

第 2 3 9 回  
福岡県都市計画審議会会議録

令和 4 年 9 月 1 日  
福岡リーセントホテル 舞鶴の間

午前10時29分 開会

(折登会長) 定刻よりも一、二分早いようでございますけれども、今日、御出席の方々全員おそろいということで、少し早いですが始めさせていただきたいと存じます。

それでは、定足数に達しておりますので、第239回福岡県都市計画審議会を開催いたします。

委員の皆様のお席につきましては慣例に従いまして、正面に向かって右側から委員番号順とさせていただきます。御了承願います。番号については、配付資料の審議会名簿に記載のとおりです。

なお、発言される委員の方におかれましては、速記の都合もありますので、挙手をしていただきますとマイクをお持ちいたしますので、御自分のお名前を述べてから発言されるようお願いいたします。

本審議会は公開となっております。傍聴者におかれましては、会場内にも掲示しております福岡県都市計画審議会公開規程第8条を遵守の上、御発言を慎む等、静穏に傍聴していただきますよう、御協力をお願い申し上げます。

本日は、審議について報道してくださるとのことで、報道機関の方が取材にお見えになっています。撮影の時間をしばらく取りたいと思いますが、皆様、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

(折登会長) では、若干、撮影の時間を設けます。

〔 撮 影 〕

(折登会長) では、これから先については、カメラ撮影等を一切お断りしております。カメラマンの方は御退室を願います。

議事に入ります前に、前回の審議会以降、委員8名に交代がありましたので、御紹介申し上げます。

まずは、学識経験者である1号委員の方々です。

九州大学芸術工学研究院の高取千佳様。本日は御欠席でございます。

九州大学大学院人間環境学研究院の黒瀬武史様。

(黒瀬委員) よろしく申し上げます。

(折登会長) 次は、関係行政機関の職員である2号委員の方々です。

福岡財務支局長の渡邊輝様。本日は代理として丸山様がおいででございます。

(渡邊代理委員) よろしくお願ひします。

(折登会長) 九州経済産業局長の苗村公嗣様。本日は代理として大石様がおいででございます。

(苗村代理委員) よろしくお願ひします。

(折登会長) 九州運輸局長の鈴木史朗様。本日は代理として西脇様がおいででございます。

(鈴木代理委員) どうぞよろしくお願ひいたします。

(折登会長) 福岡県警察本部長の岡部正勝様。本日は代理として徳永様がおいででございます。

(岡部代理委員) よろしくお願ひいたします。

(折登会長) さらに、市町村長の代表者である3号委員として、嘉麻市長の赤間幸弘様。本日は御欠席でございます。

最後は、市町村の議会の議長を代表する5号委員として、福岡県市議会議長会会長の伊藤嘉人様。本日は御欠席でございます。

以上の8名の方に御就任いただきました。皆様どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

また、これまでこの審議会の会長職務代理を務めていただいております1号委員の坂井委員が任期満了により退任されましたため、後任の会長職務代理者を指名する必要があります。これについては、条例第4条第3項の規定において「会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する」となっておりますので、会長である私から指名することとなります。

都市計画に関する審議会ですので、会長職務代理者として、都市計画が御専門の7番、吉武哲信委員を指名させていただく予定でございました。しかし、本日、吉武委員が諸事情により御欠席となっておりますので、次回の吉武委員が出席される審議会の際に指名させていただきたいと思っております。皆様、いかがでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

(折登会長) それでは、そのようにいたします。

それでは、審議に入ります前に、会議の運営についてお願ひがございませう。

新型コロナウイルス感染症が流行していることから、会議があまり長時間にならないよう、議案の説明者は簡潔明瞭な説明をお願ひいたしたいと思ひます。また、委員の皆様方におかれましても、会議の効率的な運営に御協力いただきますようお願ひ申し上げます。

では、審議に入ります。本日、御審議いただきます議案は、約1年半前に開催されまし

た第237回福岡県都市計画審議会の際に保留となっておりました第3806号及び第3807号、そして、新規の第3826号の3議案となっております。

次第に掲載の議案番号3806号、3807号の2件については、今回追加する路線が二つの市町にまたがるため、市町ごとに議案としては分かれておりますが、一続きの道路についての変更でありますので一括して議題といたします。

では、幹事であります県都市計画課長から説明をお願いいたします。

(高橋都市計画課長) 福岡県の都市計画課長の高橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。スライド等の準備のために時間を頂きたいと思っております。

それでは、第3806号議案と第3807号議案の筑後中央広域都市計画道路の変更に関する2議案について御説明したいと思います。座って説明をさせていただきます。

お手元に委員用資料というのがございます。A3の東の二つ目に入っていると思っておりますけれども、こちらと前の方に映すスライドと、両方を御覧になりながら御説明をお聞きいただければと思います。

また、説明の前に一言おわびを申し上げます。委員用資料の構成でございますけれども、事前にお配りしましたものと若干前後が入れ替わっておりますので御了解いただければと思います。

本議案は、先ほど会長からも説明がありましたように、令和3年2月10日の都市計画審議会に付議しまして、審議保留となりました案件でございます。今回、この件につきまして整理させていただきましたので、改めて付議させていただきたいと考えております。

まず、委員資料を1枚おめくりいただいて、1枚目とスクリーンの方を併せて御覧いただければと思います。まず、路線を追加する地域の概況を御説明いたします。

筑後地方に位置する八女市と広川町は、九州縦貫自動車道をはじめ、国道3号が縦断、国道442号が横断し、広域的な道路網が形成されております。また、地域内の道路網として、主要地方道久留米立花線や三潴上陽線が通っており、これらの道路により当該地域における道路網の骨格が形成されています。今回、路線の追加を行いますのは、国道3号のバイパスに当たりますこの赤の部分になります。

なお、本バイパスの整備を行う事業者は、国土交通省の九州地方整備局になります。

では、今回、都市計画決定を予定している路線について改めて御説明いたします。左手が北の久留米側の方になります。

今回、都市計画決定を予定している路線は、広川町の主要地方道久留米立花線との交差

点を起点とし、八女市の南部で国道3号に接続する延長約10キロの路線になります。二つの市町をまたぐため、都市計画道路として二つの路線に分かれていますが、一続きの路線となっております。

次に、計画図によりおおむねのルートを御説明いたします。

こちらは八女市の北側の計画図になります。八女市側の路線である豊福下辺春線は、広川町との境を起点とし、陽だまりの里や八女市北部スポーツ公園の間を通過し、その後、見崎中学校の東側を通過し、国道442号を立体交差、星野川を橋梁で横断します。

こちらは、先ほどの計画図の続きで八女市の南側の図になりますが、その後、矢部川を橋梁で横断後、県道の湯辺田瀬高線を平面交差し、辺春川を橋梁で横断後、国道3号と接続し、終点となっております。

次にこちらは広川町の計画図になります。広川町側の路線である日吉水原線は、主要地方道久留米立花線との交差点を起点とし、寺山池を橋梁で通過します。上広川小学校を通過後、主要地方道の三瀦上陽線を立体交差、広川を橋梁で横断し、八女市との境が終点となっております。

続きまして、幅員について御説明いたします。

当該路線は、代表幅員が15メートル、2車線の都市計画道路になります。計画交通量は1日当たり6,700台から8,800台を想定しており、これは道路構造令における第3種2級の道路に区分され、標準的な幅員を採用しております。

なお、車道の両側に、自転車と歩行者が利用できる自歩道を設置します。

代表幅員15メートルで都市計画決定を行いますが、将来事業化された際、詳細な測量や設計が実施され、のり面等を含む事業区域が確定をいたします。

続きまして、お手元の委員用資料の2枚目をお開きいただきながら御覧いただければと思います。第237回、1年半前の都市計画審議会において御指摘を頂きました事項について御説明させていただきます。

令和3年2月の都市計画審議会では、ここに示しておりますように、3点、ルート決定の考え方、地元の機運醸成、住民への説明不足ということについて御指摘を頂きました。

まず、ルート決定に関しては、事業主体は先ほど御説明したように国でございますが、都市計画決定権者である県がしっかりと確認していくべきであるということ、それから次に、地元としてこのバイパスが必要なものとしてまとまっているのかということ、最後に、バイパスの整備効果やどうしてこういうルートになったのかということの地域の皆様

への説明が不足している部分があるのではないかと、3点の御指摘を頂いております。

審議会後、県からは市町に対し、地元として本バイパスの必要性について再度確認してほしいと依頼を行っております。また、県につきましては、国からバイパスの整備効果やルート決定の経過について聞き取りを行い、県としてこの事業の必要性やルート決定の考え方について確認を行ってまいりました。

以下、これら3点の御指摘に関する対応状況について御説明をさせていただきます。

まず、ルート決定の考え方についてです。後ほど、県が確認した具体的な内容については御説明いたしますが、県としては、まず、地域の現状と課題に対して、想定される整備効果を確認した上で、今回のルートが道路の構造や線形に関する基準を踏まえ考えられており、また、ルート決定の考え方についても、公共施設や集落、古墳、茶園など重要な施設に配慮しながらルートを決定したものであり、やむを得ず一部集落を通らざるを得ない箇所もありますが、周辺環境に対する影響を極力減らすよう配慮しているものと考えてございます。

まず、地域の現状と課題について御説明いたします。まず、渋滞についてでございます。この図は、左側が福岡市方面、右側が熊本方面で、紫色の線が現道の国道3号になります。国道3号の現道は片側1車線ずつの2車線区間となっております。この国道3号の現道は渋滞が多く、特にこの区間の特徴として、日常の買物などで地域の中で行き来をする交通と、物流を担うトラックなど地域の外からここを通る交通が混在しているという状況でございます。多いところでは1日当たり2万4,000台の交通が集中しており、大型車の割合が19.5%、5台に1台が大型車という状況になっております。広川町には、広川中核工業団地や久留米・広川新産業団地があり、大型車の交通も多く、地域の皆様の通勤や買物といった日常的な移動を阻害しているという状況でございます。

続きまして、事故についてでございます。国道3号の現道の先ほどの区間は死傷事故が多く、左上に数字がございしますが、死傷事故率について県内の国道の平均が141なのに対し、国道3号の当該区間では159という数値になってございます。また、渋滞が多うございますので、停止と発進を繰り返すことが多くなるため、渋滞だと誤って前の車に追突してしまうというような事故が発生しやすいと言えます。グラフを見ていただくと、国道3号の現道では追突事故の割合が6割以上というふうになってございます。これは、右に小さく示してございます、すぐ近くを通る久留米立花線のデータに比べても高い数値となっ

ております。

続きまして、防災の観点でございます。地図上の青で着色している部分は浸水想定区域でございます、河川が氾濫したときに浸水することが想定されるエリアを表しております。紫色が現道の国道3号でございますけれども、浸水想定区域を2か所通過しており、豪雨時には冠水による交通機能の低下や防災活動や物流への支障が懸念されているところがございます。

また、近年、大雨等による国道3号に並行する高速道路である九州縦貫自動車道の通行止めが増えており、このようなときには、九州自動車道を通過できない交通が国道3号に集中し、ただでさえ日常的に渋滞が発生しているところに、さらなる交通の集中を招くような事態となっております。

実際の大雨等の際の状況について、写真で御説明いたします。左の写真は、平成24年7月の九州北部豪雨のときに、広川町の川瀬交差点が冠水したときの写真でございます。このときは、御覧のとおり道路が冠水し、交通に支障が生じてございます。また、右の写真は、令和2年7月豪雨の際に、九州縦貫自動車道が通行止めになった際に国道3号現道の福島高校前交差点付近に交通が集中し渋滞が発生している状況になります。先ほど御説明したように、日常的に渋滞が発生しているところに、さらに交通が集中してしまい、防災活動等に影響が出るという事態になってございます。

次に、先ほど御説明いたしました現在の課題に対して、バイパスを整備することにより想定される整備効果について御説明いたします。

まず、左上でございますが、バイパスの整備により、現道の国道3号の渋滞が緩和されるとともに、道路周辺から出入りする車両による通行障害が緩和されることが想定されます。また、右上でございますけれども、先ほどお示したように、渋滞だと事故が増えますが、渋滞緩和により交通事故の減少が見込まれております。さらに、下でございますが、新しく整備するバイパスにつきましては、なるべく浸水想定区域を避けるとともに、道路計画高が浸水が想定されている深さよりも高く設定してございますので、高速道路が通行止めになった際や国道3号の現道が冠水した際の代替路として確保され、信頼性の高い道路ネットワークが確保できます。

続きまして、バイパス整備により想定される整備効果のうち、バイパス沿線の地域の皆様への整備効果について御説明をいたします。

まず、日常生活の面におきましては、バイパスが整備されることにより対象区間の通行

時間の短縮が見込まれ、地域からの通勤ができる範囲が広がることが想定されたり、遠方への移動や通勤の利便性が向上するといったメリットが想定されます。

また、災害時には、道路計画高が浸水想定よりも高いので、河川氾濫などの災害時において、地域にお住いの方についても避難路が確保されたり、また、救助に来る車の通行が確保されたりといったような効果がございます。

その他でございますけれども、一般の普通の生活においても、地域から医療施設までの救急搬送時間が短くなったり、地域の農産品や伝統工芸品が遠方へ運搬される際の時間が短縮されるなどの効果が想定されるなど、通過交通だけでなく、バイパスの沿線の地域の方についても様々な効果があるというふうに考えてございます。

さきに説明しました整備効果について、幾つか詳細に御紹介したいと思います。こちらは、右側が東になってございますけれども、八女市の東部地域のJAから広川インターまでの所要時間の短縮について試算をした図でございます。現況では、国道442号から国道3号の現道を通って、青いルートになりますけれども、34分かかっているところですが、バイパス、赤いルートが整備されることによって、約18分で広川インターまで着くことができ、約16分の短縮が見込まれているところでございます。

続きまして、道路の交通の機能分担について御説明いたします。現在は、国道3号と久留米立花線は、日常生活で使用される交通と地域を通過する交通が混在しているといったような状況でございます。新たに、一番上でございますけれども、バイパスを整備することによって、主に住宅地や市街地に目的を持たない物流などの大型交通や救急車両などはバイパスを通ることが想定されます。真ん中の、比較的住宅に近い久留米立花線は、主に地元住民の皆様の生活を支える道路となり、一番下、国道3号の現道は、主に通勤や買物など市街地に目的を持つ交通を担うというふうな分担が図られることになると考えております。

久留米立花線は、現在、地域住民の生活道路として安全対策を目的とした事業を行っており、今後、国道3号バイパスの整備を行うことにより、この機能分担の強化を図っていきたいと考えております。このように必要な道路整備を行い、それぞれの道路に対して機能分担を図ることにより、地域の安全性が高まることにつながると考えてございます。

参考に、有明海沿岸道路を事例として、先ほど説明した機能分担がうまく進み、安全性が向上した事例を御紹介したいと思います。この資料は、平成30年度の国土交通省の事業評価監視委員会の資料になります。



有明海沿岸道路は、佐賀県境から大牟田市にかけて、国道208号のバイパスとして、国において整備をされているものです。画面中央の断面A、開通区間に並行と書かれたところのグラフを御覧いただければと思います。ピンク色は国道の現道の交通状況、青い部分が有明海沿岸道路の交通量を示しています。有明海沿岸道路が段階的に整備されていくにつれ、年々ピンク色の国道の交通量が減っていき、有明海沿岸道路に交通が転換しているということが分かります。つまり、208号の現道に集中していた交通量が分散しているということになります。

また、一番下のグラフにつきましては、有明海沿岸道路開通前と後の、大川市から大牟田市における各市の死傷事故件数の変化を示してございます。交通量が分散することにより、死傷事故件数も減っていることが示されております。広川八女バイパスにつきましても、これと同じような効果が見込まれると考えてございます。

次に、浸水時の道路ネットワークの確保について御説明いたします。水色が先ほど御説明した浸水想定区域になります。赤の破線が国道3号バイパスでございますけれども、なるべく浸水想定区域を避け、山の近くを通るとともに、下の図のとおり、盛土や橋梁構造とすることによって道路計画高が浸水想定されている深さよりも高くなるということでございますので、仮にこの地域で浸水などの災害が発生したとしても道路は浸水せず、避難や救助の通行が確保されるということになります。

続きまして、ルート決定の考え方について御説明をいたします。道路のルートを決定する際、ここに示しました4点を設計方針といたしまして、今回のバイパスのルートを決定いたしております。

まず、左上ですが、交通機能といたしまして、通過交通の転換を図って道路の通行機能を確保し、安全性を確保するために歩行者と自動車の分離を行うこととしております。また、右上ですけれども、信頼性の高い道路ネットワークとして、浸水想定区域である災害リスク箇所は回避し、仮に周辺が冠水した場合でも通行できるよう盛土や橋梁構造とすることとしてございます。左下ですけれども、速達性、定時性及び走行安全性として、通行をスムーズにし、学校の通学路や浸水時の交通確保の観点から、必要に応じて交差点を立体化することを検討してございます。右下でございますが、生活や自然環境、周辺土地利用への配慮として、集落や市街地エリアを極力避け、農耕地や丘陵地などを大規模に改変しないことを方針としてございます。

先ほどの設計方針に基づいて設定したルートがこちらの赤い破線のルートになります。

お手元の委員資料の右下に載っているものと同じになります。

事業区間としましては、先ほど御説明しましたが、起点が広川町の工業団地入口交差点になりますが、起点から久留米立花線との交差点までの区間につきましては、既存の町道を活用することとしてございますので、都市計画決定する区間は久留米立花線との交差点から南側、図で言うと右側ということになります。また、バイパスに乗り入れができる箇所は丸で示した箇所になりますけれども、起点と終点の国道3号のほか、久留米立花線、三潞上陽線、国道442号、湯辺田瀬高線の4か所となります。

交差点形状は、黄色で示している箇所は平面交差を考えておりまして、緑で示しております三潞上陽線と国道442号は、浸水想定区域のエリアを回避することや、学校が近接しており通学児童の安全を考慮するため、立体交差で考えてございます。

続きまして、前回の都市計画審議会や説明会で御意見をいただきました広川町の上広川小学校付近と八女市の忠見・大籠地区について、ルート決定の考え方を詳細に御説明させていただきます。こちらは、広川町の上広川小学校付近についての詳細図です。お配りしている委員の右下の図に緑の丸が二つありますが左側の緑の丸付近になります。

スライドの方の図面を見ていただくと分かりますように、この地域の特徴として、画面上側の内田地区と画面下側の吉常地区が近接し、その間に上広川小学校があるため、この付近のルートは、集落の中を通るか、小学校を通るかどちらかということになります。まず、集落に全く影響がないルートとして、この図の上側、東側の方というルートも考えられるんですけども、この東側には山が近接しているため、集落を避けると大きく山の中を通り、さらに、ため池にも影響が出るため、ルートとしては望ましくないことから、この図の範囲を通行する必要がございます。

集落を通り学校を避ける案や、学校を避け集落を通る案など、複数の案がございますが、広川町の意見を伺ったところ、町からは集落の分断は避けてほしい、集落の分断を避けるためであれば小学校に当たることもやむを得ないという御意見があり、集落を避け上広川小学校を横断するルートとしてございます。県は、広川町に対してこのルートで問題ないか再度確認を行いました。広川町からは、学校関係者にも確認した結果、集落を避けるためであれば小学校に当たることもやむを得ないという回答を頂いてございます。

後ほど説明いたしますが、8月に行った説明会におきましても、上広川小学校に関する質問が出てございます。内容は、ルート決定の経緯や、小学校がかかることで移転費が必要となり補償費が必要となるが、これについて事業費の3分の1を支出する県として大丈

夫なのかというような御質問がございました。ルート決定の経緯につきましては、先ほどの地元の意向を踏まえたルート決定の考え方について説明を行い、県としても集落を避けるため学校に当たる今回のルートについては、地元の意向を踏まえたやむを得ないルートであると確認しているというふうにお答えをしております。

続きまして、八女市の忠見地区、大籠地区周辺のルートについて御説明いたします。配付資料の右下の図の緑の丸の、右側の方の緑の丸の付近になります。こちらにつきましては、先ほどの上広川小学校周辺とは異なり、このピンクの部分が集落になりますが、画面の上下、東西方向に長く集落があるため、この付近でルートを検討する際には、どうしても集落を通過してしまうといった地理的な状況となっております。

集落を通らざるを得ないという中で、小学校や中学校といった公共施設やお茶園ですとか古墳、また、画面左側の方に障害者福祉施設の陽だまりの里というのがございますが、これらを避けた上で、なるべく集落への影響を避けたルートがこちらのルートとなっております。

なお、こちらにつきましても、この集落に当たらないように、もっと東側、図の上側の山間部を通すことはできないのかということについても御説明いたします。こちらは先ほどよりも広範な地図になってございまして、赤い破線がバイパスのルートを示しており、図中の紫色が古墳群です。それから、図中央の緑色の塊が八女の大茶園を示しております。忠見、大籠の集落はこの辺りになりますけれども、例えば、これよりも少し上側にルートを通そうとすると古墳群に影響が出ることになりまして、そこよりもさらに上側を通すと、八女市の主要産業であるお茶園に影響が出てしまうということになってございます。さらに、それらを全て避けるように図の上側の方を通そうとすると、かなり遠回りのルートとなってしまい、そもそものバイパスの整備効果が下がってしまうため、大きく迂回するルートを設定することは難しいと考えてございます。

こちらにつきましても、8月の説明会では集落の分断は避けてほしいという意見が複数ございました。これに関しましては、この地域の構造上、やむを得ず集落を通るルートになってしまうこと、集落を避けて迂回すると古墳群やお茶園を通ることとなり、さらに東側を通すと大回りになるためバイパスの整備効果は下がってしまうことから、公共施設等を避けた上で、やむを得ず集落のなるべく影響の少ないところを通るルートを設定しているということを御説明してございます。

さらに、国からは、事業化された際には集落の中を通る影響をなるべく少なくするよう

に、道路を盛土構造ではなく、下を通過できるボックス構造にしたり、それから、橋梁形式などをすることについて、地元の方々の御意見を伺いながら検討していくということをお答えいただいております。

続きまして、お手元の資料をもう1枚おめくりいただいて、最後のページを御覧いただきながら御説明を聞いていただければと思います。地元の機運醸成に関する御指摘についての取組を御説明いたします。

都市計画審議会での御指摘を受けまして、県は八女市と広川町に対しまして、バイパスの必要性等について地元の意向を再度確認してほしいということをお願いしております。これを受け、お手元に協議会の名簿がついてございますけれども、八女市と広川町は、行政区の区長会をはじめ、農業関係、商業関係、観光関係など地元の各種団体の方々に對しまして、バイパスの必要性、整備効果やルートなどを説明し、賛同を頂いた上で、八女市長と広川町長を会長、副会長とする整備促進協議会を今年の1月に立ち上げてございます。その際、県は市町の依頼を受け、様々な分野における地元の声をしっかりと聞くことができるよう、他の協議会の事例の提供を行うなどのサポートも行ってまいりました。

整備促進協議会におきましては、令和4年5月に総会を開催し、令和4年6月には福岡県議会に、令和4年7月には福岡県知事への要望を行っております。県につきましても、先ほど御説明したとおり、バイパスの整備の効果やルートの妥当性などを確認いたしておりますので、整備促進協議会からの要望を受け、今年の7月に県から国に対して、バイパスの早期事業着手の要望を行っているといたしております。

次に、住民への説明不足についての対応について御説明をさせていただきます。本資料は御参考までに、前回の審議会までに広川町と八女市で行った地元説明会の開催状況で、合わせて11回の説明会を開催しております。

次に、前回の都市計画審議会の御指摘を踏まえ、8月に開催いたしました地元説明会について御説明いたします。県は、説明不足との御指摘を踏まえて、国や八女市、広川町と打合せを重ね、説明会において地元の方々へより丁寧に詳しく説明できるよう、資料作りを進めてまいりました。具体的には、地域の現状と課題、想定される整備効果、ルート決定の考え方について、説明内容が視覚的に理解できるよう、また、定量的なデータをなるべく用いることで、より分かりやすくなるようにし、さらに、語句についても、住民の方が分かりやすい表現となるように努め、丁寧な資料作りを心がけてまいりました。

また、前回の説明会の際には、説明会の開催を知らなかったという御意見があったことを踏まえ、八女市や広川町と打合せを行い、説明会の開催を多くの住民の方に知っていたできるように、市と町の広報に約3週間の広報期間を確保した上で開催案内を掲載し、各戸に配布を行っております。また、市町の外に在住されている関係者の方もいらっしゃいますので、そちらに対しても開催案内文を郵送するなど、説明会に参加したい方に案内が届くよう周知に努めてまいりました。

国においては、バイパスの盛土構造により浸水被害が増えるのではないかと御意見がございましたので、バイパス整備後のシミュレーションを実施し、被害が増えることはないといったことを確認し、説明会の資料にこのシミュレーションの結果を加え、説明を行ったところでございます。

本説明会は、国、県、八女市、広川町の共催にて開催し、八女市の説明会は120名、広川町の説明会は41名、合計161名の参加があったところでございます。説明会では、先ほ申し上げたように、地域の現状と課題、整備効果、ルート決定の考え方について、資料を用い丁寧に説明を行ってまいりました。

説明会では、主な御意見のとおり、参加者延べ161名のうち、18名の方から御意見を頂いたところでございます。頂きました御意見と回答について御説明いたします。

まず、整備効果につきましては、バイパス整備は八女市東部の振興に役立つのかという意見がございました。この御意見に対し八女市より、国道3号バイパスのみで地域振興を図るわけではなく、国道442号バイパスなど他の事業も組み合わせ、東部の交通体系の改善を図っていく旨を御説明いたしております。

次に、ルートに関する主な御意見として、八女市忠見の大籠集落を通過することについて、集落の分断を避けてほしいという意見がございました。先ほどの説明と重なりますけれども、この地域につきましては集落が東西方向に長くなっているため、この付近でルートを検討する際にはどうしても集落を通過してしまう地理的な条件となっていること、集落を通らざるを得ない中で、小学校や中学校といった公共施設、お茶園や古墳や障害者福祉施設などを避けた上で、なるべく集落への影響を避けたルートとしていること。また、集落を避け東側を通すと古墳や八女市の主要産業である八女大茶園に当たってしまい、それを避けるようにさらに東側を通すとかなり遠回りになることからバイパスの整備効果が下がってしまうことを説明しています。また、国から事業化された際は、集落を通る影響をなるべく少なくするように、道路を盛土構造ではなく、下を通過できるボックス構造や橋

梁形式など、地元の方々の御意見を伺いながら検討していくことをお答えしているところでございます。

次に、上広川小学校につきましては、学校に当たることになった経緯や、小学校がかかることで移転の補償費が必要になるが、これについて事業費の3分の1を支出する県として大丈夫なのかという御意見を頂いてございます。この地域の特徴としまして、これも先ほど図で御説明いたしましたが、東西の集落が近接し、その間に、上広川小学校があるため、この付近のルートは集落の中を通るか小学校を通るかどちらかになってしまうこと、その中で、地元の広川町から、集落の分断を避けてほしい、集落の分断を避けるためであれば小学校に当たることもやむを得ないという御意見があり、集落を避け上広川小学校を横断するルートとしたことや、県としても、集落を避けるために学校に当たる今回のルートは地元の意向を踏まえたものであり、やむを得ないルートであると確認しているというお答えをしております。

次に、盛土構造に対する主な意見といたしまして、盛土にすることにより浸水しないか、また、バイパスへの乗り入れ箇所を増やすことはできないかといった意見がございました。これに対しては、先ほど御説明したように、国から、浸水に関するシミュレーションにより浸水被害の有無を検証し影響がないといったこと、それから、乗り入れ箇所については、事業化された後に地元の皆様の御意見を伺いながら可能な限り対応していきたいといった旨の説明をしております。

また、大型車両の通行による騒音についての御意見につきましては、国より、事業化された後に地域の皆様の御意見を伺いながら遮音壁の設置などについて検討していく旨、回答しております。

さらに、バイパスをもっと伸ばすべきではないかといった御意見や、事業費は幾らかといった御意見、それから、今後のスケジュールや早期事業化に関する御意見を頂いております。

また、その他の御意見といたしまして、バイパスと広川インターを接続する町道の改良が必要ではないかといった御意見や、久留米側の渋滞対策が先ではないかという御意見を頂いております。この御意見に対しましては、町道については事業化後、必要に応じて道路の改良工事を行うことが考えられること、久留米側につきましては現在渋滞対策として、環状道路の整備や国道3号現道の交差点改良事業を実施しており、今後、その効果を見ながら他の対策の必要性について検討していくという旨の説明をしております。

また、説明会の中で八女市と広川町から、今後、事業を進めるに当たり、引き続き住民の御意見を丁寧に伺い、国に対応してもらうようしっかり取り組んでいく旨、説明してございます。

説明してきましたとおり、令和3年2月の都市計画審議会で御指摘を頂いた3点につきまして、県は、国からバイパスの必要性やルートの方考え方を改めて確認させていただき、県としても今回のルートの妥当性について確認をいたしてまいりました。また、八女市、広川町は、地元の様々な分野の方の賛同を得て整備促進協議会を行い、県議会と県に要望を行っております。また、県と国、市町で打合せを重ね、来たい方が参加できるよう周知に工夫するとともに、現在の課題ですとかバイパスの整備効果、ルート決定の考え方について分かりやすい資料を作成し、丁寧に地元への説明を行ってきたところでございます。

資料を、ちょっと恐縮ですがお戻りいただいて、最初から2枚目の左下側のスケジュールのところを御覧いただければと思います。最後に、今後の手続についてのスケジュールを御説明させていただきます。

本日、皆様に御審議いただき、御承認を頂けましたら、その後は国土交通大臣との協議を行い、その後、都市計画変更の決定告示を行いたいと考えてございます。

説明は以上でございます。長くなって申し訳ございません。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

(折登会長) ただいまの説明について、何か御質問、御異議はございませんでしょうか。

どうぞ。

(松本委員) どうもお疲れさまでした。今の説明を聞かせていただいて、この事業効果、そしてまた、地域の方々の機運の醸成を含めて、しっかりと検討されたなという印象を受けました。

しかしながら、1年半前は、私からも申し上げましたけれども、この地域の方々には本当にこれでいいのか、そしてまた、県に対して、地域に対してこの説明が十分にできているのかという指摘をさせていただいておりました。保留になった1年半前のこの審議会が終わった後、傍聴者の方から、手を握って、よく言ってくださいましたねと涙ながらに訴えられたことを今、思い出しているところであります。それほど、将来が分からない、自分たちが住んでいる地域がどうなるのか、そんな不安を抱えたままでのスタートになったんだと思っています。この原案の申出から都市計画審議会にかかるまでが半年間という、極めてスピードを持った計画であったということは私も指摘しておりましたし、丁寧な説明

が本当にできたんだろうかと、こういう疑問を提案させていただいたところであります。

そういう中で、ここで整理されております三つの事項ですね、ルート決定の考え方、地元の機運の醸成、住民への説明不足、これを指摘をしておりましたけれども、ある意味、指摘をした三つのこの事項について丁寧にやっておられるのではないかというふうに思っています。あわせて、ルートの決定の考え方について様々な形の臆測を呼んでおりましたけれども、その件についても今の説明で十分その考え方が理解できました。

やっぱり、こういった大きな事業であります。地域の方々の要望もあり、そしてまた、時間をかけてきちっと知らせていくという、そういった手順が抜けていたんだと思っていますし、私ども県議会におりますけれども、その地域の県会議員から聞いても、その進捗は分からなかったと。そういう状況が、こういった決定の遅延を招いたことにもなるのではなかろうかというふうに考えております。

今後も様々な形で、こういう国との協議の中で都市計画審議会に出されることがあるかと思いますが、十分今回のことを参考にしながら頑張っていたきたいと思っています。何よりもあの後、指摘した後に、ここに書いてございますけれども、整備促進協議会が設置をされ、そして、地域の意見を聞いて、様々な地域の方々の御意見が入ってきているということの中で整理をされた。この整理をされた中で、前回指摘していた三つの項目が、やっぱり当然ながら不安として出てきたという結果になったと思っています。

私の意見としては、きちっとした整理ができているんだというふうに思っています。そしてまた、地域の方が喜んでいただけるよう、これからも丁寧に地域の方々の御意見を聞きながらやっていっていただきたいということが、私の意見でもあります。

1点付け加えますと、先ほどの議論の中に出ておりましたけども、八女市のある地域では地域の分断が避けられないという説明がございました。そういったところについては、もし事業化が進んでいった後にも、県として、促進協議会としても、しっかりと地域の意見を聞いていただいて、その事業の中で、長年培ってきたこの地域の文化とか生活の環境を壊さないという形のを、しっかりと住民の意見を聞いて、県の方からも国土交通省には対応するように、これからもしっかりと監視をしていっていただきたいということを要望させていただきます。

以上です。

(折登会長) ありがとうございました。

ただいまの松本委員からの意見、要望について、事務方から何か発言したいことがあれ



ばよろしくお願ひします。

(高橋都市計画課長) 御意見ありがとうございます。まず、今回いろいろ御指摘を頂きました点は、今後も都市計画審議が続いてまいりますので、そこに今回の反省を十分生かしてまいりたいと思っております。

また、もう一つ御意見を頂いた、今後事業化された際の住民の御意見をしっかり事業に反映していくという点は、我々も心しますし、国土交通省にもきちんと伝えてまいりたいと思っております。どうもありがとうございます。

(折登会長) その他、御質問、御異議はございますでしょうか。

(松本委員) 今の回答についてでありますけれども、国土交通省に伝えてまいるのではなくて、しっかりと県として、住民の意見を尊重できるように、これからも取り組んでいっていただきたいという要望でありますので、しっかりとお答えいただきたい。

(高橋都市計画課長) 失礼いたしました。県としても、しっかりこれから住民の要望を聞いて、それが実現できるように取り組んでまいりたいと思います。

(折登会長) よろしいでしょうか。他に、御質問、御異議は。

速記の関係で、お名前を先によろしくお願ひします。

(黒瀬委員) 九州大学の黒瀬です。ありがとうございました。

1点だけ質問させてください。今回、久留米立花線と国道3号と3号バイパスということで、三つ並走するというのを理解しております。久留米立花線の現況について、恐らく想像するに、今、非常に短絡ルートとして多く使われているんじゃないかと思っておりますけれども、このルートを改良すればいいじゃないかという意見に対して、やはりこの立花線の改良では難しく、新たに造った方が大きな効果が得られるというところ、それから久留米立花線の現況について私はあまり詳しくないものですから、少し教えていただければと思いました。

以上です。

(折登会長) 関連してありますが今の2点、事務方からよろしくお願ひします。

(高橋都市計画課長) 先ほどの久留米立花線の機能分担のスライドは出ますか。こちらは、先ほど御説明させていただきましたものでございます。

今、国道3号の現道と久留米立花線しかないということでございまして、国道3号の現道が非常に渋滞しているという状況でございますので、大型交通が地域生活道路である久留米立花線の方に混入していっているという状況でございます、非常に危険度が増して

いるというような状況でございます。

このような状況を改善するためにバイパスを造りまして、救急車両ですとか、それから大型車両といった通過交通をそちらの方へ誘導するというようなことで、久留米立花線は地域生活道路として、それから現道の国道3号は市街地に目的を持つ方の道路として、機能分担を図っていくとというようなことを今後進めていきたいと考えてございます。

また、久留米立花線につきましては現在事業を行ってございますけれども、こちらにつきましては、生活道路としての安全性を確保するための事業として現在行っているところでございます。

以上でございます。

(折登会長) 今の回答でいかがでしょうか。

(黒瀬委員) 久留米立花線も現道として混雑しているという理解でよろしいですね。

(高橋都市計画課長) はい。そのとおりでございます。

(黒瀬委員) ありがとうございます。

(折登会長) 他に御質問、御異議ございませんでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

(折登会長) では、御異議がないようでしたら、これより本議案の採決を行いたいと思えます。

まず最初に、採決方法について皆様方にお諮りいたします。採決は一括して行いたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

(折登会長) では、御異議がありませんので、そのように執り行います。

それでは、採決に入りたいと思います。

第3806号、第3807号の以上2件について、原案のとおり御承認を頂いたこととしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

(折登会長) では、異議なしということで、そのように決めます。ありがとうございます。

続きまして、議案番号3826号についてです。

これについては、大牟田市建築住宅課長からの説明をお願いいたします。

(高橋大牟田市建築住宅課建築担当課長) 失礼いたしました。大牟田市役所建築住宅課建築

担当課長の高橋と申します。よろしく願いいたします。

第3826号議案、大牟田市に設置する産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、御説明いたします。座って説明させていただきます。

資料2ページをお願いいたします。申請者は、三井住建道路株式会社代表取締役社長、蓮井肇様でございます。敷地の位置は、大牟田市健老町456番1、457番、458番。敷地面積は、1万3,200.07平方メートル。破碎施設の処理能力は、がれき類1日当たり800トンでございます。

建築基準法第51条では、都市計画区域内においては、産業廃棄物処理施設のほか、卸売市場、火葬場、屠畜場、汚物処理場、ごみ焼却場、その他政令で定める処理施設は、都市計画においてその位置が決定していなければ建築することができないとされてございます。ただし、51条ただし書きの規定に基づき、都市計画審議会の議を経た上で、特定行政庁の許可を得れば建築することができることとされてございます。

現在、三井住建道路株式会社は、大牟田市新港町、こちらは申請敷地であります南側の工業専用地域でございますけれども、こちらでアスファルトがらの破碎施設を操業してございます。この施設は51条許可を取得し、日量3,800トンで処理をしていますが、今回、この施設を、アスファルトがらの破碎のみでなく、コンクリートがらについても破碎処理を行うため、当申請敷地に施設の移転を計画してございます。がれき類の破碎施設の処理能力が1日当たり100トンを超える計画でございますから、産業廃棄物処理施設の敷地の位置の許可が必要となります。この許可に当たっては、福岡県都市計画審議会の議を経る必要があることから付議するものでございます。

次に、3ページをお願いいたします。こちらは位置図でございます。申請地は、東側中央の赤囲みしたところでございます。大牟田駅から北西に約2.5キロメートル、高規格道路有明海沿岸道路の健老インターの西側、工業専用地域に位置し、周囲には多くの工場が立地してございます。なお、申請地周辺につきましては住宅地はございません。

緑色の線で囲んだ部分につきましては、リサイクル施設の誘致を目的といたしました工業団地大牟田エコタウンの区域を示してございます。当申請敷地もエコタウンの区域内でございます。

青線で示した道路は主要な搬出入の経路でございます。市外からの搬入につきましては有明海沿岸道路、南北に走る道でございますけれども、こちらを主に利用します。搬出入車両の増加につきましては、破碎施設の処理能力から算出される台数は、1日当たり10ト

ン車160台でございますけれども、実際の受入れ実績から見込まれる車両の増加は、大型車、中型車、小型車を合わせて、1日当たり20台から25台程度を見込んでございます。

なお、これにつきましては大牟田警察署様と協議済みでございます、交通上の支障はないと考えております。

続きまして、1枚めくっていただき、4ページの付近見取図を御覧ください。赤で示しているところが申請地でございます。付近には、一般廃棄物処理施設であります大牟田市リサイクルプラザ、敷地の南東でございますけれども、こちらと、あと大牟田・荒尾RDFセンターが立地してございます。赤の円は、処理施設から300メートルの範囲、こちらは県の紛争予防条例に基づき設定された指定地域でございますけれども、こちらを示しており、この範囲内の企業や農業関係者、また市内の漁業組合に計画の説明を行い、了承を得ているところでございます。

1枚めくっていただき、5ページの配置図を御覧ください。図面の左側が北側でございます。右側が南側でございます。申請地の主な施設としては、がら置場、破碎施設、材料ストックヤード、アスファルトプラントがございます。このうち許可が必要となるものは、赤で示した破碎施設でございます。建設現場から発生するアスファルトがらやコンクリートがらを、図の右上の入り口から搬入し、緑で示したがら置場で一時保管後、破碎施設に投入し破碎いたします。40ミリ以下に破碎したアスファルトがらやコンクリートがらは、左上の黄色で示した保管場所で一時保管いたしまして、舗装、土木現場の路盤材料であります再生路盤材として販売、出荷いたします。また、13ミリ以下で破碎いたしましたアスファルトがらは、右下の黄色で示しました材料ストックヤードで一時保管いたしまして、アスファルトの原料であります再生骨材としてアスファルトプラント、真ん中でございますけれども、こちらで再利用されます。

こちらの施設の操業時間は、8時から夕方17時までを予定してございます。

申請者は、地元説明会を行うに当たり、県の紛争予防条例に基づきまして、生活環境影響調査を実施しております。周辺環境に与える影響の予測結果は、いずれの項目も基準値以下となっております。

また、4月26日には大牟田市都市計画審議会を開催してございます。本件の産業廃棄物処理施設の敷地の位置について諮問いたしまして、原案のとおり異存なしとの回答を得ているところでございます。

以上から、当申請施設が立地することにつきまして都市計画上支障はないと判断し、本

日の審議会に付議するものございます。御審議のほど、よろしく願いいたします。

(折登会長) ただいまの説明につきまして、何か御質問や御異議はございませんか。

〔「なし」という声あり〕

(折登会長) 御異議がないようでしたら、これより議案の採決を行います。

それでは、第3826号について、原案のとおり御承認を頂いたこととしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

(折登会長) それでは、そのように決めます。

以上で本日の審議は全て終了いたしました。

ここで、運営規則第8条の規定により本審議会議事録の署名委員を指名させていただきます。議事録の署名は、田中委員と黒瀬委員をお願いいたします。

なお、次回審議会につきましては、後日事務局から連絡させていただきますが、委員の皆様方におかれましては次回につきましてもぜひ御出席いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、委員及び傍聴者の皆様、本日は円滑な審議に御協力いただきまして誠にありがとうございました。

では、本日はこれにて閉会といたします。

午前11時29分 閉会

以上のとおり、第239回福岡県都市計画審議会の内容に相違ないことを認めます。

会 長

折登美紀

議事録署名委員

田中博文

議事録署名委員

黒瀬武史

