

第 155 回 高知県都市計画審議会 会議録

- 1 開催日時 令和 8 年 1 月 22 日（木）14 時～15 時 00 分
- 2 開催場所 高知会館 3 階 飛鳥
- 3 出席委員 井上浩之、磯部雅彦、稲田知江子、井原賢、大倉美知子、坂本淳、
西山彰一、樋口毅彦、政岡慶子、横山桂子、上田貢太郎、岡本和也、
清水おさむ、上戸康弘（代理）、藤木裕二（代理）、大井茂（代理）、
石浦学（代理）（計 17 名）
- 4 欠席委員 大野哲、桑名龍吾（計 2 名）
- 5 出席幹事 戸梶竜太（（代理）政策企画課）、松井竜太（（代理）商工政策課）、
小笠原学（土木政策課）（計 3 名）
- 6 欠席幹事 市川晋（地域福祉政策課）川谷知世（農業政策課）（計 2 名）
- 7 事務局 （高知県）土木部都市計画課
- 8 関係機関 （四国地方整備局）土佐国道事務所計画課
（高知県）土木部道路課
（いの町）土木課、（日高村）建設課
（佐川町）建設課、（越知町）建設課
- 9 審議事項 【付議事項】
 - 1）高知広域都市計画道路（3・6・94 号波川加茂線）の変更について
 - 2）佐川都市計画道路（3・6・1 号加茂越知線）の決定について
 - 3）越知都市計画道路（3・6・1 号加茂越知線）の決定について

■事務局

定刻になりましたので、ただいまから第 155 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 課長補佐の関でございます。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。

審議会委員 19 名のうち、代理委員を含め、一人遅れておりますが 16 名のご出席をいただいております。

審議会条例第 5 条、会議の成立要件、2 分の 1 以上の委員にご出席いただいておりますので、本日の審議会が成立していますことをご報告いたします。

また、本日の審議会は審議会運営要綱第 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。傍聴席の方へのお願いです。審議会においては、傍聴者の方からの発言は認められておりませんので、よろしくお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、高知県都市計画課長中西より一言ご挨拶を申し上げます。

■中西都市計画課長

高知県土木部都市計画課長の中西でございます。

開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げさせていただきます。

委員の皆さま方には、お忙しいにも関わりませず、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

加えまして、日頃から県が行います都市計画行政にご理解、ご協力をいただき、重ねて感謝を申し上げます。

この高知県都市計画審議会は、都市計画法第77条に規定された審議会でございます。県が決定する都市計画について、知事の諮問に応じ、調査・審議を行いますとともに、都市計画に関する事項について、関係行政以外に建議を行うことができるとされております。

本審議会は、これまでも、都市計画区域におけるマスタープランや市街化区域と市街化調整区域との区域区分、また、高知駅周辺の都市整備、四国8の字ネットワークを構成する高規格道路など、都市の基盤となる施設の決定・変更について、ご審議をいただいております。

本日は地域高規格道路である高知松山自動車道の一部を構成するいの越知道路につきまして、高知広域、佐川、越知の各都市計画区域における都市施設として決定、変更を行いますため、諮問をさせていただきます。

詳細につきましては、議事の中で、事務局の方から詳細な説明がございますので、委員の皆さま方には、それぞれの専門分野の観点から忌憚のないご意見をいただき、適切にご審議を賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。

以上、簡単でございますが、開会にあたりましてのご挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願いたします。

■事務局

ありがとうございました。

審議に先立ちまして、お手元の資料の確認をお願いいたします。

配付資料はお配りしている資料の表紙に記載しております、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1、2、3」、資料6「議案説明資料」、資料7「意見書」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がありましたら、事務局までお知らせください。

特に資料の不足が無いようでしたら、続きまして、昨年4月に開催いたしました前回の審議会以降で、4名の委員に変更がございましたので、新たにご就任いただいた委員をご紹介します。

はじめに、「学識経験のある者」といたしまして、高知県社会福祉協議会会長、井上浩之様。

■井上委員

井上です。よろしくお願いいたします。

■事務局

次に「市町村の議会の議長を代表する者」といたしまして、高知縣市議会議長会会長、清水おさむ様。

■清水委員

はい、昨年6月に就任しております。よろしくお願いいたします。

■事務局

最後に「関係行政機関の職員」といたしまして、国土交通省四国運輸局長田村顕洋様。本日は代理で高知運輸支局支局長上戸康弘様にご出席いただいております。

■上戸委員（代理）

上戸でございます。よろしくお願いいたします。

■事務局

農林水産省中国四国農政局長郷達也様。本日は代理で農村振興部農村計画課長大井茂様にご出席いただいております。

■大井委員（代理）

大井でございます。よろしくお願いします。

■事務局

なお、変更のない委員の皆様、及び代理委員の皆様につきましては、出席者名簿と配席図により、ご紹介に変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、審議会運営要綱 第5条の規定により、会長が議長となって、会議を主宰することになっていますので、磯部会長にお願いいたします。

■磯部会長

磯部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日はご出席誠にありがとうございます。

それでは、議事に入ります前に、審議会運営要綱第10条第3項に、会長が議事録の署名委員を2名指名することになってい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、井原委員と、大倉委員を指名させていただきます。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3件になっています。

議案－1 高知広域都市計画道路 3・6・94号 波川加茂線の変更、議案－2 佐川都市計画道路 3・6・1号 加茂越知線の決定、議案－3 越知都市計画道路3・6・1号 加茂越知線の決定について、あわせてお諮りいたします。

事務局は議案の説明をお願いいたします。

■事務局

高知県土木部都市計画課計画担当チーフの武本と申します。先ほど会長からもありましたように、議案－1から議案－3については、関連する案件でありますことから、あわせてご説明させていただきます。よろしくお祈りいたします。着座にて説明させていただきます。

お手元の議案1の1ページをお開きください。議案を朗読させていただきます。

7高都計第540号、令和7年12月22日。

高知県都市計画審議会会長様。高知県知事。

高知広域都市計画道路（3・6・94号波川加茂線）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。

高知広域都市計画道路の変更（高知県決定）。都市計画道路に3・6・94号波川加茂線を追加する。種別、幹線街路。名称、番号、3・6・94、路線名、波川加茂線。位置、起点、高知県吾川郡いの町波川字六月バタ、終点、高知県高岡郡佐川町岩目地字長尾、主な経過地、いの町、日高村。区域、延長、約9,160m。構造、車線の数、2車線、幅員、7.5～8m。

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5m以上高い区間が350m以上連続している区間です。

また、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のことです。

構造形式の内訳については、朗読を省略させていただきます。

続きまして、

日高村本郷字妹背西路地内に出入口を設ける。

「備考」国道33号に接続。

日高村岩目地字藤ヶ谷地内に出入口を設ける。

「備考」国道33号に接続

区域及び構造は計画図表示のとおり。理由。別紙「理由書」のとおり。

続きまして、お手元の議案－2の1ページをお開きください。

議案を朗読させていただきます。

7 高都計第 540 号、令和 7 年 12 月 22 日。

高知県都市計画審議会会長様。高知県知事。

佐川都市計画道路（3・6・1号 加茂越知線）の決定について。

このことについて、都市計画法第 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。

佐川都市計画道路の決定（高知県決定）。都市計画道路 3・6・1号 加茂越知線を次のように決定する。種別、幹線街路。名称、番号、3・6・1、路線名、加茂越知線。

位置、起点、高知県高岡郡佐川町岩目地字長尾、終点、高知県高岡郡佐川町字新立、主な経過地、佐川町。区域、延長、約 7,160m。構造、車線の数、2車線、幅員、7.5～8m。構造形式の内訳については、朗読を省略させていただきます。

続きまして、

佐川町字曾我ノ内地内に出入口を設ける。

「備考」国道 33 号に接続。

佐川町字乙川長道地内に出入口を設ける。

「備考」国道 33 号に接続

区域及び構造は計画図表示のとおり。

理由。別紙「理由書」のとおり。

最後に、お手元の議案－3の1ページをお開きください。

議案を朗読させていただきます。

7 高都計第 540 号、令和 7 年 12 月 22 日。

高知県都市計画審議会会長様。高知県知事。

越知都市計画道路（3・6・1号 加茂越知線）の決定について。

このことについて、都市計画法第 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。

越知都市計画道路の決定（高知県決定）。都市計画道路 3・6・1号 加茂越知線を次のように決定する。

種別、幹線街路。

名称、番号、3・6・1、路線名、加茂越知線。

位置、起点、高知県高岡郡越知町越知字鷹ノ巣、終点、高知県高岡郡越知町越知字一宮ノ外、主な経過地、越知町。区域、延長、約 2,690m。構造、車線の数、2車線、幅員、7.5～11.5m。構造形式の内訳については、朗読を省略させていただきます。

続きまして、

越知町越知字城ノ前地内に出入口を設ける。

「備考」国道 33 号に接続。

区域及び構造は計画図表示のとおり。

理由。別紙「理由書」のとおり。

それでは、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の議案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。

ただいまより、高知県が都市計画決定する、高知広域都市計画道路3・6・94号波川加茂線、佐川都市計画道路3・6・1号加茂越知線、越知都市計画道路3・6・1号加茂越知線、について、ご説明いたします。3件の都市計画決定については、「高知松山自動車道の～越知」として、一連の路線で関連してまいりますことから、本審議会においてはまとめてご説明させていただくことにいたします。よろしくお願いいたします。

それでは、3つの都市計画道路につきまして、①事業目的、②計画概要、③具体的ルート、④都市計画決定の手続きの流れでご説明いたします。

その前に、高知松山自動車道（いの～越知）の全体概要などについてご説明します。高知松山自動車道は吾川郡いの町から愛媛県松山市に至る「高規格道路」として、四国横断自動車道や四国縦貫自動車道を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として位置づけされており、今回都市計画決定を行う「いの～越知」間はこの一部となります。

この路線は、いの町、日高村、佐川町、越知町の各都市を結ぶ高規格道路であり、各都市の将来のまちづくりの基盤施設となることから、今回都市計画決定を行うこととしております。右下部分にも記載のとおり、県が作成した「中央圏域都市計画区域マスタープラン」におきましても、高知松山自動車道は、県外や圏域間等をつなぐ広域連携道路として位置づけられており、都市計画区域マスタープランとも整合しております。

それでは事業の目的をご説明します。

今回の道路における事業の目的としては、大きく4点ございます。

- 1点目は、「災害に備えた信頼性の高いネットワークの確保」
- 2点目は、「安心・安全な生活を支援」
- 3点目は、「産業・観光振興を支援」
- 4点目は、「地域間の円滑な移動を支援」

となっております。

まず1点目の、「災害に備えた信頼性の高いネットワークの確保」についてです。

近い将来必ず起こるとされる南海トラフ地震に備えるため、各自治体におい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す。このような状況の中、新たに整備される道路は災害発生後も機能する道路ネットワークを確保するとともに、洪水浸水時においては、

現国道 33 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、救援・物資輸送活動などを支援するものです。

2 点目の、「安心・安全な生活を支援」についてです。

本路線の整備により、高度な医療を提供する高知市内の病院まで、より迅速に搬送ができるようになります。右側の表が、日高村、佐川町、越知町から高知市内の三次救急医療機関までの時間短縮を示しています。市内から一番遠い越知町役場から高知市内の救急医療機関となる近森病院までは、約 15 分短縮されるものと見込まれております。

3 点目の、「産業・観光振興を支援」についてです。

産業面では、道路整備により、定時制の確保や安全な輸送という観点から、地場産品の流通性向上により、商圈拡大にもつながり、販路拡大の機会増加が期待されます。また、当地域は、仁淀川、牧野公園、猿田洞、道の駅など多くの観光スポットがあることから、それらを活かした地域活性化や、交流人口の拡大、高知龍馬空港や高知新港など交通拠点からの連絡性が向上することにより、インバウンド観光などにも大きく寄与することが期待されます。

4 点目の、「地域間の円滑な移動を支援」についてです。

現道の国道 33 号では、事故に伴う交通規制や、イベント等の開催時には交通渋滞が発生しております。道路の整備により、沿線地域から高知市以東への通過交通が国道 33 号から転換することで、国道 33 号の渋滞緩和が期待されます。

次に、②計画概要、についてご説明いたします。

いの～越知間のルート帯検討につきましては、当該地域の道路の形状・課題を踏まえ、事業の目的を達成するための複数案を検討しております。

検討にあたりましては、豪雨や地震への対応、安全性・定時性・走行性・速達性、自然環境・生活環境等の保全、経済性への配慮等を考慮し、青色で示す案①最短ルートで結ぶ全線バイパス案、赤色で示す案②アクセス性を考慮した全線バイパス案、緑色で示す案③現道拡幅案の、3つのルート帯を検討しております。

これらのルート帯について検討した結果、豪雨、地震等の災害や事故等により、国道 33 号が通行止めとなった際に、代替路として地域の防災拠点や他の主要道路と連絡することで、円滑な救命、救助活動のアクセスが確保できることや、産業・観光振興を支援することができる「案②のアクセス性を考慮した全線バイパス案」を基本に計画することとなっております。

都市計画法では、都市計画は、各都市計画区域において定める必要があることから、高知広域、佐川、越知の各都市計画区域ごとに都市計画道路を定めることとしております。都市計画区域を有しない日高村につきましては、接続する都市計画道路曙町波川線（高知西バイ

パス)との接続を考慮し、高知広域都市計画道路として決定することとしています。なお、各インターチェンジについては、高規格道路の事業予定者が整備するもののみ都市計画決定を行うこととしており、加茂 IC がそれにあたります。

次に、道路の幅員構成についてご説明します。

全幅員は基本的には 8.0m とし、車両が通行する幅は片側 3.25m としています。ただし、100m 以上のトンネルや 50m 以上の橋梁については、路肩幅員を縮小することができるため、幅員 7.5m となります。越知町の終点部における現道拡幅区間では、現況と同様に歩道を設置することから、幅員 11.5m となります。今回、都市計画決定する幅については、道路として必要な最小限の範囲としており、盛土法面や切土法面も含むこととしています。

こちらは全体の道路計画の諸元になります。延長は約 19 km、車線数は 2 車線、設計速度は時速 60 キロとしています。高知西バイパスから分岐し、日高村、佐川町を經由し、越知町越知で国道 33 号に接続します。

次に、③ 3 つの都市計画道路の具体的ルートについて、ご説明いたします。

今回、都市計画決定する範囲は図のとおりです。インターチェンジ等の設置位置は、全 5 箇所であり、高知市側から日高 IC、加茂 IC、佐川 IC、高吾北交差点、越知橋西詰交差点となります。まず起点として、高知西バイパスの終点付近の鎌田 IC 付近で分岐し、現国道 33 号南側を西進し、沿線市街地や拠点地区とのアクセス性を考慮し、日高 IC、加茂 IC、佐川 IC、高吾北交差点、越知橋西詰交差点を計画しております。

まず、東に位置する高知広域都市計画道路の具体的ルートについて説明します。

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。高知広域都市計画道路は高知西バイパスからの分岐を起点とし、日高村と佐川町境に位置する加茂 IC を終点としています。

具体的なルートの選定については、公共施設や神社、文化財、希少植物の生息地、地質リスクや洪水浸水想定区域を原則回避し、経済性や技術的な検討を加えたルートとなっております。こちらは、高知西バイパスから日高 IC 付近までのルートになります。具体のルートとしては、高知西バイパスの終点付近の分岐から県立農業大学の南側を通り、いの町と日高村との境はトンネルを計画しており、トンネルの出口が日高村下分西田地区になります。その後、国道 33 号の南側を西進し、県立日高特別支援学校の南西付近で、JR 土讃線、国道 33 号と立体交差し、日高村役場北側をトンネルで通過し、日高 IC へ至ります。

次に日高 IC から加茂 IC までのルートになります。

日高 IC から西に向けては、主に山間部を通り、集落を通る箇所は、できる限り農地や家屋への影響を抑えたルートとなっております。加茂公民館付近からは、JR 土讃線、県道岩目地

西佐川停車場線、国道 33 号を立体交差し、日下川を橋梁で渡る計画となっております。日高村と佐川町の町村境付近、国道 33 号の南側付近に加茂 IC が位置しており、ここが終点となります。

次に佐川都市計画道路の具体的ルートについて説明します。

こちらは、加茂 IC から佐川 IC までのルートになります。佐川都市計画道路は、日高村の境付近を起点とし、越知町境を終点としています。日高村と佐川町の町村境に位置する加茂 IC の西側は主に山切の計画になっており、佐川町加茂地区及び国道 33 号を橋梁で西へ渡ります。グローリープロダクツ高知工場の南側付近になります。サンシャインパーク佐川の北側付近を西進し、柳瀬川及び県道岩目地西佐川停車場線と立体交差する計画となっております。佐川 IC は国道 33 号と国道 494 号の交差点から北東側に位置しております。

次に佐川 IC から高吾北交差点までのルートになります。

この区間は、国道 33 号より北側の山間部を切土とトンネルを中心としたルートで計画されております。なお、高吾北交差点は、高吾北清掃センターの東側の山間部に位置しております。

次に、高吾北交差点から越知橋西詰交差点までのルートになります。

こちらは一部、越知都市計画道路も含んだ図となっております。高吾北交差点から越知町境まではトンネルと橋梁で計画されており、国道 33 号を立体交差し、越知町側のトンネル入口付近が終点となります。

次に越知都市計画道路の具体的ルートになります。

越知橋西詰交差点から終点までのルートになります。

この区間は現国道 33 号を拡幅する区間となっております。供用済みの越知道路へ接続するまでの区間について歩道等の拡幅を行う計画としております。

次の、④都市計画決定の手続きについて、担当の小松からご説明いたします。

こちらが都市計画決定の流れとこれまでの経過になります。

まず、都市計画決定を行うための原案を作成し、その原案の縦覧を令和 7 年 6 月 6 日～20 日までの 2 週間行いました。併せて、この原案の縦覧期間中である、6 月 11 日、12 日、13 日、16 日の 4 日間、いの町、日高村、佐川町、越知町において住民説明会を開催いたしました。その後、11 名の方から公述の申出がございましたので、6 月 30 日、7 月 2 日、3 日の 3 日間で公聴会を開催しております。公聴会の後、地元自治体である各関係町村に意見照会を行い、異存ない旨の回答をいただいております。その後、都市計画案の公告・縦覧を 11 月 7 日から 21 日まで行い、縦覧期間に、5 名の方から意見書が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。なお、公述内容及び意

見書の内容並びに回答につきましては、次ページ以降でご説明いたします。

各都市計画道路における公述申出の状況は、高知広域で8名、佐川で2名、越知で1名となっており、合計11名の方から26件の公述の申し出がございました。なお、今回ご審議いただきますのは、道路の位置や構造など「都市計画に関する公述」であり、都市計画に関する公述以外については、その他の公述として、あらかじめ事務局の方で分けさせていただいております。その結果、3つの都市計画区域全体で、道路構造に関する公述が4件、インターチェンジに関する公述が8件、ルートに関する公述が1件となっております。

なお、公述者への回答は、既に県から公述人あてへ文書で回答させていただいております。まずは、こちらの「道路構造に関する公述」について、4件まとめてご説明させていただきます。

道路構造に関する公述は、高知広域都市計画道路では、いの町で1件、日高村で2件、佐川都市計画道路で1件の合計4件の申し出がありました。公述①から③については高知広域都市計画道路について、公述④については高知広域及び佐川都市計画道路に関する公述になります。これらの公述申し出の詳細について次ページよりそれぞれご説明いたします。

まずは高知広域都市計画道路における公述①になります。

要旨としましては、「盛土工法を高架工法に変更して田畑（遊水池）を確保して欲しい」という申出でございました。理由としましては、「過去に何度も水害に遭っており、日高村下分長山田の地形条件など、遊水池確保が難しいため」というものです。公述申出の箇所としましては、JR小村神社前駅の南西部の地域で、図面で示しておりますこちらの箇所になります。

こちらも高知広域都市計画道路についてになります。

公述②の要旨としましては、「盛土は極力避け、橋脚にするなど工法の工夫を求めたい」という申出でございました。理由としましては、「盛土部分、特に軟弱地盤（日高村下分西田）については、液状化による道路の寸断が危惧され、また、日下川流域の特定都市河川等の規制や事情があるため」というものです。公述申出の箇所としましては、JR小村神社前駅の南側の地域で、先ほどの公述①のすぐ東側の地区で、図面で示しておりますこちらの箇所になります。

こちらも高知広域都市計画道路になります。

公述③の要旨としましては、「波川区間は橋梁形式にしてほしい」という申出でございました。理由としましては、「過去の浸水被害により、浸水想定区域内での盛土行為は最低限に留めてほしいため」というものです。公述申出の箇所としましては、農業大学の南側で、高知西バイパスからの分岐部にあたり、図面で示しておりますこちらの箇所になります。

こちらは、高知広域都市計画道路と佐川都市計画道路についてになります。

公述④の要旨としましては、「国道東側の盛土、国道と県道の間のは場箇所の盛土を高架橋にして欲しい」という申出でございました。理由としましては、「大雨洪水時の水はけ確保、加茂地区の水害防止のため」というものです。

こちらについては、佐川町加茂地区の住民からの公述になりますが、公述④の東側の申出箇所が、加茂地区への水害防止という観点で、影響があると判断し、高知広域都市計画道路についても併せて公述していただいております。公述申出の箇所としましては、加茂 IC の北東部と西側の地域で、図面で示しておりますこちらの箇所になります。

道路構造に関する公述に対しましては、「現時点で確認し得る現地の地形や地質の条件や経済性等を考慮して盛土構造としており、今後、頂いたご意見も参考にさせていただき、事業予定者が地質等に関する詳細な調査を行ったうえで、軟弱地盤や洪水等による浸水への影響等を考慮した最適な構造を検討することとしております。また、今後、事業予定者が特定都市河川浸水被害対策法等を踏まえて、日下川流域における流出雨水量の増加を抑制するための対策を行うこととしております。具体的な対策については、河川管理者や関係自治体等と協議し検討していきます。」

これらのことから、経済性や現時点で確認し得る地質状況等の観点から、今回の案が妥当と考えており、原案から変更はせず、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いております。

次にインターチェンジに関する公述は、高知広域都市計画道路において、公述⑤から⑫について日高村から 8 件申し出がありました。これらの公述申出の内容について次ページよりそれぞれご説明いたします。

公述⑤から公述⑨について、インターチェンジに関するこちらの公述は、主に妹背地区への日高 IC の設置に対する反対意見になります。理由としましては、主に生活圏がいの町・高知市であることから、日高村の中心部より西部にインターチェンジを設置することについて、地域住民の利便性が悪いといった意見や、妹背地区のコミュニティ、住環境・歴史ある土地を奪うことになるため、また、日高 IC が能津地区住民の利便性向上という地元説明会での理由が不明確といった意見となっております。

公述⑩から公述⑫について、インターチェンジに関するこちらの公述は、日高村役場よりも東にインターチェンジを設けてほしいという意見になります。理由としましては、主要施設の位置からも、住民の移動ルートとの適合性、交通の流れの合理性、災害発生時のスムーズな対応、利便性や将来性といった観点、妹背地区における騒音・粉塵被害への懸念等があるためといった意見となっております。

インターチェンジに関する公述に対しましては、「地域の防災拠点である日高村役場、日高村保健センターや市街地（集落）である日高村本郷周辺、日高村北部集落（能津地区）、流通拠点である JA コスモス日高支所統一出荷場、観光施設である仁淀川観光遊覧船乗り場、村の駅ひだか等、主要道路である国道 33 号と円滑に連絡できることに配慮した位置として選定しています。

また、役場周辺地域は、交通量が多いことに伴い、他の区間と比較して死傷事故件数が多い傾向にあります。こうした中、日高村役場の東にインターチェンジを設置した場合、原案の日高村のインターチェンジの位置と比較して、事故等を招き、近隣住民の生活に支障を及ぼす懸念があります。」

これらのことから、上記のとおり総合的な観点において、適切な位置を選定していることから、今回の案が妥当と考えております。これらのことを考慮し、原案から変更はせず、都市計画の案を作成しました。このことについても、公述者に対して文書で回答させていただいております。

次にルートに関する公述については、公述⑬のとおり高知広域都市計画道路において、日高村から 1 件申し出がありました。ルートに関する公述は、「日高村下分地区 J R 南側のルートを西へ延伸できないか」という趣旨になります。理由としましては、「利便性の高いと思われるルートであり、国道を跨ぐ 2 箇所の高架の設置の必要性が疑問であるため」となっております。

「原案で示した全体のルートは、豪雨、地震等の災害や事故等により、国道 33 号が通行止めとなった際の代替路として、地域の防災拠点や他の主要道路と連絡することで、円滑な救命、救助活動のアクセスを確保するとともに、救急医療や産業・観光振興を支援することができるルートとして選定しております。日高村区間におけるルートにつきましては、国道 33 号及び JR 土讃線の北側を通過することで、日高村の市街地（集落）、流通拠点、観光施設へのアクセス性を重視したルートとしており、生活環境・自然環境との調和を図りつつ、経済性、技術的な検討を加え総合的な観点から適切なルートを選定しております。」と回答させていただいております。

これらのことから、経済性、技術的な検討を加え、総合的な観点から適切なルートを選定していることから、今回の案が妥当と考えております。よって、これについても、原案から変更はせず、都市計画の案を作成しました。

以上 13 件、公述①から公述⑬が「都市計画に関する公述」になります。

一方、都市計画原案について公述の申し出がありました 26 件のうち、その他の意見としております公述⑭から公述⑳における 13 件について、参考に記載をしております。今回の「都市計画に関する公述」ではないものとしておりますが、事業予定者による考え方も含めて、文書で回答をさせていただいております。

次に、都市計画案を作成したのちに、11月7日から21日までの2週間、縦覧を行った結果、5名の方から13件の意見書が提出されました。こちらの意見書について説明させていただきます。

意見書につきましては、高知広域都市計画道路で2名、佐川都市計画道路で3名となり、合計5名の方から13件提出がございました。なお、今回ご審議いただきますのは、「都市計画案に対する意見」であり、都市計画に対する意見以外のものについては、あらかじめ事務局の方で、都市計画に関する意見と、その他に関するものとして分けさせていただきました。

その結果、3つの都市計画区域全体で、道路構造に関する意見が2件、インターチェンジに関する意見が1件、ルートに関する意見が1件となっております。

まずは、こちらの「道路構造に関する意見」における2件についてご説明させていただきます。

1件目の高知広域都市計画道路の道路構造に関する意見につきましては、要旨として1点目に「計画ルートに賛同できない」とのルートに関することを述べられており、2点目に「盛土工法は容認できない」との道路構造に関することを述べられております。このため、ルートに関することを意見書①として、道路構造に関することを意見書②として併せて理由をご説明します。

理由としましては、意見書①の計画ルートにつきましては、奥の谷地区には高知西バイパスが通っており、一番近い家では庭先をかすめている。更に日高村に向かう計画ルートでは挟まれている感がある。地区内の10戸以上の家屋の近くをそれもさうとう高い位置を道路が通ることになる。今までは静かな地域が高知西バイパスで一変し、さらにもう一路線が通ることに耐えられない。

意見書②の道路構造につきましては、高知西バイパスができるまでの奥の谷地区は静かな集落であった。JRは騒音でも、波川駅があり恩恵が大きかったが、道路は騒音や排気等のみで、盛土が視野を遮った。更に向こうが見えなくなり、閉塞感が加速する。波川地区をはじめ、川内地区は浸水地域だ。これを助長する盛土工法には反対する。

意見書①における該当箇所が黄色で示している箇所となります。

この内容について、図面を用いて詳しくご説明します。

緑色で示している箇所が都市計画道路の盛土区間になります。ピンク色の点線の楕円形で囲んでいる範囲が意見書②の提出者が述べている奥の谷地区になります。また、住宅地図及び航空写真で確認した、影響があるとされる住宅の位置を黄色で示しております。

意見書③は佐川都市計画道路に関する意見になります。

要旨としましては、「No. 106+60～No108 区間の道路構造について、盛土構造から橋梁構造

に変更願いたい」No. 106+60～No108 区間は、黄色の丸で示している箇所になります。

理由としましては、「No. 107 付近の南側には、東西を高低差 32m～38mの山、南は 13m の土堤に囲まれた 2 世帯 2 軒の人家があり、都市計画面案により、北側に 10.5m の盛土構造で道路が完成すると、2 軒の人家は軒先を道路が走り東西南北を囲まれた窪地となり、健康で文化的な生活の環境維持が困難となる。」といった意見になります。

この内容について、図面を用いて詳しくご説明します。

赤色の太線で示している箇所が、意見書③の提出者が述べている該当の盛土区間になります。また、住宅地図及び航空写真で確認した、影響があるとされる住宅の位置を黄色で示しております。東西が山になっており、開発事業者により整備された私道沿いから、開発区域内の調整池までにおける東側及び南側に土堤がある状況になります。

意見書①のルートに関することに対する県の見解についてご説明いたします。

「案で示した高知松山自動車道の～越知の全体のルートは、豪雨、地震等の災害や事故等により、国道 33 号が通行止めとなった際の代替路として、地域の防災拠点や他の主要道路と連絡することで、円滑な救命、救助活動のアクセスを確保するとともに、救急医療や産業・観光振興を支援することができるルートを選定しております。また、ルート選定においては、コントロールポイントを避け、経済性、技術的な検討を加え総合的な観点から適切なルートとしております。」

奥の谷地区について具体的には、4 点を考慮しております。

1 点目に、コントロールポイントについては、神社（月田上神社）、公共施設（農業大学校）、主要産業施設（高知県立紙産業技術センターなど）、これらを避けたルートとしております。

2 点目に平面曲線半径についてです。道路の曲げ方について、技術基準による設計速度に基づき、インターチェンジ付近は曲線半径を 450m 以上必要とされており、1 点目でご説明したコントロールポイントを避けることにより、走行性や安全性が確保できる 450m を採用しております。

3 点目に、トンネルの坑口の位置についてです。トンネルの中心線が山の斜面の等高線に対して直交に近い角度を設定する必要があり、斜面の状況や坑口を含むトンネル工事の施工性などから、最適な位置を選定しております。

4 点目に、起点側の高知西バイパスとの分岐点と鎌田 IC との距離についてです。こちらも技術基準では設計速度 60km/h では 215m 以上確保する必要があり、現計画は 270m としております。現計画の 270m を 215m まで短くすることは、月田上神社に影響があることから、影響を受けない距離である 270m を確保し、トンネル坑口に向けて、安全に走行できる曲線半径 450m でカーブを曲げるルートとしています。

以上のことから、技術基準に基づく道路の設計の考え方と周辺のコントロールポイント、トンネル坑口の位置により、現在の計画が最適なルートとして考えております。

意見書②と意見書③の道路構造に関することに対する県の見解についてご説明いたしま

す。

2つ目の道路構造に関する意見については、盛土と橋梁の構造選定については、基本的には経済性等を考慮して、盛土構造としております。なお、①河川、大型用水路、②主要交差する現道、鉄道などについては、橋梁構造としており、現計画が最良と考えております。なお、今後詳細な現地調査等を十分に行い必要に応じて対応していきたいと考えております。

また、一般的な事例としまして、道路高 10m・軟弱地盤層なしの条件とした場合における、盛土と橋梁の経済比較を示しております。標準的な道路構造で比較した場合、橋梁よりも盛土の方が費用が 1/5 程度となり安価になります。

こちらはあくまで、一般的な工法としての参考例ですので、軟弱地盤層があり地盤改良が必要となった場合には、盛土より橋梁が安価になる可能性もあります。

意見書④の内容について、図を用いて詳しくご説明します。

要旨としましては、「このたびの縦覧図書の閲覧により、佐川地区自治会長会（41 自治会）及び黒岩地区自治会（14 自治会）は、緊急役員会の総意として、「下山・市ノ瀬・立野」付近に既存の町道・県道に接続できるインターチェンジを設置してほしいという結論に達したのでよろしく願います」

理由としましては、「現在の計画では、佐川中心部に出入りするには、東は日高の岩目地、西は川内ヶ谷の 2 箇所です。このため、中心商店街や、今住宅化が進行している荷稻・青去・三野・富士見町といった大集落の住民の利便性向上が必要です。ことに、黒岩地区の住民にとっては最寄のインターチェンジとなり、なくてはならないものとなります。さらに、歴史・文化の観光スポットのにぎわいや佐川の反映には欠かせないものと確信していますし、これから人口減少社会が進行しても保ち寂れることのないよう、また、南海地震を見据えたまちづくりも含め、将来に禍根を残さないためにもよろしく願います。これはスパンの短いインターチェンジになることは承知しているが、いの町の是友のケースもあるので、願いたい。」との意見をいただいております。

現在の計画地であるインターチェンジを赤丸で示しており、東から加茂 IC、佐川 IC、高吾北交差点になります。黄色の丸で囲んでいる範囲が意見書④の提出者が述べているインターチェンジの位置になります。

主に西佐川駅の周辺の地区が、下山、市ノ瀬、立野といった地区でございます。また、緑色で示している箇所が佐川町の黒岩地区になります。

意見書④の提出者の意見としましては、周辺の荷稻、青去、三野、富士見町などの集落地や黒岩地区の住民にとっても最寄のインターチェンジとなり、利便性向上といったこの付近に観点からこのインターチェンジを設置してほしいといった趣旨になります。

こちらは意見書④の内容について、文章で記載しております。

意見書④に対する県の見解についてご説明いたします。

インターチェンジの位置については、地域の防災拠点や市街地（集落）、流通拠点、観光施設、主要道路等と円滑に連絡できることに配慮した位置としています。

佐川町の3つのインターチェンジについては、加茂 IC は、①加茂地区や観光施設であるまきのさんの道の駅等とのアクセス、佐川 IC は、②佐川町市街地・佐川町役場や健康福祉センターなどの防災拠点とのアクセスや国道 494 号を經由した県西南地域とのアクセス、高吾北交差点は、③越知町市街地・越知町役場や多目的運動場、高吾北消防本部などの防災拠点とのアクセスに配慮した位置としています。

こちらは、現計画である佐川インターチェンジの位置と要望箇所の位置関係を表した図になります。インターチェンジ要望箇所からは、主要な道路である国道 33 号や国道 494 号へのアクセス性という面で劣っており、また、JR 西佐川駅周辺では住宅も多く、国道までのアクセス道路も整備する必要があります。

新たに要望の場所にインターチェンジを設けることは、住宅等周辺への影響や経済性など総合的な面から、佐川町の中心部へのアクセスとしては、現在の佐川 IC の位置のみが最適であると考えております。

以上が意見書の内容及びそれに対する見解となります。

都市計画案について意見がありました 13 件のうち、その他の意見としております意見⑤から意見⑬における 9 件について、参考に記載をしております。今回の都市計画に関する公述ではないものとして、事務局の方で「その他の意見」としております。

以上で、高知広域都市計画道路の変更、佐川都市計画道路の決定、越知都市計画道路の決定についての説明を終わります。本日、本審議会でも都市計画案において答申をいただけたら、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。現在の予定で行きますと、年度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。

ご審議のほどよろしく申し上げます。

■磯部会長

はい。どうもありがとうございました。

それでは早速、審議に入ります。ただいまの議案 1 から議案 3 までについて、ご意見、ご質問がございましたらお願いします。

■坂本委員

委員の坂本と申します。2 点ありまして、1 点目が質問でして、2 点目が意見になります。1 点目の質問なのですが、39 ページのところになりまして、公聴会に対する回答ということで、上に回答文書があるんですが、役場の周辺の辺りですね、交通量が多いという

ことで、死傷事故が多い傾向にあるということなのですが、この辺りもですね、どの程度多いのかということで、実際に交通量の死傷事故のですね、多いか少ないかという考え方は、ポアソン分布に従うというふうに言われておりますので、大体その5年間、交通事故の件数とかをとって、議論をするのが一般的ということですが、お隣に新規にインターチェンジができてですね、それでその周辺とそれ以外で、どの程度死傷事故が変わるのかということですね、それについて伺いたいということです。

それに関連してなんですけど、インターチェンジの地域高規格道路の区間長ですよ。それについてちょっと関連してお伺いしたいことが、12ページですね、日高インターが今の案ですね、加茂インターとの間の3.6km、そしてそこから鎌田インターまでが5.7kmなんですよ。地域高規格道路のインターチェンジ間の距離としてですね、3.6kmって短すぎないかなというふうに思ったりするのですが、そうすると、もうちょっと東の方がよろしいんじゃないかなというふうに思ったりするんですが、その辺りは調べられてますよね、ちょっと回答をいただきたい、ということです。すみません1件はちょっと長かったですけど。

もう1点も長くて恐縮なのですが、いろんな公聴会とかで、盛土についてご意見がたくさんあったということは、本資料から読みとれます。

日高村は令和元年から水害に強いまちづくり関連の条例を策定をしていたわけですね。それで数年前によく、その条例が施行されたわけですね。その条例によりまして、民間のあれもありますけど、貯留浸透阻害行為というものをですね、流域内で、1km²以上のところで行う場合はですね、そういった対応をですね、確実にしなければいけないというふうなことが設けられてですね、そして、毎年開催されています「日高村の水害に強いまちづくり審議会」は、そういった条例に基づいて、そのような申請があるかどうかを確認している。それに対して今回、このバイパスの案は、かなり広い区間ですね流域内で盛土を計画しております、そしてそれに対する対応として、おそらく36ページなのかなってところなんですけど、昨今、指定をされました、日高村の特定都市河川浸水被害対策法を踏まえて対策を行いますっていうふうなことは書かれていますけど、その次のところはちょっと気になるなと思いますし、具体的な対策については協議して変更していますよというふうに書かれてあるんですね。これについて、本当にしっかりその盛土に対して、キャンセルアウトするような対応をしていただけるのかどうか、そこら辺についてちょっと伺いたいなというところがございます。すみません長くて申し訳ないです。

■磯部会長

どうもありがとうございました。それでは事務局からお答えをお願いします。

2つが質問、3つ目のご意見になります。お願いします。

■事務局

まず日高インターチェンジ付近の事故の件数につきましては、過去の10年くらいの重軽傷事故と死亡事故の件数になるんですけども、日高ICよりも東の方が重軽傷事故が41件

程度と死亡事故が10年で2件程度発生しております。日高ICよりも西部の方でも、10年で30件程度事故が起こっているんですけども、死亡事故は東の方で発生したり、役場周辺で事故件数も比較的多く発生しておりますので、そういった事故への懸念ということもありまして、このような回答とさせていただいております。

2点目といたしまして、区間距離についてのご質問があったかと思えます。一般的に道路構造令を参考にしまして、工業地域や大都市周辺のインターチェンジの距離は大体5km～10km程度が目安とされております。今回、19kmの路線延長になりまして、その間に全部で4箇所のインターチェンジがあり、概ね5km弱がインターチェンジ間の距離になるかと思えます。ただ、説明資料でも説明させていただきましたように、ルートにしてもインターチェンジにしても、やはり市街地とか流通拠点、防災拠点、観光施設、そういった拠点施設、あとは代替機能、他の主要な道路への接続とかそういったことを加味しまして、インターチェンジの位置を検討しておりますので、区間というのは目安にはなるかと思えますが、若干の大きい少ないというのは出てきようかと思えます。

日高インターチェンジにつきましては、先ほど申しましたように、事故が多いということで妹背地区へ設置する形で計画をしております。

あと、水害に強いまちづくりに関して、本当に大丈夫なのかということで意見をいただいております。今、盛土工法の方で計画をさせていただいております。事業化後に事業予定者が詳細設計や地質調査を具体的に行っていくことによって、現地協議というタイミングもございます。付替用水とか農道整備も踏まえ、あとは貯留施設をどこに造るかというのも各自治体様と調整をしながら進めていくこととなります。日高村の特定都市河川の関係では、そういった特定都市河川浸水被害対策法を踏まえて日下川流域における流出雨水量の増加を抑制するための対策を考えていくというふうに聞いております。事業予定者からは具体的な対策については、今後、河川管理者や関係自治体と協議し検討していくということ聞いておりますので、今後の協議によって、対策を進めていくものと考えております。

■坂本委員

先ほどの事故の件、1件目の話ですけど、おそらくこれは日高村の役場周辺の話をしていると思うんですね。周辺でいわゆる沿道の流出量の交通量に錯綜があるから事故が多いんじゃないかという話をしていますけど、それはおそらく西に造ろうが東に造ろうがあまり関係ないんじゃないかなというふうに思うんですが、そのあたり、東に造ることによって、どれだけ錯綜が減るのかなというところが気になるなというところですね。

2点目の日高村のまちづくり条例について、それについてはぜひ、民間の方々にかなり強い制約を設けていますので、それを公共の事業者が十分に守らないとなかなか説明が噛み合わないかなというふうに思いますので、ぜひ十分な検討をよろしくお願ひしたいと思います。

■磯部会長

今の意見について、事務局から何かありますか。

■事務局

先ほど、錯綜についての意見がありました。今の時点で交通量も多いということもありまして、役場周辺の事故が多いということになります。西の方でインターチェンジができると、道路の整備によって一定現道の交通量も減ってくるかとは思いますが、死傷事故としては減ってくるような形になるかと思えます。今の時点では、交通量が多いという状況と周辺にも非常に民家も多いということもあって、事故が多いという状況になっているかと思えます。

■磯部会長

もう一つの洪水関係については、法令を遵守するという事は当然のこととして、県も含めてちゃんと管理をしてくださるということによろしいですか。

■事務局

事業予定者とお話ししたうえで、一定概略レベルの検討というのは進めているようですが、今後そういった詳細を詰めながら対策を行って対応をします。

■磯部会長

坂本委員よろしいですか。はい。それでは清水委員お願いします。

■清水委員

はい高知県市議会議長会の清水でございます。

詳細なご説明ありがとうございました。議会人の視点から意見を申し上げたいと思います。

今、坂本委員がおっしゃった意見とちょっと関連するんですが、民地を広範囲に利用させていただき事業でございまして、原案段階における公聴会での意見の聴取、そこから1歩進んだ案段階における意見の聴取、またそれらへの対応など、民主的な手続きを丁寧に踏んでおられるには敬意を表します。その上で1点だけ申し上げます。

計画沿線住民、特に日高村の皆様など、過去の浸水被害の記憶がまだまだ鮮明に残っておられ、高さところから低きところへ流れる水の特性による被害が、新たに整備される道路の構造、いわゆる、盛土によって再び発生しないかという危惧を抱かれているというふうには、この資料をお読みして感じました。

公述に対する回答、先ほど、答弁されましたけども、「今後、事業予定者が地質等に関する詳細な調査を行った上で、軟弱地盤や洪水等による浸水の影響等を考慮した最適な構造を検討します。」とございますので、工事着手後、地域住民の皆様とのコミュニケーションを密にとっていただきたい。ということをお願いして、住民に一番近い市町村議会及び議員の代表としての意見とさせていただきます。

■磯部会長

ありがとうございました。事務局からお願いします。

■事務局

はい。ご意見いただいた件につきまして、今回、都市計画決定ということで、いの越知間のルートと幅、どこが道路施設になるかということをお示しさせていただきました。これが、都市計画決定されますと事業化をされます。事業化されますと、まず現地に入るための地元説明会を行いまして、説明会のうえで現地調査に入って、そこで測量してから設計するという流れになりますので、今後、より具体的に現地に事業予定者が入って、地元の意見を聞きながら、なおかつ、地形地番とか詳細をつめながら、より地元寄り添った形で事業を進めていただけるものと考えておりますので、浸水についてもそこは事業予定者の方が地元の意見を汲みながら、浸水の対策をしていただけるものと思っておりますし、なおかつ、県の方もそれを求めていきたいと思っております。

■磯部会長

はい。それでは上田委員お願いします。

■上田委員

はい。ご説明ありがとうございました。

高知県の場合、インフラ整備も遅れておりますので、事業を進めていただきたいと思うんですが、この今回のいの越知道路、執行部から事前の説明がありましたが、その時にも申し上げたんですけども、この46ページ。この奥の谷地区ですけれども、私はいの町出身で、奥の谷地区の皆さんもよく存じております。

地区長さんなんかにも、大変親しくさせてもらっていますけれども、ここの集落、山を背にしておりますが、この計画ですと、その集落のその前に高さ10mのバイパスが作られるわけです。そうなりますと、この地区というのは、10戸以上の家屋ですけれども、山とバイパスに挟まれてですね、その家屋の近くを相当高い位置に道路が通ることになりますと、本当にこの住民の生活は一変すると思います。

この奥の谷地区はほんとに静かな集落なんですけれども、この西バイパスの延伸でさらに路線が通るということは、ほんとにもう住民が耐えられないんじゃないかなと思っております。

それが先ほど意見書にもありましたけれども、住民から2件、ルートに関する事と道路構造に関する事、住民説明の時にも言ったんですけど、盛土をせめて高架にする。今回の事業の目的の中に、住民の安心安全な生活を支援するとあるんですけど、完璧にこれ、事業の目的に反していると僕は思います。その盛土についても、先ほどの説明ですと、経済性を考慮して単価が五分の一で済むという話しですけど、単価とかそういう話しじゃないと思いますけど。これについてご説明はございますでしょうか。

■磯部会長

事務局、ありますでしょうか。

■事務局

先ほどのご説明の中に、一般的には経済性を考慮して盛土ということで計画させていただいています。ルートにつきましては、先ほど詳細についてご説明したとおり、コントロールポイントである月田上神社を回避するなど、ルートとしては考えられる中で最適であろうかと考えております。

都市施設としては盛土が一般的に経済的ということで都市計画決定という形を考えておりますが、今後、地元住民との説明会などを開き、事業予定者の方と協議しながら進めていくことになろうかと思えます。また、地盤や地形的要因、排水問題とかいろいろな諸条件がございます。そういったことを実際測量や設計をする上で、話しをしていただいて構造的にも見直すところは見直すといったこともあると思えますので、そういった対応になろうかと思えます。

■上田委員

先日ですね、現地を見に行かせていただいたんですけど、その時、地域の方に言われたんですけど、「ここはすごくよく浸水する地域なんだ」と。山から水が用水路に流れ込んでくるんですけど、山と用水路の間にバイパスができれば水はけが悪くなりさらに浸水し悪くなるということで。これも事業の目的である住民の安心安全な生活を支えるところでは逆行するわけですよ。

私事で恐縮ですけど、家を建てまして1年もせんうちに、南側に3階建ての家が建ちましたけれども、全く日が当たらない。ほんとに引っ越しを考えたいぐらい。もうそれぐらい、やっぱりそんな気持ちになると思えますよ。実際、西バイパスができたときには、5軒のお家が引っ越されていますよね。そういうことで、ほんとにこう、住民が困っているだろうから、もっとやっぱり県も町もですね、地元寄り添って進めていくべきだと思いますがどうでしょう。

■事務局

先ほど委員からお話しがありましたように、水はけの問題ということがありますと、あえて盛土ということが障害になる場合ございますので、必然的に盛土から高架に変わるケースもあろうかと思えます。実際、事業予定者が現地に入った際に、地元の方とお話しをさせていただきながら、進めていく形になろうかと思えます。

■上田委員

それと最後、ルートのことです、もうちょっと南に振ることはできると思うんですけど。それも再度検討していただければと思います。

■事務局

事業予定者からいただいた今のルートでいいますと、月田上神社っていうところが一つネックになっているということと、あと曲線半径が最小と言いますか、一番きついカーブで計画を入れています。こういった数字的なものがどこまで詳細な設計の際に動かされるのかどうか、というところになると思います。

■上田委員

はい、ごめんなさい、ほいたら、地域住民の話を聞いていますと、ほんとに「行政代執行するならしてくれ」「こっちも上訴するぞ」というような、それぐらいの意見がありました。14日に地元説明されたでしょう。その時にもそんな感じじゃなかったですかね。だからさっき言ったように、もっと寄り添って事業を進めていってもらいたいと思います。以上です。

■事務局

14日の説明会は当課としては出席はしておりませんが、道路課を通じて地元住民の方のお話はいただいております。

■磯部会長

それではその他ございませんでしょうか。

■井原委員

42ページのことでお尋ねしたいんですけど、その他の公述ということでいくつか並べられていて、それに対する回答の説明がなかったかなと思うんですけど。特に一番下の希少植物の移植についてどう考えているのか、お考えをお聞かせください。

■事務局

はい、移植についてご意見をいただきました。越知町についての希少植物に関する意見ということで、いただいた意見については自然共生課を通じて牧野植物園の方に確認をしまして、公述人が申し出されたところについて希少植物の生息はないとの確認は取れております。ただ、希少植物については十分配慮した上で事業を進められていくと認識しています。

■井原委員

一般的にはこういった工事っていうのは、もう少し綿密なアセスメントというか、調査をするのではないかと思うんですが、そこはいかがでしょう。

■事務局

アセスメントについて、国の方の基準は4車線以上という基準になっていますので、国の方のアセスメントには該当しておりません。県の方のアセスメントについては、2種で、2車線10キロ以上については考える必要があるということなんですが、特定地域が条件となっており、今回、特定地域の該当がありませんので、環境アセスメントとしては必要はありません。

■磯部会長

今のご質問に関しては、一般的に、線形であるとか構造以外のものについて、どんなところで考慮、配慮されることになるのでしょうか。今後ということなんですよ。

■事務局

今後、工事する際の配慮すべき事項というふうに認識しております。

実際のところ、環境調査はできる限りのことはしております。現地に入って細かいところまではですね、そういう意味では実際現地に入ってってところがまた発生するかと思います。ただ、調べられる範囲のところでは、そういう分布があるって情報がありませんので、実際にやるときにはですね、移植とかを適正にしてくださいというご意見をいただいておりますので、事業の中でですね、再度現地へ入った段階でお話しをしていくということは聞いております。

■磯部会長

少なくとも事業化がなされた段階で調査するなり検討するなり、そういうことでよろしいでしょうか。

はい、他にありませんか。よろしいですか。

そうしましたら、いろいろな質問、ご意見をいただきました。

それに対して県からの回答があったわけですが、まず線形、あるいは構造については、県でいろいろな検討をされて、提案をされて、ここまで公聴会を含めて意見をいただきながら議論を深めてきたということだったと思いますけれども、それに対する今日の委員会で、ご意見をいただき、県の回答に対しても、回答の中身そのものが違っているというご意見というよりは、その回答をきちんと、意見をいただいた人の趣旨も考えて、丁寧にやっていただきたいというご趣旨の意見だったかと思います。

そういう意味で、文章にしていまいますと、なかなか感情がこもらないといいますか、事務的な表現にはなっていまいますけれども、今日の会議でいただいたご意見を尊重して実質的にもこの書いていることがきちんと反映するように、事業化段階で考えて欲しいという意見でまとめることができるかという風に思います。

もしそれでよろしければ、今日のこの案については、これをお認めするというような方向でとりまとめをしたいと思いますが、いかがでしょうか。

■委員

異議なし

■磯部会長

それでは異議なしというご意見をいただきましたので、そのような趣旨で答申させていただきます。ありがとうございました。

今日の案件は3件ということになりますので、私の司会の部分は終了させていただきます。それでは進行を事務局にお返しします。

■事務局

委員の皆様、ご審議いただき誠にありがとうございました。

以上をもちまして、第155回高知県都市計画審議会を閉会いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以上