

令和3年度  
第1回兵庫県都市計画審議会

令和3年11月25日(木)  
兵庫県農業共済会館 7階 大会議室

開 会 午後 1時 59分

【会長挨拶】

【議事審議】

議案審議に入らせていただきます。議案書の議案目録によりまして、本日付議されている各案件について、御審議を賜りたいと思います。

まず第1号議案、川西市に係る「阪神間都市計画道路（3.5.273号 豊川橋山手線）の変更」について、事務局から御説明お願いいたします。

○事務局 第1号議案、川西市における「阪神間都市計画道路（3.5.273号 豊川橋山手線）の変更」について説明します。

関係資料は、議案書は資料1の1ページから7ページまで、前面スクリーンのスライドを印刷したものが資料2の1ページから9ページまでです。

今回の変更は豊川橋山手線の踏切道拡幅に伴い、一部都市計画道路の区域を追加するものです。それでは前面のスクリーンを御覧ください。

画面は川西市の位置図です。川西市は兵庫県の南東部に位置し、人口約15万人、面積約53平方キロメートルの市です。東に大阪府、北に猪名川町、西に宝塚市、南に伊丹市が隣接しています。

続いて、豊川橋山手線の位置図です。豊川橋山手線は、川西市役所や阪急川西能勢口駅などが存在する川西市の南部に位置しています。

こちらは拡大した豊川橋山手線付近の航空写真と概要です。豊川橋山手線は大阪府との府県境と都市計画道路火打滝山線を結ぶ延長約650メートル、車線数2車線、代表幅員12メートルの都市計画道路です。

次に、変更箇所と変更内容についてです。図の赤色でお示ししている区間が今回都市計画を変更する区間になります。能勢電鉄妙見線との交差部に絹延橋第1踏切があり、この踏切道を拡幅することから都市計画道路の区域を追加します。

次に、詳細な変更の内容を説明します。今回変更する区間は起点である大阪府との府県境から、絹延橋第1踏切を越えた約65メートルの区間になります。図の赤色で着色された部分が今回の変更により新たに追加される区域です。踏切道の幅員を標準の12メートルから13.7メートルに拡幅し、その前後の区間で擦りつけを行います。また、大阪府との府県境において、大阪府側の現道と調整を図り、起点の位置を変更します。

次に、本案件の都市計画決定主体についてです。画面に表示している図は、現道の道路区域

です。今回変更する区間は起点から踏切手前までの赤色で着色している範囲が県道、踏切から西側の青色で着色している側が市道となります。今回は県道と市道区間を一括して、都市計画変更しますので、上位の県道管理者である兵庫県が都市計画決定主体として手続を行います。

続いて、豊川橋山手線の整備状況について、説明します。豊川橋山手線はキセラ川西地区の土地区画整理事業に伴い、終点から起点に向けて順次整備されています。現在、絹延橋第1踏切手前まで整備が完了しています。終点側から順に現況写真とともに整備の状況を説明します。

1番の写真は、終点部の写真になります。平成29年に市事業により2車線及び両側歩道の整備が完了しています。

2番の写真は、路線の中間地点の写真です。令和3年度中に市事業により整備が完了予定となっている区間で、この写真の箇所は、既に2車線整備が完了しています。

3番の写真は、絹延橋第1踏切西側の写真になります。令和3年度中に市事業により、整備が完了予定となっておりますが、踏切手前のこの箇所はまだ整備が完了していません。

4番の写真は、絹延橋第1踏切を大阪府側から見た写真です。未改良区間であり、2車線整備はされていません。

以上が、豊川橋山手線の整備状況です。

続いて、今回の都市計画変更の要点について説明します。要点は、絹延橋第1踏切の踏切構造変更の妥当性についてです。今回、変更箇所となる踏切部では既存建築物の影響で警報機の視認性に問題があることが判明したため、センターアイランド方式という踏切構造を採用します。

次のスライドにより、この踏切構造の変更について詳しく説明します。

踏切警報機の視認性については、鉄道に関する技術基準で定められている見通し距離45メートル以上の確保が必要です。現在の計画図を見ても、道路の外側に設置する通常方式の警報機では手前にあるマンションの壁が支障となり、45メートル離れた運転者が警報機を視認することが困難です。一方、センターアイランド方式であれば、支障となるものがないため視認性が確保されています。よって、センターアイランド方式を採用することとしました。

こちらは現況写真と都市計画ラインを重ね合わせ、通常方式とセンターアイランド方式における警報機の位置を示したものです。変更前の写真ですが、左側の黄色の丸の位置に警報機がありますが、ほとんど見えていません。通常方式では構造物が支障となり視認しにくくなっていることが分かります。変更後については現況写真にセンターアイランド方式にした場合の警報機の画像を重ね合わせたものになります。道路中央に警報機が設置されているので視認しや

すくなっていることが分かります。通常方式が道路外側に警報機を設置するのに対し、センターアイランド方式では道路内側に警報機を設置するため、道路幅員に影響を及ぼします。今回の都市計画変更では、センターアイランド方式における警報機の幅 1.7メートル分、道路幅員を拡幅します。

参考にセンターアイランド方式の事例を紹介します。こちらの写真は大阪府箕面市にある阪急箕面線半丁第3踏切道になります。踏切道中央に警報機を設置するため、踏切前後にシフト区間を設けて車道を走る車両の交通安全を図っています。本案件である、絹延橋第1踏切においてもシフト区間を設け、かつ車両の安全性を確保するため、事業者がクッションドラムを前後に設置する計画です。

次に、縦覧等の状況について説明します。令和3年4月26日に川西市が住民説明会を開催するとともに9月3日から17日まで2週間、都市計画案を縦覧に供しました。意見書の提出はなく、本案について川西市に意見照会を行ったところ、異存なしとの回答を得ております。なお、市の説明会において、住民に説明がなされているため、県の説明会は省略しております。

最後に、住民説明会での意見の要旨です。「両側に歩道はつくのか」との意見に対して、「両側に2.5メートルの歩道がつきます」と回答しています。

以上で説明を終わります。御審議よろしく申し上げます。

○議長 ありがとうございます。

ただいま、事務局から説明がありました。御質問、または御意見がありましたらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。御自由に御発言いただいて、挙手をしていただいて御発言いただければと思います。

よろしいでしょうか。

御質問がないようですので、お諮りさせていただきたいと思います。

第1号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 御異議ありませんので、第1号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第2号議案、福崎町に係る「中播都市計画道路(3.4.24号 福崎駅田原線)の変更」について。

では、これについて事務局のから、よろしく申し上げます。

○事務局 第2号議案、福崎町における「中播都市計画道路(3.4.24号 福崎駅田原線)の変更」

について説明します。

関係資料は、議案書は資料 1 の 9 ページから 15 ページまで、前面スクリーンのスライドを印刷したものが、資料 2 の 10 ページから 16 ページまでとなります。

今回の変更は、福崎駅田原線のルートの見直しに伴い、現ルートを廃止するものです。

それでは、前面のスクリーンを御覧ください。

画面は、福崎町の位置図です。福崎町は人口約 1 万 9,000 人、面積約 46 平方キロメートルで、兵庫県の中央に位置し、南と西は姫路市、東は加西市、北は市川町と接しています。

続いて、福崎駅田原線の位置図です。福崎町は、町の中央部で中国縦貫自動車道と播但連絡道路が交差し、福崎インターを持つ広域的な交通の要衝で、内陸型の工業都市として発展しました。また、町の中央を南北に市川が流れており、周辺に中心市街地が広がっています。市街地の西側に、交通結節点である J R 播但線福崎駅、東側に、町役場や観光拠点が集積する辻川界隈があります。福崎駅田原線は、この福崎駅と辻川界隈を結ぶ道路です。

続いて、福崎駅の現況です。J R 福崎駅は、1 日の乗車人員が約 1,700 人です。福崎町では、自家用車によるパークアンドライドやキスアンドライド、これは送迎のことですが、それらの利便性向上や、路線バスやコミュニティバスの駅前への乗り入れなど、福崎駅の交通結節点機能強化のため、駅前交通広場の再整備を、令和元年 10 月に完成させています。

続いて、辻川界隈の現況です。辻川界隈は、民俗学の父・柳田国男氏の生家など歴史的観光資源が集積しています。福崎町では、柳田国男氏の著書にあやかり、妖怪を活用したまちおこしにより近年観光客が増加しています。そこで、さらなる観光振興を図るため、福崎駅からのアクセス強化、辻川界隈の観光周遊性の向上に力を入れています。

続いて、福崎町都市計画マスタープランにおける道路網の整備方針について説明します。福崎町都市計画マスタープランでは、福崎駅と辻川界隈、辻川界隈と都市計画道路大門西治線、こちらの県道名は三木宍粟線です。こちらを結ぶ新たなルートを検討するとされています。今回の都市計画変更は、駅と辻川界隈の新ルートの追加に伴い、現ルートを廃止するものです。

続いて、福崎駅田原線の計画図です。福崎駅田原線は、J R 福崎駅を起点とする交通を処理し、福崎町の第一印象となるシンボルロードです。今後、観光需要を喚起する取組を進めるため、駅と辻川界隈を直線的に結ぶようにルートを変更します。このため、現ルートは廃止します。現ルートは、県管理の国道 312 号を含むため県決定となり、本日、御審議いただくのは、この廃止についてです。また、新ルートは町道の予定のため福崎町決定となり、県と町で同時に決定告示を行う予定です。

続いて、今回の都市計画変更の要点について、説明します。1つ目は、現ルートの整備を進める上での課題です。2つ目は、辻川界隈の観光拠点へのアクセス向上です。以降、それぞれについて、詳しく説明します。

まず、現ルートの課題の1つ目です。画面は、福崎駅から東方向、辻川界隈を眺めた航空写真です。写真の上部、左から右に市川が流れています。左から中央部を経て右に国道312号が走っています。市川を渡る箇所が神崎橋です。黄色の線が現ルートです。現ルートでは、既成市街地を通過し、集落を分断するなど、まちづくりの観点から課題があります。赤色の線が新ルートです。農地や空地等が多く、支障物件が比較的少なくなっています。

次に、現ルートの課題の2つ目です。現ルートは、国道312号神崎橋区間を通っていますが、神崎橋は都市計画と比べ、道路幅員が不足しています。また、神崎橋は1930年供用で、老朽化が進展し、耐震補強や修繕工事を実施しています。現ルートで都市計画道路を整備するためには、架け替えが必要となり、工事中は仮設橋による迂回路の確保が必要となります。新ルートでは、北側に橋梁を新設することで、通行止めもなく、また神崎橋が通行止めの際は、中心市街地を連絡する迂回路としても機能することとなります。

続いて、辻川界隈の観光拠点へのアクセス向上です。今回のルート変更は、福崎駅と辻川界隈を直線的に結び、観光拠点へのアクセスを強化するものであり、福崎町の都市計画マスタープランの方針である「地域資源を活かした観光の振興」に資するものです。

辻川界隈と都市計画道路大門西治線（県道三木穴栗線）を結ぶ新たなルートについては、福崎駅田原線の整備状況を見つつ、今後、福崎町で検討する予定です。

最後に、縦覧等の状況について説明します。令和3年6月18日と20日に福崎町が住民説明会を開催するとともに、同年9月10日から24日まで2週間、都市計画案を縦覧に供しました。意見書の提出はなく、本案について、福崎町に意見照会を行ったところ、同年10月7日付で「異存なし」との回答を得ています。なお、福崎町の説明会にて住民への説明が十分なされていることから、県の説明会は省略しています。

次に、住民説明会での意見の要旨です。

まず、現ルートについての意見です。1点目、「現ルートでは整備に時間がかかるのか」との意見に対して、「計画時から物件等も増え、協力を得るのに時間を要する」と回答しています。2点目、「現ルートで影響を受ける者であるが、道路が広くなり便利になると期待していたので現ルートがよい」との意見に対して、「新ルートは、現ルートの機能を保持し、さらに観光振興に資するルートであり、町の将来のため変更する」と回答しています。

続いて、事業計画についての意見です。1点目、「工事はいつ終わるのか」、「橋梁部を除く区間は5年間の事業ということだが、最終的にはいつなのか」との意見に対して、「地権者等の協力も必要であり確約できないが、町として橋梁部は除いて令和8年3月を目標に考えている」と回答しております。2点目、「土地の買収は工事を進めながらやっていくのか」との意見に対して、「経済性・施工性を考えると連続性のある工事をするべきだと考えるが、部分的工事も視野に入れながら進める」と回答しています。3点目、「新しい橋が架かることになり、住民としてはありがたいが、近くに神崎橋や月見橋があり、現実的に可能なのか」との意見に対して、「橋梁は、工事や維持管理に多額の事業費を要するが、利便性を高めることができるため、町で計画を進め、整備に向けて取り組んでいく」と回答しています。4点目、「加古川のように大きな河川では両側に道路がついているが、市川の両サイドに道路がつく予定はあるのか」との意見に対して、「現時点で計画はない。橋梁を含め、付近の計画については将来の河川改修を見越して河川管理者と協議していく」と回答しています。

以上で説明を終わります。御審議をよろしく申し上げます。

○議長 ありがとうございます。

今の事務局からの説明につきまして、御質問、御意見がありましたら、お願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。

御意見がないようですので、お諮りしたいと思います。

第2号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ありがとうございます。第2号議案については、原案のとおり可決いたします。

では、引き続き、議事を進めていきたいと思えます。

次の第3号から第5号議案は県決定の都市計画案件ではなく、建築基準法第51条のただし書による付議になっております。

それでは、まず第3号議案、加古川市に係る「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」について、事務局からお願いいたします。

○事務局 第3号議案「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」について、御説明いたします。資料の17ページになります。まず、今回の審議のポイントとなる部分ですが、建築基準法第51条の規定により、産業廃棄物等の処理施設を建築する場合は、原則として都市計画でその敷地の位置を決定する必要がありますが、同条ただし書により、特定行政庁が都道府県都市計画審議

会の議を経て、都市計画上支障がないと認めて許可した場合は、都市計画決定を要しないこととなっております。

今回施設は民間施設であり、恒久性がなく都市計画決定するにはなじまないものであり、建築基準法第 51 条ただし書許可が妥当と判断しております。

建築基準法第 51 条ただし書許可に当たり、都市計画上の支障の有無及び、都市計画の観点から敷地の位置が適正であるかについて、審議をお願いするものです。

それでは、前方スクリーンを御覧ください。

今回の申請地の位置ですが、兵庫県南部中央あたりにある加古川市です。

今回の申請地の位置は、加古川市の北東に位置しており、当該敷地は市街化調整区域となっております。

廃棄物処理施設の概要です。申請地の所在地は、加古川市上荘町都染字東川上 705-1 外 24 筆です。敷地面積は約 9,414 平方メートルです。区域区分は市街化調整区域で、用途地域の指定はなく、指定容積率 200%、指定建蔽率 60%となっております。

事業者は、加古川リサイクル有限会社です。

事業目的は、近年の社会的ニーズとして今後、老朽化した建物、土木構造物等の改修、解体工事等が増加する傾向の中、工事現場等から排出される瓦礫類を再生砕石として再生させることで、廃棄物の減量化及び再生利用を促進させることを目的とし、破碎施設を設置するものです。

今回の施設は、産業廃棄物処理施設の破碎施設が、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第 7 条第 8 号の 2」に定める「瓦礫類の破碎施設であって、1 日当たりの処理能力が 5 トンを超えるもの」に該当することから、建築基準法第 51 条ただし書許可の対象となります。

当該申請地は、加古川市都市計画マスタープランのまちづくりの目標として、「円滑な広域連携軸と活力ある新たな生産・流通等の拠点の創出」が求められており、東播磨南北道路のランプ周辺においては田園環境に配慮した生産・研究開発・流通・交流・健康等の拠点の創出に向けた側面的支援を進め、立地特性を生かした土地利用を図ることとしています。

また、都市計画法第 34 条第 12 号に基づく、上西条地区田園まちづくり計画地区内で田園まちづくり構想の住工共存区域となっております。

次に、法 51 条ただし書許可における都市計画上支障がないかの判断についてですが、今回 3 点あります。

1 つ目、都市計画の整合について、都市計画マスタープラン及び都市計画法に基づく田園ま

ちづくり計画に整合していること。2つ目、生活環境への影響について、今回計画による生活環境影響調査を実施し、大気質、騒音、振動の基準が適合していること。3つ目、地元の了承について、本市の廃棄物処理施設の立地等に関する基準による地元説明、本件施設の立地のための上西条地区田園まちづくり計画変更の議決により地元了承を得ていること。これらが都市計画に全て整合し、都市計画上支障がないと判断しております。

産業廃棄物処理施設の立地については、本市は、加古川市産業廃棄物処理施設の立地等に関する基準を設けております。位置の基準、事前説明の基準、道路の基準等全てに適合しております。

この図は、当該敷地周辺の建物の用途別現況を表しています。ハッチングしている部分が敷地の位置になります。敷地を中心として100メートル、300メートルの距離を表示し、その周辺の建物を用途別に着色しております。黄色の部分が専用住宅、茶色の部分が公共建築物、水色の部分が工業用建築物、赤色の部分が商業用建築物となっています。

位置の基準については、「市街化調整区域の場合、申請地から住宅群までの距離は100メートル以上離れていること」となっており、当該敷地について位置の基準を満たしております。

また、当該敷地について、現在は廃業している以前の事業者は、生コン工場と産業廃棄物中間処理施設の許可を受けて瓦礫類の処理を行ってまいりました。廃業後は、生コン施設が撤去されたものの、関連施設が放置され、粉じん被害が発生していたことから、地元からは、残った施設等が放置され荒廃する懸念があり、適切な管理使用が望まれているところです。

道路の基準については、「申請地の主たる出入口が面する道路は、1車線の幅員が3メートル以上で、2車線以上有すること」となっており、これは敷地東側の県道65号線が該当し、幅員9.4メートルで2車線を有しております。また、学校の通学路とは重複しておりません。

続いて、建物の配置について、リサイクル棟、製品棟、事務所棟、屋外便所を黄色で囲んでいる位置に配置します。敷地周囲については、青色で示している線になりますが、粉じん・騒音を軽減するために高さ4メートルの鋼板製の塀を設けるとともに、緑地帯も一部設け周辺景観にも配慮した計画としております。また、破碎機等の主要施設であるリサイクル棟、製品棟は、屋根面及び側面を角波鉄板で覆い、粉じんの飛散防止、消音に努めます。

破碎機の配置位置について、リサイクル棟に2機設置いたします。

次に、破碎機の平面図を示しています。破碎機1がBの部分になり、ロールクラッシャーというもので1次破碎を行い、破碎機2がDの部分で、インパクトクラッシャーというもので、1次破碎後、金属検出器で鉄くずの混入がないことを確認し、2次破碎を行うものになります。

破砕機の 1 日当たりの処理能力は、瓦礫類 952 トンとなっております。

続きまして、生活環境影響調査について、搬入・搬出に関しては、東播磨南北道路、県道 65 号線、県道 18 号線、市道新加古川左岸線を使用し、周辺の集落内道路を利用することなく搬入・搬出いたします。

申請地からの車両増加率は搬入・搬出、各 50 台ずつ見込んでおり、9 時から 16 時までの現状の交通量からすれば、調査地点 2 での増加率は 0.84% と軽微な増加率となっております。

次に、本施設計画に起因する車両走行による影響について、大気質である二酸化窒素、浮遊粒子状物質については、規制値内である調査結果が示されております。

また、騒音、振動についても規制値内である調査結果が示されております。

施設稼働による影響に関しましても、粉じん、騒音、振動が発生するものの、いずれも規制値内である調査結果が示されております。

なお、生活環境影響調査による調査は環境省の指針により、車両走行による影響調査と施設稼働による影響調査は分けて評価することとなっております。

仮に、2 つの音が合わさった場合、大きさの差が大きいほど影響が少ないとされています。

「車両走行による影響調査」地点 2 の値は 70 デシベル、「施設稼働による影響調査」地点 2 の値は 51 デシベルで、その差は 19 デシベルです。一般的に音の差が 10 デシベル以上の場合、増加する音はごく僅かであり合成音の補正加算係数はゼロとなりますので、この地点においても、70 デシベルの値となります。

以上により、事業者において事前に、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく生活環境影響調査を行っており、今回計画が及ぼす大気質、騒音、振動の影響については、支障がないことを確認しております。

最後に、地元説明についてです。加古川市廃棄物処理施設の立地等に関する基準で定めている、事前説明等の基準については、「申請地から 300 メートル以内に入っている町内会には、事業概要について事前に説明すること」となっております。該当する 4 町内会（上西条、厄神、船町、中西条地区）に対し、住民説明会 3 回ほか各町内会役員への事前説明、環境配慮の協議を行っており、施設設置について了承を得ております。

また、上西条地区田園まちづくり計画での土地利用計画において、集落区域から特定区域への区域変更等が必要になることから、上西条町内会住民を構成員とする上西条地区まちづくり協議会が、本年 4 月の総会において、施設の立地を前提とした田園まちづくり計画の変更を議決し、住民合意が図られています。その後、9 月に変更認定告示がなされています。

以上を踏まえまして、本施設計画は都市計画マスタープラン、開発・建築許可制度、廃棄物立地基準に整合し、地元町内会の了承を得ており、都市計画上支障はないと考え、建築基準法第51条ただし書許可が妥当と判断しております。

以上で、議案の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

○議長 ただいまの事務局からの説明につきまして、御質問、御意見等ありましたら、いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞお願いたします。

○27番委員 いくつか質問をさせていただきたいと思います。

今、説明をいただいたときに、この施設が設置される場所には、もともと生コン業者が営業されていて、廃業になってからもそのまま建築物などを撤去しないままになっているという状況が報告にありました。それで、仮に、この案件が通りまして、施設設置ということになりましたら、この建築物そのものを解体していくということになるかと思えます。その解体に当たって、アスベストの問題だとか、解体だけではなくて、工事現場等から排出される瓦礫類を再生砕石として再生させるということでもありますけれど、そこにもアスベストなどが含まれているのではないかというような声を少し地元でもお聞きしました。アスベストについては、マニフェストに基づいて、業者から申請書などが出されチェックされていくと思うのですが、アスベスト対策について、確認しておきたいと思えます。

○議長 ありがとうございます。

そうしましたら、事務局からお答えいただけますでしょうか。

○事務局 敷地内の既存の建物の件については、今回の計画敷地内の中には、既存の建物が入っていない敷地範囲になっておりますので、既存の建物については、別敷地と現状のまま残存するという計画を立てております。

次に、アスベストの件です。本件申請は、説明のとおり中間処理施設のアスベストを含まない瓦礫類を対象としておりますので、アスベスト混入産業廃棄物は施設内に持ち込まれることはないという前提ですけれども、破碎処理施設の粉じん対策としましては、建物内において散水等を行い、粉じん対策をしており、大気中に放出される心配はないと認識しております。また、対策については、アスベスト保有建材の調査につきましては、加古川市においても補助制度を設けまして、実態調査に力を入れているところです。

以上でございます。

○議長 今の御質問は、解体したときに出るものからアスベストが出るのではないかという御質

問だったのですね。ですから、解体するものがないということですね。

○27番 そうですね。はい。

○議長 どうぞ。

○27番 今、回答いただいたとおり、これまでの生コン業者が廃業をしてそのままになっている。これについては、ここの計画の範囲には入っていないということ。これは確認させていただきます。

それと、アスベスト対策の問題ですけれど、先ほども御回答があったように、これについては、アスベストを含まない廃棄物を対象にする施設だということで、この点についても確認をしておきたいと思います。

それから、もう一点質問があります。作業工程の中で、先ほど、報告がありましたが、粉じんだとか騒音だとか振動は基準をクリアしているとお聞きしました。しかし、工場が設置されて、稼働を始めるとやはりいろいろな問題が発生することもあるかもしれません。それは稼働してみないと分からないということになります。先ほども御報告があつて、地元の町内会だとか、そういうところにも入られたということですが、稼働後にこうした問題が、仮に起こった場合に地元との協議する場を設けられるのかどうか、この点についても確認をしておきたいと思います。

○議長 ありがとうございます。

そうしましたら、事務局からお答えいただけますでしょうか。

○事務局 事業者から聞いているところだと、建築後においても、地元町内会とは半年に一度、環境影響について会合を持ち、意見交換をしていきたいと、それによって対応していきたいと申しております。

以上です。

○議長 どうぞ。

○27番 ありがとうございます。今、御回答いただいたとおり、稼働後半年後というか、そのことで協議をしていくと御回答いただきました。ぜひそういうことで、しっかりと地元の皆さんの理解、御協力もいただいてほしいということを確認させていただきます。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

ほかに何か御質問、御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、お諮りしたいと思います。

第3号議案については、原案のとおり可決して、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ありがとうございます。

では、原案のとおり可決いたします。

続いて、第4号議案であります。三田市に係る「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」について。では、事務局からお願いいたします。

○事務局 続きまして、第4号議案、「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」について、御説明いたします。

資料2につきましては、26ページからとなっております。

こちらの図につきましては、先ほど、加古川市から御説明がありましたので、三田市からは省略させていただきます。

まず、本市の位置について御説明いたします。三田市は、兵庫県の南東部にあります。北は丹波篠山市、東は宝塚市、猪名川町に、南は神戸市、西は加東市、三木市に接しております。

次に、敷地の位置について御説明いたします。こちらは三田市の都市計画図の抜粋でございます。こちらJR新三田駅、広野駅、相野駅となり、事業計画地は水色で囲まれた工業専用地域内の北東側の位置となっております。工業専用地域の周りの白地の部分は市街化調整区域となっております。

こちらは少し拡大したものとなります。赤の部分が当該事業計画地となりますが、土地利用の位置づけとしましては、まず、工業専用地域に位置するというので、当該用途地域は工業の利便を増進する地域であり、住宅、共同住宅等の施設の建築は禁止されている地域となっております。また、当該敷地は安全で快適な工業団地を目指す北摂三田テクノパーク地区計画も定められた地域となっておりますが、本計画はその基準に適合する計画となっております。

立地としましては、三田西インターチェンジへも非常に近い位置となり、交通アクセスのよい計画地となっております。

こちらは、周辺の航空写真となります。赤の斜線部分が当該事業計画地です。当該敷地の位置は、先ほども御説明いたしましたが、主要道路である三田西インター線沿いに位置しており、交通アクセスもよく、周辺も工場、倉庫等のみとなっております。最も近接している住宅地は、市街化調整区域内にある個人住宅で約250メートル離れている状況でございます。

施設の概要について御説明いたします。

敷地の位置は、三田市テクノパーク21番地の6です。敷地面積は6,000平方メートルです。

用途地域は工業専用地域で、指定容積率 200%、指定建蔽率 60%となっております。そのほか、北摂三田テクノパーク地区計画及び三田市新市街地景観計画のテクノパーク地区に位置しております。

事業者は株式会社ダイカンです。本社は大阪にございまして、産業廃棄物の処理を専門とする企業でございます。

事業の目的としましては、これまで一般的に焼却や埋立て処分されていた廃棄物について、その破碎施設を設置することにより、廃棄物の中から有価物等を回収して資源の有効活用と最終処分量の削減を推進し、もって資源循環型社会の形成と環境負荷の低減を図るというものでございます。

許可対象施設は、基本的に住宅系メーカーの工場などから出た事業系廃棄物を受け入れる中間処理破碎施設となりまして、取扱い品目は表にありますように、廃プラスチック類や木くず、瓦礫類、その他となっております。直接許可対象となる品目は黄色のところ、本施設は主にこの廃プラスチック類をメインに処理する施設となりますが、機器の処理能力が建築基準法の政令で定められた許容範囲を超えることとなりますので、建築基準法第 51 条の許可対象となっております。

当該施設の都市計画上の支障の判断について御説明いたします。

当該施設は三田市都市計画マスタープランにおいて、産業、業務機能を誘導する土地の区域内に位置しており、土地利用方針に整合していること、土地利用の位置づけとしまして、当該敷地が工業の利便を増進する工業地で、住宅等との混在を防止するための用途地域である工業専用地域内であり、工業団地の健全な操業環境を維持するための北摂三田テクノパーク地区計画における工業地区にて計画されていることから、都市計画との整合が図られていること。また、生活環境影響調査を実施し、運搬車両及び施設稼働による影響とも基準値以下の結果であること。さらに、当該敷地が位置するテクノパーク企業協議会への概要説明及び加入をするとともに、隣接自治区にも概要説明と理解を得ていること。

以上のことから、都市計画上支障がないものと判断しております。

こちらは事業計画地周辺をさらに拡大した、用途別現況図となります。

距離感をつかむために、参考として敷地を中心に 300 メートルの距離を示す円を赤で表示しております。この図は用途別に近辺の建物を着色して表示した図となっております。水色に着色しているのが工場施設、黄色に着色しているのが独立住宅となります。それ以外の用途は、周辺にはございません。御覧のとおり、敷地周囲は工業専用地域でもありますことから工

業施設のみとなっております。先ほど航空写真でも示しておりましたとおり、隣接する他の工場敷地を挟んだ市街化調整区域内に、独立して建つ住宅地がございます。距離を黒の矢印で示しており約 250 メートルあります。

こちらは配置図となります。図の左上が北側となります。前面道路はこの図の右側、県道三田西インター線、片側 2 車線、計 4 車線の幅員が 24 メートルの県道となります。黄色の矢印で示しているのが搬入経路で、青色で示しているのが搬出経路です。出入口部分には中央分離帯がございますので、図の下側から搬入し、搬出の際は上側へ出ていくというルートとなります。

建物は鉄骨造平家建ての工場棟と、同じく鉄骨造 3 階建ての事務所棟となります。搬入された廃棄物はそのまま全て工場棟内に持ち込まれて、破碎処理は全て建屋内で行われることとなります。

こちらは、工場棟内の平面計画図となります。方角は先ほどの配置図と同じ左上が北となっております。こちらの図で施設内の大まかな処理の流れを御説明いたします。

黄色の矢印で示しているのが工場棟内の搬入路です。青色の矢印が搬出路となっております。その手前の青色の点線ルートが、処理後の縮減された焼却埋立て物や有価物、再生される原料の積み込みルートを示しております。緑色の矢印は処理中の廃棄物のルートを示しております。順番としましては、まず黄色のルートで混合廃棄物が搬入されてきて、図の左上、青の四角の破碎機 A に送るルートと、廃棄物が少し大きい場合等に事前処理を行う、図の左下、赤紫の四角の破碎機 B に送られるルートに分けられます。この際の仕分は目視による手選別でございます。許可の対象は、この破碎機 A と破碎機 B の処理能力を足した能力となっております。

この破碎機 B で事前処理した際に金属くずが有価物として取り出されまして、残りが基本的に破碎機 A に送られることとなります。したがって、破碎機 A は直接持ち込まれたものと破碎機 B で事前処理された廃棄物が処理されるということになっております。その後、破碎機 A から分別機でアンダー品が焼却物等として取り除かれまして、風力選別機により、重たい重量物が緑の下に向かう矢印のルートで取り除かれ、各種選別機等により焼却物等、有価物、再生原料へと分別されます。風力選別機で軽量物とされたものは、緑の右の矢印のルートへ流れて、そこから残さが焼却物等として取り除かれ、さらに光学選別機により高塩素物などの、これも焼却物等になりますが、それらが取り除かれて破碎機 C へと送られます。

ここで、破碎機としては、これまでの A、B、C と 3 台になっておりますが、処理ルートと

しては破砕機AとBの下にCがぶら下がる形となっておりますので、直接許可の対象となる処理能力としては、AとBを加算した容量のみとなっております。

そして最後に、破砕機Cを通過したものが圧縮梱包機により、ペール品と呼ばれる搬出用の有価物の形態にまとめられて搬出されます。

以上が施設内の大まかな処理の流れの御説明となります。

車両運行ルートについて御説明いたします。黄色の矢印で示しているのが搬入経路で、青色の矢印で示しているのが搬出経路です。関西圏内の顧客を主に想定しているため、三田西インターチェンジからと神戸三田インターチェンジからの2ルートを想定しております。県道三田西インター線、県道テクノパーク三田線、県道灘・三田線を利用して、本敷地へ運行します。搬出の際には迂回時に三田市道テクノパーク5号線の利用も想定しております。

生活環境影響調査について御説明いたします。

まず、こちらの表は調査のベースとして、計画敷地の面する三田西インター線上の交通量調査と施設稼働による運搬車両の増加予測を示したものでございます。表における台数は、施設稼働による増加が考えられる時間帯の朝の8時から18時までの合計を抜粋して表示しております。増加予測としましては、1日当たり最大150台の運搬車両が往復するものとして300台の想定とし、ダンプトラックの規模は、実際のところ大型車ばかりではございませんが、安全側の想定として全て大型車が運行するものとして予測を行っております。

運搬車両による大気質への影響について御説明いたします。まず、規制値につきましては、工場施設の種類や規模、敷地の場所等によって、各種環境法令及び兵庫県の環境保全条例等に基づき規定されているものとなります。予測地点は施設からの車両の往復が想定される、青で示します直線上の2点、道路の両サイドとなります。規制基準は表の一番右側の数値の部分となり、その隣の数値との比較で問題ないものと判定されております。

こちら、運搬車両による騒音と振動の影響となります。先ほどと同様に、評価、比較検討を行ってございまして、こちらについても規制基準を満たしており、特に問題はございません。それと併せて、環境影響への回避と低減に向けた施設側の取組として、表の下の※印のところ、積載量や走行速度の遵守とアイドリングストップの励行であったり、場内に車両待機場所を確保し、また、搬出入を予約制にして時間調整し、前面道路の渋滞等を防止するといった取組を行うこととしております。

調査の結果としましては、基準値との比較及び施設側の取組とを併せて、総合的に特に問題ないものと判断しております。

次に、施設自体の稼働による大気質への影響についての御説明となります。敷地境界線付近のオレンジ色の丸の部分、4点で調査と予測をしております。

ここで、粉じんにつきましては、調査事項として上げられてはおりますが、アスベストなどの直接的な有害物質でない、ちりやほこりなどになりますが、それらについては定量的な評価方法が確立されておらず、規制基準もございません。したがって、今回の評価においては、影響は出る可能性があるだろうとしている中で、まず現状調査として空気中の浮遊物質の参考基準値との比較を行い問題が出ていないかを確認し、それに加えて施設側の粉じん対策を定性的に評価して判定を行うこととしております。

結果、参考基準値との比較において現状の問題は生じておりません。なお、施設側の粉じん対策は、騒音及び振動規制基準の説明の後に、まとめて御説明させていただきます。

次に、施設稼働による騒音の影響を御説明いたします。敷地内のいずれのポイントでも基準値を満足する結果となっております。

続いて、振動の影響となります。こちらにつきましても敷地内のいずれのポイントでも基準値を満足しております。これら基準値等との比較結果と、先ほどの粉じん対策及び騒音・振動対策といたしまして、表の下※印のところ、「機器は全て工場棟内とし、可能な限り低騒音型とする」であったり、稼働時間の遵守、設備機器のメンテナンスの徹底などの取組とを併せて、施設稼働による影響評価も、総合的に特に問題はないものと判定されております。

生活環境影響調査の結果は以上となります。

最後に、周辺事業者等への説明状況となっております。周辺事業者及び本市関係各課からの意見は特になく、三田市都市計画審議会への報告も行っており、特に意見なしとの結果を得ております。

以上で、報告事項の説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明につきまして、御意見、御質問がありましたら、お願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、御意見、御質問ないようですので、お諮りしたいと思います。

第4号議案について、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 御異議がないようですので、第4号議案については、原案のとおり可決いたします。

続きまして、第5号議案であります。播磨町に係る「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」について、事務局からよろしく願いいたします。

○事務局 それでは、第5号議案、播磨町新島における「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」について御説明いたします。

本議案の記載部分につきましては、資料1は25ページから28ページまで、資料2につきましては35ページから42ページまででございます。それでは、前面のスクリーンで御説明させていただきます。

まず、審議のポイントは、先ほどの3号議案、4号議案の加古川市や三田市の説明と重複しますので、違うところだけ御説明させていただきます。加古川市と三田市は、県内に12ある特定行政庁のうちの一つになりますけれども、今回御審議いただく播磨町につきましては、特定行政庁ではありませんので、特定行政庁である兵庫県が許可を行うというものでございます。

次に、本件が計画されております、播磨町の位置図になります。播磨町は、兵庫県の南部に位置しまして、人口は令和3年4月現在で3万4,709人、面積は9.09平方キロメートルとなっております。

次に、本件の事業概要になります。

申請地の所在地は、播磨町新島6-5の一部及び7-2です。敷地面積は約14,440平方メートルです。用途地域は工業専用地域でありまして、容積率200%、建蔽率60%となっております。

事業者は、共栄株式会社です。

計画施設は、建設廃材等の混合廃棄物に含まれる鉄や銅、アルミなどの非鉄の再資源化を行う施設でありまして、その再資源化の処理工程におきまして、廃プラスチック類、ガラス・陶磁器くず、金属くず、瓦礫類及びゴムくずを破碎する施設を設置しようとするものです。

そのうち、廃プラスチック類の破碎が1日当たり40トンになりますため、工業専用地域での上限であります6トンを超えているということから、今回、御審議をお願いしようとするものです。

次に、播磨町の位置図、申請地周辺の都市計画図になります。青色の中の赤枠で示しております部分、画面、左下のあたりの部分が申請地になりまして、新島という人工島の中にあります。申請地に最も近接している住居系の用途地域は北東約1キロ、対岸に位置する第2種住居地域となっております。申請地の周囲は工業専用地域であるということもありまして、住宅は全くありません。

次に、申請地周辺の航空写真になります。主に工場とか倉庫が立地するような状況になっております。

次に、都市計画上支障がない旨の判断です。まず、51条ただし書許可における、都市計画上の支障の有無につきましては、主に、都市計画への整合、生活環境への影響、地元の了承の3点により確認しております。

1つ目の都市計画の整合につきましては、都市計画マスタープランに整合していること。2つ目の生活環境への影響につきましては、交通への影響が軽微であることや生活環境影響調査におきまして、粉じん等の大気質、騒音、振動の予測値が基準に適合していること。3つ目の地元了承につきましては、申請地周辺の住民への説明等が適切に行われていることとなります。

それぞれのポイントについて、整合性、適合性、妥当性を確認していくということになります。

次に、施設計画について御説明いたします。

まず、敷地の配置図になります。図面で、画面で黄色で着色している部分が建築物になりまして、ピンク色の部分が処理を行うプラント機器となります。北側の建築物、画面上側は事務所棟になっておりまして、処理自体は敷地南側、画面下側のプラント部分で行われるということです。

南側プラント部分を拡大した配置図になります。赤丸部分に破砕機を設置しておりまして、こちらが産業廃棄物処理施設ということになります。ストックヤードに集められました廃棄物を破砕、選別の処理によりまして、鉄・非鉄の再資源化を行おうとするものです。

続いて、処理工程になります。画面左下の母材例のとおり、コンクリートが付着した鉄筋とか、受配電設備などの建設廃材等のうち、本施設で再資源化可能なものが母材としてストックヤードに搬入されます。搬入された建設廃材等は、荒破砕、2次破砕、磁力や風力等による選別を経まして、鉄・非鉄の再資源化が行われるというものです。この処理工程のうち、赤で囲んでおりますところが、先ほどの図の赤丸の部分になりまして、廃プラスチック類その他の廃棄物を含めた破砕を行う施設ということになります。再資源化の工程の中で発生した残渣につきましては、別途三木市の処理施設に運ばれ処理されます。

次に、搬入出の経路図でございます。搬入出車両につきましては、国道250号、県道382号及び539号を経まして、赤で示しましたルートを通り、申請地へ向かうという形になります。今回、黄色の丸で示しております、AからDの4地点におきまして、車両走行による交通量の影響調査を行っております。

こちらは、交通量の調査結果になります。現状も申請地におきまして、鉄の再資源化を行っていることからピーク時の搬入出車両台数は1日当たり5台程度ありますが、本計画によりまして1日当たり34台まで搬入出車両が増加する予定になっております。現状の交通量に対しまして、車両台数が1日当たり29台増えることにはなりますが、各道路において、既に相当数の交通量がありますことから、増加率としては軽微でありまして、本計画による周辺への影響はほとんどないと考えております。

次に、生活環境影響調査の結果について御説明いたします。

まず、車両走行による大気質、騒音及び振動の影響についてです。いずれの予測値につきましても、基準値を下回っている状況であります。

次に、施設稼働による大気質への影響です。今回の施設は粉じんが発生しにくい廃棄物の破砕であることと、また、散水や集じん機の設置などの環境対策がなされているため現況に与える影響が極めて小さく、また現況値が基準値を大幅に下回っていることから、特に問題ないとの結果となっております。

次に、施設稼働による騒音と振動の影響です。本施設は工業専用地域における計画のため、騒音規制法や振動規制法の対象外の地域になっておりますけれども、参考までに、工業地域における基準値を基に周辺環境への影響を検討しております。結果としては、いずれの予測値も基準値を下回る結果となっております。

最後に、周辺住民への計画説明についてです。申請地周辺に住宅がなく住民組織が存在しないため、新島における企業事業所団協議会組織である新島連絡協議会に対し説明会を実施しておりますが、説明会の中では支障になるような意見はありませんでした。加えまして、当該説明会後に申請地において、計画に係る資料の縦覧を行いました。特に支障となるような意見は寄せられておりません。

また、播磨町からは令和3年9月28日に行われました播磨町都市計画審議会に諮問の上、「産業廃棄物処理施設の位置は妥当であると認めます。」との意見をいただいております。

以上のことから、本施設の敷地の位置につきましては、工業専用地域に位置していること、また、周囲の土地利用及び交通量などの状況から、都市計画上支障がないものと考えております。

以上です。よろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございました。

ただいま、事務局から説明いただきました内容につきまして、御質問、御意見がありました

ら、お願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。

御質問、御意見はないようですので、お諮りしたいと思います。

第5号議案については、原案のとおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 御異議がないようですので、第5号議案については、原案のとおり可決いたします。

ありがとうございました。

以上で、本日本日予定しておりました議事は全て終了いたしました。議事に御協力いただきまして、ありがとうございました。

閉 会 午後 3時 21分