

第 133 回高知県都市計画審議会

平成 23 年 12 月 1 日（木）14 時～16 時 20 分

高知共済会館 3F 大ホール「桜」

出席者

審議会委員：大年会長、池永委員、稲田委員、康 委員、島田委員、竹内委員、
竹本委員、千浦委員、西山委員、林 委員、横山委員、坂本委員、中内委員、
岡崎委員、阪口代理委員、三保木代理委員、戸田代理委員、川西代理委員

関係機関：安芸市建設課、高知市建築指導課

事務局：都市計画課

（司会）

それでは、定刻になりましたので、ただいまから第 133 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、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 名のうち代理委員を含めまして、18 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。

審議に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

配席図、出席者名簿、議案書、1 号議案に関する意見書、それと、本日の審議会の説明資料をプリントしたものが 2 種類でございます。皆様、ご確認をお願いいたします。

続きまして、本日ご出席いただいております、委員の皆様方の紹介をさせていただくところですが、お手元の配席図および出席者名簿による紹介と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 条に、「会長が議長となって会議を主宰すること」となっておりますので、大年会長にお願いします。

（会長）

それでは、ただいまから、第 133 回高知県都市計画審議会を開催いたします。

議事に入ります前に、当審議会運営要綱の第 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おりますので、今から指名させていただきます。

今回の審議会では、康委員さんと島田委員さん、この 2 名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、ただ今から議事に移ります。本日の議事は 2 件ありますので、だいたい 16 時ぐらいを目途に終えるという予定で進めていきます。

「安芸都市計画道路の変更」

(会長)

まず最初に、第1号議案「安芸都市計画道路の変更」について、お諮りいたします。事務局は、議案の朗読と説明、およびその件に関する意見書についての説明をお願いいたします。

また委員の皆様方は、その意見書の内容も踏まえた審議をお願いいたします。

それでは事務局、よろしく申し上げます。

(事務局)

それでは説明をさせていただきます。本日説明をさせていただきます、高知県都市計画課の橋詰です。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3ページをお開きください。

・23高都計第453号 ・平成23年11月11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・6・2号安芸中央線、3・5・8号安芸中央インター線）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。

・安芸都市計画道路の変更 ・高知県決定

・都市計画道路に1・6・2号安芸中央線ほか1路線を次のように追加する。

・種別 自動車専用道路 ・名称 ・番号 1・6・2 ・路線名 安芸中央線

・位置 ・起点 安芸市伊尾木字杉ノ下 ・終点 安芸市穴内乙字腰掛

・主な経過地 安芸市西浜字小八王寺 ・区域 延長 約5,800m

・構造 ・車線の数 2車線 ・幅員 10.5m

・地表式の区間における鉄道等との交差の構造はありません。

・構造形式の内訳 ・起点、安芸市伊尾木字杉ノ下 ・終点、安芸市黒鳥字椎ノ木谷

・延長 3,850m ・構造 嵩上式 ・幅員 9.5～10.5m

・起点、安芸市黒鳥字椎ノ木谷 ・終点安芸市西浜字一ノ谷東分

・延長 約1,070m ・構造形式 地下式 ・幅員 10.5m

・その他延長 880m ・構造形式 地表式 ・幅員 10.5mから20.5mとなっております。

・なお、安芸市伊尾木字杉ノ下地内に出入口を設ける。(安芸東インターチェンジ)

・備考 県道大久保伊尾木線に接続

・なお、安芸市西浜字小八王寺地内に出入口を設ける。(安芸中インターチェンジ)

・備考 都市計画道路 安芸中央インター線に接続

このインターチェンジにつきましては、いずれも仮称でございますので、ご了解ください。

それともう 1 線、読み上げさせていただきます。

・幹線街路 3・5・8 安芸中央インター線

・起点、安芸市西浜字小八王寺 ・終点 安芸市幸町

・主な経過地 安芸市矢ノ丸四丁目 ・区域延長 約 800m

・構造形式 地表式 ・車線の数 2 車線

・構造 14m

・自動車専用道路と立体交差 1 箇所

・土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線と立体交差

・幹線街路と平面交差 1 箇所となっております。

次のページに変更理由、その次のページには位置図を記載しておりますけれども、これについては後ほど、スライドで詳しく説明させていただきます。

それでは早速、本日の 1 号議案についての説明をさせていただきます。皆様のお手元にも、前のスクリーンと同じものを説明資料としてお配りしておりますので、併せてご覧になってください。

詳しい説明に入ります前に、ここで 1 点だけ説明させていただきます。

今回の「安芸中央線」と「安芸中央インター線」は新規の道路として都市計画決定をしようとするものですが、表題では「都市計画道路の変更」となっております。

これは、都市計画における道路は、1 つ 1 つの路線単位で考えるのではなく、各都市計画区域における全体の道路網を道路ネットワークとして考えますので、今回の内容は既存の道路ネットワークに「安芸中央線」と「安芸中央インター線」を追加・変更するということで、「安芸都市計画道路の変更」となっております。

それでは次のページをお開きください。

まず、はじめに、安芸都市計画道路 1・6・2 号安芸中央線の説明をいたします。

こちらは、今回、都市計画決定を行う、安芸中央線と高知県内の広域幹線道路ネットワーク整備計画との関係について記載しております。

紫色で示していますが、国が管理しております国道で、高知県内には国道 32 号、33 号、55 号、56 号の 4 路線があります。

次に緑色で示しています区間が、高規格幹線道路の四国横断自動車道で、現在、中土佐町までが供用開始されており、引き続き県西部に向かって順次、整備が進められております。

次の青色の点線で示しています区間が、高規格幹線道路の高知東部自動車道ですが、この道路のうち、高知市一宮から南国市物部までの延長約 15.1 km が浦戸東部道路として、平

成 2 年に都市計画決定されておりまして、また、南国市物部から安芸市穴内までの延長約 21.6 km が南国安芸線として、平成 11 年に都市計画決定されております。現在、この道路につきましては、順次、整備が進められ、今年度には芸西西から安芸西インターチェンジまでが、事業化されております。

そして、この赤色の点線で示しております区間が、徳島県阿南市から安芸市穴内までの延長約 110 km、地域高規格道路の阿南安芸自動車道となっております。

今回の都市計画道路、安芸中央線は、阿南安芸自動車道の終点部にあたり、安芸市伊尾木から安芸市穴内乙までの、延長約 5.8 km の区間となっております。

次のページをお開きください。

これは、現在の四国の高速道路網、いわゆる四国 8 の字ネットワークの整備や計画の状況を示した図です。

四国 8 の字ネットワークの平成 22 年度末時点での供用率は、四国全体で 60% であり、そのうち高知県の供用率は 43% と、四国内で最も遅れている状況にあります。

高知県東部地域の阿南安芸自動車道の整備状況は、北川奈半利道路の 5 km が暫定供用中であるほか、大山道路の 2 km が整備中となっているだけで、高知県東部地域を含む、四国南東部は、高速ネットワークの空白地帯といった状況となっております。

今回、都市計画決定を行う、安芸中央線はこの四国 8 の字ネットワークの一端を担うことになり、県東部地域の経済・産業・文化・観光・医療などに大きく寄与するものです。

次のページをお開きください。

次に、安芸都市計画区域における安芸中央線の役割や必要性について説明させていただきます。

まず、現在、安芸市において東西を結ぶ幹線道路は国道 55 号のみであり、1 日あたり、1 万 6,000 台以上の交通量を片側 1 車線の道路で受け持っている状況にあります。

特に、青色の点線で囲んでいます、中心市街地においては交通が集中するため、混雑が発生しており、中には渋滞長が 500m になる箇所も存在しています。

この安芸中央線は、安芸市中心市街地における、国道 55 号の慢性的な交通渋滞を緩和するためのバイパス道路としての役割も担っています。

また、今後 30 年以内に、60% 以上の確率で発生が予想される南海地震において、安芸市では津波による大きな被害が想定されています。この安芸中央線は、こうした災害発生時において、救護活動や復旧活動を支えるため、安全で信頼性の高い緊急輸送道路としての役割も担っております。

次のページをお開きください。

ここでは、安芸中央線の計画緒元について説明させていただきます。

安芸中央線は、安芸市伊尾木字杉ノ下から安芸市穴内乙字腰掛までを結ぶ、延長約 5.8 km の道路となっております。

道路の構造基準は、道路構造令による地方部の自動車専用道路にあたる第 1 種の道路で

あり、計画交通量と地域の地形等から第3級の道路ということで、第1種第3級の道路区分にあたります。

車線数は2車線で、標準の道路幅員は10.5mとなっています。

なお、標準的な断面につきましては、後ほど説明させていただきます。

設計速度は、時速80kmで計画しており、安芸中央線の終点部に接続します、南国安芸線と同じ速度の計画となっております。

接続する道路につきましては、起点部は安芸東インターチェンジが設置され、県道大久保伊尾木線と接続します。また、中間部では安芸中インターチェンジが設置され、今回の安芸中央線と同時に都市計画決定を予定している、安芸中央インター線と接続します。終点部につきましては、都市計画道路、南国安芸線の安芸西インターチェンジに接続する計画となっております。

次のページをお開きください。

ここからは、安芸中央線の標準断面を紹介させていただきます。

先程も説明させていただきましたが、道路幅員は車道3.5m、路肩1.75mであり、全体で10.5mとなっています。

都市計画道路の区域としましては、道路として必要な範囲を決定することとしており、赤線で引き出していますように、盛土や切土の法面と擁壁、水路などの構造物を含んだ範囲となっております。

道路の構造は、地域の地形状況や土地利用状況などを総合的に判断し、選定しており、基本的には経済性に優れる、このような盛土、または次のページにあります、切土による断面構造を計画しております。

河川、道路をまたぐ場合、あるいは高い山を通過する場合など、切土、盛土で施工が困難な場所については、橋梁やトンネルといった構造を選定しております。

次のページをお開きください。

続きまして、切土を施工する場合の断面です。当道路の終点部、南国安芸線へ接続する区間が、このような断面となっております。

次のページをお開きください。

続きまして、橋梁部の断面について説明させていただきます。伊尾木川や安芸川などの河川を渡る箇所、または、県道や市道などと立体交差する際には、このような橋梁断面となります。

また、この橋梁断面には括弧書きの数値がありますが、これは橋の長さが50m以上となる橋梁の場合に適用する数値です。具体的には、路肩と呼ばれる道路の端部の幅員が、通常1.75mのところ、経済性を考慮し、1.25mに縮小されたものとなり、全体で9.5mの道路幅員となります。この縮小断面を採用する橋梁は、伊尾木川や安芸川を渡る橋梁を始め、全部で4基を予定されております。

次のページをお開きください。

最後にこちらは、トンネルの断面となっております。1箇所を予定しております、妙見山を通過する区間を、このようなトンネル断面となっております。

次のページをお開きください。

ここからは、安芸中央線のルートについて説明させていただきます。

まず、ルートを考える際には、地域の地形状況、および土地利用状況、主要な幹線道路との接続、経済性、施工性などを総合的に判断して、ルートを選定しています。

そして、具体的なルートを考える際には、最初にインターチェンジの位置について、道路を主要道路に接続することで、交通の円滑化を図ることや、農業や観光などの産業を支援できることなどを考慮して計画し、次に、インターチェンジ間を結ぶルートについては、人家密集地や観光施設などを避けるように計画しています。

この安芸中央線につきましては、平成22年10月に、安芸市が、将来の市のあるべき姿から必要となる道路交通網のあり方を示した、「安芸市道路交通網ビジョン」を策定しております。このビジョンを踏まえまして、ルートは中心市街地の北側を通る、山側のルートとしております。

インターチェンジにつきましては、先程も言いましたように、終点は安芸西インターチェンジに接続し、中心市街地においては、農業や観光面などの活用を考慮し、中心市街地の北側に安芸中インターチェンジを計画して、起点は国道55号への接続や、南海地震での津波による浸水などを考慮しまして、国道55号線から北側約300mの位置で、県道大久保伊尾木線に接続することとしております。また、インターチェンジ間につきましては、人家密集地を避けて計画しています。

また、このルート選定におきましては、本年3月の東日本大震災の発生を受けて、比較検討案としまして、海側への盛土構造も考慮しておりますけれども、現在の計画の北側ルートが最善だということを考えております。

また、この安芸中インターチェンジから、市街地方面の国道55号を結ぶ道路につきましては、新たな都市計画道路、安芸中央インター線として今回の安芸中央線と同時に都市計画決定し、県道として順次、整備を進めていく予定となっております。

このアクセス道路につきましても、安芸市道路交通網ビジョンを踏まえた計画となっております。

次のページをお開きください。

ここからは、ルートを拡大した図面で説明させていただきます。

まず起点部は、県道大久保伊尾木線と交差する安芸東インターチェンジから始まり、土佐くろしお鉄道と並走しながら、伊尾木川を橋梁で渡り、北西方向に進んでいきます。伊尾木川を渡る際には、橋長が50m以上となりますので、幅員9.5mの断面となり、それ以外の区間につきましては、盛土の構造となっております。

次のページをお開きください。

続いて、東浜・土居・花園町付近ですが、ルートにつきましては、先程の川北地区から

北西方向に進み、安芸川を渡り、県道黒岩東浜線と市道安芸伊尾木線との交差部は立体交差となっております。

この安芸川を渡る区間と立体交差部については、橋梁構造となります。それ以外につきましては、先程と同様に盛土構造となっております。

立体交差部以降のルートにつきましては、市道安芸伊尾木線と並走する形で、西より方向に進んでまいります。

続きまして、黒鳥・西浜付近の地図です。ルートにつきましては、先程の地区から西方向に進みまして、集落や鉄塔を避けながら、妙見山に進入します。県道や河川との交差部は橋梁構造となり、妙見山を通過する区間は、トンネル構造となります。それ以外の区間につきましては、盛土構造となっています。

また、安芸中インターチェンジから、市街地方面の国道 55 線を結ぶ道路につきましては、現在、安芸市道中道線がありますが、これを新たに都市計画道路、安芸中央インター線として、都市計画決定し、県道として整備を進めていく予定となっております。

次のページをお開きください。

最後に、今回の都市計画の終点部となります、西浜・穴内付近の地図です。

ルートは、妙見山をトンネルで通過後、主に切土構造断面で西方向に進み、現在、事業中である南国安芸線に接続する計画となっております。

以上で安芸中央線の説明を終わらせていただきまして、引き続き次のページから、安芸中央インター線の説明を始めさせていただきます。

安芸中央インター線は、安芸中央線のインターチェンジが設置されております、安芸市西浜字小八王子を起点としまして、安芸市幸町の国道 55 に至る延長 0.8 km の道路となっております。

この安芸中央インター線は、自動車専用道路である安芸中央線と、安芸市中心市街地を結ぶアクセス道路であるとともに、安芸中心部での円滑な交通処理を担う、幹線街路としての機能を有しております。この道路につきましては、先程も説明させていただきました、安芸市の道路交通網ビジョンを踏まえたものとなっております。

次のページをお開きください。

ここでは、安芸中央インター線の計画緒元について説明させていただきます。

区間につきましては、起点は安芸市西浜字小八王子、終点が安芸市幸町、延長は 0.8 km となっています。道路の構造基準は道路構造令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 4,400 台と、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 級の道路区分となっています。車線数は 2 車線で、標準部の道路幅員は 14m となっており、設計速度は 40 km で計画しております。

なお、幅員につきましては後で説明させていただきます。

次のページをお開きください。

続きまして、ここでは道路の標準幅員について説明させていただきます。

上の図は、標準部の道路幅員構成を示したもので、道路の両側に、自転車・歩行者道、3.5mを設置しまして、道路幅員が3m、路肩0.5mで全体幅員は14mとなっています。

また、下の図は交差点部の幅員を示したもので、標準部の幅員に、右折車線の3mを加えた、17mとなっております。

次のページをお開きください。

続きまして、道路の標準断面について説明させていただきます。この断面は、起点部から、安芸中学校北側の市道ムネカネ線までの約390m区間の標準的な断面となっており、周辺は概ね畑・水田となっております。

この区間では、道路両側に農地の用排水機能を確保するための水路を計画しております。しかし、この部分の都市計画決定区域は、赤線で引き出していますように、道路として必要な路側擁壁までを都市計画決定の区域としております。

次のページをお開きください。

こちらは市道ムネカネ線から起点までの約450m区間の標準的な断面です。概ね、安芸中学校から南側の区間となっております。この区間では道路の両側は、概ね、宅地として利用されておりますので、水路は上流部のオープン形式ではなく、歩道内でのボックス形式として計画しております。

次のページをお開きください。

こちらは、安芸中央線のルート概要を示した図です。先程から説明させていただいていますように、この道路は、現在の市道中道線の線形を重複した形となっております。

まず、ルートにつきましては、安芸中央線の安芸中央インターチェンジを起点としまして、南向きに約100m進んだところで、市道安芸伊尾木線と交差し、安芸中学校の前を通りまして、土佐くろしお鉄道の高架下を通り、道路線形を少し西方向に振りながら、江ノ川を橋梁で渡った後、国道55号と、市道中央線が交差している箇所へ接続することとなっております。

次のページをお開きください。これは起点部の交差点で、インターチェンジとの交差点となっております。交差点の形状としては、ダイヤモンド型、フルインターといひまして、どちらの方向にも乗り降りができる構造となっております。

次のページをお開きください。

こちらは、市道伊尾木線との交差点部です。この市道伊尾木線につきましては、安芸市インターと交差する市道の中で唯一両側に歩道が整備された道路です。このため、この交差点につきましては全てに右折レーンを設ける計画としております。

次のページをお開きください。

こちらは、さらに南に下がりまして、土佐くろしお鉄道、ごめん・なはり線との交差点部の断面を示したものです。

鉄道との交差点は、図面にもありますように、このような橋梁構造となっており、現在の幅員では、両側に自転車・歩行者道を確保することはできない状況となっております。

新たな道路計画では、道路の西側の鉄道路線下に幅員 3mの自転車・歩行者道を設置し、安芸中学校側は、自転車・歩行者道を全区間に整備することとしております。

一方、道路東側の鉄道交差点につきましては、幅員 1.5mの通路を確保できますので、東側の歩道を通行する歩行者も、この通路を使って行き来できる計画となっております。

それでは、最後に、終点部の国道 55 号のところの交差点について、説明させていただきます。

現在は、図面にありますように、国道 55 号に対し、市道中道線と市道中央線が変則の食い違い交差点となっており、混雑が発生しています。

今回の道路計画では、交差点部をコンパクトにするよう、安芸中央インター線を市道中央線に接続する形に変更し、交通渋滞の緩和や交通事故の低減を図ることとしております。しかし、この計画に伴い、緑色で示しております、安芸市の都市計画決定の公園である、江ノ川上公園が、道路と重複することになります。

このため、この安芸中央インター線の都市計画決定にあたって、重複する部分について公園の都市計画の変更が必要となりますが、これにつきましては、先月、11月29日に、安芸市都市計画審議会が開催されまして、この変更案に対しまして、原案のとおりにするという答申を得ており、現在は安芸市で都市計画変更の告示に向けてた手続きを進めているところです。

それでは、最後になりましたが、今回の都市計画審議会までの経過について説明させていただきます。

まず、作成しました都市計画変更の素案の縦覧を、9月2日から16日まで、県都市計画課及び安芸市建設課で行いました。期間中の縦覧者は56名でした。

また、この素案の縦覧期間に合わせまして、9月7日に安芸市民会館において、住民説明会を開催しております。説明会の参加者は41名となっております。

その後、この都市計画の素案に対しまして、公述の申込みがあったことから、9月30日に公聴会を開催しております。ここで、公聴会の内容につきまして、少し説明させていただきますので、次の25ページをお開きください。

この公聴会の公述者は1名で、傍聴人は7名となっております。

それでは、意見陳述の内容につきまして、読み上げさせていただきます。

1. 自動車専用道路である安芸中央線に隣接する場所に避難施設や防災施設拠点を設置してほしい。
2. 地元の建設業者に仕事が回るよう配慮してほしい。
3. 自主防災組織連絡協議会は、避難施設の建設に向けて積極的に運動してほしい。
4. 地権者のための農地利用組合を設立してほしい。

という公述の要旨でした。

都市計画課としましては、意見の内容が都市計画道路の整備に合わせた安芸市の防災のまちづくりに関する提案や要望であることから、この都市計画案の変更は行わないことと

しました。

それでは手前のページにお戻りください。

この公聴会を踏まえた、都市計画の案を策定した後、地元の自治体である安芸市に意見を求めており、安芸市からは10月14日付けで原案に同意するとの回答いただいております。また、10月17日には国土交通省との事前協議も終了しております。

その後、10月28日から11月11日までの間、都市計画の変更案の公告・縦覧を行いました。縦覧期間中に住民1名の方から意見書が提出されております。この意見書の内容につきましては、後ほど説明させていただきますので、その意見も踏まえたご審議をお願いいたします。

なお、審議の結果、原案のとおりとする旨の答申をいただきますと、国土交通大臣の同意を得まして、都市計画の決定の変更の告示を行い、都市計画が決定することとなります。

それでは、これで安芸都市計画道路の変更についての説明を終わらせていただきまして、引き続き、意見書についての説明をさせていただきます。

お手元に裏表の1枚の意見書という資料がありますので、ご覧になっていただけますでしょうか。それでは、意見書について説明させていただきます。

都市計画法では、公聴等を経て策定した「都市計画の案」を2週間、公衆の縦覧に供することとなっており、この縦覧期間中に提出された意見につきましては、意見書の要旨を都市計画審議会に提出しなければならないとなっております。

それでは、この意見書の要旨を読み上げさせていただきます。

1. 自動車専用道路である安芸中央線に隣接して、避難施設や災害拠点施設を整備してほしい。
2. 四国電力変電所からの専用ケーブルや太陽光パネルなどにより、各避難施設や防災拠点施設への非常用電源を確保してほしい。
3. 安芸中央線の敷地内に水道管を敷設し、各避難施設や防災拠点施設の飲料水、消火用水を確保してほしい。
4. 安芸中央線から避難施設へ車両で直接出入できるようにしてほしい。
5. 黒鳥トンネル出口付近と安芸病院を結ぶ専用道路を整備してほしい。
6. 川北地区にジャンクションを建設し、テンショウザンの集団移転地まで専用道路を整備してほしい。
7. 安芸中央線の安芸中インターの西側の一帯を自動車道と同じ高さまで嵩上し、官公庁を移設してほしい。
8. 高知県沿岸地域を南海地震津波特区として申請してほしい。

というのが意見の要旨でございます。

なお、この意見書につきましては、意見書を提出された方が意見書の内容を分かりやすくするために、図面をあわせて提出していただいております。その図面を前のスクリーンで出させていただきます。

簡単にこの図面で説明させていただきますと、まず1番につきましては、前の図面のB、C、D等の所に避難所を設置していただきたいと。

意見要旨の2番、3番につきましては、道路の縦断方向に水道や電気を敷設することによって、避難施設などが有効に活用できるのではないかと。

4番は、その設置した避難施設については、安芸中央線から直接出入できたらいいんじゃないかと。

5番につきましては、向かって左側になりますけれども、縦に黒く塗った線の所が、そうだと思うんですが、安芸病院とトンネル出口の所を直接結ぶ道路を造ってほしい。

6番ですが、ここにテンショウザンという地名があるようですが、テンショウザンの集団移転地まで専用道路を整備してほしいと。特にこれにつきましては、集団移転を指定されているわけではないんですが、意見書を提出された方としては、ここを集団移転地としたうえで、専用道路を整備することで機能が果たせるんじゃないか、というようなことを提案していただいています。

7番は、この辺りになりますけれども、インターチェンジ付近を自動車道と同じ高さまで嵩上して、官公庁を移設してほしいということが要旨です。

8番の地震津波特区につきましては、特に詳しい内容がなかったので要旨だけの報告とさせていただきます。

次に、この意見に対する、都市計画決定権者である県都市計画課の見解としましては、「これらの意見は、安芸都市計画案道路の変更案に対するものではなく、安芸中央線の整備に合わせた、安芸市の防災まちづくりに関する提案であり、今後、安芸市が中心となって、当該道路が事業化された場合の道路事業者をはじめとする、各関係機関との協議や調整を行いながら、市の防災まちづくりとして検討すべきものである。」と考えています。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議をよろしくお願いいたします。

(会長)

委員の皆様からご質問やご意見をいただく前に、この安芸中央線について、国土交通省として、実際に道路を整備する側の立場から、この道路が、社会、四国、高知県にとってどういう位置づけであるのかとういことを追加的に説明してください。

また、その後、安芸市さんも来られていますので、安芸市の防災まちづくりとの関係をどのようにお考えかということをお説明してください。お願いします。

(委員)

私のほうから、今回の議題のうちの1つでございます、安芸中央線について若干の補足をさせていただきますと思っております。

先程の説明資料の2ページ、ご覧いただければと思います。

今回の安芸中央線につきましては、ここにご説明のとおり、高速ネットワークの一部を

構成する道路ということで、この形が模式的に 8 の字になっていますから、「8 の字ネットワーク」と申しておりますけれども、この道路を構成する道路の一部ということになってございます。

この 8 の字ネットワークでございますけれども、非常に多様な機能がございまして、この四国、あるいは高知県の国道の軸になるということは勿論なんですけれども、例えば、東日本大震災で例があったように、東日本大震災の高速ネットワークというのは、震災後も途切れなかったということもあって、緊急輸送道路として機能したり、あるいは、津波から逃げる道、避難場所として機能したり、それから、一部ではありましたけれども、津波の防波堤としても機能したりというように、多様な機能があったということでございます。

この高知県におきましても、南海地震の脅威にさらされているということもあり、しかも、この東南部については、海側に 1 つの軸しかないということもございますので、この 8 の字ネットワークの整備によって、地震あるいは津波にも強く、まさに命の道として機能するといった効果ですとか、その他にも今、高知県さんのほうで一生懸命、取り組まれております、産業振興に資する、あるいは観光振興に資すること、それから場所によっては、今回のこの安芸中央線がそうですけれども、渋滞解消にも資する、あるいはそれに伴う交通安全といった、非常に多様な機能が発揮されるのではないかと考えております。

しかしながら、この高知県、特に東南部とか南西部においては、計画はされているんですけれども、まだ整備されていない、いわゆるミッシングリンクというような状況になっておまして、これについては、四国地方整備局としても、最重点課題として整備に取り組んでおります。事業中のところは、1 日でも早い供用を目指してやっておりますし、未だルートも決まっていない所は、そのルートを早急に確定するというので、今、作業をしておるところでして、この安芸中央線につきましても、そのルートを決めるという手続きについて、県のほうから今回、ご提案をいただいているということになっております。

以上、私のほうから補足的にご説明さしあげました。

(会長)

では、安芸市さんから、地元でいろんなご要望もあるようですが、県の都市計画課としては、今回の審議内容ではなく、安芸市の防災まちづくりの中で議論していく筋のものではないかという見解を示されましたけれども、安芸市としてどのように考えられるのかということについて、言及していただけますでしょうか。

(安芸市建設課長)

安芸市建設課長の竹部と申します。よろしく申し上げます。

今回、この都市計画道路に対しましての意見書が出されておりますが、この内容につきましては、ほとんど、地震および津波対策に向けての避難施設の設置とか、防災対策につ

きましての提案と受け取っております。

というのも、今現在、県が出している南海地震の被害想定では、安芸市は高知市に次ぐ津波による被害者が出るということでございます。

また、3月11日の東日本大震災を受けまして、津波に対する住民の危機感も高まっており、今回、安芸都市計画道路、安芸中央線の計画が発表され、この道路が完成すれば、安芸市にとりまして、防災対策上、非常に有効な道路であるということから、この道路を早期整備することと併せて、安芸市の懸案事項であります、南海地震の津波対策につなげていけたらという趣旨での提案であろうと受け取っております。

もちろん、安芸庁舎の中におきましても、南海地震に対するプロジェクトチームを作っております、その中でも津波避難計画であるとか、防災拠点施設をどう整備していくかといったことも検討しておりますので、今後は、この道路の詳細な設計の進行と合わせて、避難施設等の整備を検討していくことができるのではないかと考えております。

なお、今後は土佐国道事務所さん、また高知県さんとも協議しながら検討していきたいと考えております。

(会長)

はい、それでは、今の追加の説明を踏まえまして、委員の皆様からご意見やご質問などをいただきたいと思っております。

はい。どうぞ。

(委員)

質問の前ですね、この9ページの図面の中にブルーの線が入っていますが、これは何か意味のある線でしょうか。

(事務局)

ブルーの線につきましては、現国道55号です。

(委員)

それではなくてですね、水色の小さな線が伊尾木の方から、安芸川の上流、妙見山の東の辺りにあるんですが、これは何の線でしょうか。

(事務局)

その水色の線は、今想定されています、津波の浸水エリアの境界線を記載しております。

(委員)

そうするとですね、この妙見山についてはトンネルで、その東側は、安芸東インターチ

エンジまで、基本的には盛土という考え方でいいんですかね。

それでは、安芸川と伊尾木川の間にある川北地区の辺りの盛土の高さについて、ここは海岸部から随分と近いわけですがけれども、川もあって、川を上ってきた津波が押し寄せる可能性もあります。そういう場所について、同じような盛土で考えているのかどうかについてお聞きしたいと思います。

(事務局)

安芸市における津波の予想としましては、海岸から直接、津波が浸水するのではなく、安芸川や伊尾木川から津波がさかのぼって溢れ出るものと予測されております。

盛土の高さにつきましては、概ね平均盛土高が 7m から 8m で計画しておりまして、今予測されております、津波浸水高より高くなるように計画しております。

(委員)

分かりました。津波から人の命を守るために、盛土を高くするということですがけれども、いざという時に、この道路へ住民の皆さんが逃げていくための、避難路の整備なども併せて行われるのでしょうか。

(事務局)

それにつきましては、今後、都市計画決定した後に、整備区間として位置づけられ、その後、詳細な調査、設計が行われます。その設計協議などの際に、事業者、安芸市、住民の方が避難施設とか、そこへ避難するまでの階段などについて、詳しく話し合うものと考えております。

(委員)

この図面を見てもわかるように、安芸市は津波被害が予測される所なので、人命を第一とした道路を造っていただきたいと思います。

(会長)

その他、いかがでしょうか。

はい。どうぞ。

(委員)

計画の内容は、詳しく説明いただきましたが、3 ページ、4 ページのところで、質問があります。

この安芸都計道路の役割の 1 つとして、国道 55 号の慢性的な交通渋滞の緩和ということですが、4 ページのところに、計画交通量の推計が「平成 42 年」ということで書かれて

いますけれども、完成年をいつに想定されているのでしょうか。

42年の意味合いが、竣工を目的としたものかどうかということです。高知県の人口が、おそらく20年後には、70万人を割るようになると思われるので、目的の1つが渋滞緩和であるのなら、早くに竣工しないと役割の意味が薄くなるのではないかと思いますので、いつ竣工するのかをお聞きしたい。

(事務局)

竣工年につきましては、今の時点では未定です。

ただ、県としましては非常に重要な命の道であり、来るべき南海地震に備える道ですので、出来るだけ早く事業化し、早期の竣工に向けて、一丸となって取組んでいきたいと考えております。

また、交通量につきましては、平成17年の交通センサスを元にしまして、将来的な人口動態などを見た中で交通量推計を行っています。なお、通常、道路の計画交通量を考える時は、概ね20年後を想定して推計しております。

(会長)

いかがですか。よろしいですか。

(委員)

20年後の推定ということで、平成42年という数値なのかもしれませんが、3ページにも書かれていますけど、南海大地震の確率が30年以内に60%以上ということであれば、これが、その手前に完成していないと、防災道路としての役割もなくなってくるのではないかと思います。財源の問題もあるのでしょうか。

(会長)

いつ頃完成するかというレベルの話になってくると、どれだけ予算が投入できるかということにも関わってきて、この場の議論で収束するとも思えません。

私としては、当然この計画は、10月17日に国土交通大臣の事前協議を受け、さらにここでの審議会の後、国土交通大臣の同意ということで、国交省も出来るだけ早く仕上げたいという意向だと理解しています。

今のような議論を踏まえて、いつとは言えないでしょうけど、国土交通省として、一言お願いします。

(委員)

はい、ありがとうございます。

完成時期については、まだ事業化もされていませんので、まさに何年というところまで

申し上げる段階にはないんですが、道路の必要性については、我々も十分に認識しており、まず、今回ルートを決めて、引き続き事業化についても本省に訴えていきたいと思っています。

また、事業化がされれば、その後は、用地等で地元の協力とが必要になってきますが、地元の協力にもよりますけれども、20年、30年かけるつもりはなくて、東北のほうでは、事業化後10年というのが1つの目安にされていますから、こちらも、それを1つの目安としていきたいと考えております。

いずれにしても、早期の供用に向けて、関係者の方々のご協力を賜りたいと思っております。

(会長)

その関係で、事業化するときには、事業評価を受けると思いますが、その時の大きな指標の1つとであるB/Cについて、現時点では大体どのくらいの数値であると見込まれておりますか。

(委員)

今後、まだ精査は必要でございますけれども、現時点で、安芸中央線について言いますと、B/Cは1.4で、1は超えているという現状になります。

(会長)

その基準は、従来通りの道路のB/C評価法に従ってということですね。防災機能とか、命の道とかいうものの定量評価は、その中には入っていないということよろしいんですか。

(委員)

はい。従来の評価指標で計算をして、B/Cは1.4という状況にあります。

(会長)

他の観点からのご意見やご質問はありませんか。

(委員)

同じ3ページですけれども、安芸川の河口から津波が浸入して、浸水するという浸水予想図というのがここ②に記載されていますが、盛土で道路整備をしますと、その道が堤防代わりになって、浸水がその向こうに行きにくくなると、素人的には思いますが、そういうシミュレーションは既に行っているのかどうかを聞きたいんですが。

そこに盛土の高速道路が出来た時には、この図で浸水しない箇所が浸水するようなイメ

ージがあるんですけれども。

(事務局)

現状については、津波の浸水の仕方までシミュレーションを行っていますが、道路が完成した状態でのシミュレーションはやっていないと思います。

(会長)

この津波関係については、今、国のほうで、どういった規模の津波を想定するのかという根本の議論がされていて、来年度中あたりに基本的な考え方が国から示されて、それを受けて、各自治体が津波の分析、シミュレーションをやっていくというような感じで進みそうです。

この図は、数年前に出されたシミュレーションの結果で、当然、この安芸中央線の存在は考慮されておられません。

ですから、ここが盛土構造になって、1つの防波堤的な機能を果たすと、当然、浸水エリアも、若干、変わってくるだろうということは想像できますけれども、それについての定量的な分析は、今の時点では無いということだと思います。

中央インター線のほうについてのご意見とかは、ないですか。

(委員)

今のお話で、大体の概要はわかりました。細かいところは今後ということで、それはそれで結構です。

ただ、問題になるのは、地権者の問題だと思うんです。だから、これをちゃんとしていかないと担当者がしんどいと思います。スタートしたからいいよということではなく、私の長い経験からして、反対派、賛成派というのは、やっぱり、生涯、半永久的に残る大きな課題であると思いますので、その辺を担当者として、今後どう取り組んでいくかという腹積もりを聞かせてもらいたいです。

(会長)

現時点での感触も含めて、どなたか、関係の方。

(安芸市建設課)

用地の協力の予想といいますか、見通しはどうかということですが、今まで、この都市計画道路につきましの説明会、住民の説明会と、安芸中央インター線につきましては、測量立ち入りの説明会等を開催しまして、沿線の方々に来ていただいた中では、道路自体に反対ということはありませんでした。ルートの中には、優良農地を通過する所や、施設園芸等ハウスがかかってくるというような所もございますが、それなりの代替

地等の調整ができれば、事業について反対するものではないと思っております。

安芸市としても、南海地震や津波の被害も想定されておりますので、早期の道路整備に協力したいと思っております。ただし、今後、詳細な測量や用地買収に入っていく中では、個別の案件がいろいろ出てくるかとは思っております。

(委員)

それなりの理由があつてのことだとは思いますが、話を聞く範囲では考え方が甘いです。それは、総論は賛成であっても個々には反対だというのが必ず出てきます。私もそういう経験をしております。とりあえず、強い信念を持って頑張ってください。

(委員)

1点だけ、安芸市さんにお聞きしたいんですが。

この道路が出来ると、この図面から分かりますように、安芸の町の北側に万里の長城みたいなものができるわけですね。それで、道路の南側のほとんどの町が覆われるわけですが、この様な壁を造ったら、かえって危ないのではという意見はないのでしょうか。

(安芸市建設課)

図面で分かるかと思いますが、既に安芸の市街地の北側には、ごめん・なはり線の線路が盛土形式で出来ており、このごめん・なはり線も、津波の時には緊急避難が出来るということで、地域の自主防災組織等も、安芸駅等は緊急避難場所ということにしております。

概ね、ごめん・なはり線の高さが標高で10mぐらいです。そして、安芸市の津波浸水高が、標高8.4mぐらいになっておりました。

ただ、東日本大震災を受けまして、今後、津波の被害想定も見直され、津波浸水高さもかなり上回ってこようかと推測され、現在、安芸の市街地には他に緊急避難場所がなく、山側へ行くとかなり時間もかかるというような状況でございまして、今計画されております、この安芸中央線ができれば、標高15mぐらい等になろうかと思っておりますので、地域の住民の方も、新たな緊急避難場所になると考えていただいております。安芸市としましても、早期に完成するように取り組んでおります。

(会長)

安芸中央インター線と国道55号との交差点のところが、公園を分断するような形になっています。安芸市の都市計画審議会では了承されているそうですが、その辺の状況説明をお願いします。

(事務局)

それでは、まず県のほうから補足説明をさせていただきます。

現在の互い違いの交差点形状が、交通渋滞や交通事故の要因でもあり、今後さらに安芸中インターからの新たな交通量が発生することを踏まえて、新たに交差点を計画する時には、どちらか1箇所に交差部をまとめてコンパクトな形にすることが一般です。

そこで考えられる案としましては、現在お示ししている計画案と、国道より南側の市道中央線を移動する案の2つが考えられました。

この両案を比べた時に、南側の市道を移動する案にある課題としまして、まず1点が、この道路は、既に都市計画道路として決定しており、住民の方々の合意を得たうえで事業が行われ市道として供用されているということでございます。

もう1点が、この場所は江ノ川に架かる橋梁となっており、ここに新たな交差点を造りますと、この橋梁の大規模な補修、若しくは架け替えが必要となってくると考えられます。その場合、ここで工事を行いますと、現在、唯一の幹線道路として受け持っている1万6,000台の交通量をどこかに配分する必要がありますが、迂回先での混雑や渋滞の発生とか、近辺の商店街への影響等が出てくることも考えられます。

また、もし架け替えとなった場合には、この橋の高さも変わりますので、沿道利用が阻害されることなども考えられました。

そういったことから、現計画のほうが妥当であると考え、9月7日の説明会の中でも説明させていただきまして、特に住民の方からも異論や意見もなかったことから、この案で進めさせていただいております。

(安芸市建設課)

安芸市からも付け加えて、ご説明させていただきます。

先程、都市計画課のご説明もありましたが、後は、二つに分断される公園が残ります。残った公園につきましては、銅像や歌碑、トイレ等が既に設置されておりますが、そういった施設につきましては、今後、適正に配置して、従来の公園機能が保たれるよう確保していきたいと考えております。

また、分断されることで安全性とか利便性が欠けるというようなご指摘もございましたが、そのへんにつきましても、再整備をするうえで十分検討して、そのようなことがないように考えていきたいと思っております。

それと、委員の皆様、ご存知かと思われませんが、この公園には岩崎弥太郎の銅像が建っております。龍馬伝の時には、かなり観光客も訪れた公園でございますが、その銅像も移転ということになりますけれど、安芸市の大切な観光資源の1つでございます。銅像建立に、ご尽力いただいた方々をはじめ、各種関係機関、また、地域住民の方の意見も幅広く伺いながら、公園の再整備につきましては、十分な調整をしていきたいと考えております。

先日、29日に、安芸市都市計画審議会の中でも、このようなご説明をさせていただいた中で、安芸市都市計画審議会の委員の皆さんには、承認していただいたということでございます。

ます。

(会長)

その他、委員の皆さんいかがでしょうか。

概ね、具体的なインター線の役割とか、地元でどういうふうな議論がされて、今日に至ったかとか、今後の見通しというような、概略的な議論ができたとは思いますが。

特に、ご意見がないようでしたら、1号議案につきましては、原案どおり答申するということにしたいと思います。

第1号議案、「安芸都市計画道路安芸中央線および安芸中央インター線」の変更につきましては、原案どおり答申するということにいたします。

「建築基準法第51条のただし書きによる産業廃棄物処理施設の敷地位置の判断について」

(会長)

それでは続きまして、2番目の議案で「建築基準法第51条のただし書きによる産業廃棄物処理施設の敷地位置の判断について」、お諮りいたします。

事務局は、議案の朗読と説明をよろしくお願いします。

(事務局)

それでは、議案の朗読をさせていただきます。議案書の5ページをお開きください。

- ・ 23 高都計第 453 号 ・ 平成 23 年 11 月 11 日
- ・ 高知県都市計画審議会会長様 ・ 高知県知事
- ・ 建築基準法第 51 条ただし書きによる産業廃棄物処理施設の敷地位置の判断について

このことについて、建築基準法第 51 条ただし書きの規定により特定行政庁が許可する場合、都市計画審議会において敷地位置が都市計画上支障がない旨の議を経る必要がありますので、別紙のとおり付議します。

次のページをお開きいただきまして、7 ページをご覧になっていただけたらと思います。別紙の産業廃棄物処理施設（建築基準法第 51 条ただし書の規定による許可申請）の敷地の位置について

- ・ 申請者：大林道路株式会社 代表取締役 石井哲夫
- ・ 名称 産業廃棄物処理施設（がれき類破碎処理）
- ・ 位置 高知県高知市春野町弘岡下字親田 2484 番 1（市街化調整区域内）
- ・ 敷地面積 3,263.88 m²

理由につきましては、お手元の資料で詳しく説明させていただきます。

それでは、前のスクリーンにお手元の 2 号議案と同じ資料を置いていますので、合わせ

てご覧になってください。

それでは、2 ページ目をお開きください。

最初に、建築基準法第 51 条のただし書きの説明について、次に、施設の概要、最後に高知県の見解の順番で説明させていただきます。

それでは、次のページをお開き下さい。

それでは、建築基準法の 51 条のただし書きについて、説明いたします。

前のスライドには、建築基準法第 51 条の条文を記載しております。読み上げさせていただきますと、「都市計画区域内においては、卸売市場、火葬場またはと畜場、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、増築してはならない。」と定められております。これは、これらの建築物が都市の機能上、快適な生活を営むことに欠くことができない極めて重要な施設である反面、周辺の住民にとりましては、良好な生活環境に影響を及ぼす可能性がある施設であることから、新設や増築に際しては、広く住民の意見を聞き、利害関係者の調整を図りつつ、施設の必要性や敷地の位置について判断するため、都市計画決定の手続きをとるといったことがあります。

次の段落では、ただし書きとなっております、「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、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、若しくは増築する場合においては、この限りでない。」と定められております。

これは、一般的に公益性の範囲が限定されており、民間経営の施設などにつきましては、都市計画決定を行わずとも、都市計画審議会の判断を仰ぐことによって、これらの施設の新築、増築が可能であるということを定めております。今回は、このただし書きでの付議になっております。

特定行政庁というのは建築基準法により、人口 25 万人以上の市が建築主事を置くことになっておりまして、県内では高知市のみが特定行政庁となっております。

また、産業廃棄物処理施設につきましては、県が都市計画決定を行うものですので、今回、県の都計審での敷地位置の判断ということになります。

次のページをお開き下さい。

次に、今回の申請の区域について、説明を行います。申請地は、高知広域都市計画区域内の高知市春野町弘岡下字親田です。

高知広域都市計画区域は、県内で唯一、市街化区域と市街化調整区域に区分されておりまして、市街化区域内では用途地域の指定をされている、いわゆる、線引き都市計画区域でございます。今回の申請地は、市街化を抑制すべき区域である、市街化調整区域に位置しております。

次のページをお開きください。

次のスライドは、申請箇所周辺の航空写真でございます。申請箇所は、県道高知南環状

線沿いに立地し、県立春野運動公園の西側約 1km の位置になります。周辺には南側に J A の教育研修センターが山林を隔ててあります。

また、県道の北側には、今回の申請と同一の事業者が、アスファルト混合プラントを運営しております。ここにつきましては、隣接した住家が少なく、申請地周辺の大部分が山林や畑地という状況であり、申請箇所が市街化調整区域であるということから、今後も市街化に進展する可能性は少ないものと考えております。

次のページをお開きください。

ここでは産業廃棄物処理施設の概要について説明します。今回、申請のありました事業地では平成 14 年に新規の設置の申請がなされておまして、第 111 回高知県都市計画審議会におきまして、今回と同様、建築基準法第 51 条のただし書きに基づく敷地位置の判断を付議し、審議の結果、都市計画上支障のないものと答申されております。

これに基づきまして、当該施設は平成 15 年から破碎処理施設を稼働し、コンクリート殻、アスファルト殻などの建設廃材を、再生砕石や再生アスファルト合材として中間処理を行っております。

今回の申請は、破碎処理施設の能力を、現在の 1 時間あたり 30 t から 1 時間あたり 74 t に変更するものであります。敷地自体の位置や面積の変更はありませんが、一番下段の赤囲みにありますように、「変更後の処理能力が当初能力より 1.5 倍以上」になる場合は、建築基準法施工令により、新たに敷地位置の判断が必要となります。このため、今回の都市計画審議会でお諮りするものでございます。

次のページをお開き下さい。

続いて、今回の敷地位置の許可が必要となる、処理施設の概要となっております。

がれき類の破碎処理の処理能力は、1 時間に 74 t、1 日 8 時間で 592 t となります。増築の目的としましては、平成 14 年に施工されました、建設工事に係る資材の再資源化などに関する法律、いわゆる、建設リサイクル法に基づきまして、産業廃材の再資源化が義務付けられましたことから、再生材の利用の需要が増え、この需要に応えるために、破碎機の増設および性能の向上をさせるのが今回の概要となっております。

次のページをお開き下さい。

ここでは、施設の配置図を示しております。左の配置図は、変更前の配置図となっております。青色の囲みで示しておりますのが、現在、稼働している処理施設でございます。右側には変更後の配置図を記載しておりますけれども、今回、事業者から同敷地に赤で示しております、破碎処理施設の設備増設変更をする申請がなされました。

これによりまして、処理能力が 1.5 倍以上となることから、今回、敷地位置の判断が必要となっております。

次のページをお開き下さい。

ここでは、がれき地の位置図と、当がれき地の写真を掲載しております。現在は、青で示しております、施設内の箇所ではがれきの処理を行っておりますが、今回の申請では、向かっ

て右側の写真の赤で記載されておるところが新設となりまして、この箇所と、現建物内の設備を合わせて処理を行う変更となっています。

次のページをお開きください。

このスライドにおきましては、施設の周辺民家および施設周辺の状況を記載しております。産業廃棄物処理施設は、中核市である高知市が産業廃棄物処理施設を許可する時に定めております指導要綱において、設置しようとする施設の敷地境界から、半径 300m以内に居住する地域住民の世帯主の 3分の2以上の同意を得ることを、事業者の方をお願いしております。

平成 14 年と同様に、今回、申請後改めて同意書をいただきましたが、現在、敷地の境界から 300m以内に 27 件の世帯がございます。その内、25 件の同意を得ておりまして、3分の2以上の同意を得ていることになります。

次のページをお開きください。

ここでは、周辺の道路状況を示しております。申請地区までの幹線道路は、国道 56 号、土佐市バイパスから県道高知南環状線を約 2 km東進する所に位置しております。県道高知南環状線は 2 車線で道路改良されております。また、当該施設からさらに東に行きますと、県道高知春野線との交差点になります。

今回の処理施設の増設に伴いまして、コンクリート殻等の運搬車両は 80 台、往復 160 台の増加を見込んでおります。平成 17 年の道路交通センサスによりますと、近隣の高知県立春野高校の前では、平日の午前 7 時から午後 7 時までの 12 時間交通量が、約 11,467 台、うち普通貨物自動車は 1,210 台となっております。今回の変更に伴い、約 13%自動車が増加すると考えております。

次のページをお開きください。

ここでは、施設の建設に伴う周辺環境の影響について説明させていただきます。周辺環境の影響につきましては、廃掃法に基づきまして、環境調査を実施することとなっております。今回の変更に伴いまして、影響評価しております。

まず、大気質につきましては、施設の稼働により粉じんが発生することが考えられますが、予測の結果、評価基準の 1 カ月あたり 7 t/k m^2 となる範囲は、周辺的生活環境区域に達していません。また、粉じん対策としまして、スプリンクラーや粉じん飛散防止ネットを設置する予定としておりまして、周辺の飛散は、より少ないものと判断しております。

次に、騒音につきましては、事業地周辺は市街化調整区域であり、環境基本法に基づく環境基準が設定されておられません。このため、高知市が定めている、主として工業等の用に供されている区域で、区域内の住民の生活環境を悪化させないため、著しい騒音の発生を防止する必要がある区域の基準であります、第 4 種区域の基準値、70dB を評価の指標として設定しています。

南側約 250mに離れた場所にある福祉施設があり、そちらで予測地点としての評価をしております。施設の稼働による騒音につきましては、現況の騒音に対しまして、施設の機

器類が全て稼働した場合の到達騒音レベルを合成いたしまして、予測騒音として評価しました。

その結果、現況の **50.3dB** とほぼ同じ **50.5dB** と予測されまして、増加は少ないということと、基準値を下回る結果となっております。

振動につきましても、環境基準が設定されておられませんので、同じような基準として、第2種区域という基準値を評価の指標としております。予測地点としましては、騒音と同じ地点で予測し、施設の稼働による振動については、騒音の予測と同じく、現況の振動に対して、施設の機器類が全て稼働した場合の、到達振動レベルを合成しまして、予測振動として評価しました。

その結果、**34.8dB** と予測され、**65dB** の基準値を下回る結果になりますとともに、人間の場合、**55dB** 以下ですと振動を感じないようになっておりまして、影響は少ないものと判断しております。

また、水質および悪臭に関しましては、がれき類破碎の性質上、施設からの排水および悪臭の発生はないものと判断しています。

また、受け入れ時には異物の確認や、廃棄物の適正な保管を実施することとしております。

最後に運搬車両の走行に伴う影響についても評価しております。当該施設への搬入道路になります県道の沿道に民家が存在し、ここを予測地点としました。

運搬車両は、約 **160** 台の増加を予測しておりますけれども、全体交通量の増加は、現状の交通量に対し少ないということと、二酸化窒素および、浮遊粒子状物質の増加は軽微なものであると予測しております。予測騒音につきましても、現状の交通騒音から **0.4dB** の増加、予測振動につきましては、現状の振動から **0.7dB** の増加に留まることから、周辺的生活環境に与える影響は軽微なものと判断しています。

それでは、最後に今までの影響評価も踏まえまして、高知県の見解として報告させていただきます。

まず、1点目につきましては、今回の申請地は市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域にあり、現在の土地利用状況から今後、大きく変化する見込みがないものと考えております。2点目につきましては、今回の申請にあたりましては、高知市長から「都市計画上の位置的には支障はない」との意見書が出されております。3点目につきましては、環境影響評価の結果から、増設に伴う近隣住環境へ与える影響は少ないものと判断されております。4点目に、近隣の道路状況につきましては、施設の処理能力の増加に伴う運搬車両が増加することは見込まれますけれども、周辺環境への影響は少ないと判断されております。最後、5点目ですけれども、今回の破碎処理施設の増設につきまして、周辺住民との同意を含め、高知市廃棄物対策課より、廃掃法に基づく、産業廃棄物処理施設の変更許可証を交付されております。

こういったことから、都市計画上支障はないということで、今回、都市計画審議会に付

議させていただきます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

(会長)

はい、それではご意見、ご質問などいただきたいと思います。

はい。どうぞ。

(委員)

まず、地元の同意の関係ですけれども、27軒中25軒が同意しているということですが、この2軒の不同意理由はどのようなものがございませうでしょうか。

(事務局)

これにつきましては、同意書をいただいた事業者が住民の方を回っていますが、現在の処理施設が稼働することによる、振動・騒音等の公害面による反対ではないとは聞いております。他の事情によって、反対されておられるというふうに聞いております。

(委員)

その他の事情というのは、具体的には分かりませんか。

(事務局)

事業者の産業廃棄物処理事業とは別の事業についての思いで、反対されておるということです。

(委員)

この同意者の年齢とか職業の層というのはどのような人ですか。

(事務局)

世帯主と定められておりますので、年齢とかご職業までというのは把握してないところでございます。

(会長)

高知市で、何かそのあたりの情報をお持ちでしたらお願いします。

(高知市建築指導課)

先程のご意見ですが、高知市においても、先程、県から説明のあった内容以上のことは、当方でも確認はしておりません。

(委員)

これは環境に関することですので、反対の人が本当にどういうところで反対するのか、それから賛成した人でも、そういう説明をしっかりとしていくことが大事だと思います。

それからもう 1 つ。搬入物の関係でお聞きしたいんですが、持ち込まれるがれき以外、例えば鉄筋とかもあると思います。がれき以外の保存とか処理、これをどうしていくのかということと、このがれきを再利用する場合、そのがれきはどのような形態になるのかということについてお聞きしたいと思います。

(事務局)

この処理にあたりまして、搬入されたがれき類ということで、アスファルト殻とコンクリート、鉄筋も含んだコンクリートになります。まず、コンクリート殻を破砕します時に、まず磁石で鉄筋を吸い上げて、再度破砕するときにもう 1 回、磁石で吸い上げて、鉄筋については再利用ということになろうかと思っています。

処分した後につきましては、コンクリートの骨材ですと、土木の基礎工事、建築の基礎工事の下に敷く等で利用されることとなります。

(委員)

プラスチックなんかは入ってないですね。

(事務局)

廃棄物は厳密に分けられておりますので、許可を取ったものしか入れませんし、排出者、事業者は、分別して出すこととなっております。

(委員)

産廃業の場合、結構いろんなものを持ち込んで、自分の最終処分場に廃棄するところも今まであったかのように思います。産廃の関係はしっかりと県で最後まで、どういうものがどういう処理をされているのか、そこのチェックをしていただきたいと思います。

(事務局)

補足させていただきますと、ここは中間処理施設ということになっており、処理したものを製品として出す施設です。ここで全部を処分するということではないということです。

(会長)

その他、いかがでしょうか。

(委員)

先程小さな粉状のものが舞い上がらないように散水をするということになってはいますが、その散水した後の溜まった泥のようなものというのは、その後どうなるのかということが聞きたい。もう1つは、この作業所は、実は先日、現地を見に行ってきたんですけども、日常的には2番の写真にあるように搬入口は常にオープンになってはいますが、この2番の搬入口付近の道路側溝は、その粉じんではぼ埋まるほど詰まっております。出来たら、規格の範囲内ということで書かれてはおりますけれども、道路に粉じんが出るというのは、基本的には好ましくありませんので、粉じんの処理をした後と、ここの道路へ粉じんが出てこないように、車が入りしない時は、例えば空気が通らないような門扉を閉めるとか、自動的に閉まるとかみたいな、そういう方策とか、この前面道路を常に清掃するとかみたいな、条件というのは変ですけど、そのあたりの企業姿勢が出してもらえたら良いかなと思っております。

(事務局)

粉じんについても、月7t/km²以下となっておりますが、それにつきましては、スプリンクラーを稼働させない、単純に機械が稼働しても基準値以下で、スプリンクラーや防塵処理をやるともっと低減されるということになるかと思っております。

ただ、委員が言われたご意見につきましては、敷地内から出て他に迷惑をかけることは、事業者としても好ましくないので、高知市の建築指導課から事業者へ伝える形を考えております。

(会長)

いかがでしょうか、その他。どうぞ。

(委員)

この環境影響評価の中で、排水が出ないと想定されているのですが、それは水が蒸発するような仕組みになっているということですか。

(事務局)

通常、影響評価を行う時には、洗浄とかシステムとして水を使う場合に排水や有機物の溶出が考えられると思いますが、今回の場合、霧状になるスプリンクラーですので、下の地面にしみ込むことで、排水は発生しないということで考えております。

(委員)

あと、屋根がついているのですが、雨水とかは入らないようになっているのですか。

(事務局)

この評価につきましては、産業廃棄物で発生、処理するときの排水を考えていますので、通常の雨水につきましては、敷地内の水路での排水になります。

ですので、その排水に溜まる時には、側溝の清掃をするのは、設置者である事業者が処理するというで考えています。

前回、2年ほど前に土佐市で案件がありましたが、そこも土が溜まっていたので、処理をお願いしたこともあります。そういった形で今回も申し伝えるということで考えていきたいと思っております。

(委員)

雨水と廃棄物が接触すると想定するのですか。するのであれば、廃棄物から出る排水にその危険物質が含まれることも想定されると思うのですが。

(事務局)

廃棄物は、コンクリートとアスファルトであり、安定性のあるものですので、溶出やクロムの発生はないと考えております。この評価する時に環境省のマニュアルでがれき処理についての標準評価項目が設定されておりますので、今回水質については発生しないという整理を行って、評価してないということにしております。

(委員)

ちょっと引っかけますが、とりあえず、一旦、切ります。

(委員)

今の続きですが、この写真を見て現状で粉じんが道路に出ている状況にある。これは生産能力が倍増するわけですので、現状のままでは、この粉じんも増えてきて当然ですね。

そうした粉じんを散水するということが、雨の日は粉じんを含んだ水が、通常の排水路や田んぼへ流入する可能性が現状でもものすごくあるわけですね。

例えば、石灰岩を売っている会社に対しては、沈殿槽を設けること、そして、上澄みの水を排出してくださいと。沈殿槽も、二重、三重に造ってもらいました。石灰岩ですので白濁した水もものすごく出るわけですね。行政が許可する以上は、予想される以外に対して、それを防ぐという気持ちで取り組まないと、できてからでは遅いわけです。許可する前に必要な措置を行政として講じていく、このことが大事だと思いますので、是非お願いしたいと思います。

この写真を見ても分かりますように、現状でも、粉じんが出ておりますので、私もこの現場については、今後時々、見させていただくというふうに思っておりますので、よろしくをお願いします。

(委員)

粉じんの話がでておりますけど、毎日のように私はあそこを通りますから、道路が白くなっております。が、掃除はされておるように見受けられます。

この新しい機械の設置は、道路に接した部分になろうかと思いますが、これは問題でないだろうかと思いますし、あそこは屋根なしのオープンの作業所ですので、粉じんは確かに飛んでおるといことは事実です。

それと、合意が全員じゃないということ言われましたけど、これは近くに養護施設ができています。そこは入っていますか。

(事務局)

まずは、養護施設は区域の中に入っており、同意をいただいております。

今回、都計審に付議させていただきますのは、都市計画上、敷地位置の判断ということで、土地利用上の支障をご判断いただきます。環境につきましては、許可の指導をしています高知市で、その要綱の中での環境基準や環境影響評価、排水等についての遵守を求めていますので、施設への設置案については指導していくという役割分担をしています。

今回の付議につきましては、都市計画上の支障、道路の影響ですとか、土地利用上の支障がないかということをご判断いただけたらと思います。

(委員)

この環境影響評価についても、飛散はより少ないものと判断するとか、基準値を下回る結果となるとか、影響はほとんどないとか、悪臭の発生はないとか。そういうことは、憶測のものを書くのではなく、はっきりと言うのであれば、私らも今日は判断して、賛成もします。

これは都市計画課としての判断が甘いように思います。

(事務局)

補足させてもらいますと、廃掃法に基づきまして、その設置許可の権限がある、高知市廃棄物対策課で判断を受けております。県も確認していますけど、どうしても予測ですので、そのような書き方になろうかと考えております。

(委員)

もうちょっとはっきりした結果の評価が欲しいと、私は思います。

こういうことは、賛成されたことも概ね、良好だろうということでございますけれども、基準がこうだからということで、判断を下しておるといことは事実であろうと思います。やはり、その何%足らなかったということになって、判断の希少価値というのは大きな変

化をもたらすと思いますので、今後気を付けてほしいと思います。

(会長)

この環境影響評価の予測部分というのは、なにかことが終わった後で、実際、どうなったかという事後評価であれば、定量的な評価はしっかり、断定的に言えると思うんです。事実としての観測値は、公表できると思うのですが。

(委員)

この新しい機械を設置するのは、道路に接しているでしょう。これらも実際には、予測でやるわけですか。

(事務局)

現況の騒音に対して、何台増えたらどれくらいに上がるという式がありますので、それで予測しております。

(会長)

今のこの判断は、生活圏に対して、どう影響を及ぼすかという、そういう切り口で評価・結果をまとめておられます。

(委員)

この施設は、破碎する施設の中はスプリンクラーをしているので、粉じんが出ないという評価であって、この敷地全体から粉じんが流れ出るという話とは別でしょう。

ここの敷地は、自然勾配で南から北向けの勾配がついた敷地になっていまして、その入り口は1箇所しかなく、そこへ雨水が集中的に流れ込んでくるという敷地になっているわけですね。

(会長)

事務局のほうでその現場の状況をお願いします。

(事務局)

現場の状況は、県道側に側溝を設置しております。現在の状況でも沈殿池を2槽設けております。流れ出す水については、沈殿槽から排出しています。

今後、能力が上がった時の対応については事業者で検討いただくような形を取りたいと思っております。

(委員)

沈殿槽の話は初めて聞きましたけど、どの部分についているわけですか。

(事務局)

こちらの申請書で確認しますと、この擁壁の裏側に水路がありまして、その裏に沈殿池が2つあると図面では記載されています。

スプリンクラーにつきましては、現在3基設置されております。

(委員)

その沈殿槽の大きさとか幅とか確認していますか。

(事務局)

そこにつきましては、実際の廃棄物処理施設で許可をおろします、高知市の廃棄物指導処理要綱の中で排水の項目を定めていますので、そこでやられると考えております。

(委員)

高知市さんのほうはチェックしていますか。

(高知市建築指導課)

高知市です。廃棄物対策課の担当が来ておりますので、そちらから説明させていただきます。

(会長)

今すぐ、説明できますか。

(高知市廃棄物対策課)

今回のその廃棄物の処理施設ということで、今、前のスクリーンのほうに映っている現在のがれき破碎施設というものがあそこで、その上の部分が新設の増える部分の、がれきの破碎施設ということになります。

この施設について、許可をおろしているものです。変更ということで処理能力が上がりますよと、倍ぐらいに上がりますよということで申請がありまして、その内容について、こちらで審査をしたところ、適当であろうというところで設置の許可というものは出しています。

その内容については、先程からも言われていますとおり、がれきの破碎施設において発生する粉じんがどうかというところで、機械そのものは水を使う機械ではありませんので、排水の発生はないということが基本になっております。

ただ、その粉じんが、作業上としては施設で出るもの、それとその手前に保管をしている分があります。そこで、中を重機が動きますので、その時に多少、粉じんは発生をします。それについても、散水等を行うことによって、粉じんの発生は抑えてくださいという指導はしていますけれども、ただ、それがそのまま、排水として出るぐらいの水の量になるかといわれれば、そういうことにはならないとは思っています。

雨なんかがある場合に、敷地のものが敷地外に流出する可能性ももちろんありますけれども、元々、その排水の沈殿槽というものを、道路側の側溝の所に設置をしておりますので、それで大丈夫という判断はしています。

現状ですね、容量計算までして、これくらい発生するから、これくらいの容量があって、沈殿槽としてはこれで大丈夫ですよと、そこまでの確認としては、出来ておりません。

(会長)

それではちょっと、話を整理したいと思います。

今日、付議されました事項は、今回新たな施設を増設すると、その増設部分について妥当かどうかという判断を求められています。

その、増設したことによる影響のみを切りだすと、粉じん・騒音などについては大きな支障はなく、0ではないけれども生活圏に影響を及ぼすような大きな影響はないという見解が高知市のほうから示されていると、そういったことを踏まえて、この増設について都市計画審議会では、どう判断するかということです。それが求められています。

その議論の中で、元々、ここの施設そのものから道路への粉じんの流出なども、実際に認められている。それに対してはスプリンクラーやそれから排水溝、および沈殿池などで対処しているけれども、その効果の程がよく把握できていないという状況が、今、共通理解として浮かび上がったというふうに思います。

ですから、ここでは、このプラスアルファとして増設することについて、県の事務局としては、了承するという原案が示されていますが、この審議会としては、どう判断するかということをも、結審させていただいて、その後、この施設そのものから出る、粉じんや騒音などについて、高知市や県等の担当部署の人が、現地をしっかりと一度しっかりと検証していただいて、必要とあれば措置をしていただくというような、条件付きみたいな形でこの会をまとめていきたいというふうに思っています。

(委員)

環境影響評価に関しては大事なことなので、きちんとそれぞれのところで指導していただきたいと思います。

今回の議案については、敷地位置の判断についてということですよ。処理能力が上がったことを危惧することとかいうことですか。

ただし書きの内容を変更することについてということ、という理解で間違ってますでし

ようか。よろしいですか。

ですので、その評価のことはここではなくて、それぞれの部署、担当で指導していただくということで良いですか。

処理能力が上がったから、その許可を審議会ですということではないわけですね。

(会長)

違います。

今回、諮問のありました処理施設において、新たに増設ということの判断ですが、その新たな処理施設の敷地位置の判断ということで、今、原案が示されておりますけども、これまでの手続き上は、支障はないということですよ。

(事務局)

今回、増設することによって、新たな敷地位置の判断という形になろうかと思えます。

都市計画上の土地利用の話ですので、こうした土地利用のところにおいてご判断いただけたらと考えております。

(会長)

既存の敷地の内での、新たな増設位置という枠の中で、考えるわけですけども。

はい。

(委員)

この審議会は、その敷地の位置がどうかということを決めることであって、その後、仮に公害が発生しても、こちらは、妙な言い方ですけど、責任はないという形になりますね。公害のことまでは分からないのだから。

(事務局)

増設ということ自体、今は関係なく、新たに1.5倍を超えるものについては、まったくそこに一から判断するのと同じこととさせていただきます。ここに設置することが、市街化区域がそばにあってもまだ開発されるとか、都市計画上この周りを開発していろんな人が来るとか、道路の交通量が増えて、この2車線では都市計画のネットワークとして支障があるとか、土地利用の観点での判断となります。民間の事業者でやる以上、法で決められたことは当然しなければいけないですけど、それ以上、言われるように、雨水とか全部出なかつたらいいとか、沈殿池も大きかつたらいいとかあるとは思いますが、そのあたりについての判断は、廃掃法の許可を出す高知市廃棄物対策課さんのほうということですよ。今回お諮りしているものは、あくまでも新たにそういうものができることが、都市計画の土地利用上、支障があるかないかだけ、区切ったとすればそれだけの判断をこの会でいただきたいとい

うところでございます。

(会長)

ありがとうございました。 はい、じゃあどうぞ。

(委員)

この問題はね、環境と両輪の問題だと思います。確かにここへ増築することを許可するのか、しないのかという審議ですけれども、それだけで終わったらいけないと思うわけです。

先程も回答がありましたけれども、側溝の関係、それから沈殿槽の関係が明らかでない。これから、倍増するのに、本当に十分なのかどうか。

それからこの写真を見ると、コンクリートを積んでいますけれども、コンクリートの処理については、周囲をコンクリートで囲んで、屋根を付けなさいという規定があったんじゃないかなかったですか。産廃法の中で。

(事務局)

特にないと思います。

まず、整理させていただきますと、産業廃棄物を設置する時に、まず2つの大きい法律が2つあります。1つは産業廃棄物の設置の内容です。それともう1つ都計法上で敷地位置が良いかどうかの判断があります。

都市計画上では周りの住民の土地利用を阻害しないとか、道路の負荷がかからないかという判断になり、環境影響評価、そこに施設を置くことによって、周りに迷惑をかけるかというのは、廃掃法に基づく指導ということで、各法律に基づいた適正な、執行、指導が行われると思っております。

この審議会では、新たに74tというものが設置されることによる支障はないということで付議させてもらっております。

ここで出た意見は、廃棄物対策課を通じまして、事業者にも意見がいきますので、それぞれのところで、今後注意していただくことで、整理していただけたらと思います。

(委員)

話の趣旨はよく分かりますけれども、コンクリートの野積みが良いのかどうか、1回調べてください。コンクリートを囲んで屋根を付ける、大雨に流れないようにしないといけないという記憶が残っていますので、調べてみてください。

それと、繰り返しになりますけれども、大雨の時の排水です。現状として、白い粉が路面へ出ているわけですから、周辺の方は、嫌だなあという気持ちを持っているわけです。行政指導すればできるわけですが、そういう粉じんがこれから増えていく、そんな

地域にはしたくないというのが、多分、地元の人の考えだと思います。この審議会では、そういうところまでは議論する必要がないわけですが、我々がそれを認めて、許可する以上はこういった環境に配慮する、審議会に直接関係ないというんで終わらせるのではなくて、環境に配慮した意見というのも、十分注意していただきたいと思います。

(委員)

先程から能力が1.5倍という話が2回ほど出ましたけど、246%、いわゆる、2.5倍の能力に最終的にはなるとは思います、そこはちょっと違うかなと思います。

(事務局)

これは5割増しになったら、新たに敷地位置判断をしなければいけないという…。

(委員)

いえいえ、そうじゃなくて、能力が1.5倍になるのという話がずっと出ていたんですけど、今の審議は2.5倍です。

それと先程言っている、沈殿槽の話ですけど、あれは111回の都計審で、ここの位置を敷地位置決定許可しているわけですが、敷地面積が同じであれば、その沈殿槽の大きさって同じですか。それとも、処理能力が上がれば、その沈殿槽を大きくしなければならないとかいう法律があるのですか。そこだけ、ちょっと、確認させてください。

(会長)

どうですか。

(事務局)

そのまま通常、メンテナンスで図るべきものだと思いますので、そこは、廃掃法にもないです。

(会長)

では、このように取りまとめさせていただければと思います。

この2号議案の「産業廃棄物処理施設の敷地位置の判断」ということで、今回の施設をこの敷地の中に提案があったような形で設置する。そのことに伴う、生活圏への影響という観点からは、粉じんや騒音等の影響はきわめて軽微であるということ。

都市計画課の原案としては、この敷地位置の判断は適切である、この位置で宜しいという決のことを、この都市計画審議会で了解する。

ただし、環境面への影響がかなりあるのではないかと、都市計画審議会で了解する以上は、やはり、その辺への検討も十分カバーしたものにしてほしい。実際、そうすべきものだと

思われますので、この了解を得られた後、その施設で作業されている所に行って、管理者の高知市の直接の担当者及び県の事務局の立ち会いのもとで、現在のいろいろな対策について、今回の変更に伴う新たなものが必要なかどうか、そのあたりをいろんな基準などと照らし合わせながら確認していただくということを、是非やっていただくということで、取りまとめさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員多数)

異議なし。

(会長)

よろしいでしょうか。

それでは、原案どおり答申することといたしますが、先程言いました、付帯事項をよろしく願います。

本日、付議のありました案件につきましては、以上の2件でございますけども、本年2月の第131回の都市計画審議会で、報告事項として事務局が説明しました「高知広域都市計画区域マスタープラン」、これについて、再度、報告があるようですので、よろしく願います。

(事務局)

都市計画課課長の永野でございます。よろしく願います。それでは、「高知広域都市計画区域マスタープラン」の策定期間が少し延期になったという、ご報告をさせていただきます。

今年の2月、前々回の都市計画審議会ですけども、報告事項といたしまして「高知広域都市計画区域のマスタープラン」の見直しについて説明をいたしまして、いろんなご意見をいただいたところでございます。

そのパブリックコメントや、マスタープランを策定するための策定委員会で審議を行いまして、その素案を決定した後に、公聴会、公告縦覧などの法定手続きをしまして、再度、都市計画審議会に付議していただくという説明させていただきました。

しかし、3月11日に東日本大震災が起こりまして、その後、その策定委員会を開催いたしましたけれども、それが取りまとめでございました。その際には、やはり、東日本大震災の被害を踏まえた記載を追加すべきじゃないかという意見もありましたけれども、そのあたりは素案の中での南海地震に関する表記を厚くするというので、今後、手続きを進めていくということで、了解をいただいたところでございます。

しかし、その後、県議会におきましても、質問の大半が南海地震に関することがございまして、皆さん、やっぱり、地震に対しての関心が非常に強いということがありまして、また、国のほうでも津波や地震に対するまちづくりに関して、新たな動きが出てきました。

また、先程、大年会長が言われましたように、国が来年度中には、東海・東南海・南海地震などが、同時に発生した場合、大きな波の予測とか被害を新たに出すということが発表されました。

そのように、時間が経つに連れて、いろんな動きがありましたので、これまでに検討しました、マスタープランに加えて、新たな南海地震の被害想定を踏まえたまちづくりの方針を示す必要があるのではないかとということで、今年度、予定していましたマスタープランの手続きを延期することにいたしました。

今後のスケジュールといたしましては、今年から2年間でこの高知広域の中での、建物の高さ、敷地の高さとか、土地の高さに応じた未用地などの調査を新たに行いまして、24年度中に発表される、新たな津波の予測に対応したような調査も行いまして、また、国の施策なども見ながら、新たな地震想定に対応したまちづくりについて検討したいと考えております。

その後、これまでに議論いたしました、人口減少に対応した、コンパクトなまちづくりという、今まで議論していただきましたマスタープランに加えまして、災害に強いまちづくりを加えた区域マスタープランについて議論をしていく予定でございます。

この素案がまたまとまりましたら、この場でまた、報告させていただくことにしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

(会長)

特になにかご意見ございますか。では、よろしく申し上げます。

それでは、本日の審議につきましては、これで終了させていただきますので、進行を事務局のほうへお返しいたします。

(司会)

長い間、ご熱心にご討議、ご審議いただきまして、誠にありがとうございます。以上をもちまして、第133回高知県都市計画審議会を閉会いたします。皆様、どうもありがとうございました。