

### 第3回（仮称）新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン懇談会 会議概要

|      |  |
|------|--|
| 開催日時 | 令和4年3月29日(火曜日)14時00分から 16時00 分まで   |
| 開催場所 | 新潟市役所 ふるまち庁舎4階 402会議室  |
| 出席者  | <p><b>【委員】</b>出席12名(欠席1名)</p> <p>小沢謙一 委員、中村美香 委員、木山光 委員、田中健一 委員、高井俊幸 委員、肥田野正明 委員、櫻井昭夫 委員代理、阿部久 委員代理、和田徹 委員、柘津知広 委員、音瀬肇 委員、萩野正和 委員</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>都心のまちづくり担当理事、都市政策部長、都市政策部まちづくり推進課</p>   |
| 傍聴者  | 0 名  |
| 報道機関 | 5 社  |
| 会議内容 | <p>1. 開会</p> <p>2. 議事内容</p> <p>(1)今後の進め方<br/>         &lt;事務局より説明&gt;</p> <p>(2)第2回懇談会での意見等に関する回答・説明<br/>         &lt;事務局より説明&gt;</p> <p>(3)将来ビジョン(骨子案)の検討<br/>         &lt;事務局より説明&gt;</p> <p>3. その他</p> <p>4. 閉会</p> <p><b>【議事(3)についての主なご意見】</b></p> <p>(資料4(仮称)新潟駅・万代地区周辺将来ビジョン(骨子案))</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回懇談会のなかでロードマップが必要という議論があった。最終的にはロードマップも入ってくるか。</li> <li>⇒(事務局)次回にはロードマップについても具体的な取組と一緒に提示し議論したい。</li> </ul> <p>(資料5 今後の将来ビジョン策定過程)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・意見なし</li> </ul> <p>(資料6 ストリート別の目指すべき将来像について)</p> <p>議論の進行:中村委員</p> <p>■No. 1 弁天ルート(弁天通り～駅直近区間)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジョンとして 20 年後を目指す。新潟島方面からマイカーが右折して入ってくるが、それまでは弁天を通る車両が多い。タイムラグの間はどうなるか。歩行者専用になるのはいつごろか。</li> </ul> |

⇒(事務局)新潟駅西線の整備は進めているが、これは 2030 年代半ばまでかかる。それまで待つのではなく準備を進めていく。車の取り扱いについては、よく考えていきたい。

・商売の側面も考える必要がある。

・おしゃれなイメージ図がでている。実際は和食系の居酒屋が多い。飲み屋街が弁天通のアイデンティティであり、このイメージでは賛成しがたい。和食系の居酒屋がない。新潟らしさがストリーットのイメージ図に出てこない。

・ロードヒーティングは弁天二丁目にもないと、冬季に万代と駅の間を快適に歩けない。それを優先して歩きやすいストリートにしてほしい。

・開放的というのはミズベリングのようなイメージであり、和食系と整合しないところがあるので、現状のイメージを盛り込んでもらいたい。イメージ図のインパクトが強い。

⇒昼の営業は何割くらいか。

⇒コロナで変動はあるが、10 店舗強、路面店のうち約半数は昼も営業している。

⇒駅から万代に向かう最初の通りとして、飲食店として夜のディープなイメージと、昼のイメージの共存のイメージはあるか。

⇒メインは夜で、昼に拡大したらよいという意見はあり、昼飲みの店舗も増えている。

⇒和のイメージは大切にしたいということ。

⇒昼飲みの店は多い。地元も使えるし、来街者も飲み始めるのが早くなったのではないか。

・パース自体は開放的で屋根がないというより、ウォークアブルという思想で言えば建物と道路が開かれているというのが開放的だと思う。ガラス張りがどうかというより、道まではみでて営業している風景があって良いのではないか。そういう意味で開放的という思想はあって良いのでは。  
⇒にじみ出るイメージはあって良い。

・ストリーットの見た目は現況のままで良い、ただイメージ図のなかに老若男女が楽しめるルートとして、若者や子どもが入ってきても違和感がないようにすればよいのではないか。

⇒もともと副軸で裏通り。結果的に昼は東大通で夜は弁天通になっていた。東大通は、その性格を強めた方がよいのではないか。役割分担が必要であり、それぞれのストリートでイメージをつくり、まちの多様性が重要である。

・若者にとっては弁天通の方がメインの通りになっているのではないか。裏と言うイメージはない。

・弁天通は万代のと真ん中に入ってくる。弁天通には明確な役割がある。現在、2核1モールを早めに完成させようと動いている。道の縦横左右まで見て楽しんでもらいたい。弁天ルートを駅から降りてスムーズに入っていきたいくなるストリートになるとよい。

・イメージ図はケヤキ通に似ている。それを目指すべきか。新潟らしさをつくっていくのであれば見た目にもこだわる必要がある。おっしゃるように和食、米と酒がメインのストリートになるのでは。かたや治安の問題は重要。そこをうまく共存させる景観のガイドラインなど、実際に各店舗の運営の工夫などにより、安心安全で気軽に入れる店も増やしていった方がよいのではないか。オープンテラスは和食系でもできる。とても良い雰囲気の新潟らしい街並みになるのではないか。

#### ■No. 2 弁天ルート(弁天通り～弁天2丁目区間)

・大通に出るための車の動線として重要な部分ではある。

・旧耐震の建物が多いと思う。都市再生緊急整備地域で言えば建替え需要は多いが、権利関係が複雑で動きにくい。動くときにビジョンがいるということであれば、周りの環境をみて動くときにビジョンを決めても良いのでは。

⇒このエリアは出店も多いが、何もコンセプトがない。セットバックして空が見え、開けた場所が多い。ウォークアブルのまちづくりでは、駅と万代の間にポケットパークがあったりして、一息つくことができる場所になるとよい。ストリートにビジョンや考え方がないと変化しない。また、駅から川までウォークアブルで歩いてもらうことを考えれば、副軸のなかでここにはロードヒーティングがない。また、副軸としてデザイン的にも共通して連続したストリートとする必要があり、コンセプトが必要。

・20年経ったときに交通条件は変わらない前提なのか。

⇒(事務局)20年後にどんな暮らしをしたいかなど、あるべき姿を議論したい。現状は規制があっても超越した議論ができると良い。

・将来的には、万代から駅まですべて歩行者空間にしてしまうというコンセプトでも良いのでは。

⇒(事務局)弁天1と弁天2でイメージが違うが、歩行者優先というイメージは共通。

・どれもある意味で正しいと思う。現状の規制を超越しても良いということだったので、あるべき姿を議論してもよい。今後どういうふうにするか、意思を明確化することが大事。意思を先につくっておけば、それによって西線のあり方なども決まってくる。様々な意見を踏まえ判断するなかで、ここをこうするというを決め、3モールの役割づけははっきりしないといけない。歩行者動線として、どこを主にするのかを決めた方がよい。現実的には、弁天ルートは歩行者がたくさん通っている。それを東大通に振り替えるとすれば、それだけの変化が必要。今の流れを大事にするなら、それを増強する流れをつくる必要がある。

#### ■No. 3 旧新潟駅前通

・旧駅前通という古い名称ではなく、明るく新しい愛称を考えたらどうか。

・電車に関わるものがあるとわかりやすい。

・弁天通も水が出る通りで弁天となった。

・この通りは、萬代橋の遺構や弁天公園、サインなどで結構こだわりと歴史ある通りだが、知られていない。社会実験には関わったが、非常に可能性を感じるものだった。無駄な4車線をつぶしたらあだけの空間ができることがわかった。

⇒あだけの空間があると、障がい者の方が普段入れないような、店舗前で食事ができる。そういう意味で、ユニバーサルな空間になることがわかった。また、ビルの壁を使って、いろいろできる可能性がある。

・万代の立場からすると、ちょうどカーブするところで、視認性が途絶える。そこが新たな交流の仕方があると良い意味で、駅からの800mのなかでワンクションができ、横方向も流れができる。

・緑が目に入ってくる場所でもある。

・非常に居心地の良い空間が創出された。ここで滞留空間や賑わい空間ができることで駅と万代がつながった気がする。

#### ■No. 4 弁天ルート(万代ガルベストーン通り区間)

・解放的で周囲と一体となった広場的な提案がされている。

・社会実験ではキッチンカーが来て、イス・テーブルを出して、昼や夕方の利用は多かった。休憩の場としていろんな使われ方がみられた。

・この辺りは大きい公園が存在しない。緑は貴重だと思う。緑のあるなしで、統一感が変わる。駅から弁天を通過して万代エリアを通過して川辺に出ていく、アプローチとしてグラデーションのある緑の帯を考えてもよいと思う。緑は管理が大変であるが、自然を感じられる統一感もあるのではないか。弁天は水を感じられるなどの工夫をすることで、憩いにつながる可能性がある。

・弁天ルートのなかでは、クランク解消はなんとかしないとイケない。

#### ■No. 5 市道南2-2号線(万代シテイ通り)

・万代シテイの工事は完成し、コロナ下でパースのような使い方はまだできていないが、歩道拡幅、パーキングメーターの撤去ができた。当初は路上駐車も目立った。ただしキレイにすればするほどスケートボードで壊される悩みもある。

・バスセンターがあってそば・カレー屋は全国にも知られている。交通の拠点でもあるが、そのあ

たりが出てない。そんな印象がここにあっても良いのでは。バスの乗客が集まる拠点というイメージが出せると良いのでは。

・ほこみち指定に向けて検討していると聞いているが、北陸管内では第1号になるのではと期待している。一番イメージしやすい通りであり、ほこみちをどのように使うか新潟の試金石になる。是非ストリートマネジメントとしておもしろい取り組みをやってほしい。万代カレーをここで食べているイメージがあってもよい。

・万代クロッシングの活用も考えていただきたい。東港線十字路がスクランブル化したので、様々な活用を一緒に議論させてもらえるとありがたい。

⇒先日、駅南口広場で焚火イベントをやったが雨天だった。2月3月のイベントは天気の問題があるが、そういった時期でもできるのは屋根のある全天候型の場所が必要。消防の課題があると聞いているが、万代クロッシングの地下公園化ができるとよい。

⇒こういう取組には目玉施策が必要。万代クロッシングは他にない施設なので、いろんな形で使い方を考えられれば、回遊性向上を促す起爆剤となりうるのでは。

⇒ダンスなどパフォーマンスの撮影の聖地になりつつある。

・それぞれのストリートに歴史・文化の背景がある。キャラクター付けをして1本の軸でも区間による違いもある。キャラクター付けをしたなかでウォークアブルなストリート・安全安心で人が集まれるストリートができるとよい。緑が少ないというのは県外から来られた方の声にも聞かれる。緑の連続性も考慮してもらおうと良い。

#### ■No. 6 弁天ルート(東港線～信濃川区間)

・イメージパースの3番がここにあたる。やすらぎ堤の正面ではない。歩道空間とやすらぎ堤に上がる環境をつくる必要がある。

・やすらぎ堤とのつながりが大事。やすらぎ堤に上がると、スタバのコーヒーを持っている人が多い。動線としては使われているのではないか。やすらぎ堤へのルートのサインを統一してコーディネートするのが大事ではないか。

・横断歩道が薄い。車道の前後で車のスピードをスローダウンさせるものがあると良い。

・ミズベリングは午後から夕方、夜にかけてだが周辺がマンションなので暗い。万代シティとやすらぎ堤の間はマンションの人からみると、賑わいへの感覚が異なる。このルートだけで考えない方がよいのでは。

・ラストワンマイルの課題だと思うが、No. 6とNo. 7のセットでどのルートを通ってもらうか、界限性を持続させながらやすらぎ堤に行ってもらうことを考えるとNo. 7の方がふさわしいのではない

か。No. 6は生活動線としての性格を大事にした方が良いのではないか。

⇒お祭りなどはNo. 7の方がメインストリートになる。

・ユニバーサルデザインの観点から、歩道の状態が悪くなく、車椅子で待つのが厳しい。駅とを往復して歩きやすい通りになるとよい。

■No. 7 市道八千代1号線(ビルボードプレイス前の通り)

・No. 7がメインストリートだとすると歩道が狭いため、歩道を倍くらいにしてもよいのではないか。歩く空間として、もっと歩道を広くして、やすらぎ堤への回遊性を高めたらどうか。

・やすらぎ堤の目印も必要。

・万代シティの駐車場のアクセスルートでもある。

・休日は、駐車場の入庫に関する渋滞があるので、それへの配慮が必要であるが、やすらぎ堤防へのアプローチをつくっていけるとよい。

■No. 8 東大通り(新潟駅～流作場五差路区間)、No. 9 萬代橋通(流作場五差路～萬代橋区間)

・先日、万代島ルートの沼垂道路の事業化が決まった。新潟バイパスから柳都大橋まで高架の道路でつながる。それにより、自動車の転換が期待され、東大通では道路空間を様々な形で検討できるようにになると考えられる。

・公共交通などのモビリティのメインルートになると思うが、そのあたりをもっと強調した書きぶりでも良いのでは。R4年度はシェアサイクルなどもやると聞いている。ポートがあったり自転車道があったりしても良いのでは。

■No. 10 (都)新潟駅西線

・駅直下のターミナルは一般車が通行できないのかという問い合わせがあるが、都心軸は公共交通中心の動線がメインであり、自動車はむしろ新潟駅西線を使ってもらい、分散を図る。そういう意味でよろしいのではないか。

・万代シティに抜ける都市計画道路はどうなるか。

⇒(事務局)高架下のあたりは、2030年代半ばには整備される可能性はある。弁天公園の先に抜ける区間は用地買収が必要なので簡単にできない。

・この通りは車中心の整備か。

⇒(事務局)歩道は両側4m、自転車道も両側2mでかなり広い。

・駅南では、中・長距離バスターミナルや再開発の計画があるので、新潟駅・万代地区とは別に、南口の方で考えてもよいかもしれない。

・南口がさびれて感じるのは自転車が乱雑に置かれているのが大きいのでは。そうすると、ひとつ考えられるのは有料化。

⇒(事務局)駅直下に駐輪場を整備する予定

■No. 11 けやき通り、No. 12 弁天線(南口駅前通り区間)

・けやき通りは、通過道路としての役割はまだまだ大きい。新潟駅西線ができると、さらに交通量が増えるのでは。コンセプトはよいが、使い勝手をどうしていくのかはもう少し皆さんとも議論した方がよい。笹出線・弁天線は混む。

⇒(事務局)笹出線の拡幅と、栗の木バイパスによって交通量がどう変わるかがポイント。

■No.13 新潟駅周辺(新万代広場／高架下交通広場／南口中央広場)

・こども広場が新潟まつりにない。南北の広場がこども縁日になるようになると良いなと思っている。駅のあたりでは何かがやっている雰囲気があり、港町というイメージもそこで感じられると良い。

・富山は先進して高架化した事例だと思う。駅の広場に園児が遊びにきて、利用者がそれを見守っている。そういう使い方は南口でもできるのでは。さらに富山はブルバールを使って催しをしていて、周辺の企業もプラットフォームをつくってストリートの価値を高めている。南口の方はまだ空間的に余裕があるのでそういう志向をしても良いのでは。

・クリスマスマーケットも南北でやると良い。駅も加わるとさらによい。

■全体

・道路の名称について、「～線」という道路名は「～通り」にできないのか。

⇒(事務局)新潟駅の高架化のタイミングで、通りの愛称募集も検討していきたい。

・No.14～No.17 までの花園ルートは、後日委員の皆様にもメール等で意見をいただくことで対応する。

【その他】(参考資料2)

・ヒアリング、アンケートの結果報告