

会議録概要

- 1 開催した会議の名称 第8回小城市都市計画審議会
- 2 開催日時 平成27年8月18日(水) 13時30分から15時30分まで
- 3 開催場所 小城市役所 西館 2階 大会議室A
- 4 出席者 後藤会長、戸田委員、川久保委員、大坪委員、大家委員、永渕委員、深川委員、吉田委員、平川委員(委員9名)
峯建設部長、江頭まちづくり推進課長、南里副課長、水田係長、北島主事(事務局5名)
佐賀県まちづくり推進課稲又係長、若林副主査、佐賀国道事務所伊藤調査課長 原田係長(オブザーバー4名)
- 5 傍聴 なし
- 6 議題 (1) 開会
(2) あいさつ
(3) 配布資料の確認
(4) 委員の出席数
(5) 審議会の公開・非公開
(6) 審議
 第1号議案 小城都市計画道路の決定(佐賀県決定)
 第2号議案 小城都市計画公園の変更(小城市決定)
(7) その他
(8) 閉会

13時30分開会

〈開会〉

〈挨拶〉

〈配布資料の確認〉

〈委員の出席数〉

○事務局（副課長）

委員の出席数ですが、都市計画審議会条例第7条第2項の規定に、「審議会は委員及び議事に関係ある委員の過半数が出席しなければ会議を開催することができない」という規定があります。本日、10名の委員さんのうち9名が出席されておりますので、本会議は成立しますのでご報告だけさせていただきますと思います。

〈審議会の公開・非公開〉

○事務局（副課長）

引き続き、審議会の公開、非公開についてご協議をお願いしたいと思います。

都市計画審議会は審議会等の会議の公開に関する指針、これは市の指針ですが原則公開となっております。その中で情報公開条例を見ると、個人情報が含まれるなど公開することがふさわしくないものについては公開しないとしております。

本日の審議会につきましては、公開することにふさわしくないというものはございませんので、公開するという方向で進めさせていただきたいと思いますが、会長いかがでしょうか。

○後藤会長

会長を仰せつかっています、佐賀大学の後藤と申します。どうぞよろしく申し上げます。今の公開、非公開について、一応公開ということにしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(はい)

○事務局（副課長）

それでは、今回の審議会は公開として議事の概要、それから会議の資料等については市のホームページで一般公開させていただきます。

なお、本日の審議会の傍聴はありませんので、そういうことで進めさせていただきます。

それでは、これより議案の審議について申し上げますが、審議の中で質疑もあるかと思いますが議事録作成のため、質問される際は職員がマイクをお持ちしますのでマイクをご利用いただくようお願いいたします。

本日の議案については、あらかじめ配布しておりました資料により進めさせていただきます。

それでは、会長、審議の進行についてよろしくおねがいします。

○後藤会長

それでは早速ですが、審議に移りたいと思います。

まず、第1号議案の小城市計画道路の決定（佐賀県の決定）についてです。事務局より説明をお願いします。

○事務局（係長）

小城市役所まちづくり推進課水田です。私のほうからまず第1号議案の佐賀唐津道路について説明させていただきます。座って説明させていただきます。それでは、まずパワーポイントを使って説明します。第1号議案の佐賀唐津道路にかかる都市計画道路「1・4・1小城市三日月線」につきまして説明をさせていただきます。

はじめに、佐賀唐津道路の概要について説明させていただきます。佐賀唐津道路は唐津市から佐賀市にいたる延長約40kmの広域高規格道路になります。国道203号、208号のバイパスとして計画されており、市街地内の交通渋滞を緩和するとともに、唐津市から佐賀市を結んで広域的な交流・連携を高める道路として、また、有明佐賀空港への主要なアクセス道路として、佐賀県の佐賀都市計画区域マスタープランに位置づけられています。

次に都市計画道路の概要についてですが、今回の都市計画区域は佐賀唐津道路の一部であり、多久市大字別府を起点とし、佐賀市嘉瀬町を終点とする約15kmの区間となります。佐賀唐津道路は多久市、小城市、佐賀市を通過する道路であるため、各行政区域ごとに都市計画道路を定めることとなります。小城市にかかる区間は、この区間となります。

次に断面（横断）の構造についてご説明いたします。盛土構造区間の幅員構成は、片側2車線の4車線で、中央帯が3m、車道が3.5mの2車線で片側7m、路肩1.75mで、幅員が20.5mとなります。盛土構造の区間では、都市計画で定める道路の区域は道路幅の20.5mとなっております。ただし、道路として必要な幅は今回都市計画決定を行うよりも幅が広がります。現時点では詳細な測量等を行っていないため、今後、調査・測量・詳細な設計を行い、こうした必要幅が決まることとなります。

次に高架構造の区間の幅員構成は、片側2車線の4車線で、中央帯が3m、車道が3.5mの2車線で片側7m、路肩1.25m、総幅が19.5mとなります。高架構造の区間では、都市計画で定める道路の区域は、道路幅の19.5mとしております。この区間についても、今後、調査・測量・詳細な設計を行うことにより、必要幅が決まります。

次に道路規格の概要について説明いたします。本計画道路の計画諸元は、道路規格が第1種第3級、設計速度80km/hで、多久から佐賀間の延長は約15kmとなります。車線数は4車線の幅員20.5mとなっております。これは各行政区域のすべての都市計画道路の共通規格となっております。

続きまして、計画道路のルートについてご説明させていただきます。本計画道路のルート、今回、都市計画決定が予定されているルートの図になります。多久東ICを起点に小城市街地の南側を通過し、大和町付近より佐賀市街地の西側を国道208号とほぼ平行に通過し、有明海沿岸道路と交差する佐賀JCTまでとなります。

次に小城市を通るルートについてご説明させていただきます。多久東ICから一本松峠で国道203号と交差し、緩やかに右に曲がり、南東方向に向かいます。晴気川付近で緩やかに左に曲がり、東方向

へ向かい、小城駅南の牛津江川と県道小城牛津線の上に小城ICが計画されています。そして、県道小城牛津線を通り、さらに東方向へ向かいます。JR唐津線を通り、下町交差点と長神田交差点の間で国道203号と交差し、三日月ICが計画されています。さらに東へ向かい三日月町グラウンド付近を通り、祇園川、県道河上牛津線を通り、市境である西平川までが小城市を通るルートとなります。

続きまして議案資料をご覧ください。先にお配りしておりました、第8回小城市都市計画審議会議案と書かれた資料と第8回小城市都市計画審議会議案用付図と書かれた資料をご覧ください。

そしたら、まず付図のほうをご覧ください。この図面は、佐賀唐津道路の小城三日月線の総括図になります。延長が長いぶんかなり縮尺した図面となっておりますので、少し見にくいですが赤色で着色された部分が今回の都市計画部分となります。前のホワイトボードにお示ししているのが総括図の原本になります。

続きまして、小城三日月線の計画概要を説明させていただきます。議案一覧の1ページ目をご覧ください。第1号議案小城都市計画道路の決定（佐賀県決定）という資料になります。こちらは、佐賀唐津道路の小城三日月線の計画書になります。都市計画道路の名称は、「1・4・1号」小城三日月線となります。区間は、小城町畑田字一本松から三日月町道辺字2ノ角までになります。延長は7,510m、車線数は4車線、代表幅員は20.5mとなっております。下の欄に書かれている出入り口、休憩施設等については、インターチェンジは小城IC、三日月ICの2箇所設けられることになっております。

続きまして2ページ目をご覧ください。都市計画道路の小城三日月線の都市計画決定の理由が記載されています。理由としまして、本計画区間は、佐賀唐津道路の一部区間であり、有明海沿岸道路と連結することで、唐津港や有明佐賀空港等の広域交流拠点と連結し、人・物資等の交流促進や効率的なネットワークを形成する地域高規格道路である。また、小城都市計画区域マスタープランにおいて、区域の骨格を形成し、他都市との連携を担う道路として佐賀唐津道路を位置付けており、周辺都市との生活、産業、観光面にわたる多様な連携の促進、交通混雑の解消等、小城都市計画区域における円滑な都市活動を支え、利便性の向上を図るなど、良好な都市環境を確保するための重要な路線であるということで、都市計画を決定する理由が記載されております。

続きまして3ページ目をご覧ください。都市計画策定の経緯の概要が記載されております。平成21年12月上旬に九州農政局との協議が行われています。平成21年12月中旬に原案の作成、22年1月下旬に管理者協議、平成22年2月中旬に地元説明会、平成22年3月中旬に公聴会、平成25年7月下旬に案の作成、平成25年10月中旬に国土交通省との下協議、平成25年12月上旬に国土交通省との事前協議、平成26年12月上旬から平成27年1月上旬にかけて案の広告縦覧、市町との意見徴集として、平成27年12月上旬を予定されております。平成28年1月上旬に佐賀県都市計画審議会が予定されております。平成28年2月下旬に国土交通大臣の同意を得まして、平成28年3月上旬に決定の告示を予定されております。

以上で、第1号議案の小城都市計画道路の決定の概要説明を終わりたいと思います。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○後藤会長

はい、ありがとうございます。ただいま第1号議案の佐賀都市計画道路の決定についての説明がございました。質問等がございましたら、お願いしたいと思います。

OD 委員

IC の位置で、片方は国道に付けて、片方は田んぼのど真ん中で、この意味は何か工事中弊害が無いように、問題が無いところにしたと少し思いましたが、基本的にどちらかに付けたほうがいいのではないかと思います。東の県道にいくか、もう一つ外側の環状線の延長線上の広域農道につけるか、どっちかに付けて設けないと具合が悪く、田んぼのど真ん中に作ると、また田んぼの人が斜めに切られると嫌がられるのが落ちではないかと思うのですが。私の勝手な意見ではございますが、参考にしてください。小城インターの。参考にお伺いしたいなど、なんでその位置かと。

○事務局（副課長）

すみません。詳細については県のまちづくり推進課の方からご説明をお願いしたいと思います。

○オブザーバー（稲又係長）

佐賀県まちづくり推進課の稲又と申します。先ほどご質問ありました小城ICの位置についてですが、多久佐賀道路を計画するに当たりましては、地元、多久市、小城市、佐賀市さんとももちろん十分協議をさせていただいているところでございます。先ほどの小城ICは田んぼの真ん中で、三日月ICは203号にタッチしていると、なぜかというお話で、この多久佐賀道路が地域高規格道路、広域的な幹線道路ということで、国道をかいしてタッチしていくということが基本になるかと思うのですが、その中で小城ICのご要望があったということが経路、その中で小城市さんとも協議しながら決めていきまして、小城ICにつきましては、街中のちょうど真南の位置に駅のすぐ南側ですね、そこにインターを持ってきまして、そこまでは市道の方を整備されるということで協議をさせていただきましてこの位置になったと。以上でございます。

OB 委員

農政審議会から来ましたBと申します。私は、その地元に住んでいる者ですが、その道路の話は、前から噂だけは聞いていたのですが、それが確実に決定しているとかそういう話は今初めて聞きました。それがこれとっしょに平行してもっと具体化すれば、今大家さんが言われるように納得いけるものですが、これだけ先に出て都市計画の市道が見えていないというのはおかしい話だと思います。

○事務局（部長）

建設部長の峯と申します。まだこの小城ICに接続する接続道路の都市計画決定というのがまだ打たれていないのは事実でございます。それを急がないといけないという話も一方ではあるわけですが、このインターチェンジにつきまして、決定をすれば周辺の調査等も行いながら都市計画決定道路の計画をしていきたいとは考えております。それで、この203号のルートの都市計画決定より遅れているということは非常にこちら申し訳ない部分ではございますけれども、今後、随時調査、測量といったものを実施しながら行っていきたいと思っております。

OD 委員

先ほどの続きになりますが、こういう中間点でお団子状態にインターを作って、小城市の方は特に苦労をされていると思うのですが、田んぼを斜めに横切るお団子状態となりますので、インターを作るならなるべく弊害が少ない状況にしないと、現在北浦のところにミニインターを作っているとなっていま

すが、あの用地交渉でも地権者からよく聞きますので、こういうど真ん中に作られるのは問題だろうと思います。農業に詳しい小城市の職員さんもどちらかにつけることを考えるべきではなかったかと。もし今からでも要望がきくのであれば東側の県道につけるか、西の外環状線上の道路の延長につけるか、どちらかにインターをつければ皆さんやむなしで判断してくれるのではないだろうかとは思いますが。ただそこを整備しないといけないということは、またきついでしょうが。基本は小城駅南側の県道につけたいなということではないかと思うのですが。用地交渉に苦勞すると思うのですが。やはりどっちかにつけないと。こういう田んぼの一等地のど真ん中にこういうのを作られても迷惑するのが落ちではないかと。地権者もおいそれとは賛成しないと思うのですが。もう一つ慎重に検討されたほうがよかったかなと。すみません、参考にしてください。

OE 委員

2号委員のEでございます。今皆さんのお手元にA3版で小城都市計画道路の中の今回の一号議案の部分があるかと思うのですが、その中で小城 IC の場所が示されていますが、それをずっと上に伸びていくと、緑色のこれは小城都市計画道路の北小路線ですかね。この西小路線を将来的に伸ばすよ、という前提の元にインターを持ってきたのかなというのが推測されますけれども。ですからこのような場合に都市計画の審議会の資料の中に、たとえば点線で表示してということは、県のまちづくり推進課の方、やはりそういうことはできないということになるのですか。ここのインターを持ってくるというのは、西小路線をそのまま延長して、ここを通る車の数、だいたい想定では 32,000 台というふうに聞いています。この道路が 32,000 台通る中で、インターから北側には約 1,700 台通るだろう、南のほうに牛津の方に行くのがだいたい 5,600 くらいが牛津のほうに下りていくのではないかなということ。私、一般質問の中で聞いたのですが、これがそのまま都市計画道路として伸ばすというのが根底にはあると、この図面からいくと、想像として理解できるのかなという気がします。この作業についてはまだ全然なされていないということ。ただ今回、都市計画道路としてこのような議案として出されている以上は、それにはやはり明確に示して、それに対して審議をしていくというのが必要ではないかと思います。また、JRを横断する時に、これが直角横断になると非常に難しい直角の取り方になるのかなという気がします。これはインターをもってきたということは、そういうような形でのまちづくりの一つの考え方になっているのかと思います。

あと、農振の除外等、将来の土地利用とのかかわりをどうもっていくのかということが非常に必要になってくると私自身は思います。ですから、ここにインターをというふうになれば、それだけ農業との調整というのも将来必要になってきますし、すでにこの部分は住宅も相当張り付いています。ご存知のように、住宅も相当張り付いていますので、ここに持ってくるとなると二度手間になる部分も無きにしもあらずですけれども、こういう形で縦覧も進んだということであれば、ある意味これについてとやかく言えないのかなという気はしますが、県道小城牛津線に車が約 5,600 台流れますから、原動が 5,000 台くらい通っていますので、ですからその辺りは 4,949 台 1 日に通っているものですから、約 1 万台にこの道がなるものですから、小城牛津の道路をどうするのかということと、先ほどの大家委員がおっしゃるように、この場所にインターを作るのであればどういう側道を作っていくのですか、街の中にどう繋げていくのですか、また農業との調整をどうするのかということ、これがやはり一番大事なかなというふうに思いますので、そのへんに十分配慮が必要だと思います。県のまちづくり推進課の方、私の想像ですがそのようなことでよろしいですか。

○オブザーバー（稲又係長）

質問にお答えします。いくつか質問があったかと思うのですが、インターの位置ですが、これは小城市さんとの打ち合わせで協議する中で今の位置に決まったということで、D委員さんからもお話がありました。県道につけられなかったのか、それともう一つ、西側の農道につけられなかったのかということのご指摘があったかと思いますが、それもあわせてお答えさせていただきますと、まず県道にインターを持ってくるということなのですが、203号のほうにもう一つ三日月インターがあります。図面は模式図で丸で書いてありますが、お手元に配っている資料の通り本線の横を下っていくような形のICになるわけですが、もちろん本線自体高いところにあります。そこから平面に向かって下りていくかたちで横に側道ができる形状になっているわけですが、小城インターを県道小城牛津線まで持ってきたと、三日月インターとの距離が近くなりすぎ、側道が建設できないという物理的な制約がございます。もう一つ西側の農道に取り付けというのですが、すぐ横に河川が走っているかと思えます。晴気川です。晴気川も堤防がございまして、この堤防がネックになりまして、ICが建設できないということでやむなく、こういった条件も考慮しまして今の小城インターの位置になっております。もう一つ小城インターをそこに持ってくるのであれば、都市計画決定をするべきではないか、またインターがらみのまちづくりについても付与すべきではないかといったご意見でしたが、今回インターに向かって取り付ける都市計画道路につきましては、小城市さんの決定事項でございますので小城市さんのほうからお答えいただくかと思えます。

○事務局（部長）

先ほどもご質問がありましたけれども、早く都市計画決定をこの203号バイパスの決定と併せてというお話がございまして、その時お答えさせていただきましたけれども、実際その都市計画決定を打つための調査なり、そういったものができていないという状況のなかで、今後も早急にやっていかなくてはならないというふうには思っております。その西小路からの線に繋ぐ小城都市計画道路に繋ぐという考えなのかということでもございますけれども、そういったなかでも委員のおっしゃるとおり、踏み切りの問題とか、そういった部分もございまして、そういったところをきちんと調査等を行いながら今後決定をしていくという形になろうかというふうに思っております。

○後藤会長

ありがとうございます。私のほうから確認ですが、資料の3ページのスケジュールがあつて③④あたり、地元説明会、公聴会、案の作成、このあたりの例えば④の地元説明会というのは小城の方たちに対する説明会ということによろしいのですか。

○オブザーバー（稲又係長）

そうです。

○後藤会長

一応こういう手順は踏んできたというふうに資料上では理解しているのですが、そこまでまだ地元との議論等、今のE委員の話で行くと農振除外等の農業系との調整というのは、どの程度なされてきたのでしょうか。

あるいは、そこで何か大きな意見というのは、これまで我々審議会のメンバーではあるのですが、公

聴会等で我々が聞いとかななくてはいけない情報がもしあればとは思いますが。

○B 委員

私、農業審議会からですが、農振審議会ではまだこの話は実際出てはいませんが、ちょうどこの小城駅南側の地域はかなり宅地化が進んでいて、さっき言われたように西小路線から踏み切りを渡るところの道路がもうぎりぎりまで宅地になっていて、今ちょうど建てられているところなんです。だからこれを早く止めないと、止めるかどうか地権者にここはこういう計画があるから民間のものにしないように、譲渡しないような話を早めにしないと、みんな埋まってしまう。また道路を建設する時に立ち退きとかいろんな面で交渉が長引くと思うのですが、そういう話になるのではないかと。実際に宅地化されているところからは、地元の住民からは何か意見とか反対意見とかは出ていないというのが実態です。

○後藤会長

それともう1点確認ですが、この表でいくと⑩に市町村への意見徴収、平成27年12月上旬とありますが、これがまさにこの場の審議会ということでこれは確認ですが、この審議会で求められているのは決定というよりは、県として都市計画決定しようとしていく段階での中の地元の意見とか要望というか、強い意見として強制力があるような意見はたぶん出せないと理解しているのですが、要望として問題点として、根拠のある問題点をしっかりと挙げていくというのが我々のミッションかなと理解しているのですが、そういうことでよろしいのですか。

今までの話でいくと、農振の話、農業系との話と、あと住宅地がすでに形成しつつあるということの話と、あと小城市の都市計画道路の決定との整合の3点が出ているのかなという気がしておりますが。

○E 委員

あと1点いいですか。防災上の問題についてお尋ねですが、最近は大カ雨が降ってくるということで、盛土方式でいくということになれば、晴気川、それと牛津江川があるのですが、これはずっと先にいけば環状河川ですから、どうしても水が流れないという部分があるんですね。そうなった時に盛土方式でやって、通常田をずっと下まで、牛津、芦刈まで流れていきますけれども、盛土の道路があるがためにそこで一回止まるわけですね。もちろん通水部はあるにしても、それがあ程度の雨量の分まで吐けますよという計算にはなっているだろうと思うのですが、これは確認ですが、その辺の防災上の問題は無いのですか。

○オブザーバー（稲又係長）

盛土区間の部分が多数存在するので、治水面というところで大丈夫かということだったかと思います。その前に今回の都市計画決定の幅ということで再度ご説明させていただきます。スクリーンのほうに出していますが、今回の都市計画決定の幅といいますのが、上のほうに赤で掲げております、中央帯、車道、路肩を含めた20.5mで都市計画決定しております。実際その場所によって盛土構造だったり高架構造だったりというところが出てくるのですが、今回お示ししていますのが一般部分の盛土部分でございます。実際ここに盛土で道路を構築するに、今後、都市計画決定が終わって事業化されて、国土交通省さんが事業される段階になりましたら、実際に必要な幅というのは、この緑の幅だろうと思います。現在盛土ということでご説明差し上げているのは、一般では基本的には盛土で行きます。ということで進めていますが、実際まだ詳細な設計を今後やっていかれる予定でございます。その中で周辺の水関係

の設計、どういう障害があつて、それを避けるにはどうやったらいいのかという設計は、今後都市計画決定後に事業化されてからの検討になると事業者のほうから話を聞いています。以上です。

○後藤会長

はい、ありがとうございます。そのほかないでしょうか。

○B 委員

このルートの地図の中で、この一番左側の峰山のところですが、ここはカットで行くのですか。それともトンネルですか。斜めになっているここはカットしていくわけ。

○オブザーバー（稲又係長）

そこは、切土構造でトンネルではなくて、切土でいくとされています。実際その先ほどの、盛土とは逆になるわけですが、山を切る場合ですので、現在のその幅よりは山側のほうに必要な用地というのは広がるのかなと思います。

○B 委員

そしたら集落のど真ん中ですね。そこの辺りの集落の方と意見調整はかなりあるんじゃないですか。地元の人からのこの意見計画は、もっとここの集落のこら辺が境目だから、どうせならこういうふう掘ってこういけばよかった。とか、その様な意見も聞いたりしたことがあるのですけれども。そのあたりの意見調整というのはできているのですか。

○オブザーバー（稲又係長）

はい。お手元の都市計画決定経緯の概要書の3ページ目にもありましたとおり、地元説明会のほうを平成22年2月に開催しております。その際に、先ほどご指摘があつた峰地区も含めて、多数のご意見が出されたということでございます。おっしゃつたとおり集落を分断するご懸念等ございまして、この経緯表を見ていただいたらわかりますとおり、公聴会から案作成まで3年間、平成22年3月中旬の公聴会から次の⑥の案作成まで3年近く空いているかと思ひます。この間、地元に対して小城市さんの区域だけではなく、佐賀市さんの区域もございまして、そういうご意見が出た区域に対して丁寧に地元である小城市さんと、佐賀市さんも含めて説明を行つてきたところでございます。今後も、都市計画決定に向けての地元に対してご説明を事業者のほうから行つていただくと。以上でございます。

○後藤会長

ほかにかがででしょうか。かなり小城市にとっては重要な案件だつたと思ひますが。

○F 委員

Fです。先ほどから小城市のインター問題、またその周辺の問題、小城市の都市計画、またいろんな問題が出てきているというわけですが、今年4月に二人とも来てということですが、以前からの小城市の計画をもう少しはっきりとさせないと、この計画でこの住民説明なされてきて、たぶんいろんな意見が出されたと思うんですよ。先ほどのインターにしても、峰地区部落の分断もそうですが、今聞いていたら話は付いたような格好になっていますが、住民説明で納得されて、こういう都市計画道路ということで、

もうインターの場所にしてもすべてこのまま皆さんが納得していきますよということの説明でしょう。今ここで言って、住民から反対があつて、このところは変えないといけないのではないかというのが出てくるわけですか。

小城市のこれまでの計画ではないけど、安易にこの場所にインターを作っているでしょ。小城市の意見としてここにインターを作ってくれなくてはいけないと。小城牛津県道にしたら、あんまり三日月との距離が近すぎると、近すぎるといってもその小城インターまでは県道から何メートルくらいあるのかね。ただ、これは小城駅に真っ直ぐ繋ぐだけの道路というだけの計画ではないの。小城市はそのへんの説明は何もしてないのですか、住民説明を。市道もないのにインターを作るというのではなくて、やっぱりその駅のほうに繋がりますよとか、そういう説明を住民説明でしているんじゃないの。全然されてないんですか。その辺の以前からの流れを説明してくれないと私たちも分かりにくいからと思って。部長、そのへん4月にきたばかりでしょうが今までの流れというのは、聞いておるわけでしょう。そのへんどうなってるの。

○事務局（部長）

はい、申し訳ございません。まだ、過去の21年から色々スタートして、地元説明会とか公聴会、案作成といった形の中で私のほうも詳細な経過を掌握できていないという状況で、それは私の言い訳にしかならないですけども、ただそういった小城の都市計画道路の、そういったものを活用するような形での接続というふうなことも話はされているということでございます。

ただ課題もあるというふうなところで踏切とかそういった部分もあるということで、現状まだ都市計画決定まで至っていないというところでございます。そういった中でJRのほうも協議的に厳しく、そこに時間がどのくらいかかるのかということもございまして、またさらに現状の都市計画道路も外環状線からの流れとか、小城牛津線とかそういったこともございまして、そういうところも含めながらきちんとした調査、そういったものを行いながら最終的にはルート決定ということをしていかないと、また色々問題が出てくるのかなと思っていますので、そこらへんを早急にやっていきたいと考えているところでございます。

○F委員

この盛土方式といって道路幅をしていたでしょ。その下のほうに道路は付くわけですか。側道というような感じで。そこらへんをお伺いします。それと小城インターと小城牛津県道というのがどれだけの距離があるのか、側道で繋がっていくのか。そのへんをお伺いします。

○オブザーバー（稲又係長）

詳細については都市計画決定後、事業者の国土交通省さんによって設計をされた後決まります。ですので、一概にどこに、今模式図で書いております。あくまで都市計画決定幅が道路幅であつて盛土の部分はそれより広がりますよ、というだけの図面でございます。詳細な横に側道とか水路とかが付いてくるであろうと思われまふ。ただそれがどこの部分であつてどう付いてくるのかというのは今後詳細な設計をなされる中で決まってくるかと思ひます。

もう一つ質問の、小城牛津線のところにインターを作った場合に三日月インターとどれだけ距離が離れているかと。

○F 委員

逆。小城インターを作るでしょ。インターといっても急にきゅっとのぼるわけではなくて、こうのぼるわけでしょ。その場合に小城牛津線とそのインターというのはどのくらいあるのかという。

○B 委員

これで行くと約400m。また斜めに行くと話は違うが。このちょうどカーブしたところまで。横にいくとなると、小城から下った道を、西小路から下った道をどういう方向で、都市計画で道路ができるかどうかによって小城牛津線と繋がるか、その場合はどうなっているのかは分からないが。

○F 委員

どうして側道の話をしたかという、計画の段階のときに道路をいくら整備しても、この道路には側道が付きまよとか、誰でもいいように言っていたから、今の話でいけばもし仮に小城インターがここにできれば、側道が小城牛津県道に繋がれば逆に言えばいいのではという格好で。

それともう1点は小城の都市計画道路というのは、無理して街中をがらがん立ち退きとかをするのではなくて、インターから小城駅の南口までしか繋ぐ計画はないだろうという話で。その辺も何も出てこないから。

○オブザーバー（稲又係長）

ひとつは、小城インターから側道を直接つけて小城牛津線までということはたぶん考えにくいことかなと思います。といいますのが、今度の高規格道路の降りる道路、降りたり上がったりする道路の前のほうにもう一つ道路を作ることになりますので、すごく交差点形状として危ない形になります。交通処理がなかなかできない形なのかなと思うので、インターから直接その県道に向かうような側道というのは、たぶんかなり困難ではないかなと。

○F 委員

例えば小城インターから乗るとき、この小城牛津県道から左に曲がって側道あたりをこうって上にあがれば乗れる。

○オブザーバー（稲又係長）

そういう風にはたぶんならないと。

○F 委員

ならないわけ。

○オブザーバー（稲又係長）

あくまで小城市さんで計画される南北の市道を介してのアクセスになるかというふうに伺っております。

○E 委員

今の図面の赤い交差部ですね、その南のほうに道がちょっとありますよね。これが轡ヶ里からきた道

路を改良した道路になるわけでしょ。ではないのですか。これは道路改良した道でしょ。歩道を作った道ではないの。新生興業社のとこの裏道になるのではないの。この裏道にインターからどう繋いでいくのかというのが一つと、これももちろん国交省と市と話し合いながら作っていかなくてはいけないかなと思うのですが。ではこの道が牛津方面には 5,600 台降りますよといった時に、5,600 台をこの道で大丈夫なのという部分もあります。あるので、この辺り交通解析をしながら、この轡ヶ里の道が果たしてこの道でいいのかどうかということ。北小路のほうに行くのは新たに道を作る部分なので交通解析すればいいだけで、ただ 1,700 台くらいなので、台数的にはだいぶ違うので、そのへんができればもう速やかにこちら辺の交通解析をして、計画決定をやっていかなくてはいけないかなというふうに思いました。

それとあと 1 点県の方にお尋ねですが、三日月インターの交通量は私が聞いたところ大和のほうに行くのに 34,400 台くらいというふうに聞いたのですが、その中で三日月インターで何回降りて、北南に何回行きますかということ。

それと、この 203 号は県管理ですか。

○オブザーバー（稲又係長）

国管理です。

○E 委員

国管理ですか。そうなった時に、この計画は県計画の決定であったとしても、国管理道路と国管理の新しくバイパスを作りますよということですから、どれだけ車が降りるかということの後で聞きますが、その降りた時に 203 号はこのままで大丈夫ですかというような計算はどうなっていますか。そこをお尋ねします。

○後藤会長

今のは、203 号の交通量が増えるという前提ですか。

○E 委員

そうです。203 号のほうに唐津から来る人とか色々降りたときに、南と北に何台行きますかということで、その時にある程度側帯あたりを作られるかもしれないのですけれども、では全体的には交通量がこの 203 号の道路幅で大丈夫なのかということ。これは道路管理者が上も下も一緒ですから、そうなった時に道路管理者として、どう判断をされていくのか、それをお尋ねです。

○オブザーバー（伊藤課長）

国土交通省佐賀国土事務所の伊藤と申します。

先ほどの質問ですが、三日月インターでどのくらいの交通が北に行ったり南に行ったりするかが、ちょっと今資料が。ちょっと先に 203 号の交通量についてお話させていただきますと、今前のホワイトボードとかにも載せていますのは、小城市内の計画しか載せていなくて、最終的には冒頭にご説明がありましたように、ここが三日月インターですが、最終的には 34 号で交差して有明海沿岸道路まで繋がる計画で、いっぺんにどんとできるわけではなくて、徐々に作るのですが、すべて完成しますと解析上 203 号の交通量は減る。それこそ沿線に用事がある人以外の通過コース、佐賀から唐津に行きたい人とかは全てこの道路を通りますので、203 号を通過する交通量というのは最終的には減る。

ただ先ほど言いましたように、この15kmの道路をいっぺんにどんと作るわけではないので段階的に作るようになりますので、途中段階では、例えば203号の交通量が一時的には多くなるというのは十分考えられると思うのですが、それはそれでその時点で必要な対策は当然とっていかなくてはならないと思うのですが、道路自体は最終的には交通量は減るというふうに考えております。

○E 委員

上からどれだけ降りてくるかによってどうなるかということですよ。

○オブザーバー（稲又係長）

すみません。解析のデータがありましたのでお示しします。三日月インターを境にして北のほう、小城市街地に向かうほう上下あわせて予測で3,700台です。前線開通が前提です。

○E 委員

上下でですか。

○オブザーバー（稲又係長）

はい。それで、インターより佐賀市より牛津よりですね、市役所とかある、そちらが7,800台。現況交通量の半分くらいには落ちるか。

○E 委員

現況交通量はどのくらいだったですか。203号の。

○オブザーバー（稲又係長）

15,800台になっております。24時間交通量ですね。平成42年の推定交通量が3,300台くらいです。4分の1程度ですね。

○後藤会長

はい。ありがとうございます。

○E 委員

いいですか。はい、ありがとうございました。さっきおっしゃったように現況交通量が15,800で南に7,800、北へ3,700ということで、これだけの交通量が先のほうができていないといったときにどんと来るといって、一時的には対応のしかたということがあるということですが、どうでしょう、道路管理者として、今の203号を見られて、このままでいいのかなというふうに道路管理者として思われますか。お尋ねします。

○オブザーバー（伊藤課長）

いろんな意味で確かに203号自体は非常に路面が悪い、ハード的には非常に路面が悪くて快適な運転というのはなかなかしづらな部分は確かにあるかもしれないですし、実際に乗っている車については朝夕渋滞をしているというふうな現実的な、まあそういったものを解消するために、渋滞解消という

目的も踏まえて佐賀唐津道路というのがありますし、あと路面とかについては道路管理者として限られた予算の中で維持、修繕、工事というのはやっているのですが、どうしても予算的な制約というのも当然ありますし、そういった中で可能な限りやっていきたいと思っておりますので、そういった203号に関するいろんなご相談であったり、ご意見であったりというのは道路管理者として、当然ずっとご意見というのは聞かせていただきますし、道路管理者としても積極的に少しでも快適なドライブができるような道路にはしていきたいというふうには考えております。以上です。

○後藤会長

はい、ありがとうございます。意見が出尽くしたということによろしいでしょうか。

正直言うともう少し早く終わるのかなと思っておりましたが、かなりたくさん意見があるなということ強く感じました。一応この会としては意見が求められているということですが、通常でいくと案に対して強い意見はないと。そのかわりに、先ほど出たような要望というかたちで道路計画の安全性、あるいは交通量の問題、側道とかの技術的な問題、あと宅地の話、あと農業ですね、そのあたりをこれは私の会長というより一委員としての意見を少し話しておきますと、計画プランですのでどこかは難しい部分があるかとは思いますが、やはり行政としては先ほどのご指摘に対して答え得る、これがベストだ、あるいはベターなんだという説明の論拠をしっかりと整理していただきたいと思っておりますし、過去の経緯ですね、しっかりと踏まえたうえで、先ほどのここがインターの位置がベストなんだという説明をもっとしっかりとできるように強く要望したいなと思っております。

あと若干気になったのが、これは蛇足ですが、JRとの協議の問題とか、ちょっと聞き漏らしたかもしれないのですが、まだ協議が必要な部分もあるような気がしますので、1月で決定されてそのあとはよろしくなかったということのないように、しっかりと説明できるような状況に、特に住民の方でできるような状態にさせていただけたらなという要望をそえてこの議案のまとめとしたいなと思っておりますが、よろしいでしょうか。

○C委員

今初めて、こういう大きな計画があるのだなと本当にびっくりしているのですが、本当に素人なのですが、このインターというのは三日月と小城と一本というのは難しいんですね。一箇所というのは。単純にそう思ったのですが、土地勘とかそういうのがなくて。今日いきなりこれ見たのですが。便利がいいように二箇所してあると思っておりますけれども。牛津芦刈からのぼってきたときに、私たちが使いやすいようにということで。

○オブザーバー（稲又係長）

おっしゃったように国道を介すだけのバイパスでよければ三日月インターで十分足りるかと思いますが、ただ小城インターがないと旧小城町のところの203号にはほとんど車が通らなくなって小城を通過するような形になってしまう。それと三日月インターにもそれなりの車が集まってしまうと負担が増すということも考慮しまして、多久東インターと三日月インターとのちょうど真ん中あたりのところに小城インターを設置したと。

これも十分小城市さんとの協議の上で決めさせていただいたと。

○後藤会長

よろしいですかね。たぶん道路上はこんな近い距離に普通はないのかもしれないけれども、小城の町のことを考えると二箇所あったほうがベターだろうと、たぶん地元の要請かなと、私の推測が入っていますが。だから今のような説明を市あるいは県の方がしっかりと同じ論拠でもって説明ができるようにしてもらわないといけないかなというふうに思います。

○B 委員

すみません、もう1点いいですか。実際ここに小城インターが作られているという、今計画されているのですが、先ほど大家さんからもっと左側の畑田から下ったところのほうではどうだったかという話があって、その時は県のほうから横に河川があるからやりにくいというようなお話があったんですよね。今こんなこと言うのもおかしいですが、まだこっちが計画も全然なっていないと、都市計画、道路計画もまだ立てられてもいないというような状態の中で、新たにそれを作るということよりも、実際に今既存である道路を、実際幅も狭くてあれなんですけどもっとこれを拡幅して、私の地元も本当は県道昇格してもらったほうが、小城中学校の裏から畑田に向かって203号線と接続するんですよね。今下にずっと下りると積文館から西川集落のあたりが今度県道に昇格になったので、それと連続するような道路をちゃんと整備されて、そこにされたほうが、今わざわざそういうことを作るよりもいいのではないかと私は思っています。

○後藤会長

今のご意見は一委員あるいは複数の委員からですが、なぜここではなくここなのかという説明もしっかりと説明できるようにしていただきたいと思うのですけれども。変更案を検討してくれとまでとはいってないのですが、なぜこちらではなくこちらなのかという説明がまだ十分ではないという表現はよくないのでしょうかね、もう少ししっかりしていただきたいという気がします。

○オブザーバー（稲又係長）

先ほどご指摘された、晴気川の傍と合流しているところでは駄目な理由というか、現在小城インターの位置に決まっているのも消去法であそこに決定したわけではなくて、様々な案を検討したうえで今の小城インターの位置にしております。先ほどの晴気川の傍っていいものですもの、単純に考えると川の傍だって別にいいじゃないかとイメージもあるかもしれませんが、川というのは地元財産を守るような重要な河川、大事な構造物でございます。河川用の堤防は、こういう河川には堤防が設置されているかと思えますけれども、堤防の上を通行できるようにするという河川法の縛りもございます。そういうことを考慮すると、道路の位置等をすごく高くしなくては行けないと、そういうこともございまして、晴気川のほうへの取り付けは厳しいというふうになっております。

○B 委員

晴気川ではなく、牛津江川では。

○オブザーバー（稲又係長）

牛津江川ですかね。すみません。河川が傍にあるということでその構造的な、かなり費用もかさむ、そういうことも考慮しております。

一方小城牛津線の県道のほうについてですが、先ほどもお話差し上げましたが、三日月インターに近

すぎる、近いといけないのか、近くてもいいじゃないかとお話ではなくて、例えば小城牛津のほうにインターを作ったとして、佐賀方面に向かったとします。乗ったらすぐ三日月インターの目の前に降り口があるという、近すぎてインターの構造が取れないということから、この位置は駄目なんだということで今の小城インターの位置になっているということでございます。お手元にカラーコピーでお配りしました図面のほうで203号のインターのところ若干赤い線が膨らんでおります。先ほどの小城インターのところも膨らんでおります。これをそのまま県道のほうにずらしていただいたイメージを持っていただくと分かると思うのですが、膨らんだ位置が重なってしまいます。そうすると道路の構造として成り立たないということになることも、この小城牛津線のところに小城インターを持ってこなかった理由のひとつです。以上でございます。

○F 委員

ちょっといいですか、今更ながらではないですが、どうこうしてということではないですが、この計画で色々今まで集落的に反発があったわけですね。あれはもう解決してこの計画でいくということで決定というか、住民の方も理解しているのでしょうか。そうしないと私たちもああそうですかというわけにもいかないですが、もう話が付いているというような考え方を持っている、そういう理解で私たちはいいわけですか。

○オブザーバー（稲又係長）

都市計画決定権者の県といたしましては、今までの経緯にありましており平成22年2月において地元説明会でさまざまな意見が出されました。それに対して事業者のほうに、事業者であります国土交通省さんですけれども地元のほうに十分に説明をしてください。そうしないと都市計画決定の手続きは進められませんということをお話をさせていただきまして、そういう我々都市計画決定権者としての県のご意見を聞いていただいて、小城市さんとともに地元にご説明に入られ、十分な説明がなされたというふうに小城市さんの判断をいただきましたので、手続きを進めているところです。

○F 委員

はい、分かりました。

○D 委員

最後にもう1ついいですか。皆様もこの大きな地図をいただかれたかと思しますので、見ていただくと先ほどの勝川の問題もありましたけれども、もうひとつ西に晴気川がございます。二つの川の間一本綺麗な縦道が大きく見えますか。これが南側の広域農道、県道に昇格した道に繋がっている、以外と通りやすい一本道なのですが、この川と川の真ん中に落とせませんかと私は言いたいのですが。この道は南北一直線で綺麗に通っていて、この道をさらに国道まで伸ばそうかと思うと、ここから北へ、安心溜池を横切って、体育館の横を通過して国道に出れるのですが。そうです、カントリーの横の道です。縦道一直線です。こんな要望が通れば非常に楽ではないかと。今現に落ちているインターの位置を考えると南北の縦道をどうにかして作らないといけないと、だから小城市の将来の夢でしょうが、小城駅の南側の大きな公園ですね、南側広場とか、小城駅の南からの接続とかの形を考えると、こういう構想は早めに出して市民の皆さんが納得する状況、計画案を出さないとどうしてこんな道がないところに置いて、何を考えているのかとしか言われたいのではないかと。私たちも説明に困る状況にならないように作っ

てもらったほうがいいのではないかと思います。参考にしてください。

○後藤会長

そういう意味では、小城市の都市計画道路の審議を早急に進めないといけないのかなという気はします。そこがないので、我々自らが辛いというかそういうふうな感じはします。

はい、それではかなり長時間議論していただきましたので、さまざまな要望をそえてこの議案については終了をしたいと思います。よろしいでしょうか。

(はい。)

○後藤会長

はい、どうもありがとうございます。

それでは続きですが、第2号議案ですね。小城都市計画公園の変更というのは小城市の決定ということですのでよろしくお願いします。

○事務局（係長）

はい。それでは第2号議案に入りたいと思います。

4ページの第2号議案、小城都市計画公園の変更、小城市決定をご覧いただきよろしいでしょうか。こちらは小城都市計画公園の変更の計画書になります。小城都市公園5・4・1号、小城公園については、次のように変更になります。まず種別がこれまで一般公園となっておりますが総合公園に変更になります。名称につきましては、番号、公園名ともに変更はありません。位置としましては小城市小城町字下岡小路、字浜、字桜岡、及び字西小路と変更前と変更後では変わりありませんがこの区域内で編入したところ、除外したところ、また、筆界を見直したところがあります。次に公園面積が8.1haから約8.6haに変更となっております。最後に公園施設としまして、水泳プールがなくなり駐車場が今回加えられております。

続きまして5ページ目をご覧ください。小城都市計画公園小城公園の都市計画決定の変更理由が記載されています。理由としまして、平成22年度から取り組んでいます小城中心市街地区都市再生整備計画整備事業の一つとして小城公園高質化推進事業を実施し、小城公園の景観に配慮した玄関口として緑地帯、駐車場を一体的に整備したことから、当該地区について都市公園に編入する必要があります。また、今後、大学小城キャンパスの計画地として小城公民館用地、現在市有地になっておりますがそれとその南側に位置する都市公園の一部を予定していることから当該区域について都市公園から除外が必要な状況にあります。あわせてこの除外する区域に連絡する市道小城公園線の一部についても都市公園から除外するものであります。

また、小城公園南の一部は市道岡山社線の歩道として整備がされていることから、当該区域についても都市公園から除外する必要があります。

このほか小城公園は昭和52年9月7日に都市公園の変更が行われていますが、当該区域界と地番の筆界に乖離が生じているため、都市公園の地番の筆界の見直しを行う必要がございます。

以上のような理由から都市公園区域を変更する必要があります。

今日ですね、机のほうに小城公園の色付けした新旧対象図をお渡しをしておりますが、この理由の中で、先程言いました理由の中で、大学キャンパス用地として、除外区域が青で色塗られたところが除外

区域、それと公園の一番南側、道路接続してあるところ、ここが歩道となりましたので、ここも除外しています。変更区域としましては、赤でお示ししておりますところについて、今回編入を行っております。また、これまで8.1haということで、公園面積が、図面を三角点による計測をしておりましたが、今回小城公園にかかる地番の台帳面積により計算をしたところ、そこに乖離が生じたということで、その分を編入をしております。

次に6ページ目をご覧ください。都市計画策定の主な経緯について説明をします。

本年4月に関係機関との協議を経てまして、原案が作成されました。5月に原案の説明会が小城公民館で開催されました。公聴会につきましては、公述申出書の提出がありませんでしたので、中止されております。本年7月に案の作成を行いまして、7月14日から7月31日に公告縦覧がされております。次に小城市都市計画審議会ということで、本日8月18日に開催させていただいております。今後ですが、来月9月の月上旬に県との協議を行いまして、9月下旬に決定の公告を行いたいと思っております。

以上で第2号議案の小城都市計画公園の変更の概要説明を終わりたいと思います。

以上、審議をよろしく申し上げます。

○後藤会長

はい、ありがとうございます。

只今の説明に対して、ご意見ご質問をよろしく申し上げます。

○OD委員

はい、参考までにお伺いをします。この黄色い絵のど真ん中に白いのが二つ抜けておりますが、一つは、岡山神社、上は烏森神社ということで、所有が違うということですね、完璧に公園としての指定はできない。

○事務局（係長）

そうですね、神社用地となっておりますので、公園区域には入れておりません。以前から入っておりません。

○OD委員

ありがとうございます。烏森神社は独立しているからね。ただ、公園の中を通り抜けている道というのはいいの。国有地、小城高の方にするっと抜けている道は。公園用地として。そしたらこだけ路面の色を緑とかにするとか変えてみては。

○後藤会長

ここですか。

○OD委員

そうそう、そこです。その右側の縦道です。小城高に上っていく。

○E委員

市道認定してある。

OD 委員

市道認定はしてあるかもしれませんが、公園認定はできるの。

○事務局（係長）

これはできるようになっております。

OD 委員

はい。わかりました。ありがとうございます。ご確認でございました。

○後藤会長

そのほかいかがでしょうか。

OG 委員

ちょっと聞いていいですか。この新しいキャンパスの場所をざっと教えていただいてよろしいですか。

○事務局（係長）

今現在、ここに小城公民館という市の施設がありますが、こちらのほうと、今回こちら除外を計画しております、それと支館、桜岡支館がありますがこちらのほう予定しております。すみません、桜岡小学校のプールがありますがこちらまでを大学キャンパスとして予定しております。

OD 委員

学校との境に道は入るの。今桜岡支館のところと東側に道が入っているものの、クランクになっている、あの道はストレートでまっすぐ南のほうに通すの。

○事務局（課長）

今の桜岡支館の東側の道路は市道ということですかね。そちらのほうは、今プールがあってクランク状になっておりますので、そこをまっすぐですね、道路を改良する予定にしております。

OD 委員

ついでにご質問でございますが、将来小城藩邸は建て直そうとか作ろうとか構想はないですか。

○事務局（課長）

現段階ではありません。

○後藤会長

今の質問にあわせて質問ですが、このあたりも藩邸の場所だったのですか。

OD 委員

そうですね、あの眼鏡橋というか、石橋のところ。

○後藤会長

歴史的な場所と考えてよろしいのですか。そういう意味ではそこを除外してしまうということでもあるということですね。

○D 委員

藩邸跡はもう少しこっちではなかったですか。南のところ。

○E 委員

学校のところが。

○事務局（課長）

学校の体育館のそっち。そこに藩邸跡の碑があります。

○D 委員

今ゲートボールになっているけど。

○後藤会長

確か小城公園は、歴史公園、何とか歴史公園という位置づけもありましたよね。

○事務局（課長）

歴史公園100選には選ばれています。

○後藤会長

だから、今の質問を借りますが、そういう過去の歴史的な場所との兼ね合いどうこうは説明する必要はないと思いますが、図としても藩邸がどう被っていたのかとか、そういうのは情報としてはしっかり持っておいていいのかなと思いましたけど。

○F 委員

いいですか。今度の編入区域があるでしょ。あれは元々どこの土地ですか。小城市の土地だったのですか。

○後藤会長

駐車場のことですか。

○F 委員

駐車場もですが、問題は三角の土地。あれは参道でしょ。あれも違ったの。公園の敷地ではなかったの。新たに編入すると。

○E 委員

今の水路以上の幅のようですね。

○事務局（副課長）

すみません、元々三角地が現況と筆界の部分が若干ずれ、誤差があったということで今回図面を見ていったら少しそこは整形、都市公園をできるだけ整形地にしていこうということで現況に合わせたところで、そこを入れていっているというふうに聞いております。

○F委員

市が所有していた土地ではなかったというわけですね。

○事務局（副課長）

ここは、実際水路敷きです。

○F委員

こんなに広いかな。

○事務局（副課長）

いえ、細かく言うとそこまで広くはありません。一部参道の部分が入ってはいます。ですからこの骨格というのはだいたい基本的には、特に岡山神社の南側というのは現況に合わせたところで都市計画公園区域には入れております。

○F委員

それは分かりました。編入については。それとこのことについて、6ページに地元説明会というのが平成27年の5月になされて、公聴会は提出されていなかったのもので中止ということですがけれども、地元説明会を小城の公民館のほうでされたんじゃないかと思えますけれども、出席者というのはどれくらいの方が来られたのですか。

○事務局（副課長）

はい、お答えいたします。当日の出席者は4名でした。

○F委員

4名。

○事務局（副課長）

もちろん場所的には桜岡校区になっておりましたので、市報はもとよりホームページ、それと区長会に出向いて、こういう説明会もしますのでできたらご参加くださいというお願いもしておりましたが、当日は4名の出席ということでした。

○F委員

はい。分かりました。

○後藤会長

そこでの主たる意見というのはどのようなことでしたか。

○事務局（副課長）

主たる意見は、都市公園区域の除外するところについてですね。やっぱり年配の方たちは昔ながらの都市公園区域の中に大学が入ってくればちょっと違和感あるというか、せっかく緑地帯があるのに、というところがですね。そういったご意見が主な意見だったというふうに受け止めております。後は、そのほかその辺りの縦道の園路とか、園路の南側のほうが勾配がついておりますので、ちょうど三叉路、鋭角の三叉路になっているところが、非常にこちらから来るのが、下ってくる時に見づらいと、そういった意見がありました。

○後藤会長

そうですね、今除外の大きなところは理由書の中では大学キャンパスが入るからというのが大きな理由として挙げられているでしょうけれども、個人的な意見ですが、要望なのかな、旧公園区域内ですので、公園に隣接して何か建設行為をするのであれば、そのあたりの調和を十分図ってもらいたいことをぜひ要望していただきたいかなと思います。歴史的な場所であれば配慮するというのを積極的にやったうえで除外するというのがいいかなというふうには。

あと確認ですが、この線は水路ですか。水路と道路の水路は含まれているのですね。公園には、新しく水路を整備しましたという。

ここの理由の説明が若干わかりにくいのかと思ったのですが、5ページの理由書の下から8行のまた以降ですよ。歩道として整備されていることから当該区域について。ここにも水路が入っていて、水路までを公園、歩道あるいは道路は道路という、そういうことですか。そこも若干先ほどのずれという話と絡んでくるのですか。

○事務局（副課長）

そこは一言で言えば、現況に合わせています。南側のところはですね。現況に合わせてどうしてもそこは、除外区域は現実道路敷きになっているというところでしたので、そこはこの際に整理しようということで整理しております。

○後藤会長

ここだけなぜか公園に入っていたというわけですか。

○事務局（部長）

プールがあって、プールのところでこの部分だけ出ていた部分を道路改良して歩道を横につけて、作ったというかたちです。それでプールがなくなって今わんぱく広場というか、子どもたちが遊ぶ広場みたいなかたちで整理なされていて、きちんと区域としては分かれているというところですので、歩道の道路敷きということで整理をするということです。

○後藤会長

ついでにもう一つ。こちらの水路は入らないのですね。こちらは河川。こちらは水路というか用水路に近いものだから。

○B 委員

公園の堀の中に入れる水の水路です。

○後藤会長

ただこれは繋がっていますよね。

○D 委員

はい、もちろん繋がっています。公園の南側の池に落とされています。

○F 委員

あれから池に通っているのかな。

○後藤会長

はい。ほかによろしいでしょうか。

○G 委員

小さな質問ですが、除外区域となったエリアは、大学の私有地になるのですか。

○事務局（副課長）

現在は国有地ですので、その部分については大学が購入されるということで今計画を進めております。

○G 委員

そうすると、先ほど会長が言われた大学が学内の開発をするのにあたって、何らかの配慮をしてもらうということについて、口約束というか何らかの担保するものを市との間で持っておかなくてはいけないのではないかと思うのですが。このことについて、何かお考えがありますでしょうか。

○事務局（課長）

はい、お答えします。会長さんが言われた件については、今大学側とお話をさせていただいております。そういった歴史的背景を踏まえて、公園の景観に十分配慮した上でキャンパス整備をしてくださいという話をしております。

それともう一つ、公共用地の中にぽつんと一つ私有地が入ると民間の土地が入るということで、これは地元の方々もご心配、ご懸念されていることですので、その部分についてはご指摘いただきましたけれども、何らかの形で、どういいますか、想定外の用途で使われないような形で何らかの決め事は大学側としていきたいというお話はしております。そういった対応をさせていただいております。

○後藤会長

特に都市計画、用途地域、何も特にかかっているのですか。用途もないから高さ制限地区とかも特

にかかっていない。非常に公園の傍の緑が南側に見える非常にいい場所で、例えばマンションなんかはとていいと思うのですよ。マンションは売れると思います。そういうものではないということをやはり、例えば佐賀市は高さ規制 15m、あれもすごくよくできたなと思うのですが、そんなことやったりしました。あれも結局もとをただせばマンション問題があったからで、計画を止めるのは佐賀市もすごくパワーが必要だったと思うのですが。そういうことは大学だからないとは思いますが。

○E 委員

何か条件をつけとけば。買い戻し特約とか。

○F 委員

もう一回びしゃつと確認しときますが、今の除外地は西九州大学が買うわけね。そしてほかの用地については小城市が無償で貸すわけね。

○事務局（課長）

はい、お答えします。

除外地域については、先ほどご説明を担当がしましたけれども、国有地を大学が取得すると、お買いになるということでございます。あとの場所については今のところ無償で対応したいという考えです。以上です。

○E 委員

大学が買ったところは自由に使えるから、土地は何にしか使えないという制約がないから、そこをどうやって規制をかけていくか。小城市が一回買ってやるとなると買い戻し特約か何かつけられるけど、国からまっすぐいくとなるとなかなか難しい。

○F 委員

小城市が一回買ってただで貸すのは、それがいいのでは。条件つけて何かあったときは返せと。なんかいけないことされると困るよ、後で。

○B 委員

国が小城市にそういう担保を約束させていいとか、そういう条件付贈与とかそういう話になればいいけど。

○後藤会長

はい。色々アイデアはあるかと思いますが、今後そのあたりも含めて小城市の都市計画としても考えていただきたいと思います。それでは議題としては、この決定についてご承認いただいたということになりますが、ご承認いただいてよろしいでしょうか。

(はい。)

○後藤会長

はい、ありがとうございます。

それでは承認をいただいたということで、本日予定していました議題はこれで終了でございます。
その他ということで、事務局からお願いいたします。

○事務局（副課長）

それでは本日は13時30分から大変貴重なご意見、かなり宿題をたくさんいただきまして、これからまた少しずつ勉強はしていきたいと思いますが、本日は約2時間にわたりまして活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

これをもちまして、第8回小城都市計画審議会を終了させていただきます。

〈閉会〉