

第 143 回 高知県都市計画審議会 会議録

- 1 開催日時 平成30年11月6日（木）10時00分～10時40分
- 2 開催場所 高知共済会館COMMUNITY SQUARE 3階 桜
- 3 出席委員 青木章泰、磯部雅彦、稲田知江子、大倉美知子、康峪梅、北山めぐみ、田村壮児、小坂雄一郎、政岡慶子、横山桂子、田中徹、橋本敏男、渡邊貴康（代理）、土肥学（代理）、藤戸秀夫（代理）、森脇達也（代理）（計16名）
- 4 欠席委員 片岡万知雄、林幸一、岡崎誠也、高木妙、（計4名）
- 5 出席幹事 松岡孝和課長（政策企画課）、飯島亜希課長（地域福祉政策課）、伊藤義彦（土木部参事）（計3名）
- 6 欠席幹事 岡林秀典課長（商工政策課）、池上隆章課長（農業政策課）（計2名）
- 7 事務局等 （高知県）土木部都市計画課
- 8 関係機関 土佐国道事務所、東洋町産業建設課、（高知県）土木部道路課
- 9 審議事項 諮問事項
東洋都市計画道路（1・5・1号東洋中央線及び3・6・6号甲浦インター線）の変更について

■事務局

定刻の時間となりましたので、ただ今から、「第143回高知県都市計画審議会」を開催いたします。私は、本日の審議会の進行を務めさせていただきます、高知県土木部都市計画課 課長補佐の秋元といたします。よろしくお願いいたします。

本日は、お忙しい中、審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。当審議会委員20名のうち代理委員を含めまして、16名の方のご出席をいただいております。当審議会条例第5条による会議の成立の要件であります2分の1以上の委員のご出席をいただいておりますので、本日の審議会が成立していることを、まずご報告いたします。

また、本審議会は高知県都市計画審議会運営要綱第9条の規定により、公開としており、傍聴席を設けております。

それでは、さっそくですが委員の皆様、お手元の資料の確認をさせていただきます。配布資料は、表紙に記載しております、1から8まで用意させていただいております。

「資料1 次第」「資料2 出席者名簿」「資料3 配席図」「資料4 高知県都市計画審議会条例及び運営要綱」「資料5 議案書」「資料6 付議事項説明資料」「資料7 意見書」となります。以上、よろしいでしょうか。不足がありましたら事務局にお知ら

してください。

続きまして、本審議会は、平成30年9月1日に委員の改選を行っております。改選後、初めての審議会となりますので、委員の皆様のご紹介と、会長の選出をさせていただきます。

まず、委員の皆様のご紹介です。

始めに学識経験のある者といたしまして、

- ①高知商工会議所会頭 青木委員様
- ②高知工科大学学長 磯部委員様
- ③弁護士 稲田委員様
- ④公募委員 大倉委員様
- ⑤とさでん交通株式会社代表取締役 片岡委員様
- ⑥高知大学教授 康委員様
- ⑦高知工業高等専門学校助教 北山委員様
- ⑧公募委員 小坂委員様
- ⑨高知県社会福祉協議会 会長 田村委員様
- ⑩高知県農業会議 会長 林委員様
- ⑪建築士 政岡委員様
- ⑫公募委員 横山委員様

なお、とさでん交通 株式会社 代表取締役 片岡委員様、高知県農業会議会長 林委員様におかれましては、本日所用により、欠席となっております。

次に、市町村を代表する者として、

- ⑬高知市長 岡崎委員様は、本日所用により、欠席となっております。

次に高知県議会を代表する者として、

- ⑭田中委員様、同じく⑮橋本委員様。

次に、市町村議会を代表する者として、

- ⑯高知市議会 議長 高木委員様は、本日所用により、欠席となっております。

最後に、関係行政委員としまして、

⑰農林水産省中国四国農政局長代理の中国四国農政局農村計画課長補佐 渡邊代理委員様、

⑱国土交通省四国地方整備局長代理の土佐国道事務所長 土肥代理委員様、

⑲国土交通省四国運輸局長代理の高知運輸支局長 藤戸代理委員様、

⑳高知県警察本部長代理の交通規制課 交通規制官 谷脇代理委員様、

以上で委員の皆様のご紹介を終わります。

それでは、次に会長の選出に移らせていただきます。

当審議会は、都市を形成する根幹的な施設など、県が都市計画を定めるときに、都市計画法に基づき都市計画（案）を調査審議し、知事に答申するための重要な機関です。

また、適正・公正な審議をリードしていく会長の責任は重大となります。

会長の選出につきましては、高知県 都市計画審議会条例第4条第1項の規定により、学識経験のある者の委員の中から委員の選挙によって定めることになっています。会長に立候補される方、推薦される方、いらっしゃいましたら、挙手をお願いします。

■政岡会員

磯部委員を推薦します。

■事務局

ただいま、磯部委員の推薦がありましたが、他に立候補される方、ご推薦はございませんか。

無いようですので、それでは当審議会の会長として、磯部委員にご同意いただける方は、挙手をお願いします。

全員の賛成により、会長に磯部委員が選出されました。

それでは、これからの議事進行につきましては、当審議会運営要綱第5条の規定によりまして、会長が議長となって会議を主宰することとなっていますので、磯部会長にお願いいたします。

■会長

皆様の推挙によりまして、高知県都市計画審議会の会長を務めることになりました磯部でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

都市計画は、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために、適正な制限の元に合理的な土地利用を図ることを基本理念にしています。

特に本県におきましては、道路・鉄道などの交通施設、住宅・産業・商業施設の整備、これを安全・防災とか、あるいは環境保全とかということと同時に図りながら進めていくという課題がたくさんあるというふうに考えております。

当審議会におきましては、都市計画を総合的、広域的な観点から審議を行い、知事に答申することを使命としております。

審議に当たりましては、適正公正な運営を目指していきたいと考えていますので、皆様のご協力をお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、会長職務代理者について、当審議会条例第4条第3項の規定により、会長が指名することとなっておりますので、指名させていただきます。

会長職務代理者については、青木委員にお願いしたいと思ひます。よろしいでしょうか。

それでは、青木委員に会長職務代理者をお願いします。

よろしくお願ひします。

次に、当審議会運営要綱第10条第3項に、会長が会議録の署名委員を2名指名する

ことになっていきますので、指名させていただきます。

今回の審議会につきましては、大倉委員、北山委員をご指名させていただきます。よろしく申し上げます。

それでは、審議の内容に入って参りたいと思います。

本日は、お手元にありますように、1件の付議事項がございます。

議案として、「東洋都市計画道路（1・5・1号東洋中央線及び3・6・6号甲浦インター線）の変更について」について、お諮りいたします。

それでは、事務局からご説明をお願いします。

■事務局

高知県土木部都市計画課で計画担当チーフをしております清水と申します。よろしく申し上げます。

それでは、議案と、議案に係る意見書が提出されていますので、意見書の要旨と事務局の見解について、あわせて説明させていただきます。

それでは、お手元の議案書の1ページをお開きください。

まず、議案を朗読させていただきます。

30 高都計第 364 号。平成 30 年 10 月 16 日。高知県都市計画審議会会長様。高知県知事。東洋都市計画道路（1・5・1号東洋中央線及び3・6・6号甲浦インター線）の変更について。

このことについて、都市計画法第 21 条第 2 項において準用する同法第 18 条第 1 項の規定により、別紙のとおり審議会に付議します。

次のページをお開きください。

東洋都市計画道路の変更（高知県決定）。都市計画道路に 1・5・1号東洋中央線ほか 1 路線を追加する。

種別、自動車専用道路。名称、番号、1・5・1、路線名、東洋中央線。位置、起点、東洋町河内字三左谷、終点、東洋町野根字中島、主な通過点、東洋町生見字北谷。区域、延長、約 6,850m、構造、車線の数、2 車線、幅員、12m です。

なお、構造形式について、地下式とは、道路が 350m 以上連続して地下にある区間のことで、地表式とは、地下式以外の区間のことです。構造形式の内訳については、省略させていただきます。

なお、甲浦インターチェンジにつきましては、東洋町河内字宮ノ西地内に出入口を設ける。終点方向、都市計画道路甲浦インター線に接続。

野根インターチェンジにつきましては、東洋町野根字中島地内に出入口を設ける。終点方向、県道船津野根線に接続。

続きまして、種別、幹線道路。名称、番号、3・6・6、路線名、甲浦インター線。位置、起点、東洋町河内字宮ノ西、終点、東洋町白浜字白浜、主な通過点、東洋町河内

字宮ノ西。区域、延長、約 740m、構造形式、地表式、車線の数、2車線、幅員、10mです。

次のページをお開きください。

東洋都市計画道路の変更、県決定、理由。

阿南安芸自動車道（牟岐～野根）は、徳島県海部郡牟岐町内妻を起点に高知県安芸郡東洋町野根までを結ぶ、計画延長約 22.4kmの自動車専用道路であり、このうち、高知県側の安芸郡東洋町甲浦を起点に同町野根までの間、延長約 6.85kmを新たに東洋都市計画道路「1・5・1号東洋中央線」として都市計画決定するものである。

本路線は、「四国8の字ネットワーク」を形成する阿南安芸自動車道の一部であり、徳島県から東洋町野根まで延伸することは、高知県東部地域と関西圏との観光、産業、物流などの連携強化が図られ、当地域の発展に大きく寄与するものである。さらに、南海トラフ巨大地震発生時の国道55号の代替道路の確保、円滑な救命・救助のための防災活動拠点との連絡、救急医療施設への速達性の向上など、「命の道」として重要な役割を担う路線である。

また、1・5・1号東洋中央線の都市計画決定に伴い、甲浦インターチェンジ（仮称）から国道55号までのアクセス道として、新たに東洋都市計画道路「3・6・6号甲浦インター線」として都市計画決定するものである。

それでは次に、議案の詳しい説明をさせていただきます。

皆様のお手元には、前方のスクリーンと同じものを資料－6説明資料としてお配りしていますので、あわせてご覧ください。

こちらの次第に基づきまして、1つ目の東洋都市計画道路の都市計画案について、2つ目の公聴会及び意見書について3つ目の都市計画決定の手続きについて順次、説明させていただきます。

それでは、まず東洋都市計画道路の東洋中央線のルートの計画について説明します。

こちらは四国の高速道路ネットワークでございます。

阿南安芸自動車道は徳島県阿南市から高知県安芸市に至る地域高規格道路であり、上段の2ポツ目にもあるように四国横断自動車道や四国縦貫自動車道、高知東部自動車道とともに四国8の字ネットワークを形成する道路です。

このうち、徳島県境から野根インターチェンジまでを今回都市計画決定したいと考えています。こちら、阿南安芸自動車道の牟岐、野根間の計画概要となっております。

今回、阿南安芸自動車道は、徳島県海部郡牟岐町内妻を起点に高知県安芸郡東洋町野根までを結ぶ、計画延長約 22.4kmの自動車専用道路であります。

計画にあたっては、当該地区の自然条件、社会的条件、並びにコントロール物件を考慮してルートを決定しております。

このうち、高知県側の区間、延長約 6.85kmを東洋都市計画道路に都市計画決定するものです。

今回、阿南安芸自動車道（牟岐～野根）のうち、徳島県境となる高知県側の安芸郡東洋町河内を起点に同町野根までの間、赤い点線部分の延長約 6.85 k m を新たに、東洋都市計画道路「1・5・1号東洋中央線」として都市計画決定するものです。

また、東洋中央線の都市計画決定に伴い、甲浦インターチェンジ（仮称）から国道 55 号までのアクセス道として、「3・6・6号甲浦インター線」を東洋都市計画道路に都市計画決定します。こちらの路線につきましては後ほど説明させていただきます。

次に事業の目的についてお話しさせていただきます。

一つ目は防災機能の強化、災害に強いまちづくりを支援することです。南海トラフを震源とする巨大地震が近い将来必ず起こるであろうと予測されており、自治体でも災害に強いまちづくりを積極的に進めているところですが、この道路は災害時には現国道 55 号の代替機能を発揮し、救命・救急、復旧活動などを支援するものです。また、集落に近いところを通り、津波等の有事の際の緊急避難場所にも活用でき、防災拠点とも連携できる機能をもたせます。

二つ目に安全・安心な医療アクセスを確保することです。高知市の大きな病院へ行くのも、東洋町から室戸市の病院へ行くのも早くなり、そして患者さんの負担もできるだけ軽減できるようになります。

三つ目に観光地の活性化・交流人口拡大への寄与です。当地域には海の駅や海水浴場など多くの自然観光資源があるため、交流人口の拡大などに大きく寄与することを目的とした道路であります。

この道路ができることによって、防災機能の強化や災害に強いまちづくりにつながると思いまし、安全・安心な医療アクセスの確保や関西圏等からの観光地へのルートの確保により活性化や交流人口の拡大につながるのではないかと考えています。

次に道路の種類等の計画の諸元です。

延長は約 6.85 k m、車線数は 2 車線、設計速度は時速 80 キロとしています。

料金は無料の高規格道路であります。

計画交通量は 2,100 台となっております。

最小曲線半径、最急縦断勾については、次ページにて説明します。

まず、曲線半径はカーブの大きさを示すもので、半径が大きいほど緩やかなカーブとなります。

道路構造令には設計速度 80 k m の場合、望ましい値として曲線半径 400m、やむを得ない場合として 280m と決められています。

救急搬送時の患者負担を軽減するためにも、できるだけ緩やかなカーブにしようということで、設計速度 80 k m での望ましい値である、400m 以上を採用しています。

次に縦断勾配です。

水平距離で 100m 行って 4 m 上がると 4% という勾配になります。

こちらも道路構造令では設計速度 80 k m の場合、規定値として 4%、やむを得ない

場合の特例値として7%までは可能となっています。

東洋中央線では規定値の4%以下の走りやすい道路としています。

道路の幅員構成についてご説明します。

全幅員は12mとし、車両が通行する幅は片側3.5mとしています。

中央にコンクリート製の防護柵を設け、対向車両との正面衝突が起きないように、より安全な構造となっています。この幅は、通常区間、橋梁区間、トンネル区間とも同様としています。

次に、都市計画決定する幅についてご説明します。

都市計画決定する幅は、高規格道路として必要な最小限の範囲となります。

これは、住民の皆さまや地権者の皆さまへの影響を最小限とするためです。

こちらに盛土構造、切土構造、橋梁構造、トンネル構造の4つの構造形式を簡易な図で表しています。

このように、工事を行うにあたって必要な幅を、都市計画決定の幅として決定すると、次のような平面図となります。

この赤色で示す区域が都市計画を決定する計画幅となります。

直線部分はトンネル構造となり、赤い区域が広い部分は盛土構造や切土構造となっています。

続きまして、都市計画決定した場合、どういった影響があるかを簡単にご説明します。

この東洋中央線と甲浦インター線が都市計画決定されれば、その区域内に建築物を建築する場合、都市計画法第53条第1項の規定により、東洋町においては、高知県知事の許可が必要となります。

また、都市計画区域外においても東洋中央線の区域においては高知県知事の許可が必要となります。

この場合、その建築物が用途や建ぺい率など都市計画に適合しているか、また、階数が2階以下で地階がなく、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など容易に移転、除去できるものでなければなりません。

都市計画決定した区間については、このような制限がかかってまいります。

東洋町においてはインターチェンジを2カ所設置する計画とし、甲浦地区と野根地区に計画しています。

津波浸水が想定されていることから、津波予想高より高い位置での道路計画としています。先ほど申しあげました縦断勾配につきまして、この路線で一番きつい箇所でも3%としています。

これは航空写真で、今回の都市計画決定をさせていただく徳島県の県境から仮称野根インターチェンジまでとなります。

先ほど申しあげましたが、インターチェンジを甲浦地区と終点の野根地区に設けています。

こちらは仮称甲浦インターチェンジ周辺になります。

ここが甲浦駅になりますので、この駅と甲浦浄化センターとの間にルートを描画しています。

インターチェンジ部分以外はトンネル構造となっています。

こちらがちょうど中間地点となります生見地区になります。

東洋町役場や福祉センターのちょっと山側のルートを描画しており、平野部は盛土構造、山地部は野根側も甲浦側のルートともトンネル構造となっています。

終点側の野根インターチェンジになります。

位置的に言いますと、野根小学校、野根中学校の北側を通るルートとなります。

農地の平野区間は盛土構造、野根小学校から起点側に向けてはトンネル構造を描画しています。

続きまして、東洋都市計画道路の2つ目となります、3・6・6号甲浦インター線について、計画概要、事業の目的、具体的なルートについて説明させていただきます。

こちらは、甲浦インター線のルート概要を示した図です。

今回は、東洋中央線の都市計画決定に併せて、甲浦インターチェンジから国道55号までをつなぐアクセス道路として、甲浦インター線を都市計画決定します。

理由といたしましては、甲浦インターチェンジが設置されることで、交通量の増加が見込まれ、大型車両も通行します。

しかしながら、現在の甲浦浄化センターからの町道を通って国道55号に合流する現道では、幅員が狭く、橋梁が大型車両の荷重に耐えられなくなるなど、通行に支障をきたします。

そのため、東洋町とも協議を重ね、アクセス道路としてのルートを検討させていただいたのがこちらになります。

ポイントは大きく3つです。まずは国道55号との交差点等における交通の安全確保の検討です。

2つめは、日常の利用を考慮し、海の駅や海水浴場から近くなるよう検討しました。高規格な道路が延伸されれば、高知県東部地域と関西圏との観光、産業、物流などの連携強化が図られ、当地域の発展に大きく寄与するものであります。

3つめは南海トラフ地震への対策として、有事の際には一刻も早く高規格道路へ避難していただけるように、集落になるべく近く、避難距離も短くなるようにということで検討しました。

では、次に、甲浦インター線の計画諸元について、ご説明いたします。

延長は約740mとなっています。

道路の構造基準は、道路構造令による、都市部の自動車専用道路以外の道路にあたる第4種の道路であり、計画交通量2,600台/日と地形や地域の状況により、第3級ということで、第4種第3級の道路区分にあたります。

車線数は2車線で、標準部の道路幅員は、10.0mとなっており、設計速度は、時速40kmで計画しております。

なお、幅員構成の詳細につきましては、後で詳しく説明いたします。

接続する道路につきましては、起点部は、東洋中央線の甲浦IC（仮称）が設置され、こちらへ接続します。

また、終点部は、都市計画道路 高知徳島線（国道55号）に接続する計画となっております。

つづきまして、道路幅員構成について説明いたします。

上の図は、標準部の道路幅員を示したものです。

道路の片側に自転車歩行者道2.5mを設置し、車道幅員は3.0m、路肩が0.75mで、全体幅員は10.0mです。

甲浦インター線は、東洋中央線の甲浦インターチェンジと浄化センターを通る町道宮ノ西線が交差する箇所を起点に、現在の町道高良前線の線形に沿って拡幅し、そこから小池川を渡り五社神社の方へ向かい、町道白浜10号線沿いの集落を通ります。そして、甲浦新橋の少し東側に位置する駐在所の徳島側隣に終点を設け国道55号に交差します。交差点は全部で5箇所となっており、起点側から中間地点までは現道を拡幅させていただき、それから国道55号の終点部までは市街地を通るルートとさせていただいています。

こちらは今回の原案に対する公述の申し出及び案に対する意見書についてまとめております。今回、住民の皆様にご意見をいただく場を2度設けております。黄色で着色させていただいています。

まず一回目は、原案を作成し、説明会を開催させていただいた後、意見を公述したいという方を対象に8月6日に公聴会を開催しました。その後、案を作成し、2週間縦覧を行いました。その際に意見書を提出していただくことができます。

今回、公聴会で1名の方から公述書の提出があり、案の縦覧で3件の意見書の提出がございました。

まず、1名の方の公述の申し出につきまして、8月6日に東洋町役場にて公聴会を開催いたしました。公述の内容としましては、2点ございましたが、いずれも東洋中央線の甲浦インターチェンジの位置に関する申し出でございました。

こちらに記載していますとおり、甲浦インターチェンジの位置について、現在の計画位置より北側へ変更してほしいとの申し出です。

その理由としましては、一つ目はこの計画位置は、保育園、小・中学校、公民館の高台移転地として最適である。また、二つ目の平成10年頃から開発中であるが、土地所有者へ換地がなされておらず、林地開発の申請がされていない違法開発地である。といった二つの理由でございます。

一つ目の高台移転地として最適であるということに対しては、東洋町からは、甲浦地

区はほぼ全域が最大クラスの津波浸水想定区域であり、当該地も適地となりません。公共施設等の高台移転は重要な課題であると認識しています。

現在は、津波から命を守る対策を最優先に、避難路や津波避難タワーといった避難場所の確保や、自主防災組織の強化等に取り組んでいます。

公共施設の高台移転等は、将来の土地利用や地形状況等を考慮しながら、引き続き検討を行い、南海トラフ地震の発生に備える安全で安心なまちづくりを目指していきます。ということで回答をいただいています。

二つ目の林地開発の申請がされていない違法開発地であるということにつきましては、県としまして、今後、事業化に伴い、土地の権利調査や境界確定等を行います。地権者や地元住民、各関係機関と協議の際には法令等を遵守した適切な対応を図っていきます。

このことを踏まえまして、公述者に対しては、「東洋中央線は、甲浦インターチェンジ（仮称）の位置を含め、現在の土地利用や地形の状況、国道55号等との接続を考慮し、自然環境との調和を図りつつ経済的、技術的な検討を行った結果、防災拠点へのアクセスや自然環境、生活環境への影響、経済性などから最も優れるルートを選定しているため、甲浦インターチェンジの位置を変更することは考えていません。」と回答させていただきました。

この後、案の縦覧をさせていただきましたが、こちらの公述者からの意見書の提出はありませんでした。

次に、案の縦覧を平成30年10月2日から16日まで実施しまして、計画案に対する意見書が3件提出されました。3件とも甲浦インター線についての意見書でございます。この3件のうち、1件目と2件目は同様の内容ですので、併せて報告させていただきます。

この2件の意見書の内容ですが、道路整備には賛成であるが、自宅及び所有地の立ち退きについて、確認していただきたい。

その理由としましては、道路ができることは賛成である。高齢者もいることから、今後、生活再建できるかが不安である。今後の計画を含め、説明をお願いしたい。との理由でございます。

これに対しての県の見解としましては、道路整備に伴う用地取得については、事業化となった後に住民説明会を開催し、詳細な説明をさせていただきます。その後、用地測量及び物件調査等を実施し、個別に相談することとなります。

今後も継続して関係者に対し、説明を行っていく予定であり、事業を進める際には地域の皆様への説明を行いご理解とご協力をお願いするとともに、必要な措置の検討や関係する機関との協議を行います。

こちらが、三つ目の意見書です。甲浦インター線の甲浦インターチェンジから国道55号への接続ルート案について変更を求めるということです。

その理由としまして、閑静な住宅地を二分するもので、住宅地としての機能を大きく損なう。騒音振動に住民が苦しみ、通学や買い物等日常生活においても交通事故の危険性が大変高まる。住民の意見を取り入れた都市計画案となるよう議論すべき。といった理由でございます。

県の見解としましては、町道の状況や周辺の地形状況を調査し、国道 55 号との交差点を含む道路の安全性や「海の駅」等への利便性、経済性や用地影響範囲等について、比較検討のうえ案を作成しています。

道路の整備により、南海トラフ地震等大規模災害発生時においては、地域住民や観光客の避難路や既存市街地内の火災の延焼防止、さらには早期の復旧・復興に寄与すると考えています。

また、平常時には緊急車両の進入路が確保されることとなり、大規模災害時・平時ともにおける防災機能が最大限確保されることから、案とおりの計画としました。

なお、ルート選定においては、調査段階より東洋町と連絡調整を図ったものです。事業化となった後、測量等に着手する前には地域の皆様への詳細な説明を行うとともに、交通安全対策など、必要な措置の検討や関係する機関との協議を行います。

今回、高知県が都市計画法の手続きを行うにあたっては、これまでの経過を踏まえたうえで原案を作成し、その原案の段階で説明会を開催し、公聴会を経て案の縦覧と進めています。

最後に、都市計画決定について、手続きを説明いたします。

まず、都市計画決定を行うための原案を作成し、その原案の縦覧を 7 月 10 日から 24 日まで行いました。そして、この原案の縦覧期間中である、7 月 10 日に甲浦地区、11 日に野根地区において、住民説明会を開催いたしました。その後、公聴会での公述の申出が 1 件ございましたので、8 月 6 日に東洋町役場において公聴会を開催しております。公聴会の後は、東洋中央線にあたっては国土交通大臣へ事前協議を行い、9 月 3 日に「異存なし」、また、地元自治体である東洋町からは 9 月 7 日に「意見なし」、との回答をいただいています。その後、都市計画案の公告・縦覧を 10 月 2 日から 16 日まで行いました。住民の皆さまからの意見書が 3 件、提出されましたので、そのご意見も併せて、本日、高知県都市計画審議会でご審議をお願いします。

本日、本審議会でご原案どおりとの答申をいただきましたら、今後は、国土交通大臣の同意を得て、都市計画の告示を行い、都市計画が決定する、という流れになります。

現在の予定でいきますと、年内には都市計画変更の告示を行いたいと考えております。

以上が、東洋都市計画道路の都市計画変更における手続きの説明となります。

これにて、東洋都市計画道路の変更についての説明を終わりますので、ご審議いただきますようよろしくお願いいたします。

■会長

どうも、ありがとうございました。

それでは、ただいまの「議案」について、意見書への見解も含め、ご意見、ご質問がございましたらよろしく申し上げます。

それでは、政岡委員お願いします。

■政岡委員

お伺いしたいのですが、公述内容の回答という部分、28ページの部分です。申し出をされた方が、小学校等の高台移転として最適であるというところの回答として。

東洋町の回答として、その区域も津波浸水区域になっているようなことを記載されているように見受けられるが、その前にこの道路に関するところについては、津波浸水に掛からない高さを想定されています、と記載があり、違いがあるように感じるがいかがでしょうか。

■事務局

今の現状で言いますと、津波浸水区域に入っています。今回の道路計画では盛土をすることから、計画高さとしては津波浸水深より高い位置となることから、計画としては浸水しない計画となっております。

■会長

よろしいでしょうか。

現地盤は浸水するんだけど、盛土をした結果としては、道路は浸水しないようになるということでよろしいでしょうか。

小坂委員お願いします。

■小坂委員

質問が2点ありまして、直接関係は無いんですけども、東洋町役場が生見にありまして浸水想定区域に入っていますが、将来的に東洋町として移転などは考えてるのでしょうか。

■会長

まず、事務局からお願いします。

■事務局

東洋町役場の移転ということでございますが、今のところ、移転は考えていないということです。

■小坂委員

もう1点、今年も仕事でお伺いする機会がありましたが、甲浦インターチェンジから白浜の中の住宅地を通らないといけないルートについて。

この場所は、道が狭く、非常に障害が多く、災害があった際に逃げ場もない場所、発災の防災時に緊急車両の通行、避難通路の確保、この方の考えているように、最短ルートとして西側に計画しているのですが、さらに中心部の法線は検討しなかったのか。また、東洋町さんで、細街路の今後の計画はどのようになっているのか。

■事務局

今回の計画は3ルート検討しております。

まず一つ目については、現道拡幅案を検討しましたが、ただ、国道55号との接続部の線形が悪く、鋭角に接続する交差点となり、交差点として安全が確保出来ない等の問題がありました。

現在の案の他に、街中のさらに中心部を通る案を作成し、3案を検討しましたが、経済性や、防災面ということで、緊急車両の進入も含めて、この路線が、影響が無いことはありませんが、極力少ないルートを選定しました。

■小坂委員

町道の拡幅の予定はあるのか。

■会長

関係市町村何かありますか、よろしいですか。

■事務局

今のところ、側溝の整備はしておりますが、拡幅は考えておりません。

■小坂委員

意見書の方は、自分の所が取り残されるという感覚のように感じるので、防災面、結局、より全体的な効果として、そのルートが最適だということを説明されると思いますが、なお、説明いただいたらいいと思います。

ぱっと見ると、実際のところ面積があり、自分の所、西側だけが取り残されるイメージあるんじゃないかなと思う。

■事務局

我々も事業化にあたっては、説明は丁寧にあたっていきたいと考えています。

■会長

説明は丁寧なというご意見であったと思いますけれども、一つ加えるべき説明としては、この案であれば、国道 55 号部の交差点部、白浜の津波避難タワー等で一度タワーに登ろうとし、そこから新しい道路を伝わっていくと、高規格幹線道路まで連続的につながるといことも良い点としてあるんじゃないかと思います。他の二つのルート案であれば、タワーからは、ずれる位置にあるということも、安全面からはあるように思います。

■事務局

補足させていただきます。会長が言われたとおり、津波避難タワーが国道に隣接してあるほかに、もう 1 箇所、次の交差点にも津波避難タワーが隣接しており、高齢者はひとまずここに逃げてくださいとすることで、このルートを避難ルートとして、ということも位置づけをしていきたいと考えています。

■会長

他にご質問ご意見、ご自由にさせていただきたいと思います。

いろいろ検討していただいた結果この案が最適として、原案としてでてきたわけですが、

どうぞ北山委員。

■北山委員

この新しい道路沿いに、旧の市街地があると思うんですけれども、小学校であったり中学校もすぐ近くにありますので、旧道と新しい道路を横断して通学する子供たちがあろうかと思いますが、インターを降りてすぐの道でもあり、やや速度の速い車が通行するなかで、横断するであろうことが予想されるが、速度を抑えて安全を確保する方策は考えられていますでしょうか。

■事務局

交差点等の協議は事業化してからということになりますが、当然、横断歩道の設置であったり、注意喚起の標識などは設置を考えていきます。

■会長

それでは、もし他にないようでしたら、この議案について原案どおりでよろしいかどうかについて、伺いたいと思います。

原案について、異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

～ 異議なし ～

それでは、意義ないという声がありましたので、本議案については、「原案のとおり」答申することといたします。

貴重なご意見どうもありがとうございました。事務局におかれましては、貴重なご意見を生かして、今後進めていっていただきたいと考えております。

それでは、本日の審議につきましては、この1件ということで、これで終了いたします。

進行を事務局へお返しします。よろしく申し上げます。

■事務局

委員の皆様、ご審議、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、第143回高知県都市計画審議会を閉会します。

委員の皆様、どうもありがとうございました。

以上