

## 会議録

- 1 開催した会議の名称 第16回小城市都市計画審議会
- 2 開催日時 令和3年2月12日（金） 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 大会議室
- 4 出席者 後藤会長、川久保委員、井手委員、大家委員、永淵委員、成澤委員（委員6名）  
熊谷建設部長、永田都市計画課長、石井副課長、土井係長、原田主査、富永主査  
（事務局6名）  
㈱パスコ（オブザーバー2名）
- 5 傍聴 なし
- 6 次第
  - (1) 開会
  - (2) 挨拶
  - (3) 配布資料の確認
  - (4) 委員出席数
  - (5) 審議会の公開・非公開
  - (6) 審議  
議案第1号 小城市道路網整備計画（案）について
  - (7) その他  
小城市道路網整備計画（案）について
  - (8) 閉会

<開会>

<挨拶>

<資料確認>

○事務局（石井副課長）

それでは、次第の4の方で、委員の出席でございます。委員の出席数についてですが、小城市都市計画審議会条例第7条第2項に「審議会は、委員及び議事に関係のあ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、審議会委員10名のうち、6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。

なお、本日はオブザーバーといたしまして、今回提案させていただいております、小城市道路網整備計画の業務を行っていただいております、株式会社パスコの方より2名ご出席いただいておりますので、よろしくお願いいたします。

○事務局（石井副課長）

続きまして5、審議会の公開・非公開についてでございます。次第の5、審議会の公開・非公開については、「審議会等の会議の公開に関する指針」に基づき、「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。それでは、ただいま事務局より、本日の審議会の公開・非公開について、決めてほしいとのことですので、皆様にお諮りしたいと思います。市の指針の中には、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は審議を行う場合を除き、原則公開となっております。本日の審議については、特に非すべきことは無いと思いますので、公開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、会議録等についても、後日ホームページで公開させていただきます。

○事務局（石井副課長）

後藤会長ありがとうございました。それでは、会議及びその他結果等については、公開で進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

なお本日、審議会への傍聴の申込みはあっておりません。

○事務局（石井副課長）

それでは引き続き、6番の審議に入らせていただきたいと思います。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、後藤会長の方よろしく願いいたします。

#### ○後藤会長

皆様どうもおはようございます。ご出席ありがとうございます。時間の制約もありますので、早速ですけれども第1号議案ということで、小城市道路網整備計画(案)について、事務局より説明をお願いいたします。

#### ○事務局（土井係長）

皆様おはようございます。小城市都市計画課の土井と申します。座って説明させていただきます。よろしく申し上げます。

それでは現在、小城市において作成いたしました道路網の整備計画案について、ご説明させていただきますと思います。お手元にお配りしております概要版と計画書を使って説明させていただきますと思います。

まず初めに、今回小城市の道路網整備計画を本審議会にお諮りする目的等についてということで、先ほど副課長からも説明をさせていただきましたが、改めてご説明をさせていただければと思っております。

こちらの目的のところにも記載をしておりますけれども、今回の計画は、小城市の将来的な都市構造の実現を目指すため、都市計画道路をはじめとした骨格的な道路網の方向性と幹線道路を補完する市道の優先性を明確にすることを目的として整理をしております。

先程申し上げた将来的な都市構造を担っていく道路網ネットワークというのは、概要版4ページの方につけておりますけれども、4ページ右側の概念図というところですね。こちらをご覧くださいとお分かりになると思いますが、市内の南部と北部の拠点地区を連携する道路ネットワークというものがございまして、更には広域的な道路ネットワークを形成していく上で必要な道路、今回で言えば市道の優先度を整理していくこととなりまして、市の全体的なまちづくり、都市づくりに必要な計画との位置づけをしております。

こうした理由からですね、今回、本審議会にこちらの計画について、諮問をさせていただくことになっております。

それでは、改めて、小城市の特性でありましたり、対象の路線等についてご説明させていただきます。

小城市は、佐賀県中央部に位置しておりまして、北部には天山山系の山々が連なり、中央部には肥沃な佐賀平野が広がっている状況でございます。そして南部には日本一の干潟であります有明海がございます。県央に位置する関係上ですね、県内でのアクセスに不可欠な位置づけであるかと推測しております。

小城市の人口の推移についてですけれども、市の人口については、平成17年をピークとして全体として減少傾向となっております。ただ市全体では、人口が減少しておりますけれども、合併前の旧町単位でみていきますと、三日月町の人口につきましては、どちらかというと増加傾向にある特性がございます。こちらについては、合併前からだと思われそうですが三日月町内において、民間による住宅開発等が進められていることが要因ではないかと推測をしております。

それでは、今後の将来の人口見通しについてご説明をさせていただきます。計画書の29ページ・3

0 ページをご覧ください。

こちらの方は先程、平成 27 年度までの国勢調査の結果というのをお示したんですけれども、今後の将来予測について国の調査機関の推計が出ておりまして、そちらの推計では令和 27 年度には、現在の人口からおおよそ 20 パーセント減少すると予測されております。これを年齢別にみていきますと、いわゆる生産年齢人口といわれる 15 歳～64 歳までの人口が、5 年ごとに 1,000 人ずつくらい減少するという結果になっているんですけれども、一方ですね、65 歳以上の人口というのは、あまり大きな増減がみられないという予測になっております。こうしたことから、これから高齢化がますます進行していくことで予想がされています。同じく、計画書の 34 ページの方で、人口密度の推移がありますが、左側がですね平成 27 年度時点での人口密度、右側が令和 27 年度の人口密度となっております。平成 27 年度の時点では、小城町でありましたり牛津町の拠点地区といわれるところがですね、赤やオレンジということで、人口密度が高い地域ということで色づけをしておりますけれども、令和 27 年度で見ていただくと、そういった地区が赤から黄色に変わっていたり、場所によっては青色ということで人口密集地域であっても人口が減っていくという予測がされているという結果になっております。

それでは、次に小城市の都市機能についてご説明させていただきます。小城市においては、用途地域の指定というのは行っておりませんが、立地適正化計画を定めておりまして、居住誘導区域や都市機能誘導区域、そういったものを計画の中で設定しております。いわゆる、こういった区域の中に公共施設や医療施設、商業施設が集中している状況になっております。市としましては、各拠点をネットワークとして結ぶことによって、一体的な都市構造を作っていくことを目指しています。

次に災害についてですけれども、本日お配りしたハザードマップ等をご覧ください。ハザードマップを見ていただくとですね、分かるかと思いますが、市の平野部では、色付けが、黄色やオレンジとか色がついている所がありますが、これが浸水想定区域というのが平野部で広く設定されておりまして、特に牛津川でありますとか嘉瀬川の周辺の一部では、浸水深が 3 m を超えるという所も出てきているという状況です。

後ですね先ほどから浸水想定区域というのがやはり一番目についてきますけれども、それ以外にも小城市内と、例えば山間部を見ていただきますと急傾斜特別警戒区域ですとか、土石流警戒区域といった土砂災害の区域についても、指定箇所が点在しておりまして、小城市においても、浸水だけではなく様々な災害リスクが存在していることを意味しております。特に近年の豪雨災害においては、市内でも浸水被害が多数発生した事例もあるので、今後のまちづくりというところに立ちますと災害対策というのが一つ大きな課題になってきているということを認識しております。以上が、小城市の現況についてでございます。

次に、道路交通環境、道路ネットワークのところになりますけれども、広域の交通体系というのは資料の 71 ページをご覧ください。こちらの方の図の路線図になりますけれども、最初の方でも触れさせていただいたんですけれども、小城市が県のほぼ中央部に位置しているということで、鉄道では駅が 2 箇所、広域幹線道路としましては、長崎自動車道、有明海沿岸道路があり、県内だけでなく、北部九州の各県から非常にアクセス性に富んだネットワークではないかと思っております。また実際のネットワークについてですけれども、市内では、国道が 4 本、幹線道路として入っておりまして、こちらの国道はですね、実際見ていただくとおり、市内の縦、横に配置がされておりまして、佐賀市や多久市・唐津市、武雄方面等のアクセスに不可欠な道路になっております。

それでは、その幹線道路に関係して市道の現在の状況というところですが、道路網計画の 75 ページを見ていただければと思います。

こちら車道の幅員を図示化したものでして、図でも見ていただくとわかるとおり、幅員が4m未満とか、4m～6m未満という、比較的狭い市道というのが大部分を占めているという状況になっております。

次にですね、歩行者の方の視点ということで歩道の設置状況についてですけれども、77ページですね。こちらの色づけしている部分で、オレンジ色が歩道がない市道になっておりますけれども、多くの市道がオレンジ色に色付けされている状況になっておりまして、歩行者の安全をこうした路線でどうやって確保していくのが課題として捉えております。

続きまして、道路の交通状況についてご説明申し上げます。

85ページの方をお開きください。交通状況のうち混雑度の部分についてご説明させていただきたいと思っております。混雑度1.75以上を示すと慢性的な混雑状態であると言えるということですが、小城市内でそういった地点がどういったところにあるかということですが、11番の県道48号線、小城高原、小城町の方から大和の方に抜けていく県道が慢性的な混雑状態にあるという結果になっております。次にですね、高い混雑度としましては、小城町内の国道203号ですね、こちらの④、⑤が混雑度が高くなっておりまして、先程の県道48号から国道203号のこの区間につきましては、平成11年からずっと指標がありますけれども、混雑度がなかなか変わっていないということになっておりまして、交通混雑の緩和策が長年着手できていない路線ではないかと推測されます。

逆にですね、芦刈地域においてですけれども、⑥の地点を見ていただくと混雑度が大幅に緩和されている部分がございます。こちらは、有明海沿岸道路の開通によって混雑度が緩和されたのではないかと推測しております。

それではですね、道路の今後の整備方針の検討についてご説明申し上げます。概要版の3ページにまとめさせていただいております。これまでご説明させていただきました地域の特性でありますとか本計画の上位・関連計画等を基に、基本理念というのを、「市民の安心を守り、交流を支える、市民のための道づくり」ということで掲げさせていただいております。

そこで今回の道路の整備方針検討における視点としましては、図に記載しております4つの視点ですね、地域間交流、暮らしやすさ、安心・安全、防災で見ていくこととしております。この視点にですね、地域特性、道路の交通特性などを鑑みた上で課題を整理させていただいております、その課題に対しての方針という形で定めることとしております。

視点の1つ目の地域間交流についてですが、地域の特性としては、先ほどのとおり県の中央部にあるという地理的条件等を整理させていただいております、道路・交通特性として、南部北部の2つのネットワーク軸、高規格道路等の存在等を整理した上で、課題としましては、市内及び市外との交流・連携を担う幹線・補助幹線道路ネットワーク強化を挙げておりまして、その課題解決のためには道路の整備の基本方針として円滑・確実な地域をつなぐ道づくりというものを上げております。

次に暮らしやすさについては、課題の所がありました里道や各主要な公共施設へのアクセス、そういった部分の道路ネットワークの整理が課題としてありまして、方針としては、便利で快適な人にやさしい道づくり。安心・安全は、先ほどの幅員が狭い市道でありますとか歩道がない、そういったところの特性をみながら、市民の命や安心安全を支える道路ネットワークの構築ということで、市民の安心安全を守る道づくり、最後に防災に関しましては、先ほどハザードマップでもご説明しましたけれども、地域防災力の向上というところに視点をおきまして、災害に強い道づくりということで整理をさせていただいております。

次に小城市の道路ネットワークの考え方についてですが、概要版4ページをご覧ください。

冒頭でもご説明させていただきましたけれども、小城市の道路ネットワークについてですが、道路網の構成を見ていくと、南と北でネットワーク軸が存在しておりまして、その軸を連結することによって、市全体を網羅した構成となっています。

北部のネットワークにつきましては、旧小城町を中心とした佐賀方面から唐津・多久方面を、北は、県北部の県境に繋がるような広域軸等が見て取れます。一方、南部の方は、旧牛津町を中心としまして佐賀から武雄方面、また南部の鹿島方面へ繋がるネットワーク形成となっていることがわかります。こうした、北部と南部のですね2つのネットワーク軸を県道の42号等が担っている形になっております。

こうした現況の道路ネットワークを踏まえて、将来の幹線道路のネットワークを検討した図がこちらの右側に概念図という形で出しておりますものになっております。このネットワークを作る上で、国道・県道を補完するような市道の優先度を整理しております。

それでは、実際ですね検討対象路線の選定の部分について説明いたします。次のページをご覧ください。

まず、この計画は小城市が管轄する道路の整備計画を立案するという観点に立っておりますので、対象となる路線は「幹線市道」を検討対象と整理しております。この検討対象路線については、幹線市道としてすでに位置づけられている1級と2級の市道ですね、あとその他市道というのがございますけれども、その他の市道の中で幹線市道の要件を満たすような道路についても対象になりうるということで分析をさせていただき、その結果、市道の441路線が検討の対象となるということで整理させていただきました。その対象になった路線がですね、ここの図に示しております441路線、色付けをさせていただいた部分になっております。この対象路線についてですね、今回は「路線の重要度」と「路線の危険度」といった2つの視点での評価を行っております、その評価結果から整備の優先度をつけていったということがございます。

また、さきほどの重要度の評価の基準についてですけれどもこちらは、5ページの右下のところに、重要度評価項目と評価基準を記載しております。こちらの評価項目と評価基準については、先にご説明した将来幹線道路ネットワークを形成、形作っていく上で必要となる項目として、方針ですね、整理させていただいた項目となっております。

例をあげますと、基本方針①のところですが、円滑・確実に地域をつなぐ道づくりにおいては、評価項目の①の将来幹線道路ネットワークに位置付けられる路線というのが評価項目として挙がっておりまして、それで評価基準としては先ほどの概念図のところから出てきた将来幹線道路ネットワークの機能を有する路線かどうかというのを441路線の中から見て行って、評価してっております。

このような路線ごとの評価項目の該当の有無を確認しまして、まとめたものが、次のページになっております。

6ページですね、6ページの左側の図になっておりますけれども、重要度の評価結果の路線となっております。点数付けが7点から0点まであって、各対象路線の色付けをさせていただいております。

次にですね、2つ目の評価でございました「路線の危険度評価」についてですが、こちらは6ページの右下のところに、評価項目と評価基準ということでお示しをしておりますけれども、まず、自動車走行時の危険性を評価ということで、最小幅員に関する評価ですね、狭小な区間がどれくらいあるのかというところを評価しております。次にですね、立地適正化計画でも挙げておりますけれども「誰もが徒歩や公共交通により日常生活を送ることができる」というところですね、歩道の利用性の危険性というところで評価項目を設けておりまして、例えば通学路で歩道がない区間の延長とかですね、そういった部分を評価項目として挙げております。合わせまして交通事故の発生が多いですとか、災害については

先ほどの浸水想定区域の区分で、浸水深が 0.3m以上のところについては、今回対象にさせていただいているということです。

それで危険度と重要度、2つの評価項目を合わせて図示化したものが次ページの7ページ右側に路線の重要度と危険度評価の結果ということで図を示させていただいております。

ここまでがですね、前回の審議会の中で説明させていただいた内容ですけれども、ここから優先度の評価について説明をさせていただきます。

まず、先程ご説明した2つの評価結果をもとに、次ページの8ページ、整備優先度の評価というところで、左上のところにマトリクス分析結果という図が付けておりますけれども、道路の整備を行いました、評価路線を4分割してですね、優先度のグループ分けを行っております。今回でいいますと、優先度Aが9路線、Bが137路線、続いてC・Dとなっております。

今回優先度をつけた路線の中で、特に優先度Aとなった路線の状況を整理したものが8ページ右側の図となっております。こちらの路線がですね、今回の道路網の整備計画の優先的に整備の検討を行う必要があるということで路線の整理をしております。個別路線の詳細につきましては、計画書の146ページ以降に個別の路線のカルテをつけておりますので、そちらでご確認いただければと思います。

参考までに路線番号5番の西川西小路線、こちらについてご説明させていただきますと小城市の三里小学校東側から晴田の砂田踏切までの路線となっております、重要度評価がこの緑の枠のところですね、こちらが6点、危険度評価が22点の評価結果となっております。

こちらの路線については、幹線道路としての道路幅員を確保するための整備区間が2078.4mと整理しております、あと併せてですね、歩道の確保が難しいところについては、グリーンベルト等の検討が必要ということで考えております。整備の必要な区間については、カルテ左側の位置図の中で赤く色付けをした部分はその箇所として整理しております。

それでは、これから整備の推進の考え方についてご説明を申し上げます。概要版9ページにお戻りいただければと思います。

整備の種別としましては、道路ネットワーク上、ネットワークの強化に資する新規路線の整備、例えば、新たな道路を入れるとか、都市計画道路を新たに指定するということになるかと思っておりますけれども、合わせましてネットワークを形成している既存道路の機能を維持・強化して、幹線道路を補完するための整備、2つの考え方で整理しております。

新規道路の整備については、今後の社会情勢でありますとか周辺環境の変化を見ていながら、都市計画道路としての検討も含めて整備検討を行っていくこととしております。

次に既存道路の整備検討につきましては、先程ご説明した優先度Aの9路線と、既に市の方で整備計画等がある路線について、優先的に整備を行うかどうかというのを検討することとしています。

ただ、必ずしも今後この9路線のみを整備検討していくかというわけではないかと思っております、社会情勢の変化ですとか周辺環境ですね、例えば何か新たな施設が建ったり、住宅開発がまた別の場所ということになれば、他の路線の整備の必要性があるということになれば、この9路線に関わらず、個別に整備検討をしていくことになると思っております。

次に市道の維持管理についてですけれども、こちらについては建設後50年以上経過している施設の割合が高くなっておりまして、市としましても、こうしたインフラの長寿命化に相当な期間、財源が必要となってきます。こうした施設の維持管理計画については、建設課が所管している維持管理計画に沿って計画的に今後も管理を行っていくこととなっております。

次に国道、県道についてですが、やはり将来の道路網ネットワークを考えた上では、市道以外の国道

や県道の整備というのは必須と捉えておりますので、市としましては、国や県が行われる整備事業と一緒に推進していくこととしております。

次に、都市計画道路についてですが、今回の計画に先立ちまして、平成 30 年度から今年度の秋口くらいまで、長期未着手の道路について、計画の見直しを行いました。都市計画道路というものが道路ネットワークを構築するための計画された道路であるということを理解しながら、今後もその都度その都度、市の現状を踏まえながら、必要性に留意しながら整備の推進を図っていきたいと思っております。

次に、農道について触れさせていただこうと思っております。計画書の 161 ページの方をご覧くださいければと思いますけれども、前回の審議会です、委員の方からの意見交換の際に、小城市内にはたくさん農道があることをご意見をいただきまして、改めて農道の方を確認させていただいたところですけども、そもそも農道といいますのが、農作業の効率化を図る事を目的に整備された道路ということでありまして、農業をはじめとする第一次産業を支えるために欠かせない交通インフラとなっております。小城市におきましては、広大な平野部を有する地理的な特性から、農道が数多く点在しております。中には、一般の市道などと一体的となって道路網を構成しているという部分もございます。

ただですね、農道は、優先的には農作業上の利用が優先という考えがございますので、今後も農道に関しましては適正な維持管理に努めていくということで整理させていただきました。

最後に本計画の計画期間等についてですけども、概ね 20 年を計画期間と考えておりまして、また、今後、都市、まちづくりを取り巻く環境等の変化ですとか、国や県、市が行う事業による周辺環境の変化があった場合には、適宜計画の見直しを視野に入れて取り組んでいくこととしております。

以上が、小城市道路網整備計画（案）についての説明となっております。

○後藤会長

はい、それではありがとうございました。かなり膨大で理解が追いつかない部分が私もありましたけれども、ただいまの説明に対して質問を行いたいと思います。なにかありましたらお願いいたします。

私から一点。一般の方に説明するという事を想定して聞いていたんですけども、結局、道路には色々な種類がありまして、県道、国道、あと市道、農道もありますけど、この計画自身、市として市が持っている道路での計画であるという。方針については全体を包含して立てていると思うんですけども、まずそこが。そういうことですよね？

○事務局（土井係長）

はい。後藤会長がおっしゃられたとおり、今回はあくまで市道の道路網の整備計画ということで整理させていただいております。

○後藤会長

そうですね、だから小城市、道路網、整備となっているんですけども、後半のところでもあくまでも計画されているところは、あくまで市道、逆に言うと県道ですとか国道に対しては、整備方針、個別にはなにも書けないとか書かないというのがこの計画書の基本設定ですね。

○事務局（土井係長）

国道、県道につきましては、それぞれ国でありますとか県の整備計画というのがありますので、そ



ちらについて市の方から今後の計画上書くというよりもですね、国県が進められる計画の方で私たちも一緒に推進させていただくという形で整理をさせていただいております。

○後藤会長

ありがとうございます。これは私なりの印象ですけど、内容からするとですね、4ページと8ページの方で図を見比べると、例えば4ページの方の道路ネットワークの赤い、パターン図、概念図とありますけど、赤い色、あるいは黄色というのは市として、国道県道あたりなので、要するにそれを外した、8ページの図をみると、それが外れていますよね。ですから、4ページの道路ネットワークの図のところで行くと、地域軸となっているブルーの線、そのあたりが結果的、分析の結果、あるいは私が今確認した前提もあって、地域軸的なものに赤がプロットされて。だからこれだけ見るとですね、地域のネットワークの根幹になる部分がないので、ここだけ見ると、やっぱり違和感を感じる人がいるので、そのあたりの前提をまずしっかり説明していただくのがいいかなという気がしました。

○事務局（土井係長）

そうですね。やはり幹線道路というところに立ちますと、国道が一番メインになってくるかと思えますけれども、合わせまして県道の方もですね、幹線ネットワークの概念図の方でも整理をさせていただいております、市道はこういった幹線道路を補完する道路という形で先ほどの8ページの部分はですね、機能強化を図るような部分の路線だろうということで整理をしております。

○後藤会長

だからちょっと余計なことを言うかもしれませんが、おそらく県道、国道にも危険箇所なんかはあると思うんですよね、歩道の設置が必要とか。今回はそこはやってないということですよ。

○事務局（土井係長）

あくまで市道のところということです。

○後藤会長

そうですね。はい。いかがでしょう。ほかに。

○E委員

すみません。確認ですけども、整備優先図の評価のところ、重要度と危険度で評価をされていますけれども、この8ページの表を見ると重要度と危険度というのはウェイトは50:50で、そして優先度は重要度と危険度が高いものが優先度A、その次に危険度が高いものがBということで位置付けられているということですか。

○事務局（土井係長）

はい。委員おっしゃられたとおりですね、優先度Aの次がB、C、Dという形で区分分けをさせていただいております。

○E委員

わかりました。重要度と危険度の評価のウェイトというのは、だいたい道路を選定する、優先度を決定するときに同じような形で評価をするのでしょうか。

○パスコ（オブザーバー）

その件についてはですね。まず、優先度の順番ですね、AのつぎはBだとか、今回の計画においてはBを優先としているんですけども、BとCをどちらを優先するかというのは一概にどちらが重要ということではありません。ただ今回の計画の中では、危険度と重要度どちらかという危険を先に解消していくほうが重要だということでBの方を2番目、危険度の高い方をBという風にしております。評価をするにあたっての選定項目ですね、項目については、概ね評価をする際に、よくありますのが、費用効果であったり評価する際に使われる項目ではあります。

○E委員

はい。わかりました。

○後藤会長

私からもお願い。今の委員は非常に重要な指摘だと思いましたが、例えば重要度7とかいうのがあるんですよ。それで優先度Cになっているという。この辺りはしっかり説明できるように、ですね。優先度B、Cというナンバリングをしている関係もありますし、重要度の7とか6辺りの個別路線についてはそれが、だから、BとCがDほど、CとDの差よりBとCが近いと考えるべきかなと思いますけれども。いかがでしょう。ほかに。

○D委員

今、評価の意見が色々出ておりますけれども、評価の基準、この基準というのは何に準拠して、基準を定められているのかそれを示してください。

○事務局（土井係長）

評価の基準というのが、今回で言いますと、小城市がどういった道路網の整備を目指しているかということに立っておりまして、具体的に国等の基準がという形ではなくて、小城市の基準の中でどう評価項目を付けていくかというところで、道路の整備方針の検討という、3ページの方にもなるんですけども、こういった地域特性でありますとか、道路交通特性を見た中で、4つの視点から整備の基本方針を市の方で決めさせていただいて、最終的にその方針に対しての評価項目を整理していったという形になります。

○D委員

ということは、市が必要とする、重要度と危険度というところでの判断だろうと思いますが、これコンサルさんにお尋ねしたいんですが、こういう道路整備のあり方を一般的に計画していく中に一定の国の道路課なり、そういうところが一定の指針みたいな示し方をしてはいないんですか。

○パスコ（オブザーバー）

そうですね。評価にあたっての指針、市道に対してなんですけれども、そういったものについて国交

省等の方から具体的には出ておりません。ただし都市計画道路のですね、都市計画道路の評価についてはある程度指針は出ておりますので、それに即した形にはなっているんですけども、今回課題を踏まえた基本方針に即した評価、考えられる評価項目と都市計画道路の指針を勘案し、設定しております。

○後藤会長

よろしいですか。

○D委員

はい。

○後藤会長

他いかがでしょう。

○A委員

個別の事案ですけど、小城駅の南側のところが最近住宅が建ちつつあります。それに通じる新生興業までの道路が横の方は両サイド歩道整備もできたわけですが、その新しい住宅までの道路がまだ昔のままになっている、140 ページの重要度なんかで見ても印がなっていない。ただ点々とあるのが町境ですけど。それが、最近あそこで西小路あたりに小城駅を右に曲がって行くよりもこっちが早いから、けっこうこっちの車の流れがかなり多いんですね。そこらへんが重要な印もなっていない。あそこはまだ農道のままだということもあると思いますけれど、あれだけ住宅が建ってきたら市道への昇格とか整備とかはなるだけ早い段階でしていただいた方が農道ではありますが、車が止まっていると農作業のトラブルになったり、まだ揉め事はないですけど、将来そういうことも考えられるから。道路拡張とかしていただくとよろしいかなと思います。

○後藤会長

個別の案件を1つずつここで議論すると大変なことになる気がしますけれど、ちょっと私もこの路線かわからないですけど、要するに現在農道ということですよ。計画に農道は入っていないわけですよ。計画に乗らない、そういうものをどう改善、乗せる時のスキームというのはあるのかどうか。その中でもいくつか、他にもいくつか農道で大事なところがあると思うんですけど。

○事務局（土井係長）

現時点では、その路線が農道で、今回の道路網の整備計画上はですね、会長がおっしゃられたように農道なのでこの評価に入っていないというところですけども、先ほど住宅が新たにできつつあると、そこで交通の流れが変わってきているということが今後益々出てくる、なおかつ、小城駅の南側に例えば多久佐賀道路が整備された後とかに当然その道の流れは変わってまいりますので、そういったところで計画の見直しをどのタイミングでするのかというのは今後検討は必要なのかなと整理しております。

○D委員

今さっき、A委員の話は、三日月の農政協の中でも話が出たんです。というのは、圃場整備で道をきれいに広げました、ところがここに住宅団地ができて、農作業の車を置いていてもどんどんと車が

通っていく、なんもかんも自分たちが減歩して出した農道に入ってきて、百姓ができんやっかい、というのが一般的な意見なんですね。先ほどおっしゃったように駅南の方も住宅がずっとはりついたということで、全体的な道路網の見直し、要するに市がしないといけない道という、市道という部分を明確に見直していくということが大事だと思います。というのは、各町4町が合併して、各町の道路の認定の判断基準が違うわけ。そういう風にしてここは住宅で、ここは農道やったけど市道にしていこうとしたところもあれば、農道であれば農道のまま行く、としたところもあるので、ここは課題として、もう早急に整理する必要があると思います。むしろこういう形で現在ある市道の危険度というよりも、実際に市道になってない道路の危険度という、市道にせんといかんよというところを、それを的確に把握していただくことが大事かなと。それともう1点は、都市計画課は開発もしているから、開発行為が出た場合には、ある街ではセンターから3mセットバックしないといけない、ということは、セットバックをさせるということになってくると、そこに例えば軽トラックが止まっても、普通の車は通っていくさね。そういう形で、開発があったときにはそういう風にやっていくよという申し合わせとしてやっていくということによって農作業との調和ではないけれども、交通も円滑に進んでいくと思うから。なんといっても市道の見直しと合わせて開発の時の対応のやり方を十分検討してほしいと思います。

○後藤会長

あとは。

○B委員

すみません。最後の計画の計画期間の件でお尋ねですけれど、概ね20年というのは、これは、素人考えでいうと、今のこの時代で20年というのはものすごく長いですよ。この環境の変化が急速に進んでいる中でスパンとしては20年先までこの計画まま、当然見直しはあるのでしょうか、20年もこの計画でもっていいのか、ちょっと思いましたけれども、そのへんはどのように設定されたのでしょうか。20年というのは、こういう決まりがあるのでしょうか。

○事務局（土井係長）

計画期間についてはですね、概ね20年ということで、ここの期間についてはだいぶ悩みましたけれども、例えばこの9路線を整備していくにあたって、こちらに資料等はないですけれども、実際に整備費や実際年々かけられる道路の事業費等を考えたところ、可能性が高いのは10年というスパンでこの計画を完了させるには、期間として短すぎると感じておりました、20年ということで定めさせていただきました。ただ、見直しについては、当然社会情勢の変化、道路、先ほど住宅等含めてですね、周辺環境の変化が多くなってきて、実際この計画と合わないような状況が出てきたときにはその都度見直しをしていくということで思っております。

○後藤会長

だから、答えにくいかもしれないですけれども、整備完了を、20年くらいを目標にということですよ、特に9路線は。たぶん書けないとは思いますが。我々の理解として、優先度の高いものをなるべく20年をメドに完了させていくというのが、現時点での目標。

○事務局（土井係長）

市としては、目指すところがそこ、ということです。

#### ○後藤会長

ということですので、仮にこれを短くするとするとそれはそれで結構大変な調整が必要になってくるのかなという気はしますけれど。

あとA委員さんとD委員さんに関連してですね、私自身農道についても、確か前回したと思うんですが、こういう時代なので農道を市道にあげるとか、という選択肢はあると思うんですけど、とにかくそれは極めて本当に、そこでの優先度、特別待遇として認めないと、やはり農地は農地・農業、圃場整備として計画があって、これはあくまで都市計画なので、申し訳ないけれども農地にミニ開発ができていたというのは、それを承知で住宅が立地していますし、おそらくその周辺というか土地を手放された方もそうなることはわかっているべきだと思うんですよ。ですから、後追的に道路を市道にしていこうということは極めて現代の時代ではやってはいけない、要するにこの計画以外にもやはり我々意識しないといけないのは、この優先順位計画以外の維持補修、維持補修は別ですよ、今回優先順位として整備計画に載っているのは何らかの構造変化、つまり歩道確保するとか、そういうものが載っていて、日常的には維持管理を永遠とやるわけですよ。それを市道にして歩道を増やしてっていう路線を増やすということは、むしろ減らさないといけない時代じゃないかと思うわけですね。だからそこは、個人、一委員としての意見ですけども、やはり真剣に考えていかないといけないかなと思います。

あと、また逆のこと言って申し訳ないですけど、それでもやっぱり最初の説明にあった小城の全体構造の中でどうしてもここは大事だということに対しての決断、さっき重要度Cになっちゃっているみたいな話もちよっと残念に思うところではあります。だからその小さいところの利便性、人の目の目線と鳥の目でみた俯瞰的な目線が両方必要なんですけれど、残念ながら都市計画というのはどちらかというところと上からの目線だと思いますので、その意味での計画の整合性が取れていれば、いいかなと思いますけれど。さっきおっしゃった人の目線みたいなものもどうやってそれを解消するかというのは別の問題としてあるかと思います。一意見ですけども。いかがでしょうか。

#### ○A委員

都市計画という観点からの道路でいけばそうでしょうけど、実際農政審議会で、民間の住宅はある程度の範囲内では滲み出しみたいな感じになっていくのはしょうがないでしょうね。それを大きな大規模な開発になれば大きな道路になるわけですけども、なかなかそれは難しい、田んぼの真ん中にひよっとそれが出てきて、確かに住宅地の傍はセットバックで下がるけれども、その他は4メートルそのままの状態というのが現状なんです。そこをどうにかある程度の住宅が建ったならばそこら辺を変えていくということが都市計画の中でも農道をそれに代えていくというのも必要じゃないかと。民間ですべて住宅開発しちゃいかんというわけではないですけども。

#### ○後藤会長

これまでのことはこれまでとと思っていますけれど、私個人の意見ですけど、これだけ災害が多いときですので新たに、農道に接して住宅を建てるということは、私は反対ですね。少なくとも今後においては、やはりそれは道路等のインフラの負担にもなりますし、そこだけかさ上げして安全な住宅地を作れないわけではないですけど、もう他に土地がある中において、要するに安いからということで立地しているだけなんです。安全性の問題、都市計画的な問題からするとそこはやはりミニ開発は望ましく

ないと言わざるを得ないかなと思います。

○C委員

会長が言われるように、頭から基本的な佐賀、小城市の全体のマスタープランを考えていかないといけないから。優先度路線を9路線決めていただいている非常に交通量の問題から、危険性が高いということ想定をされているだろうと思いますけれど。

○後藤会長

交通量だけじゃないですよ。

○C委員

もちろん、4つの項目から判断して、大事なところをピックアップされたんだろうと思いますけれど、最終的に一番当初から、骨格の骨組みの最大限の主要幹線道路の南北を最速最短で通り抜けられる道路が欲しいというのが、一番最初から言いかけたことだと思いますけれど、やはりまだ曲がっている状態、クランクの状態、解消されない状況で、絵図面的には幹線決められていますけれど、最大15分くらいで南北が行き来できるようにですね、主要幹線のメインとなるところがない。あくまで国道と県道に頼っている路線が牛津まで行って、国道からまた南へという形でできていますので、大きく考えれば大事なところ、南北しっかりと最短で災害時も抜けられるような大事な道を確保してほしいという思いですけれど。一本線を引いてほしかったなど。

○後藤会長

今の具体的にどういうことかよくわからなかったんですけども、おっしゃっているのは、小城市道ですか、県道？

○C委員

市道県道ありますけれど、根本的には2つの国道と県道に頼っている状態での主要幹線道路になっていますので、できればまっすぐ一直線に線を引っ張って欲しかったなど。

○後藤会長

どの図に線を引くとおっしゃっているか、よくわかりませんが、ここに資料が出ていますので、ここに課題があるという風に発言されるんだったら具体的に言っていただきたいです。気持ちはすごくわかるんですけど。

○C委員

ですから、この4ページの真ん中に南北に黄色の線が縦にあります。県道42号線を利用して、南に43号という形で、頼っているのは市の幹線道路は県道なんですけれど、県道がまだクランクの状態になったままになっていますので、頼るなら頼っていいから一直線になる努力をしていただきたいなど。

○後藤会長

わかりました。

○C委員

それと、黄色のラインが国道 203 号線にまだ頼っているという形で小城市独自の一本線でいいから、こういう風なところに持ってくるとどうでしょうかという提案が欲しかったなという気持ちがあります。

先ほど言われたように農地の乱開発はしてはいけないとは言わないけれど、どっちにしても虫食いの状態でどんどん広がるのが目に見えております。大事なところですけど、農政審議会の基準的なものが主要公共施設から半径 500 メートル、つまり小城市から半径 500 メートルの範囲内だと農振除外が許可にならない、私も審議会で知ったんですけど、おかしくないかと言ったんですが、毎回それは認めてもらえない状況じゃなかったかなと思います。さらには、小城駅の南が心配されたように乱開発はあっているけれど、果たしてあれが市道か農道かよくわからないという、さらには広がらないという、昔ながらの市道がそのまま広がらない、一番心配しているのは小城駅の南側の道路ですね、広がらないので、非常に心配しています、交通弊害。要検討をよろしくお願いします。

○後藤会長

はい、ありがとうございました。ほかになかったら。そしたらこれで承認ということになるんですね。よろしいでしょうか。市長に答申書を作成していきますが、よろしいでしょうか。

○委員

はい。

○C委員

一言。その他の路線もしっかりとカバーできるように計画していただきたいと思います。

今、9 路線をこういう形で挙げられているけれど、それ以外の B C D も見捨てずにどうにか建設課等その他調整しながらカバーをしていただきたいと思います。

○D委員

会長、いいですか。

○後藤会長

はい。

○D委員

今回の、この部分は市道の中の一つの判断基準に基づいてしているということ。判断基準を変えればぐるっと変わってくるわけですよ。だから現在の判断基準ではここを優先ですけども、これが判断基準を変えれば変わってくるといことは、それなりにローリングしていかないといけないと思うですよ。先ほどから災害の問題とか農業の問題とか色々あるですけども、ずっと見直してローリングしていくことが一番大事だということ。それからもう 1 つは、今まで色々意見がでた中をみていると、土地利用をしっかり決めるということ。国土利用計画の小城の計画がないでしょう。やはり基本となる国土利用計画をピシッと作って、その下に用途が決まればそれが一番良いんですけど、用途まで決めきれないということであれば、国土利用計画をピシッと作って農振なりの計画を下にピシッとつけようとな

らんと、小城市の全体的な均衡ある発展というのは出てこないと思います。というのは今回芦刈町が過疎地域になるという、新聞に載っていたように。今までは過疎というのは、ほとんど山間地域やったところが人口がぐーんと減って過疎になったりとか、今まで過疎になったのはそういう山沿いばかりですよ。ああいうところは、過疎があるけれど。有明沿岸で過疎というのは芦刈だけかな？

○事務局

白石町などもあります。

○D委員

白石もあるかな。平坦部ではなかなかないですよ。しかもこの小さい 99 km<sup>2</sup>くらいの小城市で芦刈だけ過疎ってというのは、やはり道路は今言ったように国道道とかやはり一つ杭になるような必要でありましょうし、やはり政策として過疎にならないような道路行政のあり方、地域振興のあり方というものを考えていかんとやはり小城市の一体的な発展にはならないかなと。議題とはちょっと外れますけれども。そういう風に思いました。

○後藤会長

おっしゃることわかりますし、だから、この計画はあくまで現時点での状況の分析での優先順位がということを我々理解して、現時点での評価に基づくものというだという理解で承認ということによろしいでしょうか。周辺の状況をいかに分析するかというのがやはり大事になるかということで、私も賛同いたします。それでは事務局にお返しいたします。

○事務局（石井副課長）

後藤会長ありがとうございました。先ほど係長の方からもありましたけれども、計画の最後の方に今後の進捗とか社会情勢の変化によって9路線の優先度、市道ということでさせていただいておりますけれども、PCDAではないですけれどもその時その都度に必要なところがどこなのか、今後見直しの眼中になるかということもこの計画の見直しについてお伝えをしておりますので、すみませんがご理解の方よろしく願いいたします。

以上で、今回審議会にお諮りする審議については終わらせていただきたいと思います。

引き続きですね、次第の方にありますけれども7のその他ということで小城市都市計画マスタープランの見直しについて、説明の方に移らせていただいてもよろしいでしょうか。

そしたら、次第の7番の現在小城市の方で見直しを行っております小城市都市計画マスタープランについて、現在の進捗等についてご報告をさせていただきます。よろしく願いします。

<その他>

○事務局（石井副課長）

それではすみません、長時間にわたり皆様、ご審議いただきましてありがとうございます。皆様からのご意見等を参考にしながら都市計画マスタープランについては見直し作業等を進めてまいりたいと思っております。

それでは、第16回小城市都市計画審議会をこれにて終わらせていただきます。皆様大変お疲れ様で



ございました。

<閉会>