

会 議 録

1. 会議名

上越市都市計画審議会

2. 議題（公開・非公開の別）

付議案件（公開）

第1号議案 上越都市計画道路の変更（上越市決定）

第2号議案 上越都市計画地区計画の変更（上越市決定）

第3号議案 一般廃棄物処理施設の敷地位置の都市計画上の支障の有無について

3. 開催日時

令和4年2月1日（火）午後2時から

4. 開催場所

上越市役所 第1庁舎 4階 401会議室

5. 傍聴人の数

0人

6. 非公開の理由

なし

7. 出席者（傍聴人を除く）氏名（敬称略）

- ・委員：中出文平、横田清士、三沢眞一、卜部厚志、堀尚紀、三木公一、吉村清正、大谷和弘、望月博、須藤和子、渡邊隆、宮越馨、中土井かおる、奥泉稔
- ・事務局：吉田都市整備部長
（都市整備課）佐藤課長、片岡副課長、山辺副課長、石田係長、長壁係長、水澤主任、渡邊主任
（建築住宅課）山口課長、太田係長、丸田主任

8. 発言の内容

- 長壁係長：ただ今から、「上越市都市計画審議会」を開催いたします。
本日は、ご多用のところお集まりいただき、誠にありがとうございます。
私は、本日の進行役を務めます都市整備課の長壁と申します。
よろしく願いいたします。
はじめに、委員の交代について、前回の審議会から3名の交代がありましたので、順に報告させていただきます。

まず、井部委員のご逝去に伴い、望月委員へ交代しております。
次に、田中委員のご逝去に伴い、中土井委員へ交代しております。

また、田村委員から一身上の都合による辞任の申出があり、これに伴い、横田委員へ交代しております。

なお、任期は前任の方の残任期間となり、令和4年8月31日までとなります。

それでは、委員の出席状況についてご報告させていただきます。

本日は、志村委員、津村委員、吉田委員、高橋委員、東野委員の5名から欠席のご連絡をいただいております。

委員19名のうち、14名の皆様から出席をいただいております。上越市都市計画審議会条例第4条第2項に規定する1/2以上の出席がありますので、本審議会が成立しておりますことをご報告いたします。

長壁係長 : 次に、本審議会の副会長を務めていただいております田村委員が辞任されたことに伴い、本審議会の副会長の選出に移らせていただきます。

上越市都市計画審議会条例に基づき、副会長は委員のうちから互選により定めることとなっております。選出方法について、皆様いかがいたしましょうか。

(事務局一任の声あり)

ただいま、事務局一任とのご意見をいただきましたが、皆様、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

ありがとうございます。

事務局といたしましては、田村副会長の後任として委員にご就任いただきました横田委員に、副会長をお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

ただいま、異議なしの声がございましたので、副会長は横田委員をお願いしたいと存じます。

それでは、横田委員は副会長席へご移動をお願いいたします。

(副会長 移動)

長壁係長 : それでは、本日の審議会に付議させていただく議案について、市長に代わりまして都市整備部長が、会長に付議書をお渡しいたします。

(部長が会長の前に進む)

(部長が付議書を読み上げ、会長へ手交)

長壁係長 : ありがとうございます。続きまして、都市整備部長がご挨拶申し上げます。

吉田部長 : 本日は、ご多用の中、上越市都市計画審議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

また、委員の皆様には、日頃より当市の都市計画行政に多大なるご理解、ご協力を賜り、心より感謝申し上げます。

さて、先ほど、会長に付議書をお渡しいたしました。本日は3件の議案を予定しております。

第1号議案は、都市計画決定から長期間未着手となっている都市計画道路について、廃止または区域の一部変更を行うものです。

第2号議案は、春日山地区及び土橋北地区の2つの地区の地区計画を変更するものです。

第1号議案、第2号議案は上越市決定の案件でございます。

また、第3号議案は、大字福橋地内における一般廃棄物処理施設の増設について、建築基準法第51条ただし書きの許可にあたり、敷地位置の都市計画上の支障の有無についてでございます。

案件の詳細につきましては、後ほど担当がご説明いたしますので、委員の皆様におかれましては、よろしくご審議いただくよう、お願い申し上げます。

最後になりますが、上越市では社会状況の変化を踏まえ、都市計画の見直し等に引き続き取り組んでまいりますので、委員の皆様方からの一層のお力添えをお願い申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。

長壁係長 : 続きまして、審議に入ります前に、本日の資料の確認をお願いいたします。

本日の資料は、先般、送付させていただきました「次第」及び「議案資料」のほか、本日、お席に配布させていただきました「席次表」、「委員名簿」となっております。

なお、事前送付させていただきました「次第」につきまして、一部記載に誤りがありましたので、本日お席に配布させていただいた「次第」に差し替えをお願いいたします。

不足等がありましたらお知らせください。

よろしいでしょうか。

それでは、これより審議に入らせていただきます。

上越市都市計画審議会運営規定第 2 条に基づき、中出会長から議長を務めていただきます。中出会長、よろしくお願いたします。

中出会長 : これより議長を務めさせていただきます。

速やかな議事進行にご協力くださるよう、よろしくお願いたします。

なお、当会議の議事録署名人は、卜部委員と大谷委員にお願いしたいと思います。

お二方、よろしくお願いたします。

それでは、審議に入ります。

付議案件「第 1 号議案 上越都市計画 道路の変更」について事務局から説明をお願いいたします。

水澤主任 : それでは、本日審議いただく議案について、説明させていただきます。

私、上越市都市整備課の水澤でございます。本日はよろしくお願いたします。

着座にて説明させていただきます。

まず、本日審議いただく議案の全体像について説明させていただきます。

配布させていただいております議案書の表紙をめくっていただきまして、目次をご覧ください。

本日審議いただくのは全部で 3 項目でございます。第 1 号議案から「上越都市計画道路の変更」、第 2 号議案「上越都市計画地区計画の変更」、第 3 号議案「一般廃棄物処理施設の敷地位置の都市計画上の支障の有無について」でございます。

なお、第 1 号及び第 2 号議案に関しては、都市計画法に基づき、都市計画の変更に関して審議いただく案件でございます。

なお、都市計画の決定主体は、定める都市計画の種類によって、都道府県が決定するものと市町村が決定するものに区分されますが、

今回付議させていただく第 1 号議案及び第 2 号議案に関しては、上越市が決定する案件でございます。

第 3 号議案に関しては、建築基準法に基づき、都市計画上の支障の有無について審議いただく案件でございます。

このことから、第 3 号議案に関しては、第 1 号及び第 2 号議

案について審議頂いたのちに、建築基準法に基づく建築物の確認・審査の所管課であります建築住宅課より説明いたします。

議案の説明に入る前に、新任の委員の方もいらっしゃいますので、僭越ながら都市計画制度の概要を説明させていただきます。

まず、都市計画の全体像について説明致します。

都市計画を定めるにあたっては、まず都市計画を定める範囲である「都市計画区域」を定めます。次に、都市計画区域内における整備、開発及び保全の方針である「都市計画区域マスタープラン」を定めます。次に、都市計画区域内において、市街化する区域と市街化を抑制する区域を定める「区域区分」を定めます。次に、市町村の都市計画に関する基本的な方針である「市町村都市計画マスタープラン」を定めます。なお、上越市におけるマスタープランである「上越市都市計画マスタープラン」は、持続可能な都市構造の構築を目標として、平成27年8月に策定しています。こういった上位計画を実現するための具体的な計画として、「土地利用」「都市施設」「市街地開発事業」に関する各種計画や、地区住民の同意により地区にふさわしい街づくりのルールを定める「地区計画」等が定められ、それぞれの計画が連携を図りながら都市計画を形作っております。

加えて、「立地適正化計画」は、都市再生特別措置法に基づく計画制度であり、居住機能や都市機能を誘導する区域の設定により、都市をコントロールしようとする、平成26年に制度化された、比較的新しい都市計画の制度でございます。

これらの計画を組み合わせることで活用することにより、目指すべき都市の将来像の実現に向け、都市におけるまちづくりのルールが定められています。

こちらの図は、上越市において指定されている都市計画区域の、範囲を表したものでございます。

都市計画は、都市の健全な発展と、秩序ある整備を図るために計画されるものであり、その基本となる都市計画区域は、一体の都市として総合的に整備・開発及び保全する必要がある区域として指定するものでございます。

上越市内には3つの都市計画区域が指定されております。

1つ目は図の中央、朱色の部分、合併前上越市と大潟区の全域及び頸城区の一部が含まれている「上越都市計画区域」。

2つ目は図の右上、青色部分、柿崎区の一部が含まれる「柿崎都市計画区域」。

3つ目は図の下側、緑色の部分は中郷区の一部が含まれる「妙高都市計画区域」です。

なお、今回提案する案件は、全てが朱色の上越都市計画区域内の内容でございます。

この都市計画区域内において、各種マスタープランに基づいた「区域区分」「土地利用」「都市施設・市街地開発事業の各計画」「地区計画」の各種・多様な計画が重層的に重なることにより、都市計画を形成しております。

本日審議いただく「都市施設」「地区計画」の内容について、次のスライド以降で説明致します。

まず、「都市施設」についてです。

「都市施設」とは、都市生活者の利便性の向上や、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設である、「道路」「都市高速鉄道」「公園」「緑地」「水道」「下水道」「ごみ焼却場」等の総称であり、これらを計画的に整備するため、都市計画で定めています。

なお、第1号議案は、「道路」の計画を変更する内容でございます。

次に、「地区計画」についてです。

「地区計画」は、地区住民の同意によりそれぞれの地区にふさわしい良好な都市環境の形成を図るため、地区独自のきめ細かなルールを定めるものです。一般的には指定されている用途地域の規制にプラスする形で効力を発揮するものです。

なお、第2号議案は、この地区計画を変更する内容でございます。

都市計画制度の概要の最後に、「立地適正化計画」について説明させていただきます。

こちらの計画に関する内容は、「地区計画」の変更内容に関係がありますので、説明させていただきます。

ここまで説明させていただいた都市計画の制度は、都市計画法に基づく「区域区分」や「土地利用計画」により都市の無秩序な拡大を防止しようとする、「規制」をベースとした都市計画の制度でございます。

これに対して、立地適正化計画は都市再生特別措置法に基づく計画制度であり、居住機能や都市機能を誘導する区域を設定

することにより、都市をコントロールしようとする、「誘導」をベースとした都市計画の制度でございます。

これらの計画を組み合わせて活用することにより、目指すべき都市の将来像の実現に向け、都市におけるまちづくりのルールが定められています。

具体的には、スライド右側のイメージ図のとおり、「都市計画区域」内の「市街化区域等」の内側に対して「居住誘導区域」を設定し、さらにその内側に「都市機能誘導区域」を定め、その実現に向けた誘導施策や目標を定めたものでございます。

なお、当市においては上越都市計画区域を対象区域として「上越市立地適正化計画」を平成 29 年 3 月に策定しています。

前置きが長くなりましたが、都市計画の変更案につきまして、説明いたします。

第 1 号議案「上越都市計画 道路の変更」は、対象路線は 2 路線で、春日新田石橋線を一部廃止するとともに、善光寺浜線を廃止するものでございます。

第 2 号議案「上越都市計画 地区計画の変更」は、対象地区は 2 地区で、春日山地区の建築物の用途制限を緩和するとともに、土橋北地区について隣接する区域を追加するものでございます。

それでは、個別案件の具体的な説明をいたします。

まず、第 1 号議案「上越都市計画 道路の変更」について、説明致します。

議案書は 1 ページをご覧ください。

変更する道路は表題のとおり 2 路線でございます。人口減少や自動車交通需要等の社会情勢の変化に対応するため見直しを行った結果、計画を変更するものでございます。

具体的な変更内容の説明の前に、都市計画道路の見直しの必要性について、簡単に説明いたします。

先ほど申し上げた通り、都市施設は都市生活者の利便性の向上や、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設でございます。これらを計画的に整備するため、都市施設に関する都市計画が決定されると、将来の事業の円滑な施工の確保を目的として、都市計画法第 53 条に基づき、施設の予定の区域に建物が建築できなくなるなどの制限がかかるようになります。

具体的には法第 54 条に基づき、階数が 2 階以下で主要構造部が木造等の「撤去しやすい」建築物以外は許可できないものと規

定されております。

また、国や県から都市計画法に基づく事業認可を受けたものは、都市計画事業として土地収用法の対象になるなど、さらに強い規制がかかるようになります。

このように、都市施設の区域内に対しては、個人の所有地であっても、制限が生じる制度設計となっています。

先ほど説明申し上げたような私権制限を背景に、これまで数多くの都市計画道路が整備され、都市機能を支える重要な都市施設として大きな役割を果たしてきましたが、その一方で、長期間、整備未着手の路線が私権を制限し続けているという側面もごございます。

それに加え、長期未着手路線は、人口減少による交通量の減少や代替道路の整備完了等により、その必要性が低下している路線も多いことから、適正な都市計画道路網の再構築を図るための見直しが必要と考えております。

加えて、近年は財政的な理由等により、都市計画道路の整備率の伸びが鈍化傾向であり、今後もこの状況が継続するものと推察されます。

このような状況を踏まえ、新潟県ではガイドラインの策定や見直しのための補助事業を創設するなど、見直し主体である市町村支援を実施しております。

当市においても、平成27年に策定した「上越市都市計画マスタープラン」に基づき、長期未着手路線の見直しを実施しており、これまでに6路線の見直しを実施しています。

実際の見直しにあたっては、「新潟県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、このような流れで見直しを実施しております。

具体的には、はじめに都市の将来像である、「上越市都市計画マスタープラン」に対し、都市計画道路網の整合性を確認します。

次に、見直し候補路線（案）を選定します。ここでは、長期未着手の路線に加え、見直しが必要と判断した路線を選定します。

次に、見直し案を検証するのですが、見直しの観点は「道路機能の検証」「事業可能性の検証」「住民の合意形成」の3点です。

「道路機能の検証」にあたっては、将来における交通量と、その各路線への配分の解析を実施し、見直し後の交通ネットワークにおける支障の有無、一部の路線に過度な負荷がかかっていな

いかどうかなどを検証します。「事業可能性の検証」にあたっては、整備の実現性や財政負担の程度を評価するとともに、整備済み路線による機能代替の有無等を検証します。「住民の合意形成」にあたっては、関係町内会及び土地建物所有者への丁寧な説明により、合意形成を図ります。

検証の結果、廃止もしくは変更が必要と判断された路線は、都市計画変更手続きを経て、見直しが完了します。

なお、他の市町村においては、検証後に変更対象の路線をまとめて一度に都市計画手続きを実施している市町村もございます。しかしながら、当市としましては、これまで私権制限を受忍していただいていた地元住民の皆様との合意形成を第一義と考え、関係町内会及び土地建物所有者への十分な説明によりご理解いただいた路線から、1ないし2路線毎に廃止手続きを進めております。

では、具体的に1路線目の、春日新田石橋線の一部廃止について、説明します。

こちらは、春日新田石橋線周辺の都市計画総括図でございます。対象路線である春日新田石橋線は画面中央に赤色と黄色で示しています。

今回の変更により、東側の約1,040mの区間を廃止するとともに、名称を春日新田石橋線から東雲町石橋線に変更します。

春日新田石橋線は、関川右岸側・朱色の「直江津港源入線（国道350号）」と関川左岸側・黄色の「御幸町国道線（上越大通り）」を東西に連絡することで、都市内の交通機能強化を目的とした路線です。当該路線は昭和42年に当初決定し、その後、一部区間を廃止するなどの変更を経て、現在の計画としています。

本路線は土地区画整理事業等により一部区間の整備が完了していますが、一級河川関川との交差部、及びその前後区間が未整備でございます。

今回廃止する区間の交通処理機能を代替する既存道路として、本路線の南側には、両側歩道で4車線の「直江津バイパス線（国道8号線）」が、北側には、両側歩道で2車線の「直江津宮ノ前線（一般県道三ツ屋中央線）」が整備済みでございます。将来交通量による交通処理のシミュレーションを行った結果、当該路線を廃止しても、将来における交通処理に影響がないことを確認しています。

また、未着手区間には一級河川関川と交差する長大橋梁の整備を要することから、道路整備事業の実現性が困難であることも廃止要因として考えております。

こちらが、計画図でございます。

路線延長が長いため、2分割した起点側を表示しています。

本路線は画面中央の東西に延びる路線でございます。黄色の範囲で表示している区間が廃止区間、以後のスライドで出てきますけれども、赤色の範囲で表示している区間が存続する区間でございます。

各区間の詳細について、整備状況に応じて、4区間に分けて説明申し上げます。こちら、区間Aと表示している区間、起点である「直江津港源入線（国道350号）」交差点（旧上越北消防署交差点）から、「黒井下門前線」交差点の区間（約L=420m）は、昭和55年から62年に実施された春日新田土地区画整理事業に併せて整備済みでございます。

写真①が起点側、②が終点側から整備済み区間を望む写真でございます。

本区間は当初計画通り、両側歩道で2車線の機能を有しておりますが、その先の一級河川関川との交差点を廃止した場合、将来交通量による交通処理シミュレーションにおいて交通量が発生しない区間（都市計画道路ネットワーク上、交通処理機能を持たない区間）となるため、一連区間として廃止します。

また、都市計画道路を廃止したとしても、既存の道路は生活道路としての機能を有しており、地域住民への生活環境に対して、影響はないものと考えています。

続きまして、区間B、「黒井下門前線」交差点から「国府東雲環状線」交差点までの区間は、未整備でございます。

写真③④が起点側、⑤が終点側から未整備区間を望む写真でございます。

本区間は、人口減少による交通量の減少や代替道路の整備完了等により、その必要性が低下していることに加え、未整備区間には一級河川関川と交差する長大橋梁の整備を必要とするため、整備することが困難な状況であり、この区間についても廃止します。

なお、本路線の南側には「直江津バイパス線（国道8号線）」が、北側には「直江津宮ノ前線（一般県道三ツ屋中央線）」が整

備済みであり、将来交通量による交通処理のシミュレーションを行いました。本路線を廃止しても交通処理に影響がないことを確認しています。

続きまして、区間 C、「国府東雲環状線」交差点から労災病院脇交差点までの区間は、暫定整備済みでございます。

写真⑥が起点側、⑦が終点側から暫定整備済み区間を望む写真でございます。

本区間については、昭和 42 年の当初決定時に国府東雲環状線との重複区間として決定されておりますので、今回の本区間の廃止に伴い、国府東雲環状線の単独区間となります。

春日新田石橋線の区間としては廃止されますが、国府東雲環状線の区間として、従来の計画通りの延長や幅員で存続するため、計画区域に変更はありません。

最後に、区間 D、労災病院脇交差点から終点の「御幸町国道線」交差点に至る区間は、昭和 46 年から 51 年に実施された栄町土地地区画整理事業、平成 3 年から 12 年に実施された直江津駅南地区土地地区画整理事業に併せて整備済みでございます。

写真⑧が起点側、⑨が終点側から暫定整備済み区間を望む写真でございます。

本区間は、今後も都市計画道路として存続しますが、路線の起点が労災病院脇交差点に変更となることから、名称を春日新田石橋線から東雲町石橋線に変更致します。

詳細な説明は以上でございます。

繰り返しになりますが、第 1 号議案の 1 路線目、春日新田石橋線に関しては、西側の約 1,040m 区間を廃止するとともに、名称を春日新田石橋線から東雲町石橋線に変更するという内容でございます。

なお、廃止にあたり、関係する地元町内会、道路管理者及び河川管理者とも調整済みでございます。

次に、2 路線目の善光寺浜線の変更について、説明します。

こちらは、善光寺浜線周辺の都市計画総括図です。なお、善光寺浜線は赤色で示しています。

今回の変更により、本路線の全区間を廃止します。

善光寺浜線は、南側の黒色で示す「安国寺国府線」、黄色の「本町中央線（一般県道大潟上越線）」及び北側の黒色で示す「国府東雲環状線」を南北に連絡することで、都市内の交通機能強化を

目的とした路線でございます。本路線は昭和 35 年に当初決定し、その後、起点位置を変更するなどの変更を経て、現在の形となっております。

本路線は土地区画整理事業等により南側の一部区間の整備が完了していますが、北側の既成市街地区間が未整備でございます。

今回廃止する区間の交通処理機能を代替する既存道路として、当該路線の東側には、両側歩道で 2 車線の「御幸町国道線」が、西側には、「国府東雲環状線」が暫定整備済みであり、将来交通量による交通処理のシミュレーションを行いました。当該路線を廃止しても交通処理に影響がないことを確認しています。

また、未整備区間には既成市街地が存在し、道路整備に伴い地域が分断されることに加え、多数の家屋が移転対象となるため、これまで築き上げてきたコミュニティに影響を与えることが懸念されることも廃止する要因として考えています。

こちらが、計画図でございます。

当該路線は画面中央の南北に延びる路線でございます。黄色の範囲で表示しているとおり、当該路線の全区間が廃止区間でございます。

各区間の詳細について、整備状況に応じて、2 区間に分けて説明申し上げます。こちら、区間 A と表示している区間、起点である「安国寺国府線」との交差点から、「本町中央線」と交差点までの区間（約 L=230m）は、昭和 38 年から 42 年に実施された西部土地区画整理事業に併せて整備済みでございます。

写真①が起点側、②が終点側から整備済み区間を望む写真でございます。

当該区間は当初計画通り、両側歩道で 2 車線の機能を有しておりますが、その先の未整備区間を廃止した場合、将来交通量による交通処理シミュレーションにおいて交通量が発生しない区間（都市計画道路ネットワーク上、交通処理機能を持たない区間）となるため、一連区間を廃止します。こちらの考え方については、先ほどの春日新田石橋線の関川右岸の整備済み区間と同様でございます。

なお、都市計画道路を廃止したとしても、既存の道路は生活道路としての機能を有しており、地域住民への生活環境に対して、影響はないものと考えています。

続きまして、区間 B、「本町中央線」交差点から「国府東雲環状線」交差点までの区間は、未整備でございます。

写真③が起点側、④が終点側から未整備区間を望む写真でございます。

先ほど申し上げた通り、未整備区間には既成市街地が存在し、道路整備に伴い地域が分断されることに加え、多数の家屋が移転対象となるため、これまで築き上げてきたコミュニティに影響を与えることが懸念されることも廃止する要因として考えています。

また、本路線の東側には、「御幸町国道線」が、西側には、「国府東雲環状線」が暫定整備済みであり、将来交通量による交通処理のシミュレーションを行いましたが、当該路線を廃止しても交通処理に影響がないことを確認しています。

詳細な説明は以上でございます。

繰り返しになりますが、第 1 号議案の 2 路線目、善光寺浜線に関しては、議案書 6 ページのとおり、全区間を廃止するという内容でございます。

なお、廃止にあたり、関係する地元町内会及び道路管理者とも調整済みでございます。

加えて、2 路線の計画変更に関して、都市計画法に基づく変更案の縦覧を行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上で第 1 号議案について、説明を終わります。

中出会長 : ただ今、説明のありました、第 1 号議案について、ご意見・ご質問等がありましたらお願いいたします。

宮越委員 : 廃止について異存はありませんが、周辺の区画整理やまちづくりの整備が済んで、30 年以上経過しています。なぜ今廃止するのでしょうか。もっと早く廃止してもよかったのではないのでしょうか。

石田係長 : 都市計画道路の廃止、見直しについては全国的に進められており、新潟県でも平成 18 年にガイドラインが策定され、それを受けて当市では平成 23 年度より見直しを進めており、必要性、実現性を評価の基準として優先順位をつけて廃止を進めています。具体的には、平成 23 年に都市計画道路の基礎データの調査、交通ネットワークの検証を行い、平成 25 年から具体的な廃止手続きを行い、これまで 6 路線の廃止を行ってきています。

宮越委員 : 見直しを行うにあたり、人口減少など、時代背景をどのように

考えているのでしょうか。

石田係長 : 人口減少や少子高齢化が進むなかで、交通量も減少傾向にあり、現在ある道路で将来の交通量の処理が可能と確認されたことから、長期未整備となっている路線で実現性や必要性が乏しいものについては、順次廃止をしております。

宮越委員 : 今後の廃止予定は。

石田係長 : 今回提案の2路線を含め10路線程度を対象に見直しを進めていく予定です。

中出会長 : 新潟県が平成18年にガイドラインを定めて以降、各自治体で見直しが進められてきました。都市計画道路の数が少ない自治体は、一気に見直しを行い、変更や廃止を行うことができましたが、上越市の場合は道路の本数が多く、また長期未着手路線も多かったことから、順次見直しを進めている状況です。

道路の計画決定により私権が制限されるとの話がありましたが、都市計画決定されているだけであれば、戸建て住宅は建築できるため、それほど私権制限がかかっているわけではありません。しかし、未来永劫こうした状況に置くことは良くないし、人口減少が進むなかで、道路網を拡大する方向にはなく、新設しなくても現状の道路で将来交通量が満たされるということで、全国的に見直しが行われているという状況です。

奥泉委員 : 当初、費用がかかっても当該道路が必要であったのか、その経緯が分かれば教えてください。

中出会長 : 経緯は当時の関係者がいないので分からないと思います。昭和30年代から40年代に決定した道路は、道路網としての理想形をそのまま計画としているものが全国的に多い。そのため、現実的でない路線、例えば線形的に無理のある場合や、長大なトンネルや橋梁整備が必要となる場合があります。そのような路線は長期未着手となり、その結果として、計画廃止の俎上にあがってくるという例が多いです。

宮越委員 : 10路線程度が廃止の候補に挙がっているということですが、どのようなスケジュールで廃止の手続きを進めていくのでしょうか。また、新規事業の計画はあるのでしょうか。

石田係長 : 概ね10年間で10路線程度の見直しを行っていくことを想定しています。なお、地域の合意形成が図られることが前提ですので、対象路線すべて見直しを行えるかどうかは分かりません。また、今のところ新規に都市計画決定する予定はありません。

- 宮越委員 : 10年というのは時間がかかり過ぎではないでしょうか。
- 中出会長 : 1路線廃止するのに、案を提示して、住民説明を行うなどで1年はかかります。1年に複数路線同時に進めればいいですが、自治体のマンパワーの限界もあります。10年で10路線が早いか遅いかといえば、場所によって事情が違うため、路線によると思います。なので、住民同意が得られるかによって、すべての路線が廃止できるかどうか分からないという事務局の説明は正直なところだと思います。
- 中出会長 : 他によろしいでしょうか。ご意見も尽きたようですので、第1号議案について、お諮りいたします。
- 「第1号議案 上越都市計画 道路の変更」について、原案のとおり答申することに、ご異議ございませんか。
- (異議なしの声)
- 異議なしと認めます。
- よって、第1号議案は原案のとおり変更することが適当であるものと答申いたします。
- 続いて、「第2号議案 上越都市計画 地区計画の変更」について、事務局から説明をお願いいたします。
- 水澤主任 : それでは、第2号議案「上越都市計画 地区計画の変更」について、説明します。
- 議案書は7ページをご覧ください。
- 変更する地区計画は表題のとおり2地区でございまして、春日山地区の建築物の用途制限を緩和するとともに、土橋北地区について隣接する区域を追加するものでございます。
- まずはじめに、上越市における地区計画の決定状況について、説明します。
- こちらは、現時点で上越市の主要部において地区計画を決定している範囲を赤色で表したものです。
- 上越市では、戸野目地区において平成3年に初めて都市計画決定して以来、地区数35地区、総面積613.2haにおいて決定しております。
- 冒頭に説明させていただいた通り、「地区計画」は、地区住民の同意によりそれぞれの地区にふさわしい良好な都市環境の形成を図るため、地区独自のきめ細かなルールを定めるものであり、一般的には指定されている用途地域の規制にプラスする形で効力を発揮するものでございます。

このような制度上の理由から、土地区画整理事業による新市街地の形成や、市街化区域編入時の乱開発防止のために地区計画を活用しております。

それでは、1 地区目の春日山地区 地区計画の変更について、説明します。

まず、春日山地区地区計画の概要を説明します。

こちらが、春日山地区計画区域周辺の都市計画総括図です。赤線で囲まれた範囲の約 59.2ha が地区計画区域でございます。

春日山地区は昭和 62 年から平成 11 年にかけて施行された春日山土地区画整理事業の実施に合わせて、平成 3 年に計画決定した地区でございます。

地区計画区域は土地区画整理事業の事業対象範囲とほぼ同一の範囲を対象とし、一体的な街区として、秩序ある土地利用を図る目的から決定しています。なお、土地利用の方針としては、調和のとれた良好な市街地を目指し、中央部の都市計画道路を基軸として、低密度住宅地と商業系業務地の整合を図ることとしています。

なお、本地区は「上越市都市計画マスタープラン」において、春日山周辺地域の生活利便商業集積地、沿道商業混在型住宅地、及び生活利便施設混在型住宅地に位置づけています。

また、本区域は「上越市立地適正化計画」において、「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」に位置付けております。加えて、立地適正化計画において、居住誘導区域内の低未利用地は、住宅の立地を推奨することとしております。

今回の変更は、このような上位計画に基づき、更なる住居系土地利用を促すため、建築物の用途制限を緩和するものでございます。

次に、本地区の土地利用の方針について説明致します。左の図は、春日山地区の地区計画図でございます。議案書 13 ページの地区計画図に、主要な都市計画道路をオレンジ色で表示したものでございます。見づらい場合はお手元の資料をご覧ください。

春日山地区は地区の中央部で交差する、オレンジ色で示した主要な都市計画道路を基軸として、住居系土地利用をはかる A 地区と商業系土地利用をはかる B 地区の 2 地区に区分しています。

主要な都市計画道路に面しない区画で構成される A 地区は、住居系土地利用を基本としており、地区整備計画の建築物等の

用途の制限において、地区の生活環境の悪化を招く恐れのある建築物の用途を制限しております。

それに対して主要な都市計画道路に面する区画で構成されるB地区は、商業系土地利用を基本としており、地区整備計画の建築物等の用途の制限において、一階は必ず事務所又は店舗の用途に供するものである必要があり、専用住宅や共同住宅は建築ができないこととなっております。

このようにABの2地区に区分することにより、住居系土地利用と商業系土地利用の整合を図ることとしています。

続きまして、春日山地区の土地利用状況について説明します。

こちらは航空写真に春日山地区のA地区及びB地区の地区区分と基軸としている都市計画道路の位置関係、そしてB地区において空き地や駐車場等として利用されている区画の位置を表したものでございます。なお、現在表示しているのはB地区北側でございます。

オレンジ色が都市計画道路、その周囲の青の線で囲まれた区域が商業系土地利用を図る「B地区」、その周囲の赤色の線で囲まれた区域が住居系土地利用を図る「A地区」でございます。

航空写真の中の紫で囲まれた区画については、B地区において、当方の調査にて確認できた、空き地等となっている土地でございます。

なお、航空写真のデータが古いため、現在の状況と若干の不整合がありますが、ご容赦ください。

こちらに示す通り、B地区に存する区画のうち、主要な都市計画道路に面しない区画が空き地等となっている状況でございます。

続きまして、B地区東側でございます。

こちらにおいても、B地区の主要な都市計画道路に面しない区画が空き地等となっている状況でございます。

B地区の区画の奥行きは概ね45m程度であり、一定規模以上の店舗、事業所等は、都市計画道路側に面する側から面しない側までを一連の区画として使用していますが、それ以外の場合は区画を分割して土地利用している状況が見て取れます。

続きまして、B地区西側でございます。

こちらにおいても、同様の状況でございます。

今回の変更は、このような状況を勘案し、居住誘導区域に存す

る空き地等における、更なる住居系土地利用を促すため、B地区における住居系土地利用に対する規制を緩和するものでございます。

最後に、具体的な変更内容について、説明申し上げます。議案書は10・11ページをご覧ください。

変更点は2点でございます。

1点目は、B地区の「地区整備計画」の「建築物に関する事項」の「建築物等の用途の制限」に関する内容で、赤枠で囲った文言を追加します。

この趣旨は、(1)の商業系用途以外の用途の建築物を制限する内容に、但し書きを設けることにより、主要な都市計画道路に面しない土地の土地利用制限を緩和するものでございます。

2点目は、同じく「建築物に関する事項」の「建築物等の用途の制限」に関する内容で、赤枠で囲った文言を追加します。

この趣旨は、先ほどの緩和規定を利用して専用住宅を建築することとなった場合の敷地面積の最低限度について、隣接するA地区との整合を図るものでございます。

以上が、春日山地区の変更内容でございます。

なお、関係法令に基づく変更原案及び変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。

続きまして、2地区目の土橋北地区地区計画の変更について、説明します。

まず、土橋北地区地区計画の概要を説明します。

こちらが、土橋北地区計画区域周辺の都市計画総括図です。赤色で囲まれた範囲の約17.0haが変更後の地区計画区域、区域東側の黄色と赤色の線で囲まれた範囲が変更により追加する区域でございます。

土橋北地区は平成28年から施行中の土橋第二地区土地区画整理事業の実施に合わせて、令和2年に計画決定した地区でございます。

現在の地区計画区域は、一体的な街区として、秩序ある土地利用を図る目的から、土地区画整理事業の範囲とほぼ同一の範囲を対象とし、決定しています。なお、土地利用の方針としては、調和のとれた良好な市街地を目指すため、地区中央部は交通の利便性を活かし、商業及び業務施設を誘導し、地区の西部及び南部は、周辺住宅地を含めた快適な居住環境の形成を図ることと

しています。

なお、本地区は「上越市都市計画マスタープラン」において、高田周辺地域の生活利便施設混在型住宅地及び流通業務地に位置づけています。

また、本区域は「上越市立地適正化計画」において、「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」に位置付けており、中心市街地の都市機能を補完するエリアとしています。

今回の変更は、都市計画法に基づき、土橋第二地区土地区画整理組合から都市計画の変更に関する提案を受け、提案内容が上越市都市計画提案制度実施要綱第 7 条に基づく各種基準に適合していることから、変更するものです。

こちらは、土橋北地区計画の地区計画図でございます。議案書 20 ページのものに変更前の区域界を黄色の線で表示しています。

現在、令和 4 年の事業完了に向けて施行中の土橋第二地区土地区画整理事業ですが、事業の進捗に伴い、隣接地において、事業と調和した形での、既存建築物の改修や敷地拡張が計画されております。今回の変更は、このことを受け、現行の地区計画区域に、隣接する区域を含め、各種制限の対象とすることで、一体的な街区として秩序ある土地利用を図るため、計画を変更するものでございます。

このことに伴い、変更点は 2 点でございます。1 点目が、現行区域に隣接する区域を追加するもの。2 点目が、区域の追加に伴い地区の区分を追加するものです。なお、A1 及び A2 地区の境界の位置に関しては、将来的な土地利用を鑑み、東側の薄袋荒町線（上越大通り）沿道の用途地域界の考え方と整合を図ることとし、道路境界から 100m の位置を基本とします。

なお、新たに追加する A2 地区は、従前の地区計画区域と一体的な街区として秩序ある土地利用を図るため、既存の A1 地区と同一の地区整備計画を設定することを原則としますが、既存店舗（自動車販売店及び飲食店）が該当する建築物の用途制限のみを緩和するものとします。

今回追加する区域は地区計画区域、薄袋荒町線（上越大通り）及び市道国道路橋線に囲まれた区域であり、今後、現行の地区計画の区域と一体的な土地利用が計画されていることから、位置、区域及び規模は妥当であると考えております。

具体的な変更内容について、説明申し上げます。議案書は 18

ページをご覧ください。こちらに表示しているのは、変更箇所及びそれに付随して変更する箇所のみを抜粋したものです。

主な変更箇所は赤枠の内容でございます。

赤字で記載した箇所については、今回の変更に伴って変更が生じた内容でございます。

繰り返しになりますが、新たに A2 地区を追加するとともに、建築物の用途制限に関しては、既存事業所（自動車販売店及び飲食店）が該当する建築物の用途制限のみを緩和するものでございます。

以上が、土橋北地区の変更内容でございます。

なお、関係法令に基づく変更原案及び変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。

以上で第 2 号議案について、説明を終わります。

中出会長 : ただ今、説明のありました、第 2 号議案について、ご意見・ご質問等がありましたらお願いいたします。

宮越委員 : 春日山地区の計画変更について、地元からどのようなニーズがあったのでしょうか。

石田係長 : 地元土地所有者、ディベロッパー、宅建業者などから、もう少し規制を緩められないかといった相談が寄せられていました。

宮越委員 : 土橋北地区について、議案書 20 ページ計画図の A1 地区と A2 地区の間には、道路が整備される予定なのでしょうか。

石田係長 : 当該箇所には道路を整備する予定はありません。計画図の線は A1 地区と A2 地区の区域の境界を示すものです。なお、A1 地区と A2 地区については、A2 地区の既存店舗を除いて一体で利用する計画があると土地利用整理組合から聞いています。

中出会長 : この線は、当該地周辺の上越大通り沿いに 100m 幅で準工業地域の用途地域が指定されているため、その用途地域と整合をとるために、便宜上 100m で線を引いたということです。

奥泉委員 : 道路を整備しないということは、道路を造ることで、地主が分かれてしまうからなのではないでしょうか。

中出会長 : 道路は作る必要性がないということです。

なお、A1 と A2 の両方の敷地にまたがる場合は、面積の大きい方の制限がかかるので、実質的な影響はありません。

中出会長 : 用途制限について、議案書 23 ページでは、A2 地区は「既存事業所が該当する用途制限のみを緩和」とあり、18 ページの A2 地区の用途の制限の欄で、(4)は緩和されていることが分かります

が、(5)は A1 地区で制限していないものを A2 地区で定めているので、制限を強化してしまうのではないのでしょうか。

石田係長 : A1 地区では(4)「別表第二 (へ) 項に掲げるもの」、A2 地区では(4)「別表第二 (へ) 項第三号に掲げるもの」を制限するため、A2 地区は「別表第二 (へ) 項第三号に掲げるもの」以外が建築できることとなります。そのため、変更前の A 地区で制限されていた用途のうち、準工業地域の用途制限により建築できないものとして(5)「別表第二 (り) 項第二号に掲げるもの」を規定しました。

中出会長 : 具体的に A1 地区に比べ A2 区は何が緩められているのでしょうか。

石田係長 : 具体的には、原動機を使用する工場などです。

中出会長 : 既存の自動車整備工場が既存不適格にならないよう、立地が可能となるように、A1 と A2 に分けたという理解でよいのでしょうか。

石田係長 : そのとおりです。

中出会長 : 委員の皆さんが分かるような説明をお願いします。

水澤主任 : 画面の資料は、A1 地区と A2 地区での建築の可否を○×で比較したものです。A1 地区の規制に対して、A2 地区では店舗、飲食店、自動車整備工場等に対する用途制限を緩和し、既存の飲食店及び自動車整備工場が事業を継続できるように、それぞれの用途制限を緩和しています。

宮越委員 : 既存店の敷地境界と A1 及び A2 地区の境界との調整は行ったのでしょうか。

中出会長 : 敷地境界と地区の境界をあわせる必要はありません。

宮越委員 : A2 地区と A1 地区を一体で土地利用した場合に支障が生じることはないのでしょうか。

石田係長 : A1 と A2 の境界は提案者である土地利用整理組合と調整をはかっており、仮に既存の自動車整備工場が A1 地区にはみだして建築したとしても、A2 地区の方が過半の面積を占めることになり、その場合は過半の地区の用途制限がかかることになるため、特に影響はありません。

中出会長 : 他によろしいのでしょうか。ご意見も尽きたようですので、第 2 号議案について、お諮りいたします。

「第 2 号議案 上越都市計画 地区計画の変更」について、原案のとおり答申することに、ご異議ございませんか。

(異議なしの声)

異議なしと認めます。

よって、第 2 号議案は原案のとおり変更することが適当であるものと答申いたします。

続いて、「第 3 号議案 一般廃棄物処理施設の敷地位置の都市計画上の支障の有無について」、事務局から説明をお願いいたします。

山口課長 : 上越市都市整備部建築住宅課長の山口でございます。

議案書の 25 ページから 30 ページをご覧ください。

正面のスクリーンも合わせてご覧ください。

第 3 号議案「一般廃棄物処理施設の敷地位置の都市計画上の支障の有無について」ご説明を致します。

敷地の位置は、上越市大字福橋 1433 番 1、敷地面積は 4,974.75 平方メートル、申請者は上越市大字青野 2741 番地、くびき野森林組合 代表理事 横田力です。

まず始めに、建築基準法第 51 条の規定についてご説明いたします。

都市計画区域内において、卸売市場や火葬場、ごみ焼却場、廃棄物処理施設など、いずれも都市の中になくってはならない重要な供給施設、処理施設であると同時に、周辺的环境に大きな影響を及ぼすおそれがあるものであり、都市内のどこに、これらの施設を配置すべきかは十分に検討されなければならないため、原則、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、又は増築してはならないとされております。

しかし、建築基準法第 51 条ただし書きの規定では、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においては、この限りではないとされております。

一般廃棄物及び産業廃棄物の中間処理施設は廃棄物の適正処理と減量化及び再資源化に寄与する施設であり、都市計画でその位置を定めることが原則であります。本市における民間施設においては、高い公益性や恒久性を有すると判断されないことから、都市計画決定は行っていないところです。

今回の申請につきましても、既存の破碎処理施設の老朽化に伴い施設を更新するにあたり、民間事業者が既存の自社ヤード内において増設する施設であることから、都市計画決定は行わないものであります。

なお、今回、増設を計画している施設については、一般廃棄物処理施設と産業廃棄物処理施設の両方となることから、一般廃棄物処理施設は上越市、産業廃棄物処理施設は新潟県の都市計画審議会に、それぞれお諮りすることになります。

したがいまして、本日、一般廃棄物処理施設について、建築基準法第 51 条ただし書きの規定に基づき、「敷地の位置について都市計画上の支障の有無」について、上越市都市計画審議会にお諮りするものであります。

なお、産業廃棄物処理施設については令和 4 年 2 月 17 日に開催されます新潟県の都市計画審議会にお諮りする予定となっております。

次に、廃棄物処理施設の関係法令と役割についてご説明いたします。

都市計画区域内の廃棄物処理施設の新築・増築等を行う場合は、「建築基準法」と「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に沿って、それぞれの手続きが必要になります。

建築基準法の第 51 条のただし書許可においては、土地利用計画、都市施設等との整合、周辺環境や交通への影響等が主な審議の観点となります。

一方、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の施設設置の許可においては、廃棄物の種類・能力、処理施設の維持管理、生活環境影響調査等が主な審査の観点となります。

廃棄物処理施設の新築・増築等については、それぞれの許可を得て、可能となるものであります。

それでは、今回の施設の申請理由についてご説明いたします。

当該組合は平成 13 年 3 月に設立し、森林に関する事業の一つとして、生木などの再資源化を目的に平成 14 年 12 月 12 日付で建築基準法第 51 条ただし書きの規定に基づき許可を得て、当該敷地に 1 日あたり 23 トンの自走式の木くずの破砕処理機を設置しました。

その後、事業拡大に伴い平成 16 年 11 月 10 日に同じく建築基準法第 51 条ただし書きの規定に基づく許可を得た後、申請地には平成 24 年 10 月に現在の既設破砕機である 1 日あたり 41.6 トンの処理施設を設置し、現在に至っているところです。

今回、この既存破砕機の老朽化に伴い、作業効率及び省力化並びに周辺への環境保全に配慮して処理能力が高い破砕機に入れ

替えるにあたり、当面は既存破砕機は予備として利用する計画としていたことから、今回、増設として申請がなされたものであります。

これに伴い、「建築基準法」において、一般廃棄物処理施設については1日当たりの最大処理能力が5トンを超えるものとして許可を受けた既存処理施設の処理能力である1日当たり41.6トンの1.5倍の処理能力を超えるもの、産業廃棄物処理施設については工業専用地域で1日当たりの最大処理能力が100トンを超えるものについて、建築基準法第51条ただし書の規定による許可が必要になることから申請があったものです。

次に、改めまして敷地の位置について都市計画図によりご説明いたします。

向かって右上方向が長岡方面、左方向が富山方面、下方向が長野方面、上部が直江津港となります。

主要道路の位置であります。こちらが北陸自動車道、こちらが上越インターチェンジ、こちらが国道18号、こちらが国道8号、こちらが国道253号です。

申請地は、上越市大字福橋地内であり、上越市直江津地区の市街地から東へ約3.5キロメートルに位置し、都市計画区域内の工業専用地域となっております。

次に土地利用計画との整合性についてご説明いたします。

「上越都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において申請地は「工業系」として位置づけられております。

また、「上越市都市計画マスタープラン」において申請地は「工業集積地」として位置づけられており、土地利用計画としても整合が図られております。

次に、敷地の周辺の状況についてご説明いたします。

申請地は中央の赤線で囲まれた箇所となります。

申請地は、いわゆる企業団地であり、申請地を含む敷地北側及び東側は県営貯木場跡地となっており、申請地は、土地の所有者である新潟県から借地している状況にあります。

また、申請地周辺は、工業系用途の企業や、建築基準法第51条ただし書きの許可を受けた廃棄物処理施設が集積している土地利用となっております。

次に、搬出入経路についてご説明いたします。

廃棄物や製品の搬出・搬入は、市内及び県内周辺市町村から国

道 253 号、企業団地地内の市道を経由するルートで行っております。

なお、本計画は施設の増設であるものの、既存施設の老朽化による更新を目的としていることから、受入計画には変更はなく、処理能力が増加しても受入量には影響するものではないため、現在の搬出入車両の台数 1 日あたり 9 台と、搬出入車両台数の増減はないものと見込んでおります。

また、国道 253 号の平日昼間の自動車交通量が 8,377 台となっており、道路及び交通面において影響は軽微であると考えております。

搬出入の時間帯については現在と変更はなく、午前 8 時 30 分から午後 5 時までとなっており、夜間の搬出入はありません。

また、企業団地内の市道は通学路に指定されておられません。

次に、搬出入経路の現況写真をご覧ください。

こちらの写真が国道 253 号で車道幅員が約 9m、歩道は両側にあり、幅員は、それぞれ 2.5m となっています。

こちらの写真が企業団地内の市道で幅員が約 8m から 11m となっています。

次に、排水についてご説明いたします。

敷地内の排水は、雨水と、ほこり等の飛散防止のため散水による排水であり、敷地内の側溝から油処理槽を通り、企業団地地内の側溝を経由し、一級河川重川に放流されます。

なお、今回の施設の増設後も敷地からの排水量には変更がないことから、排水系統に関しても変更はありません。

次に、申請地周辺の航空写真をご覧ください。

赤く囲われている部分が申請地となります。

次に、配置図についてご説明いたします。

赤く囲まれた部分が申請地の範囲となります。

敷地面積は 4,974.75 平方メートル。

処理施設としては、木くずの破碎施設であり、こちらが今回、増設する自走式破碎機の常設場所、こちらが既設の自走式破碎機の駐機場となります。

緑色の部分が搬入された木くずの保管場所、黄色の部分が処理した後の木くずの保管場所となっており、紫色の部分については、廃棄物処理とは別に当該事業者が有価物としての材木の置き場となっております。

また、敷地内の周囲は、高さ 1.5m から 2.5m のコンクリート板などの塀で囲まれており、騒音を低減させる構造となっております。

次に、許可対象の破砕機の写真をご覧ください。

画面上が現在の破砕機となり、1 日あたり 41.6 トンの処理能力となります。

そして画面下が更新を予定している増設する破砕機となり、1 日あたり 361 トンの処理能力となります。

なお、既設の破砕機については、当面は予備として利用する計画とし、増設する破砕機との同時稼働はしないこととしています。

次に、破砕処理後の流れについてご説明いたします。

木くずの搬入については、一般廃棄物は市内の一般家庭や果樹農家、造園業者、林業業者等から木くずを搬入するものであり、産業廃棄物は市内の開発工事や道路工事などから排出される樹木の枝や伐根材を建設業者が搬入するものであります。

なお、今回、処理施設の更新により処理能力が大幅に高まりますが、木くずの受入量は現在と大幅に変わらないことから、実際の処理量については現状とほぼ同様の量となり、稼働時間が短縮されることとなります。

また、破砕した木材は、ボイラー燃料や土木工事用の法面の種子吹付材、堆肥原料等として自社利用及び事業者へ売却するものです。

次に、生活環境影響調査の結果についてご説明いたします。

生活環境に影響を与える可能性のある項目として「大気汚染」「騒音」「振動」「悪臭」「水質汚濁」のうち、「騒音」「振動」について予測調査を行いました。

なお、「大気汚染」は排気ガス、粉じんともに擁壁を設けるなどの対策により、環境への影響は軽微であること。

「悪臭」については、破砕対象が木くずであるため、悪臭が発生することがないこと。

「水質汚濁」には破砕処理に伴う排出水の発生がないこと、また、木くずは地下水を汚染する有害物質等を発生させる要因がないことから、調査対象としておりません。

次に「騒音」「振動」の予測結果についてご説明いたします。

今回の破砕処理施設は、騒音規制法、振動規制法及び関係条例

に規定する特定施設に該当しないため、「騒音」「振動」については法令に基づく規制がありません。

しかし、「騒音」については騒音規制法に基づく第4種区域、「振動」については新潟県生活環境の保全等に関する条例に基づく第4種区域となっていることから、これらの区域の基準を目標値と定め、敷地境界地点において調査を行い、いずれも目標値を満たす予測結果が得られております。

また、最も近い民家まで約300m離れておりますが、こちらについても目標値を下回る予測となっていることから、生活環境影響調査では周辺環境に対する影響は軽微であり、環境保全上支障ないものと判断されております。

次に関係する地元の合意形成についてですが、地元町内会から施設の計画について承諾を得ていると伴に、市による地元住民の方を対象とした書面による全戸配布により計画の周知を行っており、合意形成が図られているものと考えております。

さらに、市と申請者においても環境保全協定書を締結し、環境保全に努めるものとしております。

なお、申請者は、今回の処理施設について、新潟県環境センターに「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく施設の設置の許可申請を行い、環境影響調査の内容も含めて、支障がないものとして、令和3年7月19日付で許可を得ております。

以上のことから、本市としては、今回の申請における敷地の位置については都市計画上支障がないもの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。

中出会長 : ただ今、説明のありました、第3号議案について、ご意見・ご質問等がありましたらお願いいたします。

宮越委員 : 現在、枝木などはクリーンセンターに持ち込んでいるが、今後はこちらにも持ち込みは可能なのでしょうか。

山口課長 : 現状でも一般廃棄物の受け入れを行っておりますので、どちらでも可能だと思われれます。

堀委員 : 今回の計画は、受け入れ計画の変更はなく、搬入経路も変わらないことを前提に影響調査がされていると思いますが、処理能力が約9倍にもなっており、今後、搬入路が変わるかどうかのチェックは行うのでしょうか。

山口課長 : 事業者を確認したなかでは、敷地のキャパシティとして現在の処理量で一杯だということで、機械の能力が9倍だとしても敷

地内に残置するスペースがなく、これ以上、処理量は増やせない
と聞いております。

堀委員 : 機械を更新したら、たまたま 9 倍の処理能力がある機械にな
ったということでしょうか。

山口課長 : そのとおりです。あわせて、処理期間が 8 時間から 2、3 時間
と短期間で処理できるようになり、また、伐根した太い根も処理
できるなど破砕能力も高くなると聞いております。

横田副会長 : 現況の施設と新しい施設を同時に動かすことはないとの説明
でしたが、その前提で環境影響調査を行い、騒音についても第 4
種区域の目標値を満たすという結果から環境センターでも大丈
夫だという判断をしています。しかし、計画は増設となっており、
本当に 2 台を同時に動かすことはないのでしょうか。その時を
想定した環境影響調査だったのでしょうか。

山口課長 : 生活環境影響調査については、増設する破砕機 1 台と投入用
の重機 1 台の騒音を見込んで検討しており、既設の破砕機との
同時使用は行わないとのこととあります。

中出会長 : 委員の質問は、それが担保されているのかということです。
年間の処理量は変わらなくても、ピーク時に 2 台同時に使用
されると騒音が大きくなる可能性があるのではないのでしょうか。

横田副会長 : 昼間の予想騒音の数値が 69 デシベルで、第 4 種区域は 70 デ
シベルが MAX です。もう 1 台動かす想定のもとでの調査なら
問題ありませんが、1 台だけで予測されているなら、同時に使用
することが絶対ないのかどうか、それが担保されたうえでなけ
れば厳しいのではないのでしょうか。

山口課長 : 市と締結している協定において、そのような記載あるかどうか
再確認させていただき、遵守されるよう指導していきたいと思
います。

中出会長 : 他によろしいのでしょうか。ご意見も尽きたようですので、第 3
号議案について、お諮りいたします。

「第 3 号議案 一般廃棄物処理施設の敷地位置の都市計画上
の支障の有無について」、原案のとおり答申することに、ご異議
ございませんか。

(異議なしの声)

異議なしと認めます。

よって、第 3 号議案は原案のとおり支障なしとして答申いた
します。

以上で、本日の案件が全て終了いたしましたので、議長の任を解かせていただき、ここからの進行を事務局にお返しいたします。

ありがとうございました。

長壁係長 : 議長、ありがとうございました。

これより付議案件に対する答申に移ります。

ただ今答申書をお持ちいたしますので、しばらくお待ちください。

(事務局、答申書を持ち込み、会長へ手交)

それでは、答申書を会長からご確認いただきたいと思います。

(会長が答申書を確認)

よろしいでしょうか。

それでは、これより答申に移らせていただきます。

都市整備部長は、会長の前へお進みください。

(部長が会長の前に進む)

(会長が答申書を読み上げ、部長へ手交)

ありがとうございました。

長壁係長 : 以上をもちまして上越市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、貴重なご意見をいただき、大変ありがとうございました。

9. 問合せ先

都市整備部都市整備課計画係 TEL : 025-520-5763

E-mail : toshi-keikaku@city.joetsu.lg.jp

10. その他

別添の会議資料も併せてご覧ください。