

第 185 回

静岡県都市計画審議会

議 事 録

と き 令和4年2月22日（火） 午後1時30分から

ところ 静岡県庁西館4階第一会議室

午後 1 時30分開会

○司会 それでは、ただいまから第185回静岡県都市計画審議会を開会いたします。

まず、定足数の報告をいたします。

本日の審議会には、委員19名の出席をいただいております、定足数に達していることをご報告いたします。

それでは、まず最初に、交通基盤部長の和田よりご挨拶を申し上げます。

○交通基盤部長 静岡県交通基盤部長の和田でございます。

本日はご多忙の中、当審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。この場をお借りして御礼申し上げます。

委員の皆様には、日頃より都市計画に関わる様々な案件について、真摯にご審議いただき大変感謝しております。

人口減少や地球温暖化、新型コロナウイルス感染症等の新たな課題が次々と生じる中で、当審議会にお諮りする案件につきましても、年々、複雑化をしております。

このような厳しい環境下ではございますが、私たちには、将来にわたって県民が豊かで安全安心に暮らせる、そういう暮らしを実感できる地域社会を構築していくが責務があります。

持続可能な社会の実現に向けまして、委員の皆様には引き続きご指導、ご支援をいただきますようお願いを申し上げます。

本日ご審議いただきます議案につきましては、都市計画道路に関するものが4件、産業廃棄物処理施設の設置場所に関するものが3件の計7件でございます。

また、報告事項といたしまして2件を予定しておりますので、よろしく願いをいたします。

以上、本当に簡単ではございますが、私の挨拶といたします。本日はよろしくお願いいたします。

○司会 次に、委員の異動をご報告いたします。

本日お配りした次第、裏面の委員名簿をご覧ください。

町長の代表として、太田康雄様に新たにご就任いただきました。太田様、よろしくお願いいたします。

○太田委員 静岡県町村会長の森町長、太田でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 町議会議長の代表として、上村和正様に新たにご就任いただきました。上村様、

よろしくお願いいたします。

○上村委員 河津町議会の上村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 また、関東農政局長の犬角亨様に新たにご就任していただいております。本日は代理の方にご出席をいただいております。

続きまして、資料の確認です。

(資 料 確 認)

本日の審議会につきましては、一部WEBを併用した会議となります。会場内の委員におかれましては、発言の際には挙手の上、議長の指名後、マイクを用いて発言をお願いいたします。

WEB出席の委員におかれましては、ZOOMアプリの挙手機能を使用して、挙手をお願いします。

議長の指名後、ミュートを解除し、端末等のマイクに十分近づいてゆっくり、はっきりご発声をお願いします。発言が終わりましたら、手を下げるボタンを押した後、ミュート設定により、マイクオフへのご協力をお願いします。

次に、会議の公開です。本日の審議会は公開とし、後日議事録を公表いたします。

ここで、スクリーンに映す関係で一部の照明を消灯いたしますので、ご了承ください。

事務局からは以上になります。この後の議事進行は審議会運営規程第6条に基づき、森本会長をお願いいたします。

○会長 はい、わかりました。

皆さんこんにちは。

それでは、ただいまから議案の審議に入りたいと思います。

まず初めに、傍聴される方に申し上げます。傍聴者は傍聴の留意点を守り静粛をお願いいたします。

また、本日の議事録への署名でございますが私のほか、亀井暁子委員にお願いしたいと思っております。亀井委員よろしくお願いいたします。

本日の提出議案ですが、議案書の1ページの案件概要にありますとおり、都市計画道路に関するものが4件、特殊建築物に関するものが3件の合計7件でございます。

それでは、第1号議案、岳南広域都市計画道路の変更を上程いたします。

審議会運営規程第7条に基づき事務局に説明を求めます。

○平井都市計画課長 はい。都市計画課長の平井でございます。

私から順次議案の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、提出議案書の2ページ、提出議案附図の2ページをお開きください。

第1号議案、岳南広域都市計画道路の変更についてご説明いたします。

都市計画道路富士停車場厚原線は、JR富士駅を起点とし、富士市街地を南北に結んだ計画道路で、昭和31年に延長4,380メートル、幅員16メートルの幹線道路として、北口駅前広場7,000平方メートルを含めて、都市計画決定しております。

議案附図3ページをご覧ください。

今回変更する、JR富士駅北口周辺を拡大した図面です。

青色点線で囲んだ範囲は、「富士駅北口第一地区第一種市街地再開発事業」により、今後、富士市が整備を行う区域です。

この市街地再開発事業の実施に伴い、既決定の都市計画道路の機能を西側に切り替えることから、駅前広場から北へ、本町四丁河原線までの160メートルについて、赤色点線、黄色斜線部分を、左の赤色実線、薄い赤色に着色した部分に道路を変更するものでございます。

本件につきましては、昨年11月16日から11月30日までの2週間、県庁及び富士市役所において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、本審議会に先立ち富士市の意見を聞いたところ、本案は、市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しており、異存がない旨の回答をいただいております。

第1号議案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。

○会長 はい。それではただいま説明のありました議案につきまして、皆様の方からご質問やご意見をお聞きしたいと思います。いかがでしょうか。

はい。よろしくお願いいたします。

○植田委員 私、居住地が富士市ですので発言します。

今回のこの計画変更は、昔のパピーという商業施設があった場所です。

この付近は、在来線の東海道線と身延線の集結する富士駅の北口ということで、誰もが存じ上げている、富士山が見える格好のすばらしい場所でありますけれども、最近では疲弊してしまっているということも踏まえまして、この富士山の眺望と、景観の調和した美しさ、優しさを感じる街並みの形成やまちのにぎわいの創出に資する都市機能導入、老朽化した建築物の更新を図ることを目的として、富士市の思いがあって進めている市街地再開

発事業です。

美しい街並みやにぎわいを感じる都市空間の創出に向けて、再開発事業とともに、駅前広場の魅力向上、その相乗効果が重要であると私は考えております。

富士市の玄関口として、富士駅周辺地区の将来の発展を見据えた駅前広場の基本的な整備方針、これについて、お尋ねをしたいと思います。

○会長 はい。事務局お願いいたします。

○平井都市計画課長 はい。ご質問ありがとうございます。

委員ご指摘のとおり、美しい街並み形成やにぎわい創出のためには、市街地再開発事業の実施とともに、駅前広場の魅力向上も重要となってきております。

この点につきましては、今年度富士市が都市計画決定を行う予定の、富士駅北口周辺の地区計画におきまして、駅前広場を効率的に活用し、交通結節機能及び公益施設を配置することにより、公共交通利用者の利便性向上やにぎわい創出を図る、と目的を定めておりまして、再開発事業と一体となって、市の玄関口にふさわしい交流拠点の形成に向けて検討が進められているところです。

具体的には、地上部のロータリーは、駅を利用する市民、バスやタクシーなどの公共交通事業者との協議を踏まえて、利用しやすい形状とするとともに、立体的に計画しているものですから、立体部の公益施設においても、市民や来訪者にとって居心地の良い空間となることを目指すと考えております。以上でございます。

スクリーンには、富士駅を降りて富士山が眺望できるような、そんなイメージパースを作らせていただいております。以上でございます。

○会長 はい。よろしいでしょうか。

○植田委員 はい。わかりました。

○会長 はい。ありがとうございます。

私からも一言。昨今では国土交通省で、駅と駅前広場とその駅周辺を合わせた「駅まち空間」という形の、これから駅と駅周辺一体となった再開発をぜひデザインしていただきたいという趣旨で、ガイドライン等々を公開しております。そちらの方も参考にされながら、一体的なまちづくりを目指していただければと思っております。

○平井都市計画課長 ありがとうございます。

○会長 はい。他にございませんでしょうか。はい、どうぞお願いします。

○細井委員 先ほどの都市計画課長からのご説明で既に触れられたかもしれませんが、附

図を見ますと、富士駅の北口に向かって、2本南北の道路が通ってて、1つは直線のピンク色のところ、それからもう1つは、かなり駅に近いところで少しくびれて、黄色で着色されているところ、これは両方とも今現在、道路として使われているという理解でよろしいでしょうか。

○平井都市計画課長 はい。ありがとうございます。

北側から駅に向かってきますと、道路が二股に分かれた状態になっておりまして、駅に向かっては、左側のルートを通って駅前広場に入って、出て行くときは、図面でいうと左側の、西側のルートを抜けていくという一方通行の、ぐるりと回るような、道路形態になっているのが、今現在の状況でございます。

それをですね、1本に集約して、再開発事業とともに、街並みを形成していくということを考えております。以上でございます。

○細井委員 そうしますと附図の黄色のちよっとくびれた部分は、今のところは、南下する一方通行路として使用中であり、他方、富士駅の方から、北の方へ向かう薄赤色直線道路は、北上する為の車両の通行路のように、理解できますけれども、結局この計画が変更になった場合には、この黄色部分は、どうされるんでしょうか。説明あったかもしれませんが、もう一度お願いします。

○平井都市計画課長

黄色の斜線部分の道路については、道路を廃止しまして、青色点線で囲った部分すべてが再開発事業ということで、土地利用されるということになります。

○細井委員 そうすると赤色の直線の部分で、最後両方向道路として使うということなんでしょうか。

○平井都市計画課長 はい。そのとおりでございまして、赤で着色した部分を上下線で利用するということになります。

○細井委員 はい、ありがとうございます。

○会長 はい。その他にいかがでしょうか。

特に意見がないようでしたら採決に移りたいと思います。

第1号議案について原案に異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 はい。

異存ないようですので、第1号議案については原案を了承することといたします。

それでは第2号議案に移ります。

志太広域都市計画道路の変更を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○平井都市計画課長 第2号議案、志太広域都市計画道路の変更について説明いたします。

議案書は6ページ。提出議案附図は4ページをご覧ください。

本議案は、都市計画道路志太中央幹線及び焼津藤枝線の変更です。

南北方向に、赤と黄色の斜線で塗られた路線が志太中央幹線、また東西方向にあるものが、焼津藤枝線でございます。

スクリーンをご覧ください。

志太中央幹線は、当初、昭和48年に都市計画決定し、藤枝市上藪田から焼津市相川を結ぶ延長11,610メートル、4車線、幅員22メートルの幹線道路です。

現在、北側の約2.1キロメートルと、南側の約3.2キロメートルが供用済みであり、北側の供用済み区間に繋がる約0.5キロメートルが事業中でございます。

今回変更するのは、事業中の区間に続く、赤塗りの延長950メートルの区間でございます。

また焼津藤枝線は、当初、昭和31年に都市計画決定し、焼津市中港一丁目から藤枝市本町三丁目を結ぶ延長5,900メートル、2車線、幅員11メートルの幹線道路です。

変更するのは志太中央幹線と交差する、赤塗りの延長240メートルの区間です。

提出議案附図の5ページをご覧ください。

スクリーンには拡大したものを表示していますので、見やすい方をご覧ください。

志太中央幹線の今回変更する950メートルの区間のうち、北側420メートル区間は、現計画では嵩上げ式で、幅員は標準部22メートル、立体部の交差点部は29メートルです。また南側530メートル区間は地表式で、幅員は標準部22メートル、交差点部は25メートルとなっております。

これらをすべて地表式としまして、現行の道路構造令に即した標準幅員25メートル、平面交差点部27メートルに変更しようとするものです。

スクリーンをご覧ください。

立体交差を平面交差に変更する区間の横断面図になります。

変更前は、全幅が29メートルで焼津藤枝線と立体交差でしたが、平面交差に変更しても、交通が円滑に処理できると確認できたことから、沿道の土地利用の観点からも立体交

差を平面交差とし、4.5メートルの両側歩道の幅員27メートルに変更するものです。

交差点部のイメージになります。左側が変更前で、志太中央幹線は北から来ますと岡部藤枝線である旧国道1号と平面交差をした後、焼津藤枝線をオーバーで立体交差する計画でございました。変更後では、右側のとおり、焼津藤枝線とも平面交差で接続する形状となります。

標準部の横断面図になります。

変更前は全幅22メートルでしたが、安全性向上のため、中央帯を1メートルから2メートルに、歩道も3.5メートルから4.5メートルに拡幅し、全幅25メートルに変更しようとするものです。

次は、交差点部の横断面図になります。

変更前は全幅25メートルでしたが、標準部と同様に歩道を3.5メートルから4.5メートルに拡幅し、全幅27メートルに変更しようとするものです。

提出議案附図6ページをご覧ください。

焼津藤枝線の変更区間を拡大したものです。スクリーンも同様ですので、見やすい方をご覧ください。

変更前の都市計画決定は幅員11メートル、志太中央幹線とは立体交差となっていた計画を延長240メートルにわたり、平面交差として標準部幅員11メートル、交差点部14メートルに変更するものです。

スクリーンをご覧ください。横断面図になります。

変更前は全幅11メートルでしたが、平面交差点に右折レーンを設置するため、車道を3メートル拡幅し、全幅14メートルに変更するものです。

2路線の変更区間を上空から眺めたスライドになります。手前が北で奥が南です。縦の路線が志太中央幹線、横が焼津藤枝線になります。手前の未供用道路は、現在工事中の区間になります。その先が変更区間です。

スライド変わりました、これは南から変更区間を眺めたものになります。手前に見える市道城南下当間線から北側が、志太中央幹線の変更区間になります。変更区間の沿線には学校が位置し、円滑な自動車交通の処理とともに、歩行者の安全確保が求められます。

黄色の表紙の「意見書に係る資料」をご覧ください。2ページになります。

本案につきまして、昨年11月16日から11月30日までの2週間、県庁及び藤枝市役所において縦覧に供しましたところ、意見書一通の提出がありました。

意見書の要旨としましては、所有をする土地の一部が、都市計画道路志太中央幹線の区域内にあるため、新たな生活拠点を確保するために、所有する土地の全部を早期に買収して欲しいというものです。

意見に対する対応方針としましては、都市計画案に対する意見ではないため、本案のとおりで支障がないと考えております。

なお、意見があった土地については、藤枝市の施行予定区間であり、今後、事業実施段階において、市が用地買収の買収範囲を決定します。

また、買収時期については、事業化後、藤枝市が地権者と調整の上、適切に対応いたします。

第2号議案に対する意見書の要旨と対応方針の説明は以上であります。

なお、本審議会に先立ち、都市計画の変更について藤枝市へ意見を聴いたところ、本案は、市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しており、異存がない旨の回答をいただいております。

第2号議案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。

○**会長** はい。それではただいま説明がありました議案につきまして、皆様からご意見、或いはご質問がございましたらお願いします。

はい。佐野委員お願いします。

○**佐野委員** よろしく申し上げます。私の地元ですので、質問をさせていただきたいと思っております。

志太中央幹線は、藤枝市内の南北の渋滞が激しい中、早期の開通を望まれているずっと懸案の道路であります。昭和48年ということですので、今から50年近くも前に計画された道路です。

県の警察学校のあたりを起点としまして、ずっと藤枝市内を南に行って、東名高速道路の大井川スマートインターの方まで通じるという南北に長い道路です。今、起点から旧国道1号までの一部ができていて、赤い着色部分が工事中であります。

いろいろ住宅もかかるために、散々難航したり、少しずつ工事を進めていただいております。この後もまだ、瀬戸川も通りますし、そしてJR、住宅のあるところを歩いていくという、まだまだ先が長くかかるかなと思われる道路の計画ですが、早期の開通を待ち望んでいるところでございます。

5ページをご覧くださいますと、今回の見直しは、最初の時は立体に計画していたというのは、今思うと驚きですね。とても立体交差がふさわしいと思いませんので、適当な見直しだと思います。そして、「田中」という地名があるのですけれど、そこは「田中城」という昔のお城の跡ですので、道路が放射線上というか、お城を囲んだ円形のような、そういう道路の形態をしております。

今後、今回のような見直しが必要かと思われませんが、今後の状況はいかがでしょうか。そして、はばたき橋まで、あの部分は開通していますが、行くとなると相当時間もかかるなと思いますが、少し工事の見通しの方も示していただければありがたいと思います。よろしく申し上げます。

○会長 はい。ではよろしく申し上げます。

○平井都市計画課長 はい。ありがとうございます。

ご質問のとおり、志太中央幹線は志太地域の交通混雑の緩和と、発展に資する幹線道路となり、非常に重要な計画道路だと認識してございます。

今回計画変更します950メートル、それより南側に行きますと、瀬戸川を渡る橋がございいますが、そこについては渋滞の緩和には非常に効果がある部分でございしますが、今現在は計画幅員が22メートルですので、今回変更する950メートル区間の事業進捗を見てですね、次の事業の見通しが立ったときに、詳しい調査や、また藤枝市の下水浄化センターが近接しておりますので、そういった関係機関との調整が必要となってきますものですから、そういった調整が整った段階で、改めてこの審議会に付議して、変更して事業に着手、というようなことを考えているところでございます。

志太中央幹線は、まだ半分もできていないような道路でして、JRを超えたり、新幹線を超えたり、工場の脇をずっと通って、また、住宅地を通っていくというように、非常に関係者が多いところを通る道路ですので、全線開通がいつ頃かという、ちょっとまだ想像できないぐらいの時間がかかってしまう、と考えております。以上でございます。

○佐野委員 ありがとうございます。

50年経って、ここまでですので、私が生きているうちはちょっと見れないかもしれないのじゃないかと思ってしまうのですが、是非ともよろしく願いいたします。

○会長 はい、ありがとうございます。その他にいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○細井委員 よくあるのは、平面交差点で交通が渋滞しちゃって困るということで、恐らくは立体交差にしようかという発想になろうかと思うんですが、今回は、せっかくそうや

って立体交差の案が何年も前からできているけれども、今見直して、立体交差をやめて平面交差にするというご説明でしたが、その必然性といいますか、合理性っていうのは、地元の先生も賛成されておられるようなので、門外漢の私がどうこういうことではありませんけれども、もう少しご説明をしていただければ助かります。よろしくお願いします。

○平井都市計画課長 はい。ありがとうございます。

志太中央幹線の当初決定が、昭和48年と紹介したところですけども、右肩上がりの時代で、交通量もさらに伸びるといって予測がされている時代で、さらに志太地域を縦断する非常に重要な道路ということで、立体交差の計画をしていたところですが、今この時代になって、交通量を予測したときに当時とは変わった予測がされて、大分交通量が減ってきているところがございます。

そういった交通量を見定めて、右折レーンの長さを調整したりすることによって、平面交差で十分交通が円滑に処理できる、というような解析結果が出ました。

さらに、立体交差にしますと、沿道の土地利用が非常にしづらい道路となってしまうことから、この地域の方々と話をした時に、平面交差の方が土地利用しやすいというご意見もございましたところから、平面交差に変更するというところがございます。以上でございます。

○会長 はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

特にこれ以上ご意見なければですね、採決の方に入りたいと思います。

第2号議案につきまして原案に異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 はい。異存がないようでございますので第2号議案につきましては原案を了承することといたします。

では続いて、第3号議案に移ります。伊東国際観光温泉文化都市建設計画道路の変更を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○平井都市計画課長 第3号議案、伊東国際観光温泉文化都市建設計画道路の変更についてご説明いたします。

議案書は11ページ。提出議案附図は7ページをご覧ください。

都市計画道路宇佐美駅前通線の変更です。

図面中央の黄色で塗られた区間が、宇佐美駅前通線で、伊東市宇佐美地区の用途地域内に計画されたJR宇佐美駅と、国道135号を結ぶ道路で、昭和41年に延長320メートル、幅員

16メートルの幹線道路として都市計画決定しております。

スクリーンをご覧ください。

写真は、東から駅方向を望んだものです。

本路線は、宇佐美駅にアクセスする県道として、幅員約10メートル、歩道は片側約1.5メートルで供用しており、当該路線の北側には小学校やコミュニティセンターが立地しております。

提出議案附図8ページをご覧ください。

伊東市では、令和元年から令和2年にかけて都市計画道路の必要性再検証を行いました。

この再検証では、未改良の都市計画道路を対象に、その必要性や合理性を改めて検証した上で、道路網を見直すこととしておりまして、令和3年6月に本都市計画道路について、計画を廃止する方針を決定いたしました。

当該道路は、ご覧いただいたとおり、歩道のある2車線道路であり、すでに交通機能を満足していることから、計画を廃止しても支障がないと判断したものです。

伊東市は本路線の計画廃止について、地域住民への説明に努め、このたびの都市計画変更手続きに至ったものです。

本案につきましては、昨年12月10日から12月24日までの2週間、県庁及び伊東市役所において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、本審議会に先立ち、伊東市へ意見を聞いたところ、本案は市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しており、異存がない旨の回答をいただいております。

第3号議案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。

○会長 はい、それではただいま説明のありました議案につきまして、皆様の方からご質問ご意見をお受けしたいと思っております。いかがでしょうか。

特にご意見ございませんでしょうか。特にご意見がなければ採決に入りたいと思いません。

第3号議案につきまして原案に異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 はい。それでは異存がないようでございますので、第3号議案については原案を了承することといたします。

それでは第4号議案に入りたいと思います。中遠広域都市計画道路の変更を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○平井都市計画課長 第4号議案、中遠広域都市計画道路の変更についてご説明いたします。

議案書は15ページ、提出議案附図は9ページをご覧ください。

本議案は、都市計画道路森町袋井インター通り線ほか2路線の変更でございます。

森町が実施しました都市計画道路の必要性再検証の結果、町決定の都市計画道路の廃止に伴い、交差する県決定の都市計画道路3路線の隅切りを廃止するものでございます。

森町が廃止する町決定の都市計画道路は、図面で青の点線で示しております、新田下宿線になります。

当該路線の全区間廃止に伴い、起点終点、それぞれの交差点において、隅切りを設置する必要性がなくなりますが、それら交差点の隅切りが県決定の路線において定められているため、森町袋井インター通り線、本町下宿線、下宿城下線の3路線について、一部区間の隅切りを不要とし、変更するものです。

提出議案附図10ページをご覧ください。本町下宿線と下宿城下線の拡大図になります。スクリーンでは、交差点部の拡大図を示しておりますのでまたご覧ください。

今回不要となるのは、赤破線で示した交差点隅切り部となります。

提出議案附図11ページをご覧ください。森町袋井インター通り線の拡大図になります。あわせてスクリーンにも拡大図を示してございます。

今回不要となるのは、赤破線で示した交差点隅切り部分となります。

本案につきましては、昨年12月10日から12月24日までの2週間、県庁及び森町役場において、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、本審議会に先立ち、森町へ意見を聞いたところ、本案は、町の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しており、異存がない旨の回答をいただいております。

第4号議案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。

○会長 はい。ただいま説明のありました議案につきまして、皆様の方からご意見、ご質問をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

ご質問ございませんでしょうか。

では、特にご意見がございませんので採決の方に入りたいと思います。

第4号議案につきまして、原案に異存ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○**会長** はい。では異存がないようでございますので、第4号議案については原案を了承することといたします。

続いて第5号議案に移りたいと思います。特殊建築物の敷地の位置を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○**鈴木建築安全推進課長** 建築安全推進課長の鈴木と申します。よろしく申し上げます。

本案件は、建築基準法第51条ただし書許可に係る特殊建築物の敷地の位置についてご審議をお願いするものです。

まず、51条許可が必要な、法律上の根拠について説明します。ピンクの表紙の当日配布資料①の1ページをご覧ください。

建築基準法第51条では、「都市計画区域内においては、卸売市場、火葬場又はと畜場、汚物処理場、ごみ焼却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。」とされています。

また、ただし書で「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。」としています。

建築基準法第51条の2行目にある「ごみ焼却場その他政令で定める処理施設」については、2ページをご覧ください。

建築基準法施行令第130条の2の2第2号イにおいて、廃棄物処理法施行令第7条第1号から第13号の2までに掲げる産業廃棄物の処理施設と定めており、参考に次の表に整理しました。

本日の3件、5号、6号、7号議案の51条許可に係る案件は、産業廃棄物の廃プラスチック及び木くずまたはがれきの破碎施設に該当し、新設する破碎機の1日当たりの処理能力が、許可を必要とする規模を超えるため、51条の許可が必要になります。

それでは第5号議案、20ページ、建築物の概要書をご覧ください。

まず申請理由について説明します。

申請者は、株式会社サンフジ代表取締役芹澤亘。敷地の位置は、御殿場市保土沢字塚倉941-1の一部、他8筆となっており、敷地面積は12,395.64平方メートルです。

今回の計画は、敷地を拡張して建物を増築し、そこに木くずの破砕機を設置する計画であり、新たに産業廃棄物処理施設としての使用となるため、建築基準法第51条許可が必要となります。

株式会社サンフジは、仮設足場事業、伐採業、産業廃棄物収集運搬業等を営んでおり、現在、本敷地をこうした事業の資材置き場として利用しています。

地球温暖化や廃棄物の問題への対応として、環境面で優れる木質バイオマスの利用へ注目が集まっている中、事業者は、地域での木質バイオマスの活用を通じて、社会へ貢献をしていくという主旨のもと当事業を計画しています。

破砕した木くずは、バイオマス燃料としてチップ化され、ボイラーを使用する付近工場や発電施設へ販売される予定です。

新しく導入する木くず破砕機の処理能力は1日当たり135トンで、許可を必要とする能力5トンを超えるため、51条許可が必要となりました。

議案附図12ページの位置図をご覧ください。

申請地は、図面中央の赤く囲まれた薄紫色部分で、県道滝ヶ原富士岡線より側道へ入った位置にあり、陸上自衛隊板妻駐屯地から南東へ約400メートルの位置にあり、市街化調整区域となっております。

申請地への搬出入経路については、搬入車両を緑色の矢印、搬出車両を黄色の矢印で表示しています。

続きまして、13ページ、付近見取図をご覧ください。

申請地は、赤い線で囲まれ、ピンク色に塗られた部分です。敷地は周辺を田畑に囲まれ、敷地南西側には、工業専用地域の用途地域が広がるエリアになっています。

申請地への搬出入経路については、搬入車両は緑色の矢印、搬出処理はピンク色の矢印で表示しています。搬入搬出ともに、車両は県道滝ヶ原富士岡線から市道0249号を經由して敷地に入ります。

直近の民家は、申請地から北側の、緑で着色している箇所で、200メートル以上離れています。

続いて14ページ、周辺現況写真をご覧ください。

敷地周囲の数字と矢印は、写真番号と撮影方向を示しています。

写真②、③は、敷地西側のメインの通行動線にあたる部分になり、写真①はメインの通行動線が接続する交差点の状況です。見通しもよく、通行に支障はありません。

また、写真④の道路については、1車線道路のため利用しない計画としています。

議案附図15ページ、配置図をご覧ください。

現在敷地内の建物は、オレンジ色で着色されている既存農業用倉庫1棟のみであり、ピンク色で示される工場棟、管理棟、制御盤室及び製品置場を新たに新築し、工場棟に破砕機を設置します。既存建築物は増改築を伴うことなく、用途を変更し、事務所として利用する予定です。

最後に本計画が周辺に及ぼす影響について説明します。

まずこの計画における交通量への影響についてですが、木くずに関する申請地への搬入は、1日当たり平均約25台程度、最大で約40台となる予定です。

搬出入経路である県道滝ヶ原富士岡線につきましては、現在1日当たり約3,600台の交通量があり、計画による車両台数の増減は大きくはなく、場内に広く車両の待機スペースもあることから、交通への影響は少ないものと考えております。

また、最も近い学校施設は、市立原里中学校で直線距離で約1,200メートル離れた位置にあり、スクールゾーンの指定もなく、生活環境影響調査の結果を見ても、騒音や環境等に特に支障はないものと考えております。

環境対策については、生活環境影響調査で、主に騒音、振動について評価を行いました。が、いずれの項目についても環境基準以下でした。

なお、廃棄物処理法による施設の設置許可に係る手続きは、別途、本許可と並行して進められております。

最後に周辺住民や自治会に対しましては、事業計画と生活環境影響調査結果について説明をしており、出された意見に対しては、自治会と協定を結ぶことで了解をいただいていると聞いております。

これらのことから、周辺の土地利用状況、本施設の周辺に及ぼす影響等を総合的に勘案した結果、本施設の敷地の位置は都市計画上支障がないと認め、許可したいと考えております。

以上、説明を終わりにいたします。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

○会長 はい。それではただいまご説明のありました議案につきまして、皆様からご質問ご意見をお受けしたいと思ひます。いかがでしょうか。

はい。お願ひいたします。

○蓮池委員 附図の14ページで、住宅がグリーンに塗られていますけれども、このエリア

の皆さんの意見を確認をされて、問題ないということでしょうか。

○鈴木建築安全推進課長 そうですね。今言われたとおり、地元の自治会に対しまして、資料の供覧と、それから説明会で出された意見に対しましては協定を結ぶということで、了解を得られております。以上です。

○会長 よろしいでしょうか。

○蓮池委員 はい。

○会長 はい。それでは、佐野委員お願いします。

○佐野委員 あまり関係ないことかもしれませんが、この工場は、チップにするだけなのでしょうか。ペレットまで作成するのでしょうか。

○鈴木建築安全推進課長 チップまでを作るという予定となっております。

○佐野委員 作ったチップをまた運び出して、燃料にするのか、ペレットまで作るのか。木くずを搬入して、チップの状態に搬出するということですね。

○鈴木建築安全推進課長 そのとおりです。チップの状態にして、ここから外部に搬出すると。その搬出した先でチップを活用して、発電等に利用すると、そういう計画となっております。

○会長 はい。他にいかがでしょうか。

それでは特にご意見ございませんようですので、採決に入りたいと思います。

第5号議案につきまして、原案に異存ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 はい。それでは異存がございませんので第5号議案につきましては、原案を了承することといたします。

それでは、第6号議案、特殊建築物の敷地の位置を上程いたします。事務局に議案の説明を求めます。

○長橋富士市建築指導課長 富士市の建築指導課長の長橋でございます。

第6号議案について説明いたしますので、議案21ページをご覧ください。

本案は、建築基準法第51条ただし書許可に係る特殊建築物の敷地の位置についてご審議いただくものであります。

22ページの建築物の概要書をご覧ください。

申請者は、株式会社CPF富士。代表取締役引木達也。敷地の位置は、富士市大野字大野南110他3筆。用途地域は工業専用地域であります。敷地面積は5,508.52平方メートル。

次に、許可申請の理由について説明いたします。

申請者の株式会社CPF富士は、製紙工場の発電施設へ化石代替燃料を供給することにより、化石燃料の消費削減や廃棄物の利活用を図るため、申請地にて、廃プラスチック等の破碎施設を設置し、化石代替燃料の生産を新たに計画しております。

設置する破碎機の最大処理量が、許可が必要な処理能力を超えるため、建築基準法第51条ただし書の規定により、許可が必要となったものであります。

当日配布資料①の2ページをお開きください。廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第7条第7号及び第8号の2に規定する産業廃棄物の破碎施設となることから、建築基準法施行令第130条の2の2第1項第2号イに該当し、設置する施設の最大処理量が、3ページの中段の当施行令第130条の2の3第1項第3号チ及びヌに定める、廃プラスチック類が1日あたり6トン、木くずまたはがれき類が1日あたり100トンを超える能力となりますので、許可が必要となります。

それでは、議案附図16ページの第6号議案、ナンバー1、位置図をご覧ください。

申請地は、図面中央の赤い部分で、富士市の東部に位置し、JR東海道本線吉原駅から約1.4キロメートル東にあり、水色で示した工業専用地域内となっております。

申請地への搬入経路は赤色、搬出経路は青色の矢印で示しております。

廃棄物は主に敷地の北側を東西に走る都市計画道路桧新田・松岡線の幅員15メートル県道富士清水線を経て搬入され、処理後の残渣の搬出先は、県外にある最終処分場を予定しております。

また、敷地から周辺100メートル以内に、住宅地のほか、学校や保育園、病院等の施設はございません。

続きまして、17ページ、ナンバー2、付近見取図をご覧ください。

申請地は赤い斜線の部分で、北側の県道富士清水線、南側のJR東海道本線の間位置しており、周囲には工場が建ち並んでおります。

搬出入経路は幹線道路県道富士清水線を経由し、敷地北側に接する幅員6メートル市道大野2号線などの公道であり、県道富士清水線との交差点には信号が設置されております。また、そのすべてにおいて、通学路と重複する部分はありません。

続きまして、18ページ、ナンバー3、周辺状況写真をご覧ください。

写真②は、北東から見た敷地の状況です。

写真①と④は、搬出入経路となる敷地北側の道路の状況で、交通上支障がないことを確

認しております。

また、写真③は、敷地西側の道路の状況ですが、搬出入には使用いたしません。

続きまして、19ページ、ナンバー4配置図をご覧ください。

赤い実線で囲まれた範囲が、申請敷地であり、図面の上が北となっております。

また、ピンクの部分が処理施設である建築物で、破碎施設は建屋内に設置されております。

赤の矢印については、廃棄物の搬入経路で、敷地北側より場内に入り、2台の破碎機を経て、固形燃料が製造されます。

また、青の矢印については、搬出経路で固形燃料が発電施設に、一部が残渣として最終処分場には排出されます。

次に、周辺に及ぼす影響についてであります。搬出入に係る道路交通については、平日の午前7時から午後4時の間に搬出入を行い、合わせて20トン車で1日当たり20台程度となる見込みで、県道富士清水線の交通量が、1日当たり約14,800台に対し、わずかな増であることや、前面道路に対して、場内に車両の待機スペースがあることから、影響が少ないと考えております。

また、県条例に基づく、生活環境影響調査において、騒音・振動に関して評価しており、周辺的生活環境に与える影響は軽微で、基準内と報告を受けております。

粉じんや臭気については、屋内にて、搬出入を除き、シャッターを閉めて作業するとともに、脱臭装置を設置するなどの対策を講じております。

水質汚染については、本計画の処理工程において、排出はございません。

生活環境については、計画値が工業専用地域内で、周辺に住宅がなく、学校の施設も離れているため、影響が少ないものと考えております。

以上のことから、本計画は環境保全に配慮した事業と判断しております。

なお、本許可申請とあわせて、現在、廃棄物の処理及び清掃に関する法律第15条に基づく施設設置許可に関する手続きが進められており、関係地区の住民や周辺企業に対して、理解が得られるよう事業計画を説明し、この手続きにおける意見の提出はありませんでした。

以上のことから、本計画は、化石燃料の消費削減や廃棄物の利活用に寄与するものであり、施設の周辺に及ぼす影響が少なく、周辺の土地利用状況等により、本施設の敷地の位置は、都市計画上支障がないと認められるため、許可したいと考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○**会長** はい。ただいま説明がありました議案につきまして、ご意見ご質問がございますでしょうか。

ございませんでしょうか。ないようでしたら、採決の方に入りたいと思います。

第6号議案について原案に異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○**会長** はい。異存がないようでございますので、第6号議案については原案を了承することといたします。

それでは第7号議案に移ります。特殊建築物の敷地の位置を上程いたします。

事務局に議案の説明を求めます。

○**高澤焼津市建築指導課長** 焼津市建築指導課長の高澤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本件は建築基準法第51条ただし書許可に係る特殊建築物の敷地の位置についてご審議をお願いするものでございます。

議案書24ページ、建築物の概要書をご覧ください。

申請者は環境のミカタ株式会社。申請地は焼津市利右衛門。用途は産業廃棄物処理施設です。今回増加する市場の需要にこたえるため、申請施設に新たに破砕機及び固形燃料製造機を導入し、再資源化の能力を強化する計画であります。

新規破砕機の処理能力は1日当たり16時間稼働で、廃プラスチックが約100トン、木くずが104トンとなります。その他につきましては記載のとおりでございます。

当日配布資料①の3ページをご覧ください。

当該申請施設の処理能力は、中略以下のとおり、工業地域における許可不要の範囲を超える計画となっております。

具体的には、チの廃プラスチック類の破砕施設で、1日当たり6トン。ヌの廃棄物、これは木くずになりますが、その破砕施設で1日当たり100トンを超えるものとなります。

なお、今回、敷地の拡張はせずに一部増築を行います。

次に、議案附図20ページ、ナンバー1をご覧ください。

申請地は、大井川港付近の工業地域で、特別工業地区にも指定されています。

北側は幅15メートルほどの川を挟み、市街化調整区域となっております。

廃棄物の搬入は赤の矢印。搬出は青の矢印のとおりで、付近に学校や幼稚園等はありません。

せん。

議案附図21ページ、ナンバー2をご覧ください。

周辺は、工場や倉庫が多く立地しており、近くには住宅が2軒あり、うち1軒は空き家で、いずれも無指定の頃からある既存不適格建築物になります。

その他、北側市街化調整区域内の住宅群までは80メートルほど離れており、騒音・振動等の環境の影響は少ないと考えております。

続きまして議案附図ナンバー3をご覧ください。

①から⑧までが、運搬経路の写真となります。⑨は南側隣地、⑩が北側河川、⑪が県道予定地の状況になります。

議案附図ナンバー4をご覧ください。

今回導入する機械は建屋内、右側の許可対象となる破砕機と、許可不要の固形燃料製造機になります。

左側の3台の既設機械は、許可不要の圧縮、切断作業を行っております。

なお、建物右側の1スパン分が増築部分になります。

廃棄物は赤い矢印のとおり進み、作業スペースや処理前保管施設に運ばれます。

作業スペースの廃棄物は、破砕機から固形燃料製造機へと進み、出来た固形燃料は保管施設に集積されます。搬出は青い矢印のとおりです。

近隣への対策としましては、機械をすべて建屋内に設置し、出入口にはごく短時間のみ開放される自動高速シートシャッターを設置し、外壁の北面屋内側にも防音壁を設置します。

また、南側住宅境界沿いには高さ5メートルの防音壁を設置しますが、住宅の北側に設置するため、日影の影響はありません。

防音壁は、根入れ1.5メートル、幅1.5メートルのL型連続基礎で転倒を防止します。

その結果、生活環境影響調査による騒音、振動の予測値は、いずれも法令に基づく基準値を下回る結果となっております。

次に、交通への影響でございますが、計画では、大型車の通行量が1日当たり、往復32台増加する見込みです。これは、県道の昼間12時間交通量に対し、約0.5パーセントの増加であり、影響は軽微なものであります。

迂回路も生活道路としての利用が少なく、運搬は混雑する時間帯を避ける計画であります。

大気環境、悪臭については、法律や条例の該当施設がないため、規制の適用はありません。

隣地住民には個別に説明し、地域住民に対しましては、今年の1月12日に地元説明会を実施し、特に反対意見等はなかったと聞いております。

また、地元自治会等とは、公害等の防止に関する協定書を締結していることもあり、地域の同意は得られていると考えております。

当施設は、資源の再利用を図り、循環型社会の構築に寄与するものであり、また、敷地内には市の条例による緑地を確保するなど、周辺に及ぼす影響、その他周辺の土地利用状況等を総合的に勘案した結果、本施設の敷地の位置は都市計画上支障がないと認め、許可したいと考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○会長 はい。それではただいま説明のありました議案につきまして、皆様からご意見、ご質問をお聞きしたいと思います。

はい。亀井委員、お願いします。

○亀井委員 はい。

ご説明ありがとうございました。附図23ページのナンバー4の図面について、2点教えていただきたいところがあります。

まず1点目、防音壁が5メートルのものを今回新設するというので、L字型で転倒防止するとの説明を頂きましたが、この防音壁に隣接して、丸と四角と消火水槽等、3ヶ所ほど図面で示されているものがあります。それらは、防音壁で想定されている構造とバッティングするものではないということでしょうか。これが1点目です。

○高澤焼津市建築指導課長 はい。お答えします。

まず丸いものは井戸でございます。その横にあるものはポンプ小屋でございます。

消火水槽に関しましては、（防音壁の）基礎の上にベタ基礎として設置するため、干渉することはないということで考えております。

その他の井戸等はですね、これに関しましては、多少干渉する部分も出てくる可能性はございますので、フェンスの基礎の部分を偏心させたり、補強する構造計算をしてクリアするような形で考えております。以上でございます。

○亀井委員 ありがとうございます。

住宅がすぐ隣接するところですので、転倒等が必ず無いようにご確認をよろしくお願

します。

2点目ですが、南側の住宅のすぐ東側にある駐車場の部分が、ボックスカルバートを河川の上にかけて、北側から使うようになっているようですが、この駐車場は元々あったものなのか、それとも今回の増築に伴って、駐車場利用するようになったものなのかということ。さらに、その駐車場の利用時間は、5時半から9時までと記載のある施設の稼働時間に使用する想定のものなのかどうか。これら駐車場の利用の仕方についてお伺いしたい。

○高澤焼津市建築指導課長 はい。お答えします。

ここは、基本的には自社の夜間に利用する駐車場でございます。ですので夜間、駐めているだけが基本でございますけれども、待機車両が混雑する時には、若干駐めるということも少しあるということは聞いております。以上です。

○亀井委員 ボックスカルバートのところはフェンスも何もなくて、駐車場のところは目隠しフェンスのみということになりますけれども、利用時間と住宅への影響との整合として問題がないということでしょうか。

○高澤焼津市建築指導課長 その辺につきましても、このすぐそばの住宅の方に関しては、工場の方もかなり気を使っていただいております。今も良好な関係を築いていただいていると。説明会とかですね、個別の説明に関しても、その辺の話もさせていただいているということで聞いております。以上でございます。

○亀井委員 わかりました。ありがとうございます。

○会長 はい。他にございますでしょうか。

特になければ採決に入りたいと思います。よろしいでしょうか。

第7号議案につきまして、原案に異存がございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 はい。異存がないようですので第7号議案については原案を了承することといたします。

本日付議されました議案の審議は以上で終了といたします。

審議結果につきましては原案のとおり、異存のない旨を知事、関係市町村に答申いたします。

それでは続いて報告事項に入ります。

報告事項の1について、事務局から報告をお願いいたします。

○平井都市計画課長 はい。配布してあります緑色の表紙「当日配布資料②」の1ページ

をお開きください。

報告1、次回、令和7年度の都市計画区域マスタープラン策定に向けた基本的考え方をご説明いたします。

この基本的考え方につきましては、前回の7月の都市計画審議会におきまして、案をお示ししまして、委員の皆様から様々なご意見を伺ったところです。

また、その後都市計画区域のある県内32市町へも意見照会を行っております。今回は、それらのご意見を踏まえ、修正したものを改めてお示しするものでございます。

赤字表記が、7月にお示した案からの主な修正点となっております、大きく3点ございます。本日はこの修正点についてご説明いたします。

まず左側の現状と課題の認識の①「人口及び世帯数の減少と高齢化の進行」に対し、右側の欄「市街地規模の考え方」についてであります。

箇条書きの五つ目としまして、郊外部においては地域の拠点となる既存集落の活力維持を図るとともに、観光資源の有効利用に必要な土地利用については柔軟に対応すると、郊外部に関する記述を追記しております。

この考え方についてご説明いたします。3ページをご覧ください。

本県が考えます「集約連携型都市構造」は、市街地の不必要な拡大を行わず、現状の規模を保っていくのみならず、市街地の内外に関わらず、地域の様々な魅力や機能が集約した拠点を位置付け、これら拠点間を効果的に、連携しようとするものでございます。

左の図が、これを模式的に示したものでございまして、市街化調整区域や非線引き都市計画区域の用途地域外においても、集落拠点や観光拠点を位置付け、必要な土地利用を行うとともに、他の地域への無秩序な都市的土地利用の拡散を防止しようとするものでございます。

これらを踏まえ、今回の記載を追記したものでございます。

なお、右の図はこの考えの一例としまして、富士宮市の都市構造をお示したものでございます。

1ページにお戻りください。

現状と課題認識の③としまして、「地球温暖化」「都市におけるCO2排出量の削減」を新たに掲げました。そして右側の欄、これに対する考え方として、「脱炭素のまちづくり」を掲げ、都市活動の効率化を図る「歩いて暮らせる都市空間の形成」を目指し、集約連携型都市構造の推進に引き続き取り組む。都市内の緑化を推進するとともに、再生可能

エネルギーを積極的に活用した、エネルギーの地産地消など、環境に配慮した都市を目指す。と記述いたしました。

この考えについてご説明いたします。4ページをご覧ください。

右側の図は、国土交通省の資料の抜粋でございます。脱炭素のまちづくりのため、「コンパクトプラスネットワーク」の取組みを推進し、都市のコンパクト化による公共交通の利用促進や、自動車の移動距離の短縮等により、CO2排出量を削減することと、そのための制度として創設された「立地適正化計画」がうたわれております。

県内の立地適正化計画の取組状況としましては、現在24市町が何らかの具体的な取組みを行っておりまして、うち17市町で計画がすでに公表されております。

県としましては今後も引き続き、市町による立地適正化計画の取組みを支援していくこととしております。

右側の図は、「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく国及び本県の計画の抜粋でございます。

上段の国による「地球温暖化対策計画」では、「エネルギーの地産地消」や「都市緑化等の推進」、「都市のコンパクト化」などが施策として掲げられております。

また、それを受けた「地方公共団体実行計画」として、現在、県の環境部局で改定作業が進められている「第4次静岡県地球温暖化対策実行計画」においても、「脱炭素型のまちづくり」などが施策として掲げられており、都市計画と連携した取組みも進めていくこととしております。これらを踏まえ、今回の記載を追記したものでございます。

1ページにお戻りください。

現状と課題認識の⑤としまして、「住民ニーズの多様化」、「ニーズに対応した迅速かつ柔軟な施策の実施」を新たに掲げました。

そして右側の欄、これに対する考え方として、「新技術を活用した新しいまちづくり」を掲げ、すべての人が快適に暮らし、働くことができる都市の実現を目指し、IoTやAIといった新たな情報通信技術を積極的に利活用すること、すなわち、スマートシティによる都市問題の解決を図る。と記述いたしました。

この考え方についてご説明いたします。5ページをご覧ください。

こちらは国土交通省の資料です。

まず、「スマートシティ」とは、災害への脆弱性、交通弱者への対応など、それぞれの街が抱える課題に対し、交通、人流、気象、建物など様々なデータを重ね合わせ、また

AI、IoT等の新技術を活用し、その解決を図ることで、市民に安全安心な生活や利便性、快適性等を提供するまちづくりと定義されております。

下の図がスマートシティの考え方をイメージしたものであります。

近年、技術革新に伴い、サイバー空間を有効に活用したまちづくりの取り組みが進んでおります。

図の左側、現実の都市空間において取得したあらゆるデータを、図の右側、サイバー空間に送り込み、膨大なデータをAI等で解析しまして、最適解を予測して、これを、左側の現実の都市空間におけるサービスの展開につなげるというものでございます。

これらを踏まえ、今回の記載を追記したものでございます。

以上が今回の主な修正点でございます。

最後に6ページをご覧ください。今後のスケジュールでございます。

この基本的な考え方に基きまして、来年度、都市計画マスタープラン策定方針を改定します。

改定案につきましては、改めて当審議会のご意見を伺うほか、パブリックコメントも実施する予定でございます。

策定方針の改定に合わせ、県全体で目指すべき都市計画の共通目標と、全県都市像を示した全県版の都市計画マスタープランを作成します。

令和7年度に見直しを行う各都市計画区域マスタープランは、この共通目標を記載するとともに、全県都市像を踏まえて策定いたします。

今後も随時、委員の皆様方のご意見を賜りながら進めて参りますので、引き続きよろしくお願いいたします。

報告1の説明は以上でございます。

○会長 はい。ありがとうございます。

それではただいまの報告事項につきまして、皆様の方からご質問或いはご意見ございましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

ございませんでしょうか。なければ、私の方から一言、お話をさせていただければと思います。ご存知のように人口増加期、本県もたくさんの都市計画道路を造って、経済の発展或いは市民の安全安心を担ってきたわけでございますが、昨今人口減少というフレームの中で、今日の議案1から4も都市計画道路の変更ということで、少しそぐわなくなった道路がたくさん出てきました。今回の見直しは、まさに本格的な人口減少を大前提にした

ときに、どういうまちづくりを担うのか或いはどういうビジョンを描くのかという、極めて重要な点を今日は報告していただいたと認識をしております。

キーワードとして、昨今出てきてる「脱炭素」ですとか「デジタルトランスフォーメーションDX」。或いは「スマートシティ」。あと自動運転といった様々な新技術も出ておりますので、ぜひ、本県で新しい技術を使いながら、次の世代のまちづくりに向けて大きく発展するような絵を描いていただければと思っております。

特に、この10年間やはり「コンパクトシティ」がひとつキーワードだったのですが、ここ数年では「スマートシティ」という、サイバー空間を使ったまちづくりが非常に大きく注目を浴びております。あと、コロナ禍ということもあって、今日も都市計画審議会としては、私が会長に就いて初めてオンラインという新しい試みをスタートしました。今後、こういったところも含めてですね、計画案を策定していただければと思っております。

来年度事務局におきましては、マスタープランの改定作業を鋭意進めていただき、随時、この審議会に報告いただければと思っております。

それでは、報告事項2に入りたいと思います。引き続き報告事項2について事務局から報告をお願いいたします。

○平井都市計画課長 はい。それでは、当日配布資料②の7ページをご覧ください。

報告事項2、伊豆縦貫自動車道の都市計画手続きの進捗状況についてご説明いたします。

伊豆縦貫自動車道は、沼津市と下田市を結ぶ全長約60キロメートルの自動車専用道路です。

観光、産業の振興や救急医療搬送、災害時の緊急輸送路等の役割が期待され、早期の全線開通が望まれているところです。

現在、北側の沼津インターから伊豆市の月ヶ瀬インターまでが、途中有料道路を介して、自動車専用道路で繋がっております。

都市計画は、①、②の東駿河湾環状道路と、⑦の河津下田道路I期が、計画決定しているところです。

伊豆縦貫自動車道は国の事業でございますが、都市計画決定につきましては、法の規定により、県が決定権者となります。

また、都市計画決定を行う場合は、県環境影響評価条例の規定に基づき、都市計画決定権者が環境影響評価を行うこととなっておりますので、県が環境影響評価を行っている

ころです。

伊豆縦貫自動車道は、これまで⑤の天城峠区間のルートが決定していませんでしたが、この度、この区間約20キロメートルのルート案がまとまりましたので、⑥の区間と合わせて、新たに都市計画決定するとともに、⑦の河津下田道路Ⅰ期区間について事業の進捗に伴い、設計が進んだことから都市計画を変更するものとし、手続きを進めています。

また、⑤の区間について環境影響評価の手続きを進めておりまして、⑥、⑦の区間につきましても、すでに環境影響評価の手続きは実施済みとなっております。

8ページをご覧ください。

都市計画手続き及び環境影響評価の流れについてご説明します。

上段に環境影響評価、中段に都市計画手続きの流れを示しております。

天城峠区間につきましては、平成30年1月に1キロメートル幅のルート帯が公表されました。

ルート帯決定後、環境影響評価手続きと詳細ルートの検討作業に着手しまして、平成30年11月から12月に、環境影響評価方法書の公告・縦覧を行い、説明会を開催しております。

その後、昨年12月から本年1月には、準備書の公告・縦覧を行うとともに、説明会を開催しました。

また、中段の都市計画手続きですが、令和3年3月に都市計画原案が作成されたことから、説明会を開催しました。8月には公聴会を開催し、都市計画原案に対し意見のある方から公述をいただきました。

その後、公聴会での意見を踏まえ、都市計画の案を確定したことから、都市計画案の公告・縦覧を行ったところでございます。

現在、環境影響評価準備書と都市計画の案に対し、わさびを栽培している方や、持病を抱えている方等から意見書の提出がありましたので、都市計画決定権者としての見解を取りまとめている段階でございます。

今後は、まず環境影響評価準備書について、環境影響評価審査会を経まして、環境影響評価書として取りまとめる予定でございます。

その後、都市計画の案について、環境影響評価書とともに本審議会にお諮りし、審議いただく予定でございます。

時期につきましては、決まり次第お伝えしたいと思います。

次ページ以降にはルート図をつけてございますので、詳細についてはこちらをご覧ください
いただければと思います。

報告事項2については以上でございます。

○会長 はい。それではただいまの報告事項につきまして、ご意見、ご質問ございませ
しょうか。

○会長 はい。細井委員、お願いします。

○細井委員 伊豆縦貫自動車道については、私も個人的には非常に前々から、関心を強く
持っているつもりですけれども、今回、お示しの天城北道路は、2車線というふうに表示
されております。これは往復のことでしょうから、片側1車線ということになるろうかと思
いますけれども、これは自動車専用道路として通していただくのはもちろんその用地買収
とか工費とか、いろんなことをお考えの上でのご選択だろうと思います。

勝手な希望を言うのは僭越とは思いますが、ただやっぱり片側で自動車専用道路
1車線というのはですね、1台でも故障したら、その車線はしばらく使えなくなるわけ
ですね。だから、できれば片道2車線。どうしても、拡幅とかいろいろな物理的な要素、資金
的な要素で、とりあえず2車線ということであれば、せめて3車線っていうやり方がある
のかどうか知りませんが、車線を3つ造れば、往復のどれかが支障を来したときには真ん
中の車線を使うとか。絵にかいた餅かもしれませんが、せっかく通していただ
くとしたら、企画される方の頭の片隅に、出来れば、もう1車線増やしていただける余地
があれば、ご無理でも実現に向けて、企画を進めていただければと、これはもう希望です
から夢でしかありませんけど、一言だけ加えさせていただきたいと思います。ありがとう
ございます。

○平井都市計画課長 はい、ありがとうございます。

今現在計画を進めております、天城峠区間、約20キロございますが、委員ご指摘のと
おり片側1車線でございます。

ただ、そうするとご指摘どおり故障車が発生すると、通れなくなるという懸念がござい
ましたが、故障車両については、今、標準横断図を見ていただくと、路肩を少し幅広に
とってございまして、全く止まってしまうということはないと考えております。

また、走行が遅い車両については、追い越し車線等を設ける区間を設けてございませ
ので、できる限り円滑な交通を確保できるような道路構造を考え、進めているところでござ
います。

○会長 はい。他にいかがでしょうか。

はい。中山委員お願いします。

○中山委員 中山でございます。説明ありがとうございました。

伊豆縦貫自動車道に関しましては、地元の方々にとってみますと、命の道と捉えていますので、早急の全線開通を切に望みます。その一方で、背骨となる部分に繋がる肋骨道路の整備についても柔軟に対応していただきたいと思えます。

そうすることによりまして、先ほどの報告1にありました第7次の計画の中でも大きな枠組みも出てくると考えますので、ご検討をお願いしたいと思います。以上でございます。

○平井都市計画課長 はい。ありがとうございます。

当然この背骨道路だけを良くしても、伊豆半島全体が良くなれないと思っております。やはり肋骨道路も強い道路にしていかなければならないというふうに認識しております。東日本であったとおり、くしの歯作戦で災害復旧が進んだということも当然踏まえて認識しておりますので、肋骨道路である県道、また市道も強い道路にして参りたいというふうに考えております。以上でございます。

○会長 はい。ありがとうございます。その他にいかがでしょうか。

ちょっと私からも一言申し上げます。

今ご意見いただいたように、道路ネットワークはネットワークになって初めて機能が発揮しますので、こういった形でどのタイミングでどこのネットワークができるかというのを常にチェックをされながら進行管理をしていただきたい。

特に都市防災の観点からすると、こういった背骨の道路というのは災害時に極めて重要であり、骨格となる道路でもございます。

先ほど事務局からご説明ありました路肩の部分というのは、災害時の避難の場所でもあり、東日本大震災でも例えば山田道路で路肩の部分で随分助けられたというふうに聞いております。そういった多面的な視点で新しい道路が評価されるわけですから、新しい基準で県民たちの役に立つような形で、作っていただければと思っております。

よろしいでしょうか。他にございますでしょうか。

では全体を通しまして、今日何か言い忘れたこと、或いは報告されたいことございましたらお受けしますがよろしいでしょうか。

はい。なければ本日の議題はすべて終了いたしました。円滑な審議にご協力まして誠に

ありがとうございました。進行を事務局にお返しいたします。

○司会 はい。

皆様、ご審議ありがとうございました。

本日は、初めてWEBを併用した会議で開催をさせていただきました。皆様のご協力により、無事進行することができました。ありがとうございました。

次回の都市計画審議会につきましては、令和4年12月頃を予定しております。

詳細につきましては、また決まり次第ご連絡をいたします。よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第185回静岡県都市計画審議会を閉会いたします。

本日は誠にありがとうございました。

午後3時03分閉会