

第 9 8 回 宇部市都市計画審議会 議事録（概要）

【日 時】	令和 5 年 2 月 2 1 日（火） 1 3 時 5 5 分～1 5 時 0 5 分
【場 所】	総合福祉会館 2 階 ボランティアセミナールーム
【出席者】	1 2 名
【欠席者】	2 名
【幹 事】	4 名
【傍聴者】	0 名
【次 第】	<ol style="list-style-type: none"> 1 報告事項 宇部市都市計画道路見直し方針について（中間報告） 2 その他
【議 事】	<p>1 報告事項 宇部市都市計画道路見直し方針について（中間報告）</p> <p style="padding-left: 20px;">事務局から説明</p> <p style="padding-left: 20px;">〈質疑応答〉</p> <p>（委 員） 見直し方針の中で変更案と示された区間が 5 区間あるが、例として説明された幅員の見直しの 1 区間（柳ヶ瀬丸河内線）を除き、残りの 4 区間についてどのような変更となるのか確認したい。</p> <p>（事務局） 変更案とした路線は柳ヶ瀬丸河内線（2 区間）、宇部新川駅八王子線、則貞曹達線、小串神原線である。</p> <p style="padding-left: 20px;">柳ヶ瀬丸河内線の残りの 1 区間については、計画幅員を道路構造令を満たす幅員へ変更する。</p> <p style="padding-left: 20px;">宇部新川駅八王子線については、真締川の橋梁部分になる。老朽化が進行した橋梁で、現況は幅員が狭いため都市計画道路としては未整備である。ただし計画幅員は道路構造令を十分に満足することから、道路構造令を満たす最低幅員に変更としている。</p> <p style="padding-left: 20px;">則貞曹達線については、国道 190 号から海側に向かう区間になる。都市計画道路の計画幅員より現況道路の幅員が狭い状況であるが、現在の幅員でも道路構造令を満たすため、都市計画道路として必要な最低幅員に変更としている。</p> <p style="padding-left: 20px;">小串神原線については、清水川の交差点から常盤中学校へ向かう路線に</p>

	<p>なる。計画幅員は 15m であるが、道路構造令を満たす最低幅員の 12m 程度までは縮小が可能と判断し、変更としている。</p>
(委 員)	<p>宇部新川駅八王子線については、橋を架け替えるのか。</p>
(事務局)	<p>計画幅員を縮小する変更であるが、その場合も、現在の幅員よりは拡げる必要があることから、架け替えを想定している。</p>
(会 長)	<p>幅員の縮小は、都市計画決定した幅員の規模が大きすぎるため、縮小することにより実現性を高めることを目的にしている。例えば柳ヶ瀬丸河内線については、現道がない状況で、現在の計画幅員であれば用地買収などのハードルが高くなってしまうこと、またそこまでの水準の道路が必要ではないと判断できることから、少し規模を縮小することで実現性を高めていくもので、基本的に変更案となっている区間は同じ考えである。</p> <p>ただし、小串神原線の北側の一部分については、計画幅員が狭く、両側歩道など現在の基準を満たしていないため、基準に適合するよう拡幅の変更としている。</p>
(委 員)	<p>見直し方針 P8 の道路断面の図の中で、歩道に自転車のイラストが掲載されているが、自転車は原則、車道を通行すると認識している。計画幅員を縮小して、自転車が歩道を通行するようになるのであれば問題と思われる。</p> <p>また、交通量の見直しをした時期を確認したい。様々な場所で新しい住宅が増えているため、いつの時点で交通量を見直したかによって結果が変わってくると思われる。</p>
(事務局)	<p>見直し方針 P8 のイラストは 2.5m 幅の歩道であり、自転車のイラストは誤り。自転車が通行するためには、自転車歩行者道として最低 3.5m 以上の幅員が必要となる。</p> <p>また将来交通量は令和 12 年の推計値になり、平成 27 年の交通量のデータを基準にしている。</p>

<p>(会 長)</p>	<p>幅員を縮小する方向性を示したもので、歩道か自転車歩行者道のどちらが必要なのかなどの具体案については、今後、詳細に設計されていくことになる。</p>
<p>(会 長)</p>	<p>存続案となった路線が、どのくらいの時期に実現できるのかについては、予算などにも関連することで明言が困難と認識しているが、これから市民に向けて説明する中でも、ある程度示していく必要があると思われる。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>存続する路線については実現を目指す。見直しの対象路線には既に 60 年以上経過した路線もあるため、世代を超えるような時間単位で整備できていないことは、問題があると考え。今後、繰り返さないためにも実現に向けて取り組んでいく。また都市計画道路の見直しについては、相応の間隔で行っていくべきものと考えている。</p>
<p>(会 長)</p>	<p>国道、県道に関しては、宇部市だけで実現できる部分ではないが、見直しを行った以上は、存続路線について実現に向けて取り組んでもらいたい。</p>
<p>(会 長)</p>	<p>道路整備と沿道の土地利用は一体であるため、未着手の都市計画道路が整備された場合、沿道の用途地域の妥当性についての議論が必要となる。</p> <p>また、都市計画マスタープランや立地適正化計画などの上位計画におけるまちづくりの方向性との整合も必要となる。</p> <p>さらに存続路線についても、直ちに整備できるわけではなく、混雑度など問題となっている路線もあるため、総合的な政策として TDM（交通需要管理）的な考え方が必要と思われる。都市計画行政の枠を超える部分となるが、交通とまちづくり全般として、取り組んでもらいたい。</p>
<p>(審議結果)</p>	<p>報告事項 宇部市都市計画道路見直し方針について（中間報告）</p> <p>《全会一致で適当と認められた》</p>

2 その他

(委員) 議題からは外れるが、DX や AI などの導入が推進されるなか、信号機の制御について、改善の余地があると感じている。長時間にわたり信号待ちを余儀なくされる場合もあり、信号機にセンサーをつけて AI で解析すれば、よりスムーズに交通は流れ、結果的に CO₂ の削減につながると感じている。

(会長) 宇部市においても、警察により連動制御や面的な制御は行っている。

(委員) 山口大学工学部には、交通を研究する先生、AI などを研究する先生がいる。宇部市が環境都市を目指すのであれば、このような宇部市ならではの新しいテーマを掲げて、これを実現する情報系の企業にも参加してもらい、産学官が連携して、ソフト事業として CO₂ を削減するスムーズな交通の流れを実現できないか、検討していただくことを希望する。

(委員) 現状の信号機の制御について、交通量の多い路線は、車の台数を感知して、信号のサイクルを調整する集中制御方式で運用している。通信線を連絡して制御しているため、相応の費用も発生している。

その他の路線については、時間の設定による制御や、孤立する信号機については単独の設定をしている。