

第 1 9 8 回

岐 阜 県 都 市 計 画 審 議 会

議 事 録

と き：平成 2 7 年 1 0 月 8 日（木）午後 2 時 3 0 分

と ころ：岐 阜 県 庁 議 会 西 棟 3 階 第 1 会 議 室

【都市政策課長】

岐阜県都市建築部都市政策課長の青木でございます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいところをお集りいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから第198回岐阜県都市計画審議会を開会させていただきます。

なお、本日は、委員24名中、現在20名のご出席をいただき、定足数に達していることをご報告いたします。

本審議会の委員の紹介につきましては、お手元の資料1の委員名簿、並びに、資料2の座席図のとおりでございますので割愛させていただきます。

なお、本日の会議におきましては報道関係者の方が1名傍聴されておりますので、ご報告をさせていただきます。

また、本日の会議につきましては、撮影等について報道関係者から申し出がありましたので、会長に確認をさせていただき、会議冒頭部分の撮影について許可をいただいておりますこと、ご報告させていただきます。

それでは、本日の議案の概要について説明させていただきます。

今回お諮りする議案としましては、お手元にお配りしております、資料3の議案一覧表のとおり、都市計画審議会の議決を必要とするものは、議第1号の「建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく建築許可に係るその他の処理施設の敷地の位置について」の1件、そして、昨年10月9日の都市計画審議会で継続審議となりました、第195回議第2号の中津川都市計画関係1件、の計2件でございます。

それでは、海道会長よろしく申し上げます。

【海道会長】

それでは、皆様、よろしくお願いいいたします。

審議に入る前に、恒例ではございますが本日の審議会の議事録署名委員を指名したいと思いますが、会長に一任いただいでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

ありがとうございます。それでは、一任いただきましたので、本日の議事録署名は、篠田成郎委員、それから早川委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。

報道機関の撮影につきましては、ここまでとさせていただきます。これ以降の写真撮影及び録画はご遠慮いただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

本日は2つの議案が予定されております。それでは、さっそく審議に入りたいと思います。

議第1号 建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく建築許可に係るその他の処理施設の敷地の位置について、を議題といたします。それでは、事務局からご説明をお願いします。

【建築指導課建築構造審査監】

議第1号について、説明いたします。

お手元の資料は、1-3をご覧ください。

建築基準法では、都市計画決定のない、廃棄物処理施設などは、建築してはならない、と定めています。ただし、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して、特定行政庁が許可する場合は、建築できます。

本件は、産業廃棄物処理施設の位置が、都市計画上支障がないかどうかを、ご審議いただくものです。

なお、施設設置者が民間事業者であり、将来の移転や廃止などが考えうることなどから、都市計画決定ではなく、建築許可とするものです。

申請施設は、黄色で示した部分の分類となる木くずの破砕施設で、1日の処理能力が5tを超えるため、建築許可を要するものです。本施設は、同時に一般廃棄物処理施設としても業務を行うため、兼用施設として許可申請されております。なお、一般廃棄物処理施設の設置に際しては、市の都市計画審議会の議を経る必要があり、既に高山市の審議会より平成27年8月24日に答申を得ております。

4の申請敷地の概要を説明いたします。申請者は、株式会社 佐合木材 代表取締役 佐合隆治。用途は、産業廃棄物処理施設及び一般廃棄物処理施設。敷地は、高山市松倉町2343-1の一部、敷地面積2,999.92㎡。用途地域は無指定、申請理由は「その他処理施設の設置」です。

5の処理施設の概要となります。処理品目・処理内容ですが、木くずの破砕を行う施設です。処理能力は1日あたり、252tです。

次に6の建築物の概要です。管理目的の事務所棟及び便所棟の設置を計画しています。破砕機は、建物外への設置となります。

7の処理行為の概要です。運搬車両につきましては、破砕施設を最大の処理能力で稼働させた場合を想定し、1日当たり1台の往復を2台分として計上しまして、52台となります。

処理品目の木くずは、剪定された枝・葉・幹、伐根や解体材があります。今回の計画処理施設において処理された後、木質チップとして、製紙工場、バイオマス発電所、緑

化製品会社などへ搬出されます。

施設は、午前8時から午後5時まで、休憩時間を除くと、8時間の業務を行う予定としております。車両の搬出入時間についても同様の時間帯としております。

8のその他特記事項です。今回の申請について、高山市からは、都市計画上支障がない旨の意見が示されております。また、地元自治会に事業者より説明がなされており、関係法令を遵守することにより周囲におよぼす影響は少ないと思われま

す。「都市計画上支障がないか」を判断する観点を整理します。Ⅰの土地利用に関することについては、用途地域、周辺の土地利用状況などについて「支障がない」ことを確認しております。Ⅱの道路等に関することについては、道路状況、排水状況等を確認しております。Ⅲの生活環境への影響については、廃棄物処理法の手続きにて行われる調査にて「支障がない」ことを確認しております。その他として、既に概要で説明したとおり、地元自治体の意見、個別法、地元への周知状況等を確認しております。また、マスタープランについては、本地域は、特定の地域設定はされておらず不整合はありません。

申請地は、市の南西部に位置しており、用途地域の指定はありません。国道41号線より西進し申請地に至ります。

付近見取図となります。林地に囲まれており、最も近い民家は、約1.2km離れた位置となります。

搬出入状況図です。搬入ルートですが、国道41号線から市道・林道を経て、敷地に至ります。道路の最小幅員は7mとなります。

配置図です。敷地内には、建物として事務所棟及び便所棟があります。破碎機は、屋外に設置され、その他の敷地は破碎前後の製品置場としております。また、雨水については、図面右側の敷地内の排水施設を経て、林道の公共排水施設に排出されます。

上段の写真は、申請地の現況です。現在は、未利用地となっております。下段の写真は、屋外設置の可動式破碎機となります。

木くずの破碎状況写真です。左側がそれぞれ、破碎前の写真となります。右側が破碎機により破碎した後の全景とその拡大写真となります。

以上が、申請物件の概要です。

土地利用の状況等より、都市計画上支障がないものとして許可をして支障ないと判断し、諮問させていただく次第です。

説明は以上でございます。ご審議をよろしくお願い致します。

【会長】

はい、ありがとうございました。

ただいま議第1号につきまして、事務局より説明いただきました。この件につきまし

て、ご質問あるいはご意見ございますでしょうか。ご質問・ご意見のある委員の皆様お願いいたします。

【会長】

いかがでしょうか。私の方から質問ですけれども。先ほど、破砕機自体は、可動式の運搬機なので、破砕機は建築物ではないということで。それで、資料の再確認ですけれども建築物としては、事務所と便所のみということで理解してもよろしいですか。

【建築指導課建築構造審査監】

はい、そのとおりでございます。

【会長】

ありがとうございます。あと何かご質問・ご意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり。)

【会長】

はい、ありがとうございました。他にご意見・ご質問がなければ裁決をしたいと存じます。では、議第1号について原案どおり承認するというので、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

【会長】

はい、ありがとうございました。それでは、ご異議がないようでございますので、議第1号は、原案どおり承認することに決しました。

【海道会長】

それでは、議第2号に進みたいと思います。議第2号につきましては、第195回の都市計画審議会に継続審議となったものでございます。第195回議第2号「中津川都市計画道路の変更について（岐阜県決定）」を議題といたします。

前回の都市計画審議会での議論を整理したいと思います。当日委員の皆様から活発なご意見、ご審議をいただきました。この中では、濃飛横断自動車道中津川工区の計画自体については、反対であるとか、或いは止めるべきであるとかという、ご意見は基本的

には無かった。という様に理解しております。しかしながら、長い審議、議論すべき内容がある計画案件でございましたけれども、事前に、各委員の皆様が勉強するという事が、時間的にも、資料的にもなかなか十分で無かったという事、それから当日の審議会資料としましても、十分では無いという事で、いろいろな意見が附された、という様なことで継続審議となったと理解しています。

本日は、第195回の都市計画審議会の時、そしてその後、各委員からいろいろなご意見、ご指摘、ご質問を頂いたという事でございますので、それらを含めまして、改めて事務局から全体について、詳細そして丁寧な説明をお願いしたいと思います。

また、第195回都市計画審議会後に、計画地近傍におきまして、オオタカの幼鳥が確認されたという報道がございました。この報道を受けて、県の方でいろいろな調査をして、そして、今後の対応方針についても検討したとお聞きしております。この点につきましても、本日併せてご説明をいただきたいと思います。したがって、通常の議案の説明よりも少し時間がかかると予想されますので、各委員の皆様におかれましては、何卒ご理解を頂ければありがたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、事務局の方から資料に基づきまして、説明をお願いします。

【都市政策課技術総括監】

それでは、昨年10月9日に開催した第195回都市計画審議会より継続審議となっております、中津川都市計画道路の変更について、ご説明させていただきます。

まず初めに、第195回の都市計画審議会後、11月下旬に濃飛横断自動車道中津川工区の近傍において希少種とされるオオタカの営巣跡が確認されました。県といたしまして、道路がオオタカに及ぼす影響や対応方針について、慎重な検討が必要であると判断し、専門家による検討会を設置しまして、春から夏にかけてオオタカの営巣・繁殖状況調査を実施するとともに検討会のご意見をお伺いしましたので、今回併せてご説明させていただきますのでよろしくお願い致します。

また、第195回の都市計画審議会やその後各委員から頂いたご意見・ご質問を踏まえた説明をさせていただきます。前回と重複する部分もありますが、ご了承頂きたいと思っております。よろしくお願い致します。

資料は、お手元の議案書の2-1から2-33ページでございます。なお、参考資料といたしまして、資料4の濃飛横断自動車道(中津川都市計画道路一般国道257号線)の都市計画案に対する意見書の要旨及び対応方針、資料5の濃飛横断自動車道の概要、資料6の岐阜県リニア中央新幹線活用戦略、資料7の濃飛横断自動車道中津川工区事業計画図平面図を併せてお手元にお配りしております。スライドも活用しながらご説明させていただきますので、前方のスクリーンをご覧ください。

最初に、濃飛横断自動車道の全体概要からご説明します。濃飛横断自動車道は、現在、高速道路ネットワークの無い、郡上市、下呂市、中津川市までの約80キロの区間について、東海北陸自動車道と中央自動車道を連絡し、県内の高速交通体系を補完する重要な道路として、平成6年12月16日に、国土交通大臣より地域高規格道路の計画路線として指定されております。

この地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として整備することが望ましい路線について国土交通大臣が指定するもので、自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を満たし、概ね時速60キロ以上の走行サービスが提供できる道路として整備が行われているものであります。地域高規格道路が満たすべき構造規格の基本的な考え方は、国土交通省の通知において示されております。主な点としては、平均旅行速度について、路線全体として概ね時速60キロ以上を確保する。車線数は、2車線以上とする。但し、2車線の場合は、追越し区間を適宜設置する。構造要件は、原則として交差交通が無いよう処置する。沿道アクセスは、原則制限する。歩行者、自転車は分離する。路線全体として、所要の平均的な旅行速度を確保できる場合、現道を利用することも可能。と、示されています。

濃飛横断自動車道の整備状況ですが、現在、郡上市和良町から下呂市保井戸までの8.1キロの区間で事業を実施しており、そのうち、下呂市金山町から下呂市保井戸までの5.1キロ区間は、平成24年に供用開始しております。残りの3キロ区間についても今年度完成する予定でございます。また、調査区間であります八幡から和良までの区間については、今後も現道も活用しながら順次、事業を予定しており、下呂から西側については、一定の高速性が確保できる見込みです。中津川工区は、平成26年3月にリニア活用戦略研究会においてとりまとめられた岐阜県リニア中央新幹線活用戦略の中で、リニア岐阜県駅の南北アクセス軸を形成する道路として位置づけられ、国道257号として岐阜県が整備を予定しているものです。

お手元にお配りしている資料6の岐阜県リニア中央新幹線活用戦略は、県、県内全市町村、観光団体、産業経済団体、有識者からなる岐阜県リニア中央新幹線活用戦略研究会において、リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に最大限に波及させ、岐阜県の地域づくりを戦略的に進めていくため、約2年半にわたる議論、検討を経てパブリックコメントを実施の上、平成26年3月に策定されたものです。資料6岐阜県リニア中央新幹線活用戦略の38から40ページに記載されております、濃飛横断自動車道の位置付けについてご説明させていただきます。スクリーンの方をご覧ください。濃飛横断自動車道中津川工区は、2027年、平成39年のリニア中央新幹線東京一名古屋間の開業を見据えて整備する第一次整備計画道路として、南側は中央自動車道及び国道19号と接続し、リニア岐阜県駅東側のできるだけ駅に近接したルートとし、北側は木曾川、県道

苗木恵那線美恵橋の手前までの約5キロを整備すると、位置付けられています。また、木曾川美恵橋以北の濃飛横断自動車道は、東京一名古屋間の開業後の状況を見ながら整備する、第二次整備計画道路として、位置付けられております。今回ご提案している濃飛横断自動車道中津川工区は、このように岐阜県リニア中央新幹線活用戦略での位置付けを踏まえ、道路計画を立案しているものでございます。

それでは、濃飛横断自動車道中津川工区の周辺状況についてご説明いたします。これは、中津川都市計画の総括図でございます。中津川市の市街地がこのあたりにあります。東西に一級河川木曾川、中央自動車道、国道19号、JR中央線が走り、中津川駅、美乃坂本駅がこの位置になります。また、南北には、現道の国道257号、一般県道苗木恵那線が走っています。リニア中央新幹線については、平成39年、2027年に東京一名古屋間の開業が予定されており、美乃坂本駅に近接してリニア岐阜県駅が設置される予定でございます。濃飛横断自動車道中津川工区は、先程ご説明しましたとおり、リニア中央新幹線活用戦略における位置付けを踏まえ、南側は中央自動車道及び国道19号に接続し、リニア岐阜県駅東側のできる限り駅に近接したルートとし、北側は木曾川県道苗木恵那線の手前までの約5キロを計画しているものです。今回の都市計画道路の変更は、濃飛横断自動車道中津川工区を都市計画道路、一般国道257号線として中津川都市計画道路に新たに追加するという変更です。黄色で点滅していますが、1・6・1 一般国道257号線、中津川市茄子川字下諏訪を起点として茄子川字中垣外を終点とする延長約470メートルの自動車専用道路です。赤色で点滅していますが、3・6・18 一般国道257号線、中津川市駒場字西山を起点として茄子川字津戸井を終点とする延長約5,010メートルの幹線街路でございます。

次に、車線数・横断構成についてご説明します。車線数は、車の流れを考慮し、将来交通量推計を基に計画交通量を算定して、道路構造令に基づき決定しております。中央自動車道及び国道19号からリニア岐阜県駅接続道路までの約2キロは、スムーズな車の流れの確保や、平成42年時点での将来交通量推計が1日当たり1万3千台程度と見込まれるため4車線になります。リニア岐阜県駅接続道路から木曾川の手前までの約3キロは、将来交通量推計が1日当たり8千台程度と見込まれるため2車線になります。なお、将来交通量推計は、国のマニュアルに基づき実施しており、最新のものは将来目標年次が平成42年となっております。また、今回の将来交通量推計の算出にあたっては、リニア岐阜県駅の利用者により新たに発生する交通量は加味されておりませんが、車線数を増加するまでには至らない交通量の増であると考えています。

次に各断面の横断構成について説明いたします。道路規格は3種2級、設計速度は時速60キロであり、車道1車線あたりの幅員は3.25メートルです。2車線区間の標準横断図は、幹線街路の地表式の部分で、2車線、幅員が8メートルです。4車線区間

の標準横断図は、幹線街路の嵩上式で4車線、幅員が16.25メートルです。自動車専用道路区間の標準横断図は、嵩上式で2車線、幅員が11.5メートルです。これは、中央自動車道へ接続する部分になります。なお、当該道路に歩道等の設置は予定しておりません。

次に、ルート選定における考え方をご説明します。ルート選定における考え方は4項目でございます。1つ目は、リニア岐阜県駅へのアクセス及び景観を考慮し、地形的制約の中で駅東側のできるだけ駅に近接したルートとすること。2つ目は、リニア岐阜県駅への広域的なアクセスを考慮し、南側は中央自動車道及び国道19号に接続すること。3つ目は、平成39年のリニア開業までの限られた期間の中で、一定の効果が発現できるよう、北側は木曾川、県道苗木恵那線の美恵橋の手前まで整備すること。以上の3点は、リニア活用戦略での位置づけを踏まえたものです。4つ目は、地域内の遺跡・史跡や天然記念物を考慮すること。でございます。

ルート選定における考え方を平面図上でご説明します。上段は、左上、起点の木曾川付近から右側のJR中央本線、下段は左、JR中央本線から右へ終点の国道19号及び中央自動車道を示しております。1つ目は、リニア岐阜県駅東側のできるだけ駅に近接すること。2つ目は、南側は中央自動車道及び国道19号に接続すること。3つ目は、北側は木曾川、県道苗木恵那線美恵橋の手前まで整備すること。4つ目は、遺跡・史跡、学校・住宅密集地などの地域条件、天然記念物をはじめとした、ハナノキやシデコブシといった自然条件を考慮すること。でございます。赤色で点滅しているのは、天然記念物、岩屋堂のシデコブシ群生地、坂本のハナノキです。茶色で点滅しているのは、遺跡・史跡になります。黄緑色、オレンジで点滅しているのは、学校、住宅密集地になります。緑色で点滅しているのが、ハナノキやシデコブシの群生地になります。以上の4項目のほか、道路構造令に基づくカーブの大きさや、縦断勾配、中央自動車道のランプ形式といった道路構造に関する技術的条件、計画延長を極力短くしたり、補償対象となる家屋の件数を極力少なくするといった経済性など、総合的に勘案してルート計画を設定しています。なお、道路改築に必要な法面も含めて都市計画決定します。なお、ハナノキやシデコブシについては、事業者による環境調査を実施するとともに、地元環境団体や学識経験者のヒアリング及び現地調査を重ねて実施し、群生地を把握しています。

次に、濃飛横断自動車道へのアクセスポイントについて、説明いたします。リニア岐阜県駅へのアクセス性、利便性や、本道路の速達性・定時性を確保すると共に地域内の交通が輻湊することを防ぐため、また、先程ご説明した地域高規格道路の構造規格の基本的な考え方を踏まえ、地域内交通を担う道路と分離した構造を原則としています。このため、地元交通の利便性とサービス速度確保のバランスを考慮し、アクセスポイントについては、立体構造等で5か所を計画しています。1つ目としまして、起点側の県道

苗木恵那線との接続、2つ目としまして、中津川市道との接続、3つ目としまして、リニア岐阜県駅接続道路との接続、4つ目としまして、中津川市道との接続、5つ目としまして、終点側の国道19号との平面交差及び中央自動車道との接続になります。これら以外の箇所では、本道路への乗入れは制限されることとなります。

ルート計画について平面図を拡大し、北から順に説明します。起点部、木曾川に架かる美恵橋付近でございます。美恵橋南側より、県道苗木恵那線の東側沿いに進み、シデコブシ群生地、ハナノキ群生地を避け、墓地の東側を通過いたします。次に、市道坂本58号線の交差点部付近でございます。ハナノキ群生地及び天然記念物に指定されている岩屋堂のシデコブシ群生地を避け岩屋堂観音の東側を通過します。次に、リニア中央新幹線交差部及びリニア中央新幹線中部総合車両基地引き込み線交差部付近でございます。シデコブシ群生地の間を通り、リニア中央新幹線と交差します。次に、リニア岐阜県駅接続道路交差部及びJR中央本線交差部付近でございます。千旦林川の北側で、リニア岐阜県駅接続道路とのアクセスを確保しています。JR中央本線と交差後、大林寺というお寺の東側を通過します。次に市道坂本264号線の交差点部付近でございます。商業施設の東側を通過します。終点部の国道19号及び中央自動車道交差部でございます。こちらが、完成イメージになります。国道19号には、既存の東諏訪交差点で平面交差により接続します。中央自動車道とは立体交差のうえ接続します。

都市計画に係るこれまでの経緯を説明します。平成25年11月に開催した説明会において、事業者である恵那土木事務所は、幅500メートルのルート帯を提示し、その後住民の方から頂いたご意見を踏まえてルート計画案を作成しました。平成26年2月に中津川市は、都市計画の素案を作成し、平成26年3月19日・21日には、恵那土木事務所のルート案説明会と併せ都市計画案の説明会を開催しました。県は、都市計画決定の手続きとして、国土交通省等の関係機関協議を経て、都市計画法第17条の規定に基づき平成26年7月11日から25日まで2週間、公告・縦覧を行ったところ、意見書の提出がありましたので、意見書の提出状況についてご説明いたします。

意見書は、390通、383名の方から提出されました。なお、提出の人数と通数が一致していないのは、複数の意見書を提出された方がいらっしゃったためでございます。主な意見内容で分類しますと、案に賛成する意見4通、木曾川以北における濃飛横断自動車道の整備要望と都市計画道路中津川工区の起点側ルートの変更、見直し等を求める意見が272通、希少植物等の自然保護を理由に反対又はルート変更を求める意見が81通、供用後の生活や住環境への影響を懸念する意見が3通、道路構造の変更を求める意見が15通、地権者等の反対意見が7通、都市計画道路の必要性を問う意見が7通、住民への説明方法に関する意見が1通、ございました。なお、提出された意見書の取扱いについては、都市計画法では、意見書の要旨を都市計画審議会に提出することにな

っておりますので、お手元の議案書別冊 2-18 ページから 2-33 ページに意見書の要旨をとりまとめております。

それでは、意見書の要旨及び県の対応方針について、お手元の資料 4 と前方スクリーンを併用しながら説明させていただきます。

まず、資料 4 の 2 ページをお開き下さい。①の案に賛成する意見です。資料は意見書の要旨を左の欄に、それに対する県の対応方針を右の欄に記載しております。左の欄の意見書の要旨の主な意見のまとめをご説明いたします。「濃飛横断自動車道中津川工区の早期完成を期待する。」でございます。ご意見に対する県の対応方針として、右の欄ですが、「都市計画決定後、事業者において、速やかに濃飛横断自動車道中津川工区の事業に着手するとともに、2027年、平成39年のリニア開業までの道路の供用開始を目指します。」でございます。

次に 3 ページをご覧ください。② 木曾川以北における濃飛横断自動車道の整備要望と都市計画道路中津川工区の起点側ルートの変更・見直し等を求める意見です。左の欄の意見書の要旨の主な意見のまとめとしては、「恵北地域、福岡、蛭川、付知等中津川市北部の地域における高規格道路の整備を求めるとともに、バイパス機能の確保、工業団地整備と工業団地へのアクセス道路機能の確保等を理由に、都市計画道路の起点を美恵橋から付知川右岸側の源濟橋付近への見直しを求める。濃飛横断自動車道の美恵橋以北の計画が未定であり、このままでは国道 257 号の改修だけで終わってしまう可能性がある。濃飛横断自動車道を高規格道路として下呂まで早期整備を要望する。木曾川以北は、源濟橋付近から付知川右岸側を通り、北上して下呂に向かうルートを要望する。都市計画道路の起点について美恵橋から源濟橋付近に見直しを求める。木曾川以北の計画の提示と併せて、中津川工区のルートの見直しをお願いしたい。」でございます。

前方スクリーンをご覧ください。源濟橋付近の状況について、航空写真等を用いて説明します。航空写真は、向かって左側が北となっております。濃飛横断自動車道中津川工区はここであり、美恵橋がこの位置になります。木曾川がスクリーン下に向かって流れています。意見書では、「木曾川以北は、源濟橋付近から付知川の右岸を通り北上して下呂に向かうルートを要望する。」との意見がございました。付知川は、この位置、源濟橋は、美恵橋より下流へ約 1 キロの木曾川に架かる橋でございます。源濟橋は、写真のとおり、道幅が 3 メートル程度と狭く車両のすれ違い通行が不可能ですので、濃飛横断自動車道を源濟橋付近へ接続する場合には、新規の架橋が必要となります。また、源濟橋以北の道路もご覧のとおり狭く、県道中野方苗木線までさらに 3 キロ程の道路改良も必要となります。一方、美恵橋はご覧のとおり歩車道が分離された 2 車線となっており、美恵橋以北の県道苗木恵那線もご覧のとおり 2 車線改良済みでございます。源濟橋南側には、集落があり家屋が点在しております。源濟橋付近の木曾川は、恵那峡県立自

然公園に指定されています。また、源濟橋南側付近には、埋蔵文化財包蔵地とされている縄文時代の岩屋堂遺跡があります。さらに、源濟橋北側には、森林法に基づく保安林指定区域があります。意見書では、「付知川右岸の若山地区に工業団地を誘致して、そのアクセス道路として活用したい」との意見がありました。若山地区はこのあたりで、中津川市に確認したところ、現段階では、具体的な計画には至っていないと聞いております。

第195回都市計画審議会において、美恵橋の老朽化を懸念するご意見がありました。美恵橋は、昭和60年に架橋され30年が経過していますが、岐阜県が管理している一定規模以上の橋梁の中で特段に古いものではありません。美恵橋は、平成12年度には、耐震補強を実施しており、今後も、定期的に橋梁点検を実施し、適正な補修を行い長寿命化を図っていきます。

以上を踏まえ、美恵橋に接続する都市計画案と源濟橋に接続する場合の比較をします。なお、源濟橋に接続する場合は、今回の都市計画案の途中から源濟橋付近を通過して、県道中野方苗木線に取り付けて整備する場合を想定しておりますが、県として詳細なルートそのものを検討したわけではなく、あくまでも比較のための想定としてのものでございます。まず、事業期間についてですが、都市計画案は、リニア中央新幹線東京一名古屋間開業までの限られた期間の中で供用を目指すものと考えておりますが、源濟橋に接続する場合は、先程ご説明しましたとおり、新規の架橋と3キロ程の道路改良が必要となることから、事業量が大きくなり、早期の事業効果の発現は困難です。次に家屋移転などについては、源濟橋に接続する場合は、ルートの想定にもよりますが、移転補償家屋が都市計画案よりも十数軒以上多くなることが想定されます。次に文化財・自然公園への影響について、源濟橋に接続する場合においては、岩屋堂遺跡や恵那峡県立自然公園内を通過することから、それらへの影響が懸念されます。次に法令制限などについてですが、源濟橋に接続する場合については、木曾川以北の若山地区にある保安林指定区域の指定解除手続きを要します。以上のとおり、源濟橋に接続する場合より美恵橋に接続する都市計画案の方が、合理的であると考えています。

木曾川以北における濃飛横断自動車道の整備要望と都市計画道路中津川工区の起点側ルート変更・見直し等を求める意見についての意見書数は272通あり、その殆どは、木曾川以北の住民の方から寄せられた意見でありました。濃飛横断自動車道の木曾川以北については、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略において、「名古屋開業後の状況を見ながら整備する」とされておりますが、今回の意見書を踏まえ、中津川市は、平成26年の9月30日に、中津川北部地域のまちづくり団体や北商工会の皆様と、木曾川以北のまちづくりの在り方や、それを踏まえた濃飛横断自動車道の整備のあり方について、起点が美恵橋である今回の都市計画案を基に意見交換を行いました。中津川市からは、

中津川工区の都市計画決定を踏まえて、引続き濃飛横断自動車道の木曾川以北の道路計画について地元と意見交換を行っていくとともに、市としての考え方をとりまとめていく意向であると聞いております。

以上より、木曾川以北における濃飛横断自動車道の整備要望と都市計画道路中津川工区の起点側のルートの変更・見直し等を求める意見に対する対応方針は、お手元の資料4の3ページの右の欄をご覧ください。2段落目になりますが、「ルート計画案は、当地域の地形条件、遺跡・史跡や学校・住宅密集地などの地域条件、シデコブシ・ハナノキといった希少植物などの自然条件、道路構造に関する技術的条件や経済性など、総合的に勘案して設定されたものであり、このルート計画案を基に作成した都市計画案の起点位置は、適切なものであると考えています。また、木曾川以北区間については、リニア開業までの時間的制約などもあることから、当面は現道を活用することとしていますが、リニア開業後の現道利用状況や、恵北地域のまちづくりに関する市の計画など様々な条件を踏まえた上で、今後検討を行っていくこととなります。」としています。

次に5ページをご覧ください。③ 希少植物等の自然保護を理由に反対又はルート変更を求める意見ですが、意見書の要旨の主な意見のまとめとしましては、「貴重なハナノキ、シデコブシ等が自生する湧水湿地を工事により破壊しないよう慎重に検討してほしい。湧水湿地が集中する自然保護上重要な地域に道路が建設されると、多くの湿地の消失は免れず、さらに地下水脈に影響を与え、消失を免れた他の湿地に対しても大きな影響を与えるため、岩屋堂地内に計画されているルートの変更を要望する。また、見直しの際は、専門家、住民を交えて現地調査や環境アセスメントを実施して、正確な検証を行うことを要望する。岩屋堂は歴史的に貴重な原風景を残す集落地域であり、そこに道路ができれば岩屋堂の優れた景観や歴史が破壊されるため、計画道路を中止すべきである。」でございます。

スクリーンをご覧ください。環境影響評価は、一定規模以上の事業が対象となります。一般国道については、4車線以上かつ10キロ以上の場合は第1種事業、4車線以上かつ7.5キロ以上10キロ未満の場合は第2種事業に該当し、環境影響評価法に基づくアセス対象となります。また、4車線以上かつ5キロ以上が岐阜県環境影響評価条例に基づくアセス対象事業となります。今回の濃飛横断自動車道中津川工区は、4車線区間は約2キロであり、法アセス・条例アセスのいずれも対象外の事業計画規模であります。法アセス・条例アセスの対象外ではありますが、ハナノキやシデコブシに代表される当地域希少植物などについて、既存の文献資料の確認だけでなく、地元環境団体や、学識経験者の方々にも現地でご意見をお伺いしながら調査を進めており、その群生地などを把握した上で、それらに配慮したルート計画案としております。

現地調査、ヒアリングの経緯は、ルート選定における考え方にて、お示ししたスライ

ドと同じものでありますが、平成25年7月23日以降、学識経験者や地元環境保護団体などとヒアリング・現地調査を重ねて実施し、ご意見を伺いました。なお、平成26年3月の都市計画案作成後においても、事業者においては、事業実施による、環境への影響の低減を図るため、引続き基礎的な環境調査を実施するとともに、学識経験者の方々のご意見を随時伺っているところでございます。

これらを踏まえ、図面のとおり、点滅しておりますハナノキやシデコブシの群生地を避けた計画案としております。濃飛横断自動車道とハナノキやシデコブシの群生地との位置関係についてご説明します。これは、起点側美恵橋付近の図面を拡大したもので、ハナノキやシデコブシの群生地と計画道路の距離については、近接している箇所で見ますと、切土の端部から東側のハナノキやシデコブシの群生地までの距離が約55メートルです。また、西側のシデコブシ群生地までの距離は約120メートルでございます。岩屋堂観音付近では、ハナノキ群生地と計画道路の距離について、近接している箇所で見ますと、盛土の端部から東側の群生地までの距離が約35メートルです。なお、群生地の他にもハナノキの若木が点在している旨の情報もいただいております。

今後の事業実施の考え方についてご説明します。今回のルート計画案は、ハナノキやシデコブシといった当地域特有の希少植物の群生地を避けたものとしておりますが、「工事によりこれらの希少植物が自生する湧水湿地が破壊されてしまうのではないか」といった意見書もいただいております。先ほど、群生地等の距離のお話をしましたが、距離の他にも地形や地下の水脈の状況等が重要であり、事業化後は本格的に調査する必要があると考えております。このためハナノキやシデコブシ等が生息するルート周辺の湿地の水環境には十分配慮し、詳細設計時にかけてボーリング調査や水文調査等を実施し、専門家の意見を伺いながら施工方法の検討を行い、湿地保全に努めます。環境調査の結果や対応方法については、道路の詳細設計を行う段階や工事に関する説明会などにおいて、地域の住民の皆様方に対して丁寧に説明を行ってまいります。

参考として、環境に配慮した道路構造や工法の事例について紹介いたします。地表面の改変範囲を少なくすることにより、自然環境への影響を低減しようとする事例で、例えば次の構造や工法が挙げられます。盛土の代りに高架橋を採用する。この絵のように盛土の代わりに高架橋を採用することで、地表面の改変面積を小さくすることができます。切土法面、盛土法面の面積をできる限り小さくするよう法面工や擁壁工を採用する。高架橋の橋脚数を少なくするよう、長いスパンの橋梁形式とする。でございます。先ほど、切土法面、盛土法面の面積をできる限り小さくするよう法面工や擁壁工を採用する、と説明しましたが、実際に県内で実施されたその事例について、ご紹介します。多治見市内の県道肥田下石線において、シデコブシ群生地への影響を最小限に抑えるため、盛土構造から擁壁構造に変更した事例がございます。道路構造や工法による配慮の他、環

境に配慮した事例を紹介します。こちらは、東海環状自動車道において、ハナノキを同一地域内に移動・移植した事例です。国土技術政策総合研究所資料によりますと、現生育地付近の数十メートル程度先に、2箇年に亘り移植し、2年目に移植した個体は、翌年、全個体が良好に活着されたとの記録がありました。

以上より、資料4の5ページをご覧ください。これらの意見に対する対応方針は、右の欄に記載のとおり、先程3ページでご説明させていただいたものと同様、都市計画案のルートは適切であると考えています。2段落目になりますが、「環境影響評価については、対象事業規模に該当しないため法令や条例に基づく手続きの対象外となりますが、シデコブシ・ハナノキに代表される当地特有の希少植物などについて、既存の文献資料の確認だけでなく、地元の環境保護団体や学識経験者の方々にも現地でご意見を伺いながら調査を進めており、その群生地などを把握した上で、それらに配慮したルートの選定を行っています。また、都市計画決定後、事業者において、道路の詳細設計を行う段階で地下水などの水環境も含め、必要な環境調査を実施し、専門家の意見を伺いながら、環境への影響が極力小さくなるよう努めていくとともに、関係者に対し丁寧に説明を行っていきます。」としています。

次に9ページの④ 供用後の生活や住環境への影響を懸念する意見ですが、意見書の要旨の主な意見のまとめとしましては、左の欄に記載のとおり、「排気ガス、騒音、日照不足など、供用後の生活や住環境への影響を懸念する。」でございます。これらの意見に対する対応方針は、右の欄に記載のとおり、「都市計画決定後、事業者において、道路の詳細設計を行う段階で、必要な環境調査を実施し、専門家のご意見をお伺いしながら、住環境等を保全できるような限り努力するとともに、環境調査の結果や対応方法については、関係者に対し丁寧に説明を行ってまいります。」としております。

次に10ページの⑤ 道路構造の変更を求める意見ですが、意見書の要旨の主な意見のまとめとしましては、左の欄に記載のとおり「盛土構造では、地域が分断されることから高架橋構造への変更を求める。」などでございます。これらの意見に対する対応方針は、右の欄に記載のとおり、2行目になりますが、「リニア岐阜県駅へのアクセス性、利便性を重視するため、地域内交通を担う道路と分離した構造を基本としております。道路の都市計画決定は、位置、区域、道路の種別、道路の構造や鉄道等との交差状況を定めるものであり、盛土か高架橋か等の構造までは、都市計画において決定されるものではありません。都市計画決定後、事業者において地域住民のご意見を踏まえた上で、地域の利便性や経済性等を考慮し、本線の詳細な道路構造を検討するとともに、側道設置や迂回路の確保等、現況生活道路の機能復旧方法についても、中津川市と調整を図りながら検討していきます。」としております。

次に11ページの⑥ 地権者等の反対意見ですが、意見書の要旨の主な意見のまとめと

しましては、左の欄に記載のとおり、「大切な我が家が立ち退きとなる。ルートに強く反対する。」などがございます。これらの意見に対する対応方針は、右の欄に記載のとおり、濃飛横断自動車道の全体の位置付けや中津川工区の必要性、ルート計画案を基に作成した都市計画案は、先程ご説明したとおりでございます。下から２段落目になりますが、「都市計画案のルートにかかる土地・建物等所有者の皆様方には、大変なご負担をかけることは理解していますが、岐阜県、中津川市の将来発展のためにも、ご理解、ご協力をお願いします。都市計画決定後も引き続き、事業者において関係者に対し丁寧な説明を行うこと。」としております。次に１２ページになりますが、補償方法等については、「他の公共事業と同様に、国が定めた公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に基づき対応していきます。」としています。

次に１３ページの⑦ 都市計画道路の必要性を問う意見ですが、意見書の要旨の主な意見のまとめとしましては、左の欄に記載のとおり、「既存の道路を拡幅等して活用すればよい。新たな道路は不要である。」などがございます。これらの意見に対する対応方針は、右の欄に記載のとおり、「濃飛横断自動車道中津川工区は、高規格道路を補完する地域高規格道路の一部として必要なものと考えており、リニア岐阜県駅へのアクセス道路として位置付けが示されており、南北方向の広域的なアクセス軸の形成、速達性・定時性の確保及び、地域内交通輻湊の防止のため、必要な道路であると考えています。」としています。

次に１５ページの⑧ 住民への説明方法に関する意見ですが、意見書の要旨の主な意見のまとめとしましては、左の欄に記載のとおり、「地域住民の意見を聞くことなく計画を進めている。」などがございます。これまでの住民説明の経過について、ご説明します。前方のスクリーンをご覧ください。平成２５年８月以降、平成２６年７月まで回覧板や市の広報誌への掲載などより周知した上で、説明会を重ねており、合計１５回、延べ約１，３００名の方にご参加いただいたところです。さらには、中津川市坂本湧水湿地を守る会が開催したシンポジウムにも参加し、道路計画についてご説明したり、ご要望のあった地区へ出向いて説明させていただいております。今後も、随時、丁寧な説明を行っていくこととしております。以上より、資料４の１５ページをご覧ください。これらの意見に対する対応方針は、右の欄に記載のとおり、「事業者の恵那土木事務所は、平成２５年８月から説明会を順次開催し、平成２６年３月に中津川市による都市計画案の説明会を開催しました。この説明会は、市の広報紙により事前に周知するとともに、関係地権者への郵送等、多くの方に参加いただけるよう配慮しています。また、事業者は、地元の要望に応じて、随時、関係する区ごとの説明会を開催しており、平成２６年７月までに合計１５回、延べ１，３００名に参加いただいたところです。今後においても、引き続き丁寧な説明を行っていきます。」としております。

以上がお手元の資料４、意見書の概要及び対応方針についての説明でございます。

次にオオタカについてご説明します。前方スクリーンをご覧ください。オオタカについては、都市計画案の公告・縦覧時に特段のご意見はなく、また、生息の情報等もございませんでしたが、平成２６年１１月２０日付の新聞報道で、濃飛横断自動車道計画地付近において、オオタカの幼鳥が確認されたとの報道があり、同年１１月２５日、恵那土木事務所が地元住民とともに現地調査したところ、営巣跡を確認しました。オオタカは、絶滅のおそれがある野生動植物の種の保存に関する法律において、国内希少野生動植物種に指定されており、慎重な対応が必要であることから、濃飛横断自動車道中津川工区鳥類対策検討会を平成２６年１２月に設置しました。そして鳥類対策検討会のご意見を伺い、県の対応方針を検討しました。

まず鳥類対策検討会について説明します。濃飛横断自動車道中津川工区事業に関し、事業地及び周辺の鳥類生態環境に与える影響を回避または低減するために必要となる調査及び保全措置の手法について、鳥類特にオオタカの生態等に精通した専門家により意見交換、検討を行うため、濃飛横断自動車道中津川工区鳥類対策検討会を平成２６年１２月に設置しました。検討会メンバーは、座長が自然学総合研究所技術顧問の安藤辰夫氏、委員は日本野鳥の会岐阜代表の大塚之稔氏と自然学総合研究所所長の西條好迪氏の計３名です。

検討会は、委員らによる現地調査を含めこれまでに５回開催してきました。また、一般的にオオタカの営巣時期は春から夏にかけてであることから、２月から７月にかけて営巣・繁殖状況の調査を行ない、その結果も踏まえオオタカの保全に係る今後の進め方等についてご意見を伺ってきました。

鳥類対策検討会で、これまでの検討会においていただいたご意見を総括して、まとめていただきましたので、その全文をご報告します。

「濃飛横断自動車道中津川工区整備に関する、オオタカ生息環境への影響、保全対策、事業の進め方等について、これまでの検討会での検討及び今シーズンの現地調査結果を踏まえ以下のとおり総括する。

平成２７年２月から７月に実施した現地調査の結果、岩屋堂地区周辺においてオオタカの飛翔は確認されたが、今シーズンは当地区のルート計画に近接する古巣での繁殖は無かったこと、さらに当該オオタカの行動圏内での繁殖は無かったことがわかった。

また、本ルート計画に近接する森林には当該古巣の他にも、オオタカが営巣可能な環境が存在していることがわかった。

当該オオタカは、毎年同じ巣を利用して繁殖活動を行っていない可能性が高い。今シーズンは繁殖が無いが、今後も当該オオタカに関する調査を継続し、営巣・繁殖状況を把握したうえで保全対策を実施すること。

また、本ルート計画による道路整備がオオタカ生息環境に与える影響を低減させるため、オオタカが巢の位置を変更することを考慮し、工事に着手する3年前から行動圏解析等の必要な詳細調査を行い、具体的な検討及び対策を実施すること。」以上でございます。なお、この総括を含めた検討会の概要は、県のホームページ上で公表しております。

次に検討会でのこれまでの総括を踏まえた県の対応方針についてご説明します。県は、工事着手の3年前から行動圏調査等の詳細調査を実施し、その結果をもとに、工事着手前年には具体的な保全対策を立案・実施する。岩屋堂地区におけるオオタカの営巣・繁殖状況の調査を継続して実施する。詳細設計の実施段階において、道路計画地近傍の古巣をできる限り避ける道路構造の検討を行う。今後も鳥類対策検討会を継続して実施していく。詳細設計の実施段階において、道路計画地近傍の古巣をできる限り避ける道路構造の検討を行う事例を、イメージ図を用いて説明します。

例えば道路が地表より低い箇所は、掘削を行い新たな切土法面ができることとなります。そこで古巣と道路の距離をできる限り確保するため、法面に構造物などを設置することで急勾配とし、森林の改変を極力少なくする工法などが考えられます。この様に、詳細設計の実施段階においても、オオタカの営巣環境への影響をできる限り小さくするよう努力します。

事業者である県が実施するオオタカに関する調査等のスケジュールについて概要をご説明します。まず、上段の事業計画についてですが、現在は、都市計画手続き中であり、都市計画決定後、事業化し、測量、調査、設計、説明会、用地買収等を行った後に工事着手となります。このため、事業化から工事着手までに数年必要となります。

次に中段の環境調査です。継続的な確認調査を実施してオオタカの営巣・繁殖状況の調査を行います。オオタカの行動圏解析等の詳細調査は、今後、オオタカが営巣箇所を変更することを考慮して、工事着手3年前から行い、具体的な保全対策の検討及び対策は、工事着手の前年に実施します。

次に下段の鳥類対策検討会につきましては、今後も、着手までの時期、工事実施中、工事後も経過確認のため適宜検討会を開催し、専門家のご意見をいただくこととしています。

以上より、県として都市計画案の考え方を改めて申し上げますと、ルート計画案については、当地域の地形条件、遺跡・史跡や学校・住宅密集地などの地域条件、シデコブシ・ハナノキ・オオタカといった希少動植物などの自然条件、道路構造に関する技術的条件、経済性など、総合的に勘案して設定したものであり、このルート計画案を基に作成した都市計画案は適切なものであると考えています。

最後になりますが、地元の中津川市に都市計画案について意見聴取したところ、意見

なしとの回答を頂いております。

以上で、議第2号の説明を終らせていただきます。ご審議のほど、よろしくお願ひします。

【海道会長】

説明ありがとうございました。只今事務局より詳細そして丁寧に説明していただいたのですが、継続審議の案件でございますが、本日皆様からご質問、ご意見を頂ければと思いますので、よろしくお願ひ致します。それでは、各委員の皆様におかれまして、ご質問あるいは、ご意見がございましたら、挙手の上、お願ひします。

【高木委員】

質問というよりも意見ですけれども、資料4の10ページですが、道路構造の変更を求める意見ということで、盛土構造では地域が分断されることから高架橋構造への変更を求めるということで、ご説明もいただきましたけれども、この点については、事業者に対して、十分これからもよく検討して、この部分のところの対応を十分とっていただくように、改めて、念を押して私の意見としてお願ひします。

【会長】

はい、ありがとうございます。

事務局の方、お願ひします。

【都市政策課技術総括監】

可能な限り対応を検討していきたいと思ひます。10ページにも記載しておりますが、都市計画決定後、事業者において、道路の詳細設計を行う段階で、地域住民からのご意見を踏まえた上で、本線の詳細な道路構造を検討するとともに、市道とか農道との付替えも発生してまいりますので、それらの復旧方法については、中津川市と調整を図りながら検討してまいりたいと思ひております。

【会長】

ありがとうございます。他にご質問あるいはご意見ございますでしょうか。

【鶴田委員】

質問では無いのですが、第195回の時に、実は、私が口火を切ったかもわかりませんが、特に源濟橋という対案の内容が良く分からず、事務局の都市計画案の比較を各委員が考えるには非常に情報が足りないという事で、この情報では保留としかお答えがで

きないと発言させて頂いたのですが、それに対して、いろいろな資料を整理されて、今回は2つの案をお示ししていただきましたけれども、非常に分かり易く説明を頂いて、良かったなと思っております。これまで都市計画審議会では、こういう対案がでてくることが無かったですけど、今後もまたこういう事が出てきた場合は、この様な形でご説明頂くと、非常に分かり易いのではないのかと思いますので、今後ともよろしくお願ひします。以上です。

【会長】

はいありがとうございました。事務局お願ひします。

【都市政策課技術総括監】

1年前にお諮りした際には、私共十分な説明資料が整って無くて、大変申し訳ございませんでした。今後は、ご理解いただきやすいような資料作成と、わかりやすい説明に努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

【会長】

はい、ありがとうございます。その他にご意見あるいはご質問ございますでしょうか。

(意見なし)

【会長】

それでは、その他にご意見ご質問が無ければ採決ということになる訳ですけれども、採決の前に継続審議という事で時間をかけて資料作成頂き、そして、様々な検討を頂きました。今日こうして説明していただきましたけれども、採決の前に私の方から、この場で、お話しておいた方がいいのではないのかなと思うことがありますので、発言させて頂きたいと思ひます。

本議案につきましては、昨年10月、1年前の第195回都市計画審議会におきまして、継続審議となった訳でございます。その後、本日ご説明がございましたけれども、オオタカの営巣が確認されたということで、その後、追加の調査、検討、対応方針、今日ご説明された様な形で進めて頂きました。その点について本日、皆様のご意見を頂きました。

一方で、本日、ご説明がございましたけれども、390通という多くの意見書が提出されてございます。そういう点につきまして、本日以降、濃飛横断自動車道の具体化が今後進んで行くわけでございますけれども、十分に配慮して頂きたいという事につつま

して、都市計画審議会の会長の立場で、3点是非お願いしたい、要望したい、という事がございますので、発言させていただきたいと思っております。私の方からの要望につきましては、これから口頭で申し上げますので、それを都市計画審議会の記録という形で残していただくようお願いしたいと思っておりますけれども、通常はあまりこういう形は無いと思っておりますけれども、こういう形で発言させて頂いてもよろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】

1点目でございますけれども、濃飛横断自動車道の木曾川の美恵橋以北についてでございます。事務局からの資料のご説明がございましたように、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略におきまして、第二次整備計画道路として位置づけられているとおりです。その点について、リニア中央新幹線東京一名古屋間開業後、現道の利用状況、それから恵北地域のまちづくり等に関する、中津川市の様々な計画上の検討、それらの条件を踏まえて、是非今後、地元の方からのご要望も沢山出されている訳でございますので、それらを踏まえて、今後十分な検討を行って頂きたいという事が第1点でございます。

第2点につきましては、本日もご説明がありましたけれども、シデコブシやハナノキ或いは希少種のオオタカ等の希少な動物、植物への影響の懸念につきましては、本日もかなり説明されたと思っておりますけれども、今後とも必要な環境調査を実施していき、そして専門家の皆様のご意見を伺いながら環境への影響が極力小さくなるように実施の段階で、是非配慮していただきたい、という事が第2点でございます。

それから、第3につきましては、意見書も出され、その前後も、様々な形で、本日もご説明がございましたけれども、地元説明を十分に行ってきたというご説明がございましたけれども、今後とも具体的な事業に向けて、様々な取組を進めていく必要があると思っておりますので、今後とも地権者の皆様をはじめ、地元の住民の方への説明につきまして、これまでと同様或いはこれまで以上に丁寧に実施していただきたい。以上は本日の資料の説明の中で、事務局からご説明頂いた内容がかなり含まれている訳でございますけれども、改めて、念のためという事で、私の方から3点、是非今後進めて行く上でご配慮頂きたいという事で、発言させて頂きました。この3点につきましては、私の方からの要望、都市計画審議会会長としての要望ですけれども、今後実施を担当する県の部局と、この計画決定に関わる計画担当部局それから、その他の様々な部局と、十分な調整をして頂いて進めて具体化して頂きたいと思っております。以上が私からの要望という事でございます。

この点につきまして、皆様から何かご意見ございますでしょうか。

[意見なし]

【会長】

ありがとうございました。それでは、私の発言につきましては、今述べたような形で、是非進めて頂ければと思いますのでよろしくお願いします。

それでは、これから採決という事で進めたいと思います。他にご意見、ご質問がなければ採決したいと思いますが、よろしいでしょうか。

[意見なし]

【会長】

ありがとうございます。それでは、第195回議第2号につきまして、原案通り承認することに、ご異議ございませんでしょうか。

[異議なし]

【会長】

はい、ありがとうございました。では、ご異議が無いようでございますので、第195回議第2号は、原案通り承認するということにしたいと思います。

それでは以上で本日の2つの議案の審議は終了致しましたので、知事に対する答申文につきましてお諮りいたします。事務局から答申文案の配布をお願い致します。

配られましたでしょうか。

只今、事務局からお配りしました案は、本日ご審議頂きました結果に基づいて、議第1号については、都市計画上支障がないと認めるものでございます。2つ目の第195回議第2号につきましては、原案を適当と認めるものでございます。この知事に対する答申文につきまして、案の通りで決定するということでご異議ございませんでしょうか。

[異議なし]

【会長】

ありがとうございました。では、ご異議が無いようでございますので、知事に対する答申文につきましては、配られました案の通り決定いたします。

以上を持ちまして、第198回岐阜県都市計画審議会を閉会致します。

—了—

議事録署名者

会 長

印

委 員

印

委 員

印