

■ 令和7年度 第1回新潟市環境影響評価審査会

日 時：令和8年1月20日（火）午後2時30分～午後4時

会 場：新潟市役所本館 6階 講堂3

出席委員：松岡会長、田辺副会長、五十嵐委員、石崎委員、岩瀬委員、岡田委員、斎藤委員、坂井委員、佐藤根委員、藤堂委員、中平委員、宮内委員、弓場委員（以上 13名）

傍 聴 者：1名

報 道：1名

（司 会）

ただ今から、令和7年度第1回新潟市環境影響評価審査会を開催いたします。

本日の司会進行を務めさせていただきます、新潟市環境対策課の小池と申します。よろしくをお願いいたします。

本日の出席状況ですが、委員14名のうち8名の委員が会場で、5名の委員がウェブでご出席をされています。委員定数の過半数を超えていますので、新潟市環境影響評価審査会規則第3条第2項の規定により、本日の審査会が成立していますことをご報告させていただきます。

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

会場でご参加の皆さまにつきましては、ご発言の際は机の上にありますマイクをご使用ください。

なお、会議録作成のため、本会議は録音させていただいております。また、報道機関から写真撮影の申し出がありました。これを許可いたしますので併せてご了承下さい。

始めに、環境対策課長の立川からご挨拶を申し上げます。

（環境対策課長）

新潟市環境部環境対策課長の立川です。日頃より本市の環境行政の推進にあたり、ご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。また、お忙しい中にご出席いただき、重ねて感謝申し上げます。

本日は寒さ厳しい天候となりましたが、ご都合のつく委員の皆さまにはバスに乗っていただき、現地視察から帰ってきたところです。これから今年度第1回目の審査会を開催し、

「一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書」について事業者から説明をいただくこととしております。委員の皆さまには、それぞれのご専門のお立場から忌憚のないご意見をお聞かせいただきますようお願いいたします。

簡単ではありますが、開会の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

今回は審査会委員の改選後初めての開催となります。このたびの改選により、新たに斎藤委員、坂井委員、宮内委員にお引き受けいただきました。

本日、皆さまご出席をいただいておりますので、一言ご挨拶をいただければと思います。
～各委員挨拶～

(司 会)

ありがとうございました。本来であれば委員の皆さまからもご挨拶を頂戴したいところですが、他の委員の皆さまは再任となっておりますので、申し訳ございませんが、新任の委員以外のご挨拶は割愛させていただきます。

それでは次第に従って進みます。次第の 2、会長・副会長の選任についてです。

会長・副会長の選出までの進行につきましては事務局の立川が務めさせていただきます。

(環境対策課長)

事務局の立川です。会長が選出されるまでのあいだ進行役を務めさせていただきます。会長・副会長につきましては、新潟市環境影響評価審査会規則第 2 条第 1 項の規定により、委員の互選により選出することとなっております。

会長又は副会長の選出につきまして、案はございますでしょうか。

では、特にないようですので、事務局案としまして、会長を松岡委員に、副会長を田辺委員にお願いしたいと思います。皆さまいかがでしょうか。

(「異議なし。」の声)

(環境対策課長)

ありがとうございました。異議なしとのことでございますので松岡委員に会長を、田辺委員に副会長をお願いいたします。会長・副会長は席のご移動をお願いいたします。

それでは会長・副会長、挨拶をお願いいたします。

～会長・副会長挨拶～

(司 会)

ありがとうございました。それでは議事に入る前に何点かご連絡をさせていただきます。

本日の審査会は一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書の 1 回目の審査会

ということで、方法書について事業者からの説明を受けていただく会になります。

事業者からの説明のあとに質疑応答の時間も設けておりますが、時間も限られておりますので、後日メールでもご意見をお受けしたいと思います。

それでは本事業の方法書について、本市より当審査会へ諮問させていただきます。

(環境対策課長)

新潟市環境影響評価審査会・会長、松岡史郎様。新潟市環境影響評価条例に基づく環境影響評価方法書に対する意見について（諮問）。下記方法書について環境保全の見地から意見を求めます。方法書の名称「一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書」。新潟市長、中原八一。

(司 会)

それでは議事に入ります。以降の進行は松岡会長にお願いいたします。

(会 長)

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

まずは事務局より方法書手続きについての説明をお願いいたします。

(事務局)

事務局より方法書手続きについて説明させていただきます。

まず資料 1 をご覧ください。こちらは新潟市環境影響評価条例の手続きを記載したフローとなっております。赤い破線の部分に方法書手続きを書いております。この部分だけ取り上げたものを裏面に記載しておりますので、そちらをご覧ください。

このたびの方法書手続きで、事業者は 11 月 10 日から 1 か月間、縦覧を実施しております。また、11 月 10 日から 12 月 24 日の間に意見書の受付をしておりましたが、今回、意見書の提出はありませんでした。

本日の審査会は黄色が塗られた部分になります。方法書における審査会は 2 回開催予定です。本日の審査会では、事業者より方法書の内容についての説明を受け、委員の皆さまよりご意見をいただきたいと思っております。いただきましたご意見を基に事務局で答申書素案を作成し、2 回目の審査会でお示ししたいと考えております。その後、審査会よりいただきました答申を基に市長意見を形成し、3 月下旬に事業者へ通知したいと考えております。以上になります。

(会 長)

ありがとうございました。それでは次第に沿って進めてまいります。次第の 3、一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書について、事業者より説明をお願いいたしま

す。

(事業者)

新潟市土木部道路計画課の樋口と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

説明に入る前に、本日出席しております事業者側を紹介させていただきます。

～事業者の紹介～

(事業者)

また、本日は環境影響評価業務の受託者である一般財団法人新潟県環境衛生研究所先端技術センターからも出席いただいております。

～受託者の紹介～

(事業者)

このあと、必要に応じて質疑対応させていただきます。それでは一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書の概要について、お配りしました資料によりご説明させていただきます。説明は約 40 分を予定しております。

1 ページをご覧ください。本日の説明内容です。大きく 4 項目に分けてご説明いたします。

1 つ目として、環境影響評価の対象区間となる国道 403 号の道路拡幅整備の概要について、改めてご説明します。

次に 2 つ目として、環境影響評価方法書の概要として、ゼロ・オプションの検討や評価項目の選定、調査、予測の手法等についてご説明いたします。

3 つ目として、配慮書に対する意見について、事業者としての見解を説明いたします。

最後に、方法書の縦覧及び説明会の開催についてご説明します。

それでは国道 403 号道路拡幅整備の概要についてです。3 ページをご覧ください。本事業区間の位置付けについてです。本市では、目指す都市の姿として「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市」を挙げており、各地域の拠点間を道路や公共交通でつなぎ、都心を中心とした放射・環状型の道路連携軸を強化することで市内 8 区の連携や交流を図ることとしております。

図は都心部を中心とし、国道 403 号をはじめとする 5 本の黄色い矢印でお示した放射状に広がる軸と、これらの軸を環状でつなぐ 3 本の連携軸を示したものです。

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

4 ページをご覧ください。放射・環状型ネットワークの現状についてです。図の青色二重

線は、現状が4車線以上で整備されている道路、一本線は暫定2車線を含む4車線未満で整備されている道路となります。図の点線は事業中区間、破線は計画を予定している区間となります。

5本の放射状の道路は、国道となることから、都心部と各区を結ぶ国道として、必然的に交通が集中することからも、都心部付近から4車線以上が確保されています。

一方で、本事業区間を含む郊外部においては、2車線での整備区間が多く、都心部と郊外部の車線数が切り替わる区間は、交通渋滞や、これに伴う事故などが発生しており、道路拡幅や交差点改良など、順次整備が進められています。

また、地域連携軸としての役割を担う、新潟中央環状道路は、北区の新潟東港を起点とし、西蒲区の角田浜までを結ぶ約45kmを計画しており、このうち、図の青色実線で示した6割にあたる約27kmがすでに開通し、道路ネットワークとしての役割を担っております。

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

本事業区間は、都市計画決定以降の沿線市街地の著しい発展や、小須戸田上バイパスの全線開通などにより、多くの交通が集中し、特に朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生しているとともに、今後、新潟中央環状道路が接続することで、交通量の増加が見込まれ、更なる渋滞の悪化が懸念されております。

このことから、本事業区間を4車線に拡幅整備することで交通渋滞の緩和を図り、都心アクセス軸として、市民生活の向上はもとより、物流・交流・連携の強化や災害に強い道路ネットワークを構築する必要があると考えております。

5ページをご覧ください。本事業区間の現状についてです。本事業区間は暫定2車線又は3車線で供用されており、左の図に示すとおり、阿賀野川と信濃川を結ぶ小阿賀野川に架かる小阿賀野橋から、国道460号と接続される大鹿交差点までの区間は暫定2車線で供用されております。その前後の区間は暫定3車線で供用されています。また、本事業区間の交通量は、区間全体で1日約20,000台から26,000台と、多くの車両が通行しています。

この交通量は新潟バイパスの桜木インターから昭和大橋までの4車線の道路である和合線の交通量と同程度となりますので、右上の写真のとおり、国道403号には多くの交通が集中していることが分かります。

右下の表をご覧ください。道路の技術的基準を定めた道路構造令において、本事業区間は地方部の一般国道であることから第3種に区分され、地形は平地部、交通量は20,000台以上となり第1級に区分されますので、第3種第1級となり、必要な車線数は4車線以上と規定されております。道路構造令においても4車線としての運用は必要であることが分かりま

す。

6 ページをご覧ください。国道 403 号道路拡幅整備の概要についてです。本事業は「道路の新設又は改築の事業」として、新潟市江南区茅野山から秋葉区古田 1 丁目までの約 7.4km を 4 車線に拡幅するものです。本事業区間は、既に都市計画決定されており、都市計画決定幅 24m で用地取得済みとなっています。このことから取得済みの道路用地において、4 車線に拡幅するものです。

7 ページをご覧ください。本事業の進め方についてご説明いたします。環境影響評価として、現地調査や準備書、評価書の作成などの手続きを令和 9 年度まで実施する予定です。

令和 8 年度より、地質調査や軟弱地盤解析などの各種検討を進め、その後に道路詳細設計や橋梁設計を行う予定としています。また、本事業区間の周辺に埋蔵文化財があるため、文化財保護法に基づく遺跡調査も実施する予定としております。

次に、環境影響評価の概要についてです。

9 ページをご覧ください。ゼロ・オプションの検討についてです。事業概要でもご説明させていただきましたが、本事業区間である国道 403 号は都市計画道路の一部区間であり、都心部と江南区・秋葉区を結ぶ都心アクセス軸として、市民の日常的な移動を支えています。

また、沿線の新津工業団地や両川工業団地などの工業団地と新潟東港などの物流軸を接続し、円滑な物流・企業活動を支えているほか、緊急輸送道路として防災拠点を相互に接続し、災害時における重要な道路ネットワークの一部としても位置付けられております。

このように、本市の重要な道路ネットワークとして多くの交通が集中していますが、一方で、本事業区間は暫定 2 車線又は暫定 3 車線であることから、小阿賀野橋周辺や古田交差点などで主に朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生しています。また、現在、事業中の新潟中央環状道路との接続による交通量の増加に伴って、さらなる渋滞の悪化が懸念されております。このことから暫定車線により車線数が減少する区間では、規制始端部や車線規制区間内の単路部がボトルネックとなっております。

10 ページをご覧ください。国道 403 号の位置付けや課題を踏まえ、事業化の必要性を示しております。交通量推計による計画交通量は、1 日あたり 17,600 台から 29,700 台であり、現況交通量に対する道路の交通容量を確保します。

さらに、渋滞緩和やアクセス性向上により、市民生活の利便性の向上や、物流機能の強化を図るとともに、災害に強い道路ネットワークを構築します。

また、本事業区間は、都市計画道路として、本市のまちづくりにとって重要な路線であることに加え、地元コミュニティ協議会や商工会議所などから地域の発展のため、4 車線化に向けた整備要望を受けております。

11 ページをご覧ください。続いて費用便益分析の結果です。本事業の実施にあたり令和7年8月国土交通省作成の「費用便益分析マニュアル」に基づき費用便益分析を実施しています。

現在価値換算した本事業の実施に係る総費用は160億円、走行時間短縮便益などの総便益は186億円であり、費用便益(B/C)は1.2となることから、便益は費用を上回っています。

以上より、一般国道403号の4車線化は、本市のまちづくりに重要な事業であり、実施は必要であると判断します。

12 ページをご覧ください。位置等に関する複数案の設定についてです。本事業は施設の配置や規模等の検討を行い、地域等の合意形成が図られたうえで都市計画決定された道路法線及び計画となっております。

また、必要な道路用地は取得済みであり、基本的には新たな道路用地の取得が不要であるとともに、既存の土地利用に対する改変面積が小さく、経済性・環境負荷の観点から複数案の設定は合理的ではないことから、単一案とします。

13 ページをご覧ください。小阿賀野橋に関する検討状況についてです。江南区と秋葉区の区界に位置する小阿賀野橋は、完成4車線としての橋台がすでに整備済みとなっておりますが、現在は暫定2車線で供用しています。

現在は4車線化に向けた既設橋台と現橋の健全度調査を行っており、この結果を踏まえ、詳細なルートや工法の検討を進めていきますが、現時点においては4案を想定しています。

1案目は、既設橋台と現橋を修繕しないで活用し、新たに拡幅部分の橋を架ける案です。

2案目は、仮設の迂回路を整備し、既設橋台のみ修繕したうえで、現ルート上に、新たに拡幅分の橋を架ける案です。

3案目は、仮設迂回路を整備し、既設橋台を撤去し、現在のルート上に新たに4車線分の橋台と、4車線分の新橋を架ける案です。

最後に4案目は、新たなルート上に橋台を設置し、4車線分の橋を架け、その後、既設の橋台と橋を撤去する案です。

詳細なルート及び施工範囲については、今後検討を進めますので、この後の準備書の段階で検討の経緯・結果を提示する予定です。

現時点では4案目の、最大となりうる施行範囲を想定し、環境影響評価項目の選定・評価を行います。

14 ページをご覧ください。対象事業実施区域及びその周辺の「自然的状況の概況」についてです。

地域には、一般環境大気測定局として、亀田測定局と新津測定局があります。スライドに

は令和5年度の結果を示しています。二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び微小粒子状物質は、環境基準に適合しておりますが、光化学オキシダントは両局で基準不適合の状況となっております。なお、光化学オキシダントは、県内又は国内でも基準適合割合が低い項目となっております。

続きまして騒音については、一般地域で江南区3か所、秋葉区2か所の計5か所の測定事例があり、いずれの地点も環境基準に適合しています。

次に、自動車交通騒音については、沿道住宅における環境基準適合状況を評価する、いわゆる面的評価が広く行われており、基準達成率は57%から100%となっております。北陸自動車道の江南区鐘木から西区山田の区間や、磐越自動車道の江南区酒屋から俵柳の区間で達成率が低い状況となっておりますが、一般国道や県道では概ね達成率は90%以上となっております。

なお、高速道路騒音は、磐越自動車道で1か所測定されており、環境基準に適合する状況となっております。

振動については、一般環境での測定事例はなく、自動車交通振動として1か所測定されておりますが、要請限度を大きく下回る値となっております。

水質につきましては、小阿賀野川の測定結果をスライドでは引用しておりますが、このほかの有害項目や水生生物保全項目は、すべて基準に適合している状況です。生活環境項目では、溶存酸素(DO)が基準値の7.5 mg/Lに満たない場合が認められていますが、その他、pH、生物化学的酸素要求量(BOD)や浮遊物質(SS)等は基準に適合しております。

15 ページをご覧ください。河川の底質の状況につきましては、小阿賀野川でダイオキシン類の測定が行われており、基準適合が確認されております。

地域の地形・地質では、新潟の優れた自然や日本の地形レッドデータブックに阿賀野川右岸の沖積面に残る旧流路が挙げられます。

動植物については、ここに示すように重要な種が数多く挙げられますが、動物では特に鳥類や陸・淡水産貝類の種が多く、また植物も69種挙げられています。また、動物の重要な生息地として、コハクチョウやオオハクチョウなどの渡り鳥の越冬地として鳥屋野潟鳥獣保護区が挙げられます。

16 ページをご覧ください。景観及び人と自然との触れ合いの活動の場については、主要な眺望点として亀田農村公園をはじめとした公園や神社などが数多く存在します。

景観資源としましては、本事業区間内で地域の皆さまが活動しているフラワーロードや、手つかずの自然が数多く残る小阿賀野橋などが挙げられます。これらは自然との触れ合い活動の場としても重要となっております。

文化財の状況としては、県指定文化財が2件。新潟市指定文化財が19件登録されているほか、地域には多数の埋蔵文化財も確認されています。

一般環境中の放射性物質の状況としては、空間線量が2か所で測定されており、通常の測定範囲内に収まる測定結果となっています。また、土壌中の放射性物質は4か所で測定され、セシウム、ヨウ素ともに検出されておりません。

17 ページをご覧ください。ここからは社会的状況の概況について説明いたします。まず、人口に関する状況についてです。集落や人口集中地区の分布から、対象道路は江南区茅野山、割野、秋葉区古田集落等を通り、道路の終点付近、古田地域ですが、ここは人口集中地区となっています。

土地利用の状況としては、市街化区域又は市街化調整区域に指定され、概ね農業地域、農用地区域となっています。

また、都市計画区域の指定状況としては、第一種住居地域、第一種中高層住居専用地域、準工業地域に指定されています。河川利用につきましては、小阿賀野川から農業用に利水されています。

交通に関しては、主な交差道路として県道沢海酒屋線や、現在事業中の新潟中央環状道路が挙げられます。

公共施設の状況としては、教育施設が39施設、福祉施設が134施設、医療施設が6施設、文化施設が27施設となっています。

法令等による指定状況としましては、鳥屋野潟鳥獣保護区、秋葉鳥獣保護区があります。

また、土地利用・計画等の状況に応じ、環境基本法に基づく騒音、水質の類型指定、ならびに騒音規制法、振動規制法、悪臭防止法に基づく規制区域が指定されています。地域の自然的・社会的状況の概況については以上となります。

18 ページをご覧ください。環境影響評価項目の選定結果について説明いたします。評価項目の選定にあたっては、新潟市環境影響評価技術指針、道路の環境影響評価の技術手法を参考としています。

なお、工事の実施により影響が及ぶと考えられる環境要素を評価項目として示しております。工事を行う建設機械の稼働、資材等の運搬車両の通行では、排出ガス、粉じん、温室効果ガス、騒音・振動の発生、これらによる動物への影響が想定されます。

また、切土や既存工作物の撤去、施工ヤード、仮設道路の設置では、水質、動植物の生息地、生態系の改変、埋蔵文化財への影響、廃棄物の発生が想定されます。

19 ページをご覧ください。続いて道路の存在及び供用に伴う環境要素の選定結果についてです。道路を供用することにより、動植物・生態系や、景観・自然との触れ合いの場、埋

蔵文化財について改変を受ける可能性があります。なお、改変が想定される範囲に重要な地形・地質の存在は認められないことから、地形及び地質は評価項目に選定していません。

また、嵩上式となる部分は計画されていないため、これに伴う地盤沈下や日照障害は想定しておりません。

20 ページをご覧ください。ここからは「調査、予測及び評価の手法」について説明いたします。まず、先にお示しした選定項目ごとに、その特性と事業による影響の重大性を検討した上で、調査、予測、評価の手法を選定します。この時、項目設定でも示した本市の技術指針と国の技術手法に記述されている手法を基本方針として適用します。

次に、調査手法について、既往資料の収集整理、現地踏査による環境の現況を把握します。ついで、必要に応じて大気質、騒音、振動、水質、動植物などの現地調査を行います。

この時、事業の工事施工範囲に基づき調査対象範囲を選定項目別に設定いたします。小阿賀野橋については、複数の工事計画案が想定されますので、その最大となる施工範囲を対象として調査します。

予測については、交通量の変化量により将来影響を推計するとともに、類似事例も活用する方針といたします。

最後に、評価については、環境基準や規制基準などの目標値と予測結果を比較し、重大な影響の有無を判断するとともに、必要に応じ環境の低減策を検討します。

なお、次ページ以降で、個別項目の調査・予測の手法等について説明いたしますが、評価手法につきましては共通のため、説明を割愛させていただきます。

21 ページをご覧ください。大気質、騒音、振動の調査、予測の手法について説明いたします。調査、予測地点の選定方針は、沿道の生活環境を代表する地点として、文化施設や福祉施設、集落等が分布する箇所や交通量の影響を受けやすい地点としました。具体的には江南区茅野山、秋葉区車場、秋葉区北上、秋葉区古田の4地点を選定しました。

22 ページをご覧ください。大気質、騒音、振動の調査、予測手法の概要を示しております。大気質は二酸化窒素、浮遊粒子状物質を環境基準に規定される測定方法により調査します。調査頻度は、四季ごとに連続1週間を基本とします。予測は、拡散式を用いて定量的に行い、粉じん等は、事例の引用又は経験式により、季節別降下ばいじん量を予測します。

騒音は、環境基準に規定される方法により調査し、調査頻度は平日の1日間を基本とします。予測は音の伝搬理論に基づく予測式により行います。工事騒音は、現況の騒音に工事影響を加味して予測します。

振動は、規制法施行規則に定められた測定方法により調査し、調査頻度は騒音同様、平日の1日間を基本とします。予測は事例の引用又は予測式を用いて行います。工事振動は、現

況の振動レベルに工事影響を加味して予測します。

23 ページをご覧ください。水質の調査、予測手法についてです。地点選定は、工事排水の放流先と想定される東割野排水路、荻川排水路、また、工事排水によって水質が変化する恐れがある小阿賀野川の新瀬橋、覚路津大通川の計4地点を選定しました。

24 ページをご覧ください。水質の調査、予測は、水の濁りと溶存酸素量を対象として行います。調査項目は流量、浮遊物質量（SS）、溶存酸素量（DO）とし、環境省の水質調査方法、環境基準に規定する測定方法により調査します。調査頻度は毎月1回とし、1年以上継続することを基本とします。また、浮遊物質量（SS）に係る情報として、流域の代表的な土質の状況、ここでは粒度組成及び沈降特性を把握します。こちらは代表1か所について1回の調査とします。予測の手法では単純混合式により、排水合流後の河川のSS、DOを予測します。

25 ページをご覧ください。動植物、生態系の調査、予測手法について説明します。地点選定は、重要な種や群集の生態などを踏まえ、調査地域のうち、それらが生息、生育する可能性の高い地点や経路を選定します。

26 ページをご覧ください。動物は重要な種、個体群及び注目すべき生息地の分布について、資料調査、現地における目視や聞き取り、個体の採取などにより調査します。調査頻度は四季ごとに1回とします。また、植物も資料調査、現地における目視や個体採取などにより調査します。調査頻度は春夏秋の3季に各1回とします。

このほか、重要な種などの生息地、生育地の消失・縮小する区間及びその程度を把握し、重要な種の生育・生息に及ぼす影響を科学的知見や類似事例を参考に予測します。

生態系では、動植物の調査結果及び予測結果を踏まえ、注目種、群集の生息・生育基盤の消失・縮小する区間等及びその程度を把握し、生態系に及ぼす影響を科学的知見や類似事例を参考に予測します。

27 ページをご覧ください。景観、人と自然との触れ合いの活動の場の調査、予測手法について説明します。調査地域及び地点の選定方針は、事業の視認性が高い地点として、見晴らしの丘、地域の代表的な眺望点を反映している地点、自然と触れ合う空間を考慮する地点として亀田総合体育館、小阿賀野川河川敷、北上西第2公園を選定しました。

28 ページをご覧ください。景観の調査では、主要な眺望点・景観資源の状況を資料調査等により把握し、主要な眺望景観について、写真撮影により視覚的に把握します。調査頻度は、見どころとなる時期などを考慮し、代表的な時期として基本的には四季ごとに1回とします。

また、予測では、主要な眺望点、景観資源ならびに眺望計画と事業実施区域の重ね合わせ

により、改変の位置及びその程度について、フォトモンタージュ法などの視覚的な表現方法により予測します。

人と自然との触れ合い活動の場の調査では、その分布と利用の状況、利用環境の状況について、資料調査や、必要に応じて写真撮影により視覚的に把握します。調査頻度は景観に準じます。予測では、主要な自然との触れ合い活動の場や自然資源と事業実施区域との重ね合わせにより、改変の位置とその程度、利用性の変化や快適性の変化などを予測します。

29 ページをご覧ください。廃棄物、温室効果ガス等、文化財についての調査、予測手法の概要を示します。

廃棄物に係る調査は、建設工事に伴う副産物を調査対象とし、既存資料調査を基本とします。予測では事業特性及び地域特性の情報に基づき、廃棄物等の種類ごとの概略の発生量、処分の状況を予測します。

温室効果ガスの調査は、既存資料調査を基本とします。予測は、建設機械の稼働、工事用車両の運行、自動車の走行に伴う温室効果ガスの発生量について、環境省のガイドライン、マニュアルに基づき予測します。

文化財の調査は、既存資料調査及び現地調査、これは試掘調査になりますが、それを基本とします。なお、試掘調査は、歴史文化課が主導で行いますので、調査頻度は協議のうえ実施いたします。試掘調査で埋蔵文化財の存在が示唆された場合は、記録保存を目的とした発掘調査を行います。予測では、事業の計画を基に、文化財及び埋蔵文化財包蔵地の消滅の有無及び改変の程度を予測します。

次に配慮書に対する意見及び事業者の見解についてです。31 ページをご覧ください。昨年度の配慮書に対する新潟市長の意見及び意見に対する事業者の見解を示しています。なお、スライドに示している意見及び見解は、内容を抜粋したものになりますので、全文については方法書をご覧ください。

意見及び見解のうち、主なものを抜粋してご説明いたします。総括的事項のうち、交通量に係る事項については、現況交通量の調査や将来交通量推計を実施し、方法書に反映しました。

橋梁工事について、現在、詳細な施工方法を調査・検討中であることから、想定される工法のうち、最大となる範囲を想定し、環境影響評価項目を選定しました。

32 ページをご覧ください。個別事項のうち、ゼロ・オプションについてです。本日、資料9ページから11ページで説明したとおり、令和5年度に調査した現況交通量や、今年度実施した交通量推計結果などによる必要性の整理、費用便益分析による妥当性の評価などを実施しました。定量的な評価のほか、地元コミュニティ協議会などからの要望なども踏まえ、事業の実施環境が整っていることから本事業の実施は必要であると判断しました。

33 ページをご覧ください。景観に関する項目についてです。本事業区間内に位置するフラワーロードは、地域住民に親しまれた景観資源であることから、今後の在り方について地域住民及び関係機関と十分な協議を行い、適切な環境保全措置を検討するよう意見がありました。

フラワーロードの景観活動については、地元有志の方々がフラワーロード実行委員会を立ち上げ、国道 403 号の 4 車線化事業が着手するまでの間、取得済み用地の利活用や維持管理を目的として、季節の花々を植える緑化活動として始められました。

先回の審査会后、フラワーロード実行委員会と今後の緑化活動について意見交換を行いました。実行委員からは、植栽面積が減少することによる作業効率や、活動組織の高齢化等による緑化活動の継続に対して様々な意見が上がりました。

今後の緑化活動の在り方については、フラワーロード実行委員会の中で現在も検討していただいております。本市としましては、実行委員会の意見を尊重したうえで、必要に応じて代替案を検討しながら事業を進めていきます。

最後に、意見書の提出状況等について説明いたします。35 ページをご覧ください。方法書は、条例に基づき令和 7 年 11 月 10 日から 12 月 10 日までの 1 か月間、記載の場所・時間で縦覧しました。また、土曜、日曜、祝日も縦覧いただけるよう、中央図書館（ほんぼーと）にも縦覧図書を設置し、併せて市ホームページでも公開しました。なお、図書については現在もホームページ上で閲覧可能となっております。

36 ページをご覧ください。方法書の縦覧期間において、令和 7 年 12 月 3 日に江南区役所、12 月 4 日に秋葉区役所で条例に基づき方法書の内容周知のための説明会を開催いたしました。開催状況については記載のとおりです。方法書説明会において、環境保全の見地からの意見は参加者からなかったものの、拡幅工事の着工時期や完了時期、整備計画など事業の内容について、多くの質問がありました。

意見書については、縦覧期間及び縦覧終了後 12 月 24 日まで提出できましたが、この期間で意見書の提出はありませんでした。

以上で一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書の概要について説明を終わります。

(会 長)

ありがとうございました。ただ今のご説明について、ご質問・ご意見等ございませんか。

(A 委員)

事業化に関する経費の費用便益計算及びゼロ・オプションの検討に関する質問です。国土交通省のマニュアルに基づいて計算した結果、費用便益比 1.2 になっております。数値とし

て低めであり、1を割ると、一概には言えないですが、この事業の実施自体危なくなるかと思えます。

事業費は、建設コストが昨年くらいからインフレのため2、3割上昇しているとも言われております。一方、総便益も、走行時間短縮便益は時間あたりの賃金等の単価が上がってくれば評価額は逆に増えることになります。

円安やインフレの継続が今後起こった場合に、費用便益分析の結果が大きく変わってくることは分析されているのでしょうか。

(事業者)

ありがとうございます。費用便益分析について、まず総費用についてですが、近年建設コストの上昇により事業費が増加する傾向にあります。今回費用便益分析を実施するにあたり、直近の他工事の状況も踏まえて、現時点で想定される総費用を算出しております。

また、総便益について、走行時間短縮便益等についてですが、こちらも令和7年度を基準として合計186億円と算出しています。

また、詳細な分析については、現時点では検討できているところとできていない範囲がございます。いただいた意見についてまた再度検討したいと思っております。以上です。

(A委員)

ありがとうございます。特に建設費用の高騰が今後続いた場合、総費用が大きく膨らむことがあり得るため、その関係が気になりました。

関連して、総便益の走行時間短縮便益について、計画路線に中央環状道路の供用によって流入する交通量の増大は、すでに算定されているのでしょうか。

(事業者)

ありがとうございます。費用便益分析するにあたり、交通量推計等を実施していますが、今回整備する国道403号とあわせて新潟中央環状道路も整備された状態で交通量の推計を行いました。その推計結果を基に各種便益等を算出しておりますので、新潟中央環状道路から流入する分も含まれている状況です。

(A委員)

ありがとうございました。どちらの項目も本年度の現況を踏まえた試算をすでにされていること、了解しました。今後インフレ等が続いた場合はその影響もあるかもしれないことも理解いたしました。

(会長)

ほか、ございませんか。

(B委員)

小阿賀野橋に関して4つの工法が考えられていますが、総費用はどれを想定して行われたのか教えていただければと思います。

(事業者)

総費用については、新しいルートに新橋を架橋する4番の案、一番事業費がかかる案で算出しております。

(B委員)

4番が範囲として一番負荷がかかるということですが、工事によって影響の種類や大きさが異なってくると思います。範囲だけではなく、影響の種類や大きさなども加味してご検討いただければと思います。

(事業者)

ありがとうございます。現時点ではまだ確定していないため、今回の検討案を踏まえてどのような方法、範囲だったかというところも踏まえて準備書に反映したいと思います。

(会長)

いかがでしょうか。

(C委員)

資料13ページの件についてです。4つ案があり、現在調査中ということですが、どういう基準で修繕する、新しい橋に替える、位置を変えるということは決まっていますか。

(事業者)

ご質問ありがとうございます。基準についてはまだ整理しきれていない状況です。

まず既存の橋台については、4車線分の橋台が現在設置されております。現在進めているのは、この橋台がそのまま拡幅2車線分を載せることができるか、それに耐えるかという調査している段階です。現状は鉄筋がむき出しになっていまして、見た目では非常に破損していますので、このまま使うことは厳しいのではないかと考えておりますが、その部分を詳細に検討している状況です。

今後その状況も踏まえて、基準を整理したうえでどの整備方針でいくかを決定していきたいと思っています。従いまして、基準は確定しておりません。

(C委員)

新たに建築家のような専門家が入るのでしょうか。調査結果をどなたが判断されるのでしょうか。

(事業者)

調査結果については、現在、コンサルに委託をしております。どのような専門の部署に依頼するかは、これからコンサルも交えて検討していきますが、基本的には国の技術指針等に

準じて、これからかかる維持のコスト、対して新設する建設費用を比較したうえで検討し、総合的に判断していきたいと思っています。

(C委員)

ありがとうございました。

(D委員)

前提になっている、新潟県、新潟市の人口動態は何年くらい先を想定しているのか。今かなりの勢いで下がりつつあるので、その基になる部分を何年後のスパンで計上されているのか。A委員がおっしゃられたことも非常に重要で、B/Cが1.2は微妙と思ったので、それにも人口動態は反映されているのかどうか。いかがでしょうか。

(事業者)

ありがとうございます。費用便益分析を実施する際に将来の交通量推計を行っています。交通量推計は令和22年度の交通量を想定して算出し、それに基づき、各種便益等の算出を行っています。

(D委員)

将来的に人口が減っていくことは想定に入っていないという理解でよろしいでしょうか。

(事業者)

交通量推計を行う中で、将来的に人口及び交通量自体も減少することも踏まえて、令和22年度の見込みで算出しています。具体的に何人減るかということは、今数値を持ちわせていないのですが、将来の減少についても踏まえて算出しております。

(D委員)

あともう1点、我々で色々な意見の提案をしたものは市長意見として反映されているという理解でよろしいのでしょうか。例えば、私はアンダーパスをたくさん入れたほうがいいのではないかという話をしました。より生態系にとってプラスになるようなものも付加ができるものかどうかということに関して、結局それがどのように反映されているのか。分からないので教えていただければと思います。

(E委員)

関連して、意見と質問がございます。

今日の現地調査ありがとうございます。案内していただくことによって、よく分かりました。田んぼでのハクチョウの採餌行動なども見られました。すでに拡幅用地を取得されているということですので、ハクチョウの採餌環境には大きな影響はないものと思われれます。

一方、小阿賀野川について、河川の両側にコガモというカモが1,000羽から2,000羽単位で確認されました。近隣の鳥屋野潟では非常に減少しておりますので、希少種・保護鳥では

ありませんが、そこから類推しても、小阿賀野川の自然度が高いことが非常によく分かりました。また、植生環境等を見ても同様に感じまして、蛇行している部分が非常に大事なところなのだろうと感じました。

それに関連しまして、前回も申し上げましたが、小阿賀野川の魚類調査等について、小阿賀野川は阿賀野川と信濃川を結ぶ魚類の回廊になっていますので、生物多様性の観点で大事な環境だと思われれます。

4つの工法が予定されていますが、最大の場合、橋台部分の周辺環境の改変によって環境が変わる可能性がありますので、事前調査が大事だと思います。

今ほどご説明いただきました 26 ページで、動植物の調査・予測の手法がありました。魚類調査は、どれぐらい予定されているのでしょうか。

また、環境影響評価方法書 p. 3-49 の淡水魚類の中に 66 番「イトヨ日本海型」とあります。絶滅が心配されていますが、文献・知見によりますと、もし生息・繁殖しているとすればこの小阿賀野川の自然度が高いところだけだろうと言われていますので、調査の時にはこの観点も踏まえて、精細な調査を行っていただければと思います。仮にこの魚がいてもいなくても、このエリアの自然環境が高いところをご配慮いただいて、工事の時に配慮していただければと思います。

予備調査について、もしお分かりになればお教えいただければと思います。

(事業者)

ご質問ありがとうございます。魚類調査について回答させていただきます。魚類調査は、ご指摘の小阿賀野川ももちろん対象にし、動物の類いは基本的に四季に各 1 回は採捕するなどして調査していきたいと考えております。

調査範囲は、方法書では具体的な個別の箇所を示す段階ではないのですが、当然、小阿賀野川の河川河道区域も含めます。あとはそこに接続する水路があれば、事業の影響範囲の中で、そのようなエリアも含めて確実に踏査して、調査対象として漏れのないように進めていきたいと考えております。

(E 委員)

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

(F 委員)

方法書の内容について質問してよろしいでしょうか。

やはり道路事業計画になりますと、騒音の問題は避けて通れないと思います。事業計画によって、現況から将来どうなるのか。現況は調べていただければ分かることです。大事なことは、正しい方法論によって予測をしっかりとやっていただいて、どういう数値が出て、どう

評価されるかということが問題かと思えます。

方法書 p. 4-13 の表 4. 4. 2 に将来の予測結果があります。等価騒音レベルの欄があり、予測地点(1)から(4)まであります。道路の断面構造があまり変わらず、交通量もそれほど変わらなければ、予測結果もそれほど変化がないようですので、(1)(2)(3)は夜間の数値が 57～58 dBと出ています。

対して、(4)秋葉区古田では夜間 55 dBです。これは交通量に換算すると半分以下に減少したことに相当すると思えます。どうしてこのような結果になってしまうのか。交通量の差は起点から古田地区まで差がないということですので、不思議に思った次第です。

例えば、(4)の地点には何らかの騒音対策が行われているということであれば、そのことをきちんと予測結果あるいは評価のところで述べなければいけないと思えます。

断面構造、交通量がさほど変わらないにも関わらず、2～3 dBの差が出てくるのが不思議で、私が勘違いしているのであればこの場で教えていただければと思えます。

この予測結果によればすべて環境基準をクリアしていますが、こういうものは信頼性に関わる問題です。基準値より若干低めに予測されるケースがなきにしもあらずですから、あえて質問させていただきました。

(事業者)

質問ありがとうございます。おっしゃるとおり、交通量と断面が変わらなければ予測結果はそうそう変わるものではないと思えます。古田交差点付近もかなり交通量があります。夜間の数値が 3 dB違うことについて、交通量は等しいとなると、断面構造が違うことが考えられますが、断面構造や遮音の構造ついて今すぐには明確にお示しできません。予測箇所の断面や周辺の構造を今一度確認させていただいて、後ほど回答させていただければと思えます。

(F 委員)

騒音影響は基本的には現況と、事業の実施でどうなるかという差が問題になることが数値以上にあるかと思えます。市長意見では学校やその周辺の影響も含めて配慮してくださいと出ていますので、この4点に限らず集落あるいは民家があるところなど一般的な代表地点を選んで、現況をしっかりと測っていただき、環境基準に適合しているかどうかを評価してください。事業が行われることで環境にとって問題がない、あるいは大きな負荷がかかっていないということを前提にした事業計画が必要だと思えますので、準備書ではそこが分かるような予測計算をお願いします。

それから、現況と今とらえた交通量、断面構造が、お使いになる騒音の予測式にどれほど適合しているかを検証してください。そうすると、現況でも説明ができるということであれば、将来の騒音予測結果も妥当であるということが言えると思えます。それを準備書に出す

かどうかは別として、事業者側の基礎資料として、ぜひ把握しておいて欲しいと思います。

(事業者)

ご指摘いただきまして大変ありがとうございました。道路を作るうえで一番重要な部分になります。私どもで記載していながら、すぐ的確に答えることができなかったこと、大変申し訳ありません。

この部分については、事業者で1回持ち帰らせていただきまして、少し丁寧に補足も加えて後日回答させていただきたいと思います。また、不明な部分や違う部分ございましたら引き続きご指導いただきながらしっかり予測していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(F委員)

先ほど環状線の影響が交通量に与える影響について指摘があったようですが、実施区間で、代表的なところの交通量がどのように変わっていくのか。昼間、夜あるいは昼夜といった時間帯において、それぞれの沿道の代表的な地点あるいは周辺の交通量がどう変わるかを推定して下さい。この事業計画で非常に大事なことだと思います。それに基づいた計算はもちろん、それから断面交通量が一目瞭然に分かるような、分かりやすい図表等で整理していただくとよいと思いました。

(G委員)

小阿賀野橋のことです。2、3、4の方法であれば、一時的にしろ、恒久的にしろ、新しく河川での工事が必要になると思います。その際、河川への影響、特に水質や水生生物への影響をどのように評価するのかが書かれていません。そこはしっかりやって欲しいと思います。

例えば橋の足元の面積だけを見るのではなく、工事によって懸濁が起こる、地形が変わるなどによる影響で評価してもらいたいと思います。生物や水質を調査する場所は検討をお願いします。

(事業者)

ご意見ありがとうございます。小阿賀野川を対象とした調査に関しては、工事エリアの下流側で水質測定をやることははっきり書いてありますが、生物に関しては明確にどこでやる、どこまでやると書いている段階ではございません。工事の直接的・間接的な影響範囲を想定して、その影響範囲での現況把握をまず行ったうえで予測評価していくという手続きを踏みたいと思います。ご意見のとおり、濁りの発生もまた生物の忌避行動を引き起こすことがありますので、そのような影響範囲も想定して評価していきたいと考えております。

(G委員)

よろしく申し上げます。併せて、動物の場合、調査範囲は道路の両端から250メートルとされていますが、例えば河川に関しては上流域・下流域をもう少し広く見るなどして、小阿賀野川としての生物相を把握しておく必要があるのではないかと思います。影響を評価するうえでも必要なのではないかと思います。

(会長)

ありがとうございました。

D委員から先ほど質問がありました件について、明確なお答えが得られていないと思いますが、いかがでしょうか。どういうご質問だったかという、前回、D委員からアンダーパスのようなものを設けないと小動物の移動が阻害されるのではないかという意見があり、市長意見の「生態系について」としてまとめられています。事業者の回答も十分調査を行うという回答であり、あまりにも大きくりにまとめ過ぎていて、具体的にどのような保全対策を行うのが今回の方法書を見ても分からない、ということに対するご意見だったと思います。意見に対する明確な回答が事業者から得られてないと。そこについて何かコメント等ありますか。

(事業者)

ご質問ありがとうございます。今ほどのD委員からの質問については、今後、道路周辺の動植物の調査もしたうえで、それに応じて詳細設計の中で、D委員のおっしゃられたいろいろな対策について反映していきたいと思っています。

また、D委員が座長を務めていた「新潟市農村環境計画」にも対策の手法や例示が載っておりますので、それらも参考としながらしっかりと対応をさせていただきたいと思います。必要に応じて委員にご助言いただきながら、その手法が正しいかどうか踏まえて進めたいと思っています。

(D委員)

ありがとうございます。ぜひお願いします。私は調査の回数が絶対的に少ないと思います。4回、1年のうちの1パーセントも満たないような日を調査しても正確に現状を取り上げられるか分からないというところ、あとは特に小阿賀野川のところは影響を調査しつつ検査もしていかなければいけないというかたちになるので、そこはかなり頻度を上げていかないと適切な対応が取れないのではないかという懸念がありますので、よろしく願いいたします。

(会長)

ほかにご意見・ご質問等ございませんか。

どうもありがとうございました。また考えて色々なご意見出るかもしれません。後日改め

て方法書について事務局よりメールで意見の照会があると思いますので、またその時にご意見を寄せていただければと思います。ありがとうございました。

それでは次に移らせていただきます。次第の4、その他です。事務局から何かございますか。

(事務局)

事務局からは特にございません。

(会 長)

委員の皆さまからなにかございますか。よろしいでしょうか。

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

(司 会)

皆さま、大変ありがとうございました。多くのご意見を頂戴しましてありがとうございました。今ほど、会長からもお話をいただいたとおり、今回の方法書に関するご意見等について、改めてメールで皆さまに照会をさせていただきますので、何かございましたらその時に回答をいただきたいと思います。

今日いただきましたご意見、それからメールでいただきましたご意見等を踏まえまして、事務局で答申書の素案を作成いたします。そちらについては次回の審査会で皆さまにお示しをすることになります。

次回の審査会ですが、3月9日（月曜日）午後2時から予定しております。後日、正式な開催の案内をさせていただきます。

それでは以上をもちまして、令和7年度第1回新潟市環境影響評価審査会を閉会とさせていただきます。皆さま大変ありがとうございました。