

第190回

群馬県都市計画審議会

議事録

開催日時	令和元年11月1日(金)
	午前10時00分～11時20分
場 所	群馬県庁29階 第1特別会議室

第190回群馬県都市計画審議会

- 1 開催日時 令和元年11月1日(金) 午前10時00分～11時20分
- 2 場 所 群馬県庁29階 第1特別会議室
- 3 出席委員 丸山 和貴、田中 麻里、堀越 恒弘、齋藤 利志子、小林 享、
小山 洋、石原 康弘(代理 田村 貴)、幸田 淳(代理 後藤 勝治)、
岩井 均、臂 泰雄、川野辺 達也、八木田 恭之
- 4 欠席委員 大澤 昭彦、茂原 荘一、阿部 忠幸
- 5 事務局幹事出席者
都市計画課 眞庭課長、青木室長、矢島次長、小野次長
建築課 白鳥次長
- 6 議案
第1号議案 榛名都市計画道路の変更(3・6・1号榛名幹線の変更)について
第2号議案 安中都市計画道路の変更(3・6・10号南北中央幹線の変更)について
第3号議案 吉井都市計画道路の変更(3・3・2号吉井北通り線ほか4路線の変更)
について
第4号議案 渋川都市計画区域内産業廃棄物処理施設の敷地位置について
- 7 議事概要 別紙のとおり

第190回群馬県都市計画審議会 議事概要

(司会＝眞庭課長)

お待たせいたしました。

ただ今から、第190回群馬県都市計画審議会を開会いたします。

私は、群馬県都市計画課長の眞庭でございます。よろしくお願いいたします。

まず、委員の皆様の出席状況について御報告いたします。

本日、御出席をお願いいたしました委員の皆様は、15名でございますが、現在12名出席されております。

従いまして、群馬県都市計画審議会条例第5条第1項の規定による「定足数2分の1以上」に達しておりますので、本会が成立していることを御報告申し上げます。

なお、今回の審議会は、お手元にお配りいたしました「次第」に沿って進めさせていただきたいと思っております。

それでは、委員の異動報告を行います。

(矢島次長)

お手元の群審報第117号をご覧ください。前回の審議会以降、1名の異動があり、関係行政機関の職員として、関東農政局長の浅川京子様が退任され、幸田淳様が就任されました。以上でございます。

(眞庭課長)

つづいて、開会にあたりまして、丸山会長から御挨拶をお願いいたします。

(議長＝丸山会長)

本日は、第190回群馬県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員の皆様方には、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議案は、お手元の次第のとおり、審議事項が4件でございます。よろしく御審議のほど、お願い申し上げます。

(眞庭課長)

ありがとうございました。

それでは、これより「議事」に入らせていただきます。丸山会長、よろしくお願いいたします。

(丸山会長)

議案の説明は事務局からいたします。御了承を願います。

議事に先立ち、議事録署名人2名を指名させていただきますので、御了承をお願いいたします。田中委員と小山委員をお願いいたします。

(丸山会長)

次に、議案の審議に入ります前に、本日の議案審議の傍聴を認めるか否かについての御検討をお願いしたいと思います。

事務局の説明を求めます。

(矢島次長)

本日上程の議案は、群馬県情報公開条例の関係条文に照らして非公開とするような情報は含まれていないものと判断いたします。

よって、群馬県都市計画審議会議事運営規則第12条に基づき、公開することを提案させていただきます。

(丸山会長)

ただ今の説明のとおり、本日の議案については、公開にするとの提案でございます。

審議を公開することについて、御意見等はございますでしょうか。

(異議なしの声)

(丸山会長)

それでは御異議もないようですので、本日の審議につきましては、事務局の提案どおり公開とし、傍聴を認めることとします。事務局は傍聴者を入場させてください。

(傍聴者入場)

(丸山会長)

ここで事務局から本日の傍聴者について御報告願います。

(矢島次長)

本日の傍聴者でございますが、一般の傍聴者が4名でございます。

(丸山会長)

傍聴者の皆様には、先程事務局からお配りいたしました「傍聴要領」をよく読み、遵守してください。

なお「傍聴要領」に反する行為をした場合には、退場していただきます。

(丸山会長)

ただ今から、議案の審議を行います。

第1号議案「榛名都市計画道路の変更(3・6・1号榛名幹線の変更)について」を上程いたします。事務局から説明を求めます。

(都市計画課・小野次長)

都市計画課次長の小野と申します。よろしく申し上げます。

これから説明いたします第1号議案及び第2号議案については、西毛広域幹線道路に係る変更ですので、初めに西毛広域幹線道路の全体概要について説明させていただきます。

スクリーンをご覧ください。

西毛広域幹線道路は、関越自動車道と上信越自動車道を結び、前橋、高崎、箕郷、榛名、安中、富岡の6つの都市計画区域にまたがる主要幹線道路で、「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」における西毛軸の主軸を担う道路として、西毛地域のより一層の発展に貢献することが期待されております。

前橋市内の国道17号を起点とし、高崎市の国道406号及び安中市の国道18号を経て、富岡市の国道254号バイパスまでを計画区間としています。

総延長は、約27.8kmであり、整備状況についてですが、黒で示した部分は、供用開始となっている区間で前橋側の約6.2km、暫定2車線での供用ですが箕郷町の約0.7km、富岡側の約1.7kmが開通しています。

それ以外の赤で示した約19kmの区間が現在事業中の区間となっております。

今回の変更は、高崎安中工区、安中富岡工区の事業化に伴うものであり、第1号議案は、高崎安中工区のうち国道406号から高崎・安中市境までの約1.9km区間の変更となります。

また、第2号議案は、高崎安中工区のうち高崎・安中市境から一般県道^{あんなかはる な こ}安中榛名湖線までの約2.3km区間及び安中富岡工区のうち一般県道^{いつほんぎ だいら こ い ど あんなか}一本木平小井戸安中線から安中・富岡市境付近までの約4.3km区間の変更となります。

それでは、第1号議案について御説明いたします。

お手元の議案書1ページとあわせて、添付図面の図-1又はスクリーンをご覧ください。

今回の変更区間を含む榛名幹線全体の総括図をお示ししています。変更区間を赤色、変更しない区間を青色で示しています。

今回の変更部分ですが、国道406号から安中市境までの約1,890mの区間になります。

変更理由は、お手元の議案書の2ページをご覧ください。

つづきまして、添付図面の図-2又はスクリーンをご覧ください。

先ほどご覧いただきました変更区間を拡大して示しています。

黄色が変更前、赤色が今回変更する区域、青色は変更しない区域となっております。

今回の変更ですが、変更前の黄色の線が、変更後の赤色の区域の中心に含まれているとおり、道路線形の変更は行っておりません。また、車線数も既決定の2車線から変更しておらず、幅員につきましても、トンネル区間の幅員を10.5mから10.8mに変えている以外は、既決定の10.5mから変更しておりません。

しかし、事業実施の確実性を高めるため、今回、道路の路側構造物等を含めた範囲まで都市計画道路の区域を広げる変更を行うこととし、このように変更後の赤色の区域が広がっております。この変更につきましても、後ほど詳細を御説明させていただきます。

添付図面の図-3又はスクリーンをご覧ください。

変更区間の標準横断図を示しています。

本区間は、道路区分を「地方部」として考え、道路構造令に準拠し第3種第2級として、車線幅員3.25mの片側1車線に、歩道、路肩を含む幅員10.5mで決定されております。今回の変更に伴う代表幅員の変更はありません。

スクリーンをご覧ください。

それでは、今回の変更内容について、詳細に御説明させていただきます。先ほどご覧いただきました計画図のうち、黒色の枠で囲みました一般県道^{みさといたはな}箕郷板鼻線との交差部付近を例に、説明させていただきます。

スクリーンをご覧ください。

初めに、左上の平面図をご覧ください。

黄色の線が変更前の榛名幹線の道路区域、赤枠の内側が今回変更する道路区域の範囲となります。また、青色の線が改良前の箕郷板鼻線、オレンジ色が改良後の箕郷板鼻線となります。この区間では、榛名幹線と箕郷板鼻線は立体交差となり、箕郷板鼻線の上を榛名幹線が橋梁でまたぐ形となりますが、これに合わせて箕郷板鼻線の線形もオレンジ線のように変更いたします。これに伴い、箕郷板鼻線の南側、平面図では上側には、大きな切土法面ができることとなります。

次に、平面図中央部に黒線で示しましたA-A'断面につきまして、下の標準断面図をご覧ください。

変更前の榛名幹線の道路区域を黄色で示しています。変更前は代表幅員、いわゆる上幅で都市計画決定されています。今回の変更では、付け替わる箕郷板鼻線や、それに伴う長大な切土法面、また図面右側の盛土法面や補強土壁などの路側構造物を含む、いわゆる下幅の道路区域に変更いたします。

なお、お手元の議案書2ページにあります計画書の幅員表示は、路線の中で最も長い延長を占める代表幅員である10.5mを表記しています。

添付図面の図-4又はスクリーンをご覧ください。

つづきまして、都市計画の策定の経緯ですが、今回の変更に伴い、都市計画の原案を住民意見反映として閲覧に供し、公述人の公募を行いました。公述の申出はありませんでした。

その後、閲覧を経て決定した都市計画案について、令和元年9月3日から9月17日までの間、都市計画法第17条第1項の規定による縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

また、都市計画法第18条第1項の規定に基づき高崎市へ意見聴取を行ったところ、今回の変更について「異存ない」旨の回答をいただいております。

以上で第1号議案の説明を終わります。

御審議の程、よろしくお願いいたします。

(丸山会長)

それでは、ただいま説明のありました本議案に関しまして、御意見、御質問があればお願いいたします。

(小林委員)

構造形式を含めて大分変更がありまして、事業費でどれくらい変動がありますか。つきみでいいので。

(事務局)

事業費の変更はありません。もともと上幅で都決していたものを、下幅に変更したということで、構造的なものはもともと考慮していたということです。

(小林委員)

構造形式を相当変えていますよね。事業費の変動がないというのはちょっと。

(事務局)

補足をさせていただきます。都市計画の場合、当初上幅都決でさせていただいているときはどこを通りますということで路線の道路の位置を指定しているものでして、その際に、道路の事業費は算定しておりません。実際に算定する段にあたって路線に基づいて構造物を決めて、下幅に変更するというかたちですので、今回初めて事業費を算定しているということになります。事業費の変更という観点では特段扱いはございませんという内容になっております。

(小林委員)

わかりました。

もう一点。地形にダメージを与えないということで、切土法面が相当出てきますけれども、土圧の関係でそれを取ってしまうとむしろ地形に相当ダメージを与えてしまうのではないかという気がするんですけども、その辺はどうなのでしょう。

(事務局)

地質調査等を行って、1 : 1.2の切土勾配にして安定を図っております。

(小林委員)

わかりました。

(八木田委員)

既存の箕郷板鼻線の線形を変えた理由を教えてください。新たな案だと、カーブの曲率がきつくなっていると思うんですけども。

(事務局)

県道に対する線形は直角になっておりますが、本線に対してできるだけ直角で横断することが、ここは橋梁で横断するわけですが、橋梁も短くて済むということもありまして、できるだけ板鼻線に対して直角で横断する方向で見直しを行っております。

(会長)

会長からすみませんが、道路の敷地を都市計画決定していたのが今までだったと思うんですが、こういうふうにも含めて都市計画決定をするということで、今までも周りも含めてやっているかと思いますが、周りも含めて都市計画法の規制をかけるというそういう主旨ですよ。

(事務局)

はい。

(丸山会長)

それでは、本案について、原案のとおり決定することに、御異議ございませんか。

(異議なしの声)

(丸山会長)

御異議ないものと認めまして、そのように決定いたします。

つづきまして、第2号議案「安中都市計画道路の変更（3・6・10号南北中央幹線の変更）」について」を上程いたします。事務局から説明を求めます。

(都市計画課・小野次長)

つづきまして、第2号議案「安中都市計画道路の変更（3・6・10号南北中央幹線の変更）」について、御説明いたします。

お手元の議案書4ページとあわせて、添付図面の図-5又はスクリーンをご覧ください。

3・6・10号南北中央幹線は、第1号議案の榛名都市計画道路3・6・1号榛名幹線と連続する西毛広域幹線道路の一部であり、安中市を縦断して富岡市へ繋がる道路です。延長は8,580m、代表幅員は10.5mで、このうち、今回変更する区間は、赤色で示しました、南北の2区間に分かれた計6,570mです。北側は、高崎市との境から一般県道安中榛名湖線あんなかほるなこまでの2,260m、南側は、一般県道一本木平小井戸安中線いっぽんぎだいらこいどあんなかから富岡市境付近までの4,310mとなります。

変更理由は、お手元の議案書5ページをご覧ください。

次に、添付図面の図-6又はスクリーンをご覧ください。

今回の都市計画道路変更の計画図を5枚に分けてお示しします。

まず、今回の変更区間の北端となる、榛名幹線と接続する高崎市境付近の計画図をお示ししています。

変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。

先ほど御説明申し上げた榛名幹線と同様、いわゆる上幅での都市計画決定を、下幅へ変更するものです。

本路線は2車線で都市計画決定されており、今回、車線数に変更はありません。道路整備に伴い地形に生じる影響を考慮して、一部の線形に若干の変更がございます。

次に添付図面の図-7又はスクリーンをご覧ください。

安中榛名湖線までの計画図をお示ししています。

先ほどの区間と同様、道路整備に伴い地形に生じる影響を考慮して、一部の線形に若干の変更がございます。

北側の変更区間は以上となります。

次に添付図面の図－８又はスクリーンをご覧ください。

これより南側の変更区間となります、一本木平小井戸安中線からの計画図をお示ししています。

この区間では、碓氷川^{うすい}を横断したのち、ＪＲ信越本線や市道と立体交差する予定となっております。

なお、これらの立体交差部においては、下幅都決への変更に伴い、本線へ乗り入れるためのランプ部を含んだ道路区域に変更しております。

スクリーンをご覧ください。

添付図面には記載しておりませんが、市道１－１２４号を緑線でお示ししております。緑色の丸で囲まれている部分が、市道と南北中央幹線の交差点部です。当初、この交差点は立体交差の予定であり、市道から南北中央幹線へは直接乗り入れることができませんでしたが、地域へのアクセス性を考慮し、南北中央幹線の道路高を下げ、平面交差とする計画に変更しました。

次に、添付図面の図－９又はスクリーンをご覧ください。

先ほどの市道との平面交差のため、道路高を下げたことから、緑色の丸で囲んだ一般県道安中富岡線との交差点部に向かって、緩やかな勾配を保つため、中央の紫色の丸で囲まれている部分の道路延長を伸ばす道路線形に変更するものです。これにより、道路延長を約５０ｍ増やしております。

また、安中富岡線との交差点形状についても安全性を高めるため、鋭角から直角に近い交差角に変更しました。

次に、添付図面の図－１０又はスクリーンをご覧ください。

今回の変更区間の南端までの区間をお示ししています。

道路整備に伴い地形に生じる影響を考慮し、都市計画決定の幅に変更がある部分がございますが、車線数及び線形に変更はありません。

添付図面の図－１１又はスクリーンをご覧ください。

変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。

本区間は、道路構造令に準拠し第３種第２級として、車線幅員３．２５ｍの片側１車線に、歩道、路肩を含む代表幅員１０．５ｍで決定されております。

図－１２及び１３につきましては、参考資料として主な地点の横断図をお示ししております。説明は省略させていただきますが、詳しくはお手元の添付図面をご覧ください。

添付図面の図－１４又はスクリーンをご覧ください。

都市計画の策定の経緯につきましては、都市計画の原案を住民意見反映として閲覧に供し、公述人の公募を行いました。公述の申出はありませんでした。

その後、閲覧を経て決定した都市計画案について、令和元年９月３日から９月１７日までの間、都市計画法第１７条第１項の規定に基づき縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

また、都市計画法第18条第1項の規定に基づき安中市へ意見聴取を行ったところ、今回の変更について「異存ない」旨の回答をいただいております。

以上で、第2号議案の説明を終わります。

よろしく御審議の程、お願いいたします。

(丸山会長)

それでは、ただいま説明のありました本議案に関しまして、御意見、御質問があればお願いします。

(小林委員)

確認したい点が一点あるのですが、たとえば図-8で、道路の線形も幅員も変わらずに、例えば田園景観や自然景観の中に道路を通す場合、都市計画決定としてエリアを広げるとのが、既存の道路との関係で、エリアを広げることが主旨という理解でよろしいでしょうか。要するに、従来の都市計画道路の都市計画決定をするときには道路のところを指定していた。

今回は、この図ではエリアが広がっていて、沿道が自然景観、田園景観という場合に、都市計画決定として道路の沿道の部分も含めて都市計画決定するというので提案をされているという主旨という理解でよろしいでしょうか。今後、県の方針として、都市計画道路は他の事例でもこういうケースでやっていくということですか。

(事務局)

今回は山間部ということもありまして、盛土構造でできるだけ自然に近い、緑を残すような土羽構造で道路を計画しているために、下幅はだいぶ広がっておりますが、地域の風景、環境を配慮したかたちで、今回下幅に広げているわけですが、これが垂直の擁壁になれば上幅とさほど変わらないような幅員になると思いますが、今回は景観に考慮しつつ下幅の盛土構造の幅に変更しているということです。

(小林委員)

私の質問の意図はですね。従来、都市計画決定をする場合、道路の路線位置であるとかを都市計画決定しているわけですがけれども、今回の場合、従来の道路のロケーションプラスアルファの沿道も大きく含めて都市計画道路として決定していると。ということ、これから田園景観や自然景観を通る道路を都市計画決定をする場合は、沿道も含めて都市計画決定していくのが県の方針なのか、という質問です。

(事務局)

図-13をご覧くださいませでしょうか。この図の下の段に盛土部というのがあるんですけども、ここが小林委員の御指摘のあったところの幅員となります。本線の沿道の配慮にあわせて都市計画決定したというよりも、本線からの盛土の法面、それにアクセスする道路を含んで、今回広げさせていただいたということですので、これを垂直の壁ですれば幅は減りますけれども、その辺は田園景観ということで配慮して広げたと。ただ、都決

の範囲としましては道路工事に必要な部分の下幅を決定させていただいたという形になっております。

(小林委員)

それは理解しました。それで、要するに今までの都市計画図を見ると例えば、変更前のかたちで指定してあったわけですね。今回見ている図面は沿道部分もかなり広げていて、今お話のあった法面との関係というのは理解できるんですけども、従来都市計画決定されていたものと、今回エリアを広げているわけですね。実際に工事をするときの考え方はわかるんですけども、エリアを広げて都市計画決定ということは、従来の都市計画決定のエリアの指定の考え方を変えたのか、また、今後はそういうかたちで行っていいのかという質問です。

(事務局)

当初決定については、当然細かい構造物まで決定しておりませんので、上幅で都市計画させていただくというのは従前と変わりありません。今回のように変更する時点で構造物が明らかになったものであれば、変更して下幅で都市計画決定を今後もしていきたいと考えております。すみませんでした。

(小林委員)

わかりました。ありがとうございました。

(会長)

先ほども発言しましたがけれども、恐らく従来のままでなっていると法面にあたる現在の土地については規制がかかっていませんから、建物の建築制限もないということ。ですからそういうことも含めてやっていこうということだと理解しております。

他にはございますか。

(岩井委員)

この地域は農振地域も含まれるところになっているわけですけども、都市計画法と農振法との関係はどのような手続きになるのでしょうか。

(事務局)

通常では4車線以上、10km以上の場合、決定する段階で事前に農政との調整が必要となりますが、今回は2車線道路ですけども、一応農政サイドとは事前に話をしているはずですよ。

(岩井委員)

今回は2車線ですけども、農政関係とは調整済みということでしょうか。

(事務局)

はい。

(田中委員)

一つだけ、先ほどの小林委員と関連する質問ですけれども、これまでも切土・盛土が必要な山間部であれば、計画の変更後、大幅に沿線の部分が含まれた変更計画図が出てきたということはこれまでもあるということではなかったでしょうか。

(事務局)

そのとおりです。

(田中委員)

ありがとうございました。

(丸山会長)

それでは、本案について、原案のとおり決定することに、御異議ございませんか。

(異議なしの声)

(丸山会長)

御異議ないものと認めまして、そのように決定いたします。

つづきまして、第3号議案「吉井都市計画道路の変更（3・3・2号吉井北通り線ほか4路線の変更）」について」を上程いたします。事務局から説明を求めます。

(都市計画課・小野次長)

それでは、第3号議案「吉井都市計画道路（3・3・2号吉井北通り線ほか4路線）の変更について」御説明いたします。

お手元の議案書7ページと併せて、添付図面の図-15又はスクリーンをご覧ください。

本議案は、3・3・2号吉井北通り線、3・3・3号矢田岩崎線、3・4・1号国道254号線、3・4・6号川内池線、3・5・11号矢田川内線の計5路線の変更を行うものです。

なお、群馬県決定は5路線ですが、これに併せて高崎市決定の2路線も変更となりますので、こちらの図面には計7路線の変更を示しています。

高崎市吉井支所を赤い丸で、また上信電鉄を黒の破線で示しております。

つづきまして、変更概要及び変更理由について御説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

多胡碑を紫色の丸で、またその下方に多胡郡正倉跡^{しょうそう}の範囲を紫色の枠で囲んで示しております。

平成23年度から高崎市教育委員会により多胡碑周辺遺跡の発掘調査が行われ、平成27年度に正倉跡が発見され、平成28年度に一部推定ではありますが多胡郡正倉跡の範囲が決定しました。これを受け、群馬県と高崎市で吉井北通り線のルート変更について協

議を行い、国道254号線から矢田岩崎線間の延長約1,010mについて、廃止の方針を決定しました。

この吉井北通り線の一部区間の廃止に併せ、当初この区間に計画していた交通量を処理するため、都市計画道路網の見直しを行い、矢田岩崎線の国道254号線交差部から吉井北通り線交差部の間の延長約760m、及び国道254号線の吉井北通り線交差部から矢田岩崎線交差部の間の約670mの区間について、車線数を2車線から4車線に変更するとともに、併せて幅員も変更することとします。

このほか、区間廃止や車線数の変更を行わない区間についても、設計の見直しに併せて、吉井北通り線については、矢田岩崎線から川内池線間の線形及び幅員を変更します。また、矢田岩崎線についても、吉井北通り線交差部から北の区間の幅員を変更します。

続きまして、変更内容について詳細に御説明いたします。

添付図面の図-16又はスクリーンをご覧ください。

変更区域全域のうち、吉井北通り線から南側の区域について、拡大して示しています。黄色が変更前、赤色が今回変更する区域、青色は変更しない区間となっております。

初めに、紫色の引き出し線で示しました吉井北通り線をご覧ください。

先ほど御説明しましたとおり、多胡郡正倉跡の発見に伴いまして、文化財保護のために、国道254号線から矢田岩崎線の間につきまして、廃止いたします。また、矢田岩崎線から西の区間につきまして、より安全な交差点計画とするため、矢田岩崎線との交差点を南方へ移すことに併せて線形を変更するとともに、幅員を29mから27mに変更します。幅員につきましては、「群馬県自転車活用推進計画」に基づき、当初計画の自転車歩行者道を歩道と自転車道に分離し、また植樹帯をなくすことで、片側1m、両側で2mの減少となっております。

また、本路線については、これまで車線数は決定していませんでしたが、今回の変更に合わせて、路線全体の車線数を4車線に決定します。

次に、緑色の引き出し線で示しました矢田岩崎線をご覧ください。

当初計画していた吉井北通り線の廃止区間における交通量を処理するために、国道254号線から吉井北通り線の間につきまして、車線数を2車線から4車線に変更するとともに、幅員を変更します。幅員につきましては、車線数の増加に加え、分離帯の設置、また歩道と自転車道の分離により、増加しています。

次に、青色の引き出し線で示しました国道254号線をご覧ください。

矢田岩崎線との交差部から東側の区間につきまして、矢田岩崎線と同様に、吉井北通り線の廃止区間における交通量を処理するために、車線数を2車線から4車線に変更するとともに、幅員を変更します。本路線につきましても、車線数の増加に加え、分離帯の設置や歩道と自転車道の分離により、幅員が増加します。

また、矢田岩崎線との交差部から西側の区間につきましても、歩道と自転車道の分離などにより、幅員が増加します。

本路線につきましても、今回の変更に合わせて、路線全体の車線数を2車線に決定します。これにつきましては、今回の変更区間は車線数を2車線から4車線に変更するものですが、ここで決定する車線数は路線の代表車線数であり、今回変更しない青色の区間も含めて国道254号線で最も延長の長い代表車線は2車線のため、このように決定するものです。

次に、ピンク色の引き出し線で示しました矢田川内線をご覧ください。

接続する国道254号線の車線数及び幅員の増加に伴い、交差点部の形状が変更となるため、図面のとおり隅切りの範囲及び終点の位置を変更するものです。

なお、本路線につきましても、今回の変更に合わせて、路線全体の車線数を2車線に決定します。

つづきまして、黒色の引き出し線で示しました吉井仲通り線をご覧ください。

こちらは高崎市決定の路線となりますが、矢田岩崎線と川内池線の間につきまして、今回の変更に合わせて廃止としております。廃止理由ですが、新設道路である矢田岩崎線の計画変更と整合を図り、安全な交差点と現状を踏まえた道路網を計画するため、廃止としています。なお、将来交通量推計の結果により、本区間を廃止しても、周辺道路の交通量、混雑度に与える影響は少ないことを確認しています。

つづきまして、変更区域のうち、吉井北通り線から北側の区域について御説明いたします。

添付図面の図-17又はスクリーンをご覧ください。

初めに、緑色の引き出し線で示しました矢田岩崎線をご覧ください。

吉井北通り線交差部から北側の区間につきまして、幅員を29mから27mに変更します。先ほど御説明しました吉井北通り線と同様に、自転車歩行者道を歩道と自転車道に分離し、植樹帯をなくすことで、2mの減少となります。

次に、青色の引き出し線で示しました川内池線をご覧ください。

矢田岩崎線との交差点形状について、安全性を高めるため直角交差に近い形に見直すことにより、線形を変更するものです。なお、幅員の変更はありません。

また、本路線につきましても、今回の変更に合わせて、路線全体の車線数を2車線に決定します。

つづきまして、黒色の引き出し線で示しました塩川馬庭線をご覧ください。

こちらも高崎市決定の路線となりますが、川内池線から東側の区間につきまして、先ほど御説明いたしました高崎市決定の吉井仲通り線と同様の理由で、廃止としています。

なお、本路線につきましては、一部区間の廃止により終点が吉井町大字馬庭から吉井町大字池に変更となることに伴い、路線名につきまして、塩川馬庭線から塩川池線に変更することとしています。

次に、図-18から図-21につきましては、各路線の標準断面図をお示ししておりますが、先ほど幅員変更については概要を御説明させていただきましたので、ここでの説明は省略させていただきます。

添付図面の図-22又はスクリーンをご覧ください。

都市計画の策定の経緯ですが、今回の変更に伴い、都市計画の原案を住民意見反映として閲覧に供し、公述人の公募を行いました。公述の申出はありませんでした。

その後、閲覧を経て決定した都市計画案について、令和元年9月10日から9月24日までの間、都市計画法第17条第1項の規定による縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

また、都市計画法第18条第1項の規定に基づき高崎市へ意見聴取を行ったところ、今回の変更について「異存ない」旨の回答をいただいております。

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

(丸山会長)

それでは、ただいま説明のありました本議案に関しまして、御意見、御質問があればお願いします。

(小林委員)

先ほどのことと関連するんですけれども、今回、変更しない区間についても、交通の推計をしたときに処理できるだろうというお話だったんですけれども、たとえば、推計をして違った場合に変更をしない区間についても、変更する可能性もあると理解してよろしいでしょうか。廃止等がだいぶありますけれども。交通の推計をしたときにはこういう風に変更して処理ができるだろうというお話だったんですけれども、実際に供用してみて、その時点で相当変わってくる可能性もあるので、そういうときに今回変更しない区間についても大幅な変更の可能性があるのでお聞きしたい。

(事務局)

廃止する区間の交通量も含めて、平成22年道路交通センサスを利用して平成47年の交通量推計をいたしまして、岩崎線を4車線にすることによってですね、交通量的にはカバーできると、混雑度も基準を上回らないという推計は得ておりますので、交通推計上は大丈夫だろうということで、推計結果に基づいて変更を行っております。

(小林委員)

変更しない区間の幅員や車線数だとか、だいぶ違うところもあるんですけれども、そういうところはちゃんと考えていらっしゃるんですか。

(事務局)

この地域全体の交通を流してみても、廃止した区間も含めて2車から4車にする区間によって交通量を緩和できるというデータを見て、今回の変更に至っているということでございます。

(小林委員)

もう一点質問なんですけれども、今回の廃止するところは文化財の保護ということで廃止をするということでしたけれども、普通は地下遺構に影響を与えないようにして、将来どういう形に使うかわからないんですけれども、発掘したら埋め戻して影響を与えないようにして上を使うというのが一般的だと思うんですけれども、今回、廃止というような選択をしたんですけれども、あそこで見つかった地下遺構ですけれども、今後はどういう利用を考えているのかということと、区画街路、細街路がありますけれども、その場合は既存の道路の扱いですね。もし、地下遺構を展示するとか、使うというのならそういう道路も当然扱いの対象となると思うんですが、その辺はどういう選択、意思決定があったので

しょうか。わかる範囲で教えていただきたい。

(事務局)

多胡碑自体が世界記憶遺産に登録されているということで、今後、この発掘した結果をどのように整理していくのかは高崎市の関係となりますので承知してないところですが、先生の言われるように本来であれば調査をして埋めてその上を道路にするという現場もございますが、重要文化財ということもあって今回はルートの見直しを行ったということでございます。

(小林委員)

多胡碑とは違うところですよ。関連資産ということですか。

(事務局)

多胡碑自体は上にあるんですけども、下に実際に正倉跡があったと発掘調査をしてわかったのでここを保存したいということでルートの見直しをしたということです。

(小林委員)

歴史的に〇〇城跡という時には基本的には埋めてその上を使うというのは文化庁の方針ですよ。結構強い決定というか、よく道路だとか鉄道ではそういうところもございませけれども、将来技術が上がってそのときに見直しをかけるというのがスタンダードなやり方だと思うんですが、非常に強い意志で廃止ということで質問させていただいた。

(齋藤委員)

道路が廃止となるということで、心配で御質問させてもらいたいんですけども、車の方は4車線になれば渋滞とかは処理できると思うんですけども、近所に住んでいる方たちが災害があったりですとか、今発生していますので、今高齢化になりまして病院に行くとか買い物とか、あとは災害のときに避難するということにそういう廃止になった道路というのは、その辺を考えて整備しているのでしょうか。

(事務局)

現道の県道もありますし、今回4車線に見直しをした道路についても代替道路ともなりますので、そういう意味でもダブルでこの地域に二本入るということを踏まえたと、何か災害のあったときには代替ルートとなると考えております。

(齋藤委員)

ありがとうございました。

(堀越委員)

今、廃止の話がでているんですけども、廃止される道路はもともと農地だったかと思うんですけども、どうかたちで復元されるのでしょうか。

(事務局)

これは都市計画決定の廃止でありまして、まだ現地はそのまま農地として残っております。

(堀越委員)

実際には道路ではなくて、計画だったものを廃止し、現状どおり農地として使うということですよ。

(事務局)

そのとおりです。

(丸山会長)

それでは、本案について、原案のとおり決定することに、御異議ございませんか。

(異議なしの声)

(丸山会長)

御異議ないものと認めまして、そのように決定いたします。

つづきまして、第4号議案「渋川都市計画区域内産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」を上程いたします。

はじめに、前回審議会において小林委員から個別の事案ではなく県内の産業廃棄物の状況について質問がありましたが、その説明を事務局からお願いします。

(廃棄物・リサイクル課・稲村次長)

廃棄物・リサイクル課次長の稲村と申します。よろしく申し上げます。

お手元の資料の「1. 産業廃棄物処理施設数」をご覧ください。

廃棄物処理法に基づく設置許可をした施設は平成31年4月1日時点で群馬県内に312施設あり、詳細は別紙のとおりです。

また、県全体での処理能力についてですが、各施設で取り扱う産業廃棄物の種類や処理方法、稼働時間が異なり、算出が困難であることから、県としてデータは保有しておりません。

つづきまして「2. 産業廃棄物の処理量」をご覧ください。

様々な事業活動に伴って県内で処理される産業廃棄物は、平成29年度実績では、以下のグラフのとおり、年間約319万トンと推計されており、県内処理量の大幅な増減はなく、おおむね横ばい傾向が続いています。

また、産業廃棄物の種類別の取扱量については、がれき類が最も多く46%、以下、木くず12%、廃プラスチック類11%、汚泥10%の順に多くなっています。

なお、中間処理量については、県内処理では、がれき類が最も多く、次いで木くずであり、県外処理では、汚泥、廃プラスチック類、がれき類の順となっております、最終処分につ

いては、県内処理では、がれき類、ガラスくず等、廃プラスチック類の順に多く、県外処理では、廃プラスチック類、がれき類、汚泥の順となっています。

つづきまして「3. 産業廃棄物の発生量」をご覧ください。

県内で排出される産業廃棄物は平成29年度は315万トンで、平成28年度は約304万トン、平成27年度は約305万トン、平成26年度は約307万トンとなっており、処理量と同様に横ばい傾向が続いています。

県内で発生した産業廃棄物の広域移動量は、以下の表のとおりです。

中間処理量及び最終処分量の合計は、県内処理が年間約216万トン、県外処理が年間約99万トンであり、約7割程度が県内で処理されています。

また、県外から県内へ搬入される産業廃棄物は約104万トンで、そのうち93万トンが関東圏から搬入されています。

以上、簡単ですが、「群馬県内の産業廃棄物処理施設および処理の状況」について説明させていただきました。

(丸山会長)

今の御説明について、委員の皆様から何かございますか。

(小林委員)

今回のように台風の被害によって相当な量の発生が見込まれるかと思うんですけれども、県内でマックスでどれくらい処理できるんでしょうか。最大で。このように受け入れ側で今千葉だとか福島だとか相当困ってらっしゃると思うんですね。県内でマックスでどれくらい処理が可能かのかというそういう数字はわかりますか。

(廃棄物・リサイクル課)

マックスの数字につきましては、今資料がないものですから、この場ではお答えすることはできません。

(田中委員)

一つ教えていただきたいんですが、右側の3番で、県外処理される99万トンにはどういふものがあるって、県外から県内に搬入される104万トンはどのようなものが多いのか教えていただければありがたいのですが。

(廃棄物・リサイクル課)

県外処理される99万トンにつきましては、汚泥、廃プラスチック類、がれき類が多くなっております。県外から県内に搬入される104万トンにつきましては、今資料がないものですから、この場ではお答えすることはできません。

(丸山会長)

それでは、ただいまの説明をお聞きした上で、第4号議案の説明を事務局に求めます。

(建築課・白鳥次長)

建築課次長の白鳥と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、第4号議案について御説明いたします。

都市計画区域内の産業廃棄物処理施設については、都市計画でその敷地位置が決定されているものでなければ、建築基準法で建築が制限されていますが、群馬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ものと認め、特定行政庁が許可した場合は、建築が可能となっております。

本案件は、その建築基準法第51条ただし書きの規定に基づき、許可申請されたもので、許可権者の特定行政庁である群馬県知事が、本審議会に付議し、御審議いただくものです。

お手元の議案書、11ページをご覧ください。

群馬県知事からの付議書の写しになります。

議案書の12ページをご覧ください。

付議案件の概要になります。

【名称】は、渋川都市計画区域内産業廃棄物処理施設です。

【用途地域】は、準工業地域

【申請者】は、群馬県渋川市半田2803番地

渋川アスコン株式会社 代表取締役 中山 繁

【所在地】は、群馬県渋川市半田字元中島2743番1 及び

半田字藤左エ門島3458番1の2筆

【敷地面積】は、17,503.13平方メートル

【主な施設】は、産業廃棄物処理施設

【処理能力】は、がれき類、ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くず（コンクリートくずに限る。）の破碎で、一日あたり最大800トンの処理能力です。

本施設は、処理能力が1日あたり5トンを超えるがれき類の破碎施設であり、建築基準法第51条で規定する「その他政令で定める処理施設」に該当することから、同上ただし書きの許可の手続きを行おうとするものでございます。

申請の経緯について御説明します。

申請者の渋川アスコン株式会社は、株式会社NIPPPOが資本金100%を出資して2016年に設立されました。

申請敷地は、当該申請地を含めた全体約4.7haを株式会社NIPPPOが所有し、NIPPPOの渋川合材工場として、再生アスファルト合材の生産や、再生骨材、再生路盤材の生産をしております。

工場の操業自体は、昭和50年以前からのものでありますが、廃棄物処理法が平成15年に改正されたことから、渋川合材工場内の北側敷地の一部については、株式会社NIPPPO名義で、産業廃棄物処分業許可（中間処理）を取得し、がれき類、ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くずの破碎処理施設を運営しております。

建築基準法第51条ただし書き許可については、平成16年の法施行令の改正により、破碎プラントが制限を受けると明確化された以前から、稼働していた既存施設のため、当該許可が不要とされておりましたけれども、今般、継続的に需要が見込まれることから、現施設の更新を企画し、敷地に分散して存する合材工場設備を全体敷地の一部（本申請敷地）

に集約することとしたために、新規に許可が必要となったものです。

それでは、本案の詳細につきまして御説明させていただきます。

お手元の図-23又はスクリーンをご覧ください。

こちらは、渋川都市計画図になります。

図面の左上が北、中央の赤い丸が申請地、茶色の線が主な道路となります。

申請地の北西2.0km先に渋川・伊香保インターチェンジがあります。申請地から最も近い学校は、西1.8kmにある渋川市立古巻小学校です。

続きまして、お手元の図-24又はスクリーンをご覧ください。

こちらは、付近見取図になります。赤の囲いが申請敷地境界になります。

図のピンクの囲いは申請敷地境界から50mの範囲を示しています。

図中で住宅は黄色、工場及び倉庫等は青色で着色しております。図の赤と青の矢印ですが、国道291号、旧国道17号でございすが、敷地への搬入経路となっております。

周辺状況でございすが、北側は住宅及び自動車修理工場等、東側は利根川、南側は産業廃棄物中間処理施設や生コンクリート製造工場があり、西側は自動車販売店舗及び住宅等として利用されています。また、その他周辺も同様に工場や住宅が建ち並んでおります。

申請敷地に最も近い住宅は西側となり、直線距離は約19mになり、工場に関わりのある方が従前からお住まいになっているとのこととございす。

申請敷地境界から100mの範囲内に学校、病院、診療所、図書館、保育所及び公園などはございせん。

図面西側の緑色の線がご覧いただけると思いますが、古巻小学校で指定されている通学路ということでございまして、図に示す位置までとなっております。国道291号が搬入・搬出経路と重なってございまして、特に登下校時間帯に当該国道を通行する際には、歩行者に十分注意するよう事業者は産廃車両のドライバーに注意喚起をするということとございす。

続きまして、お手元の図-25又はスクリーンをご覧ください。

図面の黄色で塗られている破砕プラント棟、再生骨材ヤード(1)及び事務所が廃棄物処理施設に該当する建築物になります。

緑地帯は薄緑色に着色しており、東側、南側、西側に配置されております。

敷地周囲は高さ1.8mのメッシュフェンスが設置されます。河川保全区域内のメッシュフェンスの設置については、渋川土木事務所にて、河川法第55条許可第1項の許可が下りております。

図-26には処理工程を示しております。

がれき類の搬入車両は、西側入口から入場後、重量を計るトラックスケールで計測し、②のアスファルト廃材ヤード又はコンクリート廃材ヤードに搬入します。搬入後の車両は再びトラックスケールで計測し、西側出口より場外へ出る動線となるよう計画しております。

荷下ろしされた廃棄物は、重機により③の破砕機へ投入し、破砕処理が行われます。各破砕機の投入前の箇所に粉塵防止のため水噴霧装置、粉じん抑制装置を設置します。

その後、破砕された廃棄物はベルトコンベアを経由し磁選機で金属を取り除きます。

さらに、④の「ふるい機」にて、ふるい分けを行い、⑤の処理後保管場所に堆積され、

保管されます。

処理後保管場所にて保管された再生骨材は重機により、併設する自社のアスファルトプラントの再生骨材投入口より投入し、再生アスファルト合材の原料として利用します。また一部は再生骨材として販売します。

以上が、処理工程の説明となります。

破砕機は、1日あたりの処理能力が800トンでございますが、廃棄物処理数量は、1日あたり平均200トンを予定しています。

雨水については、油水分離槽を経由し、申請敷地中央にあります雨水貯留施設Iにて一時貯留させる計画となります。一時貯留された雨水は浸透処理されますが、貯留施設の許容量を超える降雨があった場合は、そのオーバー分に限り既設の放流先を経由して排水路に放流します。

粉じん対策として破砕施設においては粉じん抑制装置や水噴霧装置を、またベルトコンベアにはカバーを整備してまいります。がれき類等の保管場所には散水装置を設置し、適宜散水を行います。

騒音対策としては、建屋外壁を十分な遮音性能のあるコンクリート及びガルバリウム鋼板＋硬質木毛セメント板を採用します。また破砕機の処理能力以上にならないよう廃棄物の投入量を管理し、適正な運転を行います。

振動対策としては破砕機・ふるい機を強固な架台、基礎の上に設置して振動を抑制するなど周辺の地域住民等に対し、適切に配慮した計画となっています。

図-27ですが、今御説明した工程につきまして、実際の写真をつけて御説明をしているものでございます。

つづきまして、お手元の図-28又はスクリーンをご覧ください。

こちらは、「廃棄物処理施設の設置手続きの概要」でございます。

1の「廃棄物処理施設の事前協議」でございますが、平成31年2月1日に事前協議は終了しています。

また、表2の「廃掃法に基づく施設の設置許可」でございますが、令和元年7月11日付けで許可申請書を提出しており、現在審査中であります。

「建築基準法」第51条ただし書きに基づく許可の申請については、中央に示しておりますが、現在審査中としています。

申請者の意向では、許可が得られたのち、建築確認及び、関係法令等の手続きを経て、施設の稼働開始は、令和2年12月上旬頃を予定しているとのことです。

スクリーンによる説明は、以上となります。

つづきまして、都市計画上の支障の有無について、補足説明をさせていただきます。

計画施設は、循環型社会の推進に寄与する、社会経済上必要な施設という認識でございます。

申請地においては、昭和50年以前より現在に至るまで破砕事業を行っており、地域住民と良好な関係を保ちつつ、44年以上にわたる操業を継続しております。また、地元区長や周辺住民に事業に対する理解をいただいているところです。

以上のことから、計画は適切であり、その敷地の位置が都市計画上支障のないものと判断し、本審議会に付議するものです。

以上で説明を終わります。御審議の程、よろしく願いいたします。

(丸山会長)

それでは、ただいま説明のありました本議案に関しまして、御意見、御質問があればお願いします。

(小林委員)

この敷地の所有者はNIPPONさんですね。そうすると、25条第2号道路はいろいろな気がするんですが。直接、国道291号から出入りした方がすっきりすると思うんですけども。

(事務局)

申請敷地のとらえ方についての御質問かと思えますけれども、もともと工場の操業の中です、現在291から入り込む道路につきましても工場敷地内です、道路として使われていたほぼ線形を維持したものですけれども、ここの部分を介して産業廃棄物処理施設が設置されるエリアを工場内に一部に限定して取り囲むものですので、この国道から入り込む部分の道路につきましては、開発計画上の道路と位置づけまして、その部分は申請敷地には含んでいないということでございます。三角のところに主な敷地への出入口を設けています。

(小林委員)

もともと敷地内通路であって、それを25条2号道路にしたということですか。

(事務局)

そうです。

(小林委員)

そうするとたとえば、従業員の方の民家がありますけれども、これが敷地内通路であるとする、この人の建築基準法の接道の義務は従前はどうなっていたのですか。

(事務局)

茶色で塗られているところの下に、ピンクで50mと囲まれている線がありますが、この左側、自動車販売ばんどうばし店という文字のところに道路がございましてですね、ここの部分を介してということになります。

(小林委員)

わかりました。

(丸山会長)

それでは、本案について、都市計画上の支障なしと決定することに、御異議ございませ

んか。

(異議なしの声)

(丸山会長)

御異議ないものと認めまして、そのように決定いたします。

以上で、本日の審議は終了いたしました。

傍聴人におかれましては、事務局の指示に従って、退場してください。

静粛な傍聴に御協力いただきまして、ありがとうございました。

(傍聴人退場)

(丸山会長)

では最後に「3 その他」ですが、事務局から、何かありますか。

(小野次長)

みなさまのお手元に、来年春の改定告示を予定している「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」の原案を4冊配布しております。

現在、11月11日までパブリックコメントを実施しており、広く県民のみなさまから意見を募集しているところでありますので、委員のみなさまもご覧いただき、御意見ございましたら都市計画課までお寄せいただけたらありがたいと思います。

次回、第191回審議会において、パブリックコメントなどの県民意見反映措置の結果報告と案の概要を説明させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

(眞庭課長)

続きまして、次回、第191回審議会の開催についてですが、お手元に資料を配布させていただくとともに、開催通知を机の上に置かせていただいておりますが、会長と御相談させていただいた結果、来月、12月20日（金）の午前10時からの開催とさせていただくことといたしました。引き続いての開催で申し訳ございませんが、よろしくお願いいたします。

また、次の次、第192回審議会につきましては、前回審議会の際に来年2月上・中旬に開催予定としておりましたが、案件の進捗状況等もございまして、3月下旬の開催を予定しております。具体的には会長に御相談して期日を決定させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(丸山会長)

委員の皆様いかがでしょうか。

(特になし)

それでは、特に御異議もないようですので、そのようにしたいと存じます。
委員の皆様には、熱心な御審議をいただきまして、誠にありがとうございました。
これをもちまして閉会といたします。ありがとうございました。

(閉会： 1 1 : 2 0)

(議事録署名人)
