

第 148 回 高知県都市計画審議会 会議録

- 1 開催日時 令和 3 年 11 月 1 日（月） 14 時 00 分～15 時 20 分
- 2 開催場所 高知共済会館 COMMUNITY SQUARE 3 F 大ホール「桜」
- 3 出席委員 青木章泰、磯部雅彦、稲田知江子（途中退席）、大倉美知子、樋口毅彦、康峪梅、坂本淳、武市憲雄、政岡慶子、横山桂子、田所裕介、新出龍峰（代理）、岡本 雅之（代理）、近藤雅広（代理）、山本俊郎（代理）（計 15 名）
- 4 欠席委員 小坂雄一郎、井奥和男、岡崎誠也、依光晃一郎、和田勝美（計 5 名）
- 5 出席幹事 政策企画課、農業政策課、土木政策課（計 3 名）
- 6 欠席幹事 地域福祉政策課、商工政策課（計 2 名）
- 7 事務局等 （高知県）土木部都市計画課
- 8 関係機関 中村河川国道事務所、宿毛市、（高知県）道路課
- 9 審議事項 付議事項
宿毛都市計画道路（1・5・1号 宿毛中央線）の変更について
宿毛都市計画道路（1・6・2号 宿毛新港インター線）の変更について

■事務局

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、「第 148 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、高知県都市計画課 課長補佐の井西でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、当審議会委員 20 名のうち代理委員を含め、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、ご報告いたします。

なお、井奥委員におかれましては、少し遅れているとのことでございます。

本日の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、委員の皆様、お手元の資料の確認をお願いいたします。配布資料は、お配りしている資料の表示に記載してございます

「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同運営要綱」、「資料－5 議案書 1 及び 2」、「資料－6 意見書 1 及び 2」、「資料－7 議案説明資料」になります。以上、よろしいでしょうか。お手元の資料に不足するものがございましたら、事務局までお知らせください。

続きまして、委員の皆様方のご紹介でございますが、出席者名簿と配席図により、ご

紹介に代えさせていただきます。

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、会長が議長となって会議を主催することになっていきますので、磯部会長にお願いしたいと思いません。

■磯部会長

会長の磯部でございます。よろしくお願いいたします。委員の皆様におかれましてはご多用中ご出席いただきましてありがとうございます。それでは議事に入ります前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おりますので指名させていただきます。今回につきましては、坂本委員それから稲田委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に移ります。

今回は、お手元の次第にありますように、付議事項は2件ということになります。この2件は関連する案件でございますので、「議案1 宿毛都市計画道路 1・5・1号宿毛中央線及び議案2 1・6・2号宿毛新港インター線の変更について」併せてお諮りしたいと思います。

それではまず、事務局から議案の説明をお願いいたします。

■事務局

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。よろしくお願いいたします。先ほど、会長からありました様に議案1及び議案2については、関連する案件でありますことから、併せて説明をさせていただきます。

それでは、お手元のインデックス 資料5の議案書1をお開きください。第1号議案を朗読させていただきます。

3高都計第395号。令和3年10月12日。

高知県都市計画審議会会長様。高知県知事。

宿毛都市計画道路（1・5・1号宿毛中央線）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。

宿毛都市計画道路の変更（高知県決定）。都市計画道路に1・5・1号宿毛中央線を追加する。

種別、自動車専用道路。名称、番号、1・5・1、路線名、宿毛中央線、位置、起点、宿毛市和田字音ヶ谷、終点、宿毛市宇須々木字西北平、主な経過地、宿毛市樺字夏山、

区域、延長、約 9,700m、構造、車線の数、2車線、幅員、12mです。

なお、構造形式について、嵩上式の区間とは、道路面が地表面よりおおむね 5 m以上高い区間が 350m以上連続している区間です。地下式の区間とは道路が 350m以上連続して地下にある区間です。地表式の区間とは嵩上式及び地下式以外の区間を表します。

構造形式の内訳については、省略させていただきます。

続きまして、宿毛市和田字小峠山地内に出入口を設ける。これについては、国道 56号に接続。宿毛市樺字夏山地内に出入口を設ける。こちらにつきましては、宿毛新港インター線に接続。

次のページをお開きください。

宿毛市都市計画道路の変更、県決定、理由

一般国道 56 号（四国横断自動車道）宿毛～内海は、高知県宿毛市和田を起点に愛媛県南宇和郡愛南町柏までを結ぶ、計画延長約 29.1 k mの自動車専用道路である。本路線は、「四国 8 の字ネットワーク」を形成する四国西南部に残る最後の未事業化区間である。宿毛市和田から愛媛県への延伸は、高知県西南地域と四国 8 の字ネットワーク沿線地域との観光、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、南海トラフ地震発生時における国道 56 号の代替路線確保、円滑な救命、救助や支援のため防災活動拠点との連絡、救急医療施設への速達性向上など、「命の道」としての重要な役割を担う路線である。このため、高知県側の宿毛市和田を起点に同市宇須々木までの間、延長約 9.7 k mを新たに宿毛都市計画道路「1・5・1号宿毛中央線」として都市計画決定するものである。

続きまして、お手元の議案書 2をお開きください。

第 2号議案を朗読させていただきます。

3 高都計第 395 号。令和 3 年 10 月 12 日。

高知県都市計画審議会会長様。高知県知事。

宿毛都市計画道路（1・6・2号宿毛新港インター線）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。

宿毛都市計画道路の変更（高知県決定）。都市計画道路に 1・6・2号宿毛新港インター線を追加する。

種別、自動車専用道路。名称、番号、1・6・2、路線名、宿毛新港インター線、位置、起点、宿毛市樺字夏山、終点、宿毛市樺字大樺口、主な経路地、宿毛市樺字新林、

区域、延長、約740m、構造、車線の数、2車線、幅員、8mです。

なお、構造形式の内訳については、省略させていただきます。

次のページをお開きください。

宿毛都市計画道路の変更、県決定、理由の前半部分については、先ほどの1号議案と同様となりますが、朗読させていただきます。

一般国道56号（四国横断自動車道）宿毛～内海は、高知県宿毛市和田を起点に愛媛県南宇和郡愛南町柏までを結ぶ、計画延長約29.1kmの自動車専用道路である。本路線は、「四国8の字ネットワーク」を形成する四国西南部に残る最後の未事業化区間である。宿毛市和田から愛媛県への延伸は、高知県西南地域と四国8の字ネットワーク沿線地域との観光、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、南海トラフ地震発生時における国道56号の代替道路確保、円滑な救命、救助や支援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向上など、「命の道」としての重要な役割を担う路線である。このため、「1・5・1号宿毛中央線」の都市計画決定に伴い、県道宿毛城辺線から宿毛新港インターチェンジ（仮称）までのアクセス道として、新たに宿毛市都市計画道路「1・6・2号宿毛新港インター線」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7説明資料としてお配りしております。併せてご覧ください。

それでは、宿毛中央線及び宿毛新港インター線の都市計画（案）について、ご説明させていただきます。説明につきましては、①事業の目的から⑥都市計画決定後の事業の進め方についてといった流れで説明をさせていただきます。

まず始めに、現在の四国8の字ネットワークの状況について説明します。右下の凡例にありますように、丸及び点線で表示されている区間が、ミッシングリンクと呼ばれている未供用区間でございます。前延長約810kmのうち令和3年3月末時点で、開通済みは74%となっております。今回ご説明させていただくのは、この中の宿毛中央線9.7kmの区間でございます。

こちらが、高知県西部地域における高速道路の進捗状況でございます。

平成24年12月に中土佐ICから四万十町中央ICの間が供用となり、高知県西南地域にとって最大のネックでありました「久礼坂」を通行しなくて良くなりました。

そして、平成30年11月には、四万十町西ICから拳ノ川ICまでの「片坂」を回避します6.1kmが供用されました。また、中村宿毛道路においても、平田ICから宿毛和田

ICまでの7.6kmが昨年7月に供用されております。今回は、宿毛和田ICから愛媛県との境であります宿毛市宇須々木までの間、約9.7kmを都市計画決定しようとするものです。

それでは、事業の目的について、説明をさせていただきます。

今回の路線における事業の目的としましては、大きく2点ございます。

1点目が、「防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援」するものでございます。

2点目が、「観光振興や産業振興を支援」するものとなっております。

1点目の、「防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援」についてでございます。

南海トラフを震源とします巨大地震は、近い将来必ず起こるであろうと予測されており、各自治体におきましても、災害に強いまちづくりを積極的に進めているところでございます。この道路は、災害時に現国道56号の代替機能を発揮し、地域の分断・孤立を解消するとともに、救命・救急・復旧活動などを支援するものでございます。また、集落に近いところを通ることから、津波時の緊急避難場所にも活用することが可能であり、防災拠点とも連携・連絡できる機能を持たせております。

2点目は、「観光振興や産業振興を支援」についてです。

当地域には、沖ノ島、咸陽島、篠山、また足摺半島には、柏島、竜串、足摺岬など、多くの自然観光資源がございます。それらを活かした地域の活性化や、交流人口の拡大、インバウンド観光などにも大きく寄与するものであると考えております。

産業振興につきましても、高速道路利用による円滑な運行や、販路拡大などが期待されます。

ここで、具体的な時間短縮効果について、ご紹介させていただきます。

現在供用されております、宿毛和田ICから愛媛県の内海ICまでの移動時間について、現在の国道を通りますと約42分必要となります。今回の高速道路が完成しますと、約25分で行けるということになりまして、約17分間短縮されることが期待されます。これによりまして、観光振興や産業振興を支援する他、救急医療施設への速達性の向上も図られると考えています。

つづきまして、計画概要についてです。

こちらが、計画段階評価時の幅、1kmのルート帯を赤線で示したものでございます。都市計画は愛媛県の都市計画道路と高知県の都市計画道路に分かれますが、本日は、高知県の宿毛都市計画道路について審議いただくというものでございます。インターチェンジは現在供用されている宿毛和田ICの他、新たに樺に設置をいたします。

こちらが高知県側の拡大図になります。

高速道路本線を示す「1・5・1号宿毛中央線」は延長9.7kmとなっております。また、宿毛新港ICから県道宿毛城辺線までを接続する「1・6・2号宿毛新港インター線」を新たに整備します。

次に、道路の計画諸元です。

こちらは、本線となります「宿毛中央線」です。延長が9.7km、車線数は完成2車線、設計速度は時速80キロとしています。料金は無料の高速道路です。

次に、接続道路となります「宿毛新港インター線」です。延長は740m、車線数は完成2車線、設計速度は40キロとしています。県道宿毛城辺線から高速道路へアクセスするための自動車専用道路となります。

ここで、曲線半径と縦断勾配について、説明をさせていただきます。

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を80kmの場合、望ましい値として「400m以上」、やむを得ない場合の特例値として「230m」と定められています。宿毛中央線では、安全で走りやすい道路を目指すとともに、救急搬送時の患者負担を軽減するため、望ましい値の「400m以上」を採用し、できる限り揺るやかなカーブで設計しています。接続道路である宿毛新港インター線についても道路構造令ので望ましい値の「100m以上」を採用しています。

次に縦断勾配です。100mで4m上がると4%という勾配になります。道路構造令では、設計速度80km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%までは可能と定められています。宿毛中央線では、安全で走りやすい道路にするため、基本的には規定値の4%以下としています。県境付近のトンネルへの取り合わせ区間でやむを得ず4%を超える箇所がありますが、可能な限り緩やかで規定値に近い4.475%とし、その区間も600m程度であり、全体として走りやすい道路としています。接続道路である宿毛新港インター線についても、規定値の6%を採用しています。

次に、道路の幅員構成と都市計画決定幅について説明します。

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。ただし、追越車線を設ける区間については、全幅員が15mとなっています。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、より安全な構造としています。この幅は、通常区間、橋梁区間、トンネル区間とも同様にしています。今回、都市計画決定する幅については、高速道路として必要な最小限の範囲としており、原則、構造物や切土法面、盛土法面を含むこととしています。

こちらが接続道路であります、宿毛新港インター線の幅員構成です。全幅員は8mとし、車両が通行する幅は片側3.25mとしています。都市計画決定する幅については、先ほど説明しました、宿毛中央線と同様の考え方でございます。

次に縦断計画ですが、地形なりに高さを変えていきます。山切のある区間は切土を少なくするために出来るだけ高い位置を通し、橋梁区間は橋脚の高さを低くするために出来るだけ低くして計画するなど、出来るだけ走りやすい道路とするために、先ほど説明しましたように最急勾配は4%を基本としております。また、宿毛市は、南海トラフ地震の発生時に長期浸水が予想されることから、今回の道路計画は、津波の想定高より高く計画をさせていただいております。

続きまして具体的なルートについて説明をいたします。

ここからは都市計画道路のルートを具体的に起点側から見ていきたいと思っております。

図面で赤色で着色しているところが都市計画道路の範囲となります。図面の右側が起点側ということになります。既に完成供用しております中村宿毛道路の終点ICであります「宿毛和田IC」が、今回の起点となります。ここから松田川と篠川を橋梁で約580mまっすぐ横断して二宮地区の方に入って参ります。

このあたりには地区集落が広がりますので、極力この集落に影響は無いように配慮しております。二宮地区を抜けると図面左側の国道56号まで区間がトンネル区間約680mとなっております。

国道56号の与市明トンネルの北側を通りまして、国道上は橋梁で通過いたします。国道56号を通過すると宿毛地区に入ります。ここからは橋梁とトンネルが連続した区間が約1,000m続きます。この区間にはお墓や送電線、鉄塔等がありますのでこれらを避けたルートにしております。

次に貝塚地区と錦地区に入ります。

貝塚住宅地区、四季の丘住宅地区、鉄塔や墓地を回避し、小深浦地区へと向かいます。錦地区と小深浦地区の境付近においては、宿毛市役所の新庁舎を建設中の希望ヶ丘の北側を通過することとなります。この新庁舎予定地には警察署、海上保安署、県の土木事務所なども併せて移転を計画しており、緊急時には高速道路から直接敷地内に車両が入れるような構造を検討する予定でございます。この緊急連絡路の設置については、公述の申出書が提出されておりました、公聴会を開催させていただきました。詳細な内容は後ほど、説明させていただきます。なお、四季の丘住宅地区から新庁舎予定地付近までは愛媛県向きの追い越し車線が計画されております。

新庁舎予定地を過ぎますと小深浦地区に入ります。住宅予定地への影響を極力避けるようにして大深浦地区との境にあります山をトンネルで通過します。大深浦地区には自由が丘住宅地区との西町住宅地区があり、志沢尾川沿いに集落も広がっていることから、こちらの住宅を出来るだけ回避するようにして計画を入れております。

大深浦地区を過ぎますと次は樺地区に入ります。樺地区には IC を設けることとしております。IC の場所につきましては、防災拠点であります宿毛新港になるべく近い箇所、かつ、住宅地や公共施設などに極力影響を与えないルートとしており、図面にお示ししてありますとおり、港南台住宅地区のほか、咸陽小学校、神社などに配慮したルートとしております。また、IC から高知方面に追い越し車線を設置する計画としております。この付近の計画内容について、意見書が 2 件提出されておりますので、詳細な内容については、後ほど説明をさせていただきます。

最後は宇須々木地区です。IC のランプ区間が終わったあたりから愛媛県境に向かって、緩やかなカーブで計画しております。

県境はトンネル 約 1,800m で結ぶこととしており、トンネル延長が短くなるよう愛媛県側に向けて徐々に標高を上げております。このトンネルは延長も長く勾配も 4% と基準値最大でありますことから、走行性の安全を確保するため直線構造としております。愛媛県側の出口付近には住宅等が点在しておりますことから、これらに影響が少ないルートを検討し、現在の計画となっております。

ここで、都市計画決定後において、住民の皆様はどういった影響があるのかということをご簡単に説明させていただきます。

先ほどの説明いたしました赤色の着色された範囲が、都市計画決定を予定している範囲でございます。その区域内に建築物を建築する場合は、都市計画法第 53 条第 1 項に基づいて、宿毛市長の建築許可が必要となります。この場合、建築物の用途や建ぺい率などが都市計画に適合しているか、また階数が 2 階以下で地階がないこと。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できて、撤去できるものでなければなりません。これは、将来の事業の円滑な施行を確保するために行われるもので、都市計画決定した区域については、このような制限がかかってくるということになります。

つづきまして、公聴会及び意見書についての説明をさせていただきます。

こちらは、都市計画決定までの手続の流れになります。都市計画決定にあたりましては、住民の皆様の意見を反映させるために、案の作成段階で公聴会の開催、案の作成後に意見書を提出いただく機会を設けております。今回、住民説明会の後に公述の申出が 1 件ございましたので、公聴会を開催し、意見をいただきました。また、都市計画案の作成後、案の縦覧期間中に住民の皆様から意見書の提出が 2 件ございました。これらの意見について、詳細に説明をさせていただきます。

まずは、公聴会での公述の内容についてです。

公述の要旨としましては、こちらの黄色で着色しております、宿毛市役所の新庁舎建設地の高台に、緊急時に高速道路から直接車両が出入りできる緊急連絡路の設置を予定

しているのであれば、この緊急連絡を、ハーフインターチェンジに再検討してはどうか、という申し出がございました。理由としましては、宿毛市の経済対策、物流効果の向上、南海トラフ地震の発災時や近年頻発している異常気象時に対する応急普及への対応などを考慮すれば、宿毛市新庁舎の建設予定地に、ハーフインターチェンジを設置する必要があるのではないか、というものでございます。

こちらが宿毛市新庁舎と宿毛中央線とのイメージ写真でございます。そちら側が宿毛中央線の計画でございまして、新庁舎予定地というのがこちらになります。

こちらが、ICの位置関係を示しておりますが、現在供用されております宿毛和田ICから今回計画しております宿毛新港ICの間が約7.1kmとなっております。宿毛市役所の新庁舎予定地はその間、黄色の丸い部分、ここに位置しております、宿毛新港ICからは約2kmという位置関係でございます。

一般的な高速道路のICの設置間隔ですけれども、工業地域または大都市周辺では5～10km程度、平地で小都市の点在する場合には15～25km程度、山地部では20～25km程度となっております、今回の宿毛和田IC～宿毛新港IC間での距離約7.1kmというのは、大都市周辺と同程度の設置間隔でありますことから、安全性や経済性の観点から今回の案は妥当と考えております。これらのことを考慮し、原案からは変更せず、都市計画の案を作成しました。このことについては、公述者に対して文書で回答させていただきます。

つづきまして、意見書についてです。

都市計画案の作成後、案の縦覧期間中に住民の皆さまから、2件の意見書の提出がありました。意見書については、お手元の資料6として写しを添付させていただいておりますが、その内容について説明をさせていただきます。

まず意見書1についてです。意見の要旨としましては、「宿毛新港インター線について、自身の農園内を通過しない案に変更するよう求める。」というものでございます。その理由としましては、

- ①自身が開墾して農地であり、収穫した文旦等を自動車で運ぶ園内道路も設置している。園内道路及びその入り口が都市計画道路の範囲内にあり地形も急勾配であることから、直線的に園内道路を付け替えることは不可能。園内道路が使えなくなると、農園全体での栽培を断念せざるをえない。
- ②都市計画道路の範囲は当該農園の一部であるが、農園全体で栽培ができなくなる、もしくは栽培できる量がごくわずかになる。
- ③当該農園は日当たりや水はけが良いため、自身が所有する他の農園も含めた収穫量のうち、当該農園での収穫量は半分弱ほどあることから、売上げが半減してしまう。
- ④現在、自身と子供の2世帯で経営しているが、近い将来、もう一人の子供も経営に加わる予定であり、当該農園での栽培が出来なければ子供の生活にも影響を及ぼす。

- ⑤文旦等の柑橘類は植栽して利益を見込める状態になるまで15年ほど要するため、農園を他の場所に移転して栽培するにしても、すぐには現在の収穫量は得られない。
- ⑥地中に埋設してる消毒液散布用の配管が影響するが、樹木の根が地中に根付いており再整備は不可能なうえ、耐候性の代替設備を地上に設ける場合に高額な費用が発生する。
- ⑦谷を挟んで西側の、果樹が栽培されていない山林を通るルートが考えられる。
- 以上の7点になっております。

この内容について図面を用いて詳しく説明をさせていただきます。黄色の破線で囲んでいる箇所が都市計画道路の幅ということになります。宿毛新港インター線の道路ということになります。赤色の破線で囲んでいる範囲が意見書1の提出者が所有する農園の範囲でございます。農園の約1/3が今回、道路に影響してしまうということになります。水色の実線が園内道路を示しております。また、意見書1の提出者が提案する西側のルートというのを紫色で、直線で示しております。こちらが、宿毛中央線及び宿毛新港インター線と、農園の位置関係のイメージ図です。この黄色の点線エリアが農園位置となっております。こちらが農園付近の航空写真に都市計画道路及び農園範囲の概ねの位置を示したものでございます。黄色の破線で囲んでいる範囲が都市計画道路の範囲であり、赤色の破線で囲んでいる範囲が農園の範囲となっております。現在の園内道路は、線状に白く見える部分が園内道路となっております。

ここで、宿毛新港ICの位置及び宿毛新港インター線のルートの選定について説明をさせていただきます。まず大きなポイントとして3点ございます。1点目は、冒頭でも説明いたしました、今回の路線における事業の目的でもあります、「防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援」ということから、防災拠点であります、宿毛新港に直結する位置を選定する必要がある、という点でございます。2点目が、愛媛県との県境に計画していますトンネルの延長を極力短くして経済性を向上させるために、宿毛中央線の勾配が県境に向かって高くなっているという点でございます。3点目が、住宅団地や集落、小学校、神社などの施設を極力避けるという点でございます。このことを踏まえると、宿毛新港に直結させる箇所としましては、写真で左側の新港入口①及び右側の新港入口②の2箇所が候補箇所となります。新港入口①に接続する場合には、赤色の破線で示すようなルートが想定され、小学校や集落を避けながら、さらに県境へ向けて高くなっている宿毛中央線に接続するため、どうしても長い距離を必要とし、不経済なルートとまいります。一方、新港入口②に接続する場合、住宅団地や神社を避け、比較的、高度の低い東側へ接続することが可能であり、こちらのルートの方が経済的となります。したがって、今回、新港入口②を選定いたしております。

次に、このルートを選定した場合、宿毛中央線へのアクセスとしては、紫色の破線で示すような、県道宿毛城辺線から最短ルートで接続することが、経済的かつ、カーブが少ない点で、安全性に優れると考えられます。これは、意見書1の提出者が提案された

ルートでございます。しかしながら、このルートを選定した場合、冒頭でも説明しましたとおり、宿毛新港インター線の縦断勾配が規定値の6%を確保できず、さらに特例値であります8%も確保できないということで、宿毛中央線に接続できないということになります。このことから、やむを得ず高度の低い東側、高知側にルートを振りまして、現在の計画案としております。

続きまして、意見書に対する見解を説明させていただきます。順番が前後いたしますが、35 ページの意見書の理由⑦の、宿毛新港インター線のルートについての意見に対する見解は、先ほど、説明した点も踏まえまして、宿毛新港インター線は、宿毛新港へのアクセス性、周辺環境への影響、経済性、走行性及び安全性を考慮しまして、総合的見地から現計画としております。具体的に申し上げますと、防災拠点である宿毛新港へのアクセス性を考慮し IC へ直結できるルートを設定。大規模住宅団地や神社、集落等を極力避けたルートを設定。走行性及び安全性を十分考慮できる縦断勾配、曲線半径を設定。という点を考慮しております。特に宿毛新港インター線の走行性及び経済性を考慮しますと、本線の IC 位置と県道接続地点との高低差を極力小さくする必要がございます。このため本線の IC 位置は、本線が西側に向かって登り勾配となっていることから、標高の低い東側に極力寄せた位置で計画をさせていただきました。この IC 位置と宿毛新港を結ぶため、経済性及び走行性を考慮しルート選定を行った結果、現在のルートが最適であると考えております。

続きまして、35 ページの意見書の理由②～⑤の、収穫量や売上げの減少、経営者の生活への影響についての意見に対する見解でございます。道路整備により影響する土地や樹木等につきましては、金銭的補償にて、買収させていただくこととしております。また、事業化になった際には、現地の調査を実施し、補償額の算定をさせていただきます。なお、補償方法につきましては、宿毛市から代替地の確保も検討することをお聞きしておりますので、代替地の確保も含めて地権者や宿毛市と協議を行い検討することとしております。

次に 35 ページの意見書の理由①の、園内道路についての意見に対する見解です。道路整備により、園内道路が使用不可能となる場合、機能回復として付け替え道路を設置いたします。具体的には、事業化後の詳細設計時に、現況地盤高等を再確認し付け替え道路を計画いたします。

続きまして、35 ページの意見書の理由⑥の、地中に埋設している消毒液散布用の配管についての意見に対する見解です。配管設備についても、道路整備により影響を及ぼす場合、金銭的補償、もしくはその機能回復に努めてまいります。

以上が、意見書 1 に対する見解です。

続きまして、もう 1 件の意見書であります、意見書 2 についてです。意見の要旨としましては、大きく 3 点ございます。1 点目は、宿毛新港インター線について、県道宿毛

城辺線や宿毛新港への接続道路も含めた総合的な計画案をお願いしたい。2点目は、宿毛新港インター線の西側が谷構造となり道がない。3点目は、宿毛新港 IC の位置を西側に移動すべき。といった意見でございます。

まず、意見の要旨1「宿毛新港インター線について、県道宿毛城辺線や宿毛新港への接続道路も含めた総合的な計画案をお願いしたい。」についてです。その理由としましては、1-①県道の海拔が2.2mと低く地震発生時には地盤沈下により水没が予想されるため、接続する県道の嵩上げもしくは海拔の高い場所への接続を行うべき。1-②県道は右左折レーン設置の改良が必要であり、計画案に盛り込むべき。1-③県道交差点～宿毛新港への進入路を整備すべき。もしくは既存の進入路が設置されている交差点に宿毛新港インター線を接続すべき。1-④分断される市道や農林道、河川がトンネル構造となるが、どのような構造になるのか。以上の4点となっております。

意見の要旨2「宿毛新港インター線の西側が谷構造となり道がない。」についてです。その理由としては、宿毛新港インター線の盛土と西側の山で挟まれた部分が谷構造となり山林が遮断されるため、山林を活用するための側道を設置する必要がある。

最後に意見の要旨3「宿毛新港 IC の位置を西側に移動すべき。」という点でございます。その理由につきましては、宿毛新港インター線東側の農地が影響を受け、当該地権者は非常に困っているため、当該農地に影響しないよう、IC の位置変更、もしくは線形を見直すことで農地を残して欲しい。というものでありまして、40 ページの意見書1の理由⑦と同内容の意見となっております。

続きまして、意見書2に対する見解でございます。

まず、43 ページの意見要旨1の理由1-①の、浸水対策についての意見に対する見解でございます。宿毛新港インター線は、先ほどの40 ページの、意見書1の理由⑦の見解と同様になりますが、宿毛新港へのアクセス性、周辺環境への影響、経済性、走行性及び安全性を考慮し、総合的見地から現計画としております。また、県道との交差点については、近年路面冠水の実績は確認されていませんが、錦地区や小深浦地区では度々路面冠水が発生していることから、昨年度より対策のための測量・設計を県幡多土木事務所宿毛事務所で実施しているところです。併せて、県道との交差点付近は海拔が低く長期浸水が予想されていることから、「南海トラフ地震宿毛市長期浸水対策検討結果」に基づき、関係機関と連携し長期浸水対策を進めます。

続きまして、意見要旨1の2つ目の理由1-②の、県道宿毛城辺線の右左折レーンの設置についての意見に対する見解です。計画交通量等を勘案し、宿毛新港インター線から県道への右折レーンや、県道から宿毛新港インター線への右折レーンについて設置する計画としております。こちらは、完成後のイメージ図となりますが、このような形で右折レーンを設置する計画としています。

続きまして、意見要旨1の3つ目の理由1-③の、宿毛新港の進入路の整備についての意見に対する見解でございます。県道との交差点から宿毛新港への進入路については、

現在1車線ではありますが、当該事業に併せまして2車線に拡幅するよう、黄色の点線部で、計画をしています。

続きまして、意見要旨1の4つ目の理由1-④の、分断される道路や河川の構造についての意見に対する見解です。既存の道路や河川については、新設道路へボックスカルバートを設置するなど、機能回復することとしております。これらの構造物は、事業化後、詳細設計において、それぞれの構造物が求められる機能や耐久性等を発揮するような構造としています。

次に、44ページの意見要旨2-①の遮断される山林活用のための側道設置についての意見に対する見解です。先ほど説明しました機能回復と同様に、道路整備により影響を受ける道路等につきましては、現状回復を事業化後、詳細設計により検討してまいります。

最後に、44ページの意見要旨3-①の、宿毛新港ICの位置等についての意見に対する見解です。先ほどご説明させていただきました40ページの意見書1の理由⑦に対する見解のとおり、現在のIC位置や宿毛新港インター線のルートが最適と考えています。

以上が、意見書の内容及びそれに対する見解でございます。

続きまして、都市計画決定の手續について、ご説明をさせていただきます。

先ほどの説明と重複する箇所がございますけれども、こちらが都市計画決定するまでの流れとなります。まず、都市計画決定を行うための原案を作成しまして、その原案の縦覧を6月1日～6月15日までの2週間行っています。そして、原案縦覧期間中でありあす6月2日及び6月3日の2日間で宿毛市の2地区において住民説明会を開催いたしました。その後、公述の申し出が1件ございましたので、6月25日に公聴会を開催しております。その後、都市計画案を作成しまして、地元自治体であります宿毛市に意見照会を行い8月3日に異存ない旨の回答をいただいています。また、宿毛中央線にあたっては国土交通大臣への事前協議を行い、8月26日に異存なし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9月3日から17日まで行いました。住民の皆さまから意見書が2件提出されましたので、この意見も併せて、本日、この審議会で審議をお願いしているところです。本日この審議会で原案どおり答申いただきましたら、今後は、国土交通大臣への同意を得て、都市計画の告示を行い、都市計画が決定するといった流れになります。

最後に都市計画決定後の事業の進め方について説明させていただきます。

都市計画決定が完了すれば、すぐに測量に入るということではございません。新規事業化という手続をクリアする必要があるがございます。宿毛～内海間につきましても、いつ事業化になるのか、また、全線事業化になるのか、分割されるのかというのが、現時点ではまだ分かっておりません。事業化になると、地形の細かい測量や地質調査を行います。設計が出来ると地権者や住民の方々と

の協議をしながら幅を確定していきます。その後、土地の測量や建物の調査を行います。新規事業化して、ここまで早くても3年程度必要となってまいります。その後、用地買収となり、買収が完了すれば工事に着手させていただいて、工事の完成を目指しています。といった流れになります。

以上で、宿毛都市計画道路1・5・1号宿毛中央線及び1・6・2号宿毛新港インター線についての説明を終わらせていただきます。ご審議の方、よろしくお願いします。

■磯部会長

はい、ありがとうございます。只今の「議案1及び2」について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

政岡委員、お願いします。

■政岡委員

丁寧なご説明ありがとうございました。公聴会で出てきた意見に対して、見解というものを、示してくださっていると思うんですけども、この意見書を提出された方について、その方は、もう、ご理解を頂いたという風に認識してよろしいですか。

■事務局

公聴会で出てきた公述者に対して、意見の回答として、県からさせていただきました。その後、案の縦覧後、意見書は出てきていませんので、ご理解を頂いたと認識をしています。

■政岡委員

後追いでご丁寧にですね、ご理解頂けましたかっていう風にこちらから聴くという風なことは普段からされていないということ。

■事務局

それはしていません。

■政岡委員

それで問題は今のところないですか。

■事務局

はい。

■磯部会長

よろしいですか。それでは他にご意見・ご質問ございましたらよろしく申し上げます。
いかがでしょうか。康委員ですね。

■康委員

高知大学の康です。私、農学部なので、この農地を潰すというのは凄い勿体ないと思うんですね。特に今、優良農地というのはどんどん無くなって行って、なかなか良い農地を作るというのは凄く難しい。農地を作るにも農地がないというのが現状ですね。その中で、道路を造るのは凄い大事なんですけども、道路と農地をどう共生するかっていう凄い難しい選択だと思うんですけども、農地っていうのは一回潰すとなかなか元に戻せないという難しいところがあるんですね。そんなわけで、なるべく潰さない形で道路を造れたら理想的だと思います。ちょっと確認したいのは、36 ページ、点線のところというのは、道を示していますよね。例えば黄色い点線だとか。ということは道が2回この農地を通るという理解で合ってますか。それともあれが道の幅ですか。

【傍聴席からの発言】

この黄色い点線の意味をちょっと教えてください。

■事務局

この点線が道路の幅を示したものです。盛土切土がありますので、幅が変わっていったということ。今の現状の園内道路というのが、この部分になりますので、ここで分断され、またここで分断されということになってしまいます。

■康委員

わかりました。その道路で占拠する部分を何か減らす工夫とかが出来ないのでかなとちょっと思いました。ここを通るにやむを得ない様な説明だと感じたんですけどもなるべく潰す面積を減らすという工夫というのはする余地がないのかなとちょっと思いました。以上です。

■事務局

その辺につきましても、基本的には、盛土構造というのが、やっぱり経済的な理由というのが正直ございます。当然、橋梁部分にすれば、その幅を少なくすることは出来ませんが、そういった経済性というものも考慮しまして、今のこの案が妥当であるという判断をしています。

■磯部会長

康先生のご意見の前半で農地をなるべく潰さない様についてのご意見あったかと思
いますけれどもその点についてはいかがなんでしょうか。

■事務局

今回、宿毛中央線及び宿毛新港インター線は、当然皆さんご存じと思いますが、距離
も長いと思います。文旦畑だけではなく、田んぼ、畑、そういったものも影響してまい
ります。どうしてもどこかには影響が出てくるということで、コントロールポイントと
いうものを設定させていただいて、それで、経済性、安全性ということで、繰り返しに
なりますけど説明させていただいたとおり、今回ルート設定をさせていただいておりま
して、どうしてもやむを得ず、どこかに影響が出てくるといったことでございます。

【傍聴席からの発言】

■磯部会長

恐れ入ります、傍聴はさせていただいておりますけれども、発言については、原則はな
しということをお願いします。

■康委員

そうしますと、代替の農地っていうのを提供出来るみたいな話があったんですけども、
そうした場合に、ここにも書いてあるように、この農園造るのに15年ほど掛かっている、
非常に時間と労力が掛かるものなので、同じ面積で補償になるという計算にならない
と思うんですね。そう考えると新しいところを工夫する時には、初期投資とか全部含
めて考える方が妥当かなと思いますので、是非、もうちょっと柔軟に対応していただ
きたいなと思います。なるべく農家の方に被害が小さくなるような形で進めていただ
けるといいなと思います。

■磯部会長

事務局からなにかございますでしょうか。

■事務局

はい。公共事業を実施させていただく場合に、基本的に、先ほども説明させていただ
いた、金銭的補償というのが、大原則になります。ただ、今回、先ほども申し上げまし
たように影響範囲がかなり大きいということもありまして、今回地元自治体でもありま
す宿毛市さんにも、ご協力をいただきながら、代替地を検討していただくように今、調

整をさせていただいております、今後事業化前に出来るのかどうかも含めて、今後、検討していきたいと考えています。

■磯部会長

それでは他のご意見・ご質問いかがでしょうか。

はい、坂本委員お願いします。

■坂本委員

高知大学の坂本です。ちょっと別の観点から、ご質問させていただきたいと思います。31ページの、ご意見につきまして、ハーフインターチェンジの再検討をということに對しまして、ここは回答としては、しないということですが、有事の時に、この新庁舎から、この道路まで、アクセスをするような、計画といいますが、そういう風な緊急的な対応というのが出来るのかどうかということをお聞かせ頂きたいと思えます。

■事務局

緊急連絡路については、国交省さんにも、ご相談させていただいております、今、それを計画していただくような形で進めていっております。

■磯部会長

ほかにいかがでしょうか。ご質問ございせんでしょうか。あるいはご意見ございせんでしょうか。それでは、大事なことでもありますので、10分ほど休会させていただいて、その間、委員の方々にも、また考えをまとめていただきたいという風に思えます。35分に再開させていただきます。よろしく申し上げます。

【10分休会】

■磯部会長

それではよろしいでしょうか。会議を再開させて頂きたいと思えます。前半のところ、事務局から、道路の計画について、ご説明をいただき、その中で、目的として、防災機能の強化、災害に強いまちづくり、観光振興や産業振興を支援する。いう目的を達するためということで、道路の計画についてご説明いただきました。委員からいろいろなご意見をいただいている訳ですけども、道路をまず使うようにするために、宿毛と愛媛県を結ぶということですから、始点と終点は決まったところで、どう結んでいくかっていうご説明があったかと思えます。そのときに、いろいろな制約条件があつて、道路を平面形状としてどこを通すかということが、まずあるわけですけども、それについては、地形などを勘案したうえで、その土地利用を勘案したうえで、線形を決めていくと。

そのときには、道路ですので、しかも高速で移動するので、線形についても、あまりカーブが急であってはいけないとか、あるいは、登り降り坂の傾斜が急であってはいけないとか、あるいはICについてはそこは便利なところでないといけないとか、いろいろな条件で制約条件がついてきます。その制約条件がいろいろあるなかで、ご提案をいただいたものについて、ご意見もいただいているということが、ご披露され委員からも意見をいただいたところでもあります。なかなかいろいろなことを考えて難しい問題ということなのだと思います。これを決めるため、意思決定をしていかなくてはならない訳ですけれども、もし国の関係の機関の方で、何か、参考になるご意見でもあれば、いただきたいと思いますが、そこから初めてよろしいでしょうか。いかがでしょうか。岡本代理委員をお願いします。

■岡本代理委員

四国地方整備局長の代理で参りました、土佐国道事務所長の岡本でございます。いま磯部先生からお話ございましたとおり、道路の整備にあたっては、どこかにルートを当然引かないといけないというところで、その引く際に当然安全性、使う方が危なくならないような安全性への配慮であったり、利便性であったり、また、国民の皆さまから預からせて頂いております税金を使わせて頂くというところからも、なるべく効率的といいますか、コストの面も当然考えて、このルートという物をつけなければいけないというところで、そうすることによって、実際に道路が通るところの、地権者の方々にとっては、ご不便をお掛けするというのも、多々あるわけでございます。そういうところを様々、勘案をしながらルートを作っていくということになりますが、すべての皆さまの、なんと言うのでしょうか、ご希望とご期待を叶えるということはなかなか難しいところもあるのかなと思います。そういったことも総合的に判断をされて今回の都市局のルート案ということでお示しされているというところで、私としてはやむを得ないところなのかなという風に思っております。ただ、公共事業を行うにあたって、大原則でございますけれども、貴重な先祖代々の土地を、ご提供いただく方々のご理解をなるべく得ながら進めていくというのは、大前提でございますので、そういったご理解をいただくためにも、たとえば、先ほど、事務局からご説明がありましたけれども、代替地の確保であったり、少しでもご不便を掛けなくなるようなものということで、農業をされてる方への影響をなるべく少なくするようなことが出来ないかというところについて、国と県と市と、この三者がしっかりと連携をして、しっかりと丁寧に説明をしながら、ご理解を得ながら進めていくことがとても大事だと思っておりますので、我々としても、四国地方整備局として、この事業者のひとりでもありますので、しっかりとやっていきたいと思っておりますけれども、県や市も一緒になってしっかりとやっていきたいと考えています。

■磯部会長

はい、ありがとうございました。それでは、全体を通じて、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。はい、武市委員どうぞ。

■武市委員

農業の視点として、ちょっと聴きたいんですが、意見書の1ですが、これは、努力して、努力して、先ほど地主さんからも聞きましたが、一等地でございます。それというのも、本日まで、宿毛の農業委員会の委員さんにも、それぞれ聞きまして、なかなか努力してやりゆうということを知りました。本人は僕は知りませんが、やはり、先ほど、国交省さんの方からもありましたように、それは農家にとりましては、これは一大事です。この農地を守っていくことということで、農業経営を息子さんなんかは、帰ってきてやるという矢先によ、この一等地の農地が取られるというのは、農家にとりましては、非常に痛いところでございます。上手によい言いませんが、やはりこの変更も、これ西側になりますかね。山林がありますので、なるだけ山林の方へよ、かまわなかったら、お願いしていただきたいと思います。農家の代表として、お願いです。なるだけこの一等地が少なくならないように、お願いしたいと思いますが、どうですかね。変更なかなか先ほどもカーブなんかの条件がありますが、農家にとりましては、お金だけでは、納得しませんのでねえ。そして、また、文旦というのは、15年とか、取れ出すために非常に日にちが掛かりますので、なんとか最小限の道路変更、お願いしたいと思います。よろしく願いをいたします。

■磯部会長

事務局から何かございますでしょうか。

■事務局

先ほど、ご説明させていただきましたとおり、今回のルート案というのが、安全性と経済性といったものを含めて、計画を入れさせていただいております。先ほど言いましたように、ルートで言いますと、まっすぐ通させていただいたら、直線で、法線的には良いのですが、縦断勾配がきつくなってしまうので、どうしてもやむを得ず、右へ振らざるを得ないということで、今回、計画を、高知方面へ、振らせていただいております。これが、ルートとしては最適であると考えています。

■武市委員

ほんでそこよ、そこをよ、山林の方へよ、ルートをちょっと変更したら、なんぼ勾配になっても、工事のやり方はあると思いますので、県としてもやっぱり考えて貰いたいです。

【稲田委員退席 出席 15 名】

■磯部会長

はい、今のご意見賜りました。他に、全体を通してご意見はいかがでしょうか。そうしましたら、意思決定をしたいと思えますけれども、事務局からのご説明とそれと、いただいたご意見、総合して、それから、今、国土交通省の方からも、少しでも不便を掛けないように、国・県・市で相談をして、考えていきたいというご発言もありました。ルートについては、事務局のご説明では、なかなか色々な社会的な条件、自然的な条件を加味して、動かすことが難しいというご返事だったかと思えます。それを踏まえて、この計画について、お諮りをしたいと思えます。まずは、この計画について、原案どおりご承認いただいていかどうかについて、採決をする必要があるかどうかについてお伺いしたいと思えますが、いかがでしょうか。特に、採決をする必要があるとお考えの方がいらっしゃいますでしょうか。もし、無いようでしたら、なかなか難しい決定ということは、もう、皆さんよくご理解いただいたと思えますし、また、関係者の方々も、ご迷惑が掛かる部分については、ご相談しながら、丁寧に進めていくってというような主旨でもありましたので、この計画については、原案どおり、進めて頂くということによろしいでしょうか。よろしいでしょうか。

■委員一同

意義なし

■磯部会長

それでは、そのように決めさせていただきます。なお、いただいた意見については、事務局も、きちんと把握をして、実際の事業が起こるまでは、まだまだ、ずいぶん時間が掛かるということもあると思えますので、色々工夫があると思えます。ぜひご相談に乗っていただきたいという風に考えております。ありがとうございました。今日の議題については、2件ということですので、議事については、これで終了させていただきます。

■高知県都市計画課長

高知県都市計画課長の本田でございます。貴重なご議論、ありがとうございました。先ほど、土佐国の所長の方からお話がありましたが、事業者とも都市計画権者、それぞれ連携いたしまして、恐らく、高知県が行う道路事業の部分もあろうかと思えます。それと宿毛市さんとの連携を図りながら、極力、皆さまの合意、同意が得られるように、丁寧に説明をしながら、進めて参りたいと思えます。本日は誠にありがとうございました。事務局として、それぞれ、事業者の方に伝えていきたいと思っております。

■磯部会長

それでは、マイクをお戻ししたいと思います。

■事務局

委員の皆様、ご審議、本当にありがとうございました。

以上をもちまして、第148回高知県都市計画審議会を閉会いたします。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、お足をお運びいただきまして、誠にありがとうございました。

本日はどうもありがとうございました。

以上