

新潟駅周辺整備(交通ターミナル) 事業計画 (改定版)

令和8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が、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、令和2年1月に『新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針』を策定しました。

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、課題等をふまえ、新潟駅周辺整備事業の最大限の効果発現のために、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、令和2年3月に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。

このたび、事業計画策定時以降、道路法改正に伴う官民連携による事業推進の可能性拡大、新潟駅周辺のまちづくりの機運醸成、新潟駅南口広場再編検討委員会において新潟駅南口広場(再編)整備コンセプト(案)が提示されました。

それらを踏まえ、事業者を対象としてマーケットサウンディング調査を実施し、その結果を受け、事業計画の見直し検討を行い、事業計画を改定しました。

○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。

○賑わいを創出する集客施設等

中長距離バスターミナルの上層空間等を活用し、賑わいを創出する集客施設等の整備を図ります。

目次

1. 事業の背景	P. 1
2. 事業のコンセプト	P.13
3. 整備の考え方	P.20
4. 施設配置計画と事業区分	P.21
5. 将来の姿	P.24
6. 段階的な整備の進め方	P.25
参考資料	P.27

1. 事業の背景

1.1 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)

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

1. 事業の背景

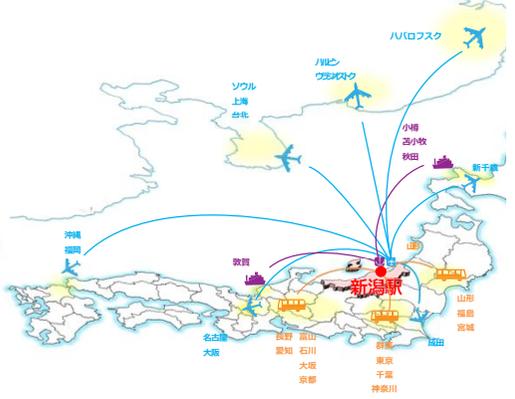
1.1 新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針

- 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。

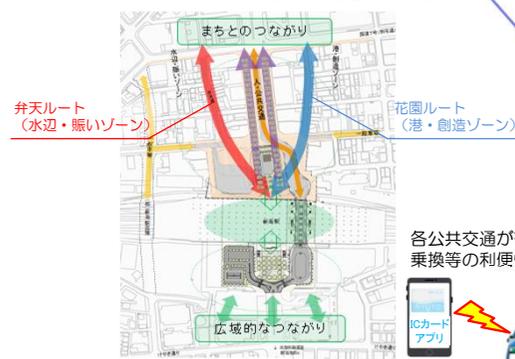
新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針(新潟市)

世界とつなぐ結節機能の向上

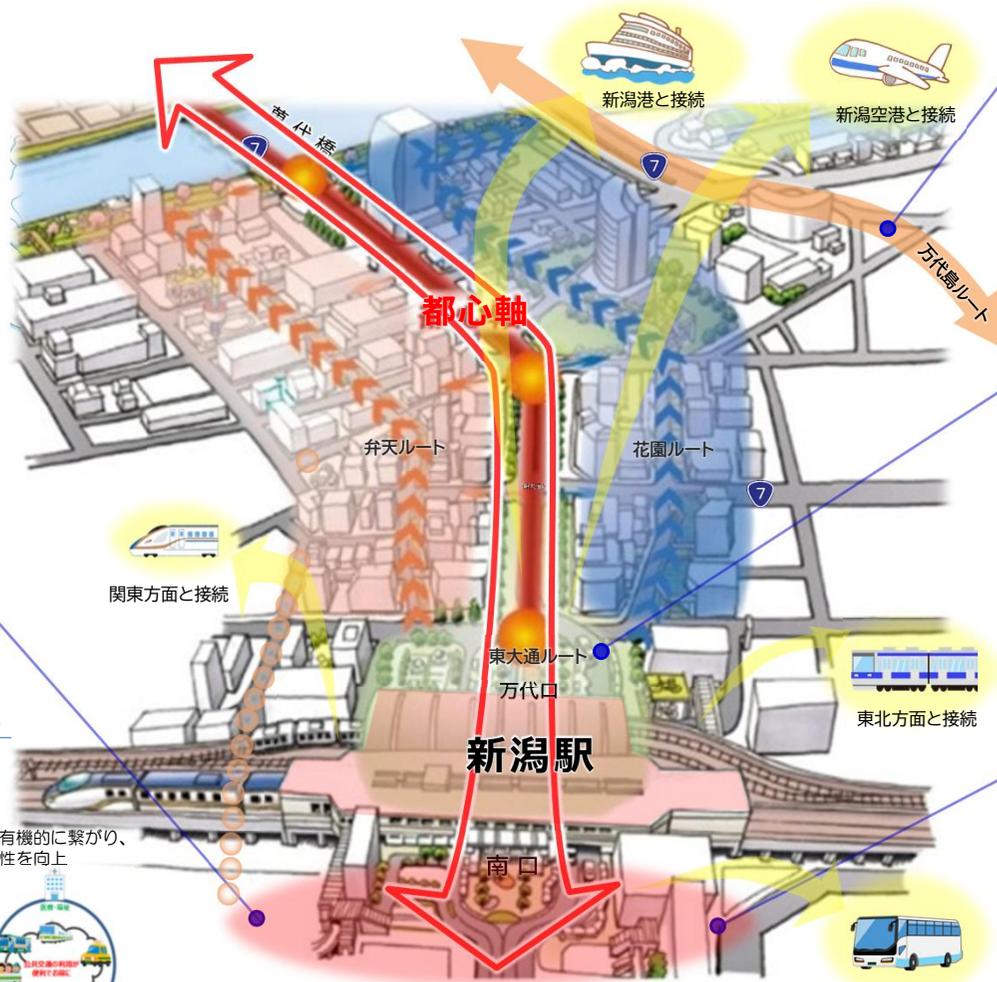
新潟駅周辺をゲートウェイとした
広域交流機能のサービスの向上



中長距離バスターミナル整備による広域交通結節機能の強化

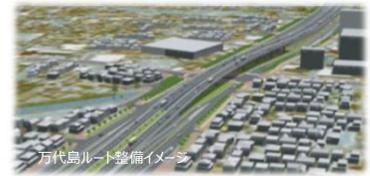


南口広場は「広域交流の玄関口」



新潟駅周辺の交通円滑化

中心市街地における慢性的な交通混雑の緩和
鉄道を挟んだ南北市街地の一体化



駅周辺の賑わい空間の整備 及びまちの一体性向上

“新潟らしさ”を感じながら、
人が集まりやすい機能と空間、
観光客にもわかりやすい動線を整備



防災機能を有する空間整備

災害発生時に帰宅困難者の一時避難所として
機能する空間の整備等により防災機能を
向上



各公共交通が有機的に繋がり、
乗換等の利便性を向上

高規格幹線道路
ネットワークと接続

1. 事業の背景

1.2 新潟市における上位計画

- 令和4年2月に策定された“「にいがた2km」の覚醒”では、新潟駅～古町の都心軸における『緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力あるエリア』の創造を目指しています。
- “新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン”（令和5年3月策定）では、10のストリーートの成り立ちや特色などを活かしながら、『人中心のまち』としてエリア全体が有機的につながった将来の姿を描いています。

「にいがた2km」の覚醒(新潟市)

都心のまちづくり【「にいがた2km」の覚醒】

～市民とともに「かわ・まち・みなと」で紡ぐ過去から未来への成長エンジン～

2本

1. 歴史の継承

- 江戸時代には、北前船の最大の寄港地となるなど、人・物・文化が交流する日本海側最大の漆町として繁栄し、幕末の開港五港にも選ばれた。その風情や趣は現在に受け継がれている。
- 日本海側初の特定重要港湾の指定や、地方空港初の国際空港指定、上越新幹線の開通や、高速道路網の整備など、産業や交通のインフラ整備が着実に進められてきた。
- 2007年には本州日本海側で唯一の政令指定都市となり、さらなる拠点性の向上に向けた施策を推進してきた。

2. 本市の現状・課題

- ① 新潟駅周辺整備事業の進展
- ② 都心エリアで民間開発の兆し
- ③ 若い世代の県外流出と人口減少
- ④ 老朽化したビルの更新の停滞
- ⑤ 進出企業のニーズを満たすオフィス床の不足

3. 時代の要請

- ① ウィズコロナ・アフターコロナへの対応
- ② SDGs（持続可能な開発目標）の実現
- ③ ゼロカーボンへの推進（脱炭素社会の実現）
- ④ デジタル化の進展

4. 【「にいがた2km」の覚醒】へ

みなとまち新潟を象徴する信濃川と萬代橋から広がる「都心エリア」において、高次都市機能の集積や魅力の創出、賑わいづくりを市民の皆様と一体で取り組むことで、『緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力あるエリア』を創造し、8区のネットワーク強化を図りながら、『本市経済・産業の発展を牽引する成長エンジン』としていく取組を推進。

5. 都心のまちづくり基本方針 三本の柱

- I. 人・モノ・情報の中心拠点となる 稼げる都心づくり
- II. 都心と8区の魅力・強みのコラボレーションによる 新たな価値の創造
- III. 居心地が良く、市民が主役になるまちづくり

6. 基本方針における推進項目

I. 人・モノ・情報の中心拠点となる 稼げる都心づくり

官民協働による「稼げる都心づくり」を推進し、その成長エネルギーを全市域へ波及。

- ① 都市機能の更新・充実に向けた都心部の再開発促進（都市再生緊急整備地域の活用）
- ② 戦略的な企業誘致の推進
- ③ 産業DX、ICT推進の先進エリアとしての取組強化
- ④ 歴史・文化・スポーツを通じた賑わいの創出
- ⑤ 観光資源を活かした交流人口の拡大

II. 都心と8区の魅力・強みのコラボレーションによる 新たな価値の創造

都市と田園が調和する本市の魅力発信と、異業種間の協業・変革を進め、次世代に向けたまちづくり。

- ① 「新潟の食と花」の魅力発信
- ② 「儲かる農業」の推進
- ③ 新たな価値やビジネスが創出される環境づくり
- ④ 観光資源を活かした交流人口の拡大【再掲】

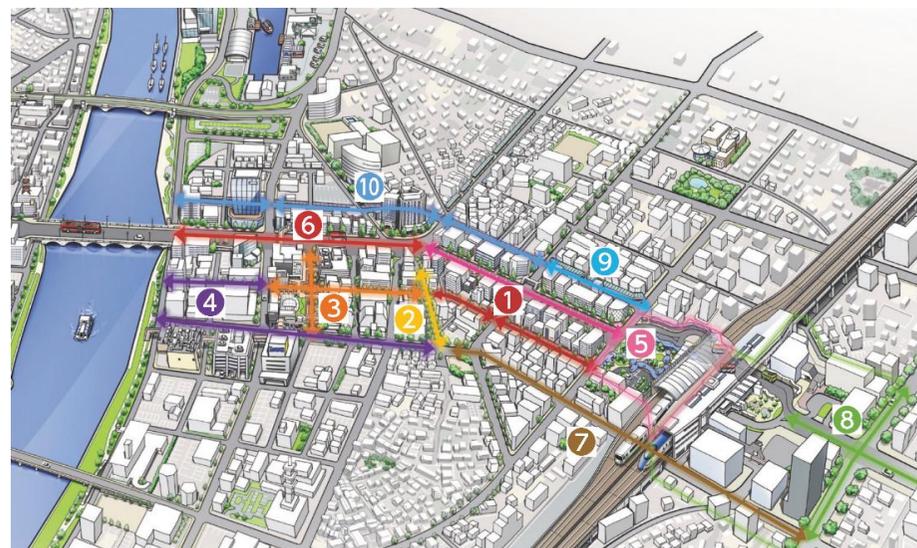
III. 居心地が良く、市民が主役になるまちづくり

都市緑化の推進、道路空間・水辺空間の有効活用など、ゆとりと潤いのあるまちづくり。

- ① 都心の水辺空間の魅力をも十分に活かした賑わいの創出
- ② くつろげる 歩いて楽しい緑豊かな都市空間の実現
- ③ 都心における各エリアの特性を活かした 良好な都市景観の形成

出典：「にいがた2km」の覚醒（令和4年2月 新潟市）

新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン(新潟市)



⑧ 駅南ストリート

参考イメージ



周辺エリアとの「つながり」

- 駅北側とのつながり
 - ・駅南北の回遊性向上につながる取り組みを推進する
- 駅南側のスタジアム等とのつながり
 - ・駅周辺を含め、まちなかでもスポーツ観戦等による熱気を味わえるような、取り組みを推進する
- まちと駅をつなぐ・広がり・一体感
 - ・「まちと駅をつなぐ・広がり・一体感」ある駅前広場としていくため、整備後の広場を活用したエリアマネジメントを推進する

出典：新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン（令和5年3月 新潟市）

1. 事業の背景

1.3 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。

新潟県発の主要な広域交通網



写真：新潟空港



写真：新潟港（クルーズ船寄港）



図：新潟県発着の飛行機・船・高速乗合バスの主要目的地 (2026年3月時点)



図：新潟駅

1. 事業の背景

1.4 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

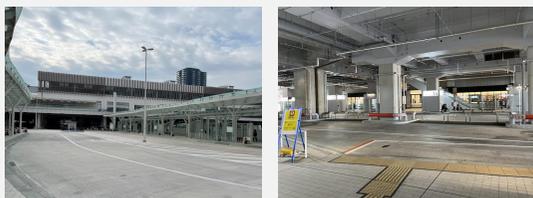


図：新潟駅周辺整備事業の位置図

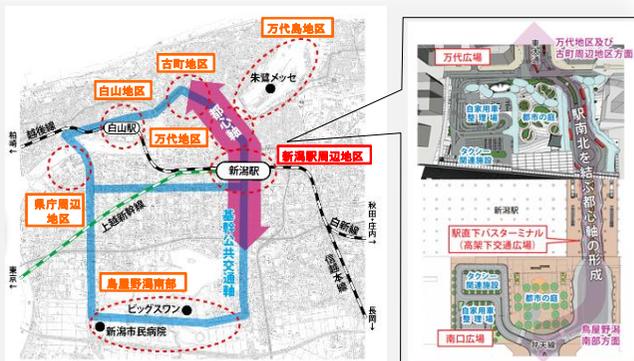
地図出典：NTT空間情報

1.新潟駅バスターミナル（高架下交通広場）の整備（2024年3月 供用開始）

- 公共交通結節機能の強化
- 基幹公共交通軸の形成



写真：新潟駅バスターミナル（高架下交通広場）



図：駅南北を結ぶ基幹公共交通軸の形成イメージ

2.万代広場の整備（2027年度完成予定）

- 新潟駅の拠点性向上
- 新たな賑わいの創出



図：万代広場整備イメージ

3.鉄道高架化（2022年6月 高架駅全面開業）

- 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



写真：高架駅の様子

写真：新幹線・在来線「乗り換えホーム」

4.立体交差道路の整備

- 鉄道を挟んだ市街地の一体化



写真：撤去前の米山踏切

写真：新潟鳥屋野線（2020年3月 全面開通）

1. 事業の背景

1.4 新潟駅周辺整備事業の概要

- 南口広場においては、「新潟駅南口広場再編検討委員会（新潟市）」を設立し、広場全体の再編についての検討を進めています。
- 第2回検討委員会では、南口広場再編コンセプト（案）を提示し、上層部等空間を活用した滞留・賑わい空間の創出や、災害時にも柔軟に活用可能な空間の確保などの方針を示しています。

新潟駅南口広場(再編)整備コンセプト(案)

上位計画 都心のまちづくり【「にいがた2km」の覚醒】 基本方針の3本の柱 ・ 人・モノ・情報の中心拠点となる稼げる都心づくり ・ 都心と8区の魅力・強みのコラボレーションによる新たな価値の創造 ・ 居心地がよく、市民が主役になるまちづくり (令和4年2月)  「新潟都心地域の目指す姿」 目指す姿の実現に向けた5つの視点 ・ 開港都市・みなとまちとしての歴史・文化や多様な水辺空間を備える都市 ・ 緑と賑わいがあふれるウォーカブルな都市 ・ 国内外の企業に選ばれる拠点都市 ・ 様々な災害などに対応した防災機能を備える安心安全な都市 ・ スマートエネルギーの推進による次世代型の環境都市 (令和3年11月) 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン 将来ビジョン： 新潟駅・万代地区周辺を新たな魅力・価値が創造される「人中心のまち」へつがる「2核・水辺・3モール」 将来ビジョンを実現するための5つの方針 ・ 居心地がよく歩きたくなる空間を形成する ・ まちなかの交通環境を整える ・ 安心・安全で持続可能な都市環境を形成する ・ エリア固有の資源を活かした魅力を再発見し磨く ・ 官民連携でまち・人を育て発進する (令和5年3月)	新潟駅 駅舎・駅前広場 計画提案競技 駅前広場計画コンセプト： 人、交通、自然が気持ちよく循環する「都市の庭」 ・ 分断されてきた南北市街地を結び、癒しや賑わいを創出する空間 ・ 多くの人々が交流し賑わいを形成するイベント広場 ・ バリアフリーを考慮したペDESTリアンデッキ ・ 時間とともに成長・成熟していく広場 	第1回新潟駅南口再編検討委員会 各エリアごとの課題 ①タクシー・一般車乗降場・駐車場 ・ 一般車両とタクシーの錯綜 ・ 一般車、降車場の交通混雑 ②仮設駐輪場 ・ 需要や利用のしやすさに配慮した駐輪施設の整備 ③西側連絡通路 ・ 仮称バス新潟開業を見据えた、維持管理体制の構築 ④一般バス乗降場 ・ 臨時バスの需要が集中した際の、待機車両の発生 ・ 平日等、需要が少ない際の、空間の有効活用 ⑤仮称バス新潟（上部空間） ・ 仮称バス新潟（上部空間）の活用方法の検討 その他 ・ バリアフリー動線の整備や快適な空間の創出、各交通モード間のアクセス性向上
--	--	--

県内外からの来訪客を受け入れ、広域交流の玄関口となる空間整備を進め、交流・賑わいを生み出す南口広場を目指します

①交通ターミナルとしての機能強化 [課題①,④] ●広域交通結節点の機能強化 ●公共交通のターミナルを中心に市内外とまちなかを結ぶ交通環境を整備 ●移動の円滑化に向け、Maasや自動運転などの次世代技術の活用と公共交通を含めた多様な交通手段の強化 ○自動車交通混雑の緩和 ○特異日の交通混雑への対応 《整備イメージ》 ●新潟駅バスターミナルや仮称バス新潟の整備 ○一般車とタクシーの動線分離 ○一般車乗降場のスペースの拡大 ○オープンスペースの一部をバス待ち空間や乗降スペースとして活用 	②人を中心とした動線の確保 [課題②,③,その他] ●安全で快適に楽しく移動できる環境づくり ●都市緑化と共に、回遊性の向上による居心地のよいウォーカブルな空間の形成 ●公共交通を補完する小型モビリティやレンタルサイクル、徒歩など多様な交通手段の活用による、都心部における回遊性の強化 ○鉄道駅から各交通モードへのアクセス性向上 《整備イメージ》 ○ペDESTリアンデッキなどの整備による歩行者ネットワークの形成 ○最新技術の活用により、多様な交通モードの選択を可能とするモビリティステーションの整備 ■駅改札から周辺施設まで利便性・回遊性の高い動線の整備 ■アンブレラフリーを備えたデッキや上屋などによる快適な空間の整備  	③にいがた2kmの玄関口にふさわしい空間の創出 [課題④,⑤] ●多様な人が出会い、交流が生まれる居心地の良い空間を創出 ●駅南北やスタジアム等周辺エリアとつながりがある空間の形成 ●歩行空間や滞留空間を緑のネットワークとしても活かし、潤いある空間を形成 ■南口中央広場や歩行空間、仮称バス新潟上部空間などを滞留・賑わい空間として活用 ■AIやビッグデータ等の新たなテクノロジーを活用した情報発信 《整備イメージ》 ○広域交流の玄関口として、仮称バス新潟上部空間に周辺施設と一体となった滞留・滞在空間や、交流・高次の賑わいを創出する集客施設などを整備 ○災害時にも柔軟（リバーシブル）に活用できる空間・オープンスペースの確保 ■緑地などのオープンスペース、ベンチや植栽等の配置などによる快適な滞留・賑わい空間の確保 ■リアルタイムな情報を発信するデジタルサイネージの充実  
---	---	---

●上位計画記載事項 ○検討会等での課題等 ■事務局案

1. 事業の背景

1.5 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①：西跨線橋



写真②：一般国道7号 栗ノ木道路事業区間



新潟駅前からの先詰り渋滞



第1車線のバスが第3車線へ車線変更を行い後続車がブレーキ

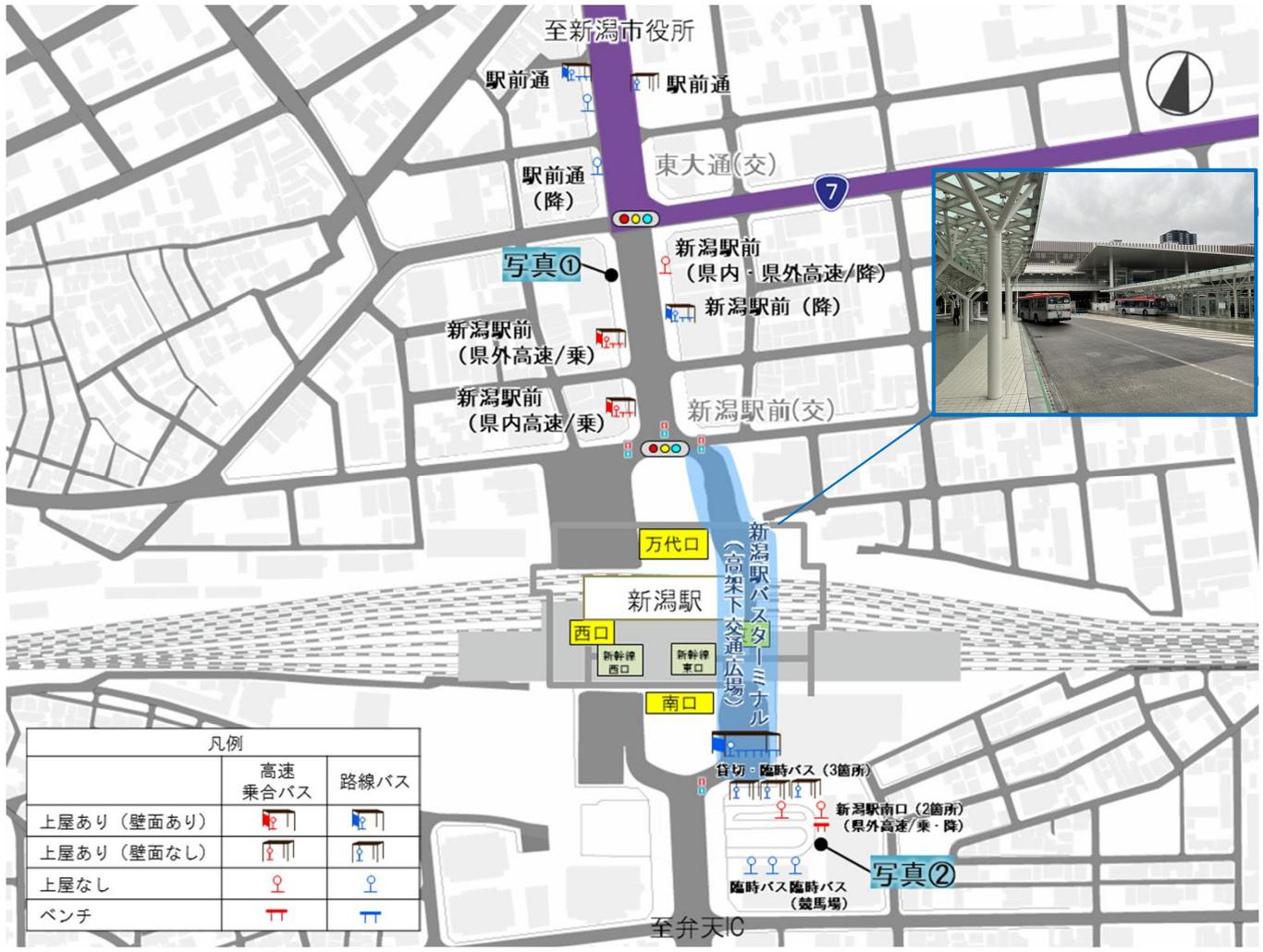
写真③：一般国道7号 東大通から新潟駅方向を望む
新潟駅前の交通状況

1. 事業の背景

1.6 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、令和6年3月に集約されました。
- 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

1.7 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HP「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



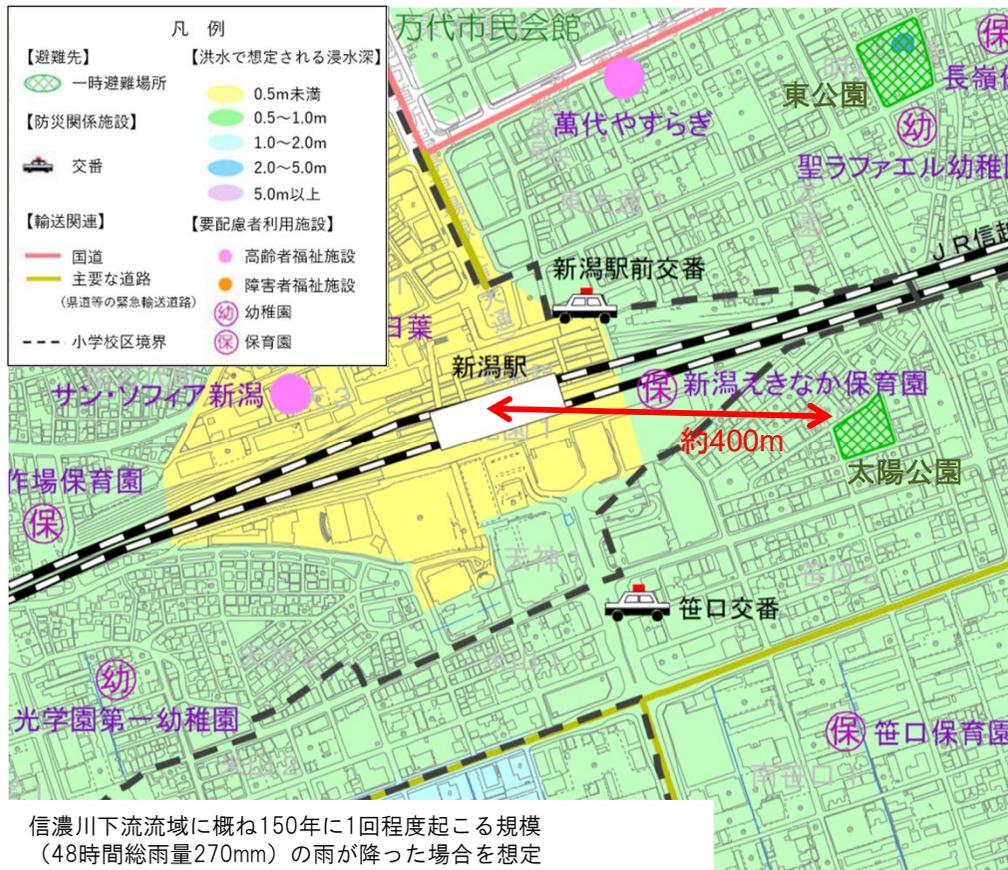
写真②：南口側の仮設駐輪場

1. 事業の背景

1.8 新潟駅周辺における防災機能等の現状

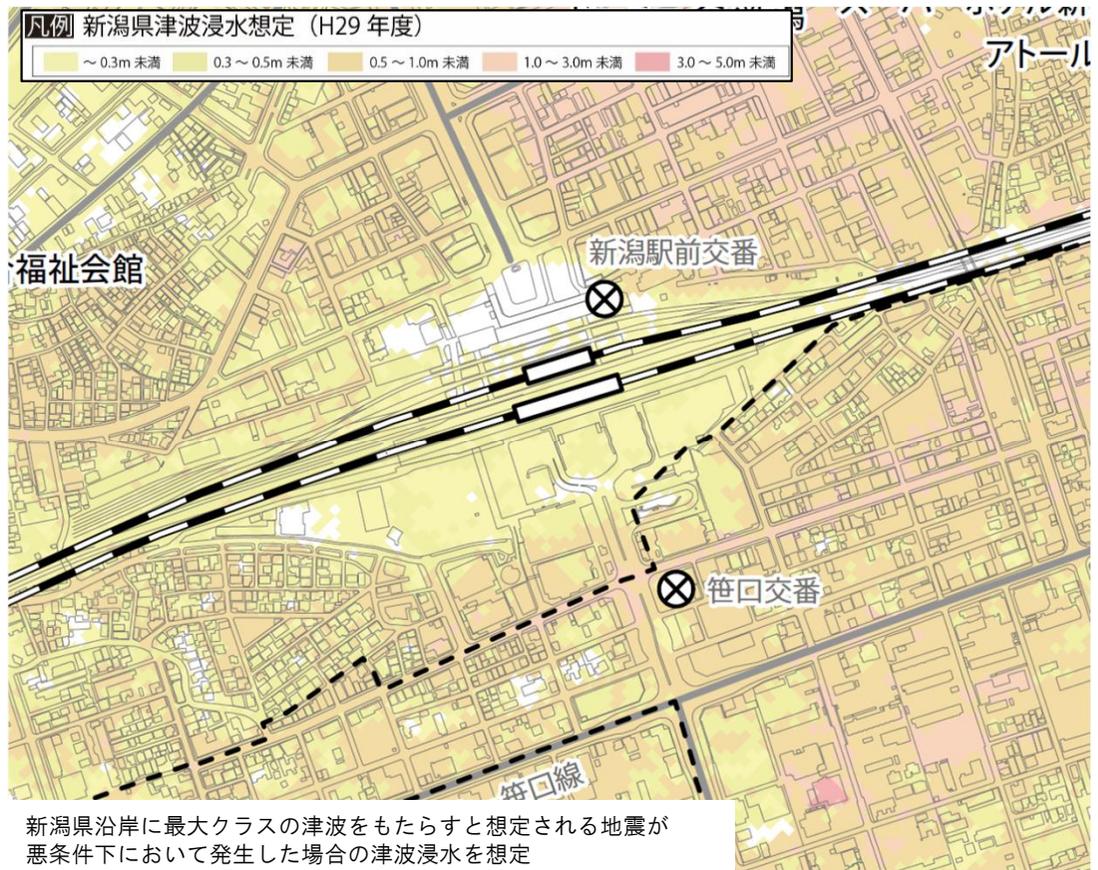
- 新潟駅周辺における風水害・津波時の浸水想定は概ね0.5m程度と想定されていますが、新潟駅南口周辺には、主に居住者のための一時避難場所が一箇所のみとなっています。
- 新潟駅は交通結節点として多くの人が集まる場所である一方、浸水想定が低いという特性を活かし、公共交通利用者・帰宅困難者のための避難場所等の整備による防災機能の強化が求められます。

新潟駅周辺の災害時の浸水想定



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



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

1.9 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。

新潟県内外国人延べ宿泊者数の推移

※2025年は11月までのデータ



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）※従業者数10人未満の宿泊施設を含む ※国籍不詳を含む

新潟駅南口広場での賑わい創出

◇イベント活用



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

新潟市観光案内センター(新潟駅2階)



写真：観光案内センター

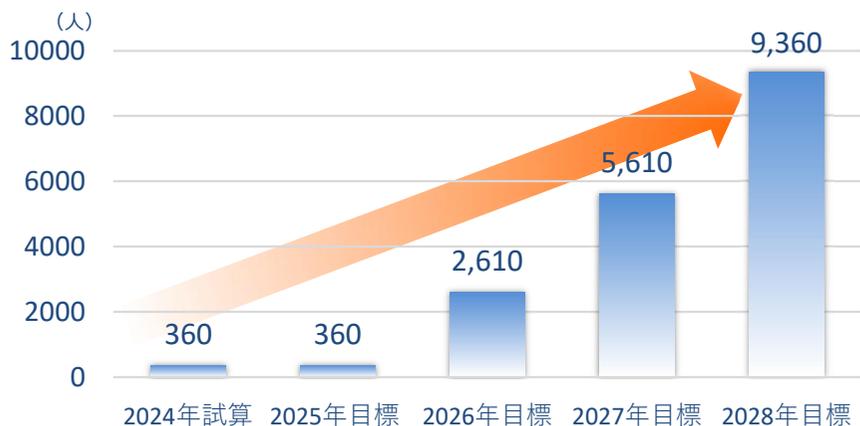
写真：新潟駅南口広場

1. 事業の背景

1.9 観光・にぎわいの創出

○佐渡・新潟エリアは、観光庁の「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり事業」において、「モデル観光地」に選定されました。「佐渡島の金山」の世界文化遺産登録を契機として、高付加価値旅行者の誘客を促進することが期待されています。

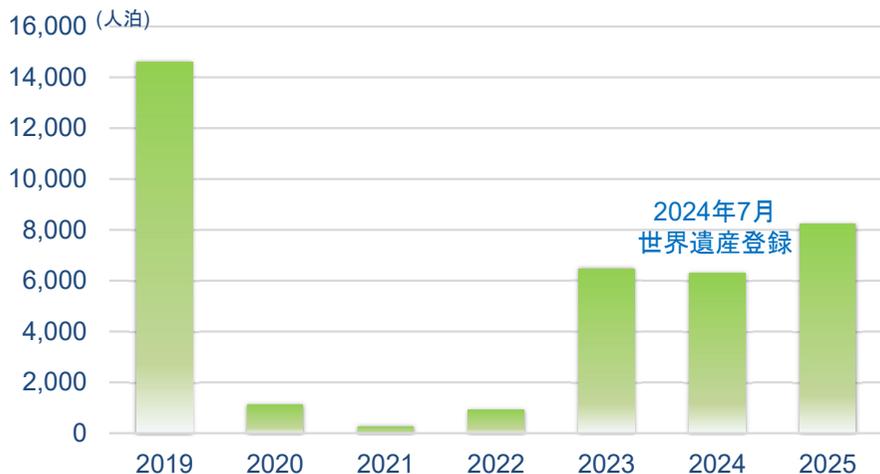
高付加価値旅行者訪問者数の目標値



出典：「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」佐渡・新潟エリア マスタープラン（新潟県）より作成

佐渡市内の外国人延べ宿泊者数の推移

➤ 佐渡市内の外国人宿泊者数は新型コロナ後、回復傾向にある。



出典：宿泊者数調査（佐渡観光交流機構）

新潟県観光立県推進行動計画

➤ 新型コロナウイルスの影響により外国人延べ宿泊者数は一時的に大幅に減少したものの、直近実績のうち外国人旅行者に関わる指標では新型コロナ前を上回る数値となっており、令和10年に向けてはさらに高い目標が示されている。

数値指標	令和元（2019）年 実績	直近実績	数値目標 （令和10（2028）年）	算定の考え方	出典等
【KGI】 〈本県観光振興による地域活性化効果の測定〉					
旅行消費額 （日本人旅行者）	3,806億円	2,726億円 （令和5（2023）年）	3,902億円	国内交流拡大戦略を掲げる政府の「観光立国推進基本計画」における国内旅行消費額の達成目標値を基に算定 ※新潟県総合計画でも同指標を設定	観光庁 「旅行・観光消費動向調査」
旅行消費額 （外国人旅行者）	98億円	106億円 ※推計値 （令和5（2023）年）	245億円	欧米豪市場など、消費額向上を念頭にした、新たな市場着手とその成果までの長期性を踏まえ、政府の長期計画である「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標値を基に算定 ※新潟県総合計画でも同指標を設定	観光庁 「インバウンド消費動向調査」
【上位KPI】 〈来訪需要の取込みの結果としての量的・質的実態の測定〉					
延べ宿泊者数 （日本人旅行者）	10,450千人泊	9,744千人泊 （令和6（2024）年速報）	11,250千人泊	国内交流拡大戦略を掲げる政府の「観光立国推進基本計画」における日本人延べ宿泊者数の達成目標値を基に算定 ※新潟県総合計画でも同指標を設定	観光庁 「宿泊旅行統計調査」
延べ宿泊者数 （外国人旅行者）	480千人泊	529千人泊 （令和6（2024）年速報）	880千人泊	直近の回復率が、軟調な現状を踏まえ、訪日回復を念頭においた政府の「観光立国推進基本計画」の政府目標値を基に算定 ※新潟県総合計画でも同指標を設定	観光庁 「宿泊旅行統計調査」
旅行消費単価 （日本人旅行者）	28,000円/人	26,000円/人 （令和5（2023）年）	28,000円/人	消費額と延べ宿泊者数の目標値をベース	観光庁 「旅行・観光消費動向調査」
旅行消費単価 （外国人旅行者）	53,000円/人	62,000円/人 ※4-12月のみ （令和5（2023）年）	75,000円/人	に、一人当たりの消費単価を算定	観光庁 「インバウンド消費動向調査」

出典：新潟県観光立県推進行動計画（令和7年3月 新潟県）

2. 事業のコンセプト

2.1 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
- **にぎわい機能**
 - ◆ 交通拠点と一体となった滞留・滞在空間や交流空間の整備による賑わいの創出

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
- 多言語サイン表示等、快適でわかりやすい待合空間
- 高次の賑わいを創出する集客施設等の一体整備

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

2.2 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、災害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滞留・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

2. 事業のコンセプト

2.3 交通結節機能

- 新潟駅周辺整備事業により整備された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



写真：新潟駅バスターミナル
(高架下交通広場)



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

2. 事業のコンセプト

2.4 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

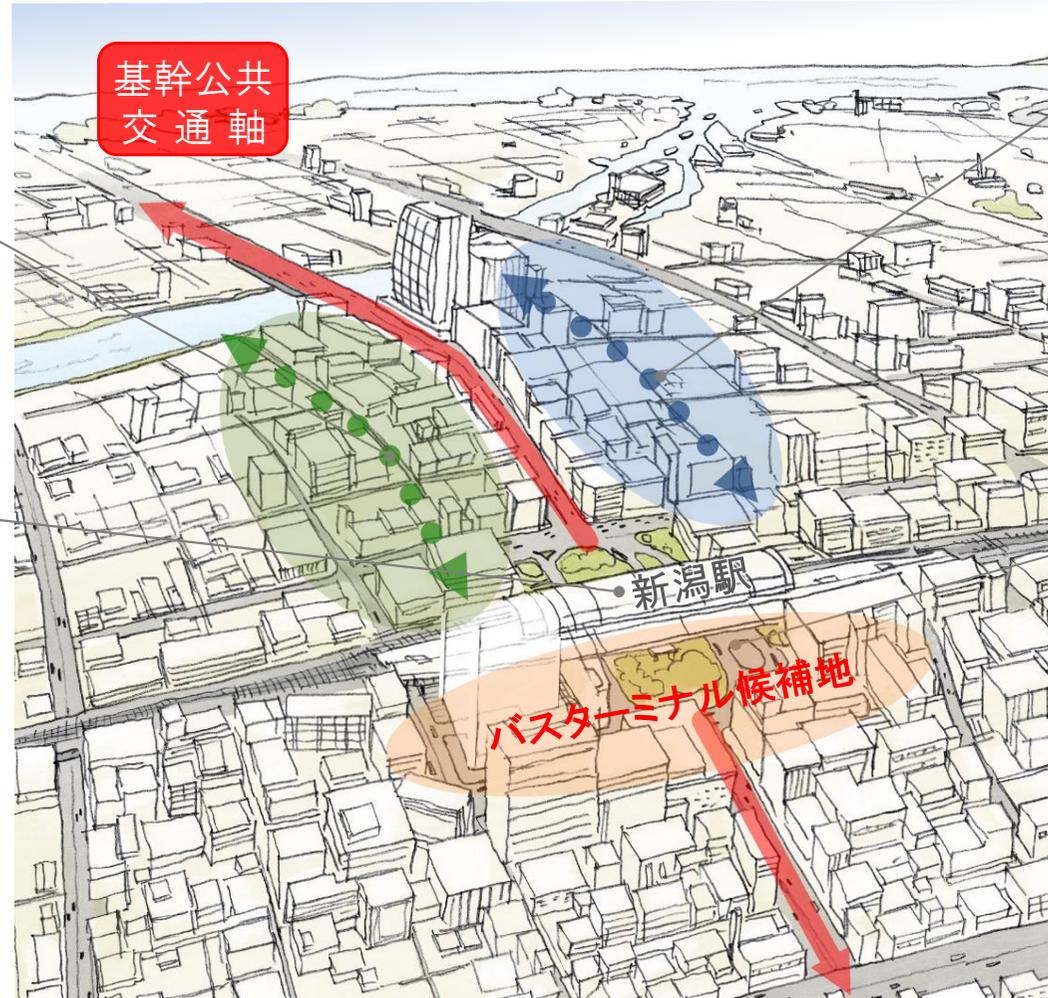
◇まちなか回遊イメージ



◇JR新潟駅整備



◇低速電動バス（社会実験）



図：モビリティとの連携イメージ

◇駅から市街地に快適にアクセス



◇路線バス集約



2. 事業のコンセプト

2.5 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、中長距離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に計画・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
- ・コ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

発災

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）

2. 事業のコンセプト

2.6 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



2. 事業のコンセプト

2.7 にぎわい機能 上層部等空間の活用

- バスターミナルの上層部等空間は南口広場を含めた広域交流の玄関口にふさわしい空間として活用を図ります。
- 導入機能は、市として「仮称バスタ新潟の整備」に望む事項を踏まえ、「広域交流・賑わいの創出」、「関連する市の上位計画を踏まえた機能」、「平時・災害時における公益性への配慮」、「西側連絡通路機能の維持」、「周辺環境・施設への配慮」を基本的な配慮事項とします。

市として「仮称バスタ新潟の整備」に望む事項（第4回新潟駅南口広場再編検討委員会資料より）

市として「仮称バスタ新潟の整備」に望む事項

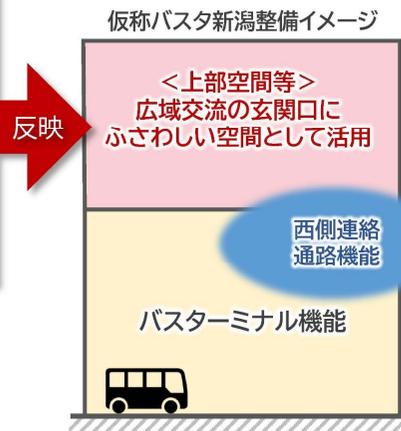
1. 「仮称バスタ新潟の整備」は、バスターミナル機能単独ではなく、上部空間等の活用と現状の西側連絡通路機能を維持した施設として整備すること。
2. 「上部空間等の活用」は、南口広場を含めた広域交流の玄関口にふさわしい空間として活用すること。
3. 「導入機能」は、事業者公募段階において、本検討委員会で議論した内容や市の上位計画を踏まえつつ、事業者からの提案を「広域交流・賑わいの創出」や「平時・災害時の公益性への配慮」など下記5項目を基本とし、適切に反映、設定すること。

検討委員会で議論した内容

- 新潟駅南口広場（再編）整備コンセプト
 - ・交流・賑わい空間としての活用
 - ・災害時にも柔軟（リバーシブル）に活用できる空間
- 西側連絡通路の将来維持管理体制の構築
 - ・仮称バスタ新潟整備後の単独維持管理が困難
 - ・仮称バスタ新潟と一体施設としての整備が望まれている

新潟都心地域を対象とした市の上位計画

- 立地適正化計画（H29.3公表）
 - ↳都市機能誘導施設（重点エリア）
- 新潟都心地域都市再生緊急整備地域
地域整備方針（R3.9公表）
- 新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン（R5.3公表）
 - ↳駅南ストリート



事業者公募における「導入機能」の基本的な配慮事項(案)

1. 広域交流・賑わいの創出

- 市民の憩いの場や観光交流人口増加など県内外の来訪者の利用に資する機能

2. 関連する市の上位計画を踏まえた機能

- 市のまちづくりに資する機能
例)立地適正化計画「都市機能誘導施設(重点エリア)」の機能

3. 平時・災害時の公益性の配慮

- 災害時にも柔軟(リバーシブル)に活用できる空間整備や機能

4. 西側連絡通路機能の維持

- 将来の維持管理を考慮した通路機能や空間整備

5. 周辺環境・施設への配慮

- 歩行者・バス・一般車等のネットワークや周辺施設への配慮
例)周辺道路の交通混雑への配慮、アンブレラフリーな歩行者動線

導入が認められない機能（施設）の例

- ・風営適正化法に該当する施設
- ・暴力団不当行為防止法に該当する機能

※上記観点のほか、市の賑わいの創出等に資する機能は評価対象とする

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

<本計画の検討範囲>

施設配置計画と事業区分

- 整備位置及び範囲
- 乗降場の整備イメージ（集約対象車両の種類、必要バース数、必要となる敷地規模の検証）
- 附属施設の整備イメージ

将来の姿~整備イメージ~

段階的な整備の進め方（整備ステップ・スケジュール）

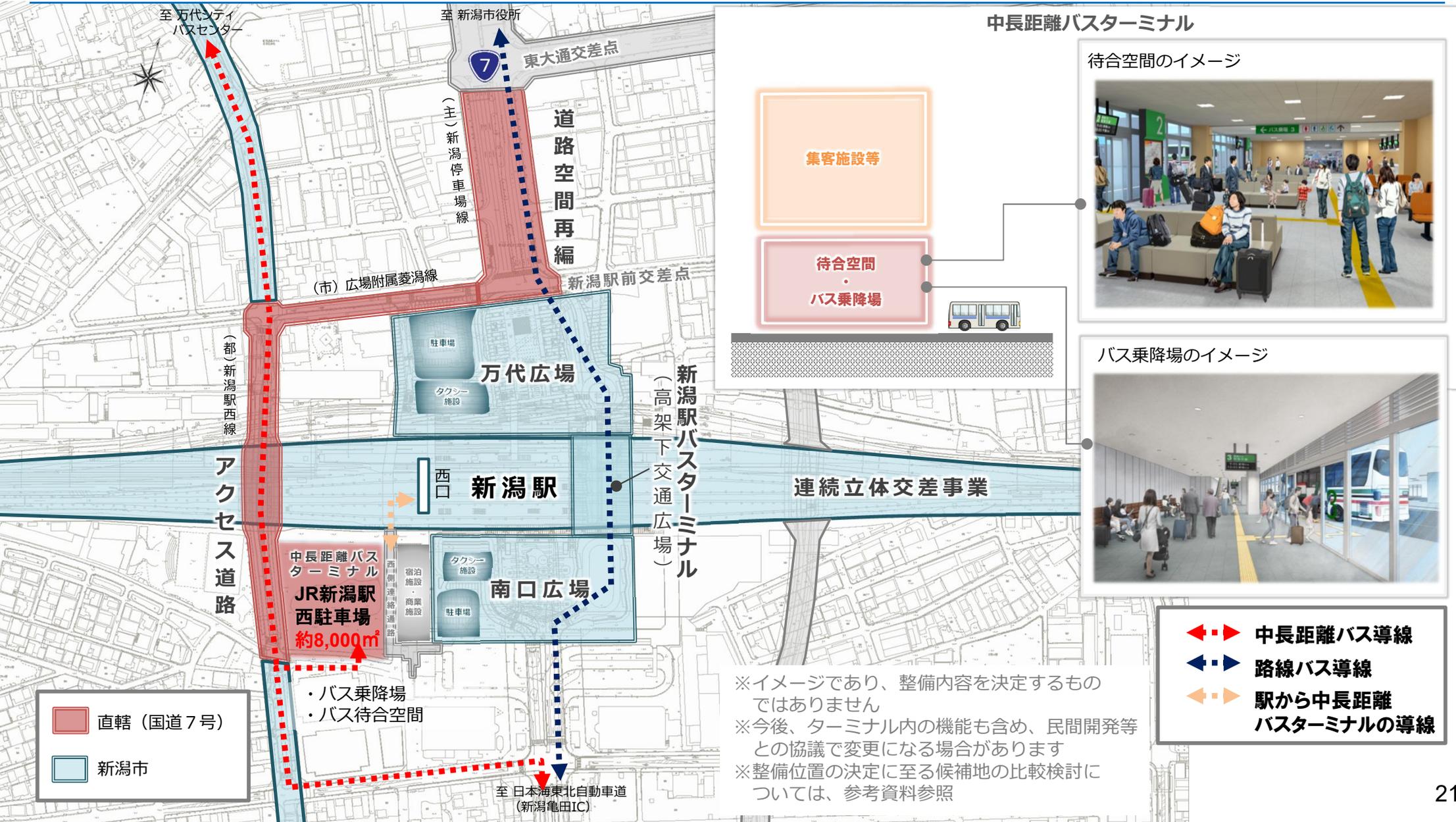
事業手法の具体化

- 官民連携によるバスターミナルの管理運営手法、バスターミナルと集客施設等の一体整備手法

4. 施設配置計画と事業区分

4.1 整備位置及び範囲

- 整備位置は、敷地規模、交通動線、低未利用地活用の面から最適な「JR新潟駅西駐車場敷地」とします。
- 中長距離バスターミナルの上層部等空間に集客施設等の一体整備を想定します。



4. 施設配置計画と事業区分

4.2 乗降場の整備イメージ

- 乗入車両として高速乗合バス及び貸切バスを主に想定します。
- 乗入車両の円滑な乗降のために必要なバース数は、計11バース程度と想定します。
- バース数の確保には、約8,000㎡のまとまった空間が必要であり、事業予定地内での整備が可能と考えます。

集約対象とするバスの種類

カテゴリー	特徴	道路運送法における位置づけ	目的地
高速乗合バス	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
貸切バス	同時に移動する11人以上の乗車定員のバス	一般乗合旅客自動車運送事業	県内外の観光地など

※自家用自動車による無償の旅客運送（運送事業ではない）は対象としていません
 ※今後の省令改正等があった場合、変更となる可能性があります

必要バース数

- ピーク時間帯の発着便数を考慮し、必要バース数を設定しました。

	乗車バース	降車バース
高速乗合バス	3バース	3バース
貸切バス	3バース（乗車兼降車）	
フレキシブルバース	2バース	
計	11バース	

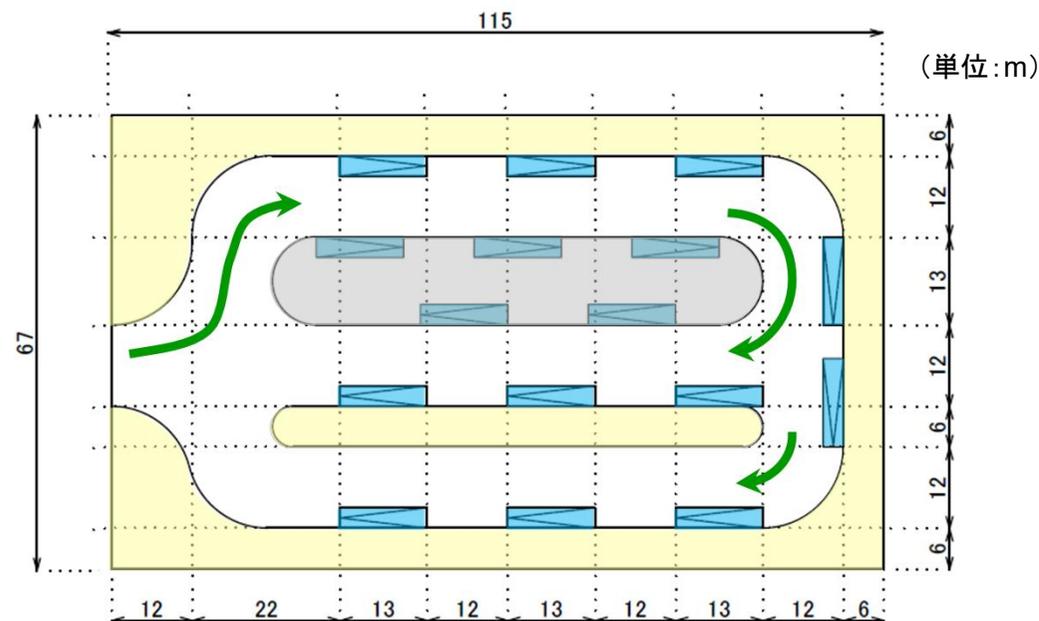
※上記の他、待機バースとして5バース程度を想定します
 ※詳細な算定根拠は参考資料参照
 ※今後、交通事業者等との協議により精査を行う予定です

11バースの乗降場を設けた場合のバース配置イメージ

- 必要バース数及びバスの転回等を考慮し必要面積を下図のように想定しました。
 ⇒約8,000㎡のまとまった空間が必要



写真：高速乗合バス乗降場の例（バスタ新宿）



※配置イメージであり、レイアウトを決定するものではありません

4. 施設配置計画と事業区分

4.3 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の整備を検討していきます。
- また、授乳室等の子育て支援施設や、売店・コインロッカー等のサービス機能等、トイレ・パウダーコーナー等、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。
- 付属施設は、乗降場の上層部等にて確保可能と考えます。

待合空間・防災機能空間

待合空間イメージ



帰宅困難者対策イメージ



運行情報案内



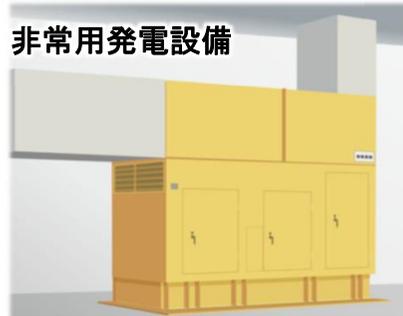
災害時の情報提供



備蓄倉庫



非常用発電設備



サービス機能

購買等施設
(コンビニ・売店等)



コインロッカー



インフォメーションカウンター
INFORMATION



子育て支援施設

授乳室



トイレ

多機能トイレ



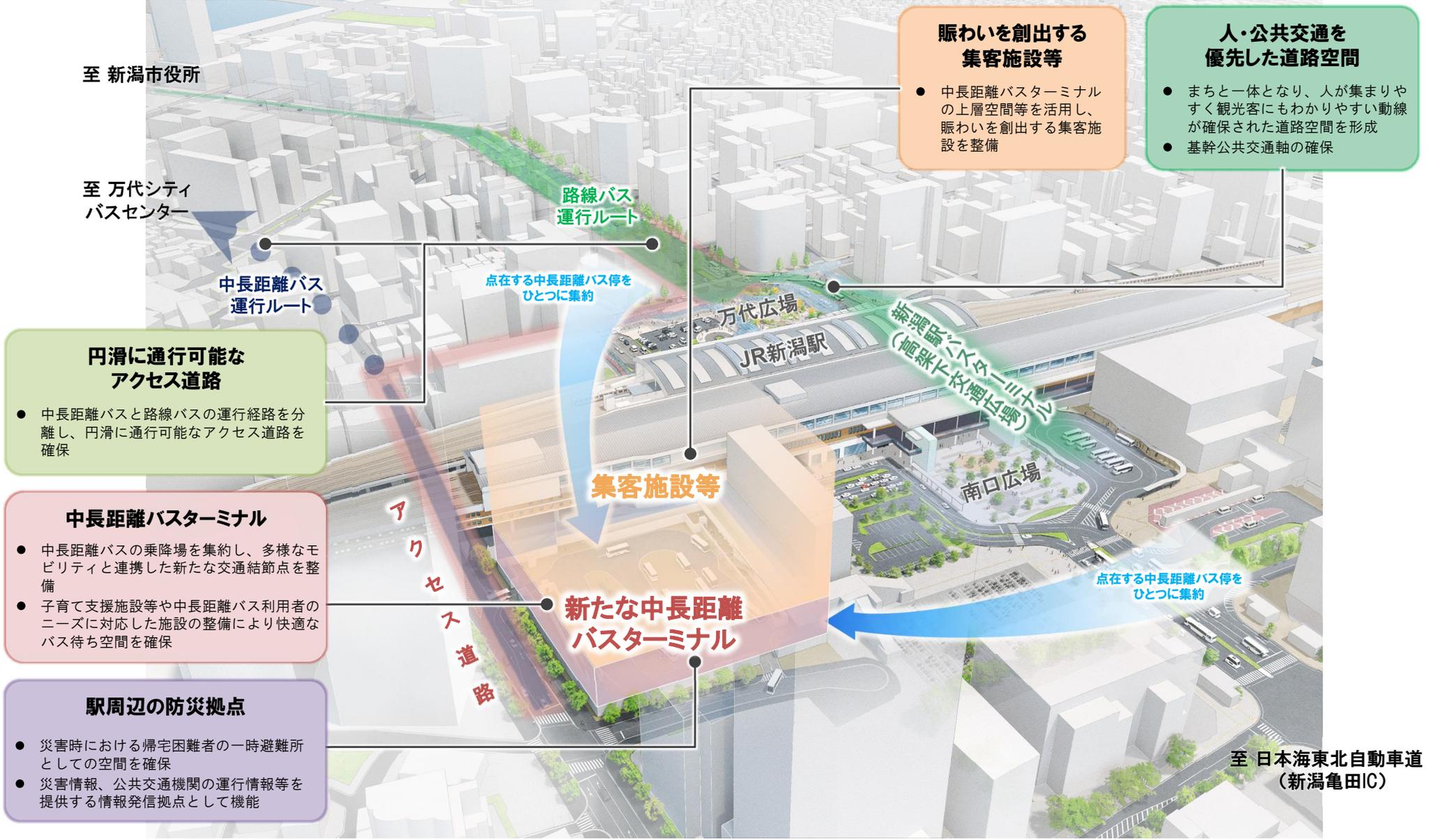
パウダーコーナー



※今後、交通事業者等との協議により機能及び必要面積の精査を行う予定です

5. 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“賑わい機能”，“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。



賑わいを創出する集客施設等

- 中長距離バスターミナルの上層空間等を活用し、賑わいを創出する集客施設を整備

人・公共交通を優先した道路空間

- まちと一体となり、人が集まりやすく観光客にもわかりやすい動線が確保された道路空間を形成
- 基幹公共交通軸の確保

円滑に通行可能なアクセス道路

- 中長距離バスと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を確保

中長距離バスターミナル

- 中長距離バスの乗降場を集約し、多様なモビリティと連携した新たな交通結節点を整備
- 子育て支援施設等や中長距離バス利用者のニーズに対応した施設の整備により快適なバス待ち空間を確保

駅周辺の防災拠点

- 災害時における帰宅困難者の一時避難所としての空間を確保
- 災害情報、公共交通機関の運行情報等を提供する情報発信拠点として機能

※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

6. 段階的な整備の進め方

6.1 整備ステップ

○新潟駅交通ターミナル整備事業及び新潟駅周辺整備事業の連携した推進を図り、道・駅・まちの一体化を段階的に実現していきます。

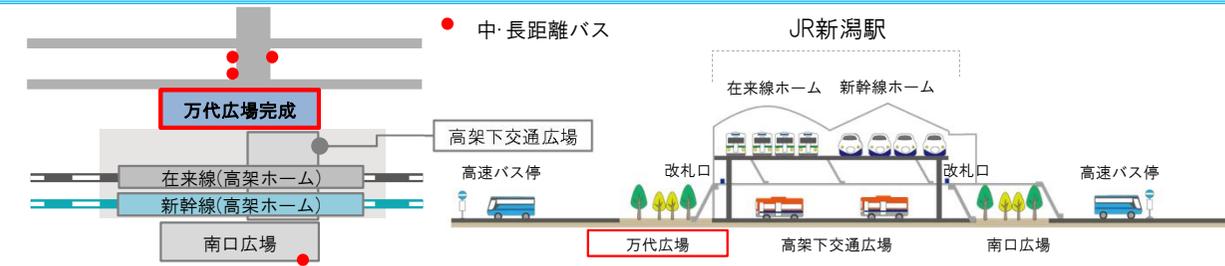
第1ステップ
2023年度

- 【新潟駅周辺整備事業(新潟市)】
- ・鉄道高架化の完成 (2022/6)
 - ・高架下交通広場の完成 (2024/3 供用開始)



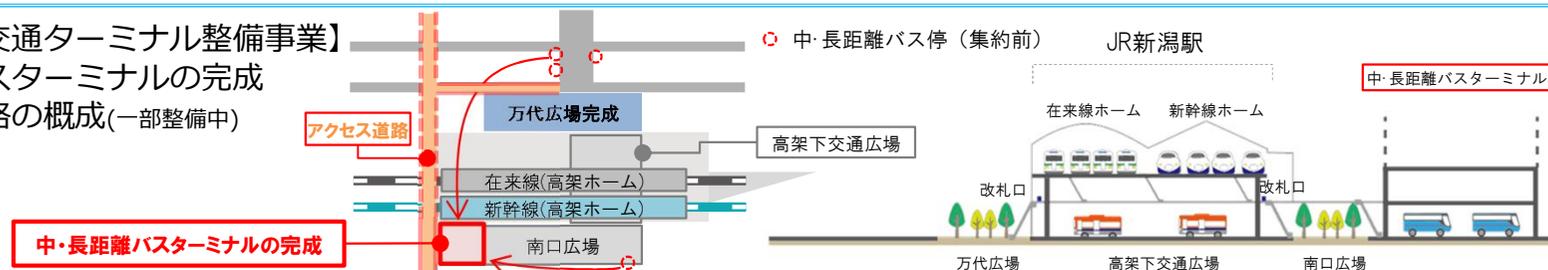
第2ステップ
2020年代後半

- 【新潟駅周辺整備事業(新潟市)】
- ・万代広場の完成



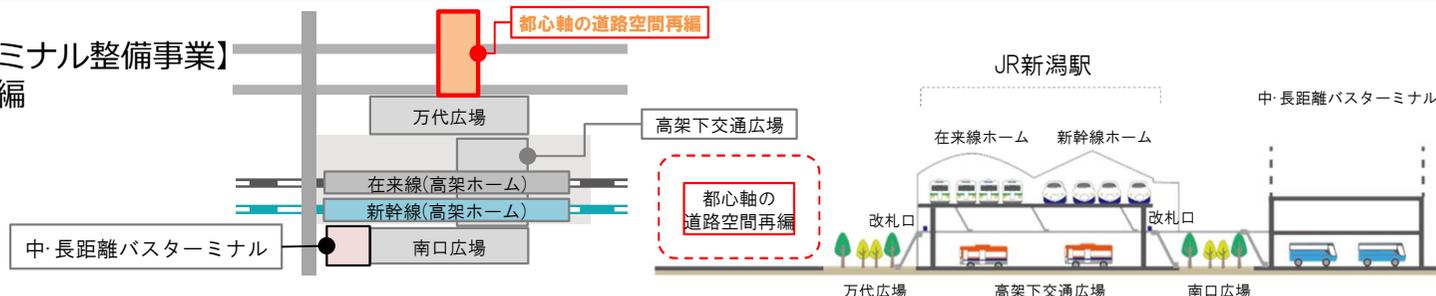
第3ステップ
2030年代中頃

- 【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の完成
 - ・アクセス道路の概成(一部整備中)



第4ステップ
(将来)

- 【国道7号新潟駅交通ターミナル整備事業】
- ・都心軸の道路空間再編



※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。

6. 段階的な整備の進め方

6.2 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 ～2023年度頃	第2ステップ ～2020年代後半	第3ステップ ～2030年代中頃	第4ステップ 将来
	基本方針 事業計画		事業計画 改定		
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			

※今後、関係機関等との協議で変更になる場合があります。

(参考資料)

参考資料. 整備位置決定の考え方

- 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つの候補地を検討しました。
- 高速乗合バス及び貸切バスの集約に必要な敷地面積は、約8,000㎡と想定されます。
- 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。

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

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㎡と適切な規模を有する ◎	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 ◎



参考資料. 必要バース数の考え方

集約対象とするバスの種類

カテゴリー	特徴	道路運送法における位置づけ	目的地
高速乗合バス	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
貸切バス	同時に移動する11人以上の乗車定員のバス	一般乗合旅客自動車運送事業	県内外の観光地など

※自家用自動車による無償の旅客運送（運送事業ではない）は対象としていません
 ※今後の省令改正等があった場合、変更となる可能性があります

必要バース数

➤ ピーク時間帯の発着便数を考慮し、必要バース数を設定しました。

	乗車バース	降車バース
高速乗合バス	3バース	3バース
貸切バス	3バース（乗車兼降車）	
フレキシブルバス	2バース	
計	11バース	

※上記の他、待機バースとして5バース程度を想定します
 ※今後、交通事業者等との協議により精査を行う予定です

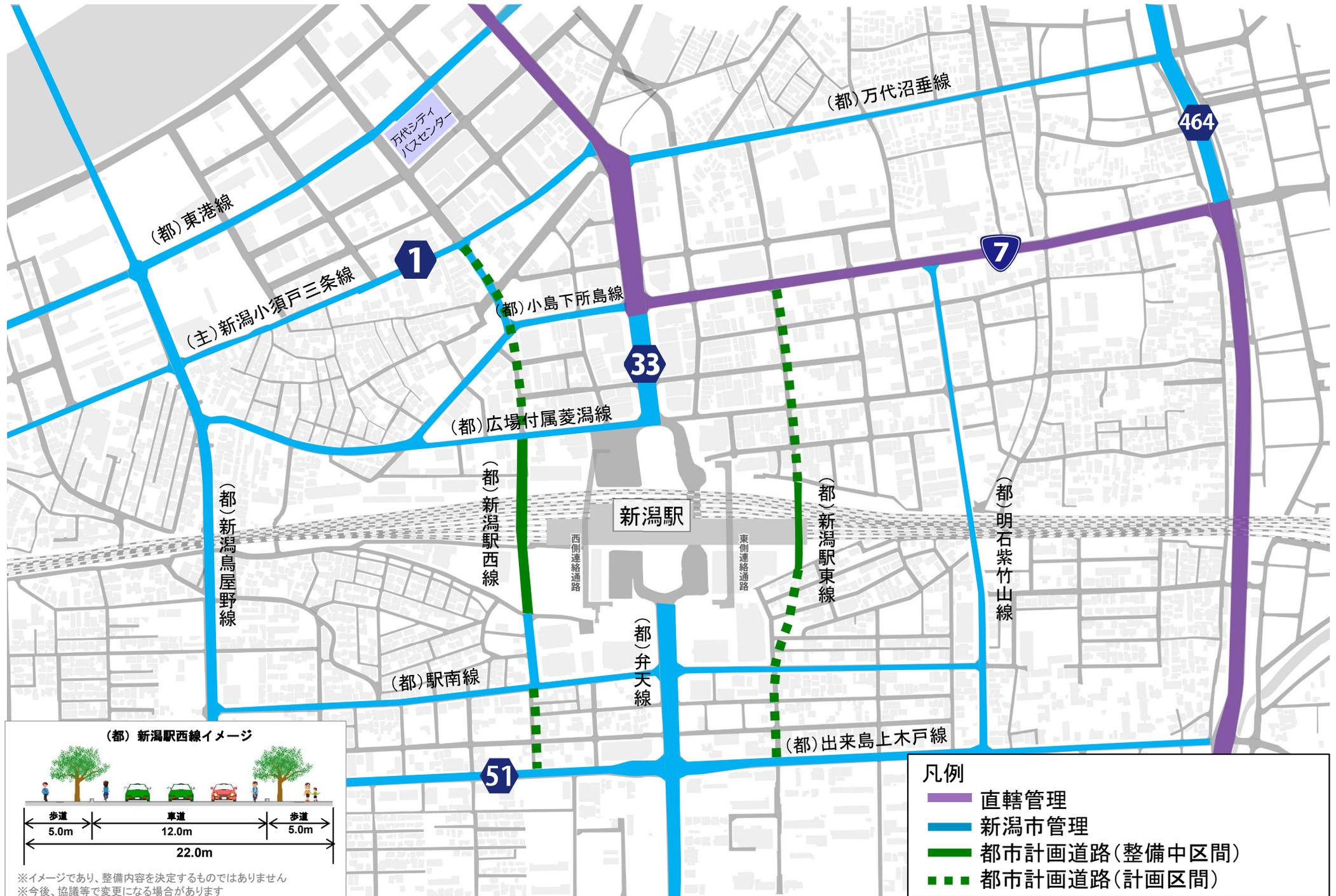
高速乗合バス必要バース数の設定

- 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、乗車バース4箇所、降車バース3箇所が必要となるが、県内高速バスが統一され、専用の1箇所での処理可能となったことから、乗車バース3箇所、降車バース3箇所を確保
- バス待機バースは、乗車バース数と同じ3箇所分を確保

貸切バス必要バース数の設定

- 平日と休日のそれぞれで需要の概ね95%を処理できるバース数のうち、最大値を必要バース数として設定
- 乗車兼降車（乗降）バース、待機バースをそれぞれ設置
- 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、乗降バース3箇所、待機バース2箇所が必要
- イベントや繁忙期にも柔軟に対応できるよう、フレキシブルバスとして2箇所を想定

参考資料. 新潟駅周辺の現況道路網図



(都) 新潟西線イメージ

歩道 5.0m | 車道 12.0m | 歩道 5.0m
22.0m

※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、協議等に変更になる場合があります

凡例

- 直轄管理
- 新潟市管理
- 都市計画道路(整備中区間)
- 都市計画道路(計画区間)

参考資料. 新潟駅南口周辺の課題

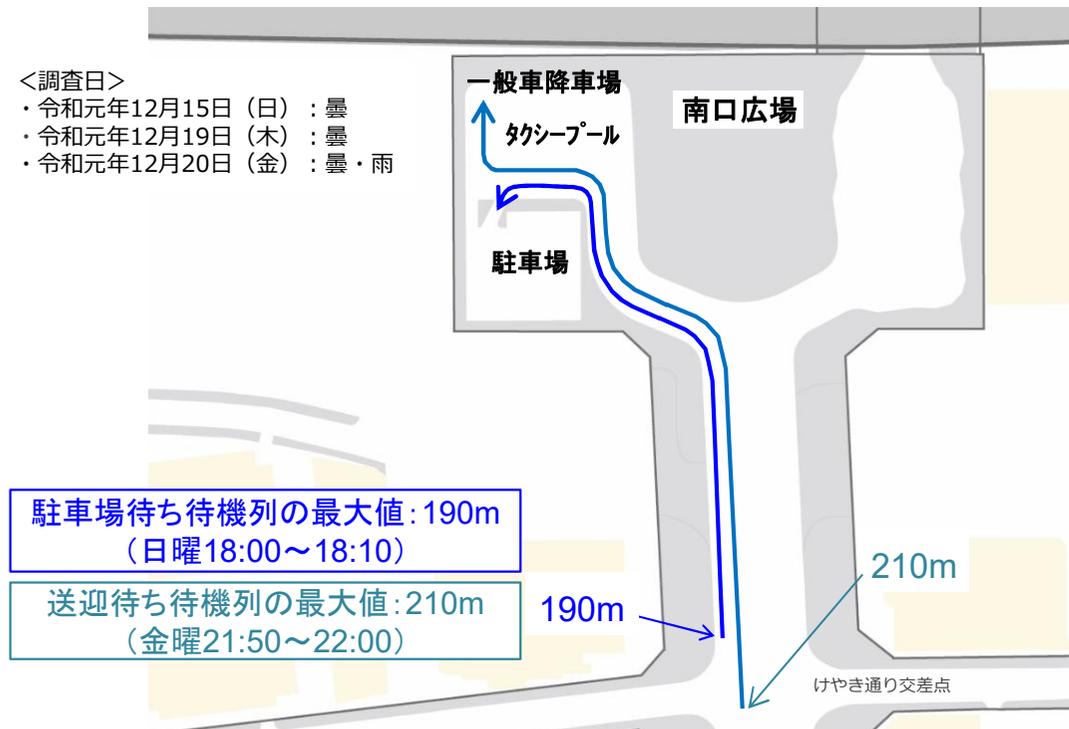
○南口広場内では、ピーク時には西側のロータリーにおいて、以下の問題が生じています。

- ・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

<調査日>

- ・令和元年12月15日(日) : 曇
- ・令和元年12月19日(木) : 曇
- ・令和元年12月20日(金) : 曇・雨



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

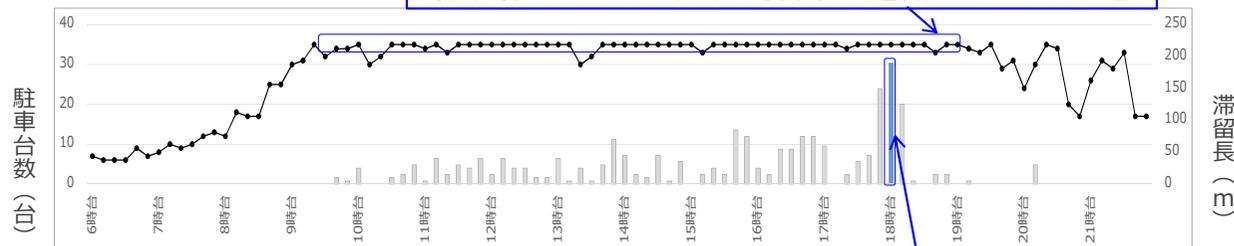


図: 駐車場の駐車台数と駐車場待ち滞留長の推移
(令和元年12月15日(日))

最大滞留長は190m
⇒平均車頭間隔を6mとして32台

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



写真: 日中のロータリーの様子