平成２８年度第３回

茨城県都市計画審議会議事録

日　時　　平成２９年３月２８日（火）午後１時３０分から
場　所　　水戸市笠原町９７８番６
　　茨城県庁舎１１階　１１０２共用会議室

Ⅰ　会議の日時及び場所

１　日時　平成２９年　３月２８日（火）
　　午後１時３０分から午後３時０５分まで

２　場所　水戸市笠原町９７８番６
　　茨城県庁舎１１階　１１０２共用会議室

Ⅱ　出席した委員の氏名及び欠席した委員の氏名

別記名簿のとおり

Ⅲ　議題

別記付議案一覧のとおり

Ⅳ　議事

１　議事の公開

都計諮問第７号から９号の公開が決定された。

２　議事録署名人の指名

議長から議事録署名人として山形委員と米川委員が指名された。

３　議案審議

都計諮問第７号　「下館・結城都市計画　道路の変更」

都計諮問第８号　「常総市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」

都計諮問第９号　「つくば市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」

【都計諮問第７号　「下館・結城都市計画　道路の変更」】

○議　長　それでは，議事に入らせていただきます。都計諮問第７号につきまして，事務局から説明を求めます。

○事務局　都市計画課でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは，都計諮問第７号　下館・結城都市計画道路の変更についてご説明をさせていただきます。

お手元の資料は付議案の１－１から１－２ページ，それから，付議案図につきましては，全体をお示ししたものと，変更内容がやや複雑な２路線の詳細をお示しした参考図の２枚を添付しておりますので，あわせてご覧ください。

また，別冊２として付議案に係る意見書の要旨，それから，参考資料として都市計画諮問第７号に係る意見書の要旨及び意見書に対する県の考え方を添付しております。

本案件は，都市計画道路３・４・15号根本原・新明町線ほか４路線を変更するとともに，７・６・４号白銀町・穀町線を追加しようとするものです。

詳細につきましては，正面スクリーンでご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず，都市計画道路の再検討の背景についてご説明をさせていただきます。

都市計画道路は高度経済成長期にその多くが決定され，都市内外の円滑な交通処理を支えてきたほか，市街地の空間を形成するなど，重要な役割を担ってきました。しかし，都市を取り巻く環境は大きく変化してきており，人口減少，少子高齢化また交通量の減少予測，社会資本の老朽化など社会的な課題に直面しております。これらを踏まえますと，道路整備の必要性も大きく変化してきていると言えます。

特に長期未着手の都市計画道路については，多くの路線が社会情勢の変化により必要性に変化が生じていることや，長期に渡って建築制限を課していることなどの課題があるため，都市計画運用指針の中で「都市計画は，社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度である」また「見直しのガイドラインを定め，必要性の検証を行うことが望ましい」という考え方が示されております。

これを受けまして，本県においても長期未着手の都市計画道路について，計画の継続，変更，廃止の方向性を判断することを目的に，平成18年３月に茨城県都市計画道路再検討指針を策定し運用しているところでございます。

さて，県内の都市計画道路の状況につきましては，1,041路線，約2,736キロメートルが決定されており，整備率は約64％，一方の長期未着手路線は約673キロメートル，全体の25％程度となっております。

また，都市計画道路再検討の状況といたしましては，市町村単位で検討を実施しており，県内44市町村のうち10市町で見直しが完了，８市町で再検討の作業中となっております。そのうち結城市が今回の案件となります。

それでは，結城市における検討結果についてご説明をいたします。

下館・結城都市計画区域は県の西部に位置し，結城市，筑西市，桜川市の全域で構成された線引きの都市計画区域となっております。

結城市は結城家の城下町としての歴史を持つとともに，古くから養蚕や織物が盛んであり，ユネスコの無形文化遺産に登録されている「結城紬」の代表的な産地であるなど，豊かな歴史・文化などの地域資源を有しております。

次に，結城市の市街地を拡大した図をお示しいたします。

結城市の主要な交通網としては，ＪＲ水戸線が走り，幹線道路としては東西軸として国道50号，国道50号バイパス，南北軸として国道４号，さらにはご覧のような県道とあわせて市の骨格となる幹線道路ネットワークを構築しております。

結城市の都市計画道路は，現在までに18路線，約45キロメートルが決定されております。当初決定は昭和28年と大変古く，現在までに約64年が経過しており，整備率は約72％となっておりますが，都市計画道路の見直しが必要となるさまざまな環境の変化が生じております。

まず，少子高齢化・人口減少の面につきましては，国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば，市の人口は今後25年で約18％という大幅な減少が予測されております。

また，高速道路や国道を初めとする幹線道路の整備進展により，交通の流れが大きく変化してきております。

さらに，市民のまちづくりへの意識が変化してきておりますことから，結城市ではワークショップを行うなど，市民とともに市の将来像，まちづくりの方向性を見据えながら平成27年３月に結城市まちなか整備方針を策定いたしました。

これと並行し，結城市では県の再検討指針に基づき，都市計画道路網の再検討に着手し，学識経験者などからなる結城市都市計画道路再検討委員会での議論を経て，都市計画決定の素案を作成してまいりました。

ここで，結城市まちなか整備方針について簡単にご説明をいたします。

結城市では，市の中心市街地に残る見世蔵や社寺などの歴史的資源を保全・活用し，にぎわいのあるまちなかを形成していくため，市民参加のワークショップや意見交換会を実施し，この方針を策定いたしました。

この方針においては，「結城市の歴史・文化を継承し，誰もが安心して生活できるまちづくり」を目標テーマとし，歴史的資源の面的な保全・活用や歩行者にやさしい道路づくりなど四つの方針が示されました。都市計画道路の再検討に当たっても，これと整合・調和を図る形で，歴史的資源の維持・保全などを考慮しながら検討が進められております。

では，ここで結城市のまちなかに残る歴史・文化資源をごらんいただきます。

歴史・文化資源が集中しているのは，こちらの部分，ＪＲ水戸線の北側，市街地の中心部となりますので拡大した図面に移ります。

この地域には，県指定の有形文化財である「御朱印堀跡」がございます。これは戦国時代の末期に掘られたと考えられているお掘です。さらに，城跡や神社などの市の指定文化財，また見世蔵などの登録文化財が数多く点在しており，ほかにも歴史のある寺社や町屋，当時の町割りなどの貴重な資源が残されております。

なお，都市計画道路の再検討においては，これらの地域の特性となっている歴史資源の保全・活用や，コンパクトなまちづくり，市役所の移転などに対しどのように調和を図っていくかが課題であり，この地域を縦横に計画された２本の道路の扱いが大きなポイントとなりました。

次に，見直し対象路線ですが，当初決定から20年以上未着手の路線を対象に再検討した結果，見直し対象となった路線は，県決定として赤色の根本原・本田線など３本が変更，他路線の見直しの影響により変更または追加する路線が３本，また，市決定として水色囲みの点線，小森・本町線を廃止，さらに市決定でも他路線の見直しの影響により変更または追加する路線が２本あり，県決定・市決定合わせて９路線を追加・変更もくしは廃止する案となっております。

続きまして，各路線を詳しくご説明いたします。

まず，３・４・15号根本原・本田線です。

本路線は，起点を結城市根本原，終点を結城市本田とする標準幅員16メートル，延長約2,020メートルの幹線街路であり，昭和44年に都市決定されたものでございます。

結城駅周辺市街地の北側の骨格を形成し，市街地北部において東西を連絡する機能を有する路線であり，起点部から一般県道小金井結城線までの区間が整備済みとなっております。

本路線の再検討の結果，将来的な交通需要の減少が見込まれる中，北側にほぼ並行する結城市道0101号線，小山市道19号線，同じく232号線などの整備により東西アクセス機能が確保されております。

さらに，市決定路線について，後ほど説明いたしますが，本路線に接続する未整備の都市計画道路３・４・19小森・本町線を廃止いたしますことから，主要地方道宇都宮結城線から終点部までの区間については，都市計画道路として整備する必要性が低下したため，当該区間を廃止しよ

うとするものです。あわせて，名称を根本原・神明町線に改め，車線数を２と定めるものでございます。

次に，３・４・16結城停車場線です。

本路線は，起点をＪＲ水戸線の結城駅前，終点を結城市砂窪とする標準幅員16メートル，延長約1,300メートルの幹線街路であり，昭和32年に都市計画決定されたものでございます。

しかしながら，現在までに家屋の連担なども影響し，駅前の起点部，約250メートルの区間を除いて未整備となってございます。

再検討の結果，本路線は機能ごとに３区間に分けて取り扱うことといたしました。やや内容が複雑となっておりますので，お手元の付議案図の１－２ページにも詳細図を用意してございます。そちらとあわせてスクリーンを中心にご覧いただければと思います。

まず，区間１につきましては，結城駅から約250メートル区間が整備済みであること，また，駅前へのアクセス機能は引き続き有していること，さらに都市計画道路国府町・五助線及び国府町・大谷瀬線，これらを結び，結城駅や主要な施設相互間の交通を処理する幹線街路のネットワークを担っておりますことから，当該区間については存続することといたします。

次に，同じく結城停車場線のうち区間２，国府町・大谷瀬線との交差点から鹿窪・根本原線との交差点までの区間でございます。

本区間の再検討の結果，駅前のアクセスについては現道が存在し，一定の交通処理機能を発揮しております。また，沿道には登録文化財である見世蔵などの歴史的建造物が多数存在しており，これらの地域資源を保護，活用する道路整備が求められております。

以上の観点から，将来的な拡幅整備の必要性が低下したため，区間２は幹線街路としての役割から，現道幅員で沿道の歴史的景観を保護，活用しつつ，街区内の交通を集散させる区画街路としての役割に変更し，７・６・４白銀町・穀町線として新たに決定しようとするものでございます。

ただいまご説明させていただいた白銀町・穀町線につきましては，現況はこのような町並みとなっており，整備イメージはこのようになってございます。歩車共存道路として，電線地中化や建築物の修景を行い，歴史資源を活かした，歩行者が歩きやすい，回遊しやすい道路を検討しております。

次に，同じく結城停車場線のうち区間３，鹿窪・根本原線との交差点から終点までの区間につきましては，鹿窪・根本原線とあわせて説明をさせていただきます。

３・４・18鹿窪・根本原線です。

本路線は，起点を結城市鹿窪，終点を結城市根本原とする標準幅員16メートル，延長約5,230メートルの幹線街路であり，昭和32年に都市計画決定されたものでございます。

ＪＲ水戸線の北部市街地の外郭道路の一部として骨格を形成しますとともに，ＪＲ水戸線で分断されている北部市街地と南部を連絡する機能を有しており，計画延長のうち約2,920メートルが整備済みとなっております。

次に，変更箇所を拡大して表示いたします。

本路線の再検討の結果，道路の計画区域内に県指定文化財である結城御朱印堀跡や歴史的建造物である寺社が存在しており，今後はこれらの地域資源を保護，活用する必要が生じております。

また，市街地北部の外郭道路として南北を連絡する機能につきましては，引き続き必要となりますことから，本路線の一部を廃止し，先ほどの結城停車場線の区間３に振りかえる形で，終点を根本原・本田線に接続することで外郭道路としての機能を確保しようとするものでございます。

なお，この区間の終点部につきましては，交差点処理の円滑化や安全確保の観点から，一部線形を変更しております。あわせて名称を鹿窪・砂窪線に改め，車線数を２と定めるものでございます。

次に，３・６・21大橋・下小塙線及び３・２・33小田林・蓮沼線の変更概要です。

大橋・下小塙線は，標準幅員11メートル，延長約2,400メートルの幹線街路として昭和28年に都市計画決定されたものであり，国道50号及び主要地方道結城下妻線の一部を担っております。

また，小田林・蓮沼線は，標準幅員30メートル，延長約１万9,300メートルの幹線街路として昭和54年に都市計画決定されたものであり，国道50号バイパスの一部を担っております。

これらの路線は関連する道路の廃止に伴い，一部幅員の変更が生ずるものです。

こちらが本路線と交差する未整備の都市計画道路小森・本町線です。当該路線を結城市が廃止することに伴い，影響範囲を一部変更し，あわせて車線数をそれぞれ２と４に定めるものでございます。

続きまして，今回の都市計画道路の変更とあわせて，市が決定する都市計画道路の変更についてご説明いたします。

まず，小森・本町線につきましては，将来的な交通需要の減少が見込まれる中，主要地方道結城下妻線，市道0103号線などの周辺道路が代替機能を発揮していること，将来交通量が大きく増える見込みがないことから，全線廃止するものです。

また，他路線の変更に対応したネットワークの確保のため，２路線の変更がございます。国府町・大谷瀬線につきましては，小森・本町線の廃止によりネットワークが途切れてしまうため，既存市道に接続するよう延伸するものです。

四ツ京公園通り線は，鹿窪・根本原線の一部廃止に伴い，既に整備済みの区間を含め，幹線街路に囲まれた区域内の区画街路として改めて追加決定するものです。

ここで変更前後の道路ネットワークを改めてご確認いただきたいと思います。

まず，こちらが変更前の都市計画道路のネットワークとなり，市街地を中心とした都市計画道路網が配置されております。

変更後がこちらとなりますが，黄色い点線で表示した廃止路線は，市街化調整区域が大部分であるとともに，県道や市道の現道で補完されていることで道路ネットワークが維持できております。

次に，交通処理の適切性の検証ですが，将来交通量を推計した主な結果を，混雑度の指標であらわしたものがこちらです。廃止及び変更路線の前後を中心に表示しておりますが，混雑度はおおむね1.0の範囲内に収まっております。

混雑度を判断する目安といたしましては，「1.0未満」であれば混雑することなく円滑に走行できます。また，「1.0から1.25」の範囲であれば，ピーク時間のみ混雑する可能性はありますが，何時間も連続する可能性は非常に小さいため，将来的にも混雑が発生する可能性は少ないと言えます。

続きまして，上位計画との整合ですが，まずは，都市計画区域マスタープランにおきましては，「長期にわたり未着手の都市計画道路については，交通ネットワーク，道路整備上の課題や代替路線の有無などについて検証し，必要な見直しを行う」ことが示されております。

次に，結城市都市計画マスタープランは，現在改定中でございますが，今回の変更と整合が図られた内容となっており，本案件とあわせて決定する予定としております。

最後に，都市計画の手続の状況についてご報告いたします。

これらの都市計画の変更につきましては，２月20日から３月６日までの２週間，都市計画案を公衆の縦覧に供しましたところ，１件の意見書の提出がございました。

ここでお手元の「参考資料」をご覧願います。意見書の要旨と，それに対応する県の考え方についてご説明いたします。

ご意見は，鹿窪・根本原線の線形につきまして，まず「突然今回の道路計画が公表され驚いている」ことが述べられており，「道路計画は極めて重要であることは承知しているが，少なくとも30年ぐらい先を見た上での道路計画が大前提である」また「費用対効果が強く求められる」とした上で，ご自身の「所有する堅固な建物をつくり直すことになると多額の補償費用を要するため，道路線形をずらすことで，既に確保されている土地を無駄なく活用しながら，事業費の縮減が図られる」という趣旨のご提案でございます。

なお，当該意見書につきましては，今回，見直しの対象となっている区間ではなく，従来のルートを存続する区間へのご意見となってございます。

これに対する県の考え方といたしましては，まず前提としまして，鹿窪・根本原線の現在の線形につきましては，昭和44年に法に定める手続を経まして都市計画決定したものであり，意見書の提出者を含め，都市計画道路に係る地権者の方が建築を行う際には，事前に許可手続を行っていただくなど，地元の皆さんに将来的な道路整備へのご理解，ご協力をお願いしているところでございます。

また，今回の見直しは，結城市全体の都市計画道路を対象に，当初決定から社会経済情勢の変化を踏まえながら，市の目指す将来像との整合を図り，将来の交通量なども含めさまざまな観点から総合的に再検討を行ったものとなっており，その結果，ご意見をいただている区間につきましては，現計画ルートを尊重し，存続すべきと考えてございます。

なお，事業に必要となる土地及び当該地に存する建物などの物件に対する補償については，基準に基づき適正な補償を行ってまいりたいと考えております。

なお，最後になりますが，結城市の都市計画審議会は３月17日に開催され，関連都市計画について，いずれも原案どおり可決されますとともに，県決定の本案件に対し「異存なし」の回答をいただいております。

都計諮問第７号の説明については以上となります。ご審議のほど，よろしくお願いいたします。

……

○議　長　ありがとうございました。

それでは，委員の皆様のご意見，また，お気づきの点，ご質問をお受けしたいと存じます。何かございますでしょうか。Ａ委員，お願いします。

○Ａ委員　この見直しに関して，歴史的景観保全，その他交通量の見地から十分検討されているので，強い異議があるわけではないのですけれども，直感的に言って失礼かもしれませんけれども，やや複雑であるという印象を持った次第で，場合によっては迂回が生じるとか，わかりやすさという点で何らかの問題が生じないか。

この道路網で想定している望ましい自動車の流動パターン，例えば鹿窪・砂窪線ですか，その辺を回ってずっと行くという経路と，実際の運転者の経路選択行動，こういうものとがうまく一致しているのかなというと，大分迂回が生じてしまうんじゃないかと懸念が生じる。特に観光客などを考えると，カーナビか何か使って入ってくるとなると，最短経路であるとか，最短時間経路であるとか，割合直進性の強いような経路案内が出てくる。そういう意味で，実際の交通配分

における希望ルートですね，これと想定している流れ，この辺がうまく一致してくれているのかなというところ，何かご検討していたら，ご説明をお願いしたいと思うのですが。

○議　長　事務局からお答え願えますか。

○事務局　委員から，交通が非常に複雑だというご指摘がございました。

確かに今回，駅前から延びる結城停車場線という一つの路線を３区間に分けた形で幅員の見直し等，道路の機能に応じて見直しを行いました。基本的には，砂窪・本町線と言います外周の道路，こちらが市街地の沿線部を環状する道路になってお
りまして，既に南側から整備が今，行われておりまして，この国道50号から北側までは未整備な状態になってございます。

一方，市街地の西側のほうに当たります，こちらの都市計画道路につきましては，既に整備が完了してございます。交通量の観点から言いますと，この北側の市街地には県道の小山結城線という県道が整備されていまして，小山方面から約１万台ぐらいの現況で交通が入ってまいります。そちらについては駅前から既に延びている都市計画道路も整備されておりますので，この環状線に配分されるとともに，結城駅にアクセスする自動車については，こちらのほうに流れてくるという形になってございます。

ただ，東側につきましては，まだ未整備ということで，この環状線ができておりません。ですので，県道はあるのですが，少し幅員が狭い状況もございます。あわせて，同じように都市計画道路がこちらに国府町・大谷瀬線というのが計画されているのですが，これもまだ未整備な状態でございまして，東側の交通の流入が現在まだちょっと弱いという形になってございますので，今後，この結城停車場線を整備するに当たりましては，こちらの環状道路や国府町・大谷瀬線などの整備の進捗状況にあわせながら，この幅員の駅前の道路の整備とか，段階を踏みながら整備をしていくことで，なるべく市街地の中に入ってくる通過交通を排除して，できるだけ環状線のほうに配分していくような形で整備のほうを段階的にやっていければと考えてございます。

すみません，ちょっとお答えになっているか，あれなのですけど。

○Ａ委員　１番の質問は，そういう意味で迂回を強いられる交通というのは，そんなにないと理解してよろしいですかということなのですけど，やっぱり道路はある程度思い描いた経路で走りたいというのが個々のドライバーの思いだろうし，道路の役割だろうと思うから言ったわけなのですが。

○事務局　そうですね，最短距離で入ってくる交通も多々あるとは思うのですが，なるべく外側の迂回のほうに誘導していくような交通体系で考えてございます。

○Ａ委員　最終的な落としどころはその辺で，誘導とか，案内とか，その辺を十分検討してやっていただく必要があるのかなという感覚と，それから，もう一つは，これは勝手なことですけれども，そういう誘導にカーナビを組み込んでしまうとか，そういうことができないかなと思ったので言わせていただきました。

○議　長　ありがとうございました。

他にございますでしょうか。Ｂ委員，お願いします。

○Ｂ委員　すみません，先ほどの結城停車場線を三つに区切ってというご説明をいただいたんですが，真ん中の白銀町・穀町線ですか，こういったところとかは比較的文化財系統の建物と言うんですか，見世蔵だったり町屋だったりとか，そういったものがある程度集約している場所に近いところだと思うのです。今，現状の幅員がある程度の広さがあるということで，それを整備して活用していこうという考え方は，それは決して間違いでもなくいい案だと思います。

ただ，この辺の市街地というのは観光地となり得そうな場所でもあるので，そうしますと，いわゆる観光をしている人たちですよね，車とのすみ分けというか，区分けというか，段差とかガードとかをつけちゃうとなかなか難しい問題があると思うのですが，そうではなく明らかに車道と歩道という区別がつきやすいような感じで計画はされているとは思うのですが，そういったことを特に留意して，そこの真ん中の路線などは特に考えられてはいかがでしょうか。ちょっと参考までに思ったものですから，よろしくお願いします。

○事務局　ありがとうございます。一応先ほどちょっとイメージで出したような，歩車共存道路という整備イメージで検討しておりますが，例えば笠間などの門前通りとか，ああいうイメージなのですけど，一応，色で歩車の区分を分けて，歩行者と車が一体として共存できるような形の整備のイメージをしてございまして，実は平成19年度に，これは国の関東地方整備局でもここを一つのモデルとしまして社会実験などをやってございまして，新しい都市計画道路の整備の方向性と言いますか，こういった歴史的なところを保全するための整備の仕方について，結城市をモデルにして研究報告もされております。

今，現道で９メートルぐらいあるのですけれども，あえてここにカラーコーンを置いたりして，少し車道をわざと狭くして，車がどのぐらい速度を落とすかとか，そういったような実証実験などもやってございまして，その結果を見ると，入ってくる車が通常40キロぐらい出しているのが，30キロぐらいに落ちるとか，そういった検討もしてきております。

そういった結果なども踏まえて，なるべく歩行者が安全で，あと車もなるべくスピードを抑えてくるような形での整備のイメージを，今，市のほうでもしております。

○議　長　よろしいでしょうか。他にございますでしょうか。

参考までにお聞きしますけれども，栃木県が非常に近い位置と言うのでしょうか，そうすると県外からの交通量は，相当な交通量が入ってくるというご説明があったのですけれども，結城市と小山市，行政も越えては，県境も越えてということでしょうけれども，そういう計画するときには協議とか，そういう打ち合わせみたいのはするものなのでしょうか。

○事務局　そうですね，今回まさに結城市と栃木県の小山市と行政境になってございまして，こちらの路線なのですが，結城市内から一旦こちらが小山市に入ってまいります。また結城市に戻ってということで，当然，小山市とも協議を行いながら，文書も取り交わしながら，そういった調整をしてやってございます。

○議　長　ありがとうございました。他にお気づきの点はございますでしょうか。

別冊２の付議案に係る意見書の要旨と，参考資料の都計諮問の意見書の要旨の説明，これは何ですか。

○事務局　参考資料については，説明させていただきました。

別冊２は意見の要旨という形で取りまとめているのですが，それに対する県の考え方まで整理しているのが参考資料でございまして，どちらも内容的には同じと言いますか，意見書に係るものでございます。

○議　長　意見書に対する採決をこの審議会でするということになるのですか。

○事務局　そうではないです。審議の参考としてご報告をさせていただきました。

○議　長　参考資料ですから，これはよろしいのですね。これは解決済みというか，回答済みということになっているのですね。

○Ａ委員　こういう意見書はこちらの審議会であわせて出されているので，それに対する審議会としての態度を固めて，その上で。

○議　長　意見書に関する先ほどの事務局から説明があったことについて，皆さんの回答でいいかということの賛否をとってからということですね。

○Ａ委員　というふうに思うのですけれども，事務局，いかがですか。

○議　長　いかがでしょうか。

○事務局　この意見書の取り扱いについてですけれども，これはあくまで参考ということで，この内容について審議はいたしません。あくまでこういった意見書について，こういう考え方だということを参考程度にお知らせしてということになりますので，ここはいいか，悪いかという審議はしません。

よろしいでしょうか。

○議　長　よろしいでしょうか。Ｃ委員，お願いします。

○Ｃ委員　この道路計画を見ますと，最初，44年のころですか，古く計画した道路は恐らく今回廃止されて，そうやって集中的に白銀町・穀町線を充実させるということになっているようですけれども，その狙いとしては，人口減少の中で街がより発展していくということを凝縮された中で，まちづくりをしていくというような指針の変更かと思うのです。

確かに意見書の中で，公表されて驚いているというような意見がありますけれども，驚いた原因は何だろうというような感じがしますので，市とか県のほうで説明がちょっと不十分なんじゃないかという感じを受けるのですよね。

昭和44年のころは，街は大きくどんどん建物が建って，外へ外へと発展するような方向で計画されたのだと思うのですけれども，今は非常に人口も減少していくと，その中で街が活性しつつある生活をどうやって保っていくかということが中心課題になっている。白銀町とか国府町線を整備して，そこで観光客などを呼んで街の発展を図っていこうという，そういう街全体の趣旨というのは，大幅に変わってきたんじゃないかと思うのです。その辺を県とか市は市民に対する説明が少し不足しているのかなと，もうちょっと理解を得られるような宣伝とか，広報活動が必要だったんじゃないかという意見を持ちましたので，私の考えを言っておこうと思っております。

私はこの計画がいいとか，悪いとかじゃなくて，そういう市民に広く知らせるという広報活動が少し不足しているんじゃないかという点を指摘しておきたいと思います。

○議　長　ありがとうございました。

ほかにご意見ございますでしょうか。はい。

○Ａ委員　区画整理なんかの場合には，意見書が出されたときに，それに対する採決をいたしますよね。これについても，一応計画案に対する意見書ですよね。そうすると，その意見書は県の考え方は示されましたけれども，その県の考え方に対して都市計画審議会はいいのかどうかということを判断して，その上で全体案，これについて採決をするというのが筋じゃないかなと思うのですが，この17条第２項，これに対する取り扱いという，何か法文上のあれはあるのでしょうか。

○議　長　お願いします。

○事務局　ご指摘の件，そういうお考えもあるとは思います。法令上のことを念のため説明させていただきますと，区画整理に関する意見書は，土地区画整理法の規定により都計審で審議していただくという定めになっておりますが，今回のような都市計画の案に対する都市計画法第17条の縦覧で出された意見につきましては，都市計画審議会の場に提出することと規定されており，ご提示して，そういった意見もあるよというのを含めた上で，諮問については，あくまでこの付議案について諮問しご審議いただくと。ですから，皆さんにご判断いただくときに，こういう意

見も出ていますよというのを判断材料にしていただくものでございまして，意見そのものに対する審議といいますか，可決，否決というのは必要ないという手続になっておりますので，それをご承知おきいただければと思います。

○議　長　よろしいでしょうか。

では参考意見を踏まえた中での審議をして決定してというのは，そういう解釈だと思いますので，この問題はいいと存じます。

ほかにございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議　長　特にないようでしたら，都計諮問第７号については原案のとおり可決ということにさせていただきます。ありがとうございました。

【都計諮問第８号　「常総市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」】

○議　長　続きまして，都計諮問第８号につきまして，事務局から説明求めますので，よろしくお願いいたします。

○事務局　それではご説明いたします。建築指導課でございます。よろしくお願いいたします。

都計諮問第８号　常総市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無についてご説明をいたします。

お手元の付議案２ページ，図面２－１の位置図，２－２の土地利用計画図とあわせまして正面のスクリーンをごらんください。

初めに，建築基準法第51条をご説明いたします。

建築基準法第51条において産業廃棄物処理施設などのその他政令で定める処理施設は，原則として，都市計画において敷地の位置が決定しているものでなければ建築できないという規定となっております。しかし，本件につきましては，都市計画において敷地の位置が決定されておりません。

そこで，今回の建築に当たって，同条ただし書きの規定により，都市計画審議会の議を経て特定行政庁である茨城県知事の許可が必要となるため，本審議会にお諮りするものでございます。

建築基準法の規定により，許可が必要となる産業廃棄物である瓦れき類の破砕施設は，１日当たりの処理能力が５トンを超えるものとなります。本案件の計画施設は，その瓦れき類の破砕を行うものであり，処理能力が１日当たり240トンでありますことから，建築基準法第51条の許可が必要となる施設に該当いたします。

次に，計画の概要でございますが，許可申請者は株式会社つくば商運土木，代表取締役吉原正巳でございます。

同社は平成７年に設立された会社であり，本社は，つくば市にございます。主に一般貨物の運送業や産業廃棄物収集運搬業を行っており，また，今回の申請地においては，平成21年から自動車解体業や廃タイヤの切断を営んでおりました。

しかし，昨年度の関東・東北豪雨により浸水被害を受け，機械類が使用できなくなったことな

どから，この自動車解体業やタイヤの切断については，現在行っておりません。
なお，建築物自体には大きな被害はなく，使用が可能な状態となっております。後ほど申請建築物の現在の写真をごらんいただきます。
今回の計画は，廃棄物の有効利用やごみの減量化に寄与する目的で，建築物の解体工事や建設工事から発生するコンクリート破片などの瓦れき類を破砕する施設を設けるものであります。
その処理能力などから廃棄物処理法に規定する産業廃棄物処理施設に該当し，建築基準法施行令第130条の２の２第２号イに該当するため，建築基準法第51条の許可が必要となるものです。
破砕された瓦れき類は，再生砕石として建設業者などに販売され，道路の路床材や建築資材として使用されます。
それでは，本案件の位置についてご説明いたします。
スクリーンの下部の赤色でお示ししたところが計画地のある常総市でございます。そして，右側の拡大図の赤い丸が計画施設の位置となり，常総市の東部に位置しております。
次に，都市計画図により位置の説明をいたします。
画面の上側が北となります。
スクリーンの中央，赤色でお示しするところが，今回の計画施設の位置でございます。
申請地は，常総市長助町地内でございまして，常総市の東部の地域に位置し，常総市役所から東北東に約１キロメートルの位置にございます。申請地は市街化調整区域であります。
付近の主要な道路につきましては，紫色で示した国道294号，国道354号，緑色で示した県道谷和原筑西線，計画地の前面道路となります県道下妻常総線がございます。
次に，本案件の配置計画についてご説明いたします。
図面の上側が北となります。
赤色の線で表示した部分が敷地境界線となりまして，敷地面積は6,117.85平方メートルでございます。
敷地に接する道路は，直接出入りを行う県道下妻常総線となり，敷地の東側で接しております。当該道路の管理幅員は，申請地の前面付近では11.3メートルとなっております。
計画地の周囲には緑で表示した緑地帯が設けられ，その内側には黄色で表示した防護壁となる鋼板塀が設けられております。また，敷地の北西には調整池が設けられております。これらの施設については，いずれも既存の施設となります。
敷地内には建築物が３棟あり，これらも全て既存の建築物でございます。
まず，橙色で表示をした今回の申請建築物となります鉄骨造平屋建ての廃棄物処理施設，それから，紫色で表示をした鉄骨造平屋建ての倉庫，鉄骨造２階建ての事務所となります。
廃棄物処理施設は用途変更を行うため申請建築物となるものであり，延べ面積は194.4平方メートルとなります。
先ほどご説明しました浸水被害ですが，申請建築物，それから，建築物の事務所は，現在，写真のような状態でありまして，いずれも建築物自体が使用できなくなるほどの大きな被害はございませんでした。
次に，排水処理計画についてご説明いたします。
廃棄物の処理工程においては，防塵のために散水を行う程度であり，処理に伴う排水は発生しません。
雨水につきましては，敷地内の排水溝から油水分離槽及び調整池を経由して敷地西側の既存水路へ放流いたします。

汚水・雑排水につきましては，敷地内の合併浄化槽で処理後，敷地の南側を通る経路で敷地の西側の既存水路へ放流いたします。

次に，廃棄物の搬入・搬出ルートについてご説明いたします。

国道294号を通るルートや国道354号を通るルートなど，いずれのルートについても最終的には前面道路である県道下妻常総線を通り敷地に入ることとなります。

次に，廃棄物の搬入計画についてご説明いたします。

まず，廃棄物の瓦れき類は，東側の県道下妻常総線に面する出入り口から搬入されます。そして，場内のトラックスケールで計量を行い，ガラ置き場と記載した位置に荷卸しをして，再度トラックスケールで計量後，退出いたします。

次に，敷地内の処理工程について説明をいたします。

受け入れた廃棄物は，ガラ置き場から廃棄物処理施設まで運ばれます。その後，①水色で示した位置において，破砕機に投入されます。投入後，②赤色で示した位置において破砕機により破砕を行います。破砕後，③茶色で示した位置において，磁選機などにより鉄筋などの磁性物を取り除きます。

その後，④紫色で示した位置において，ふるい分けを行い，粒径によりそのまま再生砕石として出荷するものと，大きさを調整するための再度破砕を行うものとに選別をされます。再度，破砕を行うものは，コンベアーにより運ばれて，改めて破砕機に投入されます。

製品化された再生砕石は，⑤青色で示した位置に排出され，その後，出荷までの間，製品置き場にて保管されます。

次に，敷地内の搬出ルートについてご説明いたします。

製品置き場に保管された再生砕石は，トラックスケールを通過してきた搬出車両に荷積みされ，再度トラックスケールを通過して，敷地外へ搬出されます。

次に，今回の計画による周辺交通への影響についてご説明いたします。

前面道路である県道下妻常総線の交通への影響を予測したものとなります。

処理施設からの搬入・搬出車両が出入りする時間は，午前８時30分から午後５時までとなっておりまして，車両台数は処理能力から１日当たり最大で96台を見込んでおります。

一方，前面道路におけるこの時間の交通量は，道路交通センサスより575台となっており，混雑度は0.18であることから，交通容量に対し，かなり余裕がある状況となっております。これらの結果から，本施設による周辺道路の交通に対する影響は少ないものと考えております。

次に，都市計画関係についてでございますが，本案件につきましては，市の都市計画マスタープラン上の支障となる都市利用構想等はございません。

また，今回の許可申請に当たっては，常総市長から都市計画上支障がない旨の意見書が２月21日付で提出されております。

それでは，引き続きまして県廃棄物対策課より，生活環境影響調査の結果についてご説明をいたします。

○事務局　廃棄物対策課でございます。よろしくお願いいたします。

それでは，私から生活環境影響調査の結果の概要につきましてご説明いたします。

まず，本生活環境影響調査は，環境省の指針に基づき行われたものでございます。

まず，施設の概要につきましては，先ほど建築指導課から説明がありましたとおり，建築物等の建設や解体時に発生するコンクリート破片等を破砕処理するため，廃棄物処理施設の許可を取得するものでございます。

処理能力は１日当たり240トンでございます。

こちらは，生活環境への影響を調査する項目を表にしたものでございます。

調査事項は大きく分けて「大気環境」と「水環境」の二つとなっており，「大気環境」は「大気質」「騒音」「振動」「悪臭」となっております。これらについて，施設の稼動と廃棄物運搬車両の走行の観点で調査を行うものでございます。

本件につきましては，丸印のとおり，施設の稼動に伴う大気質，騒音振動，廃棄物運搬車両の走行に伴う大気質，騒音振動について調査を実施しております。悪臭を発生させる廃棄物の種類は取り扱わないことから，悪臭は調査対象外としております。また，施設からの排水の発生がないため，水質も調査対象外としております。

それでは，測定・評価地点についてご説明いたします。

まず，施設の稼動による大気質の測定・評価地点でございます。赤色の丸でお示ししたところが粉塵の測定・評価地点でございます。

本計画に基づく評価は，本計画の施設と同様の処理能力であって，屋外に設置されている施設における粉塵の実測値を用いて実施しております。

次に，廃棄物運搬車両による大気質の測定・評価地点でございます。赤丸で示した点が二酸化窒素，浮遊粒子状物質の測定・評価地点でございます。現況の交通量を調査の上，事業により増加する車両の台数を踏まえて評価をいたしました。

次に，施設の稼動による騒音振動の測定・評価地点でございます。①から④でお示しした敷地境界の４地点でございます。現況を調査の上，数値計算により評価をいたしております。

最後に，廃棄物運搬車両による騒音振動の測定・評価地点でございます。先ほどと同じく，赤丸で示した地点を，騒音振動の測定評価地点としてございます。

現況の交通量を調査の上，事業により増加する車両の台数を踏まえて評価いたしました。

それでは，生活環境への影響調査結果についてご説明いたします。

まず，施設の稼動による結果でございますが，一番上の粉塵の予測値は１立方メートル当たり1.0ミリグラムであり，1.5ミリグラムという基準値を下回っております。

その下，騒音の予測値は61デシベルであり，基準値の65デシベルを下回っております。

その下，振動の予測値は54デシベルであり，基準値の70デシベルを下回っております。

次に，廃棄物運搬車両による結果でございますが，大気質のまず上のほうの二酸化窒素は0.024ppmであり，基準値の0.06ppmを下回っております。

浮遊粒子状物質は１立方メートル当たり0.072ミリグラムであり，基準値の0.10ミリグラムを下回っております。

その下，騒音は63デシベルであり，基準値の70デシベルを下回っております。

一番下，振動につきましては，41デシベルであり，基準値の70デシベルを下回っております。

以上のように，全ての項目におきまして基準値を下回ってございます。

次に，環境保全対策でございます。

施設による粉塵対策としましては，破砕施設を建屋内に設置，破砕施設に散水装置を設置することとしております。

騒音振動対策としましては，破砕施設を建屋内に設置，敷地境界の鋼板による遮音，機械の整備，メンテナンスをすることとしております。

一番下，廃棄物運搬車両の粉塵及び騒音振動対策としましては，搬入車両と搬出車両が同一時間帯に集中させない運行計画，待機駐車場を計画地内に確保，アイドリングストップの励行をす

ることとしております。
　最後に総合評価でございます。
　調査の結果，全ての項目で環境保全上の評価基準を満たしており，今回の事業計画による生活環境への影響は，問題ないものと評価いたします。
　生活環境影響調査につきましては以上でございます。

……

○議　長　ありがとうございました。事務局からは，以上でよろしいでしょうか。
　それでは皆様からのご意見，ご質問等をお受けしたいと存じます。
　何かお気づきの点，ございますでしょうか。Ｂ委員，お願いします。
○Ｂ委員　搬入搬出の経路の件なんですが，先ほどご説明いただいた内容としては，北側の354のほうから294を経由してという，北側からのアクセスしか計画されていなかったように見えたんですが，多分南側からアクセスしてくる事業者さんは，県内全域から受け入れるのでしょうから，そうするとまちなかを通ると354も通るんじゃないかと，南側の354ですね，これも通って，あるいは下から上がってくるという経路も予想はされるんじゃないかと思うのです。
　この県道下妻常総線というのは，申請地より南側に行くと細いという説明が，前にちょっと受けたんですが，細くとも通ってくる人たちは通ってくるだろうなという予測がされますので，事業者さんのほうでの，その辺のきちっとした交通計画というのはある程度守っていただくということをお伝えしていただければと思っております。
○議　長　ありがとうございました。
　これについて，ご指導というか，そういう形のものは，まだやっていないということですね。
○事務局　交通計画については，そのように指導してまいります。
　現状，こちらの敷地より南側につきましてはセンターラインもないですし，一般車両も通るのに少し不便が生じるような狭い道でございますので，なかなか通ろうと思っても通れる感じはしないところでございますが，無理やり通るということもないように，そのあたりは指導してまいりたいと考えております。
○議　長　そういうところでよろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。
〔「なし」と呼ぶ者あり〕
○議　長　よろしいでしょうか。ほかにご質問がないようでございますので，都計諮問第８号につきましては，支障なしということでよろしいでしょうか。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○議　長　ありがとうございます。そのようにさせていただきます。

【都計諮問第９号　「つくば市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」】

○議　長　続きまして，都計諮問第９号につきまして，事務局から説明を願います。

……

○事務局　つくば市建築指導課でございます。よろしくお願いいたします。

それでは，都計諮問第９号　つくば市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無についてご説明いたします。

正面のスクリーンとあわせて，お手元の付議案３ページ，図面３－１ページ位置図，図面３－２ページ土地利用計画図をごらんください。

初めに，建築基準法第51条ただし書きの規定による許可制度につきましては，先ほどの都計諮問第８号と同様ですので，説明を割愛させていただきます。

お諮りする案件は，工業地域内におきまして，瓦れき類の破砕を行う産業廃棄物処理施設を新設しようとするものです。工業地域におきましては，建築基準法の規定により許可が必要となる瓦れき類の破砕施設は，１日当たりの処理能力が100トンを超えるものになります。本案件の計画施設は，瓦れき類の破砕を行うものであり，その処理能力が１日当たり1,562.7トンでありますことから，建築基準法第51条の許可が必要となる施設に該当いたします。

次に，計画の概要についてご説明いたします。

許可申請者は筑波グリーンアスコン株式会社，代表取締役小笠原信義でございます。

申請経緯につきましては，本件申請者は平成２年よりつくば市みどりの地区内で瓦れき類の破砕施設を操業しております。その後，平成11年にＴＸ沿線開発（萱丸地区）の都市計画が決定され，当該施設が沿線開発区域内に存する施設となりました。当該地については，都市計画で用途地域及び地区計画が定められ，本用途地域において，当該施設が既存不適格建築物となることから施設移転を計画しております。

移転先については，同みどりの地区内の本件申請地となります。

また，社名については，平成28年11月に商号変更により，「ＮＩＰＰＯリサイクル茨城株式会社」から「筑波グリーンアスコン株式会社」に変更しております。なお，既存施設と本件申請地については，後ほど位置図でご説明させていただきます。

今回の計画でございますが，茨城県南地域を主体とする事業エリア内の建設工事で発生するアスファルトガラ，コンクリートガラ等の瓦れき類を受け入れし，破砕により製品化した材料をアスファルト製造工場や建設業者へ再生骨材，再生路盤材として販売するものでございます。

それでは，本案件の位置についてご説明いたします。

まず，スクリーンの地図には，つくば市全域をお示ししてございます。赤い丸の部分が計画地の位置になります。つくば市の南西部に位置します。

次に，都市計画図により位置を説明いたします。

申請地の位置は，つくば市の南西部の地域に位置し，常磐自動車道谷田部インターチェンジより南西に3.0キロメートル，つくばエクスプレスみどりの駅から南西に1.5キロメートルの位置にございます。先ほど説明した既存施設については，図面上の赤い丸の場所になります。

道路交通網としましては，東西軸として国道354号，県道赤浜谷田部線が整備されております。申請地周辺はＴＸみどりの駅を中心とした萱丸一体型特定区画整理事業地内に位置しており，土地区画整理事業において，平成28年５月に換地処分をされ，事業は完了しております。

こちらが申請地周辺を拡大したものになります。赤枠が申請地となります。こちらが周辺の用途地域となります。申請地は工業地域に指定されております。周辺の土地利用の状況としましては，北側に片田工業団地に隣接しており，団地内には工場等が立地しております。こちらが周辺に立地している工場等となります。申請地北側は伊藤製鐵所の工場が立地しており，また，申請地西側については，つくばみらい市となりますが，東京電力の常総変電所が立地しております。どちらも地区も用地地域としましては工業専用地域となっており，工場等が集積する地区となり

ます。

次に，本計画の敷地概要についてご説明いたします。

方位は左上を北としております。

敷地面積は8,443.28平方メートルとなります。

敷地への進入は，市道７－1207号線から市道５－3331号線を通り，出入りいたします。道路の幅員は９メートルとなっております。また，敷地の外周部には緑地帯を設け，高木及び低木を適切に配置する計画となっております。緑地とあわせて，その内側には高さ1.8メートルのメッシュフェンスを設ける計画となっております。

建築物といたしましては，破砕機を覆う上屋が鉄骨造地上１階，延べ面積614.60平方メートル，事務所が鉄骨造，地上１階，延べ面積19.44平方メートル，便所が鉄骨造地上１階延べ面積2.64平方メートル，合計３棟の延べ面積で636.68平方メートルでございます。

次に，排水処理計画についてご説明いたします。

作業所内においては，粉塵の飛散防止のためのミスト状の散水以外は水を使用しないため，廃棄物処理施設からの排水はございません。生活雑排水につきましては，公共下水道へ放流する計画となっております。雨水については，敷地外周部に敷設するＵ字溝から油水分離槽を経由して，敷地内の雨水貯留浸透施設において処理する計画でございます。

次に，廃棄物の搬入・搬出ルートについてご説明いたします。

主な搬入・搬出経路でございますが，つくばみらい市方面からのルート及び土浦市方面からのルートともに，県道赤浜谷田部線を通りまして，市道５－3323号線を通り，市道７－1207号線から市道５－3331号線に入ることとなっております。

次に，廃棄物の処理の流れについてご説明いたします。

まず，廃棄物の瓦れき類は，申請地西側の市道５－3331号線に面する敷地の出入り口から搬入されます。そして，場内のトラックスケールで計量を行いまして，アスファルトガラ，コンクリートガラ，それぞれ建設廃材の保管場所に荷降ろしされます。

次に，処理工程についてですが，まず，受け入れた廃棄物は，保管場所から工場の建屋内に運ばれ，切削材ホッパー及び原料投入リストへ投入されます。その後，ガラが規定の大きさになっているか選別され，一次破砕機に投入されます。破砕後，金属くずについて選別が行われます。その後，再度ふるいにかけられ，規定の大きさになったものは，再生骨材，及び再生路盤材として，それぞれのストックヤードに保管されます。なお，規定の大きさになっていないものについては，二次破砕機にかけられます。

再生された製品のストックヤードについてですが，コンクリートガラの再生材である再生路盤材については，場内のストックヤードに保管されます。アスファルトガラの再生材である再生骨材については，主に東側隣地に建設予定のアスファルトプラントへ，ベルトコンベアで運ばれます。なお，東側隣地のアスファルトプラントについては，関連会社である株式会社ＮＩＰＰＯが運営する工場となっております。

次に，今回の計画処理施設による周辺交通への影響についてご説明いたします。

前面道路である市道５－3331号線及び市道７－1207号線については，土地区画整理事業による道路であり，現在は一般車両の通り抜けがほとんどありません。よって，搬入・搬出経路となっている県道赤浜谷田部線及び市道５－3323号線の交通量の影響を予想したものとなります。なお，県道については，平成22年度の道路交通センサスの交通量をもとに予想したものとなり，市道については赤い印の実測値をもとに予想したものとなります。

運搬車両の運行時間については，通常の運行時間の午前８時から午後６時までと，緊急時の公共事業等による夜間の搬入・搬出を想定しているため，24時間としております。本計画により増加する搬入・搬出車両については，１日当たりの搬入が最大で258台，搬出が最大で276台，合計534台として検討しております。

ここで，この合計台数についてですが，現に操業している施設での過去の処理実績の最大量の１日当たり1,126トンをもとに算出した台数となります。本施設での実際に計画している処理量としては，１日当たり200トンを計画しており，この量をもとに算出すると搬入が最大で108台，搬出が最大で84台，合計で192台となります。今回計画している合計534台というものは，常にこの台数が搬入・搬出されるものではなく，過去の実績をもとに考え得る最大の数値として検討しているものとなります。

交通増加量としては，県道赤浜谷田部線について，24時間の交通量は１万2,154台となっていることから，当該施設に出入りする搬入・搬出車両の割合は4.4％に相当いたします。

次に，市道５－3323号線については，24時間の交通量は5,313台となっていることから，当施設に出入りする搬入・搬出車両の割合は約10.1％に相当いたします。

この結果から，本施設による周辺道路の交通に対する影響は少ないものと判断しております。

次に，都市計画関係でございますが，本案件につきましては，本市の都市計画において支障はございません。

引き続き県廃棄物対策課より，生活環境における調査の結果について説明いたします。

○事務局　県の廃棄物対策課でございます。

それでは，私から生活環境影響調査の結果概要につきましてご説明いたします。

まず，施設の概要につきましては，先ほどつくば市から説明がありましたとおりでございます。

処理能力は１日当たり1,562.7トンでございます。

こちらは，生活環境への影響を調査する項目を表にしたものでございます。

先ほどと同じく，本件につきましても，丸印のとおり，施設の稼動に伴う大気質，騒音振動，廃棄物運搬車両の走行に伴う大気質，騒音振動について調査を実施しております。先ほどと同じく，悪臭，水質につきましては対象外としてございます。

それでは，測定・評価地点についてご説明いたします。

まず，施設の稼動による大気質の測定・評価地点でございます。

赤色の丸でお示ししたところが粉塵の測定・評価地点でございます。

本計画に基づく評価は，本計画の施設と処理能力であって，屋外に設置されている施設における粉塵の実測値を用いて実施しております。

次に，廃棄物運搬車両による大気質の測定・評価地点でございます。赤丸で示した点が二酸化窒素，浮遊粒子状物質の測定・評価地点でございます。現況の交通量を調査の上，事業により増加する車両の台数を踏まえて評価いたしました。

次に，施設の稼動による騒音振動の測定・評価地点でございます。①から④でお示しした敷地境界の４地点でございます。現況を調査の上，数値計算により評価をいたしました。

最後に，廃棄物運搬車両による騒音振動の測定・評価地点でございます。

先ほどと同じく，赤丸で示した地点を，騒音振動の測定評価地点としてございます。現況の交通量を調査の上，事業により増加する車両の台数を踏まえて評価をしてございます。

それでは，生活環境への影響調査結果についてご説明いたします。

まず，施設の稼動による結果ございますが，一番上，粉塵の予測値は１立方メートル当たり

0.093ミリグラムであり，1.5ミリグラムという基準値を下回っております。
その下，騒音の予測値は63デシベルであり，基準値の70デシベルを下回っております。
その下，振動の予測値は70デシベルであり，基準値の70デシベルを下回っております。
次に，廃棄物運搬車両による結果でございますが，大気質について，二酸化窒素は0.025ppmであり，基準値の0.06ppmを下回っております。
浮遊粒子状物質は，１立方メートル当たり0.072ミリグラムであり，基準の0.10ミリグラムを下回っております。
その下，騒音は71デシベルであり，基準値の75デシベルを下回っております。
一番下，振動は47デシベルであり，基準値の70デシベルを下回っております。
以上のように，全ての項目において基準値を下回ってございます。
次に，環境保全対策でございます。
施設による粉塵対策としましては，破砕施設を建屋内に設置，破砕施設に粉塵抑制装置を設置などすることとしております。
騒音振動対策としましては，破砕施設を建屋内に設置，機械に過度の負荷をかけない運転などをすることとしております。
一番下，廃棄物運搬車両の粉塵及び騒音振動対策としましては，搬入車両と搬出車両が同一時間帯に集中させない運行計画，規制速度遵守，車両の適正な維持管理などをすることとしてございます。
最後に総合評価でございます。
調査の結果，全ての項目で環境保全上の評価基準を満たしており，今回の事業計画による生活環境への影響は，問題ないものと評価いたします。
生活環境影響調査については以上でございます。

○議　長　ありがとうございました。それでは皆様からのご意見，ご質問等をお受けしたいと存じます。何かお気づきの点，ございますでしょうか。
よろしいでしょうか。
もしご意見がないようでしたら，都計諮問第９号につきましては，支障なしということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議　長　ありがとうございます。ご意見なしと認め，都計諮問第９号については支障なしといたします。

○議　長　以上で本日付議されました案件についての審議は終了といたします。
都計諮問第７号につきましては原案のとおり可決，都計諮問第８号及び第９号については支障なしとして，本日付をもちまして知事に答申いたします。
皆様，ご協力ありがとうございました。
以上をもちまして，本日の議事審議等を終了といたします。

平成２８年度第３回茨城県都市計画審議会　委員出席状況

組　織	職　名	氏　名	出　欠
学識経験のある者	弁護士	大　津　晴　也	出　席
	筑波大学システム情報系社会工学域教授	谷　口　　守	欠　席
	茨城大学名誉教授	山　形　耕　一	出　席
	一級建築士	中　﨑　妙　子	出　席
	茨城県農業会議会長	葉　梨　　衛	出　席
	茨城県商工会議所連合会副会長	中　川　喜久治	出　席
	茨城県バス協会会長	米　川　公　誠	出　席
市町村長を代表する者	北茨城市長	豊　田　　稔	欠　席
	大洗町長	小　谷　隆　亮	出　席
県議会の議員	茨城県議会議員	桜　井　富　夫	欠　席
	茨城県議会議員	西　條　昌　良	欠　席
	茨城県議会議員	田　山　東　湖	欠　席
	茨城県議会議員	飯　塚　秋　男	出　席
	茨城県議会議員	細　谷　典　幸	欠　席
	茨城県議会議員	長谷川　修　平	出　席
市町村の議会の議長を代表する者	水戸市議会議長	村　田　進　洋	欠　席
	茨城町議会議長	沼　﨑　光　芳	出　席
関係行政機関の職員	関東財務局水戸財務事務所長	来　田　　忍	代理　管財課長 川又　誠志
	関東農政局長	石　田　　寿	代理　農村計画課課長補佐 村松　秀夫
	関東経済産業局総務企画部長	深　瀬　聡　之	代理　企画課総括係長 横川　博司
	関東運輸局長	持　永　秀　毅	代理　茨城運輸支局次長 高木　正彦
	関東地方整備局長	大　西　　亘	代理　常陸河川国道事務所副所長 丸山　貴志
	茨城県教育委員会教育長	小野寺　　俊	代理　文化課長 入野　浩美
	茨城県警察本部長	世取山　　茂	代理　交通部交通規制課長 薗部　修

出席 17 名
欠席 7 名
} 24 名

平成２８年度第３回茨城県都市計画審議会付議案件一覧表

諮問番号	題　　名	決定機関	計　画　内　容
7	下館・結城都市計画　道路の変更	茨城県	3・4・15 根本原・神明町線ほか 4 路線の変更 7・6・4 白銀町・穀町線の追加 （結城市）
8	常総市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について （建築基準法第５１条）	特定行政庁 知事	常総市長助町地内 廃棄物処理施設 破砕（がれき類）　処理能力：240.0t/日
9	つくば市における廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について （建築基準法第５１条）	特定行政庁 つくば市	つくば市みどりの南地内 廃棄物処理施設 破砕（がれき類）処理能力：1,562.7t/日
	計３件	－	