

第 239 回
神奈川県都市計画審議会
議事録

令和 4 年 2 月 2 日 (水)
神奈川県庁本庁舎 3 階 大会議場

議 事 経 過

<開会>

【高見沢議長】

ただいまから、第 239 回神奈川県都市計画審議会を開会いたします。

はじめに、本日の定足数でございますが、委員総数 31 名の内 23 名の委員の方が、出席されておりますので、過半数に達しており、条例に定める定足数に達しています。

ここで、本日の議事録署名委員を指名させていただきます。中村英夫委員及び奥真美委員に、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、2 件でございます。

また、案件の審議終了後に、報告事項が 1 件ございます。内容は、「第 8 回線引き見直しに向けた取組について」でございます。

議第 4392 号「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7 号腰越大船線）」について、幹事から説明をお願いします。

【五十嵐幹事】

それでは、議第 4392 号「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7 号腰越大船線）」について、説明いたします。

お手元の議案書、図面集及び「都市計画の案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解」とともに、1 ページからとなりますが、説明は、右上に「審議事項説明資料」と記載の資料を中心に進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しています。

資料の 2 ページをご覧ください。

3・5・7 号腰越大船線の変更については、令和 3 年 8 月 24 日に公聴会を開催し、この公聴会でいただいた公述意見の要旨と県の考え方については、令和 3 年 10 月 20 日に開催した第 238 回の本審議会において報告しております。その後、都市計画の案について、令和 3 年 12 月 3 日から 12 月 17 日まで縦覧を行い、今回本審議会に付議するものです。なお、縦覧期間中に提出のあった意見書については、後ほど説明いたします。

資料の 3 ページをご覧ください。

はじめに、腰越大船線の位置関係について、説明いたします。鎌倉市を中心とした位置図を示しています。黄色で着色された区域が鎌倉市域です。腰越大船線は、海沿いの国道 134 号の市域西側、腰越三丁目を起点とし、大船駅近くの小袋谷一丁目を終点とする延長約 6,340m の幹線街路です。このうち、赤色で示した延長約 720m について、今回変更するものです。

資料の 4 ページをご覧ください。

今回の腰越大船線の変更は、鎌倉市深沢地区と藤沢市村岡地区における一体的なまちづくりに向けて両市が決定する土地区画整理事業や道路などと併せて、変更を行うものです。このため、まず、両地区におけるまちづくりについて、説明いたします。資料左の位置図をご覧ください。赤色の斜線で示した鎌倉市深沢地区と藤沢市村岡地区は、市境となる柏尾川を挟んで近接しており、村岡地区は、J R 東海道本線の大船駅と藤沢駅のほぼ中間に位置しています。腰越大船線の区域変更区間は、柏尾川の東側に沿って、深沢地区に面しています。資料右の空中写真は、現在の土地利用の状況と両地区の区域を示したものです。写真左上の村岡地区では、昭和 60 年に国鉄の湘南貨物駅が廃止され、写真中央の深沢地区では、平成 18 年に J R 東日本の鎌倉総合

車両センターが廃止されました。県、藤沢市及び鎌倉市は、新たな都市拠点の形成に向け、これらの跡地を活用した両地区の一体的なまちづくりと、村岡地区へのＪＲ東海道本線村岡新駅（仮称）の設置の実現に向けて取り組んできました。

資料の５ページをご覧ください。

次に、深沢地区と村岡地区のまちづくりのイメージについて、説明いたします。資料右下の鎌倉市深沢地区では、市庁舎などの行政施設、グラウンド、業務・商業施設などの配置が予定されています。資料左上の藤沢市村岡地区では、新駅を中心に、研究施設やスポーツ施設などの機能導入が検討されています。また、深沢地区と村岡地区の間には、両地区を連絡するシンボル道路を配置する予定です。

資料の６ページをご覧ください。

これらのまちづくりに関する上位計画の位置付けについて、説明いたします。「鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の「新たな地域の拠点」において、「村岡・深沢地区においては、ＪＲ藤沢駅からＪＲ大船駅間の新駅設置に向けた取組と新たな都市拠点の形成を進める。」としています。また、「主要な市街地開発事業の決定の方針」において、「深沢地域国鉄跡地周辺地区では、面的に一体整備を行うとともに、隣接する藤沢市村岡地区の新駅を中心としたまちづくりと連携を図りながら、都市基盤施設の整備を図る。」としています。

資料の７ページをご覧ください。

さらに、鎌倉市都市マスタープランにおいて深沢地域国鉄跡地周辺を都市拠点とし、都市機能の集積と、市民生活の向上を図る拠点と位置付けており、「将来土地利用イメージ」において、「東海道本線新駅構想を視野に入れ、土地区画整理事業により、住宅と商業・業務機能、医療福祉機能等を導入します。」とされています。

資料の８ページをご覧ください。

次に、「藤沢都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の「新たな地域の拠点」において、鎌倉都市計画と同様の位置付けがあり、「主要用途の配置の方針」において、「（仮称）村岡新駅周辺地区においては、広域交流を育む拠点の形成とともに、身近な商業サービス機能、コミュニティ機能、研究開発機能、業務機能等の新たな地域の拠点として位置付け、充実を図る。」としています。

資料の９ページをご覧ください。

さらに、藤沢市都市マスタープランにおいて、「村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、拠点の形成をめざす。」とされています。

資料の１０ページをご覧ください。

次に、今回、深沢地区及び村岡地区において、都市計画の決定、変更する案件について、説明いたします。主な案件としては、鎌倉市、藤沢市それぞれが、赤色で示した区域において、土地区画整理事業の決定を行います。また、両地区を連絡するシンボル道路として、両市が、道路の決定を行います。そして、県においては、資料中央に青色で示した区間の腰越大船線の変更を行います。以上が、両地区におけるまちづくりについての説明となります。

資料の１１ページをご覧ください。

次に、御審議いただきます腰越大船線の変更内容について説明いたします。資料左の平面図に黄色で示した区域が、現在の腰越大船線の区域です。また、資料右上の横断図のとおり、変更前の計画幅員は１２ｍであり、概ね整備済みとなっています。今回の変更は、新たに村岡・深沢地区土地区画整理事業などが都市計画に定められることに併せて行うものです。具体的には、資料左の平面図の赤色で示した延長約７２０ｍの区域を変更するもので、変更する区間内の南側にある古館橋交差点を境に、北側は幅

員を 18m、南側は幅員を 15m に拡幅します。幅員 18m の区間については、資料右中段の横断図のとおり、交通の円滑な処理を行うため右折車線の設置を行うものです。また、土地区画整理事業による歩行者の増加を見込んで、歩行者や自転車の安全で快適な通行区間を確保するため、土地区画整理事業側の歩道の拡幅及び自転車通行帯の設置を行うものです。幅員 15m の区間については、資料右下段の横断図のとおり交通の円滑な処理を行うため右折車線の設置を行うものです。

資料の 12 ページをご覧ください。

以上、鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7号腰越大船線）についてとりまとめますと、本変更は、延長約 720m の区間について、区域を計画図表示のとおり変更します。なお、種別、名称、延長、車線の数及び構造形式に変更はございません。また、今回変更する区間の幅員については、12m から 15m 及び 18m となりますが、表記上は、路線全体の標準となる幅員を記載するため、変更はございません。

資料の 13 ページをご覧ください。

関連する鎌倉市決定の 4 案件については、鎌倉市都市計画審議会が令和 4 年 1 月 21 日に開催され、可決の答申がなされています。また、藤沢市決定の 6 案件については、藤沢市都市計画審議会が令和 4 年 2 月 1 日に開催され、可決の答申がなされています。

資料の 14 ページをご覧ください。

次に、提出された意見書について説明いたします。意見書は、2 通、2 人の方から頂きました。意見書の区分は、「反対」と「その他」であり、「反対」の内容については、都市計画変更の区間について、「その他」の内容については、道路の構造についてでございます。

資料の 15 ページをご覧ください。

まず、「都市計画変更の区間について」に関する意見書の要旨は、「3・5・7号腰越大船線（延長約 6,340m、幅員 12m、2 車線）の変更は、区域変更区間の延長が約 720m であり、腰越大船間を全て変更していないため反対である。」という意見でございます。これに対する、都市計画決定権者の見解は、「今回の腰越大船線に係る都市計画の変更は、新たに村岡・深沢地区土地区画整理事業等が都市計画に定められることに併せて行うものです。具体的には、古館橋交差点及び新設交差点において、交通の円滑な処理を図るため右折車線を設置するとともに、土地区画整理事業の隣接区間において、歩行者や自転車の安全快適な通行を確保するため歩道の拡幅及び自転車通行帯を設置しようとするものです。これらに必要な区間として、延長約 720m を変更するものであり、現時点において、その他の区間について、都市計画を変更する必要はないと考えています。」という見解です。

資料の 16 ページをご覧ください。

次に、「道路の構造について」に関する意見書の要旨は、「当該変更区間は、柏尾川の浸水区域であるため、洪水を吸収できる道路設計にしてほしい。従来型の道路構造では不十分と考える。吸水型の舗装工法を検討してほしい。」という意見でございます。これに対する、都市計画決定権者の見解は、「都市計画に定める事項については、都市計画法及び同法施行令等に規定されており、道路の構造については、車線の数、幅員及び嵩上式、地下式、掘割式又は地表式の別等とされ、舗装の仕様等は都市計画に定めるものではありません。今回変更区間における工事は、深沢地区の土地区画整理事業の中で行う予定であることから、舗装の仕様等については、鎌倉市が道路管理者である県と調整しながら、今後検討していくこととしています。また、鎌倉市は、深沢地区の土地区画整理事業に隣接する区間については、概ね 100 年に一度発生する降雨を想定した境川水系洪水浸水想定区域図における浸水深を見据え、道路の高さを検討するとしています。」という見解です。都市計画の案に対する意見書の要旨と都

市計画決定権者の見解の説明は以上となります。

これで、議第 4392 号「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7号腰越大船線）」についての説明を終わります。御審議をよろしく申し上げます。

【高見沢議長】

ただいま、幹事から、議第 4392 号の説明がございましたが、何か御意見、御質問等がございましたら、挙手をお願いします。

【奥委員】

13 ページで、藤沢市と鎌倉市で、既に都市計画審議会において、関連案件についても可決の答申済ということでまとめられていますが、この土地区画整理事業の村岡地区と深沢地区、それぞれの計画面積について、参考までに教えていただければと思います。

【五十嵐幹事】

事務局からお答えします。鎌倉市の土地区画整理事業の面積につきましては、約 31.1 ヘクタール。藤沢市村岡地区につきましては、7.3 ヘクタールとなっております。

【奥委員】

31.1 ヘクタール、これは県のアセスの対象規模には満たないですか。

【五十嵐幹事】

神奈川県環境アセスメントの条例の対象面積となりますと、今回、一つの土地区画整理事業になりますけれども、40 ヘクタールが基準になりますので、トータルで 38.4 ヘクタールとなると、対象以下ということになります。

【奥委員】

若干下回るということで、対象以下のため、アセスは行われなかったということですね。分かりました。

【高見沢議長】

その他いかがでしょうか。沼尾委員をお願いします。

【沼尾委員】

御説明ありがとうございました。16 ページについて、基本的なことを教えてください。こちらの意見書に対し、「舗装工法については都市計画に定めるものではない。」という見解については了解したのですが、この御意見としては、道路の設計や構造に関して、洪水のことをとても懸念しておられると思います。右側の欄を見ますと、鎌倉市は道路の高さを検討すると回答されていますが、今回の都市計画の変更案の枠の中で、道路の高さを検討するというところで、洪水を吸収するという点について、問題ないという判断をしてもよいのかということを確認させていただければと思います。

【五十嵐幹事】

まず、都市計画に定めるものとしては、構造の別があるのですが、こちらは縦断的な計画ですとか、それを勘案しまして、嵩上げをすとかということも、今の地盤の

レベルから嵩上げをして決定するとか、地下の形にするとかの決定があるのですが、今回のところで、特にその嵩上式というような構造形式を取っているわけではないということです。それから吸収する工法ですが、道路構造として、現時点において我々が承知している限りは、水を吸収する道路の構造体というのは、承知しておりません。おそらくですが、排水型の舗装ですとか、透水型の舗装というものが考えられます。こういった工法につきましては、今後道路管理者と実際の工事をするに当たって、施工を計画している鎌倉市が調整をしていくということでございます。

【沼尾委員】

ありがとうございます。そうしますと、嵩上式にしなくても問題ないという判断になっているということですね。

【五十嵐幹事】

そうです。こちらの高さ自体は、洪水の浸水想定をもとに、鎌倉市において、一部嵩上げをする計画でございます。それは、嵩上形式という形態ではないのですが、全体の地盤を、土地区画整理事業の中で、嵩上げをするという計画になってございまして、その意味合いにおきましては、特に大きな浸水をするものではないと考えております。

【沼尾委員】

ありがとうございます。それも含めた上での、今回の案になっているということだと理解しました。

【高見沢議長】

今の嵩上式という言葉について、議案書の4ページに、構造形式は地表式とあります。都市計画用語の嵩上式、地下式、掘割式というのは、構造そのものの嵩上げのことですが、今の事務局の言う嵩上げは実態上少し嵩上げするという意味であって、構造上は、地表式だということでしょうか。

【五十嵐幹事】

はい、その通りでございます。

【高見沢議長】

福岡委員手を挙げておられますので、お願いします。

【福岡委員】

私は、鎌倉市の深沢地区の整備の委員会に数年来関わっておりますので、少し補足という形で、参考意見を申し上げたいと思います。本街区は、31ヘクタールの再整備ということで、柏尾川水系に関してもある程度のインパクトのある開発だと思っています。この柏尾川に面している道路そのものという話ではないのですが、この街区全体で、通常ですと、雨水の調整池を敷地の半分に設けて、それで水を処理するという形になっております。この街区全体で、水は、グリーンインフラという概念を核にして、できるだけこの街区の中で、雨水を、持続的に、ただ処理するだけではなくて、一時的な貯留や浸透、もしくは、この街区の屋外の空間の中で、そういったものを包括的に位置付けているということは数年来議論されて、骨格にも位置付けられておりますので、今回の議論の内容とは少し外れるのですが、一応そういう形で検討は進ん

でおります。その中で今回は道路ということで、道路の部分だけで解決できることではない問題も孕んでおりますので、そちらの方は街区全体で議論や検討が進んでいるということだけ補足として、内部の人間として申し上げたいと思われました。ありがとうございます。

【高見沢議長】

情報提供ありがとうございます。その他いかがでしょうか。大体よろしいでしょうかね。

御意見御質問出尽くしたということでございますので、採決に入りたいと思います。

それでは議第 4392 号を原案通り可決してよいでしょうか。御異議がある場合は挙手をお願いいたします。

【高見沢議長】

異議なしですね。ありがとうございます。異議なしということで、議第 4392 号は原案通り可決いたしました。ありがとうございます。

続きまして、議第 4393 号、建築基準法の規定により、特定行政庁である横須賀市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。これにつきまして、横須賀市の説明を求めます。

【横須賀市建築指導課 水津課長】

それでは、議第 4393 号「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。

お手元の議案書は 5 ページから 6 ページ、図面集は 3 ページから 4 ページとなりますが、説明は右上に「審議事項説明資料」と記載のある資料を中心に進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しております。

「審議事項説明資料」の 2 ページをご覧ください。

まず、計画の概要について説明します。

資料の 3 ページをご覧ください。

今回計画の事業は、企業や消費者等から回収した産業廃棄物である廃プラスチック類を計画施設にて分別・洗浄・破碎処理し、再生利用可能なペレットに加工して、各製造工場等へ出荷することで、プラスチック類の再利用に繋げる計画になっております。廃棄物は、工場からの廃棄物の他、企業の事務所や商業施設から出されたごみのうち、プラスチック類に分別されたものを回収する計画となっております。以上の計画より、今回申請された施設は産業廃棄物の破碎処理を行う施設であるため、産業廃棄物処理施設に該当します。

資料の 4 ページをご覧ください。

続いて、計画施設の概要です。申請者は株式会社 T B M の代表取締役 C E O 山崎敦義、申請場所は横須賀市神明町 58 番 9、用途地域は工業地域になります。主要用途は、産業廃棄物である廃プラスチック類等の選別、洗浄及び破碎処理を行う工場になり、本審議会へ諮問する対象施設としては産業廃棄物処理施設に該当します。

資料の 5 ページをご覧ください。

次に、法令上の位置付けについて説明します。

資料の 6 ページをご覧ください。

まず、対象施設に関する建築基準法上の位置付けについてです。建築基準法第 51 条は、「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。」とされております。その上で、「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、この限りでない。」と、ただし書きの規定があります。そのため、政令で定める処理施設で、都市計画で敷地の位置が決定していないものは同条ただし書の許可が必要となっております。計画施設である産業廃棄物処理施設のただし書適用に当たっては、当該用途を都市計画に定める場合は県が決定するものであることから、神奈川県都市計画審議会の議を経る必要があります。

資料の 7 ページをご覧ください。

次に、ただし書許可の対象となる施設について説明します。建築基準法施行令第 130 条の 2 の 2 及び廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第 7 条第 7 号より、廃プラスチック類の破碎施設のうち処理能力が 1 日当たり 5 トン以上の施設が建築基準法第 51 条の対象施設となります。計画施設は破碎処理能力が 1 日当たり 120 トンであり、政令で定める処理施設に該当します。また、計画施設は都市計画で敷地の位置が決定していないことから、同条ただし書の許可の手続が必要になります。

資料の 8 ページをご覧ください。

ここから、計画内容について説明します。

資料の 9 ページをご覧ください。

まずは計画施設の敷地の位置について説明します。

資料の 10 ページをご覧ください。

計画施設の敷地がある横須賀市は黄色で着色の箇所になります。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。

資料の 11 ページをご覧ください。

横須賀市の東部を拡大します。計画施設の敷地は画面の赤枠で示した位置となり、周辺には、鉄道として京浜急行線京急久里浜駅、J R 横須賀線 J R 久里浜駅が、主要な道路として国道 134 号、都市計画道路久里浜田浦線、都市計画道路安浦下浦線、横浜横須賀道路の佐原 I C がございます。

資料の 12 ページをご覧ください。

さらに拡大した図になります。計画施設の敷地は工業地域に位置しており、横須賀市道 6525 号を介して、都市計画道路の久里浜田浦線へとつながっています。

資料の 13 ページをご覧ください。

こちらは、計画施設周辺の航空写真になります。計画施設は丘陵地に囲まれており、周辺には住宅地等がないことが確認できます。計画施設は京急久里浜駅から南に約 1 キロメートルのところに位置しております。

資料の 14 ページをご覧ください。

続いて、施設の配置計画及び作業計画について説明します。

資料の 15 ページをご覧ください。

こちらは計画施設の配置計画図になります。敷地内には工場棟と倉庫・事務所棟の 2 棟が建ち並ぶ計画となっております。敷地内には高低差があり、工場棟の地盤に対して倉庫・事務所棟の地盤が 3 メートルほど下がっているため、倉庫・事務所棟の 2 階レベルが工場棟の 1 階レベルとなるよう計画されています。また、敷地内の高低差により、敷地への出入口は 2 箇所計画されています。

資料の 16 ページをご覧ください。

敷地内での搬入、破碎処理、加工、搬出までの流れを説明します。まず、図面上左側、敷地西側の出入口から搬入車両が進入し、廃棄物を工場棟に受け入れます。工場棟内で、搬入された廃棄物を分別、洗浄、破碎、加工して再生可能なペレットを製造し、ペレット及び廃プラスチック以外の残渣をまとめ、工場棟から倉庫・事務所棟へ

移設して保管します。最後は、図面右側、敷地北側の出入口から搬出車両によって、倉庫から製品であるペレット及び残渣を搬出する計画となっております。

資料の 17 ページをご覧ください。

工場棟内部の処理工程を説明します。まず、外部から受け入れた廃棄物は、検品を受け原料置場に保管されます。保管された廃棄物については、乾式識別ラインに回され、そこで分別・破碎処理され、硬質プラスチックや軟質プラスチック等に分別されます。分別されたプラスチック類は破碎・粉碎、洗浄・脱水ラインに回され、そこで種別ごとに洗浄・破碎処理を行います。処理された材料は、押出機に回され、それぞれの原材料に合わせた機械で再生可能なペレットとして加工されます。各ラインの合計破碎処理能力は 1 時間当たり 5 トン、24 時間工場を稼働する予定ですので、1 日当たり 120 トンを処理する計画です。

資料の 18 ページをご覧ください。

倉庫・事務所棟の 1 階、2 階平面図になります。工場棟で製造したペレット及び残渣は 2 階の倉庫部分で受け入れ、エレベーターで 1 階に下ろし、そこから搬出されます。

資料の 19 ページをご覧ください。

続いて、敷地内の緑地計画について説明します。

資料の 20 ページをご覧ください。

敷地内の緑地は図の通りであり、横須賀市工場立地法市準則条例で規定されている、緑地率 10 パーセント以上であることを確認しております。

資料の 21 ページをご覧ください。

続いて、計画施設内の排水計画について説明します。

資料の 22 ページをご覧ください。

廃プラスチックを破碎・洗浄する作業過程において、洗浄後に汚水が発生します。発生した汚水は工場棟外部の洗浄水再生設備にて凝集沈殿・膜ろ過処理を行ったのち、再度洗浄水として利用されます。再生設備にて処理しても洗浄水として利用できない汚水については、処理後一旦調整槽にて水質を調整し、水質を確認したうえで、公共下水道へ排水します。汚水処理の一連の計画については、横須賀市上下水道局水再生課と協議済みです。

資料の 23 ページをご覧ください。

最後に、交通計画について説明します。

資料の 24 ページをご覧ください。

今回の計画では、主に東京都、神奈川県内の提携企業等から廃棄物を回収し、計画施設内で再生可能なペレットに加工したうえで、全国の提携工場及び自社工場へ搬出する計画です。搬入車両は高速道路を利用する計画のため、佐原 I C を出た後、黄色の県道 27 号、安浦下浦線から茶色の久里浜田浦線、紫色の横須賀市道を通り、計画施設の敷地までの経路となります。搬出車両も同様の経路を計画しております。県道 27 号及び久里浜田浦線は片側 2 車線、道路幅員も約 22 メートルあり、大型車の通行に支障はありません。各道路には歩道及び横断歩道、信号機も設置されております。計画施設の敷地前の横須賀市道は片側 1 車線ですが、歩道も整備されており、周辺には工場しかないため歩行者及び一般車両は少なく、大型車両の通行も支障がないことを確認しています。敷地北側の久里浜田浦線との交差点においても歩道、横断歩道、信号機が整備されております。また大型車の右折について、車両軌跡図にて検証し、安全性を確認しています。

資料の 25 ページをご覧ください。

車両台数による交通への影響について説明します。今回の計画において、搬出入の

計画車両台数は右側の表の通りで、搬入車両で1日42台、搬出車両で1日16台であり、午前8時から午後6時までの時間帯で計画しています。また、1時間当たりの台数においても、最大でも7台の増加で計画しています。敷地北側の交差点において現地調査を実施しており、調査結果は下側の表の通りとなっております。交差点に流入する車両台数の総計6,725台に対して、従業員の通勤車両も含めた今計画の車両総数182台を追加しても、全体として約2.7パーセントの増加にしかならず、周辺の交通への影響は軽微であると考えます。

また、これらの交通計画については所轄警察署と協議を行い、了承を得ています。

資料の26ページをご覧ください。

続いて、生活環境影響調査について説明します。

資料の27ページをご覧ください。

生活環境影響調査においては、施設の稼働による騒音、振動、悪臭について、また、運搬車両の走行による影響について調査、検討しています。横須賀市の廃棄物処理施設設置等許可事務取扱要綱による手続きより、本市資源循環部廃棄物対策課においても調査内容は確認されております。

資料の28ページをご覧ください。

まずは、施設の稼働等による騒音、振動についての調査結果の説明になります。

資料の29ページをご覧ください。

左上の表に記載しました工場棟内の各ラインの機器類等から発せられる騒音、振動の数値から、各方位の敷地境界線上の騒音、振動の数値を算出し検討しました。計画施設の敷地境界線上にある青で着色したAからEの地点が騒音の、赤で着色したaからeの地点が振動の、それぞれの検討箇所となります。現地調査の結果と、各機器から生じる騒音、振動の数値の結果を合わせた数値のうち、各地点で最大の数値が右上の表の通りとなります。騒音、振動とも、神奈川県生活環境の保全等に関する条例に規定されている工業地域の規制基準値は超えていないことを確認しております。

資料の30ページをご覧ください。

次に、悪臭についての検討結果の説明になります。

資料の31ページをご覧ください。

回収した廃棄物の分別、洗浄作業の過程において、廃棄物のうち再利用できない残渣、及び汚水処理の過程で発生する汚泥からは悪臭が発生する恐れがあります。悪臭が発生する恐れがある残渣及び汚泥の処理については、スクラップコンテナに蓋やカバーをすることで密閉状態とし、周囲ににおいが漏れない状態で保管し、外部の委託した処分場へ排出する予定です。以上より、悪臭に対して、密閉型の容器に保管することで悪臭の漏洩を防止する計画となっております。

資料の32ページをご覧ください。

次に運搬車両の走行に係る周辺環境への影響についての検討結果の説明になります。

資料の33ページをご覧ください。

大気質、騒音、振動について、それぞれ現況の調査による数値と、計画運搬車両の台数から算出した将来交通量の予測結果の数値を算出しました。各項目とも、車両台数が増えても周辺への影響は軽微であり、その数値も基準値内に収まることを確認しております。

資料の34ページをご覧ください。

続いて、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に係る手続について説明します。

資料の35ページをご覧ください。

事業者から本市資源循環部廃棄物対策課に対して、横須賀市の廃棄物処理施設設置

等許可事務取扱要綱による手続きにより、事業予定計画書、生活環境影響調査実施計画書が提出されております。また、廃棄物の処理及び清掃に関する法律による手続として、産業廃棄物処理施設設置等許可申請が必要となっております。本市廃棄物対策課において、事前手続によって計画内容は確認されています。すでに許可申請はなされておりますが、許可通知は当許可の通知に併せて行う予定です。

資料の 36 ページをご覧ください。

最後に、横須賀市の都市計画審議会の見解について説明します。

資料の 37 ページをご覧ください。

令和 3 年 11 月 8 日及び令和 4 年 1 月 28 日に横須賀市都市計画審議会を行い、産業廃棄物処理施設としての敷地の位置について諮問したところ、異存ない旨の回答を得ております。

議第 4393 号「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。

【高見沢議長】

ただいま、横須賀市から議第4393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、御発言をお願いします。

【平本委員】

参考意見として聞くが、30 ページと 31 ページの悪臭について、数値化はされていないのか、それとも今後、数値化の計画があるのかお尋ねしたい。

【横須賀市建築指導課 水津課長】

臭気指数というものを算定するよう指示がございまして、規制基準が 15 という内容になっております。計画地の風上側と風下側で、それぞれ測定した結果では、10 未満ということを確認しているという状況になります。

【平本委員】

今回の横須賀の案件については今の答えで納得しましたが、一般事業の指定で、一般住民からの苦情の中で、騒音と悪臭という非常に大きな問題があるところです。騒音に関しては既に基準があるのですが、悪臭に関しては基準がないので、誰でも分かるような数値化ができるのか否かというところを参考意見としてお伺いさせていただきました。

【横須賀市建築指導課 水津課長】

我々の把握した内容は、悪臭防止法における規制基準を参考に算出しているところでございます。

【横須賀市環境管理課 秋澤課長】

当該地域が工業地域ということでございまして、規制につきましては悪臭防止法で臭気指数の基準が 15 ということになっております。以上になります。

【平本委員】

分かりました。基準以内ということで、承知いたしました。

【高見沢議長】

他にございますか。沼尾委員お願いします。

【沼尾委員】

御説明ありがとうございました。資料の 25 ページについて教えてください。搬入搬出車両の計画からすると、交通量としては 2.7 パーセント増なので影響は軽微だという判断をされていますけれども、1 時間当たり 7 台なので問題はないのか、と思います。通勤通学時間帯や、特定の時間の中でやはり影響が出てしまうようなことはあり得ないと判断されているのか、何か精査されているところがあれば教えていただければと思います。

【横須賀市建築指導課 水津課長】

現地在通学路の一部にはなっている状況を確認しておりまして、現地の朝の状況を職員の方で調べさせていただきました。搬出入車両の稼働時間が午前 8 時から午後 6 時ということで、大体 8 時ごろには小学生、中学生の通学が終わっていることは確認しております。小学生については、こちらの工場側のルートを歩かないようにという指示が出ているのだらうと思うのですが、住宅側、つまり北側の歩道を歩いているという状況を確認しているところは、精査というか、調査をしております。

【沼尾委員】

つまり、そういったところの運用上も含めて、問題ないと、地元で判断されているという理解でよろしいわけですね。

【横須賀市建築指導課 水津課長】

その通りでございます。

【沼尾委員】

分かりました。ありがとうございます。

【高見沢議長】

ありがとうございました。他はいかがでしょうか。大体よろしいでしょうか。リモートの方も、特に手は挙がっていませんね。

御意見出尽くしたと判断しまして、採決に入りたいと思います。

それでは、議第 4393 号、原案通り可決してよいでしょうか。御異議がある場合は挙手をお願いいたします。

【高見沢議長】

はい、異議なしということで、議第 4393 号は原案通り可決いたしました。

次に報告事項に移ります。第 8 回線引き見直しに向けた取組について、事務局から報告をお願いいたします。

【五十嵐幹事】

それでは、「第 8 回線引き見直しに向けた取組について」、御報告します。

右上に「報告事項説明資料」と記載の資料により、進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しております。

本取組については、令和 3 年 7 月開催の本審議会において、第 8 回線引き見直しに

向けた検討会を設置し、取組を開始した旨を御報告いたしました。本日は、その後の検討会での検討状況について御報告いたします。

資料の1ページをご覧ください。

改めて、「1 線引き制度の概要」から御説明します。

線引き制度は、概ね10年後の将来人口予測のもと、都市計画区域について、都市計画の目標、区域区分の決定の有無などを示した「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、いわゆる「都市計画区域マスタープラン」を定めるとともに、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、この方針に基づき、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分するもので、都市計画の根幹をなすものです。

資料の2ページをご覧ください。

次に、「2 都市計画区域マスタープランの位置づけ」についてです。

図の左上に、本県の総合計画である「かながわグランドデザイン」があり、これを県土・まちづくり分野から補完するものとして、青色でお示ししている「かながわ都市マスタープラン」があります。この「かながわ都市マスタープラン」は、概ね20年後を展望し、神奈川の県土・都市像を都市づくりの分野から描き、広域的な都市づくりの基本方向を示したものです。その下に、赤色でお示ししているのが、線引き見直しの際に定める「都市計画区域マスタープラン」です。こちらは、「かながわ都市マスタープラン」で示した都市像の実現を目指して、都市計画に定めるものです。概ね10年後の将来人口予測のもと、公共施設の整備などについて、将来の見通しや目標を明らかにし、区域区分など具体的な都市計画に反映していきます。

資料の3ページをご覧ください。

次に、「3 第8回線引き見直しの背景」についてです。令和3年3月に「かながわ都市マスタープラン」を改定し、2040年代前半を展望した県土・都市像を「地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な都市 かながわ」としています。

概ね20年後の将来を展望すると、少子高齢化の進行、人口減少社会の本格化、災害の頻発・激甚化など様々な問題の顕在化が見込まれます。これらの問題に対応した都市づくりの方向性として、地域の実情に応じたコンパクト・プラス・ネットワークによる都市づくり、大規模災害などからいのちとくらしを守る都市づくり、などとしています。この、かながわ都市マスタープランで示した都市像を実現していくためには、今後、具体の都市計画に反映していく必要があります。こうしたことから、第8回線引き見直しに向けた検討を開始いたしました。

資料の4ページをご覧ください。

次に、「4 第8回線引き見直しの取組状況」についてです。線引き見直しに係る県の基本的な考え方を示した「基本的基準」の策定に向けて、表でお示ししている学識経験者で構成する「第8回線引き見直しに向けた検討会」を設置しました。前回の報告からの変更点としましては、表の一番下に記載の横浜国立大学大学院准教授の稲垣委員に、防災に関する臨時委員として、第2回検討会から参加いただいています。

資料の5ページをご覧ください。

第1回検討会は、令和3年6月16日に開催し、目標年次を2035年、令和17年として、図の左側に記載の人口・産業・土地利用・交通などの線引き見直しに向けた課題から、図の右側に記載の3つの項目を検討会における主な論点として整理し、論点1として、地域の実情に応じた集約型都市構造のあり方について、論点2として、大規模災害などを想定した土地利用の規制・誘導のあり方について、論点3として、都市計画区域マスタープランのあり方について、以上3点を主な論点として、議論していくこととされました。

資料の6ページをご覧ください。

その後、第2回検討会を10月15日に開催し、論点1、論点2について、さらに、第3回検討会を12月23日に開催し、論点3及び検討会からの提言骨子について、御議論いただきました。本日は、これまでの検討会における検討状況を本審議会に報告するものです。今後、第4回検討会が令和4年3月に開催され、検討会からの提言案について御議論いただく予定です。

資料の7ページをご覧ください。

次に、「5 検討会における検討状況（主な議論の方向性）」についてです。検討会における各論点の検討状況を御説明します。青で着色した枠内に、主な議論の方向性を、その枠の下には、それぞれの具体的な内容をお示ししています。はじめに、「論点1 地域の実情に応じた集約型都市構造のあり方」における主な議論の方向性についてです。上段の青枠、立地適正化計画の促進として、立地適正化計画は、集約型都市構造の実現に向けた有効なツールであることから、市町による立地適正化計画の作成を積極的に促進していくべき。下段の青枠、既成市街地の魅力向上として、既成市街地の活力維持のため、地域の実情に応じた様々な手法を活用しながら、拠点となる既成市街地の魅力向上を図るべき。

資料の8ページをご覧ください。

引き続き、「集約型都市構造のあり方における主な議論の方向性」についてです。上段の青枠、地域の活性化に資するまちづくりとして、今後、人口減少が進む地域などにあっても、地方創生の観点から地域の活性化に資するまちづくりに対応できるようにしておくべき。下段の青枠、アフターコロナを見据えた今後の対応として、アフターコロナにおける働き方や暮らし方の多様化を受けたニーズを捉え、その受け皿としての土地利用の可能性を検討していくことが重要。

資料の9ページをご覧ください。

次に、「論点2 大規模災害などを想定した土地利用の規制・誘導のあり方」における主な議論の方向性についてです。青枠、災害レッドゾーンにおける土地利用規制として、災害レッドゾーンについては、都市的土地利用を行わないことを基本的な考え方とし、市街化区域の低・未利用地において、当面、計画的な市街地整備が見込まれない場合には、逆線引きに向けた検討を進めるべき。

資料の10ページをご覧ください。

引き続き、「大規模災害などを想定した土地利用の規制・誘導のあり方」における主な議論の方向性についてです。青枠、災害リスクの低減を考慮したまちづくりの推進として、防災指針を含んだ立地適正化計画の策定過程などを通じて、災害リスクの評価・分析を行い、災害リスクを踏まえたまちづくりを推進すべき。雨水貯留浸透等の機能を有するグリーンインフラは、災害リスクの低減、被害拡大の緩和に寄与することから、緑地や農地等を積極的に都市計画に定め、その機能を活用していくべき。

資料の11ページをご覧ください。

次に、「論点3 都市計画区域マスタープランのあり方」における主な議論の方向性についてです。上段の青枠、広域的な課題への対応として、都市計画区域を超える広域的な課題などの調整に効果的に対応するため、広域都市計画圏の方針図を追加するなど、広域的な都市の将来像をより分かりやすく示していくべき。下段の青枠、県内政令市との調整として、県が都市計画区域マスタープランを策定するにあたっては、独自に都市計画区域マスタープランを策定できる県内政令市とも引き続き必要な調整を図るべき。以上が、各論点における主な議論の方向性についてです。

資料の12ページをご覧ください。

最後に、「6 今後の取組」についてです。令和3年度は、来月3月に検討会で御議論いただき、基本的基準の策定に向けた提言をいただく予定です。令和4年度以降は、

パブリック・コメントや市町の意見も伺いながら基本的基準を策定します。その後、都市計画の案を作成し、第8回線引き見直しに係る都市計画の手続を進めていきます。今後の取組状況については、本審議会にも、適宜、御報告いたします。

以上で、「第8回線引き見直しに向けた取組について」の報告を終わります。

【高見沢議長】

ありがとうございました。ただいま、事務局から報告がございましたが、何か御意見、御質問等がございましたら挙手をお願いいたします。細谷委員お願いします。

【細谷委員】

御説明いただきましてありがとうございました。質問ではないのですが、意見ということで聴いていただければと思います。線引き見直し、調整区域を市街化区域にするという話があったのだらうと思います。そうそうたる顔触れの方が、検討委員になられていると思っていますが、一点意見ということでお話をさせていただきたいと思っています。今、神奈川県だけではなく、全国の都道府県で諸問題が起きています。この諸問題というのは何かというと、やはり水資源の部分であるとか、土地利用の部分で、外国籍企業の方達が、47都道府県の様々な土地を購入されている。そして、その開発は少し無謀な部分も若干聞いたりしている部分が実はあります。北海道の例で言えば、水資源、北海道は本当に豊富だと思うのですが、そういった部分に、中国企業が、土地利用として、水源地の土地を購入されて、地下水を全て汲み上げてしまって、その水をペットボトルに詰めて、本国に送っているということが、新聞やネットにも出ていました。もう一つ例を挙げると、例えば新潟県新潟市内の県庁所在地の近くの空き地を、ある外国籍企業の方が買ってしまった。そして、外国籍企業の方が、様々な事業を展開したりしているということがありますので、そういった部分の、規制とは言いませんけれども、やはりこの線引き見直しの中で、そんなことも少し触れていただいてもいいのではないかと私は思っています。今後、世界人口は74億75億から多分80億ぐらいになってくると思いますが、人口が多くなると、食糧や水といったことが、非常に問題になってくると思いますが、食糧がなくなったり、水が足りなくなったりすると、そこで争いがどんどん出てきてしまって、下手をすると、あってはならない戦争にまで行き着くというのが、過去の世の中の歴史だったのかなと私は思っていますので、是非そういったことも踏まえた中で、今後色々な形で展開をしていただきたいと思いますということだけ、御意見として申し添えさせていただきます。以上でございます。

【高見沢議長】

ありがとうございました。私が座長もしているのですが、今すぐにどのように検討するかというのは、申し上げられないですが、御意見として受け取りまして、内部で議論していきたいと思えます。事務局もそういうことでよろしいでしょうか。

【五十嵐幹事】

はい。結構でございます。

【高見沢議長】

他にはいかがでしょうか。どのような点でも結構です。次回は第4回ということで、まとめの議論になりますので、今の時点で何かあれば、遠慮せずにおっしゃってください。

特にこれ以上ないようでございます。それでは、今の御意見も含めまして、まとめに向けて、事務局の方もサポートの方よろしくお願いいたします。以上で報告事項終わらせていただきます。

では、以上をもちまして本日の審議会を閉会いたします。

<閉会>