

周南市都市計画審議会

第6回都市計画道路見直し特別委員会

議 事 録

日時：平成26年1月21日（火曜日）14時00分から15時00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6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26年1月21日（火曜日）14時00分から15時00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 8名

目山直樹委員長、山本敏文委員、廣澤和己委員、
西野賢治委員（代理 調査設計課長 飯分優）、岩本和美委員、
河田正樹委員、小田敏雄委員、藤田俊雄委員

2) 事務局 9名

松田都市整備部長、吉木建設部長、岡村都市整備部次長兼都市計画課
長、有馬都市計画担当課長補佐、山本主査
調査業務受託者（株式会社福山コンサルタント）4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

見直し検討対象路線における見直しの方向性について

3 その他

6) 会議資料等

別添のとおり

第6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】

定刻となりましたので、ただ今から、第6回都市計画道路見直し特別委員会を開会いたします。

本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして、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。

まず、配席表、会議次第、審議資料として資料1全域図、資料2検証項目・見直しの方向性の一覧表、資料3存続・廃止検討路線を含むエリアの課題・対応表になります。資料のご確認をお願いします。

続いて、本日の出席委員及び欠席委員につきましてご報告いたします。

国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所長 西野委員におかれましては、本代理として調査設計課長の飯分（いいぶん）様にご出席をいただいております。

三浦委員は欠席でございます。

それでは、これからの進行は、目山委員長にお願いいたします。

【委員長】

皆さん、新年あけてからもう2、3週間たちまして丁度寒い風花が舞うような季節のところでご足労いただきまして誠にありがとうございます。それでは、本日の議事を進めてまいります。

本日は、見直し検討対象路線の見直しの方向性について審議いたします。

最初に、私の方からこれまでの特別委員会の流れを再確認させていただいて、その上で皆さんに前回までに案として出た見直しの方向性について、事務局の方が宿題もふまえて見直したものをご提示されているので、今日はその審議をしていただきたいと思います。

まず、今回が6回目ですけれども、今まで5回ほど検討してきております。

もともと、未着手というのを30年以上事業がないものということで周南市の都市計

画道路のうち該当するものは何かを選定しまして、その選定したもの17路線36区間を絞り込んで検討してきたわけです。その検討の仕組みも、選定基準がございまして17路線36区間延長約17キロを対象にしました。次のスライドをお願いします。

で、実際皆さん覚えていらっしゃると思いますが、そこで挙がってきた路線区間については赤色表示のところ、事業中のところは青色表示、未着手ではあるけれど長期ではないものはオレンジ色で表示されています。今回はあくまでも長期未着手である30年以上経過している路線をこのままにしていいいのかということで、廃止検討にするのか、存続検討にするのか議論してきたところです。次をお願いします。

で、そのときの検証項目ですが、順番については1、2、3、4と進めるというよりは、同時進行でやって総合的に評価するという組み立てでやりましたけれども、検証項目1の計画の趣旨・位置づけ等について必要性が高いのかどうか、検証項目2は路線区間の有する機能に妥当性があるのかどうか、例えば、具体的な例で言いますと、慶万浦山線のように一見、環状道路のように見えるんですけども、実は生活道路的に使われている道路で、区間ごとに毛色が違うというか、機能が違っていましたので、そのあたりを区間で分けて、存続すべきか見直すべきかを議論させていただきました。その際には、三田川交差点に関わるところもあるので、この道路は環状道ではないので国交省の委員の先生からはですね、この道路は交差点へ負荷をかけるようなレベルの道路ではないということも確認したところです。で、検証項目3の整備実現性、これが非常に悩ましいのが昭和43年の都市計画法改正の時期以降に都市計画道路の決定がなされていますけど、それ以前あるいはその前後に決定された道路は今のように都市計画を打つ際に計画設計、いわゆる平面的に立体交差なのか平面交差なのか高低差をきちんとみているのか、そのあたりがそこまでシビアでなかったものと思われて、実際にこれを造るには高低差を克服できないなという箇所が出てまいりました。そういう意味で第2回委員会の現地見学会の中で、これは縦断勾配が難しそうだな、横断構成がこの場所でとれるのだろうかなど、皆さん方の率直な感想をお持ちになりながらやってきたところです。で、検証項目4の機能代替の可能性ですけれども、基本、都市計画道路は代替路線がない限りやはり外すことは出来ないということがありますので、並行する区間あるいは交差する区間のところで代替機能が確保できるのか、そのあたりの担保ができるのか、交通量がそれほど多くない道路が並行して走っている場合には、片側がもし廃止になっても機能の代替ができるとかネットワーク的には十分ふれるだろうとか、もっと言えば、区画

整理で造ってきたこの街の歴史から言うと、区画整理で造れない状況になっているところで道路だけどうやって造るだろうか、行き止まりになるな、思い切ってそういうところは廃止するのか存続するのかの議論までしていただいたところです。

それを踏まえまして、必要性の判断ということで、総合的な評価を見てですね、都市計画道路の見直しの方向性で、廃止検討するということであがったところは赤色、存続検討するということであがったところは緑色とこの塗り分けをしてみました。

先ほど言った慶万浦山線の起点側、医師会病院がある方で、この都市計画道路があるがゆえにこれを存続させると生活道路の整備ができないとの議論が出てきましたのでそういうところでは抜本的な解決を図るという意味で都市計画を思い切って見直してみた方が良いのではないかと、そういう意味合いでいきますと、慶万浦山線の終点側の地域、宮の前の地域、こういったところが同じような状況で浮かび上がってきました。

で、そういうことも踏まえて慶万浦山線の終点側の方は交差する道路側も国道2号より先が造れない状態、勾配的にも厳しくて、もし造っても沿道の土地利用ができない勾配になっているとかそういうことも含めてこの場合には廃止検討との結論が前回の段階で出ています。

皆さん方と今日議論していくところは、皆さん方の意見を踏まえて修正し最終的な議論をしていただいて、できましたらこれだけの議論をしてきた成果を踏まえて次の都市計画審議会に報告をして、審議会側のご判断をいただきながら今後の都市計画道路の見直しをどのようにしていくかの指針と言いますか、方針としてオーソライズしていただきたいと考えております。

最終の委員会でございますので、基本的には過去の中で言い足りないところ、お気づきになっているところ、この結論は結論として審議過程でもっとこういう工夫があったらよかったなと思う点も含めて、今後の見直していく作業に関わるようなところで、皆さん方の忌憚のない率直な意見をいただいて、前回までに案として揉んでいった形になっているものにある意味で魂を入れると言いますか、付帯事項をつけたい、または意見として付け加えたいということを検討していただければと思っています。

いわゆる道路管理者側の関係機関である国土交通省のご参画もいただき、県土木建築部の所長にも参画いただき、そういった意味での機会ですので、必要なことを確認していきたいと思います。この会議には都市計画審議会の公募委員にも入っていただいていますし、特別にこの委員会だけ参画している方もおられる、地域住民の代表者の方、コ

コミュニティ協議会の会長もおられる、運輸側の事業者の方もおられる、建築をするのに都市計画上の制限がかかっている問題でいろいろな現場に出くわしている経験のある建築士さんもおられる、その中での議論として本日集約をさせていただきたいと思います。

続いて、事務局より本日の資料の説明をしていただいて、ご議論する時間に移らせていただきたいと思います。

それでは、事務局、資料説明の方をお願いします。

【事務局】

先ほど委員長の方からこれまでの経緯等についてご説明がありましたがこの特別委員会は昨年11月から本年6月までに計5回開催しておりまして、前回の第5回では見直しの方向性の素案について存続検討路線と廃止検討路線に整理し、ご審議をいただきました。

そして、その後8月に、市都市計画審議会にて中間報告を行ったところであります。

今回は、前回ご審議いただいた見直しの方向性について、大きく6つのエリアに分類し、市役所内の他部局や関係機関等に寄せられている地域からの要望やこれまで行われてきた各地区でのまちづくりへの取組状況やその課題等をこれまでの4つの検証項目と照らし合わせて整理しましたので、その内容をご報告し、それらの結果を踏まえて見直しの方向性をまとめていただきたいと思います。

まず、説明に使用する資料ですが、前回でも使用いたしました資料1 全域図、資料2 検証項目・見直しの方向性の一覧表、そして今回新たな資料3 存続・廃止検討路線を含むエリアの課題・対応表となります。

続いて、見直しの方向性について資料1と資料2を使用してご説明いたします。

まず、資料1の全域図で存続検討となっている路線・区間について説明いたします。見直し対象路線を緑で表示しているところになります。

この緑の路線・区間については、都市間を結ぶ連携軸となる路線や都市内の拠点地域間を結ぶ路線といった幹線道路としての位置づけがある主要な道路や、市街地内の骨格道路としてネットワーク形成上必要で、歩行者空間や通学路の確保などの交通機能や都市防災上必要な機能を確保するために必要といった都市計画道路としての必要性が高い路線・区間であることから、前回同様引き続き「存続検討」として整理しております。

このうち、②徳山停車場線のD区間と⑤慶万浦山線のE区間について「存続検討」とするにあたり、課題がありますのでここでご説明いたします。

資料3の1ページをご覧ください。

徳山停車場線のD区間と慶万浦山線のE区間につきましては、市街地における自動車交通や歩行交通などの道路ネットワークを形成する上で必要な路線ではありますが、高低差を有する斜面に市街地が形成され、特に、徳山停車場線の計画地は高低差の大きい地形となっており、道路構造やコミュニティの分断等周辺市街地への影響等大きい課題があることから、整備の実現性が低い状況にあります。これらの点や周辺市街地の形成状況を踏まえますと、この2路線については、ルート変更の検討が必要であると考えております。

続いて、資料1の全域図で廃止検討となっている路線・区間について説明いたします。見直し対象路線を赤で表示しているところになります。

この赤の路線・区間については、その路線の持つ機能については現道等を活用した機能代替が可能と考えられる路線であり、交通需要が低いなど都市計画道路としての必要性が低い路線・区間であることから前回同様引き続き「廃止検討」として整理しております。

先ほど申しました6つのエリア別に東から順にご説明いたします。

資料3の2ページをご覧ください。

⑦櫛浜馬屋線のエリアです。このエリアについては、周辺に櫛ヶ浜駅や太華中学校がありまして、現道の市道遠石横浜線においては歩行者や自転車利用者の安全性確保の観点から、朝の通学時に通行規制が実施されていますが、通過交通の流入がみられる状況があることから、歩行者や自転車利用者の安全性確保に向けた総合的な交通安全施策の検討や離合困難区間の解消に向けた局所的な対応といった周辺道路の機能強化が求められます。

続いて、資料3の3ページをご覧ください。

⑤慶万浦山線のA区間のエリアです。このエリアについては、徳山医師会病院や休日夜間救急診療所といった医療拠点施設がありますが、それらの施設へ向かう現道が狭く、離合困難な区間があるなどアクセス性が悪い状況があることから、それらの施設へのアクセス性の向上へ向けて、交差点改良や道路の拡幅といった局所的な対応による周辺道路の機能強化が求められます。

続いて、資料3の4ページをご覧ください。

③北山合田町線、⑤慶万浦山線のF・G・H区間、⑥北山西松原線のエリアです。このエリアについては、国道2号の渋滞時に市道金剛山北山線を代表とする現道を抜け道として利用する車両が多く、周辺の住吉中学校や今宿小学校の通学路としての安全性が懸念されています。また、山麓の住宅密集地を中心に緊急車両などの大型車両が入りにくいエリアがあるといった状況がありますことから、歩行者や自転車利用者の安全性確保に向けた総合的な交通安全施策の検討や通行困難区間の解消に向けた局所的な対応といった周辺道路の機能強化が求められます。

続いて、資料3の5ページをご覧ください。

⑪川崎平野線のF・H区間、⑭宮の前線、⑰駅北2号線のエリアです。このエリアについては、周辺に富田西小学校があり、その通学路において車両と輻輳するといった安全性が懸念される箇所があります。また、住宅密集地が多く、現道に対して緊急車両などの大型車両が入りにくいエリアがあるといった状況があります。

これらのことから、歩行者や自転車利用者の安全性確保に向けた総合的な交通安全施策の検討や通行困難区間の解消に向けた局所的な対応といった周辺道路の機能強化が求められます。

続いて資料3の6ページをご覧ください。

⑫寿西町線、⑯上迫線のエリアです。このエリアについては、周辺に福川小学校があり、その通学路において安全性が懸念される箇所があります。また、住宅密集地が多く、現道に対して緊急車両などの大型車両が入りにくいエリアがあるといった状況があります。

これらのことから、歩行者や自転車利用者の安全性確保に向けた総合的な交通安全施策の検討や通行困難区間の解消に向けた局所的な対応といった周辺道路の機能強化が求められます。

最後に資料3の7ページをご覧ください。

⑬中開作線のエリアです。このエリアについては、周辺に福川南小学校があり、その通学路において安全性が懸念される箇所があります。また、高潮時における浸水想定区域であり、浸水に対する対策が必要といった状況があります。

これらのことから、歩行者や自転車利用者の安全性確保に向けた総合的な交通安全施策の検討といった周辺道路の機能強化が求められます。

以上が、廃止検討路線を含むエリアを整理した結果になります。

また、今回の見直しの方向性に基づいて、見直し後の都市計画道路網全体として、道路ネットワークが十分機能するかなどの検証もあわせて行いましたが、問題はありませんでした。

以上で、見直しの方向性についての説明を終わります。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

ただ今説明のありました内容につきまして、皆さま方からご意見がありましたらお願いいたします。なお、議事録の作成上、ご意見、ご質問の際には名前を告げられてご発言をお願いします。

どうでしょう。今回は最後ですので、順番にご意見を伺うような形でもよろしいですか。それでは、ご意見をお伺いしてもよろしいでしょうか。

【委員】

まず、資料3の1ページについてですが、たしかにこの地域は扇状地で、今のルートではかなり難しいかなという感じがしています。ただ、路線としての必要性は感じておりますので、ルート変更などの検討が必要であると感じております。

あと廃止検討路線については、都市計画道路以外の現道を加味して検討されたということで、交通安全事業等も検討してほしいかなと思います。

【委員長】

ありがとうございます。ルート変更という意味で入っている存続検討については、それを追認する形で言うていただきました。あと、廃止検討路線については現道を活かしながら改善を加えていくというところのご意見を再確認させていただいたところであります。

それでは、続いてよろしく願いいたします。

【委員】

特段意見を受けているわけではありませんが、これまでの検討経緯の中で、30年以上経過した都市計画道路の見直しということで検証項目1から4に分けて網羅されていて、特に言うことはないですけれども、先ほども言われたように、今回がただ単に見直して存続・廃止というだけでなく、ルートをいくらか見直した方が良いというような意見を踏まえて、進めていただきたい。それと、これも先ほど言われましたが、廃止路線については、課題解決に向けた対策は必要なのではないでしょうか。

【委員長】

ありがとうございます。今のご意見に補足しますと、廃止路線で例えば医師会病院辺りの話を言うと、市の方から第5回委員会の中で、生活道路整備を道路事業と連携しながらやっていく主旨のご説明もありましてですね、方向性としてはただ単に廃止ではないと市の意見でございました。再確認になりますが、事務局よろしいでしょうか。補足も含めてあればお願いします。

【事務局】

道路については、都市計画道路レベルの道路整備をするということにはなりません。いろんな面からその路線だけでなく、多角的な面で生活交通の排除であったり、円滑化であったりというのを対応していかなければならないと命題を絞ってやっていかなければならないと思います。

【委員長】

ありがとうございます。

続いてご意見をいただきたいと思います。

【委員】

はい。この通りでよろしかろうと思います。残念ながら、慶万浦山線のA区間については廃止の方向になってしまいますが、その分残された慶万浦山線の残り区間の整備を頑張してほしいと思います。今までありがとうございました。

【委員長】

生活者的な実感のあるご意見をいただき、その折々で皆さんに見直す機会をいただきましてありがとうございました。

それでは、続いてご意見をいただきたいと思います。

【委 員】

長らくいろいろとありがとうございました。それで、こういう結論が出たのですが、30年以上経った計画道路ということでその時の時代背景及び時間の経過とともにかなり重要性や生活スタイルも変わってきています。そういう意味で本当に必要であるかどうかはつきり言えないところもあるのですが、廃止路線に限っては費用対効果等を考えると不要であると考えるところはあります。ただし、全くこの環境整備が必要ないというわけではなくて、それに代わる何か、多少の道路拡幅や隅切りといった道路の環境整備が必要になってくるころだと思っています。

これからの課題としては、地域住民に説明があると思いますが、地域住民の意見をくみ取って改善していくことが今から必要だと思います。またよろしくお願いします。

【委員長】

貴重なご意見をいただきました。

環境整備という言葉でいただきましたけど、生活道路側の物理的な改良をしてほしいと。例えば隅切りの話は、あそこで巻き込み事故や出会い頭事故を起こさないための工夫と言いますと、視覚的な路面標示を含めて道路行政側、道路を造る部局の仕事なので、総合行政をつかさどっている市の事務局側には改めてお願いをしていきたいと確認させていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、引き続きご意見をいただきたいと思います。

【委 員】

別にございませんが、私は100%委員会に出席できず、委員の皆さんのおかげで立派な見直しができたと思います。

これからの整備の着手の方法ですが、離合が少ないとか書かれていますが、学校関係の通学路の問題だけは早く整理してあげることが一番大事なのではないでしょうか。今

からの見直しの中で緊急の場所については早く見直しをしてあげて、拡幅して通行の安全を確保するなどの対策をする必要があると思います。全国的にもこういう問題で事故がたくさん起きていますので、早く手当てしてあげたい、そういう対策を進めていただきたいと思います。

【委員長】

ありがとうございます。平成24年4月京都府亀岡市で起きた通学路での事故、3名の方が命を落とされて、そのうち引率していたお母さんのおなかの中には新たな命が宿っていたという状況での痛ましい事故があって、昨年の7～8月に通学路の緊急点検が実施されて、周南市の分も上がってきています。この中にある通学路の記載もそれがベースになっていますが、私自身、非常に重要なことであると思いました。

自治会のレベルで活動されている方から子供たちの通学路の安全、これが都市計画道路の見直しの中でも活かされるようにという意見をいただきましたので、行政側にもお願いしたいところです。ありがとうございました。

続いて、お願いしたいと思います。

【委員】

皆さんで検討した結果、良い案が出来たのではないかと考えていますので、これについて特に意見はありません。

先ほど通学路の話が出ましたが、都市計画道路より離れたところで、大型トラックが街の中を走っている。通学路で大型トラックの通るところを横断歩道で渡らなければならないところ、徳山小学校区なのですけれども、そういうところがある。ここは都市計画道路の話ですのでちょっと離れると思うのですけれども、そういうことも含めて今後、広い目で検討していただきたいと思います。

【委員長】

ありがとうございます。今の意見の中で私も賛成できることが一つあって、徳山地区だけでなく、周南全体の都市交通をどうするか議論がなされていないことがこのあたり難しいのかなと。山口、防府地区のようにパーソントリップ調査をやったというわけではないのですが、都市交通のマスタープランがあって、沿岸部の工場の発生交通をどの

ように幹線にのせていくのか、また、国道２号のように通過が３割以上あるような道路で特にトラック、トレーラーが多いところでの歩行者の安全、地元の人たちの生活交通との錯綜をどのように解するか、今、横浜久米線という徳山大学の下のところでは区画整理で出来上がっている道路、我々が旧２号と言っている沿岸道路と国道２号をつなげて徳山東インターと直結する道路ですが、これができるのとトラック、トレーラーの通り道が変わっていくのだらうかと、３月末の開通を非常に期待しているのですが、そういう意味で都市交通のあり方を検討するというのは、ご意見として受け賜りたいと思います。続いてお願いしたいと思います。

【委員】

徳山東インターからの道路はもう何十年も前から商工会議所から要望を出して、ようやく完成ということで良い兆候で、大型車もたぶんそちらにいくと。

３０年間塩漬けになったという計画道路の見直しで廃止あるいは存続と議論の中で一定の方向性が出ると思うのですが、存続の部分でいえば、この事業はいつ、どのようにしてとりかかるのか、これがまた１０年１５年先になるのか、人口形態からすると市の中心部を含めても人口減少が起こるし、車の量自体も変わっていく中で、廃止路線の周辺は代替となる都市計画以外の道路の整備が当然必要だろうとは思いますが、事業をいつごろの目安でやっていくのか、１０年２０年経つとまた見直しになるのか、そういう繰り返しはしない方が良く、財政の問題が大きい部分になるかと思いますが、ある程度の方向性は具体的に示していく必要があるのではないかと。特に私はバスをやっているのですが、資料３－１の中であった、我々はかつて金剛山じゅんかんというのをやっておって現在は通過するバスですけど、ご承知の通り、非常に狭隘な道路ですが何十年と道路の改修は一切ありません。離合関係もあって大型や中型を運用の中でしていますが、廃止となる部分の都市計画道路の近接する他の道路についての整備を早急に対応していただければ住民のコンセンサスも得られるのではないかと思います。

【委員長】

どうもありがとうございました。二つのことが出ていると思います。

一つは存続といったところの事業をいつするのか、事務局にのちほどお答えいただきたいと思いますが、もう一つは事業者さんとしては金剛山じゅんかんのようにニーズのあ

るところには事業をしていきたい、お応えしたいのに基盤が整わないのでそれができないと。そのあたりを連携してやっていくという視点での公共交通の話と道路整備、存続する路線をいつの時期に事業をしていくのかという話の二点を事務局側から、現時点でご回答できる範囲で構わないですからご回答ください。

【事務局】

委員の皆さまにおかれましては、貴重なご意見等ありがとうございます。

公共交通の面についてのご話ですが、国の方では今からの都市のあり方についての方向性というのを新たな視点、人口減少、少子高齢化の観点からのまちづくりとして、公共交通のあり方をもう少しウェイトをおいていこうという動きがみられております。周南市の例をみましても、人口15万人弱で今後ますます人口が減っていく、拡大するまちづくりは見直す必要があると認識しております。その中で、過ごしやすいいかにコンパクトなまちをつくっていくのかを含めまして公共交通のあり方というものがウェイトを占めていくようになると思いますので、今回の都市計画道路の見直しによってある程度コンパクトな道路網の構築、それによって各地域地域とを都市計画道路だけでなく既存の道路等を有効活用しながら、効果的な配置と言いますか、輸送経路の配置とかもこれから検討していく必要があるのかなと思っています。これ、私どももはっきりと見えてきていないところもありますが、地域の皆さまや国、県の方々のご協力を仰ぎながら進めていきたいと考えております。

それから、整備スケジュールですが、今回見直した部分につきましては、あくまでも全域の交通ネット、渋滞緩和などのコンセンサスを考えていった上で必要であると位置づけたところであります。この中でも、優先順位の高い路線等がありますので、市の方でも整備プログラムと言いますか整備スケジュールをつくっていきたいと考えております。ただ、優先順位をつけて一斉にすべてができるわけではありませんが、時間はかかりますけれども、着実に必要な路線から整備を進めていけるように頑張りたいと考えております。

【委員長】

どうもありがとうございました。

皆さん方から意見を受け賜りまして、私自身も課題に思っていたことが一つ二つあり

まして、一つは都市計画道路を廃止したときに、消防活動困難地域のように安心安全面で不安になるものが解決しないのはどうかなと、いろいろ考えて私の研究で取り組んできたのが今日、結果が出て、学生が卒業研究でとりまとめたものを思い出しながら一つだけ事例をご紹介します。資料3の5ページ目をご覧ください。

対象にした路線は宮の前線として、消防活動困難地域が廃止することによって生活道路の整備をしたらどれくらい変わるかというのを検討してみました。メッシュで20mに割ってみて検討したのですが、宮の前線は宅地のそばを通っていないので、このまま整備しても消防活動困難地域はあまり減りません。で、どれくらい減るかなと思って計算してメッシュの分布をみたときに大体30%くらい減るのです、沿道の範囲で影響する範囲が。ただし、例えばこの道路を軸線上に郵便局の駐車場のところから北にまっすぐ伸ばして、3軒ほど家に当たりますけれども、ここに代替地が確保できれば、皆さん納得がいくかですが、L字型の道路を入れてやると消防活動困難地域が4割ちょっと減るのです。そういう意味でいくと、ただ単に都計道を地道に造っていくのではなくて、面的に整備できなくても、生活道路を改善していくと消防活動困難地域がある程度改善できる。この定義は道路沿道の宅地がどれだけ消防活動ができるかでやっていますので、ホースが届く範囲でいくと、その後背地まで行くのですね。だから40%改善されるということは2〜3割増しまでいくとすれば、今のところの半分以上が改善できるということになります。ある意味で生活道路を廃止と同時に整備していくといろいろな面で良い。

さらに、もう一つ検討したのが、GPSのロガーを持たせて富田中学校に向かってここにいる人がこう逃げる、ここにいる人がこう逃げるとやってみて現況はすぐ図れるんです。この距離から速度だけ設定されるので、速度設定で逃げられる時間をかけ合わせていくとどれぐらいの移動時間になるかということ、基本的には宮の前線沿線の人はいかに早くなります。それ以外の場所にいる人は、生活道路を整備した方が中学校まで早く着きます。そういう意味でいくと、移動時間も早くなるので避難経路の確保、避難の安全面の向上という意味でも変えられるのかなと。これは作業をしているうちに気づいて、11月ぐらいから本格的に始めて、2〜3か月やってみた成果です。

こういう風に、市民の人たちに説得する、納得していただく材料の提供の仕方というのはいろんな形であるのではないかなと、せっかくの機会に河田先生と同じ専門家の立場として委員会に関わっているのです、そういうところも検討の材料になるのだとご説明

させていただきたいと思います。

それからもう一つ、通学路の安全についていろんな委員から出てきました。私は山口県の通学路安全対策アドバイザーをさせていただいておりまして、周南市内の学校での通学路安全対策のこともやり、児童への安全講話もさせていただいているんですが、気になったのは小学生にとって自転車は危険物なのです。自転車のハンドルの位置は小学2、3年生の目の位置です。ということは、15キロでも20キロでもスピードを出してすれ違うのは子供にとってはすごく危険なこと、実際通学路でそういう事故も起きています。国道2号の話を言うと差し支えがありますが、歩道上で自転車と歩行者が運用できるような場所では事故が起こっていて、児童がケガをするという例もあります。そういう意味でいくと、こういう対策というのはただ単に、一事業者だけの問題ではなくて、児童の通る時間帯のコントロールだとか自転車の運用ルールだとか総合的に抜本的にやらないとやっていけないのかなと気づかされています。で、24年度の通学路の緊急点検の話は、各事業者ができることをあげていったのです。総合的に話しあって分担するといった調整的なものはまだです。是非ともまちづくりとか道づくりのような場で一つ一つお互いがやれることをやっていったらいいなと。一つの抜本的な対策は、2mしかない歩道上で自転車を運用するときには、自転車の通る場所を路面標示するか、そうやって小学生は自転車の通るところは基本通らないといったやり方をしていくと変わるだろうなと思っています。あるいは、道路が8mぐらいの狭いところ、路側が1.5mぐらいしかないところで、白線を引いて内側を緑色で表示するだけで、山形県の例では自動車の速度が2キロ低減、離隔距離と言いますが、人と車の間の開き方はしない場合は110cmなのですが、したら135cmに広がった。25cm離隔距離が広がるということはリスクの低減につながる。で、塗っていることによって子供は白い線より車道側に出なくなって建物側を通る意識づけにもなる。こういうことは今後いろいろなところで取り組まれるとは思いますが、是非ともこのような細やかなことも生活道路の一部としてこの機会にご認識いただいて、逆に、行政は今取り組もうとされていると理解していますので、ただ単にものを造るだけでなく、運用上の工夫も含めてされていくのではないかなと思っています。

委員長でありながら話がいろいろな方向へ脱線しておりますが、今日のご意見をいただいたことは付帯事項という風にすべきことではないなと判断させていただいております。こういう意見があったということは記録には残していただいて、是非ともこの見

直し検討の中で審議会にあげていくときに委員からこのような意見が出てきていると、見直しは妥当と考えているけれども、実際に見直しした後、廃止したあとどうするか。存続と言ったときに存続するときのルートの見直しであるとか、存続していく際にいつの時期に整備していくのか、そのあたりのところの合議的な判断を審議会の中で決着させていただきたいと申し述べる、答申するという形でよろしいのではないだろうかと思っています。

皆さん意見は出尽くしたのではないかと思います、いかがでしょうか。今のご意見等を踏まえまして補足事項がございましたらこの機会に伺いたいと思いますが。

見直し対象17路線について、個別にご意見をいただきました。あと、事務局側が説明したそれぞれの箇所についてご意見をいただきました。今回の見直しの方向性についてこれでよろしければ、委員会で承認したということにさせていただきたいと思いますが、ご異議はありませんでしょうか。

【各委員】

異議なし。

【委員長】

ありがとうございます。全会一致で今回の見直しの方向性を承認させていただきました。

それでは、来月末の24日に市都市計画審議会が開催予定で調整されていると聞いていますので、今回までの特別委員会で審議しました、見直しの方向性について、私が委員長報告ということでさせていただきたいと思います。

なお、今回いただいた意見の集約の部分については、改めてお話しすることはありませんが、皆さんの意を酌んだ形で私自身の方で事務局と相談しながらあげさせていただくということでよろしいでしょうか。

【各委員】

(一同、うなづく)

【委員長】

ありがとうございます。

それでは、長きにわたりました、一昨年の11月から始まって、現地見学がある委員会というのは非常に珍しいのですけれども、それもさせていただきながら、皆さんに意見もいただきながらおこなってきた当委員会も本日で審議を終わらせていただきます。何か補足があればこの機会に最終の補足をしていただきますが、よろしいでしょうか。それでは、事務局に進行を引き継ぎたいと思いますのでよろしくお願いします。

【事務局】

ご審議、ありがとうございました。

先ほど委員長の方からもございましたが、来月末24日に都市計画審議会の開催を予定しています。ここで、本特別委員会でご審議していただいた見直しの方向性について、最終報告をしたいと考えています。

今後ですけれども、来年度以降、この見直しの方向性について地元住民の方々にご意見を伺いながら、合意形成を図りながらまとめて、最終的には必要な都市計画法上の手続きを進めていきたいと考えております。

ここで、皆さまにお願いでございます。

今後地元住民へ意見聴取等都市計画道路の見直しを進めていく中で、専門的見地からの意見をお伺いしたいと考えておりますので、本委員会を継続させていただきたいと考えております。皆さん、よろしくお願いいたします。

【委員長】

継続というのは、任期はどのようになりますか。

【事務局】

まずは、1年で考えていますが、見直しを進めていくのに、今、何年と決めるのはなかなか難しいので、継続的にお願いしたいと考えています。

【委員長】

皆さんいかがでしょうか。1年の継続で、それをローリングしていくイメージでしょ

うか。

不都合とか難しい方がおられたら事務局へご確認いただくということで、委員会自体の審議は終わりましたが、必要に応じて、審議の機会がもう一度、委員会が必要になるところでは審議をしていただきたいとのご依頼です。

はい、その件につきましてもご確認いたしました。

【事務局】

それでは、本委員会の方はその都度ご案内させていただき、必要なときに開催させていただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

以上をもちまして、第6回都市計画道路見直し特別委員会を終了致します。本日はありがとうございました。

【全 員】

(一斉に拍手)

15時00分 閉会