

1 開会

開会 14:00

○**司会** それでは定刻となりましたので、ただいまから第 249 回広島県都市計画審議会を開催致します。委員の皆様には、ご多用のところご出席いただき誠にありがとうございます。

新型コロナウイルス等感染防止対策として WEB 会議の併用、会場の換気消毒等の措置を講じての開催としております。委員の皆様におかれましてはご理解とご協力のほどよろしくお願い致します。

それでは、本日の会議資料についてご確認をお願い致します。本日お手元にお配りしておりますのは、次第、委員名簿、配席表、資料 1 と致しまして、第 1 号議案スライド資料、資料 2 と致しまして、第 2 号議案スライド資料、資料 3 と致しまして、第 3 号議案スライド資料、資料 4 と致しまして、第 4 号議案スライド資料をお配りしております。資料について不足はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

次に前回の審議会以降に委員のご異動がございましたのでご紹介致します。恐れ入りますが、お手元の委員名簿をご覧ください。審議会条例第 2 条第 1 項第 2 号「関係行政機関の職員」からの委員でございますが、令和 3 年 11 月 26 日付で中国四国農政局 山本徹弥局長にご就任いただいております。本日は、代理で内田様にオンラインでご出席いただいております。

○**内田代理委員** よろしく申し上げます。

○**司会** 続きまして、第 5 号委員「市町の議会の議長を代表する者」からの委員でございますが、令和 4 年 1 月 12 日付で佐々木壽吉広島市議会議長にご就任いただいております。なお、本日は所用によりご欠席となっております。

また、名簿のお名前の右側に、オンライン出席と記した 8 名の委員の皆様には、本日は WEB 会議システムを通じ、ご出席いただいております。なお、渡邊委員は所用により途中退室される予定でございます。

回線状況等により音声聞き取りにくい場合などには、進行を調整させていただく場合がございます。その他、マイクの消毒等により、通常の進行よりもお待たせすることもあるかと思いますが、何卒ご理解をいただきますようお願い申し上げます。

本日の会議時間は約 2 時間を予定しております。それでは、これからの議事は、審議会運営規定第 5 条により、会長が「会議の議長」となっておりますことから、藤原会長よろしくお願い致します。

○**藤原会長** 皆様こんにちは。オミクロン株の動静が気になる中、また年度末のお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、早速ですが、始めさせていただきます。本日の出席委員ですが、先ほどご案内の通り、この会場に 9 名、オンラインにて参加が 8 名、合計 17 名でございます。2 分の 1 以上の出席となっておりますので、審議会条例第 5 条によりまして、この会は有効に成立しますことをまずご報告致します。

これによりまして、第 249 回広島県都市計画審議会を開会致します。まず、議事録署名委員を指名致します。今回は水主川(かこがわ)委員、中原委員にお願いしたいと思います。それでは議事次第に沿って進めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

本日は付議案件が 4 件ございます。第 1 号議案から第 3 号議案につきましては、都市計画の区域の変更となり、広島県が諮問する議案となっております。

2 第1号議案 広島圏都市計画道路の変更について

○藤原会長 それではまず、第1号議案について事務局から説明をお願い致します。

○事務局(広島県) 広島県都市計画課長の廣中(ひろなか)でございます。本日は、どうぞよろしくお願い致します。

第1号議案 広島圏都市計画道路 広島呉道路の変更について、ご説明致します。

スライドでご説明致します。お手元の配布資料では、資料1となります。説明時間は、約20分を予定しております。

スライド1をご覧ください。

広島圏都市計画区域について、ご説明致します。広島圏都市計画区域は、県の西部に位置し、広島市を中心に、西は大竹市から東は呉市まで、4市4町からなる線引き都市計画区域です。

スライド2をご覧ください。

広島呉道路と主要な広域道路ネットワークについて、ご説明致します。広島呉道路は、広島市と呉市を結ぶ自動車専用道路となっております。詳細を次のスライドでご説明致します。

スライド3をご覧ください。

広島呉道路は、広島市南区仁保沖地先を起点とし、呉市西中央5丁目を終点とする約15.4キロメートルの自動車専用道路です。起点側は、広島高速2号線、3号線、海田大橋に接続しています。

今回、坂北インターから呉インター間の4車線化事業により、詳細計画の見直しを行った結果、都市計画区域の変更を行うものです。変更区間延長は、坂町約1,570メートル、呉市約1,290メートルの合計2,860メートルとなります。

なお、広島市域については、都市計画法87条の2指定都市の特例により、指定都市である広島市の区域に係る都市施設の都市計画は市が定めるとあるため、広島市決定となります。

スライド4をご覧ください。

都市計画決定の経緯についてご説明致します。

広島呉道路は、昭和56年に呉天応線として、呉インターから天応インター間が都市計画決定されました。続いて、昭和62年に起点が広島市南区まで延伸し、名称も広島呉道路に変更され、現在のかたちになりました。また、平成5年には、坂南インターの区域、及び坂北インターから天応インター間の道路法面等の区域の一部が変更になっております。

スライド5をご覧ください。

広島呉道路の整備状況についてご説明致します。

広島呉道路は、昭和45年に事業が着手されました。昭和49年に仁保インターから坂北インター間が完成4車線で供用され、平成元年に天応東インターから呉インター間が暫定2車線、平成8年に、坂北インターから天応東インター間が暫定2車線で供用され、全線が開通致しました。平成31年に暫定2車線で供用している坂北インターから呉インター間の4車線化事業の許可がおり、令和3年7月に4車線化工事に着手しております。

スライド6をご覧ください。

広島呉道路の4車線化事業を実施する契機となりました、平成30年7月豪雨における被災状況と市民生活等への影響についてご説明致します。

広島呉道路の坂町水尻地区で発生した大規模崩落により、広島呉道路、国道31号、JR呉線が被災し、広島・呉間の交通網が遮断され、支援物資の輸送や企業の経済活動、県民の日常生活に著しい影響を及ぼしました。

スライド7をご覧ください。

広島呉道路の4車線化事業の概要についてご説明致します。

事業の目的は、先ほど説明致しました平成30年7月豪雨災害時に坂町水尻地区で発生した大規模崩落を契機とした災害発生時の代替機能の強化となっております。

事業区間は、坂北インターから呉インター間の12.2キロメートルで、事業開始は令和3年度に着手し、供用開始時期は未定となっております。

整備内容は、暫定2車線で供用中の道路を山側に拡幅し、2車線から4車線に整備するものです。主な変更箇所は、赤丸で囲んだ箇所で、坂町の水尻地区、呉市の天応東ICとなります。

スライド8をご覧ください。

都市計画変更の内容についてご説明致します。変更点は3点あります。

1点目は、先ほど説明致しました4車線化事業に伴い、道路法面や構造物の変更等が生じたことによる区域の変更です。

2点目は、今回の都市計画変更にあたり、現計画と実際の区域についての照査等の現地精査を行ったことによる区域の変更です。

3点目は、平成10年の都市計画法施行令の改正により、車線数を定めることになりましたので、今回、新たに車線の数を決定するものです。

スライド9をご覧ください。

都市計画区域の変更箇所一覧です。坂町の変更箇所となります。黄色が削除区域、赤色が追加区域の箇所となります。坂町では削除区域17箇所、追加区域13箇所の合計30箇所となります。

スライド10をご覧ください。

呉市の変更箇所となります。呉市では、削除区域15箇所、追加区域5箇所の合計20箇所となります。

スライド11をご覧ください。

都市計画区域の変更箇所の延長と変更理由の一覧をお示ししております。坂町域の一覧になります。

(スライド12)引き続き、坂町域の一覧になります。

(スライド13)続いて、呉市域の一覧になります。

(スライド14)同じく、呉市域の一覧になります。

スライド15をご覧ください。

主な変更箇所である坂町水尻地区について説明致します。水尻地区は平成30年7月豪雨被害時に、道路の崩落が発生した箇所の隣接地区となります。法面防災のため、計画の見直しや溪流対策工を実施することにより、山側の法面の区域変更が行われることになりました。また、津波発生時に、右側の水尻地区の住民が植田地区に避難するため、黄色の破線で示しております避難路も新たに計画されております。

スライド16をご覧ください。

先ほどの水尻地区の東側の区域になります。変更区間②、③、④で溪流対策工実施による区域変更があります。

スライド17をご覧ください。

具体的に、変更区間の②の道路法面での溪流対策工について詳細をご説明致します。黄色の丸で囲んだ箇所に溪流対策工を実施致します。

スライド18をご覧ください。

溪流対策工として、強靱ワイヤーネットによる対策工を予定しています。右下図に示しておりますとおり、土石流の発生時に、土砂を捕捉する施設を設置することとしております。

スライド 19 をご覧ください。

主な変更箇所である天応東インターについて説明致します。

左の図が現況、右の図が計画イメージとなります。

右下の断面図ですけれども、現況では、2 車線の本線と天応東インターの ON ランプ、OFF ランプが供用中となっております。

計画では、この ON ランプ・OFF ランプの位置に本線が計画されており、新設の ON ランプ・OFF ランプのための拡幅が必要となることから、区域変更を行います。

スライド 20 をご覧ください。

天応東インターの具体的な区域の変更箇所を説明致します。ON ランプ・OFF ランプの拡幅により、㊸㊹㊺の区域を追加致します。

スライド 21 をご覧ください。

現地精査による区域の変更についてご説明致します。

今回の都市計画変更にあたり、再度、現計画と実際の都市計画区域について照査を行い、区域の見直しを行いました。その代表箇所についてご説明致します。この箇所は、坂町の横浜トンネル高架橋上下線の間区域となります。道路管理上必要がないため、用地買収を行わなかったことから、当該区域を削除致します。

スライド 22 をご覧ください。

この区域は、坂南インターのランプ部になります。オレンジ色の破線で示しております、国道 31 号とのランプとなる植田上條線(うえだかみじょうせん)と接続する道路について、一部区域から外れていたため、管理上必要な区域を追加することとします。

スライド 23 をご覧ください。

この区域は、現在、都市公園と民間施設が建築されている区域です。当初計画では道路法面でしたが、公園のため土地造成が行われ、平成 8 年の広島呉道路全線供用後、都市計画法 53 条許可により民間施設が建築されました。道路管理上不要な区域となるため、当該区域を削除致します。

スライド 24 をご覧ください。

この区域は、天応西インターのランプに隣接する区域で、現在、民間施設が建築されております。当該区域は、呉天応線の事業時に道路計画に与える影響が小さい等の理由から買収が行われなかったため、平成 2 年の現在の民間施設の建築主が宅地造成許可をとり、平成 5 年に建築したものです。道路管理上不要な区域となるため、当該区域を削除致します。

スライド 25 をご覧ください。

車線の数の決定について、ご説明致します。こちらは一般部の標準断面図となります。道路規格は第 1 種第 3 級となります。上の図に示す単一断面と、下の図に示す分離断面があり、道路幅員については、代表幅員は上の図に示す約 21 メートルで、現計画と変更はありません。内訳については、車道 4 車線、中央帯、両側の路肩となります。また、今回、平成 10 年の都市計画法施行令の改正により、新たに車線の数を 4 車線として決定致します。

スライド 26 をご覧ください。

こちらは、橋梁部のうち、橋長 50 メートル以上の長大橋の標準断面図となります。左側の単一断面と、右側の分離断面があり、幅員は、左側の単一断面で約 20 メートルとなります。内訳については、車線 4 車線、中央帯、路肩の構成となっております。

スライド 27 をご覧ください。

こちらは、橋梁部のうち、橋長 50 メートル未満の中小橋の標準断面図となります。左側の単一断面と、右側の分離断面があり、幅員は、左側の単一断面では約 21 メートルとなります。内訳については、車道 4 車線、中央帯、路肩の構成となっております。

スライド 28 をご覧ください。

こちらは、トンネル部の標準断面図となります。幅員は、上下線それぞれ 8.5 メートルの、合わせて 17 メートルとなります。内訳については、車道 4 車線と路肩の構成となります。

以上が、変更の内容でございます。

スライド 29 をご覧ください。

本案件につきまして、令和 3 年 12 月 6 日から 20 日まで、2 週間の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。また、今回の変更案については、坂町、呉市から異存のない旨の回答をいただいております。

以上で、第 1 号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

○**藤原会長** それでは、議案の審議に入ります。質疑応答の方法ですけれども、まずこの会場にいらっしゃる委員からご意見を伺い、その後、オンラインでのご出席の方々のご意見を頂戴したいと思います。それではまず、この会場で何かご質問あるいはご意見等ございましたら挙手をお願い致します。

よろしいでしょうか。次にオンラインでの参加の皆様、何かご意見等ございましたら挙手をお願い致します。

○**藤原会長** 渡邊委員お願いします。

○**渡邊委員** ありがとうございます。1点お伺いしたいことがあります。それは、土砂災害特別警戒区域あるいは警戒区域との関連についてであります。

資料説明の中で平成 30 年 7 月豪雨の経験という話がありましたが、かなり甚大な被害を受けたと認識しております。その中での 4 車線化になるわけですが、今回、4 車線化するにあたって、土砂災害特別警戒区域並びに警戒区域、いわゆる土砂レッド・土砂イエローに対する配慮と計画の関係について、教えていただければ幸いです。よろしくお願い致します。

○**藤原会長** 事務局お願いします。

○**事務局(広島県)** 大きな変更箇所と致しまして、平成 30 年 7 月豪雨に伴い、道路法面の安全性を再度検証しまして、不安定なところについては法面对策を施すため区域を拡大します。そこは土砂災害の恐れがある区域となっており、強靱ワイヤーネット工等を設置して安全な状態にします。

ただ、イエローにつきましては、やはり地形等造成で大幅に変えない限り改善はできませんが、レッドについては法面对策を実施致しまして道路の強靱化を図っていきます。こういった計画になっておりますので、そういった危険性についてはなくなるものと考えております。

○**渡邊委員** どうもありがとうございました。了解しました。

○**藤原会長** そのほかにいかがでしょうか。水主川委員お願いします。

○**水主川委員** ありがとうございます。今回結構、削除の場所や追加された場所があると思いますが、一般の市民の方から見て、困ったことがなかったですか。

○**事務局(広島県)** スライド 21 を代表事例としてご説明させていただきます。ここは坂町の横浜地区で高架構造から左の方にトンネルがある場所です。その高架部分の間を今回区域から外すのですが、建設当時からその直下に利用されている方がおられまして、現在もそのままの形で利用されており、管理が適切にできていること、さらには、土地所有者さんも引き続き所有していきたいことから、管理上特に必要ないということで区域から外させてもらっております。

同様にスライド 23 でも、この黄色の部分ですが、当初は、道路の法面として法面对策をする計画になっていましたが、隣接地で公園の計画がありまして、道路の法面自体がなくなって、公園が設置されていることもあり、現在の形状と変わっており、そこで他の利用がもうすでにさ

れていることなので、今回区域からは外させてもらっています。そういった状況でありまして、道路管理上いずれも、違う利用法方法をしていることと、これからも安全な状態で管理できることから区域から外しております。

○水主川委員 ありがとうございます。わかりました。

○藤原会長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。杉原委員お願いします。

○杉原委員 都市計画とはちょっと関係がないんですけど、ユーザーとしまして、工事が令和3年7月から着手ということで、工事終了はいつでしょうか。

○事務局(広島県) スライド7で説明致します。令和3年度に事業を着手して、かなりの延長距離があること、さらには事業費も数百億円とかなり費用もかかることや、用地買収もあり、現時点で供用開始時期は未定となっております。国の方も早期の整備をもちろん考えておりますので、県といたしましても、工事に協力して、一日も早い供用を目指していきたいと考えております。以上です。

○杉原委員 どうもありがとうございました。

○藤原会長 その他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないようですので、第1号議案につきましては、原案通り決してよろしいでしょうか。ご異議がありませんので、第1号議案につきましては、原案通りとさせていただきます。

3 第2号議案 広島圏都市計画道路の変更について

○藤原会長 続きまして、第2号議案について、事務局から説明をお願いします。

○事務局(広島県) 続きまして、第2号議案の広島圏都市計画道路 堀川曾田線の変更について、ご説明致します。前方スライドにてご説明致します。

それではお手元の配布資料では、資料2となります。説明時間は、約10分を予定しています。

スライド1は広島圏都市計画区域の位置図を示しております。

都市計画区域の説明は、先ほどの説明と同様のため省略させていただきます。なお、今回の都市計画変更の対象となる都市計画道路の堀川曾田線は、青色の線で囲む海田町域に計画された路線となります。

スライド2をご覧ください。

スライド2では、海田町域の主な交通と道路網についてご説明致します。海田町域の主な交通網としては、鉄道と道路がございます。まず、鉄道についてご説明致します。白黒の線で示しているのが鉄道となります。東西に延びるJR山陽本線とJR海田市駅から南へ延びるJR呉線があります。

次に道路ですが、海田町域には国道が3路線あり、東西方向の路線の国道2号、国道2号東広島バイパス、南北方向の路線の国道31号が重要な道路ネットワークとなっております。なお、国道2号東広島バイパスについては現在整備が進められております。この度、都市計画変更を予定している堀川曾田線は、国道2号東広島バイパスと重複する区域であり、変更区間は図の丸印で囲ったJR呉線を跨ぐ延長約200メートルとなります。

スライド3をご覧ください。

スライド3では、堀川曾田線の都市計画決定の経緯についてご説明致します。本路線は、昭和39年に海田新開線の名称で延長約3,840メートル、幅員20メートルの幹線街路として都市計画決定しております。その後、昭和49年に堀川大元線と名称を変更し、延長、幅員を変更しております。また、平成8年には堀川曾田線と名称を変更し、延長、幅員を変更しております。この変更と同時期に堀川曾田線の高架部は、自動車専用道路である海田八本松線として都市計画決定されております。直近の都市計画変更としては、令和元年に海田町の

長期未着手都市計画道路の見直しに伴い、見直し路線に接続する一部区間を変更しております。

スライド 4 をご覧ください。

スライド 4 では、堀川曾田線の概要についてご説明致します。本路線は、海田町堀川町を起点とし、海田町曾田を終点とする延長約 2,670 メートル、幅員 40 メートルの幹線街路です。起点から JR 呉線と交差する付近までは、高架橋と側道で構成された高架区間となっており、それより東側は、地上部が道路となる平面区間となります。なお、堀川曾田線の区域と重複する部分がありますが、JR 呉線より東側の付近から東広島方面の高架橋部分は、自動車専用道路である海田八本松線として都市計画決定されております。また、堀川曾田線の一部区域から南西方向へ接続する道路として、高架部を広島南道路、地上部を海田臨港線として都市計画決定されております。

今回の変更は、JR 呉線と交差する延長約 200 メートル区間であり、水色で囲みました区域を拡大した平面図でご説明致します。

スライド 5 をご覧ください。

こちらは先ほどのスライド 4 において、水色で囲みました区域の平面図となります。平面図の緑色ハッチングしている部分が現計画どおりの区域であり黄色にハッチングしている部分が削除区域となります。

左下の図は変更区域の標準断面を示しています。標準断面でご説明致しますと、緑色にハッチングしている高架橋部分は現計画どおりとなり、黄色にハッチングしている側道・歩道で構成された平面道路部分が今回変更の削除区間となります。

次のスライドをご覧ください。

これはスクリーンをみの説明資料とさせていただきます。先ほどの平面図では、高架橋と平面道路の状況がイメージしにくいいため、航空写真でご説明させていただきます。緑色の線で示している路線が堀川曾田線となります。堀川曾田線の本線は、起点側から JR 呉線を通じた付近まで高架区間となっており、それより東側は平面区間として終点側に向かいます。

今回の変更区間は、緑色で示した高架橋部分と、黄色にハッチングした平面道路部分により構成されており、黄色にハッチングしている区間がこの度の削除区間となります。なお、緑色で示している堀川曾田線の高架橋の北側にも同様の削除区間が出てまいります。

スライド 6 をご覧ください。

スライド 6 では、この度の都市計画変更の理由についてご説明致します。現在、JR 呉線は地上部を走行しておりますが、平成 11 年に都市計画決定された連続立体交差事業では左の図のように、将来的には高架構造となる計画でした。そのため、堀川曾田線の平面道路部である側道・歩道は JR 呉線の下を通る構造として計画されておりました。

しかし、右の図のように令和元年に JR 呉線が盛土構造に変更となったため堀川曾田線の側道・歩道が JR 呉線の下を通ることは構造的には困難になりますが、近接する路線にて代替機能が確保できることから、側道・歩道の整備を取りやめることと致しました。

次のスライドをご覧ください。

このスライドでは、堀川曾田線の側道・歩道を整備しないことによる周辺道路へのアクセスの影響について示しております。このスライドにつきましても、スクリーンをみの資料とさせていただきます。この度、削除する側道・歩道は赤の破線で示すような JR 呉線の東西方向を横断するネットワークとして計画されておりました。しかし、JR 呉線を横断する海田臨港線を経由することで東西方向へのアクセスは可能となっていることから、堀川曾田線の側道・歩道の削除による周辺道路へのアクセスの影響はほとんどないものと考えております。

スライド 7 をご覧ください。

スライド 7 では、先ほど写真で説明しました内容を平面図で示しております。

スライド 8 をご覧ください。

スライド 8 では、変更区間の標準断面図を示しております。変更前は幅員 40 メートルで計画されておりましたが、側道・歩道削除に伴い約 19 メートルの幅員へ変更となります。

スライド 9 をご覧ください。

スライド 9 は意見書について、ご説明致します。縦覧期間は令和 3 年 12 月 6 日から 12 月 20 日にかけて行いました。縦覧場所は広島県都市計画課と海田町都市整備課となります。その結果、意見はありませんでした。また、今回の変更案については、海田町から異存のない旨の回答をいただいております。

以上で、第 2 号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

○**藤原会長** それでは、議案の審議を致します。まずこの会場で、なにかご質問・ご意見等ございましたら、挙手をお願い致します。

次に、オンラインでの参加の皆様、なにかご意見等ございましたら、挙手をお願い致します。

特にないようですので、第 2 号議案につきましては、原案通りと決まっておりますでしょうか。ご異議ありませんので、第 2 号議案につきましては、原案通りと致します。

○**藤原会長** それでは一旦、ここで 5 分間休憩を取りたいと思います。

現在は 14 時 40 分ですので、14 時 45 分に再開を致したいと思います。オンラインの皆様方は、恐縮ですが、後半のご参加もよろしくお願い致します。休憩に入ります。

4 第 3 号議案 備後圏都市計画臨港地区の変更について

○**藤原会長** 皆様おそろいでしょうか。それでは、会議を再開させていただきます。続きまして、第 3 号議案について事務局から説明をお願い致します。

○**事務局(広島県)** それでは、第 3 号議案の備後圏都市計画臨港地区の変更について、ご説明致します。

本議案は、福山港において埋立等により、新たに埠頭用地として活用する区域を臨港地区に指定するものでございます。スライドでご説明致します。なお、お手元の配布資料では、資料 3 となります。説明時間は約 8 分を予定しております。

スライド 1 をご覧ください。

初めに臨港地区の概要について、ご説明致します。

臨港地区とは、港湾としての機能を維持・保全し、適切に管理運営するために定める都市計画であり、港湾を管理運営する上で、必要な施設が立地する地域を指定するものです。

都市計画区域内の臨港地区は、地方公共団体など、港湾管理者の申し出た案に基づいて、都市計画決定権者が定めることとしており、港湾法で定める、国際拠点港湾、及び重要港湾に係るものは県が行い、地方港湾に係るものは市町が定めることとなっております。福山港は重要港湾でありますので、県が定めます。

スライド 2 をご覧ください。

臨港地区を指定する効果についてです。

まず 1 点目として、臨港地区を指定した区域においては、港湾法によって、一定規模以上の工場などを建設する場合は、港湾管理者への届出が義務付けられます。

次に、2 点目として、道路や物揚場などの施設は、臨港地区の指定と同時に、港湾施設に位置づけられ、港湾管理者は補助金等の交付を受け、臨港施設の整備を行うことができま

す。

3 点目として、港湾管理者は、臨港地区内に、次にご説明する港湾法に基づく分区を条例により指定することが可能となります。

スライド 3 をご覧ください。

分区についてご説明致します。分区とは、港湾管理者が臨港地区内を機能・目的別に区分して、指定することができるものであり、条例によって港湾に関連のない用途の建築が制限されることとなります。

本県の分区の例と致しましては、商港区は、旅客又は一般の貨物を取り扱うことを目的とする区域に、工業港区は工場の施設を設置させることを目的とする区域に、漁港区は水産物の取扱いや、漁船の出漁準備を行うことを目的とする区域に分区を条例で定めております。

スライド 4 をご覧ください。

本議案である福山港臨港地区の変更についてご説明致します。このスライドは、福山港の沿革をまとめたものです。

福山港は、昭和 38 年に重要港湾に指定され、翌年、福山港臨港地区の当初指定をしております。以降は、福山港港湾計画などを踏まえ、区域の追加を行っており、今回変更する箕沖地区は、平成 17 年に福山港臨港地区に追加指定し、平成 23 年に変更した区域でございます。

スライド 5 をご覧ください。

このスライドは、福山港臨港地区の概要をまとめたものです。

福山港は、瀬戸内海のほぼ中央部・県東部に位置する港で、県が港湾管理者となっております。福山市は、この港を活かし、鉄鋼業など、臨海型工業を中心に瀬戸内海有数の工業都市として、また、流通拠点として、県の産業・経済の発展を牽引してまいりました。

福山港における臨港地区は現在、8 地区、約 71 ヘクタールを指定しております。今回の変更は、箕沖地区において、公有水面の埋立て及び隣接地の整備により、既存の埠頭用地と一体的な利活用を図る区域を臨港地区に追加するものです。

スライド 6 をご覧ください。

このスライドは、箕沖地区の拡大図で、今回の変更は、福山港国際コンテナターミナルに係る区域です。青色で着色した範囲は、現在の臨港地区です。

赤色で着色した範囲は、臨港地区を追加する区域です。

スライド 7 をご覧ください。

このスライドは、平成 30 年 3 月に一部変更された福山港港湾計画において、土地利用計画を示した図です。箕沖地区は、コンテナ船の大型化に対応するため、コンテナ取扱い岸壁の機能強化に資する必要な埠頭用地計画を位置づけております。今回の変更は、上位計画である福山港港湾計画に位置づけられ整備された区域となります。

スライド 8 をご覧ください。

このスライドは、現在の写真で、赤枠で囲んだ 2 箇所の区域が、今回追加する区域です。まず、写真左側の区域は、コンテナ船の大型化に対応するため、岸壁の延伸に伴う公有水面の埋立整備を行い、令和 4 年 3 月に埠頭用地として、竣功認可を受ける予定の区域になります。

今回の変更は、埋立整備する陸域に、臨港地区を追加するものです。なお、浅橋は海域となるため、指定は行いません。続いて、写真右側の区域は、効率的な物流を図るため、埠頭用地として、令和 2 年 8 月に民間が所有していた土地を県が取得した区域となります。

スライド 9 をご覧ください。

変更面積につきましては、先程ご説明致しました埠頭用地の整備と、現行の福山港臨港

地区の面積を精査したことによりまして、合計として約 0.5 ヘクタール増えることとなります。

なお、福山港全体の臨港地区は、約 70.8 ヘクタールから 71.3 ヘクタールへと 0.5 ヘクタール増えましたが、計画書に記載する面積は四捨五入の関係で、約 71 ヘクタールとなります。

スライド 10 をご覧ください。

本案について、令和 3 年 12 月 2 日から 16 日まで 2 週間の縦覧に供しましたところ、意見の提出はございませんでした。また、変更案に関して、福山市から異存のない旨の回答をいただいております。

スライド 11 をご覧ください。

最後に分区指定についてご説明します。本日のご審議を受け、臨港地区を変更することに併せて、港湾管理者である県が、港湾法に基づき、分区を指定し、土地利用制限を行う予定となります。本区域については、隣接する既存の区域と同様に、一般の貨物を取り扱わせることを目的とする商港区を指定する予定です。

以上で、第 3 号議案のご説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

○**藤原会長** ただいまの議案につきまして、審議をお願い致します。まずこの会場の皆様で、なにかご質問あるいはご意見等ございましたら、挙手をお願い致します。

オンラインでの参加の皆様、なにかご意見等ございましたら、挙手をお願い致します。よろしいですね。

特にないようですので、第 3 号議案につきましては、原案通りと決してよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、ご異議ありませんので第 3 号議案は原案通りと致します。

5 第4号議案 産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の新築の許可について

○**藤原会長** 続きまして第 4 号議案ですが、この議案につきましては、都市計画上の都市施設の決定ではなく、建築基準法第 51 条ただし書きによる敷地位置の決定となり、特定行政庁である福山市が諮問する議案となります。それでは事務局から説明をお願いします。

○**事務局(福山市)** 福山市建築指導課長 貴山(きやま)でございます。よろしくお願い致します。

第 4 号議案 産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の新築の許可について、ご説明致します。

本案は、産業廃棄物処理施設のうち、廃プラスチック類、木くず及びがれき類の破碎施設を新築するもので、建築基準法第 51 条ただし書きの規定により、敷地の位置が都市計画上支障ないかをご審議いただくものです。説明時間は、約 15 分を予定しております。

それではスクリーンをご覧ください。

始めに都市計画審議会に付議する理由をご説明致します。建築基準法第 51 条の規定で、都市計画区域内においては、ごみ焼却場やその他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画により位置の決定がなされたもの、もしくは同条ただし書きの規定により許可を受けたものでなければ、新築することができないと規定されています。

また、同法施行令第 130 条の 2 の 3 の規定で、工業専用地域内における同法第 51 条ただし書きの許可を要しない規模を定めていますが、申請計画はこの規模を超える施設であるため、都市計画において位置の決定がされるか、同法第 51 条ただし書きの許可を受けなければ、新築をすることができないこととなります。

本施設は民間施設ですので施設の永続性などを考慮し、都市計画決定は行わず、施設の敷地の位置の適否について本審議会に諮問させていただくものです。

それでは申請内容についてご説明致します。申請者は、広島県府中市高木町 502 番地の 10、株式会社オガワエコノス、代表取締役 小川 勲(おがわ いさお)です。

申請者は、1952 年(昭和 27 年)に創業し、し尿汲取りの事業や、浄化槽・下水道の維持管理、一般廃棄物の選別ならびに産業廃棄物の収集運搬および処分を実施しております。また 2003 年(平成 15 年)より、廃棄物から RPF 固形燃料を製造する事業を手掛け、現在、広島、岡山及び宮城県に RPF 製造施設を建設し、廃プラスチック等のリサイクル事業を全国的に展開しています。

計画は、RPF 固形燃料を製造することを目的とした工場を新たに建設するものです。この工場の破碎施設が、建築基準法第 51 条ただし書きの規定による許可が必要であることから、申請が行われたものです。申請地は、福山市箕沖町 106 番 2 です。

申請概要です。申請地は、都市計画区域の市街化区域にあり、用途地域は工業専用地域内にあります。敷地面積は、9,992.52 平方メートルです。今回の新築する建築物は、鉄骨造 3 階建ての工場の一棟で、建築面積は、3,416.90 平方メートル、延べ面積は、3,611.90 平方メートルです。

許可に係る施設の概要です。用途は産業廃棄物処理施設、施設の種類は破碎施設で中間処理施設になります。取り扱う品目は、廃プラスチック類、木くず、がれき類です。

処理能力は、廃プラスチック類の破碎が 1 日当り 386 トン、木くずの破碎が 1 日当り 535 トン、がれき類の破碎が 1 日当り 816 トンです。作業時間については、24 時間稼働とする計画です。

申請地ですが、スライド右下の赤丸で囲われたところで、JR 福山駅より、南東へ約 9.5 キロメートルの箕島地区工業団地内で、都市計画法上の用途地域は工業専用地域です。

こちらは申請地周辺の航空写真です。黄色に塗られている部分が申請地です。周辺は工業専用地域で、隣接する用途地域である準工業地域まで約 700 メートル離れています。また、申請地は 2000 年(平成 12 年)に広島県が進める「びんごエコタウン構想」により、資源循環施設の集積を図るモデル地区として設定された「びんごエコ団地」内の敷地です。

申請者はこの敷地を令和 2 年 4 月に広島県から購入し、新たに RPF 工場を建設します。赤の点線で囲われたところが「びんごエコ団地」で現在申請者である株式会社オガワエコノスを含めた 3 事業者が、資源循環型の事業を行っています。

こちらは配置図です。申請地は南東側の市道箕沖 16 号線及び南西側の市道箕沖 2 号幹線に接しています。出入口は図面に示す通り、各道路に 1 か所設ける計画です。

続いて、新築する RPF 工場の 1 階平面図、機械配置です。許可の対象となる破碎施設は 3 台あり、配置は赤丸で示しています。こちらは 2・3 階平面図です。2・3 階は事務所機能のみで、赤線で囲われた部分です。

次に工場の作業工程についてご説明致します。こちらは作業工程と機械の配置を示したものです。図面右側の A 工程のラインから説明致します。

この A 工程では、混合廃棄物を選別処理して行きます。粗破碎機にかけた後、重量物と軽量物に分けます。重量物は磁選機により鉄くずを選別した後、手選別により廃プラスチック及び木くずに選別します。軽量物は光学選別機により、塩素系プラスチックを除去し、RPF 製造ラインへ送られます。

次に B 工程の RPF 製造ラインでは、先ほどの選別ラインで選別されたものと、選別が不要な廃プラスチック類を破碎機を通して、プラスチック貯蔵タンクに送ります。

C 工程は木くずなどバイオマス系の廃棄物を破碎後、木くず貯蔵タンクに送ります。その後 RPF 製造工程で、それぞれ貯蔵タンクから一定の比率で成形機に送り、RPF 固形燃料として製品化されます。

製造された RPF 固形燃料は、製紙工場等で石炭の代替燃料として利用される予定です。続いて審査の内容についてご説明致します。本件の審査に関しましては、

①都市計画区域内における位置

②道路幅員等の交通環境

③施設計画と環境保全対策

④その他景観への配慮、地域の理解及び関係法令である廃棄物処理法による許可の見込み

といった項目を設定し、審査を行いました。

審査項目①の用途地域と学校・公園までの距離についてご説明致します。

申請地は工業専用地域内であり、1 番近い公園が箕沖公園で、直線距離約 0.9 キロメートルです。一番近い学校は箕島小学校で、直線距離約 2.6 キロメートルの位置にあります。審査基準の 100 メートル以上であることを満たしています。

次に周辺の住宅との関係です。申請地は、一番近い住居系の用途地域である第一種住居地域から、直線距離で約 1.7 キロメートルで、こちらも審査基準の 100 メートル以上であることを満たしています。

ちなみに申請地から一番近い住宅ですが、直線距離で約 1 キロメートルの準工業地域内に建築されています。

続いて審査項目②、敷地周辺の道路と搬入・搬出経路です。

計画敷地周辺の道路ですが、敷地南東側の市道箕沖 16 号線、南西側の市道箕沖 2 号幹線ともに幅員 9 メートル以上あり、審査基準の 9 メートル以上であることを満たしています。

運搬経路についてですが、国道 2 号、国道 182 号、県道及び市道を利用して行われます。主な運搬としては図に示しております、広島方面からを想定した南側ルート、及び岡山方面・高速道路輸送を想定した北側ルートの 2 ルートになります。また、将来的にルート 3 の船舶を利用した運搬も計画しております。主要幹線道路を使用しており、交通の安全上支障はないと考えております。

審査項目③、施設計画についてご説明します。

こちらは、配置図です。敷地は先ほどご説明致しました通り、幅員 9 メートル以上の道路に接した区域です。審査基準である機能に応じた駐車場の確保ですが、搬入待ちの車両が道路に滞留することが無いよう、敷地の南東側に車両が待機できるスペース、トレーラー 8 台を設ける計画です。また、従業員用の駐車場は敷地北西側に計画されています。

環境保全対策につきましては、生活環境影響調査を 2021 年 8 月に実施し、騒音及び振動についてそれぞれの規定の規制基準を満足していることが確認されています。

まず、施設の稼働に伴い発生する騒音については、敷地境界の建物の配置、隣地の状況等から最も不利となる赤丸部分において、最大 59 デシベルと予想され、びんごエコ団地での規制基準 60 デシベル(終日)を下回る計画となっております。

次に施設の稼働に伴い発生する振動についても、敷地境界の最も不利となる赤丸部分において、最大 43 デシベルと予測され、規制基準 60 デシベルを下回る計画となっております。

粉じんの周辺対策については、破碎作業を建屋内でおこなう、集塵装置及びミスト噴霧装置を設置することにより、粉じんの発生を防止するため周辺環境への影響は極めて小さいと考えられます。

悪臭・水質についてですが、本事業では悪臭を発生する廃棄物は取り扱いませぬ。また本施設のプラントから排水は発生致しません。

以上から、周辺地域の生活環境への影響は極めて小さいと考えております。

次に運搬車両による周辺交通への影響についてです。

福山市次期ごみ処理施設整備事業に係る環境影響評価書(令和2年3月福山市)によると、箕沖地区への流出入の交通量は、平日24時間で20,000台程度とされ、慢性的な渋滞は生じていない状況です。本施設により増加する交通量は、1日最大220台であり、増加率は箕沖地区への流出入する車両台数の約1パーセントであり、周辺地域の生活環境への変化は極めて小さいと考えています。

最後に、審査項目④のご説明となります。

まず景観への配慮ですが、敷地境界に沿って緩衝緑地を配置し、敷地の約10パーセントを確保しています。

地域の理解については本申請に先立ち、申請者が地元の箕島小学校や箕島学区自治会等に対して事業計画などを説明し、本事業について理解を得ています。

廃棄物処理及び清掃に関する法律に基づく産業廃棄物処理施設の設置許可については、本市廃棄物対策課に申請済で、許可の見込みがあることを確認しています。

以上の4つの審査項目について、福山市において定めた基準により審査・評価した結果、敷地の位置は都市計画上支障がないと判断致しました。

以上で第4号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

○**藤原会長** それでは審議をお願い致します。まず、本会場で何かご質問、ご意見等ございましたら挙手をお願い致します。よろしいでしょうか。次にオンラインで参加の皆様、何かご意見等ございましたら挙手をお願いします。

○**藤原会長** 渡邊先生、お願いします。

○**渡邊委員** ありがとうございます。内容については概ね理解できました。1点教えていただきたいんですが、スライド13の許可に係る審査事項及び評価のところですけども、この中で大きく4つの審査項目そして10の審査内容が示されており、この設定根拠となる法令等を教えていただきたいと思っております。よろしくお願い致します。

○**事務局(福山市)** 法令の根拠ですが、基本的には都市計画決定すべきところを51条のただし書きによって認めるところでありまして、福山市でこういった施設の位置、道路幅員、施設の計画を定めて適用し、これによって判断をしていくところでありまして。

○**渡邊委員** どうもありがとうございます。そうするとこれは、基本的にはどの案件に対しても51条ただし書きの許可については、ここに示された13ページの審査項目および審査内容で審査されているという理解でよろしかったでしょうか。お願い致します。

○**事務局(福山市)** 補足になりますが、広島県が定める建築基準法第51条ただし書きの許可に関する運用方針というものが示されておりまして、それに基づいて、福山市で内容として判断し、また、廃棄物処理施設の内、廃棄物の再生のみを目的とした処理施設の判断も重ねてやってきているところであります。

○**渡邊委員** どうもありがとうございました。

○**藤原会長** 他の委員の方がいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは特に無いようでございますので、第4号議案につきましては、その敷地の位置について、都市計画上支障ないものとして、認めてよろしいでしょうか。ご異議がありませんので、第4号議案につきましては、都市計画上支障ないものと認めます。

6 閉会

○**藤原会長** 以上を持ちまして本日の議事を終了致します。皆様ありがとうございました。オンラインでのご参加の皆様もどうもありがとうございました。事務局に戻します。

○**司会** 藤原会長ありがとうございました。委員の皆様には長時間にわたりご審議いただ

き、誠にありがとうございました。次回、審議会は令和 4 年 7 月を予定しております。調整次
ご案内致しますので、どうぞよろしくお願い致します。

以上を持ちまして、第 249 回広島県都市計画審議会を閉会します。本日はありがとうございました。

閉会 15:15

第249回 広島県都市計画審議会 委員名簿

R4. 2. 9現在

2条1項1号委員（学識経験のある者）

出席	氏名	役職名	摘要
○	しげ とう たか ふみ 重 藤 隆 文	広島商工会議所副会頭	
○	すぎ はら かず み 杉 原 数 美	広島国際大学教授 (オンライン出席)	
○	わた なべ かず なり 渡 邊 一 成	福山市立大学教授 (オンライン出席)	
○	ふじ わら あき まさ 藤 原 章 正	広島大学教授	会長
	にし な だい さく 西 名 大 作	広島大学教授	会長代理
	おお た いく こ 太 田 育 子	広島市立大学教授	
○	むら た わ か よ 村 田 和 賀 代	県立広島大学准教授 (オンライン出席)	
○	か こ がわ みどり 水 主 川 緑	特定非営利活動法人府中ノアンテナ代表理事	(オンライン出席)

2条1項2号委員（関係行政機関の職員）

	氏名	役職名	摘要
○	た だ さとし 多 田 智	中国地方整備局長 (オンライン出席・代理出席)	
○	やま もと てつ や 山 本 徹 弥	中国四国農政局長 (オンライン出席・代理出席 (R3. 11. 26任命))	
○	た もん かつ よし 多 門 勝 良	中国運輸局長 (オンライン出席・代理出席)	
○	もり うち あきら 森 内 彰	広島県警察本部長 (代理出席)	

2条1項3号委員（市町長を代表する者）

	氏名	役職名	摘要
	いま え とし ひこ 今 榮 敏 彦	竹原市長	
○	よし だ たか ゆき 吉 田 隆 行	坂町長 (オンライン出席)	

2条1項4号委員（県議会の議員）

	氏名	役職名	摘要
	う だ しん 宇 田 伸	県議会議員	
○	き ど つね ひろ 城 戸 常 太	〃	
	おか ざき てつ お 岡 崎 哲 夫	〃	
○	とみ なが けん ぞう 富 永 健 三	〃	
○	まつ おか ひろ みち 松 岡 宏 道	〃	
○	なか はら こう じ 中 原 好 治	〃	
○	た がわ じゅ いち 田 川 寿 一	〃	

2条1項5号委員（市町の議会の議長を代表する者）

	氏名	役職名	摘要
	さ さ き じゅ きち 佐々木 壽吉	広島市議会議長	(R4. 1. 12任命)
○	ます だ よし こ 益 田 芳子	府中町議会議長	