

## ■ 第2回 新潟駅万代広場等整備検討委員会

日時：平成29年11月27日（月）15：00～17：20

会場：新潟市役所本館3階 対策室1

（司 会）

定刻より少し早いですが、皆様お集まりですので、ただいまから第2回新潟駅万代広場等整備検討委員会を開会したいと思います。

私、本日の進行を務め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。

それでは、会議に入る前に、配布資料の確認をいたしたいと思います。お手元の次第の下のほうに、配布資料の一覧を記載してございます。見ていただいている次第が1枚、続きまして出席者名簿、座席表、そして当委員会の開催要綱、A3判で新潟駅周辺の現況図がございまして、続きまして、ホチキス留めしてあります、右上に資料1と書かれた3ページの資料、資料2と書かれまして20ページの資料、ホチキス留めしてあります資料3と書かれた9ページの資料、最後、次第にはございませんが、本日欠席される窪田委員から事前に意見をいただいております。その事前にいただいた意見ということで、1枚用意しております。資料の不足等は大丈夫でしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、本日の委員の皆様の出席状況ですが、本日、委員の窪田委員におかれましては、所用のため欠席でございます。今ほど説明させていただきましたように、事前にご意見をいただいております。それから、オブザーバーの皆様及びコンペの設計者の皆様の出席状況につきましては、お手元の出席者名簿に代えさせていただきたいと思います。

それでは、続きまして事務局より、次第にあります2番について、本委員会の開催要綱の改定について報告させていただきます。お手元の開催要綱をご覧くださいと思います。

今回第2回委員会より、オブザーバーといたしまして新潟県警察本部新潟市警察部長の森田正敏様よりご参加いただくことになりましたので、要綱を改正しております。

続きまして、本日の委員会の公開についてでございます。前回の第1回委員会につきましては公開で行いましたが、本日の第2回委員会につきましては、議論いただく内容につきまして交通事業者との協議がまだ未了の案件がありまして、決定していない事項が数多くございます。このことから、この決定していない事項を多く取り扱う内容につきまして議論を予定しておりますが、本委員会での議論の内容を公開いたしますと、正式案、あるいは最終案と誤解されかねず、交通事業者の権利やいろいろな調整を害する恐れがあることから、今回、

第2回の委員会につきましては、新潟市情報公開条例第6条第3号のアに掲げる情報に関するものということで、事業者の利益を害する恐れがあるものに該当するため非公開とさせていただきますので、よろし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。

(佐野委員長)

それでは、次第に従いまして議事を進めたいと思います。まず、①と②を併せてご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(事務局)

それでは、引き続き私から説明したいと思います。失礼ですが、着座にて説明させていただきます。

お手元の資料1をご覧ください。資料1につきましては、目次的な資料になっております。資料1の1ページ目でございますが、第1回委員会の振り返りということで、前回と同じ内容のものを記載しております。本委員会で議論するポイントとしまして、目指すべきまちづくりとして「新潟を象徴する空間デザイン」、「人が憩い・集う広場の空間・動線整備」を行っていくという方針のもと、万代広場整備の基本的な考え方として五つ挙げております。一つ目は、コンペ最優秀賞受賞作品の基本コンセプトは尊重し、継承する。2番目、高架下交通広場及び接続するバス進入路は現計画とする。3番としまして、歩行者動線計画は、駅と万代方向のスムーズな動線を確保する。4番としまして、周辺の民間建築物更新との連携を考慮し、将来的なペDESTリアンデッキの可能性は排除しない。5番としまして、新潟を象徴する空間デザインの演出方法を具体化する。という基本的な考え方のもと、本日の議論をお願いしたいと思います。

続きまして、資料1の2ページをご覧ください。前回の第1回委員会で多くのご意見、ご質問をいただきました。主なものにつきましては、目次的に1番から9番まで振っております。これについて、まず最初に資料2で説明をいたしたいと思います。

資料2をご覧ください。前回の委員会でいただきました主な質問につきまして、資料2で整理してあります。まず、資料2の1ページになります。万代広場の利用状況についてでございます。この内容につきましては、赤は歩行者動線、その他の色は自動車関係の動線と、それからそれぞれの交通量、あるいは乗降者数となっております。着目点としましては、赤の歩行者の通行量につきましては駅から西側に向かう動線が多く、特に一番左側の弁天通の往来が最大の通行量となっております。青色の自動車交通量につきましては、西から東への一方通行道路、広場附属菱潟線ですとか、広場附属佐源太線の一般車の割合が多くなっております。東大通につきましては、真ん中になりますけれども、交通量が8,000台強となって

おりまして、片側4車線の道路に対しては比較的少ない交通量となっております。

続きまして、2ページ目をご覧ください。同じく南口広場の利用状況についてでございます。赤の歩行者につきましては、広場中央による1階、2階の往来が多い状況となっております。また、オレンジ色の矢印の送迎車に関しては、万代広場の2倍近い利用状況となっております。特に送迎車両の降車場の利用が多いという状況となっております。

続きまして、3ページ目をご覧ください。現在の歩行者動線の状況の図面となります。左側が1階部分、右側は2階部分となります。図面の中、緑色の部分は、鉄道施設の範囲や店舗の範囲を示しております。赤い色の矢印が24時間対応の歩行者動線、青色が鉄道の始終電、または店舗の営業時間に通行可能なところを示しております。丸のある箇所が昇降施設となっております。1階と2階で同じ番号を振っております。そのほか、四角の部分につきましては、隣接する建物との接続の位置を示しております。1階レベルでは、駅舎内は始終電、または店舗の営業時間帯のみ通行が可能となっており、南北を通り抜ける通路は現在ございません。2階レベルでは、西側連絡通路が24時間通行可能となっておりますが、それ以外は駅舎内も含めまして始終電または店舗の営業時間帯のみの通行が可能となっております。

続きまして、資料2の4ページでございます。新潟駅周辺の自転車の利用状況についてでございます。水色が現在の駐輪場を示しております。万代側には石宮地下駐輪場が約1,000台分、南口側は主に仮設の駐輪場となりますが、3,100台分の駐輪が可能となっております。南口の仮設駐輪場につきましては、在来線の高架化後に集約して、その鉄道高架下に配置する計画としております。また、レンタサイクルにつきましては、レンタサイクルステーションが万代側、南口側にオレンジ色の丸で示しておりますが、1か所ずつ設けられております。

資料の右上、少し図面が小さくなりますが、新潟駅周辺の自転車の走行空間整備についてでございます。新潟駅の左側になりますが、30番のところの黒の実線につきましては、自転車の専用通行帯が整備済みとなっております。その左隣にKと書かれた新潟鳥屋野線の笹出線までの区間は、現在自転車道という形で整備を行っております。また、駅前につきましては、啓発路線となっており、主に歩道は歩行者優先と表示したステッカーを路面に貼り、歩道空間における注意を喚起している状況でございます。

続きまして、5ページ目でございます。4番の南口の中央広場の利用状況についてまとめた資料となります。南口広場につきましては、平成21年9月に供用開始されました。その後の主な南口広場中央部分の利用目的ですが、イベントや移動販売となっております。飲食販売やキャンドルナイトなど、平成28年度では延べ日数として217日、この217日というのは、一日に二つの団体の利用があった場合は2日としてカウントしておりますが、実際

に利用された日数としましては、備考欄に記載しております 124 日利用されている状況となっております。

続きまして、6 ページ目、5 番の新潟駅周辺の低未利用地の状況についてでございます。現在、新潟駅の周辺には、新潟市土地開発公社が所有している用地がございます。それぞれ丸番号が振ってありますが、現在の利用状況と面積につきましては、左側の表に整理した状況となっております。

続きまして、資料の 7 ページと 8 ページになります。前回の委員会で駅舎から東大通の眺望というお話がありましたので、資料の 7 ページにつきましては、将来的な駅舎 2 階、ペDESTリアンデッキの高さ相当から現在の東大通を望んだ写真となっております。7 ページ目につきましては、現駅舎のデッキ高さ相当階から新潟駅方向、新潟駅に向かってくる東大通の車線を正面に撮影した写真となっております。同じく 8 ページにつきましては、反対側、東大通の古町方向車線を正面に撮影した眺望となっております。

続きまして、資料の 9 ページと 10 ページになります。これは、万代広場における南北のペDESTリアンデッキの取扱いについて、平成 26 年度に見直しを行うにあたり、市民ワークショップにおいて示した資料となっております。9 ページでは、新潟駅の乗降者数ですとか、歩行者の横断者数、自動車交通量などを整理しまして、10 ページ目になりますが、その整理のうえで立体的に歩車分離をせずに一般的な信号機制御による交差点とした場合でも、大きな交通渋滞の発生はなく、歩行者は安全に交差点を横断できるとして計画を見直すこととし、当面は南北のペDESTリアンデッキの整備は行わないこととしております。

続きまして、11 ページになります。11 ページにつきましては、地下の施設についてでございます。本日準備した資料につきましては、これは平成 10 年に公表いたしました新潟駅周辺整備基本構想の検討を行った際の資料でございます。東大通から弁天線まで地下道を通すとどうなるかという検討資料となっております。結果としましては、すでにあります新幹線高架橋の杭が約 20 メートルの深さまであり、さらに左側に新幹線構造物の側面図を表示しておりますが、群杭という形で、かなり密に杭が入っております。それを避けるためには、約 25 メートルくらいまでの深さを掘る必要があり、これが建物の 8 階相当となります。その条件のもと道路の線を書くと、北側の明石通、南側の笹出線の部分は接続が困難、あるいは明石通、笹出線の東西方向の動線が確保できないということもございまして、費用面も含めまして現実的ではないということで整理されております。

続きまして、12 ページ目以降でございます。12 ページから最後の 20 ページ目になります。前回ご議論をいただいた中で、やはりイメージが湧かないということで、12 ページに示しておりますそれぞれのアルファベットで示された方向につきまして、現計画でのイメー

ジを表示しております。主なものといたしましては、13 ページ目をご覧ください。13 ページ目が視点Aということで、西側から広場を見た状況、14 ページ目が駅の正面から東大通方向、どちらかというと駅を背にして広場を見たイメージパースとなっております。また、資料を飛んでいただきまして 17 ページ目、視点Fですが、これは、駅前広場の西側から、今回メインで議論していただくこととなる一般車の整理場を見たイメージ。最後、20 ページの視点Mにつきましては、弁天通から万代の広場を見たイメージとなっております。

以上が、前回の第1回委員会でいただきました主な質問、あるいはご意見に対応した現況、あるいは検討するにあたりまして参考としていただきたい資料となります。

それでは、続きまして、再度、資料1の3ページをご覧ください。資料1の3ページですが、本日の委員会でご議論いただきたい内容を整理しております。一つ目としましては、次第の意見交換にもございますが、駅からまちへの歩行者動線の考え方について。駅・万代地区、駅・万代島の歩行者動線を意識した広場計画について。二つ目としまして、駅前広場における交通機能、施設配置等についてということで、南北駅前広場の役割分担ですとか位置付け、あるいは送迎車・タクシーの動線、円滑な交通処理について。三つ目としまして、東大通の望ましい道路空間の構成についてということで、新潟の顔として来街者をお出迎えする道路として、万代広場と連続性をもった、歩きたくなる道路空間となるための方策。この3点について、本日はご議論いただきたいと思います。

それでは、資料3をご覧ください。まず再確認ということで、1 ページ目には基本的な考え方もお示ししましたが、万代広場の整備計画策定時における基本コンセプトを尊重し継承するという点について、今一度基本コンセプトについて詳しくご説明したいと思います。これにつきましては、設計者の堀越様から説明をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

(設計者：堀越)

このページは、私、設計チームの代表であります堀越から説明させていただきます。

まず、基本コンセプト、コンペのときの主に大事にすべき内容として三つのポイントが書かれております。この図面で言いますと万代口と南口ということで、まず「都市の庭」としての広場ということです。今回、コンペのときも、駅の位置は新潟の中で非常に重要な位置に面していると我々は考えておりまして、南の鳥屋野潟と古町、それから信濃川、萬代橋と、都市の中で新潟は将来的に南北に当然発展すべく性質の違う場所、いわゆる自然溢れた南側と、古くからの歴史ある商業的な中心と、そういうものが、今は駅によって分断されているのではないかと。コンペのときにです。ですから、市民の意識としても、南と北が、実は両方に玄関があるということを示したいということが一つの大事なポイントでありました。し

かも、その場所が「都市の庭」というか、人々が集まりやすい場所としての位置というのが大事だということで考えております。

「都市の庭」という概念なのですが、実はこのように真ん中、この当時、今から十数年前ですけれども、駅前広場というのはどうしても駅を降りると車とバスしか見えない殺風景な風景が多かったのです。ですから、我々のチームとしては、駅に降りたらまずはその都市が迎えてくれるような広がりをもった場所が必要だということで、中心に、南口も万代口も緑溢れる空間、ただ、この緑が溢れると言いましても、ポイントは、「緑の天蓋」と我々は呼んでいまして、地上部分がきちんと、人々がいろいろな利用ができるような場所として考えています。ですから、緑は上のほうに高い天蓋というか、大屋根として存在する。ですから、人々がここを自由に使えるような場所としての広場を真ん中にもってこようというのがコンペのときのものでした。

この都市の軸として南北をつなぎたいわけです。当時からもJRのところは将来の計画がどうなるか分からないということでしたけれども、ただ当然、こういうところは1階においてもつながっていくだろうと。いくら商業施設があろうと、それは逆に賑わいとして、それも活かしながら、南北が循環できるような新潟の大きな人が集まれる場所がここに生まれるということが、逆に南北の都市軸を意識するうえでも大事ではないかと考えております。そして、ここからさまざまな方向に行けるような、その出発点となるような広場を真ん中にもってこようということです。

ですから、この3番目にあります「人を癒し、賑わいの絶えないプラザ」というものが、水と緑と光に溢れた広場ということで提案しております。これが当時のコンペのときの模型です。緑がありましても、かなり上のほうに緑がありまして、下は自由に使える。そして、当時はデッキがありまして、そのデッキによってまちにつなげていく、都市につなげていくと同時に、デッキもさまざまな、これは万代口ですけれども、新潟のいろいろな方向に、万代の方とか、弁天の方とか、広がっていくようなイメージをもったデッキを提案しております。

そのように、基本コンセプトとしては、駅を降りたときに新潟に関しては本当に人々を迎え入れてくれるような、大きな場所が生まれるということが非常に重要な特徴であると考えております。ですから、実際駅舎の屋根も、提案としてはこの部分が明るくなるような、木と緑の空間というイメージだったのですけれども、コンペ上はそういうことでしたけれども、実際には少しご協力いただいて、この部分は明るい駅舎の空間になってくる予定です。新幹線は、今後直すときにはそのようにしていただきたいと思っておりますけれども、そういう形で全体で南北が一体となった場所ということを狙っているというのが、今回の案でございます。

大体の概略は、以上でございます。

(事務局)

ありがとうございました。今ご説明いただきました基本コンセプトを尊重、継承するということを踏まえながら、今後の委員会では、歩行者動線の考え方について、そして新潟らしさの表現、新潟を象徴するデザインの演出方法についてご議論をお願いする中で、本日は、歩行者動線の考え方についてご議論をお願いしたいと思います。

それでは、資料3の2ページ目をご覧ください。資料3の2ページ目なのですが、現在、パンフレットなどで公表している計画につきましては、平成26年度に行いました南北のペDESTリアンデッキ見直し後の計画となっております。先ほどの資料2の9ページ、10ページのように検討した結果、南北のペDESTリアンデッキは当面整備しないという計画とし、現在は駅舎と併行に繋がる東西のペDESTリアンデッキの基本設計を行っているところですが、現在の計画における課題を資料3の2ページ目に示しております。

中央部における昇降施設につきましては、駅舎内ですとか高架下交通広場における昇降施設の配置計画が概ね決まったことから、広場内に必要な昇降施設を見直す必要があるのではないかと。また、南北方向に向いているエスカレーターや階段は、屋根や壁で全覆いすることによりまして、降雪時の吹き溜まりや落雪の危険性があるのではないかと。また、東西の昇降施設、広場の東側と西側の昇降施設につきましては、空間が狭く、設置には工夫が必要ではないかという課題が平成26年度以降の検討で挙がっております。また、資料下の青い囲みで書いておりますが、ペDESTリアンデッキの柱の間隔につきましては、在来線高架橋の間隔に合わせて12.5メートルと計画しておりましたが、密に感じられ空間の広がりを感じにくいのではないかとという課題も挙がっておりました。

このような課題を踏まえまして、これまで検討してきた一つの案としまして、続いて資料の3ページ目をご覧ください。中央部の昇降施設についてですが、降雪時における課題を解消するため、大屋根の下に昇降施設を収め、かつ1か所に集約して、広場の中央部で1階と接続する向きの設置とするという計画をしております。また、広場の東側、西側の昇降施設につきましては、隣接する民地の今後の開発動向を踏まえて昇降形態を検討することとしております。そして柱のスパンにつきましては、過度に柱が太くならないことを確認しながら、開放的な空間とするために、12.5メートルから1本飛ばした形、柱のスパンを25メートルとして現在検討を進めております。なお、中央部の昇降施設に関しましては、今後、中央部分の広場のデザインの状況によってもかなり関連が出てくることも考えられます。

続きまして、資料3の4ページをご覧ください。今ほどの検討状況と、現在の計画段階で

の歩行者動線についてまとめた資料になっております。これにつきましては、万代広場の整備が完了する平成 35 年度ころを想定した歩行者動線の計画でございます。左側が 1 階、右側が 2 階レベルとなっておりますが、まず左側の 1 階レベルでは、高架下交通広場で 24 時間南北を横断することができるようになります。駅舎内につきましては、店舗の営業時間帯で南北を通行できることと計画しております。右側の 2 階レベルですが、駅施設の東西に改札口ができて、そこから南北に向かうコンコースができる計画となっております。また、高架下交通広場へ通じる昇降施設までの通路も考えられています。2 階レベルにつきましては、鉄道の始終電の間が通行可能と考えております。

このような歩行者動線を意識した今回の万代広場計画の見直しのポイントを、次の資料 5 ページにまとめてあります。歩行者動線を意識した見直しのポイントということで、駅からまちへの歩行者動線の考え方、駅前広場における交通機能、施設配置等についてですが、まずは駅から万代地区、あるいは万代島方面へと自然と足が向く仕掛けが必要ではないかと。例えば、中央広場部分から連続した半島状に広場空間を出して、連続する動線を確保してはどうかと。その空間は、駅、あるいは弁天通からランドマーク的目印となること、あるいは駅とまちをつなぐ動線上の節目としての役割をもたせられるのではないかとという案を事務局で考えております。

イメージ図としては、資料 6 ページになります。「駅とまち」と真ん中の下に書いておりますが、そこから万代地区、あるいは万代島方面へ向かう動線、特に万代地区へ向かう動線につきましては、先ほど説明いたしました中央の広場部分から連続した半島状の広場空間を設けられないかということで考えております。本日は、この考え方についてご意見、ご議論をいただきたいと思っております。

続きまして、資料の 7 ページ目をご覧ください。7 ページ目につきましては、駅前広場における交通機能、施設配置等について整理しております。現在、万代広場の西側は、送迎車やタクシー関連の施設配置を計画しておりますが、それらの施設に関しましては、南口と機能分担が必要ではないかという考えのもとで 7 ページを整理しております。送迎車に関しましては、南口広場は郊外からの送迎機能を確保することや、広域的な利用機能を充実することが必要と考えております。万代広場につきましては、鉄道利用者のための送迎用短時間駐車のためのスペースとしていくことが望ましいと考え、人のためのスペースや新潟の顔として新潟らしさを表現するためのスペースを確保することを優先したいと考えております。タクシーにつきましては、現在の万代広場では、第 2 待機場というものを使いましてショットガン方式による運用を行ってございまして、将来的には万代広場におけるタクシー待機場は必要最小限とし、引き続き第 2 待機場を用いた運用が望ましいと考えております。



このような考えのもと、先ほどの資料6ページに示しております送迎車やタクシー関連の施設を計画している箇所に中央広場と連続した半島状の空間を設け、駅とまちのスムーズな動線を確保したいと考えております。まずは、この歩行者動線の考え方、交通機能の考え方につきまして、ご意見、あるいはご議論をお願いしたいと思っておりますので、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。それでは、①の駅からまちへの歩行者動線の考え方について、何かご質問、または議論していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(上山委員)

今のご説明の質問でもよろしいですか。

(佐野委員長)

もちろんです。

(上山委員)

コンセプトはよくわかり、非常に安心したのですが、今のご説明の中で、半島状のという意味がよく理解できなかったのです。半島状のというのは、そのことを言っているのですか。

(事務局)

ここが現計画の万代広場の中央部分の広場という空間になりますが、そこに連続して半島といえますか、連続した空間を設けていきたい。こことここがつながったような形で空間を設けていきたいということでございます。

(上山委員)

そういう意味ですか。分かりました。ありがとうございました。

(佐野委員長)

よろしいですか。

(上山委員)

意見もよろしいですか。

この3ページ目の真ん中に「今後の中央広場における検討内容によっては」ということがあるのですが、例えばエレベーターとかエスカレーターの位置なのですが、ここに2箇所では多過ぎるということで1箇所にしたということは分かるのですが、考え方として、南と北を結びつけて一体化するという考え方を踏襲するために、方向的にはこのように北に向かってずっと下りていくというのはだめだったのかどうかを伺いたい。これからもまだ検討の可能性はあるのか。雪の問題というご説明があったのですが、何かそこで

急に横になることが方向としていいのかなという気がしましたので伺いたい。よろしく願いします。

(佐野委員長)

エスカレーター等の方向について、ご説明をお願いいたします。

(事務局)

平成 26 年当時は、今、委員がおっしゃられたように、北方向に向いていたということなのですが、雪の関係、それから北方向に向くと、反対に駅に戻るとか、高架下交通広場のバスに戻るという方が、戻ると意識とか、後戻りするということがありますので、一番真ん中に下ろしていれば、どちらに行く人も一番最短距離で行けるのではないかとということで、今の位置で考えてみました。こういった形で、駅の東西のペDESTリアンデッキの真ん中に下りたほうが、どこに行くにも行きやすいのかなということで、このような形で考えさせていただきました。

(上山委員)

そうしますと、それは、技術的に問題があってということよりも、一つにしてそのほうがいいであろうという、今のところのお考えなのですね。

(事務局)

はい。

(上山委員)

そうすると、デザインのコンセプトを通すならば南北の流れを強調する方向での一本の方がいいというような意見も言ってもいいわけですね。

(事務局)

はい。

(上山委員)

わかりました。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、何かご質問も含めて、ご意見がございましたらお願いします。

(橋本委員)

質問なのですが、広場の延長線に島をつくるというお話を聞いたのですが、自動車のこの誘導ですね。車道のほうは、これは、もうフィックスで決まっているのでしょうか。送迎用のタクシー乗り場に入り入れるには、東大通から入って中央広場の脇を通りながらぐるりと抜けて行くという形なのですね。

(事務局)

今の時点で私どもが、例えばこういう半島状に延ばした場合には、東大通から入るには、その広場の一部を進入する車道施設にすることが、今の段階では合理的なのかなということまでこういった絵を描かせていただきまして、まだこれがフィックスということではございません。

(橋本委員)

まだ決まっているわけではないということですか。そうですか。

この青い線は、送迎用のラインですよ。

(事務局)

タクシーも含めてです。

(橋本委員)

この敷地が広がらない前の図だと、はじめの当初の絵だと、広場の周りとぐるりと回れるような状態になっていますよね。直進で入って来れるような形になっているのですね。その道は、まだ決まったわけではなくて、今後、その誘導も変っていくということですか。議論によっては。

(事務局)

そうですね。どういった方法が一番混乱せずに入れるかということも、今後の検討でございいます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(阿部委員)

地下の利用について、第1回目のときに私から質問させていただいたのですけれども、今日、ご説明があったように、何も南北を通すような大規模な地下のお話をしたのではなくて、万代口から弁天通に通るときに、そこだけでも地下は行けないのでしょうかという質問をさせていただいたつもりだったのです。そうすると、かなり歩行者が広場ではなくて下を抜けて行けるのではないかということで、第1回のごときにご質問させていただきましたので、その可能性は、まだ今後の検討の中であるものなのではないかという質問なのですから。

(事務局)

東大通から広場菱潟線、佐源太線を越えて万代広場に上がるというイメージですか。

(阿部委員)

いえ、万代口を出て弁天通に行く本当に短い距離を静岡駅みたいに下を通すと、非常に交通渋滞もなく歩行者もスムーズに安全に、エスカレーター、エスカレーターくらいで行け

るのかなと思っただけの質問なので、何も南口から万代口まで通すということではなかったの。  
(事務局)

やはり新潟は、地下水が高くございまして、維持管理等も大変ですので、第1回目でお金のことはあまり考えないでくださいとお話ししましたが、やはり整備するにはお金のことも考えなければ実際にはいけませんので、私も今考えますと、地下は大変お金がかかりますので、少し難しいのかなと考えています。それから防犯関係もございまして。

(阿部委員)

たまたま南口のほうはプラーカに地下があって、地下が使えるのかなと思ったものですか  
ら質問させていただいたので。検討できるものであれば、検討もありかなと思いますので、  
意見として聞いていただければと思います。

(佐野委員長)

多分、歩行者が通るだけでも、地下道ですとそれほどはかからないかとは思いますが、  
少し検討していただければと思います。

他にございましてでしょうか。

(大江委員)

新潟国道事務所の大江でございます。

今の点で、資料3の5ページから6ページである程度は示されているのかなと認識したわけ  
ですけども、やはり市として、ある程度歩行者動線をどうしたいという方向性を、案を、  
ビジョンをお持ちなのかということをもう少しご提案いただいたうえで、委員の方々にご議  
論していただくべきなのかなと認識しております。資料3の6ページがそれですというお答  
えなのかもしれないのですが、もう少し万代地区方面、あるいは万代島方面にどのように歩  
行者を、動線を位置づけて誘導していきたいと考えていらっしゃるのか。それをご提案いた  
だけると、それに呼応した動線の計画というものが提案できるのではないかと考えていると  
ころでございます。

また、それに呼応して、今回の委員会から少し外れてしまうかもしれないですけども、  
駅前の弁天通と、それからもう一つ右側の通り、名前は特にないのかなと思うんですけど  
も、万代島に行く通り、それぞれにどこにどのくらいの人を歩かせたいというビジョンをお  
持ちなのか。特に東側の万代島に行くほうが若干繁華街なので、そういうお店も多少ござ  
いますし、観光客の方々とかをあの通りにどのように誘導したいと思っいらっしゃるか。  
すべきでないと思っいらっしゃるのかみたいな、その辺の考え方。あるいはそういったと  
ころに観光客等を通す予定であれば、その繁華街の商店の方々と、例えば修景であるとか、  
若干の歩道の環境整備とか、公共でやる部分も含めて、民間でやる部分も含めてですが、そ

ういったことが可能であるのかどうかということ、今のところどの辺までご検討されているのかという点について教えていただきたいと思います。

また、弁天通の先は、私が言うまでもないのですけれども、ガルベストン通りに行く前に民間駐車場を突っ切って行くみたいなのところがあって、何か変だなと。観光客も何か変だなと思って歩いていらっしゃると思うのですけれども、あのようなのところも、どうすることを考えていらっしゃるのか。そのくらいの歩行者動線のビジョンをお持ちのうえでこの万代広場から歩かせたいかどうかという辺りのビジョンをいただければありがたいのかなと。以上、2点でございます。

(事務局)

ありがとうございました。私どもも、広く意見をいただきたいということで、あまり最初から先入観を与えるようなことは入れていなかったところは申し訳なかったのですが、まず、基本的に考えていく中で大切にしたいのは、先ほど設計者の堀越さんからもお話がありましたように、駅から出てくる人の流れ。これは特に昼間、多くの方が駅から来られる。それは、この広場といいますか、真ん中にある「都市の庭」と言われているところに出てくるのが、まず表の入口だと思っております。

それから、まち側の受け手になる道路としましては、これまではザクツとした感じで東大通というものをメインに置いていたのですが、私ども、都市側の利用から見ますと、かなり多くの方が、東大通だけではなくてその両側の道路に流れている実態が見えてきました。特に西側の弁天通につきましては1万6,000人を超えるということで、常に人が歩いている状況です。現状を見ますと、車道と歩道が分かれている歩車分離の道路ですが、夜は車道にも人が溢れているような状態になってきております。この通り、実は万代シティに繋がります。その先に信濃川という新潟の本当に魅力の空間がございます。この通りにつきましては、沿線に非常にお店がありますので、道路の空間の利用も含めて、例えば人が歩くだけの空間ではなくて、ヨーロッパのようなオープンカフェみたいなものとか、そのような可能性も含めて動線をこれからどう考えていこうかというところを、これは別の、新潟市全体の都心軸の交通の流れを検討するところで今作業を進めております。

また、至る万代島というところにつきましては、これは、港側に繋がる意識を持っております。実は、新潟の西港という港、現在、万代島というところに朱鷺メッセという国際会議を行うような施設がございます。ここの空間が非常に新潟にとって新しい魅力になるのではないかと。ぜひこの空間を活かして、新潟の魅力づけにしていきたいという考え方がございます。この考え方は、実は萬代橋を中心に、これまで新潟市のまちなかというのは、江戸時代から続く古町という商店街、それと昭和に入ってバスターミナルを中心に発展した万代シ

ティ、二つのまちなかが競合関係で見られていましたけれども、逆に言うと信濃川と港という水辺で見た場合に、萬代橋を中心にした水辺を活かした都市の極になり得るのではないかと考えております。この萬代橋を中心にした古町、万代シティ、それと新潟駅という、この2極を繋ぐ動線、その歩行者の動線として港側に繋がる万代島というものを考えたかどうかというものを、内部で少し意識をしております。

ただ、万代島は、距離が若干、佐渡汽船まで3キロメートルほどありまして、歩くには少し長い距離かなと。場合によっては、自転車とか歩行者とかという目線でも考えていかなければならないのが万代島のほうの動線。当然、車も一部考えなければならぬかと思いますが、一方、弁天通の万代シティに繋がる側は、果たして車というものも前提におくのか、それともむしろ歩いて楽しく、本当に自然にまちなかに流れるような仕掛けをしていくべきものなのか。こういったところを念頭に置きつつ、その受け皿となる結節点であるこの万代広場の動線を考えていきたいと思っております。

半島の話が先ほど出ましたが、これについては、まだこの先、鉄道事業者、それから交通管理者、そしてさまざまな関係者と協議を進めなければならない前提のもとで示させてもらっております。ただ、一つだけ我々が今考えているのは、東北新幹線、山陽新幹線ができる当時の駅前広場というのは、自動車の動線を中心に考えておりましたけれども、昨今の、例えば富山ですとか金沢といったような北陸新幹線の駅前広場を見ると、自動車の動線から人の動線というものを非常に大切にしているということを感じております。このようなところも念頭に置きながら、委員の皆様からさまざまなご示唆を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す。ほかに何かございますでしょうか。

それでは、私から。今の交通量を見ていると、弁天通と万代島の方に行く交通量が多いという話で、これからどうするかというときに、東大通りも今4車線で比較的交通量も少ないわけですから、今の4車線をもう少し歩行者のために使うということも可能で、そうすると少し動線も変わってくると思いますので、その辺も含めてご検討いただければと思います。

(上山委員)

大江委員に伺いたいのですが。この前おっしゃっていらした、新交通的な考え方もあるのではないかと。それは非常に重要な要素ではないかと思うのですが、その辺をどのようにお考えですか。

(大江委員)

私、何を言いましたでしょうか。すみません。市の意見しか言っていないと思うのですが、けれども。

(上山委員)

新交通の可能性ということを伺いたいのです。

50 メートルと道幅が広いですし、可能性としてはあるのではないかなと。と言いますのも、新潟に降りて、今日も古町まで行ってみようと少し歩いてみたのです。そこで思ったのは初めて降りる人がどこに行ったらいいか。皆さん、最初は知らないですよ。もしそこに新交通があったら、まず乗って、全体のまちの軸を見ようということになる。それは他の市でもいろいろやっていますけれども、高齢社会ですから、歩かなくてもまちを見て、そしてどこに行こうかと、まず自分なりに一人一人が確認できれば、それは街を認識する一つの大きな要素になるのではないかとということで質問します。

(大江委員)

大勝さんに答えてもらったらいと思うのですが、すみません、私が前回申し上げたのは、どの資料でもよろしいのですが、基幹公共交通軸ということが前提に今回の委員会でもご議論されておりまして、例えば資料1の1ページの一番最初のこの図面のこれですね。基幹公共交通軸をつくるということがこの委員会でも、あるいは新潟市のまちづくりでも前提になっておりまして、その中で現在は新潟市はBRTというものを始められたと。1年半くらい経つという状態になっていまして、このBRTを将来モードとしてさらに新交通と呼ばれるようなものに高めていくかどうかということが、今、市としてはビジョンとしてお持ちなのだけでも、まだ議論に至る段階ではないという状況なのですね。その中で、この東大通と書かれている部分、要は駅前のすぐ北側くらい、古町に向かう途中のとっかかりのところですね。とっかかりのところを先日、昨年11月、いわゆるBRTだけをセンターを通すという実験を市がされたのですけれども、そういったものを恒久的にやるか、やらないかみたいなことについては、この委員会で議論するかどうか分かりませんが、そういったことの受けとしても当然東大通というものが活用されていますので、そういったものと一体とした駅前広場のあり方とか公共交通のあり方、基幹公共交通軸のあり方といった議論があるのではないのでしょうかということが多分申し上げたのではなかったかなと思います。その中で、センターなのかサイドなのかみたいなことも決まっていけば、反映すべきことですよということをお願いしたのでしたかなと思います。すみません。

(上山委員)

それは、すごくデザイン的に大きな問題ですよ。

(大江委員)

大勝さん、どうぞ。

(事務局)

大江さん、どうもありがとうございます。

そうですね。公共交通の軸に対しては、私ども新潟市としても、先ほど堀越さんからもお話がありましたように、南北市街地を一体的に結ぶというのは、新潟の都市構造の一番大きな変革をもたらす重要なものだと思います。資料3の8ページを見ていただければと思いますが、今、大江委員から話がありましたように、新潟市も基幹公共交通軸につきましては、駅から繋がる東大通において、昨年度、中央走行方式によるバス専用走行レーンというものについて社会実験等を行っております。イメージとしては、8ページの右側の図面の広場の右側にあるのが新たにバスの軸になる空間で、駅舎の真下に交通広場ができて、今南北で分断されているバス路線がこの駅舎を貫いて、極端な言い方をすれば起終点ではなくて通過点として路線ができるということが可能になってきます。このバス路線を、東大通、それから古町に至る区間に基幹公共交通軸として、初めて乗られる方も不安なく分かりやすく乗れるような公共交通をしっかりと作りあげていこうという戦略を持っております。これも、駅が上がるのが具体的にスケジュール感が見えてきましたので、今現在新潟駅から古町方面に新バスシステム、新潟式のBRTという形で1期工事に取り掛かりましたけれども、これは途中経過でありまして、目指すべき姿は駅が上がったときの第2期計画、ここでどうするかということをしっかり出そうということで作業を進めているところです。

この絵を少し見ていただいて、新潟駅の現状を見て、やはり我々が思っておりますのは、先ほど東大通は交通量8,000に対して片側4車線の道路があると。この道路空間をどのように使っていくか。こども、我々、どうしていくべきなのかと一つ気になっておりますし、見ていただいて、非常に横断歩道が多い広場となっております。なかなか私ども、道路管理者でもある立場上、やはり既存の道路に対して、安全施設として横断歩道を造らなければならないと思っておりますが、逆に一方でほかの都市、姫路駅というものを右側に出しておりますけれども、大胆にも道路をやめてしまった例があります。これは、本当によくこういうことができるのかなということで、新潟でできるかどうか分かりませんが、思い切って考え方を変えた例として記載させてもらっております。この姫路も、バスのルートがもともととは駅前の通りは新潟の東大通と似て非常に多車線の道路だったものを、バス路線を優先して駅の広場内に引っ張ってきているというデザインになっております。

こういうことも睨みながら、ぜひこういうことは考えられないかとか、当然管理者の方々の協議がありますので、なかなか難しい問題があるのですが、ぜひ忌憚のないご意見をいただきつつ、この新潟駅前広場のこれからの計画についての考え方をいただきたいと思っています。

なお、公共交通につきましては、大江委員のところの万代島ルートに今車を流そうと思っ



ております。東大通に入って来ている通過交通は、万代島ルートという少し離れたところの国から造っていただいている幹線道路、そちらに流す予定にしております。それによってだいぶ東大通の交通量は減ってくると思っております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。②にも入っているように思うのですが、資料3の7ページで、駅前広場における交通機能、施設配置等についてということで、万代広場の交通機能の考え方についてまとめられていますが、これに関して、何かご意見、ご質問等がございましたらお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

(事務局)

姫路の事例をもう少し、資料にもう1枚写真が出ていますので、説明さしあげます。

資料3の8ページをご覧ください。次第の3番の意見交換の③の、先ほどの東大通の望ましい道路空間の構成についてということで準備した資料になります。先ほども部長の大勝から概要の説明がありましたが、これは兵庫県の姫路駅の事例を少し出させてもらいました。なぜ姫路かというところを少し説明したいと思います。

実は、前回の委員会におきまして、眺望という面で委員から姫路の例を意見としていただきましたので、姫路の事例を調べてみました。資料の8ページ、左側が姫路駅、そして右側に新潟駅を表示しておりますが、姫路の駅前広場につきましては、新潟における万代広場と東大通、そして弁天通などの駅とまちの形態、あるいは位置関係が、姫路が非常に似ている状況になっています。姫路駅につきましては、平成27年3月に、この資料に示しております駅北駅前広場の整備が完了しております。現在、駅前通（大手前通）と書いてある道路の整備を行っているところでございます。この大手前通、資料の中の上のほうに行きますと、正面に姫路城があるということになっております。姫路の駅前広場の整備にあたりましては、まず行政が、市が広場整備の素案というものを発表したのですが、地元の商店街、商工会議所、あるいはまちづくり協議会ですとか市議会の議員団が熱心にまちづくりに関してかかわっておりまして、その行政が示しました素案の発表後、それぞれの団体の皆さんが自分たちの提案を図面に起こして、その後、その関係する皆さんの案も含めまして、広場整備推進会議という場において議論して整備計画を完成させたと聞いております。

特徴としましては、駅前の目抜き通り、新潟でいう東大通に相当する部分でございますが、ここは幅員50メートルの道路になっておりますが、駅前広場からまず東側、図面で言うと右側の歩道です。ここが、図面の下の中心部が駅のちょうど中央部分になるのですが、そこから連続した歩道が設けられていると。そして、図面の右側にみゆき通りという小さい通りがございますが、ここは商店街となっております。ここにつきましても、駅の方からまちの

方へ車道で分断することなく歩道が連続しておりまして、駅からまちへの連続性、あるいは安全でスムーズな歩行者動線というものを実現しております。

また、駅前広場における一般車の乗降場なのですけれども、これは少し分かりづらいのですけれども、左右、西側と東側に一般車の乗降場を設けておりますが、この乗降場につきましては、大手通りから入って来るのではなく、脇のほうから広場へ入ってくるという形態になっております。では、この駅前の大通りはどのような状態かと言いますと、この駅前の大通りにつきましては、一般車の通過交通を入れず、路線バスとタクシーのみ通行可能という道路となっております。植栽につきましては、中央分離帯ではなく、両側の歩道に2列植栽ということで、駅から1.4キロメートル先の姫路城まで視界が開けた状況となっております、駅舎からとてもよい眺望となっております。

非常に駅とまちの関係、あるいは道路の形態みたいなものを考えると、かなり参考になる事例ではないかということで、今回、資料に準備させていただきました。

9ページをご覧いただきたいと思います。今ほど説明した、これは同じく左側が姫路駅、右側が新潟駅になりますが、姫路駅前のこの正面の状況、本当に新潟と非常に似通っておりまして、姫路の場合につきましては、この大通りの正面に姫路城が見えると。先ほど説明いたしました、ちょうど写真の真ん中くらいにバスが見えておりますが、ここの車線につきましては、バス、タクシーのみ通行可能と。その右側の歩道につきましては、駅から横断歩道とか道路と交差することなく、平面でずっと姫路城の方まで、まちの方とつながっているという状況になっております。

(設計者：堀越)

設計者として、いくつかポイントがあると思うのですけれども、一つは、例えば、先ほど言いましたけれども、真ん中の都市軸が大事だと言いまして、真ん中に広場があるのですね。ですから、東大通との接点のところ単純にスクランブル交差点みたいになると、渋谷の駅前とか、非常にイメージがよくなる。そこからどちらにも行けることになるのですね。ですから、広場を行った一番先端から、そこで市民なり観光客がそこから選べる。サインがあって、こちらに何があるよ、こちらに何があるとあれば、そこから行けますね。しかもスクランブルは車と交わらないので、安全性は高いと思うのです。ただ、もちろん交通量の計算が必要ですから、それがどこまで入れられるか分かりませんが、そういうところからもしも実験的に始められれば、コストをかけずに運用でできるのかなということが一つ。

それから、やはり中心の向きというのはものすごく大事ですね。都市軸のイメージが。それが、先ほど姫路の比較した写真がありましたね。これは非常にいい写真を撮っていただいて、右側が新潟なのですけれども、これは市民のご努力によって真ん中に立派な並木がある

のですけれども、実はあれによって 25 メートル道路が二つということになっているのです。せつかく 50 メートルの都市的な空間の道があるのに、ビジュアルで言うと二つに分かれていますという、先ほど資料 2 でも事務局で二つに見える線をつくっていただきましたけれども、本当は真ん中に立って全部見えたほうがいいのではないかと。

それから、表参道も両側にケヤキ並木があって、あそこにイルミネーションをすることによって非常にきれいなのですね。もちろん姫路とかパリのシャンゼリゼみたい、突き当りに何かランドマークがあればよりいいのですけれども、例えば表参道は、アイストップはなくてもあれだけきれいなものができるというのは、これだけ長い距離を真っ直ぐに、例えば 50 メートルの両側に並木道がきちんとあって歩道が広がれば、真ん中の意識がすごく強くなると思うのですね。そうすると、真ん中の意識が強くなれば、先ほど言った真ん中でスクランブルで分かれるというようになるのではないかなということが、今日の意見の中の一つの考えです。

これも、まだ我々の中で議論したわけではないので、私の個人的な意見です。

(設計者：中野)

私も大学の先生をこの春までやっていたので少し追加しますと、私も世界中の街路を見てきていますし、景観というものも一応教育してきました。やはり新潟駅に降りて一番感じるのは、真ん中の木が視線を遮っているのではないかとこのところを一番懸念しております、できれば 3 列植栽より両側に 2 本ずつの 4 列植栽というものも議論されたらいいかなと、私は長年考えておりました。と言いますのは、真ん中に広場を造ろうという、歩行者の広場を造ろうとしていますが、その街路樹の軸線とこの東大通線の街路樹の軸がずっと連続していけば、視線はかなり信濃川の方に誘導できると、私は確信を持っています。それから、50 メートルの幅員がありますと、恐らく公共交通と一般車も受け入れて、なおかつ自転車と広い歩道も十分可能なはずで、場合によっては、真ん中の部分に将来の公共交通の軸であるトランジット型のものにしていくということも十分可能性があるだろうと思うのです。

もう一つ、横断歩道をスクランブルにという話がありましたが、歩行者の安全性を考えると、私はやはり分離式信号といいますか、いわゆる車と人とはある時間帯を分けるべきであるという持論を持ち続けているのです。そうすればスクランブルも可能ですし、佐源太線は 6,000 台しかないのです。ですから、止める、止めないよりは、むしろ信号の時間帯をうまく制御していけば、容易に渡れるだけの交通量だと見ています。そこも含めた議論をされたらいいかなということが補足でございます。

(佐野委員長)

ご指摘ありがとうございました。

(設計者：堀越)

今の図面について補足しますけれども、この広場においても溜まる場所と人が流れるところを、我々とランドスケープのメンバーで考えております。真ん中は人が溜まる場所ですけれども、この二つの並木のところの真ん中が主な動線と考えています。ですから、これは、今中野さんが言ったみたいに、そのまま2列の植栽がつながっていくと、全体が一つの都市につながっていく植栽になるのではないかということは考えられると思います。すみません。補足です。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(大江委員)

私も次の意見として、歩行者動線の部分をもう少し明示していただきたいということを申し上げようと思っていたのですが、私も、資料3の6ページの、今回の案などを拝見しておりまして、駅とまちという矢印があって、赤点がここからこのようになっていて、まさしく歩行者動線のイメージとして書かれているのですが、一方で真ん中は広場でいろいろなイベントをするというお話もある中で、歩行者動線をどこだと思っているのだというのが究極の単純なる質問のつもりでございました。今、堀越さんがおっしゃったように、この左側の、それから先ほどの説明の中での緑の天蓋というお話があって、この緑のあるところを歩くのだぞということを、もっとはっきりと資料でお示しいただいて、ご提示いただくと、だいたい議論がすっきりするのかなということ、先ほどから感じていたところでございます。要は、歩行者動線6ページのこの赤い矢印ではなくて、この左側の木が2本ある真ん中辺りという感じでしょうか。何か、そういうイメージなのだところを、あるいは右側もそうなのかもしれませんが、そこをはっきりとお示しいただくとよりよいのかなと思っております。

その中で、特に東大通で申し上げますと、200メートルくらい行くと明石通りにぶつかって、明石通りから北側の東大通はかなり交通量を受け持ってしまうので、そこがなかなか同じようにすることは難しいと思うのですが、恐らく、しかも明石通りの交差点には横断歩道橋が東側の歩道にはついておりまして、その東側の歩道に人を誘導していくと横断歩道橋にぶつかってしまうという問題点がございます。そういう中で、もし明石通りまでの間で東大通の車線幅員の見直しとかをお考えの場合ですと、やはりどちらかという西側を潰していくという形になるのだろうなど。ある程度ど真ん中でないとなるとすればですね。そう考えますと、この今の6ページの図面の左側の緑のライン、そのラインから真っ直ぐ行くと

いうラインが、ある程度歩行者の主軸として考えるべきラインになるのであろうと。それにプラス弁天通と帝石裏通りにどのように人をもって行くのかという、そういうことを意識して図面等を描いていただく。そして、私、先ほどのスクランブルのことをすっかり忘れていましたが、スクランブルを入れるという案があれば、かなり歩行者動線的には議論できるものに仕上がるのではないかと今認識したところでございます。

この図面が、緑の天蓋というお話しで、私は一気に頭がクリアになりまして、歩行者動線がそこに入っているのだということが皆さんにあまり認識されない図面になっていたのかなということをご意見申し上げたいと思っております。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。

(上山委員)

ただいまの堀越さん、それから中野さん、そして大江さん、全員のお考えで、皆さんの頭が明解にクリアになったと思うのです。そしてこれにプラス、将来のビジョンを持っておられる市がいらっしゃれば、これはまたとない素晴らしいものができていくのではないかなと。将来ビジョンとして、新交通も含めて、非常に明解になったところで、少し空間的なことをお話しさせていただきたいと思います。

先ほどの都市軸という形の軸線というのは明解になったと。今度、どうやってそちらの方に着地させるかという中で、やはりまちというのは、「そこらしさ」というものを持っているかなければいけない。これで見ますと、まだ「そこらしさ」というものが、これから出てくるのかと思うのですけれども今は出ていないと。では、「そこらしさ」というものをまちにつなげていくにはどうしたらいいかということです。私はいつも思うのですけれども、この歴史のうすらいでしまった古町、もともとこの土地が持っていた「土地の記憶」というものをきちんと紐どいて、しかも将来的なビジョンも含めたアーティスティックなものが希求されると思います。しかも「誘導」という役目を持たせる。昔、歩くときに江戸から何里という道しるべがありましたよね。道しるべ的な、どういう形にするかは皆さんにお任せするとしても、そういうものに座るといふ機能を背負わせて快適性を産む装置とするとか。何か道しるべを辿って行くと港の方向へ、辿って行くと街に行く。その道しるべ自身が何か情報を発している。常に情報を内蔵し、その場の歴史を含めたより深い情報がまったく新しい人たちに分かるというような道しるべがあることが重要と思っています。新潟駅に着くと、この道しるべを辿って行くと面白い発見ができるとか。それによって「ここらしさ」という演出ができるのではないかと思います。

金沢は、大きなものということで作られましたが、私たちは先回の議論でもむしろ大きな

ものではないのではないかと。以前、広場自身が誇らしきなのではないかという話をした中で、そういう演出の小物も含めて、何かまち自身、今は特徴が見えないのです。もしきれいになったとしても、まだ特徴はない。もう一度その「土地の歴史」を掘り起こしていただいて、そこからまた将来のビジョンにつなげていく、そういうお考えの中で何かつくっていただきたいと気持ちです。それがデザインですよ。それはもしかすると、先ほど一番最初に光と水と緑というコンセプトのお話がありました。今ここにある水は、やはり水路というのがこの一つのテーマではないかなと思うのです。最初のコンセプトにあった水のまちですから。それをどうしていくかというのが、これからの問題ではないかと思うのです。それは、普通の単なる水路ではないのですよというところを表現していただきたいと思います。

それからもう一つなのですからけれども。何かありますか。

(設計者：佐々木)

先生、よろしいですか。

ランドスケープから言いますと、先生が今おっしゃったのはまったくそのとおりで、私も、この通り、柳の道ですけども、こちらには、昔新潟は柳都ということで、柳と堀割があったということで、この資料2の19ページの視点Kというところを見てください。見ていただくと分かると思うのですけれども、この構図は少し分かりにくいのですけれども、これは水面が走っているのです。堀割の水面です。その横のほうに、これはガス灯なのです。昔からあったガス灯。そういうものを歴史の痕跡として、遺痕として、先生がおっしゃられるようにやったらどうかということを検討しております。そういう意味で、いわゆるまちの方に広がっている軸線というものは、この両脇にあるとご理解いただければいいのではないかと考えております。さらにこの二つですね。ここには、昔駅前広場にあった彫刻、これを二つ残して移動しているわけです。そうすると、遺痕がつながっていく。ただ問題は、今、上山先生がおっしゃったように、こことのつながりなのです。どうするかということですね。このあたりが難しい問題で。

(上山委員)

そこまで読み取れなかったのです。きちんと考えていらっしゃるのでしょうかということも思っていましたけれども、やはり図面の上で限界があるのですよね。我々は、最後に何ができるかというところまできちんと見ていかないと。皆さんそうだと思うのですけれども、私たちの仕事というのは、最後はディテールが勝負になります。ですから設計者がディテールをきちんと監理できるような「システム」をつくっていただかないと。設計者を選びました、基本構想、基本実施設計くらいまでしてもらいました。しかし、その最後をきちんと見届け

る設計の監理を託さないという意味がないと思います。そのシステムをつくるということを通じて新潟市はこのプロジェクトでやっていただきたいと思います。

それでない、設計したことが最後まで着地しないのです。いくらいいことを考えていても、着地できないと無意味ですので、これだけの人が集まって検討しているということ、しかもいいビジョンをお持ちの方々がです。私は、あの新交通の検討をよくお出しになったと思って感心しています。新交通で、姫路城の駅前のところと。長い目で、どんどん次の方々につなげていければ、時間軸で成功すると思います。そうしたら、このまちはよくなる。

もう一つだけ。この前、何年前か私も忘れたのですが、新潟市が展覧会といいますか、コンペをやってらした。アーティストの。覚えていらっしゃる方はいらっしゃると思います。それで、長岡造形大学からもグラフィックの先生が出したり、工芸の先生が出したりして、ショウウィンドウに飾られたダイナミックな作品群。そのときのまちの活気は忘れられません。「道はミュージアム」だという考え方があります。道をミュージアムにしなければ人は歩きたいと思わない。多分、皆さんもそう思っていると思います。道までは設計までいかないのかもしれないのですが、もとになる考え方は広場へとつながっていくと思いますので、その辺をガイドラインとしてまとめられて後々につながっていくようにこの設計者のグループの皆さんにさせていただいたらよろしいのではないかと、今日、特に思いました。

(佐野委員長)

ありがとうございました。なかなか大変な仕事ですが、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

(中村委員)

オフィス・アート・ストリートですね。

(橋本委員)

今もまだ、もう8回か9回くらいになります。

(上山委員)

まだやっているのですか。そうなのですか。とてもいいもので。

(橋本委員)

ただ、ある一時期しか、1か月、2か月しか展示がないので。

(上山委員)

そうですね。短かったですよね。続けてできるといいですね。

(藤澤委員)

経済同友会ですが、今ほどのご意見、私、どうしようかと思つてずっと意見を控え

ていたのですけれども、実は、最初にいただいた資料を同友会の、これは総意ではありません、本当に一部の人ですけれども見ていただいたときの反応は、正直言って今一つでございました。ただ、今日の会議の中で、動線であるとかコンセプトということについて細かくお聞きした中で、これはまた持ち帰って説明するとだいぶ反応も違って来るかなというのが正直なところでございます。

ただ、同友会のメンバーは経営者の集まりですので、ロマンを具現化していくような人たちばかりなので、まずは予算というものが最初にくるのでしょうけれども、本当に中途半端なものは造ってほしくないという異口同音に皆さんおっしゃっています。今ほどの新潟らしさという部分はコンセプトには出ているのですけれども、例えば、私どもが年一回、新潟に拠点をもっていってしゃるメディアの方との意見交換をする場がありまして、そこで必ず出てくるのが、新潟駅に降り立つと、非常にきれいなまちなのは分かるけれども印象に残らないということです。これも異口同音に言われている話で、新潟は何を訴えたいのか分かりませんみたいな話なのです。ですから、これは湊町なのか柳都、柳の都なのか、また、柳都といっても、多分全国の方に柳の都なのだねと分かっていたかどうかというのも少し疑問なのですけれども…。新潟市の人間ですら堀があって柳のまちだったと言っても今の若い人が分かってくれるかどうかということも正直言ってあるのですけれども、いずれにしろ新潟の印象を強く訴えられるのはこの新潟の玄関口である新潟駅の広場なので、ぜひその辺を意識して、動線の話は今ほどお聞きしたので十分理解できましたけれども、ぜひコンセプトの中で、今一度強く考えていただきたいというところでございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(橋本委員)

関連することで、感想を述べていいですか。資料の中で、柳、柳都というのが色濃く出ているのですけれども、柳の樹形というのはやはり繊細ですよ。柳の樹木の美しさというのは、やはり水路とか堀とか、そういうものの環境と一緒に点としてつながっているところにこの柳の良さというものが、景色が見えて存在してくると思うのですけれども、この駅前広場の柳の扱い方、これはやはり単なる樹木というよりも、水路というものをもう少し強く出していかないと、あまりにも繊細過ぎて、緑の天蓋という形には違う樹木を選んだほうがいいのではないかとということも出てくるかもしれないですね。だから、まだ緑の樹種に対してはすべて選定しきっているわけではないと思うのですけれども、その辺もよく考えながら選定して決めていってほしいと思います。

(佐野委員長)



貴重なご指摘、ありがとうございました。

(設計者：堀越)

これは、私から言いますと、先ほど言ったように、実は重要なのは、最近は特にインスタ映えとかネットに上げるということがありますがけれども、我々も、いい瞬間があるというのはとても大事だと思っています。新潟は夕暮れがとても美しくて、ものすごい青空と、そして水路があって、ガス灯というのはきらめくのですね。そのちらちらした光が水面に映る瞬間、それから柳のもつ繊細な重なり方ですね。柳のいいところは、重なったときに向こうが透けて見えるところなのです。立派な木になりすぎて葉っぱが強すぎると、重なったときに向こうが見えなくなってしまうので、そういう意味でのスクリーンの効果の美しさ、そして風にそよぐところの瞬間とか、そういうものを実は期待しています。

それから、今日の図面は少し見にくいのです。ですから、先ほどの水路の脇に柳とガス灯があると、それから一つ手間にも少し水場の大きいものを用意してありまして、そこは柳と水上に植物を植えるようなことがありまして、そういう意味で、必ずどこかのショットというかを見ると、柳と水が何となく引っ掛かるとか、そういうことは考えております。

(設計者：佐々木)

まさしくそのとおりのことなのですが、もう一つ、柳に対してお考えいただきたいのは、広場の柳だと言うことです。現在、新潟市では、街路樹として柳があります。街路樹の場合は、交通対策として強剪定するわけです。ですから、冬の場合は坊主になってしまう。柳は夏になると緑が茂ります。ところが、広場の緑としてうまく剪定しますと、冬でも緑が残る事例が多いのです。例えば中国などでは非常に美しい緑になっていますし、私は京都で教えていますけれども、京都の出町柳駅前の柳などは11月末の今も緑がすごくきれいです。この場合でも、今堀越さんが言われたように、柳がもっている緑のボリューム、これをうまく活かしますと、こういう広場はまず日本中どこにもないと思います。それらをご検討いただくと、今、同友会の方が懸念されておられる広場の個性といいますか、新潟らしさにつきましても、この視点Bの上から見た場合、木漏れびの緑というものがこの中でも実現できると思いますので、ぜひお持ち帰りいただいて、ご議論いただきたいと思います。

(橋本委員)

これは、イメージとしては、完成形でこの樹木の大きなものをもってきて完成というイメージなのですか。ランドスケープ的には。

(設計者：佐々木)

そうですね。当初からできるだけ大きな樹形の柳をもってきてやっていきたいと。それからもう一つは、この地盤は、やはり水位が高いのです。しかし柳は地下水位が高くても枯れ

にくいです。樹種のこともそのことを考えて判断したものです。新潟は、そういう見えない地質の上にできてきたまちですので、その歴史を生か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した。平山委員、何かございますでしょうか。

(平山委員)

皆さんの意見に本当に同意することがたくさんありまして、本当に今日はいいい機会を得たと思っております。建築的に見まして、外観とのバランス、ランドスケープと、今日いただいた資料の中身は十分理解できましたし、今後期待する部分もたくさんあります。

一つ、やはり懸念に思っていた半島の考え方についての議論がどのようなイメージになるのかが少し心配なのですけれども、先ほどのスクランブル交差点の考え方とか、いろいろな交通量についての検討をさらに教えていただきながら、皆さんと検討させ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。

(大江委員)

少しメモをしてきたので、簡単に4点ほど追加で質問等をさせていただいてよろしいでしょうか。質問と意見です。

先ほど、動線のところでだいぶ解決したのですけれども、やはり緑の天蓋でやることも重要だと思うのですが、一方で冬ということも考えると、雨に濡れない、雪に濡れないということ、先ほどの地下道がほしいというのはそれに近いご議論だと思うのです。特に歩行者動線で。そういったことがこの中でどのように検討されるべきなのかどうなのかという点については、ぜひご議論といたしますか、ご検討いただいて、地下道は難しいけれども歩行者の一番メインの動線のところには多少屋根を掛けるとか。それが柳との関係のメリット、デメリットは当然あるわけでございますが、その辺り、過去にご議論されていることがあれば、その辺も教えていただきたいというのが1点目でございます。

2点目は、まったく出ていなかった部分なのですが、万代広場の景観形成の要素として、JRの建物側、建物の壁といいますか、JRの建物がどのように、例えば2階とか3階の飲食店がガラス張りになるかどうかとか、あると思うのですけれども、そういった点がどのようになるのかということは、我々のこの委員会でどの程度、議論の中で関与できるのか、関与すべきなのかという点について、ご見解をいただければと思います。

と申し上げますのは、先日、私用で長野駅に行って来たのですけれども、長野駅の駅ビルには提灯が付いていました。恐らく善光寺を意識したものだと思うのですけれども、あれは

駅ビルだから恐らくJRが設置されているものだと思うのですけれども、例えばそういったものの意匠とか、この万代広場の検討委員会の中でどうJRと調整されていくものなのかという点について教えていただきたいというのが2点目です。

それから3点目は、これは10年後くらいの広場を検討する委員会で、この場は10年後の広場の完成を意識した会議になるかと思うのですけれども、直近は来年、再来年、新潟港150年ということがございます。その中で、恐らく新潟駅から万代島、あるいはピア万代方面、先ほどの右側の矢印を使ってどのように観光客を誘導するのか、あるいは公共交通はどのように誘導するのかということが、喫緊の来年、再来年の課題としてあるかと思っております。中長期の課題は、今、このご議論でしっかりやっていただければいいと思うのですけれども、短期的に来年、再来年、万代島方面にどのように人と公共交通に乗るための人をバス乗り場にどのように誘導していくのかとか、多少お金を入れてもいいので、万代島方面に歩いて行く人たちの標識とかそういったものをどのようにしていくのかということ、どの委員会等においてどのような環境整備をやるのが可能であるのかどうか。新潟港150年は別の委員会とか別の予算もございますので、そういった中でそういったことを検討することが可能なかどうか。我々も、東大通の標識等については、その中で一体で検討すべきことがあればご協力したいと思っておりますので、そういったことが3点目でございます。

それから4点目は、私、不勉強でごめんなさい。高架下バス広場は、従来左回りだったのが右回りになったわけですね。それはもう決定事項で、言うてはいけないのかなと思うのですけれども、左回りのときは、要は島で全部のバスが簡単に乗り換えできるというものだったのですよね。反時計回りだったときは、バスは左側にドアがあるので、島の中で全員乗り換えができると。ところが、今回、普通の日本の交通に従って時計回りになったので、バス停が外側になったので、場合によっては乗り換えのときに道路を渡らないと乗り換えられないのですよね。高架下広場は、これは、どのような経緯でそのように変わったのかということ。画期的な案だったのかなと思うのですけれども、決定事項にはむかうつもりはないのですけれども、そこを少し調べ切れなかったので教えていただければというのが4点目でございます。

(事務局)

まず、風雨対策ですけれども、高架下交通広場に向かう道路の脇と、ここに動線がありますね。この一般車の脇に、ここに点線が書いてありますけれども、実は、ここ、風対策と雨対策ということで、縦の壁と屋根を付ける予定です。先ほどご説明しましたこの動線とは外れますが、バス乗り場、一般車降車場と併せてですけれども、雨風の場合にはこの辺を歩いていただければと考えております。

(大江委員)

例えば、資料2の18ページ、視点Jの右側にあるものが。

(事務局)

そうですね。

(大江委員)

こういうものだという事ですね。

(事務局)

今の段階で考えております。

(大江委員)

柳の下とは別に、そういったルートを。

(事務局)

はい。考えております。

それから、駅の意匠なのですけれども、分かりやすい図面は、それこそ視点Jのところ  
3階は縦の線が入るということで基本的な外構でやっていますが、これにつきましては、こ  
の委員会で議論するというよりは、JRでこの辺の意匠関係をやっておりますので、若干堀  
越さんからもアドバイスをいただきながらJRとやっておりますので、この委員会では万代  
広場周辺のことに専念していただいて、こちらについてはJRと堀越さんで打ち合わせをし  
ながら進めさせていただきたいと考えております。

4番につきましては、経緯について、私が来たときにはもうこのような形になっておりま  
したので、少し調べさせてください。次回にお答えさせてください。すみません。

(事務局)

私からは開港150周年の関係です。本当にご協力ありがとうございます。現在、開港150  
周年に向けて、我々も、新潟市の交流人口の拡大という視点からどういうことができるか  
ということで、今、担当課と私ども都市政策部、それから地域・魅力創造部、こちらが共同し  
て全庁的に来年度の進め方も含めて、予算措置も含めて検討、調整を進めさせていただ  
いております。当然、案内という部分で非常に重要なポイントになりますし、港ということ  
を新潟市民自体も知らない。そういう中で、多くの方々に新潟に来てもらって港に触れ  
てもらうために、サインを含めてどういうものがあるか、それも今やっておりますので、  
また個別に相談させていただければと思っております。よろしく申し上げます。

(大江委員)

港の委員会などでやることになるのでしょうか。

(事務局)

まだどこでやるか、どういった形でやるかも含めて、今、検討を進めている状況です。

(佐野委員長)

ありがとうございました。4番に関しては、今、BRTを投入していますけれども、一番問題視されているのが乗り換えの手間で、これは南口の端から北口の端まで行くとかなりだし、一度2階に上がってまた下りるとか、かなり大変な案になっていると思いますので、経緯も含めて、プラスアルファで少し再検討もしていただければよろしいかなと思います。

(上山委員)

最後に一つ、今、大江委員の2番目の中で、多分、私たちがディスカッションというか知らなくてはいけないのは、広場との関係性。どこに出入口があるかとか、その辺がどう広場に開いていくかとか、2階はどうか、特に1階はどのような形で開口部があって、そこにお店が張り出してカフェでもあればいいなとか思うではないですか。その辺がどうなっているのか。その辺は伺ってディスカッションできればありがたいと思います。

(石塚オブザーバー)

オブザーバーの石塚と申します。

まずこの件については、今のところ全体的な1階、2階については、正直言ってまだここまですべてが限界です。これ以上のことはまだ描けていません。主動線の2階の部分は、今、左右に分かれている東西通路を真ん中にといいますか、それは都市側と協議ですけれども、真ん中にもってきてという、この2階の二つの流れは大体決まっています。1階の部分については、本当にまだ店舗内といえますか、その辺についてもグランドデザインをつくっている途中ですので、まだ先になってきます。

特にこの高架下の1階の部分については、多分、全面開業までは作業ヤードとしてこの部分がかなり使われますので、開発といえますか、1階部分でいうと、ある程度全面開業前後から段々入っていくというような作業レベルになってきますので、今のところ大きな動線についてはこのくらいしか出せないというような状況です。

それから、先ほど駅の顔みたいところがあったのですが、多分、長野の場合については、あれは、長野オリンピックのときに急ぎ働きで、エレベーターとかそういったものがそのときに造られていないのです。当時、当社と長野でいざれやりましょうという課題がもともとありました。その中で、我々も仙台とか長野が、地方創生の中で少しでも地方の色を出そうというようなところがあって、その長野の内容については次回に少し詳細をご説明しますが、長野の象徴的なひさしについては、長野市が十数億円出しています。ただ、それだけではいけないので、あそこはペデもごさいませんから、駅舎前面に商業施設を張り付けて、鉄道事業ではいわゆる儲けがないとなかなか投資できませんから、商業施設を張り付けて、それか

ら公共の広場を2階部分に造って、その商業ベースで少し儲けたものを意匠に使ったという合わせ技なのです。

ただ、今のところ、新潟の万代広場につきましては、あくまでも街路事業で補助事業でございます。国が半分、残りが市町村と、それと都市規模に応じて鉄道が若干出していますが、そうすると、結局、高架下がすべてできあがれば、多分高架下になります。そこにペデというか、ひさしですか、通路が張り付きますので、その上がどうなるのかということは、今まさにこれからやろうということなのですが、ただ、先ほど言ったような補助事業ですから、あくまでも標準的なスペックでしかないというのが現状です。要は、そこに2階レベルで、多分当社で少しお店を出すのか出さないのか、それによってガラスとかあるのでしょうか、ある意味大分駅みたいなレンガでしっかりやるとか、私どももやりたいのですが、今のところそれについては追加、いわゆる当社の単独財源で、これはまたまちと一緒に調整をしなければいけないと我々も思っているのですが、そこはどうやってお金を社内の中でもってくるのかということも逆に我々の課題であるのと、もっとはっきり言いますと、在来線の中の高架も標準スペックなのです。それ以上は持ち出しになりますので、当然市も無駄なことはできない。ただし、やはり景観というのは大事なものですので、そこをどうやっていこうかということで、今のところは構内の中の第一期開業に向けて、新潟らしさとかいろいろグランドデザインを勉強しながら、そういったものが少し自前で手当てをしているのですが、まさに今言われたような最終的な仕上がりときの新潟らしさとか、あるいは正面の駅づくりみたいなもの、これは本当にこれから、財源も含めて我々単独ではなかなか難しいところもございまして、それはいろいろとご協力をいただきながら、本当にいいものにしていきたいという気持ちはあるので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(佐野委員長)

ありがとうございます。オブザーバーの方で何かご意見等がありましたら、よろしくお願ひします。

(永田オブザーバー)

県の都市局長の永田です。いつもお世話になっています。いろいろと先生方に有意義な議論をしていただきありがとうございます。私から、八つくらい、お話しさせていただければと思ひます。

一つは、もちろんいろいろと夢の話もしないといけないのですけれども、人口減少しているということで、中村委員から言っていたいただいた各世代とか、今住んでおられる方が利用できるような形も必要なのではないか、そして万代とどのようにつないでいくのかということがもう少しあってもいいというのが一つ目です。

二つ目が、今もJRの部長が言われましたけれども、この広場ですけれども、いろいろな視点の中で駅から外を見た視点を今回たくさん出してもらいましたけれども、外から駅の広場の方を見た視点というのも大事かと思います。その中に、駅舎というものが大きなランドマークになるので、柳とガス灯もありますけれども、一番大きな駅舎がどのようなイメージになるのかという背景があってこそその柳であってガス灯かなと思うので、そこがもう少し分かりやすいようにご説明していただくほうがいいのではないかなと考えておりますし、入口の方も、どちらかと言うと夜中になるとバス停横しかないという話ですけれども、今だと西口の自由通路があるということで、ある意味では利便性があまり向上しないという見方もありますので、できれば利便性ができるだけ向上するような形のもっていき方で進めていただきたいと思います。

四つ目は、渋谷の話をする、渋谷は、スクランブルはいいのです。私も渋谷の横に住んでいましたけれども、渋谷は谷地形で駅が一番低いところにあり、道が全部あそこにかたまるので、スクランブルになった。人の流れが谷地形の真ん中にあるのであのようになっているので、何も無い平面にスクランブルをつくっても人が集まってこない、スクランブルにするのであれば、スクランブルから広がって行く、集まってくるというような、もう少し広域的な動線というものもお見せいただくほうが、スクランブルという意味が評価されるのではないかと思います。それでなければ、人間はどちらかと言うとずるい人間なので一番近いところを通りますので、万代広場のところでも先ほどありましたように駐車場を通過して行くという形で、わざわざ遠回りをして通って行かないので、そこを通すなら通すような流れをもう少し見せていただきたいと思います。

姫路の話で、私も姫路のところで仕事をしていたのですけれども、基本的に姫路というのは、皆さんご存知のように城下町があって、第二次世界大戦でお城以外全部焼けてしまいました。戦後、復興事業の中で、高度成長の中で、どちらかと言うと城下町を潰して広い道を造りましょうと、造りました。昭和の終わりのときに市長の発案があって、都市型モノレールの最新版ということでモノレールを造りました。でも、値段が高くて乗りませんでした。その後、駅のところに車が来て、例えば夕方とか雨の日などは交通渋滞を起こすことによって大問題を起こしました。この中でどうしますかという話があって、先ほど見たような選択肢になったということがありますので、新潟も、やはりそのような議論が必要なのではないかと思います。リスクをどうやってとっていくかという話がもう少し見えたほうがよかったと、事例としては思いました。

五つ目が、流れですね。せっかく連立ができますので、車と人の流れ、いろいろご提案もありましたけれども、もう少しいろいろな比重を変えてご提案いただくほうが分かりやすい

のかなと思っていますし、整備につきましても、委員の先生方からも話がありましたように、短期の話、中長期の話と、その辺がもう少し分かるように整理をしていただけると、もっとありがたいと思いました。

それから、せっかく連立で800億円ほどの多額なお金をかけてやっていますので、こういうところがよくなった、あのようところがよくなったということが市民の皆さん、県民の皆さんにお話しできるような形でご説明できるような資料を作っていただけると大変ありがたいという、県からのお願いでございます。よろしくお願いします。

(田中オブザーバー)

県の交通サイドから一言だけ申し上げると、先ほどのお話、大変画期的なご提案だったと思います。ただ、高架化して南北を貫いた、その一番の効果というのは、やはり公共交通の移動のスムーズさ、もっと言えば、広域的な公共交通、その発着地点としての機能が格段によくなるということであろうかと思っておりますので、交通渋滞などで広域的な移動のスムーズな確保に支障をきたさないような、それを大前提としたうえで、歩行空間の確保といったものも併せて考えていくのがよろしいのではないかと考えております。

それから、これはよく出てきている話で、これは日ごろ付き合いのある石塚JR部長さんの話になるかもしれませんが、やはり万代広場というのは拠点都市新潟の顔になるわけなのですけれども、旅行者にとりましては、やはりそのまちのイメージというのは、広場に降り立つ、もしかしてその以前に駅に降り立つところから、そのまちのイメージというのは始まっていくのではないかと思いますし、また人の流れというのは、もしかしたらその駅構内からもつくられていくものではないかと思っておりますので、やはりある程度、駅舎、駅構内のデザインも重ね合わせた中での議論というものがなされれば、よりよいのではないかと。そういう意味では、まだ明確なものはないということではありますけれども、取扱いは十分注意するとしましても、可能な限りコンセプトをお示しいただければよろしいのではないかと思います。特に新潟は、冬季の風雪など、屋外の行動に制約がございますので、そういう意味からしましても、駅舎の中での空間の利用のあり方、こういったものが非常に有効なものになっていくと思っておりますので、そういうことからしましても、駅舎のデザインも分かればと思っております。

それから、駅前の整備、動線づくりの、次のステップになるかもしれませんが、今、各方面からしばしば、新潟駅から各地へ向かうまでの案内が少し分かりにくいというような声が聞かれます。先日も、仕事で新たに県に赴任された組織の幹部の方からも、そういう声を受けました。広場という駅前の顔をつかって、それからそこから延びる動線を確保することはもちろん大事でございますけれども、やはりそこを歩いてくれる人がいて、その道に乗



り物に乗って移動する人がいて、そういう人たちに分かりやすく、かつ楽しく移動していただく。そのためには、やはり案内を充実させる。それも、できればストーリー性をもつようなもので案内できれば、より都市の魅力が高まっていくのだろうとっております。新潟駅に降り立った際に、空港へ行く道、それから港へ行く道、佐渡汽船に行く道といろいろあると思いますけれども、これら各々の場所に容易に誘導ができるような案内を充実させること、これも必要ではないかと思っております。これは、私どもも取り組んでいかなければいけないことだと思っております。

(大関オブザーバー)

国土交通省の北陸地方整備局の建政部の大関です。もう時間もけっこう過ぎているので手短にというか、皆さん、ほかのオブザーバーの方も意見があったので、一言だけ。

うちの部で、街路事業ももちろんうちの部なのですが景観もやっております、駅広もそうなのですが、駅周辺の看板のデザインとかそういったところも、やはり駅に降りたときの印象が一番、まず降りたときの看板ですね。今、お酒とかいろいろなお土産の看板がかなり出ていて、あれはあれでいいのかなと思いつつも、やはり新潟県の顔の駅ですから、新潟市の景観審議会というものもあると思いますので、この委員会が出てきたご意見とかも、そういったところとも少し連携を図っていただいてもいいのかなとは思っています。

それから、意見といいますか、駅と景観とのバランスとか、そういったところも、どちらが先になるのか、恐らくこちらが先に決まってからJRとの協議になってくると思うのですが、そういったところも含めて、周辺の景観とか、屋外広告物の扱いとか、そういったところも少しご検討なり念頭に置いていただいて、議論を進めていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

(佐野委員長)

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、時間を超過しましたので、4番と5番をまとめて事務局からご説明願います。

(事務局)

その前に、今、オブザーバーの皆さんからいろいろ貴重なご意見をいただきありがとうございます。景観につきましては、今、確かに新潟駅前、私どもも昭和のノスタルジックと言っていますが、昭和の風情を残した日本で唯一の駅前だと思っておりますけれども、景観につきましては、内部でも今検討を始めております。ルール化をつくっていくべきだろうと思っておりますし、県の皆様からもいただいたさまざまな課題、これは、新潟市もまったく同じでして、新潟駅は新潟市の駅でもあります、新潟県全体の玄関口でもありますので、引き続きそういう課題に対してご協力をいただきながら、一緒に取り組んでいきたいと考え

ております。

(事務局)

それでは、次第の4、第3回委員会についてということなのですが、本日、私どもの資料不足によりまして、動線の明確化ができておりませんでした。申し訳ありませんでした。次回、第3回につきましては、本日のご意見とかいろいろなものをもう少し整理しまして、動線をもう少しきちんとした形でお示した中で、次回の第3回につきましては、その動線にらみながらも、新潟らしさの表現、デザインという部分についてご検討、ご議論をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

引き続きその他でございますが、次回の委員会につきましては、1月下旬から2月上旬の開催を目途に考えております。後日、日程調整を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。

(佐野委員長)

ただ今のご説明並びに全体をとおして何かございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

(大江委員)

動線の変化ですけれども、やはり沿道の商業施設の方々とかが納得できるものになるのかどうかということ、少しブリーフィングしていただいてから提案していただくと、議論がよいかなど。例えば、弁天通を歩かせるということが果たして可能なかどうかとか、あるいは弁天通を歩かせるのだったらもう少し景観形成にご協力いただきますよ、みたいなことが本当に商業の方々から納得していただけるのかとか、東大通の歩道を広げるときに、東側より西側のほうを広げるべきだと私は思っているのですけれども、そうすると西側の商店の方は喜ぶけれども東側の方が何を言っているのだという話になるみたいなことが現実的に可能な案として提案できるのかどうかみたいなことは、多少商業施設の方々等の動向をブリーフィングしてからでないかと、提案してしまうと大変なことになると思うのですが、その辺、少しご検討いただければというお願いごとです。

(事務局)

そうですね。ご趣旨は分かります。次回、沿線の方々の了解というところまでいくのは現実的に難しいと思うのですが、少なくとも今日説明しました駅から先につながる場所の動線の基本的な考え方について、新潟市としてどう考えるかというところにつきましては、今現在別のところで議論を始めておりますので、こちらにもご紹介させていただければと思います。

また、言われたご趣旨はそのとおり大切なポイントだと思いますので、そういうさまざま

なステークホルダーにも最終的には打診をしつつ、一つの方向性を見出していきたいと思  
います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。ないようでしたら、議事進行  
を事務局にお返しします。よろしくお願いします。

(事務局)

ありがとうございました。長時間のご議論、またさまざまなご意見、ありがとうございました。  
した。

以上をもちまして、第2回新潟駅万代広場等整備検討委員会を終了させていただきます。

最後に、事務局からご連絡です。駐車券を受付に出された委員の皆様、駐車券をお忘れな  
いようお受け取りくださいますようお願いいたします。

それでは、以上をもちまして第2回の委員会を閉会したいと思います。ありがとうございました。  
ました。