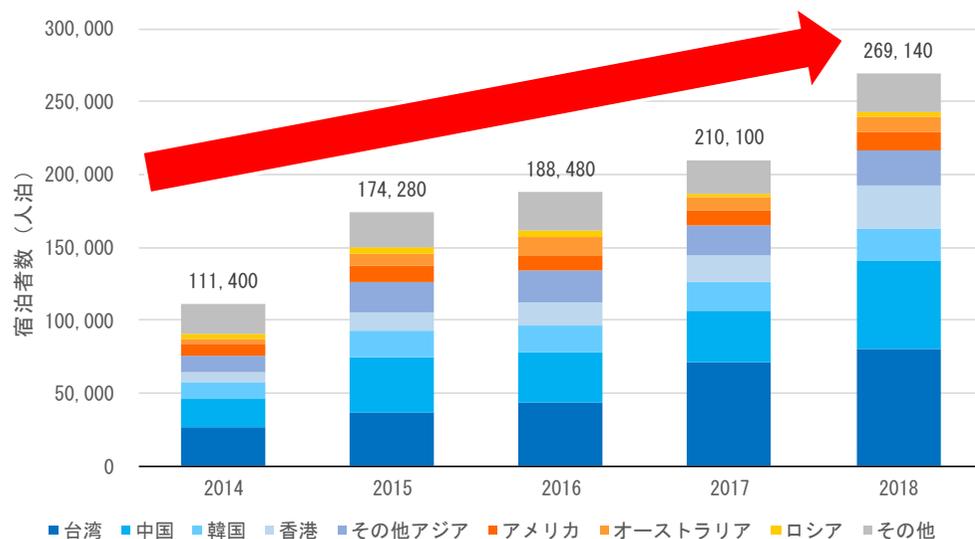


出典：第1回新潟駅交通結節機能強化検討委員会資料

■新潟港へ寄港するクルーズ船



■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

■市中心部を観光する外国人旅行者

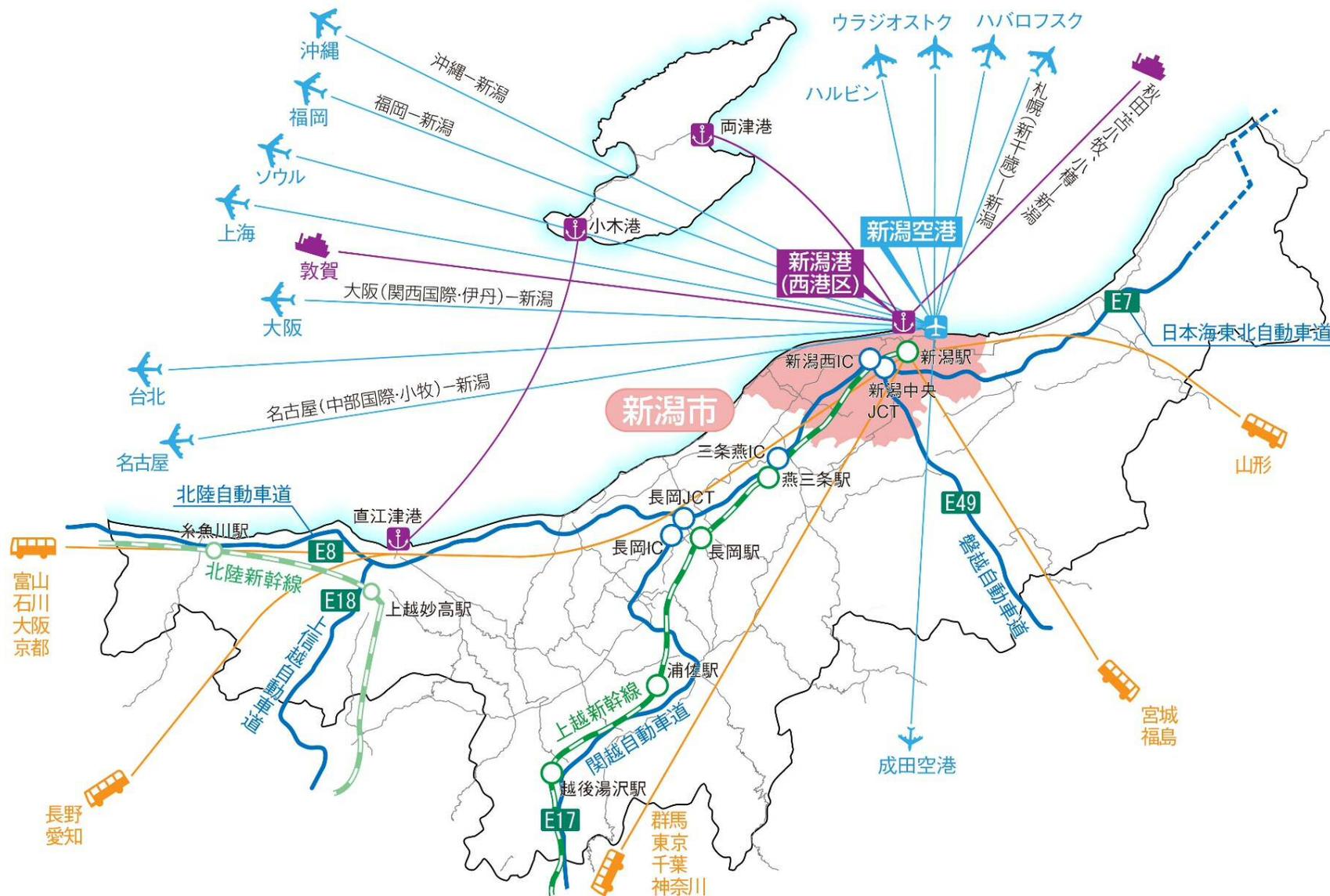


広域交通との連携強化

県内の広域交通網

○ 新潟県内の広域交通拠点は、新幹線、高速バス等が集中する新潟駅が中心。

■ 新潟県内の主要な広域交通網

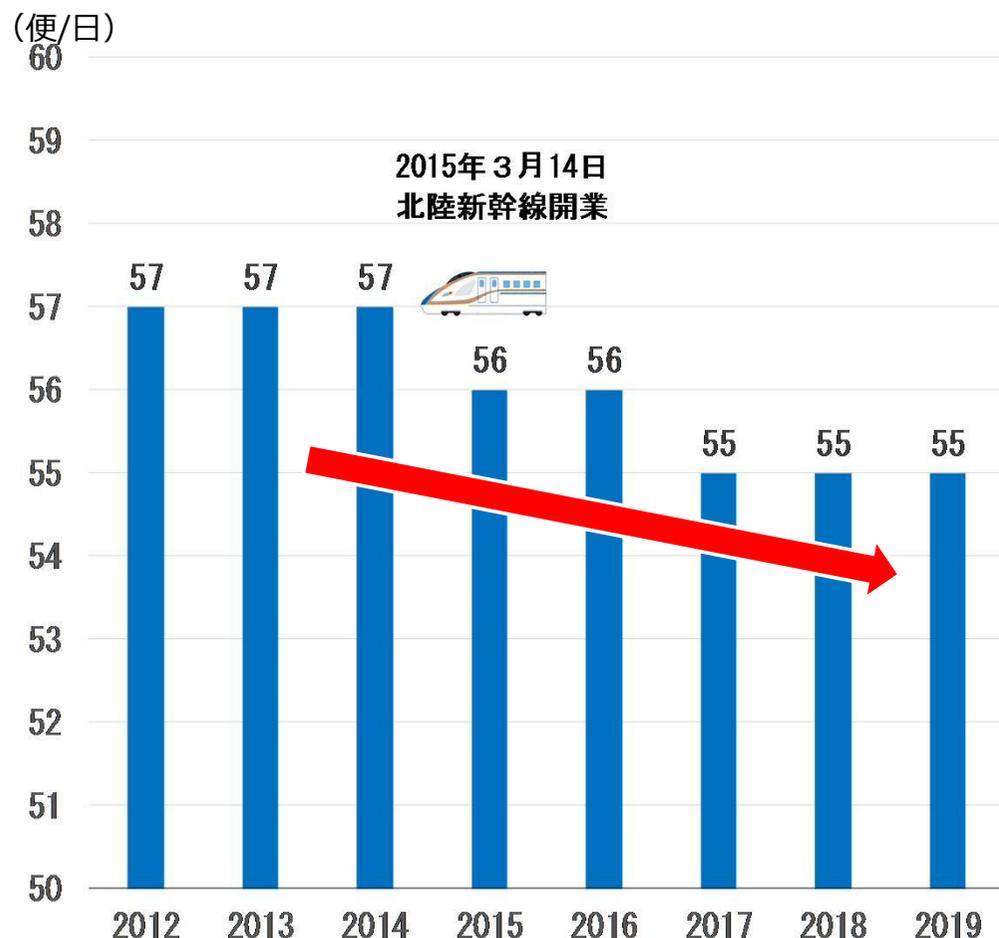


広域交通との連携強化

新潟駅の利用者推移

○ 新潟駅を発着する新幹線の運行便数は減少しているが、新幹線利用者は増加

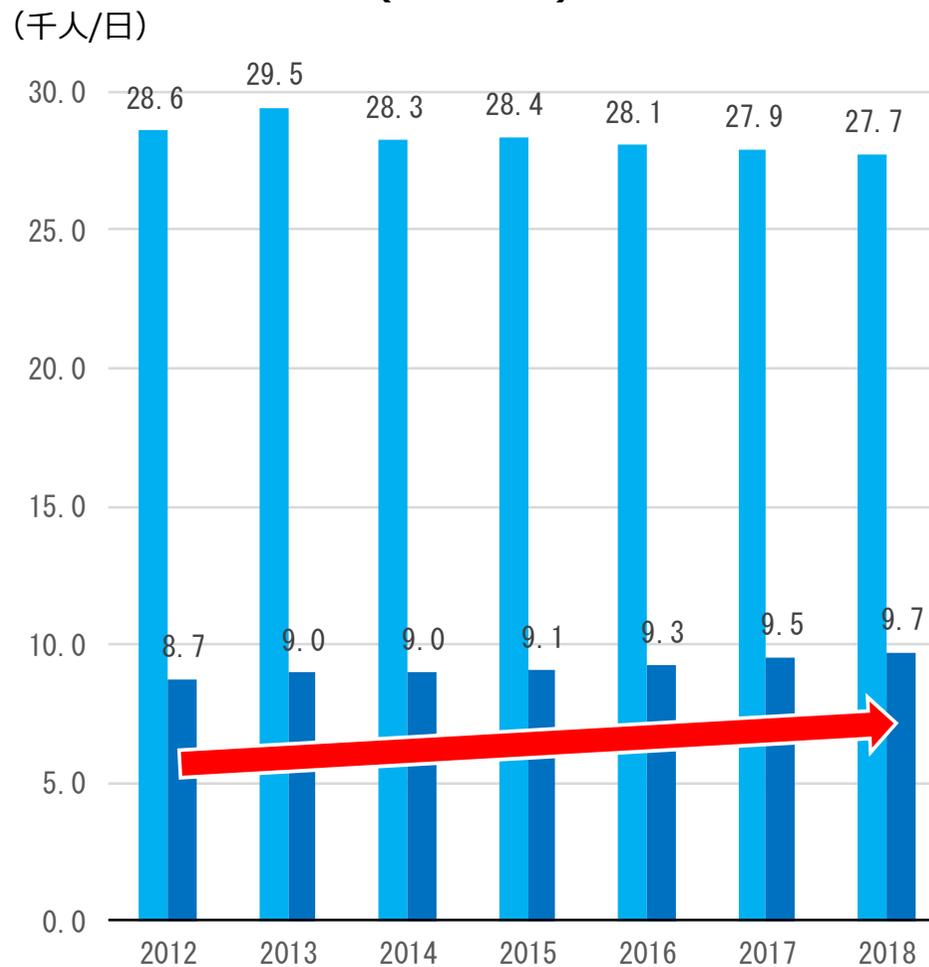
■ 新潟駅発着の新幹線の運行便数(1日あたり)



※各年4月時点の時刻表より期間限定運行を除いた平日運行便数を集計

出典：JTB時刻表(JTBパブリッシング)

■ JR新潟駅乗車数の推移(1日あたり)



■ 新幹線利用者以外の駅利用者 ■ 新幹線利用者

出典：東日本旅客鉄道株式会社

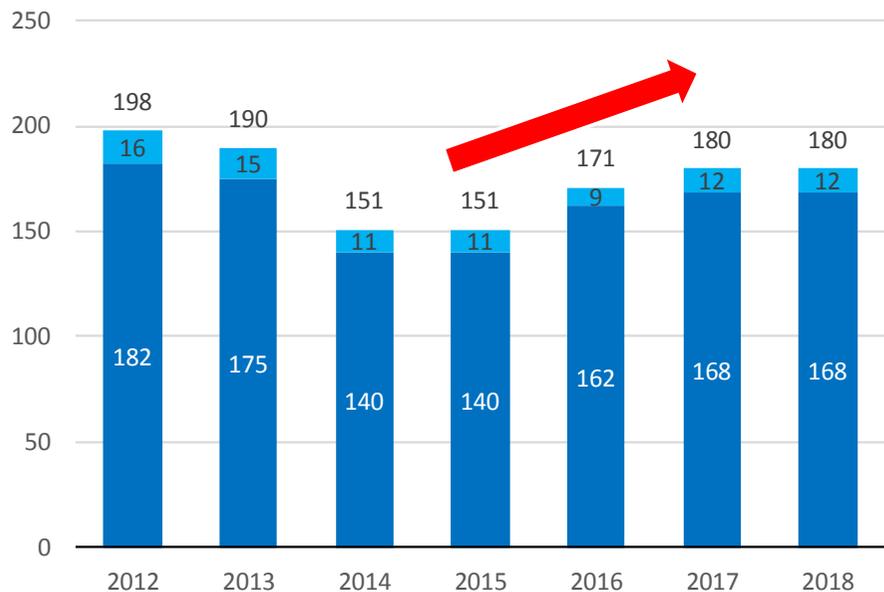
広域交通との連携強化

新潟空港の利用者数

○ 定期便の運行便数は近年増加しており、利用者数、利用率ともに増加傾向。

■ 新潟空港の定期便の運行便数推移(週あたり)

(便/週)

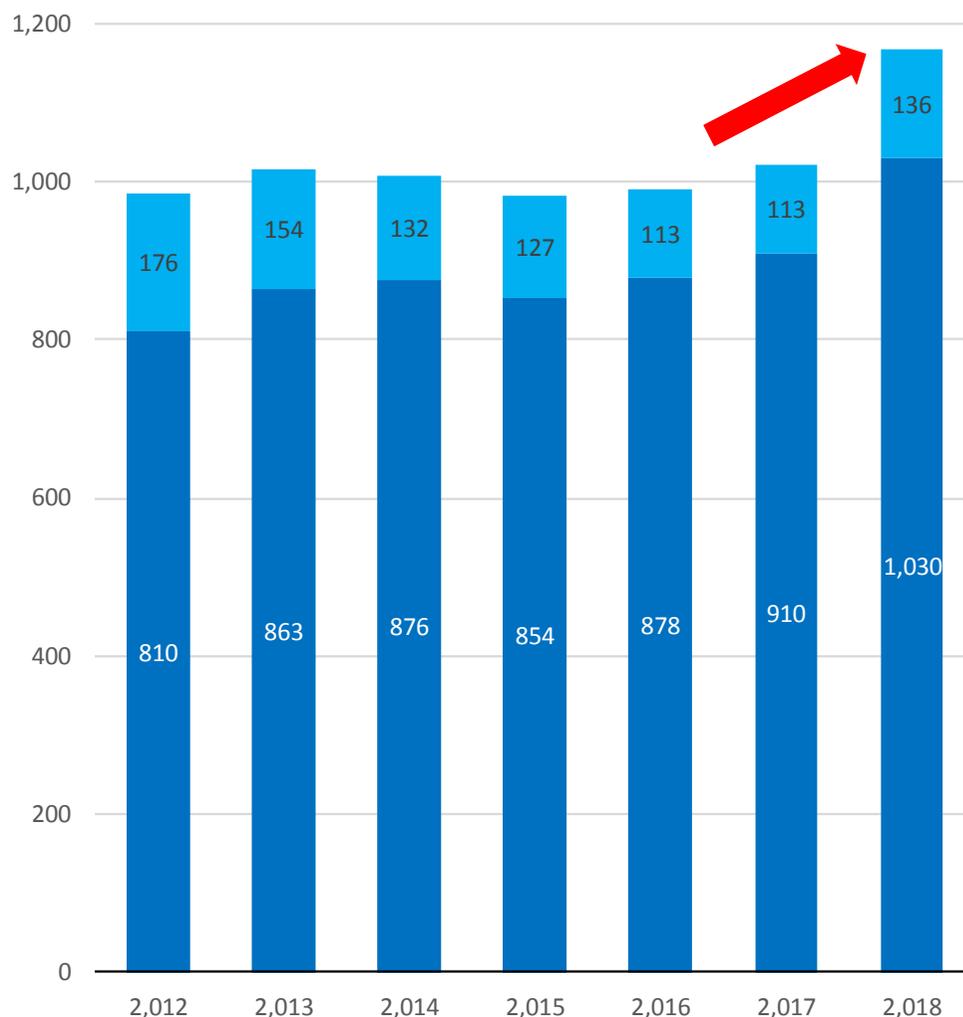


※各年の4月現在の運行便数

■ 国内線 ■ 国際線 出典：新潟空港利用状況(新潟県)

■ 新潟空港の年間利用者数推移

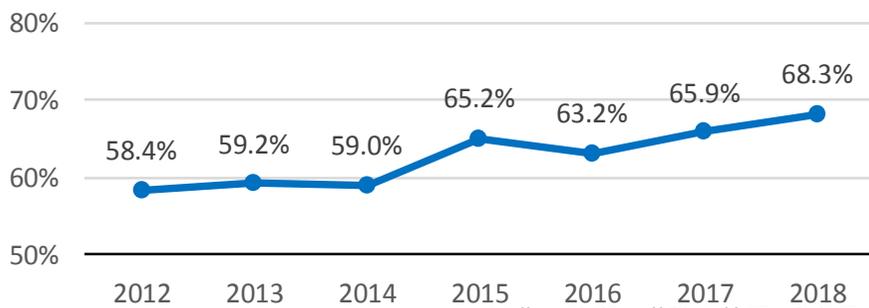
(千人/年)



■ 国内線 ■ 国際線 出典：新潟空港利用状況(新潟県)

■ 新潟空港の利用率

※利用率：利用者数÷提供座席数



出典：新潟空港利用状況(新潟県)

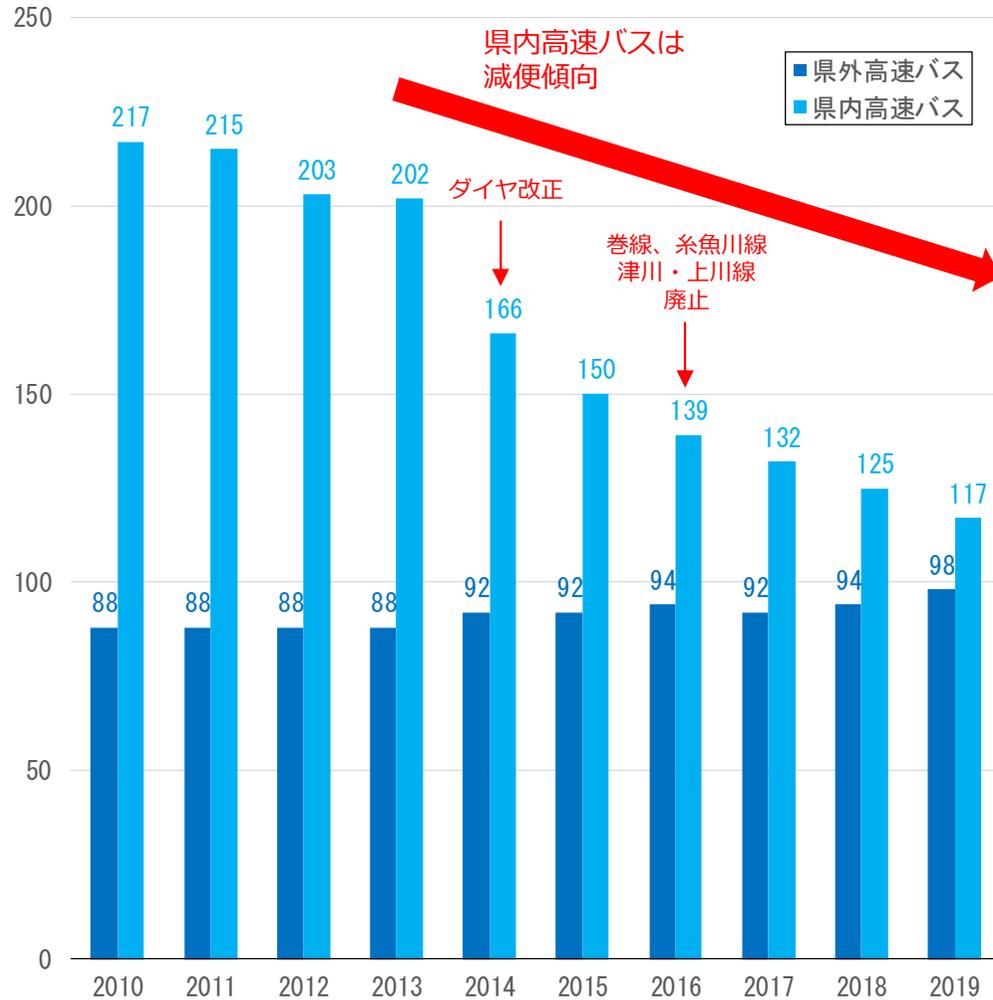
広域交通との連携強化

新潟県内発着の高速バスの運行便数

- 県内高速バスは減少しているが、県外高速バスは増加。
- 高速バスの利用者数は、近年は概ね横ばいで推移。

■新潟駅周辺の高速バスの運行便数(平日)の推移

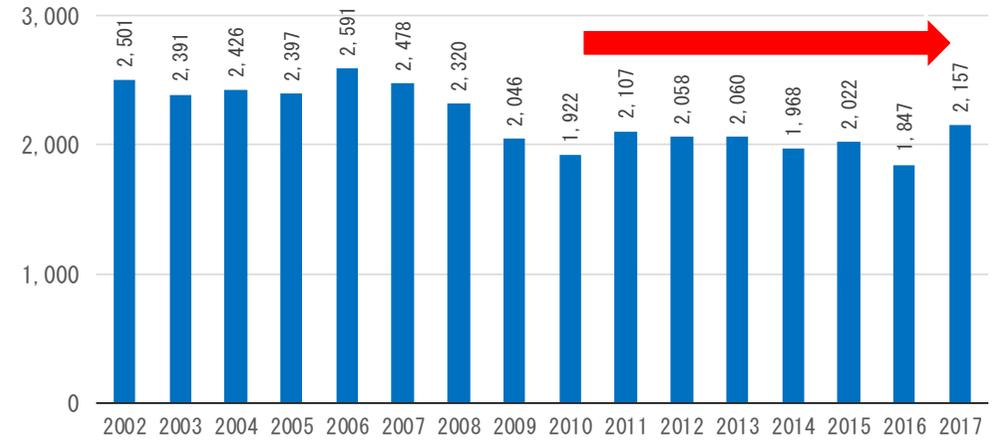
(便/日)



出典：JTB時刻表(JTBパブリッシング)

■乗合バス事業(高速バス)の輸送人員数の推移

(千人/年)



出典：北陸信越交通・運輸統計年間(北陸信越運輸局)

■万代口高速バス停車場

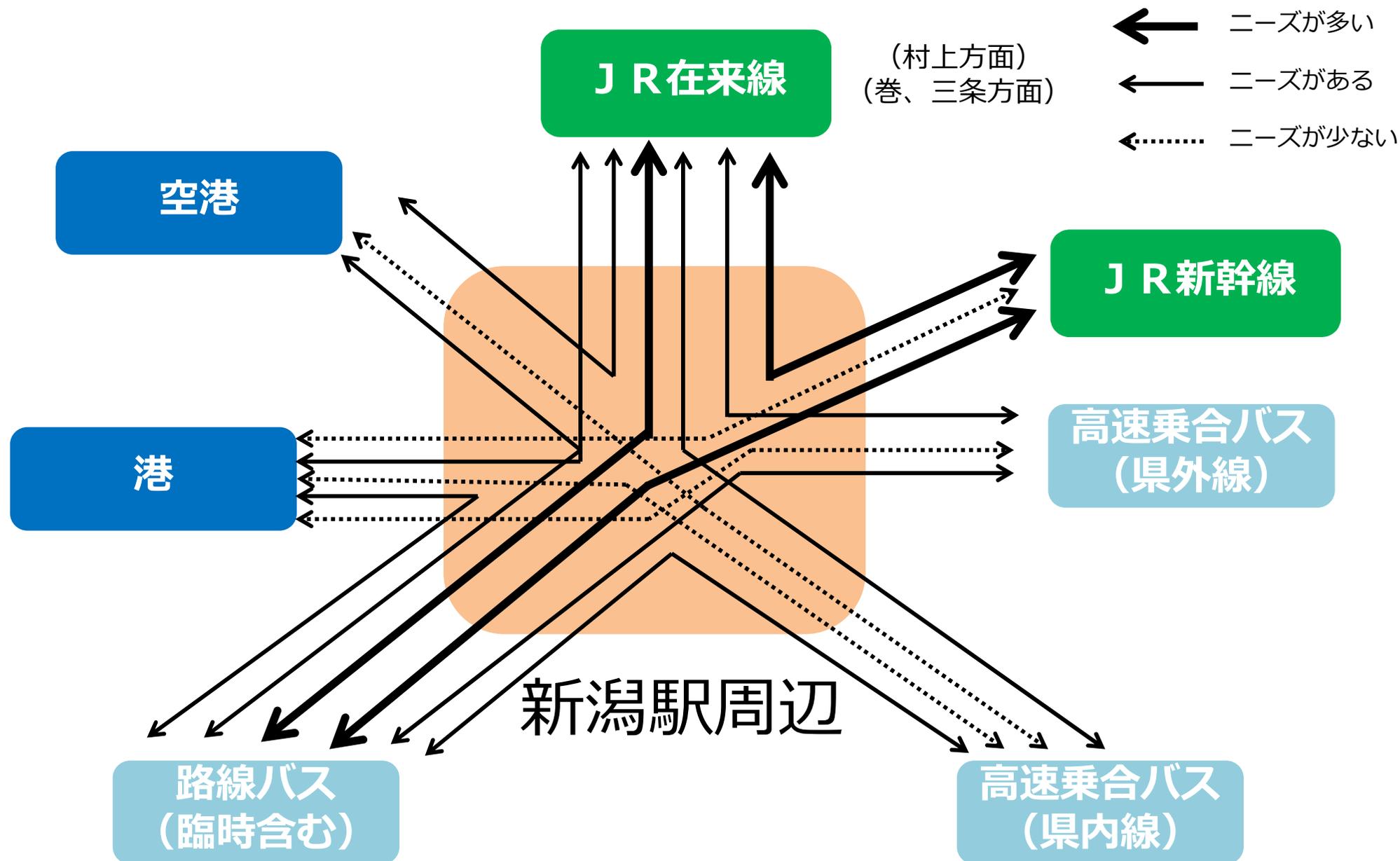


■新潟駅南口の高速バス停車場



広域交通との連携強化

新潟駅周辺における乗り換えイメージ（交通結節機能）



広域交通との連携強化

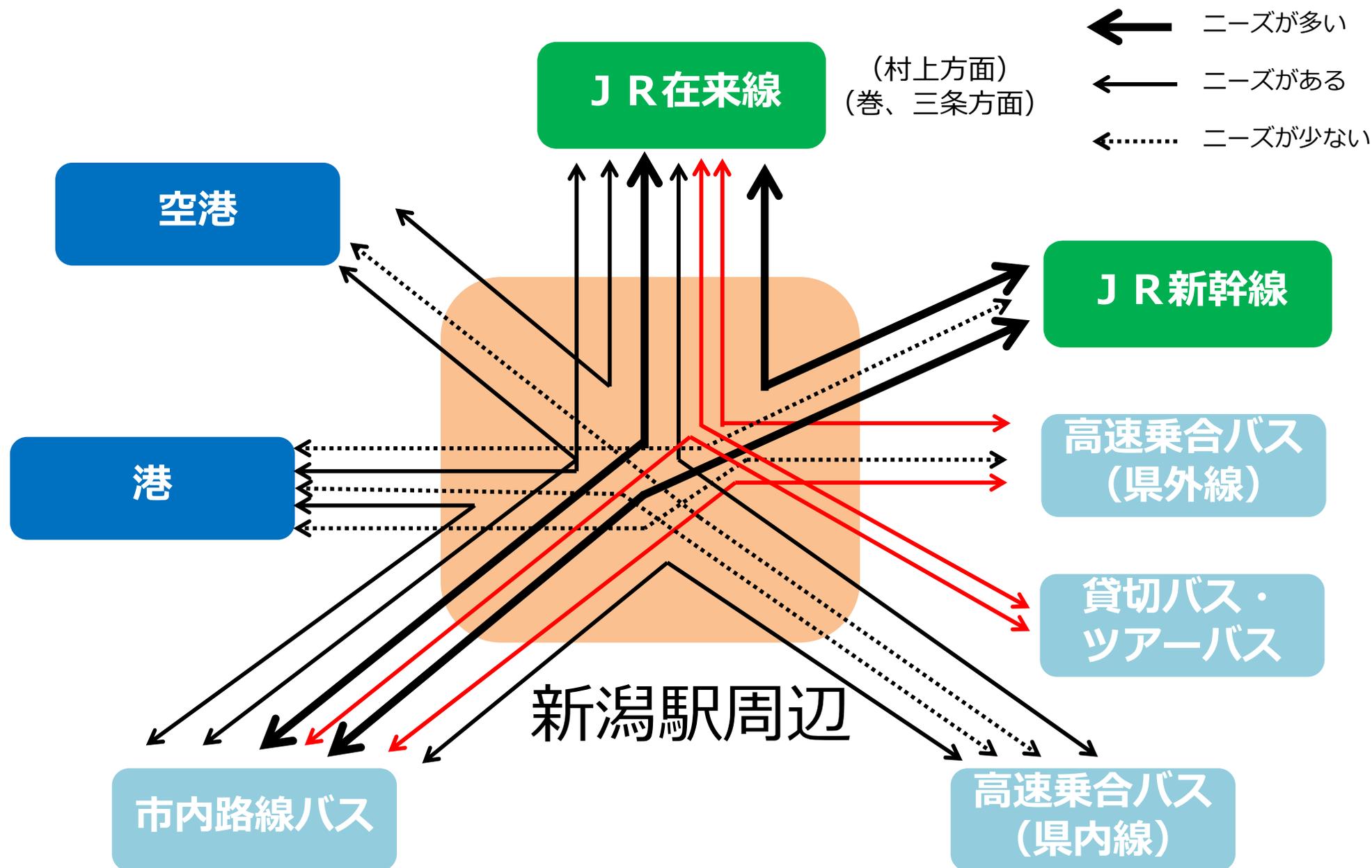
新潟駅周辺における乗り換えのパターン（交通結節機能）

【新潟駅周辺における乗り換えパターン表】																					
乗り換え場所 【新潟駅周辺】		到着地																			
		空港				港			県外				県内 (市外)				市内				
		移動手段	路線バス (市内)	貸切バス・ ツアーバス	タクシー	路線バス (市内)	貸切バス・ ツアーバス	タクシー	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	路線バス (高速)	貸切バス・ ツアーバス	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	路線バス (高速)	貸切バス・ ツアーバス	鉄道 (在来線)	路線バス (市内)	貸切バス・ ツアーバス	タクシー	
出発地	空港	リムジンバス																			
		路線バス (市内)																			
		貸切バス・ ツアーバス																			
		タクシー																			
	港	路線バス (市内)																			
		貸切バス・ ツアーバス																			
		タクシー																			
	県外	鉄道 (新幹線)																			
		鉄道 (在来線)																			
		路線バス (高速)																			
		貸切バス (ツアーバス)																			
	(市 県外)	鉄道 (新幹線)																			
		鉄道 (在来線)																			
		路線バス (高速)																			
		貸切バス・ ツアーバス																			
	市内	鉄道 (在来線)																			
		路線バス (市内)																			
		貸切バス・ ツアーバス																			
		タクシー																			

 	: 現駅前広場計画で対応予定	 	: ニーズが多いと考えられるパターン	◎	: 南口周辺での乗り換えがよいと考えられるパターン
 	: 現駅前広場計画での対応予定なし	 	: ニーズが少ないと考えられるパターン	-	: ニーズがほぼないと考えられるパターン

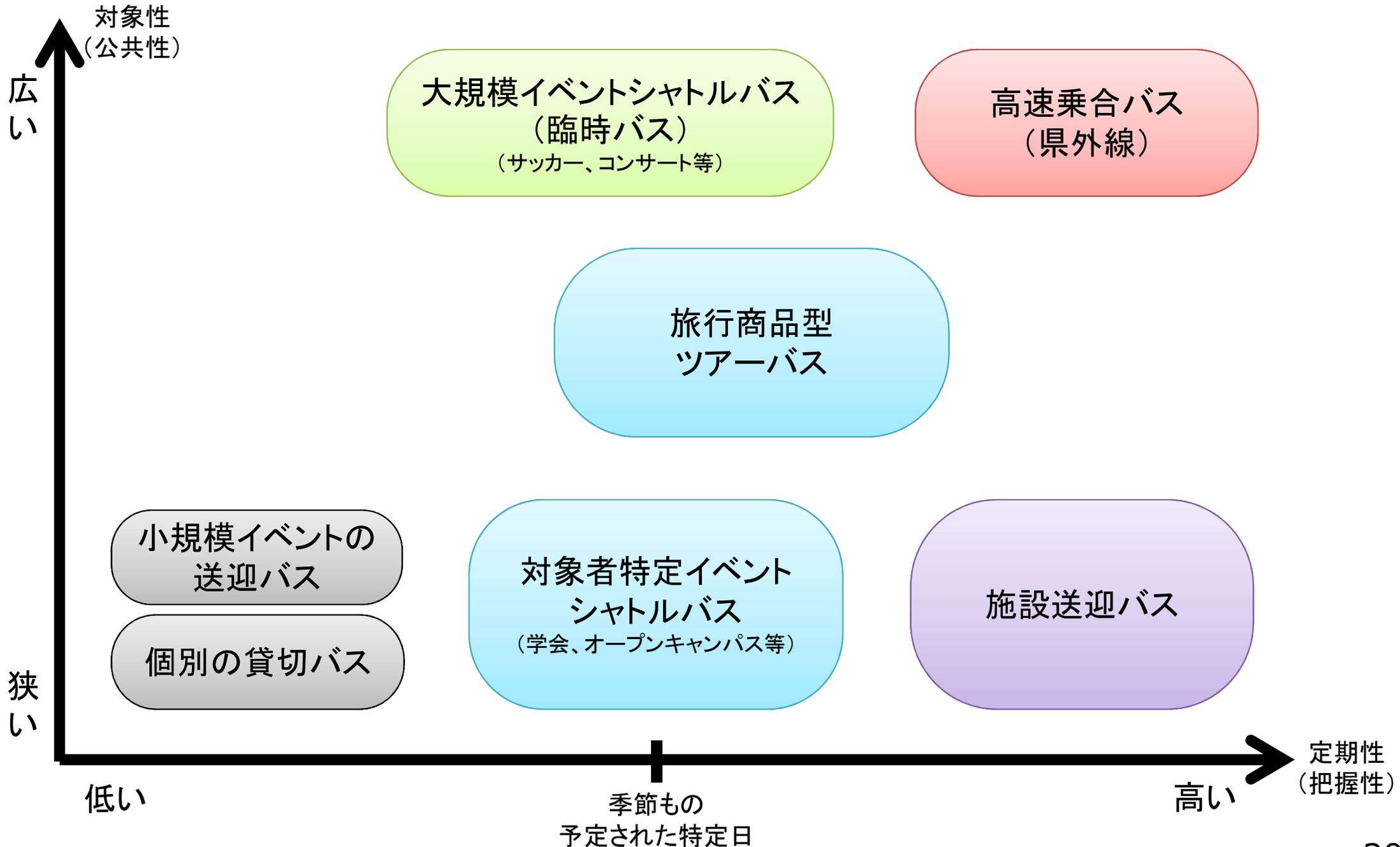
広域交通との連携強化

新潟駅周辺における乗り換えイメージ（交通結節機能）



広域交通との連携強化

「新潟駅南口」臨時バスターミナルを利用するバスの分類

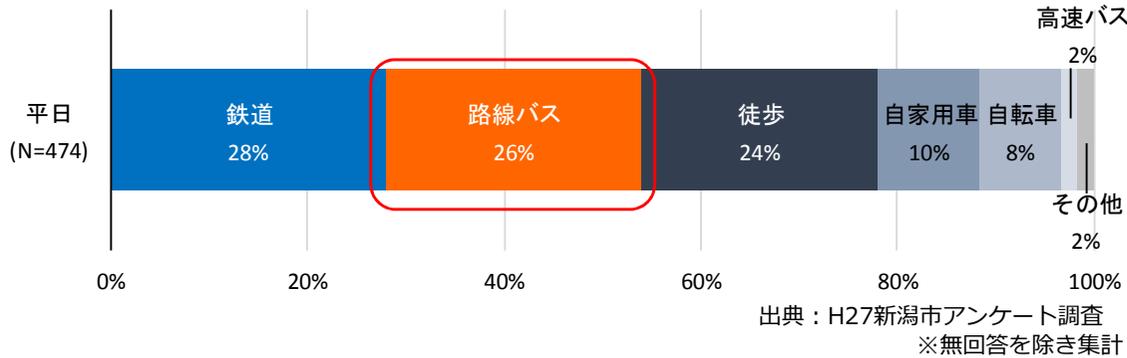


広域交通との連携強化

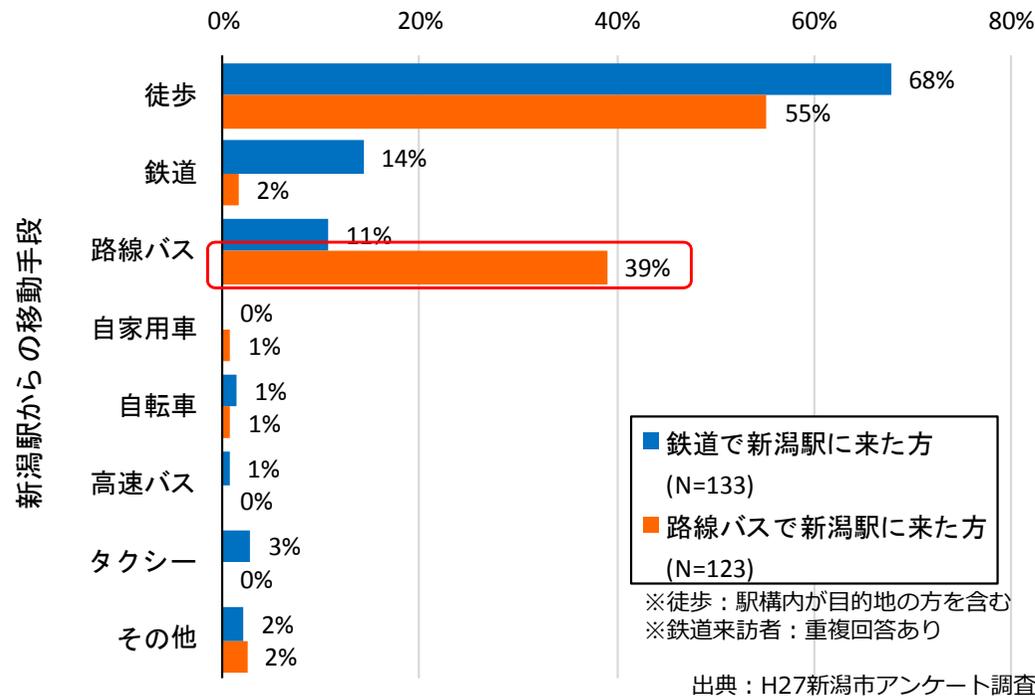
新潟駅周辺は多くのバス停が点在

- 新潟駅の利用者の交通手段は路線バスが多い
- 一方、バス停は新潟駅の南北に点在。そのため、乗り換え時の不便さが生じている。

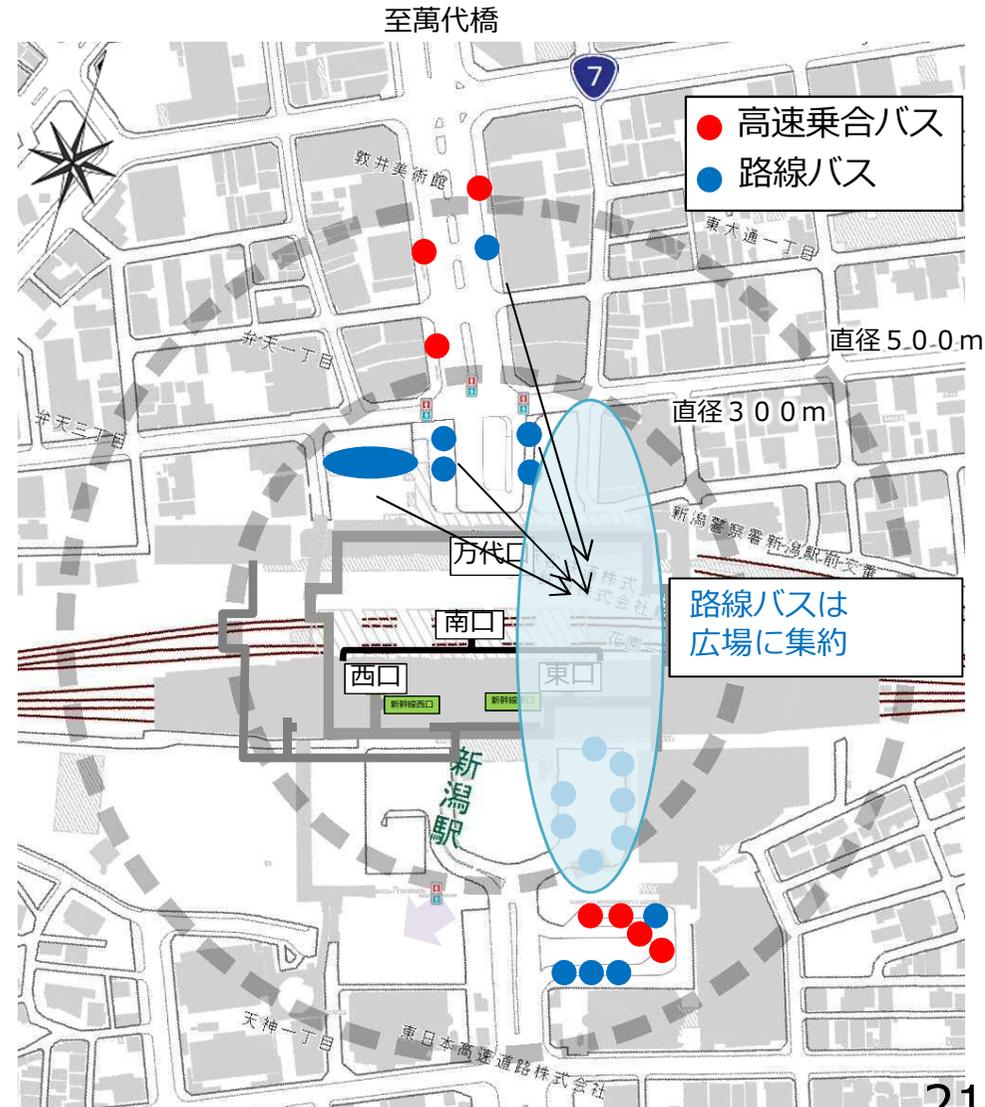
■ 新潟駅までの交通手段



■ 新潟駅からの移動手段



■ 新潟駅周辺のバス停位置

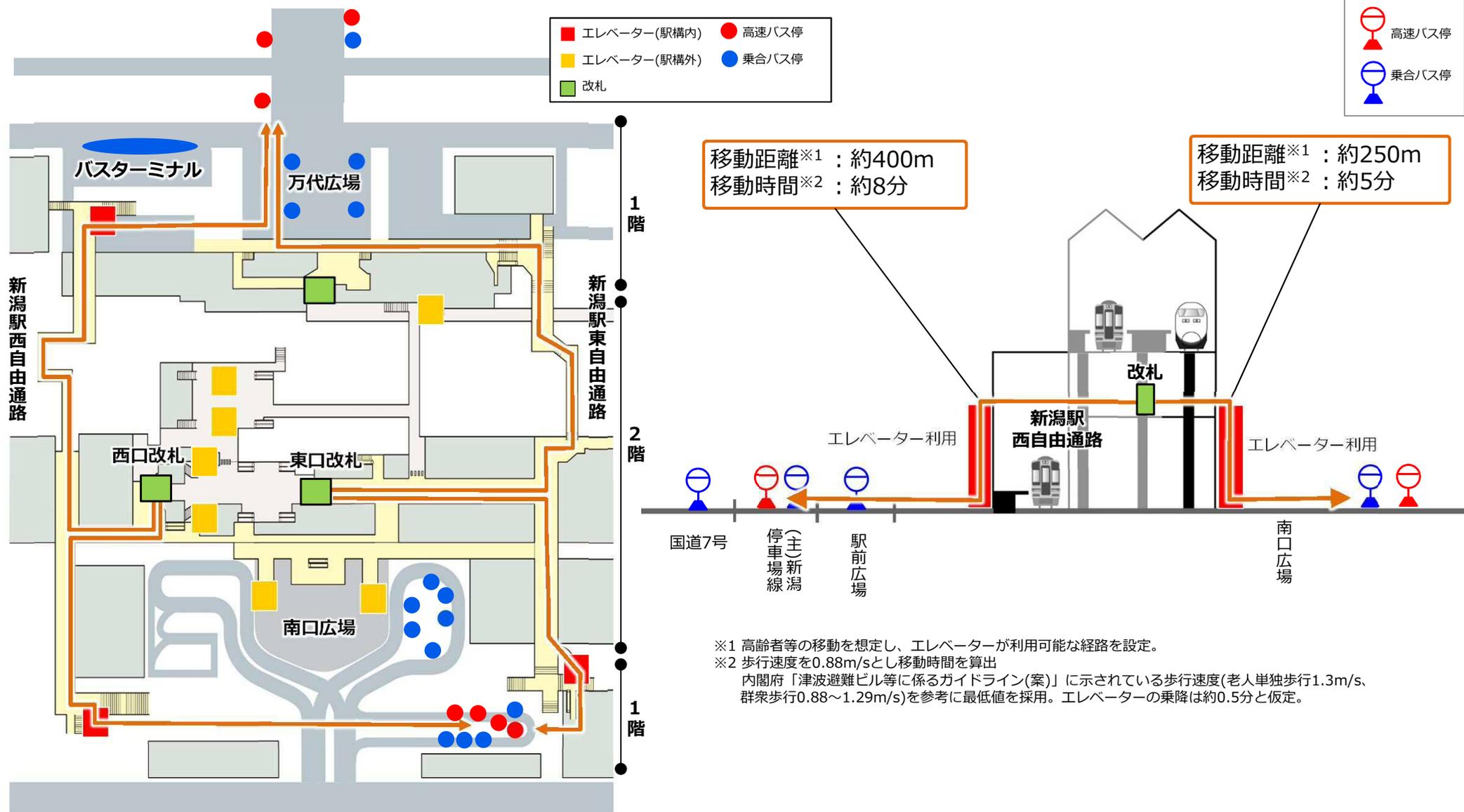


広域交通との連携強化

乗り換えの不便さ

○ JRからバスへの乗り換えは、移動距離が長く、階段やエレベーターの利用が必要。

■JRから乗合バス停・ 高速バス停間の乗り換え経路例（現況）

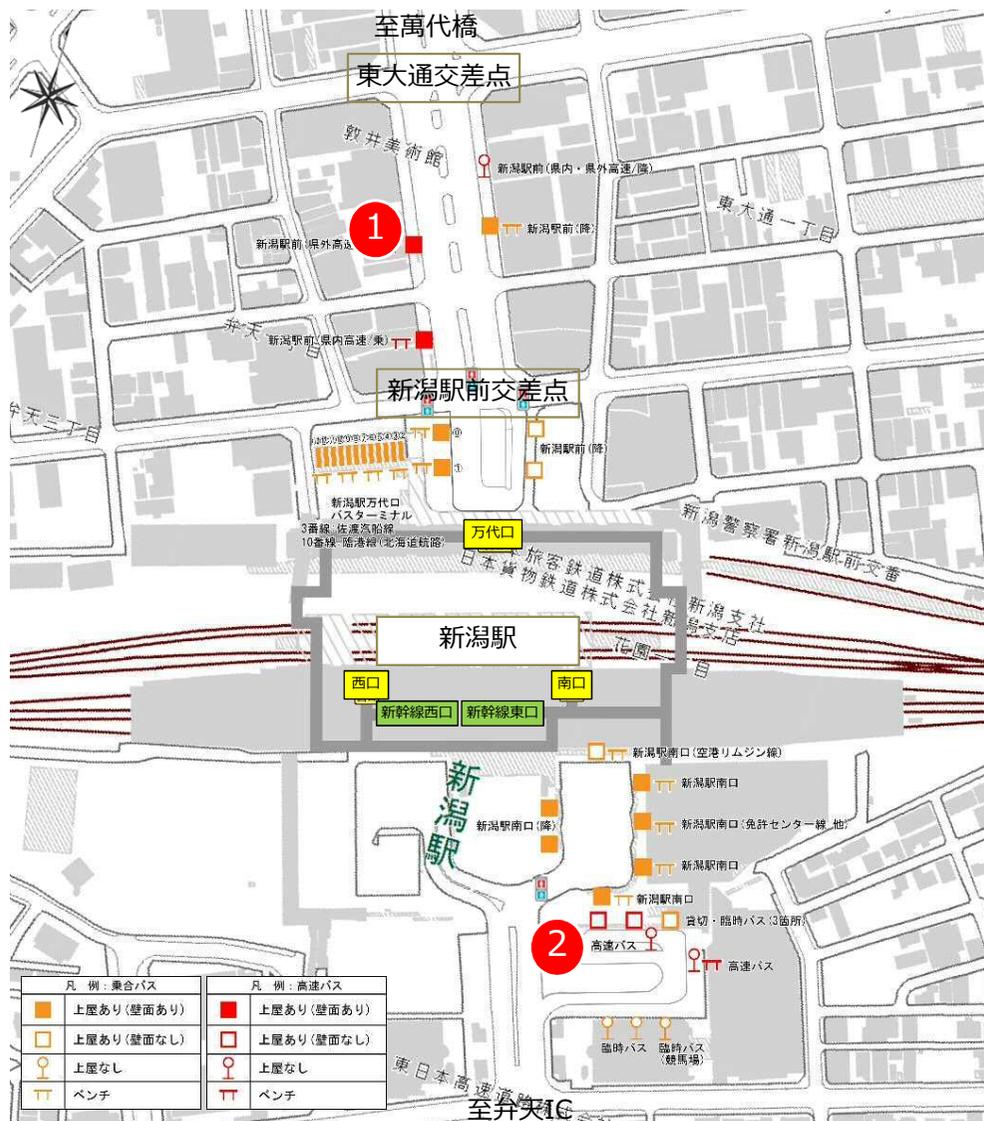


広域交通との連携強化

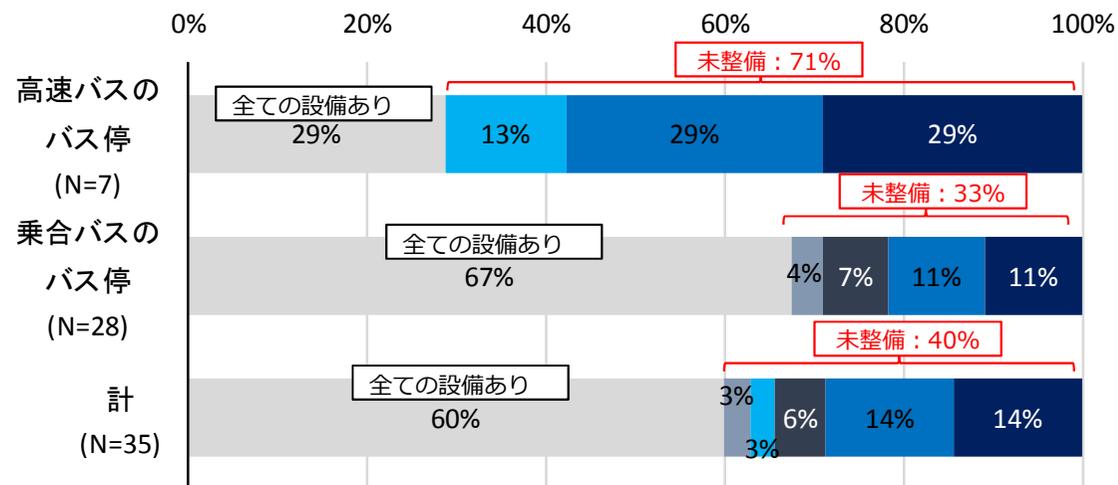
バス待ち環境の状況

- 新潟駅前バス停のうち、ベンチや上屋等が整備されていないバス停は約4割。
- 特に、高速バスのバス停は約7割が未整備。

■ 新潟駅周辺バス停の設備設置状況



■ 新潟駅周辺のバス停の設備設置状況 (上屋、防風壁、ベンチ)



- 上屋あり・防風壁あり・ベンチあり
- 上屋あり・防風壁なし・ベンチあり
- 上屋あり・防風壁あり・ベンチなし
- 上屋なし・防風壁なし・ベンチあり
- 上屋あり・防風壁なし・ベンチなし
- 上屋なし・防風壁なし・ベンチなし

■ 高速バス乗り場の状況

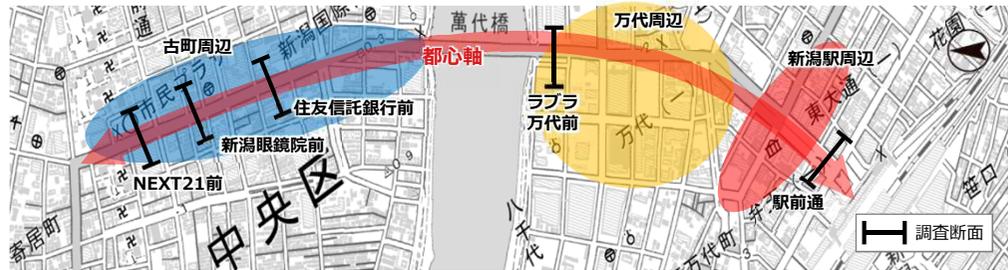


都心部の移動円滑化

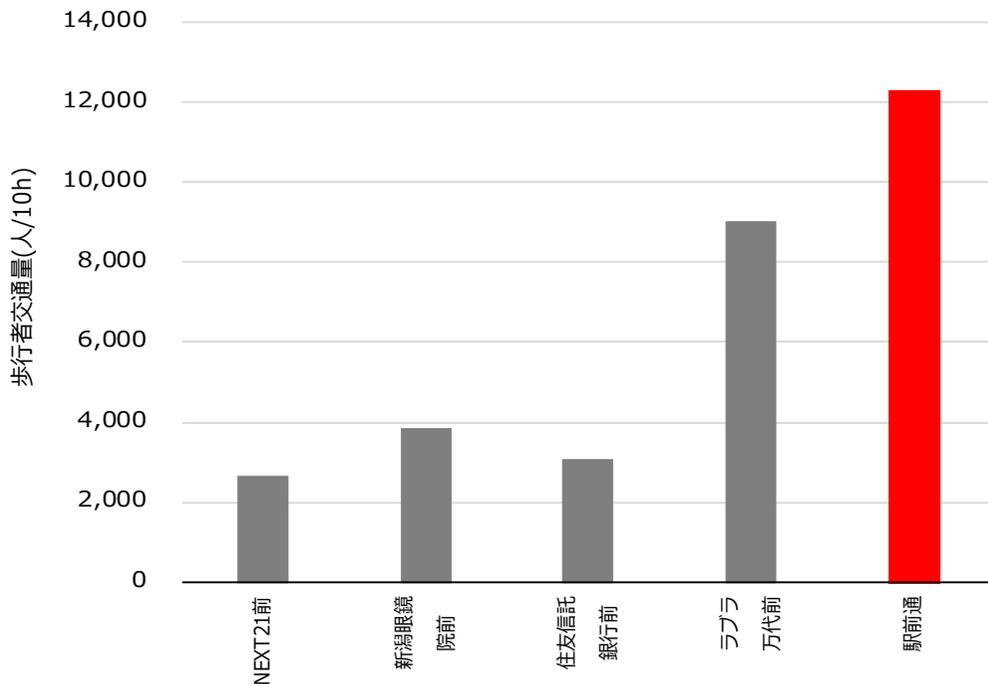
新潟駅前は歩行者数が減少

○ 新潟駅前から古町の間では、新潟駅前通の自転車・歩行者交通量が最も多いが、新潟駅周辺における自転車歩行者交通量は2009年に比べ約9割に減少

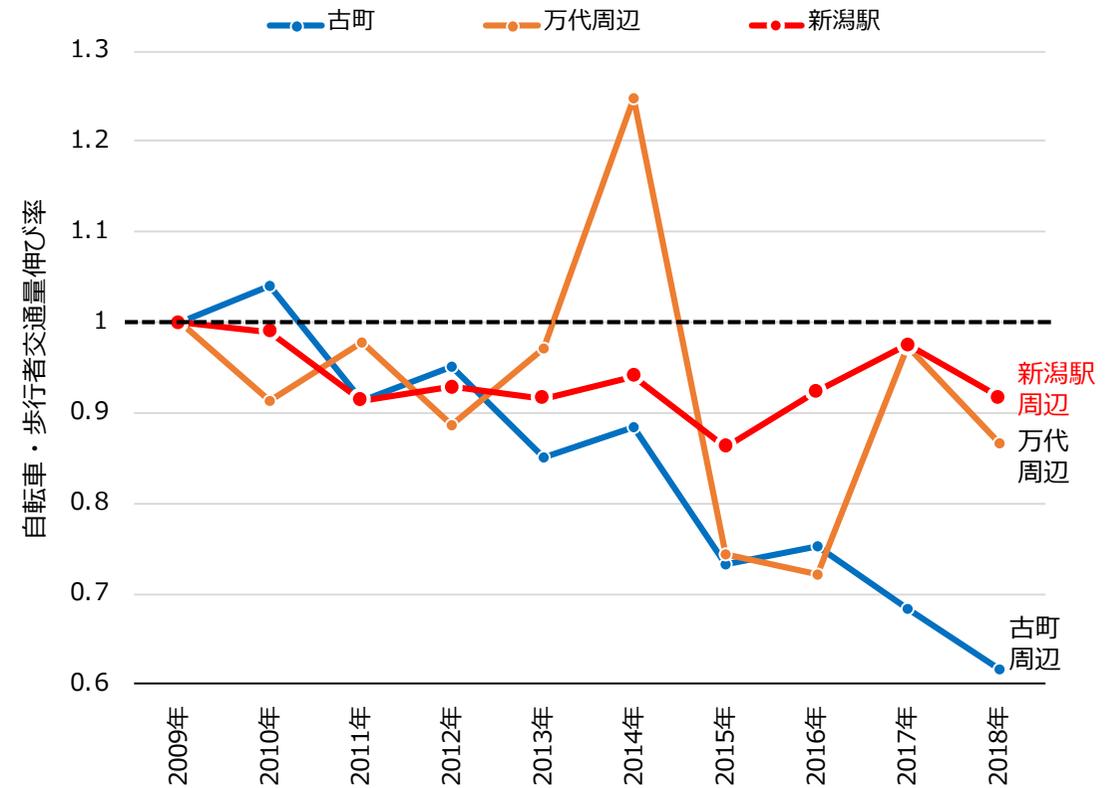
■ 自転車・歩行者交通量



出典：駅前通…H30年11月4日(日)調査結果
駅前通以外…H30年10月27日(土)新潟市商店街連盟歩行者通行量調査(自転車含む)



■ 都心部の自転車・歩行者交通量推移(2009年を基準とした伸び率)



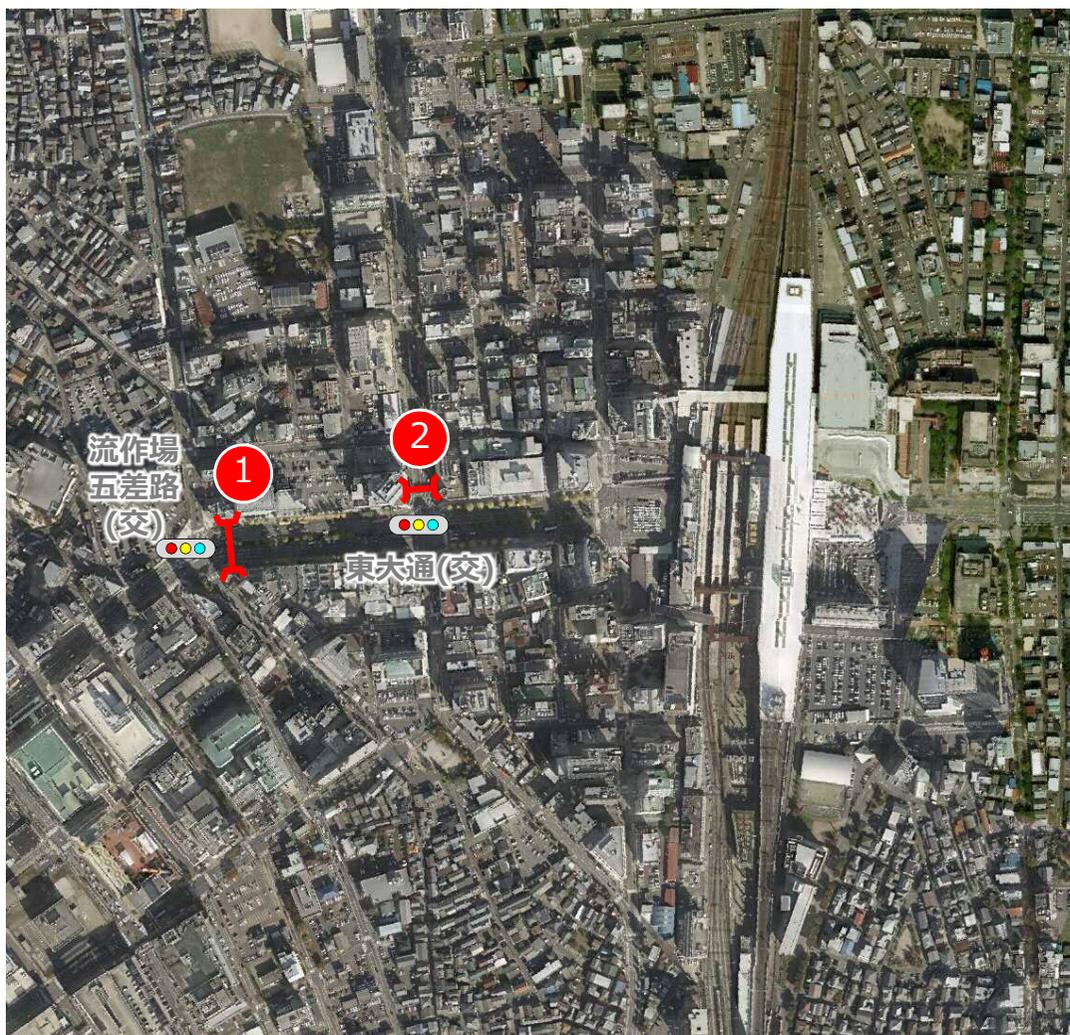
出典：新潟市都市交通戦略プランを基に作成

都心部の移動円滑化

新潟駅周辺にはバリアフリー未対応の移動経路が存在

○ 駅前通りには横断歩道橋を利用した横断を要する箇所があり、高齢者等にとっては移動が不便。

■ 横断歩道橋位置図



■ 流作場五差路の横断歩道橋



■ 東大通交差点の横断歩道橋

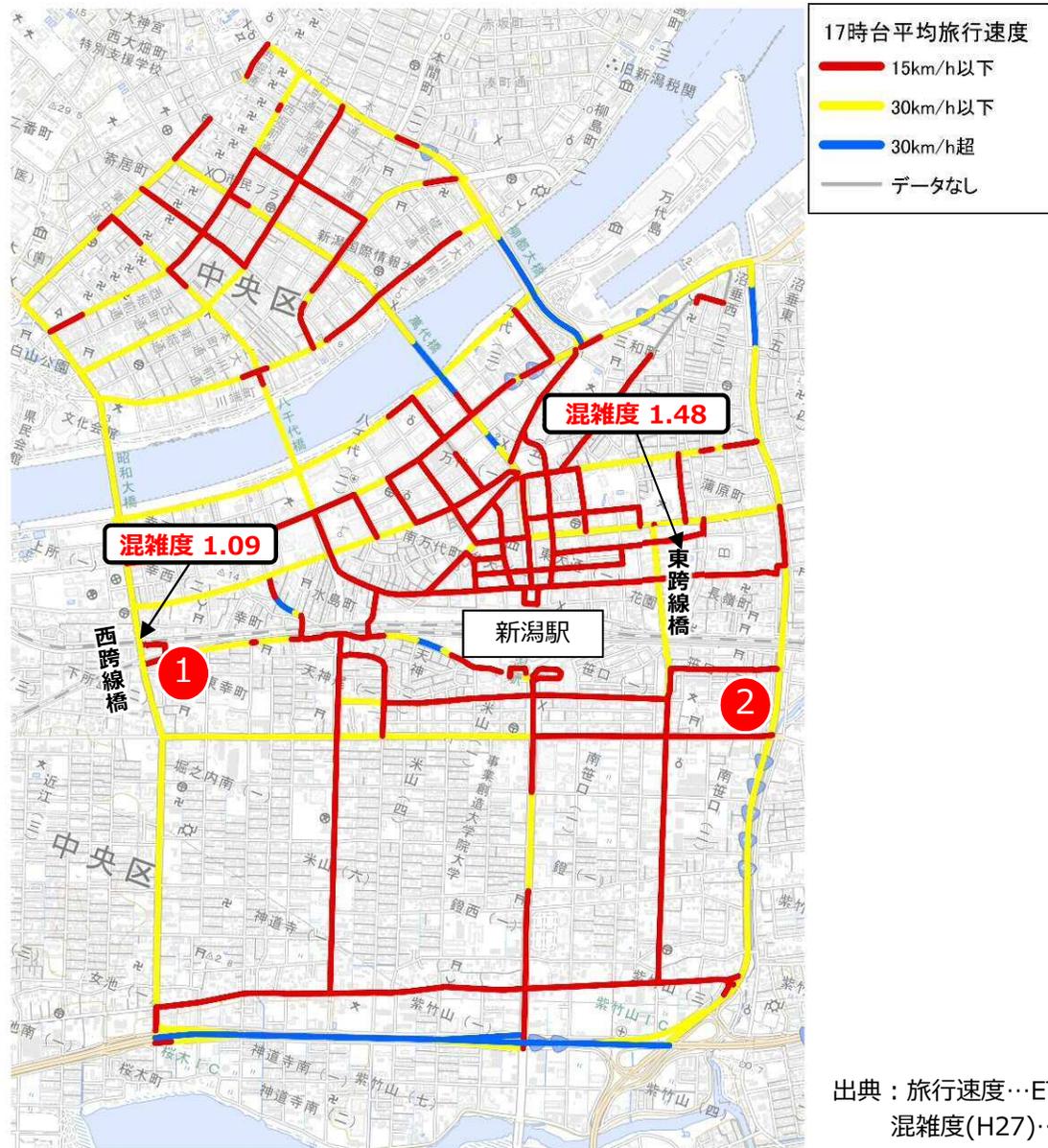


都心部の移動円滑化

幹線道路の混雑

○ 新潟駅周辺の幹線道路では、慢性的に渋滞が発生。

■ 新潟駅周辺幹線道路の平均旅行速度



■ 西跨線橋の混雑状況



■ 栗ノ木道路事業区間の混雑状況



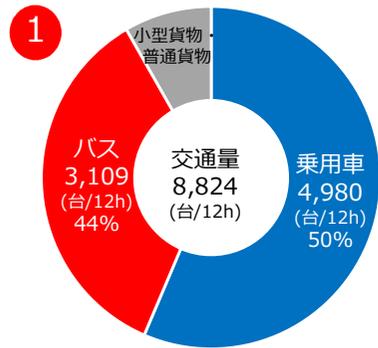
出典：旅行速度…ETC2.0プローブデータ（H29.9-11 平日 17時台、上下平均で算出）
混雑度(H27)…全国道路・街路交通情勢調査

都心部の移動円滑化

新潟駅前に乗合バスが集中

- バス交通は新潟駅を拠点とし、乗降場が新潟駅周辺に集中していることから、駅前通りの交通量のうち、約4割がバス交通であり慢性的な渋滞・混雑が発生。車道上での乗降等危険な状況も見られる。
- 万代口側バスターミナルはスイッチバック式であり、一般車両の交通にも影響。

■ 車種別交通量割合 (新潟駅～東大通交差点間)



出典：交通状況調査結果(H30年11月27日(火))

■ 新潟駅～青山間の乗合バス・高速バス台数

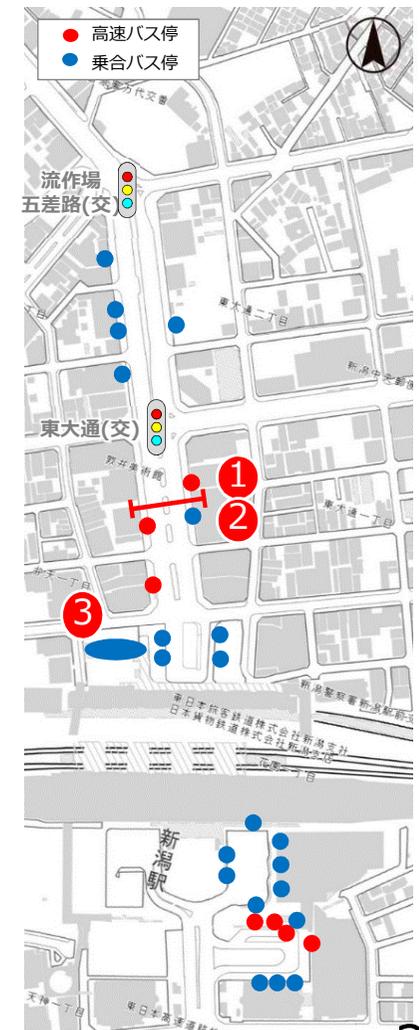


参考：H30.3.31時点のバス時刻表を基に作成

■ バス通行状況・渋滞状況



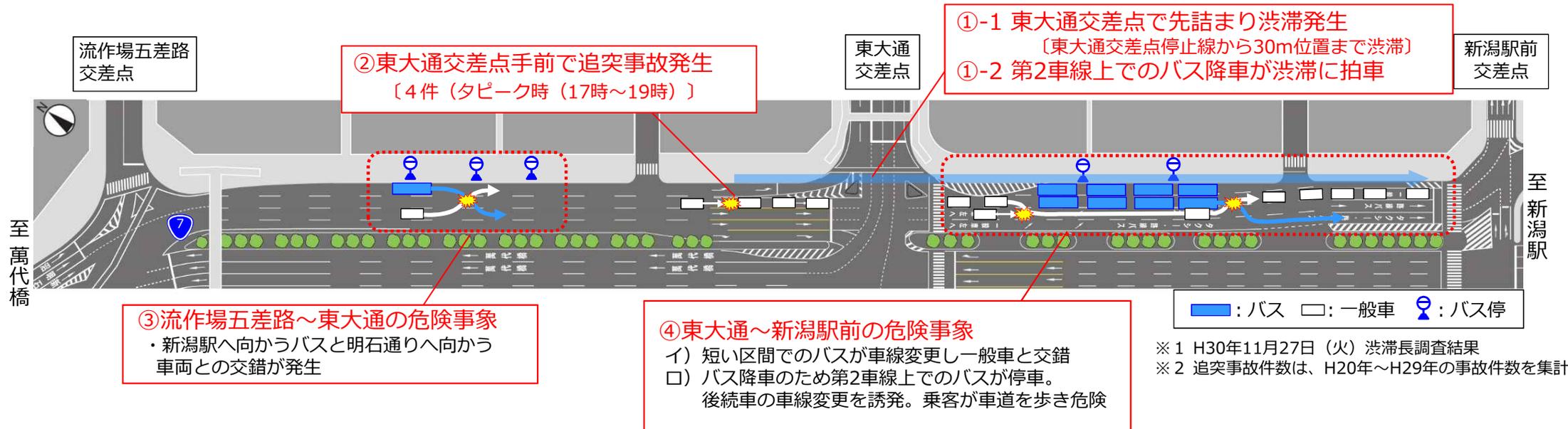
■ 一般交通を阻害するバス



都心部の移動円滑化

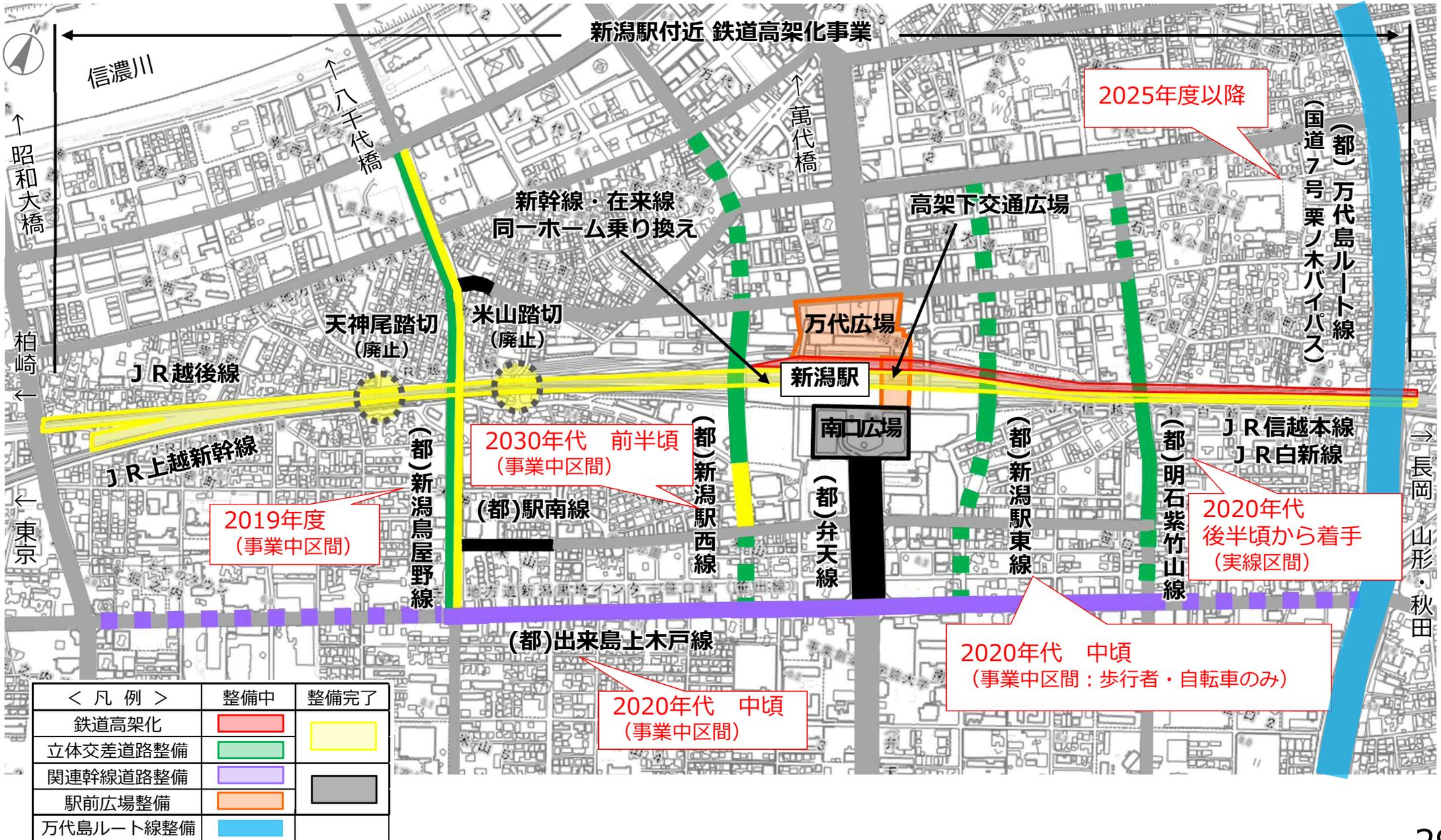
新潟駅前通の課題

- バスの降車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
- 渋滞の末尾では、追突事故が発生
- 一般車とバスが車線変更により交錯し、危険事象が発生



事業スケジュール

新潟駅周辺 幹線道路の整備スケジュール



事業スケジュール

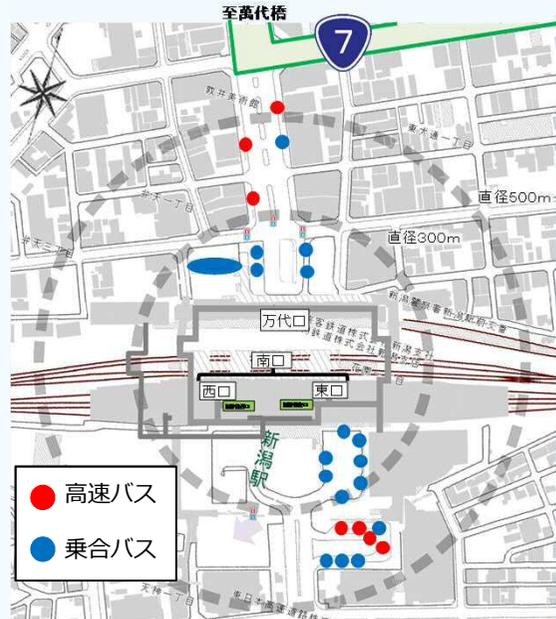


事業スケジュール

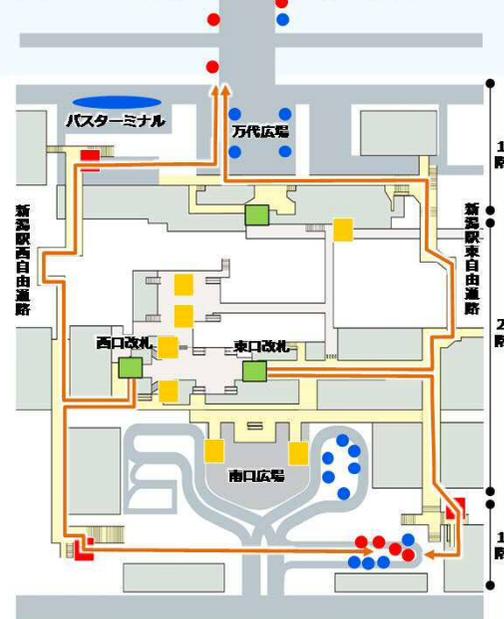
整備項目		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度以降	
新潟駅 周辺 整備 事業	鉄道高架化	第1期開業 (越後線高架化)			全線高架化 (予定)					
	駅前広場整備					高架下 交通広場 完成 (予定)	万代広場 完成 (予定)			
	幹線 道路 整備	新潟烏屋野潟線		2車線 供用	4車線 供用 (予定)					
		新潟駅西線								
		新潟駅東線					(暫定自歩道)			
明石紫竹山線										
万代島ルート線										

新潟駅周辺の現状・課題（まとめ）

点在しているバス停



乗り換えの不便さ



未整備のバス待ち環境



バス交通の集中による影響

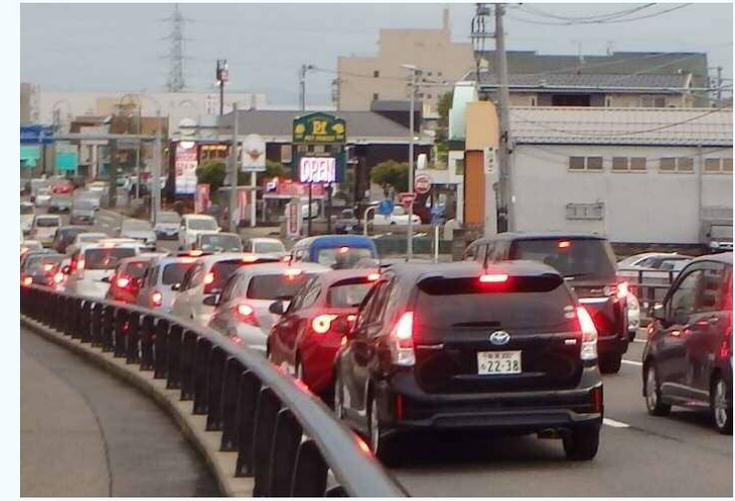
(万代口バスターミナルの混雑)



(駅前通りの渋滞・車両の交錯)



周辺幹線道路の混雑



現状・課題

広域交通との連携強化

- 県がめざす姿**
 - ・多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟
- 市がめざす姿**
 - ・創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大
- 新潟県の交通状況**
 - ・新潟駅を中心とした広域交通網の形成
 - ・新幹線・飛行機・高速バスの利用者数横ばい又は増加傾向
- 新潟駅周辺の課題**
 - ・点在したバス停、不便な乗り換え
 - ・バス待ち環境の未整備

都心部の移動円滑化

- 新潟駅周辺の課題**
 - ・新潟駅周辺の歩行者数減少
 - ・バリアフリー未対応の移動経路
 - ・駅周辺の幹線道路の混雑
 - ・新潟駅前通りの渋滞・事故

検討の方針

交通ターミナル機能の充実

新潟駅周辺整備事業の効果最大化

各交通手段の結節強化

都心部に流入する通過交通の抑制

道路空間の再構築・利活用