

周南市都市計画審議会

第1回都市計画道路見直し特別委員会

議 事 録

日時：平成24年11月14日（水曜日）15時から16時35分まで

場所：周南市役所 本庁第1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1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24年11月14日（水曜日）15時から16時35分まで

周南市役所 本庁第1会議室（本館3階）

2 会議の概要

1) 出席委員 8名

目山直樹委員長、小田敏雄委員長代理、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、藤田俊雄委員

2) 欠席委員 1名

三浦克己委員

3) 事務局 11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、山本主査

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 都市整備部長あいさつ

3 委員紹介

4 議事

(1) 都市計画道路見直しのスケジュール等について

(2) 周南市の都市計画道路の現状について

(3) 都市計画道路の見直しの手法について

(4) 見直し対象路線の選定について

6) 会議資料等

別添のとおり

第1回都市計画道路見直し特別委員会 議事録

15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1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。

まず、資料の確認をさせていただきます。

本日お配りしております資料は、議事次第、委員名簿、配席表、第1回都市計画道路見直し特別委員会資料、未着手区間を有する路線の概要整理票、山口県都市計画道路見直し基本方針でございます。資料の確認をお願いいたします。

専門委員の皆様には、加えて、周南市都市計画マスタープラン、周南市の都市計画2012をお配りしております。

それでは、開会にあたりまして、松田都市整備部長がご挨拶申し上げます。

【松田都市整備部長】 みなさん、こんにちは。周南市都市整備部長の松田でございます。

周南市都市計画審議会、第1回都市計画道路見直し特別委員会の開催にあたり、ひとことご挨拶申し上げます。

皆様方には、平素から、本市のまちづくりに格別のご支援、ご指導を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、昨年、東日本大震災や原発事故等、未曾有の国難からの再生のため、国、地方をあげて復旧、復興に取り組んでおり、その教訓を生かした防災、減災対策の推進、また、低炭素社会の実現等、持続可能で活力ある国土・地域づくりの推進に取り組んでおり、本市におきましても、上位計画に基づき、既存ストックを活用した安心、安全で質の高い持続可能なまちづくりを目指しております。

こうしたなか、先の第17回周南市都市計画審議会にお諮りし、30年以上の長期にわたって未着手のままの都市計画道路について調査検討することとなり、このたび、都市計画道路の幹線道路の見直しに取り組むため、本特別委員会を設置することといたしました。

皆様方には、快く委員をお引き受けいただき、本日の委員会を開催することができま

したことを、厚く御礼申し上げます。

本市の都市計画道路の見直しにつきましては、後ほど事務局から詳しくご説明いたしますが、都市計画道路は交通機能、空間機能、市街地形成機能など、都市の骨格を形成する重要な都市施設のひとつであり、今後のまちづくりの方向性を示す必要があります。

本日からスタートとなりますが、なにとぞご審議を賜りますようお願いいたしまして、私からのご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【司 会】 続きまして、お手元の委員名簿に従い、委員のご紹介をさせていただきます。

【事務局から委員の紹介】

【司 会】 それでは、これからの進行を目山委員長にお願いしたいと存じます。目山委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】 それでは、進行を引き継いでいきたいと思えます。

議事ですが、会議次第のとおり進めたいと思えます。

議事が（１）から（４）までありますが、（１）の都市計画道路見直しのスケジュール、（２）の都市計画道路の現状について、（３）の都市計画道路の見直しの手法について、ここまでは基本的に説明の部分となりますので、まず、ここまでの説明を受けて、その後一括して審議を行いたいと思えます。

それから、本日の要点である、どういう道路を見直し対象とするかという、（４）の見直し対象路線の選定については、委員の皆様のお立場から、高所大所に立ったご意見をいただきたいと思えます。

それでは、議事の（１）、（２）、（３）について、事務局から資料の説明をお願いします。

議事（１）都市計画道路見直しのスケジュール等について

【事務局】 周南市都市計画課の廣林でございます。よろしくお願いいたします。

ただ今の委員長のご指示により、一括して資料のご説明をさせていただきます。

私からは、議事（１）についてご説明をさせていただきます、（２）、（３）につ

きましては、先ほどご紹介いたしましたコンサルタントからご説明させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

では、資料の1ページ、都市計画道路見直しのスケジュール等についてでございます。

ここでは、なぜ都市計画道路の見直しを行うこととなったのか、見直しの体制、特別委員会の開催予定を含めた見直しのスケジュールについてご説明いたします。

まず第1番目、都市計画道路の見直しについてでございます。都市計画道路は、先ほどの部長の挨拶にもありましたとおり、都市の基盤となる都市施設を、道路という形で都市計画決定しているものでございまして、市や、また県、国のご協力をいただきながら、整備を進めているところでございます。

周南市の都市計画道路の整備率は約72%、これに対しまして整備が行われていない、整備の見込みも立っていない、未着手のものが約25kmございます。

これら未着手の都市計画道路の多くは、計画決定から30年以上を経過した、いわゆる長期未着手といわれる状態となっておりまして、社会経済情勢の変化や、都市計画施設の区域内に生じる建築制限、建物を自由に建てることができないという制限ですけれども、これが道路が整備されないまま長期に及んでいるというような、様々な課題を生じております。

このような中、都市計画道路の見直しの考え方等を定めた「都市計画道路の見直し基本方針」が山口県において定められまして、これをもとに県下各市で見直し作業に取り組まれていると伺っております。

また、今年改訂されました周南、周南東の両都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、都市計画区域のマスタープランと呼ばれるものですが、こちらにおいても、特に長期未着手の都市計画道路について、検証、見直しを行うべきであるということが盛り込まれております。

このようなことを踏まえまして、周南市においても、都市計画道路の見直し作業に着手することとしました。

2番目の「都市計画道路見直し特別委員会」でございますが、見直しの検討段階から都市計画審議会のご意見をいただきながら進めるべきであると考えましたことから、市から都市計画審議会に、都市計画道路の見直しの調査検討を依頼させていただいており

ます。この市からの依頼に基づき、見直しの調査検討の専門的、集中的に行うための特別委員会を都市計画審議会に設置することが、今年6月14日の審議会で定められました。

資料下に、この特別委員会の位置づけのイメージ図を示しております。審議会の中に見直しの調査検討を行う場として特別委員会を置いておきまして、特別委員会でご審議いただきました内容につきましては、審議会の方へ中間報告、またこれに対して審議会からの意見をいただきながら、連携し一体となって見直し作業を進めてまいりたいと考えております。最終的には、特別委員会において都市計画道路見直しの素案を定めていただきまして、これを審議会に最終報告という形で報告していただき、審議会から市の方へ見直し結果を返していただくという形を考えております。

3番目、都市計画道路見直しにあたっての考え方でございますが、後ほどの議事の中で出てまいりますので簡単にご説明いたしますと、先ほどご紹介いたしました、山口県が定めております「都市計画道路の見直し基本方針」、本日資料として本文もお配りしておりますが、これに従って検討を進めていただきたいと考えております。ただし、この方針に定められていないこともございますし、周南市における独特の課題といったものもあろうかと思っております。このような場合にローカルルールのものが必要になった場合には、本委員会でご審議、ご決定いただきたいと考えております。

最後に、見直し作業のスケジュールでございますが、これから概ね1年程度をかけて、都市計画道路の見直し方針の素案の検討を行っていただく予定としております。本年度の下半期には、見直し対象路線の抽出、対象路線の必要性の評価検証を進めていけたらと考えております。続きまして来年度上半期におきましては、必要性の検証結果等を踏まえまして、住民の皆さんに対して説明会や意見聴取の機会を設け、その意見等を踏まえまして、特別委員会でも引き続き開催をさせていただきまして、最終的に見直し方針の素案をまとめていただきたいと考えております。

素案をいただきましたら、市はパブリックコメント等の手続きを行いまして、見直し方針の策定を行う予定としております。その後、見直し方針に従い、実際の都市計画道路の見直し変更等の手続きを、平成26年度以降順次行っていくこととしております。

議題（１）の見直しのスケジュール等については以上でございます。

議事（２）周南市の都市計画道路の現状について

（３）都市計画道路の見直しの手法について

【事務局】 福山コンサルタントの高橋と申します。都市計画道路の現状、及び見直しの手法について説明させていただきます。

説明の流れとしましては、まず都市計画道路とはどういうものなのか、周南市の都市計画道路の状況はどうなっているかについてご説明いたします。その後、都市計画道路の見直しをなぜ今行う必要があるのかを整理しまして、実際の見直しの手法までをご説明いたします。

まず、都市計画道路についてご説明いたします。

都市計画道路は、都市計画法に位置づけられている都市施設で、都市の将来像を実現していくための軸、骨格となる施設です。

この都市計画道路の機能としましては、大きく３つございます。

まず１つ目、人、モノといったものを円滑に運ぶための交通機能です。これは言い換えれば渋滞がないような道路、交通体系を造っていくというものです。

また２つ目、災害時の避難路となったり、道路の下に上下水道等のインフラを収容するなどの空間機能、

３つ目に、道路を軸としたまちづくりを進めていく、市街地形成機能がございます。

都市計画道路は、主に交通機能に着目して、２ページ右側の表のとおり、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の４つに区分することができます。周南市ではこのうち幹線街路と区画街路が都市計画決定されておりますので、その内容をご説明させていただきます。

幹線街路についてでございますが、

まず主要幹線街路、これは都市の拠点間を接続する道路で、右下図の濃い緑の道路となります。周南市では国道２号等がこれに該当します。

次に都市幹線街路、図の薄い緑の道路で、都市内各地区の拠点であったり、主要施設

を結ぶ道路です。周南市では拠点である徳山駅から北に伸びる道路等が該当します。

最後に、補助幹線街路ですが、今ご説明した2つの道路を補完する道路で、主要幹線街路や都市幹線街路に並行する道路が該当します。

次に、周南市の都市計画道路はどのような状況なのかについて、資料3ページにまとめております。

周南市では、67路線、116.7kmが都市計画道路として定められておりまして、種別としては、幹線街路と区画街路の2種類がありまして、自動車専用道路や特殊街路はありません。これらの都市計画道路のうち、約7割が整備されております。

次に、3ページ左下の表で、都市計画道路の歴史を見ていきたいと思っております。

現在の周南市の都市計画道路の姿は、徳山地域で昭和37年、38年にかけて、新南陽地域では昭和48年頃の見直し変更により、概ね現在の都市計画道路網となっております。熊毛地域については平成元年に現在のとおりの都市計画道路が計画決定され、現在に至っております。

このように、周南市の都市計画道路の多くが計画決定から30年という長い期間を経過しており、都市計画道路の必要性に影響を及ぼすような社会経済情勢や土地利用の変化が生じていると考えられます。

また、表の中ほどの赤い部分、昭和44年の新都市計画法の施行という部分がありますが、これ以前に都市計画決定されたものにつきましては、現在のような詳細な都市計画決定手続きが制度化されていなかった時代であり、住民意見が十分に反映されたものとなっていない可能性もあります。

続きまして、今回の見直しの対象となります幹線街路の状況についてご説明いたします。

周南市の幹線街路は52路線、約113kmございます。整備率は約70%で、県内の整備率の平均58%を見ますと、比較的順調に幹線街路の整備が進められてきたといえます。

また、周南市の特徴としまして、徳山地域の中心部における戦災復興事業をはじめとする土地区画整理事業により整備された幹線街路の割合が多いということがあげられ

ます。

しかしながら、未着手の幹線街路が約20%、約24kmあり、そのうち、計画決定から30年を経過した長期未着手の幹線街路は約18kmあり、未着手の3/4を占めております。

また、周南市の幹線街路の整備実績を見てみますと、過去30年で約22km、過去10年では約3kmの整備が完了したという状況になっております。未着手24kmの整備にはなお時間を要することが想定されます。

資料4ページは、周南市の幹線街路の整備状況の図となっております。

徳山地域の中心部など、土地区画整理事業が実施された区域は幹線街路がしっかり整備されております。しかし、面的整備が行われていない市街地周辺部や、面的整備された区域と区域の間などに、未着手路線が存在しています。

続きまして資料5ページに移ります。

ここからは、今なぜ都市計画道路の必要性を再度検証する必要があるのかについてご説明いたします。

右上の紫の囲みをご覧ください。先ほどからご説明した内容を整理しておりますが、今後の都市計画道路の全線整備は、公共投資の抑制等の状況から長期化が予想されます。この場合、都市計画道路の区域内に生じる建築制限、建物を建てる場合に強い制限がかかるわけですが、これがあることで民間開発や土地利用の支障となってしまうたり、この制限が長く続くことで都市計画への信頼性の低下が生じることが懸念されます。

また、計画決定から長期間を経過していることから、様々な状況の変化も生じています。左上の緑の囲みをご覧ください。

大きく状況が変化しているものとして、3点あげております。

まず、社会情勢の変化です。都市計画決定時には都市の拡大発展を前提として計画されていましたが、少子高齢化、人口減少に伴い、市街地の拡大や将来交通量の見込みに変化が生じていることが考えられます。

グラフは周南市の人口推移を示していますが、概ね20年後の平成47年には、周南市の人口は今より約4万人少ない10万人強と予測されています。また、高齢化率も3

人に1人が高齢者となる超高齢社会となることが予測されています。

また、都市計画道路の整備事業実施に伴う環境の変化も考えられます。

近年、環境や景観への配慮や、東日本大震災以降は特に防災といった、新しい多様な考え方により、事業実施が複雑化していることや、元は農地等であった土地が、事業が実施されないまま市街地化してしまった等の状況変化があります。

最後に地方分権の進展ですが、都市計画の面でも地方自治体が主体的に取り組むことができるようになりましたが、財政的な制約等により事業の一層の効率化が求められたり、行政に対する市民意識の高まり等から、都市計画道路の必要性についての根拠や、その説明責任が求められています。

このような状況変化や課題を踏まえ、市の都市計画マスタープランや、国県の上位計画に従いながら、都市計画道路の必要性を検証していくことが必要となっています。

資料6 ページに進ませていただきます。

ここからは、実際の見直しの手法についてご説明いたします。

基本的には、平成18年3月に山口県が定められました「都市計画道路の見直し基本方針」をベースとして見直しを進めていきたいと考えています。

この基本方針のポイントとしましては、

まず、住民への情報提供に配慮して、理解と合意形成に努めること、

また、見直しにあたっては市町と県の連携により進めていくことがあげられます。

基本方針の中で、実際どのように見直しを進めていくかについて、6ページ右側にフローを示しております。

まず、整備状況や計画決定年次等から、見直し対象路線を抽出しまして、対象路線の必要性について、都市計画道路に求められる機能や配置バランス等から評価検証を行います。

また、その評価検証の結果から、対象路線を存続するか、廃止するかの検討を行いまして、その結果を少しマクロな目で、道路網全体として適切かどうかの検証確認をあわ

せて行い、最終的な見直し方針を策定し、実際の見直し、都市計画変更の手続きを行っていくという流れになっております。

続きまして7ページに進ませていただきます。

県の見直し基本方針をベースにしつつ、周南市独自の都市の課題であったり、まちづくりの方向性がありますので、ここではこれらを踏まえて、必要性等の検証を行っていくうえで必要となる視点、考え方について整理しています。

まず、左側の緑の囲みの部分に、上位計画等で示されております周南市の主なまちづくりの方向性、大きく6つをまとめております。右側、青の囲みの部分は、これらの方向性に対応する、必要性等の検証を行う際の視点を整理しています。

まちづくりの方向性としましては、

- ①東西方向の幹線街路における慢性的な交通混雑を解消していくこと、
 - ②地域の活性化や観光・産業の振興を図るため、周辺拠点間の交流・連携を推進していくこと、
 - ③過度な自動車依存の軽減を図るための公共交通機関の利便性の向上、
 - ④歩行空間の確保や安全対策等の交通弱者への対応、
 - ⑤空き店舗や商業活力が低下している中心市街地の活性化、
 - ⑥防災性の向上や安全な生活を支える道路網の形成
- という6つの方向性があります。

これらをふまえて、都市計画道路の必要性等の検証を行う視点としましては、

- ①広域交流による地域の活性化や産業振興等に寄与しているかという広域交通の視点、
- ②各拠点間の交流・連携を促進し、都市軸としての機能を有しているかという都市構造の視点、
- ③公共交通の利便性向上に寄与しているかという都市活動の視点、
- ④市街地機能の確保や観光等の活性化等の、まちづくりの視点、
- ⑤安全・安心・快適な道路空間の形成等の生活環境の視点、
- ⑥災害に強いまちづくりという防災の視点、

これらの視点を持って、必要性の検証を行うための評価項目の設定を検討していき

いと考えております。

以上が、見直しの手法までの説明となります。

【委員長】 ありがとうございます。

皆さんには長々と説明を聴いていただきまして、初めて見た資料で意見をすぐ言えるかということもあるんですけども、ひとつひとつご議論いただきたいと思います。

まず1点目の議事、都市計画道路見直しのスケジュール等、このあたりについて、皆様方のご質問、確認しておきたい事項等をみていただけたらと思います。ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

私から事務局に確認してもよろしいですか。

まず、この委員会は都市計画審議会の中に設置される特別委員会ということですが、ここで議論すべきは素案であって、最終的には審議会の方で決定するというところでよろしいですね。

【事務局】 結構です。

【委員長】 ありがとうございます。確認させていただきました。

あと、本当はもう少し後での議論になるのかもしれませんが、山口県の「都市計画道路見直し基本方針」という言葉が出てきますけれども、これはもう大分前に示されて、これで動いているというものだと思いますが、策定年次についての確認です。平成18年ですか、まだ10年にはならないんですね。平成18年に示されたものに従って進めていくということ。

それでは、松塚委員さんに、県のお立場からの確認ですけれども、今の事務局説明の中で、かつちりしたものではないという表現だったと思いますが、市町村が（都市計画道路見直しを）検討する際に、独自の項目というか、手法によって検討ができるように、ある程度自由度があるものと考えてよろしいでしょうか。このあたりご意見いただければと思いますが。

【委員】 私の認識では、県下全体の状況を見ながら、県が基本方針を定めているということで、あとは個々の状況によって、個別の項目も含めて検討されるものと思います。

【委員長】 ありがとうございます。委員さんがおっしゃったように、今回の見直しの中では、周南市独自の考え方も加えながら検討を進めていくということよろしいですか。

【事務局】 事務局から補足をさせていただきます。基本的な方針として県が示された基

本方針というものがありますので、これに沿った形で調査検討、見直しの作業を行っていくということを考えています。

先ほど少し説明申し上げましたが、（県策定の）基本方針は県全体を見られて、考え方の大枠を定められているものと思っております。周南市独自の課題であったり、特性であったりというものが必ずしも全部盛り込まれていないかもしれない、ということもございますので、そういった場合には、今、委員からもありましたとおり、独自の考え方を盛り込むことも十分にあり得ると考えています。

【委員長】 すみません。私が確認しておきたいことだったもので、先に発言させていただきました。委員の皆様からこのスケジュールに関わるのところ、ご意見や確認しておきたいこと等ございませんか。

【委員】 今年度の下期、毎月1回委員会の開催予定があるということで、よろしいですか。

【事務局】 すみません。第1回の委員会がこの時期になったということも事務局の準備の都合でありまして、大変申し訳ございません。

検討の流れでいきますと、都市計画道路の必要性の検証、計画決定している道路が本当に必要かどうかの検証を年度末までに行いたいと考えております。

そのための検討項目等をスケジュール表にも書いておりますけれども、特別委員会でご審議いただかなければ決められない内容、またご審議をいただければ事務的に作業が進められる内容もあります。これらの内容を踏まえ、特別委員会は年度末までにもう3回、きついスケジュールで大変恐縮でございますが、開催をお願いしたいと考えております。

【委員】 委員としてはできるだけ出席したいと思っておりますから、会議の日程は1ヶ月以上前には知らせていただきたい。

【委員長】 1ヶ月前には日程調整のうえ、委員の皆様にもお諮りしながら日程を決めるということをお願いします。

さしあたり、今出ている委員会のスケジュールでは、見直し対象路線の抽出までを第1回で検討したいということ、また第2回目は現地視察をするという予定です。

実際の検討作業としては、第3回の委員会までは必要性の再検証をする、今回対象路線を抽出して、第3回、1月の委員会以降で個別の路線の検討を行うということですが、

委員の皆様にはこの流れでいかがかと思うのですが。

この流れで進めさせていただくということで、よろしいでしょうか。

また、委員からご指摘ありましたとおり、日程調整等はよろしく申し上げます。

そういう意味では、本日、第2回委員会の日程については少しお話しさせていただくことにもなるのかなと思っています。

【委員長】 よろしければ、2点目の議事に移らせていただきます。

都市計画道路の状況について説明がありましたが、その前段として都市計画道路の内容についてから始まって、今の周南市の都市計画道路の整備状況、地方都市としては整備率72%はかなり高めの方ではあるんですけども、長期未着手の路線が延長にして18kmということで、皆様も都市計画審議会の委員としてご承知のところではなからうかと思えます。

現状のことについて、確認やご質問、またこの資料の整理の中で不十分と思われる点等ありましたらご指摘いただきまして、充実させていきたいと思えます。

2点目の周南市の都市計画の現状について、ご意見いただけますでしょうか。

(都市計画道路の) 歴史が書かれているところが資料の3ページにあります。こういう形で整理をすると、要点がどこにあるか少し分かりづらいのですが。

私自身が感じていることを少し、確認の意味も含めて申し上げておきたいと思えます。

説明にもありましたが、旧徳山市と旧新南陽市は土地区画整理事業によって都市計画道路を造っていくという意識で取り組まれてきた都市ではないかと思えます。

旧徳山の市街地では、昭和21年に計画決定したいわゆる戦災復興事業と、都市計画道路22路線、これが骨格となって都市計画がスタートしていると。

代表的なものでは、市街地を環状に取り巻く慶万浦山線というのがありますが、昭和21年当時はこのようなまちづくりをしようと考えていた。

その後、2回の変化点があると思えます。1つ目は周南バイパスです。新たにバイパスを造るということで、それまでの道路骨格に東西の軸を追加しました。

その時の徳山市は、バイパスから少し北まで都市計画道路の整備がされている。北部第1、第2地区という、沿道型の土地区画整理事業を行って、その部分まで整備されたということです。ただしその北側、金剛山と呼ばれる地区は面的整備が行われなかった

ので、都市計画道路も未整備のまま残っているという状況です。

私としては、戦災復興と、次の昭和40年代、50年代の周南バイパス整備、またみなさんご承知のとおり市街地の東側には周南団地というニュータウンもあるわけですが、これにあわせてこの部分の都市計画道路も整備された。

その後、1990年代になりますと、山陽自動車道を造ると、これで徳山東ICのあたり、久米地区にも南北に抜ける都市計画道路が必要ということで、これも今整備が進められています。

徳山西ICのあたり、戸田地区では、未着手の路線（戸田停車場線）がありますが、これは国道2号が4車線になる前に、その時の状況に対応して定められたものですが、現在、実際は山陽自動車道で通過していく、また防府市境まで（国道2号の）4車線化が進んできたことで、車の動きや交通量が変わってきてしまったという例であると思います。

あと目立つのは事業中路線（青色）ですが、旧徳山市と旧新南陽市の境目のところ、また新南陽駅周辺で面的整備を行った部分とそうでないところの境目のところ等、これらの部分をどう位置づけていくかというのも課題と思います。

ここで私から事務局にお願いします。説明の中で土地区画整理事業との関わりについて触れられるのであれば、土地区画整理事業、面的整備の動きも地図に入れていただいて、理解しやすいように整理していただければいいと思います。

少し飛びますが、概要整理票（別冊資料）の6ページを見ていただきたいと思います。

整理票の5番目、徳山地域の環状道路である先ほどの慶万浦山線ですが、昭和21年の時点でこのように計画され、その後周南バイパスが整備されて車の動きも変わり、山陽自動車道ができて東西方向の通過交通がそちらに移った、このあたりの変化をどう捉えるか、今後の検討の中で議論になってくると思います。

委員の皆様が意見を言い出しにくい中で、まず私の思いを述べさせていただきましたが、昭和21年に決定された都市計画道路が、その後2回の転機を経て状況が変わってきたんだということですが、これまで見直しが行われてこなかったわけではなく、見直しが今の時期となったという最大の理由は、これまでは市街地拡大の時代であったものが、人口も減り始める、財政投資も難しくなる、このような状況の中で、見直しを行うのは今しかないんだろうなと思いながら事務局の説明を聴いていました。

委員の皆様それぞれのお立場から、特に国土交通省の池田委員さんや山口県の松塚委

員さんには、現在の周南市の道路網についての現状認識といたしますか、ご意見を伺っておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 未着手の幹線街路が24kmということですが、4ページの地図の赤い部分が未着手ということによろしいですか。

【事務局】 未着手区間24kmは、地図でいきますと赤い部分とオレンジ色の部分を足したものとなります。

【委員】 (未着手の路線は) 何路線ありますか。一覧表のようなものはありませんか。

【事務局】 周南市の幹線街路は52路線ありまして、未着手の区間がある路線が25路線あります。逆に言いますと52路線から25路線を引いた27路線は、既に全部整備されているか、今事業中の区間が完成すれば全部整備済みとなる路線ということになります。未着手区間が残っている路線は25路線ということになります。

【委員長】 ここは少し分かりにくいところですが、都市計画道路には起点と終点があって、これで一つの路線となりますが、未着手の区間を有する路線が25あるということですね。ですから未着手区間のある路線でも一部は整備済み、あるいは事業中の区間もあるということですね。

基本的な考え方としてはこのあたりでいいのかなという気もします。今いただいたご指摘は作業レベルで対応できる部分と考えますので、今後議論を深める中で追加修正をして理解を深めていくということによろしいでしょうか。

【委員長】 続きまして3番目の議事、資料では6ページですが、実際の見直しの手法、先ほど委員のご発言もありましたし、県の基本方針に加えて必要があれば独自の考え方も入れていくという事務局の認識であります。

もう一度6ページのフローを見てみますと、検討の流れとしては、まず対象路線を抽出していく、ここは区間単位ですね。区間ごとに必要性があるかを検証していく、例えば1つの路線でこの区間はできているからそれはいい。その先の未着手の区間の整備を行うのか、またそのままとするのか、あるいは現道があるからそれをどう考えるのか、このあたりの検討、必要性の検証を区間単位で行うと。その検証結果を踏まえて必要性見直し方針を検討していくということになります。

手法については、現時点では独自ではなく、山口県の基本方針に素直にのっとりた形

で進め、未着手路線を区間単位で見直し対象とする必要があるか、必要があれば見直し検討の作業を進めていくということです。

このあたりは、具体的な検討結果をみながら、今後議論が深まってくるところだと思いますが、大枠としてこの流れ、考え方でよろしいか、ご意見を伺いたいと思います。

先ほど山口県のご意向もお伺いしましたし、よろしいのではないかと思います。今後周南市独自の考え方のご意見をいただきましたら、委員会で議論していくということで進めさせていただきたいと思います。

皆様のご了解をいただきましたので、議事の1から3について進めさせていただきました。ここで事務局にお返しして議事の4、見直し対象路線の選定について、説明をいただきたいと思います。

議事（4）見直し対象路線の選定について

【事務局】 それでは、見直し対象路線の選定についてご説明いたします。

選定は、山口県の都市計画道路の見直し基本方針に従って行っていきます。資料8ページ右側のフロー図をご覧ください。

まず、基本方針で見直し対象とされております、周南市の幹線街路が52路線ございます。この52路線について、計画決定からの経過年が30年以上か、30年未満かでふるいにかけていきます。30年以上経過しているもの、長期未着手のものについては、基本方針にしたがい、見直し対象路線とします。

続きまして、経過年が30年未満の路線については、計画決定時から、事業実施の支障となるような状況等の大きな変化があるかについてふるいにかけます。大きな変化がある場合には、見直し対象路線とし、ない場合には見直し対象外とします。

ここで、見直し対象路線の選定を行うにあたりまして、先ほど委員長からもありましたとおり、区間ごとに評価を行っていきたいと考えております。その理由としましては、1本の路線であっても、車線数が変化したり、他の幹線街路と交差したりすることで、交通その他の状況や、道路に求められる機能等が変化するためです。このため、特性の異なる区間ごとに必要性の検証を行っていくように考えています。

また、見直し対象外となった路線、区間であっても、必要性の検証を進めていく中で、（見直し対象の路線、区間と）関係が深い、関連性があるといった場合には、検討の対象として必要性の検証を行っていきたいと考えております。

以上で、見直し対象路線の選定についての説明とさせていただきます。

【事務局】 若干、説明の補足をさせていただきます。

資料の8ページに、見直し対象路線の選定の考え方を示しておりまして、次の9ページに、見直し対象路線の位置を示しております。

4ページの整備状況の地図とほとんど同じものでして、ご説明した考え方で見直し対象路線を選定しまして、結果的に長期未着手の路線がそのまま見直し対象路線となっている状況でございます。これは、県の基本方針に定められている部分でもあるんですが、計画決定から30年以上を経過したものについては自動的に見直し対象路線とする、ということになっておりますので、そのとおりになっていると。

では未着手の区間についてはどうか、ということですが、別冊資料として路線概要票をお配りしておりますが、未着手区間を有する路線について、これを区間に分割して、その区間がどのような状況であるかというのを、大まかに整理をしております。

未着手区間は、今から30年前以降に計画決定されておりますが、30年前といたしますと、ずいぶん昔のような感じもありますが、この中には30年前ぎりぎりに計画決定されたものもあれば、つい最近決定されたものもあります。今から30年前までという中でも、（決定された時期に）ばらつきがあるということです。

都市計画決定をした時の状況や課題があって、比べて今現在はどうか、ということですが、計画決定されたときにあった課題はもちろん現在にも引き継がれていますが、計画決定された後に新たに生じた、変化した課題というものは見受けられませんでしたので、未着手の路線、30年経過していないものについては見直し対象外としています。

ただし、長期未着手の区間の検討に関連するとか、道路全体、道路網で見たときにどうかという問題もありますので、今見直し対象としていないから全く見直さない、検討しないよという意味ではありません。まずは、長期未着手の路線を見直し対象に選定させていただきますまして、検討作業を進めていこうと考えております。

【委員長】 今、事務局から説明、補足にもありましたとおり、計画決定から30年以上経過している、長期未着手の路線、区間を見直し対象に選定しようということです。

おそらく、オレンジ色の未着手の部分の扱い方については、いろいろな議論があるかと思いますが、この見直しを行うには今というよりは、5年後10年後、10年後でしょうか、その時点で再度検討も必要になろうかと思いますが。（未着手区間については）今回の見直しでは長期未着手と同じ扱いはしないよ、ということだと思います。

委員の皆様、いかがでしょうか。見直し対象路線の選定の仕方について、長期未着手である17路線、36区間、約17kmを見直し対象に選定するという事です。

改めて9ページの地図を見てみますと、赤いところ（長期未着手の区間）をどうしていくのか、このままにしておくのか、実際に事業はできるのか、いろいろな面からみていく必要があるだろうと感じます。これから1年半くらいの期間になりますが、この委員会で検討していくには、正直多いかなという印象もあります。

改めて、委員の皆様のご意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員長】 道路の事業をされている、国県市の別で（見直し対象路線を）見てみますと、国の道路は整備済みや事業中ということで、見直し対象には上がって来ていません。県の道路は見直し対象に上がって来ているものがありますし、事業中の区間との関連もあろうかと思いますが。そのようなこともご確認いただいて、見直し対象路線がこのとおりでどうか見ていただきたいと思います。

その他の委員の皆様も、それぞれのお立場から、いかがでしょうか。

区間の状況については、別冊の資料で整理されております。今日はいちいち確認ということはしませんので、それぞれ確認いただけたらと思います。今日、見直し対象路線の枠組みを決めておいて、事務局とコンサルタントで検討作業を進めていただいて、1月の委員会で検討結果が上がってくるというイメージでおります。

ご意見等がないようでしたら、概ね了承ということで進めさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

現実的には、対象路線の検討結果も見てみなければ、いい悪いは言いにくい部分もあるかと思いますが。選定の方法も県の基本方針によるもので、スタンダードなものですから、今回の委員会では、検討のゴーサインを出してもいいのではないかと考えています。いかがでしょうか。

【委員】 資料9ページの地図ですけれども、ここで色付けされていない、短期未着手で、市としては整備が必要だと考えている路線がありますか。

【事務局】 都市計画道路の見直しは、幹線街路、比較的大きめの道路を対象としておりますので、9ページの地図では、（見直し対象である）幹線街路については何らかの色で表示されております。

実際には、都市計画道路になっていない道路もありまして、それはこの地図から読み取っていただくしかないんですが、都市計画道路、幹線街路は全て表示しています。

【委員長】 この地図の表示はそれとして、リクエストがありまして、都市計画道路である道路と、全ての道路を考える道路網、国県市それぞれ道路があると思いますが、この全体の道路網は別に見せていただかないと分からないと思います。

委員のお立場では、もっと大きな、道路網全体の視点で見られていますから、今のご発言があったのではないかと思います。

補足資料で、道路網全体、道路のマスタープラン的なものを参考として見せていただければ、全体の道路網の中で都市計画道路がどうなっているというのが分かりやすいと思います。

下松市の話になりますが、国土交通省の方に学校に来ていただいて、花岡バイパスの整備効果の話を授業でしていただいたこともあります。その中で昭和60年代以降、国道2号の改良がかなり進んできていて、これにより通過交通に対応する幹線道路、主要幹線は整備されて、これによる渋滞はかなり緩和されていると感じています。

これにネットワークする都市計画道路網がどのようにできているか、このあたりはもう少し資料があるとわかりやすいのかもしれませんが。今日の時点では全部これが出てくる段階にはないとも思いますので、補足資料として整理をしていただければと思います。

事務局、いかがですか。

【事務局】 今ご指摘のありました補足資料につきましては、お示しするようにしたいと思います。

【委員長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 前にご指摘ありました、土地区画整理事業との関連を分かりやすくすることと、道路網全体の表示について、次々回の委員会で準備したいと思います。

【委員長】 1月でなくて、来月の現地視察の時にあればいいと思います。急がせるよう

で恐縮ですが、よろしく申し上げます。

【委員】 資料の点で一つお願いがあります。

見直し対象路線を、計画決定から30年以上経過ということで選定されているということで、県の基本方針に従っているということでもよろしいと思っておりますが、各路線について、計画決定からどのくらい経過しているかとかの一覧表があれば、委員の皆さんも分かりやすいと思います。個別の路線の選定もありますが、都市計画道路全体はどうなっているかが分かるものが必要と思います。

【委員長】 事務局、いかがですか。

【事務局】 (路線全体の一覧表は)事務局の方には整理したものがあるんですが、分かりにくい表ということもあって、今回は別冊の整理票として路線の状況を整理したものを準備させていただいております。

一覧表は、見やすく整理をさせていただいて、準備するようにいたします。

【委員】 先ほど委員長もおっしゃられた土地区画整理事業のこととか含めて全体像を分かるようにしていただければ。

【委員長】 (資料の)見せ方の問題と思いますが、委員の皆さんに共通認識を持っていただくという面からも、工夫をしていただけたらと思います。

【委員】 見直し対象路線の選定が妥当かという点で、例えば三田川の交差点がひどく渋滞していて、高架化の話ですね、これが決定したとかいう話も聞くんですが、これがどうなっているのかということ、

もう一つは、臨海部にはコンビナート群があって、港の整備も進められているわけですが、周南市はこのコンビナートでもっている、そういうまちですが、そこに産業道路を整備されていますが、徳山駅の東で止まっている。これを伸ばすとかの対策をすれば、コンビナートの活性化や、通勤渋滞の緩和にもつながると思いますが、このようなことが今回の見直しに含まれているのか。

三田川の高架のことと産業道路の問題、これらのことが見直しにおいてどうなのか、将来的にどうなのかということです。

【委員長】 今おっしゃられたことはもっともで、まさに気になる点だと思います。道路全体のマスタープラン的なものが見えないと、個別の検討の話はしばらくだろうと思

ます。ご指摘は個別の事業の話ですが。

【事務局】 ご指摘の問題については、私どもも議論しています。

ただ、今回は長期未着手の都市計画道路の問題があつて、一方では、現在の課題を解決するために動いている事業がある。これを一緒にしてしまうと、非常に難しい問題になってしまいます。三田川の問題、産業道路の東進の問題は、現在検討している路線になります。これらが具体化してくれば都市計画決定等の手続きが生じてくるとおもいますが、現時点では少し切り離して考えていきたいと思ひます。

この2つの問題は、確かに大きな問題でありまして、国、県また市が連携して進めていきたいと思ひています。

今回の長期未着手路線の見直しは、過去から続いてきている問題を今の時点で整理して、今後のまちづくりにつなげていくかということと考えておりますので、少し切り離して考えさせていただきたいと思ひます。

【委員長】 今のご発言を踏まえますと、今回の委員会の中では、（見直し対象の）個別の路線を見直しの方針を検討していくのであつて、道路網全体のマスタープラン的なものを議論する場ではないと。また、個別に進められている事業については、都市計画に関わってくるものと、そうでないものがあると思ひますので、一緒に議論するのは難しいということだす。

【委員】 今ありましたように、今回は、長期未着手の都市計画道路について、今後も都市計画道路として整備すべきだと認めるのか、それとも都市計画道路から落とすのかという検討、議論をするところということだ、現在の国道2号がどうか、三田川の交差点がどうかということではないと思ひています。

ただ、三田川交差点の周辺、9ページの地図でいくと②、⑤、⑨とか、これらの長期未着手の路線をどうするかという検討の中で、その影響がどう三田川交差点にかかるのかという議論はあると思ひます。

【事務局】 三田川交差点の問題については、周南市だけの問題でもありませんし、国土交通省の方で考え方をお示しされながら、市民住民の理解も得ながら、まちづくりとして進めていく必要があろうかと思ひます。

また、産業道路については、工業産業の振興や、物流のことも考えながら、長期的な計画と認識して、取り組むことになろうかと思ひます。

【委員長】 それでは、今日の議題である見直し対象路線の選定については、提示された

資料に基づいて行うということで、進めさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 今回の都市計画道路の見直しでは、代替路線の有無というのがポイントになってくると思いますが、それに関連して、現在ある道路の交通量、これはどうなっているのか、どこを調査して結果はどうなっているという資料があるといいと思います。

現在の状況と推移があって、交通量の変化があれば検討の結果も変わってくると思います。

【委員長】 現況の交通量の調査のことについて、事務局いかがですか。

【事務局】 現在ある道路の交通量につきましては、道路交通センサスという、5年に一度定期的に、調査するポイントを決めて調査を行っています。この調査は継続して行われていますので、5年前10年前からの変化を把握することも可能です。

今回の見直し検討では、平成22年にこの調査が行われておりますので、その調査結果、現況の交通量を検討に反映していくことになろうかと思えます。また、市でも独自に調査を行っているポイントがあります。

ただ、今現在道路がない場合には、その（将来整備される道路の）交通量は現状の調査では分かりません。

【事務局】 （将来整備される道路の交通量は）把握している現状の交通量をもとにして、将来の交通量がどうなるかを推計という形で予測して出すこととなります。

【委員長】 その数値は1月の委員会では示していただけいるということですね。

それと1点確認ですが、平成22年センサスの推計値が、今回の検討のベースになりますか。どの時点の推計がベースになりますか。

【事務局】 平成22年センサスですが、交通量の調査は既に行われていますが、OD表といわれる、どこからどこへ移動するか、推計の基礎となるデータがまだ公表されておられませんので、このデータがある平成17年センサスをもとに推計を行っていくことになります。

【委員長】 分かりました。このあたりのデータを含めて、情報は1月の委員会で示されるということで。

それでは、今日示された資料をベースに検討を行っていただき、1月の委員会で議論ができるよう準備を進めていただきたいと思います。

【委員長】 事務局から、第2回委員会、現地視察の日程調整について提案がありまして、12月19日水曜日の午後からどうかということで事務局からの案がありますが、委員の皆様いかがでしょうか。

この場では分からないということもありますので、事務局の方で個別に確認のうえ、日程調整を行っていただくということでお願いいたします。

それでは、事務局の方へ進行をお返しします。

【司 会】 ご審議ありがとうございました。

次回の開催につきましては、日程調整をさせていただきまして、ご案内をさせていただきたいと思えます。

以上をもちまして、第1回都市計画道路見直し特別委員会を終了いたします。

本日はありがとうございました。

16時35分 閉会