

新潟市総合計画審議会 第4部会（第3回） 会議概要

開催日時	令和4年8月19日（金） 午前10時から正午まで	
会場	新潟市役所 本館5階 全員協議会室	
出席者	委員	樋口部会長、五十嵐委員、大島委員、大谷委員、鈴木委員、須野原委員、清野委員、高橋委員、原田委員、和田委員
	事務局等	都心のまちづくり担当理事、都市政策部長、建築部長、土木部長、下水道部長、水道局経営企画部長、政策調整課長 ほか
<p>1 開会</p> <p>2 前回意見の集約 前回審議した内容の意見集約について確認を行いました。</p> <p>3 パブリックコメントについて 6月から7月にかけて実施した、パブリックコメントの意見を報告しました。</p> <p>（樋口部会長） ご説明ありがとうございました。 今ほどご説明がありましたように、3ページの下のところから4ページ、5ページ、6ページ、7ページの上のところに黄色いマーカーが入っております。ご覧いただき、ここに書いてあるご意見に関連して皆様からご意見がございましたら、お伺いしたいと思います。いかがでしょうか。第1回の部会に関係して、環境の部分のご意見や、今回に関係するまちづくり、インフラに関する部分がございます。後半で議論します重点戦略についてのご意見があるようです。</p> <p>（五十嵐委員） 環境の部分で、39番の災害に備えた体制の構築ということで、災害、廃棄物の一時保管場所というところなのですが、これは私もけっこう重要かと思っております。先日、学生を連れて村上にボランティアに行きましたけれども、圧倒的な廃棄物の量があることに関して、その処理に関してはある程度状況を踏まえたうえで考えておくべきではないかと考えています。特に洪水の被害に遭いやすい地域においては、そういったところを事前に確保しておくことは重要ではないかと思っております。</p> <p>40番の意見と私はほぼ同じような意見を出しているかと思っておりますけれども、せっかくラムサール条約湿地の自治体認証をいただいているわけなので、これをしっかりと打ち出していくことは極めて重要なことではないかと思っております。</p> <p>（坂井政策調整課長） こちらは、市のほうで対応表を作りますので、その際に、頂いたご意見は参考にさせていただきます。ありがとうございます。</p> <p>（須野原委員） 質問なのですが、21番の重点戦略1で、今年の2月15日【都心のまちづくり「にいがた2</p>		

km」の覚醒】が作成されたということですが、これはどこで、だれが作ったのか分からないので、パブリックコメントでご意見を聞きましたけれども、読んでみて意味が分からなかったのです。どこかで作られたのでしょうか。

(長井都心のまちづくり担当理事)

都心のまちづくり担当の長井でございます。

新潟市のまちづくりを進める中で、新潟駅、万代、万代島、古町という、いわゆる都心軸といわれる部分について、市民の皆様からもっと親しみを持っていただくということで、「にいがた2 km」という愛称をつけて、その中でさまざまな事業を展開していこうと最初に打ち出したわけですが、主に令和4年度以降といったほうがいいかもしれませんが、取組みをまとめて予算とともに公表させていただいたのが【「にいがた2 km」の覚醒】となります。したがって今回、総合計画の中では「にいがた2 km」とだけ当初は記載していたのですが、内容的には令和4年度以降の取組みに関わる部分が大きいことから、そのような形で表記を変えていこうと検討しております。

(須野原委員)

正直、「覚醒」という言葉は若干変ではないかと思ったのです。「覚醒」というのは寝ていたものが目覚めるというような、そんなに何年も寝ていたのかなど。言葉として本当によかったのかという気がしたのです。もともとの意味が日本語として不適切なのではないかと。寝ていた人が目覚めるみたいなことだったとしたら、こういった計画としてはどうなのかと思ったのですが、それはお任せします。

(長井都心のまちづくり担当理事)

例えば都心軸周辺においては、旧耐震基準の建物が半数以上ということで、なかなかまちの更新が進まなかった中で、今、新潟駅のリニューアルが60年ぶりに、数年のうちに完成すると。それに呼応するかのように、民間でも大型ビルの建替え、あるいは新設が進み、新潟市は昨年9月に都市再生緊急整備地域という国の指定もいただき、民間の開発の支援を充実させていこうということで、確かに覚醒というのは眠っていたものが起きるとというのが本来の意味だと思うのですが、まちづくりが眠っていたというわけではなく、むしろこれから何かが生まれる、新しいものが動き出す、そういった期待を込めて名称をつけさせていただいております。ご指摘ありがとうございます。

(樋口部会長)

ありがとうございました。いい意味で、これを契機に新しいまちづくりが動き出せばいいなと思っています。

そのほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

こちら、後の審議の項目にも若干かわる部分もありますので、そのときにこちら踏まえご意見いただければと思います。

4 審議内容説明

(柳田都市政策部長)

都市政策部長の柳田と申します。私からは、政策14「誰もが暮らしやすく、持続的に発展するまちづくりの推進」についてご説明いたします。資料の181ページをお願いいたします。

ページ上段の青枠部分をご覧ください。政策の基本的方向です。8区それぞれの地域が持つ多様な魅力や強みを活かし、まとまりのある市街地を形成するとともに、それらを道路・公共交通などのネットワークでつなぐことで、田園・自然に包まれた持続可能な多核連携都市を目指します。また、国内外とつながる都市基盤などを生かし、都市の活力と魅力を高めるとともに、身近な住環境の安全性や快適性を高めることで、日本海側の拠点都市として誰もが暮らしやすく持続的に発展するまちを目指してまいります。

以上を基本的方向として取り組んでまいります。

次に、本市の現状と将来を見据えた課題についてご説明いたします。はじめに、「コンパクトなまちづくりの現状」についてです。左下のグラフにありますように、本市の居住誘導区域に居住する人口割合は緩やかに増加しています。人口減少社会においても、生活の利便性や都市の活力を維持・向上していくためには、引き続き、コンパクトなまちづくりを進めていく必要があります。その右側、「交通手段の現状」として、自動車の利用割合は増加傾向にあり、自動車に頼らなくても移動しやすいまちと感じている市民は約2割にとどまっています。さまざまなライフステージや地域の移動ニーズに応じた利用しやすい交通手段を持続可能な形で充実させる必要があります。

続いて182ページをご覧ください。「生活交通の確保維持・強化」についてです。高齢者人口は2040年ころにピークを迎える見込みです。マイカー以外の移動手段の確保が必要な市民が増加することを想定し、暮らしやすい交通環境の充実を図ることが重要です。また、バス運転士不足や移動需要を踏まえた、地域の実情に即した持続可能な公共交通を確保していくことが重要です。

「都心部の魅力と価値の停滞」についてです。都心部では近年、地価が停滞し、歩行者数も減少しています。賑わい創出や回遊性の向上など、都心エリアの魅力と価値の向上につながる都市空間の形成が重要です。

「都心部の老朽化したビルの更新の停滞」についてです。都心部では老朽化し古い規格のオフィスビルが多く、激甚化、頻発化する災害への備えとして、また企業誘致に適したオフィス整備が進められるよう、適切な時期のリニューアルを促進することが必要です。

次に、「都心部での緑の不足」についてです。都心部は他の地区と比較して緑が少ない状況です。緑豊かな都市空間を実現するため、既存の公園、緑地や街路樹を保全するとともに、新たに緑を創出・演出していくことが重要です。

「交通インフラを活かした拠点性の向上」についてです。経済活動のグローバル化により、国際競争が激しくなっています。港湾や空港などの広域交通基盤が整備されている本市の高い都市機能を生かし、国内外からの交流人口の獲得と物流を促進するなど、拠点性を向上させることが重要です。

「特徴を踏まえた住宅性能の維持・向上」についてです。本市は他の政令市に比べ住宅の持ち家率、一戸建て率、木造率が高いことが特徴となっております。このような特徴を踏まえながら、適切な時期に住宅性能の維持・向上を図っていくことが重要です。

次に、「空き家の現状」についてです。グラフのとおり空き家数が増えています。空き家のうち管理不全な空き家は、防災、防犯、衛生などの面で問題となるため、状況に応じた適切な対応が必要です。

続いて、183ページをお願いします。ここからは、今後進めていく各施策についてご説明いたします。はじめに、施策1「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」です。①コンパクトなまちづくりの推進については、基本的方向の部分でも申し上げましたが、それぞれの地域が持つ多様な魅力や強みを生かし、多核連携型のまちづくりに取り組んでまいります。

次に、②交通ネットワークの強化・充実については、各区と都心方面を結ぶ公共交通サービスの向上や駅、港、空港などのアクセス強化とともに、公共交通利用促進のためのICTを活用した情報提供やモビリティ・マネジメントなどに取り組んでまいります。また、地域内における小型バスとタクシー車両を組み合わせた持続可能な新たな移動手段の構築のほか、鉄道駅や駅前広場、歩道のバリアフリー化など、ユニバーサルデザインの考えに基づいた整備を推進いたします。

続いて、184ページ、施策2「魅力と賑わいのある都心づくり」です。信濃川と萬代橋から広がる都心エリア「にいがた2km」において、緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力あるエリアを創造し、8区のネットワーク強化を図りながら、新潟市経済・産業の発展を牽引する成長エンジンとしていく取組みを推進してまいります。

①人中心のウォークアブルな空間形成については、都心エリアにおいてウォークアブルな空間形成に資する環境の整備や良好な景観形成、緑化の推進など、公民連携で取組みを進め、魅力と価値の向上を図ります。

②都心部の戦略的な再開発促進については、都市再生緊急整備地域の規制緩和などを活用し、官民一体となって質の高い投資を呼び込み、都心エリアの再開発にあわせたオフィスなどの整備を促進し、魅力と賑わいある都心の拠点性の向上を推進します。

次に、施策3「広域的な拠点機能の強化」です。新潟駅周辺の整備を引き続き進め、南北市街地の一体化などによる活性化を図るとともに、国による中・長距離バスターミナル整備と連携し、広域交通結節機能を強化いたします。新潟港や新潟空港の機能強化のほか、耐震性向上に向けた整備などを促進するとともに、利用の活性化を図ります。鳥屋野潟南部地区については、住居・交流拡大ゾーンの開発など、複合拠点としての整備を促進します。また、日本海沿岸東北自動車道のミッシングリンク解消などにより、平時の交流、物流機能に加え、災害時、緊急時における安全・迅速な輸送などを支える拠点間ネットワーク機能の強化を図ります。

続いて185ページをお願いします。施策4「安心して住み続けられる良好な住環境の創出」についてです。①安心・安全で快適な住まい・住環境づくりについては、リフォーム支援などを通じた住宅性能の質の向上や維持管理を促進するとともに、地震による被害から市民を守るため、住宅や建築物の耐震化を促進してまいります。また、住宅の確保などに配慮を要する方々が個々の事情や世帯状況に応じ、安心して暮らせるように、住宅セーフティネットの確保に取り組みます。空き家については、放置されるとさまざまな問題が生じる一方、地域にとって貴重な資源となりうることから、適正な維持管理や有効活用に向けた対策を推進します。

②地域のニーズに対応した公園の整備・リニューアルと維持管理については、市民の憩いの場やレクリエーションの場となる公園整備と社会情勢やニーズの変化に対応したリニューアルを推進し、併せて地域住民との協働による維持管理を推進いたします。

施策についての説明は以上となります。

最後に、これら施策の進捗状況を測る政策指標についてです。はじめに、A、居住誘導区域に住む人口割合です。これは、コンパクトなまちづくりの進捗を測るための指標として、居住誘導区域に住む人口割合を住民基本台帳人口などにより把握したいと考えております。B、自家用車に頼らなくても移動しやすいまちと思う市民の割合です。過度な自動車依存からの脱却に向けて取り組む交通施策の効果や進捗を総合的に測るための指標として、市政世論調査などにより確認するものです。続いてC、都心エリアの平均地価変動率です。都心エリアの開発促進や公共空間整備などによる魅力と賑わいのある都心づくりの進捗を総合的に測るための指標として設定するものです。D、都心部で以前と比べ緑が増えたと思う市民の割合です。今年7月、「にいがた2km」エリアを緑化重点地区に指定したところであり、今後、都心部で重点的に取り組む緑化推進の成果を測る指標として設定するものです。E、港、空港、新幹線、高速道路などの広域交通インフラの利便性が以前と比べて向上していると思う市民の割合です。バリアフリー化や路線の充実など利便性を向上させる取組みを進めている広域交通施設について、拠点機能強化の総合的な進捗を図る指標として設定するものであり、利用者となる市民目線での評価を把握したいと考えております。F、住宅が安心・安全で快適であると思う市民の割合です。良好な住環境には住宅が安心・安全・快適であることが重要です。そのため、改善すべき課題を明確化する必要があると考えていることから、指標として設定するものです。最後G、身近な公園について、安心・安全で快適に利用できると思う市民の割合です。良好な住環境の一つの要素として、公園の利用に関する満足度を測る指標として設定するものです。

なお、ご説明いたしました指標DからGについては、現在実施中の市民アンケートにより現状や進捗を把握していきたいと考えております。 私からの説明は以上となります。

(樋口部会長)

ご説明ありがとうございます。

続いて、政策 15 について、事務局からご説明をお願いいたします。

(鈴木土木部長)

土木部長の鈴木でございます。よろしくお願いたします。私からは、政策 15 「安心・安全で持続可能なインフラの整備」についてご説明いたします。

187 ページをお開きください。ページ上段の青枠の部分をご覧ください。政策の基本的方向です。市民の日常生活や社会経済活動を支えるインフラについて、日常的な整備による良好な状態を保つとともに、計画的、効率的な維持保全により、現在だけでなく将来にわたってすべての市民が安心して暮らせるまちを目指します。インフラは災害が起きた際にも機能を保つ強靱さが重要であるため、致命的な損傷を受けず、かつ迅速に復旧できる災害に強いまちを目指します。以上を基本的方向として取り組んでまいります。

次に、本市の現状と将来を見据えた課題についてご説明いたします。左側、道路施設の老朽化です。橋梁などの道路施設は高度経済成長期のころに整備されたものが多いことから、今後は維持管理、更新の費用の増加が見込まれており、効率的な維持管理を進めていくことが課題となっています。これからの人口減少社会においては既存の道路施設をすべて維持していくことは難しいことが予想されることから、利用状況を踏まえた橋梁の集約化、撤去についても検討していく必要があると考えております。

次に、道路ネットワークの確保については、本市が管理する道路延長は年々増加しており、昨年時点で政令市 3 番目の道路管理延長となっております。近年、自然災害は激甚化・頻発化する傾向にありますが、莫大な管理延長の道路ネットワークを安心・安全に通行できるよう確保する必要があります。

続いて、188 ページをご覧ください。上段左側になりますが、水需要の減少と施設の老朽化についてです。水道につきましては、人口減少や節水器具の普及等により水需要が減少していることに加え、老朽化した水道施設の更新需要は増大しております。こうした水需要の減少に応じた施設能力の適正化を進めるとともに施設の耐震化を進めることが必要です。

下水道施設の老朽化についてです。本市の下水道につきましては、標準的な耐用年数である 50 年を経過した下水道管渠が 100 キロを超えるなど、老朽化が進んでおります。下水道施設の老朽化は管渠の損傷による道路陥没、設備の機能停止等のおそれ、維持管理費の増加につながり、計画的な改築と効率的な施設管理が重要と考えています。

次に、上段右側ですが、浸水対策と下水道施設の耐震化、耐水化です。気候変動の影響により大雨等が頻発し、内水氾濫が発生する可能性が増大している中、ハード、ソフト一体となった浸水対策が求められるとともに、大規模な地震、津波や洪水などの災害時にも最低限の下水道機能を確保することが重要と考えております。

最後にその下、生活環境と水環境の改善についてです。衛生的で快適な市民生活を確保するため、下水道や合併浄化槽の整備による汚水処理施設の普及が重要と考えてございます。

続きまして、189 ページをお開きください。ここからは、今後進めていく各施策についてご説明いたします。まず施策 1 「安心・安全な道路ネットワークの確保」についてです。膨大な道路施設の広域的な維持管理を行うため、定期的な点検を実施し、計画的な補修に取り組むことで①の道路施設の長寿命化を推進いたします。

また、その下の放射・環状型の道路ネットワークの強化につきましては、日常的な移動はもとより、物流・観光などの社会経済活動、また、災害時における安全・迅速な輸送を支えるための放射・環状型の道路ネットワークの整備を推進してまいります。

次に上段の右側です。持続可能な維持管理体制の構築では、新技術の活用による維持管理の効率化や年々高齢化が進む除雪作業のオペレーターの担い手確保に努めてまいります。

その下④災害・事故対策の推進といたしまして、緊急輸送道路の橋梁の耐震化や、山間部の道路防災対策とともに、通学路等における児童、未就学児の安全確保を推進いたします。

続いて、190 ページ、施策 2 「強靱かつ効率的な施設による安定給水の確保」についてです。はじめに①水道施設の計画的更新です。老朽化した浄水場、配水場及び水道管の施設は、計画的に更新し、水道施設の健全性、信頼性を維持していく必要がありますが、更新に際しては、将来の水需要の減少を踏まえ、施設能力のダウンサイジングを行うことで、より効率的な施設による安定供給を確保いたします。

次に②災害に強い水道施設の構築といたしまして、地震災害が市民生活に及ぼす影響を最小限にとどめるための耐震化を進め、早期復旧が可能となる強靱な施設への推進を図ってまいります。

続いて、その下、施策 3 「安心・安全で持続可能な下水道の推進」についてです。まずは①下水道施設の機能確保と計画的な改築といたしまして、予防保全型の維持管理を行うとともに、施設の統廃合を含めた計画的な改築を進めてまいります。

その上で、②雨に強いまちづくりと耐震化・耐水化の推進といたしまして、気候変動の影響や地域の実情を考慮し、その地域に適した整備目標の検討を行うとともに、ハード・ソフト一体となった総合的な浸水対策を推進し、浸水被害の最小化を生み出していきます。あわせて、大規模地震や津波、洪水が発生した際にも、市民生活に及ぼす影響を最小限にとどめるため、下水道施設の耐震化・耐水化を進めてまいります。

最後に右側③でございますが、総合的な汚水処理の推進として、地域の実情に応じました下水道と合併処理浄化槽の役割分担による総合的な汚水処理を推進し、下水道サービスを維持可能なものとして安定的に供給できるよう、取り組んでまいります。施策についての説明は以上となります。

次に、施策の進捗を図る政策指標についてです。191 ページをお開きください。はじめに、A道路が適切に整備・管理されていると思う市民の割合です。これは施策 1 の「安心・安全な道路ネットワークの確保」の状況を図る指標であり、本市の道路が適切に整備・管理されていると思う市民の割合をアンケート調査で把握しております。

次に、B一人当たりの平均断水・濁水時間です。これは施策 2 「強靱かつ効率的な施設による安定給水の確保」において、給水の安定が確保できているかどうかを示す指標となります。全国の水道事業者で多く用いられております公益社団法人日本水道協会が定めている水道事業ガイドラインの 4 指標を取り入れたもので、他都市との比較ができることを考慮いたしました。

次に、C浸水対策です。これは平成 10 年 8 月 4 日の豪雨の際に床上浸水した件数のうち、おおむね 10 年に 1 回の降雨に対応した整備が完了した区域にある件数との割合です。施策 3 「安心・安全で持続可能な下水道の推進」においては、浸水対策施設の整備状況が測れる指標として設定しております。

最後にDでございますが、汚水処理人口普及率でございます。これは行政区域内の総人口に対しまして、下水道、合併処理浄化槽などの汚水処理施設により汚水を処理できる人口の割合となります。下水道や合併処理浄化槽の整備状況を示し、衛生的で快適な市民生活の確保が読み取れる指標として設定しております。 私からの説明は以上でございます。

(樋口部会長)

ご説明、どうもありがとうございました。

続きまして、審議する分野に対応する重点戦略について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

(坂井政策調整課長)

では、重点戦略です。72 ページをお開きください。第4部会の皆様には、第1回目の部会で環境の部分の戦略のところをご説明いたしました。重点戦略につきましては、この第4部会をはじめ、4つの部会ごとに、72 ページにあります10の重点戦略のうち、それぞれの部会に関連します幾つかの重点戦略を所管いただいております。今日は、今ほどご説明しました、まちづくりに関連します重点戦略1、第2回でご議論いただきました生活の安心・安全、防災・消防・救急、そして先ほどのインフラの部分に関連します重点戦略10について、ご説明させていただきます。

73 ページ、重点戦略1ですが、特にご議論いただきたいのは、最初に記載してございます、戦略展開の方向となりますので、そこを説明させていただきます。まず、重点戦略1、都市機能の充実と拠点性の向上です。本市が人口減少時代に躍進するためには、都市の魅力を高め、現役世代のみならず将来を担う世代から選ばれるように、さまざまな戦略を総合的に展開していくことが重要です。

そのためにも、本市が有します国際拠点港湾や空港、高速道路や新幹線など、広域交通基盤を活かしながら、人・モノ・情報が行き交う活力あふれるまちづくりを進めることが戦略展開の大きな柱となります。

JR新潟駅の約60年ぶりのリニューアルと新潟駅周辺整備によりまして、鉄道を挟んだ南北の市街地がつながり、新潟駅周辺から万代、古町を結ぶ都心軸が生まれ変わります。そして、「にいがた2km」と名づけました都心エリアでは民間事業者による再開発の動きが活発化するなど、「まちづくりの大きな転換期」を迎えております。

この転換期を逃すことなく、都市機能の充実と拠点性の向上に取り組んで、経済活動の活性化や戦略的な企業誘致によります産業集積、また文化・スポーツなど、さまざまな分野の活性化につなげて、その効果を市域全体に広く波及させていきます。

こちらが重点戦略1、戦略展開の方向となっております。

続きまして、最後の重点戦略10となりますが、94 ページです。重点戦略10、安心・安全で災害に強いまちづくり、戦略展開の方向についてです。近年、自然災害により各地で甚大な被害が発生しており、豪雨、降雪、大規模な地震発生リスクも指摘されていることから、災害に強い施設やインフラなどのハード面と、地域や一人ひとりの備えなど、ソフト面との一体的な防災・減災対策を展開することが重要となっております。

本市の強みであります地域の力を活かして、地域防災力の向上に取り組むとともに、地域の防犯力を高めます。

建築物の耐震化を促進するとともに、道路や橋梁、上下水道など都市を支えるインフラ施設の長寿命化や耐震化、機能確保などを進めます。

加えて港湾、空港などの充実した広域交通基盤を有します本市の拠点性をさらに高め、有事の際には救援・代替機能にもつなげることで、将来にわたって安心・安全に暮らせる、災害に強いまちづくりを進めます。

以上が、重点戦略10の戦略展開の方向の記述となります。

なお、その下にぶら下がっております個々の具体的な施策につきましては、各分野のところでご意見を頂き、必要な修正があれば連動して、この重点戦略の中の施策も文言等が修正されることとなっております。戦略につきましては、出だしの戦略展開の方向の部分を中心にご意見を頂ければと思います。

(樋口部会長)

ご説明どうもありがとうございました。今ほど続けてご説明いただきましたけれども、次第4の審議内容説明というところでもございました。続いて、今ご説明いただいた内容について、順を追って審議していきたいと思っております。まず政策14について、ご意見を頂きたいと思っております。政策15、重点戦

略1、10につきましては、後ほど、順を追っていきますので、最初に政策14とさせていただきます。

本日の追加資料として、委員から第1回全体会の際に頂いたご意見の一覧が配付されております。こちらの1と2は政策14に関連しておりますので、ご意見を頂戴した五十嵐委員からこのご意見について、まずご発言いただきたいと思っております。五十嵐委員、よろしくお願いいたします。

(五十嵐委員)

私が出したものは、182ページの政策14の中の住宅性能の向上のところですが、近年、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウスやライフ・サイクル・カーボン・マイナス住宅、あるいは太陽光を新築住宅に関してはもう義務化して設置するというような方向性も論議されている中なので、そういう部分をここにまず入れていかれたらいかかと思っております。

それと14のコンパクトなまちづくりの共生。この共存というのはけっこう自然との共存というのはいくつもありますが、やはりこれは共生に変えたほうがいいのではないかと思っております。

それから、3番目として、190ページのこれはここに書いたほうがいいのかどうなのか、それとも重点戦略のほうに、重点的な戦略のほうに入れたほうがいいのか分からないのですが、流域治水の考え方というものはどこかに入れていかなければいけないのではないかと思っております。水害などの場合でも、新潟市は水田がけっこう多いというような特殊な環境もあるわけなので、遊水地としての水田の利用、利活用とか、それから公園などの下に貯水槽を設けて、一時的にそういうところに貯水するとか、それから各住宅の中にも貯水タンクを設置してもらおうとか、都市型の水害に備えるための方向性というもので、この分野的にまたがる部分があるのですけれども、この流域治水というものをせつかく新潟大学の吉川先生が田んぼダムをやっておられますので、そういうものを入れつつ、上流のほうはなかなか難しい部分もありますけれども、新潟市内でできることに関しては、流域治水の考え方を取り入れていくということが必要なのではないかと思っております。

それとほかに、若干追加ですけれども、182ページの都心部での緑の不足というところですが、この辺は東京や大都会の中では屋上緑化や壁面緑化といった緑化のやり方が取られているということもありますので、この部分に関しては、特に新潟の都心部分に関してはメディアシップも一部、そういうものを取り入れておりますので、そういうものを取り入れるという方向性を入れていってもいいのではないかと思っております。

あとは新築の再開発といいますか、建て替えが新潟の駅前のところで行っているということなので、そこに関しても大規模な建築物の上には太陽光パネルを設置してもらおうというような形でのエネルギーの自給というものを取り入れていくということを入れていかれてはよいのではないかと思っております。私のところとしては以上でございます。

(樋口部会長)

ありがとうございました。若干、3番のご意見については、政策15のほうに関連したものでしたけれども、ご一緒に説明して頂きありがとうございました。今回、政策14のほうを最初に皆さんと一緒に議論したいと思っております。

それでは、五十嵐委員のご発言を踏まえまして、ほかの委員の皆様から政策14について、素案に反映させるべきご意見、また質疑について、皆様から頂きたいと思っております。ご発言の前には、よろしければ委員名をご発言いただいた後、お話しただけたらと思っております。いかがでしょうか。

(須野原委員)

184ページの拠点機能の充実・強化というところですが、その新潟港の機能強化に向け整備を促進するとともにあります。事務的には資料を私のほうからお渡しさせていただいておりますから、多分、担当の方はご存知だと思います。これは、地域の耐震化というか、拠点性であれば、耐震機能のある施設というのは非常に大事なものです。残念ながら新潟港は、計画は東港も西港もかなりの岸壁

の耐震計画があるのですけれども、できあがったものはそれぞれ1バースしかないのです。ただ、それだけで整備ができないのですけれども、やはり港湾機能の強化、あるいは背後の災害時の産業のビジネス・コンティニュイティの確保などから見ると、耐震能力の向上、強化というものを含めて、港湾機能の強化というところに少し書いていただいたほうがいいのかと。例えば、耐震性の向上などの港湾機能の強化とかというような形にさせていただく。ただ、整備するのはあくまでも市でなくて、国などになりますから、市が担当するわけではないのですけれども、拠点性の強化などを考える場合に、そういう意識を持っていただくといいのかと。具体的な計画論については、担当にすでにお配りしてありますから、ぜひそういう形の言葉を少し追加していただくいいのではないかと考えています。

(樋口部会長)

ご意見ありがとうございます。1対1でご回答いただくというより、まずもって委員の皆様からご意見を集約したいと思います。

(大谷委員)

95 ページの安心・安全で快適な住まい・住環境づくりの2番目の空き家の問題。それから、185 ページの施策4「安心して住み続けられる良好な住環境の創出」の①の空き家に関連して、少し意見を述べてみたいと思います。空き家の管理責任は、もともとは所有者にあることと、それから管理不全な迷惑空き家にしないために家族会議を開くなど、元気なうちに考えてみましょうというポスターやDVDを使用した啓発事業を西区自治協議会の提案事業として実施してまいりました。どの程度の効果があったかは不明であります。それなりの啓発事業として終わったように思っております。

空き家の問題は、空き家バンクなどを設立して空き家を流通ルートに乗せない限りにおいては、空き家は限りなく増え続けていきます。そこで、今回の計画の中に、空き家は地域にとっても貴重な資源となり得ることから、適正な維持管理や有効活用に向けた空き家対策を推進しますと強調しておりますけれども、地域の茶の間といった、それはごく一部の事例に基づくものであろうと思っております。増え続ける空き家対策としては、現状にそぐわない文章表現ではないかと思っております。

先ほど申しました、ポスターやDVDを使用した啓発事業について、8区全体を包含した新潟市全体の事業として取り組むとか、空き家バンクを視野に入れるとか、より具体的な空き家対策をもう少し明確にする必要があるのではないかと思っております。ご一考いただければありがたいと思っております。

(樋口部会長)

大谷委員、ご意見ありがとうございます。

ご回答は後ほどいただくことにして、そのほかいかがでしょうか。

(和田委員)

3つあるのですけれども、183 ページの真ん中②の交通ネットワークの強化・充実というところで、全体に関わる話だと思うのですけれども、先ほどございましたとおり、自動車にあまり依存しないまちづくりをしたいということで、小型バスですとか、タクシーみたいなものも組み合わせるといいうくだけりがあると思うのですけれども、これはなかなか民間事業者にお願いする部分もあると思いますし、かといって全部が全部補助金でというわけにもいかないということとか、いろいろな制約もあるのだと思うのです。そういう意味で、これは手法の話になりますけれども、PFS・SIB（成果連動型民間委託契約）みたいな取組みですとか、こういったこともビジョンのレベルよりはレイヤーが下の話になるかもしれませんけれども、そういうアイデアもあっていいのかと思いました。

それから、その2ですけれども、185 ページ、これは私が転勤してきて外から見てということではあるのですけれども、②の地域ニーズに対応した公園の整備・リニューアルと維持管理というところ

ですけれども、市内の魅力を高めて、観光していいなと思ってもらえるというところも一つの魅力なのかと思っていて、にいがた2kmみたいなことですか、あるいは各観光施設自体の整備、それから小型のバスの周遊みたいなことはされていると思うのですが、県外から来た者として、いろいろ見て休憩したいなと思うときがあります。こういうときの公園、具体的には例えば、海岸線沿いの防砂林や防風林の辺りは、けっこうベンチなど用意はされているのですが、あまり整備が行き届いている部分とそうでない部分とあるのかと思っていて、ここで休憩できるとか、できないとか、そういう案内板などもあったらすごく観光としても過ごしやすいなと。新潟に住んでみてもいいかなと思うかもしれないと思いました。

それから、3番目に186ページ、これはできるかどうかということですが、政策指標の中で、～であると思う市民の割合ということでアンケートみたいな形で一部指標を取られるという試みをしようとしていると、これはすごくいい取り組みかと思っていて、市民の皆さんがどのように満足度があるのかということを見ながら、多分、このビジョンはこれで終わるという話ではないと思いますので、その後に続くような事後検証といいたいでしょうか、こういったようなことができるような形にできるというのではないかと考えていて、そういう意味では、思う市民の割合としたときに、このキーワード、あるいは政策と紐づけをしっかりとしたうえで、どの政策をやったので満足度が高くなったのかとか、あるいはあまり政策の意味、効果が薄かったのではないのかとか、そういうことが事後検証できるようなことはできないのかと少し感じています。

(樋口部会長)

ありがとうございます。最後の市民アンケートの部分については、多分、前回とも絡む部分があるので、非常にいい指標だと私も思います。また、ご回答いただきたいと思います。

(清野委員)

183ページ一番下のところに、鉄道駅におけるという記載がございまして、隣に写真があり、駅前広場・自由通路整備の例ということであります。この駅がどの駅なのか分からないのですが、駅前広場、自由通路、歩道のバリアフリー化など、ユニバーサルデザインの考えに基づいた整備を推進しますということで、自由通路の線路をまたぐ通路というのは、JRではなく新潟市が管理することです。今、この写真のところに、一番右側の棟は、多分エレベーターの設置だと思うのです。自由通路ができて、エレベーターがつくということは、住民にとってとても暮らしやすいことだと思いますので、これがバリアフリー化、ユニバーサルデザインというところに含まれると思うのですが、あえてエレベーター設置という言葉を入れたほうがいいのではないかと感じました。

(樋口部会長)

ありがとうございます。確かに高齢化が進んでいくと、急な階段は大変ですね。エレベーターは非常に重要だと思います。ありがとうございました。後ほど、ご回答いただければと思います。

(原田委員)

政策指標についてなのですが、先ほどもほかの委員の方からご指摘があったとおり、市民目線で主観的な指標を入れるというのは、非常にいい試みだと思います。思うのですが、例えば、Dなどは、答えにくいです。アンケートを取る対象によって相当答えが変わってくるような気がするのです。そもそもあまり行かないとか、そういう方もけっこういると思うので、こういう項目に関しては、もっと客観的指標のほうがいいのかと思うのです。にいがた2kmの間で緑化がどの程度進んでいるというのは、データとして出せると思うのです。ですので、その辺の使い分けをきちんとしていただけたらと思います。

(樋口部会長)

重要なお指摘どうもありがとうございます。これも後ほど、ご回答いただきたいと思います。

(大島委員)

今ほどのご意見と被るかと思うのですけれども、186ページの政策指標のところでは、Dの緑が増えたと思う市民の割合というところについては、全く同感でございまして、例えば、市民の皆さんは緑が増えたと思っていない。けれども、先ほど、五十嵐委員もおっしゃったように、屋上緑化によって実は緑は増えて、緑地は増えているのですということで、現実とアンケート結果とで、言ってみれば真逆のようなことが起こってしまうと、それもちよっとどうかと思いますので、可能な項目については、客観的な数値での指標というものをサブの指標のような形で設定していただくということもどうかと思ったところでした。

それと同じく政策指標の都心エリアの平均地価変動率という指標ですが、政策指標として私は違和感がありまして、本文の記載からすると、都心エリアの地価が上がると、上がってほしいということかと思えますけれども。実際、私も昔、このにいがた2kmというか、新潟駅から万代地区くらいまでの税務署が毎年、公表される路線価につきまして、精通者意見価格というものをやらせてもらっていたのですけれども、それを路線価で測るのか、あるいは住宅地域に含めたところでやるのか。とか、いろいろ考えるべきことが、この平均地価変動率、あるいは上昇率ということにすると、何か出てくるのではないかという気がしておりまして、申し上げたいのは、すみません。地価変動率がいいのか、あるいは商業地としての集積を図り、それによって賑わい、回遊性等を創出していくというところがメインであるならば、例えば、都心エリアにおけるオフィス空室率ですとか、民間の調べになってしまいかもしれないですが、オフィスの空室率であるとか、そのエリアでも就業者、従業者の数ですとかというような形で、政策指標についてはもう少しほかの指標もあるのではないかと。ご検討されたうえでということなかもかもしれませんけれども、後ほど、その辺のご検討のプロセスもお伺いできればと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(樋口部会長)

大島委員、ご意見ありがとうございました。

(大谷委員)

大谷と申します。

都心部での緑の不足という範囲は、都心部というのはいかなる範囲を示すのかよく分からないのですが、中央区の全体を含めてみますと、松林とかそういう緑はたくさんあるのです。いわゆる緑視率で見ますと相当な緑があると思います。確かに、都心の真ん中だと目線で見ると緑は少ないのだろうと思いますけれども、都心部での緑の不足というのは、にいがた2kmに関連してこの政策が出てきたのかどうか、あとで伺ってみたいと思います。

(須野原委員)

須野原です。

184ページの①、人中心のウォークアブルな空間形成の文章の中で、水辺空間の魅力創出という言葉はいいのですけれども、私、ずっと新潟の関係で見えてきて、例えば、万代島地区に立地する物販飲食なども水辺に背を向けて造ったりしています。これはほかのまちと比べると非常に奇異なのです。大抵、水辺をうまく生かしながら物販や飲食があって、そこを生かして人がいて回遊するところが、ずっと見ていて、そこに全く背を向けた建物の建て方。生かしていないのです。これは魅力創出となっているのだけれども、ここ10年、15年の建物。そのところは行政だけではなくて、事業者の方も

含めて、ほかの都市の出来合いをうまく勉強されたほうがいいのではないかと感じています。

せっかくウォーターフロントなどが都市部に、先ほど緑の話もありましたけれども、実は新潟の場合、緑もそうなのだけれども、水辺がものすごく信濃川がある。そこをうまく生かすような、行政だけではなくて、民間の方も含めてそういう意識の変換点が大事なのではないかと感じています。

(樋口部会長)

そのほか、いかがでしょうか。

よろしいですか。では、私からも1点ですけれども、182ページに住宅の、「新潟市は、持ち家率・一戸建て率・木造率が政令指定都市でそれぞれ最も高くなっています」という中の木造率という部分についてコメントさせてください。そのこと自体が悪いというわけではないのですけれども、新潟市のまちなか、新潟島の中には長屋形式の住宅がかなり残っていたりします。また、一方では、小須戸などの中心市街地には、壁を接する伝統的な町家型の木造住宅がたくさんあります。それについては、耐震化を進めるとい話がかなりいろいろなところに出ているのですけれども、先ほど大谷委員から空き家の問題もありましたけれども、火災の問題について、全く視点がありません。

先日、北九州市で且過市場が燃えたように、木造が密集しておりますと、火災の危険性が非常に高いです。それは地震のときの火災も連動しております。そのときに専門家の方がたくさんコメントされていますけれども、やはり、非木造をその中に適切に入れていくようなこととか、空地进行を適切にバランスよく配置するようなことで延焼を止めることは可能となります。ですので、空き家の解消等も絡めて、木造密集地の火災対策をぜひ、ご検討されたほうが良いと思います。それは住宅が安心・安全で快適であると思う市民の割合にも連動してくるように思います。ぜひ、ご検討ください。

それでは、今のところまで委員の皆様、ご意見はよろしいでしょうか。

少し時間が押しておりますけれども、ご回答を簡潔にいただいてもよろしいでしょうか。

どこから行きましょうか。私がさばいたほうがいいですか。先ほど、緑化の問題がたくさん出ておりましたけれども、都心部の範囲とか、量的に把握したらどうかというお話がありましたけれども、いかがでしょうか。

(鈴木土木部長)

土木部の鈴木と申します。

まず、緑化についてですが、ここで対象としている緑の範囲は、にいがた2kmの範囲を前提としております。その中で、にいがた2kmの中では、当然、公園や公共の緑地といわれている、従来、書かれています公園緑地みたいなものの面積は、新潟市に比べて、また、他の政令指定都市等に比べても低い状態になっておまして、大谷委員から西海岸の松林の話がありましたけれども、そこは今回のまちなかという定義のにいがた2kmの区域から外れております。その中で新たな緑地、緑を確保することは、今までお話にもありましたとおり、単純に面積が増えるということは現実的にも厳しい状態になっております。その中で、やはりこれからは壁面緑化とか、民有地を活用した緑化みたいな部分も合わせて、説明にもあったように、これから取り組んでまいるようにしておりますので、ある程度定量的な、面積的な緑被という部分の指標は困難な状態になっておりますし、具体的な分かりやすいこともないところです。

ただし、これはあくまでも政策としての指標になるわけですので、これを実現するために、それぞれ事業ですとか、もっと詳細な個別の計画がありますので、その中では、例えば、木を何本植えたとか、そういうようなことの定量的なもので把握できますが、少し今回の総合計画という大きな枠の中ではなかなか、面積ですとかそういうものでとらえるのは難しかったかなというところで考えさせてもらったところです。

(樋口部会長)

若干反論がおりかもしれませんけれども、大丈夫ですか。量的なものは非常に厳しいというお話でしたけれども。

(原田委員)

壁面緑化率とかそういったものも算出できるとは思うのです。だから、単に公園の緑地面積だけで言うのではなく、もっと立体的に把握されて、定量的なデータを取るのが本来はいいのかなと私は思うのです。というのは、どうしても都心部というのは、そこに住んでいる方にアンケートを取るのか、それとも移動する人口、勤務されている方とかを含めて取るのか、それともたまにしか行かないような方も含めて取るのか、けっこう難しいところなのです。母体、母数のほうで。それで、こういう少し地域限定的なものに対してアンケートで評価するのは少し厳しいかなと思います。

(樋口部会長)

ぜひ、指標を、前回もたしか指標のとらえ方というか、火災のときに亡くなる方の数というようなものが、なかなか施策展開できませんでしたので、市民の皆様のアンケートの結果というのは非常にいいのですけれども、どう施策に展開するのかというのは委員の皆様から非常に重要なご指摘があったと思いますので、ぜひ、ご検討いただければと思います。

そのほか、新潟港の耐震化ですとか自由通路のエレベーターの設置等についてはどうでしょうか。

(柳田都市政策部長)

私からお答えします。上から順番みたいな形になるのですが、冒頭、追加資料で五十嵐委員からいただきました、コンパクトなまちづくりの推進の中で、都市と田園・自然が調和といった部分なのですけれども、確かに、この計画を変更する形で、私どもと都市政策部で都市計画マスタープラン、いわゆる都市マスの改訂作業を進めております。そうした中で、都市と田園が共存するというのは現状の説明として使っておりまして、今後向かうべき方向性としては、それをさらに発展させていくという意味で、共生という言葉や、さらにその上を行くということで、共鳴という言葉を使っております。そうしたことも踏まえまして、委員のご指摘も踏まえつつ、共生といった形を取るような方向で考えていきたいと思っております。

それから、先ほどご発言の中で太陽光ですとかエネルギーの問題も考えた中で、また緑化も加えた中でビルの建て替えを誘導していったらどうかというお話もいただいたところです。新潟市は都市再生緊急整備地域の指定に合わせまして、実は、新潟都心地域開発ガイドラインというものを、お手元、このような形になるのですけれども、デベロッパー向けに配っております。この中で、積極的な壁面緑化とか緑化の推進、さらにはSDGsに配慮したエネルギー系の使用の仕方みたいなものも誘導していきたいということで考えておりますので、こちらにつきましては、引き続きデベロッパーを中心にそういった指導を重ねてまいりたいと考えております。

次に、須野原委員からいただいた、184ページ、港湾の部分の耐震性の向上といったところにつきましては、資料もいただいておりますので、そういった方向で調整させていただければと思っております。

それから、和田委員からいただきました、交通ネットワークの強化充実に向けてという中で、自動車に依存しない、さらにはその地域に合った公共交通の流れの中で、地域の力ですとか民間の力を使った形での導入というものを書いてはどうかということなのですが、確かに、公共でやるところは限界があります。そうした中で、地域の支え合いの動きというものも芽が出つつある状況と認識しておりますので、その辺、どういったことが書き込めるのか書き込めないのかも含めまして、時間軸との関係がありますので、検討してみたいと考えております。

あと、指標の部分で、市民に～と思う割合ということで聞くのはよいことだということをお願い

たと認識しておりますが、政策を事後検証できるとベターというところもご意見いただいておりますので、問い方の部分を含めて少し工夫、検討してみたいと思います。

あと、清野委員から鉄道駅の関連、エレベーターということいただきました。今後、新駅を造ったり改修したりしていくに当たりましては、エレベーターの設置はもう不可避、欠かせないものになってまいりますので、引き続き、書き方も含めて検討させていただければと思います。

あと、原田委員から、先ほどの指標の中で、B. 自家用車に頼らなくても移動しやすいまちと思う市民の割合というのはなかなか答えにくいのではないかというご指摘もいただいておりますので、そこは問い方ですとかターゲットの把握の仕方みたいなのところも含めて、さらには客観的な数値的なサブの指標も含めて検討を重ねてまいりたいと思います。

あと、大島委員から、平均地価、違和感があるということいただきました。なにぶん、新潟市の中心商業地、駅前を中心に全く地価が上がっていないというのが非常に大きな課題であるところとらえていて設定してきた経緯があります。他の指標があるのではということ、オフィスの空室率とか就業者数みたいなのところもいただきましたので、その辺も含めて再度考えてみた中で、元に戻ってしまうかもしれませんが、改めて検討させていただければと思います。

もう一回、須野原委員から、ウォークブルと言いながら水辺に背を向けて、多分、ピア万代とかみなとの空間のことをおっしゃっていると思いますけれども、確かに、ご指摘のとおり、民間主導でやっている施設です。他方、少し上流にさかのぼりますと、信濃川の脇でミズベリングということで水辺を有効に活用したと、全国的にも先進的な事例であるという取組を展開しているところ。そういったところも含めて、民間事業者も含めてですが、水辺に背を向けているという形が正しくないという意識の醸成からになるかもしれませんが、取り組んでまいりたいと思います。

(樋口部会長)

ご回答、どうもありがとうございました。委員の皆様から、大変重要なご指摘がありましたので、踏まえてまたご検討いただければと思います。

(鈴木土木部長)

委員から説明のありました、まず、緑の指標については先ほどのとおり、サブの指標などを設けて、少し具体的に考えてみたいということが一つです。それから、公園のリニューアル、公園の観光施設としての魅力発信みたいな意見もありましたが、ここにつきましても、やはり、公園の使い方が最近、いろいろな層に使われておまして、公園自体もリニューアル、使いやすいように変えていくものもありますし、また、民間の方から使っていただくような部分も全国的には事例もありますので、そのようなものをうまく使いながら、観光施設としてのPRができるような形で、公園をうまく発信していきたいと考えております。

それから、183ページの写真はどこの駅だというようなことを言うておりましたが、すみません、説明不足でした。これは関屋駅の北側、要するに、昔の国道116号から入ったところです。ここは、今まで南側の改札口しかなかったものが、南北の一体的な利用がなかなか難しいということで、一番高くなっているのが、ご指摘のとおりエレベーターでありまして、エレベーターで自由通路、これは24時間連絡が可能です。その中から開札を通過してホームに降りていくと。当然、ホームに降りるときもJRの中でエレベーター等を設けて割り振りしておりますので、このような視点でやらせていただいております。

これからの駅づくり、都市政策部長も話したとおり、駅前広場と一体的にという部分は、JRの駅舎もそうですが、当然、このような視点も踏まえながら進めていく、取り組んでいくということで、ご理解いただきたいと思います。

(若杉建築部長)

建築部長の若杉です。

まず、事前に意見をいただいた五十嵐委員の関係なのですが、195 ページを見ていただくと、そちらでは脱炭素社会の創造を中心にしております。その中で、例えば、ZEB化という言葉を使っておりますので、ご指摘いただいたようなZEH、LCCMというものを、182 ページのほうが適しているのか195 ページのほうが適しているのかという部分もあろうかと思っておりますので、事務局の195 ページを担当しているところに伝えて、どちらが適しているかということをお判断したいと思っております。

続きまして、大谷委員から、西区自治協議会におきまして啓発事業をやっていたということはお承知しております。本当にありがとうございます。ほかの区におきましてもいくつかやっていたところがありますので、貴重なご意見としてお伺いさせていただきました。ありがとうございます。

また、樋口部会長からは、木造率、確かに悪いことではないのですが、火災の危険ということもあります。今回の北九州での火災等もありますので、その辺は消防とも調整を図っていきたくて考えております。ご意見、ありがとうございました。

(樋口部会長)

ご回答いただきましたけれども、よろしいでしょうか。

政策14のご意見については皆様からいただいて答えていただいたとおりです。ありがとうございます。

それでは、次に移らせていただきます。政策15、安心・安全で持続可能なインフラの整備について、ご意見をいただきたいと思っております。先ほど、五十嵐委員から事前意見、追加資料3についてはご説明いただきました。田んぼダムのことです。こちら踏まえまして、その他、委員の皆様からご意見をいただきたいと思っております。ページ数で言うと187 ページから191 ページまでとなります。いかがでしょうか。

では、皆様が考えている間に少し教えていただきたいのですけれども、188 ページの上下水道で、水需要が減少していて、要するに水道料金が入ってこない中で、水道管がかなり老朽化していて、更新していかなければいけないと。下水道施設も今は50年経過して100キロメートルだということなのですが、下のグラフを見ますと、これから老朽化がかなりの勢いで増加しようとしているのですけれども、これはどのように直していかれようとしているのか。他都市もそうだと思うのですけれども、新潟市はかなりコンパクトにいろいろな政策をやっておられるような気がするのですけれども、どのようにされているのか、教えていただければと思います。

(時田下水道部長)

下水道部の時田と申します。

今ほどの下水道の老朽化対策関係につきましては、ストックマネジメントという計画を作りまして、適正な維持管理などで、まずは施設の延命化を図ります。併せまして、点検調査による対策が必要な施設の絞り込みを行い、状態の優先順位づけを行って、効率的な対策の実施と事業の平準化によって事業費、あと、改築の割合をしっかりと平準化させていこうという計画となっております。

併せて、維持管理もあります。改築は物を直すことで、維持管理、物を修繕したりするということもあります。過去、現在においては、事後対応といって物が壊れてから施設が停止してから維持管理、修繕するという方法をしておりますが、そういうことをしますと、まず、リスクが非常に増加してまいります。あとは、突発的な不具合によって、それこそ機能が停止するということがあります。そのようなことをなくすために、予防保全という修繕を行ってまいります。まず、予防保全をしますと不具合の発生が予防されて、リスクが減少するものと考えております。併せて、突発的な対応をする修繕費用はけっこうな費用がかかりますので、その辺の抑制もできるものと考えております。

(樋口部会長)

188 ページは非常に厳しい状況だと書かれながら 190 ページにはこのように直していくとは書いてあるのですけれども、市民の皆様からすると、厳しい状況だけでもこうやっていったら大丈夫だよという内容のほうが、安心されると思った次第です。ありがとうございます。そのほか、皆様、いかがでしょうか。

(須野原委員)

188 ページの下水道の老朽化で質問なのですけれども、道路は延長が書いてあるのですけれども、これを見ると、市が管理している下水道管の延長は 3,800 キロくらいあるということではないのですか。

(時田下水道部長)

はい。

(須野原委員)

それはきちんと書いておいてもらったほうがいいのではないのでしょうか。今、全体の本当にわずかしか、これからこれが増えますというのであれば、全体をきちんと書いたうえで、その内 100 キロメートルがと書かれたほうが、市民の方というか、見た人が分かりやすいのではないのでしょうか。

(時田下水道部長)

ご意見、ありがとうございます。実際に 3,800 キロメートルの維持管理をしておりますので、今のご意見を参考にさせていただきたいと思います。

(樋口部会長)

同感です。

(清野委員)

188 ページの浸水対策についてです。私は東区に住んでいるのですけれども、この写真にある日付と同じ 8 月 4 日、このあいだ、大変恐ろしい思いをしまして、敢えて今、お聞きしたいと思います。浸水対策とは具体的にどのような対策なのだろうと。今回も、やはり冠水したのです。それでそれを思ったのと、190 ページに書かれている浸水対策施設の整備で雨水貯留管の写真があるのですけれども、その浸水対策施設は、例えば、調整池なども含まれているのか。調整池がいっぱいになってあふれたりしたものですから、それもお聞きしたいと思います。

あと、最後の政策指標のところ、浸水対策率の話で、整備が完了している地域の割合と先ほどご説明があったのですけれども、これは、例えば、自分の家のところと言ったら申し訳ないのですけれども、市のホームページを見てもなかなか分かるようで分からないみたいなどころがありまして、実際に降ってみて怖い思いをするという感じがしています。少しその辺、具体的などころを教えてくださいたいと思います。

(樋口部会長)

また今回も、ご意見をいただいてからお話しいただければと思います。

(五十嵐委員)

私も流域治水を含めて浸水対策なのですけれども、私は鳥屋野潟のすぐそばに自宅があるのですけれども、確かに、平成 10 年のときに鳥屋野潟が越水して、家の手前くらいまで水が来たのです。私は家を建てるときに、やはりいろいろ心配して少し高めに土を盛って上げて建てていたので、床下も来なくて済んだところがあります。

これから新築するような住宅に関しては、大体、ハザードマップ的にどのくらいの、浸水したときに水がどのくらいまで上がるのかということ事前に情報提供しておけば、それを踏まえたうえで上げて、本当は助成金とか補助金を出してあげれば一番いいのかもしれませんが、なかなか難しいとい

うことであれば、あらかじめこの地区は大体この辺くらいまで浸水する可能性があるということを事前に通知できるような仕組みが、ハザードマップがあるのでできるのではないかと考えています。私の自分自身の経験としても、上げておいてよかったという形で、上げていなかったらやはりやられた可能性、床下くらいまでは来た可能性があったので、そういう部分での、ソフト部分の情報提供、自分で守る部分、自助の部分で自分の家のかさ上げをどのくらいすればいいのかということが分かるような資料とか、あるいは住宅メーカーにもその辺のところを徹底しておいて、このくらい上げたほうが安全ですよ。うちは太陽光パネルを上げているので蓄電池も買ったのですけれども、蓄電池も少し上げて設置させていただいたりしているので、そういうものを設置する場合にどのくらいの高さを確保すればいいのかということが分かるような資料があったほうがいいのではないかと、常に考えています。

まだまだ鳥屋野潟も、県が来年くらいからでしょうか、堤防の着工があるのですけれども、当然、低いところからやっていくのですが、まだまだ先が見えない状況で、親松排水機場とかかなり増強されているのである程度は大丈夫だと思っていますけれども、やはり、浸水被害というのは一番、我々がこれから考えていかなければいけない部分の災害の中では大きな比重を占めると思いますので、その辺の情報提供をしっかりとさせていただきたいということの中に入れていただければと思います。

(樋口部会長)

ご意見、どうもありがとうございます。

(和田委員)

二つあります。一つ目は質問なのですが、189ページの左下に放射・環状型の道路ネットワークの強化とあります。今、議論というか、皆さんからご質問いただいたように、浸水しないためにどうしているのかという話があると思うのです。それに加えて発災したあとのネットワークの強化のためにこういう取組みをされているということだと思います。例えば外からの救援物資ですとか、外というのは発災したエリアより外からということなので、ほかの市からということかもしれませんし、ほかの県からということかもしれませんが、その後どのように、会社、事業体で言うとBCPという言い方になると思うのですが、多分、道路だけあってもあまり機能が片手落ちで、例えば、ガソリンスタンドはどこにありますかとか、あるいは、救援物資の倉庫がここにありますとか、いざというときはここを使いましょうとか、会社で言うとBCPみたいな計画を事前に作っておくことがあります。市の場合は、資料にありますけれども、国土強靱化地域計画の中でそういったところがある程度細かく書かれているという理解でいいのかどうかという質問です。というのは、ある程度発災した後のことも考えながらやっておかないと、市民の皆さんにとってなかなか安心・安全だねとはならないのではないかと気がします。

それから二つ目は、191ページの指標の話なのですが、A. 道路（橋を含む）が適切に整備・管理されていると思う市民の割合は、先ほどと逆で、整備率みたいところで定量的にしたほうがいいのかもしれないと思います。問いかけの仕方にもよると思うので、一概にそうすべきだということではないのですが、そのように思います。

(大谷委員)

190ページの施策3、安心・安全で持続可能な下水道の推進の③、総合的な汚水処理の推進の項目に「地域の実情に応じて、下水道と合併処理浄化槽の役割分担による総合的な汚水処理を推進します」とあります。新潟市はご承知のように田園都市ですので、この施策はやむをえないものと理解しております。

そこで、政策指標のD. 汚水処理人口普及率が現状で 89.7 パーセント（令和2年度）ということ

ですが、他の政令指定都市との比較でどの辺に位置づけられるのか。それと、新潟県内市町村との比較においてどの位置に位置づけられるのか、差し支えなければお伺いしたいと思います。

(大島委員)

大島です。

意見というよりは質問なのですが、189ページの施策1の①と③でしょうか、持続可能な維持管理体制の構築ということで、タブレットを使った点検の様子の写真などを載せていただいております。とりわけ橋梁については、①の下に修繕前、修繕後ということで写真を並べていただいております。これは多分、橋の下というか裏の部分かと思います。こういったところの点検については、恐らく、ドローンを飛ばして画像を撮って、一義的にはAIでここがやばいとか、ここをもう少し早めにやったほうがいいというようなことが出てくると。あと、除雪車のオペレーター研修会ということで写真がありますが、除雪車も、今はどうか分かりませんが、それほど遠くないうちに自動運転、無人で除雪ができるというものが出てくる、今、恐らく現に世の中にはあると思うのですが、そういったところの最新技術の導入とか利用、あるいは、入札の際にそれを条件にされているなどというところを後ほど教えていただければと思います。

(原田委員)

原田です。

188ページの水需要の減少と施設の老朽化のグラフで、このグラフを見ると令和に入ってから減少傾向であるのですが、おそらく下げ止まるポイントも想定されているのかなと思うのです。なので、適切な規模というものがどのくらいの年間配水量を想定しているのかというところが質問です。

それから、施策がありまして、最終的に政策指標になっていくかと思うのですが、政策指標で上水道の事業自体に指標を課すのは、私もいろいろ考えてみたのですが、難しいなと思うのですが、年間断水、濁水時間現状ゼロで、この目標値を悪くするわけにはいかないような気もして、なかなかこれは適切な指標なのかなというか、ほかにないと言えないかもしれないのですが、何かうまいものをひねり出したほうがいいのかなと感想として思っています。何かないでしょうかということです。あるいは、例えばダウンサイジングをすることを、きちんとうまくできたということを示すようなものがあつたらいいのかなと思いました。

それから、もう1点なのですが、下水道処理のほうで、この部会で海洋マイクロプラスチックの話が前にあつたかと思うのですが、下水処理場を通して出てくるものもあると言われていて、だいたい99パーセントは取れるのだけれども1パーセントは出てしまうみたいな話がある中で、下水処理の高度化ということは考えていないのかということなのですが、そちらについても、これも質問という形でお願いします。

(樋口部会長)

非常に重要なご質問ありがとうございました。若干、時間が押しておりますけれども、簡潔にお話しただけならと思いますが、いかがでしょうか。浸水対策の問題と水道の問題、調整池の問題、下水道の高度化の問題、あとは指標についてだと思いますが、いかがでしょうか。

(時田下水道部長)

下水道部の時田でございます。

清野委員から、先日8月4日の雨でだいぶ怖い思いをしたというようなご意見の中で、雨水貯留管のほかに調整池はどうなっているのかとか、対策率がどうなっているのかということです。まず、我々

の対策ですけれども、下水道の対策というのは新潟市の場合は大きな河川、信濃川、あとは阿賀野川がございます。大きな河川については内水で溜まった水を揚水して大きな河川にまぎれくという対策、排水をするという対策がございます。あとは、栗ノ木川や通船川の東区関係になりますけれども、そちらについては河川の断面が決まっております、内水からの排水ができる量が決まっています。その中で、それ以上の対策をするということになりますと、調整池、あとは雨水の貯留管というところに一時的に貯めて、それを晴天時に河川に排水をするという対策。それを排水河川ごとに考えて、一番いいのは揚水ポンプをつけるという対策がよろしいかと思えます。

皆さんもご記憶にあるかと思いますが平成10年8月4日に新潟市に97ミリの雨を降らせたものがございます。188ページをご覧くださいますと、右の上段に「平成10年8月4日豪雨の被害状況」という写真を載せています。これは東区の北越製紙近くのところで、もう車がこのような状態になるようなところですよ。そういうところを今回、平成10年8月4日から今現在で24年経ちますが、揚水ポンプをつけたり貯留管をつけたりというような対策を浸水被害の大きかったところを優先的に整備を進めてまいりました。特に東区ですと木戸の貯留管の整備を行ったり、木戸のポンプ場の増強なども行っております。そのような中で、このような整備を行って、だいぶ今回の雨で、このような写真のようなものにはなっていないかと思えます。

今回、8月4日ですけれども、局所的に新潟市の我々の管理している大山ポンプ場というところで120ミリを超える雨量を記録しています。そのような中でも浸水被害を最小限にとどめることができたのかなと考えています。ただ、我々の対策も初めにお話しさせていただいたとおり、50ミリ程度の降雨に対するハード対策をしております、現在120ミリの雨が降りますと、やはり対応が厳しい状況がございます。50ミリは捌けますけれども、その部分についてはやはり道路上、表面に一時的に浸水をして、ただ機能的には回っておりますので、時間とともにその浸水がすぐ軽減するような対策となっております。

そのような中で、浸水対策率ですけれども、冒頭にも説明をさせていただきましたが、平成10年8月4日の床上浸水したところを重点地区としまして、そこの対策率というところで現在、70パーセント強になっているというような状況です。

五十嵐委員からは、事前の質問で田んぼダムの質問と、今ほどハザードマップの質問をいただきました。まず、田んぼダムのご質問ですけれども、浸水被害の軽減に向けまして、施策文章に記載のとおり、ハード・ソフト一体となった総合的な浸水対策の推進が必要と考えています。その中で、田んぼダムにつきましても、既存のストックを利用した浸水対策というところで総合的な浸水対策における取組みの一つと考えておりまして、いただきました田んぼダムのご意見については参考にさせていただければと思っております。

もう一つ、ハザードマップの提供ですけれども、現在、内水ハザードマップというところで西蒲区を除く7区については、基本、最大97ミリの降雨が降ったときの各区のハザードマップは各ご家庭、ご世帯に配布しています。また先般、総合ハザードマップの中にも、そちらのほうも組み入れていますが、今回120ミリを超える雨ということもございまして、現在これは流域治水にも関連するところですので、想定最大降雨が新潟市の場合は130ミリを想定しています。こちらのハザードマップの作成を今年度から着手した段階となっております。

大谷委員から、汚水処理に係る汚水処理普及率89.7パーセントは、ほかの政令市との比較でどのような状況なのかというご質問がございました。現在、汚水処理の人口普及率は20政令市がございまして、新潟市89.7パーセントというのは、これはデータの令和2年度末時点ですが、岡山市の84.7パーセントに次ぐ19番目、89.7パーセントとなっております。ほかの政令市がほとんど横浜、大阪、札幌、東京など、100パーセントや99パーセントというような状況となっております。

続きまして、原田委員から処理場のマイクロプラスチックについて、高度化が可能なのかというお

話ですが、現在、新潟市の処理は恒久処理をしてございまして、高度化はまだしておりません。ただ、排水は水質関係についても、それなりの水質基準をしっかりと満たしていますので、今のところまだ高度処理というものは公共用水域の閉鎖水域もないところでもございますので、今のところはまだ考えていないという状況となっています。下水道関係については以上となります。

(樋口部会長)

ありがとうございます。そのほか、和田委員の浸水発災後の対応、ご意見もありましたけれども、こちらは特段ご回答よろしいですか。

(鈴木土木部長)

道路関係の部分でございます。まず、和田委員からの道路のネットワークのことにつきましては、当然、緊急輸送路ということで搬入や搬出をするときに使っていただくということが基本的なベースとなっております。当然そこは基本的には全国から集まっていただくということが前提になってございますので、高速道路のインターから直接、被災が少なからう、また被災をしにくいという言い方になるのですが、道路のネットワークということで、そこを起点に各区からネットワークを出していこうというところで、当然、国土強靱化もそうですが、地域防災計画ですとか、そういうものをトータルで考えたうえで避難所、避難場所、また一時的に倉庫に保管する場所みたいなことを考慮したうえでネットワークは組んでございます。

また、まちなかにおいては例えば電柱を立てないですとか、細かいようではございますけれども、こんなような形での緊急輸送避難路みたいな部分での位置づけでしてございます。

同じく和田委員から、指標のところについては整備率のほうが分かりやすいのではないかという部分がありました。ここも公園等の部分と一緒にございまして、いわゆる整備する延長、それからここではインフラという部分が切り口ですので、適正に維持管理という部分もかなり前面に訴えてございます。この中で、使えるようになって維持管理されていて当たり前ということが前提の中で、なかなか指標を使うというのは少し苦慮しているところがございますので、今言われた部分のご意見を参考に再度、私どもで頭を悩ませてみたいと思います。

それから、大島委員から、いわゆるICT関係のお話がありました。質問ということだと思いますけれども、すでにご指摘のとおり、除雪車につきましては今、原則オペレーター二人で動いているのですが、それが道路の情報をICTで除雪車に覚えさせることによって、実際、一人で運転ということが現に新潟県内ですと長岡ですとか、直轄の国道事務所関係で行われております。新潟市は定量的に雪が降るわけではございませんので、インフラの投資という部分もなかなか追いついていないところもございますが、だからといってしないわけにもいきませんので、そういう新技術はできるだけ活用して今後、業界全体も人材不足という形になってございますので、取り組んでいきたいという部分が1点。

それから、ICTの具体的な部分ですが、これは実は国のほうの条件で決まっておりますので、大規模な盛り土、いわゆる道路に土を積んで、道路を作る場合の盛り土ですが、その量のある程度、大きなボリュームでやるような部分については、このICTを使ったのを条件に入札という形で行ってございます。特に全体の事業費の、例えば何千万円、何億円以上の工事については、そういうことが条件という形で、業界全体もICTを活用するような動きになっておりますので、実際に市民の方に対応できるような、例えばちょっとした側溝の改修等の小さな工事には、なかなか皆さんがたはやるのだと思いますが、大規模な事業の部分については、すでに活用してございますので、そういうものを踏まえて使っていくというのが今の前提です。

それから、ドローン関係の橋梁の点検というものには使ってございますが、イメージするのは下に入れるような橋梁だけではございませんので、新潟市4,000と言われている橋梁は、それこそ、これ

も橋なのかというくらいの橋も当然ありますので、そういうものも含めていって、使える部分については使ってございますし、また橋梁は5年に1回の点検が法定で決まっておりますので、そのようなものを定期的にやることによってメリハリのついた点検をしているということが現状でございます。

(帆苅水道局経理企画部長)

水道局の帆苅でございます。

原田委員のご質問、ご意見にお答えします。まず、水需要につきましてですが、下げ止まりはあるのか、あるいは適切な規模はどのくらいを設定しているのかというご質問だと思うのですが、まず残念ながら水需要の減少につきましては、人口減少と、それから節水器具が年々増加していく中で、長期的に見てもこれは継続していくものだと考えています。ただ、少子高齢化の対策が上向いてくれば水需要も上がってくると思いますが、当面は下げ続けるだろうと考えています。

ただ、そうはいたしましても、長期構想を考えるうえでは、ある程度の目標というものを考えざるを得ませんので、一昨年策定をいたしました2065年までの長期構想の中では、1日に最も水が出る配水量を現在は35万トン程度なのですが、2065年には20万トン程度まで落ちるだろうと想定し、それに対応する適切な対応をしていきたいと考えています。ということで水需要につきましては、この間、40パーセント弱が減っていくだろうというふうに考えています。

それから、指標について、年間平均断水・濁水時間につきましては、これもやはりさまざまな意見を検討したのですが、具体的には耐震化率ですとか、更新率ですとか老朽化率というものは非常に上げやすい指標ではあるのですが、市民目線から考えますと、なかなかこれが70パーセントから73パーセントになってどうなのだというような理解というか、直感的な理解が得られないのではないかとこのところで、最上位の計画ですので、こういった生活に直結した目標を掲げ、この下位で水道局マスタープランというものを持っておりまして、この中でこういった細かな指標はしっかりとあげて達成率を評価していきたいと考えています。

(樋口部会長)

ご説明どうもありがとうございました。

原田委員、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、ご回答いただきまして、時間も押しておりますので、続きまして、重点戦略に移りたいと思います。重点戦略が1と10と二つございます。皆様のお手元の73ページ、74ページ、75ページ、76ページまでと、94ページ、95ページ、96ページ、97ページの部分についてです。

1点、高橋委員から重点戦略の1についてご意見が出ておりますので、高橋委員、よろしければご説明いただいてもよろしいでしょうか。

(高橋委員)

高橋です。新潟駅周辺整備が今、行われておりますが、日本海側の拠点都市として魅力を発信する最もいいタイミングだと思っています。そうした中、次の世代から選ばれる都市として新潟市を見もらうためにも、新潟駅から新潟空港までのアクセスといった面で、(鉄道の)延伸計画を本来であれば進めていく必要があると思うのですが、多額な経費も必要になってまいります。この総合計画に載せられないということも分からないのではないのですが、向こう8年間の総合計画の中に、このことについて何も触れていないということは、せっかくの新潟駅が完成し、注目を集める中での駅から空港までの今のような交通体系ですと、魅力を発信するということまではいかないのではないかなということから、より利便性を高め、ほかのアクセス対策も含めて検討に入るとした内容が、ここに入ることはできないのかということで提案をさせていただいたところであります。

(樋口部会長)

非常に重要なお提案ありがとうございました。今のご意見も踏まえて、また皆様からご意見をいただくと思います。1と10について、大変恐縮ですが戦略展開の方向という、一番大元の部分についてご意見いただけたらと思います。それぞれの個別の具体的な施策は先ほど私たち検討しているものと被る部分もございますので、戦略展開の方向のところでご意見をいただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

(大谷委員)

部会長の質問の趣旨とは合わないかもしれませんが、先ほど空き家の問題について話をしたことに対するコメントとして、西区自治協議会で啓発事業を実施していることは承知していますというだけのコメントしかいただかなかったのですが、重点戦略として、新潟市全体の啓発事業として取り組むこと、あるいは空き家バンクを視野に入れるというような具体的な空き家対策に対するコメントがいただけなかったので、重点戦略のこの項目で、その具体的なコメントをいただきたいと思えます。

(五十嵐委員)

重点戦略10の政策指標ですが、やはり「道路が適切に整備・管理されていると思う市民の割合」と、これはなかなか市民は道路がどれだけ適切に管理されているかということを理解するのは難しいのではないのかなと思うので、これをもう少し定数的なものが出せるような、インフラの設置年数と修繕度合いの割合とか、何かもう少しはっきりしたような指標のほうがいいのではないかなと思います。あとは「災害に対する備えをしている市民の割合」というものも、これも少し漠然としすぎているので、質問の仕方にもよるのでしょうか、例えば避難訓練をしているかどうかとか、定期的に避難訓練をしているかどうかとか、防災用具を揃えているかどうか、あとは企業であればBCPを作っていくのかという何か補助的な指標が必要ではないのかなと思うのです。

(樋口部会長)

そのほか、いかがでしょうか。

私から1点ですけれども、重点戦略の1はかなりリニューアルというか、にいがた2kmに合わせて新しいものを整備していこうというふうに読み取れるのですけれども、新潟にはやはり古くてよいものもあろうかと思えます。守るものは守るという部分が、もう少し重点戦略の中に出てもいいのかなと思います。その部分については、耐震性ですとか、先ほどの環境問題というものを積極的に絡めて、どちらかという強めていくのでしょうか。先ほど空き家問題も出ていましたけれども、非常に環境性能が低くて耐震性が低いものについては、積極的に利活用を進めるのではなくて、それは更新していくというメリハリのついた戦略にされるといいように思いました。攻める部分と守る部分が明確に分離できていないような書きぶりのように思いましたので、ご検討いただけたらと思います。

そのほか、よろしいですか。

今、いくつかご意見が出ましたけれども、ご回答いただける部分がありましたらお願いいたします。特に大谷委員から、空き家の戦略については明確にお話しいただきたいということでした。

(若杉建築部長)

建築部の若杉です。

先ほど時間もないということで割愛させていただいたのですが、西区とともにほかの区においても啓発事業をやっているということは承知しておりますし、今後も新潟市として全体で進めていきたいと思っています。それを総合計画の中に入れるのか、空き家等対策計画も作っておりますので、そちらのほうではきっちり謳っておりますので、その辺で対応していきたいと考えています。

(樋口部会長)

大谷委員、よろしいでしょうか。

(大谷委員)

けっこうです。

(樋口部会長)

ありがとうございます。そのほか、いかがですか。

(原田委員)

重点戦略1の冒頭のところなのですけれども、戦略展開の方向の冒頭のところで、学べる、自分らしく働ける、遊べる、楽しめる、刺激があると。これはよろしいかと思うのですが、やはり安心して暮らせるという視点がないなと思って、暮らしている人には大事だと思うのです。確かに遊べるのもいいかもしれないのですけれども、そこがあったほうが、安心して暮らせる都市というのは魅力的だと思うので、その辺も考えていただけたらなと思います。

(樋口部会長)

ありがとうございます。特に重点戦略1に書いてありますが、全体を包含する部分かもしれませんので、ぜひご検討ください。

何かご回答いただけるものはございますか。分かりました。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。鈴木委員、何か全体をとおしてでも構いませんが、コメントいただければと思います。

(鈴木委員)

私は、今のお話によるのですけれども、やはり安心して暮らせるというのが自分も大事だなと思っています。だからそのお話を聞いて非常によかったなと思っています。ぜひこれも一緒に入れてもらいたいと思います。

私たちも地域ではいろいろなことでやっていますけれども、でも原則的には自分たちの地域は自分たちで守るというのを私たちがやっていますので、そういった自分たちで除雪体制もそうですし、除雪になりますと、非常に予算がないから自己負担ですなんて言って、自治会負担の場合もたくさんあるのです。そんなことで市道だけではなくて、私たちから見れば本当にみんな自分たちが生活しているうえでの大事な道なのですけれども、これは市の管理の道ではなくて情け道だ、なんて言われて、その部分については自治会でお金を出しましょうなんていうことで、そういうことがあったりしまして、今回いろいろなことを学ばせてもらって非常によかったなと思っています。

(樋口部会長)

今のご意見ということで承りました。ありがとうございます。

高橋委員から、新潟空港までの延伸計画についての必要性についてのご意見がありましたけれども、これについてはどうでしょうか。

(柳田都市政策部長)

事前にいただきました質問について、都市政策部の柳田からお答えさせていただきます。

まずもって、新潟空港へのアクセス改善につきましては、県の事業ということになっています。そうした中で、新潟県では、莫大な費用とご指摘がありましたように、期間も要するということから、一定数の利用者が確保された段階で検討を始めるというような見解が示されているところでございます。コロナ禍を受けた中で今、空港の利用者数が減少しているという状況もございまして、それが一定程度戻った段階で改めて新幹線を含めた空港アクセスのあり方を検討していくという情報をいただいているところでございます。なかなか難しいのかなと思いますけれども、そういったところの情報を引き続き継続的に市民の皆様へに伝わるように発信してまいりたいと考えています。

(樋口部会長)

よろしいですか。

今、首都直下も囁かれておりますので、ぜひ。ここには書き込みにくいというお話ですが、利用者数を上げるためには、そのアクセスを強めていくということも大事かもしれませんので、またぜひご検討ください。ありがとうございます。

皆様、全体を通していかがでしょうか。よろしいですか。だいぶ時間を押してしまって申し訳ございませんでした。私の進行が悪くてお詫びいたします。

本日、大変ボリュームがありましたけれども、皆様のご協力で重点戦略を含めて分野の7、まちづくり・インフラについて検討させていただきました。どうもありがとうございました。それでは、本日いただいた意見については私と事務局で整理・集約させていただいて、また次回の部会で報告させていただきたいと思います。進行を事務局にお戻しいたします。

6 閉会