

平成 29 年度 第 1 回 新潟市大規模建設事業評価監視委員会 会議録

1 日時

平成 29 年 11 月 13 日（月）午後 2 時から

2 場所

新潟市役所本館 6 階 第 2 委員会室

3 出席者

委員 大川委員（会長）、小田委員、菊野委員、中東委員、山賀委員

新潟市（事業所管課）鈴木まちづくり推進課長 ほか

（事務局）井崎総務部長、本間行政経営課長 ほか

4 次第

1 開会

2 総務部長あいさつ

3 会長あいさつ

4 議事

(1) 萬代橋周辺地区都市再生整備計画【事後評価】

(2) 萬代橋周辺地区都市再生整備計画（二期計画）【事前評価】

(3) 新潟駅の拠点性向上【事後評価】

(4)（仮称）新潟駅の拠点性向上【事前評価】

5 閉会

会議録

（司 会）

平成 29 年度新潟市大規模建設事業評価監視委員会を開始いたします。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

司会を務めます行政経営課の大籾でございます。よろしくお願いいたします。

なお、本日の委員会は公開という扱いでございます。お一人の方が傍聴にお越しいただいておりますので、ご報告させていただきます。

また、報道機関の方も 4 社お越しでございます。写真撮影、録音等について、ご異議なければ許可ということで、よろしいでしょうか。

開会にあたりまして、総務部長の井崎よりごあいさつ申し上げます。

(総務部長)

ご紹介にありました井崎と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

改めまして、本日は大規模建設事業評価監視委員会にお越しいただきまして、委員の皆様、ありがとうございます。

委員会につきましては、大規模事業の効率化や透明性の一層の向上を図るため、委員の皆様から私どもの自己評価についてご意見をいただくということでございますが、近年、外部の視点による評価というものの重要性がますます高くなっている状況ですので、ぜひ委員の皆様から忌憚のないご意見を頂戴できればと思っています。

今回、対象となっています事業が7事業ございまして、大変多いということで、委員会も2回に分けさせていただいております。また、急遽、天候不良のために現地視察が中止となり、皆様にはご迷惑をおかけしたところでございますが、どうぞよろしくお願い申し上げたいと思います。

本日は、「萬代橋周辺地区都市再生整備計画」と「新潟駅の拠点性向上」に関する事前評価と事後評価の4つの計画が対象となっているところでございます。委員の皆様から、事前にいただいた質問等を踏まえ、後ほど所管課からご説明させていただきます。さまざまな角度から、委員の皆様からご意見を頂戴しまして、本市の今後の公共事業のあり方など、ご所見を賜ればと考えております。

長時間にわたる委員会となりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(司 会)

次に、配付資料の確認をさせていただきます。本日、次第が一番上に上がっていたかと思っております。それ以外の資料は、基本的には委員の皆様には事前に配付させていただいておりますが、本日、追加で資料を3つほど配付させていただいております。1つ目が、萬代橋周辺地区都市再生整備計画事業という、このあとスライドでもご説明させていただくものを印刷したものが1部。それから、新潟駅周辺整備事業、新潟駅の拠点性向上のスライドの資料が1部。最後に、新潟駅周辺整備事業のパンフレットが1部。それぞれ机上に配付させていただきました。資料の不足等はございますでしょうか。

本日の会議の委員の皆様をご紹介します。

新潟工科大学学長、大川秀雄様でございます。

(大川会長)

大川でございます。よろしく申し上げます。

(司 会)

一般財団法人新潟経済社会リサーチセンター理事事務局長、小田敏博様でございます。

(小田委員)

小田でございます。よろしくお願いいたします。

(司 会)

特定非営利活動法人ワーキング・ウィメンズ・アソシエーション副理事長、菊野麻子様でございます。

(菊野委員)

新規の委員でございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

新潟大学経済学部准教授、中東雅樹様でございます。

(中東委員)

中東です。よろしくお願いいたします。

(司 会)

特定非営利活動法人まちづくり学校理事・事務局長、山賀昌子様でございます。

(山賀委員)

山賀でございます。よろしくお願いいたします。

(司 会)

次に、事業所管課をご紹介します。都市政策部まちづくり推進課長、鈴木でございます。

(まちづくり推進課長)

鈴木です。よろしくお願いいたします。

(司 会)

都市政策部新潟駅周辺整備事務所長、池田でございます。

(新潟駅周辺整備事務所長)

池田でございます。よろしくお願いいたします。

(司 会)

次に、事務局をご紹介します。総務部長、井崎でございます。

(総務部長)

改めまして、井崎です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

(司 会)

総務部行政経営課長、本間でございます。

(行政経営課長)

本間です。本日は、よろしくお願いいたします。

(司 会)

本委員会の会長でいらっしゃいます、大川会長よりごあいさつをお願いいたします。

(大川会長)

大川でございます。

当委員会は新潟県の中の政令都市である新潟市の大きな事業を議論の対象にするわけですので、とても大事なことでございます。

実は、私ごとで申し訳ないのですが、私は以前、新潟大学工学部土木工学科というところに所属しておりまして、先週の土曜日に設立 50 周年記念パーティーがあったのですが、300 人以上の卒業生が来てくれました。その中の割と初期の卒業生、みんな土木関係者で、全国を色々回っているOBです。もちろん現職をリタイアしていますが、久しぶりに新潟に来てショックであるということ述べたのです。非常に新潟の活気が感じられない、これではいけないという趣旨のことを述べておりました。自分が学生時代に生活したところが、いつまでも活気のある、いきいきとしたまちであってほしいのだという趣旨のことを述べておりましたが、私はどっぷり新潟にいますので、そういう感覚を持ったことはございません。それを聞いて、なるほどと思ひまして、そういうことに関しても我々は頭に置きながら、新潟市、あるいは新潟県が今後、どうあるべきかという視点を加えながら議論をしていただければと思った次第でございます。よろしくお願いいたします。

(司 会)

ありがとうございます。

議事に入ります前に、総務部長は公務により、ここで退席させていただきます。ご了承ください。

(総務部長)

どうぞ皆様、よろしくお願い申し上げます。

(司 会)

議事に入りたいと思います。大川会長より、議事の進行をよろしくお願いいたします。

(大川会長)

早速、議事を進めてまいります。次第に沿いまして進めますので、よろしくお願いいたします。まず、今年度の評価の概要につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

(行政経営課長)

机上に配付いたしました次第と、事前にお渡ししました資料をご覧くださいと思います。本日、ご意見をいただきたい案件は、次第に記載されてございます、事後評価対象事業が 2 件及び事前評価対象事業 2 件で、合計 4 件でございます。これらはいずれも社会資本整

備総合交付金の対象となっている事業でございます。事後評価については交付金の交付終了年度または交付終了の翌年度に事後評価を実施することになっておりまして、今年度に事後評価を実施するものでございます。あわせて、これらの次期計画、また次期計画につきましては事前評価をお願いするものでございます。

続きまして、大規模建設事業評価制度自体の概要について簡単にご説明申し上げます。事前にファイルにしてお渡ししました資料の赤い付箋で「対象事業一覧」の一つ前のページの「新潟市大規模建設事業評価制度の概要」をご覧ください。この制度は、本市が実施する大規模建設事業の効率化・透明性の一層の向上を図ることを目的に、対象となる大規模建設事業について、事前評価、再評価及び事後評価を行うものと定めております。ただし、効率化だけが目的ではありませんので、より成果が上がるにはといった視点ですとか、利用者の利便性など、さまざまな視点があると思っております。さまざまなお立場からご意見をいただきたいと思っております。

今回行う事後評価及び事前評価の目的につきましては、事業の効果や事業における影響などの確認、評価をしていただきまして、その結果を同種の事業の計画や、事業評価手法の見直しなどに反映することにございます。そこで委員の皆様より、市が実施した事業の結果や今後の対応方針案の妥当性などにつきまして、ご意見をいただきたいと思っております。

また、評価の視点につきましては、対象事業一覧の次のページに、四角囲みの「参考資料 新潟市大規模建設事業評価監視委員会における留意事項」で、今回は1の事前評価と2の事後評価になります。それぞれ事前評価の評価項目については①妥当性、②計画の効果及び効率性、③計画の実現可能性が事前評価の評価項目となっております。事後評価については、①事業の進捗状況から、②、③、④今後の方針等までが一応、参考に評価の視点ということで書かせていただきました。それぞれの視点を踏まえてご意見をいただきたいと思っております。本日は、よろしくお願い申し上げます。

(大川会長)

ありがとうございました。

議事の進め方ですが、事業所管課長からご説明をいただいた後、委員の皆様方よりご質問、あるいはご意見などをいただき、意見を調整したうえで、評価及び付帯意見をとりまとめたと思います。

評価の項目としまして、事後評価については事後評価書、事前評価については計画書に記載されている視点に基づいてご意見をいただきたいと思っております。今後の同種事業についての改善点など、ご意見を賜ればと思います。

(1) 萬代橋周辺地区都市再生整備計画【事後評価】について、都市政策部まちづくり推進

課よりご説明をいただきたいと思います。

(まちづくり推進課長)

ただいま会長から、萬代橋周辺地区の事後評価、それからその後、事前評価という議事の進め方がございましたが、実は萬代橋周辺地区都市再生整備計画につきましては、区域こそ若干変わっていますが、基本的に継続を行いたいということで今回、提案させてもらっていますので、私どもの説明の都合で勝手に申し訳ございませんが、一括して事前、事後と、今まで何をしてきたか、これから何をするかというのを合わせて説明したいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。担当の中山から説明をいたします。

(まちづくり推進課：中山)

萬代橋周辺地区都市再生整備計画事業ということで、先ほど課長から説明がありましたとおり、一期計画が平成 25 年から平成 29 年、今年で最終年度となっております。その中で取り残した部分ですとか継続してやっていく部分について、二期計画に掲載しておりまして、事後評価と事前評価と二つ一緒をお願いしたいと思います。なお、二期計画につきましては、現在、本省へ認定についての手続きを進めておりまして、まだ確定ではありませんが、委員からのご意見をいただきながら、修正等を加えていきたいと考えております。

現状と課題についてご説明したいと思います。まず、位置関係ですけれども、新潟駅から古町に抜ける都心軸と、信濃川の自然軸、交流軸が交差します萬代橋を中心としたエリアの設定となっております。一期計画につきましては、青の線で囲まれた 152 ヘクタールのエリアとなっております。二期計画につきましては、少しエリアを広げまして、赤で囲まれた 228 ヘクタールになります。

経緯と現状については、国の重要文化財であります萬代橋、憩いの場所であります、やすらぎ堤を中心としたエリアとなっております。周辺にはホテルやマンションが建ち並んでおり、定住人口の増加に寄与する一方で、景観との調和という部分が問題となっております。さらに、繁華街であります古町地区、萬代周辺地区の中間に位置しておりまして、両地をつなぐ交流の拠点でもあると言えます。

さらに、平成 21 年に中心市街地活性化基本計画を策定しておりまして、さらに平成 24 年 3 月には、まちなか再生本部会議によって都心軸のあるべき姿ですとか取り組み、行動提案が示されておりまして、まちなかの再生に向けた方針が提言されているというエリアでもあります。これらの計画・提言に基づきまして、第一期計画につきましては、事業を進めてきたところです。

また、最近の動きとしましては、平成 28 年度よりミズベリング信濃川やすらぎ堤ということで、萬代橋から上流八千代橋の間で、官民連携によるエリアマネジメントの取り組みも

進めている状況です。

課題としましては、歩行者や自転車の利用促進ですとか動線の確保、また、ゆとりある歩行空間の創出、歴史・文化・自然が融合した新潟ブランドの構築、さらに、まちなか再生に向けたにぎわいと活力の創出、交流人口の増加、都市交通の円滑化、結節機能の向上というところが課題として挙げております。

ここから都市再生整備計画の概要を説明したいと思います。お手元にも資料が渡っているかと思いますが、整備方針概要図となっております、左上に目標を掲げております。都心軸と自然軸が交差する萬代橋周辺ならではの魅力を活かしたまちなか空間の創出。目標 1 としまして、まちなかと信濃川、みなどを結び付け、回遊性の高い歩行者空間を創る。目標 2 としまして、萬代橋周辺の公共空間を、新たなにぎわい空間として活用する。目標 3 としまして、信濃川が育む良好な景観と開放感のある水辺空間を創るとしております。

指標としましては、萬代橋の歩行者・自転車通行量、道路空間を活用した事業活動、やすらぎ堤や港湾緑地の利用稼働率を挙げております。計画図に載っております黄色に塗られた部分につきましては、基幹事業として進めてきたもので、青で塗られた部分につきましては、提案事業として進めてきたものになっております。代表的なものとしますと、立体遊歩道の整備ですとか、光のネックレス事業。また一番大きなものでいいますと、旧萬代島水揚場の交流拠点の整備を進めてきたところでございます。

個々の事業について少し説明したいと思います。まず、1 点目が公園事業です。他門川公園の整備になります。こちらは近隣の住民の憩いの場として、永らく供用されてきた部分になりまして、昭和 46 年供用の公園になっております。現在、借地公園として供用しているところございまして、こちらはかなり古くなってきているところもあり、にぎわいの拠点として新たにリニューアルしていこうということで、地域住民の方とワークショップを行いながら計画を進め、現在、整備工事を発注している状況です。こちらの事業完了につきましては、今年度末を予定しております。

次に、にぎわい広場で、オークラホテルの前辺りになりますが、今現在、萬代橋西詰広場として供用しておりますが、こちらにもにぎわいの空間として進めてきたものであります。ただ、こちらにつきましては、予備設計と計画検討まで進めておりまして、後に説明させていただきます、立体遊歩橋の工事が二期計画に移行するというところで、それと一緒になった、にぎわい広場という位置づけですから、二期計画へ移行する形となっております。

次に、案内板、橋の情報板ということで、こちらについては平成 26 年に事業を完了しております。まち歩きですとか自転車利用者に対して施設の案内をする情報板と、橋の情報案内というところで整備したものになっております。こちらが、先ほど触れました立体遊歩橋

の整備になります。萬代橋から直接やすらぎ堤へアクセスする通路として事業を進めてきたものでありまして、一部オークラホテルの敷地をお借りしまして、そちらを通過してやすらぎ堤につながるというところでございます。平成 26 年度から調査、測量、設計等を進めており、河川協議等まではほぼ完了したところでありますが、樹木の移植などの協議はまともならず、河川改修工事等も重なりまして、整備工事を二期計画へ送ることになっております。

こちらが視点場の整備となります。右岸側の位置関係になりますが、こちらについても河川協議を重ねておりまして、河川の改修工事がちょうど右岸側で行われるところで、基本設計と詳細設計までは平成 27 年、平成 28 年で完了しておりますが、整備につきましては二期計画での整備としております。左岸側につきましても、平成 27 年、平成 28 年と基本設計、詳細設計を行いまして現在、平成 28 年度の繰越工事、平成 29 年度工事ということで整備を進めております。こちらにつきましては、今年度未完了の予定となっております。

右岸側、左岸側の視点場で、パースに木製のデッキの絵がありますが、こちらについては今回の計画で整備は行わず、後ほど説明させてもらいますが、ミズベリングの関係で活用が見込めるような施設となりますので、その都度、仮設で組んでいくような、また行政が準備するのではなくて民間の事業者が準備するというのも一つの手ではないかということで、今回の整備からは外しているという状況です。

次に、光のネックレス事業につきましては、昼間のにぎわいづくりと合わせまして、夜間のにぎわいづくりを進めていくということで、夜景づくりをしていく事業になっております。メイン事業としましては、萬代橋のライトアップや、やすらぎ堤のイルミネーションを進めておりまして、こちらは世界的な照明デザイナーの石井幹子先生にデザインをお願いしております。平成 27 年度から事業をスタートしております。基本構想、基本設計と進めまして、現在、萬代橋のライトアップにつきましては、詳細設計を進めている状況となっております。やすらぎ堤のイルミネーションにつきましては、すでにご覧になられた方もおられるかと思いますが、「彩り蛍」という名称で、パース図がありますが水際にイルミネーションを設置している状況です。こちらについては、一時的なものではなくて恒久的なものとしてソーラー式の蓄電型照明として機能しておりますので、年中イルミネーションを楽しめるという状況となっております。なお、萬代橋のライトアップにつきましては、二期計画へ移行するというので、さらに八千代橋、柳都大橋、また港湾区域の緑地につきましてもライトアップしていく計画で、二期計画につきましては、規模を拡充して移行すると予定しております。

次に、榎谷小路ゆうあい公園につきましては、古町の榎谷小路の国際情報大学の前にポケットパーク的な公園があるかと思いますが、こちらにも経年変化によりまして、かなり傷んで

いる部分もあるところで、にぎわいの拠点として整備するものとなっております。平成 27 年度に基本設計を完了しまして現在、整備を進めている状況です。こちらにつきましては、今年度末の完了を予定しております。

次に、歩行者支援施設・障がい者誘導施設ということで、基本的には公衆用トイレになるのですが、県で整備しました万代島緑地、愛称を万代テラスとしておりますが、こちらに利用者の利便性向上という部分で市で公衆トイレを設置したものとなっております。こちらについては平成 25 年に整備をいたしまして、平成 26 年の緑地の供用と合わせて供用開始している状況です。こちらについては事業を完了しております。

こちらは朱鷺メッセの向かい側、万代島旧水揚場緑地及び万代島旧水揚場跡地の整備になります。現在、建物の耐震補強をしている状況ですが、平成 26 年度から事業を進めておまして、図にあります(2)の万代島水産会館ですとか、「荷捌上屋(小)」と書いてありますが、こちらの建物を平成 26 年に撤去いたしまして、平成 27 年度につきましては、活用の検討調査、平成 28 年度には詳細設計、平成 29 年度に耐震補強と脇の緑地整備を進めております。こちらにつきましても、今年度末の完了を予定しております。

次に、事業評価になります。指標 1 としまして、萬代橋の歩行者・自転車通行量を掲げております。数値目標としましては、平成 22 年度の交通センサスの数値がありまして、1 日当たり 7,542 人・台となっております。こちらを現状維持ということで、同じく 7,542 人・台とするところとなっております。交通センサス自体が 5 年に 1 回の調査になっておまして、平成 22 年に調査したもので、平成 27 年に最新のデータとなりまして、数値としましては 9,359 ということで、今現在では目標はクリアしているという状況です。ただ、5 年に 1 回の調査になりますので、平成 29 年につきましては、新潟国道事務所で別で調査しているデータもありますので、そちらのデータをいただくことになっております。そちらを参考に評価を進めていきたいと思っておりますが、基本的には平成 27 年度の数値で評価できればと考えております。なお、フォローアップにつきましては、平成 30 年 12 月に今一度、調査を行いたいと考えております。

指標 2 としましては、道路空間を活用した事業活動ということで、基本的にはイベントの実施といったものになるかと思えます。平成 23 年度、年間 4 回の使用だったものが平成 29 年度には 10 回にしたいということで、約 2.5 倍に増やすという目標を掲げておまして、経年変化を追っていきますと、平成 23 年が 4 回、平成 25 年が 5 回、平成 26 年が 5 回、平成 27 年が 10 回、平成 28 年が 13 回ということで、こちらにつきましては万代シテイ周辺の道路整備を進めるとともに、やすらぎ堤でしっかりと魅力づくりを進めていった結果、その波及効果という部分で道路空間の活用も増えてきたと考えております。

また、萬代橋の橋詰広場、東側になりますが、こちらについてもオープンカフェという形でイベントを実施しておりまして、今後もそういった活用が増えていくと考えております。こちらは平成 29 年度につきましては、現在調査中でして、まだ数値は入っておりませんが、いずれ入れていきたいと考えておりますし、平成 31 年 3 月に再度、数値を把握したいと考えております。

指標 3 は、やすらぎ堤と港湾緑地の利用稼働率で、年間の使用日数がどのくらいあったか、そのパーセンテージがどのくらいかというところなのですが、平成 23 年度 34 パーセント、稼働としましては 124 日使っていたところを 50 パーセントに引き上げることを目標として掲げております。経年変化を見ていきますと、平成 25 年度 125 日で 34 パーセント、平成 26 年度が 126 日で 35 パーセント、平成 27 年度が 143 日で 39 パーセント、平成 28 年度が 211 日で 58 パーセントという形になっております。こちらは公衆用トイレの整備ですとか、光のネックレス事業、視点場の整備を確実に進めていくことで魅力が向上し、目標に達したのではないかというところではあります。

また、先ほども少しご紹介させていただきましたが、ミズベリング信濃川やすらぎ堤の取り組みが平成 28 年度にスタートしております。そちらの影響も大きいのかなと考えております。なお、同じく平成 30 年 12 月に再度調査を予定しております。

次に、二期計画について説明したいと思っております。こちらは平成 30 年から平成 34 年と書いておりますが、今現在、本省と協議中で、二期計画の認定を進めているところですが、要綱が変わり、認定が難しい事業等が増えてきたものですから、今計画に基づく予算要求等は来年度はしていない状況なのですけれども、一応この計画に則って事業を進めたいと考えておりますので、二期計画についてご説明したいと思っております。

こちらが整備方針概要図になります。目標につきましては、継続の二期計画となりますので、一期計画と一緒にしております。ただし、エリアが拡大しておりますので、それに合った指標を設定させてもらっております。一つ目が、信濃川やすらぎ堤の歩行者・自転車通行量、二つ目がミズベリング信濃川やすらぎ堤への出店者及び協賛者の事業者数、三つ目が信濃川ウォーターシャトルの乗降者数ということで挙げさせてもらっております。黄色に塗られた部分につきましては基幹事業として進めるもので、青で塗られた部分が提案事業として進めるものとなっております。こちらの二期計画のメインとしましては、一期からの継続事業であります立体遊歩橋の整備、またはバージョンアップさせて拡充しております光のネックレス事業がメインの事業になっていくかなと思っております。

一つずつ説明したいと思っております。まず、にぎわい広場につきましては、一期からの継続事業となっております。先ほども説明しましたが、立体遊歩橋と合わせて、にぎわい広場とい

う形で整備していく予定にしております。

こちらが新規で挙げさせてもらっている事業になります。「賑わい船着場」ということで、現在、信濃川の右岸側、万代側にあります船着場があるかと思いますが、そちらのもう少し上流側へ多目的に使える船着場の整備を考えております。こちらは防災拠点としても使用できますし、また今後、ミズベリング信濃川やすらぎ堤で水面利用も考えていく中での拠点の施設になるものと考えております。現在の船着場ですと、ウォーターシャトルは停まるのですが、多機能な使い方はできないところもございますので、こちらは新たに新設する計画になっております。こちらが左岸側の船着場になります。場所といたしましては、かなり上流側になりますが、芸術文化会館の裏手になります。こちらは背後に公共施設が並んでおりまして、利活用としては最適な場所になっております。こちらの賑わいをしっかりつくっていくことで、背後の地域への波及効果も生まれてくるというところで、現在、こちらにつきましては、船着場は整備されておられませんので、ウォーターシャトルでも使える、また多目的で使える船着場の整備を行い、賑わいの創出につなげていきたいと考えております。

次に、デジタルサイネージの情報板になっております。エリアは基本的には信濃川沿いになるのですが、そちらに情報板を設置する事業になっております。周辺施設の情報などを掲載するとともに、やすらぎ堤で行うイベントですとか、また河川情報、防災情報も出せるようなサイネージということで整備する予定にしております。

こちらが先ほどから出ております立体遊歩橋で、一期計画からの継続事業となっております。オークラホテルを經由しまして、信濃川やすらぎ堤に下りる遊歩橋の整備になっております。こちらにつきましては、一期からの継続なのですが、現況写真のところの横断歩道がかなり危険な横断歩道になっておりまして、今年度の初めくらいにオークラホテルに宿泊されていましたが外国の旅行者の方が、こちらで事故に遭ってしまったということがありましたので、安全性確保からも、こちらの事業については早急に進める必要があると考えております。こちらについては安全性の面からも進めたいという事業になっております。ただ、現在にはぎわい広場という部分を含めたものとして計画しておりますので、少し見直しも必要なかなと考えております。

次に、光のネックレス事業になります。こちらにつきましては、一期からの継続ということで萬代橋のライトアップと、すでに終わりましたがやすらぎ堤の彩り蛍のイルミネーションの整備プラス八千代橋、柳都大橋、港湾緑地というところで、光の整備を行いまして、夜景づくりを進めていく事業になっております。こちらはパースになりますが、左上が萬代橋で、こちらにつきましては、現在、夜間萬代橋を見られると特徴的な六連アーチが確認できないほど真っ暗な状況になっているかと思っております。こちらにつきましてはしっかりと萬代橋

を認識できるように、かつ重厚なイメージも崩さずライトアップしていく方向で進めております。その隣の八千代橋のライトアップにつきましては、女性的なイメージ、妖艶なイメージということでライトアップの計画を進めています。左下の柳都大橋は男らしい照明ということで、下の緑のライトは稲穂をイメージしたものになっているところでのライトアップの計画となっております。最後に、右下の港湾緑地につきましては、にぎわいづくりということで、同じく彩り蛍をイメージして整備を進めているものとなっております。

次に、こちらでも一期からの継続事業になりますが、右岸側の視点場整備となります。先ほども言いましたとおり、木製デッキにつきましては仮設で組んでいくということで、今回の整備につきましては、現在の園路を拡幅するというところで、こちらは動きながらさまざまな景色を楽しめるという視点場という意味で整備を進めております。合わせまして、ミズベリングの区域でもありますので、出店できるスペースですとか、またはライフラインの整備も合わせて行っていく予定にしております。対しまして、左岸側になりますが、こちらは先ほど「賑わい船着場」の整備の堤防部になりますが、こちらにつきましても現在の園路を拡幅して、歩きながら眺望を楽しめる視点場を整備して、また、出店できるスペースを確保していく計画となっております。

次に、公衆用トイレになります。先ほど港湾緑地で1基整備しましたが、現在、トイレのない左岸側の萬代橋と八千代橋の間につきましてトイレを設置し、合わせまして、右岸側につきましても現在、トイレ不足が問題になっておりますので、こちらについてもしっかりとしたトイレを整備していくという整備内容となっております。

最後になりますが、提案事業として挙げさせてもらっております、地域創造支援事業、事業活用調査、まちづくり活動支援事業ということで、図にまとめたものになっておりますが、中央部分にミズベリング信濃川やすらぎ堤ということで位置づけされております。現在、こちらにつきましては、公共空間を活用した官民連携のエリアマネジメントとして進めさせてもらっております。ただ、ここだけで終わってしまったは大変もったいない取り組みになりますので、港湾区域になります萬代橋の下流側、また八千代橋の上流側の河川区域についての事業拡大をしていくとともに、周辺の公共施設につきましても何か活用できないものかというところで調査・検討ですとか、社会実験をしていく予定としております。合わせまして、緑で囲まれた部分はマンションですとか住宅、企業、会社もあるところなのですが、こちらにつきましては景観検討調査という形で、やすらぎ堤、信濃川の沿線にふさわしい景観とは何かということも合わせて調査して検討していきたいと考えております。周りに写真を載せておりますが、今現在、このような形で供用されているというところで、こちらを何とか民間の活力も使いつつ活用できていけたらなど。それがミズベリングの取り組みとリンクし

ていけたら、この地域全体が盛り上がっていくのではないかと考えております。

次に、成果指標の設定になります。成果指標としましては、平日のやすらぎ堤の歩行者・自転車通行量を増加させたいというところで、二つ目がミズベリング信濃川やすらぎ堤をもっと盛り上げていくというところで、出店店舗や協賛店舗を増やしていきたい。三つ目がウォーターシャトルの利用者数を増やしていくというところで指標等を設定しまして、進めていく予定にしております。

まず、歩行者・自転車通行量についてですが、やすらぎ堤の歩行者・自転車の通行量を増加させるということで、指標としましては、歩行者・自転車の通行量を平日の朝7時から夜10時まで、従前が平成28年度のデータになりますが4,037人のところを約3割増の5,248人までもっていききたいということで、こちらは計画期間が平成34年までですので、平成34年まで目指していくという形をとっております。

現在、平成28年度から平成29年度にかけまして、ミズベリングの関係で調査を行っております。平成28年から平成29年の増加が約200ありますので、それがそのままの率で考えますと、だいたい3割くらいに近づいてくるのかなというところであります。こちらにつきましては、トイレですとか視点場の整備等をしっかりしていくことで目標が達成できるのではないかと考えております。

次に、ミズベリングの出店店舗及び協賛事業者の確保というところで、指標としましては新潟市内に店舗があります出店店舗及び協賛事業者の数を把握したいと考えております。従前ですと、平成28年度にミズベリングに出店いただきましたのは11ございまして、目標値としましては約3倍の30を目指しております。こちらが現在の状況なのですが、平成28年度は11事業者に出店いただきまして、平成29年度には14事業者に出店いただいております。その差が3事業者となりますので、それがこの率で伸びていけばプラス15というところで30という数字になっていくのではないかと考えております。こちらにつきましても今現在、定着期間という形で進めております。かなり好評いただいている部分はありますし、また反省点等も出ております。こちらにつきましても視点場の整備ですとか、しっかり基盤整備を整えることで使いやすい環境が生まれ、出店者の数、協賛事業者の数等も増えていくのではないかと考えております。

最後に、信濃川ウォーターシャトルの利用者数を増やすということで、年間の乗降者数は定期運行プラス不定期運行の部分を含めた年間の利用者数になります。従前としましては平成28年度37,370人だったところを、約3割増というところで48,581人にもっていききたいところがございます。ウォーターシャトルの乗降者数につきましては、数年前から経過を追っております。ピークとしましては2004年の6万人弱のところをピークとなっております。

す。それからだんだんと減少傾向になっていくのですが、現在のところ 36,000 人から 43,000 人くらいで推移しているのかなと考えております。こちらにつきましては、10 年前のちょうど下がり始めた頃、46,000 人になっておりますが、こちらまで回復させたいというところで、実際、数字としましては 48,581 人ということで 1.3 倍という形の数字の設定にしておりますが、ピーク時までは厳しいかもしれませんが、それに近づけるような形で 10 年前の数値を目指すというところで目標設定をさせていただいております。事業についての説明は以上になります。

(大川会長)

ありがとうございました。評価に移ります。「事業の進捗状況」、「事業効果の発現状況」、「評価指標の最終目標値の実現状況」、「今後の方針等」につきまして、ご質問・ご意見、あるいは事業その他全般に関しましてご意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

(中東委員)

事前質問でもお送りしたと思うのですが、指標の中の歩行者・自転車通行量は交通センサスの値でしょうか、歩行者と自転車は分けられないという理解でよろしいのですか。

(まちづくり推進課：中山)

数値的には分けてはありますので、分けて評価をすることは可能ですが、基本的には一緒という形で評価させてもらっています。

(中東委員)

具体的に、分けるとどのようになっているのですか。

(まちづくり推進課：中山)

手元に資料がないのですけれども、歩行者のほうが圧倒的に多いかとは思いますが。

(中東委員)

事前の段階で質問は確か、分けたものを見たいということはお送りしていたと思ったのですが。

(まちづくり推進課：中山)

すみません。そこは把握していませんでした。事前質問では、ウォーターシャトルの乗降者数の部分はいただいたのですが。

(中東委員)

別の事業だったかもしれません。ウォーターシャトルの話は事前評価ですので後ほどということにしましょうか。

(まちづくり推進課：中山)

一緒でもいいです。一括して説明していますので。

(中東委員)

結局、効果の発現は最終的に事業者がどこまで関与するかに依存すると思うのです。事業者がやるのは当然、儲けがあるからやるのであって、新潟市が何も手を出さなければ当然、便数が増えることはないと思っています。一応、便数を増やすという話をされているのですが、これは事業者に訴えるという努力的な意味なのか、それとも何らかの助成をする予定があるのかについてご教示いただけますか。

(まちづくり推進課：中山)

今回、この計画を策定するにあたりまして、ウォーターシャトルともいろいろ聞き取り調査を行っております。年々、利用者数は減っているのだという問題提起もされまして、ミズベリングの取り組みも一つになってくるかと思うのですが、それとリンクしたうえで乗降者数を増やしていければいいと。合わせまして、市として進めている光のネックレス事業で、こちらは夜間景観の事業になりますので、例えば夜間のクルージングですとか、不定期の運行も今後、増やしていければいいですよねというのをお話しさせてもらっております。便数を増やすというのも一つなのですが、まずは乗降者数を増やしていくことで、通常の便数が増えていく可能性もあるのかなと思っておりますし、また夜景を楽しみながらの部分の運行も今後、増えていくのではと考えております。当然ながら、ウォーターシャトル自体も、そういったことを考えていると。ただ、やはり今現在、なかなか乗ってくれる人が少ないので、何とかそこを増やしていくような努力をしつつ、こういったところに取り組んでいきたいというご意見はいただいております。

(中東委員)

この辺は難しいところで、ニワトリが先か、卵が先かというような話で、便数を増やせば人が来るかもしれないし、人が来るのを待っていたら便数を増やすことはまずできないと思います。信濃川は川幅が広いので、例えば歩行者が渡ろうとすると萬代橋などの橋を利用するしかないだろうと思います。私も実際に歩いてみて思ったことですが、現在は途中からひょいと乗って、ひょいと向こう岸に渡ることはできません。もっと交流人口を増やそうと思えば、向こう岸に渡る船便を新しく作るといったやり方もあるとは思いますが、そこまでは想定はしていないのですか。

(まちづくり推進課：中山)

ミズベリングの取り組みが進んでおりまして、出店している事業者からは、やはり右岸側、左岸側と分かれていますので、何とか真ん中で船で渡せると面白いねというご提案をいただいておりますし、市としましても水面利用という部分で、どういうふうにもっていくのかというのが、今後の検討部分であると考えています。今回、予定しております「賑わい船着場」

もウォーターシャトルだけではなくて、いろいろな形の船も着けられるようなものを計画しておりますので、そういった中から渡し船的なものも生まれてくるでしょうし、逆に水上レストランですとか、そういった使い方も出てくるのではないかと考えております。

(小田委員)

事後評価シートを送っていただいたのですけれども、その中でご質問させていただきたいのですが、例えば公園事業で、他門川公園というのは当初、計画ではなかったものが途中から組み込まれたような形で事後評価シートに載っております、経緯がよく分からなかったのと、あとは別事業で実施するという形で当初は予算措置されていたものが、そのまま別事業という形で進んで、その予算分が、どのような形で運用されていくのかということなのです。別事業で実施するとか、事業を削除するということがいくつか記載されているのですけれども、事前にやった予算措置に対して、削除されたものの予算というのは、どういう活用をされるのか、その辺についての考え方について教えていただければと思います。

(まちづくり推進課：中山)

まず、他門川公園ですとか、途中で追加された事業につきましては、事業をやっていく過程の中で、魅力づくり、にぎわいづくりということで夜景づくりなども一つになるかと思うのですが、そういった見直しを日々しております、その過程で出てきた事業になります。他門川公園につきましては、先ほど説明したとおり、かなり前から供用している公園でして、かなり老朽化が進んでいるといったところが管理者側からもいただいていたところがございます。地元のほうからも、近隣の小学生ですとか、子どもたちが日々遊んでいる場所になっておりますので、何とか魅力づくりというところ、拠点づくりという部分でリニューアルしていきたいというお声もいただきましたので、計画の中に付け加えまして、拠点性を担保するという意味で事業を追加したものになっております。光のネックレス事業につきましても、昼間だけではなく、夜のにぎわいづくりも進めていくという観点から付け加えたものになっております。

削除した部分の予算につきましては、要求する前の段階で削除しておりますので、予算措置がされているという部分ではないのですが、計画の全体事業費としては計上しておりますので、そちらにつきましては、ほかの交付金事業に移行させたり、また、市の短期事業の部分で進めたところでありましたので、この計画からは削除したという形になっております。

(小田委員)

分かりました。

大変私も勉強不足だったのですけれども、光のネックレス事業ということ自体、実は不認識でして、インターネットで調べてもすぐに出てこなかったのです。この事業に対して市民

に対する PR とか、こんなことをやっていますという、何か特段のことをやっていたらしゃるのかどうなのかをお聞かせいただければと思います。

(まちづくり推進課：中山)

夜景づくりに関しましては、社会実験という形で一過性のもので実施しております。光のネックレス事業につきましては恒久的なライトアップということで計画をしております、そういった社会実験に対するご意見をいただきながら進めてきたというところもあり、市民へのPRという部分では少し足りない部分もあるかもしれませんが、今後、夜景をしっかりと作っていく過程の中でPRは進めていきたいと考えています。

(小田委員)

せっかくお金をかけてやるのですから、市民は全員知っていて、新潟に来た人たちにこういうものがあるよと見せられるようにしないと、にぎわいづくりに貢献するためにはPRが一番大事なのではないかと思います。

(まちづくり推進課：中山)

ありがとうございます。

(大川会長)

ほかにいかがでしょうか。

現状を教えてくださいなのですが、萬代橋のライトアップは、最初は市民の運動でお金を集めてライトをつけたり、その後は電気代を募金で集めたりということをしていたと思うのですが、どうなっているのですか。

(まちづくり推進課：中山)

萬代橋のライトアップは、それこそ募金を集めたという話につきましては、装飾灯の設置に関しては、市民から協賛金を集めたという話だと思います。その後、萬代橋をより魅力的なものにするために、イルミネーションですとか、ライトアップのほうを民間と協力しながらやってきたということです。先ほど少し説明しましたが、現在は照明デザイナーの石井先生に手伝っていただきまして、魅力あるライトアップというところで、萬代橋が一番キーになるでしょうということで進めております。ただ、萬代橋は重要文化財ということもありますので、なかなか簡単に手をつけることができない。要は照明の設備を設置することができないという橋になっておりまして、こちらについて今、文化庁と管理者である新潟国道事務所と協議をしているという段階です。ただ、簡単には進まず、後々の維持管理ですとか、設置の方法などで、やはり相当な費用もかかりますので、こちらについてはじっくり時間をかけて、それこそ市民の意見などもお聞きしながら進めていきたいと考えております。

(菊野委員)

2 点お伺いしたいと思います。歩行者や自転車の利用促進ということで、成果指標でも目標数を3割増やすということになっておりますが、この辺で数が伸びると歩行者と自転車利用者の接触事故も考えられます。3割でそこまで混み合うか分かりませんが、そういった意味での動線や安全面についてはどのように考えていらっしゃいますか。

(まちづくり推進課：中山)

当然、増えれば、それこそミズベリングをスタートした時点で想像な数が増えましたので、そういった問題は多く出てきております。やはり一般の利用者、ミズベリングの利用者という部分でしっかり区分けしていくことが必要なのかと考えております。あわせて、今現在の歩道の幅では、なかなか狭い部分もあります。視点場づくりにつながっていきませんが、そういった部分の改良もやりながら、仕分けをしていくというところで解消していこうと考えています。

(菊野委員)

そうすると改良という点では、ハードの面でもいろいろな計画をいらっしゃるといふことですね。

もう一点、質問よろしいでしょうか。課題のところ、歴史や文化歴史・文化・自然が融合した新潟ブランドの構築という項目があるのですが、この新潟ブランドというものがどういったイメージなのか、それを成果指標として数値化することは大変難しいことです。しかし、この点についての成果を判断するというものが、今、指標の中にないので、例えばミズベリングの来場者数というものがイコールになるのか分かりませんが、その点の成果の判断の仕方については、どのようにお考えでしょうか。

(まちづくり推進課：中山)

新潟ブランドと言いますと、人それぞれの部分もあるかと思うのですが、一番分かりやすいのは萬代橋であるとか、信濃川の自然という部分で、そこが多分、皆さんシンボリックに持っているところがあるのかと。現在、ミズベリングの活動も進めておりましたし、さらに下流側の大かまぼこの活用などについても、新潟ブランドの一つになっていくのかと。そういった新潟らしさという部分、新潟の使い方という部分を全国に発信していくことで、新潟ブランドの構築につながっていくと考えております。それこそウォーターシャトルに乗って、信濃川を渡っていく中の景観であるといった部分も新潟らしさにつながっていくかと思しますので、そういった意味で指標としましては、やすらぎ堤の通行者数ですとか、またウォーターシャトルの利用者が増えていけば、そういった景観を楽しんでいる方も増えているのだろうという判断につながっていくと考えておりますので、そういった指標を挙げさせていただいております。

(大川会長)

他にいかがですか。

私からですが、自転車での通行量を増やしたいというようなことが出ていますが、その場合、例えば自転車を非常に安い価格でレンタルして、ぐるっと萬代橋から八千代橋を回ってくるとか、元気のある人は、もっと先の昭和大橋まで行って回ってくるとか、そういうことも念頭に置いて考えていますか。要するにそういう手立ても頭の中に置かないと、遠くから来る人、例えば私のように内野にいる人間が、そこから自転車でここまで来られるかというのは無理な話で、自転車に乗りたいと思ったときに手軽に借りて乗られるような状況を積極的に作っておくというような考え方があるのでしょうか。そうしないと、近いエリアにいる人たちしか自転車に乗れないので、そういう仕掛けはどうなっているのかがとても気になります。

(まちづくり推進課：中山)

二期計画のほうの整備方針概要図を出します。

場所がどこかというところは明確に決めておりませんが、こちらにジョギング・サイクルステーションというものを提案事業として挙げさせてもらっております。こちらは何かといいますと、今、会長がおっしゃったとおり、自転車の貸出ですとか、またシャワー室だとか、貸しロッカーだとか、そういったものを整備することで、このやすらぎ堤の使い方、またやすらぎ堤からさらに足を伸ばして、まちなかにも行くというところで考えております。場所として一番に考えているところにつきましては、陸上競技場が駐車場もありますし、またシャワー室という施設もあります。こういった部分をうまく活用することで、そういった拠点になるのかと。あわせて、ミズベリングの活動なども続いていきますので、その中でレンタサイクル的な事業を進めるような事業者が現れても結構ですし、途中でまた返すとか、借りるとかという部分も出てくるのかなというところで、全く考えていない訳ではなくて、そういった拠点などもしっかりと考えていくことで検討しております。

(大川会長)

ありがとう、安心しました。

それともう一つ、船着き場を多目的にとおっしゃっていますが、当然、耐震護岸ですよ。

(まちづくり推進課：中山)

そうです。

(大川会長)

他にいかがでしょうか。

(中東委員)

事前評価でもいいですか。

ちょうど今、出ているスライドで結構ですが、事前評価の二つ目、出店及び協賛事業者数という書き方をしていますが、出店するということと協賛事業というのは、同じように見えて全然違うような気がします。現状、出店 11 というものの内訳はどのようになっていますか。

(まちづくり推進課：中山)

11 につきましては、完全に出店者になっております。今年度からの取組みとしまして、例えば、近隣のホテルと提携を結んで、宿泊とミズベリングのチケットというか、飲食はミズベリングのほうでしていただいて、お泊まりはホテルでというようなパックを組んでいこうかというようなところも計画しているところがございます、その関係で協賛の事業者という部分で位置づけさせてもらっております。ですの出店をしないけれども、ミズベリングを利用することで特典を得られるような店舗ですとか、そういった部分も含めて把握していきたいというところで指標としているものでございます。

(中東委員)

先ほどのウォーターシャトルの続きですが、この評価委員会は事業そのものの評価がメインなのか、それとも効果発現の話がメインなのかはともかく、効果発現を考えたときに、3 番目の指標は事業者の活動に依拠するものなので、果たしてこれは指標としていいのでしょうか。もしこれがうまくいかなかったときに、それは事業者が原因ですと書くのでしょうか。次回、内野駅の事業評価で登場する話ですが、事業者がこうしてくれなかったのでもうまきまませんでしたという結果になる可能性はないですか。それが懸念されるところです。

(山賀委員)

そういう意味で言いますと、ミズベリングは今年から民間事業者がマネジメントに入っている、そのソフト展開などもかなり影響してくるのではという気がしています。もちろんハードとソフト、両方あってこそその結果になってくるとは思うのですが、今後の民間事業者との関係といいますか、その効果との評価指標の関係を教えていただけますか。

(まちづくり推進課：中山)

まずウォーターシャトルは、民間に委ねられる部分が多いのではないかとこのところなのですが、ミズベリングも同じだと思います。こちらにつきましては、利用できる環境をしっかりと整えていくということが必要だと思っています。その意味で、この計画を策定しまして、事業を進めていくところが大前提ではあるということです。行政としましては、そこを一生懸命やっていく、プラスそういった民間の方々と一緒にこの地域を盛り上げていくというところをやっていかなければならないのかなと考えておりますので、民間事業者が

やる気がなかったからできませんでしたということはとても言えないと思っています。それこそ、もしそういうことになってくるのであれば、逆にどういった形で行政のほうで支援できれば、また盛り返していくのかというところを一緒に考えるべきだと思いますので、基本的にはハードを進めていきますが、ソフトの部分についても、一緒に検討していくという体制を取っております。

(中東委員)

確かにこの事業では、まさしくそこが重要なところですので、ぜひ詳細に事業者と詰めて進めていただければと思います。

(山賀委員)

事後評価のほうで、指標2が道路空間を活用した事業活動ということで挙げられていたのですが、やすらぎ堤は道路空間とは見ていないですよね。

(まちづくり推進課：中山)

見ていないです。

(山賀委員)

河川であり、結局、これは入っていないということですよ。

(まちづくり推進課：中山)

波及効果として把握しているということです。

(山賀委員)

そして、事前評価のほうの指標は設けなかったということですか。

(まちづくり推進課：中山)

そうです。基本的に二期計画につきましては、ミズベリングを進めていくというところを主眼に置いていますので、そういった意味で河川中心という形にしております。

(山賀委員)

分かりました。

(中東委員)

ちょうど活用調査をされるということですので、調査されてからの結果次第というところもあるでしょうが、景観を萬代橋周辺地区における課題として挙げられていますが、現状でどういうところに課題があるのか、調和をどういう意味合いでおっしゃっているのでしょうか。

(まちづくり推進課：中山)

一期計画のほうで、萬代橋から見る景色、萬代橋を見る景色ということで、いろいろ視点場という部分で調査させていただきました。その中で、萬代橋から見る景色の部分で、やはり

両脇にマンションがずらりと並んでおりますので、こちらでも高さ制限を設けているところではあるのですが、本当にそこでいいのかという部分は一つ議論していかなければならないことだと。今後もまたそういった予定もないとは限りませんので、それに向けてどういった対策といたしますか、計画を作って進めていくのかというところをしっかりと明確化していく必要があるのではと。それがひいては、景色、景観につながっていきますし、またウォーターシャトルに乗っていただいた方も、そこからの景色として楽しんでいただけるようなものにつながっていくのではないかと考えています。

(中東委員)

私権があることと何でも自由にできることは同じではないので、制約をかけるべきところは、ぜひかけていただきたいと思います。ちなみに今、萬代橋周辺地域に高さ制限はかかっているのですか。

(まちづくり推進課：中山)

一応、かかっています。50メートルです。

(中東委員)

結構高いですね。

(大川会長)

多分、ちまたではいろいろな意見が、特に研究者のレベルでは、少し規制が遅かったのではというような議論も聞こえるところではありますが、それは過去のことですから言っても始まりませんね。

他にいかがでしょうか。

本来、河川というのは、以前は利用することが基本的にはできませんでした。それを国もいろいろ考えて、有効利用するという視点も含めて、一種の規制緩和と言えいいのでしょうか。萬代橋を中心として、信濃川の周辺、それからミズベリングのようなやり方も可能になりましたし、大いに利用して、にぎわいや景観、いろいろな観点からうまく利用したらいいのではないかと思います。利用者も、ただ使えばいいということではなくて、きちんと選定しているはずですよ。どういう使い方をするのかということは申請に基づいて、これは新潟市が許可を出すのですか。あるいは国土交通省ですか。

(まちづくり推進課：中山)

事業についてでしょうか。まず、河川区域を民間の方が使えるようにするためには、区域指定というものが必要になっています。それについては、公共団体から国へ要望書をあげまして、指定を受けるという形になります。本来であれば、管理者である国と使いたいという事業者が話をして、契約等を結べば済む話なのですが、新潟市のミズベリングの場合は、一

括して新潟市が借り上げています。それをさらに又貸しという状況で民間の方に使っているという状況になっておりますので、基本的には責任があるのは新潟市になります。その中できちんと使い方の部分は判断して、一緒にやっているという状況です。

(大川会長)

そこへ出てくる事業者は、単なる儲ければいいという思想ではなくて、利益が出るのであれば、その利益をうまく還元してほしいというような考え方も当然入っているはずで、国が許可するにあたっては、確か法的にそうなっているはずですが。単に事業者がそこで商売をして儲ければいいということではなくて、儲けはきちんと還元するというやり方がそこに入っているはずですので、そういうものを大いに活用しながら、より良いもので、またきちんとした使い方をしてもらわないといけないわけですね。そういうところは大いに気を配りながら、より良いものに仕上げていってほしいです。同じ考え方は道路に入ってきていますから、今度は道路のところでも同じように道路をきれいにしながら、また同じように何かをするという考え方も今後はできますので、川だけに限らず、そういう考え方が今後、主流になるでしょうから、上手に活用してほしいと思います。

特段まとめてということではありませんが、とにかく新潟市をより良い状況に仕上げていってほしいということですので、そこを使ってくださる皆さんと大いに議論し、検討しながら、どうあるべきかということを見据えながら進捗させていってほしいということです。より良いものになると、またそれが観光の一つの目玉になって、外からの人たちが来てくだされば、それが本当にうまくいけば口コミでまた広がってということになりますし、もっと言えば、ここに住もうという人が出てきてくれれば、最高に良いことになるわけですね。ですから、ぜひこの種の目玉になる事業は大いに頑張ってくださいと思います。細かなことで各委員からいただいた意見、あるいはご質問はまとめませんが、そういう形で大いに頑張してほしいという形でまとめますので、よろしく願いいたします。

次は、新潟駅の拠点性向上ということでよろしいでしょうか。まちづくり推進課長、ありがとうございました。それでは、新潟駅の拠点性向上【事後評価】ということでございまして、都市政策部新潟駅周辺整備事務所長よりご説明をいただきます。

(新潟駅周辺整備事務所長)

配付させていただきました資料に基づきまして、ご説明申し上げます。

まず、今日の説明内容でございます。先日、現場をご覧いただけなかったものですから、はじめに新潟駅周辺整備事業の概要を説明させていただきます。その後に事後評価と事前評価を説明させていただきます。

まず、事業の目的でございます。ここにお示ししておりますように、日本海拠点都市にふ

さわしい都市機能の強化に向けまして、新潟駅周辺の整備を総合的に図るものであります。

続きまして、新潟駅周辺地区の役割と将来像でございます。まず、役割としましては、北東アジア交流の陸の玄関口、人と環境に優しい都市交通体系の主要ターミナル、水の都にいがたの都心軸の“要”ということが挙げられます。将来像としましては、国土形成の見地からということで、日本全体を見回しまして、太平洋側の軸と双壁をなします日本海国土軸の強化。それとその要に位置します新潟の拠点性の向上が期待されております。

次に、都心部においての役割と将来像です。在来線を高架することによりまして、都市の顔となります新潟駅を挟んだ都心軸が形成されます。それと同時に駅直下を路線バスが通行できるようになりますので、物理的に乗り換えの必要がなくなる基幹公共交通軸が形成されます。それによりまして、より利便性が高く、効率的なバス路線の構築が可能となります。

新潟駅周辺地区の課題です。市街地を鉄道、駅舎が分断しているということで、さまざまな課題が生じております。まず、踏切に目をやりますと、米山踏切、天神尾踏切と2か所ありますが、それぞれ1日あたり3時間、2.4時間の遮断時間がありまして、特に朝晩のラッシュ時につきましては混雑が生じており、また歩行空間も狭く、歩行者にとっても非常に危険な状態であるということが挙げられます。

次に、駅前広場、駅舎も含めてですが、県都新潟の駅前としては魅力的に欠けるといところが挙げられますし、またここを横断する場合には段差が多くありまして、高齢者、障害者にとっては非常に不便な状態であります。また、駅前のバスターミナルは、スイッチバック式でありまして、停車までに1台当たり約30秒くらいかかるということで、これについても非常に大きな時間やCO2、ガソリン等の無駄が生じるのかと思います。駅前広場につきましては、今、バスとタクシーが輻輳しておりますので、安全性の確保にも課題があります。

そういった課題を解決するために、私どもで大きく四つの事業を行っております。まずメインとなります連続立体交差事業です。これは約2.5キロの在来線の高架化、それとあわせまして、新幹線と在来線の同一ホーム、それと天神尾・米山踏切の除却となります。

幹線道路整備事業は、ここにお示ししている路線を含め、7本の都市計画道路の整備を進めております。

駅前広場整備事業です。概ね整備が終わりました南口広場と今後整備を行う万代広場。それを結びます高架下交通広場の整備を進めております。

その他の事業といたしまして、新潟駅南口再開発事業や白山駅周辺整備があり、どちらも現在、事業は完了しております。

次に、事業の位置関係でございます。赤着色が連続立体交差事業で、万代島ルート、栗の木バイパスから西跨線橋までが事業区間でございます。それとあわせまして、南口広場、万

代広場、それをつなぐ高架下交通広場も整備しております。それと今回の評価対象ではございませんが、幹線道路整備事業として、緑色に塗った路線を現在、整備を進めておりまして、駅南線と弁天線につきましては、整備が完了しております。駅東線は一部だけ事業中ですが、これにつきましては、当面の間は自転車と歩行者だけの通行ということで考えております。

これまでのあゆみです。平成 18 年度に連続立体交差事業は新潟県、道路整備と広場整備は新潟市が事業主体となり事業に着手しました。平成 19 年度に政令市へ移行し、現在はすべての事業を新潟市が実施しております。平成 21 年度には南口広場と再開発事業が完了しております。平成 26 年度に駅南線の延伸が完了しました。平成 27 年度には万代広場の部分整備が終わっております。

今後の予定でございます。平成 30 年度には、第一期高架駅開業としまして、越後線の高架化が完了し、踏切 2 か所が除却されます。また、新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが供用となります。開業時期としましては、平成 30 年度の第 1 四半期内の見込みで進めております。その後、平成 31 年度には新潟鳥屋野線の供用。平成 33 年度には新潟駅が全面開業になります。平成 34 年度には高架下交通広場、平成 35 年度には万代広場の供用を予定しております。

連続立体交差事業の概要でございます。整備前の新潟駅はホーム 4 面線路 7 線で、計画は 3 面 5 線に縮小して整備を進めております。スリム化した駅の代替機能としまして、白山駅を 1 面 1 線増やし、単線の越後線を新潟駅から信濃川鉄橋手前までの区間を複線化しております。将来的には白山発着の列車が増えてくると思います。

これが新潟駅の断面図です。ホームの高さは約 16 メートル、新幹線と同じ高さで整備しております。この理由は、高架橋の整備にあたり東跨線橋が支障となり、長期間、通行止めをしながらの工事はできないということで、跨線橋の撤去を回避するために上越して計画しました。そうしますと在来線はほぼ今の新幹線と同じ高さになりますので、同一ホームでの乗り換えができるようになっております。

こちらは駅部の断面図でございます。現在、5、6、7 番線を廃止して、赤着色箇所の高架 2、3、4、5 番線の工事を進めております。将来的には 1、2、3、4 番線を廃止しまして、高架 1 番線の工事を進めます。また、現在はここに示していませんが、8 番、9 番という仮ホームを作って運用をしております。

これが平成 18 年ごろ、工事着手時点の様子でございます。今、5、6、7 番線を廃止して、1、2、3、4 番線と、1 番線の奥にあります仮ホームの 8、9 番で運用しております。

これが現在の状況で、4 番線のホームが小さくなっておりますが、その脇で高架橋の工事をやっております。

工事を進めている高架駅内部の様子でございます。高架在来線ホームの上屋はアール形状で、ところどころ窓構造の屋根になっておりまして、自然光が入るといったことが一つの特徴です。現在、土木工事は完了しており、線路の敷設もほぼ終わっています。写真右側の計画5番線が、新幹線と在来線の同一乗り換えホームになります。

これが越後線側でございます。越後線側も概ね高架化工事が完了しており、既設の在来線を高架橋に移し替えましたら、地平部の線路は撤去する予定であります。

これが平成30年度に供用を予定しております新幹線・在来線同一ホーム乗り換えのイメージです。既存の新幹線11番線と新しい高架5番線ホームが同一ホームで乗り換えできるということになります。新幹線と在来線の間には分離柵を設け、2か所の乗り換え改札ができます。新幹線側は、安全確保ということでホームドアを設置しております。

これは同一乗り換えホームとなる高架5番線ホームの写真です。床のタイル貼りは完了し、エレベーターや階段の整備を進めています。

幹線道路整備事業です。これは評価対象外の事業ですが、若干説明させていただきます。現在、八千代橋から北越高校に抜ける新潟鳥屋野線という工事を集中的にやっております。平成30年度に越後線側の高架化が完了し、事業効果の早期発現を図るため、平成31年度早々の供用を目指して整備を進めております。なお、駅南線や弁天線は事業完了しております。

これが新潟鳥屋野線を北から南に望んだ写真でございます。鉄道横断部以外はすべて工事に着手しておりまして、完了した箇所もございます。計画は道路幅員30メートルの4車線道路で、歩道と自転車道を設ける計画です。

駅前広場整備事業です。高架化が完了すると、駅南北が公共交通で結ばれ、古町地区と万代地区、鳥屋野潟南部方面に向け都心軸が形成されまして、新たなにぎわいが創出されることが期待されます。

駅前広場整備事業のスケジュールでございますが、平成33年度に高架駅が全面開業し、高架化が完了すると、地平にある線路を撤去し、そこに高架下交通広場として、バスターミナルを整備する予定でございます。平成35年度には万代広場を完成させる予定であります。

これは現在の南口広場でございます。バスターミナルがありますが、将来的にはここを通り抜けできるようになり、高架下交通広場の一部となります。現在は、南口広場に新潟空港行きのリムジンバスがございますが、将来的には万代広場の方に通り抜けできますので、若干の時間短縮が期待されております。

これは現在の南口広場のイベントの状況でございます。花絵プロジェクトやキャンドルガーデン、光のページェントは毎年やっております。昨年度はAKBの総選挙がありまして、南

口広場で選挙運動をやっておりました。

これが高架下交通広場でございます。将来的には、高架駅は2階に改札口ができますので、駅を降りましたら、昇降施設で下りていただいて、すぐバスに乗り換えることができます。歩行者につきましても、高架下交通広場は24時間通行可能ですので、新たな人の流れが生まれ、今までのように上がったり下がったりせずに、駅南北を平面的に行き来できるようになります。今の万代シティのバスセンターをまっすぐにして、少し大きくしたようなイメージになります。

これは高架下交通広場を万代広場側から南口広場を見たようなパースでございます。4車線の走行路を整備し、バスが安全に運行できるような形になっています。

これは将来の万代広場のイメージでございます。現在、黄色く着色したところにJRの支社ビルが建っております。将来的には、この支社ビルを移転しまして、その部分につきましても、万代広場を拡張して整備する予定でございます。万代広場の計画につきましては、15年前に公開コンペで決めた構想がございますが、時間もたつたということで、現在、有識者の皆様から検討委員会に参加いただきまして、見直しをやっているところでございます。

万代広場は、平成27年度のBRT運用にあわせまして、部分整備を行いました。BRTの乗車場を整備し、広場内に入れる車両を路線バスとタクシーのみに限定させていただいたことで安全性が増しております。タクシー待機場につきましても、別の場所に第2タクシープールを設けまして、以前よりは半分くらいに縮小しております。

以上が、新潟駅周辺整備事業の概要でございました。

これから、事後評価と事前評価をご説明させていただきます。

「新潟駅の拠点性向上」ということで、対象事業は赤く着色しました新潟駅付近の連続立体交差事業と高架下交通広場、万代広場でございます。南口広場は整備が完了しておりますので、今回の対象事業にしておりません。

新潟駅周辺整備の事業期間は、15年以上に及びますが、社会資本総合整備計画の期間はおおむね3年から5年とされておりますので、現計画は平成25年度から平成29年度の5か年間です。事業費として約380億円、成果目標は新潟駅にアクセスする歩行者数及び自転車交通量。市政世論調査における関係評価項目の回答割合とさせていただきます。

事前評価につきましても、計画名称「(仮称)新潟駅の拠点性向上」。計画期間は平成30年度から平成34年度の5か年。事業費は約320億円。成果目標は、新潟駅の公共交通利用者数と、踏切自動車交通遮断量となっております。対象事業は、事後評価も事前評価も同様に連続立体交差事業と広場整備事業でございます。

これが現計画と次期計画の関係を時系列で示させていただいた表です。現計画は平成25

年度から平成 29 年度で、計画期間内に大きな出来事はございませんでした。ただし、次期計画につきましては、第一期高架駅開業が平成 30 年度、高架駅全面開業が平成 33 年度、平成 34 年度には高架下交通広場が供用するという事で、大きな事業成果が上がるイベントが多くあります。

これが現計画でございます。先ほども説明しました内容とほぼ同じでございます。計画の目標としましては、「鉄道で分断されている南北市街地の一体的利用を促進する。」、「公共交通の充実により、交通の円滑化を図り、交流・連携を強化する。」、「都市基盤整備を行い、都市機能を強化することで、新潟駅の拠点性向上を図る。」という事でございます。

それらの目標の実現状況を評価するために設定した指標が、新潟駅にアクセスする歩行者数及び自転車交通量でございます。計画当初が 1 日当たり 61,715 人に対しまして、目標を 62,000 人としました。

市政世論調査の関係評価項目の回答割合につきましては、当初は 7.7 パーセントに対して、目標を 8 パーセントにしました。

先ほどもご説明しましたように現計画の期間におきましては、あまり大きな成果がある出来事がないということで、ともに現状維持ということで目標を設定させていただきました。

指標の達成状況でございます。まず、新潟駅にアクセスする歩行者・自転車の交通量でございます。目標値が 1 日当たり 62,000 人に対しまして、実績値は 76,517 人と大幅に伸びております。自転車に関しましては、事前にご質問がありまして、南口の方は歩行者と自転車を分けてカウントしておりましたが、万代の方はこの辺りが放置自転車禁止区域で、自転車の通行があまりないということで分けてカウントしていなかったため、歩行者と自転車の内訳はございません。南口につきましては、やはり自転車も相当数ありまして、伸びも歩行者と同程度でした。

次に、市政世論調査における指標でございます。この指標は少し分かりにくいのですが、市が毎年行っている市政世論調査におきまして、市の施策のうち「中央区としてよくなっているものは。」の設問に対しまして、選択形式 33 個の回答のうち、新潟駅周辺に関すると思われる「まちなかの活性化」、「公共交通の充実」、「道路の整備」の三つのいずれかを選んだ回答の割合でございます。これは、新潟駅周辺整備事業への関心や満足度を指標化するため、現計画策定時に設定したものです。最新の世論調査の集計結果により、目標を 0.7 パーセント上回る達成状況でした。

目標が達成できた要因でございます。ここにお示ししておりますように、新潟駅の周辺の人口が伸びております。また、従業者数も伸びております。新潟駅周辺整備事業が本格化し、民間企業の動きも少し活発になってきていて、駅周辺のマンション建設などが進んでいます。

このグラフは新潟駅から 800 メートルの圏域の中の調査でございますが、周辺人口や従業員数は伸びており、私どもの事業と民間事業の相乗効果によるものと判断しております。

これが駅周辺で起きた開発等の出来事でございます。平成 25 年にラブラ 2 がオープンし、その後に NGT の専用劇場ができました。平成 27 年 9 月に BRT の運行が開始されたことも大きな要因です。駅南側の上から三つは計画期間外ですが、平成 25 年 4 月には CoCoLo の西館がオープンしまして、ホテルメッツもできております。

成果目標が達成できた要因を時間的に追ったもので、これは計画期間外のものであります。

次に、計画期間内で申し上げますと、平成 25 年度にホテルメッツ、ラブラ 2 オープン、平成 27 年度には BRT が運行を開始し、NGT 専用劇場、ヨドバシマルチメディアがオープンしました。平成 28 年度は日本こども福祉専門学校など、周辺で開発が進んでおります。

これは新潟駅周辺におけるマンションの建設やオフィスの建て替えなど、私どもが調査したものをまとめた図面でございます。青色がすでに終わったところで、赤色が建設中の箇所です。現在はマルタケビルの建て替えや、笹出線沿いのマンション建設、東跨線橋のマンション建設が進んでいます。このような状況からも、新潟駅周辺整備により民間投資が誘発され、目標が達成できた要因の一つになったと考えております。

今後の方針でございます。平成 30 年度には踏切の除却によりまして、自動車や歩行者の安全性や利便性などを確保します。また、新幹線と在来線の同一乗り換えホーム供用により、秋田・山形方面との連携による日本海国土軸の強化を図ります。平成 33 年度に高架駅全面開業、その後に公共高架下交通広場の整備を進めることにより、交通結節機能の強化と基幹公共交通軸の形成を図ります。そして、新潟駅の拠点化とにぎわいを創出するため、平成 35 年度の完成を目指して万代広場の整備を進めます。

次に、事前評価でございます。改めまして、新潟駅周辺整備のスケジュールをお示しします。平成 21 年度に南口広場が完成し、来年度早々には高架駅第一期開業により、踏切除却と新幹線・在来線同一ホーム乗り換えが実現します。平成 33 年度は高架駅全面開業、その後、平成 34 年度に高架下交通広場、平成 35 年度に万代広場の完成を目標に事業を進めていきます。

次期計画の名称は、「(仮称)新潟駅の拠点性向上」で同じでございます。計画期間は平成 30 年度から平成 34 年度まで、総事業費 320 億円で、計画の目標も現計画と同じでございます。

計画の成果目標としましては、公共交通利用者数として、新潟駅における鉄道とバスの 1 日当たりの平均乗車数でございます。今現在が 1 日当たり 100,984 人ございますが、それを 103,600 人に増加させるという目標を掲げております。

もう一つが、踏切自動車交通遮断量でございます。これは天神尾踏切と米山踏切における1日当たりの自動車交通量に踏切遮断時間を乗じた値でございます。今現在、二つの踏切を合わせまして、36,572台でございますが、将来的にはゼロになります

公共交通の利用者数でございます。新潟駅の鉄道とバス1日乗客数の内訳でございますが、鉄道については、現状維持ということで設定させていただきました。バスにつきましては、1日当たり、現況26,294人から28,900人に、1割増加させることを目標として設定させていただきました。

鉄道利用者数については平成17年から平成28年まで、ほぼ74,000人前後を行き来していきまして、あまり変わっておりません。JRに聴き取りしましたら、新潟駅の通勤圏内では、なかなか人口が伸びておらず、減少が続いているということで、JRとしても、増加の目標を立てにくいそうで、鉄道としましては現状維持ということで設定させていただきました。

ただし、バス利用者につきましては、BRT開業後、1年間で新潟駅のバス利用者は6パーセント増加したということもございまして、高架下交通広場の供用によりバスの乗り換えが便利になり、バス利用者の利便性が高まるバス空間が完成します。また、市は新潟交通と公設民営の方式でバス事業を進めており、多少なり新潟交通と関わるができる立場にありますので、他の施策もあわせまして、この5年間で新潟駅におけるバス利用者数を10パーセント増加させたいという考えでおります。

次に、踏切自動車交通遮断量でございます。これは先ほどご説明しました踏切の交通遮断量をゼロにするということで、当然だと思われませんが、越後線が高架化され、米山・天神尾踏切の遮断機がなくなります。そこで目標が達成するのは当然ですが、周辺住民にとっては、これが一番早く実感できる事業効果です。また国も、こういった整備効果を全国的に目標として挙げておりますので、私どもとしましては、次期整備計画にこの指標を設定させていただきました。

踏切交通遮断量というのは分かりにくいので、費用対効果ではありませんが、踏切における損失額に換算してみました。12時間当たりのデータですが、平成28年時点の年間損失額は、米山踏切で約5,286万円、天神尾踏切で約4,448万円で、踏切遮断、一時停止による損失は二つ合わせて約9,734万円ということで、年間約1億円弱の損失が解消されます。

最後です。長い期間かけまして、また多大なお金を使いましてこうした整備をやっております。地域の方、市民の方、県民の方へのPRが大事だと思っております。毎年、いろいろPRをやっております。今年は、新潟駅連絡通路や萬代橋誕生祭、けんせつフェアで事業PRを行っており、この1月にはNEXT21の1階でもやる予定でおります。また、11月26日は市民見学会を予定しております。こういった形で、市民の方に理解をいただいて、新潟

駅を使ってもらうためのPR活動をやっております。

あわせて、新幹線と在来線の同一乗り換えホームの供用により、山形地区の方、庄内地区の方は非常に利便性が高まると思います。利用促進やPRについては、山形や秋田に働きかけて、一緒にやっていきたいと考えております。

以上で、説明を終了させていただきます。よろしくお願いいたします。

(大川会長)

ありがとうございました。それでは、評価に入りたいと思います。事業の進捗状況や事業効果の発現状況、評価指標の最終目標値の実現状況、今後の方針、その他全般につきまして、ご質問やご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

(中東委員)

事前のほうでもいいですか。

先ほどおっしゃっていましたが、あえてもう一度聞きたいと思います。平成29年度以降の事前評価の中に指標が二つありましたが、その下の方についてです。この指標はあくまで事業の結果としてそうなるのは当然です。例えば南北の一体的利用というものを数字で表したいときに、なかなか難しいところがありますが、例えば新潟鳥屋野線が開通することによる交通量を利用するほうが、事業の評価としてふさわしいとは思いますが。

(新潟駅周辺整備事業所長)

ごもっともなご意見で、計画期間内に新潟鳥屋野線が供用しますので、1日当たりの交通量というものも指標になるかと思えます。現在の交通量はこれで、新潟鳥屋野線と踏切除却したことにより、これだけ伸びましたという指標も適切かと思えましたので、少し検討させていただきます。

(中東委員)

あとはもう一つ、ここができると周辺道路の渋滞が緩和するとか、副次的なものもあろうかと。

(新潟駅周辺整備事業所長)

新潟鳥屋野線だけではなく、ある程度、笹出線の整備が進んだ場合の渋滞に対する費用対効果というものを私どもは算出しているのですが、計画期間内に笹出線の整備が完了しないものですから、新規計画の指標として採用しませんでした。

(中東委員)

新潟鳥屋野線の交通量を用いるのがよいかもかもしれません。難しいことは分かりますので。

(小田委員)

結局、それを作ることによって車の流れがどう変化していくのかということを予想されて

いらっしゃるのでしょうか。全体像としてどう変化していくと考えていらっしゃるのかというビジョンをお持ちなのかをお聞かせいただければと思います。

(新潟駅周辺整備事業所長)

一番は新潟鳥屋野線ができることによりまして、米山・天神尾踏切周辺の道路を走行する車が相当減ると考えています。現在は、生活道路に相当車が集まっていますので、新潟鳥屋野線の供用により、多くの方がこちらを利用していただけたと考えています。一番はやはり計画された道路がある程度できたときの交通シミュレーションをかけておりますが、新潟鳥屋野線単独ではあまり減らないというのが今の状態です。

(小田委員)

そうであれば、全体ができたときのシミュレーションでは、相当やはり渋滞緩和も含めてされるという形でも結果が出ていることですか。

(新潟駅周辺整備事業所長)

計画道路全体の整備が完了した時点でのシミュレーションは実施しています。

(中東委員)

あくまでこの5年の事業では、ということですね。

(新潟駅周辺整備事業所長)

5年の計画期間内に整備が完了する道路は新潟鳥屋野線だけです。

(大川会長)

交通がスムーズになって利便性が上がりましたと、それはそうなのですが、その表現だけだと何か物足りないのです。交通の利便性が上がる、あるいはその線を挟んだ北側と南側が非常にスムーズになることが、特に新潟駅周辺、それから近郊部も含めて活発化するとか、あるいはまち全体の魅力がアップするとか、そういう切り口で仕掛けを考えるとということが、すごく大事だと思います。便利になったねではなくて、それが一つの起爆剤になって、すごく新潟のまちは変わったよねというような、新潟市民が外に向かって胸を張れるような事象というのではないのかと。私自身が何かと言われると答えようがありませんが、便利になったというそれだけだと寂しいと思います。ですから、新潟市全体のイメージがすごく上がったとか、何かそういう切り口がないのかと。みんなで大いに考える、あるいは仕掛けづくりをやるとか。

(新潟駅周辺整備事業所長)

計画期間内で申し上げますと、やはり基幹公共交通軸ができるというのは、非常に大きな魅力だと思います。

(大川会長)

とても大きいです。

(新潟駅周辺整備事業所長)

新潟駅で乗り換えなしに古町地区から鳥屋野潟南部方面へ行けるということもありますし、新潟交通の運行計画にもよりますが、新潟駅から鳥屋野潟南部、古町、万代地区を循環するバス路線ができる可能性もあります。駅直下にバスの乗降所を整備しますので、雨風に当たることなく鉄道とバスの乗り換えができるようになり、利用者にとっては非常に便利になるかと思います。現在、バスの利用者数は若干伸びておりますが、将来的には分かりません。新潟駅を中心とした便利な公共交通体系を作りまして、皆様にどんどん利用していただき、持続可能な公共交通の構築を目指します。

(中東委員)

ちょうどバスの話になりましたので、スライドだと 48 枚目になりますが、1 点確認があります。BRT 開業後の 1 年間でのバス利用者におけるバス利用者というのは、新潟駅のバス利用者でよろしいですね。

(新潟駅周辺整備事業所長)

そうです。万代口と南口です。

(中東委員)

三つ目の協働体制でかなり意見を言えるようになったとおっしゃっていましたが、どの程度、意見を言えるようになったのでしょうか。

(新潟駅周辺整備事業所長)

公設民営方式のバス事業ですので、バス路線の再編に対して、市も主体的にかかわることができますが、最終的にはバス事業者の判断になります。ただし、市はバス事業者と協定を結んでおりまして、協定期間中の 5 年間は一定の走行距離が確保されていますので、バスダイヤの変更については、市も協議することができます。そういったところでかなり関わることができるということです。

(中東委員)

それに関連して、新潟市の新潟駅周辺整備事業と直接関係ないかもしれませんが、先ほどで言うと、バスに関与できるのであればというところでのコメントです。先ほどちょうど萬代橋周辺の話でもありましたが、バスが循環ができるのはいいという話がありますが、私個人としては長すぎると思っています。先ほど、鳥屋野潟を。

(新潟駅周辺整備事業所長)

基幹公共交通軸ですね。

(中東委員)

私はあまりに長すぎるという印象を持っていて、もし観光客の視点でみたら、もう少し狭い範囲を循環するほうがよいと思います。

(新潟駅周辺整備事業所長)

新潟鳥屋野線とか。

(中東委員)

そうです。県庁までは行き過ぎであるような気もしています。もっと近いところできると回れば、そこが我がまちの中心だということをうたえると思います。私がこれに乗るかと言われたら、長すぎて乗らないと思います。

(山賀委員)

観光循環バスは回っていますけれどもね。

(中東委員)

もっと小回りで循環していただくと、先ほどの萬代橋の事業においても、新潟駅の開発事業の効果がより出ると思いますので、ぜひご検討をお願いします。

(新潟駅周辺整備事業所長)

もっと小規模にということですね。

(中東委員)

それから、この事業に直接的に関係のないところで言うと、拠点性という言葉が使われていますが、これは将来的に新潟市が新潟駅と万代地区と古町地区をどうするのかという話が根本的な問題としてあるように思います。この委員会での話ではなく、別の委員会での話だとは思いますが。今、新潟駅周辺の経済状況が非常にいいのは、多分、古町周辺地域を吸い上げた結果という側面もあって、地価の差のひっくり返し方から見ても、そのようになっていることは大体、創造ができます。今、萬代橋周辺地域を含めて、それぞれの地域で事業をやっていますが、それらをトータルとしてどのようにみていくかは重要だと思います。特に、それぞれの地域が全て発展するということはあり得ないので、極めて悪い例ですが、全体として古町地域を他の地域に比べて相対的に切り捨てていくようにするといった、10年、20年くらいのスパンで新潟市全体をどうしていくつもりなのかをぜひお考えいただきたいと思っています。もちろんすべてが発展するという事は非常にいいことなのですが、特に今回評価対象となった事業はたまたま近い地域のものだったので、あえてここで言うのですが、ここでの拠点化といったときの拠点とは、新潟市の拠点という意味なのかは将来的に考えていただきたいと思っています。

(新潟駅周辺整備事業所長)

今おっしゃった古町地区から万代地区を経由して新潟駅へというのは、県とも検討してお

りまして、県知事、市長を入れた県と市の調整会議の議題の一つです。県知事の言葉を申し上げますと、市の発展なくして県の発展はないという考えをお持ちですので、そういったことで県とも連携しながら、古町地区から新潟駅までのあり方を検討しているところでございます。拠点性というのは、市だけではなくて、県内における拠点性はもちろん、新潟が日本海国土軸の要ということで、いざ何か関東方面に大震災や災害があった場合には、東日本大震災と同じように新潟が拠点となって働いていくということで、日本全体を見ての拠点という意味も含めております。

(大川会長)

多分、中東先生もそうだと思いますが、国土軸という意味合いを含む拠点ということを行っているのなら、高架にしたくらいではだめだと思います。もっと上位のところで、空港の問題や、田舎の問題まで全部含めてどうするのだという、その先を見て手を打つということが大事なことではないかと。そうすると私は新潟市がもっと色々と先頭に立ってやるべきだと思います。そうしないと新潟地域の拠点です程度で終わってしまうのではないかという気がしてならないのです。

確かに新潟駅周辺高架というものをキーワードにすれば、非常に色々な意味で大きな効果が出てくるだろうということはよく分かります。間違いなく、もっと言えば、遅いなということがあるのです。北陸新幹線の沿線の県都を見ますと、具体的にいえば、長野、富山、金沢など、後でできた新幹線のところのほうが、現時点では立派ではないかと思えます。先にできた新潟は一体何をやっていたのだという切り口でものを言うと、辛口の言い様になりますが、遅きに失した気はします。しかし、後追いだからこそ仕上げた段階で非常にいいものになっていてそれが新潟のインパクトになって、いろいろな意味で活性化するということがなければ意味がないし、そのために市として何を仕掛けるのかということところです。仕掛けるというのは、要するに将来構想を持ちながら、高架にするのは JR の仕事なのでしょうが、それを新潟としていかにうまく、それを引き金にしてまちの発展にどうつなげるか、仕掛けを立案し実行に移していくのが新潟市の仕事だと認識しています。ぜひ色々な、大風呂敷で一向に構わないので、それくらいの意識でやっていただきたいと思えます。

(山賀委員)

戻すようですが、私も事業内容を見たときに、周辺の道路を含めての交通の利便性を高めるということが大きいので、拠点という意味合いと少しずれそうという気はしていました。ただ、新潟駅周辺整備事業自体が全体としては拠点性を向上させようというものなので、それは致し方ないとも思っていました。そういう意味でいうと、今の事業年度の前に行った南口広場の整備で、その過程の中でいろいろな市民団体が生まれるとともに、JR も含め広場

を利用した様々な取組みや活動がおこなわれているので、そうしたことも拠点としての意義ではないかと思います。ですので、今後の整備が進む中でも、そういった場の利用といったものも含めてもいいのではないかと思います。

(新潟駅周辺整備事業所長)

南口広場はイベント等でかなり利用してもらっております。万代口も若干広場はありますが、本格的に使ってもらっておりません。万代広場の利用については JR とも協議しております。将来的には今の倍近い面積の大きな広場ができますので、使っていただくことに意義があります。そういったことで、まずは今年度、万代広場の基本的な構想について検討委員会で有識者の方から意見をいただき、来年度、基本設計、詳細設計を固めていきます。その際にも市民の方からのご意見をいただき、周辺の商店街の方にお声がけして、広場の管理や運営体制を確立できればと考えております。また、JR も以前よりそういったことに関しては積極的になってきておりますので、一緒に取り組んでいきたいと思っております。

(山賀委員)

もう一ついいですか。事後評価の市政世論調査における回答割合が現況値 7.7 で、目標値 8.0、実績は 8.7 でした。現況値より 1 パーセント上がっているとみましたが、実数を見るとあまり変わらない数字です。その辺のご認識というか、分析はいかがでしょうか。

(新潟駅周辺整備事業所長)

現計画の策定時、まだ計画期間内に目立った成果をあげることはできないということで、相当苦勞してこの指標を設定したという経緯があります。本当にこの指標が新潟駅周辺整備に対する事業効果を直接的に表しているかということは、疑問がつくところもございましたので、次期計画からは外させていただきました。

(中東委員)

この指標というのは、国が交付金を出すためには作らなければいけないというところがあるのですが、これは本当に大規模で、十何年かかる事業だと指標を作り出すのはなかなか無理ですよ。それでも作らなければいけないですよ。

(新潟駅周辺整備事業所長)

計画期間は概ね 5 年間の中で、その期間内の事業効果を表現する必要があります。

(行政経営課長)

定量的な計測をして、事業効果を評価してと。

(中東委員)

指標が 1 個だけだと厳しいのでしょうか。無理やり 2 個、3 個くらい作っているところもありそうなものですが。

(新潟駅周辺整備事業所長)

決まりはありませんが、複数設定している整備計画がほとんどです。

(中東委員)

大体、マジックナンバー3と言うように、三つくらいあったほうがよいとは思いますが。

(行政経営課長)

やはりきついのですよね。数字に表して、しかも長いプロジェクトをその5年間だけで発現状況の評価するというのは結構難しい話なので、割とこの委員会の中でも、この指標の立て方についてのご意見はたくさん出るのですが難しいところですね。先ほどの事前評価のところでも、踏切がなくなるのにゼロでいいのですかというような話が出たり、踏切遮断量がゼロでいいのですかというような話になったり、なかなか難しい話なのだろうと思うのです。

この前の時点では、確か事前評価はなかったのですよね。今の計画の時点でも制度上なかったもので、こういった指標に対するご意見とか意見交換の場もなく、事後評価のみだったのですが、やはり中東先生がご指摘されるように難しいですね。

(中東委員)

この点は、国土交通省にもっとアピールするべきでしょうけれども。

(行政経営課長)

この委員会の意見では、こういった定量的な評価のほかに、もう少し定性的な部分でも、色々な効果が出ているはずだからという話なども言ってくださったりすることもあったのですが、こうやって率や量という評価は指標を探してくるのが難しいということですね。

(中東委員)

そうは言っても説明責任もありますからね。

(大川会長)

なかなか辛いところですね。

(菊野委員)

事前評価の指標のお話がいろいろ出ていますが、公共交通のバスの利用者の指標ですが、10パーセント増加を目指すというところで、やはり三つ目のぼちの市がバス交通にかかわることができるという1行がすごく気にかかっている、これをこのように掲載していいのだろうかと思いました。BRTの委員もしている関係もありまして、1年間で6パーセント増加とありますが、この辺もその年のいろいろな事象によって数値が前後しているところですので、10パーセントの増加ということだけをまるです市のほうが事業者に威圧的にはありませんが、そのような印象を受け取るので、この三つ目のぼちは不要なのではないかと。10パーセントという数字ももう少しきちんとした根拠を持ったうえで示しておかないと、1年で6

パーセント増加したからというのは、少し安易ではないかというような印象を受けました。

また、別の指標で、医療と防災の面で万代地区と駅南地区の行き来ができるようになるということで、例えば古町エリアで救急車が搬送するときに、市民病院へ行く時間が短縮されるのですとか、地震が発生したときにこの線があることによって、市民の安全が確保されるのでしょうか、そういった防災、医療、市民の安全安心な暮らしという面で、わずかな指標かもしれませんが市民にとっては現実的な話なのではないかと感じます。

(新潟駅周辺整備事業所長)

今おっしゃった指標については昨年度に検討して、防災関係については、新潟鳥屋野線の供用により、消防署下所出張所から 5 分間の到達圏域が 12 パーセント拡大することです。しかし実際は図面で見るとあまり広がっておらず、インパクトに欠けるものでしたので、指標としては採用しませんでした。

また、歩行者が増加することで医療費削減の効果もございますが、こちらもインパクトに欠ける数値でした。

そこで、持続可能な公共交通を目指すという市の大きな目標がありますので、公共交通利用者数、バス利用者数の増加を次期計画の指標として採用しました。目標値 10 パーセント増の設定は非常に悩みまして、ただ、これまでの実績を踏まえつつ、基幹公共交通軸が形成されると、相当な方が新潟駅に来られると予想されます。また、平成 34 年度に高架下交通広場が整備され、駅周辺に散らばっているバス停もみんな集まり、乗り換えが便利になることで、10 パーセント増の目標は過大な数字ではないと思ひまして、設定させていただきました。

(山賀委員)

高架下の交通広場が完成して、つながるのは平成 34 年があくまでも予定ということですよ。この事業自体が平成 34 年末なので、本当に効果が出るのはその後であり、つながったことによって出る効果の評価は、この時点でまだ設定できないとお考えですか。

(新潟駅周辺整備事業所長)

次期計画期間の最終年度となる平成 34 年度末までの供用を目指して、高架下交通広場の整備を進めます。

(山賀委員)

工事が遅れるかもしれないということもありますよね。

(新潟駅周辺整備事業所長)

予算の状況によっては遅れる可能性もございます。

(山賀委員)

恐らく、つながると様々な面でその効果が出てくるというか分かる気がしています。今ほど菊野委員からも防災面のお話がありましたが、ここを交通の拠点と考えた場合、空港や佐渡汽船など他の交通機関との連携の効果、バスのターミナルであれば駅での滞在時間やそこでお金を落とすような効果も出てくるかもしれない、指標になり得るのではないかと思います。ただし、平成 34 年でぎりぎりなので、それを取り入れていいものかどうか。

(新潟駅周辺整備事業所長)

平成 34 年度までに整備が完了するかどうかというところですが、用地買収もほぼ終わっていますので、国の予算配分によるところが大きいと考えています。

また、滞在時間などを指標に使う場合は、新しい駅舎の店舗計画によるところが大きく、現在、JR で検討中のため、目標値を設定することが難しいです。いなほの乗り換え時間なども同様に、JR 関係の指標は採用しにくいというのが実情です。

(大川会長)

平成 34 年という設定のところで、予定どおり進行しているかどうかはともかくとして、一応進捗するのだという前提でしか書きようがないので。

(新潟駅周辺整備事業所長)

パンフレットや、ホームページにも高架下交通広場の供用は平成 34 年度目標と公表しておりますので、公共交通利用者数の増加を指標とさせていただきました。

踏切交通遮断量の指標については再検討させていただきます。

(大川会長)

よろしいですか。利便性が良くなるのは当然なので、それを何につなげるか、あるいはそこにプラスして何かするともっとすごいことになるという、他の都市の事例もあるでしょうから、そういうリサーチも含めて、その辺を大いに考えていただきたいと思います。それを今、的確に言えれば一番いいのですが、残念ながらどうすべきかというところは言えないのですが、ぜひそこで知恵を使ってください。

どの指標を取るといいのかというのは、あまりそういうところに知恵を使わないで、何をしたらいいのだろうというところに知恵を使っていたいただきたいと思います。

他に何かありますか。よろしいですか。

では、今言ったことがこの件についてのまとめだということにさせていただきます。とにかく良いものになって、新潟市、あるいはこの中心部から周りに波及していくということに大いに頑張っていたいただきたいと思います。現時点では一番大きな事業ですから、その辺で大いに知恵を絞っていただきたいというお願いを申し上げて、締めくくりということにさせていただきます。

それでは、予定の時間も過ぎているようです。以上で議事案件を終了したということにさせていただきますして、事務局にお返しいたします。

(司 会)

長時間にわたりまして、たくさんのご議論、大変ありがとうございました。

本日、皆様からいただきましたご意見、この後、事業所管課におきまして、評価結果や今後の対応方針案の見直しに反映させてまいりたいと思います。

なお、本日の議事録及び頂いた意見につきましては、後日、各委員あてにメールで送付をさせていただきます、ご確認のうえ、修正等がございましたら事務局までご連絡をいただきたいと思ひます。また、メールでのやり取りになりますが、よろしくお願ひいたします。

それから、来週の月曜日、11月20日に第2回目の委員会を予定しております。評価対象が事後評価2件、再評価対象事業が1件という合計3件につきましてご意見をいただきたいと存じます。皆様には、お忙しいところ大変恐れ入りますが、またひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で、本日の会議を終了いたします。大変ありがとうございました。