

第242回

広島県都市計画審議会議事録

- 1 日 時 平成31年2月4日(月)13:30～15:35
- 2 場 所 広島県庁自治会館1階 101会議室(広島市中区基町10番52号)
- 3 出席委員 別紙のとおり
- 4 議題等 (1)都市計画決定案件 4件
(2)そのほかの付議案件 2件
- 5 担当部署 広島県土木建築局都市計画課施設計画グループ
(082)513-4117(ダイヤルイン)
- 6 議事録

目 次

1 開会	1
2 議事	1
第1号議案 広島圏都市計画都市高速鉄道の変更について(西日本旅客鉄道株式会社山陽本線, 西日本旅客鉄道株式会社呉線)	2
第2号議案 広島圏都市計画道路の変更について(山の手線, 青崎畝線〔青崎中店線〕, 海田瀬野線)	2
第3号議案 広島圏都市計画道路の変更について(堀川曾田線, 広島西条線)	18
第4号議案 備後圏都市計画道路の変更について(津之郷奈良津線)	24
第5号議案 産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の用途変更について(建築基準法第51条ただし書)	28
第6号議案 産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の増築及び用途変更について(建築基準法第51条ただし書)	32
3 閉会	40

第242回広島県都市計画審議会審議

1 開会

開会 13:30

○司会 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから、第242回広島県都市計画審議会を開催いたします。

始めに、審議会を傍聴される方々をお願い申し上げます。本日受付にて配布いたしました「傍聴に際しての遵守事項」について遵守していただきますようお願い申し上げます。

本日、お手元にお配りしております資料について確認をお願いいたします。

事前にお送りした議案集について一部修正がございましたので、修正版の議案集をお手元にご用意しております。大変申し訳ございません。

その他に、次第、委員名簿、配席表、概要書、資料1「第1号・2号議案 スライド資料」、資料2「第2号議案 意見書の要旨及び意見書に対する県の考え方」、資料3「第3号議案 スライド資料」、資料4「第4号議案 スライド資料」、資料5「第5号議案 スライド資料」、資料6「第6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。

本日の会議時間は約2時間10分を予定しております。

それでは、これからの議事は、審議会運営規程第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、よろしくをお願いいたします。

2 議事

○藤原会長 皆様、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。本日もどうぞよろしくをお願いいたします。

本日の出席委員は13名です。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、この会は有効に成立いたしますことをご報告申し上げます。第242回広島県都市計画審議会を開会いたします。

開会に先立ちまして、議事録署名委員を指名いたします。このたびは、西名委員、宇田委員、ご兩名にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の議事次第にありますように、付議案件が6件あります。

第1号議案、第2号議案については、関連する議案ですので、一括審議をお願いしたいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

第1号議案 広島圏都市計画都市高速鉄道の変更について(西日本旅客鉄道株式会社山陽本線, 西日本旅客鉄道株式会社呉線)

第2号議案 広島圏都市計画道路の変更について(山の手線, 青崎畝線〔青崎中店線〕, 海田瀬野線)

○事務局 都市計画課長の菅島でございます。第1号議案「広島圏都市計画都市高速鉄道の変更」及び第2号議案「広島圏都市計画道路の変更」については、広島市東部地区連続立体交差事業に関連する案件となりますので一括してご説明いたします。議案集は1ページ目からですが、スライドでご説明いたします。なお、お手元の配布資料では資料1となります。説明時間は約35分を予定しております。

議案の説明に入る前に、まず、都市計画決定権者についてご説明いたします。

スライド1には、都市計画法の抜粋を示しております。まず、都市施設については、上に示す都市計画法第15条の赤色で示すとおり、県が、市町の区域を超える広域的な見地から決定すべき施設等を、その他の施設については市町が定めることとなっております。また、政令指定都市である広島市については、都市計画法87条の2、指定都市の特例が適用され、下線部分に示しているとおり、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については、広島市が定めることとなっております。つまり、県は、広島市以外のエリアにおける、都市高速鉄道や国県道等の広域的な見地から決定すべき都市施設を決定し、広島市が広島市域内の都市施設を決定することになります。

それでは議案の内容についてご説明いたします。

まずは、広島圏都市計画区域についてご説明いたします。

スライド2は、広島県内の都市計画区域の位置図を示しております。県内には20の都市計画区域があり、そのうち広島圏都市計画区域については、黒色の線で囲んでおりますように、県の西部に位置しており、広島市や安芸郡4町など、4市4町からなる線引き都市計画区域となります。そのうち、今回の都市計画変更の対象となる、都市高速鉄道及び道路については、広島市、府中町及び海田町からなる青色の枠で囲む地区に計画された路線となります。

当該地区を拡大いたします。

スライド3は、府中町や海田町域などを含む広島市の東部地区を示しております。左上には広島駅、中央のやや下には海田湾が確認できます。一点鎖線が行政界を表しており、図の上側の薄いオレンジ色のエリアが府中町、右側の薄い青色のエリアが海田町、下の灰色のエリアが坂町、その他が広島市のエリアとなります。

当該地区には、主な交通網として、鉄道と道路がございます。まず、鉄道についてご説明いたします。黒と白の破線で示しておりますJR山陽本線が東西方向に走っており、向かって右から安芸中野駅、海田市駅、向洋駅、天神川駅そして広島駅が確認できます。また、海田市駅より南側はJR呉線が走っており、図の下には矢野駅が位置しております。

続いて道路ですが、オレンジ色で広島都市高速道路や広島呉道路を、茶色で国道を示しております。国道については、東西方向に走る国道2号と南北方向に走る国道31号がございます。

広島市東部地区連続立体交差事業でございますが、現計画では、赤色の太線で示すように、山陽本線及び呉線の一部区間合計6.3kmの鉄道を高架化する事業計画となっております。

それでは、連続立体交差事業についてご説明いたします。

スライド4には、連続立体交差事業の概要を示しております。連続立体交差事業とは、都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化又は地下化することによって、多数の踏切を一挙に除去し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業でございます。右のイメージに示しておりますように、鉄道の高架化により、都市交通の円滑化と分断されていた市街地の一体化を図るものです。なお、県内では、福山駅連続立体交差事業が昭和50年に、左下の写真で示すように三原駅付近連続立体交差事業が平成6年に完成し

ております。

それでは、広島市東部地区における、主な課題についてご説明いたします。

スライド5は、当該地区の位置図を示したものでございます。まずは、都市交通の円滑化の観点から2点ご説明いたします。1点目は、踏切の安全確保についてでございます。当該地区においては、赤色の丸印で示すように、特に対策が必要な踏切である新町踏切、船越踏切及び青崎第10踏切をはじめとした20箇所の踏切があります。そのうち当該地区には1日あたりの踏切遮断時間が8時間以上となっている踏切が4箇所あるほか、過去5年間の踏切による交通事故は5件発生し、うち4件は死亡事故となっております。

2点目は、道路ネットワークの確保についてでございます。道路については、東西方向に比べ、南北方向の道路ネットワークが脆弱なことが挙げられます。当該地区では国道を主軸とし、黄色の線で示す県道が整備されておりますが、東西方向のネットワークは南北方向に比べると充実している一方、南北方向の道路は未整備であり、鉄道により分断され、ピンク色で示すように踏切遮断等による交通渋滞が生じる状況となっております。

続いて南北市街地の一体化についてでございます。

スライド6は、当該地区の小学校区を示しており、赤色で小学校を、黒色の線は学区境を示しております。小学校区を生活圏の基準単位としてとらえると、黄色の範囲が通学時に鉄道を横断しなければならない区域となります。小学校区に分断が事業区間のほぼ全体で生じており、安全安心な通学路の確保が必要となっております。なお、写真は船越踏切における小学生の通学状況を示しております。

スライド7では、水色で総合病院を、茶色で主なバス路線を、ピンク色で鉄道横断による市街地分断の影響が顕著なエリアを示しております。鉄道より北側の住民の方々にとって、総合病院の中でも救急医療機関は水色の円で囲むマツダ病院しかないことや、バス路線も県道や国道2号を通行するルートであることなど、いずれも鉄道より南側に位置しており、不便を強いられている状況にあります。これらの課題解決に向けて、踏切の安全確保、都市交通の円滑化、南北市街地の一体化等を図るため、当該地区において連続立体交差事業を実施するものでございます。

それでは広島市東部地区連続立体交差事業の概要について、次のスライドでご説明いたします。なお、当該事業については、以後、東部連立事業と言わせていただきます。

スライド8は、見直し前の東部連立事業について、左に事業概要を、右に位置図と完成予想図を示しております。JR山陽本線及び呉線について、合計延長約6.3kmを高架化して

20箇所の踏切を除去するとともに、都市計画道路23路線や3つの土地区画整理事業を関連事業として計画しておりました。

スライド9では、都市施設である都市高速鉄道の現都市計画の概要についてご説明いたします。上の平面イメージをご覧ください。現在、山陽本線については、ピンク色で示すように、右上の広島市と海田町の行政界を起点とし、海田市駅、向洋駅を經由し、左上の広島市と府中町の行政界を終点とした約6,880mを、呉線については青色で示すように、矢野駅北側の場内信号機を起点として海田市駅までの約2,150mを都市計画決定しております。

スライド10では、東部連立事業に係る主な動向を示しております。平成11年3月に当該事業に係る都市高速鉄道や道路等の都市施設及び土地区画整理事業を都市計画決定しました。その後、平成14年3月に事業認可を取得し、事業を進めてまいりましたが、平成19年1月には事業施工期間の7年延伸を公表しました。その後、赤色で示しておりますが、公共事業を取り巻く環境の変化により、事業の長期化など様々な課題が懸念されたことから、平成24年2月に事業に見直し検討に着手する旨を公表し、平成30年2月に見直し内容について、県、広島市、府中町及び海田町の関係4者で合意し、同年3月には住民説明会を開催しております。

それでは、今回の変更に至る背景についてご説明いたします。

スライド11は、県内における東部連立事業を取り巻く環境変化の概要を3点示しております。まず1点目として、公共事業を取り巻く環境変化が挙げられます。下のグラフは、近年の広島県の普通建設事業費の歳出状況を示しております。平成10年以降、当該事業費が減少しております。このような状況の中、多額の事業費を要する東部連立事業にとっては、完成まで長期にわたり、多額の事業費が継続して必要であることや地域や他事業への影響が大きいことが懸念されます。また、2点目として、現計画を全面的に実施する場合、事業期間が長期化し、都市の将来像を早期に実現することが困難となります。3点目として、近年、急激な人口減少や少子高齢化を迎えるにあたり、都市生活を支えるサービスの低下や厳しい財政状況等が懸念されており、これらの課題について、生活サービス機能と居住を集約・誘導して人口を集積するなど、低密度で拡散した都市構造からコンパクトで利便性の高い集約型の都市構造への転換が求められております。

次に、各市町の都市計画マスタープランのうち、将来都市構造や東部連立事業に係る内容についてご説明いたします。

スライド12には、広島市、府中町及び海田町の東部連立事業に係る都市計画マスタープランの内容を示しております。上のオレンジの枠で示すように、広島市、府中町及び海田町では、ともに都市計画マスタープランにコンパクトで利便性の高い集約型の都市構造の推進を位置付けており、各市町とも東部連立事業に併せて、道路整備や土地区画整理事業を進め、駅などを中心とした拠点の整備を図ることとしております。

それでは、見直しを行った事業計画についてご説明いたします。

スライド13には、見直しを行った東部連立事業の平面イメージを示しております。事業概要についてご説明いたします。

広島市及び府中町で進められている向洋駅周辺の土地区画整理事業の進捗に影響を生じないように、また当該地区の都市の将来像の早期実現のため、広島市船越地区を境に、府中町側をI期、海田町側をII期とした分割施工としております。また、海田町域においては、JR海田市駅前の土地区画整理事業等の関連事業と一体となったまちづくりや町の中心核となる駅周辺の一体的な市街地の形成を図るため、駅付近については鉄道を高架化するとともに、山陽本線は赤色の破線矢印から実線矢印へ、呉線は青色の破線矢印から実線矢印へ、ともに起点側の施工区間を短縮しました。その結果、それぞれの事業区間について、山陽本線については当初4.6kmを3.9kmに、呉線については当初1.7kmを1.2kmに見直し、当初の施工区間6.3kmが5.1kmとなっております。

それでは、次に、見直した事業計画に基づき、山陽本線、呉線の都市計画変更案の概要についてご説明いたします。

スライド14には、山陽本線の都市計画変更の縦断イメージを示しております。赤色の面で見直した山陽本線を、左に向洋駅、右に海田市駅を示しております。また、変更計画と異なる区間の当初計画を青色の点線で示しております。大きな変更点として、まず分割施工により一部区間の構造が変更する点でございます。向洋駅と海田市駅の間、赤色の枠で囲んだ的場川西踏切のところで、向かって左側がI期施工区間2.0km、右側がII期施工区間1.9kmとなります。それに伴い、向かって左の青色の枠で示すように、当該踏切を含む一部区間470mが高架構造から盛土構造に変更となります。都市計画上は、高架であるかさ上げ式から盛土である地表式に変更となります。

次に、起点となる海田町側の施工区間短縮により、一部構造が変更する点でございます。向かって右の青色の枠で示すように890mの区間が高架構造であるかさ上げ式から盛土構造である地表式に変更となります。

次に呉線の変更概要についてご説明いたします。

スライド15には、呉線の都市計画変更の縦断イメージを示しております。赤色の面で呉線を、左に海田市駅、右は矢野駅方面を示しております。大きな変更点として、起点側の矢野駅側の施工区間の短縮により、一部構造が変更する点でございます。事業区間は1.2kmとなり、青色の枠で示すように670mの区間が高架構造であるかさ上げ式から盛土構造である地表式に変更となります。

それでは、都市高速鉄道の変更内容についてご説明いたします。

スライド16には、都市高速鉄道の位置を示しております。まず山陽本線からご説明いたします。名称は西日本旅客鉄道株式会社山陽本線であり、起点は安芸郡海田町砂走から終点安芸郡府中町茂陰1丁目までの延長約6,880mの区域となります。当該区域の中で、広島市域以外の赤色の線で示している府中町及び海田町の区域が、県が決定する区域となります。そのうち、県が変更する区間は、起点側から海田町域の約1,830m、府中町域の約70mとなります。

次に呉線ですが、名称は西日本旅客鉄道株式会社呉線であり、起点は安芸郡海田町栄町から終点安芸郡海田町新町までの青色の線で示す、延長約1,710mの区域であり、全て海田町域となっております。そのうち県が変更する区間は約1,540mとなります。

続いて、海田市駅付近、呉線の起点側、山陽本線の府中町域の順に、それぞれの変更区間についてご説明いたします。

スライド17には、海田市駅周辺の山陽本線及び呉線の新旧対照図を示しております。赤色は今回の変更で追加する区域を、黄色は削除する区域を、緑色は現計画どおりの区域を示しております。

まず、山陽本線については、赤色の両矢印の範囲、起点側から海田市駅までの約1,830mの区間を変更いたします。施工区間の短縮により、高架区間の短縮及びそれに伴う現軌道への接続のため、構造及び法線が変更となっております。左上の横断イメージは、高架構造を盛土構造に変更した区間を示しております。

次に、呉線ですが、青色の矢印が、変更区間約1,540mのうち終点側の区域を示しております。高架区間の短縮及びそれに伴う現軌道への接続のため、構造及び法線の変更となっております。右上の横断イメージは、法線を変更した区間を示しております。

スライド18には、呉線の起点側の新旧対照図を示しております。灰色で塗ったエリアは広島市域となります。青の矢印の区間が変更区間約1,540mのうち、起点側を示しております。

す。まず、起点の変更についてご説明します。都市高速鉄道の起終点については、施設の完結性を考慮して、施工区間と駅あるいは行政界の位置関係により、決定されるものとなっております。呉線については今回、起点側の施工区間が短縮され、海田町域内で収まるため、起点を黒色の破線の丸矢印で示す現計画の矢野駅の場内信号がある広島市安芸区矢野東1丁目から、青色の丸矢印で示す海田町と広島市の行政界である安芸郡海田町栄町に変更し、延長も約2,520mから約1,710mへ変更しております。同時に、広島市において、黒色の両矢印で示す約440mの区間を削除しております。さらに、高架区間の短縮及びそれに伴う現軌道への接続のため、構造及び法線が変更となっております。右の横断イメージは、高架構造を盛土構造に変更した区間を示しております。

スライド19には、府中町域の変更区間の新旧対照図を示しております。灰色で塗ったエリアは広島市域となります。赤色と黒色の両矢印の区間の合計、約470mが変更区間であり、そのうち赤矢印の府中町域の区間約70mが県決定の区間となります。下の変更区間の横断イメージに示すように、当該区間について、高架構造であるかさ上げ式から盛土構造となる地表式に変更することに伴い、北側の鉄道の幅を2m拡幅することとしております。

以上が第1号議案の都市高速鉄道の内容変更でございます。なお、広島市が変更する区域については、本日の午前に開催された広島市の都市計画審議会において、適当であるとの答申を得ております。

続けて、第2号議案である道路の変更内容についてご説明いたします。

スライド20には、東部連立事業と関連した道路の都市計画変更の平面イメージを示しております。今回、東部連立事業の見直しに伴い、都市高速鉄道とともに変更する都市計画道路については、県が変更する2路線、県と広島市が同時に変更する1路線、海田町が変更する4路線の計7路線となります。

まず、県が変更する路線は、赤色の矢印で示す山の手線でございます。起点の広島市と府中町の行政界である広島市安芸区船越二丁目から、接続する国道2号を終点とする、安芸郡海田町昭和町までの約2,570m、幅員18m、2車線の幹線街路でございます。次に、ピンク色の矢印で示す海田瀬野線でございます。起点の安芸郡海田町上市から終点の広島市との行政界である安芸郡海田町砂走までの約2,280m、2車線、幅員12mの幹線街路でございます。本路線については、今回の変更により廃止いたします。3本目に、県と広島市が同時に変更する路線として、茶色の線で示す青崎畝線でございます。現計画では青

崎中店線という名称でしたが、先ほどご説明した海田瀬野線の一部区間と統合して名称を改め、青崎畝線としております。起点は安芸郡府中町青崎中から終点を安芸郡海田町畝一丁目までとし、広島市域約1,900mを含む約3,830m、2車線、幅員16mの幹線街路でございます。海田町が変更するオレンジ色の矢印で示した4路線については、今回、いずれも廃止することとしております。

スライド21には、先ほどご説明した都市計画変更する都市計画道路を示しております。県が変更する2路線について、山の手線は高架構造になることに伴う区域及び構造の変更を、海田瀬野線については、青崎畝線への統合と残る区間の廃止により、路線自体を廃止いたします。県と広島市が同時に変更する青崎畝線については、青崎中店線からの名称を変更し、終点の位置、延長を含む区域及びその他幹線道路との交差の構造を変更いたします。さらに駅前広場を附属します。海田町が変更する4路線については、いずれも廃止いたします。

それでは、今回県が変更する山の手線、海田瀬野線及び青崎畝線の変更内容についてご説明いたします。

スライド22には、山の手線の位置を赤色の矢印で示しております。先ほどご説明したとおり、起点の広島市安芸区船越二丁目から国道2号までの約2,570m、幅員18m、2車線の幹線街路であり、山陽本線と立体交差しております。山の手線と山陽本線との交差部の変更を説明するため、青色の矢印で示す範囲の縦断イメージを次のスライドに示します。

スライド23には、現計画の海田市駅より東側の山陽本線の縦断イメージを赤色で示しております。青色で示しているのが山の手線でございます。現計画では、本路線は鉄道の下を通過する平面道路になっております。しかし、今回、山陽本線の高架区間が短縮したことに伴い、下の図に示すように、山の手線が鉄道の上を通ることになります。この高架化に伴い、山の手線については、区域及び構造を変更いたします。

続いて、山の手線の変更区間についてご説明いたします。

スライド24には、山の手線の新旧対照図を示しております。左側を北側とし、赤色は追加区域を、黄色は削除区域を、緑色は現計画どおりの区域を示しております。赤色の矢印は追加区域を、黄色は削除区域を、緑色は現計画どおりの区域を示しております。赤色の両矢印は変更区間約540mを示しております。赤色の破線部分の縦断イメージを右下に示しております。鉄道を跨ぐ跨線橋となり、一連区間の構造が左下の横断イメージに示すように地表式から高架構造であるかさ上げ式に変更となります。さらに本路線は高架化されること

により、横断イメージに示すように付加車線や植樹帯を削除して、道路幅員を約15mに縮小しております。上の平面図でも示すように、平面から立体となることで、平面交差部がなくなることや幅員が縮小されることにより、不要となる区域を削除しております。

スライド25には、山の手線の変更区間の断面図を示しております。左には高架構造のかさ上げ式の区間の断面図を示しております。当該区間の道路幅員は、自転車歩行者道3.5m、路肩0.5m、車線3.25mの2車線両側歩道で約15mとなります。また、右側に示す終点部の幅員は、自転車歩行者道3.5m、路肩0.5m、車線3.25mの2車線と付加車線3.0mを含む両側歩道で約18mとなります。

スライド26には、現計画の海田瀬野線をピンク色の矢印で示しております。海田瀬野線は、起点の安芸郡海田町上市から終点の安芸郡海田町砂走までの約2,280m、幅員12m、2車線の幹線街路でございます。今回、海田瀬野線の変更内容については、1点目が、起点から都市計画道路の森畠西谷線との交差点までの区間を、山の手線の高架化に伴い、茶色の矢印で示す青崎中店線と統合することです。2点目が、森畠西谷線との交差点から終点までの区間を廃止することです。

1点目の山の手線の高架化に伴い、起点側区間の青崎畝線への統合についてですが、先に説明したとおり、東部連立事業の見直しに伴う山の手線の高架化により、海田瀬野線と山の手線との平面交差点がなくなることから、海田瀬野線の起点側区間については、青崎中店線と接続、取り込まれることとなります。終点については、森畠西谷線との交差点にすることで、青崎中店線は終点を変更し、名称を青崎畝線へと変更いたします。青崎畝線については、のちほどご説明いたします。

2点目は、残る区間、森畠西谷線との交差点部から終点側の区間の廃止についてでございます。海田町では、東部連立事業の見直しと併せて、町域内の長期未着手の都市計画道路について必要性や実現性等の観点から見直しを行い、その結果、当該区間については、青色の両矢印で示しているとおおり、廃止することとしております。これらの変更により、本路線自体を廃止いたします。

スライド27には、海田瀬野線の標準断面図を示しております。本路線の道路幅員は、歩道2.5m、路肩0.5m、車線3.0mの2車線両側歩道で12mとなっております。

続けて、青崎畝線の変更区間についてご説明いたします。

スライド28には、広島市域を含む青崎畝線の新旧対照図を示しております。東西に走っている路線が青崎畝線であり、起点の安芸郡府中町青崎中から終点の安芸郡海田町畝一丁

目までの約3,830m,幅員16m,2車線の幹線街路でございます。今回,青崎畝線の変更については,終点及び名称の変更,区域・構造の変更,駅前広場の追加の3点でございます。

1点目として,終点及び名称の変更についてですが,青崎畝線については,現計画では青崎中店線として,終点を山の手線と平面交差する海田町上市までとしておりましたが,先にご説明した山の手線の高架化に伴い,当該路線との交差点がなくなることから,交差点の先線となる海田瀬野線と接続することとし,その一部区間を取り込むこととしました。これにより,終点の変更に合わせて名称を青崎畝線へ変更しております。2点目は,区域・構造の変更でございます。図面に示す,変更区間と表示した起点側の約470mと終点側の約1,400mの区間について,幅員の変更に伴い区域を変更しておりますが,これについては後ほどご説明いたします。3点目として,海田市駅北側の駅前広場を追加しております。

続いて,府中町と広島市の行政界周辺,海田市駅北口付近,海田市駅から山の手線まで,山の手線から終点までの変更区間について,それぞれ順番に拡大してご説明いたします。

スライド29には,府中町と広島市の行政界における青崎畝線の新旧対照図を示しております。薄い灰色で塗ったエリアは広島市域となります。本路線については,山陽本線の変更区間と同様,赤色と黒色の両矢印が変更区間の470mを示しております。県決定の変更区間はのうち,府中町域の赤色の両矢印で示す約70m区間となります。下の変更区間の横断図のイメージに示すように,当該区間の鉄道が高架構造から盛土構造となり,鉄道側の高架下利用が見込まれないことから,鉄道側の停車帯1.5mを路肩0.5mへ,自転車歩行者道を3.5mから歩道2.5mへ変更した結果,道路幅員を14mとしております。

スライド30には,海田市駅北口付近の青崎畝線の新旧対照図を示しております。黒色の破線で海田町がこの度廃止する都市計画道路の海田駅前線を示しております。海田駅前線については,町が今回,長期未着手の都市計画道路の見直しを行った結果,廃止することとしましたが,当該路線が有していた海田市駅北口広場の計画については町の都市機能として必要であることから,当該広場約3,000m²に接する青崎畝線に附属させております。

スライド31には,海田市駅北口広場の計画を示しております。図面のピンク色の線が駅前広場の区域を示しており,オレンジ色線が広場内の交通施設の計画を,灰色の破線は現駅舎とホームを示しております。海田市駅北口広場では,タクシーや一般車の乗降場や駐車

場の配置を計画しております。なお、右下の写真は、広場の北側から見た現在の駅北口の状況を示しております。

スライド32には、青崎畝線の海田市駅から山の手線との交差部までの区間の新旧対照図を示しております。赤色の矢印が、終点まで続く変更区間約1,400mを示しております。山の手線との交差部までの変更区間については、下の横断イメージに示すように、当該区間の鉄道が高架構造から盛土構造となり、鉄道側においては高架下利用が見込まれないことや、自転車利用が少ないと見込まれることから、鉄道側の停車帯1.5mを路肩0.5mへ変更し、両側の自転車歩行者道を3.5mから歩道2.5mへ変更した結果、道路幅員を13mとしております。

スライド33には、青崎畝線の、山の手線との交差部から終点までの区間の新旧対照図を示しております。当該区間は、変更区間約1,400mのうち、延伸して追加した区域となります。なお、延伸区間については、青色の矢印で示す廃止予定の海田瀬野線の一部区間となっております。当該区間のうち、鉄道と隣接する、道路幅員10mの区間については、下の横断図のイメージに示すように、当該区間の鉄道が高架構造から盛土構造となり、鉄道側の歩行者利用が見込めないことから、鉄道側の歩道を削除しております。ここまでの区域の変更についての説明でございます。

今回の都市計画変更に伴い、本路線と幹線街路との交差の構造ですが、口頭のみでの説明となりますが、山の手線との立体交差1箇所と、その他、森島西谷線との平面交差7箇所となります。

スライド34には、青崎畝線の終点側の追加区間の断面図と標準断面図を示しております。追加区間の道路幅員は、廃止する海田瀬野線と同様、歩道2.5m、路肩0.5m、車線3.0mの2車線両側歩道で12mとなります。また、青崎畝線の標準幅員は、自転車歩行者道を3.5m、停車帯1.5m、車線3.0mの2車線両側歩道で16mとなります。

以上が第2号議案の内容でございます。

本案件につきまして、平成30年12月3日から17日まで、2週間の縦覧に供しましたところ、第2号議案の内容について、1名の方から1件の意見書の提出がありました。それでは、提出された意見書の要旨及びそれに対する県の考え方について説明します。なお、お手元の「資料2」には、意見書の要旨を左側に、それに対する県の考え方を右側にまとめておりますが、スライドでご説明いたします。

スライド35には、意見書の要旨を示しております。

「1(1)道路計画に関する意見」として、「現在、中店第一踏切は、山陽本線で分断された海田町の南北をつなぐとともに、船越や瀬野方面へ至る横断路として大正通第一踏切とともに周辺地域の円滑な交通処理に寄与しているが、今回、中店第一踏切は歩行者専用通路として見直されている。中店第一踏切に代替する機能としての山の手線(跨線橋)を位置付けられている場合、その代替性はもとより実現可能性がなければ、大正通第一踏切へ交通負荷が集中することになり、交通渋滞の発生など周辺エリアの交通環境が悪化する可能性があるのではないか。」との内容でございます。

当意見に対する県の考え方についてご説明する前に、意見書にある中店第一踏切の周辺地域についてご説明いたします。

スライド36には、広島市東部地区を示しております。図の右側に青色の枠で囲んでおります中店第一踏切を含む地域を拡大いたします。

スライド37には、黒色と白色の破線で鉄道を、赤色の円で左から大正通第一踏切及び中店第一踏切の位置を示しております。また、黄色は県道を、オレンジ色は一般車が通行可能な町道を示しております。意見書にもありましたとおり、中店第一踏切は、大正通第一踏切とともに、青色の矢印で示すように、山陽本線で分断された海田町の南北をつなぐとともに、ピンク色の太字で示す船越や瀬野方面へ至る路線に位置しており、周辺地域の円滑な交通処理に寄与しております。

スライド38には、この度の都市計画変更案を示しており、灰色で鉄道を示しております。また、青色は都市計画道路を示しており、左下に中店窪町線、中央部に青崎畝線、右側に山の手線を示しております。今回の都市計画変更により、中店第一踏切は閉鎖されることとなりますが、南北軸となる中店窪町線の大正通第一踏切は鉄道の高架化により除去され、東西軸となる青崎畝線が整備されることとなります。また、緑色の破線の円で示している位置には、下のイメージにも示している、歩行者通路を整備する予定です。

頂いた意見に対し、県としましては、都市計画変更に伴う整備後の状況を踏まえ、「当計画では、連続立体交差事業の実施により当該地区の踏切が除去されるとともに、南北軸となる中店窪町線及び東西軸となる青崎畝線の整備が実施されることにより、地域内の円滑な交通処理が可能となり、中店第一踏切の代替機能を確保している。」と考えております。

また、山の手線については、次のスライドをご覧ください。

スライド39には、広島市東部地区を示しております。中央部には、青色の矢印で示す山の

手線が位置しており、本路線の起点には、府中町や広島市方面へつながる、ピンク色で示す都市計画道路の土橋船越線が、終点には緑色で示す同じく都市計画道路の中店小学校線が接続しております。また、茶色で示す国道2号や黄色で示す県道海田矢野線ともつながることで、広域的なネットワークを形成しております。

意見書のうち、「中店第一踏切に代替する機能としての山の手線を位置付けられている場合、その代替性はもとより実現可能性がなければ」との内容がございましたが、これまでご説明したとおり、山の手線は中店第一踏切を代替するものではないと考えております。しかし、頂いた意見内容のうち、山の手線の実現可能性に対し、事業実施予定者でもある県としましては、「山の手線については、広域的なネットワークを形成する幹線道路として位置付けられており、周辺道路の整備状況を踏まえ、整備時期を検討してまいりたい」と考えております。

なお、今回の変更案については、府中町及び海田町から異存のない旨の回答を頂いております。また、広島市が変更する青崎畝線及び海田町が廃止する4路線については、広島市及び海田町の都市計画審議会において、適当であるとの答申を得ております。

以上で第1号議案及び第2号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○藤原会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今ご説明いただきました議案の審議をいたします。ご質問、ご意見などありましたらお願いします。いかがでしょうか。

私から伺います。I期、II期に分けるメリットとデメリットを教えてください。

○事務局 I期、II期に分けることで、最初に申しました事業、当初計画事業の課題として、事業が長期間にわたるということがございました。事業効果が発現するまでの期間が長期にわたるといった点がございましたが、I期、II期に分けることで、I期区間については、I期終了時点で効果、効用が発揮できることとなります。デメリットとしては、そのために一旦あそこで下に降ろして平面と接続する必要があるという点でございますけれども、それにつきましては、周辺の街路計画等と合わせまして、円滑な交通が確保できるように、南北縦断道路は計画されていると考えております。

○藤原会長 鉄道運用上のエネルギーロスや安全性の面は問題ないですか。

○事務局 鉄道運用上の話につきましては、JRさんの方でもしっかり検討しておられまして、この計画で問題ないと考えております。

○藤原会長 ありがとうございます。

ほかにご意見はありませんか。

○渡邊委員 スライドの10枚目、この中で平成30年9月に住民説明会が開催されています。この時に、どのような意見が出されたのか。つまり、今回この事業が変更されることに対して、どのような意見が出されたのか、わかる範囲でご紹介いただけたらと思います。

○事務局 9月に、府中町、海田町において事業説明会をされた際の主な意見です。府中町におきましては、「土地区画整理事業の事業期間が連続立体交差事業に影響を受けるので、できるだけ早く事業スケジュールを示してもらいたい」といった話ですとか、「高架下利用がなくなることで歩道幅員が見直された箇所について、自転車や歩行者が安全に通行できるように配慮してもらいたい」、「JRが災害対応を重視することにより事業が遅れることのないようにしてもらいたい」、「向洋駅の高さや横断歩道の高さを教えてもらいたい」、「高架化される向洋駅について、二階部分を避難場所に指定できないか検討してもらいたい」というようなご意見です。また海田町におきましては、「事業認可取得時期や本体工事の着手時期を示してもらいたい」、「高架化される山の手線を整備するにあたっては、周辺地域からの利便性について考慮してもらいたい」、「呉線沿線道路は確実に事業実施してもらいたい」、「連続立体交差事業の鉄道の構造形式が決まらず、下水道整備が遅れていたが、構造形式が決まったので下水道整備は早く実施してもらいたい」、「工事施工中の仮踏切や仮通路を早く住民に示してもらいたい」、そういったご意見やご質問が出たと伺っております。

○渡邊委員 ありがとうございます。

スライド38番、中店第一踏切閉鎖に伴って歩行者通路をとることに、新しくなるのだと思いますが、これは都市計画で決めるのではなく、事業計画の中で位置付けて整備するという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 都市計画上示されますのは、交差する幹線街路が示されますけれども、人道ボックスとかそういったものについては都市計画では決定しませんので、事業計画の中で示していくことになると思います。

○渡邊委員 ありがとうございます。

○藤原会長 山の手線の高架橋を歩いて渡らなくても、鉄道を横断できる歩行者通路が確保されるということですね。

○事務局 踏切が廃止される箇所については、人道ボックス等で利便性を確保したいと考えています。

○藤原会長 そのほかにかがででしょうか。

○太田委員 ずいぶん前から計画されていて、それを見直して、いろいろな計画変更をされるということで、関係者の方々は大変ご苦勞であったということは容易に想像されます。それで、先ほどの例えばスライド10で、平成30年3月に住民説明会開催ということですが、その後、西日本豪雨災害が起きていて、もちろん海田町、呉線沿線、それから府中町は2日後の榎川氾濫でしたか、そういうことが記憶に新しいのですが、そういう、その後起きた災害から見て、この度の、今、提示されたこのプランについて、何かご懸念、支障などについては、特にないという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 特段、それによって今の時点で支障はないと考えております。また横断することになる河川の断面等につきましては、今後、詳細設計をしていく中で、しっかり将来的に必要な断面を確保いたしますので、そういった中で検討していくことになると思います。

○太田委員 ありがとうございます。

念のため、スライド14以降、高架構造によるかさ上げ式から盛土構造による地表式に変えたというのは、多分、予算的なこととか、当時の構造的に考えて安全確保ということだったと

と思いますが、私は建築に関して全く素人ですが、盛土によると言うと、高架の方が予算はかかっても安全なのかと思ってみたり、また、おじいさんが杖を突いて歩いていくことを考えると、地面に近い方が高齢者や歩行者はいいのかと思ってみたりしますが、このかさ上げ式から地表式に変えたメリット、デメリットについて説明していただければと思います。

○事務局（スライド14を示して）一つはこういった部分ですね、かさ上げ式、ここは先ほど説明したように、ここでももとは高架式が連続していたわけですが、ここで一旦地表部に降ろしてまた上がるということで、ここが盛土、地表式という形になっていますが、ここで降ろすことによって、こちらの区間をI期ということで早期的な事業効果の効用が図られるというメリットがございます。その代わりに、先ほど会長からの質問にもありましたように、この踏切が廃止される。これに伴って周辺道路への代替機能をきっちりと確保する必要が出てきていると。それについてはきっちり計画されていると考えております。

こちらにつきましても、当初こちら辺まで工区があった部分を、延長を短くしたことで、地表式と言いますか、この辺は事業区間が短くなった部分ですが、これにつきましては、原因としては、最初に説明した事業規模の話もございまして、事業期間が長期化する、そういったことについて実現可能性というの必要なことですので、実施可能な範囲で規模を縮小し、周辺街路等できっちりと交通計画を図るということで計画されています。呉線につきましても同様に事業規模を縮小している部分がございます。それも同様な考え方だと思います。

○太田委員 ありがとうございます。

○原田委員 今の件について。私も今のところがはっきりわからなかったのですが、結局、利便性よりも工期の短縮をとったということですね、安全性よりも工期の短縮というご判断だったということよろしいですか。

○事務局 安全性を、別にないがしろにしているということはないのですけれども。

○原田委員 ああ、もちろん、配分の問題ですが。

○事務局 それについては極力、周辺道路計画などの部分で対応するというので、工期の

短縮と言いますか、結局は事業規模なのですが、あまりにも大規模な事業でございますので、ある程度実現可能性と早期効用を図れるような形、それまでの間もずっと平面で通るわけですので、早期に効果が出せるようにということで、トータルで判断してもらえればと考えております。

○原田委員 ありがとうございます。

○藤原会長 ほかにいかがでしょうか。

特にないようですので、第1号議案、第2号議案につきましては、原案どおりと決してよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議がありませんので、第1号議案並びに第2号議案については原案どおりとさせていただきます。

続いて、第3号議案について、事務局から説明をお願いいたします。

第3号議案 広島圏都市計画道路の変更について(堀川曾田線, 広島西条線)

○事務局 第3号議案「広島圏都市計画道路 堀川曾田線, 広島西条線の変更」についてご説明いたします。議案集は55ページからですが、スライドでご説明いたします。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10分を予定しております。

スライド1は、広島圏都市計画区域を示しております。赤色で示しているのは、海田町や広島市など4市4町からなる広島圏都市計画区域となります。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, 広島西条線は、広島圏都市計画区域のうち、青色の線で囲む海田町域内に計画された路線となります。

スライド2は、広島圏都市計画区域のうち海田町域を示しております。海田町内を走る主な交通網として、鉄道と道路がございます。

まず、鉄道についてご説明いたします。黒と白の破線で示しているのが鉄道路線になりま

す。海田町内の駅はJR海田市駅のみですが、2本の鉄道路線が存在しており、東西を走るJR山陽本線とJR海田市駅から南へ走るJR呉線があります。

次に道路ですが、青色で示しているのが国道になります。海田町内には国道が3路線あり、南北方向の縦軸を担う国道31号、東西方向の横軸を担う国道2号及び国道2号東広島バイパスがあります。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。

続いて都市計画道路についてですが、緑色で示す2路線が今回変更する堀川曾田線と広島西条線となります。なお、堀川曾田線は国道2号東広島バイパスの平面部であり、広島西条線が国道2号となります。堀川曾田線は海田町堀川を起点とし、海田町曾田を終点とする延長2,670m、幅員40mの幹線街路です。広島西条線は海田町窪町を起点とし、海田町蟹原を終点とする延長約3,580m、幅員16mの幹線街路です。また、その他の都市計画道路を黒色で示しております。この黒色で示す都市計画道路のうち、森島曾田線、新開蟹原線、市頭西谷線の3路線については、今回の都市計画変更と併せて町が都市計画変更する路線となります。今回の都市計画変更の内容ですが、堀川曾田線、広島西条線と町決定の3路線が平面交差する交差点部の一部区域を削除するものです。

スライド3は、堀川曾田線と広島西条線の都市計画変更に関係する主な動向を示しております。昭和31年に海田市町と東海田町が合併して海田町となりました。その後、昭和39年に町域の道路ネットワークを確保するため、堀川曾田線、広島西条線を含む海田町域の主な路線が都市計画決定されました。このとき、今回の変更に係る森島西谷線、新開蟹原線、市頭西谷線も併せて決定されております。昭和39年の都市計画決定後、堀川曾田線は6回、広島西条線は2回の都市計画変更を行った後、平成13年の区域の変更及び車線数の決定による都市計画変更を経て現計画となっております。

一方、町決定の3路線については、昭和39年の都市計画決定後、長期間にわたり整備に着手されていない区間について、計画の見直しが検討され、平成24年に海田町が策定した「長期未着手都市計画道路の見直し方針」の中で森島西谷線と新開蟹原線は一部区間の廃止、市頭西谷線は全区間の廃止と位置付けられました。その後平成30年3月に東部連立事業の見直しが公表され、見直しに伴う都市計画変更を行うことになり、併せて、平成24年に策定した「長期未着手都市計画道路の見直し方針」の再検討が行われ、その結果に基づき、都市計画変更を行うことになりました。以上が今回の都市計画変更に至る背景になります。

スライド4は、海田町における長期未着手都市計画道路の見直しについて示しております。海田町では、昭和39年の都市計画決定後、未整備となっていた路線について、計画当時と現在とでは、社会経済状況やまちづくりの考え方などが大きく変化したことから、都市計画道路としての必要性や実現性等の観点から計画の見直しを検討し、「長期未着手都市計画道路見直し方針」を策定しました。その後、計画見直しの再検討を行った結果、森島西谷線及び新開蟹原線については一部区間の廃止、市頭西谷線については廃止が妥当であるとの判断がなされました。

それでは、今回の変更に係る町決定の3路線の変更内容についてご説明いたします。

スライド5では、森島西谷線についてご説明いたします。海田町域東部に位置する図中の黒色で示す路線が森島西谷線になります。青色の四角で囲った範囲を拡大いたします。今回の変更では、未整備となっている図中の黄色で示す区間を都市計画道路区域から削除します。整備済み区間である図中の緑色で示す区域が変更後の森島西谷線となります。

スライド7では、新開蟹原線についてご説明いたします。海田町域中央部に位置する図中の黒色で示す路線が新開蟹原線になります。青色の四角で囲った範囲を拡大します。今回の変更では、未整備となっている図中の黄色で示す区間を都市計画道路区域から削除します。整備済み区間である図中の緑色で示す区域が変更後の新開蟹原線となります。

スライド9では、市頭西谷線についてご説明いたします。海田町域中央部に位置する図中の黒色で示す路線が市頭西谷線になります。青色の四角で囲った範囲を拡大します。今回の変更では、未整備となっている図中の黄色で示す区間を都市計画道路区域から削除します。この変更により、市頭西谷線は全区間が廃止となります。

スライド11では、堀川曾田線と広島西条線の変更箇所についてご説明いたします。図中の黄色で示している区域が町決定の3路線の削除区間になります。堀川曾田線、広島西条線と3路線の削除区域が交差する図中の青色が囲っている部分が、今回、都市計画変更する箇所になります。

それでは、各路線の変更内容についてご説明いたします。

スライド12では、堀川曾田線の都市計画変更についてご説明いたします。図中の上部に変更箇所を拡大したものを表示しております。本路線と交差する町決定の3路線の変更に伴い、図中の黄色で示す隅切り部分を都市計画道路区域から削除します。

スライド13では、広島西条線の都市計画変更について説明いたします。本路線と交差する町決定の2路線の変更に伴い、図中の黄色で示す隅切り部分を都市計画道路区域から

削除いたします。

スライド14は、堀川曾田線の標準断面図を示しております。道路幅員については、現計画と同様に全幅40mであり、変更はありません。

スライド15は、広島西条線の標準断面図を示しております。道路幅員については、現計画と同様に全幅16mで、変更はありません。

以上が変更の内容でございます。

本案件につきまして、平成31年1月7日から21日まで、2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。なお、海田町決定である3路線に係る都市計画変更については、1月末に開催された海田町都市計画審議会において、適当であるとの答申を得られております。また、堀川曾田線、広島西条線の変更案については、海田町から異存のない旨の回答を頂いております。

以上で第3号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○藤原会長 それでは、ただ今ご説明いただきました内容につきまして、ご質問、ご意見などありましたらお願いします。

○太田委員 ご説明ありがとうございました。スライド3の下から2つ目、平成24年の長期未着手都市計画道路見直し方針の策定が行われたということで、これは海田町の都市計画に関して方針が策定されたということですか。

○事務局 長期未着手道路につきましては、以前から全国的な話題にもなっていますが、高度経済成長期に都市計画決定された路線が、本来速やかに整備されるべきものですがなかなか整備されていない状況の中で、全体的に最新の情報で見直しする必要があるという考えが進められておまして、まず、広島県は、最初平成16年ですが、長期未着手の見直しの基本方針をお示しております。それ以降、各市町において、それぞれの市域内、町域内にある長期未着手になっている道路につきまして、存続が必要であるとか、廃止が必要であるとか、そういった検討が進められております。海田町については今示した平成24年に方針が一旦作成されたということです。

○太田委員 例えば、都市計画の変更に伴って長期未着手になったという理解でよろしい

でしょうか。場所によっていろいろあって、一概には言えないとは思いますが、どういう状況で長期未着手になったのか。

○**事務局** 決定当時は、周辺の状況などを踏まえて、そういう道路が必要ということで決定し、それを事業化すべく動いていたということなのですが、様々な事情、主に海田町でも道路事業は継続して進めておられました。一部、先ほどもありましたように供用されている区間もありますが、そういった中で、例えば立ち退き家屋が多いところとか、そういった事業が進まない部分が長い期間動いていない状況になっていたということです。それについては改めて最新の周辺状況等を踏まえて見直しをされているということです。

○**太田委員** こういうふうに事業計画が、例えば都市計画審議会で承認されたということで、次に事業化するときにはすぐに予算を立てたりしないのですか。ずっと未着手のままというか。

○**事務局** 今回の変更は、今時点の状況を踏まえて、当初想定していたほどの必要性が考えられない部分については、都市計未着手道路もありますが、先ほどの特に黄色で示した部分の廃止というのは、計画自体を今回廃止するということです。

○**太田委員** その廃止部分については予算が付かなくていいはずですが、これまでも、計画して事業化するという事は、予算を付けるということではないのですか。

○**事務局** 都市計画決定だけですぐ予算が付くわけではありませんので、それを早く事業化して、予算を付けて事業を進めていく必要があった中で、動いていなかった部分が今までもあったということです。

○**太田委員** 例えばその優先順位はどのようについていくものなのですか。

○**事務局** 例えば先ほどの大きく廃止した部分は、海田町道として海田町が整備される部分ですので、もちろん路線ごとの優先順位はそれぞれの市や町で考えられて進められる部分です。

○**太田委員** ありがとうございます。基本的なところを教えてくださいました。

○**藤原会長** ほかにいかがでしょうか。

○**西名委員** 平成24年に長期未着手都市計画道路の改定があつて、海田町の都市計画道路で廃止や一部廃止という決定はいつされたのですか。

○**事務局** 方針の決定が、今みたいな、関係する、該当する道路を全て洗い出して、区間ごとに廃止とか見直しとかを決めているのが方針です。今回の海田町につきましては、先ほどの案件にありました東部連立事業が動いていますので、それにからんで街路計画等も変わってくる可能性があるということで、24年に一旦作ったものを改めて東部連立等の計画等も踏まえて、最終的に見直して方針として決定し、今回見直した廃止の都市計画変更という手続きを進めようとしているものです。

○**西名委員** ちょっとよくわからないのですが、24年に、大体、ここは見直すとかここはやめるということが決まったという話なのですか。

○**事務局** 24年の方針の中で、該当する路線は全部拾い出して、一旦は決めております。

○**西名委員** その段階にどうして、広島西条線とかの見直しということにならなかったのですか。

○**事務局** 確かに、例えば広島西条線部分だけ見れば連続立体とは離れているのですが、海田町全域の都市計画の街路のネットワーク等がございますので、連立事業に伴って街路計画というのは、あの一带は大きく変わります。そういったことも踏まえて、町域全体の街路のネットワークをもう一回見直す必要があるということで、今回、連立事業の計画が落ち着くところまで待っていたような状態です。

○**西名委員** 本当は24年で決めてもよかったけれども、この先どうなるかわからないからとりあえず待つておいて、それで大体ここで決定したから、では変えようかと、そういう考え方で

すか。

○事務局 通常の市や町であれば、方針を決定したら、順次その中で決められた廃止や見直しというのは、できるだけ速やかに順次変更手続きを進めていくのですが、先ほど言いました連立とのからみもありますので…

○西名委員 …今回は特例のような形で…

○事務局 状況を確認して、最終的に連立を含めた街路ネットワークを検討されたということです。

○西名委員 わかりました。ありがとうございます。

○藤原会長 ほかにいかがでしょうか。

ほかにないようですので、第3号議案につきましては、原案どおりと決してよろしいでしょうか。

(異議なし)

異議なしと認めます。第3号議案につきましては原案どおりといたします。

引き続きまして、第4号議案につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

第4号議案 備後圏都市計画道路の変更について(津之郷奈良津線)

○事務局 第4号議案「備後圏都市計画道路 津之郷奈良津線の変更」についてご説明いたします。議案集は75ページからですが、スライドでご説明いたします。なお、お手元の配布資料では資料4となります。説明時間は約10分を予定しております。

まずは、備後圏都市計画区域についてご説明いたします。

スライド1は、広島県内の都市計画区域の位置図を示しております。備後圏都市計画区

域は、黒色の線で囲んでおりますように、県の東部に位置しており、福山市や尾道市など4市からなる線引き都市計画区域となります。そのうち、今回の都市計画変更の対象となる津之郷奈良津線は、福山市において青色の枠で囲む地区に計画される路線となります。当該地区を拡大いたします。

スライド2は、福山駅を中心とした半径約5kmの範囲を示しております。福山駅周辺には市役所をはじめ公共施設や文化施設が集積しており、市の行政、文化、商業、業務等の中心的役割を担っている地域です。当該地区の主な交通網として、鉄道と道路がございます。

まず鉄道については、青色の破線で示しているJR山陽新幹線と黒色の破線で示しているJR山陽本線が東西方向に走っており、福山駅からJR福塩線が芦田川沿いを北上しています。

次に、道路については、緑色で示している山陽自動車道、茶色で示している国道2号、国道313号等が骨格路線としての役割を担っており、その他の主要地方道や一般県道が接続しています。津之郷奈良津線は赤色の矢印で示す幹線街路となります。本路線は、「福山市都市マスタープラン」では、当該地区において、他の都市計画道路とともに内環状線を形成する路線として、また国道182号や福山西環状線、福山道路による外環状線と合わせ、交通流動の円滑化を促し、物流基盤の強化や都市間交通の促進、拠点間の連携強化を図る路線として位置付けられています。

青色の枠で囲む区域を拡大いたします。スライド3は、津之郷奈良津線と周辺の道路網を示しております。当該地区の主な道路についてご説明いたします。緑色の線は山陽自動車を、茶色の線は国道を、黒色の線は県道を示しています。また、青色の線は都市計画道路を示しております。赤色の矢印で示している今回変更する津之郷奈良津線は、福山市山手町字湯伝を起点とし、西深津町五丁目を終点とする、延長約5,390m、代表幅員12m、2車線の幹線街路です。本路線は、起点側で都市計画道路 山手赤坂線と接続し、終点側で都市計画道路 西深津坪生線と接続しており、これらの路線とともに福山市中心市街地の北側を東西に走る路線として、また都市計画道路 鷹取本庄線、鷹取奈良津線等の南北軸の路線と交差し、中心市街地へ流入する交通の分散を図る役割を担っております。なお、赤色の実線が整備済区間、点線が未整備区間を示しております。今回変更するのは、ピンク色の丸印で示している、都市計画道路 鷹取奈良津線(国道313号)との交差部です。それでは、本路線の都市計画決定に係る主な動向についてご説明いたします。

スライド4は津之郷奈良津線の都市計画決定に係る主な動向を示しております。福山市

は、大正5年に深安郡福山町を廃止し、市政施行により誕生しました。戦後、戦災復興計画に基づき、昭和21年に既定の都市計画道路を廃止し、新たな街路計画の決定がされました。このうち、津之郷奈良津線については、本庄奈良津線として当初決定され、その後、交通需要等や他の都市計画道路の変更に応じ、7回の都市計画変更を経て、現在の計画となっております。

続きまして、本路線の現計画と問題点、改良の方向性についてご説明します。

スライド5は、津之郷奈良津線の現計画及び問題点を示しております。スライドの図面は、本路線の未整備区間のうち、鷹取奈良津線(国道313号)と交差する福山北消防署前交差点の現況平面図です。緑色の線で示している区域は、現在の都市計画道路の区域です。先ほどもご説明したとおり、本路線は戦後間もない時期に一律の幅員12mで決定されており、右折車線等、交差点の特性や交通需要に応じた詳細な交差点計画はされておりました。現在、東西方向においては、右折待ちの車が直進する車の進行を阻害し、下の写真に示すように、慢性的な交通渋滞が発生しています。このため、改めて交通量調査を行い、交差点計画について検討を行いました。

スライド6は、津之郷奈良津線の改良の方向性を示しております。この度、本路線と交差する鷹取奈良津線(国道313号)において、長年の課題であった歩道等の整備について事業の具体化に向けた地元の熟度が高まってきたことから、交通の円滑化及び歩行者の安全確保を図るため、交通安全施設等整備事業により道路を拡幅し、歩道等の整備を行うことになりました。津之郷奈良津線においても、鷹取奈良津線の歩道等の整備と併せて、新たに東西両方向へそれぞれ延長45mの右折車線を加え、右折待ちによる交通渋滞の解消により、交通の円滑化と安全確保を図ります。緑色の線で示している区域は、現在の都市計画道路の区域です。右折車線の追加により、交差点部の幅員が広がることから、都市計画道路の区域が赤色の線の形状に変更となります。

スライド7には、津之郷奈良津線の新旧対照図を示しております。赤色の範囲は交差点部における右折車線の設置に伴う今回の変更で追加する区域を、緑色の範囲は変更のない区域を示しております。

スライド8には、変更区間の新旧対照図を示しております。本路線の代表幅員は上の図の12mでございますが、交差点部に右折車線を設置することにより、変更区間の総幅員を、下の図の15mといたします。

以上が変更の内容でございます。

本案件につきまして、平成30年12月10日から25日まで、2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。なお、今回の津之郷奈良津線の変更案については、福山市から異存のない旨の回答を頂いております。

以上で第4号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○藤原会長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見等お聞きしたいと思います。第4号議案につきまして、いかがでしょうか。

特には、よろしいでしょうか。直交交差点に変えるまでの土地はなかったということですね。

それでは特にご質問、ご異議はないようですので、第4号議案につきまして、原案どおりと決してよろしいでしょうか。

(異議なし)

異議なしと認めます。第4号議案については原案どおりといたします。

県決定の都市計画の案件については以上でございます。

あとの2つの議案については、建築基準法第51条ただし書関係の審議になりますので、ここで一旦、5分間の休憩を取らせていただきたいと思います。

現在14:41分ですので、46分まで5分間休憩を取りたいと思います。よろしくお願いいたします。

(5分休憩)

(渡邊委員, 退席)

○藤原会長 予定より若干早めに進んでおりますが、おそろいになりましたので、引き続き都市計画審議会の議案に入っていきたいと思います。

次にご議論いただくのは第5号議案になります。事務局からご説明をお願いいたします。

第5号議案 産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の用途変更について(建築基準法第51条ただし書)

○事務局 廿日市市建築指導課長の坂本でございます。議案集は別冊の1ページからですが、スライドでご説明いたします。なお、お手元の配布資料では資料5となります。説明時間は約15分を予定しております。

始めに、建築基準法第51条についてご説明いたします。「都市計画区域内においては、卸売市場、火葬場、その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない。」と規定されております。しかしながら、ただし書により「特定行政庁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おいては、この限りでない。」と規定されております。このたび廿日市市におきまして、民間事業者により産業廃棄物処理施設の移転に係る破砕処理施設の移設の申請がございました。本来は、産業廃棄物処理施設については、広島県におきまして都市計画決定すべき施設となりますが、先ほど述べたとおり、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いたものでございます。

産業廃棄物処理施設につきましては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第7条に規定され、廃プラスチック類の破砕施設は、1日あたりの処理能力が5tを超えるものが許可を必要とする施設とされております。本件につきましては、1日あたりの処理能力が9.6tであることから、許可を必要とするものでございます。

それでは、申請の概要についてご説明いたします。申請者は、廿日市市木材港北4番60号 安田金属株式会社 代表取締役 安田秀吉でございます。廿日市市内において、昭和24年から主に金属類等のリサイクル事業を行っている事業者でございます。

申請位置は、廿日市市木材港北1069番地10でございます。

こちらは位置図でございます。赤色の丸で示しております位置が、申請地でございます。申請地は、木材工業団地として整備された埋立地内にあり、JR廿日市駅から南東方向に約1kmに位置しています。

続きまして、申請理由でございます。申請者は、申請地に近接する別の土地及び建物を賃借し、平成25年に、建築基準法第51条ただし書許可を取得後、1日当たりの処理能力が

9. 6tの廃プラスチック類の破砕施設を設置し、リサイクル工場として稼働しております。企業から廃棄されるOA機器や小型家電製品を破砕・選別処理し、原材料として売却している業務でございます。この度、その敷地の賃貸借契約が解除されることとなり、やむを得ず申請者が所有する今回の申請地に移転することとなったものでございます。申請地の工場の既存建築物内に、1日当たりの廃プラスチック類の破砕処理能力が9. 6tの破砕施設を設置するため、当該許可を要することになったものでございます。

次に申請地と建物の概要でございます。申請地は、都市計画区域内の市街化区域で、用途地域は準工業地域に指定されております。敷地面積は678. 15m²で、建物の建築面積及び延べ面積は406. 56m²、構造は鉄骨造平屋建てで、用途は工場となっております。

続きまして、処理施設の概要及び移設計画でございます。まず、この表の見方でございますが、①に現事業地、②に申請地とあります。これは、今回の申請が破砕施設の移設によるものであることから、移設前の現在の敷地を「現事業地」と表現しております。そして②の申請地は「現在」と「許可後」の2つの状況を示しております。まず、①の現事業地の現在の状況は、先ほど説明いたしましたとおり、平成25年に許可を受け、廃プラスチック類の中間処理施設として破砕施設を設置し稼働しております。破砕施設は1日あたりの処理能力が9. 6tとなっており、企業や一般家庭から廃棄されるOA機器や小型電化製品等を中間処理しているリサイクル工場となっております。

次に、②の申請地の状況ですが、現在の状況は、企業から廃棄されたOA機器等の中間処理施設として、1日当たりの処理能力が4. 8tの破砕施設を設置し稼働しています。そして許可後の状況は、現事業地の破砕施設を移設し、1日あたりの処理能力が9. 6tと4. 8tの2台の破砕処理施設を設置する中間処理施設となります。移設により設置される9. 6tの破砕処理施設が許可対象となるものでございます。

次に許可に係る審査項目でございます。「施設位置の妥当性」として、道路状況、用途地域、搬出入ルート、「周辺の土地利用状況」として、学校、病院、住宅等までの距離、「施設計画と環境保全対策」として、施設の種類、処理内容・手順、騒音振動等の影響調査、廃掃法の許可、「地域における周知・合意形成」として、近隣の合意について審査を行っております。

始めに、1の「施設位置の妥当性」及び2の「周辺の土地利用状況」についてご説明いたします。

こちらは位置図でございます。地域地区は、都市計画区域内で市街化区域、用途地域は

準工業地域に指定されております。主要幹線道路としては、市道昭北7号線が廿日市木材工業団地を東西に貫き、東は広島はつかいち大橋を渡って商工センター方面へ、西は県道廿日市港線を経由して国道2号及び西広島バイパスへ接続しています。申請地は、住居系の用途地域である、黄色で示した第一種住居地域から約300m、直近の小・中学校や医療機関からも約500m以上離れている状況でございます。

次に、申請地周辺の付近見取図です。赤色で示した場所が移転先となる申請地で、道路を挟んだ北側にオレンジ色で示した場所が、現事業地となります。申請地へは、主要幹線道路から幅員12mの市道を経由する、点線で示すルートが廃棄物等の搬出入経路となるものです。申請地周辺には、住宅や保健医療施設等はなく、工場が集積した地域となっております。

これは申請地周辺の航空写真です。申請地は、周辺の工場等の建物に囲まれた状況で、直近の住宅との間には、さらに緑地帯や港湾などがあり、それぞれ緩衝帯としての機能を有しております。

以上のことから、「都市計画区域内における位置」及び「周辺の土地利用状況」について、支障ないものと判断しております。

次に、3の「施設計画と環境保全対策」についてご説明いたします。

まず施設計画についてご説明いたします。これは申請地の配置兼平面図で、ピンク色の一点鎖線で示した範囲が敷地の範囲で、青色の線が既存建物でございます。①に、今回移転してくる9.6tの破碎施設の位置を示しております。この破碎施設で処理される廃棄物は、赤色の矢印で示したルートで処理されていきます。一方、②に、既設の4.8tの破碎施設の位置を示しております。同様に青色の矢印で示したルートで処理されます。この図からわかるように、2台の破碎施設は作業工程に一体性はなく、それぞれ単独の処理施設となっております。

次に破碎施設についてご説明いたします。これは破碎施設の姿図でございます。左の図のとおり、搬入されたOA機器や小型家電製品等を、コンベアを利用して上部に示す「投入口」から投入し、破碎機内で破碎処理をした後、下部の排出口より排出されます。その後もコンベアで搬送され、選別作業する流れとなっております。

これは、廃棄物の処理フローとなります。収集された小型家電類等は、建物内の受入れ保管場所に搬入され、①の投入コンベアに乗せ②の破碎施設に投入されます。その後破碎物は、搬送コンベアで③の振動スクリーンにて平たく分散され、④から⑦の各種選別によ

りプラスチック、鉄などに順次選別されます。選別後は、一定量がたまった時点で原材料として売却され、再生利用されることとなります。

これは9.6tの破碎施設で処理する廃棄物の処理の流れを示した、設備配置図でございます。緑色の円で表示した部分が破碎施設でございます。先ほど説明いたしました処理フロー図のとおり、廃棄物は赤色の矢印に沿って①から②の破碎施設で処理され、搬出されることとなります。

次に環境影響評価についてご説明いたします。周辺の環境に及ぼす影響につきましては、環境省が示す「廃棄物処理施設生活環境影響指針」に基づき実施されております。調査項目につきましても、このリサイクル工場は大気汚染や水質汚濁等を発生する要因がないことから、騒音と振動について調査されています。調査結果については、広島県の環境部局において支障がないものと判断されております。調査項目の数値でございますが、騒音と振動のいずれも基準値を下回る結果を確認しております。

最後の審査項目である、4の「地域における周知・合意形成」について、ご説明いたします。申請者は、平成30年10月15日及び16日に、事業計画について地元説明を行っていますが、反対意見などは出ていないことを確認しております。また、今回の事業は近接地からの移転によるものであり、新規の事業又は拡大ではないため、理解を得られているとのことです。

関係機関との協議状況について、ご説明いたします。本施設は、ごみ処理施設も兼ねるため、一般廃棄物処理施設にも該当いたします。一般廃棄物処理施設については、市町村都市計画審議会の議を経ることとされており、平成31年2月1日に開催されました廿日市都市計画審議会において、適当であるとの答申を頂いております。廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく施設の設置許可については、事前協議済であり、「支障なし」と判断されております。

以上について審査し、これまで説明いたしました内容を総合的に評価した結果、本申請に係る敷地の位置は、都市計画上支障がないものと判断しております。

以上で第5号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○藤原会長 ただ今ご説明いただきました第5号議案に対しまして、ご質問ございませんでしょうか。

○**太田委員** ご説明ありがとうございました。念のためですが、スライド5の3つめ、⑤「賃貸借契約が解除となるため」とあったのですが、昔から賃貸借契約でここでやっておられて、この度解除ということについて、何か特段のご事情があったのでしょうか。ご存知でしたらお願いします。

○**事務局** 賃貸借契約は平成24年に契約されて、25年に許可を取って現在事業を営んでいるところですが、5年契約でそれからは1年更新ということで契約されていたと。当初契約したときは設備投資でお金がかかるので、10年単位くらいを想定されていたようですが、今回、所有者側から「自社で使用したい」という理由のため、賃貸借契約解除ということになりました。

○**太田委員** ありがとうございます。

○**藤原会長** ほかにいかがでしょうか。

ほかにないようですので、第5号議案につきましては、その敷地の位置について、都市計画画上支障ないものとして認めてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございました。ご異議がありませんので、第5号議案については、敷地の位置について、都市計画画上支障ないものと認めます。

続きまして、第6号議案について、事務局から説明をお願いいたします。

**第6号議案 産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の増築及び用途変更について
(建築基準法第51条ただし書)**

○**事務局** 建築課長の吉田でございます。第6号議案「産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の増築及び用途変更」についてご説明いたします。議案集は89ページからですが、スライドでご説明いたします。なお、お手元にもスライド資料をお配りしております。説

明時間は約15分を予定しております。

本案は、産業廃棄物処理施設である「汚泥、廃油、廃プラスチック類等の焼却施設」の増築等を行うもので、建築基準法第51条ただし書の規定により、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認められるかをご審議いただくものでございます。なお、法第51条ただし書に係る法規則の説明については、先ほどの第5号議案と同様です。

申請者は喜楽鋳業株式会社 代表取締役 小宮山 茂幸でございます。申請地は、広島県山県郡北広島町大字新氏神71番1、そのほかは記載のとおりでございます。

次に申請理由でございます。まず、焼却施設の増設についてです。申請者は、申請地において、油系産業廃棄物処理を中心に、中間処理による再資源化及び焼却処理による減量化・無害化等の事業を行っております。ガソリンスタンド、自動車修理工場から排出される廃油や工場における油分を含む廃水等の産業廃棄物処理需要の増加に対応するため、焼却施設(第2号炉)の増設を行う計画でございます。

上段に、平成18年2月13日に建築基準法第51条のただし書許可を得て稼働している現在の処理能力と増設後の処理能力の比較表を示しております。

下段に処理量の推移を示しております。年々、再生を目的として搬入される油系廃棄物の量が増加しており、顧客の再資源化意識の高まりに伴い、本施設への搬入需要が高まっています。

次に、油水分離施設への用途変更についてです。現在の焼却施設(第1号炉)の処理工程の一部である油水分離により抽出された油分(廃油)は、全て1号炉において焼却処理しています。今後、当油分を場外の事業所へ搬出し、熱源の補助燃料として再利用する計画を進めており、焼却施設の油水分離工程を、油水分離施設として産業廃棄物中間処理施設に位置付ける利用形態の変更が必要となっております。当油分は、近年、他社燃焼施設の補助燃料として需要が高まっており、有効利用の観点から、利用形態を変更する計画としております。

続いて申請概要でございます。申請地は、非線引き都市計画区域である千代田都市計画区域内で、用途地域は工業地域内にあり、建蔽率60%、容積率200%となっております。敷地面積は43,539.11m²となります。建築面積は、申請部分の増築部分が864.05m²、用途変更部分が1,001.8m²、申請部分以外を含めた合計で5374.52m²となります。延べ床面積は申請部分の増築部分が919.31m²、用途変更部分が1,001.8m²、申請部分以外を含めた合計で7,098.03m²となります。本計画での建蔽率は12.3%、容

積率は16.3%となっております。

処理施設の概要でございます。用途は、産業廃棄物処理施設であり、施設の種類は焼却施設及び油水分離施設でございます。焼却施設については、1日あたりの処理能力は汚泥192m³、廃油132m³、廃プラスチック類70t、その他593tでございます。油水分離施設については、1日あたりの処理能力は256m³でございます。

建築基準法第51条が適用される処理施設は、同法施行令第130条の2の2で定めております。産業廃棄物処理施設は、この中の第1項第二号イで定める処理施設、具体的には廃棄物処理法施行令第7条第1号から第13号の2までに掲げる処理施設が該当します。今回の申請施設は、表に示す5つの施設が基準値を超えていることから、建築基準法第51条が適用される処理施設に該当しております。

続きまして、審査の内容をご説明いたします。先ほどと同様に、本件に関しまして、1の「施設位置の妥当性」、2の「周辺の土地利用状況」、3の「施設計画と環境保全対策」、4の「地域における周知・合意形成」、以上4つの審査項目について審査いたしました。

始めに1の「施設位置の妥当性」についてご説明いたします。図に赤い丸で示しておりますのが申請地でございます。申請地は氏神工業団地の中で、千代田ICから北東に約2.8kmの位置にあります。

付近見取図でございます。申請地は工業地域に位置しております。

次に搬入ルートでございます。搬入ルートは、主に千代田ICから県道浜田八重可部線及び工業団地内の町道新氏神線1号線を経由する計画となっております。今回の焼却施設の新設及び油水分離施設の用途変更により、交通量が1日あたり約100台程度増加しますが、それでも県道浜田八重可部線の交通量は1日あたり約8,486台であり、全体交通量に対する影響はほとんどありません。また、申請者は自社で廃棄物の運搬を行っており、自社車両及びその他の駐車スペースを十分に確保しています。

以上のことから、施設位置は妥当であると判断しております。

次に、2の「周辺の土地利用状況」についてご説明いたします。まず学校・病院等までの直線距離についてご説明します。申請地から直近の学校施設は小学校で約1.3km、また老人福祉施設は約1.3km、病院は約1.4km、保育施設は約1.9kmでございます。

次に、住居系用途地域までの距離についてご説明いたします。直近の住居系地域として申請地から南西側約1.3kmのところ、第一種住居地域があります。なお、都市計画区域外となりますが、直近の住宅までは約460mとなっております。学校、病院等、住居系用途

地域のいずれも、申請地まで十分な距離を有しております。

次に、申請地を航空写真で見ると、敷地の北東及び南東側には緑地帯が設置されており、周辺環境への配慮がなされております。

以上のことから、「周辺の土地利用状況」について、支障ないものと判断しております。

次に、3の「施設計画と環境保全対策」についてご説明いたします。

配置図でございます。赤の線の範囲が申請地でございます。申請地は幅員13メートルの町道新氏神1号線に接しております。新設する焼却施設は鉄骨造2階建て、用途変更する油水分離施設は鉄骨造平屋建てでございます。新設する焼却施設の隣には、平成18年2月13日に建築基準法第51条ただし書許可を得て新築された焼却施設(第1号炉)があります。

次に全体の処理フローについてご説明いたします。搬入された廃油等は①の油水分離施設により、水、油、泥の性状別に大まかに分離させます。ここで処理した油分や水分の多くはセメント製造会社へ搬出して、セメント工場の補助燃料や冷却水として有効利用されます。廃油以外の汚泥、廃プラスチック、特別管理産業廃棄物などは②の破碎施設に送られて大きさを整えます。①の油水分離機及び②の破碎施設で処理した廃棄物は、③の焼却施設へ送られ、850℃以上の高温で焼却処分して、減量化を行います。ばいじんについては、再度④の熔融施設にて1400℃以上で熔融処理し、スラグ状にしてコンクリート二次製品の原料とします。熔融処理によっても再利用できない残りのばいじんや、焼却施設で発生する燃えがらは安定化処理して搬出し、最終処分です。また、焼却により発生するガスは無害化装置を経由しダイオキシンなどの有害物質を除去したのちに放出します。

次に、焼却施設の1階平面図でございます。1階は焼却炉室、タービン室等がございます。廃棄物の搬入は矢印側から行います。

焼却施設の2階平面図でございます。2階には作業員の休憩室、電気室等がございます。

次に、油水分離施設の1階平面図でございます。1階の一室に油水分離施設が設けられており、その他の部分は焼却施設の前処理工程に使用されています。

施設に関する環境対策といたしまして、まず廃棄物処理法に基づく施設の設置許可については、法を所管している広島県西部厚生環境事務所広島支所の衛生環境課と事前協議を済ませており、「当該施設の設置について特段の支障は認められない。」と判断されております。廃棄物処理法に基づき行われた、焼却施設に係る生活環境影響調査の調査項目は

大気質, 騒音, 振動, 悪臭, 土壌汚染, 油水分離施設については騒音, 振動, 悪臭でございます。

こちらは焼却施設の調査結果でございます。調査項目の数値でございますが, それぞれ基準値以下の数値となっていることを確認しております。

こちらは油水分離施設の調査結果でございます。調査項目の数値でございますが, それぞれ基準値以下の数値となっていることを確認しております。

以上のことから, 「施設計画と環境保全対策」について, 支障ないものと判断しております。

次に4の「地域における周知・合意形成」について, ご説明いたします。申請者は, 平成30年10月25日及び平成30年11月6日に, 地元において生活環境影響調査結果説明会を開催し, 住民の方から直接意見を聞いております。

説明会においては,

- ・生活環境への影響について
- ・処理施設の維持管理について
- ・事故の防止方法, 危機管理マニュアルについて
- ・情報開示について

等の意見及び質疑事項がありました。

申請者である喜楽鉦業からそれぞれ説明し, 今回の施設整備について反対の意見はなく, 地元住民から理解を得られている旨の報告を受けております。

また, 北広島町の意見といたしましては, 「過去に同様の許可申請手続きを経て工場の新築をしており, 今回は事業拡大による工場の増設及び用途変更である。都市計画上支障がなく, 建築基準法第51条ただし書の許可に特に問題はないと考える」との意見を頂いております。

以上のことから, 「地域における周知・合意形成」について, 支障ないものと判断しております。

以上により, これまでご説明した4つの審査項目を審査した結果, いずれも妥当であることから, 敷地の位置は, 都市計画上, 支障がないと考えております。

以上で第6号議案の説明を終わります。ご審議のほど, よろしく願いいたします。

○藤原会長 ありがとうございます。

それでは、議案の審議をいたします。何かご質問、ご意見等ありましたらお願いします

○**太田委員** ご説明ありがとうございました。スライド27は地元説明会における意見ということですが、これは地元の方からそういう意見が出たということですね、項目として。だから、事故の防止方法、危機管理マニュアルについて説明してほしいという形の意見が出たという理解でよろしいですか。

○**事務局** この「事故の防止方法、危機管理マニュアル」について質問と意見があったのです。それについて、事業者が対応についてご説明して、地元住民からご理解を得られたということなのです。

○**太田委員** やはり事故が心配であると、こういう大きな施設が新設されて、という形の質問があったと理解してよろしいですか。

それからもう一つ、情報開示についてというのも、地元の方からそういう形の質問があったというのであれば、どういうことについての情報開示についてご質問があったのかについて、おわかりになれば伺いたいのですが。

○**事務局** まず、事故対応について、過去に火災事故など、何回か事故が起こっています。この対応などについてのご説明をしています。また、大気汚染など環境データについては定期的に開示してほしいというご要望があったと聞いております。

○**太田委員** ありがとうございます。

スライド7にある廃棄物処理法施行令の1日あたりの、スライドの中の第7条抜粋の一番右の欄にある、1日あたりの増築用途変更処理能力、例えば3号の炉の192.266というのは、施行令の数値ということですか。

○**事務局** 表の右から2番目、1日あたりの対象施設の処理能力というのが規制対象の処理能力。一番右側の表の処理能力が、今回の実際の喜楽鉱業の工場の処理能力です。

○**太田委員** その廃棄物処理法施行令の基準に合致しているということをお示しになられた

わけですね。

○事務局 いえ、こちらは、規制対象の処理能力を超えているので、産業廃棄物処理施設に該当するということを示している表でございます。

○太田委員 産業廃棄物処理施設に該当する、その産業廃棄物処理施設をちゃんと設置してもいいというのは、許可における審査項目でカバーされるということですね。

○事務局 はい、そうです。

○太田委員 はい、ありがとうございました。

○原田委員 こちらは火災のほかにガスの問題などもあったのですか、有毒ガス。

○事務局 事故で、ですか。

○原田委員 はい。それはなかったのですか。

○事務局 平成26年に、有害ガス事故が発生しております。

○原田委員 それで、先ほどの火災にしても結構すごく大きくなるということですね。その辺りについて、住民の方が、どれくらいの方数が説明会に参加されたのか。また周辺の住民の移出、引っ越された方がどのくらいいらっしゃるのか。もしそれについてお調べでしたら教えていただきたいのですが。

○事務局 説明会については、10月25日と11月2日、2回開催しておりますけれども、どちらも11名の地元住民の方が参加されています。また、当該地区から引っ越したかどうかということですが、申し訳ありませんが、こちらは把握しておりません。

○原田委員 この11名の方は別々の11名の方ですね、会社に関係ない住民ですね。

○事務局 参加者は同じ方です。

○原田委員 エリアの住民の方から11人…どれくらい人口がいらっしゃるのですか。

○事務局 北広島町全体では把握しているのですが、地区の住民の人口は、申し訳ありません、把握しておりません。

○原田委員 そうですか。何かいろいろトラブルが続いていてすごく大きくなる割には11人の方しか出ていないというのも、それで地元の合意ということでもいいのかなということもちょっと思ったりするのですが、それについては、そのように思っているということはないのですか。

○事務局 こちらの説明会については、産業廃棄物処理法に基づく調査結果の説明会でもありますので、環境部局でも適正であると考えていますので、そういった意味では適正ではないかと考えております。

○原田委員 わかりました。

○藤原会長 よろしいですか。

要するに、ここは用途地域で言うと工業地域に区分されていて、近隣の住居地域まで500m、ワンプロックですね、町名が変わるくらいの距離なので、そこについては直接的な被害はないだろうという判断をされています。唯一危ないのは、この油分を含んだ原資料が搬入される経路上にどのくらいの人口集積地があるかということだと思いますが、そこについても、私はあまり知りませんが、この地図を見る限り、人口集積の場所からはかなり離れていて、直接インターチェンジからアプローチされるので、その経路上に大きな集積はないのではないかとということだと思います。私が勝手に答えていますので、よろしいでしょうか

○事務局 はい、すいません。

○藤原会長 ほかにいかがでしょうか。

むしろ温暖化ガスのような項目は全く入らなくてもいいのですね。マニュアルには書いていないからいいのでしょうか、本来はそちらよりも、50倍の処理能力の施設が入るわけですから、温暖化ガスがむしろ懸念されますが、そちらは全然問題ないのですか。

○事務局 こちらは、生活環境影響調査で必要な項目について調査しているということでございます。

○藤原会長 それ以外は調査していない。

○事務局 はい。

○原田委員 用途ではないところが気になりますが、そちらはこの審議会の役割ではないので。

○藤原会長 ほかにご意見ございませんでしょうか。

特にないようですので、第6号議案につきましては、その設置位置について、都市計画上支障ないものと認めてよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議がありませんので、第6号議案は設置位置について、都市計画上支障のないものと認めます。

以上で、本日の議事は全て終了しました。皆様のご協力で、若干予定より早く終わりました。事務局にお戻します。

3 閉会

○司会 委員の皆様には、長時間にわたりご審議いただきありがとうございました。

次回の審議会は7月を予定しております。議案や日程を調整次第、ご案内いたしますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

閉会15:35

広島県都市計画審議会委員名簿

H31.2.4 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
	わたなべ のぶ お 渡 部 伸 夫	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	
○	わたなべ かず なり 渡 邊 一 成	福山市立大学教授	
○	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	
○	はら だ ひろ こ 原 田 弘 子	内閣官房地域活性化伝道師	

2条1項2号委員（関係行政機関の職員）

	氏名	役職名	摘要
○	みず たに まこと 水 谷 誠	中国地方整備局長	
○	おお うら ひさ のり 大 浦 久 宜	中国四国農政局長	
○	ど ひ ゆたか 土 肥 豊	中国運輸局長	
○	いし だ かつ ひこ 石 田 勝 彦	広島県警察本部長	

2条1項3号委員（市町長を代表する者）

	氏名	役職名	摘要
	ひら たに ゆう こう 平 谷 祐 宏	尾道市長	
	よし だ たか ゆき 吉 田 隆 行	坂町長	

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	
	やま き やす お 山 木 靖 雄	〃	
	き ど つね ひろ 城 戸 常 太	〃	
○	おか ざき てつ お 岡 崎 哲 夫	〃	
○	まつ おか ひろ みち 松 岡 宏 道	〃	
	みや まさ とし 宮 政 利	〃	
○	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
	なが た まさ のり 永 田 雅 紀	広島市議会議長	
○	なか むら たけ ひろ 中 村 武 弘	府中町議会議長	