

鉄道の高架化による効果①

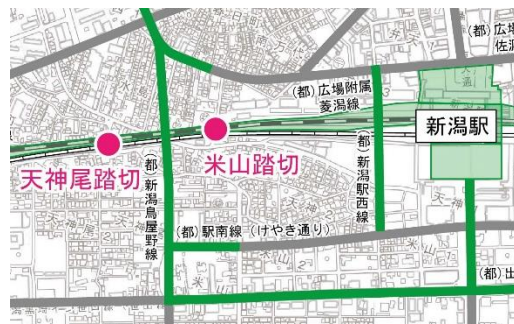
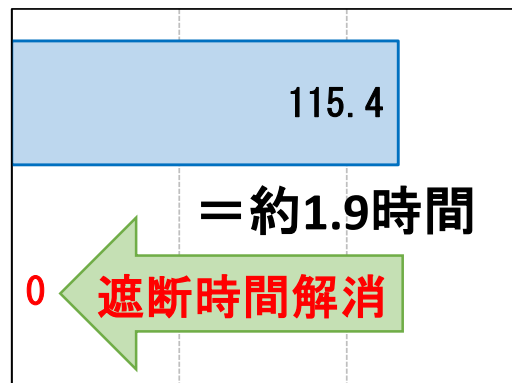
走行時間の短縮(踏切時間の解消)

踏切の遮断時間、約2～3時間が解消！

- 踏切2カ所の除却により、天神尾踏切で約1.9時間、米山踏切で約2.9時間の遮断時間が解消

天神尾踏切遮断時間(分/12h)

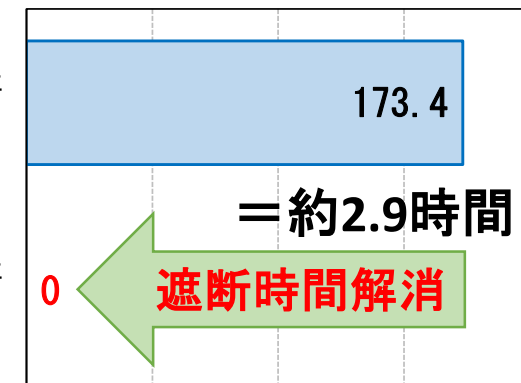
0 50 100 150



除却された踏切(平成30年度)

米山踏切遮断時間(分/12h)

0 50 100 150 200



天神尾踏切



米山踏切



鉄道の高架化による効果②

走行時間の短縮(踏切時間の解消)

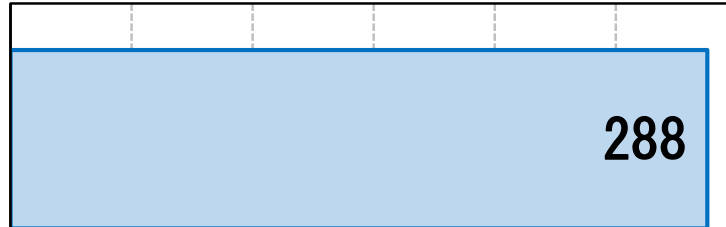
一時停止の損失時間、約3～5時間が解消！

- 踏切2カ所の除却により、天神尾踏切で約4.8時間、米山踏切で約3.1時間の損失時間が解消

天神尾踏切一時停止時間(分/12h)

0 50 100 150 200 250 300

平成22年
(整備前)



= 約4.8時間

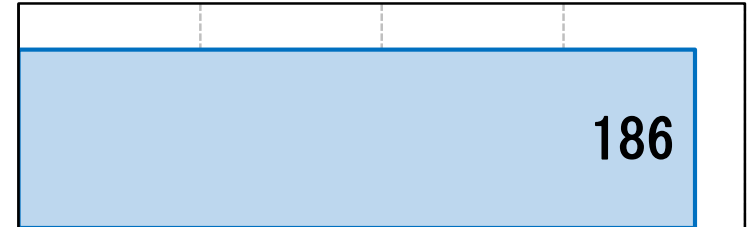
平成30年
(整備後)



米山踏切一時停止時間(分/12h)

0 50 100 150 200

平成22年
(整備前)



= 約3.1時間

平成30年
(整備後)

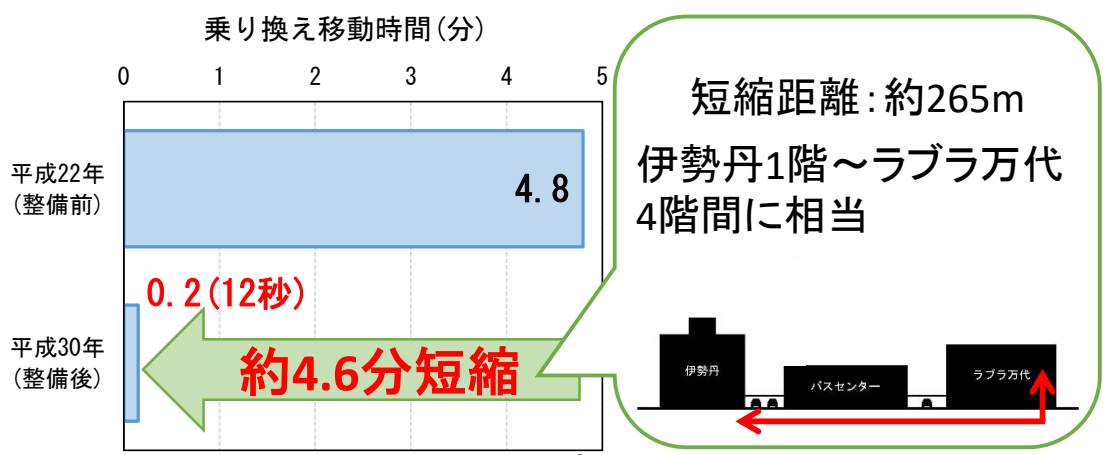


鉄道の高架化による効果③

新幹線と在来線(羽越本線の特急)の乗り換え移動時間の短縮

新幹線との乗り換え移動時間が最大4.6分短縮し、計16mの上下移動も解消！

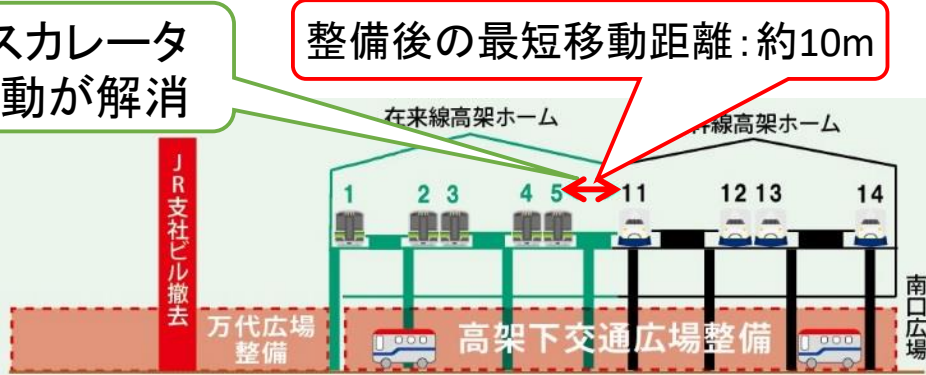
・在来線ホームを高架化し、新幹線ホームと同一ホームへ



現在の新潟駅ホーム (出典:鉄道プロジェクトの評価手法2012)



階段、エスカレータの上下移動が解消



鉄道の高架化による効果④

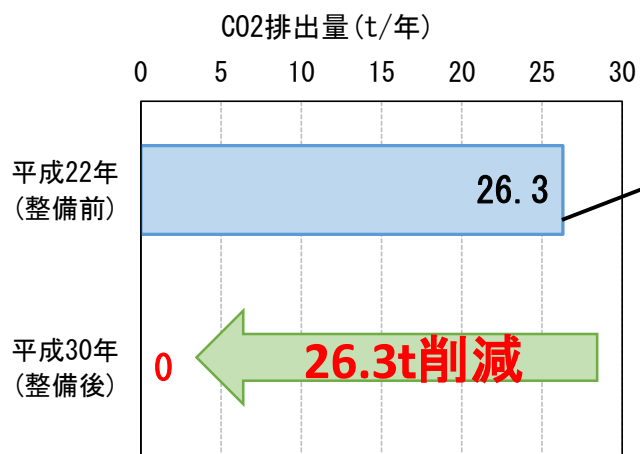
環境改善効果

CO₂排出量が年間約26.3t削減！

・CO₂排出量26.3tは新潟～東京間を乗用車で224往復して排出される量に相当



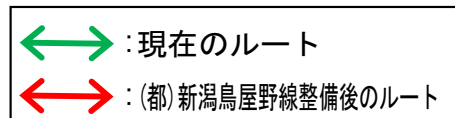
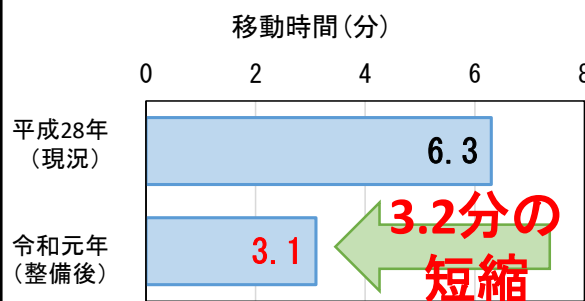
踏切によるCO₂ 排出イメージ



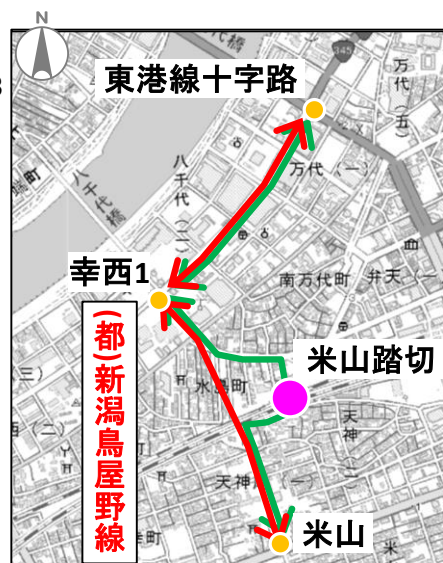
道路整備による効果①

走行時間の短縮

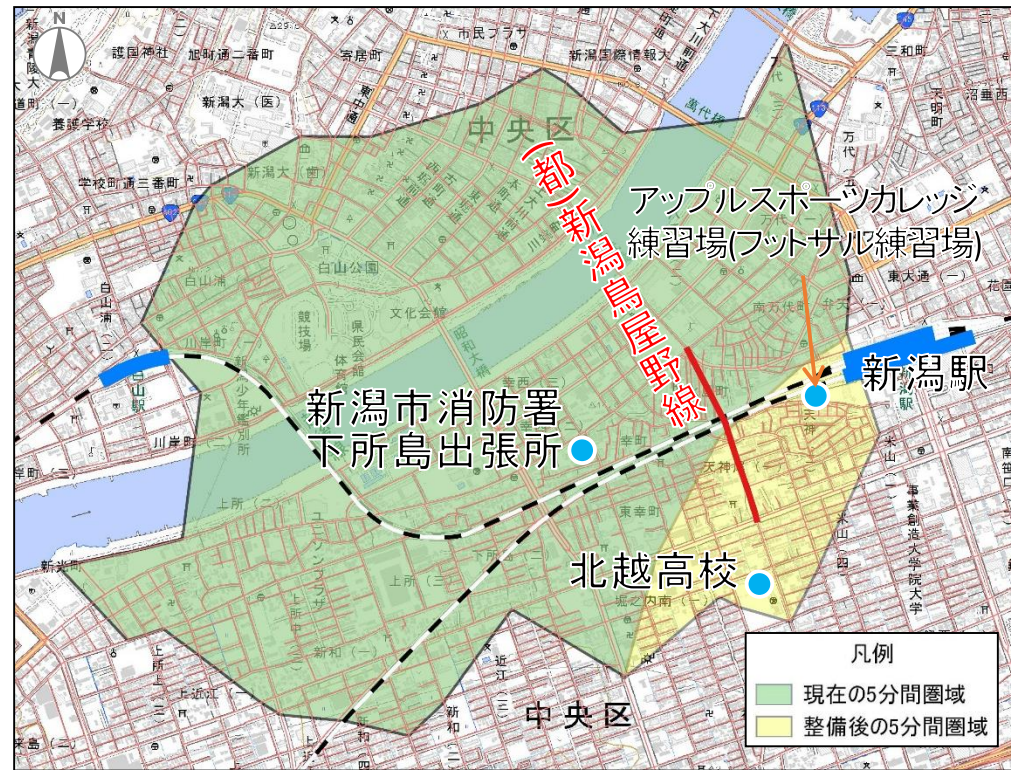
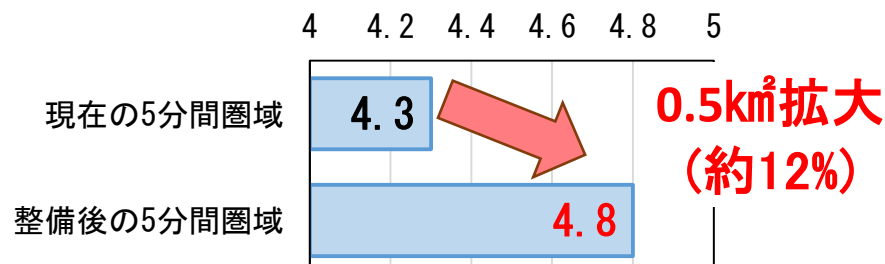
鉄道横断区間の移動時間が半分に短縮！
消防署からの5分間の到達圏域が12%拡大



短縮時間測定ルート →
(米山～東港線十字路)



到達圏域の面積 (km²)



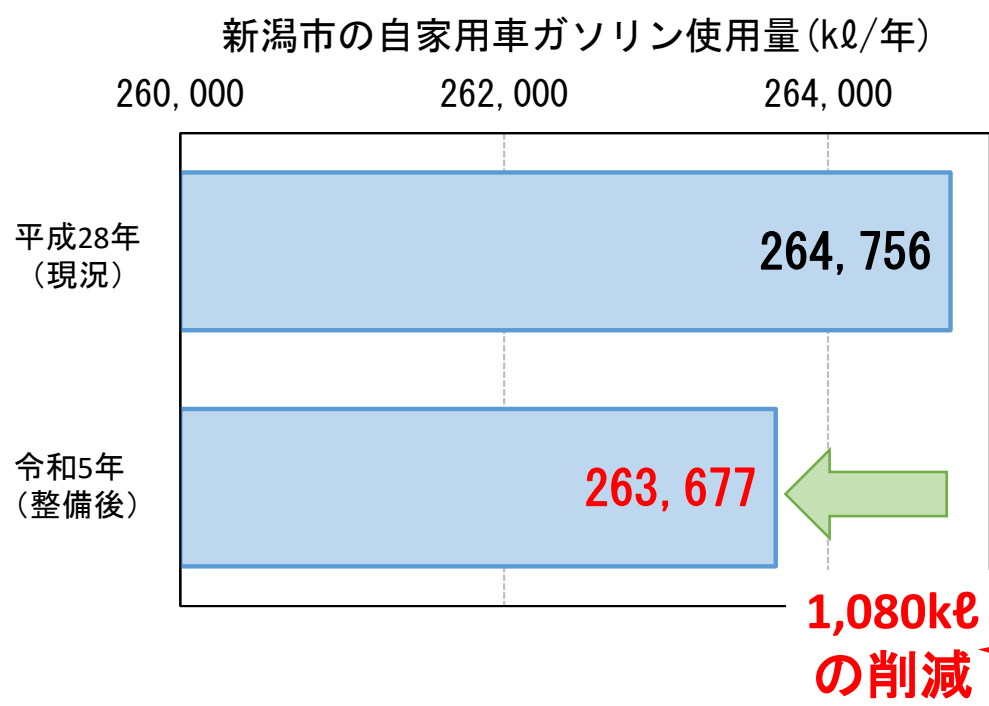
(都)新潟鳥屋野線開通による到達圏域の広がり
(5分間の到達圏域の変化/中心地点:下所島出張所)
※5分=呼吸を停止して、蘇生措置を始めた場合、生存率が25%になるとされる時間

道路整備による効果②

走行経費の削減

新潟市のガソリン使用量が年間約1,080kℓ削減！

・ガソリン年間使用量約1,080kℓは地球約347周分に相当



1,080kℓでの走行距離は約1,392万km
=地球(全周:約40,075km)約347周分に相当

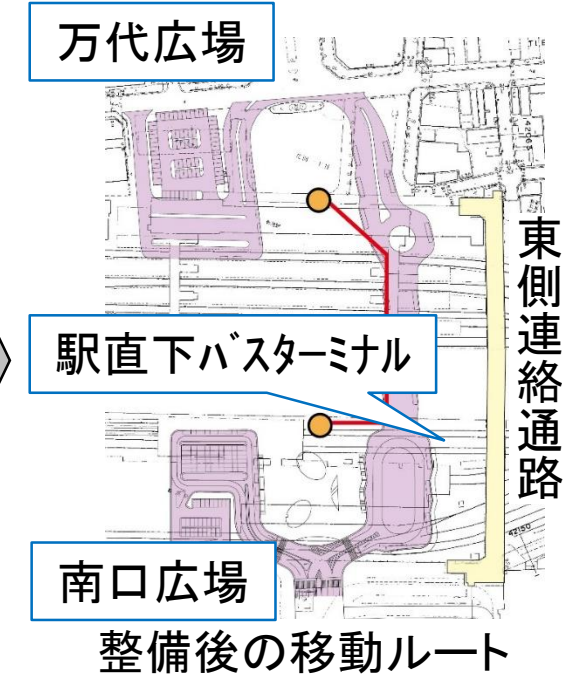
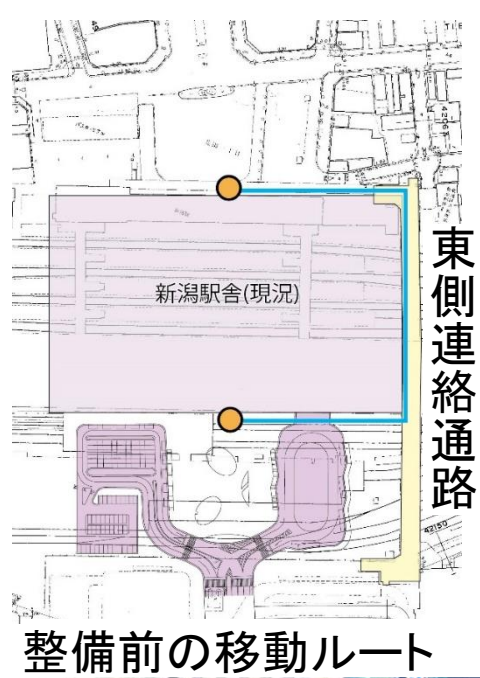
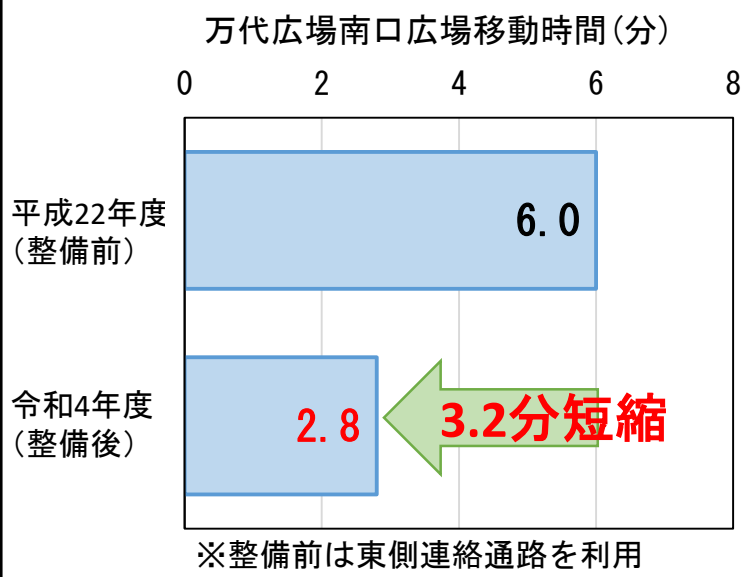
(出典:市町村別エネルギー消費統計作成のためのガイドライン、新潟県の主要指標、平成27年度分自動車燃料消費量統計)

広場整備による効果①

移動時間・乗り換え移動時間の短縮

万代広場と南口広場間の移動時間が約3.2分短縮！

・階段などによる上下移動が解消

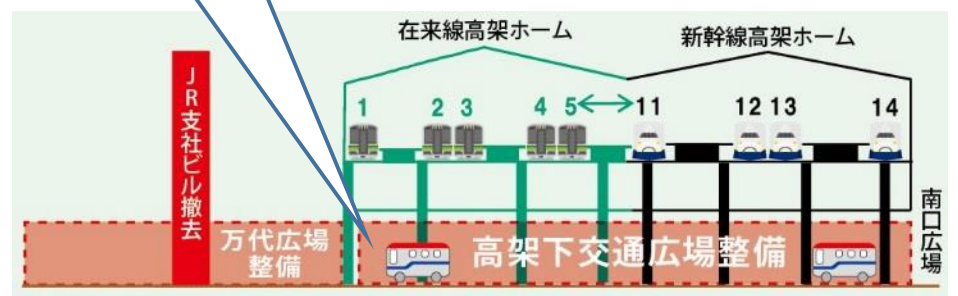
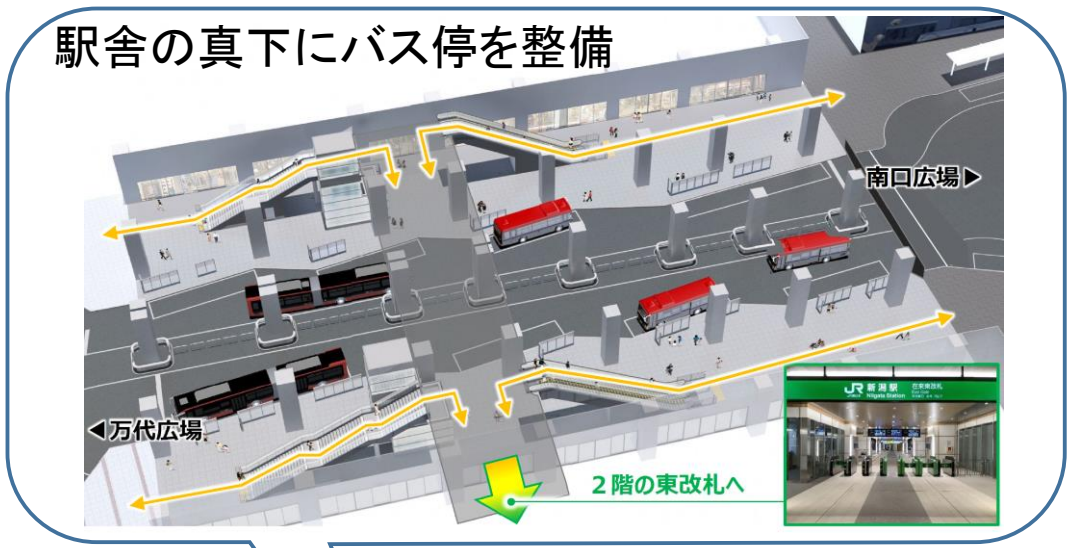
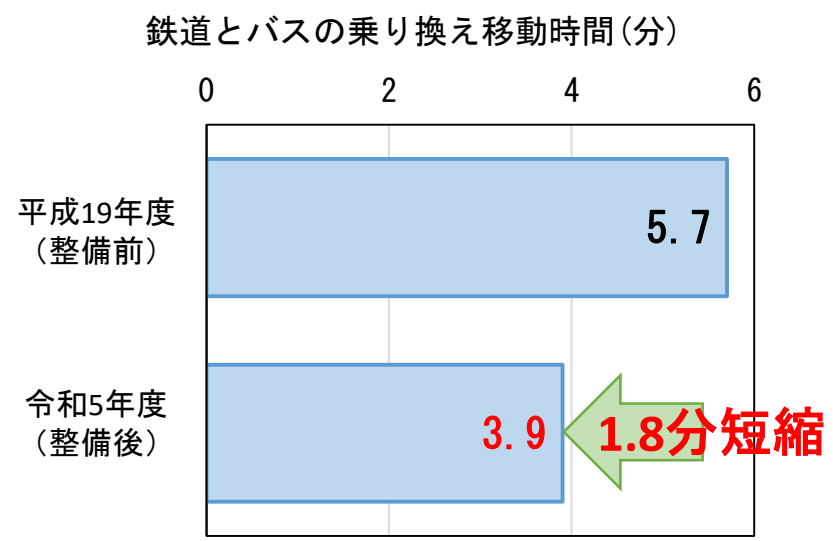


広場整備による効果②

移動時間・乗り換え移動時間の短縮

鉄道とバスの乗り換え移動時間が平均1.8分短縮！

・高架下交通広場内にバス停が整備され、鉄道との乗り換えが容易に



高架下交通広場イメージ

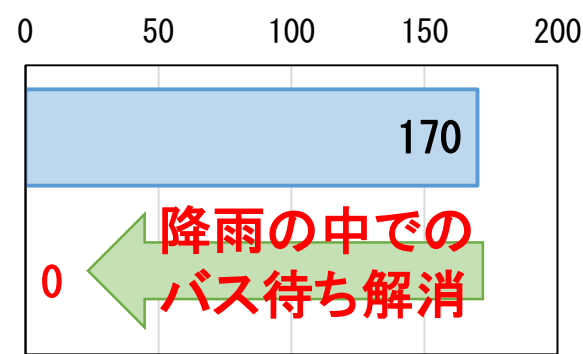
広場整備による効果③

待合環境の改善(令和34年)

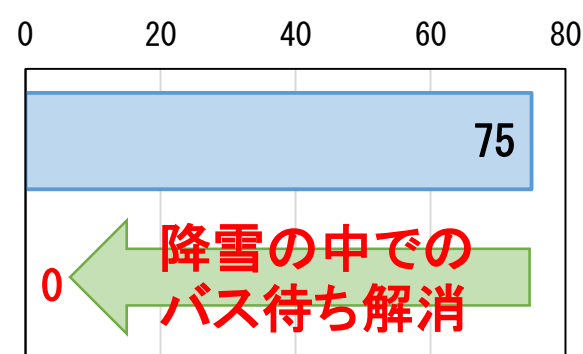
悪天候でもバス待ちが快適！

・駅直下バスターミナルへのバス停設置や上屋整備により、降雨、降雪の影響が少ない

降雨による影響(日/年)



降雪による影響(日/年)



高架下にバス停を整備



(出典:統計でみる都道府県のすがた2016)

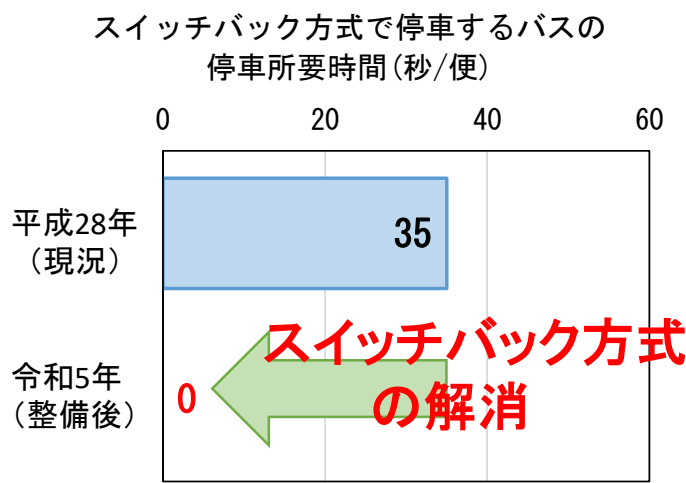
駅直下バスターミナルのイメージ

広場整備による効果④

スイッチバック方式による停車の解消(令和5年)

1便平均35秒の待ち時間が短縮！

・スイッチバック方式の解消により、1便平均35秒かかる停車までの所要時間が解消



※スイッチバック方式＝発車や停車にバックを伴う停車方式
交通量が多い場所でのバックにより、安全面、交通処理に課題がある。

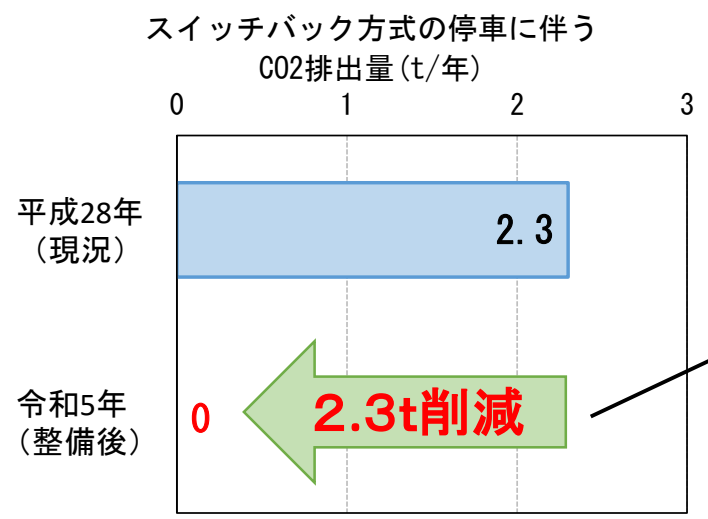


広場整備による効果⑤

スイッチバック方式による停車の解消(平成35年)

CO₂排出量が年間約2.3t削減！

- ・スイッチバック方式の解消により、停車までに要していたCO₂排出量約2.3tが解消され、この量は新潟～東京間をバスで3往復して排出される量に相当



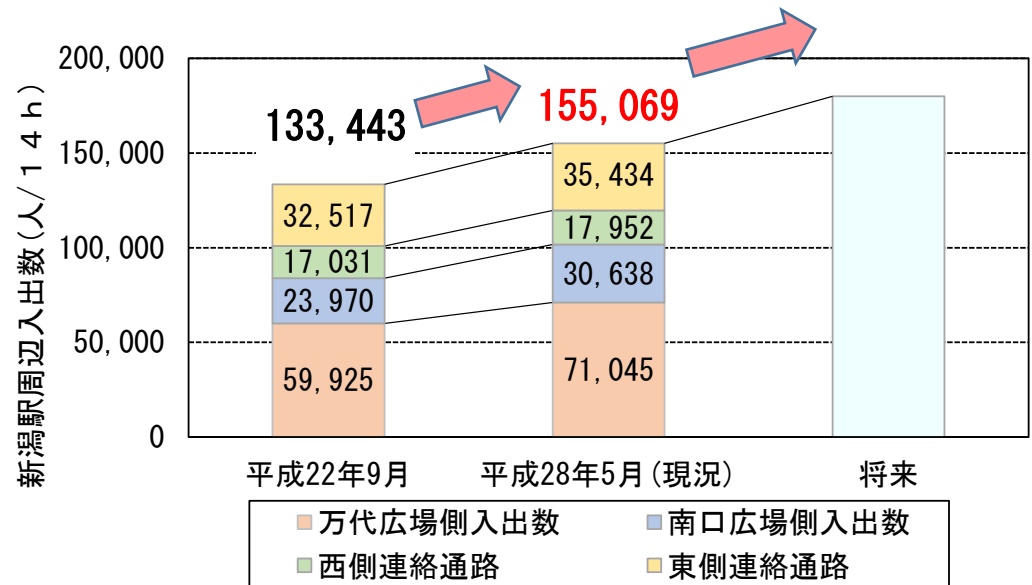
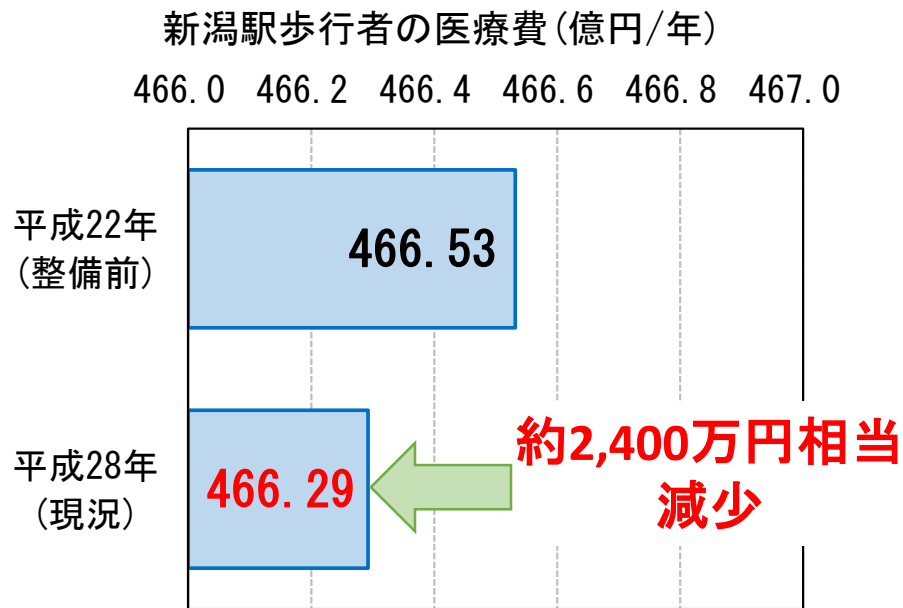
その他の効果①

歩数増加による医療費の削減効果

医療費、年間約2,400万円相当を削減！
今後、公共交通の利用促進等により、更なる削減に期待

新潟市民約83人分の
医療費！

- ・新潟駅の歩行者交通量が平成22年と比べ増加
歩行者の増加により、医療費を削減(1歩=0.061円)



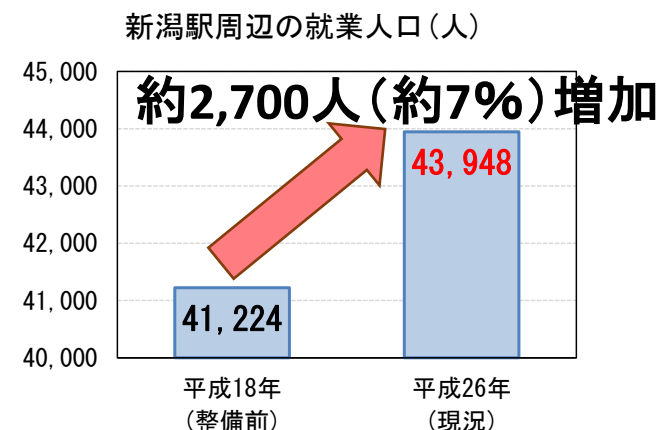
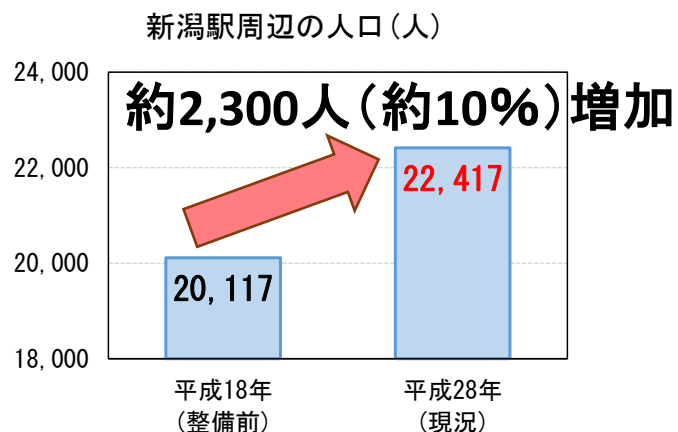
※公共交通での移動は自家用車の移動に比べ200kcal(ジョギング約20分相当)多く消費するなど健康増進の効果がある。

(出典:ICTと超高齢化対応の「健幸都市」～Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して～(筑波大学 久野譜也)、国交省資料、平成26年度国民医療費の概況、健康日本21)

その他の効果②

新潟駅周辺開発による効果

新潟駅周辺の人口が約10%増加！
新潟駅周辺の雇用の創出、民間開発を誘発！
駅周辺の整備にあわせ、更なる活気の誘発に期待



(新潟駅周辺=新潟駅から半径800mの町丁、出典:住民基本台帳、事業所・企業統計調査結果、経済センサス基礎調査)

新潟市の再開発事業



新潟駅南口第2地区(レクスン)
民間ビルの開発



CoCoLo西館

マンションの建設



サーパス新潟レジデンス



CoCoLo南館

その他の効果③

新潟駅周辺の民間ビルの開発状況

新潟駅周辺で多くの民間ビルの建設、建替えが着工中！
駅周辺の整備にあわせ、更なる開発に期待

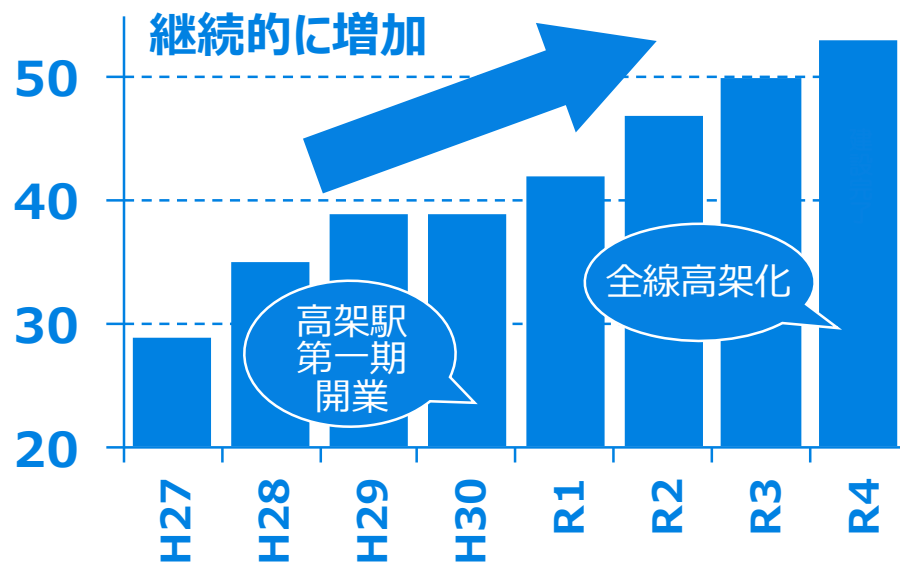


事業着手（H18）以降、新潟駅周辺地域の

開発が進展中

商業ビル・マンション等の建設件数

5階以上の建設件数（H18からの累積）



※新潟市建築部建築行政課調べ（建築確認申請数）

