

# 第 131 回 新潟市都市計画審議会

## 議 事 録

日 時：平成 24 年 8 月 1 日（水） 午後 2 時～午後 3 時 15 分  
場 所：白山会館 大平明浄 （新潟市中央区一番堀通町 1 - 1）  
出席委員：24 名（うち代理出席委員 2 名）  
幹 事：新潟市都市政策部長、東区長、中央区長、西区長

**【大井都市計画課長補佐】**

ただいまから第 131 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、また大変暑い中、出席いただきまして誠にありがとうございます。私は、本日の進行役を務めます都市計画課課長補佐の大井と申します。よろしくお願いいたします。

第 23 期審議会委員の最初の審議会に当たりますので、皆様の委嘱状を机の上にご用意させていただきました。ご確認をお願いいたします。そのほか机の上にご用意させていただいた資料のご確認をお願いいたします。

まず最初に、本日の次第、第 23 期新潟市都市計画審議会委員名簿、新潟市都市計画審議会条例、新潟市都市計画審議会運営要綱、最後に、右上に議案第 4 号参考資料 2 と書かれた資料となります。最後の資料は、皆様に事前に配付した議案の資料の差し替え資料となります。内容に変更はありませんが、番号に動きがありましたので修正をしたものでございます。お手数をおかけしますが、該当ページの差し替えをお願いいたします。

本日の進行はお手元の次第のとおりですが、まず、最初の審議会でありますので、新潟市相田技監よりご挨拶を申し上げ、引き続いて委員の皆様方をご紹介させていただいた後、議事に入らせていただきます。議事については、会長の選出及び会長代理の指名、常務委員の指名など、審議会の組織に必要な事項を決めさせていただきたいと存じます。その後、市長から諮問された議案として「都市計画道路の変更」、そして「地区計画の変更」についてご審議いただきます。

それでははじめに、相田技監よりご挨拶を申し上げます。

**【相田技監】**

皆さんこんにちは。ご苦勞様でございます。

新潟市技監をこの 4 月から仰せつかっております相田と申します。よろしくお願いいたします。

第 23 期新潟市都市計画審議会ということでございますので、今日、初会合ということでございまして、ご挨拶を申し上げます。

まず、新潟市都市計画審議会委員をお引き受けいただきまして大変ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたしますと思います。平成 26 年 6 月まで 2 年間という任期でございますので、よろしくお願いいたします。

さて、新潟市が合併、政令市になりましてから 6 年目を迎えております。6 年前、考えてみますといろいろな動きがあったわけですが、何よりも大きな社会の変化としては、少子高齢社会の到来ということが言われておりまして、現実のものになっているということ

で、そういったことを見据えたまちづくりをどうしていくのだろうということを、5年、6年くらいのスパンで考え、また、皆さん方にご相談してきたと思っております。

そんな中で、平成20年には都市計画マスタープラン、正確にいきますと都市計画に関する基本方針でございますが、これを皆さん方のご意見をいただきながら策定させていただきまして、この中で、市街化区域は基本的にはこれ以上拡大をしませんということを明記させていただきました。それを受けて昨年3月でございますが、これも皆さん方から議決をいただいて、今の新潟市の中を市街化区域と市街化調整区域を分ける、いわゆる線引きとっておりますが、全域を線引きの都市計画区域に再編をしたということを進めてきております。

またさらには、今年6月議会ですが、新潟市は非常にマイカーの依存率が高くて、移動の手段として何を一番使っているかということ、7割、69.数パーセントをマイカーに依存しているという実態がございます。こういった状況から何とか抜け出せないかということで、6月に、新潟市公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例という条例を上程させていただきました。議決をいただき、今、12月の施行を目指して取り組んでいるところでございます。これは先ほど言いましたように、マイカーから何とか公共交通のほうにシフトしていきたいということを申し上げ、また、なおかつ空間としての、歩く、あるいは自転車が通行しやすいという道路環境、社会環境を作っていきたいということを宣言し、なおかつそれを実行していきたいということで作ったものでございます。

さらには、そのある意味具体論ではあるのですが、公共交通を、特に中心部について回遊性を高めたいということで、例えば合併市域の方々、81万市民の方々が等しくマイカーに頼らないで公共交通で中心部に来ても、十分回遊性が担保できるということに取り組んでおりまして、その象徴的なものが、BRTを平成26年度中に何とか導入したいという取り組みでございます。

また、今回、都市計画審議会に上程させていただいております議案の一つでございます、都市計画道路の見直しにつきましても、今申し上げたような世の中の流れの中で、新潟市はしっかり舵を切っていくということから、見直しをして進めているものでございます。これまでも、世の中が変わってきた中で、どうやっていったらいいのだろうかということ、この審議会にお諮りをし、また知恵も借りながら議決をいただいて進めてきたということでございまして、今後も皆さん方から引き続き同じようにご意見をいただき、またお知恵も拝借し、新潟市の将来を見据えた議論を、ぜひこの場でいただければありがたいということで、そのようなことをお願いいたしまして、第23期の最初に当たりましてのご挨拶とさせていただきます。ぜひ、よろしくご意見申し上げます。

**【大井都市計画課長補佐】**

相田技監は、ほかの公務の関係で、ここで退席させていただきます。

(相田技監退席)

**【大井都市計画課長補佐】**

次に、委員の皆様をご紹介します。

(委員紹介)

(大寺伸幸委員の代理出席：国土交通省北陸地方整備局企画部事業調整官 井澤 様)

(長田信委員の代理出席：国土交通省北陸地方整備局新潟港湾・空港整備事務所長 岸 様)

(欠席：新保英樹委員)

**【大井都市計画課長補佐】**

議事に入ります前に、定足数についてご報告いたします。本日の審議会は、委員 25 名中 24 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。

それでは、本日の議案であります会長の選出に移らせていただきます。

新潟市都市計画審議会条例第 5 条第 1 項の規定により、会長は委員の選挙により決めることになっております。選出にあたり、僭越ではございますが、都市政策部長を進行役とさせていただきます。それでは、井村都市政策部長、議長席に移っていただいて進行をお願いいたします。

**【井村都市政策部長】**

僭越でございますが、会長選出までの間、進行を務めさせていただきます。井村と申します。よろしくお願いいたします。

会長選出にあたりましては、都市計画審議会条例第 5 条第 1 項の規定がございまして、会長は、学識経験のある方の中から委員の選挙によって決めるとなっております。学識経験のある方に関しましては、お手元の名簿の上段、上から 10 名のところの区分に記載しているところでございます。この中から、皆様のご推薦、自薦等ありましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

**【五十嵐（修）委員】**

一番目に紹介をいただきました五十嵐でございます。この審議会において私も4年目に入っておりますが、ずっと会議の状況を見ておりまして、非常にいろいろなご意見があつて難しい役が会長でございます。運良く今まで会長を務められた五十嵐由利子先生が今日も参加をされております。ここはぜひ、やはり五十嵐先生から会長を務めていただく、これがこの審議会のためになるだろうと思つて、あえて私のほうから推薦をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

**【井村都市政策部長】**

ただいま、五十嵐修平委員より、五十嵐由利子委員のご推薦がございました。ほかにご推薦される方、ご意見ございますでしょうか。

ほかにご推挙される方がいないということで、それでは、五十嵐由利子委員を会長に願ひすることとしてよろしゅうございますでしょうか。

**【委員】**（「異議なし」の声）

**【大井都市計画課長補佐】**

異議なしといただきましたので、会長は五十嵐由利子委員に願ひすることとさせていただきます。五十嵐先生、よろしくお願ひいたします。

**【五十嵐会長】**

ただいま選んでいただきましてありがとうございますというか、何と云つていいのか、私もいろいろな会議に出ているのですけれども、都市計画審議会の会長というのは大変だと思つております。これからやっていくうえで、事務局と少し打ち合わせの時間をいただきたいと思ひます。しばらくお願ひいたします。

（事務局と打合せ）

**【五十嵐会長】**

では改めて議長としてご挨拶をさせていただきます。

今日は暑い中、皆様お集まりいただきありがとうございます。今日は議題が幾つかございますけれども、スムーズに進められるように、また、皆さんから忌憚のないご意見をいただいてと思つておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

報道機関より撮影の許可を求められておりますが、許可することによろしゅうございましょうか。

【委員】（「異議なし」の声）

【五十嵐会長】

異議ないということですので、撮影を許可いたします。

議事に入る前に、今、会長を選出していただきましたけれども、まずは議事録署名委員を指名させていただきたいと思います。本日、長谷川美香委員と五十嵐完二委員の二人に、議事録の署名をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

では議事でもう一つ、会長のほかに会長代理者を指名することになっています。これは会長が指名するということですのでございます。私からお願いしたいと思います。寺尾仁委員に会長の代理者としてお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【寺尾委員】

こちらこそよろしく願いいたします。

【五十嵐会長】

今度は議案第2号になりますけれども、常務委員の指名ということで、これも新潟市都市計画審議会条例第7条第2項の規定によりまして、常務委員は簡易な条項を処理するため、会長の指名ということで、5名で組織するものでございます。私から指名させていただきます。

まず、今ほどお引き受けいただきました代理の寺尾仁委員、それから田中みちよ委員、遠藤哲委員、星野正三委員、佐藤静枝委員、この5名の方をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。なお、新潟市都市計画審議会条例第7条第3項の規定では、常務委員の互選により常務委員長を決めることになっております。常務委員方々には、後ほど常務委員長の選出をお願いいたしますので、よろしく願いいたします。以上、議案1と2が審議会の組織に関する議案でございまして、終了とさせていただきます。

それでは議案第3号に入りたいと思います。これは、市長から諮問のあった議案の審議でございまして、議案第3号新潟都市計画道路の変更についてでございます。ではまず事務局から説明をお願いいたします。

【池田都市政策部次長】

都市政策部次長の池田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

今回の都市計画道路の見直しにつきましては、昨年9月7日に開催いたしました本審議会で、「都市計画道路の見直し方針」に基づく分類結果並びに廃止候補が7路線であることをご報告させていただきました。このうち早い段階で地元合意をいただき、また関係機関との協議が整った3路線につきましては、前回1月26日の本審議会でご審議いただき、2月14日付で都市計画変更の告示を行ったところでございます。

先行いたしました3路線に引き続き、残りの4路線につきましても、地元の合意をいただき、関係機関等との協議を進めてまいりましたので、本日は廃止4路線と、この4路線に関連して変更する路線を議案として上げさせていただいております。

それではご説明申し上げます。

まず、最初の路線 小張木関屋線でございます。スクリーンに議案書3ページの総括図を映しますのでご覧いただきたいと思います。この路線は、新潟バイパス女池インターチェンジを起点に、千歳大橋を通り中央区関屋の海岸に至る、延長約3,510メートルの路線でございます。昭和2年の当初決定では、笹出線から浜浦町線のバス通りまでの区間が決定され、その後昭和41年、本市の都市計画道路網を全面的に変更した際に、現在の起終点まで延長されており、自動車交通量の増大に対応するために必要な路線でございました。

今回の都市計画道路の見直しを行った結果、西海岸公園の区域を含む終点部の黄色の区間約350メートルを廃止するものでございます。今回の見直しにつきましては、平成22年2月15日開催の本審議会で委員の皆様方からご議論をいただき、ご意見をいただきながら作成いたしました「新潟市都市計画道路の見直し方針」に基づいて行っております。この路線につきましても、この方針に基づき都市計画道路の必要性を四つの指標で確認したところでございます。

お手元の議案第3号参考資料1の1ページ、2ページが当該区間のカルテでございます。2ページ目をスクリーンに映しますので、ご覧いただきたいと思います。必要性を確認する四つの指標がございます。四つの指標のうち「①上位計画の位置づけ」でございますが、新潟市総合計画あるいは都市計画マスタープラン、第3回新潟都市圏パーソントリップ調査への位置づけがあるのかを確認しております。当該路線につきましては、上位計画でございませぬ第3回新潟都市圏パーソントリップ調査に位置づけがありましたので、当該区間では見直し方針に基づく道路の必要性が確認されたところでございます。

必要性があると判断された路線につきましては、事業実施上の課題として、歴史・文化施設や遺跡の埋蔵地及び保全すべき自然環境を通過するという「⑤計画地の課題」があるかど

うか。また、大規模構造物や地形上の制約があり、施工が困難な箇所があるのかどうかという、「⑥施行上の課題」を確認しております。小張木関屋線につきましては、保全すべき自然環境である西海岸公園を通過するという事業実施上の課題が確認されました。

以上のことから、フローでは、さらなる検討を行う路線として分類されました。そこで、当該区間につきましては、第2段階の「個別路線ごとの検討」に進むわけですが、過去、平成17年度、18年度に開催されております市民会議での議論がございます。この議論やこの会議での最終報告書などを精査いたしまして総合的に検討したところ、これらの内容が第2段階の個別路線ごとの検討に相当するものと判断し、西海岸公園の貴重な自然環境を保全するとともに、既存道路を用いることで周辺道路の交通の円滑化を図るということも確認されましたので、廃止路線とするものでございます。

議案書1ページをスクリーンに映しておりますのでご覧いただきたいと思います。当該区間の廃止によりまして、小張木関屋線の新たな終点は、中央区関屋昭和町1丁目、延長を約3,160メートルに変更いたします。なお、現在は車線数を決定しておりませんので、既に決定されている幅員に基づき、車線数を4車線と決定いたします。併せて起終点等の住所に行政区名を追記しております。

また、小張木関屋線の廃止に伴いまして、小張木関屋線と終点で接続する寄居浜線の交差点隅切りが不要となることから、隅切り部分の区域を変更いたします。スクリーンに議案書11ページの計画図を映しておりますので、ご覧いただきたいと思います。黄色が変更される区域でございます。なお、寄居浜線につきましては、現時点で「更なる検討を行う路線」に分類されておりますが、廃止路線の手続きを優先するという原則から、今回は機械的に必要最低限の変更のみを行うことといたしまして、交差点の隅切り部分の区域変更のほか、現計画のまま車線数を4車線と決定するものでございます。併せて起終点等の住所に、行政区名を追記しております。

次に2番目、平島線でございます。スクリーンに議案書12ページの総括図を映しますので、ご覧いただきたいと存じます。

この路線は、新潟バイパス黒埼インターチェンジを起点に、主要地方道新潟黒埼インター線を通り、西区青山の国道402号海岸バイパスに至る延長約3,840メートルの路線でございます。昭和41年、本市の都市計画道路網を全面的に変更した際に決定されており、自動車交通量の増大に対応するために必要な路線でございました。今回の都市計画道路の見直しを行った結果、現状で道路がなく、主に住宅地となっております青山T字路から終点までの黄色の区間約1,400メートルを廃止するものでございます。当該区間を検討するにあたりまして、この路線につきましては、西大通りを境に南側と北側の二つの区間に分けております。

お手元の議案第3号参考資料1の3ページ、4ページ、これが西大通りの南側区間のカルテ、5ページ、6ページが北側区間のカルテでございます。4ページ目をスクリーンに映しますので、ご覧いただきたいと存じます。

必要性を確認する四つの指標でございます。四つの指標のうち、まず「①上位計画の位置づけ」でございますが、平島線のこの区間につきましては、パーソントリップ調査等上位計画の位置づけはございません。次に「②円滑な交通について」でございますが、当該区間には渋滞ポイント、混雑しているというところも認められておりません。「③生活利便性の向上」でございます。市民生活に関連性の高い公共公益施設へのアクセス向上が期待される路線かどうかを確認するために、沿線の公共公益施設の立地の有無を確認しておりますが、当該区間路線沿線では、公共公益施設の立地はございません。また、バスの定時性、走行性の向上につきましても、バス待ち環境の改善、バス路線の振り替え、こういったことが期待される路線にも該当しておりません。「④都市環境・防災の向上」についてでございますが、当該区間には、木造密集地域といったところを通過するようなことはございません。

したがって、これら①から④の指標につきまして、当該区間では見直し方針に基づく必要性が確認されておりません。必要性がないと判断された路線につきましては、フローにございますが、交通量の推計として第3回新潟都市圏パーソントリップ調査の将来交通量を基に、廃止した場合の周辺道路に及ぼす影響を確認しております。周辺道路の混雑度は規定値以下に収まることが確認されております。また、西大通りより北側の区間につきましても、6ページに記載のとおり同様の結果となっております。以上のことから、見直し手順により分類した結果、当該区間につきましては、廃止路線とさせていただくものでございます。

議案書1ページに戻っていただきまして、当該区間の廃止により平島線の新たな終点は、西区青山2丁目、延長を約2,440メートルに変更いたします。なお、現在は車線数を決定しておりませんので、既に決定されている幅員に基づいて、車線数を4車線と決定いたします。併せて起終点等の住所に行政区名を追記しております。

また、平島線の黒埼インターチェンジから西区寺地付近が計画よりも広い幅員で既に整備されておりますので、現状の道路幅員が都市計画道路として必要な区域であることから、区域を変更いたします。スクリーンに、議案書13ページ、14ページの計画図を映しておりますので、ご覧いただきたいと思っております。こちらの赤い色に変更される区域でございます。

次に、山の下河渡線でございます。スクリーンに議案書17ページの総括図を映しますので、ご覧いただきたいと存じます。

この路線は、東区末広町の国道113号紡績角交差点を起点に、新潟みなとトンネルの上部を横切り東区平和町に至る、延長約2,590メートルの路線でございます。昭和17年に決定さ

れておりまして、臨港貨物線を横断する箇所を立体交差とし、山の下地区と河渡地区を円滑に結ぶために必要であったと想定されております。今回の都市計画道路の見直しを行った結果、山の下河渡線のうち、未整備となっております中間部分約 970 メートルを廃止するものでございます。

お手元の議案第 3 号参考資料 1 の 7 ページ、8 ページが当該区間のカルテでございます。8 ページをスクリーンに映しますので、ご覧いただきたいと存じます。先ほどと同様でございまして、左側中ほどの表でございますが、都市計画道路の必要性①から④の指標について確認した結果、当該区間については、沿線に臨港病院という公共公益施設がございます。「③生活利便性の向上」に資することから道路の必要性は認められます。しかしながら、新潟みなとトンネルなど、「⑥施工上の課題」がございます。事業実施上の課題があることが確認されました。

以上のことから、右側のフローでは、「更なる検討を行う路線」として分類したところでございます。当該区間につきましては、新潟みなとトンネル入り口と交差し、構造上整備が明らかに不可能であること、また、代替ルートとして機能している道路があるということから廃止路線とさせていただくものでございます。

議案書 1 ページに戻っていただきまして、当該区間の廃止により、廃止しないで残る区間のうち、起点側については末広町臨港線に名称を改め、新たな終点は東区臨港 1 丁目、延長を約 920 メートルに変更いたします。

なお、現在は車線数を決定しておりませんので、既に決定されている幅員に基づき車線数を 2 車線と決定いたします。併せて、起終点等の住所に行政区名を追記しております。

また、山の下河渡線の廃止しないで残る区間のうち、終点側については、臨港町平和町線として追加いたします。スクリーンに総括図を映しておりますので、ご覧いただきたいと思っております。終点側の赤色の区間を追加いたします。

次に、五十嵐一の町線でございます。スクリーンに議案書 31 ページの総括図を映しますのでご覧いただきたいと思っております。

この路線は、西区五十嵐一の町の新潟大学付近を起点に、国道 402 号海岸バイパスに至る延長約 1,080 メートルの路線でございます。昭和 41 年、本市の都市計画道路網を全面的に変更した際に決定されており、自動車交通量の増大に対応するために必要な路線でございました。今回の都市計画道路の見直しを行った結果、全線、約 1,080 メートルを廃止するものでございます。お手元の議案第 3 号参考資料 1 の 9 ページ、10 ページが当該区間のカルテでございます。10 ページ目をスクリーンに映しますので、ご覧いただきたいと思っております。

先ほどと同様でございまして、左側中ほどの表でございますが、都市計画道路の必要性①

から④の指標につきまして確認いたしましたところ、当該区間についていずれも該当がないということから、必要性がないという判断をしております。また、先ほど同様、交通量の推計につきまして、当該区間を廃止した場合も周辺道路の混雑度は規定値以下に収まるということが確認されております。以上のことから、見直し手順により分類した結果、当該区間につきましては廃止路線とするものでございます。

また、五十嵐一の町線の廃止に関連いたしまして、五十嵐一の町線と終点で接続いたします海岸線の交差点が不要となることから、隅切り部分の区域を変更いたします。スクリーンに議案書 25 ページの計画図を映しておりますので、ご覧いただきたいと思っております。黄色が変更される区域です。海岸線につきましても、現在は車線数を決定しておりませんので、既に決定されている幅員に基づき車線数を 4 車線と決定いたします。併せて起終点等の住所に行政区名を追記しております。議案書の 2 ページをご覧いただきたいと思っております。変更理由でございます。変更理由につきましては、今ほどご説明申し上げたとおりでございます。

次に、これまでの市民対応の状況についてご説明させていただきます。スクリーンをご覧いただきたいと存じます。

今回の都市計画道路の見直しの分類結果については、昨年 8 月、廃止候補路線のある各自治協議会にご報告いたしました。また、小張木関屋線については昨年 11 月 6 日に、山の下河渡線は 12 月 17 日に、五十嵐一の町線と平島線は 12 月 18 日に、それぞれ素案説明会を行い、合意いただいたものでございまして、その結果、都市計画の手続きに入ったということでございます。

なお、当該議案につきましては、素案の縦覧を平成 24 年 3 月 9 日から 3 月 23 日までの 2 週間実施いたしました。縦覧者は 5 名、意見申出書の提出は 1 通ございました。この意見申出書の提出を受けまして、平成 24 年 4 月 14 日に公聴会を開催し、意見提出者の方から意見発表をしていただいております。

お手元の議案第 3 号参考資料 2 をご覧いただきたいと思っております。1 ページに意見の要旨がございます。大きく分けて 3 項目となっております。その一つ目は、小張木関屋線と連結する地域高規格道路の候補路線 新潟海岸幹線道路について、行政側の審議過程や報告が公になっていない。二つ目、小張木関屋線の海岸部への延伸が切断された場合、海岸幹線構想と概ね同じルートに位置する寄居浜線と、それとつながる小張木関屋線に期待された循環性という道路の生命を途絶することから廃止は即断すべきではない。三つ目は、地元意見のみを尊重し、公共的利益をどう確保するかの問題や、土地利用を制限された地権者の受忍義務に関する問題への対応について、私権と公共の福祉に関する市の判断を伺いたいというご意見でございます。

これら意見に対する市の見解について、スクリーンを使いましてご説明させていただきます。その前に、地域高規格道路新潟海岸線道路についてです。地域高規格道路とは、高規格幹線道路と一体となって、地域相互交流や空港、港湾への連絡等を強化する道路です。路線全体で概ね時速 60 キロメートル以上を確保するサービス水準の高い道路ということになります。指定の手順として、1 段階目では、地域高規格道路として整備を進めることの妥当性、緊急性等について検討を進めるための「候補路線」への指定。2 段階目といたしまして、基礎的データの収集、整備計画の検討を進めるための「計画路線」への指定。3 段階目では、ルート選定など「調査区間」への指定。4 段階目に事業着手に向け、都市計画決定の手続き、環境影響評価など、「整備区間」の指定を経て、「事業着手」という手順になっております。新潟海岸幹線道路につきましては、平成 6 年に一部の区間が 1 段階目の「候補路線」に指定され、平成 10 年に区間が延伸されております。

1 点目のご意見、新潟海岸幹線道路の関係につきまして、新潟海岸幹線道路は、平成 10 年度に地域高規格道路の候補路線として指定されておりますが、その後、平成 14 年度から実施しました第 3 回パーソントリップ調査では、自動車依存の軽減、公共交通機関利用への転換及び誘導などの考え方から、現道利用を含む 2 車線道路の計画に変更されて、現時点では主要幹線道路の位置づけはなくなっております。

このたびの都市計画道路見直しに際して、新潟国道事務所をはじめとする関係機関と十分に協議をした結果、小張木関屋線の廃止による周辺道路への影響、将来道路計画への影響はないという判断をいただいております、そのうえで今回の変更素案を提示させていただいております。

次に、2 点目の小張木関屋線の循環性から廃止は即断すべきでないという点につきまして、まず道路の循環性、道路網というものは、都市計画道路だけで完結するものではなく、それ以外の道路も含めた循環性で成り立っております。その代表例がみなとトンネルで、これは都市計画道路とはなっておりません。今回、小張木関屋線の一部区間を廃止されても、先ほどご説明いたしましたとおり、既存道路による接続で同等の循環性が確保できるとのシミュレーション結果が出されております。

併せて今後の新潟のまちづくりを考えたとき、新潟の特性、新潟の宝を大切にしていくことが重要であり、そのうえで、西海岸公園の松林は江戸時代より植林された歴史があり、自然環境としても、貴重種、陸上昆虫類の存在など、豊かな生態系を持ち、都市防災の観点からも風害、塩害、飛砂の防止に有効であるということで、これを守るべきとの結論に至りました。市として松林を守るという決断をした以上、できるだけすみやかに都市計画道路という重い決定を解除すべきであるという原則、基本方針に基づきまして、今回、小張木関屋線

の一部区間について廃止することとしたものでございます。

次に、3点目の公共的利益と私権の制限につきまして、今回の廃止においては、地元意見のみを尊重したということではなく、繰り返しになりますが、様々な立場、考えを持つ市民、学識経験者による市民会議での議論の内容を、第2段階の個別路線ごとの検討に相当すると判断し、熟慮のうえで、松林を損なうことのほうが新潟市として公共的利益の損失が大きいと結論づけたものでございます。

一方、都市計画道路の決定により、その区域内では、将来の円滑な事業の施行を確保するため、建物の階数や構造を制限されます。この制限につきましては、憲法や関係法令に基づき、公共の福祉のために受忍すべき範囲内として土地の権利者の皆様をお願いしているものでございます。

そのうえで今回の見直しは、過去これまでの都市計画道路の決定そのものを否定するものではございません。これにより、私権の制限が都市計画という重い決定の中で適正であったとの信念を持っております。だからこそ、そのような重大な決定、私権の制限が将来ともこのまま継続されていいのかという判断をすることが、今回の見直しだと考えております。

市といたしましては、決定当時からの社会情勢の変化に伴い、その路線の必要性が変化しているということもございますので、適切に変更や廃止を行うことが重要であると考えております。

以上、発表者の方が素案に対して述べられた意見の要旨と、意見に対する見解をご説明させていただきました。

また、案の縦覧につきましては、6月18日から7月2日までの2週間実施し、縦覧者は2名、意見書の提出はございませんでした。

以上で、議案第3号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。

四つの都市計画道路の廃止、それに伴う事項の提案でございましたけれども、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

#### 【遠藤委員】

小張木関屋線についてお聞きしたいのですが、今ほど池田次長から、この廃止については、西海岸公園の自然環境を保全するために廃止したと、ここにもうたわれているわけですが、それに伴って、今までにいろいろな市民会議とかフォーラムを開かれたということも

ある程度は承知しているのですが、その後にも、昨年、環境建設常任委員会の中の報告についても、いろいろな議論があったわけでありますが、一つお聞きしたいのは、ヒシクイ、ハヤブサなどの希少種6種類はじめ363種の陸上昆虫類などの生態系に影響があるというようなことで、それが一番大きな要素なのかと思ってはいるのですが、道路構造については、いろいろな技術革新がされているわけですから、環境については私も十分配慮すべきだと思いますし、これからまちなかの環境というのは大事だと思います。そういう観点からして、どのような構造にしたら、これらのものに対しての影響がないのか。そういうことについてご検討されたのかどうかと、それと併せて、保全すべき自然環境区域において、この道路を行うことによってどのような環境が疎外されているのか、調査をされたのでしょうか。

**【池田都市政策部次長】**

まず、技術的なことをごさいます。基本的に松林を保全したまま道路を通すことができないかどうかという検討をしている過程の中で、トンネルということが可能かどうか検討をいたしました。そのまま松林をいじらないで掘り進めることが可能であれば、それはあり得る手法だったと思うのですが、技術的にいろいろ検討をして、地形的なこととか高さ的なことで、1回はどうしても松林そのものを削った後、ボックスカルバート等を設置して、また埋め戻すという施工法しか見出せなかったということで、結局松林を破壊することにつながるということから、そういう技術は断念したということをごさいます。

もう一つの保全の調査をごさいますが、当時、厚々した報告書がございまして、植物調査、鳥類調査、ほ乳類調査、陸上昆虫類調査、両生類、は虫類調査、土壌調査、風・塩分・飛砂等調査等を行って、それぞれの問題点を浮き彫りにしたところをごさいます。その中でも、鳥類ではいわゆる絶滅危惧種に近い、レッドデータブックに記載されている種も確認されたというところをごさいます。

**【遠藤委員】**

その調査によって、先ほど申し上げましたようにトンネルは断念したということですが、今の土木技術からすれば、松林を残しての道路というのは可能だと思うのですが、今ほど言われた調査に基づいてどのような影響が出るかという検証はされていないのですね。調査はされたけれど検証はしていないということですね。

**【池田都市政策部次長】**

こういった貴重な種類があると、そこに存在している、その存在している松林そのものを

取り除いてしまわなければいけないということから、こういったさまざまな貴重な自然環境を破壊するということで判断したということでございます。

**【遠藤委員】**

判断したのはあなたたちで判断したのだろうけれど、そういう学術的検証でどういうものが出るかという検証はしていないのですよね。

**【池田都市政策部次長】**

学術的検証といいますと、こういった貴重種が確認されたということで、確認されたところの生息する地がなくなるということは、もうそのままそういった貴重な種類がそこから追いやられる、なくなるということですから、やはりそれは、学術的には好ましくないことだということだと思います。

**【遠藤委員】**

何度言ってもかみ合わないようですけれども、もう1点、確認したいのですが、新潟市の総合計画で規定しております都市マスタープランでは、中央区については南北の幹線道路がないという指摘がされておまして、この小張木関屋線につきましては、中央区の南北線幹線道路として非常に重要な位置づけと私は思っています。平成2年に都市計画決定された、そのことによって中央インターができ、また、女池インターができ、それと海岸部402号、それと沈埋トンネルから来る新たな湾岸道路が、今、高規格道路から外されたということですが、新潟市の将来の都市道路整備から考えれば、その高規格道路を外されるからといって何もしなかったというのも、いかがなものかと私は思っておりますが、中央区における南北の幹線道路についてはどのようにお考えでしょうか。

**【池田都市政策部次長】**

中央区の区域全体での道路という認識はございます。小張木関屋線は、今回廃止する区間以外は完成しておまして、浜浦線の道路に接続されているわけですが、ここまでの南北の接続で、この道路としての機能はある程度十分果たされているということを考えておりますし、それからさらに海岸へ伸びる道路につきましても、現道で接続、循環が可能だということから、今回の判断をさせていただいたところでございます。

**【遠藤委員】**

最後にしますが、これは私の個人的な私見になるかもしれませんが、この都市計画道路につきましても、新潟市全体にとっても重要な道路と位置づけをしております。これらの道路が完全に当初の計画どおりつながることによって、新潟の非常に貴重な海の誘導、またマリニピアの交通渋滞の緩和とか、それと市外から高速道路を利用して来る方たち、高規格道路のバイパスを利用して来た方の道路の誘導、これからして非常に重要な道路の位置づけとっておりますことから、いろいろなご意見を申し上げたわけではありますが、私は、それらからしてこれらの結論を出すのは時期尚早ではないか、もう少しいろいろな観点で、調査を含めてやるべきではないかと思っています。

**【五十嵐会長】**

ほかにございませんでしょうか。

**【五十嵐（完）委員】**

山の下河渡線ですが、今回の提案に異論があるものではありませんが、山の下河渡線が都市計画決定された当初は昭和17年でした。今回、事業実施上の課題、あるいは路線を取りまく状況について、みなとトンネルの入り口と交差しており、構造上整備が不可能だという指摘がされています。山の下河渡線が都市計画決定された方がむしろ先で、その後みなとトンネルの現代の構造物ができて、その結果、それ以前の計画だった山の下河渡線が、構造上整備が不可能になってしまったと、こういう後先の関係になると思うのですけれども、こういうことになると、都市計画決定をする意味があるのかということにもなりかねないのではないかと思います、この点についての見解をお伺いしたいと思います。

**【池田都市政策部次長】**

今、五十嵐完二委員からご指摘のことについては、私ども十分反省すべき点だと考えております。計画を先行させるうえで、できればもっと早くその時点で検討すべきだったということは、率直に反省しております。

**【五十嵐（完）委員】**

そうすると、制度上、前に都市計画決定があったと。その後それが不可能になるような構造物を、みなとトンネルというのは国の事業ですね、これは、つまり可能だと。つまり、現都市計画決定があって、それが事実上不可能になるような、これはみなとトンネルの入り口なので、つまりそれをつくる行動をするということが、制度上可能だからみなとト

ンネルをつくったわけでしょう。みなとトンネルの入り口になったわけです。そういうことがなぜできたのか。これは反省とかそういう問題ではなく、制度上可能だったことの、それはなぜかという点について伺います。

**【井村都市政策部長】**

一般的な見解としてお答えさせていただきますが、都市計画というのは、中長期的な都市の構造を決めていこうということで、この路線は昭和のはじめの非常に初期の段階、新潟を取り巻く状況ですとかが全然違う段階で決定されたものでございます。そういうものが現時点でも残っておりまして、それを見直そうという取り組みを今やっている最中でございますが、それこそ新潟市の発展段階において、みなとトンネルがその時点の交通量、市全体の交通をどうさばくかという中で、優先順位がその時点で見直されて、事業主体が市であったり国であったりするわけでございますが、市域全体の中での経済情勢の中で、そういう逆転するような事態が、ここから振り返りますと起こっていますけれども、そういったことがあったことも事実でございます。そういう中で、みなとトンネルの計画が上がったときに、ここもセットでちゃんと検討をしておくべきだったのではないかという点では、過去になりますけれども反省をすべき点だと認識してございますが、中長期の都市をどうつくるかという都市計画と、個別の事業をどう進めるかというギャップが、ここで表れているということでご理解をいただければと思っております。

**【五十嵐会長】**

ほかにございませんでしょうか。ほかの路線についてはいかがでしょう。ご質問がなければ、まとめて、個人的にはという遠藤委員からのお話もございましたけれども、採決を採らせていただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

一つ一つではなく、まとめてでもよろしいでしょうか。

それでは今回の議案第3号につきまして、賛成の方、挙手をお願いいたします。

続いて、反対の方、挙手をお願いいたします。

**【遠藤委員】**

小張木関屋線については反対です。

**【五十嵐会長】**

小張木のところですね。小張木については反対。

**【遠藤委員】**

そうです。

**【五十嵐会長】**

では保留の方、挙手をお願いいたします。

**【五十嵐（修）委員】**

一括してこれを審議しようとする、少し難しいかなと思ったのです。私自身も小張木関屋線の件については、非常に重要な道路だとずっと思っていました。いろいろな自然を考える皆さん方の考え方の中で、廃止をしなければいけないというのもこれも分かります。しかしながら、本当に道路は必要なところはつくらなければいけないだろう。特に、昨年の3.11災害の後、新潟にあの高さの津波が想定できるのかできないかの問題は別にしまして、もし海岸道路に車が相当流れていたとしたら、その脱出のためにはどうしても必要な道路になるのではないかと、こんなことを考えると、もう少し考えたらどうなのかと思い、その部分だけ保留にさせてもらいます。

**【五十嵐会長】**

それでは、全体としては多数決でございますので、採決は過半数以上でございますので、賛成多数ということで、ただ、ご意見として、小張木関屋線については、スムーズに交通がいくかとか、防災のことを考えてのご意見があったということ、議事録に留めていただきたいということでよろしゅうございましょうか。

それでは議案第3号をこれで終わりにいたしまして、次に議案第4号について審議いただきたいと思えます。事務局ご説明をお願いします。

**【池田都市政策部次長】**

それでは地区計画の変更の議案についてご説明いたします。

議案説明の前に、地区計画の概要につきまして説明をさせていただきます。スクリーンをご覧くださいと思います。

都市計画におきましては、用途地域がそれぞれの地域で建築可能な建築物の用途や規模を定めている土地利用に関する全国一律の基本的なルールであるのに対しまして、地区計画は、地区の特性や実状に応じて、目指すまちづくりを実践するために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ございます。

現在、新潟市には67地区の地区計画がございます。スクリーンの下の方、左側をご覧くださいと存じます。用途地域と併せて地区計画を定めることによりまして、目指すまちづくりを行うことができます。スクリーンの下の方、右側は地区計画で定める内容でございます。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を定めます。一つ目の黒丸、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。二つ目の黒丸、地区整備計画では、具体的な建築制限などを定めます。以上が地区計画の概要になります。

それでは議案の説明に入らせていただきます。議案書の32ページをご覧くださいと存じます。議案第4号、新潟都市計画地区計画の変更、新潟市決定でございます。名称はもえぎ野地区地区計画です。

はじめに、今回、地区計画を変更するもえぎ野地区の位置でございます。議案書34ページ総括図をご覧くださいと存じます。図面中、赤の枠で囲まれた範囲がもえぎ野地区でございます。スクリーンをご覧くださいと思います。地区を拡大した航空写真でございます。もえぎ野地区は、赤で囲まれた区域、JR信越線越後石山駅の南東部に位置し、住宅地としての立地条件に恵まれた16.3ヘクタールでございます。南側に新潟外環状線、東側に河渡丸山線が通っており、JR信越線沿いの地区となっております。

次に、建物用途の現況でございます。図は、現在建っている建物の用途の状況を示したものでございます。黄色が住居系、赤色が商業系、紫色が業務系の土地利用を示しております。宅地の約9割が住居系の土地利用となっており、良好な住宅地が形成されております。

議案書の35ページ計画図をご覧くださいと思います。赤枠で囲まれた範囲が、もえぎ野地区地区計画の範囲となります。今回は、地区計画の範囲の変更はございません。

議案第4号参考資料1の2ページをご覧ください。上段の変更理由でございます。スクリーンは該当する箇所を示しております。当初の粟山・石山地区地区計画の都市計画決定では、ゆとりある住環境、開放感のある町並みを目指し、建物のセットバックを規定しております。そのうえでカーポートなど、透明で見通しのあるもので一定の高さ以下のものはセットバックの規定から外されております。当初決定から24年を経まして、近年では自家用車もハイルーフ、屋根の高い車が普及し、これまでの規定のカーポート等の高さでは車が収まらない実態が多くなり、地元の要望を受けましてカーポート等自動車車庫の軒高を必要な高さまで上げたとしても、街並みの見通し、開放感に影響がないと判断されることから、今回、地区計画の一部を変更するものでございます。

下段の変更内容です。地区整備計画の建築物等に関する事項の壁面の位置の制限について、

内容の一部を変更いたします。現在、定められているただし書きの規定を、2.3メートルから3.0メートルに変更いたします。参考資料2として、計画書の新旧対照表を添付しておりますので、ご参照ください。

スクリーンをご覧いただきたいと思います。壁面の位置の制限についての説明になります。壁面の位置の制限とは、隣地境界線や道路境界線から建物の外壁面を、一定距離後退させることをいいます。もえぎ野地区では、道路境界からの後退距離を1.5メートル、隣地境界からの後退距離を1.0メートルとしております。ただし、今回の変更で、自動車車庫で軒の高さが3.0メートル以下の透視可能なものはこの限りではないものとします。

イメージ図でございます。左側の図が変更前のイメージになります。右側の図が、変更後のイメージとなります。壁面の制限を受けない自動車車庫の軒の高さの規定を、2.3メートルから3.0メートルに変更いたします。以上が地区計画の変更内容になります。

最後に、これまで行った都市計画の手続きでございます。スクリーンをご覧ください。

都市計画原案の説明会です。5月13日に原案の説明会を開催いたしました。参加者は6名でございました。説明会では、地区計画の原案の内容を確認する質問がございましたが、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、原案の縦覧です。5月14日から5月28日までの2週間、原案の縦覧を行い、縦覧者は2名でした。地区計画の変更につきましては、原案に対して意見のある方が、縦覧開始の日から3週間、意見書を提出することができますが、意見書の提出はございませんでした。その後、縦覧内容を基に変更案を作成いたしました。

次に、都市計画法第17条に基づく変更案の縦覧でございます。もえぎ野地区地区計画の変更案に関する都市計画法第17条に基づく案の縦覧を、6月11日から6月25日までの2週間行いました。縦覧者は1名で、変更案に対する意見書の提出はございませんでした。

以上、議案第4号新潟都市計画地区計画もえぎ野地区地区計画の変更の説明を終わります。

#### 【五十嵐会長】

ありがとうございました。

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。

#### 【五十嵐（完）委員】

もえぎ野地区地区計画は新潟市の67地区ある地区計画の中でも最古参の一つである、67地区の地区計画があるということですが、今回、車庫の軒の高さを2.3メートルから3.0メ

ートルにする、これは自動車の大型化に伴ってということですが、ほかの地区の地区計画で同様の2.3メートルの規定がもしあるとすれば、もえぎ野の場合は地元の要望を受けてということで説明をおっしゃいましたけれども、ほかの地区計画の中で、2.3メートルという規定があって、住民の方が知らなくて、車が大型化しても低い車庫しか作れないということは、公平性に欠けるかなと思いますので、ほかの地区計画の中で同様の2.3メートルという規定がもしあるとするならば、今回と同様に変更ということもあり得るのではないかと思います、その辺についてはいかがでしょうか。

**【池田都市政策部次長】**

それにつきましてはおっしゃるとおりでございます、我々もほかの地区で同様のケースがあるかどうかということを検討しております。ほかにもあるわけですが、それぞれで規定の決め方が、いろいろなケースがございます、いろいろなケース分けが必要だということで、それをすべて整えるまで現在のもえぎ野地区に待ってもらおうというのはいかがなものかということがございましたので、まずはもえぎ野地区を先導的に行いまして、順次ほかの地区につきましても、こういったケースについていろいろな場合を想定して、情報を提供し、地区として合意が図られるということであれば、順次進めていきたいと考えています。

**【五十嵐会長】**

ありがとうございました。

今のご質問は、やはり地区計画、それぞれみんな決め方が違うので、そういう中で、書いてあることが同じようなところがあったら不公平になるという事柄です。もしそういうものがみつかったら、地区との話し合いの後でまたここにご提案いただくということになりますね。

ほかにご質問、ご意見、ございませんでしょうか。では、議案第4号は原案どおりでよろしいということで、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

では、本日の議事1から4までお認めいただいたということでございます。ご協力ありがとうございました。それでは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ありがとうございました。

第131回新潟市都市計画審議会を終了させていただきます。

なお、事務局から2点、連絡がございます。本日、常務委員に指名されました5名の委員の皆様、寺尾委員、田中委員、遠藤委員、星野委員、佐藤委員の皆様には、常務委員会について打合せさせていただきたいので、引き続きこの会場にお残りいただきたいと思います。お忙しいところ恐縮ですが、よろしくお願いいたします。

2点目ですが、駐車券を受付で預けられた委員の皆様は、無料処理をした駐車券を受付でお返しいたしますので、お帰りの際、お持ちいただきますようお願いいたします。

本日はありがとうございました。