

■ 第 157 回 新潟市都市計画審議会

日時：令和 6 年 11 月 27 日（水）午前 9 時 30 分～

場所：白山会館 2 階「大平明浄」

（司 会）

本日は、ご多忙のところご出席を賜り、誠にありがとうございます。ただいまから第 157 回新潟市都市計画審議会を開催いたします。

私は、本日の進行役を務めます都市計画課の清水と申します。よろしく願いいたします。着座で進めさせていただきます。

はじめに、本日配付しております資料の確認をお願いいたします。本日の次第、第 157 回新潟市都市計画審議会委員名簿と配席図、各議案の関連資料、以上となります。過不足等ありましたら、事務局にお声がけください。

議案書は事前にお渡しさせていただいております。ご準備をお願いいたします。

本審議会は公開での開催となります。また、議事録作成のため録音をさせていただきますので、ご了承願います。

次に、関係行政機関の委員のうち、代理でご出席の方をご紹介します。国土交通省北陸地方整備局企画部長信太委員の代理といたしまして、北陸地方整備局企画部広域計画課長餘久保様からご出席をいただいております。続きまして、国土交通省北陸地方整備局港湾空港部長佐々木委員の代理といたしまして、北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課課長補佐長川様からご出席をいただいております。

次に、本日ご欠席の委員です。富山栄子委員。阿部徳威委員。三宅誠一委員の 3 名の委員が都合によりご欠席でございます。

本日の審議会は委員 25 名中 22 名の委員がご出席でございますので、新潟市都市計画審議会条例第 6 条第 2 項の規定により、会議が成立しておりますことをご報告させていただきます。

続きまして、幹事として市からの出席者をご紹介します。鈴木都市政策部長。丸山土木部長。武石下水道部長。以上でございます。

それでは、以降の議事進行につきましては、岡崎会長からお願いいたします。

（岡崎会長）

皆さん、おはようございます。お忙しいところご出席ありがとうございます。

それでは、始めさせていただきますけれども、まず、報道機関から撮影の許可を求められ

ておりますけれども、許可することとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。それでは、撮影を許可いたします。

では次に、新潟市都市計画審議会運営要綱第4条の規定によって、本日の議事録署名委員に坂口淳委員と小柳聡委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、付議案件審議に移りますが、少し変更がありまして、本日5つ付議案件審議を予定しておりましたが、急遽事務局より議案第3号の新潟都市計画地区計画の決定について、地区計画の決定後の運用に関して再度関係者との調整が必要となったため、取り下げの申し出を受けましたので取り止めます。従いまして、本日の付議案件審議は都市計画道路の変更に関する2つの議案と都市計画下水道の変更に関する2議案の計4議案となりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、まず議案第1号新潟都市計画道路の変更について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

土木部道路計画課長の加治と申します。よろしくお願ひします。説明は着座にて失礼します。

本日も審議いただく内容は、議案第1号及び議案第2号、都市計画道路の変更になります。お配りしました資料によりご説明させていただきます。なお、正面のスクリーンにも同じ資料を映していますので、そちらもご覧ください。

それでは、議案第1号都市計画道路3・3・518号、東港線の変更についてご説明いたします。

資料右下のページ番号1ページをご覧ください。はじめに、都市計画道路についてご説明いたします。都市計画道路は目指すべき都市像を実現させるため、都市における円滑な移動を確保するための交通機能、都市環境や都市防災などの空間機能、都市構造を形成し街区を形成するための市街地形成機能などがあり、これらの機能が十分発揮されるよう計画交通量に基づき、幅員や車線数などが定められています。また、都市計画で定めた道路区域内では将来の道路整備の円滑な施行を確保できるよう、新たな建築行為に制限がかかります。

2ページをご覧ください。国道113号の概要及び計画変更の位置についてです。今般ご審議いただく都市計画道路東港線を図では黒点線で表示してございますけれども、ご覧のとおり国道113号の一部に含まれるため、国道113号の概要から説明させていただきます。

右下の広域図をご覧ください。国道113号は新潟市中央区本町交差点を起点とし、山形県、宮城県、福島県相馬市へと至る総延長約232.5キロメートルの広域幹線道路になっています。

次に、全体図をご覧ください。新潟市内においては市内中心部と国際拠点港湾である新潟西港や新潟東港、新潟空港などの主要拠点を結ぶ重要な路線となっており、さらには災害時の広域的な輸送に必要な第一次緊急輸送道路に指定されています。赤い丸で示した箇所が今回の都市計画道路の変更位置でございます。

3 ページのほうをご覧ください。山ノ下橋の概況についてです。赤い線が国道 113 号を示しています。一級河川通船川に架かる山ノ下橋は築造から 97 年が経過し、沿岸部に接していることから塩害などによる腐食が進行していることで、架け替えが急務となっています。なお、山ノ下橋は市が管理する橋で最も古い橋となります。

4 ページをご覧ください。山ノ下橋の構造諸元についてです。現在の山ノ下橋は車道部と歩道部がそれぞれ独立しています。車道部については図のピンク色で示した車道部が昭和 2 年に幅員 7 メートルで架橋され開通しました。その後水色で示した側面の範囲が昭和 35 年に拡幅され、幅員 10.5 メートルの 3 車線として現在に至っています。特に車道橋は昭和 2 年の架橋から 97 年が経過していますので、写真 1 のとおり鋼材の腐食が見受けられます。また、歩道橋も昭和 46 年に架橋され 53 年が経過していることから、こちらも腐食が進行しており、現在歩道橋全体の補修工事を行っています。このことから、新たな橋への架け替えが急務となっています。

5 ページをご覧ください。山ノ下橋に接続する都市計画道路の課題についてです。図の薄い赤い線で示した道路が国道 113 号となり、薄い緑色の線で示した部分が山ノ下から河渡方面とつながる都市計画道路 3・3・512 号、山の下東港線になります。一つ目の課題として、図の水色で示した商業施設が山の下東港線沿線に多数立地され市街化が進んだことから、国道 113 号新潟空港方面への交通量は年々減少し、山の下東港線へとシフトしてきました。図中央部の河渡方面とした記した部分をご覧ください。平成 26 年の交通量と令和 3 年の直近の交通量を比較したところ、山の下東港線の交通量は約 2 倍の 1 日約 2 万 4,000 台と大幅に増加しています。

6 ページをご覧ください。二つ目の課題として、山ノ下橋から河渡方面へ繋がる山の下東港線への動線が図の矢印のようにクランク状になっていることで、交通の円滑性に課題があります。写真 1 のように大型トラックやトレーラーなどが交差点を右左折する際、対向車線にはみ出すことや、写真 2 のように交差点間が短いことで信号による滞留も見受けられます。

7 ページをご覧ください。交通量がシフトしつつ交差点がクランク状になっていることから、三つ目の課題として、山ノ下橋から河渡方面へと抜ける通過交通が図の青点線で示した狭隘な生活道路に流入しており、沿線住民の通行の安全性などに課題があります。写真 1、2 のように途切れることなく多くの通行車両が走行しています。写真 1 の区間は 2 車線の一

方通行となりますが、写真2の区間は交互通行となり、大型車がすれ違う際、路肩を走行する車両も見受けられます。

8ページをご覧ください。都市計画変更の理由についてです。まず、現在の山ノ下橋は老朽化が進み点検による健全度判定で早期に架け替えが必要であること。また、これに加え、周辺市街地の発展などにより交通の流れが山の下東港線へとシフトしていることから、交通機能の円滑性と安全性を確保するため、都市計画道路3・3・518号東港線の本線を黄色の現在のルートから赤色の矢印の新ルートへと線形を変更するものです。

9ページをご覧ください。新山ノ下橋の整備計画についてです。図で示した赤色の区画が緑色の山の下東港線へと繋がる新ルートとなり、今後道路整備を進めていく事業区間となります。この区間に新山ノ下橋を整備していきます。また、新たに整備する道路は下段の断面図のとおり、4車線の車道、その外側に1.5メートルの路肩、2.5メートルの歩道が両側に設置され、道路の総幅員は22メートルを計画しています。

10ページをご覧ください。都市計画決定の幅は図に示すとおり、橋梁部、一般部ともに変更前の決定幅と同様上幅での決定としています。道路の代表幅員は22メートルになります。

11ページをご覧ください。都市計画道路の見直しについては、その変更理由を明確にした上で行うとされています。変更理由については、今ほどご説明したとおりです。また、都市計画で定める事項は車線の数。嵩上式、堀割式、地下式及び地表式の別。幅員。道路の名称、区分、規模、一連番号とされています。

12ページをご覧ください。ここからは都市計画道路3・3・518号東港線の変更について、議案書を説明します。

13ページをご覧ください。総括図です。都市計画道路東港線の区間は中央区上所2丁目を起点とし、東区末広町までの約4,290メートルとなります。このうち終点部の黄色で示す矢印の区間が山ノ下橋の架け替えで変更となる区間です。新たなルートは変更に記載のとおり区間延長が約4,370メートルとなります。

14ページをご覧ください。計画図です。表の左側から種別は幹線道路。道路の名称は3・3・518東港線。起終点及び主な経過地は記載のとおりです。赤い網掛けで示した変更後の区域の延長は約4,370メートル。車線数は4車線、代表幅員は22メートルになります。次のページで詳しく説明しますが、東港線は一部区間の高架橋バイパスが支線として位置付けられていることから、内訳に記載しています。支線区間の変更後の起終点位置は記載のとおりです。区間の延長は約1,040メートル、構造形式は嵩上式。車線数は4車線。幅員は15.5メートルから23メートルになります。表の下段に支線を除く本線の内訳を記載しております。本線の構造形式は地表式になります。

ご参考までに都市計画道路の名称について補足させていただきます。都市計画の番号は区分、規模、一連番号から定められ、東港線の区分は幹線道路、規模・幅員の範囲は22メートルから30メートル未満、新潟市の一連番号は518番となることから、3・3・518号となります。

15 ページをご覧ください。計画図変更前です。変更前区間では山ノ下橋の前後の取り付け道路を含め延長は520メートルになります。山ノ下橋は青色で示した65メートル区間となります。また、左側の万国橋交差点から右側の紡績角交差点までの区間に高架橋バイパスが通船川に架かっており、1,180メートル区間が支線として本線と合わせて都市計画決定されています。

16 ページをご覧ください。計画図変更後です。赤色の矢印の区間が新橋の山ノ下橋を架けて都市計画道路の線形を変更する区間となります。変更後区間ではこれまでの支線としての終点位置が紡績角交差点から長者町交差点までと短くなります。その分この区間が支線から本線に切り替わるため、東港線の起点と終点の位置に変更はありませんが、本線の全体延長は変更前の約4,290メートルから変更後の4,370メートルと80メートル長くなります。また、黄色で塗りつぶした区間は今回の変更により都市計画道路としての区域から外れ、現在の山ノ下橋は撤去します。また、今回の都市計画の変更は山ノ下橋の架け替えに伴う東港線本線のルート変更であり、その他の部分は現状を維持します。

最後に、17 ページをご覧ください。都市計画策定の経緯です。令和6年7月3日に都市計画変更素案に係る説明会を開催し、出席者は2名。都市計画に関する意見はありませんでした。その後7月3日から7月18日まで都市計画素案の縦覧。10月24日から11月7日まで都市計画案の縦覧を行い、意見申出書の提出はありませんでした。また、国や県などの関係機関との事前協議も支障なく進んでおり、本日の都市計画審議会でのご審議、承認をいただいたのち、12月上旬に県知事への意見照会、来年1月上旬に国土交通大臣の同意を得て、1月下旬の都市計画決定告示を予定しています。

以上で、議案第1号の説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

(岡崎会長)

ありがとうございました。それでは、ただいまの案件につきまして質問、ご意見等ありましたら、お願いいたします。

(田村委員)

ご説明ありがとうございました。お話をお聞きしていて適切なものなのかなと。都市計画に必要なものかなというふうにお聞きいたしました。1点だけ確認なのですが、幹線道路ということなので、これは沿道整備とかの関係というのは考えなくてよいものなのでしょう

か。騒音とかが重篤な地域は、沿道整備の必要があって、その区画には当てはまらないということではなかったでしょうか。

(岡崎会長)

騒音対策ですか。

(田村委員)

すみません。私は防災の者なのでそんなに詳しくはないのですが、幹線道路で交通量があまりに激しいと、騒音対策も含めた沿道整備も、幹線道路を整備するにあたってやりなさいと言われていて、場所が変わるので、そのところを新たに考えなくてよいのかなというところが、すみません、事前説明のときには思いつかなくて、今突然質問をして申し訳ありません。

(事務局)

ありがとうございます。今の交通の流れが変わるということではなく、交通量自体はほぼ変わらない状態でございますので、多少位置はずれるとしても、現状影響がないという判断で特にそういう検討はしてないという状況でございます。

(岡崎会長)

もうひとつ、どうでしょう。

(高橋委員)

1点だけお聞かせいただきたいと思います。全体とすれば、地域の安全性とか利便性とか増すわけですから、非常に結構なお話だと伺っておりました。ただ、山ノ下橋が撤去されて紡績角までの間、おそらくここ結構住家が連担していますし、混んでいるので、撤去された後、防火とかあるいは防災という観点で見れば、そこも緑地帯に変わるとか、いろんな方法があるのかなとは思いますが、ただ、現在あそこは地域の方々、道路沿線、沿道の方々が使っているんで、道路を廃止してそこを公園にしたいのもちょっと無理かなと。結果的にはやはり道路を市道に編入とか、そんな方向で考えておられるのですか。その点だけ確認させてください。

(事務局)

ありがとうございます。今、国道 113 号ということになっておりますけれども、今の現橋の山ノ下橋を撤去したあとは、特に東区側のほうに家屋が連担している状況のため、こちらから乗り入れされるご事情の方もございますので、市道として現状をまた維持し、通行ができるようにしていく状況を想定してございます。

(岡崎会長)

ほかに、いかがでしょうか。

すみません。私から一つだけ。事前にお伝えできなくて恐縮で、今気が付いたのですが、昭和2年ということは、萬代橋より古いのですよね。特に文化財価値が高いという話は伺ったことはありませんが、念のために図面とか写真とかは、記録として残しておいていただければと思います。

よろしいでしょうか。ほかに。

特にないようでしたら、この議案については原案のとおり答申ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

(岡崎会長)

ありがとうございます。それでは、原案のとおり答申といたします。

続きまして、議案第2号について事務局よりご説明をお願いします。

(事務局)

引き続きまして、道路計画課の加治が説明させていただきます。

議案第2号都市計画道路3・4・157号亀田中央線ほか2路線の変更について説明いたします。

1ページをご覧ください。亀田中央線ほか2路線の概要及び計画変更の位置についてです。図の赤線で示した箇所が①亀田中央線になります。江南区の亀田中島地区から二本木地区までの約4.5キロの区間で昭和31年に都市計画決定されました。

次に、亀田中央線の終点と接続される、紫色で示した箇所が②二本木線になります。小阿賀野川までの約1.5キロの区間で、昭和47年に都市計画決定されました。

最後に、緑色の線で示した箇所が新潟中央環状道路になります。国道116号と接続する西区明田から、国道49号に接続する江南区城所までの約20キロの区間で、平成23年に都市計画決定されました。

大きい赤丸で示した箇所が今回の都市計画道路の変更位置です。また、今回の変更に合わせて、小さい赤丸で示した箇所が亀田中央線の起点となっており、この位置を変更します。

2ページをご覧ください。計画変更位置の詳細についてです。今回の計画変更は、これからご説明させていただきます、JR信越本線に架かる亀田跨線橋の架け替えに伴うものです。写真1が亀田跨線橋の全景です。築造から62年が経過し老朽化が進んでいます。亀田跨線橋は平成24年9月に著しい損傷が確認されたことから、古い橋の上に荷重がかからないよう、仮橋が架けられています。写真2のとおり青色の橋が亀田跨線橋になり、上部の白い橋が仮橋となっております。

3ページをご覧ください。亀田跨線橋の構造諸元についてです。現在の亀田跨線橋は橋長

22メートル、幅員6メートルの車道橋として昭和37年に完成し、その後写真1のとおり、平成25年に橋長40メートルの仮橋を架け、現在に至っています。写真②のように亀田跨線橋は鋼材が腐食し、損傷が進んでいます。また、亀田跨線橋及び仮橋ともに2車線となっており、歩道はありません。

4ページをご覧ください。亀田跨線橋架け替えの留意点についてです。一つ目は仮橋の前後の取付道路は縦断勾配が約7パーセントとなっており、写真1赤い点線のとおり、現在基準としている4パーセントを満たしていません。二つ目はJRが定める路線から橋の下までの高さは鉄道の安全性を確保するため、写真②赤い点線のとおり7.4メートル以上必要としています。現在の亀田跨線橋桁下までの高さは5.6メートル程度となっていることから、こちらもJRの基準を満たしていません。

5ページをご覧ください。都市計画道路の変更理由についてです。現在の亀田跨線橋は老朽化が進み、点検による健全度判定で、早期に架け替えが必要となっています。架け替えにあたっては現在の基準に準拠した整備とすることから、新たな位置での整備が必要であり、都市計画道路の線形を変更するものです。

6ページをご覧ください。亀田跨線橋の架け替え方針についてです。新たな亀田跨線橋は、現在の跨線橋よりも1.8メートル以上高い位置に設置したうえで、取り付け道路の縦断勾配を4パーセントにします。現在と同じ位置に跨線橋を架け替えた場合、跨線橋から城所インターチェンジまでの距離が短く、縦断勾配が4パーセントを超えるため、新津方面に約60メートル移動した位置に架け替え、赤い点線のとおり緩やかなS字カーブで前後を跨線橋に取り付けることで基準勾配の4パーセントを満たすことができます。なお、この変更に伴い、新潟中央環状道路の区域の変更、二本木線の線形の変更が必要になります。また、計画交通量が1日約6,800台であることから、設計基準に基づき2車線片側歩道での整備としています。

7ページをご覧ください。ご参考までに都市計画道路の整備イメージです。図の奥に見えるのが新たに架ける亀田跨線橋と取り付け道路となります。手前は新潟中央環状道路となり、図の右側にはこれからご説明させていただきます、区域が変更となる横断ボックスが架かっています。

8ページをご覧ください。都市計画決定の幅は図に示すとおり、一般部は道路法尻までの下幅で決定し、橋梁部は道路の上幅で決定とします。橋梁部の幅員は12メートル、道路部の幅員は12メートルから45メートルとなり、代表幅員は16メートルとなります。なお、亀田中央線全体では城所インターから北側の一部、一般部が2車線両側歩道の幅員で都市計画決定されているため、代表幅員は16メートルとなります。

9 ページをご覧ください。亀田中央線の起点の変更についてです。旧新潟市と旧亀田町の行政区境が月見橋上になっており、行政区を境に道路整備が進められ、現在の線形に至っています。都市計画道路山二ツ線では、黒色で示した線形で月見橋に接続されています。一方で、亀田中央線は黄色で示した線形となり、月見橋に接続されていません。このため現在の道路構成に合わせ亀田中央線の起点の位置を変更するものです。

10 ページをご覧ください。ここからは議案書をご説明いたします。はじめに都市計画道路 3・4・157 号亀田中央線の変更についてです。

11 ページをご覧ください。総括図です。都市計画道路亀田中央線の区間は江南区の亀田中島地区から二本木地区までの約 4,480 メートルとなります。図で示した亀田跨線橋の架け替えに伴い線形が変更になることに加え、起点の位置が変わることから、延長が 20 メートル増え、全体延長が約 4,500 メートルとなります。代表幅員は 16 メートルで変更はありません。

12 ページをご覧ください。計画図です。新たな亀田跨線橋は現在の位置から新津方面へ約 60 メートル移動した位置に架け替えます。前後の取り付け道路は S 字を描くことで道路の線形が変わり、この区間で約 10 メートル高くなります。

13 ページをご覧ください。亀田中央線の起点部についてご説明いたします。現在の都市計画決定において、起点部は図の黄色で示した位置となっています。現在の道路線形に合わせ、亀田中央線の起点位置を図の赤色で示した位置に変更します。これにより二つの都市計画道路の法線がつながり、延長が約 10 メートル長くなります。

14 ページからは、3・5・453 号二本木線の変更についてです。

15 ページをご覧ください。総括図です。都市計画道路二本木線の区間は、亀田中央線の終点部に接続される箇所を起点とし、小阿賀野川までの約 1,410 メートルとなります。なお、現決定では車線数は定められていないため、車線数を 2 車線で決定します。代表幅員は 12 メートルで変更はありません。

16 ページをご覧ください。新たに架かる亀田跨線橋の取り付け道路の線形が変わることに伴い、二本木線の起点から約 40 メートルの区間の線形が変更となります。

17 ページからは、3・4・590 号新潟中央環状道路の変更についてです。

18 ページをご覧ください。総括図です。新潟中央環状道路の区間約 20 キロのうち、図の右側、亀田中央線と交差する約 20 メートル区間の区域の変更になります。延長、車線数、代表幅員に変更はありません。

19 ページをご覧ください。計画図です。新たに架かる亀田跨線橋の取り付け道路の線形が変わることで、新潟中央環状道路と交差する箇所の横断ボックス位置を東側に約 10 メートル移動する必要があることから、区域の変更となります。

20 ページをご覧ください。拡大図で変更区間の詳細を説明いたします。亀田中央線の変更前の都市計画道路の線形を黒色の破線。変更後を赤色の実線で示しています。先ほどの7ページのイメージ図でも話しましたが、新潟中央環状道路は図の横軸、東西方向で亀田中央線の上部を立体交差で通過する計画となっています。

資料右下に区域変更のイメージを示していますので、併せてご確認ください。現在赤色で塗りつぶしている範囲が亀田中央線から新潟中央環状道路の区域。黄色で塗りつぶした範囲が新潟中央環状道路から亀田中央線の区域となります。

最後に、21 ページをご覧ください。都市計画策定の経緯です。令和6年8月27日から9月4日まで都市計画変更素案の縦覧を行い、その間の8月27日に市民へ向けた都市計画変更素案に係わる説明会を開催し、出席者は14名、都市計画に関する意見はありませんでした。その後10月24日から11月7日まで都市計画案の縦覧を行い、意見書の提出はありませんでした。また、関係機関との事前協議も支障なく進んでおり、本日の都市計画審議会でご審議承認をいただいたのち、12月上旬に県知事への意見照会を経て、1月下旬の都市計画決定告示を予定しています。

以上で、議案第2号の説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

(岡崎会長)

ありがとうございました。それでは、ただいまの説明についてご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

(田村委員)

ご説明ありがとうございます。前にお聞きしたより分かりやすく理解ができましたし、必要なことだなというのも分かりました。ちょっと確認を幾つかさせてください。

跨線橋と言っていると、何か線路を跨いでる駅の中の橋のイメージがすごくあるのですが、これは跨線道路橋ということでしょうかというのが一つ目です。

それから、二つ目は自分がずっと仮橋を渡っていたんだということに、この説明を聞いたとき衝撃を受けていて、仮橋というイメージは一時的に工事するときとかに付けるものなのかなと思っていたので、これ自体は過去の経緯がありますけれども、どういうことだったのか。支障はなかったのでしょうかというのが二つ目です。

それから、三つ目はS字になることの必要性はすごく理解ができて、ご説明のときには、こんなふうにはなっていないですというふうにはおっしゃっていたのですが、このカーブがあることによって、交通の例えば滞留が起こるとかというのは、大きな交通量に変化があるのかどうかということと、それと合わせて関係機関の調整の中で、そういったことについて、警察等との事前のヒアリングみたいなものはあったのでしょうかというところがお

聞きたいです。以上です。

(事務局)

一つ目については、ご指摘のとおり、道路をまたぐ跨線橋ということになります。

(田村委員)

説明資料、最初に気付けばよかったのですが、どこかにちょっとだけ説明が1ポツぐらいあって、この跨線橋はこういうことかという、ご説明があったらよかったかなと思います。

(事務局)

二つ目の仮橋の経緯の部分でございますけれども、先ほど説明の中で重複する部分もあるかもしれませんが、平成24年くらいの際の点検において大分損傷が進んでおり、そのまま通行するには危険だということで、平成25年に仮橋をその上に設置しております。

(田村委員)

それは理解できたのですが、なぜ仮橋のままだったのでしょうかというところをお聞きしています。

(事務局)

仮橋のままだったところについては、一時的にそういう状況にしていたのが、大分時間が経ってしまったというのが現状ですけれども、JR協議の中で、ようやく架け替えの時期なり、関連する新潟中央環状道路との絡みもあり、話が進んで現在に至っている状況でございます。よって、仮橋になってから大分時間が経っているのは承知しているところですが、協議に時間を要したといったところでございます。

三つ目のS字の必要性については、道路構造令と言われる基準に則って、線形の曲線半径などが定められておまして、その交通量に合わせた線形で、車の流れに対する安全性は、担保されている状況でございます。

(田村委員)

それは理解しているのですが、住民側からすると架け替えて新しくなって安全になったとは聞いているけど、混むようになったねっていうことになるのか。それとも、そこはさほど意識しないようなものなのかというところ。もしかすると、都市計画の範囲内ではないかもしれないのですが、お尋ねしました。もし今、お答えが無理であれば、またいずれ教えていただければ結構です。以上です。

(事務局)

今、仮橋で、大分急になっている状況ですが、それが4パーセントという基準に合わせた形になりますので、安全になりますし、通行にも支障がない状況でございます。

あと、最後の警察との協議につきましては、今回の設計にあたっては、協議をしながら進めているところでございます。

(岡崎会長)

よろしいでしょうか。ほかに、いかがでしょうか。

(高橋委員)

1点だけ確認させてください。亀田跨線橋のほうは私もたまに通るのですが、冬期間、幅員狭いし勾配がきついのですごく怖いのですが、こういうふうに変更されるとするのは、私ども利用者にとっては、非常に待ってましたという感じです。ただ、JR絡みですと非常にJRとの協議にエネルギー費やされると思うのですが、当たり前なのですが、JRとの協議が進んでこういう計画でということに理解してよろしいのですね。

(事務局)

ご指摘のとおりでございます。

(岡崎会長)

よろしいでしょうか。ほかに、いかがでしょう。

(平山委員)

大事な計画で、安全性を考えられているのでよろしいと思うのですが、今回の老朽化に伴う議案が2件ありますので、ほかにも老朽化が進んでいる状況はどういうことになっているのか、ちょっとその辺を教えてくださいたいと思います。

(岡崎会長)

どの範囲かというのがありますが。

(事務局)

現在新潟市が管理する橋梁が3,933橋ございまして、このうち522橋、約13パーセントが点検結果で、早期に措置をすべき橋梁として判定されている状況でございます。今後は、修繕により橋梁の長寿命化を図る方針でございまして、今現在、新たに架け替えを行う橋梁という部分は、現在のところないといった状況でございます。

(岡崎会長)

よろしいでしょうか。

(信太委員代理：餘久保)

説明どうもありがとうございます。事前の資料確認もあったところで申し訳ないのですが、資料の16ページのところで見させていただいたときに、現在説明の中では、亀田中央線と交差する新潟中央環状道路については、区域の変更というのが伴うというご説明をいただいております。一方で、下のほうから接続する二本木線については、道路線形の変更という

ご説明だったかと思います。念のため確認なのですが、この二本木線については、道路線形の変更だけでよろしいでしょうか。この図のほうを見ると、二本木線に入っているところも赤に色が変わっているところがあるような感じがしたので、その部分についてお聞かせください。よろしくお願いします。

(事務局)

今ほどのご質問でございますが、まず結論から申しますと、今回上程させていただいております計画図で、問題はないと思っております。二本木線につきましては、まず線形の変更に伴いまして、その区域から外れるという部分を色で示しております。新潟中央環状道路につきましては線形の変更はございません。あくまで指定されている区域の変更のみになっております。二本木線につきましてはまず線形の変更が、主たる今回の都市計画の変更の理由、新潟中央環状道路につきましては線形ではなく、その一部区域を変更するという都市計画の変更となっております。

(信太委員代理：餘久保)

ありがとうございました。

(岡崎会長)

ほかに、いかがでしょう。

(馬場委員)

ありがとうございました。2点確認というかお聞かせください。資料の4ページで先程出てくる勾配の件とJRとの基準ということでお話があったのですけれども、これというのは、既存が不適合になって現行に合わなくなったのか、その点、1点お聞かせください。

あと、もう1点が5ページにいったところで、老朽化の件は分かりました。早期に架け替えがということなのですけれども、どこですごく危険になるかというのは難しいと思うのですけれども、どのくらいまでは今の状況の橋でいけるから、このくらいまでには架け替えなければいけないのでというのが、ある程度想定されていると思うので、その辺お聞かせ願えるとありがたいです。2点です。

(岡崎会長)

お願いします。

(事務局)

まず、1点目の道路の勾配につきましては、既存の4ページの資料で、青色の現橋は低い高さでございましたので、現行の基準を満足しており、仮橋をその上に架けたことによって高くなっているものです。これは道路構造令で言うところの、やむを得ない場合には8パーセントまで許容する基準がございまして、これに準拠している状況でございます。

2点目は橋梁の架け替えのタイミングのお話かと思いますが、既存の橋梁を生かして、延命させていくことを基本としております。時間とともに修繕する期間が短くなったり、ライフサイクルコストと言われる、いわゆる経済性なども見ながら、これ以上延命してもお金がかかるという判断になった段階で、架け替えになる状況でございます。

(岡崎会長)

よろしいでしょうか。

(馬場委員)

はい。ありがとうございました。

(鈴木委員)

食農大の鈴木です。ご説明ありがとうございました。直接この審議と関係ないかもしれませんが、どうしてもやはり前の路線も含めて大規模な橋の工事ということもありますので、維持管理がちょっと気になる場所なのですけれども。特に今は建設から60年くらいでしたか、もったかと思えます。耐用年数ですね、この辺、ちょっと前の記憶が欠けているかもしれませんが、更にこれから人口減少ということになったり、財政のことも考えると気になりますので、どれくらいで設定されているのかなという。もし分かれば教えていただきたいと思いました。

(岡崎会長)

お願いします。

(事務局)

一般的な話になろうかと思えますけれども、概ね50年程度を設定して、そのあとは修繕して延命していくというふうな流れが一般的でございます。

(鈴木委員)

あんまり変わらないのですね。今までとね。50年というところがね。ぜひお金のかからないというか、コストパフォーマンスのいいメンテナンスを考えていただければと思います。

(岡崎会長)

ほかに、いかがでしょうか。

(樋口委員)

新潟工科大学の樋口です。ご説明どうもありがとうございます。先延ばしにできない極めて重要な橋梁の架け替えという課題に対して、市民の皆さんの安全確保のため丁寧な計画変更、新規整備の計画に敬意を表したいと思います。

1点なのですが、先ほど現橋梁には歩道がないというお話でした。ですが今回の整備で歩道ができるということだったので、今の歩行者が横断するのに、どうされ

ていたのか。今回歩道を作ることによって、歩行者がどこからどこまで行かれるのか。かなり長距離になるように思うのですけれども、歩行者への安全確保については、どのようにお考えか教えていただいてよろしいでしょうか。

(岡崎会長)

お願いします。

(事務局)

今までは車道しかなかった状況でございますので、あまり見かけたことはございませんけれども、その場所を渡らざるを得ないという状況でございました。歩行者の安全性という部分では、城所インターから北側の部分は歩道整備してございまして、さらに跨線橋を越えた法尻あたりのところからも歩道がございまして。今回の整備によって片側歩道を整備することで、歩行者の動線が繋がるような状況になりまして、安全性は確保されるといった状況になります。

(樋口委員)

ありがとうございます。起終点を含めて歩行者へのご配慮ぜひまたご検討いただければと思います。ありがとうございます。

(青木委員)

すみません。1点ちょっと確認させていただきたいと思います。亀田中央線の区域の決定のことなのですけれども、今回現場ではなくて道路の下が区の決定というところで法尻なのですが、法尻にあります側溝ですね。そこを含めていない区域の決定でよろしかったでしょうか。法面排水の受けが道路側溝であるのかなと思うのですけれども。その施設を入れないでの決定ということよろしかったでしょうか。

(岡崎会長)

お願いします。

(事務局)

ご指摘のとおりでございます。

(事務局)

都市計画の幅については路線全体への影響を踏まえて、現在の都市計画決定の区域を基本としております。なお、現在新規に決定している路線については、一番外側で区域を設定しているといった状況でございます。

(岡崎会長)

大丈夫ですか。質問はほかにはないですか。

(青木委員)

他の決定幅の中で道路の施設が入っているかいないかというところで、将来的にその施設を作ろうとしたときに、決定の中に入っているというのが、ほかの新潟中央環状道路の標準の幅員を見たときも、側溝を含めた区域になっていたかなど。ですけれど、亀田中央線だけ内側になっているので、その辺の確実な施工が、ちょっと心配なので……。

(岡崎会長)

いかがでしょうか。実際には支障がないということによろしいですか。

(事務局)

実際の工事の施工につきましては、周辺の道路用地も市の用地として確保しておりますので支障はございません。ご指摘のとおり、都市計画につきましては、年代、事業決定主体によって上幅であるのか下幅であるのかというのは、過去の道路を見てもさまざまでございます。現在このように一部変更するような都市計画につきましては、ほかの路線図の決定の方法といたしますか、今回決定しない残りのところがどうされているかというところをまず見て、統一感を持たせております。今後、ご指摘のとおり中央環状道路のような、新たに今後整備するために決定するところにつきましては、すべての区域を入れて、今後道路とする幅を都市計画の幅として定めていくことを、新潟市としては基本としております。

(岡崎会長)

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それは、この議案につきましては、原案どおり答申ということにしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(会 長)

ありがとうございます。それでは、原案どおり答申とさせていただきます。

続きまして、3号は取り下げになりましたので、議案第4号のご説明を事務局からお願いします。

(事務局)

下水道部下水道計画課長の佐藤と申します。私のほうから議案第4号並びに議案第5号の新潟都市計画下水道の変更について、ご説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。

お手元には議案書のほかにA4ホチキス止めの議案第4号、第5号関連資料を配付してあります。議案書には本日も審議いただきます議案の計画書、新旧対照表、都市計画の案の理由書、総括図及び計画図の縮小したもの、都市計画策定経緯の概要が綴じられています。

議案第4号、第5号の関連資料につきましては、議案書の内容を抜粋してまとめたものでございまして、本日はこちらを用いて説明させていただきます。

資料の右下にはページ番号を示しておりますし、また、同じものをスクリーンにも表示し

ておりますので、よろしく申し上げます。

今回の議案第4号、第5号、都市計画下水道の変更としまして、廃止ですとか拡大といったものがございますが、いずれも今ある施設の機能廃止を行うものではなく、本市において公共下水道施設として今後も適切に管理し、将来にわたって機能確保していくための、都市計画の位置付けの変更ということでございますので、市民の皆様へ影響を与えるものではありません。といったところを念頭に置いていただきながら、説明を聞いていただきたいと思います。

それでは、説明を始めさせていただきます。まずは、議案第4号、第5号の説明の前に、下水道の都市計画決定について説明いたします。資料の2ページをご覧ください。下水道は生活環境を良好に保つための重要な都市施設の1つとしまして都市計画に位置付けられ、都市計画で定める事項ですが、下水道の名称、排水区域、下水管渠、その他の施設の4つとなります。議案第4号、第5号で都市計画の変更を行うものは赤字で示しております、2. 排水区域及び3. 下水管渠の変更になります。

資料の3ページをご覧ください。下水道の仕組みについてです。下水は雨水と污水に分けられ、下水の処理方式には雨水と污水を1本の管に集めて流す合流式と、それぞれ別々の管に集めて流す分流式の2つの方式があります。このたびの都市計画の変更を行うものは、分流式下水道となります。

資料の4ページをご覧ください。下水道の種類についてです。下水道法で定められています下水道の種類ですが、公共下水道、流域下水道、都市下水路の3種類となります。公共下水道ですが、主に市街地における下水を排除・処理するために、市町村が整備・管理を担うものです。流域下水道は主に2つ以上の市町村区域をまたぎまして、下水を排除し、且つそれらを処理する処理場を有してありまして、県が整備・管理を担うものです。都市下水路は主に市街地における雨水を排除するものとなります。

資料の5ページをご覧ください。公共下水道ですが、更に単独、流域関連、特定環境保全、特定の4つに分類されます。単独は1つの市町村の区域内で管渠と下水処理場を持っているものです。流域関連は各市町村が処理場を持たず、県が管理する流域下水道の幹線管渠に流入させるもので、各市町村はそれぞれの区域内に下水を集める管渠を設置するものです。特定環境保全は、農村や観光地など特定の区域に設置されるものです。特定ですが、工場や事業所からの下水を処理するものとなります。

このたび、都市計画の変更を行うものは、赤字で示しております公共下水道のうち、単独公共下水道及び流域関連公共下水道、そして都市下水路になります。

資料の6ページをご覧ください。次に本市の下水道計画です。下水道の処理区域をポンチ

絵的にイメージの資料としております。本市が担う下水道ですが、吹き出し青囲みの単独公共下水道が3つ。吹き出し赤囲みの流域関連公共下水道が4つ。吹き出し緑囲みの都市下水路が2つとなっています。今回都市計画の変更を行うものは、議案第4号が右下にあります秋葉区内に位置する緑色で着色しました草水都市下水路と、黄色で着色しました新津公共下水道、そして議案第5号ですが、信濃川を挟んで左側にあります南区内に位置する、薄い青色で着色しました白根公共下水道となります。

資料の7ページをご覧ください。ここから議案第4号①草水都市下水路の廃止、②新潟市新津公共下水道の変更について説明いたします。

資料の8ページをご覧ください。はじめに議案第4号の1つ目。草水都市下水路の廃止についてです。今回都市計画の変更を行う下水道は赤い丸で囲んでいる区域で、秋葉区新津の東部地区に位置します。

資料の9ページをお願いします。議案書4ページの総括図のうち、今回変更を行う草水都市下水路の周辺を拡大して表示しています。2つの黒丸のうち中央上側がJR新津駅。右下がJR東新津駅です。また黒の点線が鉄道。黒の実線が国道を示しています。草水都市下水路の排水区域ですが、JR東新津駅を取り囲む黄色の枠で囲まれた区域となります。

資料の10ページをご覧ください。議案書5ページの計画図の一部を表示しています。現在草水都市下水路として黄色で囲まれました約69ヘクタールが、排水区域として都市計画決定されています。また、下水管渠としましてオレンジ色で示しました草水1号幹線、草水2号幹線、草水3号幹線が都市計画決定されています。

資料の11ページをお願いします。この都市下水路を都市計画に位置付けた理由としましては、公共下水道の整備に先行して、当排水区の浸水区域の解消を図り、生活環境を向上させるため、都市下水路として都市計画に位置付け、幹線管渠の整備を行ってまいりました。

今回この都市下水路の都市計画決定を廃止する理由としましては、今後、公共下水道による雨水整備を行うため、新潟市新津公共下水道へ編入することから、都市下水路としての都市計画の位置付けを廃止するものでございます。

今回の廃止ですが、都市計画決定の廃止でございまして、事業や機能の廃止ではございません。このあと説明させていただきます新津公共下水道として引き続き本市において雨水整備及び維持管理を行ってまいりますので、市民の皆様に影響があるものではございません。

資料の12ページをご覧ください。次に、議案第4号の2つ目、新潟市新津公共下水道の変更についてです。赤丸で囲んでおりますが、今ほど都市下水路の廃止で説明しました草水都市下水路の部分の変更となります。

資料の13ページをご覧ください。議案書14ページの総括図のうち、今回変更を行う新津

草水第1排水区の周辺を拡大して表示しております。今ほど都市下水路の廃止で説明しました草水都市下水路の区域のうち、市街化区域の約54ヘクタールを公共下水道による雨水整備を行うため、新津草水第1排水区として新潟市新津公共下水道の都市計画に位置付けるものがございます。

資料の14ページをご覧ください。廃止する草水都市下水路と変更する新津公共下水道の排水区域を上下に並べて表示しています。今回の変更によりまして、上段の都市下水路から下段の公共下水道に都市計画の位置付けを変え、雨水整備を行います。なお、都市下水路として廃止します約69ヘクタールと、新津公共下水道として位置付ける約54ヘクタールには約15ヘクタールの差がございます。この約15ヘクタールにつきましては市街化調整区域のため、都市計画への位置付けは行いませんが、施設や機能に変わりはなく、雨水処理はこれまでどおり行ってまいります。

資料の15ページをご覧ください。これまで行ってきました都市計画の手続きについて説明します。都市計画の素案の縦覧は令和6年8月21日から9月4日まで行いまして、縦覧者はなく、意見申出書の提出はありませんでした。広聴会は素案縦覧で意見申出書の提出がなかったため開催を中止しました。都市計画の案の縦覧は令和6年10月24日から11月7日まで行いまして、縦覧者はなく、意見書の提出はありませんでした。

議案第4号の説明は以上となります。よろしく願いいたします。

(岡崎会長)

ありがとうございました。

では、ただいまの件につきまして、質問、ご意見等ありましたらお願いします。

(高橋委員)

1点だけ確認というか、意見でございます。今回、都市計画決定の関連の法律上の手続きなので、問題がないとは思いますが、実際この編入後、工事される際の問題なのですが、雨水と言えど特に3号幹線ですね、山際部分のところは、ご存じかも知れませんが、結構原油事故が多発しているところに入りますので、工事の際に漏らしてしまいますと、他線に流出していろんな事故を起こしますので、その点をご留意いただきたいと思います。以上です。

(事務局)

ありがとうございます。草水都市下水路でございますが、昭和58年度から平成2年までの約8年間で事業をやっておりまして、この幹線関係はすべて工事が完了してございます。今後は適正な維持管理、もしくは改築といったところを努めてまいりたいと思っております。今お話いただいたように、特に新津の草水の丘陵地につきましては、油が湧き出るというこ

とも私どもも承知しておりますので、今後もし追加で工事をする場合がございますら、そういったところもしっかり留意しまして、公共用水域に流出しないように対策を取りながら、工事を進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(岡崎会長)

ほかに、いかがでしょうか。

(田村委員)

内容については理解して、基本的には下水道整備をうまく進めていくための整備なのかなと理解いたしました。ちょっと範疇は超えるかもしれないのですが、下水道は非常に防災にとっても重要で、今、雨がたくさん、とんでもない雨がいろんなところで降るようになってきて、新潟市もいろいろなところで水が溢れるような事態になっているのかなど。どうしても新潟県民としては、大きな川から水が外水として溢れてくることだけのイメージが強いと思うのですが、今、都市部、街場なんかで注目されているのは、内水氾濫というものになりまして、下水の処理能力を超える分の雨が今後降ると、このあいだ長岡でいきなり市内で水が溢れて、皆が驚いたというのがありましたけれど、新潟市にも、もし線状降水帯が居座ってどんどん雨が降ると、とんでもないような高さの浸水域になるということも、想定できないわけではないのかなというふうにも思っています。

なので、いろいろと管路施設の長寿命化であったり、それから整備だったりというのはお進めかなというふうに思うのですが、より防災の面からも、ぜひ加速化をしていただいて、新潟市は全国平均からすると、すごく下ではないのですが、すごく上ではないので、政令市としてもぜひ範を示していただけるように、整備を進めていただければありがたいかなというコメントでございます。もしよろしければ何かコメントいただければあれですし、もしでしたら、コメントとして留めていただいたら結構です。以上です。

(岡崎会長)

何かあればお願いします。

(事務局)

ありがとうございます。新潟市も昨今気候変動の影響によりまして、想定を超えるような雨が降っております。これまでの新潟市の最大降雨と言いますか、皆さんご記憶にあるかもしれませんが、平成10年8月4日に1時間97ミリという雨が降りました。多くの浸水被害が発生しております。それがこれまでの最大の降雨でございました。直近で言いますと、令和4年、奇しくも同じ8月4日なのですけれど、東区を中心ということで局所的ではございましたが、私ども下水道部で管理しているポンプ場で124.5ミリという雨を観測しております。まさにこれまで経験したことがないような雨が降っているというのも、重々承知して

おります。

そんな気候変動の影響もございますけれども、今、委員がおっしゃってくれたような、浸水対策施設として雨水ポンプ場ですとか、雨水の幹線管渠ですとか、雨水を溜める貯留施設ですとか、そういったハード整備も新潟市下水道部のほうで着実に進めているところでございます。ただ、昨今の計画を超えるような雨になりますと、なかなかこのハード整備には限界があるというところも感じておりまして、その辺から市民の皆様が自ら取り組んでいただける防水板の設置ですとか、雨水浸透柵の設置ですとか、そういった自助対策への支援、助成制度というものも合わせまして、また、ハザードマップを作って適切な避難ですとか、そういったハード、ソフト、また自助、共助、総合的な浸水対策ということで、新潟市も頑張っていて浸水対策を進めておりますので、こういった複合的な取組で、気候変動にも対応していきたいと考えております。ありがとうございます。

(岡崎会長)

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、この件は原案どおり答申ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」声あり)

(岡崎会長)

ありがとうございます。では、原案通り答申とさせていただきます。

最後になりますが5号議案について、事務局からご説明お願いいたします。

(事務局)

引き続きまして、議案第5号の説明をさせていただきます。

資料16ページ、議案第5号新潟市白根公共下水道の変更について説明させていただきます。

17ページをご覧ください。新潟市白根公共下水道の変更につきましては、赤い丸で囲んでいる区域で、南区白根の大通地区に位置します。

資料18ページをお願いします。議案書6ページの総括図のうち、今回変更を行う、白根処理区の該当箇所を、拡大して表示しています。黒の実線が国道8号を示しています。このたび新たに追加する排水区域ですが、図の中央下側の赤いハッチで示す四角の区域となります。先ほどの議案第4号につきましては、雨水整備に係る都市計画の変更でございましたが、この議案第5号は汚水整備に係るものとなります。赤色で囲まれた区域約9ヘクタールを汚水の排水区域として追加いたします。この区域ですが、令和2年度に市街化区域に編入されました。汚水管渠などの下水道施設は開発行為によって整備されまして、本市に寄附されております。今後本市において適切に維持管理を行うため、このたび白根処理区について約9ヘクタール拡大するものとなります。

資料の 19 ページをお願いします。これまで行ってきました都市計画の手続きについて説明します。議案第 4 号と同様となりますが、都市計画の素案の縦覧は令和 6 年 8 月 21 日から 9 月 4 日まで行い、縦覧者はなく、意見申出書の提出はありませんでした。広聴会は素案縦覧で意見申出書の提出がなかったため開催を中止いたしました。都市計画の案の縦覧は令和 6 年 10 月 24 日から 11 月 7 日まで行いまして、縦覧者はなく、意見書の提出はありませんでした。

議案第 5 号の説明は以上となります。よろしく願いいたします。

(岡崎会長)

では、ただいまの件につきまして、ご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

(鈴木委員)

初歩的な質問かもしれませんが、令和 2 年度に市街化区域に編入されてというところで、このときに排水区域の拡大も、一緒に行えなかったのかどうかということです。今まで民間が管理していたのでしょうか、これから市が管理するということは。その点も含めてです。これが一般的なのか、ちょっと教えていただければと思いました。

(事務局)

ありがとうございます。新規で下水道整備するときには、市街化区域でありますと、事前に都市計画決定を取りまして、都市計画法の事業認可をいただき、下水道法の事業計画をいただいて着手し、工事を進めていくというのが基本的なことになります。今回は市街化編入で市街化区域にまずなりまして、そこで開発行為で民間さんのほうで汚水整備をしていただいた。それを寄附していただいて、現在も下水道施設は新潟市で管理しております。ただ、今後また老朽化に伴って、改築更新といったようなことが起こり得りますので、そのための準備としまして、後追いではあります、都市計画決定、都市計画法の位置付け、そして下水道事業計画の位置付けをしまして、しっかり公共下水道管理者が公共下水道として管理していくと。そういう体制を整えていくという形になります。それで、新規整備と開発行為というところで、少々タイミングが違っているというのはございます。

(鈴木委員)

ありがとうございました。

(岡崎会長)

ほかに、いかがでしょうか。

(田村委員)

重ねてのコメントで恐縮なのですが、下水道の方がなかなかここにいらっしゃることがないので。汚水についても、災害にとっては非常に重要というか、どちらかというところ

ってしまっただけのほうは汚水は大変で、水が溢ればその辺が不衛生にすべてなりますし、なので、皆様方の管路が全て無事で、そして施設も無事ということは、なかなか実際には難しいのかなと思いますので、今、一生懸命BCPを作れとかいうふうに言われておりますので、特に新潟市は合併等をされていて、区ごとのいろいろと整備の環境とかも、違っているのかなというふうにも推察したりもするのですが、広域自治体のいわゆる汚水、それからその後の下水道、トイレだとかそういったこと、それから衛生環境の整備みたいなものも、ぜひ併せて考えていただきたいなと思ひまして、コメントさせていただきました。

これについてはよく理解ができましたので、先ほど同等に、整備を進めていくうえで必要な処置だというふうに理解いたしました。以上です。

(岡崎会長)

何かあれば、よろしいでしょうか。

(事務局)

汚水処理施設の整備についてコメントいただきましたけれども、本市の汚水処理人口普及率ということで、人口に対して下水道と合併処理浄化槽を使って処理できている方が約9割ほどまでできています。ただ、まだ1割の方がお使いいただける環境にないというのが実情でございます。これまでは、新潟市は市街化調整区域も含めましてすべて下水道、いわゆる集合処理で整備を進める方針でいたのですが、昨今の整備費の高騰ですとか、その前に人口減少ですとか、そういったものもありまして、特に市街化調整区域で人家がまばらな地域につきましては、下水道ではなく合併処理浄化槽で整備を進めていくということで、効率的な汚水処理を目指すという方針転換をしながら、鋭意、二本柱で整備を進めているところでございますので、引き続き公衆衛生の向上ですとか、水環境の改善といったところ、大命題でありますけれども、そういったところに向けて、着実に整備を進めていきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

(岡崎会長)

ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。ないようでしたら、この議案につきましても原案どおり答申ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。それでは、原案のとおり答申とさせていただきます。

本日の議案は以上となります。長時間ご協力ありがとうございました。それでは、審議会は終了いたします。進行を事務局にお返しいたします。

(司 会)

岡崎会長、議事の進行ありがとうございました。

最後に事務局より連絡事項がございます。次回の都市計画審議会は、来年の2月17日を予定してございます。正式な開催案内につきましては、後日送付させていただきますので、よろしくお願いたします。

あと、駐車券を受付に置いておいでの皆様は、無料処理した駐車券を受付に置いてございますので、お帰りの際にお持ちください。

それでは、これにて閉会となります。本日はありがとうございました。