

第 192 回
千葉県都市計画審議会
議 事 録

日 時 令和 2 年 11 月 19 日 (木)
午後 2 時 30 分 ~ 午後 4 時 20 分
場 所 ホテルポートプラザちば 2 階「ロイヤル I」

目 次

議事日程

出席委員名簿

議題一覧表

1. 開 会	1
2. 都市整備局長挨拶	1
3. 定足数の報告	1
4. 新任委員の紹介	1
5. 議長の指定	2
6. 議事録署名人の指名	2
7. 非公開議案等の審査	2
8. 議案審議	3
第1号議案 第2号議案 第3号議案 第4号議案 第5号議案 (一括審議)	3
第6号議案	19
第7号議案	22
9. 閉 会	25

第192回千葉県都市計画審議会 議 事 日 程

令和2年11月19日(木)

- 1 開 会
- 2 都市整備局長挨拶
- 3 定足数の報告
- 4 新任委員の紹介
- 5 議長の指定
- 6 議事録署名人の指名
- 7 非公開議案等の審査
- 8 議案審議
第1号議案～第7号議案
- 9 閉 会

第192回千葉県都市計画審議会
 令和2年11月19日（木曜日）
 於・ホテルポートプラザちば2階「ロイヤルI」
 午後2：30～午後4：20
 出席委員 20名

第192回千葉県都市計画審議会出席委員
 (順不同敬称略)

構成	氏名	摘要
学識経験者	屋井鉄雄	都市計画・土木
	根上彰生	都市計画
	青柳俊一	経済
	橋本都子	建築
	鶴岡宏祥	農業
	福士正直	都市経営
県議会の議員	浜田穂積	千葉県議会議員
	河上茂	千葉県議会議員
	瀧田敏幸	千葉県議会議員
	田中幸太郎	千葉県議会議員
	守屋貴子	千葉県議会議員
	鈴木陽介	千葉県議会議員
	横山秀明	千葉県議会議員
	加藤英雄	千葉県議会議員
関係行政 機関の職員	古谷雅彦 (代理・荒木洋)	財務省関東財務局長 千葉財務事務所管財課長)
	幸田淳 (代理・西村裕二)	農林水産省関東農政局長 農林振興部地方参事官)
	土井弘次 (代理・上田信也)	国土交通省関東地方整備局長 千葉国道事務所副所長)
	楠芳伸 (代理・植竹昌人)	千葉県警察本部長 交通部交通規制課長)
市町村の長を 代表する者	小坂泰久	酒々井町長
市町村議会の 議長を代表 する者	助川忠弘	柏市議会議長

第 1 9 2 回 千 葉 県 都 市 計 画 審 議 会 議 題

令和 2 年 1 1 月 1 9 日 提 出

- | | |
|---------|--|
| 第 1 号議案 | 市川都市計画道路の変更について |
| 第 2 号議案 | 松戸都市計画道路の変更について |
| 第 3 号議案 | 鎌ヶ谷都市計画道路の変更について |
| 第 4 号議案 | 印西都市計画道路の変更について |
| 第 5 号議案 | 船橋都市計画道路の変更について |
| 第 6 号議案 | 建築基準法第 51 条ただし書の規定による処理施設（産業
廃棄物処理施設）の敷地の位置（柏市）について |
| 第 7 号議案 | 建築基準法第 51 条ただし書の規定による処理施設（産業
廃棄物処理施設）の敷地の位置（横芝光町）について |

1. 開 会

司 会 定刻となりましたので、ただいまから第192回千葉県都市計画審議会を開催いたします。

2. 都市整備局長挨拶

司 会 はじめに保坂都市整備局長よりご挨拶を申し上げます。

都市整備局長 都市整備局長の保坂でございます。

委員の皆様には、大変お忙しいところを本審議会にご出席いただきまして、厚くお礼を申し上げます。また、日頃より県政に多大なるご支援・ご協力をいただいておりますことを、重ねてお礼を申し上げます。

本日の審議会は令和2年度の第1回目の開催となります。会議の運営にあたりましては、コロナウイルス対策のために、今までよりも会場は広いところを確保した関係で、少し県庁から離れたところとなっております。また、配置も皆様の間隔も開けさせていただくことと、換気の関係、マイクにつきましても使用ごとに消毒をするような形で、この審議会は感染対策をとりながら進めさせていただきたいと思っておりますので、ご了承をお願いしたいと思います。

本日の議案といたしましては、一般国道464号（北千葉道路）に関する5議案、建築基準法の産業廃棄物処理施設関連2議案の計7議案になります。議案等の内容については後ほど担当課長等から説明させますので、よろしくご審議くださるようお願いいたします。

簡単ですが、開会にあたりまして挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくようお願いいたします。

3. 定足数の報告

司 会 続きまして、事務局より定足数の報告をお願いします。

事務局 定足数について報告いたします。

本日の出席委員は、委員定数28名のうち現在のところ20名で、「千葉県都市計画審議会条例」第5条第3項の規定により、2分の1以上の出席をいただいております。会議は成立しております。

以上です。

4. 新任委員の紹介

司 会 次に、本審議会委員のうち新たにご就任いただいた方を紹介させていただきます。

はじめに、市町村議会の議長を代表する委員として、柏市議会議長の助川様にご就任いただきました。

大多喜町議会議長の野村様に新たにご就任いただきました。本日は所用により欠席され

ております。

続きまして、関係行政機関の職員の委員として、関東財務局長の古谷様に新たにご就任いただきました。本日は、代理として千葉財務事務所管財課長の荒木様にご出席いただいております。

関東地方整備局長の土井様に新たにご就任いただきました。本日は、代理として千葉国道事務所副所長の上田様にご出席いただいております。

千葉県警察本部長の楠様に新たにご就任いただきました。本日は、代理として千葉県警交通部交通規制課課長の植竹様にご出席いただいております。

関東運輸局長の河村様に新たにご就任いただきました。本日は所用により欠席されております。

以上で、新たにご就任いただいた方の紹介を終わらせていただきます。

なお、本日も出席の委員の方については、お手元の座席表をもって紹介とさせていただきます。

続きまして、本日の審議会には保坂局長をはじめ議案に関係する県の職員が出席しております。県の出席職員の紹介については省略させていただきます。

5. 議長の指定

司 会 それでは、議事に入らせていただきます。

本審議会は、「千葉県都市計画審議会条例」第5条第1項の規定により、会長が会議の議長を務めることとなっておりますので、屋井会長、よろしくお願いいたします。

6. 議事録署名人の指名

会 長 はじめに、本審議会の議事運営規則第10条第3項の規定により、議事録署名人を指名させていただきます。

根 上 委 員

加 藤 委 員

よろしくお願いいたします。

7. 非公開議案等の審査

会 長 次に、非公開議案等の審査ですが、本日も審議いただく案件は、北千葉道路関連が5議案、建築基準法の産業廃棄物処理施設関連が2議案、合計7議案です。

非公開の取り扱いについては、「千葉県都市計画審議会議事運営規則」第9条のただし書に非公開とすることができる規定がありますが、事務局からの提案をお願いいたします。

事務局 事務局より提案いたします。

本審議会は、「千葉県都市計画審議会議事運営規則」第9条に基づき、原則どおり公開でご審議いただければと考えております。

今回の第1号議案、第2号議案、第3号議案、第5号議案に関する意見書の要旨には、

意見書提出者の氏名が含まれておりますが、説明にあたり、議案説明者は、公開の場であることを踏まえ、個人情報に該当する部分について記号や黒塗り等により工夫して説明を行うこととします。

また、傍聴者及び報道関係者に配布する議案書は、赤枠で囲まれた個人情報の該当箇所を黒塗りいたします。

さらに、委員の皆様におかれましても、審議の際、個人情報の取り扱いにご配慮いただければと考えております。

以上です。

会 長 そのような提案でありますか、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

会 長 どうもありがとうございます。

それでは、本日は「非公開とする案件はない」ということとして公開で進行させていただきます。

次に、本審議会への傍聴人について確認します。審議会の傍聴人はおられますか。

事務局 本日は、傍聴人は7名の方がお越しになっております。

会 長 それでは傍聴人を入場させてください。

(傍聴人 入場)

会 長 報道関係者の方はいらっしゃいますか。おられるようでしたら、入場させてください。

(報道関係者 入場)

会 長 報道関係の方については、審議開始前に限り撮影等が可能です。ただいまから写真撮影等を許可しますので、必要があればお願いします。

(報道関係者 写真撮影等)

会 長 それでは、写真撮影等を終了してください。

議事に入る前に、傍聴人の皆様に傍聴上の注意を申し上げます。

先ほど事務局からお配りした「注意事項」があると思いますので、それをお読みいただいて、その内容をお守りください。

8. 議 案 審 議

会 長 本日も審議いただく案件は7件ですが、重要な案件ですので、十分ご審議くださるようお願いいたします。

また、議案は既にお手元にお届けした議案書のとおりですので、従来どおり議案の朗読については省略させていただきます。

これから議案の審議に入りますが、事務局においては簡潔な説明をお願いいたします。

第1号議案 第2号議案 第3号議案
第4号議案 第5号議案 (一括審議)

会 長 それでは、

第1号議案 市川都市計画道路の変更について

- 第2号議案 松戸都市計画道路の変更について
- 第3号議案 鎌ヶ谷都市計画道路の変更について
- 第4号議案 印西都市計画道路の変更について
- 第5号議案 船橋都市計画道路の変更について

この5議案を議題といたします。

これらの議案についてはいずれも北千葉道路に関連する議案ですので、一括審議といたします。

事務局から説明をお願いします。

事務局 第1号議案から第5号議案について説明いたします。

これらの議案は、市川から船橋間の北千葉道路の事業化に向けて都市計画変更するもので、当該事業に係る環境影響評価書とあわせて一括して説明させていただきます。

説明にあたりましては、付議書の内容を取りまとめた議案関係資料に沿って説明いたします。

それでは、議案関係資料のインデックス「資料1」の1ページ、またはスクリーンをご覧ください。

今回の案件である北千葉道路については、環境影響評価が必要な事業規模であり、これらを都市計画に定める場合、環境影響評価法に基づき、都市計画決定権者である県が都市計画と環境影響評価の手続きを同時に進めることとされており、ページ左側のスケジュールにあるとおり、平成30年1月から構想段階評価書や配慮書の法定手続きを進めてきており、本日の審議会では、都市計画変更案とあわせて環境影響評価書についてもご審議いただくものです。

住民の方々に対しては、法定手続きに着手する前から、北千葉道路に関するパネルを展示し、住民の方々と対話しながら疑問点などにお答えするいわゆる「オープンハウス」形式の説明会を行うなど、事業の検討段階から住民の方々の意見をお聞きしながら手続きを進めてまいりました。

スクリーンにはオープンハウスなどの説明会の開催状況を示しておりますが、沿線市においてこれまで40回以上開催し、延べ2,000人以上の方々にご出席いただきました。

また、このほか、広報誌「北千葉道路だより」を発行するなど、各種検討状況や説明会の開催予定などの情報発信にも努めてまいりました。

それでは、まず、都市計画について説明させていただきます。

資料の1ページの右側にある北千葉道路の位置と目的については、北千葉道路は東京外かく環状道路と成田空港を結ぶ延長43kmの一般国道であり、事業の目的としては、「成田空港等の拠点への広域高速移動の強化」「周辺道路の渋滞緩和」「災害時の緊急輸送ネットワークの強化」などとしております。

今回は、このうち未整備区間である外環道路から鎌ヶ谷間の約9kmと、新たに自動車専用部を設置する鎌ヶ谷・船橋間を合わせた約15kmの区間の事業化に向け、都市計画を定めるものです。

資料の2ページをご覧ください。

市川・船橋間の平面図、縦断図、標準横断図になります。

平面図には、今回、都市計画を定める範囲をインターチェンジの位置とあわせて赤色で

示しています。

また、縦断図には、専用部と一般部について凡例のとおり色分けし、地下式や嵩上げ式など、それぞれの位置を示しています。

北千葉道路は、標準横断図の左側にある、道路中央に嵩上式で4車線の専用部を、その両側に地表式で上下線あわせて4車線の一般部を、またその両側に植樹帯、副道、自転車道、歩道を配置する構造を基本としております。

なお、外環道路に接続する箇所や北総鉄道を下越しする箇所、また、住宅等が多く市街化が進んでいる箇所では、標準横断図の真ん中にありますように、専用部を地下式としております。

既に一般部が整備されている鎌ヶ谷から国道16号までの間については、北総鉄道の両側に新たに専用部を配置する計画としております。

資料の3ページをご覧ください。

北千葉道路は、図面にありますように、西側から市川都市計画、続いて松戸、鎌ヶ谷、印西、船橋と五つの都市計画区域にまたがっており、一般部である幹線街路は、図面上側に表示のとおり全長約17km、代表幅員55mとなっており、これらに合わせて幅員などを変更し、車線数を4車線と新たに決定します。

専用部については、延長約15km、代表幅員23m、車線数は4車線と決定します。また、専用部から一般部に入出入りするインターチェンジはハーフインターチェンジとし、北千葉道路と交差する県道などへの接続を考慮した位置に合計5カ所設置する計画としております。

資料の4ページは、1号議案から5号議案の付議書にある計画書を西側から路線の配置にあわせて一覧表に取りまとめたもので、一般部である幹線街路については名称や構造形式、車線数などを、また自動車専用道路については幹線街路の記載に加えてインターチェンジの配置の状況を記載し、これらの内容を都市計画に定めるものです。

資料の5ページをご覧ください。

こちらも、それぞれの付議書にある計画図を取りまとめたものになります。図面の主な記載内容について説明させていただきます。

まず、青い線は、昭和40年代に幅員40mで決定した都市計画のラインになります。今回決定する自動車専用部を緑色、一般部を赤色で着色しております。青い線から外側に赤で着色している部分が、今回、新たに都市計画を定める範囲となります。

赤色の枠の旗揚は県が定める路線、黒枠の路線は市が定める路線になります。

資料の6ページをご覧ください。

図面の右のほうにある黄色に着色した部分は幅員の縮小などの変更であり、都市計画を廃止する範囲となります。

これらの計画について、本年2月4日から3月3日までの1ヵ月間、案の縦覧に供したところ、合計で14件の意見書の提出がありました。いただいた意見の内容を都市計画区域別に項目分けし、それぞれ項目ごとに県の考え方を取りまとめましたので、説明させていただきます。

それでは、本日配付したA4横の「当日配布資料」、またはスクリーンをご覧ください。はじめに、資料1ページ、市川都市計画道路に関しては2名の方から意見書の提出があ

りました。

資料の2ページの「北千葉道路の位置について」に関する意見として、

- ・北千葉道路が敷地を通るため、公述で反対したが意見が反映されていないので計画に反対する。
- ・井戸水の減少や水質の悪化の可能性がある北千葉道路をやめてほしい。
- ・水遊びができる場所が奪われてしまう。
- ・自然と触れ合える場所がなくなってしまう。

といったご意見でした。

これらの意見に関する県の考え方ですが、市川市から鎌ヶ谷市間は東西方向の幹線道路が脆弱なため、国道464号や並行する県道では渋滞が頻発しており、北千葉道路が整備されることで渋滞の緩和が期待されるなど、北千葉道路は必要な路線と考えております。

また、今回の都市計画案は、事業化に向けた設計に合わせて必要な幅員や構造に変更するものです。

ルートについては、既に都市計画決定しているルートを前提に北総線や区画整理が整備されており、現行の都市計画を基本としたルートとしております。

なお、地下水等については、この後ご説明する環境影響評価の結果のとおり、必要な環境保全措置を実施することなどにより環境影響のできる限りの低減を図ることとしており、あわせて環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施することとしております。

次に、資料の3ページにある意見書の要旨としては、

- ・市川市の住宅地を縦断する外環道に大量の大型車を含む交通量を導き入れることは、都市政策、交通政策として誤りである。

とのご意見でした。

この意見に対する県の考え方は、先ほども説明したとおり、周辺道路の渋滞緩和が期待できるなど、北千葉道路の整備は必要と考えております。

なお、外環道については、市川市の南北軸となる道路網を形成し、引き続き市川市内の円滑な交通に寄与するものと考えております。

次に、二つ目の項目として、資料の4ページ、環境についてのご意見です。

- ・物流施設など周辺土地利用を大きく変えることを前提とした道路計画であり、市川市北部に残されている緑地を大きく失わせる。
 - ・また、景観だけでなく、保水機能、大気汚染防止などの重要な都市機能を失わせる。
- 接続する都市計画道路3・3・9号はこうした影響をさらに面的に広げることになる。

とのご意見でした。

これに対する県の考え方は、本事業では、植栽帯の整備や法面等の緑化を行うとともに、工事実施時には極力、緑を残すなど周辺の自然環境に十分配慮することとしております。

なお、事業実施に伴う大気質や景観などへの影響については、必要な環境保全措置を実施することにより、環境影響のできる限りの回避または低減を図ることとしております。

また、都市計画道路3・3・9号は周辺の南北軸で唯一の4車線道路であり、道路ネットワークの観点から北千葉道路と接続する計画としております。

環境に関する二つ目のご意見として、

- ・自動車専用道路を併設することの是非については、環境面からの検討結果を踏まえたものでなければならない。

とのご意見でした。

これに対する県の考え方は、北千葉道路は「成田空港等の拠点への広域高速移動の強化」などを目的としており、これらの目的を達成するためには専用部と一般部の併設が必要と考えております。

また、環境面については、すべての項目で必要な環境保全措置を実施することなどにより、環境影響のできる限りの回避または低減を図ることとしております。

次に、資料の5ページ、「その他」の意見として、

- ・松戸市秋山地区、市川市稲越地区を分断し、地域の生活環境を破壊する。
- ・梨栽培に大きな打撃をもたらす。
- ・都市計画決定過程に問題がある。

といったご意見をいただきました。

まず、地区の分断に関する意見に対する県の考え方ですが、稲越地区などは市街化が進んでいる地域であり、生活環境への影響を鑑み、専用部は地下構造とし、その上に一般部を設けることで必要な面積はできる限り小さくする計画としております。

また、主要な市道と北千葉道路の交差部は平面交差とし、現地の状況によっては市道を立体交差させるなど、地域分断にできる限りの配慮をしております。

次に、梨栽培に関する意見に対する県の考え方ですが、これまで説明したとおり、今回の都市計画案は既に都市計画決定しているルートを基本としたものです。梨畑がある大町地区については、農耕車両の通行に支障がないように副道を計画し、営農環境に配慮しております。

次に、決定過程に関する意見に対する県の考え方ですが、資料の6ページの右側の欄に記載したとおり、各種手続きを進めるにあたっては、オープンハウスの開催や、説明会でも十分時間を確保するなど、住民の方々に対し丁寧な説明に努めてまいりました。

また、計画交通量については、国、県、沿線市での検討状況を踏まえ、交通量を推計した上で環境影響評価準備書に記載しました。

説明会の会場については、多くの方々が参加しやすいよう、地元市と調整を行い会場の選定をしております。また、説明会に参加できなかった方々のために、説明会での資料を県ホームページに掲載し、計画の周知に努めてまいりました。

次に、資料の7ページ、松戸都市計画道路に関しては、2名の方から意見書の提出がございました。

まず、資料の8ページ、北千葉道路の位置に関する意見については、先ほどの市川都市計画道路への意見書と同じ文面ですので、県の考え方についても同様となります。

次に、資料の9ページ、北千葉道路の必要性に関するご意見です。

一つ目は、

- ・人口減少した今、今以上の道路が必要なのか。
- ・財源はどうするのか。

などのご意見でした。

これに対する県の考え方は、これまで説明してきたとおり、北千葉道路の整備は必要と

考えており、また、財源に関しては、自動車専用道路については直轄事業と有料事業の合併施行の計画としております。

二つ目の

- ・環境に与える影響が甚大であることが判明したので、建設計画を中止することを求める。

との意見に対する県の考え方は、必要な環境保全措置を実施することなどにより、できる限り環境影響の回避または低減を図ることとしております。

次に、資料の 10 ページ、鎌ヶ谷都市計画道路に関しては、8 名の方から意見書の提出がございました。

意見の内容を区分しますと、「県道船橋我孫子線の分断反対」「副道計画」「地域コミュニティ」「計画周知」、そして「早期開通要望」の五つとなります。

まず、県道船橋我孫子線の分断反対について説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

北千葉道路と交差する県道船橋我孫子線とその東側に並行して計画されているバイパス線の 2 路線のうち、県道船橋我孫子線を北千葉道路の一般部と T 字交差とする計画について、反対の意見があったものです。

これら反対意見の理由は六つに分けることができました。資料では 11 ページから 17 ページのそれぞれ表の上の①から⑥の項目が、反対される理由の概要となります。

資料の 11 ページの「①交通分散機能の確保」については、

- ・県道とバイパス線の両方があったほうが交通分散につながる。バイパス線だけでは渋滞解消にならない。

とのご意見でした。

次に、資料の 12 ページの「②既存動線の確保」については、

- ・北千葉道路の北側にある栗野地区から新鎌ヶ谷方面に向かう際に遠回りになってしまう。北千葉道路は高架式ではなく地下式で建設することが最適。お年寄りやベビーカー利用者などにとって大変な苦痛となる。

などのご意見でした。

資料の 14 ページにあります「③沿道商業施設への影響」については、

- ・県道の南北移動が不便になれば、駅前や沿道に立地する商業施設などの賑わいが失われてしまう。

とのご意見でした。

資料の 15 ページの「④信号機の設置」については、

- ・信号機設置の指針上では、設置は可能ではないか。

とのご意見でした。

これら①から④の四つの意見に対する県の考え方としては、新鎌ヶ谷駅周辺は県道船橋我孫子線の通過交通と駅前商業施設利用者の車が混在しており、中心市街地に集中する交通の分散が課題となっています。この課題を解決するため、鎌ヶ谷市都市計画マスタープランでは、バイパス線などで中心市街地の発生集中交通を北千葉道路に誘導することとしております。今回のこれらの交差点については、市のまちづくりの考え方を踏まえて計画したものです。

なお、資料の 12 ページの「既存動線の確保」が必要といった意見に対しては、都市計画で定める施設ではありませんが、県道船橋我孫子線を利用する歩行者や自転車が迂回することなく北千葉道路を横断できるよう立体横断施設を設置することとし、事業実施段階において地元の意見を伺いながら具体的内容について検討してまいります。

次に、資料の 16 ページの「周辺道路の影響」については、

- ・県道千葉鎌ヶ谷線などに影響する。
- ・バイパス線の新京成線アンダーパス部分が浸水した場合、市内の交通が大きく混乱する。

などのご意見でした。

これらに対する県の考え方は、渋滞を緩和するために北千葉道路の整備は必要と考えております。なお、新京成電鉄アンダーパス部分については、道路管理者において災害時の安全確保を含めて適切に管理してまいります。

次に、資料の 17 ページについては、

- ・県道沿いにある鎌ヶ谷消防署から出動する緊急車両は大きく迂回することになり、初動の遅れにつながる。

などのご意見でした。

これに対する県の考え方としては、北千葉道路と関連する都市計画道路を整備することで、交通混雑の緩和のみならず、緊急活動においても目的地までの移動の円滑化につながるものと考えております。

次に、資料の 18 ページ、副道計画については、

- ・副道があることで沿線の開発、整備に支障が生じる。
- ・部分的に両面通行となっており、高齢者の逆走事故などが発生する。

といったご意見でした。

これらに対する県の考え方は、副道は、北千葉道路の一般部の走行性の確保、また、沿線の方々及安全に一般部に合流できるよう計画しております。意見書の箇所については、既存の市道を代替える南北の交通機能を確保するため、副道を交互通行とする計画としたものです。

続いて、地域コミュニティについての、

- ・北千葉道路で地域分断することがないように願う。

などの意見に対する県の考え方ですが、主要な道路などは平面交差として、南北の交通の流れを確保します。また、生活道路についても、行き止まりとならないよう副道に接続させ、地域分断に配慮した計画としています。

資料の 19 ページの計画周知に関する意見として、

- ・住民の理解や了解もないまま進められている。

などの意見に対する県の考え方ですが、平成 30 年 1 月の手続きの開始から、オープンハウスやパネル展、都市計画の原案説明会の開催など、地域住民の方々に丁寧に説明し、意見を伺ってまいりました。

続いて、早期開通要望に対する県の考え方については、これまで説明してきたとおり、北千葉道路は大変重要な道路です。今後も関係機関と協議を進め、来年度、国による新規事業化が図られるよう取り組んでまいります。

資料の 20 ページ、船橋都市計画道路に関しては、2 名の方から意見書の提出がございました。

資料の 21 ページ、小室インターチェンジのランプ構造に関する意見として、

- ・ランプを新設することで既存歩道の動線をなくすことのないように願う。

などのご意見に対する県の考え方は、新たにランプを整備するため、歩道の位置の変更はありますが、適切に歩行者動線を確保いたします。

次の意見は、スクリーンにお示しする赤い丸で囲んだランプについて意見をいただきました。

意見の内容は、

- ・このランプがあると小室駅南側への通路が建設できなくなる。
- ・国道 16 号と 464 号の接続は、ほかに最短で接続できる路線があり、利用者が見込めない。
- ・小室駅南側が市街化されない場合、豊富地区などの市の北部地域とのアクセスが悪い状態が続き、北部唯一の鉄道が活かせず、船橋市の次期都市計画マスタープランと整合していない。

などのご意見でした。

これらに対する県の考え方ですが、国道 16 号と国道 464 号は緊急輸送道路に指定されており、災害時における相互のアクセスを強化する必要があるため、すべての方向にアクセスできるようフルインターチェンジ化する計画としております。

また、船橋市が現在策定を進めている次期都市計画マスタープランにおいて、小室インターチェンジを含む豊富地域では、北千葉道路の整備による広域交通ネットワークを生かした産業拠点の形成について、既存農業や自然環境への影響等に配慮しながら検討しております。

次に、資料の 23 ページ、インターチェンジの設置に関しては、

- ・小室インターチェンジと白井駅の間で新規にインターチェンジの設置を要望する。

といったご意見でした。

これに対する県の考え方ですが、インターチェンジの配置については、主要な県道などと交差する付近に 5 ヶ所のハーフインターチェンジを設ける計画としております。

資料の 24 ページ、「その他」につきましては、

- ・国道 16 号の東側の早期事業化
- ・小室駅南側の新設ランプの先行整備

などのご意見でした。

これらに対しては、国道 16 号東側の事業化や新設ランプの先行整備などに関しては、事業の進捗に合わせて早期に事業効果が発現できるよう段階的な供用も検討されることとなります。

最後に、

- ・小室駅南側に通路を設け、ランプ中央部の土地を活かす改善を願う。

といった意見に対する県の考え方は、ランプ中央部については、道路区域内となり、道路の一部として管理してまいります。

以上が、意見書の要旨と、これに対する県の考え方になりますが、今回の計画は事業化

に向けた設計や市のマスタープラン等を踏まえたものであり、これらの意見書により都市計画の案を変更する必要はないと考えます。

それでは、引き続き環境影響評価の結果について説明させていただきます。

議案関係資料のインデックス「資料2」の1ページ、またはスクリーンをご覧ください。はじめに環境影響評価について説明いたします。

環境影響評価とは、事業の実施にあたり環境への影響について事前に調査、予測、評価し、必要な環境保全措置の検討を行い、環境の保全への適正な配慮を行う仕組みとなっております。

具体的な流れとしては、ページ中段のフロー図のとおりであり、北千葉道路については都市計画決定権者である千葉県が都市計画変更の手続きと合わせて環境影響評価の手続きを進めてまいりました。

資料の2ページをご覧ください。

北千葉道路の概要をページ左側の表にまとめております。

また、計画交通量については、令和12年を計画年として予測しております。

ページ右側の評価項目については、表の左側に記載している大気質、騒音など14項目を選定し、「工事の実施」「道路の存在や道路の供用」など環境に与える要因別に必要な環境予測を行っております。その結果、環境基準等を超過する場合などは、環境影響をできる限り回避または低減させるため必要な環境保全措置を行うこととしております。

資料の3ページをご覧ください。

上の図は、選定した14項目について、それぞれ環境への影響が予測される箇所を予測位置として示したものです。

それでは、評価項目ごとに評価結果について説明させていただきます。

評価結果については、各項目とも環境基準や規制基準などに適合するため、環境保全措置が必要となる箇所を中心に説明させていただきます。

資料の4ページ、「大気質」をご覧ください。

図面に1～14の数字で示した箇所が予測地点となります。

また、着色している予測地点については、環境基準等を満たすために環境保全措置が必要となる地点を示しており、図面の下に記載している表のタイトル部分を同じ色にすることで評価結果の位置がわかるようにしております。

ピンク色については、建設機械が稼働することで発生する二酸化窒素の予測であり、排出ガス対策型の建設機械を採用することなどで、すべての地点で環境基準等を下回ると予測しております。

また、水色の粉じん等についても、建設機械で土砂を掘削する際に散水するなどの措置を行うことで、すべての地点で環境基準等を下回ると予測しております。

次に、資料の5ページの「騒音」についてです。

まず、ピンク色の「自動車走行に係る騒音」については、遮音壁の設置などを実施することで、環境基準以下、もしくは既存道路から発生する騒音より増加することのない値となると予測しております。

水色の「建設機械の稼働に係る騒音」については、仮囲いなどの遮音対策などにより基準等を下回ると予測しております。

また、黄色の「工事車両の運行に係る騒音」については、現況値が既に環境基準を上回っており、事業における工事車両の影響は極めて小さく、現況値から増加しませんが、工事用車両の分散などにより環境影響のできる限りの回避または低減を図ることとしております。

次に、資料の6ページ、「水質、水文環境、地盤」についてです。

資料の左上に記載してある「水質」については、北千葉道路が横断する六つの河川では、工事実施により法面などから発生する濁り水が流れ出ることによって河川の水が濁るおそれがあると予測されますが、法面をシート等で被覆するなど、環境影響のできる限りの回避または低減を図ります。

資料では、その右側に記載している「水文環境」と「地盤」については、地下構造物が設置される付近で河川流量の変化や地下水位の変動、また地下水位の低下による地盤沈下が発生するとの予測ですが、周辺の地下部分からくみ上げた水を適切に地下に還元する復水工法などを実施することで、環境影響のできる限りの低減を図ることとしております。

なお、地下水位及び地盤沈下については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施することとしております。

続きまして、「日照阻害」についてです。

道路構造が嵩上げ式となる4ヵ所を対象に予測、評価したところ、2ヵ所において、冬至における日影となる時間が参考指標を超過すると予測されますが、これについては、環境保全措置として、高架構造物の上部工、下部工の形式や配置を工夫することで環境影響のできる限りの低減を図ります。

なお、事業に起因する日照阻害については、必要に応じて関係通達に基づき適切に対処することとしております。

次に、資料の7ページ、「動物、植物、生態系」についてです。

北千葉道路及びその周辺において、現地調査により確認された動植物を対象として生息環境、生育環境の改変の程度を踏まえ、予測、評価を行っております。

動物、生態系については、オオタカの生息環境への影響の可能性があるとして予測されました。事業実施にあたっては、繁殖期を避けた工事工程の配慮、段階的な土地の改変などを採用し、環境影響のできる限りの回避または低減を図ります。

植物につきましても、重要な植物種17種の生育地が計画道路内などに位置し、生育環境が保全されない、または保全されないおそれがあると予測されました。これに対しては、適切な場所に移植することなどで環境影響のできる限りの回避または低減を図ります。

なお、オオタカと移植した植物については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施することとしております。

次に、「景観」についてです。

北千葉道路周辺の主要な眺望点や景観資源など9地点のうち6地点で景観に変化が生じると予測されるため、地形改変の最小化、橋梁などの構造形式やデザイン、色彩に配慮することとしております。

資料の8ページをご覧ください。

「人と自然との触れ合いの活動の場」についてです。

北千葉道路周辺の公園など12地点のうち2地点の予測地点で北千葉道路が見えるよう

になることから、快適性に変化が生じると予測されました。こちらについても、橋梁などの構造形式やデザイン、色彩に配慮し、環境影響のできる限りの低減を図ります。

最後に、「廃棄物等」についてです。

工事の実施により、建設発生土は約 262 万 m³、建設発生木材は約 3,200 m³などが発生すると予測されます。これについては、工事間流用の促進などを実施することにより、環境影響のできる限りの低減を図ることとしております。

以上が評価項目ごとの結果となります。

総合的な評価としては、すべての項目に必要な環境保全措置を実施することなどにより、環境影響は事業者の実施可能な範囲でできる限り回避または低減されているものと評価しております。

また、今後の事業における詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき、環境保全に十分配慮して行うほか、詳細なものとする必要がある環境保全措置の内容については、詳細な設計や事後調査等の結果を踏まえ十分に検討することとしております。

なお、本環境影響評価の段階において予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家等の助言・指導を得ながら適切な措置を講じてまいります。

最後に、第 1 号議案から第 5 号議案に係る北千葉道路については、環境影響評価書が示すとおり、環境面からも都市計画を定める上で支障ないと判断しております。

よろしくご審議くださるようお願いいたします。

会 長 　　ただいま第 1 号議案から第 5 号議案について事務局の説明が終わりました。何かご意見、ご質問はございますか。

委 員 　　何度も質疑ができないと思うので、最初に伺いたいことをまとめて伺ってよろしいでしょうか。

会 長 　　はい、了解しました。

委 員 　　冒頭、説明もあったのですが、この道路は昭和 44 年にそれぞれの都市計画区域の自治体で都市計画道路として決定されて、平成 5 年に一般国道 464 号に指定される。今回のような形に変わったのは平成 13 年（2001 年）、国の都市再生プロジェクトによるものだと思います。このプロジェクトは、90 年代の低迷する景気を浮揚させるために、経済構造改革の名のもとに国際競争力の強化がうたわれているのですね。今、コロナ禍のもとで、この都市再生プロジェクトを打ち出したときの状態と形態は大きく変容しているし、前提が全く違ってきているのではないかと思うので、幾つか伺いたいと思います。

まず、冒頭に説明がありました北千葉道路の三つの目的、一つ一つを伺いたいのですが、一番目の目的は「成田空港への広域高速移動の強化」、アクセス強化というのがうたわれていますが、その前提となる成田空港の現状ですが、国際線の今の利用者数、発着便はどうなっているのか、わかれば教えてください。

道路ですので、二つ目に、コロナ禍のもとで成田空港へ流入する車両数は現在どうなっているのか。

三つ目として、県のほうで予測した交通量が 1 日 2 万 8 千台～3 万 7 千台となっているのですが、これは当時の予測であって、このコロナ禍のもとで現状の見通しはどのようにとらえているのか、お示しいただきたい。

四つ目は、成田空港の需要の回復の見通し、前提になる見通しはどのようにとらえてい

るのか、お答えいただきたい。

二番目の目的は、「周辺道路の渋滞緩和」。幹線道路が不足して464号が脆弱だと言っているのですが、まず一つ目は、国道464号、現在の渋滞の状況はどのようにとらえているのか。

二つ目は、渋滞が25%程度緩和されると言われていますが、その根拠は何なのか、お示しいただきたい。

三番目の目的は「緊急輸送ネットワークの強化」についてですが、まず一つ目は、現在の国道464号は2車線しかなくて、緊急輸送道路として脆弱だと説明資料に書いてありますが、国道464号でこれまで渋滞によって緊急車両が滞ったという事実はあるのかどうか。

二つ目は、北千葉道路によって緊急輸送ネットワークはどの程度強化されると見込んでいるのか、お示してください。

大きな二つ目は、外環から2kmのところから地下化になって、深度40mで外環へ連結する地下のジャンクションをつくるということですが、深度40mの地下のジャンクションが建設されている道路はあるのかどうか。外環以外に全国的にあればお示しいただきたい。

問題は、一番気になっている最後の質問ですが、直轄事業と有料事業を含めて事業化する、と。具体的には、来年の新規事業採択時評価によって明らかになるというお話ですが、現在、総事業費の概算はどの程度見込んでいるのか。全く白紙ではないと思うので、お示しいただければと思います。

以上、よろしくお願ひいたします。

事務局 最初に、成田空港の国際線の利用者数、発着便の状況についてお答えします。

成田国際空港株式会社が公表している空港の運用状況によりますと、今年4月から9月までの上半期の国際旅客数は約52万人と公表されております。また、国際旅客便の発着数は、上半期同様に1万4,000回。両方とも、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年同期の数よりは減少しております。

続きまして、空港への流入車両の状況についてですが、コロナ禍における空港へ流入する車両の台数について、現在は直接調査の結果は得られていませんが、成田空港利用者のうち多くの方々の通行が考えられる東関東自動車道の富里インター周辺と大栄インター周辺の交通量を見ると、先週1週間と昨年同時期との比較では、約8割の交通量となっています。

続いて、北千葉道路の交通量の見通しですが、成田空港の国際線の貨物便については、今年度上半期の発着数は、前年度同期と比べて1.6倍と最高値を更新しています。また、国際線の貨物量も、概ね昨年度と同じような量を維持している状況です。そういった状況も踏まえると、ポスト・コロナの社会においてもこれまで以上に物流の効率化が求められると考えられますので、首都圏と成田空港を結ぶ物流の観点からも、今後、北千葉道路の早期整備が必要と考えております。

成田空港の国際線の今後の需要回復の見通しですが、航空会社で構成される国際組織である国際航空運送協会によると、世界の航空需要が新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の水準に戻るのには2024年になるという見通しを示しています。

事務局 周辺道路の渋滞緩和についてです。国道464号の渋滞の現状をどうとらえているかと

ということです。平成 24 年度に県内の主要渋滞箇所を首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において特定しておりまして、現道の国道 464 号の市川市から鎌ヶ谷市間においては、11 の交差点が主要渋滞箇所に位置づけられております。また、その後モニタリングを継続して実施されておりますが、引き続き主要渋滞箇所に位置づけられているところです。

周辺道路の渋滞緩和について、渋滞が 25%程度緩和されるという根拠ですが、国道 464 号を通過する車両の出発地と目的地を調査した結果、通過交通、いわゆる外々交通といえますか、この地区、松戸や市川、鎌ヶ谷市内に用のない車が 25%あることから、北千葉道路を整備することによって通過交通が北千葉道路に転換され、周辺道路の交通量が減少し、渋滞の緩和に寄与するものと考えているところです。

災害時の緊急輸送ネットワークの強化ということで、緊急車両が滞ったという事例はあるのかということですが、過去 3 年間で調べたところ、災害による通行止め等はございませんでしたので、緊急車両が滞った事例はございません。しかしながら、国道 464 号は緊急輸送道路の一次路線に指定されているところです。大規模災害が起きた場合に、避難・救助をはじめ物資の供給、諸施設の復旧等、広範な応急対策活動を広域的に実施するためには緊急車両の通行を確保する必要があり、北千葉道路の整備により災害時において信頼性の高い道路にしていく必要があると考えているところです。

それから、緊急輸送ネットワークについてどの程度強化されるのかということですが、北千葉道路の沿線には千葉県の地域防災計画において航空搬送拠点に位置づけられている下総航空基地、あるいは第三次救急医療施設の日本医科大学等が立地しており、北千葉道路の整備によりそれらへのアクセスが強化されるとともに、現在、都心と成田空港を結ぶ路線は、広域的な幹線道路は東関東道がございまして、北千葉道路は外環道と成田空港を最短で結び、北千葉道路の整備により広域的な幹線道路ネットワークの多重化（リダンダンシー）が図られ、災害時における緊急輸送ネットワークの強化につながるものと考えているところです。

それから、深度 40m のジャンクションの位置、他にあるのかという質問ですが、これから工事を行う京葉道路の外環道と接続する京葉ジャンクションのところに予定されているランプは深さ約 40m になる箇所があります。

最後に、直轄事業と有料事業、総事業費をどの程度を見込んでいるのかということですが、総事業費については、現在、国による事業化を県のほうは要望しているところです。国が事業化する際に新規事業採択時評価を行うため、今後この手続きの中で明らかになるものと考えているところです。そのため、直轄事業や有料事業の割合についても、総事業費と同様に今後の手続きにおいて明らかになるものと考えているところです。

委員 ありがとうございます。

幾つか伺いたいことがあるのですが。

大本になっている成田空港の現状ですが、8 月 27 日に N A A（成田国際空港株式会社）が記者会見して発表しています。今年 7 月時の国際線の利用者は前年同月比と比べると、利用者数は 97%減。前年に比べて 3%しか利用していない。発着回数は 64%減です。これはテレビでも報道されたので、A N A（全日空）が記者会見して、最終利益が 5,000 億円程度の赤字になるということで、成田の国際線の発着は約 8 割減らす、羽田に集中すると言っている中で、それだけ車が通って成田に集中するとは私は市民感覚として全く思え

ないのですが、今でも1日3万台前後の車が成田に集中すると想定しているのか。このコロナ禍のもとで交通量の見直しは行わないのかどうか、改めて伺いたい。

それから渋滞緩和ですが、外々交通が25%で、これが北千葉道路を利用するから国道464号の車両が25%減るという話でしたが、北千葉道路を利用するかどうかという根拠は何をもってそう判断されたのか、お示しいただきたい。

それから緊急輸送ネットワークの強化ですが、災害時の下総航空基地とのアクセスが強化されるとうたわれているのですが、説明会のときに使った資料ですと、東京湾北部地震を想定して各震度の分布がされているのですが、下総航空基地の周辺は震度5強から深度6を想定しています。基地から北千葉道路までどうやってこの地震の中で移動するのか。道路はできたけど、下総航空基地との連携が果たして取れるのか。その辺はどのように考えているのか、お答えをいただきたい。

それから、深度40mでのジャンクションですが、今、大問題になっているのは、外環道で、深度40m、シールド工法によって東京調布で陥没が起きて、その原因が究明されていませんよね。その辺の安全性について、県はどのように判断をされているのか、お答えをいただきたい。

事務局 交通量を改めて見直すのかという質問ですが、成田空港の利用者は確かに減少していますが、先ほど申したとおり、貨物の発着は過去最高を記録しています。また、空港周辺の高速度道路の交通量も多少減少していますが、空港の利用者数ほどは減少していないという状況です。さらに、第3滑走路の新設など成田空港の更なる機能強化についても、空港会社は、「コロナ禍においても中長期的な観点から必要不可欠な施策であり、着実に予定どおり進める」としておりますので、北千葉道路についても、計画どおり早期整備を進める必要があると考えております。

事務局 一つ目の通過交通、25%という質問ですが、この25%は先ほど申しましたように外々交通ということで、松戸市や市川市、鎌ヶ谷市に用のない車で、この地区においては東西方向の幹線道路は国道464号のみしかないと考えており、この車が北千葉道路を利用することによって現道の国道464号の交通量が減少すると考えています。

それから、下総基地の緊急輸送道路ネットワークの強化ですが、緊急輸送道路については、北千葉道路はもちろんのこと、拠点となる基地に向かっていく道路についても、しっかりとした輸送道路として、脆弱ではなくて信頼性の高い道路となっていると考えています。

また、深度40mのジャンクションについては、今後、事業者より事業実施段階において、施工方法や安全面については検討されると考えています。

委員 3回目なのでこれで終わりにしますが、交通量の予測はやっぱりやる必要はあると思います。

今週の日曜日、NHKの早朝の番組でANAの特集をやっていました。ANAの会社の幹部が出て、これまでのビジネスモデルの変革だ、コロナ前とは同じようにはいかないのだというので打ち出したのが、成田空港の国際線は8割減です。「新しい生活様式」、「新しい日常」に基づいて、改めて今の時点でこの三つの目的を再度検証する必要があると思います。

コロナウイルスは明らかに第3波が来ています。直前の報道ですと、東京では最多の

500 人を超えたというのがありますので、疲弊している病院、そういうところにまず最優先に手立てをする。それが終着してから再度交通量の見直しなどを行って計画を具体化するということが求められているし、何も今急いでこの道路の事業化に突き進むことはないということで、反対の意思を表明して、終わります。

会 長 ほかにご意見ありますか。

委 員 意見書の中にございましたとおり、早期開通の要望も上がっております。とにかく早期開通をぜひ目指していただきたい。県の北西部、また道路の周辺の方々から多くの要望の声も伺っておりますので、そのためにも、用地確保も含めて、高架化とか地下化とかいろいろありますが、最も良い手法で、整備の方法の選択肢を狭めないような形で、しっかりと進めていただければということを一言申し添えたいと思います。

委 員 この道路は何十年も前からの話で、やっとここまで来て、先ほどから成田空港の問題が出ていますが、この道路は成田空港だけの道路ではなくて、松戸でも稔台工業団地とか松飛台工業団地、その先に行くと白井、ニュータウン、結構こういうところに道路の利用者が多い。物流のことを考えますと、この道路は成田から東関東道、京葉道につながっているになっていますね。千葉県は真ん中を貫いている道路は少ないです、4車線道路は。今あるのは、慢性的に渋滞している国道16号、それから国道14号も途中から4車線で、船橋あたりは2車線。ですから、真ん中を抜く道路というものは私は必要だと思います。大野の梨畑がどうのこうのと言いますが、大野、大町の人は、私は松戸に住んでいて、大野、大町の近くですが、あの辺の梨農家の人は、464号はあまりにも道路が混み過ぎて、お客が寄ってくれない。ですから早く北千葉道路をつくってくれという要望がすごく多いです。そういういろいろなことを踏まえて、私は賛成といたします。

会 長 今のご意見を聞いていまして、私は千葉に住んだことはありますが、今はいませんが、市川の外環というのは長い歴史があって、反対の中でようやく開通したという歴史です。我々は千葉にいらなくても、このエリアは本当に道路が少なく、これは大変だろうな、大変な思いをされているのだろうなと、ずっと何十年も傍から見てもそう思っていたという地域で、ようやく外環ができ上がって、今度この道路が改めて構想上に上ってきたという話をしっかりと理解しているわけですが。

ほかの意見があったらお聞きしたいと思うのですが、一言だけ、私が少しだけ話してもよろしいですか。

成田空港の話も出ましたし、例えば需要回復に4年かかるというのも、おそらくそうだと思いますが、我々がこういう場で都市計画を決めるというのは、5年、10年というよりもっと先の長い将来のことを考えて今決めるという、こういう非常に厳しいこととか、そういう判断に常に迫られているわけです。確かに需要予測なども見直すべきときにはやったらいいと思いますが、多くの方はそう感じていると思いますが、千葉の将来のことを考え、国として首都圏として成田へのアクセスを強化するということは大切なことですが、同時に、千葉そのものの地域の交通をよくする。この両輪を担っていく道路は大変大切なものであるから、それについてしっかりと将来のことを考えて決めていただくということだと思います。

1点だけ申し上げたかったのは、そういう議論と同時に、今日もいろいろなご意見が出ていますが、地域の交通、その点のご意見がもっとたくさん出るのではないかと考えてい

たのですが、そのあたりはあまり出なかったもので、一言だけ、余計なことかもしれませんが申し上げたいのは、こうやって都市計画を決めても、事業が実際に完了するまでにはおそらく 10 年以上は平気でかかるのですね。どんなに頑張ったって、けっこうかかるのですね。時代が多少変わってくることもあるし、いろいろな意味で土地利用が変わったりもしますから、都市計画として決める範囲以外のところ、今日お聞きしていると、例えば警察との協議の中で決まっていくような事柄とか、あるいは、図面上は自転車の使い方をどういうふうに空間としてつくっていくかとか、細かく見えるかもしれないけれども地域にとっては大切なことは結構いろいろあるわけです。それが、ほかの都市などで見ていると、「都市計画のときに決めたから」ということで、事業段階で今度は結構硬直的に動かせなかったりする場合がありますから、ぜひそうしないで、事業化の段階というのはかなり先だし、そういうローカルな課題に対応するというのはずっと時間がかかりますから、その段階ではぜひ柔軟に、都市計画のときにはこう考えていたけど、やはり事情も変わっているし、このあたりは見直そうではないかということをごひやっていたらいいだろうなと思いますね。最近一番問題になってきたのは、特に自転車みたいな問題が、都市計画決定の段階で決めたことは守らないといけないということで、なかなか空間のつくり方を変えられないという事例が過去にあったりしましたので、ぜひこの辺を柔軟に検討していただけるとありがたいなということをご、余計なことかもしれませんが、申し上げたいと思います。

ほかにご意見ございますか。

委員 できるだけ早く進めていただくことをお願いしたいと思います。結論から言いますと賛成なわけですが、1点、意見書の中で、船橋の方だったと思いますが、資料の24ページにあります、この北千葉道路は、千葉ニュータウンから東側区間が整備されております。今日審議されているのは小室インターから外環の市川までということですが、24ページの方が意見書で出されているように、ニュータウンから北千葉道路の小室インターまで約2kmあります。今、成田空港や千葉ニュータウン周辺に大規模な物流施設が相当の勢いで進出してきており、この2kmがボトルネックになるのではないかとということで、地元の行政を含めていろいろ心配している、あるいは議論されていると聞いております。今回は小室から市川ということですが、この2kmは誰が考えても渋滞の危険性がありますので、これについても国の事業化を含めて将来的には追加していただくことを強く要望いたします。

会長 ほかに何かご意見ございますか。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

会長 十分に審議、議論をさせていただいていると思いますので、特にご意見がなければこのあたりで採決に移りたいと思います。

北千葉道路に関連する議案として一括で採決いたします。

第1号議案から第5号議案について、原案どおり可決することに賛成の委員は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会長 賛成多数です。

よって、「千葉県都市計画審議会条例」第5条第4項の規定により、第1号議案、第2

号議案、第3号議案、第4号議案、第5号議案を原案どおり可決することに決定します。

第6号議案

会 長 次、

第6号議案 建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置（柏市）について
を議題といたします。

事務局から説明をお願いします。

事務局（柏市） 議案の説明に先立ちまして、本日までご審議いただきます第6号議案の建築基準法第51条ただし書の規定による許可制度について、簡単に説明させていただきます。

スクリーンをご覧ください。

都市計画区域内では、「卸売市場・火葬場・ごみ焼却場・産業廃棄物処理施設」など、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがある施設については、建築基準法により、原則、都市計画においてその位置が決定しているものでなければ、新築し、または増築してはならないと規定されています。ただし、「特定行政庁が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ないと認めて許可した場合には、例外的に新築し、又は増築することができる」とされています。

この案件は、民間事業者が設置する産業廃棄物処理施設で、都市計画決定されるものではないことから、この千葉県都市計画審議会において、その敷地の位置が都市計画上支障ないかをご審議いただくこととなります。

第6号議案について説明いたします。

議案書の1ページ「処理施設の敷地の位置」、またはスクリーンをご覧ください。

施設の名称・設置者は、株式会社EG柏 代表取締役 成瀬秀輝です。

敷地の位置は柏市中十余二で、敷地面積は約1,400㎡です。用途地域は工業専用地域となっております。

続いて、2ページの「計画概要書」をご覧ください。

「1 施設の種類」は産業廃棄物処理施設です。

施設の処理能力は、破碎施設が1基で、木くず444トンとなっております。

建築物は2棟を新築いたします。木くずの処理能力が100トンを超えることから、許可が必要となるものです。

事業の内容としては、解体工事現場等から排出される木くずを産業廃棄物として計画施設に搬入し、破碎・選抜処理を行い、木質チップを生産して、発電施設等に供給することを業務としております。

3ページの「位置図」をご覧ください。

敷地の位置は、赤で囲んだ計画地の場所となります。つくばエクスプレス柏たなか駅より西に約1.5km、常磐自動車道柏インターチェンジ付近に位置しております。

4ページの「計画図」をご覧ください。

計画地は、幅員8mの柏市道20198号線に接しております。

主な搬出入経路は、赤で示している国道16号から青色の柏市道を経由して申請地に至

る経路となります。

5 ページの「議案概要」をご覧ください。

「2 審査指標」については、敷地の位置の適格性、搬出入計画の妥当性及び施設計画の妥当性について審査をし、記載のとおり支障がない旨を確認しております。

主要な事項について申し上げますと、「敷地の位置の適格性」では、敷地境界線から100m以内に学校、病院等はありません。

「搬出入計画の妥当性」では、主要な搬出入経路は幅員8mの柏市道20198号線に接しており、車両の通行に支障はありません。なお、1日当たりの搬出入車両は最大で66台を予定しております。

「施設計画の妥当性」では、廃棄物処理法に基づき施設が配置され、適切に管理されることから、支障ないと考えております。

6 ページの「配置図」をご覧ください。

周囲の赤色の一点鎖線で囲ってある部分が処理施設の敷地です。

建築物につきましても、赤線で囲んでいる①が破碎施設となります。

②が事務所となります。

赤い矢印が、木くずを積んだ搬入車両の場内での動線となります。①の破碎施設の保管ヤードで積み荷を降ろします。

青い矢印が、木質チップを搬出する車両の場内での動線を示しています。積み込み用サイロで木質チップを積み込むこととなります。

敷地内には10%以上の緑地を設けております。

なお、施設の稼働時間は24時間を考えております。

また、施設内において、破碎処理に伴う処理水は生じません。

7 ページの「環境関係法令等との適合状況」をご覧ください。

環境関係法令等については、大気汚染及び騒音、振動の環境対策が求められますが、基準に適合した計画となっております。

また、事業者は、柏市環境部と事前協議が終了しており、環境に対する影響については支障がないことを確認しております。

最後に、「付近建築用途現況図」について、スクリーンをご覧ください。

敷地境界から100m、200mの範囲には、商業施設と工業施設しかありません。ピンク色の商業施設はガソリンスタンド、住宅展示場です。紫色は工業施設となります。事業者が工業団地の組合や近隣の事業者等へ事業内容を説明したところ、特に意見等はありませんでした。

また、当該計画について柏市の都市計画審議会に諮問をし、「意見なし」との答申をいただいております。

説明は以上です。

ご審議よろしくお願いたします。

会 長 　　ただいま第6号議案について説明が終わりました。何かご質問、ご意見ございますか。
委 員 　　幾つか伺いたいと思います。

最後に図で示されたように、この産業廃棄物処理施設の位置の隣がガソリンスタンドですね。ガソリンスタンドに隣接しているという点で、危険性はどのように認識されている

のか。

それから、柏市内で同様の廃棄物処理施設で過去に火災が発生したということがあればお示しいただきたい。

柏市の都市計画審議会で意見はなかったということですが、最後に会長さんはどのような意見を述べていたのか、それをお示しいただきたいと思います。

以上3点です。

事務局（柏市） ガソリンスタンドに隣接しているという点の危険性の認識はどうかということですが、隣接するガソリンスタンドは建築基準法や消防法を遵守していることを確認しております。当該案件については市の関係各課と協議を行っており、関係法令を遵守した計画となっております。

ガソリンスタンドが隣接していることによる火災等への配慮としては、配置計画においてガソリンスタンド側にできるだけ離隔を取り、緑地を設けております。また、ガソリンスタンド側の外壁には開口部を設けないように計画をしております。また、それ以外にも自主的に火災の発生を抑制するように配慮しております。

続きまして、同様の廃棄物処理施設での過去の火災等についてですが、柏市において木くずの破碎を行う産業廃棄物処理施設は3件ございますが、そのうち2件で火災が発生しております。1件目は廃プラスチックも取り扱っている産業廃棄物処理施設になります。火災の出火原因としては、破碎機の火花からの出火と聞いております。鎮火までに1週間程度を要したということでした。2件目は、木くず、繊維くずの産業廃棄物処理施設です。火災原因は不明と聞いております。鎮火までに17時間程度かかったと聞いております。2件とも敷地外への延焼はなかったということでした。

柏市の都市計画審議会でのご意見についてですが、先ほども説明したとおり、「意見なし」で答申はいただいておりますが、隣接地がガソリンスタンドであるということから、今後の施設整備において十分に注意してほしいと助言はいただいております。

委員 市内に2件、同様の廃棄物処理施設で火災が発生していると。木くず、チップを野積みしておいて、それで自然発火したということも報道されているのですが、今回の産業廃棄物処理施設のチップの保管はどのようにされているのかお示してください。

それから、（柏市の）都市計画審議会で最後に会長が「火災について強い懸念があるということを強い意見として付しておくことによろしいか」と皆さんに確認していると思うのですが、「議事録にもきちんととどめること」というふうに確認しているのですが、それは間違いないかどうか確認したいのですが。

事務局（柏市） まず、木くずとチップの保管についてですが、木くずについては建物内の保管ヤードで保管をして、チップについては専用のサイロで保管します。建物内で保管しているため、雨水等の影響等によって発酵するというのは考えにくい構造になっているということと、なるべく早く破碎してチップとして出荷することにより配慮しております。

柏市の審議会で委員からの質問の中で火災についてのことが出されましたので、それに対して最後に会長から、「議事録に残して、このことを事業者伝えて配慮した計画にしてほしい」という意見はいただいております。

委員 これで最後にしますが、過去2回、同様の木材のチップが、堆積か何か原因は不明にしても、火災が発生しているという教訓から学ぶならば、何もこの処理施設をガソリンス

タンドの隣に持ってこなくてもいいのではないか。その処理施設の都市計画上の位置をここでは審議するわけで、私は、柏市の都市計画審議会会長さんが述べたように、この位置は適当ではないと思いますので、意見として最後に述べておきます。

会 長 ほかに意見はございますか。よろしいですか。

では、私から。一応、確認ということにはなりますが。

この事業者さんはここに新設されているということですが、この周辺の産業廃棄物の処理施設、このインターチェンジというのは非常に便利な場所でありますが、便利な場所であるからこそさまざまな土地利用で活用は可能ですね。そういう中で、今、柏市としてはどのくらいの施設を立地させているのかどうか、それを1点お伺いしたい。

もう一つは、今の議論で言うと、安全性に関わる議論がされてきているということも認識しましたので、この事業者さんがそういうことをしっかりとやり遂げられる資質を持っておられる会社であるかどうか、そのあたりについてはいかがでしょうか。

事務局（柏市） 工業専用地域で柏インター近くの場所については、インターが近いということでさまざまな業種で利用されております。事業者によると、今回の木くずの破碎による木質チップの製造について需要があるということがありますので、柏市としては、工業専用地域ということで産業拠点という位置づけなので、特段それについて支障があるとは考えておりません。

今回の事業者についてですが、火災の発生の抑制や延焼防止について十分配慮した計画をしており、関連企業においても同様の業種を行っていますが、今まで火災の事故が発生したことがないということは確認しております。

会 長 産業廃棄物処理施設の似たような業務を行っている事業者は周辺にはかなり多いのですか。

事務局（柏市） 柏市内に3件ありまして、周辺に木くずの破碎を行っている施設は1件ございます。今回が周辺では2件目となります。

会 長 ほかはよろしいですか。

（「なし」の声あり）

会 長 それでは採決に入ります。

第6号議案について、原案どおり可決することに賛成の委員は挙手をお願いします。

（ 挙 手 多 数 ）

会 長 賛成多数ですので、「千葉県都市計画審議会条例」第5条第4項の規定により、第6号議案を原案どおり可決することに決定します。

第7号議案

会 長 次に、

第7号議案 建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置（横芝光町）についてを議題といたします。

事務局から説明をお願いします。

事務局 第7号議案「建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設の敷地の位置」につ

いて説明いたします。

議案書の1ページ、「処理施設の敷地の位置」、またはスクリーンをご覧ください。

施設の名称・設置者は、丸源起業株式会社 代表取締役 富一美です。

敷地の位置は横芝光町篠本根切に位置しており、敷地面積は約1万9,000㎡で、用途地域は工業専用地域となっております。

続きまして、2ページの「計画概要書」、またはスクリーンをご覧ください。

「1 施設の種類」は、産業廃棄物処理施設です。

今回の許可対象施設は、「2 施設の処理能力」にありますように、廃プラスチック類、木くず、がれき類の破碎施設となります。処理能力は記載のとおりです。

この施設は平成27年度に1度許可を取得した施設ですが、施設の稼働時間を現在の12時間から24時間に延長することで、施設全体の処理能力が倍増するとともに、処理後の製品としてより効率的な燃料を生成するための破碎機の増設により、結果として処理能力が従前の1.5倍を超えることとなるため、改めて建築基準法第51条ただし書の許可が必要となるものです。

なお、今回の許可に伴う建築物の増築等の建築行為はございません。

次に、3ページの「位置図」、またはスクリーンをご覧ください。

敷地は、計画地として赤く示した場所で、JR総武本線横芝駅から北に約4kmで、ひかり工業団地内に位置しております。

4ページの「計画図」、またはスクリーンをご覧ください。

主な搬出入経路は、ピンク色に塗られた幅員16mの県道横芝停車場吉田線及び青色に塗られたひかり工業団地内の幅員16mの町道E249号線となります。

5ページの「議案概要」、またはスクリーンをご覧ください。

「2 審査指標」については、敷地の位置の適格性、搬出入計画の妥当性及び施設計画の妥当性について審査をし、記載のとおり支障がない旨を確認しております。

主要な事項について申し上げますと、「敷地の位置の適格性」について、敷地境界から100m以内には学校や病院等はございません。

「搬出入計画の妥当性」について、主要な搬出入路は幅員16mの県道横芝停車場吉田線に接しており、車両の通行に支障はありません。なお、搬出入車両は1日当たり合計164台の計画となっており、県道横芝停車場吉田線及び町道E249号線の現状の交通量は少なく、交通発生量による主な搬出入路に対する影響について支障ないと考えております。

「施設計画の妥当性」について、廃棄物処理法に基づき各施設が配置され、適切に管理されていることから、支障ないと考えております。

6ページの「配置図」、またはスクリーンをご覧ください。

周囲の赤い色の一点鎖線で囲ってある部分が処理施設の敷地です。建築物については赤い線で示しており、図の左側にある倉庫棟、図の中央にある破碎施設棟、図の右側にある事務所棟、外便所棟、休憩所棟、ポンプ設備棟の計6棟がございます。

赤い矢印は搬入経路、青い矢印は搬出経路を示しています。

受け入れる産業廃棄物は、工場や建設現場等から排出される廃プラスチック類、木くず、がれき類の産業廃棄物です。搬入時にトラックスケールにて計量後、破碎施設棟内の保管場所に運び込まれ、破碎・選別施設、破碎・圧縮施設、破碎・圧縮固化施設で処理を行い

ます。

処理の詳細について説明いたします。

施設内には、既存の施設として、オレンジで示す「破碎・選別施設」エリアの破碎機 1、青色で示す「破碎・圧縮施設」エリアの破碎機 2、ピンク色で示す「破碎・圧縮固化施設」エリアの破碎機 3 の合計 3 基があり、これらを使用して固形燃料及び燃料代替廃棄物を製造してきました。今回、青色で示す「破碎・圧縮施設」エリアに増設する破碎機 2 を使用し、新たな品目の製品としてフラフ燃料を製造いたします。

新たに製造するフラフ燃料とは、廃プラスチック類・木くずなどの廃棄物をフィルム状に細かく破碎・圧縮し燃料化したもので、これまで処理施設内の青色で示す「破碎・圧縮施設」エリアで製造していた燃料代替廃棄物よりも効率的な燃料として、搬出先へ販売できる製品です。

製造した 3 種類の製品については、倉庫棟または製品置場を經由して製紙会社やセメント工場へ搬出され、いずれの製品も搬出先で燃料として再利用されます。

また、計画地内は樹木などによる緑化を行っており、緑化率は 10.5% となっております。

7 ページの「環境関係法令との適合状況」、またはスクリーンをご覧ください。

環境関係法令については、騒音の環境対策が求められておりますが、基準に適合した計画となっていることを環境部局においても確認しており、環境に対する影響は支障がないと考えております。

なお、近隣 3 地区の自治会、横芝光町及び丸源起業株式会社の間で、県環境生活部が所管する指導要綱に基づき環境保全協定を締結しており、支障ない旨確認されております。

最後に、敷地の周辺状況について、スクリーンをご覧ください。

これは敷地境界線から周囲 100m のラインと 200m のラインを示しており、建築物の用途については、黄色が住宅、紫色が工業施設、青色が事務所、緑色が学校となっております。

敷地境界から 200m 以内の近隣住民へは、今回の事業計画について区長を通じて住民に周知いただいております。現在までに問い合わせや反対意見は寄せられておりません。

また、当該施設の設置時から現在までにおいて、苦情、トラブル等が生じたこともございません。

最後に、本施設の計画については、許可申請にあたり、横芝光町関係部局より、都市計画上支障がない旨調整済みとなっております。

説明は以上です。

よろしくご審議くださるようお願いいたします。

会 長 　ただいま第 7 号議案の説明が終わりましたが、何かご意見、ご質問はございますか。

委 員 　概ね了解ですが、周辺住民の方々からも声を聞かせていただきました。この企業は、車両の搬出入時間をきちっと守る、搬入車両の待機場所も整然と待機するという一方で一定評価しているのですが、住民の方々には、24 時間操業になったときに、深夜の操業で騒音などの苦情が出た場合にはどのように対応してくれるのか、そういう仕組みがあるのかどうなのかということを懸念されていたので、その辺を聞かせていただければと思います。

事務局 　今回、夜間作業に伴う周辺環境への配慮が必要になるわけですが、計画として、まず、

夜間操業時において搬出入は行わないということで、運搬車両の出入りはございません。また、夜間作業は、周辺への騒音の影響に配慮し、施設のシャッターをすべて閉めた上で作業を行うこととしております。

なお、当該施設は平成 27 年度に設置された施設ですが、設置時に環境保全協定を事業者と住民の間で締結しております。この中で「事業者は地区住民から苦情があった場合は責任を持って迅速な解決にあたる」とされております。

委員 了解です。

会長 それでは本件について採決に移ります。

第 7 号議案について、原案どおり可決することに賛成の委員は挙手をお願いします。

(挙 手 全 員)

会長 全員賛成です。

よって、「千葉県都市計画審議会条例」第 5 条第 4 項の規定により、第 7 号議案を原案どおり可決することに決定します。

以上をもちまして、予定された議案の審議はすべて終了しました。

事務局から何かありますか。

事務局 事務局からは特にございません。

会長 それでは、この後の進行は司会のほうでよろしくをお願いします。

どうもありがとうございました。

9. 閉 会

司 会 それでは、これで第 192 回千葉県都市計画審議会を閉会いたします。本日は熱心なご審議をいただき、ありがとうございました。

— 以上 —