

平成25年度
第1回兵庫県都市計画審議会

平成25年8月6日(火)
パレス神戸2階 大会議室

【議長挨拶】

【議案審議】

それでは、第1号議案、高砂市に係ります東播都市計画道路の変更（3.2.80号沖浜平津線の変更）について事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、第1号議案、東播都市計画道路の変更（3.2.80号沖浜平津線の変更）について御説明します。

資料1の議案書は1ページから6ページ、資料2の議案説明資料は1ページと2ページです。なお、前面スクリーンにより御説明しますが、同じ内容を印刷したものを資料3としてお手元に配付していますので、あわせて御覧下さい。それでは前面スクリーンを御覧下さい。

沖浜平津線は、加古川の西に位置し、高砂市東部の南北交通を担う幹線道路であり、高砂西港を起点とし、加古川市域の国道2号へ至る延長約4.5キロメートルの路線です。次に今回変更箇所周辺の状況について御説明します。

前面スクリーンに変更位置図をお示ししています。図面に黄色で示している区間が現在事業中ですが、今回変更する区間以外の区間は、この区間を含め供用しております。今回変更する沖浜平津線の南端部の臨海地域には大規模工場が立地しており、現在、これらへのアクセスは相生橋西詰交差点を介して行われておりますが、この交差点は渋滞交差点に位置づけられており、特に朝夕の通勤時間帯には長い渋滞が発生しています。

この写真は、相生橋西詰交差点の朝の渋滞状況の写真です。高砂市側から東の加古川市側を向いて撮影したもので、御覧のとおり通勤時間帯には大型車の通行も多く、大変混雑していることがわかりいただけると思います。次に、大型車両の臨海地域への通行経路について御説明します。

現在、沖浜平津線南端部の臨海地域への大型車の通行経路は、加古川市方面からは県道明石高砂線を西進し、相生橋西詰交差点を経て高砂大橋を利用しています。また、国道250号や国道2号からは沖浜平津線や宮前線を南下し、相生橋西詰交差点を経て高砂大橋を利用しています。今回の変更区間が整備されますと、高砂西港への新たなアクセス道路が整備されることとなり、大型車や通勤車両の分散が見込まれることから、相生橋西詰交差点の渋滞緩和が期待されます。また、高砂大橋は、総重量40トン以上の車両の通行が禁止されていることから、高砂大橋を通行できない重車両や長尺車両については、図面に紫色で示している住宅街の中のルートを通行していますが、今回の変更区間が整備されますと、このような重車両は沖浜平津線を利用すると思われるこ

とから住環境の改善につながると考えています。それでは、沖浜平津線の計画図により、都市計画変更の内容について御説明します。

前面スクリーンにお示ししているのは、今回変更を行う区間の計画図です。先ほどまでの図面と向きを変えております。画面に向かって右側が北、左側が南の高砂西港となっており、着色については赤色が追加する区域、黄色が削除する区域、青色が変更のない区域です。

今回変更する内容は、既決定区間における車線数の変更と、一部線形の変更などに伴って区域を変更するものです。この区間における都市計画道路は、現在有効幅員30メートルの4車線道路として決定されておりますが、将来の交通需要を推計したところ、平成42年時点で当該区間の日交通量が約4,500台と見込まれることから、2車線の計画とするとともに、この後説明させていただきます現在の土地利用状況などを勘案して、道路線形及び起点位置を変更するものです。

なお、道路の車線数の決定については、道路構造の一般的な技術的基準を定めている道路構造令において、道路の区分に応じた設計基準交通量と車線数の考え方が示されており、今回の道路の場合は、日当たりの交通量が1万台以下であれば2車線とされていることから、2車線で計画しております。次に沖浜平津線の平面図により御説明します。

こちらが今回変更する区間の平面図です。赤色が今回変更する区域、黄色が既決定区域です。今回の変更に当たっては、道路計画を決定する上で制約条件となる施設などが大きく五つございます。

一つ目は昭和40年代に問題となった、いわゆる「カネミ油症事件」に関連するPCB固化処理土が埋設されている大木曾水路、二つ目は高砂墓地、三つ目は西側の電力鉄塔、四つ目は東側の都市計画施設である沖浜ポンプ場、五つ目は高砂斎場です。

今回の変更は、これらを避けて計画しています。なお、高砂墓地に隣接した区間では、道路線形が大きく曲がっていますが、この区間では車道を拡幅することにより、コンテナ輸送のセミトレーラーの通行にも対応できるようにしております。先ほどの説明の中で、PCBという言葉がありましたが、このPCBとは「ポリ塩化ビフェニル」の略称であり、昭和43年以降にその毒性がいわゆる「カネミ油症事件」として社会問題化し、現在は製造・輸入・使用が原則禁止されています。

今回の大木曾水路においても、昭和48年に水路の底質土からPCBが検出されたことから、高砂市が環境保全審議会などで対策を検討し、現地で固化する方法が決定されました。その後、昭和53年から54年にかけて、PCBの固化処理が実施されています。次に標準横断面図により、幅員の考え方などについて御説明します。前面スクリーンに、変更する区間の標準横断面図をお示

ししています。

車道部は、路肩を含めて幅員3.75メートルの2車線を標準としていますが、先ほどの高砂墓地に隣接した区間では1.5メートル拡幅し、路肩を含む内側車線の幅員を5.25メートルとしております。また、歩道は変更区間の西側区域に大規模工場が立地しており、沿道の利用もないことから、東側の片側で幅員2.5メートルとしております。なお、今回変更する一部区域が平面的にPCB固化処理土埋設範囲と重なっていますが、対応については大木曾水路再整備等に係る技術専門委員会において、周辺環境へ与える影響が小さく掘削や移動を伴わない現地封じ込めが採用されていることから、今回の道路計画についてもPCB固化処理土に影響を与えないよう盛り土構造としております。

こちらが、PCB固化処理土が封じ込められている大木曾水路の写真です。この写真は沖浜平津線の起点側である南側から北側の高砂市市街地方面を向いて撮影したもので、大木曾水路の右岸側、写真の向かって左側に赤色でハッチングしている区域が今回追加する区域、中央から右側にかけて黄色でハッチングしている区域が今回削除する区域です。次に住民意見聴取の状況について御説明します。

本都市計画案をまとめるに当たりまして、平成25年5月に高砂市西畑地区において、説明会を開催しています。説明会では、西畑地区へ通過交通が進入しないようにしてもらいたい旨の意見があったが、今回の計画ができるだけ西畑地区から離れた計画となっていることや通過交通が進入しにくい計画となっていることから、地元の理解が得られたと聞いています。また、本案について平成25年6月に2週間、県都市計画課及び高砂市まちづくり推進部都市政策課において縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。なお、本案について関係市である高砂市に意見聴取したところ、異存なしとの回答をいただいています。

以上で、第1号議案に係る説明を終わります。

議長 ただいま事務局から説明がございましたが、これにつきまして御質問、または御意見はございませんでしょうか。はい、どうぞ。

27番 27番です。この計画の変更の議案なんですが、高砂西港の開発事業について高砂西港再整備推進協議会報告書というのが平成21年4月に出されています。その中身を見ますと、現在、高砂西港の公共埠頭では約3,000トンの利用貨物がある。これを将来、19万トンに増やしていく、将来の貨物事業予測としてそういう予測をされています。これ自体、とても現実的ではないというふうに思っているわけですが、この計画で交通予測をみますと、19万トンの貨物事業でばら貨物です、見積もって1日2,000台というふうにこの計画では出されています。先ほどの報告では

4,500台というふうに報告があったわけですが、この違いはどこからきているのでしょうか、教えてください。

事務局 交通量につきましては、港湾関係車両とかそういったもので2,000台ということで報告書のほうでは記載されているかとは思いますが、そのほか一般の交通とかそういった交通も当然ございますので、それとあと将来交通量の推計ですから、将来を見込んだ形を出しているのが4,500台ということになっております。

議長 よろしいですか。はい、どうぞ。

27番 27番です。高砂西港の港づくりの計画では2,000台です。先ほどのお答えによりますと貨物の需要の予測をされたわけではなくて、一般交通量とかが増えているということで換算しているということなんです。この協議会の報告書でも貨物に関するものだけを交通予測として挙げているのではないというふうに思うのですが、これは貨物に限った交通予測だというふうに限定できる何かがあるのでしょうか、資料が。

事務局 具体的に2,000台とされている内訳については、承知しておりませんので何ともお答えのしようがないところでございます。ただ、その港湾の関係車両ということであれば、その荷揚げ交通以外の交通もあるわけですから、その辺も勘案しております。

議長 よろしいですか。はい、どうぞ。

27番 27番です。同じ高砂西港の港湾事業に関係する道路の交通予測が4,500台、また2,000台、半分以上違うんです、2倍以上にも予測が違っている。そういった問題が一点、非常に不明瞭であるというふうに思います。しかも、この予測自体現在3,000トン、これを約19万トンと見積もって高砂西港の港づくりでは2,000台という予測をしたわけです。現在、この計画変更に対する議案の説明では、4,500台ということになりますと、交通予測そのものが過大であり、その基準になる貨物予測も非常に過大であるというふうに考えますので、こういった議案に対しては賛成はできない、反対ということを表明しておきたいと思っております。

以上です。

議長 はい、どうもありがとうございました。ほかにどなたか御質問、御意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

15番 15番です。都市計画道路の変更、これはいたし方ないことだと承知しております。ただ、もともと直線の線形が大きくカーブされるという線形でございます。この変更で、車線等については全く問題ないと思うんですが、線形が大幅にぐっとカーブしているということで、現在も過去もそうですが、カーブ車線での路外逸脱事故、死亡事故が非常に兵庫県内は多発しております。

その環境を踏まえて計画段階ではこれは仕方ないと思いますが、実際、道路を設置される場合に道路管理者側として、例えば視線誘導標を設置されるとか、そういうような形で事故、死亡事故等の、特にここは大型車も相当通ってきます、路外に単独だけであればいいんですが正面衝突であれば相当な事故になると思いますので、そういうものの設置も今後御検討していただけたらと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。以上です。

議長 はい、どうもありがとうございました。御要望として承りたいと思います。ありがとうございました。そのほか、御質問、御意見ございませんでしょうか。

それでは、御異議ないようですのでお諮りしたいと思います。

第1号議案、東播都市計画道路の変更（3・2・80号沖浜平津線の変更）について原案のとおり可決に賛成の方は挙手を願います。

（賛成者挙手）

議長 はい、賛成多数でございますので第1号議案は原案のとおり可決いたします。どうもありがとうございました。

県決定の都市計画案件につきましては、以上でございます。この結果は、直ちに知事あてに答申することいたします。

続いて、建築基準法第51条ただし書関係の審議に移りたいと思います。

第2号議案、尼崎市に係りますごみ処理場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置について事務局から御説明をお願いしたいと思います。

事務局 この案件につきまして、本審議会に付議する根拠を説明させていただきます。

資料1の議案書について3枚ほどおめくりいただき、ローマ数字で示された2ページを御覧下さい。この第2号議案は、建築基準法第51条ただし書による付議でございます。

ごみ焼却場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。しかしながら、今回アンダーラインで示しておりますとおり、ただし書により、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、都市計画上の支障がないと認めて許可した場合については、計画決定を要しない旨が規定されております。

このたび尼崎市におきまして、民間事業者より既設の処理施設において、新たにPCB廃棄物の焼却処理を行うことについての申請がございました。この場合、本施設は新たに産業廃棄物処理施設と位置づけられ、県が都市計画決定すべき施設となります。しかしながら、先ほど述べたとおり、本施設は民間施設でございますので施設の永続性を考慮し、計画決定をせず特定行政庁である尼崎市長から、施設の敷地の位置の適否について本審議会に付議することとしたもの

でございます。

それでは内容につきまして、尼崎市から説明をしていただきます。

事務局 尼崎市建築指導課長の橋本でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、第2号議案を説明させていただきます。

第2号議案、尼崎市に係りますごみ処理場の敷地の位置について御説明いたします。資料1の議案書7ページから10ページ、資料2の議案説明資料3ページを御覧下さい。

このたび、付議しております産業廃棄物処理施設は、民間事業者が設置する施設でポリ塩化ビフェニル、いわゆるPCBの廃棄物の焼却施設でございます。PCB廃棄物につきましては、ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法等により、適正な処理の推進が求められているところでございます。

尼崎市では、このような産業廃棄物処理施設につきましては公共性や永続担保の観点から、公的機関が設けるものは都市計画決定を行い、民間が設けるものは建築基準法第51条ただし書の規定を適用し、特定行政庁の許可を基本に対応しているところでございます。

本処理施設は、従前より建築基準法第51条ただし書許可を要しない施設として洗浄や熱処理による汚染土壌処理を操業しておりますが、今回の事業計画は、PCB廃棄物の適正な処理の推進に資するよう、既存の汚染土壌処理施設の熱処理設備において、新たにPCB廃棄物の焼却による無害化処理を行おうとするものであり、これにより建築物の用途が変更され、PCB廃棄物の焼却施設として産業廃棄物処理施設に該当するため、建築基準法第51条ただし書許可を要するものでございます。

それでは、本処理施設の敷地の位置の妥当性について、主に敷地周辺の土地利用と周辺交通への影響の観点から御説明いたします。前面スクリーンを御覧下さい。尼崎市全域の用途地域図でございます。

本処理施設の敷地の位置は、赤色の丸印で示しているところで、尼崎市南部の工業専用地域内で、阪神尼崎駅から南西へ約2キロメートルに位置しております。次に、周辺建物用途現況図により御説明いたします。

本処理施設の敷地の位置は、赤色の線で示しているところで、敷地の周辺は主に青色の工業施設、緑色の運輸流通施設が立地しております。なお、敷地の周辺に黄色の住宅は立地しておらず、最も近い住宅でも500メートル以上離れております。

こちらは航空写真です。当該敷地を含む区画は三方を水面で囲まれた区域となっており、敷地が接している西側の道路は行きどまりとなるため、通過交通は生じない道路条件となっております。

す。次に、本処理施設への搬入・搬出車両による周辺道路への影響について御説明する前提といたしまして、今回の事業計画と搬入・搬出車両の概要を御説明いたします。

今回の事業計画は、先ほど御説明しましたように既存の汚染土壌の熱処理設備においてP C B廃棄物の焼却による無害化処理もともに行おうとするものでありますが、具体的には熱処理設備の燃料について専ら天然ガスを使用している現状から、天然ガスとともにP C Bを含む廃油を使用し、燃料の燃焼という形でP C B廃棄物を焼却することとするものでございます。なお、燃料で使用したP C Bを含む廃油につきましては、熱処理設備内において分解され、ばいじんや煙突からの排ガスについても排出基準を十分満足するものとなっております。なお、本処理施設での処理の対象は、高濃度のP C B廃棄物ではなく、低濃度のP C B廃棄物に限られます。

事業計画によりますと、熱処理設備の燃料の搬入台数につきましては、これまで専ら天然ガスの運搬で1日最大2台としている現状から、一部がP C Bを含む廃油の輸送に振りかわり、合わせて1日最大2台とするものでございます。また、汚染土壌処理の処理能力の変更はないため、搬入・搬出車両の大部分を占める土壌の搬入・搬出、及び熱処理に伴うばいじん等の最終処分場への搬出の車両台数は1日約100台で変動はございません。

こうしたことから、事業全体の搬入・搬出車両台数としては、ほとんど変動がありません。なお、P C B廃棄物は無害化処理されるため、P C B廃棄物としての搬出はございません。次に、搬入・搬出ルートについて御説明いたします。

事業計画によりますと、P C Bを含む廃油を運搬する車両は青色で示していますルートにより、阪神高速道路5号湾岸線を通行して搬入することを基本としております。敷地の前面道路の幅員は約15メートルで、敷地の前面から阪神高速道路までは幹線道路となっており、アクセスはよい状況であるとともに、このルート沿いに住宅地はありません。現況の交通量につきましては、黄色の矢印で示しております2カ所の交差点にて調査されており、1日当たり東側の交差点Aで約1万1,000台、西側の交差点Bで約1万7,000台となっております。P C Bを含む廃油の搬入車両台数は、天然ガスと合わせて1日最大2台とすることから、今回の事業計画は周辺の交通に支障を及ぼすものではないと考えております。また、汚染土壌処理の対象となる土壌の搬入・搬出、及びばいじん等の搬出の車両は、オレンジ色で示していますルートにより幹線道路を通行いたします。これらの車両台数は先ほど御説明いたしましたように、1日約100台で変動がないことから、本処理施設における事業全体としても、周辺の交通に支障を及ぼすものではないと考えております。次に、環境面での法規制とその手続について御説明いたします。

産業廃棄物処理施設の設置にあたっては、建築基準法第51条ただし書許可に加え、廃棄物の処

理及び清掃に関する法律の規定に基づき、施設設置許可または大臣認定が必要となります。今回、処理を行うPCB廃棄物は、産業廃棄物の無害化処理に係る特例の対象となる産業廃棄物に該当することから、事業者が環境大臣の認定を受けるべく申請したところ、平成25年7月11日付で認定を受けております。特定行政庁といたしましては、この大臣認定を受けていることで、環境面でも支障がないと判断しております。

以上のことから、本処理施設の敷地の位置につきましては、都市計画上支障がないものと判断しております。最後に参考といたしまして、処理施設の概要について御説明いたします。

従前より操業している汚染土壌処理といたしましては、汚染土壌の搬入後、洗浄や熱処理を行い、浄化土壌は製品として搬出し、熱処理に伴うばいじん等は最終処分場へ搬出する等の処理を行っているものでございます。今回の事業計画は、先ほど御説明いたしましたように、既存の熱処理設備の燃料として、天然ガスとともにPCBを含む廃油を使用することとするものであり、熱処理設備の一部改造を伴いますが、大規模な施設改修を行うものではありません。

以上で第2号議案の説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしく願いいたします。
議長 はい、どうもありがとうございました。

ただいま、事務局から説明がございましたが、これにつきまして、御質問または御意見はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

議長 御質問等がないようですので、それではお諮りいたします。

第2号議案、ごみ処理場(産業廃棄物処理施設)の敷地の位置については、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2号議案につきましては原案のとおり可決いたします。

建築基準法第51条ただし書関係の審議につきましては、以上でございます。

この結果は、直ちに特定行政庁である尼崎市長あてに答申することといたします。

【報告事項】

閉 会 午後 2時50分

平成25年度第1回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日時：平成25年8月6日（火） 午後2時～午後2時50分

場所：パレス神戸（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 (50音順) (第3条第1項第1号)	今 西 珠 美	流通科学大学教授	
	沖 村 孝	神戸大学名誉教授	
	小 谷 通 泰	神戸大学教授	
	上 甫 木 昭 春	大阪府立大学教授	
	笹 倉 雅 人	(公財)兵庫県園芸・公園協会理事長	
	西 浦 道 雄	兵庫県農業会議副会長	
	野 崎 瑠 美	建築士	
	三 輪 康 一	神戸大学教授	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	小 栗 邦 夫	農林水産省近畿農政局長	代 理
	小 林 利 典	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	池 内 幸 司	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	大久保 仁	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	塩 川 実喜夫	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 (第3条第1項第3号)	矢 田 立 郎	神戸市長	代 理
	藪 本 吉 秀	三木市長（兵庫県市長会）	
	福 田 長 治	猪名川町長（兵庫県町村会）	
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	岩 谷 英 雄		
	釜 谷 研 造		
	榎 本 和 夫		
	伊 藤 勝 正		
	杉 本 ちさと		
	井 上 茂 和	加東市議会議長（兵庫県市議会議長会）	
	南 初 男	猪名川町議会議長（兵庫県町議会議長会）	