

■ 第3回 新潟駅万代広場等整備検討委員会

日時：平成30年2月8日（木）10：00～12：00

会場：新潟市役所分館6階 1-601会議室

（司 会）

ただいまから第3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。

私は、本日の進行を務めます新潟市役所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。

会議に入る前に、資料の確認をお願いします。まず、次第が1枚、続いて出席者名簿が1枚、本日の座席表が1枚、報告資料として、A3折り込みの新潟駅高架駅第一期開業という資料が1枚、続いてA4横になりますが、資料1が1枚、同じくA4で資料2-1が1枚と、A3折り込みの資料2-2が1枚、A4横で資料3が1枚、参考資料1、参考資料2としてA4横の資料がそれぞれ1枚ずつとなります。過不足等、ございませんでしょうか。

それでは、本日の委員の皆様の出席状況ですが、本日、設計者の堀越様、佐々木様については、所用のため欠席となります。代理出席の方については、お手元の出席者名簿に記載のとおりとして報告させていただきます。

次第をご覧ください。次第2ということで、新潟駅の高架駅第一期開業について、事務局より報告差し上げます。

（事務局）

高架駅第一期開業について、この場をお借りして報告させていただきます。

配付したA3判の報告資料をご覧ください。先月25日に報道発表させていただきましたが、平成30年4月15日、あと70日を切りましたが、高架駅第一期開業を迎えることが決まりました。第一期開業の範囲ですが、資料左側中段の事業概要の平面図をご覧ください。青い着色部分が高架駅第一期開業部分で供用するところです。赤いところが次の工事になります。高架駅は全区間2.5kmありますが、新潟駅より西側の越後線についてはすべて高架化が完了します。これによって、下に写真がありますが、米山、天神尾の2か所の踏切が除去されまして、周辺の交通渋滞の緩和や歩行者、自転車の安全性が向上されます。また、線路部を南北に貫きます4車線の幹線道路、新潟鳥屋野線もこれによって工事が可能となりますので、平成31年の供用を目指して工事を進めていきます。

駅部においては、右側中段下に駅の完了後の断面図があります。この図にありますように、在来線5線を高架化しますが、第一期開業においては2番線から5番線の4線が高架化され

ます。特に新幹線の現在の 11 番線と高架化される在来線の 5 番線は同一ホームでつながりますので、秋田・山形方面の特急いなほをメインとして、新幹線と在来線が上下の移動なく水平移動だけで乗り換えが可能になります。特に庄内地区の方々からは乗り換への負担が相当軽減されますので、大変期待されております。

そのイメージ図が上の図となります。駅から東側の信越・白新線については、第一期開業では、4 線高架化する予定の内、2 線が完了します。残った駅部の 1 番線等信越線の残り 2 線部分については、第一期開業後、使わなくなった地上の在来線を撤去後、平成 33 年度の完了を目指しまして、順次工事を進めていきます。

(司 会)

続きまして、会議を進めていきたいと思っております。次第 3 以降については佐野委員長から進行をお願いします。

(佐野委員長)

それでは、次第 3、意見交換です。新潟駅万代広場の施設整備方針について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

次第 3 の①新潟駅万代広場の施設整備方針について、資料に基づい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。

はじめに、これまで委員会でいただいた意見のまとめと質問に対する整理についてです。資料 1 については、第 2 回委員会でお示した図面に歩行者動線イメージを赤の点線で示すとともに、これまで検討委員会で委員の皆様からいただいた主な意見をまとめております。

まず、資料の真ん中の上のほう、歩行者空間の考え方についてです。主な意見としては、移動するスピードに応じてルートを選択できるというのではないかと。東大通は交通量に対する車線が多いことから、歩道を広げ、魅力的な空間にできるのではないかと。駅前交差点はスクランブル式も考えられるのではないかなどのご意見をいただきました。また、植栽や送迎関係、景観についてのご意見もいただいております。

景観に関する意見の中で、駅舎や駅構内のデザインと併せた議論が必要なのではないかとという意見がございましたので、本日は、JR から駅舎デザインのイメージをお示しいただきました。それが後ろのほうの参考資料 1 になります。駅舎のデザインについては、実施に向けてコンペ最優秀作品受賞者を含め、関係機関で協議を重ね、設計したイメージパースとなります。デザインコンセプトにつきましては、後ほど設計者からご説明いただきたいと思います。

再び資料 1 をご覧ください。下の真ん中のほうです。全体の意見のまとめです。内容とし

ては、道しるべがあることが重要ではないか。一挙に変えるのではなく、将来を見据えて社会実験などを行いながら進めてもよいのではないか。空間がつながり広がって成長していくことが重要。広場附属菱潟線の弁天通から東大通までの間を歩行者専用にしてはどうかというご意見をいただいております。

続きまして、前回の委員会でご質問いただいた高架下交通広場の形状について、当初の島型から路側型へ変更した経緯についてご説明したいと思います。参考資料2をご覧ください。

参考資料2の左の図面は、コンペの際に提案された形です。バスターミナルの形が島型となっております。平成16年度の基本計画策定の際に車両動線や周辺との連続性などを検証した内容を下の①から⑤に記載してあります。島型バスターミナルのメリットとしては、①昇降施設が1か所で足りるとともに、②乗り場を間違った際は島の中で平面移動できるということが上げられますが、一方で、デメリットとして、③出入り口ではバスの動線が必ず交錯するとともに、④高架下空間、あるいは周辺施設、中央広場との連続性が図られないということが上げられます。また、⑤バスとバスの乗り換えについては、基本的に同じ方向への乗り換えが多いことから、島の中を反対側へ移動する動線は考えにくいと想定しております。

一方で、右側の路側型を検討したところ、③対面通行によりバス動線の交錯は大部分が解消されるとともに、④歩道が両側に設けられ、高架下あるいは周辺施設、中央広場との連続性が確保できることとなります。また、路側型には、①にあるように昇降施設が東西に1か所ずつ必要となること、あるいは②乗り場を間違えた際は上下移動が必要となるなどのデメリットもありますが、円滑な車両動線、あるいは周辺との連続性を考えると、路側型のほうが望ましいということで、計画を変更し、高架下交通広場の計画を進めているところです。

以上が前回までのご意見あるいはご質問をまとめた説明になります。

続きまして、万代広場の施設整備方針についてご説明します。資料2-1をご覧ください。上のI見直しにあたっての考え方です。先ほど説明しました、これまで委員の皆様からいただいたご意見を資料2-1の左上に表題的にまとめております。まとめとしては4点、駅からまちへの連続した歩行者動線の確保、駅とまちの一体感の醸成、車中心のまちからひと中心のまちへ、歩いて楽しい空間づくりと、表題的にまとめております。また、その右側にはコンペ最優秀作品の基本コンセプトを尊重・継承するというところで、施設整備にかかわるコンセプトとして、時間の経過とともに成長、成熟していく広場。広場内の2列植栽による緑の天蓋となる歩行者主導線を設ける、を挙げております。これらを踏まえまして、万代広場整備計画のイメージをII、2023年度、平成に直すと平成35年度になりますが、2023年度目標の整備後も将来に発展する駅前広場として、いただいた意見ごとに内容を整備しております。

ここからはお手元の資料 2-2 と併せてご覧いただきたいと思います。資料 2-1 の下の表ですが、先ほど表題的にまとめたものを①から④で左側に記載してあります。それに対応して、右隣には 2023 年度目標の施設整備方針です。資料 2-2 の図面については、上側に表示してあります。また、資料 2-1 の右側の表には将来の方向性と整備内容の例を表示してありまして、資料 2-2 の図面では下の表示となります。将来の方向性と整備内容の例については、周辺の幹線道路の整備完了と市民、利用者、周辺住民との協働により実現できるものと考えております。

一つずつ、項目について説明したいと思います。まず、①連続した歩行者動線の確保についてです。2023 年度には駅前交差点における地平面での円滑・快適な横断を可能にするために、例としてスクランブル交差点などを上げております。また、弁天通との連続性を意識し、半島型に歩道を拡幅することを上げております。その右側、将来的には人と自動車が極力交わらない地平面での連続した歩行者動線ということで、整備例としては資料 2-2 の下側の図面の中の赤い楕円の部分になりますが、駅前広場の歩道と対面する街区の連続した空間の確保を上げております。

次に、②駅とまちの一体感の醸成についてです。2023 年度の整備としては、東大通の看板類などの取組みとの連携や駅舎や駅構内のデザインとの調和を図りたいと考えております。将来的には、駅から明石通までの間の東大通の広場的利用ということで、道路空間を再構築し、車道を狭め、歩道を拡幅することとか、あるいは駅前広場から連続する 2 列植栽を考え、資料 2-2 の下の図面では緑色の楕円で示しております。

次に、③ひと中心のまちへですが、2023 年度の整備では人と公共交通中心の整備、人を癒やし、賑わいの絶えない空間の確保を図りたいと考えております。将来的には、人・公共交通中心の空間形成ということで、基幹公共交通のバスと人の通行を優先する東大通のトラジットモール化や弁天通のモール化とともに、タクシーや一般送迎車は駅前広場の東側、あるいは西側からアプローチを考え、資料 2-2 の下の図面の中ではオレンジ色と青色で示しております。

最後に、④歩いて楽しい空間づくりですが、2023 年度の整備では万代地区、やすらぎ堤、万代島方面への分かりやすい誘導や、統一感のある道しるべを設置し、これについては、右側、将来にわたって継続していくことが必要と考えております。

以上、施設整備方針について、まとめですが、先ほど説明したとおり、将来の方向性と整備内容の例については、周辺幹線道路の整備完了と市民・利用者・周辺住民との協働が必要となります。この将来の方向性や整備内容の例の実現、これらがすべて一挙にできるわけはありませんが、2023 年度目標の整備は、将来の方向性につなげられる整備を行っていき

たいと考えております。以上が施設整備方針の説明となります。よろしくお願いいたします。

(佐野委員長)

ただいま、資料1と資料2を基に施設整備方針をご説明いただきました。皆様のご質問、ご意見をお願いします。

(上山委員)

これまでの委員会での主な意見の中に、将来を見据えて新交通の話が出ていました。それは非常にいい事務局からのご提案であったと思うのですが、それが全然入っていないのですが。今はできないから入っていないと思うのですが、将来を見据えて、意見が出ていますので、それはお入れいただいたほうがいいのではないかと思います。新交通の可能性について。

(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)

資料2-2の下の将来の方向性の整理内容の例ということで、今、東大通、駅から明石通につながる間はトランジットモール化ということを考えておりますので、そこに新交通が入った場合でも十分対応できるということで、具体的には新交通に明記されていませんが、そういったことも考えて将来的なイメージで考えております。

(上山委員)

そうですね。ぜひそのように。将来の可能性が分かるようにしてあった方がいいです。

(事務局)

すみません。補足させていただきます。現在、駅下に広場を設けるものにつきましても、新潟市の計画としては、現在バスによるBRTという基幹公共交通軸を作るということで計画・設計していますが、将来的にこれがLRTになった場合においても、ここの明石通から駅の下の広場に入ってくる場所については、手戻りがないという形です。大きなできないとかそういうことはないとなっておりますので、資料のほうに将来的なそういう構想の可能性も含めて、整合性をとった記載にしたいと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございます。

ほかに何かございませんでしょうか。

(窪田委員)

第2回目を欠席していて、その流れが分かってないのかしれないですが、少なくとも

も第1回目からの議論の中で、今日、資料1で整理していただいていること、特に右側の景観についてとか、あるいは下段にある駅とまちという（全体）とありますけれど、駅とまちがどういうふうにつながっていくのかというのが、駅前広場を整備していくときに非常に重要でないかというのがここでの議論だったかと思うのです。けれども、今日資料2-2ですが整備方針についてという図面になったときに、色が塗ってある部分が駅前広場とそれからその前の通りに限られていて、少なくともこの図面の中に駅舎であったりとか、あるいはまちの側ですよ、駅前広場を囲んであるところはもちろんなのですけれども、もう少しその周辺についてのまちについても、どういうふうを考えていくのかということを入れていったほうがよろしいのではないかと。つまり、駅前広場そのものは駅前広場なのですけれども、それを決めていくときに、まちとも一緒に考えていかなくてはいけないし、駅とも一緒に考えていかなくてはいけないという話があったかと思うのです。なので、方針としては、やはりそこをみんなで共有できるようなものを掲げて、もちろんいろいろな調整が発生してくるわけですが、そういうことをやっていかないと、みんなの意見になっていかないのではないかということだったかと思うのです。なので、駅、駅舎のデザインが今日後半のほうで、先ほど参考資料1でもイメージパースを出していただいているのですけれども、デザインというのは言ってみれば表層的な意味で、意匠的な意味でのデザインというのはもちろんなのですけれども、やはり動線であるとか、あるいはここに降り立ったときにこういうふうにはまちが見えてくるとか、そういう繋がりデザインということもあろうかと思しますので、むしろ場所、場所ごとのシークエンスと言いますか、流れとして人がどういうふうにもその場所で感じていくかという空間を設計していくのかということを書いていただくような方針というものを出していただけると、今までの議論がうまく乗ってくるのではないかと感じました。

（佐野委員長）

ありがとうございました。

いかがでしょうか。

（事務局）

貴重な意見ありがとうございます。

第1回目で万代・古町方面の動線ということも出させていただきました。第2回目では詳しい完成後の駅の動線も出させていただきましたので、それが一体になるような考えでまた資料をまとめさ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。

(森田オブザーバー)

すみません。警察本部の森田でございますけれども、第2回で私は出席させていただいておりませんので、その辺の議論は分からないのですけれども、資料1で歩行者の動線が赤い点線で示されているかと思っておりますけれども、すみません。一点ご質問なのですけれども、このスクランブル化はこの赤い点線を実現するためにこれをやりたいという趣旨でしょうか。駅から万代地区に行けるこの左斜めの点線などは、どこをどうイメージされてこう整理されたのかというところを説明していただきたい。

(事務局)

まず、スクランブル化ですけど、やはり歩行者が安全に渡るということで、スクランブルにしたほうが歩行者が安全に渡れるということでこれを考えてみました。資料1の万代に行ける斜めの線ですけども、これはあくまでもイメージで、このところに横断歩道を引くというイメージではなくて、こういった動線も人がけっこう今、弁天通に人が通っていますので、こういった動線も考えたほうがいいよということで、あくまでもここに横断歩道ではなくて、こういった動線が必要じゃないですかということで書かせていただきました。通る方法はここに横断歩道ではなくて、近くの横断歩道を渡るところもありますし、こういった流れがありますということでこれは示させていただいたところでございます。

(佐野委員長)

ありがとうございます。イメージということでお願いいたします。

ほかに、何かございますでしょうか。

(上山委員)

今の点はすごく重要で、おっしゃるとおりで、「街区との連続した空間」と言葉だけで書かれてありますね。多分、大変難しいことだと思うのですけれども、そこをどう解決するかが課題です。これでいいのですかと私も思っていたのですけれども、あえて言わなかったのです。多分ここにおられる皆さんもおかしいと思っていらっしゃるのではないかと思うのです。結局、言葉として書くのは簡単ですけど、どうしていくかということが重要なので、そこをどういうふうにかこれからされていくかということをお示し願いたい。

(事務局)

この駅広と向かい側をどういうふうにつなぐかというところなのですが、先の第2回の会議の中でも、非常に人というものに配慮した中で、例えば事例などで言いますと、最近の話題では東京駅前の駅広が大きく変わりました。また、姫路駅前の広場もすでに歩行者と公共交通にという形で、従来そこに車を通して動線をほかの道路に振り分けるような形で大

きく整理したと聞いております。また、札幌の地下道の関係ですとか、あと神戸においても三宮の道路を大幅に見直して人に優しいまちを作ろうという議論もあります。ただ、当然それらをやるにあたっては既存の道路の交通をどのように処理するのかとか、さまざまに解決していかないといけない課題もありますし、また、沿線の地域の皆様の理解・協力も得られないとなかなか一気に進められないという課題もある中で、私どもとしては今回この資料の中には、平成 35 年という一つの駅広がり整備されることを想定したスパン、さらにその先を見越した中の想定も見つつ、その平成 35 年の計画を作っていくてはならないということで、とりあえず今回は万代広場のデザインは 35 年という一つの節目を目指した設計のコンペになってきますが、その中でも手戻りがないように考えていく中で、今言ったような将来的な可能性もこれから整理をかけていきたいと思っております。ただ、一気にここの部分は当然交通管理者の意見ですとか、いろいろな方々の関係者の意見を聞いた中で整理をかけるはなりませんので、少し時間がかかるのかなということで、今回はこういうぼやっとした形になっているという状況でございます。

(上山委員)

でも、この委員会がぼやっとしたところを、はい、いいですよと認めたということになると、ではこの委員会は何だったのかと言われてしまいますでしょう。

(永田オブザーバー)

だいぶ気になったところがあって、今の先生方がいろいろ言っていたように、1回目、2回目もいろいろ意見が出た中で、資料1という形で意見をまとめられていますけれども、この資料のまとめ方がすごく雑だなという気がして、いろいろないい意見、細かい意見も出て、別にそのスクランブルは我々が言ったのではなく、事務局から出ただけの話で、それに対して問題があると我々は言っているという話の中ですから、話をすり替えているところがあるので、実際どういう意見が出てきたかという話をもう少し事務局としては丁寧に整理をしていただかないと、逆に言うと、不信感だけが積もっていくという感じがしていました。1回目、2回目、3回目とそれがどんどん、どんどん積もってきているような気がするのですけれども。もう少し、最終的にまだまとめるというよりも、いろいろな意見をお聞きするという話を事務局も言われているわけですから、いろいろな意見が出ている。もう少し多様な意見が出ていることを分かるような資料づくりをされたほうが多分議論できるかなと、先ほど来、今まで出てこなかった話とか、前の意見がこうだというような、そのような意見は前も言っている話であって、それはそういう意見が出てくるというのは、事務局の資料1のまとめ方が大変雑で分かりづらいからということなのではないかと思ひまして、全てのことに対してもう少し丁寧に作っていくという姿勢を見せていただきたいと思いますのですけれ



ども。そうしないと何となく同じ話ばかり繰り返しているのです。全然前に進まないという話になるから。前に進めるためにはそういうやり方のお考えをしていただきたいというお願いでございます。よろしく申し上げます。

(事務局)

貴重なご意見ありがとうございます。この委員会の中でいただいた意見について、もう少し私どものほうでも少し整理をかけていきたいと思っております。

(永田オブザーバー)

あまり整理をしなくていいのではないかと。妙な整理をするから話がややこしいものになるので、あまり整理をしないで。

(事務局)

多くの意見が出ているので。

(永田オブザーバー)

みんな聞いているわけですから。その話の議論の続きになるような整理とかまとめ方をさせていただいたらいいと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。事務局もそのように、少し広めにお願いできればと思います。

ほかに何かございますか。また最後に議論の機会を設けますので、次の広場デザインの考え方、新潟らしさの表現方法について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

それでは続きまして、広場のデザインの考え方、新潟らしさの表現方法についてでございます。資料3のほうをご覧ください。資料3ですが、まず広場の基本コンセプトにつきましては、これまでも説明しているとおり、そこに記載された考え方を持っております。先ほどお示ししました駅舎のデザインに関しましては、都市と調和したスケール感の演出というコンセプトのものに、広場設計者がデザイン監修を行い設計されたものとなっております。ここで駅舎デザインの考え方につきまして、設計者のほうから説明をお願いしたいと思います。

(設計者：中野)

駅舎の設計者となっております私どもは駅前広場の設計者という立場でございまして、駅舎につきましてはJRのほうの設計されている。その関連で駅舎の意匠についての監修役を建築家の堀越さんと、都市デザイナーの私が担当させていただきましたので、ご説明させていただきます。

駅舎自体はかなり大きな存在になっておりますが、広場に関連するところのパスがございます。コンペのときはこの山型の新幹線側の駅舎と同じものを提案して、その中にアーチ

状の形のルーバーで天井を構成するという考え方でございました。それが東日本大震災によって、天井とかそういうルーバーとかというものの落下の問題が出てきましたので、基本的に付属物は取り止めるということになりまして、全面的な見直しをしました。基本的には構造体でアーチ状の形を表現するという事で、このアーチの形の構造体を連続させることによって、この中のインテリアをコンペのときの考え方に合わせるという変更をさせていただきました。合わせて外装のデザインに関しましても、コンペのときはルーバー状の再生木という木のイメージのルーバーを取り付けるということでございました。これもあくまで構造体に付加物として取り付けるものですので、考え方とするとこのルーバー自体を構造体として鉄骨で作り込むということで、内側には構造体を入れずに外側に構造体を並べるということで、この屋根といいますか全体の建築を支えるというものに置き換えさせていただきました。ですから以前の 15 年前の計画では付加物によって意匠設計していくということに対して、構造体によって全てデザインをしていくというかなり合理的な考え方に移行させていただきました。その中でこのルーバーのデザインは縦格子を鉄骨で作っておりまして、若干木のイメージが出るような柔らかい味のある塗装で対応するという事で、それと合わせてこの幅 60 メートルの部分が都市の庭ということで、これは歩行者系の自由に市民が使える広場という設計しておりましたので、当初はこの 60 メートルの部分についてはガラスのような透過性があるものということにしておりましたので、それを尊重する形で、ここについては格子の間隔を空けております。ですから駅から、ホームから駅前広場方向または 50 メートルないし 60 メートルの都市軸が見やすいような形に変更しております。基本的なコンセプトは踏襲しておりまして、それは尊重しているという考えです。

それと、あと先ほど窪田委員からご質問があった件です。実は今日の資料はあくまで新潟市の資料ですので、JRの敷地内については全部白紙になっております。それが窪田委員からご質問があったことかと思いますが、私たちは一応JRの設計チームと協議をしております。その中で縦動線が全てどこにあるかどうかということも全部設計チームとして把握をさせていただいて、それをもとに広場デザインの変更を今かけております。特にエレベーターの位置、階段の位置、あとバスターミナルのエレベーターの位置とかそういう駅側の主動線と広場の主動線は若干食い違いがございますので、この縦動線については若干見直しの方向で、JRのほうの動線に合わせる形に変更しておりますので、最終委員会までにはその変更案をお出しできるのではとそれは予告させていただきます。

それとあと、全体としてコストダウンといいますか、そういう大きな流れもございまして、資材が高騰しておりますので、全体として化粧材のようなものを少し削らざるを得ないということで、この広場と駅舎の間の上家の部分につきましても、今、全面的な見直しをか

けつつ、次回の委員会までにはお出しできるような状況ではないかと。ですから、基本的なコンセプトとは以前とは一切変えていない中で部分的な変更はさせていただいております。以上でございます。

(事務局)

ありがとうございました。

引き続き、資料3をご覧ください。資料3の中ほどでございます。ここでは新潟らしさのキーワードを整理してございます。これにつきましては、私どもが行っている新潟駅周辺整備事業の出張PRの際に、市民アンケートを行っているのですが、その中の自由意見に記載があったキーワードを抽出・整理してございます。自然、食、造形、文化に関するもののほか、その他といたしましては、無駄な装飾、無意味なオブジェがないこと、機能性を追求したシンプルで無駄のない広場などの意見も挙がってございます。これらの新潟らしさのキーワードを表現する方法としましては、一番下にございます見え方ですとか色彩、あるいは広場の中に設けられる施設のモチーフ、意匠、あと広場の利活用というものが考えられます。

また、新潟らしさを表現する、あるいは感じていただく視点としまして、五感で感じられる方法、また新潟駅は新潟市の中心、新潟県の中心駅でもあることから、新潟県らしさの加え方、そして利活用に関して地域、利用者が主体となる仕組み。これらの視点が考えられますが、これらの視点を踏まえるとどのような表現方法があるのか委員の皆様からご意見いただければと思います。

先ほど駅舎のデザインについてご説明いただきましたが、広場のデザインや見せ方について、現在検討を行っているものを再び設計者のほうからご説明いただきたいと思います。

(設計者：中野)

広場に関しまして、先ほどのパースをもう1回戻していただけますでしょうか。広場の考え方にきましては、15年前のコンペのときからこの中央広場というものを中心に考え、これを駅前の正面、なおかつ都市軸の正面としておりまして、ここでまず、らしさをどう表現するかというのが大きな議論でございました。これはコンペのときも一番審査の対象になったかと思いますが、まずここに大きな広場を、都市の広場を作るという15年前では画期的なことだったのではないかと思います。今では東京駅の丸の内口も同じように変わっておりますし、姫路の駅前もかなり大きく変わっております。ただ、ここの特徴は、やはり真っ正面のところに幅60メートルの広場を作ることによって、ここでさまざまなアクティビティが行われて、これは市民の人たちの利用によって新潟らしさを新たに作り込むことができるのではないかと期待を込めております。

なおかつ樹木につきましては、南口側、山側はケヤキの木を中心にしましたが、万代側、

海側は堀のある信濃川のある水位の高いところでございますので、これにつきまして柳を基本に考えようという考え方で、以前も説明がございましたが考えてきました。ここではとにかく市民が自由にいろいろなアクティビティができる。最近ではエリアマネジメントですとか、タクティカルアーバニズムというキーワードがございまして、ここでさまざまな活動ができるということの基本にしておりますので、それが「らしさ」につながると期待しています。

なおかつ、小さな事で言いますと、ガス燈がここにすでにご覧いただけます。これもなるべく歴史を尊重するという形で全部移設をする形でここに並べていくということもしております。そういう意味では、「らしさ」はこれから例えば新潟のお酒ですとか食べ物ですとか、そういうこともこの広場を中心に展開することで、「らしさ」を演出する。ですから形として即物的なものについてはあまりここでは表現しておりません。むしろアクティビティというもので、または時間の経過とともに、「らしさ」をここに作り込んでいくという考え方でまとめております。

(事務局)

ありがとうございました。

今ほどアクティビティということで、私どもの資料3でいうと利活用という部分につながってこようかと思いますが、新潟らしさに関する広場のデザイン、考え方、あるいは表現方法につきましては、これは事務局のほうからこうしますというものには少しそぐわないかなと思いますので、これにつきましては委員の皆様から本当にご意見を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。説明としましては以上でございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

広場デザインの考え方、新潟らしさの表現方法についてご説明がありました。ここで言う新潟らしさというのは、新潟市のみならず新潟県も含めてということだと思います。それらデザインの考え方、その表現方法について、ご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。

(阿部委員)

少し横道に入りますけれども、先ほど中野さんもお話があって、前回地下の話もしたのですが、全くこれに出てきていないのですが、このように新潟は、今、雪で大騒ぎをしているときに、地下道があったらいいなと思っているのですが、それは横に置いておきますけれども、実際、今これだけ雪が降って、雪も新潟らしさだと思うのですが、ちなみに参考までに聞かせていただきたいのですが、冬になったらこんなに雪がいっぱい降った

ら、広場の道路の除雪も含めてですが、今、どのような構想、考え方で、大雪の利活用というのですか、何か考えているものがあるのかどうか、少し聞かせていただければと思います。

(設計者：中野)

実はこのワークショップを何度も開催させていただいておまして、市民の方からはやはり雪のことはかなり追及といいますか、いろいろコメントがございました。大きな意見としては金沢のように全体に屋根を上げたらどうかという意見もございましたが、私どもからするとあくまでオープンスペースであると、駅前広場は。むしろここをオープンな空間にして自然がここに表現できる。ですから雪が降ったら雪が降ったときの対応を考えようということとでまとめております。それとあと全体のコストの話もございますので、雪が降ったときはここに実はバス停のシェルターという名目、あとタクシー乗り場のシェルターという名目で、ここに屋根付きの、なおかつガラスで風を防ぐ装置をここに入れておまして、基本的にはまちの方まで、横断歩道までは屋根のある空間を使うことができる。晴れているときは当然広場でございます。あと、雪が降ったときは逆にここは雪を溜めるところもあっていいだろうということで、雪を積極的に活用する広場というのもあり得る。あと、車道につきましても、けっこう余裕を持った幅員構成にしておりますし、あと、植栽帯とかそういうところに堆雪帯として雪を退けることも、一時的にできるようなところも多少用意しております。ただ、それ以上降った場合につきましては、除雪して別のところに持って行かざるを得ないという、今回のような量だと。今日は私も東京から来まして、福井県とか富山県のような大雪かと思ったのですが、意外と少なかったのでもちよっと啞然としたぐらいですけれども、たまに降る大雪につきましても、その都度対応していくという考え方に行かざるを得ないと見ております。よろしいでしょうか。

(阿部委員)

新潟市はだめだと思うのですが、長岡みたいに消雪パイプみたいな形で、水で融かすみたいな。消雪がいいのかどうか分からないのですが、せっきく水の水路があって、何か水で自然に雪が解けるようなシステムが導入されるとかというのはあるのでしょうか。

(事務局)

消雪パイプにつきましては、新潟地区は井戸を掘ったりするとだめなのですけれども、参考としまして、南口広場は特殊な融雪をやっておまして、縦動線を確保しております。方法ですが、井戸を掘って地下熱で1平方メートル当たり相当な本数を掘りまして、それを地中熱で融かしているという方法で、ランニングコストがかからない方法でやっております。そういった方法も含めて、また今、市役所前のバスターミナルの脇の歩道でやっておりますよ

うな下水道熱ですか。それも視野に入れながらどういう方法があるのかまた検討したいと思います。

(大江委員)

先ほどの質問と回答の気になった点で再度質問させていただきますが、イベント広場的なところを、広場として貸す以上は除雪とかをして、例えば来週土日使うからという申込みがあれば、来週土日までに雪を空けておかななくてはいけないみたいなそういう感じになるのかなと思うのです。広場を貸すほうの立場に立ってみると。そういたしますと、先ほどご提案者のほうからあったような、雪が降ったら降ったなりというような使い方はなかなか難しいのかなというのをまず率直に感じたのが一点です。

そのうえで、いわゆる賃貸的に貸すイメージでこれからお話を進めさせていただきますが、そうした場合に、広場の中にいわゆる堆雪幅、堆雪帯、堆雪場所的なものを広場の中に置いておかないといけないのかなと感じたわけですが、道路のほうは先ほどのご説明で結構でございます。広場の中に堆雪帯、堆雪幅的なものをどこかに置いておかないといけないのかなというのが、この辺今回の大雪の教訓でもあるような気がするのですが、その辺りについては何か対応できる方法なりありますでしょうか。

(設計者：中野)

どこが堆雪帯という決め方をしておりません。要は 60 メートルの幅がございまして、両側から各 10 メートル、10 メートルは通行帯として、要は駅前広場の利用者の通行帯として確保しておりますので、残りが大体約 40 メートル近くがかなりフリーな空間になっております。これは南口でも同じようにさせていただいたのです。南口の場合も通路空間以外のところについては全部ボラードを、引き抜き式のもの立てられるような形に穴は入れておりますので、そこにパイプを差し込めば区画できるという形になっております。おそらくこれは今後営業行為を行う広場であれば、都市再生特別措置法とかそういうもの、特区のような形の区域指定をすることになります。その区域については賃貸しをすることもできますし、できればこれは市ではなくて地元のそれなりのエリアマネジメント団体を今後立ち上げていただいて、そこが中心になって管理運営をしていく。または又貸しをするという形のもので考えておりますので、今後、設計の中ではその区域は当然警察との協議も必要になってきますし、場合によって新潟市広場条例というのがございまして、その中で警察の権限ではなく市の区役所のほうの権限で開催できるという制度も活用したいと思ひまして、この区域につきましてこれから自由に議論していける機会を持ちたい。できれば市民ももう 1 回入れてワークショップを開催して、そういう管理団体の立ち上げまでいけるとよろしいのではないかと考えております。以上でございます。

(大江委員)

ありがとうございます。

今のご説明の中で賃貸するエリアの中にやはり堆雪余裕幅を持っておかないと、いざイベント等するときに雪を寄せる場所がなくてイベントが開けないということが起きるのではないかという点の質問でございまして、ご検討いただければと思っております。よろしくお願いいたします。

(設計者：中野)

ご指摘ありがとうございます。

(橋本委員)

関連することになると思うのですが、この広場の中にショップとか営利団体とかそういうものは入れるのか入れないのか。市の意見としてどういうふうにしていくのか。これは始めのほうから決めていかないと、あとから付け足していくわけにはいかないと思います。

あとは、どこかのプランの中で観光案内所、サイン関係。それをどこにどう設置して、歩行者の誘導を作っていくのか。これも広場を作ったあとから付けるというわけにはいかないと思います。そこら辺の基本方針を固めた中で、JRの動線の関係性もあると思うのですが、広場を作っていくとごちゃごちゃした空間になっていく。あと、付け足しはやはり往々にしてよくなる都市計画の入れ方になってきます。

あとは一つ整理しておいて欲しいのは屋外広告物の使い方です。これはJRと協議しながらサイン関係あと広告物を収める場所を全く無しにするのか、もしくはちゃんと収める盤面をどこに用意するのか。こういうものをやはり考えて作っていく必要があるのではないかと考えてございます。もし決まっているものがあれば教えてください。

(事務局)

まず広場をどういうふうにご利用していくかということは、今後の検討ですけれど、やはり今までの使い方ですとなかなか使う人がいないということで、やはりイベントをやるには儲けなくてはなかなか使う人がいないと思いますので、できればそういった常にやるかどうか別として、何か儲けるものを作ってもらって、その一部を市のほうに使用料で貰うのがいいのかなとは考えています。

あと、観光案内所につきましては駅舎の中に設けたいということで、いろいろな関係者、JRも含めて、うちの観光部署も含めて今、調整をしているところでございます。広場内には設けないつもりでおります。

(事務局)

屋外広告物につきましては、先生が言われるとおり我々も非常に重要なポイントだと思っ

ています。駅舎につきましてはJRとその辺の考え方を基本的にはあまり設けないといった整理をしていくという考え方になっていきますし、また、市としましても駅前広場だけではなくて、駅から東大通の区間について何らかの誘導策または規制というか押さえておく方法は必要だということで考えております。

(橋本委員)

屋外広告条例とか景観条例が出てくるような大型な広告というコントロールもあると思うのですが、やはり目線レベルのサイン計画というものが大事になってくると思いますので、よろしくをお願いします。

(佐野委員長)

貴重なご指摘ありがとうございました。

(永田オブザーバー)

少し参考に。今の駅前の広場の活用という話でいろいろ出てきまして、連続立体自身が都市整備事業ですので、まちの活性化というのが一番大きな目的なのです。こういうまちの活性化ということで今、駅前の近くでの多目的広場の活用というのは全国いろいろなところで行われています。先ほどいろいろございましたように、やはり屋外でやる場合については、やはり屋外の天候リスクというのがありますので、これは念頭に置いてやらないと。これを課題と思うのです。わりと年中と言いますか成功例としてよく言われているのが北陸ですと富山の総曲輪のところ再開発事業でやったところ。あそこはビルの駐車場とビルとの間のところに屋根が入りまして、どちらかという全天候型のような形で運営しているということで、わりとほぼ365日何らかのイベントなどという形で使われておりますし、最近成功例でよく言われているのは、神戸の西明石の駅前のところに多目的広場というのがありまして、人の流れがなかったのですが、再開発ビルと駅との間で陸橋で繋ぎまして、その陸橋の先のところに広場を作ったことで人の流れができたというのがあるのです。やはり稼働率を高くするには屋根がないと難しい。屋根のないところは屋根のないところなりの稼働率の中での想定でいかないといけないと、そういうふうなものを作っていくと人の流れが変わって集まってきているというところがありますので、富山の例と西明石の例でも利用者が増えてきて、周辺のところの入り込み客とかが大変増えていると聞いていますので、いろいろな形で人を呼び込むためのことをやらないといけないのですけれども、やるためには、屋内型か屋外型か。どういうふうな形で稼働できるかというところはある程度いろいろな事例がありますので、そういうものを含めた中である程度の予測をしながらやるほうがいいのではないかと考える事例の紹介です。

(佐野委員長)



ありがとうございました。

(水口オブザーバー)

私は、初めて参加させていただきますので、若干ずれていたらすみません。

コンセプトのこの議論は何のためにやっているか、よく分かっていないのですけれども、先ほど最初に動線とかそういう議論をしたあとにコンセプトが出てくるのが、よく分かっていないのですけれども、これはそもそもそういった大きな構造を決めたうえでの最後の仕上げ、意匠の部分のコンセプトの議論をしているのか、そもそも本来ではどうあるべきかのコンセプトで議論しているのかがよく分からなくて、もしそもそも論だったら、もっと最初にやるべきかなと思ったのですけれども。そこは単純な疑問なのですけど。

交通の立場から言わせていただきますと、新潟らしさも当然大事なのですけれども、そもそも新潟かどうかに関わらず、やはり利便性の向上というのは大事だと思いますので、新潟駅があらゆるものの結節点ということからすると、例えば今、我々でやっている空港アクセスなども非常に重要だと言われていますが、そういったいろいろなバスとか鉄道とかタクシーとかいったものの結節のスムーズさが、より便利になるような動線なり案内表示なり、そういったものを工夫していただきたいというのが、うちからの要望でございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。いかがでしょうか。

(事務局)

コンセプトという話ですけれども、資料3に「人、交通、自然が気持ちよく循環する都市の庭」というコンセプトは当時の設計コンペのときのコンセプトでありまして、これについては今も変えないつもりでおります。これを基にして今ここにお示ししてあります広場のデザインの設計が基本構想レベルで終わっておりますが、最初のコンペから15年も経ったということで、皆様の意見をさまざまいただいておりますので、もう一度また新潟らしさとは何だと振り返って、また皆様のご意見をお聞きしながら、その基本構想に変更を加えていこうというのが今回の広場に関しての委員会の開催の意図でございますので、基本コンセプトを変えずにその中で皆様から新潟らしさの意見をお伺いしたいと考えております。

(藤澤委員)

新潟経済同友会でございますが、当然この動線を主とした利便性といいますか機能性を重視するのはプライオリティーから言っても最重要だと認識しているところですが、同友会でもこれは総意ではないので、個々のいろいろな意見を聞いている中で、やはりシンボリックなものが欲しいという声はまだ出るので。ランドスケープを取り込んだ環境的なものでいくのは今の流れからすると主だという話があるのですけれども、ある種モニュメント

的なものがあることによって、例えば県外から来た人がどちら側に降りて、今どういう景色を見ているというような、いわゆる携帯電話でビジネス上の相手と話しをするような場面がけっこう見られるという話も出て、これは今後、今のお考えの中でそれをどうしても入れてくれという話ではないのですけれども、今後そういうふうなものを考えていくご予定はないのか。即物的なものを入れたいという話がありましたけれども、その辺はお聞きしたいと思っております。

(事務局)

私どもでもそういうことを悩んでいるところでございまして、それを皆様からご意見をお聞きしたいというのが本心でございます。

(阿部委員)

当初、シンボリックなものを想定していた人が多いのです。でも、この委員会に出て設計者の方からコンセプト、そのストーリーをよく聞いたら、これでもいいのではないかと思っただぐらいなので、どうしても絵を見て判断しますよね。一瞬で見て新潟らしさがないときに、どうしてもきっと判断するのですけれども、今みたいな第2回でしたか、ものすごい柳と水のストーリーのお話お聞きしたら、なるほどねと思ったので、もう少し丁寧な説明というのでしょうか、分かりやすいような広場の考え方とかをお示したほうが、もっといろいろな人から、なるほどねと思う人が多いのではないかと個人的な感想なのですけれど。私も最初な本当に何かシンボリックなものがあったほうがいいのではないかと考えていたのですが、本当にお話を聞いているうちにそういうふうになったので、ぜひ丁寧な新潟市のほうからお示いただくのが一番分かりやすいのではないかと思います。

(設計者：中野)

設計者の立場からすると、本来それをプレゼンテーションしたかったのですけれども、そもそもこの委員会自体がコンペから15年経ちまして、かなり諸般の事情、いろいろな状況も変わってきた中でコンセプトの再確認ということで、大体全部市のほうで直営でほとんど資料を作られております。私どもが一応設計する立場で、それをお聞きしたうえでこれから設計をまとめるということなのです。

まず本来ならこの絵をもう少しアイレベルのものが用意できていれば、全体のイメージを伝えやすかったのですが、基本的な形は、やはり駅舎の存在感が大きいのです。駅のデザインというのは。そこにあるものが何なのかという先ほどボイドと言いましたが、実はこれは緑の塊としてこの都市軸の中に大きな存在になり得るはずだと私たちは見ているのです。

それと、なおかつここに大屋根を用意しております。この大屋根のデザインを今、堀越さんと進めておりまして、できればこれを次回にお示ししたいと思っておりますが、若干こ

これは白い塊ですが、地上から言うと大体 15 メートルくらいの高さのものになります。駅舎は大体 30 メートル近くの高さになります、15 メートルくらいの高さになります、これを少し傾斜をかけておまして、実は白いキャンバスに例えば週末になると光を当てて色を変えとか、地元でプロジェクションマッピングの有名な方がいらっしゃるといこともございますので、その方の映像をここに映写できるというようなストーリーもできないかということも考えながら、今、このデザインを進めているところでございます。

なおかつ、ここに大きな広場がありますので、これを観客席として見立てて、ここに集まって来た人たちがこの駅と駅部の前の大屋根との関係の演出装置を見るということもできるであろうと。なおかつ、ここにペデストリアンデッキを作っておりますので、ここのお立ち台の部分から駅前広場で行われるさまざまなアクティビティが見える。見る、見られるという関係なのです。

こういう縦軸の都市軸の関係の上での全体の形と、人工物と緑の関係、なおかつ、ここで行われてくるさまざまな活動から、あと緑の塊をどういうふうに作り込むかという意味では、今まで国内外でもいろいろな駅前広場がございますが、こういう構成というのはなかなかないのではないかと。実は東京駅の丸の内口がかなり真似をされたなと思っている。ところがあそこは緑がないのです。バロック的な造り方をしておりますが、これはどちらかという私たちにはヒューマンスケールの緑の塊で、ここで市民が活動できるというシンボリックな空間にしたいというのが私たちのコンセプトでございまして、コンペから 15 年経つのですけれどそれを基本的に変えない。なおかつ、駅舎のデザインがある程度固まりましたので、この駅舎の前の大屋根については、すごく頑張ってデザイン検討しておりますので、もしできましたら 3 月にお見せできる状態まで持ち込めればお見せしたいと。これまでの委員会ではコンセプトとか、大きなグランドデザインの議論をさせていただいているのですけれど、やはり皆様の興味は広場と駅のデザインがどうなるのかというところがおありだと思います。次回はぜひプレゼンテーションの機会をいただければ、代表の堀越も来られる日程でございまして、そういう形でプレゼンテーションさせていただければと思います。よろしいでしょうか。

(上山委員)

非常によく分かりました。特に屋根。屋根はどうなっているのですかというのを伺ったのですが、新潟駅に降り立って広場をみおろしたときに、この場所性がどう見えるか。最も印象を残すことのできるモノだと思います。また、下から見上げた時どう見えるのかという質問をしようと思っていたのです。今のご説明で非常によく分かりました。

それから、多分、藤澤委員はこれからずっとその問題を経済同友会の普通のおじさん、

(と言っではいけないのですけれど) から言われると思うのです。そのときにやはり何が重要な説得力になるかというコンセプトだと思うのです。ですからこのコンセプトでさっき中野さんがおっしゃっていましたが、きちんと市民の皆さまに伝えていかないと、結局ここでやったことも何だったのということになります。少しコンセプトに戻りますと、最初に皆さんで議論したときに、もっと大きなスケールの話をしたと思います。ここは普通のまちではないということです。新潟はやはり空にも海にもまちにも開かれている結節点ということ。ほかの例えば富山もいいと思うのですけれども、本当にここでなくてはならないものがすごくあって、そういう新潟そのものの持っている意味や雰囲気がこのキーワードの中に見えていないという気がしたのです。皆さんおっしゃってらしたことと言いますか、もっと国際線もあるし世界へ開かれている港町。また、15年前にエアリアマネジメントという概念そのものをコンペで提案されたのもすごく新しいことで、そのためには市民が相当積極的にならなくてはならないということ。早くこの組織を立ち上げるというお話を今伺って少し安心したのですけれども、早くしないと、大丸有ではエアリアマネジメントのほうが先にできていると記憶しています。それであそこまで何とかやってきたというところがありますので、エアリアマネジメント組織を早く立ち上げて、市民の皆さんとコンセプトを共有するようなレベルまで持っていく必要がある。本当に新しいことは、すなわちアクティビティオリエンテッドというのは言うのは易しいけれども実行するのは難しいのです。でもその難しいことに挑戦されているだけの価値のある場所なのです。本当にそういう意味では新潟はものすごいところだと思うのです。陸、海、空というスケールを把握するようなダイナミックなレベルのビジョンが見えるようなキーワードを持ってこない、ここには何かモニュメントをおかないのか、おかないのかとずっと言われ続ける。やはりそうではなくて、モニュメンタルな空間を皆さんがこれからアクティビティでもって活性化していく。今後時間軸をきちんと捉えて、どんどんこれから発展させていく。これから15年、20年、延々とあるわけですから、そういう時間軸に対応できるような考え方がここにデザインされていると思うので、うまくできればここを日本のみならず、海外からも見にきますよね。そういうことで、よろしく願いしたいと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。貴重なご意見ありがとうございました。

(藤澤委員)

今ほどの意見で、私も本当によく上山委員に言っていただきました。ありがとうございます。先ほどそれこそ阿部委員がおっしゃたように、私も当初のパスを見たときから、いろいろ説明を聞くと納得した人間の一人なのですけれども、結局ここを使うのは一般の市民で、

専門家でもいわゆるプロの設計士でも大学の教授でもデザイナーでもなくて、本当に一般の人がこれを使ったことによって利便性はもちろん感じ、かつ、新潟として素晴らしい駅だなと感じるようなものを作っていただかないと、どこにレベルを合わせるかという話にもなってくるかと思うのです。全国から素晴らしい設計だということで見に来られる専門家の方がいらっしゃるとしても、一般の方が、例えばビジネスまた観光の方が使われたときに、本当に素晴らしい駅だなと。新潟はすごい素敵なところだなと思ってもらえるようなことをまず大事にしていただければということでございます。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(上山委員)

キーワードの中に、あと一つ。「おもてなし文化」は新潟ですよ。昔の古町も含めて。そういう日本の「おもてなし」文化の港の感覚。国際的な港。そういうものも中に入れていいのではないかとすごく思いました。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(阿部委員)

関連であれなのですけれども、JRがいらっしゃいますので、先生がおっしゃったおもてなしの関係で、日本一の、世界一のおもてなし観光案内所ができたらいと思っています、いろいろな機能がそこに付いて、本当に日本一、世界一のおもてなし観光案内所をぜひ一緒に作らせていただけたらいいなと思っています。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

(中村委員)

私はそのパースを見せていただいてから、ペDESTリアンデッキとかホームから新潟がどんなふうに見えるのかなと。私たちの目線の先には港があり、空港があり、佐渡があるというところがやはり見えてくることも必要かと思いました。ただ、この市民アンケートがどのような人たちが対象だったかは分かりかねますけれども、環日本海という言葉も本当は出てきて欲しかったと思うところで、広がりのある次世代の人たちが本当に誇れるものとして、本当に私は駅には個人的にはとても長く関わっているので、あまりこのキーワードがその頃と大きく変わったと思えないですけれども、緑のラインが伸びやかに、東京よりは身近に感じられる空の青さが光るような、そのようなイメージを打ち出せるといいと思います。

また、東大通に関してなのですけれども、そこの辺りに勤めていらっしゃる方々はやはり

夏場あの緑がとても涼しくて、そして歩きたくないということもおっしゃっていて、ばっさり伐採はしないで欲しいという話も含めながら、やはり引き込まれていくようなイメージをこの資料にも盛り込んでいただけるといいと思います。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

私から一点言わせてもらっていいですか。永田オブザーバーからのお話によると、比較的成功している事例としてはやはり屋内型が多いみたいな話が出て、このコンセプトはなかなか難しいとは思いますが、例えばその大屋根を少し大きめというか前までせり出して、半分というか完全には無理でも少しその下でいろいろできるとかそういうことは難しいのでしょうか。

(設計者：中野)

大屋根もかなり大きくして、大体8メートルくらいの片持ち梁で出るようなダイナミックなデザインで検討中です。そのデザインモチーフはここにあるバスターミナルの上屋、残す、残さないという議論が一つあるのですが、そのモチーフを参考にして、かなりダイナミックな片持ち梁形式のもので、張り出しを大きくしています。ただ、ここで大きなアクティビティを誘発すべきかどうかというのは少し議論があらうかと思います。かなり、縦動線として、駅の利用者がデッキレベルですので、そこから下に降りる動線とか、いろいろな動線が錯綜するところですので、基本的には、ここではアクティビティではなくて、立ち止まる程度はできますが、ここで大きな広場は予定しておりません。やるとすると、むしろこの広場で屋根のないオープンなところで行っていただくことを基本にしております。場合によっては、この半島状のところも、今、提案がありますので、そこに新しい屋根を造るか古いものを残すかということも含めて、半屋外型の空間という形の整理の仕方はあらうかと思います。これは今後議論していく中でまとまっていくのかなと思います。

ただ、ここは基本的に駅前広場で道路法の道路です。そこにあまり巨大な屋根を多目的施設で造ることは認められないのが現状ですので、その枠の中で造りうる天蓋は今後議論していてもいいのではないかと思います。規制緩和の流れもありますので、そういう意味では、オープンスペースを残しておけば、そこで将来、多目的スペースが造れるかもしれないという可能性も残したいと思っています。これは大きな議論をしていただければ、そういう余地は残した設計にさせていただければというのが、設計者側の希望です。

(平山委員)

駅舎のイメージを見せていただくと、南口とほぼ同じような色彩のイメージを感じているのです。万代広場もカラーとしては同じイメージで考えていらっしゃるのですか。

(設計者：中野)

基本は南北同じで考えております。特に、割とニュートラルな白っぽいものを基本にしているのは、やはり足下の樹木の緑との対比を大事にしたいと思っておりますし、今回は、万代広場については少し光も意識していくと、白いものであれば、夜間はLEDによっていろいろな光の演出もできますので、日常はおとなしい空間ですけれども、あるとき少しビビッドな演出もできるのではないかと考えております。基本的には南北同じです。

(平山委員)

資料3の新潟らしさの中に色彩と書いてありますので、色彩も大事なポイントになると思うのです。それでそれをお聞きしたのですけれども、植栽が一つのカラーを決定していますし、本当にイメージとして緑を大事に考えているこの委員会ですから、駅舎とのバランスはとても大事だと思うのです。万代広場のイメージカラーも、もちろん、東大通に向けてのカラーと、全体として考えていかなければいけないことだと思うのです。初めて来られた方とかいろいろな方にとっても、万代口、ああ、あのカラーねというようなイメージもとても印象に残るポイントになると思いますので、駅舎のイメージカラーとのバランスは協議する大事なポイントだと思うので、その点もぜひ、今後とも考えていただきたいと思います。

(窪田委員)

平山委員のおっしゃった話と関連するのですが、中野さんのお話をもっと聞きたいというのがあってお伺いしたいのですけれども、南口ができていて、先ほど藤澤委員がおっしゃったように、それを新潟市民が見ていて、もう一つアクティビティが起こると思っていたのだけれども、少しできていないところがあって、それと同じものがもう1個できるのかなと思うと、若干期待感が下がっているところがあると思うのです。それを15年たったあとにもう一度、都市の庭というコンセプトはとても重要だということは共感しているのですけれども、今の状況を見たうえで、今度、万代口でどのように新しく展開していくのかというところでの違いといいますか、駅前広場だけでできることはかなり限られていると思うのです。今、設計者がこれを提案されている中で、まちに対して期待していることとか、あるいは、本来だったら木質感をもっと出したかったのだけれども東日本大震災の影響もあってなかなか制限もあるようなところで、もう少しメリハリをつけて、本当はこういうこともいいのではないかというようなお考えをもう少し教えていただけると、いろいろやり取りもできるかなと思います。

(設計者：中野)

万代口は、できれば本物の木を使いたいということも含めております。ただ、駅前広場ですと防火上の問題がございますので、不燃木という新しいかなり高価な物を使わざるをえな

ということもあって、これは最終形の中でバス停上屋、そういうものに使うかどうかというところについて、今検討しています。特に天井材として使えるかどうか。ただ、木というのは屋外にさらすとリグニンが変質してグレーになっていくのです。最初は内装で使っている木のイメージですけれども、外装材ですと大体くすんでいきますよね。そこも含めて本当にいいのかどうかというところを、今、議論しているところでございます。とりあえず今、ペDESTリアンデッキの設計を先行しておりますので、そちらについては木は使わずに、ニュートラルの形でおります。ただ、駅舎のほうのルーバーが少し木のイメージができるように、また、内側にアーチになっている、駅舎の中は木のイメージをもっと暖かめになる塗装色という形にしておりますので、できれば、本物の木が使えれば万代広場のほうでも使っていきたいというのは、堀越さんと議論しているところでございます。まだコストと、来年度以降設計に入りますので、皆さんの意見を踏まえた形で設計に入ります。

それと、アクティビティの件で、南口の場合は 60 メートル角くらいの小さいと言っただけですがわりとヒューマンスケールのところで、なおかつ周辺が住宅街になっていますよね。そういう意味では、市民の生活感のある広場になっていると思います。ところが万代広場は、80 万都市、政令指定都市新潟の顔のところで、かなり大きな面積、ほぼ中央広場の倍の面積になっています。幅 60 メートルに対して長さは 100 メートルを超えます。巨大な広場でございまして、なおかつ大きなイベントは打てるのですが、それをうまく使いこなしていただけるだけのエリアマネジメント団体が構成しうるのかどうかというところが、一番私ども心配しております、ですから、これをどういう形で運営していくのかということも、皆さんでこれから議論していただきたいと思っております。

ただ、柳の木をたくさん列植状態にしておりますので、この真ん中の広場はかなり空虚といたしますか、広場の状態ですが、こういうところはわりと公園的といたしますか森的な雰囲気になっております。ですからイベントが少し小さなところであっても、こちらはこちらでやすらぎの空間としての演出しうるのかと。これは設計者であります佐々木葉二さんがさいたま新都心広場を造られております。あれは樹木の間隔 6 メートルくらいに植えられているのです。あれは小さなイベントでも大きなイベントでも許容できるような形になっておりますので絵になるのです。ですからここも、小さなイベント、少人数のイベントがあるところであっても、周りは公園的な雰囲気になるというような構成をしておりますので、必ずしも空虚な場所で大きな広場で、大きなイベントをしないともたないような設計にはしておかないようにはしております。

ですから今後、地元の方々とどういうふうな形でのイベント運営、日常的な活動をするのかというのはじっくり議論をして、完成までまだ 5 年近くかかりますので、むしろその組織



をどう作り込んでいくのかということが課題ではないかと。私の場合、全国股にかけていろいろエリアマネジメント団体を組織しながら設計していくという手法をとらせていただいておりますので、南口の場合も、あれも当初はコンペで基本設計までということだったのですが、実施設計まで関連させていただいて、なおかつ監理もさせていただきました。その中で地元のエリアマネジメント団体をどう立ち上げるかということで、NPOエキナン会という、この場で作っていただきました。ですからそれと同じような形で、万代広場も組織を作りながら設計を修正していくことができるのかどうかというところについては、今後の課題ではないかと。一番心配しているのはそこです。どこまで私たち設計者が見届けることができるのかというところが、実は公共土木の設計につきましては、なかなか設計者が最後の最後までかかわるという例はあまりないものですから、南口の場合は運良く関わることができました。ですから万代広場を今後どうするのかというのは、むしろ地元の方々が、どういうふうな形で私たちの思いをつないでいていただけるのかというところについても、今後議論していただければと思います。一応設計者からの意見でございます。

(上山委員)

この前も申し上げたと思うのですけれども、どうやって最後の最後まで我々が、この委員会が設計者に託せるか。それはポイントなのです。それがなければ、私たちがいくらモニュメンタリティとは、この広場自身が「こらしさなのですよ」と言っても、結局は最後のディテールに至る完成までにやった人の力量にかかってくるのです。いつものやり方で、今までの日本のやり方、つまり単純な入札方式ですと、似て非なるものができることが多々あるのです。それはもう前から、最初から委員長に申し上げていたと思うのですけれども、そこをもしこの委員会でそういう最後まで設計者を変えないという要望をだすことができるならば、この委員会を開いていただいた皆さま方の見識が、ある意味生きていくのではないかと思います。そのぐらい重要なことではないかと思うのです。特にこういう時代に今までのいわゆる誰でもいいというような、見積額で決まるような、そういうやり方をしている限りいいものはできないことは明白です。ソフトは経済同友会の方々も含めてエリアマネジメントをしっかりとサポートされて、ハードのデザインの質を担保するために、この設計グループに設計監理までおねがいするという方向にもっていくようにするということを、ぜひこの委員会として出していただきたいと思います。

(阿部委員)

新潟商工会議所まちづくり委員会もおりますので、エリアマネジメントには力になりたいと。

もう一つ、15年前の設計という話があったので、恐らく15年前はインバウンドなど、外

国人などあまり考えていない時代ではなかったかと思うのです。今、このような時代になってきて、外国の方が東洋とか欧米も含めてですが、ここ新潟駅に降りてこの広場を見たときにどんな感じを受けるのかという調査というのでしょうか、聞いていただくと、癒やし系でいいよねと思うかもしれないですが、その辺のところはもし何か、あまり外国に行ったことがないものですから、何回も外国に行っている方はほかの地区の駅と比べてどんなイメージがあるのか。もしくはアンケートか何かとることができるのであれば、外国人はどうイメージするのか、非常に興味があるので、もし機会があれば検討していただきたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。的を射た厳しいご意見をいただきました。ありがとうございます。私ども新潟市も、実はなぜこの検討委員会を立ち上げたかというところに戻りますと、このまま進めていっていいのかというところがございました。15年という年数もありましたけれども、新潟駅のこれからの150周年、新潟市は来年開港150周年を迎えますが、開港150周年というのはまさに節目になる中で、新潟駅という大切なところを、よく新潟はお城も何もないよねと言われるときがあるのですが、それを逆に、今の過去を振り返ってこうだねということではなく、次の150周年をどう築き上げるか、それをしっかり考えよう、それが一つ港であり、一つはこの新潟駅というものをどうとらえていくのか。それから、新しい時代の中でその時々により経済のありようを変えてきたのが新潟の商人の町ですので、まさに気持ちとしては、私どももまちづくりにかかわる者として駅前広場を、ただ単に駅が上がりまして、南口広場は鳥屋野潟方向です、万代広場は古町方向の玄関口です、それだけになってはならないと思っています。

今日、お話を聞いていて、我々はどうしてもハードのほうに目が行ってしまうのですがけれども、やはり、今、お話を聞いた中で、改めてかかわり方の部分、エリアマネジメントの必要性、それから設計者の方々の想いをいかに多くの方々に分かってもらうか、そういうところをしっかりと構築していかなければならないと思ったところです。ぜひ、エリアマネジメントもいいですが、それこそまちづくり部会の商工会議所、それから同友会をはじめ我々もしっかり、5年といえどもあと5年しかありませんので、しっかり考えさせてもらいたいと思っています。当然、インバウンドの問題等についても、新潟県と、今、空港アクセスの問題ですとか、上越新幹線を新潟駅を終着駅にしてしまっていていいのかという問題があります。やはり山形ですとか1時間で行ける会津若松とか、そういうものとどうやって新潟が連携して、新潟駅が単なる市民、ビジネスマンの駅ではなくて、新しい新潟を築き上げていくような夢のあるものになっていきたいと思っています。JRもこの想いは同じだと思っていますし、ハードの整備、どうしても行政は言うてしまうのですがけれども、ソフトの部分はどう関係者の

方々の総力を結集して作るか。ここをもう一度しっかり肝を据えてやっていきたいと、私の個人的な感想を含めて、感じたところを述べさせていただきました。

(佐野委員長)

ありがとうございました。重要なことなので、ハードのみならずソフトも検討いただければと思います。

(鈴木オブザーバー)

広場の運用面が今後重要になってくると思います。割と駅広についてはドラマの撮影に使いたいとか、物を売りたいということていろいろ要望が来ております。万代広場についても、ここがやはり人気なのですけれども、要望が来るのですけれども、今現在は公共的なものに限って利用していただいているところです。今後、エリアマネジメント団体が、それが新潟市になるのかどうか分かりませんが、新潟らしさ、地域、利用者が主体となる仕組みという観点で、どのような線引きが必要になってくるかというのが今後の大きな課題になるのではないかと考えています。

(上山委員)

この次にお出しただけという中で、まだ考えていらっしゃることが私たちに伝わってくるような図面ではないし、多分、すごいお考えだと思うので、デザインが分かるような資料を、それは出してはだめとかおっしゃらないで、ご提示願いたい。そうでないと共有できないのです。今度が最後ですので、ぜひ、その辺をよろしくお願ひしたいと思います。その中で、ランド・アート性をどのように考えられているとか、この前、一里塚とかそういうことを申しあげましたけれども、そういういろいろな細かいことも含めて、ぜひ、皆さん方が共有できるような資料に、していただきたいと思います。

(大江委員)

全体を通してということですので、少し前に戻ってしまうのですが、資料2-1のところて質問しようと思って先ほどやめた点がありましたので、何点か、質問と意見を述べさせていただきます。

資料2-1に2023年目標と将来の目標ということで整理していただいたということについては十分理解したところです。恐らく、私も含めてなのですけれども、委員の方で一部思っている意見というのは、右側に書いてある将来の目標の中で、2023年に供用してそのあと考えますではなくて、2023年に間に合うように、実現するようにやっていかなければならないものが右側の中の一部にあるのではないかと考えております。

具体的に私の意見で申し上げますと、周辺との合意とかは、将来と言わず、2023年に向けて議論して間に合わせてもいいのではないかと考えますし、あるいは、弁天通の歩かせ方

みたいなことも、2023年に間に合うように今から議論して2023年には実現してもいいのではないかと思います。その辺りの分け方をもう少し詰めていただいて、前向きな方向性を示していただく必要があるのではないかと思います。それについて、何かお考えがあればご回答いただきたいと思います。

二点目は、短期と中期くらいのところ、2023年より前の部分の内容です。④分かりやすい誘導については、2023年段階でいいものを作ろうというのは私も同意しますが、当面、来年の開港150年に向けて、新潟駅から万代島方面へのバスのルートとか、新潟駅からとりあえず歩いていただく歩行者のルートについては、あと1年である程度、駅前からどっち方向に歩いてくださいみたいな短期的なものはやらなければいけないのだと思っています。これは新潟駅万代広場等整備検討委員会の議題ではなくほかでやりますという答えであればそれでもいいのですが、その辺りのビジョンをもう少し見せていただきたいと思います。

三点目は全く別の内容で、単純な質問ですが、駅下の交通広場について、私からご質問申し上げたことに参考資料2でご回答いただいたので、これ以上申し上げるつもりはありませんが、駅下は24時間、歩行者はバス乗り場を通じて歩くことができますと思いますが、その認識でよろしかったかどうかということと、そうであれば、歩道というかバス乗り場の部分にどのように施設等を置かれるのかという予定をお聞かせいただければと思います。そして、もう少し細かい話になるのですが、自動車は通さない予定だということは認識していますが、自転車はどうするつもりなのでしょうか。今の予定をお聞かせください。

(事務局)

まず、資料2-1、前倒しできるものというお話ですが、全くここは我々も思いは同じで、できるものはどんどんやっつけていこうというのが基本的な姿勢です。

もう一つ、2番目に絡む部分なのですが、では、どのように整理をかけていくかについては、この委員会は主に万代広場のデザインや意匠にご意見をいただきながら作り上げていく場になっていますが、やはりご意見をいただきながら反映していく場になりますが、都市全体というか、まちなか全体の交通のあり方についても、にいがた交通戦略プランという、これから10年間の交通戦略をどのように作り上げるかを議論しております。そこに提示しているところでこちらにも関係する部分では、まちなかに歩行者が歩きやすい回遊性という部分で歩きたくなるような仕掛けをどのように作り上げるのか。また、土地利用の部分では、駅一極ということではなくて、古町、信濃川、萬代橋、万代シティという旧来からの市街地と駅との関係という部分で、どのようにお互いがウィン・ウインの関係の都市構造を作り上げるかということもやっています。そこと並行しつつ、情報についてはやり取りをさせていただければと思っています。

その中で、一点だけ、さきの委員会で、木の配列が2列で並んでいて全体で4本あると。真ん中が広場で、外の2列は人の動線の幹があるというお話がありました。これについては、さきの委員会の中でも、場合によっては東大通が中央分離帯で25メートル、25メートルの道路に分かれているのではないかと。その木を切るのではなくて、これから先の木を植えるのだという考え方の中で空間を見直していけば、8,000台しか流れていないところに8車線の道路を置くのはどうなのかというご意見をいただきました。場合によっては、広場と一体的なデザインができるのかどうかは交通の流れとも関係してきますので、万代島ルートとか環状道路、迂回させる道路の必要性も含めて、ほかの委員会とも連携を取りながら議論して、全体像をお示ししていきたいと思っています。

(事務局)

高架下交通広場の件です。委員のおっしゃるように、歩行者は24時間通れるようになります。自転車については、広場も含めて、今、押しチャリということで考えています。それと、バス停ができますが、その施設で、高架下交通広場の幅員は合計で約50メートルです。真ん中の25メートルにバスが通るということで、両端の12.5メートルが歩行者に供用する部分になります。車道側については、2階から降りる昇降施設なりバスの待合所などができますので、今考えているものは、両サイド6メートルのまっすぐ見通せる空間を空けて昇降施設の配置等を検討しておりまして、まっすぐ見通せる6メートルの空間を空けて、そこを歩行者なり押しチャリで通っていただけるように考えております。

(佐野委員長)

ありがとうございました。整備とかシステム作りとか、少しブレイクダウンしていただいて、スケジュールを少し粗めでもいいので、やっていただければ、前倒しにできるものも分かると思いますので、その辺もお願いしたいと思います。

(永田オブザーバー)

少し重なる場所もあると思いますけれども、気になるのはやはり動線が気になる場所です。前回の資料でも出てきましたけれども、万代に行く人が1日1万7,000人ということで一番多くて、東大通の3倍以上です。若い人を中心にどこを歩かせようかという新潟駅から万代ということがあって、その動線をしっかり作っていくのをもう少し見せていただいてもいいのかなと思います。東大通はまっすぐですけれども、車は多少曲がっていても行くのですけれども、人はやはり一番近いところを通ろうという意識が強くなっているはずなので、広場の利用と主要動線の形はきちんと分かるようにしていただくといいと思っています。

あと、南口広場が似たようなものができているということで、以前も利用形態の説明があ

りますけれども、いいところ、悪いところをもう少し踏まえた中で、いいところは活かしていただいて、問題のあるところはいろいろと改善していくという形にさせていただいたらいいと思います。一般車両とタクシー車両が一緒になっている中で、特に、混むときにはとても混んでいろいろな苦情が来ているという話も聞いています。動線の中でいろいろ問題があるのではないかと考えています。特に、陸橋などで立体で来るところは、途中で階段があって、けやき通りに行くところが通りにくい、動線が分かりづらいということもありますので、そういうところを踏まえた中で、万代口はいい形にさせていただけるとありがたいと思います。

一番根本的なところですが、まちづくりの中で連続立体交差事業をやっていただいているのですが、まちの活性化につながってくると思います。資料2-2に将来のところで書いていただいているのですが、道路ができないから分かりませんが、線路が上がった利点がなかなか見えてこないのが、事業的には難しいところがありますので、せっかく線路が上がる中で、今まで分断されていたところが行き来できる場所の利点をもう少し将来的に活かせるという形を反映していただけるとありがたいと思います。資料2-2の上のほうの車の動線といっても、東大通の駅前ところで青いものがこんななっていますが、もう少しそういうものを踏まえて。せっかく上がるのですから、今までと違うということをもっと少し将来的なところで見せていただくと、市民の方も分かりやすいのではないかと思います。

特に、駅前には昔、県で区画整理事業をやらせていただいて造らせていただいたと思うのですが、以前の新潟駅があって、新潟国道がやる時にいろいろな整備をやっていただいた。町の歴史の話も出ましたが旧新潟駅と今の新潟駅という話の中で、いろいろな形で、万代口のまちづくりの動線は昔の線路があって今の線路があるというところがあると思うので、そういうところを生かして広がっていき、駅前以外のもう少し幅広い形で見せていただくと、我々も理解しやすいし、外の人も理解しやすいのかなと考えておりますので、それらを活かしていただければと思います。

前回お願いしたJRのものもいろいろとご説明いただきまして、ありがとうございます。駅舎が出てきていろいろ出てきて、柳の木とか出てきたのですが、皆さんと違うかもしれないですが、何となく我々が見ている中で、南口の植栽の間隔と配置は何となく違和感があるというか、使いづらいというか、見た目としてどうなのかという疑問も一部持っています。それと同じものが万代口にできるということについて、何となくまだすっきり行かないところがあります。柳が悪いとかそういうことではなくて、何となく全体的なイメージとして殺風景というか、味がないようなイメージを南口の人を持っているので、万代口はそういうところがよりよくなっているような形の見せ方をさせていただけるとありがたいと思います。

(森田オブザーバー)

今、動線のお話がありました。動線の検討にあたっては安全が大前提で、そのうえで機動性や利便性などを満たせるような、安全は基本にあって、その上でどうプラスアルファできるかというところで、警察も関係して検討を進めさせていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

一点だけ、全体を通して、同じような意見になるのですけれども、安全対策の意識があまり表現に見えてきていないような気がして。例えば、先ほどの雪対策について。私は今回新潟に初めて来ました。新潟に来る前は、かなり雪が多いところだろうというイメージで来たのですけれども、先ほど、東京から来られて、「思ったより大した雪ではなかった」とお話がありました。私もそういった感想を持っているのですが、しかし、住んでみると、意外と積雪の影響による渋滞がひどかったり、新潟市内の除雪が下手だったり、いろいろと実感をしていて、そういう面で、新潟らしさの一つが雪なら、雪に対しての対策はしっかりとれているということができないのかなと。これは警察とは関係なくそういった実感を持っています。あまりいい説明になっていないかもしれませんが、そういう感じを持ちました。

(佐野委員長)

ありがとうございました。

安全性という面から見ると、やはり高齢化というか、15年前と比べるとかなりそういった人も増えてくると思いますので、その辺も少し、考えていらっしゃると思いますが、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(大江委員)

付け加えですが、緑の天蓋という思想は理解するのですけれども、歩行者空間はもう少し屋根がなくて大丈夫なのかというのは正直な疑問であります。バスベイやタクシーベイのところではしっかり屋根はついているということは認識しているのですけれども、やはり今のようなご心配が常に出てくるだろうと思ひます。新潟の場合、風もありますので、上に屋根がついていても吹き込んでくるという問題があるので、真上にあればいいというものでもないのです。そういう意味で、バスベイやタクシーベイはシェルター構造になっていますので、けっこういいのだろうと思ひますけれども、大屋根の部分などは、真上に大屋根があつても、15メートルの高さの屋根なので、おそらく雪が下に吹き込んでくると思ひます。そうになると、屋根があつても雪がたまってしまふといった議論になると思ひます。安全の面で、克雪という部分のコンセプトをもう少し確認していただひて設計するべきではないかと思ひておひます。よろしくお願ひします。

(川上オブザーバー代理)

北陸地方整備局ですが、代理で出席予定だった大関も今日になって急用が入り来れませんでしたので、私は代理で参りました川上と申します。

今回、歩行者を大事にして動線などを考えておられるので、とてもいいことだと思います。私は今回初めてなものですから、議論されているかと思うのですが、乗り換えの利便性がやはり重要だと思っています。遠方から来られる方も乗り換えの利便性がいいとやって来る方も多くなってくると思います。そういった意味で、タクシーやバス、JRといった公共交通の乗り換えについても議論されたほうがいいのではないかと思います。歩行者の動線についても、ただ歩くというだけではなくて、滞在するというか、立ち止まって何かをするような仕掛けもあるといいと思います。イメージパースなどを見ると、イベントをするようなスペースもあるみたいですし、こういうものもいいですし、所々で立ち止まるような、簡単にいうと例えばベンチなどもあったらいいのではないかと思います。

(橋本委員)

最後に確認だけ。今日もいろいろなお話を聞いて感じたことに、柳の存在感が強いのです。あとは大屋根。街路樹の柳で新潟を見ていると、ものすごく貧弱。それは多分、メンテナンスの仕方や、ちょうどいい形になったときにばっさり伐られていく。ここの柳というのはそういうものではないので、きちんとした樹形が保てるような。ここに対して樹形が保てて、生き物ですから、地下水が高いところに柳を選んでもらったと。ただ、その柳が成長するために適したところ、適した整備にはいとめなく費用をきちんとかけて、成長する場所を作ってもらいたいと思います。生き物ですから、あと10年、20年先に完成形になればいいだろうということで考えて植えていると、いろいろな公共施設があるのですけれども、多分、貧弱な緑になる。コンセプトである緑の天蓋もなくなり、ランドスケープのイメージになるような緑の広場というものも薄れてしまう。特にすごく大事な樹木に設計者の方は力を入れて、妥協せず取り組んでほしいと思います。

(佐野委員長)

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

次回は最終回になるということで、今日、抜けている議論もあるということなので、1回目と2回目の議事録を復習していただいて、資料を作っていただければと思います。

それでは、進行を事務局にお返しします。

(事務局)

長時間にわたりいろいろなご意見をいただきまして、ありがとうございました。

「その他」ということで、今後スケジュールについてです。次回の第4回委員会につつま



しては、皆様と日程調整させていただいたとおり、3月19日（月）午後1時から市役所本館6階講堂にて行います。後日、開催の文書を送付いたしますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第3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。本日はありがとうございました。