

第 130 回高知県都市計画審議会

日時：平成 22 年 3 月 19 日 14:00～16:00

場所：共済会館 3 階 大ホール「金鷄」

出席者

大年邦雄会長	高知大学 教授
池永彰美委員	高知県民生委員児童委員協議会連合会 副会長
稲田知江子委員	弁護士
大倉美知子委員	公募委員
康峪梅委員	高知大学 教授
島田晴江委員	建築士
竹内光生委員	高知工業高等専門学校教授
日比幸雄委員	高知県農業会議 会長
横山桂子委員	公募委員
桑名龍吾委員	高知県議会議員 (欠席)
黒岩直良委員	高知県議会議員 (欠席)
宿野代理委員	中国四国農政局代理
三戸代理委員	四国地方整備局長代理
廣瀬代理委員	四国運輸局長代理
秋澤代理委員	高知県警本部長代理

(司会)

ただいまから第 130 回高知県都市計画審議会を開催いたします。

私、本日の審議会の進行を務めさせていただきます都市計画課課長補佐の天野でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、当審議会委員 20 名の内、代理委員も含めまして 13 名の方のご出席をいただいています。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 以上の委員の出席をいただいていますので、当審議会が成立していますことを、まずご報告いたします。

本日ご出席されています委員の紹介につきましては、お手元の配席図及び委員名簿による紹介とさせていただきます。

なお、桑名委員と黒岩委員につきましては、本日出席の予定となっておりますが、少し所用で遅れております。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。配席図、委員名簿、議案書、本日の審議会の説明資料をプリントしたものが 5 種類でございます。ご確認をお願いいたします。

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 条に、会長が議長となって会議を主催することとなっていますので、お願いいたします。

(会長)

それでは、ただ今から第 130 回の高知県都市計画審議会を開催します。年度末のお忙しい中、委員の皆様及び関係者の皆様ご出席いただきまして、ありがとうございます。

議事に入ります前に、当審議会運営要綱第 10 条第 3 項に会長が議事録の署名委員を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。

今回は、日比委員さんと横山委員さんを指名させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。それではよろしく申し上げます。

「第 1 号議案」

(会長)

それでは、早速ですが議事に入ります。お手元の資料の第 1 号議案、「用途地域指定のない区域における建築基準法による建築規制の指定について（幡東都市計画区域）」という議案についてお話いただきます。事務局の方、説明をよろしく申し上げます。

(事務局)

本日、説明をさせていただきます都市計画課の橋詰といいます。よろしく申し上げます。

それではまず、議案の朗読からさせていただきます。議案書の 2 ページをお開きください。

それでは、説明させていただきます。

21 高都計第 712 号、平成 22 年 3 月 18 日

高知県都市計画審議会会長様

高知県知事

「用途地域指定のない区域における建築基準法による建築規制の指定について（幡東都市計画区域）」

このことについて、建築基準法第 52 条第 1 項 6 号、同法第 53 条第 1 項 6 号、同法第 56 条第 1 項別表 3（に）欄 5、及び同法第 56 条第 1 項 2 号ニの規定により、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。

計画書

幡東都市計画区域のうち追加される区域における建築物の容積率及び建ぺい率並びに建築物の各部分の高さの制限の指定について

幡東都市計画区域のうち、追加された都市計画区域において、次のように変更する。表

中の番付の条文は、建築基準法でございます。

下段の表に移らせてもらいます。

番号 1、面積 786.9ha、第 52 条 1 項 6 号の規定に基づく数値 10 分の 20、第 53 条第 1 項第 6 号の規定に基づく数値 10 分の 7、第 56 条 1 項別表 3（に）欄 5 項の規定に基づく数値 1.5、第 56 条 1 項 2 号ニの規定に基づく数値 2.5。

下段に変更理由を記載しておりますけれども、これにつきましては後ほど、スライドで詳しく説明させていただきますので、省かせていただきます。

それでは続きまして、第 1 号議案の説明に入らせていただきます。前にスライドがございますけれども、同じものがお手元にもありますので、併せてご覧になってください。

それでは、議案についての説明を行います。

最初に都市計画法と建築基準法の関係について説明します。

都市計画法と建築基準法は、まちづくりにおいて重要な役割を持った法律で、お互いが関わり合って都市が形成されます。

都市計画法では、都市を形成する区域や土地利用の施設や位置を定め、建築基準法では、個別の建築物の用途や形態の基準を定めています。

そのことから、都市計画区域内では、都市の機能の確保や、適正な市街地環境の確保を図るため、建築基準法により建築物の形態に影響を与える制限が規定されております。

次をお開きください。

ここでは、都市計画区域内の建築規制について説明をさせていただきます。

都市計画区域内における建築規制には、建築物の容積率、建ぺい率、高さの斜線制限等があります。

用途地域が定められている区域の建築規制は、建築基準法で規定する範囲で、市町村の都市計画決定により指定しています。

一方、用途地域が定められていない区域の建築規制は、建築基準法で規定する範囲で、特定行政庁が土地利用の状況を考慮し、県都市計画審議会の議を経て指定します。

今回の審議案件は、後者に該当します。

また、用途地域が定められていない区域の建築規制を定める手続きや規定の基準につきましては、特定行政庁である建築指導課が「手続き要綱」を定めています。

次をお開きください。

今回、建築規制を指定する区域について説明させていただきます。

該当する都市計画区域は、黒潮町の一部で構成されています「幡東都市計画区域」です。

幡東都市計画区域は、区域区分を行っていない、いわゆる非線引き都市計画区域となっております。

また、当都市計画区域内には用途地域が指定されていないことから、建築規制につきましては、本審議会の議を経て指定することとなります。

今回、建築規制を指定する区域の航空写真と図面です。

追加する区域の所在地は黒潮町上川口で、地方港湾上川口港の陸域です。

また、青囲みの区域は幡東都市計画臨港地区に指定されている区域です。

上川口港の埋め立てられた土地については、周辺の地域と一体として整備や開発の必要性があることから、前回の県都市計画審議会で見聞聴取を行い、都市計画区域の変更を行っています。

また、その後黒潮町が臨港地区の変更を行い、都市計画区域との整合をとっております。

今回、建築規制をしようとしている区域は赤塗りの 1.9ha で、それ以外の区域については平成 16 年に指定がされております。

ここで、今回指定する建築規制の種別について、図を用いて簡単に説明をさせていただきます。

容積率は、建築基準法第 52 条で規定されており、敷地に対して建築することができる床面積の合計の割合の上限を定めています。

この建築物の密度を規制することにより、採光・日照・通風・開放感等の市街地環境を総合的に確保することを目的としています。

建ぺい率は、建築基準法第 53 条で規定されており、建築物が敷地面を覆う割合の上限を定めています。

これにより敷地内の一定の空地を確保し、居住環境を確保するとともに、防災上の安全性を確保することを目的としています。

次に道路斜線制限ですが、これは建築基準法第 56 条第 1 項で規定されており、道路に面した敷地で建物を建てるときの高さの上限を定めています。市街地において、道路及び建築物の採光・通風を確保することを目的としています。

隣地斜線制限とは、建築基準法第 56 条第 1 項で規定されており、隣地と接する建築物の高さの上限を定めています。隣接する建築物の相互の採光・通風等の環境を確保することを目的としています。

ここでは、本県の用途地域の指定のない区域の建築規制についての考え方と、今回指定する周辺の建築規制について説明させていただきます。

平成 12 年の建築基準法の改正により、用途地域の指定のない区域の建築規制につきましては、すべて一律の基準から、地域の実情にあった基準に変更ができるようになりました。

このことから、本県では手続き要綱の中で「用途地域の指定のない区域における建築形態制限指定基準」を策定し、平成 16 年に県下の該当する区域について指定を行っています。

指定基準は、標準の指定基準として容積率 10 分の 20、建ぺい率 10 分の 6、道路斜線制限は勾配 1.5、隣地斜線制限は高さ 31m の勾配 2.5 とすることとしています。

一方、この標準の指定とは別に、土地利用状況に応じて別に定める運用規程として、「商業・業務施設等集積地区」「沿道地区」「既存集落地区」「計画的住宅地」「環境保全地区」

の5類型を設定しており、実情により、容積率・建ぺい率を標準から変更し、指定することができることとなっています。

上川口港周辺は、この運用事例におきましては、旧来から漁村集落として土地利用が図られている「既存集落地区」にあたり、建ぺい率を、標準の指定基準と違う10分の7としております。

今回指定する区域の建築制限の指定に関する考え方について、説明させていただきます。

幡東都市計画区域マスタープランでは、当区域の今後の土地利用の方針につきまして、周辺と一体となって、流通・加工・観光等の土地利用の活用を図っていくこととしております。

また、先程説明しましたとおり、当区域周辺においては、平成16年に建築規制が定められており、背後地と同じ規制値を定めています。

このことから、現在定められている周辺の建築規制と整合を図り、建築規制を以下のとおり指定をしたいと考えております。

容積率につきましては10分の20、建ぺい率10分の7、道路斜線制限勾配1.5、隣地斜線制限高さ31m勾配2.5でございます。

最後に、今回の建築規制の指定にあたりまして、建築指導課が定めました手続き要綱の流れと、実際の手続きについて説明させていただきます。

まず、建築規制につきましては、市町村が指定の区域・基準についての素案を作成いたします。

その素案については建築指導課と県の関係課が協議をおこない、土地利用上支障がないかを確認いたします。

その後、住民説明会を行い、その意見を素案に反映し、原案を作成しております。

原案は、2週間縦覧することとなっており、県建築指導課と黒潮町において、昨年12月7日から21日まで実施されております。その期間中に住民は意見書を出すことが出来ますけれども、意見書の提出はありませんでした。

その後、原案は本年1月12日に開催されました黒潮町都市計画審議会で審議され、原案通りで答申をされております。

それにより、黒潮町の正式な建築規制の案としまして、特定行政庁である県に申請されまして、当都市計画審議会に付議となりまして、本日に至っております。

当審議会で案を承認いただいた後、県の告示、黒潮町の公告を持って、建築規制が定められることとなります。

以上で説明を終わらせていただきます。

(会長)

それでは、色々、ご質問等をいただきたいと思いますと思うんですけど、ただ今の説明でご質問とか、ご意見とかはありませんでしょうか。

そうしたら、私のほうから二、三聞かせてもらいたいと思うのですが。

ここの土地を管理されるのは、黒潮町が管理されるのですか。今日、黒潮町の方お見えでしょうか。

現段階で、どのような利用をお考えでしょうか。

(黒潮町)

黒潮町です。よろしくお願いします。

現段階では、前回の当審議会でもお話しさせていただきましたが、まず一つは避難港として今利用しておりまして、もう一つは、この地域を交流ゾーンということで総合振興計画に載せております。

この総合計画の中では、スポーツゾーン、海の駅ということで利用するようにしております。

また、この都市計画マスタープランの中では漁業関連施設をということで、利用を考えております。

特にこの埋め立てた土地については、シーカヤックの体験学習とか、青少年の家等の町のイベント会場として使用する。

また、海上レクリエーションの一つでもあるビーチバレーコートや環境施設、更衣室・シャワー室、トイレを配置した施設を入れて、地域活性化を図っていく予定をしております。

(会長)

事務局のほうにお伺いしたいんですけども、今回の規制を既存集落地区と同様な容積率と建ぺい率ということに、原案としてはされてるわけですけども、一般的な地区では建ぺい率 60%ということですけども、ここを、一般的な地区ではなしに既存集落地区と同様な基準にされた背景というのは、周辺との整合を図るとというのが主な理由でしょうか。

(事務局)

はい。会長のおっしゃったとおり、背後地と整合を取った形にしております。

(会長)

特にご質問とか、ご意見とかありませんか。

特にご意見もないようですので、第 1 号議案の「用途地域指定のない区域における建築基準法による建築規制の指定について(幡東都市計画区域)」につきましては、原案どおり、本審議会として答申することにしたと思います。

「第2号議案」「第3号議案」

(会長)

それでは、続きまして第2号議案のほうの朗読と、説明をお願いします。

(事務局)

それでは、2号議案、3号議案の説明をさせていただきます。

この2号議案、3号議案は、共に高知都市計画道路南国安芸線の路線ということから、一括して説明させていただきます。

それでは、議案書の7ページをお開きください。朗読させていただきます。

21高都計第712号、平成22年3月18日

高知県都市計画審議会会長様

高知県知事

香南都市計画道路(1・4・1号南国安芸線)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下さい。計画書を読ませていただきます。

香南都市計画道路の変更(高知県決定)

都市計画道路中1・4・1号南国安芸線を次のように変更する。

種別、自動車専用道路。名称、番号1・4・1。路線名、南国安芸線。位置、起点、香南市野市町字宮ノ前。終点、芸西村字浅津。主な経過地、香南市香我美町字紅葉賀。区域、延長、約11,520m。構造、車線の数、4車線。幅員、20.5mでございます。

下段にいきまして、構造形式の内訳を読ませていただきます。

起点、香南市野市町字宮ノ前。終点、香南市香我美町字宇野分。延長、約6,210m。構造形式、嵩上式。幅員、19.5m～20.5m。

香南市香我美町字夕霧。終点、香南市夜須町字神木。延長、約480m。地下式。幅員、17.0m。

起点、香南市夜須町字成相。終点、香南市夜須町字口槇ヶ谷。延長、約910m。嵩上式。幅員、19.5m～20.5m。

香南市夜須町字伊槇谷。終点、香南市夜須町字茱萸谷山。延長、約1,320m。地下式。幅員、17.0m。

起点、香南市夜須町字下大谷山。終点、芸西村字芋谷。延長、約940m。地下式。幅員、17.0m。

その他が、延長約1,660m。地表式。幅員、20.5mとなっております。

なお、香南市野市町東野地内に出入口を設ける。備考、国道55号に接続。

なお、香南市香我美町徳王子地内に出入口を設ける。県道山北岸本停車場線に接続。

なお、香南市夜須町西山地内に入口1箇所、出口1箇所を設ける。入口起点方向、出口終点方向、県道夜須物部線に接続。

なお、香南市夜須町西山地内に入口1箇所、出口1箇所を設ける。入口終点方向、出口起点方向、市道に接続。

なお、芸西村長谷地内に出入口を設ける。国道 55 号に接続。

理由書につきましては次のページに記載しておりますけれども、これにつきましては、スライドで説明させていただきます。

このスライドにつきましても、同じものをお手元におかさせていただいておりますので、併せてご覧になってください。

それでは、香南都市計画道路と安芸都市計画道路の説明をさせていただきます。

まずはじめに、道路の位置関係について説明させていただきます。

引き出し線で、高知東部自動車道の概要を説明しております。

起点は高知ジャンクション。これは、現在の四国横断自動車道の高知インターチェンジですが、この東部自動車道が接続しますと、高知ジャンクションとなります。この高知ジャンクションから高知空港インターチェンジまでの延長約 15.1km 区間が、都市計画道路浦戸東部道路として、次に赤の引き出し線で書いています高知空港インターチェンジから安芸西インターチェンジを結び、国道 56 号に接続する区間までの延長約 21.6km を、都市計画道路南国安芸線として、それぞれ、都市計画決定を行っております。

次のスライドは、都市計画道路南国安芸線のうち、高知空港インターチェンジから芸西西インターチェンジの区間の航空写真でございます。

なお、今回の変更となる野市インターチェンジから芸西西インターチェンジの区間は、現在、国土交通省により工事が進められております。

道路の説明の前に、まず事業採択までの流れについて説明をさせていただきます。

高知東部自動車道は、四国横断自動車道等とは違い、一般国道の自動車専用道路という位置づけになっております。

この、一般国道の自動車専用道路が事業化に至るまでの流れを簡単に説明させていただきます。

まず、昭和 62 年 6 月に国の第四次総合開発計画で高規格幹線道路網が決定されました。

この中で、高速自動車国道に接続する新たな自動車専用道路として、一般国道の自動車専用道路が位置づけられ、この道路もその中で位置づけられております。

その後、路線としての計画の熟度が上がるにつれ、各路線ごとに国土交通省の道路局長が基本計画や整備計画を決定し、事業化が行われることになっております。

それでは、都市計画道路南国安芸線の計画の経緯についてご説明させていただきます。

この道路の基本計画への位置づけは、平成 9 年 2 月 5 日となっております。

そして、当初の都市計画決定が平成 11 年 6 月 4 日です。

その後、平成 12 年度にこの都市計画道路南国安芸線のうち、高知空港インターチェンジ

から芸西西インターチェンジまでの間が、一般国道 55 号の自動車専用道路、南国安芸道路として事業採択されています。

現在は、野市インターチェンジから芸西西インターチェンジまでの区間で、工事が進められております。

次に、南国安芸線の道路の計画についてご説明します。

まず、香南都市計画道路1・4・1号南国安芸線です。区間は、香南市野市町字宮ノ前から芸西村字浅津間の区域、延長約11.5kmです。

安芸市都市計画道路1・4・1号南国安芸線は、芸西村浅津が起点となり、安芸市字金山谷までの延長約9.3kmとなります。

道路の構造基準は、道路構造令の第1種第3級、自動車専用道路で、車線は4車線、幅員は20.5m、設計速度80km、設計交通量は、14,900台となっております。

設計交通量につきましては、平成17年の道路交通センサスを基に推計した値の、平成42年度の交通量を推計した値となっております。

次のスライドは、南国安芸線の道路の土工部における標準的な箇所の断面図です。道路の幅員は、20.5mで、画面中央から、3mの中央帯、3.5mの車線が片側2車線ずつ、路肩は1.75mとなっております。これらの幅員は、当初の都市計画決定から変更されておられません。

また、都市計画の決定区域は、道路の幅員に盛土や切土の法面を含んだ範囲となっております。

次は、南国安芸線の橋の標準断面図です。幅員は、先ほどの土工部と同じとなっております。

また、橋の長さが50m以上の橋は、長大橋として、先ほどの土工部と比べて路肩の幅が50cmずつ狭くなっております。この幅員も、当初の都市計画決定から変更はありません。

次のスライドは、南国安芸線のトンネルの標準断面図です。トンネル部は、片側8.5mの2車線のトンネルが、上りと下りの2本の計画となっております。

それでは、ここで詳しい都市計画の変更箇所を説明する前に、主な変更点の内容について説明させていただきます。

まず、一点目は通行料金の無料化に伴いまして、各インターチェンジの料金所を削除したことによる区域の変更です。

二点目につきましては、地元警察との協議の結果、当初の2箇所の交差点形状から1箇所の交差点に変更することで、交差点が狭くなり、交差点内の交通の円滑化と安全性が確保されることから、交差点計画を見直しました。

三点目は、現地の詳細な測量等によりまして、一部の盛土区間で擁壁を含んだ道路構造から盛土だけの土羽構造へ設計を見直しております。

四点目としましては、現地の詳細な測量や地質調査の結果、トンネル坑口の山の斜面への取り付け位置が変更となり、また、これにより掘削影響範囲も変更となっております。

それでは、各変更箇所について説明させていただきます。

まず、道路の起点側の香南市側から順を追って説明させていただきます。

このスライドは、香南都市計画道路南国安芸線の野市インターチェンジから香宗川までの区間です。赤く塗っておりますのは、現在の都市計画区域です。

次のスライドは、野市インターチェンジから香宗川までの区間のうち、今回都市計画変更しようとする箇所一帯を記載しました、計画平面図です。

赤い部分が追加される区域、黄色い部分が削除される区域となっております。この区間のうち、主な変更となる箇所は、野市インターチェンジのランプ部の見直しによる区域変更と、スライドの向かって右側になりますけれども、香宗川右岸川の構造を盛土構造から橋梁構造に変更することに伴う、区域の削除となっております。

この右側の盛土構造から橋梁への構造変更は、現地の詳細な設計や地質調査を行った結果、地盤が軟弱なことと、降雨時の内水の処理等を考慮した結果、設計を見直しまして、盛土構造から橋梁構造に変更となっております。

野市インターチェンジの変更については、次のスライドで説明させていただきます。

このスライドは、野市インターチェンジについて、当初計画と比較した平面図です。野市インターチェンジでは、ランプ形状について、道路交差点内の交通の円滑化及び安全性の確保のため、交差点の形状を変更しました。これにより、区域が変更となっております。

次のスライドは、香宗川から香我美インターチェンジまでの現在の都市計画の区域を示しております。

このスライドは、この香宗川から香我美インターチェンジまでの変更について示しております。

赤で示しております、向かって左側になりますけれども、香宗川左岸側につきましては、盛土部の一部で構造設計の見直しにより、区域が変更となっております。

また、香我美インターチェンジの区域変更につきましては、次のスライドで説明させていただきます。

この香我美インターチェンジにつきましても、道路交差点内の安全性の確保を図るため、交差点形状を変更し、これにより区域が変更したものでございます。

次のスライドは、香我美地区から月見山トンネルまでの都市計画区域を示しております。香我美地区から月見山トンネルまでの盛土構造につきましては、先程言いましたように、盛土構造を見直したものになっております。

月見山トンネルの坑口の区域の増減につきましては、トンネル坑口位置や掘削影響範囲について設計を見直したことによる変更となっております。

次のスライドは、夜須西インターチェンジから手結山第一トンネルまでの都市計画の区域を示しております。

この区間につきましても、月見山トンネル坑口や手結山第一トンネルの坑口において、坑口の位置や掘削影響範囲について設計を見直したことにより、区域が変更となつていま

す。

道路区域の盛土構造につきましては、構造設計を見直したことにより、変更となっております。

また、夜須西インターチェンジや夜須東インターチェンジにつきましては、次のスライド以降で、それぞれ説明させていただきます。

このスライドは、夜須西インターチェンジについて当初計画と比較した平面図です。夜須西インターチェンジにつきましては、ハーフインターチェンジとなっており、起点側の高知方面への乗り入れと、終点側へ降りるインターチェンジとなっています。このインターチェンジも他と同様に交差点内の安全性等の確保を図るために変更しております。

次のスライドは、夜須東インターチェンジにおいて、当初の計画と比較した平面図です。

夜須東インターチェンジも先程と同じハーフインターチェンジとなっておりまして、こちらのインターチェンジは、終点側である安芸方面への乗り入れと、起点側へ降りるインターチェンジとなっております。

ここにつきましては、当初から1箇所の交差点でしたが、現地の詳細設計とともに地元や警察との協議により、市道との交差点形状を改善するために、ランプの法線を見直し、区域が変更となっております。

次のスライドは、手結山第一トンネルから手結山第二トンネルまでの現在の区域を示しております。

この手結山第一トンネル及び手山結山第二トンネルの坑口につきましては、先程言いました、坑口位置や掘削影響範囲について設計を見直したことで、変更となっております。

次のスライドは、芸西西インターチェンジまでの、現在の都市計画の区域を示しております。

なお、芸西西インターチェンジでは、ここが香南都市計画道路と安芸都市計画道路の境となっております。これから西側が香南都市計画道路、東側が安芸都市計画道路となっております。

この変更につきましては、芸西西インターチェンジのランプ取付け位置について、現地の詳細設計および地元や警察との協議の結果により、近接する既設交差点との距離を確保し、交通の円滑化と安全性を確保するため、終点位置が50m東へ移動しております。

これにより、都市計画区域から黄色の区域が削除され、赤の区域が追加されることとなっております。

次の画面は、芸西西インターチェンジの位置の新旧対照図を拡大したものです。

香南都市計画道路となる区域を赤色、都市計画の区域から削除される区域を黄色、安芸都市計画道路としてなる区域については緑色で記載しております。

次に、環境影響評価について説明をさせていただきます。

この南国安芸線につきましては、平成11年の当初都市計画決定時に、大気汚染、騒音、振動、地形、植物、動物、景観、地物などの7項目について評価しており、満足するという

結果を得ております。

今回の変更の内容につきまして整理したところ、環境影響評価法の政令で定める軽微な変更該当しておりますので、この変更に伴う環境影響評価は行わないこととしております。

最後に、都市計画審議会までの経過について説明をさせていただきます。

まず、香南都市計画道路及び安芸都市計画道路の都市計画変更の素案の縦覧を、平成21年11月24日から12月8日まで2週間、香南市、芸西村、安芸市及び高知県庁で行いました。

この素案の縦覧に併せて、11月30日に芸西村、12月2日に香南市野市町、12月3日に香南市夜須町で住民説明会を実施しました。

この住民説明会につきましては、芸西村と香南市夜須町では0、香南市野市町では、1名が出席いただいております。

素案に対する公聴会を芸西村と香南市で12月23日に開催する予定でしたが、公述の申込者がいなかったことから、公聴会は開催しておりません。

都市計画の変更案に対する関係市町村からの意見については、香南市から1月8日付けで、芸西村からは1月22日付けで、安芸市からは1月4日付けで、それぞれ「原案に異存はない。」との意見をいただいております。

そして、1月12日から1月26日までの2週間、案の公告、縦覧を行いましたが、この間に住民からの意見書の提出はありませんでした。

なお、本日の審議会で原案の内容で答申いただきますと、都市計画決定、告示ということになります。

以上で、変更の説明を終わらせていただきます。

(会長)

それでは、ただ今の説明に対して、ご質問やご意見をいただきたいと思っております。

はい、どうぞ。

(委員)

2箇所の変換点を1箇所になさったということで、それによってどういう安全性が得られるのかというところを、詳しくご説明いただけたらと思っております。

先程の説明の中では、変換点が狭くなるので安全が高まるということで、おそらく歩行者の渡る距離というのが、横断歩道の距離が狭くなるからかなと思ったんですけども、よろしければ、詳しいご説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、説明させていただきます。

まず、委員がおっしゃられましたとおり、歩道の安全性がございました。

と言いますのは、2箇所の交差点で2回、縦方向に渡る時に2回、横断歩道を渡ることとなります。

交差点としては、この交差点からこの交差点というものもありますので、この間を通る車の軌道と言いますか、進行方向が複雑になるということがあります。

これを1箇所にまとめることにより、通常の交差点と同様に直進、車がこういう所、こう出て左折する時にも、狭い範囲と言いますか、短い距離で走れますので、交差点が安全ということになります。よろしいですか。

(委員)

もう少し詳しく。車の方ですね。歩行者の件は分かりました。車のドライバーからの安全性というのはどんな風なのか、もう少し具体的にお願いいたします。

(土佐国道事務所)

土佐国道事務所です。よろしくをお願いいたします。

今、都市計画課の方から説明いただいた内容で十分なのですが、こういう形で、この幅が約20.5mの幅員と両方、土羽というか土がありますので、この間は30m位はあります。

ここに交差点が出来るということで、県道の車は、ここで一旦停止をしないとイケません。この中の交通処理が非常に複雑になって、ドライバーにとってもですね、こう30m行って、こう右折をするということ、普通にはあまりない交差点の形になります。

それをこちらの方に集約をするとですね、よく一般的にある交差点の形になって、ここで車が止まって、上から来るとここで止まるということ、コンパクトな形になり、ドライバーにとっても安全性が保たれる。

こういう交差点があまりないので、不慣れだということ、今回まとめさせていただいたということになっています。

(委員)

高架になっているということで、よろしいんですか。

(土佐国道事務所)

構造は説明はしていませんが、ここは平面交差です。ここも当然、平面交差。この本線がここを立体交差で、こう通っているということになります。

ですから、この部分は立体交差ですが、この赤い部分はこの道路と平面交差ということになります。

(委員)

わかりました。どうもありがとうございました。

(会長)

その他、ご質問とかありませんか。

私から二、三聞かせてもらいたいと思います。主な変更点として、さっきの10ページのところに、①から④までその変更した根拠が主な変更点ということであったんですけども。

例えば③、盛土で擁壁であったものを、擁壁ではなくて土羽だけで、これはなぜこちらのほうがよろしいんですか。

(事務局)

これにつきましては、現地の詳細な測量を行い、設計時にコンクリート擁壁構造と盛土とかの構造比較とか行いまして、有利な構造ということで、盛土構造に変更しております。

(会長)

もうひとつ、ランプの場所を50m程ずらしたというところがありましたけれども、500m離すと、環境影響評価の500m未満であれば、環境影響評価を新たに行う必要はないということで、今回50mだからここに該当しないということですけども、その場所の地元の方にとってですね、50mずれたことによって、何か生活上の支障とか道路だけでなく道路周辺にあるいろんな生活環境に対して、それがずれたことによって、逆に一般道の方との関係でちょっと影響がでるとか、そういうことは懸念されないんですか。

(事務局)

ご説明いたします。

スライドの中の27ページに、少し拡大がございます。本来の50m東に動かした件につきまして、むしろ、その地元の方との協議の結果ですね、交差点ずらした方が使い勝手が良いと、周辺交差点との距離が確保できるということで、この位置にさせていただきました。

(会長)

もうひとつすいません。

今回、精査するとこういう変更を加える方がいいということで、その通りかなと思うんですけど、それに伴ってですね、変更することによって、コスト面ではコストダウンになるんですか、それともコストアップになるんですか。

(土佐国道事務所)

コスト面は当然、地元の方ともお話をさせていただいておりますが、部分的に盛土区間を高架に変えた、それも、周辺の内水、水の問題で非常に心配ということで、当然、盛土のほうが安いんですけども、一部、高架に変えさせていただいております。

そういう意味で、地元との設計協議をやる中で、当然、コスト面も意識をしておりますけれども、必ずしも全部が安くなった方向にはなっておりません。

そこは、地元との話し合いの中でということでご了解いただきたいと思います。

(会長)

盛土を橋梁に変えた所というのは、軟弱地盤だからということなんで、今後の維持・管理を考えると、そちらの方がトータルコストとしては、おそらく安いのかも分からないですけれどもね。

(土佐国道事務所)

トータルコストの部分は、ちょっとここでは検討しておりませんが、イニシャルコストというか、初期投資の部分では、少し高めになっております。

事務方のほうから、あまりそれ程は高くなってないということですので、よろしく願いいたします。

(会長)

最近、そのあたりを結構うるさく言われることもあろうかと思っておりますけれども。

今回の変更はやむを得ないというか、変更せざるを得ないことなので、それはそれで仕方ないというか、良いんじゃないかなと、僕は個人的には思うんですけれども。

委員の皆さん、よろしいでしょうか。

(事務局)

3号議案の方で、一つは、一括で説明させていただきかけたのを、3号議案の朗読を抜かしておりましたので、申し訳ありません。

(会長)

わかりました。

(事務局)

順序が違っておまして、申し訳ありません。12ページをお開き下さい。

先ほど、香南市都市計画道路の朗読をさせていただきまして、安芸都市計画道路の朗読が抜けておりましたので、ここでさせていただきます。申し訳ございません。

それでは、朗読させていただきます。

21高都計第712号平成22年3月18日

高知県都市計画審議会会長様

高知県知事

安芸都市計画道路（1・4・1号南国安芸線）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下さい。

安芸都市計画道路の変更（高知県決定）

都市計画道路中1・4・1号南国安芸線を次のように変更する。

種別、自動車専用道路。名称、番号1・4・1。路線名、南国安芸線。

位置、起点、芸西村字浅津。終点、安芸市字金山谷。主な経過地、安芸市字八流。

区域、延長、9,330m。構造、車線の数、4車線。幅員、20.5m。

車線の数の内訳、4車線、約8,390m。2車線、940m。

構造形式の内訳、芸西村字浅津。終点、安芸市字八軒町。約4,420m。嵩上式。幅員、19.5mから20.5m。

起点、安芸市字相生。終点、安芸市字磯道。約440m。地下式。17.0m。

安芸市字下田。終点、安芸市字八町。延長、約420m。掘割式。幅員、20.5m。

起点、安芸市字西平。終点、安芸市字立岡。延長、約810m。掘割式。幅員、20.5mでございます。

その他、延長、約3,240m。地表式で、幅員が8.5mから20.5mとなっております。

なお、芸西村和食地内に出入口を設ける。国道55号に接続。

安芸市馬ノ丁地内に出入口を設ける。国道55号に接続となっております。

以上で、3号議案朗読を終わらせていただきます。

（会長）

議案の朗読が抜かっていました。失礼しました。

第2号議案と第3号議案の議案の説明と審議で、ご意見、疑問等はないですか。ひとつ、この件の最後にですね、工事は進んでいますけれども、最近、この道路がいつできるか、先行き不透明なところがあるような感じですけども、事業主体者としては大体どんな感じで今、されていますか。

（土佐国道事務所）

それでは、今、ご審議をいただきました、南国安芸道路の進捗状況を簡単にご説明させていただきます。

スライドでいきますと、3ページに航空写真が載っていますが、今回、南国安芸道路、高知空港インターから芸西西インターまでの間ということで、大きく四つの区間に分けてご説明をさせていただきます。

東の方から順番にご説明させていただきますが、芸西の西インターから夜須東インターまでの間、この間につきましては、用地を全て買収終わっておりまして、来年度、平成22年

度に供用を果たすべく、今工事を進めているところでございます。

夜須東インターから香我美インター、それと野市インター、この2区間につきましては、ほぼ用地買収を終えておりました、埋蔵文化財の調査も控えておりますけれども、全体を通して、平成20年代の半ばに供用したいということで工事を進めているところでございます。

残ります野市インターから空港インターまでの間につきましては、来年度には設計区分に入りたい、この区間は現国道55号と並行しているということで、優先順位的にはこの区間では最後に整備をするということになります、全区間について来年の設計協議を入れるということで、順調に進めているという状況でございます。

(会長)

はい、分かりました。

それでは、第2号議案「香南都市計画道路」と第3号議案の「安芸都市計画道路」のそれぞれについての変更点については、原案どおり答申することとしたいと思います。

「第4号議案」

(会長)

それでは、次の第4号議案の方に移ります。「高知広域都市計画道路」、長いですから省略しますが、第4号議案の説明をお願いします。

(事務局)

それでは、第4号議案の朗読をさせていただきます。

17ページをお開き下さい。

21高都計第712号

平成22年3月18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（1・3・1号浦戸東部道路）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下さい。

高知広域都市計画道路の変更（高知県決定）

都市計画道路中1・3・1号浦戸東部道路を次のように変更する。

種別、自動車専用道路。名称、番号、1・3・1。路線名、浦戸東部道路。

位置、起点、高知市一宮字奥ハイ谷。終点、南国市物部字下王島。主な経過地、高知市

高須新町1丁目。区域、延長、約15,110m。車線の数、4車線。幅員、22m。

備考としまして、高知市分8,020m、南国市分7,090mとなっております。

構造形式の内訳、高知市薊野字赤坂。終点、高知市五台山字吸江山。延長、約4,020m。嵩上式。20.5m。

起点、高知市五台山字吸江山。終点、高知市五台山字大島山の部。約700m。地下式。8.5×2m。

高知市五台山字大島山の部。終点、高知市五台山字大張木山。約1,040m。嵩上式。20.5m。

南国市稲生字足ケ谷。終点、南国市稲生字下ヒラソ。約720m。嵩上式。20.5m。

南国市稲生字カロヲト。終点、南国市稲生字坂ノ松山。約500m。嵩上式。20.5m。

南国市明見字岩ノ下。終点、南国市物部字下王島。約3,450m。嵩上式。20.5から22m。

その他、約4,680m。地表式。22mです。

高知市一宮字奥ハイ谷地内において、四国横断自動車道に接続。

なお、高知市高須字長場江汐田北ノ丸地内に入口2箇所、出口2箇所を設ける。入口、起点方向、終点方向。出口、起点方向、終点方向。字左右門汐田北ノ丸地内で幹線街路高知南国線に接続。

次のページをお開き下さい。

高知市五台山字大張木地内に入口2箇所、出口2箇所を設ける。入口、起点方向、終点方向。出口、起点方向、終点方向。字五郎右エ門井表地内で幹線街路五台山道路に接続。

南国市伊達野字馬瀬地内に入口2箇所、出口2箇所を設ける。入口、起点方向、終点方向。出口、起点方向、終点方向。字池田地内で幹線街路介良稲生線に接続。南国市物部字宮スズレ地内に入口1箇所、出口1箇所を設ける。入口、起点方向。出口、終点方向。字下王島地内で幹線街路高知空港新線に接続となっております。

それでは、変更理由につきましては、前のスライドで詳しく説明させていただきます。

議案4の高知広域都市計画道路1・3・1号浦戸東部道路の変更について、説明をさせていただきます。

浦戸東部道路についての概要を説明します。先ほど説明しました、都市計画道路南国安芸線と同じく、高知東部自動車道の一部となっております。高知ジャンクション、これは現在の高知インターチェンジのところですが、高知東部自動車道が整備され、四国横断自動車道と高知東部自動車道が接続しますと高知ジャンクションとなりますが、この高知ジャンクションから、高知空港インターチェンジの延長約15.1kmにつきまして、都市計画道路浦戸東部道路として都市計画決定をしております。

次のスライドは、浦戸東部道路の経緯と浦戸東部道路を含みます、高知東部自動車道の概要を示したものです。

浦戸東部道路は、前の議案で説明させていただきましたように、南国安芸線と同じ一般国道の自動車専用道路となっております。

平成元年8月8日に道路局長より基本計画に位置付けられ、平成2年10月に都市計画決定をしております。

平成17年3月には、無料化に伴うインターチェンジの形状の変更等の都市計画の変更を行っております。

なお、平成2年度からは、高知南国道路として高知ジャンクションから高知空港インターチェンジの区間の事業が採択され、高知南インターチェンジから高知空港インターチェンジの区間につきましては、先行して工事が行われております。

このスライドは、浦戸東部道路の航空写真となっております。今回の変更箇所は、赤丸で表示しておりますが、高知南インターチェンジと高知東インターチェンジの間にあります、南国市稲生地区のところですよ。

次に、浦戸東部道路の道路の計画について説明させていただきます。

名称は、高知広域都市計画道路1・3・1号浦戸東部道路です。区間は、高知市一宮字奥ハイ谷から南国市物部字下王島の延長約15.1kmとなっております。道路の構造基準は、第1種第3級、自動車専用道路で、車線は4車線、幅員は22.0m、設計速度80km、設計交通量は、17,600台となっております。この設計交通量におきましても、平成17年の道路交通センサスによりまして、平成42年の交通量を推計した値となっております。

標準断面につきましても、幅員22mで都市計画決定の範囲としましては、先程言いました構造物のところの境となっております。

次は、同じく橋梁区間のうち、中小橋の標準的な断面図となっております。

道路の幅員は土工区と同じ、22.0mとなっております。

また50m以上の長大橋につきましては、路肩が縮小されております。

次の画面は、トンネル部の標準断面図となっております。上り下りの2車線で決定をされております。

これらの土工部、橋梁部、トンネル部につきましても、当初の計画から変更されていません。

今回の変更箇所について、説明をさせていただきます。

場所は南国市稲生字上ヒラソ及び下ヒラソの地区内の現在の図面となっております。変更箇所については、赤丸で囲っているあたりとなっております。

今回の変更箇所の、詳しい説明をさせていただきます。

当初の道路計画では、黄色の区域を含みまして、切土法面などを施工する道路の計画となっております。

その後、現地の詳細な測量及び構造物の設計を行い、そのうえで、道路周辺の土地利用の計画を確認しましたところ、黄色の区域及びその周辺で民間の土地利用計画があることを把握いたしました。

この土地利用計画を確認しましたが、切土計画を取りやめ、区域から除外してこの土地利用計画に合わせた形としますと、道路用地内の切土法面が当初の計画から少ない面積で

施工することができ、コストの縮減に繋がること、また、道路供用後につきましても維持管理コストの縮減が図られることなどから、この土地利用計画と整合させると合理的な内容となることを確認いたしました。

このため、土地利用計画との整合を図ることとし、道路区域の見直しを行いまして、黄色で表示している区域を削除することとしております。

なお、今回の浦戸東部道路の都市計画の変更によりまして、新たに道路区域となるところはございません。

ここで、環境影響評価について説明をさせていただきたいと思います。①から⑥に該当する場合は、都市計画の変更に合わせて環境影響評価を実施することになっておりますが、今回の変更内容はいずれも軽微な変更でありますことから、今回は環境影響評価を実施しなくても構わないということになっております。

最後に、都市計画審議会までの経過について説明をさせていただきます。

まず、都市計画の変更の素案の縦覧を平成22年1月29日から2月12日までの2週間、南国市及び高知県庁で行いました。

この素案の縦覧に併せまして、2月5日に南国市で住民説明会を実施しました。参加者は、3名の方に来ていただいております。

素案に対する公聴会を南国市で2月25日に予定しておりましたが、公述者の申込がいませんでしたので、公聴会は開催しておりません。

都市計画の案に対する南国市の意見は、2月26日付けで「原案に同意します。」となっております。

そして、3月2日から3月16日までの2週間、案の公告、縦覧を行いましたが、この間に住民からの意見書はありませんでした。

なお、本日の審議会で原案の内容で答申をいただきますと、都市計画の決定、告示ということになります。

これで説明を終わらせていただきます。

(会長)

ご質問とか、ご意見ありませんでしょうか。

質問させてもらいたいのですが、今回、今の道路の法線は都市計画決定されていたわけですよね。そこに周辺の土地利用状況を聞いていくと、新たに民間の手が入ってきて、法面の部分だけは民間が管理するので、都市計画からは除外しようという変更ですよ。

その時に、民間の方がそこに入ってくる時に、南国市さんの方ではこういう都市計画決定が既にありますよとかいうような、そのあたりの民間の方との関係とか、事前情報とか、その辺はどういう状況だったのですか。

今の説明だと、調べてみるとそういう利用形態があったのでという話でしたけれども、

当然、知っておかねばならないことかなと思ったのです。

(土佐国道事務所)

土佐国道事務所ですが、代わってお話をさせていただきます。

今回、前のほうに絵が出てございますけれども、右の部分の山をカットするということで、山の上まで都市計画決定の区域に入れてございましたけれども、それを、右側の山を民間の方でカットしてしまうということで、青い部分のところを今回、都市計画決定から外すということです。内容はそういうことですが。

今回、ここに移設される施設は、本線の今回の当方の事業で引っかかりましたプラントの移設先となります。

ですから、今回、当方の事業の用地交渉の時に、行き先をここに考えているということで、むしろ地権者がうちの玉突きでそこに来られるというような状況で、今回の都市計画決定を変更するというような状況になっております。

(会長)

良く分かりました。

ひとつ気になるのは、例えば、法面災害があった時に、管理は民間ですよ。道路機能を維持する上で、なにか支障とかはないですか。

それは次、行きましょうか。

(事務局)

今回除外する、まずは道路区域に必要なところにつきましては、今現在ありますような擁壁の背後地までが道路構造上必要になるところでありますので、今後なにか災害等起こった時には、その道路を管理する範囲になりますので、道路管理者が管理するという形になります。

(会長)

特に問題ないでしょうか。

それでは4号議案の「高知広域都市計画道路」（1・3・1号浦戸東部道路）の変更については、原案どおり答申するというにしたいと思います。

なお、本日議題にありますように、付議事項としては以上4件なんですけども、その他の事項として2件ありますので、順次お願いします。

「マスタープラン策定委員会の設置について」

(事務局)

それでは、まずマスタープラン策定委員会の設置について説明をさせていただきます。

本題に入ります前に、前にあります都市計画マスタープランについての、この表について説明をさせていただきます。

お手元の資料といたしましては、マスタープラン策定委員会という中の3枚目に同じもの、前のスライドと同じものを挟んでおりますので、これにつきましてこの3枚目をまずご覧になっていただきたいと思います。

まずは、このスライドで説明をさせていただきます。

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第6条の2で規定されており、正式な名称は「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」ですが、通常は、都市計画区域マスタープランと呼ばれております。

この都市計画区域マスタープラン「区域マス」と呼ばせていただきますけれども、区域マスは、都市の発展の動向、人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする、都市計画の基本的な方向性を示すものでございます。

次に画面右側にあります市町村マスタープランですが、これは正式には「市町村の都市計画に関する基本的な方針」といい、都市計画法第18条2で規定されております。

この市町村マスタープランは、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の下に住民の意見を反映し、まちづくりの具体的な将来ビジョンを確立し、地区別のあるべきまちの姿を定めるとともに、地域別の整備課題に応じた整備方針や経済活動などを支える諸施設の計画等をきめ細かくかつ総合的に定めるものでございます。

この市町村マスタープランは、市町村を含む都市計画区域マスタープラン及び市町村の議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想に則して策定することと定められております。

区域マスと市町村マスタープランの関係でございますが、先程も言いましたように区域マスは広域的、根幹的な都市計画に関する事項や基本的な方向性を主として定めております。市町村マスタープランは、区域マスで示された基本的な方向性に沿って地域に密着した都市計画に関する具体的な事項を定めるものでございます。

そのページ1枚をめくっていただきますと、例として高知広域都市計画区域マスタープランと高知市マスタープランとの関係を、イメージ図として掲載しておりますので、参考にさせていただいたと思います。

そうしましたら、1枚目に戻っていただきまして、マスタープラン策定委員会の設置についての説明をさせていただきます。

一点目の設置の目的ですが、県都市計画課では、高知広域都市計画区域マスタープランを平成16年3月に策定しております。

高知広域におきましては、現在の区域マスの予測以上に人口減少が進行しております。

また、平成18年度には、これまでの都市の拡大を前提とした都市計画政策の考え方を転

換いたしまして、人口減少、超高齢社会の中で多くの人が暮らしやすい、都市機能がコンパクトに集約した都市構造を実現する方向に、都市計画法が改正されております。

現在の高知広域の区域マスでも、土地利用の方針の中で、人口規模に応じたコンパクトな市街地の形成を図る必要があると定めておりますが、先に述べたような課題に対応するためには、より具体的な都市の将来像を示す必要があると判断いたしまして、区域マスの見直し作業を行うこととしております。

また、策定にあたっては、公正かつ専門的な第三者の意見を踏まえて、立案していくことが重要であると考えておまして、この意見をいただくために、高知広域都市計画区域マスタープラン策定委員会を新たに設置することとなりました。

次に、委員会の内容について説明をさせていただきます。

委員の構成としましては、区域マスの策定に必要な学識経験のある分野の方や、高知広域都市計画区域内の市町、県関係課などの関係行政機関の職員により組織することとしています。

また、委員会では、現状の都市の課題や求められるまちづくりの方向性を整理し、現状の区域マスの見直しを行い、案の策定を行うこととしており、委員会で検討した内容は審議会に報告させていただくと考えております。

三番目に、区域マスタープラン策定までの流れを説明させていただきます。

下の図にありますように、委員会を開催するとともに、審議会には検討した内容を報告し、審議会での意見をいただきながら、案を策定していきたいと考えています。

その後、都市計画法上の変更手続きに入り、現時点では平成22年度に審議会に付議したいと考えております。

次のページに移りまして、都市計画審議会がこのマスタープランの策定にどのように関わっていくかについて、説明させていただきます。

国の都市計画の運用指針では、都市計画に関する案の作成の前の段階、その他都市計画決定手続きの場面においても、県都市計画審議会から意見を求めていくことが望ましいとなっております。意見を求める事項として、「都市計画区域マスタープランの案の作成」を例として挙げております。

こうしたことから、先程も申しましたように、県は、審議会に対し区域マスの策定段階から、意見をいただきたいと考えております。

また、具体的には、機関の都市計画審議会に専門委員を置くことや、まちづくりの方向性などを考えています。

最後になりますけれども、審議会における専門委員の役割について、説明をさせていただきます。

高知県都市計画審議会条例では、審議会に専門事項を調査する必要があるときは、専門委員を置くことができとなっております。

今回は審議会でも区域マスについて審議するために、専門委員を設置していただきたいと

考えております。

また、専門委員は知事が任命することとなっております、策定委員の方の中から任命することを考えております。

専門委員の役割としましては、策定委員会で検討された事項について都市計画審議会に報告するとともに、審議に加わっていただくものです。

なお、専門委員は、区域マスの都市計画決定の際には、採決には参加できないこととなっております。

これで説明を終わらせていただきますが、本審議会では、審議会から策定委員会に意見をいただくことと、区域マスについて審議をする際に審議会に専門委員を設置することについての同意をいただきたいと考えております。よろしく申し上げます。

(会長)

あと、ご意見ございますか。

ちょっと辛口で言うんですけどよね、例えば、平成16年3月にマスタープランを策定した際には、今後20年後を見据えてということであったけれども、昨今の社会情勢の変化を考えると修正したほうがいいということは、20年の見通しが甘かったということですよ。そうでもないですか。

(事務局)

今の区域マスタープランの基になる人口の予測をしておりましてけれども、平成16年は12年の国勢調査のデータを使っておりまして、予測としましては22年をピークに減少するけれども、32年まではほぼ横ばいということになっておりました。しかし、17年から実際には人口減っておりまして、高齢化のスピードが平成19年度から大きいということで、考えております。

(会長)

事情はなんとなくわかるのですけれども。

この都市計画審議会の中に、そのマスタープラン作成に関わる方を専門委員としてこの中に入れていただくということですけども、人数2名でしたね。

(事務局)

今のところは1名です。

(会長)

1名ですか。マスタープランの重要性を考えると、そういうコネクションを果たしていただける方がおられると良いかなと思います、特にご異議ありませんね。よろしいでしょ

うか。

それではないようですので、こういう専門委員を置くことに異議はありません。

(事務局)

それでは本題事項の報告の最後になりますけれども、事務局の方から、都市計画道路「高知山田線」の事業進捗について報告させていただきます。

まず最初に、高知山田線の概要を簡単に説明させていただきます。

これは高知山田線の位置図となっておりますけれども、この道路は昭和46年に高知市駅前町から現在の香美市土佐山田町楠目までの、幅員16mの2車線の道路として都市計画決定を行っておりました。その後、数度の都市計画変更を経まして、現在の計画となっております。

この道路は、画面左、高知市久万川河口にかかります曙大橋西詰の高知市北久保字鰻ノ丸を起点としまして、香美市土佐山田町字奥ノ宮、国道195号との交差点を終点としている延長14.9kmの道路でございます。

この道路は香美市の中組の陸橋を北に越えた県道前浜植野線の交差点を境に、西側を道路改築事業として4車線で、東側を街路事業で2車線で整備を進めております。

また、この道路改築事業の中で曙街道としても整備しておりますが、この4車線区間のうち、県道八幡大津線から西の区間を高知バイパス、東側の区間を南国バイパスとして2つの区間で、それぞれ整備をしております。

この高知山田線につきましては、最近では平成21年3月、ちょうど1年前になりますけれども、南国市にあります都市計画道路、篠原八幡線の変更に伴いまして、この高知山田線の交差点形状の変更を審議会で諮らせていただきまして、変更となっております。

先ほど2車線から4車線になったと申しましたけれども、このときに2車線から4車線の一部、幅員の変更とルートの変更をしておりますが、この都市計画変更につきましては、平成13年3月の第107回都市計画審議会において審議をいただいております。

この第107回都市計画審議会では、案を付議したときに、工事に係る道路の施設予定地となる区域に居住する方から、意見書が提出されました。その中で、都市計画審議会としましては、道路事業者は提出された意見書の趣旨を踏まえ、意見者に対して引き続き理解と協力を得られるよう、最大限の努力を講ずることという付帯意見を付けて、原案どおりの答申を出していただいております。

こうしたことから、その後の審議会におきまして、道路事業者である道路課から幾度か進捗状況の報告を受けております。

本日ににつきましては、前回の報告から少し期間が空いておりましたことから、最近の状況につきまして、報告させていただくものです。

(事務局)

県の道路課長の、野村でございます。

少し説明をさせていただきます。都市計画道路、高知山田線は、道路事業名で国道195号南国バイパスと申しますけれども、この国道195号南国バイパスにつきましては、平成21年度末の進捗率が約90%となっております。早期の全線暫定2車線の供用に向けて、整備を進めているところでございます。

ただ、未だ地権者のご理解が得られず用地の取得ができていない箇所もございまして、前回この審議会で説明させていただいたときに、引き続き交渉を行いながらも、一方で周辺の手続きを進めると報告をしておりました。

今回、若干お時間をいただき、その後の状況について説明いたします。

土地収用の手続きにつきましては、事業の認定庁である国土交通省、四国地方整備局と協議を行ってまいりました。

昨年の8月には下協議が整ったため、8月14日付けで本申請をもらい、9月1日から南国市において事業認定、申請書等の縦覧を行うなど、粛々と手続きを進めておりました。

そうした中、9月14日に、これまでご協力をいただけなかった方、これはこの審議会で意見書を提出をされた方でございますが、この方から土地の立ち入りと境界測量等の作業を進めることを了解する旨を連絡がございまして、10月と12月には境界測量に立ち会っていただきました。

12月からは、移転補償を算定するための家屋調査にも応じていただくなど、事業にご協力いただける意向のようですので、今後、用地の取得に向けて任意交渉を進めてまいりたいと考えております。

なお、先方がある話でございますので、これまでの経緯も考慮し、事業認定の手続きは並行して進めておまして、今月の1日には認定庁の告示がございまして、現地に告示をお知らせする看板を設置したところでございます。

事業認定の効力は告示から1年以内に、収用委員会が採決、申請を受理しなければ失効します。そうした時間的猶予も考慮しながら何とか任意交渉により、用地取得ができますよう、今後も交渉を進めてまいりたいと考えております。

以上が報告でございます。

(会長)

なにか、ご質問とかご意見ないですか。

一応これは報告ということですので、審議することではないんですけども、いかがでしょうか。

ちょっと聞きづらいんですけど、これは円満にそういうふうにご同意されたのでしょうか。

(事務局)

地権者の方から、申し入れがございましたので、そういうふうにごやっております。

(会長)

分かりました。

特にご意見も意義もないようですので、どうもありがとうございました。

それでは、他にないようでしたらこれで今日の審議を終わりたいと思います。

(司会者)

本日は長時間のご審議、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、第130回高知県都市計画審議会を閉会します。皆様どうもありがとうございました。