

第 51 回熊本市都市計画審議会議事録

1 案件

<議案>

議題 51 号の 1

熊本都市計画道路の変更 1・4・7 号 中九州横断道路熊本環状連絡線

議題 51 号の 2

熊本都市計画道路の変更 1・4・1 号 熊本西環状線 他 9 線

<その他>

都市計画に関する検討状況について（報告）

- ・次期都市マスタープラン策定に向けた土地利用方針の検討について
- ・立地適正化計画の評価について

2 審議会の日時及び場所

日時 令和 6 年（2024 年）1 月 19 日（金） 午後 3 時 00 分開会

場所 熊本市役所議会棟 2 階 予算決算委員会室

3 委員等

別紙のとおり

4 議事の経過

（1）開会

【事務局】

それでは定刻になりましたので、ただ今から第 51 回熊本市都市計画審議会を開催いたします。本日は、委員の皆様方には、大変お忙しい中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。私、本日の進行を務めます都市政策課の徳田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それではまず始めに、資料のご確認をさせていただきます。お手元、黄色いファイルを開いていただきますと、右肩の数字で①次第、②配席図、③委員名簿、④議案という順に綴っております。また、別途、議案に対する意見書要旨及び意見書写しを配布させていただいております。不足などございませんでしょうか。

次に、審議会の成立要件でございますが、都市計画審議会条例第 5 条第 2 項に全委員の 1/2 以上と規定しております。本日は、代理出席も含めまして 21 名中、全員の委員にご出席を頂いております。

次に、審議会の公開についてですが、都市計画審議会運営要綱第 10 条に基づき、本日の

審議は公開としております。

それでは、これより審議に移らせていただきます。本日は、議案が2件、その他報告が1件としております。運営要綱第6条第1項に基づき、この後の進行は本間（ほんま）会長にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【本間会長】

委員の皆様、本日の審議どうぞよろしくお願いいたします。まず、運営要綱第11条第3項の議事録の署名については、小島委員と相藤委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【小島委員、相藤委員】

了承。

【本間会長】

また、本日傍聴の方はいらっしゃいますか。

【事務局】

4名いらっしゃいます。

【本間会長】

傍聴される方をお願い致します。会議の公開は、市政に対する理解と信頼を深めていただくことを目的としています。傍聴者の発言や、拍手等の態度表明はできません。配布しました“傍聴される方への注意事項”が守られない場合等は、退場をお願いする場合がございます。どうぞ、円滑な進行に対しましてご協力をお願いします。

（2）議案

【本間会長】

それでは、次第の2、議案の審議を始めます。議案51号の1「熊本都市計画道路の変更中九州横断道路熊本環状連絡線」について事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

議題51号の1についてご説明します。まず熊本都市圏の道路ネットワークの将来像についてです。熊本都市圏では、上段に示すとおり、内外の広域交流の促進や中心市街地と周辺市町村間の放射型の交通需要に対応するため、2環状11放射道路網の形成を目指しており、中九州横断道路は、その一部に位置付けております。

その中九州横断道路ですが、大分市から熊本市に至る延長約 120km の高規格道路で、令和 2 年 1 月に下図の黒色実線で示す大津熊本線について都市計画決定を行っております。

一方で、赤点線で示す熊本北から下硯川の区間は、国が調査主体となり、今年度、概略ルート及び構造など対応方針が決定したところです。このことから、今回、当該区間について中九州横断道路熊本環状連絡線として都市計画に定めるものでございます。

次に熊本環状連絡線の位置です。こちらが九州縦貫自動車道、こちらが熊本西環状線、そしてこちらが中九州横断道路の大津熊本線です。それらを結ぶこちらの赤色部分が今回都市計画で定める位置でございます。

それでは、次に都市計画決定の理由でございます。今回、九州における拠点性向上を図り、他都市圏と連携した都市づくりを進める観点から、熊本西環状線及び大津熊本線を連絡しまして、中段に示すとおり、工業生産拠点への速達性向上による産業の活性化や信頼性の高い緊急輸送路の確保などにつなげるため、都市計画に定めるものです。

こちらは計画書でございます。道路の都市計画においては、「種別」「名称」「位置」「区域」「構造」を定めます。まず「種別」は自動車専用道路となります。次に、「名称」が 1.4.7 中九州横断道路 熊本環状連絡線です。「位置」は、起点「合志市大字野々島字木原野」から終点「熊本市北区下硯川町六反畑」までで、主な経過地が「熊本市北区大鳥居町」となっております。そして、「区域」と「構造」として、延長約 3,890m、車線数 4 車線、幅員が 20.5 m、そして、嵩上げ式、地表式、掘割式からなる構造形式を区間ごとに示しております。また、主要地方道熊本菊鹿線に接続する出入口や、九州縦貫自動車道に接続するジャンクション、さらに、国道 3 号に接続する出入口を設けることとしております。このうち、合志市域内の区域を熊本県が、熊本市域内の区域を熊本市が定めるものでございます。なお、合志市域内の区域については、1 月 17 日に県の都市計画審議会で既に審議を終えております。

こちらは熊本環状連絡線の全体ルートです。画面右側から緑色が主要地方道熊本菊鹿線、紫色が九州縦貫自動車道、そして、左側に国道 3 号植木バイパスと熊本西環状線がございます。赤色の着色部分が今回都市計画で定める熊本環状連絡線の範囲となります。なお、各区間で、下段に示すような嵩上式や掘割式、地表式の構造形式としております。

こちらは現地状況の写真です。上段が全体の写真ですが、右側が今回の（仮称）熊本北 IC で、右下に拡大したものを掲載しております。また、中央の青丸が住宅地を通過する部分、左側青丸が下硯川 IC 周辺でございます。

次にルートの詳細です。まず、こちらが起点側になります。赤色の着色部が今回都市計画で定める範囲となります。今回、既に都市計画決定した大津熊本線に接続するとともに、南東側の熊本菊鹿線に接続する形でインターチェンジを設置いたします。本線は九州縦貫自動車道の上部を立体交差で横断し、新山神社南側を通過いたします。

次に路線中央付近です。梶尾公園などの北側、大鳥居公民館の南側を通り、鶴羽田町改寄町第一号線や坪井川を横断いたします。なお、坪井川を横断後、一部市街化区域を掘割式で

通過いたします。

次に終点側です。西梶尾公園などの南側を通過し、国道 3 号の下部を立体交差で横断後、北部中学校と北部公園の間を通過いたします。そして、国道 3 号植木バイパスを下部で横断し、熊本西環状線下硯川 IC に接続する計画としております。

次に、起点側の仮称熊本北 IC 周辺の概要についてです。熊本北 IC は熊本菊鹿線から乗降する計画で、緑色が環状連絡線に乗り入れる動線、青色が降りる動線になります。なお、a-a'断面と b-b'断面を左上に記載しておりますが、赤色旗揚げの範囲が今回の決定範囲でございます。

こちらは、終点側の下硯川インターチェンジ周辺の計画です。同じく、a-a'断面を右上に記載しております。

続きまして審議の観点についてご説明いたします。まず、1 点目は変更の必要性に関することです。1 つ目に示すとおり、中九州横断道路は 2 環状 11 放射を構成する自動車専用道路であり、九州における拠点性の向上や、他都市圏と連携した都市づくりを進める上で非常に重要な道路でございます。また、熊本西環状線と大津熊本線を連絡し、産業活性化、緊急輸送路確保などを図るため、早急な整備が求められている中、事業実施にあたり、本線のルートや計画区域を早期に明確化し、住民との合意形成を図ることが重要であること等を必要性としております。2 点目は行政機関との調整に関することです。今回、下段の表に記載しておりますとおり、都市計画決定などの観点から、国や県、公安委員会と協議を行っており、「意見なし」の回答を得ております。

次に、3 点目の市民・利害関係人の意見に関することです。住民説明会において、都市計画に関する意見 17 件、その他意見 13 件がございました。こちらに記載している内容については一部抜粋したものになります。都市計画に関するものとしましては、表上段に示すとおり、計画の決定時期等に関するお尋ねがっております。これに対しまして、右側に示すように「今後法定手続きを経て、審議会で審議いただいたのちに決定となり、春頃を予定している」旨回答しております。また、その他、下段に示すとおり、付け替え道路など今後の詳細な計画の説明などについてお尋ねがっております。なお、説明会でのご意見と回答の概要については、お手元のファイルの「参考」と記載した付箋の部分に添付しております。

次に、縦覧においては、都市計画に関する意見 6 件、その他意見 4 件が出されております。お手元に意見の要旨と本市の見解及び意見書原文の写しを配布しております。スクリーンに記載している内容については一部抜粋したものでございます。まず、表上段の都市計画に関する意見の 1 つ目、「ルートを南側にずらし、山林等だけがかかるように計画を見直してほしい。」旨のご意見を頂いております。これに対しましては、右側に示すとおり、「今回、住民意見を伺いながら概略ルート及び構造を決定したのち、関係法令等踏まえ、走行性・経済性等の観点から具体ルートを検討した上で計画案を策定しております。また、山林等を通過する案の場合には、走行性が劣るとともに、経済性等の面からも不利となる。」ものと考

えております。次に2つ目、「住宅地を通過する場合は地下トンネルにしてほしい。」旨のご意見に対しましては、右側に示すとおり、「道路の縦断線形について、法令を踏まえ、走行性、経済性等総合的に判断し決定しており、当該地部分についても、これらの観点から縦断線形を検討した結果、掘割構造としているもの。」と考えております。また、表下段のその他意見としまして、「西梶尾町が道路で2つに別れ自治会運営に影響を与えるのではないか。」とするものや、「今後計画を進めていく上では説明会や文書で周知を図ってほしい。」旨のご意見をいただいております。これらについては、「人や車の往来等に支障が無いよう地域のご意見を伺いながら機能の回復を図る予定であるとともに、今後、現地測量や工事着手時等、各段階で説明を行っていくもの。」と考えております。

最後に、都市計画変更までの流れについてですが、令和5年9月13日から21日に住民説明会を実施し、11月6日から20日まで変更案の縦覧を行いました。本審議会でご審議いただいたのち、令和6年2月下旬に都市計画決定の告示を行う予定としています。説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

【本間会長】

ただいまご説明いただきました議題51号の1につきまして、何かご意見やご質問はございませんか。

【松村委員】

西梶尾町から意見が上がっているようですが、自治会での往来等に支障がないよう機能の回復を図る予定としてあります。具体的にはどのようなことをやろうとしているのか教えてください。

【事務局（道路計画課）】

今後、現場で詳しく測量をしまして、その結果を踏まえ、道路管理者や交通管理者、また地元の皆様とお話をさせていただきながら、道路の通過による分断で支障が無いよう、側道や本線を上越しする横断道路等について検討していきたいと思っております。

【松村委員】

西梶尾町の部分は、道路が集落の下を通過するのですか。

【事務局（道路計画課）】

坪井川の部分を橋梁で通過し、その西側の集落については、掘割といいまして今の住宅地の高さより道路を下げて通過していく計画となっています。

【松村委員】

下を道路が通っていくということは、機能復旧としては上に住民が通る道を架けるという意味ですか。

【事務局（道路計画課）】

機能回復としてはそのような意味合いでございます。

【上田委員】

現時点で環状連絡線を整備するにあたって、どれくらいの宅地や事業者の用地に影響があるのか把握していますか。

【事務局（熊本河川国道事務所）】

調査主体で調査した際の支障物件としては 25 件と想定しています。今回、都市計画では車が通る部分のみの決定となりますが、今後、事業化して現地調査を行った結果、法面の角度がどれくらい必要かなどを精査した上で、25 件よりも多くなったり少なくなったりということが有り得ます。

【本間会長】

現時点で支障となる方が 25 件いらっしゃるということですが、その方々には計画の説明などは行われていますか。

【事務局（都市政策課）】

本計画の決定手続きの過程で、市域内での説明会を計 6 回開催しております。その際に、今回皆様にご提示しているような、ある程度詳細な図面を見ていただいております。また、今後も、測量の立ち入り、設計・工事着手時点等で、改めて住民の方々に説明を差し上げたいと思います。

【相藤委員】

西梶尾町の掘割区間では、地域交通の機能回復のため本線を横断する橋を架けるということですが、何本くらい架かる予定なのかお聞きします。それ次第ではかなり遠回りを強いられて不便になると思いますので。

【事務局（道路計画課）】

現時点でどのくらい側道を入れて地域交通のため何本橋を架けるかは決めておりません。調査等を通して無理な遠回りがないように配慮しつつ、事業費との折り合いもみながら決

めていきたいと思います。

【本間会長】

他にご質問・ご意見はございませんか。無いようでしたら、反対意見等、特に伺っておりませんので、原案どおり可決したいと思います。よろしいでしょうか？

(異議なしの声)

それでは、議案 51 号の 1 については、原案どおり可決します。

【本間会長】

それでは、議案 51 号の 2「熊本都市計画道路の変更 熊本西環状線 他 9 線」の議案に移りたいと思います。事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

議題 51 号の 2 についてご説明いたします。まず、熊本都市圏の道路ネットワークの将来像についてですが、本路線につきましても、2 環状 11 放射道路網の環状線の一部を形成する重要な道路でございます。

その熊本西環状線についてですが、南区砂原町から北区下硯川町に至る延長約 12km の自動車専用道路で、平成 28 年度に花園工区の暫定 2 車線を開通し、池上工区の整備を進めております。このような中、令和 4 年度から砂原工区約 3.8km に着手しており、今回、事業の実施に向け、本路線の砂原工区及び関連するその他路線について都市計画を変更するものです。

次に、今回の変更概要についてです。まず、1 つ目に示すとおり、詳細な設計を踏まえ、熊本西環状線の砂原工区に関する道路構造や線形、それに伴う計画区域の変更を行います。また、2 つ目に示すとおり、西環状線と交差する近見沖新線や新土河原小島線について、IC 設置に伴う交差点形状の変更を行います。そして、3 つ目 地域交通の円滑な処理を行うため、西環状線沿線に側道を設置するものです。

こちらは砂原工区の現地状況です。左側航空写真の南北の赤線が西環状線砂原工区となります。①が近見沖新線との交差部から北側を望んだもの、②③が白川堤防道路から南北を望んだものです。また、④⑤は新土河原小島線や井芹川からそれぞれ南側を望んだもので、⑥は池上 I C 手前の農地周辺の様子です。

次に、熊本西環状線の「計画書」でございます。道路の都市計画においては、「種別」「名称」「位置」「区域」「構造」を定めることとなります。今回、新たに着手する砂原町～池上町区間での区域等が変更となりますが、後ほど計画図でご説明いたします。次に、池上インター線の「計画書」ですが、計画書上は、記載方法の統一に伴い、起点、終点等の名称を一部変更しています。また、上段の近見沖新線におきましても、起点、終点等の名称や、交差

する路線の名称等を変更しております。これらの各路線の区域の変更に関しましても、後ほど計画図でご説明いたします。

こちらは、今回新規で追加します西環状線側道の「計画書」です。左側から、「種別」が区画街路、「名称」は熊本西環状線側道 1 号線から 6 号線です。「位置」は起点、終点ともにご覧のとおりです。「区域」は後ほど詳細をご説明しますが、それぞれ延長を記載しています。「構造」は、すべて地表式の 1 車線で、幅員 5m としております。また、地表式の区間における交差の構造をそれぞれ定めます。

それでは、まず、西環状線に関する主な変更内容をご説明いたします。今回、詳細な設計や関係機関協議の結果に基づき、砂原工区に関する構造形式、道路線形などの見直しを行い、都市計画道路の区域等の変更を行います。それでは、①から④まで区間ごとに説明いたします。

まず、砂原 IC から白川右岸にかけての区間①についてです。図面上、赤色が今回追加する区域で、黄色が廃止する区域を表しております。当該区間においては、地質調査の結果を踏まえ、一部区間で盛土から橋梁構造へ変更するとともに、走行性や経済性等を踏まえ、近見沖新線への接続部分の線形を変更いたします。

次に白川右岸から上代 7 丁目付近の区間②ですが、道路構造を盛土から橋梁に変更するとともに、歩行者及び車両通行の安全かつ円滑な交通処理を図るために、城山 IC 付近の交差点形状をコンパクトに集約化する変更案としております。

次に、上代 7 丁目付近から池上町の区間③ですが、こちらにおきましても、地質調査結果や、城山墓園、河川渡河部などの地形、経済性等を踏まえ、道路構造等を変更しております。

また、池上 IC 付近の区間では、地質調査の結果を踏まえ、道路土工指針に定められた安定勾配の確保に必要な切土幅として赤色の区域を追加いたします。

次に、その他関連路線についてですが、池上 IC で接続する池上インター線についても、西環状線と同様に法面の安定勾配確保に伴い、赤色部分を追加いたします。

また、砂原町で、西環状線と交差する近見沖新線についてですが、熊本港側から本線へ乗り入れるための左折専用車線や側道の設置に伴い、こちらの赤色部分を追加する計画区域の変更を行います。また、こちらでは(仮称)砂原 IC を設け、緑と青矢印のとおり、西環状線への乗り降りが可能となります。

そして、上代 10 丁目付近で西環状線と交差する新土河原小島線についてです。こちらと同様に、右折専用車線等の追加に伴い、赤色部分を追加する計画区域の変更を行います。なお、(仮称)城山 IC を設け、緑と青矢印のとおり、西環状線への乗り降りが可能でございます。

最後に、こちらは西環状線の整備に伴い地域交通の円滑な処理を行うため、西環状線沿線に設置する側道についてです。今回、上段図中に赤線で示しているとおり、砂原 IC から坪井川までの区間で側道 1 号から 4 号を、右下図のとおり井芹川から池上 IC までの区間で側

道 5 号、6 号を決定いたします。

続きまして、審議の観点について 3 点ご説明いたします。1 点目は、「都市計画変更の必要性に関すること」でございます。まず、熊本西環状線は、2 環状 11 放射を構成する非常に重要な道路であり、そして、慢性的な交通渋滞や昨今の半導体関連産業の進出など、現状の課題解決や社会情勢の変化に対応する上でも、早急な整備が求められております。そのような中、3 つ目に示すとおり、事業実施にあたり、詳細な設計等を踏まえ整備に必要な区域を明確化し、住民との合意形成を図ることなどから、都市計画の変更が必要であると考えております。2 点目は、「行政機関との調整等に関すること」です。本件についても、道路管理者等と協議し、「意見なし」と回答を得ております。

次に 3 点目の「市民及び利害関係人の意見に関すること」です。住民説明会においては、都市計画に関する意見 18 件、その他 13 件がございました。主なものをこちらに記載しております。都市計画に関するものとして、表上段に示しますとおり、側道や工事用道路、池上 IC 周辺などに関する計画区域の範囲についてお尋ねがあったところです。また、その他、下段に示しますとおり、用地交渉や工事着手の今後の予定などについてお尋ねがっております。なお、説明会でのご意見と回答の概要については、お手元のファイルの「参考」と記載した付箋の部分に添付しております。

次に、縦覧で頂いたご意見についてです。都市計画に関する意見 1 件、その他意見 5 件が出されております。お手元の配布資料に、意見の要旨と本市の見解、及び意見書の写しをお配りしております。スクリーンに記載している内容については一部抜粋したものになります。まず、表上段の都市計画に関するものですが、「居住地が IC 入口の真隣となり、騒音等懸念されることから計画の見直しを求める。」旨のご意見をいただいております。これに対しましては、右側に示すとおり、今回、「地質調査に基づく道路構造の再検討等を踏まえ、交差点通行時の安全性向上の観点から IC 出入口を集約した変更計画としているもの。」と考えているところです。なお、騒音等の懸念については、「今後、環境保全のために配慮すべき項目を検討し、必要な対策等を実施する予定。」と考えております。また、下段のその他意見としまして、「買収時に残地に対する配慮を求めるもの」や、「計画道路の高架下の有効活用を要望する」ご意見等をいただいております。これらについては、「用地買収にあたり各種基準に基づき交渉を行うとともに、地権者からのご要望について個別に協議させていただくもの。」と考えております。また、高架下については、「今後、管理方法等を踏まえ地域の方々のご意見を伺いながら検討していくもの。」と考えております。

最後に、都市計画変更の流れについて説明します。令和 5 年 9 月 13 日から 16 日に住民説明会を実施し、10 月 31 日から 11 月 14 日まで変更案の縦覧を行いました。本審議会でご審議いただいたのち、令和 6 年 2 月下旬に都市計画決定の告示を行う予定としています。説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

【本間会長】

ただいま、ご説明いただきました議案 51 の 2 につきまして、何かご意見やご質問はございませんか。

【北川委員】

住民の方からのご意見の中で、「今回、居住地が計画外に変更になるが、インターチェンジの出入口が真隣となるため計画の見直しを求める」というものがありますが、この方は、もともと計画区域内であり移転する必要があると考えられていた中で、今回、廃止になったことでそこに住まないといけなくなり、大変苦慮しているという意味でよろしかったでしょうか。

【事務局（道路整備課）】

ご指摘のとおり、当初計画区域にかかっていたところが、今回の見直しにより、かからなくなったということでございます。

【北川委員】

おそらく計画区域に入っていることを認識した上で自宅を建てられていると思いますが、今回の見直しでそこに住まないといけなくなったということだと思います。このようなことを救済する方法があるのか、そしてどのように考えているのかお聞きします。

【事務局（道路整備課）】

事業を進めるにあたり、環境面も含め各種基準に適合するように対応してまいりたいと考えております。

【北川委員】

平面図の 2-24 を見ておりますが、廃止区域内の住宅がこれだけ隣接しているということであれば、騒音や振動など環境保全のために配慮すべきことがあると思いますが、その対処方法について住民の方々に提示する方法があるのかお聞かせください。

【事務局（道路整備課）】

工事が終わり、供用した後に現地を観測するというのが一般的でございますが、事前に環境影響評価を当時やっておりますので、それに記載されている内容についても、供用前から工事期間も含めて対応してまいります。そのことを住民の方々に丁寧にご説明させていただいて、ご理解をいただきたいと考えております。

【北川委員】

今回廃止となることによって、驚きがあったと思いますし、子育てに関することも意見書に書いてあります。そのようなところに何とか配慮できる形で、丁寧な説明や対処をしていただきますようお願いします。

【松村委員】

私としては、ここに道路ができることを分かって家を建て、廃止によってかからなくなったということであるならば、その不利益は背負うべきだろうと思います。だから、廃止になり、計画区域にかからなくなったから、それで賠償云々というのは、少し筋違いかなと思います。ただ、意見書に書いてある、子供にとって危ないということや日照問題などは別問題で、補償はなすべきではないかと思っています。多くの人の利益のために一部の方が不利益を被るのであれば、それは多くの人で負担すべきものであるので、整備した後に様子を見ますというよりは、想像されるのであれば、予定に入れて整備するくらいのことをされてもいいのではないかと思いますので、意見として聞いておいていただきたいと思います。

【事務局（道路整備課）】

今回、意見書として、環境や交通の安全に関するものが出されております。これについては、事前に想定できる部分もあると思いますので、今から詳細設計を行う上でも考慮させていただいて、対応してまいりたいと思います。

【円山委員】

計画をより良いものにすることによって公益が増えるということだと思います。今回の場合は、盛土構造を橋梁構造にすることによってより良くなるという話だと思いますが、変更することによってどれくらい費用が変わるのか、ざっとした見積もりでも教えていただけると議論がしやすいと思います。また、今回の計画変更によって不利益を被る人への補償もしやすくなると思います。

【事務局（道路整備課）】

かなりの概算ですが、今回の変更によって、60 億程度経費面での効果があると考えております。

【円山委員】

それだけ税金を使わなくてよくなるということであれば、その一部を使ってより良い方向にするということもあるのかなと感じました。

【上田委員】

盛土から橋梁に変わることによって、工事期間について何か影響はありますか。工事が長くなるとは思いますがいかがでしょうか。

【事務局（道路整備課）】

工期の期間については正確なものを持ち合わせていませんが、概ね今までの経験から言いますと、ほぼ同じくらいの期間で済むのではないかと思います。盛土構造にする場合は、地下部分の軟弱地盤に対応するための地盤改良でかなりの期間が必要になりますし、橋梁の場合でも安全なものをつくるために、基礎工はかなり強固なものをつくらなければならないので、基本的には同じような期間でできるのではないかと考えております。

【上田委員】

熊本西環状線は、花園工区が終わり、今は池上工区を整備中ということで、最終的には砂原工区に着手することになるとは思いますが、池上工区の事業が供用してから、砂原工区に着手するという考え方でよろしいでしょうか。

【事務局（道路整備課）】

現時点においては、令和7年度の池上工区の暫定2車線供用を目標に進めておりますが、砂原工区においては、都市計画変更の後に用地の買収という形になりますので、池上工区が終わるのを待ってからというのではなく、概ね完成時期の目標が明らかになったところで、早めにスタートしていくようなイメージになります。

【上田委員】

本路線は熊本市民や地域住民の方からも早い開通が本当に望まれている道路だと思っていますので、段階を踏むという話はよく分かりますが、用地買収、住民説明をしっかりとやっていただいて、早期開通に向けて県市で協力していただきますようよろしくお願いいたします。

【本間会長】

今回は斜面地を通過する計画になっておりまして、特に池上あたりは山を通過する形で、かなり大きな造成もあると思います。こういった急斜面の下に住宅が密集していると思いますが、土砂災害危険地域などは避けているのでしょうか。もしくは通過するのでしょうか。また、今回の工事によって急斜面の下に住宅に影響があるかどうかといった検討はされているのかどうかお聞きしたいと思います。

【事務局（道路整備課）】

池上インターチェンジ周辺では、今回、切土部分の安定勾配を確保するため、計画区域を広げております。安定勾配を確保することによって、地域への影響、通行への影響を最小にできると考えております。ここについては、急傾斜地に指定されておりますので、急傾斜地の改良の基準に基づいた解析を行って対応してまいりたいと考えております。

【本間会長】

特に安全に注意して検討してもらいたいと思います。

【福原委員】

高架下の有効活用を検討するということですが、高架下は自分の土地でないため草刈り等の管理ができません。使われず 3 年もすると草が繁茂して害虫も発生しますので、適切に管理して草が繁茂するようなことを避けていただきたいと思います。ですから、高架下の有効活用については検討だけでなく、是非実行していただきたいと思います。

【事務局（道路整備課）】

橋梁を管理するための場所でもありますので、管理が適切に行えることを前提とした場合、ご指摘のように草が繁茂すると管理ができないだけでなく、地域の方々にもご迷惑をおかけすることになります。そこで、ある程度形が出来た段階で、地域の方々に有効に活用できないかというご相談をさせていただいて、一緒に考えていきたいと考えております。

【本間会長】

他にご質問・ご意見はございませんか。無いようでしたら、特に反対というご意見出てきておりませんので、原案どおり可決したいと思います。よろしいでしょうか？

（異議なしの声）

それでは、議案 51 号の 2 については、原案どおり可決します。

（3）その他（報告）

【本間会長】

それでは、最後に、次第の 3、その他報告が 1 件ございます。『都市計画に関する検討状況』について、事務局より報告をお願いします。

【事務局】

都市計画に関する検討状況についてご説明します。資料は、お手元のファイルの付箋“その他”に付けております A3 ペーパーでございます。なお、同じものをスクリーンにも写し

ながらご説明します。

まず、資料上段四角囲みに示すように、本市では「多核連携都市」を都市構造の将来像として位置付けております。そのような中で、本市の都市マスタープランをはじめ、各種都市計画の見直しを令和7年度に予定しております。今年度は土地利用方針の検討や立地適正化計画の評価等を実施しているところです。

まず、次期都市マスタープラン策定に向けた検討についてです。今年度から都市計画の根幹をなす土地利用について、「土地利用方針検討委員会」を設置し、人口減少などの課題を踏まえ、今後の方針を検討しています。これまで2回開催し、委員からの主な意見としては、右側に参考図を載せていますが、人口減少、低未利用地などの“都市のスポンジ化”の進展、災害の激甚化等を踏まえ、開発が進む市街化調整区域の土地利用について整理すべきという意見をいただいています。そのうえで、市街化区域は原則として拡大すべきではない、といったものや、集落内開発制度は区域の縮小あるいは基準の厳格化をすべきではないか、といった意見が出ております。

今後の予定ですが、このような意見を踏まえ、更に検討を進め、年度末を目途に検討委員会から土地利用方針の案を提言いただき、来年度からの都市マスタープランの検討に繋げてまいります。

次に、立地適正化計画の評価についてのご報告です。資料は裏面となります。本計画は、多核連携都市の実現に向けた実行計画として策定したものでございまして、令和5年度を評価年に設定しており、多核連携都市推進協議会のご意見をいただきながら、5つの評価指標の達成状況を確認したところです。

これまで目標達成に向け、様々な取組を行ってきましたが、まず、①の一定程度の人口密度を維持しようとしている「居住誘導区域の人口密度」については、目標は達成しているものの、令和元年より減少しております。そして、②の地域拠点で日常生活サービス機能が確保できているかどうかをみております「誘導施設の充足拠点数」については、北部、刈草、富合の3地区の地域拠点で、商業施設などが未充足のままです。また、③「地域活動の参加割合」と④「公共交通の利用者数」については、コロナ禍で低下しましたが、その後、回復傾向にあります。そして、⑤の「校区防災連絡会などの設立割合」などについては、目標値に届いておりませんが、着実に増加傾向となっております。

この評価にかかる調査・分析の結果をいくつか右側に掲載しております。図3は令和元年から昨年度末までの期間での、戸建住宅と共同住宅等の建築実績ですが、地価の影響などもあり戸建住宅は居住誘導区域外に多く建築されております。また、図4の後期高齢者の分布図や、図5の空家等分布図から、後期高齢者が多い居住誘導区域を中心に、人口減少や空き家の増加が今後も見込まれる状況となっております。そして、右図6に示すように、地域拠点など利便性が高いにもかかわらず、土地利用制限の強いエリアが一定程度存在することなども確認したところです。

これらを踏まえ、左下の四角囲みに示しますように、地域拠点周辺等での都市計画制度の見直しや、居住誘導区域における空き家の活用支援など、居住や都市機能を誘導する施策について検討しているところです。

最後に、資料右下、スケジュールです。引き続き、必要な施策の検討や調整を進め、来年度前半には、一旦、現計画に施策を追加する予定です。また、令和7年度には、他の都市計画見直しに合わせ、次期立地適正化計画を策定することとしておりますので、それに向け、考え方を整理してまいります。今後も検討状況について、適宜、本審議会にもご報告し、ご意見をいただきながら進めてまいります。説明は以上となります。

【本間会長】

それでは、報告案件でございますが、ご質問等ありますでしょうか。

【平江委員】

都市計画の見直しを行っているということですが、条件を変更したことにより不利益となることに対しても検討なされているのかお尋ねします。

【事務局（都市政策課）】

現在議論を行っている土地利用方針検討委員会からの方針が出てから、具体的な検討を行っていきたいと考えています。土地利用は市民生活や経済活動に影響がある非常に重要な都市計画制度であるため、制度が変わることによってどのような影響があるのかという点も含めて検討を行い、市民の皆様への説明の機会も設けながら、より良い都市計画になるように進めていきたいと思っています。

【平江委員】

変更によって自分たちの生活も変わりますし、資産価値も大きく変わったりするため、そのあたりも踏まえ検討をお願いします。

【本間会長】

都市計画審議会で出た意見は、土地利用方針検討委員会に伝わりますか。

【事務局（都市政策課）】

都市計画の変更にあたって広く色々なところからご意見をいただきたいと思っております。都市計画審議会でいただいたご意見も、土地利用方針検討委員会にお伝えをして、それも含めてご議論いただきます。そして、そのご議論の結果は、あらためて都市計画審議会でもご報告させていただきます。

【松村委員】

戸建住宅が居住誘導区域外で多く立地しているということですが、これは、これまで市街化調整区域であっても市街化区域に隣接しているということでやむなく立地を認めてきたことが背景にあると思います。私はこれまで都市計画審議会においても、どこで歯止めをかけるかという話を何度もしていました。ですから、戸建住宅の 6 割が居住誘導区域外に立地しているということは、都市計画審議会や熊本市の責任でもあると思います。そのような中で、第 2 回土地利用方針検討委員会に出ているご意見については全面的に大賛成です。是非ともこれを具体化して、これまでのように、だらだらと市街地が広がらないようにしていただきたいと思います。

【事務局（都市政策課）】

今後人口が減っていく中、市街地には低未利用地が多く存在するという事実を踏まえますと、まちとしてコンパクトにしていくべきだという大きな方向性は持っております。一方で、市街化調整区域と言えども既にお住いの方もいらっしゃいますし、農業・漁業を営んでおられる方もいらっしゃいますので、そういった既存のコミュニティをいかに維持していくかということも都市計画の使命だと認識しています。コンパクトな方向性の中、郊外の集落を守っていくという、非常にバランス的に難しいところではございますが、色々のご意見をいただきながら検討してまいりたいと考えております。

【北川委員】

これまでの土地利用方針検討委員会での「市街化区域は原則として拡大すべきではない」や「集落内開発区域の縮小または基準を厳格化すべき」という意見は、たしかに市街化調整区域を前提とする中で、乱開発を防ぐなどのため必要なことだと思いますが、これによって不利益を被っている部分もあります。市街化調整区域に住んでいる人からすれば、生まれたときから市街化調整区域であって、同族でなければ家を建てられないという自由でない状況があって、子供が減ってきているなどの現実もあります。例えば、天明校区で小中一貫校を始める動きがありますが、これは、市や国などが市街化調整区域という認定をしたために人が誘導されなくて、どんどん減らされているからとしか感じていない住民の方もおられます。どうして市街化区域と市街化調整区域というものを設けたかということを改めて周知し、これが社会としては必要であるということをお伝えしないと、私たち世代はこれを知らずに、なんで国が勝手に土地の利用価値を決め、どんどん人口を減らされ、消滅しそうなまちになっていくんだという不満を抱えたままになります。だから、何十年前に決まった法律の原点をしっかりと説明していく必要があると思います。当然、私も市街化区域を無作為に拡大していくことはいけないことだと思いますし、集落内開発制度に関しても災害の危

険性などを考えていかなければならないと思いますが、理解できていない方々もいらっしゃるって、理解できない理由も分かるところもありますので、より丁寧に都市計画をつくっていく時期になったのかなと思います。

【村上委員】

旧飽田町、旧天明町も、もともと自治体として活動されてきました。現在は、ほとんどが市街化調整区域であり、集落内開発制度でしか家が建てられず、高齢者も多くなってきました。また、公共交通機関も通っていないところがたくさんあります。そういったことに対するご不満がどうしても見え隠れしています。確かに、土地利用方針検討委員会の意見にありますように、べらぼうに市街化区域を拡大すればよいということではないと思います。せめて、商店ができるような地域だけはつくるなど、そこにお住いの方々の環境というものもしっかり考えていただきたいと思います。地域拠点に都市機能が誘導されたとしても、高齢者の方々の中にはバスやAIデマンドタクシーを待って利用しなければならないという方が多くいらっしゃることも理解していただきたいと思います。

【事務局（都市政策課）】

都市計画の見直しの中で、今後住民の皆様には制度の目的も含め、しっかり周知をしていく必要があると考えております。都市計画法においても、目的や制度の内容を住民の皆様に周知を図るということが市町村の責務になっておりますので、しっかりやっていきたいと思っております。

また、西南部地区の住民の方々のご意見については、私どもも重々認識しております。買い物する場所がなかなか無い等、地域の課題があることも認識しております。今後、見直しをしていく中で、地域の方々の声に耳を傾け、地域の課題をできるだけ解決できるような手法も含めて検討していきたいと思っています。また、熟度が上がってきましたら、都市計画審議会でもご報告差し上げたいと思います。

【桑原委員】

後期高齢者の分布図で15年前、現在、25年後とありますが、これは平成17年の数値ということで理解してよろしいでしょうか。また、評価指標④の公共交通機関についてですが、我が家の周辺では熊本地震の後からバス停がなくなり、利用ができなくなった状況です。立地適正化計画の中で公共交通を指標として上げる意味が本当にあるのかなと思いました。市民の方々に公共交通機関を利用してもらいたいということで目標値が設定されていると思うのですが、現状としてはどうなのかなと思いましたのでご質問します。

【事務局（都市政策課）】

後期高齢者の分布図は、5年に1度の国勢調査結果に基づき算出したものです。平成17年として記載しているものは平成17年の国勢調査結果、令和2年として記載しているものは令和2年の国勢調査結果、そして令和25年としているものは国勢調査を基にした将来予測となります。また、公共交通の指標についてですが、我々が目指している多核連携都市では、車を利用できない高齢者の方も含めて市民の暮らしやすさを維持していくことを大前提としております。そのようなことから、居住を誘導しようとするエリアには、やはり公共交通が基幹としてあるべきだと考えており、多核連携都市を実現するにあたっては、立地適正化計画と地域公共交通計画が両輪になり、整合をとりながら取り組んでいるところです。ですので、どちらの計画でも、利用者数を確保できているかということを定期的に見ていくため、公共交通機関の利用者数に関する目標値を設定しております。

【本間会長】

実際は、部分的に公共交通が使われているエリアと使われていないエリアに別れていて、トータルで見えていくことに本当に意味があるのかというご質問ではないかなと思います。縮小していくことで公共交通も限定的になっていくということは現実としてあり、そうするとその利用者はいなくなるわけで、もう少し細かく部分的に検証していく必要があるのではないかなと思います。

【事務局（都市政策課）】

現在、立地適正化計画の令和7年度見直しに向けても検討を進めておりますが、現状の評価指標が市民の方にとって分かりにくい部分があるというご意見も認識しておりますので、本日いただいたご意見も踏まえ検討してまいります。

【本間会長】

是非ご検討いただきたいと思います。評価指標の①（居住誘導区域の人口密度）、②（誘導施設の充足地区数）、④（公共交通機関の利用者数）は立地適正化計画に関係があると思いますが、③（地域活動に参加した市民の割合）、⑤（校区防災連絡会等の設立割合）については、はたして立地適正化計画を評価するための指標なのかという点ではちょっとわからないなと思います。市民満足度を図るという点では、全市的には大事な指標だと思いますが、立地適正化がうまくいっているかどうかをみるための評価指標になっているかという点では不思議な指標だなと感じています。

【福原委員】

我々農業委員会は、優良農地を守るのが仕事でございます。しかし、市街化区域を拡大し

ていかなければ、人口も増えないと思います。2024 年は「食料・農業・農村基本法」という法律が 25 年ぶりに改正されます。2024 年は農業者にとっても勝負の年だと思います。2030 年には米の供給が足りなくなることが目に見えています。今や第一次産業は農家が特に弱いです。問屋さんたちは逆算方式をされます。消費者価格をいくりに設定しないといけないので、もろもろ引いて生産者価格とし、これで買いますという形でなされますので、米価は下がっていくだけとなっています。

【事務局（都市政策課）】

市街化区域の規模につきましては、熊本県から市街化区域の規模が示されることになっておりますので、それに基づいて検討していくことになります。まだ具体の方針は出ておりませんが、人口が減っていく中、まちなかにも低未利用地、空き家、空き地がございますし、また、災害リスクが高いところが多くございます。そして、市街化区域編入にあたっては、細かい基準もありますので、そういったものと照らし合わせながら検討を進めたいと思っております。また、都市計画は農業・漁業との調和を図ることが大前提でございますので、そういったご意見にも耳を傾けながら個別具体の検討を進めてまいります。

【本間会長】

ありがとうございました。今後も検討を進めるということですので、検討状況に応じて都市計画審議会でもご報告させていただきたいと思います。

（５）閉会

【本間会長】

本日の案件は以上でございます。各委員におかれましては、熱心にご審議いただきまして誠にありがとうございました。これをもちまして本日の審議を終了いたします。事務局へマイクをお返しします。

【事務局】

本間会長、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、長時間にわたりご審議頂きありがとうございました。

それでは、これをもちまして、第 51 回熊本市都市計画審議회를終了いたします。本日はどうもありがとうございました。