

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

目次

1 新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針 策定の背景

- (1) 基本方針策定の背景
 - ・基本方針策定の背景
- (2) 上位計画・関連計画
 - ・にいがた都市交通戦略プラン
 - ・新潟都心の都市デザイン
 - ・新潟駅駅前広場整備の方向性
- (3) 都心部の移動円滑化に向けた現状と課題
 - ・まちなかの歩行者数推移
 - ・新潟駅周辺のバリアフリー状況
 - ・新潟駅周辺の交通状況
- (4) 新潟駅周辺の現状と課題（まとめ）

2 新潟駅周辺の現状と課題

- (1) 現在進めている事業
 - ・新潟駅周辺整備事業の概要
 - ・万代島ルート線の概要
- (2) 広域交通との連携強化に向けた現状と課題
 - ・新潟県の広域交通網
 - ・広域交通の利用者数等の推移
 - ・交流人口の拡大
 - ・バス交通の現状と課題

3 検討方針及び交通結節機能強化基本方針

- ・検討方針及び交通結節機能強化基本方針
- ・整備イメージ

4 今後の進め方

- ・今後の進め方
- ・今後の検討事項

5 参考資料

- ・バス交通に関する現状
- ・バスターミナル整備事例（バスタ新宿）
- ・新潟駅交通結節機能強化検討委員会開催経緯

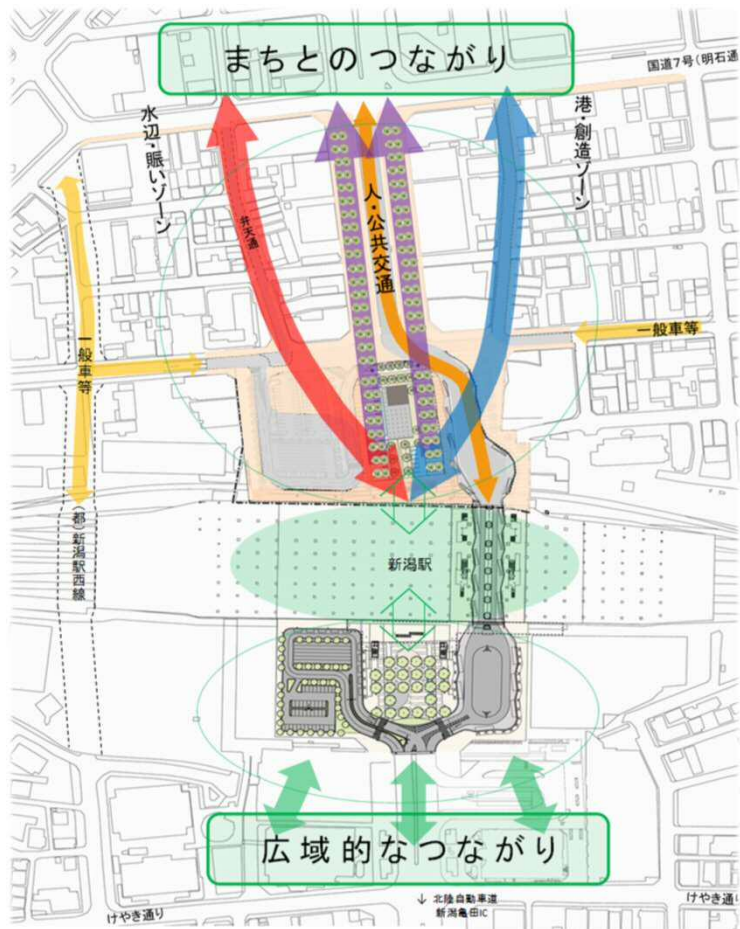
1. 新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針策定の背景

(1) 基本方針策定の背景

1 策定の背景 基本方針策定の背景

新潟市では、現在、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、幹線道路や駅前広場等の都市基盤整備をはじめとした、新潟駅周辺整備事業を進めていますが、事業が進捗するなか、新潟駅周辺地区が担う広域的な役割が大きくなっています。

このことから、新潟駅の拠点性向上を目指すため、広域的な交通結節機能の強化や、公共交通を中心としたまちづくりについて、広域交通との連携強化や都心部の移動円滑化に向けた課題への対応方針を検討し、新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針を策定することとしました。



新潟駅駅前広場整備の方向性

■新潟駅万代広場イメージ



■新潟駅高架下交通広場イメージ



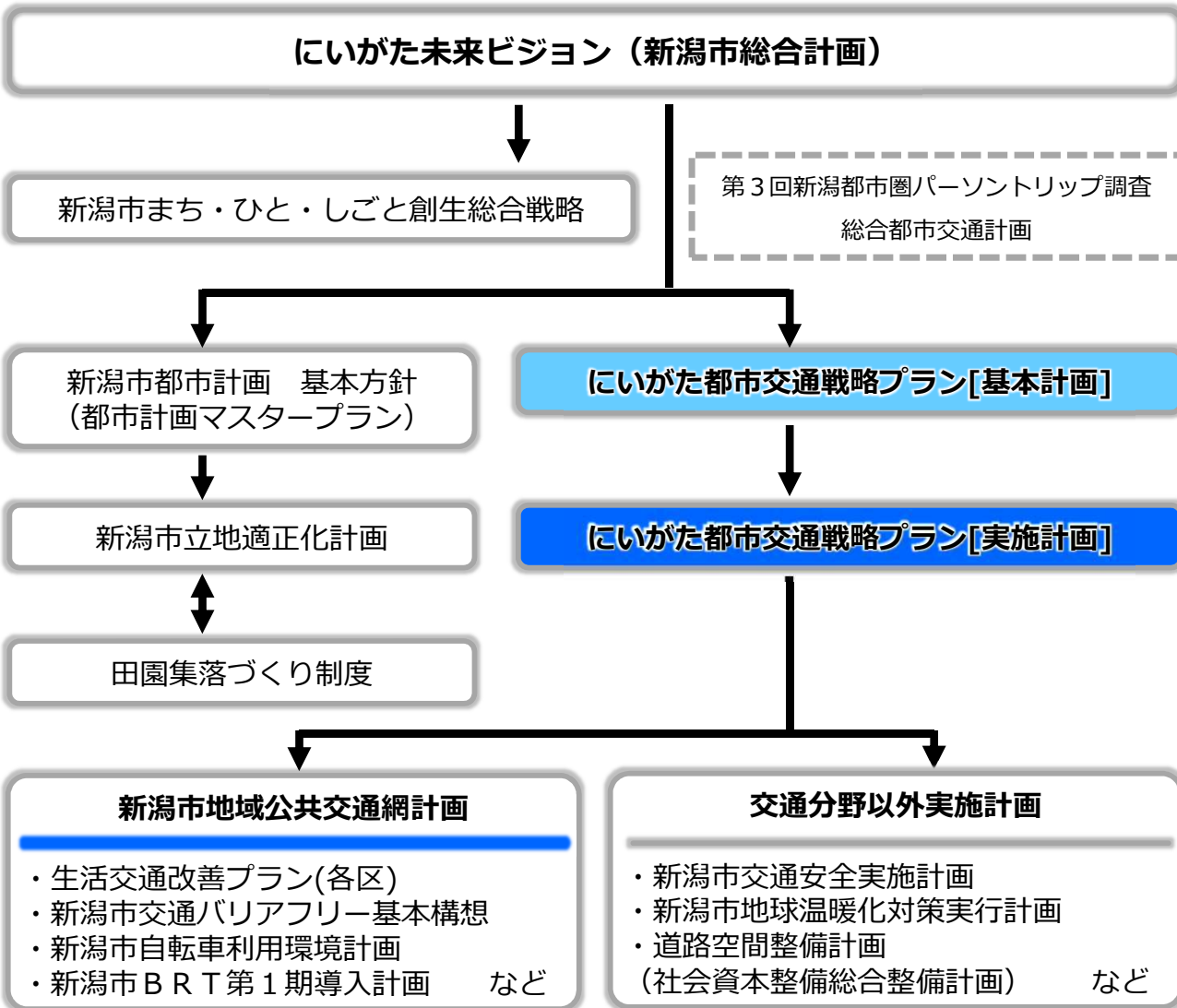
1. 新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針策定の背景

(2) 上位計画・関連計画

1 策定の背景 にいがた都市交通戦略プラン

「にいがた未来ビジョン」「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に即し本州日本海側初の政令指定都市にふさわしい活力と魅力あふれる多核連携型のまちづくりに向けた交通環境整備を実現すべく、新たな将来像「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」の実現に向け、新たに目標を設定した「にいがた都市交通戦略プラン」※を2019年に策定し、交通施策を推進しています。

■新潟市都市交通戦略プランの位置づけ



■新たな将来像の実現に向けた目標

目標 1

「**県都新潟の拠点化**を支える交通」
(拠点化の視点)

- 新潟駅連続立体交差事業の整備効果を最大限発現させるため、新潟港、新潟空港などの広域交通拠点と二次交通を結び付け、交流人口の拡大を図りながら、まちの賑わいを向上させていき「全国とつながる」「世界とつながる」拠点都市新潟を形成していきます。
- 市民や来訪者が都心部を多様な手段で便利に楽しく回遊できることで、まちの賑わいを創出します。

目標 2

「**安心して暮らせる**ことで選ばれるまちを支える交通」 (市民生活の視点)

- これまでに取り組んできた様々な施策を土台に、さらなる質の向上を図り、地域に根差した持続可能な公共交通となる仕組みを築き、住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟を構築させていきます。
- すべてのライフステージにおける公共交通の利便性を高め、住み慣れた地域ですっと安心して暮らせる「まち」と誰からも選ばれる「まち」となる公共交通環境を構築させていきます。

※2008年策定時の名称は「にいがた交通戦略プラン」

策定の背景 にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針

にいがた都市交通戦略プランでは、「広域交通との連携強化」と「市民や関係者による協働」を新たな視点として加え、5つの基本方針に基づき、「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」や「まちなかのにぎわいを創出する交通戦略」などの交通戦略を掲げています。

にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針～10年後の目指す姿～



交通の将来像
 県都新潟の拠点化と
 安心して暮らせるまち

【本冊p.37】

目標1
 県都新潟の拠点化を支える交通
 「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市・新潟

【本冊p.37】

目標2
 安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通
 住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟

【本冊p.37】

1. 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～
 コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通

【本冊p.39,45~52】

10年後には…

スムーズにまちなかや隣の区に
 アクセスしやすくなった!

【取り組みの方向性】
 望ましい土地の利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシー・自転車間の役割分担を図り結節を強化することで、多核連携型のまちづくりを推進します。

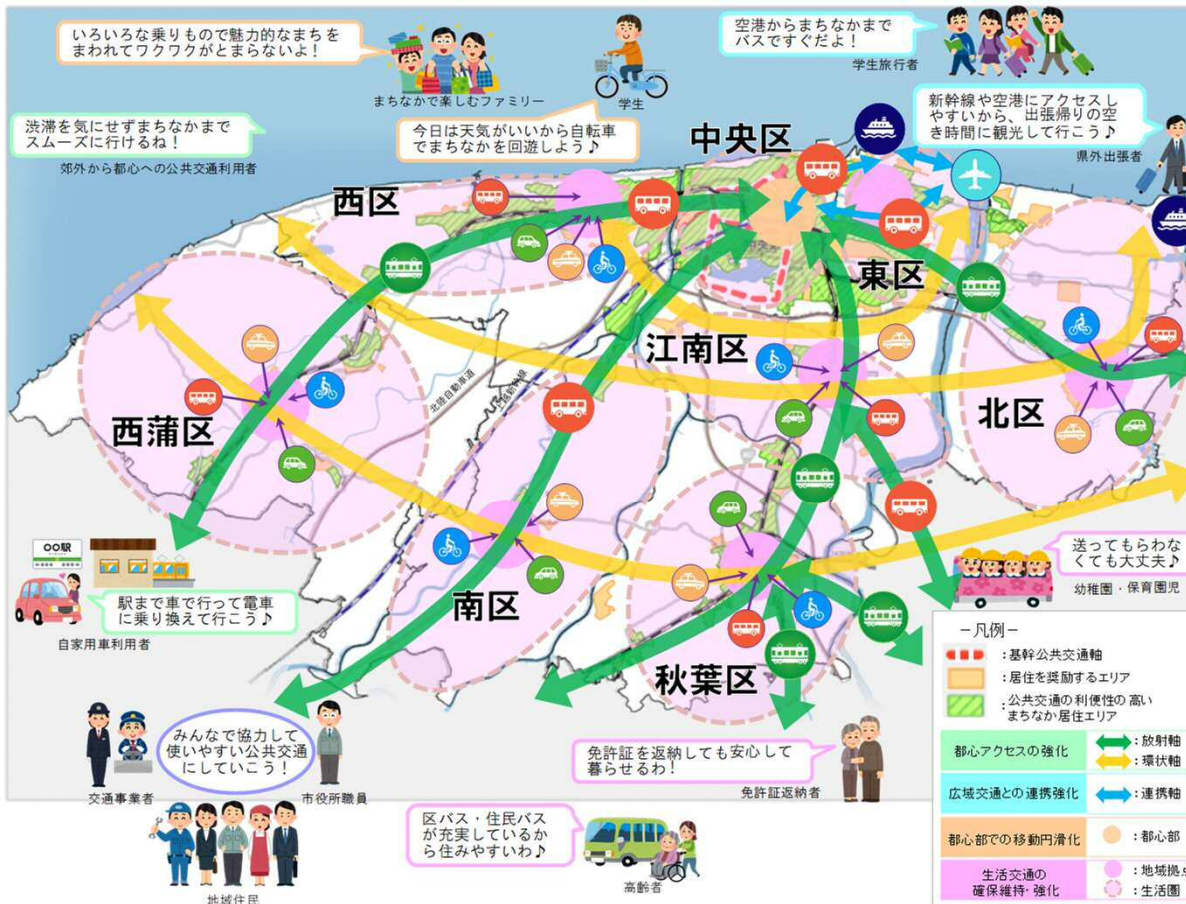
2. 広域交通との連携強化
 ～都市の活力と拠点性を強化する交通戦略～
 駅・港・空港など広域交通拠点と基幹公共交通軸の効果的な連携

【本冊p.40,53~56】

10年後には…

駅・港・空港間の交通ネットワーク
 が使いやすくなった!

【取り組みの方向性】
 駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。



3. 都心部での移動円滑化
 ～まちなかの賑わいを創出する交通戦略～
 まちなか活性化に向けた回遊性向上

【本冊p.41,57~62】

10年後には…

多様な交通手段から選んで
 回遊できるようになった!

【取り組みの方向性】
 新潟駅全面高架化などをきっかけに、まちなかの通過交通を抑制し、道路空間を再構築・利活用することで、多様な交通手段による回遊性を向上させ、まちなかの賑わいを創出します。

4. 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場で育む交通戦略～
 暮らしやすい移動環境の確保

【本冊p.42,63~68】

10年後には…

車がなくても安心して
 暮らせるようになった!

【取り組みの方向性】
 地域のまちなかでは、徒歩や自転車で安心して移動できる空間をつくり上げるとともに、公共交通の改善に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを強化します。

5. 市民や関係者による協働
 ～みんなで築き上げる交通戦略～
 市民にとって使いやすくなる公共交通に改善

【本冊p.43,69~76】

10年後には…

みんなで育てられる
 公共交通になった!

【取り組みの方向性】
 引き続き、過度な自家用車利用から公共交通利用へ促進する取り組みを進めるとともに、バリアフリー化や新技術の導入などをみんなで取り組み、誰もが使いやすく喜ばれる公共交通へ改善を進めます。

策定の背景 基本方針：都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

都心周辺部には複数の都市拠点があり、新潟の拠点性を高めるためにも拠点間の効果的な連携が必要です。

同時に、都心部と各拠点間の交通アクセスを強化することによる交流人口の拡大を図るとともに、二次交通の乗り換え利便性向上などによる広域交通拠点と基幹公共交通軸の連携を図ります。

土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成

- 都市機能誘導施策と連携した基幹公共交通軸の形成する
- 市民理解とともに交通事業者と連携し、望ましい整備のあり方を検討する

広域交通拠点と主要エリア間のアクセス強化と周遊強化

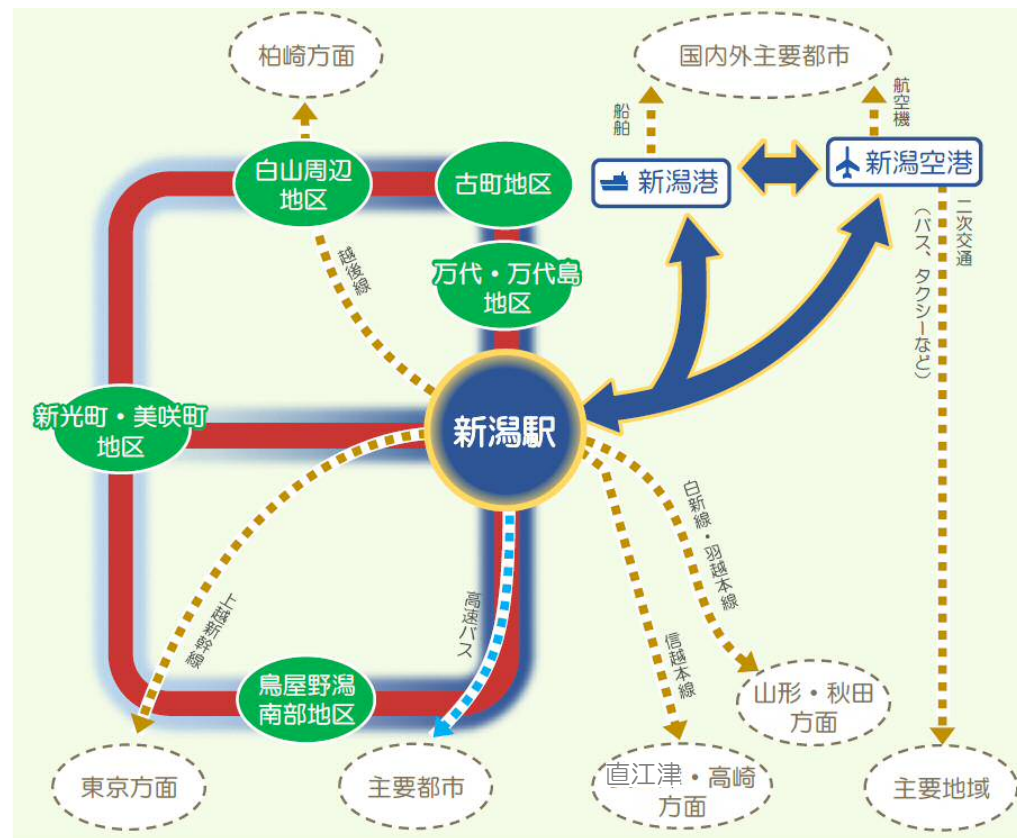
- 新潟駅・新潟港・新潟空港など広域交通拠点と、都心部及び主要拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、交流人口の拡大を図る
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、その効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化する
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実など広域交流の玄関口としての充実を図る

■新潟駅万代広場イメージ



※駅前・駅周辺に緑地整備イメージ
(今後の検討・協議により変更の可能性があります。)

■新潟駅南口広場 (H21工事完了)



■ 基幹公共交通軸*

■ 広域交通拠点間アクセス軸

※基幹公共交通軸：都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

■新潟駅高架下交通広場イメージ



策定の背景 基本方針：まちなかの賑わいを創出する交通戦略

新潟駅周辺整備事業を契機に、誰もが快適に移動出来る交通環境として歩行者、自転車や公共交通による回遊性向上と、鉄道、バス、徒歩等の結節強化に取り組めます。

また、都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めるとともに、道路空間を再構築することで、まちなかの活性化に向けた回遊性を向上を図ります。

多様な手段による回遊性向上と結節強化

- ・ 駅南北間を結ぶ道路整備等により、新潟駅南北間の回遊性を向上する
- ・ 新潟駅周辺整備事業により、鉄道、バス、徒歩等の結節を強化する

都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

- ・ 都心部に流入する通過交通の抑制に資する道路整備を推進する

公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用

- ・ 公共交通や歩行者自転車通行空間を確保し、賑わいの創出につながる道路空間の利活用を推進する

■新潟駅万代広場イメージ



■万代島ルート整備イメージ



■まちなかの回遊性促進イメージ



1 策定の背景 新潟都心の都市デザイン

新潟市では開港150年を契機として、これまでのまちづくりの歴史を継承・発展させ、次世代のまちづくりに活かすことができるよう、2018年に「新潟都心の都市デザイン」を策定しました。

新潟駅から古町へと向かう都心軸と副軸を中心に、都市デザインの理念に基づき、今後のまちづくりを進めていきます。

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。



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)

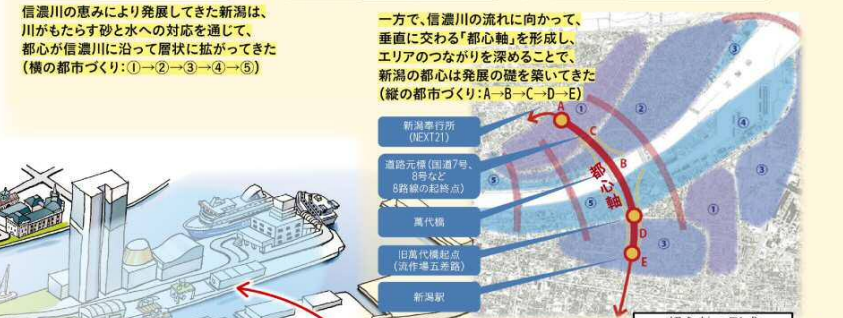
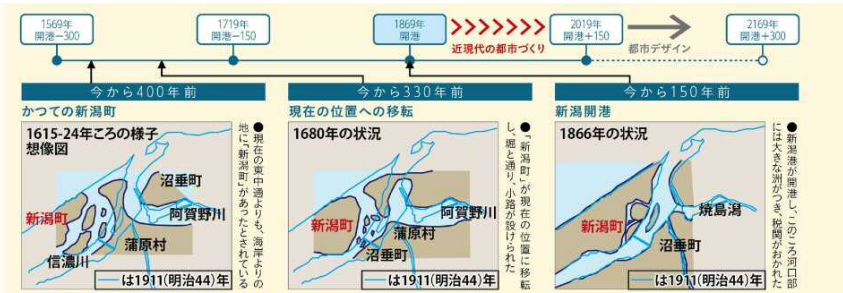
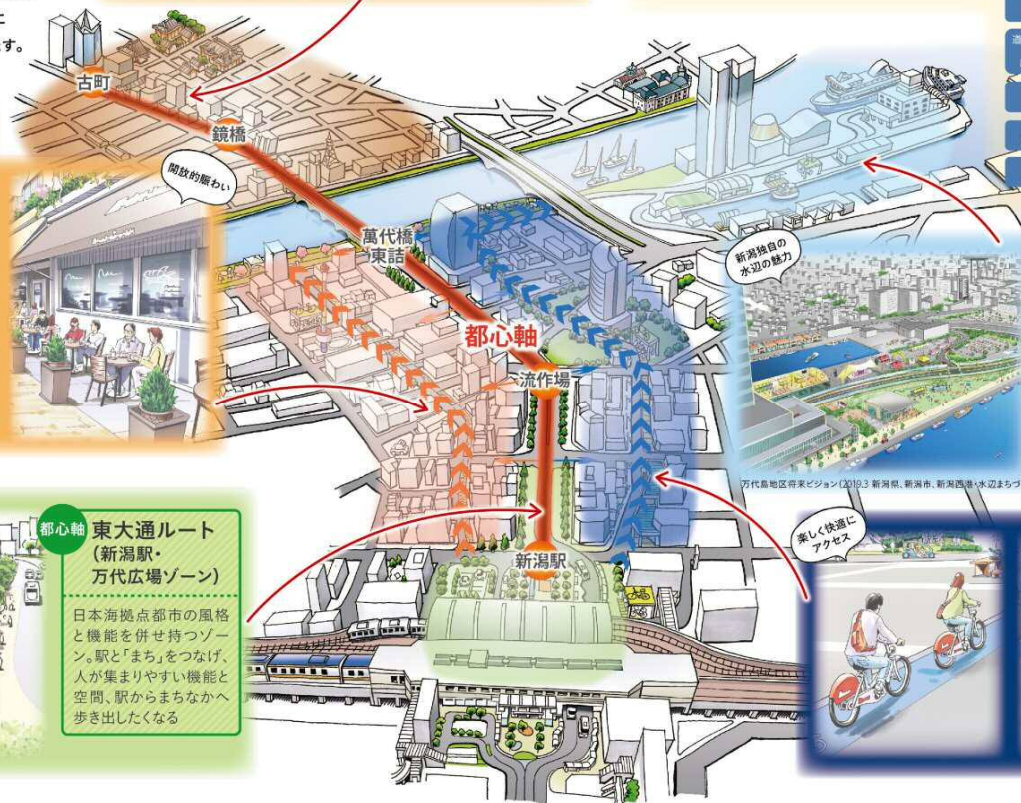
沿道の店舗と連携して、訪れた人がより開放的な賑わいや、新潟らしさを感じながら水辺へと誘われる仕組みづくり



新潟らしさ演出

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



副軸 花園ルート (港・創造ゾーン)

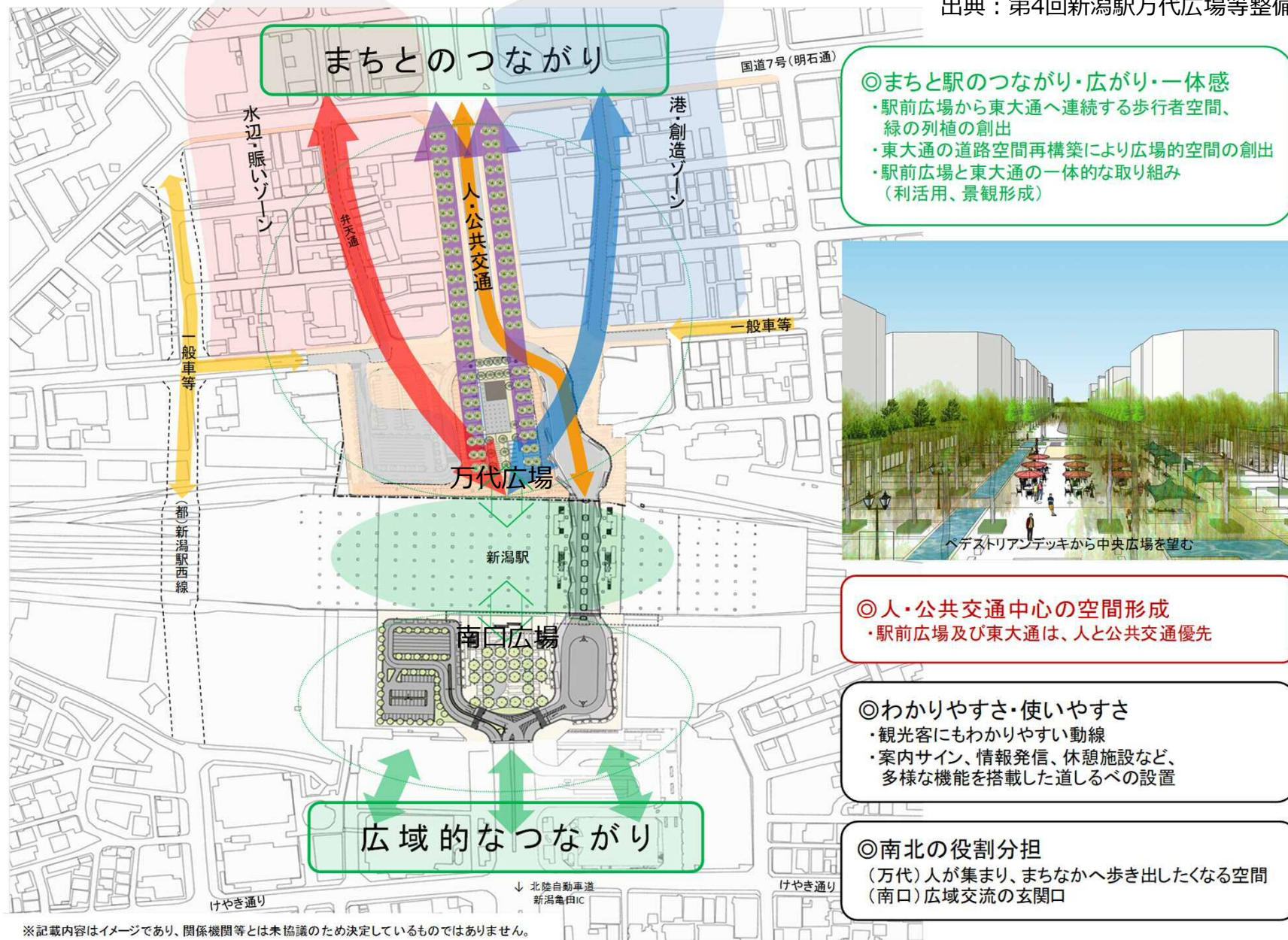
新しくなにかが創り出される雰囲気を感じられる。駅から港へつながる雰囲気づくりや、楽しく快適にアクセスできる環境を創出

出典：新潟都心の都市デザイン

策定の背景 新潟駅駅前広場整備の方向性

新潟駅万代広場は、まちと駅とのつながり・広がり・一体感を創出できるよう、現在、基本設計を行っています。南口広場は、2009年度に供用し、高速道路やバイパスのICが近いことから、高速バスの臨時バスターミナルとして活用されるなど、今後も広域交流の玄関口（広域的なつながり）としての役割が期待されています。

出典：第4回新潟駅万代広場等整備検討委員会資料



策定の背景 交通結節機能強化基本方針の必要性

「にいがた都市交通戦略プラン」・「新潟都心の都市デザイン」・「新潟駅駅前広場整備の方向性」の方針等に基づき、新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針策定に向けて、検討を行いました。

広域交通との連携を強化する必要性

にいがた都市交通戦略プラン

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

- 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成
- 広域交通拠点と主要エリア間のアクセス強化と周遊強化**

都心部の移動を円滑化する必要性

にいがた都市交通戦略プラン

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

- 多様な手段による回遊性向上と結節強化
- 都心部への通過交通抑制に資する道路の整備**
- 公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用**

新潟都心の都市デザイン ・ 新潟駅駅前広場整備の方向性

■取り組みの方向性

- 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、広域交通拠点と都心部及び主要拠点の連携を強化
- 新潟駅周辺整備事業を促進し、効果を最大限発揮するとともに、各交通手段の結節を強化
- 低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実など広域交流の玄関口として充実

■基本方針策定に向けた検討内容

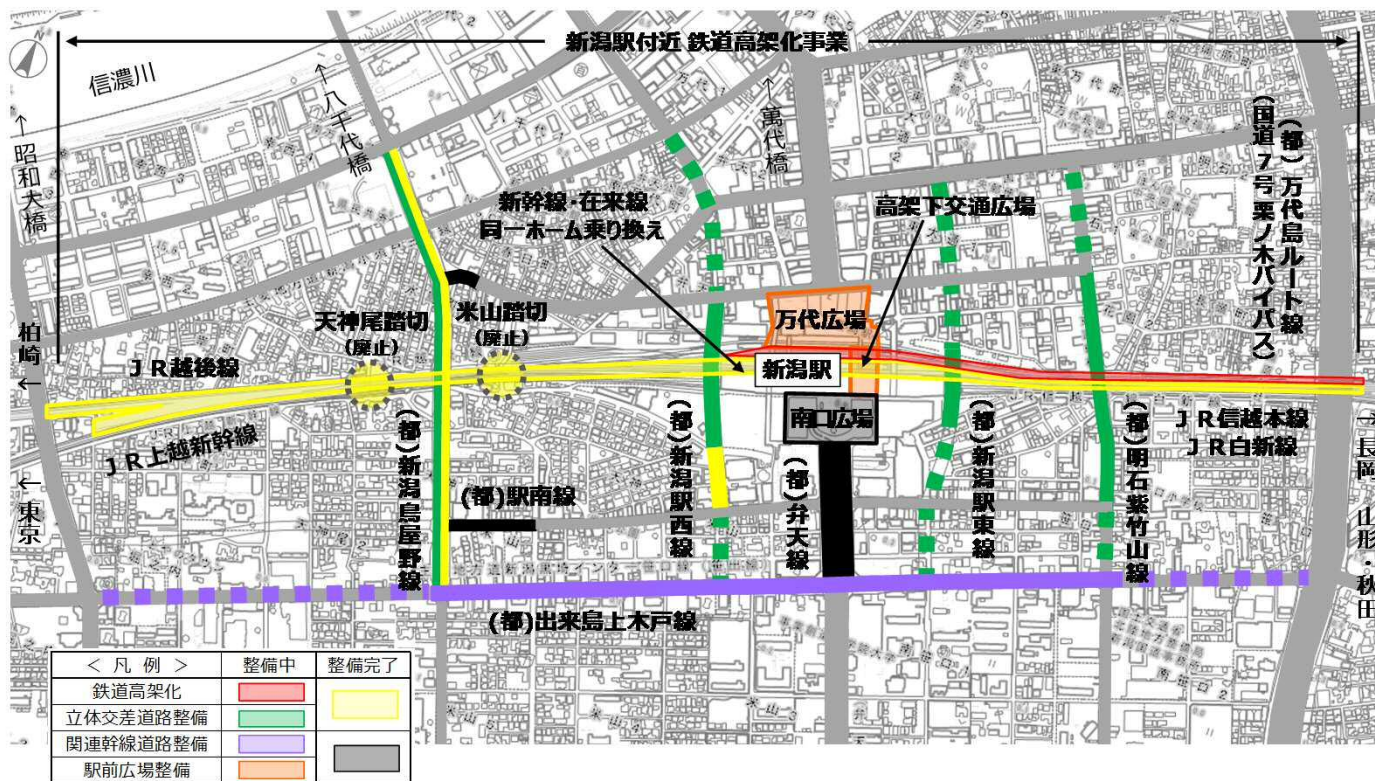
- (1) 駅周辺の**広域的な交通結節機能強化**
- (2) 駅周辺の**公共交通を中心としたまちづくり**
- (3) その他駅周辺広域交通計画

2. 新潟駅周辺の現状と課題

(1) 現在進めている事業

現在進めている事業 新潟駅周辺整備事業の概要

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幹線道路、駅前広場等の都市基盤をはじめとした、駅周辺市街地の総合的な整備を図っています。



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

高架駅の様子 新幹線・在来線「乗り換えホーム」

今後は2021年度頃の鉄道高架全面切り替えを目指す

2019年度 鉄道を挟んだ市街地の一体化

除却前の米山踏切 一部開通した新潟鳥屋野線

2019年度に立体交差道路の一つである新潟鳥屋野線を供用。順次、その他の立体交差道路を整備することで、鉄道を挟んだ市街地の一体化を進める。

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

高架下交通広場のイメージ

整備イメージ動画

高架上した駅直下にバス乗降場を整備することにより、鉄道とバスの乗り換え利便性が高まるとともに、駅南北を結ぶ基幹公共交通軸を形成。

QRコード: 南口→万代バージョン, 万代→南口バージョン

2023年度頃 新潟駅の拠点性向上 新たなにぎわいの創出

万代広場 整備イメージ

高架化事業と一体的に駅前広場を整備することにより、駅周辺の新たなにぎわいを創出するとともに、新潟駅の拠点化が進むことで民間投資の誘致にも期待。

現在進めている事業 万代島ルート線の概要

万代島ルート線は、1992年に都市計画決定され、高速道路や新潟バイパス等の東西方向の道路と新潟市中心部を南北方向に結ぶ全長約5.6kmの都市計画道路です。

新潟市中心部に流入する自動車交通を担い、新潟市中心部の交通混雑の緩和や交通事故の削減、萬代橋の交通負荷軽減、まちづくりの支援などを目的として事業が進められています。

柳都大橋を含む1.5km区間が先行して開通し、現在、「栗ノ木道路」と「紫竹山道路」の整備を進めています。

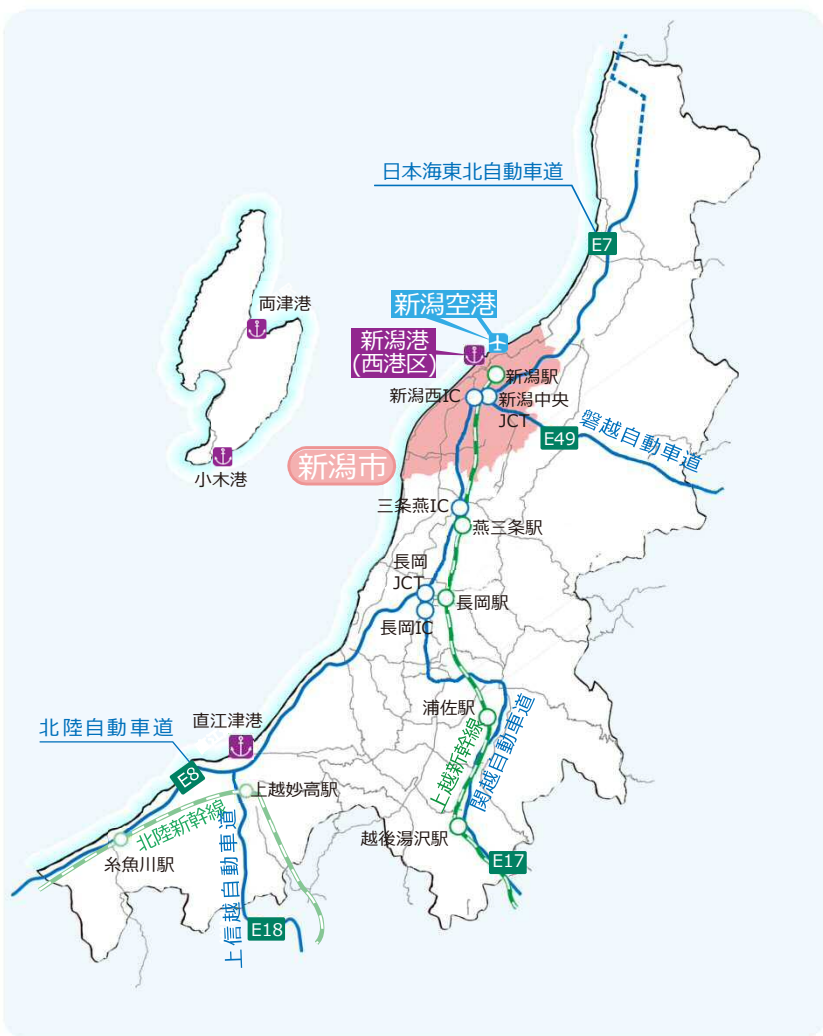


2. 新潟駅周辺の現状と課題

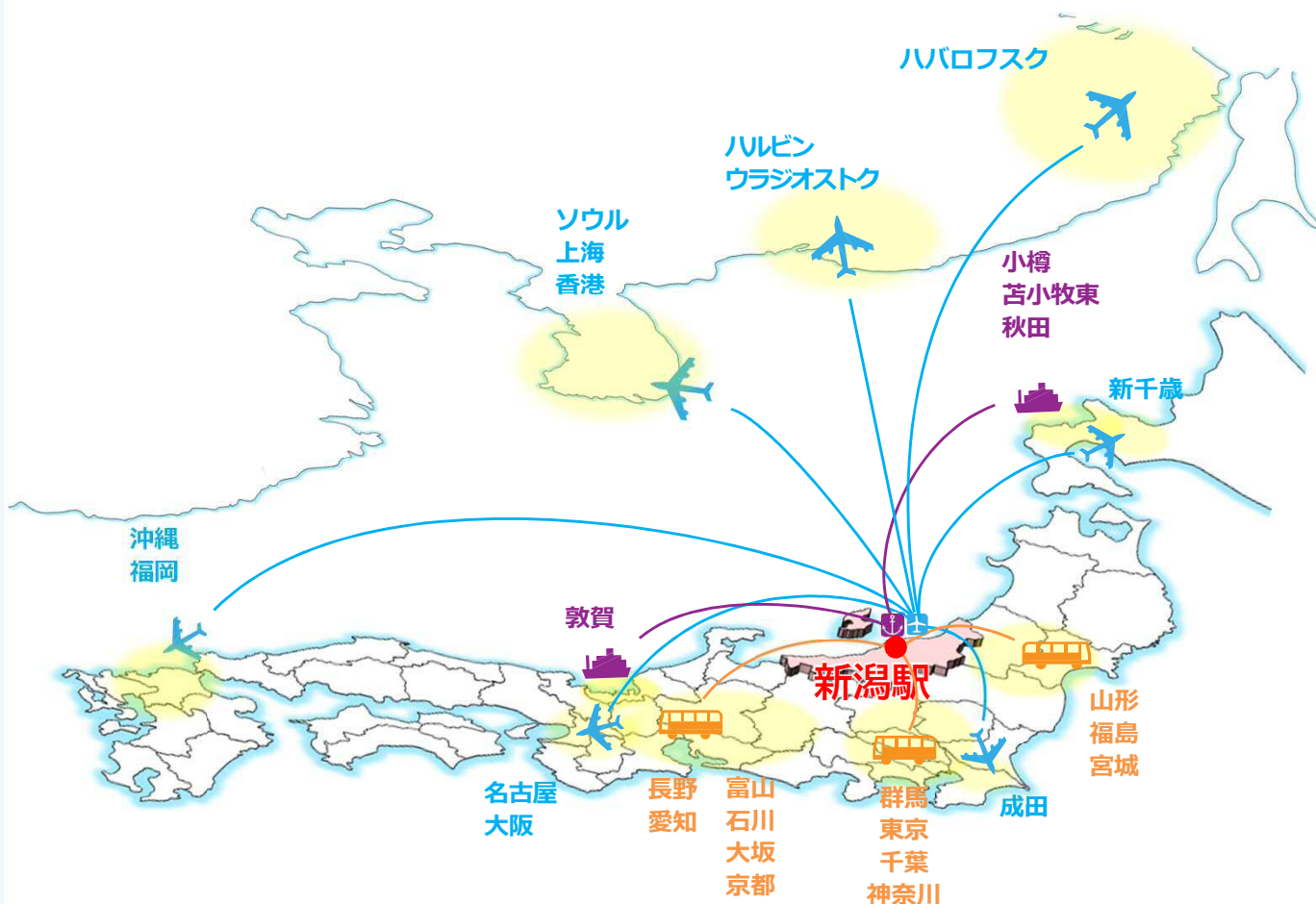
(2) 広域交通との連携強化に向けた現状と課題

新潟県内の広域交通拠点とは、新幹線、高速バス等が発着するとともに、空港・港とも接続する新潟駅が中心となっています。

■新潟県内の主要な交通ネットワーク



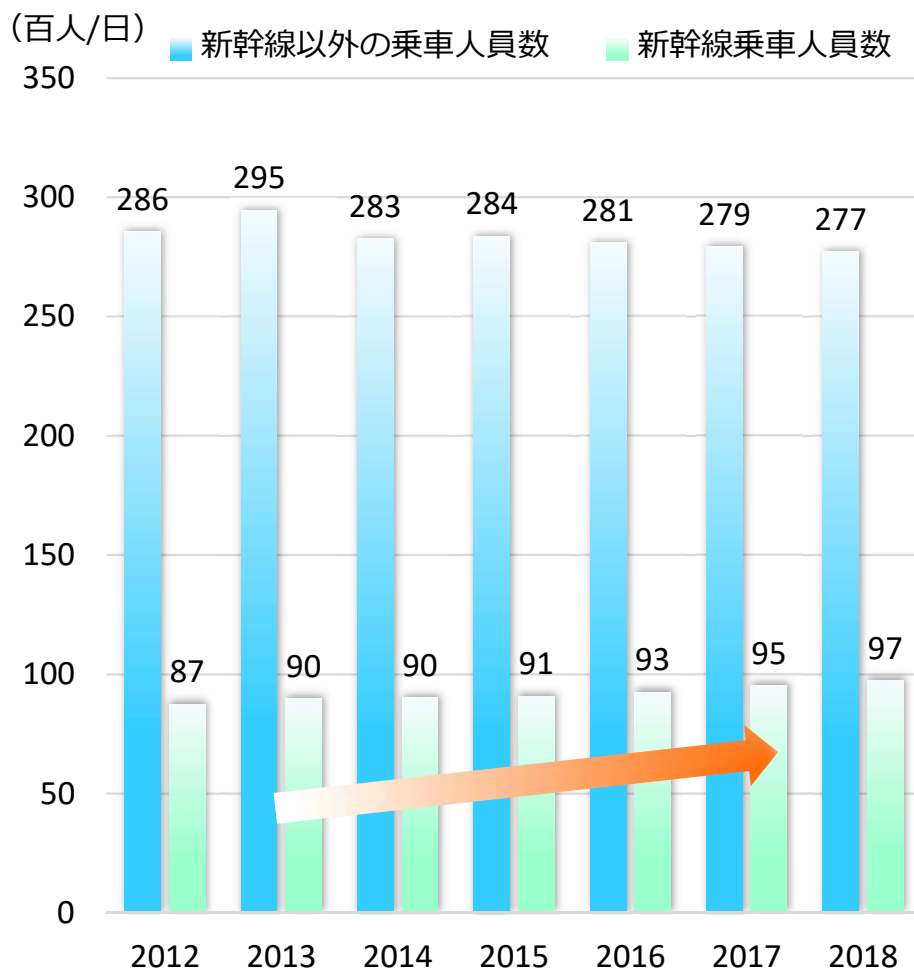
■新潟駅を中心とした広域交通ネットワーク



(2020年1月時点)

新潟駅全体の乗車人員数は、概ね横ばいで推移していますが、新幹線乗車人員数は増加しています。

■ JR新潟駅乗車人員数の推移



出典：東日本旅客鉄道株式会社HP掲載の乗車人員数を基にグラフ化

■ (参考) 新潟駅発着の新幹線運行便数の推移



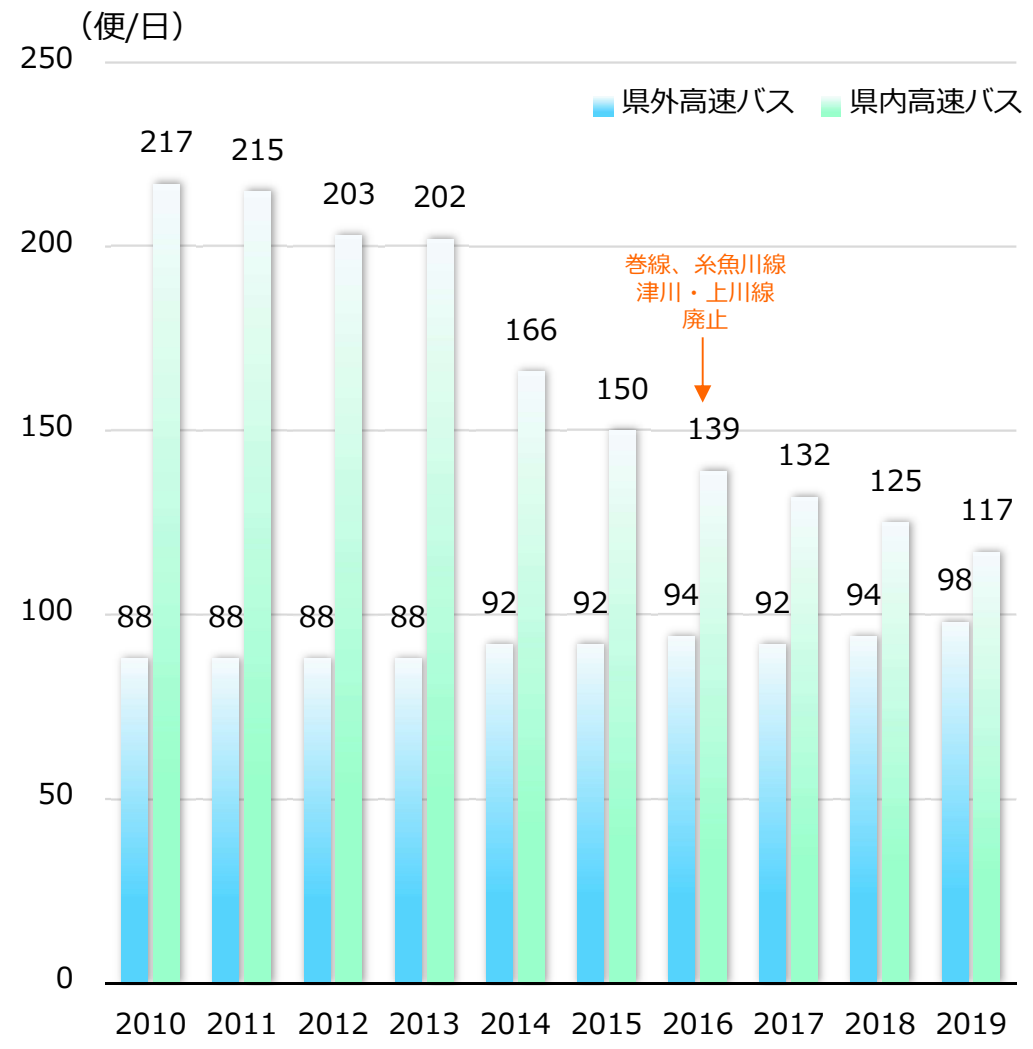
※各年4月時点の時刻表より期間限定運行を除いた平日運行便数を集計

出典：JTB時刻表(JTBパブリッシング)

2 広域交通との連携強化に向けた現状と課題 高速バス運行便数等の推移

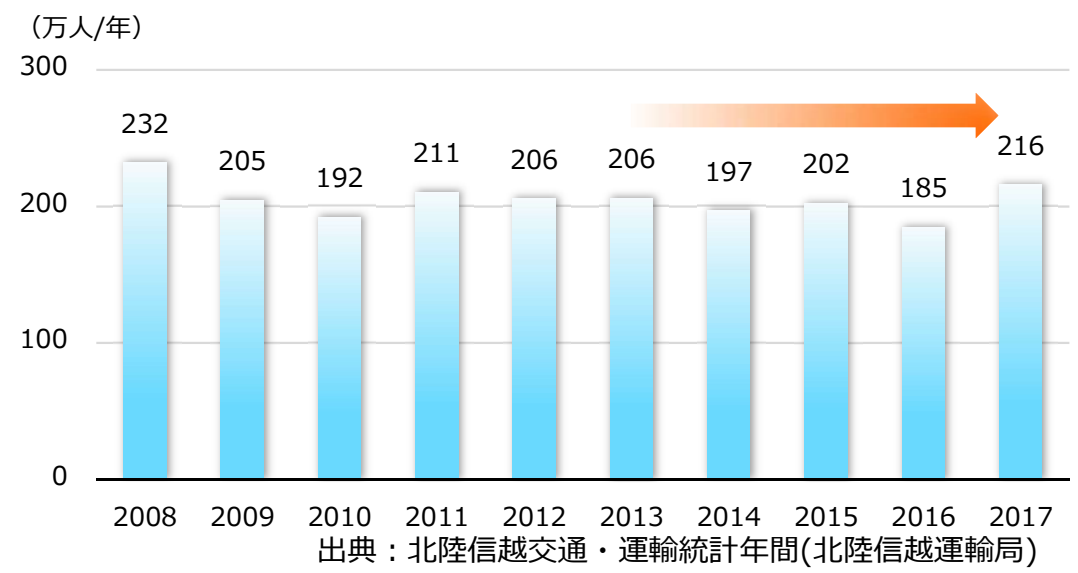
新潟駅周辺発着の県内高速バスの運行便数は減少していますが、県外高速バスは増加しています。高速バスの利用者数は、近年は概ね横ばいで推移しています。

■新潟駅周辺発着の高速バスの運行便数(平日)の推移



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 (新潟県内発着)



■新潟駅万代口側の高速バス乗降場



■新潟駅南口側の高速バス乗降場

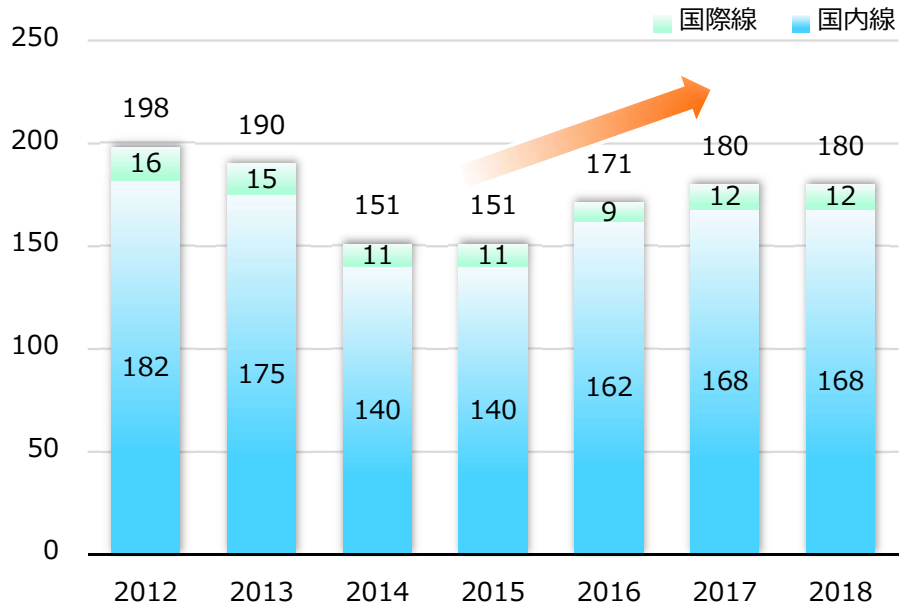


2 広域交通との連携強化に向けた現状と課題 新潟空港の運行便数等の推移

定期便の運行便数は近年増加しており、利用者数、利用率ともに増加しています。

■新潟空港の定期便の運行便数の推移

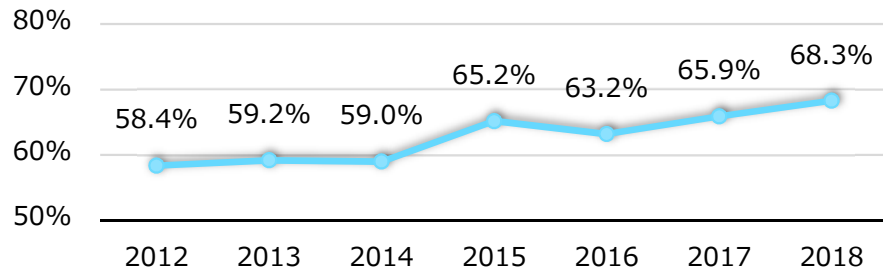
(便/週)



出典：新潟空港利用状況(新潟県)

■新潟空港の利用率

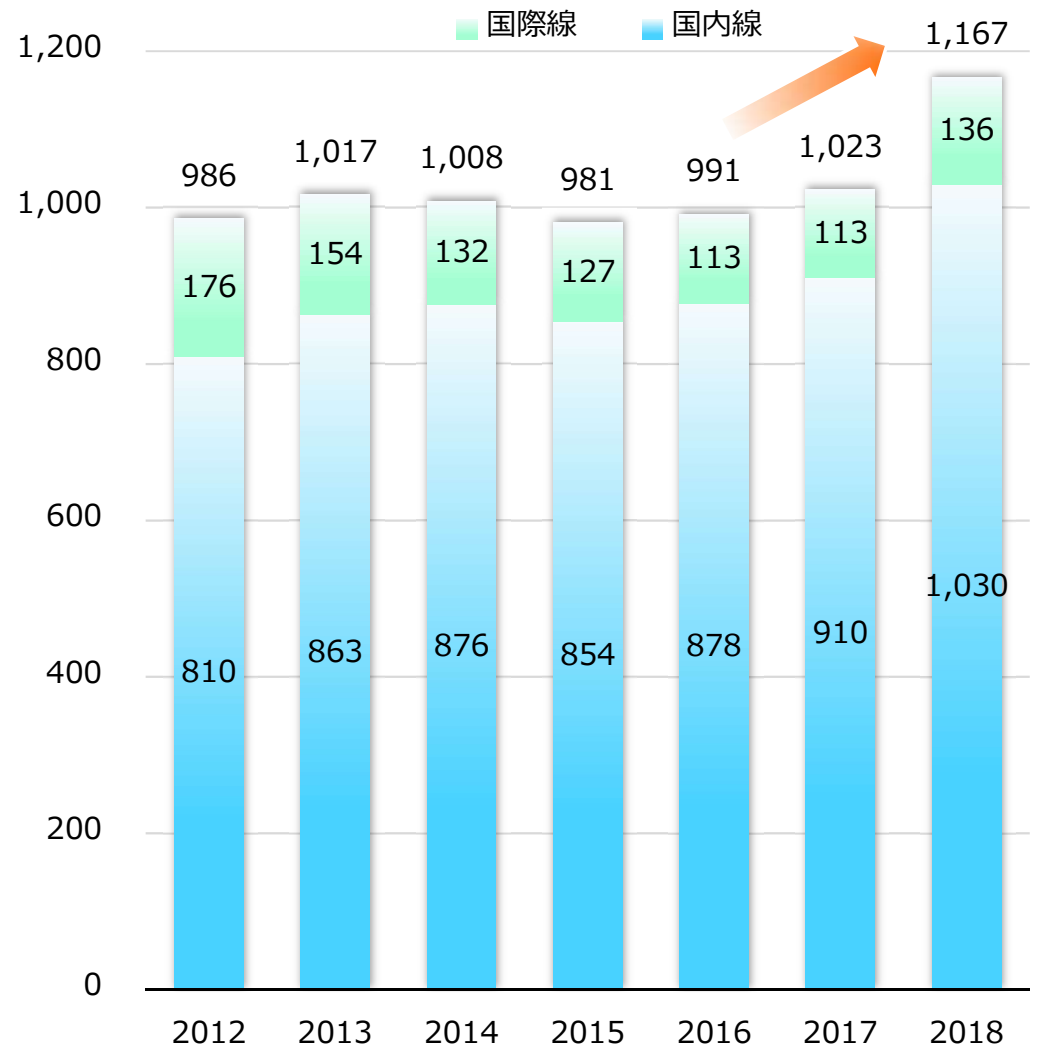
※利用率：利用者数÷提供座席数



出典：新潟空港利用状況(新潟県)

■新潟空港の年間利用者数の推移

(千人/年)

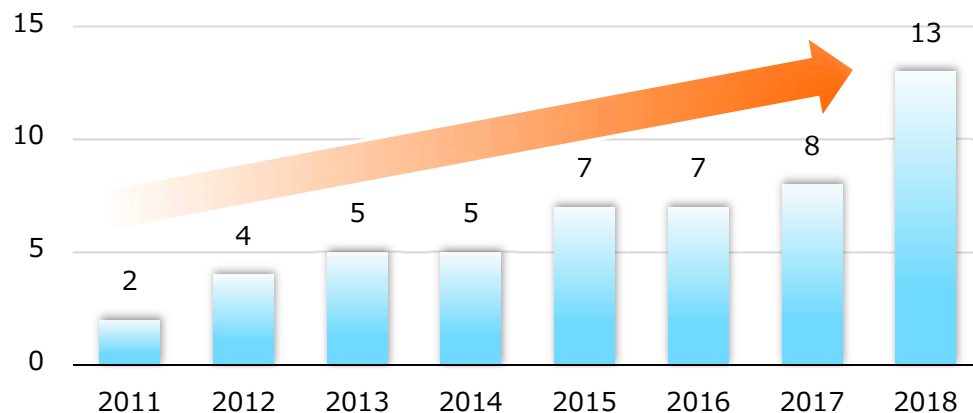


出典：新潟空港利用状況(新潟県)

クルーズ船寄港の増加も影響し、訪日外国人の宿泊者数は年々増加傾向にあり、今後も交流人口の拡大が見込まれます。

■新潟港へのクルーズ船の寄港実績の推移

(便/週)



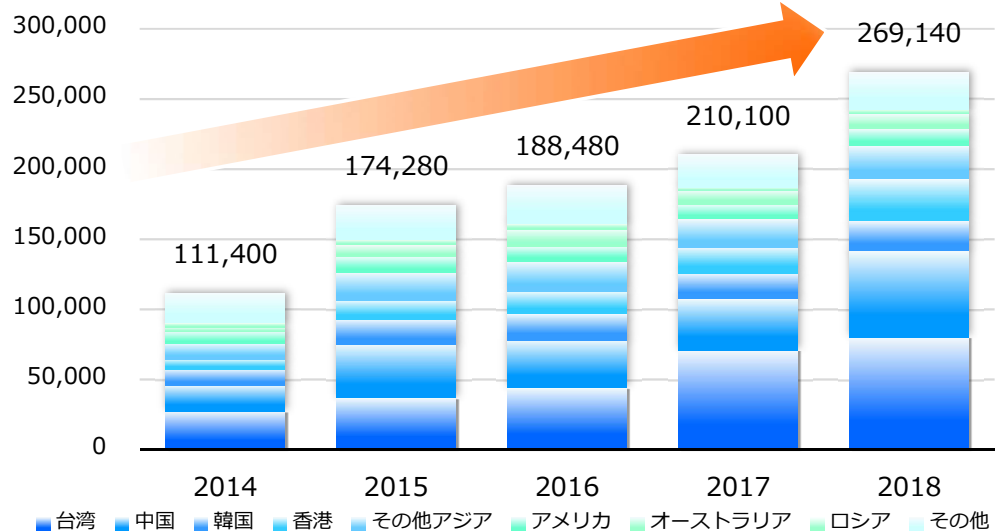
出典：新潟市集計

■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

(人泊)



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



2 広域交通との連携強化に向けた現状と課題 新潟駅周辺のバス乗降場配置状況

新潟駅周辺のバス乗降場は、万代口側と南口側に点在している状況です。
市内等乗合バスのバス乗降場は、新潟駅周辺整備により高架下交通広場及び万代広場に集約されます。



■ 高速バスの乗車状況 (万代口側高速バス乗車場)

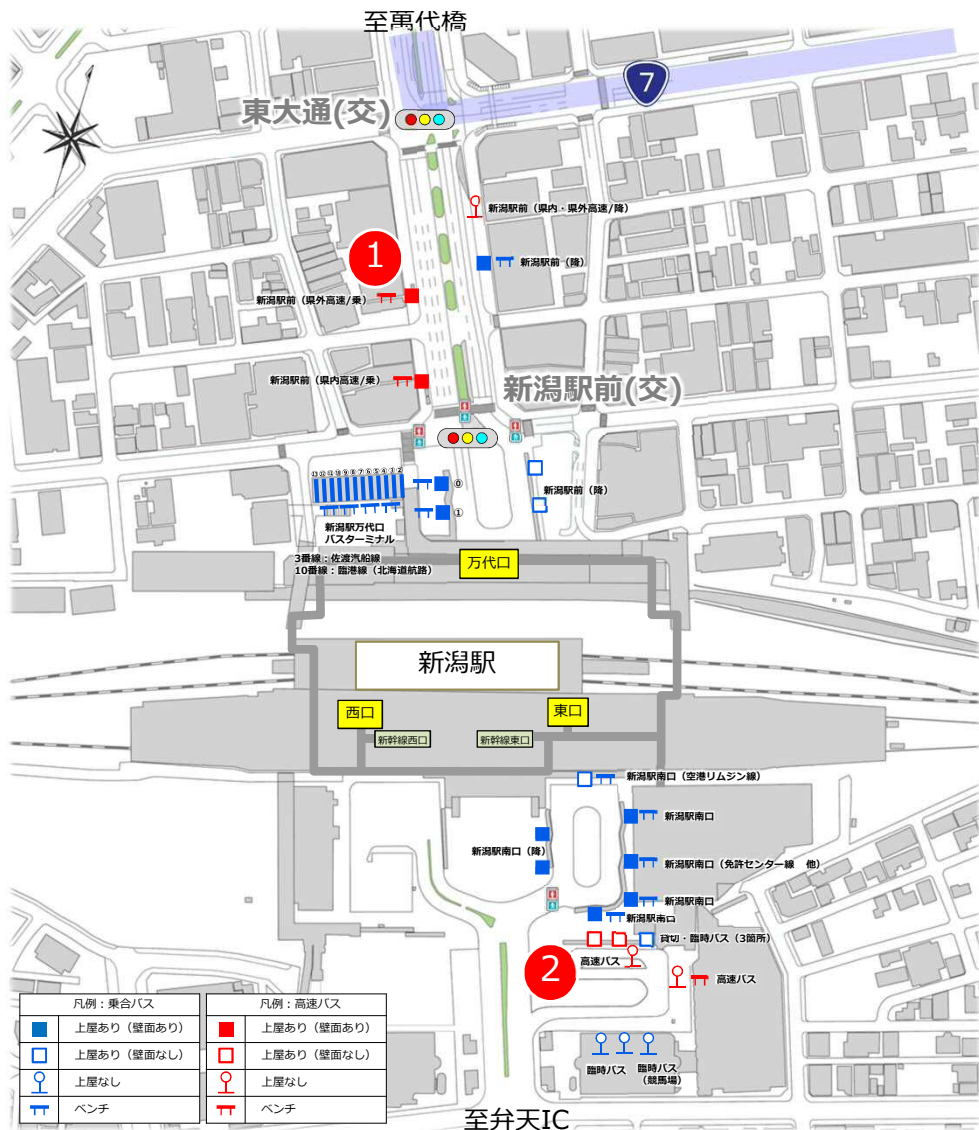


■ 高速バス乗車場の状況 (万代口側高速バス乗車場)

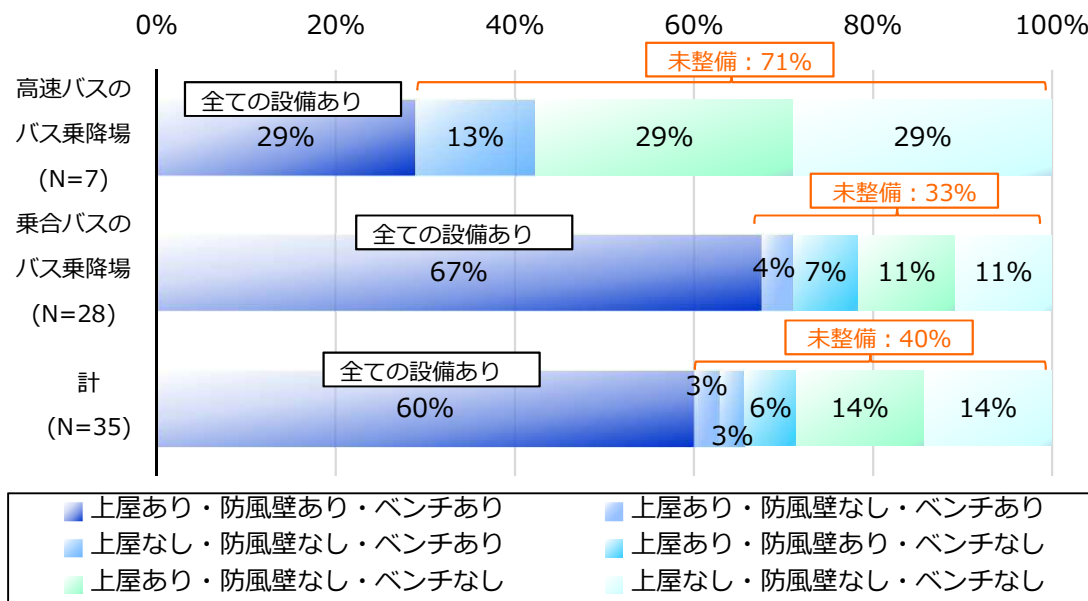


新潟駅周辺のバス乗降場のうち、ベンチや上屋等が整備されていないバス乗降場は約4割で、特に高速バスのバス乗降場は約7割が未整備となっています。

■新潟駅周辺バス乗降場の設備設置状況



■新潟駅周辺のバス乗降場の設備設置状況（上屋、防風壁、ベンチ）

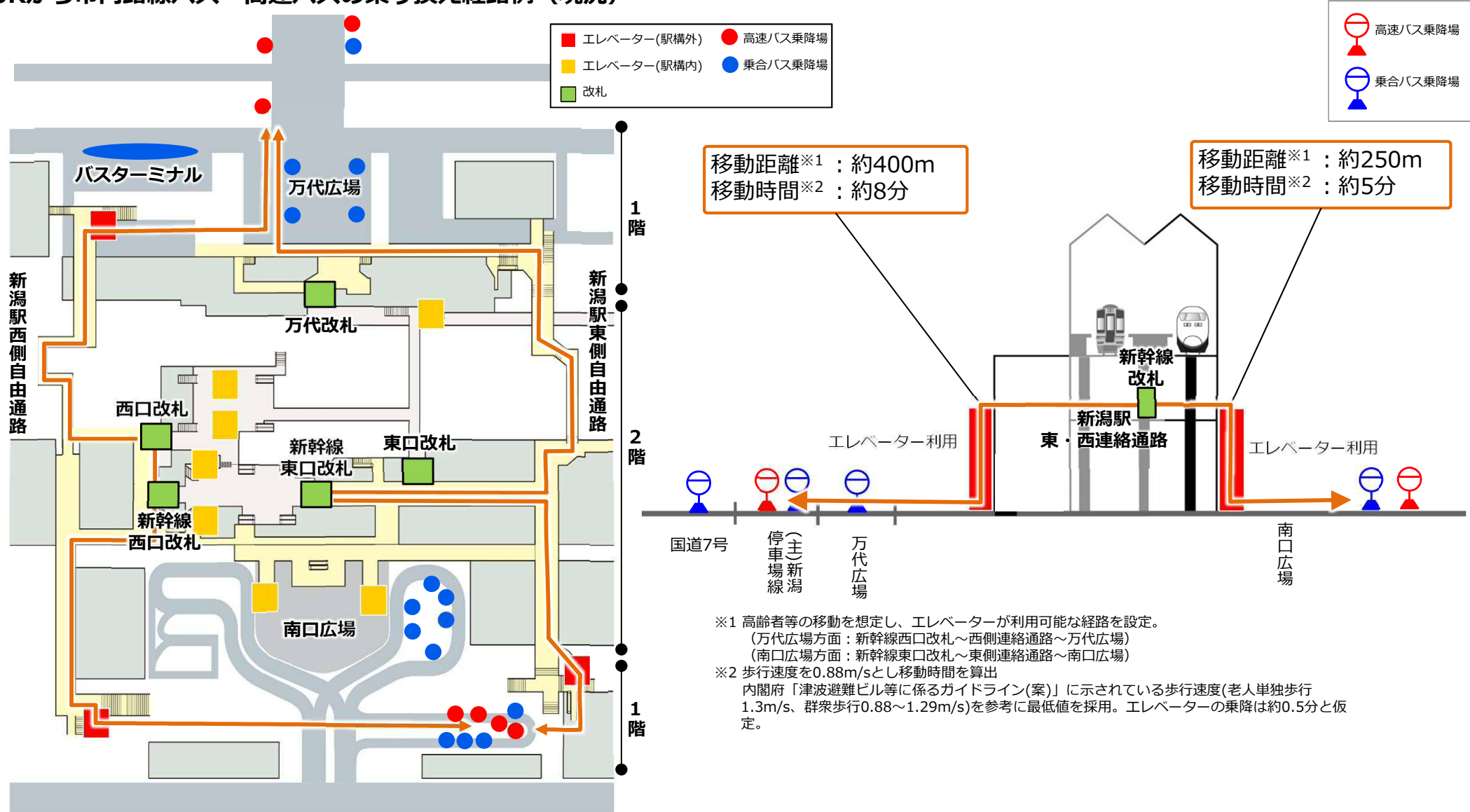


■高速バス乗降場の状況



JRからバスへの乗換は、移動距離が長く、階段やエレベーターの利用が必要となり、不便さが生じています。

■JRから市内路線バス・高速バスの乗り換え経路例（現況）

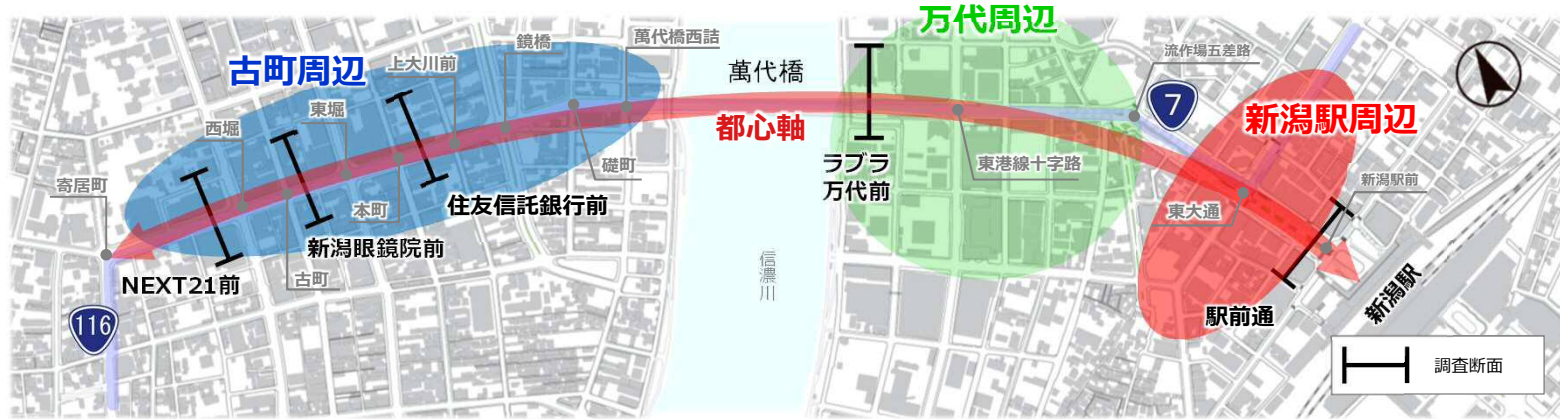


2. 新潟駅周辺の現状と課題

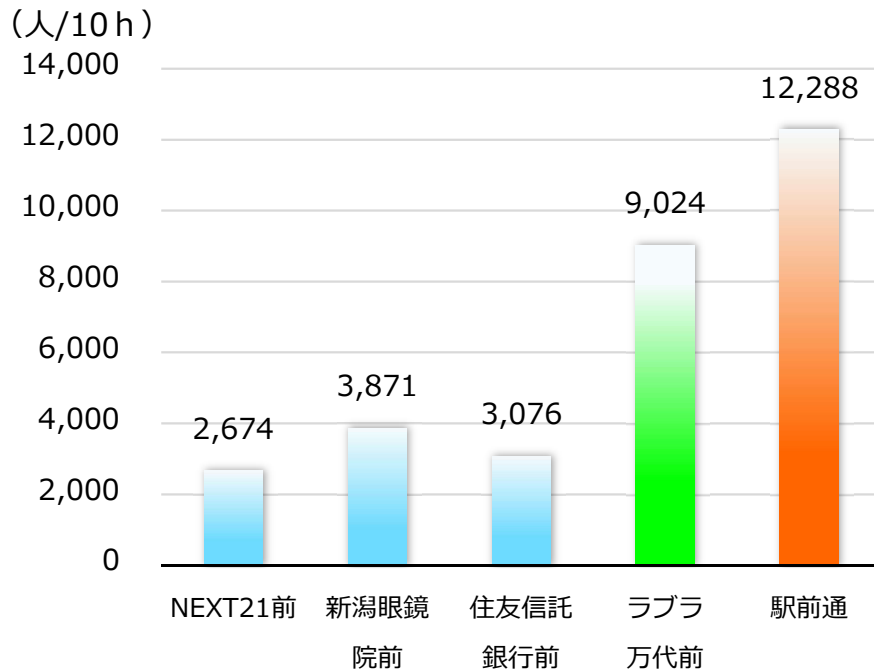
(3) 都心部の移動円滑化に向けた現状と課題

都心部の移動円滑化に向けた現状と課題 まちなかの歩行者数推移

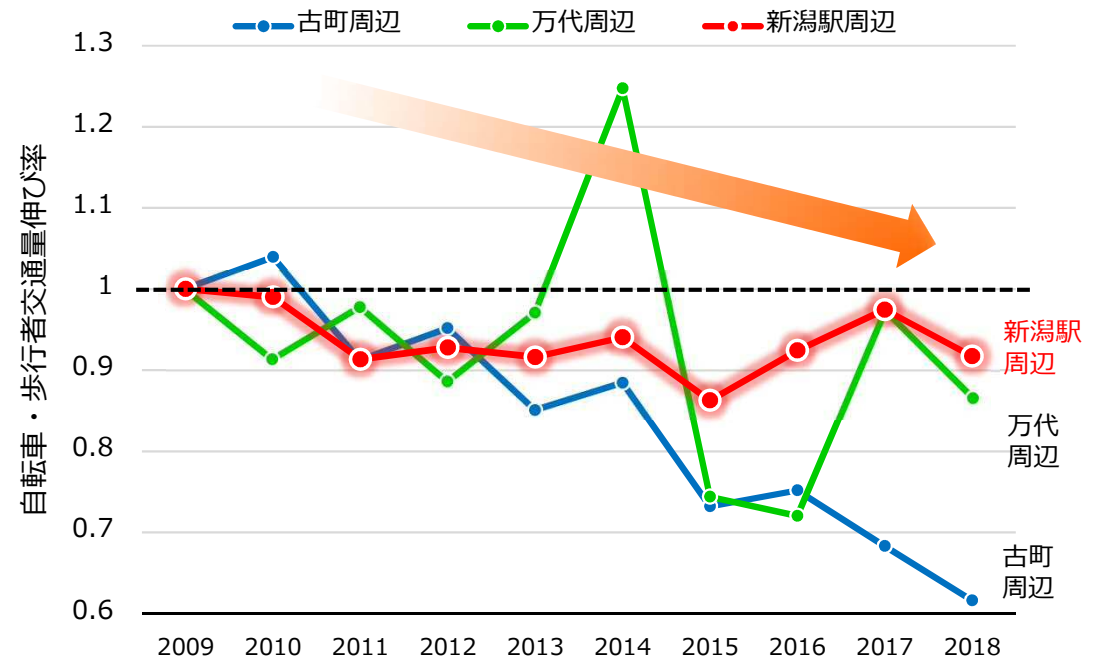
新潟駅前から古町の間では、新潟駅前通の自転車・歩行者交通量が最も多いですが、新潟駅周辺における自転車歩行者交通量は2009年に比べ約9割に減少しています。



■ 自転車・歩行者交通量



■ 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)



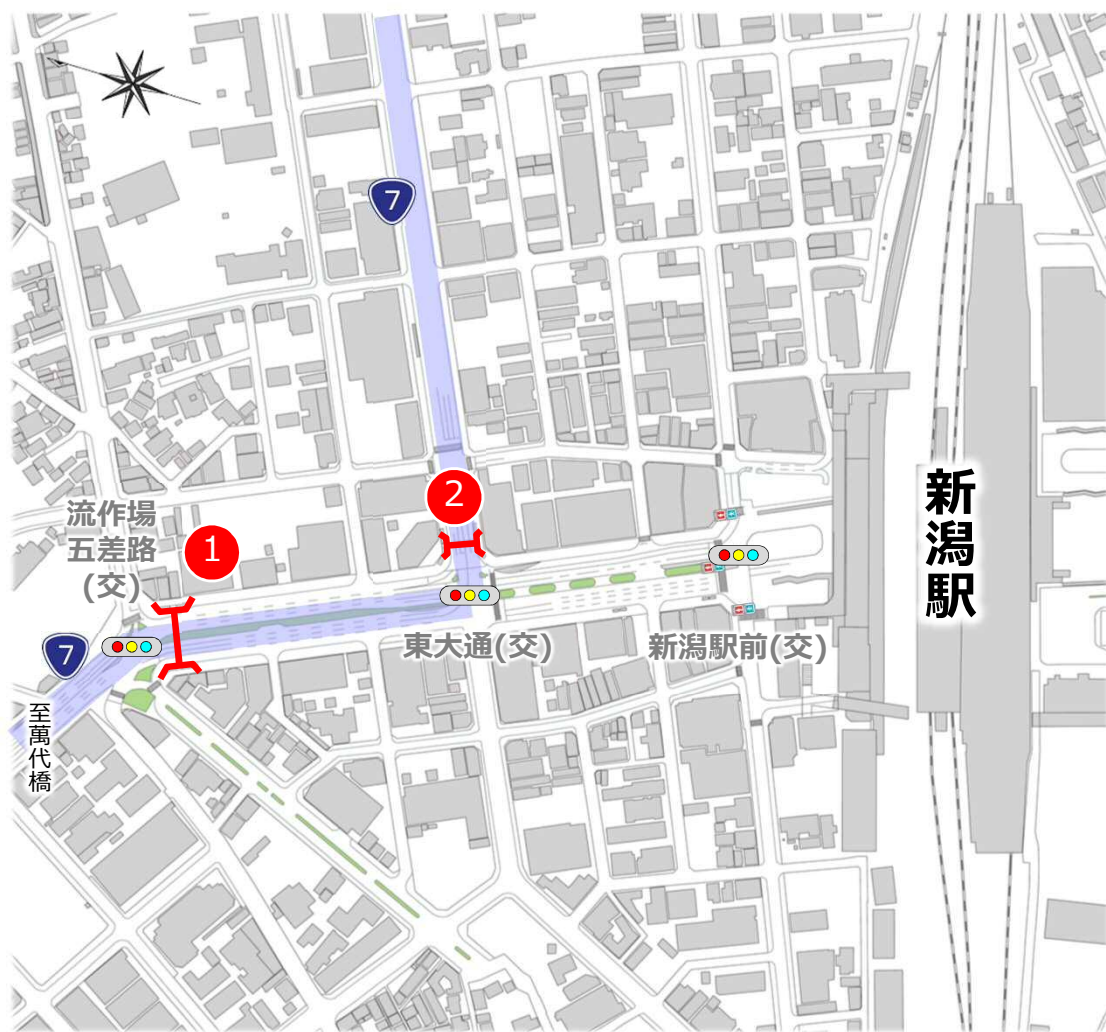
出典：駅前通…H30年11月4日(日)調査結果
駅前通以外…H30年10月27日(土)新潟市商店街連盟歩行者通行量調査(自転車含む)

出典：新潟市都市交通戦略プランを基に作成

2 都心部の移動円滑化に向けた現状と課題 新潟駅周辺のバリアフリー未対応の移動経路

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の不便が生じています。

■横断歩道橋位置図



■流作場五差路の横断歩道橋

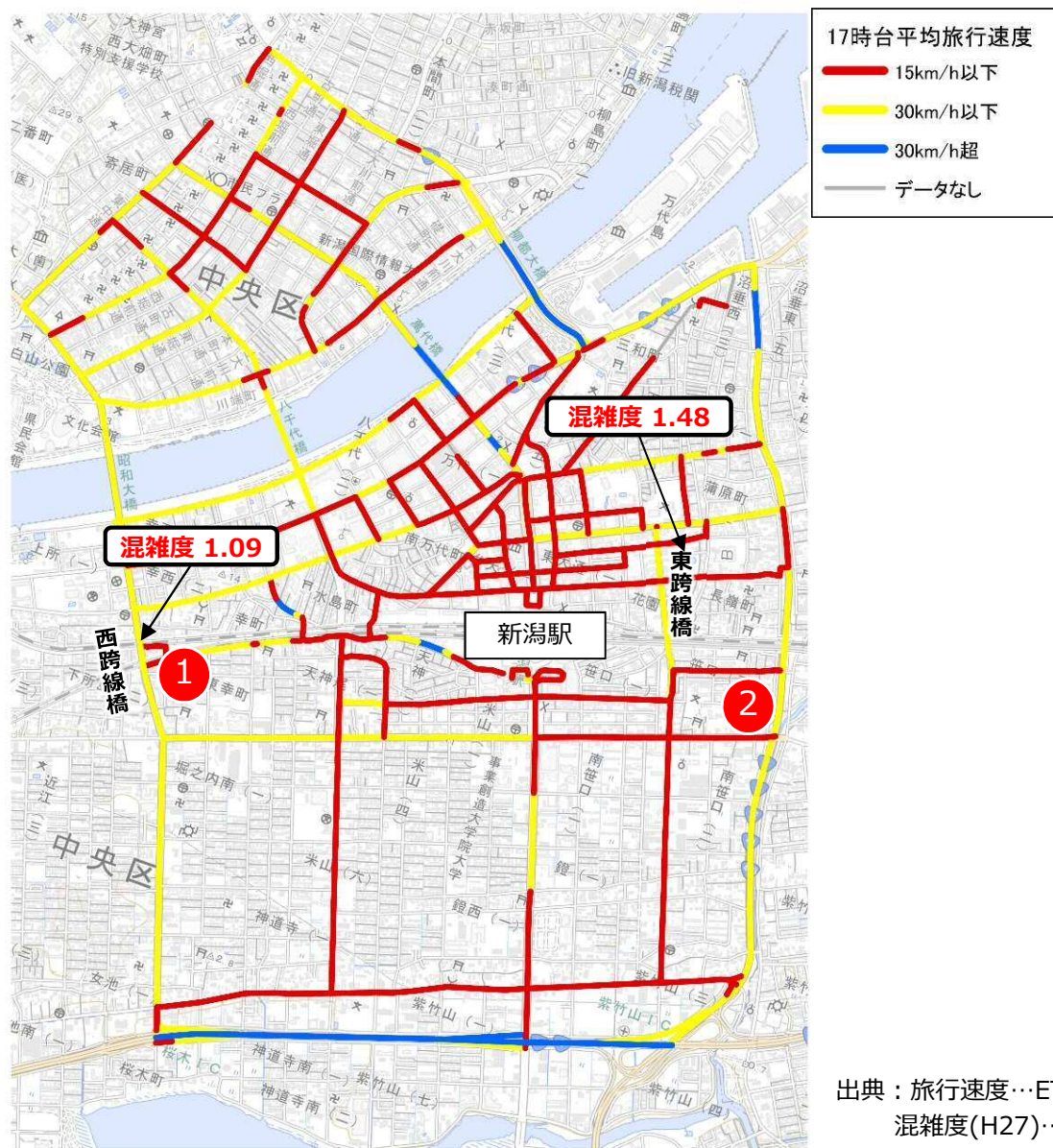


■東大通交差点の横断歩道橋



新潟駅周辺の幹線道路では、慢性的に混雑が発生しています。

■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



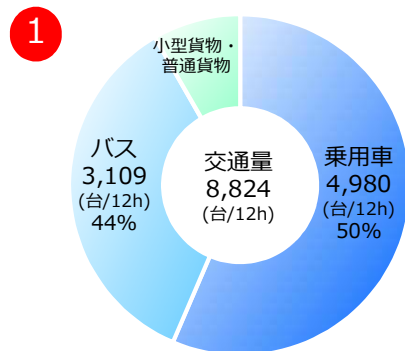
■栗ノ木道路事業区間の混雑状況



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

駅前通の交通量のうち、約4割がバス交通であるとともに、バスの到着ピーク時には、車道上で降車を行わなければならない状況も見られます。

■ 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



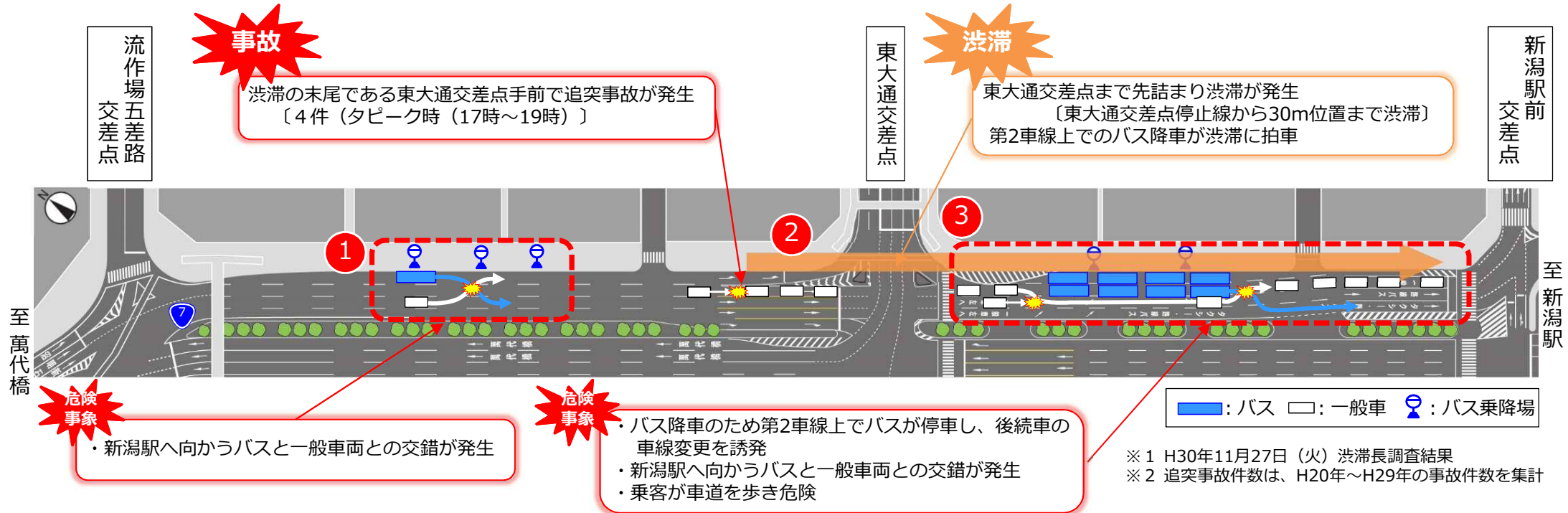
参考：H30.3.31時点のバス時刻表を基に作成

■ 駅前通の混雑状況



2 都心部の移動円滑化に向けた現状と課題 バスに起因した新潟駅前通の混雑

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及ぶことがあるとともに、渋滞の末尾では、追突事故が発生しています。
 また、一般車とバスが車線変更により交錯し、危険事象が発生しています。



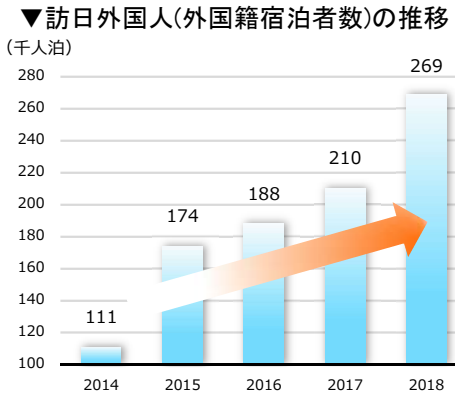
2. 新潟駅周辺の現状と課題

(4) 新潟駅周辺の現状と課題 (まとめ)

現状

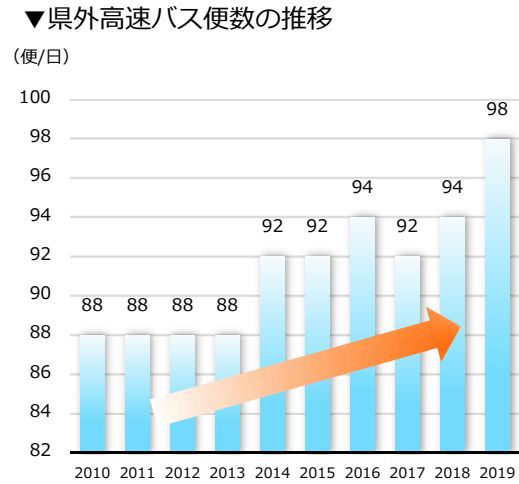
交流人口の増加

- 新潟港、新潟空港の利用者数増加による国際観光に対応した多様な交通モードの接続性



高速バス便数の増加

- 高速バスの運行便数が増加傾向



幹線道路の交通混雑

- 車両の交錯と周辺道路の混雑



駅前（新潟駅万代広場方面を望む）の混雑状況

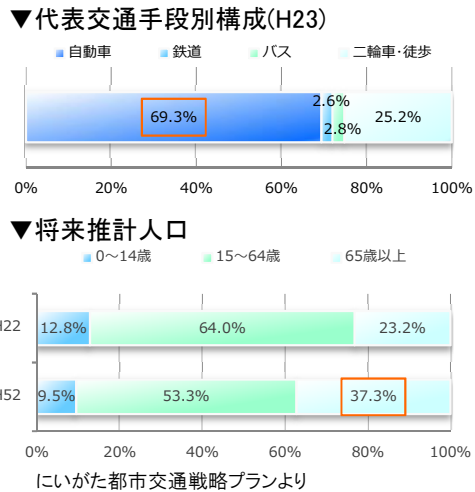
点在するバス乗降場

- 駅を挟んで南北にバス乗降場が点在



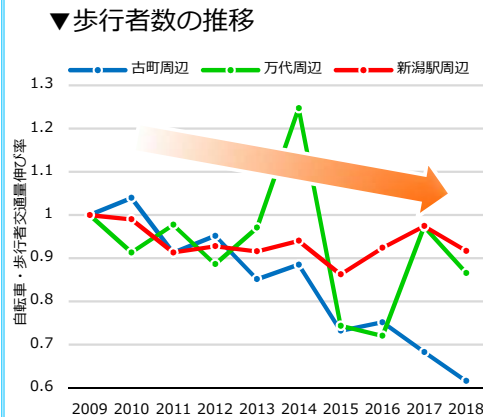
高いマイカー依存

- 都心部の慢性的な渋滞
- 高齢者の移動手段の確保



歩行者数の減少

- まちなかの歩行者数が減少傾向



不十分なバス待ち環境

- バス乗降場の上屋やベンチが未整備



バスの乗車待ち状況

バリアフリー未対応

- 横断歩道橋による移動



東大通交差点横断歩道橋の利用状況

3. 検討方針及び交通結節機能強化基本方針

検討方針及び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、検討方針及び新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針を定めました。

現状・課題

広域交通との連携強化

○めざす姿

- ・多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟
- ・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
- ・新潟駅を中心とした広域交通網の形成

○新潟駅周辺の課題

- ・点在したバス乗降場、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

交通結節機能強化基本方針

～「広域交流ゲートウェイ」の創出～
『世界とつなぐ結節機能の向上』

○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

- ・高速道路やバイパスのICに近く、低未利用地の有効活用を踏まえ南口広場周辺

○防災機能を有する空間整備

- ・災害発生時の帰宅困難者への対応

○新潟駅周辺の交通円滑化

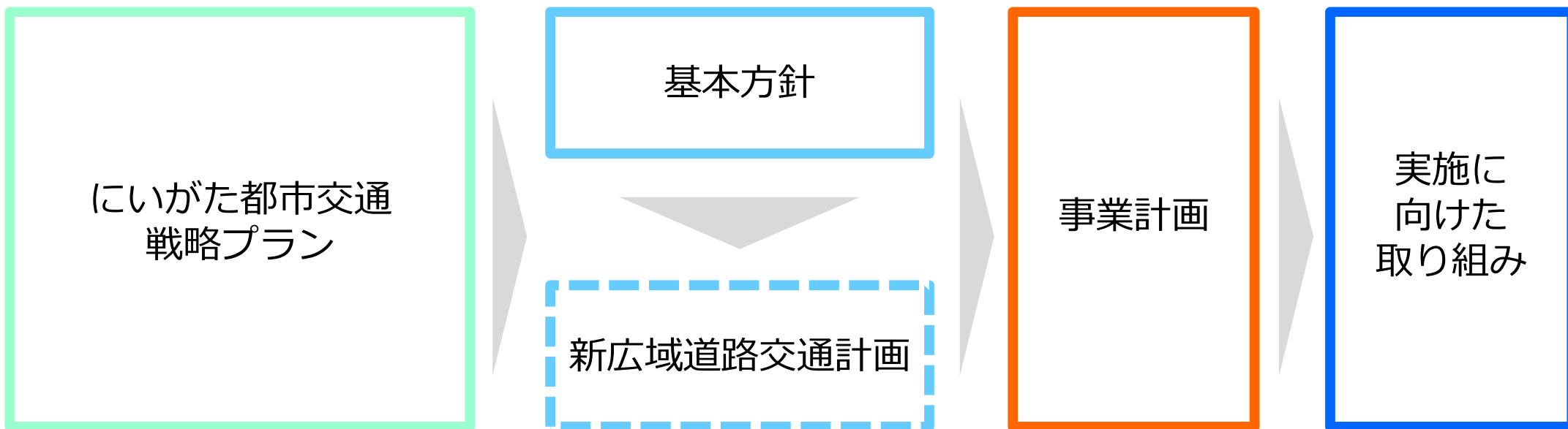
- ・新潟駅周辺整備による鉄道南北を結ぶ幹線道路や万代島ルート線の整備

○駅周辺のにぎわい空間の整備及び一体性向上

- ・まちと一体となった万代広場の整備、東大通の道路空間再構築

4. 今後の進め方

今後は、事業計画等について検討を進めていきます。



交通結節機能強化基本方針を踏まえ、整備に向けて今後検討を進めていきます。

交通結節機能強化基本方針

～「広域交流ゲートウェイ」の創出～
『世界とつなぐ結節機能の向上』

○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

- ・ 高速道路やバイパスのICに近く、低未利用地の有効活用を踏まえ南口広場周辺

○防災機能を有する空間整備

- ・ 災害発生時の帰宅困難者への対応

○新潟駅周辺の交通円滑化

- ・ 新潟駅周辺整備による鉄道南北を結ぶ幹線道路や万代島ルート線の整備

○駅周辺のにぎわい空間の整備及び一体性向上

- ・ まちと一体となった万代広場の整備、東大通の道路空間再構築

今後の検討事項

- ・ 中長距離バスターミナルの整備
(整備規模・整備手法・民間との連携)

- ・ 防災機能を有する空間の確保

- ・ バスターミナルの整備と連動した各交通手段の結節強化策

- ・ 新潟市にふさわしいMaaS(※)のあり方

- ・ 新潟駅周辺の幹線道路や万代島ルート線の整備と連携した既存道路のあり方

- ・ 人が集まりやすいにぎわい空間の確保

(※)MaaS(Mobility as a Service):移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

5. 參考資料

都心部のバス運行便数は、通勤・通学時間帯に多くなっています。

高架下バス発着台数（想定）

高架下バス発着台数（一時間あたり）		(単位 台)					
時	高架下 発 (西側)	高架下 着 (東側)	合計				
	小計	小計	20	40	60	80	100
5	2	3					5
6	12	15					27
7	35	40					75
8	45	70					115
9	35	41					76
10	28	31					59
11	24	30					54
12	27	30					57
13	25	26					51
14	24	28					52
15	30	28					58
16	36	35					71
17	45	43					88
18	40	39					79
19	29	28					57
20	22	20					42
21	17	14					31
22	15	9					24
23	5	5					10
24	2	1					3
合計	498	536					1,034

〔設定条件〕

- 高架下バスバースの利用は市内路線バスを想定。
- 高架下バスバースの利用はBRT路線など、便数・利用者数の多い主要路線を想定配置。
- 発着台数は「2018.11.17ダイヤ」より。

■万代口バスターミナルの状況



■高架下バス乗降場の整備イメージ



県内高速バスの運行便数は減少していますが、県外高速バスは増加しています。
高速バスの利用者数は、近年は概ね横ばいで推移しています。

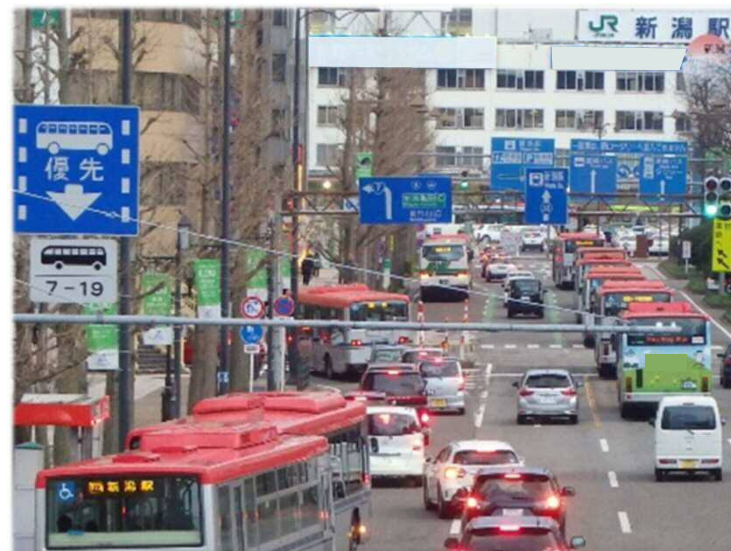
高速バス発着台数（万代側、南口側）

高速路線バス発着台数（一時間あたり）						
（単位 台）						
時	万代側	南口側	合計			
	県内外高速（発・着） 小計	県外高速（発・着） 小計	10	20	30	40
5	3	3				6
6	9	7				16
7	10	3				13
8	21	3				24
9	10	0				10
10	14	1				15
11	13	0				13
12	11	1				12
13	10	1				11
14	10	0				10
15	10	2				12
16	17	0				17
17	18	2				20
18	16	0				16
19	11	2				13
20	9	0				9
21	6	1				7
22	6	5				11
23	5	7				12
24～	5	4				9
合計	214	42				256

〔設定条件〕

- 高速路線バスは県内高速、県外高速を示す。
- 貸切バスバス、送迎バスは含まない。
- 発着台数は、2019.7月時点。

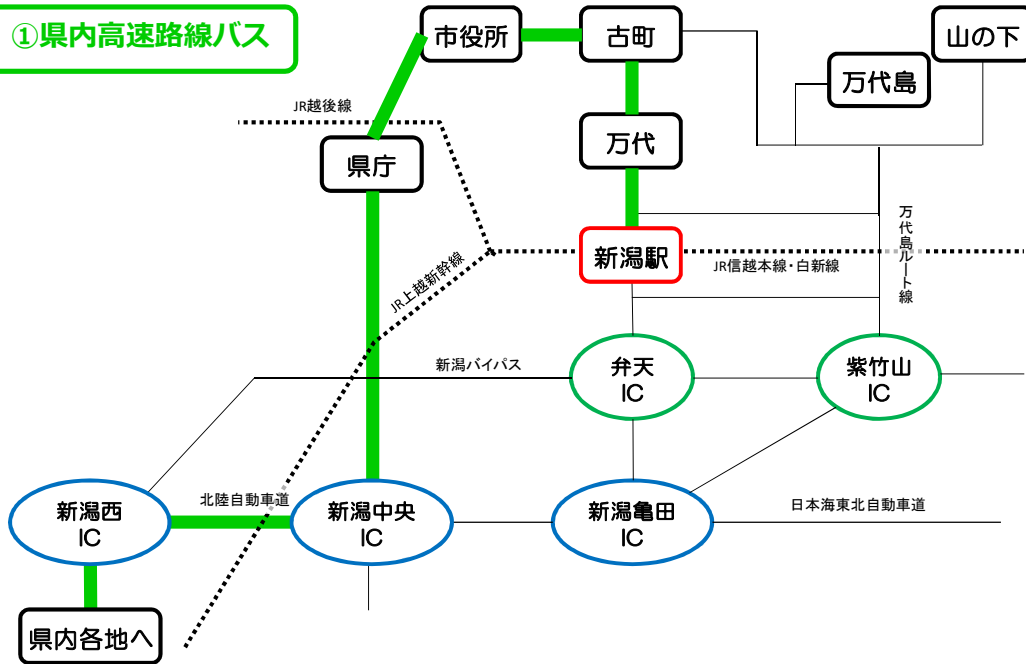
■ 国道7号の混雑状況



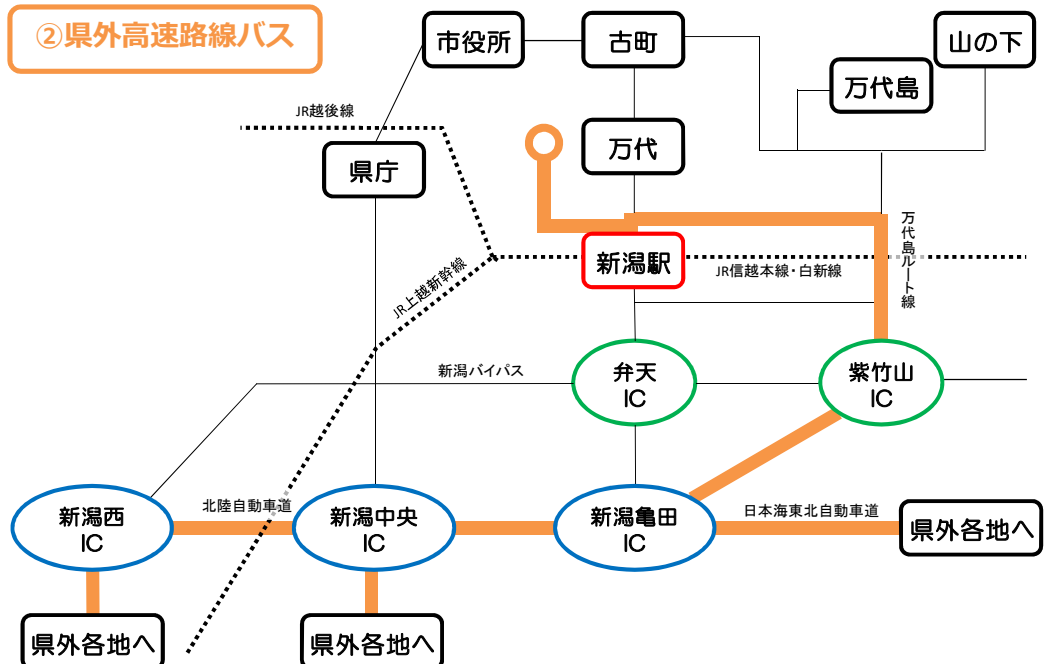
■ 南口側高速バスの乗車状況



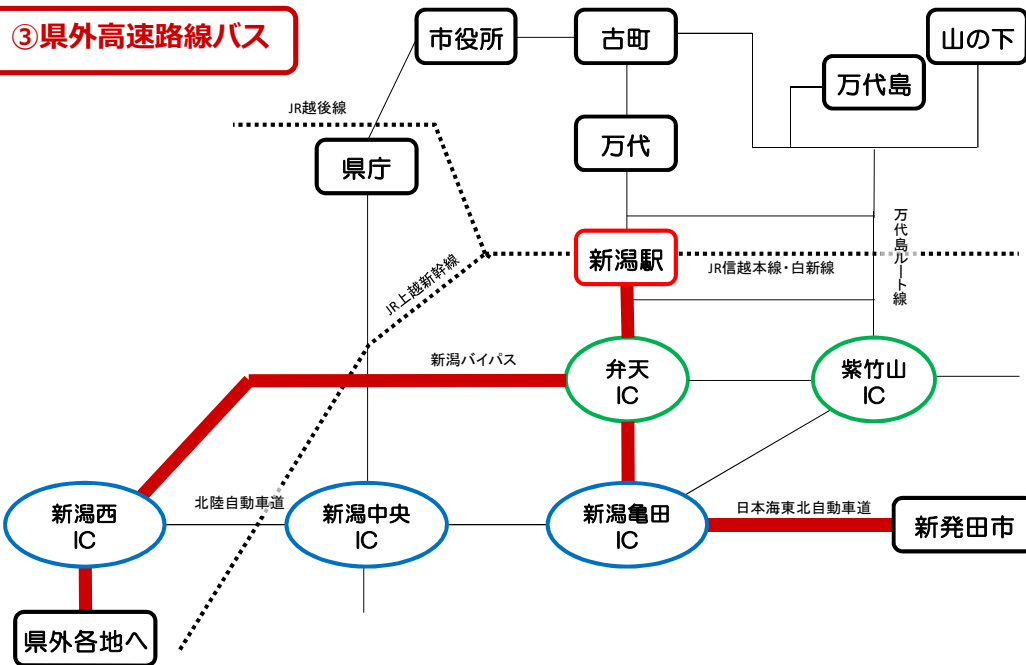
① 県内高速路線バス



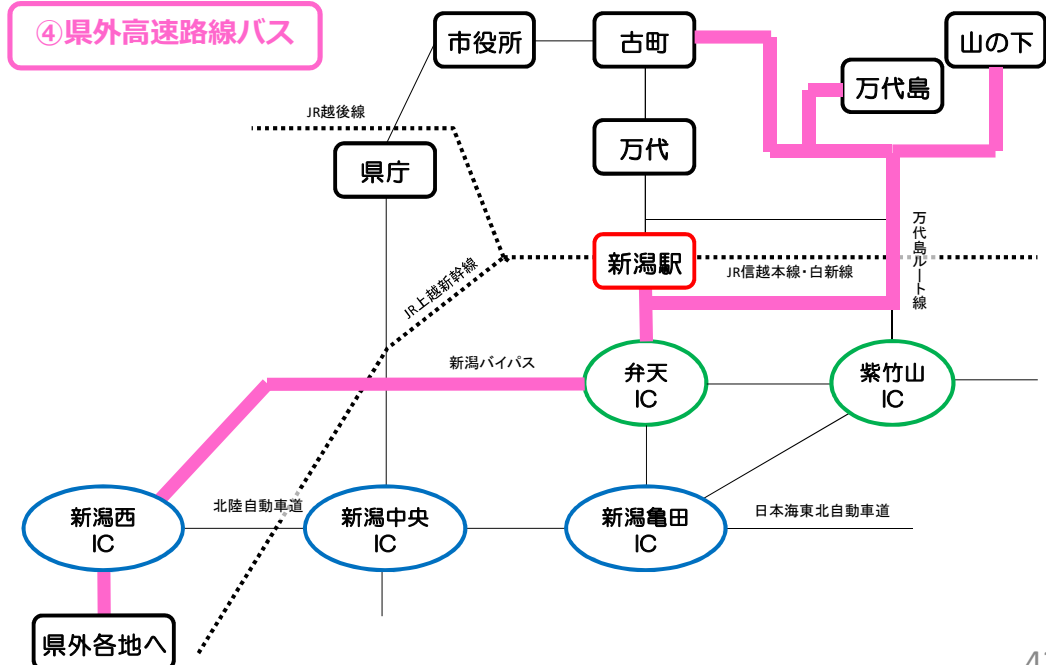
② 県外高速路線バス



③ 県外高速路線バス



④ 県外高速路線バス





【概要】（H28.4オープン）

- 道路事業（国道20号）と民間ターミナルの官民連携で整備
- 鉄道駅と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約

“バスタ新宿”の施設概要（全体）

バスタ新宿
Shinjuku Expressway Bus Terminal

《施設概要》

- 所在地：渋谷区千駄ヶ谷5丁目24番55号
- 施設面積：約1.47ha
- 構造：地上7階、地下2階建て
鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造
- 用途：4F 高速路線バス関連施設
3F タクシー乗降場等
2F 駅施設、歩行者広場



4F 高速路線バス関連施設



3F タクシー乗降場等



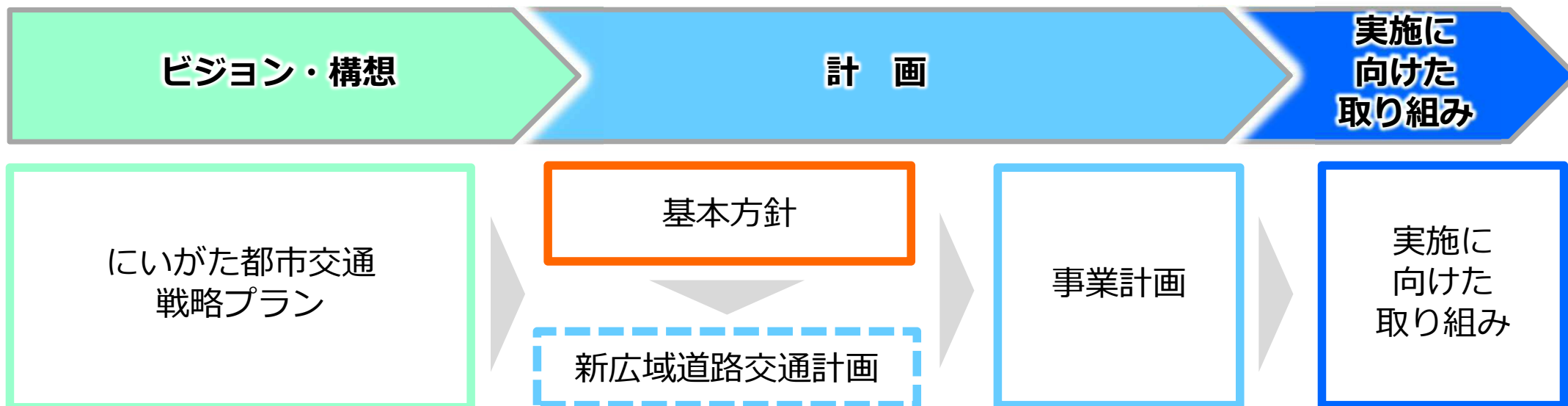
2F 駅施設、歩行者広場



出典：東京国道事務所

「新潟駅交通結節機能強化検討委員会」開催経緯

検討委員会では、新潟駅周辺における現状の課題や検討方針、先進事例の状況を共有し、「基本方針」を取りまとめました。



令和元年7月8日

令和元年9月6日

令和元年11月1日

令和元年12月20日

第1回 検討委員会

主な検討内容

- 委員会設立
- 現状整理
- 課題抽出

第2回 検討委員会

主な検討内容

- 課題整理
- 方向性検討

第3回 検討委員会

主な検討内容

- 対応方針検討

第4回 検討委員会

主な検討内容

- 基本方針(案)策定

基本方針
策定

「新潟駅交通結節機能強化検討委員会」名簿

(順不同・敬称略)

	所 属	氏 名
委 員	長岡技術科学大学大学院 教授	佐野 可寸志
	東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社 総務部 企画室 室長	三本 和彦
	新潟交通株式会社 乗合バス部 部長	和田 徹
	南口臨時バスターミナル使用者	関塚 政行
	近隣大規模土地所有者・新潟駅南プラーカ商店街振興組合 監事	木山 光
	近隣大規模土地所有者	前田 穰
	国土交通省 北陸地方整備局 建政部 都市調整官	田中 正克
	国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路調査官	松平 信治
	国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 所長	田中 創
	国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 部長	小椋 康裕
	国土交通省 北陸信越運輸局 観光部 部長	中牧 俊明
	新潟県 土木部都市局 局長	大坂 剛
	新潟県 交通政策局 局長	田中 昌直
	新潟県 観光局 局長	佐野 哲郎
	新潟県 警察本部 交通部 部長	古川 尚史
新潟市 技監	新階 寛恭	
オブザーバー	新潟市ハイヤータクシー協会 専務理事	佐々木 紀彦
	新潟市 観光・国際交流部 部長	上村 洋
	新潟市 土木部 部長	吉田 和弘
事 務 局	新潟市 都市政策部	