

令和3年度第3回

茨城県都市計画審議会議事録

日 時 令和4年1月13日(木) 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 1106 共用会議室

I 会議の日時及び場所

- 1 日時 令和4年1月13日(木)
午後1時30分から午後2時47分まで
- 2 場所 茨城県庁舎11階 1106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、関東農政局長の大角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36号～第40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山田委員が指名された。
 - 3 議案審議
以下のとおり

【都計諮問第36号 下館・結城都市計画 道路の変更】

○議長

それでは、議事を開始したいと思います。
都計諮問第36号につきまして、事務局から御説明を願いたいと存じます。

○事務局

都市計画課でございます。よろしくお願いたします。
この図面は都市計画図をベースにして、位置関係と変更箇所を示したものです。
まず、位置関係について説明いたします。
図面の中央付近にJR水戸線の結城駅があります。駅の周りには市街地が形成されています。駅の東側、赤く縁取りした路線が今回の変更の対象である鹿窪砂窪線です。
鹿窪砂窪線の諸元は、左下のボックスのとおり、幅員16メートル、延長約4,950メートル、車線数は2車線です。
中心市街地を取り囲むように環状に配置されており、その役割としては、線路をまたいで南北を連絡して、国道50号などから流入する都市間交通や都市内交通を担う幹線街路です。県道結城坂東線のバイパスとして、令和4年度から整備着手が予定されている路線で

す。

変更箇所は3か所で、右のほうに引き出しがしてあります。

①は、県道結城二宮線との交差点部の隅切りの追加。②は、都計道国府町大谷瀬線との交差点部の右折車線の追加と隅切りの追加。③は、JR線と立体交差する橋梁部の歩道の追加。これらの3か所が今回の変更点です。

これまでの経緯と今回の変更理由について説明します。1段目と2段目は、これまでの経緯についてです。

結城市の都市計画道路の当初決定は、昭和20年から30年代に行われていて、鹿窪砂窪線は昭和32年に当初決定がされています。

その後、長期未着手の路線などについて、平成23年度より都市計画道路の再検討に着手しました。

全ての都市計画道路を対象としてネットワークを再編し、平成29年度に都市計画の変更を行いました。鹿窪砂窪線は、廃止でなく存続としました。

3段目は、今回の変更理由についてです。

鹿窪砂窪線は、令和4年度より整備に着手する予定であり、事業化に当たって、安全性・円滑性の向上を図るため、2か所の交差点部に右折車線の追加や隅切りの追加を行います。

また、踏切を横断している歩行者の安全性・利便性の向上を図るため、JR水戸線と立体交差する橋梁部に歩道を追加します。

3か所それぞれの具体的な変更内容を説明します。

まず、変更①交差点部の隅切り追加について。場所は、県道結城二宮線との交差点です。

左側の図面は、都市計画法に定める正式図書の計画図というもので、道路の大まかな区域を示したものです。

黄色い線は変更前の区域を表して、赤い線は変更後の区域を表しています。

右の拡大した参考平面図を見てください。

赤い点線で囲った部分に変更で追加する隅切りです。交差点部の見通しを良くして、曲がりやすくして、安全で円滑な通行を確保するためのものです。

変更前は、単純に交差させただけの線形になっていましたが、関係機関と協議した結果を踏まえて隅切りを加えるように考えています。

変更②交差点部の右折車線の追加と隅切り追加についてです。場所は、都計道国府町大谷瀬線との交差点です。

左側は計画図で、右側は拡大した参考平面図です。

交差点部において右折車線を設置することにより、右折車両を区分して渋滞を緩和し、また、隅切りを設置することにより、見通しを良くして、安全で円滑な通行を確保します。

右折レーンについては、交差点付近のA-A'断面図を次に示します。

交差点付近の区間については、この断面図のように、幅員を17メートルとして右折車線を確保しています。

交差点部以外につきましては、現決定と同じく幅員16メートルのままとします。変更区間の延長が短いため、計画書に定める標準幅員には変更が生じません。

変更③橋梁部の歩道の追加について。場所は、JR水戸線と立体交差する区間です。

青点線で囲った①②は、①が線路の北側、②が線路の南側のエリアです。

昭和32年当初から跨線橋で計画されていましたが、当時は、最小限の車道の幅だけの決定で、歩道分の幅員が含められていませんでした。

しかし、周辺には結城小学校、結城東中学校などがあり、通学児童が歩道のない踏切を横断しなければならない現況を踏まえて、今回の変更案では、歩道を設置して、通学路の安全性・利便性の向上を図る計画としています。

これは、橋梁区間の断面図です。

線路を渡って通学する児童など、歩行者の安全性・利便性の向上を図るために、赤枠で囲った歩道部分を今回変更で追加しています。

公聴会及び縦覧の結果について報告します。

公聴会については、令和3年8月16日から約10日間、都市計画の案の周知を実施しましたが、公述の申出がゼロ件であったため、公聴会は開催しませんでした。

また、案の縦覧については、県報で公告した後、10月28日から2週間実施したところ、意見書の提出が1件ありました。頂いた意見書について、次に説明します。

これは、頂いた意見書の要旨とそれに対する県の考え方についてまとめたものです。

なお、皆様のお手元に参考資料というこのような様式をお配りしてありますので、併せて御覧ください。

意見書の要旨は、この道路建設に意義があるのか、説明してほしい、補償金額を明確に示してほしい、あるいは、道路の線形をずらして、自分の土地にかからなくしてほしい、そういったもので、平成29年に同じ家の方から、同様の趣旨の意見書が出されています。

県としましては、鹿窪砂窪線は必要な路線であり、計画を存続すべきという方針で対応していきたいと考えております。

今後、事業者である県と市が協力して地元の方々に御理解をいただきながら整備を進めていく予定です。

以上で鹿窪砂窪線の説明を終わります。

○議長

それでは、今の御説明いただいたことに対する御意見を委員の皆様から頂戴したいと存じますが、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

A委員、お願いします。

○A委員

意見も出ているので、ちゃんと審議したほうがいいかなと思いますので。

一応、これ意見では、今さら作る必要のない道路に思えるを書いてあるので、本当にそうかどうかということで、ネットで見られる情報だけいろいろ見てみたんですけども。私は別に結城の道路計画に関わっている者ではないですけども。

結城の下館・結城都市計画道路を変更しましたという広報を結城市さんが多分出されていると思うんですけども、それを見ると、今日の御説明ではちょっと足らなかったかなと思うんですけども。結城市さんは、もともと環状道路2本を計画されていて、この外側のところにもう一個環状をもっと長いのを計画されていたわけですよ。見直しでそちらの路線の長いほうをバサッと廃止されて、この1本に環状道路を集約されるという考え方でやられているということが公表されていて分かったので、そういう考え方できちんと費用を節約されてやろうとしているということは、一応広報されているということはよく

分かりましたということです。それをもって、どう判断されるかなということとは。

これですね。この外側の3-4-19というところと、3-4-15の路線ですね。距離的には、そちらはかなり長いと思いますし、交通量もそちらはそんなに多くないと思いますので、そちらの分を今日議論されているところに持ってこられるという考え方なんだろうなというふうに判断いたしました。

以上です。

○議長

ありがとうございます。

A委員に補足していただいた感じだと思いますけれども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。今の委員のご説明で。

○事務局

ありがとうございます。

○議長

ほかに御意見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、この形で検討させてもらいたいと思いますので、皆様に御意見を頂きます。

都計諮問第36号については、原案どおり可決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。

御異議なしと認めさせていただいて、都計諮問第36号については、原案のとおり可決いたします。ありがとうございました。

【都計諮問第37号 常北都市計画 道路の変更】

○議長

続きまして、都計諮問の第37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。よろしく申し上げます。

都計諮問第37号 常北都市計画道路の変更について説明させていただきます。

こちらが城里町の都市計画図になります。

スライドの上部、城里町役場を中心に国道123号、主要地方道石岡城里線、日立笠間線、一般県道錫高野石塚線などが集まり、その周辺部に市街地が形成されています。今回の変更対象となる3路線のうち2路線は、この市街地内に位置しております。

一つ目が、南北方向の都計道米沢・風隼線で一般県道錫高野石塚線の一部です。

二つ目が、東西方向の都計道池の内・片山線で主要地方道日立笠間線の一部です。

これらの2路線については、一部区間の幅員の縮小を予定しています。2路線とも2車線歩道付きの計画となっております。

もう一つは、町の南の方の水戸ニュータウン（十万原）というエリアから主要地方道石岡城里線へと延びる都計道増井線で一般県道城里那珂線となります。

こちらの変更内容は、全区間の幅員の縮小を予定しております。こちらも2車線歩道付きの計画となっております。

これらの3路線が今回の変更対象であり、いずれも社会経済情勢などの変化を踏まえて実施しました長期未着手路線の見直しによる変更でございます。詳しい変更理由は、次のページで説明いたします。

これまでの経緯と、今回の変更理由についてでございます。1段目と2段目は、これまでの経緯でございます。

城里町の都計道は、昭和63年から平成11年にかけて13路線が決定されております。

都計道の整備は順次進められてきてはいるものの、長期未着手の路線もあり課題となっておりました。そこで近年の社会情勢の変化を踏まえ、平成29年から城里町と協同いたしまして、都計道の再検討を行いました。

3段目は、今回の変更理由ですが、都計道の再検討の結果を踏まえて、道路ネットワークを再編するため、今回3路線について幅員の縮小を行うものでございます。

これは再検討を実施した路線の一覧表でございます。城里町の全ての都計道13路線が並べられております。上の7路線と下の6路線でグループ分けしており、これは事業主体が県か町かの区別になります。

事業主体が県であるのは、上のグループの7路線で、そのうち赤枠の3路線が再検討により変更する対象路線です。

池の内・片山線と米沢・風隼線の2路線は、全延長の変更でなく、一部区間の幅員の変更となっております。

三つ目の増井線は、全延長1,360メートル区間の幅員を縮小するものでございます。

なお、都市計画の変更は、おのおのの路線の事業主体が行うため、下のグループは城里町決定で変更を実施いたします。

次に、一部区間に限って幅員の縮小を行います米沢・風隼線と池の内・片山線について、幅員縮小する範囲をどのように選定したかを説明いたします。

図の点線で囲まれたエリアが幅員を縮小する区間でございます。このエリアは、市街地の縁辺部となっており、自動車・歩行者等の交通量についても、市街地の中心部に比べて少なくなっております。

また、城里町で策定いたしました立地適正化計画における都市機能誘導区域からも外れたエリアとなっております。

都市機能誘導区域においては、町役場などの拠点施設を中心として、市街地内の回遊性の向上を図るとされており、変更部分については、将来的にも交通量が少ないことが予想されます。このような理由により、幅員縮小の範囲を選定いたしました。

こちらは、米沢・風隼線と池の内・片山線の変更箇所の計画図でございます。

新町尻交差点を境にして、米沢・風隼線は210メートル区間の幅員縮小、池の内・片山線

は540メートル区間の幅員の縮小を行います。

計画図では分かりづらいため、それぞれの幅員の表示箇所を拡大していますので、そちらを御覧ください。

黄色が現計画の幅員で16メートル、赤色が変更計画で12メートルとなっております。

こちらは、変更前と変更後の横断図でございます。

池の内・片山線と米沢・風隼線は、幅員構成が同じですので共通で示しております。

見直したのは、停車帯と歩道の部分でございます。停車帯について、都市部の路線であるため、当初計画においては、停車帯1.5メートルを設けることとしていましたが、社会情勢が大きく変化している中、沿道利用の状況や現況歩道の整備状況などを勘案しまして、停車帯ではなく0.5メートルの路肩に変更するものでございます。

歩道については、当初は歩行者の量が多いと想定して3.5メートルの歩道が計画されておりましたが、市街地整備事業が実現に至らなかったことや人口減少、自動車交通量の減少など社会情勢が変化したことなどを踏まえ、現況に照らして2.5メートルまで縮小するものでございます。

こちらは、増井線の計画図でございます。

増井線については、全延長1,360メートル区間の幅員を現計画の18メートルから14メートルに縮小するものでございます。

変更前と変更後の横断図を示したものでございます。

見直したのは、歩道の幅員でございまして、他の路線と同じく2.5メートルに縮小するよう計画しております。

変更理由については、予定されていた本路線につながる市街地開発事業が中止になったことや、人口の減少、交通量の減少、沿道利用の状況など、当初計画時に比べ社会情勢等が変化したことを踏まえて規模を縮小し、効率的な整備を図ろうとするものでございます。

最後に、公聴会及び縦覧の結果について報告いたします。

公聴会については、令和3年8月16日から10日間、都市計画の案の周知を実施いたしましたが、公述の申出はゼロであったため、公聴会は開催いたしませんでした。

また、案の縦覧については、10月28日に県報で公告の後、2週間実施いたしましたが、意見書の提出はゼロでございました。

以上で、増井線ほか2路線についての説明を終わらせていただきます。

○議長

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様からの御意見、御質問を受けたいと存じます。お気づきの点ございますでしょうか。どうぞ何かありましたら。

B委員、お願いします。

○B委員

Bでございます。確認です。この変更2の池の内・片山線の中に、茨城交通の一本松というバス停があると思うんですけども、この幅員の変更によって、そのバスの乗降について支障はないと思いますけれども、それはそういう理解でよろしいですか。車道の幅は変わらないという理解でよろしいですか。

○事務局

車道の幅は変わりませんので、停車帯が1.5メートル当初計画されていた部分がなくなってしまうますが、バス、乗降する部分に関しては、その部分を設けるような形で作れば大丈夫かと思えます。

○議長

よろしいでしょうか。

○B委員

はい。

○議長

ほかに御意見ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議長

御意見ほかにないようですので、都計諮問第37号につきましては、原案のとおり可決ということに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。

異議なしと認め、都計諮問第37号については、原案ど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38号 神栖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38号につきまして、事務局から御説明を願います。

事務局から説明を願います。

○事務局

茨城県建築指導課でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、都計諮問第38号 神栖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御説明をさせていただきます。

正面のスクリーンを御覧願います。

初めに、建築基準法第51条について御説明をさせていただきます。

建築基準法第51条において、廃棄物処理施設などは、都市計画において敷地の位置が決定しているもの以外は、原則建築できないと規定されております。

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、同条ただし書きの規定によりまして、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、本審議会にお諮りをするものでございます。

続きまして、廃棄物処理施設の設置に必要な手続について御説明いたします。

産業廃棄物処理施設の設置には、建築基準法第51条の許可のほか、廃掃法に基づく廃棄物処理施設の設置許可を取得する必要があります。

まず、左側の建築基準法第51条ですが、敷地の位置に関する許可でありまして、都市計画マスタープランや土地利用計画、都市計画施設、市街地開発事業との整合を踏まえ、都市計画上の支障の有無を問うものでございます。

一方、右側の廃掃法につきましては、施設の設置許可であり、施設の技術基準、周辺地域への環境影響などへの基準の適合を問うものでございます。本日は、建築基準法第51条ただし書きの許可でありまして、左側の都市計画上の支障の有無について御審議をいただくものでございます。

それでは、本日御審議いただきます案件の説明をさせていただきます。

初めに、計画の概要でございます。

許可申請者は、J F E 条鋼株式会社、代表取締役 渡辺 敦でございます。

本施設は、平成7年度より鉄スクラップを原料に形鋼と呼ばれる鉄骨の製造を行っている製鋼工場になります。

令和元年度からは、建築基準法第51条ただし書き許可を受けまして、鉄スクラップの溶融過程において、電気炉で一般廃棄物である廃乾電池の処理も行っております。

今回、既存事業の延長としまして、電気炉での処理対象物に産業廃棄物を追加するものでございます。

処理施設の概要でございます。

本施設は廃掃法上、表にありますように、産業廃棄物が汚泥、廃プラスチック、その他の三つの区分の焼却施設に、また、一般廃棄物がごみ焼却場に分類されます。

具体の処理方法としましては、右の備考欄にありますように、鉄スクラップを溶かす際に電気炉が5,000度と高温になるわけですが、その中に各品目の廃棄物を混ぜ入れて鉄スクラップと一緒に焼却処理を行おうとするものです。

このため、焼却施設としましては、既存の電気炉をこれまでと同様使用するものであり、新たに焼却炉等を追加するものではございません。

しかしながら、新たに取り扱うことになる産業廃棄物の処理量が法令で定める許可を要さない規模である1日当たりの処理能力5トンを超えることから、建築基準法51条ただし書きの許可が必要となるものでございます。

なお、各品目ごとの処理能力は、鉄鋼の品質管理上許容されるそれぞれの混入可能な割合から算出をしております。

次に、本案件の位置を御説明させていただきます。

画面の左側、県の地図の赤色で表示したところが申請地のある神栖市でございます。右側拡大図の赤い丸が申請地になりまして、神栖市の太平洋側に位置しております。

次に、都市計画図により位置を説明させていただきます。

画面左側が北になります。画面中央上部の赤色で表示したところが今回の申請地で、工業専用地域となっております。申請地は、鹿島臨海工業地帯に位置し、神栖市役所から南東に約6キロの位置となっております。

付近の主要な道路につきましては、申請地の西側になります国道124号がございます。

申請地の周辺状況になります。こちらは、画面の上が北になります。

太平洋に面した工業団地内の広大な敷地となっておりまして、敷地面積が約7.3ヘクタール、1.5キロメートルかける0.5キロメートルといった非常に大きい敷地となっております。

こちらの資料は、神栖市の洪水ハザードマップになります。

赤色の枠の中が申請地ですけれども、緑、黄色の色がありまして、緑が浸水の深さが0.3メートル未満、黄色が0.3メートルから1メートル未満となっております。

浸水想定区域になっておりますので、浸水対策といたしまして、敷地内に避難スペースが5か所確保されているほか、浸水時の避難訓練が定期的に行われております。

なお、焼却を行う電気炉につきましては、建屋の2階部分に設置されておりまして浸水による影響はございません。

次に、本案件の配置計画等について御説明いたします。画面の左上が北となります。

画面の赤枠の範囲が敷地となりまして、敷地面積は73万3,831.50平米でございます。画面下側、こちらの市道につきましては、車道幅員が20メートル、左側、こちらの市道につきましては、幅員が15メートルとなっております。

なお、敷地外周には、幅が23から31メートル、高さが約7メートルの盛り上がったマウンド状の緑地帯が設けられております。

今回の計画では、取り扱う廃棄物が新たに追加されるため、それらを一時保管するためのテント倉庫、こちらの水色の部分です。テント倉庫1棟300平米を建築する予定となっております。

その他の施設については、既存のまま利用する計画でございます。

次に、排水処理計画でございます。

今回の計画により新たに生じる排水はありませんので、既存の排水処理について御説明をさせていただきます。

雨水、青い矢印で表示しておりますけれども、雨水につきましては、敷地内の側溝等を経て市が管理する排水管に放流する計画となっております。

汚水・雑排水につきましては、画面中央やや左側のピンク色の合併浄化槽で処理の上、公共下水道に放流をいたします。

このほかに排水としまして、焼却処理や鉄鋼の製造に伴う冷却水がありますが、鉄鋼等に直接接触する水は公共下水道に接続をし、その他電気炉などの設備の冷却水などは、雨水と同様に市管理排水路に接続をする計画となっております。

次に、廃棄物の処理工程について御説明いたします。

赤い矢印が搬入から処理までの経路でございます。廃棄物につきましては、左上の出入口、入り口から入りまして、右下の今回整備するテント倉庫あるいはストックヤードに保管をされます。その後、製鉄工場内の既存の電気炉、こちらにございます。電気炉において鉄スクラップの熔融と併せて焼却処理をされます。

また、鉄以外のマグネシウムなどの不純物はスラグとして回収し、路盤材の原料として再利用されます。

その他焼却に伴うばいじんについては、電気炉上部のフィルターで捕集し、専門業者で処分をする計画でございます。

なお、鉄については、電気炉で熔融後、製鉄工場内でビレットと呼ばれる延べ棒状の鉄

の塊に加工され、その後、敷地、こちらの部分が鉄を圧力をかけて伸ばす部分ですけれども、こちらで圧延処理をされて形鋼として製品になります。

次に、申請地までの搬入・搬出ルートについて御説明をいたします。

申請地までの搬入・搬出は、海側から市道、ここまでが市道ですね。市道、県道を通り国道124号に出るルートとなっております。海沿いのこの部分が車道が2車線、残りの部分が国道、県道、市道とも4車線となっております。

周辺交通の影響についてでございます。処理施設の搬入・搬出車両が出入りする時間は、午前8時から午後5時までとなっております、同時間帯における県道奥野谷知手線の交通量は、1万6,631台でございます。

一方、本施設の搬出入車両数を最大処理能力相当で試算をしますと、増加台数は1日当たり22台、往復で44台となります。総交通量に対する増加する車両台数の割合は0.3%弱となっております。

また、現地調査におきましても、当該計画地付近の道路において渋滞等の発生は確認をされておられません。

次に、生活環境影響調査の結果について御説明をいたします。

調査項目は、大気質、騒音、振動、悪臭、水質の5項目でございます。評価基準は、環境基本法、騒音規制法、振動規制法、茨城県生活環境の保全に関する条例などの規制基準となっております。

全ての項目におきまして、予測値が評価基準以下であることが確認をされております。

最後に、都市計画関係についてでございます。

本案件の敷地は、神栖市の都市計画マスタープランにおいて、港湾・工業地区として位置付けられている区域であり、支障となる土地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、神栖市長から、都市計画上支障がない旨の意見書が提出されております。

諮問第38号の説明は以上でございます。御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、皆様からの御意見、御質問を受けたいと存じます。いかがでしょうか。

C委員、御専門の立場で何かお気づきの点あればと思いますし、また、この廃棄物処理施設というのは、循環型社会をつくっていこうという今の世の中でも非常に案件も増えてくると思っているんですが、何か注意すべき点があれば、また御示唆いただければと思いますが、何か。よろしいでしょうか。

○C委員

ありがとうございます。今回はあまり、例えばすごく交通量が増えるであるとか、予想される環境への影響もほとんど大きくないということなので、特に問題がないんじゃないかと思っております。ありがとうございます。

○議長

またお気づきのことがあったら、よろしくお願いいたします。

A委員、お願いします。

○A委員

環境影響評価は、今おっしゃられたとおりでいいのかなと思ったんですけども、素朴な疑問がお話聞いて出てきたんですが。3-9のハザードマップでちょっと気になったんですが、このエリアの中は、一応浸水するという事になっているんですよ。

ただ、先ほどの話では、周囲にマウンドがあるということなんですけれども、これはマウンドを前提にした浸水の想定なんですか。

○事務局

ハザードマップの策定の前提まで、きちんと確認できていないんですけども、マウンドあるんですけども、ところどころどうしても車両出入り口とかでマウンドが切れている部分があるので、そうしたところからの浸水を想定して、例えばこちら辺が濃くなっているとか、そういうことになっているのかなと考えております。

○A委員

それだとあまり良くないと思うんですけども。というか、マウンドを前提にしないで、ただ単に土地の標高で算出されたのかなと思って。それなら問題、要するにマウンドがほぼふさいでくれるので、狭いエリアであっても大丈夫かなと思ったんですけども。マウンド前提にこれだということになると、ここを乗り越えて市街地に流出する部分も一部あるということですよ。そうすると、廃棄物も一緒に流れ出る可能性があるというふうな可能性もあるわけで。そこは若干大丈夫かなというふうに、今これを見てちょっと思ったところなんですけれども。前提が分からないと、そのところは議論できないんですけども。多分、大丈夫かなと思ってお尋ねしたんですけども。標高だけで見ているんじゃないかなと思うんですけども、違いますか。

○事務局

そこが河川部局にも事前に聞いたんですけども、詳しく分からなくて。すみません、そこまで調べて切れていなくて申し訳ございません。

○A委員

同じようなケースで、市街地に廃棄物が、これあんまり市街地には流出しない状況になっているんで、そこ自体はそんなにはないかと思うんですけども。ほかの場所とかでは、このエリア全体でそのことは、浜辺に工場地域があるということは、そういう流出問題とかというのもあるので、こういう案件があったときには、そういうのを注意しながらやったほうがいいかなと思いました。

○事務局

ありがとうございます。今回の件につきましては、事業者にも今の御指摘を伝えまして、高台避難とかそういう避難対策はしているんですけども、御指摘になった廃棄物が流出しないような対策が何か取れないとか、そういうことは、許可に当たって少し指導してまいりたいと思います。

○A委員

ありがとうございます。住宅と近いということではないんですか。今、工業団地というか、そうですね。

○事務局

周辺の状況の写真なんですけれども、この敷地に対して、前面道路の向かい側は基本的にバッファみたいな形があって、ところどころ民宿があったり、市の老人保健施設みたい

なものがあるんですけれども、あまり直接道路に面しているものはない状況です。

○A委員

分かりました。ありがとうございます。

○議長

ほかに何かございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議長

それでは、御意見ないようですので、都計諮問第38号につきましては、支障なしということに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。

異議なしと認め、都計諮問第38号については、支障なしといたします。ありがとうございました。

【都計諮問第39号 銚田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39号につきまして、事務局から説明を願います。

○事務局

続いて、都計諮問第39号 銚田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御説明をさせていただきます。

また、正面スクリーンを御覧願います。許可申請者は、三衆物産株式会社、代表取締役水谷 純及び三巨興業株式会社、代表取締役 佐野慎治でございます。

三衆物産は、金属スクラップやプラスチック等のリサイクル事業を営んでおり、家電製品のリサイクルを行うため、平成31年に子会社として三巨興業を設立いたしました。

本計画の施設は、使用済み家電製品の破砕処理を行う施設であり、施設整備は親会社である三衆物産が行い、実際の破砕処理は子会社の三巨興業が行うこととなっているため、連名での申請となっております。

次に、処理施設の概要でございます。

本施設は廃掃法上、廃プラスチック類の破砕施設、ごみ処理施設に分類されます。

廃プラスチック類の破砕施設は、OA機器等の廃家電を破砕・分別し、廃プラスチックや鉄、金属くず等としてリサイクルを行う施設になります。1日当たりの処理能力は102.4トンとなっております。

ごみ処理施設は、廃家電を受け入れた際に発生するダンボールやパレット等の圧縮梱包を行う施設になります。1日当たりの処理能力は66.75トンとなっております。

いずれの施設も法令で定める許可を要さない規模である1日当たりの処理能力5トンを超える規模となることから、建築基準法第51条ただし書き許可が必要となります。

次に、本案件の位置を御説明させていただきます。

画面左側、県の地図の赤色の表示の部分が銚田市になります。右側拡大図の赤い丸が申請地でありまして、銚田市の西側に位置して、行方市との行政界に面した敷地となっております。

都市計画図により位置を説明させていただきます。画面の上が北でございます。

画面やや左上の赤い色で表示した部分が申請地となっております。工業専用地域となっております。画面上のこのグレーの線が市町村界となっておりまして、銚田市と行方市の行政界に面した敷地になっています。こちらが小美玉市となっております。

今回の申請地は、銚田市と行方市にまたがる上山・銚田工業団地内の一角となっております。申請地は、画面右側にあります銚田市役所から西に約6キロといった位置となっております。

付近の主要な道路につきましては、申請地南側の県道小川銚田線、西側の県道水戸神栖線がございます。

申請地の周辺状況になります。青色の線で示しました範囲が申請地のあります上山・銚田工業団地でありまして、昭和53年に県の開発公社により整備された工業団地でございます。現在、ほぼ全ての区画に工場等が張り付いた状態となっております。

また、黄色の線で示した範囲が親会社である三衆物産が所有しておりまして、金属類のリサイクル事業を行っております。今回は、その一角の赤枠で示した範囲におきまして、子会社である三巨興業が家電のリサイクルを行う計画となっております。

こちらの資料は、銚田市の洪水ハザードマップになります。

申請地周辺は、浸水想定区域とはなっておりません。

次に、本案件の配置計画等について御説明いたします。画面上が北となります。

画面の赤枠の範囲が敷地となりまして、敷地面積は1万3,098.14平米でございます。画面下側のこちらの市道につきましては、幅員12メートル、左側、こちらの市道が5.9メートルとなっております。敷地の外周には、幅5メートルから6メートルの緑地帯を確保する計画となっております。

今回の計画では、工場棟2,992平米と管理棟78.56平米の2棟を建築し、破碎や圧縮の作業は全て工場棟の建屋内で行う予定となっております。

次に、排水処理計画について御説明をいたします。

敷地内において、処理に伴う排水は発生いたしません。雨水につきましては、敷地内の既存の雨水管に接続し、市が管理する工業団地の調整池に放流をいたします。

破碎後のプラスチックくず等が一時保管される北側のストックヤード部分につきましては、油水分離槽を介しての放流となっております。

汚水・雑排水につきましては、北東にあるピンク色の合併浄化槽より処理後、雨水と同様に放流することとしております。

次に、廃棄物の処理工程について御説明いたします。

赤い矢印が搬入から処理までの経路、青い矢印が搬出の経路でございます。

搬入された廃家電は、管理棟の脇で重量を計測後、工場棟の建屋内で荷下ろしをされま

す。そこから、こちらにある破砕機で破砕処理をした上でコンベアで搬送するんですけれども、その過程におきまして、磁力、あるいは風による分別を行って、最後はここで作業員が手で分別をして、プラスチックですとか金属くず、鉄などに分別をして建屋内で保管をする計画となっております。

搬出の際は、コンテナに詰めて北側のストックヤードに一時保管をして、コンテナごと搬出をする予定でございます。

次に、申請地までの搬入・搬出ルートについて御説明いたします。

申請地までの搬入・搬出は、敷地南側の県道小川鉾田線、西側の県道水戸神栖線がございます。

周辺交通への影響についてですが、処理施設の搬入・搬出車両が出入りする時間は、午前8時から午後6時までとなっております、同時間帯における県道小川鉾田線の交通量は3,239台、水戸神栖線は978台でございます。

一方、本施設の搬出入車両数を最大処理能力相当で試算しますと、1日当たり89台となり、往復で178台となります。仮に、178台全部が交通量の少ない水戸神栖線のほうを利用すると、総交通量に対する車両台数の割合は18%ということで割と大きな割合になるんですけれども、当該路線の混雑度が国交省の交通センサス上出ているんですけれども、混雑度としては、今のところ80%ほどの余裕がある状況ですので、交通量の問題はないものと考えております。こちらにつきましても、現地調査の際に渋滞等の発生は確認されておられません。

次に、生活環境影響調査の結果について御説明をさせていただきます。

こちらの調査項目は、大気質、騒音、振動の3項目でございます。評価基準は、環境基本法など、先ほどと同様の規制基準となっております。

こちらにつきましても、全ての項目で予想値が評価基準以下であることが確認されております。

最後に、都市計画関係についてでございます。

本案件の敷地は、鉾田市の都市計画マスタープランにおいて工業団地地区として位置付けられている区域であり、支障となる土地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、鉾田市長から、都市計画上支障がない旨の意見書が提出されております。

なお、今回行方市に隣接していることから、隣接する行方市長からも同様に意見書を提出されてございます。

都計諮問第39号の説明は以上でございます。御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、皆様からの御質問または御意見を頂戴したいと存じますが、お気づきの点ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議長

特に御意見ないようですので、都計諮問第39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。

異議なしと認め、都計諮問第39号につきましては、支障なしといたします。ありがとうございました。

【都計諮問第40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40号につきまして、事務局から説明を願いたいと存じます。

○事務局

ひたちなか市建築指導課でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、都計諮問第40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御説明いたします。

本案件について御説明いたします内容は、株式会社カツタにおける廃棄物中間処理施設についてになります。

右下を御覧ください。

申請者は、株式会社カツタ、代表取締役 望月福男でございます。申請地に本社を置いております。

株式会社カツタは、平成9年7月に廃棄物処分業を主目的に設立され、平成12年3月に一般廃棄物及び産業廃棄物の処分業許可を取得し、同年4月より営業を開始し現在に至っております。

本案件の位置について御説明させていただきます。

画面中央、茨城県の地図の赤色で表示したところが申請地のあるひたちなか市でございます。画面右側、拡大図の赤い丸、こちらが申請地であり、ひたちなか市の北部に位置しております。

続きまして、本案件の申請地について御説明いたします。画面の上が北となっております。

申請地は、画面上部の赤色で示した部分となっております。申請地は、ひたちなか市北部、JR常磐線佐和駅より東へ2キロほどの場所に位置をしております。

付近の主要な道路につきましては、申請地南側を東西に走る主要地方道瓜連馬渡線、申請地西を南北に走る県道豊岡佐和停車場線になります。

申請地の都市計画上の区域区分は市街化調整区域でございます、一部が風致地区に指定されております。

こちらは、ひたちなか市の防災ハザードマップになります。

水色・オレンジの部分が浸水想定区域であり、申請地周辺は浸水想定区域とはなってお

りません。

計画の概要及び敷地周辺状況について御説明いたします。

本施設は、平成10年10月に建築基準法第51条ただし書きによる許可を受けて設置された一般廃棄物及び産業廃棄物の破砕、焼却、乾燥を行う中間処理施設でございます。

近年の廃棄物の処理量の増加に伴い、敷地の拡張及び同施設の増築を行い、焼却施設と汚泥の乾燥施設を増設するものであります。

画面上、青で囲んだ部分が既存の敷地、そして赤で囲んだ部分が拡張敷地となります。

計画地周辺は市街化の傾向がなく、集落や住宅団地、病院、公園等はありません。

画面上、黄色い円で囲いました範囲は、廃掃法とかの手續の中で近隣住民への同意の取得が必要な範囲となっております。

周囲に住宅はなく、同意取得の対象者は黄色で囲みました6事業者ございまして、保育園を含む全員に計画について説明をし、同意を得ております。

施設計画につきましては、まず敷地面積、こちらが1万3,290.30平米から1万9,390.30平米と6,100平米拡張。

一般廃棄物及び産業廃棄物の処理施設の焼却能力が、1日当たり150トンから300トンへと増加。汚泥の乾燥処理施設、こちらが74立米から94立米へと20立米増加。

産業廃棄物の破砕処理の処理能力については、1日当たり168トンから変更はございません。

増加後の処理能力が許可当初の1.5倍の範囲内であれば、許可は不要となりますが、本計画では、焼却施設の処理能力が1.5倍を超えることから、許可を要するものとなります。

都市計画マスタープランとの整合ですが、申請地は市街化調整区域に位置しておりますが、既存施設の増設であり、無秩序な市街地の拡大にはつながらないと考えております。

風致地区につきましては、計画建築物が既存施設及び林の奥に建築され、周囲と調和する色彩に配慮されること。また、敷地外周部へ緑地が確保される計画となっております、令和3年12月17日に当建築行為が許可されております。

ごみ処理施設の都市計画上の位置付けですが、都市計画決定している施設、都市施設については、マスタープラン内にて「計画的な改修・更新」「機能的かつ計画的に配置・整備する」と記載をしております。

民間施設についても同様の取扱いをするべきと考えられ、今回の計画は、計画的な整備の一環であり、マスタープランに適合しているといえます。

次に、本案件の土地利用計画について御説明いたします。

青枠が既存の敷地、赤枠が拡張敷地、黄色の建物が既存の建築物、赤が計画の建築物となっております。

まず、排水計画については、既存も含め、廃棄物処理により発生する排水はございません。

その他一般的な汚水、雑排水については、ピンク色の点線で示しましたように、既存の合併浄化槽及び増設施設の規模に対応した新設合併浄化槽にて処理した後下流水路へと放流いたします。

雨水につきましては、画面上は青色の点線で示してありますように、敷地内に設けられた排水溝にて集水し、雨水調整池において下流水路の流下能力以下に流量を調整した後に

放流いたします。

敷地外周部の緑色で示しました部分は、周辺環境への影響を考慮し設けられる幅員5メートル以上の緑地帯となっております。

また、緑地帯の内側には、高さ1.8メートルから3メートルの防護壁を設けまして、周囲への騒音対策をしております。

申請地への搬入・搬出路は、南側の市道足崎・長砂27号線より主要地方道瓜連馬渡線へ至る経路となっております。

次に、周辺交通への影響について御説明いたします。

申請地への主な搬入・搬出経路は、図面上、赤点線で示しましたように、主要地方道瓜連馬渡線、こちらを西へ向かうと国道6号に至る経路、同じく瓜連馬渡線を東へ向かうと国道245号へ至る経路となっております。主要経路は、いずれにつきましても、通学路等には指定されておられません。

本施設へ搬入・搬出車両の交通量につきましては、1日当たり往復で搬入車両が80台増加、搬出車両が10台増加、合計で90台の増加を計画しております。

これらの交通への影響につきましては、搬入・搬出路となっている瓜連馬渡線の現在の交通量と比較しますと、7,046台から7,136台へと1.2%の増となっており、影響は少ないものと考えられます。

最後に、生活環境への影響について御説明いたします。

こちらは、別途廃掃法の手続の中で審査予定でありまして、大気質、騒音、振動、悪臭などに対する環境影響調査を行っております。調査項目全てにおきまして、施設増設後の予測結果が評価基準値を下回っております。

まとめといたしまして、都市計画マスタープランとの整合につきましては、市街化調整区域における既存施設の増設であり、無秩序な市街地の拡大にはつながらない。風致地区の建築行為は、既存施設及び林の奥に建築され、周囲と調和する色彩に配慮されること、敷地外周部へ緑地が確保される計画となっていることなどから許可を受けている。

民間のごみ処理施設についても、公共施設と同様、計画的な整備・更新の一環であるなどにより、都市計画マスタープランとの整合は図られているといえます。

また、周辺施設や交通への影響については、土地利用計画、生活環境への影響について対策が取られており、主要車両は、主要地方道瓜連馬渡線・国道6号及び国道245号を經由することから、周辺交通への影響も少ない。

以上のことから、特定行政庁としては許可相当と考えております。

諮問第40号については、以上となります。

○議長

ありがとうございました。

それでは、皆様からの御意見、御質問等をお受けしたいと存じますが、何かお気づきの点ございますでしょうか。

D委員、どうぞお願いします。

○D委員

廃掃法における生活環境調査結果というところなんですけれども、予測結果が超えていないのでということなんですけれども、この予測が、実際に運用し始まってからの結果と

いうのは、調査しているものなのか、定期的に調査をして県のほうで管理されているという形になるのかどうか、お聞きしたいんですけども。

○議長

お答え願います。

○事務局

県の建築指導課なんですけれども、今、御質問いただいた点について、廃掃法のほうで廃棄物規制課という課が担当しているんですけども、それに対して立ち入り検査というのを実施しておりまして、そのときに廃掃法の許可時に審査した維持管理計画ですとか、大気汚染防止法とか、騒音規制法とかの定められた検査回数とか基準値に適合しているかということは見ていると。ただ、このときの予測値どおりかということを検査しているわけではなくて、基準を欠いていないかという視点では検査をしていると聞いております。

○D委員

それは、定期的に行われているということなんですね。

○議長

よろしいでしょうか。

○D委員

それと、38、39の諮問についても、同様のことというふうに捉えていいですか。

○事務局

はい。

○D委員

あと一つ、振り返りになっちゃうかもしれないんですけども、産業廃棄物処理業者の許可申請者というか、持ち主です。要するに、経営者が変わってしまうということは、今後、世の中の情勢によって考えられることだと思うんですけども。度々、例えばその鉾田の許可申請者ですと、三衆物産とか三巨興業さんとか、そういう会社名が連名で書かれていますのを見ると、経営的に今後、経営者が変わるということも考えられると思うんですけども、そういった場合の経営者が変わった場合に、何か指導というものが今後も継続されていくのかどうかというのがちょっと心配なところがあったので。

例えば今のひたちなか市もそうですけれども、勝田環境という会社ですけれども、そのほかにも、要するに勝田環境以外の系列会社、グループ会社で会社をつくっているということなんですけれども、その辺が経営的に安定しているのかどうかというのは、調査をしているものなのかどうかというのをお聞きしたいんですけども。

○議長

それは、県のほうであれですか。お答えは事務局。

○事務局

県の建築指導課なのでですけども、第51条の許可の審査上は、その資力の審査というのはないんですけども、廃掃法の許可の際には資力を見ているということですので、重複はしていないんですけども、そちらで確認しているということです。

○D委員

ありがとうございました。

○議長

よろしいでしょうか。ほかにお気づきの点。

E委員、お願いします。

○E委員

ありがとうございます。やはり今回のこの施設が風致地区の一番真ん中にあるということは少し気になりますので、ちょっと質問させていただきたいんですけども。

今回の説明の中で、この拡張が周辺の市街化を促進するものではない。無秩序な市街地の拡大にはつながらないという御説明なんですけど、住宅とか店舗を引き寄せてしまうようなそういう種類の開発ではないんですけども、むしろ気をつけなきゃいけないのは、資材置場的なものとかが、建物を伴わない敷地の使い方というのが拡張してしまうことが、こういう施設の場合は気をつける点かなと思っています。

そういう点で今回、特に風致地区でもありますし、この敷地内の今の計画の中では問題ないと思うんですが、これが一時的に何か置くスペースが必要になって伐採が起きてしまったりとか、そういうことがないように適切に御指導いただく必要があるのかなと思いました。

あと、風致地区の指定そのものが、後から多分来ているとは思いますが、本当にこのまま指定し続けるのがいいのか、この場所に関してはということも併せて検討する方向性とかがあるか、お伺いしたいです。

○事務局

まず、資材置場に関する点なんですけども、今現在、先ほどお話ありましたように、株式会社カツタは今回の申請者ではあるんですけども、勝田環境RC事業部とカツタというのは関連業者となっております、それぞれのストックヤードのようなものを申請地とは別の場所で確保している形となっておりますので、今回の施設を増築することによって、新たに資材は多少増えるかとは思いますが、それを無秩序に樹木を伐採してということは、基本的にはないと伺っております。

また、風致地区の指定に関してなんですけども、こちらは平成15年度、ひたちなか市に風致地区が指定された当時の航空写真となっております、赤い部分が今回の拡張敷地となっていて、その部分が平成15年から風致地区に指定されております。

確かにおっしゃるように、当時から今回の建築予定地に関しましては、更地となっております、当時から資材置場のような形で利用されております。

今回のことを受けまして、市の都市計画部局とも調整をいたしまして、見直しなのか、あくまで許可の中で、風致地区の許可手続きの中でそれを認めていくのかというのは、協議をして進めていこうと思っております。

以上です。

○E委員

ありがとうございます。良い環境ということで指定されている風致地区でもあると思いますので、これ以上広がらないとか、しっかり守るべきところが守れるようにお願いしたいと思います。

○議長

ありがとうございました。

ほかにお気づきの点、委員方からございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議長

ほかに御意見がないようでございますので、都計諮問第40号につきましては、支障なしということ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。

異議なしと認めさせていただいて、都計諮問第40号につきましては、支障なしといたします。

○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。

都計諮問第36号、37号につきましては原案のとおり可決、都計諮問第38号から40号については支障なしとし、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。

令和3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	望 月 直 美	出 席
	筑波大学教授	谷 口 守	出 席
	筑波大学准教授	藤 井 さやか	出 席
	茨城大学大学院教授	山 田 稔	出 席
	一級建築士	濱 中 本 子	出 席
	茨城県農業会議理事	清 水 久 子	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	松 上 英一郎	出 席
	NPO法人日本防災士会女性防災推進局委員	益 子 さや子	欠 席
	国立環境研究所社会システム領域主任研究員	金 森 有 子	出 席
市町村長を代表する者	笠間市長	山 口 伸 樹	欠 席
	五霞町長	染 谷 森 雄	出 席
県議会の議員	茨城県議会議員	西 條 昌 良	出 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	川 津 隆	欠 席
	茨城県議会議員	石 井 邦 一	出 席
市町村の議会の議長を代表する者	水戸市議会議長	須 田 浩 和	欠 席
関係行政機関の職員	関東農政局長	大 角 亨	出席(代理 農村振興部農村計画課 地方参事官 加藤 浩)
	関東運輸局長	小 瀬 達 也	出席(代理 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官 原 康浩)
	関東地方整備局長	若 林 伸 幸	出席(代理 常総国道事務所 副所長 高橋 哲)

出席 16 名	} 21 名
欠席 5 名	

令和3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
36	下館・結城都市計画 道路の変更	茨城県	鹿窪・砂窪線の変更
37	常北都市計画 道路の変更	茨城県	増井線ほか2路線の変更
38	神栖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	神栖市南浜地内 ごみ処理施設（取扱品目の追加） 焼却（廃マットレス） 処理能力：19.2t/日 廃棄物処理施設（許可の追加） 焼却（廃プラ類等） 処理能力：220.0t/日
39	鉾田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	鉾田市青柳地内 ごみ処理施設 圧縮梱包（紙くず） 処理能力：66.75t/日 廃棄物処理施設 破砕（廃プラ類） 処理能力：102.4t/日
40	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 市長	ひたちなか市高野地内 ごみ処理施設 焼却・乾燥（可燃ごみ等） 処理能力：150t/日 → 300t/日 廃棄物処理施設 焼却（廃プラ等） 処理能力：150t/日 → 300t/日 乾燥（汚泥） 処理能力：74m ³ /日 → 94m ³ /日
	計5件		