



新潟駅連続立体交差事業と 周辺整備について

平成29年1月10日の写真

新潟市都市政策部
新潟駅周辺整備事務所
平成29年1月17日

まずは簡単な自己紹介

1

- ・昭和32年(1957) 新潟市北区新崎生まれ
- ・昭和55年(1980)
下水道管理課(下水道管の維持管理)で市役所勤めの始まり
- ・下水道建設課(下水道管の建設)
- ・土木建設課(道路の建設)
- ・西土木事務所建設課(道路の建設)
- ・土木企画課(道路の計画)
- ・まちづくり推進課(市民とのまちづくり)
- ・西区役所建設課(土木関係施設の管理など)
- ・新潟駅周辺整備事務所

2

今日の説明内容

- ◆新潟駅周辺整備の概要
- ◆連続立体交差事業の整備状況
- ◆整備効果などについて
- ◆南口広場でのイベントの紹介

3

今までの経緯

- ・昭和57年(1982) 東側連絡通路と新潟駅南口が開設(5月)
上越新幹線が開業(11月)
- ・昭和60年(1985) 駅南再開発プラザカビル開業
- ・昭和62年度(1987) 国鉄の分割民営化により、現駅南口広場にあった新潟車両基地の移転が決定し、新潟駅周辺整備実現の可能性が浮上。これにより新潟市が第2回PT調査と併せ連続立体交差化を含めた調査開始(S62~H1)



プラザカ新潟の誕生より

新潟駅周辺地区での課題



新潟駅周辺整備の主な事業

2

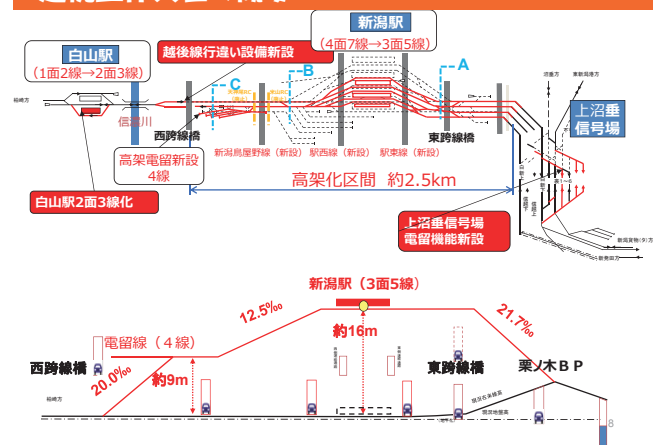
連続立体交差事業	<ul style="list-style-type: none"> ・越後線、信越本線、白新線高架化 ・新潟駅 高架化 ・新幹線、在来線同一ホーム化 ・踏切除去(米山踏切、天神尾踏切) 	
幹線道路整備事業	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)新潟鳥屋野線、(都)新潟駅西線 ・(都)新潟駅東線、(都)明石紫竹山線 ・(都)駅南線(けやき通り) ・(都)出来島上木戸線(笹出線) 	
駅前広場整備事業	<ul style="list-style-type: none"> ・万代広場 ・高架下交通広場 ・南口広場(井支線含む) 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺市街地の整備 ・白山駅周辺整備 	

6

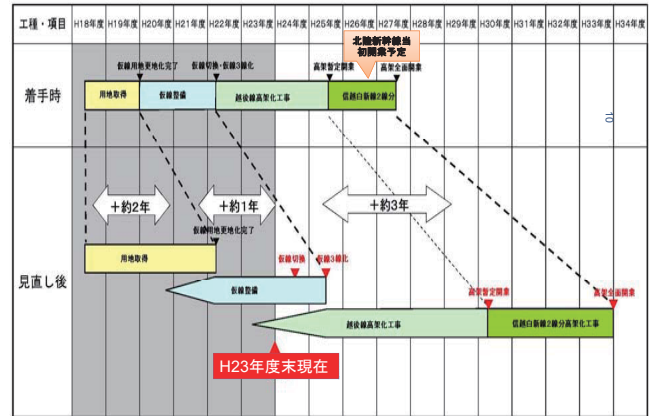
計画概要



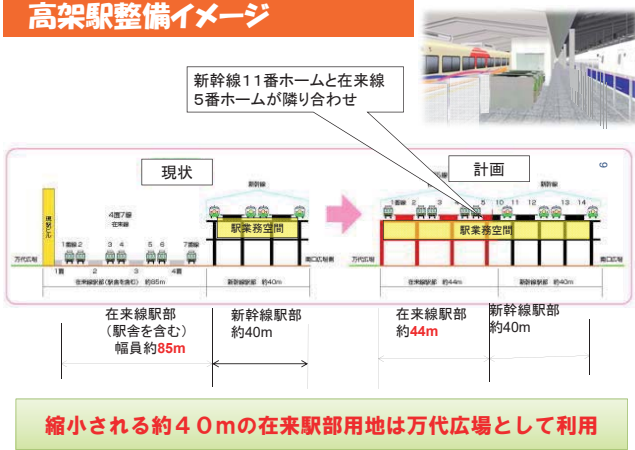
連続立体交差の概要



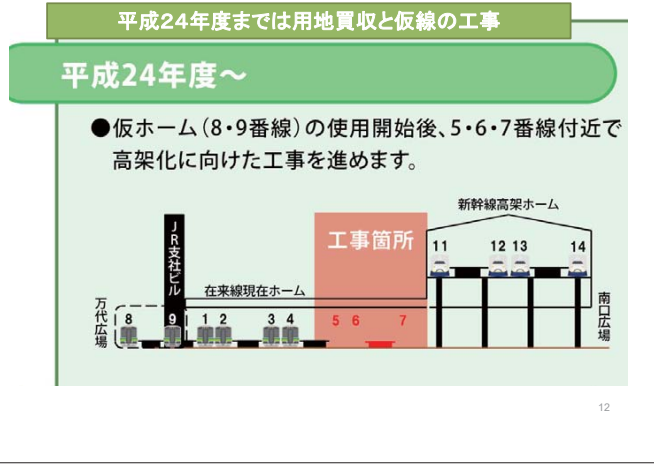
連続立体交差工程見直し(H24年3月)



高架駅整備イメージ



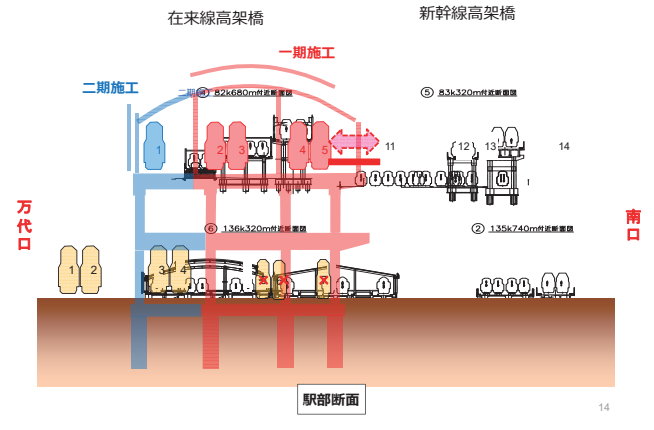
連続立体交差事業



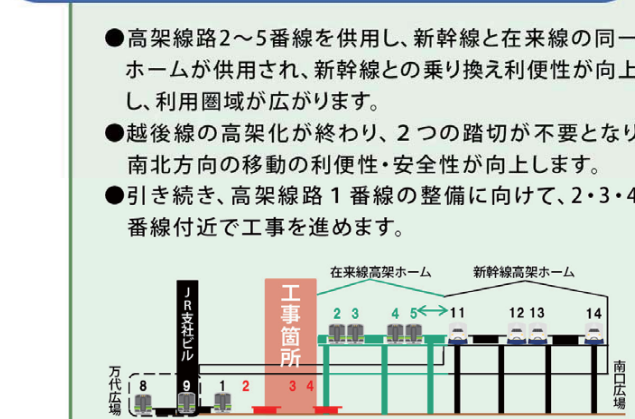
事業スケジュール



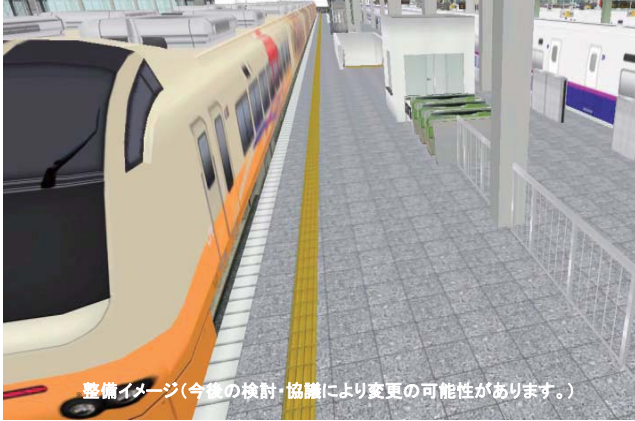
在来線・新幹線同一ホーム乗り換え(平成30年頃) 4



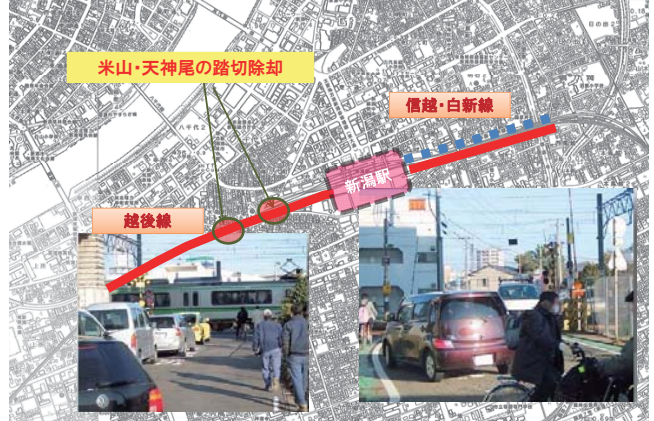
平成30年度頃～(高架駅第一期開業・越後線高架化)



在来線・新幹線同一ホーム乗り換え(平成30年頃)



越後線高架化完了と2か所の踏切除却(平成30年度頃)



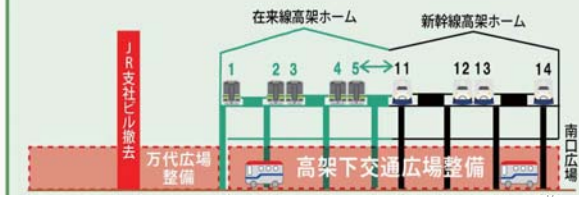
高架全面開業(平成33年度予定)

5



平成33年度頃～(高架駅全面開業)

●新潟駅や信越線、白新線の全ての高架化が終わり、万代広場の整備を進め、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。



駅舎整備と駅前広場整備事業

・平成13～14年度に公開による計画提案競技を実施



- ★コンセプトは「人・交通・自然が気持ちよく循環する都市の庭」
- ★人と公共交通が中心の広場
- ★時代とともに計画を成長させる
 - ・人口減少の社会を見据え、いきなりすべてを作りすぎない
 - ・新潟らしさを市民と育てていく

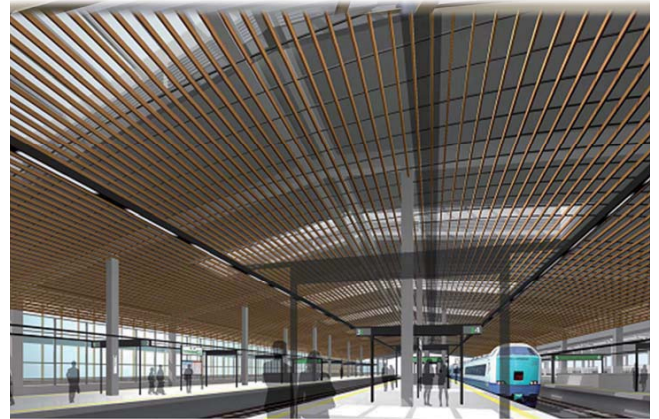
駅舎のイメージ(平成33年度予定)



駅舎ホームのイメージ(平成33年度予定)



設計コンペ時点での駅舎の整備イメージ 6



駅舎の整備状況(平成28年10月)



駅舎2階のイメージ(平成33年度予定)



万代広場整備のスケジュール

★部分整備

- ・BRTの運用に合わせて
- ・将来整備の手戻りが最少に
平成25年度～平成27年度

★将来整備

平成35年度頃完成予定



平成27年9月に導入されたBRTに併せ ☆万代広場部分整備



設計コンペ時点での駅前広場の整備イメージ



当面の整備イメージ（平成35年度頃）



☆当面の「万代広場」イメージ（平成35年度頃）



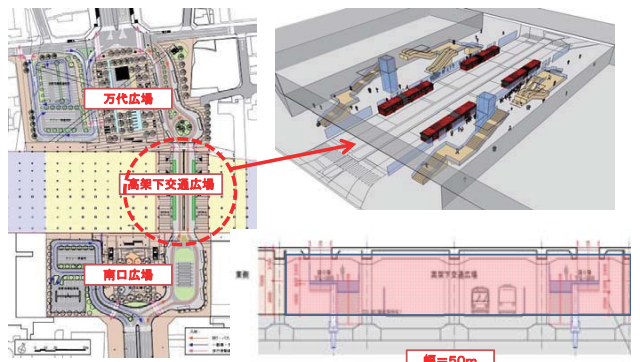
当面の整備イメージ（平成35年度頃）



高架下交通広場：鉄道とバスとの乗換ターミナル



高架下交通広場のイメージ



幅=50m

高架下交通広場完成 パース(H34年頃)



高架下交通広場完成 パース(H34年頃) 9

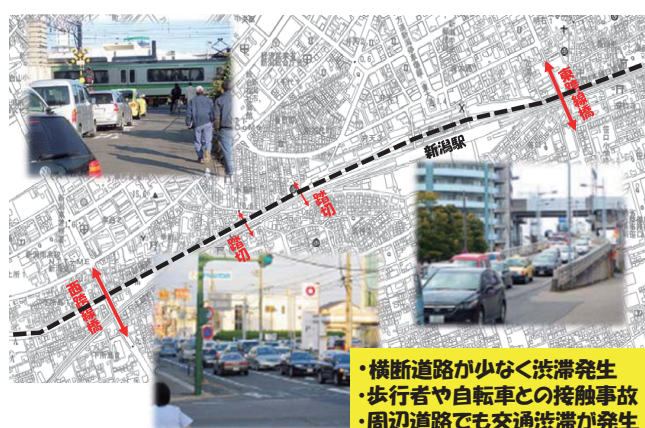


高架下交通広場完成 パース(H34年頃)



35

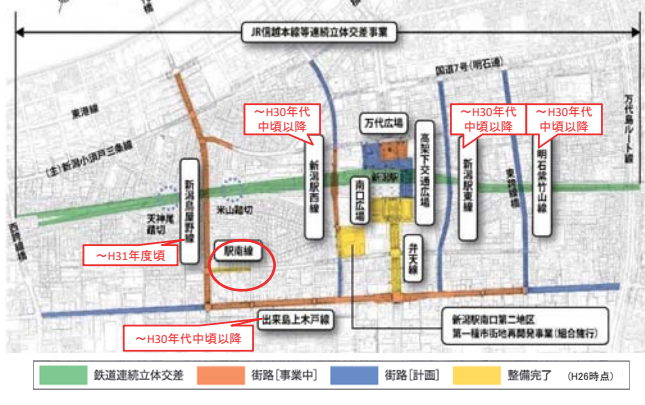
駅周辺を取り巻く道路環境



- ・横断道路が少なく渋滞発生
- ・歩行者や自転車との接触事故
- ・周辺道路でも交通渋滞が発生

幹線道路整備の計画概要

※期間については、今後変更となる可能性があります。

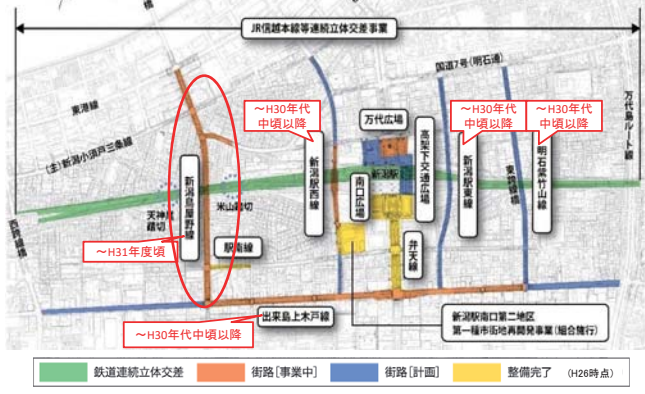


駅南線 10

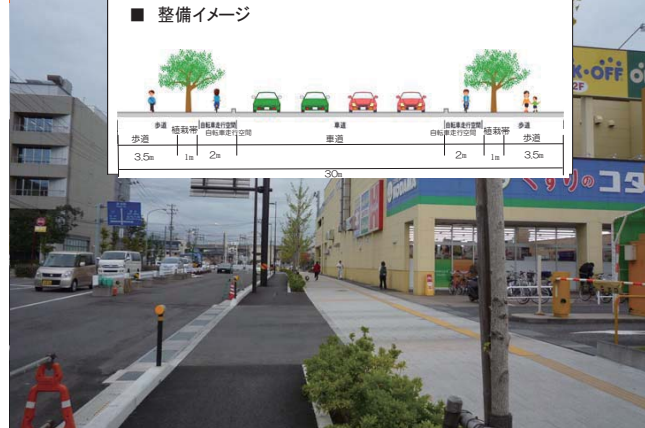


幹線道路整備の計画概要

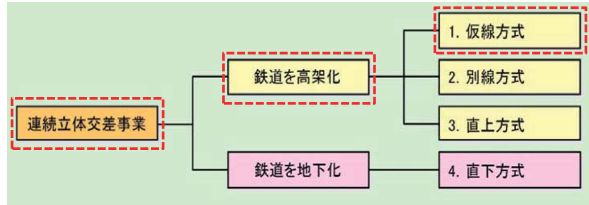
※期間については、今後変更となる可能性があります。



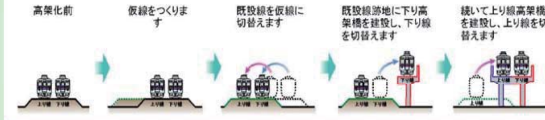
新潟鳥屋野線



新潟駅付近連続立体交差事業の施工方法

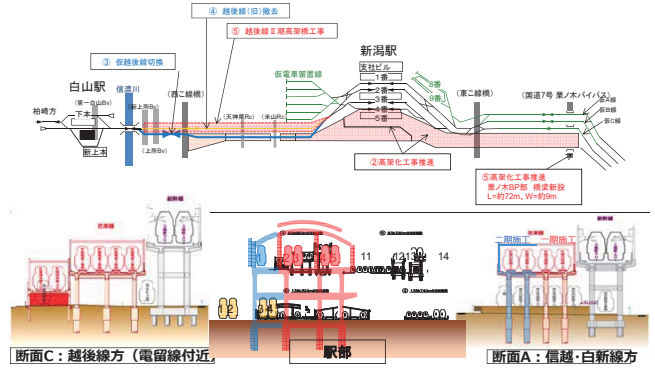


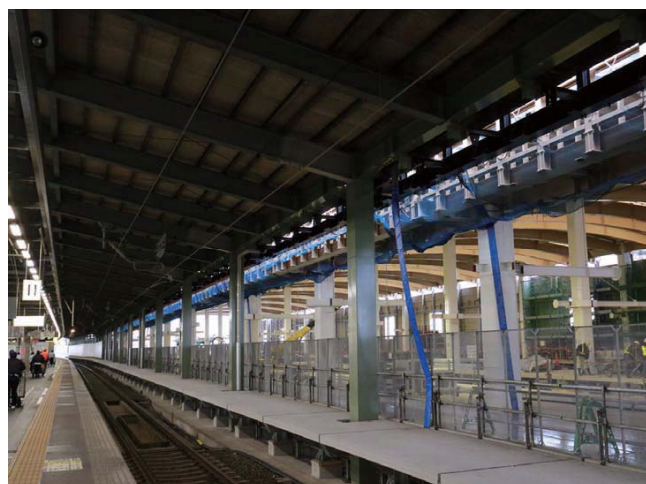
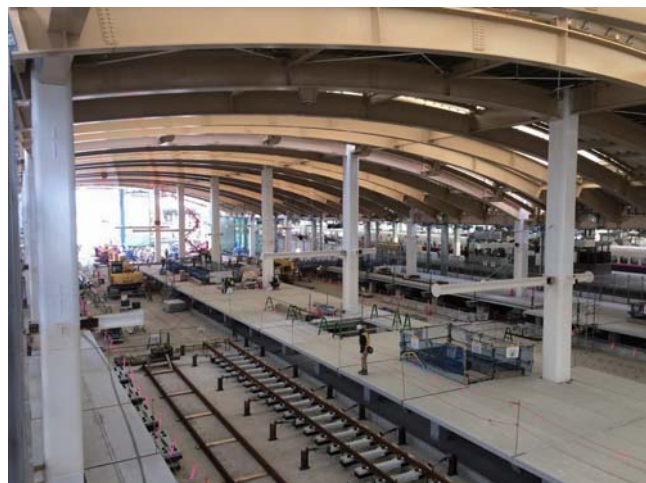
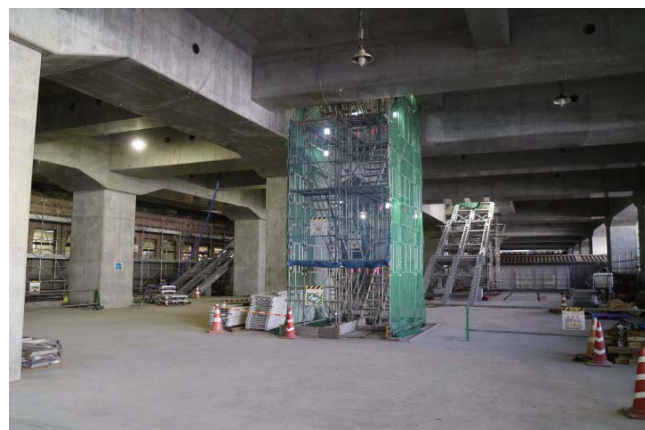
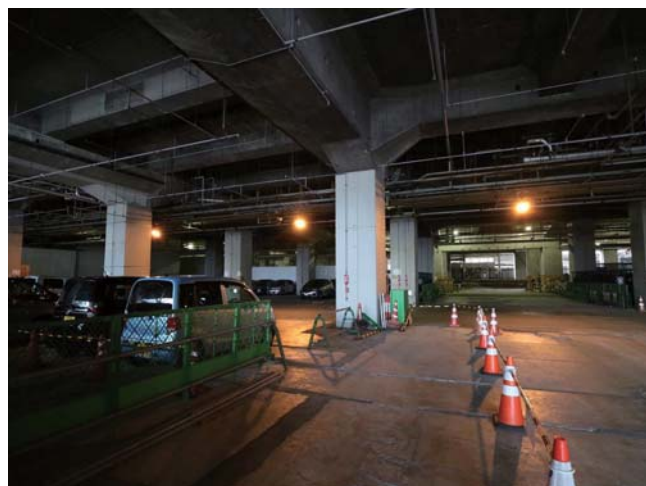
1. 仮線方式

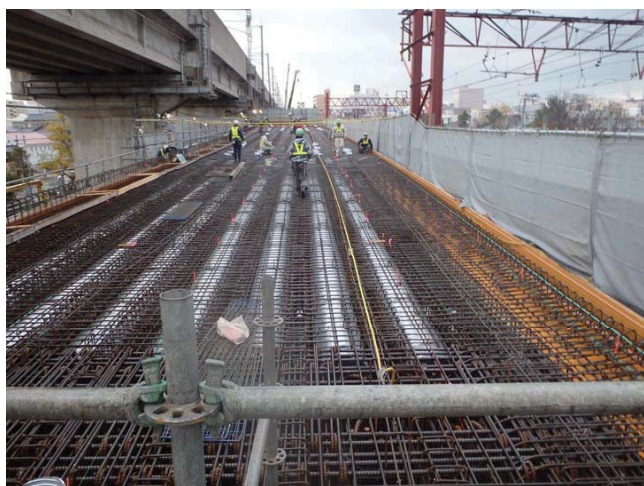
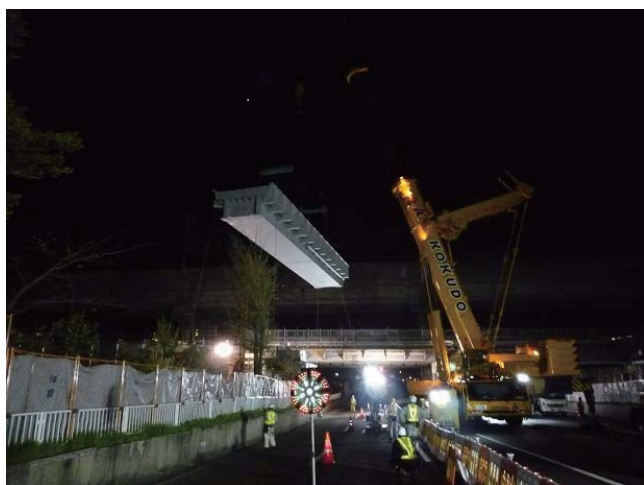


新潟駅付近連続立体交差事業の進捗状況について

- 事業スケジュール
- 平成30年度 高架化完成(越後線)、同一ホーム供用、踏切の除却
 - 平成33年度 高架駅全面開業
 - 平成34年度 新潟駅高架下交通広場供用
 - 平成35年度頃 新潟駅方広場供用
- 施工手順
- 仮線3線化 越後本線・白新線高架化工事着手【H25.9.28～】
 - 高架化工事推進(越後線1期、新潟駅部、越後本線・白新線)【H26.11.29】
 - 仮線撤去
 - 越後線(旧)撤去
 - 越後線2期、新潟駅部、越後本線、高架化工事【H27年度～】







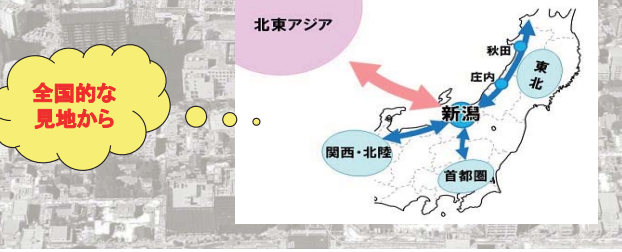


鉄道とバスとの交通結節点

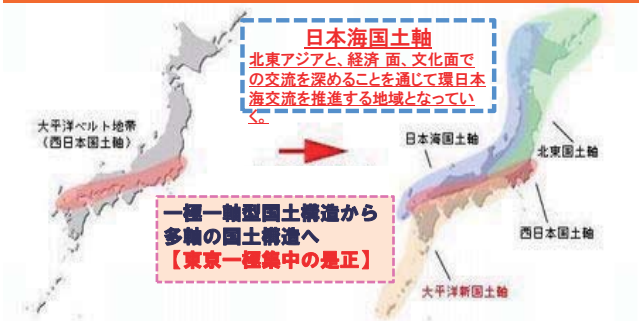


新潟駅周辺地区の役割と将来像(何を期待しているか)

- 北東アジア交流の陸の玄関口
新潟空港や東北の日本海沿岸地域と連携した北東アジア交流の陸の玄関口
- 人と環境に優しい都市交通体系の主要ターミナル
都市内における公共交通の結節点
- 水の都にいがたの都心軸の“要”
新潟駅を挟んだ都心軸と基幹公共交通軸の形成

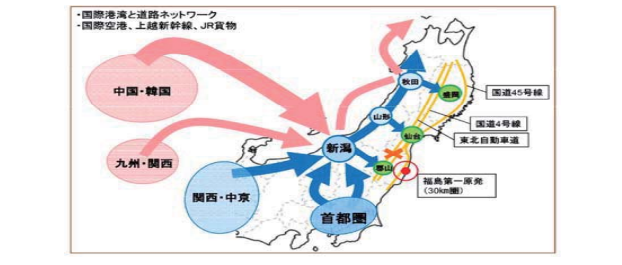


国土軸とは H10, 21世紀の国土のグランドデザインに位置づけ



- 一種一軸型国土がもたらす弊害に対応するため
人口減少、格差の拡大、過密・過疎の進行、多様性の喪失、大規模災害に対する脆弱性の増大など
- 文化・歴史・風土の共通性を重視し、現在の統治構造とは別次元の軸
- 新幹線や高速道路の整備目標を示すものではない

東日本大震災で新潟を中心に日本海国土軸が機能



- ・新潟東港が八戸、仙台港の代替で3月のコンテナ取り扱いが過去最高を記録
- ・太平洋フェリーの休止で新日本海フェリーの旅客が2.5倍、車両が2倍に増加
- ・JR貨物の被災地向け支援物資の70%~80%が新潟を經由
- ・JR貨物により根岸(横浜)のガソリン・灯油・重油を盛岡、郡山へ輸送
- ・新潟を拠点に国道7, 49, 113号が被災地の支援幹線になった
- ・仙台市営ガスは、新潟からのパイプラインで供給
- ・3月16~21日、4, 934人の中国人が新潟空港から緊急出国

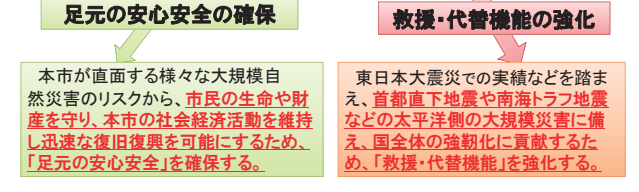
強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法 平成25年12月成立

東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模自然災害等に対する脆弱性評価を実施し、その結果に基づき優先順位を定めて、国土強靱化を実施する。

国土強靱化基本計画 平成26年6月3日閣議決定

脆弱性評価を実施し、アクションプログラムを作成

新潟市国土強靱化地域計画「防災・救援首都を目指して」 H27.3策定



本市が直面する様々な大規模自然災害のリスクから、市民の生命や財産を守り、本市の社会経済活動を維持し迅速な復旧復興を可能にするため、「足元の安心安全」を確保する。

東日本大震災での実績などを踏まえ、首都直下地震や南海トラフ地震などの太平洋側の大規模災害に備え、国全体の強靱化に貢献するため、「救援・代替機能」を強化する。

新潟市国土強靱化地域計画 救援・代替機能の強化20



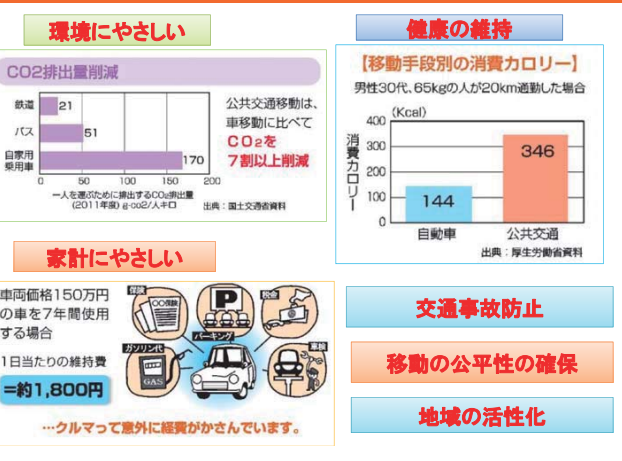
連立立体交差⇒鉄道による日本海国土軸の強化
普段から有効活用⇒国土の均衡な発展
⇒国土強靱化や地方創生に貢献

新潟駅周辺地区の役割と将来像(何を期待しているか)

新潟駅を挟んだ都心軸の形成・鉄道と基幹公共交通軸の結節点



公共交通のメリット



健幸都市づくり 健康寿命を延ばす

Smart Wellness City

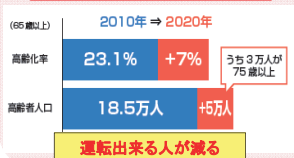
健幸で、ずっと安心して暮らせる新潟



1万歩で14円の医療費削減効果+生活習慣病のリスク低減
 全国の全ての大人が、1日3千歩余計に歩くと、年間約2.695億円の医療費の削減となる ※H22の厚生労働省の試算より

新潟市の交通の現状と課題

急激な高齢化の進展



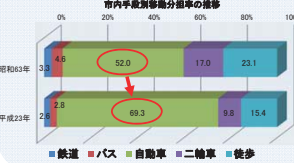
全国平均を下回る歩行量

	1日当たり平均歩数 単位: 歩/日			
	男性	70歳以上	女性	70歳以上
新潟市	6,401	4,440	5,990	3,305
新潟県	6,370	4,445	5,676	3,380
全国	7,074	5,102	6,006	3,790

新潟市が推定する歩数の目安
 男性: 8,400歩 女性: 7,400歩

新潟市: 平成19年市民調査・新潟県調査
 新潟県: 平成20年市民調査・新潟県調査
 全国: 平成20年国民調査・総務省調査

マイカー依存の拡大

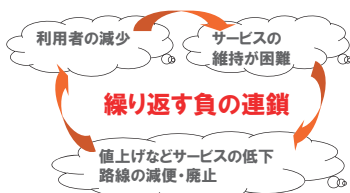


運輸部門での高いCO2排出量



公共交通の現状と課題

- バスの利用者
10年間で約40%減少
- バスの運行便数
10年間で約20%減少



公共交通の再構築

- バス路線の抜本的再編
- 料金システムの見直し
- 快適な乗継環境の整備
- まちなかにBRTの導入

市全体の持続可能な公共交通体系の構築へ

公共交通環境の整備 ~ 3つの柱 ~

① 地域内の生活交通確保
 区バス 住民バス

② 都心アクセスの強化
 鉄道・骨格幹線バス パーク&ライド

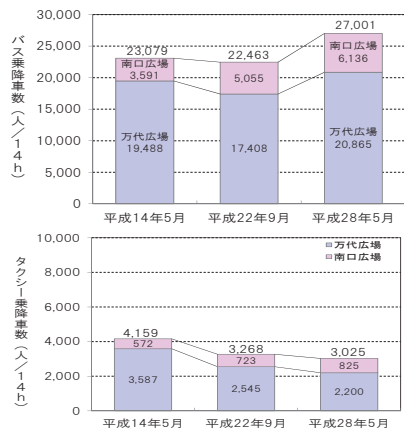
③ 都心部での移動円滑化
 BRT(次世代型バスシステム)

生活交通の再構築 地域と都心の連携 BRTの導入

明るいさしが
 BRT開始後、バス利用者が0.8%増

誰もが移動しやすいまちづくりへ

新潟駅付近の公共交通利用の推移



年度	乗車数 (人/日)	増減
H21	36,396	
H22	36,269	-127
H23	36,711	442
H24	37,322	611
H25	38,424	1,102
H26	37,269	-1,155
H27	37,446	177

新幹線で
 1,549人減

高架下交通広場により、基幹公共交通軸の完成



適切な道路機能の役割分担による魅力ある都心軸の形成

車を通過させる道路と、歩行者や公共交通が安全・快適に利用できる道路と区分する



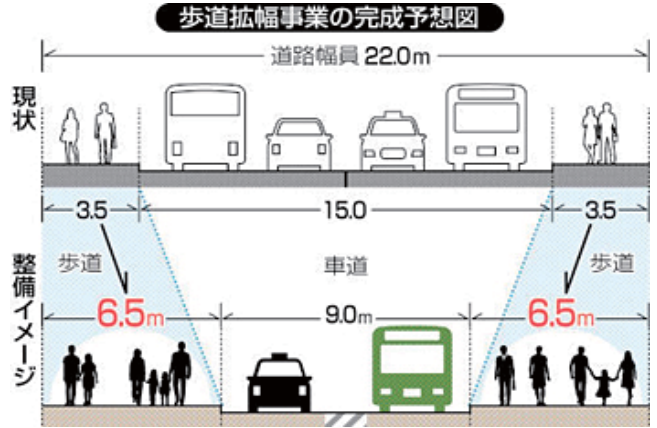
道路空間の再配分イメージ 名古屋市HPより



道路空間の再配分イメージ 掘削再生まちづくりにいがたHPより



歩道拡幅の事例 京都市HPより 四条通り

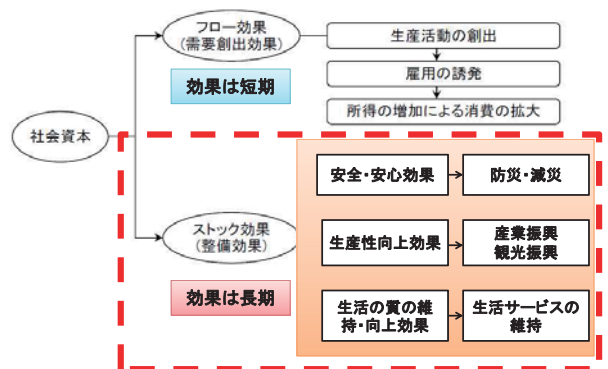


川の復元の事例 韓国ソウル 清深川 「夢はつづけること」のブログより



社会資本整備によるストック効果について

インフラ整備による効果



今求められている経済成長へのストック効果 経済成長への貢献

安全安心インフラ	成長インフラ	生活維持インフラ
耐震強化、河川改修など	道路、鉄道、空港整備など	バス交通の支援、福祉サービス、下水道・公園整備
<ul style="list-style-type: none"> 災害リスクの低減により、投資リスク、災害時の経済的被害を低減 河川改修等により水害が軽減した地域へ産業立地が促進 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送力拡大により事業が効率化 観光圏域が拡大 工場や物流施設の新増設、新規ツアー商品の開発や観光・宿泊施設の立地増加 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少に対応した生活サービスの持続的・効率的な提供 人口集積によるまちなかの商業の活性化 公共交通、福祉等のサービス産業の生産性向上

あらゆる分野で民間投資の促進

地方創生の実現(人口減少に歯止め)

インフラストック効果の事例

日本海沿岸東北自動車道の整備

沿道に航空機内装品の世界的企業が進出

道路整備を見越し、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカーが進出

世界シェア約5割(化粧室(ラバトリー))

世界シェア約2割(厨房設備(ギャレー))

道路ネットワークや港湾を活かした効率化で事業規模を順次拡大

・操業開始(H2)

・増築(H3~)

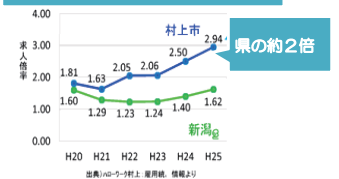
・開通を機に、新規に倉庫を建設(H27)

世界に認められた高品質を支える「人のチカラ」として、地元から大量雇用(H25~H26年で300名から250名増員し、550名に)



現在は、操業当初の約6倍の面積！社員を増員、地元新卒者を採用！

高卒有効求人倍率の推移



国交省HPより

インフラストック効果の事例 国交省HPより



従来より洪水による浸水被害が頻発していたが、平成11年の堤防完成後、浸水被害は発生していない

水害リスクの減少により、ショッピングモールや商工業団地の進出などで商業事業所数が約2倍に増加(H3~H24)、第3次産業従業者が約4倍に増加(H2~H22)など、地域発展に寄与

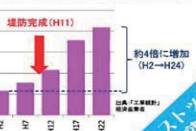
商業事業所数が約2倍に増加



企業等の更

増設ができたことにより、浸水の心配がなくなった。企業経営等の面で進出が容易になり、堤防整備に際しては事前に相談している(事業者側)

第3次産業従業者数が約4倍に増加



新潟駅周辺整備事業のストック効果

連絡立体交差事業	駅前広場整備事業	幹線道路整備事業
<ul style="list-style-type: none"> ・在来線高架化 ・新幹線、在来線同一ホーム化 ・踏切の除却 	<ul style="list-style-type: none"> ・万代広場 ・高架下交通広場 ・南口広場 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路7路線の整備

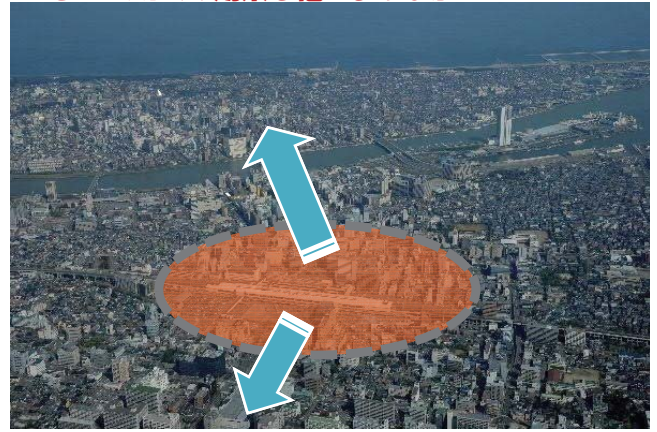
- ・公共交通の利便性の向上
- ・南北市街地の一体化
- ・安全で魅力ある広場の確保



利便性が高く魅力ある新潟駅周辺⇒民間投資の拡大

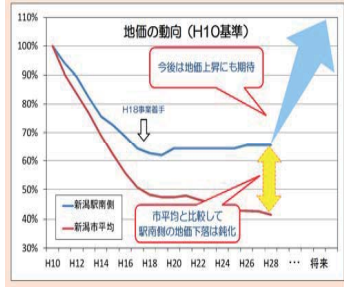
- ・交流人口の拡大
 - ・定住人口の拡大
- 他施策と合わせた「にいがた版まち・ひと・しごと創生」の実現による 持続的な都市経営へ

そしてストック効果を他のまちなかへ…… 25



駅周辺で既に現れているストック効果

駅南で、地価が下落から上昇傾向



民間の開発動向



南口広場のイベント いがた花絵プロジェクト (4月29日)



南口広場の昨年話題 AKB総選挙(6月18日)

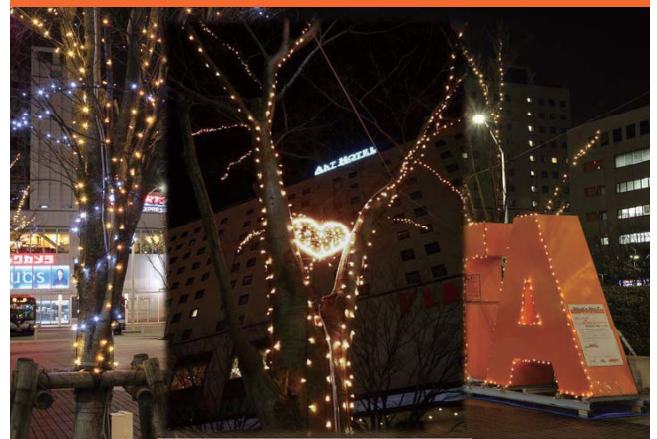


南口広場でのイベント NIIGATAキャンドルガーデン(10月1日)

障がい者就労支援プロジェクト 主催: NPO いがたエキナカン会



光のページェント(12月9日~2月14日) 26



ご清聴ありがとうございました

