

第 121 回 愛媛県都市計画地方審議会（日時：平成 17 年 2 月 3 日）

第 821 号議案 今治広域都市計画臨港地区の変更（愛媛県知事決定）

都市計画今治臨港地区を次のように変更する。

【名称、面積、備考】

今治臨港地区、約 105.8ha、

1 分区の名称、

(1)商港区、約 32.5ha、

(2)工業港区、約 25.3ha、

(3)漁港区、約 4.0ha、

(4)修景厚生港区、約 3.5ha、

(5)無分区、約 40.5ha、

2 分区の規制内容を定めている条例名、今治港の臨港地区の分区内における構築物の規制に関する条例

3 規制内容の概略、上記条例第 3 条のとおり

「区域は、計画図表示のとおり」

「理由」

今治港は大正 11 年に開港して以来、重要港湾に指定されるなど今治市発展の基盤となっている。昭和 41 年 2 月及び昭和 46 年 7 月策定の港湾計画により順次港湾整備が進み、現在の今治港の骨格が形成された。これに追従する形で、臨港地区については、今治港の背後地にあつて港湾運営と都市的な土地利用との調和を図るため、昭和 40 年 3 月の指定後、昭和 51 年 9 月、昭和 53 年 1 月と 2 度の変更を行っている。その後、昭和 52 年から昭和 58 年にかけての鳥生地区港湾施設の整備、昭和 61 年 8 月の港湾区域の拡張変更、昭和 62 年から平成 7 年 6 月にかけての富田地区港湾施設の整備などによって、港湾の能力も著しく飛躍していることから、港湾管理者としても、管理・運営すべき区域を前回指定時より見直し、今治港の機能向上と円滑な管理運営を図ると共に、今治港港湾区域の背後に広がる土地について良好な都市的土地利用を進めようとするものである。殊に外国貨物を大量に扱う富田地区多目的外貿ふ頭においては、昨今テロ対策としてフェンス、ゲート等の保安施設整備が義務付けられていることもあり、これら施設整備後の管理・運営にあつて港湾管理者としての規制や権限が及ぶ範囲として、臨港地区に加える必要があることから、今回変更しようとするものである。

第 822 号議案 今治広域都市計画公園の決定（愛媛県知事決定）

都市計画公園中 5,5,2 桜井総合公園を次のように変更する。

【種別、名称（番号、公園名）、位置、面積、備考】

総合、5,5,2、桜井総合公園、今治市桜井、孫兵衛作、湯ノ浦、約 16.0ha、

「区域は、計画図表示のとおり」

理由書

桜井総合公園は、昭和 51 年 9 月に計画決定され広く市民に親しまれてきた総合公園である。また平成元年 3 月には、シンボル性の向上、レクリエーション施設の充実、海辺へのふれあいゾーンの設置等、総合公園としての機能向上、施設拡充を図るため区域の拡大変更を行い、施設等の充実を図ってきたところである。しかしながら、公園へのアクセス道路である市道向山沖浦線は整備がされておらず、現在幅員が 4m と狭く不便である。また、当道路は、海水浴場として夏季に多数のレジャー客が訪れる沖浦海岸に隣接し

ており、道路混雑が生じている。今回の計画は市道向山沖浦線を拡幅整備することにより公園へのアクセスの安全性を向上し、年間約 20 万人が現在利用している桜井総合公園の利便性を向上させるものである。そのため、自然林として利用する予定であり、現在開設されていない公園区域の一部を除外し、道路敷地とする変更を行うものであるが、除外する面積は道路面のみの最小限とし、道路整備に伴って生じる法面については緑化し公園区域のまま残すこととしている。

第 823 号議案 伊予三島都市計画道路の変更（愛媛県知事決定）

都市計画道路 3,4,1 号三島枝村線ほか 1 路線を次のように変更する。

【種別、番号、路線名、起点、終点、(主な経過地)、延長、構造形式、車線の数、幅員、地表式の区間における鉄道等との交差の構造】

幹線街路、3,4,1、三島枝村線、四国中央市中之庄町頭王、四国中央市村松町日吉縄、(四国中央市三島中央 1 丁目)、約 3,840m、地表式、2、16m、幹線街路と平面交差 8 箇所、JR 予讃線と平面交差 1 箇所

幹線街路、3,5,9、三島中央線、四国中央市豊岡町長田、四国中央市下柏町一貫田、(四国中央市中曾根町生吉)、約 10,610m、地表式、2、12m、幹線街路と平面交差 11 箇所

車線の数の内訳、2 車線、約 5,870m、4 車線、約 4740m

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由書

3,5,9 三島中央線は(川之江三島バイパス)は一般国道 11 号の交通渋滞の解消を主な目的として、昭和 54 年に計画決定された路線である。また本路線は四国縦貫自動車道と四国中央市市街部とのアクセス強化、都市街路と一体となった道路網の形成により、同市の活性化や都市の健全な発展を図ることなど、多様な目的を持つバイパスとなっており、本都市計画区域のみならず、四国中央市全域において骨格となる重要で欠くことに出来ない路線である。本路線については計画決定された昭和 54 年から今日まで、順次整備を行ってきたところである。今回の変更は主に 3,4,1 三島枝村線(一般国道 11 号)との交差点や、本路線の設置により複雑な交差点形状となる箇所における安全確保のための交差点構造の再検討、また歩行者等の安全性を考慮した自転車歩行者道の再検討、横断歩道橋の設置などによる区域の拡大及び削除である。

○3,5,9 三島中央線(川之江三島バイパス)と 3,4,1 三島枝村線(一般国道 11 号)との交差点部を変更する。

3,5,9 三島中央線は四国中央市中之庄町頭王、汐汲道で 3,4,1 三島枝村線及び市道中之庄小学校線、市道公園通り西線と 5 枝にて平面交差する。5 枝交差であるため交通安全性、交通流の円滑化等には特に配慮し、3,4,1 三島枝村線の道路線形を北側に振ることにより、主路線同士(3,5,9 三島中央線、3,4,1 三島枝村線)の交差角度を改善する。(約 60 度)更に、交差点西側には学童通学用の横断歩道橋を設置し、走行車両との分離を図る。

○3,5,9 三島中央線(川之江三島バイパス)の道路線形を変更する。

四国中央市中之庄町頭王、汐汲道の 5 枝交差点から(市)大谷川通り線、(市)下具定線との交差点までの道路南側の自転車、歩行者等の動線を確保するため、3,5,9 三島中央線の道路線形を変更する。

○3,5,9 三島中央線(川之江三島バイパス)の交差点隅切り部等を変更する。

3,5,9 三島中央線は四国中央市内の以下の箇所において、交差点部の自動車、歩行者、自転車等の安全かつ円滑な通行を確保するとともに、快適な道路空間を形成するため、横断歩道橋の設置や交差点改良、隅切りの設置を行う。平面交差点箇所:(市)下具定線、(市)大谷川通り線、(一)上猿田三島線、3,6,13 井関通線(一般国道 319 号)

本書は上記変更点に伴う、3,5,9 三島中央線及び 3,4,1 三島枝村線の都市計画区域の変更と共に車線数表示を行うものである。

第 824 号議案 エビス紙料株式会社廃棄物中間処理施設（廃プラスチック類破碎施設）

（建築基準法第 51 条ただし書きに基づく審議）

【名称、位置、面積、用途、備考】

〇〇（株）、産業廃棄物中間処理施設、四国中央市、2,639.89m²、産業廃棄物の破碎施設、建築面積 1,844.96 m²、延床面積 1,819.09 m²、1. 申請人、〇〇株式会社代表取締役 2. 処理方法及び能力、処理方法：破碎処分、処理能力：79.2t/日

「区域は計画図表示のとおり」

理由

エビス紙料株式会社は、現工場（四国中央市川之江町）で、産業廃棄物である廃プラスチック類等をリサイクルして、固形燃料を製造しているが、四国中央市の企業を中心とした廃プラスチック等の産業廃棄物処理の要望と固形燃料の需要の増加に対応するため、現工場では、設備能力の拡大ができないことにより、本位置に産業廃棄物（廃プラスチック類等）中間処理施設を設置するもので、リサイクルの効率化を図り、廃棄物の削減、石油などの化石燃料の消費削減、炭酸ガス発生量の抑制等、循環型社会への推進と環境保全に寄与するものである。設置場所は、都市計画上の用途地域は工業専用地域であり（最も近い住宅からは約 360m 離れている）、主要機械類は全て建築物内に設置する等、騒音・振動・粉塵に対する対策を行い、周辺地域の生活環境への影響は少ないと考えられる。また、当該処理施設の設置にあたっては、事前に地元市、自治会、隣接土地所有者の同意を取っており、3 者（市、自治会、エビス紙料株式会社）による「環境保全に関する協議書」も締結されている。なお、産業廃棄物処理施設の設置に関しては、愛媛県知事より平成 16 年 12 月 15 日付け 16 廃第 8-4 号で産業廃棄物処理施設設置事前協議承認を受けている。

議事録

事務局：3,5,9 三島中央線が 2 車線と表示されているが、この道路の代表幅員が 2 車線であるという表示であり、現実にはバイパス区間は 4 車線となっている。3,5,9 三島中央線と 3,4,1 三島枝村線との交差点において交通の流れの円滑化のために 3,4,1 三島枝村線の線形を北側に、また 3,5,9 三島中央線の線形を南側に振ることにより、交差角の改善を行う。また、交差点部の隅切り、横断歩道橋の設置、4 車線部と 2 車線部の接続位置の変更による現道とのすり付け等による変更を行う。次に、3,5,9 三島中央線と（一）上猿田三島線の交差部が市道とあわせて 6 枝の交差点となるため、接続している市道を付替え 4 枝とし、合わせて横断歩道橋を設置するための変更を行う。また、3,5,9 三島中央線と 3,6,13 井関通線（一般国道 319 号）との交差部で隅切りを行う。

第 122 回 愛媛県都市計画地方審議会（日時：平成 18 年 2 月 16 日）

第 826 号議案 松山広域都市計画区域の区域区分の変更（愛媛県知事決定）

区域区分（市街化区域及び市街化調整区域の区分）を次のように変更する。

- 1 市街化区域及び市街化調整区域の区分（計画図表示のとおり）
- 2 人口フレーム

区分、	平成 12 年（基準年）、平成 22 年（目標年）	
都市計画区域内人口、	589.0 千人、	606.1 千人
市街化区域内人口、	477.1 千人、	493.4 千人
配分する人口、	－、	489.3 千人
保留する人口（一般保留）、	－、	4.1 千人

変更理由

当該都市計画区域は、県都として、教育、文化及び商工業等の都市機能を備えた中核都市である松山市を中心に発展して来た。松山市は、近年、四国縦貫・横断自動車道の南予への延伸及び西瀬戸自動車道の開通等高速道路網整備による高速交通体系の充実、輸入促進地域（FAZ）としての整備による国際交流拠点機能の強化、松山空港における上海便等新たな国際定期航空路の開設などに伴って、県都としての役割のみならず瀬戸内地域の中心都市として、世界に直結した国際交流の拠点としての役割とその発展が期待されている。今回市街化区域に編入しようとしている大可賀 3 丁目地区（松山港外港）は、平成 5 年 3 月に我が国の輸入の促進に寄与することを目的とする輸入促進地域（FAZ）に指定されており、瀬戸内経済圏の四国における流通拠点としての中心となる地区である。本地区では、松山港港湾計画に基づいて順調に埋立整備が進み、現時点では、一部整備中の岸壁、緑地等を除いて竣工し、売却予定地についても、企業への売却開始が平成 18 年度から予定されるなど、公共ふ頭用地、港湾関連用地及び危険物取扱用地が密接な関係を持つ土地利用が確実となっている。また、平成 16 年度に策定された「松山広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（松山広域都市計画区域マスタープラン）では、まちづくりの方針として「松山空港、松山港等の空・海運の要衝となる臨海部一帯には、各種産業の中心となる産業拠点の形成を図る」とされており、松山広域都市計画区域における生産型工業地、流通業務地として位置づけられている。よって、整備方針が明確に位置づけられ、国内外の物流拠点として松山港の中心的存在となる本地区について、今回市街化区域を 28.2ha 拡大するものである。

第 827 号議案 東予広域都市計画臨港地区の変更（愛媛県知事決定）

都市計画新居浜臨港地区を次のように変更する。

【名称、面積、備考】

新居浜臨港地区、約 412.3ha、

- 1 分区の名称及び面積、
 - (1)商港区、約 22.5ha、
 - (2)保安港区、0.4ha、
 - (3)工業港区、約 287.9ha、
 - (4)マリーナ港区、約 3.0ha、
 - (5)修景厚生港区、約 9.7ha、
 - (6)無分区、約 88.8ha、

2 分区の規制内容を定めている条例名、新居浜港の臨港地区の分区内における構築物の規制に関する条例

「区域は計画図表示のとおり」

理由書

新居浜港は、別子銅山とそれに関連する事業（化学、機械等）の成長に伴い、住友金属鉱山（株）により整備されてきたが、昭和 28 年に新居浜港務局が設立され、従来の私港的港湾から近代港湾としての体制を整えた。昭和 40 年 3 月に、公共ふ頭とその背後地を中心に臨港地区を指定し、商港区、保安港区の分区指定を行った。昭和 45 年 11 月には変更を行い、住友企業により埋め立てられた工業用地及び、黒島地区の公共ふ頭と木材団地を追加指定している。その後、新居浜港務局では、新居浜港東港地区を中心とした公共ふ頭の整備やフェリー施設の整備、マリナー等の海洋レクリエーション施設の建設に取り組み、概ね完成しているところであり、これらの施設を港湾管理者が管理運営を行うために、臨港地区として指定を行うとともに、本港地区で埋立竣工した工場用地及び、東港の整備とそれに合わせて埋立分譲された工業用地についても、港湾の円滑な管理運営を行い、港湾との一体的な土地利用が行われ均衡ある発展に資すべき地域として臨港地区に指定するものである。また、一部経済状況の変化等で土地利用計画が変更になり、港湾と一体的に管理運営する必要がなくなった地域や、一般的な土地利用が行われている地域については指定を解除するものとする。

第 828 号議案 今治広域都市計画緑地の変更（愛媛県知事決定）

1 都市計画緑地中 1 蒼社川緑地を次のように変更する。

【名称（番号、緑地名）、位置、面積、備考】

1 蒼社川緑地、今治市蒼社川河川敷、約 88.6 ha

「区域は、計画図表示のとおり」

2 都市計画緑地に 4 頓田川緑地を次のように追加する。

【名称（番号、緑地名）、位置、面積、備考】

4、頓田川緑地、今治市頓田川河川敷、約 40.6 ha

「区域は、計画図表示のとおり」

理由書

緑地は、環境の保全、公害の緩和、災害の防止、景観の向上に資する公共空地であり、河川の区域を対象とする緑地については親水空間としての機能を併せ持っている。蒼社川及び頓田川は今治市を代表する河川であることから今治市における水と緑の軸として位置づけられており、市民がより一層親しめる連続的な緑化空間の確保による緑の軸の充実を図るために、今回、緑地の変更を行おうとするものである。

1 蒼社川緑地

当緑地は今治市の中央部を東西に流れる蒼社川の河川敷に位置しており、戦災特別都市計画の基本方針に基づいて、昭和 23 年 3 月に都市計画決定され、昭和 52 年には緑化推進モデル地区の指定を受け高水敷へ遊具等を整備し、また河川改修工事に併せて平成元年に広場、砂場等を整備し市民の憩いの場として親しまれているところである。昭和 23 年決定当時は蒼社川大橋（現在の国道 196 号）付近を遊水地として考えており、両岸にわたり広く緑地の区域に含めていたが、河川改修が進み洪水の危険性が少なくなった現在、遊水地としてではなく都市的な土地利用等を行っていくことが都市の健全な発展に寄与すると考えられるため、今回その区域を緑地の区域から削除する変更を行おうとするものである。また、平成 17 年 1 月に 12 市町村による市町村合併が行われ、新市において市民が一層親しめる空間を確保していくために、旧玉川町を含む区域を追加し、さらに、現在河川管理者により、蒼社川上流の左岸側河川敷の一部におい

て環境整備が実施され、緑地帯、遊歩道等により市民が憩える緑地空間の創出が図られているため、その整備区域についても緑地の区域に追加する変更を行おうとするものである。

4 頓田川緑地

当緑地は今治市の南東部を東西に流れる頓田川の河川敷に位置している。頓田川の河川敷には、下流部の桜並木に始まり多種多様な草木が植えられ、四季折々の景色に依り市民の目を楽しませている。また昭和 42 年河川敷に隣接して大規模団地が造成されたことから、住民の休憩・散歩・遊戯等の機能を確保するため、高水敷へ遊具が整備されるなど親水空間として広く親しまれているところである。今回、市町村合併を機に、旧朝倉村の区域を含み、市南東部における一層の環境の保全、景観の向上、親水空間の創出等のため、また、蒼社川緑地と併せて緑のネットワークを形成するために、新規に追加する変更を行おうとするものである。

第 829 号議案 今治加工株式会社東予工場及び東予第二工場産業廃棄物処理施設の位置

(建築基準法第 51 条ただし書きに基づく審議)

【名称、位置、面積、用途、備考】

〇〇株式会社東予工場及び東予第二工場産業廃棄物処理施設、西条市、8755.70m²、産業廃棄物処理施設、延べ面積 1,799.24 m²、1. 申請人、〇〇株式会社代表取締役 2. 処理方法及び能力、(1)破砕選別処理、(2)木くずの処理能力：170.0t/日

「区域は計画図のとおり」

理由

今回の計画は今治加工株式会社が設置する破砕選別処理施設において、建設廃材、伐採木等を破砕選別処理することにより、製紙原料と燃料用のチップ製品として、木くず等の再利用の利便性を図るものであり、廃棄物の削減、循環型社会への推進と環境保全に寄与するものである。具体的な計画としては、建設廃材、伐採木等を松山市、新居浜市、大洲市にある事業所で受け入れ、西条市の東予工場へ搬入する。そこで、木くず処理施設において破砕選別することにより、補助燃料、パルプ原料等として再利用できるチップに加工し、県内外の製紙会社へ販売するものである。設置場所は、東予港近郊の西条市今在家であり、都市計画上の用途地域では工業専用地域となっている。また、最も近い人家からは約 1km 離れており、騒音・振動による生活環境への影響はないと考えられる。

議事録（説明及び質義）

第 826 号議案

事務局：今回の案件は、松山港の埋立地 28.2ha を新たに市街化区域に編入するもので、用途地域は隣接地と同じく工業専用地域です。

第 827 号議案

委員：今回廃止になるところは、今後どのような方向になるのか。

事務局：臨港地区が廃止された区域の規制については、都市計画法に基づく用途地域の規制がかかる。今

回廃止する区域については、住宅地や公園、駐車場に利用されており、都市計画法に基づき、建築制限がかかります。

議長：臨港地区は都市計画制限の上乗セルールと解釈して良いか。

事務局：臨港地区に分区を指定すると、都市計画法に基づく用途地域の規制がかからなく、臨港地区で定める分区の建築規制がかかる。

第 829 号議案

委員：このような施設は県内にいくつあるのか。

事務局：産業廃棄物処理施設として 51 条の許可があるものは 11 件ある。

第 123 回 愛媛県都市計画地方審議会（日時：平成 18 年 10 月 11 日）

第 830 号議案 伊予三島都市計画区域、川之江都市計画区域及び土居都市計画区域の変更（愛媛県知事決定）
伊予三島都市計画区域、川之江都市計画区域及び土居都市計画区域を一の都市計画区域とし、次のように変更する。

- 1 都市計画区域の名称
四国中央都市計画区域
- 2 都市計画区域を変更する土地の区域
 - (1) 新たに都市計画区域に含まれる土地の区域
なし
 - (2) 都市計画区域から除外される土地の区域
なし
- 3 理由

平成 16 年 4 月の市町村合併により四国中央市に含まれることになった伊予三島都市計画区域、川之江都市計画区域及び土居都市計画区域を統合し、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域として都市計画区域に指定しようとするものである。

第 831 号議案 四国中央都市計画都市計画区域の整備、開発、保全の方針の決定（愛媛県知事決定）
都市計画都市計画区域の整備、開発、保全の方針を次のように決定する。

- 1 都市計画の目標
- 2 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針
- 3 主要な都市計画の決定方針

第 832 号議案 四国中央都市計画臨港地区の変更（愛媛県知事決定）

伊予三島都市計画伊予三島臨港地区及び川之江都市計画川之江臨港地区を四国中央都市計画三島川之江臨港地区に名称を改め、次のように変更する。

【名称、面積、備考】

三島川之江臨港地区、約 217ha、

理由

平成 16 年 4 月の市町村合併により四国中央市に含まれることになった伊予三島都市計画区域、川之江都市計画区域及び土居都市計画区域を統合し、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域として都市計画区域に指定する。それに伴い、都市計画臨港地区の名称を変更しようとするものである。

第 833 号議案 四国中央都市計画公園の変更（愛媛県知事決定）

都市計画公園中

川之江都市計画公園 5,5,1 城山公園を四国中央都市計画公園 5,5,1 城山公園に、

伊予三島都市計画公園第 4 号三島公園を四国中央都市計画公園 5,5,2 三島公園に、

伊予三島都市計画公園第 5 号伊予三島運動公園を四国中央都市計画公園 6,5,1 伊予三島運動公園に名称を改め、次のように変更する。

【種別、名称（番号、公園名）、位置、面積、備考】

総合、5,5,1、城山公園、四国中央市川之江町字城山、字大江新開及び字山ノ下、約 12.1ha

総合、5,5,2、三島公園、四国中央市中曾根町字野々首、字横地山、字東野尾及び字小広尾並びに上柏町字岡の山、約 13.9ha

運動、6,5,1、伊予三島運動公園、四国中央市中之庄町字浜之前、約 13.4ha

理由

平成 16 年 4 月の市町村合併により四国中央市に含まれることになった伊予三島都市計画区域、川之江都市計画区域及び土居都市計画区域を統合し、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域として都市計画区域に指定する。それに伴い、都市計画公園を変更しようとするものである。

第 834 号議案 建築基準法第 51 条ただし書きに基づく審議（松山市決定）

南海産業株式会社産業廃棄物処理施設の位置について

【名称、位置、面積、用途、備考】

〇〇（株）産業廃棄物処理施設、松山市、7,628.7m²、既設建物、建築面積 2,164.16m²、産業廃棄物処理施設、建築面積 531.44 m²、事務所、建築面積 138.40m²、建築面積合計 2,834.00 m²、1. 申請人、〇〇（株）代表取締役、2. 処理方法及び能力、(1)廃プラスチックの破砕、(2)処理能力：13.22t/日

「位置は計画図表示のとおり」

理由

今回の計画は、南海産業株式会社が設置する破砕選別処理施設において、廃プラスチック類を破砕しリサイクル処理することにより、廃棄物の削減、循環型社会への推進と環境保全に寄与するものである。具体的な計画としては、愛媛県内の事業所等から排出されるプラスチックを受け入れ、処理施設において破砕し、固形燃料 RPF（石油代替燃料）等に再利用されるべく、リサイクル処理施設に搬出するものである。申請地は、松山市福角町であり、都市計画上の区域区分は市街化調整区域となっている。申請地付近に人家が数軒あるが、生活環境影響評価を実施し、環境保全措置を講じるため、周辺地域の生活環境への影響は少ないと考える。

議事録（説明及び質義）

第 831 号議案

委員：市議会で承認ということだが、説明会、公聴会、縦覧の過程で聞いた意見をどのように処理したのか。

事務局：公聴会の後で、御意見をいただいた方には回答書を送り、了承をいただいている。その内容は、個別の用途地域に関するものであるが、都市計画区域マスタープランが扱う対象ではない。個別の用途地域については 19 年度作成予定の市のマスタープランで検討する。また下分地区の港湾の移転先として埋立地を予定していたが、現時点では経済面等の条件により確保されてなく、将来の埋立計画も明確でないので、移転先を埋立地に限定しない記述にしている。

委員：当市では、公共下水ではカバーしきれないのではないのか。公共下水だけでなく、浄化槽も含めた形で水質を浄化すると、都市計画で言えないのか。

事務局：具体的な方針については、市のマスタープランで個別の対応をしていきたい。

委員：水質をきれいにするための記述が下水道だけになっている。都市計画マスタープランのなかで総合的な判断ができないか。

事務局：基本的には市町の都市計画マスタープランがあり、その上位計画として県が都市計画区域マスタープランを作ることが法で義務付けされている。都市計画区域マスタープランは16年5月に初めて策定されたもので、今回は市町村合併による手続きであり、今後の見直しのときに対処したい。

委員：県のマスタープランは、市に丸投げのような感じがするが、合併市町村に対して今後どのように都市計画区域の改正を進めていくのか。

事務局：本県では市町村合併により、70市町村が20市町になった。これに伴い、一つの市に複数の都市計画区域がある場合、不都合が生じるので、調査、検討が整ったところから、都市計画区域の見直し、都市計画マスタープラン作成を行いたい。委員が言われた審議会の権威付けについては、マスタープランは説明会、公聴会、審議会という厳粛な方法をとっている。ただ一般住民は目先の公共整備には興味があってもプランへの興味は少なく、説明会への参加は少ない。この点については今後努力したい。

委員：公聴会についても、決定権者は県と書いているが、県は都合が悪くなると市だ、というように感じられる。連絡を良くして権威のある会にして欲しい。

第 124 回 愛媛県都市計画地方審議会（日時：平成 19 年 2 月 9 日）

第 835 号議案 松山広域都市計画区域の区域区分の変更（愛媛県知事決定）

区域区分（市街化区域及び市街化調整区域の区分）を次のように変更する。

- 1 市街化区域及び市街化調整区域の区分（計画図表示のとおり）
- 2 人口フレーム

区分、	平成 12 年（基準年）、平成 22 年（目標年）	
都市計画区域内人口、	589.0 千人、	606.1 千人
市街化区域内人口、	477.1 千人、	493.4 千人
配分する人口、	—、	489.3 千人
保留する人口（一般保留）、	—、	4.1 千人

変更理由

当該都市計画区域は、県都として、教育、文化及び商工業等の都市機能を備えた中核都市である松山市を中心に発展し、松前町は県都松山市の南に隣接している。そのなかで、松前町では町内に町民のニーズを充足する商業施設が不足していることから、概ね半数の消費が町外へ流出している他、医療施設や各種サービス施設も不足しており、町民の利便性を向上させる必要があるが、既存の商業地域の活用や市街化区域内農地の有効利用では対応が困難な状況となっている。したがって、平成 13 年 3 月に策定された第 3 次松前町総合計画において、新市街地形成ゾーンとして行政機能の集積と商業・業務機能の計画的な誘導等による新市街地形成地区として位置づけ、松前公園や総合福祉センターなどの既存の公共施設と一体になるよう大型商業施設をはじめ各種サービス機能等を集約させることにより町民に対するサービス向上と魅力あるまちづくりを図るものである。また平成 16 年 5 月に策定された松山広域都市計画区域の整備、開発、保全の方針（松山広域都市計画区域マスタープラン）においても、新市街地形成地区としての商業・業務機能等の誘導の計画推進を図る地区として位置づけている。なお、今回市街化区域に編入しようとしている松前町役場周辺地区は、町の中心部に位置し、松前町役場や総合福祉センターなどの公共施設に隣接し、国道 56 号、県道八倉松前線及び伊予鉄道に囲まれた交通の結節点になっている地区である。よって、本地区について、今回市街化区域を 29.6ha 拡大するものである。

第 836 号議案 東予広域都市計画臨港地区の変更（愛媛県知事決定）

東予広域都市計画臨港地区を次のように変更する。

【名称、面積、備考】

東予臨港地区、約 1,151.6ha、

- 1 分区(案)の名称及び面積、
商港区、約 19.4ha、
工業港区、約 545.8ha、
漁港区、約 13.8ha、
無分区、約 572.6ha、

- 2 分区の規制内容の概略、東予港の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例

理由書

東予港は、東西 16.3km、西条市、新居浜市にまたがる広い港湾区域を持つ愛媛県管理の重要港湾であり、東予新産業都市の工業開発の拠点として、工業用地造成と併せて港湾施設の整備が進められてきた。臨港

地区については東予港発足の昭和 39 年度に旧西条港のふ頭用地、中央地区の禎瑞、今在家の一部を臨港地区として指定を行った。昭和 44 年度に新居浜港の一部が東予港に併合されたことと、港内の土地造成の進展などから、昭和 45 年度に臨港地区の変更を行い、東港地区（新居浜港から併合した工業用地）、西条地区の西ひうちの一部（現クラレ西条立地箇所）、喜多川（四国電力等立地）、中央地区の今在家（住友金属重工等立地）、壬生川地区の北条（壬生川（4 号地））、大新田（現フジボウ愛媛立地箇所）といった造成された工業用地を臨港地区として追加指定を行った。また、平成 13 年度には中央地区の禎瑞について、土地利用状況を踏まえ、臨港地区の指定を解除した。東予港では東港地区、西条地区、壬生川地区を中心として大規模な土地造成が図られ、港湾施設の整備や企業立地も進んできていることから、新たに造成された用地についても港湾管理者が管理運営を行うために、臨港地区として追加指定を行う必要がある。また、現在、西条地区、壬生川地区にそれぞれ船だまりを整備中であるとともに、西条地区で廃棄物処理・活用用地の整備が平成 9 年度から着手されていることから、これら整備中の用地についても港湾の円滑な管理運営を行い、港湾との一体的な土地利用が行われ均衡ある発展に資すべき地域として臨港地区に指定する必要がある。以上から臨港地区を変更しようとするものである。

議事録（説明及び質義）

第 836 号議案

委員：無分区とはどのような地区か、無分区が大規模だが、将来的に工場建設地になることはないか。

幹事：商港区、工業港区、漁港区については、具体的に使われる土地を指定している。それ以外のふ頭用地、工業用地を無分区としている。都市計画の用途地域では工業専用地域の規制がかかっており、分区を定めるときにはその関係者との調整が必要になる。それが将来の場合で、案の段階では無分区にしている。基本的には背後の工場地がほとんどである。

第 125 回 愛媛県都市計画地方審議会（日時：平成 19 年 11 月 20 日）

第 837 号議案 松山広域都市計画都市高速鉄道の変更（愛媛県知事決定）

都市計画都市高速鉄道を次のように決定する。

【名称（番号、路線名）、位置（起点、終点、主な経過地）、区域（延長）、構造（構造形式、地表式の区間における幹線街路等との交差の構造）、備考】

四国旅客鉄道（株）予讃線、松山市古三津 5 丁目、伊予郡松前町横田、（松山市南江戸 1 丁目）、約 11,620m、
[線路線数 1]、連続立体交差事業

内訳、松山市愛光町、松山市空港通 1 丁目、（松山市南江戸 1 丁目）、約 1,880m、嵩上式、
約 9,740m、地表式、鉄道との立体交差 2 箇所、自動車専用道路との立体交差 1 箇所、
幹線街路との立体交差 5 箇所

なお、松山市南江戸 1 丁目地内に松山駅、松山市市坪西町及び市坪南 2 丁目地内に市坪駅、
伊予郡松前町大字神埼及び出作地内に北伊予駅並びに伊予市上野、上三谷及び伊予
郡松前町大字鶴吉地内に車輛貨物基地を設ける。

「位置、区域及び構造は、計画図表示のとおり」

理由

松山市の市街地を南北に走る四国旅客鉄道（株）予讃線は、沿線市街地を東西に分断し、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故等を発生させるなど、健全な都市活動や育成を阻む大きな問題となっている。これらを解決し、さらに、県都松山の陸の玄関口にふさわしい賑わいと活力のあるまちづくりを実現するため、JR 松山駅を中心とする約 2.4km 間を高架化するとともに、現在、JR 松山駅にある車輛貨物基地を伊予市上野・上三谷と伊予郡松前町大字鶴吉に移転し、それに関連して、行き違い線の整備及び JR 北伊予駅の改良を行うこととしており、JR 三津浜駅から JR 伊予横田駅間の約 11.62km を都市高速鉄道として、決定しようとするものである。また、本都市計画による四国旅客鉄道（株）予讃線が周辺環境に与える影響については、四国旅客鉄道（株）予讃線環境影響評価書に示すとおり、都市計画を定める上で支障がないと判断する。

松山広域都市計画都市高速鉄道四国旅客鉄道（株）予讃線環境影響評価書について

評価項目の設定

影響要因の区分：工事中（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車輛の運行、切土工等又は既存の工作物の除去）、供用後（鉄道施設（地表式）の存在、鉄道施設（高架式）及び駅舎の存在、車輛の運行、車輛貨物基地の存在・供用）

環境要素の区分：大気環境、大気質、硫黄酸化物（二酸化硫黄）、窒素酸化物（二酸化窒素）、浮遊粒子状物質、粉塵等

騒音、騒音

振動、振動

水環境、水質、水の汚れ、水の濁り

地下水、地下水の水位等

雨水排水、雨水排水

土壌に係る環境その他の環境、地盤、地下水位の低下による地盤沈下土壌、土壌

その他の環境要素、日照障害、光害、電波障害

動物、重要な種及び注目すべき生息地

植物、重要な種及び群落
生態系、地域を特徴づける生態系
景観、主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観
人と自然とのふれあいの活動の場、主要な人と自然とのふれあいの活動の場
文化財、埋蔵文化財包蔵地
廃棄物等、廃棄物、建設工事に伴う副産物

第 838 号議案 松山広域都市計画道路の変更（愛媛県知事決定）

- 1 都市計画道路中 3,4, 24 駅西口南江戸線を 3,2,24 松山駅西口南江戸線に名称を改め、次のように変更し、3,2,4 大手町通線ほか 2 路線を次のように変更する。

【種別、番号、路線名、起点、終点、(主な経過地)、延長、構造形式、車線の数、幅員、地表式の区間における鉄道等との交差の構造】

幹線街路、3,2,4、大手町通線、松山市大手町 2 丁目、松山市大手町 1 丁目、(松山市大手町 2 丁目)、約 580m、地表式、4 車線、36m、伊予鉄道高浜線と平面交差、幹線街路と平面交差 3 箇所
なお、松山市大手町 2 丁目、南江戸 1 丁目及び三番町 8 丁目地内に東口駅前広場を設ける。面積 15,500m²

幹線街路、3,3,9、千舟町空港線、松山市千舟町 1 丁目、松山市南吉田町、(松山市北斎院町)、約 6,840m、4 車線、28m

構造形式の内訳、松山市北斎院町、松山市北斎院町、約 350m、地下式、4 車線、10.25×2
松山市北斎院町、松山市北吉田町、約 870m、地下式、10.25×2
約 5,620m、地表式、4 車線、20～30m、JR 予讃線と立体交差、
伊予鉄道高浜線と平面交差、幹線街路 3,3,12 松山環状線と立体交差、幹線街路と平面交差 14 箇所

幹線街路、3,4,22、松山駅前竹原線、松山市大手町 2 丁目、松山市竹原 2 丁目、(松山市三番町 8 丁目)、約 950m、地表式、4 車線、20m、幹線街路と平面交差 5 箇所

幹線街路、3,2,24、松山駅西口南江戸線、松山市南江戸 1 丁目、松山市南江戸 5 丁目、(松山市南江戸 5 丁目)、約 480m、地表式、4 車線、34m、幹線街路と平面交差 3 箇所

「位置、区域及び構造は、計画図表示のとおり」

- 2 都市計画道路に 3,2,60 松山駅北東西線ほか 1 路線を次のように追加する。

【種別、番号、路線名、起点、終点、(主な経過地)、延長、構造形式、車線の数、幅員、地表式の区間における鉄道等との交差の構造】

幹線街路、3,2,60、松山駅北東西線、松山市宮田町、松山市辻町、(松山市南江戸 1 丁目)、約 220m、地表式、4 車線、30m、JR 予讃線と立体交差、幹線街路と平面交差 2 箇所

幹線街路、3,2,61、松山駅西南北線、松山市南江戸 1 丁目、松山市辻町、(松山市南江戸 1 丁目)、約 510m、地表式、4 車線、30m、幹線街路と平面交差 4 箇所

なお、松山市南江戸 1 丁目地内に西口駅前広場を設ける。面積 3,400m²

「位置、区域及び構造は、計画図表示のとおり」

理由

松山市の交通体系の基本方針としては、「総合的な交通基盤の整備、安全に暮らせる地域づくり、快適な住宅・居住環境の充実」を目指し、環状機能の強化及び幹線道路の整備による市内中心部への通過交通の排除、

自家用車利用から自転車や公共交通への利用手段の転換、生活道路の整備による市域内交通の円滑化を図り、道路及び公共交通機関を含めた交通環境の改善を図ることとしている。また、松山市中心部では、放射環状型の道路機能を十分に発揮させ不要な通過交通を抑えるとともに、交通結節機能の向上を図り公共交通機関との連携による円滑な交通の確保を目指している。その中で松山市の中心市街地の一角に位置し、広域交通の結節点である JR 松山駅周辺では、鉄道により東西の市街地が分断されている状況を解消すると共に、「県都松山の陸の玄関口」にふさわしい都市空間や拠点形成を推進するため、連続立体交差事業による鉄道の高架化や市街地開発事業等によるまちづくりが計画されている。そこで JR 松山駅周辺のまちづくりを進めるにあたって、地区の骨格となる都市計画道路について、交通の円滑な処理や沿道土地利用の増進、また、人にやさしくゆとりある都市空間を確保するため、以下の通り変更を行う。

- 3,2,4 大手町通線は、現在起点部に設けられている駅前広場区域の一部が通過交通を処理するために使われており、広場として機能していない部分があることから十分な交通空間や環境空間を確保できていない状況にある。また広場内は各種の交通が輻輳し安全で機能的な交通処理が困難な状況でもある。そこで、通過交通が流入する部分を駅前広場の区域から除外するために、本路線の起点を変更する。また JR 予讃線の連続立体交差事業に合わせ、安全で機能的な交通処理のできる空間の確保と「県都松山の陸の玄関口」にふさわしい環境空間の確保を図るため、駅前広場の区域についても変更する。
- 3,3,9 千舟町空港線は、JR 予讃線との交差部について道路が鉄道を下越しする構造となっており、沿道の土地利用ができない状況にある。また、北側では自転車道及び歩道が鉄道により分断され連続性が確保されていないことから歩行者や自転車にとって利用しづらい状況にある。そこで当区間について JR 予讃線の連続立体交差事業に合わせて、歩行者、自転車の安全性、利便性を図るため自転車歩行者道を設けると共に沿道の土地利用増進のため、下越し構造を地表式とする。また合わせて 3,4,22 松山駅前竹原線との交差部の円滑な交通処理を図るため道路幅員の変更を行う。
- 3,4,22 松山駅前竹原線は、戦災復興土地区画整理事業等により整備を行った幹線街路であり、当時の構造基準により整備されていることから、道路幅員が狭く、現道内では右折専用車線を確保する余地がないため、円滑な交通処理に支障をきたしている。また 3,2,4 大手町通線から 3,3,9 千舟町空港線の区間の西側では拠点形成の促進のための市街地開発事業による都市基盤整備を行い土地の高度利用が進められることから、更なる交通の発生集中が予測され、将来交通の円滑な処理に支障をきたす恐れがある。そこで、当区間において将来交通の円滑な処理と歩行者、自転車の安全性、利便性の確保を図るため幅員の変更を行う。
- 3,2,24 松山駅西口南江戸線は、JR 松山駅と 3,3,12 松山環状線とを結ぶ地区の幹線街路として、昭和 40 年に都市計画決定された路線である。しかし、JR 予讃線の連続立体交差事業と合わせて駅西地区のまちづくりの推進や JR 松山駅周辺では「県都松山の陸の玄関口」にふさわしい拠点形成の促進が進められることから、将来交通の円滑な処理に支障をきたす恐れがある。そこで地区内で発生集中する交通の円滑な処理を行うと共に駅西地区のまちづくりを進める地区の骨格道路として必要な機能を確保するため、幅員の変更を行う。また合わせて JR 松山駅周辺の都市計画道路と名称の統一を行い分かりやすくするよう名称を変更する。
- 3,2,60 松山駅北東西線は、JR 予讃線の連続立体交差事業と合わせて、鉄道により分断されていた東西地区の交通利便性の向上を図り一体的な市街地形成の推進を図ると共に、JR 松山駅に隣接する街区の拠点形成を促進するため、地区の幹線街路として、新たに路線を追加する。路線の選定にあたっては幹線街路である 3,3,10 松山駅前衣山線の交差点間隔や周辺の土地利用状況を考慮し、既存の松山市道新玉 11 号の位置とし、3,2,61 松山駅西南北線と結ぶよう配置する。
- 3,2,61 松山駅西南北線は、駅西地区のまちづくりの推進や JR 松山駅に隣接する街区の拠点形成の促進を図ると共に、松山市西部と中心市街地を結ぶ主要な幹線街路である 3,3,9 千舟町空港線と JR 松山駅と

の交通アクセスの向上を図るため、地区の幹線街路として、新たに路線を追加する。路線の選定にあたっては、起点部を 3,3,9 千舟町空港線の交差点間隔や既存交差点位置と周辺の土地利用状況を考慮して 3,3,9 千舟町空港線と市道新玉 67 号線の交差点とし、終点部分を新たに計画されている 3,2,60 松山駅北東西線との交差点とする。また合わせて、駅利用者等の利便性の向上を図ると共に松山西部地域との交通結節点として、松山市南江戸 1 丁目地内に西口駅前広場を新たに追加する。

第 839 号議案 八幡浜都市計画区域及び保内都市計画区域の変更（愛媛県知事決定）

八幡浜都市計画区域及び保内都市計画区域を一の都市計画区域とし、次のように変更する。

- 1 都市計画区域の名称
八幡浜都市計画区域
- 2 都市計画区域を変更する土地の区域
 - (1) 新たに都市計画区域に含まれる土地の区域
なし
 - (2) 都市計画区域から除外される土地の区域
なし

3 理由

平成 17 年 4 月の市町村合併により八幡浜市に含まれることになった八幡浜都市計画区域及び保内都市計画区域を統合し、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域として都市計画区域に指定しようとするものである。

第 840 号議案 八幡浜都市計画都市計画区域の整備、開発、保全の方針の決定（愛媛県知事決定）

都市計画都市計画区域の整備、開発、保全の方針を次のように決定する。

- 1 都市計画の目標
- 2 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針
- 3 主要な都市計画の決定方針

第 841 号議案 松山広域都市計画臨港地区の変更（愛媛県知事決定）

松山広域都市計画臨港地区を次のように変更する。

【名称、面積、備考】

松山臨港地区、約 404.4ha、

- 1 分区(案)の名称及び面積、
商港区、約 99.8ha、
保安港区、約 3.7ha、
工業港区、約 212.6ha、
漁港区、約 1.2ha、
修景厚生港区、約 3.4ha、
無分区、約 83.7ha、

2 分区の規制内容の概略、愛媛県管理港湾の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例理由書

松山港は、県都松山市の玄関として、また、瀬戸内海航路の要衝として交通運輸・経済・産業の発展の

拠点である愛媛県管理の重要港湾であり、内外港の港湾施設の拡充と工業開発の拠点としての工業用地造成と併せて港湾整備が進められてきた。臨港地区については昭和 39 年度に松山港の高浜地区、外港地区、今出地区の一部を臨港地区として指定を行った。昭和 47 年度に松山港の臨港地区変更を行い、今出地区(垣生地区の工業用地)、吉田浜地区(帝人・大阪ソーダ立地箇所)、外港地区(日本石油、丸善石油立地箇所)、高浜地区(造成地)を臨港地区として追加指定を行った。その後も松山港では今出地区、吉田浜地区、外港地区、高浜地区、和気地区、興居島地区等において土地造成が図られ、港湾施設の整備や企業立地も進んできていることから、新たに造成された用地についても港湾管理者が管理運営を行うために、臨港地区として追加指定を行う必要がある。また、現在、外港地区は埋立造成中であるが、これら整備中の用地についても港湾の円滑な管理運営を行い、港湾との一体的な土地利用が行われ均衡ある発展に資すべき地域として臨港地区に指定する必要がある。以上から臨港地区を変更しようとするものである。

第 842 号議案 東予広域都市計画道路の変更(愛媛県知事決定)

都市計画道路中 3,4,4 西町・中村線を次のように変更する。

【種別、番号、路線名、起点、終点、(主な経過地)、延長、構造形式、車線の数、幅員、地表式の区間における鉄道等との交差の構造】

幹線街路、3,4,4、西町・中村線、新居浜市西町、新居浜市中村 4 丁目、(新居浜市一宮町 2 丁目、横水町、中村 1、2、3、4 丁目)、約 5,440m、地表式、20m、JR 予讃線と立体交差、幹線街路と平面交差 8 箇所
「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

理由

3,4,4 西町・中村線は新居浜市の南北方向の主要交通軸として、市街地の東西方向を結ぶ幹線である 3,6,25 上泉萩生線(国道 11 号)、3,2,2 安井船木線(国道 11 号バイパス)、3,4,5 船屋阿島線を相互に連絡し、これらの市街地を結ぶ重要な路線として順次整備を進めている。現在 JR 予讃線との交差方式は「高架構造」により計画しているが、鉄道の電化に伴い建築限界を確保するため必要な高さが上がったこと、また、3,2,2 安井船木線について、沿道土地利用の観点から縦断計画の再検討を行った結果、道路高さが下がったことから、高架構造では 3,2,2 安井船木線への取り付けが困難となった。また、昭和 60 年度の都市計画変更時には、JR 予讃線から終点側に池があったため、JR 予讃線との交差方式を「高架構造」から自転車・歩行者の安全面及び走行面で有利な「地下構造」に変更し、併せて、交差方式の変更により一部区間で不要となる副道の区域を廃止しようとするものである。

第 843 号議案 東予広域都市計画公園の変更(愛媛県知事決定)

都市計画公園中 6,5,2 東予市運動公園を 6,5,2 東予運動公園に名称を改め、次のように変更する。

【種別、名称(番号、公園名)、位置、面積、備考】

近隣公園、6,5,2、東予運動公園、東予市河原津新田、約 18.6ha
「区域は、計画図表示のとおり」

理由書

市町の合併に伴い、名称を変更しようとするものである。

その他

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」(検討項目)の概要(案)の説明

議事録（説明及び質義）

第 837 号議案

委員：他県では、予め仮線を作っておいて、現在の本線上に高架化を行う事例があるが、なぜ今回の高架では現在の本線の西側に高架部分を設けるのか。

事務局：西側の別線方式とした理由は、第 1 に経済性、第 2 に現在線をいじらなくても個々に工事ができること、現在の 3 線のホームが 4 線になるが、工事中、現在運行している線路に対する支障が最小限で済む、駅の利用者もわずらわしさや不便を強いられなくてもすむという 2 点です。

第 838 号議案

事務局：大手町通線については、今回、鉄道高架により駅が西側に移転するのに伴い、駅前広場の位置及び規模を変更して拡張する。また、旧来の駅前広場の一部は、市が今回都市計画決定する別路線の道路となる。千舟町空港線は、JR 予讃線との交差方式が地下式構造であったものを地表式に変更し、自転車・歩行者道を設ける。松山駅前竹原線は、整備当時の構造基準のため、道路幅員が狭く、右折車線の確保が困難であるため、大手町通線から千舟町空港線までの区間の道路西側について、今回の区画整理事業に併せ、道路を拡張する。松山駅西口南江戸線は、昭和 40 年に駅西口南江戸線として計画決定されていたが、西口駅前広場と連結するよう幅員及び位置を変更し、併せて名称を変更する。新規の 2 路線のうち松山駅北東西線は、鉄道により分断されていた東西地区の連絡路線であり、松山駅西南北線は、駅西地区のまちづくりの推進、千舟町空港線と JR 松山駅西口との交通アクセス向上をはかる路線で、併せて西口駅前広場を新たに追加する。

第 840 号議案

委員：今回は八幡浜都市計画区域及びマスタープランの見直し案件であったが、その他の合併市町の都市計画区域再編作業の予定はどうなっているか。

事務局：一つの市に複数の都市計画区域があることには不都合があり、合併後の市町の将来構想が固まった市町から順次見直しを進めたい。今回の八幡浜市に引き続き、大洲市での大洲都市計画区域と長浜都市計画区域の統合、東予広域都市計画区域の分割を検討しており、来年度の都市計画審議会で審議していただきたい。それに続いて、今の西予市の宇和、三瓶、野村の 3 つの都市計画区域の統合、南予レクリエーション都市計画区域の見直しも進めたい。

第 842 号議案

事務局：現在決定されている上越し計画については、鉄道の電化に伴い、建築限界を確保するための必要高さが 5.1m から 6.3m に上がったため再検討した。本路線は国道 11 号バイパスと交差しているが、バイパスの縦断計画が沿道土地利用の関係で約 1m 下がったため、本路線の縦断勾配を道路構造令の最急こう配である 9%としても取り付けが困難になった。また、現計画の都市計画時に鉄道と国道との本路線上にあった「ため池」が現在では埋め立てられており、地下構造が可能となった。これらの事情により、下越し計画に変更する。また、滝の宮山根線側の副道の計画高さが現状の周辺地盤高さとはほぼ同一になるので副道の一部が不要になり、廃止する。