

第 127 回
和歌山県都市計画審議会
会 議 録

第 127 回和歌山県都市計画審議会

次 第

1. 日時

令和 7 年 3 月 2 7 日（木曜日）午後 3 時 0 0 分～

2. 場所

ホテルアバローム紀の国 2 階 鳳凰の間

3. 議案

第 1 号議案 那智勝浦都市計画道路（都市計画道路の見直し）
の変更について（付議）

第 2 号議案 海南都市計画道路（3・4・101 号 琴ノ浦冷水線）
海南都市計画道路（3・6・122 号 国道 42 号有田海南道路）
海南都市計画道路（3・6・123 号 国道 42 号有田海南道路）
有田都市計画道路（3・6・13 号 国道 42 号有田海南道路）
の変更について（付議）

第 3 号議案 産業廃棄物処理施設（建築基準法第 51 条ただし書き 有田川町）
について（付議）

本日の議案は 3 件ございます。

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、第 1 号議案的那智勝浦都市計画道路の見直しの変更に
ついて説明させていただきます。

前方のスライドもしくはお手元の資料をご覧ください。

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
決定された状況からかなりの変化が生じていることが挙げられます。さらに過
去には、長期未着手の路線について、長年にわたり建築制限を受けたとして訴訟
がなされていることから、定期的な見直しが必要となっております。

また、都市計画運用指針においても、都市計画道路については地域整備の方向
性を見直しと併せて、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されております。

和歌山県におきましても、都市計画道路区域による不要な建築制限を排除す
ることを目的とし、平成 23 年 3 月に都市計画道路の見直し方針を策定し、改定
を平成 25 年 3 月に行っております。

見直しに当たりましては、県は広域的な観点から、市町はまちづくりの主体と
しての観点から、各都市計画道路の必要性について検証することとしておりま
す。

続きまして、那智勝浦町の都市計画道路の状況について説明いたします。

那智勝浦町の都市計画道路の多くは、昭和 20 年代から昭和 40 年代に決定さ
れており、決定から長期間が経過しております。

那智勝浦町の都市計画道路は、約 4 分の 1 が未整備であり、計画内の土地に
は建築制限が課されておりますが、今日まで大きく見直しがなされていなかった
ところでございます。

計画決定の状況ですが、16 路線、27.12km のうち、整備の状況につきまして
は、既に改良されている区間につきましては 19.59km と、改良率は約 72%とな

っております。

次に、那智勝浦町の見直し対象路線について説明をいたします。

左の表は、那智勝浦町で決定されている都市計画道路の一覧表になっております。右の図の赤線で示しておりますのが未整備区間を含む、今回の見直し対象路線となっております。

今回、県決定の路線で見直しの対象となりますのは、黄色でハッチングをしております湯川浜の宮線、神角入船小坂線、勝浦湯川駅前線の 3 路線となっております。そのほかの未整備区間を含む路線につきましては、町道の路線であり、町のほうで見直しを進め、町の都市計画審議会で審議をされております。

続いて、都市計画道路の見直しに際しての考え方について説明をさせていただきます。

先ほど申し上げました見直し方針に基づく 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こととしております。

まず 1 つ目ですが、上位・関連計画への位置づけとして、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どうかといった項目です。

2 つ目は、都市間連絡機能として周辺の主要都市間の連絡路線になっているかという項目です。

3 つ目としましては、交通拠点アクセス機能としてインターチェンジなどの主要地点へ直接アクセスしているかどうかといった項目となっています。

4 つ目としましては、土地利用支援機能として主要な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 つ目としましては、都市防災機能として緊急輸送道路への位置づけや防災拠点に直接アクセスしているかといった項目となっています。

最後の 6 つ目としましては、交通処理機能として対象路線に代替する路線が存在しないかなどといった項目となっております。

これらの検証項目により、検証を行う際のフロー図と検証結果となります。

6 つの必要性の項目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」とフローが流れていきます。

検証の結果、那智勝浦町の見直し対象路線 3 路線としましては、湯川浜の宮線につきましては、一般国道 42 号の一部を形成する路線となっており、那智勝

浦町のマスタープランにおいて都市間連絡線として位置づけられており、必要性が認められますので、存続候補としております。

また、神角入船小坂線及び勝浦湯川駅前線につきましては、必要性の検証項目及び代替路線などから検証し、廃止路線の候補となっております。

変更候補につきましては、後ほど詳細を説明いたします。

廃止候補の路線の詳細につきまして、まず神角入船小坂線について説明いたします。

左の図面のオレンジ色で示しております路線が神角入船小坂線となっております。右の写真は、現地の写真となっております。赤色で示しております区間が未整備の区間となっております。神角入船小坂線につきましては、沿岸部を結ぶ道路として都市計画決定されております。

本路線につきましては、未整備区間が既存の道路及び並行する道路によって沿岸部の市街地形成がなされ、都市計画道路ではなく既存の道路を必要に応じて部分的に改良し、安全な通行機能を確保することが効果的であると判断し、廃止路線としております。

なお、「変更後」の右の図で示しております起点から勝浦御苑前交差点までの区間は、既に整備済みであり、市街地ネットワークの一部を担っていることから、勝浦臨海線と統合し再編することとしております。

続いて、廃止候補、勝浦湯川駅前線について説明させていただきます。

勝浦湯川駅前線は、勝浦港、太地町夏山地区、那智勝浦町湯川地区を結ぶ、観光振興、一般国道 42 号の交通渋滞緩和、及び太地町との都市間連絡機能を目的とした幹線道路として都市計画決定されております。

本路線につきましては、那智勝浦新宮道路の整備により、一般国道 42 号の交通量は減少し、本路線の必要性は低下しております。また、一般国道 42 号及び那智勝浦新宮道路により都市間連絡機能は確保できており、沿岸部の観光資源へのアクセスは、夏山湯川線により可能であることから、廃止路線とすることとしております。

こちらが見直し検証後の概要図となります。

見直し結果としましては、概成済みの湯川浜の宮線を存続、神角入船小坂線と勝浦湯川駅前線を廃止とし、神角入船小坂線の一部を勝浦臨海線に編入するこ

ととしております。

また、町決定の見直し路線につきましては、先日、那智勝浦町の都市計画審議会が開かれ、見直し対象路線の5路線は全て廃止とすることとなっております。

説明は、以上となります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○議長 ご説明ありがとうございました。

ただいま第1号議案について説明がありましたが、この議案についてご意見、ご質問を伺いたいと思います。ご意見、ご質問ございますか。

○委員 ご説明ありがとうございました。

基本的に、おっしゃっていただいた説明で問題はないと思っていますが、1つだけ事実確認のところで教えていただければと思います。

8枚目のスライドで神角入船小坂線のところですけども、周辺の沿岸側の道路の分については、既成部分の内陸側のところでカバーされるというご説明だったかと思いますが、赤線の部分の南側の道路で代替をされるというふうに理解をしていいのでしょうかというのが質問です。よろしくお願いします。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 今ご質問いただいたのがこちらの路線ですね。(左図中央箇所を指し示す)。

○委員 既成している部分でカバーされているということだと理解しましたが、そこと交差している、今ポインターで示していただいた東西の分についてはどういうふうな形で代替される、もしくは全く必要ないと判断されたのか、その辺をちょっと教えていただけたらと思います。

○事務局 はい。こちらにつきましては、並行する町道が今回改良済みとなっております、東西方向は大体できており、また現道もありまして、そちらを今後は必要に応じて改良するという形で、今回廃止という判断させていただいております。

○委員 終点になっている部分については、特に拠点になっているとか大きな施設だとか、要は大きな交通をもたらすようなものではないと、そういう理解でよろしいですか。

○事務局 はい。大丈夫です。

○委員 はい、分かりました、ありがとう。

○議長 委員、よろしいでしょうか。

○委員 はい。

○議長 ほか、何かご質問、ご意見等はございませんか。

○委員 廃止予定の路線の沿道部か沿線の人口の動向というのは、どういう状況でしょうか。人口が減っているので、廃止しても特に問題にはならないであろうという判断なのかなと思っておりますが、そういう理解でよろしいでしょうか。

○議長 事務局、お願いいたします。

○事務局 はい、ご指摘のとおり、町全体として人口は減っておりまして、地域の人口や交通量等を鑑みまして、今回廃止という方向で判断させていただいております。

○委員 ありがとうございます。

○議長 ほか、何かご質問ございますか。

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 異議なしということですので、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。ありがとうございます。

続きまして、第 2 号議案について事務局から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、引き続き第 2 号議案の琴ノ浦冷水線及び国道 42 号有田海南道路の変更について説明させていただきます。

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。

まず初めに、道路の位置についてです。

赤色で示した路線が琴ノ浦冷水線及び国道 42 号有田海南道路となります。こちらの路線は、海南都市計画道路 3 路線、有田都市計画道路 1 路線の一連の路線となっております。

本路線は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る延長約 530km の一般国道 42 号の一部を形成する都市計画道路であり、有田市域と海南市域の連携を強化し、市域間の交流促進を支援する一般国道 42 号の拡幅及びバイパス道路として都市計画決定された路線となります。

変更箇所につきましては、海南都市計画道路におきましては海南インターチェンジ付近から有田方面約 3.9km の区間、有田都市計画道路につきましては有田川を渡る区間の約 0.2km 区間となります。

図で示しております赤色のハッチ部 9 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、変更路線の計画概要になります。

道路規格は第 3 種第 2 級、設計速度は時速 60km、車線数は琴ノ浦冷水線が 4 車線、有田海南道路が 2 車線。道路延長は、琴ノ浦冷水線が約 4.5km、有田海南道路が約 9.3km の、合計 13.8km となります。

標準道路幅員は、琴ノ浦冷水線が 21.25m、有田海南道路が 8.5m となります。

それでは、詳細について説明させていただきます。

初めに、琴ノ浦冷水線についての変更となります。

図面の着色についてですが、赤色の線が既往の区域、青色の線が変更後の区域を示しております。ハッチング部につきましては、赤色が増加した区間、黄色が減少した区間、緑色が変更のない区間を示しております。

まず 1 つ目の変更箇所につきましては、こちらの区間は当初計画時ではバスの停車帯を計画しておりましたが、バス路線が廃止されたため、バス停車帯が不要となっており削除しております。また一部箇所において、詳細設計において盛土構造から擁壁構造へ変更しております。

こちらは変更箇所の横断図となります。

上が変更前の横断図で、下が変更後の横断図となります。バス停車帯の削除により、区域を縮小しております。

同じく、琴ノ浦冷水線の変更箇所について説明させていただきます。

こちらの区間は JR の線路をまたぐ区間となりますが、当初の計画では既設の跨線橋を利用する計画となっておりましたが、関係機関の協議の結果、跨線橋を新設する計画に変更が必要となり、それに伴い線形の見直し及び道路構造物を

変更しております。

変更箇所の横断図となります。

新設橋梁形式にしたことで、盛土部分の区域が削除となっております。

次に、3・6・122 号の国道 42 号有田海南道路の変更箇所となります。

こちらの区間につきましては、当初、歩道の設置を計画しておりましたが、地元調整の結果、側道を歩道として利用することとなり、歩道を削除しております。

こちらが横断図となります。

先ほどご説明させていただきました歩道部の削除により、区域を縮小しております。

同じく、3・6・122 号の有田海南道路の変更ですが、こちらの区間につきましては、トンネル部の区間となります。

トンネル内の非常停車帯について、地質調査の結果、当初の計画では地質が悪いことが判明したため、経済性を考慮し、対策工法が不要となる位置へ変更しております。

次に、3・6・123 号国道 42 号有田海南道路の変更箇所となります。

こちらの区間につきましては、当初は既存の市道との平面交差を計画しておりましたが、安全性を考慮し交差点位置を変更し、それに伴い道路の高さが変更となったため、法面形状を変更しております。

また、当初は歩道を計画しておりましたが、地元調整の結果、設置が不要となったため、歩道部分を削除しております。

変更部分の横断図となります。

左の図面が法面の高さの変更となります。法面の高さが高くなり、盛土範囲が大きくなったため、区域を一部追加しております。また、右の図面につきましては、歩道の変更になりますが、歩道部分の削除によって区域を縮小しております。

同じく、3・6・123 号の変更となります。

当初は盛土構造で計画していた区間ですが、過去に近隣河川の氾濫により周辺地域が冠水しており、当初計画の盛土構造では水が滞留し、近隣民家への被害が拡大するおそれがあるため、橋梁構造に変更しております。また、橋梁への変更に伴い前後区間の高さの変更となり、盛土範囲が増加しております。

変更箇所の横断図となります。

橋梁構造へ変更したことにより、盛土部分の区域が削除となっております。また、道路高さが変更となったため、盛土部の区域が増加しております。

同じく、3・6・123号有田海南道路の変更箇所となりますが、当初、既設市道との平面交差を予定しておりましたが、交通の安全性を考慮し立体交差とし、ボックスカルバート構造へと変更しております。それに伴い本線道路の高さが高くなることから、盛土構造から擁壁構造へと変更をしております。

変更箇所の横断図となります。

盛土構造を擁壁構造へ変更したため、区域が縮小しております。

最後に、有田都市計画道路3・6・13号国道42号有田海南道路の変更となります。

まず、交差点形状の変更につきまして、右岸側の交差点形状について交通の安全性を考慮し、隅切りの形状を変更しております。

また、構造物形状の変更につきまして、河川協議により、河川断面を確保するため橋梁の高さを上げる変更が必要となり、それに伴い橋台の形状の変更及び河川断面への影響を考慮し、すりつけ部を盛土構造から擁壁構造に変更しております。

説明は、以上となります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長　ただいま第2号議案について説明がありましたが、この議案についてご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。ご意見、ご質問をお願いいたします。いかがでしょうか。

○委員　計画書のものに対する質問ではないかもしれませんが、ちょっと恐縮ですけども。

現在この事業は、スライド2枚目でいうと⑧の辺りから北側がもうすぐ供用という状況だったかと思います。ところが、⑧から南側の有田川の橋梁のところまでがちょっと時間がかかりそうな感じを受けておりますけれども、この有田海南道路自体は、津波の浸水区間を避けるためにバイパスをつくり直すということで事業化されたものだったと記憶しておりますが、様々な意見がありますが、早ければ南海トラフが2030年代半ばに来るのではと言う方もいらっしゃいます。もう既に2025年ですが、つまり間に合うのですかと、そういう質問です。

○議長　事務局お願いいたします。

○委員 計画そのものでなくて申し訳ないので、分からなければ分からないでも結構です。

○事務局 事業の完了見通しについては、今のところ未定となっております。

○議長 ほか、何かご質問、ご意見ございますか。

よろしいでしょうか。

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 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。ありがとうございました。

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 号議案についてご説明を申し上げます。

お手元の議案書または正面のスクリーンをご覧ください。

本議案は、民間事業者から和歌山県に申請のあった建築基準法第 51 条ただし書許可に関する付議となっております。

最初に、2 ページ目のフロー図が許可事務の流れとなります。

本件に関しましては、廃掃法による産業廃棄物処理施設の設置許可、図中央朱書きの建築基準法第 51 条の許可が必要となっております。

次に、3 ページ目の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、建築基準法第 51 条の規定では、都市計画区域内で産業廃棄物を破砕する処理能力が 1 日 5 トンを超える施設は、原則として都市計画においてその位置が決定しているものでなければ建築してはなりません、本件は位置の決定がされてございません。

そのため、同条ただし書の特定行政庁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て許可した場合の規定により、本審議会にお諮りするものでございます。

次の４ページ目は、当該施設の概要についてです。

事業目的は、主に公共工事、解体工事等で発生する廃プラスチック類、がれき類の産業廃棄物を受け入れて、破碎処理し、固形燃料の原料製造及び廃棄物の再資源化によるリサイクル率の向上を目的とした事業となっております。

処理能力は、現在、許可不要な規模の破碎機を稼働させてございますが、短時間処理による人員、施設の効率的な運用や、家庭系一時多量ごみの受け入れなどによる柔軟な対応をするため、今回許可が必要な規模に能力を向上させるものとなっております。

下の２枚の写真は、現在の敷地とその前面道路の様子となっております。

次の５ページ目で、申請敷地の位置について、左上の有田川町都市計画区域図の赤丸が当該計画位置となり、左下の有田川町用途地域図のとおり、準工業地域内に位置してございます。

中ほどの地図中央の赤色部分が申請敷地で、敷地東側に高速道路と遊歩道が、西側に県道海南吉備線がございます。敷地の周囲 100m 以内に学校、病院等の配慮を要する施設はございません。

次に、６ページ目に航空写真がございます。

敷地南側、同事業の関連工場が、西側には県道を挟んで農協関連施設がございます。そのほか 50m 以内の範囲に現存する建物は、店が４店舗、お寺が２棟、倉庫、車庫が３棟、住宅が１棟ございます。

次に、７ページ目の施設配置についてです。

図赤囲みの部分が敷地 4,188 平方メートル、その敷地に２棟ある既存建築物のうち、敷地右側青塗りの申請建築物内にある既設破碎機１基の部品を交換することにより、処理能力を向上させる計画となっております。それにより、廃プラスチック類、がれき類、いずれも許可が必要な１日５トンを超える処理能力の変更となっております。

また、同破碎機は、家庭系一時多量ごみの一般廃棄物を処理する能力が１日５トン以上のごみ処理施設を兼ねる計画となっているため、本審議会とは別に有

田川町都市計画審議会に付議し、審議の結果「適当」と認められてございます。

写真①②は、破碎機と場内の現在の様子です。

建築物の外壁は、高さ 8.7m、厚さ 30cm の鉄筋コンクリート造で、上部は鉄骨造となっており、敷地境界には防音壁が設けられてございます。

次に、8、9 ページにて都市計画上の敷地の位置について、留意すべき事項 4 点について説明させていただきます。

まず 1 点目につきましては、敷地は整備された県道海南吉備線から搬出入が可能となっており、出入り口についても十分な幅がございました。周辺の交通状況としましては、現況昼間 12 時間の交通量は直近の調査により 7,300 台程度、本施設への運搬車両は搬出入の合計が 1 日当たり平均 25 台、往復 50 台であり、現状を維持できるものと考えてございます。

3 枚の写真は、付近の道の様子となっております。

次のページ 2 点目につきましては、当該敷地は工業系の用途地域である準工業地域内にございます。また、敷地から 50m 以内の住民、事業者様及び周辺 3 自地区の区長様に対して、それぞれ事業計画の説明を行い、いずれも反対意見はないとのことでございます。

3 点目については、特に災害のおそれの高い区域に位置してございません。

4 点目につきましては、当該敷地の境界には高さ約 8m、厚さ 30cm 以上の鉄筋コンクリート造の建築物の外壁及び防音壁により、敷地外と有効に遮断されており、一部花壇による緑化にも取り組まれてございます。

最後のページでございます。周辺環境への影響についてです。

破碎施設において発生する粉じん、騒音、振動などは、県の環境部局において審査され、全ての項目において、当該施設により周辺生活環境を著しく悪化させることはないと評価されてございます。

以上により、事務局としましては、本件申請について都市計画上支障がないものと考えてございます。

また、今回の許可申請に当たって、有田川町長より都市計画上の支障に関するご意見は、特にいただいてございません。

本議案の説明は、以上でございます。ご審議のほどどうぞよろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

ただいま第3号議案について説明がありましたが、この議案についてご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。ご意見、ご質問ございますか。

○委員 ご説明ありがとうございました。

最後のところですけども、今、伺った説明を聞いて私なりに判断したのは、騒音や振動等について周辺のエリアに問題はあるけども、本件による原因ではないから認める、そういう理解でよろしいでしょうかということが1つ目で。

その上で、本件と直接関係ないのですが、このエリアについての騒音、振動対策について何か対策を講じられているかどうか教えてください。

○議長 事務局お願いいたします。

○事務局 騒音、振動対策については、鉄筋コンクリート造の30cmの厚みの壁が設けられており、十分配慮されている施設となっておりまして、現況において事業が行われておりますので、騒音、振動については悪化するおそれがないということの評価を得ているとなっております。

○議長 委員のご質問は、高速道路が騒音を出している、それについてという意味でいいですかね。

○委員 そうですね。本件による影響は恐らく微々たるものだということなので、それについては理解します。

ただ、恐らくこの地点について、議長がおっしゃるように、高速道路含め他の要因によって基準を超過している状況だと理解しますので、そちらについての何かの対策をされていますかというのが質問です。

○事務局 申し訳ございません。

本施設とは直接関係のない高速道路の騒音、振動に関しては、本施設において対策を講じるべきものではないということになるかと思いますので、そういった形になってございます。

○議長 質問の趣旨は、この施設じゃなくて高速道路の騒音みたいなものについて何か行っていますかと。分からなければ分からないでもいいと思いますが。

○事務局 申し訳ございません。分かりません。すみません。

○委員 私この議案について反対を述べるものではないですが、こういった

状態を保つということは余り望ましくないと思いますので、ぜひ対策を取っていただければと思います。

以上です。よろしくお願いします。

○議長 はい。

ほか、何かご質問ございますか。

1点確認ですけども。

先ほどご説明の中で、今回、処理量が5トン、10倍ぐらいになりますが、その8ページ目のところで、入ってくる車の量は変化しないと、そういうふうなご説明だと理解をしましたが、そういうことでよろしいですか。

○事務局 そのような理解で間違いありません。

○議長 はい、分かりました。

ここら辺は環境アセスメントというか、そういうことで、新たにもともとの施設の処理量を増やすわけですが、それは大丈夫ということで確認をしているということで。

○事務局 はい。

○議長 はい、分かりました。

ほか、何かご質問、確認いただくことございますか。

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、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「異議なし」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すので、第3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。

以上で、本日本日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、どうもありがとうございました。

それでは、事務局よろしくお願いします。

○司会 ご審議ありがとうございました。