

■ 令和6年度 第2回新潟市環境影響評価審査会

日 時：令和7年1月16日（木）午前10時～午前11時45分

会 場：新潟市役所本館 6階 講堂3

出席委員：松岡会長、五十嵐委員、石崎委員、及川委員、田辺委員、藤堂委員、中平委員、
橋本委員、弓場委員、和田委員（以上 10名）

傍 聴 者：1名

報 道：2名

（司 会）

ただ今から、令和6年度第2回新潟市環境影響評価審査会を開催いたします。

本日司会進行をさせていただきます、新潟市環境対策課の小池と申します。よろしくお願
いいたします。

本日の出席状況ですが、委員14名のうち6名の委員が会場で、4名の委員がウェブでご
出席をされております。委員定数の過半数を超えておりますので、新潟市環境影響評価審査
会規則第3条第2項の規定により、本日の審査会が成立しておりますことをご報告させてい
たきます。

ウェブでご参加の皆さまに連絡です。ご発言の時以外はマイクをオフでお願いをいたしま
す。また、質疑応答の際ですけれども、Zoomの挙手機能等ですとご発言の意向が分かりに
くいため、どうぞご発声をいただきまして、ご発言の意向をお示しいただければと思います。

会場でご参加の皆さまにつきましては、ご発言の際は机上のほうにありますマイクをお使
いください。

なお、会議録作成のため、本会議は録音させていただいておりますのでご了承ください。

始めに、環境対策課長の田辺からご挨拶を申し上げます。

（環境対策課長）

皆さんおはようございます。新潟市環境部環境対策課長の田辺と申します。

日ごろより、本市の環境行政につきまして、ご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。
また、本日はお忙しい中、会議にご出席いただきまして、重ねて感謝申し上げます。

本日は今年度第2回目の審査会ということで、「一般国道403号道路拡幅整備に係る計画
段階環境配慮計画書」について、事業者から説明いただくということにしております。委員
の皆さまからは、それぞれのご専門のお立場から忌憚のないご意見をお聞かせいただきます
よう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(司 会)

それでは次第に沿って進みます。次第の2、副会長の選任についてです。
進行のほう、松岡会長、よろしく願いいたします。

(会 長)

前回の審議会で事務局から説明がありましたが、これまで審査会の副会長を務めていただいていた原田委員がご退任されました。

そこで新たな副会長を選任したいと思っております。副会長につきましては新潟市環境影響評価審査会規則第2条第1項の規定より、委員の互選により選出することになっております。

副会長の選出につきまして、案はございますか。

特にございませんでしょうか。

それでは、特にないようですので、わたくしとしては県の研究機関での勤務経験もあり、さらに環境の分野に広く精通していらっしゃる新潟薬科大学の田辺委員にお願いしてはどうかと考えますがいかがでしょうか。

(「異議なし。」の声)

(会 長)

ありがとうございました。会場の委員、ウェブで参加の委員ともに異議なしということでございますので、田辺委員のほうに副会長をお願いいたします。

それでは、田辺委員、副会長の席のほうに移動をお願いいたします。

一言、ご挨拶いただけますでしょうか。

(副会長)

新潟薬科大学の田辺です。今ほどはご推薦いただきましてまことに恐縮でございます。

今般、ピンチヒッターということで、微力でございますが務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(会 長)

ありがとうございました。それではいったん事務局のほうに戻します。

(司 会)

ありがとうございました。議事に入る前に何点かご連絡をさせていただきます。

本日の審査会は「一般国道403号道路拡幅整備に係る計画段階環境配慮計画書」の1回目の審査会ということで、配慮書について事業者からの説明を受けていただく会になります。

事業者説明のあとに、質疑応答の時間を設けておりますが、時間も限られておりますので、後日、メールでもご意見をお受けしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは本事業の配慮書につきまして、本市より当審査会のほうへ諮問させていただきます。

(環境対策課長)

新潟市環境影響評価審査会・会長、松岡史郎様。新潟市環境影響評価条例に基づく計画段階環境配慮計画書に対する意見について（諮問）。「一般国道 403 号道路拡幅整備に係る計画段階環境配慮計画書」について、環境保全の見地から意見を求めます。令和 7 年 1 月 16 日、新潟市長・中原八一。どうぞよろしく申し上げます。

(司 会)

それでは議事に入ります。以降の進行は松岡会長からお願いいたします。

(会 長)

それでは進めてまいります。時間も限られていますので、円滑な議事の進行にご協力をお願いいたします。

まずは事務局より配慮手続きについて説明をお願いいたします。

(事務局)

環境対策課の関口でございます。よろしくをお願いいたします。

それでは資料 1 をご覧ください。新潟市環境影響評価条例の手続きフローです。現在、当該事業は配慮書手続に入っております。

裏面をご覧ください。配慮書手続の部分を抜粋しております。

このたびの配慮書手続で、事業者は 11 月 1 日より 1 か月縦覧を実施しております。また、11 月 1 日から 12 月 16 日の期間、配慮書についての意見の受け付けをしておりましたが、今回、意見書の提出はございませんでした。

本日の審査会は黄色の部分になります。配慮書における審査会は 2 回開催予定です。1 回目の審査会で、事業者より配慮書についての説明を受け、委員の皆さまよりご意見をいただきます。いただきましたご意見を基に事務局で答申書素案を作成し、2 回目の審査会でお示ししたいと考えております。その後、審査会よりいただきました答申を基に市長意見を形成し、3 月中旬に事業者へ通知したいと考えております。

また、参考資料としまして、市の関係課からの配慮書に対する意見の一覧も共有させていただきましたので、ご確認いただければと思います。以上です。

(会 長)

ありがとうございました。それでは次第に沿って進めてまいります。次第 3 「一般国道 403 号道路拡幅整備に係る計画段階環境配慮計画書」について、事業者より説明をお願いします。

(事業者)

新潟市道路計画課の樋口と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。
説明に入ります前に、本日出席している事業者側の紹介をさせていただきます。

(事業者の紹介)

(事業者)

また、本日は環境影響評価の委託受託者であります、一般財団法人環境衛生研究所、先端技術センターからも出席いただいております。

(委託受託者の紹介)

(事業者)

それでは、「一般国道 403 号道路拡幅整備に係る計画段階環境配慮計画書」の概要について、お配りしました資料によりご説明いたします。

資料右上のページ番号 1 ページをご覧ください。本日の説明内容です。

大きく 4 項目に分けてご説明します。1 つ目として、環境影響評価の対象区間となる国道 403 号の道路拡幅整備の概要について説明します。

次に 2 つ目として、対象事業区間の周辺の状況について動画でご説明いたします。

3 つ目として、計画段階配慮の概要、最後に配慮書を縦覧した際にいただいた意見についてご説明いたします。

まず、一般国道 403 号の道路拡幅整備の概要についてです。3 ページをご覧ください。左の図に環境影響評価の対象となる事業区間を赤線で示しています。

江南区茅野山の茅野山インターチェンジを起点とし、秋葉区古田 1 丁目の古田交差点までの約 7.4km となります。

事業区間を含む国道 403 号は昭和 57 年に 2 つの県道、三条新津線・新潟新津線が国道へ昇格し、広域的な幹線道路としての計画整備を図るため、都市計画道路 3・3・66 号、国道 403 号線として、当時の道路管理者である新潟県が昭和 59 年に、江南区茅野山から秋葉区矢代田の約 12.8km の区間を都市計画決定しました。

また、平成 8 年には小須戸田上バイパスの事業化と併せ、広域幹線道路としての機能向上を図るとともに、市街地内の円滑な交通機能を確保するため、旧小須戸町と田上町の行政区境まで終点を延伸することで変更決定されています。

その後、平成 17 年 3 月の市町村合併を経て、平成 19 年 4 月に本市が政令指定都市に移行したことに伴いまして、補助国道や県道の管理権限が県から本市に移管され、現在にいたっております。

都市計画決定の範囲は、右上、断面図の赤線のとおり完成 4 車線の幅 24m で決定されてお

ります。新潟県時代に、この 24m の幅を道路用地として買収しました。

現在は右下の写真のとおり、4 車線の完成形を見据え、すでに道路用地は確保されているものの、当時の交通量や接続される都市計画道路、沿線の土地利用の状況などを踏まえ、暫定 2 車線または 3 車線で整備され、供用されています。

写真、青色で示した幅がすでに用地が確保され、今後拡幅を計画している区域となります。現在は未整備となっております。

4 ページをご覧ください。本事業区間の位置付けについてです。本市では目指す都市の姿として、「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市」を掲げており、各地域の拠点間を道路や公共交通でつなぎ、都心を中心とした放射・環状型の連携軸を強化することで、市内 8 区の連携や交流を図ることとしております。

このうち、本事業区間を含む国道 403 号は、本市の都心部と江南区・秋葉区をつなぐ、都心アクセス軸として、市民の日常の移動はもとより、物流などの社会経済活動を支えるとともに災害時の緊急輸送道路など、沿線市町も含め、広域的な幹線道路として重要な役割を担っております。

5 ページをご覧ください。放射・環状型道路ネットワークの現状についてです。図は都心部を中心とし、国道 403 号をはじめとする、5 本の国道からなる、放射状に広がる軸と、これらの軸を環状でつなぐ、新潟中央環状道路と国道 460 号の整備状況を示したものです。

図の青色二重線は、現状が 4 車線以上で整備されている道路。一本線は暫定 2 車線を含む、4 車線未満で整備されている道路となります。図の点線は事業中または今後事業化を予定している区間、薄い灰色の破線は、今後道路整備を計画している区間です。

放射状の道路は国道となることから、都心部と各区を結ぶ基幹道路として必然的に交通が集中し、都心付近では 4 車線以上が確保されています。

一方で、郊外部においては 2 車線での整備区間が多く、都心部と郊外部の車線数が切り替わる区間では、交通渋滞やこれに伴う事故などが発生しており、道路拡幅や交差点改良などが順次進められております。

また、放射状道路は環状方向に接続する役割を担う、新潟中央環状道路について北区の新潟東港を起点とし、西蒲区の角田浜までを結ぶ約 45km を計画しており、このうち、図の青色実線で示した 6 割にあたる約 27km が開通し、道路ネットワークの形成が進んでおります。

現在は図面中ほどの青い点線で示す、国道 49 号から国道 8 号までの約 12km の整備を進めており、本事業区間である国道 403 号と接続する計画となっております。

本事業区間は、都市計画決定以降の沿線市街地の著しい発展や、小須戸田上バイパスの全線開通などにより、多くの交通が集中し、朝・夕を中心に慢性的な渋滞が発生していると

もに、今後、新潟中央環状道路が接続することで、交通量の増加が見込まれ、さらなる渋滞の悪化が懸念されております。

このことから、本事業区間を4車線に拡幅整備し、都心アクセス軸としての機能を強化することや、交通渋滞の緩和を図り、物流・交流・連携の強化や災害に強い道路ネットワークを構築する必要があると考えております。

6ページをご覧ください。本事業区間の現状についてです。冒頭でも少し触れましたが、本事業区間は暫定2車線、または3車線で供用されており、左の図で示すとおり、信濃川と阿賀野川のあいだを流れる一級河川「小阿賀野川」にかかる小阿賀野橋から国道460号と接続される大鹿交差点までの区間は暫定2車線で供用されており、それ以外の区間は暫定3車線で供用されています。

本事業区間の交通量は区間全体で1日約2万から2万6千台と多くの車両が通行しております。ご参考までに、桜木インターから昭和橋までの和合線ここが現状4車線になっておりますが、ここの交通量と同程度となっております。

また、本事業区間よりも南側、三条方面の区間では交通量が約1万3千台となっておりますので、本事業区間では2倍近い交通量となり、右上の写真のとおり、交通が集中していることが分かります。

右下の表をご覧ください。道路の技術的基準を定めた「道路構造令」において、交通量等に応じて必要な車線数が規定されています。

本事業区間は地方部の一般国道であることから、第3種に区分されます。第3種の道路のうち、地形は平地部、交通量は2万台以上となり、第1級に区分されますので、種級区分は第3種第1級となり、必要な車線数は4車線以上と規定されております。道路構造令においても拡幅が必要であることが分かります。

7ページをご覧ください。今後の動きについてです。図は道路整備における一般的なフローを示しており、現在お伝えできる範囲で本事業の実施予定年度を右側に記載しています。

それで「①計画調査」の都市計画決定は昭和59年に決定されていますので、現在は「②実測調査」として現況を把握するための「路線測量」を行っており、このあと道路設計の準備をして「予備設計」を実施していきます。

本来であれば、都市計画決定前に環境影響評価を実施することとなりますが、本事業区間は平成9年の環境影響評価法が制定される前に計画決定されていますので、拡幅整備を進めるこの段階で環境影響評価を実施していきます。

環境影響評価としては、本審査会でのご意見や予備設計の結果を踏まえ、令和7年度に方法書を作成し、その後、現地調査、準備書、評価書の順に手続きを進め、令和9年度に報告

書を作成、公表する予定としております。その後、環境影響評価に基づく環境配慮事項を踏まえながら工事を施工するための詳細設計を実施し、工事に着手する流れとなっております。

環境評価以降のスケジュールにつきましては、事業区間の延長や事業費が大きいことに加え、接続される国道 49 号亀田バイパスとの調整事項など不確定要素が多くあることから、現時点において完成年度をお示しすることはできませんが、工事着手は令和 10 年代前半を予定しております。

続きまして 8 ページをご覧ください。対象事業区間の周辺の状況についてご説明いたします。本来であれば、自然的状況や社会的状況などを現地でご確認いただく予定でしたが、積雪や天候不良なども考慮させていただき、これからご覧いただく動画をもって現地確認に代えさせていただきます。

それではこれから約 10 分間の動画をご視聴いただきます。

(「対象事業区間及びその周辺の状況」についての動画視聴)

(事業者)

ご視聴ありがとうございました。ただ今、ご視聴いただきました動画は昨年 12 月にドローンを活用して空撮したものに、秋葉区役所や関係団体の皆さまから写真などをいただきまして制作いたしました。できる限り四季を通じて事業区間およびその沿線の自然環境などを記録しましたので、本日ご審議いただく際のご参考としていただきますようお願いいたします。それでは資料に戻り、配慮計画書の概要についてご説明いたします。

資料 9 ページをご覧ください。ここでは環境配慮に関する項目として、複数案の設定、地域の概要、計画段階配慮事項の選定結果および予測と評価の結果、最後に計画段階配慮事項の検討に係る総合評価の 5 点について、順を追ってご説明いたします。

10 ページをご覧ください。まず、計画段階配慮手続きにおいては適切な複数案を設定することを基本としていますが、当該事業を実施しない案、いわゆる「ゼロ・オプション」の検討を行いました。

本事業区間はすでに都市計画決定され、沿道において、市街地の形成など土地利用が進んでいることから、本市の目指す多核連携型都市構造における、都心から放射状に広がる国道の 1 つとして市民の日常的な移動はもとより物流の社会経済活動を支えるとともに災害時の緊急輸送道路など、重要な役割を担っております。しかし、暫定 2 車線または 3 車線であることに伴い、慢性的な渋滞が発生し、さらには中央環状道路の接続によって交通量の増加が懸念されております。4 車線に拡幅整備することは、このような課題を解決し、本市のまちづくり、さらには沿線市町との連携強化、災害時における道路ネットワークの強化に大きく寄与すると考えることから、本事業の実施は必要であると判断いたしました。

11 ページをご覧ください。位置等に関する複数案の設定についてです。本事業を実施する区域の位置および規模はすでに都市計画道路として、目指すべき都市像を実現させるため、施設の配置や規模等の検討を行い、地域の合意形成が図られたうえで決定された道路法線および計画であり、すでに完成4車線計画を見据えた、取得済みの道路用地内において、完成4車線へと拡幅整備するものです。

このため、都市計画決定された道路法線を尊重するとともに完成形に向け、新たな道路用地の取得が不要であるといった経済性の観点や、地域住民の合意形成がされていること、さらに既存の土地利用に対して改変面積も小さくなるといった環境負荷の観点を踏まえ、複数案を設定することは合理的ではないことから、単一案とさせていただきました。

12 ページをご覧ください。次に地域の概況についてです。事業対象区間とその周辺における自然的状況および社会的状況について、既存資料により把握した結果をご説明いたします。資料右上の白文字で、配慮書本編のページ番号、さらに「大気質」や「騒音」などの項目の下に関係する図表番号を記載しましたので、併せてご確認ください。

それでは自然的状況の概況についてです。大気質は対象区間周辺に、亀田測定局と新津測定局が位置しており、二酸化窒素、微小粒子状物質は2局とも環境基準を達しております。また、浮遊粒子状物質は亀田測定局で測定されており、環境基準を達成しておりました。なお、光化学オキシダントは2局とも非達成という状況でした。

次に騒音について、一般環境騒音はすべて測定点が環境基準に適合しており、自動車交通騒音では昼夜ともに環境基準を達成している割合は57%から100%となっております。なお、北陸自動車道は57%となっております、それ以外の一般道においては1か所で96%、その他15か所では100%となっております。

振動調査については対象区間およびその周辺で調査は未実施となっております。

水質については本編3ページ、11の図をご参照ください。対象区間およびその周辺に位置する河川のうち、公共用水域の水質測定は能代川、小阿賀野川、阿賀野川などで行われていますが、事業対象区間が交差する小阿賀野川では溶存酸素量や浮遊物質量が環境基準に不適合となる場合があるものの、そのほかの項目は環境基準や指針値に適合する状況となっております。

13 ページをご覧ください。次に小阿賀野川の底質についてダイオキシン類の測定結果は環境基準に適合しておりました。

地形・地質については本編3ページ、7の図をご参照ください。図の右側、オレンジ色の範囲で示している重要な地形として、阿賀野川下流岸の沖積面に残る旧流路が存在します。

動物については事業対象区間およびその周辺に哺乳類や鳥類などの重要な種が生息する可

能性があり、本編 3 ページ、8 の図に示すとおり、コハクチョウやオオハクチョウをはじめとする渡り鳥の飛来地として重要な鳥屋野潟鳥獣保護区が事業対象区間の起点側、北西方向にあります。

続いて植物では、重要な種が 69 種生育する可能性があります。また、事業対象区間周辺にケヤキやイチョウなどの巨樹・巨木林などが分布しております。

14 ページをご覧ください。計画および人と自然との触れ合いの活動の場・文化財については、本編 3 ページ、9 に示す図も併せてご参照ください。

景観については、事業対象区間およびその周辺に農村公園や神社など眺望点が存在し、景観資源としては国道 403 号の取得済み事業用地内において小阿賀野川から国道 460 号の交差点部まで延びるフラワーロードや小阿賀野川などが挙げられます。

フラワーロードは取得済み用地の維持管理や道路景観の向上を目的として活動が始まりましたが、今では菜の花やコスモスなど四季折々の花が咲き誇る名所となっております。

人と自然との触れ合い活動の場としては、亀田農村公園や阿賀野川河川敷に整備されました「阿賀野川フラワーライン」などが挙げられます。

文化財は秋葉区古田に県の天然記念物である八珍柿の原木をはじめ、21 件の新潟市指定文化財が存在するとともに、多数の埋蔵文化包蔵地が認められます。

最後に放射性物質については、対象区間およびその周辺の空間放射線量率は新潟県内における空間放射線量の通常値の範囲内であり、土壌放射性物質も不検出となっております。

15 ページをご覧ください。次に社会的状況の概況についてです。人口は、本編 3 ページ、60 に示す図も併せてご参照ください。

事業対象区間の起点付近には江南区茅野山集落、終点付近には、秋葉区古田集落が存在します。なお、終点は旧新津市中心部に近いことから人口集中地区、いわゆる DID が存在いたします。

土地利用については土地利用計画における指定状況として、市街化区域、市街化調整区域、農業地域、農用地区域に指定されており、都市計画区域の指定状況は対象区間に第一種住居地域、第一種中高層住居専用地域のほか、準工業地域に指定されております。

河川利用については、小阿賀野川から農業用水利が利水されております。

交通については一般県道沢海酒屋線などと交差するほか、新潟中央環状道路が江南区茅野山付近で交差いたします。

次に公共施設について、本編 3 ページ、60 に示す図も併せてご参照ください。事業対象区間およびその周辺には教育施設や福祉施設等の公共施設が多数存在しています。

最後に法令等による指定状況ですが、本編 3 ページ、8 の図をご参照ください。鳥獣保護

区では、渡り鳥の飛来地として重要な鳥屋野潟鳥獣保護区や、事業対象区間の終点側に秋葉区鳥獣保護区が存在します。このほか環境基本法に基づく騒音・水質類型指定、騒音規制法、振動規制法、悪臭防止法により定められた規制区域が存在します。

16 ページをご覧ください。次に事業や地域特性を踏まえ、重大な影響を受ける恐れのある環境要素を計画段階配慮事項として選定しました。その結果をご説明いたします。

計画段階配慮事項の選定は、「新潟市環境影響評価配慮指針」などの考え方を参考に行いました。結果は表に示すとおりです。

黒丸が今回選定した項目。黒い三角が「新潟市環境影響評価技術指針」で示された参考項目であります。今回選定せず、方法書段階での選定を想定した項目となります。「×」は技術指針の参考項目ではありますが、今回選定しない項目となります。

工事の実施に関し、大気質・騒音・振動・水質・動植物・生態系・文化財については工事によって影響を及ぼす恐れがありますが、現時点で施工の範囲や工事工程などが未定であることから、方法書以降の選定を想定しております。

また、廃棄物・温室効果ガス等についても、工事により発生する恐れがありますが、現時点では廃棄物の種類や発生量、温室効果ガスの排出量等が見積れないことから、こちらも方法書以降での選定を想定しております。

地形地質は、重要な地形地質が対象区間に存在しないことから非選定としました。

最後に放射線の量については、事業対象区間において、環境に影響を及ぼす量の放射性物質が拡散する工事の実施や建設機械などは使用しないこと、また土地の改変など、放射性物質が拡散・漏洩する恐れはないと考えることから、非選定といたしました。

17 ページをご覧ください。土地または工作物の存在および供用に関しては、大気質・騒音・振動・動植物・生態系・景観・人と自然との触れ合いの活動の場・文化財について自動車の走行や、道路の存在が各要素に影響を及ぼす恐れがあることから選定いたしました。

また、温室効果ガス等については自動車の走行により、温室効果ガスが発生する恐れがありますが、現時点で対象事業による交通量の変化や温室効果ガスの排出量が見積れないことから方法書以降での選定を想定しました。

なお、選定しなかった要素については地形および地質は重要な地形地質が存在しないこと、そのほかについては、嵩上式道路・消雪パイプの設置・休憩所の設置は計画しないことから非選定としました。

18 ページをご覧ください。計画段階配慮事項に関する予測および評価の結果についてご説明いたします。

予測は、方針として、本事業による重大な環境について、環境配慮が必要な対象と事業対

象区間の位置関係を踏まえながら、環境の状況の変化または環境への負荷量を可能な限り定量的に把握する手法を選択いたしました。また、定量的な把握が困難な場合には定性的に把握することといたしました。

次に予測の手順については、まず資料調査で把握した「環境配慮が必要な対象」の位置等と本事業による環境影響が想定される「環境影響想定範囲」との重なりを把握いたしました。「環境影響想定範囲」は「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」を参考に設定しております。

これら把握した位置関係の事業特性・地域特性を踏まえ、事例の引用が可能な環境要素はその事例の調査・予測および評価結果を参考に環境変化の程度等を把握し、重大な環境影響が実行可能な範囲で回避・低減されているかを整理しました。

なお、引用する事例は、道路構造令や立地環境が本事業と類似し事業対象区間と交差する計画となっている「新潟都市計画道路 3・4・590 号新潟中央環状道路」にかかる環境影響評価を選定いたしました。

19 ページをご覧ください。予測および評価の結果についてです。まず、自動車の走行にかかる大気質についてですが、予測項目は二酸化窒素と浮遊粒子状物質です。

予測方法は集落や文化施設などの配慮施設等との位置関係、本事業の実施による、交通量の変化を踏まえ、引用事例から予測事例の交通量と本事業における計画交通量との差により、大気質への影響の変化を推計し、予測および評価いたしました。

予測地点は計画交通量が異なる区間ごとに、環境配慮が必要な施設等の分布状況踏まえ、右側の図中、緑色の四角に示す（1）から（4）の 4 地点となります。（1）は文化施設などが存在する地点です。（2）は近接している学校・福祉施設・集落が存在する地点、（3）は計画交通量が最大となる区間で近隣に公園や商業施設が存在する地点、（4）は人口集中地区が存在する地点となります。

現況の交通量については、引用事例の調査地点のうち、青色のダイヤで示す「秋葉区車場」を選定いたしました。

また、引用事例の予測地点はオレンジ色のダイヤで示す、本事業と類似する立地、道路条件、交通量条件である「南区鷺ノ木新田周辺」を選定いたしました。

20 ページをご覧ください。予測地点ごとの予測結果を表に示しております。評価値が環境基準値を下回れば、環境基準を達成していることとなり、予測項目である二酸化窒素および浮遊粒子状物質はいずれの地点においても環境基準を達成している結果となりました。

21 ページをご覧ください。次に自動車の走行にかかる騒音についてです。予測の方法ならびに予測地点について大気質同様とし、現況の交通量と交通騒音は引用事例の調査地点の

うち、青色のダイヤで示す「秋葉区車場」を選定いたしました。

22 ページをご覧ください。騒音の予測結果です。いずれの地点においても、昼間と夜間の予測値が騒音にかかる環境基準を下回っており、環境基準を達成している結果となりました。

23 ページをご覧ください。次に自動車の走行にかかる振動についても、予測の方法ならびに予測地点、引用事例の調査地点の選定は騒音と同様にいたしました。

24 ページをご覧ください。振動の予測結果についてです。いずれの地点においても、昼間と夜間の予測値が振動規制法施行規則の基準値を下回っており、環境基準を達成している結果となりました。

続きまして 25 ページをご覧ください。大気質・騒音・振動にかかる評価結果です。いずれの項目も予測値が環境基準を満足しており、基準との整合を図られていると評価されることから、重大な環境影響評価の回避または低減が図られるものと評価いたします。また、道路路肩を充分確保し、可能な地点は盛土構造とすることにより、沿線への影響を低減するよう配慮すること、さらに今後実施する詳細な計画の検討において、できる限り環境への影響が回避されるよう環境保全措置の採用に努めることから事業者の実行可能な範囲で影響は回避・低減されていると評価します。

26 ページをご覧ください。動物・植物・生態系にかかる予測および評価についてです。予測は重要な種や、注目すべき生息地、群落の生育地、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境と事業対象区間の位置関係を踏まえ、環境配慮が必要な対象への影響度を整理しました。なお、各項目の影響想定範囲は右の図中のオレンジ色と赤色の実線、赤色の破線で示しております。

27 ページをご覧ください。動植物・生態系の予測・評価の結果です。

地域特性について、動物は影響想定範囲に鳥獣保護区が存在し、重要な動物の生息域・行動圏に該当いたします。

植物については影響想定範囲に特定植物群落や保全地域などは存在しませんが、重要な植物の生育域となり得る環境が存在します。

生態系については影響想定範囲に保全上重要な河川環境や鳥獣保護区が分布します。

以上のことから、道路の存在が動植物・生態系に影響を与える可能性があると予測されます。

ただし、本事業はすでに取得済みの道路用地を活用し、暫定供用されている車線に沿って拡幅・改築を行うものであることから、土地の改変範囲をできるだけ小さくします。また、環境配慮が必要な対象への影響が小さい構造を採用し、生息地の分断回避など、自然環境に

配慮することで周辺の重要な動植物の生息・生育地、ならびに保全上重要な自然環境への影響を低減できると考えることから、重大な環境の回避、または低減が図られると評価しました。

28 ページをご覧ください。景観・人と自然との触れ合いの活動の場・文化財にかかる予測および評価についてです。予測は、動植物などと同様、主要な眺望点や主な野外レクリエーション地、埋蔵文化財など、事業対象区間の位置関係を踏まえ、環境配慮が必要な対象への影響程度を整理しました。なお、景観の影響想定範囲は右の図中のオレンジ色、人と自然との触れ合いの活動の場は赤色の実線で示しております。

29 ページをご覧ください。景観・人と自然との触れ合いの活動の場・文化財にかかる予測評価の結果です。

地域特性について、景観は主要な眺望点等となる公園や神社などが多数存在します。

人と自然との触れ合いの活動の場については、影響想定範囲に主要な公園やスポーツ施設などが存在します。

文化財については、事業対象区間およびその周辺の地域に多数の埋蔵文化財包蔵地が存在します。

以上のことから道路の存在がこれら対象に対して影響を与える可能性があると予測しました。

ただし、繰り返しになりますが、本事業はすでに取得済みの用地を活用するものであり、主要な景観資源の直接改変は想定されないこと、加えて環境影響が小さい構造や緑化等、できる限り自然環境に配慮することにより、周辺への影響を低減し、埋蔵文化財は試掘調査を行い、埋蔵文化財の存在が示唆された時は、文化財保護法にのっとり、保全を図ることによって埋蔵文化財への影響を低減できると考えていることから、重大な環境影響の回避または低減が図られると評価いたしました。

なお、景観のうちフラワーロードについては、取得済み用地の維持管理や道路景観の向上を図る目的として、管理団体により植栽、管理されており、景観資源として親しまれていますが、4車線化にあたり、本来の目的である道路として供用される土地であることから、代替措置として、景観保全・維持管理をされている地域の皆さまの意見も踏まえ、別途検討することとしております。

30 ページをご覧ください。総合評価と課題です。これまでご説明させていただきましたが、計画段階配慮事項にかかる調査・予測および評価の結果ならびにその過程において検討した環境保全措置を実施することにより、対象事業による計画段階配慮事項への影響は実行可能な範囲でできる限り回避・低減・最小化が図られると評価されます。

ただし課題として、引用事例による予測には道路構造や交通量、バックグラウンドレベルなどの予測条件などについて不確実性があるため、方法書以降の手続きにおいて、本事業計画の進捗と現況調査結果を踏まえた予測および評価を行い、予測の精度向上に努めてまいります。

最後に意見書の提出状況について紹介いたします。32 ページをご覧ください。

配慮書は、条例に基づき、令和6年11月1日から11月31日までの1か月間、記載の場所で縦覧いたしました。また、土曜・祝祭日も縦覧いただけるよう、中央図書館、ほんぽ一にも設置し、併せて市ホームページでも公開いたしました。図書については現在も閲覧可能となっております。

意見書につきましては、縦覧期間および縦覧終了後12月16日まで提出できましたが、この期間で提出はありませんでした。

以上で一般国道403号道路拡幅整備に係る計画段階環境配慮計画書の概要について説明を終わります。

(会長)

ありがとうございました。それでは、これまでの質問に対してまずは会場の委員から質問を受け付けたいと思います。

(A委員)

道路の拡幅の程度について、基本的にはすでに取得済みのところを拡幅するという話でしたが、小阿賀野川にかかっている橋の部分に関しては、先ほどのビデオを見ても、橋の左右に車線を広げるような余裕がある橋ではなかったように見えました。橋を拡幅するのかどうか。拡幅するに伴って、どういう工事を想定しているか。例えば、迂回のための暫定の橋をつける必要があるのかなど。いちばん自然が残っている部分だと思いますので、特に動植物に関してどういう影響が出るのか気になっているところです。

また、全体的に取得済みの用地を使うことになっているのですが、例えばフラワーロードはもう代替措置を取るということになっていましたが、その緑地を残すための用地をまた新たに取得することもあり得るのかどうかをお聞きしたいです。

(事業者)

ご質問ありがとうございます。まず1点目の小阿賀野川にかかる橋梁の件でございますが、現状の橋梁につきましては暫定2車線で供用されております。橋梁の下に橋脚（橋にかかる脚）が設置されておりますが、これについては当時の施工段階において完成形を見据えて4車線分が確保できる橋台がもうすでに設置されております。

ただ、先ほどご説明させていただきましたが、暫定で整備されてからかなりの年月が経っ

ておりますので、この橋梁および橋台がそのまま拡幅で使えるかどうかということが課題としてございます。ここにつきましては、今年度その橋台が使えるかどうか、耐震も含めて調査をしております。感覚的にはだいぶ古い橋台になっておりますので、そのまま上に2車線分の橋を載せて、使えるかという疑問が残るので、調査結果を踏まえて、今後検討していきたいと思っております。

その後「使える」となれば、そのまま橋をかければいいのですが、使えないとなった時は、それを壊して新たに造るか、それとも（一時的に仮設で）迂回をさせ、2車線分だけ橋台をなにかしらの新しい技術で補強をしてとか、半分に切って新しくするとか。これから別途検討していきますが、そうなった時には、委員おっしゃられるとおり、迂回路を造って、仮設の橋をかける必要もあると考えております。

ここについては河川管理者などとの協議になりますが、そのような仮設をする時には一部今の状況に少し手を加える必要があると考えておりますので、自然環境を極力今のまま残しつつ、どのような方法があるかということは併せて検討していく必要があると考えておりますので、これから調査をしながら工法等を選定していきたいと考えております。

2点目のフラワーロードおよびその緑地の件についてですが、現在管理されている地域の地域団体の方々と意見交換はさせていただいております。拡幅するのでフラワーロードをそのまま残すということはできませんが、今の映像でもご覧いただきましたが、地域資源とか観光資源になっておりますので、なにかしらの手法で残すということは必要と考えております。しかし、現在の道路用地の脇を拡幅または追加で用地買収をして緑地や景観資源のためにスペースを確保するという事は考えておりません。

事業費との関係や周辺用地を提供いただく方との調整も必要になっていきますので、基本は現在の用地の中で整備をすること想定しておりますが、その中で、例えば歩道の一部を緑地帯にすることや、緑化の施設を置くことなど、その範囲内で考えていくことは可能と思っております。今取得している24mの用地の中でこれらの景観資源を残せるように努めていきたいと考えております。以上となります。

（会 長）

ありがとうございます。それではほかにご意見等ございませんか。

（B委員）

今、まったく同じ2点をご質問しようと思っておりました。最初の橋に関して、今後架橋の耐震と言いますか、強さの調査結果次第ということですが、そうすると計画書の変更がある場合は、またこの環境影響についての審議があるという認識でよろしいのですか。

（事業者）

今回の計画段階の配慮計画に関しては、改めてということにはならないと考えております。方法書以降、工事の施工方法などを含め、予測できるだけの明らかな条件が出てくると思いますが、方法書以降の予測評価の対象として検討していくことになろうかと考えております。

(B委員)

それでよろしいのですか。それであれば今の計画書にそこも含めて書くべきではないのでしょうか。想定されるわけですから。いちばん自然環境について大事なところだと思うのです。

ほかの委員の皆さまの意見、いかがでしょう。そうしないと評価しようがないような気がしてきました。

(事務局)

事務局でございます。配慮書手続きにおきましては、今回の事業計画に関する配慮事項を示していただいたうえで、可能な限り環境への影響を低減するよう計画に反映していただくこととなります。事業計画が確定している部分に関しては、配慮書に記載されているところではあります。また計画が未確定な部分に関しては記載がされていない部分もあります。今後、事業計画が変わっていく可能性もありますので、そういった部分に関しては方法書以降に、計画の変更内容や詳細が決まった事項を記載したうえで、環境への影響を検討していただくということになります。

(C委員)

そこはかなりダメージが大きい。もし大きな4車線の橋をかけるということであればかなり影響が出ると思うので、その影響を測らないということはどうなのかなという感じはします。

方法書の段階でうまくない案が出てきて、これは修正してくださいと言って修正できるのかどうか。手続きはどのような感じでしたか。

(事務局)

事務局でございます。計画が確定していく中で、手続きごとに市長意見というかたちで意見を述べさせていただきます。方法書であれば調査・予測・評価の方法に関して不足があるところは委員の皆さまからご意見をいただいたうえで、事業者にも市長意見を述べることとなります。

(C委員)

では、その段階で見直しはすることは可能だという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

事業における環境への影響について懸念事項があるようであれば、審査会からの答申を受

けて市長意見に反映させていただくかたちになります。

(C委員)

あとすみません。続きで申し訳ないですけども、重要な動植物がいろいろ記載されていたと思いますが、具体的にあとで教えていただけませんか。なにがどういう状況なのか分からないと、どう守るかということの意見も言えないので検討していただきたいです。

また、今でも3車線あり、もう環境への影響(インパクト)が出ています。今のインパクトのある状態から、基準がまたさらに下がってしまうというふうに私は理解しています。本来であれば、今はよりプラスの影響を与えられるような工法や配慮をすることが必要ではないのかなと私は思っています。

例えば、哺乳類や両生類などの動物ですけども、道路によって分断されてしまうので、その分断を解消するようなパスウェイ型の移動できる経路(トンネル)を30か所ぐらいは確保してあるというようなことが今後施工するうえで、そういう配慮ができるのかどうかということが気にはなっています。

それから、景観と自然、生物の多様性というものは相反するところがあります。フラワーロードは景観的には確かにプラスで美しいかもしれないのですが、生物多様性的には、ひまわりと菜種とコスモスは非常に人工的な種なので、それを長い距離植えていることはずっと気になっていました。本当は別途配慮が必要ではないかと思っています。

これからの大きなトレンドとしては、「ネイチャーベースドソリューションズ」というようなかたちで、人間の生活にとってもプラスであるけれども、自然にとってもプラスであるということを事業の中心に据えていくというかたちになってくると思っています。今ある環境への影響を減らすということではなくて、むしろ「増やす」というような視点で考えていかないと、時代のほうから取り残されるかたちになってしまいます。新聞にも出ていましたが、淡水魚類は今、全種の4分の1が絶滅危惧であるという深刻な状況であります。そういう部分含めて、橋の部分もですが、配慮していくといか、そういうもの取り込んだうえで施工していく計画にして欲しいと思っています。

そしてもう1点、私は新潟市の温暖化対策実行計画の委員もさせていただいているのですが、この道路ができることによってCO₂的には増えるのか減るのか。渋滞が解消されて減るということであるのか、それとも交通量が増えて、さらに増加するのかということは大事な論点かと思っています。方法書には載ってくるというご説明だったと思いますが、方向性を教えていただきたいと思っています。

(事業者)

まず生物種の種類についてですが、配慮計画書本編3-33ページから、文献調査の範囲で

出てきた重要な動植物種をリスト化しております。今回の事業対象地について、具体的な調査はまだ行っておりませんので、具体的になにがいるかということはこれから調査することになります。事業対象地の環境に生息するものがどれだけいるかということまでは今回の計画書で拾ってあります。

続いて温室効果ガスに関してですが、おっしゃるとおり交通量自体が増えるということでおそらく増加方向で、渋滞減少で減る方向もあるのですが、プラス方向にはなると考えています。こちらに関しては、引用事例で用いた中央環状道路では、まだ当時温室効果ガスが評価対象になっていなかったことがあり、予測評価されておられません。今回、大気質や騒音・振動では、この引用事例での評価結果を基に、交通量が変わった時にどうなるのかを推計するような、簡易な予測を行わせていただいています。それと同精度の評価ができないものですから、温室効果ガスに関しては今回考慮せず、方法書以降で詳細を計算しようと計画しております。その際は現在の計画・ガイドライン等でも示されている計算方法や新しい情報を踏まえて予測していきたいと考えております。

(C委員)

現段階で先ほど私の提案したパスウェイできるような、動植物が移動できるような経路の確保はされているのですか。

(事業者)

現状の国道403号につきましては、そのような対策は実施していません。今後現地調査を行い、哺乳類などの観測がされた場合には、パスウェイのような構造も含めた道路構造について詳細設計の中で検討していきたいと考えております。

(C委員)

分かりました。

景観に関しては、緑地帯を仮に造るということでしたら園芸植物ばかり植えないよう検討してもらいたいと思っています。農村のほうでも同様の事例が多く、いろいろな委員会で少し考えて欲しいという話をしているので、同じようにここの緑地もお願いします。

(会長)

ありがとうございました。ほかにご質問・ご意見等ございませんでしょうか。

(D委員)

フラワーロードは皆さんの目に焼き付いておりますので、今後いかにするかということはひとつご協力をお願いしたいと思います。

図面には実線と点線で描かれている、国道403号に交差する大きな道路が3か所ぐらいあると思います。そのジャンクションへの入り方はどのようなかたちになるのでしょうか。い

わゆる現状そのままカーブにしてしまうのか、それともある程度の新たな構築をやるのか。どうなのでしょう。

(事業者)

新潟中央環状道路との接続の部分という意味でよろしかったでしょうか。

(D委員)

1か所はそうです。それほど大きくはないけれど、そのような道路は最後の古田に行くまでのあいだに3か所あります。そのジャンクションの使い方、あるいはカーブの切り方などの説明がありませんでした。実線と点線の範囲内でできるものかと思いますが、説明をお願いいたします。

(事業者)

道路上の計画ではすべて平面交差で交差する予定となっておりますので、本線の道路本線が変わることはありません。交差することによって立体化して本線がずれるなど、そういうことはございません。

(D委員)

立体化は私も予想はしていません。ただ、現状よりもさらに大きく切らなくてはいけいないのか、交差点をただ直角に曲がればいいのかということ、その造り方はどうなのかということ、というものの、信号のつけ方は警察の範囲だと思いましたが、信号のつけ方も変わってくると思います。今の質問はそういう意味です。

(事業者)

都市計画決定されています24mの幅員を基本に、今後の詳細設計の中で、道路構造や交差点の構造も決めていきます。信号についても警察と協議しながら決めていきます。

(D委員)

ではただ4車線になったというだけで、現状の交差点のあり方というものは変わらないと考えていいのですか。

(事業者)

基本は変わらないですが、今ついている交差点を多少いじることは当然ございます。ただ、道路用地をさらに追加買収をして、大きく交差点を改造したり、交差点のみ車線数を増やして、右折専用や左折専用レーン、付加車線を造ったりすることはございません。

(D委員)

よく分かりました。交差点部分で車線をもう1つ増やすような感じで、カーブを切るというかたちではなくて、現状のまま進めるということですね。

(事業者)

そうです。

(D委員)

分かりました。

(会 長)

ほかにございますでしょうか。

(E委員)

資料を拝見しますと、対象地に多数の埋蔵文化財があります。28 ページの分布図を見ても、道路線内にかかっている場所で、北のほうから江南区茅野山インター周辺、それといちばん南のほう、秋葉区山谷町周辺に複数の遺跡が集中しております。そのあいだの低地部に関しても、やはり遺跡が引かかっています。

私がさっと見る限りでも7か所ありますが、掘っていけばまたさらに増えていく可能性は充分あります。その調査面積についても1面だけというふうには一般の人は見られがちですが、当地においては各時代の文化層が地層的に重なっており、近世から中世、さらに古代、古墳時代、弥生時代、縄文時代と、すべてがその地点で各時代にわたって遺跡が形成されているとは言えないのですけれども、多くは2～3面の調査を強いられることとなります。

ですから、実際の調査面積は2～3倍となってくることもあり、調査期間や調査費用などの点も楽観視できない部分があります。文化財保護法にのっとり、専門の歴史文化課の指導を受けながら調査をしていかななくてはならないと思いますので、そういうような点を覚悟して進めていただければと思います。

よほど全国的に非常に重要な遺跡だということになりますと、保存や工法を変更するなどの可能性はありますが、基本的には調査をしたうえで記録に残して最終的には遺跡を壊してしまうというかたちになります。

いずれにせよ、埋蔵文化財に関してはかなり重視して進めていただきたいと思います。以上です。

(事業者)

貴重なご意見ありがとうございます。新潟中央環状道路についても、国道403号と接続する箇所では遺跡の発掘が進められています。この周辺にはかなりの遺跡があると見込んでおりましたので、今後事業を進めるにあたっては、まず試掘調査を行い、遺跡の存在が示唆された際は、文化財保護法に基づき適切な文化財の保護に努めていきたいと考えております。

(会 長)

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

(F委員)

質問ではないですけれども、今日の話の中で、まだ分からないので今後の宿題のようなものがかなり出たかと思えます。先ほどの橋の拡幅のところもそうなのですけれども、新たな要素について、橋げたのことであれば工事に伴って、例えば水質への影響などもあるかもしれません。載っていないものももう一度精査いただいて、方法書で十分に調査ができるように、見通しながら進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(会 長)

ほか、よろしいでしょうか。

(G委員)

大気質に関連して、計画交通量が最大 37,500 台ということで考えておられるとのことですが、これは中央環状道路からの流入も含めた計画ということでよろしいでしょうか。

あともう1点、大気質の予測に使われていた大型車を小型車に換算する際に係数がかけられているのですが、これに使われた平均走行速度 40km/h は以前に予測されたものを流用されたということでしょうか。

法定速度から平均走行速度を出される場合ですと、この道路はたぶん標識がなかったので法定速度 60km/h と思ったのですが、それからすると 45km/h くらいにすることが妥当なのかなと思います。少し低いのはなぜなのかをお聞きしたいです。

(事業者)

まず計画交通量ですが、古い都市計画決定時の計画交通量を用いております。それ以降、事業予測等やっていないものですから、それは今後検討して、新たな予測交通量を設定していくことになろうかと思えます。

換算係数で用いた速度については、その速度はおっしゃるとおり引用事例での予測条件に横並びにしております。今回、引用事例による予測ということで、交通量しか条件を変えられないものですから、そこだけの変化で推計しているのが今回の予測の現状でございます。

(G委員)

場合によっては中央環状道路を計画に含めると交通量がさらに大きくなる可能性があるということですね。分かりました。ありがとうございます。

(H委員)

今の質問に関連するのですが、計画交通量は 2000 年のデータしかないのですか。

(事業者)

現状ですとこのデータしかありませんが現在、道路予備設計を実施していますので、そう

するとある程度道路の構造が見えてきます。その構造やほかの道路とのネットワークも踏まえて、将来交通量を算出しますので、来年度になりますと、最新の中央環状道路などからの交通流入も踏まえた将来交通量を用いて方法書以降に精度の高い予測を実施していくという流れでございます。

(H委員)

分かりました。ありがとうございます。

(会 長)

ほかございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

改めて資料を見直したりすると質問等もたくさん出てくると思いますが、後日改めて、配慮書について事務局からメールで意見照会あると思いますので、その時にまたご回答いただければと思います。

それでは、いったんここで質疑は終らせていただいて、次に次第の4、その他でございますけれども、事務局なにかございますでしょうか。

(事務局)

特段ございません。

(会 長)

はい。ありがとうございました。私からの進行は以上で終わります。ご協力ありがとうございました。事務局にお返しいたします。

(I委員)

すみません、事務局に質問があります。

今回の計画段階配慮計画書に関して、未定の部分がある段階での評価ということ。詳細な道路計画にあたって、その道路の交通量であるとか、あるいは普通の国道の場合のようにB/Cの計算とか、その単位の渋滞予測と交通量予測と、それから環境影響の予測は全部つながって出てくるのかなと思ったのですが、これを見ていると漠然と必要性が述べられていて、B/Cから積み上げて行って、交通量とか人口などから積み上げていったものがないとなると、それがどういう影響を与えるかというものが非常にあいまいな段階で意見を言うということに感じました。そのことに関して懸念の意見も出ていたと思うので、そのあたりをできる限り早期に出していただけないかなと思います。

長期にわたって部分供用で使われていたということ自体、需要の予測としても低迷しているということだと思います。ゼロ・オプションを却下する理由は災害などいろいろな理由が挙げられているのですが、論拠になるデータや予測がかなり弱い段階で環境影響評価に出てきているという印象ですので、そこところが少し気がかりだというコメントです。以上で

す。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。

本来、都市計画決定を伴うような道路計画であれば、都市計画決定を行う際に環境影響評価を同時に行い、手続きの中で経済性や社会性も検討しながら複数案をご議論いただくところですが、昭和 59 年の都市計画決定時は環境影響評価制度がありませんでした。今回は、既に都市計画決定している道路計画の一部に関して、市が単独の事業を行うということで配慮書の手続きに入っております。

今回の配慮書におきましては現況の交通量調査の実施がないですとか、不十分と思われるところが確かに見られます。事務局としましては、適切な調査を行ったうえで、方法書以降に将来的な計画交通量も示し、改めて方法書の中で適切な調査・予測をしていただけるように求めてまいりたいと思っております。

(I 委員)

承知しました。審査会としては審査を求められたら審査するしかないのですが、その前段階の手続きがかなり不透明な状態だなというふうなコメントでした。疑問が解消したというわけではないのですが、承知しました。

(事務局)

ぜひそういった、環境影響評価を行うにあたって、こういった情報が不足なのではないかというような視点も踏まえて、意見を記載いただければありがたいと考えております。

(司 会)

皆さま大変ありがとうございます。長時間にわたる議論、お疲れさまでございました。先ほど、会長のほうからもご説明いただきましたけれども、今回の配慮書に関するご意見等につきまして、資料も大変内容がボリュームもありますし、今日も時間も限られたところでしたので、改めてメールで照会をさせていただきます。

質問のほか、ご意見等ございましたら、そちらに記載をいただけますと幸いです。

いただきましたご意見などを踏まえまして、事務局で答申書の案を作成いたしまして、次回の審査会でお示しをしたいと思います。

次回の審査会の日取りは3月11日(火曜日)を予定しています。時間は午前10時からとなります。後日、正式に案内を送らせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、令和6年度第2回新潟市環境影響評価審査会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。