

それでは、本日の議案ですね、7件ございます。ちょっと多くございますけれども、円滑な審議の運営にご協力をよろしくお願いいたします。

最初、第1号議案ですが、これ第2号議案とも関係いたしますので、両方の議案を併せて事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

[第1号議案・第2号議案を朗読]

○事務局 前方のスクリーンもしくはお手元の資料をご覧ください。

それでは、第1号議案の詳細についてご説明させていただきます。

まず最初に、現行の吉備都市計画区域の位置について説明します。

緑色の線で囲まれたところが吉備都市計画区域になります。有田川町では、旧吉備町の一部において、昭和44年に現在の都市計画区域が指定され、現在に至っております。

ここで、都市計画区域の定義について説明します。

都市計画区域とは、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域について定めることとされております。都市計画区域を定めることで、用途地域などの都市計画の決定や、都市施設の整備などを行うことができます。

次に、都市計画区域の指定により、適用されることになる建築基準法の集団規定の概要になります。

集団規定は、主に「接道義務」と呼ばれる道路に関するルールと、建蔽率や容積率などを定める、建物の規模に関するルールがあります。

接道義務とは、消防活動の場、災害時の避難路、建物の日照・採光の確保など、安全で良好な環境の市街地を形成するため、建物が所定の道路に接するよう規定されています。

建物の規模に関するルールについては、第2号議案で定める内容となっております。採光や通風の確保や日照などの居住環境を守るため、建蔽率や容積率の制限が規定されています。

そのほか、建物の高さを制限するものとして道路斜線制限や隣地斜線制限が

規定されています。

こちらは、今回、都市計画区域を変更する区域の位置を示した図になります。

緑色の線で囲まれた範囲が現在の区域となります。ピンク色に着色した範囲が今回新たに都市計画区域として拡大指定する区域となります。黄色に着色した範囲は、境界設定の軽微な修正により、除外される区域となります。変更後の吉備都市計画区域は 1,559 ヘクタールとなります。

こちらは、都市計画区域を拡大指定するエリアの状況になります。

拡大指定する範囲について、高速道路周辺では工業地や住宅地が形成され、主要県道吉備金屋線沿いでは公共施設が立地し、既存の都市計画区域の隣接集落では住宅地の形成が見受けられます。

現に一定の開発行為や建築行為が見受けられる地域であり、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要があることから、都市計画区域に指定するものです。指定する区域の範囲として、道路中心や河川中心、字界を区域境界としています。

最後に、上位計画における位置づけになります。

今回の都市計画区域の変更は、和歌山県都市計画区域マスタープランの土地利用に関する方針において、拡大の検討範囲となっており、整合が図られたものとなっています。

次に、有田川町の都市計画決定になりますが、今回の都市計画区域の変更と併せて実施する土地利用規制をご紹介します。

有田川町では、都市計画区域の変更と併せて有田川町都市計画マスタープランの改定、用途地域の変更、特定用途制限地域の新規指定を予定しています。有田川町都市計画マスタープランに即して用途地域を見直すもので、既に有田川町都市計画審議会において了承を得ております。

有田インターチェンジ及び藤並駅周辺は、交通利便性を生かした施設の集積を促進するために、用途地域を一部変更します。それ以外の地域では、農地等の自然環境と一体となった良好な環境の維持保全を図るため、既存の用途地域を廃止し、都市計画区域の現行区域と拡大区域を含め、特定用途制限地域を新たに指定します。用途地域については、有田インターチェンジ及び藤並駅周辺が近隣商業地域、国道 42 号沿道が準工業地域となっています。

特定用途制限地域は 5 種類あって、ハッチングされているところになりますが、黄緑色が居住環境形成地、黄色が農住共生地、ピンク色が沿道複合地、紫色が産業共生地、青色が専用工業地となっています。

特定用途制限地域とは、用途地域が定められていない土地の区域内で、良好な環境の形成または保持のため、制限すべき特定の建築物等の用途を定め、地域の特性に応じた合理的な土地利用を図るものです。具体的な建築物の用途の制限は、建築基準法の規定に基づき、有田川町が条例で定めることとなります。

有田川町では、農地と住宅の混在地や沿道の土地、工場集積地など、地域ごとの特性に応じて、一般的な用途制限から規制の緩和や強化を行っております。

以上で、第 1 号議案の説明を終わります。

続けて、第 2 号議案「吉備都市計画区域のうち用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建蔽率及び各部分の高さの限度の指定について」の説明に入ります。

まず、本議案は、都市計画法ではなく建築基準法に基づく付議となります。建築基準法において都市計画区域のうち用途地域の指定のない区域——いわゆる「白地地域」については、敷地内に一定の空地を確保して採光や通風を確保する建蔽率や、日照などの住居環境を守るために定める容積率について、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て指定し、また建物の高さを制限するものとして道路斜線制限や隣地斜線制限についても指定することとなっております。

和歌山県では、平成 16 年度に県下全域の都市計画区域内の白地地域に対しそれぞれ数字を定めておりますが、今回、有田川町において、さきの第 1 号議案のとおり、都市計画区域を拡大し白地地域とする案件と、既設の用途地域を白地地域に変更する案件がありましたので、特定行政庁として県が本審議会へ付議させていただくものです。

こちらは、今回新たに指定する区域の範囲となります。

先ほど第 1 号議案において説明したとおり、県決定として赤色区域を新たに都市計画区域とし、有田川町決定として青色区域の用途地域を白地区域に変更いたします。これにより、新たに都市計画区域となる区域と、用途地域を変更する区域は、用途地域の指定のない白地地域となるため、決定権者である県が

容積率や建蔽率といった建築基準法上の一定のルールを設定しようとするものです。

こちらが新旧の対照図になります。

向かって左側の図が現在のものです。緑色の線で囲まれた範囲が現在の都市計画区域となります。赤や黄等で着色されている部分は、現在、用途地域が設定されている範囲となります。

変更後は、右側の図のようになります。赤色の線で囲まれた範囲が新たに都市計画区域に指定され、用途地域の指定がない白地地域となります。青色の線で囲まれた範囲が、用途地域を変更し、白地地域となります。これらの新たに白地地域となる部分について、容積率や建蔽率の値を設定します。

最後に、具体の指定内容です。先ほどの変更後と同じものです。

今回、容積率を 200%、建蔽率を 70%に定めたいと考えております。これは周辺区域において、平成 16 年に県で定めた値と同じになります。同じ値とすることで、周辺区域と一体的に規制し、途切れのない整合のとれたまちづくりに寄与することができると考えております。

吉備都市計画区域の西側では、有田都市計画区域と湯浅都市計画区域に隣接しておりますが、それらも白地地域であり、同じ値を定めております。

次に、各部分の高さの限度についてですが、建築基準法において道路斜線制限の値は 1.25 または 1.5 のいずれかを、隣地斜線制限の値は 1.25 または 2.5 のいずれかを土地利用の状況等を勘案して定めることとなっております。これについても、先ほどの容積率、建蔽率と同様に、周辺において既に定められている値と整合をとり、道路斜線制限を 1.5、隣地斜線制限を 2.5 に定めたいと考えております。

以上で、説明を終わります。ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

○議長　ご説明どうもありがとうございました。

ただいまの第 1 号議案、第 2 号議案につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら頂きたいと思えます。いかがでしょうか。

○委員　ご説明ありがとうございます。

まだ私全容がわかっていないかもしれないので、教えてほしいのですが。

今の最後の、今ちょうど映していただいているスライドを見る限りでは、そ

の建物の大きさという意味でいうとそれほど大きくは変わらないということだと思いますが、これまであった用途地域を外して混在を許すということになると思いますが、その上で特定用途制限地域を新たに指定されるという認識でよろしいですか。

なので、そういう意味でいうと、これまでの用途地域ほど厳しくはないんだけど、少し緩めにこの、ただ誘導するという意味でいうと、割と広い範囲にこの特定用途制限地域というものを設定して少し誘導しようという意図かなと理解したんですが、まずその理解でよろしいでしょうかというご質問です。

○議長　ありがとうございます。専門用語が結構出てくるので、これはどう解釈したらいいのか、そういう分かりやすいお話でちょっと補足いただけるとありがたいと、そういうことですね。ありがとうございます。

お願いします。

○事務局　もともと用途地域の指定のない区域もありますので、そういった意味では全く規制の働いてなかった地域もありますので、特定用途制限地域を定めることで有田川町の考えとしては、農地等と自然環境と一体となったまちづくりを図っていくために、それを阻害しないような用途の制限をかけていこうかというものになっています。

用途の具体的な制限については、緩和している部分もあれば規制している部分もあったり、全く用途地域のなかったところについては一定の規制強化みたいな形にもなっていますので、その場所によって内容が変わってくるのかなと思っております。

○議長　委員、今のご説明でよろしいですか。

○委員　趣旨としては多分これまでの用途地域だけでやると、かなりそこが限られるので、もう少し広範囲に緩い誘導をしようということかなと理解したんですけども。なので、まあそれはある意味、現状のまちづくりの方向を追認するというか、今おこっていることをそれなりに認めつつ、無秩序な拡大は防ごうと、そういうような意図でしょう。だけど、どういうふうにするか分かるんですけど、なぜそういうふうにしようとしているのか、いまいちよく分からないので、その辺少し趣旨をご説明いただけるとありがたい。

○事務局　委員ご指摘のとおり、有田川町としてはまちづくりの大きな方針

としまして農地等の自然環境と一体となったまちづくりというのを進めていこうと考えているところがありまして、そういった意味で今の農地が結構点在している状況になりますので、今の状況を保全しつつ、それらを阻害する恐れのあるような建築物を規制したり、緩やかに誘導を行ったりという形でまちづくりを進めていきたいと考えているところです。

○委員 分かりました。個別の現在の所有者に対して、それほど多分大きな変更になるような形ではないと理解していますので、問題はないとは思いますが、それはやられると思うんですけども、町と調整していただきなから進めていただければと思います。

以上です。

○議長 何というか、変なところに変なものがないようにということですよ。まちの中でいろんなことが平等に進むようにということも多分あると思いますので、そういうことも含めて考えていただければということかと思えます。

ほかに、いかがでしょうか。特にございませんか。

これは、周辺町村との広域調整みたいなことはされているという理解でよろしいですか。要するに、河川流域で下に有田市があってというふうなことで、当然影響もあるかなと思ったんですけど、そこら大丈夫ですか。

○事務局 はい。今回の変更にあたりましては、その用途地域の変更であったり、特定用途制限地域の新たな指定というのもありましたので、周辺の自治体、有田市であったり湯浅町、広川町、隣接している自治体に対しましては、広域調整、意見照会をかけておりまして、特段この内容に関して意見はないということでした承を得ております。

○議長 はい、分かりました。ありがとうございます。

ほかに、よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 はい。特にご意見がないようでしたら、第1号及び第2号議案についてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 はい。

第1号議案は諮問でございまして、第2号議案は付議でございます。ということで、本審議会からは第1号議案の諮問については「意見なし」、第2号の議案の付議については「異議なし」ということにしてよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 はい、ありがとうございます。

異議なしということでございますので、本審議会からは、第1号議案の諮問については「意見なし」、第2号議案の付議については「異議なし」とさせていただきます。

それでは、続きまして第3号議案になりますね。事務局からご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号議案の松島本渡線について説明させていただきます。

まず初めに、松島本渡線の道路位置について説明します。

皆様から見て下側が海南方面、上側が大阪方面になります。緑色で示した路線が松島本渡線です。

本路線は、和歌山市域の南北の地域間を連絡するとともに、海南市との都市間連絡機能を有する、延長約7,950メートルの道路となっています。今回の変更は、海南市との境界部分である終点から540メートルまでの区間が対象となります。

次に、道路計画概要について説明します。

まず、番号については、最初の3が道路の区分を表すものです。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、本路線は幹線街路ですので3となります。

次の2は規模を表すもので、代表幅員30メートル以上40メートル未満のものは2となります。

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います。

道路延長は約7,950メートル、道路規格は第4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、代表幅員は30メートルで、今回変更する区間は20メートルとなります。

こちらは、今回の変更箇所を示した図になります。

2ページ目の位置図と向きが変わっており、左側が起点側、右側が終点側になります。

変更箇所は3点あります。1点目が側道の追加、2点目が交差点形状の変更、3点目がのり面区域の追加になります。

それでは、起点側から順に説明させていただきます。

1点目が側道の追加になります。上に変更箇所の拡大図、左下に標準断面図と、右下に現地写真を示しています。また、上側の図面の見方ですが、緑色が今回変更のない区域、赤色が今回追加する区域を示しています。

今回の変更区間の終点側にて位置する河川、亀の川に架ける橋梁の詳細設計の結果、橋梁の位置及び道路の高さが確定し、本線の道路の高さが終点側に向かうにつれてだんだんと高くなる計画となりました。そのため、高低差が生じ、現況の位置では出入りが困難となった既存市道へのアクセス機能を確保するために今回側道を追加いたします。

②点目が交差点形状の変更になります。

こちらの図は、本線と県道小野田内原線との交差点付近について拡大したものです。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区域を変更するものになります。また、右折車線3メートルを追加した道路幅員に変更しております。

こちらの下の現地写真は、県道小野田内原線になります。現地写真の位置については、図の赤丸で示しているところにあります。

先ほどの側道の追加理由と同様に、橋梁の詳細設計の結果、本線の道路の高さが県道小野田内原線よりも高くなることから、交差点位置を左にずらすことで県道小野田内原線へのアクセス機能を確保しつつ、平面交差させるような計画になっています。

最後に、のり面区域の追加になります。

もともとの道路幅員に加え、山を切る切土区間について山の形状に合わせてのり面区域を追加しています。

以上で、簡単ではございますが、説明を終わります。ご審議のほどよろしく
お願いします。

○議長 どうもご説明ありがとうございます。

この第3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。

特にございませんか。よろしいですかね。

特に意見がございませんようでしたら、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。

〔「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3号議案につきま
しては「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。
ありがとうございます。

次、第4号議案でございますね。引き続き、ご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号議案の井阪黒土線について説明させていただきます。
ます。

まず初めに、井阪黒土線の道路位置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。黒色で
示した路線が井阪黒土線です。

本路線は、国道24号と接続し、交通混雑の緩和及び災害時の保安機能等を担
う、延長約4,100メートルの道路となっています。

そのうち、今回の変更は、赤で示した岩出市との境界部分である起点から630
メートルまでの区間が対象となります。

次に、道路計画概要について説明します。

道路延長は約 4,100 メートル、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 2 車線、代表幅員は 16 メートルになります。ここでの代表幅員は、路線全体の過半を占める幅員を記載しています。

今回の変更区間 630 メートルにつきましては、都市計画道路幅員 16 メートルを 14.5 メートルに変更します。

こちらは、今回の主な変更箇所を示した図になります。起点から下井阪南交差点の改良に伴う範囲までが今回の変更区間となります。

変更箇所は 2 点あります。1 点目が先ほど申し上げた道路幅員の変更、2 点目が交差点形状の変更になります。

それでは、変更内容について説明させていただきます。

1 点目は道路幅員の変更です。標準断面図を用いて説明します。

上段が変更前の幅員で、16 メートルとなっています。下段が今回の変更後の標準断面図です。本区間の事業化に当たり、実施した設計において必要な車線数及び歩行者・自転車のための空間の検討を行った結果、幅員を 16 メートルから 14.5 メートルに変更するものになります。

幅員構成は、県道の構造基準等に基づき 3.25 メートルの車道が 2 車線、0.5 メートルの路肩と 3.5 メートルの自転車歩行者道をそれぞれ両側に設けます。

2 点目が交差点形状の変更になります。こちらの図は下井阪南交差点付近について拡大したものです。

図面の見方ですが、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示しています。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区域を変更するものになります。また、交差点部は、標準幅員 14.5 メートルに右折レーンとして 3.0 メートルの付加車線分を加え、道路幅員は 17.5 メートルとなります。

以上で、説明を終わります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長 ありがとうございます。

ただいまの第 4 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。

特にございませんか。

〔「はい」の声〕

○議長 はい。

ご意見ないようでございますので、第4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 それでは、第4号議案ですね、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、ありがとうございます。異議なしということでございますので、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」とさせていただきます。ありがとうございます。

引き続き、道路案件ですね、第5号議案お願いいたします。

〔議案第5号を朗読〕

○事務局 それでは、第5号議案の文里湾横断道路について説明します。

まず初めに、文里湾横断道路の位置関係について説明します。

こちらは、皆様から見て下側が和歌山市方面、上側が串本・新宮方面になります。赤色で示しているのが文里湾横断道路です。

本路線については、主要地方道田辺白浜線、一般県道文里港線の交通混雑の緩和や大規模災害時における地域の避難ルートの確保等を目的とする、延長約1,810メートルの道路です。令和元年に当初計画決定され、その後詳細な測量設計が終わったことから、必要となる構造物やのり面等の範囲を追加し、令和4年11月に都市計画変更されています。

本変更は、その後、文里湾横断道路終点側の交差点形状が確定し、地域への説明周知が完了したことから、改めて都市計画道路区域に追加するものです。

次に、文里湾横断道路の計画概要について説明します。

道路延長は約1,810メートル、道路規格は第4種第2級、設計速度は時速50キロメートル、車線数は2車線、道路幅員は14メートルになります。

それでは、変更内容について説明します。

図は終点部の神島台交差点を拡大したものです。また、図面の見方ですが、

緑色が変更のない区域、赤色が今回追加する区域を示しています。

神島台交差点は、現在、変則的な形状となっています。文里湾横断道路が新たに接続することで交通量の増加も見込まれるため、市道部の右折車線を新たに追加する部分も都市計画道路区域に含め、通行車両の安全性の確保を図ります。

こちらは、神島台交差点の変更箇所の現地写真になります。図と写真のとおり、現状の交差位置がくいちがいになっていることが分かるかと思えます。

こちらも、変更箇所の現地写真になります。交差点改良の一環として、現状の道路区域内でこちらの箇所についても右折車線、左折車線の整備を行う予定となっております。

以上で、簡単ではございますが、説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願ひします。

○議長　　どうも、ありがとうございます。

第5号議案ですね。意見書も一応出ているようでございますが、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。

よろしいですか。

〔「はい」の声〕

○議長　　これ自転車通行帯は、両側につくんですね。

○事務局　　そうです。停車帯が1.5メートルずつ両側に設けています。

○議長　　はい、分かりました。

特に、ご意見、ご質問ございませんか。ちょっと、意見書とか読まれているようなので、もうちょっと待ちますね。

特にございませんか。

〔「はい」の声〕

○議長　　はい、特にご意見、ご質問ないようですので、第5号議案についてもお諮りしたいと思いますが、よろしいですか。

〔「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5号議案につきまして「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。

第6号議案ですね、次は。よろしくお願いします。

[第6号議案を朗読する]

○事務局 それでは、第6号議案について説明します。こちらは、都市計画道路の見直しによる変更となります。

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します。

まず、社会情勢の変化などによって、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います。

訴訟の内容ですが、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いますが、ただ補足意見がついており、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ということがまず1つ目の意見となっております。

2つ目の意見ですが、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しなくてはならない、こういう厳しい意見がつけられていました。

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。」と記載されています。

続いて、有田市の背景について説明します。

有田市の都市計画道路の多くは、昭和30年代、今から60年近く前に決定さ

れ、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、人口減少、少子高齢化及び地方財政の縮小など、全国の地方小都市が抱える問題と同様の社会情勢の変化があり、参考になりますが、有田市が立地適正化計画を策定するなど、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移行しているということを考慮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2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かったところではあります。

計画決定の状況ですけれども、14路線、21.46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10.41キロメートル、改良率は58.8%となっています。

次に、有田市の見直し対象路線について説明します。

左上の表が有田市で決定している都市計画道路の一覧になっています。全部または一部未整備を有する区間を図に青色で示しています。それが今回見直し対象区間、路線です。今回ご審議していただくのは、県決定である八王子港線で、赤で示しています。終点側から約1.2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。

続きまして、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月に策定し、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います。

まず、上位計画、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等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つ目が路線機能の都市間連絡機能ですが、これは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、物流拠点へ直線アクセスしているかどうか、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つ目の検証項目は、土地利用支援機能。これは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、都市防災機能ですが、こちらは緊急輸送道路に位置づけがなされているかどうか、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になります。

最後に、6つ目の検証項目としては、交通処理機能になります。これは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になります。この項目は、対象路線が持つ機能を有する道路が見直しする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。6つの必要性の検証項目を上に掲げています。そこからどれか1つでも必要性が認められれば、右側の実現性を検証するというふうに流れていきます。

次のスライドで詳しく説明させていただきますが、当議案の八王子港線については、6つの指標のうちどれにも該当しなかった、必要性が見当たらなかったということで、廃止候補路線となっております。

なお、今回の都市計画道路の見直しによる望月港線、内川港線、八王子愛宕線、新堂横堤線の廃止路線は、全て市決定分であり、先日3月8日開催の有田市都市計画審議会において「原案のとおり同意する」との答申が出され、有田市により都市計画変更手続が進められています。

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八王子港線の廃止区間について示した図面となります。

黄色で着色しているのが八王子港線の廃止する区間です。先ほど必要性の最後の部分で代替路線の話をさせていただきましたが、オレンジ色で着色しています県道有田港線が八王子港線の近郊に位置しているのがご理解いただけるかと思えます。県道有田港線というのが一部まだ整備がされていないところではあ

りますが、必要に応じて県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います。

なお、①、②、③の写真は、それぞれ県道有田港線の現地の写真になります。

最後になりますが、こちらは変更前後の検証結果を図面上に示したものになります。最終的な都市計画道路の本数については、12路線ということになります。

以上で、ご説明を終わります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長　ありがとうございます。

いかがでしょうか、第6号議案ですね。都市計画道路の見直しということでございますが。

○委員　少し質問させてください。

1つは、先ほどの3ページ目ですか、資料の中で立地適正化計画等を含め、昨今いろいろ都市計画の変更があるというご説明があったんですが、この立地適正化計画との関係の中で本線、つまり八王子港線がどのような関係なのか、今の計画と関係がないので今廃線になるという、その理屈づけをされているのか教えてください。

あともう一点は、6つの路線機能があるということなんですが、ちょっと気になったのは上位計画って過去30年間で相当変わっていますので、その関係性の中で、ほかの路線というのはこういうのに結構合っているのかどうかという点です。この点だけ確認させてください。

以上です。

○議長　ありがとうございます。2点ご質問いただいたかと思えます。

○事務局　まず1点目ですが、有田市の立地適正化計画の中に都市機能誘導区域と居住誘導区域というものが設定されております。有田市がこの区域については、今後、都市機能を誘導していくと、あるいは便利になっていくので、ここに住んでくださいねというふうにインセンティブを講じながらまちづくりを進めているところです。

この立地適正化計画と都市計画道路の見直しの関係ですけれども、今回、県決定である八王子港線は国道42号の西側に位置しており、今回、有田市が令和2年に策定した立地適正化計画の居住誘導区域から外れているということから、

今回説明させていただいたところです。

都市計画マスタープランにつきましては、この立地適正化計画も都市計画マスタープランの高度化版と呼ばれていますが、今、有田市のほうで策定を進めており、その中で今後、今回存続となっている箕島停車場線だったり、内川港線というものを優先的に整備していきたいという旨の記載が書かれる予定です。

○議長 委員、いかがでしょう。

○委員 はい、よく理解できました。ご説明ありがとうございます。

ちょっと1点だけですけれど。有田市は中心市街地活性化基本計画を策定していますか。

○事務局 はい、策定しています。

○委員 はい。

○議長 ほかに、いかがでしょうか。

昭和32年決定だから、僕が生まれる前ですよ。割と大胆にカットされたとは思いますが。今のようなご説明で都市計画との関連は考えられているということかと思えます。

いかがでしょうか。

まあ市決定の部分が多いですけどね。県決定はこの1路線だけでございますが。

特に、ほかにご意見、ご質問ございませんか。

〔「はい」の声〕

○議長 はい。

それでは、第6号議案についてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、第6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、ありがとうございます。

異議なしということでございますので、第6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。ありがとうございます。

お疲れのところ、あともう一件、引き続きよろしくお願ひいたします。第7号議案ですね。事務局からご説明をお願ひいたします。

[議案第7号を朗読]

○事務局　それでは、説明をさせていただきます。

まず初めに、産業廃棄物処理施設の許可事務につきまして簡単に説明をさせていただきます。

産業廃棄物処理施設を設置するためには、各種関係法令に基づき、それぞれ許可を得る必要があります。本件に関しましては、図の左側、環境部局が所管する廃棄物の処理及び清掃に関する法律における産業廃棄物処理施設の設置許可、それから図の中央、建築基準法第51条ただし書の規定による施設設置の許可が必要となります。

それ以外にも、状況によりましては、図の右側のような森林法や農地法などの手続が必要になる場合がありますが、本件におきましては廃掃法と建築基準法に基づく許可が必要となります。

今回、対象となりますのは、朱書きで記載をさせていただいております建築基準法となります。産業廃棄物の処理施設の許可は、1つの部局のみで許可をするのではなく、それぞれの専門分野で担当範囲を判断し、必要な許可を全て取得していただく必要がございます。使用開始、工事着手は当然許可後ということになります。

次に、建築基準法における都市計画審議会の位置づけについて簡単に説明させていただきます。

建築基準法第51条では、都市計画区域内で都市施設として決定していない場合を除いて、卸売市場、火葬場またはと畜場、汚物処理施設、ごみ焼却場、そのほか政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、新築または増築してはならないとなっておりますが、都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認め、特定行政庁、本件の場合は和歌山県になりますけれども、許可した場合におきましては新築、増築ができるとなっております。

本件の計画は、産業廃棄物の破碎処理施設、その処理能力が1日5トンを超

えるがれき類の破碎を行うものとしまして、その他政令で定める処理施設に位置づけられております。

次に、計画施設の概要について説明させていただきます。

申請者が株式会社光仁産業様。申請敷地が海南省海口市椰木字百ヶ谷。事業内容が解体工事等により発生するがれき類、これを受け入れ破碎、再生骨材を製造する事業になります。処理能力ががれき類の破碎、1日8時間計算になりますが、最大で440トン。下の写真は、現在の敷地、それから前面道路の様子となります。

次に、計画敷地の位置です。

敷地は海南省の東部に位置する県道沿いの雑種地、都市計画区域内で用途地域の指定はございません。地図の中央部分の赤色に着色している部分、こちらが本件の敷地となります。敷地の北側を東西に走る道路、黄色の部分ですが、これが県道169号線となります。この道路は片側1車線で、幅員が約8メートル、海南省街と紀美野町を結ぶ主要な道路の1つとなっております。

続きまして、航空写真です。

施設の位置が同様に写真中央の赤色の部分。そこを中心に半径50メートルの同心円を描いております。敷地の周辺は主に山林となっております、北側にある住宅分までは直線距離で200メートル程度離れております。敷地の境界線から100メートル以内の範囲内に現存している建物としまして一戸建ての住宅が1、お寺が2、事業所事務所が1となっております、それ以外の土地は山林、ため池、田畑、それから県道の公衆用道路となっております。付近には、学校、病院や福祉施設等はなく、これらの施設で最も近いものは500メートル以上離れております。

続きまして、施設の概要です。

図の赤色の部分が敷地になります。こちら3,676平米、その敷地の中央に固定式の破碎機を設置する計画です。取り扱う品目は、がれき類とガラスくず、コンクリートくず及び陶器くずとなります。これら解体工事あるいは建設工事で発生をしましたがれき類を破碎機により破碎、骨材として再生をする産業廃棄物の中間処理施設となります。

破碎機ですが、1次破碎機としましてジョークラッシャーAC4220、こちら処

理能力が1日当たり440トン、これも8時間計算です。

2次破砕機としまして、インパクトクラッシャーACD1B,こちら処理能力が560トン。破砕機全体としましては、処理能力が1日当たり440トンとなります。

敷地内に設置する建築物ですが、管理事務所とトイレがありまして、これ合わせて延べ面積が14.75平米となります。

写真が敷地の現在の様子となっております。現在は建材等の資材置き場として使用しておりまして、写真の左側に「岩橋建材」と看板が写っていますが、こちら隣地の事業者様。建材の販売等を行う事業者さんで、本件の計画にはご理解いただいているということです。

それから図の黄色の部分、こちらが県道169号線となります。写真の②——下の写真がその道路の様子となります。それから、図の青色の部分、こちら高さ8メートル、長さ30メートルの防音壁、これ周辺への騒音、粉じん対策としてこれを設置する計画となっております。

次に、説明がちょっと重複するところもございますが、都市計画上の敷地の位置につきまして、都市計画の運用指針に照らして留意すべき事項について説明をさせていただきます。

まず、1つ目に主な搬出入道路ですが、敷地北側の県道169号線、こちら幅員が8メートル、敷地と道路が接する長さは約18メートルとなります。大型車が十分に対向できるだけの幅があります。下の写真が付近の県道169号線の様子です。

それから2点目に、市街化区域、用途地域ということで、敷地は市街化区域には該当しておりません。用途地域についても、指定のない区域となっております。敷地の周囲100メートル以内に学校、病院等はなく、前面道路は通学路にも指定をされていません。また、近隣住宅の住民の方、それから近隣の事業者様、それから自治会長様に対して事前に事業説明を行っており、いずれも反対の意見はなしとなっております。

それから3点目に、災害の発生するおそれの高い地域に位置していないかという点について確認しておりますが、土砂災害特別警戒区域、津波災害特別警戒区域、災害危険区域等々ですが、そのいずれにも該当しておりません。

4点目に、修景及び敷地外との遮断ですが、敷地の周辺は現に山林となっております。また、北側の出入口以外は遮断された状況となっております。また、北側への騒音、粉じんを配慮しまして防音壁を設置する計画としております。

最後になりますが、海南市様からも意見を頂戴しております。意見は、当該敷地に本計画の処理施設を建築することに異議はありませんとのこと。

また、周辺環境への影響に係る対策につきましては、県の環境部局、別途、許可申請書が廃掃法に基づくもので提出されております。現在、審査中になります。

破碎施設において発生する粉じん、騒音、振動に対しましては、生活環境影響調査を実施しております。基準値を満たしているということになります。

以上のことより、本申請におきまして、こちらとして許可できると考えております。

説明は、以上となります。ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

いかがでしょうか、ご意見、ご質問ございましたら、よろしくお願いいたします。

○委員 1点だけ。

ヒアリング、意見をご説明いただいて、大体問題ないと思うんですけど、1点だけ、交通の影響を少しお聞きしたいんですが。

最大1日440トンということになるかと思うんですけども、そうすると最大1日数十台というようなイメージでしょうか。だから、多分、現状の交通に対してそれほど問題はないということだと思うんですが、念のため確認を。

○事務局 回答いたします。現在、施設の稼働時間が、予定しておりますのは8時から17時。その間に調査しましたところ、現状で約1,600台程度の通行があります。本件の事業開始に当たりまして、増加する車両の台数がおおむね85台程度。こちら往復で計算すると170台ということになるんですが、その1,600にそれを加える形で考えますと、10%程度の交通量の増加が見込まれます。ただし、道が十分広く、幅員が十分足りておりますので、大型車も十分対向できるということで、それほど問題のある影響は出ないと考えています。

○委員 ありがとうございます。

○議長 85台というのは、440トンフルに働いた場合という理解ですか。

○事務局 おっしゃるとおりです。

○議長 440トンこれフルに働くの。というか、ちょっと気になったのは、ほかの都道府県さんとかのこういう審議会だと、交通量、排水、それから騒音、振動、それらの予測値が廃棄物処理の場合は情報が出てくることが多いんですけども、今回はそれがまだ環境部局さんが調べ中ということなんですか。そのあたりちょっとよく分からなかったんですけど。

○事務局 私の手元にも想定値等は全てそろってございます。規定値は全て満たしております。環境部局のほうでも並行して審査をしております、そちらで許可できる見通しということですが、現在は審査中ですので、一旦ご回答としては許可できる見通しということになります。

○議長 本当はその情報も示していただくと、今のようなご質問とかもクリアできると思うんですけどね。

○事務局 すみません。以後、注意します。

○議長 ありがとうございます。

基本的には、そんな大きな数字にはならないということで、問題はないかと思っております。ありがとうございます。

いかがでしょうか、ほかに。よろしいですか。

これ一番近くの家って、そんな遠くではないんですか、ちょっとよく分からなかったんですけど、地図で。近くに建物があるようにも見えるんですが。

○事務局 計画しています敷地、この赤い部分と黄色い部分が道路なんですけど、その隣が一応隣地の事業主さんということになっておりまして、こちら建材の販売等をされているところで、理解いただいているというところ。

それから、この図のちょっと見にくいんですが、道路を挟んだ北側対面に住宅が1軒だけございます。

○議長 ありますよね、多分ね。

○事務局 はい。そちらにつきましても、もちろんご説明に伺いまして、騒音であったり振動、あとは道路を汚さないでほしいというようなご意見を頂戴したものの、特段強く反対されているという状況ではございません。

○議長 はい、分かりました。そういうことも含めて、もうちょっと情報をいただいていたほうがよかった案件かなとちょっと思いました。

○事務局　すみません、申し訳ございません。

○議長　ありがとうございます。

よろしいでしょうか。そういう状況でございますということですが。

特にご質問ないようでしたら、この第7号議案に関してもお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　はい。

それでは、第7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7号議案について本審議会からは「異議なし」とさせていただきます。

○委員　総括でちょっと。総括として。

○議長　はい。もちろんご質問受け付けますが、いかがでしょうか。はい、どうぞマイク参っております。

○委員　総括として都市計画道路、議長もお生まれになっていない時分から計画したということで、多分、経済発展のために右肩上がりであろうと思って、モータリゼーションも発達する中で計画をされたことは認めるんですが、今のこの少子化の時代にあって、こうして経済発展がどこまで見込めるかというのが分からない状態で、何十年もかかって計画いまだにまともに、と言ったら失礼だが、完成してないところがたくさんある。

ちょっと余談になりますけど、南港山東線やっと30年かかって開通したということで、これは大きな主要道路だから認めるんですが、どんどんもうちょっと積極的に都市計画道路を見直すべきということであるのであれば、何か私が聞いていてもどうなっているのかなというふうに、直感的に不信の塊みたいな思いがあります。

その反面、第3号議案、第4号議案等で、どうしても必要ということになれば、側道をつくったり、交差点改良というのは、もう何十年も計画した中で最終的に必要ということになったなら、これの見通した3年、5年先に実現するというような、まあ言葉荒くて悪いんですけど、生ぬるいこととしていたのでは、

どうしようもないなど。

知事も新しく知事になり、前例踏襲は許さんというような方針であるのでね、もっと積極的に皆さん方の担当部でやっていただかないと、一生懸命やってくれてるのは認めるんですよ。用地買収も難航しているとか、いろんな諸問題がたくさんあるのはよく分かっているんですが、もうちょっとスピードアップして、対応してほしい。

これは、我々県会議員としては本会議場というのがあるのでやりますけど、それだけ申し上げておきます。

○議長　　どうもありがとうございます。

公共事業の予算自体にもかなりな問題があるのかなと思いますけど、事務局からお答えありましたら、お願いいたします。

○事務局　　都市政策課です。ご質問ありがとうございます。

道路をつくるためには、その土地を一つ一つ用地なり買収なりが必要になりまして、全ての道路を一度に、同時につくるというのには莫大な費用が必要となるところでございます。

このような形で60年間整備されてないという現実には承知はしているんですけども、結果的にはそういった計画の中で優先順位をつけまして、必要性が高かったり実現面でのハードルが低い道路から、整備が進んできたというのも考えられるんですが、今後とも、必要性に応じた道路の事業を進めていきたいと考えております。

○委員　　果敢に、勇敢につくってください。

○議長　　ありがとうございます。

まだ総括、ほかにご意見ございましたら、遠慮なしに頂きますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

和歌山県、実は見直ししてない市町はあと1町なんですよね。これは全国の中でもかなり優秀なので、そういう意味でもぜひ果敢に引き続き進めていただければと思います。

どうも、ご意見ありがとうございます。

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

以上で、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 124 回和歌山県都市計画審議会」を閉会させていただきます。本日は、ありがとうございました。

閉　会　午後 4 時 36 分