平成２８年度第２回

茨城県都市計画審議会議事録

日　時　　平成２８年１０月７日（金）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２８年１０月７日（金）
　　午後１時３０分から午後２時５０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　委員の変更

関係行政機関の職員について，茨城県警察本部長の世取山茂委員に委嘱したことが報告された。

Ⅴ　議事

１　議事の公開

都計諮問第４号から６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谷口委員と葉梨委員が指名された。

３　議案審議

都計諮問第４号　「高萩都市計画　道路の変更」

都計諮問第５号　「ひたちなか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６号　「研究学園都市計画事業　島名・福田坪一体型特定土地区画整理事業の事業計画の変更に係る意見書について」

【都計諮問第４号　「高萩都市計画　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４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４号　高萩都市計画　道路の変更について，ご説明をさせていただきます。資料は，お手元の付議案の１ページ並びに付議案図の１－１から１－２ページになってございます。図面につきましては，１－１が全体をお示ししたもの，変更路線が入り組んでいる南側，

図面での左手の詳細を拡大した参考図を１－２として添付しておりますので，併せてご覧いただければと存じます。

本案件は，都市計画道路３・４・１安良川下手綱線ほか４路線を変更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ので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いたします。

都市計画道路は，戦後から高度経済成長期にその多くが決定され，都市内外の自動車や人の円滑な交通処理を行うとともに，市街地の空間を形成するなど，良好な都市環境を確保する上で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，まず人口減少，少子高齢化につきましては，2040年，今から25年後の国内の人口は約2,000万人，16％の減少という予測もなされております。

平均交通量につきましても，平成17年度から22年度の間に平均2.6％減少してきており，今後さらに減少することが見込まれております。また，道路を初めとする社会資本は，今後急速に老朽化が進展するため，維持管理費用の増大なども社会的な課題となってきております。

これらの環境変化を踏まえますと，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，社会情勢の変化により，その必要性に変化が生じてきている路線が多く，また長期に渡って建築制限を課しているといった課題もあるため，国は都市計画運用指針の中で，適時適切な都市計画の見直しとして，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という考え方を明示しているところです。

また，同じく運用指針の中で，長期にわたり事業に着手されていない都市施設につきましては，見直しガイドラインを定め検証することが望ましいとされております。

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，都市の将来像に照らし合わせ，計画の必要性，事業の支障要因を評価し，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。

再検討の手順といたしましては，まず都市計画道路再検討に係る社会経済情勢等を検証した後，再検討の対象となる路線を抽出します。基本的には，都市計画決定後20年以上に渡り未着手の路線が対象となります。

次に，再検討カルテの作成により総合的な評価を行い，その評価に基づき，変更，廃止が妥当であると判断された路線については，都市計画変更手続を行うこととしております。

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，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９市町で見直しが完了，９市町で再検討の作業中となっております。そのうち高萩市が今回の案件となります。

それでは，高萩市における都市計画道路網の検証経過及び結果について，ご説明をいたします。

高萩都市計画区域は，県の北東部，太平洋沿岸に位置する高萩市の一部，面積約2,860ヘクタールの非線引き都市計画区域となっております。

次に，都市計画区域を拡大した図をお示しいたします。

図の右側が北となっております。

高萩市の主要な交通網は，鉄道路線としてＪＲ常磐線，道路としては常磐自動車道，南北軸として国道６号，東西軸として国道461号，さらには，ご覧のような県道と併せて市の骨格となる道路網を構築しております。

高萩市の都市計画道路は，現在までに13路線，約36キロメートルが決定されております。当初決定は昭和21年と，約70年が経過しておりますが，整備率は約42％に留まっている状況にあり，都市計画道路の見直しが必要となる様々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35％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，先の東日本大震災では，沿岸部で津波被害を受けており，災害に強い道づくりも求められておりますことから，高萩市では，県の再検討指針に基づき，平成25年度から都市計画道路網の再検討に着手し，高萩市都市計画道路再検討委員会での審議やパブリックコメントを経て都市計画の素案を作成してまいりました。

再検討の結果といたしましては，県決定として赤色の路線，安良川下手綱線など５路線を変更，また市決定として水色囲みの点線，花貫高戸線など３路線の廃止，水色の路線，高萩停車場東口線を変更することとしております。県決定，市決定合わせて９路線を，変更または廃止する案となっております。

続きまして，変更及び廃止の各路線を詳しくご説明いたします。

まず，３・３・９石滝赤浜線です。

本路線は，起点を日立市との境界，終点を国道６号とする標準幅員25メートル，延長約6,530メートルの幹線街路であり，昭和48年に都市計画決定をいたしました。高萩市の南北軸を形成し，国道６号との連絡機能を有する路線となっておりますが，花貫川に新たな橋梁が必要となることやＪＲ常磐線との立体交差が必要となることなどから，整備延長は約1,760メートルにとどまっている状況です。

本路線の再検討の結果，国道461号の整備が進められたことで，国道６号との連絡機能が確保されており，さらに震災時の津波被害を踏まえ，内陸側の南北幹線軸が求められていることから，起点部の黄色い点線区間を変更し，県道高萩友部線への接続に変更いたします。

また，終点部につきましても，国道６号にタッチする黄色い点線から，内陸部で北茨城市に向かうよう赤線のように変更いたします。

併せて，将来交通量推計の結果を考慮し，未整備区間の幅員を４車線相当の25メートルから13メートルないしは16メートルに変更しますとともに，名称を３・３・９石滝赤浜線から３・５・９安良川赤浜線に改めるものです。

画面は，石滝赤浜線の南側を拡大した図に移ります。

次に，３・４・１安良川下手綱線及び３・５・３石滝本町線の変更概要です。

安良川下手綱線は，起点を石滝赤浜線，終点を高萩インター線とする標準幅員16メートル，延長約2,700メートルの幹線街路であり，県道高萩友部線の一部として高萩市の南北軸を形成しております。

また，石滝本町線は，起点を石滝赤浜線，終点を高萩市本町の市道とする標準幅員15メートル，

延長約2,320メートルの幹線街路であり，高萩市市街地の南北軸を担うとともに，ＪＲ常磐線高萩駅のアクセス機能を有しております。起点部付近の約200メートルを除き，整備が完了をしております。

これら２路線は，石滝赤浜線の起点変更，一部廃止に伴い変更が生じるものです。

石滝赤浜線の起点部を，ご覧のように変更することで各路線の起点の接続先が失われます。そのため，安良川下手綱線については，起点部の交差点がなくなることで延長は変わりませんが，若干の形状の変更が生じるものです。また，石滝赤浜線の変更後の起点部が新たな交差点となるため，これに合わせて一部幅員を変更いたします。

一方，石滝本町線については，起点を変更し，黄色点線部を赤線の国道461号の現道上にルート変更を行うことにより，国道６号との西側を結ぶ道路ネットワークを担保いたします。

次に，高浜安良川線です。

本路線は，起点を国道６号，終点を石滝赤浜線とする標準幅員16メートル，延長約2,100メートルの幹線街路であり，ＪＲ常磐線東側の国道６号と同線西側の国道461号を接続する機能を有する広域幹線道路ですが，家屋などの連担も影響して，ほぼ全区間が未整備となっております。

本路線の見直し対象は，スクリーンの黄色で表示している区間となります。

再検討の結果，国道461号の整備が進められ，ＪＲとの立体交差するいぶき橋で国道６号に接続したこと，また，近接した市道の整備が進められたことで，市の東西の連絡機能が確保されたことから，当該区間については整備の必要性が低下したため，起点を変更し一部廃止しようとするものです。併せて，名称を高浜安良川線から安良川線に改めます。

次に，花貫川赤浜線です。

本路線は，起点を日立市との境界，終点を北茨城市との境界とする標準幅員15メートル，延長6,600メートルの幹線街路であり，国道６号の一部として大部分が概成済みとなっております。

本路線は，関連する道路の変更及び廃止に伴い，一部幅員の変更が生ずるものです。

こちらが，本路線と接続する石滝赤浜線，花貫高戸線となっております。赤丸の部分が影響範囲となりますが，石滝赤浜線の終点部を変更，花貫高戸線を全面廃止することで，赤で示した２カ所の交差点が不要となるため，右左折レーンに相当する幅員の縮小をいたします。

続きまして，今回の都市計画道路の変更に併せて，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。

市決定分都市計画道路網につきましては，３・４・７花貫高戸線，３・４・８高浜線，３・５・11高萩停車場東口線，３・４・13有明高戸線を対象に，変更若しくは廃止を行うとするものとなっております。

再検討の結果，これらの路線につきましては，周辺の都市計画道路を初めとした道路整備により，現状の道路網で十分機能を果たしていること，また将来交通量もふえる見込みがないこと，さらに津波浸水の恐れがある区域であることなどから，都市計画道路として整備する必要性が低下したため，花貫高戸線，高浜線，有明高戸線の３路線を全面廃止いたします。

また，高萩停車場東口線は，花貫高戸線が廃止される影響範囲として，終点の位置を若干変更するものです。

次に，高萩市の想定津波と，今回の変更の主な箇所を重ねた図をお示しいたします。

こちらの青色で示した範囲が津波浸水想定区域です。対象とする津波は，発生頻度は極めて低いものの，発生すれば甚大な被害をもたらす，いわゆるＬ２津波を想定して茨城県が平成24年８月に公表したものです。

これに対し，石滝赤浜線につきましては，浸水範囲を避けるように起終点を変更し，内陸部の道路ネットワークを構築いたします。また，市が廃止する３路線につきましては，全線が浸水区域に入っております。

次に，見直し後の都市計画道路網をお示しいたします。

10路線，約29.5キロメートルの都市計画道路が，用途地域内を中心に，おおむね格子状のネットワークでバランスよく配置されております。

こちらは，見直し後の都市計画道路網をベースに将来交通量を推計した結果を，混雑度の指標で表した図となっております。ピンク色で示した区間が，比較的混雑度が高い区間となっております。

混雑度を判断する目安ですが，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く，1.25を超えると慢性的に渋滞するような値です。

今回の見直し後の推計結果では，最大でも1.1に留まっておりますので，将来的に混雑の生ず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，高萩市都市計画マスタープランにおいては，道路整備に関する方針として，都市計画道路については，実現性や将来の人口動向などから土地利用と併せたネットワークの再構築を行いますとされており，それぞれ方針の整合が図られております。

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，４月11日から19日まで，都市計画素案の閲覧とともに公述を受けつけたところ，公述の申し出はありませんでした。

また，７月21日から８月４日までの２週間，都市計画案を公衆の縦覧に供しましたが，意見書の提出はございませんでした。

なお，高萩市決定の関連案件につきましても，公述申し出，意見書の提出は共に無く，市の都市計画審議会は８月22日に開催され，原案どおり可決答申されるとともに，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４号の説明については，以上となります。ご検討のほど，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，ご意見，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　色々考えられて練られたプランかなと思います。費用対効果としては非常によろしいのではないかなと思うのですが，コメントとして１点だけ。ちょっと気になったのは，この山側の幹線ですね，新しく通じるところが合流して日立市側に入るところに，今回のプランの範囲ではないんですが県道高萩友部線，緑色のラインがあって，混雑率は0.9で1.0にはなっていないのですが，そのカーブから見ると，まだ未改良じゃないかなと思っていて，混雑はしないんだけれども，道路のサービス水準としてはもうちょっと高くてもいいのではないかなと思ったところです。以上です。

○議　長　お答えをお願いします。

○事務局　委員のおっしゃるとおり，現道の県道高萩友部線に接続するわけですが，先ほど図でお示ししたとおり，高低差があるということで，若干，円滑な交通にはちょっと課題があるところではございます。

日立市北部へのアクセスの向上につきましては，高萩市，日立市並びに北茨城市も含めました県北臨海地域における交通と連携，促進する上では非常に重要と考えております。ただ，現時点では，どうしても地形的な制約に加えまして，周辺の土地利用や埋蔵文化財など，あるいは集落を通過しますので住環境の保全など，非常に配慮すべき課題が多々ございます。

こういったことから，今後，これらの課題も踏まえまして，地元の高萩市あるいは日立市と十分協議しながら，今後その方向性について検討していきたいと考えてございます。

○議　長　よろしいでしょうか。

私からも，今のお話で思うのは，交通事故とか，同じ場所で同じように何度も起こるようなところ，そういう場所はスムーズに道路が出来ていないとか，そのようなところというのはあるのでしょうか。それについては，今わからないですよね。

○事務局　特に，危険箇所というのは，県内でも色々あるとは思います。それぞれ交通上の対策などを検討して対策をとっているというのが現状ですけれども，今おっしゃられた箇所も，まさに今後そういった課題の解決に向けて検討を進めていかなければならない箇所であると考えています。

○議　長　是非といいますか，これは警察も関係すると思うんですけれども，事故が多発するところの道路の設計とか，それとも実は関係することが非常に多いんじゃないかという気が普段からしているところがありましたので，今，Ａ委員のお話の中で，そういう部分，当然，動かすときにはいろいろな検討の中で考えなきゃならない視点かなと感じましたので，お話させてもらいました。

Ｂ委員，お願いします。

○Ｂ委員　高萩市のいわゆる中心部が，ＪＲ高萩駅の海側から山側に移ってきていることや，それからもう一つは，その広域アクセスの点で国道461号とか常磐道が主体になってきていて，あとは津波の被害などを考えると，適切な案が提示されているのかなと思いました。

ただ，見て驚いたのは，津波の高さが，最大の津波が来たときには，ＪＲの東側ほぼ全部が浸水すると，そういうことに対して避難路計画などがどのように出来ていて，その道路がうまく配置されているのかということと，それから最大の被害ばかりじゃないと思うので，例えば国道６号の平均ではなくて最低海抜情報というのですか，それはどれぐらいなのかなということをちょっと教えていただきたいと思います。

○事務局　画面に出ているのが，高萩市で作成しております避難路計画，ちょっと画面がぼけていて大変恐縮ですが，それを映しております。

この赤っぽい色で着色されているのが，想定の津波の高さに応じて着色がされているのですが，こちら側のエリアにつきましては，まず一時緊急避難場所として，市営の高浜住宅があるのですが，この団地の屋上とか，あるいはここに高萩中学校とか東小学校があるのですが，こちらの屋上に一時避難するということで，外づけの非常階段みたいなものの整備が既に終わっております。

併せて，避難路の計画として，こういう計画路線が入っていますが，こちらについては，この地域内に避難路の案内の標示看板ですとか，あとは照明灯とか，そういったものが整備されております。

あと，併せまして，今，防災上の対策として，同じく県のほうで沿岸部の堤防のかさ上げ工事を実施しているという状況になってございます。

あとは，国道６号，ＪＲ常磐線からこちら側が最終的には高くなっているわけでございまして，それを横断する部分として，まずは人道の跨線橋が，このＪＲ高萩駅の周辺に２カ所設置されておりまして，あとはＪＲ常磐線をまたぐ立体交差がこちらにございます。

さらに，市道でございますけれども，やはりこちらに平面の交差部がございまして，最終的にはこちらの避難所のほうに避難するということで，こういった防災，避難路計画を高萩市のほうで今作成して対策を行っているといった状況になってございます。

震災時については，過去の震災のときも，一時国道６号が，この花貫川という河川のここが冠水して一時通行止めになったという被害は出てございます。

そういったことも含めまして，内陸側にも１本，国道６号の代替路線となるようなネットワークを構築するということで，今回の道路の変更も一部行っているという状況になります。

海抜のほうは，地形図での読み取りですけれども，海抜３メートルから４メートルぐらいがこの国道６号，現場に行くと，ここは海抜何メートルという看板が出ております。そういう状況でございます。

○Ｂ委員　わかりました。かなり低いので，最大の津波じゃなくても，留意しなければいけないんだなと思いました。

あとちょっと気になったのは，海岸線から鉄道に直行するような道路，そこを津波が駆け上がってくるとか，そういう話というのは余りないのかなと。花貫川は，この前相当遡上したのではないのかなと思うんですが，その辺のことも一応頭に置いておく必要があるのかなと。今，霞堤だとか，色々検討されていますけれども，まさか，今さら鍵の手の城下町の道路をつくるわけにもいかないですけれども，何かそういうようなことも頭に置いておく，場合によっては，津波の勢いをとめるというような考え方も必要なのかなと思いました。特にご回答はいりません。

○議　長　Ｃ委員どうぞ。

○Ｃ委員　すみません，今見せていただいたのを見て，あれと思ったのですけれども，そこはアンダーパスが１カ所あるように書いてあるようなんですが，そこは何か直すとかそういうお話というのはあるのでしょうか。アンダーパスって，基本的にあっという間に津波で埋まっちゃいますよね。

○事務局　ここは，アンダーパスという表示だけですが，人だけが通行できるようなところです。

○Ｃ委員　道路自体が交差していてということではなく，ということですか。

○事務局　はい，人道，人だけの通行，行き来ができるというものです。

○Ｃ委員　線路の下をということですか。

○事務局　そうです。

○Ｃ委員　そうすると，線路の下をくぐって逃げていくという，そういう意味ですか。

○事務局　ここは昔からあるのですけれども，そこを通ってＪＲのこちら側に逃げることももちろん可能ではあります。

○Ｃ委員　何かちょっと危なさそうですね。はい，わかりました。

○議　長　ほかにございますでしょうか。

さっきの道路の便利さで，この際直したほうがいいなんていうところもあるのかもわかりませんけれども，逆に，災害時，水害も，便利になったためにえらい勢いで水が流れてくるということもあると，いろいろな角度から教わりました。ありがとうございました。

よろしいでしょうか，ほかになければ，異議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　ご異議なしということで，都計諮問の第４号については，原案のとおり可決と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５号　「ひたちなか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５号につきまして，事務局から説明をお願いいたします。

○事務局　ひたちなか市の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５号　ひたちなか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２ページ，図面２－１ページ（位置図），図面２－２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条をご説明いたします。

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。

本案件につきましては，都市計画において敷地の位置が決定されておりませんので，建築に当たっては，建築基準法第51条のただし書きの規定により，都市計画審議会の議を経て，特定行政庁であるひたちなか市長の許可が必要になるため，本審議会にお諮りするものでございます。

お諮りする案件は，工業専用地域内におきまして，建設事業に伴い排出される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。

工業専用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1,056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，ひたちなか市に本社を置く西野工業株式会社，代表取締役山崎　剛でございます。主に，管工事，土木工事，廃棄物の収集運搬を行っている事業者でございます。

今回の計画は，廃棄物の処理需要に応じて，建設事業などにより排出されるコンクリートからなる瓦れき類を破砕処理し，再生骨材を製造する施設を計画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，スクリーンの右側中央には，ひたちなか市全域をお示ししてございます。この赤い丸の部分が，計画地の位置になります。ひたちなか市の東部中央に位置します。そして，赤い枠の区域を拡大したものが，このスクリーンになります。左上が北方向になります。

スクリーンの中央に赤色でお示ししたところが，今回お諮りする計画地の位置でございます。

なお，計画地は常陸那珂工業団地内に位置してございまして，用途地域は工業専用地域が指定

されております。

主要な道路につきましては，東水戸道路及び常陸那珂有料道路，国道245号，県道那珂湊大洗線，県道水戸勝田那珂湊線でございます。

計画地は，東水戸道路のひたちなかインターチェンジから東に約1.5キロメートルの位置にございます。

計画地の付近を拡大いたします。

改めて，位置関係でございます。

国道245号，県道那珂湊大洗線，県道水戸勝田那珂湊線，県道那珂湊大洗線から計画地への進入路となります市道馬渡中根511号線，道路幅員は８メートルから12メートルでございます。

計画地から国道245号への退出路となる市道湊１級18号線，道路幅員は12メートルから25メートルでございます。

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，右上を北としております。

計画地の都市計画上の区域区分は，市街化区域でございまして，繰り返しになりますが用途地域は工業専用地域，建ぺい率60％，容積率200％が指定されております。

敷地の面積は，8,000.01平方メートルとなります。

敷地周辺の道路としましては，搬入・搬出路となる市道，幅員12メートルとなります。道路から施設への出入り口は，計画地の南側に位置しております。

次に，本案件の配置計画についてご説明いたします。

今回，廃棄物処理事業に伴う計画施設の建築物は，工場，鉄骨造平屋建て，事務所，鉄骨造平屋建て，この事務所は，敷地の出入り口付近に配置され，搬入及び搬出を管理いたします。

以上，合わせまして，建築物の数は２棟，建築面積は1,215.81平方メートル，延べ面積は1,120.07平方メートルになります。

次に，排水処理計画についてご説明いたします。

今回，処理施設から発生する処理排水はございません。

雨水につきましては，敷地内に設けられた排水溝で集水し，油水分離槽を経由した後に工業団地内の雨水調整池につながる排水管へ放流します。また，事務所で生じる汚水・雑排水については，公共下水道に放流します。

次に，廃棄物の処理の流れについてご説明いたします。

初めに，搬入計画ですが，廃棄物を搬入する車両は，計画地の南の出入口から進入し，管理事務所の前で計量を行います。その後，搬入車両は，工場の建屋内で廃棄物を荷降ろしいたします。荷降ろし後，搬入車両は再び計量を行い，計画地の敷地内から左折して外へ出ます。

続いて，処理工程を説明いたします。工場の建屋内を拡大します。

廃棄物の受け入れ品目としましては，再生骨材製品の原料となりますコンクリートがらなどの瓦れき類でございます。

受け入れた廃棄物は，工場内の保管場所に置かれます。保管場所で選別を行い，重機にて処理機に投入されます。

オレンジ色で示しましたのが，許可対象となります破砕機でございます。

投入後の主な工程としましては，ふるい分け，破砕，金属類除去をした後に再度ふるい分けとなります。ここで，規定の大きさを超えたものは投入口のほうへ戻されます。そして，完成した再生骨材製品は工場内に保管されます

次に，製品の搬出につきましては，製品を搬出する車両は，計画地の南の出入り口から進入し，

管理事務所の前で計量を行います。

再生骨材製品は，工場の建屋内で車両に積み込まれ，その後，車両の計量を行い，計画地の敷地から外へ搬出されます。そして，処理できない廃棄物や残渣につきましては，処分委託先に搬出されます。

次に，計画地の周辺における搬入及び搬出ルートについてご説明いたします。

計画地は，スクリーンの中央やや右側の位置になります。

水戸方面，勝田方面からは，国道245号を通行し，県道那珂湊大洗線を通行いたします。

計画地への進入路につきましては，県道那珂湊大洗線から市道馬渡中根511号線を通行し，計画地へ至ります。この区間の道路幅員は，８メートルから12メートルでございます。

そして，計画地からの退出路につきましては，市道湊１級18号線を通行し，国道245号に至ります。この区間の道路幅員は，12メートルから25メートルでございます。

搬入・搬出とも，同じルートを通行いたします。

次に，計画処理施設による交通量への影響についてご説明いたします。

本計画により増加する搬入・搬出の車両台数は，１日当たり搬入が最大106台，搬出が最大106台を見込んでおり，合計で212台となります。

廃棄物及び製品の運搬時間は，午前８時から午後５時までとなっております。この時間帯の県道那珂湊大洗線の交通量は，調査した結果，6,788台でありまして，見込んでいる台数212台の増加により，率としましては3.1％の増加となります。

次に，この時間帯の国道245号の交通量は１万4,915台でありまして，見込んでいる台数212台の増加により，率としましては1.4％の増加となります。

したがいまして，今回の計画処理施設の新設による周辺道路に対する影響は少ないものと判断しております。

最後に，本件施設の立地については，本市の都市計画において支障はございません。

都計諮問第５号の概要は以上でございますが，引き続き，県生活環境部廃棄物対策課より，生活環境影響調査の結果についてご説明させていただきます。

○事務局　県廃棄物対策課でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは，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をさせていただきます。

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，施設の概要でございますが，先ほど，ひたちなか市から説明がありましたとおり，建設事業などにより発生する瓦れき類を破砕処理するため，産業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1,056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。

一番左側になりますが，調査事項は，大きく分けて大気環境，水環境の二つとなっております。大気環境のほうが，さらに大気質，騒音，振動，悪臭と分かれておりまして，これらにつきまして，施設の稼働と廃棄物運搬車両の走行，この二つ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，表の丸印のとおり，施設の稼働に伴う大気質，騒音振動，また廃棄物運行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いるものでございます。

悪臭につきましては，悪臭を発生させる廃棄物の種類は取り扱わないということから，悪臭は調査の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，水質につきましても調査の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，施設の稼働による大気質の測定評価地点でございます。赤色の丸で示したところが，粉じんの測定評価地点でございます。

本計画に基づく施設はまだ設置はされておりませんので，本計画の施設と同様の処理能力の施設において粉じんの実測値を用いて，今回，評価を行っております。

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。

同じように下側でございますが，赤丸で示した地点が，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行っております。

次に，施設の稼働による騒音振動の測定評価地点でございます。

図のほう，①から④でお示ししました敷地境界の４地点が測定評価地点でございます。

現況を調査の上，数値計算により評価を行ってございます。

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が，騒音振動の測定評価地点でございます。

これも先ほどと同じように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，評価を行ってございます。

それでは，生活環境への影響調査の結果についてご説明させていただきます。

一番上になりますが，まず施設の稼働による粉じんにつきましては，予測値が１立方メートル当たり1.0ミリグラムとなっておりまして，基準値であります1.5ミリグラムを下回ってございます。

その下，騒音につきましては，予測値が70デシベルでありまして，基準値の75デシベルを下回っております。

また，振動につきましても，予測値は58デシベルであり，基準値の70デシベルを下回ってございます。

次に，下側に行きまして，廃棄物運搬車両による大気質でございますが，まず上の二酸化窒素につきましては，予測値が0.022ppmであり，基準値の0.06ppmを下回っております。

その下，浮遊粒子状物質でございますが，予測値が１立方メートル当たり0.041ミリグラムでございますが，基準値のほうは0.10ミリグラムということで下回ってございます。

次に，騒音でございますが，予測値が68デシベル，基準値が70デシベルということで下回っております。

一番下になりますが，振動につきましても，予測値が48デシベル，基準値が70デシベルということで下回ってございます。

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。

一番上の粉じん対策といたしましては，破砕施設を建屋内に設置する，破砕施設に散水装置を設置するなどをすることとしております。

その下の騒音振動対策といたしましては，同じく破砕施設を建屋内に設置，開口部側の敷地境界付近に遮音鋼板を設置などすることとしております。

一番下，廃棄物運搬車両の粉じん及び騒音振動対策につきましては，搬入車両と搬出車両が同一時間帯に集中しないように運行計画を定める，搬入ルートと搬出ルートを区別する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が，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されるという総合評価となってございます。

生活環境影響調査につきましては以上でございます。

○事務局　都計諮問第５号についての説明は以上でございます。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，ご意見，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。

○Ｂ委員　一言だけ感想を申し上げます。廃棄物処理施設が，農地の中や森林の中に申請されてくる例が，少なからずこの審議会にも出されていると思うのですが，今回の場合は，しかるべき施設がしかるべき場所に，工専というしかるべき場所に収まっているということでほっとした次第でございます。

○議　長　ありがとうございました。

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。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議　長　ご意見がないということでございましたら，異議なしということで，都計諮問第５号につきましては支障なし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６号　「研究学園都市計画事業　島名・福田坪一体型特定土地区画整理事業の事業計画の変更に係る意見書について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，都計諮問の第６号につきまして，事務局から説明をお願いいたします。

……

○事務局　つくば地域振興課でございます。

諮問第６号　研究学園都市計画事業　島名・福田坪一体型特定土地区画整理事業の事業計画の変更に対する意見書についてでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元の付議案つづりでは，ページ番号３でございます。また，事業概要，施行者の見解及び意見書の写しにつきましては，黄色い表紙の参考資料に記載してございます。なお，内容に関しましては，このスクリーンにてご説明させていただきますので，併せてよろしくお願いいたします。

まず最初に，今回の意見書の内容及び取り扱いについてご説明したいと思います。

今回，提出いただきました意見書は１通，１人でございます。その中では，事業計画に関する内容が１点と，事業計画に関する内容ではございませんが換地計画に関するものが２点となっております。

また，提出された意見書の具体的な対象箇所でございますが，今回の第５回事業計画変更の箇所とは違う箇所についてのものでございます。

これらの３点の意見書の箇所につきましても，後ほど，図面などによりご確認させていただきますが，その前に事業計画変更とは違う箇所への意見書，このような意見書についてどう扱うべきかについてご説明したいと思います。

そもそも審議会に付議する意見書の条件としまして，その基本的な考え方が，国土交通省で監修されておられます運用指針などによりますと，ここにお示ししましたように①から④の内容が書かれてございます。簡単に読み上げさせていただきます。

①としまして，意見書の提出者が事業の利害関係者であること，②意見がその事業計画に関するものであること，③意見書が提出期間内に提出されたものであること，④意見書の内容が都市計画に定められた事項ではないこととなっております。

これらの条件を考慮しまして，先ほど申し上げました意見書の内容のうち，事業計画に関するものについては今回付議させていただきまして，個人の換地などに関するものについては事業計画に直接関係しないため，その他の意見として，審議会には付議ではなく報告事項として，今回取り扱わせていただければと思います。

ただいま申し上げましたこの取り扱いの考えにつきましては，ある意味，当案件の重要なポイントであると思いますので，申し訳ございませんが，もう少し補足説明させていただきます。

まず，事業計画に関する意見につきましては，今回の事業計画変更の内容と違うものということで付議の対象外と解釈できる文献もございます。しかしながら，その一方で，明らかに対象外と判断できるもの以外は，事業者の立場で安易に対象外とすべきではないとも言及されておりまして，また過去の同様な事例におきましても付議させていただいた実績もございますので，今回のように事業計画そのものに関する意見につきましては付議案件とさせていただきました。

また，もう一方の個人の換地に関するものでございますが，対応といたしましては，付議案件ではなく施行者に対する要望といたしまして，意見等を出された方と個別に話し合いを続けることで進めたいと考えてございます。

最初の説明が大変長くなって申しわけございません。

続きまして，今回の対象地区であります島名・福田坪地区土地区画整理事業について，簡単にご説明をさせていただきます。

本事業は，県内で８地区ございます，つくばエクスプレスの沿線開発の１地区でございます。中央のこの縦線がつくばエクスプレスでございますが，つくば駅から南に秋葉原方向に向かいまして，万博記念公園駅を中心としました駅と一体型の区画整理事業として，平成12年度から茨城県が事業主体として施行しております。

周辺の状況でございますが，地区のほぼ中央，東西に圏央道が走っておりまして，この地区の西側には，本年５月末にスマートＩＣが準備段階調査として採択されてございます。将来的には，鉄道だけでなく，道路としても利便性やポテンシャルの高い地区であると考えております。

続きまして，島名・福田坪地区の現在の事業概要でございます。

施行面積は約242.9ヘクタール，施行期間は清算期間の５年間を含めまして，平成12年から41

年度までとなってございます。総事業費は558億円，平均減歩率が40％，地区内の人口でございますが，本年８月末には5,000人を超えたところでございます。

これまでの経緯でございますが，平成11年の都市計画決定，13年の事業計画の認可から，これまで４回の事業計画の変更を行っておりまして，今回が５回目ということでございます。

次に，今回の第５回事業計画変更についてでございます。

項目的には，１としまして土地利用計画の見直し，２としまして資金計画の見直しの大きく二つの項目でございます。

まず，一つ目の土地利用計画の見直し内容につきまして，今回，図面の①から⑤の５カ所でございます。

内容的には，造成工事を実施する区域におきまして，細部につきまして，関係機関との協議や詳細設計を経まして，これらの結果を反映したものでございまして，どちらかというと，少し細かい内容となっております。

図面の南側でございますが，下側から，①河川区域の形状変更，②近隣公園の形状変更，③街区公園の形状変更，④誘致施設用地の形状変更，⑤区画道路の変更の五つでございます。

続きまして，これらの中の代表的なものについてご説明いたします。

まず，①の河川区域と道路区域の変更でございます。

南側の国道354号の橋梁の縦断計画が少し上がったことによりまして，堤防の取りつけ部ののり面などが増となり，そこが水色の部分でございますが，面積が増え，その分区画道路がシフトして区域を変更するものでございます。

続きまして，②の近隣公園と民有緑地の形状変更でございます。

この箇所は，国道354号バイパスに隣接する近隣公園につきまして，現地の樹林地の一部や平坦地を公園として生かした形状に変更しまして，併せて民有緑地の形状を変更するものでございます。

最後に，⑤の区画道路の変更でございます。

こちらにつきましては，現況の測量結果から，存置家屋の位置に合わせまして区画道路の線形を変形するものでございます。

続きまして，項目の二つ目でございます資金計画の見直しでございます。

総事業費を558億円から554億円に，４億円の減となるものでございます。

その内容としまして，収入面におきましては，前回の事業計画変更の時期から地価の下落を反映しまして，保留地処分金及び公共施設管理者負担金の単価の見直しに伴う減額でございます。

支出につきましては，移転移設整備費，すなわち補償費の一部増，区画整理法第２条２項，具体的には下水道やガス等の事業者への負担金でございますが，これまでのコスト縮減などの実績等を反映したものを縮減したものでございまして，総額で４億円の減となるものでございます。

続きまして，事業計画変更の流れでございますが，これは改めて説明するまでもないと思いますので割愛させていただきます。

次に，提出されました意見書の内容について，図面などにより確認したいと思います。

説明の冒頭で触れさせていただきましたが，付議させていただく事業計画に関する内容と，報告とさせていただく換地計画に関するものでございます。

事業計画に係る意見としまして，意見者の換地，集合農地区でございますが，地区外に隣接する地区外墓地との間に区画道路を新たに整備してほしいというものでございます。

換地計画に関するものとしましては，一つ目は，換地集合農地区は山林だった箇所を切土する

ような計画でございますので，従前の畑に比べ土地利用条件が悪化する。二つ目でございますが，この換地の形状をより整形にしてほしいというものでございます。

これらにつきまして，具体的な位置図などでご説明したいと思います。

それぞれの意見と土地利用計画変更の位置関係につきましては，こちらのスライドになっております。

まず，右側からの図でございますが，今回の意見書の対象としまして，赤点線で囲った箇所でございます。事業計画の変更箇所として，青点線で囲った箇所でございます。

今回の意見書と事業計画の変更箇所とは別の箇所ということが改めて確認できると思います。

次に，左側の図でございまして，さらに詳細に確認したいと思います。

上が①の集合農地区の箇所でございますが，ご自分の換地と地区外の共同墓地との間に，新たに区画道路を設けてほしい，同換地箇所の農地として土壌の改良をしてほしいというものでございます。

②の換地箇所，下の図でございますが，このように区画道路の整形に合わせまして配置されておりますので，この換地の形状を整形にし，もう少し整形してほしいということでございます。

続きまして，意見書に対する施行者としての見解をご説明したいと思います。

換地，集合農地区と地区外墓地の間に区画道路を整備してほしいということに対してでございますが，土地区画整理事業では，全ての宅地が地区内に整備した道路に接道するように計画してございます。地区界部の道路につきましては，換地設計等におきまして，その道路の接道ができないなどの場合を除きまして，通常は整備を行ってございません。何故かと申し上げますと，地区内では，減歩を負担していない地区外への価値の利用増になりまして，結果的には，減歩を振って負担しております地区内の方からすると不公平につながるというようなことになるからでございます。

よって，意見書を出された方の換地につきましては，現計画において既に２方向の接道が確保されておりますので，地区外墓地と接していることなどを理由に，新たに地区界部への道路を整備することはできませんということでございます。

なお，換地計画に関する意見につきましては，冒頭で触れましたように，施行者に対する要望として，意見者と個別に話し合うことで進めたいと考えております。

今回，意見書を出された方に対しましては，施行者として丁寧に説明させていただき，少しでも早く使用収益が開始できるよう事業を推進してまいりたいと考えてございます。

長時間になりましたが，諮問第６号の説明は以上でございます。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，ご意見，ご質問をお受けしたいと存じます。いかがでしょうか。特にないということでよろしいでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議　長　ありがとうございます。それでは，ご意見ないということで，都計諮問第６号については，事業計画に修正を加えるべき意見ではない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。

それでは，ご異議なしと認め，都計諮問第６号につきましては，事業計画に修正を加えるべき意見ではないと決定いたします。ありがとうございました。

○議　長　以上で，本日付議された案件についての審議は終了といたします。

都計諮問の第４号については原案のとおり可決，都計諮問第５号につきましては支障なし，都計諮問第６号につきましては事業計画に修正を加えるべき意見ではないとして，本日付けをもって知事に答申いたします。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させていただきます。

平成２８年度第２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	出　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	欠　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	出　席
	茨城県議会議員	長谷川　修　平	欠　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　農村計画部農村振興課課長補佐 佐藤　榮一
	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　茨城運輸支局長 佐々木　博康
	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 高森　治
	茨城県教育委員会教育長	小野寺　　俊	代理　文化課課長補佐（総括） 小沼　賢次
	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２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
4	高萩都市計画　道路の変更	茨城県	3・4・1 安良川下手綱線ほか　4 路線の変更 （高萩市）
5	ひたちなか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）	特定行政庁ひたちなか市	ひたちなか市新光町地内 廃棄物処理施設 破砕（がれき類）　処理能力：1,056t/日
6	研究学園都市計画事業　島名・福田坪一体型特定土地区画整理事業の事業計画の変更に係る意見書について （土地区画整理法第５５条第３項，第１３項）	－	－
	計３件	－	