

第 132 回 新潟市都市計画審議会

議 事 録

日 時：平成 25 年 3 月 26 日（火） 午前 10 時～午前 11 時 10 分

場 所：新潟市役所 本館 6 階 講堂（新潟市中央区学校町通 1 番町 6 0 2 番地 1）

出席委員：22 名（うち代理出席委員 2 名）

幹 事：新潟市都市政策部長、建築部長、中央区長

【大井都市計画課長補佐】

おはようございます。ただいまから第 132 回新潟市都市計画審議会を開催いたします。

本日は年度末の大変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。
私は、本日の進行を務めます、都市計画課大井と申します。よろしくお願いいたします。

はじめに、8月の関係行政機関の人事異動に伴い、委員の異動がございましたので、新たに委員に就任していただいた方をご紹介します。

国土交通省北陸地方整備局企画部長、大寺委員に代わりまして、同じく、企画部長の木村邦久委員でございます。なお、本日はご欠席でございます。

続いて、本日の出席委員の状況を報告させていただきます。関係行政機関の委員のうち、本日、所用のため代理で出席されている方がいらっしゃいますので、ご紹介させていただきます。北陸地方整備局港湾空港部長、長田委員の代理として、北陸地方整備局新潟港湾・空港整備事務所副所長、春日様をご出席でございます。

【長田委員（代理：春日）】

春日でございます。よろしくお願いいたします。

【大井都市計画課長補佐】

国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局長、高橋委員の代理として、北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官、風間様をご出席でございます。

【高橋委員（代理：風間）】

風間でございます。よろしくお願いいたします。

【大井都市計画課長補佐】

また、本日、所用のためご欠席の委員がおられます。先ほどご紹介した木村邦久委員のほかに、五十嵐修平委員、長谷川美香委員がご欠席でございます。

本日の審議会は、委員 25 名中 22 名の委員の皆様がご出席でございます。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いたします。

ここで、幹事として、市からの出席者を紹介させていただきます。

井村都市政策部長。

【井村都市政策部長】

井村です。よろしくお願いいたします。

【大井都市計画課長補佐】

遠藤建築部長。

【遠藤建築部長】

遠藤です。よろしくお願いいたします。

【大井都市計画課長補佐】

仁多見中央区長。

【仁多見中央区長】

仁多見でございます。よろしくお願いいたします。

【大井都市計画課長補佐】

以上でございます。

続きまして、資料の確認でございます。皆様に事前に配付させていただいた資料一式のほかに、本日、追加資料として、第23期新潟市都市計画審議会委員名簿、そして、3月21日に開催いたしました、第18回常務委員会の議案書及び関係資料一式を机上に配付しておりますので、ご確認をお願いいたします。

なお、本日の議事進行につきましては、はじめに寺尾常務委員長から第18回常務委員会の審議結果についてご報告をいただき、次に、議案第1号、新潟市都市計画地区計画の変更（新潟市決定）を審議していただき、最後に報告事項として、都市計画と公共交通の一体的な取り組みについてを事務局より報告させていただきます。

それでは、以後の進行につきまして、五十嵐会長からお願いいたします。

【五十嵐会長】

皆様、おはようございます。ようやく春の兆しを感じられるころになりましたけれども、今年度、最後の都市計画審議会でございます。進行にご協力お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、最初に、報道機関から撮影許可の申し出がございますけれども、許可することよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

【五十嵐会長】

では、異議なしということですので、許可をいたします。

それでは、本日は、事務局から話がありましたように、三つ、審議事項は一つですけれども、報告等が前後にございます。

それから、今日の議事録署名委員、都市計画審議会運営要綱第4条の規定に基づきまして、私から指名させていただきたいと思えます。長谷川雪子委員と渡辺和光委員にお願いしたいと思えますが、よろしいでしょうか。よろしくお願ひいたします。

それでは、早速進めていきたいと思えます。寺尾常務委員長から、第18回常務委員会の審議結果についてご報告をお願いいたします。よろしくお願ひいたします。

【寺尾常務委員長】

おはようございます。常務委員長の寺尾です。

それでは、去る3月21日に開催した第18回常務委員会の審議結果についてご報告いたします。本日、机上に配付されておりました、第18回新潟市都市計画審議会常務委員会議案書をご覧ください。

審議の案件は、北区太郎代地内の工業専用地域内における産業廃棄物処理施設及びごみ処理施設の敷地位置の都市計画上の支障の有無についての1件でした。この案件は、建築基準法第51条ただし書き許可案件に関するもので、簡易な事項として常務委員会で審議することになったものでございます。

審議の結果、既存の産業廃棄物処理施設及びごみ処理施設にて、稼働時間の延長に伴って処理能力が増加するものであり、それぞれ、道路や公園などの既定の都市計画もなく、当該施設の周辺環境への対策が十分講じられていること、また、廃棄物の減量化、再資源化に寄与する施設であることなどから、審議の結果、出席委員全員、都市計画上の支障なしと判断し、決議いたしました。

以上、報告いたします。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。

特別ご質問がなければ次に進めていきたいと思えますが、よろしいでしょうか。

それでは、本日、市長より諮問のありました議案の審議に移りたいと思います。議案第1号、新潟都市計画地区計画の変更（新潟市決定）についてでございます。事務局から議案の説明をお願いいたします。

【柳田中央区建設課長】

中央区建設課長の柳田でございます。よろしくをお願いいたします。

それでは、議案第1号、地区計画の変更をご説明させていただきます。資料はホッチキス止めの議案書とクリップ止めの参考資料になります。

議案説明の前に、地区計画の制度の概要を説明いたします。前の画面をご覧ください。地区計画は、地元の発意により、地区の特性や実状に応じたまちづくりを実現するため、用途地域を補完してきめ細かいルールを定めることができる制度です。

画面の左下をご覧ください。用途地域とあわせて地区計画を定めることにより、目指すまちづくりを行うことができます。画面の右下は地区計画で定める内容です。地区計画では、整備・開発・保全に関する方針と地区整備計画の二つを定めます。一つ目、整備・開発・保全に関する方針では、その地区のまちづくりの方針などを定めます。二つ目の地区整備計画では、具体的な地区施設や建築制限などを定めます。以上が地区計画制度の概要となります。

それでは、議案の説明に入ります。新潟都市計画地区計画の変更（新潟市決定）です。はじめに、今回、地区計画を変更する女池上山地区の位置です。議案書の5ページ、総括図をお開きください。画面にも出ておりますが、中ほどの赤線で示す範囲が女池上山地区です。

前の画面をご覧ください。地区を拡大した航空写真となります。女池上山地区は赤線の範囲で、面積は20ヘクタールです。地区の東西方向に都市計画道路網川原線、南北方向に都市計画道路小張木関屋線が整備計画されており、地区に隣接して上山小学校、上山中学校があります。現在、地区内では、組合施行により女池上山土地区画整理事業による造成工事が進められております。

それでは、資料に沿ってご説明させていただきます。変更に至った背景と変更概要です。お手元の参考資料1をご覧ください。最初に背景です。女池上山地区では、平成23年3月に市街化区域編入とあわせて、目指すまちづくりを計画的に行うため、地区計画を定めました。地区計画の内容は、地元地権者で構成される土地区画整理事業の準備委員会からの提案を基本としたものです。平成24年4月に土地区画整理組合が設立され、本格的に事業が進められることとなった中、昨年7月に、生活利便施設となるスーパー等の誘致にあたり、地区計画を変更したいという申し出がなされました。

参考資料の2をご覧ください。具体的なスーパー等の誘致計画地は、青線で囲まれている

範囲です。青線の範囲内には、現在、三つの異なる地区計画のルールがあり、この内、A地区が指定されている部分では、建築できる店舗等の床面積が150平方メートル以下に制限されているため、計画地全体で建築できる店舗等の床面積を3,000平方メートル以下までに変更したいというものです。150平方メートル以下の店舗は戸建て住宅と同程度の大きさであり、3,000平方メートル以下の店舗は、日用買回品を備えるような、いわゆるスーパーの大きさに相当します。

参考資料1へ戻ります。市では、組合の申し出を受けまして、地区計画を変更することについて、次のことを確認いたしました。一つ目といたしまして、地区計画制度との整合です。これにつきましては、女池上山土地区画整理組合が地区内の地権者を対象として説明会を行った結果、変更内容に反対意見がなかったという報告を受けておりまして、地元と同意が得られていることを確認しております。

二つ目、土地利用の基本方針との整合です。生活利便施設の誘致を見込む計画地では、用途地域として第一種住居地域が指定されております。第一種住居地域では、店舗等の床面積は3,000平方メートル以下まで建築可能とされており、今回の変更内容は、用途地域のルールの範囲内であることを確認しております。

三つ目、目指すまちづくりの方針との整合です。当地区は、当初から地区計画の目標や土地利用の方針において都市計画道路沿線は生活利便施設等の誘導を図り、利便性の高い住宅地を形成するとしており、これらと整合することを確認しております。これらの確認により、今回の地区計画の変更は都市計画上の支障はなく、また、土地区画整理事業のより確実な遂行にも寄与するものであることから、変更は必要であると考えました。

続いて、変更概要です。再び参考資料2をご覧ください。資料の左側が変更前で、右側が変更後となります。変更点は大きく二つあります。一つ目は、青線で囲まれた範囲内のA地区をB地区に変更します。これにより、青線の範囲全体として、店舗等の床面積は3,000平方メートル以下まで建築できることとなります。

二つ目です。青線の範囲の西側に隣接する区画道路4号についてです。歩行者等の増加や周辺住民への影響に配慮し、区間の幅員を8メートルから12メートルに拡幅いたします。なお、青線範囲内に配置を予定していた区画道路、歩行者専用道路は廃止いたします。以上が変更の概要です。

続きまして、計画書を説明させていただきます。計画書は、議案書の2枚目、1ページから4ページまでとなります。1ページ目につきましては変更はございません。

2ページ目の変更についてです。変更箇所が分かりやすいように、同様の内容を参考資料3の新旧対照表として整理してございます。ご覧いただければと思います。新旧対照表は左

側が変更前、右側が変更後の内容となっております、左側では変更する箇所に下線を付し、また、右側では変更後の内容を赤字の下線で示してございます。1段目、地区施設の配置及び規模です。計画地西側の道路、区画道路4号は、変更前の8メートルから変更後は8メートル・12メートルとなります。次に、区画道路5号が廃止されることに伴いまして、変更前の区画道路6号から11号が変更後は1号ずつ番号が繰り上がって、区画道路5号から10号となります。また、区画道路9号から繰り上がった区画道路8号では、延長が230メートルから150メートルとなります。さらに、歩行者専用道路2号が廃止されることに伴いまして、同様に変更前の歩行者専用道路3号が変更後は1号繰り上がりまして、歩行者専用道路2号となります。続きまして、3段目、地区区分の面積です。A地区は12.2ヘクタールから0.7ヘクタール減りまして、11.5ヘクタールとなります。一方、B地区は3.6ヘクタールから0.7ヘクタール増えまして、4.3ヘクタールとなります。

計画書へお戻りください。計画書の3ページにつきましては変更ありません。

4ページ目になります。4ページのページ番号の上、欄外になりますが、変更の地区計画を定める理由をA地区、B地区の地区の区分及び区画道路などの地区施設を変更し、良好で利便性の高い住宅市街地の形成を図るためとして記載しました。

これまで計画書で説明しました地区の区分や地区施設の変更は、6ページ、計画図において表示してございます。

最後になりますが、これまで行いました都市計画の手続きについてです。前方の画面をご覧いただきたいと思っております。はじめに、①地区計画原案の説明会です。昨年11月4日に原案の説明会を開催しました。参加者は11名でした。説明会では、今後の手続きや土地区画整理事業の質問はありましたが、地区計画の変更に対する意見はございませんでした。

次に、②原案の縦覧です。昨年、11月6日から11月20日までの2週間、原案の縦覧を行い、縦覧者は2名でございました。原案に対して意見のある方が縦覧開始の日から3週間、意見申出書を提出することができますが、提出はありませんでした。

次に、③都市計画法第17条に基づく案の縦覧です。都市計画法第17条に基づく案の縦覧を1月8日から1月22日までの2週間行いました。縦覧者は7名ありましたが、意見書の提出はございませんでした。

以上をもちまして、議案第1号、新潟都市計画地区計画女池上山地区地区計画の変更の説明を終わらせていただきます。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。

ただいま、議案第1号の説明をいただきました。ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

【寺尾委員】

寺尾です。

まず、最初に質問をさせていただきたいと思います。変更の理由をもう少し詳細に教えていただきたいのですが、明らかにこれだけが、スーパーマーケットが3,000平方メートルまで建てられるような地区と指定されていたのに、区画整理組合では最初から変更できそうだとということで新しいスーパーマーケットの誘致を交渉していたのか、そのところがどの程度、現行の地区計画に基づいてその土地の売却交渉を行ったのか、その辺りをご説明いただきたいと思います。

【柳田中央区建設課長】

今回の変更に関わります、土地区画整理事業との絡みについてでございます。当然、当初決定におきましては、両側50メートル程度という中でエリアを設定してございますが、今回の変更にあたりましては、区画整理組合が本格的に稼働した中で、いわゆる誘致候補のところと具体的に協議を詰めていくという段階の中で、申し入れを受けたところでございます。そうした中で、本地区の地区計画の目的や方針に沿った形であること、また、都市計画道路の結節点となるところで生活利便施設等を誘致するものといった、当初の目的からは外れずに進めてほしいという中で出てきた結果でございます。また、地区の速やかな市街化促進にも寄与するといったところも配慮した中で、今回、変更ということでさせていただきたいというご提案でございます。ご理解のほどお願いできればと思います。

【寺尾委員】

そうすると、この現行の土地利用計画で出店するような会社というのは当たったのか当たらないのか、その辺はいかがでしょうか。

【柳田中央区建設課長】

当然、ベースとなるのは現行の計画の中でということでは動いていたところでございますが、実際、構想が進む中でこのような形でというような提案と申しますか、そういった動きを受けまして、今回、事業の速やかな進捗というところも勘案した中で変更させていただきたいと考えているところでございます。

【寺尾委員】

今のご説明の中で、事業の速やかな進捗というお話がありましたけれども、組合の財務は、現況、どのくらいなのでしょう。かなり累積債務が積もって、ここで売らないと、清算しなければならない、そのくらいの状況なのでしょう。

【柳田中央区建設課長】

具体的には、まだ保留地の販売等始まっていない段階でございます。現在、造成工事等を進めているところでございます。実際の現在の詳細な財務内容等につきましては掌握しかねている部分があるのですが、全体で約40億円程度の事業費を見込んだ中で事業に着手したところと認識してございます。

【寺尾委員】

そうすると、この辺で繰り返してもしかたがないのですけれども、事業の円滑な早期の進捗というものが、まだ保留地の売却にも入っていないと。その中で、なぜかこの部分だけ、わざわざ都市計画決定を変更してまで商業地として売らなければならないのか。商業地として売らなければならないのかというのが都市計画的によく分からないのですけれども。

【柳田中央区建設課長】

いわゆる生活利便施設の機能強化を図る方向で、今回、見直していきたいということでございまして、これから住まわれるこの地区内の住民の方はもとより、周辺の既存の住宅地の住民の方にもある程度そういった効果があるのではないかと見込んでいるところでございまして、区画整理だけを実施するような意味合いで変更するものではないと考えてございます。

【寺尾委員】

そうすると、少し質問を変えたいと思うのですが、今まで床面積150平方メートルの商店しか建たなかったところに、3,000平方メートルの商店が建つようになりましたし、今のお話だと、保留地の売却の促進にも寄与するというので、地価がどのくらい上がるのか。あるいは、土地の売却状況がどのくらい円滑に進んで組合としては運転資金の確保等、どのくらい軽減するのか、その辺りをお答えいただけますか。

【柳田中央区建設課長】

現在のところ、これから保留地販売という状況でございまして、私の手元にありますのは、計画の数値になりますけれども、坪あたり 33 万円ほどで売り出したいということで予定しているという聞いてございます。

【寺尾委員】

それは住宅地の保留地のほうですか。商業地のほうは。

【五十嵐会長】

商業地にはなっていないです。

【寺尾委員】

それでは、今までB地区だったものがC地区に一部変更されるわけで、その部分の地価はどのくらい上がるのでしょうか。

【柳田中央区建設課長】

いずれにしても、従来より大画地で売却していくという流れがある中で、当然、整備してある施設も減って来るといことで、その分若干単価は下がってこようかと思いますが、詳細な数値まではこの場では押さえてございません。

【寺尾委員】

それから、道路がかなり廃止されます。600 平方メートルの部分と 120 平方メートル。この部分を保留地として売れることになるので、この部分は 33 万円かけるその分ということになりますか。

【柳田中央区建設課長】

具体的な数値がその 33 万円かけるという数字になるかまでは、今、掌握しかねているところでございますけれども、そうした中で、大画地になることに伴いまして、先ほど申し上げました区画道路 4 号というところの幅を広げるなどしながら、いわゆる近隣の住宅地への影響を配慮した形で施設配置を見直して対応していきたいということで考えてございます。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。

ほかにご質問はございませんでしょうか。

【高橋（三）委員】

変更によって交通量がどの程度増えるかということは調査しているのでしょうか。

【柳田中央区建設課長】

詳細な交通量の調査までは行ってございません。

【高橋（三）委員】

すぐ近くに上山小学校や中学校がありますよね。多分、スーパーの大きいものができると、交通量が朝夕というのはけっこう多いと思うのです。そういう面から交通の安全、その辺の配慮を皆さんはしているのですか、していないのですか。

【柳田中央区建設課長】

当然、中央区の建設課でございますが、組合指導といった業務も私どものほうで所管させていただいております。そうした中で、今回、お店等が誘致される中で、歩行者等の安全確保につきましては、小張木関屋線側からの乗り入れが主になるかと思いますが、安全確保策について、適切に指導してまいりたいということで考えてございます。

【高橋（三）委員】

交通量も調査しないのに安全性の指導というのはできるのですか。何を基準にどのような指導をするのか、お聞かせください。

【柳田中央区建設課長】

基本的には、歩道を横断するときにスピードを抑制する、ないしは車に一旦止まっていたくような形の構造等につきまして指導してまいりたいと思ひますし、出店後の対応につきましては、当然、お店の規模にもよりますが、大店法等が必要になるようであればそこで精査をかけていきたいと思ひます。また、組合側への指導としましては、当然、繁忙期の誘導員の配置等につきましても、今後相談させていただきたいということで考えてございます。

【高橋（三）委員】

そういうものは、やはりきちんとしたデータや調査に基づいてやるべきではないかと私は思います。安全性がどうのこうのというのは、普通、どこの道路でもそういう形で確保はしているはずですので、特別この地域だけそうしますとか何かというのであったら分かるのですが、そういうことはもっときちんと、机上の計画だけではなくて、現場にあったやり方をすべきではないかというように考えます。その辺の対応を、今後どのようにするのか、教えてください。

【柳田中央区建設課長】

具体的な出店等の相談につきましては、今後、実際に物事が進んでいく中で、私どもとしてもきちんと注視すべきところは注視しながら対応を進めてまいりたいということで考えてございます。

【高橋（三）委員】

しつこくて悪いですけども、皆さんの仕事は、建設が進んで、その後も管理するのですか。そういうところまで皆さんの任務というか仕事、中央区だからそのような形ですということですね。

【柳田中央区建設課長】

整備が終わりましたあと、公共施設となる部分につきましては、当然、私どものほうで引き継がせていただいて、未来永劫維持管理していくということになります。そうした中で、今ご指摘がありました、交通安全の問題もありますし、持続性といった問題もありますし、適切な指導をしながら適切な環境が保たれるように、当然、私どもの維持管理するスペースとなりますので、対応してまいりたいと考えてございます。

【高橋（三）委員】

すみません、もう一つ、この審議とは関係ないことなのですが、このほかに12か所の都市開発が進みます。それぞれ地区計画が立てられています、今のように出店者によって地区計画が変更になる可能性というのはあるかもしれませんので、そのことはあとで審議してもらいたいような形でよろしいでしょうか。

【五十嵐会長】

あとで審議というのは、今日は難しいと思います。

【高橋（三）委員】

今日の時間で。

【五十嵐会長】

今日の時間内ではちょっと。今日は地区計画についての審議でございますので、それについては、交通関係は今のものとは違うと思いますので、ご意見として承っておきます。

今のことに関連して、交通に関しては、地区計画が決まってからいろいろなものが動き始めるわけですが、事務局からお話がありましたけれども、大店立地法に基づいて、そこではじめて交通の調査が行われていきます。この段階で交通の調査というのはなかなか、法律的には求められていないところであるのが少し残念なところでもございますけれども、そのような事情も。

【寺尾委員】

そう言われると、どうして道路の幅員などが決まるのですか。交通量が予定されるので道路の幅員が決まるので、それは都市計画的に見ておかしいのではないですか。

【橋田委員】

会長、求められている議案について同意を与えるかどうか審議するのがこの審議会の役目ですから。議論を広げてしまうと、これは今日中に終わりません。

【高橋（三）委員】

そういう難しい質問ではありませんので。

【佐々木委員】

難しいとか難しくないではなくて、議案外なので。

【高橋（三）委員】

もう一つ、視点を変えて。12メートルに広げるということで計画を変更しましたよね。これは何に基づいて12メートルに変更したのですか。

【柳田中央区建設課長】

今回の8メートルから12メートルにという部分につきましては、当初の8メートルが、車道となる部分が6メートル、歩道となる部分が2メートルという計画でございました。それを、車道の部分は変えずに6メートルのまま、歩道の空間をさらに4メートル増やして6メートルという形で、歩行者等の安全に配慮した空間を確保するといった形で見直しを行わせていただきたいということで考えております。また、地区内外から流入、駐車場利用される車につきましては、この地区内の道路を通らないような形、できますれば、小張木関屋線といった表の通りを通る形で誘導していきたいということで、現在、協議を進めているところでございます。

【高橋（三）委員】

そうすると、今までは車道だけで歩道がなくてもよかった。しかし、ここにスーパーが出ることによって車の量が増えるから、歩行者の安全のために歩道をつけるということですよ。何の根拠に基づいてこの部分の道路だけがそのようになるのですか。

【柳田中央区建設課長】

当然、車の出入りが増えると思われまして、他方、自転車による利用も多いだろうという中で考えた結果でございまして、6メートルという空間を確保した中で、歩行者と自転車が別々にと言うと語弊があるかもしれませんが、そのような形をご利用いただければということで、6メートルという数字を取らせていただいたところでございます。

【高橋（三）委員】

そうすると、その部分だけがなぜ6メートルになって、それに接続される道路のことはどう考えているのですか。

【柳田中央区建設課長】

今回、変更させていただく区画道路4号というところが、既存の住宅地との境目でもございますし、今回、新たにお店を出したいというところとも重なるというところで、当初2メートルの予定であったものを6メートルの歩道という形に変更させていただきたいというものになってございます。

【高橋（三）委員】

だから交通量が増えるから、自転車で来るから、4号のところに行く車と自転車はどこを

通ってくるかということを考えながら、そのような形でしたわけでしょう。そうすると、全体的な交通の流れというものは、皆さんはきちんと調べて何メートルにしましょう、こうしましょうと決めたのではないかと思っているから、どの程度増えたのですかということをお聞きしているのです。

【柳田中央区建設課長】

すみません、具体的な出店企業が決まらない中で台数でお答えするというのは非常に難しいところがあるのですが、その空間の中で自転車なり歩行者なりという機能を分担させることによって、より安全で円滑なといいますか、歩行者から見たときに安全な環境、便利な環境というものが確保されたらいいなということで、変えさせていただくものでございます。

【五十嵐会長】

そろそろ、ご質問についてはよろしいでしょうか。

ほかにございませんか。

【五十嵐（完）】

2点お伺いします。一つは、このことに伴って、近隣住民自治会ですよね。今はまだ計画が明らかではないからそういう異論は出ていないと思いますけれども、そういうことも想定されないのかというのは、今、交通量の話もありましたけれども、それも含めて、想定の話だからこれは分からないと言えばそれでいいのですけれども。

もう一つは、この計画が決まったのは平成23年2月の都市計画審議会ですよね。わずか2年です。実態に即してこういうことは全くありえないというわけではないと思いますけれども、そうすると、例えば、この小張木関屋線を挟んで反対側の地域、ここもA地区がありますけれども、ここを今回と同様に仮にB地区にしたいというようなことが店舗等の進出に合わせて起こった場合は、基本的にはどう対応するのか、どう考えているのか。この2点をお伺いしたいと思います。

【柳田中央区建設課長】

1点目のほうの地元との合意形成といった部分になりますけれども、先ほども手続きのところでご説明させていただきました、地区計画の原案の説明会ということで、地元地権者を対象にご説明させていただいた中で、特に異論はないということでご判断いただいております。

また、2点目の、わずか2年でといった部分ですとか、あるいは他のエリアも拡大してといった部分になりますけれども、今回の変更の申し出というのが、実際の組合活動が始まって誘致活動が本格化した中で、より具体的な協議が進んで、その申し出を受けて行うといった形でございますけれども、そうした中で、従来からの土地利用方針といった部分ですとか、生活利便施設等の誘致をするという目的にも即しているということで、今回、報告させていただいているところですし、他方、当然、見直すにあたりましては、地区計画の目的とか方針との整合、また、今ありました関係者の合意形成の部分ですとか、あと、周辺環境等の影響などにも考慮しながら、また、地区のまちづくりの推進に確実につながるであろうといった部分を総合的に評価した中で判断していくべきものであると考えてございまして、むやみにあそこもやりたい、ここもやりたいということであつたら見直していくという視点、立場には立っていないということでご理解いただければと思います。

【五十嵐会長】

他にございませんでしょうか。

【高橋（三）委員】

もう1点伺ってよろしいでしょうか。

こういう地区計画を見直す場合は、地権者の人たちが、当初計画を立てるのと違って出店者によっていろいろ変わってくるという部分があつて変更になるかと私は思うのですが、そういう場合は、今後また別の12か所、全部で13か所やっていますが、このような形のもので変更の要望が来たら、皆さんが検討してその目的に沿ったものであるならば、今後またこのような開発を変更する可能性が大きいということですか。見込みはいかがでしょうか。

【柳田中央区建設課長】

私のほうで他の12地区につきまして、どういった地区計画が設定されていてといった部分を私は掌握しかねている部分がありまして恐縮なのですが、いずれにしましても、ただ言われたからというものではなく、先ほど来ありますように、関係者の合意ですとか従来の計画との整合性といったところに重きを置きながら、総合的に評価、判断したうえで対応していくということになろうかと考えてございます。

【高橋（三）委員】

これは基本的な考え方というのは、部長などから答えてもらいたいと思うのですが、

よろしいでしょうか。

【五十嵐会長】

事務局、どなたかございますか。

【井村都市政策部長】

現在、整備を進められております12地区に関しまして、当初の計画に沿って進捗するようにそれぞれ個別に指導しているところでございます。そういった中で、ここ以外につきまして、現時点でこういう計画を変えたいとかという相談は、現時点では特段ないものと認識しております。

【五十嵐会長】

他にご質問はございませんでしょうか。またご意見はございますでしょうか。

【岡崎委員】

地区計画は細かく決めることなので、変わることもあると思うのです。柔軟性というものも都市計画では重要なので、変更ということはあると思います。逆に言うと、この場合は熟度があまり上がっていなかったとも言えるわけです。今の話ですと、こういうものが次々と出てくるわけではないということでしたので、そういうことだったらいいかと思うのですけれども、今後、その辺をさらに気をつけていただければと思います。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。他にご意見はございませんでしょうか。

【寺尾委員】

今、お話を伺っていて、今、岡崎委員が計画の熟度が低かったとおっしゃいましたけれども、変更案についても熟度が低いのではないかと。これだけ変更すると地価がどう変わるとか、道路の減った部分、それだけ組合としては売る土地も増えていると。あるいは、先ほどご質問があったように、交通量もきちんと把握されていないと。したがって、今、岡崎委員が言ったように、都市計画の柔軟性も決して否定するものではないのですが、このように、土地を売りやすくする、それから公共用地を減らしていくということであれば、その分公園緑地を増やすとか、道路の緑道を増やすとか、あるいは、先ほどの話だと、組合の円滑な保留地

の売却にも資するというのであれば、少なくとも土地区画整理組合が当初の予定よりの財政が豊かになるので、土地区画整理組合出捐の公益信託くらい設けるとか、何か売りやすくなった分の見返りが無いといけないのではないかと思います。そういう条件を全く今のところ考慮されていないので、その点について、今回は少なくとも継続審議にして、先ほどの質問にあった交通量の問題などももう少し丁寧に審査したうえで、この変更案を都市計画審議会に諮るべきだと考えております。

【五十嵐会長】

寺尾委員からこういう意見がございますけれども、ほかにご意見はございませんでしょうか。

それでは、この議案については賛否を聞きたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

【五十嵐会長】

では、賛成の方、挙手をお願いします。

反対の方。一人。

過半数でございますので、第1号議案は承認されたということにさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。

それでは、本日の議案はここまでですけれども、報告事項がございますので、報告事項について、事務局からお願いいたします。

【池田都市政策部次長】

都市政策部の池田でございます。

それでは、本日の報告事項といたしまして、都市計画と公共交通の一体的な取り組みについてご報告いたします。恐れ入ります。前方のスクリーンでご説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

現在、BRTなど、新たな公共交通システム導入につきましては、直接的に本審議会でご審議いただくという事項ではございませんが、都市計画マスタープランに交通計画についても方向性を掲げ、都市計画と交通計画は密接に関わるものでございますので、その一体的な取り組みにつきまして、委員の皆様のご理解を深めていただきたく、改めてご説明させていただきますものでございます。

はじめに、これまでの公共交通に関する主な経緯でございます。スクリーンの上半分のほうですが、平成14年度から16年度の3か年にわたって実施いたしました、第3回パーソントリップ調査でございます。この調査は、新潟市を含む広域的な都市圏の交通の実態を把握・分析し、今後の社会情勢等の動向を見据えた総合的な都市交通計画の策定を目的に行われたものでございます。ここでは、多核連携型の都市圏構造の形成を目指すとしておりますが、これは合併前の広域都市圏を構成する各都市が地域特性に応じた都市の機能分担などによりまして、各地域に拠点を形成し、その拠点を幹線道路や鉄道などにより連携するという都市圏構造を目指したものでございます。その実現に向け、三つの目標が提案されました。

まず、一つ目でございます。「移動しやすい交通体系」でございます。これは魅力ある都心部にふさわしい基幹公共交通軸の形成とあわせ、新潟駅や空港などの交通拠点の機能強化を図りながら、都心部や各地区が利便性の高い交通網でつながれるという交通体系の確立を目標とするものでございます。二つ目、「質の高い交通体系」でございます。これは、バス停上屋などのバス待ち環境の整備や、時間どおりに通勤通学ができる定時性の確保のほか、駅のバリアフリー化など、高齢者など交通弱者が安心して移動できる交通体系を目標とするものでございます。三つ目、「持続性を支える交通体系」でございます。これはパークアンドライドの促進など、適切に公共交通や自動車が利用され、環境に優しい交通体系を目標とするものでございます。

この第3回パーソントリップ調査での提案を踏まえまして、画面下のほうになりますが、平成19年度からオムニバスタウン計画の指定を受けました。これは、国からの支援をいただきながら、人と環境に優しいバスを活かしたまちづくりを進める事業でございます。具体的には、便利で乗りやすく分かりやすいバスの実現を目指して、都心部の主要拠点を連絡するサービスレベルの高い基幹公共交通軸として、りゅーとリンクの運行やバスの定時性、走行性の向上を図るICカードの導入、誰もが利用しやすいノンステップバスの導入やバス停上屋の整備などの取り組みを県警あるいはバス事業者と連携しながら進めてまいりました。

次に、平成20年3月ににいがた交通戦略プランを策定いたしました。このにいがた交通戦略プランは、第3回パーソントリップ調査で提案された将来交通計画の目標を実現し、並行して策定しておりました上位計画でございます都市計画マスタープランの都市像、方向性と整合を図り、必要な交通施策を展開するものとして、交通施策の基本理念とおおむね10年間の短中期的に取り組む行動計画を策定したものでございます。このプランでは、多様な交通手段を選択できるまちづくりを目指すことを基本理念として、高齢社会の到来や地球温暖化などといった社会環境の中で、これまでの過度な自動車依存から、公共交通や歩行者、自転車を重視していくことを明確にいたしました。

具体的な施策につきましては、下の図の四つの基本方針に基づき進めることといたしております。まず、①「各地域の暮らしを支える安全で快適な交通」でございます。これは、各地域において、車に頼りすぎず、日常生活に必要なサービスを受けることができるよう、住民バスや区バスなど、地域のニーズに応じた適正な公共交通の維持確保を目指すものでございます。次に、②「都心部の質の高いサービスと移動性の確保」、そして、「賑わい空間や魅力の向上」でございます。多くの人が集まる都心部におきまして、若者から高齢者、市民や訪れる人まで、誰もが快適で分かりやすく、時間が読める、質の高いサービスと移動性を確保するとともに、湊町にいがたの歴史や文化などを活かし、まちの賑わいや魅力の向上に資する、歩いて楽しい道づくりなどを図るものでございます。次に、③「都心や各地域間の結びつきを強化」でございます。都心や各地域の都市機能や特色を共有し、多核連携型の都市構造を支えるために、それぞれの地域の結びつきの強化をするための交通環境の整備を図るものでございます。④「市民や事業者とともに進める」ということで、以上の具体の取り組みを一体的に進め、バランスの取れた交通体系を実現していこうとするものでございます。

続いて、都市計画マスタープランにおける交通の位置づけでございます。都市計画マスタープランは、社会の大きな変化を踏まえ、今後の都市づくりの目指す姿、方向性を明らかにし、その実践に向けた総合的な指針として、平成20年7月に策定したものでございまして、本市の目指す都市の姿を「田園に包まれた多核連携型都市、新潟らしいコンパクトなまちづくり」と掲げております。ここで申し上げます多核連携型都市につきましては、パーソントリップと同じ趣旨となりますが、田園や自然に囲まれた市街地がまちなかを中心としたまとまりあるコンパクトなまちを形成し、それぞれの区の自立性と連携を高めることによりまして、様々な個性と魅力をもつ連合体としての新潟市を目指すものでございます。この実現にあたりましては、各課において、その地域性を活かしたうえで、買い物など住民の日常生活の拠点としての機能を充実させるとともに、便利で移動しやすい交通ネットワークによりその連携を高めることが必要となります。

都市計画マスタープランの中では、目指す都市の形成に向けて全市レベルの五つの方針と身近な暮らしの質を高める生活圏レベルの四つの方針を掲げております。公共交通に関する取り組みにつきましては、全市レベルとして、方針3「地域が連携する都市新潟」に、個別方針として3-1「交通体系の充実による地域間連携の強化」を掲げております。これは、道路網の強化や鉄道や路線バスといった公共交通機関の連携、駅などの交通結節点や基幹公共交通軸沿線における土地の有効利用などにより、地域間の移動の利便性と公共交通の利用を促進することで地域間の連携を強化するものでございます。また、生活圏レベルといたしましては、方針6「生活圏で日常の生活ができる」、個別方針としまして、6-1「便利で賑

わいのあるまちなか」と、6-2「まちなかに容易にアクセスできる」を掲げております。これは、住民の日常生活の核となるまちなかの機能を充実させ、生活圏の自立性を高めるとともに、路線バスや区バス、住民バスなどにより、集落とまちなか、最寄り駅への交通手段の確保やその利便性を向上するというものでございます。これらの目標に向かって、各分野の必要な連携を図りながら、都市づくりに取り組むこととしております。

そこで、これまでご説明いたしました目指す都市の姿に対しまして、本市の交通を取り巻く現状と課題でございます。まず、社会背景といたしまして、超高齢社会の進展です。本市の高齢化率は2020年には30パーセントを超え、高齢者人口が5万人増加、うち、75歳以上の高齢者は3万人に達すると推計されております。高齢化が急激に進展していくということでございます。この結果、自動車の運転が困難となる高齢者が増加することは明らかだと考えられます。そして、右側、全国平均を下回る歩行量ですが、自動車への依存の影響もあり、本市の平均的な歩行量は全国平均を下回っておりまして、超高齢社会を迎える中で、健康面への影響も懸念されるところでございます。また、下の段、二酸化炭素の排出量につきましても、地球温暖化対策が求められる中で、本市の旅客部門における市民一人あたりの二酸化炭素排出量は全国の都道府県庁所在地の中で3番目に多い都市となっております。

続きまして、公共交通の利用状況でございます。高いマイカー依存ということがございます。本市のマイカー依存度は昭和63年には5割を超えていたところですが、平成14年、約7割というように依存度が増えました。最近、その後10年間は変わっておらず、行き着くところまで行ったというような状況でございます。

下の段、公共交通の利用者の減少ですが、バスの利用者数は昭和45年ごろがピークでございました。それ以降、ずっと減少を続けておりまして、この20年だけでも3分の1にまで減少したというところでございます。また、サービスの低下といたしまして、採算上運行の維持が困難となった結果、路線の廃止や縮小などで、この10年間に18パーセントの便数が減少しております。現在運行している路線でも、採算性の悪いものは国や市の補助で維持され、事業者がバスを運行しない地域では住民バスなどの運行に頼っているのが現状でございます。このままでは、今後もバスの便数の減少が続くということが懸念されております。このように、利用者が減少した結果、サービスの維持が困難となって、値上げや路線の廃止、減便によってさらに利用者の減少を招くという負の連鎖が繰り返されてきております。この負の連鎖を断ち切るため、持続可能な公共交通体系の構築によりまして、公共交通の利用者増加に反転し、路線の増便拡充といった利便性の向上につなげるという正の連鎖に転換することで、本市の目指す多核連携型の都市構造を支える交通環境の実現を図っていかねばなりません。

この交通環境を実現していくためには、市全体として、便利で使いやすく、持続可能な公共交通ネットワークを構築することが必要となります。その具体的な取り組みといたしまして、交通戦略プランでは三つの柱を掲げております。その一つ目、①「地域内の生活交通の強化」でございます。区バス、住民バスなどで主要バス停や最寄り駅と接続する公共交通を地域のニーズに応じて運行することにより、通院、買い物などの日常生活の足を確保し、地域内の移動を便利にするものでございます。二つ目、②「都心アクセスの強化」につきましては、各地域から都心部方向へ向かう既存の鉄道やバス路線について、運行便数の増加や待合空間の整備などの利便性向上を図ることで、より便利で快適な交通環境を目指すものでございます。三つ目、③「都心部の移動円滑化」でございます。新たな公共交通システムの導入やりゅうとリンクの運行によりまして、基幹公共交通軸のサービスレベルの向上とともに、便利で分かりやすく魅力的な公共交通を整備するものでございます。この三つの柱の取り組みを一体的に進めることで、市全体で便利で使いやすく持続可能な公共交通網を構築していこうということでございます。

このイメージ図と、先ほどご説明いたしました都市計画マスタープランの多核連携都市のイメージ図はそのまま重なるものでございまして、都市計画と交通計画が一体的に結びついたものということでございます。これら三つの柱の実現のために、持続可能な公共交通の実現に向けた新バスシステムの取り組みを進めていこうということでございます。

この新バスシステムは、都心軸へのBRT導入と全市的なバス路線の再編を一体的に進めるものでございます。まず、BRTの運行ですが、連節バスを市が購入し、事業者に貸与する公設民営方式により、市が積極的に関与し、持続可能な公共交通体系を構築していくことが大きな狙いであるとともに、都心軸へのBRT導入により気軽に快適に移動でき、まちなかにふさわしい質の高いサービスを提供するとともに、都心軸におけるバス輸送の効率化、円滑化を図ってまいります。また、バス路線の再編では、BRT導入による都心部のバス運行の集約化で生じた余力を郊外部に回すことで郊外路線を維持、拡充するものでございまして、併せて、区バスや住民バスを含めて、地区ごとの実情にあった地域内交通の改善を図ることで将来にわたって全市的に持続可能な公共交通ネットワークを構築するものでございます。

こちらがBRT導入とバス路線再編による利便性向上のイメージのイラストでございます。上のほうですが、現在のバス路線は、郊外からのバスが都心部に集中しておりまして、都心部で走行性の低下、非効率な運行、分かりにくいバス停といった問題が生じているとともに、郊外路線は廃止や減便などでサービスが低下しているという状況でございます。これを公設民営方式によるBRTの導入と、それと一体となったバス路線の再編、併せて行う交通結節

点の整備によりまして、まちなかのバスを集約化、効率化し、それによって生まれました余力を郊外に回すことで利便性を向上させるとともに、区バス、住民バスなどの地域内交通を充実させることで市全体の効率化を図り、持続可能な新バスシステムを構築していこうというものでございます。

新バスシステムの今後の進め方でございますが、バス路線の再編につきましては、新潟交通株式会社と基本協定を結んだうえで、市民のご意見を頂きながら、新年度一年をかけて具体的な運行計画やルートなどについて協議を進めてまいります。また、地域内交通の改善に向けた具体策につきましても、地域の皆様のご意見を伺いながら、平成26年度末までに区ごとに改善プランを作成する予定としておりますが、前倒しのできるものについては適宜実施し、持続可能な生活交通の確保に取り組んでまいります。BRTの運行につきましては、当初予定しておりました第1期導入区間である新潟駅から白山駅までに加えまして、新潟交通株式会社が提案いたしました西区青山地区への延伸の方向で進め、平成26年度中の開業を目指しております。また、スムーズに乗り換えをしていただくために、情報端末や車内などで運行情報を提供する情報案内システムの導入と、新潟駅や市役所など、乗り換え拠点が想定されております交通結節点の整備を進めてまいります。

以上の取り組みで、まず、確実に第一歩を踏み出し、その後につきましては、導入した連節バスの性能や効果の確認、開業後の現地検証などを行ったうえで、段階的かつ着実に取り組んでまいりたいと考えております。

公共交通の再構築に向けた取り組みと連動して、公共交通機関を有効に活用した、あるいはまた活用を促進するためのまちづくりも必要と考えております。

今ほどご審議いただきました女池上山地区ですとか、鳥屋野大島地区、長潟南地区のほか、さつき野駅近くの北上南地区など、駅やりゅーとリンクなどの公共交通の利用しやすさという観点を重視して評価したうえで市街化区域に編入し、公共交通と連動した土地利用を進めております。都市計画マスタープランに掲げます田園に包まれた多核連携型都市の実現にあたりましては、都市計画と交通計画の整合を図った一体的な都市づくりを進めることが肝要です。今ほどご説明いたしました、駅やバスなどの公共交通と連動した土地利用をはじめ、新潟駅の高架化と周辺整備では、基幹公共交通軸や市街地の南北一体化を図り、安全で利便性の高い駅前広場の整備を進めております。また、平成24年6月議会で制定されました「公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」で、歩行者、自転車、公共交通を重視したまちづくりへと舵を切り、その理念や責務などを明確化し、市民と目的を共有しながら取り組んでまいります。

さらに、都心部の基幹公共交通軸の周辺の魅力向上に向けた取り組みといたしましても、

榎谷小路商店街のアーケード再整備ですとか、古町花街の歴史文化を活かしたまちづくりなどを進めております。今後、交通に関する個別具体の案件、例えば、BRTの専用走行路などについて、都市計画決定が必要な場合には、その都度本審議会にお諮りし、ご審議いただくこととしておりますので、よろしくお願いいたします。

以上、長い報告で恐縮でございますが、終わらせていただきます。ありがとうございました。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。

特にご質問ございましたらお願いしたいと思います。いろいろなところで議論されているところがございますし、一步踏み出してきているかと思うのですけれども、よろしいでしょうか。

それでは、議事進行、少し戸惑ってご迷惑をおかけしましたが、ご協力ありがとうございました。これで第132回都市計画審議会を終わりたいと思います。

事務局にお返しいたします。

【大井都市計画課長補佐】

ありがとうございました。

以上をもちまして、終了させていただきます。本日は、どうもありがとうございました。