

■ 第3回 新潟駅交通結節機能強化検討委員会

日時：令和元年11月1日（金）10：00～

会場：新潟市役所本館6階 第2委員会室

（司 会）

ただいまから新潟駅交通結節機能強化検討委員会を開会したいと思います。

私は、本日の進行役を務めます新潟市新潟駅周辺整備事務所の桑原です。よろしくお願いします。

はじめに、本日の委員の皆様の出席状況でございますが、時間の都合上、恐れ入りますが、お手元の資料の出席者名簿を本日の出席状況の報告と代えさせていただきます。

次に、配付資料の確認でございます。皆様のお手元に配布資料がございますが、本日の次第と出席者名簿、座席表がそれぞれA4で1枚ずつ。左上クリップ留めしてありますA4の資料1が一つ。A3の1枚紙で資料2が1枚。右肩に資料3と書かれておりますA3の資料がクリップで2枚留めになっております。右肩に資料4と書かれました左側ホッチキスで留まっているA4の資料が1枚。資料5と書かれましてA4横で左側クリップ留めが一つ。参考資料としまして、A4縦で右肩に参考資料1と書かれた資料が一つと、最後にチラシです。新潟駅・万代地区の社会実験のチラシを付けてございます。不足等は大丈夫でしょうか。

本日の進行についてのお願いでございます。これまでの委員会と同様の会場を使用しておりますので、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。マイクの使用方法につきましては、台座の部分にあり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てオンになりますので、その後にご発言をお願いいたします。議事録作成のため、ご発言の際には、所属とお名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。ご発言が終わりましたら、再度スイッチを押していただくとマイクがオフの状態となりますので、よろしくお願いいたします。

次第の2以降につきましては、佐野委員長から進行をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

（佐野委員長）

佐野でございます。改めて、おはようございます。

次第2の議事に入りたいと思います。（2）第1回検討委員会についてから（4）他事例の紹介について、一括して事務局より説明をお願いいたします。

（事務局）

新潟駅周辺整備事務所の鈴木と申します。私から説明させていただきます。

はじめに（１）第２回検討委員会についてです。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ので、そのページをご覧ください。

はじめに１枚目の下段、１ページをご覧ください。第２回委員会の再確認になりますが、本委員会につきましては交通戦略プランの基本方針などを踏まえ、新潟駅周辺における広域交通結節機能強化に向けた基本計画を策定することを目的とし、おおむね４回程度、委員会を開催し、基本計画（案）を策定したいと考えております。

続きまして２ページをご覧ください。第２回検討委員会では、新潟駅周辺の現状、課題および課題に対する方向性についてご説明させていただきました。委員の皆様からの主な意見として、乗換えパターンについては、量的なものだけではなく質的な面も考慮したほうがいいですとか、新潟の天候、特に雪の課題をしっかりとフォローすることが大事。駅周辺整備の効果があらわれてきている中、民間の投資による商業施設なども踏まえた検討が必要かどうか、乗換えの移動距離が長くなる場合の負担軽減となる対応といったものがありました。

３ページです。新潟駅周目の現状・課題としまして、点在しているバス停ですとか、乗換えの不便さ、不十分なバス待ち環境、バス交通の集中による影響、周辺幹線道路の混雑という状況があるということでもとめさせていただいたところです。

４ページです。これらの現状・課題に対する検討の方針として、交通ターミナル機能の充実、新潟駅周辺整備事業の効果最大化、各交通手段の結節強化、都市部に流入する通過交通の抑制、道路空間の再構築・利活用といった方針をお示ししたところです。

以上が議事（１）第２回検討委員会についてとなります。

続きまして議事（２）高架下交通広場の整備イメージ動画について、ご説明いたします。資料２をご覧ください。先日、１０月２９日ですが、市長の定例記者会見で、動画配信を発表したときの配布資料です。先ほどご説明いたしました第２回検討委員会における検討方針のうち、交通ターミナル機能の充実、新潟駅周辺整備事業の効果最大化、各交通手段の結節強化、道路空間の再構築・利活用に対応するため、新潟駅周辺では、万代広場と南口広場のバス乗降所をつなぐ形で駅直下に高架下交通広場を整備しまして、市内路線バスのバス停を集約することとしております。今回、こちらの高架下交通広場について、市民の皆様にはわかりやすく伝わりますようにイメージ動画を作成したところです。ここで、皆様にこの動画をご覧くださいと思います。

（動画上映）

(事務局)

今ほどご覧いただいた動画につきましては、バスが南口広場から高架下を通過して万代広場に抜けるバージョンのものです。もう一つ、万代広場から入るバージョンのものもありません。動画につきましてはY o u T u b eの新潟シティチャンネルというところにアップしておりますので、のちほどご覧いただければと思います。

ご覧いただいた高架下交通広場を含む新潟駅前広場については、新潟駅周辺整備事業により進めているところなのですが、これにより、市内路線バスのバス停は集約されるものの、高速バスのバス停が依然南北に分散したままの状況になってしまうという課題が残っております。

以上が議事（２）高架下交通広場の整備イメージ動画についての説明となります。

続きまして議事（３）新潟駅周辺の新たな整備イメージについて、ご説明いたします。資料３をご覧ください。A 3横で2枚になっています。

1枚目ですが、第2回までの委員会でお示ししました検討の方針を踏まえまして、新潟駅周辺における新たな整備イメージというものを概念的に示したものです。図の中で左上ですが、交通戦略プランに掲げる広域交通との連携強化という基本方針のもと、新潟県内の主要な広域交通網が集中する新潟駅の特徴を活かしまして、新潟駅周辺をゲートウェイとした広域交流機能のサービス向上を図ることで、世界とつなぐ結節機能の向上を目指すものです。

併せまして、右に記載がありますが、新潟駅周辺整備における駅前広場の整備を引き続き進めることで、市民や来街者が新潟らしさを感じながら、人が集まりやすい機能と空間、観光客も分かりやすい導線を整備することで、駅周辺の賑わい空間の整備およびまちの一体性向上を目指すものです。

さらに右下ですが、鉄道高架化事業と併せて実施する幹線道路ですとか駅前広場の整備に加えて、万代島ルートの整備を進めることで鉄道横断部や中心市街地における慢性的な交通混雑の緩和や、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化を図ることで新潟駅周辺の交通円滑化を目指すものです。

図中左下ですが、新潟駅南口広場周辺において、広域交流の玄関口という南口広場の位置づけのもと、新たに中長距離バスターミナルを整備することで、新潟駅周辺における広域交通結節機能の強化を目指していきたいと考えております。

これら全体のまとめとなりますが、新潟駅周辺地区においては、広域交流を担う幹線道路の整備と連携した新たなバスターミナルの整備により、駅とまちが一体となり、人が集まりやすい機能、空間をもった広域交流ゲートウェイが誕生し、国内、世界各国からのゲートウェイに生まれ変わるというところを目指していきたいと考えております。

しかしながら、このような目指すべき新たな整備イメージを示す一方、資料3の2枚目ですが、新潟駅周辺においてはさまざまな現状と課題を抱えております。

まず左側ですが、まちの課題としまして、新潟港、新潟空港の利用者など、いわゆる交流人口が増加しているものの、国際観光に対応した多様な交通モードの接続性に課題があるほか、高いマイカー依存による都心部の慢性的な渋滞や高齢者の移動手段の確保といった課題があります。

さらに、真ん中より右側ですが、都市交通の課題としまして、新潟駅前の東大通などにおける車両の交錯と周辺道路混雑など、幹線道路の交通に関する課題があるほか、点在するバス停や不十分なバス待ち環境のほか、高速バスの便数増加への対応など、バス交通に関する課題もあります。

これらのまちの課題、都市交通の課題を解決するため、駅前広場や鉄道、立体交差道路といった新潟駅周辺整備を進めている中、今ほどお示しいたしました新潟駅周辺の新たな整備イメージを目指したいと考えているところですが、新潟駅周辺整備事業につきましては、大きな節目となる令和5年度の万代広場供用後も、引き続き、鉄道南北を結ぶ幹線道路の整備などが継続することから、新たなバスターミナルの整備につきましては、着手まで長期間を要することが見込まれております。

このことから、本市としましては、引き続き新潟駅周辺整備事業を着実に進めるとともに、できるだけ早期に新潟駅周辺地区のさらなる拠点性向上を図るため、国、市連携のもと、広域交流を担う幹線道路の整備と連携した新たなバスターミナルの整備と、道路空間の再配分による賑わいの駅前空間の整備およびまちの一体性向上といった取組みを進めていくことで、公共交通の利用環境の改善や駅周辺の賑わい空間の創出を図っていきたいと考えております。

以上が議事（3）新潟駅周辺の新たな整備イメージについての説明となります。

続きまして議事（4）他事例の紹介についてですが、本検討委員会において参考となるであろう、これまで国土交通省様に取り組みされてきた事例をご紹介いただきたいと思います。恐れ入りますが、北陸地方整備局道路部の松平委員にご紹介をお願いしたいと思います。

（松平委員）

北陸地方整備局道路部の松平と申します。

資料4の説明をさせていただきたいと思います。先ほどの資料3でも2枚目の下のほうでバスターミナル整備例ということでバスタ新宿が例示されておりますので、そのバスタ新宿について、概要ということで説明させていただきたいと思います。

資料1枚目の左上でございます。平成28年4月にオープンしてございます。現在の利用状況ですけれども、バスの利用者数が一日平均で約3万人、バスの発着便数が一日約1,500

便という状況でございます。関連するバス運行会社ということで、117 社が入っているというような状況でございます。

裏のページです。先に施設の位置づけ的なところを少し説明させていただきたいと思えます。2 ページ目の下です。国道 20 号線、これは国土交通省管理の直轄国道ですけれども、国道 20 号線が山手線新宿駅の線路の上に跨線橋の形で掛かっているというようなところがございます。その下にバスタ新宿を作ったということがございます。右のほうを見ていただきますと、バスタ新宿の施設概要ということで大きなビルがございますけれども、その中の3階、4階フロアが高速バスが発着している、要は建物の中にこういうバスターミナルがあるというようなイメージでございます。車路があって、登って行って、中で乗り降りしていただくというものになってございます。国道 20 号線とくっ付いているということですので、ここの車路とバスターミナルにつきましては国土交通省管理ということで、道路管理者が整備をして管理もしているというようなものでございます。前後の商業部分などは、別の会社もっているという状況でございます。

資料 1 枚目です。中がどうなっていますかということでいろいろ書いてありますけれども、下の段です、まずは待合環境ということで、もともとトイレ等は整備されていたのですけれども、非常に利用者が多いという状況となりましたので、少しトイレも充実させていただいているということです。周辺の交通状況なのですけれども、新宿で今までバス停が点在していた状況をターミナル的に一つにまとめたということなので、周辺道路の渋滞緩和にもつながっているというようなことが下に書いてあります。平均速度が少し上がっていますというようなデータでございます。それから事業スキームなのですけれども、先ほど言ったとおり、ターミナル等につきましては道路管理者の施設ということになってございまして、ターミナル会社と兼用工作物管理協定をさせていただいて、そのターミナル会社にバス利用者が利用料を払うというようなことで事業のスキームができていますということでございます。当然、同じフロアにコンビニ等もございますので、そちらからの占用料もいただいているという状況でございます。

5 ページ目、6 ページ目ですが、こちらはフロアごとの今のバスの乗り降りの平面図で、ビルの中ですのでロの字型になっていまして、それぞれ発着バースがありまして、そこに到着して乗っていただくというような状況でございます。中には、先ほどいったとおり、トイレ、コンビニ等の施設、お土産屋さんなども設置されているということがございます。あと、欠かせない情報ということで、何番でどこ行のバスが出ますというようなことをしっかり電光表示板で表示されているということは、しっかりできているというような状況でございます。

7ページ、8ページは、タクシーの乗り場であったり、やはり高速バスが非常に便利になりましたので、貨客混載というようなことも少し取組みを始めているというようなことでございます。

ここから少し私の意見になろうかと思えますけれども、今の新潟の状況を見ますと、やはり高速バス停が点在しておりますので、路線バスが高架下広場で非常に乗り降りがしやすくなるということになってきますと、高速バスのほうも、利用環境というか乗り降りの環境整備というようなことは大事になってくるかと思っているところでございます。

資料4の説明は以上です。

続きまして、資料5の説明をさせていただきます。

お聞きしていない内容だと思います。北陸ブロック新広域道路交通ビジョンというものでございます。北陸地方整備局は富山、石川、新潟3県の管轄をしておりますけれども、その中の高速道路とかそれに準ずる道路のネットワークをどうしていこうかというようなところを考えているビジョンということになります。「新」と書いてあるのですが、「新」がないものを20年前にビジョンという名前で作っておりまして、そこで、当時は、地域高規格道路というようなものを新たに、20年前は計画してスタートしたというようなもののベースになっているというものでございます。馴染みは薄いと思えますけれども、六日町から上越に抜ける上越魚沼振興快速道路というような地域高規格道路も20年前の計画に位置づけられて、着々と事業を進めているというようなもの、そのベースとなっているのが20年前のこの広域交通ビジョンでございます。今回、20年ぶりに新たに新広域道路交通ビジョンを作りましょうということでスタートして、これは中間報告ということで、平成30年度末、昨年度末ですけども取りまとめしていただきまして、私どものホームページで公表しているという状況でございます。

今回の拠点に関係する部分ということで、何枚かおめくりいただいて、31ページに交通結節点の整備と書いてございます。新潟に限らず、富山も石川もありますので、いろいろ、そういうところでも結節点整備が進んでいますというような例示を書かせていただいているということでございます。北陸新幹線開業を契機として、新潟駅周辺を中心に連続立体交差事業や土地区画整理事業等の整備が進められているということで、富山の例や金沢駅エリアなどが例示されているということでございます。当然、ご当地、新潟につきましても、新潟駅連続立体交差事業が進捗、整備を進めておりますので、その辺の例示もさせていただいております。

これまで、道路行政でいいますと、ネットワークを作ることがいろいろ一生懸命メインで考えていたところなのですが、やはりこういう結節点事業、交通の結節点、い

ろいろなモードの駅でありますとか、道路に関係するような結節点事業というものも重要だというようなことで、こういうビジョンにこういう結節点事業というものもしっかりはめ込んでいかなければいけないというようなことで、今回、こういうビジョンにも結節点の整備も必要ですということで含めさせてもらって、ビジョンとさせていただいているということでございます。

(事務局)

ありがとうございました。

ここまで、議事(1)から(4)までご説明させていただきました。進行を委員長にお返しします。

(佐野委員長)

ご説明、ありがとうございます。

ただいま説明がありました内容について、ご質問がございましたらお願いいたします。資料の順番に沿って、まずは資料1に関してご質問のある方。いかがでしょうか。

またあとで、まとめてご質疑を受けたいと思います。

ないようですので、資料2に関してはいかがでしょうか。

質問というよりは意見なのですけれども、非常にきれいな動画で、市民の方にも分っていただいてよろしいかと思えます。ここで、ここまで細部のことをディスカッションする必要もないのかもしれませんが、待合のベンチとかそういうものが全然なくて、これがそのままいくわけではないのですけれども、その辺のものちのちは考慮していただければと思います。

(事務局)

待合空間には、スクリーンの、今、見えていなかったのですけれども、作る予定でございます。

(佐野委員長)

ありがとうございます。

何か資料2に関して、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

(田中(昌)委員)

新潟県交通政策局の田中でございます。お世話になっております。

既に何回かの会議の中でご説明があったのかもしれませんが、高速バスのバス停については、まだ南北に分散した状態がしばらく続くというご説明でございました。乗合バスが高架下を集約されるということであれば、今まであった乗り合いバスのバス停を活用するなどして、暫定的でも、南北どちらかに集約するということができないものではない

か。高速バスのターミナルが何か整備にかなり長期を要するという話だったものですから。それとも分散したままの状態が続くということでしょうか。

(事務局)

今のところ、すぐにどこかに集約というところまではいっていないのですけれども、将来的には本当に集約していかなければいけないと思っております。

(田中(昌)委員)

ターミナルができるまでは南北に分かれた状態ということでしょうか。

(事務局)

今のところ、路線バスが集約されたあとも、まだ分散された状況は続く予定でございます。

(事務局)

そのまま残るかもしれません。今、図面の右側にお示ししていますように、駅下を中心に、新潟駅のすぐ脇に25のバスの乗降場ができるという状況でございます。これから路線バス等の運用等、新潟交通様と協議させていただいていく中で、余裕があれば何とかしたいという思いはありますけれども、いずれにしましても今後詰めていく部分と考えております。

(田中(昌)委員)

ありがとうございました。

(松平委員)

松平です。

資料2の、南口の今のターミナルがあるところの、ここは、バスの絵はないのですけれども、これは現状どおりのイメージ、今の利用方法が変わらないということでよろしいでしょうか。

(事務局)

そうです。ちょうど高架下に入る部分だけが若干変わりますけれども、基本的にはこのままでございます。

(松平委員)

分かりました。こちらが南側に行くような路線バスが多分出ていると思うのですけれども、そこはそのままという感じでしょうか。

(事務局)

形状はこのままでございます。

(松平委員)

分かりました。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、資料3に関して、ご質問を受けたいと思います。いかがでしょうか。

(三本委員)

J R新潟支社の三本と申します。

資料3の2枚目の左下、わかりやすいバスターミナルの整備というところ、赤でハッチングしてあるところ。次、資料4にもあるのですけれども、先ほども国土交通省さんからご説明がありました資料の最後のところにバスターミナルのイメージがありますけれども、この場所は具体的にはどういうイメージになっているのでしょうか。

(事務局)

まだ確定しているというものではございませんけれども、今、南口には遊休地がございますので、プラカー2前に高速バスが通っているロータリーがございますし、反対側には駐輪場がございますので、この辺をどのように利用していくかがまだ決まっておきませんので、この辺も含めて、大きく、南口という中で考えていかなければいけないかというところです。

(三本委員)

そうしますと、こちらの国土交通省さんのイメージでいきますと、何となく、その遊休地プラス駅前広場に入っているような絵に見えるのですけれども、そういうイメージなのでしょうか。

(事務局)

ご指摘のように、先ほどありましたように、駅の南口にそういったものを作りたいというところまでは確認できているのですけれども、即時的に施設をどう配置していこうかということについてはまだ固まっていないと言いますか、これからという考え方でございまして、何となくイメージ的にはこんなものなのかなということを描いていただいたという認識でございます。

(三本委員)

いずれにしましても、J Rは駅舎もございますし、広場につきましても、新潟市と共同管理というところもありますので、協議調整かた、今後お願いしたいと思います。

(中牧委員)

北陸信越運輸局の中牧です。

当初、この委員会を立ち上げる前に、新潟日報の新聞等でこのバスタ新潟というようなものが記事に出ておきまして、まさにこの検討委員会**は**、そのことについて決定をしていく場なのか**な**と勝手に思って期待していたのです。今回、1回目の資料には若干のものがあつたのですが、2回目には資料が抜けていたのですが、今回、整備局からこういった資料が出て

きておりまして、高速バス、当然、今、南北に分散されていまして、そういったものの解決となると、このターミナルというのは非常にいい話だと思いますので、ぜひ前向きに検討していただきたいと思います。今、このバスタ新宿については、タクシーとか貸切バスのみのようなのですけれども、できれば自家用の送迎バスとか、あとは先日、話がありましたけれども福祉バスとか、そういったところも入れてもらいたいと思います。現在の南口のタクシー乗り場が自家用車と交錯しておりましてかなり乗りにくい。私も先日乗ってみたのですけれども、乗るときに、自家用車が信号待ちをしているとタクシーが入って来られないことがありました。ぜひこういったタクシーの部分をこのターミナルのほうに入れるような、いい話だと思いますのでぜひ進めていただきたいと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。タクシー等も含めて、これから検討いただければと思います。

(松平委員)

国土交通省の松平です。

資料4の最後のページですが、イメージ図と書いてありますけれども、これはあくまでも建物の中にあるようなバス停も考えられますよというくらいイメージで考えていただければと思います。要は、広場だけのバスターミナルではなくて、こういう建物と一体となったバスターミナルというものも考えられますというような例示ということでご理解いただければと思います。

(佐々木オブザーバー)

新潟市ハイヤータクシー協会の佐々木と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

最初から入ってきていないので、この委員会の目的を少し勘違いしているところもあるかもしれませんが、確認の意味を込めてお話を聞きたいと思います。

今回の委員会の目的は、こういうバスターミナル的なもの、バスタ新宿的なものを新潟に作ろうということを検討するための委員会だと理解してよろしいのでしょうか。それとも、何かこれを参考として現状の高架下を何かもっと活性化していこう、配置換えをきちんと考えていこうというようなことを目的としているのでしょうか。

(事務局)

目的といたしましては、佐々木オブザーバーのおっしゃられた前半のほうの目的となっております。高架下、そこも最終的には決めなければいけないと思いますけれども、メインとしては前半のほうの目的です。

(和田委員)

新潟交通の和田と申します。

今のお話の中でバスタ新宿のお話が出ていましたが、バスタの「タ」はタクシーの「タ」だと私は認識してまして、バスとタクシーのそういった乗り場ということなのですが、バスについては第1回のときに私から若干申し上げた部分があって、何種類か実はありますということで、乗合であるとか、ここにも出ている高速バスであるとか。貸切の話がまったく出てこなくなったのですけれども、当初は貸切も入るような話もされていたような感じなのですが、この資料3のところに貸切が出てきていないのです。観光で新潟に来られる方、新潟に新幹線で着いてからバスで出かける方はいらっしゃると思うのですが、この中長距離バスターミナルの整備による広域交通結節機能の強化という中の中長距離バスターミナルのバスというのは貸切も含んでいることなのか、それとも、いわゆる高速バスのことを言われているのか、どちらでしょうか。

(事務局)

点在しているというもの、今、南口に乗合バス、団体さんの観光バスとかありますので、そういうものも含めて考えていかなければいけないと思っています。

(和田委員)

そうすると、貸切も一緒に入ることでしょうか。

(事務局)

貸切も考えております。

(和田委員)

資料2の絵ですと、先ほどもどなたかがおっしゃいましたが、南口の貸切バスターミナルの図がちょうど切れた形で作られていたりとか、あとは点在していますと言われている高速バス、私どもと、私どもの共同運行会社で走っているバスターミナルのところはちょうど欠けた形で作られているのですが、それも含めて集約するということですか。

(事務局)

先ほどの映像に関しましては本当に広場だけで作っておりますので、その部分は、申し訳ないのですがこの範囲は入っておりませんが、ただ、この中では、バス交通の中で、資料3、大きく出ておりますけれども、上段右です、こちらの部分で大きくとらえておりますので、この辺を考えております。

(和田委員)

先ほどの映像の話ではなくて、この図の話で言うと、今点在しているバス停は、この上であったりこの下であったりしているのだけれども、そこのバス停も集約するというお話でしょうか。

(事務局)

そういうことです。

(和田委員)

そうすると、これもずっと申し上げている部分なのですが、先ほど、新潟市の遊休地というのが実はここにあるというようなことを多分おっしゃっているのだと思うのですが、ここですと、文章が入っているところが多分駅舎ということになりますので、そこからタクシー乗り場を通り越して自家用乗り場を通り越したところにバスタ新潟的なものを作るということになるわけでしょうか。そうすると、駅からけっこう離れた状態になりますけれども、そのイメージでよろしいのでしょうか。

(事務局)

場所的には確定しておりませんが、一応、利用できる遊休地がございますので、その辺は候補になってくるだろうと思っております。

(和田委員)

そうすると、この万代広場でいうと、タクシーとか自家用車の部分が、今、まだこれから整備する部分なのですが、先ほど申し上げたバスタというのはタクシーも入ると認識しているのですが、そこに一緒に、建物の中にタクシーもバスも入れるという形で作るということのほうが、新潟の玄関口として、こちらの万代口のほうがふさわしいのではないかと思いますのですが、いかがでしょうか。

(事務局)

万代広場に関しましては、古い話ですが、私どもが検討する中で、市民意見を踏まえながら、こういう形にしていこうという形がもう決定しておりますので、ここにバスタというものは、現段階からは難しいかと思っております。

(和田委員)

そうすると、検討の余地もないということよろしいですか。

(事務局)

資料3ですけれども、1枚目の左下でございますように、駅の南側と北側と言いますか万代口側、その使い方につきましては、もっと前段の部分になりますけれども、万代口側はまちとつながっていく拠点として整備、活用していきたい。また、南口側を広域的な広がり、つながりのある空間として活用していきたいということを、駅周辺整備の計画に合わせて方向性として持っておりますので、こういった方向で進んでいきたいというのが今の考え方でございます。

(佐々木オブザーバー)

新潟交通さんが万代口のお話をされていたのですが、南口に今、自家用とタクシー

の駐車場、待機場所があるのです。今、決まった話ではないのでけっこうなのですけども、多分このバスタができあがったときに、バスタの「タ」はタクシーですという話ですから多分入っていくのだと思います。その時に、今の現存のタクシープール、待機場所とか何とかの関係というのは、これはどのようにするというような方向性は何かあるのですか。

(事務局)

つまり、万代広場。

(佐々木オブザーバー)

いいえ。南口の。

(事務局)

先ほどから申していますように、今日3回目になりますが、たしかに今まで「バスタ」というキーワードが出てきたかもしれませんが、今まで、今日、まとめて資料3でお示しさせてもらったのは、いろいろな駅周辺整備をやっていく上で、今後、中長距離の足の長いバスも、やはり交通結節機能の強化をしていかなければならないだろうという方向をお示しさせてもらいました。資料4にありましたイメージ図ですとか、私どもの資料3の2枚目の左下の楕円ですとかありますが、あくまでも、細かい話については今後協議していかなければなりません、私ども市としましては、中長距離のバスターミナルの整備をまず進めていきたいということを、皆さん、その上でいろいろな意見をいただきたいという形で委員会を開かせてもらっていますので、タクシーもバスも、かなり細かい部分、興味はあろうかと思いますが、まだまだそれは、先ほどの観光バス、集約するのかどうかという部分も含めて、この方向性に沿ってこれからやっていかなければならないと考えています。

(佐野委員長)

ありがとうございました。とりあえずのイメージということで、詳細はこれからということだとは思いますが。

これからという話で、私も意見もあるのですけれども、私の理解が間違っているかもしれないのですけれども、バスタ新宿のタクシーは、あまり使われていないですね。バスを利用する人は割と運賃にシビアというか、なるべく安く行きたい人が多くて、そこからタクシーに乗り換えるというのはあまりなくて、新宿駅とかに行かれる人が多いと聞いています。確認したわけではないのですが、それぞれ特性があって、例えば新潟にバスタを作るときに、タクシーを全部入れて、それが駅から遠いと、あまり利用がなくなるのかなという懸念も少しあります。その辺は十分検討していただければと思います。

あと、昨日、新潟県の高速バスの委員会に出たのですけれども、そこでも、今、県内の高速度バスは、高速道路を下りて県庁とか市役所とか古町とかを回って駅まで来るというルート

でやっていますけれども、乗換えが可能、皆さんが嫌でなければ、駅に直結して、そこからBRTなどに乗って、そこから県庁や市役所に行っていただくというような案もありますし、その辺と、当然新潟交通さんとかバス事業者さんとか、県のそういう、それも一つの案なのでまだ決まってはいないのですけれども、そういったところも含めて、整合性を持ついい企画を作っていただければと思います。

ほかに何かございますでしょうか。

資料4ならびに資料5に関して、ご質問等、お願いいたします。ございませんでしょうか。

それでは議事5の意見交換に移りたいと思います。(1)から(4)までの今回の議事に関してご意見を、どこからでも構いませんのでお願いいたします。

(中牧委員)

北陸信越運輸局の中牧です。

資料1にスケジュールがあるのですけれども、第4回で基本計画(案)の策定ということになっています。いきなり4回目で案が示されて検討してそこでもう決定というようなことで、少し難しいのではないかと個人的には思うのですけれども、いかがでしょうか。

(事務局)

一応、今の計画でございます。もし必要があれば、また皆さんに集まっていただくのか、または書面で皆さんにお配りして確認していただくというような方法もございますので、この4回で確実ということこだわったことではなくて、4回程度ということですので、今の考え方でこのような形で進めていきたいと思っております。必要に応じて皆さんにご意見を伺うことがあるかもしれません。

(佐野委員長)

ありがとうございました。バスタの位置をここで決めようということがないと、かなり。

(事務局)

この場で決めるということで、位置などを決めたりするものではございません。

(佐野委員長)

どの程度まで、何を決めるかを教えていただければと思います。

(事務局)

やはり南口のほうの、大きな括りの中で、この辺に必要なだということころまでは、ある程度考えていければいいかと思っております。

(佐野委員長)

必要性の有無でよろしいのですか。必要性があるかないかでよろしいのですか。

(事務局)

そうです。

(佐野委員長)

それであれば、分かりました。

(佐々木オブザーバー)

位置決めの話はこれからということだと思うのですけれども、今、東京のバスタを見たときに、交通案内所、すばらしい施設の交通案内所があって、それから高速バスのお客様の待合室、それから案内設備があつたりとなっているのですけれども、皆さんご存知のように、新宿からすごい数のいろいろな路線のバスが出ているわけです。新潟も、新潟交通さんを中心にして高速バスがいくつか走っていると思うのですけれども、そこに入っていくのは、高速バスが入ってきたとして、とても新宿と比べるとバランスが取れないくらいのたくさん数があるといてもそのままなってくるのだらうと。そういうときに、中に入ってくる施設というのか交通機関というのか、そういうものは、例えば資料1のうちのほうに新潟Ma a S検討推進プロジェクトなどでもいっていますけれども、もしかすると乗合も入ってくるかもしれない、高速バスも入ってくるかもしれない、先ほど新潟交通さんが言った貸切も入ってくるかもしれないということでの基本的な施設というイメージなのでしょうか。

(事務局)

そういう施設規模も今の段階で決定しているわけではございませんので、今後、どれくらい必要なのかとか、それも含めて考えていかなければいけないと思っております。それは今後の検討になっていくと思います。

(和田委員)

新潟交通の和田でございます。

仮に、バスタというか、このバスのターミナルができるのは、おおむねいつごろのイメージなのか。相当先の話なのか、我々がもう定年してしまうような時の話なのか。それによって、さまざまな準備とかいろいろ検討があるということですが、だいたいどれくらいかというイメージはお持ちですか。

(佐野委員長)

目標でも構いません。

(事務局)

ご指摘のとおり部分がございまして、ご存じのように、令和3年度に線路が全部上り上がり。令和4年度に駅下の交通広場ができます。令和5年度に万代口の広場を整備するというようなところで事業を進めていきたいと考えております。そのほかに、周辺の幹線道路、下を抜ける道路の整備等を考えますと、まだ10年、20年というスパンで駅周辺の事業

をすることとなります。そうした中で、今、いつからいつに作るというようなところまで踏み込んでお知らせすることができない状況なのですけれども、他方、そのような状況がある中で、ぜひとも国のお力添えをいただきたいということで、昨年度来、市長以下、一生懸命動いているところでございまして、そういった状況も鑑みながら、早めに、皆様をはじめ、広く、こういったものをいつごろ作れますとお知らせできるように努力して参り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。やはり時期的なものが分からないと難しいところがあると思いますので、ぜひ早めをお願いしたいと思います。

ほかに何かございますでしょうか。

(田中(昌)委員)

陸海空の利便性を活かした世界と日本を結ぶということで、広域交通との結節機能の強化ということがよく打ち出されておられるのではないかと安心して、よかったと思っているのですけれども、やはり結節機能を活かすためには、そこは当然、人が流れてくることとなりますので、少し細かい話かもしれないのですけれども、人の動きをスムーズにするという意味では案内表示が欠かせないことだと思います。人の動きをスムーズに流動させるという意味でも、案内表示を見ていれば自然と目的地へ到達するような形での充実をお願いしたいと思っておりますので、よろしく願います。新潟港の接続や、新潟空港との接続などがありますけれども、それを活かすのはやはり案内機能でもあると思っておりますので、よろしく願います。

(事務局)

その辺につきましては、十分、必要だと思っております。多言語の表示とか、この辺も考えていかなければいけないと思っておりますので、その辺も十分考えていきたいと思っております。

(田中(昌)委員)

案内が分かりにくいまま重い荷物を持って行き来しなければならないと、そういうような声もよく聞いたりするものですから。よろしく願います。

(事務局)

承知いたしました。

(木山委員)

プレーカの木山です。

資料3に防災機能の向上と書いてありますけれども、現状、どの程度の防災機能を有して

いて、今回のこの計画の上でどのような施設をどのように機能強化していくのかとか、そういう場所を新たに設けるのかとか、周辺の建物とかそういうところに何かを求めていくのかとか、その辺のプランがどこかに、この4回の委員会の中で何か具体的なもので出されてくるのかどうか。その辺をお聞きしたいのです。

(事務局)

バスターミナルを作る中でそういう機能も、都心では帰宅困難者とかが出ておりますので、そういう面も含めて、食料の備蓄とかそういうものも考えていかなければいけないということで入れております。津波避難ビルとか、周辺にも指定されているところもあるようがございますので、そういうところも考えていかなければいけないと思っておりますけれども、バスターミナルの中にこういう機能も考えていかなければいけないかということで、言葉として入れさせていただいているというところでございます。

(木山委員)

ということは、この検討委員会で、何か具体的にこういうことをしましよととかというのは議論をしないということでよろしいですか。

(事務局)

そこまで今回の委員会の中では、具体的にになったときに、こういうふう考えたということで皆さんから集まっていたくのととは別に、市民の皆さんからご意見をいただくような形になると思っておりますけれども、そういう面では、具体的にになった段階で考えていかなければいけないと思っております。

(木山委員)

ということは、ここでは、機能の向上を目指してほしいということで、では、向上を目指すという具体的内容は、では別の委員会なり何なりを設置して、そちらで検討していただくということでよろしいのでしょうか。

(事務局)

具体的にになった段階でという形になってくると思います。

(木山委員)

分かりました。

もう一つ確認なのですけれども、田中局長もお見えになっているようなのですけれども、今回、このバスターミナルを含めたいろいろな配置換えをしたときに、空港までのリムジンバスのルートは、前回は質問したかもしれないのですけれども、今の段階では、けやき通りを使うというのが優先的に考えられますという話だったのですけれども、その考え方でよろしいのでしょうか。確認です。

(田中(昌)委員)

リムジンバスのポジショニングといったことはお聞きして、駅の真下、できるだけいいところ、雨にあたらず円滑にいくということ、結局それが駅と空港との結節強化につながって、空港への利便性にもつながるということで、それは、駅の真下のほうからということでお聞きしたのですけれども、そこから南へ回るのか万代口へ回るのかというのは、私というよりも新潟交通の和田部長さんのほうでしょうか。できるだけいいルートを期待したいと思っているのですけれども。

(和田委員)

決まっていないというか、要は、バスの頭をどちらに向けるかによると思いますので、現状、南口側を向けば、ただ、今、東跨線橋を上がって、もう1回明石通りを右に行ったりとか、少し複雑なルートをしていますので、

(田中(昌)委員)

それであれば、はじめから万代口から行けばよろしいかと。

(和田委員)

前に向けて、明石通りを右に曲がっていくほうが、一般論で言うと多分早いと思います。あとは番線調整が、やはり、この図で言いますと、まちな向う線のほうがもう少し太いということになると、そちらのほうに向ける車を増やさなければいけないので、そうすると、今の1時間に3本くらいの本数ですとどうなるか分かりませんし、運行上の問題なのですけれども、番線はこちらに向けるけれども、南口の中をぐるっと回って向こうへ行くとか、いろいろな運行形態が考えられますので。そこまで正直、検討していない状態です。

(田中(昌)委員)

私どもで申し上げれば、今、新潟駅ー新潟空港間が25分ですので、それが5分でも短縮できればこれは大きな効果だと思います。ぜひご要望したいということでございます。

(木山委員)

前日も多分申し上げたと思うのですけれども、けやき通りが、かなり道路空間が狭い中に大型バスがけっこう通ってくると、渋滞というほどの渋滞でもないのですけれども、たまに、土曜日とか日曜日の夕方になると、新幹線で帰宅とか利用する方も含めて、一般車両も含めてかなり今混雑状態が激しくなるので、この連続立体交差が終るとどれくらいスムーズになるかということがまだ想像がつかないのですけれども、かなり、車が渋滞する要因の一つにバスがなっているかもしれないので、その辺も併せて、スムーズな運行と渋滞緩和につながるような検討をしていただければと思います。

(新階委員)

本委員会の皆様、ご出席、どうもありがとうございます。

バスタ機能、高速バスのすべての線をどこまで集約できるかということは、今後検討していく中で、その空間の様子などを見ながらさらに踏み込んだの検討が必要だと思っていますし、それから、駅の南側辺りでということの方針を今回この委員会である程度方向づけただけだとありがたいと思いますけれども、ただ、遊休地、開発公社の土地がありますけれども、その周囲に更新時期を迎えた建物がいろいろあつたりしますので、そういう開発公社の貴重な開発用地です、先ほど資料4でイメージ図がありましたけれども、バスタ新宿ですと、JRの開発ビルと並列した形でバスタ機能だけで建物ができていると思うのですが、新潟の場合、バスタだけで開発公社の土地を使っていいかどうかというのは、新潟スタイルで言えば検討が要るかと思います。周囲の建物、状況も踏まえて、より効果的な土地利用を考えていく必要が、新潟ではあると思っています。

それから、駅前広場そのもの、先ほど万代広場との関係が和田部長からありましたけれども、新潟の例えば万代広場はよりオープンスペース機能を重視するという事でデッキをなくした経緯があります。交通機能だけではなくて、駅前広場にはそういう環境的な機能といえますかそういったものがあると思うのですけれども、新潟はそういうことを重視しているということもあって、南口広場でも、駅前広場のいろいろな機能をよく考えながら、駅舎とバスタをより近く結節するというのも一つの目的ではありますけれども、それ以外の機能もいろいろ考えながら、実際には検討を進めていきたいと思っています。

そういう中で、そういう細かいところはまた今後にゆだねるとしても、おおまかに、バスタ的なものを作っていくという方針をまとめていただけると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。これからいろいろ詰めていかなければいけないことが、多分、多いと思いますけれども、こういったバスタのような機能が南口には必要であるということに関しては、皆さん、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。何かほかにございますでしょうか。

ないようですが、事務局から何かございますでしょうか。

(事務局)

ありがとうございました。ここで、参考資料2として配布してあります「新潟駅・万代地区をつなぐ公共空間利活用社会実験」についてご紹介させていただきたいと思っています。

(事務局)

都市政策部都市計画課の石井と申します。社会実験の関係について、参考情報ということでお知らせしたいと思います。

お手元のチラシでございますけれども、新潟駅周辺における取組みとしまして、新潟都心の都市デザインにかかる社会実験についてでございます。この社会実験は、新潟都心の都市デザインの具現化に向けた取組みの第1弾といたしまして、新潟駅と万代地区を結ぶ副軸である弁天通商店街およびガルベストーン通りのルート上の弁天ルートにおきまして、道路の公共空間の利活用によって、休憩スペースのしつらえや催しなどで、まちなかと訪れる方々にとって居心地良く、歩きたくなるまちなかづくり、いわゆるウォークアブルシティの推進につなげていくものです。本日11月1日から17日までの17日間、弁天仮設駐輪場とその周辺道路におきまして、駐輪場の移設と一部車両通行止めも行いまして、また、この取組みに向けて、民間の若手起業家と商店街と連携して勉強会を複数回重ねて、新潟駅万代地区をつなぐ公共空間利活用実行委員会が立ち上がりまして、そこが中心となりまして、公民連携で社会実験を実施いたします。安心安全な歩行空間、優先の空間を確保するということとともに、平日はテーブル、いすを設置して居心地のよい空間を備えて、土日祝日などはキッチンカー、まちあるきイベントなどを催して、いつもと異なる空間に足を止めていただいて、改めてまちなかでの過ごし方を考える契機としていただきたいと思いますと考えているものであります。

また、実験結果の検証作業といたしまして、国土交通省本省、地方整備局、新潟国道事務所及び民間企業と連携しながら、ビッグデータを用いてスマート・プランニングを行うということなど、歩行者回遊のシミュレーションを実施して、来年度以降もこの効果検証をやっけていきたいということで、駅周辺の賑わい空間を創出、道路空間の再構築に関する取組みということで、まず第1歩を踏み出したということでの情報提供でございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。本日から開催するというので、皆さん、お時間があれば行っていただければと思います。

ほかに何かございますでしょうか。

ありがとうございました。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。

(司 会)

ありがとうございました

事務局からの連絡事項でございます。本日の議事録につきましては、皆様から内容をご確認いただきたいと思いますと考えておりますので、後日、議事録ができあがりましたら皆様に送付させていただきますので、ご確認のほど、よろしく願いいたします。

次回の委員会につきましては、後日、改めて皆様にご連絡、先ほどありましたように、どのような形で開催するののかも含めましてご連絡させていただきたいと思っておりますので、よろし

くお願いいたします。

以上をもちまして本日の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。