

■ 第1回 新潟駅万代広場等整備検討委員会

日時：平成29年9月4日（月）10：00～12：00

会場：新潟市役所本館3階 対策室1

（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ありがとうございます。

それでは、ただいまから第1回新潟駅万代広場等整備検討委員会を開会いたします。私、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と申します。よろしくお願いたします。

それでは最初に、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。お手元の資料をご確認いただきたいと思いますが、まずA4の1枚で本日の次第がございます。その下に本日の配布資料を一覧表で書いてございます。続きまして出席者名簿と本日の座席表。続きまして、新潟駅万代広場等整備検討委員会開催要綱、新潟駅万代広場等整備検討委員会の傍聴に関する要領がついております。続きまして、新潟駅周辺整備事業の青色のパンフレットが1冊。資料といたしまして、ホチキス留めされました資料1から資料3、右肩に資料番号を振っておりますが、資料1から資料3の三種類。最後に、右肩に参考資料と書かれた資料がホチキスで留められた資料になります。以上が本日の配布資料になりますが、不足はないでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本委員会の開会にあたりまして、新潟市都市政策部長の大勝よりごあいさつ申し上げます。

（都市政策部長）

おはようございます。新潟市都市政策部長の大勝と申します。

まずは委員の皆様、関係者の皆様、お忙しい中この会議にご出席いただき、ありがとうございます。また、日ごろから新潟市全般に多大なるご理解、ご協力をいただいていることにつきまして、この場を借りて深く感謝を申し上げたいと思います。

さて、この検討会でございますが、連続立体交差事業ということで、新潟市、平成10年に構想を立案してから、かれこれ約20年という月日が経ようとしているところでございます。皆様ご承知のとおり、おかげさまで新しい駅の躯体が新潟駅では姿を現しはじめ、来年度の上四半期には羽越本線と上越新幹線が同一ホーム乗り換えの第1期開業を迎えると、市民にとっても非常に関心が高まっている状況となっております。

こういう中で、この間、長い月日経ったのも事実でございますが、駅のデザインを当初平成 14 年当時にコンペで決めさせていただきましてから、社会、経済情勢の変化、また新潟駅の周辺についてもいわゆる市街地の一体化、交通の円滑化という問題から、新潟がこれから日本海国土軸においてどのような役割を果たしていくのか、その拠点化の中においてこの駅の広場に求められる機能やデザインについても、もう少し議論があってもいいのではないかと。当然、駅の広場というのは、その広場の点だけで見るのではなく、その広場に面している民間の再開発事業の流れ、また駅とまちなかのつながり、都市全体のデザインというものも非常に重要なポイントになってきております。新潟市におきましては、新バスシステムを 2 年前にスタートさせまして、また駅前では新しいビルの再開発の動きも出てきております。こういう中で、今一度検討委員会の皆様からご議論いただきたいということで、このような集まりをもったところでございます。

この拠点化の取り組みにつきましては、去る 8 月 10 日に市長、知事出席の新潟県・新潟市調整会議という場がございましたが、その中で知事、市長も、新潟駅がいわゆる新潟市にとっての駅の連続立体交差ではなく新潟全体で見てより多くの効果を発揮できるような形ということで、非常に関心をもっているところでございます。

本日は忌憚のないご意見をいただきながら、我々としても新しい新潟に相応しい万代広場のデザイン、機能というものについて、今後、設計者の方々とも意見交換させてもらいたいと思っておりますので、本日はどうぞ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、次第 2 の委員紹介でございます。本日は、本委員会の委員及びオブザーバー並びに平成 13 年、平成 14 年に行いました新潟駅駅舎・駅前広場計画提案競技における最優秀賞受賞作品設計者の皆様にお越しいただいております。恐れ入りますが、本日本日お配りしております出席者名簿の順に自己紹介をお願いいたします。それでは、阿部委員からよろしく願いいたします。

(阿部委員)

おはようございます。新潟商工会議所のまちづくり委員会の委員長を仰せつかっております阿部正喜と申します。

私は、2015 年 11 月から商工会議所まちづくり委員会の委員長を仰せつかっておりまして、会頭からは、若い人が活気あるまちをつくらうということで、社会減をいかに止めていくのか、また賑わいをどうやってつくっていくのかを中心にやっております。今、三つの分科会で動いておりまして、一つが ICT、二つ目がユニバーサルデザイン、三つ目がたまたま新

新潟の拠点整備ということで、分科会でも動いている次第です。その関係で、視察で大分駅や福岡の博多駅ですとか、さまざまところを見せていただいて、どちらかというと商業系のところと、今現在は、先ほども部長から話がありましたが、周辺のビルの再開発も含めた一体型等も検討内容に入れて、いろいろな形で勉強、提言をまとめているというところでもあります。11月には熊本にもお邪魔させていただいて、いろいろなまちづくりの意見交換という状況になっておりますので、その中でいろいろなお話ができればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(上山委員)

上山でございます。長岡でデザイン教育に携わっておりましたが、5年前に長岡から東京に戻っております。13年前でしたか、ここのコンペで素晴らしいグループを決めさせていただいた審査員の一人として、もう新潟駅は大丈夫と思っておりました。時々チェックしているのですけれども、なかなかだなどと考えておりましたら、今回このように皆さんが考えていらっしゃるということが分かりました。先ほどのお話で非常に心強く思い、今日は皆さんと忌憚のない意見交換ができるのではないかと。新潟というのは、全国から期待されているのです。先ほど、県とおっしゃいましたけれども、県のみならず、日本の北の玄関口としての役割が期待されますので、よろしくお願いいたしますと思います。

(大江委員)

おはようございます。私、国土交通省の新潟国道事務所長をしております大江と申します。本日は、まちづくりの関係の皆様、あるいは建築関係の皆様方、いろいろな関係者の皆様方がいらっしゃって、あるいはオブザーバーとかいらっしゃる中で、私は国道事務所の所長ということでございますので、委員ということで、改めて職の責務の大きさを今感じているところなのでございますけれども、今、申し上げましたとおり、当然、駅前広場ということで、まちづくり、あるいは建築、そういったところからいろいろご議論があるところだと思っております。

私、国道事務所の所長ということで、恐らく求められておりますのは、そういった中で新潟県、新潟市、あるいは先ほどありました日本全体の交通とか物流とか人流とか、そういった中で万代広場等ということを何か求められて委員に頼まれたのかなということは今認識しているところでございます。そういったことで、微力ながら務めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

(窪田委員)

皆様、おはようございます。東京大学都市工学科の窪田と申します。私と新潟の関わりを一言申しますと、もう25年くらい前ですけれども、学生時代に佐渡島で当時歴史的な資源

の調査が始まりまして、修士課程の時代にそれをやっておりました。今は拠点化に向けたまちづくり懇談会でも携わらせていただいております。普段は、例えば福島だったり岩手県だったりの復興まちづくりをやっているのですけれども、そこでつくづく思いますのは、やはり地域全体でまちづくりというものを考えていかないと回っていかない時代なのだと思います。それと、部長さんがおっしゃった、もっと広い範囲でまちづくりを考える中で今回の駅があるのだというお話に強く同感するところがございます、そういう議論ができればありたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

(佐野委員)

長岡技術科学大学の佐野と申します。交通計画を専門としてやらせていただいております。新潟駅は交通の結節点として非常に重要な役割を果たすと思いますので、その辺についての議論をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

(中村委員)

ミカユニバーサルデザインオフィスの中村美香と申します。多分、私が一番古株になってしまったのかもしれないのですけれども、新潟駅的设计、コンペ等に市民参加の場をつくるようなNPOの関わりもありまして、長い間新潟駅とは縁が切れずに続いております。まちづくりの観点から駅の役割、また拠点化ということで見直すということで、大変期待を持って臨んでおります。どうぞよろしくお願いいたします。

(橋本委員)

新潟大学から来ました。教育学部の美術と工学部の融合プログラムでデザイン教育をしています。私は、新潟市の景観アドバイザーというものも務めさせていただきまして、もう7年くらいになります。そういうことがあって呼ばれたのだと思うのですけれども、もう一つの顔としては地域活性化ということで、まちなかで造形ワークショップ等の活動をしてきました。先週の土曜日から古町で子どもたちを集めて造形ワークショップをやってきたのですけれども、それも10年くらいになるのですけれども、段々とまちの顔や賑わいというものがどんどん移行してきてまして、民間企業の商業地域の変化もあると思うのですけれども、段々寂しい古町みたいなものが出てきています。今度背骨軸になる、新潟駅から古町につながる背骨軸をどうにかしっかりと築かないと、まちの連携というものが薄れてしまうのではないかと。これは、駅の再開発が一番大事な事業だと思います。いろいろな意見、私も述べさせていただきたいと思うのですけれども、皆さんで知恵を絞りながら、いいまちにしていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(平山委員)

おはようございます。新潟市建築士会の支部長を仰せつかっております。新潟下町、湊町

に住んで 40 年近くになります。新潟市を愛している市民としても、もちろんコンペのときにも参加させていただいた経緯もございますし、ぜひ素晴らしいデザインを活かしながら、皆さんでいろいろな知恵を出せればと思っております。よろしくお願いいたします。

(藤澤委員)

新潟経済同友会の藤澤と申します。私ども新潟経済同友会では、今年度 16 の委員会と一つの研究会ということで、さまざまな形での活動をしておりますけれども、新潟県の活性化、そして日本海側本州唯一の政令指定都市新潟市の拠点化ということで、それぞれの委員会がそういったテーマを追いかけているという状況でございます。その中で、今日の委員の皆様顔ぶれを見ますと、専門の先生であるとか有識者の方ということで、私はそれこそ一市民の立場で、また経済人の意見を集約し、代弁する立場ということでこの委員会に選ばれたのかなと思っております。微力でございますけれども、議論を深めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

(尾崎オブザーバー)

本日はオブザーバーの立場で出席させていただきます。国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅課長の代理として来ました尾崎と申します。本来ならば、私どもの課長の窪田が出席させていただく予定でしたが、所用のため代理ということで出席させていただきます。

私ども建政部におきまして、まちづくり、そして新潟駅連続立体交差、駅前広場ということで、皆さんとともに担当させていただきますので、よろしくお願いいたします。

(田中オブザーバー)

オブザーバーの立場で参加しています新潟県交通政策局、今日は局長の水口が所用でまいませんので、代理の副局長の田中と申します。新潟市と連携しまして、拠点性を高めるために取り組んでいるところでございますけれども、委員の皆様方からのご意見を参考にしながらよりよい政策に努めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(永田オブザーバー)

同じくオブザーバーで参加させていただいております新潟県の都市局長をやっております永田と申します。よろしくお願いいたします。県の都市サイドといたしましても、新潟県の都市づくり、どんどん外に広がっていったのですけれども、やはり人口も減ってきて、いろいろ話し合う中で中心街の活性化、再開発ということが重要な課題と考えておまして、特に今回ご議論されます新潟駅の万代広場等につきましては、もちろん新潟市の中心ですけれども、新潟県の中心であり、先ほどもお話が出ておりますように日本海を中心という形で、ここから新しい取り組みの中で、人、まち、賑やかな勢いをまたつけていきたいと。それが全県に

いろいろと影響があるという形で考えておりますので、本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

(石塚オブザーバー)

同じくオブザーバーになりました J R 東日本新潟支社の石塚と申します。担当は、新潟市と一緒に新潟連続立体交差事業を推進しているということと、また、新潟駅の高架施設や周辺用地といったものを今後どうやっていこうかということで計画しております。また、維持管理というところでも広場の維持管理をしております。そういった意味で、フリーに話してい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。

(鈴木オブザーバー)

新潟市中央区の区長石塚に代わりまして、本日は代理で建設課長の鈴木と申します。私も J R と同じように、将来維持していく関係で参加させていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

(堀越共同体：堀越)

計画提案競技設計の J V チームの代表の堀越でございます。私は建築の担当でございますけれども、J V チームは、これから 4 人が自己紹介しますけれども、主要な建築だけではない分野のチームでこの 15 年やっておりましたので、これからはぜひ頑張っていきたいと思っております。私自身は、建築とは言っても、もともとは丹下健三の事務所に在籍して、ヨーロッパ、アジアの都市、建築と都市をやっておりますので、もちろん都市的な視点も含めた建築として能力を発揮してい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。

(堀越共同体：中野)

設計 J V の都市計画を担当しております中野と申します。専門は、都市デザインという領域でございます。よろしくお願いいたします。

(堀越共同体：田井)

設計 J V で土木を担当します田井と申します。よろしくお願いいたします。

(堀越共同体：佐々木)

設計 J V のランドスケープ、造園を担当しております佐々木でございます。コンペのときからりゅーとぴあ、柳と水のまちということで、ランドスケープもしっかり頑張っていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(司 会)

ありがとうございました。

それでは、続きまして次第の 3、本委員会の委員長の選出についてでございます。本日配布いたしました委員会の開催要綱第 5 条により、委員長は委員の皆様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。

(中村委員)

経験豊富な佐野先生にお願いしたいと思います。

(司 会)

ただいま佐野委員を委員長にということでご推薦がありましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

それでは、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、委員長席にご移動をお願いいたします。

それでは、佐野委員長より一言ごあいさつをお願いしたうえで、その後、進行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と申します。よろしくお願いいたします。

そうそうたるメンバーがいらっしゃる中、せん越ながら委員長をやらせていただきます。皆様のごあいさつ中でも、ご指摘されておられましたが、万代広場という狭い空間だけにとどまらず、空間的にも時間的にも、少し広めに活発な議論ができれば良いと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

(司 会)

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。よろしくをお願いいたします。

(佐野委員長)

では、よろしくお願いいたします。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は、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、平山委員にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございました。それでは、よろしくお願いいたします。

次に、本委員会は、開催要綱第6条により、原則公開となっております。はじめに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)

「異議なし」ということなので、冒頭のみ撮影を許可いたします。

それでは、次第4、確認事項です。①「検討委員会設置の背景・目的について」、②「万代広場計画のこれまでの経緯について」、二つあわせて事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

事務局の新潟駅周辺整備事務所の池田と申します。2点、ご説明申し上げます。

資料1の1ページ目をご覧ください。検討委員会の背景・目的についてです。

まず、検討委員会の背景です。左の囲みに記載してありますが、公開コンペによる現計画策定から約15年が経過しました。その間、人口の減少、少子高齢化の更なる進展などの時代の変化、また、新バスシステムの導入などの都市内の状況変化がありました。また、駅前広場に求められている役割も、都市間競争の優位性を高めるため、本市のイメージの発信により重きが置かれてきていると感じております。そのような背景を受けまして、本委員会におきましては、本市の拠点性向上や都市イメージをより発信するため、万代広場に求められている機能やデザインについてご意見をお伺いしたいと考えております。

検討委員会の開催スケジュールにつきましては、右下の図にお示ししておりますが、本日いただきましたご意見をもとに事務局で見直し案のたたき台を作成いたしまして、年内には第2回目、年明けには第3回目を開催いたしまして、年度末の第4回目でとりまとめを行いたいと考えております。委員の皆様やアドバイザーの皆様におかれましては、タイトなスケジュールでございますが、よろしく願いいたします。

(事務局)

続いて2ページ以降の関係でございます。都市計画課長をしております石井と申します。よろしく願いします。私からは、新潟市の重点エリア及び機能集積エリアにおけるまちづくりの方向性について説明させていただきます。資料1の2ページ目をご覧ください。

本年3月末に策定、公表いたしました「新潟市立地適正化計画」において、本市のまちづくりにおいて都心及び都心周辺部が担う都市機能を整理いたしました。まちづくりの方向性といたしまして、新潟駅から古町間の都心軸に加え、萬代橋周辺の水辺空間を交流軸と位置づけ、重点エリアとしております。

具体的には、次の3ページをご覧ください。重点エリア、機能集積エリアにおけるまちづくりの方向性について整理しております。新潟駅から古町までの都心軸のうち、古町地区では、中央区役所の移転や、旧大和跡地の再開発をはじめとした非日常的な都市型サービスの再集積を図るなど、都心回帰モデルとしての機能強化を図るとともに、みなとまちの歴史を活かした商業・飲食・業務と文化が一体となったまちなかへの取り組みを進めています。

万代地区では、若者が集う商業による賑わい創出に向け、旧運輸局跡地の活用を図るほか、萬代橋周辺の水辺空間、ミズベリングでありますけれども、そことのつながりを強化し、本市の魅力さをさらに高めてまいります。

新潟駅周辺地区では、連続立体交差事業等の社会資本整備のストック効果を発揮し民間投



資を誘発するとともに、万代側を広域交流拠点の玄関口として日本海側の拠点としての風格を印象づける街並み形成に取り組むほか、南口側では、交通ターミナル機能の強化を図るため、プレーカ前の拠点形成用地の活用や鳥屋野潟方面への公共交通軸の延伸に向けた取り組みを強化いたします。

交流軸では、万代島地区の国際交流拠点機能を活用することで、通称「大かま」での賑わい空間整備や万代地区と連動した新たな賑わい創出に取り組んでまいります。

まちづくりの方向性については、以上でございます。

(事務局)

続きまして、資料1の4ページを大勝から説明させていただきます。こちらの図面につきましては、さきほど説明しました立地適正化計画を策定していただいた委員の方々から、その立地適正化計画をさらに次のステップに上げるために、しっかりと早急に取り組まなければならない課題、それから重点的なプロジェクトとして進めていくべきもの、その視点をまとめていただいたものでございます。

まず、考え方でございますが、新潟駅から古町まで約2キロメートルの距離がございます。これを新潟市としてはいわゆる都心軸と呼んでおりますが、そのちょうど真ん中の地点に今回新たに交流軸という考え方を入れまして、その交流軸が信濃川と港になってくるという形です。古町、新潟駅に二極を設け、その中にセンター広場みたいな形でこの水の軸が交差してくるというような考え方を基本としています。

その中で、それぞれの拠点化という視点で取り組むべき課題として、資料の上のほうに①から⑥まで課題として挙げさせてもらっているところでございます。その中で、新潟駅に絡むものとしては①番、新潟駅周辺のデザインづくり、それから新潟駅、万代、古町に導く仕掛けづくり、こういうものが挙げられております。併せて、古町地区、新潟駅周辺地区、万代、万代島地区、さらにこれら特徴ある地域を結びつける基幹公共交通軸沿線という考え方で、それぞれの取り組むべき視点を書いてあるところでございます。

特に新潟駅周辺地区につきましては、万代広場と南口広場と、二つのエリアのそれぞれの役割として、あくまでもここでは一つの考え方、デザインの案でございますが、万代広場については、新潟の玄関口として相応しい風格と個性を兼ね備えた景観形成、機能強化を図るべきであろうと。そのためにはということで、検討していくべき視点が青い箱で上に三つ出ております。また、南口につきましては、高速インターに非常に近接している、また新潟市の都市内交通としての公共交通、バス乗り場ですが、それだけではなくツアーバスや高速バス、送迎バスといったものも現在南口にかなり入り込んでおります。こういう二次交通の結節点としての機能強化も、一つ課題になってきているということで挙げさせてもらいました。

また、南口につきましては、市の開発公社が所有する低未利用地が駅前広場に隣接する区域にあります。こういう低未利用地の利活用も考えていく中で、駅南についてはさらなる機能強化というものを考えていくべきだろうというところで、懇談会の委員の皆様からはお話をいただいたところでございます。

(事務局)

続きまして、新潟駅周辺整備事業についての経緯についてご説明申し上げます。資料2をご覧ください。

新潟駅周辺整備事業の事業目的は左上に書いてありますが、日本海拠点都市に相応しい総合的な都市基盤整備を行うものです。その目的の達成のために、その右に書いてあります連続立体交差事業の2.5キロ区間、7本の都市計画道路、そして万代広場・南口広場・高架下交通広場の三つの広場を整備する広場整備事業を立ち上げまして、現在、整備を進めております。

今までの経緯は左の囲みにございますが、主なものとしましては、先ほどから出ておりますが、平成13年度、平成14年度に公開による駅舎と駅前広場の設計コンペを行いました。それによって現在の計画の基本となる作品が選定されております。平成18年には、連続立体交差事業と新潟鳥屋野線、新潟駅西線、南口広場を含みます弁天線の事業に着手しました。平成21年度には、現在の南口広場が完成しております。平成27年度には、高架下交通広場と万代広場にも事業認可が下りまして、事業着手してありまして現在に至っております。

今後の主な予定についてですが、来年度の第1四半期までには高架駅の第一期開業を迎えることがほぼ確実にとなっております。併せまして、新潟駅から西側の越後線の高架化が完了しますので、米山、天神の二か所の踏切が除去される予定でおります。そして、平成33年度には高架駅の全面開業、平成34年度には高架下交通広場の供用、そして平成35年度には万代広場の供用を目指しております。

次に、万代広場の今までの経緯についてご説明します。資料2の2ページ目をご覧ください。

先ほどの全体の経緯の説明で平成13年度、平成14年度で設計コンペを行ったとご説明いたしましたが、このコンペの特徴といたしましては、市民参加により市民の想いを取り入れる工夫を行い、また公開で行いました。応募総数125作品のうち、第1段階の審査で5作品が選定され、第2段階の審査では設計者と市民との意見交換を行うなどの取り組みも行いました。そして、本日設計者としてご参加いただいております堀越英嗣様を代表とする設計共同体が最優秀賞を受賞され、現在も広場設計に関わっていただいております。また、駅舎についてもアドバイスをいただいております。左の図がコンペ当時の平面図ですが、「人、交

通、自然が気持ちよく循環する『都市の庭』」を基本コンセプトといたしまして、歩行者や公共交通に重きを置いた広場となっております。

その後、関係機関との調整を進めるとともにワークショップなどで市民意見をいただきながら、右上の図のように、中央の広場には、かつての新潟の堀割を象徴するしだれ柳と水景施設、そして既存のガス灯を再配置することになりました。また、平成 26 年度には、平成 13 年度、平成 14 年度のコンペ時の計画条件の歩行者推移や自動車交通量に対しまして現状の数字が伸びていないことや交通管理者との協議によりまして、広場の東西方向の道路は一方通行を維持することなどにより、ペDESTリアンデッキを利用しなくても、歩行者と自動車の分離をさせなくても平面での信号整備により交差点処理が可能であることが判明したことなどから、ペDESTリアンデッキにつきましては当初からは整備を行わず、社会経済情勢や周辺の開発動向を見極めながら整備について検討していくことにしました。その図が、右下の図でございます。

次に、3 ページ目をご覧ください。駅前広場の位置づけと基本的な空間構成です。新潟市では、北側の万代広場を広域交流拠点と位置づけ、その強化を、また南口広場は広域交流の玄関口として位置づけ、交通ターミナルの強化を図っていく考えです。現在の計画は、南口、万代広場とともに西側にタクシーと送迎車用の施設、中央にはイベントなどにも対応できる広場を配置しております。東側には高架下交通広場に通じる進入路を配置しまして、バスターミナル機能を持たせております。高架下交通広場の両サイドには歩行空間を設けますので、歩行者は駅の南北を 24 時間地上部での通行が可能となります。なお、自転車につきましては、安全のため押しての通行、いわゆる押しチャリを考えております。

以上で、これまでの経緯と現況についてのご説明を終了させていただきますが、設計者から補足をお願いしたいと思います。

(堀越共同体)

だいぶ基本的なことをお話しいただきましたけれども、コンペのときの提案は、やはり都市の軸をきちんと意識するということから始まっております。ですから、この南北に気持ちよく循環するというイメージがとても大事だと思っております。その辺りがいろいろな条件の変化等も伴いながら、基本的には都市の循環を守る方法で、今のバスの交通広場も高架下もつながっているように考えております。

それから、やはり駅の地上部の重要性がこの 15 年間の間により増してきていると思っております。ですから、デッキの重要性もさることながら、やはりいかに広場に市民を誘導するか、その辺りがかなり重要な都市の中における活用のための方策ではないかなと考えている次第でございます。

それから提案されている中で3ページのものに関しては、今、デッキは後の時代に任せるということで残しておりませんが、東西のデッキは残っておりますので、それにいつでもつなげる状態は整えているという状況でございます。以上です。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ご説明は、終りでよろしいでしょうか。それでは、ただいまのご説明について、ご質問がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

(特になし)

もしあれば、後ほどご発言いただければと思います。それでは、次に進みます。

次第5の意見交換です。「万代広場計画見直しの方向性について」、事務局よりご説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、見直しの方向性についてご説明いたします。資料3をご覧ください。

先ほど資料1で、本委員会では本市の拠点性向上や都市のイメージを発信するために駅前広場に求められる機能、デザインをご議論いただきたい旨ご説明いたしましたが、具体的な見直しのポイントについて説明させていただきます。

はじめに、拠点化に向けた都市デザインの基本的な考え方に基きまして、目指すべきまちづくりを「新潟を象徴する空間デザイン」と「人が憩い・集う広場の空間、動線整備」と位置づけております。そして、万代広場整備の基本的な考え方としては、五つの項目点を設定しております。一つ目としましては、コンペ最優秀賞受賞作品の基本コンセプトは尊重し、継承するということ。二つ目は、高架下交通広場及び接続するバスの進入路は、現計画とする。三つ目としまして、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。四つ目、周辺民間建築物の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。最後、五つ目としまして、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しております。また、その下に、関連して考慮すべき事項としまして、一つとして駅と都心部を結ぶ歩行者動線と広場のレイアウトということで、歩行者にとっての地平面の復権。二つ目は、南口広場での新たな課題としまして、隣接する低未利用地の活用。三つ目が、駅を挟む南北エリアの役割分担としまして、万代はまちの顔、南口は交通結節点としての機能強化としております。

資料3の2ページ目をご覧ください。見直しの方向性やポイントを万代広場の図面上に表示してございます。赤の網掛けされました楕円の部分を今回の見直しのポイントと考えております。

まず、駅とまちを結ぶ歩行者動線の強化が必要と考え、駅と弁天通のスムーズな歩行者動

線を確保するための見直しでございます。万代方向への円滑な動線を確保するためには自動車との交差を極力少なくすることが必要と考え、中央広場を、現在バスターミナルがある西側へ広げることで歩行者動線の連続性を確保するとともに、広げた空間を中央広場と一体的に利用できるのではないかと考えております。なお、現計画で中央部分に設けていたタクシー、あるいは一般送迎車の進入路は、前面道路に沿わせた形で進入口を西側に配置した形としております。

また、中央広場の部分ですが、新潟の玄関口として相応しい景観形成、機能強化を図るため、中央広場におけるデザイン、特に新潟らしさや新潟を象徴するような空間デザインとともに、中央広場の使い方についても検討が必要と考えております。

以上、万代広場整備の基本的な考え方と見直しのポイントについて説明させていただきました。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す。それでは、ただいま事務局から説明いただきましたが、委員の皆様から万代広場の見直しに関してご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

では最初に、資料2の3ページを見ると、バスターミナルが若干気になるというか、以前だと平面でバスとバスの乗り換えができたと思うのですけれども、この案ですと、バスターミナルが非常に長い形になるので、どういう運用をされるのか分かりませんが、この図だけを見るとかなりバスとバスの乗り換えが不便ではないかという気がします。鉄道とバスの乗り換えは高架下でいいとは思っているのですけれども、その辺はどのようにお考えでしょうか。

(事務局)

かなり南口から万代まで広くバスがありますが、まだどういった乗り換えが実際にあるのかということは具体的に考えておりませんので、これからバス路線ごとの全体の見直しが考えられると思いますので、乗り換えの時間がより短くなるようにとか、乗り換えの長さが短くなるように、バスの乗り換えについて検討したいと考えております。

(事務局)

少し補足させてもらいます。今、バス事業者と協議中ですのでまだ最終形は決まっていないのですが、ここですべて乗り換えるということではなくて、通過点となる路線も出てくると思います。今現在は、物理的に駅が南北で切られていますので、すべてそこのバスターミナルで降ろされてしまいますが、これが出来上がれば、ここを通過して今まで分断されていた路線を乗り換えずに、そのまま座ったまま通過できる、こういうバス路線も一つ検討している最中でございます。

(佐野委員長)

ありがとうございます。ご検討いただければと思います。

ほかにごいませんか。

(上山委員)

質問ですが、最初ですので少し伺いたいのですが、全体の考え方、確か13年前は、結節点という考え方は明確に表現されていたと記憶していますが、結節点としての新潟駅自体の全体像が本日の資料の中には、言葉ではあっても、空間として見えてこないなと少し思います。コンペの審査のときには、そのディスカッションを相当されていたと思うのです。その結果として南と北を大きな広場としてのシンボリックな提案をされていましたよね。機能的に南と北がつながりますよというレベル以上の大きなコンセプトのもとで空間化されていたと私は記憶しているのです。

それから今日にいたるまでにこのような形になった。多分、こういうところは調整に時間もかかるし、大変なのだと思います。政治的なこともおありだろうと思うのですが、最初に、この新潟駅というものが、他に例のない港と空と鉄道がこのように近接し一つの結節点をつくっているという全体のビジョンがあって、それから今日にいたるまでに、今のご説明のような形になったという経過をお示しいただいた方がよろしいのではないのでしょうか。先ほどのご説明の中にも、最初のコンペのアイデアはきちんと踏襲するということでしたので、資料そのものも全体のビジョンの中でこういう考え方があるということが明解に分かるようにし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す。事務局、いかがでしょうか。

(事務局)

今ほど、全体のビジョンというものが今日の資料では見えない、分からないというご指摘だと思います。私どももそれを作らないとまずいだろうと思っていて、まだ確定はしていないのですが、実は南口広場についてはすでに出来上がっております。現在この絵の中に出てきているものは、主に新潟市の新バスシステムとしての都市内交通のバス路線と駅の結節がこの駅の直下の交通広場というところで行われる絵になっておりますが、今、委員が言われました空港とのつながりですとか、高速道路を使った会津や山形方面のつながりですとか、そういうものをどうするかということは、今、課題としてほかのところでも議論して、まだ案の段階で検討の段階なのですが、今のイメージとしては万代広場には影響を与えないで、南側の広場の先ほど申し上げました低未利用地なども含めて今議論を進めている状況でございます。そこが見えてくれば、早めにご提示させていただければと思っております。

(上山委員)

その方向でいっていらっしゃるということが分かれば、それを皆さんで共有できる方向でこの資料を作っていた方がいいと思います。よろしくお願いします。

(佐野委員長)

よろしくお願いします。ほかに何かございますでしょうか。

(阿部委員)

基本的なこれからの考え方とか提言のときに、予算観みたいなことは、私たちはまったく無視してよろしいのでしょうか。新潟らしさ、新潟を象徴するうんぬんといったときに、階段から滝が流れていて、それが信濃川で流れていったみたいな形になると、もの凄なお金がかかるのですが、これからいろいろなことをお話しする中で、いわゆる予算観はまったく無視して考えてよろしいのか、それともある程度現実的なところで考えていった方がいいのか、基本的な考え方の前提なのですからけれども、その辺をお聞かせいただければと思うのですけれども。

(事務局)

本日の趣旨は、忌憚のないご意見をいただきたいというところですので、夢も含めて、こうあるべきだというご意見も私どもは伺いたいというところがあります。ただ、当然、これから案をつくっていく段階には、基本コンセプトというところはしっかり踏襲していきたいと思っておりますし、当然予算規模についてある程度の現実的な部分を見ていく。そういうものも含めて、我々はいただいた意見を次回以降の会議にこういう感じになりますし、これについてはこういういい面があるし課題があるという形で提示できればと思っています。

(佐野委員長)

分かりました。それでは、夢を語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。

では、場つなぎなのですからけれども、この図を見ると、南口と万代広場が似たような感じに見えます。それぞれの広場にどう機能を持たせるのかということと、それから南口広場の評価といいますか、整備して、それが予定通り使われているかどうかとか、その辺はいかがでしょうか。

(事務局)

南口広場につきましては、現地ができて、例えばイベントのときには、この広場の中心部が賑わい空間という形で非常に多くの方からご利用いただいて、新潟に来られた方にとって非常にいい空間になりましたし、またこの図面で言うと南口にバスターミナルという場所がありますが、実はここが新潟スタジアムにお客様を運ぶバスの一大輸送基地になりました

て、海外では伝説のバス輸送と言われるくらいに非常に良好な大量輸送機能も維持したと、非常によかったとっております。

一方で、現状という中で、やはり問題として出ているのは、例えばバスや送迎に来る一般車、さらにタクシー、こういう動線が現場で混んでいる状況があるという部分も指摘されております。

また、参考資料にいろいろな都市の広場の写真をそれぞれの都市の自治体の方から集めて見ているわけですが、非常に個性的なものもありますし、新潟に近い多くの方々が利用できる広場的なものもあるのかなど。そういう中で、一番最後に各都市の広場内の施設配置状況なども載せております。都市によっては、南口や東口、もしくは北口など、二つある広場で役割分担みたいな考え方の中で施設配置をして使っているような事例も見受けられるのかなと考えております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(事務局)

補足です。今の南口広場の課題点ということですが、実はタクシー待機場と送迎車整理場が同じ動線から入っておりますので、この辺に送迎車降車場というものはありますが、そこにかかなり長時間一般車が停まっておりますので、けっこう渋滞しているということが、私ども、中央区とも課題かなと考えております。

(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。

(窪田委員)

いくつかあるのですけれども、まず資料1の1ページですけれども、今回、検討委員会での議論は駅前広場に求められる機能、デザインと書いてあるのですけれども、先ほど来のお話の中で、やはり駅だけではなくて周辺のまちづくりと、周辺というのは、駅のすぐ周辺という話と、それから新潟市くらいの広域といいますか、先ほど古町という話もありましたけれども、そこまでのまちづくりの中でこの駅をどう位置づけるかという話と、さらにもっと広域の田園地域、あるいは中山間地域も含めてかもしれませんけれども、そういう中で駅をどのようにするかということを整理しないと、先ほどの上山先生のお話もそうだったと思うのですけれども、まずそういったことが議論の全体像としてはあるべきではないかなと思います。

そうしたときに、あまり広域な話よりもまずは駅のすぐ周辺なのですけれども、やはり南口にあれだけ低未利用地がある中で、南口広場があったことによって低未利用地がどのよう



に変わったのかということについてはやはりある程度データがほしいといえますか、この駅前広場から周辺のまちにどういった動線でどのように人が散って行って、どういった新しい人たちが使うようになっているのかとか、先ほど混雑している部分もあるというお話がありましたけれども、この中央広場の使い方も、交通だけではなくて中央広場でどういったアクティビティが起っているのかということについても、やはりある程度データがほしいというか。それによって、こちらの万代広場の真ん中の中央広場で、資料3の2ページ目ですが、使い方という言葉が一つ真ん中に書いてありますけれども、どういった使い方が可能性としてあり得るのかというところが、私などはよそ者ですので全然アイデアが湧いてこないのです。ですので、そういった周辺の状況とか、南口広場は先行しているわけですから、そちらのことなども教えていただければと思います。それは今すぐというよりは、もしかしたら第2回についての資料かもしれませんけれども、そういった辺りもお願いできればと思います。

それから、今、参考資料でお話もありましたけれども、いろいろな駅をつけていただいているわけなのですけれども、例えばご承知のように姫路駅。姫路駅ですと、姫路駅を降りてから姫路城までの、大きな城下町としての堂々とした通りを造るということも含めて姫路駅と一体的に造って、だからこそ駅前に地上よりも少し下に下ろしたような広場を造って、そこに人を溜めてそこから真っ直ぐに歩いていただくというような、いわゆる姫路だったらこのように人が歩いてほしいというもの、駅からずっと考えて造られているというものがあると思うのですけれども、では、新潟駅の場合はどうなのかと。駅を降りてからの、こちら南北軸、先ほど堀越先生からお話がありましたけれども、やはり南北軸をこの駅の中にきちんと位置づけるというお話があったわけなので、ではこの南北軸が駅からどのように見えるといいのかといったことも、先ほど空間がよく見えないという話がありましたけれども、そういったことも、できれば今どういった状況なのかというあたりをご教示いただければありがたいと思います。

さらに言うと、この資料3の2ページのあたりで、赤い歩行者動線というものが書いてあるのですけれども、実は弁天通に向かって、今は横断歩道などが無いものですから、この赤い軸というのは、これからおつくりになる予定なのかかもしれませんけれども、この赤い軸をどうやったらつくれるのかということについても、今、少し分からないところがあります。それをこの場で議論するのもかもしれないのですけれども、そうなるまいりますと、やはり見直しのポイントの中で、今、周辺のまちで何がどう起っていて、どこに人がいるのかというような、そういう話もできればと、もしかしたら私以外の皆様はもうご存知の話なのかもしれないのですけれども、目に見える形で整理していただくと非常にありがたいと思います。

少し私事になりますけれども、今、大宮駅の東口の再開発が動いているのですけれども、

特区にもなりそうだということで、私はその委員をやっているのですけれども、大宮駅ではアーバンデザインセンター大宮というものをつくりまして、専門家と市民の方々がきちんと議論する場をつくっているのです。コンペでお勝ちになられた本当に専門家がここにいらっしゃると思いますので、その専門家の方々と、それからこの場にいらっしゃる市民の皆様、もちろんこの場でも専門家の方々もいらっしゃいますけれども、大きくきちんと議論していくような、平成13年度、平成14年度でしたでしょうか、コンペのときにも大きく市民の方々の動きがあったと私も伺っておりますけれども、やはりもう一回そういうところをきちんと繋ぎ合わせて、どういう駅前にして、どういうまちづくりにしていくのだということをきちんと広く議論していくような場をつくっていかないと、市民の方々にしてみると、駅を変えるということはものすごく大きな話だと思うのですけれども、それに対して十何年も黙ったままで終わってしまったのかみたいな話になってしまうと思いますので、そうした場であるとか、あるいはもう少しそれを継続的にやっていくような仕組みとか、そういったことも含めて議論していったほうがよろし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。その辺はいかがでしょうか。

(事務局)

ありがとうございました。言われるところ、もつともだと思います。南口広場が出来上がる前、出来上がった後でどういう変化があってどういう効果が得られたとか、そういうところを、データの的にもう少ししっかりつくったほうがいいのではないかと。これは、今日は準備していませんでしたけれども、次回にはしっかりつくっていきたいと思っています。

それから、もう少し広い目線のまちづくりの中で、例えば歩行者動線がどうあるべきかというお話がございました。参考資料の2ページ目、万代広場の現在の利用実態ということで人の流れを赤で書いてありますが、見ていただくと、注目していただきたいのが、実は、今委員からお話がありました一番左側の縦線の弁天通は、1万7,000人の方が歩いています。この数字というのは、非常に大きな数字です。実際、この通りは飲食店街が駅からずっと繋がって万代シティの方に行くのですが、当然、万代シティまで行きますと、ペDESTリアンデッキも2階のデッキ網でやすらぎ堤まで下りられる動線ができていまして、この弁天通というのは、本当に駅と万代シティと信濃川を繋ぐ路線として非常に魅力的な路線ではないかというような話が出ていらっしゃるところでございます。それをイメージしたものが資料1の4ページ、拠点化に向けた都市デザイン案ということで、本当に大まかなポンチ絵で恐縮なのですが、万代と新潟駅を結ぶ赤い路線、それと同じように港の方についても、現在港に新潟駅方向から歩いて行こうとすると川沿いにある道路の横断歩道を渡らなければならないのですけ

れども、なかなか横断するのが難しい道路で、やはりこういうところをしっかりと考えていかなければならないのではないかという議論が出ております。私どもも、今、そういうご指摘に対して、やはりしっかりと新潟駅から万代や港や、そちらに繋がる歩く空間を考えつつ駅の中の、広場の中の動線というものをしっかりとつくらなければならないだろうと思っていて、次回、この辺の動線の考え方ですとか、どういう状況なのか、もう少し資料を用意させていただければと思っています。

また、都心軸という形の中で、東大通、駅の正面の道路でございますが、ここも我々としては、基幹公共交通軸という形で位置づけを行っています。当然、駅が上がったときに、この基幹公共交通軸を抜けて行くときに、この道路の使い方や景観、それから沿線のビルの広告物、こういうものもセットで考えて、やはり駅に降り立った人が一番最初に見るのは、多分この広場と東大通の風景ではないかと。ここをどうするかということを、これは広場のデザインとはまた違う性格がありますけれども、ぜひそれについてもご意見をいただければ、私どもそういう部分の組み立てもしっかりやらなければならない、それはぜひやっていかなければならないと考えているところでございます。

(事務局)

この委員会でいろいろ議論していただいて、基本的な考えがまとまると。その後、市民につきましては、今までも南口広場につきましては、かなり市民ワークショップで何度も意見をいただいて今の形になっております。この万代広場につきましても、二度、三度、ワークショップを開催いたしまして、いろいろな意見をいただいて今の形で落ち着いております。またそれにつきましても、この場でどのような市民意見の募集の仕方がよいのか、意見を伺いながら進め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。

(橋本委員)

少し確認です。新しいプランにするわけではないですよ。今までのプランを引き継ぎながら、よりよく、現時点の人の数とかを考慮しながら考える。やはり、いろいろな市民の要望はたくさんあると思うのです。一度確認しておかなければいけないのは、将来デッキを繋げて万代まで結ぶ構想をまったくなくすわけではなくて続けていくのだという意味ですよ。それを持つか持たないかで、やはりプランの作り方は大きく変わってくると思います。

新潟市が少し下手なのは、無理をしてつくったのかは分からないけれども、例えば万代クロッシングの下のスプリンクラーがない、それによって用途が遮断されて、ただの通路となってしまうている。ある予算のかけ方で、やはり造るからにはいいものと、それからいろいろ

ろなものに応用できる空間、そういうものにはしていてももらいたいと思います。西堀ローサの件も、例えば新潟駅と繋ぐという構想があったのが、古町の下で地下で終わってしまっている。いろいろなものが途切れてしまうというのが一番問題だと思うのです。

つなげる、未来に残すという構想は大事だと思うので、そこをしっかりとつないでいく、引き継ぎをしながらまちをつくっていく。短時間ではまちはつくれないと思いますので、それをしっかりと軸を持つということは大事なのではないかと思っています。私からの少しの考えです。

(佐野委員長)

ありがとうございます。今のご意見に関して何かありますか。

(事務局)

まちづくり担当の加藤と申します。

地下街、あるいはペDESTリアンデッキ等も含めて、確かにおっしゃるとおり、大きな意味でのまちづくり、都市計画を踏まえて当初は計画をしているのですが、若干言い訳になりますけれども、その後の経済情勢ですとかさまざまな法規制等で立ちいかなくて、そのままになっているという部分もあります。また、民間の開発動向、経済情勢によってかなり影響を受ける部分ではありますけれども、委員のおっしゃるように、ここでおしまいではなくて、大きな将来構想といったものを描いたうえで、将来、未来につながるまちづくりを進めていかなければいけないと思います。

大きくはそういうことなのですが、例えば西堀ローサ等については、新潟市の技術的な話になりますけれども、地下水位の高さですとか、今でもなかなか水漏れがあったりして維持管理にもお金がかかっている状況ですけれども、少なくとも古町の活性化と一緒に、これから西堀ローサも多分新たな使い道、方向になっていくと思いますし、そういったときに、そこ単体ではなくて少し広く考えていきたいと思っています。例えばですけれども、大和の再開発ビルが、今解体、もうすぐ着工されますけれども、こういったときには、今と違う西堀ローサと地表面との繋ぎ方、こういったものも今工夫しておりますので、ご期待していただきながら、必要であればそういったデータもお示しさせていただきたいと思っています。

併せて、ペDESTリアンデッキなどの考え方もこの広場に影響してきますけれども、将来経済情勢がどうなるか分かりませんし、民間の開発動向もありますので、例えばですけれども、新潟駅の万代側で老朽化したと言うと大変失礼なのですが、ビルが建て替えになるときには、こういったデッキの可能性がりますよというようなこともきちんと説明しながら、できれば繋いでいくようなことも消さずにもっ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。すみません。市民の意見という話で、どの時点で聞くかということも重要だと思うのですが、その辺はどのように考えていらっしゃいますか。資料1の1ページ目に委員会が1回から4回まで、3月までありますけれども、どの時点で聞かれるのか、もし決まっているとかあれば。

(事務局)

まだ具体的には決まっておりませんが、3月にこの委員会でとりまとめをいただいた後に平成30年度から設計に入っていきますので、その設計に入る中で、一緒に市民の意見を聞きながら設計に反映していきたいと考えております。

(佐野委員長)

分かりました。設計には活かせるのでしょうかけれども、なるべく前にやったほうがいいような気がしますけれど。分かりました。

ほかに何かございますでしょうか。

(藤澤委員)

最初ということなので、今まで散々議論をされてきたような話になってしまうのかもしれませんが、経済同友会メンバーの経営者も全国いろいろなところに出張されるわけで、その中で駅という話になりますと、まず、その都市の第一印象は駅で決まるよねという話です。その都市の印象は、やはり駅で決まってしまう。そして、人柄などは、最初に乗ったタクシーの運転手さんの感じで判断してしまうようなところがあるということです。つまり玄関口としての新潟駅というのは非常に重要な部分であるということで、先ほど来、予算的なものはさて置きということでございましたので、これはまた経営者の考え方なので行政とは若干違うと思うのですが、やはり中途半端なものは造ってほしくないという意見が大勢です。二、三年で変えられるようなものであれば、それはまた別なのでしょうけれども、今後のことを考えたときに、まさに今、この時期を逃したらないという世界ですので、もちろんコストパフォーマンスを念頭に置きながら極力中途半端なものを造らずに、全国に世界に誇れる素晴らしいものを造ってほしいという意見が、経営者の中からは非常に多く出ております。

全国いろいろなところに行って、あの都市はどうだったという話をすると、駅の印象が話に出てくるのですが、やはり景観を含めてシンボリックなものがないと、どの駅だったかみたいな話になってしまいます。主要な駅でも案外同じようなイメージがあって、例えば仙台と大宮の駅などは割と雰囲気に近いねみたいな話もありますが、金沢駅のような独創的な、またそれを超える素晴らしい駅に新潟がなってもらいたいという声は多いです。それこそ本州の日本海側では、金沢ではなく新潟が政令指定都市なのだよという意味で、ぜひ

それを印象付ける駅であってほしいということでございます。

インターネットで調べてみましたら、政令指定都市の中では、これはJRだけですけれども、乗降客からすると多分20都市の中では16番目とか17番目とかという、そのくらいの位置だと思うのです。私鉄が乗り入れているようなところがあれば、それも加味しなければいけないのですけれども、JRの乗降で見ると残念ながら政令指定都市の中では下位にあります。また、JR系のホテルで考えたときには、新潟はメッツだねと。長岡、福島、水戸辺りがホテルメッツなのですけれども、お隣の山形とか東北に目を移しますと盛岡、仙台、秋田、また長野、高崎などもホテルメトロポリタンということで、新潟駅は少し格下に見られているねというような意見も出るくらいです。行政の立場で新潟市の方は非常に一生懸命やっていたのでございますけれども、ぜひこの機会を逃さずに、全国に名だたる新潟市というものをアピールし、沢山の人が目指して来るような玄関口としての駅を造っていただ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。いいものを造れば、市民や企業からも寄付などを集めるのも可能だと思いますので、よろしく願いいたします。

(上山委員)

それは新潟市だけではなくて、全国から望まれています。先ほどもお話ししたのですけれども、ここは北の拠点としてすごく重要な場になると思っておりますので、やはりここに降りたときに、新潟らしさが明確にわかることが求められています。実は長岡にいるときも、新潟がそうなることが非常に重要だという意見も聞いています。盆地の空間にある長岡と海に開かれた新潟というのは全然違いますよね。その新潟が、先ほど軸線の話が出ましたけれども、港の軸線、空の軸線、そして歴史のある街の軸線というのが、降り立ったときに明解に分かるような、ダイナミックで100年後の新潟駅というものを目指して国際的な一つの場にしていただきたいと思います、多分、皆さん、ここに居られる方々はずっとディスカッションしていらしたと思うのです。そのことを全国で共有すべきだと思います。

その中で、初日の今日だから言いますね。どうしても納得できないのは、この図面なのです。やはりコンペの際、私どもがこれだけ有能なスタッフが集まっていらっしゃる皆様方にお願ひしました。それがこういう形で今この前に出ていること。多分、いろいろなことがあったと思うのですけれども、これは外部の私たちが分かるようにその理由をご説明願ひたい。例えばJRの話ですとかを伺えればすごく納得できるのですけれども、この軸の南北をどうつなげるかということはずごくメインテーマだったと思っておりますので、それも含めて、もしご説明いただければありがたいと思っております。

このダイナミックな軸線が、片方だけになってこういう形で出てきているということは、私どもとしては、参考資料の1番ですが、今の状況ですね？本来ならば、ここは全部繋げようというコンセプトだったと思うのです。それがこういう形に着地したという理由。それを、皆さんは多分納得していらっしゃるのだと思うのです。設計者の方々も含めて。でもこの委員会で、もしここでそれを共有できれば、他の皆様も納得されるのではないかと思うのです。なぜ片方だけ残ったのか。万代広場と南口広場が広がって、一つの流れがつくられれば、今までにないような空間が生まれていたと思うのです。

と言いますのも、実は私、横浜の駅のアドバイザーをしております、大変苦勞していました。JRに相当譲歩していただいて協力を頂き今に至っています。10年くらいかかっているのです。そういう中で、新潟市はこれからつくられるわけですので、その辺を納得できるようにしていただきたい。

(佐野委員長)

ここがなくなったようにお感じになっているということだと思います。きちんと説明したほうが良いと思います。

(事務局)

ここが、そこだけになってしまったということですよ。ここが今通れないという。上山委員がおっしゃるのは、もともとはこれとこれが本当に一体化されているというイメージでおっしゃっているわけですよ。

(上山委員)

それがずっと一つの広場だったはずですよ。それは残っているのですか。失礼しました。

(事務局)

参考資料で私どもが示させていただいたものは、JRもありますけれども、新潟市が管理するものだけを少し記載させていただいております。真ん中につきましてはJRの施設になりますので、そこにも通路が、今、JRで一生懸命考えられていると思いますので、できる予定でいます。

(上山委員)

そうですか。安心しました。

(石塚アドバイザー)

石塚と申します。

多分、当時の絵は、いわゆる事業計画の精度が低かったですから、なかなかそういった高架下の絵みたいなものができておりません。最近少し、先ほど言いましたように、全体のランドデザインですとか、当然これをベースにして1階レベル、2階レベル。もともと当初

は2階レベルでペデストリアンデッキを結んで、その動線としてやっていました。それが少しペデストリアンデッキが飛んでいくところがなくなったので、そういった意味ではどちらかと言うと確保は2階レベルで考えていたところですので。最近、いろいろと市とも協議しながら、東西にある通路を真ん中にもつてくるとか、そういうところを少しずつ、今勉強しながら、出せるときには出したいと思っていますが、どのレベルで出せるのかということも含めて、少し内々に検討させていただきたいと思います。

(上山委員)

分かりました。すみませんでした。私の勘違いですね。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。

(阿部委員)

先ほど、予算観はなくていいですよと言われたのですけれども、いくつか確認も含めてなのですが、地下というのは検討されたのか、されるのか。静岡駅などに行くと、駅前の通りを人が渡らなくて全部エスカレーターで行っているの、車の渋滞もなく進んでいるので、地下を通して何か、車が通ってもいいですし、人が通ってもいいのですけれども、そういったことがあると比較的駅前の交通関係が、歩行者の安全も含めて非常にいいのではないかなと思っていて、その辺がどうなのかということと、今、2キロメートルの中で、駅前から古町までの中で、これはバスと車と歩く人なのですが、意外と自転車みたいなものもとうまく活用できるようなまち。例えば台湾から人が来ると、新潟は青空があつて風が気持ちいいということで、新潟にはやすらぎ堤などもあつて、比較的自転車でもまち歩きをしてもらいたいという、そうすると駅の周辺にレンタサイクルでしょうか、そういうものがあつて、そうすると、歩道もそうなのですから、自転車が通るところなどもきれいに整備されていると、なかなかいいかなと思います。

それから、藤澤さんが言ったように駅のシンボリックなものがほしいですよということ、今、情報発信がインスタグラムで写真を撮ってSNSでアップする時代になってきているので、観光客の人でも地元の人でもそういったところで撮ったものがアップされたときに、シンボリックなものがあると非常にいいのではないかなと思いますので、本当に駅のシンボリックな、写真写りがいいというのでしょうか、そういうものと地下がうまく活用できないかなということと、それから自転車というものをまち歩きの一つのツールとして、そういったところも視野に入れた整備ができないかなということで、予算は関係ないとおっしゃったので、3点ほどお話しさせていただきました。

(佐野委員長)



自転車に関して関連した意見を述べさせていただきます。やはり南北軸といっても、古町まで歩いてもらうというのはなかなか難しいわけで、そういったときに、自転車とか公共交通とかをうまく取り入れるということは非常に重要だなと思います。

それから、この案だと、バスの乗降を平面でやっていますけれども、降車ホームだけ地下に入れるとか、そういった立体化ということも一つの案だと思います。併せてご回答いただければと思います。

(事務局)

立体化とか地下化ですけれども、実は、今まで地下化については検討したことはございません。案にも上がってこなかったと思います。新潟は地下水が高いので、非常に地下鉄を掘るにも高いという意見がありますので、お金のことは関係ないと申しまして、非常にお金がかかるような気がします。でも、一度いろいろ意見をお伺いして、検討の素案には上げていきたいと考えております。

自転車につきましては、私ども新潟市で自転車のまちというものを挙げておりますので、基本的なルートについては自転車道を整備していくと考えております。新潟駅に関しましては、今、南口に平面の駐輪場がございますが、連続立体交差が終ったときには、駅の両サイドに駐輪場を入れたいということで考えております。レンタサイクルにつきましては、新潟市は直接やっておりますが、そういった団体がございますので、協力しながら、ぜひ新潟駅にもレンタサイクルの拠点をつくっていきたいと考えております。

(事務局)

では、シンボリックなものということで。実は、本当に金沢駅が北陸新幹線の開業で注目を浴びました。その大きな要因の一つには、確かに鼓門、かなりダイナミックで、しかも金沢の文化を表すような形になっているかと私は思いますが、一方で批判もあったというようなことも聞いておりますけれども、そういった批判を恐れているわけにはいかないですので、新潟市も何か、新潟の玄関口、先ほどから先生方からお話を伺っていますけれども、新潟市だけではなく、新潟県だけでもなく、日本、あるいは世界に向けた顔として、何かシンボリックな形のものがあったらいいなとは思っておりますし、また、経済界等含めて市民の方からも、鼓門みたいなものはできないかという声も時折聞いております。

そういう中で、ではどういった形がいいのか、あるいは何がいいのかという具体的なことになると、少し決めかねているところがございますし、事業費はこだわらないとは言いましたが、大きなモニュメントを造ればいいのかという議論もあると思います。そういったところも含めて、今日は一番最初のページから新潟らしさみたいなことを挙げておりますけれども、ぜひ委員の皆様からも新潟らしさを表現する、あるいはシンボリックなもの

を表現するにはどういう方法があるのか、それこそ忌憚のないご意見を伺って、それを少しでも形にしていけたらと思っております。

例えばですけれども、私個人的に、では鼓門に対抗するとしたら何がいいのだという、例えば新潟は港町ですから、北前船の帆みたいなものが立っていたらいいのかなということも考えたりはするのですが、ではそういった大きなモニュメントが一つあったからといって、未来永劫、永劫とは言えませんが、耐用年数等はあると思うのですけれども、新潟市のシンボルとして市民のご意見も伺いながらそういったものが定着していくのかどうか、そういうところをぜひご議論いただいて、また市民の意見も聞きながら、そして私どもとしては、場所ですとか事業費ですとか、そういったことも詰めながら基本設計に至る、そういうプロセスをこの委員会でご意見をいただいて進められたらいいと思っておりますので、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す。

(上山委員)

非常にいいことをおっしゃられたと思います。このモニュメントのことは重要なのでお話しさせていただきます。

私、実はランドスケープアーキテクトなのです。モニュメントとは何か彫刻みたいなものを置けばいいかということではないのですね。時代は。場そのものがモニュメンタルであるということを考えてこの広場を創っていただきたい。何かものを造るという時代ではなくて、その場所自体が、次の世紀を見据えてできたものであれば、そして新潟らしさが表現されていけばその場そのものがモニュメントです。あの方々は日本を代表するベテランの専門家の方々ですから、任せればいいのでしょうね。あまり変な意見を聞いても良いものができるとは限らないと、私は思いますけれども。独断と偏見で、よろしく願います。

(佐野委員長)

ありがとうございます。シンボリックなものについて、委員の皆さんからご意見はございますでしょうか。

(藤澤委員)

私も、シンボリックというのは物というのではなくて、本当にランドスケープというか、先ほど来申しましたように、その景観の中で新潟の印象が残るようなものであってほしいと思うのです。よく比較される仙台とか金沢とかと比較すると、新潟は港町でいわゆる城下町ではない分、新潟に来られた方に印象づけるようなお城がない分、やはり何かそれに代わるものを、それこそ風景の中に取り込むようなランドスケープとしてのシンボリックなもので

あってもいいですし、鼓門というものも一つ、考え方としては非常に印象に残る、金沢という印象がすごく残るので、その辺は素人なので私は何とも言えないのですけれども、例えば今の南口広場、あれは非常にいろいろな形で活用できると思うのですけれども、今、平時はスケートボードの若者が禁止の立て看板をまったく無視して、お年寄りがあそこを横断するのに非常に恐々と歩いていらっしゃるという状況を見ると、スケートボードがどうこうという話ではなくて、やるのだったらスケートボードのプロの上手い人たちがあの辺で滑るような、そういう拠点にするのも一つかもしれませんけれども、いわゆる中途半端な形は好ましくないなど。ですから、広場のあり方にしても、やはり寄ってたかって汚いゴミだけ置いていくみたいな、そういう広場であってはいけないなという印象は持っております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。何か、ほかにご意見はありますか。

(橋本委員)

ランドスケープとかモニュメンタルとかという話が出てきたのですけれども、私自身も上山先生と同じような考え方で、物を作ってたただ置くという時代ではないと思うのです。できれば、何か成長していってもらいたいと思うのです。そのモニュメンタルな様相が、四季の変化があるとか、時代とともに成長していくような、どんどん劣化して汚くなって崩れていくのではなくて、何か積みあがってまちとともに成長していくような姿がこの広場で見られたらいいなと考えています。

自然の植栽とかも、柳と水路という形でプランの中でははまっていますけれども、果たしてこれが柳でいいのか、新潟のお堀の姿というのは過去のもので、今の新潟はどうなのかというものも、もう少し見直しながら、緑との関係性というものも考えていったらどうなのかなとは感じています。田んぼなどもいいですよ。田んぼを近隣の学校に植えてもらいながら、実りの秋を感じたり、稲穂が緑だなとか、そういうものを、通勤の人たちの心が和むようなスペースが多少あってもいいのではないかなと。そういうことも少し感じていますけれども、何か遊び心みたいなものは少し残してもらいたいと思っています。

(佐野委員長)

貴重なご意見、ありがとうございました。参考にさせていただければと思います。ほかにございますでしょうか。

(中村委員)

今、モニュメンタルという話が出てきていて、いつもそのことが議論の中心になることがこれまでもあったと思うのですけれども、本当に広い空と心地よい風が吹きわたるといような部分では、新潟はとてもおもしろい駅だなと私は感じていて、そういったものが見える

ようなデザインもできたらいいのではないかなと思います。

それから、市民参加の場に関しては、なかなかこの構想自体が大きくて、市民がどのくらい衝撃を持ってこういったものを受け取るかという、かなり大きいなという印象があります。これまでも市民参加のワークショップの場の運営等に携わった者であれば、やはり徐々に出していくということが大事で、いかにタイムリーに出せるかというあたりもぜひ事務局サイドでご整理いただいて、本当にその間、市民側も一生懸命勉強していく時間もとりながら、ともに成長して次世代に渡せるような形でこれをつくり上げていくという、そういうプロセスがほしいなと感じています。

そして、この新潟の駅周辺をもっと引いた状態の絵で、港とか空港とかという部分がどのようになっていくのかという、港そのものに関しても機能分担ということで話題が出てきているようなところもありますので、ぜひそうした近い将来の引いた絵みたいな部分も見せていただきつつ、そこに張り付いているさまざまなまちづくりの現象を入れて、絵として見られるようなものがあると分かりやすくなるかなと感じました。

それから、私個人としては、バスターミナルというものをかなり歩くということが相当難しいことなのだなと、年々歳をとって杖を使うようになって思ったことなので、やはり短い動線でコンパクトに動けるような形でターミナルがあると嬉しいなと思いますし、雪のこと、雨天時のことも考えると、外を歩くという部分では屋根というものがどうしてもほしいなというのが正直なところで、この辺りもデザインの問題もあるかと思えますし、それからこれからは多様な交通手段を考える時代になってきているようなところがあるので、そういった部分も、それぞれの南と北でどういう機能を持たせていくことが大事なのかというあたりも、もう少し具体的な話として次回あたりに資料等を見せていただけるといいのではないかなと思います。

(平山委員)

先ほど時機を逸してしまって、逆戻りの意見になってしまうかもしれないのですが、資料3の2ページの歩行者動線のラインがありまして、それから一般車、タクシー動線等がありますが、最初のもの送迎・タクシー関連の施設のスペースを歩行者用の広場としてということで、送迎車・タクシー関連施設の面積が減っていますよね。それに伴い、南口でも少し渋滞等があると先ほどお話がありましたので、歩行者と一般送迎車等の比率、結局少ないと、ほかの車線等で渋滞、それからそういうことでの歩行者への影響、東大通等への送迎車の渋滞等で、そのほうが美しくない。せっかく素晴らしいものができても、結局人の生活の中で出てくるものの影響で美しさが半減するような計画にならないように、その辺の資料ももう少し用意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す。ほかに何かございますでしょうか。

(大江委員)

大江でございます。

一つ、先ほど自己紹介で大事なことを言い忘れたと思っております、新潟国道事務所ということで、今、資料の中で基幹軸と呼ばれて書いてある駅から古町に向かう道路、厳密には東大通の交差点からなのですけれども萬代橋を含めまして、そちらの管理をしているのが私たちの事務所ということで、そういうこともあって今回メンバーによられたのだらうと思っております。先ほど駅だけではなくて駅から古町に向かう全体像で議論すべきというような、私もそれ自体に反対するものではなくて賛成なのですけれども、そういう中で呼ばれているものと思っております、今あったような意見も、市としてそういうまちをつくりたいからこのように歩道をこうしようとか、自転車道をこうしようとか、センターレーンもそうなのですけれども、そういう議論の中で私たちが管理している区間においても、そういったことができるかできないかということが議論していけるのだと思っておりますので、そういうことで、今後、私ども管理者という立場でもそういった目線で捉えてまいりたいと、一緒にやっていきたいと思っております。それが1点。すみません。自己紹介で肝心なことを言い忘れましたので、その点でございます。

2点目です。今、どうしてもこの中にいる役人は私だけなので、少しくさびを刺す意見になってしまうのかもしれませんが、予算を前提とするかしないかという議論の中で、私どもは、当然予算を前提にするが故にチープなものになって、そして効果が発揮されないという悪循環は絶対避けるべきだということは前提として賛成でございます。ですので、予算をあまり前提としない議論の中でいいものを考えていくということは、当然だと思っております。ただ、その中で、恐らく負担というもの、予算はある程度制約をおかずに議論をして、最終的に決めるということだと思っておりますけれども、やはり負担というものをしっかり議論するということが一方で大事なのかなと思っております、やはり予算なしでいいよということになりますと、先生方はよくご理解いただいて、そうは言いながらということでいろいろな意見をまとめていらっしゃると思うのですけれども、計画したものに対する責任というものがある中で、やはり負担とか責任というものをどこかに置いておかなければならない。それは、計画ができたうえでの行政判断なのかもしれませんが、その部分が抜けると、一方で市民の皆さんに聞いてもどんだんいいものということだけの部分が重なってしまうのかなという意味で、少しその整理というものをどうしていくのかということ、2

回目以降にお見せいただければと思っております。

その中でさらに申し上げますと、だからこそというか、市民参画という、市民の皆さんと議論するということの大事さがあると思っております、もちろん市民の皆さんに決めていただくということもあるし、それは市民の皆さんに夢を出していただいて、一方で責任と言う言葉は悪いのですけれども、そういうこともしっかり持っていただくということにつながると思うのです。だから市民参画なのだろうと思っております、そういう意味で、この計画を市民の皆さんと、どのようにつくっていくのか。それは、希望とともに責任も伴ってどのようにつくっていくのかというところを描いていただいてこの委員会の皆さんに示していただくと、よりいい議論になるのかなと思ったところでございまして、若干新潟市民の皆さんにいろいろなことをご理解いただくという部分を別の交通の会議でも申し上げましたが、皆さん、少し苦心されていますので、せっかくでございまして、そういったところを今回の委員会は意識していただければありがたいのではないかなと思っております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。ほかに何かございますでしょうか。

それでは、やはり万代広場と南口広場の機能分担というのは多分重要な話で、交通量などは調査してみないとよく分からないのですけれども、先ほど渋滞するという話もあったのですけれども、車での送迎は南口にまわして、万代側は公共交通と歩行者と自転車メインのアクセスにするとかという話で、東大通をそのように変えることもいいのかなと。もっと具体的に言うと、附属菱潟線ですか、ここの交通量も時間帯によってはそれほど多くはないので、この辺、弁天通とか東大通くらいまでは歩行者専用でもいいのかなと、案ですけれども、その辺も少し検討していただけたらありがたいと思います。

(窪田委員)

少し心配になってきたのが、これは全体で4回あるということなのですが、この検討委員会でどこまで話し合うのかなという点なのです。例えば、先ほど自転車のお話がありましたけれども、本当にレンタサイクルをやろうと思って、それを今後周辺の居住者の方、あるいは観光客の方々の足にしようと思ったら、市ではなくてほかに組織があるというお話でしたので、そこの協働というか、調整をやろうと思うと、本格的にやらないと、それこそ中途半端になってしまったりとか、あるいは結局うまく収まっていなくて、誰も使わないものができてしまったりとか、それが結局は美しくないという話にもなってくると思うのですが、そういった自転車の話、あるいは先ほどモニュメントの話もありましたけれども、駅を使う方にとって、場面がどう連続して風景になっていくのか、という点に配慮して空間を作る必要があると思います。

私は小田原駅にも関わっているのですけれども、小田原駅だと出たところに小田原提灯のもの凄く大きいものがある、そこは皆さんの待ち合わせの場所になっているということもあって、見た目にもモニュメンタルなのですけれども、いろいろなストーリーが重なり合っていて、そこで待ち合わせしてねみたい、そういう話になっていくので、すごくモニュメンタルにもなるし、あるいは駅を降りてから小田原城がうっすら見えるのですけれども、ではそれが見えるようになるようなところまでデッキを延ばしてみようとか、そういう周辺との関係の中でモニュメンタル性をつくっていくというようなことを一生懸命やっていたり、あるいは景観計画と絡めて、小田原駅を降りたところの建物がどのようにあればいいのかということもずっとやっていっているのです。いろいろな駅前は大体そうになっていると思うのですけれども、大体サラ金とカラオケ屋が入ってきて、そういう広告でけっこう乱れた時期があったのですけれども、それでは小田原駅としてはやはり情けないよねという話になって、景観計画の中で広告の出し方であるとか建物のデザインの話というものをずっと議論して、少し節度を持った形にさせていただいているわけなのです。

です、この駅前広場が空間としてどうあるべきかというデザインガイドラインも含めて議論をしていかないと、この平面的にここだけという話だと、なかなかいい駅になっていくよねとは。もちろん長い時間がかかると思うのですけれども、その方向性をうまく共有できるような仕掛けも必要なのではないとか、あるいは市民とのワークショップもここまで散々やられていっしょやるということなのですけれども、多分同じような市民ワークショップをやっても、もしかしたら市民の方々はそろそろ付き合い切れないと思始めるかもしれない。そのときに、もう一步踏み込んだ形で、それこそ田んぼにするとか、市民の方々にどうやったらここに関わっていただけるのかということまで含めて市民参加をデザインしていかないと、少し離れてしまうのではないかなという気もしまして、そういうことも考えると、いろいろな議題がまだたくさんあって、この4回の中でどこまで何を決めて次につなげていくのか、来年度につなげていくのかというあたりについては、それももし今お考えのことがあったらお話したいですし、そうでないのであれば、次回の議題としては重要なと思うのです。

(佐野委員長)

ご指摘ありがとうございます。その辺はいかがでしょうか。

(事務局)

4回で何をやるかということが、一番大きなご質問かなと思いました。私どもでは、資料3の2ページ目で、この中に書いてある中央広場とか歩行者動線というもののラフスケッチ程度のものでできて、それを平成30年度の基本設計に反映して、市民の意見をお聞きしな

が基本設計に反映していきたいと考えておりましたが、今、お聞きすると、いろいろな課題がたくさんありますので、次の委員会までに私どもでもう一度整理いたしますので、今、多くのご意見を委員の皆様からお聞きしましたので、今一度事務局で整理して、次回の委員会ではっきりお示しし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。ほかに何かございますでしょうか。

(上山委員)

これから広場のナラティブ（物語性）を考えていかれるうえで、前にコンペのときにもおっしゃっていらっしゃいましたけれども、ここの歴史性のようなもの、この土地の記憶というものをベースにさせていただいて、本当に国際都市にするには、日本らしさ、先ほど橋本委員からもありましたけれども、日本の良さがここにあるみたいなものが表現できていくと、誇らしさへ繋がると思いますので、その辺は、土地の記憶というものを掘り下げていただければ。それは、ここだけというよりも越後全体と考えていただければ、歴史もありますので、その辺が表現できていくといいかなと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。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。オブザーバーの方々から、何かございますでしょうか。

(永田オブザーバー)

オブザーバーの県都市局の永田です。

いろいろなご意見、ありがとうございます。やはりまちづくりという観点からいきますと、点だけではなくて周辺も考えてということは大事だと思いますので、そういうことを踏まえてお考えいただければと思いますし、動線ですね。人の動線、車の動線、自転車もですが動線の話もございますし、今後まちづくりをやっていく場合に、今、拠点化計画をつくっていただいていますけれども、やはり人口の配分がだいぶ変わってくるのかなど。先ほど先生方の中でも持続性のあるようなものが必要だという話の中で、やはり若い人が多いのですけれども、若い人が段々減ってきて、やはりどちらかというと高齢者の方が増えていくという話がありますので、利用実態調査の中でも、現在の人の動きも大事ですけれども、将来どうなるかという話の中で、もちろん若い人が動きやすい、そしてなおかつ高齢者の方でも動きやすいような形のバリアフリーであったり、例えば車いすの方でも動きやすいような動線を考えていただくことが大事ですし、向いの橋に行くとか、川に行くとか、万代に行くという話の中でも、そういう意味では新潟をもう少し賑やかにしていこうと思うと、近くに住んでいる人だけではなくて観光客の方とかインバウンドの人なども入れてくるということも考えない



といけないので、そういう方々にも分かりやすいような動線、分かりやすいような仕組みという話を踏まえたような中心の駅づくりというものが大事かなと思うので、先生方の意見に加えて、できればそういうこともお考えいただけるとありがたいと思います。

(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か。

(田中オブザーバー)

オブザーバーの県交通政策局の田中でございます。

求められる機能として、県の交通政策の観点から申し上げれば、先ほどいろいろご意見が出ておりましたように、新潟駅に降り立ったときに空港への軸が分かるように、あるいは港への軸が分かるようにということでございまして、まさに今、例えば空港につきましては、新潟駅と新潟空港間のアクセスの改善について協議をしているところでございまして、今年度中に一定の方向性を出したいと思っております。現行はリムジンバスが走っているわけでございますけれども、現時点で改善できることを確実にやっていくという中では、このバスの利用というのは欠かせないわけございまして、新潟駅及びその周辺が高架化されて整備されていくことに伴いまして、アクセスの向上が期待されるところであります。新幹線や在来線からリムジンバスへの乗り換えということの円滑性が少しでも確保されますように、バスの発着場所のポジションというものが欠かせないものになるのだろうと思っております。その円滑性の確保のために、出来る限り高架下からの発着が可能になりますことがより円滑性を担保することにもつながると思います。また、雨にも当たらないし移動距離も短くなるというようなことございまして、その辺の調整も図られることが必要であると考えております。

(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。

ないようですので、最後に6のその他について、事務局よりご説明をお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。その他ということで、今後のスケジュールについてご説明したいと思っております。

資料1の1枚目にもお示ししておりますが、次回の委員会につきましては、11月下旬から12月上旬を目途に開催したいと考えております。後日、日程調整を委員の皆様とさせていただきたいと思っておりますので、よろしくご説明いたします。

また、本日の会議録につきましては、後日、市のホームページで公開することとなっております。会議録を作成しましたら、公開前に皆様にご確認を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。

(佐野委員長)

ありがとうございました。4回と限られていますけれども、委員会開催の間にいろいろな意見を委員の先生から伺うとかして、実質的な回数が増えるようにというか、実質的な議論が深まるように工夫していただければと思います。

ありがとうございました。最後に、全体をとおしてご質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。ないようでしたら、以上をもちまして意見交換を終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。

(事務局)

長時間に渡りご議論いただきまして、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回新潟駅万代広場等整備検討委員会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。