

それでは、審議に入っていきたいと思います。

2件ございますうちの、まず第1号議案ですね。こちらを事務局からご説明をお願いいたします。

[第1号議案を朗読]

○事務局

それでは、1号議案黒江線について説明させていただきます。

初めに、黒江線の位置関係について説明します(スクリーン用資料 P.1)。

皆様から見て上側が和歌山市方面、右側が紀美野方面、下側が有田方面になります。赤色に着色しておりますのが黒江線でございます。

黒江線につきましては、海南市黒江地区に位置し、海南市街から黒江駅及び和歌山市方面へアクセスする幹線道路の一部を形成する道路になります。道路延長は約470メートルで、今回の変更は全区間が対象となります。

次に、計画概要について説明させていただきます(資料 P.2)。

まず、番号については、最初のこちらの「3」は、道路の区分を表すもので、自動車専用道路、幹線街路等で区分されており、本路線は幹線街路ですので「3」となっております。

次の「5」が道路の規模、幅員の範囲を表しており、本路線の代表幅員が12メートル以上16メートル未満で5とされていることから、「5」となっております。最後の番号については、道路区分ごとの通し番号となっております。

今回、幅員について12メートル以上16メートル未満であることが確認されたため、「6」から「5」に変更しております。

道路規格は第4種第2級、設計速度は時速40キロメートル、車線数は2車線、道路延長は約470メートル、道路幅員は12メートルで、幅員構成は車道3.0メートル×2車線、路肩0.5メートル×2、歩道2.5メートル×2となります。

次に、今回変更する内容について説明させていただきます。

こちらは、今回の変更箇所を示した図になります(資料 P.3)。

図面の着色は、緑色に変更のない区域、赤色が今回追加する区域、黄色が今回削除する区域を表しています。

変更点は3点あります。

1点目は切土擁壁の区域の追加、2点目は交差点形状の区域変更、3点目は終点側区域の一部削除になります。

それでは、変更箇所の詳細について説明させていただきます。

まず、1点目は、切土擁壁の区域の追加になります。変更箇所を拡大した図面と同じ箇所の現地写真を下に示しています(資料 P.4)。

図面及び写真からもわかりますように、現道と家屋の背面で高低差が生じているような地形になっています。詳細設計を行ったところ、こちらに擁壁を施工する必要が生じたため、今回の追加の変更となっております。

次に、2点目ですが、交差点形状の変更になります。

まず、起点側の変更箇所を拡大した図面と同じ箇所の現地写真を下に示しています(資料 P.5)。

詳細設計の結果、今回の事業で実施する歩道の整備の範囲が確定したため、その範囲に合わせて区域を変更するものになります。こちらの交差点については、周辺状況を勘案して横断歩道の設置箇所周辺まで歩道を整備する計画となっております。

次に、終点側の交差点形状の変更について、こちらにも変更箇所を拡大した図面と同じ箇所の現地写真を下に示しています(資料 P.6)。

終点側交差点についても、写真で示すように、横断歩道の設置箇所周辺まで歩道を整備する計画となっております。

最後に、3点目の終点側区域の一部削除について説明します。

変更箇所を拡大した図面と同じ箇所の航空写真を下に示しております(資料 P.7)。

詳細設計の結果、今回の事業範囲が確定したことにより、終点の位置を改める変更、すなわちこの黄色の区域について削除するものとなっております。

また、削除する区域の現道状況につきましては、航空写真のとおり、片側1車線の2車線で、既に広がっております。

以上で、簡単ではございますが、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　　どうもご説明ありがとうございます。

それでは、ただいまの第1号議案につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。

○委員　ご説明ありがとうございました。

一番最後の終点区域の削除のところをちょっと詳しく教えていただきたいんですけども。

今回削除頂いたこの黄色の範囲(資料 P.7)というのは、これは既にもう完成をしているので削除をすると、そういう理解でよろしいですか。

○事務局　ご質問ありがとうございます。

こちらの終点箇所につきましては、片側1車線で道路が広がっているんですけども、今回の詳細設計でこちらの交差点形状の計画がまだ決まっていなかったもので、黒江線はもともとこの緑と黄色を表した区域で都市計画決定されていましたが、詳細設計が確定したことにより、終点の位置を改める変更ということで削除させていただいております。

先ほどご説明させていただいた繰り返しになるんですけども、片側1車線で既に整備されていますので、今後この範囲につきましては都市計画道路事業としては整備していきません。既に終わっているという形でございます。

以上でございます。

○委員　この写真からちょっとわかりづらいところもあるんですけど、この同じ道路幅員になっているんですよね。場所のほうは、ちょっと狭くなっているようにも見えますけど。

○事務局　片側1車線、幅員2.75メートルで広がっております。ちょっとこちらの写真しか用意してないので、わかりづらいところではあるんですけども、こちらの範囲につきましては整備がもう既にされております。

○委員　そのまま黒江駅のほうに向かうところは、どうなっているんですか。

○事務局　こちらから黒江駅方面に向かいましても、この整備状況で既に整備されています。

○委員　なるほど。なぜそこだけ黒江線に残っていたのかちょっとよくわからないんですけども、何かそれは理由があったんですか。

○事務局　平成28年に都市計画道路の見直しをしております、ここから

先の JR 黒江駅の方面も都市計画道路として残っていましたが、そちらから先については、既に整備目的がなされているということで廃止になりまして、黒江線のここからここまでの起点から終点がアクセス道路として必要なので、存続という形で残っていたんですけれども、今回、詳細設計を行った結果、起終点が確定しましたので、こちらの黄色の区域を削除する変更になっております。

○委員 場合によっては、ここの辺りを含む交差点が影響するかもしれないので残っていた、そういう感じでよろしいですか。

○事務局 はい、そういうことでございます。

○委員 はい、わかりました。ありがとうございます。

○議長 委員、ありがとうございます。

今の説明でよくわかりましたね。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。

特にご意見ないようでしたら、この第 1 号議案についてお諮りしたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 それでは、第 1 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 1 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。

それでは、続きまして第 2 号議案について事務局からご説明をお願いいたします。

〔第 2 号議案を朗読〕

○事務局 それでは、引き続き 2 号議案の国道 42 号田辺バイパスについて説明させていただきます。

では、前方のスクリーンかお手元の資料をご覧ください。

初めに、国道 42 号田辺バイパスの位置関係について説明します(スクリーン

用資料 P.1)。

皆様から見て左側が和歌山方面、右側が新宮方面になります。黒色及び赤色で着色しているのが国道 42 号田辺バイパスでございます。

本路線につきましては、昭和 48 年に田辺市街地の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とする主要幹線道路として黒色で着色している区間 6.07 キロメートルを 4 車線で都市計画決定されています。

また、平成 8 年に近畿自動車道紀勢線南紀田辺インターチェンジへのアクセス性の向上及び国道 42 号の渋滞緩和を目的として、赤色で着色している区間 3.80 キロメートル、田辺西バイパスが 4 車線で都市計画道路に追加決定されました。今回の変更区間は、この赤色で着色している区間になります。

また、この区間につきましては、国土交通省が暫定 2 車線での供用を目指して現在工事中でございます。

次に、道路概要について説明させていただきます。

道路規格は第 3 種第 2 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 9.87 キロメートル、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 2.0 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。

次に、変更箇所について説明させていただきます。

こちらは、先ほど用いた道路位置図を少し拡大した図でございます(資料 P.3)。

図の青色実線で示している路線が今回の変更区間で、赤丸で示している 2 カ所が今回説明させていただく主な変更箇所になります。どちらも、地元調整による盛土構造から高架構造への変更が変更理由となっております。

それでは、変更箇所の詳細内容について説明させていただきます。

2 カ所の変更概要は同じですので、まず変更箇所の標準断面図をご覧ください(資料 P.4)。

図中の上側が盛土構造の標準断面図になっておりまして、黒色実線で示しているのが現在の都市計画道路の区域です。図中の下側が橋梁構造の標準断面図になっておりまして、赤色実線で示しているのが変更後の都市計画道路の区域になります。今回の変更により、この範囲の建築制限が解消されることとなり

ます。

続きまして、こちらが先ほど示した2カ所のうちの終点側の変更箇所になります(資料 P.5)。図面の位置関係が変わっており、右側が和歌山方面、左側が新宮方面になります。

まず、図面の見方ですが、先ほどの黒江線と同様に、緑色が変更のない区域、赤色が今回追加する区域、黄色が今回削除する区域を表しています。

変更に至る経緯について説明いたします。

当初設計時は、都市計画決定に従い、先ほどのスライドの上側の断面図のように土を盛る計画としておりましたが、事業実施に際し地元説明会を行ったところ、地域住民から、風通し及び日照の確保、農地の確保、地域分断に配慮してほしいとの申し出があり、それに伴い道路構造の変更要望があったことから、橋梁構造へと設計変更を行ったものでございます。それに伴い、都市計画道路区域について、主に削除になりますが、変更しています。

こちらは、先ほどの図面と同じ箇所の詳細図と現地の写真になっております(資料 P.6)。

下の写真を見ていただくと、周辺地域の農地の様子を確認できるかと思えます。盛土構造から橋梁構造にすることで、風通し及び日照を確保し、農地の減少を抑え、地域分断についても配慮し、生活環境が維持された計画となっております。

また、写真のとおり、現道市道の見通しも確保し、交通の安全性にも寄与しております。

次に、こちらが起点側の変更箇所になります(資料 P.7)。

こちらの箇所につきましても、地元調整の結果、風通し及び日照の確保、農地の減少、地域分断の配慮等を踏まえ、盛土構造から高架構造に変更しております。また、それに伴い都市計画道路区域について、主に削除になりますが、変更となっております。

こちらは、先ほどの図面と同じ箇所の詳細図と現地写真になっております(資料 P.8)。

盛土構造から橋梁構造にすることで、風通し及び日照を確保し、農地の減少等に配慮した計画となっております。

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願いいたします。

○議長　ありがとうございます。

それでは、ただいまの第2号議案ですね、ご意見、ご質問ございましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。

○委員

この橋梁のほうはるかにはっきりしていいんですけど、当初からこの計画なかったのかなと思うのと。

それから、費用対効果というのは、どんなものになっているんでしょうか。

○事務局　委員、ご指摘ありがとうございます。

盛土か橋梁か、どちらの方法を用いるかの確かな基準というものはないんですけども、基本的にコスト的にも施工性にもいい盛土構造、土工構造を基本的に採用して、その後、地形状況や土地利用状況等を総合的に勘案して橋梁構造を採用するという考えになっております。

2点目の費用対効果につきましては、平成29年に国のほうで実施した事業の再評価で、事業の完了に要する事業費と維持管理とを合わせた総費用、あとそれによって得られる効果を算出した値——1.0を超えたら事業として効果があるものになるんですけども、国のマニュアルに基づいてそれを計算した結果1.7となっておりますので、引き続き継続して事業を行っているという進捗状況でございます。

以上です。

○委員　はい、わかりました。

○議長　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。

特にございませんようでしたら、この第2号議案についてもお諮りしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、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。

〔「はい」の声〕

○議長　異議なしということでございますので、第2号議案についても、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。

以上で、本日の予定しておりました議案は全て終了ということになります。委員の皆様方、どうもありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

○司会　ご審議ありがとうございました。