

第1回 新潟駅南口広場再編検討委員会 会議録

日時：令和5年11月27日10時～11時30分

場所：新潟市立中央図書館3階研修室2

■発言者：役職・敬称略

- ①事務局（新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事務所） ②長岡技術科学大学 佐野【委員長】
③(有)ミカユニバーサルデザインオフィス 中村【委員】
④東日本旅客鉄道株式会社 吉田【委員】 ⑤公益社団法人新潟県バス協会 橋本【委員】
⑥一般社団法人新潟県ハイヤータクシー協会 佐々木【委員】
⑦新潟交通株式会社 林【委員】 ⑧南口臨時バスターミナル使用者 関塚【委員】
⑨近隣大規模土地所有者 木山【委員】 ⑩近隣大規模土地所有者 前田【委員】
⑪国交省北陸信越運輸局 新倉【委員】 ⑫国交省新潟国道事務所 松平【委員】
⑬新潟県警察本部 齋藤【委員】 ⑭新潟県交通政策局 齋藤【委員】
⑮新潟市都市政策部 武石【委員】

<議事要旨・主な意見>

1. 開会

2. 委員紹介

3. 委員長選出

4. 議事

(1) 設立趣旨・検討範囲について

- ・特に意見無し

(2) 新潟駅周辺の位置づけについて

- ・特に意見無し

(3) 新潟駅南口広場の課題について

■課題1（一般車・タクシー乗降場）

- ・福祉車両、身障者車両、観光関連車両の待機等、機能別の待機場所が確保されていない状況にある。特に出入口部で交通の錯綜が発生している。機能別の待機場所も検討余地があるのではないか。【⑥】
- ・この空間だけで課題を解決するのではなく、周辺施設も含めて検討していくことが重要。【②】
- ・実際は乗車待ちの車両があふれ、仮称バスタ新潟計画地の南側の道路にもはみ出している現状。【④】
- ・「降車専用スペース」である空間が、乗車待ちで運用されてしまっている。ハード対策だけでなく運用やルール等のソフト対策も検討していく必要があるのではないか。【①】
- ・仮称バスタ新潟ができた際、現在の駐車場がなくなることになるが、どう確保するか【⑨】
- ・現時点で将来需要は想定できていないが仮称バスタ新潟への関連車両もあるため、今後検討すべき要素。【①】
- ・現在の課題に加え、将来想定される課題も含め解決策を検討することも重要。【②】

■課題2（仮設駐輪場）

- ・今は無料だということだが、どういう方が使っているかも把握することは有効。また、(需要に対応できないのであれば) 近距離から来る方は駐輪を遠慮してもらう、新たに料金を取る、バス利用の方はより近い駐輪場に誘導するなど(対策案は複数ある)。【②】

- ・放置自転車の数は、年間どのくらい出ているか分かるか。【⑨】
- ・現時点では把握していない。事務局で確認し、次回の検討会で提示する。【①】
- ・新潟駅にはシェアサイクルもあるため、これらも含めて対策を検討していくことも重要。【②】

■課題3（西側連絡通路）

- ・東側連絡通路の管理方法も参考にしていくことも有益である。【⑫】
- ・仮称バスタ新潟が隣接するため西側連絡通路も含めた計画をしていただければありがたい。【⑨】
- ・仮称バスタ新潟は利便性を高めた計画としてほしい。【⑤】

■課題4（一般バス乗降場）

- ・一般バス乗降場の機能を仮称バスタ新潟にどの程度移転されるかにより、空間の検討に影響するはず。仮称バスタ新潟ができて終わりではなく、目的地まで上手く流れることが重要。出入口付近の交通処理など円滑になるような計画にしていきたい。【⑤】
- ・土日だと狭いけやき通りに大型のバスが止まっていて、レクスンから駅あたりに停車し乗降したりしており、一般車が通りにくくなっているという実態もある。一般バス乗降場内ではなく、道路上で停車するバスもあるため、この辺りも実態として考慮すべき。【⑨】
- ・路線バス乗降場の駅直下の通行をタクシー協会としてはお願いしている。供用後の状況をみながら、バス営業が終わったという話もあるが、規制等も含めて考えていただきたい。【⑥】
- ・柔軟的に有効な活用方法を検討する必要がある。【②】

■課題5（仮称バスタ新潟の上部空間）

- ・上層部に入る施設は非常に有効だと思うが、周りにも同じような施設がある場合はバッティングを避け、公共性の高いものを入れていくという考え方がある。一方で、ターミナル部分のコストを上層階で稼ぐという話もあるため、すべてが公共施設ということではないが、この辺りも含め検討する必要。駅前だけでなく「にいがた2km」で容積率の割り増しなども考慮しながら、全体の中で良いものを作っていければと思う。【②】
- ・これまでの計画だと1階、2階をバスターミナル、3階以上は高度利用していくという方針である。こちらの検討と連携を取りながら進めて行ければと思う。【⑫】

■その他の課題（新潟駅南口の動線に関する課題）

- ・各交通モード間のアクセス性の向上が必要とあるが、これはその通りだと思う。仮称バスタ新潟、一般バス乗り場、路線バス乗り場がそれぞれ別にできると、歩行者が道路を渡らないといけない。このような場合は、2階のペDESTリアンデッキで繋がるのであれば利便性もよくなり、県外からの利用者も使いやすいのではないか。短期的に見れば、駅直下のバスターミナルが完成した後は、仮称バスタ新潟ができるまで高速バスは万代口駅前通りに発着する。そこへ行くために広い道路を横断しなければならず、お子様連れや車いすユーザー等が行きにくい状況になる。アクセス性の向上ということを本当に注力して検討していく必要。【⑭】
- ・新潟は雨が多いので、できれば傘を差さずに行けるというのも利便性が高まる。【②】
- ・現状、南口のペDESTリアンデッキは西側が一部繋がっていないところがあるが、これについて新潟市として課題として捉えているか否かを確認したい。【④】
- ・西側連絡通路の扱いと同様に、少し時間をかけて検討したい。プレーカ3からけやき通りを渡って南側へといった絵を描いた時代もある。過去にさかのぼりながら、再度検討する必要はあると考えている。【①】

(4) 意見交換（全体を通じて）

- ・仮称バスタ新潟の完成目途はいかがか。時間軸が示されないと事業者も具体化が進まない。万代広場を含め、敷地が広く地権者も少ないのがメリットであり再開発しやすいエリアである。平面的な利用だけでなく、立体的に広げ考えて行くことも視野に入れ計画していければ良いと考える。【⑨】
- ・上部空間を含め検討は進めているが、課題が見えてきているのも実情。近くに大きなマンションやビジネスホテルの開発および仮称バスタ新潟の上部空間利用にて交通需要が増えることになるため、これに対応することができるかを検討課題として捉えている。スケジュールが見えないという意見もあったが、方向性は仮称バスタ新潟の検討会等を通じて議論させていただければと思う。【⑩】
- ・万代広場が完成した際、バスやタクシー機能が南口へ割り振りされることは考えているか。【⑨】
- ・万代広場は未供用なので需要は分かっていない。また、万代広場をこれまで使っていた一般車が万代広場から南口に流れてきているかも実態をつかめていない。少なくとも南口周辺の交通需要は、万代広場の完成により減ることはないと考えており、この考え方で計画したいと考えている。【①】
- ・タクシーは万代口に集約し、一般車は南口に集約する等、ある程度ドラスティックにやるということも考えられるが、そのあたりはいかがか。【⑥】
- ・現在の考え方は、利用者の利便性を優先にということで、万代口にも南口にもタクシーを入れる考えである。集約してしまうと、なぜ万代口側に一般車がないのか、という意見はあるのは想像される。今から計画を変えるのは難しいが、集約した際にどうなるかという想定は今後してみたい。【①】
- ・姫路駅などでは集約している。姫路城側はバス、タクシーで逆口は一般車という運用。集約すると（各機能が）倍は必要ということや、需要を分散させれば吸収できるというメリットもある。集約がかなり良いということであれば、大きなハード整備を変えるということではないが、検討はしてみる価値あり。【②】
- ・異常気象が続いていることも注視が必要で、例えば（有事の際の）帰宅困難者に対し、エリアも含めてどのようにして対応していけるのかについても、計画段階からデザイン（設計）の方に入れていくべき。また、電動キックボード等の新しいモードの余地があるのかを含め、デザインに落とし込む必要があるかもしれない。乗り場を分けるのであれば、情報のバリアフリー化も重要である。乗換えの距離が長くなるのであれば、駅南北を歩くのが大変になる可能性もある。このような人をカバーするモードも必要であり、例えば西側連絡通路に動く歩道などを検討するなど、労力を使わず移動できるかも検討してほしい。駅全体が楽しそうな場所だと感じられるような、驚きや未来の新潟市を感じられるような空間にしていければ良いと思う。【③】
- ・新しいモードや西側連絡通路の動く歩道等ご提案いただいたが、あらゆる方へのサービスも含め、検討していきたいと考える。【①】
- ・新しいモビリティも考えて行く必要があるのではないかとと思う。これは南口をどう位置付けるかにも関連するが、南口に仮称バスタ新潟を作ることで人を滞留させたいのか、あるいは玄関口としての交通結節点なのか。玄関口であれば、外からの人に対する二次交通を充実していくということも必要である。また、今回の議題ではないかもしれないが、物流関係に関して実態はどうか。CoCoLo 新潟の拡大などに備えて、検討があるか。【⑩】
- ・南口の役割は、玄関口と考えてきている。（南口には）公共施設の集約拠点として捉えており、仮称バスタ新潟もこの一環であると考えている。ただし、今後、CoCoLo 新潟や仮称バスタ新潟の上層階で集客・滞留の拠点としての位置づけも若干高まってくるだろうとは思いますが、この委員会で意見をいただ

いたので考えて行ければと思う。また、物流についての意見は特にいただいていたが、既存施設に対しては、タクシー・一般車の動線の中に荷捌き用の切り込みを入れ一時的に利用していただいているような対応をしているが、新たに需要があるのであれば考えて行きたい。【①】

- ・上位計画や都市マスタープラン等も出していただき、情報提供いただければと思う。【②】
- ・新潟駅西線について、供用はいつごろか。また、仮称バスタ新潟の供用が遅くなるということであれば、万代口の高速バス等も供用まで残ると思いますし、この辺りも考えて行く必要があるのではないか。【⑤】
- ・新潟駅西線に関しては、南北で凍結区間はあるものの 2030 年台前半頃完成を目途に動いている。このスケジュールを前提に、仮称バスタ新潟の方でも国が同時並行で検討を進めている。【①】
- ・新潟駅を中心とした乗り継ぎが議論の中心だとは思いますが、CoCoLo 新潟の店舗数拡大で商業施設が集積されるなかで、電車で来てくれればよいが、自家用車でアクセスする方が大多数だと考えている。我々の方でアイコンタワの整備をしているが、自走式駐車場は 516 台でほぼマンション分譲の入居者とオフィス利用者で埋まっていて、駅利用者への割り当ての余力は極めて少ない。土日のレクスン B は非常に渋滞している。時間貸し駐車場は、仮称バスタ新潟の計画地と、CoCoLo 新潟南側駐車場とレクスン B 駐車場の 3 箇所しかなく、郊外から新潟駅に買い物に来る方に対しての車の動線と駐車場確保を計画していかないと、今の交通だけでは課題解決に繋がらない可能性がある。【⑩】
- ・これまでの交通計画では自動車交通から公共交通へのシフトを目指しているが、現実的には自動車で行われる方も多くいるのも現状。いくら行政が音頭を取っても代えられないこともあり、これに対応するほかない状況にもなっている。このエリア内で対応できなければ周辺で確保してもらおう等も考えなければ。【①】
- ・南口広場でスケボーをやっている方がいてベンチが傷んでしまっている等の問題がある。駅前で（スケボーを）見せたいという思いもあるという声も聴かれる中、このような人を排除するのではなく包含できるような計画も交通以外の課題として検討が必要。この事象だけでなく、交通以外の駅前で起きている問題を情報共有いただき、検討材料としていくことも大事ではないか。また、資料に記載がある“アンブレラフリー”は必要なサービスレベルとして考えると共に、駅での大きな会議(G7 など)などがあった場合に動線や迎え入れられるような空間的余裕も考えて行く必要があるのではないか。【③】

(5) 他都市の事例について

- ・時間の関係上説明は割愛するが、好事例があれば情報共有いただきたい【①】

(6) 今後のスケジュールについて

- ・特に意見無し

5. 閉会

以上