

令和4年度 第2回 益城町都市計画審議会 議事録

- 1 開催日時 令和5年3月20日（月）14時00分～15時45分
- 2 開催場所 益城町役場仮設庁舎2階 応接室
- 3 議 案
 - 第1号 熊本都市計画地区計画（くまもと臨空テクノパーク）の変更（益城町決定）について
 - 第2号 熊本都市計画地区計画（くまもと臨空産業）の決定（益城町決定）について
 - 第3号 熊本都市計画道路の変更（益城町決定）について
- 4 出席委員

熊本大学教授	柿本 竜治
熊本大学准教授	星野 裕司
上益城農協代表理事常務	松本 和文
益城町商工会会長	住永 金司
益城町議会議長	稲田 忠則
〃 総務常任委員長	中川 公則
〃 建設経済常任委員長	榮 正敏
〃 福祉常任委員長	吉村 建文
上益城地域振興局長	森 博昭
御船警察署交通課長（代理出席）	宮村 幸聖
益城町区長会会長	森永 安生
- 5 出席職員

町長	西村 博則
都市計画課長	齊藤 計介
〃 都市計画係長	丸山 伸二
〃 〃 参事	姫野 幸徳
〃 〃 主査	柴田 昭博
〃 〃 主査	倉岡 泰也
〃 〃 主事	川前 岳士
街路課長	石橋 淳
〃 工務係長	鶴野 雅臣
〃 〃 主査	片岡賢太郎

6 開催形態 全部公開

7 傍聴者数 1 名

【 開 会 】

事務局 皆様こんにちは。定刻となりましたので、只今から「令和4年度第2回益城町都市計画審議会」を開会いたします。本日、進行を務めます都市計画課の柴田と申します。よろしくお願いいたします。

開会にあたりまして、西村町長がご挨拶申し上げます。

町長 改めまして皆さんこんにちは。本日は、委員の皆様におかれましては、たいへんお忙しいなか、令和4年度第2回益城町都市計画審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、本町に甚大な被害をもたらしました平成28年熊本地震から本年度で7年目を迎えます。その間、町では「完全復興」に向け全力で取り組んでおり、復興のシンボルであります「県道熊本高森線4車線化事業」や「木山地区の益城中央被災市街地復興土地地区画整理事業」は着実に進展をしております。今後も事業の完了に向けて引き続き県と連携をしてまいります。

昨日、阿蘇くまもと空港新旅客ターミナルビルの供用開始記念レセプションが開催されまして、3月23日から正式に供用を開始されます。また、3月28日には役場新庁舎が落成し、5月の連休明けから業務を開始する予定としており、新庁舎の周辺には、まちの賑わいづくりの一翼を担う震災記念公園や交通広場を順次整備していくところです。さらに、県道熊本高森線も3月27日午後から秋津の沼山津付近から高速道路までの約800mが供用を開始されます。

さて、今回の審議会は「くまもと臨空テクノパーク地区計画の変更」、「くまもと臨空産業地区計画の決定」及び「都市計画道路の変更」に関する審議をお願いするものです。委員の皆様には、忌憚のないご意見を願いますとともに、引き続き、町の「完全復興」に向けた取り組みに対し、ご指導、ご協力をお願い申し上げ、私の挨拶としていたします。本日は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。ここで、西村町長は公務がございますので、退席させていただきます。

【西村町長退出】

事務局 冒頭に申しましたとおり、撮影、録音はここまでとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

次に、定足数についてご報告いたします。本日、委員定数 12 名のうち 12 名の出席となっております。よって、益城町都市計画審議会条例第 6 条第 2 項の規定により、審議会を開催できる定員数に達していることをご報告いたします。

続きますて、会長のご挨拶をお願いいたします。

柿本会長 皆様こんにちは。着座にてご挨拶をさせていただきます。本日の議案は、町長のご挨拶の中にもありましたように、熊本の空の玄関口であります空港周辺の地区計画 2 件、熊本震災からの復興計画の中にありました災害に強い幹線道路ネットワークの構築に関する都市計画道路の都市計画決定に関する内容があります。双方とも益城町にとって大変重要な計画になってますので、皆さんの慎重な議論をよろしくお願いいたします。簡単でございますけど、私の挨拶とさせていただきます。

事務局 ありがとうございます。ここからの議事進行は、柿本会長にお願いいたします。

柿本会長 それでは、本日の議案 3 件ございますが、1 件ずつ進めさせていただきます。議案第 1 号「熊本都市計画地区計画（くまもと臨空テクノパーク）の変更」について、事務局より議案の説明をお願いします。

【議案第 1 号説明】

倉岡主査 改めまして、こんにちは。都市計画課の倉岡です。それでは、議案書について説明をさせていただきます。こちらのパワーポイント用の議案書に沿って、恐れ入りますが着座にて説明させていただきます。

始めに議案第 1 号及び第 2 号に共通する地区計画の制度について説明します。地区計画は、都市計画法（法第 12 条の 4・法第 12 条の 5）に

定められた計画の1つで、ある一定のまとまりを持った「地区」を対象にその地区の実情に合ったきめ細かい規制を行う制度です。区域の指定された用途地域の規制を強化、緩和することができ、各街区の整備及び保全を図ります。地区計画を定めると、これまでのまちづくりのルールである建築基準法などの制限の一部が地区計画の内容に置き変わることによって、建築行為や開発行為を行う場合に守らなければならない地区独自のルールが決定されます。次のページをお願いします。

次に市街化調整区域における地区計画についてです。もともと市街化調整区域は、都市計画法上開発を抑制する区域と定められており、都市的土地利用が厳しく規制されています。全国的な人口減少社会が問題視され、市街化調整区域においても既存集落の人口減少・少子高齢化が顕在化される中、地区計画などを用いて市街化調整区域の概念を守りながら地域活力の維持・活性化に努めています。なお、益城町においては、令和3年5月に地区計画策定基本方針・計画基準が改正されており、市街化調整区域内での地区計画の種類は「住居系」「非住居系」「災害復興系」に大別されます。今回のくまもと臨空テクノパーク地区計画及び、くまもと臨空産業地区計画は非住居系で進められています。次のページをお願いします。

ここからは議案第1号、熊本都市計画地区計画（くまもと臨空テクノパーク）の変更について説明します。始めに、地区の現状についてです。本地区は、北に阿蘇くまもと空港、西に熊本テクノリサーチパークが立地しており、県道熊本益城大津線へのアクセス性が高く、産業的土地利用に適した地区です。次に、益城町の都市計画マスタープランについてです。本地区周辺は、広域的な交通結節点における、産業振興の促進を目的とした、多様な産業の立地を促進するための産官学広域連携拠点であるとともに、将来都市構造において、工業・産業の計画的な集積を図り、既存産業とあわせて一体的な産業振興に努める産業用候補地として位置付けられています。次のページをお願いします。

続いて、地区計画における土地利用の方針について、説明いたします。本地区は、産業の集積や企業の誘致などによる、雇用の場の確保及び地域振興のため、既存産業との連携や、広域交通ネットワークなどを活かし、周辺住宅地や田園環境、自然環境に配慮しながら、良好な産業用地

の形成を図る「産業ゾーン」に位置付けています。次のページをお願いします。

こちらが総括図です。総括図の右上に、赤の引き出し線でくまもと臨空テクノパーク地区計画の位置を示しております。次のページをお願いします。

こちらが計画図です。計画図は、桃色枠で地区計画の区域を示しております。緑色が緑地、水色が調整池、茶色が道路を示しております。今回は、道路及び緑地の変更を行います。次のページをお願いします。

次に、地区計画の策定理由について説明します。本地区は、北に阿蘇くまもと空港、西に熊本テクノリサーチパークが立地している。計画地南面に接する町道テクノ1号線は県道熊本益城大津線（第二空港線）に接しており、交通利便性に優れた地区である。また、地域の振興と活性化に資するため、平成24年3月に地区計画を決定し、周辺の自然や田園風景との調和を図りながら、土地利用の促進と企業立地の誘導を図っている。本地区の特徴を活かし、多様な企業の立地を促進し優良な工業団地を整備するために、地区計画を変更するものである。次のページをお願いします。

地区計画の名称、位置、面積、目標についてです。これらの内容について、当初計画からの変更はありません。名称は、くまもと臨空テクノパーク地区計画。位置は、益城町大字小谷字中高遊の一部、同字西高遊の一部、同字下石岸原の一部。面積は、約24.2ha。目標は、本地区は町の北東部に位置し、北に阿蘇くまもと空港、西に熊本テクノリサーチパークが立地している。計画地南面に接する町道テクノ1号線は県道熊本益城大津線（第二空港線）に接しており、益城熊本空港インターチェンジにも比較的近く、交通利便性に優れた地区である。また、熊本テクノリサーチパークにはハイテク企業が進出しており、これらの好条件を活かした優良な工業団地を整備することで、活力ある工業地を創出する。次のページをお願いします。

区域の整備・開発及び保全に関する方針についてです。これらの内容について、当初計画からの変更はありません。まずは、土地利用の方針について、本地区は、近隣に集落・人家がなく、農地及び企業などに囲まれている。町マスタープランにおける土地利用計画においては、ハイテ

ク企業を誘致するために、「工業地又は流通業務地とするゾーン」と設定されており、熊本空港周辺景観形成地域内の区域であることに配慮し、周辺環境及び自然環境に配慮した産業創出の拠点づくりを行う。次に、地区施設の整備の方針について、町道との接続については、地区中央部の南北に幅 12.5m の道路を配置する。また、地区内には広場、緑地及び調整池の整備を図る。次に、建築物などの整備の方針について、良好な工業生産環境を創出するために、建築物などの用途の制限、建ぺい率及び容積率の最高限度、敷地面積の最低限度、壁面位置の制限、高さの最高限度並びに美観上などからの垣又はさくの構造の制限を行う。その他、当該区域の整備・開発及び保全の方針については、該当ありません。次のページをお願いします。

続きまして、地区整備計画について、道路延長のみ当初計画より変更しています。まず、地区施設の配置及び規模について、道路は、幅員 12.5 m。延長約 600m。緑地は、地区面積の 10% 以上。次に、建築物などに関する事項の建築物などの用途の制限について、次に掲げる建築物以外は建築してはならないとしております。①製造業の用途に供する建築物（周辺の環境悪化をもたらすおそれのある業種を除く）。②①に関連する研究施設、運送業施設又は倉庫。③地区内の従業者が利用する店舗など（日用品の販売を主たる目的とする店舗は、500 m² 以内のものに限る）。容積率の最高限度は、200%。建ぺい率の最高限度は、60%。敷地面積の最低限度は、1,000 m²（ただし、地区内の従業者が利用する店舗などの敷地は除く）。次のページをお願いします。

前ページに続きまして、壁面の位置の制限は、道路境界及び敷地境界から 2 m 以上後退すること。建築物などの高さの最高限度は、地域の個性、特性を尊重し、周辺環境及び景観に配慮した製造業の機能上必要な高さとすること。建築物などの形態又は意匠の制限は、熊本空港周辺景観形成地域内の区域であることに配慮し、周辺地域の環境・景観に調和させたものとする。垣又はさくの構造の制限は、熊本空港周辺景観形成地域内の区域であることに配慮し、周辺景観に調和させたものとするとしております。次のページをお願いします。

前のページに続きまして、地区整備計画についてです。土地の利用に関する事項の良好な地区環境の確保に必要なものの保全を図るための制

限については、該当ありません。備考として、1.可能な限り、雨水を地下浸透させるための施設(浸透ますなど)を適切な方法で設置すること。
2.企業が立地する際は、予め地下水使用計画、雨水の地下浸透計画を町に提出し、公表する。以上が、地区計画の内容の説明となります。次のページをお願いします。

次に、都市計画の策定の経緯概要について、手順に沿ってご説明いたします。最初に、住民の皆様には都市計画の案について知っていただき、ご意見を都市計画案に反映させるため、原案の説明会を行います。住民説明会について、1月13日の夜、1月15日の昼に開催し、計1名の住民が参加されました。次のページをお願いします。

次に、公告縦覧です。住民説明会の終了後、原案の縦覧を2週間行います。地区内の土地所有者などの方は地区計画の原案についての意見書を提出することができます。なお、土地所有者以外の益城町住民の方については、原案についての意見書を提出することはできませんが、計画案の縦覧の際に意見書を提出することができます。原案の縦覧は1月17日から30日まで行い、意見書の提出は2月6日まで受け付けました。こちらの縦覧者及び意見書は、ともに0件でした。原案縦覧の終了後、熊本県と事前協議を行い、「異議無し」の旨、回答頂きました。次に、都市計画法に基づく、計画案の縦覧と意見書の提出を2月17日から3月2日まで行いました。こちらの縦覧者及び意見書は、ともに0件でした。なお、各縦覧公告における資料などについて、益城町ホームページにおいても掲載させていただきました。次のページをお願いします。

次に、本日の都市計画審議会です。都市計画法に基づく公告縦覧の終了後、第三者からなる都市計画審議会により、都市計画を決める前にその案について調査・審議を行います。次のページをお願いします。

最後に、地区計画の都市計画決定です。本日の都市計画審議会の審議を経て、異議ない旨の答申を頂きましたら、熊本県と都市計画法に基づく協議を行います。協議が整いましたら、都市計画決定を行い、都市計画の種類、土地の区域、縦覧場所を告示します。これにより、今回策定する地区計画が法的に効力を持つこととなります。次のページに策定の経緯の概要と全体の流れ、各手続きの予定時期をまとめた表を作成しております。

以上で議案第 1 号の説明を終わります。

柿本会長 ありがとうございました。それでは事務局より説明いただきました、くまもと臨空テクノパークの地区計画の変更について審議を行います。ご意見、ご質問などがありましたら挙手をお願いします。

住永委員 議案書 13 ページの地区計画の計画書について、次に掲げる建築物以外は建築してはならない。①製造業の用途に供する建築物。周辺の環境悪化をもたらすおそれのある業種を除く。②①に関連する研究施設、運送業施設又は倉庫。③地区内の従業員が利用する店舗などとあります。②にありますように、私どもの職業であります運送業施設は作ることができますか。

丸山係長 都市計画課の丸山です。ただいまのご質問は、くまもと臨空テクノパーク地区計画内において、運送業施設又は倉庫が建てられるのかというご質問だと思います。こちらの地区計画は、当初平成 24 年に策定しており、その際に製造業の用途に供する建築物と規定させていただいております。そのため、この②におきましては、①に関連する施設ということになりますので、運送業施設を単体で建てるものではございません。あくまで製造業の用途に供する建築物ということでご理解いただきたいと考えております。

住永委員 ということはここに進出される製造業と一体でないといけないということですね。

丸山係長 お答えいたします。製造業と一体となった運送業施設又は倉庫などになるかと考えております。

柿本会長 よろしいでしょうか。

住永委員 はい、了解しました。何もするなということですね。

柿本会長 他にご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。
それでは、議案第1号「熊本都市計画地区計画（くまもと臨空テクノパークの変更）」について、原案の通り答申してよろしいでしょうか。

出席委員

【異議なし】

柿本会長 ご異議がないようですので、議案第1号「熊本都市計画地区計画（くまもと臨空テクノパーク）の変更」については、原案のとおり答申いたします。ありがとうございました。

柿本会長 続きまして、議案第2号「熊本都市計画地区計画（くまもと臨空産業）の決定」について、事務局より議案の説明をお願いします。

【議案第2号説明】

倉岡主査 議案第2号「熊本都市計画地区計画（くまもと臨空産業）の決定」について、引き続き都市計画課の倉岡から説明させていただきます。お手元の資料21ページをめくっていただきまして、22ページから説明させていただきます。

始めに、地区の現状についてです。本地区は、熊本空港から南に約0.4kmに位置し、県道堂園小森線と接する広域交通網へのアクセス性が高く、産業的土地利用に適した地区です。次に、益城町の都市計画マスタープランについてです。本地区周辺は、議案第1号と同じ産官学広域連携拠点の産業用候補地として位置付けられています。次のページをお願いします。

続いて、地区計画における土地利用の方針について説明いたします。本地区周辺は、阿蘇くまもと空港の広域交通結節点として、流通業務施設や、大学などの研究施設の立地を図る。また、空港周辺というポテンシャルを生かし、宿泊施設・店舗などを、周辺環境に調和した土地利用を図る「空港関連ゾーン」に位置付けています。次のページをお願いします。

こちらが総括図となります。赤の引き出し線でくまもと臨空産業地区

計画の位置を示しております。空港の南側に位置します。次のページをお願いします。

こちらが計画図となります。赤枠で地区計画の区域を示しております。緑色が緑地、水色が調整池、茶色が道路を示しております。次のページをお願いします。

次に、地区計画の策定理由について説明します。本地区は、熊本空港から南に約 0.4km に位置し、県道堂園小森線と接する広域交通網へのアクセス性が高い地区である。また、町の都市計画マスタープランにおいて、広域的な交通結節点となる空港での産業振興の促進を目的とし、周辺市町村などと産業や学術研究などの広域的な連携を行うことで、多様な産業の立地を促進する産官学広域連携拠点として位置付けられている。本地区の特徴を活かし、地域の活性化に寄与する製造業施設や流通業務施設、宿泊施設や利便施設など多様な産業を立地誘導するとともに、空港周辺における豊かな自然環境と調和の取れた拠点形成を計画的に推進するため、地区計画を決定するものである。次のページをお願いします。

地区計画の名称、位置、面積、目標についてです。名称は、くまもと臨空産業地区計画。位置は、益城町大字小谷字堂面地内。面積は、約 2.4ha。目標は、本地区は、阿蘇くまもと空港から南に約 0.4km に位置し、県道堂園小森線と接する広域交通網へのアクセス性が高い地区である。また、町の都市計画マスタープランにおいて、広域的な交通結節点となる空港での産業振興の促進を目的とし、周辺市町村などと産業や学術研究などの広域的な連携を行うことで、多様な産業の立地を促進する産官学広域連携拠点として位置付けられている。本地区の特徴を活かし、地域の活性化に寄与する製造業施設や流通業務施設、空港利便性の向上に寄与する宿泊施設や利便施設など多様な産業を立地誘導するとともに、空港周辺における豊かな自然環境と調和の取れた拠点形成を図ることを目標とする。次のページをお願いします。

区域の整備・開発及び保全に関する方針についてです。まずは、土地利用の方針について、製造業や流通業務施設、宿泊施設やその利便施設などの立地を誘導するとともに、既存の樹木などの中高木を配置した緑地などの地区施設を適切に配置することで、空港周辺における豊かな自然環境と調和の取れた良好な産業的土地利用を図る。次に、地区施設の

整備の方針について、県道堂園小森線から進入道路となる区画道路は、幅員 9.0m以上を確保し、緑地及び調整池などを適切に配置する。なお、緑地については地区面積の 20% 以上を確保し、主に中高木を配置する。次に、建築物などの整備の方針について、企業活動の集約及びゆとりある良好な地区内環境の整備・保全を図るため、建築物などの用途の制限、建ぺい率及び容積率の最高限度、敷地面積の最低限度、壁面位置の制限、高さの最高限度並びに建築物などの形態又は色彩その他の意匠の制限、垣又はさくの構造の制限を定める。その他、当該区域の整備・開発及び保全の方針について、熊本空港周辺景観形成地域における、景観形成のための基準に適合すること。次のページをお願いします。

続きまして、地区整備計画について、先ず、地区施設の配置及び規模について、道路は幅員 9.0m。延長約 165m。緑地は地区面積の 20%以上。調整池は 1 箇所。面積が約 200 m²。次に、建築物などの用途の制限については、次に掲げる建築物以外は建築してはならないとしております。1.流通業務施設、製造業施設、IT 関連施設、研究施設（周辺の環境悪化をもたらすおそれのある業種を除く）。2.上記の施設に関連する施設。3. 地区内の従業者が利用する店舗など（日用品の販売を主たる目的とする店舗の床面積の合計が 500 m²以下のもの）。4. 宿泊施設（宿泊施設の床面積の合計が 3,000 m²以下かつ階数が 3 階以下のもの）。5. 宿泊者への利便施設（宿泊者への利便施設の床面積の合計が 1,500 m²以下かつ階数が 2 階以下のもの）。容積率の最高限度は 150%。建ぺい率の最高限度は 40%。敷地面積の最低限度は 1,000 m²（ただし、地区内の従業者が利用する店舗などの敷地は除く）。ここでの宿泊者とは、県内の観光やビジネスなどにおいて空港を利用する者などを指し、宿泊者への利便施設とは、日本標準産業分類における自動車賃貸業とします。次のページをお願いします。

前ページに続きまして、壁面の位置の制限は、建築物の壁又はこれに代わる柱の面から道路境界及び敷地境界までの水平距離は、2m以上とする。ただし、県道堂園小森線の道路境界までの水平距離は、20m以上とする。建築物などの高さの最高限度は 10m。建築物などの形態又は意匠の制限は、1.建築物及び工作物の色彩は、熊本空港周辺景観形成地域の色彩ガイドラインに配慮し、刺激的な装飾（光又は明かりを用い、点滅す

る装置を含む。)を避け、周辺の眺望・景観と調和し、落ち着いた色調とする。2.工作物は、周辺の眺望・景観と調和するよう位置、大きさ、設置方法、色彩などに配慮したものとする。3.表示又は掲出することが出来る屋外広告物（熊本県屋外広告物条例第6条に規定するものを除く。）は、自己の用に供し、周辺の眺望・景観と調和するよう位置、大きさ、設置方法、色彩、装飾などに配慮したものとする。垣又はさくの構造の制限は、道路及び隣地境界線に面する垣又はさくの構造は、生垣又は透視可能なフェンスとし、高さは地盤面から2.0m以下とする。基礎を構築する場合は、基礎の高さが地盤面から0.5m以下とする。ただし、門柱、門扉又は、安全、保安上やむをえないものを除くとしております。次のページをお願いします。

前のページに続きまして、地区整備計画についてです。土地の利用に関する事項の良好な地区環境の確保に必要なものの保全を図るための制限については、空港周辺における豊かな自然と調和の取れた良好な景観や環境を維持・保全するため、熊本空港周辺景観形成地域における景観形成のための基準に適合しない土地の区画形質の変更及び、地区内及び周辺の環境悪化をもたらすおそれのある土地の区画形質の変更を行ってはならない。備考として、1.可能な限り、雨水を地下浸透させるための施設（浸透ますなど）を適切な方法で設置すること。2.企業が立地する際は、予め地下水使用計画、雨水の地下浸透計画を町に提出し、公表する。以上が地区計画の内容の説明となります。次のページをお願いします。

次に、都市計画の策定の経緯概要について、手順に沿ってご説明いたします。最初に、住民の皆様には都市計画の案について知っていただき、ご意見を都市計画案に反映させるため原案説明会を行います。住民説明会について、10月27日の夜、30日の昼に開催し、計11名の住民が参加されました。次のページをお願いします。

次に、公告縦覧です。住民説明会の終了後、原案の縦覧を2週間行います。地区内の土地所有者などの方は地区計画の原案についての意見書を提出することができます。なお、土地所有者以外の益城町住民の方については、原案についての意見書を提出することはできませんが、計画案の縦覧の際に意見書を提出することができます。原案の縦覧は11月2

日から 15 日まで行い、意見書の提出は 11 月 22 日まで受け付けました。こちらの縦覧者及び意見書は、ともに 0 件でした。次のページをお願いします。

原案縦覧の終了後、熊本県と事前協議を行い、「異議無し」の旨、回答頂きました。なお、前に表示しているとおり、回答書には「当該地区計画を含む周辺区域は、益城町独自の類型である非住居系（空港関連型）の区域であり、益城町が目指すまちづくりの将来像を見据えた、計画的で秩序ある土地利用の誘導にご留意ください。」との記載がありました。町としても、阿蘇くまもと空港という熊本県の空の玄関口として、産業振興の促進を目的とし、周辺市町村などと学術研究などの広域的な連携を行い、多様な産業の立地を促進するための拠点形成を進めているところで、今回の地区計画もその構想に沿ったものです。次に、都市計画法に基づく計画案の縦覧と意見書の提出を 2 月 8 日から 21 日まで行いました。こちらの縦覧者及び意見書は、ともに 0 件でした。なお、各縦覧公告における資料などについて、益城町ホームページにおいても掲載させていただきました。次のページをお願いします。

次に、本日の都市計画審議会です。都市計画法に基づく公告縦覧の終了後、第三者からなる都市計画審議会により、都市計画を決める前にその案について調査・審議を行います。次のページをお願いします。

最後に、地区計画の都市計画決定です。本日の都市計画審議会の審議を経て、異議ない旨の答申を頂きましたら、熊本県と都市計画法に基づく協議を行います。協議が整いましたら、都市計画決定を行い、都市計画の種類、土地の区域、縦覧場所を告示します。これにより、今回策定する地区計画が法的に効力を持つこととなります。次のページに、策定の経緯の概要と全体の流れ、各手続きの予定時期をまとめた表を作成しております。

以上で、議案第 2 号の説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

柿本会長 ありがとうございました。それでは事務局より説明いただきました、くまもと臨空産業の地区計画の決定について審議を行います。ご意見、ご質問などがありましたら挙手をお願いします。

星野委員 質問というより意見になるかと思います。25 ページの計画図によると敷地の南側にある道路は、結構交通量がありますよね。休日は特に多いです。例えば、用途で自動車賃貸業とかですと出入りがここで多くなるのかなと思います。何か道路の構造を含め、道路への影響はできるだけ出ないように丁寧に設計、運用をしていただきたいという点。それと、県道堂園小森線はすごく大事な道ですけど、現状荒れた風景が広がっており、まだ有効な土地利用がされていない印象ですので、今後ここが素敵な道になるように、モデルとなるような景観形成に取り組んでいただきたいと思います。緑地がしっかり計画されてることはいいなと思うんですけども、要望いたします。以上です。

柿本委員 他に何かご質問、ご意見ございませんか。

住永委員 この計画についてはですね、我が社が 15、6 年前かもう少し前かもしれませんが、ここに貨物のターミナルを作りたいということで町にお願いしたことがあります。全てノーでした。熊本空港には貨物用に供する施設がない。だから熊本空港から荷物は下ろさないというのが今の熊本空港の現状です。私どもは小さな会社ですけども、鹿児島空港の目と鼻の先に 1 つと、福岡空港の貨物ターミナルと都市高速道路の間に施設を持っております。熊本空港から下ろせないから鹿児島空港へ、熊本空港から下ろせないから福岡空港へ運んでいる。勿体ないですよ、せっかくこれだけの空港を持ってそういう施設をつくらないというのは。先ほど質問したとき、製造業でないと駄目、製造業と一緒にした貨物でないと駄目という答えでした。臨空テクノパークも空港を利用する貨物の施設が良いということであれば、わざわざ鹿児島空港に営業所を持って行かなくても、福岡空港に営業所持っていかなくても熊本で十分。しかし、熊本空港は栄えたくないからこういう施設を整備するんですかね。この計画案のところはもう 14,5 年前だったと思います。ここで空港ターミナルを作りたい。しかしノーでした。以上で意見じゃなくてクレームとなります。

柿本会長 分かりました。益城町で令和3年に改定している地区計画の策定基本方針と計画基準がございますよね。その中で、この辺りで土地利用されるとき用途の制限が何かございますか。

丸山係長 ただいま住永委員にいただきましたご意見は、10数年前土地利用ができなかった、開発ができなかったというご意見だと思います。地区計画の基準は平成20年にできており、当初計画基準では住宅系、産業系と大別され、臨空テクノパークは県のガイドラインなどに従いながら設定しておりますが、製造業のみ許容されているところです。その後、様々な協議などを行い、震災後になりますが平成29年5月に計画基準を県のガイドラインなどに合わせ変更し、製造業だけではなく流通業務施設なども許容された地区計画の基準に変更しております。

柿本会長 よろしいでしょうか。私から少しお聞きしたいことがありまして、地区計画の策定基準で議案の1号と2号で道路の幅員や緑地のパーセンテージが異なっていますが、この辺は基準に従ってゾーニングで決められてるのでしょうか。

丸山係長 回答させていただきます。第1号議案のくまもと臨空テクノパーク地区計画につきましては、平成24年に地区計画の決定がされておりました。決定の際に緑地などの設定がされております。その際に、地区面積の10%以上の緑地を設定するということで決定させていただいております。今回、くまもと臨空テクノパークにおきましては、計画図に見える緑地というのは、少し狭くとしているところになっておりますが、実際、緑地は法面の部分なども多くございますので、実際の開発では緑地面積は広くなるところでございます。第2号議案のくまもと臨空産業地区計画につきましては、空港関連ゾーンの計画基準に適合するよう、緑地について20%以上で設定しております。実際の面積につきましても20%以上の緑地を整備する形となっております。

柿本会長 場所によって、ゾーニングがちょっとずつ違うということですかね。建ぺい率、容積率、景観規制もゾーンごとに変わっていくっていう考え

方ですか。

丸山係長 建ぺい率、容積率につきまして、今回のくまもと臨空テクノパークは産業ゾーンに位置しております。産業ゾーンは町全域に設定がされているゾーニングとなっております。こちらについては、空港周辺だけではなく小池高山 IC や益城熊本空港 IC 周辺にも設定されており、建ぺい率 60%、容積率 200%という最高限度を設定させていただいているところになります。今回の第 2 号議案のくまもと臨空産業地区計画につきましては、ゾーニング自体が空港関連ゾーンということで、こちらは全域、熊本県の景観形成地域となっておりますので、こちらの基準に沿った形で設定をさせていただいております。具体的に言うと、建ぺい率が 40%、高さの最高限度が 10m というのもございますので、容積率を 150%として設定をさせていただいたところとなっております。

柿本会長 星野委員から話があったように、周りの土地がまだ空いてますので、このあたりで地区計画を立てられるときには、この第 2 号議案の内容が基準になってくるのですね。他に何かご質問、ご意見ありませんか。

榮委員 調整池からの排水はどちらに流れていくのでしょうか。

丸山係長 ご質問についてお答えさせていただきます。調整池につきましては、浸透式を想定しております。

榮委員 浸透式だけだと、賄えきれないときはどうするのか。

丸山係長 熊本県の開発部局や河川担当と事前相談をさせていただきまして、この地域及びその地区の流量計算などをさせていただき、設定させていただいておりますので、基本的にはこちらの調整池で賄えるという計算になっております。

柿本会長 他にご質問、ご意見などはありませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、議案第 2 号「熊本都市計画地区計画（くまもと臨空産業）」

の決定」について原案通り答申してよろしいでしょうか。

出席委員

【異議なし】

柿本会長 ご異議はございませんようですので、議案第 2 号「熊本市都市計画地区計画（くまもと臨空産業）の決定」については原案通り答申します。ありがとうございます。

柿本会長 続きまして、議案第 3 号「熊本都市計画道路の変更」について、事務局よりご説明をお願いします。

【議案第 3 号説明】

片岡主査 皆さんこんにちは。街路課の片岡と申します。よろしくお願いいたします。私の方から議案第 3 号につきまして、失礼ですが着座にて説明させていただきます。

資料の 2 ページよりご説明させていただきます。まずは都市計画道路について簡単に説明させていただきます。都市計画道路とは、都市計画法第 11 条第 1 項に規定される道路になります。都市の骨格を形成する重要な都市施設の 1 つであり、良好な都市環境と円滑な都市交通を実現するために、都市計画法に基づきあらかじめルートや幅員が定められている道路となります。次のページをお願いします。

次に、益城町における都市計画道路の決定状況についてご説明いたします。平成 30 年 7 月に都市計画審議会の答申を受け、益城東西線、南北線、第二南北線、横町線、計 4 本の都市計画道路の決定を行っています。また、併せて現在熊本県の方で整備が進められている益城中央線、町道グランメッセ木山線を含む惣領木山線、旧役場庁舎前面道路でもある木山宮園線について、県決定の都市計画道路として決定されています。次のページをお願いします。

次に、都市計画道路の計画幅員についてご説明いたします。益城東西線と横町線については、幅員 14m となっており、片側 3m の車道、0.5m の路肩、3.5m の自転車歩行者道という計画幅員となっています。南北線

と第二南北線は、幅員 12m となっており、片側 3m の車道、0.5m の路肩、2.5m の歩道という計画幅員になっています。次のページをお願いします。

次に、各種計画における位置づけについてご説明いたします。平成 28 年 12 月に策定した益城町復興計画においては、復興に向けたシンボルプロジェクトの中の日本の防災・減災をけん引する復興プロジェクトとして「災害に強い幹線道路ネットワーク」として位置付けられており、「安全性・利便性に配慮した幹線道路ネットワークが構築されている」という目標に対して「新たな土地利用にあわせた都市・補助幹線道路を整備する」という実現化方策も掲げています。次のページをお願いします。

平成 30 年 12 月に策定した益城町総合計画においては、まちづくりの 8 つの大綱として、自然と調和した活力に満ちたまちづくり（新たな都市基盤の整備）が掲げられており、それらを実現するための分野別施策において、「災害時に機能する安全安心な道路ネットワークの整備」として「東西線、南北線、第二南北線の新設及び町道横町線の拡幅整備」を行うこととしています。次のページをお願いします。

令和 2 年 3 月に改定した益城町都市計画マスタープランにおいては、都市づくりの目標として「幹線道路ネットワークと地域公共交通網の充実」を掲げており、本町の将来土地利用の骨格的な考え方でもある「既成市街地北側での計画的な土地利用」を推進していくためにも重要な道路となっています。以上が都市計画道路についての事前説明となります。

ここからは変更内容について説明していきます。変更内容は 4 つになります。1 つ目が、益城東西線の鉄砂川に係る橋梁部の区域変更になります。2 つ目が、交差点取り付け箇所の変更で、橙色で囲っているところです。3 つ目が、法面を含めた区域の変更で、青色で囲っているところです。4 つ目が、交差点形式の変更で、ピンクで囲っている 2 ヶ所が今回変更になります。1 つずつ説明していきます。

左の平面図のように鉄砂川に橋梁を設置いたします。当初の都市計画決定は、概略設計を実施し、道路構造令に則り車道や歩道の幅員を決定させ、歩道端部までを都市計画道路の区域として決定しました。東西線だと 14m の幅になります。その後、詳細設計を実施し、その詳細設計の結果、橋梁部は高欄兼車両防護柵を含めた詳細な幅員が 14.8m 必要と分かったため、その詳細な幅への都市計画区域の変更を行います。次のペー

ジをお願いします。

続いて、②の交差点取付箇所の変更について説明します。平面図を見ていただきまして、区画整理の範囲をピンクで囲っています。益城台地西地区、中地区、東地区になります。平成 30 年の当初都市計画決定した時の交通量調査は、この区画整理の交通量を見込まず調査を実施していました。区画整理の事業が進んでまいりましたので、その 3 地区の発生交通量も見込んで交通量調査を行ったところ、県道益城菊陽線では 8,200 台から 10,400 台で 2,200 台の増加、益城東西線では 200 台から 1,200 台で 1,000 台の増加との調査結果となっております。交通量の増加が懸念されます。そのため、より安全な交差点を形成するために、直角へ変更するものです。次のページをお願いします。

現在の都市計画決定ラインが黒色で赤色の線が変更のラインになります。現在の交差角が 85 度であり、それを 90 度へ変更します。より直角になることで見通しなどがよくなり交差点の安全性が高まります。次のページをお願いします。

続いて③の法面部を含めた区域変更について説明します。こちらが標準となる断面図になります。当初は、概略設計で都市計画決定を行っており、道路構造令に基づく道路計画の幅員で上の断面図のとおり 12m、または 14m 幅で都市計画決定を行っておりました。その後、詳細な測量の結果、道路の区域が明確になったため、今回、下の断面図のように、法面の範囲も道路区域に含めた変更を行います。次のページをお願いします。

法面に加え、維持管理上必要な余裕幅も設けます。左の切土区間における余裕幅の考え方は、法面の高さによって余裕幅が変わるような形になります。0～1 m の高さだと余裕幅 0～0.5m、1～3 m の高さだと 0.5 m から 1.0m といった余裕幅を設けることとしております。また、右図の盛土区間における余裕幅の考え方は、基本的に法尻にあたる部分に側溝が入りますので、その側溝から 30 cm の余裕を取ったラインを都市計画変更の幅として設定しています。次のページをお願いします。

詳細測量設計における路肩の整備方針についてご説明いたします。左の図の真ん中に緑のラインを入れておりますが、こちらは市街化区域と市街化調整区域の線引きラインとなります。都市計画道路は市街化区域

と市街化調整区域にまたがった形での整備となることから、整備方針を分けております。市街化区域は擁壁での整備を行います。理由としましては、すでに高度な都市的土地利用が図られており、限られた土地の有効利用や、その他の道路との整備バランスなどを考慮し、極力用地幅を広げない擁壁での整備を基本といたします。市街化調整区域は法面で整備を行います。理由としましては、中心市街地周辺に広がる新住宅エリアとして、ゆとりのある住環境や良好な景観などを念頭においた整備とするため、法面による整備を基本とする。既存宅地部分は擁壁で整備を行います。以上が道路の路肩の整備方針になります。次のページをお願いします。

こちらの図は、区域の変更範囲を示した益城東西線と南北線の平面図になります。ましき野や鉄砂川から東側の範囲の図です。現在の都市計画決定範囲が薄い赤色の範囲で、濃い赤の範囲が今回法面の追加により変更となる範囲です。黄色で着色している部分はあとから説明する交差点変更の関係で都市計画区域の廃止の部分が出てきます。次のページをお願いします。

続いて、第二南北線と益城東西線の平面図です。右側が北になりましてグランメッセ木山線からはなえみ保育園の範囲の平面図です。同じくこちらも薄い赤が当初の都市計画決定範囲で濃い赤の範囲が法面追加の範囲となります。黄色の廃止の範囲は交差点変更により減る範囲になります。

続いて④の交差点形式変更について説明いたします。ピンクの丸で囲っている2箇所の平面交差点を、当初の一般的な平面交差点からラウンドアバウトという環状交差点に変更することが今回の変更内容となります。次のページをお願いします。

ラウンドアバウトとは何か説明いたします。ラウンドアバウトとは、環状の交差点であって、道路標識などにより車両が環道部分を右回りに通行すべきことが指定されているもののことをいいます。右の図のように中央島を中心として右回りに回る交差点です。左折で入って左折で出ることになります。次のページをお願いします。

ラウンドアバウトは、全国各地で導入され、交通事故の減少などの効果が報告されています。交通量などが一定の条件下において安全かつ円

滑な道路交通及び利用者の利便性の向上を図ることを目的とし、平成 26 年 9 月 1 日より運用が開始されている。次のページをお願いします。

県内のラウンドアバウトの設置箇所をご紹介します。左上から合志市のアンビー熊本内に 1 ケ所、宇城市松橋町豊福の工業団地のところに 1 ケ所、南関町役場前に 1 ケ所、御船町のコストコ内に 2 ケ所設置されており、全国には 140 ケ所設置されまして、県内では 5 か所設置されています。次のページをお願いします。

完成のイメージが湧くように 3D 動画を作成していますのでご覧ください。イメージですので実際の完成とは異なるところもありますが、ご了承下さい。次のページをお願いします。

ラウンドアバウトの導入の背景といたしましては、2018 年 12 月に策定された、第 6 次益城町総合計画において新たな都市基盤の整備として、災害時にも機能する安全・安心な道路ネットワークの整備を行うとしている中で、ラウンドアバウトが災害に強いということで検討することになりました。また、検討の中で今回計画の交差点については警察庁が出している「信号機設置の指針」の基準に該当しないため信号機が設置されません。このようなことから、近年地方部の道路でニーズが高まりつつあるラウンドアバウトの導入を計画しております。次のページをお願いします。

ラウンドアバウトの導入により期待できる主な効果として 5 点あげております。1 つずつ説明させていただきます。

1 点目は、事故削減、安全性の向上についてです。左側の図の無信号交差点では 6 方向からの車両通行があり、交差する可能性が多いことに伴い事故の発生率も高くなります。一方、右側のラウンドアバウトの交差点については、1 方向からの車両通行しかなく、車両間の交錯する可能性が低くなり、交通事故が低減されます。次のページをお願いします。

ラウンドアバウト導入前と導入後と比較して、導入後は交通事故が減少している調査結果を警察庁や国交省が出しています。右のグラフがその調査結果です。全国の 105 箇所の交差点を対象にした調査で、ラウンドアバウト導入前の 1 年間の事故発生件数は、年間軽傷が 24 件、重症が 1 件の計 25 件。導入後の次年度の 1 年間の事故発生件数は、軽傷 9 件となっており、年間 16 件も交通事故が減っているという結果が出ていま

す。それから、ラウンドアバウトは、正面衝突がなくなることや、交差点進入時は速度を落として進入しなければならないため、死亡や重症につながる重大事故発生の抑制にもなります。次のページをお願いします。

ラウンドアバウトは、オレンジ矢印の流入部から黄緑矢印の環道に入る時は、車が来ていなければ一時停止はする必要はなく徐行で入る形になります。ラウンドアバウトの構造として、真ん中に中央島があることによって、まっすぐは抜けられず、速度を落としてから環道にはいることとなります。この速度抑制効果も周辺道路の速度抑制につながり、周辺道路の安全性につながります。次のページをお願いします。

続いて、2点目の交通円滑化について説明します。一般的な交差点については、赤信号では交差方向に車両がいなくても青になるのを待ち続けなければなりません。また、右折時には、対向車両が通過するのを待つ時間があります。それに対し、ラウンドアバウトでは、環道を走行する車両が存在しなければ、随時交差点に進入することが可能であり、信号待ちや車両通過待ちの時間が削減されます。次のページをお願いします。

続いて、3点目の交差点コンパクト化について説明いたします。ラウンドアバウトは、一般的な交差点と比較して、右左折レーンを設置する必要がなくなるため、交差点をコンパクトにすることができます。左上の図のように一般的交差点だと右折レーンがあるので3車線必要なところ、ラウンドアバウトは、真ん中の図のように2車線で済むことになり、右側の図のように紫部分の用地取得面積の削減となります。次のページをお願いします。

先ほども説明しました変更箇所の区域図ですが、南北線と第二南北線の交差点の箇所は、ラウンドアバウトへ変更になることで黄色の範囲が減り、廃止することになります。次のページをお願いします。

続いて、益城東西線と第二南北線の交差点部も同様に、ラウンドアバウトになることによって黄色の範囲が廃止区域となります。一部法面の追加と重複するため同じような形での区域変更とはなっておりません。次のページをお願いします。

4点目は、ライフサイクルコスト(維持管理費)の節減・環境負荷の低減についてです。ラウンドアバウトは信号機が必要なくなるため、信号機のライフサイクルコストの節減となります。また、赤信号での車の停止

がなくなることにより、アイドリング時間の減少につながり、環境負荷を低減できます。次のページをお願いします。

5 点目は、災害時の対応力向上につながります。信号機が不要なため、停電時や地震などの自然災害による被害にあっても混乱なく交通処理が可能となります。また、停電などにより信号が使えなくなった場合、熊本高森線の主要迂回路としても期待できます。東日本大震災の被災地である宮城県では、防災・減災上の観点から「災害に強い交差点」として積極的に導入され現在 25 箇所整備されています。次のページをお願いします。

以上のように、ラウンドアバウトの導入により期待できる主な 5 つの効果を踏まえ、復興計画、総合計画に位置付けられた災害に強い幹線道路ネットワークを構成することを目的として、無信号交差点よりも災害に強く、安全性、円滑性などにすぐれたラウンドアバウトの整備を進めるために都市計画変更を行います。次のページをお願いします。

続いて、都市計画の策定の経緯の概要について、手順に沿ってご説明いたします。まず、住民の皆様には都市計画の案について知っていただき、ご意見を都市計画案に反映させるため、変更計画案の説明会を行います。1 月 26 日と 28 日の 2 回行っておりまして、計 39 名の参加がありました。質問が 16 件出ていますので、紹介したいと思います。別紙の A4 縦 3 枚綴りの資料をご覧ください。1 つずつ紹介させていただきます。

1 点目は、計画しているラウンドアバウトは将来交通量に対応できるのかという質問です。回答としては、ラウンドアバウトの適用条件で流入交通量が 1 万台以下という基準があります。交通量の推計を実施し、ラウンドアバウトの適用条件を下回っていることを確認しております。

2 点目は、信号制御による交差点よりラウンドアバウトの方が適しているとの認識でよろしいかという質問です。回答としては、今回の交差点については、信号機設置の指針の交通量に該当しないため信号機は設置出来ません。その上で、無信号の交差点と比較した場合、ラウンドアバウトの方が安全でスムーズな交差点になると考えております。

3 点目は、歩行者の交通量は調査しているのかという質問です。回答としては、歩行者の交通量については調査しておりませんと回答しましたが、実際は、朝の通学時間の 7 時 10 分から 8 時 10 分の 1 時間の歩行

者、自転車のピーク時間と思われる 1 時間の交通量調査は第二南北線、東西線の現況の交差点部で行っておりました。時間当たり 150 人の交通量であったことを加味して、将来交通量は 150 人～250 人として計画交通量の設計に反映させております。

4 点目は、ラウンドアバウトの導入でデメリットはあるのかという質問です。回答としては、ラウンドアバウトの導入件数が少なく馴染みがないこと。それから、大型車の運転手から利用しにくいといったアンケート調査の結果もあります。

5 点目は、ラウンドアバウトは朝と夕方の渋滞する時間でも問題はないのかという質問です。回答としては、朝と夕方のピーク率を考慮した設計となっています。また、周辺の新住宅エリアにより、人口が増加した場合での検討も行った結果、問題がないという結果となっています。

6 点目は、ラウンドアバウトは小中学生に対して、危険ではないかという質問です。回答としては、通行方法について関係機関と調整し、地域や学校に説明する必要があると考えています。その他に、路面標示や看板などで注意喚起を行います。また、県警にも協力を依頼して、交通安全指導を行っていきたいと考えております。

7 点目は、ラウンドアバウトにより歩行者にどのようなデメリットがあるかという質問です。回答としては、信号機付きの横断歩道と比較して、通行手順が煩雑になります。導入を計画している交差点では信号機が付かず、無信号交差点とラウンドアバウトの比較では、ラウンドアバウトが横断歩道の渡る距離が短くなり安全と考えています。

8 点目は、過去に導入したラウンドアバウトを参考に、歩行者の安全性を精査してほしいという質問です。説明会の中では回答しておりませんが、調べたところ、国交省の資料にて、ラウンドアバウトにより歩行者の安全性が無信号交差点と比較し、向上する点が 3 点整理されています。1 つ目は、横断歩道の渡る途中に分離島という分離帯があることで、1 回あたりの横断距離が短くなるほか、横断にあたって注意する方向が 1 方向のみになることや、自動車は他の車の動きに注意する必要がなくなり、歩行者に注意を集中できます。2 つ目は、車の速度が低下することで、事故の確率が減ることや、万が一事故があっても重症化しにくいといった点で安全性が向上します。3 つ目は、実験結果では無信号交差点

よりも、横断歩行者を優先する割合が増加する結果もあります。以上のことから、歩行者の安全性も向上するとなっております。

9点目は、道路の計画は将来の交通量は考慮されているのかという質問です。回答としては、令和17年の交通量を推計して計画に反映しています。

10点目は、用地取得に応じないという選択肢はないのかという質問です。回答としては、基本的にはお互い納得いくまで丁寧に説明、交渉を続けることとしています。ご理解とご協力をお願いしたいと考えております。

11点目は、道路ができることで住民に対する悪影響を精査したのか、どのような悪影響があるのかという質問です。回答としては、個々に対する悪影響は確認しておりません。設計速度は40kmとしています。交通量が増えるかもしれません。今後、個別の用地交渉の中で不安を解消できるように対応していきたいと考えております。

12点目は、道路の通る位置が悪いため土地が分断され細い土地が残ってしまう。少しでも線形を寄せることができないかという質問です。回答としては、線形の変更は難しいです。残った土地の利活用など用地交渉の中で相談に乗りたいと考えています。

13点目は、畑の擁壁は復旧してもらえるのかという質問です。回答としては、基本的に市街化区域は擁壁、市街化調整区域は法面で計画しています。今までは擁壁の管理を個人でされていたと思いますが、法面部まで町で買収させていただくことで、法肩もしくは法尻までが町の管理区域となり、地権者様に対して維持管理範囲が減るといったメリットあります。また、今後の個別の用地交渉でご相談させて頂きたいと考えております。

14点目は、工事の発注方針について、益城中央線のような虫食い状態の工事は迷惑のため順を追って工事をして欲しいという質問です。回答としては、用地交渉が完了したところから工事を順次発注をしています。工事により片側交互通行で迷惑をかけるかもしれませんが、極力全面通行止めなどで迷惑をかけないように工事を進めてまいります。

15点目は、近年、異常な降雨により鉄砂川に莫大な水量が放流されている。今回の都市計画道路は、下流域の水害の検討はされているのかと

いう質問です。回答としては、今回の都市計画道路につきましての排水は従来通りの放流先です。下流域については下水道課の内水対策で実施していると思われるので確認しておきます。下水道課へ確認したところ、今回の計画道路下流域にあたる鉄砂川下流域につきましては、今後下水道課で雨水整備の検討を行っていくエリアとなっている状況です。

16 点目は、今回の説明会での意見は何らかの形で回答が頂けるのか。今後の都市計画変更に関する手続きはどうなるのかという質問です。回答としては、今回の説明会での意見に対し、意見者への個別の回答は行いませんが、町の考え・対応を整理致します。また、今後の公告、縦覧の際に再び意見を収集し、町で整理した結果を都市計画審議会に報告し、内容や整理した事項が適切であるか答申されます。その後、熊本県と協議を行います。

続きまして、パワーポイントの資料 37 ページに戻ります。公告縦覧についてです。住民説明会終了後、熊本県と事前協議を行い、その後、都市計画法に基づく案の縦覧・公告と意見書の受付を行います。なお、計画案の縦覧と意見書の提出を令和 5 年 2 月 21 日から 3 月 6 日まで行いました。意見書が 1 件提出されましたので、ご紹介いたします。次のページをお願いします。

意見書が出たところの対象地の断面図になります。黒色の線が、今の現況の地盤になります。道路、側溝、擁壁があり、畑が上にあるような土地になります。擁壁が地盤よりも少し高くなっているところがこの地形の特徴です。町が行う計画として、赤色の線が都市計画道路で、12.0m 幅の都市計画道路につきまして、法面を設置し、用地買収を行い、法肩の上に都市計画の変更ラインとして今回設定している場所になります。意見書の資料は、先ほどの A4 縦の資料の 3 ページ目をご覧ください。

1 件意見書が出ているなかで、3 つに分けて書いております。1 つ目が、ご意見の内容といたしまして、今の変更計画では土地利用もさらに狭くなり、デメリットしかない。擁壁などの農業施設の機能保障があれば法面は不要で、建築制限を課す区域を広げる必要がないというご意見をいただいております。それに対しまして町の見解ですが、基本的に市街化区域は擁壁、市街化調整区域はゆとりのある住環境や良好な景観を念頭においた整備とするため、法面で計画しています。そのため、市街

化調整区域の畑の範囲は、法面で整備を計画しています。ご意見の土地につきましては、補償の一般的な考えから、現在の計画の方針である法面で機能が補償されることからこの様な計画としているところです。なお、今まで個人で管理をされていた土留めの部分は町で管理していくことになり、地権者様に対して維持管理範囲が減るといったメリットがありますという回答になります。

2つ目が、今ある擁壁は水田に水を張るためにも利用する擁壁でもあるが、張りコンクリートとなると、その代替としてコンクリートの畔が必要になってしまいます。(今の擁壁は宅盤高より高くして設置している)というご意見をいただいております。町の見解といたしまして、既存擁壁がある箇所については、擁壁から法面(張りコンクリート)となることで天端部分が土になります。既存擁壁がある個所については土留め以外の機能があった部分に関して個別にご相談させていただきますという回答になります。

3つ目が、盛土・切土法面の構造は、コンクリートを法尻から2 m上まで張るだけで、法肩と天端周辺は土砂となるため、ほかの町道の管理状況からみても日常的に除草作業が発生しデメリットになりますというご意見をいただいております。町の見解といたしまして、元々法面であった箇所や土であった箇所は草が生えていたかと考えられます。2つ目の町の見解のとおり、既存擁壁がある箇所については、土留め以外の機能があった部分に関して個別にご相談させていただきますという回答になります。以上が質問や意見をいただいた紹介になります。

パワーポイントの資料39ページをお願いします。本日、3月20日が都市計画審議会になります。都市計画審議会の審議を経て、異議ない旨の答申をいただきましたら、熊本県と都市計画法に基づく本協議を行います。協議が整いましたら、都市計画決定を行い、都市計画の種類、土地の区域、縦覧場所を告示します。熊本県知事との本協議が3月下旬頃を予定しています。その後、都市計画決定、決定告示は4月の中旬頃を予定しています。

最後に、42ページをご覧ください。事業の進捗について説明いたします。赤色と黒色で線の色が分かれています。赤色が都市計画決定後に事業認可を取得し、現在、道路の整備を進めている部分になります。右

側の表に各路線の進捗を記載しております。上から順に申し上げまして、益城東西線 1, 2 工区が用地の進捗率が約 9%、工事が 1 件完了しています。益城東西線 3 工区は、用地の進捗率が約 92%、工事の進捗が約 45%の完了です。南北線は、用地進捗が約 64%、工事が実施中で約 18%完了しております。第二南北線は、用地進捗が約 64%、工事が約 4%完了しております。横町線は、用地進捗が約 92%、工事が約 30%完了しております。

以上、長くなりましたが説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。ありがとうございました。

柿本会長 ただいま事務局よりご説明がございました、熊本都市計画道路の変更について、委員の皆様からご意見、ご質問を受けたいと思います。ご意見、ご質問がある方は挙手をお願いします。

森委員 数字の確認ですが、質問・回答の資料で、ラウンドアバウトの適用条件で流入交通量が 1 万台以下という基準があると書いていますが、第 2 南北線と南北線の交通量は大体いくつになるのですか。

片岡主査 街路課の片岡です。回答いたします。第 2 南北線の将来の計画交通量といたしましては、令和 22 年に約 7600 台という調査結果になっております。また、南北線は 2000 台となります。

森委員 東西線が 1200 台という数字がありますので、合わせても 1 万台を下回るということでラウンドアバウトとして問題ないという考え方ですね。

片岡主査 はい。流入交通量としまして、1 万台以下というところでラウンドアバウトとして進めていく調査・検討結果になります。

柿本会長 他にご質問、ご意見はございませんか。

森永委員 私はあんまり詳しくないので、図を見て思ったことを端的に聞きますけど、ラウンドアバウトっていうのは、交差点みたいに縦、それから右

左に行く交差点ではなく、一方向だけの交差点なんですよ。図を見ると、ラウンドアバウトの一方向の交差点と、6方向の無信号交差点の大きさが全然違うんですよ。今ある交差点を全部潰して広くしないと、こういう交差点はできないということですか。交差点の大きさが倍ぐらい違うんです。

片岡主査 街路課の片岡です。回答いたします。資料の30ページを見ていただきますでしょうか。言われた内容は、右折レーンがないパターンがあるのですが、左上の一般的な交差点に書いているのですが、通常、右折レーンがついていきます。右折レーンがある場合は、3車線出てきまして、よりラウンドアバウトより大きくなります。ですので、今回の都市計画変更する中ではラウンドアバウトで2車線になることによってコンパクトになります。

榮委員 通常の交差点よりも小さくなるのですね。

森永委員 右折はできないということですね。

片岡主査 右折はできます。交差点には左折で入りまして、次に右折したいときは回ってから右折しないといけない形になるのですが、全て一方向で入っていく形になります。先ほどお見せした動画で再度確認をさせていただきます。

星野委員 右折するときは、4分の3進まないといけない。少し遠回りにはなりますよね。

松本委員 御船のコストコには2ヶ所ありますね。

中川委員 ラウンドアバウト導入に期待できる主な効果ということで、交通の円滑化などが挙げてありますけど、この中で今まで私が東西線関係を見てきて、足が悪いとか、杖をつく方や運動をずっとされる方が結構おられます。その方々は、交差点を横断するときに必ず押しボタンを押して、

青になってから横断されています。ラウンドアバウトになれば常時交差点ということで、だんだん交通量が多くなれば車が入ってくるということで、体の弱者に対しての配慮について、考えておられるかなとお伺いしたい。

片岡主査 街路課の片岡です。お答えいたします。歩行者の横断ということで、ピンクの矢印で書いてますが、ラウンドアバウトなことで、1車線だけをまず渡って真ん中に分離帯というものあるのですが、そこで待機するという形になります。横断距離が2回に分けて渡る形になるので、お年寄りの方は、一旦休憩ができる場所がある形となり、より渡りやすくなると考えております。

中川委員 足が悪い方は、リハビリ関係で歩行訓練しながら歩く方が多いため、そういった方たちがこの横断歩道を渡るときは、今までは押しボタン式でずっと渡っておられたのに、何もないということで、交通渋滞とかは全然なくスムーズに車は通りますけど、身体的障害者の方々の意見も配慮されているのかということが気になったのでお聞きしました。以上です。

柿本会長 他にご意見、ご質問はございませんか。

榮委員 ラウンドアバウトで左折するときは、一周右回りして左折するとコストコに標識がありました。今の映像は、直接左折しています。どちらが本当なのですか。それともう1点、中央に丸い円がありますが、それはどこから歩行者は進入するのでしょうか。

片岡主査 お答えいたします。1点目ですけど、すぐ左折するときそのまま左折してよいです。

榮委員 コストコ横には、標識で左折でも一周回ると書いてあった。今の映像でいきなり左折をしていたので気になったが、左折していいということですね。分かりました。

片岡主査 2点目ですが、中央島周りにエプロンという5cmぐらい段差が高く、歩道に見えるものがあります。それは何であるかといいますと、大型車はどうしても内輪差が大きかったりするので、普通の一般車は5mの環道を走るのですが、それだけだと回り切れないので、大型車はエプロンに乗り上げてから回るという仕組みになってるため設置されています。よって、中央島に歩行者は行きません。

榮委員 歩道のように見えたので質問しました。

稲田委員 先ほど中川委員の方から言われました、歩行者の方に対して、先ほど資料にありましたように県内で今5ヶ所設置されており、全国では140ヶ所と、県内の状況もいろいろ問題が結構あるかなと思いますけど、歩行者の皆さんが安心して横断歩道を渡れるように、状況をしっかり把握しながら進めていただきたいと思います。以上でございます。

柿本会長 他にご意見、ご質問はございませんか。よろしいでしょうか。町民の方はラウンドアバウトについてかなり戸惑われると思いますので、周辺住民の方に対して、整備していくときにはきちんと説明会を開いてこんな感じになりますよと説明をしっかりとして下さい。

柿本会長 それでは議案第3号「熊本都市計画道路の変更」について、原案通り答申してよろしいでしょうか。

出席委員

【異議なし】

柿本会長 それではご異議がないようですので、議案第3号「熊本都市計画道路の変更」については原案通り答申させていただきます。最後に次第の5その他とありますが、事務局よりございませんでしょうか。

事務局 事務局の都市計画課です。その他といたしまして、今年度の都市計画審議会は今回で終了となりますが、令和5年度の都市計画審議会につき

ましては、ただいま都市計画の手続きを進めている案件が2件ございます。1件目が、熊本市と益城町の間の第2空港線のマクドナルドの北側にあります産業系の地区計画、2件目が広安小学校の北側災害公営住宅の馬水団地の西側での住宅系地区計画の2件について、住民説明会などを終えて法定手続きを進めているところになります。こちらにつきまして、滞りなく進みましたら5月末または6月頃にお諮りしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

柿本会長 ありがとうございます。以上を持ちまして、予定しておりました議題の方は全ていたしました。本日議決しました事項につきましては、後日町長宛てに答申をいたします。委員の皆様は審議会の円滑な運営にご協力いただきありがとうございました。これ以降の議事の進行については事務局の方にお返しいたします。

柴田主査 柿本会長、議事進行ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましても慎重審議ありがとうございました。以上をもちまして今回の審議会を終了いたします。

以上