



日本海政令市
にいがた

あすの新潟市を創る。

新潟駅周辺整備事業

連続立体交差事業 / 幹線道路整備事業 / 駅前広場整備事業



新潟市

新潟駅周辺整備事業とは

新潟駅周辺整備は、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、駅周辺市街地の総合的な整備を図るものです。

新潟駅周辺地区の役割と将来像

【役割】

日本海側の国土軸の強化

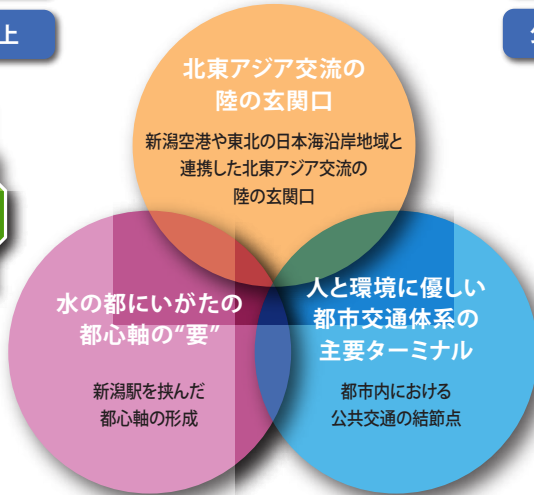
「新潟」の拠点性の向上



【役割】

新潟駅を挟んだ都心軸の形成

公共交通の結節機能強化



将来像

新潟駅周辺地区の現状と課題

駅周辺地区

現状

- 南北市街地の発展に不均衡が生じています。
- シンボリックな施設がなく、陸の玄関口としての魅力に欠けています。

課題

- ▶ 南北市街地の一体化を図り、都市機能（商業業務・交通機能など）の強化・集積を図る必要があります。
- ▶ 生活道路の整備、公園・広場・居住環境を改善する必要があります。



天神尾踏切



米山踏切

現状 (2018年4月14日まで)

- 地区内の踏切で交通混雑が慢性化していました。
- 歩行者と車両が狭い踏切を通過するため、危険な状態となっていました。

- ▶ 2018年4月15日に踏切が廃止され、交通混雑解消や歩行者などの安全確保が図られました。

踏切



旧天神尾踏切



旧米山踏切



東跨線橋

駅前広場



万代口
バスターミナル

現状

- 万代広場では安全性の確保、交通処理に影響が出ています。
- バスターミナルがスイッチバック方式となっています。

課題

- ▶ 安全で円滑な交通処理を図るとともに、高齢者や障がい者などすべての利用者にとって利便性の高い駅前広場にする必要があります。

現状

- 交通混雑が発生しています。
- 東跨線橋沿道で有効な土地利用が図られていません。
- 歩道が狭く、緑が少ないため安全性・快適性が不足しています。

課題

- ▶ 鉄道横断部の交通混雑の緩和と鉄道を挟む南北市街地の一体化を高める道路整備の必要があります。
- ▶ 歩行者、自転車にとって安全で快適な交通環境に改善する必要があります。

周辺道路

整備方針・目的と事業計画概要

新潟駅周辺整備により、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化を図り、自動車・自転車・歩行者の安全かつ円滑な交通を確保するとともに、賑わい空間の創出により「日本海拠点都市にいがた」としてふさわしい都市機能の強化を図ります。

連続立体交差事業

踏切の除却による安全性と利便性の確保と、複数の道路の立体交差化を一挙に実現するため、鉄道在来線の高架化を行っています。

幹線道路整備事業

駅周辺地区の円滑、安全な交通環境の実現に向けて、鉄道と交差する4本の**立体交差道路**と、出来島木戸線（笹出線）など**関連幹線道路**の整備を行っています。

駅前広場整備事業

新潟の陸の玄関口として、また鉄道とバスなどの交通が結びつき、それぞれの乗り換えの利便性を向上させるため、**駅前広場**と**駅直下バスターミナル（高架下交通広場）**の整備を行っています。

事業計画概要

- 新潟駅付近連続立体交差事業（鉄道高架化）
高架区間 L=約2.5 km
（撤去踏切：米山踏切、天神尾踏切…完了）
高架側道整備 L=約1.8 km
区画道路整備 N=9箇所

事業計画概要

- 立体交差道路
- 新潟鳥屋野線 L=819m W=30m…完了
 - 新潟駅西線 L=831m W=22m
 - 新潟駅東線 L=750m W=22m
（※歩道・自転車道のみ L=144m W=5.5m）
 - 明石紫竹山線 L=766m W=18~20m
- 関連幹線道路
- 弁天線 L=330m W=60m…完了
 - 駅南線 L=144m W=16m…完了
 - 出来島木戸線 L=1,855m W=22m

事業計画概要

- 万代広場 A=約18,600㎡…部分整備完了
- 南口広場 A=約14,000㎡…完了
- 駅直下バスターミナル（高架下交通広場） A=約4,400㎡



新潟駅周辺整備事業「これまでの歩み」

- 1992年度 新潟県・新潟市共同調査開始
- 1998年度 「新潟駅周辺整備基本構想」公表
- 1998～2000年度 新潟駅周辺まちづくり懇談会、説明会、シンポジウムなど実施
- 2001～2002年度 「新潟駅駅舎・駅前広場計画提案競技」最優秀賞決定（堀越グループ）
- 2001～2004年度 「新潟駅周辺整備計画素案」の公表、説明会、市民ワークショップなど実施
- 2005年度 「新潟駅周辺整備計画」都市計画決定
- 事業スタート** 2006年度 「新潟駅付近連続立体交差事業」「都市計画道路（3路線）」都市計画事業認可
- 2007年度 政令市移行に伴い連続立体交差事業の事業主体が県から新潟市へ移管
- 2009年度 新潟駅南口広場工事完了
- 2009年度 新潟駅南口第二地区再開発事業完了
- 2011年度 連続立体交差事業及び関連道路事業計画の見直し※
- 2018年度 新潟駅高架駅第一期開業及び新幹線と在来線の同一乗り換えホーム完成
- 2019年度 立体交差道路「新潟鳥屋野線」供用開始
- 2022年度 在来線全線高架化

※2011年度、事業着手から概ね5年が経過したことから、現状や社会経済状況の変化を踏まえ、新たな整備目標を定めました。

市民ワークショップ [2001年～]



多くの市民の方からご意見をいただきながら南口広場と万代広場の整備・活用について検討してきました。

新潟駅南口広場整備（「弁天線」を含む） （南口広場供用／2009年9月）（弁天線全面完成／2012年度）



南口広場



弁天線

再開発事業 （新潟駅南口第二地区再開発事業／2010年2月完成）



LEXN（レクスン）

高架駅第一期開業および新幹線と在来線の同一乗り換えホーム完成 （2018年4月15日）



高架橋上を走行する在来線



米山と天神尾の2ヶ所の踏切を廃止

立体交差道路「新潟鳥屋野線」完成 （2020年3月19日）



鉄道高架下を横断する新潟鳥屋野線

在来線全線高架化 （2022年6月5日）



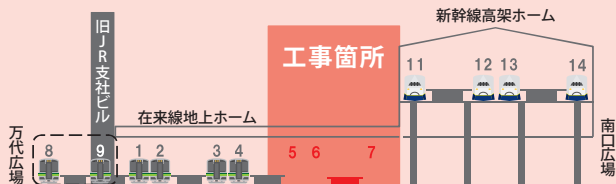
当日式典の様子



高架ホーム1番線からの在来線出発

2012年度～

- 仮ホーム（8・9番線）の使用開始後、地上旧5・6・7番線付近で高架化工事を行いました。

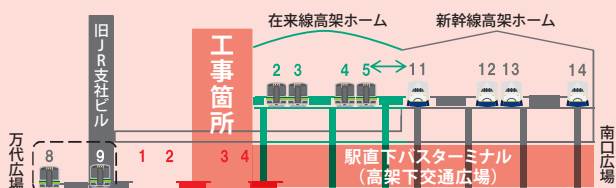


高架化工事箇所（2022年6月現在）



2018年度～

- 高架ホーム2～5番線と、新幹線と在来線の同一ホームが供用され、新幹線との乗り換え利便性が向上し、利用圏域の広がりが期待されます。
- 越後線の高架化工事が完了し、2つの踏切が廃止され南北方向の移動の利便性・安全性が向上しました。
- 引き続き、高架ホーム1番線の整備に向けて、地上旧2・3・4番線付近で工事を進めました。

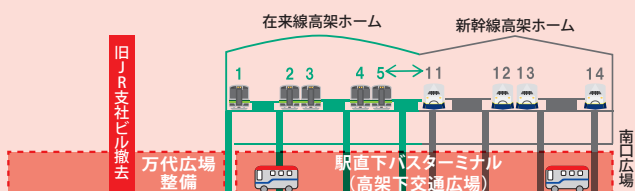


新幹線と在来線の同一ホーム乗り換え（2018年4月）



2022年度～（在来線全線高架化）

- 信越線、白新線や新潟駅の全ての高架化工事が完了し、その後、鉄道高架橋の下では、土地の有効利用や道路整備が進められます。



全線高架化 イメージ



高架下利用 イメージ



在来線の高架下の一部では、駐輪場などの公的施設による有効活用が可能となります。



整備後の高架側道

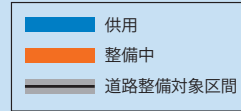
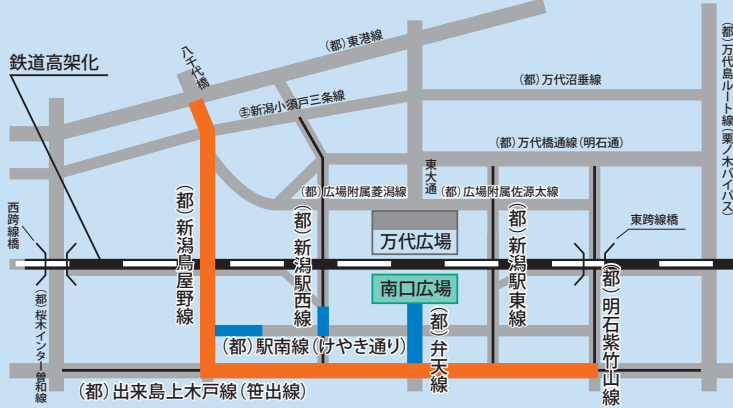


高架側道や鉄道横断道路を整備し、沿線環境影響の緩和と地域交通の利便性向上を図ります。

幹線道路整備事業

2012年度～2017年度

- 新潟鳥屋野線や駅南線の工事を進め、順次部分供用しました。
生活道路への通過交通の流入が抑制され、環境の改善が図られています。



整備後の駅南線(けやき通り) (2014年5月)



2018年度～2021年度

- 立体交差道路として、新潟鳥屋野線が最初に開通しました。
古町地区と駅南地区を結ぶ幹線道路となります。



整備後の新潟鳥屋野線 (2020年3月)



2022年度～

- 高架橋完成後、隣接する工事の事業進捗を踏まえ、出来島上木戸線、新潟駅東線、新潟駅西線、明石紫竹山線の整備を進めていきます。



現在の明石紫竹山線の混雑状況



明石紫竹山線 完成イメージ



東跨線橋が撤去され、道路が平面化されることにより、交通の流れが円滑になります。また、冬期間の安全性が向上します。

2012年度～

新潟駅万代広場部分整備

- BRT第1期導入に合わせた万代広場の部分整備を行いました。



「人、交通、自然が気持ちよく循環する都市の庭」



2023年度～(在来線全線高架化後)

駅直下バスターミナル(高架下交通広場) 供用

- 駅直下バスターミナル(高架下交通広場)の供用により、駅南北を直接結ぶバス路線の運行が可能になります。

駅直下バスターミナル(高架下交通広場)完成イメージ



新潟駅デッキテラス(2階)から東大通方向を望む。(イメージ)

新潟駅万代広場段階的供用

- 新潟市8区の水と緑のつながりをテーマとし、広場内で円滑な交通処理を図るとともに、緑あふれ、人々が憩い集うことができる居心地の良い空間を作ります。

新潟駅万代広場 完成イメージ



※ペDESTリアンデッキ(2階レベルの通路)については、社会情勢の変化を見ながら検討していきます。

※今後の整備により変更の可能性があります。

白山駅

2022年6月5日に全線高架化し、全ての在来線が高架ホーム発着に切り替えました。

新幹線と在来線の「のりかえホーム」の供用を開始しました。

越後線の信濃川から新潟駅間を複線化しました。

越後線の地平部と高架化区間が線路でつながりました。

天神尾踏切・米山踏切の遮断機を撤去しました。

越後線高架区間では2018年4月に全線高架化しました。

白新線・信越本線では、2022年6月に全線高架化しました。

万代島ルート線 (栗ノ木バイパス)

信越・白新線

【関連事業】白山駅周辺整備事業

連続立体交差事業による新潟駅のスリム化(ホーム4面・線路7線→ホーム3面・線路5線)に伴い、白山駅のホームと線路を1面2線から2面3線に増やしました。2013年9月1日より地下自由通路の供用を開始し、駅を利用されない方も迂回することなく南北の行き来ができるようになりました。また、2015年6月19日には駅前広場も供用を開始し、鉄道とバスなどの乗り換え利便性が向上され、交通結節点機能が強化されました。

自由通路北口

自由通路 南口～北口

自由通路南口

駅前広場

広場整備 2015年6月完成

千歳大橋方面

旧電車通り(市道)

市役所方面

北口

地下駅舎

南口

1面2線から2面3線に増強しました。

※このパンフレットに掲載している地形図は新潟市発行の10,000分の1地形図を使用したものです。

お問い合わせ

新潟市都市政策部 新潟駅周辺整備事務所

〒950-0911 新潟市中央区笹口1-2-2 プラカ2・7階
TEL025-245-1260(代) FAX025-245-1259 E-mail : ekishu@city.niigata.lg.jp

詳しくはホームページで

新潟駅周辺整備

検索



<http://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/ekisyu/index.html>