

第 24 回 岩国市都市計画審議会

議 事 録

(写)

平成 31 年 2 月 1 日

第24回 岩国市都市計画審議会会議録

○日 時 平成31年2月1日（金曜日） 14時～16時

○場 所 岩国市役所6階 議会会議室

○次 第

1 開 会

2 議 事

(1) 議事録署名委員の指名

(2) 議案第34号 岩国南都市計画墓園の変更について（1 平原墓園）

(3) 議案第35号 岩国都市計画道路の変更について（3・4・17 柱野大竹線）

(4) 諮問第17号 岩国都市計画道路の変更について（3・5・27 海土路御庄線、3・5・39 御庄川線）

(5) 諮問第18号 岩国都市計画道路の変更について（3・5・28 藤生線、3・2・42 岩国南道路線、3・6・46 藤生長野線）

3 閉 会

○出席者〔委員14人〕

委 員（1号委員）	塚 本 俊 明	安 本 政 人	隅 喜 彦	廣田 登志子
（2号委員）	大 西 明 子	桑 田 勝 弘	中 村 雅 一	細 見 正 行
（3号委員）	高 井 嘉 親	本 山 司	山 本 富 夫	
（4号委員）	浅 田 睦 子	宮 川 洋	田 村 巖	

○欠席者〔委員3人〕

委 員（1号委員）	榊 原 弘 之	梅 川 仁 樹
（4号委員）	藤 重 保 章	

○傍 聴〔1人〕

[14 時 開会]

○事務局 定刻となりましたので、本日の審議会を始めたいと思います。本日は、大変お忙しいところ、岩国市都市計画審議会に御出席をいただき、誠にありがとうございます。只今から、第 24 回岩国市都市計画審議会を始めさせていただきます。私は、事務局を担当しております、都市計画課の白石と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、会議の開会にあたり、福田良彦岩国市長より御挨拶申し上げます。

○福田市長 皆さんこんにちは。本日は第 24 回目の都市計画審議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、本日もご出席していただいておりますが、知識経験者であります 1 号委員の皆様方、そして市民委員である 4 号委員の皆様方におかれましては、平成 27 年の 2 月から任期 4 年をおきまして、委員として大変ご審議をいただきました。今月の 22 日を持ちまして任期満了となるわけではありますが、これまで今回を含め 7 回の会議を開催したことがあります。将来に向けて持続可能な街づくりを進める為の基本方針であります、岩国市都市計画マスタープランの改訂など様々な議案につきましてご審議をいただきまして改めて心から感謝を申し上げる次第であります。ありがとうございました。ぜひ本市には都市計画のみならず多様な行政課題を抱えておりますので、どうかこれからも我市の街に対しまして関わっていただければ幸いですと思いますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

また市議会議員が昨年の 10 月に改選がございまして、4 名の方を新たに委嘱させていただいております。後ほど事務局からご紹介させていただきますので、よろしくお願いをいたします。

そして本日は岩国南都市計画の墓園などの議案 2 件と、岩国市都市計画道路の変更に係る諮問 2 件の審議をお願いすることになりますので、どうか委員の皆様方には忌憚のないご意見等いただきますようによりしくお願い申し上げます。簡単になりますが挨拶に代えさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございました。市長は次の公務が控えておりますので、ここで退席をさせていただきます。

(市長退席)

○事務局 それでは、議事に入ります前に、委員の交代について報告します。失礼ながら、ここからは座って説明させていただきます。昨年の 12 月 1 日より、新たに都市計画審議会委員にご就任をいただいております委員の皆様をご紹介します。

2 号委員として、

岩国市議会議員の大西委員でございます。

同じく、桑田委員でございます。

同じく、中村委員でございます。

同じく、細見委員でございます。

続きまして、昨年 7 月 1 日より、新たに 3 号委員としまして、

国土交通省 山口河川国道事務所・所長の高井委員でございます。

よろしくお願いします。

それでは、本日の委員の出席についてご報告申し上げます。

本日、榊原委員、梅川委員、藤重委員が所用により欠席、宮川委員が所用により遅れるとの連絡をいただいておりますが、委員 17 名のうち、現在 13 名の出席がありますので、「岩国市都市計画審議会条例 第 7 条第 2 項」の規定による定足数を満たしており、本日の会議が成立していることをご報告申し上げます。

○事務局 次に資料の確認をさせていただきます。先日開催通知とともに送付させていただきました第 24 回審議会資料、また本日席上には、議事日程、委員名簿、配席表を配布させていただいております。以上となりますがよろしいでしょうか。

ここで、お手元にあるマイクの使い方について、ご説明いたします。ご発言の際には、「マイクの台座部分」に「押しボタン」がありますので、そのボタンを押していただくと、マイク先端のリング部分が赤く点灯しますので、その状態を確認していただいております。また、お手数ではありますが、ご発言が終了後した際には、もう一度、ボタンを押して解除していただきますようお願いいたします。

それでは、ここからは、塚本会長に議事進行をお願いいたします。塚本会長よろしくお願いいたします。

○塚本会長 本日はお忙しいところ都市計画審議会にお集まりいただきありがとうございます。それではこれより議事に入ります。傍聴人はいらっしゃらないようですので、お手元に配布されております議事日程に基づきまして議事を進めさせていただきます。

まず日程第 1、「議事録署名委員の指名について」でございますが、本日の会議を進めるに当たりまして、規則第 13 条では、「会長は、会議の議事録を作成し、会長の指名した委員 2 人が署名押印の上、保存するものとする」と規定されているため、隅委員、桑田委員 を本日の会議の議事録署名委員に指名します。よろしくお願いいたします。

■議案第 34 号

○塚本会長 続きまして、日程第 2「議案第 34 号 岩国南都市計画墓園の変更について」でございます。これにつきまして事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 只今から、議案第 34 号 岩国南都市計画墓園であります、平原墓園の変更についてご説明させていただきます。本日説明をさせていただきます、岩国市都市計画課長の加納と申します。どうぞよろしくお願いいたします。失礼ですが着席してご説明させていただきます。

まずは、平原墓園の概要についてご説明します。次に、砂防事業の概要についてご説明します。そして最後に、平原墓園の都市計画変更についてご説明します。それではスクリーンの方をご覧くださいながら、平原墓園についてご説明いたします。

画面の右側が広島方面、左側が周南方面でございます。平原墓園は画面でいいますと右上、こちらになります。この平原墓園ですが、昭和 53 年に「休憩施設などを設けることによって、都市近郊の緑地としての機能を持つ、公園的な墓園」として、都市計画で位置づけをしてお

ります。その後、平成 11 年には、玖珂町の将来人口の増加に合わせて墓地の区画数を増やすこととし、それに伴い、墓園の区域を拡大するために、都市計画の面積変更を行っております。また、平成 25 年には、都市計画区域の再編に伴う、名称変更を行っています。

次に、砂防事業について説明させていただきます。こちらは、平成 21 年に、防府市で起きた土砂災害の様子です。このときは、短い時間にたくさんの雨が降り、土石流が発生し多くの被害が発生しています。

次に、玖珂町の平原墓園周辺の状況についてご説明いたします。平成 21 年に防府市で発生したような災害を防止するため、山口県が 3 年前の平成 27 年に、土砂災害の危険性が高い地域について、「土砂災害警戒区域」、及び、「土砂災害特別警戒区域」を指定しています。この画面の中で、「平原墓園」はこの緑枠で囲まれている部分に位置しています。そして青枠で囲われ、黄色の区域は、「土砂災害警戒区域」を示しています。

また、赤色の区域は、「土砂災害特別警戒区域」を示しており、両方の警戒区域が、「平原墓園」と重なって、指定されています。

こちらのスライドは「砂防ダム」のイメージ写真です。写真の奥側が上流になります。土石流が発生した場合、こちらの砂防ダムによって土砂などを防ぐ仕組みとなっています。この度、土砂災害の危険から平原墓園を含む下流の住家などを守るために、「砂防ダム」が、山口県により計画されています。

次に、平原墓園の都市計画の変更についてご説明いたします。平原墓園は、こちらになります。墓園の変更内容について、このように、拡大してご説明いたします。こちらが、平原墓園を拡大した画面です。画面の右側が北側になります。左側が国道 2 号になります。そして、下側が広島方面。上側が周南方面となります。また黄緑色で着色している部分は、墓地の区画を示しています。既存の墓園の区域は、この緑色の範囲となっており約 2.6ha の面積があります。

次に、今回増加する区域です。増加する面積は赤色で示す範囲で約 0.2ha になり、既存の 2.6ha と合計すると、墓園の面積は、約 2.8ha になります。この増加した区域、及び、既存の墓園の区域内に、平原墓園を含む下流域を土砂災害から守るため、山口県によって、砂防ダムの建設が計画されています。今回の都市計画の変更は、この砂防ダムを建設するため、墓園の区域を変更するものです。なお、墓地の区画数、墓石の移動等の変更はありません。

次に、墓園区域内の緑化面積についてご説明します。画面の緑色の部分が、植栽などによる緑地を示しています。この緑地については、都市緑化対策推進要綱により、墓園の敷地面積に対する緑化面積の割合として、60%以上の確保を図ることとされています。本墓園の変更前の緑化面積率は、62%となっていますが、緑地部分の精査を行うとともに、砂防施設内で緑化が可能な場所を緑地とした結果、変更後の緑化面積率は、敷地面積、約 2.8ha に対し、緑化面積、約 1.8ha となるため、63.6%となり、都市緑化対策推進要綱にある 60%以上の基準を満たしています。

続きまして、今回の都市計画変更に伴う手続についてご説明いたします。昨年 8 月 5 日に、

「玖珂こどもの館」において住民説明会を開催し、13 名の方の参加がありました。また、昨年 7 月 20 日から 8 月 22 日までの間、都市計画変更素案の閲覧期間を設け、公述の申し出を受け付けましたが、期間中に公述申し出の届出はありませんでした。従いまして、8 月 22 日に予定していました、公聴会は開催しておりません。続きまして、昨年 10 月 9 日から 23 日まで「都市計画の案の縦覧」を行いました。縦覧期間中、変更案に関する住民や利害関係者からの意見書の提出を受け付けましたが、意見書の提出はありませんでした。

これらの手続を経て、本日、審議会にお諮りしておるところです。本日の審議会で委員の皆様から頂いた御意見を踏まえ、3 月中に決定の告示を行う予定としております。

以上、議案第 34 号岩国南都市計画墓園の変更についての説明を終わります。

ご審議の程よろしく願いいたします。

○塚本会長 ありがとうございます。それでは、ただいまの事務局の説明に対する質疑やご意見などをいただきたいと思います。その前に確認を二つほどさせて下さい。今回は「砂防ダム」の工事を行ううえで、墓園の面積の拡大が必要であったという順番でよろしいですか。

○事務局 その通りでございます。

○塚本会長 もう一つは事前説明でお聞きしたのですが、工事のために区域を広げる必要があったのかというところをご説明の中で分からなかった部分ではありますけれど、もしよろしければ分かりやすく補足していただければと思います。

○事務局 この砂防施設は土砂災害の危険から、平原墓園を含む下流の住宅を守るため山口県によって設置されるわけですが、都市計画運用指針によりますと、「墓園は緑地、及び防災の系統の一環となるよう配置する」ということとされておりまして、また「その緑地は砂防との防災等の機能も有している」ということとされておりまして、従いまして、砂防施設を土砂災害の危険から、平原墓園を含む下流の住宅を守るために、墓園に必要な施設として設置するという考え方でございます。

○塚本会長 事前にご説明いただいたときに、区域を変更せずに区域の外側に道路を造るとすれば、かなり法面等が出てしまうため、区域を広げてその中に含めた場合は円滑に道路の取り付けができるという説明をいただいた記憶があるのですが、これはその通りでよろしいですか。

○事務局 墓園に含める、含めないで、工事の内容が変わってくるといったことはございません。ただ、区域に含めるということに関しましては、先程申し上げましたことに付け加えますと、下流域の土砂災害警戒区域を守るために設置するのですが、その場所がたまたま墓園と土砂災害警戒区域が重なっておりますので、位置的に墓園の中に設置することとなり、墓園も一緒に守るための施設であるために区域内に含めます。

○塚本会長 それでは、ただいまの事務局の説明に対する質疑やご意見などをいただきたいと思います。どなたからでも結構ですので、挙手の上お願いいたします。

(質疑なし)

○塚本会長 このたび付議されました議案第 34 号について、原案のとおり可決決定することで

よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

○塚本会長 ご異議がないものと認めます。よって、議案第 34 号について、当審議会として原案のとおり可決決定した旨、市長に答申いたします。

■議案第 35 号・諮問第 17 号

○塚本会長 続きまして、日程第 3「議案第 35 号 岩国都市計画道路の変更について」及び日程第 4「諮問第 17 号 岩国都市計画道路の変更について」ですが、関連がありますので一括して審議したいと思います。よろしいでしょうか。事務局から説明をお願いします。

○事務局 次に、議案第 35 号 柱野大竹線に係る、岩国都市計画道路の変更及び、諮問第 17 号海土路御庄線、御庄川線に係る、岩国都市計画道路の変更について関連がありますので、一括してご説明させていただきます。

まず、説明内容ですが、初めに、本市全体の都市計画道路の見直しについて、説明させていただきます。次に、岩国市が都市計画を決定し、「柱野大竹線」について説明した後、山口県が決定する「御庄川線」と「海土路御庄線」について、説明をさせていただきます。そして最後に、都市計画変更手続きの流れについて説明させていただきます。

それでは、本市全体の都市計画道路の見直しについて、説明をさせていただきます。まず、都市計画道路とは、都市の骨格を形成する重要な都市施設の一つであり、円滑な都市交通と良好なまちづくりを実現するために、都市計画法に基づき位置づけられている道路です。都市計画道路の計画区域内では、将来の整備を円滑に行うため、建築物を建てることに対して一定の制限が課されています。

次に、本市における都市計画道路について、ご説明します。図面の上側が広島方面、下側が柳井方面となっています。また、図の青色のラインが、本市の都市計画区域を示しています。赤色のラインが、現在岩国市内において、都市計画決定している都市計画道路を示しています。

次に、都市計画道路の整備状況ですが、本市では 46 路線が都市計画決定されています。しかしながら、長期にわたり未着手の路線も多く存在しております。山口県全体の整備率は、平成 28 年 3 月現在、現況調査の結果によりますと、約 60%であるのに対し、本市では整備率は約 29%であり、県平均よりも低い状況となっております。

次に見直しの背景ですが、近年の人口減少、及び、市街地の拡大が収束しているため、都市計画道路決定当時と比べて、社会情勢が大きく変化しており、都市計画道路の必要性に変化が生じています。そこで、廃止を含めた都市計画道路の見直しを行うこととしました。

都市計画道路の見直しの流れについて 御説明します。岩国市では、平成 26 年度から都市計画道路の見直しを行ってきました。見直しを行うにあたり、まずは「見直し基本方針」を策定し、基本方針に沿って見直しを行ってきました。見直しを行う中では、道路整備プログラムで道路の整備優先度の評価を行い、また、パブリックコメントを実施し、市民から御意見を伺いながら、最終見直し素案を平成 29 年 3 月に作成しております。この作成しました最

終見直し素案について、昨年の4月19日と22日の意見交換会で、地区の住民と意見交換をさせていただきました。

こちらが、ただ今説明しました、市内全体での都市計画道路見直し案です。上側が広島方面、下側が柳井方面となっています。見直し案ですが、青色が存続案、黄色が変更案、赤色が廃止案となっています。46路線中、一部廃止を含む廃止案が14路線、変更案が4路線、合計18路線を見直し対象路線としています。

こちらが市街地周辺部を拡大表示したところです。このうち、今回は、御庄地区の見直しについて、ご説明します。

こちらが御庄地区の拡大図です。上側が広島方面です。下側が玖珂方面となっています。御庄地区内の都市計画道路としまして、「御庄守内線」がこちらです。次に「柱野大竹線」、次に「御庄川線」、最後に「海土路御庄線」が計画決定されています。このうち、「御庄守内線」につきましては、最終見直し素案では、廃止案となっていますが、昨年の4月19日と22日に御庄公民館で実施しました意見交換会において、「御庄守内線」の廃止については、地権者を含む多くの方々から「将来の発展のためにぜひ残してほしい」という意見を多数いただきました。加えて、御庄地区自治会連合会により、昨年6月1日付けで『都市計画道路「御庄守内線」沿線のまちづくりを考える会』が設置され、自主的なまちづくりに必要な路線として、「御庄守内線」の計画の存続の要望書が6月11日に提出されています。これらを踏まえ検討した結果、「御庄守内線」の廃止は、一旦保留し、今回の都市計画変更に係る素案からは、除くこととしました。こちらが、昨年の4月19日と22日の意見交換会での意見を反映しました、都市計画変更に係る素案となります。

それでは、今回都市計画変更を予定しております3路線について、都市計画決定の経緯についてご説明します。「柱野大竹線」は、岩国市が都市計画決定を行います。「御庄川線」と「海土路御庄線」は、山口県が都市計画決定を行います。御庄地域の3つの路線は、昭和47年に都市計画決定されています。

次に、当初の都市計画決定の目的ですが、昭和50年の山陽新幹線新岩国駅の設置に併せて、昭和48年から昭和58年にかけて土地区画整理事業が実施されました。これを契機とし、将来の御庄地区の市街地形成などを考慮し、路線を決定しております。

今回の変更では、市決定の「柱野大竹線」は、長期未着手の都市計画道路として見直しを行います。また、県決定の「御庄川線」と「海土路御庄線」は、市決定路線の「柱野大竹線」の見直しに伴い変更するものです。

次に変更する理由ですが、①人口、及び、新岩国駅の乗降客数の減少とともに、将来交通需要の減少が予測される。②新岩国駅へのアクセス道路として、県道新岩国駅停車場線が整備されており、将来の交通処理上、支障ない。③長期にわたり建築制限をかけつづけることは、土地所有者の負担となる。主に以上の3つの理由から、変更案を策定しております。

まずは、理由の①将来交通需要の減少についてご説明します。黒マルの場所について、現在と将来の1日あたりの交通量を比較した結果を示しています。まずは現在の交通量ですが、

例えば、国道2号であれば174という数値になっています。これは、1日あたり17,400台の交通量があることを示しています。同じようにみていくと、緑色ラインの県道岩国大竹線の国道2号に近い地点は、1日あたり、10,900台、新岩国駅に近い地点は、1日あたり8,300台となっています。さらに、黄色ラインの県道新岩国停車場線は、1日あたり2,000台となっています。次に、平成42年の将来交通量ですが、国道2号は現在1日あたり17,400台から14,200台に減少します。同様に、緑色ラインの県道岩国大竹線の国道2号に近い地点は、1日あたり10,900台から10,400台に、新岩国駅に近い地点は、1日あたり8,300台から7,500台へ、黄色ラインの県道新岩国停車場線は、1日あたり2,000台から1,600台にそれぞれ減少する予測となっています。また、新岩国駅の1日あたりの乗降客数ですが、開業後、昭和51年以降、減少傾向となっており、現在では1日あたり約1,900人ほどになっています。

次に、理由の②としまして、新岩国駅へのアクセス道路として、県道新岩国駅停車場線が既に整備されており、他の路線が廃止された場合も将来の交通需要に対応できる予測となっています。

次に、理由の③建築制限についてご説明します。都市計画道路の計画区域内では、将来の整備を円滑に行うため、建築物を建てることに対して一定の制限が課されています。建築制限の内容として、都市計画道路区域内において建築物の建築をしようとする場合は、許可が必要となりますが、その許可の基準は「階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。かつ、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など、容易に移転・除去ができる構造であること。」となっており、鉄筋コンクリート造りの建物や、三階建て以上の建物などは建築できないこととなります。また、今回の変更・廃止する区間には、市街化を抑制する区域として市街化調整区域も含まれています。この区域内では、都市計画道路による建築制限が廃止されても、市街化調整区域に係る建築制限は残ります。

それでは、個別路線の変更・廃止について、説明します。「柱野大竹線」です。この路線は、岩国市が都市計画決定します。「御庄川線」と「海土路御庄線」です。この2つの路線につきましては、山口県が都市計画決定します。

まずは、岩国市決定である「柱野大竹線」について説明します。こちらが「柱野大竹線」になります。緑色の部分は、すでに整備済みとなっており、この度変更はいたしません。

次に、この廃止区間の拡大図を示します。この廃止する区間は、写真中央の御庄小学校のグラウンドや、錦川清流線、山陽新幹線などを通過する計画となっています。今回、この区間を廃止したいと考えています。廃止するとこのようになります。画面の写真で言いますと錦川清流線より上側の新岩国駅付近までの区間は既に整備済みとなっています。一部整備済みの区間を都市計画道路から外しましても、現在の道路の維持管理などに影響はありません。先程ご説明いたしました黄色の区間を廃止しますと「柱野大竹線」は、このように緑色の部分の区間となります。

最後に、「柱野大竹線」の都市計画の変更内容について、計画書の新旧対照表を用いて、再度ご説明します。なお、当初決定から2回の都市計画の変更を行っておりますが、その時期

によって、計画書の記載内容が異なっておりましたが、この度の変更では記載内容を統一し、車線の数と幅員の内訳を追加で記載しています。また、今回の変更内容であります、終点と区域の延長について記載の変更をしております。

次に「御庄川線」と「海土路御庄線」について説明します。なお、今回の変更区間は、「御庄川線」は、全線区間であり、「海土路御庄線」は、この一部区間となっております。

スクリーンには、今回変更する「海土路御庄線」、「御庄川線」の位置図をお示ししています。

まず、「海土路御庄線」は、岩国市海土路町一丁目から、同市御庄字大歳原に至る幹線街路であり、平成4年に都市計画決定しています。

次に「御庄川線」は、岩国御庄五丁目から、同市御庄字大歳原に至る幹線街路であり、昭和47年に都市計画決定しています。

この度の都市計画変更は、スクリーンにお示しする「海土路御庄線」、「御庄川線」と接する「柱野大竹線」の一部区間廃止に伴う道路計画の見直しを行い、終点及び区域の一部を変更しようとするものです。また、道路の車線数や幅員の内訳について決定しようとするものです。

それでは、各路線の変更内容についてご説明いたします。前方のスクリーンには、「海土路御庄線」と「御庄川線」の接続部付近の計画平面図をお示ししております。スクリーン上、青色でお示しする「柱野大竹線」の一部区間廃止に伴い、緑色でお示しする「海土路御庄線」、赤色でお示しする「御庄川線」の区域を見直しするものです。スクリーン上、黄色点線で囲んだ箇所において、それぞれの路線の終点位置が変更となるものです。「御庄川線」と「海土路御庄線」の変更内容としまして、線形・端部位置の変更と道路幅員の変更があります。現在の道路計画の内容ですが、先程ご説明しました「柱野大竹線」、「御庄川線」、そして「海土路御庄線」が一箇所合流しています。その拡大図ですが、現在このような計画となっております。現在の計画では、「柱野大竹線」を「御庄川線」と「海土路御庄線」の2路線に接続させるために、「御庄川線」と「海土路御庄線」の2路線は現道よりずれた形で計画されています。しかし、この度「柱野大竹線」の一部区間を廃止することに伴い、「御庄川線」を、現在、御庄川に沿って通っている県道岩国大竹線の現在の道路に振り替えたいと考えています。そして、「海土路御庄線」も同じ様に現在の道路に振り替えたいと考えています。

次に道路端部の位置の変更について説明します。市街化を抑制する区域として、市街化調整区域が都市計画で、定められています。赤色の点線のラインが市街化区域と市街化調整区域の堺となっております。「御庄川線」と「海土路御庄線」の接続部を、この市街化区域と市街化調整区域との境の位置に移動させたいと考えています。こちらが、変更後の「御庄川線」と、「海土路御庄線」になります。再度、航空写真を用いて、ご説明します。「柱野大竹線」、「御庄川線」、「海土路御庄線」の現在の都市計画決定状況です。今回、「柱野大竹線」を廃止することに伴い、「御庄川線」と「海土路御庄線」を御庄川に沿って通っている「県道岩国大

竹線」の現在の道路に振り替えると共に、「御庄川線」と「海土路御庄線」の接続部を、この市街化区域と市街化調整区域との境の位置に移動させたいと考えています。

次に、道路幅員の変更についてご説明します。今回の幅員の変更は先ほどご説明しました現在の県道に振り替えることに伴い、幅員についても現在の道路の技術基準等に沿った形での変更となります。まずは、「御庄川線」の計画幅員ですが、現在の「御庄川線」の道路幅員の計画は全線で13mとなっています。土地区画整理事業で整備されました、黄色の区間につきましては、沿道での土地利用が進んでいるため、片側1.5mの停車帯を設けることとし、13mから12mへの変更を考えています。次に、赤色の区間については、13mから10mに変更したいと考えています。この区間は、沿道の土地利用状況を考慮し、停車帯を取りやめた上で、片側0.5mの路肩を設けることとしております。これらの幅員変更を行っても、将来の交通量に対して問題はなく、また、現在の道路構造令等に合わせた内容ともなっています。少し拡大した図面で、ご説明します。「海土路御庄線」の現在の幅員ですが、先ほどご説明しました、「御庄川線」との接続部から現在、山口県が事業を実施している箇所までの約500mの区間は、11.5mとなっています。この11.5mとなっている区間を、今回、10.25mに変更にしたいと考えています。これは、県が平成26年に、道路事業を行うために、事業区間の標準幅員を10.25mに変更しているのに合わせ、約500mの区間の幅員についても連続性を考慮した上で、同様に変更するものです。なお、こちらの変更も現在の道路構造令等に合わせたものとなります。

最後に、都市計画の変更内容について、新旧対照表を用いてご説明します。各路線とも、それぞれ、当初決定から都市計画の変更を行っており、その時期によって、計画書の記載内容が異なっておりますので、このたびの変更で記載内容を統一しております。まず、「海土路御庄線」についてですが、先ほどご説明しました終点および区域の一部変更を反映させ、区域の延長および幅員の内訳ごとの延長について変更しております。次に、「御庄川線」については、先ほどご説明しました終点および区域の一部変更を反映させ、区域の延長、幅員を変更するとともに、起点、終点及び主な経過点の表記を変更し、車線の数および幅員の内訳ごとの延長を記載しております。「海土路御庄線」および「御庄川線」の変更内容の説明は以上です。

それでは、今まで説明した変更内容を改めてご説明します。まずは、「柱野大竹線」ですが、新岩国駅前から、御庄川の土手までの一部区間を廃止したいと考えています。次に、「御庄川線」と「海土路御庄線」ですが、この区間の線形・端部の変更と、幅員の変更を考えています。なお、これらの変更は、都市計画法上の位置づけを変更・廃止するものであり、地域の方が日々ご利用されております生活道路を廃止するものではありません。

続きまして、今回の都市計画変更に伴う手続についてご説明いたします。昨年8月10日に、御庄公民館において住民説明会を開催し、17名の参加がありました。その説明会では、「海土路御庄線」の森ヶ原工区の開通に伴う、交通量の増加による事故等を危惧されるご意見や、それに伴う道路の改良要望などがありましたが、都市計画変更に対する反対意見等は

ありませんでした。また、昨年7月20日から8月22日までの間、都市計画変更素案の閲覧期間を設け、公述の申し出を受け付けましたが、期間中に公述申し出の届出はありませんでした。従いまして、8月22日に予定していました、公聴会は開催しておりません。続きまして、昨年10月9日から23日まで都市計画の案の縦覧を行いました。縦覧期間中、変更案に関する住民や利害関係者からの意見書の提出を受け付けましたが、意見書の提出はありませんでした。これらの手続を経て、本日、審議会にお諮りしております。岩国市決定であります、「柱野大竹線」につきましては、本日の審議会で委員の皆様から頂いた御意見を踏まえ、山口県知事へ協議した後に、3月中に決定の告示を行う予定としております。また、山口県決定となります、「海土路御庄線」、「御庄川線」につきましては、山口県都市計画審議会にも付議し、同じく3月中に決定の告示が行われる予定となっております。

以上、議案第35号、及び、諮問第17号 岩国都市計画道路の変更についての説明を終わります。

○塚本会長 ありがとうございます。大きく2つの内容としまして、1つは今まで計画として残っていた道路（柱野大竹線）の一部廃止を行うということ、もう1つはそれに伴い、もともと位置していた2つの道路（御庄川線、海土路御庄線）の接続部の起点・終点が無くなるため、新たな位置への変更ということでご説明がありました。それでは、ただいまの事務局の説明に対する質疑やご意見などをいただきたいと思います。どなたからでも結構ですので、挙手の上お願いいたします。

○塚本会長 都市計画道路の起点・終点は適当なところにつけることはできないですね。

○事務局 そのとおりです。ある程度の地形地物、その他の地理的な状況を判断して、適切な場所に位置づけることとなります。

○塚本会長 最初のほうで、廃止する道路（柱野大竹線）で、途中まで完成している部分のみを都市計画道路として残せばよいと思われている方もいらっしゃると思いますが、中途半端な部分では終点にする根拠がないので、別の都市計画道路との接続部を終点にすることで根拠としている訳です。つまり県道の都市計画道路（御庄川線、海土路御庄線）の起点・終点も、「柱野大竹線」のずれが生じることで、起点、終点の根拠が無くなってしまうため、市街化区域と市街化調整区域の境の部分へ変更させたことで、きちんとした場所の特定をされたということを説明として付け加えさせていただきます。

その他質問等ありますでしょうか。

（質疑なし）

○塚本会長 それでは、ご意見もございませんようなので、このたび付議されました議案第35号について、原案のとおり可決決定すると共に、諮問第17号について、支障ない旨を市長に答申することよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声）

○宮川委員 議案第35号につきましては異議等ございません。基本的な質問がございます。「御庄川線」と「海土路御庄線」が県道に吸収されるというふうに理解したのですが、この路線

は県に吸収されても変わらないのでしょうか。岩国市道の名称と県が管轄している道路の名称とで混乱するのですが、教えてください。

○事務局 都市計画道路の名前が非常にややこしくて申し訳ないのですが、県道というのは様々名前がつけられておりますが、都市計画道路は必ずしもその県道の区間全てに合わせて計画決定しているわけではなく、全く別の名前であると考えていただけたらと思います。その上で今回は、森ヶ原の方から下りてくる計画道路を造っておりますが、1本の道路が県道として見える中でも、都市計画道路として区域を分けて名前がついています。それを端部の変更等を行うということでもありますので、市道から県道に吸収されるということではなく、県道に被さる場所へ、都市計画道路の名前を変えずに区間を変更するということになります。

つまり、市道から県道に変更されるといったことではございませんので、もともと県道に被さっている都市計画上の変更ということをご理解いただけたらと思います。

○塚本会長 他にございますか。

(意見なし)

○塚本会長 ご異議がないものと認めます。よって、「議案第35号について、当審議会として原案のとおり可決決定した旨」、及び、「諮問第17号について、支障ない旨」を市長に答申いたします。

(休憩)

■諮問第18号

○塚本会長 続きまして、日程第5「諮問第18号 岩国都市計画道路の変更について」説明を受けたいと思います。事務局から説明をお願いします。

○事務局 続いて、諮問第18号「岩国都市計画道路の変更について」を説明いたします。この度、都市計画道路「藤生線」、「岩国南道路線」の一部を変更し、「藤生長野線」を新たに追加します。

はじめに、今回の都市計画変更案に関する、これまでの経緯について、簡単に説明いたします。今回、都市計画変更する路線は3路線ありますが、このうち、新たに都市計画決定する「藤生長野線」についてご説明します。

「藤生長野線」が計画されている、国道188号岩国柳井間については、以前から、通勤時間帯の渋滞の発生、交通事故発生確率の高い交差点の存在、高波の発生時に通行規制を行なう区間がある事等、防災上弱い道路である事、などの懸案が認識されてきたところです。また、岩国市全体の道路ネットワークの検討においても、国道188号岩国南バイパスの岩国市藤生町から岩国市山手町の4.9km区間が、平成20年3月に暫定供用開始されていること、国道2号線の渋滞緩和の為に、大竹市小方から岩国市山手町までの約9.8km区間で、国道2号岩国・大竹道路が平成13年に事業着手され、現在整備が進められていることと合わせて、市域の南北を結ぶ幹線道路ネットワークを強化する観点から、市域南部及び柳井市方面に向けて、「岩国南道路線」を延伸する、いわゆる「岩国南バイパス南伸」の早期実現が望まれてきたところです。

また、岩国市の都市計画に関する基本的な方針を示した「岩国市都市計画マスタープラン」においても、岩国南バイパスは、将来幹線ネットワークのうち、岩国都市圏と柳井都市圏とを結ぶ広域連携軸に位置付けるとともに、都市施設整備の方針においても、岩国南バイパスの南伸の整備を促進することとしています。

事業の早期事業化・早期着手については、現在まで、岩国市と、関係自治体である柳井市、周防大島町との2市1町に加え、民間の期成同盟会とも連携して要望されてきたところです。

主な経緯としては、平成12年8月に、岩国市長を会長に、関係自治体、商工会等で構成する「岩国柳井間地域高規格道路建設促進期成同盟会」が設立され、以降、国土交通省、山口県等に対し、岩国柳井間の道路整備早期事業化を要望してまいりました。平成15年11月には、国道188号沿線の連合自治会長・商工会等で構成する「岩国・柳井間地域高規格道路建設促進民間期成同盟会」が設立され、行政の期成同盟会と連携して、要望活動を行ってまいりました。平成16年5月には、民間期成同盟会の取りまとめによる、15,038名分の署名と「岩国柳井間地域高規格道路早期開通を求める要望書」が岩国市長、岩国市議会議長等に提出され、平成21年3月に、民間期成同盟会による総決起大会が行われました。また、平成25年7月に、岩国南バイパス南伸早期実現署名36,144筆が民間期成同盟会から行政の期成同盟会の会長である岩国市長に提出されました。

こうした活動のなかで、民間期成同盟会としては、地域高規格道路が平成10年以降、全国的に見ても指定されていない状況等を考慮し、平成28年12月に、名称を「岩国南バイパス南伸民間期成同盟会」に変更し、取り組み内容を、普通バイパスも含めた「藤生・通津長野間の早期事業化」へ移行しました。

行政の期成同盟会も、平成29年度総会において、名称を「岩国柳井間バイパス建設促進期成同盟会」に変更し、要望内容についても、岩国南バイパス南伸、藤生町～長野付近の早期事業化について、重点的に要望してきたところです。

このような経緯を経て、今回事業主体となる国土交通省において、新規事業の概略ルート・構造等の決定に必要となる、計画段階評価が平成29年5月から平成30年2月に行われました。計画段階評価の中で、地元へのアンケート調査を2回実施し、第1回アンケート調査では、主に、地域の交通課題や道路整備の必要性等の把握を、第2回アンケート調査では、複数のルート帯の案を示した上で比較・評価を行い、地元からの意見聴取の結果を踏まえ、3回の中国地方小委員会を経て、平成30年2月に、藤生・長野間約7kmを全線バイパスで整備する方針案が決定されました。今年度に入り、国土交通省によって、全線バイパスのルート帯での詳細ルートの検討が行われ、5月に、ルート帯付近の集会所等市内5会場において、地域全体にとって配慮すべき事項等を把握するための意見交換会が、ワークショップ形式で開催されました。これらの意見交換会等で出された意見と、道路の専門的見地を総合的に踏まえ、詳細なルート案が検討されてきました。

作成された詳細ルート案は、昨年8月28日に、都市計画素案として国土交通省から都市計画の決定者である山口県に提出されました。以上が都市計画手続きに至る経緯になりますが、

岩国市としまして、今回新たに都市計画決定する藤生長野線と変更するほか2路線については、岩国市の今後のまちづくりを考える上でも欠く事の出来ない重要な路線と捉えています。都市計画素案であります、道路計画の詳細ルート案が県に提出された後の経緯については、後ほど説明いたします。

今回都市計画変更する3つの路線の位置関係について、スクリーンの地図で説明いたします。岩国市の沿岸部を、岩国の中心市街地付近から、通津の長野付近までお示ししています。新たに追加する「藤生長野線」は赤のラインで示したこの位置になります。延長は約 7,600 mです。起点は藤生町三丁目で、都市計画道路「岩国南道路線」の起点と接続します。終点は長野字勝田ヶ迫で、現在、長野尻バス停のバス回転場がある付近です。一部を変更する「岩国南道路線」は緑色のラインで示したこの位置です。延長は約 4,890mです。起点は、藤生町三丁目で、今回追加する藤生長野線の起点と接続します。終点は、山手町三丁目です。「岩国南道路線」については、「藤生長野線」の都市計画決定に伴い、整合を図るため、起点付近を一部変更します。なお、「岩国南道路線」は、平成 20 年 3 月に、片側 1 車線で暫定供用開始されています。

「藤生線」は青色のラインで示したこの位置です。延長は約 450mです。起点は藤生三丁目で、終点は同じく藤生三丁目です。「藤生線」「岩国南道路線」「藤生長野線」が交差する付近を拡大して説明します。赤で示されているラインが新たに追加する「藤生長野線」です。

「岩国南道路線」を緑色のラインで示しています。「藤生線」は、「岩国南道路線」と「藤生長野線」が接続する場所から、国道 188 号線藤生交差点までの約 450 メートルです。「藤生長野線」の都市計画決定に伴い、整合を図るとともに、現在の道路区域と一致する範囲に変更することとしております。次にそれぞれの路線について、個別に説明します。

まず最初に「藤生長野線」、いわゆる岩国南バイパス南伸と呼ばれている道路について説明いたします。

本路線は、国において検討が行われており、その目的は、「岩国大竹道路や岩国南バイパスと一体となって、岩国地域の南北方向の道路ネットワークを構築し、周辺の産業活動支援や現国道 188 号の渋滞緩和・交通安全の確保、災害時に強い道路ネットワークの構築を担う、岩国地域にとって重要な役割を果たすこと」となります。先程、国において計画段階評価の為のアンケート調査が2回実施されたことを説明しましたが、1回目のアンケート調査では、「国道 188 号藤生～長野付近」の交通問題と必要性について調査し、目的を達成するための目標として、「産業活動を支援するネットワークの強化」、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「災害時に強いネットワークの確保」の4つが決定されました。さらに2回目のアンケート調査において、目標を達成する為のルート帯案、及びルート帯案を選定する際に重視すべき事項・等について調査が行われ、これらのアンケートの結果を踏まえ、昨年2月に、延長約 7 k mの全線バイパス案のルート帯が示されました。

今年5月には、詳細なルートの検討にあたり、地域の重要な施設・箇所、バイパスと地域との接続について地域の方の意見を伺うために、灘、通津、由宇、市役所周辺の5会場で、

「地域の皆様との意見交換会」を開催し、延べ 164 人に参加頂きました。

目的を達成するための 4 つの目標に加えて、アンケート調査や、意見交換会等で把握した地元の意見を踏まえ、設計コンセプトとして、「走行安全性に配慮した道路線形」、「平面交差点の集約（アクセス集約）」、「通津沖工業団地とのアクセス配慮」、「団地、集落からのアクセス性配慮」、「地形・地質リスクの回避」、「歴史・文化・公共施設の回避」、「生活環境（団地、集落）への影響軽減」、「コスト縮減（構造物の縮小）」の 8 つが、国において定められています。この設計コンセプト及び道路計画の専門的見地を踏まえ、本路線の詳細ルート等が決定され、昨年 8 月に道路計画の素案として、国土交通省から県都市計画課に提出されました。

これを受けて、昨年 9 月、詳細ルートを基に、関係する土地所有者の方や相続人に当たると思われる方、地元自治会の皆様方を対象として、灘、通津、由宇、市役所の市内 4 会場で道路計画案の説明会を行い、延べ 439 人の参加がありました。以上の過程を経て、今回お諮りする都市計画変更の原案が確定されています。

都市計画の原案として決定した「藤生長野線」の道路規格と幅員構成を簡単にご説明します。道路構造令に基づく道路規格は、3 種 2 級の一般道で、設計速度 60km、標準幅員 11.5m です。車線数は交通状況を踏まえ、2 車線とし、一般国道として整備される計画です。区間中、一部が橋梁で、トンネルはありません。海側に自転車歩行者道が計画されています。なお、通津地区から、終点の長野地区にかけては、現道 188 号を側道として、本線を高架とする立体構造になります。

都市計画の原案として決定した全体ルートをスクリーンにお示ししております。本日、皆様のお手元に配布している A 3 の参考資料の図面と同じものになります。次に、地区ごとに計画の概要をご説明いたします。

最初に、藤生地区について説明いたします。「藤生長野線」の最も北の起点付近です。スクリーン上、赤色点線で囲んでいる箇所は、これまで実施してきたアンケートや意見交換会等で把握した地元意見、及び道路計画の専門的見地に基づき、ルート計画で避けるエリアとして設定しているものです。「藤生長野線」の区域は、スクリーン上、赤色でお示ししている範囲としており、現在供用中の岩国南バイパスと「県道藤生停車場錦帯橋線」の交差点を起点とし、中国電力鉄塔や天神社、集合墓地などを回避しつつ、「県道上久原藤生停車場線」とアクセスさせるための最適な箇所を踏まえたルートとしております。

次に、先程のスライドから南に移動して、黒磯から青木地区について説明します。「藤生長野線」は、スクリーン上、赤色でお示ししている範囲としており、保育園や想定地すべりブロック、JR 鉄塔などを回避し、また、橋本川と江尻川に挟まれた、谷のような形状となっている箇所については、土を盛った盛土構造とする必要があるのですが、その盛土の高さを極力低くすることなどを考慮したルートとしております。

次に、更に南方向に移動した、青木から保津地区について、「藤生長野線」は、スクリーン上、赤色でお示ししている範囲としており、瀬戸海サンランドや萩原団地といった大規模集合団地や、JR 鉄塔などを回避しつつ、将来的な、集合団地からのアクセス性も視野に入れた

ルートとしております。

次に、通津地区についてですが、「藤生長野線」は、スクリーン上、赤色でお示ししている範囲としており、JR 鉄塔や集合墓地、大規模集合団地のほか、景福寺等の、歴史的文化的資産など、多くのエリアを回避しつつ、長野地区の終点部を考慮したルートとしております。

最後に、「藤生長野線」の終点付近にあたる長野地区について、「藤生長野線」は、スクリーン上、赤色でお示ししている範囲としており、JR 通津駅や JR 山陽本線鉄道敷、のほか、龍門寺等、歴史的文化的資産などを回避しつつ、通津沖工業団地とのアクセス性も考慮したルートとしております。なお、現国道交差点から、終点までの黄色で示した区間は、本線 2 車線を高架構造で、国道 188 号現道を平面 2 車線で整備する計画で、断面構造は 4 車線となり、終点の長野地区勝田ヶ迫付近と、現国道交差点の 2 ヲ所で乗降できる構造としています。以上が、「藤生長野線」の追加についての説明となります。

続きまして、「岩国南道路線」、「藤生線」の変更について、併せてご説明いたします。スクリーンには、藤生町三丁目の、「藤生長野線」、「岩国南道路線」、「藤生線」が交差する箇所の平面図をお示ししております。

まず、「岩国南道路線」の変更についてですが、現在の「岩国南道路線」の区域は、黄色でお示しする範囲となっておりますが、このたび、「藤生長野線」を新たに都市計画決定し、青線でお示しする区域とすることに伴い、区域を赤色でお示しする範囲に変更し、整合を図ることとしております。

次に、「藤生線」の変更についてですが、現在の「藤生線」の区域は、黄色でお示しする範囲となっておりますが、同じく「藤生長野線」の都市計画決定に伴い、整合を図るとともに、区域を、赤色でお示しする、現在の道路区域と一致する範囲に変更することとしております。また、この変更に伴い、「藤生線」の代表幅員についても、16 メートルから 15 メートルに変更することとなります。なお、「藤生線」の区域については、「藤生長野線」と「岩国南道路線」との交差点から、国道 188 号現道と接続する箇所の全線にわたって、黄色でお示しする範囲から、赤色でお示しする、現在の道路区域と一致する範囲に変更することとしております。この 2 路線の変更によって、現在、隣接する民地の一部に及んでいる都市計画決定区域が、全て解消することとなります。以上が、「岩国南道路線」、「藤生線」の変更内容となります。

最後に、都市計画の変更内容について、新たに追加することとなる「藤生長野線」については計画書を用いて、「岩国南道路線」及び「藤生線」については新旧対照表を用いてご説明します。

まず、「藤生長野線」についてですが、延長約 7,600 メートル、車線の数 2 車線、代表幅員 11.5 メートルとし、その他、車線の数、内訳、構造形式の内訳などについて定めることとしております。次に、「岩国南道路線」については、さきほど説明しました、「藤生長野線」との交差点部に係る区域の見直しに伴い、延長を 4,900 メートルから、10 メートル減少した 4,890 メートルに変更しております。また、幹線街路との平面交差箇所数につきましても、「藤

生長野線」の追加に伴い、3箇所から、4箇所に変更しております。最後に、「藤生線」につきましては、さきほどご説明した幅員の見直しに伴い、路線番号を3・4・28から3・5・28に、幅員を16メートルから15メートルに変更しております。また、幹線街路との平面交差箇所数につきましても、「藤生長野線」の追加に伴い、2箇所から3箇所に変更しております。「藤生長野線」、「岩国南道路線」および藤生線の追加・変更内容の説明は以上です。

続きまして、計画変更の手続きの経緯についてご説明します。昨年8月28日に国土交通省から山口県に都市計画素案であります道路計画の詳細なルートの素案が提出され、これを受けて、県と市の主催により、昨年9月15日～20日の間、関係する土地所有者の方や相続人に当たると思われる方、及び地元自治会の方を対象に、灘、通津、由宇、市役所の市内4会場で道路計画素案の説明会を行い、延べ439人の参加がありました。この説明会は、ルート案に最も関係の深い、地権者及び地域住民の方を対象に、都市計画変更の手続きに先立ち、より早い段階でルート案を説明するために開催したものです。説明会で出された主な意見としては、「現在、住んでいる家や土地が道路計画にかかっているが計画の変更はできないのか」といったルートに関するご意見。都市計画手続き、用地取得、工事の完了見込み時期、等、今後のスケジュールに関する質問やご意見。「現在有る道路とどの様に繋がるのか」といったアクセス道路に関するご意見。家や土地が道路計画にかかった場合の代替地や、高架下の土地の買収等、補償に関する質問やご意見。「農業や日常生活に使われている道はどうなるのか」といった機能復旧に関する質問やご意見。関係する地権者と地元に対して今後も丁寧な説明を求めるご意見。「出来るだけ早期の完成を目指して欲しい」といったご意見などがありました。

また、この説明会とは別に、通津地区自治会連合会から依頼を受けて、通津地区を中心とした道路計画の説明会を10月15日に通津供用会館で開催し、約100名の方のご参加がありました。そこで出た主なご意見として、通津から長野付近の側道への入り方、側道から本線への乗り降りの仕方等、道路構造に関するご質問やご意見。道路計画図面を市役所出張所等、常時確認しやすい場所に備え付けて欲しいといった要望等がありました。

また、説明会の後も、個人さんや自治会から、お電話や面談などにより、お問合せやご相談、ご意見のお申し出が多数あり、計画案にご理解いただけるよう、また、少しでもご不安が解消されるよう、市・県がそれぞれに、あるいは市・県・国が合同で、対応してまいったところでございます。

9月の説明会を経て、山口県が都市計画変更の原案を作成し、10月12日から11月6日の間、山口県都市計画課、山口県岩国土木建築事務所、岩国市役所都市計画課の3カ所で原案の閲覧を行い、閲覧期間中、市内4会場で計5回、都市計画変更案の説明会を開催しました。都市計画変更案の説明会には、延べ291名の参加がありました。説明会で出された主なご意見として、振動や騒音、地下水への影響など、生活環境に関するご質問やご意見。「家や畑を避けて別のルートを検討して欲しい」といったルート案に関するご質問やご意見。「現在有る団地や道路とどの様に繋がるのか」、また、「その計画がいつ頃示されるのか」といったアク

セス道路に関するご意見。「道路の完成見込み時期はいつ頃か」といった、今後のスケジュールに関するご質問などがありました。

このときも、土地所有者・自治会への説明会後と同様、説明会の後のお問い合わせやご相談などについて、ご理解を得られるよう、市・県・国で対応してまいりました。

また、原案の閲覧期間中に、6名の方から公述の申出がありましたので、11月16日に、岩国市民文化会館において公聴会を開催しました。公聴会で述べられた公述意見の要旨についてご説明します。まず、公述された意見のうち、「藤生長野線」に関する意見として、4名から公述がありました。公述意見の要旨としては10点あり、「通津地区の集落を通過するルートは、多くの住民に犠牲を強いることになり、本線高架と平面の側道の構造が複雑なので変更すべき」とのご意見。「長野地区の高架構造は、沿道利用に支障が生じるうえ、費用も過大となるので平面とすべき」とのご意見。「過去に一部住民が見たとされるルート案を広く住民に照会した上で、ルート計画を検討すべき」とのご意見。「説明会で示された将来推計交通量及び現状の渋滞長が、信憑性に欠ける」とのご意見。「藤生地区の高架構造箇所について、交差する全ての市道、県道と容易にアクセスできるよう、今後の実施設計に反映してほしい」とのご意見。「長い下り坂や橋梁において、騒音対策を講じるべき」とのご意見。「橋梁など、既存の国道の維持管理が課題となっている昨今にあって、新規道路の建設は先延ばしになるのではないか」とのご意見。「長野地区の地蔵尊や樹木がなくなるのではないか」とのご懸念のご意見。「社会インフラとしては、災害時の対応が課題となっている水道が優先されるべきではないか」とのご意見。「立ち退きが必要となる方々の人権をどう考え、どう対処するのか」とのご意見でした。

これらの公述意見に対する山口県の考え方は、都市計画の案の縦覧期間中、県ホームページで公開されると同時に、縦覧図書にも添付されました。そこで示された県の考え方についてですが、通津地区のルート計画については、「住民アンケートや意見交換会を通じて、地域全体に配慮すべき事項などについて地域の方々のご意見を伺いつつ、道路計画の専門的知見も踏まえ、総合的な検討を経て国がルート決定したものと考えている。」長野地区の効果構造については、「将来的な交通状況等を踏まえ、立体構造が採用されているが、沿道からの出入の検討にあたっては、走行性や安全性等に配慮するため、今後、国が詳細な調査を行い、地元意見や公安委員会の意見も踏まえつつ、詳細な設計がなされと考えている。」一部住民がご覧になったという過去のルート案については、「行政側が作成したものではなく、要望されたこともございません。」交通量や渋滞長の信憑性については、「交通量は、国が将来人口や経済状況の予測等も踏まえて算定しており、渋滞長は、国が現地で調査した結果である。」藤生地区のすべての市道・県道とのアクセスをとの要望については、「今後、県・市で、バイパスの速達性の確保や利便性の向上、地域の実情などに配慮しながら検討します。」騒音対策については、「供用開始後、必要に応じて国において調査、対応がなされるものと考えている。」維持管理が優先されて整備が遅れるとのご懸念は、「維持管理については国が計画に基づいて適切に行うものである一方、「藤生長野線」は必要な道路であり、国が着実に取り組むと考え

ている。」地蔵尊や樹木に関するご心配については、「国が移転対象物件については詳細な調査を行った上で移転方法などについて丁寧な説明、対応がなされると考えている。」道路より水道を優先すべきとのご意見については、「あらゆる社会インフラは、各担当部署が計画的に進めるものと考えている。」立ち退きが必要となる方々への対応等については、「多大なご負担をおかけすることになるため、事業化の後、ご不安や疑問の解消に向け、補償などについて丁寧に説明していかなければならないし、代替地等のご希望にも誠意を持って対応する。」このような考え方が示されており、結果的に原案について変更は要しない、との判断となっています。岩国市におきましても、同様の考え方でございます。

続きまして、公述された意見のうち、今回の変更箇所ではありませんが、関連する事項として公述された意見の要旨と考え方を説明します。2名から、「岩国大竹道路」に関する意見の公述がありました。「山手トンネル計画を変更・見直した上で、別ルート of 都市計画変更案を国・県・市が提出することを要求する。」というご意見です。理由として、「計画決定にあたっての住民説明が不十分。」「それが意図的だったと推測する。」「福岡の地下鉄工事など、技術が不完全。」「盛土構造の団地下でトンネルを施工すれば地盤沈下が発生する確率が高い。」「要求した資料のうち、住民側が示すまで行政側が提示しない例があり、不誠実である。」

「実施されていない箇所で環境影響評価を実施したと偽った資料を添付した。」「トンネル施工で上部団地に影響が生じても、補償は1年以内、その後は被害者側に立証責任があり、到底対応できない。」以上の7点が挙げられています。この意見に対する、県の考え方は、第一義的に、「ご意見の山手トンネル計画に関する事項は、このたび変更する3路線の都市計画において定めるものではない。」とのことですが、理由に対しては、ご懸念を払拭していただけるよう、1つ1つ、説明、回答がなされています。岩国市としても、同様の考え方でございます。

都市計画変更の手続きに戻ります。公聴会の開催を経て、本年1月4日から1月18日の間、都市計画の変更案の縦覧を行いました。縦覧期間中に計7名の縦覧者がありました。また、縦覧期間中に、都市計画の変更案に対する意見書が山口県に、714通提出されました。このうち、「藤生長野線」の案に反対の立場の意見書が1通、「藤生長野線」の事業推進の要望が708通、「岩国大竹道路」の仮称・山手トンネルの変更を求める意見書が5通ありました。また、参考意見になりますが、山口県都市計画審議会への要請が1通ありました。なお、意見書提出期間外に提出された意見書が43通ありましたが、全て「藤生長野線」の事業推進の要望でした。意見書は決定権者である山口県に対して提出されたものですので、それらに対する県の考え方は山口県都市計画審議会において示される予定です。しかしながら、住民の方々から出された貴重なご意見ですので、本日、当審議会でご審議いただくにあたり、その要旨と、市の考え方について、申し上げておきたいと存じます。

まず、「藤生長野線」の案に反対の立場のご意見ですが、ルート計画の変更を要望する意見として、「通津から長野の区間のルートにおいては、宅地等が点在するほか、高架及び側道構造となり、事業費の増加が予測される。」「長野地区付近の国道188号現道との接続を計画さ

れている場所は、国道 188 号全体で最も地盤高が低い。このため、昨年 7 月豪雨時に一時的に国道 188 号上り線が冠水したほか、南海トラフ地震が発生した場合には、津波等の影響を受けることが予測される。」「防災面に配慮し、国道の一体管理、通津沖工業団地とのアクセス性を考慮したルート計画を検討するべき。」というものでした。

この意見について市の考え方としては、先程ご説明いたしました、公述要旨に対する県の考え方の内容と重複しますが、「藤生長野線」のルート計画の検討にあたっては、県・市の総合計画等との整合を図り、複数回の住民アンケート等が実施されていること、また、詳細ルートについては、地域住民との意見交換会を開催したうえで、道路計画の専門的知見も踏まえるなど、総合的な検討を経てルートが決定されているものと考えています。

次に、豪雨時の冠水、及び南海トラフ地震発生時の津波に関するご意見について、市の考え方は、豪雨時の道路冠水については、その要因の一つと考えられる長野川の増水対策として、管理者である市が、今年度より複数年度をかけて、国道上流区間の浚渫工事の計画的実施を予定しており、冠水の軽減に向けた対策が図られる予定です。なお、南海トラフ地震が発生した場合の津波の影響については、山口県作成の「山口県津波浸水想定区域」において、現道との接続場所付近は津波浸水被害が発生しない区域とされており、防災面についても配慮されたルート計画であると考えています。

次に、長野地区付近の道路構造に関するご意見ですが、意見書の要旨としましては、「高架及び側道構造となり、隣接の土地からの通行制限が生じるため、利用方法を明確にすること。」というものでした。

長野地区付近の道路構造に関する意見に対する市の考え方としては、先程ご説明いたしました、公述要旨に対する県の考え方の内容と重複しますが、立体構造については、将来的な交通状況等を踏まえて採用されており、沿道からの出入りの検討にあたっては、各種調査・調整等を経て、詳細な設計がなされるものと考えています。なお、昨年 10 月に通津供用会館で開催した説明会においては、参加者の皆様に、長野地区付近の道路構造や通行形態に特化したご説明をさせていただいているところであり、今後、藤生長野線が事業化されれば、事業者による各種説明会が開催され、改めて丁寧な説明が行われるものと考えています。

次に、アクセス道路に関するご意見についてですが、意見書の要旨としましては、「ルート全般において、地域の主要道路とのアクセス道路計画を明確にするべき。」として、「今後、アクセス道路が計画された場合、藤生長野線の道路区域などの変更が予測される。」「現時点ではアクセス道路に関する説明はなく、地域からの利用方法が判断できない。」というものでした。

この意見に対する市の考え方としましては、山口県・岩国市としては、現道が抱える多くの課題克服に向けて、「藤生長野線」の早期整備が必要と考えていることや、地元の皆様の早期整備に対する強い期待等を総合的に検討した結果、このたび、アクセス道路計画が検討段階という状況下においても、「藤生長野線」を都市計画決定することが適切と考えています。アクセス道路については、現在、バイパスの目的である速達性の確保、利便性の向上や、コ

スト縮減等の観点を踏まえつつ、地域の実情に配慮した検討を、山口県・岩国市がそれぞれの管理道路について実施しているところです。昨年開催した説明会において、岩国市から、アクセス箇所として、「藤生長野線」が通過する、藤生、黒磯、青木、保津、通津の各地域で必要との考えのもと、検討を行っているとの説明を行ったところです。今後、山口県・岩国市の連携のもと、各地域の皆様のご意見をお伺いする機会等も設けながら検討を進め、具体のアクセス道路の計画をお示ししたいと考えています。なお、「藤生長野線」のルート計画は、沿線の団地、集落からのアクセス性にも配慮されたものとなっているため、今後、「藤生長野線」へのアクセス道路計画が定まった場合においても、ルート計画に影響を及ぼすものではないと考えていますが、区域等の変更が必要と判明した場合においては、適切に対応を図りたいと考えています。

続きまして、「藤生長野線」に係る内容のうち、事業の早期着手、完成を要望する意見について、ご説明いたします。意見書の要旨としましては、「交通渋滞の緩和、交通安全の確保、災害時の輸送道路の確保など、地元にとっても大変重要な道路になると思われる。一日も早い事業の着手と完成を望む。」「国道 188 号の朝夕の激しい渋滞や度々発生している交通事故には、地元として、大変不便を強いられており、国・県・市におかれては、地元として長年要望してきた南伸を是非とも早期に完成していただくことを望む。」というものでした。

最後に、「岩国大竹道路」に係る内容として、山手トンネル計画の中止・再検討を要求する意見についてご説明いたします。意見書の要旨としましては、「山手トンネル計画に関しては複数の問題があるため、反対し、再検討を要求する。」というものでした。

この意見に対する市の考え方としましては、先程ご説明いたしました、公述要旨に対する県の考え方の内容と重複しますが、山手トンネル計画に関する事項については、このたび変更する 3 路線の都市計画において定めるものではありません。なお、問題点として挙げられているのは、「トンネル上部団地は谷を埋めて造成した地盤の弱い場所で、トンネル施工は住民の安心安全を奪うもの。」「計画決定に際し、団地住民に事前説明がなく、意見が言えなかった。」「大深度地下法の誤まった適用である。」との 3 点ですが、沈下のご懸念については、地質の詳細な調査が必要と考えており、事業者による調査の後、科学的根拠に基づく検討や施工時の適切な対応がなされると考えています。また、岩国大竹道路の都市計画決定に当たっての説明会は、道路の区域にかかる土地所有者の方々には郵送で直接、周辺の方々には、自治会を通じてご案内いただけるよう自治会長の方々に、それぞれ案内を発送し、かつ、市報でもご案内し、会場も、どなたがどこにお越しいただいてもよいように複数箇所を設定しています。大深度地下法については、ご意見のような誤った適用はございません。以上が、意見書の要旨とそれに対する市の考え方ですが、県におかれても同様ではなかろうかと考えております。

それでは、手続きの経緯に戻ります。都市計画の案の縦覧を経て、1 月 23 日に、山口県から岩国市に対して、今回の都市計画素案についての意見照会がありました。今回の都市計画の決定及び変更は、山口県が行いますが、その策定にあたり、基礎的な行政単位である市の

立場が十分に尊重されなければならないという観点から、意見照会が行われるものです。県からの意見照会を受けて、本日の都市計画審議会にお諮りし、市の意見を山口県に回答する事としています。なお、山口県の都市計画審議会は2月5日に開催予定と伺っております。

大変長くなりましたが、説明を終わりたいと思います。

○塚本会長 話の前半は、この計画がどのような計画であるのかということをご説明していただきました。後半は、その計画に対して地元の方々とどのようなやりとりをし、決定していくべきこと、考え方についてご説明いただきました。いずれの部分でも結構でございます。ご質問、ご意見ございましたら挙手のほうよろしくお願い致します。

○桑田委員 2点ほどお伺いしたいと思います。

まず1点目ですが、「藤生長野線」の通津地区から長野地区付近において、資料の4枚目の資料を見ると、国道をかさ上げし、立体構造ということで説明をしていただいたのですが、その側道については一方通行でよろしいですか。農道と188号線について、その側道が上り・下り各一方通行でありますかという言う意味です。

○事務局 言われている区間については、下側に上り・下りの側道が付いて、真ん中に橋脚が建ち、上側に本線が通過しているという状態ですので、その側道については上り・下りは別々に整備される計画となっております。

○桑田委員 農道、つまり岩国方面から農道の北側のエリアについては、やはり一方通行ですので機能回復が必要であらうと思われれます。この件については説明会でも出たと思うのですが、南側についても同様で、特に勝田ヶ迫の方まで行き、向きを変えて由宇方面の方へ行かなければならないというような事情もあるでしょうが、アクセス道ではなく機能回復の観点から岩国市がどのように考えているのかを聞かせてください。

○事務局 県道祖生通津停車場線から、最後に終点で本線から下りるまでの間では特に途中からは橋脚だけではなく、下側が構造物で塞がれた形で道路が下りてきますので、その間の区間にお住まいの方は、例えば下り車線から一旦降りて回って戻ってくるしかないという構造となっておりますので、それでは支障があるというご意見も頂いております。このようなご意見に対してお伝えしたい思いとしては、側道部分の片側通行に頼っているだけでは非常に不便をおかけするので、本体構造の詳細設計もこれからまだまだ先のことになりますので、当然国にも伝え、なおかつそれよりも外側の部分、今回都市計画決定しない部分で機能復旧ということが検討できないかということ由市・県・国で、できることを模索しながら考えていく必要があると考えております。

○桑田委員 よその地区に比べて通津地区においては、街中を高架、橋梁が通ることになっております。利便性を考えますと、それに対するアクセス道については、地元のお話を聞いていても強いものがございます。公聴会や説明会での説明をしていただいて、今回検討されていると思われれますけど、市として特に通津地域における街中の橋梁へのアクセス等については何かお考えがあるのか教えてください。

○事務局 説明会では、特に通津の郷、泉迫のあたりは、高架でかなり高い位置、10mをはる

かに超えた高い位置で県道の上を通っていく計画となっているので、高さ自体の詳細は、今後の詳細設計にかかってきますが、いずれにしてもかなり高い位置を通るということで、県道とのアクセスというのは非常に難しいのではないかとすることはお話して、それでは通津にとっては大変ご不便をおかけするというご意見をたくさんいただきました。そういったご意見も踏まえまして、行政側といたしまして、まずは県道とのアクセスについて何かしらの方法が無いのかを市の方から県へ、昨年 11 月に検討の要望をいたしております。

一方で、県が県道通津周東線とのアクセスだけ考えればよいのかということ、そういう訳でもございませんので、市の方でも、通津の方々にとって、ただ通過するだけの南伸にならないためのアクセスを検討できないか、ということは皆さんのご意見を踏まえて、今後市の方でも検討して参りたいと考えております。

また、その他の通過する地区についても、通過する地区の道路の役割を考えながらアクセスを考えていきたいと思っております。今しばらくお時間をいただいて案ができましたら、県、市で協議しながら、地元の方にもご意見をお伺いしながら、アクセス道路について決定に向けて考えてまいりたいと思っております。

○桑田委員 例えば、アクセスは現道を利用したりと様々な方法があるかと思うのですが、バイパスから降りてこられる方、今の現道は離合も難しいような箇所もかなりあって、上の方になるとかなり狭かったり、その他の市道の接続への拡幅等の整備も検討して、改めて報告していただけるということでしょうか。

○事務局 アクセス道路そのものについては、もちろん議論、検討しているところではございますが、これに伴って、言われるようにたくさんの狭い道路・市道があります。そのため、それぞれの拡幅計画と同時に考えるのではなく、その点につきましては今後所管部署の中で、各々の生活環境に応じて常時考えていかなければならないことでもあると思いますし、一方でアクセス道路等の計画が具体的になったときに、さらにアクセスへのアクセスといった形で、改めて検討が必要であると判断されたときには、所管課と一緒に調整して参りたいと思っておりますので、その点については今すぐにとということではございませんが、一緒に考えていかなければならないことであろうと考えております。

(都市計画図面を示しながら説明) たくさん狭い道路がある中で、由宇、通津方面から 188 号の混んでいるときに、山側の非常に狭い道路（通津ハイランド付近）からずっと上を通って、最後黒磯の町に出てきます。あれも市道になるのですが、この道も離合できません。そういった道路が、南伸のさらに上の方、黄色い線がたくさんあるのですが、これらがすべて市道になります。こういった道路は、今現在も大変不便をおかけしている。もしこの道路の中からアクセス道になってしまうと大変なのですが、アクセス道路そのものは、藤生、黒磯、青木、保津、通津の主には 5 地区を通過する中で、必要なアクセス道を造らなければならないと思いますが、小さい道路とのアクセスは構造については、ボックスで下を貫いたり、交差について今までの道路に支障がないようにしながら、どういうアクセスにするかを考えていきたいと思っております。アクセス道路をどこかに考えたとき、それに続いてこの道路がさらに混

むことになるのではないかということがあれば、またそのときにいろいろと考えていかなければならないというところであります。

大変複雑な道路がひしめき合っている地域が、今回の南伸でありますので、そういったご意見には、市としても真摯に、一緒に考えていきたいと思うところでございます。

○宮川委員 歩道についてお尋ねしたい案件がございます。既に供用が開始されている、「岩国南道路線」については歩道が加味されているのですが、片側しかありません。それもある路線は上り車線側、ある路線は下り車線側というふうに断片的に繋がっています。この度、「藤生長野線」が計画されていて、7,600mと聞きました。それから、海側に歩道が設置されるのですが、本来歩道は両サイドにあることが望ましいです。しかし、幅員の関係で片側しか設けられないと思うのですが、この路線の設計デザインはどの部署が担当されているのでしょうか。

○事務局 幅員構成につきましては、国土交通省の方で詳細ルート等を検討する中で、交通量等を勘案した中で決めております。

余談ですが、今ある「岩国南道路」は暫定供用でありまして、片側歩道が左右に交互していますが、なぜかと申しますと、整備されている道路は将来側道となって、本線は上に4車線となるのですが、側道部分の右、上り側を整備したり、下り側を整備したりしています。なので、上り側を整備しているときは外側に歩道があり、逆側の車線を整備しているときは反対のところに歩道がついているということで、ご不便をおかけしていることは重々承知しておりますが、実際の整備の在り方として、暫定供用として、側道の上りと下りとが混ざって整備しているので、そこに合わせて国道も整備されているので、ご不便をおかけしている状況であります。その対処についてもいろいろと考えていかなければならないと思いますが、南バイパスについては、国の方でも必要交通量等を考慮した上で、この区間におきましては、片側歩道で捌けるという考えであります。

○中村委員 この工事のときに高架の部分と盛土があるというふうに聞いたような気がします。が、盛土の部分はこのルート内で、どのあたりになるのでしょうか。

○事務局 (図面を示しながら説明) 緑色が盛土で、青色が切土になります。最初にスタートしてすぐは、藤生が窪地になっておりますので、盛土になります。その他にも、総合高校の裏側、県道との交差部、黒磯の裏側、このように緑が付いている部分が盛土。赤い部分は橋梁となっています。通津ハイランド裏側も少し盛土で、最後泉迫のあたりで盛土がある。こういうイメージをして頂けるとありがたいと思いますが、いかがでしょうか。

橋梁については、赤い所で、最初は藤生の所、大きなところでは黒磯の保育園の裏側、青木の所、瀬戸海の所、萩原団地の裏、通津ハイランドの迫田墓地の裏の所でおそらくこの辺りが、たぶん一番高い所です。そして、通津の県道と通津川を渡る所で長い橋梁が造られ、八幡宮の裏で高架が出来て、集落の裏を高架が通る構造になります。

○中村委員 盛土の部分がかなりあるように思うのですが、盛土というのは低い場所を想定しているため、そこに水が集まると思うのですが、災害に強い道路ということで、その辺はど

のように検討されているのでしょうか。上流の砂防ダム等、いろいろ関わると思うのですが。

○事務局 それぞれの箇所で様々な考え方があると思うのですが、大きく考え方として国の方からお伺いしているのは、例えば扇状地の土砂が来る可能性があるとするれば、そこに対して、それを登り降りするようなものは造らない。例えば、橋脚でそのあたりを避けながら横切ることではありますが、それに向かっていくような道路の設計にはしない、ということが大きな考え方であります。まだまだ詳細については、現場を実測したわけではありませんので、これから詳細設計の中で検討して行かれると思います。それと、盛土と切土のバランスが取れていないといけないので、そのあたりの事業性も検討しているということはお聞きしているところであります。

○塚本会長 他にございませんでしょうか。

皆さんのご意見もいただきましたので、そろそろ審議会としての意見をまとめたいと思います。このたび付議されました諮問第 18 号について、支障ない旨を市長に答申することによってよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

○塚本会長 ご異議がないものと認めます。よって、諮問第 18 号について、当審議会として支障ない旨、市長に答申いたします。

本日予定された議事については、以上でございます。委員の皆様から、何かご質問がありますでしょうか。

皆様のご協力により円滑な審議を行うことができました。ありがとうございました。事務局から事務連絡があればお願いします。

○事務局 会議の冒頭でも市長が申しましたように、1 号委員、及び、4 号委員の皆様につきましては、今月の 22 日で任期満了となります。ここで、都市拠点担当部長の山中より一言、御礼のご挨拶をさせていただきます。

○山中拠点担当部長 本日は、長時間にわたり、ご審議いただき、ありがとうございました。市長も申しましたが、1 号委員、及び、4 号委員の皆様におかれましては、これまで 2 期 4 年間にわたり、市の都市計画行政の推進のため、多大なる御尽力をいただきましたことに、改めて感謝申し上げます。

皆様におかれましては、今後も市政各般にわたる御協力をお願いしますとともに、今後ますますのご活躍を祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。皆様、長い間ありがとうございました。

○事務局 委員の皆様方におかれましては、熱心な御審議をいただき、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、第 24 回都市計画審議会を閉会いたします。ありがとうございました。

[16 時閉会]

岩国市都市計画審議会条例施行規則第 13 条の規定により署名する。

平成 31 年 2 月 28 日

議事録署名委員

隅 喜 彦

議事録署名委員

桑 田 勝 弘