

それでは、第 1 号議案について事務局から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 号議案について説明させていただきます。

初めに、「松島本渡線」の位置関係について説明します。

本路線は、図（資料 P.1）の緑色に示した箇所、和歌山市の松島を起点とし、海南市との境となる本渡を終点とする延長約 7,950 メートルの、和歌山市の南北の地域間及び拠点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道路です。

今回変更するのは、この冬野交差点から海南市との境まで約 1,550 メートルの区間となります。

本路線は、平成 31 年 3 月の和歌山南スマートインターチェンジ、この開通に合わせて冬野交差点までを供用開始しています。今回は、この冬野交差点から南側へ計画を進めていくための変更になります。

次に、計画概要です。

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、道路延長は約 7,950 メートル、代表幅員は 30 メートルで、今回変更する区間は 20 メートルになります。

これは、今回の変更箇所を示した図になります（資料 P.3）。2 ページ前の位置図と向きが変わっていきまして、左側が北方向になります。図面の着色は、赤色が現在の都市計画道路区域より追加される区域、黄色が削除される区域、緑色が変更のない区域を表しています。

今回の主な変更点は 4 つあります。

まず、①つ目が道路線形の変更になります。そして、②つ目が図で青色の線で示した、これが市道ですけれども、「市道安原 42 号線」及び「市道本渡小瀬田線」、この交差点における付加車線(右折レーン)の追加が②つ目になります。そして、③つ目が詳細設計により道路構造物が確定したことによる、のり面区域の追加、そして側道の追加が④つ目となっています。

それでは、変更箇所の詳細について説明します。

まず、線形の変更ですが、左側の図が変更前の線形になります（資料 P.4）。もともとはここは三差路の交差点でしたが、平成 27 年の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——図の点線で示したこの路線が廃止となりました。この廃止に伴いここが交差点でなくなったため、走行性を考慮して右側の図のように道路線形を修正しています。

次に、付加車線(右折レーン)の追加になります。

上の図は、「市道安原 42 号線」との交差点付近を拡大したものです（資料 P.5）。この市道との交差する箇所より交差点の位置が左側にあるのは、この市道が坂道で傾斜があるため、この本線と市道を直線で接続することが困難であるため、交差点の位置をずらすことにより対応しています。

新たに交差点ができることに伴って右折レーンが必要となります。下の図に示したとおり、一般部の車両幅員は 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 4 種第 1 級の道路では 3 メートルまで縮小することができるため、交差点部ではこれを 3 メートルとして、これに右折レーンの 3 メートルを追加し、一般部では 20 メートルだったところを交差点部においては 22 メートルに変更します。

これは、「市道本渡小瀬田線」との交差点付近を拡大したものです（資料 P.6）。ここに市道の東側が本線に対して傾斜して交差しているため、安全面からこの本線に対して真っすぐ侵入できるように線形を修正して市道に接続させています。こちらも先ほどと同様に、交差点部の道路幅員を一般部の 20 メートルから 22 メートルに変更します。

最後に、のり面区域及び側道の追加になります。表示しているのは山切り部の横断図になります（資料 P.7）。

図の青線の幅が変更前の都市計画道路区域です。道路幅員の 20 メートルだけを指定していましたが、詳細設計により、この左側ののり面の構造とか、右側にありますように側道の位置が確定したので、必要となる構造物の終わりまで——この赤線で示したこの範囲までを新たに都市計画道路区域に追加します。

説明は、以上になります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長　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、ご質問等があればお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

○委員　ご説明ありがとうございました。ちょっと、実際にできる構造の詳細が理解できなかったもので、交差点部の右折レーンのところをもう一度説明いただきたいんですけど。

この図によると（資料 P.5）、新たな交差点——もともとは市道安原 42 号線とは平面交差の予定だったということでもいいんですかね。それが変わることで、直接は交差しなくなったんですか。何か据付けができるということ、そこに右折レーンができるということはわかったんですけど、この青い線と緑の線がどうなっているのか、位置関係を取りあえず教えていただけませんか。

○事務局　ここの横断図があるとわかりやすいかと思うので、市道の両サイドが分かる横断図を用いて説明します（別資料を映す）。

黒い線が現況の線となります。赤の線が今回の道路計画線で、市道がこの傾斜している線となります。ここに本線から直接市道に取り付けに行こうとすると、最大傾斜角の 12% で取り付けに行っても、市道には接続できないので、先ほどの平面図で表示したように、少し交差点をずらして傾斜を緩くしてこの辺りへ取り付けに行くこととなります。

○委員　ということは、先ほどの図でいうと（資料 P.5）、この青い線とは直接は行き来できないような構造になっていることですかね。

○事務局　青い線と……

○委員　その部分です。その部分は今回の対象となっている……

○事務局　そうです。はい。この位置から本線には直接出入りできなくて、ここから接続した付け替え道路を通じて本線に進入することになります。

○委員　そうすると、併せてその市道は和歌山市のほうで変更をされると、そういうイメージなんですか。それとも追加になるんですか、これは。

○事務局　もともとこの市道は都市計画道路ではないので、この市道に接続するところまでを松島本渡線として接続しに行くこととなります。

○委員　はい、大分わかりました。ありがとうございます。

○議長　やっぱり今の解説いただいたほうがよかったですね。僕も立体交差

かなと一瞬思っていたので。それにしても北側の道、市道が細いので、構造的には傾斜を考えられてやっていくということですね。

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　　ちょっと、お願いですけども。

こういう接続するときに図面、ここも大変結構ですけどね、もうちょっと現場の写真をスライドなりにしていただくというわけにはいかないのかな。そうしていただいたら、もっとわかりやすい気がするんですよ。図面で説明というのはよくわかるんですが、ちょっと今みたいのところなんかは、わかりにくいんですよ。

○事務局　　今後、説明する際に、写真とか補足説明あったほうがわかりやすいところにつきましては、次回からその様にに対応させていただきたいと思います。貴重な意見ありがとうございます。

○委員　　よろしくお願いいたします。

○議長　　どうも、ご提案ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。よろしいですかね。

もし、ご意見これ以上ないようでしたら、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。

〔「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させていただきます。

続きまして、第2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2号議案を朗読〕

○事務局　それでは、第 2 号議案について説明させていただきます。

初めに、「高田嵯峨谷線」の位置関係について説明します。

本路線は、図（資料 P.1）の緑色で示した箇所、県北部のかつらぎ町に位置します。京都市から和歌山市に至る一般国道 24 号の一部を形成する道路で、紀北地域を東西に結ぶ幹線道路です。

紀の川市の境となる、かつらぎ町高田を起点とし、橋本市との境となる中飯降を終点とする延長約 9,270 メートルの道路です。

次に、概要になります。

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、計画延長は 9,270 メートル、車線数は 2 車線、代表幅員は 15 メートルになります。

今回の都市計画道路の変更の背景には、かつらぎ町が平成 30 年度から実施している都市計画道路の見直しがあります。表示の図（資料 P.3）は、見直しにより存続となる路線を青色、廃止となる路線を赤色で示しています。また、この表はかつらぎ都市計画道路の一覧を示しており、存続路線、一部廃止路線、廃止路線で、それぞれ色分けをしています。

今回、路線の全部または一部を廃止するのは、全てかつらぎ町が決定する路線となります。今月 12 日に開催された「かつらぎ町都市計画審議会」において、原案のとおり変更することに異議はないとの答申が出されたところで、かつらぎ町により都市計画道路変更手続が進められているところです。

この廃止に伴い、図の赤丸で示した 6 カ所、この 6 カ所において高田嵯峨谷線側で受け持っていた隅切りの廃止が今回変更する内容になります。

これは、隅切りを廃止する交差点のうち西側 3 カ所を示した図です（資料 P.4）。路線番号⑨番の萩原線、⑧番の蛭子前川端線の一部、⑩番の折居笠田中佐野線の一部が廃止されることにより、本路線で受け持っていた隅切り部分一図の黄色の着色部分、この隅切り部分が廃止になります。

これは、隅切りを廃止する交差点のうち、東側 3 カ所を示した図です（資料 P.5）。路線番号④番の萩原妙寺線の一部、⑤番の山手線、これが廃止されることにより、本路線で持っていた隅切り部分、黄色で着色されたこの部分が廃止となります。

説明は、以上になります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長　ただいま、第2号議案についてご説明いただきましたけれども、この議案についてご意見、ご質問が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。

特に、ご意見がないようでしたら、第2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、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。

もう一つ議案がございます。続きまして、第3号議案ですね。こちらの説明をお願いいたします。

〔第3号議案を朗読〕

○事務局　よろしく申し上げます。

串本町は平成30年から都市計画道路の見直しを進めてきました。この度、未整備の路線区間について廃止の必要性が生じたことから、図（資料P.1）に示している縦軸、横軸と申しますか、赤色の部分について——こちらはいずれも串本町道になるんですけども、この部分の町道が廃止されることになりました。先月2月25日に「串本町都市計画審議会」が開かれまして、こちら2路線を廃止することについては異議がないということで、町のほうから報告いただいているところです。

続きまして、路線名称の変更ですね。議題の本題に入っていきたいと思えます。

今回、路線名称の変更が必要になる2路線についてです。縦軸に走っているのが「串本駅前潮岬線」、横軸に走っているのが「棧橋袋港線」です（資料

P.2)。縦軸は、串本駅のところからずっと南下して行って潮岬に至るところまで、横軸の棧橋袋港線がこの棧橋エリア——エリアの名称が「棧橋」というんですけど、こちらから国道 42 号に向かっていくところですね。こちらが「棧橋袋港線」という名称になっております。

この縦軸の串本駅前潮岬線については、最終の部分、この終端付近に県道がくっついておりまして、同じく棧橋袋港線についても、この路線後半から終端付近にかけては国道 42 号線がくっついておると、こういうことになります。

このたび、路線名称の変更が生じた原因になるんですけども、この赤色で示している町道部分が廃止されることによって、そもそも起点部分が串本駅を出発点にしていたので、「串本駅前」という名前がついていったんですが、廃止されることによって、残されたこの部分と「串本駅」という名称の齟齬が生じる、こういうことになります。

同様に、こちらの横軸のほうについても、「棧橋」というエリアの名称がついていたんですけども、この赤色部分が廃止されることを受けて、名称と残される区間の整合性が取れなくなるということになります。

従って、最終的には整備済みの区間——青色の部分ですね（資料 P.3）、こちらを整理し直すことによって、整備済みの区間と路線名称の整合をとりたいと考えております。

まず、1 つ目ですけど、こちらを起点にしまして、ずっと国道 42 号線がこういうふうには走っておりますが、これは串本町内にある現在ある港をつなぐ路線ということで「串本港線」という名前を付けたいと考えております。

一方、残ったこのひげのように国道から延びている 2 つの県道については、それぞれの地名を用いながら、一番左側については「堀生清水生線」、こちらの右側については「笠嶋線」という名称をつけたいと考えております。

こちらが変更前後の路線名称と区間の状態を整理して示したものになります（資料 P.4）。従って、最終的には串本町の都市計画道路は 3 路線——先ほど説明しました「串本港線」及び「堀生清水生線」、それと「笠嶋線」の 3 路線ということにしたいと考えております。

以上で、簡単ではございますが、事務局からの説明を終わりにします。ご審議のほど、どうぞよろしくお願いたします。

○議長　ありがとうございます。名称の変更ということでございますが、この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。

○委員　確認で、もうこの路線廃止については、あくまでも串本町の決定なので、県の都計審としては報告を受けるだけと、そういう理解でよろしいですか。

先方の都計審での議論でどういうのがあったのかがもし分かれば——分からなければ、別にこの議題と関係ございませんので、結構ですけども。

下の十字ですけども（資料 P.4）、あそこかなり密集市街地というか、木造の建物が密集していて、万が一火災なんかがあると延焼しそうな、まあそういうエリアでして。

それから、避難という観点からしても、縦はいいような気もしますが、横みたいところは細い道しかございませんので、6メートル、4メートルかな、あの上の黄色い道。で、心配と言えば心配なんですけど、そういったことも当然のことながら串本町の都計審で、地元の方なのでそこは一番よくご存じだと思いますが、ご検討されたという理解をしておけばいいということですか。

○事務局　はい、委員、ご質問ありがとうございます。

先般行われました串本町の都市計画審議会、各委員のほうから反対の意見はなかったと伺っております。また縦覧、パブリックコメントされていますけど、それも意見はなかったと聞いております。

委員ご指摘の横軸の棧橋袋港線、これについてはセンターラインが走っていて、幅員が5メートルから6メートルほどございます。あとは、あの横軸、幾つも町道が走っているわけですけども、確かにご指摘のとおり、幅員についてはそんなに、4メートルから6メートルもないようなところも多くございます。

ただ、串本町当局としては、都市計画道路じゃなくても、今までどおりの現道の拡幅についてはちゃんと検討を重ねた上で、町のほうで「津波防災地域づくり推進計画」もありますので、それに基づいてしっかりと整備をしていきたいと考えてございます。

○委員　分かりました。都計ではないけども、ちゃんとそういうことを進め

ていかれる。それから、将来的には山のサンゴ台と、その左側のところに移っていくということでしょうから、まあいいかとは思いますが。はい。

で、これについては、あくまでも名称変更ということですね。

○事務局 はい、そのとおりです。

○委員 分かりました。

○議長 委員、どうもありがとうございました。委員から多分ご意見いただけるだろうと思っていました。南海・東南海だとね、2分後に来るんだよな。

委員、お願いいたします。

○委員 今後の参考までにちょっと聞きたいんですけど。

新路線の名前なんよね。これ公募するんですか、それとも行政的に、一方的につけるのかな。愛称などの名前つけるのか。これに限らずですけど、基本的にはどうお考えになっていますか。

○事務局 はい、委員ご質問ありがとうございます。

今回の名称については、もう既に整備済みの区間でございます。これから新しく道路をつくっていく、そういう路線ではなくて、もう既に皆さん串本町民だけじゃなくて、町外から来る人についても、なじみ深い国道42号線、あと県道の名称がついております。

あくまで都市計画の路線の名称については、やや形式的な部分の話になるかと思えます。今回の名称の変更については、公募という形ではなくて、県の事務担当である私と町の担当で協議をしながら、まあふさわしいだろうということで「串本港線」あるいは「堀生清水生線」「笠嶋線」ということで、地名を拾いながらつくらせていただきました。

今回のお話については、あくまで整備済みの、既になじみがある県道の名称などがあるから、特に公募という形はとってございません。

○委員 はい、ありがとうございます。

○議長 ありがとうございます。

ほかに、ご意見、ご質問ございませんか。よろしいですか。

ご意見ないようでしたら、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　それでは、第3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。それでは、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。

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、どうもご審議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。