

■ 第2回 新潟駅交通結節機能強化検討委員会

日時：令和元年9月6日（金）10：00～

会場：新潟市役所本館6階 第4委員会室

（司 会）

皆様、おはようございます。

ご案内した時間より少し早いのですが、委員の皆様お集まりですので、ただ今から第2回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、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の桑原です。よろしく願いいたします。

早速ですが、お手元の資料の次第をご覧ください。まず、はじめに次第2の開催要綱の改正でございます。前回の委員会で私ども事務局からご説明したとおり、今回の委員会より、新潟市ハイヤータクシー協会の佐々木専務理事より本委員会のオブザーバーとしてご参画いただいておりますので、それに関する改正でございます。お手元3枚目ぐらいに本委員会の開催要綱の改正案がございますが、その裏面をご覧ください。裏面のオブザーバーの部分、新潟市ハイヤータクシー協会の専務理事佐々木様のお名前を入れております。佐々木専務理事におかれましては今回からのご出席ということで、簡単に自己紹介をお願いいたします。

（佐々木オブザーバー）

新潟市ハイヤータクシー協会の専務理事をしております佐々木と申します。どうぞよろしく願いいたします。

新潟駅は、新潟市において一番タクシー需要の発生源のあるところということで、その形状等が皆さんの日常のタクシーの利便性に非常に影響してきます、その形状等が。また、これから観光等をやっていくときにも、タクシー、バスも含めて全部連携が必要だとするとさまざまなものをそこに付け加えていく必要が出てくる、ということで、我々オブザーバーでもいいですからこの会への参加を希望していたところ、認めていただいたということで非常に感謝しております。建設的な話が進みますように、いろいろご協力していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

（司 会）

ありがとうございました。

続きまして本日の委員の皆様のお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に配付しております出席者名簿に代えさせていただきますのでよろしく願いいたし

ます。なお、委員の皆様におかれましては、意見交換の際など、発言の冒頭に所属とお名前など、自己紹介をいただきたく、よろしくお願いいたします。

続きまして本日の配付資料の確認でございます。次第をご覧ください。次第の中程より下、本日の配付資料を記載しております。ご覧いただいております次第が1枚、続きまして出席者名簿と座席表、あと、新潟駅交通結節機能強化検討委員会開催要綱（改正案）が1枚。資料といたしまして、まず右肩に資料1と書かれましたホチキス止めの資料がワンセット。A3で折り込んでA3の1枚になりますが資料1－1新潟駅周辺における乗り換えパターン表が1枚。右肩に参考資料1と書かれました資料と、同じく参考資料2と書かれました資料がそれぞれホチキス止めされて、二つで一つとなっております。不足は大丈夫でしょうか。

それでは続きまして事務局からのお願いでございます。本日は前回の委員会と同様の会議室を使用しておりますので、この後の意見交換などにおきましては、御発言の際に皆様の前に設置しておりますマイクのご使用をお願いいたします。使用方法ですがマイクの台座の部分にスイッチがあります。スイッチを押していただくとマイクのランプが点灯し、スイッチが入った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。ご発言が終わりましたらサイドスイッチを押していただき、マイクをオフの状態にしていただきたく、お願いいたします。それでは次第の3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。それでは委員長、よろしくお願いいたします。

（佐野委員長）

皆さんおはようございます。長岡技術科学大学の佐野と申します。それでは議事の進行をさせていただきます。

まず（1）第1回検討委員会について、事務局よりご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。よろしくお願いいたします。私の方から第1回検討委員会についてご説明させていただきます。

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ページを記載しておりますので、このページをご覧ください。はじめに表紙をめくっていただき、1ページをご覧ください。第1回委員会の再確認になりますが、本委員会は交通戦略プランの基本方針を踏まえ、広域交通との連携強化による交流人口の拡大や都心部の移動円滑化による賑わいの創造など、新潟駅のより広域的な交通結節機能の強化策を検討することとしております。検討に当たりましては、2ページにあります新潟都心の都市デザインですとか、3ページにあります駅前広場の整備の方向性、万代広場はまちとのつながり、南口広場は広域的なつながりといった整備の方向性も踏まえた検討をすることとしております。

また、4ページになりますが、本委員会は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ており、おおむね4回程度委員会を開催しまして、基本計画案を作成していきたいと考えております。

次に5ページをご覧ください。第1回委員会での主な意見としましては、新潟駅周辺で実施中の各事業の今後の工程を示して欲しい。観光の視点を取り入れ、今後の観光客の見込みなども踏まえた検討が必要。各交通手段の乗り換えが分かりやすくなる必要がある。長距離バス乗り場は、分かりやすい場所で待合環境が整っているとよい。といったものがありました。簡単ではございますが、以上が議事1、第1回検討委員会についてになります。

引き続きまして議事2新潟駅周辺の現状・課題について、議事3課題に対する政策の方向性についてご説明いたします。資料につきましては、引き続き、資料1の6ページをご覧ください。ここからは第1回委員会で御意見をいただきました観光ですとか交流人口拡大に関する内容となっております。6ページにつきましては、新潟県の総合計画になりますが、赤枠で囲ってありますとおり、総合計画における将来像の中に、多様な人や文化が交わる賑わいのある新潟を掲げており、新潟ブランド構築による交流人口の拡大や、さらなる拠点性向上により、多くの人々が集まる新潟県を実現するとしております。

7ページをご覧ください。こちらは今ほどの総合計画の中の将来像の、達成目標の一部となっております。この中で観光入込客数という指標がありまして、最終年度の2024年度における目標を8,200万人と設定しております。次に8ページをご覧ください。こちらは新潟県における観光入込客数の推移となっておりますが、おおむね約7,000万人程度で推移している状況となっております。

次に9ページをご覧ください。こちらは本市における、国の総合戦略とにいがた未来ビジョンと新潟市総合戦略の関係図となっております。赤枠の中にありますとおり、総合戦略の基本目標として、総合交流都市として拠点性を生かした交流人口の拡大というものを設定しております。10ページですが、この基本目標の数値目標として、2019年度の観光入込客数を2,220万人、述べ宿泊者数を225万5,000人と設定しております。基本的方向としまして、本市は高速交通網の結節点であることや、国際コンベンション施設などを有することから、本市の魅力の情報発信により、観光誘客ですとか文化・スポーツイベント等の誘致も図ることと多様な来訪者の獲得を図ることとしております。

続きまして11ページをご覧ください。こちらは本市の観光入込客数と述べ宿泊者数の推移となっております。観光入込客数、述べ宿泊者数とも増加傾向にあるということが分かるかと思えます。次に12ページをご覧ください。こちらは訪日外国人の推移となっております。新潟港へのクルーズ船の寄港実績は増加しているとともに、県内における訪日外国人の

宿泊者数も年々増加している状況となっております。ここまでが観光・交流人口拡大に関する計画ベース、目標、観光客数の推移に関する内容になります。

続きまして 13 ページをご覧ください。ここからは広域交通との連携強化に関する内容となっております。13 ページの図にありますように、新潟県内の広域交通拠点は、新幹線、高速バス等が集中する新潟駅が中心となっております。14 ページになりますが、その新潟駅の利用者数の推移となっております。新潟駅を発着する新幹線の運行便数は減少しているものの、新幹線の利用者数は増加していることが分かるかと思えます。

また、15 ページになりますが、こちらは新潟空港の利用者数の推移となっております。定期便の運行便数は近年増加しておりまして、利用者数、利用率ともに増加傾向になっていることが分かるかと思えます。次に 16 ページになりますが、こちらは新潟県内発着の高速バスの運行便数となっております。県内高速バスの運行便数は減少しておりますが、県外高速バスは増加している状況となっております。また、高速バス利用者数につきましては、近年はおおむね横ばいで推移している状況となっております。

続きまして 17 ページをご覧ください。こちらは第 1 回委員会でもお示ししましたが、新潟駅周辺における乗り換えをイメージした図となっております。各交通手段や地点を結ぶ矢印が乗り換えを表しておりまして、矢印の太さによってニーズの大小を表しております。続きまして 18 ページ目になりますが、こちらは資料 1-1、A3 横で同じ表を準備しておりますので、資料 1-1 の方をご覧ください。

こちらは新潟駅周辺における乗り換えのパターンを表に表したものです。縦軸が出発地と出発地から新潟駅周辺への移動手段となっております。そして横軸が到着地と新潟駅周辺で乗り換えて、到着地へと向かう移動手段となっております。また、青枠につきましては、現計画である駅前広場の計画で対応予定であるパターン、赤枠につきましては、現駅前広場計画で対応の予定がない乗り換えのパターンとなっております。枠内の着色につきましては、ピンク色が乗り換えのニーズがある、または多い、着色無しがニーズが少ない、ハイフンが記載してあるのがニーズがほぼないと考えられる乗り換えのパターンとなっております。なお、枠内の二重丸につきましては、バイパスですとか高速道路との位置関係などから、南口周辺での乗り換えがよいのではないかとという乗り換えのパターンとなっております。

この表の見方として、例えばですけれども、縦軸の出発地の一番下の方、市内とありますが、市内から移動手段路線バスで新潟駅周辺に来て、高速路線バスに乗って県外に向かうパターンにつきましては、現駅前広場計画での対応は予定がないということで赤枠になっていて、ニーズがあるまたは多いのではないかと考えられて、ピンク着色になっており、かつ高速バスでの県外への移動なので南口周辺での乗り換えがよいのではないかと考えられるパタ

ーンになっております。こちらは本来ならば数字的なものでニーズの大小等を記載できればよいと思うのですけれども、これは、あくまで事務局の主観ですとか感覚的なところがありますのでご了承いただきたいのと、ご意見等があればお伺いしたいと考えております。

今ほどの乗り換えのパターン表を乗り換えのイメージということで表したものが 19 ページになっております。これらの新潟駅周辺での乗り換えパターンのうち、赤線が新潟駅周辺での乗り換えがよいのではないかとというパターンになっております。次に 20 ページになりますが、こちらは新潟駅南口に今ある臨時バスターミナルを利用しているバスの分類になっております。横軸につきましては右の方に行くほど時刻表があるとか、定期的な発着がありまして、運行便数を把握しやすいグループになっております。また、横軸の中間ほどは、観光シーズンで多くなる観光商品型ツアーバスとか、大規模イベントシャトルバスなど、季節ものですとか予定された特定日に発着があるバスで、運行便数は一定程度であれば把握可能であると考えられるグループとなっております。横軸の左の方につきましては、運行便数を把握するのが難しいのではないかとというグループになっております。縦軸につきましては、上にいくほど対象者の範囲が広くなりまして、下にいくほど対象者の範囲が狭くなるというようなことを表している図になっております。

本委員会では、横軸の定期制が高く縦軸の対象性が広い、右上の方に近いグループから優先的に機能強化をしていけばいいのではないかと考えておりますが、この辺につきましてもご意見をいただければと思います。

これまでのような、事務局で考えている視点で見たときに、21 ページになりますけれども、新潟駅周辺の現状を見たときに、多くのバス停が新潟駅の南北に点在していると。市内路線バスにつきましては駅前広場整備によって集約されるものの、高速乗合バスのバス停は乗り換え時の不便さが生じたままとなってしまいます。また 22 ページになりますが、こちらで一部訂正がございます。左側の図の凡例のところ、エレベーター（駅構内）、エレベーター（駅構外）と、赤と黄色で、四角で記載があると思うのですけれども、（駅構内）と（駅構外）が逆です。すみません訂正をお願いいたします。もう一つは、図の中で西口改札というものがあるのですが、今、西口改札は一つ上のブロックの方に移動しておりますので、その記載も訂正をお願いいたします。21 ページの図、二つあるのですけれども、現状ですが J R から高速バスへの乗り換えの移動距離が長くなっているような状況です。次に 23 ページですが、バス待ち環境の状況として、特に高速バスのバス停の約 7 割がベンチや上屋等が未整備の状況となっているというところがございます。ここまでが広域交通との連携強化に関する内容になります。

引き続き 24 ページをご覧ください。ここからは都心部の移動円滑化に関する内容となっ

ております。新潟駅前から古町の間では、新潟駅前通りの自転車、歩行者交通量が最も多いものの、新潟駅周辺における自転車歩行者交通量は、2009年に比べ約9割に減少している状況となっております。25ページになりますが、駅前通りには横断歩道橋を利用した横断を要する箇所があり、バリアフリー未対応となっている箇所もある状況となっております。

次に26ページになりますが、新潟駅周辺の幹線道路では、平均旅行速度が時速15キロ以下となる場所が多く、慢性的に渋滞が発生している状況となっております。27ページになりますが、バス交通は新潟駅を拠点としておりまして、乗降場が新潟駅周辺に集中していることから、駅前通りの交通量のうち約4割がバス交通となっております、慢性的な渋滞ポイントが発生しているような状況です。併せて車道上での降車等、危険な状況も見受けられるときもあります。

次に28ページになりますが、新潟駅前通りの課題としましてバスの降車により車線が閉塞され、新潟駅前からの渋滞が東大通り交差点まで影響しております。また、渋滞末尾では追突事故が発生したり、一般車とバスが車線変更により交錯し危険事象が発生といった課題があります。

このような課題がある中で、次の29.30ページになりますが、新潟駅周辺における幹線道路の整備ですとか、万代島ルート線の整備を引き続き進めることとしております。整備のスケジュールとしては、2020年代中ごろからというスケジュールになっております。現在も幹線道路の整備を進めているところですが、引き続き整備を進めていくこととしております。31ページがスケジュールを表に表したものです。

32ページになりますが、新潟駅周辺の現状・課題をまとめたものになります。点在しているバス停ですとか乗り換えの不便さ、未整備のバス待ち環境、バス交通の集中による影響、周辺幹線道路の混雑といった課題がある状況です。

最後に課題に対する検討の方針ということで、説明させていただきます。広域交通との連携強化、都心部の移動円滑化で、それぞれ現状と課題をご説明させていただきましたけれども、それに対する検討方針としまして、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、都心部に流入する通過交通の抑制、道路空間の再構築・利活用といったところを検討の方針として考えていきたいと考えております。

以上で事務局からの説明を終わらせていただきます。

(佐野委員長)

ご説明ありがとうございました。

ご説明の中に県や国のデータもあるのですが、何か補足説明があるようでしたらお願いしたいのですが、いかがでしょうか。補足説明がないようでしたら、説明のありました内容に

ついてご質問をお願いいたします。

では私から、資料 1-1 で、それぞれ出発地と目的地の施設ごとに、どういう利用が多いか少ないかということということだと思えるのですけれども、普通に考えれば往路も復路も同じような経路で行くとすると、この表は対称行列になるはずですが、この表はそうになっておりません。どういうことを考慮してこうなっているのか、少しご説明いただければと思います。

(事務局)

先ほど鈴木からも話があったのですが、私どもの主観的なものもございまして、申し訳ない状況なのですけれども、細かなデータがないところで作っておりますので、この辺でまた、皆さんからどのような考えがあるのかなというふうに、逆に私どもお伺いできればと思っているのですけれども、私ども主観的と言っているのですけれども、私どもの事務局がプラカ2にございまして、その上から定点的に見ている状況で、どのような移動をしているのかということを見ておりまして、それで主観的ということなのですけれども、私どもの見ている人の流れでこのような状況があるのではないかと考えております。

(佐野委員長)

主観でも構いませんが、行きと帰りで明らかに違うトリップの例があればお教えてください。

(事務局)

一つ、空港リムジンだけは若干データがございましたので、それは参考にさせてもらったというのと、人の流れでしょうか、データの的には非常に少ないデータだったのですけれども、少しお待ちください。

(事務局)

先生のご指摘ですけれども、新潟市内ですとか比較的新潟市近郊にお住まいの方ですと、先生のご指摘のとおり往路と復路というパターンが同じものだと考えられますが、先ほどの表からもありましたが私どもが見ている中で、例えば外国人の方が新潟空港に入ってきて、新潟県内の観光地に立ち寄って、その後新潟駅まで送ってもらって、そのまま新幹線で例えば伊豆方面へ行くですとか、そんな状況もあるのではないかとということで、そこはあまり意識しないで表を作ってしまいました。先ほども言ったように、先生のおっしゃるとおり新潟市内ですとか、市外でも近郊の方は往路と復路は対象性がかなり強いのではないかと考えております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

皆さんの方からほかにご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

(田中(昌)委員)

新潟県交通政策局の田中と申します。

前回出ておりませんで、大変申し訳ございませんでした。

14 ページの新幹線の新潟駅発着の便数がありますけれども、減っていることをこちらでことさら取り上げるというのは、どういう意味がありますか。便数の減少というのは 2015 年に北陸新幹線が開業しても、便数調整程度で、そんなに影響のある減便ではなかったわけですけれども、こちらの方で減っていることを挙げるよりも、むしろ越後湯沢・新潟間の流動が北陸新幹線開業後も変わらず維持確保されているということを挙げておいた方が、新潟駅の機能が北陸新幹線開業後もしっかりと果たされているということが意味することができてよいのではないかと思ったのですけれど。

(事務局)

あまり意図的なものではなく、若干、1 本、2 本しか減っていないわけですが、利用者人数につきましては増えているというのを強調したいということがございまして、減便についての意図的なものはございません。特に深い意味はございませんので。

(田中(昌)委員)

特別意味がなければ、わざわざお示しすることもないのかなと、率直に思っただけです。

(事務局)

分かりました。ありがとうございます。

(田中(昌)委員)

越後湯沢・新潟間の流動が太くなっているという方を挙げた方がよいのではないかと思います。

(事務局)

分かりました。

(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。

(松平委員)

北陸地方整備局道路調査官の松平と申します。

資料 1-1 の表がなかなかぱっと頭に入らないので、理解しづらい、入らないところがあるのですけれども、ニーズが多いとか少ないとかというのも記載がありますけれども、例えば、インバウンドを考えるとニーズが少なくても大事にしっかり案内をしなければいけないパターンだとかいうものもありますし、それから、仮に通勤で毎日利用するパターンがマスとしてはあると思うのですけれども、その方とごっちゃにするのも分かりづらいかと思っ  
ていますので、これは今日参考というイメージ、そういう整理をしてみましたということで見

ていればいいということによろしいですか。

(事務局)

そうですね。議論の中の参考にさせていただければという形で、先ほど言いましたように私どもの主観的な作った部分もございますので、確かに通勤客の方につきましては、今回の中で電車とか路線バスが主だと思えますけれども、そちらの方である程度乗り換えの、今は大分ご不便をかけているところもございますけれども、今後解消されていくのではないかと考えております。

(佐野委員長)

ありがとうございます。量的なだけでなく、質的というか必要性があるところも見ていただけるような表になおし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。

(和田委員)

新潟交通の和田と申します。

またまた資料1-1の表について確認させてもらいたいのですが、二重丸がついている南口周辺での乗り換えがよいと考えられるパターンということで、二重丸を付けられた根拠というか、視点というかを教えてくださいませんか。

(事務局)

こちらも今の現状を参考にさせていただいて、二重丸を付けている状況です。現状としましては、南口では観光バスとか、新潟交通以外の県外の高速バスとか、そういう利用が大変多くなっておりますので、私ども上から見ている状況でこういう利用形態がいいのではないかと考えて二重丸にしているところもございます。ここに全部集約ということではなくて、南口で今の現状を見ている中での私どもの考え方という形でつけているというものでございます。

(和田委員)

そうすると、根拠というのは特にないということですか。

(事務局)

先ほど言いましたように、私どもの主観が入っておりますので、数字的なものをバックデータとして持っているわけではありませんので、主観的なものが入っているというふうに見ていただければいいかと。

(和田委員)

逆に言うと、今二重丸を付けられたということは、今のような場所のあたりがいいというふうにお考えということによろしいのでしょうか。

(事務局)

南口でバスの乗り換え等を考えていくとすると、私ども市の遊休地もございますので、その辺を考えてということになります。

(和田委員)

分かりました。

(佐野委員長)

現状とたまたま一緒かもしれませんが、先ほどのご説明だと足の長いのは南口で短いのは万代口というふうにご説明があって、それにのっかってというご説明ではだめなのですか。

(事務局)

足の短いというのは県内ということでしょうか。

(佐野委員長)

そんな記述があったような気がしたのですが。

(事務局)

確かに今現在の県内の高速バス、すべて万代口から出ておりますので、県内の高速バスというのはやはり通勤で使われる方も多ということで、古町とか新潟市役所とか県庁とかを回っていく経路になっているかと思えます。それを全部南口にもってくればいいのかというと、また規模的な問題もございますので、それは今現在の万代でも乗り換えの不便さは多少あるかもしれないですけれども、全部持ってくるわけにはいかないと思えます。

(佐野委員長)

分かりました。ほかに何か。

(事務局)

若干の補足でございますけれども、先生から今いただきました3ページの図面になりますけれども、改めまして新潟駅整備の方向性という中で、今回、南口にスポットをあてているということにつきましては、ご覧いただいておりますように、まちなかにつながるのは駅の万代口側、また広域的なつながり、その背後に控えております幹線道路網等を勘案した中で、広域的につながっていくのは南側というような整理が、第1回の委員会的时候にもご説明させていただいております。

またその前段として、駅周辺の計画を立てる段階でもこういった姿勢をもって施設配置等を進めているということもございまして、私どもの思いといたしましては、主に置くのであれば駅の周りの中で南側ではないか、他方、今ほど所長からありましたように、量的に不足する部分の扱い方というものも、今後どういった置き方がいいのかということも併せて考えていかなければいけないと思っております。定量的な済んでいないところが申し訳ないところ

でございます、そういったところが1点です。

先ほどから、マトリックスが話題になっておりますけれども、資料で20ページになりますけれども、バスの特性を整理した絵がありますけれども、実際冒頭申し上げましたように、駅周辺整備事務所というのが上から、今の観光バス用のバスターミナルを見下ろせるような場所にあるという状況がございます、主にバスの屋根が見えるのが、ここでいう高速乗合バス、県外線と言われるバスと、例えば旅行商品型のツアーバスといったものがあそこに集中しているといった様子がうかがえるという主観的な部分から整理した表でございます、今日に限らず、やはりここはおかしいのではないか、ここは二重丸がついた方がいいのではないかというご意見があれば、ぜひ事務局にお寄せいただければと思います。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。ほかにございますでしょうか。

(田中(創)委員)

新潟国道の田中でございます。お疲れ様でございます。

資料の趣旨ですが、24ページですけれど、新潟駅前の歩行者数が減っているというのを付けた割に、万代とか古町の方がすごく減っているというグラフをつける趣旨はどういう趣旨なのか、あまり減っていないようにしか見えないので、もし、本当に駅の周辺だけの資料にとどめるのであれば、古町とか万代が減っているということをわざわざここで出す必要がないような気が、逆に言うと古町は4割も減っているというふうに誘導する資料になって、そちらを何とかしなければいけないという話になってしまうような気がするので、駅の交通結節機能の話だと思うので、どちらかというそちらを外した方がいいかと思います。これをことさらに全部入れるのであれば、例えばバスが増えているのか減っているのか。バスに乗って動いている人が増えているのか減っているのかとか、自動車で動いている人が増えているのか、減っているのかということをやちゃんと見ておかないと、全体としては見えないと思ったので、ご指摘でございます。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。先ほど申しましたように、私ども意図的なことで載せたわけではないのですけれども、それらは気をつけさせていただきます。

(佐野委員長)

ほかに何かございますでしょうか。

(松平委員)

32ページ、現状と課題のところ、ちゃんと雪国の写真を付けていただいているのです

けれども、やはり日本海側のターミナル規模を考えるときには、雪の問題というか、そこはしっかり踏まえた中での検討が重要だとは思っていますので、そこは雪の意識は忘れないでほしいと思います。写真がちゃんとついているのでいいとは思いますが、そこはしっかり考えていかなければいけないというので重要だと思っています。

(事務局)

ありがとうございます。

バス待ちだけではないのですけれども、今、広場の整備をやっておりますけれども、雨とか雪に濡れないで移動できるようにしてもらいたいという意見もいただいておりますので、それを踏まえて考えていきたいと思います。ありがとうございます。

(佐野委員長)

ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問、ございますでしょうか。

(田中(昌)委員)

結局、南口からは足の長い線、万代口の方は都市内交通の部分ということですが、端的に空港リムジンはどこに入りますか。といいますのは、都市内交通でもあるのですけれども、その先のターミナルの新潟駅とそこから諸外国との玄関口の新潟空港を結ぶ路線なものですから、そのあたりはどちらになるのかと。そうすると発着のポジションがどこから出るのかというあたりがどうなのかと。

(事務局)

まだこれは確定ではないのですけれども、今現在は南口から出ておりますが、高架下をバスが通れるようになれば、今の南口のデッキの下に、ちょうど雨の当たらないぐらいの位置になっていくのかと、その辺は今検討している状況で、まだ確定ではございませんけれども、そのような形で、今考えております。

(田中(昌)委員)

真下ということですか。分かりました。

(事務局)

そうです。雨や雪に当たらない位置になると思います。

(田中(昌)委員)

ありがとうございます。リムジンバスの利便性を高めていくということで、空港アクセスの改善の一つの策になっておりますので、できるかぎり高架下からの発着ということで。結局それが新潟の拠点性を高めるということになりますけれども、市にとっても県にとっても両方とも利益になることですので、よろしくお願ひしたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。今現在、路線バスで万代口に着くと、長い連絡通路を歩いてくることになりますので、思い荷物を持っているのを私ども見ておりますので、その辺は解消されていくのかと思います。ありがとうございました。

(佐々木オブザーバー)

タクシー協会です。32 ページ、これはバスの課題ということでまとめられておりますけれども、タクシーの方もいろいろな課題を持っている。資料1-1を見ても、量が少ないせいかあまり乗り換え等十分になっていないのですけれども、例えばタクシー待ち環境とか、乗り換えの不便さがある。タクシー乗り場から出た後の信号系統の含みがある関係もあって、非常に出入りが不便になっている。これはバスも一緒ですけれども、それからタクシーが降車する際の降車する場所がない。

1-1に反映されていない部分とすれば、観光客が来て予約をする、それから待機して乗せていく、そういうスペースがない関係もあり、タクシーとして観光についてはほとんど利用できていない環境となっている。そういう、ちょっとバスを中心にまとめた資料の関係もあって、観光都市の交通の主役の一つとしてタクシーがあるが、その部分が資料から欠落しているのかなという気がしている。例えば駅の方から見ていただきますと、夕方とか早朝、三重、四重に停車して降車している、それからちょっと天気が悪くなると、バス停を待っているような形でタクシー待ちが出てくる。それから、今、外でやっているのですけれども、福祉タクシー、福祉関係者を乗せる場合があるとか、いろいろなところが現状で対応できないがゆえに目に見えていない部分があるということも把握していただいて、資料として反映していただければありがたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

私ども南口を中心に今データを整理しているところもございます。逆に万代広場の方を今後整備していく状況でございますので、それはまた、データに入れるような形で考えておりますし、また個別に、万代広場の中でハイタク協会と打ち合わせさせていただいて、信号の件につきましても、今、交通管理者とも協議しておりますので、今後打ち合わせをさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(佐野委員長)

タクシーもこれからは、以前よりも公共交通としての役割が期待されているところでもありますし、おっしゃっておられましたように顕在化しているものだけではなくて、潜在的なものも含めて計画の中に入れ込んでいただければと思います。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。

先ほど、県の田中局長からお話のあったリムジンの話ですが、前回の会議でもお話しさせてもらったのですが、バスのタイプというか種類ですけれども、前回確認させてもらったときには、いわゆる路線バスについては駅の下から出ますということで、今、認可をもらっている分という、リムジンバスは、形はああいう形をしておりますけれども、実は路線バスの種類ですという話であります。なので、駅の下から出るのはああそうなのだろうなと思ったのですが、先ほど足の長いバス、足の短いバスという話になってくると、足の短いバスというのは県内高速バスのことを言われているのだと思いますが、県内高速バスは万代口に残すというイメージでしょうか。つまり万代口にあるがゆえに市役所であるとか県庁であるとかという方を回るわけですけれども、南口にもっていくとそちらを回れなくなって、例えば長岡とか上越とかに向かうということになります。この辺はどういうふうにお考えなのでしょうか。足の短いバスも実は高速乗合バスになります。

(事務局)

先ほどお話しさせていただいたのは、南口から出て行くというのは長距離的なものと考えております。全部を南口に集約というのはなかなか厳しいと思いますので、県内高速は今のところ全部入れようとするとは相当な規模のバスとか、そういうものも必要になってきます。スペース的な問題もあると思いますので、今の段階は県内高速に関しては万代口の方、今後またどこかで集約できるかどうかは別にしまして、今の段階では万代の方かと思っております。

(和田委員)

そうすると、今のイメージは現状の県内高速バスが出発している場所というイメージをお持ちということですか。つまり、昔で言うところのブラザービルとか、今第三マルカビルですか、そこから長岡、上越、十日町、柏崎に出ているバスがあるのですけれども、そのイメージということになりますか。そうするといわゆる駅が、南口が後ろに下がったときには相当歩かないとそこに来れないということになりますか。

(事務局)

駅が上がってくるという中で、間もなくどれぐらいのバースが駅の下、または駅の周辺に配置されるかというのは、具体的に見えてくるようになります。そうした中で、実際今度は駅の下をくぐれるという状況が生まれる中で、いわゆる普通の路線バスの組み方、回り方という部分を絡めていただいた中で、実際、空いてくるバースといますか時間といますか、その容量によって下に入れる、今おっしゃられた県内なのか県外なのかも含めて、具体的に

は専門家である新潟交通と相談しながら進めるような段取りになっているかと思しますので、引き続き連携をとらせていただいた中で、いわゆる一般の路線バスとの兼ね合いといった部分も含めてご教示、また連携してご相談させていただければと思いますので、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。ほかにございますか。

(木山委員)

プラーカの木山です。前回、資料のお願いとして、新潟駅連続立体交差事業が終わったときの全体的なスケジュールというのは今回お示しいただきました。ありがとうございます。新潟駅の連続立体交差事業で、今の全体の話にもよりますが、キャパシティの話を前回させてもらったと思います。どれぐらいの想定で新潟駅を利用する、今の連続立体交差の中での想定なのか、マックスどれぐらいのキャパシティがあるのかということで、今のバス路線なども含めて全体的な考え方というのは変わってくるような気がしますが、その辺の数字というのは、今回お示しされていないのですが、それはなぜかというのが一つと、先ほど田中所長が質問された 24 ページに、新潟駅前の歩行者数が減少したという、これはなぜ減少したのかという理由が分かれば教えていただきたいというのが二つ目です。

このマトリクスも、イメージが湧きづらいので、もう少し数値化してもらって、先ほど言った、何を基準にもつかによって随分変わってくるような話だと思いますので、私はその一つの視点として、連続立体交差事業が終わった後の全体の許容量といえますか、利用者数予測のような視点があると、どこに何を配置すべきかの検討材料となると思われるので、その辺の検討もし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した。

数字で、なるべくならば定量的な、可能な範囲でやっていただければ。あとは乗客だけではなくバスとかタクシーの台数もある程度分かれば、議論が進みやすいのかと思います。

ほかにございますでしょうか。

(木山委員)

駅周辺の人口が減った理由というのは何かあるのでしょうか。

(事務局)

流動人口ですか。これに関しても細かなデータを持ち合わせていないのですけれども、なぜかというところまでは、もうしわけありませんがそこまで分析していない状況でございます。あと、キャパということですが、もともとそういう数字を持ち合わせていないと

いう、大変申し訳ないのですけれども、ただ、今現在の駅周辺の利用者数ということでは約7万5,000人程度を私ども数字的には押さえているという状況でございます。

(木山委員)

これも前回申しましたが観光や交流人口拡大しようということが目標設定にあるのであれば、許容範囲はどの程度で、そこから全体像を示して欲しいという話でしたが、なかなか出てこないという解釈でよろしいのでしょうか。

(事務局)

申し訳ございません。そのとおりでございます。

(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。

それでは議事4の意見交換です。ここでは、事務局より説明をいただきましたが、皆様から対策の方向性などに関してご意見、ご質問がいただければと思います。33ページに対策とか方向性があると思うのですが、もう少し、せつかく資料が三十何ページあるのに、課題と対策が非常にまとめられすぎているような感じもありますので、もう少し詳しくご説明していただいた後に皆様から意見をいただければと思うのですが、いかがでしょう。

(事務局)

私どもである程度方向性の検討、方針というふうには表示してしまっているところもあるのですけれども、今後、やはりバスを中心に今考えている状況でございますけれども、それ以外にも、先ほどハイタク協会からの意見もございましたけれども、ほかの視点からも見ていった方がいいのではないかという、その辺の意見もございましたら、いただければと思っております。

私どもどうも偏った形で資料をまとめたというのとは、申し訳ないところはございますけれども、いろいろな考え方もあると思いますので、その辺で皆さんからご意見をいただければありがたいと思います。

(佐野委員長)

分かりました。資料にとどまらずそれ以外も含めて皆さんの意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(木山委員)

ここで議論すべき内容かどうか分かりませんが、先ほど申し上げたとおり、新潟駅の利用者数のみならず、南口の方はかなり未利用地があるわけです。その未利用地の利用形態によって、新潟駅のキャパシティというのも随分変わってくるのではないかと思います。未利用地の再開発が例えば商業施設であったりイベントスペースであったり、そういうものによ

っては随分利用者数が変わってきますし、対象者もこの近隣の人だけではなく、かなり広域的な利用の仕方も考えるような施設をぜひ検討してほしいと思っているのですが、そういう想定をされた議論というのは市役所内部のどこかでされているのでしょうか。

(事務局)

確かに未利用地の対応でございます。全く議論していないことはないのですが、私どもの中では、駅周辺整備事務所としては、特別今のところは議論していませんけれども、市の中ではやっている部分もあると思います。全く議論していないということではなく、何らかの動きはあると思います。

(木山委員)

ありがとうございます。

今、駅前の万代口のほうで、マルタケが今建て替えをやっていますが、他にもマルカビルの一角など再開発の動きがないわけでは決してありません。昨年、未利用地の立地適正化計画を策定した経緯もあるものですから、そろそろ再開発を視野に入れた交通結節点強化という視点も少し入れてもらいながら、皆さんから議論していただくとありがたいと思います。

(加藤委員)

新潟市の加藤でございますが、今、伊藤所長がちょっと言葉を濁したところについて、まだ他都市の事例を調べたり、民間の力をどの程度お借りできるのかといったところを、事務的に勉強している段階ということで、ただ、そういったものが実現の方向にいくれば、今日皆さんにお集まりいただいている中でも一つ大きなインパクトになるというものが、あると思います。

(木山委員)

ありがとうございます。

前回申し上げましたが、アバが1,000室のホテルの計画が発表されたり、J Tの跡地を含めていろいろ動きがありますが、行政が持っている土地を、どのように有効活用すべきかという議論を深める場が必要ではないかと思えます。もし仮にコンソーシアムを組んで民間が手を挙げて、広域の人に対応できる施設の提案などがあつた場合はぜひ話を聞いていただくタイミングもあるのではないかと考えていますし、結果としてこれは企画ありきなのか、あくまでコンペで採択されるものなのか、その辺のルールというのはまだ分からないと考えていいですか。別の話をしていて申し訳ありません。

(加藤委員)

いずれは関係してくることになると思いますけれども、今、その入口の少し前で、どちらに行こうかと考えている状態ということでご理解いただければと思います。

(木山委員)

すみません。

我々民間サイドから見て、連続立体交差事業をやったことによって、投資環境が徐々に整ってきているのではないかと考えております。そこはある程度想定も含めて駅の周辺の環境整備を考えていくべき時期ではないですかということでもあります。先ほどのマトリクスの話もそうですが、もう少し数値化できるものがあれば数値化していただいて、有効かつ機能的な使い方というものを、バスに限らずタクシーもそうですし、一般の車両も含めて考えるべき時期に来ていると思います。例えば今、リムジンバスはやき通りを走っていますが、あれは普段利用している人聞かると迷惑とは言いませんが、混雑の一つの要因となっているので、もう少し効率的な運行方法もあるのではないかと。そういうことも含めて連続立体交差事業の効果というのはいろいろあると思いますので、しっかり検討していただいて、分かりやすくかつ利便性の高い駅周辺にしてもらえるとありがたいと思います。長くなってすみません。

(佐野委員長)

ありがとうございました。よろしくお願ひしたいと思ひます。

(事務局)

ありがとうございました。

私も整備することによって民間投資されるというのは非常にありがたいことです。それも目的でございますので、今後、道路整備を含めて遅れている部分もありますので、事業の方はしっかり進捗させていき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。

ほかに対策の方向性などについてご意見ございますでしょうか。

(佐々木オブザーバー)

タクシー協会の佐々木です。

課題に対する検討ということが書かれていますので、これまで検討されてきたことで、話をされているのかもしれませんが、あえて一つ言いますと、私のように県外をずっと歩いてきた人間からすると、南口って何があるんだろうか、万代口って何があるんだろうかという関係性がよく分からない。例えば、貸し切りバス、それからイベントバス、そういうものが入ってくるところが例えば南口だと、それから、高速バスとか大きな流動性のあるところに対するバスがどこだよと、路線バスがどこだよとかいうコンセプトがあれば、そこにはめていくと、何となくお客さんとすれば貸し切りバス、ツアーバスに行くのだから南口に行

けばいいとか、路線バスであれば北口にけばいいんだよねとか、そのように分かりやすくなると思うのです。

ところが今は、ある特定のものがどこにあるかという見方でしか行けなくなっている。だから先ほどから出ている飛行場行きのバスがどこに整備されているかということで、乗り場が変わってくる可能性もあるかと思うのですけれども、南口なら南口というのはターミナルであったとしても、あくまでも貸切だとかツアーバスだとか、その他諸々の、定期路線以外のものが入ってくるのだというふうにきちんとコンセプトをまとめていくと分かりやすくなっていく。業者も分かりやすい。それから路線バスに対してはここ、それから高速バスはここと分けると、バスタが階によって、タクシーが2階でしたか、1階が路線バスで、3階が貸切とかとすみわけされているような、利用者にとってもすごく分かりやすいような分離もできていくのだと思います。

検討の方針の、交通ターミナルの機能の充実というのは、そのとおりだと思うのですけれども、その中に利用形態による使用場所の特定というか分離化ということも概念として入れていただければありがたい。

(事務局)

ありがとうございます。

どういう形になっていくか、まだ見えていないところもございますので、今後考えていく中で、意見を踏まえた中で考えていきたいと思っておりますので、ありがとうございました。

(佐野委員長)

ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

(小椋委員)

北陸信越運輸局の小椋でございます。

それぞれのモードを駅周辺どこに置いていくかという問題を議論しているわけですが、スペースの関係もあるのでどうしても円滑に乗り継ぎできる場所、少し歩かなければいけない場所、そういったところが出てくると思います。そういった中で、少し離れてしまうようなところというのは、資料 23 ページに書いてあるベンチとか上屋の設置に加えて、移動がより円滑にできるように、段差ができるだけないような形にするとか、あるいは、移動ルートを上屋等の整備によって環境を整備していくとか、そういったところもぜひお願いしたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

(事務局)

当然段差のない、移動しやすいというのはあたり前でございますし、新潟の特性でございます雪とかそういうものも考えて、そういう環境を含めて、広場整備等も含めて整備してい

き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。ほかにございますでしょうか。

難しいかもしれませんが、移動が長くなるようなところはエスカレーター、上下ならエレベーターなり、あと動く歩道なり、一応検討を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。ないようでしたら、全体を通して何か言い残したことがもしあればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(木山委員)

この議論と直接関係ないかもしれないのですが、JRはじめ今県の方でミニ新幹線などの話題があります。県から田中局長がお見えになっているのでぜひ聞きたいのですが、先ほどの広域というとらえ方の中で、鶴岡、山形方面に対して、規格の高度化というのも含めてどのような検討が今なされているのか、教えていただけるとありがたいのですが、新幹線というモダルを使う場合は、今の車両でそのまま行くのではないと思うのですが、今の車両のまま行く想定でものごとを考えているのかも含めて教えてもらえると助かります。

(田中(昌)委員)

県の取組ということについては、JRの三本室長さんには後で補足があれば話していただければと思います。

県北の方でいえば、まず羽越新幹線。整備新幹線で整備計画路線の昭和47年組が終わって、さあ48年組だということで、羽越新幹線は、富山を起点として青森までの基本計画の中で、そのルートはまだ決まっておらず、まだ基本計画の段階です。これを整備計画に格上げするために必要な調査を早めてくださいということで今、国に要望しています。その要望とは別に、県の方で独自に何か、国の方も非常に財政が厳しい中で整備手法をどうしようかということをお考えあぐねている部分もあるので、そこを県の方で山形とか福島と一緒にプロジェクトを作って、何か提案できないかということで検討しているという状況でございます。

それと同時に、北陸新幹線と上越新幹線の間の新幹線のミッシングリンクになっているような上越エリアと長岡エリアをどうするかというようなところも、従前はJRの方でフリーゲージトレインを敦賀開業に合わせて、JR西日本の方でフリーゲージトレインを入れるということだったのです。それが九州新幹線の方では最終的に頓挫してしまったということで、新たに、昔ミニ新幹線とかフリーゲージトレインを含めて検討していたものをもう1回再検討しようということで、今取り組んでいます。いずれもまだ検討に着手したところで夢を膨らませていくというそういう段階でありまして、まだ何とも、絵が実現するかどうかというのは分からない、全く勉強会レベルということになります。ただ、費用ですとかそういったも

のは莫大なものがかかりますので、こういう財政状況の厳しい時ですが、今できることをやって、将来につなげていくというようなスタンスでやっております。

(木山委員)

それはやはり利用者目線で見ているのか、費用対効果で見ているのか分からないのですが、新潟県の観光客を増やしましょうという視点に立つともう少し広域の、特に県北の方からの流入客をいかに増やすかというのは大きな課題だと思います。

知事も最近このことをおっしゃっていると思いますが、この議論を進めるために、経済同友会や商工会議所は、県と協議できる立場であると思いますので、ご検討いただければと思います。

(田中(昌)委員)

同友会のインフラ推進委員会ですとか、そういう部会の場合なども利用して意見交換をさせていただきながら取り組ませ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。ほかに何かございますでしょうか。

最後に事務局からお伝えすることはございませんでしょうか。

(事務局)

さまざまなご意見をいただきありがとうございました。いわゆる内々の移動の部分ですとか、潜在的に必要な部分といった視点が欠けたような資料になってございました。ご指摘を踏まえてさらにいいものを生み出せるような方向で、資料の考え方をただすようにしながら作業を進めてまいりたいと思いますので、引き続き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。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

たくさんのさまざまなご意見、ありがとうございました。

本日の会議録につきましては、後日ホームページなどで公開することとなっております。会議録を作成いたしましたら、前回同様皆様から内容のご確認をいただきたいと思いますと考えておりますので、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。