

それでは、第 1 号議案から審議に入りたいと思いますので、第 1 号議案のご説明を事務局からお願いいたします。

[第 1 号議案を朗読]

○事務局　それでは、1 号議案の「千穂王子ヶ浜線」及び「熊野大橋三輪崎線」について説明させていただきます。

まず初めに、千穂王子ヶ浜線及び熊野大橋三輪崎線の道路位置について説明します。

皆様から見て資料(P.1)の上側が三重県方面、下側が那智勝浦町方面になります。黒色及び赤色で着色しておりますのが千穂王子ヶ浜線で、黄色に着色しておりますのが通称国道 42 号である熊野大橋三輪崎線でございます。千穂王子ヶ浜線は、熊野大橋三輪崎線と新宮市街地周辺を結ぶ地区の骨格道路でございます。

道路延長は約 2,270 メートルで、今回の変更区間は赤色で着色しております起点から 500 メートルの区間が対象となります。

なお、千穂王子ヶ浜線の都市計画変更に合わせて、熊野大橋三輪崎線についても変更箇所がありますので、最後にご説明差し上げます。

それでは、千穂王子ヶ浜線の計画概要について説明させていただきます。

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、自動車専用道路が 1、幹線街路が 3 などで区分されており、この路線は幹線街路ですので 3 となっております。

次の「4」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 16 メートル以上 22 メートル未満で 4 とされていることから 4 となっております。

こちらの最後の番号につきましては、道路区分ごとの通し番号となっております。

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 2,270 メートル、代表幅員は 16 メートルで、幅員構成は車道 3.0 メートル×2 車線、停車帯 1.5 メートル×2、歩道 3.5 メートル×2 となり

ます。

次に、千穂王子ヶ浜線の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(P.3)。図面の着色は、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おります。

変更点は、3点あります。1点目が、起点にて隅切り形状の変更。2点目が、終点側にて隅切り形状の変更。3点目が、終点側にて線形の変更になります。

それでは、起点側から順に説明させていただきます。

1点目が、隅切り形状の変更になります。変更箇所を拡大した図面と、同じ箇所の現地の写真を下に示しています(P.4)。

詳細設計の結果、今回の事業で実施する交差点整備の範囲が確定したため、その範囲に合わせて隅切り区域を変更するものになります。通行車両及び歩行者の安全な交通を確保するために、隅切りの区域を追加しております。

2点目も、隅切り形状の変更になります。こちらは終点側の変更箇所を拡大した図面と、同じ箇所の現地の写真を下に示しています(P.5)。終点側交差点についても、先ほどの起点側と同様に、通行車両及び歩行者の安全な交通を確保するために隅切り区域を追加するものになります。

3点目は、終点側の線形の変更になります。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おります(P.6)。

詳細設計に基づき、道路の線形を検討した結果、こちらの改良済み区間と道路の中心線を合わせるように、線形を北側にシフトすることで見通しがよくなり、通行車両の安全な交通も確保しております。

次に、熊野大橋三輪崎線の変更について説明差し上げます。変更箇所を拡大した図面と、同じ箇所の現地の写真を下に示しております(P.7)。

下の拡大図のとおり、隅切り部分の区域を削除するという内容になっております。皆様から見て右側の隅切りについては、今回、千穂王子ヶ浜線の区域に含めて整備していくことが確認されたため、その部分を削除するという内容になっております。

皆様から見て左側の隅切りについては、平成28年の新宮都市計画道路の見

直しにより、本路線と接続していた路線、こちらの図の黄色の点線で示した路線が廃止となったため、その部分を削除するという内容になっております。

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お願ひします。

○議長　　どうもご説明ありがとうございます。

それでは、ただいま第1号議案ご説明頂きましたけれども、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。

隅切り部分をこういう形にするということですが、ご意見ないようでしたら、第1号議案についてお諮りしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　　それでは、第1号議案につきまして、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　　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、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、次ですね、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「打田重行線」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覧ください。

初めに、打田重行線の位置関係について説明します。

皆様から見て左側が岩出市方面、右側がかつらぎ町方面になります(P.1)。黒色及び赤色で着色しているのが打田重行線でございます。

本路線につきましては、国道24号と京奈和自動車道紀の川インターチェンジを結ぶ幹線道路として平成10年に都市計画決定されております。道路延長

は2,900メートルで、今回の変更区間はこの赤色で着色している終点側からの1,950メートルになります。

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50キロメートル、車線数は4車線、道路延長は約2.9キロメートル、代表幅員は20メートルで、幅員構成は、車道3.25メートル×4車線、中央帯1.0メートル、路肩0.5メートル×2、歩道2,5メートル×2となります。

こちらは、今回の変更箇所を示した図になります(P.3)。2ページ前の位置図と向きが変わっており、右側が北方向となります。また、図面の見方ですが、緑色の変更のない区域、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。

主な変更箇所は2カ所で、変更点はそれぞれ3点あります。

まず、道路線形の変更、次に右折車線の追加、そして詳細設計により道路構造物が確定したことによる擁壁及び側道の追加となります。

それでは、変更箇所の詳細について起点側から説明します。

まず、起点側の線形の変更について説明します。

こちらの箇所は、県道粉河加太線との平面交差点になります(P.4)。左の図は、変更箇所を少し拡大した図で、右側が同じ箇所の現地写真となっております。

左図の緑色で着色した範囲が、現在の都市計画道路区域です。現在の都市計画道路では、こちらの交差点に対してやや斜め方向に進入する計画となっておりますが、安全上はできるだけ直角に交差するほうが望ましいとされています。また、見通しの面からも、交差点までの直線区間が確保されることが望ましいため、緑色と赤色で着色した範囲に道路線形を変更し、通行車両の走行性及び安全性確保を図ります。

次に、起点側の右折車線の追加について説明します。

上の図は、変更箇所の拡大図と、同じ箇所の現地写真となっております(P.5)。

詳細設計時において、公安委員会、地元調整の結果、主要交差点のみの場合、交差点間隔が長く利便性に欠けることから、オレンジで囲っている市道と

の交差点においても、新たに信号機付きの交差点を設置することになっております。また、沿道への安全な交通を確保するために、右折車線が必要となっております。

なお、下の図に示したとおり、一般部の車道幅員は 3.25 メートルですが、県の道路構造条例に基づき、右折レーンを設ける場合の車道幅員は第 3 種第 2 級の道路では 3.0 メートルまで縮小することができるため、交差点部では 3.0 メートルに変更し、右折車線 3.0 メートルを新たに追加して、総幅員を 20 メートルから交差点部は 22 メートルに変更します。

次に、起点側の擁壁及び側道の追加になります。

上の図は変更箇所の拡大図と、同じ箇所の現地写真になっております(P.6)。また、下の図は変更箇所の標準断面図になります。

図の緑線の幅が変更前の都市計画道路区域です。道路幅員だけを指定しておりましたが、詳細設計により、擁壁の構造や側道の位置が確定したので、必要となる構造物、図の赤線で示す範囲まで新たに都市計画道路区域に追加します。

次に、終点側の線形の変更について説明します。

左の図は変更箇所を少し拡大した図で、右側が同じ箇所の航空写真となっております(P.7)。こちらの箇所は、京奈和自動車道紀の川インターチェンジ入り口付近になります。

現在の都市計画道路では、現道拡幅で現道を縫うように法線を決定しておりましたが、通行車両の走行性及び安定性確保を条件に、緑色と赤色で着色した範囲に道路の線形を変更しております。

次に、終点側の右折車線の追加について説明します。

上の図は、変更箇所の拡大図と、同じ箇所の現地写真になっております(P.8)。こちらの箇所も、詳細設定時において公安委員会及び地元調整の結果、オレンジで囲っている市道との交差点においても、新たに信号機付きの交差点を設置することになっています。

起点側と同様に、右折車線の追加に伴い、交差点部の道路幅員を 20 メートルから 22 メートルに変更します。

最後に、終点側の擁壁及び側道の追加になります。上の図は、変更箇所の拡

大図と、同じ箇所航空写真になっております(P.9)。

また、下の図は、こちらの変更箇所の標準断面図になっております。こちら
も、詳細設計により、擁壁の構造や側道の位置が確定したので、必要となる構
造物の範囲まで都市計画道路の区域を変更しております。

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お願いま
す。

○議長　ご説明どうもありがとうございます。

それでは、第2号議案、いかがでしょうか。ご意見、ご質問等ございました
らお願いいたします。いかがですか。

○委員　今ご説明頂きました、このバイパスについては、皆さんもご存じの
ように、京奈和関空連絡道という、その前段のインターへのアプローチです。

先ほども説明されたように、警察と地元の皆さんと協議した結果、那賀振興
局建設部を中心に、柔軟に対応していただいたことについて、非常に地元の住
民なり区長なり、あるいは紀の川市が喜んでいるんです。

以上です。

○議長　ありがとうございます。なかなか委員会でお褒めの言葉を頂くこと
ないんですけど。

○委員　いや、本当ですよ。

○議長　ありがとうございます。しっかりと見ていただいて、何か問題があ
ればここでまたご指摘いただければと思いますが、いかがでしょう。

○委員　7ページ目の終点側のところ、この絵で黄色を取るから、赤と緑足
したのが線形になるんですよね。

○事務局　はい。

○委員　このところが微妙に膨れてたり、追加で細い道が下のほうに入っ
たりというのがどういうことなのかを少しご説明いただいたらと思うんです
が。

○事務局　これですか。

○委員　はい、それです。緑のところはどういうことなのかを少し教えてい
ただけたらと思いますが。

○事務局　はい。赤色の区域と緑色を合わせた区域が今回の最終の変更の形

になるんですけれども、こちらの箇所(P.7 左図・道路中央辺り)で新たに交差点ができるのですが、生活道路がこの辺りはたくさんありまして、交通の円滑化を図るために、その生活道路をこちらの交差点に向けて集約化させております。こちらに生活道路があるんですけれども、ここは立体交差で道路の下をめぐりまして、そしてこちらの上側にも市道があるんですが、それも集約化させてこちらの交差点に接続するような計画となっております、質問があったところは、本線に集約化させて接続するための市道ということです。

○委員 分かりました。結構です。

○議長 よろしいですかね。立体構造になっているということですね。

ほかに、いかがでしょうか。

○委員 同じくちょっとよく分からなかったもので、教えてほしいんですけど。同じ図で多分いいかと思うが、9枚目のほうがいいですか。

側道がついているんですけれども、これ側道は右の写真でいうところの、現状道路じゃないところにあるということですよ。

○事務局 はい、そうです。

○委員 それどこからどこまでついているのかが、ちょっとよく分からないので、教えていただけないですか。

○事務局 この辺りが側道になっておりまして(P.9 写真・縦道路の右側辺り)、新しい道が今の道よりも高さが高く計画されておりますので、この下を立体交差で市道が抜けて、道を挟んで北側のこの取り付け道路に接続しているような計画になっておりまして、この辺りに側道がつくような計画となっております。

○委員 そして、この辺りにある数軒の方のアクセスのために、それが残っているということですね。

○事務局 そうです。

○委員 ということは、区間的には非常に短いというような認識でよろしいですか。

○事務局 区間的には、こちらの京奈和自動車道の先にも生活道路がありますので、側道の延長としてはもう少し長い延長になります。

○委員 それらが全て1カ所でアンダーパスになって、反対側から接続する

ということ。

○事務局 はい、そうです。

○委員 ちなみにそのアンダーパスというのは、どの辺りになってるんですか。

○事務局 この断面図がこちら(P.9 左上図)の断面になりますが、写真上には、そこは載っておりません。

○委員 先ほどの委員が聞かれた、下にも出てる市道のところに接続をするということですか。

○事務局 はい。

○委員 北側のほうは、そのまま終点になる。

○事務局 はい、そうです。

○委員 それを図で表すと赤い部分になるんですね。

○事務局 はい。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。

○議長 この図だけではなかなかね、ちょっと解説頂かないと分かりにくかったかなと思います。ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○委員 1つだけ質問ですが、この道路のともと交通量はどんなものなのか。これと安全性というのが、これによってかなり上昇するということに関する説明をちょっとしていただけたらと思います。

○事務局 平成27年に実施した交通調査によると、当該区間に対応する現道で9,331台の一日当たりの交通量がありまして、今回の計画で4車線になることにより、その交通量については緩和されると考えております。

○議長 交通量は増えるかも分からないけど、交通渋滞は緩和されるという。

○事務局 はい。

○議長 そういう理解です。インターと直結しているところだから、利便性は上がりますよね。

○委員 交通量は増えるかもしれないけど、全体としての渋滞は減ると、そういうメリットがあると。

○事務局 はい、そういうことです。

○委員 了解しました。

○議長 よろしいですか。

特に、これ以上なければ、第 2 号議案についても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 それでは、第 2 号議案につきまして、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 はい、異議なしということございますので、第 2 号議案につきまして、
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。

それでは、次は第 3 号議案ですね。こちらのご説明をお願いします。

〔第 3 号議案を朗読〕

○事務局 それでは、第 3 議案「御坊都市計画道路の変更について」説明さ
せていただきます。こちらは、都市計画道路の見直しによる変更となっております。

まず初めに、全国的な都市計画道路の見直しを行う背景について説明いたし
ます。

まず、社会情勢の変化などから、都市計画道路の位置づけや必要性に、当初
決定されてきた状況からかなり変化が生じてきていることが挙げられます。ま
た、長期未着手の路線については定期的な見直しが必要ということで、平成 17
年に盛岡市において都市計画決定していた市道区域の決定処分に対して取り消
しの請求訴訟がなされております。

訴訟の内容ですけれども、昭和 13 年に決定された都市計画道路区域内に土
地、建物を所有していた原告側が、長年にわたって建築の制限を受けていたと
して損害賠償を求めたものであります。

判決の概要は、都市計画道路について随時見直しを盛岡市当局が行ってお

り、必要性の検討がなされていたことを理由に棄却はされてはいるのですけれども、ただ補足意見がついておりまして、「制限が都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ無補償で制限を受忍させることに合理的な理由があること」がまず1つの意見となっております。

2つ目の意見ですけれども、「建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間も考慮されなければならない」、このような厳しい意見がつけられました。

また、都市計画運用指針でも、都市計画道路については「地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。」と記述されております。

続いて、御坊市及び美浜町の背景について説明いたします。

御坊市の都市計画道路の多くは、昭和30年ということになりますので、今から60年近く前になるのですが、昭和30年から44年にかけて決定していきまして、全国的な状況と同じように、決定から長期間が経過しています。また、将来の人口及び自動車交通量の減少傾向なども、全国の地方小都市が抱える問題と同様に情勢の変化があり、決定当時の拡大型の都市計画からコンパクトシティなどの成熟型の都市計画へということを検討していくべきだという背景があります。

ただ一方で、都市計画道路の4分の1近くが未整備であり、計画内の土地には建築制限が長期の間課せられていますが、今日まで大きく見直しがなされていないところがございます。

計画決定の状況ですけれども、9路線33.82キロメートルのうち、整備の状況については、既に改良されている区間について26.61キロメートル、改良率は78%となっております。

次に、御坊市及び美浜町の見直し対象路線について説明いたします。

左上の表は、御坊市及び美浜町で決定している都市計画道路の一覧となっております(P.3)。青線及び赤線で囲っている路線が、全部または一部未整備の道路で、右の図のとおりとなります。

青色の着色は存続させる路線で、赤色で着色している路線は一部区間を廃止する路線でございます。

今回ご審議していただくのは、県決定である駅前吉原線でございます。終点側から 2.1 キロメートルの区間が、今回一部廃止する区間になります。

続いて、都市計画道路を見直しする際の考え方について説明をさせていただきます。

和歌山県では、見直しの方針を平成 23 年 3 月に作成し、改定を平成 25 年 3 月に行っております。そこでは、6 つの検証項目を用いて都市計画道路の必要性を評価するという位置づけを行っております(P.4)。

まず、上位・関連計画への位置づけということで、総合計画あるいは都市計画マスタープランなどにその路線の位置づけがなされているかといった項目です。

2 つ目は、路線機能の都市間連絡機能ですけれども、周辺の主要都市間の連絡路線になっているか、あるいは隣接する市町村との連絡路線になっているかといった項目です。

3 つ目の検証項目は、交通拠点アクセス機能ということで、インターチェンジあるいは重要港湾、物流拠点へ直接アクセスしているかどうか。また、主要な駅、空港へ直接アクセスしているかどうかといった項目です。

4 つ目の検証項目としては、土地利用支援機能、主要な公共施設へ直接アクセスしているかどうか。あるいは、主要な集客施設、観光施設へ直接アクセスしているかどうかといった項目です。

5 つ目の検証項目としては、都市防災機能になるのですけれども、こちらは緊急輸送道路に位置づけられているか、あるいは防災拠点に直接アクセスしているかといった項目です。

最後に、6 つ目の検証項目としては、交通処理機能ですけれども、廃止に伴って周辺道路に深刻な渋滞を引き起こす可能性がないかどうか、もう一つは対象路線に代替する路線が存在しないかどうかといった項目です。こちらの項目は、対象路線が持つ機能を有する道路が、見直す路線の近くに存在しているかどうかということになってきます。

次のページは、先ほどの検証項目を実際に検証を行う際に位置づけたフロー図になります(P.5)。

6 つの必要性の検証項目を上に掲げております。そこからどれか一つでも必

要性が認められれば、左側の代替路線を検証するというふうに流れていきます。

こちらの部分は、対象路線が持つ機能を有する道路がその路線の近くに存在するかということになります。

次のスライドで詳しく説明させていただきますが、当議案の駅前吉原線につきましては、隣接する御坊市及び美浜町間にまたがる路線のために、都市間連絡機能として必要性が認められました。

しかし、駅前吉原線と並行して、県道の柏御坊線が存在していることから、「代替路線あり」のほうへ流れていきまして廃止路線候補となっております。

なお、3月22日に、御坊市及び美浜町の都市計画審議会が開かれており、御坊市、美浜町の駅前吉原線及び美浜町決定路線吉原道之瀬線については、審議の結果、両方とも同意する旨の報告を頂いたところです。

こちらは、先ほどの見直し対象路線の図面を少し拡大した駅前吉原線の廃止区間について示した図面となっております(P.6 上図)。赤色で着色しているのが駅前吉原線の一部廃止する区間でございます。

先ほども申し上げたとおり、駅前吉原線は隣接する御坊市及び美浜町間にまたがっている路線のため、都市間連絡機能として必要性が認められましたが、紫で着色しております県道柏御坊線が駅前吉原線と並行するように位置し、計画幅員についてもおおむね12メートルで整備されております。

また、小学校や運動公園につきましても、県道柏御坊線から直接アクセスすることが可能となっております。

なお、御坊市側の区間につきましては、都市計画道路ではなく、こちらグレーの市道などの現道を部分的に改良するほうが効率的であるとして、今回廃止することが妥当であると考えております。

なお、①、②の写真は県道柏御坊線、③の写真はこちらの市道松原通1号線の現地写真でございます。

最後になりますが、こちらが変更前後の検証結果を図面上に示したのになります(P.7)。最終的な都市計画道路の本数は変わらずに9路線ということになります。

なお、こちらの駅前吉原線の終点の位置が変わったことから、「駅前吉原

線」から「駅前御菌橋線」に名称を変更いたします。

以上で、ご説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○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3号議案につきまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

○委員　　路線というよりか、最初の見直しの必要性で、盛岡市における判決、判例の中で、かなり厳しい補足意見があったとの説明を頂きましたけれども、その中で「制限の及ぶ期間を考慮されなければならない」と特に最後の意見としてつけられておるんですが、当局によってその制限の及ぶ期間は大体どれぐらいの程度かというのを、もし具体的に何かお考えがあるならば、念のためにお教え頂きたいと思います。

○事務局　　こちらの盛岡市の裁判ですけれども、平成17年に起こったものでございますが、決定された都市計画道路については昭和13年に決定されたものでございまして、今から大体60年近く都市計画決定されてきたにもかかわらず、事業着手せずずっとそのままになっていたということです。

昭和13年という、これから都市をどんどんつくっていくという時代に決められたものですが、それが社会情勢の変化などで、今回それが今も必要であるかどうかを見直すというのは、感覚的にもご理解頂ける話だとは思いますが。具体的に制限の及ぶ期間については書いてないのですが、事務局としては5年、10年といった年数ではなくて、こちらで挙げている60年とか、そういうものが長期間と考えております。

○委員　　そうですね、60年間決定していなかったから訴訟があって、またそのような裁判、判決が下りて、厳しい補足意見がつけられたということで、逆に60年放置したらいけないという中で、ある程度の期間、期限を限定しながらその判断をしくという読み取り方を私はしたわけです。それに対してまあ60年は最長だと、ただ具体的な期限についても、今後ある程度明確にしていかなければならないかなと、私は意見として申し上げておきます。

以上です。

○議長　　お答えございますか。よろしいですか。

○事務局　　貴重なご意見頂きまして、ありがとうございます。

この平成 17 年の盛岡市の裁判の話を受けまして、国交省の都市局のほうから都道府県に対して即座に、都市計画道路の見直しを進めなさいというお話を頂きました。

和歌山県でも、平成 23 年だったかと思うんですけども、都市計画道路の見直しのマニュアルを策定しまして、県内の市町村さんに見直しの働きかけを行ってまいりました。

各先生方ご承知おきかと思えますけれども、だんだん市町村で都市計画道路の見直しを進めてまいりまして、ようやく残り 2 つ、3 つぐらいの町で残っておる、そういう状態になっております。

今後は、60 年というのはさすがに長いかと思えますので、かといって 5 年は短い、10 年も短いだろうと思えますけども、半世紀以上というのは、ちょっと長期間だなと思えますので、1 回目の都市計画道路の見直しが終わったら、次の 2 回目に向けてやっぱり 10 年単位ぐらいでは、変化の著しい時代でございますので、やっていかなきゃいけないなと考えております。

○議長 重要なお指摘、どうもありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。

○委員 今回の路線については、基本的に代替路線があるので問題ないというご説明だったと思うんですが、ちょっと 1 点だけ気になったのが、ちょうど 6 枚目の地図を見ていただくと、代替路線というか、現道の改良部分というのがあると思うんですけど、これが紀州鉄道と交わっているんですかね。西御坊の駅のちょっと上ぐらい。この踏切って、これ今後どちらかというのと除却する方向に向かうと思うんですけど、こういった形で位置づけることに問題はないでしょうか。

○事務局 今後の細かい路線の詳細な法線につきましては、個別の線ごとに今後検証していくことになると思います。

○委員 あえてこれを、例えば現状の現道の改良とおっしゃって、これを新たに都市計画道路として位置づけるということもあるのかなと少し思ったので、お聞きしたんですけども、そういうわけではないか。

○事務局 都市計画道路でなくて、部分的にできるところから現道を改良していくほうが効率的という考えで今回廃止とさせていただいております。

○議長　これ③番の現道の写真を見ると、既にセットバックしているところがあるということですか。そういうことですか。

○事務局　写真は、この一部の写真でしかなくて、セットバックしているかは定かではありませんが、今後、市のほうで検証していくと聞いております。

○議長　委員、いかがでしょうか。ないですかね。はい。

委員、お願いいたします。

○委員　今と同じところの、その駅前吉原線の右側のほうは、もうほぼ完成していて、それが今後整備するはずの縦のその道と当たって、そこはもうそこでどん詰まりになってしまうということですか。

それから、現道拡幅でというのは、都市計画道路でしたら何というんですか、フルスペックで基準に従ってやらないといけないと思うんですけども、現道拡幅だと、さっきの3号の2号とかいうものに従わなくても、少し安価な、もう少し適切なやり方でできるのかって、その2点を教えていただきたいんですが。

1点目が、駅前吉原線は整備済みで、そこがどうなっているのかということ、それから現道拡幅でやるというのが、まあこの時代においては少し安価にということスムーズにできるのか、2点教えていただきたいんですが。

○事務局　今の現道の状況ですけれども、こちらの黒色実線で示しておりますところが既に改良済みということでございまして、点線で示されているところが今回見直ししたんですが、必要性があるということで存続された路線ということになってございます。

駅前吉原線は、区間でいうと今7割ぐらいが既に改良済みで、残り3割がまだこれから整備していくところで、こちらの縦の路線につきましては、今はまだ現道が狭くて、今後また整備することが必要となっております。

中の道路につきましては、生活道路が真っすぐではないんですが、国道までタッチできるような道路網になっておりますので、そこを部分的に今後必要に応じて改良していくということが1点目です。

○委員　だから、あれは途中までできており、今後計画のどこまでは最終的にやる予定があるという理解でよろしいですか。

○事務局　はい。

○委員 分かりました。

2点目が、先ほどの委員の話とも関係するんですけど、都計道路よりは現道
拡幅のほうが安価というか、そういうふうに見えるという理解でいいのか。

○事務局 この駅前吉原線については、当初12メートルの幅員を予定して
いましたが、先ほど委員からもご指摘頂きましたように、やはり長期間、都市
計画道路として残ったままですと、沿道の土地の所有者に建築制限がかかった
ままになる。ですので、まずは、その建築制限かかった状態を解除するという
ことが目的の一つです。

それと、もともこの駅前吉原線、12メートルの幅員で計画されております
けれども、ちょっとそこまで幅員を広くなくても、いわゆるフルスペックでは
なくても、市当局はできる範囲で現道の部分を生かしながら少しずつ拡幅に向
けて事業を進めていこうと、そういう意図を持っております。

○委員 ありがとうございます。分かりました。

○議長 どうも、ありがとうございます。

ほかに、よろしいですか。大丈夫ですか。

特に意見ございませんようでしたら、第3号議案についてもお諮りしたいと
思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 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。

〔「はい」の声〕

○議長 はい、異議なしということございますので、第3号議案につきまし
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ですね、全て終了いたしました。委
員の皆様方、どうもありがとうございました。

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。

本日の審議内容につきましては、事務局から速やかに関係機関に通知させて
いただきます。

これをもちまして、「第 122 回和歌山県都市計画審議会」を閉会させていただきます。誠に、ありがとうございました。

閉 会 午後 4 時 10 分