

第 170 回 福島県都市計画審議会

日時 平成 26 年 12 月 22 日 (月)
時間 午後 1 時 30 分より
場所 杉妻会館 3 階
百合の間

(事務局)

それでは、定刻となりましたので、只今より第 170 回福島県都市計画審議会を開催いたします。

本日の審議会の開催にあたりまして、委員の皆様方におかれましては、御多忙中のところ、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は本日の司会を務めさせていただきます福島県都市計画課の荒川と申します。どうぞよろしく願いいたします。

はじめに、事務局の方から傍聴人の方々に申し上げます。お配りしております、福島県都市計画審議会傍聴要領の内容を遵守して審議会を傍聴されますようお願いいたします。

次に、委員の皆様にご配布しております資料のご確認をお願いいたします。

まず、次第、それから、本日の第 170 回福島県都市計画審議会議案書、資料 1 (議案第 1986 号いわき都市計画道路の変更について)、資料 2 (議案第 1987 号喜多方都市計画道路の変更について)、資料 3 (議案第 1988 号特殊建築物の敷地の位置について (郡山市))、資料 4 (議案第 1989 号特殊建築物の敷地の位置について (南相馬市))、よろしいでしょうか。

それでは、議事に移らせていただきます。

福島県都市計画審議会会議運営規則第 5 条に基づきまして、審議会の議長は、会長がこれにあたることとなりますので、山川会長をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

(議長)

それでは、暫時議事に入らせていただきます。

はじめに、委員の皆様には、議事録作成の都合等によりまして、慣例上、ご発言の際にまず委員の議席番号、氏名から発言していただくとともに円滑な議事進行に協力いただきますようお願いいたします。

それでは、まず、次第をご覧ください。

本日、議案 4 件、報告事項 1 件を予定しております。次に、議案書をお開きいただき、1 ページをご覧ください。

本日ご審議いただく議案は、福島県知事から当審議会に諮問ありました 2 件です。

都市計画法第 21 条第 2 項で準用する同法第 18 条第 1 項の規定に基づく議案が、議案第 1986 号いわき都市計画区域における「いわき都市計画道路の変更について」の 1 件、議案第 1987 号喜多方都市計画区域における「喜多方都市計画道路の変更について」の 1 件、建築基準法第 51 条の規定に基づく議案が、議案第 1988 号の「特殊建築物の敷地の位置について（郡山市）」の 1 件、建築基準法第 51 条の規定に基づく議案が議案第 1989 号「特殊建築物の敷地の位置について（南相馬市）」の 1 件であり合計 4 議案となっております。

次に、出席委員数をご報告いたします。出席委員は 15 名で、うち代理出席は 5 名でございます。

これは福島県都市計画審議会条例第 7 条第 2 項に定める定足数に達しておりますので、本議案の審議は成立しております。

次に、議事録署名人を定めたいと存じますが、これは慣例に従い、議長から指名させていただいてもよろしいでしょうか。

（異議なし）

ご異議ないようですので、御指名申し上げます。3 番の佐藤玲子委員、19 番の横田純子委員のお二人をお願いいたします。

それでは、議事の審議に入らせていただきます。

まず、議案第 1986 号「いわき都市計画道路の変更について」、事務局より説明願います。

（事務局）

はい。福島県都市計画課の加藤でございます。

どうぞよろしく願いいたします。座って説明させていただきます。

それでは、スクリーンをご覧ください。

なお、スクリーンと同じのものを、お手元の資料 1 にまとめておりますので、資料 1 の方では 1 ページをご覧ください

議案第 1986 号いわき都市計画道路の変更について 3・6・7 号 関本中四沢線、

3・3・1号常磐バイパス、3・5・4号勿来常磐線が対象でございます。

3・6・7号 関本中四沢線は、国道6号の勿来バイパスとして、国が整備する路線でございます。3・3・1号常磐バイパス及び、3・5・4号勿来常磐線は、関本中四沢線と接続あるいは交差するため、幅員の一部が変更となるものです。

2ページをご覧ください。

これは、本県の復興に向けた道路ネットワークの考え方でございます。図の中で、赤色の線が福島県を縦横断する高速道路や主要国道で、本県の基幹となる道路、いわゆる6本の連携軸であります。

浜通り軸に沿った青色の範囲が復興まちづくり支援道路として整備を行っているところ、浜通り軸と中通り軸の間で、黄色の範囲で県は、戦略的道路整備の区域と位置付け、区域内の道路、青色の8路線についてふくしま復興再生道路として、概ね10年間で整備、開通を目指しています。

緑の道路は、6本の赤い連携軸、福島空港、小名浜・相馬港の機能や情報基盤が強化された県土形成を目指す県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化でございます。浜通りと中通りをつなぎ復興を支援する道路や、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークを構築する道路であります。関本中四沢線は、浜通り軸の国道6号勿来バイパスであります

3ページをご覧ください。

地図を横にして、分かりやすくしたのですが、本路線全体の整備範囲であり、海岸沿いを走る現国道6号の山側に位置しまして、福島県と茨城県の県境を跨ぎ、福島県区間が都市計画道路関本中四沢線L=2,460m、茨城県区間が都市計画道路関本中線L=1,730m、全体延長L=4,190mでございます。福島県と茨城県が同時に都市計画決定の手続きを進めているものでございます。茨城県側は点線で書かれていますが、その先は県道のバイパスを整備中でございます。そちらとぶつかることとなります。なお、現道の県道も使います。

4ページをご覧ください。

関本中四沢線の位置関係ですが、南側が茨城県の県境でございます。起点が茨城県の県境、いわき市勿来町関田を起点といたしまして北進し、終点が国道6号常磐バイパス、いわき市勿来町四沢となります。その先は常磐バイパスを通り、平、仙台方面に向かいます。

また、終点部で都市計画道路勿来常磐線を橋で跨ぐ、立体交差となっております。

5ページをご覧ください。

関本中四沢線の主な整備効果は3つございます。

1つ目は、渋滞の緩和・交通事故の減少でございます。この写真は、震災前の海水浴シーズンの渋滞している写真でございます。2つ目は、防災・災害時の救

援活動の支援でございます。この上の写真が平成23年3月11日の震災の時に津波が押し寄せ、道路が冠水し、2日間通行止めになった時の写真でございます。下は原発事故で茨城県方面に避難される車で渋滞をしているという状況でございます。3つ目に、住民生活への寄与でございます。写真は救急車の写真を載せておりますが、詳しくは後で説明したいと思います。

6ページをご覧ください。

1つ目の渋滞の緩和・交通事故の減少ですが、左上が現状の写真でございます。交通量調査によれば、現道の交通量が日あたり18,400台で、慢性的な渋滞を引き起こしており、過去に最大4kmの渋滞が発生しています。

整備後、現国道と本路線とで、交通量を分散させ、1路線あたりの交通量を減らし、渋滞の緩和・交通事故の減少が可能となります。

7ページをご覧ください。

2つ目は、防災・災害時の救援活動の支援でございますが、現国道6号は、東日本大震災時に、津波により道路が冠水しまして、通行止めとなったため約16km区間の迂回をさせられまして、全体として約25分程、余計に時間がかかっております。

本路線は影響の無い山側に計画されており、津波による通行止めの影響がございませんので、そちらが改善されます。

8ページをご覧ください。

3つ目は、住民生活への寄与でございます。現在、茨城県側では、北茨城市を含む日立地方全体で、第3次緊急医療施設がなく、重篤な患者に対しての救急体制がとられていない状況になっております。そこで北茨城から第3次医療施設であるいわき市のいわき共立病院に搬送されております。

過去5年間で261件搬送されております。本路線が開通すれば、バイパスにより確実に搬送することが可能ということでございます。

9ページをご覧ください。

これまでの経緯を説明します

国では、平成25年当初に、概略の道路計画案を作成いたしまして、この計画案を基に、勿来地区や小名浜地区の全戸に対して、2度のアンケート調査を実施しました。

1回目では、現在の国道6号、現道の問題点や課題について、意見を求めました。回答した住民のうち8割、企業の9割が対象地域の道路整備が必要と回答しております。2回目では、この地域にとって望ましい案を選ぶ際に、重視する項目について求めました。つまり対象区間のルートを選定について聞いております。そこで現道の混雑を解消してほしい、津波被災区間を回避する代替路線

の確保を重視して欲しいということで、これらのアンケートを参考にしまして現在のルートが選定されました。

平成 26 年度には、都市計画の素案を作成いたしまして、7 月に 2 度にわたって、素案の説明会を実施しました。その後、公述される方はおりませんでした。公聴会を開催し、10 月 31 日から 11 月 14 日まで都市計画案の縦覧を行いました。そこでの意見はありませんでした。

10 ページをご覧ください。

関本中四沢線の計画ルートですが、全体延長 2,460m、起点側の延長 840m 区間にトンネル区間が設けられています。終点側については、市道との連結道路交差点と常磐バイパスとの接続部までの区間は、交通量が多いことや接続する常磐バイパスが 4 車線であることから、延長 400m 区間について 4 車線とし、それ以外につきましては 2 車線区間で 2,060m となります。

11 ページをご覧ください。

こちらは、起点側の 2 車線区間の切土部の横断図でございます。車道幅が、1 車線 3.5m の上下 2 車線、両側に路肩 75cm と歩道 2.5m を加え路面幅 11.0m となり、これが都市計画の決定の幅員となります。

12 ページをご覧ください。

こちらは、起点側の 2 車線区間の盛土部、及びトンネル部の横断図です。盛土部の路面幅は同じ 11m ですが、トンネル部は、道路構造令という基準により、路肩の幅を 75cm から 50cm に縮小することができるため路面幅は、10.5m となります。

13 ページをご覧ください。

こちらは、終点側の 4 車線区間の盛土部及び橋梁部の横断図です。車道幅が、上下 4 車線、路肩 75cm、中央分離帯 1.75m を加えまして、路面幅 17.25m となります。橋梁部は、JR 常磐線の跨線橋及びいわき市市道の跨道橋であります。

14 ページをご覧ください。

続きまして、3・3・1 号常磐バイパスを説明します。

本路線は、いわき市勿来町四沢の国道 6 号現道との T 字型の交差点を起点としていわき市平下神を終点とした延長 28.07km の国道 6 号のバイパスです。

15 ページをご覧ください。

これは、本線の変更部分を拡大した図面です。

本路線は、薄赤色の部分のように、現道と平面的に交差しています。青色の関本中四沢線と橋梁で接続するため、現道へ摺り付ける道路を新たに設置する必要があり、その車線分、延長 L=400m 区間で、都市計画幅員が拡幅され、最大 93m となることから本路線の最大幅員を 93m 変更するものです。

16 ページをご覧ください。

横断図でわかりやすく説明しますと、真ん中の4車線の道路の両脇に付加車線を設け、東京方面は、ボックスで本線の下をくぐり、下りの仙台方面の車線と一つの交差点として、平面的に交差します。なお本線の4車線分は、青色の関本中四沢線と橋梁で接続します。なお、本路線は、法面や構造物の位置が確定しているため、常磐バイパスにつきましては、路面幅のみではなく側道までの幅で都市計画決定しています。

17 ページをご覧ください。

続きまして3・5・4号勿来常磐線の説明をいたします。

起点がいわき市勿来町関田地内で、勿来の中心街でございます。終点は湯本の南で常磐下船尾まで、全体延長は16.36kmで、起点から常磐バイパスの交差点までが現国道6号、交差点から北側が県道となります。

18 ページをご覧ください。

先程説明した関本中四沢線と常磐バイパスの交差点でございます。

本路線から常磐バイパスへ乗り入れるため、190m区間において右折レーンを設置するため、幅員を12mから15mに拡幅するものです

19 ページをご覧ください。

下のA-A断面で取った横断図で説明しますと、右折レーン3mを付加車線として追加しますので、当初幅員が12mの幅員のところが15mとなっています。摺り付け区間と併せて190mの区間で幅員が変更になります。

以上で資料の説明を終わります。

次に 議案書の説明を行います。議案書の2ページをお開きください。

議案第1986号、いわき都市計画道路の変更について、1、都市計画道路3・6・7号 関本中四沢線を次のように追加する。2、都市計画道路中3・3・1号 常磐バイパスほか1路線を次のように変更する。

まず、種別でございますが幹線街路でございます。名称につきましては、番号と種別がございます。番号が3・6・7号、路線名が関本中四沢線、位置でございますが、起点がいわき市勿来町関田関山、終点がいわき市勿来町四沢鍵田、区域でございますが、延長が約2,460m、構造につきましては、車線数2車線 幅員11.0mとなっております。全体延長の半分で幅員が代表幅員の11.0mになります。

2段目でございますが、車線数の内訳でございますが4車線部分が約400m、2車線部分が約2,060mになります。構造形式の内訳でございます。構造形式の内訳につきましては、7行目ですが地下式の部分が、起点がいわき市勿来町関田関山、終点がいわき市勿来町関田滝沢、延長が約840m、2車線約10.5m、これはトンネル部分になります。

構造形式で嵩上式がございます。こちらにつきましては、起点がいわき市勿来町四沢古身、終点がいわき市勿来町四沢鍵田、延長が約 360m 4車線の幅員が 17.25mになります。嵩上式につきましては地盤より 5m以上のところをさしております。備考の欄につきまして、交差点についての記載がございます。幹線街路勿来停車場川部線と立体交差、JR常磐線と立体交差、幹線街路勿来常磐線と立体交差、幹線街路常磐バイパスと平面交差。構造形式の地表式でございますが、こちらは延長約 1,260m、車線数が 2車線から 4車線でございます。幅員 11.0m~17.25m また、備考の欄で、こちらにつきましては、いわき市勿来町四沢古身に幹線街路勿来停車場川部線の連結する道路を設けるということでございます。

3 ページをご覧ください。

3・3・1号常磐バイパスについては、当初の都市計画決定時は、都市計画決定上、車線数の記載は必要なかったため、記載がありませんでした。昭和 49 年から 50 年頃の当初決定でございます。今回の変更にあわせて、その車線数につきまして赤文字で 4車線と記載するものです

4 ページをご覧ください。

こちら各構造形式による区間毎に車線数を記載致しました。

5 ページをご覧ください。

構造形式の内訳の中で、上から 4 行目で、車線数 4車線、幅員を 25m~93mに変更します。他の道路との交差につきましても、関本中四沢線と接続しますので、その部分を追加しております。次に、上から 5 行目からの、3・5・4号勿来常磐線については、やはり平面交差の部分の変更をいたします。

6 ページをご覧ください。

理由につきましては、先ほど資料で説明いたしましたので、省略させていただきます。

7 ページをご覧ください。

都市計画案の縦覧及び意見書の提出状況ですが、平成 26 年 10 月 31 日から平成 26 年 11 月 14 日まで、3 路線についての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。また、いわき市からの意見もありませんでした。

以上で説明を終わります。

(議長)

只今の説明について、ご質問、ご意見はございませんか。いかがでしょうか。

(10 番 勅使河原委員)

10番 勅使河原です。最初にご説明いただいた図面ですが、資料1の3ページです。全体延長が4,190m、今回、都市計画審議会で関本中四沢線2,460mありますが、茨城県側の区間が1,730mあります。この区間における今後の都市計画審議会等の日程的なものを教えていただきたいと思います。

(議長)

はい。事務局。

(事務局)

関本中線につきましても、いわき側の本県と同じく進めていますので、明後日24日に茨城県の都市計画審議会に諮る予定でございます。

(議長)

はい。他いかがでしょうか。どうぞ。

(3番 佐藤委員)

3番佐藤玲子です。私が知識不足でわからないのですが、教えていただければと思います。4車線の部分には歩道がなく、他の部分には歩道があるということで、どちらかというところの方が4車線で歩道がないということは自転車も通れない、これは合流などのいろいろなことが生じるためこちらには自転車や歩行者を侵入させないということなののでしょうか。道路のことはよくわからないので。歩行者や自転車が通れないというわけではなく、一部から通れなくなって一部から通れるようになるという状況はなぜ生じるのかと疑問に思いました。

(議長)

はい。事務局。

(事務局)

それでは、図面の方を見ていただきたいと思います。常磐バイパスの横断図があります。こちらを見ていただきたいと思います。常磐バイパスにつきましては交通量が多いため4車線になっておりますが、側道というものが設けられております。側道が道路と平行に設けてありますので、こちらを利用していただいて、県道に乗り、それから歩道のある関本中四沢本線へ流れることになっております。

(3番 佐藤委員)

私は自転車に乗るものですから、自転車はいつも追いやられ、遠回りさせられたりするものですから、なぜそういうことが起きるのか、弱いものを安全に動かすようにということで逆に遠回りになっているということですね。わかりました。ありがとうございました。

(議長)

はい。どうぞ。

(17番 宮本委員)

17番宮本です。このバイパスは本県の復興にとっても重要な道路の位置付けになるわけですが、都市計画決定されますとこのバイパスは概ねどれ位で事業が完成するという見込みなのか、聞いておきたいと思います。併せて、概ね経費がどの位かかるのか、今の段階で分かればお聞かせいただきたいと思います。

(議長)

はい。事務局。

(事務局)

こちらは国で整備される道路でございまして、期間はどれくらいになるかは、今のところ、詳細設計や進捗状況によって変わってきますので、完成までの期間は言えない状況ですが、全体の事業規模となりますと、茨城県区間を含めまして約160億から約190億円になるということでございます。

(17番 宮本委員)

約160億から約190億円になると、茨城県側の大部分が山の中であり、事業費がかからないと思うので、事業費の大部分は本県ということになりますか。

(事務局)

四沢地区などの用地やトンネルが本県を通りますので、そういったことを考えますと本県の方が大きいかと思えます。

(議長)

はい。よろしいですか。他いかがでしょうか。

私の感想ですけど、先程の自転車道の話ありましたが、この側道というのは車は通らないですよ。

(事務局)

車は通ります。

(議長)

そうすると歩道はないということでしょうか。

(国)

国土交通省磐城国道事務所の柴田と申します。

常磐バイパスの側道でございますが、車は通りますが通る車は周りにあります田んぼへの乗り入れのための道路として車の通行を規制していないだけです。実際、車は通りますが、歩行者、自転車、トラクター、田んぼの出入りの軽トラック程度になっております。

(3番 佐藤委員)

一部分で他に追いやられて、途中で通行できるようになると非常に分かりづらく、年配の方が間違えて自動車専用道路に入り込み、自転車を押している姿を一度ではなく、何度か見たことがあるので、伝え方といいますか、ここからが道路で、その先は歩道がなくなりますという情報があるとわかりやすいため、道路のあり方を考えていただければありがたいと思います。

(議長)

はい。ヨーロッパでは自転車専用道路がある時代ですので、日本も先進国でありますので、その辺のところを位置付けしていただきたいなと思います。

やはり、自転車あるいは歩行で、行くときにわざわざ遠回りをしないといけない、自動車は馬力があるからいいですけど、人力で遠回りをさせるのは、先進国としてよくないのではないかと。是非、これは構造上の問題ということで自転車道の位置づけ、あるいは歩道もきちんと位置付けていただきたいと思えます。今後のところで、反映してもらえればと思いますし、もし対応が可能であれば対応してもらいたい。これはこれで了解されると思います。

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、ご異議なしということで認め、いろんな感想、注文等つきましたが、是非、今後の道路づくりにおいて反映させていただきたいと思えます。それでは、他にご意見がないようですので議案第1986号についてご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認め、議案第 1986 号 いわき都市計画道路の変更については原案通り同意するという事に決定いたします。

それでは、次の議案に移らせていただきます。議案第 1987 号の喜多方都市計画道路の変更について、事務局より説明願います。

(事務局)

それでは、スクリーンをご覧ください。

なお、スクリーンと同じのものを、お手元の資料 2 にまとめておりますので、資料の 1 ページをお開き下さい

議案第 1987 号 喜多方都市計画道路の変更について、3・4・8 号 塩川幹線、3・4・9 号 栄町線、3・4・10 号 窪東谷地線、3・5・5・号 中町身神線でございます。いずれも、塩川都市計画区域と喜多方都市計画区域の再編によりまして名称の番号を変更するものであります。

2 ページをご覧ください

都市計画区域の再編につきましては、昨年度変更いたしまして、本年度 5 月 27 日に告示、決定されたものでございます。

参考に再度説明したいと思いますが、都市計画区域の変更につきましては、同じ広域行政組合などの社会的経済的な一体性、地形が平地で連続しているなどの土地利用の状況、鉄道や国道などの、主要な交通施設が設置されていること、通勤・通学等の日常生活圏などの観点から、昨年、中通りと会津地方で、24 の都市計画区域を 15 区域に再編し、区域マスタープランの見直しを行いました。本年 5 月 27 日に都市計画の告示をいたしました。

現在、県全体では、33 区域から、24 区域に変更されています。

3 ページをご覧ください。

そのうち旧塩川都市計画については、塩川町が既に喜多方市と合併しておりましたので、塩川都市計画区域を喜多方都市計画区域と統合いたしました。

4 ページをご覧ください。

詳細なものでございますが、現在の喜多方都市計画区域は、旧塩川都市計画区域の塩川地区と、熱塩加納地区を拡大した区域となっております。今回名称を変更する 4 路線につきましては、区域の統合をいたしまして、喜多方都市計画区域に既に同じ番号があるため、塩川区域の路線の番号を変更するという輕易

な変更でございます。併せて、合併に伴いまして起・終点の住所の変更を行うものです。

5 ページをご覧ください

塩川地区における都市計画の用途地域の図であります。図の右端を南北に走る、都市計画道路塩川幹線、これは国道 121 号ですが、これに 3・4・1 号という番号を付されておりましたが、喜多方都市区域に駅前を平行に走る都市計画道路と同じ番号があり、そちらと重複しておりますので、赤書きの 3・4・8 号と変更します。

また、起点の住所についても、塩川町字東栄町を、喜多方市塩川町字東栄町と頭に喜多方市を追加します。

同じように塩川駅から塩川幹線までの栄町線は 3・4・2 号を 3・4・9 号へ変更し、起・終点の住所を変更します。

6 ページをご覧ください

同じく、塩川中心部の北部を横断する窪東谷地線と、塩川の街中を南北に走る中町身神線の番号と住所を変更いたします。

以上で資料の説明を終わります。

次に 議案書の説明を行います。

議案書の 8 ページをお開きください。

議案第 1987 号、喜多方都市計画道路の変更について、都市計画道路中、3・4・1 号 塩川幹線ほか 3 路線を次のように変更する。

名称番号、3・4・1 号、路線名、塩川幹線、番号を 3・4・8 号に変更する。位置の起点、塩川町字東栄町を喜多方市塩川町字東栄町、終点、主な経由地の住所について、同様に変更します

その下の段ですが、同じく、名称番号、3・4・2 号、路線名、栄町線について、番号を 3・4・9 号に変更します。位置の起点、終点、主な経由地の住所について、塩川町を喜多方市塩川町に変更します

また、この路線につきましても、塩川駅前広場につきましても、起点付近の地積約 2,000 平方メートルの広場を設けると記載されておりますが、こちらは書式が変更となりましたので、以下の欄に喜多方市塩川町字石橋地内に広場を設けると、備考欄に面積を記載するように変更します

9 ページをご覧ください

こちらも同じように、名称番号、3・4・3 号、路線名、窪東谷地線について、番号を 3・4・10 号に変更します。位置の起点、終点、主な経由地の住所について塩川町を喜多方市塩川町に変更します。同じく番号、路線名、栄町線について、番号を 3・4・10 号に変更します。位置の起点、終点、主な経由地の住所につ

いて、塩川町を喜多方市塩川町に変更します。理由につきましては、先ほど資料で説明いたしましたので、省略させていただきます。

10 ページをご覧ください。

本議案は、名称の変更という軽易な変更となりますので、案の縦覧及び意見書の提出を行っておりません。

また、喜多方市からの意見もありませんでした。

以上で説明を終わります。

(議長)

只今の説明について、ご質問、ご意見はございませんか。名称の変更について、いかがでしょうか。

(17 番 宮本委員)

17 番宮本です。議案そのものではないのですが、確認だけです。今回の都市計画区域の変更に伴い、そして合併に伴って変更が行われるということですが、都市計画区域の先程説明があったように、33 から 24 になりました。同じことが起こり得る訳ですよ。

そのことについては、今回の喜多方だけで、あとはそういう変更の必要はなかったという確認をしているかどうかですよ。その点だけお聞かせください。

(議長)

はい。事務局

(事務局)

現在、すべてにおいて残っているのはこの案件だけですが、もう 1 点ほど、会津縦貫北道路という道路が同じく喜多方市と塩川町に分かれておりまして、こちらにつきましては、国道 121 号でございますので国との手続きがあり、現在、国の方と協議をしております。次回の都市計画審議会には間に合うよう手続きをしております。それ以外はございません。

(議長)

その他、よろしいでしょうか。

それでは、他にご意見がないようですので、議案第 1987 号についてご異議ございませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認め、議案第 1987 号喜多方都市計画道路の変更については、原案どおり同意するということに決定いたします。

それでは、次の議案に移らせていただきます。

議案第 1988 号の特殊建築物の敷地の位置について（郡山市）、事務局より説明願います。

(事務局)

それではまず、建築基準法第 51 条のただし書について説明を行いまして、その後議案について説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

また、お手元の資料では、資料 3 の 1 ページをお開き下さい

建築基準法第 51 条では、都市計画区域内においては、卸売市場、火葬場又はと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場、その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、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、新築し、又は増築してはならない。

ただし、特定行政庁が都道府県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又は、政令で定める規模の範囲内において新築し、もしくは増築する場合においては、この限りではない。とされております。

本議案の特定行政庁は、中核市である郡山市であります。

2 ページをご覧ください。

建築基準法第 51 条で定める「その他政令で定める処理施設」とは、廃棄物処理法施行令第 5 条に規定するごみ処理施設及び、同令第 7 条に規定する産業廃棄物処理施設を指します。どちらも、一日あたりの処理能力が 5 トンを超える施設が対象となります。

今回は、廃プラスチックの破砕施設なので、第 7 条に規定する産業廃棄物処理施設となります。

また、建築基準法施行令第 130 条の 2 の 3 において、工業専用地域内における廃プラスチックの破砕施設は、1 日あたりの処理能力が 6 t を超えるものが対象の施設と規定されております。

本箇所は、郡山市が定める用途地域の工業専用地域内であり、1 日当たりの処理能力が 6 t を超えるため、対象となっております

3 ページをご覧ください

産業廃棄物処理施設の設置に関する必要な手続きは、特定行政庁の郡山市が審査する産業廃棄物の処理および清掃に関する法律いわゆる廃掃法による設置許可と、建築基準法第 51 条に係る都市計画における敷地の位置の決定又はただし書きによる敷地の位置に関する許可が必要です。

4 ページをご覧ください。

都市計画上の支障の有無については、以下の 4 つの視点があります。

1 つ目は、都市計画マスタープランとの整合、2 つ目は、土地利用計画との整合、3 つ目は、都市計画施設との整合、4 つ目として市街地開発事業との整合が必要となります。

5 ページをご覧ください。

本議案の施設の位置ですが、県中都市計画区域の郡山市における郡山駅の北側にあります、富久山地区に位置します。

6 ページをご覧ください。

都市計画図を拡大したのですが、本箇所は、JR 東北新幹線の東側で、国道 288 号と内環状線の交差点の北側で、用途地域が工業専用地域の真ん中に位置します。

7 ページをご覧ください

施設の概要、敷地の配置等につきましては、特定行政庁である郡山市より説明いたします

(郡山市)

施設の概要につきましては、郡山市開発建築指導課の齋藤が説明いたします。よろしく願いいたします。

7 ページをご覧下さい。

許可申請者であります荒川産業株式会社についてご説明いたします。

荒川産業株式会社、本社は喜多方市内で、主に産業廃棄物の収集、運搬を行う会社でございます。続きまして、今回の産業廃棄物の処理施設の概要でございますけれども、所在地、郡山市富久山町福原字宝田地内におきまして、現在は、1 日あたり、4.7 t の処理能力で廃プラスチック類のうち合成ゴム、合成樹脂の破砕を行っております。今後、処理能力を 29.7 t まで上げることから、今回の許可の対象施設になっております。実際に取り扱うものとしましては、合成ゴム、こちらは廃タイヤになります。合成樹脂、こちらはプラスチック、ケーブル類を破砕処理しています。FRP のケーブルになっております。破砕後ですけれども、廃タイヤくず、ケーブルくず、鉄くずと分別して出荷しています。

8 ページをご覧ください。

次に敷地の配置図になりますが、前面の市道で狭いところの幅員が6.48mとなっている道路に接している敷地になります。こちらの配置図の中の黒い太線で囲まれているところは、既存の建屋でございます。受け入れ品の破碎は、すべてこの建屋内で行っておりますが、計画では建屋内のピンク色で着色したところの位置に破碎機1台、切断機1台を増設する計画になっております。破碎機の下に磁選機という表記がございますが、こちらは破碎機と一体となっている機械でございます。破碎後、磁石によりゴムくずと鉄くずとに選別する機械になっております。このページで2つの写真を見せましたけども、今回増設予定の機械と同型の機械の写真を載せてあります。イメージ図となります。

9 ページをご覧ください。

こちらのスライドでは、敷地の周辺の状態を撮影したものでございます。

まず、左下のAの写真ですが、既存の建屋を撮影したのになっております。写真の中央に青い門がありますが、受け入れ業者の搬入、搬出の出入り口になっております。BとCの写真でございますが、前面道路を東西方向から撮影した写真になっております。

10 ページをご覧ください。

こちらのスライドでは、搬入から搬出までの動線について説明いたします。

赤い矢印が搬入の動線でございます。受け入れ業者は、先程写真にもございましたが、ゲートから入っていただきまして、計量設備で計量いたします。そのあと、敷地の奥の保管スペースで荷下しをいたします。受け入れ業者は荷下しまで行って出ていくようになります。そのあとは、会社内の作業になります。保管スペースから建屋内に受け入れ品を運び、破碎を行います。

破碎した物は、建屋内に保管いたしまして、搬出する際は建屋内にトラックをつけまして、ここで積み荷をおこないまして左側から搬出するような形でございます。おおまかな流れを説明しましたけれども、受け入れ品の破碎、搬出を伴う作業は、すべて建屋内で行いますので、破碎し、細かくなった物は飛散するということはございません。

11 ページご覧ください。

続いて、建屋内の作業の流れについてご説明いたします。まずは、グレーで示した物が既存の機械でございます。現在は、まず①の付近で背割機というものがありますけど、背割機で半分にした後、左側の16分割切断機で、およそはがき大の大きさに切断し出荷しております。その下にビードワイヤー抜きがありますけども、こちらは大型タイヤに使用する機械で大型タイヤに使用している長いワイヤーを抜き取る機械でございます。今回は、ピンク色で示した機械が新たに増設する機械になりますが、まず、切断機と記載があります。こちらはタイヤを半分にする機械であります。その左側にある破碎機ですが、こちら

がルート of 最終の機械になりまして、こちらの機械は5センチ大の大きさにまでカットする切断機になります。カットしたものが、ベルトコンベアーに流れていきまして、磁選機の方に行きます。破碎過程の中で磁選機を通しまして、ゴムと鉄くずに分別いたします。実際の破碎品の流れによりまして、流れが異なりますのでそれぞれ説明いたします。

まずは、普通中型タイヤになりますが、こちらは受け入れ品の中でも1番多いものなので、2つの流れによって破碎します。スライド上では①と②のルートになります。①は既存の機械を使用して破碎する流れ、②は新たに増設する機械を使用して処理する流れになっております。最終的に③番の破碎機を通して破碎いたします。続きまして、軽用タイヤでございますけども、タイヤ自体小さいものなので直接新設する破碎機で処理いたします。③の流れになります。続きまして、大型タイヤでございますが、こちらにも既存の流れと同じになりますけど、ビードワイヤー抜きから16分割切断機を通りまして、最終的に新設する破碎機で細かく処理いたします。最後にケーブル類になりますが、こちらは既存の16分割切断機だけを通しまして破碎を行います。破碎した品物ですが、すべて保管しまして溜まりましたら、左側のトラックヤードにトラックをつけてましてこちらで積み込み作業をいたします。それで左側から搬出する流れになります。

破碎する搬入から搬出までの流れは今の通りです。続きまして処理の方法で、こういった形で処理をするかを簡単にご説明したいと思います。既存の機械、新設する機械、すべて同じですけれどカットする際は、湿らす程度の水を使用してカットします。熱を使って破碎したり、薬品を使って破碎したりということはございませんので、臭いがでたり、多量の水を使うことはございませんので、環境を汚染する作業はございません。また、騒音につきましても、こちらの会社の営業時間ですが、朝8時から夜19時までの営業になっておりますので、騒音の基準は、県の生活環境保全等に関する条例の基準75dB以下が基準値になりますけども、新設する機械の増設後の騒音は54dBということですので基準値内に収まっております。また、振動につきましても、郡山市の振動防止指針で65dBという基準値がございますが、今回は46dBですので、こちらにも基準値内に収まっております。交通量についてですが、1日あたり最大で、搬入につきましても、4t車トラックで12台、搬出につきましても10tトラック3台ということでございます。合計15台でございます。極端に交通量が増えるということもございません。続きまして、次のスライドを説明しますが、こちらは参考までに、廃掃法における環境調査に関する住民同意について行っておりますので、説明したいと思います。まず、右上の表記になりますが、項目としまして、周

辺居住者等との調整、隣接する土地の所有者との調整、下流域水利権者の同意について調査を行っております。

一番上の周辺居住者等との調整ですが、こちらにつきましては、対象は敷地境界から300m範囲で行っております。こちらは郡山市の産業廃棄物処理指導要綱に基づきまして300m範囲で行っております。65世帯65人が対象になっておりますけども、65人の方どちらに住まわれているかと申しますと、敷地内は工業専用地域に位置しておりますので、この付近に住宅はございません。今回の65世帯の対象者は、東北新幹線、東北本線の西側に住居系用途がございますので、こちらの方に65世帯が住んでいるということです。その中で同意者数52世帯、未回答、賃貸アパートの方などが訪ねてもいらっしゃらないということで、未回答者が13世帯13人になっております。未回答ということですが、実際、お会いしても出ていただけない状況と、東北新幹線よりも向こうの地域なので今回は辞退しますとかお答えいただけなかったという内容になっております。

隣接する土地の所有者との調整ですが、こちらは対象となる土地の隣接なので、敷地周辺の土地、所有者11名こちらについては同意いただいております。あと、下流域水利権者、こちらの敷地から出る浄化槽等の水について、東側に出まして、それから北側の川に流れていくルートになります。その東側の道路に至る水路が民地を通りますので、そちらの5世帯に同意をいただいております。廃掃法における環境調査に関する住民同意については以上になります。特殊建築物に敷地の概要については以上でございます。

(事務局)

郡山市から廃掃法の説明まで参考としていただきました。本審議会におきましては、第51条の敷地に関する許可でございます。そちらの方の説明をさせていただきます。

13ページをご覧ください

先程説明した4つの視点から、当該施設の状況について説明します。

まず、市町村都市計画マスタープランとの関係でございますが、当該施設は、郡山市都市計画マスタープランにおいて富久山地域の工業専用地域にありまして、既存施設の生産機能を維持する地区と記載されておりますので、マスタープランとの著しい乖離はありません。次に、土地利用計画との関係ですが、当該地の用途地域として、工業専用地域となっておりますので、既存施設の更新であることから、支障はありません。次に都市計画施設との関係でございますが、当該地に道路、公園、下水道などの新たな都市施設などの計画はないので、支障ありません。最後に、市街地開発事業との関係についても、当該地に計画はありませんので、支障はありません。

したがって、都市計画上の支障は無いと考えております。

次に 議案書の説明を行います。

議案書の 11 ページをお開きください。

議案第 1988 号特殊建築物の敷地の位置について、本議案は、建築基準法第 51 条のただし書きの規定に基づき、次の特殊建築物への敷地の位置について、都市計画上の支障の有無を審議するものであります。

なお、名称、位置、面積、用途については、先程資料で説明しましたので、省略させていただきます。申請理由は、当該施設は、平成 25 年より廃プラスチック類の産業廃棄物処理施設として稼働していますが、施設処理能力の増加に伴い、工業専用地域内における 1 日あたりの処理能力が 6 t を超えることから、建築基準法第 51 条のただし書の許可を得ようとするものです。当該地の都市計画制限として、区域区分は市街化区域、用途地域は、工業専用地域です。

以上で説明を終わります

(議長)

はい。只今の説明につきまして、ご質問、ご意見ございませんか。いかがでしょうか。

(異議なし)

ご異議なしと認め、議案第 1988 号特殊建築物の敷地の位置について(郡山市)は都市計画上の位置については支障なしとします。

それでは、次の議案に移らせていただきます。

議案第 1989 号の特殊建築物の敷地の位置について(南相馬市)、事務局より説明願います。

(事務局)

スクリーンをご覧ください。

また、お手元の資料では、資料 4 の 1 ページをお開き下さい。

建築基準法第 51 条の内容は、前の議案で説明しましたので省略しますが、本議案では、施設設置箇所が南相馬市小高区なので、特定行政庁は福島県であります。

2 ページをご覧ください。

建築基準法第 51 条で定めるその他政令で定める処理施設についても、先ほど説明しましたが、当該地は、用途地域が指定されていないことから、建築基準

法施行令第 130 条の制限の緩和規定は該当しません。廃棄物処理法施行令第 7 条に規定する『産業廃棄物処理施設』として、第 8 条の 2 に規定により、木くず、がれき類の破碎施設の能力が、1 日あたりの処理能力が 5 トンを超える施設が対象となります。

3 ページをご覧ください。

産業廃棄物処理施設の設置に関する必要な手続きのうち、産業廃棄物の処理および清掃に関する法律による設置許可については、特定行政庁である福島県が審査します。

4 ページをご覧ください。

都市計画上の支障の有無についても先ほど説明致しました 4 つの視点からなので、省略します。

5 ページをご覧ください。

本議案の施設の位置ですが、南相馬市にある小高都市計画区域の南側にあります。JR 常磐線の東側、国道 6 号沿いに設置しております。

6 ページをご覧ください。

都市計画図を拡大したのですが、当該箇所は、都市計画区域内でございますが、用途地域の指定はなく、周辺に小高工業団地や家具工場が設置されており、また国道 6 号に接した既設アスファルトプラントの敷地内に位置します。

7 ページをご覧ください。

施設の概要、敷地の配置等につきましては、特定行政庁である福島県建築指導課より説明いたします。

(建築指導課)

建築指導課、新関と申します。私の方から説明したいと思います。

会社及び施設の概要ですが、社名、世紀東急工業株式会社、代表者、代表取締役社長、佐藤俊明、本社所在地、東京都港区芝公園 2 丁目 9 番 3 号、現在の事業ですが、総合建設業、主に舗装工事であります。アスファルト混合物製造業、それに、産業廃棄物、中間処理施設に関する事業をおこなっております。今回の産業廃棄物処理施設中間処理の概要ですが、施設名、世紀東急工業株式会社アスファルト舗装合材プラント工場、所在地であります。南相馬市小高区女場字山神前 1 番の一部 外 30 筆になっております。敷地面積であります。敷地面積 18,170.16 m²、建物面積 1,003.44 m²であります。処理施設であります。今回新たに破碎施設ができます。破碎機の処理能力であります。がれき類 1 日あたり 576 t、これが処理能力 1 日あたり 5 t を越えますので今回の許可対象施設となっております。中間処理材の種類及び流通であります。受け入れ品としましては、がれき類、コンクリート殻、ガラスくず及び陶磁くずであります。

出荷品であります。再生骨材として出荷しております。続きまして敷地の配置図であります。今回新設する施設は、赤の点線で書いてあります。主に粗破砕機、破砕機、それから細長いものはベルトコンベアーであります。その他のものについては既設のものとなります。

現地の写真をご覧ください。

写真 A につきましては国道 6 号から見た搬出入口の写真でございます。写真 B につきましては、国道 6 号の北側から南への浪江町の方を見た写真でございますが、左側が出入口になります。写真 C につきましては、国道 6 号を南から北に見たものですが、南側に出入口があります。続きまして、搬出入の動線図をご覧ください。今回の出入り口は国道 6 号沿いに 1 箇所になります。がれき類を積んだトラックが茶色の線の矢印の様に入ってきて、計量機を通りまして、廃棄物保管場に降ろされます。それから、がれき類が、粗破砕機、破砕機を通りまして、製品置場に積まれてその後に敷地の南になりますが、製品置場に置かれるようになります。搬出動線ですが、緑色で書かれておりますが、ここからまた計量機を通りまして、国道 6 号の方に出るようになります。

続きまして、破砕処理施設の詳細であります。先程申し上げたとおり、今回は粗破砕機に 2 軸解砕機と破砕機これはインパクトクラッシャーになりますが、この 2 つが主な機械になります。それとベルトコンベアーで構成されております。イメージ図といたしまして、他のところの施設を載せていますが、粗破砕機 A、破砕機 C のような機械がベルトコンベアーで結ばれるようになります。それから最後に、環境調査につきましては、廃掃法におきまして、審議されておりますが、参考までに私のほうから申し上げます。

水質であります。水質保全防止法につきましては、基本的にこの施設の排水はありませんが、雨水排水につきまして油水分理槽を設置しております。また防塵対策としましては、破砕処理の際に散水装置を設置し、集塵機を設置して対策をしております。騒音対策としましては防音カバーを設置しておりますが、この基準値が 58 dB になっておりますが、境界線上でクリアされる計画になっております。振動対策であります。施設機械を強固な地盤面の設置するのと基礎面と機械の間にスプリングを設置して振動対策をしております。それから配置で敷地が先程の配置でありましたが、周囲に山がありまして、森林に囲まれているということで、環境対策に配慮しているという状況であります。それから、住民の同意であります。こちらにつきましては、200m 範囲で調整しております。周辺居住者の同意は得ております。そのラインの中には事業者 1 社、住民の方は、2 世帯になります。もう一人 200m から外れていますが、3 世帯の住民の同意を得ております。

私の方からの説明は以上です。

(事務局)

12 ページをご覧ください。

先程説明した4つの視点から、当該施設の状態について説明します。

まず、市町村都市計画マスタープランとの関係ですが、小高都市計画マスタープランにおいては、国道6号沿線は、交通条件の利便性を生かした土地利用を進めていく区域となっており、マスタープランとの著しい乖離はありません。次に、土地利用計画との関係ですが、当該地の用途地域の指定はありませんが、既にアスファルトプラントとして利用されていること、また、敷地周辺には、小高工業団地があるなど、工業拠点として土地利用されているので、支障はありません。次に都市計画施設との関係でございますが、当該地に道路、公園、下水道などの新たな都市施設などの計画はないので、支障ありません。

最後に、市街地開発事業との関係についても、当該地に計画はありませんので、支障はありません。

したがって、都市計画上の支障は無いと考えております。

次に 議案書の説明を行います。

議案書の12ページをお開きください。

議案第1989号特殊建築物の敷地の位置について、本議案は、建築基準法第51条のただし書きの規定に基づき、次の特殊建築物の敷地の位置について、都市計画上の支障の有無を審議するものであります。

なお、名称、位置、面積、用途については、先程資料で説明しましたので省略させていただきます。申請理由は、当該施設は、産業廃棄物処理施設としてがれき類の破碎施設を設置するにあたり、1日あたりの処理能力が5tを超えることから、建築基準法第51条のただし書きの許可を得ようとするものです。当該地の都市計画制限でございますが、都市計画として区域区分はなし、用途地域は、無指定です。

以上で説明を終わります。

(議長)

只今の説明について、ご質問、ご意見を頂きたいと思っております。どうぞ。

(10番 勅使河原委員)

10番 勅使河原です。都市計画上の支障の有無は了解しました。ただ、資料4の6ページ当該敷地の下に福浦小学校と幼稚園がありますよね。これで工場の脇を通っていく通学路が見えるわけですが、確かに施設内の防塵施設や環境影響調査上問題ないと話がありましたが、問題は1日に576tというかなり大規模

な相当なる量が搬入搬出予想されます。その折の搬入搬出時のトラックの問題、また作業場はオープンなわけですが、作業中の粉塵の問題こういうものをきちんと管理をお願いしたいというご意見があったことをぜひ伝えていただきたいなど発言させていただきました。何かコメントがあればお聞きしたいと思います。

(議長)

はい。事務局。

(事務局)

産業廃棄物課の方に回答していただきたいと思います。

(相双地方振興局)

相双地方振興局県民環境部の清野と申します。近くに小学校が位置していることにつきまして、南相馬市の教育委員会の方に協議をしまして、合わせて公害防止協定を南相馬市の方と締結しております。8月19日にしておりまして、公害防止、粉塵、振動等の対策、立ち入り調査について南相馬市と十分調整を図っています。稼働に当たっては、県の方で廃掃法に基づいて立ち入り調査を実施しまして、環境上支障ないかどうか等を確認していきたいと思います。以上です。

(議長)

はい。よろしいですか。どうぞ。

(17番 宮本委員)

17番宮本です。このがれきがどこから搬入されるものかという所が気になるところです。南相馬市においては、太田地区の稲で高い放射能が検出され、基準値を超える放射能が検出されたということがあって、今尚、原因は特定されていない現状がありますよね。だから、どういう所のがれきが運ばれてきて処理されることになるのか、大変気になります。

先程、勅使河原委員からもあったように、オープンですよ。建屋の中でやるわけではないので、飛散の防止はどういう形でされるのか、全く飛散しないということはありませんので、周辺の監視体制、放射能を含めてどういう監視体制がとられることが公害防止協定の中に盛り込まれているのか、お聞かせいただければと思います。

(議長)

はい。事務局。

(相双地方振興局)

相双地方振興局の方から説明させていただきます。がれきの搬入ですが、主に相双地域の国、県、市町村発注の公共工事のがれき類を搬入します。帰還困難区域ですとか居住制限区域から搬入しないこととなっております。

がれき類の破碎後は再生骨材として、国、県、市町村の仕事の発注の公共工事に利用されることとなっております。受け入れにあたっての放射能についての確認ですが、搬出者が事前に放射能の測定を行いまして、搬入前にその結果を事業者へ報告することとなっております。事業者にあつては、自主管理ということで受け入れ時に事前に放射能を確認するとともに、空間線量率も確認し、併せて保管場所の放射能についても測定して、監視をするということでございます。

続いて飛散対策ですけれども、破碎ということで破碎に伴って粉塵が発生することが想定されますけれども、基本的に破碎に伴って粉塵が発生するような箇所についてはコンベアー等にカバーを設ける、また、飛散するような箇所については散水を行ったり、集塵機を設置する計画となっております。具体的には見にくいのですが、資料4の11ページに、破碎機とベルトコンベアーがありますけれども、⑭番に散水装置、⑰番に集塵機が設置される計画となっております。がれき類が移動するコンベアーにはカバーが設置されている施設構成となっております。

測定については南相馬市公害防止協定において、水、粉塵、騒音、振動等について定期的に測定し、併せて地元の小高地区環境委員会に測定結果を報告するという手順となっております。

以上です。

(議長)

はい。よろしいでしょうか。他いかがでしょうか。

それでは他にご異議もないようですので、議案第1989号についてご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

ご異議なしと認め、議案第 1989 号特殊建築物の敷地の位置について（南相馬市）は都市計画上の位置については支障なしとします。

それでは、次に報告事項に移りたいと思います。

次第の 3 番、報告事項の（1）にあります、第 169 回福島県都市計画審議会に付議された案件について、事務局より報告願います。

（事務局）

それでは報告いたします。

議案書の 13 ページをご覧ください

第 169 回福島県都市計画審議会に付議された案件は、次のとおり告示となりました。議案番号、議案第 1983 号、議案名、いわき都市計画道路の変更について告示年月日、平成 26 年 12 月 2 日、告示番号、福島県告示第 710 号、議案番号、議案第 1984 号、議案名、いわき都市計画河川の変更について、告示年月日、平成 26 年 12 月 2 日、告示番号、福島県告示第 711 号、福島県開発審査会における承認については、次のとおりとなりました。

議案番号、議案第 1985 号、議案名、特殊建築物の敷地の位置について（須賀川市）、建築基準法第 51 条のただし書きによる許可、敷地の拡張について、平成 26 年 11 月 26 日に開催された福島県開発審査会において承認されました。

以上で報告を終わります。

（議長）

はい。何かご質問ございませんか。

今日は、自転車道についてのご意見が出ておりますので、今後、正しくバイパス等、都市計画道路ができる、またそういうご意見が出る可能性があります。十分受け止めていただきたいと思います。それでは事務局にお返しします。

（事務局）

熱心なご議論ありがとうございました。また、マイクの調子が良くなって、ご迷惑おかけました。お詫び申し上げます。

以上をもちまして、第 170 回福島県都市計画審議会を終了させていただきます。本日は、ありがとうございました。

なお、県庁外来駐車場をご利用されている方は、会場入り口で無料処理をしておりますので、ご利用ください。

時間：1 時間 41 分

以上の通り相違ないことを証します。

3 番 佐藤 玲子

19 番 横田 純子