

第 233 回

神奈川県都市計画審議会

議事録

平成 30 年 1 月 26 日 (金)

神奈川県本庁舎 3 階 大会議場

議 事 経 過

<開会>

【岸井議長】

ただいまから第233回神奈川県都市計画審議会を開会いたします。

初めに、本日の傍聴についてでございますが、傍聴人は2名でございます。定員に余裕があるため、議事開始後の傍聴については議事運営の円滑な遂行のため、入室に係る実務を事務局にお任せしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【岸井議長】

それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、ただいまから傍聴の方に入場していただきますので、しばらくお待ちいただきたいと思っております。

<傍聴人入場>

【岸井議長】

議事に入る前に、傍聴の方へ、傍聴いただく上での注意を申し上げます。

事務局が配りました注意事項をよくお読みいただきまして、厳守してくださいませようお願いいたします。なお、これに反する行為があった場合には退場していただくことがありますので、御承知をお願いいたします。

本日の議事録署名委員を指名させていただきます。

本日の議事録署名委員につきましては、奥 真美委員と高見沢 実委員をお願いしたいと思います。よろしくようお願いいたします。

それでは、案件の審議に入ります。

本日、御審議いただく案件は、お手元の案件表に記載のとおり、全部で13件でございます。

まず、議第4367号「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・1号国道134号線）」につきまして、幹事の説明を求めます。

事務局、よろしくお願ひします。

【相原幹事】

本日、御審議いただくのは、鎌倉市及び座間市の都市計画道路の変更に係る案件でございますので、案件の説明の前に、本県における都市計画道路の見直しの状況などについて説明いたします。

まず、都市計画道路の見直しを実施することになった背景について、前回も説

明しておりますが、改めて説明いたします。

平成14年8月の国土交通省の社会資本整備審議会中間答申において、「今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など、必要な見直しを早期に実施する必要がある」とされました。

神奈川県では高度経済成長期に、交通量の増大等に対応するために多くの都市計画道路を定め、整備を進めてきました。しかし、都市計画決定後、長期間経過しても事業に着手していない都市計画道路が存在していました。そこで、人口減少と少子・高齢化の進展、低成長経済の定着など、都市を取り巻く社会経済状況の変化に的確に対応するよう見直しを行うこととしました。

都市計画道路の見直しについて、本県では「今後の神奈川における都市計画道路のあり方について」平成18年2月に本審議会から答申をいただき、県が「都市計画道路見直しのガイドライン」を同年3月に策定いたしました。このガイドラインを踏まえて、平成18年度末までに、幹線街路がない3町を除く29市町が都市計画道路の見直しに着手いたしました。このうち平成26年9月までに、都市計画決定後20年を超える長期未着手路線がないなど見直しすべき路線がない5町を除く24市町が見直し結果を公表しました。

見直しの結果、変更・廃止などの手続きを行う必要がない7市町を除く17市町において、都市計画変更の手続きを行うこととし、現在、13市町が手続き中または手続きを完了しており、残る4市町についても平成29年度末までに完了する予定です。

ただし、市街地整備事業の区域内であるなど、関連事業の整備に併せて手続きを行う路線などは除きます。

見直し結果及び手続き完了状況は、表のとおりです。

手続きが完了していない県決定案件は、残り3路線となっております。具体的路線名を申し上げますと、変更区間がある2路線は、鎌倉市の大船停車場小袋谷線、国道134号線、新たに都市計画決定することになる路線は、(仮称)横浜伊勢原線でございます。このうち大船停車場小袋谷線及び(仮称)横浜伊勢原線につきましては、今後、関連事業の整備に併せて手続きを行う予定であり、今回付議する案件は、変更区間がある鎌倉都市計画道路3・5・1号国道134号線、このほか、市決定案件の道路の廃止に伴い不要となる側道部等の区域を除外する座間都市計画道路3・4・5号座間南林間線、以上、2路線について本日御審議いただくこととなり、鎌倉、座間の順に、付議案件の説明をいたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、鎌倉都市計画から、具体の付議案件の説明に入らせていただきます。

鎌倉都市計画道路の変更に係る議第4367号3・5・1号国道134号線について、説明いたします。

資料は、お手元に議案集と図面集をお配りしておりますが、説明はスクリーンを中心に進めさせていただきます。

まず、鎌倉市における都市計画道路の見直しについて、前回は説明しておりますが、改めて説明いたします。

初めに、上位計画における位置付けでございます。

平成28年11月に変更した鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、「都市計画道路等については、その必要性や配置、構造の検証など見直しを行い、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置する。」としております。

次に、鎌倉市の見直しの進め方について、説明いたします。

鎌倉市では、まず見直し対象路線の選定として、幹線街路と区画街路のうち、長期未着手路線や課題のある路線などを選定しました。次に、見直し対象となった都市計画道路の必要性の検証として、自動車の交通機能や歩行者機能、代替機能の有無のほか、市街地形成機能や景観・歴史的風土への影響など、13項目について検証を行った後、景観・歴史的風土への影響回避や、隣接都市計画との整合など、課題解決策の検討を行った上で、交通量の検証と総合評価を行い、存続や廃止、変更候補路線を決定しました。

それでは、平成25年8月に策定された鎌倉市の見直し結果を説明いたします。

スクリーンには、鎌倉市全域の位置図をお示ししております。

位置関係でございますが、こちらが行政境界になりまして、横浜市、逗子市、相模湾、藤沢市、J R 東海道本線と大船駅、J R 横須賀線と鎌倉駅、江ノ島電鉄と腰越駅、湘南モノレールとなっております。

黒い線は都市計画道路でございまして、39路線、約61キロメートルが決定されております。このうち赤い線でお示しした28路線、約46キロメートルについて見直しを行いました。

まず、見直し結果のうち、存続については青い線でお示しした14路線、約38キロメートルとなっております。次に、他の都市計画道路などで交通機能が代替できるなどの理由から廃止候補とされた区間は、黄色の線でお示しした16路線、約6キロメートルとなっております。また、隣接市町との整合を図るなど、変更候補とされた箇所は、緑色の線でお示しした3路線、計4箇所となっております。水色の線でお示しした区間については、交通量の検証結果としては必要な路線であるものの、区域の一部が歴史的風土特別保存地区に指定されているなど緑地を保全すべき区域を通過していることから、今後さらなる検討が必要な路線として判断保留とされております。

以上が、鎌倉市の見直し結果でございます。

なお、この見直し結果に基づく手続きは既に進めており、前回の本審議会で御審議いただいた案件や市決定案件については、平成29年11月14日に手続きが完了しております。したがって、現時点においては、廃止候補は全て廃止済み、変更候補は残り2路線3箇所となっております。紫色の丸でお示しした位置となっております。このうち大船停車場小袋谷線については、関連する市街地再開発事業との調整が終了した後に、手続きを進めていく予定です。

本日御審議いただく路線は、議第4367号3・5・1号国道134号線の変更です。

国道134号線は一般国道であることから、県が決定するものであり、本審議会に付議するものです。

それでは、国道134号線の変更概要を説明いたします。

スクリーンには、先ほどの図面をお示ししております。

今回変更する国道134号線は、昭和13年に当初決定された、延長約7,000メートル、幅員15メートルの幹線街路です。

2つの変更箇所のうち、まず、起点側について説明いたします。

赤枠で囲われた部分を拡大いたします。

スクリーンには、逗子市との境界付近をお示ししております。

鎌倉都市計画において、国道134号線は、赤い線でお示しする位置で都市計画決定しておりますが、現道である一般国道134号線は、黒い線でお示しする位置で整備されております。また、逗子都市計画においては、現道と同じ位置で都市計画決定されております。現道と位置が異なる約450メートルの区間については、今後、整備する予定がなく、逗子市側との整合を図るため、現道に沿った形に線形を変更します。

なお、変更後の区間延長は約300メートルとなるため、路線の延長が約150メートル短くなります。

次に、終点側について説明いたします。

赤枠で囲われた部分を拡大いたします。

スクリーンには、藤沢市との境界付近をお示ししております。

鎌倉都市計画において、国道134号線は赤い線でお示しする位置で都市計画決定しており、藤沢都市計画においても、国道134号線は茶色の線でお示しする位置で都市計画決定しております。

変更箇所を拡大いたします。

藤沢市との行政境界において、両市の都市計画道路の区域は、南側は整合が図られておりますが、北側は幅員に段差が生じ、不整合となっております。そこで、この不整合を解消するために、現道に合わせて区域を変更いたします。

以上、3・5・1号国道134号線の変更内容を取りまとめますと、起点側の線形を変更し、路線延長が約150メートル短くなることに伴い、延長を約7,000メートルから約6,850メートルに変更します。また、今回の変更に合わせて車線の数を2車線に定めることとします。

なお、道路について都市計画に定めることとされている事項は、種別、名称、車線の数、幅員、構造形式などがあり、このうち車線の数は、平成10年の都市計画法の改正により定めることとなりましたが、車線の数を定めるためだけに都市計画変更するのではなく、今回のように他の理由により都市計画変更する場合に、併せて車線の数を定めることとしています。

また、幅員については、標準となる幅員を記載することとされており、今回の変更では幅員に変更は生じません。

以上、議第4367号「鎌倉都市計画道路の変更」について、平成29年12月1日から15日まで都市計画案の縦覧とともに、意見書を受け付けたところ、意見書の

提出はありませんでした。

また、関連する市決定案件はありません。

以上で、鎌倉都市計画道路の変更について、説明を終わります。

御審議をよろしくお願いいたします。

【岸井議長】

ただいま幹事から議第4367号の説明がございました。

御意見、御質問等がございましたら発言をお願いいたします。特に御発言ございませんでしょうか。

特に御発言がないようでございますので、採決に入りたいと思います。

議第4367号を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【岸井議長】

ありがとうございます。

それでは、議第4367号は原案どおり可決いたしました。

続きまして、議第4368号「座間都市計画道路の変更（3・4・5号座間南林間線）」につきまして、説明していただきたいと思います。

【相原幹事】

それでは、座間都市計画道路の変更に係る議第4368号、3・4・5号座間南林間線について説明いたします。

引き続き、スクリーンを中心に進めさせていただきます。

まず、座間市における都市計画道路の見直しについて説明いたします。

初めに、上位計画における位置付けでございます。

平成28年11月に変更した座間都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、「都市計画道路等については、その必要性や配置、構造の検証など見直しを行い、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置する」としております。

次に、平成26年3月に策定された座間市の見直し結果を説明いたします。

座間市においても、先ほど御審議いただきました鎌倉市と概ね同様の進め方により、見直しを実施しております。

スクリーンには座間市全域の位置図をお示ししております。

位置関係でございますが、こちらが行政境界になりまして、相模原市、大和市、海老名市、厚木市、相模川、J R相模線と相武台下駅、小田急小田原線と座間駅、座間市役所でございます。

黒い線は、都市計画道路でございます。22路線、約51キロメートルが決定されております。このうち、赤い線でお示しした18路線、約43キロメートルについて見直しを行いました。

まず、見直し結果のうち、存続については、青い線でお示した17路線、約42キロメートルとなっております。次に、他の都市計画道路などで交通機能が代替できるなどの理由から、廃止候補とされた路線は、黄色の線でお示した1路線、約1キロメートルとなっております。なお、廃止候補とされた路線は、廃止しても周辺の交通に支障がないことが確認されております。

以上が、座間市の見直し結果でございます。

今回、県が変更する路線は、赤色でお示した座間南林間線でありまして、交差する黄色でお示した路線の廃止に伴い、不要となる側道部等の区域を除外するものです。この座間南林間線は、路線の一部に県道を含むことから、県が決定するものであり、本審議会に付議するものでございます。

それでは、座間都市計画道路の変更（3・4・5号座間南林間線）について説明いたします。

スクリーンには、先ほどの図面をお示ししております。

今回変更する座間南林間線は、昭和31年に当初決定された、延長約5,880メートル、幅員16メートルの幹線街路です。今回、本路線と交差する田中相武台下線の廃止に伴い、不要となる側道部等の区域を除外します。

それでは、赤枠で囲われた部分を拡大いたします。

改めて位置関係を説明いたします。

J R相模線と相武台下駅、小田急小田原線と座間駅、都市計画道路として、相模原座間線、相武台入谷線、町田厚木線、県道として、県道509号、相武台下停車場です。そして、「相模原都市計画道路の相武台下駅線」です。この道路は相模原市の都市計画道路見直しにより、平成29年6月に廃止されております。

そして、今回変更する座間南林間線です。

今回、市が廃止する田中相武台下線は、「相模原都市計画道路の相武台下駅線」に接続してJ R相模線の相武台下駅にアクセスする路線ですが、検証を行った結果、周辺の相模原座間線及び県道509号、相武台下停車場で機能が代替できることが分かりました。

それでは、変更箇所を含む赤枠の部分を拡大いたします。

今回変更する座間南林間線は、赤色の区域でございます。本路線は、田中相武台下線との交差部及びJ R相模線と高架で立体交差する構造となっており、本路線と田中相武台下線が相互にアクセスできるよう、本路線に側道が計画されております。

整備状況ですが、灰色でお示しする立体交差部が整備済みとなっております。また、立体交差部の一部には、高架下と北側歩道とを結ぶ歩行者用スロープが整備されております。なお、田中相武台下線との交差部や側道部は、未整備でございます。

今回、田中相武台下線の廃止に伴い、整備済みである立体交差部や歩行者用スロープを除き、区域から除外するものです。

以上、3・4・5号座間南林間線の変更内容としては、幅員については、今回、一部区間の幅員が変更となるものの、路線の過半を占める幅員は16メートルの

ままだることから、都市計画に定める標準的な幅員に変更はございません。また、これまで車線の数が定まっていなかったことから、今回の変更に合わせて、車線の数を新たに2車線と定めることとします。

以上、議第4368号、座間都市計画道路の変更について、平成29年11月2日から16日まで都市計画案の縦覧とともに意見書を受け付けたところ、意見書の提出はありませんでした。

また、本案件に関連する座間市決定の案件は、都市計画道路の変更として田中相武台下線の廃止、当該都市計画道路を界線根拠としている区間に係る用途地域の変更並びに防火地域及び準防火地域の変更の3案件でございまして、平成30年1月16日開催の座間市都市計画審議会において、可決の答申がなされております。

以上で座間都市計画道路の変更について、説明を終わります。
御審議をよろしくお願いいたします。

【岸井議長】

ただいまの議第4368号の説明について、何か御質問、御意見があれば御発言をお願いいたします。特に御発言ございませんでしょうか。

私から1点よろしいでしょうか。

市のほうで変更された都市計画の道路、説明では昨年6月ですか、廃止をしたのは。最後の説明は1月になっていましたけれども。

【相原幹事】

座間市のほうは、今年、1月16日です。

【岸井議長】

先ほど説明のときに、昨年6月とおっしゃいませませんでしたか。

【相原幹事】

今回、座間市で廃止する「田中相武台下線」と接続していた相模原市の「相模原都市計画相武台下駅線」が昨年6月に廃止されました。

【岸井議長】

そういうことでも結構なんですけれども、どうして一緒にやらないんでしょうか。普通だと一緒に、当然先ほどの変更の部分も含めて全線一緒に御指導されるのが普通ではないかと思うんですが、何か理由があつたんでしょうか。

【相原幹事】

両市では、この廃止に伴って調整はされていたのですけれども、都市計画審議会などの日程の関係で、廃止の決定時期がずれてしまったということでございます。

【岸井議長】

地元に対する説明は同時にやられていますか。

【相原幹事】

それは、それぞれの市町で地域に説明を行っております。

【岸井議長】

当然関連する案件なので、例えば今の座間市分が変更になれば、今回の県道部分は当然変更になるわけで、同時に進行していないと非常におかした話になりますよね。そこは大丈夫だと。

【相原幹事】

はい。

【岸井議長】

ほかに御質問、御意見ございませんか。よろしいですか。
特にこれ以上の御質問がなければ、採決に入りたいと思います。
議第4368号を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【岸井議長】

ありがとうございます。

それでは、議第4368号は原案どおり可決いたしました。

続きまして、議第4369号「小田原都市計画道路の変更（1・4・1号西湘バイパス）」から議第4376号「大井都市計画道路の変更（3・4・1号大井開成関本線）」までの8案件につきましては、整備済み区間において都市計画道路の区域を変更するものでございます。この8案件は一括して説明を受けた後、一括審議を行いたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、議第4369号から議第4376号まで説明をお願いいたします。

【相原幹事】

それでは、議第4369号「小田原都市計画道路の変更（1・4・1号西湘バイパス）」から議第4376号「大井都市計画道路の変更（3・4・1号大井開成関本線）」までの8議案について、これらは前回の審議会において概要を報告した整備済み区間における都市計画道路の区域の変更に係る案件ですので、一括して御説明いたします。

引き続き、スクリーンを中心に説明を進めさせていただきます。

初めに、前回の審議会で報告した内容と重複しますが、具体的内容の説明に入

る前に、整備済み区間における都市計画道路の区域の変更について、これら8議案の概要を御説明いたします。

本件における都市計画道路の見直しについては、これまで長期未着手区間を中心に進めてきましたが、整備済みの区間についても調査したところ、道路区域よりも広い範囲を都市計画道路の区域としている箇所が存在することが判明しました。このような都市計画道路の箇所について、道路の構造基準、安全かつ円滑な交通が確保されていること、今後、事業者にさらなる整備予定がないことなどが確認できたことから、区域を変更しても支障ないものとして、都市計画道路の区域を変更するものでございます。

今回、区域を変更しようとする箇所は、図にお示しするとおり、5都市計画区域の8路線において、表にお示しするとおり10箇所ございます。

それでは、具体的変更箇所について、都市計画区域ごとにまとめて順に御説明いたします。

まず、小田原都市計画道路の2路線の変更概要についてです。

初めに、位置関係を説明いたします。

スクリーンには、右下の図にお示しするとおり、小田原市の中央部を拡大して表示しております。

こちらがJR東海道新幹線、JR東海道本線、小田急小田原線と小田原駅です。そして今回変更する1・4・1号西湘バイパスと3・5・9号小田原早川線です。

それでは、四角で囲った区域を順に拡大して、西湘バイパスから御説明いたします。

スクリーンには、西湘バイパスの変更箇所を拡大して表示しています。こちらは当初、道路脇の高低差を法面として整備する計画でしたが、事業実施段階において、擁壁に変更した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

断面図を用いて御説明いたします。

繰り返しになりますが、道路脇の高低差を法面として整備する計画であったものを、事業実施段階において、擁壁に変更したことにより、道路区域の幅が減少し、沿道の民地に都市計画法第53条による建築制限が残存している範囲を、今回、都市計画道路の区域から除外するものです。

続いて、小田原早川線の変更箇所は2箇所あります。

スクリーンには、1箇所目の変更箇所を拡大して表示しています。こちらは事業実施段階において道路脇の擁壁の形状を見直した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

断面図を用いて御説明いたします。

道路脇の擁壁の構造について、当初は緩い勾配で計画されておりましたが、事業実施段階において、地元調整により擁壁形状を変更したため、道路区域の幅が減少し、沿道の民地に建築制限が残存している範囲を、今回、都市計画道路の区域から除外するものです。

スクリーンには、小田原早川線のもう一つの変更箇所を拡大して表示していま

す。こちらも、事業実施段階において、道路脇の構造物の形状を変更した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

続いて、鎌倉都市計画道路の変更についてです。

変更箇所の位置関係を説明いたします。

スクリーンには、鎌倉市の全域を表示しております。

今回変更する3・3・1号鎌倉参道線は、こちらです。

それでは、赤い四角で囲った区域を拡大いたします。

スクリーンには、鎌倉参道線の変更箇所を拡大して表示しています。こちらは事業実施段階において、歩道幅員が急に狭くなる歩道形状を見直し、すり付け区間を設けた形状に都市計画道路の区域を変更するものです。

続いて、秦野都市計画道路の2路線の変更概要についてです。

初めに、位置関係を説明いたします。

スクリーンには、右上の図にお示しするとおり、秦野市の南部を拡大して表示しております。

こちらが秦野市の行政境界であり、小田急小田原線と秦野駅です。そして、今回変更する、3・4・2号西大竹堀川線と3・4・10号曾屋鶴巻線です。

それでは、赤い四角で囲った区域を順に拡大して、西大竹堀川線から御説明いたします。

スクリーンには、西大竹堀川線の変更箇所を拡大して表示しています。こちらは、鉄道との立体交差部において、当初は小田急小田原線の下をくぐる本線と接続する側道部分に、合流車線を整備する計画でしたが、事業実施段階において、合流車線を整備しないこととした箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

模式図を用いて御説明いたします。

当初、本線と接続する側道部分に、合流車線を整備する計画でしたが、事業実施段階において、側道に一時停止ラインを設けることで合流車線が整備不要となり、道路区域の幅が減少したことから、沿道の民地に建築制限が残存している範囲を、今回、都市計画道路の区域から除外するものです。

続いて、スクリーンには曾屋鶴巻線の変更箇所を拡大して表示しています。こちらは東名高速道路との立体交差部において、橋梁の架け替え工事に伴い、地元及び関係機関との調整の結果、南側へ線形を変更した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

続いて、茅ヶ崎都市計画道路の2路線の変更概要についてです。

初めに、位置関係を説明いたします。

スクリーンには、茅ヶ崎都市計画区域を構成する茅ヶ崎市と寒川町の全域を表示しております。

こちらが寒川町、こちらが茅ヶ崎市の行政境界になりまして、JR東海道新幹線、JR東海道本線と茅ヶ崎駅、JR相模線と寒川駅です。そして、今回変更する3・4・2号中海岸寒川線と3・4・4号柳島寒川線です。

それでは、四角で囲った区域を順に拡大して、中海岸寒川線から御説明いたし

ます。

スクリーンには、中海岸寒川線の変更箇所を拡大して表示しています。この箇所について、事業実施段階において、地元との調整により線形を北側へ変更した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

続いて、柳島寒川線の変更箇所は2箇所あります。

スクリーンには、1箇所目の変更箇所を拡大して表示しています。こちらは事業実施段階において、地元との調整により歩道の形状を変更した箇所と、鉄道との立体交差部について地下道整備に伴い、区域を変更した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

スクリーンには、柳島寒川線のもう一つの変更箇所を拡大して表示しています。こちらは事業実施段階において、横断歩道橋の位置を変更した箇所であり、都市計画道路の区域を変更するものです。

最後に、大井都市計画道路の変更についてです。

位置関係を説明いたします。

スクリーンには、右上の図にお示しするとおり、大井町の西部を表示しております。

こちらが大井町の行政境界であり、JR御殿場線、小田急小田原線と新松田駅、東名高速道路、国道255号と大井松田インターチェンジです。そして、今回変更する3・4・1号大井開成関本線はこちらです。

それでは、赤い四角で囲った区域を拡大して御説明いたします。

スクリーンには、大井開成関本線の変更箇所を拡大して表示しています。こちらは事業実施段階において、地元調整により、横断歩道橋の整備計画を見直し、横断歩道としたことに伴い、都市計画道路の区域を変更するものです。

以上、本日御審議いただく8路線について変更内容を取りまとめますと、各路線とも一部区間において、都市計画道路の区域を変更するものの、路線全体の延長、幅員等に変更はございません。また、これまで車線の数を決めていなかった6路線については、今回の変更に合わせて、それぞれ車線数を新たに4車線もしくは2車線と定めることとします。

また、これら8路線の変更について、それぞれ表にお示しする日程で、都市計画案の縦覧とともに、意見書を受け付けたところ、意見書の提出はありませんでした。

また、これら8路線の変更に関連する、市町の都市計画決定案件については、表にお示しするとおり、それぞれ各市町の都市計画審議会において可決の答申がなされております。

以上で、議第4369号「小田原都市計画道路の変更（1・4・1号西湘バイパス）」から議第4376号「大井都市計画道路の変更（3・4・1号大井開成関本線）」までの8議案についての説明を終わります。

御審議をよろしくお願いいたします。

【岸井議長】

ただいま説明がございました8案件について、何か御意見、御質問等がございましたら挙手、発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

【林委員（中川代理人）】

確認させていただきたいのですが、議第4373号と議第4374号なんですけれども、基本的に今、御説明いただいたものは、実際に整備をしたところに計画線よりも狭くなった部分があるので、余分な部分は制限がかからないようにということだと思っておりますが、今、挙げた2案件については若干広がっているところと狭くなっているところがある。線形変更という御説明をいただいたところで、理由書のところがちょっと分かりにくかったんですが、この理由書の解釈として、実際の道路の区域よりも都市計画区域が広がっているというのは、このもともとの理由、変更する理由ということで、実際には現状の道路のほうに線形を合わせていったという解釈でよろしいのかと思ったのですが、そういうことでよろしいでしょうか。

【相原幹事】

今、委員のお話のとおりでございます。

【岸井議長】

よろしいでしょうか。ほかにございますか。

【奥委員】

いずれの議案につきましても、変更理由については合理的で妥当なものだと思いますけれども、参考までにお伺いしたいんですが、この整備が完了した時点から今日この変更に至るまでどれぐらいの期間が経過しているのか、そのあたりを参考までにお伺いしたいと思います。

【相原幹事】

それぞれ路線によって違うのですが、今、説明しました路線ごとに、例えば、一番最初に説明いたしました西大竹堀川線につきましては、説明した箇所は昭和51年に都市計画が決定されておりますけれども、その後、平成3年に供用開始されまして、今回変更するといったことございまして、路線によってその期間はいろいろ違います。

【奥委員】

恐らく路線によって違うというのはそのとおりだと思いますけれども、概ね、かなりの期間が整備後から今日に至るまで経過していると理解してよろしいということですね。

【相原幹事】

今、説明した10箇所につきましては、大体15年から40年前に供用した道路でございます。

【奥委員】

その間ずっと権利制限がかかっていたことになるわけですから、本来であれば、都市計画決定がされている箇所であるということは分かった上で整備して、また、その計画決定された内容から変更されていることもその現場の方は分かっているはずだと思いますが、分かっていないとおかしい話だと思いますが、その後、都市計画の変更に至るまで長期間放置されていた状態があったということは、本来であれば望ましくない状態がそのままになっていたということです。今後はそういうことのないようにしていく必要があるかなと、そういう問題意識で質問させていただきました。

ありがとうございました。

【岸井議長】

こういうこと自身が、ややあってはいけないことではないかということで、もし変更すべき点があれば早く対応すべきだし、先ほど林委員(中川代理人)の質問にもありましたが、都市計画決定の線を越えて事業が行われているときには、やや不整合で問題が起きる可能性すらあるので、当然速やかな対応が必要だと。今後については、どんな対応をされますか。

【相原幹事】

今後このようなことが起きないように、県の中では道路部局と各土木事務所に周知徹底を図りました。さらに、変更協議の方法なども分かりやすく文書で明示するようにいたします。

【岸井議長】

今回8案件出てきたことで分かるとおり、ある意味では総ざらいをして、不整合のあるところを今回全て整合させるという手続をとっているということだと思います。今後こういうことはないように、ぜひよろしく運用をお願いしたいと思います。

ほかには、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、御意見も出尽くしたようでございますので、採決に入りたいと思います。

小田原都市計画道路の変更に係る議第4369号から大井都市計画道路の変更に係る議第4376号までの8案件を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【岸井議長】

ありがとうございました。

それでは、議第4369号から議第4376号までは原案どおり可決いたしました。

続きまして、議第4377号「海老名都市計画道路の変更（3・3・3号下今泉門沢橋線）」につきまして説明をお願いします。

【相原幹事】

議第4377号「海老名都市計画道路の変更（3・3・3号下今泉門沢橋線）」について説明いたします。

本件は、前回の都市計画審議会において「公述意見の要旨と県の考え方」について報告した案件でございます。

引き続き、スクリーンを中心に説明させていただきます。

スクリーンには、海老名市を中心とした県央部の位置図をお示ししています。

初めに位置関係ですが、相模川、こちらが行政境界でして、海老名市、座間市、綾瀬市、藤沢市、寒川町、厚木市となっております。鉄道については、JR東海道新幹線、JR相模線、小田急小田原線、相模鉄道本線、海老名駅でございます。道路については、自動車専用道路である東名高速道路、さがみ縦貫道路、幹線道路である国道246号、国道129号、県道40号横浜厚木、県道22号横浜伊勢原です。

今回御審議いただく案件は、赤い線でお示しする都市計画道路3・3・3号下今泉門沢橋線です。

本路線は、県道51号町田厚木及び県道46号相模原茅ヶ崎と重複しておりますので、県決定案件として、本審議会で審議いただくものでございます。

次に、下今泉門沢橋線に関する上位計画ですが、海老名都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において「今後増大する広域交通に対処するとともに、区域内に集中発生する交通を円滑に処理するため、幹線道路等を配置する」とし、「主要幹線道路として、下今泉門沢橋線を配置する」としております。また、概ね10年以内に整備することを予定する主要な施設として本路線を位置付けております。さらに、海老名市都市マスタープランにおいては「市民生活や産業活動の利便性をより高めていくため、都市計画道路の整備を進め、広域的な自動車交通の円滑性を確保し、周辺都市との連絡性を高める」としてあります。

続いて、整備状況を説明いたします。

下今泉門沢橋線は、座間市との行政境界を起点とし、寒川町との行政境界を終点とする延長約7,920メートル、幅員22メートルの幹線街路であり、海老名市を南北に縦断する幹線道路として昭和40年に都市計画決定されました。

整備状況についてですが、寒川町との行政境界から県道22号までの約610メートル区間は2車線で整備が完了しております。また、県道22号から約4,690メートル区間は4車線で同じく整備が完了しております。一方で、座間市との行政境界までの北側の2,620メートル区間は未整備区間となっております。今回の変

更は、未整備区間のうち、J R相模線及び県道40号などと立体交差する約640メートルの区間について変更するものです。

赤枠の部分を拡大いたします。

改めて位置関係でございますが、鉄道についてはJ R相模線、小田急小田原線、相模鉄道本線と海老名駅でございます。また、海老名駅の南側には海老名市役所がございます。都市計画道路としては、自動車専用道路であるさがみ縦貫道路、下今泉門沢橋線、河原口中新田線、海老名駅大谷線、河原口勝瀬線、大谷峰線、県道については県道51号、県道40号、県道46号、市道については市道59号線、市道13号線でございます。

今回、下今泉門沢橋線のうち、J R相模線及び県道40号などと立体交差する約640メートルの区間において、構造及び区域を変更するものです。

続いて、都市計画変更の内容を縦断図を用いて説明いたします。

ここでスクリーンの左側が北となります。

現在の都市計画では、J R相模線、県道40号などと立体交差し、その交差構造は地下構造としております。今回、事業実施に向け、地下水位が高いことなどが周辺に与える影響や施工性、コストを総合的に検討し、高架構造の方が有利であると判断したことから、その構造を変更して、J R相模線、県道40号などと高架で立体交差させることとします。

ここで変更区間の平面図をお示しします。

今回、高架構造に変更することに伴い、県道51号周辺から市道13号までの約640メートルの区間において、都市計画道路の区域を変更するものです。区域については、変更前の区域を黄色で、変更後の区域を赤色でお示ししております。下今泉門沢橋線は、北側より県道51号及び市道59号線とそれぞれ平面で交差し、J R相模線、県道40号などと高架で立体交差した後、市道13号線と再び平面で交差するものです。

続いて、横断図を用いて、立体交差の構造を説明します。

スクリーンには、J R相模線などとの立体交差区間における、下今泉門沢橋線の南から北方向への横断図を示しております。

方位についてですが、横断図のスクリーンの右側が東となります。

本路線は、車道及び左右の歩道が分離された構造となっており、車道部の構造は幅員14.5メートルの4車線道路で、J R相模線などと高架により立体交差します。次に、歩道部等の構造についてですが、西側は幅員4メートルの歩道としており、バリアフリーに対応した縦断勾配により、市道13号線と市道59号線の接続が可能になります。一方、東側については、海老名市からの要望を受け、地域住民の利便性などに配慮し、鉄道交差部を短距離で横断する構造とした結果、幅員4メートルの傾斜路が付いた階段の地下歩道を整備することとしております。この東側の地下歩道を通ることにより、県道40号と市道59号線の接続が可能になります。

以上、3・3・3号下今泉門沢橋線の変更内容としては、J R相模線などと立体交差する区間などにおいて、都市計画道路の区域を一部変更するものの、路

線の延長、幅員などに変更はございません。また、これまで車線の数が定まっていなかったことから、今回の変更に合わせて、車線の数を新たに4車線と定めるとともに、車線の数の内訳として、2車線の区間及び4車線の区間をそれぞれ定めることとします。構造形式につきましては、地表面より概ね5メートル以上高い区間が350メートルに満たないため、地表式のまま変更はございません。

以上、議第4377号、3・3・3号下今泉門沢橋線の変更について、平成29年11月2日から16日まで都市計画案を縦覧するとともに意見書を受け付けたところ、意見書の提出はありませんでした。

なお、これに関連する市決定案件はございません。

以上で、海老名都市計画道路の変更について、説明を終わります。

御審議をよろしくお願いいたします。

【岸井議長】

議第4377号の説明がございました。

何か御質問、御意見等があれば挙手、発言をお願いいたします。特に御発言はございませんでしょうか。

特に御質問、御意見がないようですので、採決に移りたいと思います。

議第4377号を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【岸井議長】

ありがとうございます。

それでは、議第4377号は原案どおり可決いたします。

続きまして、議第4378号及び議第4379号の2案件は、建築基準法の規定により、特定行政庁である神奈川県が当審議会の議を経るために付議されたものでございます。

まず、議第4378号について説明をお願いいたします。

【三沢幹事】

建築指導課長の三沢でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、議第4378号、座間市における建築基準法第51条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指定について、御説明いたします。

お手元には、議案書及び図面集をお配りしておりますが、スクリーンを中心に説明させていただきます。

最初に、本案件の法令上の位置づけについて御説明いたします。

本件は、建築基準法第51条ただし書の規定に基づく許可を特定行政庁である神奈川県が行うに当たり、本審議会にお諮りするものです。

申請者は、株式会社リテック代表取締役、中澤朗久でございます。

申請地は、座間市小松原一丁目5, 184の1ほかでございます。

用途地域は工業地域、主要用途は産業廃棄物処理施設、対象施設は木くずの破碎施設でございます。

申請理由は、産業廃棄物である木くずを受け入れて破碎し、バイオマス燃料、製紙原料、堆肥原料として売却するための中間処理施設を設置するためです。

次に、建築基準法第51条の規定の内容です。

建築基準法第51条では、都市計画区域内の「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。」とあり、「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又は政令で定める規模の範囲内で新築するなどの場合においては、この限りではない」とされております。

そこで、建築基準法第51条の規定により、位置の制限を受ける政令で定める処理施設及びただし書許可が必要となる政令で定める規模について、今回計画との関連を御説明いたします。

まず、法第51条の対象となる政令で定める処理施設は、木くずの破碎施設で、処理能力が1日当たり5トンを超える施設が対象となります。今回の計画施設の処理能力は、1日当たり183トンですので、位置の制限を受ける政令で定める処理施設に該当いたします。

次に、法第51条ただし書の許可が必要となる政令で定める規模ですが、工業地域に立地する木くずの破碎施設で、その処理能力が1日当たり100トンを超える施設が対象となります。今回の計画施設の処理能力は1日当たり183トンですので、ただし書許可が必要な施設に該当し、本案件は都市計画で敷地の位置を決定していないため、建築基準法第51条ただし書の規定に基づき、許可の手続きが必要とされているものでございます。

続きまして、計画内容について御説明いたします。

まず初めに、1の位置図から以下の順に説明いたします。

計画地のある座間市は、黄色で着色の箇所でございます。そして、拡大図の赤丸が計画施設の敷地の位置となります。

座間市を中心とした赤枠の区域を拡大いたします。

位置関係でございますが、計画施設がある座間市、近隣の自治体として、相模原市、大和市、海老名市、鉄道としては、JR相模線、小田急小田原線と相模鉄道、主要な道路として国道246号、県道50号、県道51号でございます。座間市役所がこちらになります。そして、赤色でお示しする箇所が今回お諮りする計画施設の位置でございます。

赤い枠で囲んだ区域を拡大いたします。

改めて、位置関係でございます。赤色でお示しする箇所が、今回お諮りする計画施設の位置でございます。主要な道路は市道10号線であり、敷地に接するその他の道路として市道小松原15号線、市道小松原13号線でございます。

敷地面積は2,320.77平方メートル、計画地は工業地域内に位置しており、建ぺい率60%、容積率200%が指定されております。

次に、本案件の配置計画について御説明いたします。

計画建物は木くずの破碎施設で、鉄骨造平屋建てと、その他附属施設の便所棟と事務所棟、合わせて3棟ございます。建築面積は、敷地全体で約1,440平方メートル、延べ面積も同様に、約1,440平方メートルでございます。

また、敷地への搬出入は、敷地東側の座間市道10号線から行います。

次に、緑化計画について御説明いたします。

緑色の部分が緑化する範囲となります。緑化については、都市計画の観点では、敷地の周囲に緑地を整備して修景を図ることが望ましいとされております。当該施設では敷地の周囲は低木、中木、高木が配置されており、敷地外からの修景に配慮された計画となっていることから、支障ないと判断しております。

次に、排水処理計画について御説明いたします。

まず、雨水について御説明いたします。

敷地に降った雨水は集水枡にて集水し、敷地内の雨水浸透施設で処理する計画で、オーバーフロー分は公共下水道の雨水管に放流いたします。また、汚水については、廃棄物処理施設からの排水はなく、事務所棟及び便所棟からの生活排水は公共下水道の汚水管に接続する計画となっていることから、支障ないと判断しております。

次に、搬出入計画について御説明いたします。

搬出入車両は、国道246号及び県道50号から市道10号線を経由して敷地内に入場いたします。退場時も同様な経路とする計画でございます。

次に、交通量への影響について御説明いたします。

今回対象施設の処理能力を最大限に使う、フル稼働した場合の搬出入車両の想定台数は316台となります。搬出入経路となる座間市道10号線の交通量は1日当たり8,042台となっており、今回計画による搬出入車両台数316台と合わせて8,358台となります。また、座間市道10号線の1日当たりの設計基準交通量は10,000台となっているため、8,358台は道路の設計基準交通量以内であることから、支障ないと判断しております。

次に、処理工程について御説明いたします。

木くずを搬入する車両は、事務所棟前の計量台を経由して、建屋内の受け入れ保管場所に荷降ろしいたします。受け入れた木くずは、重機にて破碎機に投入され、破碎された後、分別機にて分別され、処理後保管場所に保管されます。搬出する車両は、処理後保管場所で積み込み、計量台にて計量し、座間市道10号線を経由して搬出いたします。

続きまして、生活環境影響調査について御説明いたします。

当該施設については、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく許可の手続きが併行して進められていますが、この中で生活環境影響調査が行われておりますので、その内容について、御説明いたします。

評価方法は、神奈川県生活環境の保全等に関する条例の規制基準値と予測値を比較等しております。なお、予測値は、施設の稼働時間である8時30分から17時30分を対象としております。評価項目については、県央地域県政総合センタ

一環境部環境調整課が事業内容により決定しており、施設の稼働による影響として、騒音、振動、そして大気汚染のうち粉塵について実施しております。

まず初めに、施設の稼働による影響の騒音について説明いたします。騒音の測定地点は、敷地周囲の敷地境界線上の4点で予測を行っております。予測結果における最大値は地点3の68.9デシベルですが、県条例で定める規制基準値の70デシベルを下回っております。

続いて、振動について御説明いたします。測定地点は、先ほどの騒音と同じ位置としております。予測結果における最大値は地点4の36.2デシベルですが、県条例で定める規制基準値の70デシベルを下回っております。

続いて、粉塵について説明します。粉塵対策については、県条例で一定の措置を講ずることが求められており、当該計画では、建屋内で作業を行う、散水設備を設けて散水を行う、設備を防塵カバーで覆うことの3項目を講じており、県条例の規制基準で定める措置を講じております。

次に、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に係る手続きについてです。この手続きは、県央地域県政総合センター環境部で行われておりまして、本案件につきましては、神奈川県産業廃棄物処理業許可等事務処理要綱に基づく事業予定計画書が平成28年10月13日付で提出され、同センターからは、当該計画について許可見込みであると聞いております。

また、これを受け、同法に基づく廃棄物処理施設設置許可申請書が平成29年9月29日付で提出されております。現在審査中ではございますが、許可基準に適合しているものと聞いておりますので、今後は審査が終了次第、許可処分が行われる予定となっております。

最後に、座間市の意見についてでございます。

本案件につきましては、座間市長宛て、平成29年11月1日付で計画施設の立地について都市計画上の意見を照会したところ、市からは平成29年11月14日付で都市計画上、支障ない旨の回答をいただいております。

議第4378号についての説明は、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。

【岸井議長】

それでは、議第4378号につきまして何か御意見、御質問等がございましたら挙手、発言をお願いいたします。

【高見沢委員】

質問ですけれども、何メートル以内では周辺住民に説明しなければいけないなど、そういう手続きはありませんか。特に騒音のところ、70デシベル以下とはいえ68.9デシベルとなっており、一番人が住んでいそうなところで高い値が出ています。確かに条例上はいいということなのかもしれないけれども、そのあたりについて、補足的に説明していただけないでしょうか。

【三沢幹事】

建築基準法第51条の許可の基準の中では、同意や説明につきましては特に定めはございません。県政総合センター環境部の要綱では、周辺の住民の方々に原則同意をもらうという手続きがあります。また県政総合センター環境部と事業者が協議をしまして、回覧板もしくは説明会等を開いて、周辺住民の方に対して説明を行うことが義務づけられております。

【高見沢委員】

もしその結果等が出ていましたら、教えていただければと思います。

【三沢幹事】

結果的には反対の意見はございません。周辺同意をもらうべきところは同意をいただいております。回覧を回した結果としても、反対意見はございませんでした。

【岸井議長】

ほかには、いかがでしょうか。

すみません、建築面積が書いてある図がございましたね。本質的な議論でないような気はしますが、敷地面積で6割の建ぺい率で計算すると、この建築面積は大き過ぎないかと思うんですけれども、何か特別な理由があるんですか。

【三沢幹事】

建ぺい率は今、62.02%で、おっしゃるとおり60%を超えていますが、建築基準法の中で角地緩和というものがございます。2つの道路の幅員を足して10メートルを超えている場合は建ぺい率を1割緩和できます。本案件の場合、1つの道路は幅員が9メートルで、もう一つの道路は、4.75メートルございまして、足すと10メートルを超えていることから建ぺい率が60%を超えて計画されております。

【岸井議長】

ありがとうございました。

ほかには、よろしいでしょうか。

特にこれ以上なければ、採決に移りたいと思います。

議第4378号を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【岸井議長】

ありがとうございました。

それでは、議第4378号は原案どおり可決いたしました。

続きまして、議第4379号について説明をお願いしたいと思います。

【三沢幹事】

議第4379号、綾瀬市における建築基準法第51条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指定について、御説明いたします。

お手元には議案書及び図面集をお配りしておりますが、引き続き、スクリーンを中心に御説明させていただきます。

最初に、本案件の法令上の位置づけについて御説明いたします。

本件は、建築基準法第51条ただし書の規定に基づく許可を特定行政庁である神奈川県が行うに当たり、本審議会にお諮りするものでございます。

申請の概要でございますが、申請者は、ウッドフューエル綾瀬株式会社代表取締役、黒田栄作。

申請地は、綾瀬市早川字上原2,647の5でございます。

用途地域は工業専用地域、主要用途は産業廃棄物処理施設、対象施設は木くずの破碎施設でございます。

申請理由は、産業廃棄物である木くずを受け入れて破碎し、バイオマス燃料や敷料として売却するための中間処理施設を設置するためです。

次に、建築基準法第51条の規定の内容ですが、先ほどの座間市の案件の説明の繰り返しとなりますので、省略させていただきます。

次に、今回計画との関連について御説明いたします。

まず、法第51条の対象となる政令で定める処理施設は、木くずの破碎施設で、処理能力が1日当たり5トンを超える施設が対象となります。今回の計画施設の処理能力は1日当たり465.4トンですので、位置の制限を受ける政令で定める処理施設に該当いたします。次に、法第51条ただし書許可が必要となる政令で定める規模ですが、工業専用地域に立地する木くずの破碎施設で、その処理能力が1日当たり100トンを超える施設が対象となります。今回の計画施設の処理能力は1日当たり465.4トンですので、ただし書許可が必要な施設に該当し、本案件は都市計画で敷地の位置を決定していないため、建築基準法第51条ただし書の規定に基づき許可の手続きが必要とされるものでございます。

次に、今回の計画内容について御説明いたします。

初めに、1の位置図から以下の順に御説明いたします。

計画地のある綾瀬市は、黄色で着色の箇所でございます。そして、拡大図の赤丸が計画施設の敷地の位置となります。

計画地周辺の赤枠の区域を拡大いたします。

位置関係でございますが、画面右側に計画施設がある綾瀬市。近隣の自治体は、西に海老名市が位置しております。鉄道としては、JR相模線、小田急小田原線と相模鉄道、主要な道路としては、自動車専用道路の東名高速道路、国道246号、県道40号、県道42号がございまして、綾瀬市役所がこちらになります。赤色でお示しする箇所が、今回お諮りする計画施設の位置でございます。

赤枠で囲んだ区域を拡大いたします。

改めて、敷地の位置でございます。赤色でお示しする箇所が、今回お諮りする計画施設の位置でございます。主要な道路として、市道325号線があり、敷地は北に市道482-2号線、東に市道482-3号線にそれぞれ接しています。

敷地面積は4,805.39平方メートル、計画地は工業専用地域内に位置しており、建ぺい率60%、容積率200%が指定されております。

次に、本案件の配置計画について御説明いたします。

計画建物は木くずの破碎施設で、建築面積は約2,835平方メートル、延べ面積は約2,829平方メートルになります。

また、敷地への搬出入は、敷地北側の市道482-2号線から行います。

次に、緑化計画について御説明いたします。

緑色の部分が緑化する範囲となります。緑化については、都市計画の観点では、敷地の周囲に緑地を整備して修景を図ることが望ましいとされております。当該施設では敷地の周囲に低木、中木、高木が配置されており、敷地外からの修景に配慮された計画になっていることから、支障ないと判断しております。

次に、排水処理計画について御説明いたします。

まず、雨水について御説明いたします。敷地に降った雨水は敷地内の側溝に集水し、公共下水道の雨水管に放流します。計量台や駐車場の排水については雨水浸透槽で浸透処理します。また、汚水については、廃棄物処理施設内にある事務所からの生活排水は公共下水道の汚水管に接続する計画となっていることから、支障ないと判断しております。

また、搬出入計画について御説明いたします。

搬出入車両は県道40号から市道325号線を経由して、市道482-2号線から敷地内に入場いたします。なお、退場時も同様の経路とする計画です。

次に、市道325号線と482-2号線の交通量への影響について御説明いたします。

今回対象施設の処理能力を最大限に使ってフル稼働した場合の搬出入車両の想定台数は、主に大型車による搬出入が見込まれることから、200台となっております。搬出入経路となる市道325号線の交通量は1日当たり4,661台となっております。今回計画による搬出入車両台数200台と合わせて4,861台となります。また、市道325号線の1日当たりの設計基準交通量は10,000万台となっております。

次に、市道482-2号線の交通量は1日当たり468台となっております。今回計画による搬出入車両台数200台と合わせて668台となります。また、市道482-2号線の1日当たりの設計基準交通量は9,000台となっております。いずれの道路も設計基準交通量以内であることから、支障ないと判断しております。

次に、処理工程について御説明いたします。

木くずを搬入する車両は北側市道482-2号線から敷地に入場し、計量台を経由して施設に入ります。建屋内の受入保管場所で荷おろしいたします。受け入れた木くずは受入保管場所から重機で破碎機に投入され、破碎された後、分別機にて分別され、処理後保管場所に保管されます。搬出する車両は、処理後保管場所で積み込み、計量台を経由して市道482-2号線から搬出します。

続きまして、生活環境影響調査について御説明いたします。

当該施設については、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく許可の手続が併行して進められておりますが、この中で生活環境影響調査が行われておりますので、その内容について御説明いたします。

評価方法は、神奈川県生活環境の保全等に関する条例の規制基準値と予測値を比較等しております。なお、予測値は、施設の稼働時間である6時から19時を対象としております。評価項目については、県央地域県政総合センター環境部環境調整課が事業内容により決定しております。施設の稼働による影響として、騒音、振動、そして大気汚染のうち粉塵について実施しております。

まず初めに、施設の稼働による影響の騒音について御説明いたします。騒音の測定地点は、敷地周囲の敷地境界線上の4点で予測しております。予測結果における最大値は地点4の60.3デシベルですが、県条例で定める規制基準値は75デシベルであることから、規制基準値を下回っております。

次に、振動について御説明いたします。測定地点は、先ほどの騒音と同じ位置としております。予測結果における最大値は地点4の52.7デシベルですが、県条例で定める規制基準値である65デシベルであることから、規制基準値を下回っております。

次に、粉塵について御説明いたします。粉塵対策については県条例で一定の措置を講じることが求められており、当該計画では、建屋内で作業を行う、散水設備を設け散水を行い、設備を防塵カバーで覆うことの3項目を講じており、県条例の規制基準で定める措置を講じております。

次に、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に定める手続きについて御説明いたします。

この手続きは、県央地域県政総合センター環境部で行われておりまして、本案件につきましても、神奈川県の産業廃棄物処理業許可等事務処理要綱に基づく事業予定計画書が平成28年8月22日付で提出され、同センターからは、当該計画について許可見込みであると聞いております。

また、これを受け、同法に基づく施設設置許可申請書が平成29年11月2日付で提出されております。現在審査中ではありますが、許可基準に適合しているものと聞いておりますので、審査が終了次第、許可処分が行われる予定となっております。

最後に、綾瀬市の意見についてでございます。

本案件につきましても、綾瀬市長宛て、平成29年10月16日付で計画施設の立地について都市計画上の意見を求めたところ、平成29年12月8日付で都市計画上、支障ない旨の回答をいただいております。

議第4379号についての説明は以上でございます。

御審議のほどよろしく願いいたします。

【岸井議長】

ただいまの議案に関しまして、何か御質問、御意見があればお受けしたいと思います。

【高見沢委員】

今回、工業専用地域なのでさっきの事案とはちょっと違うのかと思うのですが、参考のために、何か手続的に周辺住民に聞くようなものがあったのかどうかだけ確認させてください。それが1点。

もう一つ、稼働時間は6時から19時の13時間になると思いますが、資料では12時間となっております、その食い違いについてはどのように理解したらよいか教えてください。

【三沢幹事】

最初の御質問の周辺住民に対する手続きにつきましては、先ほどの座間市と同じように、同じ県政総合センター環境部で同様の指導をしておりますので、近隣の住民に対しては原則同意を求め、近隣の住民に対しては説明会もしくは回覧という形で説明しております、特に反対の意見はございませんでした。

また、稼働時間12時間につきましては、昼休み1時間は稼働しないということでしたので、稼働時間は12時間となっております。

【岸井議長】

ほかには、いかがでしょうか。

【奥委員】

排水処理計画のところで確認させていただきたいのですが、洗車場からの排水も雨水浸透槽に入って地下に浸透させるということですが、それだけで大丈夫なのかどうかちょっと心配です。洗車場、当然洗車するわけですから、汚水として下水道に出さなければいけないような汚れた水も出るのではないかと思うのですが、そこはどのようにしているのでしょうか。

【三沢幹事】

敷地全体としましては、建物が既存建物になっておりまして、雨水のほとんどは、もともと公共下水道に流してございます。そして別途、積み替え保管の許可を取った際に、洗車場と保管場所からの排水につきまして別途処理するようとの指導が県政総合センター環境部からございました。その際に、洗車場につきましては、洗車した際の排水は油水分離槽を通しまして、浸透槽に通すよう指導がございましたので、そのようにしております、特にほかの害はございませんので、そのような処理になってございます。

【奥委員】

処理すべき水と処理した後の水を分けて、処理した後の水を雨水浸透槽のほうに流しているということですか。

【三沢幹事】

特に工場の中からは汚水等は流れておりませんので、車を洗ったときの水について油水分離槽に溜めた後、通常の水につきまして浸透槽に流しているということです。

なお、排水処理については、綾瀬市下水道課の指導によるものでございました。

【岸井議長】

これは全くの新設ですか。増設、改築、その辺はいかがですか。

【三沢幹事】

以前、この建物につきましては塗装工場でございました。塗装工場がもう空き家になりまして、それを再利用するということでございまして、建物自体は既存の建物でございます。

【岸井議長】

中は、全く新しいものがここにやってくる、そういうことですね。

【三沢幹事】

はい。

【岸井議長】

ほかには、いかがでしょうか。

たまたま今回、2件出てきたので気がつくわけですが、先ほどの案件は破碎施設が日量で183トン、今回は465トンで、搬出入の車が前者は316台、こちらが200台となっているんですが、これは申請者の申請に基づく数字がそのまま上がってくるという理解でよろしいですか。

【三沢幹事】

どちらの申請も、概ね搬入車両の半分は自前の車を使っております。搬出のほうは全て自前の車を使っているということで、すでに車の大きさが決まっております。また、前者の座間市の事案は、搬入車両として小型車両が多い事業者となっております。通常の戸建て住宅のような建物を解体して、それが持ちこまれるので、車両台数が多くなっております。後者の綾瀬市の事案は、開発現場などの木くずを多く搬入するため、搬入車両の半数以上が大型車になっております。それで台数が違っております。申請者の申請に基づいて信用しているところではあります。見込まれている計画台数ということになります。

【岸井議長】

どのようなものが来るか、一応確認はしていると。
ほかに何か御質問、御意見ございますか。よろしいでしょうか。
それでは、採決に移りたいと思います。
議第4379号を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【岸井議長】

ありがとうございました。
それでは、議第4379号は原案どおり可決いたしました。
以上で、本日の審議会にかかっております案件は、全て終了いたしました。
これで審議会を閉会いたします。

<閉会>