

第149回奈良県都市計画審議会

1. 開催日時 : 平成23年7月28日(木) 午後2時～2時40分
2. 開催場所 : 奈良県中小企業会館 4階大会議室
3. 出席者
委員: 斎藤会長、磯田委員、中川委員、増井委員、稲山委員、三村委員(代理)、塚本委員(代理)、永塚委員(代理)、原委員(代理)、上総委員(代理)、和田委員(代理)、田中委員、安井委員、神田委員、森山委員、太田委員、奥山委員、森下委員、保井委員、西川委員
4. 公開状況: 傍聴者0名
5. 議案 : 第1号議案 吉野三町都市計画道路の変更について(吉野下市線の変更)
第2号議案 廃タイヤの破碎を行う産業廃棄物処理施設の敷地の位置について
報告 : 大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の変更について
6. 議事内容 下記のとおり

【斎藤会長】 斎藤でございます。

委員の皆様には、大変暑い中、また、大変お忙しい中、この審議会にご出席いただきましてありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

それでは、ただいまから第149回奈良県都市計画審議会の審議に入りたいと思います。

まず、本日の議事録の署名者ですが、私から指名をさせていただきます。

中川委員、どうぞよろしく申し上げます。

傍聴の方はおられませんね。

本日の議案でございます。お手元に配付しておりますとおり、審議事項が2件、それか

ら、報告事項が1件ございます。

まず、第1号議案、吉野三町都市計画道路の変更、吉野下市線の変更についてご審議をお願いいたします。

それでは、議案の内容につきまして事務局から説明をお願いします。

【都市計画室杉分補佐】 奈良県まちづくり推進局都市計画室の杉分でございます。

それでは、第1号議案についてご説明いたします。

1号議案は、吉野下市線の線形及び幅員の変更でございます。

場所は、吉野郡下市町でございます。位置関係でございますが、地図の中央に一級河川吉野川がございます。右岸に大淀町、左岸に下市町、また、その上流部両岸に吉野町がございます。周辺道路でございますが、吉野川右岸には国道169号、370号、また、吉野川を横断いたします309号とございまして、下市町と大淀町は千石橋、新椿大橋で結ばれております。

今回ご審議いただきます吉野下市線は、昭和59年に都市計画決定され、起点を吉野町河原屋、終点を下市町新住とし、吉野川左岸を吉野町から下市町まで東西に結ぶ都市計画道路でございます。

都市計画道路の延長約9,760メートルのうち、今回変更いたしますのは下市町域、新椿大橋から千石橋までの約2,800メートルの区間でございます。

現在の都市計画は、道路区分が第3種第3級、車線数が2、標準幅員が12メートルでございます。

こちらは、今回の都市計画変更区間を拡大したものでございます。茶色の実線が現道の五條吉野線、黄色の実線が現計画の吉野下市線でございまして、今回の都市計画変更により吉野下市線のルートを黄色の実線部分から赤の実線部分へ変更いたしたいと考えております。

なお、詳細な変更内容につきましては後ほど説明させていただきます。

地域の現況と課題についてご説明いたします。

まず、土地利用方針についてでございます。

黄色の実線は現計画の吉野下市線、茶色の実線は現道の五條吉野線をあらわしております。図の赤い点線で囲んだ部分、吉野下市線が横断する地域の土地利用方針につきまして、下市町は平成12年3月策定の下市町都市計画マスタープランにおきまして市街化予備地と定めておりました。しかしながら、吉野下市線が横断する赤い点線で囲まれた地域につ

きましては、今後、下市町は人口減少が見込まれ、市街化の可能性が小さいことから、平成22年3月に下市町都市計画マスタープランにおいて土地利用方針を市街化予備地から農業ゾーンに変更されました。しかし、現在の計画では、吉野下市線が農業ゾーンを分断していることから、農地の有効的な活用が課題であると考えております。

次に、現道における交通状況についてでございますが、現道の五條吉野線につきましては、幅員が平均で5メートル弱、最小幅員が約3メートル、交通量が1日当たり約4,500台、歩道は未設置となっております。

こちらの写真にもありますように、車同士のすれ違いが困難で、また、歩行者が車と交錯し、非常に危険な状況となっております。また、小中学生が登下校する際の安全性も確保されていないのが現状でございます。

続きまして、現道の五條吉野線沿いに赤色でプロットされた箇所は平成15年から平成19年の5年間に10件の人身事故が発生した場所をあらわしております。現道の五條吉野線は「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン」の事故危険箇所に位置づけられており、安全性の早期確保が課題であると考えております。

周辺道路における交通状況についてでございますが、国道169号や国道309号に交通が集中し、土田交差点や岡崎交差点を中心に慢性的な渋滞が発生しております。土田交差点や岡崎交差点を含むこの区間は「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」において渋滞が著しい箇所に位置づけられており、この渋滞を迂回する交通が現道の五條吉野線に流入し、現道が危険な状態となっていることから、周辺道路と一体となった道路網の形成が課題であると考えております。

都市計画変更の内容についてご説明いたします。

新椿大橋から千石橋の間、約2,800メートルの区間におきまして、道路の線形及び幅員を一部変更いたしたいと考えております。1日当たりの計画交通量は、平成42年将来交通量推計の結果、区間によって5,400台あるいは7,300台となっております。車線数、車線幅員、標準幅員に変更はございませんが、歩道の設置方法を部分的に変更いたしたいと考えているため、区間により幅員が異なる計画となります。

なお、変更する部分の幅員構成につきましては後ほど説明させていただきます。

都市計画変更の理由といたしましては、下市町が、吉野下市線が横断する地域の土地利用方針を平成22年3月に市街化予備地から農業ゾーンへ変更したことに伴い、一部区間の道路線形を吉野川沿いに変更し、河川整備計画で定められた堤防計画に沿った堤防兼用

道路にすることにより、農地の有効的、一体的な活用を図りたいと考えております。

変更区間の内容についてでございますが、新椿大橋から千石橋までの約2.8キロメートルの区間について、道路の線形及び幅員の変更を行います。こちらの図の中で黄色の実線が現計画の吉野下市線、赤色の実線が計画変更後の吉野下市線、茶色の実線が現道の五條吉野線をあらわしております。

線形の変更につきまして、一部区間を吉野川沿いに変更いたします。また、幅員につきましては、現計画では車道の両側に歩道を設置する計画でございましたが、こちらの図にありますように、区間ごとに歩道の設置方法を変更いたします。車道の両側において土地利用の見込みがある区間につきましては、これまでどおり車道の両側に歩道を設置することとしております。車道の川側に人家が連担する区間につきましては、車道の川側のみ歩道を設置することとしております。また、現道と並行し、人家が接道しない区間につきましては、現道を歩道として利用できるため、歩道を設けないこととしております。また、ルートを吉野川沿いに振った区間につきましては、現道を歩道として利用できますが、吉野川沿いの親水エリアの有効活用を図るため、川側に歩道を設けることとしております。

幅員構成についてでございますが、車道の両側に歩道を設置した合計12メートルの幅員構成が標準でありまして、川側にのみ歩道を設置する区間は幅員が9.75メートル、歩道を設置しない区間は幅員が7.5メートルとなります。

整備効果についてでございますが、課題でありました地域の活性化、地域の安全性の向上、周辺道路の交通渋滞の緩和が期待されると考えております。

まず、地域の活性化についてでございますが、一部ルートを吉野川沿いに変更することで農地の分断が解消し、農地の有効的、一体的な活用を図ることができます。

次に、地域の安全性の向上についてでございますが、民家が連担する現道部分を避け、吉野川沿いに区間を変更いたしますので、現道から通過交通を排除することにより、小中学校児童が安全に登下校でき、地域住民がコミュニティーセンター等の公共施設へ安全に安心して行くことができるようになります。

また、2車線整備を行い、周辺道路と一体となった道路網を形成することにより、国道169号や国道309号などで発生する渋滞が緩和され、周辺道路において円滑な交通流の確保を図ることができます。

次に、変更区間におきまして、環境影響予測を実施いたしました。その予測結果でございます。

まず、大気質についてでございますが、二酸化窒素、浮遊粒子状物質について、それぞれ予測値が基準値を下回っております。

また、振動につきましては、昼間、夜間とも予測を行っておりますが、それぞれ基準値を下回っております。

騒音につきましては、区間内で3カ所、予測しておりますが、吉野下市線の道路端から15メートル以上離れる区域のうち、第一種中高層住居専用地域で昼間に環境基準を超える予測結果となりました。そこで、対策として、該当区域に路面騒音を低減することができる排水性舗装を施工することで環境基準を満足するという予測結果が得られております。

都市計画の手続について説明します。

本年3月に下市町で地元説明会を行い、5月10日から5月24日まで、計画変更案を公告・縦覧いたしました。この間に意見書の提出をいただいております。後ほどその内容を説明いたします。また、吉野下市線の計画変更案につきまして、下市町へ意見照会を行い、4月15日に意見なしとの回答をいただいております。

地元説明会の概要についてでございますが、本年3月23日に下市町で開催し、40名の方にご出席いただきました。地元説明会では8つの意見をいただき、その内訳としましては、ルート・計画に関するものが3つ、都市計画の手続に関するものが2つ、事業の進捗に関するものが3つございました。

意見書の概要についてでございます。

5月10日から5月24日までの計画変更案の縦覧期間中に4通の意見書をいただいております。意見書の内容につきましては7つの意見がいただけたものと考えており、その内訳としましては、道路の必要性に関するものが5つ、事業の進捗に関するものが1つ、その他が1つと考えております。

続いて、意見書に対する県の見解を説明いたします。お手元の参考資料1-16ページをごらんいただきたいと思っております。

4つの意見書が提出されましたが、番号1の意見書につきましては3名の方から、番号2から4の意見書につきましてはそれぞれ1名の方から提出されており、延べ6名の方から提出されております。また、番号1から3の意見書につきましては計画に賛成の意見で、延べ5名の方から、番号4の意見書につきましては事業に当たっての要望が1名の方から出されているという内訳になっております。

次に、ページを1枚戻っていただきまして、1-15ページをごらんいただきたいと思

います。

こちらは、先ほどの16ページにございました各意見書の意見を、その内容に応じて整理したものでございます。

必要性についての賛成意見は5つございます。この5つにつきましては、先ほど整備効果等について説明させていただきましたように、地域の活性化、周辺道路の交通渋滞の緩和、地域の安全性の向上について賛成意見が出ております。

次に、事業の進捗について、賛成の意見が1つございます。県といたしましては、都市計画決定後、できる限り速やかに事業着手し、早期完成に努めたいと考えております。

最後に、要望事項といたしまして、県道設置の際に消防水利進入路の数カ所建設をお願いしたいという意見をいただいております。今回の変更区間には、消防水利として吉野川の水を利用することを目的とした吉野川への進入路が2カ所ございます。今回の意見書にあります消防水利進入路につきましても、現在の進入路と同様に消防水利として吉野川の水を利用することを目的とした吉野川への進入路と考えており、進入路の建設につきましては、本道路の事業を実施する際に、下市町など地元関係機関と必要性を含めて協議していきたいと考えております。

以上、意見書及びそれに対する県の考え方についての説明を終わりたいと思います。

以上をもちまして、1号議案の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

議案の内容は以上のおりでございます。

本件につきましてご意見、ご質問等がございましたらご発言をお願いしたいと思います。

それでは、特にご意見、ご質問がないようですので、質疑を終了させ、お諮りをしたいと思います。

本議案を承認することにご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

【斎藤会長】 ご異議なしと認めます。

よって、本議案につきましては原案どおり、承認されました。どうもありがとうございました。

それでは、次に、第2号議案、廃タイヤの破碎を行う産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、ご審議をお願いします。

【建築課塚田補佐】 建築課課長補佐の塚田でございます。

それでは、第2号議案、廃タイヤの破砕を行う産業廃棄物処理施設の敷地の位置について説明させていただきます。

議案書は5ページからになりますけれども、説明は前のスクリーン画面にてさせていただきます。

産業廃棄物処理施設は建築基準法第51条で建築が制限されております。ただし、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は建築が可能とされております。

本案件は、建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく許可を行うに当たり、本都市計画審議会に付議するものでございます。

まず、許可申請の概要についてご説明申し上げます。

申請者名は、有限会社ヨシモトゴム商会代表取締役、吉本京好でございます。

名称は有限会社ヨシモトゴム商会工場、敷地の位置は御所市東松本246番及び247番で、当該敷地の用途地域は準工業地域です。敷地の面積は1,427.92平方メートルでございます。

申請の計画は、御所市東松本において原材料となる有価物である古タイヤを破砕し、製鉄会社等の燃料用タイヤチップに加工している既存の現工場について、原材料を古タイヤから使用できなくなったタイヤ、いわゆる産業廃棄物である廃タイヤに変更し、同じ工程により燃料用タイヤチップに加工する工場、すなわち産業廃棄物処理施設に用途を変更しようとするものであります。

位置図でございます。

計画地はJR御所駅から北側約0.5キロメートルで、国道24号、JR和歌山線の東側に位置し、付近一帯は準工業地域であります。

区域図でございます。

計画地は国道24号の東松本交差点から御所市道に入り、JR和歌山線の踏切を越え、すぐの交差点を北へ約130メートル行ったところでございます。

計画地の周辺は工場と住宅等が混在しており、学校、病院、福祉施設等はありません。

配置図でございます。

敷地内には4棟の既存建築物があります。それぞれの建築物の用途はごらんとおりで、敷地の西側、画面左の作業場棟が今回計画の廃タイヤの破砕を行う作業場でございます。

搬入したタイヤは、作業場手前の空地、上側の破線で囲った部分に一時仮置きし、加工が終わったタイヤチップは搬出までの間、同じくその下側の部分に仮置きします。なお、廃タイヤ及びタイヤチップの仮置き期間は、おのおの1日です。

また、敷地の周囲は可能な範囲で植栽を設けています。

次に、作業工程の概要をご説明申し上げます。

画面中央は、先ほど配置図にてご説明申し上げました計画地の一番奥の作業場の平面図でございます。147平方メートルの建物内に破砕機2基を据え、破砕を行います。

作業工程として、まず、4トントラックで搬入しました廃タイヤを作業場前の仮置き場へ荷おろしし、仮置きいたします。次に、タイヤの大きさにより、小型貨物車用またはトラック・バスタイヤ用の破砕機に振り分け、タイヤを16分割します。16分割にしたタイヤチップは作業場前の仮置き場に仮置きし、バケットでトラックに積み込み、搬出することになります。

以上が作業工程の概要でございます。

これらの内容について、建築基準法第51条ただし書き許可を行うに当たり、位置の妥当性について県の考え方を説明させていただきます。

まず、用途地域は工業系の用途地域である準工業地域であり、妥当です。敷地は、国道24号から市道で300メートル入ったところです。道路幅員が狭い区間にあっては既に待避所が設置されています。搬出入の車は1日当たり搬入2台、搬出2台の計4台で、朝夕の混雑時を避けて行われる計画です。なお、前面道路の交通量は少なく、時間平均約40台です。浸水常襲地域など災害の発生するおそれの高い地域ではありません。また、敷地の周囲に緑地を配置するなど、周辺環境に配慮しています。

以上のことから、敷地の位置は、都市計画上、支障がないと判断します。

次に、公害対策について説明させていただきます。

作業工程において、タイヤを切断する際に音や振動は発生しますが、騒音規制法及び振動規制法に基づく規制基準を満足する計画となっています。また、作業工程での粉じん、排水、悪臭は発生しません。

最後に、本計画についての地元調整の状況をご説明いたします。

地元自治会の東松本自治会長及び東松本水利組合長、並びに隣接自治会の東辻自治会長から施設の立地の同意を得ています。また、地元市町村である御所市から、都市計画上、支障がない旨、所管消防の御所市消防署から法定の同意を、また、高田警察署から搬出入

の運行計画について支障がない旨の回答等を得ています。

第2号議案、廃タイヤの破砕を行う産業廃棄物処理施設の敷地の位置についてのご説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

議案の内容は以上のおりでございます。

本件についてご意見、ご質問等がございましたらご発言願います。

太田委員。

【太田委員】 確認なんですけれども、今回の許可申請につきましては、原材料を古タイヤから廃タイヤにするということで、有価物から産業廃棄物というふうに変ったということなんですけど、今、産業廃棄物を扱う業者というのが非常に増えておりまして、今回は廃タイヤということで許可申請ということなんですけれども、これを拡大解釈して、他の産業廃棄物が入ってくることはないのかどうか、その辺について確認をしたいと思えます。

【建築課細川課長】 お答えします。

今回の許可は、建築基準法のただし書き許可とあわせまして、廃掃法に基づく産業廃棄物処理施設設置許可と同日許可する予定でございますけれども、当然、廃棄物の種類は廃タイヤということで限定しておりますので、ほかの廃棄物が入ってくるということはございません。それはまた、するとなってきたら、別途、許可が必要となってくるので、改めて許可ができるかどうかの審査からになります。

以上です。

【太田委員】 そうしましたら、この業者さんが廃タイヤ以外のものを扱うとなった場合には、また改めて、この都市計画の審議会の場に諮られると解釈してよろしいのでしょうか。

【建築課細川課長】 そのとおりでございます。

【斎藤会長】 そのほか、ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、ほかにご意見、ご質問がないようですので、質疑を終了させたいと思います。

お諮りいたします。

本議案を承認することにご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

【齋藤会長】 ご異議なしと認めます。

よって、本議案につきましては原案どおり承認されました。どうもありがとうございました。

それでは、続いてですが、事務局から報告事項が1件ございます。大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の変更についてでございます。事務局からご報告をお願いいたします。

【建築課塚田補佐】 引き続きまして、報告事項、大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の数値の変更についてご報告申し上げます。

初めに、報告の経緯についてご説明いたします。

奈良県では、市街化調整区域の既存集落の活性化を図るため、都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例を平成17年7月1日に施行し、この条例により区域指定されたところは住宅等の立地を可能としたところでございます。

市街化調整区域は、一般的には容積率400%、建ぺい率70%等の数値が規定されております。ところが、この条例に基づく区域指定が行われますと住宅の建築が可能となることから、これらの住環境を維持するため、市街化区域の第一種住居地域と同様の数値である容積率200%、建ぺい率60%などに変更し、その後に開催される奈良県都市計画審議会にご報告することを平成16年度第133回奈良県都市計画審議会でご了承いただいております。

なお、この条例の区域指定は、市町村からの申し出を受けまして、県が奈良県開発審査会の意見を聞いて指定することとしています。

今回、葛城市の5地区において開発許可基準に関する条例に基づく区域指定を変更したことに伴いまして、当該地区の容積率及び建ぺい率、並びに道路斜線勾配及び隣地斜線勾配といった建築物の各部分の高さの制限の数値変更を平成23年4月22日に行ったことから、報告するものでございます。

葛城市の変更状況でございます。

まず、當麻小学校の北側に位置する新在家地区2.8ヘクタールでございます。

変更箇所は青く着色した区域で、変更後の区域を赤く囲んでいます。

新たに区域に含まれる部分、0.16ヘクタールは容積率200%、建ぺい率60%、斜線勾配1.25に変更を行い、区域から除外する部分、0.02ヘクタールは標準基準値で

あります容積率400%、建ぺい率70%、斜線勾配1.5に変更を行ったものでございます。

次に、近鉄新庄駅の南西側の林堂地区36.1ヘクタールと南花内地区10.5ヘクタールでございます。

それぞれ新たに区域に含まれる部分、2.3ヘクタールと1.3ヘクタールは、いずれも容積率200%、建ぺい率60%、斜線勾配1.25に変更を行ったものでございます。

JR大和新庄駅東側に位置する笛堂地区30.3ヘクタールと北花内地区12.8ヘクタールでございます。

それぞれ新たに区域に含まれる部分、0.8ヘクタールと0.7ヘクタールは、いずれも容積率200%、建ぺい率60%、斜線勾配1.25に変更を行ったものでございます。

以上が葛城市における容積率等の変更を行った内容でございます。

大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の数値の変更についての報告は以上でございます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの報告事項についてご質問等はございますか。

(「なし」の声あり)

【斎藤会長】 それでは、ご質問がないようですので、以上をもちまして、議案の審議及び事務局からの報告を終了したいと思います。

皆様には円滑な議事の進行にご協力いただき、大変ありがとうございました。

——了——