

第159回

熊本県都市計画審議会議事録

令和4年(2022年)2月14日

第159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1336号 《公開》

荒尾都市計画道路の変更の件(万田下井手線)

議第1337号 《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4年(2022年)2月14日(月曜日) 午後2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

熊本大学教授

本間 里見

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

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

城下 広作

熊本県議会議員

岩田 智子

熊本県市議会議長会

原口 亮志

九州地方整備局長(代理 熊本河川国道事務所長 三保木 悦幸)

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)

土木部道路都市局長	宮島 哲哉
土木部道路都市局都市計画課長	山内 桂王
土木部道路都市局都市計画課審議員	田村 伸司
土木部道路都市局都市計画課主幹	菅 知一郎
土木部道路都市局都市計画課主幹	内田 寛幸

4 一般の傍聴者 1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159回熊本県都市計画審議会を開会いたします。私は本日の進行をいたします県都市計画課の菅です。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宮島からご挨拶申し上げます。

(2) 主催者あいさつ

宮島道路都市局長

皆様、こんにちは。道路都市局長の宮島でございます。事務局を代表してご挨拶申し上げます。

本日はたいへんお忙しい中に第159回熊本県都市計画審議会にご出席いただき、誠に有難うございます。

前回の都市計画審議会は、昨年12月に開催し、大津都市計画区域マスタープラン、八代港臨港地区、荒尾市の産業廃棄物処理施設の位置、熊本県景観計画に関してご審議をいただきました。

このうち、都市計画の決定に係る大津都市計画区域マスタープランと八代港

臨港地区の変更につきましては、この1月21日付けで都市計画決定の公告を行ったことをご報告申し上げます。

さて、本日の付議事項ですが、荒尾都市計画道路万田下井手線と熊本都市計画道路菊陽空港線の変更の2件でございます。

万田下井手線は、平成27年に三池炭鉱万田坑が世界文化遺産に認定されたため、この資産との調和を図るためにルートの変更を行うものでございます。

また、菊陽空港線につきましては、昨年3月に起点を旧国道57号の県道熊本菊陽線からセミコンテクノパーク周辺地区を通っております県道大津植木線まで延伸する件をお諮りしたところでございます。今回は、詳細設計が完了し法面部など道路として必要な区域が明確になりましたので、これに基づきまして都市計画道路の区域を変更する件について御審議をいただく予定としております。

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。本日は、どうぞよろしくお願いいいたします。

菅主幹

定数の確認をいたします。本日は、委員18名のうち17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ご紹介します。いただきます。

国土交通省九州地方整備局長藤巻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長三保木様でございます。

農林水産省九州農政局長宮崎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。

熊本県警察本部長山口様の代理といたしまして、熊本県警察本部交通規制課長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、会長が議長を務めることとなっておりますので、柿本会長に議長をお願いいたします。

柿本会長、よろしく申し上げます。

(4) 議事録署名者の指名

柿本会長

それでは、私のほうで進行させていただきます。

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たいと思います。

規定により、会長が指名することになっておりますので、本日は、本間委員と増永委員にお願いしたいと思いますが、本間委員、増永委員よろしいでしょうか。

(了解の声)

それではよろしくお願いたします。

(5) 審議会の公開・非公開について

柿本会長

続きまして、審議会の公開に関してですが、本日の議案はすべて公開いたします。

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。

菅主幹

傍聴の方が1名、報道機関の方が4社いらっしゃいます。

柿本会長

それでは傍聴される方にお願です。

このような会議が公開されますのは、県民の皆様には県政に対する理解と信頼を深めていただく目的から公開するものでございます。皆様に発言や態度表明の場を提供するものではありません。

お手元にお持ちの熊本県都市計画審議会傍聴要領の中に記載していますように、会議中は静粛にさせていただき、拍手等により賛成、反対の意向等を表明することはできません。

もし、お守りいただけない場合は、退場していただくこともあります。

会議の円滑な進行についてご協力をお願いします。

(6) 議案

審議：議第1336号 荒尾都市計画道路の変更の件(万田下井手線)

柿本会長

それでは審議に入ります。

議第1336号荒尾都市計画道路の変更の件、万田下井手線について、ご審議
いただきたいと思います。

事務局より議案の説明をお願いいたします。

田村審議員

こんにちは、都市計画課の田村です。よろしく申し上げます。着座にてご説明
します。なお、お手元の資料、A4横のパワーポイントの打ち出しと同じものを
前方のスクリーンに表示しております。

それでは、議第1336号荒尾都市計画道路の変更の件、万田下井手線につ
いて、ご説明いたします。

資料右上にページ番号を記しております。

1ページをご覧ください。

これは、荒尾市の都市計画区域図です。西側に、荒尾駅、荒尾市役所、北側
に世界文化遺産の三池炭鉱万田坑、中央付近にグリーンランドを示し、都市計
画道路万田下井手線は、赤線で表示しております。万田下井手線は、国道20
8号を起点として、都市計画道路市屋深瀬線を終点とする幹線道路です。

2ページをご覧ください。

次に、マスタープラン上の位置付けについて、ご説明いたします。こちらは、
荒尾都市計画区域マスタープランに示した将来市街地像図です。JR荒尾駅周辺
と緑ヶ丘地区周辺の2つの中心拠点を連携するように都市連携軸が配置され、
このうちの一部が万田下井手線となります。

3ページをご覧ください。

こちらは荒尾市の都市計画マスタープランに示した将来都市構造図です。先
ほどの区域マスタープランと同様に、2つの中心拠点を結ぶ市街地環状軸の一
部に位置付けられております。

このように、本路線はマスタープラン上で、拠点間のアクセス強化などの観
点から、重要な路線に位置付けられております。

4ページをご覧ください。

次に、付議理由についてご説明いたします。図中に示す水色の線は、既決定
のルートです。このルート上には、平成27年に明治日本の産業革命遺産とし
て世界文化遺産に登録された三池炭鉱万田坑があるため、ルートを変更するも
のです。

5ページをご覧ください。

詳細についてご説明いたします。こちらは、変更区間付近の航空写真です。
黒い線が現道の県道荒尾南関線、水色の線が既決定の万田下井手線です。オレ

ンジ色で着色の範囲が世界文化遺産に登録された万田坑で、黄色で着色の範囲が万田坑を保護するために定められた緩衝地帯です。

ルートの変更については、平成27年に荒尾市が県や学識者で構成する都市計画道路整備検討委員会を設置し、検討が行われました。現道沿いにある遺構や万田炭鉱館、万田公園などの施設を回避する形で、赤線のルートに道路計画が取りまとめられました。

6ページをご覧ください。

道路計画の概要について、ご説明いたします。道路区分は、道路構造の技術的基準において、将来交通量ごとに定められており、本区間は1日あたり約6,100台で、第4種第2級となります。その道路の幅員は16mです。内訳については、車線数が2車線、車道が3m、自転車通行帯が1.5m、植樹帯が1.5m、歩道が2mです。なお、自転車通行帯については荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画に基づき、設置することとしております。

7ページをご覧ください。

こちらは、先ほどご説明しました道路の断面図で、16mの幅で都市計画決定いたします。今後、詳細な測量設計を行い、法面などの構造が確定した段階で、再度変更する予定としております。

8ページをご覧ください。

今回の都市計画の変更に伴う、世界遺産関係機関との協議について、ご説明いたします。まず、令和元年8月、検討委員会で取りまとめられた変更ルートの概要書を国に提出しました。その後、令和2年3月、国からユネスコ世界遺産センターへ遺産影響評価書を提出し、承認が必要との意見がありました。これを受け、令和3年3月、国を通じ遺産影響評価書をユネスコ世界遺産センターへ提出しました。それに対し、同年12月、国を通じユネスコ世界遺産センターから「万田坑及び遺構への直接的な悪影響はない」との回答がありました。

このような協議を経て、今回、都市計画審議会に付議しております。

9ページをご覧ください。

次に、説明会及び意見書について、ご説明いたします。都市計画素案の住民説明会は、令和元年11月12日に開催し、21名の参加がありました。主な質問をご紹介します。「万田下井手線を整備する理由は何か」という質問があり、「東西方向を結ぶ道路ネットワークとして、重要な路線のため」と回答しております。「現道拡幅ではない理由はなにか」という質問があり、「現道沿いに万田坑の遺構があり、現道拡幅は困難」と回答しております。

10ページをご覧ください。

都市計画案の公告・縦覧は、令和2年1月10日から24日まで行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は、以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いたします。

柿本会長

ありがとうございました。それでは、ただいま事務局よりご説明がございました、議第1336号荒尾都市計画道路の変更の件につきまして、委員の皆様、何かコメント及びご意見ございませんでしょうか。

城下委員

概ね説明は分かりました。既決定のルートを変えるというのは当然と言いますか、理解はできます。9ページの住民説明会で、基本的に住民の方はこの新しいルート変更に対してご理解をいただいたということで理解してよろしいでしょうか。

田村審議員

はい、そのように理解しております。

城下委員

分かりました。

現道沿いに遺構があるということで、現道の荒尾南関線の遺構は両サイドにあるのですか。それとも片側だけにあるのか。片側だけにあるのならば、現道の拡幅ということも考えられるのかなと思い、その点はどうですか。

田村審議員

現道の両側に遺構がございますので、両側に広げるとするのはなかなか厳しいかなと思います。

城下委員

分かりました。

現道の荒尾南関線には遺構が両サイドあるから拡幅は難しいということですね。なんでそういうことを聞くかということ変更ルートが、いわゆる大回りになって、おそらく現道を触るより経費がかかると考えられるので。

それと、変更ルートには既存の建物とか工場とかがあって、この方々がどういう反応をしているのかなと気になったため、その点はどうですか。

田村審議員

現道沿いには遺構がございます。そのため、前方のスクリーンにも表示して

おりますが、5ページのような赤いルートを設定しております。ただ赤いルートには、今委員がおっしゃったような民地と言いますか、その用地をお持ちの方もおられ、今後、ご協力をお願いしていかなければなりません。説明会をさせていただきまして、現状ではご理解いただいております。実際、事業を始めまして、用地交渉等を行っていく中で色々な検討が必要になっていくかと思えます。

城下委員

いずれにしろ、地元の理解をいただいて、円滑にできるようにしっかり頑張っていたきたいと思えます。以上です。

柿本会長

ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

私の方から、ルート変更されて結構迂回されていますよね。既存のルートは結構直線的ですよ。設計上の法定速度等は、変更するとき変わるんですか。

田村審議員

現状では変えておりません。

道路構造の技術的基準に基づいて、遺構等を避けながらルートを選定しております。

柿本会長

新規に道路を作られていくときに、よく費用便益分析とかされますよね。これは費用便益分析に係る案件になるのですか。それとも、都市計画決定したら費用便益分析等はやらずに道路は作っていくとなるのですか。

田村審議員

事業化に当たりましては、様々な事業がございます。その中で費用便益が必要なもの、必要でないものもございます。今後、事業の採択に当たって、どの事業で進めていくかによって変わってまいります。

柿本会長

分かりました。

迂回していくので同じ起終点で費用便益で考えていくと、長くなるんで不利になりますよね。

田村審議員

整備する延長が長くなるため、そうなると思います。

柿本会長

道路延長が長くなって、交通の所要時間も長くなって、費用もちょっと多くかかるので、その辺のところは注意しながらやっていただきたい。

田村審議員

はい、注意しながら進めていきたいと思います。

柿本会長

他ございませんかね。よろしいでしょうか。

中身については特段のご異議はなかったので、この件につきましては異議なしとしてよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

ご異議がないようですので、議第1336号につきましては異議なしとさせていただきます。

審議：議第1337号 熊本都市計画道路の変更の件(菊陽空港線)

柿本会長

続きまして、議第1337号熊本都市計画道路の変更の件、菊陽空港線について、事務局よりご説明をお願いいたします。

田村審議員

それでは議第1337号熊本都市計画道路の変更の件、菊陽空港線について、ご説明いたします。

1ページをご覧ください。

これは、菊陽町を中心とした位置図で、北側にセミコンテクノパーク地区、南側に阿蘇くまもと空港を示し、都市計画道路菊陽空港線は、赤線で表示しております。菊陽空港線は、セミコンテクノパーク地区の南の県道大津植木線を起点として、JR 豊肥本線、県道熊本菊陽線、国道57号と交差し、菊陽町役場前を經由して、県道熊本空港線を終点とする幹線道路です。

なお、熊本都市計画区域マスタープランにおいて、セミコンテクノパーク地区を工業流通拠点に位置付け、拠点形成に資する道路網の整備を推進することとしております。また、菊陽町の都市計画マスタープランにおいて、本路線を交通結節点や近隣の市町へのアクセス性を確保する軸として、地域幹線軸に位

置付けております。

2ページをご覧ください。

次に、昨年4月に都市計画を変更した内容について、ご説明いたします。

前回の都市計画決定では、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や歩行者及び自転車の安全確保といった課題に対応するため、県道熊本菊陽線から県道大津植木線まで延伸しました。

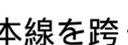
3ページをご覧ください。

これは、前回延伸した区間の道路の幅員についてです。決定の幅は、詳細な設計の前で、計画を速やかに周知するため、車道などの通行に必要な路面幅としていました。道路区分は、道路構造の技術的基準において、将来交通量ごとに定められており、本区間は1日あたり約9,600台で、第4種第2級となります。

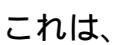
その道路の幅員は16mです。内訳については、車線数が2車線、車道が3m、路肩が0.5m、植樹帯が1.5m、自転車歩行者道が3mです。

4ページをご覧ください。

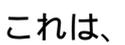
続いて、付議理由について、ご説明いたします。こちらは、変更区間付近の航空写真です。今回、道路の詳細な設計が完了しましたので、決定の幅を、道路の建設のために必要な道路幅に変更するものです。変更する区間は、前回延伸した区間に加え、JR豊肥本線を跨ぐ橋梁が現道へ取り付くまでに影響する区間を追加しており、赤線で示す延長約1.6kmとなります。

詳細については、航空写真に示す、の住宅団地南側、の中間付近の農地、のJR豊肥本線を跨ぐ橋梁、の橋梁の南側アプローチ区間について、標準的な断面図を用いてご説明いたします。

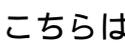
5ページをご覧ください。

これは、4ページの航空写真でに示した住宅団地南側の断面図です。道路の建設のために必要となる構造物や切土法面の幅などを追加して赤の旗揚げで示す道路幅に変更するものです。

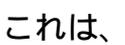
6ページをご覧ください。

これは、に示した中間付近の農地の断面図です。盛土法面や道路排水施設の幅などを追加して、赤の旗揚げで示す道路幅に変更するものです。

7ページをご覧ください。

こちらは、に示したJR豊肥本線を跨ぐ橋梁の断面図です。こちらは、高欄部分を追加して、赤の旗揚げで示す道路幅に変更するものです。

8ページをご覧ください。

これは、に示した橋梁の南側アプローチ区間の断面図です。この区間には、

JR 豊肥本線に並行する県道熊本菊陽線があり、菊陽空港線と立体で交差することとなります。このため、菊陽空港線の両側に県道熊本菊陽線へ接続する側道を設けております。これら側道などの幅を道路構造の技術的基準に基づき確保し、赤の旗揚げで示す道路の建設に必要な道路幅に変更するものです。

9ページをご覧ください。

次に、説明会及び意見書について、ご説明いたします。都市計画素案の住民説明会は、令和3年12月16日、17日の2日間で開催し、計73名の参加がありました。主な質問をご紹介します。「工事着手の時期がいつになるのか」という質問があり、「用地の関係などもあるため、現時点では詳細な時期は示せない」と回答しております。「既設の踏切は閉鎖するのか」という質問があり、「車両は通さず、歩行者及び自転車のみが利用するよう鉄道事業者や交通管理者と協議している」と回答しております。「TSMCの進出が決定したこともあり、2車線で足りるのか」という質問があり、「セミコンテクノパーク周辺の将来の開発を見込んだ交通量で推計を行い、道路構造の技術的基準に基づき2車線で計画している」と回答しております。

10ページをご覧ください。

都市計画案の公告・縦覧は、令和4年1月18日から2月1日まで行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は、以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

柿本会長

ありがとうございました。それでは、事務局よりご説明がございました、議第1337号熊本都市計画道路の変更の件につきまして、委員の方々からコメント並びにご意見ございませんでしょうか。

岩下委員

当該地域に学校がいくつかありますよね。小中学校がいくつかありますか。この計画で子供たちの安全は十分担保されているのか。

それから、自転車道と歩行者用の道路が一緒になっているけど、それに危険はないのでしょうか。

柿本会長

小中学校はどれくらいあって、この計画で歩行者道と自転車道が一緒になっているけれども安全は確保されていますかと、質問がありました。

田村審議員

小学校と中学校が一つずつございます。4ページの航空写真で、位置的には小学校が横断図の右手、中学校が計画図には見えてないんですが南の方に一つございます。小学校の通学路なんです、JRと立体交差する横に踏切がございます。現状は車と自転車、歩行者が狭い幅員の中を通るような状況になっておりますので、踏切は自転車、歩行者専用というところで協議を行っており、この道路を整備することによりまして、歩行者の安全性等は確保されるかと思っております。

もう一つは、本線にも自転車歩行者道を整備しますので、歩行者の安全性確保という意味では、本路線は寄与すると考えております。

それと先ほどの万田下井手線と違いまして、こちらの場合には自転車通行帯というのを整備しておらず、自転車歩行者道という形をとっております。自転車通行帯を整備する際には、自転車通行のネットワークが考えられるのですが、この場合、自転車ネットワークが現在考えられておらず、また、前後もその形で整備されていることから、自転車、歩行者一体となった形をとります。そこは現状でも十分留意しながら、自転車、歩行者一体となった形でも、歩行者、自転車の安全性を確保できるよう整備を考えたいと思っております。以上でございます。

岩下委員

最近、自転車と歩行者がぶつかったという事故がずいぶん多くなり、そういうところは配慮して、子供たちの安全を十分担保していただくようお願いいたします。それと、TSMCがやってくることによって、車両はずいぶん増えると思うんですよ。住宅も増えているし、車両の増加を十分考慮に入れておられると思うが、この点はどう考えられますか。

田村審議員

TSMCの進出は昨年公表されたものになります。去年の11月だったかと思いますが、それ以前に、セミコンテクノパーク地区への渋滞緩和を目的として、この道路は整備を進めております。TSMCの進出に関わらず、当初から考えており、この道路を整備することによりまして、周辺道路の渋滞緩和に寄与すると考えております。

岩下委員

住民の利便を損なわないように、よろしく願いいたします。

柿本会長

他ございませんでしょうか。

城下委員

県道大津植木線と接続する部分の標準断面というのは、全部片側1車線ずつの絵ですけど、ここは当然、TSMCは右折になります。右折レーンをちゃんと作るような考えなのか。そして、その前に緑の合志市道の福原原水線、これは直線でまっすぐ行くような形、それと合志に行く左側に左折、理想は直進と左折と右折、そういった整備は必要だと思うが、これらの幅は十分考慮できる考えなのか。

田村審議員

交差点部分は、現状では右折レーンと直進、左折レーンの2つを検討しております。

城下委員

特に、右折レーンはぜひ作ってもらいたい。これは絶対、右側にTSMCの場所ですから、こちら側に曲がるのは圧倒的に多いです。おそらく、右折レーンはある程度標準より長くとらないと渋滞する可能性がある。

あと、この道ができると左折も利用する人が多くなると思います。今までなかったから県道の方に行かない人がいたけれども、これができると目的地が熊本市側に行くと左折をする人も結構出てくると思います。この辺は3つのレーンがあると良いと思う。

それと県道大津植木線は片側1車線ずつとなっているんですけど、要望としては、ここを改善して4車線化の話もある。なかなかここはうまくいかない状況ですけども、仮に4車線になると交差点もある程度工夫する考えを持たないといけないと思う。それに対応できなければ、用地の幅とか、後で変更が利かないということも出てくるので、心配しております。

田村審議員

現状では、今ご説明しましたような交差点の形状を考えておりますが、今後、この菊陽空港線整備後に、交通の推移等を踏まえ、それ以外のソフト対策等も含めて交通渋滞に対する対策は考えていきたいと思っております。

城下委員

分かりました。

柿本会長

他ございませんかね。

副島委員

道路を新しく作ることによって、違った新しい環境ができると思うんですけども、そこには植樹帯を今考えてらっしゃると思うんですが、植樹の樹種についてはどのような計画で選定されるのかお伺いしたいと思います。

田村審議員

植樹の樹種に関して、現段階では都市計画上は、樹種までは決めておりません。今後、道路の維持管理等を踏まえまして、周辺の方々への影響等を踏まえながら、樹種は検討していきたいと思います。

副島委員

現在、空港線なんかでクスノキの伐採なんかも問題になっているじゃないですか。あれなんかは長期的な目で樹種が選定されていればなと思いましたので、この機会に都市計画でも考えていただければと思います。よろしく願います。

柿本会長

他ございませんかね。

細かいところだけ、8ページの断面図のアプローチの側道で、今回の都市計画決定の変更は、道路構造が決まってきたので変更されるということだったんですけども、こちらの方の側道に側溝とかは入らないんですかね。他では、側溝は入っているんですが。中に入っているんですか。

田村審議員

はい、小さくて恐縮なんですけど、歩道部分が車道側に勾配がついておりまして、歩車道の境界に側溝が入っております。

柿本会長

はい、分かりました。

それと、先ほどご質問があったんですけども将来的な渋滞の心配ですね。県や市の方では来年ですかね、パーソントリップ調査されると思うんですけども、そこで将来交通量が変わってきたときには、この計画は変えられるんで

すか。将来交通量 9,600 台でちょうど設計のところは 1 万台以下でやられていますよね。来年調査されて、それからネットワーク解析されて、この辺の交通量が決まってくると思うんですけど、その時は 1 万台を超えそうなときはどうされるんですか。

田村審議員

あくまで 1 万台というのは目安で、1 万台を超えたら 4 車線というわけでもございませんし、パーソントリップ調査をもとに将来に向けた整備の検討をしていくんですが、今回は現状でも 1 万台以下ですし、実際、整備を急ぐ必要がございますので現状としては 2 車線で整備を進めていきたいと考えております。

柿本会長

はい、分かりました。

他ございませんかね。よろしいでしょうか。

それでは他にご意見がございませんので、議第 1 3 3 7 号につきましては異議なしとしてよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

それではご異議がないようですので、議第 1 3 3 7 号につきましては異議なしといたします。

以上で、予定されておりました議案の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

山内課長

委員の皆様におかれましては、熱心なご討議をいただきまして、誠にありがとうございました。本日の審議会の結果を知事への通知を受けまして、県の方では、必要な都市計画手続きを進めて参りたいと考えております。

それでは、これをもちまして第 1 5 9 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。

【午後 2 時 5 0 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。

令和4年2月28日

議事録署名者

熊本県都市計画審議会委員

本間里見

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。

R 4 年 3 月 8 日

議事録署名者

熊本県都市計画審議会委員

増永慎一郎