

## 会議録

- 1 開催した会議の名称 第14回小城市都市計画審議会
- 2 開催日時 令和元年12月18日(水) 10時00分から11時30分まで
- 3 開催場所 小城市役所 西館 2階 2-5会議室
- 4 出席者 後藤会長、戸田委員、川久保委員、井手委員、大家委員、光岡委員、永淵委員、王丸委員、江口委員(委員9名)  
江頭建設部長、永田都市計画課長、空閑副課長、土井係長、富永主事(事務局5名)  
パスコ2名(オブザーバー)
- 5 傍聴 なし
- 6 次第
  - (1) 開会
  - (2) 挨拶
  - (3) 配布資料の確認
  - (4) 委員の紹介及び委員出席数
  - (5) 会長選任
  - (6) 会長職務代理者の指名
  - (7) 審議会の公開・非公開
  - (8) 審議  
第1号議案 小城市長期未着手都市計画道路の見直し方針(案)について
  - (9) その他  
小城市の道路網の現状と課題について(意見交換)
  - (10) 閉会

10時00分開会

<開会>

<挨拶>

<配布資料の確認>

○事務局（空閑副課長）

それでは、4番の方の、委員の紹介及び委員出席数ということでご報告させていただきます。

まず、委員の紹介ですけれど、委員の紹介につきましては、時間の都合上、配布しております参考資料1の名簿をもって代えさせていただきますと思います。なお、事務局の方に、今日都市計画の道路網の見直し検討をお願いしております業者としまして、パスコさんの方に来ていただいておりますので、合わせてご紹介させていただきます。

次に出席者数ですが、小城市都市計画審議会条例第7条第2項に「審議会は、委員及び議事に関する臨時委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。」となっております。本日は、審議会委員10名のうち8名（後D委員出席により9名）にご出席いただいておりますので、本会議は成立しますことをご報告いたします。

○事務局（空閑副課長）

次に、次第の5番の方の、会長選任に入らせていただきます。会長選任につきましては、委員改選後今回が初の審議会になりますので、審議会条例第6条第1項の規定に「会長は、識見を有する者につき任命された委員のうちから委員の選挙によってこれを定める。」とありますが、いかがいたしましょうか。

○E委員

はい。事務局の方でなにか案がございましたらお願いしたいと思います。

○事務局（空閑副課長）

事務局案というご意見をいただきましたけれども、事務局案で進めさせていただいてもよろしいでしょうか。

○委員

はい。異議なし。

○事務局（空閑副課長）

ありがとうございます。それでは事務局案として、前回まで会長であられました後藤委員に引き続き会長をお願いしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

○委員

はい。

○事務局（空閑副課長）

ありがとうございます。それでは後藤会長は、会長席の方に移動をお願いいたします。会長の方から一言挨拶お願いしてもよろしいでしょうか。

○後藤会長

引き続き会長をさせていただきます。本当に皆さんご承知のとおり、この審議会はまちづくりの基本となる基盤となる重要な会議ですので、各専門の有効な議論・ご意見をいただき、皆様のご協力をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（空閑副課長）

ありがとうございました。それでは、6番の方に入らせていただきます。会長職務代理者の指名ということで、これも小城市都市計画審議会条例第6条第3項の規定に「会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。」とありますので、会長の方から、指名をお願いしたいと思います。

○後藤会長

それでは、戸田先生をお願いしたいと思います、よろしいでしょうか。

○委員

はい。

○事務局（空閑副課長）

それでは、戸田先生、よろしくお願いいたします。

○事務局（空閑副課長）

続きまして、次第の7番に入らせていただきます。次第の7番、審議会の公開・非公開につきましては、「審議会等の会議の公開に関する指針」というものがございますが、これに基づきまして「公開・非公開の決定は、審議会等の会長が当該会議に諮って行うものとする。」となっておりますので、後藤会長にお諮りいただきますようお願いいたします。

○後藤会長

はい。ただいま、事務局より、ご説明がありましたとおりですが、市の指針の中に、「審議会等の会議は、小城市情報公開条例第7条各号のいずれかに該当する情報について審議を行う場合を除き、原則公開となっているということもありますし、特に個人情報等々問題になるようなことは無いと思いますので、公開ということで、よろしいでしょうか。

○委員

はい。

○後藤会長

はい、ありがとうございます。それでは公開ということでよろしく願いいたします。

○事務局（空閑副課長）

ありがとうございました。それでは、会議やその結果等につきましては、公開ということで進めさせていただきます。

なお、今日の審議会への傍聴の申込みはあっておりませんので、ご報告いたします。

○事務局（空閑副課長）

それでは8番の審議に入らせていただきます。審議につきましては、都市計画審議会条例第7条第1項に「会長がその議長となる。」とありますので、ここからの進行は後藤会長の方によろしく願います。

○後藤会長

早速ですけれども、本日審議は、第1号で予定されていますので、その審議を進めていきたいと思えます。後ほど今回現状と課題とかもあります。まずは、第1号議案小城市長期未着手都市計画道路見直し方針（案）について、事務局より説明をお願いします。

○事務局（土井係長）

皆様おはようございます。小城市都市計画課都市計画係長の土井と申します。私の方から説明させていただきます。座って説明をさせていただきます。お手元の概要をご覧くださいよう願います。

まず、今回の長期未着手都市計画道路見直し方針についてのご説明ということで、都市計画道路とは、「都市計画法第11条」で定められた都市計画施設の一つとなっております。

この都市計画道路の多くは、戦後から高度経済成長期における市街地の拡大や産業の発展といった社会情勢の中で、将来の都市構造の実現や円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために必要な骨格的な道路として計画決定された道路となっております。こうした都市計画法に基づいた道路につきましても、近年の人口減少や社会経済情勢の変化、自治体の財政的な制約等々、様々な要因によりまして、これまで計画決定後も長い間未整備となっている道路が存在しております。国におきましても、過去数回に渡りまして、技術的助言であります「都市計画運用指針」を出されておきまして、その中で長期に渡り事業に着手されていない都市施設についての見直し等について助言を行ってきておられます。このような都市計画道路をとりまく状況の中で、佐賀県の方で平成19年11月に「佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」が策定されております。

次に小城市の都市計画道路につきましてご説明いたしますと、旧小城町及び旧牛津町において、参考資料の都市計画図、資料3の方になりますけれども、ご覧頂くとおり、旧小城町と旧牛津町の方に、この旧2町の部分についてですね、都市計画道路の路線として計画決定がされておりました。実際の都市計画道路の整備状況についてですが、先ほどご説明したとおり、人口減少や少子高齢化の進展、まちづくりに対する意識の変化等々、様々な要因で、これまで計画決定後も長い期間未整備となっている路線がございます。今回、当初計画決定から長期未着手・未整備のまま経過している路線につきまして、先

ほど申しあげました佐賀県のガイドラインを基に計画の見直しを行うものでございます。

それでは、見直しの進め方についてご説明申し上げます。概要版1枚目の左下、都市計画の見直しの進め方というところに見直しの全体フローがあるので、ご参照ください。こちらは、県のガイドラインに示されている部分になりますが、大きくは【対象路線の抽出】、その後【個別路線の評価】、そして【見直し方針の決定】の3つの手順に沿って、その後都市計画の変更手続き、ということで計画を進めていく形になっております。

それでは、まず1つめの【路線の抽出】についてご説明申し上げます。ガイドラインでは、都市計画決定から30年が経過した路線のうち、未整備区間を有する路線については、長期未着手都市計画道路と位置づけ、見直し検討の対象としております。小城市の都市計画道路につきましては、今回対象路線の抽出を行いましたところ、1枚目の右側表の黄色枠になっている部分ですね、この5路線が計画から30年以上経過している対象となっております。

それでは、2枚目の左上をご覧ください。さきほどの5路線について路線の整備状況や位置付け、交差点機能等を勘案した上で路線の分割等を行っておりまして、路線としては5路線で、検討区間としては6区間設定しております。区間として分けたのは、小城公園本告線の桜岡小学校から小城駅千葉公園線までを1区間、逆に桜岡千葉公園線から203号線に接続する部分を1区間の2区間に分割しています。

それでは、ガイドラインの2つ目の【個別路線の評価】について、ご説明申し上げます。概要版2枚目の右側をご覧ください。先ほど、抽出いたしました5路線6区間につきまして、路線の持つ機能の個別評価をおこなっております。代表的な都市計画道路機能であります交通機能・都市形成機能・都市空間機能に関する項目について、評価を行っております。この評価項目の該当数によりまして、路線の判定を行っている次第です。具体的な判定基準につきましては、2ページの右上の表に機能評価の判定基準というものがあると思います。4項目以上であれば、路線の機能として高いということで存続路線、2～3については、低いということで判定としては代替路線の有無を確認、0～1については非常に低いということで見直し対象という形で判定基準がなされております。

○後藤会長

ちょっとすみません。ついていけないですけども、確認です。5路線、5つというのと、区間①とか②というのは別の話ですね？区間①、②。5路線というのと、例えば2ページの評価は、番号ですよ、上に3-4-1とか、5つの中のどれかを評価した？

○事務局（土井係長）

小城公園本告線の一番、右下の表で言いますと、一番右側の2つですね、7-6-3。この7-6-3が区間を2つに分けているということです。

○後藤会長

だから、ここでは、1、2、3、4、5、6、で6ということですね。5路線、6区間。

○事務局（土井係長）

はい。

○後藤会長

よろしいですね。

○事務局（土井係長）

個別評価につきましてご説明申し上げますと、この2ページ目の右下の表の『見直し対象路線・区間の評価結果』を見ていただくと、黄色の枠のところ該当項目数という部分がありますが、最も多かったのは、小城駅千葉公園線の9つとなっております。先ほど申し上げました判定基準に照らし合わせた結果、こちらの路線については存続路線ということで判定しております。

次に、先ほど申し上げておりました小城公園本告線ですね、右から2つ目の区間①の部分になりますけれども、桜岡小学校から小城駅千葉公園線、小城駅からまっすぐ北に伸びている路線まで接続する区間ですね、こちらにつきましては、該当項目が今回の評価でいくと4つとなっております、こちらについても存続路線と判定しております。

次に、この表の一番右側ですね、小城公園本告線の区間②の部分についてですけれども、小城駅千葉公園線から203の国道へ接続する区間については、該当項目が3つとなっております、こちらについては、代替路線での路線機能が確保できるかの確認や事業実施上の問題点の有無を確認した上で、今回見直し対象路線ということで判断しております。

最後に、この表で言いますと本町西小路線・本町久米線・甘木本告線、この3路線についてですが、こちらの方は、該当項目が2つとなっております、これは代替路線の検討、事業実施上の問題点の有無等を判断したところ、先ほどの小城公園本告線の区間②と同様、見直し対象路線と判断しております。代替路線の部分につきましては、この2ページ目の左下ところにですね、『図 検討対象区間の代替路線』ということで書いております。こちらの青でラインづけされているのが、今回の対象路線で、その各路線に対する代替路線がどこかということで記載をしております。一例を申し上げますと、本町西小路線。検討対象路線の部分でいいますと今現道がない路線になりますけれども、こちらの路線の代替路線を検討した際に、小城駅前から砂田の踏み切りまでいく市道ですね、こちらが代替路線として見られるということで、代替路線があるということで判断をしております。各路線ですね、それぞれの路線で各現道等で確認して、すべて代替路線があるということで整理をしております。

次にガイドラインの3つ目になりますけれども、【見直し方針の決定】について、ご説明申し上げます。3ページ目をお願いいたします。3ページ目の左側に『表 見直し対象路線・区間の見直し方針』を参照ください。各路線・区間ごとに検討項目となっております道路機能の確保、未着手要因の除去、住民要望の確認等について総合的に判断いたしまして、路線の方針を判定しております。

今回の対象路線・区間について検討をしたところ、判定結果の右側に書いていますとおり、対象となった4つの路線・区間については計画廃止という方向で判定をしております。

その中で小城公園本告線の区間②についてですが、他の見直し対象路線にはない通学路になっているということで、安全の確保等について住民からの要望がっております。こういった要望、確かに都市防災機能の部分でありますとか、歩行者・自転車交通機能、バリアフリー等々の役割が期待される路線にはなっているんですけれども、実際、こちらは現道ございまして、現道には住宅がずっと隣接して立地している状況でそういった部分を勘案した場合、事業の実現性が低いということで判断して、廃止としております。

この見直し方針案を判定した後に、さらに道路網全体から見た交通処理の検証を行っております。こちらにつきましては、3ページ目の右側と参考資料でお配りしております交通量推計を参照いただければと思っております。

交通処理機能について、将来交通需要予測による検証を行っておりまして、交通処理について問題が生じた場合は、さきほど判定した計画廃止等について、もう一度、個別路線・区間の見直しを再検討することとしております。この判定につきましては、今回混雑度を指標としておりまして、混雑度の適正值というところがどこなのかということですが、こちらについては、社団法人日本道路協会で示されております概ね混雑度1.25未満というのを適正值として捉えております。

今回、見直し対象路線・区間について、整備を行わなかった場合と整備を行った場合、それぞれの混雑度を推計しております。合わせて、整備なしと整備ありの時の混雑度の差分等についても表記しております。整備の有無による有り無しの影響等も確認を行なってまいりましたが、路線ごとにそれぞれ若干の違いはありますけれども、先ほど申し上げた計画廃止の方針を見直す程度の推計結果というのは見られなかったということで判断しております。

このような結果から、本市としましては、今回の見直し対象路線・区間の長期未着手都市計画道路につきましては計画廃止の方向での方針としたところで。

以上が、今回の方針（案）にかかる説明になります。よろしく申し上げます。

○後藤会長

今までのところで、まず質問できたらと思いますけど、いかがでしょうか。

○B委員（28分）

ちょっと1つ。三日月のスーパーのところから小城町内のところに入ってくる道、区間②かな、と思いますが、私もここを通るとかなり交通量が多い、スーパーに行かれる方がかなり多い。夕方とか混む。そして、さっき通学路でもあると。生活道路。今事故とかがないからいいけど、それに代替するのが下の農協のところから甘木から線路沿い、あの道がきちんとされれば、車の量が動くからいいんでしょうけど。あそこの農協のところもぐりぐりとなったような感じで。どこか整備しないと。

○後藤会長

今おっしゃっているのは本町久米線？3-5-4区間①？

○B委員

そうですね。

○後藤会長

そうすると。ちょっと私からすみません。この代替はどこを設定されているのですか？

○事務局（土井係長）

小城公園本告線はですね、現道がございますので、現道を代替路線として考えております。本町久米線につきましては、平川鮮魚店のところから正徳町あたりを入れていって、現道を代替路線としています。

○後藤会長

現道を代替路線と見なして、ということ。

○B委員

(図面の線が) ぐりぐり曲がっているように見ればわかりやすいが、まっすぐ見えるのでわかりにくい。

○D委員

計画線はまっすぐ入れてある。

○B委員

計画線はまっすぐ。

○D委員

まっすぐしようと予定する線がこの線。この線が計画から 30 年経ちました、どうしましょうかという話し。

○E委員

住宅が密集しているからね。

○土井

ほぼすべての路線が、32年、昭和32年に。

○B委員

下の農協のところに行かないような方策をとったほうがいいのではという気がするのですが。広げて、あそこをもう少しきちんとしたほうが。車があの中を通ってしまう。通勤者、買い物客両方いっぺんにあそこに流れていく。土地、住宅の立ち退きを考えるなら、今土地が田んぼの方がしやすいだろうし。計画しても早めに整備をしないと道路交通はいかんという気がするが。

○後藤会長

他にいかがでしょう。

○A委員

すみません。そもそもの質問をさせてください。4. 見直し対象路線・区間の結果、○×がついていないじゃないですか。これどのように理解すればいいのですか。○なのか、×なのか、それぞれについて補足説明をいただけますか。これを基にこの後数字をどうだかの話しに。

○後藤会長

2 ページ目の右下の表の○×の判定の裏側にある考え方ですね。

○事務局 (土井係長)

3-4-1 の小城駅千葉公園線の部分で説明をさせていただきますと、交通機能の自動車交通につきまし



ては、まず該当する、しないの判断につきましては、幹線道路に位置づけられているかどうかというところで判断をしております。次に歩行者自転車(交通)につきましては、通学路の指定があるかどうかですね。合わせまして、公共交通との連携につきましては、今回で言えば小城駅への公共交通のアクセス、かつバス路線という部分で判定をしております。都市形成機能でいきますと、生活都市の空間としての機能としましては、こちらがこの市街地の目抜き通りとなっているということですね。それと公共・公益施設へのアクセスということで、沿道に公共、公益施設が集積しているということで○を、該当ありということにしています。土地利用計画との連携を確認して、こちらについては、連携の部分はないということで、×にしております。あと UD は、ユニバーサルデザインになるのですが、あとバリアフリーへの配慮につきましては、安心歩行エリアというのを指定されておまして、こちらも配慮が必要なエリアであるということで○にしています。合わせまして都市空間機能につきましては、ライフラインの収容空間の機能として、こちらが今、小城駅千葉公園線につきましては無電柱化をされていらっしゃいますので、そちらの方で該当あり。都市防災機能につきましても、本町の商店街になりますので密集市街地に一致しているということで該当あり。都市環境機能につきましては、こちらの沿道に一部建築協定区域を設定されていますので、そういったところから該当ありということで判断をして、評価をさせていただきます。各路線ですね、そういった評価をさせていただきます、該当があるかないかというところで○×という表記をさせていただきます。

#### ○A委員

関連ですみません。その評価の対象というのは、計画された道路に対しての評価でしょうか。それとも現道についての評価なのでしょうか。今の小城駅千葉公園線はある程度整備が進んでいて、現状から評価されているのかなと思ったんですけども、まだまったく着手されていないところというのは何を評価対象に評価されているのでしょうか。

#### ○事務局（土井係長）

現道がない部分については、その計画道路について判断・判定をしているということですが、ただ実際、現道がないので、交通機能とかそういった部分というのは、ほとんど道路がない部分については、該当しないということで判断をしています。

#### ○A委員

すると厳しくなっちゃいますよね。あと現道があっても、その現道を整備してこういった機能を付加しようと思っていると現道を評価しようとする厳しくなっちゃう。その辺のようにお考えを。

#### ○事務局（永田課長）

すみません、都市計画課の永田と言います。交通機能とかになれば自動車交通になれば混雑度というのを出してまして、混雑度の基準が今回の基準は1.25以上で○×の判定をしているということです。それと歩行者自転車の交通としましては、1日100人、100台以上で通行が安全な交通を重視する路線かというのを判断しています。道路がないところについては…。

#### ○オブザーバー（パスコ）

すみません、パスコの前田と申します。よろしくお願ひします。今回先ほどご指摘のあった現道がな

い部分でどう評価するのかというのは確におっしゃるとおりで、難しいところがあります。県のガイドラインでいくと、最終的にですね、交通量推計を行ってどう交通が乗るか、もし現道がないところを整備した場合どれだけ交通が乗って、どう周りに影響するかというのを最終的に検証するんですけど、その部分をもって交通機能であったりとか、というのを最終的に判断する形になります。ですので、どうしても現道がない部分については、ここらへんのところというのは確かに厳しめになってしましますが、最終的に交通量推計を行って、現道がないところを整備しなければ、将来的にすごく混雑してしまうという場合がみられたときは、それからまた見直し対象ではなく計画存続になるというような最終的な判定になりますので、この部分は最終的に加味するような検討、流れにはなっています。今のご説明でお分かりになったでしょうか。

○後藤会長

だから例えば先ほどの3-5-4の本町久米線、自動車交通が×になっているんですけど、例えばの例で、私も理解を深める意味で。仮にここに都市計画道路が整備された場合に、それほど渋滞が緩和されるだとかそういう大きな効果がさほど期待されない、というような判定と。

○オブザーバー（パスコ）

そうですね、それを最終的に検証を行って、そうなれば、はい。

○後藤会長

その検証のバックデータは細かく検証されていると思うんですけども、周辺道路との関係も含めて。だから今、B委員がご指摘したのは、たしかにあそこは少し狭くて、危ないわけですよ。仮に広げるほうがもちろん安全性はよくなるかもしれませんが、交通網全体としてみた場合に、事業の効果、結局渋滞を緩和するとかが大きな目標だとすると、そこに一番上のところ、でも、そういう意味では、2つ目の歩行者、これも交通量の話ですね、歩行者自転車交通量で×、×という判定になっているというのが本町久米線なんでしょうね。

○B委員

確かにそこは少ないといえば少ない。ただ完全になくして、ずっとこのままでいいのか、それとも新たな幹線道路みたいなのをつくる。つくるのをいかに効率良く、安く、時間をかけないでつくるという方向も1つ考えないといけないのかなと。ただこれだけないからだけで、廃止しますだけでそれで終わりでもいいのかというのがちょっと考えてもらいたい。確かに、時間はかかるだろうね、家ばかり建っているのに立ち退くとなると相当の時間は係るだろうね。まず無理といえば無理だろうけど。

○E委員

あそこは、時間とお金はかかると思いますよ。あれだけ家が密集して。

○B委員

買い物客はそうでもないけど、通勤とかの車の逃がす方策も1つと考えないといけないかなという気はします。実際203号線も朝は混んでいる。

○事務局（空閑副課長）

今言われているようなことはですね、当時決定された後、ずっと、30年、40年の間そういったことがあって今事業に着手できていなかったという部分があります。今回都市計画決定を打っていることによって、その沿線に住まわれている方に規制がかかっております。規制がこのままでよいのかということなので、その部分をいろんな方面から検討をして廃止をしていくとかですね、そういったことを作業的にさせていただいております。

○D委員

都市計画法の制限を言ってあげたほうがよいのでは。都市計画法53条の規制の内容を言ってあげたほうがよくないか。こういうのが建てられないということ。

○事務局（永田課長）

都市計画決定を打つことによって、都市計画区域内の53条の申請・許可というのが確かに家を作る時に必要になります。そのエリア、路線に入っている、かかってある方はですね。それをした場合、54条の許可できる基準というのがありまして、その基準では2階建てまでしか建てれないとか、地下に設けてはいけませんよという、それと、木造、鉄筋それらの類する構造物であることということであって、その計画道路内にはそういう基準があって、3階以上は建てられないということで、決定を打っているの、そういう制限は出てくるかと思えます。それで今まで現実的に30年以上できていないというのもありまして、今回その見直しをどうしようということ、今回の審議会にかけさせてもらっているということです。この都市計画決定が昭和32年で、60年を超えて、そのまま計画線が残っているということもありまして今回見直しをさせてもらっているということになります。

○D委員

今計画路線の幅に建てようとする人は、誓約書を書かされて基本的に県の補償とか、建物の補償とかはないんですよ。自前で全部解体しますという誓約書を書き込まないといけないので、非常につらいですよ、現実の世界。大変苦勞するところ。そういうことがあるので、実は住んでいる人たちも立て替える時に初めて教えられる状況なのでほとんど知らない方ばかり。

○B委員

それはいかんよな。でも60年間そのままの状態になっていたというのもおかしな話だろうな。

○D委員

ただその都度53条の申請はさせられているはず。

○E委員

1つの町じゃなかったからさ。小城町と三日月町と跨っていたのですよ、なかなか手をつけられなかったのだろうとは思いますが。

○B委員

たしかに。

○E委員

ひとつの行政じゃなかったのも原因と思いますよ。

○D委員

ただBさんが心配されるようにこの道路網を見ると、縦横にきれいに抜けられるメイン道路ってこの小城町と三日月のこの部分だけ、線路北側の部分だけ想定しても、通り抜ける部分って基本的にないじゃないですか。どれでも曲がらないといけない、非常にまずい状況だから、できれば言われるようにどこかに国道に抜ける道がしっかりあれば。この信号から東に行けば、ずっと東に抜けられる、1本で抜けられる道が。ただ現実にはできた駅前のお差信号のおかげで渋滞してしまっただけ。

○E委員

要望やった、信号付けてくれというのは。

○D委員

だからなんで右側の右折レーンを造らなかったか、という。逃げ道の方に抜けていっているんで、本告の皆さんとか岡町の人たち、朝日町の方々は交通事故があったらどうするのか、って皆さん緑のラインを引いてくださって、一応は運転する者も気をつけて行かれていると思うけど。やっぱり通学時間と通勤時間が要注意だなと。あそこはクランクで曲がっているんで飛ばせないというのは1つあると思うけど。

○F委員

1ついいですか。3-5-3の区間①、これは用途が非常に低いので廃止路線の予定でしょうけど、起点終点との兼ね合いと、網との兼ね合いが果たしてどうなのかなというのが気になりますが、その辺はどうですか。3-5-3の区間①、公園の南から本町久米線に通じる道と小城駅千葉公園線と起点終点を結んでということでしょうけど、網としてはどうなりますかね。

○B委員

網がないから、線路の下あたりに作らないとおかしくないかなと。

○F委員

なので、ある意味、今も線路沿いに葬祭場の前にも道があるじゃないですか。あれが代替機能として、そして農協ところをって203号線へ繋げばね、それだけの道路ができるけど、そこをそことして見るのか、都市計画道路として見るのか、道路改良あたりでやっていくのか、何らかの代替機能がないと、中心部の人たちが、203に行く、そして東西の道路の機能が低いなという気がするんですよね。その2点。3-5-3の区間①の起点を切ることになるけど、道路網としての網はどうなるのかという。代替機能として都市計画道路でないにしても線路沿いにずっと今現在あって、農協さんのところを勝手に通られているけど、すーっとそこに道を造れば203号に、ある意味円滑な交通ができるかなという気がするんですけど。そのへんはどうお考えですか。

○事務局（空閑副課長）

今F委員さんが言われているのは、本町西小路線の起点の部分ですね、これが廃止することによってなくなる、この起点の部分だけが廃止ではなくて、この路線自体が、今検討はまだこの部分が未整備ですので、その部分で検討しておりますけれども、検討の結果この路線を廃止ということになりますので、この線が都市計画道路からなくなると。

○F委員

全部？

○事務局（空閑副課長）

はい。そして網としてはですね、先ほど言われたように小城駅から砂田の踏み切りまでの部分が代替路線としてありますので、網としてはこの路線が整備された縦線と駅からの横線が網としては考えられるかなというところです。ただ網になっているから都市計画決定を打つとかなないといけないという考えではないので、そういったことで整理はしているところです。駅前から東側の方については、合わせてまた後ほど説明しますが、合わせて今検討しております道路網の中で、そういったところを検討をしたいと考えております。

○後藤会長

よろしいですかね。これ、3ページ目の左の図がわかりやすいのかな。最終的にどうなるかというのが、たぶんこれだと思うんですけど、それでいいですかね。3ページの左の。

○事務局

（はい）

○後藤会長

ここで黄色に塗られているところが、現道があるのとないのがあるんだけど、少なくとも都市計画道路、将来の計画決定は廃止しようと、でいいですかね。黄色は。

○事務局

（はい）

○後藤会長

赤で、記されているところは都市計画道路を維持するんですよね。

○後藤会長

黄色で塗られているところは、廃止したいという案ですね。

○事務局（永田課長）

そうです。

○後藤会長

だから、F委員のご指摘は、この図で見て、要するに繋がっていないところが出てしまうというご指摘ですね。他にも都市計画道路以外の道路ももちろんあるんですけど、計画道路として切れてしまう、というのはどうなのかということ。

○F委員

ですね。

○後藤会長

さきほどのご説明では代替道路という考え方で対処しているということでしょうけど。だから最終形がなかなか完全に我々頭の中でシミュレーションできていない気もしますけれども。

他に。今のF委員のご指摘としては網としては、代替道路も含めてという考え方ですか。

○事務局（永田課長）

すみません。本来廃止と道路網を見直して全体的に見てどうするか、決定して、また廃止をすとかそういう流れが普通だとは思いますが、今後の整備計画の検討との兼ね合いもありまして、今回廃止の方を先にさせていただきたいというのが市の考えでございます。このあと今後のスケジュールが出てきますけど、来年度に小城市全体の道路網を見直しをして、またこの審議会にお示しさせていただくスケジュールとして考えているのが、私たちの本心でございます。だから今B委員さんが言われた代替路線も来年の道路網と全体的に見直して考えていくというふうになるかと思えます。

○後藤会長

それは都市道路としての新設というレベルの話ではないでしょうか？

○事務局（永田課長）

そうですね。

○事務局（土井係長）

あくまでも道路網の中なので、都市計画決定を打たなくて道路整備事業として、市道整備の中の市道整備の網として、なにか検討する部分は出てくるのかなとは思っています。

○後藤会長

結構これは大事な審議なので。他にもありますか。なにかご指摘。ご発言。

○D委員

1ついいですか。廃止をしたいというのは非常に、よく実情見ればわかりますので。やっぱり代替案、東西に抜ける道路と県道小城牛津線の踏切渡ってからのと通り抜けというか、今の現存既存道路の修正・拡幅をやらないと、人が歩くにも車が通ればどちらかが止まらないといけないという状況で。それと将来的に、電柱が非常に道路に立っているの、あそこらへんは厳しいところで、離合するにも車同

士がどちらかが早めに止まらないといけないという状況なので。既存道路の整備事業は思い切ってやっていただきたいというところと、都市計画道路の決定線を引くにしてもやりやすいところという失礼だけど、田んぼの中のラインを引くのが一番かなと。

○F委員

経済効果もかなりあるからね。

○D委員

というのも考えられない場所ではないので。東の方と南の方は空いているので。ちょっとそこらへんで抜け道を、買い物に行きやすい道を作ってやったほうが。とうことで、代替案をお伺いするというところで、よろしく願いしときます。

○後藤会長

代替案という言葉がちょっと適切ではないかもしれないけど。

○E委員

見直しと切り離して考えてほしいということでしょう。

○事務局（永田課長）

道路網で考えていくというところですね。

○後藤会長

特にご発言としては、極めて安全上問題がある道路であるのは間違いないので、そういった問題は別途、考えるという前提がないとなかなか。ただ廃止だけここで承認する場合においてもですね。継続的に考えないといけないという、そういうことでしょうか。

○D委員

そうですね。できれば。

○後藤会長

ですから、特に話題になっているのは、3-5-4 本町久米線と先ほど通学路の話がありました 7-6-3 区間②。

○D委員

それと縦の甘木本告線。

○B委員

これは実現不可能では。

○事務局（永田課長）

これはないですね。

○B委員

既存もないのに新たにというのは、3-5-4は既存があるからね。それが出入りするのに住宅を通過してなかなか難しいというのはわかるけどな。ただ辞めましたというだけでいいかというのが今の問題。

○D委員

3-5-3だけ路線の変更というのはできるの？左側に公園の南に出来上がっているけどこれが駅前の線路沿いのところに入れ替えて。まっすぐ東に行ってそのまま線路沿いに東に抜ける道。一本道路網を計画するというのは。

○事務局（空閑副課長）

先ほど課長が申しましたように、本来はそういった網を検討する中で新規に都計を打ったり、その代わりにこの路線をやめていくとかいう作業に本来はなるんですけども、小城駅からの南北の道路、ここが整備中でありまして特に今回3工区から南への整備を検討する時期に迫ってきておりますので、検討を進めていく上で、うちの横線の部分3-4-1小城駅千葉公園線と3-5-4本町久米線、ここの部分がその計画に引っかかってきますので、今回それだけをするのではなくて長期未着手の部分を合わせて先にさせていただいたということですので、網としては今同時並行として作業は進めているんですけども、まだお示しができていない状況なので。

○後藤会長

あと、参考までに確認したいですけど、この時代において都市計画道路の新設はそう簡単にできることではないですけど、どういう条件が揃えば、先ほどD委員さんが言った新しく都市計画道路を作るということは、先ほどのシミュレーションのようなことでちゃんと期待、効果がかなり示されないといけない、逆に言えば示されればあり得ないわけではないということですかね。

○オブザーバー（パスコ）

やはり道路ネットワークで考えた際に、それだけ効果があるか、という部分が新設の場合1番になります。それでまず上位計画を立てて、道路網の理想的な道路網ですね。立地適正化計画を策定しているので、将来その実現に向けてどういった道路網が必要かというのを検討し、その後細かな数字を交通量がどれだけ乗るのか、渋滞がどれだけ緩和するのか、どれだけ寄与するのかというのを十分検証した上で、やはり必要ということになれば、計画決定をしていくという流れになると思います。ただ現状でいきますと、やはり人口減少というのがありますので、なかなか交通量が増えていく、問題になるというのはなかなかケース的には少ないのかなと。ただ都市計画道路ですと規格が決まって、大きな道路、2車線で歩道をつけてという規定になってしまいますので、それよりもやはり道路事業としてやっていくほうが現実的ではあるかというふうには考えられますね。歩道が難しければ、やはりグリーンベルトを必ずつける、また幅員の確保が難しければ1.5車線運用ですね、よくありますが、必ず離合部分をつける、何メートルおきかには離合部分をつけるといったことを詳細に検討して、費用対効果を勘案しながら検討していくと思いますけれど、まったくないという、都市計画決定が可能性がゼロというわけではないんですけど、そういった部分を今後、来年度検討をしていく道路網についてもお示しできればという



ろです。

○E委員

基本的なことをいいですか。本日見直し方針案の決定の議案を出されたのは、そうしないと関係住民になにかデメリットが及ぶ、大きな目的はなにかな。

○F委員

県事業が3工区まで来ているけど、駅までをしようと思うと両方、都計が入っているところはそれなりに整備しないとイケない。だからそこで、すぽーんと切り離してしまわないと、これに手をかけられないわけよ。だから、この際都計を外しましょうと、そうすれば、昔の昭和館のあたりから、する一つと先へは、道路を新たにしようとしたときもできますよと。そうなったときに私がちょっと心配したのが3-5-3の起点の部分が接続がないままに、既存道路はあるけれども代替道路もあるでしょうけど、起点のほうがどうかという気もしないでもないけれども。

○事務局（空閑副課長）

起点は都市施設で構いませんので、小城公園がここにありますので、起点はそこに移るということで問題ないと。

○F委員

ということであれば大丈夫だけれど。そのあと横棒の3-5-4の外す部分については道路改良でよいので駅前の道路が今だいたい広いから、そこをずっと203号線まで道路改良あたりでやっていくよということが考えていけばいいかな。それともう1本は、甘木本告線を廃止すれば、これに代わる代替としてというよりも小城市全体を見たときに、やっぱり街をつくっていくという観点に立てば駅をまっすぐ南にすぽーんとほがしていくと、そして県道小城牛津線に繋げていくと、という形をとらないと、すでにこっちの方がすでに整備されてしまっているけど、すぽーんと北から南までの道がなんか1ついらなかなと。今回は廃止の話でこういうことを言うのもあれですけど。

○B委員

あそこにインターがある。それに接続する上からの道がないということ自体もおかしな話で。

○F委員

そうそう。だから佐賀武雄からする一つと行くのか、北に行くのか南に行くのか、一番いいのは小城駅をずっと南に行った方が、そしたらあとは、インターのところまで少しだし、それとあなたが言われた203号線に繋がることについても、インターがまた向こうにできるから、それとの連携ともうまく考えないとイケないし。そうすると今日は廃止路線を決定するわけですか。

○後藤会長

方針案を決定ですね。

○事務局（永田課長）

すみません、今後のスケジュールをちょっと。

○後藤会長

先にそしたらそのあたりを説明いただいて。

○事務局（土井係長）

今後のスケジュールにつきましては、まだなかなか確定の部分ではないですけど、本審議会終了後、年明け、1月から2月にかけてこの見直し方針にかかる地区の説明会でありますとか、パブリックコメント等の実施を予定しております。その後来年の4月頃には原案を作成したのちに、原案の縦覧、こちらが都市計画法にのっとりした手続きとして公聴会等を行いまして、その後都市計画案を策定して、計画案策定の段階で再度都市計画審議会の方に、来年7月に予定しておりますけれど、お諮りしたいと考えております。最終的には都市計画決定を来年の8月頃に行うというスケジュール感をもっております。

○後藤会長

示しながら、説明いただいていいですか。

○事務局（土井係長）

今が審議会に方針案をおかけしている状況です。年明け1月から2月にかけてが、説明会とパブリックコメントを予定しております。4月頃までに原案を作成いたしまして、原案の縦覧・説明会、公聴会等を順次行っていく流れになっております。それから都市計画案を作成して、再度原案から計画案の作成を行いまして、本審議会を再度7月に開催する予定にしています。都市計画決定については、翌月の8月に決定をするという形で予定をしております。同じスケジュール感で小城駅千葉公園線の変更の部分についても、変更の手続きを県のほうと一緒にやっていくという流れになっています。

○D委員

参考までに、ずっとこの流れで行って、新しい代替案、それまでに計画路線は決めきれないか。

一緒に作成して北2本外すから、よかったら新しく1本決定をさせてくださいと、小城町内を通り抜けるきれいな道が1本ほしいというお話は相談できない？

○後藤会長

これは、私が説明するのもあれですけど、あくまでも廃止のスケジュールですよ。

○事務局（永田課長）

はい。

○後藤会長

おっしゃっているのは、別建てで検討を…。

○D委員

これを消すならば代わりにこれという、提案を逆に地元にも説明できるような話し合いをしないと。

今度私たちがそういうのをしているよつと言った暁には、なにも変わらないじゃないか、なにをしているんだという話になりかねないかと。すみません。

○後藤会長

いえいえ、大事ですし、おひとりくらい承認しないというものあってもいいと思いますけど。

最後採決をとりますけれど、私、皆さんの意見を聞いていて思うのは、例えば住民の説明会をしたときに、今のような話は必ず出ると思うんですよね。私もこれだけ時間をかけて聞いてなんとなく、この計画道路としての評価は低いということは分かったんですけど、その話と、小城の適切な道路網、将来に向かって。これだから、やめますよっていうどちらかというところ。

○D委員

後退ですね。

○後藤会長

後退というか、一部メリットもあると思うんですよね、先ほどD委員が言った。だから何がメリットなのかとか、辞めることによって、先ほどD委員が言われたような住宅を新築する際の、とか、この資料の説明は説明で大事なんですけども、住民用にもう少し、こうわかりやすい説明がないと、非常にこれは、なんで廃止するんだっていう、廃止、廃止しないという論理で説明するとたぶん非常にわかりにくいと思う。

○B委員

それは先ほどDさんが言ったように、外すとこういうメリットがあります、とかそういうことをある程度強調しないと、それならどうかしないか、これを持ってこないか、廃止ばかりして、という話もでるから。廃止したら廃止したというメリットがありますという部分を言わないと。

○F委員

この資料だけでは非常に厳しい部分があるかなと。

○事務局（永田課長）

今言われたように狭い道路をどうするかという話、安全上どうするかという話も出てくるかと思しますので、その辺も十分回答を用意したいと思います。

○C委員

全体の小城市の道路計画というのがあって、この縛りを解きますよという意味もあると思うので、ここの廃止だけを持ってきても住民は理解ができないので、全体の将来的にバイパスとの絡みとか、今の現況と合わせたところの道路整備しているところで、ネックになっているのがこの都市計画法ですよとか、そういうのをきちんと説明するための資料としては、これではなかなか厳しい、今日の資料では理解しがたい部分があるのかなと思いますので、もっと図も大きく説明して欲しかったし、とにかく全体像がわからないとなかなか厳しいところが。今後の計画ですね、バイパスの計画もそうですし。

○D委員

ここにバイパスがあって、インターがこことここですよと。

○C委員

そうですね。そういうのがあって、せつかく税金を使いますので、税金が無駄にならないような道路整備も必要になるのかなと。造ったところで、バイパスが出来ていなかったとなってもですね。

○後藤会長

そろそろご意見、出たかなと思いますけれど。よろしいですか、採決。今後のご意見は、ぜひ事務局に尊重していただきたいと思っていますけど、それでは小城市の長期未着手都市計画道路見直し方針案について承認いただけますでしょうか。

○委員

はい。

○後藤会長

はい。繰り返しになりますけれど、やはり住民の説明等々の際には、都市計画道路の以外の道路の話も併せてわかりやすく説明していただきたいし、繰り返しになりますけれど、廃止のメリットもあるわけですので、そういう視点から、それを先に語った上でこの説明してほしいと思います。ありがとうございます。

<意見交換>

○事務局（空閑副課長）

後藤会長ありがとうございました。それではその他の部分もだいぶ先ほどから意見をいただきましたので、そういったご意見をうちの方でも承りながら、作業を進めていって、できるだけ早くに審議会の委員の皆様の方にも案をお示し出来たらと思っております。それでは他にありませんでしたら、長時間になりましたけれども、大変お疲れさまでした。

これをもちまして、第14回小城市都市計画審議会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。