

第 1 4 7 回

群馬県都市計画審議会

議 事 録

| | |
|------|--|
| 開催日時 | 平成 2 0 年 1 2 月 2 4 日 午後 1 時 3 0 分 ~ |
| 場 所 | 群馬県庁 7 階 審議会室 |

第147回群馬県都市計画審議会

- 1 開催日時 平成20年12月24日 午後1時30分～午後2時45分
- 2 場 所 群馬県庁7階審議会室
- 3 出席委員 高橋伸二 長谷川浩子 田口佐知雄 小山洋
菊川滋(代理 鹿野正人) 塚本修(代理 勝本光久)
福本修爾(代理 都丸典幸) 荒木喜一郎(代理 多田誠)
川上幸一(代理 浜修) 折田康徳(代理 鈴木知広)
松浦幸雄(代理 松本泰夫) 鈴木和雄(代理 真塩卓)
久保田順一郎 岩井均 狩野浩志 岩上憲司 後藤克己
金井康夫 高橋正
- 4 欠席委員 藤生洋子 原田寛明 田島雄一
- 5 事務局幹事出席者
(都市計画課) 桜井課長 高橋次長 高畑次長
(建築住宅課) 清水次長
- 6 補助説明者等
太田市建築指導課
- 7 議案
第1号議案 高崎都市計画道路(3・4・78号国道17号線)の変更について
第2号議案 一般国道17号本庄道路事業の環境影響評価書について
第3号議案 月夜野都市計画道路(3・4・5号悪戸矢瀬線ほか1路線)の変更について
第4号議案 富士見都市計画区域内の用途地域の指定のない区域における容積率の限度を定める数値の変更について
第5号議案 藪塚都市計画区域内産業廃棄物処理施設の敷地位置について
- 8 議事概要 別紙のとおり

第147回群馬県都市計画審議会 議事概要

(事務局)

大変お待たせを致しました。ただ今から、第147回群馬県都市計画審議会を開会致します。私、群馬県都市計画課長の桜井と申します。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、委員の皆様の出席状況についてご報告を致します。本日、ご出席をお願い致しました委員の皆様は22名でございますが、現在19名出席されております。従いまして、群馬県都市計画審議会条例第5条第1項の規定による定足数2分の1以上に達しておりますので、本会が成立していることをご報告申し上げます。

なお、前回の審議会以降、5名の委員に異動がございましたので、事務局から報告致します。

(事務局)

第146回審議会以降、本審議会委員に異動がありましたので、ご報告致します。

お手元に資料群審報第88号をお配りしていますが、それをご覧いただきたいと思っております。

群馬県都市計画審議会条例第2条第1項第2号に定める関係行政機関の委員に4名の異動がございました。北橋建治委員に代わりまして菊川滋委員が、藤田昌宏委員に代わりまして塚本修委員が、安原敬裕委員に代わりまして福本修爾委員が、木村毅委員に代わりまして川上幸一委員がそれぞれ就任いたしております。

また、条例第2条第1項第3号に定める市町村の長を代表する者といたしまして針ヶ谷照夫委員に代わりまして鈴木和雄委員が新たに就任致しております。以上です。

(事務局)

それでは、開会にあたりまして高橋会長からご挨拶をお願い致します。

(会長)

本日は、第147回群馬県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員の皆様方には、年末のお忙しい中をお集まり賜りまして、誠にありがとうございます。

本日の議案は、議案書記載のとおり、5件でございますが、よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

なお、議事録署名人2人につきましては、長谷川委員さんと田口委員さんをお願いしたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

以後は座らせていただいて議事を進めさせていただきます。

(議長)

これより議事に入らせていただきます。

議事の進め方でございますが、第1号議案及び第2号議案は、関連する議案でございますので「一括上程」、第3号議案から第5号議案は、それぞれ「単独上程」としたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

また、議案の説明は幹事から致しますが、必要に応じて関係市町村から補足説明をさせていただきますことがございますので、よろしくご了承願います。

次に、議案の審議に入ります前に、本日の議案審議の傍聴を認めるか否かについてのご検討をお願いしたいと思います。事務局から説明をしてください。

(事務局)

本日上程の議案につきましては、意見書も含めまして、群馬県情報公開条例の関係条文

に照らして非公開とするような情報は含まれていないものと判断致しました。

よって、群馬県都市計画審議会議事運営規則第12条に基づき、公開することを提案させていただきます。

(議長)

ただ今の説明のとおり、本日の議案につきましては、いずれも公開として傍聴を認めるということとして、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。それでは、本日のいずれの議案につきましても傍聴を認めることとして、傍聴者を入場させてください。

(「傍聴者入場」)

(議長)

それでは事務局から傍聴者についてご説明ください。

(事務局)

本日の傍聴者でございますが、一般の傍聴者が3名、報道関係者が2名でございます。

(議長)

それでは傍聴の皆様方には、先程事務局からお配りを致しました「傍聴要領」をよく読んで、遵守していただきたいと思っております。

なお、「傍聴要領」に反する行為をされた場合には、退場していただきます。

報道の方につきましては、ただ今より写真撮影などを許可いたしますので、どうぞお撮り下さい。

(議長)

それでは写真撮影終了させていただきます。

第1号議案「高崎都市計画道路(3・4・78号国道17号線)の変更について」

第2号議案「一般国道17号本庄道路事業の環境影響評価書について」

(議長)

ただ今から、議案の審議を行いたいと思っております。

第1号議案「高崎都市計画道路(3・4・78号国道17号線)の変更について」及び第2号議案「一般国道17号本庄道路事業の環境影響評価書について」を上程いたします。

事務局から、説明を求めます。

だいぶ資料も多くてですね、クリスマスだからというわけではないんですが、要領を得てよろしくお願い致します。

(事務局)

私、都市計画課次長高畑と申します。よろしくお願い致します。

第1号議案「高崎都市計画道路3・4・78号国道17号線の変更」と第2号議案「一般国道17号本庄道路事業の環境影響評価書」は関連いたしますので、併せてご説明をさせていただきます。

まず、第1号議案の高崎都市計画道路3・4・78号国道17号線の変更についてご説明いたします。議案書1ページでございます。

議案添付図面は図1より図9となりますが、同じものをスクリーンに映写いたします。

図面を見ながらご説明させていただきたいと思っております。

議案添付図面図1をご覧ください。

画面の右側が熊谷方面、左側が高崎方面となります。今回の都市計画道路の変更は、国土交通省が施行する一般国道17号本庄道路の事業計画に併せ、旧新町地内の市道と交差する自衛隊交差点から今回の事業で新たに架設する神流川橋梁上の埼玉県境までの区間を変更するものです。

まず、一般国道17号本庄道路の概要についてご説明致します。

本庄道路は、一般国道17号深谷バイパス終点付近である埼玉県深谷市岡を起点とし、群馬県高崎市新町に至る延長13.1キロメートルの道路で、埼玉県深谷市、本庄市、上里町、群馬県高崎市を通過いたします。

計画交通量は、1日あたり約2万9千台から4万4千台で、道路法による技術基準である道路構造令により、道路の区分は第3種第1級、設計速度は時速80キロメートル、車線数は4車線の道路計画となります。

高崎市内では現在の一般国道17号とほぼ同じルートを通り、自衛隊前交差点で国道17号新町バイパスと接続し、本庄道路の終点となります。

次の図2をご覧ください。

この画面は、本庄道路の高崎市内の事業概要を示したものです。平面図の中で赤線で囲ってある部分、下側の断面図に赤色で示している範囲が今回都市計画変更をする部分です。

本庄道路の本区間では、主に現道拡幅となります。本庄道路により所有する土地に出入りできなくなる箇所については、別途、機能補償道路を設けることにより出入りを確保する計画としております。

神流川の左岸堤防上のサイクリングロードは、本庄道路とは横断ボックスカルバートで立体交差する計画としております。

また、現在の神流川橋は、本庄道路の整備後に撤去する計画としております。

次に図3をご覧ください。

都市計画の変更の内容についてご説明致します。図3は総括図です。表示している範囲は、旧新町区域です。

今回の都市計画の変更は、変更前の起点が図右側の市街化区域界でしたが、本庄道路計画に併せ埼玉県側と連続させるため埼玉県境部と致しました。そのため、延長が2,076mから2,210mに変更しております。また、今回変更にあたって車線数を4車線に定めております。

なお、幅員につきまして、後ほどご説明いたします。

次に図4をご覧ください。

今回変更する部分を赤線で示しています。変更前は黄色で示しています。先ほど、ご説明いたしました本庄道路の事業計画に合わせ変更するのが今回の赤線で示しているところです。

今回の事業計画により、一般部の幅員は18mから25.25mに拡幅し、さらに、橋梁部については、24.25mとなります。道路の位置は、自衛隊前交差点から道路を両側に拡幅しながら、現在の神流川橋の下流に新たに架ける新神流川橋梁に接続します。

なお、都市計画の変更にあたっては、計画決定延長のうち過半の幅員を示すことから、議案書の計画書には、幅員をW=18mと記載しております。

次に図5をご覧ください。

今回、変更する部分の横断面図を示しております。一般部分は、全幅25.25mで計画し、3.5mの車道を4車線、3.5mの自転車歩行者道を両側に配置します。橋梁部について

は、道路構造令の規定に従い長大橋梁部の路肩幅員を0.75mに縮小し、全幅24.25mに致します。

この都市計画案について、公聴会を平成19年4月31日に行いました。公述人は3名でございました。また縦覧を平成19年10月12日から11月12日まで1か月行いました。意見書の提出は1名でございました。これは別添資料1として添付してありますが、2号議案のなかで説明致します。

引き続き、第2号議案 一般国道17号本庄道路事業の環境影響評価書についてご説明致します。

図6をご覧ください。

皆様の前に評価書を概ね2人に1冊づつ、それからパンフレットをそれぞれ置いてございます。また、図9について一部欠落がありましたので、お手元のA3の用紙と差し替えをお願い致します。ここで不手際をお詫び申し上げます。

一般国道17号本庄道路事業は、国道で4車線、延長が10km以上でございますので、環境影響評価法に定める第1種事業に該当します。また都市計画に定める事業であることから、同法の規定により都市計画決定権者である群馬県が事業者である国土交通省関東地方整備局に代わって、環境影響評価書を都市計画審議会に諮るものでございます。

評価書の詳細等については、環境影響評価の方法書や準備書の作成段階において、環境の専門家からなる群馬県環境影響評価技術審査会等で審議されていることから、省略させていただき、手続きの課程や概要等のポイントについてご説明致します。

環境影響評価には、大きく分けて、方法書、準備書、評価書の3つの段階がございます。そして、それぞれの段階で住民の方々の意見やそれぞれの環境に関する専門家であります群馬県環境影響評価技術審査会の意見を環境部局の知事意見として反映させています。

また、環境影響評価書作成の実作業を行う事業者の国土交通省関東地方整備局においても、その作成段階で関東地方整備局の環境影響評価委員会や技術検討委員会に諮りながら作成したものでございます。

平成14年10月に事業者の国土交通省関東地方整備局長から群馬県知事に本庄道路の都市計画決定依頼があり、これを受けて県は、国土交通省関東地方整備局長あて環境影響評価の協力依頼を行いました。

第一段階の方法書は、環境影響評価を行う項目及び手法等についてまとめたものです。

平成15年11月から公告・縦覧が行われ、意見書1件が提出されました。群馬県環境影響評価技術審査会で検討され、知事意見として都市計画決定権者に送り、それを踏まえ、都市計画決定権者及び事業者は、調査項目や手法を選定し決定致しました。

第二段階の準備書は、方法書に基づいて行われた調査、予測及び評価の結果を記載したものです。

平成16年7月より環境影響評価の現地調査を行い、平成19年10月から公告・縦覧説明会が行われ、意見書1件が提出されました。なお、縦覧は第1号議案の都市計画案と一緒に行われましたので、都市計画の案に対する意見としても取り扱います。別添資料1として配布しておりますので、意見書の主旨につきましては、後ほどご説明致します。

準備書も群馬県環境影響技術審査会において審査を行い、環境部局の知事意見として意見書が都市計画決定権者に送付されました。

第三段階の評価書は、これらの住民意見や知事意見を勘案し、公告・縦覧した準備書について検討を行い作成したものです。その評価書を都市計画権者の環境影響評価書として、平成20年月6月に都市計画の同意権者である国土交通大臣へ送付しました。国土交通大臣から、環境大臣の意見を踏まえた上で、平成20年10月に群馬県知事あて回答がございました。この大臣意見についても後ほどご説明致します。

今回この2件により補正された評価書を本審議会に付議させていただくものでございます。

次に図7をご覧ください。

まず、環境影響評価の実施区域ですが、当該道路事業によって土地の形状の変更や工作物の新設及び増改築が想定される概ねの範囲です。この範囲には、工事の施工ヤードや工事用道路等の設置が想定される概ねの範囲を含んでおります。

今回の環境影響評価で予測・評価を行った項目は、図の下段に青い文字で記入してある項目でございます。

次に図8をご覧ください。

予測評価結果の一覧です。今回の環境影響評価の結果を図右下の青色囲みで表示しております。結論といたしまして、全ての評価項目において、環境に与える影響を回避又は低減していると評価しております。

なお、環境の影響を回避、低減するため、環境保全措置を講ずる必要がある騒音と水質についてご説明致します。

正面のスクリーンをご覧ください。添付図面にはございませんので、スクリーンでご説明致します。

騒音についての予測結果をご説明いたします。

図中の青い丸印は自動車の走行と建設機械の稼働に係る予測地点を、赤い四角印は工事用車両の運行を、緑の菱形印は既存道路の影響を考慮した自動車の走行に係る予測地点を示しております。

これら全18地点で騒音の予測を実施しました。県内では、新町区間での予測を実施しています。

ここでは、自動車の走行に係る騒音の予測結果をご説明致します。

ここで騒音の目安についてご説明致します。騒音レベル50デシベルは静かな事務所内、60デシベルは普通の会話に相当致します。

騒音の予測では、道路敷地境界から20メートルまでの近接空間とその背後地に区分し、昼間・夜間別に予測しております。なお、予測高さは1階及び2階の高さで実施しております。予測の結果、環境基準を上回る地域に環境保全措置として遮音壁を設置致します。

このグラフは、環境保全措置前後の新町地区における予測結果をお示したものです。環境保全措置を実施後で予測すると、近接空間、背後地いずれもオレンジ色の横線で示しています環境基準以下となります。そのため騒音については、遮音壁を設置し、この保全措置により周辺にあたる影響を回避又は低減できるものと考えております。

次に、水質の予測結果についてご説明致します。

水質については、工事の実施に係る水の濁りの予測を行いました。橋脚の工事に際して河床の掘削等に伴う水の濁りが発生すると考えられますが、環境保全措置として仮締切工法などの水の濁りに配慮した工法を実施致します。

次に図9、こちらは先程差し替えをお願いしたものでございますが、ご覧ください。左側に示していますが、国土交通大臣意見と都市計画決定権者の対応を整理したものです。

国土交通大臣意見の概要をご説明致します。

群馬県にかかる部分は、1、2、3それから5です。

1点目は事業実施にあたっては、設計の段階から評価書の趣旨を踏まえ、環境に対する負荷の低減に努めること。

2番目が、環境保全技術の開発の進展に鑑み、可能な範囲で新技術を取り入れるなどして、環境保全措置の実施に努めること。

3番目は、供用後においても環境影響把握のための調査を行い、適切な対応に努めること。

5番目は、建設機械の稼働による騒音については、工事実施時に低騒音工法の採用等さらなる環境保全措置について検討し適切な措置を講ずるということです。

これに対する都市計画決定権者の対応、事業者も同じでございますが、1点目、2点目

は、当然のことながら、事業実施にあたっては、設計の段階から環境に対する負荷の低減に努めるとともに、新技術を取り入れるなどして環境保全措置の実施に努めます。

3点目は、供用後において沿道環境把握のための調査を行い適切な対応に努めます。

5点目の建設機械の稼働による騒音は、工事実施時に低騒音工法の採用等さらなる環境保全措置について検討し、適切な措置を実施することを評価書に記載致しました。

続きまして、図5の右側は、準備書の縦覧において住民から提出のあった意見書です。

環境影響評価準備書は、都市計画の案と併せて縦覧していることから、本意見については、都市計画の案に対する意見書としても取り扱うこととしまして、別添資料1のとおり、本審議会に付議しているところです。

意見書の要旨といたしまして、直高H = 3.5 mの遮音壁を線的に設置することによる生活への支障を懸念する内容となっております。

都市計画決定権者、事業者とも同じでございますが、必要に応じて遮音壁の形状や騒音低減効果のある舗装の敷設等を検討し適切な措置を実施します。また事業実施段階において、交通状況、土地利用状況、住居等の立地状況を踏まえ、地元住民等の意見を聴きながら検討することにより、適切に対応して参ります。

以上簡単ではございますが、第1号議案及び第2号議案の説明とさせていただきます。

なお今後予定は、環境影響評価書を関係機関に送付し、本庄道路の都市計画決定告示とともに関係住民の方々に1か月間縦覧致します。以上でございます。

(議長)

はい、ありがとうございました。

それでは、本案にかかるご意見、ご質問を委員の皆様から頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

(議長)

特に他にはご意見ございませんでしょうか。それでは、ご異議ないものと認識させていただきまして、原案のとおり決定することとさせていただきます。ありがとうございました。

第3号議案「月夜野都市計画道路(3・4・5号悪戸矢瀬線ほか1路線)の変更について」

(議長)

それでは、第3号議案「月夜野都市計画道路(3・4・5号悪戸矢瀬線ほか1路線)の変更について」を上程致します。

事務局から説明をして下さい。

(事務局)

続きまして、第3号議案の月夜野都市計画道路(3・4・5号悪戸矢瀬線ほか1路線)の変更についてご説明いたします。

議案書は5ページから6ページになります。また、A3の議案添付図面は12枚目の図10総括図からでございます。図面を見ながらご説明致したいと思います。

前面に総括図を写しておりますので、ご覧下さい。

東に関越自動車道、西に上越新幹線、南に一般国道17号月夜野バイパスが走っております。そして図面のほぼ中心から東に、みなかみ町役場がございます。

今回ご審議をお願いする2路線ですが、まず悪戸矢瀬線は、月夜野中学校付近を起点とし県道月夜野下牧線に至る延長2,130mの都市計画道路で、昭和58年に都市計画決定しております。

もう1路線の真政悪戸線は、主要地方道沼田水上線を起点として、月夜野中学校までの延長3,020mの都市計画道路で、同じく昭和58年に都市計画決定しております。

次に図11をご覧ください。悪戸矢瀬線の計画図でございます。今回変更するのは、総延長2,130mについて、線形及び幅員を変更するものです。変更前が黄色の線、変更後が赤の線となっております。

変更の理由は、図面上の区画整理事業予定区域において、組合区画整理事業における工業団地の造成が確実となりました。この工業団地において、一定規模の工場の収容が可能となる区画割りを検討し、この区域の道路線形を東側へ移動させました。

また工業団地の境界から県道後閑羽場線の区間は、市街地形成に支障が無いように、道路線形を山側に移動させ、経費の縮減及び事業の進捗を図るものです。

また、標準部の幅員については、区画整理事業予定区域の用途地域を住居系用途地域から工業系用途地域へ変更するため、駐車帯を設けずに路肩を設置し、16mから15mに変更するものです。

次の図12をご覧ください。

終点部附近は、今回540mの区間の道路線形を変更します。本区間は平成4年度に土地改良事業及び道路整備事業を始める際に、試掘調査及び発掘調査を行ったところ、縄文時代後期から晩期の集落内祭祀を理解する上で重要な国史跡の矢瀬遺跡が発見されました。このため文化庁の指導により、国指定史跡公園として整備することになり、この史跡公園計画と調整し、道路線形を都市計画決定より約50m西側へ移動して道路整備を行った経緯がございます。このため、今回の変更に加え、整備済線形に併せる形で変更するものです。

なお、矢瀬親水公園は、平成10年度に完成しております。

起点部周辺の整備につきましては、平成12年度から19年度にかけて整備を行いました。

次に図13をご覧ください。

悪戸矢瀬線の変更前、変更後の標準横断図です。標準幅員の変更前は16m、変更後は15mとなっております。

次に図14をご覧ください。

変更理由説明資料でございます。工業団地の境界から県道後閑羽場線の間は、都市計画道路の線形を、山側に移動させ経費の縮減を図れるよう変更するものです。これは、移転対象となっていた物件のうち、図上の から の赤色に塗られている7物件について、移転対象外になることとなります。

この中の と の物件につきましては、参考に写真を図15に載せておりますので、ご覧ください。

以上、補償物件を減らすことによるコスト縮減となるものがございます。

続きまして、図16をご覧ください。真政悪戸線の計画図でございます。今回変更するのは、総延長3,020mのうち、図面右下の600mの区間について廃止致します。

本路線は当初、沼田市と旧月夜野町中心部を結ぶ主要な道路として計画されました。

今回廃止する区間は、平行する一般国道17号である都市計画道路月夜野バイパス線の整備によって、その役割が代替できているものと考えられます。また、一般国道17号月夜野バイパスの交通量にも余裕があるため、真政悪戸線の600mの区間について廃止しても影響がないと判断したものです。

自動車の流れは、沼田方面から水上方面へ向かう場合、主要地方道沼田水上線をそのまま直進していき、新潟方面へ向かう場合は、一般国道17号月夜野バイパスを通行するた

め、今回廃止区間の利用者は、周辺住民に限られ、代替する町道もあることから廃止による影響もないと考えられます。

真政悪戸線は、みなかみ町を縦貫する根幹的な道路として位置づけられており、早期の整備が望まれております。そのため終点部の月夜野中学校付近は、平成3年度から8年度に区画整理事業により月夜野中学校を含め道路も整備が完了しており、利根川付近では、平成20年度から24年度にかけ、まちづくり交付金事業の後閑駅周辺地区事業により整備が進められております。またその先の月夜野インターチェンジ周辺までは、道整備交付金事業等で施行を検討しており、一部区間は平成21年度新規事業化にむけて取り組んでいます。

将来的には今回廃止区間の600mと月夜野中学校周辺の施工済区間の約180mを除いた2,240mを整備する予定です。

したがって、今回の区間を廃止することにより、必要とする区間について効率的な事業投資ができると考えております。

次の図17をご覧ください。標準横断図と参考に一般国道17号月夜野バイパスの標準横断図を載せてございます。月夜野バイパスについては、現在暫定2車線で供用しております。

次に図18をご覧ください。廃止区間の拡大図でございます。廃止区間には、現在みなかみ町道宮前河原線がございます。

図19をご覧ください。

廃止する区間の代替道路の整備について、地域住民の方から要望が多く有り、地域住民の方が使いやすい道路として、町道宮前河原線を幅員約8mへ整備することを町では計画しております。

以上が第3号議案の変更の内容となっております。

この都市計画案について公聴会を平成20年10月8日に、縦覧を平成20年11月7日から11月21日まで2週間行いましたが、公述の申し出、意見書の提出ともにありませんでした。以上です。

(議長)

はい、ありがとうございました。

それでは、本案にかかるご意見、ご質問をお願いしたいと思います。どうぞお願いします。いかがでしょうか。疑問とかありませんでしょうか。

(異議なし)

(議長)

それでは特にご意見もございませんようですので、本件ご異議のないもとして認めさせていただいて、原案のとおり決定をさせていただきたいと思っております。

第4号議案「富士見都市計画区域内の用途地域の指定のない区域における容積率の限度を定める数値の変更について」

(議長)

次に、第4号議案「富士見都市計画区域内の用途地域の指定のない区域における容積率の限度を定める数値の変更について」を上程いたします。

事務局から説明を求めます。

(事務局)

続きまして、4号議案を説明させていただきます。建築住宅課次長の清水と申します。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、議案書7ページをご覧ください。

第4号議案は、富士見都市計画区域内の用途地域の指定のない区域における容積率の限度を定める数値の変更につきまして、建築基準法第52条第2項第3号の規定に基づきまして付議するものでございます。

現在、富士見村を管轄します特定行政庁であります群馬県知事からの付議となっております。

続きまして8ページをご覧ください。こちらは、今回の指定案となっております。富士見都市計画区域内の用途地域の指定のない区域におきまして、容積率の限度を定める数値の変更につきまして、建築基準法第52条第2項第3号の規定に基づき、現行の6/10から4/10に指定しようとするものでございます。

下段には、今回の指定の理由が記載されてございます。

富士見村と前橋市の合併は、平成20年11月5日に総務大臣より告示され、平成21年5月5日に合併することが決定されてございます。

富士見村及び前橋市の用途地域の指定のない区域における建築基準法第52条第2項第3号の容積率規制は、平成16年度から富士見村が6/10に、前橋市が4/10と定め施行しているところでございますが、富士見村長及び前橋市長より、合併後のまちづくりや建築指導行政の統一の観点から、現在の前橋市の容積率規制でございまして4/10に統一して、新市をスタートさせたい旨の要望を受けました。

つきましては、合併前において富士見村を管轄する群馬県知事が、富士見村と前橋市の意向を尊重しまして、富士見村の用途地域の指定のない区域における容積率の限度を定める数値につきまして、県都市計画審議会の議を経て、6/10から4/10に変更しまして、新前橋市へ引き継ぐものでございます。

なお、施行日は合併前日の平成21年5月4日を予定してございます。

次に、添付図面をご説明させていただきます。

図の20の右側上段又はスクリーンをご覧ください。

容積率とは、建築物の各階の合計面積でございます延べ床面積の敷地面積に対する割合をいいます。この容積率には制限がございます。これは、日照や通風、交通混乱等のバランスを保ち、市街環境の悪化の防止を目的としてございます。

建築基準法による容積率は、同法第52条第1項の規定による数値（富士見村及び前橋市の用途地域の指定のない区域、いわゆる白地区域は共に200%）と同法同条第2項の規定による前面道路による容積率の数値の小さい方が限度となっております。

今回は、後者の前面道路による容積率の限度を定めるための係数を指定しようとするものでございまして、前面道路による容積率の数値は、建築敷地の前面道路が12m未満である場合に適用されまして、前面道路の幅員のメートルの数値に、特定行政庁が指定する数値、0.4や0.6あるいは0.8等に乗じたものとなっております。現在、その係数が富士見村の白地地域では0.6、前橋市の白地地域、いわゆる市街化調整区域ですが、では、0.4となっております。今回の変更案は、富士見村の白地区域につきまして前橋市と同じ0.4と指定するものでございます。

それでは、右の図、中段をご覧ください。この図の2階建て建物の容積率は、1階床面積のS1と2階床面積のS2の合計を、敷地面積Aで割りまして、100を掛けた数値となりまして、この数値が、ケース1では160%以下、ケース2では200%以下にする必要があるということになります。

具体的に申しますと、ケース1では、前面道路の幅員を4mと仮定した場合でございまして、の200%は、法第52条第1項の規定による容積率、は法第52条第2項の規定により、前面道路の幅員が4mでございまして、4mかける0.4、160%となり

ます。この200%と160%を比べまして、小さい方の160%が限度の容積率となります。参考までに、現在の富士見村内での0.6を前面道路4mに掛けると240%となりまして、容積率の限度は、200%となります。つまり、0.6から0.4の係数に変更することにより、容積率限度が200%から160%となり、規制が強化されるということになります。

ケース2につきましては、前面道路の幅員を6mと仮定した場合でございます、は法第52条第1項の規定に容積率で200%、は法第52条第2項により、前面道路の幅員が6mでございますので、道路幅員6mに0.4乗じた240%となります。この200%と240%を比べまして、小さい方の200%が限度の容積率となります。

それから図の左にいきまして、左下ですが、富士見村でございます。こちらは富士見村の位置を示しております、群馬県の中央付近に位置する面積約7,000ha、人口約22,000人の村でございます。平成21年5月5日に現在の前橋市と合併し、新前橋市としてスタートすることが決定されております。

それから富士見村の都市計画図でございますが、富士見村の都市計画図と前橋都市計画図両方を示しております。図のオレンジ色で示した部分が、今回指定をする富士見村の用途地域の指定のない区域でございます。

参考までに黄色部分につきましては、前橋市の用地地域の指定があるところ。ピンクは、富士見村と前橋市の用途地域の指定のある区域でございます。黄色の部分、前橋市の指定のないところ。灰色で示した部分が、都市計画区域外となっております。

それから一番左上が、今回の指定案となっております。

現在における建築物の立地状況を把握するため、平成元年から今日までに建築確認済証が交付されました建築物につきまして調査した結果、前面道路の幅員に乗じる数値を0.6から0.4へ変更しても、既存建物が現行法に適合しなくなるもの、つまり既存不適格となる建築物は1件もございませんでした。

以上のことを踏まえまして、建築基準法第52条第2項第3号の規定により、富士見都市計画区域内の用途地域の指定のない区域における前面道路の幅員に乗じる係数を0.4とするものでございます。

なお、今回の付議に先立ちまして、パブリックコメントによる意見募集を10月27日から11月28日までの間行いましたが、提出されたご意見はございませんでした。

以上で第4号議案の説明を終わらせていただきます。ご審議の程よろしくお願い致します。

(議長)

はい、ありがとうございました。

それでは、本案にかかるご意見、ご質問等お願いしたいと思っております。いかがでしょうか。ご意見は特にございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

(議長)

それでは、ご異議ないものと認めさせていただきまして、原案のとおり決定をさせていただきます。ありがとうございました。

第5号議案「藪塚都市計画区域内産業廃棄物処理施設の敷地位置について」

(議長)

最後に第5号議案「藪塚都市計画区域内産業廃棄物処理施設の敷地位置について」を上

程致します。

事務局から説明を求めます。

(事務局)

続きまして、第5号議案「藪塚都市計画区域内産業廃棄物処理施設の敷地位置について」をご説明させていただきます。

都市計画区域内の産業廃棄物処理施設につきましては、建築基準法第51条で建築が制限されていますが、都道府県都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上、支障がないと認めて許可した場合に限り建築できるようになっております。本案件は、この規定に基づきまして許可申請がなされたもので、許可権者である太田市長から、本審議会に付議され、今般ご審議いただくものでございます。

詳細な説明につきましては、太田市の補助説明者から説明をさせていただきます。

それでは、議案の概要を説明させていただきます。

議案書9ページをご覧ください。付議書の写しとなっております。太田市長からの付議となっております。

続きまして10ページが施設概要となっております。

まず、名称は藪塚都市計画区域内産業廃棄物処理施設、用途地域は指定なし、申請者住所氏名は東京都大田区蒲田本町2丁目33番8号、フジメタルリサイクル株式会社、代表取締役松岡和人、所在地は太田市六千石町167番1、同2、168番1、同2、169番1、170番1、同2。敷地面積は12,190.29㎡。主な施設につきましては産業廃棄物処理施設。処理能力につきましては、廃プラスチック類破砕で、1日あたり118.4t。建物の延べ面積は申請部分につきましては681.88㎡。申請以外の部分につきましては3,766.88㎡。合計4,448.76㎡となっております。

本施設は、処理能力が1日あたり5トンを超える廃プラスチック類破砕処理施設でございまして、建築基準法第51条のその他政令で定める処理施設に該当することから、同法第51条ただし書きの許可の手続きを行おうとするものでございます。

施設の概要につきましては、特定行政庁の担当課長でございます太田市建築指導課伴場課長からの説明とさせていただきます。よろしくお願い致します。

(太田市)

太田市建築指導課の伴場と申します。よろしくお願い致します。

第5号議案につきまして補助説明をさせていただきます。

申請者のフジメタルリサイクル株式会社は、平成14年に設立され、東京都大田区蒲田本町に本社を置き、鉄スクラップ等の加工・卸売業、鉄スクラップ等の輸出入、一般廃棄物・産業廃棄物の収集・運搬処分業、使用済み自動車の引取り、解体・破砕業など各種事業を営んでいる会社でございます。

太田工場は、申請者が当該工場での事業を引き継ぐ前の企業が、既に平成元年12月から鉄スクラップ加工工場として操業を開始しており、その後、平成15年に申請者に事業が引き継がれ、現在に至っております。

本工場での処理方法、製品についてご説明致します。まず、建物解体業者や金属回収業者から搬入される鋼材や機械金属の切断処理、また、自動車解体業者等から搬入される廃自動車の破砕処理、この処理によって発生する金属類を鉄や非鉄金属に分別し、製鉄工場や金属リサイクル工場に製品として売却しております。

一方、この廃自動車には、自動車本体の金属のほかに、シートやドアなどの内装材に発泡ウレタン系のプラスチックが使用されており、先ほどの破砕処理を行いますと、鉄や非鉄金属以外に廃プラスチック類のシュレッターダストが発生いたします。

現在の太田工場は、このシュレッターダストが5トン以下に抑えられており、建築基準

法第51条で規定する処理施設には該当せず、同法の適用はございません。

しかしながら、最近申請者の取引先から、建物解体時に発生する建設廃材に含まれる廃プラスチック類についても受け入れてほしいとの要望が多数寄せられ、その要望に応じるために、破碎機の廃プラスチック類に係る処理能力を向上させ事業を拡大したいとして、本許可申請に至った次第でございます。

次に、添付図面についてご説明させていただきます。

スクリーン又はお手元の図21をご覧ください。

申請地の位置を示しております。赤く囲まれたのが申請地でございます。申請地は藪塚都市計画区域内にあり、太田駅から北西へ約9.5キロ離れた桐生市、伊勢崎市に近接する旧藪塚本町に位置しており、主要地方道大間々・尾島線に接しております。

また、申請地から北西、約1.5キロのところ、北関東自動車道の太田藪塚インターがございます、利便性の高い場所に位置しております。

原材料の搬入、製品の搬出でございますが、主要地方道大間々・尾島線を利用致しまして、搬入は午前8時から午後5時まで4トン車40台程度、搬出は午前8時から午後5時まで4トン車40台程度であり、合計1日80台前後を予定しております。

続きまして、スクリーン又は図22をご覧ください。

赤色で示された部分が、今回の申請地でございます。附近の建物の現況図でございます。青色の部分が周辺の工場でございます。ちょっと見づらいかもかもしれませんが、黄色部分が住宅でございます。

続きまして、スクリーン又は図23をご覧ください。こちらは、現在の敷地の状況を示したものでございます。

黄色で示してあるのが、既存の建物でございます。図面の中央、既存建物(1)が工場の本体部分でございます。切断、圧縮、破碎処理を行う鉄骨造平屋建ての施設でございます。

ほかに、図面の右下、既存建物(2)が事務所で、鉄骨造2階建ての建物でございます。

図面中央の既存建物(1)の上側にありますが、工場本体部分の北側に、電気室、非鉄選別場、廃材置き場の建物がございます。

既存建物(1)工場本体部分と既存建物(4)、(5)、非鉄選別場、廃材置き場の建物間に破碎機の本体が設置されております。

図面の左側、工場本体部分の西側になりますが、ピンク色で示してある部分が、今回、増築を計画している申請部分でございます。搬入される金属くず及び廃プラスチック類の処理前保管庫でございます。現在の処理前保管場所につきましては、露天でございますが、屋根、外壁を設置することによりまして、周辺への生活環境を保全しようとするものでございます。

なお、周辺の緑色で示してありますが、敷地の周囲は緑化されており、また、青色の線で示してありますが、敷地の北側と西側には、高さ約7mの防音壁を設置し、生活環境の保全に配慮しております。

続きまして、図24をご覧ください。こちらは既存の工場本体部分と増築を計画している処理前保管庫を薄い黄色で、また、破碎機を黒線で示しまして、破碎処理の工程も併せてあらわしたものでございます。

動線の色分けでございますが、水色の線が搬入、青色の二重線が搬出、赤い線が破碎処理の流れをあらわしたものとなっております。

まず、右下の水色の線で搬入された原材料が、のトラックスケールで計量され、次に2箇所ありますの積み下ろし場所でトラックから荷卸され、の処理前保管場所でそれぞれ一時保管します。

次に、破碎処理作業でございますが、の処理前保管場所から天井クレーンにより、廃自動車につきましては、のところにあるプレシュレッダーに投入され、粗破碎されてか

ら、また、その他原材料は直接、ベルトコンベアで破砕機本体に投入されます。赤い線に沿って破砕と選別作業が行われ、チップ状に破砕された金属くず、非鉄金属くず製品が、それぞれの処理の後、保管場所に一時保管されます。

また、破砕された廃プラスチック類は、の処理後保管場所に廃自動車を破砕した廃プラスチック類のシュレッダーダストとその他の廃プラスチック類のシュレッダーダストが別々に保管され、からの搬出動線により製錬工場に出荷されることとなります。

なお、出荷された廃プラスチック類のシュレッダーダストは、精錬の燃料として焼却処理されることによりサーマルリサイクルが図られております。

続きまして、スクリーン又はお手元の資料図25をご覧ください。

こちらが、破砕処理前の原材料の写真でございます。右側が、廃タイヤ、ビニール類、発泡スチロール、塩ビ管など廃プラスチック類の写真でございます。

続きまして図26をご覧ください。こちらが、破砕処理後の製品の写真でございます。右下にありますのが、廃プラスチック類のシュレッダーダストの写真でございます。

図面の説明は、以上でございます。

続いて、補足説明をさせていただきます。

本計画施設は群馬県廃棄物処理施設の事前協議等に関する規程第9条第1項の規定に基づく事前協議書を群馬県環境部局に提出しており、平成20年1月10日付けで事前協議が終了し、平成20年8月19日付けで、産業廃棄物処理施設の設置の許可が下りております。

なお、生活環境影響調査を行っておりますが、騒音、振動、臭気、粉じんのいずれの項目も規制値以内との評価が得られております。

以上のことを踏まえまして、本計画施設が起因となり、新たに生じる生活環境への影響が少なく、その敷地位置が都市計画上支障ないものと考えられるため、本審議会に付議したものでございます。

太田市からの補足説明は以上でございます。

(事務局)

以上で、第5号議案の説明を終わらせていただきます。

ご審議の程よろしくお願い致します。

(議長)

一点だけ、住民の方が近くにおられるようですが、その辺の同意の関係はどのようなところまでいってますか。

(太田市)

周辺住民の合意につきましては、群馬県廃棄物処理施設の事前協議等に関する規程第13条による関係地域内の住民に対する説明会の開催については省略が承認されております。

ただ、建築指導課の指導によりまして自主的に敷地境界から50m圏内の住民に対して工事の内容を説明させていただいております。

なお、近隣からの苦情は特にございませんでした。

実施日につきまして、平成20年3月の26日、27日の両日を使いまして近隣17世帯を対象としてご説明をさせていただいております。

(議長)

規則上は同意をとるものではないけれども、事実上説明をして了解を得ていると、こういうことでよろしいですか。

(太田市)
はい、そうです。

(議長)
それでは、委員の皆様方に本件にかかるご意見、ご質問をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

(折田委員)
北側の1kmぐらいのところに小学校と幼稚園があるかと思うんですが、今回廃プラスチックの申請によりまして1日当たりどのぐらいのトラックの搬出入が増えるのか聞きたいと思います。

(太田市)
フジメタルリサイクル株式会社太田工場の北西1kmのところに藪塚南小ございまして、主要地方道の大間々・尾島線につきましては、通学路に指定されております。
ちょっと古い資料でございますが、平成17年に行われました交通量調査によりまして平日午前7時から午後7時までの12時間で自動車通過量につきましては10,782台。また歩行者については20人程度。自転車につきましては80台程度。二輪車50台程度という数量が出ております。
また搬出入につきましては、現在は4t車で2、30台程度ということでございますが、計画実施後につきましては、約倍近い60台前後の量になるかと思っております。

(議長)
増加する量というのは、今の現状の倍ぐらいですか。

(太田市)
1.5倍から2.5倍くらいですね。

(折田委員)
先程申し上げましたように、小学校の通学路でございますので、管轄の警察署との連携というような形で、くれぐれも事故のないようにということでお願いしたいと思いますので、よろしくお願い致します。

(太田市)
はい、わかりました。

(議長)
他にはいかがでしょうか。
よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声)

(議長)
それではご異議ないものと認めさせていただきまして、議案どおり決定をさせていただきます。ありがとうございました。
これで議案の審議は終了致しますが、第1号議案のところで代替の新しい橋ができるという工期、いつ頃どうなるかはだいたいわかりますか。

(菊川委員)

まだ具体的な詳細な計画は出ていないものですから、これから都市計画決定いただければ、今年度か来年度に向けて測量とか調査をします。今は神流川の掛け替えを一番始めにやろうと思っています。測量調査が終わって、地元の説明が終わって、そういう準備が整えば、工事に向けた作業になります。今後の話ですけれども。

(議長)

はい、ありがとうございます。

それでは、議案の審議は全て終了致しましたので、傍聴人及び報道関係者の方におかれましては、事務局の指示に従って退場していただきたいと思います。

静粛な傍聴、誠にありがとうございました。

(議長)

以上で、本日の審議は全て終了致しました。

委員の皆様には、ご熱心なご審議をいただきまして、誠にありがとうございました。

次回の第148回審議会は、現在の予定では、3月23日月曜日を予定しておりますので、よろしくお願い致します。後日、また、ご通知を差し上げますので、ご出席をお願いしたいと思います。

これをもちまして、閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

(閉会 14 : 45)