

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
1	動画	新潟らしさ	・新潟らしさが感じられないため、金沢駅の巨大モニュメントや、福井駅の恐竜のようなモニュメントを設置し、もっと新潟らしさを表現すべき。中にも入れる北前船を、水に浮かべたような展示がよい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
2		新潟らしさ	・新潟は緑が多い地方都市で恵まれた環境にいる。夜間のLED色、建物が全体的に、県外に出ていた方が、通勤/通学されている方が「新潟駅」に帰ってきた、「新潟駅」に着いたと思われる、感じられる要素が残念ながら少ないと感じた。新潟の『鮮やかな夕陽の美しさ』『青空の美しさ』また、「虹色、チューリップの花」などがイメージできる色、形の物があつたら良いのではないか。	LEDについては、色彩や配置とその活用方法などについて今後詳細に検討することとしています。 新潟らしさを表現する色についても、今後検討していきます。 なお、新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
	5	交通	・万代広場整備計画の基本コンセプトについて、『人、交通、自然が気持ちよく循環する「都市の庭」』とあるが、新潟駅を高架化したにも関わらず万代広場と南口広場を自家用車で移動できない、循環できない計画となったのは何故か。	高架下は当初の計画時から、駅直下のバスターミナルとして計画しており、自家用車の通行を見込んでおりません。駅前広場は毎日大勢の人が利用する重要な交通結節点であり、人と公共交通が安全に共存できる空間である必要があります。駅直下を一般車両通行可能にした場合、通過交通を含む相当数の車両流入が予想され、駅や駅前広場利用者にとっての安全性、利便性の低下が懸念されることから、一般車両については、駅周辺の幹線道路に誘導することで、広場と道路の適切な役割分担を図り、円滑な交通処理を行うものとしています。	無
3	3	他	・整備計画書3Pに掲載の平成13年～16年度実施のワークショップ当時の計画では、平成30年に本事業は全て完了する話で非常に楽しみにしていたが、平成32年(令和2年)になっても具体的な成果物として鳥屋野線しか開通しておらず非常に残念である。この5～7年の遅れは非常に大きいと認識しているがどうか。	当初計画からの遅れは、用地買収に時間を要したこと、連続立体交差事業における安全確保の徹底、現場条件への対応などに起因するものです。今後は出来るだけ早期に事業効果を発現できるよう整備を進めていきます。	無
		他	・「駅南口広場」の一般車両降車場の渋滞問題について、降車専用として計画し、整備したにも関わらず、乗車待ちをする車が多く後を絶たない。既に設置の立て看板だけでは不十分である。特にお盆やゴールデンウィークや年末年始など帰省シーズンには、乗車降車を目的とした一般車両の列はげやき通りを超え、笹出線も超え交差交通や通過交通に大きな影響を与えて渋滞の要因を作っている。更にげやき通では、納入業者や送迎待機車両が日常的に駐停車をしていることから車両通行車線をまともに走行することができない。この状態が10年以上も放置されているが問題認識はあるか。自動車社会から公共交通への転換について戦略的で積極的な指針や計画はないのか。	南口広場の一般車両降車場については送迎車の長時間待機により渋滞が発生し、タクシーの乗降へも影響が出ていることなど、市としても課題を認識しております。 万代広場については、自家用車とタクシーの動線分離により課題解決を図ります。 南口広場についても、今後、抜本的な解決策の検討を進めます。 また、ご指摘のとおり、自家用車は市民にとって欠かせないものですが、「にいがた都市交通戦略プラン」で計画しておりますように、市民の皆様と協働で、過度な自家用車への依存を減少させ、公共交通の利用を促進する取り組みを進めていきます。	無
4	12	環境	・『「わかりやすさ・使いやすさ」も重要である』(p.12)と書かれているものの、p.15やp.16の図で示されている歩行者用の上屋の配置は、新潟県の年間降水日数が多いにもかかわらず、降雨時や積雪時への対応が不十分であり、利用者にとって使いやすいとは思えない。計画案で示された狭い上屋では、雨雪の日(特に風の強い降雪時)に傘をささずに濡れずに歩くことができない。実際に、南口のバス乗り場に設置された上屋は、デザイン性を重視しすぎたためか、風の強い日にはほとんど機能していないので、その失敗を繰り返さないでほしい。また、狭い幅の上屋に通行客が集中すれば、密集状態が生まれ、新型コロナ感染予防という点で望ましくない状況を作り出すことになる。上屋の幅や配置を根本的に見直し、例えば金沢駅東広場大屋根のように広場全体を大きな屋根で覆い、歩行者が風雨にさらされず自由に歩けるようにしてほしい。	南口広場の上屋については、幅2.5m、高さ3.2mの乗降及び待合空間を形成しております。風の強い日には雨や雪の吹込みが激しく、上屋の下でも傘をささなければいけない状況は市としても問題を認識しております。 万代広場については、この問題を教訓に、南口広場よりも幅の広い上屋を低い位置に設置するとともに、防風板の整備を計画し、雨や雪にぬれず、まちへと歩き出せる快適な歩行空間の確保を図っていきます。 なお、広場全体を屋根で覆うことは、開放感やコスト等の面から難しいと考えております。 新型コロナウイルス感染拡大防止のための新しい生活様式への対応については、どこまで考慮した計画とすべきかも含め、今後、検討していきます。	無
	18	ライトアップ	・夜間の上屋のライトアップについて、冬季の積雪時はどうするのか。雪が溶けるまでの間、ライトアップは中止され、ペDESTリアンデッキから見下ろすものは、屋根の上に残る汚れた雪なのではないか。ライトアップで映し出されるものが新潟らしさを演出しているかどうかについても疑問に思う。仮に将来的にプロジェクションマッピングを試みるとしても、原案の上屋の配置では使い勝手が良くないのではないか。	積雪や落葉によりペDESTリアンデッキからの眺望が損なわれることがないよう、今後、維持管理面の観点も踏まえ、仕組みを検討していきます。また、ライトアップそのものが新潟らしさを表現するものとは考えておりませんが、ライトアップによる新潟らしさの演出やプロジェクションマッピングの実施についても、今後、検討していきます。	無
	15	環境	・「人々が憩い、集うことができる居心地の良い空間」(p.15)について、例えば、p.24の「中央広場から広場西側をのぞむ」の画像では、腰を下ろしている人が数名いるが、雨天時はもちろん、新潟の長い冬の間はその場所が利用できず、「憩い、集うことができる居心地の良い空間」にはなりえない。雪が積もらない太平洋側の都市などであれば、計画案のデザインも魅力的なのかもしれないが、新潟は好天に恵まれない日が多いという、重要な視点が計画案には十分反映されていない。	広場に設置するベンチなどのストリートファニチャーはユニバーサルデザインの視点に、雨天時や冬期間の利用への配慮を加えて、使いやすく人にやさしい施設となるよう、今後、検討していきます。	無
		新潟らしさ	・計画案にも謳われているように、新万代広場は長きにわたり「新潟の顔」となるものだが、ずっと新潟市で暮らしてきた私にとって、計画案に何度も謳われている「新潟らしさ」が感じられない。ある程度の税金を投入してでも市民にとって長きにわたって使いやすく、誇りに思える駅となるよう、万代広場の計画案を再度練り直してほしい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
5	20	意匠	・ペDESTリアンデッキから広場を眺めたとき、視界の中心近くに白い柱があり、眺望を妨げている。開放的な気持ちに水を差すことになると考える。せつかくの緑と水の絶景がこの白く太い柱で邪魔になり、開放感を阻害すると感じる。構造を再考すべきである。	指摘いただいたペDESTリアンデッキ中央部の柱は構造上必要なものであり、なくすことはできませんが、より広い視点場を確保するために柱の先には広場を見渡せるスペースを設けます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
6	11	ペデ	・長岡駅も屋根付きのペDESTリアンデッキが整備され、アオーレ長岡までつながっている。県都 新潟市の玄関口としてふさわしい駅にするためにも、早期のペDESTリアンデッキの整備が必要。	当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。	無
7		ペデ	・ペDESTリアンデッキの縮小はなぜか。仙台、大宮などといった政令市の代表駅はみんなある。	当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。	無
		他	・広場計画とはまた異なると思うが、駅ビルを作る計画はないか。	現在のところ、鉄道事業者等による具体的な計画は承知していません。	無
		他	・BRTに代わる、公共交通機関の整備。政令市なのに、なぜ私鉄・地下鉄がないのか。	本市では、平成23年度の新たな交通システム導入検討委員会による提言書や、新たな交通システム導入基本方針などをふまえ、現段階ではBRTを導入しています。	無
		他	・東京駅から新潟に着いて、初めて見る新潟の景色は新潟駅である。とてもよい計画だとは思いますが、どうしても他の都市ほどの駅でないかなと思い、魅力がないから住むのをやめようというのが若者の率直な気持ちであると思う。新潟市は日本海側唯一の政令市として、ポテンシャルは十二分にある都市だと思っている。なぜ、もう少し、“都市化”に投資しないのか。長い目で見れば必ずこの投資は返ってくると考えている。	広場整備計画においてはコスト面も考慮しつつ、市民が誇りに思う場とするため、「新潟らしさ」を表現した、緑あふれ、人々が憩い、集うことができる居心地の良い空間を整備していきたいと考えています。	無
8		他	・万代周辺だけではなく、沼垂までを見てもらいたい。沼垂では桜まつり、なじらねフェスタ、沼垂まつりなどイベントも多く、また、沼垂テラスなど常時集客に向け考えているが、一番の問題は駐車スペースが無いことである。新潟駅と沼垂を結ぶにあたりイベント用の臨時駐車場を整備してもらいたい。	万代広場の整備に際しましては、臨時駐車場を整備する計画はありませんが、頂いたご意見は関係部署に共有させていただき、今後の参考にさせていただきます。	無
9	15	意匠	・デザインされた上屋等では、断続的なため、「河」をイメージすることはできず、又上屋は冬の雲のように暗く見えて「潟」をイメージできず、結局「新潟らしさ」を見い出せないため、見直しが必要と思われる。	上屋の連続性や構造、材質等については、技術的な検討や経済性も踏まえ、さらに検討を進めていきます。	無
	16	環境	・配置図では、左右一対の歩行者動線を横切る動線は、上屋から外れ、雨や雪にぬれるため、歩行空間は確保されず不適である。	広場中央部分を横切る動線はもちろん考えられますので、上屋の連続性等について、さらに検討を進めていきます。	無
10	16	環境	・P16で示された上屋の幅が狭過ぎる。バス乗り場については富山駅南口、金沢駅兼六園口バスターミナルでは歩道側で幅8mが確保され、さらにバス駐車帯側にも1m以上屋根が掛かる設計となっており、「バス利用者を雨雪に濡らさない」思想が徹底している。さらに弁天側の自家用車・タクシー乗降場の屋根も、現行のバスターミナル脇歩道より狭く、乗降空間や自転車通行のスペースも含めると幅10mは最低限必要と考える。デザインイメージを保持しつつ屋根幅を広げる方策として、熱線吸収ガラスを用いた透明な素材による屋根の拡張方法が考えられる。	上屋の必要幅や、素材、バス車路側への張り出しについては、技術的な検討や経済性も踏まえ、引き続き検討していきます。	無
		環境	・雨雪を凌ぐ思想は評価するが、新潟では冬季の強い寒風の影響も無視できない。この為、防風板による局所的対策より秋田駅東西自由通路に見られるような全天候型歩道通路の構築が不可避と考える。	防風板の設置数や仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、引き続き検討していきます。	無
		環境	・バス乗降場については車両検知式による自動ドアを設置し、さらに空調も整備してより快適なバス乗降・バス待ち環境を実現してもらいたい。インバウンドのビジターにも喜ばれる歩行・バス乗降環境を実現して欲しい。	バス待ち環境については、実現可能性や費用対効果などを慎重に見極めながら、引き続き検討していきます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
11	15	意匠	・ 15p 6-① 広場の役割と新潟らしさの検討について、広場のデザイン(タイル、木、上屋)を見直し前のデザイン(「水都新潟」「柳都新潟」の演出)に戻してほしい。まず、イメージ図、映像にあるような、黄色いタイルは古臭さを感じ、令和に生まれ変わる新潟駅には合わないため、南口のような白が良い。上屋で渦を表現、植栽に様々な樹木を用いて美しい里山を表現、ということだが、なぜ突然12pの中央広場の新潟らしさ・利活用にあるような、これまでの「緑の天蓋の形成、水盤や柳の列植等による「水都新潟」「柳都新潟」の演出、この場所の「歴史」や「土地の記憶の継承」」ではなくなったのか。「新潟県」といえば「里山」はあながち間違いではないと思うが、「新潟市」には西蒲区や秋葉区ぐらいにしかなく、「里山」という連想はできない。また、大きな木を植えることになるため見直し前のデザインと比べ、開放感が少なく圧迫感を感じた。「山」よりも、開港150年を迎えたことから、「海」「湊町」「水都」「柳都」としての文化を伝えていくために柳と堀を活かした見直し前のデザインで進めてほしい。「渦を表現」についても、単なる屋根で川、渦を表現などと奇抜なデザインを重視すると、機能的が損なわれる。幅が4.5m、6mと十分であるところもある一方、雨に当たりやすい場所もできてしまいかねない。広場をイベントスペースとしても使いづらくなってしまうのではないかと。上屋を幅を十分に取って白く直線的なものにしてもらいたい。	基本的なコンセプトやデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、機能的や技術的な検討を踏まえ、より魅力的な施設となるように施設の色合いや形状を検討していきます。	無
12		他	・ 本整備計画(案)で推進することに賛成する。県・市による共同調査が開始されてから30年が経過し漸く(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)が策定され、パブコメを実施する所まで来た事を新潟市民の一人として大変嬉しく思う。尚、今までの経緯等は記載された内容で理解したが、平成13、14年度に実施された提案競技最優秀受賞作品の提案内容並びに平成29年度に立ち上げた新潟駅万代広場等整備検討委員会のメンバーとそこで出された主なる意見等を纏めた資料を添付してほしい。	計画提案競技最優秀作品の提案内容や、新潟駅万代広場等整備検討委員会の詳細については、市ホームページをご覧ください。 新潟駅万代広場等整備検討委員会 <a href="https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/gyoseiunei/sonota/fuzokukikankonwakai/konwakai/sonota/toshiseisaku/eki-seibi/ekishukentouiinkai.html">https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/gyoseiunei/sonota/fuzokukikankonwakai/konwakai/sonota/toshiseisaku/eki-seibi/ekishukentouiinkai.html</a>	無
13	18	動線	・ 自家用車・タクシーの駐車場への道路からの入口と出口の動線が明確に表示されていない。分離帯があるようだが、どこから入るのか。出口に信号機はあるのか。ホテルグローバルビュー新潟前の道路は一方通行で幅員も狭く、入口・出口の経路と信号機の有無、横断歩道の位置を具体的に表示してほしい。時間帯・連休中・帰省時期には相当な渋滞が予想されるのではないかと。	自家用車とタクシーの出入り口が分かりやすくなるよう17,18頁の矢印を修正します。信号機や横断歩道の設置については交通管理者と協議中です。 また、自家用車とタクシーの動線を分離することで、渋滞が緩和されるよう計画しています。	有
		交通	・ 東大通から来る車は右折してから駐車場へ入ることはできるか。仮に右折ができない場合は、明石通から遠回りして当ホテル前の一方通行路から入ることになると、自家用車・タクシー客にとっては非常に利用しづらくなるのではないかと。	自家用車やタクシーが東大通から右折して自家用車整理場やタクシープールへ入ることは可能となります。	無
		他	・ 自家用車の駐車スペースは何台駐車できるか。計画(案)の倍くらいの広さが必要である。できれば2輪車スペースも必要である。	自家用車の駐車スペースは駅利用者の送迎等、短時間の利用者向けのものであり、現計画では30台程度駐車可能です。2輪車の駐車については、駐輪場に駐車するか、駐車場に駐車すべきか規格によって違いますが、2輪車専用のスペースについては、今後、必要性も踏まえながら検討していきます。	無
		他	・ 全体的に見てバス動線側に余裕がありすぎるのではないかと。	バス、自家用車、タクシー、中央広場それぞれに必要な空間を確保しています。	無
		環境	・ バス動線側と同様に自家用車・タクシー側の歩行者動線にもエスカレーター及び西側の歩行者通路にも上屋の設置が必要である。	広場中央部西側へのエスカレーター設置については、駅舎の中で代替機能が確保できるため、計画しておりません。広場西側への上屋設置については、今後、南北方向のペDESTリアンデッキと合わせて検討していきます。	無
14	16	環境	・ 整備イメージ図や動画を見ると、晴れている日は素晴らしい環境にはなるのではないかと期待を持つことが出来たが、新潟は日照時間が短い土地柄であり、雨や冬場は雪が積もることも考えなくてはならないと思う。16ページ2行目には「雨や雪に濡れず、駅からまちへと歩き出す快適な歩行空間を確保」とあるが、上屋の形状が丸ければ当然その隙間から雨風にさらされることになるし、駅から南北へつながる図の縦への移動はできるが、東西への横方向の異動が辛い様に感じるため、改善をお願いしたい。	広場中央部分を横切る動線はもちろん考えられますので、上屋の連続性等について、さらに検討を進めていきます。	無
	12	ベデ	・ 12ページ5行目の方向性のポイントとして「まちと駅のつながり・広がり・一体感」とあるが、イメージ図を見る限り、現在駅に直結しているオセオ弁天や、ガレツソへの接続(つながり)がないように見える。このイメージでは、駅だけで完結しており、前記の2施設の他周辺の第5マルカビル、マルタケビルをも接続出来るような一体感をもったつながり、広がり、一体感をもった整備として頂けるように改善をお願いしたい。	2階レベルでの周辺ビルとの接続については、周辺ビルの開発動向を見ながら、今後、検討していきます。	無
15	16	環境	・ 16ページ「広場からまちへのつながり」について、屋根を設置するならば、広場全体を覆うほどの規模の物が必要。ラッシュ時には多くの人が行き交う場所で、現状では小さすぎる。日差しは遮らないように、透明な屋根も必要に思う。長岡駅前のペDESTリアンデッキや、アオーレ長岡のナカドマを参考にしてほしい。	広場全体を屋根で覆うことは、当初の提案競技段階から計画されておらず、解放感やコスト等の面から難しいと考えますが、現計画では連続性を確保した幅の広い上屋を計画しております。材質などの仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、さらに検討を進めていきます。	無
		環境	・ 防風壁もバス乗降所だけでなく、屋根が設置される全ての場所に必要。毎日利用する人の利便性を考えてほしい。デザイン重視ではなく、機能的重視で設計してほしい。	防風壁はバス乗降場以外の場所でも設置を計画しています。設置する位置や仕様については、今後、詳細を検討していきます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
16	12	他	・ P.12～13新潟駅万代広場の将来の方向性「空間形成と機能」について、今後の新潟駅万代口の通行量低下が予測されるならば、通行量を増やす対策を考えていくべきと考える。都心軸を確立するためにも、万代地区への投資と、万代口広場における「まちとのつながり」の具現化を要望する。	新潟駅周辺の拠点性をさらに増進させ、関連する各種施策を着実に実施しながら「まちと駅をつながり・広がり・一体感」を作り出すことで、通行量の増加に繋げていきたいと考えています。	無
	13	ペデ	・ 新潟駅西側連絡通路から弁天プラザビル、新潟駅東側連絡通路からガレソン花園ビルへ、屋根付きの歩道橋(空中歩道)を整備し、歩道へのアクセス性を向上させてほしい。	当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。	無
		環境	・ 新潟駅万代口から花園・弁天ルートへの駅利用客の安心安全かつ利便性の高い移動性の確保、店舗やターミナルの移設等による影響の補完と歩行量の増加、万代シティ・万代島と快適に回遊できる地域づくりを総合的に進めてほしい。	(仮称)新潟駅万代広場においては主たる歩行者動線に上屋を設置し、雨や雪にぬれず、駅からまちへと歩き出せる快適な歩行空間を確保することとしています。	無
17	15	意匠	・ 「上屋」「築山」等で新潟の川、潟、里山を「表現しました」というデザイン案は、現実にかかれた空間である万代広場では人を魅了する力が不足し、「安っぽさ」を感じてしまう。	基本的なコンセプトやデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、機能性や技術的な検討を踏まえ、より魅力的な施設となるように検討していきます。	無
		意匠	・ 上屋の形状について、現在の案の上屋の曲線を主体としたデザイン自体は、広場にやわらかい雰囲気を作り出す効果を持つとかがえられ、積極的に評価するが、分散した曲面は形状が複雑になりすぎている。形の複雑さは、将来的なメンテナンスを考えた場合にも問題を孕む。曲線、曲面を主体にすることはベースとしつつ、もっとシンプルな形状にすることで、広場から見上げたり、ペDESTリアンデッキから見下ろした風景としても、その場独特の美しさをより深める結果になり、また将来的なメンテナンスの面でも問題を減少させることになると思う。	上屋の形状については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細をさらに検討していきます。	無
		意匠	・ 上屋の支柱について、現在のデザイン案では枝先をイメージしたと思われる形が、一部上屋を突き出ている。これもメンテナンスの問題や、安っぽさを感じてしまう。広場には樹木が植えられることになっている。支柱の人工的な樹木風造形は実際の樹木の形と同一視界で見られるとき、つくりもの的な面を一層際立って感じさせるため、樹木のイメージを支柱に取り込みたいのであれば、リゅーとびあ周辺の空中回廊の支柱程度のものに留めるほうが、デザインとしての耐久性が大きいと思う。	上屋の形状については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細をさらに検討していきます。	無
		意匠	・ 植栽部分について、ここでも「里山」というイメージに引きずられて、植栽が複雑になりすぎていると思う。魅力ある樹木は人を引き寄せる。人は樹木に近づき、幹に触れ、木陰に憩いたくなるものだが、現在の案は、周りをベンチによって囲い、実際の樹木には人が近よせまいとするデザインになっている。また広場の機能はもっぱら芝生部分に持たせ、「使い方」を限定している点も場所の魅力を減じている。植栽部分に若干の高低差を設けることに反対はしないが、そこを広場の延長とし、バリアーとなる低木の植栽はもっと少なくし、大きい樹木周辺も広場の一部に取り込んで、より多様な使い方を呼び出すような空間にするべきだと思う。	植栽については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細をさらに検討していきます。	無
		新潟らしさ	・ 新しい広場に「新潟らしさ」を表現するためには、62年前に作られ、現役でその魅力を減じることなく使われているバスターミナル上屋を、あるいはその一部を、新しい広場の上屋として再利用することが、現在案のデザイン以上に効果的だと思う。なんらかの形で保存されるバスターミナルの上屋のデザインと連続するシンプルさに、新しい上屋の形状などを調整することで、古さと新しさが連続する、独創的な(時間の経過で古びるこのとない)広場が生まれるだろうと思う。今の設計図を見ると、半島部分が、現在のバスターミナルの方に向かって伸びている。ここに曳家などの手法で、上屋を移動させ、新設されることになっている上屋の代わりとすることで、新しい上屋の建設費や、バスターミナルの撤去費用も削減されるのではないかと考える。バスターミナルは歴史的工法で作られた産業遺産でもある。それを保存活用することで、歴史に大きな価値を認めて、新しいまちづくりを行う新潟市というイメージを、訪れた人に印象付ける効果も大きいと思う。	現在のバスターミナル上屋はバス交通事業者による占用物件であり、老朽化も進んでいることから、広場の整備に伴い、占用者が撤去する予定となっています。	無
18		意匠	・ Youtubeを見て、新潟駅の万代口広場のなんとなくのイメージが分かった。全体としての統一感がなく、ごちゃごちゃしている感じがする。緑が多く配置されているのは、都会の中のアオアシスという感じで良いと思うが、丸い屋根の大きさや形がバラバラでそれが全体としてごちゃごちゃしている感じになっていると思う。また、ライトアップもあるとのことだが、ライトの色は変えられると思うが、色もバラバラでごちゃごちゃ感を際立たせている。	基本的なコンセプトやデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、機能性や技術的な検討を踏まえ、より魅力的な施設となるように検討していきます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		新潟らしさ	・新潟らしさが全く感じられない広場である。金沢駅のように大きな木で作られた門のように古都金沢を象徴するようなもののように、港町新潟らしさを象徴するようなイメージの広場にはならないのか？今のままではなんの特徴もない駅前広場という感じである。せっかくかなりのお金をかけて整備するものであり、後世にもずっと受け継がれて行くものであるため、いま一度計画を見直し、誰が見ても、これが新潟市の玄関口か！！と思うような新潟らしさが前面にでる駅前広場にしていきたいと思う。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
19	7	新潟らしさ	・「新潟市8区の水と緑のつながり」のテーマは、新潟市民が集い誇りに思う場とするだけであれば理解するが、本整備が目指す「新潟市の拠点性向上」につなげるには新潟市だけでなく、県、国内さらには海外へ向けたメッセージ性のある整備が必要だと思う。新潟市に里山のイメージを新たに抱いてもらうよりは、これまでの歴史により築かれた「港町にいがた」のイメージを強く伝えるほうが良いのではないかと。観光を深めるには歴史が必要だと思う。港町の発展に寄与した北前船等、県内外及び海外の観光客の心に印象づけるシンボリックなモニュメントはやはり観光の玄関口として必要だと思う。SNS等による情報発信が主流になりつつある近年、特にシンボリックなメッセージは必要だと考える。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
	11	維持	・夜間の演出は斬新だと思うが、整備、維持管理コストを考慮すれば、LED演出を見越した整備内容とするよりも、メッセージ性のある整備内容が必要だと思う。	ライトアップの具体的な整備内容や運用方法等については、経済性や維持管理面も考慮して、今後、詳細な設計の中で検討していきます。	無
20	17	交通	・前回計画からの変更点である、タクシーとマイカーの動線分離は妥当。ただ、マイカー用の駐車場が満車になると駐車待ちの車で周辺道路へ車の列が続くそう。インターネット、駅前で駐車場の混雑状況がわかる何らかの仕組みを導入して南口含む周辺駐車場への誘導が必要なのではと思う。	自家用車整理場の混雑状況が分かる仕組み等については今後検討していきます。	無
	18	環境	・駅の改札口からタクシー・マイカーの駐車スペースに行く通路の下には最低限屋根の設置は必要。できれば、屋根の横幅を大きく風防設備を設置してほしい。	タクシー乗降場、自家用車整理場への主たる歩行者動線には、上屋だけでなく、防風壁についても設置する計画です。	無
		環境	・屋根のデザインが奇抜で、ペDESTリアンデッキへの屋根の移行を考慮していない設計になっている。また、横幅が少なく、夏の暑さや、雨・風・雪をしのげる設備がささやかな風防しかないため安心してバスを待てない。バス待ちスペースは屋根の横幅を拡張した上で完全屋内相当のエリアにしてほしい。最低限、市役所前のバス待合スペース相当の設備を複数設けるべき。屋根の構造は、最初から将来のペストペリアデッキ設置時の工事が楽になるように最大限配慮してほしい。デザインより機能性を重視すべきだと思う。	上屋の構造や幅、待合スペースの形状や設備等については、技術的な検討や経済性も踏まえ、さらに検討を進めていきます。	無
		案内	・バスの案内所、発着するバス、目的地に対してどの発着番線のどこ行きに乗ればいいのかわかるサイン(乗換が必要なものの乗換方法・運賃案内・地図に路線図を重ねたもの)の設置、運行状況のわかるディスプレイの設置。新潟県外行高速乗合バス乗車券、ICカード発売スペース定期券の発売スペースの確保を行うべき。(仮称)バスタ新潟との役割分担を考慮してほしい。	分かりやすい案内サイン等については今後も検討していきます。(仮称)バスタ新潟との役割分担については、市内路線バス等は万代広場、駅直下バスターミナル及び南口広場で、高速乗合バス等はバスタ新潟で乗降するという役割分担で計画しています。	無
21	18	交通	・新バスターミナルの出入り口の入車側及び出車側の車線でバスの渋滞が懸念される。新バスターミナルの入車線側は2車線(バス停含む)で、ピーク時の降車用待機スペースがない。出車線側も2車線(バス停含む)で、信号待ちスペースにゆとりが少ない。出入り口直前に横断歩道があり、バスの信号待ちが増える。更に、出車側から東大通りへバスが出て行く際に、東大通りから駅前交差点を右折するタクシーや一般車と交差しないように、信号待ち時間が増える。この右折するタクシーや一般車が多くなるほど、信号機での時間差対応が複雑化し、歩行者の横断時間やサイクルにも支障が出るのが懸念される。中央分離帯や中央広場部分を縮小し、車線を増やすことで渋滞を緩和させてほしい。	特に朝のピーク時には混雑が予想されるため、渋滞防止の観点から、信号の現示や、バスの運用について、関係機関と協議を進めていますが、今後さらに、詳細な設計の中で関係機関と連携し検討していきます。	無
		交通	・現計画案では、東大通りからの一般車とタクシーが右折で交差点からそれぞれ、一般車専用駐車場及び、タクシー関連スペースの共通入口車線に入る所で、付属菱潟線の横断歩道との交差は避けられず、その直後のY字分岐路での譲り合いなども、不安である。単独動線のほうが、より安全である。	歩行者の安全確保及びタクシーの円滑な運行の観点から、信号の現示やそれぞれの動線について、関係機関と協議を進めていますが、今後さらに、詳細な設計の中で関係機関と連携し検討していきます。	無
		交通	・高架下交通広場には横断歩道を設置してほしい。	現在、バスターミナル運用時の定時性や安全確保の観点から、駅直下バスターミナルへ横断歩道を設置する計画はありませんが、誰もが安心・安全に利用できるよう、今後も関係機関と協議を進めていきます。現在の計画では、バスの乗換えで反対側の歩道へ渡る必要がある場合は、駅直下バスターミナルもしくは万代広場のペDESTリアンデッキの昇降施設を使って一度2階へ上がるか、万代広場又は南口広場の横断歩道を利用させていただくことになります。	無
		動線	・高架下交通広場の昇降設備について、エスカレーターは南側のみで、北側は階段とエレベーターのようだが、北側でバスから降車して改札口のある駅舎2階へ上ってゆく人のため、東側の歩道部だけでも階段をエスカレーターに変更してほしい。南口側のエスカレーター昇降口まで徒歩約50mは、ラッシュ時の安全対策上も必要投資だと思う。	現在、高架下交通広場の階段を整備中であり、変更することはできません。当該施設の階段とエスカレーターには輸送能力にほとんど差は無く、かつ、ラッシュ時のように上りと下りのピークが一致しない時間帯においては、階段の半分以上を上りに使えるため輸送能力は階段の方が高くなると考えます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		動線	・高架下交通広場の東側と西側の歩道にそれぞれ各1機のエレベータは必要。また、新万代広場から、2階デッキへの昇降設備は、上昇用と下降用エスカレーターに階段とエレベータ1機の計画か？	駅直下バスターミナルの東西の歩道にはそれぞれ1基ずつエレベータを設置します。また、万代広場中央部のペDESTリアンデッキと接続する部分の昇降施設は、階段、エスカレーター（昇降とも）及びエレベータ1基を設置する計画です。	無
		交通	・南口バスターミナルの運用については、新バスターミナルと繋がり、バスの往来頻度がアップするが、バスの待機やUターンの貴重なスペースでもある。渋滞の連鎖を未然防止するためにも、バスのUターン場を2か所設けるべき。	今後、詳細な設計の中で関係機関と連携し検討していきます。	無
		他	・新潟駅舎と新潟駅前広場の分りやすさ、使いやすさと新潟らしさの追求、東大通りとの連携による、新潟駅らしい新潟駅周辺のシンボリックな景観づくりに向けて、新潟駅舎側の建設計画の詳細情報の公開を広めて頂き、観光客にもわかりやすい動線づくりのために、JR及び新潟交通とも大いに連携協議して、具体的な最終案を情報公開して頂きたい。	駅舎内の動線等については鉄道事業者等が検討していますので、公表できる段階になりましたら別途お示しされるものと考えています。現時点での情報については、参考資料「新潟駅及び駅前広場における将来の歩行者動線について」をご覧ください。	無
			万代広場から東大通りと連携を強化し、2階のデッキ中央部当りから眺望される景観は、万代広場の全容だけでなく、新潟駅前の象徴と言える幅員50mの東大通りと、駅前交差点が眺望できるようにして下さい。	ペDESTリアンデッキからの眺望もより魅力的になるように、詳細な設計の中で検討していきます。	無
			万代広場からのまちへのつながりを目指し、東大通り側へ、都心軸を伸ばし始めるために、東大通り周辺の景観対応について、具体的な計画案と工程表が必要です。令和5年頃の万代広場供用開始まで、まだ3年強あるので、東大通りの樹木・植栽とシンボリックな景観対応についての検討会魏を開催し、令和5年には、第1期工事分までは、施工終了させたい。	東大通りについては、まちと一体となり、人が集まりやすく、観光客にも分かりやすい動線が確保された道路空間の形成に向けて、中央分離帯の樹木の取扱いも含め、具体的にどのような空間として再構築していくのか、今後、関係機関と調整を図りながら検討を行う予定ですが、中・長期的な取組になる見通しです。	無
		他	・観光客にも分りやすい・使いやすい動線づくりのために、観光案内所は魅力的でゆとりあるスペースで、分かりやすい配置を心掛けてください。各改札口やみどりの窓口、待合室と観光案内所とバス案内所も含め、事前協議を重ねて従来より効率的で効果的なそれぞれの分担を行い、アピール願います。	観光案内所や各駅施設等については、利用される方にとって分かりやすく、利用しやすい施設となるよう関係機関と連携して検討していきます。	無
		動線	・駅前万代広場だけでなく、駅舎内の配置についても、早急に昇降設備の計画、トイレ等の衛生設備の計画も含めて、JR情報の開示を広げ、人の動線の更なる効果的な連携強化を。	駅舎内の動線等については鉄道事業者等が検討していますので、公表できる段階になりましたら別途お示しされるものと考えています。	無
		他	・新潟駅の西側連絡通路（万代広場側からの階段やエレベータ含む）や東側連絡通路（階段や交番含む）は、どのような改造計画になっているかも分るようにして下さい。	西側連絡通路と東側連絡通路については、南口広場側はそのまま残りますが、万代広場側や駅舎部分は万代広場の整備や鉄道事業者の開発計画にあわせて廃止する予定です。	無
		案内	・12頁目に、『案内サイン、情報発信、休憩施設など、多様な機能を搭載した道しるべの設置が必要と考えます。』と記載されていますが、どこに、どのような『道しるべ』を設置するのか、具体例でご教示願います。	「道しるべ」の具体的な計画については、今後の詳細な設計の中で検討します。	無
		意匠	・新駅舎2階の万代広場側展望デッキの中央部辺りから眺望されるのは、万代広場の全容だけでなく、新潟駅前の象徴と言える幅員50mの東大通りも見えるよう、遮るものが無いように配慮して欲しい。植栽・樹木を選定する際には、成長と共に景観眺望を遮らないよう、保守管理方法についても考慮してください。特に東大通りの交差点に近い植栽・樹木の2か所については、間隔を広げ、高さも抑えて下さい。上屋の高さ形状についても、東大通りの方を眺望した際に遮らないで、流作場の方まで見えることを確認下さい。そして、眺望可能な2階デッキの幅方向範囲を“景観ビューポイント・エリア”などと命名したらどうか。また、1階の広場中央から、東大通りの方を眺望した際にも、遮るものが無いよう配慮してください。	植栽・樹木・上屋については、今後、さらに詳細を検討していきます。広場から東大通りの方を眺望した際は、東大通り中央部の樹木等が視界の中心になると考えられます。東大通りの道路空間再編についても今後、関係機関と調整を図りながら検討していきます。	無
		他	・東大通りの樹木・植栽とシンボリックな景観対応を具現化し、都心軸を伸ばすために、検討会議を開催し、令和5年には、第一期工事として、東大通りの中央分離帯の高木類を撤去してほしい。そのための工程と予算化をR2年度中に概要計画をまとめて報告してほしい。現状では、新潟駅前広場から東大通りの方を見ても、東大通りの中央分離帯（流作場五差路まで）に大きな高木が立ち並び、視界を遮っているため、新潟駅から流作場五差路まで見通せない。そして、流作場五差路からも新潟駅が見通せない。新潟駅前の東大通りを新潟駅の表玄関通りにふさわしい景観とし、広場からまちへと歩き出したくなる快適な歩行空間で、市民や新潟を訪れる人々を町へと誘い出したい。そのために是非とも、東大通りの中央分離帯の高木類を撤去し、例えば列植主体に変身させたらどうか。万代広場の2階デッキから流作場五差路までが眺望できるように、そして流作場五差路の歩道や歩道橋からも万代広場の2階デッキが見えるように、互いに眺望できる新潟駅万代広場周辺のシンボリックな2つの景観ポイントとなることを期待したい。	JR新潟駅から続く東大通りにつきましては、まちと一体となり、人が集まりやすく、観光客にも分かりやすい動線が確保された道路空間の形成に向けて、中央分離帯の樹木の取扱いも含め、具体的にどのような空間として再構築していくのか、今後、関係機関と調整を図りながら検討を行う予定ですが、中・長期的な取組になる見通しです。	無
22	18	他	・2階ペDESTリアンデッキと1階バス乗り場を結ぶメインの階段について階段（幅5m）+上下エスカレーターを希望します。今の計画では全幅5m程度なので、恐らく階段+エレベータと思われそうですが、エスカレーターが欲しいです。幅を広げられないのであれば、2階イベント空間のタクシー側に上下エスカレーターのみを設置するのもあります。特に混雑時はエスカレーターがあっても階段を使う人は意外と多いです。新潟駅の新ホーム(3階)と改札階(2階)の階段は狭いです。それよりは広くして下さい。	万代広場中央部のペDESTリアンデッキと接続する部分の昇降施設は、階段、エスカレーター（昇降とも）及びエレベータ1基を設置する計画です。階段の幅については、3mとし設計を行っております。この幅員は昇り降り2列が可能な幅員となっており、隣接しエスカレーターもあることから、十分な幅員を確保していると考えております。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		環境	・1階の上屋について、メインの階段からタクシー側にも上屋をつなげてほしいです。また、第5マルカビルへ行く横断歩道の手前の上屋が木を迂回しないで、横断歩道へ直線的に行けるようにしてほしいです。木の代わりに広い上屋を配置することで赤信号時の滞留スペースになると思います。また、上屋の形状は直線で、高さも統一したものを希望します。できれば、今回の整備計画書で改札口の位置を示して、そこまでの動線を示して欲しいです。	タクシープール側については、駅舎の中で昇降することで、遠回りすることなく、雨や雪にぬれることなく乗り換え等ができる予定です。植栽の配置や上屋の形状、幅等については、今後詳細を検討していきます。改札口の位置については、参考資料「新潟駅及び駅前広場における将来の歩行者動線について」をご覧ください。	無
	15	新潟らしさ	・「新潟市8区の水と緑のつながり」のテーマについて、「水と緑」は日本全国どこにもあるというイメージで、逆に言うとも特徴がない街という感じがします。福島潟が近い豊栄駅や鳥屋野潟へのアクセス口となる新潟駅南口であれば、納得できますが、新潟駅は中心市街地へのアクセス駅で、県外や海外から観光客を招き入れる駅です。13ページまでに「港・水辺」の記載があるように、テーマとしては歴史的な湊町や文化を感じさせるものがいいと思います。県庁所在地の中心駅から港や水辺空間まで徒歩で行ける街は日本でも数少なく、これはシティープロモーションとしても、絶対に売りになると思います。よって新潟駅の近くにない里山を表現する必要性は感じませんし、広場中心の芝生広場も不要と思います。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
	19	他	・「整備イメージスケッチ」駅舎の窓について、新しい高架駅の1番線の壁面については、窓はなく、外が見えなくなるように見受けられます。線路が高架化されたことで、新潟駅までのアプローチでも列車から街の眺めが非常によくなりました。新潟駅に列車で到着して駅の高い位置から街を眺められれば、観光への気分も高まるものです。東大通の正面だけは、材質が少し異なるようなので、透明材質で施工され、街が見えるようになることを期待しています。	新しい高架駅の1番線の壁面には、窓を整備する計画としています。窓は、整備イメージスケッチで茶色の縦縞状に見える「ルーバー」の後ろに整備されます。現在、工事中ではありますが、新潟駅の西側連絡通路に設置しております「工事の展望台」から、ルーバーと窓の様子を見ることができまので、機会がありましたら、ご覧ください。	無
23	14	意匠	・「新潟市8区の水と緑のつながり」をテーマに14ページの整備イメージを作成したとのことですが、駅の利用者や観光客には、区のことよりも写真映えるようなオブジェやランドマーク的な物を置いてもらった方が喜ばれます。18ページのイベント空間ですが周りの屋根をやめてもっと広くとりモミの木を植え日本一大きなクリスマスツリーにすれば皆喜ぶますし、綺麗な駅としてメディアにも取り上げられるでしょう。それと芝生広場とデッキレストスペースですがこのような通行者の多い所に作っても意味がないので、せっかくなら新潟に来てくれた人が楽しんだり写真を撮れるように越後ゆかりの大名や武将の像や、新潟にゆかりのある映画やアニメのキャラを等身大でおいても良いと思います。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
	16	環境	・16ページに雨や雪にぬれず、駅からまちへと歩き出す快適な歩行空間を確保とありますが、たった数十メートル屋根があっても無くても変わりません。	駅からまちへ向かう動線のみならず、鉄道やバス、タクシー及び自家用車との乗り換えに際して雨や雪にぬれずに快適に移動できるように上屋を設置する計画としています。	無
		意匠	・19ページのライトアップについてですが、夜にライトアップするのは素晴らしい考えと思いますが、このデザインでは屋根に光を映しているだけです。イメージ図はどれも上から見ている形となっていますが、実際わざわざ上から見る人は少ない。写真を撮る事を念頭に置き、まずは新潟駅を正面から見た時に映える美しさと、遠くからでも見えることを考え、背の高いモニュメントをつくり、ライトアップした方が良い。	ライトアップの手法については、今後、さらに検討していきます。	無
		他	・広場のデザインだけでなく、この広場を活かすために新潟駅～万代～古町や万代島方面へ都市型ロープウェイを設置してはいかがでしょうか。ロープウェイなら予算も地下鉄やモノレールほどかかりませんし、乗るだけで観光にもなります。	ロープウェイの設置については様々な課題があるものと考えますが、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	無
24	19	新潟らしさ	・現在バスターミナルがあるところは、計画案では駅から弁天通り商店街へ抜ける歩行者アクセスと芝生広場、デッキレストスペースとなっています。弁天通りを含めたイベントを想定すると、ここは中央広場イベント空間と弁天通りを繋ぐハブ空間となるように感じます。計画案では現在あるバスターミナル上屋が撤去されてしまいますが、保存し活用することも大いに考えられるのではないかと思います。バスターミナルは、新潟駅から都心軸を走り抜けるバスが多く発車した、駅とまちを繋ぐハブ空間でした。若者から大人まで多世代の人が、その空間を介して駅からまちへの多様な記憶を持ち得ていると思われまます。そんなバスターミナルの上屋は建築的にも残す価値がある物と考えまます。丁度芝生広場とデッキレストスペースに配置する事が可能ではないでしょうか。若干曳家での移動が必要かもしれませんが、解体撤去にも大きな費用が掛かるでしょうから、曳家の費用が過剰負担とは言えないと思います。是非現バスターミナルの保存活用をご検討いただければと思います。	現在のバスターミナル上屋はバス交通事業者による占用物件であり、老朽化も進んでいることから、広場の整備に伴い、占用者が撤去する予定となっています。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
25		新潟らしさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計全体に対して、日常的に利用するユーザーの目線に欠けているように感じる。確かに県の玄関口として、観光の顔としての面も大切だが、まずは一番多く利用する市民の利便を一番考えてほしい。具体的には、JR新潟駅側との接続やホームからの動線、周辺のビルとのつながりや位置関係がこの段階ではわかりにくい。駅前広場を見栄えよく整備すれば街に活気が戻るといった、根拠のない期待が透けて見えている感じが非常に不安である。都市デザインのポイントとして「新潟がこれまでの歴史の中で蓄積したものを集積し、それが市民の暮らしと結びつくような、魅力ある新潟のイメージが持てるデザイン」とあるが、まったく感じられない。新潟市が新潟の魅力を里山と河川としか認知していないのだとも思ってしまう。</li> </ul>	<p>当初計画では、南北方向のベデストリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。</p> <p>その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。</p> <p>なお、現段階では、南北方向のベデストリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。</p>	無
		新潟らしさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>水盤や柳の列植による「水都新潟」「柳都新潟」というキーワードが挙げられているが、デザインに全く反映されていない。また、新潟を印象づけるモニュメンタルな空間、新潟市らしさが、本当に里山の風景でよいのか。市内で里山として思い浮かぶのは新津丘陵などほんの一部地域のみで、市民や来訪客のイメージは広々と広がる田園や河川、また砂丘地帯の風景ではないだろうか。例えば駅前に田園が表現されていたら、それは非常に新潟らしく、新たな顔として市民にも来訪客にも親しまれる存在になるのではないかと。本提案の、どこにでもあるような里山では親しまれるイメージが湧かない。新潟らしさについて、もう一度デザインの再考を強く求めたい。</li> </ul>	<p>新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。</p>	無
		環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>広場内のバス待ち空間について、イメージパースからは風雨が吹き抜け、ベンチも少なく、快適性に欠ける印象である。バス待ち空間は通過歩行者動線と交錯させず、新潟の気候を考慮して雨と風を防げるよう最大限防風壁を設け、ベンチやヒップレストを設置して快適にバスを待てる環境としたほうがよい。歩行者動線としては、都心軸を意識させるよう広場の中心に大屋根付きで両端にガス燈を配した通路を設けるのはどうか。特に雪の日は広場を歩けず上屋の下を通ることになるため、滞留者と通過者を分けたほうが快適な歩行性を確保できると考える。また、現在は新型コロナウイルスによる「新しい生活様式」が求められる時代であり、ソーシャルディスタンスを確保できるバス待ち空間などを可能な限り考えていくべきだと思う。</li> </ul>	<p>ベンチや防風壁等については、今後さらに詳細を検討していきます。新型コロナウイルス感染症に伴う「新しい生活様式」への対応については、どこまで考慮した計画とすべきかも含め、今後、検討していきます。</p>	無
17		動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅直下バスターミナルと万代広場のバス乗り場、南口のバス乗り場の将来的な使い分けはどのように想定しているのか。BRTなどの基幹路線は全て駅直下バスターミナルで乗降でき、電車を降りたら風雨にあたることなく乗り換え可能なのが望ましい。また、南口のバスタ新潟構想とも連携し、路線バス・長距離バス・鉄道同士がスムーズに乗り換え出来るよう考慮してほしい。私自身が足腰に持病を抱えている身であり、また今後はさらなる超高齢化社会を迎えることから、できうる限り歩行距離が短く済むような設計になることを望む。</li> </ul>	<p>駅直下バスターミナル、万代広場及び南口広場のバス乗り場の使い分けについては、バス事業者と今後も調整を進めていきます。(仮称)バスタ新潟についても連携し、誰もがスムーズな乗り換えができるよう検討していきます。</p>	無
18		維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>植栽や芝生広場の維持管理は誰がどのように行うのか。市民が活用するイメージが見えないが、植栽部分や芝生広場でどのような活動を想定しているのか。ただの飾りとしてのデザインであれば広場の機能性を阻害する。また、新潟の気候面や市民が気軽に利用することを想定すると芝生の管理はかなり手間とコストのかかるものとなり、実際に運用を始めると立ち入り禁止になったり長期間の養生が必要になることが容易に想像できる。</li> </ul>	<p>具体的な施設の維持管理方法については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、維持管理のしやすさも考慮した施設計画とすることで、ランニングコストの低減を図っていきます。また、広場の利活用に加えて維持管理についても官民連携で運営していけるようなエリアマネジメント組織の立ち上げ等についても別途検討を進めていきます。</p>	無
		他	<ul style="list-style-type: none"> <li>植栽部分についても、装飾として以外の利用がまったく見えず、例えば市や県の花、また固有種などを植えたとしてそれをどう伝えるのが疑問である。その価値や地場感は大切であるが、この空間が滞留を主目的としたものでない以上、一見の観光客にアピールするには中途半端であると思う。</li> </ul>	<p>植栽の種類については、今後、詳細を検討していきます。広場中央部分は、イベントが行われていない通常時は人々が憩い、集う空間となることを想定しています。</p>	無
		意匠	<ul style="list-style-type: none"> <li>イメージパースの上屋の形状が実現できるのか。雪の重みや風の力に耐えられるのか。排水はどうするのか。耐荷力の観点から柱が増えて煩雑になってしまったり、排水管などが露出してしまえば、本提案の肝が台無しになってしまう。イメージ通りに実現出来ないようであれば、広場のデザイン案をコンセプトから見直しを行う必要がある。また、水色の上屋により川や潟を表現するのはチープなデザインという印象を受ける。夜のライトアップ案は建設当初こそ見栄えがするかもしれないが、本案のようにアート性の高いデザインは、数年で古臭くなってしまうことが想定できる。令和の時代にふさわしい、先進的でスマートなデザインを描いてほしい。</li> </ul>	<p>上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、さらに詳細を検討していきます。</p>	無
		意匠	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装のイメージがわからないが、形状・色彩・配置・素材には十分配慮し、現万代広場(ガス燈付近)のアスファルト空間のような空間を作らないでほしい。地場の素材を用いるなど地域性を表現でき、かつ透水性があるなど新潟の気候にも留意して選定されるとよい。その点南口広場のほうは全体的に落ち着いており、新潟の空の色や気候などとマッチしていると思う。あのようにシックで上質な風景になると、市民としても誇りに思える。</li> </ul>	<p>舗装の仕様については、より魅力的な施設となるように、今後、さらに詳細を検討していきます。</p>	無



「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		企画	・南口広場のようにキッチンカーを入れたりフリーマーケットのような大規模なイベントを行ったりすることは想定しているのか。その場合は電気や水道などの配置が必要であり、これも考慮してほしい。前述の大屋根の構造にして、悪天時でもイベント開催ができるようにすると南口広場との差別化もできると思う。	南口広場で行っているようなイベントと同様なものは開催できるよう、電気や水道の配置も計画しています。広場全体を屋根で覆うことは、開放感やコスト等の面から難しいと考えております。	無
		他	・駅前の一等地にこれだけ広いタクシー待機場所を整備するのは古い時代の考え方であり、不要である。タクシー待機場所は離れた場所に確保し、遠隔で配車することが今の情報通信技術なら出来るはずである。今後構想されているバスタ新潟にタクシープールを集約することも考えられる。	タクシー待機空間は関係機関との調整により必要台数を確保した計画となっており、今後はこの台数をベースにして詳細な設計の中で精査していきます。	無
		他	・本案には自転車に関する記述が一切出てこないが、市内に自転車専用レーンを作ったり自転車専用信号を設置したりしている都市とは思えない。現在は石宮公園地下駐輪場が自転車利用者の駐輪場所となっているが、深夜は利用できないにも関わらず有料であり、駅からも絶妙に離れていて極めてわかりにくい。南口広場のように大規模な露天駐輪場は景観も損ね不要であるが、脱炭素や健康維持の観点からみても、自転車利用のしやすい街づくりを目指してほしい。	駅前広場では、自転車は降りて通行することとしています。駐輪場については、鉄道高架化により生じた高架下空間に整備を計画しています。	無
		他	・新しい時代にそぐわないデザインは街の発展を妨げる要因になる。建造物は完成して終わりではなく、この先何十年と街とともに成長していくものであるという土木の基本的視点をどうか忘れないでいただきたい。いつまでも車が主役の社会ではこの街の持続可能性を確保できない。駅前には新潟の顔として、人が主役となる空間づくりを切に願う。	駅前広場の空間形成について、市の考え方は、当整備計画(案)12頁に記載しているとおり、「人・公共交通中心の空間形成」や市民が自由に使いこなすことによって、時間の経過と共に新たな「新潟らしさ」を創造していくことを目指しています。	無
26		新潟らしさ	・日本海の拠点都政令指定都市にふさわしい風格と湊町をイメージした万代口として50~100年後も洗練された顔にするランドデザインとしてほしい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
		新潟らしさ	・北前船のモニュメントを設置してほしい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
		新潟らしさ	・市民のシンボルとした大きな時計台を設置とし、主要な時間にチャイムオルゴールの音色を奏でる装置構造としてほしい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
		動線	・市民の憩いの広場としても回遊できるランドデザインとしてほしい。	緑あふれ、人々が憩い、集うことができる居心地の良い空間とし、雨や雪にぬれず快適な歩行空間を確保する計画としています。	無
		他	・駅ビルにショッピングセンター新潟の顔にふさわしい県産品、地酒コーナ、飲食街、近隣の生活者も利便性を感じる食料品スーパーの出店をしてほしい。	高架下空間の商業施設については、鉄道事業者等が検討しています。	無
		環境	・身体的な社会的弱者に優しいバリアフリーの洗練化したデザイン構造設備等としてほしい。	誰もが安心・安全に利用できるよう、バリアフリーに十分配慮して検討していきます。	無
27		案内	・新しく設置されるバス停の1番線等乗り場を表示する案内板、看板等は顔の高さとなるよう1.5m程度に設置して欲しい。現在南口のバス停に設置してある1番線等乗り場の表示は2.5m程度の高さとなっており、視覚障害者(弱視)にとっては見つけることすら難しい。柱のようなものに案内を表示する場合は、どの方向から来た場合でも目に入るよう、1面だけでなく2方向以上に表示して欲しい。車道を挟んで反対側にあるバス停や、タクシー乗り場等の場所についても、逆の場所にある等の分かりやすい案内を表示して欲しい。	案内サイン等の具体的な計画については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、障がい者や外国人等、誰にでも分かりやすい案内となるよう配慮します。	無
28	18	動線	・交通ターミナルとしての歩行者の動線について、歩行者が目的をもって駅に向かう場合は一歩でも短い最短経路をとります。これをふまえて交差点から駅舎までの経路は極力短くなるよう検討されるべきと考えます。たとえばp.18イメージスケッチの交差点右側の横断歩道を渡った正面には植樹があり、駅舎までの経路を塞いでいるのは動線よりも公園レイアウトを優先しているように思えます。直線的に歩けるよう、再検討をお願いしたいと思います。	植栽の配置については、誰もが安心・安全に通行できるよう、今後、詳細を検討していきます。	無
	16	環境	・歩道の屋根機能について、歩道の屋根が不連続となっていて、雨に濡れてしまいます。新潟市は雪国ですから、雨風や雪をしのげる構造が必要です。駅までの動線および各バス停までの動線ではすべて連続する屋根で大きくカバーされるよう工夫してください。屋根の高さは南口整備のときに、屋根が高すぎて吹雪が防げない、日差しを遮れない、ミストが効果的に機能しない、等の問題がありました。この教訓をふまえた整備をしてください。防風柵も必要と思います。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細を検討していきます。	無
		交通	・タクシーと自家用車の動線について、自家用車の退出動線とタクシーの乗り入れ動線が交錯しており、大変危険とします。この2つの機能を入れ替えば交錯せずに済むと思いますのでご検討ください。東大通からの自家用車の乗り入れ動線について、右折で入るのでしょうか。石宮公園方面からの車線に間違えて入る危険がありますので対策を十分をお願いいたします。また、乗り入れ渋滞した場合の逃げ場が無く、とても危険に感じます。石宮公園方面から自家用車整理場、タクシープールに右折できるように読み取れますが、右折渋滞が懸念されます。	自家用車の退出動線とタクシーの乗入動線は、自家用車整理場及びタクシープールの配置上、どうしても交差する箇所が生じます。交差を最小限とし、安全に配慮した結果、現在の計画としています。東大通や石宮公園側からの右折については、安全に十分配慮して詳細を検討していきます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		維持	・維持管理面について、景観・美観も大事ですが、新潟市は財政的にも厳しい状況ですので、維持管理の費用負担軽減も検討しておく必要があると考えます。定期点検や清掃が低コストとなるようご検討ください。	維持管理の手法等については、今後、詳細を検討していきますが、維持管理のしやすさも考慮した施設計画とすることで、ランニングコストの低減を図っていきます。	無
	13	案内	・ソフト対策について、外国人観光客が文字を多少読めなくても目的のところにスムーズに歩いていける配慮をお願いいたします。新潟駅を鉄道、バス、タクシー、レンタル自転車等のターミナルとして充実させるためには、それらを複合的に活用できるルート検索システムやナビ、情報案内の整備が必要と考えます。レンタル自転車もSuicaやバスカードとの兼用ができるよう整備してはいかがでしょうか。または、金沢市のレンタルシステムのような、専用カードが不要なシステムの導入を検討してはどうでしょうか。	案内サイン等の具体的な計画については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、障がい者や外国人等、誰にでも分かりやすい案内となるよう配慮します。また、交通結節点として各移動手段の利用や乗換え利便性が向上するようにICT等を活用した各種サービスの提供についても、関係機関と連携して別途検討していきます。	無
		他	・イメージ動画について、駅直下バスターミナルの整備イメージ動画は、通行車目線のためわかりやすいです。万代広場の整備イメージ動画は、公園イメージを俯瞰する視点なので、利用者の動線からの判断が付きません。歩行者、バス、タクシー、自転車それぞれの利用者の動線について、それぞれの視点でビデオを作っていただきたいと思えます。とくに歩道から駅に入って改札口までの動線は第一に動画にするべきと考えます。	わかりやすいイメージ動画については、今後、作成を検討していきます。	無
	15	新潟らしさ	・水の豊かな新潟市において、駅公園に堀割、噴水などの水にかかわる施設が一切無いのはなぜでしょうか。タクシープールなどの周辺に水路を配置するなどの工夫をお願いしたいと思います。	水の豊かな新潟市を表現する手法としては、維持管理の観点も踏まえ、水景施設に替えて、上屋で表現しています。	無
29	10	他	・次世代のまちづくりに向けての中の副軸、花園ルートで「〇駅から港へつながる雰囲気づくりや、レンタサイクルなどで楽しく快適にアクセスできる環境を創出する」とありますが、その後の記述において自転車については全く触れていません。人と公共交通機関が中心であることは分かりますが、交通結節点である新潟駅の機能を考えると、現在もかなりの利用者がいる自転車と鉄道、バスとの連携も不可欠と考えます。新潟駅直下について、自転車の走行通行は可能でしょうか。整備可能であれば車道上に自転車通行帯の整備を検討していただきたいです。駅直下の自転車の走行通行が不可であるなら、万代口から駅南口へ走行する場合の迂回ルートを具体的に提示してください。現在は駅舎内の西側、東側通路を自転車を曳いて通行しています。このような利用は今後も可能でしょうか。新潟駅まで列車で自転車輸送して来た場合、駅改札口～自転車組み立て場所～道路までの動線はどのようになるか示してください。	駅前広場では、自転車は降りて通行することとしています。降りない場合の迂回ルートについては、周辺の新潟鳥屋野線等の立体交差道路を利用していただくこととなります。現在、西側連絡通路は自転車を降りて通行できますが、今後変更がある場合は、その都度お知らせいたします。自転車輸送の場合の組み立ては、一般の通行の支障とならない場所で行ってください。	無
	14	他	・パーク&ライド、ライド&ライド等のターミナル機能の充実について、従来の通り、通勤通学では自宅から駅までの往復を自転車、旅行では駅までを乗用車という利用が考えられます。今後も駐輪、駐車スペースの確保が必要です。有料でも良いので、盗難やイタズラされない駐輪場の整備を望みます。とくに駐輪場は改札口に近い便利な場所に必要十分確保してほしいと思えます。新潟駅はマイカー削減の観点からの列車+バスというターミナル機能を有していると考えますが、今後は「新しい生活様式」として、列車+自転車、あるいはバス+自転車という組み合わせの促進が考えられます。このような交通手段への自転車の活用は健康増進にも寄与するものと考えます。新潟市に来た旅行者などマイ自転車が無い人向けの、まち歩きや小移動へのサービスとして、レンタル自転車の整備も必要と考えます。	駐輪場については、鉄道高架化により生じた高架下空間に整備を計画しています。あわせてレンタル自転車サービスについても、関係者と検討してまいります。	無
30		他	・工事の在り方について、不急の大型工事に大きな予算を使うなら、現在の新型コロナの状況を踏まえ、完成を延期してでも、医療や福祉の方へ予算をまわしてほしい。	新潟駅周辺整備事業は、駅周辺地区のさらなる拠点性向上のため、着実に事業を推進していく必要があると考えていますので、新型コロナウィルスの影響も勘案しながら、適切に事業効果を発現していきたいと考えています。	無
		環境	・デザイン性より利用者にやさしい機能性を重視し、バス乗り場やそこまでの歩道等が降雪時に凍結や圧雪にならないようロードヒーティングなどで対策して欲しい。	ロードヒーティングについては、今後、設置の可否を検討していきます。	無
		環境	・広場側のバス乗り場(屋外)の屋根はバスの乗り降り雨や雪があたらない設計としてほしい。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細を検討していきます。	無
		案内	・バスの乗り場や時刻表などの案内の設置位置は目線に近くしてほしい。大きさも視力低下の人も見やすく、大きいものにしてほしい。	案内サイン等の具体的な計画については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、障がい者や外国人等、誰にでも分かりやすい案内となるよう配慮します。	無
		他	・駅の地上部分、万代口・南口東西それぞれにトイレの整備をしてほしい。	新たなトイレの設置については、必要性も含め、今後、検討していきます。	無
		環境	・万代口・南口の東西それぞれにエレベーター、エスカレータを設置し、体の不自由な方でも利用しやすい整備をしっかりと行う。	昇降施設については、歩行者の動線を十分に考慮し、必要な場所に必要な数を整備します。	無
		案内	・広場や駅内の点字ブロックやトイレのアナウンスなど設置してくれると思うが、実際に体の不自由な方と事前に協議・確認を取り、不便にならないように設置してほしい。	バリアフリー対応設備などについては、誰もが分かりやすく使いやすいものとなるよう、今後、関係者との協議を踏まえて詳細を検討していきます。	無
		他	・駐輪場の位置と確保について、現在の南口側にある駐輪場は、露天で駅まで距離があり、使い勝手が悪い。高架下を利用するとのことだが、位置や広さに十分な検討をお願いしたい。	駐輪場については、鉄道高架化により生じた高架下空間に整備を計画しています。駐輪場の仕様については、今後、詳細を検討していきます。	無
		動線	・万代口と南口間の歩行者通り抜けルートについて、高架下の西側はJRのものとして利用が難しいようだが、地上部での通り抜けが東のバスターミナル側だけにしないようにしてほしい。広場の有効利用を考えても、歩行者が平面で通り抜けられるルートは多いほど良い。	駅舎内の動線等については鉄道事業者等が検討していますので、公表できる段階になりましたら別途お示しされるものと考えています。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正	
		他	・ 駅直下バスターミナルを自転車に乗って通行できるようにしてほしい。	駅前広場では、自転車は降りて通行することとしています。	無	
31	18	環境	・ 雨よけの「上屋」が円形を連ねた形になっているが、これだと、円形と円形のつなぎの部分が細くなっていて、歩行者が雨に濡れる。もっと機能的な形にするべきである。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細を検討していきます。	無	
		案内	・ バスのりば近辺に、乗り場案内表示を設置すること。ただでさえわかりにくい新潟のバス路線。バス乗り場も複雑で、非常にわかりにくい。どこにバス停があるのかひと目でわかるような表示は必須。	案内サイン等の具体的な計画については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、障がい者や外国人等、誰にでも分かりやすい案内となるよう配慮します。	無	
		他	・ 現状では、広場があるとスケートボードなどで遊ぶ若者がいて危険。禁止の表示だけでは効果がない。危険行為を防ぐような対策を求める。	スケートボード等の対策については今後も検討していきます。	無	
		他	・ せっかく駅を高架化してバスが通れるようにしたのだから、駅万代口～万代シティ～古町～県庁～駅南という循環バス(りゅーとりんく)を復活してほしい。できれば、完全に循環方式に。	駅直下バスターミナル供用後のバス路線については、交通事業者から路線に関する提案を頂きながら、市としてもまちづくりの観点で連携して検討を進めていきます。	無	
32	4	他	・ 「③全体スケジュール(駅部)」の三事業について、表の欄外「備考」でもいいから、事業主体を記載して欲しい。	三事業については全て新潟市が事業主体です。4頁の③全体スケジュール(駅部)の欄外にその旨を記載します。	有	
		11	ペデ	・ ペDESTリアンデッキについて、P11<万代広場整備の基本的な考え方>において、「4 将来的なペDESTリアンデッキの可能性は排除しない」とされているところ、[整備イメージスケッチ]において具体のスケッチが描かれている。P11の考え方を明確化したのであれば、その旨、明記されたい。ペDESTリアンデッキの整備主体、整備年度を明記されたい。	P11記載の「将来的なペDESTリアンデッキの可能性は排除しない」については、現計画にある駅舎に沿った東西方向のペDESTリアンデッキのことでなく、過年度の計画で提案された、駅から東大通方向へ伸びる南北方向のペDESTリアンデッキのことを示しています。表現を修正します。現計画にあるペDESTリアンデッキは新潟市が整備します。	有
		他	・ 景観配慮について[整備イメージスケッチ]では、高架化された駅壁面には文字表示として「JR新潟駅」との表示以外、見当たらない。景観に配慮し、広告物は設置しない趣旨であれば、その旨を明記されたい。	駅舎の整備イメージについては、本整備計画(案)で定めるものではありません。屋外広告物については市条例に基づき規制することとなります。	無	
		他	・ 新潟駅通路、万代広場などに適宜「整備計画図」等を設置し、関係事業の周知に努めておられます。感謝申し上げます。できれば「年月日 現在」、「年月日 変更」などの表示をお願いできないでしょうか。	PR用のポスター等については、今後も分かりやすい表現を心がけて更新していきます。	無	
33		ペデ	・ 今からでは遅いのかもですが、ペDESTリアンデッキを、ぜひ計画に復活してください。初期の段階でも公募採用の設計者の意向だったはずだし、後発の長岡駅前の方が現に供用されています。新しく建設する万代口広場に今こそ計上してほしい。	当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。	無	
34	16	環境	・ 通路が狭いという印象。	快適な歩行空間を確保する計画としていますが、今後の詳細な設計の中で精査します。	無	
		環境	・ 新潟市は天候が良くない。全天候型のほうがいいのでは。歩行者通路に天井がない箇所があって不便では。	主たる歩行者動線については上屋を設置する計画としています。	無	
		案内	・ 現在、東大通側にあるバス待ち空間はもっと広く、何番にどこ行きのバスが来るのかわかりやすいと思いますがこの画像には描かれていません。検討中の段階なのか、そもそも考えていないのか。	案内サイン等の具体的な計画については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、障がい者や外国人等、誰にでも分かりやすい案内となるよう配慮します。	無	
		20	維持	・ 雪が降っても問題がないつくりなのでしょうか?雪が降っても雪が解けるor雪下ろしがしやすい工夫があったりしますか?	上屋の仕様や、運用方法については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後も詳細を検討していきます。	無
		他	・ そもそも工事がかなり遅れていることの説明はどこかに記載ありますか?全体的に説明された資料が見当たらずに気がなりました。	当初計画からの遅れは、用地買収に時間を要したこと、連続立体交差事業における安全確保の徹底、現場条件への対応などに起因するものです。今後は出来るだけ早期に事業効果を発現できるよう整備を進めていきます。	無	
35		他	・ 当初のコンペ最優秀作品からすでに年数もたち、時代の変化、財政、市民ニーズなどを考えれば、設計変更はやむを得ない。ただ、市民にとっては今まで広報されてきたイメージ図と全く別物が唐突に提案されたという感じがする。過去のパンフレットなどを見ると、平成27年4月まではコンペ最優秀作品をもとに策定されたイメージ図が掲載されてきた。平成27年11月からは、ペDESTリアンデッキを削除し、地上部分のみのイメージ図に変わり、同一内容で令和元年まで継続して掲載されてきた。令和2年のパンフレットから、今回提案のあったイメージ図に変更され、移行した経緯が不明で説明もない。	14頁の基本設計のポイントの中で記載していますが、駅前広場の基本コンセプトを継承しつつ、市内部での検討により計画の一部見直しを行い、新潟駅万代広場等整備検討委員会での意見も踏まえ、現在の整備イメージ図を作成しました。	無	
		他	・ 基本的なコンセプトを継承したとしても、提案されたイメージ図が、今までと全く別物になっていることを考えれば、再コンペを実施すべきであったと思う。平成29年度に整備検討委員会を設置後も令和元年まで将来イメージ図を広報してきたことは、この時点では、まだイメージ図を変更する予定ではなかったのではないかと。いつの時点で方向転換したのか、経緯を含めて明確に具体的な説明を求めたい。	14頁の基本設計のポイントの中で記載していますが、駅前広場の基本コンセプトを継承しつつ、市内部での検討により計画の一部見直しを行い、新潟駅万代広場等整備検討委員会での意見も踏まえ、現在の整備イメージ図を作成しました。	無	

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		他	・提案の基本設計を前提に、全体の整備費用とその財源はどうか、駅直下バスターミナル整備費、万代広場整備費、土地取得費、供用開始後の維持管理費(見込)など、公表すべし。	駅直下バスターミナルの全体事業費は約40億円、万代広場整備事業の全体事業費は約167億円を見込んでおります。全体事業費には土地取得費及び補償費を含んでいます。財源は社会資本整備総合交付金による国費及び市の起債と一般財源となります。維持管理費については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、維持管理のしやすさも考慮した施設計画とすることで、ランニングコストの低減を図っていきます。	無
	11	ベデ	・「ベDESTリアンデッキの可能性は排除しない」とあるが、可否を明確にすべきです。可能性を残すことは、設置を前提にした基本設計にする必要がある。そうになっているのか?仮に、ベDESTリアンデッキを設置した場合、提案のイメージになじむのか疑問に思う。	当初計画では、南北方向のベDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のベDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。 なお、将来的にデッキを整備する場合は、広場の中央部ではなく、広場の両サイド側での設置を想定しています。	無
	15	新潟らしさ	・「新潟らしさの検討」上屋の関係について、駅舎デッキから見て「8区の水と緑のつながり」のテーマである旨説明がないと地元以外理解できないのではないかと。地上から見た場合、単なる雨対策の通路と見られる。「荒天時にぬれることなく街へ歩けるという」ということだが、駅広場から抜ければ雨にぬれる街並になっており、上屋の役割は広場内での部分的にすぎず、上屋は不要である。また、広場の中央線は美しい里山を表現した「都市の庭」と位置付けるなら、小川のせせらぎ(2本位)を中心に、全体的に曲線的なものとし、築山と木の育成推進する花卉、樹木を植しさらに所々に東屋を配した広場も一つの案と思う。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細を検討していきますが、広場の上屋は歩行者通路の上屋であるとともに、バス乗降所やタクシー、自家用車の送迎待機空間の上屋でもあります。広場の先の歩道に上屋はありませんが、一定規模の上屋は広場に必要と考えています。水の豊かな新潟市を表現する手法としては、維持管理の観点も踏まえ、水景施設に替えて、上屋で表現しています。	無
	18	交通	・タクシー、自家用車の出口について、右折の一方通行となっているが、バスターミナルが無くなったことにより、左折も可能でないか。それにより鳥屋野線八千代、古町方面へ移動可。また、駅西線の供用時にも有効で、駅前の車の流れが変わる。	広場附属菱形線の通行形態は、関係機関との協議により、当面は一方通行のままにすることとしています。	無
	21	ライトアップ	・夜間ライトアップについて、着着感がなく、一般的な繁華街のイメージで、古町、花街のイメージアップにそぐわない。ライトアップした時、地上から見上げた時のイメージはどうか、下の方が人通りが多い。上屋より、小川のせせらぎにライトを点灯した方が庭園らしく着着感を感じる。築山のライトアップも、ほどほどにし、カラーが華美にならぬようにしてほしい。	ライトアップの具体的な整備内容や運用方法等については、照明としての機能性やデザイン性、また各視点からの見え方等を考慮して、今後、詳細な設計の中で検討していきます。	無
	25	環境	・バス、タクシー、自家用車の乗降の際、雨にあたらぬ様に屋根の一部庇を伸ばし、車の乗降口をカバーする屋根の構造にすべきです。	上屋の仕様や、運用方法については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、さらに詳細を検討していきます。	無
		動線	・ベDESTリアンデッキからタクシー乗り場へ降りる通路があっても良い。	広場中央部西側への昇降施設設置については、駅舎の中で代替機能が確保できる計画としております。	無
	7	他	・P7~10までは、広場整備とは直接的に関係がない説明であり、あえて記載する必要はない。	(仮称)新潟駅万代広場は、新潟都心の都市デザインの理念を踏まえながら、整備を進めていきます。現整備計画(案)は新潟都心の都市デザインを踏まえた計画であり、背景として掲載しています。	無
36	14	ベデ	・歩行者は、新潟駅2階から直接、東大通の方へ行けるようデッキを作ってはどうか。イベント広場もデッキ上とし、駅前の通りの歩行者を減らすことで、信号を短くし、交通渋滞の緩和となる。	当初計画では、南北方向のベDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のベDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。	無
		他	・高速バスの発着所が遠いので、バスの空間を広げ、そこに高速バスも乗り入れができるようにする。	高速乗合バスについては、南口広場に隣接した敷地での整備が計画されている(仮称)バスタ新潟へ新潟駅周辺のバス停を集約する計画です。万代広場から南口広場までのバス空間では市内路線バスを集約する計画で、規模を設定しています。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
37	15	新潟らしさ	・新潟市は日本海側の拠点都市として広く外に開かれているものであり、来訪者の多くは新潟駅を利用する。そして、新潟駅に降り立ったときに新潟の街の印象が刻み込まれる。一般市民が考える以上に重要な街の顔であり、単なる交通拠点でなくブランドイメージに影響するものとする。P.15のイラストを見る限り、新潟を印象付ける何かを感じることができない。木々の緑が目につくが、これも冬には葉が落ちて寒々しいものとなるのではないか。駅前空間もただ広すぎるだけで、スペースを活かせていないばかりか、歩行者にとっては動線が長くなり不便である。これでは駅ビルでも建てたほうが余程良いだろう。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
	13	ベデ	・街との連続性、一体感も重要であり、P.13の図にも示されているが、駅から街に進む動線を考えると、東大通まで屋根付きのペDESTリアンデッキを延長すべきである。来訪者からするとアプローチのしやすさは重要であり、駅前の錯綜した自動車交通と完全に分離されることは非常に重要であるし、街のイメージにも関わってくる。この点は単に駅前広場のみでなく、周辺の再開発に合わせて整備していくべきである。ペDESTリアンデッキについては当初整備予定だったものが、社会情勢の変動などで見送られているが、安易なコストダウンの発注で省略すべきものではない。	当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。	無
	5	意匠	・平成13,14年度のコンペで最優秀とされた案は全く優れてはいない、凡庸なものであったが、それでも現在の案よりもはるかに優れていたように思う。どんどんデザインが変更され、一体、何のためのコンペだったのか、わかったものではない。駅は街の顔であるが、これではまるで顔というものが見えない。これまでワークショップを実施しているが、単に市民が参加すればそれでよいというものではない。あれこれと意見を取り入れていくうちに顔が見えなくなってしまうのではないか。	駅前広場については、平成13,14年度に実施した提案競技において最優秀賞を受賞した作品をもとに、市民ワークショップにおける市民意見を取り入れながら、計画策定を行ってきており、現在の整備イメージは、既存計画の基本コンセプトを継承しつつ、さらに時代の変化や課題を的確に捉え、新潟駅万代広場等整備検討委員会において専門的・学術の見地から意見をいただくとともに、新潟都市の都市デザインも踏まえながら一部見直しを行ったものとなっています。	無
	15	新潟らしさ	・P.15で「新潟市8区の水と緑のつながり」とあるが、各区に配慮するような内向きな視点は不要であり、「新潟らしさを演出」とあるが、イラストを見る限り、新潟らしさは何も感じることができない。この新潟駅、駅前広場が何十年先も新潟の街の象徴となるのであるから、時間をかけてでも設計について再考すべきであるとする。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
38	5	意匠	・基本コンセプト『都市の庭』について、約20年前のコンセプトを基本にするのもうやめた方が良い。20年前から見る未来と、今から見る未来では大きく違っていて当たり前。計画が遅れたことを好機として、今一度基本コンセプトを練り直すべきだと思う。今まで出てきた広場案に、一貫性が感じられないため、このコンセプトでは駄目だと思う。当初案はペDESTリアンデッキを駆使した機能性重視、2次案は堀や柳に古町地区の象徴性を重視、現案は合併新潟の里山を表現しており、バラバラである。私はそもそも広場=庭は無用と考える。JR東も大きな駅ビルを作る予定が無い様なので、広場の部分に建物を作り、1階部分を共用通路とすることで、屋根付きの通路も確保される。市民が集うこともできる。新潟駅前の再開発も不透明で、都市力が足りないため、『庭』よりも、コンパクトシティの考え方に沿った都市化を進めたらどうか。	万代広場の計画については、人、交通、自然が気持ちよく循環する「都市の庭」の基本コンセプトを継承しつつ、時代の変化や課題を的確に捉え、専門的、学術の見地から意見をいただきながら見直しを行ってきており、今後もこのコンセプトを基本として詳細な設計を進めていきたいと考えています。	無
39		環境	・デザイン性よりも利用者にやさしい機能性を重視して欲しい。バス乗り場やそこまでの歩道等が降雪時に凍結や圧雪にならないようロードヒーティングなどで対策して欲しい。	凍結や圧雪への対策については、今後、さらに詳細を検討していきます。	無
		環境	・広場側のバス乗り場の屋根はデザインは、バスの乗り降り雨や雪があたるようでは困る。高さは検討が必要だが、道路側に多少せり出して欲しい。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、さらに詳細を検討していきます。	無
		案内	・バスの乗り場や時刻表などの案内の設置位置は目線に近くしてほしい。大きさも視力低下の人も見やすく、大きいものに。	案内サイン等の具体的な計画については、今後、詳細な設計の中で検討していきますが、障がい者や外国人等、誰にでも分かりやすい案内となるよう配慮します。	無
		他	・駐輪場の整備について、駐輪場については石宮公園駐輪場を使用することとなると思われるが、高架下になおかつ駅に近い位置での駐輪場整備をお願いする。ちなみに、現在の南口側の駐輪場は露天のうえ駅より遠く使い勝手が悪い。	駐輪場については、鉄道高架化により生じた高架下空間に整備を計画しています。駐輪場の仕様については、今後、詳細を検討していきます。	無
		動線	・万代口と南口間の歩行者通り抜けルートについて・高架下の西側はJRのものとして利用が難しいようだが、地上部の通り抜けが東側だけにならないようにしてほしい。広場の有効利用を考えても、歩行者が平面で通り抜けられるルートは多いほど良いのでは？説明図では、駅西側の通り抜けのためには駅上部へ上がる必要があるように見える。	駅舎内の動線等については鉄道事業者等が検討していますので、公表できる段階になりましたら別途お示しされるものと考えています。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
		他	・ 事業費について、高架化事業費用については国・JR負担分もいくらかはあるようだが、周辺整備事業は市単独事業費となるのではないかと。ペDESTリアンデッキ、上屋は本当に必要なのか？同じ機能があればデザインは凝る必要はない。	万代広場整備事業は国からの交付金も活用しています。ペDESTリアンデッキ、上屋は、新潟の陸の玄関口として、広場内の安全で円滑な交通処理や、鉄道バスの乗換え利便性向上等の交通結節点としての機能強化のため、必要と考えております。	無
		他	・ 高速バスターミナルについて・国直轄事業とのことだが、必要性を含めて位置や規模を十分に国と協議してもらいたい。直轄なので市の財政負担は無いと思うがどうか？また、バスタ設置により、駅西線を通る路線バスのルートなどに制約が出ないようにしてもらいたい。	(仮称)バスタ新潟については、国が市や関係者と十分に協議をしながら事業を進めていくものであり、市は事業費の一部を負担金として国へ支払うこととなっています。バスの運行ルートについては、今後、バス事業者と調整をしていきます。	無
40	6	新潟らしさ	・ 新潟駅万代口は新潟の町を象徴する場です。町の存在を象徴する施設において大切なことは、愛着を持たれる住宅と似ていると思います。知恵を絞れば、使い勝手と、この地を表象する設えは両立できる筈です。新潟市のルーツである、旧新潟町の歴史を、なぜこの地に都市が出来たか、なぜ此の場所に都心軸の起点たる新潟駅ができたのか、納得出来るまで調査して戴けませんでしょうか。その調査結果を活かして、使い勝手が良く、歴史を活かした新しい都心軸の起点を是非作り上げて下さい。時間は少なくとも市と県が合意した「新潟都心の都市デザイン」のアイデンティティを踏襲した設計を行うことはできる筈だと思います。これからみんなで創る駅前は、おそらく50年間は、来訪者と市民に親られ続けて、評価をされ続けます。新潟駅万代口は、新潟の玄関だからです。再検討に時間を掛ける価値はあると思います。	新潟都心の都市デザインは、本市の歴史的成り立ちや新潟都心の都市構造変遷を踏まえたうえで都心のあるべき姿のイメージをお示ししたものです。本整備計画(案)は「人を中心とする新しい新潟の軸」を将来の新潟のアイデンティティとするため、新潟都心の都市デザインを踏まえて計画しています。 新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
15		新潟らしさ	・ 今回発表された万代口広場案は、美しくまとまっており、何度か見に行ったことがある大学工学部の卒業設計展で展示されていた素晴らしい作品群を思い出しました。ただ万代口は、政令指定都市、新潟の表玄関にあたる場所のため、みなとまちの都心軸を象徴する場所としてほしい。今回の「都市の庭」は、駅のデッキの上からの視点が一つのハイライトになっていますが、まちへつなげるためには、「都市の庭」を歩いてまちへ向かう時を、みなとまち新潟のハイライトとして見せる設計を加えて欲しい。そのためには都市の庭の中に、整備計画書に示された「新潟の都心軸」を伝える仕掛けがあれば良いのではないのでしょうか。「都心の都市デザイン」を理念として「新潟の都心軸とは何か」を歴史面と機能面から徹底的に掘り下げたものを都市の庭に纏められたらと思います。例えば、湊町、北前船の歴史を伝える展示など。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
16		他	・ 当初計画で発表された駅舎から弁天町・花園町の街区へ接続するペDESTリアンデッキが中止されたが、多額の費用を投じた駅立体化により利用者の動線は2階フロアが中心となるため、消費行動も駅舎内での完結が期待しやすく、売り上げを街に逃すことを避けやすくなっている。JR駅舎跡地の売却によって駅舎がセットバックするために、駅の正面の街区との距離が遠くなるため、買物・飲食・喫茶などの利用者が、新しい駅舎内に留まって消費行動を行う可能性が高まる。特に荒天時には期待が大きくなっている。駅の商業施設の売り上げ増により万代シティのテナント業績の悪化がおこれば、駅ビルへのテナント移転の推進が有利になってくる。平成26年以降の計画案の変更により、まちへのつながりが弱められた計画だと感じます。ワークショップを重ねた当初計画の「空中連絡歩道(4本のペDESTリアンデッキ)」を何とか実現し、まちへのつながりをさらに重視した計画案を望みます。今後40～50年間の「都心」の浮沈に関わる問題だと危惧しております。何卒よろしく申し上げます。	当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。 その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。 なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。広場からまちへのつながりについては、16頁記載のとおり、上屋を整備し駅からまちへと歩き出す快適な歩行空間を確保します。また、駅からの距離が遠くなることは、買い物・飲食・喫茶などの利用者がまちに出なくなる直接の要因とは考えられません。	無
10		他	・ 古町地区は、商業の中心街として力を失い、都心の商業中心は万代シティとなりました。古町地区は、強みである歴史を活かして、歴史ある旧市街として来訪者にも判り易いように、町屋を利用した観光施設の整備や堀を再生するなど特別な街として備していくしかないと思います。万代シティは現在大型店が並び賑わいがありますが、今後は都心の商業中心として、賑わいを維持してゆかなければなりません。それには、今後の万代シティは大型店が並ぶ普通の街ではなく、新潟市の存在感を高める特別な街にならなければならないと感じます。何より、万代シティの商業施設が、将来JRの駅ビルに移転を望むような街にならないように望んでいます。新潟駅～万代広場～副軸弁天ルート～万代シティと人の流れが繋がりを続けるためには、副軸弁天ルートの終点たる万代シティに距離を超えて人を魅きつける新たなマグネットが必要だと思います。都心軸に隣接する万代シティ・メディアシップ間に特別なマグネットとなる施設の整備を要望いたします。	新潟都心の都市デザインにおいて、古町地区及び万代地区は、新潟駅周辺地区とあわせて次世代のアイデンティティとしていく都心軸に位置づけられていますので、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
10		他	<ul style="list-style-type: none"> <li>万代口広場周辺は地価が高いため、ビルに入居を検討するテナントも、高い収益を期待します。投資をするには、その地区で確実に採算が取れるかどうかが基準になり、特に商業では歩行者通行量で評価されます。民間の論理を知ることで、民間活力を動かすことが可能になると感じます。通行量の低下が予測されている区画に民間が投資は行うのは困難です。民間企業はこれからは、これまで通り郊外投資なのか、それとも都心投資にシフトすべきなのか、新潟市の施策を様子見しています。10年後の、都心軸の隆盛をもたらすために、万代口広場においても、都心軸の始点の新潟駅と、「都心軸」「副軸」の終端を往復する日常的な通行量を増加させる計画案を切に期待します。</li> </ul>	<p>広場からまちへのつながりについては、16頁記載のとおり、歩行者動線には上屋を整備し駅からまちへと歩き出す快適な歩行空間を確保することとしています。</p>	無
13		他	<ul style="list-style-type: none"> <li>古町地区では大和、ラフォーレが撤退した後に、新潟市がその穴を埋めるように大和跡地への大きな投資を決定されました。ラフォーレ撤退とその後の三越撤退の穴はとても大きなものでした。現在賑わっている万代シティですが、大型のJR駅ビルが完成すれば、万代シティも盤石のままいられるかどうかわかりません。民間企業を逃がさないように、反対に投資を誘発するように、機先を制して公共投資を行うのが、的確なのではないでしょうか。後から動こうとするやり方では、新潟の都心は今後、富山からも高崎からも遅れを取って行く恐れがあります。市外県外の企業が投資したいと欲する新潟の都心を形成するために、都心軸と副軸の通行者数を増やす目標値を掲げて、都心における民間の論理に焦点を合わせた先行投資を行なって頂きたいと願います。</li> </ul>	<p>新潟駅連続立体交差事業により駅の南北市街地が一体化され、あわせて駅舎や駅前広場が整備されることにより、新潟駅周辺の拠点性が増進され、民間投資を促すことにつながると考えていますが、その他都心軸及び副軸における賑わいの創出等については、別途検討を行ってまいります。</p>	無
12		企画	<ul style="list-style-type: none"> <li>「広場で新潟の酒・食を展開」について、駅前広場にテントやキッチンカーが並んで来訪者を迎える、あるいはテントで、県内各地の物産市も行えるかも知れません。手軽に買い物ができるため来訪者にも好評で、即効性のある賑わいづくりだと感じました。しかし、広場周辺のビルと副軸が伸びる万代シティなどにおいて消費行動が増加しなければ、まちへのつながりが実現できたとはいえません。イベントを否定するものではありませんが、日常的な副軸の通行量が増加できた上でのことと感じます。イベントが無い平時の歩行者通行量の増加策を、困難ですが本気で作って行かなければ、「都心軸」「副軸」の繁栄・発展は続かないのではないかと危惧しています。「副軸」と「都心軸」の通行量が増加し、消費行動が増加しなければ、結果的に日々競争に晒されている民間企業は都心軸の不動産よりも将来JR駅ビルのテナント床を目指すかも知れません。イベントに注力するならば都心軸上の万代シティと古町に広場を作りスマートなイベントでイメージアップを図ることを希望します。古町の3大型店の撤退を目にして新潟の都心がこれからどちらへ進むのか心配で仕方ありません。</li> </ul>	<p>万代広場の計画に当たっては駅前広場利用者を通勤・通学や買い物などでの駅利用者に加えて、憩いや集いの場としての利用者、さらにイベント開催などによる多数の利用者に配慮したものとなるよう検討を重ねてきました。都心軸や副軸を往来する歩行者等の増加は駅前広場のみが担うものではなく、地区全体の拠点化や活性化が必要であり、あわせて沿道の店舗や事業所、商店街の取り組みも重要です。今後も市民や関係者の皆様とともに拠点性向上を図るためさまざまな施策を講じてまいります。</p>	無
14		動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画案には「副軸弁天ルート」「副軸花園ルート」と謳われていますが、計画図では万代広場中央部のエスカレーターが、花園町側に偏って1機のみ設置されております。広場中央部弁天通側に2機目のエスカレーター設置をお願い致します。どうしても1機の設置であるならば広場中心へのエスカレーター設置をお願い致します、植込みに遮られずに地上へ降りた来訪者から都心軸への視界も開けると思います。南口広場のエスカレーターは、東に偏ること無く、左右に広がる形で平等に設置されております。</li> </ul>	<p>広場中央部西側への昇降施設設置については、駅舎の中で代替機能が確保できるよう、計画しております。これにより弁天ルート側の利便性が損なわれることはないと考えております。</p>	無
		環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>【新潟シティチャンネル】(仮称)新潟駅万代広場整備イメージ動画を拝見いたしました。バスターミナルの移転先である花園側と比較すると、西側連絡通路から「副軸弁天ルート」へ繋がる歩道は屋根も無く夜間の照明も少なく、比較すると暗く利便性が低いと感じます。もし令和5年度完成の計画に弁天通へ接続するペDESTリアンデッキが含まれないのであれば西側連絡通路延長線上に、花園側と同クラスの屋根付き歩道並びに照明設置を要望いたします。</li> </ul>	<p>当初計画では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する計画としていましたが、自動車交通量の変化などを踏まえ、広場内の主動線を地上レベルにするという計画の見直しを行いました。その際には、市民ワークショップを開催し、地上部が主動線となることにより、広場を利用する方が増加し、賑わいが向上するほか、デッキがないことで開放的な広場空間が形成されるというメリットのほか、2階レベルでの移動ができなくなるというデメリットも含め、市民の皆様と意見交換を行い、南北方向デッキは周辺の開発動向を見ながら段階的に整備を行う方針としました。なお、現段階では、南北方向のペDESTリアンデッキを整備する予定としておりませんが、2階レベルの連続した歩行者動線を確保できるなど、一定の効果が期待されることから、駅周辺のまちづくりや、駅からまちへのつながりの観点を踏まえ、引き続き、周辺の開発動向を注視しつつ、民間と連携しながら、検討していきたいと考えています。なお、広場西側の歩行者空間における上屋等の整備の必要性については、今後、詳細な設計の中で検討していきます。</p>	無

「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
	18	交通	・自動車整理場及び進入退出路の容量と渋滞対策について、南口広場の整理場と比較して容量不足に感じます。自家用車整理場に進入・退出する車の渋滞の予測と対策、自家用車整理場の台数を教えて下さい。進入路での待機台数も含めて、何台に達すると自家用車整理場がオーバーフローするか。オーバーフロー時のタクシーの進入路の確保は可能か。自家用車整理場から出車する道路が、信号待ちで渋滞している時の、信号待ち車列への合流が進まずに渋滞が慢性化する恐れはないか。出庫車の渋滞による進入不能車両は生じないか。オーバーフローした場合の東大通信号からの進入待機車の誘導はどうされるか。万代口付近の道路も駅南広場の整理場もよく利用するため、駅南広場の自家用車整理場で発生している渋滞を見ると不安を感じております。	自家用車整理場は30台分を計画しています。車両動線については、これまでも交通管理者と協議してきましたが、渋滞対策や信号現示について、今後、さらに検討を進めていきます。	無
		他	・現在の駅利用者数、将来数年間(10年間程度)の駅利用者数の予測値、現在の各副軸の歩行者通行数、将来数年間(10年間程度)の各副軸の歩行者通行数の予測値、現在の主軸のパーソントリップ数、将来数年間(10年間程度)の主軸のパーソントリップ数の予測値を教えてください。	駅利用者数について、近年は新潟駅の乗車数が3.7万人程度の横ばいです。パーソントリップ数については近年の調査結果はございませんが、各軸の歩行者通行数については、平成30年10月4日に行った新潟駅付近での交通量調査では、下記の結果です。 都心軸(東大通) 平日13,125人 休日13,837人 副軸(弁天) 平日12,213人 休日14,675人 副軸(花園) 平日6,023人 休日4,654人(すべて7時~19時の12時間) 将来の予測値についてはございません。	無
6		新潟らしさ	・新しい新潟駅万代広場に必要とされるものは湊町の魂を象徴するものだと考えます。新しいものは最初は歓迎されますが、新しいだけのものは、何億円かけても数年で飽きられてしまいます。40年後の後輩達が万代口を観光ときに誇りに感じる象徴的な広場を建設して欲しいと願います。象徴的なインフラ造りには、人の心に響く魂が求められると感じます。金沢駅の鼓門には金沢人の情念が感じられます。ここ数年新潟市が行ってきた、水と土の芸術祭の「私たちはどこから来て、どこへ行くのか」や、「What's Niigata?」は、市民への興味深い問い掛けでした。成長過程において、私は誰?と自問自答を深めることで、自身が成長することがあると思うからです。しかし、新潟市への来訪者に対して、What's Niigata?と問い掛ける訳にはいきません。ここは何?と聞かれては来訪者を戸惑わせてしまいます。新潟の玄関口である新潟駅万代口では、This is Niigata!と言える新潟人の情念を表して欲しいと感じます。かつて日本海を航海した北前船の太く長い帆柱の下には、航海安全の祈りを込めたフナダマが入れられていました。万代口広場では、「新潟都心の都市デザイン」に則って、みなとまちをアピールする魂を入れた設計を行って欲しいと願います。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
6		新潟らしさ	・新潟都心軸のアイデンティティ形成について、人物に焦点をあてて考えることも考えられます。都心軸の起点の万代広場で、先人たちの思想や都市政策を活かして、万代口にふさわしい文化的な深みを表現頂けたらと切望いたします。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
15		意匠	・上屋の素材と照明計画について、「透明感のある水色の上屋」の素材はガラスかポリカーボネートかと思いますが教えてください。2階デッキからの日中の眺望は、上屋上の照明器具の形状と数量に左右されると感じます。照明計画についても教えてください。一流の照明デザイナーの起用を期待いたします。	上屋や照明の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細を検討していきます。	無
14		他	・ニイガタまちしんぶん 第6号(平成26年10月1日新潟駅周辺整備事務所)に、万代口広場計画見直しの理由として、4点が挙げられています。「1. 駅利用者数の変化 → 当初の想定よりも鈍化」とされていますが、今後の歩行者通行量低下が予測されるのであれば、政令指定都市の玄関口ですから、通行量を増加させる対策を実施すべきだと感じます。「2. 駅前広場利用者の変化 → 減少傾向」とされていますが、広場の拡大が計画されています。コスト検討は重要ですが、都心軸の起点であり政令都市の玄関口ですから、万代口には長期的な視点から政令都市の玄関口にふさわしい投資が必要だと感じます。「3. 自動車交通量の変化 → 減少傾向」「4. 駅前の交通形態の変更 → 一方通行の維持/交差点のスリム化」とされていますが、駅利用者数の目標値は、交通政策・都市政策の中で計画されることを期待します。	今後、駅前広場から東大通へ連続する歩行者空間の創出や、東大通の道路空間再構築による広場的空間の創出等の各種施策により「まちと駅のつながり・広がり・一体感」を作り出すことで、通行量の増加に繋げていきたいと考えています。 万代広場の整備計画においては、新潟の陸の玄関口として、新潟らしさを実感でき、かつ多くの人々が交流する場として、人々が憩い、集える空間となるよう、コスト面も考慮しつつ、詳細な設計を進めていきます。 新潟駅を交通結節点として乗り換え利便性を向上させることで、各移動手段の利用者数を増加させ、賑わいの創出を図っていきたいと考えています。 その他いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	無
8		新潟らしさ	・日本各地で広域合併が行われてきましたが、新潟市は平成の広域合併後には、港町ではなく田園都市と呼ばれるまでにアイデンティティが拡散しました。しかし、どんなに広域に合併しても、名称が新潟市ならば、みなとまちであることに変わりはありません。江戸時代初期の新潟町という湊町がルーツであることは合併を重ねても変わらないからです。今回の計画案の中の「新潟都心の都市デザイン」に新潟町変遷の歴史の説明がありますが、残念ながら現広場案の造形だけでは、来訪者に港町であるとは伝わらないと感じました。新潟の歴史を掘り下げ、湊町づくりを少しずつ着実に進んでいけば、自信が生まれて来ます。十数年後には素晴らしい、新潟らしいと言われるみなとまちが作り上げられると思います。それを万代広場からスタートして下さい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無



「(仮称)新潟駅万代広場整備計画(案)」に対するパブリックコメントに寄せられたご意見の概要及び市の考え方【一覧】

No.	頁	種類	ご意見	市の考え方	修正
	16	意匠	・連続立体化したデッキから中央エスカレーターで広場に降りた時の景観を、もう少し感動的にできないものでしょうか。	様々な視点での景観形成については、上屋や植栽の配置等とあわせて、今後、詳細を検討していきます。	無
	15	意匠	・水と緑というコンセプトが南口広場と近すぎるように感じます。万代口らしい案になるようにご検討をお願いできたらと思います。	万代広場は、南口広場と一体的なコンセプトで整備していきますが、まちとのつながりを踏まえて整備していきます。	無
	15	ペデ	・高崎駅、大宮駅、仙台駅など、例を挙げるまでもなく、国内ではペDESTリアンデッキという呼称は、一般的な利用者の方からは、駅と対面、あるいは駅と隣接する街区を結ぶ空中歩道の意味で主に用いられてきました。計画案のデッキは、万代口2階デッキなどの呼称を用いることが適当と感じました。街と結ぶ空中歩道が建設された時に堂々とペDESTリアンデッキと呼称していただけたらと願います。	ペDESTリアンデッキの一般的な定義や、イメージを踏まえ、呼称については、今後、検討していきます。	無
41	15	新潟らしさ	・計画案のテーマは「新潟市8区の水と緑のつながり」だとわかりにくいので、新潟の四季と人々の営み、にする。四季ごとに違う姿を見せる川と海、砂丘や潟などの新潟の自然を、新潟湊の繁栄によって栄えた豪商や豪農、料亭の庭園をイメージした憩いの場として、訪れた人のもてなし空間をつくる。	基本的なデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、いただいたご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。	無
		意匠	・広場内の上屋は、藤棚などの植物を使ったものにして日中の太陽光を取り込めるようにするとともに広場内の木々との調和がとれるようにし、水辺の表現は地面のタイルの色の違いや、砂利を敷き詰めるなどの表現にする。	基本的なデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、いただいたご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。	無
		企画	・広場中央部の道路側に仮設ステージを作るスペースをつくり、新潟の郷土芸能やその他のイベントができるようにする。	基本的なデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、いただいたご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。	無
		企画	・広場全体でWi-Fiを使えるようにし、新潟の観光案内サイトへのアクセスや、SNSへの写真投稿がしやすくなるようにする。	現在も駅前広場においては、NiigataCityWi-Fiが利用可能です。整備後の駅前広場においてどのようにするか、今後、検討していきます。	無
42	14	環境	・以前の図では、広場から2回への階段が2ヶ所あったが、新しい案では1ヶ所になっている。片方はエスカレーターが無くて良いので、元通り2ヶ所にして欲しい。	広場中央部西側への昇降施設設置については、駅舎の中で代替機能が確保できるよう計画しております。	無
	15	他	・2回デッキから広場を望む場所が凸型ですが、一度に大勢が楽しめるように、南口デッキのように広場と平行にして欲しい。	広場に面した直線的な部分と柱を取り巻くふくらみとで構成してより多くの方が広場を望めるように配慮しています。	無
		新潟らしさ	・信濃川や阿賀野川をイメージした上屋には、本物の水を流して欲しい。錦鯉などを泳がせるのも面白いと思う。	水の豊かな新潟市を表現する手法としては、維持管理の観点も踏まえ、水景施設に替えて、上屋で表現しています。	無
		意匠	・里山の表現はデザイン的にも機能的にも良いと思えないのでやめて欲しい。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無
	16	環境	・歩行者動線の屋根の幅が狭いので、もっと幅を持たせて欲しい。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、さらに詳細を検討していきます。	無
	17	交通	・広場の形をコの字にして、タクシー、自家用車の動線は素晴らしいと思うので、支持します。	引き続き、設計を進めていきます。基本的なデザインについては、当整備計画(案)を基本として、今後、詳細な設計を進めていきます。	無
		環境	・バスやタクシー乗り場の屋根をもっとせり出して欲しい。あれでは雨にぬれてしまいます。	上屋の仕様については、技術的な検討や経済性も踏まえ、今後、詳細を検討していきます。	無
43	15	新潟らしさ	・「①広場の役割と新潟らしさの検討」の箇所「8区の水と緑のつながり」をテーマとしていますが、新潟駅の利用者が新潟駅を訪れた際に、8区をつながり意識する必要があるでしょうか。広域合併を経た新潟市の広域なアイデンティティや多様性を重視されることは素晴らしいことと存じます。しかし、街の顔・玄関である駅前広場においては行政区域や市域の観点は最重要ではありません。特に「里山」の表現は全国で有り得るものであり、新潟駅のイメージには合致しません。案7～10ページに分析なさっている通り、「開港都市」「堀」「柳」こそが駅前広場に適した新潟固有のテーマ・モチーフになると考えます。再考をお願い致します。	新潟らしさについては、当整備計画(案)12頁及び15頁を基本として、今後、詳細な設計を進めていきますが、さらに新潟らしさを表現できるよう検討していきます。	無