

会議結果のお知らせ

- 1 開催した会議の名称
第 133 回岩手県都市計画審議会
- 2 開催日時
平成 15 年 2 月 19 日（水）13 時 30 分から
- 3 開催場所
盛岡市内丸 10 番 1 号
岩手県庁舎 12 階 特別会議室
- 4 付議案件等
 - (1) 付議案件
 - ア 宮古都市計画道路の変更
 - イ 盛岡広域都市計画及び雫石都市計画下水道の変更
 - ウ 廃棄物処理施設（北上市）の敷地の位置
 - エ 産業廃棄物処理施設（一関市）の敷地の位置
 - (2) 審議結果
全ての案件について、原案どおり可決された。
 - (3) 報告事項
都市計画区域マスタープラン策定の進捗状況
 - (4) 会議資料
会議資料の一部について、行政情報センターに配架している。
- 5 傍聴者数
6 人（一般 1 人、報道関係者 5 人）
- 6 問い合わせ先
盛岡市内丸 10 番 1 号
岩手県都市計画審議会事務局
県土整備部都市計画課
電話 019 - 629 - 5887
e-mail AG0007@pref.iwate.jp

会 議 録

第 133 回岩手県都市計画審議会議事録

1 審議会開催の日時及び場所

- (1) 日時 平成 15 年 2 月 19 日（水） 13:30～15:30
- (2) 場所 岩手県庁舎 12 階 特別会議室

2 会議を構成する者の現在総数及び出席者

- (1) 会議を構成する者の現在総数 24 名
- (2) 出席者数 15 名
 - 会長 角 田 文 男
 - 委員 小 原 宣 良
 - 委員 村 上 恵 三
 - 委員 藤 原 泰次郎
 - 委員 桑 島 博（代理 小山 和良）
 - 委員 小 野 茂 實
 - 委員 石 橋 乙 秀
 - 委員 岸 根 八 ナ
 - 委員 中 居 敬 一
 - 委員 中 村 美智子
 - 委員 半 田 充（代理 村木 正夫）
 - 委員 林 建 之（代理 吉田 正幸）
 - 委員 久 米 正 一（代理 田鎖 輝明）
 - 委員 浜 口 達 男（代理 工藤 栄吉）
 - 委員 佐 藤 ソノ子

3 議事

【 会長あいさつ 】

（会 長） 只今から、第 133 回岩手県都市計画審議会を開催する。本日の審議案件は「宮古都市計画道路の変更」を含む 4 件である。また、都市計画区域マスタープランの本県における策定の進捗状況について、事務局から前回の審議会よりも具体的な形での報告がある。案件の慎重な審議と、議事の円滑な運営について協力願う。

【 議案審議 】（ は委員の発言）

（会 長） 当審議会の審議に関しては、「岩手県都市計画審議会の公開に関する方針」に基づき、原則公開することとしている。案件によっては例外的に非公開とする場合があるが、本日の案件が

公開に適するものであるか、事務局からの説明を求める。

(事務局) 本日付議する案件については、審議会の公正かつ円滑な審議に著しい支障を生ずることが明らかに予想される案件はなく、審議は公開すべきものとする。

なお、議事録及び会議資料の公開に際しては、議案第1号について提出されている意見書に掲載されている個人情報及び同じく議案第1号についての環境影響評価における稀少動植物の生息地域に関する部分は、公開を控えるべきものと考えている。

(会長) 本日の会議は、一部条件を付した形ではあるものの全面公開としたい。異議はないか。

「異議なし」の声。

(会長) それでは、本日の会議は全面公開とする。

議案第1号「宮古都市計画道路の変更」を上程。

議案説明

(事務局) 議案第1号「宮古都市計画道路の変更」について、説明する。計画書は議案書の3、4ページ、図面は5ページ、また、参考資料として「参考資料1」及びパンフレットを御覧いただきたい。なお、議案書の内容については画像を用いて説明する。

提案する宮古都市計画道路の変更は、1・3・1号三陸縦貫自動車道宮古線及び1・3・2号宮古盛岡横断道路宮古線の追加と、3・4・3号本町高浜線及び3・4・6号築地千徳線の変更である。

始めに、今回宮古都市計画道路に追加する1・3・1号三陸縦貫自動車道宮古線及び1・3・2号宮古盛岡横断道路宮古線について説明する。

三陸縦貫自動車道宮古線は、起点を宮古市金浜、終点を宮古市松山第7地割とする延長約4,820メートル、代表幅員22メートル、車線の数を4とする自動車専用道路である。本路線は、沿岸の中心都市である宮古市と仙台市とを結ぶ高規格幹線道路「三陸縦貫自動車道」の一部を構成する路線であり、三陸沿岸各地域と仙台都市圏との交流促進及び沿岸各地域の地域間交流を支援するものである。さらには、宮古市街地から通過交通を分離することによる市街地の交通混雑の緩和、また、津波などの災害時における緊急輸送路や避難路として、地域の方々の安全と安心を確保することを目的とする路線である。

本路線の計画立案にあたっては、丘陵地斜面から低地に繋がる里山環境に生息する生物及び生態系へ及ぼす影響の低減を図るため、地表面の改変面積を必要最小限にする等、環境にも十分配慮した計画としている。なお、本路線は、国道45号及び引き続き説明する宮古盛岡横断道路宮古線と接続し、一体的に利用されるものであり、起点の宮古市金浜第7地割及び終点の宮古市松山第7地割にインターチェンジを設置するものである。

次に、同じく宮古都市計画道路に追加する宮古盛岡横断道路宮古線について説明する。

宮古盛岡横断道路宮古線は、起点を宮古市藤原3丁目、終点を宮古市根市第7地割とする延長約7,320メートル、代表幅員22メートル、車線の本数を4とする自動車専用道路である。本路線は、宮古市と県都盛岡市とを結ぶ地域高規格道路「宮古盛岡横断道路」の一部を構成する路線であり、県内における都市間の広域的な連携を促進し、東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道及び重要港湾宮古港を連結することによって、産業・文化・経済の活性化を図り、地域の振興と発展を支援するものである。さらには、宮古市街地内の交通混雑の緩和を図るほか、異常気象時における緊急輸送路や避難路の確保により、地域の方々の安全と安心を確保することを目的とする路線である。

本路線の計画立案にあたっては、沿道の人家等に対しての大気質、騒音、振動及び日照障害等の影響を回避するために、ルートを集落から離れた位置とし、里山環境に生息する生物及び生態系へ及ぼす影響の低減を図るため地表面の改変面積を可能な限り小さくする等、環境に配慮した計画としている。なお、本路線と現道への接続は、宮古市藤原3丁目、小山田1丁目、松山第7地割及び根市第2地割内にインターチェンジを設置することとしており、三陸縦貫自動車道宮古線及び市街地内の幹線街路とのアクセスは図られるものと考えている。

続いて、3・4・3号本町高浜線及び3・4・6号築地千徳線の変更について説明する。

本町高浜線は国道45号の一部であり、起点を宮古市本町、終点を宮古市磯鶏第13地割とする延長約3,810メートル、代表幅員20メートル、車線の本数を4とする幹線街路であるが、先程説明した1・3・2号宮古盛岡横断道路宮古線と平面交差で接続するため、新たに生じる交差点部において、本町高浜線に右折レーンを設置するため区域の変更を行うものである。

築地千徳線は国道106号の一部であり、起点を宮古市築地1丁目、終点を宮古市上鼻2丁目とする延長約4,320メートル、代表幅員16メートル、車線の本数を2とする幹線街路であるが、今回、宮古市決定として新たに追加する3・6・22号松山千徳線と平面交差で接続するため、新たに生じる交差点部において、

築地千徳線に右折レーンを設置するため区域の変更を行うものである。

以上が今回変更する都市計画案の概要であるが、続いて、環境影響評価に関する事項について説明する。三陸縦貫自動車道宮古線及び宮古盛岡横断道路宮古線は、事業の種類、規模から岩手県環境影響評価条例の規定による環境影響評価を実施している。新たに当審議会の委員になられた方もいるので、まず、都市計画決定を行う事業の環境影響評価の手続について簡単に説明する。

環境影響評価制度とは、あらかじめ、その事業が周辺環境に与える影響について調査等を行い、その結果を住民や関係市町村長に公表し、その意見をいただきながら環境保全のために配慮すべき事項を事業に反映させていく一連の手続のことである。今回のように都市計画決定を予定する事業の場合、事業者に代わって都市計画決定権者が手続を行うこととされており、都市計画課がその事務を進めている。

配付した環境影響評価書については、環境影響評価の結果を取りまとめたもので、環境面から都市計画の案の合理性及び妥当性を説明するものであるが、その内容が専門的であることから、当審議会の中に環境についての専門的な知識を有する方々で構成する「環境影響評価専門小委員会」を設置し、あらかじめ環境影響評価の内容について審議していただいている。後ほど専門小委員会の関本委員長から、その審議内容について報告いただく予定であるが、その前に、三陸縦貫自動車道宮古線及び宮古盛岡横断道路宮古線に係る環境影響評価の概要について説明する。

まず、環境影響評価を実施した項目についてであるが、岩手県環境影響評価技術指針に基づき、三陸縦貫自動車道宮古線及び宮古盛岡横断道路宮古線について、画面の左側に表記しているように「工事の実施」と工事完了後の「道路の存在等」に区分し、「環境要素の区分」に示す各項目のうち、丸印をつけたものについて環境影響評価を実施した。

大気質、騒音及び振動については、計画道路沿いに住居等の保全対象物件が存在し、環境影響が最も大きいと予想される地域として、三陸縦貫自動車道宮古線については金浜地区及び八木沢地区を、宮古盛岡横断道路宮古線については藤原地区、小山田地区、松山地区、田鎖地区及び根市地区の5箇所を予測地点として選定した。

その結果についてであるが、両事業共に道路の供用後及び工事中について、表に示すとおり、いずれも基準値を下回る結果となっている。また、生活環境への影響を回避・低減するため、ルートを可能な限り集落から離れた位置としたほか、工事の実

施にあたっては、低騒音型の機械を使用する等、周辺環境へ配慮することとしている。

次に日照障害についてであるが、宮古盛岡横断道路について予測・評価を行っており、道路が盛土構造となり日影が生じる箇所として、松山地区及び田鎖地区を予測地点として選定した。

予測結果についてであるが、松山地区の一部の地域で、3時間程度の日影が生じるという結果になっているものの、ほとんどの地域では2時間以下となっており、影響は小さいものと考えている。

次に動物への影響についてであるが、現地調査及び文献での調査により確認された重要種のうち、それぞれ表に示した種について予測を行った。

このうち、ニホンカモシカについては、移動経路が分断される可能性があることから侵入防止柵を設置し、横断構造物により移動経路を確保することとしている。マークオサムシ及びコオイムシについては、本事業により生息環境を一部消失する恐れがあるものの、残存する場所の生息環境等を維持することにより、生息地を保全することができるものとする。また、オオタカについては生育環境への影響は小さいと予測されるものの、巣を移動する習性があることから、工事实施前に繁殖状況調査を実施し、専門家の意見を聞きながら、必要に応じて環境保全措置を講ずることとしている。

次に植物への影響についてであるが、現地調査及び文献での調査により確認された重要種のうち、それぞれ表に示した種について予測を行った。

このうち、三陸縦貫自動車道宮古線に関しては、ヤナギスブタについて生育環境の一部を改変することから、事業実施までに分布調査を実施し、必要に応じて移植を行うこととしている。また、宮古盛岡横断道路に関しては、ミズニラについて生育環境の一部を改変することから、改変区域に生育するものを溜池、水田等の生育適地へ移植することを試みるものとしている。

次に生態系についてであるが、注目すべき種、群集として、それぞれ表のとおり抽出した。

この中で、キツネについて、動物のところで説明したニホンカモシカと同様に移動経路が分断される可能性があることから、侵入防止柵を設置し、横断構造物により対応することとしている。また、マークオサムシ及びコオイムシについては、残存生息地の維持・保全に努めたいと考えている。なお、オオタカについては生息環境への影響は小さいと予測されるものの、事業実施前に繁殖状況調査を実施し適切に対応することとしている。

次に、景観についてであるが、三陸縦貫自動車道宮古線については、主要な眺望点として月山展望台及び宮古運動公園が、

景観資源としては津軽石川河口部及びその周辺がある。また、宮古盛岡横断道路宮古線については、主要な眺望点として御台場展望台、竜神崎展望台等が、景観資源としては浄土ヶ浜等がある。

これらについては、可能な限り地形改変量の少ない道路構造を採用すること、あるいは、主要な眺望点と対象事業実施区域は十分離れており、事業の実施による影響は小さいものと予測される。

なお、対象事業実施区域が見える眺望点については、眺望景観の変化を調査するため、フォトモンタージュの作成を行っている。例として竜神崎展望台からの景観の変化を御覧いただく。左側が現況、右側が将来の眺望を表しており、画面が小さくて見づらいが、眺望に大きな変化はないものと予測される。

次に、人と自然との触れ合いの活動の場についてであるが、主要な触れ合いの活動の場としては、それぞれ宮古運動公園内キャンプ場、津軽石川の白鳥の飛来地、長沢川桜づつみやふれあい公園等がある。

これらについては、対象事業実施区域とエリアが重ならないこと、十分離れていること等から、事業の実施による影響は小さいものと予測される。

最後に廃棄物等について説明する。切土工により、三陸縦貫自動車道宮古線については100万立方メートル、宮古盛岡横断道路宮古線については245万立方メートルの土砂が発生すると予測される。

三陸縦貫自動車道宮古線で発生する土砂については、全てを現場内で再利用する計画としており、宮古盛岡横断道路宮古線については、127万5千立方メートルについては現場内で、残りの117万5千立方メートルについては近隣の事業で流用する計画としている。

本事業の実施により、動物、植物及び生態系の環境項目について必要に応じて環境保全措置を講じることにより、基準や規制等との整合性が図られるとともに、すべての環境項目について、事業者の実行可能な範囲内で環境への影響が低減されるものと評価している。

以上が環境影響評価の概要である。

なお、環境影響評価の内容については、1月14日に開催した環境影響評価専門小委員会において意見をいただいたが、その結果、三陸縦貫自動車道宮古線及び宮古盛岡横断道路宮古線が周辺環境に与える影響については、都市計画を定める上で支障がないものと判断している。環境影響評価専門小委員会における審議の結果については、専門小委員会の関本委員長に出席いただいているので、委員長から報告いただきたい。

(会 長) それでは、環境影響評価専門小委員会から、審議結果について報告していただきたい。

(委 員 長) 1月14日に開催した第3回環境影響評価専門小委員会における審議結果について報告するが、始めに、宮古都市計画道路三陸縦貫自動車道宮古線の環境影響評価の審議結果について報告する。

事務局より宮古都市計画道路三陸縦貫自動車道宮古線の環境影響評価の結果について説明を受けた後、配付している「参考資料1」の10ページのとおり質疑等があった。左側に主なものを示している。

第1点目は植物について、ミズニラは重要種であり、かつ繁殖力が弱いことから、生育環境の維持・保全に努めること、という意見であった。

第2点目は生態系について、キツネ等の中・大型動物のみならず小動物についても、移動経路を確保するよう努めること、という意見であった。

これらの意見に対して、色々と議論がなされ、その後調整を行った結果、事務局から右側のとおり回答があった。

第1点目のミズニラに関しては、工事の実施にあたって地域住民及び関係機関と連携し、できる限りの措置を講ずるよう努める旨の回答があった。

第2点目の生態系に関しては、横断構造物の詳細設計の際に、小動物の移動経路についても配慮するよう努める旨の回答があった。

以上が審議の経過であるが、環境影響評価専門小委員会では、当該事業を実施するにあたり、特に環境面で問題があるとの意見は出されなかった。

続いて、宮古都市計画道路宮古盛岡横断道路宮古線の環境影響評価の審議結果について報告する。

事務局より宮古都市計画道路宮古盛岡横断道路宮古線の環境影響評価の結果について説明を受けた後、配付している「参考資料1」の11ページのとおり質疑等があった。左側に主なものを示している。

第1点目は日照障害について、都市計画区域外に調査地点を設けたのはなぜか、という質問があった。

第2点目は植物について、神社、仏閣等にあるケヤキ、アカマツなどの保存すべき樹木は、事業の実施によって消失することになるのか、という質問があった。

第3点目はさきほどの宮古都市計画道路三陸縦貫自動車道宮古線と同様に、キツネ等の中・大型動物のみならず、小動物に

ついても移動経路を確保するよう努めること、という意見があった。

第4点目は廃棄物等について、建設発生土を事業間流用する計画となっているが、実際に再利用できる見込みはあるのか、という質問があった。

これらの質問、意見に対して、事務局からは右側のとおり回答があった。

第1点目の日照障害に関しては、工事で盛土を行うことにより日影が生じる箇所として、松山地区及び田鎖地区を調査地点として選定した、という回答があった。

第2点目の神社、仏閣等にあるケヤキ、アカマツ等の保存すべき樹木に関しては、ルートを選定にあたっては地域で大事にされている樹木を避けることとしているほか、工事の段階で地元の意向を汲み入れつつ、できる限り保護を図るよう努める旨の回答があった。

第3点目の生態系に関しては、横断構造物の詳細設計の際に、小動物の移動経路についても配慮するよう努める旨の回答があった。

第4点目の廃棄物等に関しては、ストックヤード等を活用しながら、他の工事との調整を図り、最終的には100パーセント流用するよう努める旨の回答があった。

以上が審議の経過であるが、環境影響評価専門小委員会では、当該事業を実施するにあたり、特に環境面で問題があるとの意見は出されなかった。

以上のことから、宮古都市計画道路三陸縦貫自動車道宮古線及び宮古都市計画道路宮古盛岡横断道路宮古線が周辺環境に与える影響については、都市計画を定める上で支障ないものと考えている。

(会 長) 事務局からは、引き続いて説明があるか。

(事 務 局) 議案第1号については、都市計画の案及び環境影響評価準備書について、平成14年5月24日から1ヵ月間縦覧に供し、7月8日まで意見書を受け付けたところ、環境影響評価準備書についての意見書の提出はなかったが、1・3・2号宮古盛岡横断道路宮古線の都市計画案に関して3件の意見書が提出された。画面は、これら提出された意見書の内容の中で、都市計画の案に関係するものについて、その要旨を取りまとめたものとなっている。なお、意見書そのものの写しは「参考資料1」の1ページから7ページまでのとおりであり、また、意見書に対する検討結果は、同じく8ページ及び9ページのとおりである。

それでは、議案第1号にかかる意見書の要旨及び県の検討結果について説明する。

まず、意見書の要旨についてであるが、整理番号1番は、なぜ宅地の上を通るのか解らないので、「宮古盛岡横断道路宮古線の根市部分において、計画を変更すること。」という意見である。

整理番号2番は、距離、時間の短縮、過去の協議内容、費用対効果及び将来ルートの観点から、「宮古盛岡横断道路宮古線における花輪地区から根市地区を経由して盛岡方向に向かうルートについて、合理性に欠けるのでルートを変更すること。」という意見である。

整理番号3番は、工場施設に影響があるので「コープケミカル株式会社宮古工場付近における宮古盛岡横断道宮古線のルートを変更すること。」という意見である。

次に、意見書の要旨に対する検討結果について説明する。

整理番号1番及び2番で意見のあった、根市地区を終点位置とすることについてであるが、ルート選定にあたっては、市街地における交通混雑及び将来交通需要の増加並びに河川の増水による通行止め等、現国道106号における交通上の課題を解消し、地形及び沿道土地利用に配慮するとともに費用対効果を考慮し、最も効果的な事業区間として根市地区を終点位置としたものである。さらに、根市地区以西の道路計画については、今後の土地利用の状況、社会経済情勢及び将来交通需要等を踏まえて、その延伸ルートについて、より適切な計画となるよう検討が進められていくものと考えている。

整理番号3番の意見についてであるが、藤原地区から松山間のルートについては、貴重な動植物の生息する区域、変電所、宮古浄化センター及び宮古衛生処理センター等の公共施設、集落地区並びに土砂災害の危険箇所等を回避するとともに、松山地区から小山田地区間のトンネル坑口位置なども検討しながら、周辺住宅、商業施設、公共運動施設及び工場施設等への影響をなるべく避けたうえで、切土量、景観、将来の維持管理にも配慮して計画している。工場への影響については、事業実施時において、潰れ地及び残地利用等を含め、個別具体的に調整したいと考えている。

質疑応答

意見書のうち2つの意見は、根市地区についてであるが、この意見書で言おうとしている意味が、添付されている図面を見てもよく分からないし、また、それへの回答も、意見と対応しているのかが全く分からない。

例えば意見書の中には、道路の前方に墓地があって、そこには墓が何基あると書いてあり、それから、市街地が存在しているということも書いているのだが、図面では、市街地上を道路が通ることになるということが、全然分からない。それに対しての回答としては、説明にもあったように渋滞の緩和等様々なことが書いてあるが、意見と答えが対応してないのではないかと。まず、コースについて、きちんと説明していただきたい。

(事務局) 意見書提出者の趣旨は2点ある。1点目は、現在のルートは画面のこの位置で閉伊川を渡り、国道106号に接続することとしているのだが、そこに根市という集落があり、意見書提出者の自宅の正面にあたることから、将来的に自分の家の敷地を道路用地としないで欲しいということと、2、3軒ある住居について、それを避けるべきだということと考えている。

もう1点は、将来延伸する際のルートを考えるべきということで、提出者は、西側にそのまま伸ばすように計画し、このまま閉伊川右岸を通った方が良く考えているものである。

それに対する考え方であるが、今回のルートを決定するには、先ほども説明したように、基本的には、地元に対する土地感がないと理解しにくいだが、現在通っている国道106号がJR山田線と近接している箇所があり、そこで接続することになれば、今の線路の移設という問題が発生するため実際的には不可能に近く、技術的にはかなり難しいものと考えている。

また、事務局として現在、国道106号と接続させる際のランプ形状からして、接続の適地として考えているのは2箇所あるが、その一方については、神社のある山を通ることとなるため、無理であると判断した。また、もう一方については、大きい集落の近くであるが、画面に青く塗っている地域が平成11年に実は大水になったところで、その際には国道106号も不通になった。将来的にこれを解消する為には、この青く塗った位置よりは西側で接続させなければならないという、条件的に限られた中でルートを考えると、どうしてもこの地区にならざるを得ない。

閉伊川の右岸をそのまま西側に行くルートについては、過去の比較検討の際に考えたことがあるが、大きな問題としては、こちら側には色々な神社仏閣が存在すること、オオタカの生息地に近くなってしまうということ、整備済の閉伊川河川敷の公園に掛かってしまうこと、さらにはルートの実現性を考えた時、閉伊川の右岸を行くと、10キロを越える大規模な事業になってしまい、費用対効果等を考えると、実効性のランクが下がってしまうということがあり、我々としては現在抱えている課題を

解消して、なおかつ事業実施の可能性が高いルートということで検討した中では、この計画が最良であると判断している。

(会 長) ラサ工業の裏側での、工場との隣接部分での3つ目の問題についてはどうか。

(事務局) 意見書提出者のこの地点に係る意見については、現在ここある工場の敷地に、極力道路法線(道路区域)を掛けて欲しくないという趣旨と受け止めている。

現地については御存知の方も多いかと思うが、急に煙突が立ち、かなり長大な法面になっている。今回計画したルートについては、先ほども説明したとおり画面でこの方向にあるトンネルの位置や、この位置にある、最近形成されてきたリフレッシュタウン地区という、国の合同庁舎や、大きな食料品店がある地域を考慮して、その中で切り取りの法面が最小限になる位置として、この山際を通っていくのが最良だということで決定している。そうすると、実際的にはこの工場敷地に対して幾分か道路法線(道路区域)が掛かることとなるが、それについては、工場施設の再配置等も含めて、具体的には補償交渉の中で相談していきたいと考えている。

(会 長) 今の説明でよろしいか。

了解した。

今回については道路計画を確定するということだと思うが、事業のスケジュールとか、財源が本当に確保されているのかとかといった実現性に関して、最近国の方で色々と諮問されている構造改革との関連等も含めて、説明していただきたい。

(事務局) 委員が指摘するとおり、これからは、財政的には非常に厳しい状況となると思う。ただ、今回の都市計画決定の進められる中では、この事業については極めて緊急性が高い事業であると聞いており、スケジュールとしては、三陸縦貫自動車道については都市計画決定後速やかに事業着手に努力する旨を事業者から聞いているし、宮古西道路の方についても、全線を一気に実施することは非常に難しいかと思うが、緊急性の高い区間から着手に向けて努力していきたいと考えている。

今回決定する道路以南については大体理解したが、金浜から今度は北に向かっていく道路の三陸縦貫自動車道とのつながり等について、よく分からないので説明していただきたい。

(事務局) 将来的なルートについては確信を持っては答えることができないが、三陸縦貫自動車道というのは、「高規格幹線道路」という一番規格が高い道路で、終点が宮古になっている。それより北については、「地域高規格道路」という、高規格幹線道路を補完するような位置付けのものになっており、憶測ではあるが、そのルートを決める際には、現在のルートからの延伸性も考慮して、北側に伸びていくものと理解している。

その延伸ルートについては、国の方で考えているルートなのか、県が考えるものなのか、それとも市が案を作っているのか。また、もしも三陸道の終着点が宮古のそこになるのなら、本当にその位置でいいのかなという素朴な疑問が湧いてくる。

(事務局) 三陸縦貫自動車道については、現在南の地区、仙台に近い方でも工事をしているが、国が実施している。今回の都市計画決定に係る事業についても同様に、国が実施するものである。また、宮古盛岡横断道路については、国道106号の代替路線ということで、事業実施者については、県となる。

宮古以北への延伸については、先ほども説明したとおり地域高規格道路という位置付けであるが、国道45号の代替路線ということであれば国が実施することとなるし、そうでないということとなれば県が、ということも考えられるが、その辺については、現時点では明言しかねるものと考えている。

提出されている意見書は昨年7月時点のものであるが、この意見書には、関係地区に対する説明は十分に行って欲しいという趣旨も記載されている。昨年7月に意見書を書いた時の思いというものと、それから現在までの間での説明の中における理解度の深まりというものはどうなっているのか。

(事務局) 実は、昨年5月に現地において説明会を開催した中でも、そのような趣旨の意見があったのだが、その時説明した際には理解いただいたと感じていた。その後にはやはり納得できないということで意見書を提出するに至ったようであるが、それ以降については、現地事務所が、説明する機会があった中で再度このルートの優位性を詳細な形で説明したようである。

全体的な雰囲気としては、意見書提出者以外の住民等からは早期に着手して欲しいという意見もあったので、大勢としてこの地区におけるルートの合理性について理解されたものと認識しているが、意見書提出者からは、どうしても納得をいただけ

なかった。今後とも引き続き、理解を得られるように努力していく所存である。

(会長) 当会としては、現地とのインフォームド・コンセントが十分に図られることを望む。

採 択 原案通り可決確定。

議案第 2 号「盛岡広域都市計画及び雫石都市計画下水道の変更」を上程。

議案説明

(事務局) 議案第 2 号「盛岡広域都市計画及び雫石都市計画下水道の変更」について、説明する。計画書は議案書の 9 ページ、図面は 10 ページ、また、「参考資料 2」を御覧いただきたい。なお、議案書の内容については画像を用いて説明する。画面は、滝沢村の巣子地区から玉山村の下水道都市計画決定区域を表している。

提案する盛岡広域都市計画及び雫石都市計画下水道は、昭和 49 年 6 月の当審議会で審議いただいたうえ決定され、以後雫石町及び玉山村の追加も含め、11 回の変更を経て事業を進めているところである。

今回変更する内容は、計画書において「4. その他の施設」にあたる汚水中継ポンプ場 1 箇所の廃止となっている。

図面では、丸印の中にアルファベットの「P」の文字で表示しているのが汚水中継ポンプ場となっており、今回廃止となる汚水中継ポンプ場を黄色で表示している。画面の拡大図で説明するが、砂込ポンプ場と表示している部分である。

今回廃止となる砂込ポンプ場は、玉山村の汚水を都南浄化センターまで流下させるために計画された施設である。滝沢村から玉山村までをつなぐ流域幹線には、約 90 メートルの高低差があり、現在舟田、柴沢及び砂込の 3 箇所のポンプ場が計画されているところである。近年、汚水ポンプ能力の技術進歩により、柴沢ポンプ場でポンプの能力を増加させることで砂込ポンプ場を省略することが可能となったことから、今回の変更において廃止するものである。

なお、本案については 1 月 28 日より 2 週間公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はなかった。

質疑応答

芝沢のポンプ場の能力を非常にパワーアップさせ、砂込のポンプ場が必要なくなったということの様であり、大変良いことだと思うが、55 メートルをポンプアップしていくそのポンプの

バックアップ機能とか、安全性・確実性については、どのように担保されているのか。

(事務局) ポンプについては全部で4台設置し、そのうちの1台は予備となっている。さらに必要に応じて、自家発電等についても考慮している。

全部連動して交互運転をさせて、いつでも1台を予備としておくのか、それとも全く使用しないものを1台だけスペアとして用意しておくものなのか。

(事務局) 1台を、スペアとして用意しておく。

採 択 原案通り可決確定。

議案第3号「廃棄物処理施設(北上市)の敷地の位置」を上程。

議案説明

(事務局) 議案第3号「廃棄物処理施設(北上市)の敷地の位置」について、説明する。北上市和賀町後藤地内の敷地面積16,249.80平方メートルの土地において、廃棄物の適正な焼却処理を行うため、処理能力が1日当たり47.5トンの廃棄物処理施設を建設するとして、建築基準法第51条の規定に基づき、クボタリテックス株式会社から特定行政庁である知事に対し、許可申請がなされた案件である。議案書は11から14ページまで、また、「参考資料3」を配付してあるが、主に画像を用いて、説明する。

廃棄物等の排出の抑制、資源の循環活用及び廃棄物の適正な処理施設の確保が社会的急務となっているが、当該申請の施設は、こうした廃棄物のうち廃プラスチック類、燃え殻・ばいじん、医療系廃棄物、肉骨粉等を1,300度以上の高温焼却処理を行う焼却溶融施設で、廃棄物中のダイオキシン類を分解し無害化するものである。また、排ガス処理設備により大気汚染を防ぎ、更に、処理後の溶融スラグは、道路路盤材等にリサイクルされるものである。

このような処理を行うための廃棄物焼却施設を建設しようとするものであり、今回、県のほぼ中央部に位置し、交通アクセスが良く、工業専用地域でもある北上市の後藤野工業団地内に施設を計画し、本件許可申請となったものである。

建築基準法第51条では、「ごみ焼却場その他の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。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において新築し、若しくは増築する場合においては、この限りでない。」とされている。また、国からの技術的助言により、廃棄物の処理及び清掃に関する法律の規定による許可を必要とする施設で、1日の処理能力が5トン以上の産業廃棄物の焼却施設は、建築基準法第51条に規定する「その他の処理施設」に該当するものである。

今回の計画内容は、焼却溶融施設の1日の処理能力が47.5トンであるため、先ほど説明した建築基準法第51条の「その他の処理施設」に該当するものであり、都市計画施設として都市計画決定するか、特定行政庁によるただし書許可が必要となる。

都市計画決定については、北上市、県の都市計画課及び建築住宅課で協議を行い、「廃棄物処理計画あるいは都市計画マスタープランに位置付けられた施設であること。」又は、「施設の恒久性が担保され、かつ、広域的な処理を行うものであること。」のいずれかに該当するものであることを基本としており、今回の計画施設は、民間事業者が設置・運営するものであり、廃棄物処理計画等での位置付けもなく、恒久性・広域性があると判断できないことから、都市計画決定としないものである。

建築基準法第51条のただし書許可については、国からの技術的助言により、特定行政庁が取扱うべき範囲が示されているが、今回申請があった案件については、次に説明する申請内容からこの項目に該当すると判断し、許可しようとするものである。

なお、都市計画法第15条第1項第5号及び都市計画法施行令第9条第2項第8号の規定により、産業廃棄物処理施設については県が定める都市計画、一般廃棄物処理施設については市の都市計画で定めることとなっているが、今回の申請施設については、一般廃棄物及び産業廃棄物の両方を処理する焼却施設であることから、市及び県の都市計画審議会の付議するものであるが、北上市の都市計画審議会については2月12日に開催され、異議がない旨の答申がなされている。

続いて、申請内容について説明する。

申請の位置及び周辺の状況については、議案書の都市計画図及び参考資料の10ページの付近見取り図にもあるとおり後藤野工業団地の一画であり、都市計画で工業専用地域に指定されている。また、最寄りの住家までは700メートルとなっている。また、周辺への影響等については、国土交通省が作成した「計画標準案」の項目を許可の判断の目安とし、「住宅地からの所要の距離の確保」「緑地の確保」「交通アクセス」等といった事項に適合する位置となっている。

配置計画については、道路境界からの離れを 30 メートル及び 45.9 メートル、隣地境界からの離れを 25.9 メートル及び 35 メートルとり、十分な距離を確保している。建築物としては、工場棟が 2,723.74 平方メートル、その他附属施設が 522.13 平方メートルの合計 3,245.87 平方メートルの計画となっている。

敷地面積については 16,249.80 平方メートルで、位置決定による場合の基準となる数値の処理能力 1 日 10 トン当たり 1,500 平方メートル以上となっており、基準を満足している。また、敷地の前面道路側に幅 20 メートルの緑地帯を設け敷地内の緑化にも努めている。建設面積の敷地面積に対する割合である建ぺい率は 17.43 パーセントとなっており、十分な水準となっている。

駐車場については、従業員 24 名、通常勤務者 18 名に対し、従業員及び来客用として 20 台分を配置し、運搬車輛については、5 箇所のごみ投入プラットホームが満車の際は、構内通路で待機し、ごみ投入後速やかに退出する計画であり、また、運搬の時間帯が異なることから、十分な計画となっている。

処理能力につきましては、操業予定時点での排出事業所からの受託予定量を勘案し、一般廃棄物及び産業廃棄物の処理能力を定めたものであり、妥当な計画となっている。

処理方式については焼却溶融方式であり、処理フローは参考資料の 18 ページに示すとおり、左側から廃棄物を搬入し、焼却、溶融、スラグ排出、排ガス処理の工程となっている。

発生交通量については廃棄物及び製品等の搬出入の交通量が 1 日あたり 198 台で、従業員の車を入れても 1 日あたり 234 台となり、現況の県道後藤野・野中線及び花巻・和賀線の両県道の交差点付近でのそれぞれの交通量の 1 日あたり 2,650 台及び 2,529 台と比較して、交通量の増といった影響は特にないと判断される。また、廃棄物及び製品の主搬出入ルートについては、市の中心地や住宅街を通行せず、団地内の市道並びに県道、国道及び高速道を利用することから、市民生活への影響が少ない計画である。

排水については、運搬車輛及び容器の洗浄水等については排水処理装置で処理後にプラント用水として再利用し、施設外には排出しない計画となっている。雨水については、場内排水溝で集水し、工業団地専用の大型排水路に放流する計画となっている。

騒音については、この区域が工業専用地域のため騒音規制法の適用対象外であるものの、敷地境界地点での最大騒音レベル予測値が 35 デシベルであり、工業地域の夜間規制値 55 デシベル以下となっており、また、最寄り住家まで 700 メートル離れていることから、影響は少ない計画である。

大気については、排出ガスのダイオキシン類、硫黄酸化物、窒素酸化物、ばいじん及び塩化水素の排出濃度等が大気汚染防止法等の排出基準以下となっている。なお、生活環境影響調査においても、予測濃度が環境基準を満足する結果となっている。

臭気については、悪臭防止法の規定に基づく工業専用地域の指定臭気強度3を設計値とし、また、操業時においては施設内の空気を燃焼用に利用することから、外部に臭気が漏れる恐れが少なく、隣地境界線での目標臭気強度を1としており、影響の少ない計画である。また、廃棄物の処理に関する指導要綱による事前協議が参考資料の19ページのとおり終了している。

このような点から判断して、本案件の施設については、都市計画上支障がないと認められるため、当審議会に付議した次第である。

また、本案件における関係機関への意見照会についてであるが、県の都市計画課から都市計画上の支障のない旨、北上地方振興局保健福祉環境部から環境保全上支障のない旨、北上市長から都市計画上支障がない位置である旨、環境保全協定を締結する旨、住民説明会で反省意見がなかった旨、県の資源循環推進課から廃棄物の処理に関する指導要綱に基づく事前協議が終了している旨、北上地区消防組合消防長から消防法により同意する旨の回答を得ている。

質疑応答

聞きたいことが2点あり、1点目としては、この施設には様々な廃棄物が搬入されることとは思うが、これはやはり分別したうえで処理をするのか。2点目としては、この施設からは廃棄物が全く出ない、つまり、全部循環させてしまうのか。ダイオキシン等が出るかと思うが、他の廃棄物が全く排出されないのかについて、説明していただきたい。

(事務局) 廃棄物については分別せず、混合して焼却する。また、施設からの廃棄物については、溶融後の飛灰が発生する。47.5トンの廃棄物から3.7トンの飛灰が発生し、それについては江刺のクリーンセンターへ持って行って最終処分することとなっている。

(会長) 非常に高温の処理を行う施設であり、廃棄物は完全にアッシュとなるため、いわゆる有害物質は出てこないようである。ただ、灰については、最終的に江刺の方に持っていく手順となっている。ここに書いてあるように、今狂牛病で話題になっている肉骨粉も、この温度ならば処理できるようである。

もし分かれば、この処理を行う場合のトンあたり幾らといった処理費用や、施設維持のためのコストについて、説明していただきたい。

(事務局) 処理費用については把握していない。なお、建設費用については20億円程度と聞いている。

一般的にこのような、要するに混合で処理を行う施設の場合、産業用、個人用問わず集めてくるにあたって、どれ位の費用で請け負うとか、そういうことについては分かっているのか。

(事務局) 費用について、この形態の施設に関しては把握していないが、江刺のクリーンセンターでは確かトンあたり4万円程度だったと記憶している。

(会長) 実績のある事業者なので、適正な価格で実施してくれるのではないだろうか。

処理の対象となる様々な廃棄物はどこから集められるのか。岩手県が中心となるのか。

(事務局) 県内全域からの収集を予定しており、他県からというのは今の所聞いていない。また、排出事業所としては、医療系廃棄物については公立及び私立の病院並びに個人医院又は歯科医院、プラスチックについてはプラスチックの主要メーカー、それから肉骨粉については農協、農業従事者、漁協及び漁業従事者また、建設業者、さらには、市町村のごみ焼却施設から焼却灰を持ってくることを予定している。

採 択 原案通り可決確定。

議案第4号「廃棄物処理施設(一関市)の敷地の位置」を上程。

議案説明

(事務局) 議案第4号「産業廃棄物処理施設(一関市)の敷地の位置」について、説明する。一関市真柴字藤後沢及び字要害地内の敷地面積9,311.60平方メートルの土地において産業廃棄物破碎処理施設を建設するため、建築基準法第51条の規定に基づき、前田道路株式会社から特定行政庁である知事に対し許可申請がなされた案件である。議案書は15から18ページまで、また、「参考資料4」を配付している。

建設工事現場等から発生するアスファルト廃材及びコンクリート廃材のがれき類の処理を、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」の施行に伴いリサイクルの促進を図るため、破碎処理施設を導入して行い、舗装混合物用再生骨材及び建設資材として再生させて建設工事現場へ供給する計画となっており、処理量のほとんどを再生利用するものである。

こうした処理を行うための産業廃棄物の破碎処理施設を建設しようとするものであり、一関市都市計画区域の南端に位置し、国道4号線に面した既設アスファルトプラント敷地内に処理能力1日8時間あたり800トンの施設を計画して本件許可申請となったものである。

今回の計画施設の内容については、第3号議案でも説明したとおり、国からの技術的助言による「特定行政庁が取り扱うべき範囲」に該当すると判断し、建築基準法第51条のただし書許可として取り扱うものである。

続いて、申請内容について説明する。

申請の位置については、修紅短期大学の位置する準工業地域から南に2.2キロメートル、中田団地の第一種低層住居専用地域から南西2キロに位置し、国道4号線に面しており、用途地域は指定されていない。周囲の状況としては、日産ディーゼル岩手販売、サンバード株式会社、一関射撃場等が立地されており、最寄り住家までの距離は110メートルである。なお、当該敷地については一関市都市計画区域の白地地域であることから、建築物等の用途については支障ないものである。

位置の妥当性の評価については、都市計画運用指針、都市計画の用途地域制度及び「計画標準案」の基準等に基づき、建築計画の内容、敷地の位置、周囲の土地利用状況、公共施設の整備状況及び交通の状況等から妥当な位置であると判断したものである。

配置計画については、道路境界からの離れを31メートル、東側隣地境界からの離れを6.9メートルとり、山林側への配置としている。建築物としては、破碎処理施設254.56平方メートルの計画となっている。

敷地面積については9,311.6平方メートルで、建築面積の敷地面積に対する割合である建ぺい率は、16.65パーセントとなっており、十分な空地率を確保している。また、敷地の目隠し塀と道路の間に幅1.5メートルの緑地帯を設け、道路側の景観に対し配慮した計画となっている。

駐車場については申請敷地内に運搬車用10台及び来客用3台分を配置し、国道の反対側の別敷地に普通車25台、大型車12台分の駐車場を確保しており、特に支障のない計画となっている。

処理能力については、産業廃棄物の排出事業所からの受託予定量を勘案して破碎能力を定めたものである。

排水については、運搬車輛の洗浄は場内の洗車場で行い、油水分離槽を経由して市の排水路に放流される計画となっている。

騒音及び振動については、当該地域が一関市都市計画区域の白地地域のため、騒音規制法及び振動規制法の適応対象外であるが、西側の道路境界地点の最大騒音レベル予測値が 59 デシベルで準工業地域が該当する第 3 種区域の昼間規制値である 65 デシベル以下となっている。なお、東側の敷地境界地点の最大騒音レベル予測値は 75 デシベルであり規制値を超過しているが、現況が山林となっていること、また、住家まで 150 メートルの距離があることから騒音による影響は少ない計画となっている。

また、最大振動レベル予測値は道路境界地点で 54 デシベル、東側境界地点で 65 デシベルと第 2 種区域の昼間規制値 65 デシベル以下となっており、準工業・工業地域の規制値以下の計画となっている。

発生交通量については産業廃棄物等の搬出入の最大交通量が 1 日当たり 172 台で、従業員の車を入れると 1 日あたり 181 台となり、現況の国道 4 号線の交通量と比較した場合に、交通量の増加による影響は特にないと判断される。

大気については、破碎により発生のおそれのある粉塵を、破碎施設を建築物内に設置すること及び散水装置を使用することで抑制することから、粉塵による生活環境への影響は少ない計画となっている。また、廃棄物処理に関する指導要綱による事前協議が参考資料の 16 ページのとおり終了している。

このような点から判断して本案件の施設については、都市計画上支障がないと認められるので、当審議会に付議した次第である。

また、本案件における関係機関への意見照会についてであるが、県の都市計画課及び一関地方振興局保健福祉環境部並びに一関市長から支障がない旨、県の資源循環推進課から廃棄物処理に関する指導要綱による事前協議が終了している旨、両磐地区消防組合一関消防署から消防法により同意する旨の回答を得ている。

質疑応答

確認したいことがある。先ほど、道路境界の方に植樹帯を設けるといふ計画について説明があったが、あれは、塀の道路側の方に緑を植えるということでもいいのか。内側ならば高い塀があるので、どうせならば外側にし、市民に快適さをもたらした方がいいのではないかという印象を持った。

(事務局) その通りである。環境上の配慮から目隠し塀を設置するものであるが、道路からの景観上があまり良くないので、道路側に植栽を行うものである。

廃棄物の処理については前回の審議会でも同様の件があり、増加してきている印象があるのだが、岩手県全体としては、どれ位の廃棄物の量が今後見込まれて、それに対してどれ位の設備が今後作られていくべきなのか等についての全体計画的な見通しが策定されていて、その中でこういったものが1つ1つ作られているものなのか。

議案第3号、第4号のいずれについても申請者は県外の方であり、これにより県外からどんどん廃棄物が運びこまれてくるとか、あるいは、施設ができてしまってから色々な処理に関する不都合が発生してくるといった危惧はないのかということが、少々気になる。県全体としてのこういった施設に対する考え方から見た場合、この産業廃棄物処理施設の規模が適正なものかどうかを説明していただきたい。

(事務局) 今回の破砕処理施設については、既設のアスファルトプラントがあり、そこでは砕石や骨材等を原料として使用していたのだが、今回その原料について、コンクリート殻や既存のアスファルト舗装材等を解体したものを再利用するという形で計画しているものである。

排出事業者としては、この議案に係る施設については、県南地区及び宮城県北地区の事業者からの搬入を予定している。既設のアスファルトプラントがあり、そこで新しい骨材等を使うことなく、リサイクル骨材を利用しようとするものである。

一方先ほどの第3号議案に係る焼却施設においては、県内の廃棄物を焼却するという予定である。大気汚染防止法関係で環境基準が変わり、小規模の焼却施設等については廃止されきている状況であり、環境基準を遵守するためにはかなり大規模な施設が必要となってきたため、このような施設が建設されるものと理解している。

なお、平成13年版環境報告書では、県下で排出される産業廃棄物は年間645万トンとなっており、焼却される一般廃棄物の量についても、年間41万トン程度とされている。

(会長) 参考資料にある地図の中央にアスファルトプラントがあり、そこに材料としてアスファルトの廃材その他を持ち込んでリサイクルを実施するという考え方であり、県全体として本件施設

のみで間に合うかと言うと、決してそんなことはないため、近々類似した案件が提出されることもあるのではないかと。

(事務局) この件については建設廃材をリサイクルするもので、実は、国が平成9年頃から建設リサイクル法という法律を施行させて、リサイクル率を上げていこうと取り組んでいるものである。

詳細な数値は持ち合わせていないが、国の決める目標値の他に県も目標値を掲げ、特にアスファルト塊、コンクリート塊、汚泥、木材及び建設雑材の5種類に関して、以前には2001年までに何パーセントまで高めようということにしていた。

本県においてリサイクル率が悪いのは建設汚泥と木材関係となっており、今回の案件で対象にしているコンクリート塊とアスファルト塊については、既に80パーセントを越えるリサイクル率になっていることと思う。

全体としては、長期ビジョンの中でさらに高率でのリサイクルを達成しようという取組をすることとしており、県の事業についても、アスファルト舗装を行う場合においては、原則としてリサイクル材を用いた再生アスファルトを使用することになっている。また、骨材についても同様に、再生骨材を使うことを原則としており、それがどうしても入手できない時のみに新材を使うという施策を取っており、高いリサイクル率を達成している。

ただ、先ほど説明したとおり、これからの建設廃棄物で大きい問題となってくるのは、下水の処理水から発生する汚泥や、民間住宅の解体に伴って発生する廃材であるが、これらについても、リサイクル率は法律の施行によって上がってきていると聞いている。希望があれば資料は後ほど送付させていただくが、このような長期的なビジョンの下で、建設リサイクルに努めている。

了解した。全くビジョンがない中で1つずつ案件を審議していくのではないかと心配があったが、今、きちんとそのようなものがあるということを知り、安心した。

この施設は破砕処理を行うということなので、相当粉塵が出るのではないかとと思うのと、騒音もかなり発生するのではないかとと思う。それらを数値としてきちんと把握しているのかということが1点、2点目としては、材料として利用するコンクリート廃材やアスファルト廃材については、全て再利用されるものなのか。つまり、全く廃棄物として残らないものなのか。聞いたところではやはりまだ残るようであるが、それを聞きたい。また、3点目として、これのコストが結構掛かるのではないかと

と思うが、トンあたりどれ位で処理することとなるのか。この施設が特に安いのかも含めて、把握していれば説明していただきたい。

(事務局) 騒音については、道路境界地点、一番近い周辺民家付近及び直近の敷地境界において予測を行っている。施設単独では、道路境界地点で46デシベル、周辺民家付近でも46デシベル位である。ただ、山側の一番近い敷地境界については、70デシベルという形になっている。また、現在あるアスファルト工場の騒音の方が高い数値になっているので、それとの合成音を予測すると、先ほど説明したように、道路境界付近で59デシベル、民家付近で55デシベル、山側の一番近い敷地境界地点で75デシベルということになる。

この場所は用途地域上の白地地域であり、騒音規制法の適用はないものの、一応の目標とした準工業・工業地域の規制値から見ると、山側の地点では超過しているが、そちら側は土地利用としては山林となっており、その方向の民家については約150メートル離れており、その地点では騒音レベルは低下しているものと予測している。

粉塵については、当初の計画では施設を屋外に設置するという計画だったところを、そのままでは粉塵の関係上支障があるということで、建築物内に設置するような形としていただいた。また、アスファルト殻及びコンクリート殻に対しては、散水を行うことで、粉塵がなるべく発生しない形で破碎処理を行う計画となっているため、粉塵の影響は少なくなると考えている。

料金等については、把握していないが、申請者としては排出者から廃棄物処理費用をいただいたうえで再生したアスファルト材を販売できるため、金銭的なメリットは大きいのではないかと思う。明確な販売単価については分からないが、イメージとしては新材よりは若干高いという程度であり、倍とかいうことはない。

もう1点の100パーセントリサイクルされるのかということについては、破碎して網の目に通し、寸法毎に分類して利用するため、砕かれて粉末状になってしまうものも発生する。よって100パーセントとは言えないが、それに近い形にはなる。

今回の施設については、申請者にこれまでの実績がないために把握できなかったが、前回の審議会と同様の処理方法ということで審議いただいた案件については、95パーセントのリサイクル率とされていた。なお、残った汚泥状の廃棄物については、第3号議案と同様に江刺のクリーンセンターで最終処分する計画となっている。

採 択 原案通り可決確定。

4 報告事項

報 告

(事務局) それでは、現在策定作業を進めている都市計画区域マスタープランについて、画像を用いて説明する。

まず、前回の当審議会までの策定作業状況を整理すると、都市を巡る社会的情勢の整理、岩手の都市の現状・課題の整理、地域懇談会の開催などによる都市づくりに対する県民意向の把握といった作業を踏まえて、岩手県全体の基本理念・基本目標を中間案として取りまとめ、それに対する意見を伺ったところである。いただいた意見を整理したものについては、別途資料として配付している「第132回都市計画審議会の御意見と対応」にも整理している。

その意見を分類してみると、今後の都市づくりのあり方に関するもの、「がんばらない宣言」に関するもの、構成に関するもの、「環境首都宣言」に関するものとなる。こうした意見を踏まえて、今回もう一度、基本理念と基本目標を検討してみた。具体的な対応についてであるが、今後の都市づくりのあり方に関しては、基本理念に「コンパクトな都市づくり」を掲げ、その中で整理した。

「がんばらない宣言」に関する意見に対しては、「がんばらない」という表現が誤解を受けやすいものであることから、「がんばらない宣言」に込められている余裕と安らぎなどといったものを大切に、人間的に素顔のまま生きるのが大切だという趣旨を反映させることとした。

また、構成に関するものとしては、基本理念・基本目標の導き方がよく分からないという意見があったので、どのような視点から導かれたかを体系的に整理した。

そして、環境首都宣言に関しては、環境首都宣言を始めとする岩手県の独自性を基本理念に反映させるような形とした。

以上を踏まえて、これまでに進んだ策定作業を整理すると、まず、只今説明したとおり、委員からの意見を踏まえて基本理念・基本目標を修正したうえで、今回新たに、県内に9つある広域生活圏の都市計画の基本方針を取りまとめた。今回は、それについての報告を行う。

それでは、配付している資料「岩手県都市計画ビジョン」について、説明する。3ページをお開き願いたい。今回、新たに「岩手県都市計画ビジョン」という表現を用いているが、これは、全県の基本理念・基本目標と、9つある広域生活圏の都市計画の基本方針を取りまとめたものとなっており、都市計画法

で規定されている都市計画区域マスタープランとは別個のものとして区分する形としている。26 区域について定める都市計画区域マスタープランは、この岩手県都市計画ビジョンに基づいて策定し、岩手県都市計画ビジョンと都市計画区域マスタープランを合わせたものを「岩手県都市計画マスタープラン」と総称することとしている。

次に、岩手県都市計画ビジョンの第4章「『夢県土いわて』の都市づくりの基本理念」について説明する。29 ページをお開き願いたい。基本理念を考えるにあたっては、岩手県総合計画の「未来を切り開く重要なキーワード」である「環境」、「ひと」、「情報」の視点に加え、新たな都市づくりの方向性を与える「コンパクトシティ」の考え方を重要な視点として位置付ける。その上で、岩手の都市づくりのキーワードを「環境首都」「新しい結づくり」「コンパクトシティ」として、「環境と共生する都市づくり」「みんなで進める都市づくり」「コンパクトな都市づくり」の3つを基本理念として掲げる。

それでは、基本理念について説明する。30 ページをお開き願いたい。まず、1つ目の「環境と共生する都市づくり」についてであるが、全国的にも類い希な自然環境に恵まれた岩手では、日本の環境首都を目指して、地球温暖化対策を始めとする様々な取組が行われている。都市においても、自然環境や都市景観の保全・形成の取組に加えて、人口減少や投資余力の低下等の都市を取り巻く環境変化に対応するため、省資源・省エネルギー、既存ストックの有効活用など「環境と共生する都市づくり」を行うことが重要となっている。

次に、基本理念の2つ目「みんなで進める都市づくり」についてであるが、住民の価値観やライフスタイルが多様化するとともに、地方分権の流れの中で地域づくりへの住民の参画意識や地域の自立意識が高まっているところである。

岩手県総合計画では、生活者や地域から始まる岩手づくりの仕組みとして、一人ひとりの個性、ひとを尊重しながら地域や世代、性別、障害の有無に関わらず、お互いのチームワークとコミュニケーション、情報で大きな力を発揮する「新しい結づくり」を提唱している。都市づくりにおいても、「新しい結づくり」の精神のもと、住民、企業、NPOなどと行政が水平パートナーシップの関係で、お互いに協働して取り組む「みんなで進める都市づくり」を行うことが重要となっている。

次に、基本理念の3つ目「コンパクトな都市づくり」についてであるが、少子・高齢化による人口減少や経済の長期低迷、地球環境問題、住民の価値観の多様化等都市を取り巻く社会環境は大きく変化しており、これまでの市街地拡大型の都市づくりから、社会変化に対応した発想の転換が求められている。本

県においても高齢化は全国平均を大きく上回り、人口減少や地域経済の低迷が深刻な問題となっており、改めて地域が持っている固有の価値を見出し、多様な価値観のもとで真の豊かさを追求する取組が必要とされている。

このようなことから、県民の理解と協働のもとで、都市施設等を地域の実情に応じて段階的に整備しながら、都市周辺の農山漁村との調和を図り、環境への負荷を可能な限り低減し、既存ストックを有効に活用した「コンパクトな都市づくり」を行うことが重要となっている。なお、基本理念を体系的に導いたフロー図を 31 ページに掲載しているので、御覧いただきたい。

次に、第 5 章「『夢県土いわて』の目指すべき都市像、基本目標」について説明する。33 ページと 34 ページをお開き願いたい。

先ほど説明した 3 つの基本理念のもとで岩手の都市づくりを着実に進めるためには、目指すべき都市の将来像及び基本目標を明らかにする必要がある。岩手県総合計画では、「みんなで創る『夢県土いわて』」を基本目標に、県民の視点から見た「実現したい岩手の将来像」を多層的な 5 つの社会で描き出しているが、これらの社会を実現するにあたって、都市づくりはその基盤となる重要な要素であることから、それぞれの社会の視点から都市のあるべき姿を考えることにより、基本目標を掲げることとした。従って、基本目標を導くに当たっては、御覧いただいているフロー図のように、岩手の将来像である 5 つの社会の視点で、岩手の都市の現状・課題、県民の意向を整理し、目指すべき都市像及び 5 つの基本目標を整理している。

それでは、5 つの基本目標について説明する。まず、基本目標の 1 つ目として、県総合計画が掲げる 5 つの社会の 1 つである「自然と共生し、循環を基調とする社会」を実現するため、都市内や都市周辺の自然的環境の整備・保全を図るとともに、都市活動による自然環境への負荷を軽減し、「豊かな自然環境と共生する都市」を目指す。

次に、基本目標の 2 つ目について、「快適に安心して暮らせる社会」を実現するため、快適で魅力的な都市環境を形成し、災害に強い都市を実現させ、ひとにやさしいまちづくりを实践して高齢者・障害者などを含めた全ての人々が「快適に安心して暮らせる都市」を目指す。

次に、基本目標の 3 つ目について、「創造性あふれ、活力みなぎる産業が展開する社会」を実現するため、都心部へ開発エネルギーを誘導し、都心の機能強化や中心商店街の活性化等を図り、新たな産業創出の基盤づくりを行うほか、地場産業や都市周辺の農山漁村の生産物の流通拠点としての機能を高め、「活力ある産業が展開する都市」を目指す。

次に、基本目標の4つ目について、「ネットワークが広がり、交流・連携が活発な社会」を実現するため、都市間の交流・連携を強化する広域交通基盤等の整備を推進し、都市における拠点性を高めるとともに、都市部と農山漁村部との役割分担を明確にし、相互の交流が図られる「交流・連携が活発な都市」を目指す。

次に、基本目標の5つ目について、「個性が生かされ、共に歩む社会」を実現するため、各都市に育まれた個性的な歴史・文化などを保全・継承し、行政と住民やNPO等が一体となって新たな個性の創出を図り、「歴史と個性が生きる都市」を目指す。

以上の5つが、「夢県土いわて」の目指すべき都市像、基本目標となる。34ページに基本目標を導くフロー図を掲載しているので御覧いただきたい。また、35ページには「夢県土いわて」の目指すべき都市像を実現するための施策イメージを3つの基本理念に照らして整理したものを掲載しているので、併せて御覧いただきたい。

次に、第6章「広域生活圏の都市計画の基本方針」について説明する。37ページをお開き願いたい。広域生活圏の都市計画の基本方針について整理しているものであるが、先ほど説明した基本理念と基本目標の下で都市計画区域マスタープランを策定するにあたり、日常生活や産業活動が一定のまとまりを持って営まれている地域を広域圏として捉え、都市相互の関わりや役割を明確にして、広域的視点からその圏域における都市計画の基本的な方向性を示すものである。そしてこの広域圏については、岩手県総合計画で示す「広域生活圏」と捉えることとします。なお、広域生活圏は画面のような区分になっている。

次に、38ページをお開き願いたい。本県の都市構造の特徴について整理しているものであるが、本県は、広い県土と険しく変化に富んだ地形に加え、産業構造などの違いから地域によって都市構造の違いが認められる。従って、広域生活圏の基本方針を考えるためには、各地域の都市構造の違いを、県総合計画で示す「広域産業経済圏」のような大きな視点で捉えることも重要である。ここでは、地理的条件と産業経済の視点から、こちらに示す4つに分類し、都市構造の特徴を整理する。

まず、盛岡周辺地域については、県都盛岡市を母都市として、周辺に隣接、近接して中小の都市が衛星的に分布している。北上川流域地域については、北上川流域の広大な平野に中小都市が連担して存在している。沿岸地域については、リアス式海岸の狭隘な土地に都市が形成されており、各都市は、地形的制約からお互い連担することなく独立している。県北地域については、地理的、歴史的条件から、八戸経済圏との結びつきが強く、

新幹線の開業により、二戸地域は北東北観光の拠点として期待が高まっている。

次に、基本方針の考え方について整理する。39ページをお開き願いたい。

広域生活圏の都市計画の基本方針については、県総合計画の地域計画に基づき、それぞれの広域生活圏が目指すべき将来像の実現に向けた都市づくりの方向性を明らかにするものである。

基本方針を導くにあたっては、3つの基本理念と5つの基本目標の考え方を基本に、広域生活圏の都市の現状と課題、住民の意向等を反映させるとともに、広域生活圏の都市構造を明らかにする。これに基づいて、第1節から第9節まで、盛岡広域生活圏を始めとする9つの広域生活圏についての基本方針を整理している。ここではその代表として、盛岡広域生活圏の分を説明する。

41ページをお開き願いたい。先ほど説明した基本方針の考え方に基づき、まず、盛岡広域生活圏の都市の現状・課題と盛岡広域生活圏の住民の意向を整理し、これらを踏まえた上で、盛岡広域生活圏の都市計画の基本方針を導くものである。この基本方針は、全県の5つの基本目標に対応した形で整理している。

基本目標の1つ「豊かな自然環境と共生する都市」に対応するものとして「岩手山・八幡平・北上川などの恵まれた自然環境と共生した都市空間の形成」、「快適に安心して暮らせる都市」に対応するものとして「安心して健やかに暮らせる都市づくりと快適な都市環境の創出」、「活力ある産業が展開される都市」に対応するものとして「地域の特性を活かした新たな産業の創出」、「交流・連携が活発な都市」に対応するものとして「北東北の拠点機能を担う都市づくり」、「歴史と個性が活きる都市」に対応するものとして「地域文化が創造され多彩な活動が育まれる都市の形成」を掲げている。44ページにはこれらの基本方針が導かれるフロー図を示しているので、併せて御覧いただきたい。

次に、盛岡広域生活圏の都市構造について説明する。45ページをお開き願いたい。

広域交流軸には、東北縦貫自動車道と地域高規格道路である宮古盛岡横断道路、盛岡秋田道路を位置付ける。

全県的なニーズに対応する中核都市拠点として盛岡市、盛岡市の拠点機能を補完する地域都市拠点としては、盛岡広域都市計画区域として盛岡市と一体的な都市計画を行う必要がある矢巾町、滝沢村及び玉山村、そして、単独の都市計画区域としてまとまっている岩手町、西根町、雫石町及び紫波町を位置付ける。

地域拠点としては葛巻町、安代町及び松尾村、環境保全・レクリエーション拠点としては八幡平、岩手山、御所湖広域公園、平庭高原及び外山早坂高原を位置付ける。

他の8つの広域生活圏の都市計画の基本方針においても、同様の整理を行っており、今後、地域懇談会を始め住民の皆さんの御意見を反映させつつ、地方振興局や市町村と調整を図りながら詰めていきたいと考えている。

最後に今後の予定についてであるが、2月から3月にかけて第2回目の地域懇談会を開催し、3月から5月にかけては、岩手県都市計画ビジョン及び都市計画区域マスタープランを取りまとめ、6月から10月にかけては各都市計画区域単位で住民説明会兼意見交換会と公聴会を開催して案を確定させ、平成16年2月には当審議会に付議し、国からの同意を得て策定期限である平成16年5月までに都市計画決定をする予定となっている。

質疑応答

作成の努力には敬意を表する。特にコンパクトシティの事項等に関してかなり盛り込まれている印象があり、前回のものより良くなったような気がする。

ただ、少々気になる点がある。33ページ、第5章の1の「豊かな自然環境と共生する都市」のところで、枠で囲まれている部分に書いてある「都市活動による、自然環境への負荷を軽減して、『豊かな自然と共生する都市』を目指します。」という言葉があるが、どういう都市活動によるどういう自然環境への負荷を軽減するのかの意味合いが、イメージできない。もし、具体的にどういうことを言いたかったのかがあれば、説明していただきたい。もう少し分かりやすい表現があるのではないか。

(事務局) 直接的には書かなかったが、この表現の背景にあるものは、自動車の渋滞対策を含めた二酸化炭素の削減ということである。

ここには言葉でしか表現されないのだから、例えば、何々を削減する都市を目指すとか、あるいは、自然エネルギーを活用して二酸化炭素の社会から脱皮するとか、具体のエネルギーに関しての、もう少し分かりやすい目標を立てた方が良いのではないか。

(事務局) 今の意見を参考にし、文章表現の検討を行う。

前回の審議会に出席しなかったため、これまでの策定経過が分からないが、これを読むと、やはり抽象的でよく分からない。

その中でまず感じた事は、この案の中では、私達の世界の話だけかも知れないのだが、司法制度改革審議会の中でも議論されているいわゆる法化社会に対する対応が、全然念頭に置かれていないのではないか。特に、「快適に安心して暮らせる都市」のところに入ってくる問題だと思う。

例えば高齢者の問題でいえば、今度は「措置から契約へ」であり、契約で全部色々な事をするようになるわけであるが、そのような事を考えているかというところが全然そうではなく、道路の段差が少ないといった、物理的な、物的なことしか考えていない。

今言ったとおりの高齢者の問題や、それから破産者が例えば2,000人を超えたという問題があり、これは、まさに生活の脅威、家族の脅威である。2,000人だと、家族となれば10,000人が影響を受けているわけであり、そのような世の中に段々なってきたということ、その中で都市として、災害ではないこのような不安な面というのがたくさんある。

法化社会になった場合に、都市としてはどのような手法でどのような都市を目指すか、という視点を入れていただければありがたい。

それから2点目は、ここは都市計画審議会だから道路をどうするという話になるのかも知れないが、都市というものは、人的な設備、人的な資源がなければ機能しない。

例えばこの前の一関の小児科医の問題がまさにそうであり、高齢社会になればケアマネージャー、法化社会になれば弁護士、そういう人的な資源が非常に大事になってくる。ここでは抽象論となっているので人的な設備、人的な資源をいかに配置していくかということが大事だということも言っていたきたい。

例として、こんなことを言うと失礼かもしれないが、我々から見たら、県北とか沿岸部は、実は無法地帯のように思える。なぜならば、法が適正に執行されていないからである。例えば、多重債務の問題等が色々あるが、高利貸がいて、それにがんがんとやられて自殺するという事例がたくさんある。

そういうことに対しては物的なものではなく、正に人的資源がきちんと確保されていることによって、快適で安心した生活ができる。企業についても同様で、今はコンプライアンス（決まりごとの遵守）と言っている。企業も法的にきちんとやっていかななくてはならない。そしてそのために何が必要かということ、人的な資源だと思う。活力ある産業と言うのならそういう基盤を整備しない限り、成り立たないものだと思う。

ましてや、グローバル化していった世界を相手にしていくという時には、正に「契約と法律」となる。それを誰が担っていくのかということを考えなければいけないというふうに思うの

で、2点目としては、人的な資源のことについてもどこかできっちり謳うべきではないのかということである。

今後、高齢化を中心とした時代がやってくるわけだが、この中にはバリアフリーの関係があまり入っていないような気がする。理由を聞きたい。

(事務局) 基本的な考えの中ではユニバーサルデザインやバリアフリーということは当然頭にあったのだが、確かにこの中にはあまり強く出していない。具体的に都市計画区域ごとの計画を作成する時点で、その辺を強く出すかどうかについての、県のマスタープランとしての態度を考えてみたいと思っているが、具体的なバリアフリーとか、ユニバーサルデザインということについては、もう少し個別の計画の中で、特徴的な事項を打ち出していければと考えている。

この資料を読むと、1つは、それぞれのブロックから、色々な意見が出されているが、それらを受けての県の指導性というものがはっきりしない。こういう枠で書きなさいということはあったかも知れないが、出てきたものを読むと、逆にバラバラな所がある。

例えば、それぞれの生活圏における将来像の表現とかである。それぞれの生活圏の意図を大事にして盛り込まれているものなのだが、そのまとめ方というのが、このような形になった時に、横から見た場合にどうかとも思う。

隣の生活圏の表現や、例えば広域都市拠点、地域都市拠点、地域拠点というものの捉え方も、それぞれの所で違うところがあるのではないかと読み取れたので、1点目としては、意見となったが、県の指導性というか、助言というかが大事なのではないかと思う。

もう1つは、先ほどの他の委員の発言とも関係するが、教育、人を育てるといふところの教育というものが、ここでいえばどこに、どのように盛り込まれているのか。そしてそれを受けて、教育委員会なりあるいは地域だとか、どのように育てていくかということもあるが、やはり教育は、学校教育だけではない。

それらについては、どの辺りに位置付けられているのか。読んで分かるようなところがあれば良いと思う。

(事務局) 県の総合計画の中では、人というものはやはり非常に大事なものだとされている。ただ、都市づくりの中で、上位計画の中では委員が指摘したような話の中身は、強く出されていない。

そういった意味での教育とはならないが、今の都市づくり、まちづくりという観点からは、先ほど基本理念の中でも説明した「新しい結づくり」、要するに、まちづくりというものは行政がやるものではなく、住んでいる人たちがコミュニティを大事にしながら行っていくものであるということについては、強く打ち出しているのだが、委員が指摘したような形では表現されていない。そのことについては、今後検討させていただく。

- (会 長) 今の画面にあるように、岩手県総合計画というものが頭に乗っているため、委員が指摘したようなところを細かく気配りするというところまではいっていないというのが現状のようである。現段階では盛岡を中心とした地区の基本計画は形にはなっているが、その他の地域についてまだであり、これからもっと考えることもあると事務局も理解しているようである。

8ページの4の、「コミュニティの変容とまちづくりに対する住民の参加意識の高まり」では、コミュニティ、すなわち生活共同体が現在変容してきている、変化してきているのだという捉え方を基本にしていると読み取れる。少し前まではどうで、それがどのように変化をしてきたということが書いてある。

「結」という事を言いたいのだとすれば、助け合いということがあるいは希薄になってきているのかも知れないといったことも含めて、人口の増大も含めてコミュニティが変容している中でまちづくりをどうしたらいいのかというテーマになっているのだと思う。正にそのところで、先ほどから話があるように、まずそこに人が存在して、生活をしていき、助け合っていくのだという位置付けをして、それをフォローするための様々な道路や公共施設といったようなものがそこに加わってくるのではないかと思う。ポイントとしてはそのようなところを出していけると思うし、出す必要があるとも思う。

それからここに、日本の総人口の将来予測が載せられているが、県の総合計画を作る際には多分、広域生活圈ごとに人口の予測はしたことと思う。地域によっては驚くべき数字となったのではないかと思われるが、いずれにしても、そのような現実と予測の上に立って、コミュニティの変容というものにどのように対面をしながら解決をしていくかという課題が、この資料にそれぞれあるような基本方針になっているのだと思う。これについてもこれから更に深めて、地域の住民との共通理解の下で、今何が問題でそれに対してどうすればいいのかという事を認識として共有できるように、県としても計画策定にあたってこのことを重視していただければと思う。