

第157回

熊本県都市計画審議会議事録

令和3年(2021年)3月23日

第157回 熊本県都市計画審議会議事録

1 案件 [公開・非公開]

審議

議第1330号 《公開》

御船都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更の件

議第1331号 《非公開》

熊本都市計画道路の変更の件（菊陽空港線）

2 審議会の日時及び場所

日時 令和3年（2021年）3月23日（火曜日） 午前10時開会

場所 ホテル熊本テルサ 3階たい樹

3 出席した委員及び幹事の氏名

（出席委員）

熊本大学教授

柿本 竜治

くまもと農業女性ネットワーク

大木 恵美子

熊本商工会議所女性会会長

安樂 美代子

熊本経済同友会

野々口 弘基

弁護士

森 則子

熊本大学教授

副島 顕子

熊本県議会議員

岩下 栄一

熊本県議会議員

藤川 隆夫

熊本県議会議員

増永 慎一郎

熊本県議会議員

橋口 海平

熊本県議会議員

岩田 智子

熊本県市議会議長会会長・熊本市議会議長

紫垣 正仁

九州地方整備局長（代理 熊本河川国道事務所調査第二課長 藤木 厚志）

九州農政局長（代理 農村振興部農村計画課 課長補佐（総務）石橋 憲志）

熊本県警察本部長（代理 交通規制課長 内田 義朗）

(出席幹事)

道路都市局長

村上 義幸

土木部道路都市局都市計画課長

宮島 哲哉

土木部道路都市局都市計画課審議員

松田 龍朋

土木部道路都市局都市計画課主幹

菅 知一郎

4 一般の傍聴者

0名

5 議事次第

(1) 開会

(2) 主催者あいさつ

(3) 委員紹介

(4) 議事録署名者の指名

(5) 審議会の公開・非公開について

(6) 議案

(7) 閉会

6 議事の経過

(1) 開会

菅主幹

それではただいまより第157回熊本県都市計画審議会を開会いたします。私は本日の司会を進行をいたします県都市計画課の菅と申します。よろしくお願いいたします。

開会にあたりまして、県土木部道路都市局長の村上からご挨拶を申し上げます。

(2) 主催者あいさつ

村上道路都市局長

皆様、おはようございます。事務局を代表して一言御挨拶をさせていただきます。

本日は年度末の大変お忙しい中にご出席いただきまして有難うございます。

前回の都市計画審議会は、昨年12月に開催し、建築基準法に関する施設位置のご審議をいただきました。

また、そのほか報告事項の中で、区域マスタープランの改定状況などを説明させていただきましたが、本日は、そのうち御船都市計画区域マスタープラン改定(案)がとりまとまりましたのでご審議をお願いいたします。

あわせて、セミコンテックノパーク周辺の渋滞対策の一つである、都市計画道路 菊陽空港線の変更に関するご審議をお願いするものです。

限られた時間ではございますが、委員の皆様方には、忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

菅主幹

それでは定数の確認をいたします。本日は、委員 18 名のうち 15 名のご出席ですので、熊本県都市計画審議会条例の規定により、審議会を開催できる定員数に達しておりますことをご報告いたします。

(3) 委員紹介

菅主幹

審議に入ります前に、本日代理でご出席いただいている委員を御紹介させていただきます。

国土交通省九州地方整備局長村山様の代理といたしまして、九州地方整備局熊本河川国道事務所調査第二課長藤木様でございます。

農林水産省九州農政局長横井様の代理といたしまして、九州農政局農村振興部農村計画課課長補佐石橋様でございます。

熊本県警察本部長岸田様の代理といたしまして、熊本県警察本部交通規制課長の内田様でございます。

その他の委員の皆様のご紹介につきましては、お手元の出席者名簿と席次表により代えさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、熊本県都市計画審議会運営規則の規定によりまして、会長が議長を務めることとなっておりますが、本日会長が体調を崩され欠席となっております。そのため、あらかじめ指定された会長代理の柿本委員に議長をお願いいたします。

(4) 議事録署名者の指名

柿本委員

それでは、しばらくの間、柿本の方で進行役を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

議案の審議に入ります前に、熊本県都市計画審議会運営規則に基づき、議事録署名者の指名をさせていただきます。

規定により、会長が指名することとなっておりますので、本日は、森委員及び岩下委員をお願いしたいと思います。

森委員、岩下委員よろしいでしょうか。

(了承)

了解が取れましたので、よろしく願いいたします。

(5) 審議会の公開・非公開について

柿本委員

続きまして、審議会の公開に関してですが、本日の議第1331号はお手元の「熊本県都市計画審議会の情報公開について」の「 . 都市計画法第17条第2項の規定に基づく意見書が提出されている議案」に該当しますので、非公開となります。

非公開の議案の審議の際には、傍聴の方及び報道機関の方は係員の指示に従い退出をお願いします。

本日傍聴及び報道機関の方はいらっしゃいますでしょうか。

松田審議員

傍聴の方はいらっしゃいません。報道機関の方が3名いらっしゃいます。

柿本委員

報道機関の方は、ただいまご説明したとおり、議案第1331号は非公開となりますので、宜しく願いいたします。

(6) 議案

審議：議第1330号 御船都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更の件

柿本委員

それでは審議に入ります。

議案第1330号御船都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更の件について、ご審議いただきたいと思えます。

事務局より議案のご説明をお願いします。

松田審議員

本日説明を担当いたします都市計画課審議員の松田です。いつもお世話になってます。よろしく願いいたします。説明は前方のパワーポイント並びにお手元に同じパワーポイントの資料をお配りしていますので、見づらい場合はお手元の資料をご覧ください。

それでは、議第1330号御船都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方

針の変更の件について、ご説明します。

議題は都市計画法記載の言葉を引用したもので、カッコ書きの「御船都市計画区域マスタープランの改定」は通称となります。本日はこれを更に略して「区域マス」という言葉で説明させていただきますのでよろしく願います。

それから本日は、この1から6の内容でまとめておりますが、1都市計画区域マスタープランとは、それから2改定の流れについて、こちら二つの項目は、本審議会ですらこれまで中間報告させていただいたところでは、本日は時間の都合上、説明を割愛させていただきます。お手元の配付した資料には掲載しておりますので、適宜、ご確認ください。

ではまず、審議の観点についてでございますが、本審議会では、3つの観点から、ご審議いただきたいと思っております。1つ目、区域マスとして必要な事項を定めているか、2つ目必要な手続きを行っているか、3つ目区域マスの大きな方向性が妥当か、これから、ひとつずつご説明していきます。

まず、1点目の、区域マスとして必要な事項を定めているかについて、ご説明します。法令上、区域マスには、区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針、次に都市計画の目標、3点目土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針、以上の3つの事項について、定める、または定めるよう努めることとなっております。御船区域マスにおいては、現行で、これら3つの事項が全て定められており、このことで、御船都市計画区域における適切な都市計画制度の運用を図ってまいりました。今後も同様に、都市計画制度を適切に運用していくため、今回改定におきましても、3つの事項全てについて定めることとします。お配りしております、区域マス改定案を一枚めくっていただき、目次をご覧ください。章立ての順番は法令の事項と前後しますが、第1章から第3章のとおり、全ての事項について記載しております。なお、今後の説明について、区域マス改定案の関連する章とページを、スライド右上に表示しておりますので、適宜、ご確認をお願いいたします。

次に、2つ目の観点、必要な手続きを行っているかについてご説明します。

改定の流れでお示したこのフローのうち、黒い星印で示したものが、区域マス改定に際し必要となる、都市計画法に規定された手続きです。

これらについて適切に実施するとともに、星印がついていない、関係機関との連絡調整会や、学識経験者、各分野の地域代表者などで内容を審議する検討委員会といった任意の手続きを行うことで、より地域の課題に即し、有用性の高い区域マスとなるよう、検討を行ってまいりました。

3つ目の審議の観点、区域マスの大きな方向性が妥当かについては、これから、御船都市計画区域の課題分析や、改定のポイントなどについてご説明しま

すので、それらをもとに、ご審議いただければと思っております。

それでは、御船都市計画区域の現状と課題からご説明いたします。

まずは基本的な情報として、画面には、御船町周辺の位置図を示しております。

赤い枠で示した範囲が、御船都市計画区域でございます。御船都市計画区域は、一体の都市として整備、開発および保全する必要がある区域であり、県が指定するものです。御船町の都市の中心は、青い枠で示した用途地域が指定されている、町役場周辺のエリアとなっております。町の東部は山地であることや、隣接する熊本都市計画区域の都市部とは、山地や農用地で隔てられていることから、御船町の中心部とその周辺、主に町の西側の平地部分を、一体の都市としてみなして、都市計画区域を指定しております。区域マスでは、この赤枠で示す都市計画区域を対象として、都市づくりの大きな方向性をお示しします。

次に、町の中心部の土地利用や施設立地状況について説明します。画面は、先ほどご説明しました町役場周辺の用途地域のエリアを拡大しております。画面中、青い丸で囲った御船町役場近辺には、学校や博物館、カルチャーセンター等、町民が集う公共施設が集積し、一部商業、業務施設も立地しております。

黄色で囲った国道443号、445号の沿道には、大規模小売店等の立地が進んでいます。一方で、ピンク色で囲った御船町の旧中心市街地は、江戸時代には酒蔵が軒を連ね、商業の中心として栄えてまいりましたが、近年は商業施設が減少し、伝統的な白壁の建物も数棟残るのみであり、活力が低下傾向にあります。

また、緑色で囲った用途地域外の国道沿いには、優良な農地が広がっております。

このように、御船都市計画区域では、都市機能がコンパクトに集約しているものの、旧中心市街地の活力低下が課題となっております。今後も農地等と調和した適切な土地利用により、コンパクトな都市を維持するとともに、旧中心市街地の活性化が必要と考えております。

次に、このグラフは、御船町の令和2年までの人口の推移と令和27年度までの人口予想を示しております。水色が年少人口、緑色が生産年齢人口、赤色が老年人口です。御船町は平成12年以降、人口減少、少子高齢化が進行しており、県全体と比較してもその傾向は顕著です。したがって、人口が減っても持続可能な都市、高齢者等も生活しやすい都市をつくる必要があります。

次に、画面には御船町に立地するインターチェンジの位置を示しております。御船都市計画区域に2箇所、町全体で見ますと3箇所あります。インターチェンジがあることで、他地域との交流機能や交通結節機能など、高いポテンシャル

ルを有しておりますので、これらを活かした適切な土地利用を図る必要があります。

また、御船インターチェンジ近くに、大型の商業施設が4月にオープンする予定であり、県内外から多くの集客が見込まれております。この人の流れを、当該施設のみで終わらせることなく、御船町の中心市街地と連携して、町全体の賑わい、活力に繋げる必要があります。

次に、画面は、熊本地震時の被害状況写真と、御船都市計画区域周辺の浸水想定区域を示しております。熊本地震におきましては、御船町でも家屋や公共施設に大きな被害が生じました。また、令和2年7月豪雨では、県南地域を中心に甚大な被害を受けましたが、御船町におきましても、いつ同じような豪雨が発生してもおかしくありません。浸水想定区域図で着色した箇所が、浸水の恐れのあるエリアで、色が濃いほど浸水の深さが深いことを示しております。

緑川沿い、御船川沿いの農地を中心に、最大5mから10mの浸水が想定されるほか、用途地域が指定されている町の中心部においても、浸水が想定されません。

今後は、これまでの災害の経験や教訓を活かすとともに、予想される災害リスクを加味した、総合的な防災・減災対策を推進する必要があります。

以上のような、御船都市計画区域の課題に対応するため、画面に示す方向性で、区域マスの改定を行っております。

まず、区域区分、いわゆる線引きの有無についてです。区域区分とは、都市計画区域を、市街化区域と市街化調整区域の2つの区域に分け、強力な土地利用規制を行う、都市計画の制度です。区域区分は、急激な人口増加が予想されるなど、開発圧力の高い都市において、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る必要がある場合に定めるものであり、本県では、熊本都市計画区域のみ定めております。御船都市計画区域におきましては、将来の人口減少や現在の土地利用の状況などから、急激な市街地の拡大は予想されないため、現行と同様、区域区分を定めないこととしております。次に、都市計画の目標、ならびに、主要な都市計画決定の方針におけるポイントとしまして、現行の区域マスにおける「自然や歴史文化を活かす」という方向性を踏まえつつ、赤字で示しました4つのポイントから、区域マス改定を行います。

これから1点ずつご説明いたします。画面には、区域マス改定案における参考付図を示しております。この図面を用いて、ポイントのイメージをご説明いたします。

ポイントの1つ目 エコ・コンパクトな都市づくりの視点を追加についてでございます。御船都市計画区域では、人口減少、少子高齢化の更なる進展が予測されていることから、例えばスーパーや病院といった都市機能がコンパクト

に集約し、誰にとっても利便性が高く、効率のよい、持続可能な都市を作っていくという考えです。商業施設や業務施設を計画的に立地させるエリアとして、ピンク色で示す商業・業務ゾーンを位置づけます。

また、町役場を中心に都市機能を集約させる拠点として、赤い丸で示す都市拠点を位置づけます。このゾーンと拠点を囲う形で、良好な住宅地を形成する住宅ゾーンを位置づけます。御船都市計画区域には、これら中心部以外においても、茶色で示した集落ゾーンに、一定の住宅地が形成されております。これら郊外住宅地が無秩序に広がることのないよう、それぞれの集落の拠点となる箇所に、生活拠点を位置づけ、集落内のコミュニティ形成、中心部や各集落間の連携を強化いたします。

これらのゾーン、拠点について、交通の軸として位置づけた国道443号、445号などによるネットワークにより、都市機能が集約した中心部へ容易にアクセスでき、誰もが生活しやすい、エコ・コンパクトな都市づくりを図ってまいります。

次に、ポイントの2つ目、中心市街地とインターチェンジ周辺の連携を追加についてでございます。先ほどの説明にありましたとおり、御船インターチェンジ近くの商業施設には、周辺地域のみならず、高速道路を利用した県外から集客が見込まれます。この人の流れを、これまで整備してきた国道445号によって御船町の中心市街地へと波及させるため、商業・業務ゾーンや都市拠点のさらなる都市機能の集積・強化や質の高い都市基盤の整備により、中心市街地の魅力を高めるとともに、各拠点施設の連携や回遊性の向上を図ります。このことによって、町全体の交流人口を増やし賑わいや活力に繋げてまいります。

次に、ポイントの3つ目、都市防災の視点を強化についてでございます。頻発・激甚化する災害への対応として、総合的な防災・減災対策を進めるため、災害リスクを考慮した土地利用、例えば、災害の恐れがある区域は、原則として新しく住居系用途地域を指定しないといった記載を追加しました。さらに、避難所の耐震化、避難路の確保や、自助・共助といった地域住民の防災体制の強化など、ハード、ソフト両面で都市防災機能を強化していくこととしております。

次に、ポイントの4つ目、都市経営の視点を追加でございます。将来の人口減少に伴い税収が減る一方、高齢化に伴い扶助費は増加、さらには公共施設の老朽化により、行政の財政状況は、ますます厳しさを増してまいります。

そこで、これまでご説明したポイント1から3の取り組みと併せて、道路や下水道といった公共インフラの長寿命化や、計画的な維持管理を行い、また、低密度な市街地の発生につながるような、無秩序な住宅地の拡大を抑制し、これら効率的な都市経営によって、行政コストの縮減や財政負担の平準化を図つ

ていくこととします。以上が改定の主なポイントとなります。

続きまして、都市計画の手続きにおける、住民意見とその対応について、ご説明いたします。区域マスの改定にあたりましては、公聴会や、案の公告縦覧といった、地域住民の意見を広く募り、反映させるための手続きを行っております。令和3年2月4日に公聴会を開催し、公述人1名が意見を述べられました。意見の要旨は、画面に示しております3つでございます。別途、公述申出書と議事録をお配りしておりますので、そちらも参考にご覧ください。からのいずれの意見も、県が考える区域マスの方向性に則した、交通に関する具体的な施策のご提案であり、区域マス改定の方向性が、地域住民の意見と一致していることを確認しております。この結果を踏まえまして、これまでご説明した検討の方向性で、区域マス改定案を作成し、今回、本審議会にお諮りしている次第です。

なお、いただいたご意見は、具体の都市計画や交通施策の主体となる御船町とも、しっかり情報共有し、今後の都市づくりの参考とさせていただきます。

それでは再度、審議の観点をご確認ください。まず、区域マスとして必要な事項を定めているかについては、法令上、必要な事項を全て定めております。

次に、必要な手続きを行っているかについては、法令に基づく手続きのほか、検討委員会による審議など、詳細な検討を経て改定を行っております。

最後に、区域マスの大きな方向性が妥当かについては、御船都市計画区域の課題に対応し、地域住民の意見を踏まえた適切な内容となっているものと考えております。

以上、御船都市計画区域マスタープランの改定につきまして、ご説明させていただきました。ご審議の程、よろしく願いいたします。

柿本委員

ありがとうございました。それでは、委員方々から、ただいま事務局よりご説明がございました御船都市計画区域マスタープランの改定について何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

副島委員

区域マスタープランとしてですね、都市機能の効率化とインフラ整備、それと防災という点に重点を置かれたプランと思うんですけども、15ページなんですけれども、都市計画の目標と都市計画の決定の方針のポイントで、自然や歴史文化を活かす方向性を踏まえつつというのがあるんですが、この自然に対してあるいは歴史文化に対してというのがどこにも見当たらないように思うんですが、このあたりはいかがでしょうか。

柿本委員

事務局いかがでしょうか。15ページにあります、自然や歴史文化を活かす方向性を踏まえつつのところでございます。

松田審議員

今回、具体的な記述はそれほどありませんが、今回の区域マスタープランの基本方針、一昨年の本審議会にお諮りしましたけれども、まずエコ・コンパクトという意味合いについてですけれども、方針には森林・河川・田畑など自然環境との調和、あるいは低炭素社会に合わせた区域マスを今後策定していこうと、あるいは行政コストの縮減、公共インフラの維持管理縮減、それから歩いて暮らせる仕組みづくりをですね、積極的に取り組んでいくことなどをまず方針に強く謳っているところがございます。あわせて今回の御船の区域マスにおきましては、審議会資料の12ページの一番下の部分ですけれども、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針でございますが、自然や歴史にふれあう交通ネットワークの形成という部分で、豊かな水や緑等の自然環境や、社寺仏閣等の歴史的な文化資源を保全するとともに、堤防道路や河川敷を利用したサイクリングロード、それら活かして生活幹線道路ネットワークを構築していくということがございます。それからページを戻していただいて6ページの部分ですね、景観・歴史的資源の保全・活用、先ほどの所は自然だったんですけど、このページは歴史・文化の部分でございます。この6ページの には、本区域には、「くまもと歴町50選」に選定されているような御船町左岸の本町通り等においてですね、多くの景観・歴史を有していることから、これらの資源を維持・保全を図る。また、そういった施設の立地にあたっては、行政と住民や企業等が連携しながら、魅力的な都市づくりを目指すと記載されております。今回区域マスでは、大まかな方向性をお示ししておりますが、今後は町が策定される町の都市計画マスタープランあるいは総合計画等において具体的な取り組みが織り込まれていくこととされております。以上でございます。

柿本委員

副島委員、よろしいでしょうか。

副島委員

はい。

柿本委員

ほか何か、ご質問・ご意見ございませんか。
岩下委員。

岩下委員

疑問ですけれども、住宅ゾーンとか集落ゾーンとかありますけれども、滝川には平成音楽大学がございます。御船町では有力な文教施設だと思っておりますけれども、この滝川の周辺が学園ゾーンとならないのかなと、ちょっと疑問を持ちまして、この点いかがでしょうか。

松田審議員

今回は、専門家等による検討委員会を開催してまいりまして、そういったゾーンの設定についてご意見等も踏まえ、このように図化をさせていただいているところでございます。委員ご指摘の通り、御船川の左岸側に、音楽大学がございますが、今のところ今回開催した検討委員会においては、文教地区というご提案までは至っておりません。ただし、先ほども触れましたが、今後策定される御船町の都市マスタープランにおきまして、そのような具体のエリアの設定も可能でございますので、今後、本日の委員のご意見を踏まえまして、町の方へお伝えしたいと考えております。

柿本委員

岩下委員よろしいでしょうか。

岩下委員

はい。

柿本委員

そのほか何かございませんか。よろしいでしょうか。

そしたら私の方から、パワーポイントの説明資料の15ページのところの改定のポイントで、区域区分（線引き）の有無については、本区域には区域区分を定めないという方針、現行と変わらないということで、これで良いと思っておりますけれども、ご説明の中でありましたように、地域の人口は減少していると、それに対して現況の課題で旧中心市街地の活力は低下しているのご説明がございました。御船町の場合見ていきますと、国道の443号沿い新しく宅地がどんどん開発されていって、御船町役場周辺もですね新しく開発されている。これ見ていくと、人口は減少しているのに宅地の供給は増えていってますよね。この辺のコントロールでどういう風にされる、土地利用の需要自身は減ってい

っているのに宅地自身は増えていって、結果として旧中心市街地は衰退しているという状況が見て取れるんですけど、人口減少下でかなり難しいとは思いますが、地域の活性化のため新しいところに色々土地利用されるのは結構なんですけど、この辺のバランスの取り方というのは、どのようにしていくのか、お教え願いたいと思います。

松田審議員

御船町の場合は、特に国道443号、445号が、これまで10年内において新たな道路が開通したことによって、ロードサイド店、そして議長ご指摘のとおり新たな住宅が立地してきております。それは、これまでインフラ整備されたことによって、ある程度、環境が整ったところにそういった家屋等が立地するのはやむを得ないところではございます。一方で、これまでの既成市街地の方は昔ながらの街並みと合わせてですね、防災上も問題視しておりますが、道路等が非常に狭隘な部分があったりとか、公園等の空地が少なかったりとか、昨今出来てきたインフラとは少し脆弱な部分が既成市街地でございます。今回の区域マスにおきましては、例えば既存の市街地におきましては地区計画制度を活用したりとか、あるいは区画整理等ですね、面整備を行ったりとかをもって、既成市街地の魅力を高めたり、より住みやすい環境を整えていく必要があるということを謳っております。そういう対応を通じまして、より住みやすい街を作っていくことで誘導を図っていくことが今後重要になってくるかと考えております。以上でございます。

柿本委員

ちょっと答えにくい質問をします。旧中心市街地はインフラの再整備が必要という話だったと思うんですけども、再整備していくとやはり土地の供給量自身が過剰になりますよね。人口は前よりも減っていますよね。新しく宅地開発してますよね。バランス取れなくなってきましたよね。この中で謳っているのはエコ・コンパクトで、いろんなものを効率化して使いましょうと言ってあるので、どっかを撤退していかないとバランス取れないはずですよね。コントロールのトータルとしては、どういう風に旧市街地を考えてます。撤退という選択になっていくんですかね。

松田審議員

撤退というよりも、公共空地をしっかりと整えていくという事で、例えば昨今の災害を受けて、非常に人吉市街地でもハード面での防災体制のあり方を指摘しておりますが、御船町におきましても避難路・避難地等の公共空地が不足

しております。こういった公共空地进行をたくさん取っていくことで、旧市街地の再生を図ることで、撤退というよりも必要性に応じてですね建物の更新を図っていく、あるいは高度利用も図っていくというような事が重要かと考えております。

柿本委員

ある程度、公共空地进行を作りながら集約をされていくと考え方でよろしいですか。

それともう一点、17ページの方で小池高山インター周辺で工業・流通拠点という風に指定されていますけれども、この辺りには益城町と隣接してるかと思えます。益城町の方は、熊本都市計画区域の方に入っているかと思うんですけれども、この辺の整合性というのはどうなってますかね。

松田審議員

益城町はご指摘のとおり、2市3町からなる熊本都市計画区域に属しております。最近、益城町におきましても、町のマスタープランの改定をされているところでございますが、町のマスタープランにおきましても、小池高山インターチェンジ周辺は工業や物流機能を集積するというようなゾーンとして設定されており、隣接するところと整合は図られていると考えております。

柿本委員

はい、わかりました。整合とられながら、両者とも工業・流通拠点として整備されていくことでよろしいですね。

松田審議員

はい。

柿本委員

その他何かご質問ございませんでしょうか。
はいどうぞ。

岩田委員

御船町は私は職場としてずいぶんお世話になった地域なもんでですね、中のことを考えると、御船町に住んでらっしゃる方々が熊本市にお勤めに行かれたりとか、益城町だったり、山都だったり、ここに住んでいてあちこちに勤められる。熊本市内から私のように御船町に勤めに行かれる人もたくさんいらっしゃる。

やって、道のことですね。インターチェンジがたくさんあっていいんですけども、先ほども言われたように熊本市との、コストコがインターチェンジ近くにできたこともあって、渋滞をすごく心配されていて、まあ御船町に住む方々、町がこういう風な形になることをすごく望んでいらっしゃると思っているんですけども。熊本市とか住んでいらっしゃる方が実は暮らしという部分で不便になったりとかそういうことが無いようになればいいなと思っているんですが、御船町から高速ではなく熊本市内に行く人、嘉島に行く人との、先ほど言われた整合性とか熊本市との話し合いとか、その辺とかどうなっているのかなと思っています。

松田審議員

今回、都市計画区域毎のご説明で、お話してるところではございますが、一方で広域の観点で、例えば交通面ではですね、都市交通マスタープランあるいは都市交通戦略等を広い圏域で作っております。そういうところにおいては多核連携という言い方をしておりますが、各都市計画区域の中心拠点あるいは地域の拠点、それら拠点同士をネットワークで結ぶことが非常に大事な部分になっております。例えば具体的には、公共交通ネットワークを構築するうえで、最近では嘉島町にある大型店をバスの拠点として、そこを中心に、熊本市内だけではなくて御船町等や甲佐町周辺の方へですね、バスが行きかうというような公共交通軸網を形成することを進めています。そういった、バスを軸としながらも細かなところではコミュニティバスあるいはタクシー等で面的にですね、公共交通ネットワークを構築するというところが、交通分野での我々の目指すところでございます。

岩田委員

ありがとうございます。とても便利なところであり、自然とか、旧市街地も昔ながらの状況で、とてもいい街で人口の流失は私もとても残念なんですけれども、今回のマスタープランでは地域の方々が喜ばれるようにしていただいたいなと思っているので、災害もですね地震の後も、ものすごく大変だったので、災害に向けても先ほど言われたような避難路とかも十分になってほしいなと思ってます。以上です。

柿本委員

ありがとうございます。他ございませんか。
はい副島委員。

副島委員

全体でエコ・コンパクトということで集約されるという事なんですけれども、農家の方なんかは農地が遠くなったりして、かえって不便になるとかあると思うんですけど。おそらく現在でも農業人口の高齢化とかが進んでいると思うんですけども、それを促すような方向に行ってしまうんじゃないかと。まち全体として農業生産が衰退する方向に行ってしまうんじゃないかなと思います。その辺りは如何でしょうか。

柿本委員

エコ・コンパクトと農地の保全との関係性はどのような風にされるのかと。

副島委員

それが都市計画でされるのか。他の部署で検討されるのか分かっていないんですけれども。

松田審議員

今回、エコ・コンパクトな都市づくりを目指しておりますが、規制の部分は強制力を持って移転をしてもらおうというのではなくて、より魅力、住みやすい街を拠点として位置付けた部分で作っていきこうと。そのためにハード整備等、ある程度お金を投入してやっていきこうというものでございまして、今ご指摘のような、例えば農家等の生業をもって居住されている方を規制力を持って移転していただくというものではございません。そういう意味合いが一つあるのと、生活拠点というものも設定しておりますので、出来れば、そういった生活の拠点をもっと住みやすい街にして、より近くのそういった拠点の方に生業や生活も含めて、将来的には魅力ある方に移転していただければという望みを持ってのエコ・コンパクトと考えております。あとは、都市サイドはそう考えておりますが、用途地域以外の部分は農業政策サイドの方で強い規制が敷かれております。農業振興地域、もっと強い規制になりますと農用地ですね。そういったところがございまして、そういったエリアにおいては都市化することは出来ないとなっております。以上です。

柿本委員

副島委員よろしいでしょうか。

副島委員

はい。

柿本委員

ほか何かご質問ございませんか。よろしいでしょうか。

ただいまご意見が出た部分については、特段、修正する事項はなかったかと思えますし、意見の中で反映させることができる部分につきましては、今後策定されます御船都市計画マスタープランですね、そちらの方に反映されていくという事でした。他にご意見が無ければ、議第1330号につきましては、異議なしとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

柿本委員

それでは、ご異議がないようですので、議第1330号につきましては、異議なしといたします。

審議：議第1331号 熊本都市計画道路の変更の件(菊陽空港線)

柿本委員

次の議題に入らせていただきます。

冒頭にご説明しましたとおり、議第1331号につきましては非公開となりますので、傍聴及び報道機関のかたは、係員の指示により御退室お願いいたします。

(退出)

それでは議第1331号の審議に入ります。事務局より議案の説明をお願いいたします。

松田審議員

議第1331号熊本都市計画道路の変更についてでございます。はじめに、都市計画道路菊陽空港線の位置についてご説明いたします。これは菊陽町を中心とした位置図となります。菊陽町役場がこちらになります。国道57号、セミコンテクノパーク、そして阿蘇くまもと空港、現在の都市計画道路菊陽空港線が赤線のこちらとなります。今回、都市計画道路の変更を行う区間が、県道熊本菊陽線から県道大津植木線までの区間で、赤の網掛けをした範囲となります。

次に付議理由についてご説明します。こちらは、熊本都市計画区域マスタープランに記載している、都市の将来像を示した将来市街地像図でございます。

菊陽町と合志市にまたがるセミコンテクノパーク地区は、「工業流通拠点」に位置付けられており、今後も新たな工業団地の整備が計画されるなど、将来も機能増進が図られる拠点でございます。このエリアにおいては、これまでに、中九州横断道路の事業化や県道等の整備に取り組んでおりますが、拠点形成に資するさらなる道路網の整備が必要と考えております。

こちらは、菊陽町の都市計画マスタープランに記載されている市街地構想図でございます。今回都市計画道路の変更を行う区間は、「都市幹線軸」に位置付けられており、セミコンテクノパーク地区から菊陽町中心部及び広域交通結節点である阿蘇くまもと空港方面へのアクセスを強化する道路となっております。

このように、本道路は、都市計画の上位計画におきまして、拠点へのアクセス強化などの観点から、整備が必要な道路として位置付けられております。

ここで、周辺道路の状況についてご説明します。今回都市計画道路の変更を行う区間は赤の点線の区間部分でございます。セミコンテクノパーク地区から菊陽町中心部や阿蘇くまもと空港方面へ向かう際、そのルート上には東西方向にJR豊肥本線が通っています。このため、緑の線で示す豊肥本線と交差する道路に交通が集中し、写真にお示ししたとおり渋滞が発生している状況でございます。

続いて、計画道路周辺の歩行者・自転車の通行状況について説明します。今回都市計画道路の変更を行う区間は、赤の点線の区間部分です。緑色の丸い着色部分が菊陽北小学校で、黄色の線が通学路になります。写真が県道新山原水線にある踏切部分の通学状況です。この踏切は、幅員が狭く児童生徒の近くを車両が通行する状況のため、朝の通学時間帯は交通誘導員によって車両と児童生徒を通行させなければならず安全確保が課題となっております。

まとめとしまして、セミコンテクノパーク地区から菊陽町中心部及び阿蘇くまもと空港方面へのアクセス強化、周辺道路の渋滞緩和、歩行者及び自転車の安全確保、これらの目標・課題に対応するため、地図の中で赤い線で示した都市計画道路菊陽空港線を県道大津植木線まで延伸する計画としました。延伸区間は、赤丸の区間となります。

次に、道路計画の概要について説明いたします。こちらは、計画区間付近の航空写真となります。今回都市計画決定するのは、赤い線の区間で、JR豊肥本線から県道大津植木線までの約1.3km区間です。

計画ルートは、オレンジ色で示す、既に都市計画決定している道路を北側に延伸し、セミコンテクノパークの南側にあたる県道大津植木線と交差して、北側の合志市道福原原水線に接続するものです。

また、現在踏切となっている部分は、今回、橋梁で跨ぐ計画としております。こちらは、道路の幅員構成になります。路面の幅員は16mとしております。今

回の都市計画決定範囲は、図に示す路面の幅員の範囲となります。

実際に整備を行う場合には、区域の外側にある法面などの範囲が必要となりますが、こちらにつきましては、今後、詳細な設計を行い、構造が確定した段階で、都市計画を変更する予定としております。

幅員の内訳につきまして、道路構造の基準に基づき決定しております。計画区間の将来交通量は、1日あたり約9,600台となります。道路幅員の構成は、道路構造の基準で将来交通量ごとに定められおり、ここでは専門的ですが第4種第2級という道路区分となりますが、車線数は2車線、車道幅は3m、植樹帯が1.5m、自転車歩行者道は3mの幅となります。

次に、ルート設計の考え方について説明します。ルートは、青色で示している、県道、町道と安全に接続できるよう、できるだけ90度に近い角度で交差する線形としております。また、カーブの数を少なくし、カーブの半径をできるだけ大きくとるよう設計しております。ルートの設定にあたりましては、土地利用の影響が最小限となるよう計画しておりますが、青色で示す集合団地におきましては、道路が団地内を通ることが避けられません。左側の上段図に示しておりますように切土構造とした場合、道路が地域を分断する形となることから、道路構造をボックスカルバート形式として、道路の影響をできるだけ小さくなるよう配慮しております。

次に、説明会及び意見書について説明します。都市計画素案の住民説明会は、令和2年12月17日に開催し、34人の参加がございました。

主な質問をご紹介します。事業完了の時期がいつになるのか、という質問がありました。現時点では詳細な時期は示せない、ということで回答いたしました。JR跨線橋の形状についての質問があり、橋梁の幅員は、路面幅で14m、高さは線路敷から6m以上確保する、ということをお返答しております。

踏切はなくなるのか、という質問がありました。踏切は現在、通学児童の利用もあり、歩行者横断者用として必要と認識しており、鉄道事業者と協議すると回答いたしました。なお、説明会全体を通して、都市計画素案そのものに対する反対意見はございませんでした。

続いて、都市計画案の公告・縦覧は、令和3年2月5日から2月19日まで行っており、2通の意見書の提出がありました。意見の要旨として、2件となります。

内容毎にご説明します。一つ目の意見は、環境対策に関する意見として、

このご意見に対する対応でございます。まず工事中の対策についてございま

すが、工事中の騒音、振動につきましては、定められた規制基準を守ることはもとより、できる限り周辺に影響が出ないように、未然に防止・軽減する措置を実施します。それでもなお、工事に伴い一定の損害等が発生した場合は、必要な調査を実施し、適切に対応いたします。

次に、道路供用後の対策についてでございます。騒音、振動については、事前に調査・予測を行い、必要な対策を設計及び工事に反映させます。[REDACTED]

[REDACTED]できる限りの措置を講じますが、一定の損害等が発生した場合は、基準に基づいて必要な調査を実施し、適切に対応いたします。

次に、道路計画に関する意見として、「道路計画を変更し、所有する土地に道路がかからないようにしてほしい」というものです。

[REDACTED]ご意見のあった方に対しては、丁寧に対応し、説明をして参りたいと考えております。

以上で、熊本都市計画道路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たします。

柿本委員

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局よりご説明がありました議第1331号熊本都市計画道路菊陽空港線の変更について、委員より何かご質問・ご意見ございませんでしょうか。

柿本委員

何かご質問ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

紫垣委員

確認も含めてお尋ねさせていただきます。説明資料の6ページでございます。付議理由が書かれていますけれども、課題のところは車両と歩行者・自転車が混在、7ページの周辺道路の渋滞緩和にも関係するんでしょうけれども、歩行者及び自転車の安全確保が大事です。9ページにも、16mの中で自転車歩行者道が3mとなっております。ここで尋ねですが、分かりやすいのは9ページなんですけど、自転車歩行者道というのが3mとなっておりますよね、ここをどのように自転車と歩行者を、こういうことをすることによってももちろん、車両と自転車、歩行者が分けられるんでしょうけど、本来、道交法では自転車は車道とあるんでしょうけど、ここではこういった区分けをされるという事で、自転車歩行者道の安全性をどうお考えか確認したいと思います。

松田審議員

今回の決定の道路幅員構成として、画面に示しておりますとおり、自転車、歩行者合わせて3mという、道路構造令に則り考えております。都市計画で道路を決定する場合は、周辺の土地利用の一体性あるいは通行の状況ですね、自転車が1日何台ぐらい通るか、あるいは歩行者数がどれくらいあるか、あるいは周辺が今後開発されるかどうか、というところの観点ですが、今回の都市計画道路におきましては、市街化調整区域の中を通る、いわゆる周辺は田畑等が広がっているエリアでございます。それと、将来の開発見込みもございません。あわせて、現状としましても将来的にもですね都市部、熊本市の中心とかですね、市街化区域内と比較しましても、さほど歩行者や自転車が多いエリアではございませんので、本来であれば自転車道を車道部に作るべきところではございますが、構造基準あるいは現地の状況、将来の見通しも含めまして、この道路におきましては最低幅の自転車歩行者道3mで計画をしております。以上です。

紫垣委員

説明は理解いたしましたが、やはり3mというと広いというわけではないでしょうから、周りが開放的な所であれば自転車も飛ばしたりとかしかねませんので、市街化の中心地とかは、きれいに歩行者道と自転車道が色分けされておりますけれども、できればですね、せっかくこうやってされるのであれば、その辺の安全性、分かりやすさというのも考慮していただきたいなと思います。ひいてはですね、熊本の都市計画の中での、自転車の位置付けですね、しっかりと考えていかなければいけないと思いますので、こういうコロナ下ですので、

みなさん自転車とか歩いてとか、というふうにされる人が多いですので、分かりやすく言うと大甲橋の上とかは歩道はしっかりとられていますけれども、車道はバスがギリギリ通りいつも危ないと思いますが、あそこも自転車と歩行者が分かりやすい形になっておりませんので、やはり中心市街地、繁華街もそうですけれども、熊本県全体で安全な自転車・歩行者の空間ができればいいなと思ひ発言させていただきました。よろしくをお願いします。

柿本委員

ありがとうございました。ほか何かございませんか。よろしいでしょうか。

今の紫垣委員のご質問に関連しまして、おそらく今の沿道土地利用からしたら、こういった道路構造でいいんかと思うんですけど、ご説明の中でもありましたように、周辺は今、市街化調整区域ですよ、今後菊陽町は他の市町村と違って人口がまだ増えている地域で、この辺が道路開発と共に宅地化されていく事があれば、道路の使用環境で今懸念されたところが出てくると思うんですけども、その辺でどんな感じになっていくんですかね。

松田審議員

質問と違う回答になるかもしれませんが、県としましてはですね、去年の3月に自転車利活用推進計画というものを策定しております、県下全域でですね、利活用を推進していこうというスタンスでございます。今回の道路におきましては、利活用推進計画に則った具体の策というまでは至っておりませんが、例えばですね、町の方の総合計画とか都市計画マスタープラン等でですね、具体のそういった自転車に関する計画等が提案なされれば、県としても積極的にその取り組みを推進、後押ししていきたいと考えております。

柿本委員

結局はネットワークにしないと自転車もなかなか使いにくいんで、その辺の全体的な計画が立ち次第、そういった自転車専用道についてもネットワーク化というのは、考慮に入れていこうという考え方でよろしいんですかね。

松田審議員

はい、そうです。

柿本委員

ありがとうございました。ほか何かございませんか。よろしいでしょうか。

それではご意見が無ければ、議第1331号につきましては、異議なしとし

てよろしいでしょうか。

(異議なし)

柿本委員

ご異議がないようですので、議第1331号につきましては、異議なしといたします。ありがとうございました。

以上で、準備されてました議案につきましては審議が終了いたしました。委員の皆様には、審議会の円滑な運営にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

それでは、これ以降の進行につきましては事務局の方にお返しいたします。

(7)閉会

宮島課長

ありがとうございました。

委員の皆様、本日は長時間にわたって熱心なご審議、大変ありがとうございました。

本日の審議の結果の知事への通知を受けまして、都市計画決定の手続きを進めてまいりたいと思います。

それでは、これをもちまして、第157回熊本県都市計画審議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

【午前11時10分閉会】

本書のとおり相違ありませんので、熊本県都市計画審議会運営規則第12条
第3項の規定によりここに署名します。

2021年 3月 31日

議事録署名者

熊本県都市計画審議会委員

森 則子

本書のとおり相違ありませんので、熊本県都市計画審議会運営規則第12条
第3項の規定によりここに署名します。

3 年 3 月 23 日

議事録署名者

熊本県都市計画審議会委員

岩下 栄一