

# セミナー報告

## ERINA賛助会セミナー

# 新潟駅周辺整備事業の現状と将来像

開催日：2017年1月17日

場 所：朱鷺メッセ中会議室201

講 師：新潟市都市政策部新潟駅周辺整備事業所 所長 池田肇氏

## 新潟駅周辺整備の概要

まず、事業の経緯を説明します。昭和62年、国鉄の分割民営化により現駅南口広場にかつてあった新潟車両基地の移転が決定し、新潟駅周辺整備の可能性が浮上しました。これにより新潟市は第2回パーソントリップ（PT）調査と併せ、連続立体交差化を含めた調査を始めました。

平成4年から県・市で共同調査を行い、平成10年に基本構想を発表しました。平成13～14年で駅舎と駅前広場のデザインのコンペを行い、最優秀者を決定しました。平成13～16年でその素案の公表や地元説明会を行い、平成17年に都市計画決定しました。平成18年に事業着手し、鉄道高架、駅前広場、交通広場、幹線道路の事業がスタートしました。

鉄道高架、連続立体交差は非常に難しくお金もかかるため、当時は県か政令市しか事業者になれませんでしたので、平成18年の事業開始時は、鉄道高架は新潟県が事業主体でした。平成19年に新潟市が政令市になり、鉄道高架を新潟県から新潟市が引き継ぎ、今はすべての事業で新潟市が事業主体となっています。

平成21年に南口広場の第1期工事が完了し、平成22年にレクスの再開発が終わりました。平成23年は大きな転換期でした。連続立体交差事業の工程精査があり、事業が6年遅れること、そして関連都市計画道路の凍結対象路線をつくり、整備工程を見直しました。

新潟駅周辺地区は、南北が鉄道で分断されていることがいちばんの課題です。それによって、駅の横断が非常に困難だとか、駅前広場が狭くて安全性に欠けて

いるという状況があります。2カ所の踏切があり、遮断時間は米山踏切で約2時間、天神尾踏切も同じく2時間です。慢性的な渋滞が起こり、危険で狭い踏切です。さらに、西跨線橋から栗ノ木バイパスまでの間に幹線道路が1カ所しかなく、渋滞が発生しています。そうした課題を解決するため連続立体交差事業、幹線道路整備事業、駅前広場として万代広場、南口広場と駅直下の高架下交通広場、周辺の再開発の事業を行っています。また、すでに白山駅周辺整備は終わりましたが、これもこの事業の一環で行っています。

## 連続立体交差事業の概要

連続立体交差事業は西跨線橋から栗ノ木バイパスまでの2.5km、駅を横断する4本の幹線道路、けやき通りの延伸、笹出線の拡幅、弁天線、駅前広場、高架下交通広場、レクスの再開発事業を進

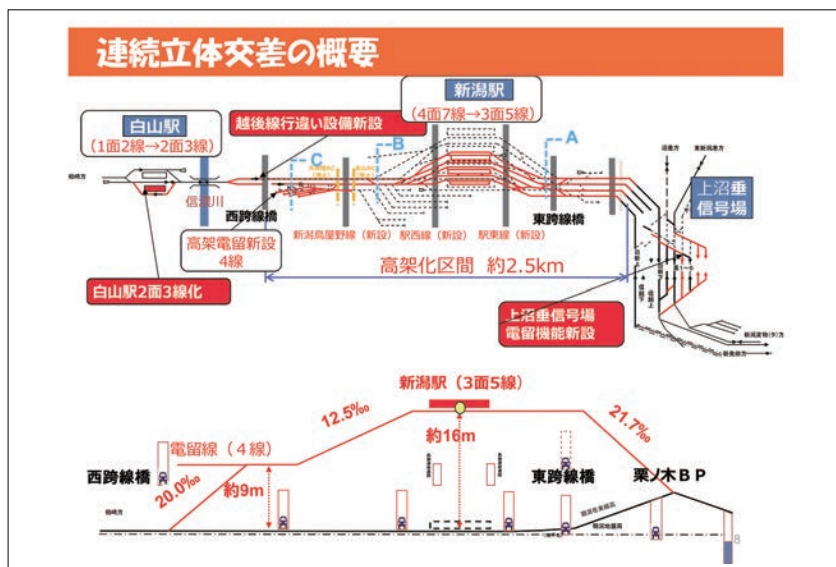
めています。

図1の赤い線が将来的な線です。新潟駅が高架化されると、今ある7線が5線に減ります。そうすると新潟駅の機能が少し足りなくなるので、白山駅に1線追加しました。将来的には、例えば、白山発新発田行、新津発白山行という電車がでけると思っています。

図2は駅の整備イメージです。在来線が幅85mあったところを44m縮めます。40mほど空きますが、空いたところは将来的に万代広場として拡幅整備する予定です。

工程の見直しで6年遅れることについて、当初は平成27年で終わっているはずでした。平成25年には暫定開業が済んでいるはずだったのですが、用地買収で2年遅れ、仮線に障害物があつたりして、さらに1年遅れました。工事についても、実際に詳細な設計をしたところ、3年遅れることになりました。見直した事業スケジュールでは、平成30年にまず第一期の高架

図1



駅と越後線が高架化されます。踏切も撤去され、この時に新幹線と在来線が同一ホームで上下動なしで乗り換えることができます。平成33年度に高架駅が全面開業し、平成34年度には高架下の交通広場、鉄道とバスを繋ぐバスターミナルが完成します。平成35年度には万代広場が完成し、ここで鉄道駅の工事が完了します。

## 駅前広場整備

平成13～14年に、公開による計画提案競技で堀越グループが最優秀賞を獲りました。コンセプトは「人・交通・自然が気持ちよく循環する都市の庭」です。普通は駅の真正面にバス、タクシー、車が来ますが、この広場は真ん中に人が憩えるスペースをつくったことが大きな特徴となっています。人口が増えている時代であれば、いきなりフルスペックで整備するのですが、人口減少の時代ということで、時代を見ながら計画を成長させていくことがもう一つの特徴となっています。

設計コンペ時点の駅舎の整備イメージでは、上から木製ルーバーでつりさげる予定でしたが、地震に弱いことがあり、これは止めて、上屋のアール形状を鉄骨で作り、整備を進めています。

万代広場の整備については、BRTの運行に合わせ、将来的に手戻りが最少になるように、部分整備が去年の夏に完了しました。平成35年度頃には全部できる予定です。「いきなりフルスペックで整備しない」と言いましたが、設計コンペ時点のイメージでは2階レベルにベデスティアンデッキがありましたが、今の段階では必要ないのではないかと考えています(図3)。ただ、冬の風の対策がありますので、1階レベルでしっかり防風対策をとる予定です。植栽は、南口広場は欒(ケヤキ)ですが、こちらは柳(ヤナギ)がメインです。

## 高架下交通広場

万代広場と南口広場を繋ぐ間にあり、鉄道とバスとの利便性の高い乗り換えターミナルを「高架下交通広場」(図4)と呼んでいます。将来的には駅が持ち上がり

図2

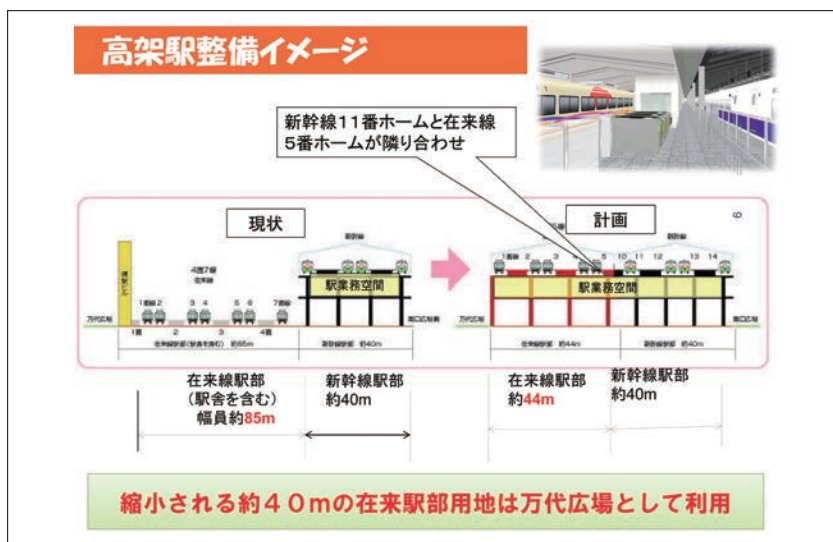
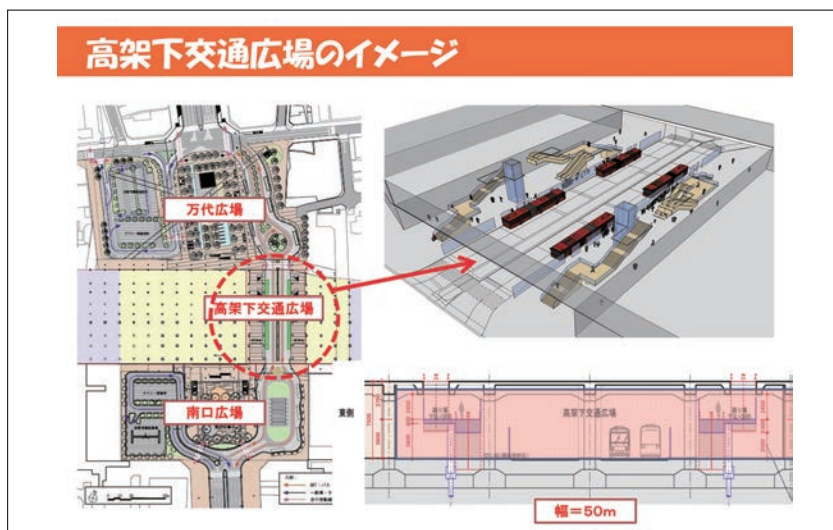


図3



図4



ますので、ここをバスが乗り換えなしで行き来できるようになります。今、BRT 第1期を運用していますが、将来的には鳥屋野湯方面まで乗り換えなしで行けるようになり

ます。

将来的に駅が持ち上がれば「基幹公共交通軸」と呼ぶ環状線ができ、新潟の土地にあまり詳しくない方でも分かりやすく



利便性が高いものになるのではないかと  
思っています。

図4は高架下交通広場を鳥瞰的にみた  
イメージです。2階レベルで駅舎ができま  
す。今はハッチバックのバスターミナルがあ  
り、帝石ビル前にもバスの降車場がありま  
すが、そうしたものを全部ここに納めようと  
計画しています。空港リムジンについても、  
ここに入れることで検討を進めています。

幅は、柱4本分で50mあります。真ん  
中の2つのスパンがバス用、両サイドが24  
時間通れる歩行者と自転車道のスペース  
です。快適に待てるように、暴風施設も検  
討しています。

## 幹線道路整備

道路は今、鉄道に分断されていて、横  
断するところが東跨線橋から西跨線橋ま  
での間で踏切2カ所しかないというのが大  
きな課題で、周辺の渋滞が起きています。

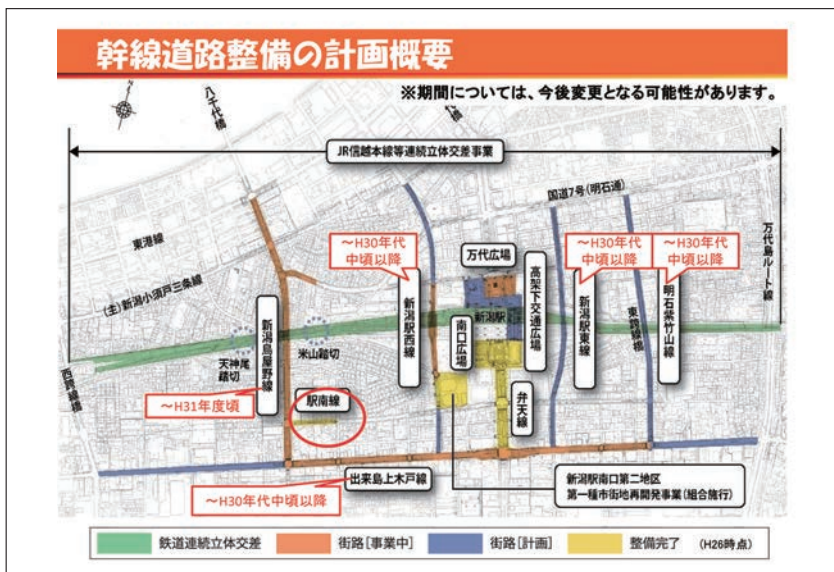
今、いちばん力を入れているのが、  
八千代橋から北越高校に抜ける新潟鳥  
屋野線という道路です(図5)。越後線の  
高架化が平成30年に完了したら、すぐに  
供用させたいと考えています。駅南線は平  
成26年に整備が完了し、今では新潟鳥  
屋野線とけやき通りが繋がっています。新  
潟西線も、目に見えて進んではいませんが、  
用地買収を進めています。新潟駅東線は、  
当初は車を通す予定でしたが、当面は歩  
行者のみと考えています。東跨線橋は、  
高架化が完了し、地上の線路がなくなった  
ら下に降ろす計画です。笹出線は4車線  
化することで今、工事を進めています。

## 連続立体交差の施工方法・進捗状況

連続立体交差は鉄道高架化と鉄道地  
下化の2つに大きく分けられますが、新潟  
の場合は地下化が難しく、高架化です。  
仮線、別線、直上方式がありますが、新  
潟は仮線方式でやっています。施工後に  
残る仮線用地にいては、維持管理のため  
の側道として使う予定です。

現在、越後線側は高架化された電留  
線の下に仮線を通してあります。信越・白新  
線の方は、用地買収をして2線を作り、もう  
1線は今あるものを使って、3本の仮線で

図5



運用しています。

コンクリート工事については、平成30年  
の暫定開業分は3月までに土木工事をす  
べて終える予定です。越後線はすべて土  
木工事が終わり、今はレールの設置や、  
通信・電気設備の工事をやっています。

## 新潟駅周辺整備の役割と将来像

まず、北東アジアの陸の玄関口という役  
割があります。さらに、人と交通に優しい  
都市交通体系の主要ターミナル、バスと  
鉄道の主要ターミナル。そして、水の都に  
いがたの都心軸の「要」（新潟駅を挟ん  
だ都心軸と基幹公共交通軸の形成）とい  
う面があります。また、全国的な役割とし  
て、日本海国土軸の強化、新潟の拠点  
性の向上という面もあります。

国土軸について少し説明しますと、以  
前は「太平洋ベルト地帯」と呼ばれた国  
土軸が1軸でした。しかし平成10年に、  
21世紀の国土のグランドデザインとして4  
つの国土軸（日本海国土軸、北東国土  
軸、西日本国土軸、太平洋新国土軸）の  
構想が打ち出されました。理由は、一極  
一軸の国土がもたらす弊害です。おそらく、  
いちばんの弊害は人口減少だと思います。  
それから、地方と都会の格差拡大。また、  
日本全国どこへ行っても金太郎アメのよ  
うな国になってしまうという多様性の喪失  
の恐れもあったということです。

もう一つ大事なことが、大規模災害に

対する脆弱性の増大です。一軸型です  
と、何かあった時に復旧、救援に行く経  
路が確保できないということも大きな要素で  
した。

「軸」とは「文化・歴史・風土の共通性  
を重視し、現在の統治構造とは別次元の  
軸」ということで、東北地方とか、北陸地  
方とか、そうしたものを全部抜きにして考  
えたもので、普通の人には非常に分かりにく  
い面があります。さらに分かりにくいのが、  
新幹線や高速道路の整備目標を示すもの  
ではないということです。軸を繋ぐためにイン  
フラを整備するのは全く別次元だと言われ  
、浸透しなかったようです。

しかし、東日本大震災で日本海国土軸  
は非常に機能しました。地震で被災した  
仙台港や八戸港の代わりを新潟東港が  
担ったとか、太平洋フェリーの代わりを日  
本海フェリーが担ったとか、救援物資が  
新潟経由でJRを通じて届いたとか、ガソ  
リンや石油も新潟経由で送られました。道  
路やパイプラインも同様で、仙台市の市営  
ガスも新潟から送り、復旧が非常に早かつ  
たそうです。

東日本大震災で日本海国土軸が機能  
したこととは別に、地震が起きたことで、  
国は「強くなやかな国民生活の実現を  
図るための防災・減災等に資する国土強  
靱化基本法」という法律を作りました。脆  
弱性の評価を行い、優先順位を決めて  
強靱化していこうというこの法律を受けて、  
国土強靱化基本計画、脆弱性を評価す

るアクションプランを作りました。これと併せて、地域計画も必要だということで、新潟市がモデル地区になり、新潟市国土強靱化地域計画を作りました。副題は「防災・救援首都を目指して」です。

これは、災害が新潟市近郊で起きれば、まず自分たちの足元の安全確保をし、太平洋側など他で災害が起きた場合には、東日本大震災の実績を踏まえて、新潟市が救援代替機能の首都となることを大きな柱の一つとしています。新潟は港湾、高速道路、空港、新幹線という広域インフラが整備され、産業機能も集積しています。エネルギー拠点としてLNG基地もあります。食料拠点、広域連携、首都圏に近いということなどもあり、何かあった場合には新潟が防災拠点になることができます。新潟は中越地震、中越沖地震、東北大震災の経験がありますし、支援のノウハウがあるということを、全国にPRしています。

連続立体交差によって地震に非常に強い新潟駅ができ、新幹線・在来線同一ホームができるということで、鉄道による日本海国土軸の強化に繋がります。こうしたインフラは、地震時や防災だけでなく、平時から活用することで、国土の均衡な発展により国土の強靱化と地方創生に貢献するという考えで整備しています。

よりローカルに見ますと、やはり基幹公共交通軸の完成ということがあります。新潟駅が上に持ち上がることで都心軸が明確になることと、そうしたバスルートができるということが大きいです。

なぜ今、公共交通機関なのか。まず公共交通が環境に優しいということは誰でも分かる話だと思います。さらに家計に優しい。車の維持費は1日1800円かかります。また健康の維持があり、公共交通で移動した方が自動車を使うより倍以上のカロリー消費があるそうです。今、高齢者の事故が問題になっていますが、自分で運転しなければ加害者になることはありません。それから、地域の活性化があります。車で街を訪れる人より公共交通で街を訪れた人の方が、滞在時間が長いそうです。ということは、お金もたくさん落とすのではないかということです。

そういうわけで、新潟市は「健康都市づくり」として、健康寿命を延ばす、元気

な寿命を延ばしていくことに取り組んでいます。「Smart Wellness City」とは、健康イベントとか公共交通の充実、歩きやすい歩道や自転車道の整備も併せて、健康寿命を延ばしていくというものです。厚生労働省の試算では、1万歩歩くと14円の医療費削減効果があるそうです。生活習慣病リスクの低減にもつながります。全国のすべての大人が1日3000歩ゆけいに歩くと、年間2億6095億円の医療費削減につながるそうです。

## 公共交通の現状と課題

新潟市は、高齢化が急激に進展し、運転できる人が減ってマイカー依存度が増大し、昭和63年の52%から平成23年で69.3%に増えています。主に自転車だと思いますが二輪車と歩く人が減っています。新潟県の歩行量は全国平均よりも低い一方、1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量は全国で3番目に多くなっています。

バスの利用者は10年間で40%減りました。利用者が減れば収入も減り、サービスが低下します。このような負の連鎖で、バスの運行便数が10年間で20%減りました。そこで新潟市では今、バス路線の抜本的な再編や料金システムの見直し、乗り継ぎ環境を整備し、BRTを導入しました。このように、持続可能な公共交通体系の構築を進めています。

公共交通環境整備の3本の柱として、区単位では区バスとか住民バスを補助し

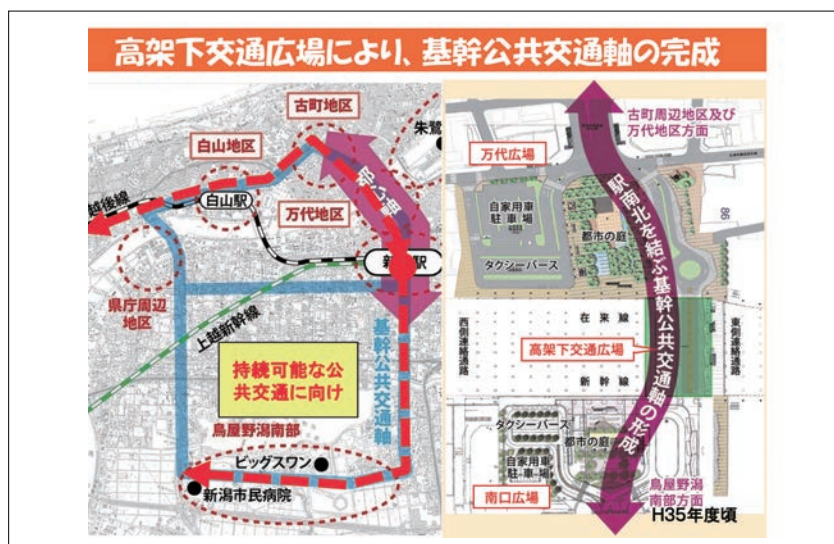
たり確保したりしています。また、まちなかに入るための鉄道とか骨格路線バス、高速道路の近くにはパーク&ライド、鉄道の近くにはパーク&レールライドを整備しています。まちなかにはBRTを導入しました。このように、誰もが移動しやすい街づくりを進めています。

少し明るい兆しがあります。ずっと減り続けていたバス利用者が、微増ですが、BRT開始後0.8%増加したそうです。私どもが調べたデータでは、新潟駅のバス乗降車数は、南口広場が平成14年、22年、28年と微増し、万代広場も平成14年から22年は少し減りましたが28年は増えています。一方タクシーは、南口広場は微増ですが、万代の方がかなり減っています。

JR新潟駅の乗車数は平成21年から27年にかけて、少しずつ増減しながら現状を維持しています。平成27年に北陸新幹線が開業し、新幹線利用者だけでいうと1549人減っていますが、全体では1日当たりの平均利用者が177人増えました。新幹線を除く在来線で1700人くらい増えています。これは近年にない増加の傾向で、公共交通が見直されてきたのかという気が少ししています。

基幹公共交通軸を整備し、BRTを将来的に市民病院まで延ばすと、乗り換えなしで行けます。環状線の運行も行い、利便性の高い持続可能な公共交通をつくっていくというのが、新潟駅の連続立体交差事業のもう一つの大きな目的となっています(図6)。

図6





都心軸については、古町地区から萬代橋を渡って笹出線くらいまでを都心軸と位置付けています。適切な道路機能の役割分担による魅力ある都心軸を形成するため、歩行者や公共交通が安全、快適に利用できる道路にしていこうというのが、数年前からの新潟市の大きな目標としてあります。

柳都大橋やみなとトンネルの整備により、かつて6万5000台あった萬代橋の交通量が半分になっています。これにより、鏡橋の右折とか東港線の右折が可能になり、昨年秋には島式ホームの実験もできるようになりました。将来的に歩道にバス停が無くなれば、道路空間を再配分し、歩道をもっと使いやすくてできることになります。

## 社会資本整備による ストック効果について

今、国の方から盛んに「ストック効果」を出すように言われています。公共事業を発注すれば、業者から雇用が発生し、材料やお金が流れ、所得増加により消費が拡大する、というのが「フロー効果」ですが、工事が終わるまでのことなので、効果は短いといえます。一方、安全・安心を確保するためのインフラ整備、生産性の向上（道路整備や鉄道整備）、生活質の向上（公園や水道の整備）をやれば、その施設がある限り防災・減災、産業振興、観光振興、生活サービスの維持という効果が長期的に続きます。

そうしたストック効果は経済成長にもつなげる必要があると言われ、例えば、安全・安心のインフラ（耐震強化、河川改修など）により災害リスクが減り産業立地が促進されたり、成長インフラ（道路・鉄道・空港インフラ）があると輸送力が大きくなり運搬費が減って事業効率が上がったり、観光圏域が拡大したり、工場や物流施設の新増設、新規ツアー商品の開発、観光・宿泊施設の立地増などにつながります。生活維持インフラ（バス交通支援、福祉サービス、下水道・公園整備）によって人口減少に対応した生活サービスが持続的・効率的に提供され、人口集積が進み、まちなかの商業が活性化し、公共交通や福祉等のサービス産業の生産性向上にも

役立ちます。つまり、あらゆる分野で民間投資を促進しようというのが、ストック効果を経済成長へ貢献させる中身です。それにより、人を増やして地方を活性化させ、最終的には東京の一極集中から地方に人の流れをつくり、人口減少に歯止めをかけていこうというのが、いちばんの目標ではないかと思っています。

村上市の例ですが、日本海沿岸東北自動車道の整備とともに、航空機内装品の世界的トップメーカー・ジャムコが村上に工場を出し、事業を拡大し、平成25～26年で雇用を250名拡大して社員が550名になりました。平成25年の高卒有効求人倍率が、新潟県全体の1.62に対し村上市は2.94になったという非常に高い効果がありました。

## 新潟駅周辺のストック効果

連続立体交差事業（在来線高架化、新幹線と在来線の同一ホーム化、踏切の除却）、駅前広場整備事業（萬代広場、高架下交通広場、南口広場）、幹線道路整備事業（都市計画道路、7路線の整備）によって、公共交通の利便性が向上していきます。南北の市街地の一体化が図られ、安全で魅力ある広場ができます。このように利便性ある新潟駅周辺で、民間投資を拡大していくことを狙っています。

すでに現れているストック効果として、新潟市全体では地価が平成10年からずっと下がっていますが、駅南方面は10年ぐらい前から現状維持、あるいは少し上向いてきています。最近ではデベロッパーや不動産業者等から問い合わせがきていますし、現在進行中の建築工事があり、ビルの建て替えやマンションの計画もあると聞いています。ヨドバシカメラの新ビル移転、ラマダホテルの開業があり、専門学校などの動きもあります。こうしたストック効果を新潟駅周辺だけではなく、古町方面や鳥屋野潟方面まで広げていきたいと思っていますが、新潟市だけではなかなかできません。皆さんのお力をお借りし、いろいろ相談しながら進めていく必要があると思っています。

## <質疑応答>

**Q.** 都市の中心部に循環型バスを早くつくっていただきたいが、実際にその計画がありますか。それから、駅舎はJRの持ち物なのでどうなるかわかりませんが、駅中は地域の活性化に関係してくると思います。新潟市として関わっていけるのでしょうか。

**A.** 循環型バスについては、駅が持ち上がればこうしたルートもBRTでつくりますと市長も話しており、担当課が計画を進めています。採算が採れるかどうか、循環ができるかどうかは、これからの新潟交通との協議になるのではないかと思います。BRTについては、いろいろ批判を受けていますが、バス交通を維持していくためには、ある程度の乗り換えは必要なのではないかと思っています。

駅中ビルについては、JRとしてはまだ分からないというのが本音で、私どもはどこに何ができるのか一切聞かされていません。今のところ、平成30年の第一期開業の時には店舗を入れない、平成33年に全部ができたときに店舗を入れるという話を聞いています。どこの都市でも、駅の一人勝ちには困ると誰もが思うことなので、新潟市全体の発展のためになるようにというチャンネルを商工会議所やJRと付け始めています。私どもも、JRに言えることは言いながら、情報も得ながら、皆さんに公表できるものは公表しながら、進めていきたいと考えています。

**Q.** 高架化下のバスレーンはタクシー、自家用車もダメという話ですが、タクシーも公共交通だと思います。障がい者用の乗り物もあります。バスしか地下を通れないというのは、大きな問題ではないかと思っています。公共交通に対する考え方と、バス以外の必要なものを入れることについての、もう少し前向きな考えを聞かせてください。

**A.** 新潟駅の基本的な考え方は、新潟駅に用事のない車は、バスもタクシーも一般車も入れないというものです。タクシーも公共交通だと認識していますので、新潟

駅でお客を降ろすタクシーは、万代広場と南口広場のいちばん利便性の高いところに設けています。バスバースでお客を乗り降りさせない回送バスは、ここを通過させません。駅に用のない自家用車は幹線道路に回ってもらおうというのが基本的な考え方なので、今のところ、ここにバス以外を通す考えはありません。消防、救急、道路維持車等の緊急車は別です。

**Q.** 外からの来県者が目的地と反対方向の出口に出たとき、わざわざ歩かなければいけないのはいかがなものかと思うので、それも含めて十分考慮してもらいたい。それから、インバウンドの視点から、観光バスも入れないし停まれないということについて非常に心配されていますが、それについてはどうでしょうか。

**A.** 駅に降りた人が、方向が分からないということについては、駅舎の中も含めてこれから分かりやすいサインを検討し、付けていきたいと考えています。観光バスには少し問題があるのではないかと考えていて、まだはっきりとは決まっていますが、例えば、万代口であれば帝石ビルの前、あるいは南口の土地の使い方などを考えることが課題だと思っています。

**Q.** 循環路線は新潟交通に任せたとおいたら絶対にできないので、市が補助金を出す、赤字を覚悟でやるのも一つの考え方ではないでしょうか。バスに乗らないのは、不便だからということもありますが、値段が高いこともあります。以前、どこかで200円を100円にしたら、利用者がものすごく増えたという例もあり、ぜひ今後考えていただきたい。

それから、高架の在来線ができて、最終的には各線の番線が固定されるのでしょうか。今は非常に分かりにくくなっています。また、在来線にホームドアができるのでしょうか。視覚障がい者の事故が問題になっていて、もしホームドアができないということならば、ちょっとおかしいのではないのでしょうか。

新幹線と在来線がつながって非常に便利になるようですが、今は最終新幹線が着くと在来線はありません。これでは何の

ためにやったのか全く分からないので、その辺もJRに強く申し入れていただきたいと思っています。

**A.** 現在のBRTの運行では、連節バスの車両代を負担して新潟交通に貸していますし、交通結節点の待合施設は新潟市がつくって負担しています。今後のバス路線をどうしていくかについては、新潟交通単独では決められないというルールがありますので、その辺は十分可能だと思います。新潟交通は独立採算でやっていますが、全国的に見て、公共交通のバス会社が成り立たず、市営化するところもあるようです。そうすると非常に大きなお金がかかるので、そういうことがないようにBRTを始めています。少し不便になるかもしれませんが、乗り換えをお願いしたりしている状況です。

1～5番を高架化しますが、どの線がどの番線に入るかはJRの担当です。どの線からもどの番線にも入れる、というのが新潟駅の特徴です。柔軟に運用することもあると思いますが、JRに聞いてみます。

ホームドアについては、新幹線にはJRの安全基準があり、それに拠って付けるとJRは言っています。在来線では今、事故が多発しているのは事実で、そういう機運は高まっています。しかし、全国的な設置基準が確立しないとJRもなかなか設置はしないと思います。国交省とJR3社が協議していると聞いていますが、新潟駅では難しいと思っています。

最終新幹線からの乗り継ぎについては、私どもも伝えますが、ぜひ皆様からも声を大にして言っていただければと思います。JRは民間企業である一方、公共交通を担っているという両面があります。やはり多くの利用者から要望するのがいちばんかと思っていますので、どんどん公共交通を利用して、利用者が多くいることを示していただければと思います。

**Q.** ホームドアを付けられないというのは、電車が新しくなって統一されないから、ということもあるのではないのでしょうか。もしそうなら、それはJRの怠慢です。これだけ時間とお金をかけて新規にできるのですか

ら、ホームドアを付けるのは公共交通を司るものとしては当然です。たとえ自分の管轄外であっても、理念を持って働きかけていただきたい。

**A.** ホームドアがあるに越したことはないと思います。全国的なルールも必要だと思うので、そうした状況を見つつ、JRに確認しながら、進めていきたいと思っています。

**Q.** 最近、バス路線が再編された関係で、朝の新潟駅万代口のバスの発着場の混み方が異常です。新潟駅舎の近くまで行列ができ、そこは屋根のカバーが非常に少なく、雨、風、雪に打たれながらバスを待っています。このような状況を解消しないと、いくら公共交通の利用を呼び掛けても、やはり車に乗ろうと思うのが人情です。パース画を見ただけでは、絶対に足りない気がします、いかがでしょうか。

**A.** 南口広場の屋根が本当に小さかったという反省を踏まえて、万代口広場では、かなりしっかりした、囲むような1階レベルの屋根を計画しています。駅舎からずっと、脇から風が当たらないような形でバスに乗り降りできるよう、考えています。南口でも昨年から脇に防風壁を付け、今年はタクシー乗り場の方も防風壁の設置工事を始めています。高架下交通広場も風が当たるだろうとシミュレーションをして、防風壁をつくることで計画しています。

**Q.** 最大時の人数を想定してそれが収容できるような広さの屋根があればと思うのですが、それはお考えになっていますか。

**A.** バス待ち環境がいちばん良い所は、高架下交通広場です。そこに、BRTなど利用者がいちばん多いものを入れる予定にしています。バスの配置については、新潟交通と実証実験をしながら計画を進めています。今のご意見も参考にして、多く並ぶようなところはなるべく駅に近いとか、雨風の当たらないようなところに配置するように、新潟交通と検討を進めたいと思います。

**Q.** 将来の人口分布にも影響することからすると、循環型バスの回し方などは、自治体が主導して進めるべきではないかと思います。新潟交通は経済合理性を重点的に考え、民間としての判断があるでしょうが、それとは違う判断が自治体にはあって、それによってまちづくりをどうするか自治体の考えを出していくべきだと思います。まずは新潟市がグランドデザインを示して、それを基に新潟交通と話し合っていくのが順序かと思いますが、いかがでしょうか。

**A.** 人口減少の時代に入り、これ以上市街化区域は増やせないというのが新潟市の考えで、今決められている市街地の中で立地適正化計画を進めています。おそらく、新潟駅付近は公共施設や都市施設がいちばん集まる所になると思います。他の所についてはおそらく、いま決められている都市計画の用途地域にそのままなると思います。どれだけ人口が増えるかはあ

る程度分かりますし、バスの乗降データは新潟交通が持っているはずなので、それらを参考にしながら、新潟市と新潟交通がそれぞれの言い分を出しながら、最良の接点を探していくのがいいのではないかと思います。

**Q.** 循環型バスの路線に関連して、路面電車のようなものを導入して観光資源の一つにするという考えが将来的にありますか。それから、新潟空港や佐渡汽船と新潟駅との連携をどのようなかたちでお考えですか。また、東港の工業団地等と公共交通で結ぶようなものがありますか。お話にあった村上まで新潟の人はなかなか行かないので、高卒求人倍率が2倍を越すような形になっていると思います。利便性がもう少し高まればいいと思います。

**A.** 当初、LRT やモノレールが検討され、結果的に今のBRT がいいということになりました。将来的に、観光は別として、

LRT 化はまだ計画を捨てていないと思います。新潟駅の高架下広場も、将来的にLRT が通れる幅を検討しています。ただし、いつになるかは明確にはお答えできません。

新潟空港や佐渡汽船との連携ですが、新潟空港との連携は県の管轄だというのが新潟市の立場です。当面、公共交通はバスではないかと思っています。東港辺りの公共交通については、以前は黒山駅から鉄道が入っていましたが、今はありません。そこからの物資や人の通勤などは、現時点では車に頼るしかないというのが現実だと思います。

**Q.** 空港まで新幹線を延ばすということは、構造的には大丈夫ですね。

**A.** 新幹線は東新潟の車両基地まで通っていますから、そこから延ばすことに関しては、新潟駅はほとんど関係ないと思っています。