

平成26年度第3回 愛知県都市計画審議会

平成27年2月6日（金）午後2時57分

愛知県議会議事堂 5階 大会議室

【事務局（都市計画課課長補佐 坂部哲也）】

定刻までには少しお時間がございますが、委員の皆様全員お集まりでございますので、始めさせていただきます。

平成26年度第3回愛知県都市計画審議会を開催いたします。

傍聴される方をお願いいたします。本日配付いたしました傍聴券の裏面に記載のように、会議の開催中は静粛に傍聴してくださいますようお願い申し上げます。携帯電話は電源を切るか、マナーモードにさせていただき、かばん等にしまってください。録画、録音等は禁止となっております。その他会議の秩序を乱す行為、議事進行の妨げとなる行為はしないでください。

以上、注意事項を遵守して審議会を傍聴していただきますようお願いいたします。

それでは、会議に先立ちまして、会長から御挨拶をお願いいたします。

【会長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

会長を仰せつかっております山田でございます。一言御挨拶申し上げたいと思います。

本日は、平成26年度第3回都市計画審議会の開催にあたり、大変お忙しいところを年度末にかかわらず御出席いただきまして誠にありがとうございます。

こちらへ来る途中、徳島で震度5強の地震があったということで、我々構造物をやっているほうでは震度5強ぐらいではそうそう大きな被害は出ないのかなということでございますが、今後大きな地震が来るという可能性もございますので、今日の議事の中には都市計画道路のお話が大分出てくると思います。延長が長いものですから結構長い説明になるかもしれませんが、できるだけ簡潔に御説明いただき、防災、あるいは減災という観点から少しコメントをいただければいいのかなというふうに思っております。

委員の皆様方には、いろんな御意見を賜りまして、活発に御議論いただくということをお願いいたしまして、私の挨拶にかえさせていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 坂部哲也）】

ありがとうございました。

次に、当審議会の委員の方々に異動がございましたので、御紹介申し上げます。お手元に委

員名簿を配付させていただいておりますので、併せて御覧ください。

愛知県都市計画審議会条例第2条第1項第1号の規定により、学識経験者として委員をお願いいたしました愛知県立大学教授の田川佳代子委員でございます。

【委員（愛知県立大学教授 田川佳代子）】

田川です。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 坂部哲也）】

次に、愛知県都市計画審議会条例第2条第1項第5号の規定により、市町村議会の議長を代表して委員をお願いいたしました常滑市議会議長の加藤久豊委員でございますが、本日は公務のため御欠席でございます。

以上でございます。

なお、本日は2分の1以上の委員の方々に御出席いただいておりますので、会議は成立いたします。

当審議会の議長は、愛知県都市計画審議会条例第5条第2項の規定により会長が務めることになっておりますので、よろしくお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ただいまお聞き及びのとおりでございますので、議長を務めさせていただきます。

それでは、会議を進めてまいります。

愛知県都市計画審議会運営規程第8条第1項の規定に基づき議事録署名者として、岡本真理子委員、永井雅彦委員を指名いたします。よろしくお願いいたします。

早速ですが、審議に入ります。本日御審議いただきますのは、議案書の目次に記載してございますように、第1号議案「西三河都市計画道路の変更について」、第2号議案「東三河都市計画道路の変更について」、第3号議案「あま市における特殊建築物の敷地の位置について」及び第4号議案「小牧市における特殊建築物の敷地の位置について」の4議案でございます。

それでは、第1号議案「西三河都市計画道路の変更について」及び第2号議案「東三河都市計画道路の変更について」は関連案件ですので、一括上程いたします。

県当局の説明をお願いいたします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

都市計画課長の横山でございます。よろしくお願いいたします。

第1号議案「西三河都市計画道路の変更」及び第2号議案「東三河都市計画道路の変更」につきましては、いずれも一般国道23号名豊道路蒲郡バイパスとこれに接続する都市計画道路の

変更についてでございますので、併せて説明をさせていただきます。

議案書は1ページから9ページ、議案概要説明書は1ページ及び2ページ、図面は図面番号1番から11番でございます。なお、委員お二人につき1台用意いたしましたモニターにも図面を表示いたしますので、併せて御覧ください。

まず、御審議いただきます一般国道23号名豊道路の全体計画につきまして、モニターの位置図で説明をさせていただきますので、モニターを御覧ください。

一般国道23号名豊道路は、図面左側の名古屋市と図面右側の豊橋市を結ぶ延長約73kmの大規模バイパスで、東名高速道路、国道1号と並ぶ本県における極めて重要な東西軸として、地域の産業経済を支え、更に発展していく上で重要な役割を果たす主要道路であります。

整備につきましては、図面左側より知立、岡崎、蒲郡、豊橋、豊橋東の5つのバイパスにより進められており、現在までに全体延長約73kmのうち約64kmが供用されております。今回御審議いただきます案件は、画面中程に赤色で表示しております蒲郡バイパスにおける都市計画変更についてでございます。

それでは、変更内容につきまして、図面を用いて説明をさせていただきます。

お手数ですが、図面番号1の総括図を御覧ください。

この総括図は、図面右側上段の本県全体を表した広域図において、赤色で着色しました区域を拡大したもので、西三河都市計画区域となります幸田町と東三河都市計画区域となります蒲郡市及び豊川市周辺を示しております。

初めに、位置関係について説明させていただきます。

図面の左側中段において、オレンジ色丸印が幸田町役場、図面下段、やや左側においてオレンジ色丸印で表示しておりますのが蒲郡市役所、図面右側において、オレンジ色丸印で表示しておりますのが豊川市役所で、図面左側において、一点鎖線で示しておりますのが西三河都市計画区域と東三河都市計画区域の境となります。

鉄道関係といたしましては、図面上段から右側下段にかけて名鉄名古屋本線が走っており、下段においてJR東海道新幹線及び東海道本線が通過し、図面の左下に名鉄蒲郡線が位置しております。

道路といたしましては、図面中央から右側にかけて紫色表示の東名高速道路と青色表示の国道1号が走っており、図面下段において青色で示しております国道23号や国道247号などが位置しております。

今回御審議をお願いする案件は、図面中段において赤色の実線又は点線で表示しております

名豊道路に関するもので、図面左側より西三河都市計画道路3・1・8号名豊道路及び1・4・2号名豊道路、東三河都市計画道路1・4・1号名豊道路と、この名豊道路と（仮称）金野インターチェンジで交差します3・5・13号金野御油線の計4路線で、このうち赤色実線で表示しております図面左側の幸田芦谷インターチェンジから図面右側の豊川為当インターチェンジまでの一般国道23号蒲郡バイパスの区間につきまして変更を予定しております。

また、金野インターチェンジの下側において、緑色で示しております豊川市決定の3・6・407号大塚金野線につきましても県決定に併せて変更を予定しております。

次に、図面番号2の索引図を御覧ください。

今回の変更延長が15kmと長いため、索引図に表示のとおり、図面の左側、幸田町側から、計画図-1から計画図-9の9つの計画図に分割しております。

これより都市計画変更の内容につきまして説明をさせていただきますが、初めに今回の変更に至った経緯につきまして説明させていただきます。

今回変更いたします名豊道路のうち、幸田町から豊川市の区間は山間部を通過しており、トンネルや橋梁、長大法面などの構造を要する道路となっています。都市計画決定以降、事業者において事業実施に必要な現地における詳細な測量、調査及び設計を行ってまいりましたが、当初の都市計画決定で想定した現地状況と異なる面が判明したため、現地の地形等と整合を図りつつ、安全な合理的な位置にこれらの構造物を配置するよう、都市計画の内容を変更するものでございます。

それでは、図面番号3の計画図-1を御覧ください。なお、モニターにおいて参考資料を活用しながら説明させていただきますので、モニターを併せて御覧をいただきたいと思っております。

この図は、西三河都市計画区域となります幸田町地内を主に表しており、図面右下に東三河都市計画区域となります蒲郡市との区域境を示しております。図面左側において、3・4・11号芦谷線を経由して国道248号となります3・4・1号蒲郡岐阜線に接続します幸田芦谷インターチェンジが3・1・8号名豊道路と1・4・2号名豊道路との境となっております。

初めに、図面中程の区間における変更につきまして説明いたします。

この区間におきましては、都市計画決定時には急峻な地形に合わせ、東行きとなります上り線と西行きとなります下り線の間には法面を配置する上下線分離構造としておりましたが、現地測量の結果、現地の地形は想定より緩やかであり、縦断計画や平面線形を見直すことにより上下線を一体とした構造にしても、周辺地形への影響が抑えられることが判明したため、上下線一体構造に変更するもので、これにより一部区域とともに線形についても変更するものでござ

います。

次に、図面左側の幸田芦谷インターチェンジ周辺の変更について、モニターに表示しております拡大図で説明をさせていただきます。

幸田芦谷インターチェンジ東側におきましては、先程説明した区間における縦断計画の見直しに伴い、本線の計画高がやや上がることとなり、本線とランプの間の高さを調整する法面が大きくなった結果、ランプを含んだ全幅員として、最大約51mから約61mに変更するものでございます。

また、幸田芦谷インターチェンジ南側の町道との交差点においても、交差点の詳細な設計に基づき3・1・8号名豊道路の約10mの区間において線形を変更いたします。

また、図面右側でございます坂野トンネルにつきましては、現地における測量の結果、現決定の位置より西側においてトンネル構造となることが判明したため、坑口の位置とともに線形を黄色から赤色に変更するものでございます。

なお、地下式となるトンネル区間の幅員につきましては、モニターに表示しておりますように、地表式区間及び嵩上げ式区間との整合を図る観点から監査部の幅員を都市計画幅員から除外するとともに、下り線の路肩を1.25mから0.75mに変更することとして、都市計画道路としての幅員を21mから17.5mに変更いたします。

続きまして、図面番号4の計画図-2を御覧ください。

この図面は、幸田町と蒲郡市の境から蒲郡西インターチェンジを含む区間を示しております。図面左側でございます坂野トンネルにつきましては、先程の説明のとおり、現地における測量の結果、既決定の位置より西側で地上に出ることが判明したため、トンネルの坑口の位置とともに線形及び幅員を変更いたします。

図面右側に位置しています蒲郡西インターチェンジにつきましては、名豊道路の整備に伴い設置が必要となる砂防調整池をインターチェンジ内に設けることとなり、これに伴いランプ構造等の見直しが必要となったことから、ランプ及び本線の区域を黄色から赤色に変更するものでございます。

続きまして、図面番号5の計画図-3を御覧ください。

図面左側でございます神ノ郷トンネルにつきましては、現地における測量及び詳細な設計の結果、本線計画高を上げることにより、トンネル西側において本線をオーバーで横断する計画としていた市道をボックス構造のアンダーで横断させる形に変更することが可能で、これにより市道の縦断勾配に配慮するとともに、本線のトンネル延長を短縮できることが判明したため、

トンネル構造となる地下式区間の延長を約100m短縮するとともに幅員の変更を行うものでございます。

また、図面中程にございます坂本トンネルにつきましても、現地の測量の結果等を踏まえて坑口の位置とともに幅員の変更を行います。

更に、坂本トンネルの右側に位置しています都市計画道路坂本線との立体交差部においては、当初坂本線に接続する側道を名豊道路の一部として都市計画決定しておりましたが、名豊道路が自動車専用道路としての都市計画決定であることを踏まえ、当該側道が自動車以外の交通を含めた地域内交通を受け持つ道路であることを勘案し、今回の変更に合わせてこの側道部分を都市計画決定区域から削除することとし、一部区域を黄色から赤色に変更するものでございます。

続きまして、図面番号6の計画図-4を御覧ください。

この図は、蒲郡インターチェンジ周辺を示しています。蒲郡インターチェンジにつきましては、インターチェンジ内を流れる二級河川西田川の地形を踏まえつつ、ランプ部分の車両走行の安全性や円滑性を勘案し、ランプの線形を黄色実線から赤色に変更するものでございます。

また、蒲郡インターチェンジ周辺部において、3・5・20号清田線及び3・4・34号本宿線に接続する側道を名豊道路の一部として都市計画決定しておりますが、先程と同様、今回の変更区間が自動車専用道路としての都市計画決定であることを勘案し、今回の変更に合わせて自動車以外の交通も受け持つこの側道部分を削除いたします。

次に、蒲郡インターチェンジ周辺などの嵩上げ式区間の幅員につきまして説明させていただきます。

嵩上げ式区間の中央帯の幅員につきましては、道路構造令の標準値である3mに見直しを行うとともに、現在の都市計画決定では道路端に設置します高欄を含む幅員で決定しておりましたが、法面などを含めない地表式区間との考え方と合わせ、路肩までの幅員とし、都市計画決定の幅員を19.75mから19.5mに変更いたします。

続きまして、図面番号7、計画図-5を御覧ください。

この図は、蒲郡インターチェンジ東側から蒲州市と豊川市の市境を含む区間を示しております。図面中央、中電の高圧鉄塔近接部におきましては、現決定では地盤を掘削し、切土法面をコンクリート擁壁で保護する構造としていましたが、地質調査の結果、崩れやすい地質であり、コンクリート擁壁では切土法面の安定が保てないことが判明したため、道路及び道路外施設の安全性を考慮し、構造をトンネル構造へ変更するとともに、黄色で示す線形を赤色に変更する

ものでございます。

また、図面右側、国坂沢周辺におきましては、平成12年に土石流危険渓流に指定されたこともあり、沢への影響を最小限に抑えるため、当初計画していたボックス構造での沢のつけかえをとりやめ、本線を橋梁形式とするとともに、橋梁及びトンネルの西側坑口の位置を南にずらし、線形を黄色から赤色に変更するものでございます。

続きまして、図面番号8、計画図-6を御覧ください。

図面は、蒲郡市と豊川市の市境から東側の区間を示しております。図面左側の（仮称）国坂トンネルにつきましては、先程説明させていただきました国坂沢関連の線形変更に伴い坑口的位置を変更し、地下式となる国坂トンネルの延長を約620mから約670mに変更いたします。また、幅員につきましても図面の表示のとおり変更いたします。

続きまして、図面番号9、計画図-7を御覧ください。

この図は、（仮称）金野インターチェンジ周辺を示しております。金野インターチェンジ西側におきましては、事業実施に伴う現地測量及び詳細の設計の結果、当初計画による名古屋方面への流入ランプの構造では大規模な切土が発生し、モニターに表示しております御津ゴルフ場の全体レイアウト変更が生じてしまうことが判明したため、当該ランプをゴルフ場手前で本線北側に振りかえる線形に変更いたします。

次に、金野インターチェンジ東側、モニターで一般廃棄物最終処分場と表示している周辺におけます線形変更につきまして説明をさせていただきます。

この一般廃棄物最終処分場は、豊川市の金野最終処分場として家庭から出される不燃ごみについて、市の不燃ごみ選別施設にて選別処理後、発生する不燃ごみ残さ等の最終処分地として埋め立てがなされておりますが、一部区域が名豊道路の都市計画と重複することから関係者間で調整を行い、名豊道路と一般廃棄物最終処分地が重複しないよう道路線形を変更するものであります。

なお、ここでの変更が名豊道路の変更の中で一番大きな線形変更で、最大約55mの振れ幅となっております。また、この線形変更に伴い、金野インターチェンジ部の線形にも影響が生じ、インターチェンジ北側に接続する3・5・13号金野御油線における起点の変更も併せて行います。

続きまして、図面番号10、計画図-8を御覧ください。

この図は、東三河ふるさと公園南側を通過する区間でございます。図面中程、（仮称）豊沢トンネルと表示した区間におきましては、現決定においては斜面を掘削し、長大な切土法面をつ

くる計画でしたが、地質調査の結果、当該区間の斜面において地下水位が高いことが判明し、切土による大規模法面では安定性の確保が困難であることから、切土構造からトンネル構造に変更し、黄色に示す線形を赤色の線形に変更するものでございます。

なお、豊沢トンネルの幅員につきましては、トンネル構造となります他の地下式区間の17.5mと異なり17mとしております。これは豊沢トンネル以外のトンネルにつきましては上り車線と下り車線のトンネルの離隔が十分確保できることから、当面は上り線のみトンネルを施工し、暫定2車線での供用を予定しており、暫定供用時にはモニター表示のとおり9mの幅員が必要となることから、暫定供用いたします上り線につきまして9m、下り線について8.5mとし、合計17.5mの都市計画の幅員としております。

一方、豊沢トンネルにつきましては、現地条件から上下線のトンネルを同時に施工する計画としており、このため暫定2車線での供用においても上下線がそれぞれ供用されることから、上り線、下り線とも8.5mとし、幅員を17mとしております。

また、3・5・58号下佐脇豊沢線との立体交差部において、下佐脇豊沢線に接続する側道が名豊道路の一部として都市計画決定されておりますが、先程と同様、自動車専用道としての都市計画決定であるため、今回の変更に合わせてこの側道を削除いたします。

次に、図面番号11、計画図-9を御覧ください。

この図は、県立御津高校付近から豊川為当インターチェンジまでの区間でございます。図面左側、3・4・54号国府赤根線との立体交差部の東側において、現地における測量の結果、道路の沿線の地盤高が2m程度高いことが判明したため、地表式区間と嵩上げ式区間の境界が東側に約150m変更いたします。なお、都市計画法では、地表面より道路面が概ね5m以上高い区間が350m以上連続している区間を嵩上げ式としております。

続きまして、図面右端に表示しております豊川為当インターチェンジ周辺の変更につきまして、モニターに表示します拡大図を用いて説明をさせていただきます。モニターを御覧ください。

豊川為当インターチェンジでは、3・2・4号東三河環状線との交差点における安全性の向上を図るため、ランプ出入口を本線直下に集約し、交差点形状をコンパクトにすることといたしました。本線直下にランプの出入口を集約するためには、ランプ部上空の建築限界を確保する必要がありますので、本線の計画高を上げた上で、交差点部におけるオンランプ及びオフランプの線形を変更することとしております。

また、本線の計画高が上がることに伴い、ランプの延長を延ばす必要がありますので、ラン

プと本線の取りつけ位置が西側にシフトする形に変更いたします。

西三河都市計画道路及び東三河都市計画道路の変更に関する変更内容は以上でございます。

県決定に関するこれらの案件につきまして、都市計画法第17条に基づき、平成26年11月7日から11月21日までの間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。また、都市計画法第18条第1項に基づき、豊川市、蒲郡市及び幸田町に意見照会しましたところ、異存ない旨の回答を得ております。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

【委員（愛知学院大学教授 田中淳子）】

教えていただけますでしょうか。私は素人なものですから、ちょっと構造だとか、変更の特色がわからないので、教えてください。

計画図－4とそれから計画図－8に共通していると思うんですが、嵩上げ式の区間について、例えば計画図－4であったら高欄というものがなくなっても安全に問題はないということなんです、その理由が私にはちょっとわからなくて、同じように計画図－8でも自動車専用道路になるので側道がなくなるというような説明はわかるんですけども、同じ嵩上げ方式なのに変更後には同じく高欄が要らないというのはちょっと結びつかないものから教えてください。

【都市計画課長 横山甲太郎】

まず、高欄については、現場ではつくらせていただきます。ただ、都市計画としては、ほかの地表式だとか、そういうところの整合を図るということで、路肩までの都市計画という格好で整合を図らせていただきたいと思っています。

それから、側道につきましては、今回名豊道路が自動車専用道路だということで、側道については一般の歩行者も自転車も走りますので、そういう意味で自専道の区域からは除外をさせていただきます。

それで、決定の方法としては、都市計画道路で7番の区画街路という形があるんですけども、区画街路で決定する方法もあるかなと思ったんですが、実はここが市街化調整区域でありまして、市街化調整区域においては、一応基本的には都市間を結ぶだとか、市街地区域間を結ぶ道路については都市計画決定をさせていただいているんですが、それ以外の道路については基本的に都市計画決定をしない方向で今させていただいておりますので、今回削除をいたして

おります。ただ、事業者においては地先の利用も考えられますので、必要なところについては側道を設置するという事で今考えております。

以上です。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

よろしゅうございますでしょうか。

このあたりは専門家でもなかなか難しいというところがございますけれども、ほかにございませんでしょうか。

【委員（名古屋大学大学院教授 黒田達朗）】

ちょっと教えていただきたいということなんですけれども、今回詳細に測量とかやり直したということなんです、道路の事業の進展の目で見るとどういう位置づけになるのかとか、従前の計画決定が、例えばですけど、基本構想で、今回測量とかをやり直したということは基本設計みたいな段階に来たのかとか、あと実際のトンネルとか、計画して施工がいつごろになるとか、その辺の関係をちょっと教えていただければと思います。

【都市計画課長 横山甲太郎】

都市計画決定は、一般的に航空測量の図面を使わせていただいて都市計画決定をさせていただいております。そういうことで、現地に入っていない図面の段階で都市計画決定しておりますので、都市部については問題はほとんど起こらないんですが、今回の山間部のような場所ではこういう格好で変更が生じることがあり得るのかなと思っております。都市計画決定以降、事業者において測量なり、設計をしていくわけですけれども、そういう段階で変更が生じたということがございます。

今の委員の御指摘のほうから今どのような段階かということございましたが、この名豊道路は今回15kmの都市計画変更ということで今日御提案をさせていただいておりますが、実は西側の幸田町の区間から蒲郡インターの区間6kmについてはもう既に北側の暫定2車線が整備済みの状況になっています。そういう状況でございます。

それから、東側の区間は今、用地買収を基本として、一部区間で、トンネルの前後のところ、進入路等の工事をさせていただいているという状況でなっております。ということで、西側についてはもう既に半断面で供用開始をさせていただいている。東側についてはまだ用地買収をしていますので、今後用地買収の状況を見て供用開始の時期は決まっていくというふうに事業者のほうから聞いております。

以上でございます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

よろしゅうございますか。

ほかに御質問、御意見はございませんでしょうか。

【委員（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

今、御説明を伺って全体的に安全性ですとか、コストですとか、それから自然環境への影響とか、そういったことを考慮されてすごく合理的に再設計されておるなという印象を持ちました。それで、最初、上り線だけどうして路肩が広いのかなと思ってずっと伺っていたんですが、その疑問も解消しましたので、その点は結構です。

1つ伺いたいのは、計画図－9の豊川為当インターチェンジのところなんですけれども、東三河環状線への接続の平面交差のところなんですけれども、できるだけコンパクトになるように御配慮されているということで、非常にこの辺も安全性を考慮した設計ということだと思いますが、現実的に嵩上げ式でこういう構造でやろうとしたときに、上部の本線のところというのは橋梁になるのでしょうか。

【都市計画課長 横山甲太郎】

橋梁形式で予定をしております。

【委員（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ですから、おそらくこれからは実施設計のときの問題になると思うんですけれども、交差部のところで橋梁とピアを当然建てることになると思うんですが、見通しがかなりこれで限られてきますので、その点は御留意いただきたいという、これはお願いです。

以上です。

【都市計画課長 横山甲太郎】

今、委員からの御指摘につきましては、事業者のほうへ伝えてまいりたいと思っております。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

中村先生は道路の専門でございますので、きちっと対応していただけるようお願いいたします。

ほかに御質問、御意見はございませんでしょうか。

特段御意見、御質問もないようでございますので、ここで採決をいたします。

第1号議案及び第2号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございます。

御異議ないものと認めまして、第1号議案及び第2号議案につきましては原案のとおり可決いたしました。

続きまして、第3号議案「あま市における特殊建築物の敷地の位置について」を上程いたします。

県当局の説明を求めます。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

尾張建設事務所建築課長の安藤でございます。よろしくお願ひいたします。

第3号議案「あま市における特殊建築物の敷地の位置について」を御説明いたします。

早速でございますが、議案書は11ページから13ページ、議案概要説明書は3ページ、図面は図面番号12から14を御覧ください。

本案件は、特定行政庁である愛知県知事が特殊建築物の建築を許可するにあたり、建築基準法第51条ただし書の規定に基づき、その敷地の位置が都市計画上支障がないかどうかを御審議いただくものでございます。

申請者は、株式会社海部清掃、代表取締役、加藤慎史。名称は、(仮称)海部清掃一般廃棄物・産業廃棄物焼却施設。敷地の位置は、あま市二ツ寺上長38番1ほか3筆。敷地面積は2,992.52㎡。処理施設は汚泥の焼却を1日あたり93.2t、廃油の焼却を1日あたり86.5t、廃プラスチック類の焼却を1日あたり52.1t、その他の産業廃棄物の焼却を1日あたり96t、一般廃棄物の焼却を1日あたり96tの処理能力となっております。

一般廃棄物の焼却に関しましては、平成26年12月15日にあま市都市計画審議会において御審議いただき、都市計画上支障がないものと認めていただいております。建築物は、プラント棟及びドラム缶保管庫棟の2棟で、延べ面積の合計は942.5㎡でございます。

申請者は、昭和61年に産業廃棄物収集運搬業の許可、平成6年に焼却、圧縮、選別、破碎の中間処理の産業廃棄物処分業の許可及び廃プラスチック類の焼却施設の処理能力、1日あたり2tに係る建築基準法第51条ただし書の規定による許可を受け、申請地とは別の敷地で収集運搬及び中間処理を行っております。

このたび平成6年より稼動している焼却炉が設置後20年を経過し、老朽化が進んでいること、また設置当時と比べ産業廃棄物の種類が多様化していることから、施設更新のため産業廃棄物を焼却する施設を新たに計画したところ、廃プラスチック類の焼却施設の処理能力が1日あた

り100kg、汚泥の焼却施設の処理能力、廃油の焼却施設の処理能力、ほかの産業廃棄物の焼却施設の処理能力が1時間あたり200kgの基準を超えるため、建築基準法第51条ただし書の規定による許可が必要となったものであります。

次に、図面番号12の総括図を御覧ください。

図面右側の赤色で示した建設地と書かれたところが敷地の位置になります。当該敷地はあま市の北部に位置し、あま市役所から北東に直線距離で約1.8kmの市街化調整区域内に位置しております。

次に、図面番号13の付近状況図を御覧ください。

建設地は、図面中央の赤い斜線で示した部分でございます。周囲の状況は、北側は幅員7.5mの市道二ツ寺東幹線を挟んで田や駐車場が、西側には更地を挟んで一般廃棄物の中間処理施設が、南側と東側には田があります。

次に、図面番号14の計画図を御覧ください。

この図面は、敷地内の施設配置を示しており、赤枠が申請敷地の外周、黄色の塗りつぶし部分が建築物でございます。敷地への出入りは、北側の幅員7.5mの市道二ツ寺東幹線からでございます。図面では黒い三角印で示してございます。

敷地の周囲には、緑色で塗りつぶした部分には緑地を設け、青色の線上に塀を設け環境整備に努めてまいります。なお、環境に対する影響につきましては、廃棄物処理施設生活環境影響調査指針に則した調査を実施し、騒音振動等はすべて環境保全目標をクリアしております。

以上でございます。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

【委員（愛知県議会議員 峰野 修）】

ちょうど私の地域に中間処理施設、いわゆる下水汚泥と食品残さを発酵させて作るという施設が計画されていまして、ちょっと関連しそうなのでお伺いいたします。

まず、この付近状況図というのが、建設地の近くに住宅がございます。ここで排煙というか、焼却するわけですから、煙突からのそういった環境汚染的な問題が昭和63年稼動以降で現工場からそういった問題がありやなきやということと、それから新しく造る場所の計画の焼却施設そのものの安全性ということについては、ここでは議論の対象であるのかないかと。その辺をちょっとまずお伺いいたします。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

まず、1つ目の建設地の近くに黄色で書かれた住宅という表現が書いてございます。この住宅は建設地の部分から110mぐらい離れております。建設するときに付近の住民の方々に説明会というのを開かせていただきまして、その中の意見におきましては、特に今まで既存の施設におきましては煙といたしますか、そういうものによって迷惑を受けているという話はございませんでした。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

もう一つの質問のほうは。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

もう一つの質問でございますが、新しく造ることによって周辺環境による影響というものでございますが、生活環境影響評価というのを行ってございまして、その中では特に問題というものはございませんでした。新しく造る施設につきましては、現状の施設より処理能力というのが大きくなってございまして、その処理能力に対して処理能力が大きくなると規制というものが厳しくなります。厳しくなった規制に数字は満足しているということでございます。

【委員（愛知県議会議員 峰野 修）】

安藤さん、まず過去の操業時でそういう問題はなかったということによろしいですか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

はい。そのとおりでございます。

【委員（愛知県議会議員 峰野 修）】

それと、地元説明会を開かれたということで、地元の方の御同意はいただけたという判断でよろしいんですか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

地元の方、住民の方々ににつきましては説明をしまして、特に反対もなく同意はいただいております。

【委員（愛知県議会議員 峰野 修）】

建設部の所管ではないと思うんですけど、環境部の所管だと思うんですけども、いわゆる廃掃法とか、そういった法律的な環境保全ということに対して、例えばこういう油水分離槽、浄化槽が計画図で計画されています。焼却炉の排煙ですか。そういったところの、これは私の理解、記憶している範囲では設計図面があって、その図面どおりに建物が建っていれば、ないしは物ができれば許可せざるを得ないというのが現状だと思うんですね。

ですから、問題は、これができてから後の運営上の問題というふうに理解するしかないのかなと思うんですけれども、その点の行政、多分あま市というのは許認可権限はないと思いますので、県の許認可権限ないしは県とあま市とのそういう後の後处理的な対応というのが大事だと思っていますけれども、その点は建設事務所としてのお考えというか、その辺は、所管が違うからということになるのか。ちょっとその辺をまずお伺いします。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

廃棄物処理法を始め環境関係の法律の中で、定期的に環境の数値について調査しまして報告をするということは何っております。

建設事務所としてということなんですけど、一応事業者の方と市のほうと協定書を結ぶという考え方もあるんですが、今のところ市のほうにつきましては協定書は結ばないというふうなお考えでございまして、もし何か地元の方から説明を求められた場合は市のほうにその議事録を提出するよという話になっておるようで、もし何か問題が起こるようであれば、市のほうと事業主さんのほうと協定書を結ぶということも考えられるかというふうに思います。

【委員（愛知県議会議員 峰野 修）】

安藤さんのお返事はそういうことだろうと思うんです。建設部としての所管外ですから、できましたら環境部のほうにいわゆる環境保全協定、地元と業者さんとの環境保全協定をあま市が立ち会ってか、あま市が対処してやっていただけるよということと、県の責任というか、そういったことも含めて対応していただけるよという、これは建設事務所の所管ではないと思いますので、ぜひお願いしたいというふうに要望して終わります。

この事業の必要性は必要な事業だと思うんです。なかなか規模の大きな下水汚泥を、1日これだけの量を燃やすというのはかなりの量になりますので、必要な施設だと思いますし、特に西尾張は下水汚泥の処理がまだ遅れていますので、ぜひこういう施設を、しっかりした施設を造っていただいて対応していただきたいというふうに要望して終わります。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

何か建築課長、コメントはございますか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

今、委員の御指摘のあったことにつきましては、事業者と環境の担当者のほうによく申し伝えたいというふうに思います。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

【委員（名古屋大学名誉教授 竹谷裕之）】

竹谷です。

先程の峰野委員にちょっといろいろ答弁を聞いておまして、関心、直接この施設更新に関わる建築法上の問題ではなくて、むしろ廃掃法に関わってですから、ここで発言するべきかどうかかわからないんですけども、周辺の環境との関わりで先程質問がございました。私はもうちょっと違った視点でお尋ねしたいというふうに思っております。

もちろんこの更新の前、最初的时候は平成6年ですので、あまり話題にならなかったかもしれませんが、その後の事態の推移といいますか、特に廃掃法で言いますと平成23年4月1日施行のところで初めて熱回収という、こういう用語が入ったと。日本は非常に資源の少ない国で、いかに資源を有効に活用するかということが大きな課題になっている。

言うまでもないんですけど、2000年の例の循環型社会形成推進基本法の制定以降、いろんな意味で国、国民、事業者が連携しながら、そういう法律の目的に従った取組を求められると思うんですけども、この事業者さんは産業廃棄物を始め非常に焼却量が多いと。ここで温暖化防止に関わって、あるいは資源の有効利用ということに関わって、この焼却熱をどううまく活用するかというような、こういう検討は業者さん自身は行われたのか。

あるいはあま市との協議の中で、あま市のほかの施設で、せっかくの排熱が非常にあるならこれを有効活用させてもらえないかというような、そういう地域としての迷惑施設だけじゃなくて、この施設を有効活用するという、そういう発想法でのアプローチというのはあったんでしょうか。そこをちょっとお尋ねしたいと思います。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

現在のところ先程委員の言われた協議というものは特に行われていないんですが、運用当初ではその熱というのは空気中に発散させるというふうなお考えでおります。ただ、将来は地域のためにその熱を活用するということを住民説明会の中でも御説明しておりますので、具体的にはまだ決まっておりますが、考えてはおります。

【委員（名古屋大学名誉教授 竹谷裕之）】

ぜひ、その方向で事業者さんが努力していただけるように、あるいはあま市さんの協力、そして県の後押しをいただけるとありがたいと思っております。

それから、もう一つお尋ねしたいのは、この処理業者さんは優良処理業者の認定を受けておられるんでしょうか。この点はやはり平成23年4月1日施行の廃掃法の中で、新しい形で適正

処理に関わって優良認定を受けているといろんな意味で、例えばインターネットで処理の内容を確認することができる、間接確認が可能になるとか、いろいろメリットが出てくるかと思いますが、そのあたりの情報はお持ちなんでしょうか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

特に聞いておりません。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

委員、よろしゅうございますでしょうか。

ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

それでは、ほかに御意見、御質問もないようでございますので、採決いたします。

第3号議案につきまして、都市計画上支障ないものと認めて御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第3号議案につきましては都市計画上支障ないものと議決いたしました。

続きまして、第4号議案「小牧市における特殊建築物の敷地の位置について」を上程いたします。

県当局の説明を求めます。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

尾張建設事務所建築課長の安藤でございます。

第4号議案「小牧市における特殊建築物の敷地の位置について」を御説明いたします。

議案書は15ページから17ページ、議案概要説明書は4ページ、図面は図面番号15から17を御覧ください。

本案件は、特定行政庁である愛知県知事が特殊建築物の建築を許可するにあたり、建築基準法第51条ただし書の規定に基づき、その敷地の位置が都市計画上支障がないかどうかを御審議いただくものです。

申請者は、大成環境株式会社、代表取締役、井田敏之。名称は、（仮称）大成環境株式会社リサイクルセンター。敷地の位置は、小牧市大字本庄字山之内1251番5ほか1筆。敷地面積は、2,999.95㎡。処理施設は、廃プラスチック類の破碎を1日あたり86.94tの処理能力となっております。建築物は処理棟1棟で、延べ面積は1,780.54㎡でございます。申請者は、平成2年に

産業廃棄物収集運搬業の許可、平成7年に産業廃棄物処分業の許可を受け、別の敷地において収集運搬及び中間処理を行っております。このたび産業廃棄物の再資源化のニーズに対応するため、産業廃棄物を処理する施設を新たに計画したところ、工業地域における廃プラスチック類の破碎施設の処理能力が1日あたり6tの基準を超えるため、建築基準法第51条ただし書の規定による許可が必要となったものでございます。

図面番号15の総括図を御覧ください。

図面右側の赤丸で示した建設地と書かれたところが敷地の位置になります。当該敷地は小牧市の中央部に位置し、名鉄小牧線味岡駅から東に直線距離で約1.9kmの工業地域内に位置しております。

次に、図面番号16の付近状況図を御覧ください。

建設地は、図面中央の赤い斜線で示した部分です。周囲の状況は、北西側は更地を挟んで市道東向田2号線が、南西側は工場及び物流センターが、南東側は更地を挟んで物流センターが、北東側は幅員7mの市道山之内1号線がございます。

次に、図面番号17の計画図を御覧ください。

この図面は敷地内の施設配置を示しており、赤枠が申請敷地の外周、黄色の塗りつぶしが建築物でございます。敷地への出入りは、東側の幅員7mの市道山之内1号線からです。図面では、黒い三角印で示してございます。敷地の周囲には緑色で塗りつぶした部分に緑地を設け、青色の線上に塀を設け、環境整備に努めてまいります。

なお、環境に対する影響につきましては、廃棄物処理施設生活環境影響調査指針に則した調査を実施し、騒音、振動等はすべて環境保全目標をクリアしております。

以上でございます。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

【委員（愛知学院大学教授 田中淳子）】

これも素人なので教えてください。先程の第3号議案の計画図と第4号議案の計画図を見て、下水に放出する前に第3号議案の場合は浄化槽を通っているんですが、今回、第4号議案は破碎だけなので、浄化槽を通さずにダイレクトに油水分離槽から下水に流しても関連諸法に抵触しないという理解でよろしいでしょうか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

先程の第3号議案のほうでございますが、第3号議案のほうは下水が通っておりません。したがって、生活雑排水と汚水は浄化槽を通しまして排水をいたします。

第4号議案ですが、下水が通っておるものですから、下水に直接放流をいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

田中委員、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

【委員（名古屋大学名誉教授 竹谷裕之）】

竹谷です。

質問させていただきます。図面番号16で付近状況図というのがございます。この事業者さんの業務を見ておりますと廃プラスチックの破碎ということで、特にコンテナだとか、かたいものを破碎するときには相当の騒音が発生することも懸念されるんですけど、先程の御説明では環境基準はすべて問題ないということなんですけど、これは左上の黄色い住宅地までが60m、70mぐらいの距離であるように思うんですけども、仮に後になって、操業を開始した後に騒音で付近の住民、特に、この黄色の住宅から苦情が出た場合に、小牧市さんとしては住民協定とか何か結ぶようなこれまで試みはなされたんでしょうか。そういう方向でこの業者さんの申請を検討したということはあるんでしょうか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

今回の計画でございますが、確かに音は出ます。その処理でございますが、建物内で処理を行っております、それによりまして騒音というのがある程度低減されるということと、あと敷地の周りに公害防止上有効な塀というものを設けてまして、それによりましてかなりの騒音防止の効果が出るというふうに考えております。

委員がおっしゃいました北側の住宅ですが、この住宅は建設の現場で働く方の寮でございます、皆さん単身で住んでおまして、昼間は仕事に、働きに出かけておりますので、少なくとも平日の、営業時間というのは8時から5時でございますので、皆さんが土曜、日曜にここに住んでみえる時間帯は営業していないというふうに考えております。

小牧市さんのほうなんですけど、特に今のところ協定は結ばないというふうなお考えなんですけど、何かまた騒音等で苦情があった場合はそういうことも考えられるんじゃないかなというふうに考えております。

【委員（名古屋大学名誉教授 竹谷裕之）】

ありがとうございました。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

私のほうからも1つ参考のために質問させていただきたいんですけども、破碎機というのはかなり振動を誘発するものですか。もしそうだとすると、よく地盤全体が揺れるという問題と、もう一つは地盤へ行って反射して50mなり100m先で揺れるというようなことも起きるやに聞いておりますので、その辺は何か御検討されているのでございましょうか。

【尾張建設事務所建築課長 安藤康広】

振動につきましては、極力低振動型の機械を使うということを考えております。

あと今回の場合、プラスチックですとか木くずの破碎でありますので、特に例えばコンクリートの破碎ですとかかなり振動が発生するかと思うんですけど、今回はそういうもののみしか破碎として使わないということになっておりますので、環境影響評価どおりあまり振動はないかなというふうに思っています。

もう一つは、あと基礎のほうをかなり厚くしているというふうなことも聞いておりますので、そこからも振動は大きな問題はないのかなというふうに考えております。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見はございませんでしょうか。

それでは、ほかに御意見、御質問もないようでございますので、採決をとりたいと思います。

第4号議案につきまして、都市計画上支障ないものと認めて御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第4号議案につきましては都市計画上支障ないものと議決いたしました。

以上で議案の審議を終了いたします。ありがとうございました。

この後、事務局から委員の皆様へ報告がございます。都市計画道路の見直しについてでございます。

それでは、報告をお願いします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

それでは、報告事項、都市計画道路の見直しについて説明をさせていただきます。

資料につきましては、お手元に配付しておりますA3サイズ、都市計画道路の見直しについてでございます。なお、説明につきましては、参考資料を加えながらモニターを中心に説明をさせていただきますので、モニターを御覧いただきたいと思っております。

初めに、都市計画道路の現状等について説明をさせていただきます。

本県の都市計画道路の整備状況は、モニターに表示のとおり、平成24年度末現在、都市計画決定延長4,963kmに対し改良延長3,523km、改良率は71%となっております。整備につきましては着実に進めており、最近10年間となります平成14年度末以降については年平均で約50km、改良率で1%ずつ整備が図られている状況であります。

次に、本県の特徴を他都道府県との比較から説明をさせていただきます。

まず、市街化区域内でございます。市街化区域では、都市計画決定延長3,139kmに対し改良済み延長は2,488kmで、改良率は79%と北海道の80%と並び全国でも高い整備率となっております。一方、市街化調整区域につきましては、決定延長が1,822kmと全国一長い状況となっており、また改良率が56%と市街化区域内の改良率79%に対し23%低くなっております。

次に、見直しの必要性について説明をさせていただきます。

まず、1点目ですが、都市計画法での位置づけとしまして、法では、都市計画基礎調査の結果等により都市計画を変更する必要性が明らかとなったときは遅滞なく当該都市計画を変更しなければならないと規定されております。

2点目として、長期未着手都市計画道路の存在であります。本県では昭和20年代から40年代にかけて都市計画決定された道路により現在の都市計画道路網が概ね形成されており、長期にわたり事業着手されていない都市計画道路が存在しております。

3点目として、社会情勢等の変化であります。今後の都市計画にあたっては、人口減少、超高齢社会の到来、財政制約といった厳しい社会情勢を踏まえ、これまでの人口増加に伴う拡大や成長に対する都市づくりからの転換が求められております。こうしたことから、社会情勢等の変化を踏まえつつ、適時適切な都市計画道路の見直しが不可欠と考えております。

次に、都市計画道路の見直しの実施状況について説明をさせていただきます。

本県では、平成17年3月に都市計画道路見直し指針を策定し、市町村と連携を図りながら、モニターにお示しをしております流れに基づき見直し作業を進めております。

主な流れといたしましては、まず未整備区間のうち、多車線道路、広域防災上重要な役割を果たす道路、関連計画との整合を図る道路及び事業中区間を除く区間を検討対象区間として抽出いたします。

次に、抽出した検討対象区間について、市街地環境や交通処理等に関する検討などを行い、現計画を踏襲、ルート、構造の変更による見直し、車線数の減少など、機能変更による見直し、又は計画の廃止に分類することとしております。

ここで都市計画道路見直し指針に基づき、都市計画道路見直しを行った具体的な事例を2箇所モニターで紹介をさせていただきます。

初めに、犬山市における事例でございます。見直し対象地区は犬山城の城下町にあたる地域でございます。計画路線周辺地区では歴史的な町並みが形成されており、現在の町並みを保存していくまちづくりが進められていることから、犬山城へつながる南北方向の本町線について幅員を見直し、東西方向の新町線について一部区間の廃止を行いました。

まず、本町線につきましては、変更前が黄色で表示しております幅員16mの都市計画道路となっておりましたが、沿線の歴史的町並みに配慮し、赤色線で示す現況の道路幅に幅員を変更しております。

次に、新町線についてでございます。新町線は幅員16mの都市計画道路として決定しておりましたが、本町線との交差部より右側に示しております黄色線の延長290mの区間につきましては現道がないことから町並みへの影響を考慮し、都市計画道路の廃止を行いました。

続きまして、西尾市と安城市の市境にまたがる計画路線の廃止を行った事例について紹介をさせていただきます。

対象路線は画面において黄色で表示しております都市計画道路西尾桜井線で、矢作川を挟み図面の上段が安城市、下段が西尾市となっております。

まず、安城市内の状況でございますが、並行する路線として、水色で示す県道西尾小川線と黄緑色で示す市道川島藤井線が既に車道及び歩道が整備済みであり、代替する交通機能を有することから、黄色線で示す都市計画道路西尾桜井線について、延長約2,350mの区間を廃止いたしました。

続く西尾市内につきましても、一定区間において計画路線と重複しております青色で示す県道西尾小川線が安城市側と同様、車道及び歩道が整備済みであるため、黄色線で示す都市計画道路西尾桜井線について、安城市と同様1,530mの区間を廃止した事例でございます。

これら路線を含みまして、現在までに都市計画道路の見直し指針に基づき、幅員の見直しや計画の廃止の手続が完了した路線は41路線、約35kmとなっております。なお、名古屋市内につきましては、別途市において未着手都市計画道路整備方針のあらましを策定し、現在までに25路線、約18kmについて見直しを実施しております。

最後に、今後の取組みについて説明をさせていただきます。

まず、現在の都市計画道路見直し指針における問題点といたしましては、指針による見直しが現在までに名古屋市を除いて14市町にとどまっていること、また指針に基づいた見直しが平成19年度から平成22年度をピークに減少していることなどがあり、今年度末をもって見直し指針策定後10年を経過することから、現指針に係る課題を整理した上で改善を行う必要があると考えております。

主な改善のポイントといたしましては、社会情勢等の変化に的確に対応しつつ、県全体で都市計画道路の見直しが実施できる仕組みづくりを行うこと、更に本県の特徴として、市街化調整区域での都市計画道路の未整備区間が多いことから、市街化区域内の都市計画道路と区分して検証を行う必要があると考えております。

資料に関する説明につきましては以上となりますが、都市計画は地域の実情や都市の将来像を踏まえた検討が必要であり、また県内都市計画道路の約3分の1が市町村決定であることから、市町村と緊密な連携を図りながら見直しに関する検証を引き続き進めてまいりたいと考えております。

以上が都市計画道路の見直しについての報告でございます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

【委員（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

1点、おそらくこれもお願いということになると思うんですけど、お話しさせていただきたいんですけど、今までの都市計画決定というのはどちらかというところとある点を結ぶと。どこどこを結ぶという考え方でやられてきていると思うんですが、そのときにその道路が将来的にいろんな道路と交差するわけですね。最近はそういうところはあまりないのかもしれないんですが、例えば道路と道路が斜めに交差をしたり、あるいは既に交差点になっているところに結びつけられたりというようなことが過去は往々にしてあったように思います。

それで、そういう交差点になると非常にいろんな意味で都合が悪いわけですね。危険ですし、混雑するしということで、もしも今後都市計画決定の見直し等をされる場合には、そういういわゆる交差点のところができるだけ十字のきれいな交差点、先程第1号議案では非常にコンパクトな交差点になるという観点から再検討されていて非常に好ましいと思ったんですが、ああいうようなことも含めて見直しをしていって、より安全で処理のしやすい交差点となるような、

これは都市計画の段階からやっておかないとなかなかできないところもあると思いますので、お願いしたいと思います。

以上です。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

【都市計画課長 横山甲太郎】

県内にも都市計画上、交差角度が比較的角度が少ないものもございますので、そういうところについて、今後見直しする場合に市町村と十分その辺も調整をしていきたいなと思っております。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

よろしゅうございますでしょうか。

ほかに御意見、御質問はございませんでしょうか。

【委員（蟹江町長 横江淳一）】

愛知県海部郡蟹江町長の横江でございます。

私も要望という形で聞いていただけるとありがたいと思います。今日この席に海部郡選出の石塚吾歩路議員もおみえになりますが、私も議会議員、今、首長をやらせていただいておりますけど、20年になります。まさに都市計画道路の見直しというのを早急にやっていただきたいということを県側に要求をしたことは多々ございます。

この地域の特性といたしまして、実は海部郡というのは、我々も含めてでありますけれども、まさに二級河川を含めた川がたくさんございます。特に我々は11㎢というほんとうに小さな町でありますけれども、川だけは6本実はございまして、40%をまさに占めています。そこに都市計画道路と称して、称してという大変失礼ですが、道路が無数と言いませんが、当然名古屋市との都市計画道路の関係がございまして、机上で線を引かれたものだというふうに思いますが、それが今になって見ますと区画整理事業等々も相まって非常に合理性のない道路になっているところが実は数本ございます。

今まさに中村先生がおっしゃったように、今後このような見直しを早急にしていただきたい部分もございまして、開発にとって非常にマイナスになる部分がございますので、ぜひとも早急に、また、我々海部郡4市2町、32万人の地域でありますので、お考えをいただけるとありがたいというふうに御要望だけ申し上げておきます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

都市計画課長、何かございますか。

【都市計画課長 横山甲太郎】

今後とも、市町村ともよく御相談させていただきながら見直しを進めていきたいと思っております。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ほかに御質問、御意見はございませんでしょうか。

それでは、御意見、御質問もないようでございますので、報告事項につきましてはこれで終了したいと思います。ありがとうございました。

【事務局（都市計画課課長補佐 坂部哲也）】

どうもありがとうございました。

これもちまして、本日の審議会を終了いたします。

（閉会 午後4時18分）