

第 126 回 新潟市都市計画審議会

議 事 録

日時：平成 22 年 11 月 16 日（木） 午前 9 時 30 分～午前 11 時 45 分
場所：白山会館 2 階 「太平明浄」（新潟市中央区一番堀通町 1 - 1）

【大井都市計画課長補佐】

おはようございます。藤田委員がまだお見えになっておりませんが、定刻になりましたので、第126回新潟市都市計画審議会を開催いたします。

本日はご多忙のところ、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

はじめに、委員の異動がありましたので、ご報告させていただきます。新潟県商工会議所連合会顧問の岡嘉雄委員の辞任に伴い、このたび後任として、新潟県商工会議所連合会顧問高橋秀松様からご就任いただきました。どうぞよろしく願いいたします。

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。国土交通省北陸地方整備局企画部長小池委員の代理として、北陸地方整備局企画部環境調整官目黒様がお出席でございます。国土交通省北陸地方整備局港湾空港部長片山委員の代理として、北陸地方整備局新潟港湾・空港整備事務所長竹村様がお出席でございます。国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局長渡辺委員の代理として、北陸信越運輸局新潟運輸支局主席運輸企画専門官佐藤様がお出席でございます。新潟県新潟地域振興局地域整備部長山森委員の代理として、新潟地域振興局地域整備部副部長伊藤様がお出席でございます。また、本日所用のため、長谷川美香委員、室橋委員、松原委員がご欠席でございます。

本日の審議会は、委員25名中、現在21名の委員の皆様がお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いたします。

ここで幹事としまして、市からの出席者をご紹介します。吉田技監兼都市政策部長、南土木部長、貝瀬東区長、元井中央区長、早福江南区長、鈴木西区長、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、本日追加資料として、新潟市都市計画審議会委員第22期名簿、そして右上に資料4と書かれた都市計画の見直しに関する報告資料を配付いたしましたので、ご確認をお願いいたします。

本日の諮問案件は、新潟県より意見照会を受けております議案第1号「新潟都市計画道路の変更（新潟県決定）」、議案第2号、第3号の「新潟都市計画道路の変更（新潟市決定）」、そして議案第4号「新潟都市計画公園の変更（新潟市決定）」の4議案になります。その後、ご案内にはございませんが、報告事項として、都市計画の見直しに関する報告について、事務局より報告をさせていただきます。それでは、以後の議事進行につきまして、五十嵐会長からよろしく願いいたします。

【五十嵐会長】

皆さんおはようございます。朝早くからありがとうございます。

それでは、これから会議を進めてまいりたいと思います。

最初に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、許可することによろしいでしょうか。では、異議がないということで、許可いたします。

それでは、早速ですけれども、会議が成立しておりますので、議事を進行していきますが、本日の議事録署名委員を永井委員と佐々木委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。お願いいたします。

それでは、市長より諮問のありました、付議案件の審議に入ります。議案第1号が新潟県決定に係る意見照会、「新潟都市計画道路の変更（新潟県決定）」です。議案第2号が、同じく道路の変更でございますが、新潟市決定についてです。いずれも複数の路線に関する議案で、かなり関連しているところがございますので、一括して審議をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

【委員】

異議なし

【五十嵐会長】

では、一括で説明していただいて、審議をお願いしたいと思います。

事務局、説明をよろしくお願いいたします。

【大沢道路計画課長】

おはようございます。道路計画課長の大沢と申します。日ごろより、道路行政全般にわたりまして、ご理解とご協力をたまわり、厚くお礼を申し上げます。

議案第1号「新潟都市計画道路の変更（新潟県決定）」、3.2.502号新潟バイパス、3.2.504号亀田バイパス、3.3.150号亀田バイパス、議案第2号「新潟都市計画道路の変更（新潟市決定）」、3.3.575号鳥屋野潟南部東西線、3.3.588号姥ヶ山本所線以上の5路線について関連がございますので、都市計画案を一括して説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。

このたびの都市計画道路5路線の変更はインターチェンジの新設・改良によるものでございます。新潟バイパスは青く示した「（仮称）逢谷内インターチェンジ」の新設によるもの

で、亀田バイパスにつきましては、緑色で示した「姥ヶ山インターチェンジ」の改良によるものでございます。市道の2路線につきましては、姥ヶ山インターチェンジの改良に伴うものであります。また、この5路線は新潟県決定と新潟市決定に分かれています。一般国道は新潟県決定、それ以外の道路は新潟市決定となります。赤く示した「新潟バイパス」及び「亀田バイパス」は、一般国道のため新潟県決定となります。オレンジ色で示した「鳥屋野潟南部東西線」及び「姥ヶ山本所線」の2路線は、市道のため新潟市決定となります。

はじめに、新潟バイパスの都市計画案について、ご説明いたします。青く示した路線が新潟バイパスです。このたびの都市計画変更は、「竹尾インターチェンジ」と「海老ヶ瀬インターチェンジ」の間で、新潟バイパスと黄色で示した都市計画道路太平大淵線との交差部に「(仮称)逢谷内インターチェンジ」を新たに設置することによるものでございます。新たにインターチェンジを設置する大形・逢谷内地区周辺の状況についてご説明いたします。大形・逢谷内地区の北側では、近年松崎ニュータウンの開発や大型商業施設の出店があり、新潟バイパスからこれら施設へのアクセスは、竹尾インターチェンジや海老ヶ瀬インターチェンジとなっているため、新潟バイパス及びこれらインターチェンジに接続する主要地方道「新潟港横越線」通称「赤道」や主要地方道「新潟新発田村上線」では、慢性的な渋滞が発生しています。また、混雑を避ける交通が抜け道として生活道路へ流入するなど、問題となっております。

このように竹尾インターチェンジ及び海老ヶ瀬インターチェンジへの交通集中による慢性的な渋滞や生活道路への通過交通の流入といった、これらの状況を改善するため、交通ネットワーク機能の向上による、交通渋滞の緩和や地域住民の安全や利便性の向上を図るため、新潟バイパスとこの地区の主要幹線道路である太平大淵線との交差部にインターチェンジを新設することとし、都市計画の変更を行うものでございます。

都市計画変更を行う新潟バイパスの都市計画案の内容についてご説明申し上げます。変更する都市計画道路の種別は「幹線街路」です。名称は3.2.502号新潟バイパスです。位置についての変更はございませんが、起終点、経過地に行政区名などの追記を行います。区域については、延長の変更はございませんが、インターチェンジの新設に係る区域の変更がございます。構造については、車線数を追記いたします。

次に、区域の変更についてでございます。変更する箇所は赤く示した箇所で、太平大淵線との交差部から竹尾インターチェンジ側の約420メートル区間について、追加するものでございます。インターチェンジの構造について、参考図でご説明申し上げます。先ほどの図面でご覧いただいた、区域を追加する部分を赤く示しております。逢谷内インターチェンジの構造は、新潟バイパスと太平大淵線の交差部に竹尾インターチェンジ方向への乗り口と降り

口を新たに設置するものでございます。以上で、新潟バイパスの都市計画案の説明を終わります。

次に、亀田バイパスの都市計画案について、ご説明申し上げます。青く示した路線が亀田バイパスです。このたびの都市計画変更は、赤く示した姥ヶ山インターチェンジの改良によるものでございます。姥ヶ山インターチェンジ周辺の状況について、ご説明いたします。姥ヶ山インターチェンジの西側には、大規模小売店舗、東北電力ビッグスワンスタジアム、HARD OFF ECOスタジアム新潟や救命救急センターを有する新潟市民病院など、多様な施設が立地しております。姥ヶ山インターチェンジはこれらの施設に近接するインターチェンジであり、交通が集中するため、休日のもとより、平日においても慢性的な渋滞が発生しております。

さらに大規模小売店舗の出店により増加した交通量が集中し、亀田バイパス本線にまで交通が滞留するなど、亀田バイパスの円滑な交通の妨げになっているとともに、バイパスと周辺施設との間のアクセス性が低下しております。また、交通の混雑を避ける交通が抜け道として、生活道路へ流入するなど問題が発生しております。このようにインターチェンジへの交通集中による慢性的な渋滞や亀田バイパスと周辺施設とのアクセス性の低下及び生活道路への通過交通の流入など、これらの状況を改善するため、インターチェンジ機能の向上を図り、渋滞を緩和するとともに、周辺の多様な施設へのアクセス性の向上及び地域住民の安全性を確保するため、姥ヶ山インターチェンジの改良を行うこととし、都市計画の変更を行うものであります。

都市計画変更を行う亀田バイパスの都市計画案の内容について説明申し上げます。変更する都市計画道路の種別は「幹線街路」です。名称は 3.2.504 号亀田バイパス、3.3.150 号亀田バイパスです。位置についての変更はございませんが、起終点、経過地に行政区名などの追記を行います。区域については、延長の変更はございませんが、インターチェンジの改良に係る区域の変更がございます。構造については車線数を追記します。

次に、区域の変更についてでございます。区域に追加する箇所は赤く示した箇所で、除外する箇所は黄色で示した箇所です。追加及び除外する区域は、いずれもインターチェンジの乗り口及び降り口の変更によるものでございます。インターチェンジの構造について、参考図でご説明申し上げます。

先ほどの画面でご覧いただいた区域を追加する部分を赤く示しています。黄色の点線で示しております、現在の紫竹山インターチェンジ方向からの降り口と鷺ノ子インターチェンジ方向への乗り口を廃止し、赤く示した部分に新たに姥ヶ山インターチェンジ方向からの降り口及び鷺ノ子インターチェンジ方向への乗り口を設置するものでございます。この姥ヶ山イ

ンターチェンジの改良によります効果についてでございますが、改良後は紫竹山インターチェンジ方向からの降り口の長さが、約 2.7 倍になり、降り口での車両の滞留による本線への影響は、ほぼ解消されるものと考えております。また、これまで近接していた信号が離れることにより、バイパスに乗るための右折車線の長さが約 4 倍になり、右折車両の滞留による先詰まりが少なくなるものと考えております。

さらに弁天線側の交差点では、バイパスへの乗り口及び降り口が、常時左折可能となります。これらの改良により、交差点における交通処理能力は、現在の約 2.3 倍に向上されます。以上で、亀田バイパスの都市計画案の説明を終わります。

次に、新潟市決定である「鳥屋野潟南部東西線」及び「姥ヶ山本所線」の都市計画案について、ご説明いたします。青く示した路線のうち、赤く示した姥ヶ山インターチェンジを挟んで左側が鳥屋野潟南部東西線、右側が姥ヶ山本所線です。この 2 路線の変更はいずれも先ほどご説明しました亀田バイパスの変更に伴うものでございます。

都市計画変更を行う 2 路線の都市計画案の内容についてご説明いたします。変更する都市計画道路の種別は「幹線街路」です。名称は 3.3.575 号鳥屋野潟南部東西線、3.3.588 号姥ヶ山本所線です。位置については、2 路線とも、起終点、経過地に行政区名などの追記を行います。区域の変更については、2 路線とも亀田バイパスの変更に伴います交差部分の区域変更がございます。また、姥ヶ山本所線につきましては、延長を現在の約 6,030 メートルから約 6,050 メートルに変更します。構造につきましては、2 路線とも車線数を追記します。

次に、区域の変更についてでございます。画面は計画図を拡大したものです。区域に追加する箇所は赤く示した箇所で、除外する箇所は黄色で示した箇所です。先ほどご説明いたしました、姥ヶ山本所線の延長の変更は、この約 20 メートルの区間を追加することによるものでございます。その他の変更箇所につきましては、黒い点線で囲んだ箇所でございます。

以上で、鳥屋野潟南部東西線及び姥ヶ山本所線の都市計画案の説明を終わります。

最後になりますが、5 路線の都市計画案に関する、これまでの市民対応について、説明いたします。これまでに、都市計画素案説明会の開催や素案の縦覧及び案の縦覧を行いました。素案の説明会は、新潟バイパスにつきましては、平成 22 年 4 月 11 日に、亀田バイパス及び新潟市決定の 2 路線については、平成 22 年 4 月 13 日に開催しました。素案の縦覧につきましては、5 路線とも平成 22 年 4 月 16 日から 5 月 6 日までの 21 日間行い、縦覧者は 8 名で、意見申出書の提出はいずれもありませんでした。案の縦覧につきましては、5 路線とも平成 22 年 10 月 12 日から 10 月 26 日までの 15 日間行い、縦覧者は県決定 3 路線が 6 名、市決定 2 路線が 1 名で、意見書の提出はいずれもありませんでした。

以上で新潟都市計画道路の変更に係る 5 路線の説明を終わります。よろしくご審議をお願い

いします。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。それでは、議案第1号、議案第2号の二つに関して、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

【目崎委員】

議案第2号の姥ヶ山本所線の市決定のところはいいのですが、その先、大淵のほうへ向かう、いわゆる本所に向かう方向というのは、先ほどの提案されている図面だと姥ヶ山インターのところが大きく迂回している部分までの区間が今回変更なのですが、その先の計画というのは、もともとは東西の幹線道路ということで位置づけられてきましたが、その進捗というのは、これからの展望はどうなるのでしょうか。

【五十嵐会長】

審議案件とは直ではないですが、関連するということでご質問かと思うのですけれども。

【大沢道路計画課長】

都市計画決定というよりも、事業化の予定ということで考えてよろしいわけですか。そうですね、決定されておりますので。

今回の姥ヶ山インターチェンジの改良につきましては、国直轄事業で行ってもらおうと。さらにそれに関連する市道部分については、市のほうで事業化を併せてやっていきたいと考えております。今回、市のほうで関連として考えておりますのは、弁天線から約700メートル程度。その先の整備については、今、何年度からかかるというところまで、まだ整備計画は持っていません。今の段階で何年度から着手するというところまで、申し訳ございませんが。

【五十嵐会長】

よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見はございませんか。

それでは、議案第1号、議案第2号併せてご賛同いただけますか。

【委員】

異議なし

【五十嵐会長】

ありがとうございました。では、議案第1号、議案第2号については、賛成ということで整理させていただきます。

では、引き続いて、議案第3号「新潟都市計画道路の変更（新潟市決定）」にかかわるものでございます。では、事務局ご説明お願いいたします。

【大沢道路計画課長】

それでは、議案第3号「新潟都市計画道路の変更」 3.5.559号内野駅新通線及び8.7.503号内野駅南北連絡通路の都市計画案について説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。

はじめに、今回、都市計画の変更及び追加を行う場所でございますが、新潟市西区のJR内野駅周辺でございます。JR越後線により分断した市街地の連携強化と、交通結節機能の向上を図るため、内野駅新通線に係る駅前広場の変更及び南北連絡通路の追加を行うものでございます。都市計画案の内容についてご説明いたします。

一つ目の「内野駅新通線」の変更でございます。道路の種別は「幹線街路」で、名称は3.5.559号「内野駅新通線」、位置につきましては、行政区名の西区を追記します。車線数は2車線、幅員は14メートルでございます。また、本線の一部として決定されている駅前広場の面積を、現在の約1,200平方メートルから約2,300平方メートルに変更するとともに、延長を現在の約1,770メートルから約1,780メートルに変更するものでございます。

二つ目は「内野駅南北連絡通路」の追加でございます。道路の種別は「特殊街路」で、名称は8.7.503号「内野駅南北連絡通路」、延長は約25メートル、幅員は5メートルでございます。また、駅における土地の一体的な有効利用が図られるよう、併せて立体的な範囲を都市計画に定めるものでございます。

次に、内野駅周辺の状況についてですが、画面上に赤く示しております、内野町、内野西、内野山手地区におきましては、約6,000人の方々が生きており、JR内野駅の乗降客数は1日当たり5,500人程度となっております。

土地利用の状況につきましては、駅前となる南側には個人商店や飲食店などを中心とした商業系の土地利用がなされ、その周辺や鉄道の北側におきましては、住居系の土地利用がなされています。また、主な公共・公益施設としては、駅南側に西出張所や西地区公民館が位置し、駅の北側には内野小学校、周辺には内野中学校、新潟大学、日本文理高校といった文教施設や信楽園病院が立地しています。

次に、内野駅の現状についてでございます。ご覧のとおり、駅前広場が手狭なことから、

タクシーや送迎のマイカーと歩行者の動線が交錯する危険な状態となっております。また、駅利用者は、駅入り口や改札内を移動する際には、階段を利用しなければならないなど、バリアフリー対応も課題となっている状況でございます。

次に、駅周辺の道路状況についてですが、JR越後線を挟んだ、南北間の移動経路につきましては、内野駅東側に位置する「内野五十嵐跨線橋」、または西側に位置する一般県道「内野停車場線」の浜街道踏切に限られている状況でございます。ご覧いただいていますように、跨線橋と踏切との直線距離は約450メートルあり、特に高齢者や通学の児童・生徒などを中心に迂回を余儀なくされるなど、安全性や利便性の向上が課題となっている状況でございます。

次に、内野駅周辺におけるバス路線の現状についてでございます。新潟交通内野営業所より新潟駅方面へは四つの路線があり、比較的充実した状況となっております。黄色の国道402号を通る有明線、赤色の通称「西大通り」を通る西小針線、青色の主要地方道新潟亀田内野線を通る寺尾線、通称「大堀幹線」を通る大堀線、緑色の黒埼方面へ向かう黒鳥線などが存在します。しかしながら、いずれの路線につきましても、駅前広場が手狭なため、内野駅への乗り入れは行われておらず、交通結節点としての機能が発揮できない状況となっております。

以上のような状況や課題を踏まえながら、内野駅周辺地区における、交通結節機能の強化を図るとともに、鉄道により南北に分断された市街地の連携を強化するため、内野駅周辺における都市計画を変更・追加するものでございます。

はじめに、都市計画の変更にあたっての上位計画との整合についてご説明いたします。まず、「新・新潟市総合計画」でございます。西区の「区ビジョン基本方針」として、駅周辺整備などにより、鉄道の利便性及び安全性の向上と、バス路線のアクセス機能の向上を図る方向性が示されています。

二つ目の「都市計画マスタープラン」では、交通体系の充実による地域間連携の強化を基本方針とし、交通結節機能の強化を図っていくことが掲げられています。

三つ目の「第3回パーソントリップ調査」では、交通結節機能の強化、公共交通の利用環境の向上を図ることとしており、駅前広場整備により、鉄道とバスの円滑で快適な乗り換え環境の確保を目指すこととしております。

最後に四つ目の「新潟市交通バリアフリー基本構想」におきましては、内野駅周辺を含む市内6地区を重点地区に位置づけ、積極的にバリアフリー化に取り組むべき交通結節点として位置づけられております。以上の上位計画を踏まえ、区民にやさしいまちづくり・交通結節機能の強化に向けて、内野駅周辺における都市計画の変更・追加を行うものでございます。

それでは、具体的に都市計画変更及び追加する都市施設について、順次ご説明申し上げます。

す。

まず、今回変更する内野駅新通線についてです。現計画では、画面上の青く示した路線でございます。起点は西区内野町、終点は西区新通となっております。冒頭申しましたとおり、延長が約1,770メートル、起点の内野駅前では、道路の一部として約1,200平方メートルの駅前広場を確保する都市計画となっております。このたび、内野駅周辺の整備について、地元の方々との勉強会などを開催するとともに、関係機関との協議を行った結果、駅前広場の面積を約2,300平方メートルに拡大するとともに、駅前広場を線路寄りに変更することに伴いまして、延長が約1,780メートルとなります。

当該駅前広場につきましては、図面で黄色く示した区域が現在の決定区域であり、赤く示した区域が変更後の区域であります。

都市計画決定の内容ではございませんが、参考として駅前広場の配置計画についてご説明いたします。まず、車両などの動線につきましては、ご覧のような流れになりまして、歩行者動線はご覧のようにオレンジ色の矢印となります。具体的に配置する施設につきましては、広場中央部に路線バスの乗り入れに対応するバス乗降場、駅舎側にタクシーの乗降場を配置し、鉄道との乗り換えの利便性向上を図るとともに、一般車の乗降場は広場西側に配置します。また、タクシープール、送迎用の自家用車駐車場を広場中央付近に配置することとしており、駅前広場の面積は、約2,300平方メートルとなります。なお、配置計画などの詳細につきましては、実施設計の中で決定してまいります。

続きまして、都市計画に追加する「内野駅南北連絡通路」について説明させていただきます。青色で示した区域が、今回追加する区域でございます。起点は駅前側の内野町、終点は内野小学校側の内野山手2丁目でございます。

延長は約25メートル、有効幅員を5メートルとして、ご覧のように新たに決定するものでございます。有効幅員につきましては、道路構造令を基に、車イス使用者などのすれ違いに配慮し、手すり等の設置を考慮した幅を確保しています。また、バリアフリー対応として、南北に1基ずつエレベーターを設置する計画としています。さらにJR東日本との協議の中で、駅における一体的な有効利用が図られるよう、赤色で示した立体的な範囲を都市計画決定するものでございます。なお、施設の構造等の詳細につきましては、勉強会などを開催するとともに、JR東日本と協議して決定してまいります。

次に、これまでの市民対応の状況についてです。地元説明会等は、平成18年度から行っており、直近では素案説明会を平成22年3月30日に行っております。その後、都市計画素案を8月9日から8月23日までの15日間、公衆の縦覧に供したところでございます。縦覧者は22名、この期間に10名の方から意見申出書の提出がございました。意見申出書の提出を

受けまして、9月11日に公聴会を開催し、提出者全員の方々から発表いただきました。10名の方々からのご意見の趣旨から、スクリーンでご覧いただいている5項目に整理して、順次、ご意見の要旨と市の見解についてご説明申し上げます。

まず、バリアフリー化についてでございますが、現駅舎をバリアフリー化すべきで、現在のみままであればエレベーターの設置も必要ないというご意見などございました。当該計画につきましては、平成15年12月に内野地区自治連絡協議会などからの駅舎の橋上化、南北自由通路等の整備に関する要望を受け、その後も各種団体から要望をいただいております。併せて、市では勉強会や説明会を随時行ってきたところでございます。交通結節機能の強化と南北市街地の連携強化を図ることを目的として、バスの駅前広場内への乗り入れに対応するため、手狭な駅前広場の拡張が必要であり、現駅舎の撤去が生じることから、駅の機能を確保するために、自由通路と併せて橋上駅化を行うなど、一体的、総合的な整備により、バリアフリー化を図ることと回答しております。

次に、2点目の交通政策の具体化についてでございますが、区民交流が活発になるよう交通政策を優先してもらいたいというご意見があり、市といたしましては、バス事業者である新潟交通から、既に運行しているバスの一部を駅前広場に乗り入れたいとの回答をいただいております。鉄道とバスの乗り換えの利便性の向上が図られ、自動車から公共交通への転換が進むことにより、JR東日本や新潟交通に対して運行頻度の増加などの働きかけにもなるものと考えております。また、駅前広場にバスが乗り入れることにより、内野四ツ角を含めた周辺の渋滞を引き起こすのではないかとご意見などがございました。これにつきましては、既に運行されている路線バスが乗り入れることから、渋滞の誘発はなく、また周辺道路の整備により内野四ツ角の渋滞は緩和するものと回答しております。

なお、現在進められております道路整備の状況についてですが、11月27日に開通が予定されています、青色で示しております「国道402号新潟海岸バイパス」や事業化に向けた調査を進めている赤色破線の「曾和上新町線」などの整備により、内野四ツ角を含めた周辺の交通量は減少するものと考えております。

次に3点目の北側スロープについてでございます。これまで、本議案の中では都市計画決定案件ではないため、説明しておりませんでした。公聴会でご意見がありましたので、当該スロープについてご説明申し上げます。

スロープの計画につきましては、平成18年10月に開催した住民説明会で設置要望いただき、平成20年9月には内野地区自治連絡協議会、内野西商工会、内野駅前商店街の連名で、また平成21年8月には、新潟市西区身体障害者福祉協会、新潟市視覚障害者福祉協会の連名で要望をいただいております。市といたしましても、駅北側の地形や、駅利用者などのさら

なる利便性の向上が図られる観点から、有効な施設であると考えております。先ほども申したとおり、都市計画決定の対象ではないことをご理解いただいた上で、ご説明申し上げます。

意見につきましては、4点いただいております。一つ目は、スロープは何人が利用するか分からないとのご意見がございます。市では、駅北側の地形や駅利用者などの利便性の向上が図られることから、1日当たり約1,000人の利用を見込んでいますと回答しております。

二つ目は、整備で支障となる、地域にとって大事な内野小学校グラウンドの桜はどうかとの意見でございます。市では、整備時に支障となる桜は移植するなど、できるだけ残すと回答しております。

三つ目は、小学校のグラウンドを横断することに懸念があるとのご意見でございます。安全面の確保等につきましては、実施設計の中で検討すると回答しております。

四つ目は、アンケート方法についての意見をいただきました。このアンケートにつきましては、平成21年に内野小学校PTAが独自で保護者に対して行ったと聞いておりますが、その後に行った市とPTAとの意見交換では、反対の意見も聞かれましたが、地元や各種団体などからの要望を踏まえまして、整備してほしいとの意見もあったことから、設置に向けて、今後進める実施設計の中で、安全性や景観に配慮した構造を検討すると回答しております。以上が北側スロープについてでございます。

次に、4点目の交番、駐輪場についてでございます。現在の交番、駐輪場はどこへ移動するのかとの意見がございました。交番は新設する駅前広場の東側に移転することで、土地所有者であるJR東日本と新潟県警で協議中でございます。また、駐輪場は、整備により支障となる駐車台数を駅の北口に約50台、南口に約450台を新設することとしております。

次に、5点目の今後のスケジュールについてでございます。ぜひこの計画を早急に進めてほしいというご意見と、地元コミュニティ協議会、自治連合協議会としても地域住民への説明や、議論を重ねてきたものであり、地域の総意の計画であるとのご意見がございました。市では既存施設の安全性や利便性に課題がある現況や継続的に地域の方々から要望をいただいていることを踏まえながら、JR東日本などとの関係機関協議を行うとともに、地元説明会などを重ねてきており、計画が固まったことから、このたび都市計画の変更・追加を行うこととしました。また、今後のスケジュールにつきましては、平成26年度の供用を目指して、事業を推進してまいりたいと回答しております。

以上、いずれにいたしましても、現在の内野駅周辺におけるバスの乗り入れができない駅前広場、南北間の移動経路が限定されているという状況を踏まえ、交通結節機能の強化と鉄道を挟んだ南北市街地の連携強化のために、都市計画変更が必要であると考えています。

なお、これらの意見や市の見解の詳細につきましては、別添の参考資料のとおりござい

ます。

次に、これまでの市民対応でございますが、地元説明会や都市計画素案の縦覧を経て、このたびの都市計画案につきましては、10月18日から11月1日までの15日間、公衆の縦覧に供したところでございます。縦覧者は7名で、この期間中に意見書の提出はございませんでした。

最後になりますが、今後の事業スケジュールにつきまして、簡単にご説明申し上げます。既に皆様ご承知のとおり、昨今の国で進めております制度設計の変更や市の財政状況等いろいろ不透明な部分がございますが、基本設計を今年度行い、平成23年度に実施設計を進め、平成24年度から整備工事に着手し、平成26年度の供用を目指して努力してまいりたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。よろしくご審議をお願いします。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。では、議案第3号につきまして、ご質問、ご意見を伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

【長谷川（雪）委員】

今、いろいろご説明いただきましたけれども、都市計画外だというお話しをしておられましたが、多分一体化して考えているということでしたので、北側スロープについて質問させていただきます。

意見書などもありますし、こちらも持っている情報として、北側スロープに関してはかなり反対が多い。内野のPTAのアンケートでは6割以上の父母が反対だということを表明しております。その中で、なぜ遊び場の上を通るようなスロープを作らなければいけないのか。この必要性が私にも見えないなと思っております。説明いただいたのですけれども、住民の総意だというように聞いていましたが、ここでいう住民の総意が私にはさっぱり分からないのです。多分コミュニティ協議会の方がその中で、多分賛成とか、反対とか、そういったことを決められたのでしょうかけれども、コミュニティ協議会の方が、一体住民にそれが本当に必要なのですかと問うた場所があったのかということが、私にとっては非常に疑問で、私は地元に住んでおりますので、大体空気は分かっております。空気は住民の総意とはとても言えるものではないのではないかと。これについて、市のほうで、本当にこれが住民の総意なのですかということを問うた機会があったのかということが一つ。

それから、こちらは都市計画外だと言いましたが、都市計画決定をされた場合、こちらは

必ず一体化してついてくるものなののでしょうか。それとも、これは別に考えることができるものなののでしょうか。その二つについてご説明ください。

【大沢道路計画課長】

一つ目は周知徹底されていないのではないかというお話しでよろしいのでしょうか。

まず、市としては先ほども申したことで繰り返しになりますけれども、北側の地形はご存じのとおりすり鉢で、起伏が激しいという形の中で、利便性の向上、安全性という形で、市としては作っていきたいというお話しをしております、地元の説明会は、市の主催が9回、地元主催で3回という形で12回に及ぶ説明会等も開催しております。

【長谷川（雪）委員】

説明会ということは分かったのですけれども、その結果、皆さんがどう思っているかということを経済どこかに反映させたのでしょうか。それは問う機会がありましたということをお聞きしているわけです。

【相田都市計画課長】

すみません、都市計画課長の相田でございます。

都市計画制度として、住民に問う、問わないということについて、制度としてお話しさせていただきたいと思うのですけれども、今の説明の中でもお話ししてございます。縦覧を2回行ってあります。その都度、意見書の提出が可能ということになっておりまして、縦覧に先立ちまして、説明会を何回か行っているということでございます。都市計画決定につきましては、こういったもの、反対の意見も踏まえて、都市計画決定の妥当性をご審議いただくということになっておりまして、その結果については、今、大沢課長からご報告申し上げたとおり、意見書が7通出ておりますが、それについても賛否両論があるということでございますし、2回目の縦覧については、意見書の提出がなかったということでございまして、その部分では市民の方々にどうですかというご意見を伺っているということでございます。

【五十嵐会長】

もう一点質問がありましたけれども。

【野口西区建設課長】

西区建設課長の野口でございます。切り離せるかということについて、お答えさせていた

だきたいと思います。今回、都市計画決定である連絡通路と一体として整備することが予算面、施工面を考えたときに望ましいと考えております。この点につきましては、実は今年の夏の住民説明会で、もう一回改めて説明させていただきまして、その中でも早期にやっってくださいという意見もいただきましたし、今、ご指摘のように、まだ必要ないのではないかという意見もいただきました。そういうものを踏まえながら、私どもこの地区は、これから高齢化が進んでいく中で、これは市としてスロープが必要だと考えておりますので、今回ご提案させていただきました。

【長谷川（雪）委員】

ということは、もし都市計画決定をされると、必ず北側スロープも造るということでしょうか。これも必ず一緒に実施されますよということですか。

【大沢道路計画課長】

構造とか、そういった面では当然切り離せるのです。

【長谷川（雪）委員】

市としては、切り離すということも一緒に、例えばこの後の動き次第によっては、切り離すということも考えられるということですか。

【大沢道路計画課長】

そうですね。構造とか、方法としては、一応可能です。

【長谷川（雪）委員】

それは、どういう場合に一体化して進めるとか、または切り離すということをお考えになっていますか。今の状況で、もしいいですよということになれば、北側スロープについて問うことがなく、そのまま粛々と進めていくという計画でいらっしゃるでしょうか。

【大沢道路計画課長】

先ほども申したように、安全面とか、景観面、そういったものを含めて実施設計をやりながら、また説明会、あるいは勉強会等を重ねて決定していくということで、今、進めていきたいと考えています。

【長谷川（雪）委員】

この北側スロープを見ていただければ分かりますけれども、本当にグラウンドの上を通っております。ここは遊び場の上なのです。このまま子供たちは北側スロープの下で遊ぶのですかという問題を抱えておまして、一応教育の場です。子供たちが初めて通う教育の場をいろいろな利便性から後回しにした結果、これができるのですよ一つのシンボルみたいに見えて、私は仕方がないのです。ぜひ子供たちの遊び、学びの場というのは、尊重されるべきである。その中で、どのようにバリアフリーを対応していくのですかということをもっと慎重に考えていただくべきなのではないかと考えております。

【五十嵐会長】

市側から何かありますか。ほかの方の意見もお伺いしたいと思うのですけれども。

【野口西区建設課長】

今回、公園、学校施設の中を通させていただくのですが、実はこの公園は内野小学校の用地の中でございます。小学生の方のみ利用できます。一般の方は今までも利用できない状況でございました。

今回、このスロープを地元の方から要望いただいたときに、私ども現地を見せていただきまして、現地を見たときに、実は内野駅の北側の高さ小学校の裏の入り口のところの高さを測りますと、約11メートルほどございます。毎日、内野駅の近辺を利用される方は北側の団地の方は、そこを上り下りしなければならないという状況がございます。この中で、その方たちの利便性を図るということもあるのですが、実は小学生もその階段を上ということも想定されます。現在、小学生は浜街道踏切、もしくは大学側の跨線橋を利用されていると思うのですが、もしこれができれば小学生にとっても、駅前から高さのある程度考えないで利用できるようにもなりますので、小学生にとっても、私はメリットがあると考えております。また、安全面ということを先ほど申し上げさせていただきましたが、その辺につきましては、また学校関係者、PTAの方を含めてご検討させていただいた中で、構造等を含めてご理解いただいきたいと思っております。

構造的には、今、考えているスロープは、直接公園の中に下りるような構造には考えておりませんので、その辺も含めてPTAの方、それから学校関係者の方、地元の方とお話しをさせていただきたいと考えております。

【五十嵐会長】

ほかの方、ご質問、ご意見はいかがでしょうか。

【目崎委員】

目崎です。よろしくお願いします。

お尋ねする前に、もう一度見解を伺いたいのですが、先ほど長谷川雪子委員がお尋ねしたときに、都市計画課長は縦覧をしたら、意見がなかったからという、法律はそうなっているだからいいのだという強圧的なお答えの仕方というのではないと思うのです。もう少し住民が意見がある、考えがあると言っているのだから、それに丁寧に答えるということが行政の取るべき立場ではないですか。少しおかしいと思うのです。

【相田都市計画課長】

先程お話ししたとおり、都市計画の制度として、こういう考えで制度がなっていますということをご説明しました。そこでもし、委員のおっしゃるような言い方を私がしたのだとすると、それは誠に申し訳ございません。ということで、一連の説明の中では、大沢課長も一番最初の説明のときから反対意見もございましたということをちゃんとお話ししているわけですので、全体から見ていただいて、決して議論を封殺しようとか、そういうつもりでお話ししたわけではございませんので、ご容赦願いたいと思います。

それから、一つ私の説明で間違いがございましたので、意見書は7通ではなくて10通でございましたので、訂正させていただきます。

【目崎委員】

現在の内野駅ですが、これは築後といいますか、建築年といいますか、大体何年くらいたった建物でしょうか。公聴会の際の議事録を見ますと、築後40年とおっしゃっています。そうするとこれからの耐用年数というのは大体どれくらいのもものと見込まれていますか。

【大沢道路計画課長】

JRのほうの台帳を確認して、一応40年たっているということを確認しております。また、鉄筋コンクリートの建物でございますので、一般的には耐用年数50年でよろしいかと思いません。

【目崎委員】

そうすると築後40年と耐用年数50年でもう10年このままいけば健在で駅があるというこ

とになるわけですが、そこで築後 40 年というのは、今から 40 年前というと、旧耐震基準で建てられた駅なのだけれども、先ほどの説明で内野駅は 1 日 5,500 人が利用する。それが実数かどうかというのは、駅の関係者から聞くと、1 日 3,300 人くらいだという話しも私はお聞きしたときもあるのですが、日によっても違うでしょうけれども、1 日 5,500 人が使う。しかも子供も使う、高齢者も使うというときに、旧耐震基準の駅がそのまま存続していて、これから都市計画の変更が決定されると。あるいは自由通路が新たに加わると、自由通路の部分は現在の耐震基準でいきますが、旧のところも広場を拡張するために移転をしなければならないということが前提になっています。広場を造るために今の駅は移転をしなければならないとすると、旧耐震基準で危ないという駅を本来耐震工事をしなければならないという駅を都市計画の決定だということで、新しい耐震基準の駅に作り替えてあげますよということになるのですが、そこは J R の公共性、社会貢献の性質から見ておかしいと思うのですが、これは総事業費 21 億円とおっしゃっています。橋上化で 6 億円、南北通路で 7 億円と公聴会でおっしゃっています。そういう総事業費 21 億円の中に北側スロープも 4 億円、あるいは全部入っているのですが、結局耐震基準で J R が本来建替えなければならないもの。税で橋上化として建替えてやろうということは、理屈が通らないと思うのですがどうですか。本来、今すぐ耐震化をすべきものなのか。

【大沢道路計画課長】

J R のほうと私も確認をしていなくて申し訳ないのですけれども、今の建物、現在の既存の駅舎が耐震上クリアしているかどうか。あるいは耐震対策をしてあるかどうか。そこは申し訳ないのですが、今、把握していないのです。ただ、J R の負担について、当然今の駅舎の建替え相当費ということで J R さんに負担いただくというところは間違いなく、協定の中で結ばれることになります。

【目崎委員】

もう少し続けさせてください。

【五十嵐会長】

もう一回だけにしてください。まだ、ほかの方が手を挙げようとしていますので。

【目崎委員】

今のところに関連して、もう 40 年たっている。建てたときは明らかに旧耐震基準だから、

公共施設で少なくとも1日5,500人使うというのであれば、現在の耐震基準に合うように耐震化しなければならない。絶対にそのときに、現在の耐震基準を想定していないはずですから、現在の基準には合っていないはずです。それを見過ごしておくかどうかは別にして、本来JRが建替える、耐震化をしなければならないものを都市計画決定だということで、移転をして、一部負担金があるにしても、税で耐震化の新駅を造ってやるということは、私は不合理だと思うのですがどうですか。そこをはっきり。

【吉田技監兼都市政策部長】

つい先日まで自由通路の整備に関する基準を作っていて、JRと議論した経緯があるので、私からお答えさせていただきたいと思います。

公共施設を造るときに補償する基準というのは、一般補償基準と公共補償基準と二つありまして、普通の住宅を移転するときは一般補償基準というものを使います。JRの施設みたいな公共施設が移転するようなときというのは、公共補償基準という基準がありまして、それを使って移転するということになります。公共補償基準の場合は、一般補償基準と何が違うかという、どうしてもそこになればだめだとか、休止している期間があり得ない。駅がないということは、多分あり得ないと思いますので、どうしてもこの場所でなければだめだということと、休止の期間はないということが特殊要因となっていて、一般補償基準とは違う基準ができるという形になっています。ただ、もう一つ違うところは、公共補償基準の場合は、減耗している部分については、もともと公共施設を持っている人が負担しなさいということが原則になっていまして、今、委員がおっしゃったみたいに、40年たっていてかなり老朽化していると。老朽化している部分については減耗をかなりしているでしょう。その分はもともと持っていた公共施設、この場合、JRがちゃんと負担しなさいということになっているので、その分は今回も当然負担をしていただくということになっています。

もう一つは耐震基準に合うように補償するか、そうじゃないかも公共補償基準に明確にあって、該当する法律で新たにどうしても付加しなければだめになったもの、例えば、トイレの面積が昔は狭くてよかったけれども、新しい法律だと広くしなければだめだとか、その場合どうするかといったようなこともちゃんと公共補償基準の中であって、一定部分は公共施設を持っている人にも負担していただくけれども、新しい法律で必要となる部分も補償できるということが一定ルール化されています。今回、この公共補償基準、かなり前の昭和37年だったかと思いますけれども、そのときに作った公共補償基準に基づいて、JRにちゃんと適切な負担をしていただくということで、自由通路の整備のルール化がつい最近できましたので、それに基づいて当然やっていただくということで考えています。ですから、特にJ

Rが得るとか、損をするということではなく、ちゃんとJRについては応分の負担を今回もしていただくということになります。

【五十嵐会長】

岡崎委員どうぞ。

【岡崎委員】

スロープの現状を拝見すると、あまりほかには例を見ないような感じかと思います。一つは高低差があるということと、それから造るところの下の正式には公園ではないのでしょうかけれども、公園的なスペースで、あそこは両側に並木がありますので、それを守るとすると真ん中を通すしかないのでしょうかけれども、景観的影響というのは、それなりにはあると思います。ですから、これは都市計画決定ではないので、参考意見ということになるのかもしれませんが、実際に景観上の影響というのはそれなりにあると思いますので、その辺は慎重に、地元の方とも十分協議して、あるいは景観アドバイザー等のほうもよく協議したうえで、進めていただきたいと思います。

【五十嵐会長】

ほかにご意見、ご質問はございませんか。

【橋田委員】

スロープのことですが、都市計画決定ではないということなので、私は分けて考えたいのですけれども。とは言いながら地元からは設置の要望を中心にした意見があり、また先ほど反対だとこの場でも出ている問題でもあり、中に入る市役所は大変ですね。両方の意見をよく聞いて、その辺はいい施設にしてもらいたい。

私は例えば亀田駅を例にとりますと、南北通路をきちんとしたものを設置して付けたのです。東側といいますか、田んぼ側のほうは相当都市開発が進んで、向陽高校、明訓高校とか、保育専門学校とか、迂回しなくてもいいから本当に利便性が増したのです。かつて昔は、かなり駅から離れた、本当に狭い踏切まで通って、高校生は学校に通っていたのです。その踏切で自転車に乗っていた人が電車で巻き込まれて亡くなったと。かなり前ですが、そういうたましい事故もあったのです。だから、こういう施設ができるということは、これは安全性と利便性が飛躍的に向上するというようなことにつながるのです。

だから、私は大沢道路計画課長にお願いしたいのだけれども、誠心誠意を尽くして、やは

り地元には安全だということをぜひご理解をいただくように、これからがんばってもらいたいなど。

この都市計画審議会、今日の会議については、そのところを私は市の課長以下、皆さんに地元の丁寧な説明ということに期待して、都市計画決定ではないのですから、そのところを整理した中で審議してもらいたいということでございます。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。大変貴重なご意見ですけれども、今までご意見いただいた中で、本来の都市計画道路の変更に関して、ご質問、ご意見は何もございませんけれども、そちらのほうがメインでございますので、それについてのご質問、ご意見を伺いたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【永井委員】

今、議長のほうからありました部分につきましては、内野駅のところ、南北の自由通路を造るということの重要性はかなりあるだろうと思いますので、そこはやっていく必要があるかなと。ついでに言いますと、先ほどスロープのところの景観の問題が出ましたけれども、内野駅につきましても、あの辺は郊外でそれなりの商店街のところできておりますし、またあの辺は造り酒屋、その他もある関係で、結構観光的にも成り立ちうるような地域であって、今の駅舎はそぐわないなというのが正直なところですので、もちろんその辺お金の問題もありますので、なかなか難しいところですが、また背面が問題になっているように、あそこはかなり斜度がきついところなので、逆に言えば、それを利用した景観というものも、十分成り立ちうるのかということと、その辺は十分配慮したものにしていきたいということでございます。

それから、スロープのところを触れないわけにはいかないもので、先ほどの説明ですと形状、その他については、今後地域の人たちとも含めていろいろ検討していくということですが、やはり今回、ここで決定すると、スロープそのものは造るという方向を前提にして進んでしまうのかなということが懸念されてしまうとすると、私は、実はいいか悪いかはつきり分からないのです。この状況が都市計画決定の部分ではないだけに、どういう状況でどうなっているのかということの説明がない状況ですので、これ以上これがいいか悪いかの判断がつかないということです。その辺のところを分けてという話しが、本当にその部分、別のところから、一からいろいろな検討をしてやるのか。それとも、いろいろな形状の部分で検討はして、できるだけ配慮はしますよと言いながらも、基本的にはこういう形態でやってい

くという方向性になってしまうのか。その点ははっきりさせていただかないと、こちらとしてもこの案件に対する判断がつかないというところでございます。

【大沢道路計画課長】

市としては非常に利便性も上がるし、安全性も上がるということで作りたいということで判断しているのです。それから、事前の計画の段階から比較とか、そういった必要性とは、もう少し具体的な説明が足りなかったというところが、多様な意見をいただいて、反省しておりますので、今後は位置とか、形とか、そういったものをいろいろな角度から検討して、勉強会等やって、私ども今の段階では一体として作っていきたいと考えております。ただ、合意形成をいかに一生懸命努力して汗をかくかというところだと考えていますけれども、返事にはなっていないでしょうか。

【五十嵐会長】

ほかにご意見ございますか。はい、目崎委員

【目崎委員】

内野町の南北の交流といいますか、連携強化という言葉が盛んにおっしゃっていて、そしてバリアフリー、活性化ということを理由にご提案されているのですが、そこで今、特定の地域を除けばほとんどが人口減少と高齢化になっています。これからはずっと進んでいく。

そこで、内野地域なのですが、これからの人口の推移というのはどうなるでしょうか。それから、列車の利用、内野駅は最盛期1日8,000人の利用があったということが出ています。それが現在5,500人。人口の推移と内野駅が8,000人利用から5,500人まで減少してきたという、これからの人口というのはまた関連してきますし、産業活動や何かとも全部関連してくるでしょうけれども、今、ここに莫大な投資を3年間、今年度から平成26年度末にかけて4年間でつぎ込むということになると、B/Cが1.1だと盛んに宣伝してきましたが、人口的に見て、あるいは乗車の人数から見ての推移をどのように見込まれていますか。

【大沢道路計画課長】

申し訳ありません。内野地区周辺、先ほど私は大きく赤く囲った区域で6,000の方が居住していると。それに対して、今後推移がどうなるかと。全市全体で減っていくということは承知しているのですが、内野地区でどの程度どう動くかということは、私は承知しておりません。ただ、内野駅の乗降客数、ご存じのとおり駅が新たにできたりしております。古く

言えば「新大前」、最近で言うと「内野西が丘」ができたといった関係で、乗降客数が最近では横ばいでございます。

【相田都市計画課長】

今ほど目崎委員からご指摘の人口が減る中というお話しについてですが、一般論的に言いますと、我々人口推移を出しているのは、あくまでオール新潟市の中でございますので、地域ごとにどういう推移になるかということは、なかなか掴めない、あるいは地域によって、内野のまちですと商店街が一生懸命になって、「うちのDEアート」とか、いろいろやっているまちおこしをしているわけですので、その成果がどう出てくるかということもあるのだらうと思いますけれども、ただ人口が減るから利便性の向上を図らなくていいということにはならないと、私どもも思っています。今住んでいるエリアをより便利にする。これはもちろん、予算等の関係などがあるわけですが、その中で優先順位を付けながらということですが、そういった中で、今、住んでいらっしゃる方が、さらに利便性の高い地域として住み続けていただけるようなまちづくりをするということも、我々の役目だと思っておりますので、単純に人口減少だということと、まちづくりと絡めることは適当ではないと考えています。

【目崎委員】

人口が減るから整備をしなくても、まちづくりをしなくてもいいという意味でお尋ねしたのではないですから、そこはご理解いただきたいのだけれども。例えば先ほどもスロープも含めて一体的整備をするとおっしゃった。そうすると、今、内野駅に通う5,500人の人の駅に向かうルートというのは、どういう方向からどのくらいずつ来ていますかということは調査されていますか。簡単に言えば、駅の南側のどの部分からどの道路を通ってきますよ。北側のほうは踏切側から来るのか、あるいは跨線橋側から来るのか。どうしてもスロープのところから来なければならないのかということは、どの程度調査されたのですかということなのです。それも人口との関係もあるものだからお聞きしてみたのですが、その辺はどうなのでしょう。

もう一つは、バリアフリーということが提案の中でよくご説明されておりました。特に特殊街路である連絡路、自由通路ですが、ここもバリアフリーのためにエレベーターを付けますというお話しなのだけれども、現在の内野駅で最も最初にバリアフリーしなければならないのはホームと列車の床です。新しい列車、古い列車はそれぞれ種類があるでしょうけれども、一番新型の内野駅を通る新しいと思われる列車でも、ホームと列車の床とは10センチ以上の

段差があります。さらに旧式の列車が通ると 20 センチ近い段差ができるのです。これはホームと列車に乗る床との段差というものがそれほどあるというのは、今、珍しいくらいなのです。むしろバリアフリーと言ったら、ホームのところを改善するほうが、よっぽど先決問題です。エレベーターを付けるのがバリアフリーではない。

【五十嵐会長】

目崎委員、駅の中のことは審議事項ではないので。

【目崎委員】

いえ、今、特殊街路でエレベーターを付けてバリアフリーにするというから、そこにお金を使うのであれば、まずホームの段差解消が先ではないですかと。

【五十嵐会長】

これは、現在 J R が考えることでございますので、今のことは聞いたということにさせていただきたいと思います。

それでは、意見の状況は、皆さん把握できたかと思いますが、長谷川委員もう一回ですか、どうぞ。

【長谷川（雪）委員】

すみません、もう一度確認させてください。都市計画決定をされたときに、北側スロープに関して、結局一応、推し進めながら皆さんの同意をとということでしたが、その中にもしかしたら最初から見直すという選択肢もあるのかということも確認したいのです。

やはり先ほど実は通行量とか考えて、南側の 4 番町とか、浜街道の踏切のほうから来る方のほうがずっと多いのです。そういうことを考えますと、別に北側スロープを使わなくても行ける方のほうが多いだろうという、これは地元の住んでいる者としての実感もあり、いろいろ問題があるのではないかと考えております。

今回、都市計画でこちらを認めるということはいいのですけれども、ただ北側スロープに関しては廃止も含めた、最初からの見直しも含めたより深い検討を必要とするというようにしていただきたいと思います。その辺のご判断はいかがでしょうか。

【大沢道路計画課長】

先ほども申したように、多種多様な角度からいろいろな意見をいただいたので、それらを

十分反映して、進めていきたいと思えます。ただ、要望書、いろいろな各種団体から、あるいは自治協議会からも要望をいただいているのは事実でございます。そういった中で、今、それをやめたとか、一から見直すというところは、少し難しいところがあるかと思う中で、住民の皆さんに今、理解していただけない。桜とか、ものを投げられて危険だといったあらゆる角度、そういう面での対応策、あるいは改善策といったものの案を作って、お話し合いさせてもらいたいと思っています。

【五十嵐会長】

では、皆さんに議決を取るための整理をさせていただきたいと思うのですが、都市計画道路の変更にかかわること、それに関連した北側のスロープということを一括して内野駅の周辺整備ということで、ただし北側のスロープについては、今後、住民の方たちと協議を重ねて、みんなが納得できる方向性、特に安全性とか、景観を考えて進めていただきたいということを諮りたいと思えます。長谷川（雪）委員のように、そうではなくても一からという人は反対意見として反対をしてください。もしそういう反対が多かった場合には、都市計画道路についての変更だけについて、お伺いしたいと思います。

では、まず一括して、全体として先ほど提案したような形で、決定について賛成の方の挙手をお願いします。

【目崎委員】

ちょっと待ってください。反対の意見がある人に反対意見を述べさせていただきますか。

【五十嵐会長】

先ほどから、お伺いしているところで、まず賛成と反対を伺います。

【佐々木委員】

最初に意見要望をやったのだから。

【目崎委員】

先ほどは質問ただけであって、私はまだ反対の意見は述べていませんよ。

【五十嵐会長】

そうですか。では、反対意見を述べてください。

【目崎委員】

今まで数件しかお聞きしていませんが、その範囲でも少し納得がいかないという点がありますし、もう少しお聞きしたい点もあるのですけれども、ここで採決をとということであれば、その前に私ははっきりと反対だということを、今の段階では反対だということを表明したいと思います。理由ですが、今回の新潟市長選挙でも、市長は行財政改革をさらに進めるけれども、その上で安心安全の市民生活をさらに強めていく、進めていくということを強調されてきたのですけれども。そこで私は今回の4年間で21億円というのが、金額が大きいのか、少ないかということとはとらえ方によってありますが、一つは金の使い道が違う。例えば内野町で旧内野郵便局にある学童保育、ひまわりクラブとも言っていますが、ここは老朽化がものすごく激しい。改善をしてほしい。定員が40名のところ100名以上詰め込んでいる。何とかしてほしいと住民の皆さんは市に要望しているのです。これに何一つこたえてこないのに、片方がすぐこれからやるという計画、これはおかしいのだと思います。

それから、跨線橋の公聴会でもご意見で出ていたように、進めてほしいという要望も、団体や地元からあったのは事実です。しかし、もう少し検討してほしい、住民の声も聞いてほしいという団体の要望や意見もあったはずですが、そこをどう考慮されているかという説明が全くない。

それから、住民の意見が反映されていないというのは、先ほどの方もおっしゃっていたけれども、住民からの意向を汲み取る努力が、団体の意向を聞くという努力はされたかもしれないけれども、住民の意向を聞くという努力については極めて不十分だと。そういう点では住民からも要望のあるアンケートや何かで、もう一度住民意向を掴んでもらえないかということには、真摯に答えるべきだと思います。

それから、バリアフリーという点で見れば、踏切の改善、あるいは跨線橋の歩道の拡幅、その他をまず最初にやれば、十分南北の交流と活性化と一体化は可能な方向に進むことができると。以上、幾つか言い足りないところもあるかもしれませんがそういったところです。当面住民の意見をもう一度再確認して、その結果を待ってほしいということを申し上げて、現段階では反対せざるを得ない。

【五十嵐会長】

今の反対意見も、皆さんよく考慮に入れてもらいたいと思います。

今、砂田委員が席を立たれましたので、戻られてから採決したいと思います。

【橋田委員】

会長、反対の意見ばかり聞いていないで賛成意見も聞いてください。私は大賛成です。これから、皆さん地域に入って苦労されると思いますけれども。まず第一に考えることは、安全性、利便性、もう一つ言うならば、まちづくりをやっていく場合に、駅というのはその地域の中心にならなければだめなのです。私も地元で駅を新しく作ってきた。20年前に一生懸命やってきた。それが地域の核になって、地域が活性化するのは、それはどこの駅を見てもそうでしょう。今、南北が分断されているような地域でどかんと駅があっても、それは一体性が出てこないから、発展は阻害されます。だから、そういうまちづくりの観点からすれば、先ほど駅前の商店街うんぬんという話もありましたけれども、その商店街の人たちは、かなり加速のついた中で、地域の活性化というものについて、これからようやく実るのかなという希望を抱くのではないでしょう。だから、駅の利用者ばかりではなくて、まちづくりの観点からもぜひがんばってもらいたい。賛成意見を言わないと、今日の審議会が全部反対一色だと取られると悪いから、あえて言わせていただきました。

【五十嵐会長】

それでは、賛成意見、反対意見、それぞれ皆様自身もいろいろこれまでの協議を伺ってということで、最初にご提案させていただきましたように、都市計画道路の変更と関連した施設も含めた整備。ただしちゃんと地元と協議をしてやってくださいという条件付のことで賛成の方には手を挙げていただきたいと思います。よろしくお願いします。

事務局は数を数えてください。

賛成多数ということで、議案第3号は賛成が多かった。ただ、反対意見としてこういうことがあったということもちゃんと付議をして、記録にとどめて置いていただきたいと思えますし、市のほうもそのように進めていただきたいと思えます。

以上で議案第3号が終わりまして、次に議案第4号は「新潟都市計画公園の変更」についてということでございます。担当が変わられます。よろしくお願いいたします。

【前田公園水辺課長】

公園水辺課の前田と言います。よろしくお願いいたします。

それでは、議案第4号「新潟都市計画公園の変更（新潟市決定）」でございます。議案書の45ページからとなります。そのほかに資料3を配付しておりますが、スクリーンでご説明いたしますので、スクリーンをご覧くださいと思います。

今回の都市計画公園の変更は、既に都市計画決定されている新潟都市計画公園の中に「赤塚公園」を追加するものでございます。こちらの表が今回ご審議いただく都市計画の内容です。公園の種別は「総合公園」、名称のうち番号は 5.5.502、公園名は赤塚公園、位置は新潟市西区赤塚ほか、面積は約 23.0 ヘクタールです。以上の内容を都市計画で定めようとするものでございます。備考は参考として、公園を整備する際の施設内容を記載しております。

次に、都市計画決定を行う理由ですが、当地区は、西区赤塚の一般廃棄物最終処分場の跡地を、憩いやうるおいを与える場として、また良好な都市環境を形成するため、樹木などの緑やオープンスペースを創出し、都市と自然との共生を目指す総合的な公園として、有効利用を図るよう、本公園を都市計画に追加するものでございます。

次に、総合公園についてご説明いたします。この表は、都市公園の種別を記載しております。総合公園とは、都市住民全般の休養、鑑賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園で、都市規模に応じ、1か所当たり面積 10 から 50 ヘクタールを標準として配置する公園のことを指します。現在、新潟市には、供用している総合公園として、北から順に、「水の公園福島潟」、「阿賀野川河川公園」、「西海岸公園」、「秋葉公園」、「花と遺跡のふるさと公園」、「新潟県立植物園」、「白根総合公園」、「佐潟公園」、「上堰潟公園」の 9 か所でございます。今回、埋立処分跡地を有効利用した赤塚公園を整備いたしますと、市内で 10 か所目の総合公園になります。なお、緑化行政の指針となる、「新潟市みどりの基本計画」では、次世代に誇りを持って引き継ぐ豊かな水と緑を基本理念として掲げ、赤塚公園を都市のみどりの将来像の一つとして位置づけております。こちらが、その将来像図となっております。赤く記した部分が赤塚公園でございます。

また、「新潟市みどりの基本計画」では、市内全域の理想的な公園緑地の整備量として、市民 1 人当たりの公園面積 20 平方メートルを長期的な理想像として掲げるとともに、「新・新潟市総合計画」や「区ビジョンまちづくり計画」に位置づけている事業を推進することにより、「新・新潟市総合計画」の最終年次である平成 26 年度には、1 人当たり 12.8 平方メートルを確保することを目標として、整備を進めていくこととしています。

次に、赤塚公園を位置づけている上位計画について、ご説明いたします。一つ目は、新潟市の「新・新潟市総合計画」、二つ目は「新潟市都市計画基本方針」、三つ目は先ほど申し上げました、「新潟市みどりの基本計画」でございます。これらの各計画を整理しますと、レクリエーション活動などを楽しめる空間として、市民に憩いとうるおいを与える場を提供する。地球温暖化の抑制に貢献しながら、季節を感じられるよう、身近な緑の保全、創出をする。生態系に配慮しながら、都市と自然との共生を目指す拠点として整備するなどといった考え方を基本とし、赤塚公園の整備を進めていくこととしています。

続きまして、位置についてご説明いたします。当計画地は、JR内野駅より西に約4キロメートルで、国道116号と主要地方道新潟寺泊線の間位置しております。スクリーン上の赤く表示しているところでございます。こちらは内野駅から越後赤塚駅間の拡大した図面となります。計画地までの交通アクセスについては、国道116号、主要地方道新潟寺泊線から市道を経て来園するルートがあります。公共交通機関では、JR越後線内野駅より新潟交通路線バスに乗り換え、中権寺及び内野営業所バス停がございます。

続きまして、こちらが計画図となります。区域について、赤く塗りつぶしてある区域で約23.0ヘクタールを今回、都市計画決定していくこととしております。

次に、計画地の規模についてご説明いたします。赤塚埋立処分場につきましては、第一、第二、第三埋立処分場から構成されています。今回都市計画決定する区域につきましては、既に埋立処分場として廃止されている第一埋立処分場、第二埋立処分場の約23.0ヘクタールの区域であります。第三埋立処分場の約10.3ヘクタールにつきましては、現在埋め立て作業が行われております。こちらにつきましては、埋め立て作業が完了し、廃止手続きが取られた後に、都市計画決定を行っていきたくて考えております。

次に、地域住民の意向についてです。この処分場は、昭和50年より埋め立てが開始され、約35年間にわたり、環境行政に対し、地域住民の協力を得てきた施設となっております。この跡地利用につきましては、地元地域住民の意向として、平成15年度に西地区自治連絡協議会連合会を通し、公園整備をお願いしたいとの陳情書が新潟市に挙がってきております。地域住民にとっても念願の施設となっているところでございます。以上のことから、ご覧のとおり赤線で囲まれた部分を都市計画で定めるものでございます。

続きまして、ここからは参考としてご覧ください。今回の都市計画決定は、先にも示したとおり、第一、第二埋立処分場跡地の約23.0ヘクタールの区域ですが、赤塚公園基本計画ゾーニング案につきましては、将来の公園利用を見越したうえで、第一から第三埋立処分場を合わせた約33.3ヘクタールで策定いたしました。また、ゾーニング案につきましては、平成20年度より計画地周辺の三つのコミュニティ協議会を対象としたワークショップや西区の一般市民及び近隣の小中学校、保育園などを対象としたアンケート調査を実施し、市民の皆様のご意見を参考としながら、策定してきたところでございます。公園づくりのコンセプトといたしましては、「森と花にふれあえるホスピタリティあふれる総合公園」として、四つの基本方針を立て、ゾーニングの設定を行いました。こちらがゾーニング図となります。

主な施設のゾーン区分としては、「森と花とのふれあいゾーン」、「家族で楽しめるゾーン」、「スポーツを楽しめるゾーン」、「憩いと潤いゾーン」、「動物とのふれあいゾーン」で構成されています。また、今回都市計画決定する第一、第二埋立処分場の跡地区域につき

ましては、来年度に実施設計を予定してございます。その際には地元説明会などを通じて、具体的な施設内容を検討し、設計していくこととしております。

なお、本日の都市計画審議会に先立ちまして、この都市計画の素案を地元説明会や西区自治協議会で説明させていただいたうえで、さらに広く市民の皆様の意見をお聞きするために、平成 22 年 8 月 9 日から 8 月 23 日までの 15 日間、縦覧に供したところ縦覧者は 8 名、素案に対する意見申出書の提出はございませんでした。その後、都市計画法第 17 条第 1 項に規定する、都市計画案の縦覧を平成 22 年 10 月 12 日から 10 月 26 日までの 15 日間縦覧したところ、縦覧者は 4 名、意見書の提出はございませんでした。

最後に、当事業のスケジュールについてです。今後の予定としましては、当審議会にご審議いただき、議決をいただいたのち、平成 23 年度には実施設計を行い、平成 24 年度より整備を進めていきたいと考えております。

以上で、議案第 4 号「新潟都市計画公園の変更」について説明を終わります。よろしくご審議くださいますよう、お願いいたします。

【五十嵐会長】

ありがとうございました。では、ただいまのご説明について、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

【永井委員】

この公園につきましては、埋立地の跡ということで、多分公園以外には利用のしようがないような場所だと思いますので、それに反対するものではございませんけれども、やはり処分場の跡地ですので、細かい説明とかは必要ないのですけれども、処分した後を公園にするに当たっての土壌の環境や何かの問題についてのことが、少しくらい触れてあってもいいのかなと。こういう形になっていますから大丈夫です。やっているとは思うのですけれども、そういう部分というのは、毎度かもしれないのですけれども、やはり少しやっておく必要があるだろうということが 1 点目です。

それから、2 点目は今後の話しだとは思いますが、参考の部分についてですけれども、公園につきましては、活用されないと公園の意味がないということもありますけれども、公園が荒れるのです。余計使いたくないような公園にどんどんなっていってしまう。ですから、より今後も活用されるように、今までも幾つか地域住民の方々とやられていたみたいなのですけれども、なかなか造るまでは盛り上がるのですけれども、作ってしばらくした後が厳しくなるという事例が、公園に限った話しではございませんけれども、いろいろなところに出

てきます。この辺はハード的な整備だけではなくて、今後公園ができた後のソフト的な形でどのようにサポートしていくのか。盛り上げていくのか。その辺が今後の公園について、かなり大きな課題だと思しますので、その辺のご配慮を願えればと思います。

【前田公園水辺課長】

1点目の特にごみ埋立地の跡地を公園化するという点でございますので、委員おっしゃるとおり、ここのごみ埋立地跡地の問題につきましては、地下水の問題とか、中のごみの埋立の上を利用するという点になりますので、その辺につきましては公園整備の途中、あるいは公園整備が終わった後についても、追跡調査を行いながら安全確認をしてみたいと考えております。

2点目のご質問ですけれども、委員おっしゃるようにハードだけではなくて、ソフトの部分もできるだけ住民が絡んだ形で、この公園を管理していただけるよう、取り組んでみたいと思っております。

【鷲尾委員】

すみません、1点だけ。今ほど活用面で意見があったのですけれども、私も冬場の活用と申しますか、広さがありますので、先ほど季節感も感じられるようにという説明があったのですけれども、雪のある土地、ない土地があるかと思うのですが、そういう面で冬場における活用などではどのように考えていらっしゃるでしょうか。

【前田公園水辺課長】

これも今後の話になるかと思うのですけれども、特にアンケート調査では冬場も楽しめるような公園にしてほしいというような要望がたくさんございました。今後のイメージ的な問題としては、冬には雪が降りますけれども、例えば子供がスキーをできるかなとか、雪が降ってもテントの下で遊べるのではないかとか、そういったことは今後実施設計の中で、また住民の皆さんと意見交換をしながら作り上げていきたいと考えていますので、よろしくお願いしたいと思います。

【五十嵐会長】

冬なのですが、私も以前、子供の遊び場の研究をしたときに、寺尾の公園に雪のときに行きましたら、段ボールをソリ代わりにして子供たちがいっぱい遊んでいたのです。だから、少し傾斜があると子供たちが遊ぶので、平らな公園ではなくて、少し傾斜を付けるといいか

と思います。それは後の話なので、それでは長谷川雪子委員どうぞ。

【長谷川（雪）委員】

公園という件なのですけれども、この公園に関しては何も反対するつもりはございません。隣に新たな処分地がございますよね。公園の隣が処分地になってしまうということで、そちらへ何か考えられる影響があるのか。例えば、ごみ収集車がこの辺へ集まってくるわけです。そうすると子供の遊び場のそばを、もしかしたら大型の車が通る可能性が出てくるとか、こういう場所であれば大体車で家族と来るだろうから、子供だけではないと思うのですけれども、特に交通面など、または環境面の安全に配慮したことはお考えになっているでしょうか。

【前田公園水辺課長】

第四埋立地を現在作って、また埋め立てしていくということでございますので、そこでは委員が言われたように、その埋め立てに来る車が、今の第三埋立地の実績ですと、少ないときで約 50 台から 70 台が 1 日 8 時間の間に車が来るということになりますので、車に対する影響というのは、そんなに影響はないのかということで考えております。

当然、車で来られる歩行者の動線については、できるだけ安全に配慮をした形の中で来園されるのが一番望ましいと考えていますので、それも実施設計の中でより深く詰めていきたいと思っております。

【五十嵐会長】

ほかにございませんか。

【佐々木委員】

地域住民には昭和 50 年から埋め立てということで、ご理解とご協力をいただいたという点で、要望になるべく誠意を持ってやっていってもらいたいという意見です。

先ほどの説明の中で、総合公園が 9 か所、そういった中で将来誇りを持ってというようなところとか、引き継いでいくとか、これが将来指標となるという部分において、どうしても地域の人の要望というのは、オールラウンドといいますか、公園というとすべてを網羅していってしまうという部分もあるのですけれども、9 か所も新潟のこういった大規模な、これだと 33 ヘクタールの公園ができるわけですから、もう少し特化していってもらいたい。皆さんが咀嚼しやすいように言えば、例えば合併建設計画で各地でみんな公民館、多目的ホール、

そればかりになっていってしまうのです。そういった中で、今後求められる公園というのは、緑の中にまた緑の公園というのは、ややもすると中央区都心部の人から見ると、少しいかなものかという部分も感じられてきます。必要なところに必要な公園というのはどうしても求められてくる。そうした観点からして、せっかくこういったところにこれだけの大規模な総合公園を造るのですから、もう少し特化して、特色をしっかりと出してもらいたいという意見です。

最後に一つ、アクセスルートの件を強化してもらいたい。どうしても車社会ですし、ましてやこの公園の立地は考えたらレジャーで来る人、皆、車の活用がかなり考えられると思います。そういったところで、アクセスルートの強化を念頭にしっかりと置いてもらいたいと思います。もし、ご意見があったら、少し説明していただければと思います。

【前田公園水辺課長】

委員言われるように、特色ある公園ということがございますので、私どもも一応総合公園、もう一方では住民の意見を聞きながらということもございます。できるだけ特色ある公園になるように、住民の意見を聞きながら進めていければと考えております。

2点目のアクセスルートにつきましては、当然車で来られる方が大半かなと思ってございますので、その辺もきちんと整備してまいりたいと思っております。

【五十嵐会長】

ほかにはございませんか。それでは、議案第4号「新潟都市計画公園の変更」赤塚公園について、ご賛同いただけますでしょうか。

【委員】

異議なし

【五十嵐会長】

ありがとうございました。

それでは、議案は以上でございますけれども、報告事項がございますので、都市計画の見直しに関する報告ということで、事務局からお願いしたいと思います。

【鈴木都市計画課企画係長】

都市計画課の鈴木と申します。どうぞよろしく願いいたします。

前回、第 125 回の本審議会におきまして、都市計画の見直し素案をご説明させていただいたところではございますが、市街化区域編入の個別箇所の説明の際、本審議会からのご質問に対しまして、「再整理してから、改めて回答させていただく」とお答えしたものがありませんでしたので、本日は少しお時間をいただき、ご回答させていただきたいと思っております。

本日お配りしました資料のうち、A 4 の横「資料 4」というものをご覧いただきたいと思っております。前回の審議会におきまして、再整理が必要だった質問内容でございます。個別箇所で 4 地区、共通事項としまして一つございましたので、順次説明させていただきます。また、参考としまして、個別箇所の位置図ですとか、土地利用計画の内容につきましても、前のスクリーンに映しますので、併せてご覧ください。

はじめに 13 番、江南区の「市場周辺地区」でございます。民間開発により中央卸売市場の関連施設を立地する計画となっております。本審議会からは、新たな市場関連施設の整備により、「主要地方道新潟港横越線」通称「赤道」でございますが、自動車交通量の見通しですとか、負荷などはどれくらいになるのかとご質問をいただいたところでございます。通称赤道につきましては、現況で 1 日約 4 万台の交通量があり、新潟バイパス竹尾インターチェンジ周辺では、慢性的な交通混雑が生じております。特に朝夕のラッシュ時では、新潟バイパスの本線まで渋滞するなどの影響を及ぼしているところでございます。

市場周辺の新たな開発により進出を予定しております企業につきましては、市場で取り扱っている食材を、本地区で洗浄、裁断、箱詰めなどをしてから、各小売店舗へ配送する業務形態でございまして、24 時間操業の予定となっております。

1 日当たりの交通総量は約 70 台程度と見込まれ、赤道全体の交通量の約 0.2 パーセント弱と見込まれているところでございます。また、搬出しますピークにつきましても午前 7 時から 9 時となりまして、通勤時間帯と一部重なるものの、市内各地に分散する店舗に配送するため、竹尾インターチェンジに直接影響を及ぼす台数は、10 台未満と見込まれており、赤道、特に竹尾インターチェンジへの負荷は軽微と考えております。

続きまして、15 番秋葉区の「北上地区」でございます。民間開発により住居系の土地利用を図り、国道 460 号新津東バイパス、この図面で言いますと一番下側の横方向に走っている道路の沿道に福祉施設の立地計画があるものです。本審議会からはバイパス沿線の福祉施設、これが騒音や排気ガスなどの環境面が懸念されるが、大丈夫かというご質問があったところです。国道 460 号は既に整備済みの道路でございまして、1 日約 1 万 3,800 台の交通量がございまして、現地で騒音測定を行った結果、想定用途であります、第一種住居地域の環境基準の範囲内であったことですとか、また南側の周辺地区、これは跨線橋を挟んだ、バイパスを挟んだ南側に既存の住宅地があるわけではございますが、そこからの騒音や悪臭の問題も提起

されておりませんので、特に支障がないものと考えてございます。

次に、19番「小新白鳥東地区」でございます。区画整理により、主に住居系の土地利用を図るもので、周辺の施設と連携しながら、地域の防災拠点を目指すものでございます。本審議会からは、防災拠点として機能させるために、地盤は大丈夫なのかと質問があったところですが、小新白鳥東地区の地盤は、砂丘地を除く新潟市の一般的な地盤である沖積地でございます。特に軟弱地盤ということではありませんが、地盤改良により一般的な住宅建設で採用されております布基礎ですとか、ベタ基礎に必要な支持耐力を確保できる強度にすることにしてございます。

また、災害時に防災拠点としての機能が発揮されるよう、緊急物資を供給いたしますホームセンター、この図面という一番下側でございます。ホームセンターにつきましては、基礎ぐいを打ち、一定の耐震性が確保できるようにすることとしています。

一方、住宅地につきましても、図面上側、黄色で塗られているところでございますが、住宅地についても、学校などの避難所に指定されております公共施設と同等の建築基準法の1.25倍の強度、言い換えますと震度7程度の地震に対しても倒壊しないレベルの強度を有します品確法で定める「耐震等級2」以上の住宅を販売条件とすることなどが検討されています。

次に20番、「亀貝地区」でございます。区画整理により、住居系と業務系の土地利用を図るものでございます。本審議会からは、地区の大半を占めます「地域交流拠点」、この図面でいいますと紫色の区域でございますが、具体的にどのようなイメージなのか。また、従来型の沿道商業開発ではないのかという質問があったところでございます。亀貝地区につきましては、現在、行き止まりとなっております4車線道路の都市計画道路 小新亀貝線の整備も併せて行うこととしており、この整備により、南北方向の幹線道路とのネットワーク化が図られ、当該地区の利便性が高まることが見込まれるところでございます。

現在、西区におきましては、主要な道路を循環しております「コミュニティバス」の運行、前の図面でいいますと赤っぽくルートがございますが、当該の亀貝地区は今、指しているところでございます。そこに旧116号西大通りとか、402号の道路を通ります西区を循環しているコミュニティバスでございますが、その運行につきましてもこの道路の整備により利用しやすくなることから、コミュニティバスのバスターミナルをこの地区に設置し、また近隣の農家で生産されます農作物の直売所ですとか、イベント空間などの交流施設をターミナルに併設することにより、地区の核施設とするものでございます。この核施設の周辺には、診療所、この図面でいいますと右側の長細いところでございますが、診療所などの医療施設が集積することや、また住宅地で許容されます3,000平方メートル以下のスーパーマーケット、

ホームセンターを立地することにより、地区の利便性をより高めるとともに、新潟西バイパス沿線には、この図面でいいますと水色の部分でございますが、流通業務系の企業が立地する計画となっております。また、将来的には路線バスのターミナル化などの構想も視野に入れたものとなっております。

以上のことから、亀貝地区の開発計画は、マイカーに頼らないまちづくりが可能となっていることから、従来型の沿道商業開発とは異なるものと考え、市街化区域編入の手続きを進めているところでございます。

最後に共通事項ということで、今回 13 地区全体についてご質問があったところでございます。この開発により 1 人当たりの公園面積はどのようになるのかというご質問があったところでございます。先ほどからお話しがありました、本市の緑の保全でありますとか、緑化の推進に关します基本的な指針の「新潟市みどりの基本計画」では、平成 19 年度末の市民 1 人当たりの公園面積を 10.5 平方メートルから平成 26 年度末には 12.8 平方メートルを確保することを目標として掲げてございます。この 12.8 平方メートルの公園面積とは、歩いていけるような身近な公園、街区公園から西海岸公園ですとか、先ほどの赤塚公園のような総合公園、また県立鳥屋野潟公園や信濃川のやすらぎ堤など、市内のさまざまな種別の公園面積の合計を本市の総人口で割った数値のことでございます。

今回の市街化区域編入により、新たに開発を行う 13 地区につきましては、道路や下水道と同様に、公園緑地も設けることとなっております。公園緑地の設置基準は、関係法令により、区域面積の 3 パーセント以上を設けることが定められておりますが、予定建築物の用途が住宅以外のものですとか、開発周辺の既存の公園の誘致距離内にあるという場合につきましては、必ずしも 3 パーセントの公園を設けなくてもよいということも併せて定められてございます。

このことから、今回の 13 地区全体では 25 か所の公園緑地が新たに設けられ、その面積の合計は約 4 ヘクタールとなっております。その結果、「新潟市みどりの基本計画」で見込んでございます、公園緑地の目標面積の 2 パーセント相当に該当し、市民 1 人当たりの公園面積につきましても、0.05 平方メートルという増加、数値目標の約 0.4 パーセント相当に該当しますので、目標実現に向けて、貢献できるものと考えてございます。以上で、ご報告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。ただいまのご報告に質問はございませんか。よろしいでしょうか。事務局ありがとうございました。

それでは、これで審議会は終了させていただきます。事務局にお返しいたします。

【大井都市計画課長補佐】

本日は、長時間にわたりご審議をいただき、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、第 126 回新潟市都市計画審議会を終了させていただきます。