

■ 第1回 新潟駅交通結節機能強化検討委員会

日時：令和元年7月8日（月）10：00～

会場：新潟市役所本館6階 第3委員会室

（司 会）

皆様、おはようございます。本日は、ご多忙のところご出席いただきまして誠にありがとうございます。

ただいまから第1回新潟駅交通結節機能強化検討委員会を開会いたします。私、本日の進行役を務めさせていただきます新潟市新潟駅周辺整備事務所次長補佐の桑原と申します。よろしく願いいたします。

会議に入ります前に、本日、報道機関より撮影の許可を求められておりますが、会議冒頭の撮影を許可することとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声）

それでは、冒頭の撮影を許可したいと思います。

続きまして、本委員会の開会にあたりまして、新潟市都市政策部長の柳田よりごあいさつ申し上げます。

（都市政策部長）

本日はお忙しい中、委員の皆様にはご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、皆様には、日ごろより本市が進めます都市政策行政について多大なるご尽力とご協力をいただいておりますことに、心より感謝、御礼を申し上げます。

さて、本市では、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をはじめとした新潟駅周辺整備事業を進めており、昨年4月には高架駅が第1期開業し、本年5月には新潟鳥屋野線が一部供用開始をしたところであります。また、駅前広場については、一昨年、万代広場等整備検討委員会を開催し、万代広場にはまちとのつながりを、南口広場には広域的なつながりをという役割を持たせながら整備を進めるという方向性をお示しさせていただいたところでございます。今後、令和3年度には鉄道高架の全線切り替え、令和4年度には高架下交通広場、そして令和5年度には万代広場の供用を順次予定してございまして、新潟の陸の玄関口である新潟駅周辺地区が大きく姿を変えていく中、駅周辺地区が担うべき広域的な役割が大きくなっていることから、新潟駅の拠点性向上を目指すため、本委員会を設立し、広域的な交通結節機能の強化策や公共交通を中心としたまちづくりについて皆様から幅広い視点でのご意見をいただき、検討を進めてまいりたいと考えてございま

す。つきましては、本委員会の主旨をお汲み取りいただきまして、お力添えとご協力をお願い申し上げまして、はなはだ簡単ではございますがこの会の冒頭のごあいさつとさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

(司 会)

続きまして、次第2、委員およびオブザーバーの紹介でございます。本日は就任をお願いいたしました委員およびオブザーバーの皆様にお越しいただいておりますが、時間の都合上、恐れ入りますが、委員紹介につきましてはお手元に配布しております出席者名簿に替えさせていただきますと思いますとともに、この後、意見交換の際など、発言の冒頭に所属とお名前などを自己紹介いただきたく、よろしく願いいたします。なお、本日、新潟県の交通政策局長の田中委員におかれましては、所用のため欠席でございます。

続きまして、次第3、本委員会の委員長の選出についてです。本日配布いたしました委員会開催要綱第5条により、委員長は委員の互選により定めることとなっております。委員の皆様で委員長をご推薦される方はいらっしゃいますでしょうか。

(松平委員)

こういう交通分野の専門であります長岡技術科学大学の佐野先生がよろしいかと思います。

(司 会)

ありがとうございます。ただいま佐野委員を委員長にというご推薦がありました、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

それでは、本委員会の委員長に佐野委員を選出させていただくこととなりました。恐れ入りますが、佐野委員、委員長席へのご移動をお願いいたします。

委員長に就任いただきました佐野委員長より、一言ごあいさつをお願いいたします。

(佐野委員長)

長岡技術科学大学の佐野でございます。おはようございます。僭越ですが委員長をやらせていただきます。皆さん、よろしく願いいたします。

皆さんご承知だと思いますが、交通システムというと、ノードという拠点と、道路や鉄道などのリンクの二つから構成されておりますが、拠点、ノードというものが、ネットワークのパフォーマンスを決める非常に大きな要因といえますか、非常に重要なものとなっております。特に新潟駅に関しましては、現在いろいろな整備が進んでおりまして、新潟港とか新潟空港などの広域交通と二次交通をいかに結び付けるか、県都、新潟としての顔となる駅ですので、皆様のお知恵を拝借して、いろいろな面で有効な施策が打てればと考えております。よろしく願いいたします。

(司 会)

ありがとうございました。ここで、事前にお知らせのとおり、報道機関の皆様はご退席をお願いいたします。

議事に入ります前に、配布資料の確認と事務局からのお願いです。まず本日の配布資料の確認をいただきます。皆様のお手元に次第がございます、その次第の下に配布資料の一覧を書いてございます。配布資料といたしましては、次第、出席者名簿、座席表、本委員会の開催要綱(案)がそれぞれA4で1枚ずつ。青いパンフレットですが新潟駅周辺整備事業のパンフレットが1部。A4縦でホッチキス留めになっておりますが1ページ目右上に資料番号が振ってございます、資料1「まちづくりの基本的な考え方」、資料2「これまでの取り組み」、資料3「検討委員会の進め方」、資料4「検討委員会の議論に関する現状」と資料が1から4。さらに、同じく資料右上に参考資料と振っております資料がございます。参考資料1「新潟都心の都市デザイン(リーフレット)」、参考資料2「にいがた都市交通戦略プラン(案)(概要版)」、参考資料3「社会資本整備審議会 道路分科会 第67回基本政策部会資料(抜粋)」、参考資料4「新潟市スマートシティ協議会」、参考資料5「新潟MaaS検討推進プロジェクト」、以上、参考資料が1から5までとなっております。皆様のお手元、過不足はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

次に、事務局からのお願いでございます。このあと意見交換の場がございますが、ご発言の際には、皆様の前に設置してありますマイクのご使用をお願いいたします。使用方法につきましては、マイクの台座の部分にスイッチがございます。スイッチを押していただくとマイクのランプが点灯し、スイッチオンの状態となりますので、その後にご発言をお願いいたします。ご発言が終了しましたら再びスイッチを押していただき、マイクをオフの状態にさせていただきたく、お願いいたします。

それでは、次第4以降につきましては、佐野委員長から進行をお願いいたします。

(佐野委員長)

では、よろしくをお願いいたします。

意見交換に入る前に、要項第5条により、委員長がやむを得ず委員会に出席できない場合、委員長があらかじめ委員長代理を指名するとありますので、新階委員にお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。新階委員、よろしくをお願いいたします。

次第4、議事に入ります。(1)設立趣旨について、(2)まちづくりの基本的な考え方について、(3)これまでの取り組みについて、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

おはようございます。新潟駅周辺整備事務所長の伊藤でございます。よろしくお願いいたします。

私から、この検討委員会の立ち上げについての主旨を説明させていただきます。開港 150 周年を契機に、本市の都心の重要性を再認識し、拠点性を向上させるため、昨年 7 月、新潟県・新潟市調整会議におきまして、県と市が連携し、策定した新潟都心の都市デザインに基づきまして、今後のまちづくりについて官民連携して取り組むための理念を共有したところでございます。新潟都心の都市デザインにつきましては、参考資料 1 としてリーフレットを配布しておりますので、よろしくお願いいたします。のちほど説明いたします。

そこで、今後、本市の拠点性強化の推進に向け、都市デザインを具現化するために、国、県、市と民間が連携した組織を立ち上げることといたしました。お手元の資料 3 をご覧ください。

下段のフロー図をご覧ください。新潟のさらなる拠点化に向けた検討・推進体制です。はじめに（仮称）新潟駅・万代地区周辺まちづくり協議会についてです。資料の中ほど、オレンジ色の部分でございます。1 枚おめくりいただいて次のページ上段です。各協議会等のおもな対象範囲をご覧ください。都心エリアのまちづくりを検討する組織といたしまして、青色の丸です、古町地区には古町活性化まちづくり協議会、斜めになっておりますが青色の長細い四角で囲われている部分の万代島地区におきましては新潟西港・水辺まちづくり協議会がございます。それぞれのエリアで各施策を検討いたしまして、具体的な取組みを進めております。一方、都市デザインにおける都心軸、副軸の一翼を担っておりますオレンジ色の点線で囲ってある部分でございますが、新潟駅から万代地区周辺エリアにおきましても、都市デザインの理念を具現化するため、将来のまちづくりの方向性や当面の取組みにつきまして、当該エリアの官民関係者が一堂に会し、情報と課題を共有しながら、活性化に向けて継続的な議論をする場が必要と考え、協議会を設立することといたしております。

次に、当委員会についてでございます。新潟駅周辺の赤くぼかして色付けしてあるところでございます。前のページのフロー図でいいますと、右下の赤い部分で表示された部分でございます。現在、新潟駅周辺地区におきましては、日本海側拠点にふさわしい都市機能の強化に向けまして、鉄道在来線の高架化をはじめとした新潟駅周辺整備事業を進めております。昨年 4 月でございますが、高架駅の第 1 期開業を迎えております。今後は、令和 3 年度頃、2021 年度頃の在来線全面高架化、令和 4 年度頃、2022 年度頃の高架下交通広場、令和 5 年度頃、2023 年度頃の万代広場の供用を予定しております。また、現在、各方面で観光立国に向けました取組みが進められております。訪日外国人旅行者が近年急増しておりますが、

今後も来訪者、観光客を含めた交流人口の拡大が期待されているところがございます。そうした中、新潟駅周辺地区が担う広域的な役割が大きくなっておりますことから、新潟駅の拠点性向上を目指すため、国により選定されましたスマートシティモデル事業を活用しながら、広域的な交通結成機能の強化策や公共交通を中心としたまちづくりについて、喫緊の課題といたしまして、国、関係者と連携し、具体的な取組みの検討を行うことといたしました。

このようなことから、専門的、学術的見地から幅広い意見を聴取し、駅周辺における交通結節機能強化に向けた計画策定を目的といたしまして、また、新潟駅万代地区周辺のまちづくり協議会と連携する形で、新潟駅交通結節機能強化検討委員会を開催することといたしました。

なお、当委員会の事務局でございますが、都市政策部に置くこととしております。

私からの設立趣旨の説明は以上でございます。この後の資料の説明につきましては、拠点形成グループ係長の鈴木から説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

(事務局)

新潟駅周辺整備事務所の鈴木と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私からは、本市におけるまちづくりの基本的な考え方についてご説明いたします。資料1をご覧ください。なお、資料につきましては、上段、下段でそれぞれにページ番号を記載しております。

はじめに2ページをご覧ください。本市の都市計画マスタープランを抜粋したものでございます。都市計画マスタープランでは、本市の目指す都市の姿を「田園に囲まれた多核連携型都市」としてしています。これは、田園、自然に囲まれた市街地がまちなかを中心としたコンパクトなまちを形成し、生活圈となる区の自立性を高めることと、それぞれの区の連携を高めることにより、さまざまな個性と魅力を持つ連合体としての新潟市を目指すものでございます。

3ページをご覧ください。にいがた都市交通戦略プラン基本計画の概要です。交通戦略プランは、本市が目指す都市の将来像の実現に向けた計画であり、本市の交通の将来像として、県都新潟の拠点化と、安心して暮らせるまちを掲げており、その将来像を実現するための目標や基本方針を定めています。詳細については、のちほどご説明いたします。

4ページをご覧ください。にいがた都市交通戦略プランの位置づけについてです。本市では、まちづくりに関する最上位計画である「にいがた未来ビジョン」や、「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に即し、また都市計画マスタープランとも整合を図りながら、活力と魅力あふれる多核連携型のまちづくりに向けた交通環境整備を実現すべく、にいがた都市交通戦略プランを策定し、交通施策を推進することとしております。

5ページをご覧ください。にいがた都市交通戦略プランでは、県都新潟のさらなる拠点性の向上と、公共交通の充実に向け、新たな将来像の実現に向けた目標を設定しております。目標1としまして、「県都新潟の拠点化を支える交通」を設定しております。これは、現在進めている新潟駅周辺整備の効果を最大限発現させるため、港や空港などの広域交通拠点と二次交通を結び付け、交流人口の拡大を図りながらまちの賑わいを向上させ、拠点都市新潟を形成するとともに、市民や来訪者が、都心部を多様な手段で便利に楽しく回遊できることでまちの賑わいを創出するというものでございます。目標2としましては、「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」を設定しております。

6ページをご覧ください。先ほども伊藤から設立趣旨をご説明させていただきましたが、こちらは交通戦略プランから見た本委員会の設立趣旨でございます。にいがた都市交通戦略プランに基づきまして、新潟駅連続立体交差事業の効果の最大化と、新潟駅周辺地域における広域交通拠点との交通結節点機能の強化に向けた計画を策定することを目的としまして、産官学が一体となって検討を行う場として本委員会を設立するものでございます。交通戦略プランでは、将来像を実現するための五つの基本方針を定めており、そのうちの二つ目「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」、三つ目「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」があります。この中で、具体的には、土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成、広域交通拠点と主要エリア間のアクセス強化と周遊強化、多様な手段による回遊性向上と結節強化、都心部への通過交通抑制に資する道路の整備、公共交通や歩行者・自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用という方針が示されていることから、新潟駅の拠点性の向上を目指すために、新潟駅における広域的な交通結節機能強化策について本委員会で検討していきたいと考えております。

7ページをご覧ください。交通戦略プラン基本方針「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」の詳細です。都心部周辺には複数の都市拠点を擁しており、新潟の拠点性を高めるためにも、拠点間の効果的な連携が必要であるとしております。同時に、都心と各拠点間の交通アクセスを強化することによる交流人口の拡大、二次交通の乗換え利便性向上などにより広域交通拠点と基幹公共交通軸の連携を強化することとしております。

8ページをご覧ください。本市では、交通戦略プランを策定し、施策を推進する一方で、新潟都心の都市デザインというものを策定しております。配布しております参考資料1がこの都市デザインのリーフレットとなっておりますので、あわせてご覧ください。新潟都心の都市デザインとは、古くから港町として栄えてきた新潟は、開港から150年という大きな節目を迎え、これから先150年を見据え、新潟の暮らしをより豊かなものにするとともに、本市の魅力向上につなげるまちづくりにオール新潟で引き続き取り組んでいく上で描いた、新

しい新潟の都市デザインでございます。これまでの歴史の中で、現在の新潟に至るまでの都市構造の変遷を振り返り、これから先 150 年を見据えた都市デザインの理念を取りまとめたものです。次の 150 年に向け、新潟駅から萬代橋を経由し、中心市街地の古町へと向かう都心軸を、日本海拠点都市としての風格と機能を併せ持つゾーンとなるように、さらに磨き上げるとともに、その両脇に並行する 2 本の副軸として、沿道の店舗等との連携による賑わいづくりを目指すオレンジ色の軸「弁天ルート」と、新潟駅から信濃川、新潟西港の水辺空間に至る、水色の軸「花園ルート」の二つの軸を中心として、新たなまちづくりを進めていきたいと考えております。

9 ページをご覧ください。今ほどご説明いたしました新潟都市デザインの考え方がある中で、交通戦略プランにおいても、基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」を定めております。新潟駅周辺整備事業を契機に、だれもが快適に移動できる交通環境として歩行者、自転車や公共交通による回遊性向上と結節を強化することや、都心部への通過交通抑制に資する道路整備を進めるとともに、道路空間を再構築することで、まちなか活性化に向け、回遊性を向上させることとしております。

10 ページをご覧ください。新潟駅万代広場整備の方向性です。駅前広場につきましては、一昨年、万代広場等整備検討委員会を開催しており、万代広場については、都市デザインの理念を踏まえ、まちと駅とのつながり、広がり、一体感が感じられるよう、将来的には、連続する歩行者空間や道路空間、再構築による広場的空間の創出を図ることや、南口広場につきましては、広域的なつながりを意識した広域交流の玄関口とするなど、南北の広場の役割分担をお示ししたところ です。

11 ページをご覧ください。本委員会での検討内容です。これまでご説明いたしましたにいがた都市交通戦略プランや、新潟都心の都市デザインを踏まえ、（1）駅周辺の広域的な交通結節機能強化策、（2）公共交通を中心とした駅周辺まちづくり、（3）その他駅周辺広域交通計画に関し必要と認めることについて、本委員会にて検討していきたいと考えております。

以上が、本市におけるまちづくりの基本的な考え方についてです。

続きまして、本市におけるまちづくりのこれまでの取組みについてご説明いたします。資料 2 をご覧ください。

2 ページをご覧ください。本市中心部における取組みです。古町地区においては、活性化の取組みとして、旧大和跡地の再開発事業ですとか、西新道の石畳化、西堀ローサの市道化などを行っているほか、やすらぎ堤においては、毎年、ミズベリングが開催され、今年で 4 回目となっております。また、西港、万代島地区においては、クルーズ船の寄港や大かまを

活用した各種イベントなどが開催されております。また、新潟駅周辺地区においては、鉄道の高架化や立体交差道路、駅前広場の整備を行っているところです。また、新潟国道事務所様からは、万代島ルート線の整備を進めていただいているところです。

3ページをご覧ください。新潟駅周辺整備事業についてです。はじめにイメージとスケジュールです。これまで、2009年度に南口広場が完成するとともに、南口広場脇の再開発、レクスンLEXNですが、完了しております。昨年4月には高架駅が第1期開業し、越後線の踏切が除却されたところです。今後は、2021年度頃の鉄道高架全線切替、2022年度頃の高架下交通広場完成、2023年度頃の万代広場の完成を目指し、引き続き整備を進めていきます。

4ページをご覧ください。新潟駅周辺整備の概要です。新潟駅を挟んで西は西跨線橋から、東は栗ノ木バイパスまでの間、約2.5キロメートルの区間の鉄道高架化事業を進めております。昨年4月には高架駅が第1期開業し、越後線の踏切が除却されたことにより、安全性と利便性の確保が図られるとともに、新幹線と在来線の乗換えホームの供用により、乗換えの利便性が向上したものと考えております。また、鉄道と立体的に交差する道路として、2019年度に新潟鳥屋野線を供用し、その他の道路につきましても整備することで南北市街地の一体化を進めていきたいと考えております。また、駅直下にバスターミナルを整備することにより、鉄道とバスの乗換え利便性が高まるとともに、駅南北を結ぶ基幹公共交通軸を形成するものです。鉄道高架事業と一体的に駅前広場を整備することにより、駅周辺の新たな賑わいを創出するとともに、新潟駅の拠点化が進むことで民間投資の誘発にも期待しております。

5ページをご覧ください。新潟駅周辺整備と近年の開発動向でございます。駅周辺整備の進捗に併せ、駅前にあるマルタケビルの建替えですとか、商業ビルのほか、ホテル、マンションの建設といった開発など、民間投資も活発化しているところでございます。

6ページをご覧ください。新潟駅周辺の自動車交通量です。新潟鳥屋野線につきましては、今年5月に計画4車線中2車線で一部供用したところでございます。これまで、この付近で鉄道南北を横断するためには、新潟鳥屋野線の両脇にある旧天神尾踏切と旧米山踏切を渡るしかありませんでしたが、新潟鳥屋野線が一部供用したことにより、旧踏切2か所と、新潟鳥屋野線を合わせた南北の自動車交通量の合計が1.3倍増加したというデータも得られているところでございます。

7ページをご覧ください。高架下交通広場のイメージです。新潟駅2階の鉄道改札口と、バス乗降場は1本の導線で結ばれます。なお、バス乗降場は高架下にあるため、天候に左右されないバス待ち空間となります。また、24時間地平レベルでの南北横断が可能となります。

8ページをご覧ください。万代広場のイメージです。人、交通、自然が気持ちよく循環する都市の庭というものをコンセプトに、人と公共交通を優先させる施設配置を計画しているほか、柳、堀、ガス灯などで新潟らしさを表現する計画となっております。万代広場につきましては、先ほどご説明いたしました都市デザインの理念を踏まえて、現在、一般車、タクシー、関連施設部分について、まちとのつながりを踏まえた一部見直しを実施しているところでございます。

最後に9ページをご覧ください。こちらは新潟国道事務所様で整備中の万代島ルート線です。新潟バイパス紫竹山インターチェンジから、新潟市中央区寄居町に至る全長約5.6キロメートルの都市計画道路であり、高速道路や新潟バイパスといった東西方向を結ぶ道路と、新潟市中心部を南北方向に結び、新潟都心地区の慢性的な交通渋滞の緩和、事故の減少等を図ることを目的とする道路であるとお聞きしております。

以上で、本市におけるこれまでの取組みについてご説明させていただきました。よろしくお願いたします。

(佐野委員長)

ご説明ありがとうございました。ただいまのご説明にありました内容につきまして、ご質問がございましたらお願いたします。

最後の(6)で意見交換がありますので、その際にまたお願したいと思います。

続いて、(4)検討委員会の進め方について、(5)検討委員会の議論に関しての現状について、事務局より説明をお願いたします。

(事務局)

本検討委員会の進め方についてご説明いたします。資料3をご覧ください。

はじめの2ページと3ページについては、先ほど伊藤からご説明させていただきましたので割愛させていただきます。

4ページをご覧ください。本委員会での検討についてです。本検討委員会では、新潟駅周辺地区において交流人口の拡大や拠点性の向上を目指すため、新潟駅周辺地区における交通結節機能強化に向けた計画を策定することを目的としています。

5ページをご覧ください。本委員会の今後の開催予定についてです。本日第1回委員会を開催し、ここまで、設立の趣旨などについてのご説明させていただきました。このあと、現状の整理や一部課題抽出などについてご説明させていただいた中で意見交換を行いまして、第1回の委員会とさせていただきたいと考えております。その後、検討の進み方もありますが、おおむねの目安としまして、第2回目で課題の整理と方向性の検討、第3回目で対応方針の検討、第4回目で基本計画(案)を策定したいと考えております。その後も、必要に応

じた委員会の開催を経て、基本計画を策定していきたいと考えております。

本検討委員会の進め方についてご説明させていただきました。

続きまして、本検討委員会の議論に関しての現状についてご説明いたします。資料4をご覧ください。

2ページをご覧ください。新潟駅周辺における乗換え、いわゆる交通結節機能をイメージしたものです。新潟駅周辺を交通結節点として、それぞれの交通手段を結んだ矢印が乗換えをあらわしています。本委員会では、この中でも広域的な交通結節機能の強化策に関する検討を行っていきたいと考えております。

3ページをご覧ください。都心部のバスの状況ということで、市内路線バスの路線図です。現在、新潟駅および駅前広場においては、約10万人の乗降客が利用するとともに、一日約3,000台の市内路線バスが発着する重要な交通結節点となっております。

4ページをご覧ください。駅直下のバスターミナルについてです。鉄道高架化後は、万代広場と南口をつなぐ形で、駅直下に高架下交通広場を設け、万代広場、南口広場と一体となったバスターミナルを整備し、そこに市内路線バスのバス乗降場を集約するという計画となっております。

5ページをご覧ください。高架下におけるバスの発着台数を1時間ごとに集計し、グラフにあらわしたものです。高架下には計8個のバス乗降場を計画しておりますが、今回は、BRT路線など、便数、利用者の多い主要路線を事務局で想定して配置して、既存バスダイヤから台数を集計したものでございます。

6ページをご覧ください。都心部のバスの状況で、高速路線バスのおもな運行ルートです。おもな運行ルートとしては、新潟駅万代口から万代、古町、市役所前、県庁前を經由して高速へ向かうルートですとか、万代から新潟駅を經由して高速へ向かうルート、新潟駅南口から高速へ直接向かうルートなどがあります。

7ページをご覧ください。新潟駅周辺の高速バス乗降場の配置状況です。青い丸印は乗合バス、赤い丸印は高速バスの乗降場をあらわしております。このうち、市内路線バスにつきましては、高架下交通広場供用後にはバス乗降場を集約する計画となっております。なお、高速バスにつきましては、駅から離れているですとか、万代側と南口で分散しているという状況となっております。

8ページをご覧ください。高速バス発着台数を1時間ごとに集計し、グラフにあらわしたものです。集計には、貸切バスですとか送迎バスは含まれておりません。

最後に9ページをご覧ください。都心部のバスの状況ということで、クルーズ船のシャトルバスの需要予測と動向をあらわしたものです。シャトルバスの運用が始まったのが2017

年移行でございまして、クルーズ船の寄港の増加に伴い、シャトルバスの運用の実績も増加しております。参考になりますが、今年4月にダイヤモンドプリンセス号が新潟に初寄港した際には、東港から新潟駅南口の臨時バスターミナルへ20台のバスでピストン輸送するとともに、南口から白山公園へバス9台で輸送するという運用をした実績もあるとのことでした。今後も、これまで以上にクルーズ船誘致を目指していることから、クルーズ船の増加が見込まれており、より充実したバスの受け入れ態勢が必要になるのではないかと考えております。

以上、検討委員会の議論についての現状についてご説明させていただきました。よろしくお願いいたします。

(佐野委員長)

ありがとうございました。次に進みます。議事(6)意見交換です。これまで事務局より説明いただきましたが、委員の皆様から、委員会の進め方や現状に関してご意見、ご質問がございましたらよろしくお願いいたします。

では私から質問です。資料4の5ページで、新潟駅を発着する市内路線バスでおもな路線のものをここに書いてあるということですが、これ以外にどのくらいのものがあるのでしょうか。これが、新潟駅に来ているバスのだいたい何割くらいなのか、教えていただければと思います。

(事務局)

今こちらにあらわしているのが約1,000台あまりとなっておりますが、これ以外にも約2,000台、トータルでは3,000台ほど、新潟駅を発着しておりますので、これ以外にも2,000台ほどあります。

(佐野委員長)

3分の1くらいということですね。

(事務局)

はい。

(佐野委員長)

ありがとうございました。この1,000台がだいたい高架下のキャパに相当するということなので、1,000台ということなのですか。それとも、それはあまり関係なく、主要なものを1,000台ということでしょうか。

(事務局)

もう少し余裕はあるかと思えます。特に、着に関しましては、特に場所が決まっておられませんので、皆様、多分、駅直下のほう、近くに降りたほうが良いという意見があると思えますので、着につきましてはまだ増えていくかと思えます。まだこれは仮定の数字でござい

すので、今後どうなっていくか検討していきたいと思います。

(新階委員)

補足させていただきます。

あくまで現況の交通を一部配分したものなのですけれども、高架化すると南北に乗り入れられるようになりますので、それに伴って、実質、便数が再編されていきますことから、まだ少し分からないところもあって、あくまで現状の仮の配分ということでご理解いただければと思います。

(佐野委員長)

補足説明ありがとうございました。

(木山委員)

木山と申します。よろしく申し上げます。

私も新潟市のさまざまな委員会に出させていただいておりますが、今回、まず駅周辺整備に関する検討委員会を作っていただいたことはすごくありがたいですし、今後、委員会がもっと活性化するために、最終的には多くの方の意見を取り入れていただくような形になるとと思いますが、ぜひ、実りある委員会にさせていただきたいと思います。

今回の開催要綱で、目的の最初の交流人口の拡大や拠点性の向上を目指すということは、ずいぶん昔からずっと言われていることの一つだと認識しております。私もまちづくりやミズベリングなどを、実際にまちづくり団体などを通じて関わりを持ってやってきておりますが、交流人口の拡大、もしくは交通結節点の機能強化等も含めて、拠点性の向上ということは一体何のためにやっているのかということが、実際、我々自身、本当によく分っているのかということが一つ疑問に思っています。

というのはどういうことかと言うと、先ほどの交流人口の拡大が、多分今まではコンベンションとか商業施設を増やしてそこに買い物客を増やしましょうという視点が多かったと思うのですが、昨今、観光という視点をもう少し持った議論をしていくべきではないかと思えます。これをやることによって、前提として都市のキャパシティがとして、どれくらいの方が有効に活用可能な機能強化を目指していくのかということがよく分らないのです。例えばこれから観光という視点を強化していきましょうという方向が出れば、先ほど 10 万人が新潟駅を利用していますということでしたので、それをうまく采配するための機能強化だと理解しておりますが、もう少し、新潟市を今後発展させていくために、では観光客の流入をどんどん増やしていったときに、何万人くらいの対応が今の前提として可能なのかどうなのかということが分かりません。そこを、分かれば教えていただきたいと思います。

同時に、おそらく最終形が、新潟国道事務所が実施している、栗ノ木バイパスの建替えて

あると理解しております。現段階では4～5年先の工程表が出ておりますが、最終形に見合う、今後10年くらいの工程を次回までに出していただくと非常にありがたいと思います。それによって、新潟市全体の交通体系と併せて、観光という視点を併せ持ちながら、港や駅、空港の各々の拠点性が結果として上がってくるのではないかと思います。想定人口と、最終工程と、観光という視点をもう少し入れていただくような、そういう議論を進めていただくことをお願いしたいと思います。

(事務局)

そうしましたら、まず、私どもの事業の計画と申しますか、先ほど広場までの計画までしかお話ししておりませんでした。まだそれ以外にも、高架下の立体交差道路、こういう整備もござります。これに関しましては、まだ長期的なスパンで考えておりますので、これは次回までに皆様にお示ししたいと思います。

あと、人口とか観光です。これは今データのものをすぐお示しできるものはないですが、また関係課に聞いたりして、次回お示しさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(木山委員)

委員長として、観光の視点をもう少し大事にして議論しましょうという話に対してはどのようなのでしょうか。

(佐野委員長)

観光はこれから非常に重要なので、十分ではないと思っておりますけれども入っておりますので、その辺も重点的にやっていくことは非常に重要なことだと思います。

(佐野委員代理：今井副局長)

新潟県観光局局長の佐野が今日不在でしたので、代理で出席しております副局長の今井です。よろしくお願いいたします。

今ほど木山委員から観光の視点をというお話がありましたので、議論の中で、交通結節点としての機能ということでそれがメインテーマだと思うのですけれども、例えば金沢駅ですと、いかにも金沢に来たなというようなことが分かるようなシンボリックなモニュメントがあったりするわけですが、純粋な交通機能というだけではなくて、そういった観光なりの視点からのシンボリックなもの、あるいは、ここが新潟だというようなイメージできるようなものというのは、何かこの整備の中で考えられている部分があるのかどうか、教えていただければと思います。

(事務局)

金沢駅のようなものは今のところ考えておりません。万代広場につきましては、検討委員

会である程度方向性が出ておりました、基本計画、基本設計をしている段階でございますので、先ほどお示した絵がございますけれども、あれから若干変わる予定でありますが、大きなシンボリック的なものを作る予定は、今のところございません。

(新階委員)

新潟市の新階です。補足させていただきます。

シンボル性というのは、オブジェのようなものなのか、いろいろなシンボル性があると思うのですが、新潟らしさという意味では、駅前広場のオープンスペースとかです、オープンな空間の新潟らしいデザイン、そういうことでシンボル性を作っていきたいと事務局でも考えていると思います。当初、ものを見せてということだけではないかと、新潟では思っています。いずれにせよ、駅周辺でのシンボル性が必要とは考えております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。国と市からも観光部局の方がいらっしゃっておりますので、少し何か、観光についてご意見などがあればお願いしたいと思います。

(中牧委員)

北陸信越運輸局観光部の中牧です。よろしくお願いします。

新潟には、まだインバウンドは多くは来ていないが、これから当然増えてくると思いますので、インバウンドの方にも分かりやすい交通の乗換えとか、そういった部分を含めて分かりやすい案内、これは当然日本人の方にも分かりやすくなるということがありますので、検討を進めていただければと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございます。オブザーバーでいらっしゃいます市の観光部の方、お願いいたします。

(上村オブザーバー代理：大坂課長)

新潟市観光政策課長の大坂と申します。よろしくお願いいたします。

駅の連続立体交差事業に合わせまして、やはり観光客、国内、国外からの来訪者の方に対して、どういったサービス、観光案内を含めて何が提供できるのか、今、部内でも検討しておりますので、サイン等も含めて、分かりやすい案内サービスを提供していきたいと考えております。

(佐野委員長)

ありがとうございます。一つの重要な柱で議論していきたいと思っております。

ほかに何かございますでしょうか。

(木山委員)

先ほどのキャパシティの話はどうなったのでしょうか。どのくらいの想定で、今回の新潟駅周辺を考慮してやるのか。それは多分、域内の人たちだけではなくて、今、皆さんおっしゃるように、観光客などを想定した中でのキャパだと思えるのですけれども、それによって、例えばホテルの事業とか、今言った観光バスの事業とか、多分いろいろな事業が発生してくると思います。この点を新潟市や国、県のほうで想定するという事は、なかなか難しいものなのではないでしょうか。どなたか検討されているのかどうかをお聞かせいただきたいと思います。

(佐野委員長)

なかなか見たことはないのですけれども、量的なものでもし何か検討しているものがあれば。

(木山委員)

必要があれば、ぜひそれを作ってくださいと思います。

(事務局)

私のところでも、今、そういう組織があるかどうか、多分やっていないのではないかと思いますのですけれども、やりますとも言えない、部署も違うということもございますので、今回に関しましては、私どもの中では駅周辺という本当に狭い範囲での交通結節機能になりますけれども、また今後、そういうご意見があったことは関係部署に情報提供していきたいと思っております。それ以外に、また何か、ほかの方で知っていることがあれば、教えていただければと思います。よろしくお願いたします。

(佐野委員長)

なかなか、観光客の需要予測というか、これくらい来るという予測があるかどうかということですね。多岐にわたって正確な対応を想定することは、かなり難しいと思います。

(木山委員)

例えば金沢とかは、北陸新幹線の開通に合わせて需要予測を出していると思われれます。例えば小松空港からどれくらいの人が入って、北陸新幹線の利用者がどれくらいでと、予測が出ていると思われれます。ですから、新潟駅周辺整備事業は、総事業費700億円くらいかかっている事業なので、どれくらいの都市機能強化をして、需要予測を計っているのか？もし行政側で検討していないのであれば、今後やはり、数値的な裏付けとしては必要だと思うのです。そういうことを検討していただけないかと思われしますし、あれば出していただけないかと思われします。

(佐野委員長)

利用者便益をやっているときの、利用者のようなことはやっているのですか。既存の利用者の便益の向上だけでやっているという感じですか。数全体が増えて。

(木山委員)

それだとあまり意味がないと思います。

(事務局)

多分、既存だけで、大きく観光客までとはしていなかったと思います。

(木山委員)

おそらく観光の視点を入れましょうと言っているわりに、あまりそこに対して本当はみんなが見ていないのではないかと思います。どれくらいの人を使うのでこういうことをやりましょうというようにしていかなないと、ここの機能の強化だけの話をしていてもあまり意味がないような気がします。その辺を少し皆さんで議論していただきたいと思います。

(佐野委員長)

分かりました。その辺も非常に重要な視点だと思いますので、事務局で検討していただければと思います。ありがとうございました。

ほかに何かございませんか。

(松平委員)

北陸地方整備局道路部の松平と申します。

今、木山委員の言った、ある程度やはり想定すべきだということは非常に大事な視点だと私も思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

それから資料4の最初の2ページ目のイメージ図で思ったのですけれども、今、港と空港と同じ枠に入っているのです。多分、想定する人が違う気がしますし、乗って来る、乗換えの需要も違うような気がするのです。港と空港は分けたほうがいいのではないかと思います。港はおそらく、佐渡汽船を一つ大きなものとしてあると思うのですけれども、佐渡はこれから世界遺産登録とかそういうこともありますので、やはり拠点とのつながりとしての考え方は少し違うような気がしますので、港と空港は分けたほうがいいかと思います。

それから、本当にこれはイメージだと思うので何とも言えないと思うのですけれども、新幹線と空港が薄い点くらいでしかつながっていない、本当はもう少し太いのではないかという気がしないでもないのです。本当にイメージ、申し訳ないのですけれども、そういう広域的なつながりというようなものは、もう少しちゃんとイメージしたほうがいいのではないかと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。事務局、いかがでしょうか。

(事務局)

本当に、こちらにつきましてはイメージでございますので、本当に、実態に即したもので

はないというところもあると思いますので、その辺はご容赦願いたいと思います。

空港と港を分けるということは、たしかにそういうこともあるかと思いますが、その辺はまた考えていきたいと思います。よろしく願いいたします。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかに何かございますでしょうか。

(関塚委員)

泉観光バスの関塚と申します。よろしく願いいたします。

南口臨時バスターミナル使用者ということで参加させていただいておりますが、前回、私のところに来ていただいたときも含めて、若干お話をさせていただきましたけれども、今、木山委員からもいろいろとお話が出ていましたが、観光とかそういった部分でいきますと、当然、今、新潟交通さんが隣にいらっちゃって、市内の交通、県外を含めた路線バス等などはもう非常にプロフェッショナル中のプロフェッショナルでいろいろお分かりになる部分はあるのだろーと思いますけれども、県外の観光バスを含めた観光の、新幹線とかさまざま来られたお客様の乗換えであったりとかそういった部分とか、あとは、県内、市内、タクシー事業者であったりとか、新潟県内としても中越、上越エリアの観光バス事業者であったりとか、そういった皆さんなどもたくさんいらっちゃって、どうしてもやはり新潟駅などは利用しながら業務を進めていかなければいけない部分もあるのだろーと思いますので、そういった皆さんの意見をどのように吸い上げてご検討いただけるのかという部分などです。私では少し、そういった部分などは100パーセント役割を担えないと思いますので、言い訳や逃げているつもりはまったくありませんけれども、そういう部分が、情報などが取れるような方法も一つお考えいただければと思っています。

あと、先ほどから少し話が出ているように、では本当に新潟駅として最大、ピークはどれくらいになりそうなのかという部分の具体的な数値などがいくらか分からないと、では本当にこの結節機能としてこれでいいのかどうなのかという部分に関しての判断ができないという部分もあるのではないかと思いますので、その辺りの数字などが何かで分れば、非常にありがたいと思っています。

(佐野委員長)

ありがとうございました。事務局から、ございませんか。

(事務局)

この辺のことは、ほかのところのデータもあるのか、私どもでまた調べて、自分たちでも調査できるものはしたいと思っていますので、よろしく願いします。

逆に、そういういろいろなお話が、情報があればご提供願えればと思っていますので、

その辺もよろしく願いいたします。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかに何かございますでしょうか。

(小椋委員)

先ほど関塚委員からも貸切の話が出ていましたけれども、貸切バスの乗り場は、どこか別のところに今回の再編で移るという形なのでしょうか。あるいは、今あるところをそのまま使う形なのか、その辺が整備によってどう変わるのか教えていただければと思います。

(事務局)

観光バス、団体のバスをおっしゃられているのだらうと思うのですが、これに関しまして、今、私どもの、プラーカ2の前にある南口発着場、そこだけではなくて、そこに入りきれないバスがあったり、万代なども使っていたり、いろいろなところでやっておりますので、できたらそれが集約できればと、それもキャパの問題もあるかと思うのですが、集約できればと、一部思っております。ただ、どれくらいの規模なのか、その辺も、いろいろな場所で発着しているところがあるということも伺っておりますので、今後その辺も知らせていかなければいけないかと思っております。

(佐野委員長)

ありがとうございます。よろしく願いいたします。ほかに何かございますか。

(木山委員)

それと併せてなのですけれども、これは意見なので、いろいろな会議でいろいろな意見を言わせてもらっていて、最後にだいたいこの意見を言わせてもらっているのですが、そろそろ何とか線というのを止めて、何とか通りというような、そういう通り名を付けていただけないかと、検討いただきたいと思っております。南口のほうは、特に通り名が付いていなくて、けやき通りくらいしかなくて、笹出線とか弁天線とかという主要幹線道路も未だにそういう名称しか付けられておりません。例えばアルビレックスが、今J2にいて残念な状況なのですが、昔は弁天線をオレンジロードにしようとかそういう動きもあったらしいのですけれども、ここまで駅の周辺整備計画が調ってきている状況なので、ぜひ通り名についても、名称設置の検討もぜひお願いしたいと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(新階委員)

実は、今月、万代周辺の協議会を開催予定なのですけれども、そういったところで、議題の一つに、そういう通りの名前を今後作っていったらどうかということを議題にさせていた

だきたいと思います。広く、官民みんなで議論する中で、そういう、新潟島のほうは、かつて通りの名前を復活させたのですが、南口周辺のほうでも通りの名称などを検討したいと思っております。

(佐野委員長)

ありがとうございます。市民にも親しみやすくなると思いますし、よろしく願いいたします。

ほかに何かございますでしょうか。

(佐野委員代理：今井副局長)

意見のようになりませけれども、観光、発着の利用ということになると、例えば長距離バスとかの利用を考えたときに、一つは分かりやすいということと、あとは、待っている場所が比較的イメージがいいような場所で待っていただきたいということと、あとは、待ち時間がけっこう長くなったりする場合もあるので、待合所のようなものが、待合所と案内所から近い位置に乗る場所があったほうがいいのではないかと思いますけれども、現時点で、そういう長距離バスについては、どういう配置を考えているということはありませんか。

(事務局)

それは今後、こういう中で、計画を作っていく中で検討していかなければならないと思っております。現在、ここに作るとか、このようにするというようなことは、具体的なものは今のところありません。

(佐野委員代理：今井副局長)

待合所的なものを建物の中に整備するという事は想定されていますでしょうか。

(事務局)

建物なのか、その辺も含めて、どのような形になっていくのかということも今後の検討になってくると思いますけれども、待合所は当然必要だと思っております。快適な空間は必要だと思しますので、その辺は検討していきたいと考えております。

(新階委員)

まさにこの委員会の議論をつうじてそういうバスターミナルをもし検討するのであれば、どういうものかということは、このスケジュールという整備計画と事業の取組み、こういったところで今後検討していくようにしていきたいと思っております。まさにそういった話を本委員会で議論していただければと思っております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

(和田委員)

新潟交通の和田でございます。

今ほどいろいろなご意見が出ている中で、けっこうバスのお話が出てきておりますので、バスについて、この資料の中ではバスがいっしょくたになって説明されているような気がするので、少し説明させていただきます。

いわゆる、新潟市内のバス停を一つずつ停まっていくようなものについては、路線バス、一般乗合バスと言っています。同じ乗合バスの仲間で、昔はツアーバスというような言葉がありましたけれども、今、高速乗合バスというような形で、きちんと運輸局から認可をいただいて走っている高速乗合バスというものがあります。これは、東京へ行ったり、大阪へ行ったり、名古屋へ行ったりというものもありますし、当然、新潟県内を走ったり、近県の会津であるとかへ行ったりするものがありますが、これが高速乗合バスとなっています。

そのほかに、もう一つ、今、観光というお話がありましたので、観光で出ているのは、貸切バスという範ちゅうになります。これは、行先であるとか乗り場であるとか、乗せ場であるとか降ろす場所とかを特に届出をする必要がありませんので、自由に使えるものということになっています。

先ほど、東港からシャトルバスという言葉がありましたが、これは貸切バスになりますので、いわゆる路線バス、乗合バスではないという形になりますので、こちらについては貸切バスという形になります。

今、この資料の中で、新潟駅の高架化によって下をくぐる車というものがあるのは、路線バスだけというイメージでよろしいでしょうか、今私のほうで申し上げた路線バス。いわゆる高速乗合バスはくぐれない、あるいは貸切バスはくぐれないということよろしいでしょうか。

(事務局)

今のところ、高架下につきましては、路線バスだけで考えております。乗合バスです。高速バスや観光バスは、今のところは計画の中に入れておりません。

(和田委員)

分かりました。という確認が1点。

あと、先ほど金沢のお話が出てきたりということで、金沢のまちの話の中でシンボリックなもの、あれは何口なのかですけれども、いわゆる表側と言われているところだと思うのですが、今、金沢でそこに入っているのは、現状は、いわゆる乗合バスだけになっていまして、金沢に、実は反対側にも口があって、そこにも路線バスも入っていますが、貸切バスもそちらに着けているということになります。

少しまだ先の議論になるのかもしれませんが、ほぼ、期を同じくして発足する協議会とい

うのが、万代であるとか、あるいは古町であるとかというところの方が一堂に会してということで、先ほど、こちらの線を太くするというようなお話がありました。今、乗合バスも含めて、乗り場が分散しているというものの乗り場を今度作りませんかという話が多分出てくると思うのですが、想定されているのは、いわゆる万代口側なのか、いわゆる南口側なのか。これはどちら側を想定されているのでしょうか。

(事務局)

乗り場の話、万代口、万代広場ということでしょうか。

万代広場のほうは、そういう乗合バスのスペース的なものはございませんので、一応、今私どもが考えているのは南口になるかと思っております。

(和田委員)

そうすると、新幹線で来られた方が乗るときは、南口側にみんなが降りていくということになるのでしょうか。表側を整備しましょうと言っているのだけれども、南口側にそういった乗り場を作っていこうということなののでしょうか。

(事務局)

それは、観光バスとかそういう面でございますか。

(和田委員)

観光バスもそうですし、高速乗合バスも多分ターミナルを作ろうという話になっていくのだと思うのですが、それは、いわゆる現行の南口側のほう。

(事務局)

スペース的なことを考えると南口側になるかと思えます。

(和田委員)

そうすると、先ほどの金沢の話ではないですけれども、我々がイメージする金沢というのは、あちら側のモニュメントがある側で、裏側があるということは知らないのですが、逆に、そちら側に着くことが多いのですけれども、県外から来られる方、海外から来られる方が、先にバスに乗るところというのは南口側になるという可能性があると思うのですが、そういうことになるのではないですか。

(事務局)

今のところ、路線バス以外につきましては、南口側、スペース的なことを考えて南口側になるかと思えます。その辺の案内もしっかりしていけば、そちらは大丈夫なのかと思っております。

(佐野委員長)

よろしいでしょうか。ほかに何かございませんでしょうか。

事務局から、参考資料について何かご説明はありますでしょうか。

(事務局)

私どもから提供させていただいたものは、ある程度ご存知のもので、参考資料3、4、5につきましては、こちらで情報提供という形で提供させていただきましたので、追加の資料などがございましたらまた提出したいと思っております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

(小椋委員)

この会議の検討内容について、事務局で今後の議論の方向性についてお考えがあればお聞かせいただきたいのですが、資料1の最後のページです、駅周辺の広域的な交通結節機能策に係る事項と書いてあって、資料4の2ページが乗換えのイメージとか、4ページでは具体的なバスターミナルの整備構想のような話も載せていただいている状況で、あと、今後のスケジュールとしては、まずは基本計画を作ってそのあと整備計画を作りますということで、今後3年くらいなのでまだ少し時間があるような状況ではあるのですが、今回の検討会でどういうアウトプットを出していくのか。どなたか先ほどおっしゃっていたような交流人口の拡大を見据えて、観光客にも使い勝手がいいような、そういうバスターミナル、交通結節点にしていこうとか、あるいは使い勝手のいい導線にしていこうという、ビジョンというか考え方のようなものを示すようなことをイメージされているのか、あるいはどういうところに、どういうバス路線を配置すべきかとか、そういったところまで議論をするのか、その辺りのお考えがもしあればお聞かせいただければと思います。よろしく申し上げます。

(佐野委員長)

ありがとうございます。もしお考えがあれば、お答えいただきたいと思います。

(事務局)

先ほどおっしゃられた資料4の4ページ目、これは路線バス、本当に市内を走る路線バスの、これはもう計画ができていますのでございますので、これにつきましては、バスの再編はございますけれども、これはこういう位置図で決まっています、位置的なものは決まっております。

私どもでやっていきたいというのは、分散している高速バスとか、観光バス、乗り場の分散しているものを今後どのように集約していくのかというような計画を作っていければと考えております。

(新階委員)

少し補足です。

一つには、バス停が分散しているので集約したいということはあるのですが、先ほど和田委員がおっしゃられたように、顔となるところに本当はバスが集約できればベストなのでしょうから、今の状況として、駅南とか万代、いろいろある中で、必ずしも、望ましい場所に一か所に集約できるとは限りません。ですから、例えばどれくらいそこに配分、集約するのかとか、多分、万代側と駅南側の役割分担といいますか、そういったものをこれからちゃんと議論していかなければいけないかと思っております、どれくらい集約しよう、配分しようとか、集約したときの施設の機能をどうするかとか、そういったことをこの委員会で議論できればいいと思っております。それが方向というか、交流人口、ボリューム含めた上でどれくらいの規模を求められるかとか、どれくらい配分するか、結果、配置計画につながるような、そういう考え方で議論が広がっていくといいかと思っております。

(事務局)

ある程度、例えば路線バスとかについては、この辺りが位置的にいいのではないかと、観光であればこういうお客さんの層が多かったり、こういうスペースがあるので、例えば南口に配置することが望ましいのではないかと、そういうこと含めて議論するという理解でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。

(松平委員)

北陸地方整備局道路部の松平と申します。

先ほど、参考資料で、せっかく配っているのに少し補足をさせていたければと思います。

参考資料3です。今後の「バスタプロジェクト」の展開に向けてという資料でございます。これは、国土交通省の道路分科会基本政策部会で提示された資料でございます。6月18日、ほんの1か月くらい前ですけども、そこで示された資料ということでございます。道路協定の一つの、いろいろな約定の中の課題といたしまして、モーダルコネクト、交通モード間の連携の強化はやはり必要ですよねというところからスタートしているということです。

一つの例といたしまして、今、バスタ新宿が、東京の新宿で機能しているのですが、いろいろ点在していたバス停を集約化して拠点を作ったということでございます。けっこういろいろ出ていますので利用された方もおられるとは思いますが、表紙の下に書いてありますけれども、高速バスの発着便数が一日1,500便くらい、ここは発車していると。高速バス運行会社が117社入っているというような状況でございます。めくっていただきまし

て、バスタ新宿の待合の環境とか周辺の交通事情が書いてありますけれども、事業スキームということで、道路管理者、公共側では人工地盤とかターミナル施設の整備を行ったと。それからターミナル会社があって、そこで券売機だとか乗降場の維持管理をしていただいているというところでございます。そのターミナル会社に、バス事業者から少し使用料が入っているという事業スキームとなっているということでございます。

下の欄は、高速バスネットワーク、だいぶ充実してきましたというようなものとか、災害時、万が一においては高速バスの役割もありますというようなことが整理されているということでございます。

次のページを見ていただきますと、今、一番動いているのが品川駅西口広場です。同じようなものを少し検討されている。神戸三宮駅も少し検討を進めているということでございます。下の欄では、地域における主な検討箇所ということで、新潟駅も今回こういう形で動いておりますので、少し検討している箇所ですということで例示されているという状況でございます。

最後のページですけれども、今後に向けた検討案ということで、やはり、どのように作っていくのかというところの検討が非常に大事ということと、スマートシティとかマースとか、ソフト的な利便性を高めていくような検討も一緒にやっていかなければいけないというようなことが書かれているということでございます。

以上、紹介でございました。

(佐野委員長)

ご紹介、ありがとうございました。

(新階委員)

ご紹介、どうもありがとうございます。それに関係して、6ページ目に新潟があるのですが、ここに書かれている赤いところで、バスタ新潟の整備（高速バスを集約）と書かれていますけれども、こういうことをこれからこの委員会で議論するというのでいいのですよね。

(松平委員)

これは単なるイメージですので、単なる案の一つだということでご理解いただきたいと思うのですが、考えらえる案の一つとしてはこういうものもあるのではないかとというような案を提供させていただいているということでございます。

(新階委員)

念のために書かれたと。この絵が市に相談がなかったもので、かなり具体的に書かれているので。

(松平委員)

すみません、そこは単なる、国で考えられるイメージというだけです。

(新階委員)

あくまで想定ということですね。

(松平委員)

そうです。

(新階委員)

こういうことをこれから、この場で議論するということですね。ありがとうございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

それでは、最後に事務局から何かお伝えすることがございますでしょうか。

(事務局)

ありがとうございました。ご意見ですとかご要望とか、整理すべきデータなども今日いただきましたので、それを整理しまして、なるべく早く、次回にはお示ししていきたいと考えております。

次回の委員会の日程でございますが、後日、日程調整のご連絡をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

また、本日の会議録につきましては、後日、新潟市のホームページなどで公開することとなっておりますので、議事録を作成しましたら、公開前に皆様から内容のご確認をいただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

もう一つ、ご報告なのですが、今日皆様にお集まりいただきましたが、次回委員会より、オブザーバーとしまして新潟市のハイヤー・タクシー協会の方にもご参画いただきたいと考えておりますので、ご了承のほど、お願いいたします。

(佐野委員長)

ありがとうございました。最後に、全体をとおしてご質問、ご意見ございますでしょうか。

ないようでしたら、以上をもちまして議事を終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。

(事務局)

ありがとうございました。それでは、以上をもちまして第1回新潟駅交通結節機能強化検討委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

なお、駐車券を受け付けにお預けになられた委員の皆様は、駐車券を忘れずにお受け取りください。よろしく願いいたします。