

新潟駅周辺整備事業

新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所

1. はじめに

本市では、「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、新潟駅周辺市街地の総合的な整備を進めています。

「新潟駅周辺整備事業」は、主に連続立体交差事業、幹線道路整備事業、駅前広場整備事業の三つの事業で構成され、これを実現することで新潟駅周辺が抱える課題を解決していきます。



写真－1 混雑状況① 踏切

2. 現状と課題

新潟駅周辺地区では、地上を走る在来線によって、南北市街地のつながりが分断されていました。これまで、南北市街地を行き来するためには、新潟駅を横断する通路で線路を越えたり、踏切や跨線橋へ迂回したりしていました。その踏切では車と歩行者などが近接する危ない状況、また跨線橋では車が渋滞する状況でした（写真－1）。

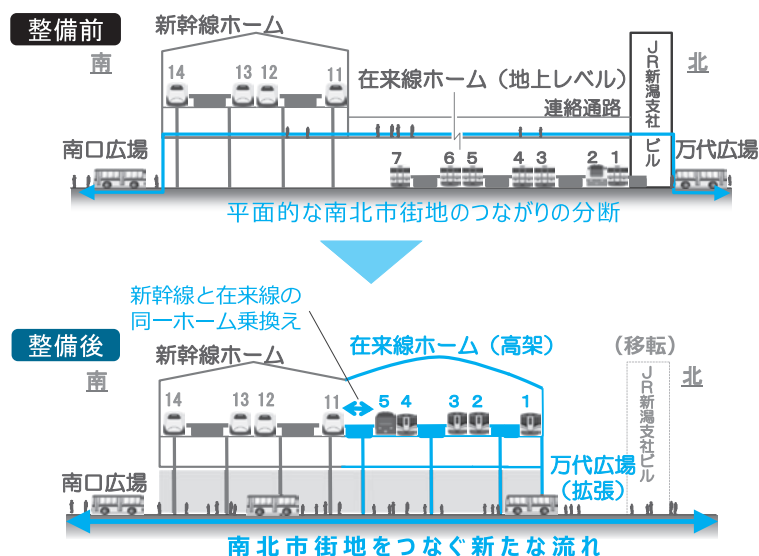
さらに、新潟駅周辺にバスの乗降場が分散し、天候が悪い時期には、バスを降りて雨や雪に濡れながら駅まで走っていく様子もたびたび見受けられました。

こうした問題の解決を図るため、鉄道を高架化



写真－1 混雑状況② 跨線橋

することで踏切を除却し、新たに生み出した高架下の空間を利用、さらに交差道路の整備やバス乗降場を集約し、天候に左右されないバス待ち空間を整備することにより、南北市街地をつなぐ新た



図－1 新潟駅高架化断面イメージ

な人流・物流を生み出して、活性化を図るものです（図－1）。

3. 連続立体交差事業

連続立体交差事業は、西誇線橋の新潟駅寄り付近から都市計画道路万代島ルート線（栗の木バイパス）までの約2.5kmの区間において、鉄道在来線を高架化し、2カ所の踏切を廃止しました（図－2）。2006年度の事業着手から16年の歳月を経

て、2022年6月5日、全ての在来線が高架駅着に切り換わり、高架上を走行することになりました。新幹線と在来線が同一のホームで乗り換えられることによって、各階への上下移動が解消され、乗り換え時間も短縮しました。

また、秋田県や山形県庄内地方をはじめとした羽越本線の沿線地域と首都圏との移動は、新幹線が直結していないため所要時間が長い、という課題がありましたが、この「同一ホーム乗り換え」は羽越本線と新幹線の乗り換え時間を短縮し、そ



図－2 連立交差立体事業概要図（2024年4月時点）

の課題を改善することを目的としています。鉄道を高架化する場合の高さは地上から9m程度が一般的とされていますが、新潟駅の場合は9m程度の高さでは周辺の跨線橋や駅を横断する通路を長期間通行止めすることになり、影響が大きくなってしまいます。そこで、工事期間中でも跨線橋や横断通路を通行可能とするため、上越新幹線とほぼ同じ約16mの高さで計画しました。

現在は、鉄道高架橋の下で土地の有効活用や道路整備を進めています。

4. 幹線道路整備事業

幹線道路整備事業は、鉄道を横断する4本の幹線道路整備の他、周辺道路の延長、拡幅等により、自動車の安全かつ円滑な交通の確保、歩行者や自転車の安全性・利便性の確保、電線類地中化による都市景観や都市防災の向上を目指しています。

その幹線道路のうち、新潟^{とやの}鳥屋野線は2020年3月19日に全線開通しました（写真－2）。



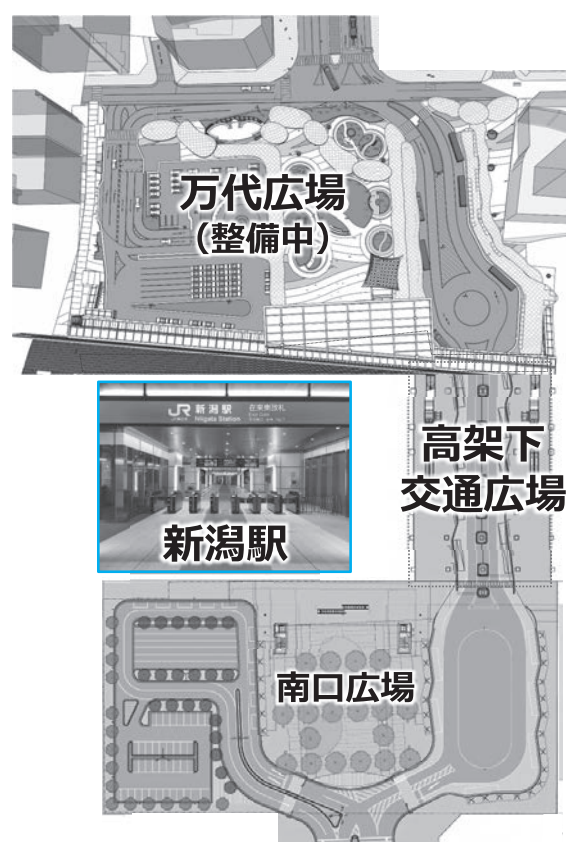
写真－2 新潟鳥屋野線

新潟駅の南側と八千代橋が一直線で結ばれたことで、南北を行き来する交通量が1.5倍に増え南北市街地の交流・一体化が進み、一方では旧踏切の自動車交通量が半分以下になるなど、住宅街へ流入する通過交通が減少し、まちの安全度の向上も併せて図られています。

現在、周辺では2030年代前半の供用を目指し、都市計画道路、新潟駅西線や出来島上木戸線の整備を進めています。

5. 駅前広場整備事業

駅前広場整備事業は、新潟駅と駅前広場などについてワークショップを行うなど、市民参画により計画づくりを進めてきました。本事業は南口広場、高架下交通広場、万代広場の三つの大きな区域に分かれています（図－3）。



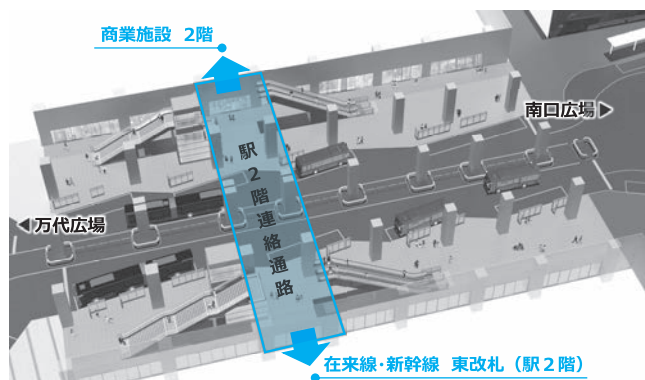
図－3 駅前広場整備事業図

南口広場は、2009年の2巡目新潟国体に合わせて供用を開始し、新潟駅バスターミナル（高架下交通広場）は本年3月31日に開業しました。

現在、万代広場は旧万代口バスターミナルの解体が完了し、西側連絡通路の解体を進めています。順次、ガラス屋根やトイレ棟の新築工事、タクシープールなどの整備工事を進めていきます。

(1) 新潟駅バスターミナルの整備

交通結節点として鉄道との乗り換え機能等を強化するため、新潟駅の高架下にバス乗降場を設け、万代広場と南口広場のバス乗降場と一体的に運用を行う利便性の高いバスターミナルを整備しました。観光客など、あまり利用に慣れていない方にとっても、乗降場が分かりやすくなっています（図－4）。



図－4 新潟駅バスターミナル図

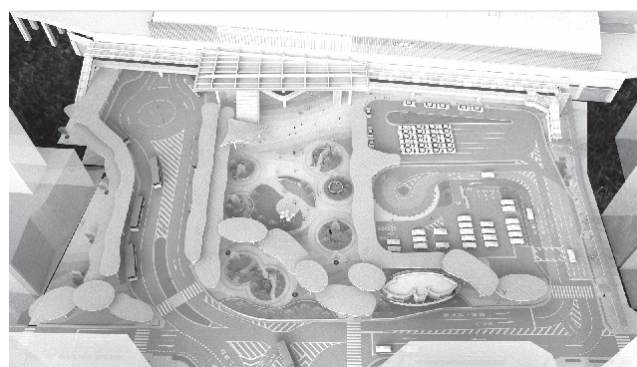
また、新潟駅南北の直結型のバス路線が新設されたことにより、バスからバスへの乗り換えが不要になるとともに、新たな都心軸の形成、南北市街地の一体化が図られています。

歩道部には、駅の改札階とバスターミナルを結ぶ階段やエレベーター、エスカレーターを整備し、高齢者や車いすを使用される方などにも鉄道とバスの乗り換えが便利になりました。また、駅の南北が1階レベルでつながったことで、歩行者は24時間いつでも通行できるようになりました。

(2) 万代広場の整備

新潟の陸の玄関口として、鉄道とバスなどの交通が結びつき、乗り換えの利便性を向上させるとともに、新たなにぎわいの創出やさらなる拠点性向上を図るため、緑あふれ、人々が憩い、集うことができる居心地のよい空間として、現在の万代広場をほぼ2倍の広さに拡張して新たに整備します（2026年完成予定）。

「人、交通、自然が気持ちよく循環する『都市の庭』」を基本コンセプトに、新潟の「川」や「潟」をガラス屋根で表現するとともに、緑あふれる里山をイメージした八つのステージなどを配置して、新潟らしさを演出するほか、キッチンカーなどのイベント空間も整備し、にぎわいの創出にもつなげていきます。樹木で緑化し、ベンチを設け、人々が憩い、集うことができ、親しみを感じていただけるような居心地の良い空間をつくっていきます（図－5）。



図－5 万代広場全体図（イメージ）

6. おわりに

これまで、安全性や利便性の確保、南北市街地を一体化するための「鉄道高架化」、歩行者、自転車、自動車の安全かつ円滑な交通を確保し、高架下に道路を通す「立体交差道路等の整備」、交通結節点としての機能強化や新潟の顔としての空間整備を行うとともに、南北市街地を結ぶ公共交通の軸を形成する「駅前広場整備」を進めてきました。

引き続き、万代広場の整備を着実に進めるとともに、新潟駅周辺の活力を高め、そして、このにぎわいを新潟駅周辺のみに留めることなく、新潟駅バスターミナルが生み出す新たな都心軸を通じて回遊性を高めることで、市内外に活気が波及していくよう、今後も取り組んでいきます。