

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|--------------------------------|---|--|
| 1 | 見直し全体に対する意見 | 見直し素案の中で廃止路線もありますが、予算の兼ね合いもさることながら、道ができると街が変わると思います。コンパクトシティの関係もあり、長い目で見て引き続き廃止ではなく継続の方針をお願いしたいと思います。 | 都市計画道路は、都市の基盤施設として都市の骨格を形成し、将来の都市像(まちづくり)を実現するために計画決定されています。しかし、近年の人口減少や少子高齢化など、本市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき将来の都市像そのものが当初決定時から変化しています。また、道路沿道において既に市街地形成が図られた路線もあります。このため、社会情勢の変化を踏まえた都市計画道路となるよう、今回見直しを行っています。 |
| 2 | 見直し全体に対する意見 | 人口減少でこれからの自動車の交通量も減るのは確実なので、道路の見直しは必要と思います。もっと早くからこのような検討をするべきだったのではないのでしょうか。税収の少ない中、もう新しい道路は必要ありません。早く廃止をお願いします。 | 都市計画道路は、都市の基盤施設として都市の骨格を形成し、将来の都市像(まちづくり)を実現するために計画決定されています。しかし、近年の人口減少や少子高齢化など、本市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき将来の都市像そのものが当初決定時から変化しています。また、道路沿道において既に市街地形成が図られた路線もあります。このため、社会情勢の変化を踏まえた都市計画道路となるよう、今回見直しを行っています。 |
| 3 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 岐山地区には文化的施設も多く、又、動物園のリニューアル等を勘案すると、ルート変更を多少してでも事業を実施したほうが、東西南北からのアクセスが便利となり、そして美しいまちづくりとなるものと思われる。 | 当路線は、都心軸を形成する幹線道路として位置づけがある主要な道路であり、今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上でも必要な道路であると考えています。また、国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況等を勘案し、ルートの変更を検討する必要があると考えています。 |
| 4 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 周南市に環状線的道路が少なく、徳山駅のある市街地とその北部、東部を円形状につなげる事により、補助幹線でありながら主要幹線に近い道路となり得るのではないだろうか。 | 当路線は、都心軸を形成する幹線道路として位置づけがある主要な道路であり、今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上でも必要な道路であると考えています。 |

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|--------------------------------|---|--|
| 5 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 交通需要も高く接続道路も増え、交通機能上の必要性もかなり高いと思われる。 | 当路線は、都心軸を形成する幹線道路として位置づけがある主要な道路であり、今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上でも必要な道路であると考えています。 |
| 6 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 徳山停車場線①-D区間について、現状の住宅等の状況から、経済的・工期上ベストと思われるルートは、現計画を南側にシフトし、動物園中間の既存道路を經由し、国道315号線に接続するルートを考える。 | 国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況等を勘案し、ルートの変更を検討する必要があると考えています。 |
| 7 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 変更ルート案について、10月2日以降、出来るだけ早く公表して、近隣住民の意見を聞く説明会を開いてほしい。 | 国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況等を勘案し、ルートの変更を検討する必要があると考えています。また、廃止やルート変更の検討路線については、都市計画法に基づく手続きの中で、地域の皆さまを対象に説明会を開催する予定です。 |
| 8 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 変更ルート案について、近隣住民から多くの反対意見が出なければ、事業実施に係る関係地権者との協議を進めてほしい。 | 国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況等を勘案し、ルートの変更を検討する必要があると考えています。また、廃止やルート変更の検討路線については、都市計画法に基づく手続きの中で、地域の皆さまを対象に説明会を開催する予定です。 |

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|--------------------------------|---|--|
| 9 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 変更ルート案は2案を作成、近隣住民に公表し、経済性や工期等を検討した上で事業を進めてほしい。 | 国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況等を勘案し、ルートの変更を検討する必要があると考えています。 また、廃止やルート変更の検討路線については、都市計画法に基づく手続きの中で、地域の皆さまを対象に説明会を開催する予定です。 |
| 10 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 住宅地への影響を抑えるため、道路幅員は最小にしてほしい。車道はバスが十分にすれ違える9m以内、歩道は両側に1.5m以内の計12m以内でお願いしたい。 | 道路の構造については、道路を造る場合の基準である「周南市道路の構造の技術的基準等を定める条例」に基づき決定することとなります。 |
| 11 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 変更ルート案の詳細が分からないが、事業実施に先立って関係地権者との合意形成が図れない場合、事業は廃止すべきである。三田川交差点付近の拡幅工事及び人口減を考えれば、費用対効果の低い道路建設はやめたほうがよい。 | 当路線は、都心軸を形成する幹線道路として位置づけがある主要な道路であり、今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上でも必要な道路であると考えています。 |
| 12 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | 当路線は、中心市街地に近い原野に囲まれており、高級住宅地と商業地が出来る絶好の地である。当路線の沿道において、例えば6～7m幅の道路を整備し、西側は高級住宅地、東側はミニ商店街等の構想を示すべきだと思う。 | 当路線が整備されれば、交通利便性が高まり、道路沿道に新たな土地利用や建築物の需要が生まれることが考えられますので、今後、道路沿道のまちづくりについても、道路整備と合わせて検討する必要があると考えています。 |

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|--------------------------------|--|--|
| 13 | 各路線に対する意見 ①徳山停車場線 ④慶万浦山線 | <p>人口減等社会的要因により、適正な「街の規模」への見直しの中、都市計画道路の廃止や見直しは必要と考える。</p> <p>一方、都市計画区域内でも周辺地区は、都市計画事業による「街づくり」のために長期間都市計画税を課せられたが、結局は公共下水道の整備のみで終わろうとしている。</p> <p>しかしながら、下水道の整備については、都市計画区域に限らず、市内全域において様々な手法で行われており、課税による不公平感だけが残っている。</p> <p>今回の見直しは、郊外の路線の廃止等が目立つが、特に市中心部に近い岐山地区の変更が大きいと思える。</p> <p>岐山地区については、旧来から多くの住宅地をかかえているが、道路や公園、雨水排水など、基本的な都市インフラの整備がほとんど行われず、また都市計画道路が未整備のため、朝夕の国道2号や315号の渋滞による通過交通によって、大変な迷惑を受けている。(文化会館や動物園による渋滞発生もある。)</p> <p>このような状況の中、永年の岐山地区住民の思いをしっかりと受け止めて、今回の路線の見直しを契機に、早急な「慶万浦山線と徳山停車場線」の整備着手と完了を希望する。</p> | <p>都市計画道路は、都市の基盤施設として都市の骨格を形成し、将来の都市像(まちづくり)を実現するために計画決定されています。しかし、近年の人口減少や少子高齢化など、本市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき将来の都市像そのものが当初決定時から変化しています。また、道路沿道において既に市街地形成が図られた路線もあります。このため、社会情勢の変化を踏まえた都市計画道路となるよう、今回見直しを行っています。</p> <p>慶万浦山線および徳山停車場線は、まちづくりを進める上で必要性が最も高く、最優先に整備を検討する路線と位置づけています。</p> |
| 14 | 各路線に対する意見 ④慶万浦山線 | <p>慶万浦山線④-D&Eは経済的な問題から廃止とする。</p> | <p>慶万浦山線④-D区間については、一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路であり、市街地を環状に結ぶネットワークを形成し、国道2号と国道315号を接続する区間であることから、都市計画道路としての必要性は高いと考え、「存続」の方針としています。</p> <p>また、慶万浦山線④-E区間については、徳山停車場線①-D区間とともに今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上で、都市計画道路としての必要性は高いと考え、「存続(ルート変更)」の方針としています。</p> |

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|--------------------------------|---|--|
| 15 | 各路線に対する意見 ④慶万浦山線 ⑧泉原合田藪線 | <p>二番町、一番町及び若草町、泉原地区周辺は周南市の中心部に近い市街地でありながらマンションやアパート、戸建住宅が集まる住宅地域となっています。それに反して、この地区から幹線道路である国道2号へ通じる道は岐陽中学校沿いやマンションの前の一車線しかない狭い道しかありません。この道路は地域住民や岐陽中学校の生徒が毎日使用する日常生活道路であり、ここを多くの車両が行き来するのは大変危険が伴います。</p> <p>また、徳山港線は二番町等の地域の車両と中心市街地からの車両が国道2号や下松新南陽線へ出るために合流する主要道路となっており、常時渋滞しております。渋滞の緩和が見込める二番町方面から舞車橋へ向かう道路は広くきれいな二車線がありますが、その先が下松新南陽線にしか繋がっておらず、有意義な使用がなされていません。</p> <p>これらの理由から、一刻も早い泉原合田藪線及び慶万浦山線の整備を進め、市民の利便性と安全性の向上に努めていただけますようお願いいたします。</p> | <p>当路線については、国道2号へ接続し、市街地を環状に結ぶネットワークを形成することから、必要性は高いと考えています。</p> <p>見直し方針の決定後、整備優先度等を勘案し、道路整備に取り組んでまいりたいと考えています。</p> |
| 16 | 各路線に対する意見 ⑧泉原合田藪線 | <p>泉原合田藪線⑧-Bは、周南市の道路ネットワークに欠かせない重要な道路であり、存続は当然である。見直しが決まれば、直ちに道路工事の日程表を作成して公表し、再び長期にわたって、放置することがないように速やかに計画を実施すべきである。</p> | <p>当路線については、国道2号へ接続し、市街地を環状に結ぶネットワークを形成することから、必要性は高いと考えています。</p> <p>見直し方針の決定後、整備優先度等を勘案し、道路整備に取り組んでまいりたいと考えています。</p> |

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|----------------------|---|--|
| 17 | 各路線に対する意見 ⑥ 榑浜馬屋線 | <p>榑浜馬屋線⑥-Aは太華中学校の通学路となっており、道路幅員は4.5m～5.5m前後しかなく、その内側に道路標識、電柱等が設置してある状況です。当路線は、下松方面から徳山駅方面へ通勤する車の迂回路ともなっており、非常に危険な通学路となっております(一部には通行時間制限はありますが)。</p> <p>この道路はその他、徳山工業高等専門学校、徳山商工高等学校等の通学路でもあり、算出されておりました車の「将来交通量」では測れない危険性があり、現状の狭い道路で人身事故等が起きないか、非常に心配しております。</p> <p>当路線の最終到着地が榑ヶ浜駅の北側となっており、もしこの計画道路が出来れば、駅北側の様子は大きく変貌すると思います。道路の開通が駅の開発を促し、駅の北口に改札口ができれば、北側からの電車の利用は増え、現在の榑ヶ浜駅北側の発展もさらに望めるのだと思います。</p> <p>これからの高齢化社会に向かって、電車等の利用はきっと増えると思います。山陽線と岩徳線双方が分岐する重要駅でもあり、ここからの乗客が増えれば、現在建設中の徳山駅前賑わい交流施設との相乗効果も考えられるのではないのでしょうか。コンパクトシティ構想の概念でもある、今ある物を有効に利用することで言えば、榑ヶ浜駅をうまく利用することで周辺の活性化にもつながると思います。もちろん駅の改修、改善はJRの関係だとは思いますが、市の方でも何か良い手だてが望めればと思います。</p> <p>以上のことを踏まえて、駅の発展を促す意味でも榑浜馬屋線の計画は続行するのが大事だと考えます。鼓海の工場団地から徳山東インターまでの道路整備ができた後の様々な開発を見れば、都市にとってインフラの充実がなくては発展はないのだなと感じております。</p> | <p>当路線については、交通需要が低く、周辺市道等により交通機能の代替が可能であることや、当区間沿道には住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていることから、都市計画道路としての必要性は低いと考えています。</p> <p>ご意見を頂きました地域の抱える課題については、庁内や関係機関との横断的な連携と情報共有を図り、課題解消に向けて検討してまいりたいと考えています。</p> |

周南市都市計画道路見直し方針(素案)に対する意見の要旨と市の考え方

| 番号 | 項目 | 意見の要旨 | 市の考え方 |
|----|--------------------|---|--|
| 18 | 各路線に対する意見 ⑪寿西町線 | <p>当地区は旧山陽道沿いの歴史ある地域や河川を含み、固有の魅力をもつ土地柄です。しかし、47年に及び長期かつ未着手の都市計画道に指定されていたため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路地が多く、間口が狭小の住宅も、都市計画の建築制限などがあって、住環境の整備が整わないままで人口減少の遠因ともなっています。(一方、進入路を計画された造成地はすぐに完売される例もあります) ●近年、本陣川の氾濫で、周辺住宅に床下浸水もあり、防災の面からも本陣川沿いの道は避難路となり得ません。従って、この川沿いの住民は、市指定の避難所へは、集まることができません。(山陽自動車道の開通などに伴い、川への水量が増加したためという) ●また、上述の道は、幅が狭く、緊急自動車が通行できない状況です。 ●数年前の火事では、消防車が進入できず、全焼したこともあります。 ●また、救急依頼しても救急車が入れず、住民の不安は募ります。 ●都市計画道実現に向けて市は、早急に着手していただきたい。 | <p>当路線については、交通需要が低く、周辺市道等により交通機能の代替が可能であることや、当区間沿道には住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていることから、都市計画道路としての必要性は低いと考えています。</p> <p>ご意見を頂きました地域の抱える課題については、庁内や関係機関との横断的な連携と情報共有を図り、課題解消に向けて検討してまいりたいと考えています。</p> |
| 19 | その他の意見 | <p>このまま、都市計画道見直し～廃止～では早期に完成した地区との差がありすぎます。</p> <p>計画から47年～個人の生活レベルから考えるには、あまりにも年月がかかり過ぎではないだろうか？その間の都市計画税は、強制徴収され、我が家而言えば、数百万円と試算されそう。その目的に使用されなかった目的税～是非 返金してほしい。なお、その間の逸失利益も加算される。</p> | <p>都市計画道路は、都市の基盤施設として都市の骨格を形成し、将来の都市像(まちづくり)を実現するために計画決定されています。しかし、近年の人口減少や少子高齢化など、本市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき将来の都市像そのものが当初決定時から変化しています。また、道路沿道において既に市街地形成が図られた路線もあります。このため、社会情勢の変化を踏まえた都市計画道路となるよう、今回見直しを行っています。</p> <p>また、都市計画税は、道路・公園・下水道整備などの都市計画事業または土地区画整理事業に要する費用に使われている目的税であり、当路線(寿西町線)以外の都市計画道路や公園等の整備にも使われていますことを、ご理解願います。</p> |