

## 審 議 経 過

それでは、第1号議案について事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局 第1号・第2号議案については、それぞれが関連する内容となるため、まとめてご説明させていただきます。

[第1号・第2号議案を朗読]

---

○事務局 それでは、第1号議案及び第2号議案について説明させていただきます。前方のスクリーンかお手元の資料をごらんください。

初めに、この道路の位置についてです。

京奈和自動車道紀北東道路線、紀北西道路線は、京都府京都市を起点として奈良県奈良市及び五條市等を経由し、和歌山県和歌山市に至る京奈和自動車道延長約120キロメートルの一部を形成する自動車専用道路で、高野ロインターチェンジから紀の川インターチェンジまでが紀北東道路線、紀の川インターチェンジから和歌山ジャンクションまでが紀北西道路線となります。

本変更は、全体延長28.1キロメートルのうち高野ロインターチェンジから岩出根来インターチェンジまでの約23.1キロメートルが対象区間となります。

本路線は、4車線道路として平成10年8月に紀北東道路線が、平成11年12月に紀北西道路線が都市計画決定され、現在は暫定2車線道路として供用されています。

次に、計画概要になります。

紀北東道路線は、高野口、かつらぎ、紀の川都市計画道路で構成され、全てが変更対象となります。

また、紀北西道路線は、紀の川、岩出、和歌山都市計画道路で構成されますが、今回の変更対象となるのは、紀の川及び岩出都市計画道路となります。

道路規格は第1種第2級、設計速度は時速100キロメートル、車線数は4車線、道路延長は約25.9キロメートルで、うち都市計画変更対象区間は約23.1キロメートルです。標準道路幅員は、都市計画道路により異なり、高野口で20.5

メートル、かつらぎ及び紀の川で 22 メートル、岩出で 20 メートルとなります。

各都市計画道路の標準断面になります。

高野口都市計画道路は、橋梁区間で全体幅員は 20.5 メートル、幅員構成は、車道 3.5 メートル×4 車線＋中央帯 3 メートル＋路肩 1.75 メートル×2 となります。

かつらぎ都市計画道路と紀の川都市計画道路の全体幅員は 22 メートルで、幅員構成は、車道 3.5 メートル×4 車線＋中央帯 3 メートル＋路肩 2.5 メートル×2 となります。

岩出都市計画道路は、トンネル区間で、全体幅員は 20 メートル、幅員構成は、車道 3.5 メートル×2 車線＋路肩 1.75 メートルと 1.25 メートルのトンネルが 2 本となります。

次に各路線の位置関係になります。説明の都合上、紀北西道路線から説明させていただきます。

変更区間は、図の青色点線で表示している区間で、岩出が全長約 5.8 キロメートルのうち、岩出根来インターチェンジから紀の川市との境までの約 3.04 キロメートル、紀の川は約 2.8 キロメートルの全区間となります。図の赤ハッチで表示している 3 カ所が今回説明させていただく主な変更箇所となります。

次に、紀北東道路線ですが、変更区間は図の青色点線で表示している、紀の川、かつらぎ、高野口都市計画道路の全区間が対象となります。図の赤ハッチ部の 5 カ所が今回説明させていただく主な変更箇所となります。

それでは、詳細について、紀北西・紀北東道路線と、西から東に向かって順に説明させていただきます。

最初に、紀北西道路線、岩出都市計画道路です。

図面の着色ですが、赤色が現在の都市計画道路区域より増加した区域、黄色が減少した区域、緑色に変更のない区域をあらわしています。

まず、図面左上の部分ですが、ここは当初想定していたよりも地山の土質性状が悪かったことから、法面勾配を緩くし、切土範囲を変更しています。

また、図面右側の追加部分ですが、これは南北方向に計画していた本線横断函渠が、地元調整の結果、不要となったことにより、切土・盛土範囲を変更しています。

次に、紀の川都市計画道路です。

図面中ほどの黄色の横断函渠ですが、これは当初計画にはなかったのですが、地元調整の結果、2カ所で設置が必要となりました。これに伴い道路計画高を上げ、その前後のトンネル延長及び盛土範囲を変更しています。

また、図面右側の追加部分ですが、当初想定していたよりも地山の土質性状が悪かったことから、法面勾配を緩くし、切土範囲を変更しています。

同じく紀の川都市計画道路です。

図面左側の跨道橋ですが、これも当初計画にはなかったのですが、地元調整の結果、設置が必要となりました。これに伴い道路計画高を下げ、盛土範囲を変更しています。併せて河川の付け替えを行っています。この跨道橋の設置については、次に説明する紀北東道路線の変更にも影響します。

次に、紀北東道路線、紀の川都市計画道路です。

ここでは、先ほど説明させていただいた跨道橋の設置の影響で道路計画高を下げ、盛土範囲を変更しています。

同じく紀の川都市計画道路です。

この地域周辺では、農作物を栽培しており、地元調整の結果、道路の盛土により気流が停滞すると農作物に影響のあることが判明したため、道路計画高を下げ、盛土から切土及び盛土から橋梁へと変更しています。

次に、かつらぎ都市計画道路です。

ここは、かつらぎ西パーキングエリアが追加されたことによる変更です。

同じく、かつらぎ都市計画道路です。

図面中ほどの跨道橋ですが、これも当初計画にはなかったのですが、地元調整の結果、設置が必要となりました。これに伴い道路計画高を下げ、橋梁延長及び切土・盛土範囲を変更しています。

最後に、かつらぎ都市計画道路です。

ここでは、図面中ほどに「中飯降公園」という公園がありますが、この中飯降公園の有効利用を図るため、道路計画高を下げ、盛土から函渠構造に変更しています。これに伴い前後の区間において盛土・切土範囲を変更しています。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○議長　それでは、ただいま第1号、第2号議案、ご説明ありましたが、ご意見、ご質問を伺いたいと思います。いかがでしょうか。どこの部分でも結構です。

○委員　くどいようで悪いんですけど、説明を受けると、これからするという話ですが、全部終わった後の事を説明してくれてるわけで、完成したので変更するという解釈でいいですか。

○事務局　今回の変更については、すでに供用を開始してはいますが、暫定2車での供用であり、まだ4車の工事が残っていますので、今回は4車の設計が確定したということで変更を行っているところです。

○議長　ちょっと特殊事例なんですよ、そういう意味では。

○委員　ああ了解です。4車線のための変更やと。

○事務局　そうです。

○委員　夢のまた夢ではないんですか。4車線にするためにここで変更しておくということ。今、暫定2車線よ。

○議長　事務局から追加説明ございますか。よろしいですか。

○事務局　4車の今後の予定については未定と聞いています。

○委員　一応整理で、確認ね。

今回の暫定供用する際に生じた工事による変更箇所は、当初の都市計画道路区域に変更が生じたから、都市計画道路区域を変更するという解釈で私はおるんですが、4車線はその際あまり関係ないと思うんですけど、私の解釈で間違いないですか。

○事務局　都市計画上は当初から4車線で都市計画決定を行っています。暫定2車の形で供用を行っていますが、工事が終わっていない4車の部分も含め、計画が確定したということで、今回変更を行っていくことになります。

○委員　4車は確定しました。しかし、今回は供用した部分に対して、工事に変更が生じた箇所の都市計画道路区域に増減があったので、その部分の修正を行うという解釈じゃだめなんですね。

○事務局　暫定2車の計画をもちろん反映した形になってはいますが、それをさきに見た4車線の計画を反映したもので今回変更を行いにいっています。都市計画上での計画ということになります。

○議長 よろしいですかね。

○委員 はい。

○議長 まあ4車線化を早くというのは皆さんの願いだと思いますので、ぜひそのように早くなればいいと思いますが、ほかにご質問なければ——よろしいですか。

○委員 ちょっと私質問したいんですけど。

都計審に諮って、そして都計審が通れば実施すると、こういう運びなんですよ。

○議長 理屈はそうですね。

○委員 そしたら、もう既に増加してるというのは、あくまでもまだこれからやるところの増加の面積を言ってるんですか。

○事務局 工事で確定した面積となります。

○委員 まだ現場はやってないわけですよ。1車線だけですよ。

○事務局 あくまで暫定2車で供用している部分は、工事は完了していますが、4車計画、将来計画を持っているところについては、もちろん道路の構造も出来上がっていませんし、そういうところはまたこの計画に基づいて施工していくという形になるかと思います。

○委員 今もう開通しているから、おかしい話になっている。追加で変更するということですよ。

○議長 よろしいですか。

○委員 はい。

○議長 はい。それでは、第1号議案、第2号議案についてお諮りしたいと思います。この第1号、第2号議案について、本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声〕

○議長 はい、それでは異議なしということですので、第1号、第2号議案について、本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとさせていただきます。

続きまして、第3号議案について事務局から説明をお願いいたします。

〔第3号議案を朗読〕

---

○事務局　それでは、第3号議案について説明させていただきます。

初めに、この道路の位置についてです。

第二阪和国道線は、大阪と和歌山を結ぶ幹線道路で、国道26号の慢性的な交通渋滞やそれによる都市機能の低下を解消することを目的とした約53キロメートルの道路です。

うち和歌山区間は、起点の府県境から大谷ランプまでの1・4・1号第二阪和国道線と、大谷ランプから終点の元寺町4丁目までの3・1・22号第二阪和国道線に分かれ、本変更はこの全区間約4.91キロメートルが対象となります。

本路線は、4車線道路として昭和63年3月に都市計画決定されています。現在は、起点から大谷ランプまでは暫定2車線、大谷ランプから終点までは4車線で供用されています。

次に、計画概要になります。

1・4・1号第二阪和国道線の道路規格は第1種第3級、設計速度は時速80キロメートル、車線数は4車線、道路延長は2.46キロメートル、標準道路幅員は20.5メートルとなります。

3・1・22号第二阪和国道線の道路規格は第3種第1級、設計速度は時速80キロメートル、車線数は4車線、道路延長は2.45キロメートル、標準道路幅員は40メートルとなります。

1・4・1号第二阪和国道線の標準断面になります。

全体幅員は20.5メートルで、幅員構成は車道3.5メートル×4車線＋中央帯3メートル＋路肩1.75メートル×2となります。

3・1・22号第二阪和国道線の標準断面になります。

全体幅員は40メートル、本線が17.5メートル、側道が10.5メートルの両側で×2となります。本線の幅員構成は、車道3.5メートル×4車線＋中央帯2メートル＋路肩0.75メートル×2となります。

側道の幅員構成は、車道3.25メートル＋路肩が1.5メートルと0.75メートル＋自転車歩行者道3メートル＋植樹帯2メートルとなります。

次に、各路線の位置関係になります。

変更区間は、図の青色点線で表示している区間です。府県境から大谷ランプまでの区間 2.46 キロメートルが 1・4・1 号第二阪和国道線、大谷ランプから元寺町 4 丁目までの区間 2.45 メートルが 3・1・22 号第二阪和国道線となり、この全区間が変更対象です。

図の赤ハッチ部分 2カ所が今回説明させていただく主な変更箇所となります。

変更箇所の 1 つ目は、1・4・1 号第二阪和国道線です。図面の見方は、先ほどの京奈和と同様となります。

まず、図面左下の部分ですが、ここでは当初想定していたよりも地山の土質性状が悪かったことから、法面勾配を緩くし、切土範囲を変更しています。

次に、図面左上及び図面右下の部分ですが、ここは当初、付け替え道路を予定していなかったのですが、地元調整の結果、必要となりました。付け替え道路を本線に沿って設置することに伴い区域を変更しています。

また、図面右上の部分では、ランプ幅員を現状の規格に合わせて縮小したことで、切土範囲を変更しています。

2 つ目は、3・1・22 号第二阪和国道線です。

図面の橋梁部分ですが、道路構造令の改正に伴い自転車歩行者道の幅員を 2.75 メートルから 3.5 メートルに変更しています。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひします。

○議長　それでは、ただいまご説明いただきました第 3 号議案について、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

特に、ございませんか。

〔「ありません」の声〕

○議長　はい。意見がないようでしたら、第 3 号議案についてお諮りしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　はい。それでは、第 3 号議案について、本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声〕

○議長　はい。異議なしということでございますので、第 3 号議案について、

本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとさせていただきます。

続きまして、第4号議案について事務局から説明をお願いいたします。

[第4号議案を朗読]

---

○事務局　それでは、第4号議案について説明させていただきます。

初めに、この道路の位置についてです。

和歌山港鳴神山口線は、和歌山市湊を起点とし、岩出市との境となる平岡を終点とする全長約14,430メートルの道路で、和歌山市域の渋滞解消や安全で円滑な交通の確保に寄与するとともに、和歌山市から岩出市にアクセスする重要な広域幹線道路です。今回変更する箇所は、インター南口交差点の南側、都市計画道路市駅和佐線との交差部分になります。

次に、計画概要になります。

道路規格は第3種第1級、設計速度は時速60キロメートル、車線数は4車線、道路延長は約14,430メートル、標準道路幅員は25メートルで、幅員構成は車道3.25メートル×4車線＋中央帯2メートル＋路肩1.5メートル×2＋歩道3.5メートル×2となります。

変更箇所を少し拡大した図面になります。

本路線に市駅和佐線が接続されることから、和歌山県公安委員会との交差点協議の結果、右折レーンの追加が必要となり、区域を変更しています。図の赤色の部分が増加する区域となります。

変更後の都市計画道路幅員を示した図です。右折レーンが1車線追加され、幅員が28.5メートルとなります。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長　和歌山インターを降りたところの話ですね。この第4号議案につきましてご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○委員　おおむね方針はこれで問題ないと思うんですが、念のため確認させていただきます。

今回、右折レーンを増やすということで、それなりに右折車両が増えるということ想定されていると思うんですが、当初の設計から例えばどれぐらい変化が予想されるかという数字がもしわかれば教えてくださいということが1点です。

もう一点は、変更箇所で、増やすのは当然端を増やすんですが、変更範囲となっている箇所は、現在どんな土地利用で、今後の推進に当たってそれほど問題がないかどうかの確認をしたいと思います。この2点です。

○議長　　お願いします。

○事務局　　交通量の変化についてですが、当初の交通量については、当初設計というのが昭和54年と古く、当時の設計交通量は分かりません。今回の変更にあたって将来交通量を推計した数値としては、この交差点の断面交通量で43,328という数字が出ています。うち、市駅和佐線へ右折する車両は、日交通量にすると4,914という数字が出ています。

2つ目の質問、土地利用についてですが、現状はここの増加する部分は田畑という状況です。

○議長　　特に、将来的に障害にはならないというご理解でよろしいですね。

○事務局　　そうです。

○議長　　はい。委員、よろしいですか。

○委員　　はい、結構です。

○議長　　4万台というのは、まあ大幹線ですね。

ほかに、ご意見、ご質問等ございますか。

○委員　　私も毎日この辺走っているんですが、ちょっとよく分からんというか、あの交差点はどっちに重きを置いているのか。和歌山港鳴神山口線なのか市駅和佐線なのかということですね。そして、市駅和佐線の今、交差点から東側になるのかな、要するに小倉側ですね。小倉側からあの交差点で行き止まりになっているわけですね。これから西側へ道ができるのでしょうか。だから、重要度というのは市駅和佐線の方が重要度があって、この和歌山港鳴神山口線というのは国道24号バイパスのことですね。市駅和佐線がこの交差点から西側へできる。あの辺が土地買収もまだできてないんでしょう。重要度から言えば、市駅和佐線の方が重要度が高いという意味ではないですか。その辺どうですか。

○事務局 特にどちらが重要というわけではなく、市駅和佐線は、今回の変更箇所よりも西側で随時工事は進んできていると思うのですが、その後、引き続き、この国道に取りつくことで、国道の北側から来た車が右折するのに、今の幅では必要な右折レーンが確保できないというところです。あくまでも今回の追加は、この市駅和佐線が取りつくことに伴う変更となります。

○議長 市駅和佐線が重要だから、2車線分右折レーンが要するという理解ですね。

○委員 そうやな。まあ了解しましょう。

○議長 ほかに、いかがでしょうか。まあ皆さんよく使われているところかと思いますが。

ほかに、特にご意見ございませんようでしたら、お諮りしたいと思いますが、よろしいですか。

〔「はい」の声〕

○議長 それでは、第4号議案について、本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声〕

○議長 はい。異議なしということでございますので、第4号議案につきましては、本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとさせていただきます。

続きまして、第5号議案について事務局から説明をお願いいたします。

〔第5号議案を朗読〕

---

○事務局 それでは、第5号議案について説明させていただきます。

まず、本題に入る前に、制度の概要について説明させていただきます。

都市計画区域内においては、港湾管理者が水域と一体として管理・運営すべき港湾活動が行われる陸域を、港湾管理者からの申し出により、都市計画法に基づく「臨港地区」に指定することができます。

さらに、港湾管理者は、臨港地区内に港湾法に基づく条例により「分区」を指定し、都市計画法の用途地域のような建築物等の規制を設けることができます。

す。今回の議案は、都市計画法に基づく臨港地区の追加についてご審議いただくものです。

画面左側の図は、和歌山下津港全体の位置を示しています。和歌山市、海南市、有田市にまたがる港湾となっており、今回の追加箇所は「和歌浦海南港区」となっています。

また、和歌山下津港は、全国で18港が指定されている港湾法における「国際拠点港湾」に位置づけられています。

一方、右図の「海南都市計画総括図」で見ますと、図の赤丸部分が今回追加する箇所となります。

こちらは、和歌浦海南港区の海南市を中心に拡大した図面となります。緑色が既に決定されている臨港地区の区域、赤色が今回追加する箇所となります。

当該地区は、左側の写真のとおり、現在は埋立工事を完了しています。本議案は、この埋立区域に対し今後の港湾の管理・運営の効率化、円滑化を図るため臨港地区に追加変更するものです。

次に、今回追加する区域の面積です。

表は、和歌山下津港における臨港地区指定の面積を都市計画区域ごとにまとめたものです。今回の変更対象箇所は、表中赤枠の海南都市計画区域です。海南市の面積248.8ヘクタールに今回追加する0.2ヘクタールを加算して、合計249ヘクタールとなります。

また、港湾管理者の分区指定案では、商港区が追加予定となっています。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長 第5号議案ですね、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいですかね。臨港地区案件は、毎回ちょっとずつ出てきているんですね。工事が進む前にちょっとずつやらないといけないのかと思いますけど、いかがでしょうか。よろしいですか。

特に、ご意見ないようでしたら、お諮りしてもよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 はい。それでは、第5号議案につきまして、本審議会からは原案の

とおりに変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声〕

○議長 異議なしということでございますので、第5号議案について本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとさせていただきます。

続きまして、第6号議案について事務局から説明をお願いいたします。

〔第6号議案を朗読〕

---

○事務局 それでは、第6号議案について説明させていただきます。

今回ご審議いただく箇所は、和歌山県の北東部に位置する橋本市のうち、東部の奈良県五條市との境付近の「あやの台地区」になります。

当該地域は、現在、住居系の用途地域を設定していますが、住宅供給の必要性の減少、工業団地のニーズ増大等の社会情勢の変化、及び京奈和自動車道の開通による広域アクセスの向上等の環境の変化に対応するため、工業系の用途に変更し、新たな工業団地としての活用が予定されています。

こちらが、あやの台地区における用途地域の新旧対照図となります。

先ほどの説明のとおり、当該地を新たな工業団地として活用するために、現在の住居系の用途地域を工業団地の開発区域に合わせ、工業地域へ変更します。それに伴い一部の地域については、用途地域が削除され、用途地域の指定のない地域が生じることになります。そのため、今回生じた用途地域の指定のない地域に、容積率、建蔽率等の建築基準法上の一定のルールを新たに指定します。

なお、用途地域の変更は、橋本市が行います。

次に、指定項目です。

都市計画区域のうち、用途地域の指定のない区域における建築物の容積率、建蔽率及び高さの制限の指定については、建築基準法で特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て定めるものとされています。

その指定内容ですが、図面のグレー着色の範囲が今回、用途地域の変更により生じた用途地域の指定のない地域です。当該地域に対して容積率は200%、建蔽率は60%、隣地斜線制限及び道路斜線制限は1.25を指定します。これは、周辺において既に県で定めた値と同様であり、周辺地域と一体的な規制を行い、

途切れのない整合のとれたまちづくりに寄与するものと考えています。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひします。

○議長　ただいまの6号議案につきまして、ご意見、ご質問ございますか。

○委員　2点ですけども。

工業になっているのは、もう橋本市のほうでお認めになっていると思うんですが、1点目はこの白地の、要するに用途地域の指定がないところに建蔽と容積と斜線の規制が入るということで、そうすると、それ以外の白地のところと、今回指定する200、60、1.25、1.25というのは違うのか違わないのかというのが1点目。

もう一つは、新たに工業地域になると斜線が1.25から1.5になったと思うのですが、前は住居系の1.25でしたから、別に厳しくすることについては、いいのかと思うのですが、新たに工業地域となるところの整合性はどうなっているのかというのが2点目です。

○事務局　まず、1点目の質問ですが、今回、白地となる地域に新たに指定する数値は、その周辺の白地地域と同様の数値で設定しています。

○委員　なるほど。なら、図面に今グレー着色が入っていますが、最終的に都市計画図を見ると、グレーは入ってこないということによろしい？

○事務局　そうです。グレー着色は、今回白地になったところを分かりやすく説明するためにグレーにしているだけで、変更後は白地になります。

○委員　まず1点目は、ほかの白地地域と同じ値を設定したということですね。

○事務局　そうです。

○委員　2点目いかがでしょう。ここは工業地域にもうなっているんですね。

○事務局　現在は、住居系の用途地域で、県の都市計画審議会が終わった後に、この白地地域の指定とあわせて、橋本市が用途地域を変更する予定となっています。

○委員　まだ工業に決まっているわけではないわけですか？

○事務局　橋本市の都市計画審議会の議は経ていまして、市の告示を県の決定と同日付で行う予定と聞いています。

○委員 なるほど。で、工業地域の斜線制限はわかります？

○事務局 工業地域で1.5となっています。

○委員 そこはもともと1.25でしたから、その厳しいものを踏襲していくという考え方でしっかりできたら全然問題はないと思いますが、用途の変更前後で違うので。

○事務局 この開発地は、現在山林でまだ何にも開発されていない状況です。なので、数値が変わっても問題ないと考えています。

○委員 だから、グレーのところの色を抜いたら、そこは全部、既存白地地域と同様の1.25で、工業地域となるところが1.5になると、最後はそういうふうになります。

○事務局 そうです。

○委員 はい。

○議長 的確なご質問ありがとうございます。ここの様子がよく分かりました。

ほかに、いかがでしょうか。

○委員 社会情勢の変化というふうにかかれたところがあったかと思うんですが、住宅供給の必要性の減少と工業団地ニーズの増大、京奈和自動車道の開通による広域交通の向上で、工業団地ニーズの増大に関する、何か根拠といったものがあるんだとしたら、ちょっと教えていただきたいというのが1点。

もう一つが、京奈和自動車道の開通によって、この周辺の交通量みたいなデータとかもしあったら教えてください。この情勢の変化を裏付けるものが何かないか。

○議長 1点目は私も重ねて確認したいんですが、最初のスライドでございますよね。

○事務局 この画面でよろしいですか。

○議長 あと、ついでにお願いですが、以降スライドにはページ数をお願いします。

○事務局 承知しました。

○議長 この「紀ノ光台」というブルーのところ、これも工業指定ですよ。

○事務局 ここも工業地域です。

○議長 今の委員のご質問に重ねてなんですが、既に工業指定されているところにちゃんと工業が張りついているのかどうかとあわせて、もしわかればお願いできればと思います。

ということで2点、工業に関する周辺状況と、あと交通量のお話ですね。

○事務局 1点目の社会情勢の変化ですが、この紀ノ光台という、もともと工業を張られているところには既に張りついています。

今回、もともと住宅地として開発しようとしていた、あやの台ですが、基本的には京奈和自動車道が開通したことによって、さらなる工業団地へのニーズが高まってきているというのは事実でございますが、どれだけ張りつく予定かというところは、数字として持っていません。しかし、こういった需要がありまして、3年、4年前から既に計画が始まって、今回この用途地域の変更に至っています。

○議長 はい。工業のニーズはその周りということで、交通量はどんな感じですか。

○事務局 交通量については、高野ロインターチェンジからかつらぎインターチェンジ間の国道を含めた交通状況として、平成22年と平成30年の交通量が出ています。平成22年は17,800台、平成30年の京奈和自動車道の開通後が33,500台となります。

○議長 今のご回答で委員、いかがですか。

○9番 はい。結構でございます。

○議長 私からもう一つになるんですが、交通の話が出た場合、これは橋本市に言わないといけないことだと思うんですけども、住宅地の用途指定の奥に工業指定されているところがあるので、橋本東部からの工業地向けの交通路がもろに住宅地の中を通っていく構造になっているんですが、そういうことって何か議論されていたかどうか。橋本市の話になるかもわかりませんが、そこは若干交通量が増えていることと絡んで気になるころではあります。

○事務局 橋本市の話にはなりますが、今回、工業系の用途に変更するというので、そういった交通量も踏まえて都市計画道路の変更手続きも進めています。今回の用途変更とあわせて都市計画道路も変更予定と聞いています。

○議長 はい。今後それは橋本市の中で審議されて決定されるという理解で

よろしいですか。

○事務局　　そうです。橋本市の都市計画審議会の議は経ていまして、今回の県の決定と同日付けで、用途地域及び都市計画道路も変更する予定と聞いています。

○議長　　はい、わかりました。ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。

〔「ありません」の声〕

○議長　　はい。それでは、第6号議案につきましてお諮りしたいと思います。この第6号議案につきまして、本審議会からは異議なしとしてよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　　はい、異議なしということでございますので、第6号議案につきましては、本審議会からは異議なしとさせていただきます。

続きまして、最後となります。第7号議案について事務局から説明をお願いいたします。

〔第7号議案を朗読〕

---

○事務局　　それでは、第7号議案について説明させていただきます。

今回変更します景観計画ですが、景観法第8条第1項により定めることができまして、県では平成21年1月に策定しています。その和歌山県景観計画では、良好な景観を形成する上で特に重要であると認められる地域を「特定景観形成地域」に指定していきまして、これまで世界遺産周辺を対象に特定景観形成地域を4カ所指定しています。

指定しているのが、こちらの図で赤く枠囲みしているところです。

今回、そのうち赤く旗揚げしていますが、平成28年10月に、かつらぎ町内の「三谷坂」「丹生酒殿神社」が世界遺産に追加登録されたことに伴って、その周辺地域を高野山町石道周辺特定景観形成地域に拡大することを検討してきました。

続きまして、この景観計画の変更手続としては、景観法第9条に住民の意見

を反映させるための措置を講ずること、また都市計画区域または準都市計画区域に係る部分については、同法第8条第7項に都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープランに適合しているかを観点として、同法第9条第2項に、都道府県都市計画審議会の意見を聞かなければならないこととなっており、本審議会での議題としています。

この変更の手続のうち、住民意見の反映としては、景観計画変更素案に対するパブリックコメントをこの2月15日から今月の8日までの22日間実施していきまして、いただいた意見はありませんでした。

続きまして、今回拡大区域のうち都市計画区域または準都市計画区域に係る場所ですが、かつらぎ都市計画区域の一部です。

先ほども説明しました都市計画区域マスタープランへの適合としては、対象となる紀北圏域都市計画区域マスタープランにおいては、景観計画に関して、以下に書いているようなことが述べられており、文化遺産、自然遺産を継承、活用するまちづくりを行うよう位置づけられていきまして、良好な景観形成を図る和歌山県景観計画との趣旨と適合が図られています。

今回拡大する区域の詳細です。

世界遺産区域及び世界遺産を結ぶ歩行者動線からの見える範囲——「可視領域」ですが、それを基本として地形によって明確に設定できる尾根筋であったり河川、または行政界、都市計画区域ラインなど、既に決められている境界を考慮して拡大区域を設定しています。

今回、追加登録された世界遺産というのが、こちらの図面の真ん中上の「丹生酒殿神社」と、真ん中の「三谷坂」でして、そちらからの可視領域、また世界遺産を結ぶこの黄色い線上——歩行者が歩く歩行者動線になりますが、そちらからの見える区域を踏まえて尾根筋や道路境界を考慮して、拡大区域をこちらに示している青の点線の区域として考えており、こちらがかつらぎ都市計画区域内となっています。

なお、拡大区域は、世界遺産追加登録箇所周辺の——こちらに登録箇所がありますが、この周辺のピンクでハッチをかけているバッファゾーン、先ほど説明した世界遺産を結ぶ歩行者動線となる三谷坂沿道から両側50メートルの間の歩行者動線沿道——黄色く塗っているところ、またそれ以外のその他の地域の

緑の区域、その3つの区域に分類しています。

なお、県においては、良好な景観の形成を図るために、一定規模を超える建築物、工作物等の新築等、また開発行為等に対して、県に事前にその内容を届け出し、景観形成基準に適合するよう求める届出制度を行っています。

高野山町石道周辺特定景観形成地域に指定されることによって、例えば建築物の新築行為等においては、従来——従来というのとは一番右の「現況」ですが、建築物においては、従来は高さ13メートルを超えるもの、または建築面積が1,000平米を超えるものを届出対象としていたところを、バッファゾーンでは全ての行為を、また世界遺産を結ぶ歩行者動線沿道においては、高さ10メートル、または延べ面積500平米超えを、それ以外の緑の区域については、高さ13メートル超え、または延べ面積1,000平米超えが届出対象になります。

なお、この届出対象規模は、これまで指定していた高野山町石道周辺特定景観形成地域の基準をそのまま踏襲しています。

続きまして、適合を求める景観形成基準についてですが、バッファゾーンにおいては、現行に加えて建築物等の規模の制限を求めています。また、世界遺産を結ぶ歩行者動線沿道においては、外観の基調色に制限を、その他の緑の区域においては、眺望点から山稜のスカイラインを保全する等の上乗せの基準を課すこととしています。

なお、この基準についても、これまでの指定していたところの景観形成基準をそのまま踏襲しています。

最後になりますが、平成28年10月の世界遺産の追加登録の際に、世界遺産の資産の名称が変更されています。今回、資産の名称の変更に合わせて、特定景観形成地域の名称も変更しようと考えていまして、現行の「高野山町石道周辺」という名前から「高野参詣道（町石道）周辺」と変更することとします。

変更の概要は、以上となります。ご意見のほどをよろしくお願いします。

○議長　ありがとうございます。

第1号議案から先ほどの6号議案までは付議案件でしたので、皆様の裁決をお願いしておりましたが、この7号議案は諮問案件でございますので、意見があればお伝えする、そういう案件でございます。

ということで、ご意見、ご質問ございましたら。

○委員　　ちょっと1点だけ。

「工作物の新設、増築、改築等」の欄の「製造施設、貯蔵施設、遊戯施設、太陽光発電施設等」と書いている中で、今、風力のほうが可能性があるんじゃないかと思うんですよ。だから、それを書いておいたほうがいいんじゃないですか。「風力発電」を書き加えたほうが適切ではないかなと思うんですが、いかがですか。

○事務局　　風力発電については、こちらの表に書いている「③その他の工作物」ということで、高さによって届け出対象として今までも運用してきました。

○委員　　だから、「その他」ということじゃなくてね、ちゃんと活字で明記しておいたほうがいいんじゃないですかということ。

○事務局　　この後の景観計画の変更の際に、今いただいたご意見も踏まえて、ほかの地域の景観計画もありますので、横並びを見ながら検討したいと思えます。

○委員　　はい。

○議長　　ほかに、いかがでしょうか。

○委員　　1点単純なことで教えてください。

特定景観形成地域の名称変更ですが、世界遺産の資産名称が「高野山町石道」から「高野参詣道町石道」になったと。これに伴ってということで、先ほど説明を受けたのですが、あえてこの括弧書きにされた理由というのは何かあるんですか。

○事務局　　2ページのところに移りますが、「熊野参詣道」も特定景観形成地域に指定してしまして、そちらの名前と横並びをとって、そのように括弧を入れています。

○委員　　よくわかりました。ありがとうございます。

○議長　　ほかに。

○委員　　道路の区間の指定についての質問ですけど、今回新たにやる場所は、恐らく大きな国道ということもあって何か特別な指定をされているということだと思うんですが、そのほかの例えば5ページの図の範囲で見ると、アクセス道路は基本的にバッファゾーンになっていると思うんですけど、その

指定の基準で区別されているかという、何かあるのでしょうか。

今回の眺望点、三谷坂の前後だけが特別な歩行者動線沿道という形で指定になっていて、バッファゾーンに比べると若干緩くなっているんですね。ここだけあえてこうされたという理由があったら教えてください。

○事務局　今、映している図面で、右側の既にピンク色でバッファゾーンとなっているところと、今回指定するエリアのこの黄色いラインとの違いということではよろしいでしょうか。

○委員　そうです。

○事務局　まず、右側については、バッファゾーン——要は、世界遺産に古道全体が指定されているということがスタートとなっております。ということは、その世界遺産の両側の部分については緩衝帯ということで、世界遺産の部局で既にバッファゾーンというのは指定されております。それに基づいて、我々の景観計画の中で、そこはバッファゾーンというエリアに順応しているというのがこの右側の赤色になります。

今回のこの黄色の部分ですけれども、歩道になるわけですが、上の赤い色、下の赤い色、こちらが世界遺産として追加されたところで、その周辺については世界遺産の条例でバッファゾーンに指定されていると。私ども景観部局としては、世界遺産の部分だけじゃなくって、やはりそれにつながる歩道の部分も人々は歩かれると。そこから見る景観をやはり守るべきだという考えで、同じようにその沿道についても一定の届け出をいただくというものであります。

ただし、その世界遺産の条例に比べますと、少し届け出の行為というものは、委員おっしゃるように緩くは設定しているということで整理しています。

○議長　よろしいですか。

○委員　右側全部の道が世界遺産登録ということですね。わかりました。はい、ありがとうございます。

○議長　はい、ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。特にございませんか。

○委員　都計審という方向ではちょっとずれるかもしれないんですが、今回こういう地域が新たに世界遺産に認められたということは、とても素晴らしいことだと思うんです。また、私自身も前回来ていただいてお話を聞くまで、恥

ずかしながら知らなかったもので、今回のところを含めてですけれども、案外、和歌山の地元よりも他府県もしくは海外の人のほうがよく知っていたりするなんて事実もあると思うんですが、やっぱり地元含め世界に向けての情報発信というのにも重ねていろんな方面で考えていただけたら、いろんな経済効果にももっとももっとつなげていけるんじゃないかと思います。

○議長 はい。ご指摘のとおりかと思いますが、いかがですか。

○事務局 和歌山県としても、おっしゃるとおりだと思っております。

発信という観点でいきますと、和歌山県では観光部局が一生懸命取り組んでいて、さらに世界遺産ということで、そういう文化遺産を所管する課も一生懸命やっている。

もちろん私たちとしましたら、例えば観光部局が広報している観光マップで取り上げている歩道部分とうまくリンクするように、路線を選ぶときはそのマップを参考にして選んだり、私どものセクションできちんと景観を守っていくんだということで、お互いリンクしながらいい景観を保全していくという取り組みを現在行っているということになります。

○議長 はい、引き続きよろしく願いいたします。

ほかに、いかがでしょうか。

○委員 今回、新たに拡大されたところ、道の両側に「その他」を入れたんですが、慈尊院から上がって来るところのバッファゾーンのところの横、白のままなんです。何かご検討みたいなのはあったんですか。ここの議事じゃないので、教えていただきたいということだけなんですけど。

バッファゾーンは大体緑の「その他」の地域に囲まれているんですが、右側で何かご検討されたようなことはあるのか。教えてください。

○事務局 ここですね。

○委員 その両側。

○事務局 こちらのバッファゾーンの周辺が赤色だけであると、こういう指摘でよろしいですか。

○委員 はい。

○事務局 右側のバッファゾーンの部分については、実はこれまで指定していた特定景観形成地域になっております。今回追加するのは、こちらのこの青

囲みの部分になるわけですが、今ご指摘のように、今回は両サイドに「その他」を指定しています。

今回追加するエリアを検討する際に、こちらの歩道と、今回追加する歩道の周辺の状況が少し違いまして、今回の歩道の周辺には幾つか集落があります。そういった集落をこの歩道から眺めることができる箇所もありますので、そこに余り似つかわしくない建物ができるのはどうかなということで、「その他」を設定しています。

右側のこの赤い部分については、この歩道の両サイドには結構たくさんの木が生い茂っており、周辺を望むことができないという状況の違いから、こちらについては沿道のバッファゾーンのみを指定しようということで、少し違いがあります。

○委員 要するに、こっちは尾根筋で眺望点から両側が見えるけども、こっちの慈尊院から上がってくるところは谷筋なんですね。

○事務局 そういう状況です。

○議長 ほかに、いかがでしょうか。

一応ご意見、ご質問は一通り出たかと思うんですが、いろいろご質問に対してお答えいただいて、ご意見としてあるかなと思ったのは、委員からの風力の話ですけれども、これ自体は今回どのように扱われるかをちょっと事務局で確認して回答いただければと思うんです。

今回の対象案件だけに限らない、全体の話ですよ。そういうものに関しては、どういうふう to 扱われるのか、要するに景観計画全体の枠組みの中での用語の扱いとか、当然、風力は10メートル以上のものばかりとも限らないので、高さだけでコントロールできない部分もあろうかと、そういうご指摘も入っているかなと思うんですが。

今回の中で意見として上げるのが適切なのか、そうではなくて景観計画全体の、ほかの取り組みの中で修正等をお願いしていくのか、そのあたりのご判断があるかと思うんですが、事務局としてのお考えはいかがでしょうか。

○事務局 ご指摘いただいた内容については、今回お諮りさせていただいた以外の全てに関わってきますので、委員からいただいた意見は、審議とまた別なものとして事務局で何らかの対応を考えていきたいと思ひます。

○議長　もっと大きな話だという理解かと思います。

○委員　いいです。はい。

○議長　議事録にも、そのことはきちんと書いていただくことになると思いますが、よろしく願いいたします。

　　ということであれば、その他は特には意見なしということでお伺いしてよろしいかなと思いますが、そのような形でよろしいでしょうか。

　　[「はい、結構です」の声]

○議長　それでは、ありがとうございます。第7号議案につきましては、本審議会からは意見なしとさせていただきます。

　　以上で、本日の予定しておりました議案は、全て終了いたしました。委員の皆様方、どうも貴重なご意見ありがとうございました。

　　それでは、事務局に進行をお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

○司会　ご審議ありがとうございました。