

第 52 回熊本市都市計画審議会議事録

1 案件

<報告>

産業立地型地区計画の運用基準について

2 審議会の日時及び場所

日時 令和 6 年（2024 年）8 月 27 日（火） 午後 4 時 00 分開会

場所 熊本市国際交流会館 3 階 国際会議室

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 52 回熊本市都市計画審議会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、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末松と申します。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。

お手元の黄色いファイルをお開きください。右肩に数字を記載しておりますとおり、①次第、②配席図、③委員名簿、④報告、また、報告に関する資料として、付箋を付けております。説明資料、新基準、新旧対照表 でございます。不足などございませんでしょうか。

続きまして、関係行政機関の委員のご異動に伴う、新たに本審議会の委員となられる皆様を紹介いたします。

国土交通省 九州地方整備局 企画部長 青野委員でございます。なお、本日は都合によりご欠席となっております。

国土交通省 九州運輸局 交通政策部長 傳委員でございます。なお、本日は都合によりご欠席となっております。

熊本県 土木部長 宮島委員でございます。なお、本日は代理として、熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課長 松田様にご出席を頂いております。

熊本県 警察本部 交通部長 内田委員でございます。なお、本日は代理として、熊本県 警察本部 交通部 交通規制課長 井上様にご出席を頂いております。

次に、審議会の成立につきまして、本日は、代理出席も含めまして 25 名中 17 名の委員にご出席を頂いております。都市計画審議会条例第 5 条第 2 項に定める「全委員の 1/2 以

上」を満たしていることから、本日の審議会が成立していることをご報告申し上げます。

次に、審議会の公開につきましては、都市計画審議会運営要綱第10条に基づき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、報告が1件となっております。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、小葉委員と円山委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

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) 報告

【本間会長】

それでは、次第の2に入ります。

本日は審議していただく議案はございませんが、報告が1件ございます。本審議会会長から県立大学の柴田教授が部会長の専門部会に対し、「土地利用制度」の調査を命じておりましたが、そのうち産業立地型地区計画の運用基準について専門部会にてとりまとめたので、その報告を事務局からお願いします。

【事務局】

それでは前方のスクリーンにて、報告事項「産業立地型地区計画の運用基準」について説明させていただきます。

まず、新たに設置した専門部会（土地利用）についてご説明いたします。

令和5年度に、人口減少や災害リスクを踏まえ、次期都市マスタープランの一部となる、今後の「土地利用の方針」が取り纏められました。こちらは前回の都市計画審議会の際に報告させていただいております。その方針を踏まえ、今年度から具体の土地利用制度について検討することとし、その検討の場として専門部会を設置したものです。本市の都市計画審議会条例の「専門の事項について調査する専門委員を設置できる」という規定に基づき、都市計画審議会に土地利用の専門部会を設置いたしました。

専門部会では、地区計画制度や集落内開発制度について検討をしていきたいと考えてお

ります。具体的には、今年度から来年度にかけて、中段枠囲みしております検討項目（案）に記載のとおり、「産業型、住宅型の地区計画」や「中心市街地におけるまちなか再生プロジェクト関連の地区計画」の運用基準を議論し、次期都市マスタープランの策定後には、集落内開発制度のあり方を議論いただく予定でございます。スケジュールは下段のように考えており、先月、7月29日に第1回目を開催し、まず、産業型地区計画の運用基準についてご議論いただきました。本日は、その内容についてご報告するものです。

次に、地区計画制度の概要をご説明いたします。

地区計画制度とは、良好な都市環境の形成を図ることを目的として、きめ細やかな土地利用に関する計画と、公共施設に関する計画を一体的に定める都市計画制度です。地区計画に定めるものとして、①地区施設となる道路や公園を区域内に定め、②そこに建てられる建物の用途や大きさ、意匠など、街並みのルールを決め、③自然環境など、周辺環境に配慮したきめ細かな計画を定めることとなっております。

現行の運用基準は、平成19年に策定されており、住宅開発型と産業立地型が一つの運用基準として制定されております。なお、住宅型はこれまで16件の実績がありますが、産業立地型については実績がございません。

そのような中、TSMCの進出を契機とする企業の立地ニーズに対応するため、都市計画審議会のご意見をいただき、令和5年に地区計画運用基準の「特例要綱」を定め、産業用地整備に関する協定締結による事業に限り、建蔽率や容積率等を緩和し、産業誘致を図っております。下図のとおり、今回、住宅型と産業型を分離するとともに、産業型は特例要綱との一体化を図ります。

次に、特例要綱制定時の都市計画審議会での意見でございます。

令和4年3月の第46回都計審で、TSMCの進出による立地ニーズの高まりを受け、特例要綱を定めることについて説明をしております。その際、委員から「乱開発が行われる危険はないか、エリアを限定した運用基準が必要」といったご意見をいただいております。そのご意見を受け、令和5年3月の第49回で、「建蔽率、容積率を緩和すること」、「市と協定締結した事業者のみ特例的扱いをすること」を説明しております。その際にも「周辺環境との調和や、今後の市街化調整区域の方針を検討すべき」といったご意見がありました。その後、昨年11月に3事業者との協定締結が報告され、その際は地下水についてご意見をいただきました。

続いて、昨年度の土地利用方針検討委員会の資料を用いて「産業立地に関する土地利用の方針」についてご説明いたします。

本市は、左下のグラフにあるとおり、20代の転出超過が顕著であるなど、生産年齢人口がピーク時から大きく減少しております。また、製造業の立地が少ないため、政令市の中でも税収や製造品出荷額が最下位にある状況です。

このようなことから、（上段四角囲みですが）、市内に企業立地を推進することで、雇用を

創出して人材流出を防止し、移住・定住を促進していくことが重要であり、また、税収の増加により、行政サービスの向上を図っていくことが重要です。一方で、市街化区域には産業系の適地がないことから、市街化調整区域に誘導せざるを得ない状況です。しかし、無秩序な開発が懸念されるため、交通利便性が高い地域にゾーンを設定し、適切に誘導する必要があります。こちらは参考までに、市街化区域内の工業地域と準工業地域の分布状況を表しております。

まずはこれらの地域に誘導を図ることが望ましいのですが、工業地域、準工業地域のいずれの地域でも空地がほぼ無い状況です。そこで、市街化調整区域に誘導することとなりますが、左側中段の点線囲みのとおり、現行の運用基準では「国道等2車線以上の道路に面すること」といった条件を満たせば原則として、市内どこでも立地可能であり、今後の産業用地の需要の高まりを考えると、無秩序な立地に繋がりがかねない状況です。また、令和5年に実施した企業へのサウンディング調査では、建蔽率、容積率、高さ制限などの緩和を望む声があり、現行の運用基準では、これまで1件も実績が無く、企業ニーズとのズレがありました。また、災害リスクにつきましては、資料に示しておりますように、今後の災害リスクを踏まえると、地区計画においても、頻発化・激甚化する自然災害への対応が必要になります。

市街化調整区域における災害リスクへの対応としては、左側に示すとおり、すでに災害レッドゾーンにおいて、開発行為等は原則禁止されております。イエローゾーンについても、右側に示しておりますとおり、集落内開発制度指定区域において、浸水深3m以上となる浸水区域では、来年4月から安全上及び避難上の対策が条件化されます。また、土砂災害警戒区域は集落内開発制度指定区域から除外されます。

このような背景を受け、昨年度取りまとめられた「土地利用の方針」では、「新たに立地する工業や物流業等の産業については、周辺環境との調和を図りつつ、高規格道路インターチェンジ周辺やこれに直結する幹線道路沿線、空港周辺など、広域交通の利便性が高いエリアに誘導を図る」といった方針とすることで、無秩序な開発を抑止するとともに、「誘導にあたっては、自然環境や災害リスク、農地や地形を考慮して、地区計画制度等により計画的に行う」こととされたところです。

このような、土地利用の方針を踏まえ、専門部会を開催し、産業立地型地区計画の運用基準を取り纏めました。

それではまず、改訂のポイントについて説明いたします。周辺環境や災害リスクを考慮しつつ、広域交通の利便性が高い地域に誘導するため、ポイント①、周辺環境に配慮した立地規制の厳格化を図ります。ポイント②、災害リスクへの対応を図るため、災害リスクが高い区域の除外や、浸水対策を要件化します。ポイント③、近年の産業立地ニーズを踏まえ、建物の用途などを見直します。細かい内容については次ページ以降で説明させていただきます。

ポイント①の一つ目。自然環境や農地を保全するため、農用地域や風致地区、自然公園の特別地域などを地区計画の対象区域から除外します。除外する具体の区域としては、記載の通りでございます。ただし、地区計画の決定までにこれらの区域から除外される場合は、これらの区域でも地区計画は可能とします。

ポイント①の二つ目。地区計画を認めるエリアについてでございます。これまで、2車線以上の幹線道路沿いであれば、原則としてどこでも可能でしたが、土地利用の方針を踏まえ、高規格道路インターチェンジ周辺やこれに直結する幹線道路沿線、空港の周辺など、広域交通の利便性が高いエリアに限定をいたします。具体的には、対象地区として「九州縦貫自動車道の植木インターチェンジ、北熊本スマートインターチェンジ、城南スマートインターチェンジ、熊本西環状道路の下硯川インターチェンジ、和泉インターチェンジ、と、熊本空港周辺地区を設定しております。また、将来的に中九州横断道路や西環状道路が整備された場合には、仮称ですが、熊本北インターチェンジ、城山インターチェンジ、砂原インターチェンジ地区の追加を検討いたします。右側にイメージ図を載せております。エリアの詳細については、別途配布している運用基準をご確認ください。

ポイント①として、もう1点、地区計画素案を作成する際の基本的事項として、現行基準では少しわかりにくい表現がしてありましたので、改正案では「周辺の自然環境や住環境、景観、営農条件への配慮を十分に行い、市街化調整区域のゆとりある環境保全に努めるよう留意すること」を記載しております。また、隣接地権者の同意については、現行でも、道路等を隔てず、敷地が直接民有地と接する場合、その地権者からの同意が必要としており、本基準はそのまま残しております。

次にポイント②の一つ目「土砂災害をはじめとする災害リスクが高いエリアを地区計画対象区域から除外します。具体的には表に示すとおり、災害レッドゾーンについては、これまで③の急傾斜地崩壊危険区域の除外しか規定されておりましたが、①災害危険区域、②地すべり防止区域、④土砂災害特別警戒区域を除外します。また、イエローゾーンである⑤土砂災害警戒区域、や⑦砂防指定区域も除外いたします。なお、⑥の浸水想定区域については、スライド18ページで説明した「開発許可の厳格化」を踏まえ、必要な対策を講じることを条件としており、詳細について、次ページで説明いたします。

3m以上の浸水が見込まれる浸水想定区域で地区計画を行う場合、避難施設の設置など、防災上必要な機能の確保を要件化いたします。具体的には、黄色着色部ですが、次のいずれかを定めることと規定いたします。(1) 避難施設又は避難路、を定めるか、(2) 敷地の地盤面の高さ、又は建築物の居室の床面の高さを浸水深以上になるよう定めることを規定しております。

ポイント③「近年の産業立地ニーズを踏まえた見直し」について説明します。市街化調整区域の地区計画に関する県の指針や、昨年度定めた特例要綱を基本に、建蔽率や容積率、高さ等の規制を見直します。具体的には、建蔽率は50%を60%に、容積率は100%を200%

に。建築物高さについては 12m以内を、周辺の環境や景観に配慮した、機能上必要な高さとし、建蔽率の角地緩和については、空地等を確保するという建蔽率の趣旨を踏まえ、適用できるようにいたします。

ポイント③の続きです。建物用途については、現行では製造業のみ立地可能でしたが、流通業務施設、I T関連施設、研究施設、福利厚生施設、なども立地できるようにいたします。

また、これまで危険物を取り扱う建物については、準工業地域に立地できないものは除外しておりましたが、住宅型地区計画や集落内開発制度指定区域に隣接せず、周辺に住宅が無い場合は可能とします。次に、周辺交通への影響として、これまで道路の混雑度という指標を用いて、増加が 5%未満。開発後も混雑度 1.5 以下という数値基準を設けておりました。これを「関係機関との協議において、発生する交通が地域に著しい影響がないと認められること」に見直しております。混雑度とは、「道路の交通容量」に対する「実際の交通量」の割合であり、1日あたりの交通量から求める数値です。通常、周辺道路への影響は、朝や夕方など交通量がピークとなる時間での交通量にてチェックするものであり、そういった点を含め、混雑度によるチェックは実態とのずれがございましたので見直しております。

ここで、周辺交通への影響について補足します。地区計画においては、これまでも、関係機関協議として、道路管理者や交通管理者との協議を必須としており、その協議では、「ピーク時間の交通量でも交差点が渋滞しないか」を審査します。スライドはイメージ図で、一例ですが、ピークとなる1時間あたりの交通量が、交差点の車線ごとに処理できるかどうかを調べ、処理が難しい場合には、その対策として、例えば、車線数を増やしたり、右折レーンを長くしたりするなどの対策を行うこととなります。

その他の主な見直し項目です。まず、地下水保全に関してこれまで記載はありませんでしたが、改正案では「県市の地下水保全条例などに基づき、地下水保全対策等を行うこと」を新たに盛り込みました。また、地域貢献として、周辺住民の憩い空間や防災性の向上に資する施設や機能の配置等に努めることを設けました。次に、緑地面積についてです。現行では、地区面積の 20%以上を公園又は緑地とするよう規定しておりましたが、改正案では、工場立地法、熊本市緑地の保全及び緑化の推進に関する条例で定められた面積以上とすることとしております。現行においても、実際の運用は工場立地法と緑化条例を適用することとなっていますので、それを分かりやすくそのまま基準としたものです。これについては、次のスライドで説明いたします。

工場立地法では敷地面積の 20/100 以上の割合とするよう規定されているとともに、緑化条例でも敷地面積の 20%以上を確保する規定となっております。なお、近年は、屋上緑化や壁面緑化も緑地面積として認める流れがありますので、このような新しい動きにも対応できるよう見直しを行います。いずれも地域経済牽引事業として条例で定める場合、緩和される規定がございます。

説明は以上です。

なお、今後、協定締結している3事業について、関係機関との協議が整ったものから順次、新たな運用基準に基づき、個別の地区計画として議案として挙がってまいります。

ご意見のほど宜しく願います。

【本間会長】

それでは、ご質問等いただくにあたり、本日欠席の松村委員から事前説明にてご意見をいただいております。本審議会で共有してほしいと依頼を受けておりますので、事務局から紹介をお願いします。

【事務局】

松村委員から2点のご意見をいただいております。1点目は「地域貢献の中で避難施設の設置を求めてよいのではないか。」2点目は「騒音振動対策をどのように考えているか」です。

1点目の避難施設の設置については、想定浸水深3m以上のエリアでは対策の一つとしておりますとともに、地域貢献で地域の防災性向上施設の設置等を位置付けておりますので、災害リスクが高いエリアでは実際の運用の中で事業者に対して避難施設の設置を求めたいと考えております。

また、2点目の騒音振動対策については、主に製造業かと思いますが、工場立地法に基づき、敷地の周囲に緩衝帯を設けることとなりますので、法令に基づく対策を実施する形となります。

松村委員のご意見並びにそれに対する回答は以上でございます。

【本間会長】

この運用基準につきましては決定されますと、実際の地区計画の案件が出てきたときには、本審議会で地区計画の可否を判定することになりますので、この基準について十分に御理解頂く必要がありますし、何か疑問等ございましたら御意見頂きたいと思っております。よろしく願います。

【平江委員】

都市計画審議会専門部会において検討されたことについて報告ありましたが、改正案等について「このようにいたします」とか、「このようにすることとしました」という言い回しで説明をしていただきました。専門部会はそのような決定権があり、本審議会はこの報告を受けるだけの会議ということでしょうか。

【本間会長】

決定権とかそういったものではなくて、あくまでも専門部会というのは、本審議会の代わりに調査をしているということでございますので、検討された結果を今日報告しているということでございます。審議会の方からも意見を言うことは当然できますし、決定はまだしておりません。

【平江委員】

説明が「このように行うこととする」という断定的な説明だったので、ここは報告を受けただけの会議だろうかと思ったので、お尋ねした次第です。

【本間会長】

市長の諮問に対して答申するためのものでございますので、恐らくそのような言い回しになったものと思っておりますけども、この文言は本審議会の言い回しだと考えていただけたらいいかと思います。

【円山委員】

T S M C効果を最大限発揮するためにこういったことをするという大きな方向性は賛同ですけれども、心配しているのは交通渋滞が悪化しないかということです。29 ページ目で、交通容量よりも交通量が上回ってNGになった場合、車線数を増やす、あるいは右折レーンを長くすると書いてあります。このような対策を実施するのは市ですか、それとも対象事業者ですか。

【事務局】

地区計画の基準の中で、「原則として事業者で対策を行うこと」と位置づけておりますので、基本的には事業者に求めていくという形になります。

【円山委員】

地区計画の対象範囲の中であれば、事業者が実施することかもしれませんが、その周辺地域に影響を与えることは十分あり得ると思います。23 ページ目に具体的なゾーンが出てきて、青いところが今回の対象地域ですが、恐らく熊本空港周辺地区は周辺への影響も結構あるのではないかと考えております。

広域交通の利便性が高いエリアということで、業務移動であるとか、運輸業にとってはいいエリアかもしれませんが、現在のままであれば、このような地区への公共交通での通勤が難しいと思うので、車での通勤が増えることが懸念されます。

その周辺の地区の交差点の容量が十分だとしても、立地した企業としては何もできない

という話にはなりかねないかなという気がしています。

空港周辺、特に第 2 空港線は空港へのアクセス時間の信頼性を高めるためにも、しっかり維持するべきところだと思いますが、その辺りはどのように考えていらっしゃるか伺いしたいと思います。

大きな流れとして、こういった方向性で進めていくことについては理解できるのですが、熊本市だけではなく周辺市町村も同じように運用基準を徐々に緩和していくと、少しずつ車での通勤をせざるを得ない地域への開発が広がり、そのような地域が交通渋滞の悪化につながってくると思いますので、その辺りをどう考えていらっしゃるかお願いいたします。

【事務局】

地区計画で周辺に与える影響については、原因者である事業者で対策を行うものと考えています。ただ、どの範囲までを事業者に求めるかという問題はあると思います。その辺りは、交通管理者、道路管理者や事業者との協議の中で決めていくことになると思っております。

円山委員のおっしゃるとおり、この TSMC を契機として渋滞の問題が懸念されているところでございますけれども、これについては都市圏全体の課題だと認識しておりますので、この前の県市トップ会談でもございましたが、県市が中心となって周辺の自治体としっかり連携をした上で渋滞対策を行う必要があると思っております。道路整備だけでなく公共交通の施策も含めて、都市圏全体でこの渋滞問題に対して対策を行うべきものと考えております。

【円山委員】

是非、渋滞問題への対策をよろしくお願いします。少し後ろ向きの発言をして申し訳なかったのですが、基本的には応援はしていますし、この事業者が時差通勤を奨励したり、いろんな対策を行う話だとは思いますが、そもそもそれほど従業員数がない事業なのかもしれません。私の心配が杞憂になることを期待しています。

特に 28 ページ目の「周辺交通への影響」が現行基準では数字で書いていましたが、改正案ではある意味曖昧な表現であると思いました。「著しい影響」が何を以って「著しい」と判断するのかがよくわからないので、しっかり運用で対応されることを期待したいと思います。よろしくお願いします。

【事務局】

御意見ありがとうございます。周辺交通の問題というのは、周辺住民の方も懸念されていることだと思いますので、対策も含めて協議の中でしっかりチェックをしていきたいと考えております。

【小島委員】

事前説明に来ていただいたときにも意見として申し上げたことで、先程の松村委員の御意見にもありましたように、30 ページの「地域貢献」についてですが、「施設機能の設置等に努めること」というのは、人によって判断基準が違うので、「施設等の設置に努めていますが」と事業者に言われてしまったら市が困ることが想定されますので、もう少し明確な文言の方が良いのではないかと思います。スライドの表現が事前説明の時のスライドと変わっていなかったのも、理由があるのであれば教えていただきたいと思います。

【事務局】

事前説明では 1 つ上の地下水保全につきましても同様に「努めること」と書かせていただいております。こちらにつきましては、条例に基づいて対策を講じることが必要になりますので「行うこと」に修正をさせていただいております。

地域貢献につきましては、緑地を設けることは必須になってまいります。例えば地域が使える空間にしたり、災害が起こったときの避難できるスペースにするなど、設けた緑地にそのような機能を持たせることは可能だと判断し「努めること」という表現でとどめていくところです。

【桑原委員】

たくさんの資料をご準備いただくとともに新基準の詳細をご説明していただきありがとうございます。同じく 30 ページの地下水保全に関することですが、先週ぐらいに環境省の方と話をする機会があり、田んぼへ水を張るのに以前は 5 分かかっていたのが今では 8 分もかかり、水に対しては市民の方の目が厳しくなっているとおっしゃっていました。

そのような背景もあり、現在、県立大学では雨庭という臨床実験を実施されております。岐阜の方でも一般の家庭や工場の庭にため池を作り、水を保全するという取組を実験的に始めていると聞いております。

京都では道路横の緑地帯を雨庭にしているという看板が立っていますので、熊本市も地下水保全に関する具体的な取組を実施されることを今後期待しています。

【事務局】

県市の地下水条例でも汲み上げる地下水の量が一定規模を超える場合には涵養が必要という基準になっております。条例を遵守した上で、地下水保全にも取り組みつつ、立地をしてもらえればと考えております。また、雨につきましても、開発の許可基準の中で浸透施設を設ける基準等もございますので、今後もそのような対策を図っていければと考えております。

【北川委員】

私自身も産業立地型の地区計画は概ね賛成と思っております。12、13 ページには熊本市の課題が書いてありますが、これから先は TSMC の進出もありますので、こういった課題に対応する必要があるのではないかと考えております。

そこで 23 ページになります。「立地規制の厳格化」とありますが、西環状道路沿線のインターチェンジはほぼ対象になっておりますが、花園インターチェンジと池上インターチェンジが入っていません。

合志にある TSMC 本社、または周辺の製造業を営まれる会社や、先日、台湾を訪問したときにお会いした日本の IT 関連施設や研究施設の方はとても興味を持っておられます。

そういう背景もありますので、花園インターチェンジと池上インターチェンジが外れている要因はどのような理由があるのか気になりましたのでお聞きしたいと思います。

【事務局】

現在対象としてないのは、熊本インターチェンジ、益城熊本空港インターチェンジ、花園インターチェンジ、池上インターチェンジでございます。

こちらは昨年度の土地利用方針検討委員会で検討した際に、インター周辺の市街化調整区域が水源涵養域や風致地区になっていたり、金峰山の保安林や県立自然公園になっているなど、いわゆる環境保全地域に指定されていたので、ただいま申し上げたインターチェンジについてはマスタープラン上も産業ゾーンから除外をしており、今回の基準からも除外しております。

【西村委員】

確認でございますが、8 ページの産業立地型はこれまで実績がなく、昨年度、3 事業者と協定を締結されましたが、この 3 事業者については具体的な計画ができた段階で都市計画審議会に付議され、審議するという認識でよろしいでしょうか。

【本間会長】

この 3 者の地区計画の案件が上がってくるものと考えております。

【事務局】

本間会長がおっしゃったとおりでございます。現在協定を結んでおります 3 事業につきましては、地区計画という手法を用いて設計を行い、都市計画審議会にて御審議をさせていただき、都市計画決定をするという流れになります。

今日御説明しているこの運用基準については、ご了承をいただければ 3 事業者に対して

は新基準を適用していくこととなります。事業者の申請が上がってきた場合に、現在ご審議頂いている運用基準でもって地区計画案をご審議していただくということになります。

【平江委員】

松村委員からの御意見に関しまして、避難施設に関するお尋ねであったかと思いますが、それに対しまして事務局から浸水想定区域についてはお答えがありましたが、土砂災害警戒区域の避難施設についてはお答えがありませんでした。土砂災害警戒区域の避難施設についてはどのようにお考えでしょうか。

【事務局】

土砂災害警戒区域は今回の地区計画の対象エリアから除外いたします。土砂災害の場合は浸水と違い、降雨だけでなく地震、地質、地形なども起因しますので、非常に予測が難しい側面があります。また、安全対策も非常に難しいので、今回の対象エリアから除外させていただきました。

【平江委員】

ということは避難する施設がない場合、どこに避難すればいいのでしょうか。

【事務局】

今回は地区計画を行う場合の基準でございますので、土砂災害警戒区域を含めた災害ハザードの避難につきましては、市の地域防災計画において地域全体の避難計画等に対応するものだと考えております。

【上田委員】

資料の 27 ページの「近年の産業立地に踏まえた見直し」ということで、いわゆる企業側のニーズに視点を置かれていると思います。建築物等の現行の高さ制限は 12 メートル以内という制限がありますが、周辺環境及び景観に配慮した施設の機能上必要の高さということであれば、住民説明だけで周辺の住民の方に理解を得るのは難しいのではないかと思います。

施設の機能として必要であったとしても、無制限の高さでも問題ないという話にはならないと思いますが、必要な日照等の影響評価、住民への説明等を実施するという記載があったとしても、周辺の住民の方に理解を得られないと思います。この件について専門部会ではどの程度議論されたのか教えていただきたいと思います。

【事務局】

この書きぶりであれば高さの規制がありませんので、建蔽率 60%、容積率 200%という基準を満足すれば、この基準内で建てていただくこととなります。高さにつきましては、建てられる場所に応じて、周りが畑なのか家なのか、ケースバイケースで判断することになります。例えば、その畑に影が落ちるのか、もしくは景観上眺めがいいところに予定建築物建てられた場合に景観上どのようなインパクトを与えるのかなどの評価をさせていただきたいと思っております。

その評価内容を住民の皆様の説明した上で、御納得頂いた大きさの建築物を認めていくことになるものと考えております。

【上田委員】

はい、分かりました。住民の皆さんがある程度納得いくもので認めるということで理解してよろしいでしょうか。

【事務局】

はい、住民の皆様の御了解を頂いた上で、都市計画審議会に諮らせていただきたいと思います。

【上田委員】

ぜひよろしく願いいたします。

【本間会長】

このような条件を入れることで検討、指導や誘導が可能になると受け取っていただければと思います。最終的には都市計画審議会判断したいと思います。

他に御質問等ございますか。

【本間会長】

1 点だけ私の方から確認ですが、23 ページの新たに設定したゾーンというのは、あくまでもこの産業立地の地区計画のみ対象であって、住宅系の地区計画の運用基準は今後検討することになりますが、例えば住宅等の従来の地区計画は、この場所でできないと考えてよろしいのでしょうか。

【事務局】

資料「新基準」の 6 ページ・7 ページが 23 ページのスライドの詳細版でございます。

6 ページの表で、イ欄除外要件と書いておりまして、都市マスタープラン及び立地適正化

計画に掲げる地域拠点 800 メートル圏域の調整区域に住宅系の地区計画を考えているところでございます。住宅開発型地区計画の運用基準は今後検討してまいります、住宅開発型地区計画が可能な区域は産業型地区計画のエリアから除外したいと考えております。

【本間会長】

しっかり整理した上で設定されていると考えてよろしいでしょうか。

【事務局】

はい。本日の資料ではこの書きぶりにとどめておりますが、今後、住宅開発型の地区計画の運用基準を作っていく中で詳細には決めてまいりたいと思っております。

【本間会長】

他に御質問や御意見はございますか。

ないようですので、産業型地区計画の運用基準に関する質疑を終了したいと思います。

(3) 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。本日いただいたご意見を踏まえ、事務局において最終的な取りまとめをお願いしたいと思います。

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、長時間に亘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 52 回熊本市都市計画審議会を終了いたします。

本日は、どうもありがとうございました。