

# 周南市都市計画審議会

## 第5回都市計画道路見直し特別委員会

### 議 事 録

日時：平成25年6月14日（金曜日）14時から15時50分まで

場所：周南市役所 本庁第2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5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6月14日（金曜日）14時から15時50分まで

周南市役所 本庁第2会議室（本館3階）

### 2 会議の概要

#### 1) 出席委員 9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 副所長 堀江豊）、岩本和美委員、  
河田正樹委員、小田敏雄委員、藤田俊雄委員、三浦克己委員

#### 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  
生村道路建設担当課長補佐  
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

見直し検討対象路線における見直しの方向性（素案）について

##### 3 その他

#### 6) 会議資料等

別添のとおり

## 第5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5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、議事次第、見直しのスケジュール。

審議資料として、資料1各路線・区間におけるグループ別一覧表、資料2全域図、資料3検証項目・見直しの方向性の一覧表。

参考資料として、前回委員会で使用した都市計画道路見直し対象区間一覧表と概要整理票、現地写真等のパワーポイント資料になります。資料のご確認をお願いします。

続いて、人事異動により、今回から新たに委員になられました委員のご紹介をさせていただきます。

国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所 所長 西野賢治様でございます。本日は、山口河川国道事務所 副所長 堀江豊様にご出席をいただいております。

続きまして、山口県周南土木建築事務所 所長 岩本和美様でございます。

本日、河田委員は、まだ来られておりません。

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】

それでは、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、事務局から、説明を受けた後、皆様から意見等をいただき、審議することとします。

それでは、事務局より説明をお願いします。

## 【事務局】

都市計画課の山本と申します。よろしく申し上げます。

見直しの方向性のご説明の前に、お配りしたスケジュールを使用して、簡単にこれまでの経緯等についてご説明し、その後本題に入らせていただこうと思います。

この特別委員会は昨年11月から本年3月までに計4回開催しておりまして、まず見直し検討の対象路線17路線36区間の選定を行いました。そしてその対象路線について現地の視察を行っていただきました。

第3回では見直し検討対象路線の必要性の検証、評価の考え方についてご審議いただきました。必要性の検証・評価の考え方については、検証項目を「計画の趣旨・位置づけ」、「路線または区間の有する機能」、「整備実現性」、「機能代替の可能性」の4つに設定し、路線ごとに検証を行い、その結果を踏まえた総合的評価により、必要性を判断することといたしました。

そして、前回第4回では路線ごとの検証結果についてご意見をいただき、今回お配りする資料にて整理させていただきました。

今回の第5回では、その検証結果を基に見直しの方向性について整理しましたので、ご審議をお願いいたします。

次に、資料の見方についてご説明いたします。

まず、説明に使用する資料ですが、今回お配りしております資料1 各路線・区間におけるグループ別一覧表、事前に郵送にてお送りさせていただいた資料2 全域図と資料3 検証項目・見直しの方向性の一覧表となります。それと、これまでの委員会の際にも使用しました都市計画道路見直し対象区間一覧表、路線の概要整理票も参考として使用いたします。

資料2 全域図につきましては、見直し対象路線を緑と赤で表示しており、緑が存続する区間、赤が廃止する区間としております。

続いて、資料3 検証項目・見直しの方向性の一覧表の見方についてご説明いたします。

検証項目につきましては、これまでご審議いただいた4つの項目について検証作業を行い、その中でも存続や廃止といった見直しの方向性を決定するに重要な要素となる点を中心に記載しております。緑文字にて記載するコメントは、存続の方向へ資する項目で、赤文字にて記載するコメントは、廃止の方向へ資する項目となっています。特に、見直しの方向性の重要となる項目についてはアンダーラインをひいております。

続いて、見直しの方向性についてご説明いたします。

今回の方向性については、資料1の各路線・区間におけるグループ別一覧表と資料2全域図を主に使用してご説明いたします。

方向性を検討していく上で、大きく4つのパターンに分類しましたので、そのグループ別にご説明したいと思います。

まず、グループ1についてご説明いたします。

グループ1につきましては、「各地域拠点間を結ぶ都市間連携軸や幹線道路としての位置づけがある主要な道路であり、交通需要が高い等により都市計画道路としての必要性が高い路線」として「存続」の方向で整理した路線・区間をまとめております。

このグループに該当するのは、①中央通線、②徳山停車場線、⑧粕島線、⑩中央通り線になります。

このうち、①中央通線のA区間につきましては、現況の2車線で都市計画決定がされていますが、将来推計交通量も多いことから4車線への変更を検討する課題があります。

次に、グループ2についてご説明いたします。

グループ2につきましては、「交通需要が高く、道路ネットワーク形成上必要であり、歩行者空間や通学路の確保といった交通機能や都市防災上必要な機能の確保など都市計画道路としての必要性が高い路線」として「存続」の方向で整理した路線・区間をまとめております。

このグループに該当するのは、④大迫田代々木線、⑤慶万浦山線のB・D・E区間、⑨泉原合田藪線、⑪川崎平野線のB・C区間、⑮環状線になります。

資料2の全域図を使って順にご説明いたします。

④大迫田代々木線につきましては、中心市街地と周南団地を直接結ぶアクセスルートとして交通需要が見込まれ、また、東西に走る中央通り線や南北に走る遠石一の井手線の混雑緩和が図られるなどの交通機能上の必要性が高い路線となっています。

⑤慶万浦山線のB・D・E区間、⑨泉原合田藪線につきましては、先ほどグループ1の中でご説明した②徳山停車場線のD区間とともに、三田川交差点をバイパスするルートとして、一定の交通需要が見込まれ、当該交差点や国道2号の混雑緩和が図られるなどの交通機能上の必要性が高い路線となっています。ただし、慶万浦山線や徳山停車場線につきましては、整備における地形条件等の課題があります。

⑩川崎平野線のB・C区間、⑮環状線につきましては、富田川周辺の政所地区や川崎地区を経由する交通需要が見込まれ、東西に走る中央通り線や南北に走る新南陽停車場線の混雑緩和が図られるなどの交通機能上の必要性が高い路線となっています。

次に、グループ3についてご説明いたします。

グループ3につきましては、「交通需要が低いなど都市計画道路としての必要性が低く、その路線の持つ機能については現道を活用した機能強化により代替が可能な路線」として「廃止」の方向で整理した路線・区間をまとめております。

このグループ3に該当するのは、⑤慶万浦山線のA・F・G・H区間、⑦櫛浜馬屋線、⑩川崎平野線のF・H区間、⑫寿西町線、⑬中開作線、⑭宮の前線、⑯上迫線になります。

ここで、廃止の方向性の路線のうち、グループ分けした理由以外の要因もある路線については、現況写真や図面を前方のスクリーンにてお示ししてご説明いたします。

前方のスクリーンまたはお手元のパワポ資料をご覧ください。

⑤慶万浦山線です。資料3の3・4ページをお開きください。

慶万浦山線は、徳山の市街地外縁部を環状に取り巻く路線ではありますが、近年の人口減少や集約型都市への要求などにより都市計画道路としての必要性に変化が生じております。

A区間につきましては、交通需要が低く、周辺住宅地の防災上の機能については現道等への機能強化により代替が可能であることに加えて、現地の高低差が大きく掘割構造になってしまうなど、周辺へ与える影響が大きく、整備の実現性に大きな課題があるため廃止の方向となります。

また、F・G・H区間についてもA区間と同様に、周辺住宅地の防災上の機能については現道等への機能強化により代替が可能であることに加えて、山麓の傾斜地に建物が立地しており、大規模な地形改変を必要とし、周辺市街地への影響も大きいなど整備の実現性に大きな課題があるため廃止の方向となります。

続いて、⑦榑浜馬屋線です。資料3の5ページをお開きください。

榑浜馬屋線のA区間につきましては、交通需要が低く、現道への機能強化により代替が可能であることに加えて、榑ヶ浜駅北側に計画のある駅前広場を含む駅機能改良等の事業実施の予定がないため、廃止の方向となります。

続いて、⑩川崎平野線です。資料3の7ページをお開きください。

川崎平野線のF・H区間につきましては、交通需要が低く、南に並行する中央通り線などへの代替が可能であり、歩行空間確保や防災面の機能については現道等への機能強化により代替が可能であるため、廃止の方向となります。

続いて、⑫寿西町線です。資料3の8ページをお開きください。

寿西町線につきましては、交通需要が低く、歩行空間確保や防災面の機能については現道等への機能強化により代替が可能であることに加えて、B区間の終点部において都市計画道路海岸線との接続について、整備の実現性に大きな課題があるため、廃止の方向となります。

続いて、⑭上迫線です。資料3の9ページをお開きください。

上迫線につきましては、交通需要が低く、歩行空間確保や防災面の機能については現道等への機能強化により代替が可能であることに加えて、国道2号との交差部において立体交差によりボックス等の整備が必要となり、整備の実現性に大きな課題があるため、廃止の方向となります。

次に、グループ4についてご説明いたします。

グループ4につきましては、「社会情勢の変化等により、都市計画道路としての必要性が認められず、その機能は現道等により機能代替が可能な路線」として「廃止」の方

向で整理した路線・区間をまとめております。

このグループに該当するのは、③北山合田町線、⑥北山西松原線、⑰駅北2号線になります。

北山合田町線のC区間、北山西松原線のD区間につきましては、慶万浦山線のF・G・H区間の廃止の方向性に伴うものです。

以上で、見直しの方向性についての説明を終わります。よろしくお願いいたします。

### 【委員長】

駆け足でご説明いただきました。共通認識のところで、委員さんが2名新たに代わられました。徳山大学の河田先生がお見えになられましたのでご紹介しますと、一番奥に座られているのが周南土木建築事務所の岩本所長さんで、そのお隣が山口河川国道事務所の西野所長の代理の堀江副所長です。

先ほど共通認識と言いましたが、この委員会のメンバーは前任の池田委員以外の方々は、現地見学会に参加されています。皆さんの認識としては、これは造れないとか、高低差の問題とか、慶万浦山線のような徳山の市街地を環状に取り巻く路線は整備も難しいけれど、既に人々の生活がはりついているところを崩しながら造る、計画だからと言って造っていく論理にはなりにくいとかを共通認識としてもってきたところです。

それと、写真ですが、皆さんが見たときの状況が再現されているのですけれども、当時委員でなかった方々にも共通のイメージとしていただきたいと思うのですが、なかなか分かりづらいのかなとも思います。

今日は良い資料を整理されているなど思っているのは、グループ別の一覧表の形にしている点です。実際のところ、各路線・区間に当てはまる主な条件という形で、グループ1・2は存続の方向で議論するように整理されています。グループ3・4では廃止した方が良いのではとのご提案で資料が整理されています。

皆さんと議論していく上で共通点を考えていくときに、グループ1がこのような形でいいのだろうか、グループ2はこのような形でいいのだろうかというまとめ方で議論していきたいと思います。一つ問題なのが、皆さんもお気づきかもしれませんが、5番の



慶万浦山線がグループ2と3に記載されている。地図上で見ていただくと、真ん中の区間、三田川交差点のところを迂回する形になる路線としてこの区間については存続の可能性があると説明をされています。一方で、非常に勾配の急なところ、区間でいいますとF・G・HやAの区間については、このままで造っていくこと、都市計画道路として残していくのが困難なところと説明されています。

もう一つありますのが、11番の川崎平野線です。川崎平野線は新南陽駅周辺の北側を東西に結ぶ路線ですが、ちょうど川をまたぐところのB・C区間については存続の方向で整理されています。一方で、地図でいう西側のF・Hの区間については廃止の方向で整理されています。

私がパッと見て思うのは、新南陽の市街地と言うのは昭和4、50年代からの区画整理で作られているのですが、この川崎平野線の区間と言うのは、区画整理が成り立たなかったところというイメージがある。区画整理で市街地の道路を作っていたこの町でこの後区画整理が今成り立たない中で造れるかといったら厳しいという判断でとらえてほしい。この2つの路線については、少しこのあたりに着目して議論しなければならないと思います。

それ以外については、グループ単位でみていって皆さんから意見をいただきながら方向性について議論していただけたらと思います。そのような進め方でよろしいでしょうか。事務局の方はその都度、質問が出た際にお答えいただきたいと思います。

まず1のグループ、都市間連携軸、幹線道路としての位置づけがある主要な道路であり、都市計画道路としての必要性が高い路線、いわゆる30年長期未着手ではあるけれどもこの路線は存続させていきたいという路線で、中央通線、徳山停車場線、粕島線、中央通り線の4路線についてみていただきたいと思います。

中央通線は旧国道2号線の箇所を下松側とのやり取りをするところで、車線数が減るところです。それで、存続けれども車線数が少ない区間については4車線化を図るという所で今後は見直しを検討していただろうと理解しています。この路線についてご意見ございませんか。このグループ全体でも構いませんし、路線ごとでも構いませんが、実際口火を切っていただきたいのが、この路線が管理道路である周南土木建築事務所の

岩本委員さんですが、いかがでしょうか。

**【委員】**

中央通線については今年度、調査を進めてどういう形で整備を進めていくのか検討するような予算もついておりますし、基本的には4車線での整備になるとは考えていますが、今年度の調査した結果も踏まえて、併せて下松側も同じような形で考えていきたいと思えます。

**【委員長】**

ありがとうございます。議論の中で県の方針までご説明いただいたわけですがけれども、今のご説明を伺う限りは、県の方針と市の方針がそれほどずれているものではなく、ある程度合致していると考えられる。市の都市計画の議論としては、ここは“存続”ということでご理解を得られるのではないかと思いますがいかがでしょうか。

**【委員】**

グループ分けした時に言葉の中で幹線道路としての位置づけがあるというのは分かるのですが、都市間連携軸と聞くと非常に大きなイメージを持ってしまう。例えば周南市と防府市を結ぶとか、下松市を結ぶとかが都市間連携軸というイメージを持つと思うので、都市内の道路について都市間連携軸という言葉の使い方はどうなのかと思えますが。存続の話は別として、言葉の使い方だけなのですが。

**【委員長】**

言葉の使い方についてはご理解されている通りだと思います。グループ1の組み方が都市間連携軸と幹線道路を一色単にするからこうなるので、中央通線に関しては、都市間連携軸としての位置づけがある主要な道路であるという該当にして、それ以外の道路は都市間連携軸ではない。なので、このあたりの言い方については再整理をした方がいいかなと思っています。堀江委員、そういったイメージでよろしいでしょうか。

**【委員】**

結構です。

**【委員長】**

本来であればグループ1は、「グループ1'」「グループ1”」や「グループ(1-A)」「グループ(1-B)」のようなかたちに分かれるのかと思います。読み替えについてはご提案のとおりとさせていただきたいと思いますが、事務局よろしいでしょうか。

**【事務局】**

はい。

**【委員長】**

貴重なご意見ありがとうございます。

②、⑧、⑩に関しても都市内の道路ではあるけれど、⑧粕島線など都市内と言いきいほど郊外部にある道路です。

次の②徳山停車場線は我が街のメインストリートである御幸通り岐山通りから進んできた先の道路ですが、1カーブだけ国道2号が周南バイパスに整備された時、沿道区画整理をやって整備されている。それから先の区間が若干整備されていないところ、これを上手く将来的にここだけは整備しようという意識で今提案されている。基本的には存続路線と言う意味でいくと、課題になっているところは地形条件等があるけれども、その点については存続のままでいきたいというのが市からの提案です。その点についてご意見ございますか。

実は、この路線だけでは議論できず、⑤慶万浦山線の一部区間とのネットワークで話をしないといけないのですが、方向性としては皆様のご理解を得られるのではないかと思います。

それから⑧粕島線について事情を説明した方がよろしいかと思いますが、事務局から補足説明ありますか。

**【事務局】**

⑧粕島線については、都市計画上は両歩道、現状は片側（山側）に歩道がついています。

**【委員長】**

管理者は県ですか。

**【事務局】**

そうです。

**【委員長】**

県事業でも、県の事業としては整備済みの路線ですか。

**【委員】**

基本的には。

**【委員長】**

都市計画事業で道路を造った場合と、道路事業で道路を造っている場合とで認識が違う。両側歩道で街路を造る時に都市計画道路と言うが、こういう区間は途中途中でつなぎ合わせがあるので、県の事業としては終わっているが、両側歩道になっていない区間が見られる。市としては、『県がいつか造ってくれる』という意識だが、県の方は実際にその必要が出てきたときに取り組むかどうか。市の計画としては存続の方向を訴えかけている。かといって、県の方がすぐに造ると約束できない道路で、土砂災害などが起きた場合、その復旧などで工事が進んだりする区間になるので、よほどの優先順位がないと議論しにくいと思います。市としては存続という意識でいいのではと思っていますが。

ここは存続ということで、いかがかなと思います。皆さんの意見はありますか。あくまでもここでは方向性として、都計決定を打つのは次の段階である審議会ですけれどもこの委員会の中では、存続の方向で良いかなと思います。

グループ1の最後の路線、⑩中央通り線を存続扱いにしています。私が質問するのは変かもしれませんが、①中央通線と路線名が似ていますが、通りの“り”が入っているのは意味があるのでしょうか。

## 【事務局】

特に意味はありませんが、旧徳山時代の都決の名称は“り”なしで、旧新南陽時代の都決の名称では“り”を加えていたその名残です。

## 【委員長】

そういう意味では“り”があってもなくても1つの路線として都市計画の中では見ている路線ということになります。旧徳山・新南陽で分かれていた時には、都市間連携軸の路線であり、合併した広域的な市の中でも都市軸的な路線として現在整備されている箇所があるので、存続でよろしいかと思います。よろしければ、県土木事務所から今の事情など補足説明いただけたらと思います。

## 【委員】

県の事業としても、都市計画道路の見直し区間以外ではありますが、事業を行っています。

## 【委員長】

実際には都市計画道路として、今、存続路線と言っている区間の事業自体は無いが、改良事業が進められているところはある。将来的なイメージとして都市計画そのものは残していくべきとの認識をもちます。

グループ1については、概ねご理解いただけたかと思います。

続いてグループ2の交通需要が高く道路ネットワーク形成上必要であり、都市計画道路としての必要性が高い路線で、存続の方向性であがっている道路を確認していきましょう。

まずは④大迫田代々木線。遠石のあたりから市街地の中心部に向かっていく路線ですが、このうちB・C・D区間ですね。

もう一つが⑤慶万浦山線のB・D・E区間ですね。Cが省略されているのは風呂ヶ迫交差点のところで改良済みということですかね。

それから⑨泉原合田藪線ですね。

⑨泉原合田藪線は②徳山停車場線から⑤慶万浦山線の区間を経てネットワークさせる

と、市街地の東部の道路網ネットワークが今の計画の半分にはなりますが完了することになると。

⑤慶万浦山線は、三田川交差点に対する迂回区間的に整備した方がよいという市側からの説明なのですが、そのあたりについて堀江委員ご意見いただけませんか？

### 【委員】

都市計画道路としてのネットワークは必要だとは思いますが。国道2号との絡みからいくと全然交通量が違って、2号自体は長距離トリップを考える路線で、それと並行する路線と位置づけが同じというのは少し違うのではないかと。ただ、この路線そのものについては都市内のネットワーク上必要ではないかと思えます。

### 【委員長】

今の認識からいくと、迂回路線と言う位置づけよりも、市街地の中の道路網のネットワークとしてここはあるべきと考えて、今の説明のような仕方で次の段階に進むのは適切でないと、判断をしたほうがよさそうですね。誤解しやすいのですが、⑤慶万浦山線は見た目には環状道路に見えるが、実際は、かつて市街地でなかったところの際を道路網で結んであって、その道路網が高低差などを調整したうえで道路の設計までやった計画決定をしていない時代のことなので、実際には造れない道路を昭和40年代の初めに計画してしまっているというところがあります。今できるものと出来ないものを見直すチャンスなのだと思います。そういう意味で、市街地道路網のネットワークとして考えられる3路線については同様の考え方をして存続をしていくということで理解しているのではないかと考えますが。

今、堀江委員がおっしゃったことは一つのヒントになって、実際そうだなと認識を持たれると思いますが、慶万浦山線、徳山停車場線、泉原合田藪線の3路線については、市街地の道路ネットワークとしてあるべきとの認識ではないかと思えますので、そういう風に進めさせていただきます。

### 【委員長】

同じように⑬環状線について、2つの町が一緒になった連担市街地なので、環状線と言いながら、新南陽の富田地区の道路網の環状ということになりますが、この道路がな

くなると市街地の骨格的な道路網を消してしまうという意識があるので存続という提案ですね。実際には土手沿いに道路はあるが、都市計画道路の断面が無い中、迂回路的には使われているので、将来的には整備されるべき道ということで残すべきと考えられます。

⑩川崎平野線も市街地の骨格道路となる区間だが、⑪川崎平野線の東側の区間については川を渡る断面も含めて残していくべき道路と言われていますが、一方で廃止する路線もありまして、区画整理区域内の道路で、区画整理に合わせて道路を一部造ったG区間も含めた西側の区間です。実際のところ、市街地整備・面的整備のすすめ方として、市の認識をお伺いしたいのですが、今、廃止を検討している区間の面的整備の気運はあるのか、区画をやるという可能性はあるのかどうか。

#### **【事務局】**

気運は低い状況であります。

#### **【委員長】**

実際には既に市街化している地区であり、これを進めていくのは生活者の生活を崩す。都市計画的には良くないのかもしれませんが、細街路的なものは面整備をしない段階でも人々の生活道路はあるというところではあります。区画整理の北側には旧山陽道があつて、ある程度人が通れる道で、道自体はつながっていて、生活者にとって江戸時代からの名残があるところで、区画整理の外側の地区の道までネットワークすると都市計画のネットワークではないが繋がっているというイメージがある。なので、これを廃止したからと言って大きく生活が変わるかといったらあまり変わらないという印象を受ける。廃止の所まで入っていきましたが、先にグループ2の話をまとめておきたいと思います。

⑩川崎平野線のB・C区間も含め、④、⑤、⑨、⑮、⑪のグループ2の路線については存続の方針という方向性でよろしいでしょうか。

皆さんからのご意見がなければ、この方向で委員会としての意見としたいと思います。

ここからが、難しい話になろうかと思っておりますので、途中で補足説明をしていただきながら進めていきたいと思っております。

グループ3として、都市計画道路との共生の必要性が低く、現道活用先の強化による代替が可能な路線ということだが、まず、代替が可能なかどうかなかなか難しいなと感じます。

私の受け取った印象は、他に造る方法がない道路をかなり含んでいる気がします。その一方で、⑤慶万浦山線の現道区間にはバスが走っておりバス路線としても機能しているが、都市計画道路を造っていった生活者が立ち退くまでして新しい道路を造って、しかも、沿道利用については高低差があるため出来ないところをしていくべきなのかどうかを第一に考える必要があるという印象を受けました。

後半のF・G・H区間は高低差があって、今の現道幅員は離合が出来る6mくらいですかね。もし、廃止したとしたらそういう手だてを打つのか。廃止はするが、このあたりの生活道路はどうしていくのか。市として方向性とかイメージというのはありますか。

## 【事務局】

ここの区間につきましては、市道金剛山北山線、現在バス路線となっているところで、資料2でみていただくところの茶色で塗ってある路線がございます。参考資料ですとNo. 5の付箋が貼っている資料をご覧ください、その次のページに拡大して周辺施設等を落とした図がありますのでこちらでご説明いたします。ちょうど真ん中に住吉中がありまして、その北側にバス路線がございます、養護老人ホームの前を通る生活道路として重要な市道でございます。

慶万浦山線のF・G・H区間を廃止したときの将来としては、交通機能としてはこの金剛山北山線の機能改修が考えていけるのではないかと思います。

山手側についてはミニ開発等によって4m道路が整備されておりますので、道路を活用した生活を引き続きしていただいて、道路がないからと言って地元に対する支障は出てこないのではないかと。道路を造りますと言いましても、沿道利用が全くできない、ただ単に通るだけの道になってしまうので、今の時点で必要性があるかといったら、重要性は低い区間と言えらると思います。

## 【委員長】

出来ないという理由を説明するのに、都市計画審議会等に挙げていく時には、口だけ



ではなくイメージの図があった方が、実際の沿道利用が出来なくなる道なので諦めざるを得ないと。市が積極的に捨てていくという意味ではなくて、市民生活の考えから諦めた方が、メリットがあるという言い方をしないといけないかなと。今、おっしゃった金剛山北山線のバス路線については、図の中に入れた方がいいかもしれないですね。これが現実に使われている生活路線、前提生活道路として機能しているが十分ではないので、廃止に当たってはこの箇所を手当てをしていくというイメージを都市計画審議会には挙げて行っていただきたいかなと。出来れば、沿道型のまちづくりが出来ると一番良いですけど。例えば、バスがちゃんと通れる道を造って、今は小型のバスが走ってしまし、しかも生活者の快適性が保たれないような状態であると想像されます。それを上手く改善していく方向性・方針をどこかに入れ込んでいただきたい。都市計画の議論とは別になるので、都市計画審議会では審議の対象にしにくい所ではあるが、専門部会である特別委員会ではそのあたりも確認事項で出たということを報告していきたいと思いますが、事務局の考えはいかがでしょう。

### 【事務局】

市道を管理する立場の者としてご説明いたします。

この市道は、概ね西側の方はかなり幅員があります。動物園側に近い方は簡単に離合できない少し狭い部分があります。もし廃止すると、この道路の位置づけが高まりますので、安全性を確保するという意味で直角線形であったり、待避所を造ったりといったことをして、メインの幹線としての整備をしていかなければならないと考えています。

### 【委員長】

ここに都市計画があるがゆえに都市計画道路を整備するかの判断がつかない段階で、市道整備は出来ないことを前提とすると、都市計画廃止によって市道整備ができる理屈だと理解してよろしいですね。それが市民生活にプラスになる為にここは積極的に廃止するという方向なのですね。

⑤慶万浦山線については廃止の方向で、ただし、代替整備をするという説明をしていただきながら都市計画審議会に挙げるべきではないかと思えます。

この道路が、市の中で一番難しいのではないかと思う。委員の皆様何かご意見ありま

せんか。

## 【委員】

実際に、ここをバスで走ってみて、難しいところではあると思います。しかし、都市計画を考えると必要路線ではないかと思う。ただし、今の段階ではそうかもしれないが、存続で残しても30年後同じような議論になる可能性がある。であれば、市の方針・財政など、事業の優先順位に乗るかどうかが大事ではないかと思う。人口推計から行くと30年後には人口が減ってくると思われて、社会情勢も変わってきますので、その時にどういう判断になるかだと思います。

## 【委員長】

今残したとしても、事業が成り立って改善されるまで時間がかかりすぎて、もっと踏み込むと、高齢者の方々が今住んでいるのに、バスが通れないなどといった、その人たちに向けたサービスが出来ないところを早く改善した方が生活者には向いているかなと。都市計画道路のネットワークとしてはあるべきというご意見を頂きました。難しいところではありますが、今出ている区間について、廃止の方向でご理解いただけたかとは思っています。

先ほど触れた⑪川崎平野線についても面整備が出来ない段階で造れなくなったという事実があるので廃止するのは仕方ないと思われま。

⑦榑浜馬屋線は久米中央の区画整理が進んでいて、それによって徳山東ICから榑浜方向に接続する道路はある意味ネットワークが完結している。そのなかにあつてこの路線を待つて造っていくのかという議論があります。区画整理が割と近い時期にあるので、この道路が設定された時には無い路線がある。今度これをわざわざ造るのは二重投資にもなるので、諦める路線にしていいのかの議論があるのではないのでしょうか。

## 【委員】

地域に住む人間として中立の立場で現状の説明をいたします。

榑ヶ浜駅は山陽本線の海側に駅舎があつて駅前広場があります。駅が出来た当時、人口は南側が中心で北側はほとんど山か田で、昭和30年中頃くらいから久米寄りに人口

が集中してきました。また、緑地公園などの都市施設も北側にあるので、櫛ヶ浜駅を降りた学生たちはこの歩道橋を渡って向かうことになるので駅前広場は北側にあったほうが現状を考えれば良かったのかなと。

あと、自転車通学で櫛ヶ浜駅を利用する学生は結構多く、この学生たちのほとんどが南側の駐輪場から歩道橋を渡って、現道の市道を通って北側へ向かうようになっています。

生活利便性の道路から言うと、見学会でもご覧いただいたと思いますが、4mぐらいの幅員の道路が多くて、こういった都市計画道路はあった方がいいのかもしれないと思うのですが、住民の立場から言うとその道路がコミュニティの分断になるのではないかという懸念があります。自治会の真ん中を通り抜ける計画道路になっていますので、そのあたりから言うと好ましくないのかなと。このあたりを頭に入れてご判断いただきたいと思います。

## 【委員長】

市としては廃止の方向性を出した路線については、今のスケジュールで言うと地元説明のような機会を持って理解を得られたうえで廃止の都市計画決定としていくイメージですよね。道路を造ってほしいという意見と地域の分断が気になるという二方向の意見があって微妙なところではありますね。地元の状況を見ながらではあるが、この段階では市の方向性としては廃止と考えているということによろしいですか。

⑫寿西町線、⑯上迫線が福川駅の北側に当たるが、別々に議論するよりも併せて考えた方がいいかと思う。実情は国道2号を整備した時に、それより前にあったこの路線（上迫線）と国道2号との交差が長いダイヤモンド式で落ちてくるような道路になっています。谷にもなっていて、この国道2号が盛土構造で造っているの、ここに同じレベルの高さで道路を接続するのは不可能ではないかと思われる。本来、都市計画道路はネットワークさせていく道路でないという意味がないが、現道自体はある程度生活する道路網として存在している。しかし、それを都市計画道路で造るべきか、という構造的な問題も踏まえて見直した方がいいのではないか言う議論です。

⑫寿西町線も同様に、道路を接続するときに半円を描くことで高低差を処理している。高低差を処理しないと接続しない道路になってしまい、物理的に難しいやり方にならざ

るを得ない。そのあたりを抜本的に見直すという意味で、ここでは廃止という方向性であると理解します。このあたりは元々地元の方たちがどのような街づくりを望んでいて、この道路に対してどのような意識を持っているのか、何か経緯があるのかを市の方で補足して頂きたいのですが。

### 【事務局】

この地区は既成市街地ということで、なかなか面的整備出来ない地区でありまして、旧新南陽市時代からこの2つの路線について現実的ではないという部分があり、居住環境整備事業などで検討はしてきたが、良い手法がないのが現状で、中央通線や駅前広場など全体的に検討してきた経緯はありますが良い結論がなく、長期未着手として残っているという状況です。

### 【委員長】

市としてはこの道路に対してまちづくり的な対策を動きとしては持ってきたが、道路網を作れるような状況には変わりはないということによろしいですか。

### 【事務局】

はい。

もう一つ、⑩上迫線の東側に山がありまして、それが辰尾公園予定地で、都市計画決定はしていないがありまして、⑫寿西町線が出てくると、大きな法面を作っていくというかたちになるので、道路と公園を含めたときに、まちづくりのありようというのが大きな課題でもあります。

### 【委員長】

実際見た感触と、今の話を伺うと、道路を造ってくれさえすればまちづくりが出来るというわけではないですね。面的に整備すればまちづくりというかたちももうないですね。逆に、⑤慶万浦山線のような注意事項をこのあたりについても同時に検討していく方向性が必要なのではないか。しかし、⑤慶万浦山線のようにバス網でネットワークされているところとは違う感触を持ちます。そのあたりの考え方が、地元に入ってからでないと結論が出ないのではないかと思いますね。地元の人も望んでいない可能性もあり

ますね。

もう2路線について、⑬中開作線も川を渡ったところで都計道の行きどまりの所をどうするか。市街化してしまっているというところであるが、道路をわざわざ造ってこれを壊していくのかという議論がありますね。

橋を渡るところが高くなっていますが、渡りきったところが干拓地なので低くなっています。そこに高低差も考慮しながら道路をすり合わせていくと、沿道の土地利用をするところは全て道路より低くならざるを得ない。そのような状況の中、今の生活者の利便性が上がるかというところとそうとは言い切れません。この区間で一番悩ましいのは、道路網が途切れるところです。途切れるので都市計画道路としては先線が残ってしまう。ただ、その他の道路を見ると、道路自体はネットワークしている状況にありますので悩ましいところです。

⑭宮の前線。山崎八幡宮の西側を削りながら通る道路になります。道路網のネットワークは出来ているので、神社との折り合いなどを考えると、この道路を今から造って、高低差があるところを結ぶなら、沿道の土地利用が非常に難しい。代替路線はあるので廃止にした方がいいのではないかと提案ですね。道路の入口が山崎八幡宮の鳥居のところなので、都市計画的にも普通の道路としてもいい道路といえるのかと考えています。山崎八幡宮の西側の傾斜地は市街化が進んでいるので、地元の人にとってもこれを造るくらいなら、他のものを整備してもらった方がよいのではないかとイメージがあります。

グループ3は役割が当初決定した時期と今の状況からすると違っている、相対的に必要性が低くなってきている路線。

⑤慶万浦山線に対して、金剛山北山線のような現道がある場所については現状を活用しながら道路としての機能を確保していくという視点に立って、今から30年たっても整備の可能性が低い様な道路を思い切って外していこう、というご意見がある。⑤～⑯までの路線について廃止の方向で検討しましたが、よろしいでしょうか。今回はこれらを理由はそれぞれ違いますが、廃止の方向性で都市計画審議会に挙げていきたいですが。

## 【委員】

⑤慶万浦山線のA区間だけは存続にした方が、個人的にはいいと思うのですが。むしろ

ろ、もう少し下まで伸ばしてもいいのではと思うのですが。

**【委員長】**

A区間は、見直してこの場所に接続しているのでは、昔からこれですか、旧国道ではタッチしていないですか。事務局の方から医師会病院との関係なども含め廃止に至った理由を補足説明してください。

**【事務局】**

A区間については、地形上、勾配がかなり急です。ネットワークを組むうえで将来交通量が600台程度。主な需要は医師会病院と休日診療所くらいです。構造上、⑤慶万浦山線のF・G・H区間と同じような地形をしているうえ、現道で市道があるのでそちらの機能強化を図ることで、病院へ行くための道路の位置づけとして良いのではないかと。あえてB区間まで伸ばして都市計画道路としてネットを組む必要性は低いと判断し、廃止という方針を出しています。

**【委員】**

現状、細くても道は通っていますよね。

**【事務局】**

そうです。

**【委員】**

高低差というのはAとBがつながることですか。

**【事務局】**

そうです。医師会までの道路が既にありますが、現状は勾配がかなりきついです。都市計画道路として勾配を確保した道路整備にすると、地形状況から掘割構造となる可能性があります。それと、B区間までつなげると、医師会病院から向こう側は何もありませんので、山の斜面を切っていくようになっていきますので構造的にも大変難しいかなと考えます。

## 【委員長】

地図が新しい医師会病院を反映していないので描いた方がいいです。なぜかという、医師会病院の玄関の目の前が道路となる計画ですよね。ここに都市計画道路を造ってしまうと、この病院は使えなくなります。歩道を避けたら庇があたるような感じになるので、この道路との関係で避けてはいるのですが、道路分しか避けていないので新しい病院と診療センターとの間を本来、行き来できなければいけないのに、そこに大きい道路があると。これはもっと前の段階で調整できていればまだ残す可能性があると思いますが、そのことを考えると厳しくて、現道の幅員4m道路を何かで改良して行って、医師会病院や休日夜間診療所までを確保するという方向性に変えるほうが、住民的にはいいのではないかと思います。可能でしょうか。

## 【事務局】

グループ3のなかで廃止にあたり「現道を活用した機能強化をする」という大きな流れがあります。ここについても、実際に慶万浦山線として幅員16mで歩道付の大きな道を通すよりは、現在ある道を広げていく、医師会病院が出来るまで部分的に2路線ほど拡幅したり、医師会病院が自分の費用で待避所を整備したりとの経緯があります。このように、基盤目状の道路網の中で軸線を決めて市道の機能強化を図っていった方が有益であると考えています。

## 【委員】

最終的にAとBは細いながらも繋がると考えていいですか。

## 【委員長】

まっすぐは繋がらないが、経由しながら繋がるイメージですね。まっすぐ通り抜けて行けるような都市計画道路は今回の段階では諦めようということです。ただし、生活道路としての整備はしていく。それが、他の区間でもあるように都計道がかかっているでこれがあるうちは、市道整備としての方向性は出せない。生活者的には都計道をずっと続けていくよりは、早い整備になってくるし、幅員16mの道路は無いが、6mの道路までは確保できるのではないかと、というイメージだと思います。

## 【委員】

医師会病院までというよりは、国道2号まで出ることができるスパンがここの間だけ非常に長いですね。市内全体で見たら、市役所周辺の所は同じスパンの中に8本くらい南北に抜ける道があるが、この区間は三田川の交差点もしくは、秋月までではない。その場合に、市内の方から行くのもルートとしては、三田川周りか遠石まわりか、2方向しかアクセスする道がないというのが不便だなと感じます。国道2号側も三田川から北側の秋月の流れが悪くて、国道2号自体も道路ラインがパンクしてしまいます。医師会病院が真ん中あたりに位置しているので邪魔と言えば邪魔だが、あのあたりに南北に抜ける道が、生活者としてはある方が市内までの軸にはなると思います。

## 【事務局】

参考資料で5番の付箋が貼ってある図面の2枚目に詳細がありますが、国道2号までのルートについては、ぐにやぐにやはするが、国道2号から泉原合田藪線、北部9号線を経由して慶万の交差点まで抜けているので、これが1つの南北を走るルートになるので、あえてA路線を全部整備しなくても、医師会病院までの現道機能を確保して、国道までのタッチについてはこちらの道路を代替にしたネットができると考え、廃止の方向性を出しました。

## 【委員長】

それで、その他の道路でここは線が引いてあるのですね。

## 【事務局】

そうです。この道路も今、片歩道ですが、一応2車線通れる道路になっています。実際には、交通量は多いです。ネットワークを組めば、幹線道路としての位置づけには成りうると思っています。

## 【委員】

では、Aも廃止で。



## 【委員長】

おそらく住民の方にも、このように話していけば、何を優先するかは理解を得られると思います。

グループ3については、皆様のご理解を得られたということで終わります。

グループ4について、社会情勢の変化等により、都市計画道路としての必要性が認められない路線を対象としています。

⑰駅北2号線は、線路沿いの道ですね。都市計画決定をそのままにして、道路を整備していったとしても、現道利用するわけでもない場所をやっていくのかということで、この部分は抜本的に見直す必要があるのかなど。

③北山合田町線、⑥北山西松原線は⑤慶万浦山線に市内から接続する道路です。ネットワークさせていくときに、⑤慶万浦山線の廃止によって行った先の道路がない。⑤慶万浦山線の廃止路線があるが故に、ここも同様に廃止していくというセットの道路です。

その場合、ここに対する手当は、金剛山北山線と同じようになるのか。

## 【事務局】

同じ論理になります。

## 【委員長】

今挙げた3路線は前提条件が崩れてしまったので、都市計画として存続するのは向いていないという判断。③・⑥は先線がないうえで、現道の手当を施すということ、⑰は現地でも確認していただいたように都市計画道路としての位置づけの必要性が低いということで、皆様のご意見はいかがでしょうか。

## 【委員】

③⑥と⑰を同じグループにするのは少し変ではないか。⑰は必要性がないが、③⑥は接続先いかんでは必要になるので、現道活用した機能強化のところに入れてしまった方がよいのではないか。

**【委員長】**

⑤慶万浦山線の所は、ネットワークする道路とセットで存続や廃止をしていくとした論理の方が、話が判り易い。表の中の整理の問題なので、少し書き方を改めてはどうかと思います。

小田委員、全体を通して何かご意見ございませんか？

**【委員】**

社会情勢の変化や高齢化社会の中で都計道の見直しも行いながら、道路整備をやっていくなど、やれることをやっていくことがいいのではないか。

**【委員長】**

そうですね、ありがとうございます。

三浦委員も何かご意見ございませんか？

**【委員】**

廃止の方向はその方向で良いと思うが、住民にきちんと説明できるようにするべきですね。特に⑩川崎平野線。合併するまでは市役所があったところです。今は総合支所になっているが、その総合支所を廃止する計画になっていて、旧新南陽から文句も聞こえてきていますね。特に新南陽の関係はみんな廃止でしょ。そのあたりの説明をきちんとするようにしておかないとまずい気がします。⑩は合併までは主要なところですよ。総合支所がいなくなるからとの解釈で市民が反対するかもしれない。

**【事務局】**

専門部会での検討を受けて、都市計画審議会に挙げて地元の説明するときには、廃止するときの十分な説明と代替機能が具体的にこうあるというのをきちんとしていかないと、公共施設再配置の問題など様々な問題がありますので、もう少し、メリハリをつけた検討はしておくべきだと思っています。

**【委員長】**

藤田委員、いかがでしょうか。

## 【委員】

都市計画の廃止とともに現況の道路の改修など、スムーズに行けるように。都市計画があるから改修がなかなか進まないということがあるので、早急に進めて、その部分の代替を、現況道路の改修等をやっていただければと思います。

## 【委員長】

都市計画を見直すことは、現道の利用を促進して、その中で進めるべき道路の総意。道路事業として出来るような整備は優先的に取り組むぞという意思表示を市の説明から受けたのですが、その中で、バス業者の皆さんとも協力いただきながらやっていくという意味合いなのかなと思います。

全体のご意見を伺ったところで、もともとの案に従うかたちで都市計画審議会に挙げていくのですが、確認しておきます。

堀江委員からご指摘のあった①中央通線の位置づけは存続のグループの中には、①中央通線のような道路とそれ以外の都市の骨格軸になる道路とそれ以外を分けて説明するというので、修正させていただくことになりました。

河田委員からお話のあったグループ4の中の⑱駅北2号線とそれ以外の③北山合田町線・⑥北山西松原線の意味合いが違う。ということで、こちらも分けるように修正することになりました。

1路線で考えた方がよい箇所についての説明は、⑤慶万浦山線でネットワークする区間について説明をきちんとしていく。このところは複雑なので、ここは委員長の方で預からせていただいて、事務局と相談しながら皆さんの意に沿うかたちで申請するというのでいかがでしょうか。

ご了解いただけたということで、そのようにさせて頂きたいと思います。17路線の見直し方向性について確認いただきました。

スケジュール表を見て頂きたいのですが、都市計画審議会の特別部会の位置づけなので、中間報告をその都度していくことになる。今の予定で、都市計画審議会が7月下旬～8月上旬の間にあるので、特別委員会の審議結果を中間報告に挙げさせていただきたいと思います。この委員会のメンバーの大半は都計審のメンバーでもありますので、その旨はご承知おきくださればと思います。

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】

修正がございましたので、先程、目山委員長からもありましたが、目山委員長に修正した内容をご確認いただき、委員会としての承認とさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

今後のスケジュールでございますが、先ほど委員長もおっしゃったとおり、来月末に都市計画審議会の開催を予定していますので、これまで、本特別委員会でご審議していただいた内容等について、ご報告をしたいと考えています。

次回の第6回委員会でございますが、予定しております市民の皆様への意見聴取を行った後、その内容等を踏まえ、調整した「見直し方針の素案」について、ご審議していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

次回委員会の開催ですが、12月初旬頃を予定しています。日程調整につきましては、改めてご案内いたしますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第5回都市計画道路見直し特別委員会を終了致します。委員の皆様、本日はありがとうございました。

**15時50分 閉会**