



手をつなぎ
作ろう街の物語

新潟駅周辺整備の計画概要

新潟県・新潟市

平成17年7月

連続立体交差事業は、自動車交通の円滑化に極めて大きな効果があることから、道路整備の一環として実施している事業です。
国、地方公共団体及び鉄道会社が費用を負担しています。

新潟駅周辺地区の役割・将来像



環日本海交流の陸の玄関口

空の玄関口である新潟空港や
東北の日本海沿岸地域と連携した
環日本海交流の陸の玄関口としての中枢的空間

- “もてなし”空間の強化・充実
- “ふれあい”空間の強化・充実

水の都 にいがたの 都市軸の“要”

鉄道を挟んだ南北市街地と
都市軸の連続性を図る中枢的空間

- “にいがたらしさ”の実現
- “にぎわい”空間の創出
- “あんしん”への対応

人と環境に優しい 都市交通体系の 主要ターミナル

都市内における未来の公共交通の
結節を図る中枢的空間

- “人や地球へのやさしさ”への配慮
- “便利さ”“わかりやすさ”の強化・充実



新潟駅周辺地区の現状と課題

駅周辺地区の課題

- 南北市街地の一体化を図るとともに、陸の玄関口にふさわしい都市機能（商業業務機能・交通機能等）の強化・集積を図る必要があります。
- 生活道路等の整備、オープンスペース（公園、広場等）の確保、建物の不燃化の促進を図り、居住環境を改善する必要があります。

駅前広場の課題

安全で円滑な交通処理を図るとともに、高齢者、障害者等すべての利用者にとって利便性の高い駅前広場とする必要があります。

駅周辺地区の現状

- 南北市街地の発展に不均衡が生じています。
- シンポル的な施設が無く、陸の玄関口としての魅力に欠けています。
- 防災上危険性の高い地区が見受けられます。

万代広場の現状

- 万代広場では、安全性の確保及び交通地理に影響がでています。
- バスターミナルが、スイッチバック式となっています。

南口広場の現状

- 南口広場が駅舎と離れています。

踏切の現状

- 踏切で交通混雑が発生しています。
- 歩行者と車が狭い踏切を通過しているため危険な状態となっています。

周辺道路の現状

- 交通混雑が発生しています。
- 東河原橋の沿道では、土地の有効利用がなされていません。
- 歩道が狭く、緑も少ないため、安全性、快適性に欠けています。

鉄道の課題

交通混雑の解消や歩行者等の安全を確保するため、鉄道と道路の立体交差化を図る必要があります。

周辺道路の課題

鉄道横断箇所における交通混雑の緩和と、駅南北市街地の連続性を高める道路整備の必要があります。

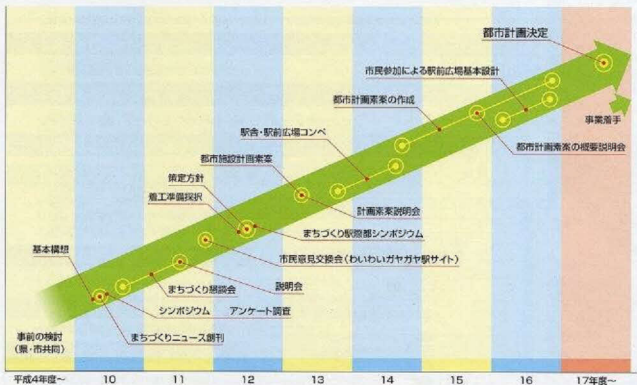
交通環境の課題

歩行者、自転車等にとって安全で快適な空間を確保するなど、交通環境の改善を図る必要があります。

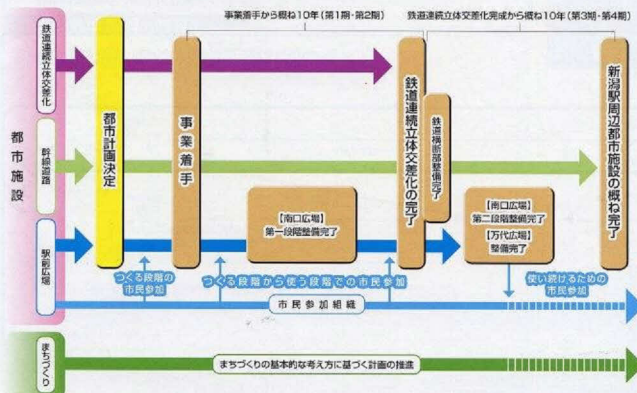
計画づくりの視点

- 1 将来の新潟市の発展を踏まえた、機能的で魅力ある地区の形成に向けた計画づくり
- 2 駅周辺のまちづくりに役立つような計画づくり
- 3 経済的で高い効果が得られるような計画づくり
- 4 理解と合意が得られるような計画づくり

■ 計画づくりのこれまでの歩み



■ 今後の歩み



■ 新潟駅周辺整備における都市施設の整備手順

凡例 — 順延中 — 各構内の完了 — 供用済

事業着手から概ね5年間

第1期

南口広場の第一階段整備完了



鉄道連続立体交差化完了から概ね5年間

第3期

万代広場及び南口広場の整備完了



鉄道連続立体交差化完了までの概ね6年間

第2期

鉄道連続立体交差化及び新線開通 (鉄道連続立体交差) 整備の完了



新潟駅周辺都市施設の概ね完了までの5年間

第4期



※図中の色分けは事業実施の順序を示し、事業実施時期が前後いたします。

事業着手から概ね10年

鉄道連続立体交差化完了から概ね10年



■ 整備効果

新潟駅周辺整備には、多くの公共投資が行われるため、整備にあたってはこれらの投資に見合う高い効果が得られることが必要です。新潟駅周辺整備によって得られる整備効果（費用便益）を検証した結果、投資額以上の整備効果があると考えられます。

整備効果

（費用に換算できるもの）



この他、以下のように費用として換算出来ない様々な効果が考えられます。



■ 代表的な質問・要望とその回答

Q 騒音・振動及び大気汚染の対策、具体的な補償の内容を教えてください。

A 施工中の騒音・振動等の対策については、周辺の状況にあった工法を選択するなど、可能な限り環境の保全に配慮したいと考えています。

また、鉄道在来線の高架化による影響は、環境基準を満たすものと予測していますが、事業実施後の状況に応じて必要な対応を行っていきたくと考えています。

具体的な補償の内容等については、事業を実施する段階で、適正な基準により、関係する皆様と相談させていただくこととなります。

Q 駅直下道路は通さないのか。

A 駅直下道路は、都心部に流入する交通を1路線に集中させることとなり、通過交通と地区内交通が混在し、交通渋滞や沿道地区における騒音、振動、排気ガス等の交通公害発生の原因となります。

また、駅部においては、万代広場と南口広場がそれぞれ東西に分断されてしまい、駅利用者にとって安全性、利便性の低い駅前広場となることが懸念されるため、駅直下道路は通すべきではないものと考えています。

Q 西跨線橋も平面道路にするべきではないか。

A 西跨線橋は、4車線の幹線道路として立体交差で整備済みであり、将来的にもこの車線数で対応可能であることから、現段階では平面化の整備効果は少ないものと考えています。

しかし、今後も、西跨線橋の老朽化や沿道のまちづくり等、社会状況の変化を踏まえながら、将来的な高架区間延伸の可能性について研究していきたくと考えています。

なお、西跨線橋から粟の木バイパスまでの間においては、幹線道路だけでなく、鉄道南北地区の往來を確保する生活道路を適正に配置することとしています。

Q 鉄道高架下はどうするのか。

A 鉄道高架下の一部は行政例で使うことができます。その活用策については、今後皆様の意見をお聞きしながら決めていきたくと考えています。

Q 新たな交通システムの導入が必要ではないか。

A 新たな交通システムについては、現在、将来の望ましいあり方を検討しているところです。

新潟駅周辺整備計画においても、新たな交通システムを導入することになった場合は、大規模な構造の変更等が生じないよう計画していきます。

わたしも新潟駅周辺地区のまちづくりに参加しよ〜っと



Q 駐車場や駐輪場の設置についてはどのように考えているのか。

A 駐車場・駐輪場は、通勤・通学などの駅利用者への対応とともに、周辺施設での商業業務活動を支える施設であることから、周辺の開発動向を踏まえ、施設の配置位置、規模及び運営主体等について、検討していきたくと考えています。

Q 市民が計画に参加できる機会はあるのか。

A 新潟駅周辺整備を進めていく各段階で、説明会等を通じて皆様からのご意見をお聞きしていきます。

また、まちづくりにおいては、「新潟駅周辺地区をどのようなまちにしたいか。」など、皆様の意向を踏まえながら、一緒にルールづくりを進めていくことが大切であると考えています。

お問い合わせは
右記までお願いします。

新潟県 土木部 都市局
都市整備課 新潟駅周辺整備班

〒950-8570 新潟市新光町4番地1
TEL/025-285-5511 FAX/025-285-0624
E-mail t1600504@mail.pref.niigata.jp

新潟市 都市整備局
都市計画部 新潟駅周辺計画課

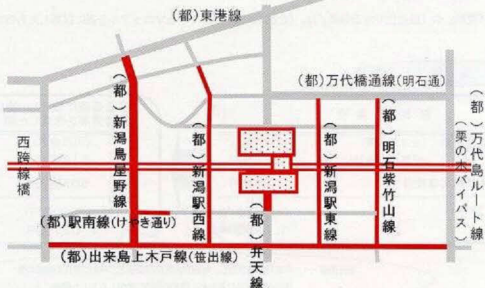
〒951-8550 新潟市学校町通1番町802番地1
TEL/025-228-1000 FAX/026-229-5150
E-mail ekishu@city.niigata.lg.jp

nr100

平成17年7月作成

ホームページ <http://www.niigata-net.or.jp/niigataekishu/>

新潟駅周辺整備関連都市施設



新潟駅周辺整備に係る費用

		規模	事業期間 (年度)	事業費 (億円)
連続立体交差事業(全体事業費) 下段:都市側負担額		L=約2,430m	H17~H26	(707) 658
幹線道路	新潟鳥屋野線	L=約881m	H18~H26	85
	新潟駅西線(弁天町線の一部含む)	L=約831m	H18~H26 H32~H36	158
	新潟駅東線	L=約751m	H21~H26 H32~H36	129
	明石紫竹山線	L=約766m	H25~H26	12
	駅南線(けやき通り)	L=約153m	H24~H26	5
	出来島上木戸線(笹出線)	L=約1,855m	H19~H36	76
駅前広場	万代広場	A=約1.7ha	H27~H31	139
	南口広場(弁天線含む)	A=約1.4ha	H18~H20 H27~H31	101
	高架下交通広場	A=約0.4ha	H27~H31	33
計(全体事業費) 下段:都市側負担額				(1,445) 1,396

※1 事業費は平成17年6月現在での概算額であり、今後変更することがあります。

※2 事業期間は今後変更になることがあります。

新潟駅周辺整備における整備効果

○新潟駅周辺整備には、多額の事業費が想定されることから、整備に当たってはこの投資に見合う経済的で高い効果が得られる事が必要となります。

○そのため、新潟駅周辺整備の整備効果を以下のように検証しました。

以下の「費用」や「数値化できる効果」は、国土交通省が定めているマニュアルを基に試算したものです。

費用

概略事業費

連続立体交差事業（全体事業費）	（707億円）
JR負担分を除いた額	658億円
幹線道路＋駅前広場整備	738億円
計	（1,445億円） 1,396億円

現在価値に修正し、維持管理費等を考慮した額

（555億円）
516億円
505億円
（1,060億円）
1,021億円

現在価値・・・事業期を想定し、今現在の費用の価値と、将来における同額の費用の価値が異なるため、現在の価値に換算しなおした値のこと。

数値化できる効果

数値で表せる効果には、以下のようなものがあります。

- ・幹線道路の混雑が緩和され、自動車利用者の移動時間の短縮・ガソリンの節約が図られます。
- ・鉄道・バス等の乗換え時間が短縮されます。
- ・上下移動に対してはエレベーターやエスカレーターを整備し、高齢者や体の不自由な方の利便性、快適性が向上されます。
- ・駅前広場に憩いの空間が創出でき交流機会が増大され、また植栽を配し広場の景観の向上が図られます。
- ・駅前広場の充実により、新潟市の陸の玄関口にふさわしいシンボル機能を有し、駅前広場の価値が向上されます。

新潟駅周辺整備により発生する効果
(現在価値に修正した額)

2,690億円

以上より、新潟駅周辺整備においては、数値に表される効果だけで、投資額（JR負担分を除いた額：1,021億円）

の **2倍以上** の整備効果があると予測出来ます。

その他の効果

上記のほかにも、数値に換算出来ない、以下のような効果も考えられます。

- ・踏切をなくし、待ち時間がなくなります（現況 最大約29分時間）。
- ・駅周辺の低未利用地（約29,000㎡）などについて、土地の高度利用が促進され、首都圏及び海外とのビジネス施設や集客力の高い商業施設など民間活力の誘導が図られます。
- ・萬代橋方面～弁天線方面の直通バス路線を設定可能にするるとともに、新たな交通システムの導入に備えられます。
- ・鉄道在来線と新幹線の乗換え利便性を高めることにより、広域的な交通ネットワーク（羽越本線高速化、空港アクセス鉄道構想など）の構築が図られます。

※新潟駅周辺整備の費用については、平成17年6月現在の概算額であり、今後変更することがあります。