

# 今後の検討課題と対応方針について

○中・長距離バスターミナルの整備に関する事業計画を具体化していく上では、以下に示すような課題があり、今後、対応方針に示すような検討を行います。

	No	課題	対応方針
中・長距離バスターミナル	①	駅周辺の防災拠点としての役割など、 <b>事業計画に基づく必要な施設の検討</b>	<b>必要規模の算定</b> (検討項目:敷地規模、バース配置、動線、付属施設など) ※敷地規模やバース配置については、③の結果を踏まえ、必要に応じて再検討
周辺道路網	②	中・長距離バスターミナルと万代方面を円滑に結ぶ南北動線など、 <b>新設道路の整備及び周辺交通への影響の検討</b>	・円滑な交通を確保するための道路網の検討 ・交差点での交通負荷の検討
南口広場	③	高速乗合バス以外の <b>未集約バス(観光・貸切バス等)の存在</b>	運行実態を把握し、 <b>集約を検討</b> ※結果を踏まえ、必要に応じて①を再検討
	④	<b>南口広場内の交通混雑</b> (一般車の送迎利用や駐車場利用の需要集中による混雑)	課題解消に向け、南口広場を <b>総合的に配置</b> を検討
	⑤	南口広場周辺の <b>低未利用地(仮設駐輪場等)の存在</b>	
交通結節機能	⑥	新幹線、鉄道、路線バス、タクシー等との駅周辺全体の <b>交通結節点としての機能強化</b>	統一的なサイン、動線、 <b>MaaS</b> 等を用いて総合的に検討
官民連携手法	⑦	<b>民間活用</b> による効果的な開発及び維持管理の <b>検討</b>	効果的な <b>官民連携手法</b> の検討 及び当該計画における適用性の検討
道路空間再編	⑧	道路空間再編の検討	将来的な駅周辺の交通転換に伴い具体化

今後の検討課題と対応方針について  
**検討課題位置図**



**検討課題⑥**  
 多様なモビリティを繋ぐ交通結節点としての機能強化

出典：新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針（新潟市）

**検討課題⑧**  
 道路空間の再編の検討

出典：新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針（新潟市）

**検討課題①**  
 事業計画に基づく必要な施設の検討

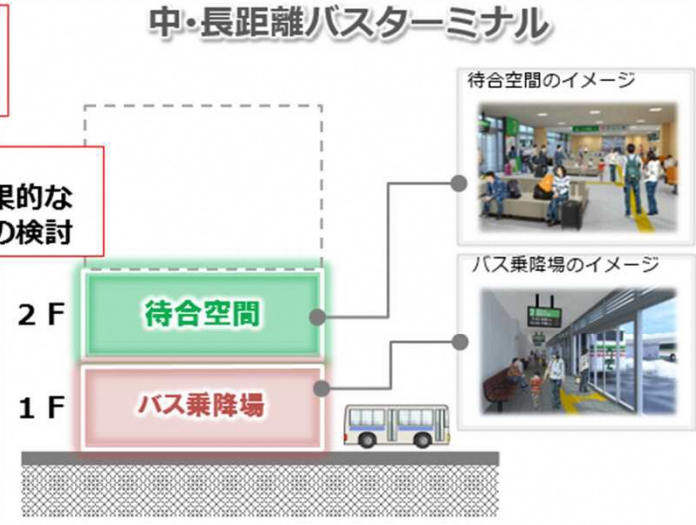
**検討課題⑦**  
 民間活用による効果的な開発及び維持管理の検討

**検討課題②**  
 ・新設道路の整備  
 ・周辺交通への影響の検討

**検討課題④**  
 南口広場内の交通混雑

**検討課題③**  
 観光・貸切バス等の未集約バスの存在

**検討課題⑤**  
 南口広場周辺の低未利用地の存在



○今後の検討課題のうち、中・長距離バスターミナル、周辺道路網、南口広場に関する内容について、想定している具体の対応内容を以下に示します。

### 中・長距離バスターミナルに関して(課題①)

〔事業計画に基づく必要な施設の検討〕

- 敷地規模、バース配置などの再検討
- ・対象とするバスの必要施設規模の算定
- ※③の結果を踏まえ、必要に応じて再検討

- 待合機能、防災拠点機能等の充実
- ・利用者数の想定による必要施設規模の算定
- ・施設配置(ゾーニング)検討 等

### 周辺道路網に関して(課題②)

〔万代方面とを円滑に結ぶ南北動線等の道路整備の検討〕

- ・円滑な交通を確保するための、(都)新潟駅西線の整備の検討
- (現行バスルートにおける鋭角な転回などの改善 等)

〔交通量の変化による周辺交差点への影響検証〕

- ・駅周辺の将来交通量の予測による交通影響評価の検討
- ・検討結果を踏まえた動線計画等の具体化

### 南口広場に関して(課題③～⑤)

〔未集約バス(観光・貸切バス等)の存在の検討〕

- ・運行実態の把握
- ・集約対象とするバスの検討
- ※結果を踏まえ、必要に応じて①を再検討

〔南口広場内の交通混雑の解消の検討〕

- ・広場内の機能の充足や移転等も視野に入れて、総合的に配置を検討

〔低未利用地の有効活用の検討〕

- ・中・長距離バスターミナル施設計画の充実や南口広場の課題改善に資する活用の可能性の検討

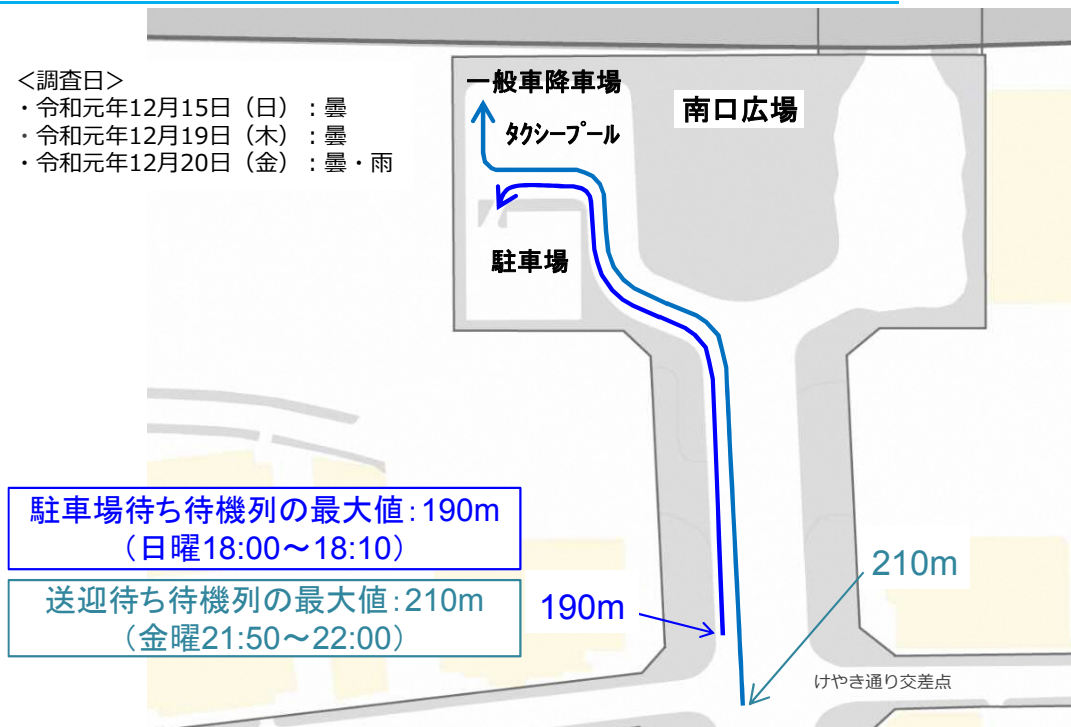
○南口広場の交通混雑として、ピーク時には西側のロータリーにおいて、以下の問題が生じています。

- ・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

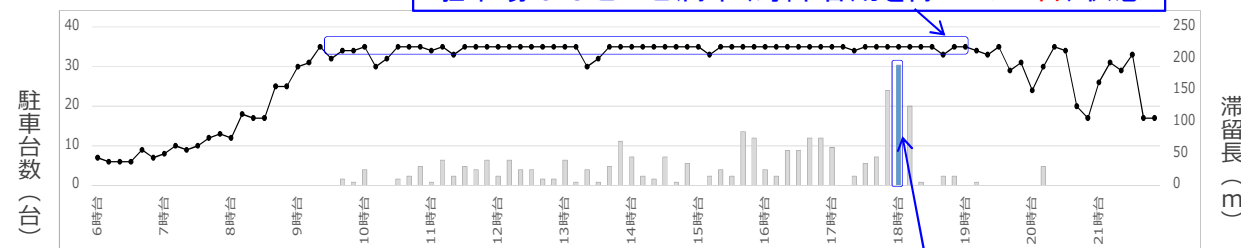
- ・駐車場入庫待ち及び送迎利用の待機列で、ロータリー内の車道が混雑
- ・タクシー待ちの人も多いが、タクシーがロータリー内に入れない



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))

最大滞留長は190m  
 ⇒平均車頭間隔を6mとして32台



写真：日中のロータリーの様子

# 新潟市におけるスマートシティに関する取組状況

(課題⑥)

○新潟市では、ICTを活用することにより得られたデータに基づく複合的な施策を展開するために、スマートシティ協議会を立ち上げており、対象区域のビジョンを設定し、目的地までの最適な移動手段を提供する「モビリティプロジェクト」等に取り組む予定です。

## 新潟市スマートシティ協議会(新潟市)

1

○ 人口減少、少子高齢化が進む中、効率的な政策の立案、実施にあつては、ICTの活用による利便性の向上や効率化が重要であり、民間企業や市民とともに議論し、関係者がともに取り組み、ICTを活用することにより得られたデータに基づく複合的な施策を展開していく。

### ■ 対象区域のビジョン

・新潟市では、合併各地域の拠点間が連携した「田園に包まれた多核連携型都市」を構築し、賑わいのある持続可能な都市を目指している。

### ■ 対象区域の課題

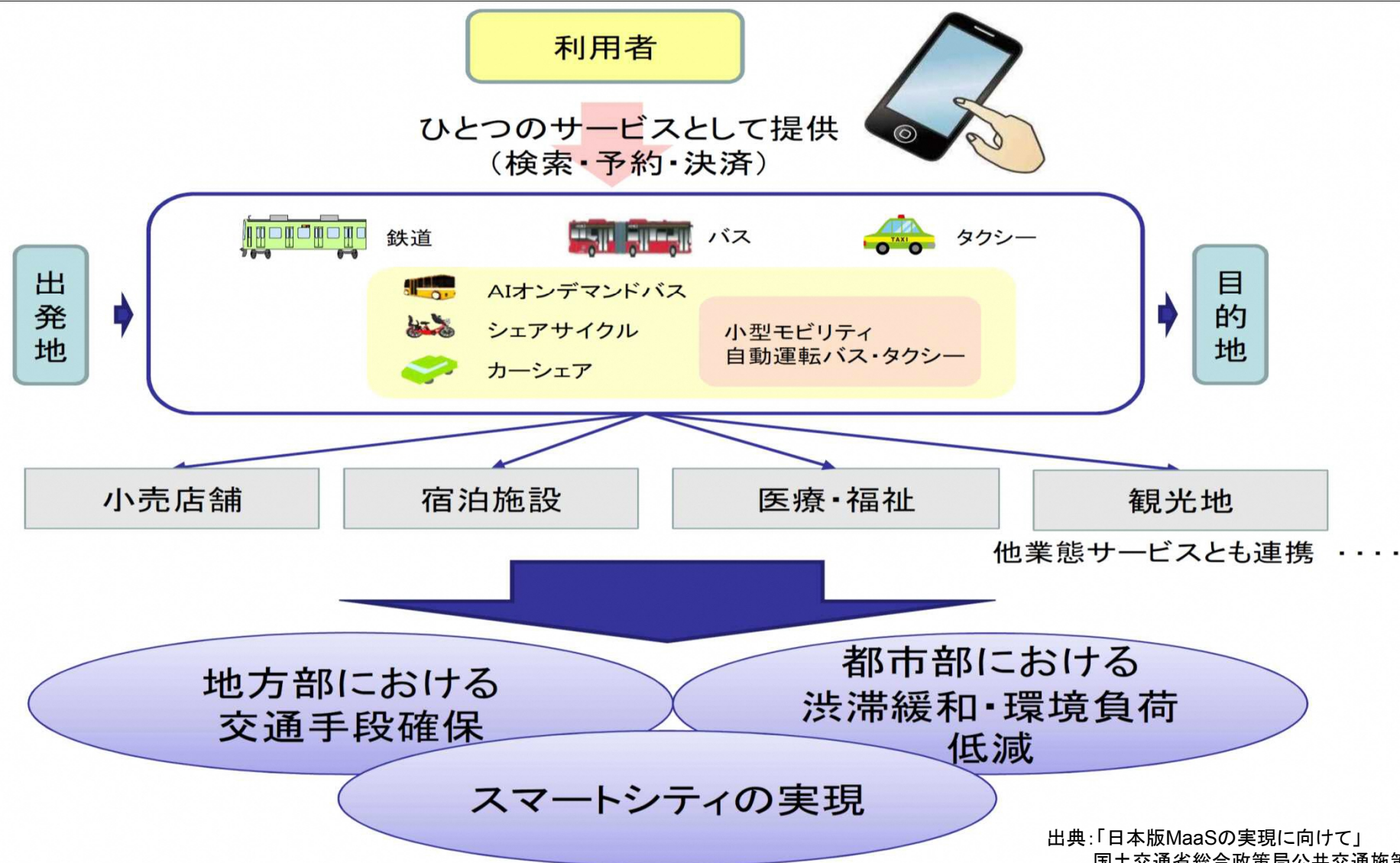
・田園地帯が多く都市が広域的に分散しており、拠点間の連携が非常に難しく、都心部と各拠点の連携や拠点間の連携、賑わいのある都市づくりが課題となっている。

### ■ モデル事業の取組み内容

- ① スマートシティの基盤をつくる「プラットフォームプロジェクト」
- ② 連携、回遊性が向上する目的地を創出「都心の魅力創出プロジェクト」
- ③ 目的地まで最適な移動手段を提供「モビリティプロジェクト」



○新たなモビリティサービスであるMaaS (Mobility as a Service) は、スマートフォンやPC 等で利用可能なアプリケーション等 (アプリ等) により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。



# 新潟市を対象としたMaaSに関する取組状況

○令和元年度に民間事業者を主体とした地域型MaaSの実証実験を実施しており、また新潟市中心部を対象に観光型MaaSの実証実験も行われています。

## 新潟市を対象としたMaaSに関する取組状況

令和元年度

### 地域型MaaS(個別交通モード高度化型)

- 【事業主体】新潟交通(株)×日本ユニシス(株)
- 【実験期間】R2.3.1～3.31
- 【事業概要】①MaaSアプリ(検索・決済)  
②路線バス+レンタサイクル1日乗車券  
③商業施設クーポン  
④オンデマンドバス(土休日運休)

#### ◆パイロット地域分析事業 [データ分析]

民間事業者による実証実験で得られたデータを解析し、導入に向けた課題を整理、効果分析を国(経済産業省)が実施

実証実験結果を解析(新潟市)

### 観光型MaaS(個別交通モード高度化型)

- 【事業主体】JR東日本
- 【実験期間】R1.10.1～12.31
- 【事業概要】①新潟市観光循環バス1日乗車券  
②ほろ酔いチケット  
③ぽんしゅ館特典  
④駅レンタカー予約



※出典：JR東日本HP

令和2年度

上記実験を踏まえ、新潟市にふさわしいMaaSについての基本的な考え方を検討

有識者も含めた検討組織にて、新潟市にふさわしいMaaSの定義と官民の役割分担を定める

今後の検討課題と対応方針について  
**海外のMaaSの事例(Whim フィンランド)**

- Whim (ウィム) は2016年末にフィンランド企業のMaaS Global社が世界で初めて実用化したMaaSのアプリケーションです。ヘルシンキ市周辺エリアを対象に、公共交通機関・タクシー・レンタカー等の乗り放題などの4つの料金プランが提供され、利用者は自分の行動にあったプランを選択できます。
- スマートフォンアプリによりルート検索・予約・電子チケット発行などを一括して行うことができます。

**海外のMaaSの事例(Whim フィンランド)**

〔月額プラン〕

<b>Whim to Go</b> City bikes, e-scooters, taxis, HSL tickets and rental cars on demand without subscription.	<b>Whim Urban 30</b> €59,7 / 30 days 30-day HSL ticket, City bike, 4 x €10 taxis and access to book and pay TIER e-scooters.	<b>Whim Weekend</b> €249 / 30 days Weekend rental car, 30-day HSL ticket, city bike, TIER e-scooters and discounted taxis.	<b>Whim Unlimited</b> €499 / month Access to car, taxi, public transport, TIER e-scooter and city bike.
---	--	--	---

〔利用方法〕

出発地点と到着地点を入力すると、公共交通機関、タクシーやレンタサイクルなど、公営・民営を問わずさまざまな交通手段から最適な移動手段を組み合わせるサービスが展開



スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)  
※未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合 (平成30年4月17日) 牧村氏発表資料

電子チケットの発行や予約まで同一アプリ内で複数の交通手段の利用に対応

○公共交通



○レンタサイクル



プラン	月額料	概要
Whim to GO	無料 (都度清算)	各種チケットをアプリ内で購入・決済のみ (サブスクリプション無し)
Whim Urban30	59.7ユーロ	公共交通機関: 対象エリア内乗り放題 (バス・電車・地下鉄・トラム(LRT)) タクシー: 月4回(最大5km)まで10ユーロ レンタカー: 1日49ユーロ レンタサイクル: 1回30分まで無料
Whim Weekend	249ユーロ	公共交通機関: 対象エリア内乗り放題 タクシー: 15%割引 レンタカー: 無料 (※金曜15:00～月曜14:00) レンタサイクル: 1回30分まで無料
Whim Unlimited	499ユーロ	公共交通機関: 乗り放題 タクシー: 月80回(最大5km)まで無料 レンタカー: 無料 レンタサイクル: 1回30分まで無料

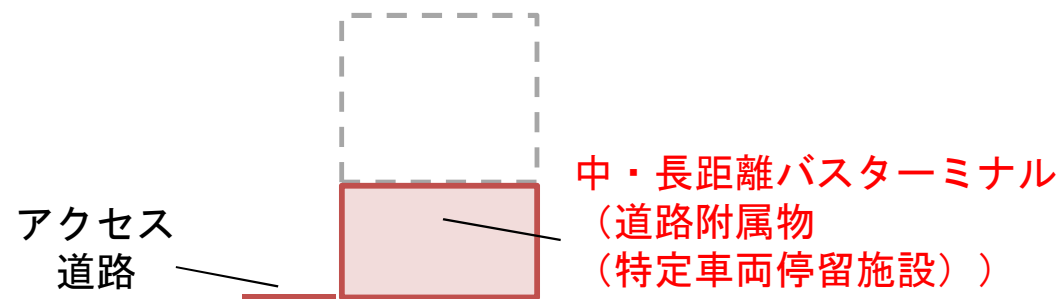


○公共が単独で事業を実施する場合に比べて、官民連携で事業を実施することにより、にぎわい創出や公共負担額の減少などが考えられます。



### 【公共が単独で整備する場合】

メリット: 事業に掛かる時間が官民連携時に比べ短い  
 デメリット: 中・長距離バスターミナル以外のにぎわい創出効果が得られない



### 【官民連携して整備する場合】

メリット: 民間施設のにぎわい創出や公共負担額の減少  
 デメリット: 民間施設の公募や分担のあり方について、官民で調整が必要

