

周南市都市計画審議会
第4回都市計画道路見直し特別委員会

議 事 録

日時：平成25年3月26日（火曜日）14時から15時20分まで

場所：周南市役所 本庁第3会議室（本館3階）

周南市 都市整備部 都市計画課

周南市都市計画審議会 第4回都市計画道路見直し特別委員会 開催概要

1 会議の日時及び場所

平成25年3月26日（火曜日）14時から15時20分まで

周南市役所 本庁第3会議室（本館3階）

2 会議の概要

1) 出席委員 6名

目山直樹委員長、山本敏文委員、廣澤和己委員、
池田憲二委員、松塚栄次委員、河田正樹委員

2) 欠席委員 3名

小田敏雄委員、藤田俊雄委員、三浦克己委員

3) 事務局 10名

松田都市整備部長、吉木建設部長、兼重都市整備部次長、
岡村都市計画課長、伊ヶ崎都市計画課長補佐、有馬都市計画担当係長、
廣林主査

調査業務受託者（株式会社福山コンサルタント）3名

4) 傍聴人 なし ※会議は公開で開催

5) 議事等

1 開会

2 議事

見直し対象路線の必要性の検証結果（案）について

3 その他

6) 会議資料等

別添のとおり

第4回都市計画道路見直し特別委員会 議事録

14時00分 開会

【司会】

みなさん、こんにちは。

定刻となりましたので、ただ今から、第3回都市計画道路見直し特別委員会を開催いたします。

本日はお忙しいなか、本委員会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

それでは、会議を進めてまいります。

最初に、資料の確認をさせていただきます。

本日の資料は、配席表、議事次第、見直し工程表、第3回都市計画道路見直し特別委員会資料と参考資料になります。資料の確認をお願いいたします。

それでは、これからの進行を委員長をお願いしたいと存じます。委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】

委員の皆様、こんにちは。

年度末のお忙しい時期に、お集まりいただきありがとうございます。

第4回の委員会ということで、核心の部分に入ってまいりますので、委員の皆様のきたんのないご意見をいただきたいと思っております。

本日は、まず3月4日に開催されました第18回周南市都市計画審議会において、これまで3回の委員会で審議しました内容について、経過報告がされております。また、第3回委員会での委員の皆様のご意見を踏まえた修正がありますので、この内容について事務局から説明を受けたいと思っております。

前回の委員会の時に申し上げましたとおり、委員の皆様のご意見といたしますか、ご指摘の点はこのあたりということを確認させていただきましたので、修正の内容については、私が確認のうえ審議会に報告させていただくということで了解をいただいておりますので、そのように進めさせていただきました。

それでは、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。

A3横の資料1-1をご覧いただきたいと思ひます。

第3回委員会からの資料の修正等ということで、準備させていただきました。

委員長からご紹介いただきましたとおり、第3回委員会でいただきましたご意見、委員会でこのように修正させていただきたいと事務局からご回答もさせていただきましたとおり、必要性の評価・検証の考え方の部分につきまして、一部修正をさせていただきましたので、簡単にご説明させていただきます。

資料に沿って、まず1点目、検証項目の数でございます。前回委員会ではSTEP0、STEP1などという表示をしておりましたが、これを検証項目①から④までの4項目に整理をいたしまして、これらを横並びといいますか、4つの項目を検証した結果を総合的に評価して、検討対象路線を「存続検討」、「廃止検討」に区分けしていくということで、評価・検証のフローもこれがはっきりするよう修正しております。

前回資料では、このフローは縦に並べておりましたが、収まりが悪くなりましたので横並び、横に向かって進むフローとなっております。

検証項目自体は、前回ご紹介した内容とほぼ同じでございます。

次の2枚目左下に、見直し検証対象路線の将来交通量予測を目安として、路線の機能分類を行うという点ですが、ここの分類を変更しております、前は補助幹線街路、交通量4,000台未満のところ、500台を境に上と下でレベルを分けておりましたが、分かりにくいということもありまして、ここを合せて、単純に補助幹線街路レベルとし、一般的な街路の区分と整合させております。

1枚めくっていただきまして3枚目、検証項目②の機能の検証のところでございますが、検証の中身16項目は変更しておりませんが、名称や説明について一部修正を行っております。

例えば、5番目、通学路の歩行空間の連続性、でありましたものを、ここに安全性という言葉を追加させていただきました。内容の修正ではなく、言葉の修正でございます。

もう1枚めくっていただきますと、検証項目の③、整備実現性のところでございますが、項目の変更はありませんが、説明の中身、どのような内容について検証をするのかという説明を若干改めております。

このように、必要性の評価・検証の考え方につきまして、考え方に変更はありませんが、第3回委員会でのご意見を踏まえまして、検証項目①②③④を並べて、その検証結果を総合的に評価するということを明確にしております。

続きまして資料1-2でございますが、今ご説明しました内容で、先ほど委員長からご紹介のありましたとおり、3月4日の第18回周南市都市計画審議会に、経過報告をさせていただきました際の資料でございます。

内容としましては、第3回委員会までにご審議いただきました内容と、路線の必要性の評価・検証の考え方の部分についてご説明いたしました。

3番目の交通需要予測、資料1-3についてでございますが、前回の委員会で委員からご指摘をいただきました推計の手法について、補足の説明をさせていただければと考えましてご用意いたしました。

内容につきましては、コンサルタントの方からご説明させていただきます。

【事務局】

着座にて説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

交通需要推計につきまして、資料1-3によりご説明いたします。

まず、交通需要予測、これがどのようなものかと申しますと、ある地点から別の地点に移動するときに、自動車が移動するルートと、ルートを通る自動車の台数を、示しております4段階推定法により求めるものでございます。

下の図をご覧ください。

まず、地域全体で、何台の自動車移動があるかを予測します。

次に、この地域内の各地区、ここから自動車が何台移動するかを予測します。

資料でいきますと、A、B、Cから、それぞれ何台が出発して、何台が到着するのかということ予測します。

次に、それぞれの地区から別の地区へ、何台の自動車移動が生じるかを予測します。

この3つ目のステップまでにつきましては、国土交通省が道路交通センサスの自動車起終点調査や、人口や自動車保有台数等をはじめとする社会経済指標から、現在及び将来のOD表、OD表というのは上の図にあります、地区間相互の移動台数の表でございますが、これを作成しています。

実際の作業は、このOD表を周南市が借用して行います。

また、国土交通省のOD表は旧市区町村レベルの区域となっておりますので、周南市で使用するためには、より小さい地区ごとの検討が必要となります。このため、社会経済指標等から、細分化したOD表を作成し、予測に用いています。

このOD表に、周南市の道路ネットワークを組み込みまして、最後の交通量の配分を行います。これを行いますと、地区間の移動について、高速道路が何台、国道2号が何台といった、道路毎の台数、予測の結果が出てまいります。

このように4つのステップで、道路の将来交通量を予測します。

最後のステップの交通量配分、これがどのような考え方で行われるかにつきまして、資料の下に示しております。

基本的には、「等時間原則」といまして、ドライバーは自分にとって最も旅行時間の少ない経路を選択することがルールとなっております。その結果、移動に利用される経路の旅行時間は全て等しくなり、利用されない経路の旅行時間よりも短いか、少なくとも等しくなることが原則となります。

この原則に従って、周南市の細分化したOD表を周南市の道路ネットワークに組み込み、交通量の配分を行っていきますが、ある道路に交通量が配分されることで、その道路が混雑してくるために、だんだんと旅行速度が低下していきます。そうしますと、旅行時間が長くなり、もともと最短であった経路が最短でなくなり、その瞬間に別の経路にも交通量が配分されます。

これを利用される経路全てについて、旅行時間が等しくなるまでこの配分ステップを繰り返して行っていきます。

以上が、交通需要予測の基本的な考え方となります。以上ご説明とさせていただきます。

【委員長】

ありがとうございました。

それでは、資料に戻りまして、第3回特別委員会からの資料の修正等について、修正のあった4点につきまして、疑問、ご意見、確認しておきたいことなどございましたらお願いいたします。

交通需要予測につきましては、前回委員会で委員からのご質問がありまして、今回少し詳細な資料で説明がありましたが、いかがでしょうか。

説明が詳しく、例えば交通量の配分をして車が通ると、混雑して他の経路に交通量が配分されるという点まで説明がありましたが、予測の手法そのものは国土交通省の道路交通センサスの起終点調査からの結果、将来OD表に基づくものということは変わらないと。ただし、この地域の中を見ると、より細分化したOD表を作成して予測を行っていくということです。

ほかにはございませんでしょうか。

STEPとなっていたのが、今回は検証項目①②③④ということで、前回委員会でご意見のあった検証の順番の問題などについては、これで解消できていると思います。どの項目を優先ということではなく、総合的に見ていくという考え方については、ご意見のとおりとなっています。

よろしければ、次に進みたいと思います。

続きまして、本日の議事に入りたいと思います。

見直し検討対象路線の必要性の検証結果の案についてとされておりますが、これについてご審議いただきたいと思います。まず事務局から説明を受け、委員の皆様からご意見をいただきたいと思います。

説明につきましては、路線ごとにされるということです。

それでは、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

よろしく願いいたします。

本日お配りしております資料からご説明いたします。

地図の方でございますが、これは第1回委員会でもお配りしております、長期未着手路線の概要を整理したものでございます。路線の番号が振ってありまして、1から始まる方が徳山地域、10からが新南陽地域となっております。

2枚めくっていただきますと、見直し検討区間のより詳細な地図となっております。

後ほど、検証結果の案についてご説明いたしますが、細かい点につきましてはこの地図をご覧くださいければと思います。

ほかに、検討対象区間の一覧表がございますが、A3の見開きで見ていただく形となっております。左側ページに検証項目①②、右側ページに検証項目③④を記載しておりまして、路線、区間ごとに横列で見ていくようになります。

この一覧表を基本にご説明いたしまして、地図も参照していただきながらということをお願いいたします。

説明につきましては、委員長おっしゃいましたとおり、路線ごと、まとまりのある区間毎にさせていただきたいと考えております。

内容の説明につきましては、コンサルタントの方からさせていただきますので、よろしく願いいたします。

【事務局】

それでは、説明をさせていただきます。

見直し区間一覧表の1ページ目からまいります。

一覧表の記載内容、表の上の欄からご説明します。

検証項目①では、路線、区間の概要を記載しております。

次に、緑色の欄、検証項目②で、項目ごとに、その機能を評価、検証しております。

右側のページにまいりまして、検証項目③、整備実現性のところでは、実際に道路を整備したときに課題や問題が出てこないかについて整理をしております。

さらに右側、検証項目④では、機能代替の可能性としまして、左側のページの検証項目②で検証した機能について、他の方法で代替が可能かを、機能別に検証しております。

それでは、路線、区間毎に、検証結果の詳細についてご説明いたします。

見直し検討対象路線の①、中央通線を例としまして、どのような基準で評価、検証を行っているかも含めまして、ご説明いたします。

中央通線は、周南市の市街地の東西両端を結び、市の幹線道路ネットワークを形成する路線として位置づけられています。

見直し対象区間は2区間ありまして、地図は2枚めくっていただくと詳細なものが出てまいります。

A区間は下松市の市境側、B区間が久米の交差点側となります。計画はA区間が2車線、B区間が4車線となっております。将来交通量予測は概ね2万台となっております。

従いまして、路線の機能分類は、主要幹線街路レベルとなります。

次に、検証項目2の交通機能を見ていきます。

①広域幹線道路、②地域幹線道路については、区域マスタープランや市の都市計画マスタープランでの位置づけがあるかどうかによって判定を行います。

中央通線の場合は、市マスで幹線道路として位置づけられておりますので、②の地域幹線道路に該当します。

次の③バリアフリー化、交通事故軽減ですが、周南市移動等バリアフリー道路特定事業計画、交通安全特定事業計画に位置づけがあるかによって判定を行っております。

中央通線は、これらの位置づけがありませんので、該当しないこととなります。

次に④歩行者空間確保ですが、その路線、区間に公共施設や学校などの施設が接続しているなどにより、歩行空間確保が必要であるかによって評価をしております。

中央通線は、主要道路として、歩行系ネットワークを形成する必要があるため、該当の○となります。

ここで、マークは●となっておりますが、これは、（歩行系ネットワーク形成が）道路の機能としては必要であるが、周辺を含む現状の道路でその機能がおおむね満たされていると判定しているものです。

続きまして、⑤通学路の連続性、安全性の確保ですが、対象区間に通学路が含まれるかどうか、また、現在道路がなく新設となる場合には、それに並行する道路が通学路と

なっており、新設道路が通学路となる見込みがあるかによって判定しております。

続きまして、空間機能、⑥沿道景観創出につきましては、周南市景観計画に位置づけがあるか、また、歩道の計画幅員が4.5m以上あり、街路樹の配置が想定されるかの2点により判定しております。

中央通線につきましては、計画に位置づけはなく、街路樹設置も想定されないため、該当しないこととなっております。

続きまして⑦日照・通風環境改善ですが、高容積率の用途地域で、高い建物が建つような地域においては、道路を整備することで、日照や通風の環境改善に効果があります。このような地域にある道路について、日照通風の改善に効果があるということで、評価を行っております。

また、⑧緊急輸送道路につきましては、山口県緊急輸送ネットワーク計画の一次ネットワーク、二次ネットワークを形成する道路として位置づけがあるかによって評価を行っております。

次の⑨⑩⑪、防災に関する項目に関してですが、別の資料としてお配りしております、「防災関連評価項目の判定基準」をご覧ください。

まず⑨災害時における避難路不足エリアの解消に寄与しているかどうか、これは、避難路不足エリアに対して、道路整備によりその解消を図ることができるかで判定しております。

ここで、避難路不足エリアとは、「都市防災実務ハンドブック」において、幅員15m以上の道路が概ね1km毎に配置されていないエリアとされています。このようなエリアに道路が整備されることにより、避難路不足が解消されるかどうかによって評価を行っております。

なお、避難路の幅員としましては、避難に最低限必要な幅員を、下の図で他の活動に要する幅員を除いた12mで考えております。

続きまして、資料の裏面にまいりまして、⑩災害時における消防活動困難エリアの解消に寄与、これにつきましては、消防活動が困難なエリアに対して、道路整備によりその解消を図ることができるものとして考えております。

消防活動困難エリアは、消防車が入ることができる幅員6mの道路から140mの範囲に含まれないエリアとされております。この140mという距離は、消防車のホースが届く範囲として設定されているものです。

この6 m道路から140 mの範囲に含まれないエリアに対して、道路が通ることにより、消防活動が円滑に行うことができるようになることが考えられます。

続きまして⑪延焼遮断帯不足エリアの解消に寄与、こちらは延焼遮断帯不足エリアに対して、道路整備によりその解消を図る路線と考えております。

延焼遮断帯不足エリアは、幅員12 m以上の道路が概ね1 km毎に配置されていないエリアとされており、このような場所に道路が整備されることにより、延焼遮断の効果が見込まれます。

幅員12 mの根拠ですが、阪神・淡路大震災の事例から設定しております。

これら3つの防災関連の項目について、中央通線を見ても、いずれも現道でその機能が十分確保されていることから、●とさせていただきます。

⑫公共交通機関導入、⑬ライフライン収容に関してですが、対象の区間について路線バスや、ライフラインですと水道・ガス等を収容する計画があるかによって評価をさせていただきます。

中央通線につきましては、どちらの項目も現道で機能が確保されていることから、●としております。

紫色の欄、市街地形成機能ですが、まず⑭都市軸形成については、上位計画等で都市軸としての位置づけがあるかによって評価しております。

次の⑮土地利用誘導ですが、用途地域内で未利用地を通るような場合には、道路の整備により宅地化が進み土地利用が図られると考えられますので、そのような道路に該当するかを判定しております。

最後に⑯面的整備関連として、計画道路の整備が面的整備事業と密接に関係しているかどうかによって評価しております。

以上により機能の評価、検証を行いまして、次の検証項目3、整備実現性の検証に移ります。

整備の実現性につきましては、①道路構造等、②整備における支障物件、③沿道市街地への影響の3点により検証を行います。

まず①道路構造等につきましては、整備する道路に構造上の問題や課題はないかという点を見ていきます。

中央通線の場合は、A区間において西光寺川とJR鉄道があり、これを越える構造物

が必要となることが課題としてあげられます。

また、②整備における支障物件としましては、地図を見ていただくと分かりやすいと思いますが、道路の計画地内に家屋や建物がどの程度あるかについて、その総件数と、道路100mあたりの件数で表示しております。

中央通線の場合は、A区間には支障物件はありませんが、B区間には4件の支障物件があります。

最後に③沿道市街地への影響としまして、道路を整備することによって沿道の市街地に著しい影響を及ぼすことはないかについて検証しております。

例えば、住宅地があり、その中を道路が通る計画である場合には、交通量が多かったり、4車線以上の広い幅員となることで、地域コミュニティの分断が生じるなどの影響が考えられます。そのような課題について、沿道市街地への影響ということで整理をしております。

中央通線に関しては、現在でも道路があり、整備による著しい影響はないと考えられます。

次に検証項目④、青色の欄、機能代替の可能性についてです。

ここでは、検証項目②で検証された区間の機能について、現状の道路や、周辺の道路等で機能を代替することができないかについて検証を行っています。

交通機能につきましては、中央通線の交通量予測は2万台/日を越えており、現在の2車線の道路でこの交通量を処理することは困難と考えられます。

また、国道2号や県道徳山下松線へは現状で混雑している状況であり、こちらに交通機能を代替することも困難と考えられます。

地域幹線道路としての位置づけは、代替はできないものと考えられます。

次に、空間機能、市街地形成機能ですが、中央通線の場合は、いずれの機能も現道でその機能は確保されています。

続きまして、徳山停車場線を見ていきます。

ここからは、主にその路線、区間に求められる機能に絞って説明をさせていただきます。

交通機能としましては、市マスで幹線道路として位置づけられておりまして、金剛山

地区から中心市街地への歩行系ネットワークの機能が認められます。

空間機能としましては、景観計画に位置づけがあり、街路樹設置も想定されます。

さらに、消防活動困難エリアの解消の機能もあります。

市街地形成機能では、都心軸としての位置づけがあり、区間中央部の未利用地の土地利用を誘導する機能が認められます。

【委員長】

ここで、少し進行を止めていただけますか。

今、路線、区間毎の説明をしていただいておりますが、全部の路線でいきますか。

これまでの説明で、この資料の読み方については理解しました。

今日検討したいのは、この内容、この検証の内容で不足や問題はないかという点だと思います。できれば事前に資料をいただいて意見を出せる状態にしていただければよかったのですが、検討はしっかりされていると思います。

説明いただいた1路線を見ただけで、全体としてはどのような整理になっているのかということは分かるんですが、この段階で委員の皆様にご意見をいただきたいと思います。

まず、この整理は、区間毎で検証した結果があって、それを路線単位で表示して一覧表となっています。

前回の委員会もそうでしたが、当初の検討スケジュールでは、今回の委員会では見直しの方向性の案までが出てくるということであったと思いますが、検討をじっくりされているようで、検証結果を整理したところまでが現在出てきているという状況です。

委員の皆様には、今の整理の方向で間違いがないかを確認いただきたいと思います。

私から一つ質問ですが、検証項目③④について、検証結果の○×が入っていないのは何か理由があるのでしょうか。

【事務局】

事務局としましては、見直しの方向性についての考えを持っているところもあり、判断が難しいところもありといった状況で、判定までを行うにはやや検討不足かと思う部分もありまして、検証項目③④には判定結果の○×などを表示しておりません。

また、検証項目③の整備実現性につきましては、かなり難しい部分があると思っております。

検証項目④の代替性につきましては、機能の代替が可能か、またこんな手法をとれば代替できる可能性があるということを整理しております。

このようなことから、判定の○×を入れるスペースは一応取っておりますが、現段階では入れていない状態で資料をまとめております。

例えば、支障物件の数も入れておりますが、これを多いとみるか少ないとみるかは、路線の機能も考慮しつつ、判定をきっちり出すというのは難しいと考えています。

沿道市街地への影響につきましても、後ほど出てきますが、斜面地を横断するような道路で、大規模な切土、盛土が出るような、特に現在の地盤と道路の高さが大きく異なるなどが想定される区間もありますが、その程度、想定される状況に対して沿道市街地への影響がある、ないについては、判定の結果を入れていない状況です。

そのような影響要素があるという内容を整理しているというのが現状です。

【委員長】

ご説明ありがとうございます。

整備実現性や、市街地への影響に話が入りましたので、私から。

整備実現性のところ、説明を受けている間に確認をしてみました。道路構造でアウトになるところというのは、実は限られていて、国道2号と立体交差する道路で、計画と今の道路の状況が合っていないところがあって、ここらは構造的には行き詰っている感じです。

また、特徴的なのは3・4・3 1 1慶万浦山線です。ここは道路構造は全てアウトになります。いわゆる、造れそうにない道路といえます。

方向性としてどんなことを言おうと、このままでは造れそうにない道路だということが浮かびあがってくるわけですが。このような作業が次の段階で上がってくるという前提で、今の実態はこんなになっているということは見えてくるのかなと思います。

実際問題として判断がつかないということであれば、この委員会の中では、判断というよりは、横並びで全部をきちんと整理して、ここは問題があるとか、道路が造りにく

い区間だとかを赤裸々に整理されればいいと思います。

意図的に、これは造れそうにないから廃止とか、廃止のイメージが見えているから検証の書き方がこれではまずいなとか、この道路はどうしても造らなければならないとか、そのあたりの意図は拭い去っていただいて。

検証項目の判断結果が出て、ネガティブなところ、アウトになるところがあって、それを課題があるとか、影響があるとか、懸念されるとか、支障物件の数にしても半端ではない数字になっているところとか、整理をしていくと、実現性のところだけでかなり方向性が浮かびあがってくるのではないかと思います。

そのあたりは、現地視察も行って、委員の皆様もその現状を確認されているわけですから、道路が実際にできるのかできないのかは、はっきりされたいのではないかと思います。

実際のところ、支障物件のない道路というのはありませんで、道路構造上の問題があるところも原因ははっきりしていると思います。都市計画決定をしたときの地形地物との整合が取れていない。また、国道2号であれば国道が高いところにきて、接続する都市計画道路は造ってなくて、その接続をどうするかという点は大きな問題であると。

ただし、全く利用できないかというところではなくて、国道事業では既存道路との接続はかなり意識されていますので、その時にあった道路と接続はしているわけです。都市計画道路はその時点では存在しない道路であるから接続していない。

現実には、ここに整理されているとおりでと思いますので、ここから、実現性について、造ることが難しい道路なのか、造るのに課題はほとんどないのか、そのあたりをしっかりと整理していけばいいのではないのでしょうか。

整備が難しい、課題となる要素を、私は赤いマーカーでマークしましたが、全体を見て赤が多ければ道路は造りにくい、3色くらいで表示されてはいかがのでしょうか。

そのことが、方向性を検討するときには理由としてきちんと整理されていけば、その方法でいいのではないかと思います。

委員の皆様からも、お気づきの点があればお願いしたいと思いますが。

今日は、区間ごとに検証評価をしたというところまでで、それを案として事務局が出されていますので、整理の方法を変えることは可能だと思います。ここでは、出されている内容についてご意見等をいただければ。委員の皆様目から見て、ここは違わないか、

こういう考え方ではないかという点もあろうかと思えます。

国土交通省、山口県といったお立場からいえば、接続する道路の関係もあろうかと思えます。今日この場でなくても、後日でも結構ですから、ご意見をいただいた方がいいと思えます。

委員の皆様、検証評価の結果を見ていただくということで、それとも路線毎に説明をされますか。

【事務局】

大変申し訳ありませんでした。本来であれば事前に資料をお送りできればよかったです。用意が当日となってしまいました。

委員長おっしゃいましたとおり、本日お示ししておりますのは、検証の結果でありまして、方向性の検討をするための基礎資料となるものと考えております。

区間ごとにいきますとボリュームもありますので、内容についてご指摘などありましたら、時間をおいて、後日でも結構ですので、事務局へいただければと思えます。

【委員長】

いちばん気になりますのは、問題のある路線はこの場ではっきりさせることだと思います。例えば徳山停車場線、この路線は面整備等を行わなければならない道路に見えます。そのような課題を委員の皆様にご確認をさせていただくか。

また慶万浦山線、この道路がなくなるとこの地域は計画道路が他にない、その代替までこの委員会で検討していく必要があると思えますが、検証結果を見ると課題が多く、整備実現性は低いように見えます。ですから、計画道路の機能をいかに代替するかについて検討するわけです。ですから、問題のある路線を中心にご説明いただくのがいいと思えますが。

とりあえず、これまで説明のあった路線についてのご意見がございませうか。

【委員】

ここで議論しているのは、都市計画道路であるにもかかわらず、長期間にわたって未着手のものを、引き続き都市計画道路として将来整備していくのか、あるいは廃止するのかという原案を作成することだったと思えます。そして、その基準となるのが、前回

までに整理された4つの検証項目、これにより検証評価することになります。

今日示された資料の一番右、検証結果のまとめのところに、市としての考え方といたしますか、意向を入れていただいて、それに対して私達が、それぞれの立場から意見を出す方がスムーズだと思います。（市の）考えはあるんだろうと思いますが、たまたま書かれていないのか。いずれにしても、それをベースに議論すべきだと思います。

【委員長】

私のイメージでは、検討の時間が足りなくて、この検証結果のまとめの部分までの整理はまだできていないのかなという感じです。私も、この検証結果のまとめがあつて審議するというのが、この委員会の議論としてはなじむのかなと思います。

例えば、説明のあった最初の路線（中央通線）、ここは2車線の区間（A区間）があつて下松市との境で、交通量は2万台を超えるのであれば、このまま2車線で整備すべきなのか、という議論になると思います。2番目の区間（①-B区間）は計画も4車線だからこのまま整備だろうと思われるなど、方向性や考え方を示していただいた方が、議論が進むと思います。

本日示された資料はこれとして、ご意見などがあればお受けしたいと思います。

今のご意見をふまえますと、路線の方向性まで見据えた検証結果のまとめが整理され、それをこの委員会でご審議いただくという形で、いかがでしょうか。

検証結果のまとめが書けない理由というのは、おそらく時間的な問題であつて、検討の時間が少し足りなかったのかなと思われます。

【委員】

私も今の意見に賛成で、市の意向、考え方を出していただいて、それを審議するのがいいと思います。見直し路線も多いですし、問題、課題等、ポイントを絞っていただくといいと思います。

例として中央通線が出ましたが、はっきり言って廃止となる路線ではないと思いますし、この検証結果は結果として、この委員会では、検証の結果こんな問題や課題があるということを示していただければ、議論もしやすのではないのでしょうか。

【委員長】

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

今日の内容は内容として、もう一段階進めて、検証結果のまとめが出たところで委員会で審議するということでは。

【事務局】

今委員長おっしゃいましたように、本日お示ししておりますのは、検証項目の大項目、また小項目について、区間の検証を行った結果このようなことが考えられる、という内容を案といいますか、整理したようなものとなっております。この段階までの整理しかできていないことについてはお詫び申し上げます。

検証の結果につきましては、本日すぐということではなく、後日でも事務局にご意見等いただければと思います。

【委員長】

ありがとうございます。

委員のご意見と今の事務局の回答をふまえて、もう一段階進んだところで審議をするということ。

また、今日の資料で、検証結果として○、×、●等のマークがついていますが、その基準や考え方を別の資料でまとめていただくと分かりやすいと思います。

【事務局】

それぞれの検証項目の結果につきましては、次の検討段階に進むためのもととして、本日委員の皆様にご確認をいただきたかったところがあります。

検討を進めまして、方向性を出す段階では、関係機関との調整等も必要などころもありますので、これらもふまえながら、検証結果のまとめを整理していきたいと思っています。そのための基礎資料となります各項目について、路線や区間ごとの整合が取れているかについて見ていただければと思います。

【事務局】

ご意見をいただく時間は取りまして、例えば4月10日頃までにご意見をいただければと思います。そのご意見や、市の内部や関係各所との調整を行い、市の意向について、

次回の委員会でお示ししたいと思います。

【委員長】

路線、区間ごとの検証結果の説明はいかがされますか。

【事務局】

今までのご意見では、検証項目③、整備実現性のところでの課題、問題はということ
をいただいております。

ただ、都市計画道路ということで、その路線、区間の必要性、有する機能は何かとい
うところは押さえておくべきポイントであると考えておりまして、ここが検証項目②と
なります。また、その機能が何らか代替できないかを検証するのが検証項目④となりま
す。

路線、区間の機能であります検証項目②につきましては、マークを付けさせていただ
いております、●は、機能はあるけれども、周辺を含めて今ある道路で何とかカバー
できると思われるもので、逆に言いますと、その機能については都市計画道路がなく
てもカバーできるのではないかということになります。×は、もともとそういう機能はな
い、求められていないということです。○は機能がある、特に計画上の位置づけなどで、
代替という考え方になじまないものも含んでおります。

整理表を見ていただきますと、○が付く機能というのはわりと決まっております、
例えば④歩行空間、⑤通学路であったり、防災的な機能、特に⑩消防活動困難エリア解
消のあたりなどになろうかと思えます。○は、この段階での検討では、その機能につ
いては代替するものがないということになります。

検証項目④では、もう少し周辺といいますか、全体的に見て、○の付いた機能を代替
できる手法はないかということを検討しております。

内容としては以上の流れですので、説明としましては検証項目③の整備実現性のと
ころで問題や課題のある路線、区間からの説明も考えられますし、ここの路線、区間はど
うかということで委員の皆様からご指摘いただきましてご説明するというこ
とも考えられますが。

【委員長】

計画道路を、廃止する前提で話をするのか、また継続する前提で話をするのかによって、この検証結果、例えば先ほどの〇×も意味が変わると思います。ですから、検証結果のまとめの部分、方向性が見えないと。

例えば、ここは廃止で考えられるがその理由はこうこうである。またここは計画どおり存続とする理由はこうこうだとか、結論といいますか、方向性で機能等の検証結果の意味づけが変わるということです。事象だけを取り出しても意味がないのではないかと思います。結論、方向性の部分に対して、委員それぞれの立場からの意見がいただけるのではないかと、そのように考えたほうが、作業はスムーズにいくだろうと思います。

逆に言いますと、今の説明の部分は、結論によってどうにでも変わると思われますので、検証結果のまとめまで整理ができた段階で委員のご意見をいただくと。本日までの整理は委員の皆さんがそれぞれ確認に使われると思いますし、ご意見をいただければいいと思います。検証の進捗状況としては分かりますし、進んできておりますので、方向性、この路線はできないから廃止とか、この路線は時間がかかっても実現する必要のあるものとか考え方を示していただければと思います。

整備実現性のところでできそうにない路線を、いつまでもそのままにはおけないと。見直しの理由はそういうところにあるという説明であろうかと思います。

それでは、今回までの整理内容については、4月10日までにご意見があれば事務局に出していただくとして、結論部分、存続や廃止といった方向性までの整理ができた段階で議論させていただきたいと思います。方向性が見えない状態では、個別の路線、区間の話を聞いて検証結果を見ても、意見は出しづらいと思います。

仮に、この方向性を一から議論していくのであれば、今日の委員会は朝から1日かけても終わらないと思います。

方向性まで整理したうえで、議論するということがよろしいですか。

【事務局】

今委員長おっしゃいましたとおりといたします。また、個別の説明も以上とさせていただきまして、4月10日を目途にご意見などございましたら事務局へお寄せいただ

きたいと思います。

ポイントにつきましては先ほど少しご説明いたしましたとおり、機能に係る検証項目②の④、⑤の歩行空間や、防災関係の⑩消防困難等、また検証項目3の整備実現性のところが主なところになり、これら全てを踏まえての検証項目④の代替検証、この代替の考え方につきましては、確かにその路線を廃止するのか存続するのかによって記載が変わってくると思いますが、考え方についてご確認できるところをお願いしたいと思います。

【委員】

中央通線の例で言いますと、幹線道路として現在の道路が機能しており、その機能が必要であって整備を行っていく、などと書かれたらいいのではないかと思います。大切なのは、ポイントをはっきりさせて、この機能は外せないからこの路線は存続だという整理をされればよろしいかと思います。その意味でも、路線の方向性が見えないと議論はしにくいのではないかと思います。

【委員】

繰り返しになるかもしれませんが、市のことを一番よく知っており、一番よく考えられているのは市当局だと思います。ですから、検証結果のまとめ、路線の存続、廃止の方向性のところも、客観的なものばかりではなくて、市側の意向というものを入れたものとしていただきたいと思います。

検証項目の①、②は、ある程度客観的に入れていくことができると思いますが、検証項目の③、一番上（①－A中央通線）の欄を見ますと、「西光寺川及びJR岩徳線を越える構造物の改良が必要」とあります。これが、廃止する方向であれば、「改良が必要で多額の費用がかかる」となるのでしょうし、逆に都市計画道路として残す方向であれば、「改良が必要で多額の費用がかかるが、技術的には可能」といった整理になるのかと思います。方向性によってこの語尾は変わってくるはずですが、そのあたり、市当局の考え方を示していただければ、各委員がそれぞれの立場で意見を述べる、それぞれの立場から、整理された方向性等について、それでいいのかどうかとかという議論ができると思います。

検証項目そのものは、これまで議論してきた内容であって、4つの項目で検証してい

くと、今日の冒頭で説明を受けた感じではよくまとまっていますし、検証も精力的に行われていると感じています。あとは、市の意向をはっきりさせていただいて、この委員会で審議していけばいいのではないかと思います。

【委員長】

市の意向という、難しい宿題が出ておりますが、正直なところそのとおりであろうと思います。方向性あつての検証ですから。今委員からおほめもありましたが、ここだけではなくて県内いろいろなところで道路に関わられている委員がおっしゃったことですから、事実であろうと思います。ここはひとつ前向きにとらえていただいて、これまでの検証内容を踏まえて方向性、市の意向までを整理していただいて、次回の委員会で議論させていただければと思います。

そうしますと、本日の委員会では、個々の路線、区間ごとの検証結果を見ていくという事務局側の考えであったようですが、その結果はこれとして預かって宿題とさせていただき、一番右の検証結果もまとめが整理できた段階で、次回の委員会で審議するということとさせていただきたいと思います。

【委員】

決してこの検証結果が悪いというのではなくて、さらに検討を進めていただいて、方向性までを整理してお出しただければと思います。

【委員長】

ありがとうございます。

それでは、本日の議題につきましては、以上とさせていただきたいと思います。

進行を事務局にお返ししたいと思います。

【司会】

ご意見、ご審議ありがとうございました。

いただきましたご意見を踏まえまして、関係各所との調整を図り、検証結果のまとめまで、市の意向までを整理しまして、次回の委員会で再度ご審議いただきたいと思います。

次回、第5回目の委員会でございますが、検証結果の整理等の作業もございますが、今のところ5月中旬を予定しております。日程等につきましては、また改めてご案内させていただきます。よろしくお願いいたします。

また、本日をもちまして、池田委員、松塚委員におかれましては、ご参加いただきますのが最後となります。改めまして御礼申し上げます。

それでは、以上をもちまして第4回都市計画道路見直し特別委員会を閉会させていただきます。委員の皆様、本日はありがとうございました。

15時20分 閉会