

## 第 53 回熊本市都市計画審議会議事録

### 1 案件

<議案>

議題 53 号

熊本都市計画道路の変更 3・3・13 号 水前寺秋津線

熊本都市計画道路の変更 10・7・1 号 東町線

### 2 審議会の日時及び場所

日時 令和 6 年（2024 年）12 月 26 日（木） 午前 10 時 30 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 53 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、年末の大変お忙しい中、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議案」また、別途、議案に対する「意見書の要旨」「意見書の写し」「住民意見一覧」「住民意見一覧の概要」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。

続きまして、学識経験者の委員のご退任 及び 関係行政機関の委員のご異動に伴い、新たに本審議会の委員となられる方を紹介いたします。

熊本学園大学 社会福祉学部教授 仁科委員でいらっしゃいます。

農林水産省 九州農政局 農村振興部 細井委員でいらっしゃいます。なお、本日は、代理として、九州農政局 農村振興部 農村計画課 渡邊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、21 名中 19 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。本日は議案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。

どうぞよろしくをお願いいたします。

**【本間会長】**

委員の皆様、本日の審議どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、運営要綱第10条第3項の議事録の署名については、松村委員と桑原委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

また、本日傍聴の方はいらっしゃいますでしょうか。

**【事務局】**

2名いらっしゃいます。

**【本間会長】**

傍聴される方をお願いいたします。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。円滑な進行に対しましてご協力をお願いします。

それでは、次第の2 議案の審議を始めます。議題53号 熊本都市計画道路の変更 都市計画道路 水前寺秋津線、都市計画道路 東町線の議案について、一括して事務局より説明をお願いいたします。

**【事務局】**

議題53号についてご説明します。

本市では、目指す都市の将来像として「公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと」を掲げています。

多核連携都市とは、都市の骨格を形成する中心市街地及び地域拠点に、市民が日常生活を営む上で欠かせない都市機能等を維持・確保し、これらを利便性の高い公共交通で結んだ都市構造のことであり、郊外部を含めた地域生活圏全体の暮らしやすさを確保していくことを目指しています。

本市の公共交通は、自動車への過度な依存や公共交通利用者数の減少、それに伴う公共交通の収益の悪化や公共交通サービス水準の低下といった負のスパイラルに陥っており、将来的に自動車を運転できなくなることで、自由に移動できない高齢者等が増加すると懸念されています。

そこで、本市では、多核連携型の都市づくりを進める観点から、中心市街地と各方面の地域拠点等を結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、自動車から公共交通への利用転換を図ることで、目指す将来像である「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」の実現に向け、事業者と連携し、公共交通の利用者増や交通事業者の経営効率化等の取組を進めているところです。

今回、その取組の一つとして、定時性、速達性、輸送力に優れた路面電車の延伸を計画しました。

路面電車道として新たに都市計画決定を行う、都市計画道路 東町線についてご説明します。

平成 27 年度から検討に着手し、様々な方面・ルートの中で、軌道整備のための道路空間の有無、事業の採算性などを考慮しながら検討を深め、平成 29 年度に現在のルートを優先的に整備することとしました。

その後、市民アンケート等の実施により市民への周知を図り、令和元年度には基本設計に着手したところですが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度から 3 年間、議会での議論を中断せざるを得ませんでした。

新型コロナウイルス感染症の 5 類移行により令和 5 年度から議論を再開し、社会情勢の変化や市民アンケート等の結果を踏まえ、議会での議論を経て、令和 6 年度第 3 回定例会において、実施設計の補正予算が承認されました。

次に、今回の路面電車の延伸に伴い、都市計画変更を行う都市計画道路 水前寺秋津線の概要についてご説明します。

この水前寺秋津線は、都市圏全体の広域的な交流の促進や、中心市街地と周辺市町村間との放射型の交通需要に対応するため、昭和 36 年に都市計画決定をしています。

また、本市の主要な基幹公共交通として、中央区出水 1 丁目から東区若葉 1 丁目まで道路中央部に路面電車が配置されています。

それでは、市電延伸ルートの現地状況についてご説明いたします。左側の航空写真が道路全体の写真で、右側が各交差点付近の写真です。当該区間は、現在、上下 2 車線ずつの合計 4 車線で整備されています。

また、④、⑤、⑥の箇所、通称自衛隊中通りの両側の植樹帯や中央分離帯には、多くのクスノキが植樹されています。

こちらは都市計画道路 東町線の計画書です。市電延伸に伴い、軌道や停留場等の路面電車を「特殊街路」として都市計画道路に位置づけます。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。「種別」は特殊街路、「名称」は東町線、「位置」は起点「熊本市東区若葉 1 丁目」から終点「熊本市東区東町 3 丁目」まで、主な経過地は「熊本市東区東野 1 丁目」です。「区域」は、延長約 1600m、「構造」は、形式が地表式、幅員が 6.5m です。なお、停留場を 9 箇所設けることとしています。

次に、都市計画道路 水前寺秋津線の計画書です。既存の都市計画道路である水前寺秋津線については、市電延伸に伴い、道路拡幅が必要となるため、区域を変更いたします。「種別」は幹線街路、「位置」は起点「熊本市中央区出水1丁目」から終点「熊本市東区沼山津4丁目」まで、主な経過地は「熊本市東区若葉1丁目」です。「構造」は形式が地表式、車線数が4車線、幅員が22mです。

次に、主な変更内容です。こちらは都市計画道路 東町線の計画図です。方角は画面右方向が北です。路面電車道の配置に伴い、新たに都市計画道路に位置付ける区域を赤色で着色しています。軌道は全区間で道路の中心に整備し、熊本高森線の一部区間のみ単線での整備を計画しています。停留場は、上り線と下り線で合わせて9箇所整備する計画です。

左上の停留場①については、既存の健軍町停留場の下り線側を、健軍町交差点の東側へ移設する計画です。画面下部には標準断面図を掲載しています。画面中央部のA-A'が複線区間の断面であり、幅員は6.5mです。B-B'が単線区間の断面であり、幅員は3.0mです。

続いて、お示ししているのが、都市計画道路 水前寺秋津線の新旧対照図です。起終点の変更はありませんので、変更する部分のみを拡大して説明いたします。

路面電車道の配置に伴い、付加車線の確保など道路空間を再配分するため、道路区域を拡幅します。拡幅する箇所を濃い赤色で着色しています。画面下部には標準断面図を掲載しています。画面中央部のC-C'は、単線区間の断面です。現況の総幅員は22mですが、軌道の整備によって3.5m道路を拡幅し、車線数は既存と同等の4車線を確保する計画です。

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「都市計画変更の必要性」に関することです。本市では、第2次熊本市都市マスタープランに掲げる「多核連携都市」を実現するため、中心部と各方面の地域拠点等を結ぶ8軸を基幹公共交通軸に設定し、各軸において基幹公共交通の機能強化を図ることとしており、その取組の一つである路面電車道の設置について都市計画に定めるものです。

また、都市交通の利便性増進に向けた路面電車道の配置や、付加車線の確保など道路空間の再配分に伴う道路区域の拡幅に必要な区域を都市計画に位置付けることで、事業実施にあたり計画区域を早期に明確化するとともに住民の合意形成の促進を図ります。

2点目は「関係行政機関との調整及び専門技術的な知見」に関することです。今回、表に記載していますとおり、道路管理や軌道管理などの観点から、本市土木センターや交通局、県、公安委員会と協議を行い、「意見なし」の回答を得ています。

3点目は「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、都市計画に関する意見が48件、その他意見が56件ございました。

都市計画に関する意見として、「なぜ一部単線なのか」というご意見をいただいております。それに対し「用地買収の範囲を抑え、沿線の方々への影響を少なくすることで事業期間の短縮を図り、延伸の効果を早期に発現させるため、一部を単線化としている」旨を回答しています。

また、「軌道の設置により、渋滞がさらに悪化するのではないか」というご意見に対しては、「今回の延伸は、公共交通を利用しやすい環境を整え、公共交通への転換を図り、渋滞緩和へ繋げていく取組の一つであると考えていることに加え、一般交通への影響についても最小限に抑えるため右折レーンを確保する」旨を回答しています。

そして、「延伸により自動車交通が減少するのであれば、用地買収などによる影響を抑える観点から車線を減らしても良いと感じる」というご意見に対しては、「いただいたご意見を踏まえ、今後の設計に活かしていく」旨を回答しています。

続いて、その他の意見として、「総工費 141 億円は高い。延伸の効果があるとは思えない」というご意見に対して、「利便性向上による収益の改善や環境への負担軽減等を鑑みて費用対効果を算出し、延伸による効果があるものと考えている」旨を回答しています。

また、「先人が残した立派な街路樹はどうするのか」というご意見に対しては、「街路樹の存在については承知しており、今後検討していく」旨を回答しています。

そして、「人口減少や空き家の増加が想定される中、10 年後、20 年後のまちのビジョンがどのようになるのか」というご意見に対しては、「10 年後、20 年後を見据えたビジョンは必要な観点として捉えており、まちづくりの部署とも連携しながら地域の活性化について検討したい」旨を回答しています。

この他にも、市民の皆様より多くのご意見をいただいておりますので、続けて、お手元の意見一覧表の概要版について、ご説明いたします。なお、一覧表については、意見の分類と番号を振っており、これらは全体版のものとリンクしています。まずは、都市計画に関する意見と本市の回答を説明いたします。

番号 1、「利用増加が 2,300 人/日、自動車利用が 2,000 台/日減少とあるが、現状からどのように人流等が変わっていくことを想定しているのか」というご意見に対しては、「例えば熊本駅周辺から市民病院に行く際に車やバス等を使用していた人が、市民病院まで延伸することで市電を利用するようになるといった、延伸区間以外の場所から延伸区間周辺への移動についても効果や影響があると見込んでいる」旨を回答しています。

番号 15、「今回の市電延伸の狙いは何か」というご意見や、番号 16、「路線バスが病院まで運行している状況で、市民病院利用者が市電を利用するのか疑問」という意見に対しては、「誰もが利用しやすい公共交通を実現するためには、大動脈となる 8 つの基幹公共交通軸の強化が必要であるという点から、平成 27 年より市電延伸の検討を行い、鉄軌道が通っていない長嶺、健軍、南熊本、城山方面等のルートの中から、事業性や効果を鑑み現在のルートを選定したこと。そして、公共交通の利用促進、基幹公共交通軸の強化として市電延伸を実施することとしている」と回答しています。

そして、「市民病院利用者に限らず、沿線上には商業施設や学校、公共施設等があるため、多くの方にご利用いただけると考えており、延伸により、移動手段の選択肢が増えることが重要である」旨を併せて回答しています。

番号 20、「宅地は熊本高森線沿線に多く、沼山津方面に伸ばす方が効果はあるはず」というご意見に対しては、「東町線のみならず沼山津や南熊本や長嶺、城山方面などについても検討し、その中で事業性や費用等について比較した上で、最も効果が高いと判断した現在のルートを選定しており、沼山津ルートについても有効な選択肢と認識している」旨を回答しています。

番号 22、「若葉二丁目交差点から自衛隊病院側に曲がるルートもあったが、何故今回のルートのように直角に曲がる案が採用されたか」というご意見に対しては、「当該ルートについても検討したが、道路脇に水路があることから自衛隊病院側に軌道を敷設することとなる。その場合、軌道が、車両が往来する自衛隊病院の出入口に隣接することとなり、常に信号のない箇所でも軌道上を横断することとなるため、危険であると判断し、断念した」旨を回答しています。

番号 29、「サイドリザベーションは困難か」というご意見に対しては、「沿線からの車両の出入りに支障が生じ、更に側道の整備や用地買収の範囲が広がることから、沿線への影響や事業費の増大等の問題を鑑み断念したこと、また、自衛隊中通りは警察や消防署等緊急車両の出入りもあり、緊急車両の通行に支障をきたす」旨を回答しています。

番号 33、「軌道について、何故東野一丁目交差点の熊本高森線側から複線化するのか。自衛隊中通り側から複線化すれば用地買収範囲が少なくて済むのでは」というご意見に対しては、「原案より単線区間を伸ばすとダイヤの編成と輸送力に影響が及ぶこと、また、片方の電停を高森線に置くことで、高森線上で上下の車両同士が目視で確認可能となり安全性が高まる」旨を回答しています。

番号 35、「健軍電停について、現状だとバス停との結節が良いが、今回の計画だと利便性の低下に繋がる」というご意見に対しては、「今回の市電の延伸に伴い交差点の改良も実施するため、地域やバス事業者と意見を交換しながらバス停と電停の配置を決めていきたい」旨を回答しています。

次に、都市計画以外に関する意見と本市の回答を説明いたします。

番号 1、「宇都宮で整備された LRT は約 14km の新設で事業費が約 660 億円であるのに対し、今回の市電延伸の事業費 141 億円は高すぎる」というご意見に対しては、「宇都宮市の場合には専用の軌道区間が 4 割程度あるのに対し、本市の市電延伸事業では全て道路上に軌道を敷設し、車の往来があるためコンクリートやアスファルトで舗装する必要がある、そのため単価に違いが生じている」旨を回答しています。

番号 8、「市の負担が 55 億円とはどのような意味か」というご意見に対しては、「事業費 141 億円に対し、国から補助金等をいただくことで、実際の市の負担額は 55 億円を見込んでいる」旨を回答しています。

番号 9、「補助金はどのようなものの活用を想定しているか」というご意見に対しては、「軌道整備については国土交通省管轄の都市・地域交通戦略推進事業の活用を想定してい

ること、道路部分については街路事業の利用を想定しており、それら様々な交付金について検討し国の補助を活用できればと考えている」旨を回答しています。

番号 13、「健軍の電停付近で、用地がかかる建物は全て立ち退きの対象となるか」というご意見に対しては、「補償の内容については、用地にかかる面積や境界等を今後の調査により確定させた上で個別に説明させていただく」旨を回答しています。

番号 16、「都市計画決定後、工事説明はいつになるか」というご意見に対しては、「用地の測量を令和 7 年度中に実施し、令和 8 年度から建物調査や用地の補償関係のご説明等に入る予定」と回答しています。

番号 20、「市電に関する事故等が今年だけでも 10 数件発生している。安全性は確保できているのか」というご意見に対しては、「交通局では第三者も含めた検証委員会を立ち上げており、インシデントの対策についての検討を進めていること、そして公共交通において最も重要である安全性が脅かされている状況であると認識しており、市、交通局ともに危機感を持ち対応している」と回答しています。

番号 44、「益城や空港など東部方面から中心部に向かう場合は市電に乗り換えるなどして、市内への自動車の流入を抑えるとともに利用者の増加と自動車交通の削減を図るのはいかがでしょうか」というご意見に対しては、「市電の有効活用、交通モードの転換を実現するためには、結節点の機能強化を実施する必要があるため、地域の方のご意見を聞きながら検討したい」と回答しています。

それでは、再び前方スクリーンをご覧ください。次に、都市計画案の縦覧期間中、都市計画に関する意見を 2 件、その他の意見を 3 件いただいています。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、都市計画に関する意見として、「延伸により、現位置での事業継続は限りなく困難になる。敷地の前には市電を延伸しないよう、計画の一部見直しを嘆願する」とのご意見を頂いています。このご意見に対し、本市としては、今回の市電延伸は様々な検討及び議会での議論を経て、現在のルートを優先的に整備することとしており、事業効果の高いルートであることから、現計画で事業を実施したく、今後も、丁寧な説明を続けていきたいと考えています。

次に、その他の意見として、「用地買収のラインに建物の一部がかかり、移転等を検討する必要がある。減築や建て替え等に対しては多額の費用がかかる。」というご意見や、「当該地は地権者に土地を借りており、地権者には迷惑をかけられない。この計画は容認できない。」というご意見を頂いています。

これらのご意見に対し、本市としては、用地買収にあたっては、敷地ごとに買収、補償内容が異なるため、各種基準に基づき補償額の算定を行ったうえで、個別に説明させていただきたいと考えています。

最後に、都市計画変更までの流れについてですが、令和 6 年 10 月 5 日から 15 日にかけて

て、計4回の住民説明会を実施し、11月18日から12月2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は、令和7年1月下旬頃、都市計画変更の告示を行いたいと考えています。

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】**

はい、ありがとうございました。

それでは、何かご意見やご質問はございませんか。

先程、審議の観点ということで、三つ挙げられていまして、まずは都市計画を定める必要性や関係機関との調整の話ですが、関係機関からは特に意見もなかったということだったかと思います。それから、住民説明会での意見や意見書に対する市の見解など、どの観点からでも構いません。

ご質問、ご意見をお願いいたします。

**【松村委員】**

住民説明会で「事業費141億円に対し、運賃収入が1億円強だとすると、100年かけて回収いくのか」という質問がありますが、141億円とは恐らく順調に用地買収等が進んでいった場合を想定していると思います。しかし、市民からの反対意見もかなり多いので、用地買収に時間かかるのではないかという気がします。

そうすると、20年30年経過して物価の高騰や人口の減少など社会情勢が変化し、事業費もかなり上がると思うのですが、どのぐらいまでの予算であれば事業を進めた方がいいと考えているかなど、分岐点の計算はされているのかどうかをお聞きしたいのですが。

**【事務局】**

本事業の効果につきましては費用便益（B/C）にて算定しています。

費用便益につきましては、今回の事業の実施によって社会的に得られる便益を図るもののことを指し、公共交通の利用者の増加や環境の負荷軽減などの便益に対してかかる費用を割り戻し、その参考となる数値が1を超えるかどうかの確認を行ったところ、本事業のB/Cが1.2であったことから、社会的便益のほうが費用を上回るという判断をしております。

**【松村委員】**

10年後、20年後や30年後の東町・健軍・秋津のビジョンについてのご意見があったかと思えます。

人口減少化では便益を受ける方の人数も減っていきます。費用便益が0.2しか上回らない

のであれば、便益を受ける方の人数が減っていくと、すぐに 1 を下回るのではないかと懸念しているのですが、用地買収に時間がかかった場合は費用便益を何年かごとに見直すことはあるのでしょうか。

**【事務局】**

この費用便益につきましては、今後の人口減少も踏まえた人口推計を基に、今後 50 年の効果として算出しております。

判断の目安としては 1 を超えることが事業効果の判断になります。しかし、1 を下回ったからといって、すぐに事業が駄目だということではなく、その事業を実施する上での判断基準としたものです。

**【本間会長】**

今回は都市計画道路の変更ということですが、電停の位置につきましてもこの案で決定するというのでよろしいでしょうか。

**【事務局】**

電停の位置につきましては、既存の運行区間の電停間の距離等を踏まえまして、今回の整備区間においても利用者の利便性を踏まえて計画をしています。そのため、今回の都市計画決定をしていただきたいと考えております。

**【本間会長】**

電停の位置等については住民からの意見はあったのでしょうか。

**【事務局】**

電停の位置に関する意見は特になかったのですが、電停が使いやすいような環境整備をしてほしいといった声がございました。

**【本間会長】**

はい、ありがとうございます。

他にご意見、ご質問はございますか。

**【円山委員】**

松村委員のご意見に関連して、B/C といった費用便益分析、あるいはその前提となる需要予測が妥当かどうかという点に関して、客観的に第三者や専門家がチェックされているのでしょうか。

**【事務局】**

B/Cにつきましては、国の鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルというものがございまして、そのマニュアルに沿って費用便益を算出しております。

また、効果に関して、今回の市電延伸によって1日当たり約2300人の利用者が増加すると推計していますが、これにつきましては、平成24年に実施したパーソントリップ調査の調査結果を基に4段階推計法という手法を使って将来の利用者増加数を算出しております。

**【円山委員】**

パーソントリップ調査については、平成24年度の調査結果ではなく、なぜ昨年度実施した調査結果を使わないのかという疑問や、4段階推定法を使ったのであれば、バスからの転換はどのようになっているのかということなど、専門家として疑問に思うことは非常にたくさんあります。

熊本市としてはこの数字が妥当であると考えられたということでしょうか。

**【事務局】**

今回の4段階推計法につきましては、公共交通の効果を算出するに当たって、最も実用性の高い手法であると認識しております。特別な手法ではなく、一般的に使われる手法を用いて事業効果を算出しております。

**【円山委員】**

バスからの転換は考えていないのでしょうか。東町線沿線のバス停から市民病院に行っている人が市電を使うようになるということもあるはずですが、今の説明だと、全て自動車からの転換しか考えていないように見えるのですが、これは過大になっていないのでしょうか。

**【事務局】**

利用者の転換につきましては、自動車だけではなく、歩行者、自転車、バスや鉄道等を含む公共交通の利用者が、今回市電が延伸されることによって、どれぐらいの転換するのかどうかを算出しております。

今回算出している約2300人につきましては、自動車からだけではなく、今委員がおっしゃられたバスからの転換も一部あるかと考えております。

私どもとしましては、自動車からの転換が一番ですが、まずは市電・バスといった選択肢をつくることによって、公共交通を利用しやすい環境をつくるのが大事だと考えております。

### 【円山委員】

少し細かいことを指摘しましたが、このプロセス自体がもっといい方法があったのではないかと私は思っていて、もし市電を延伸するのであれば、その市電の延伸の効果を最大にするためにはどうしたらいいのかといった検討もした上で都市計画審議会に諮るべきではないかと私は思っています。

まちづくりビジョンがないのかという話もありましたが、非常に真つ当な議論でして、延伸区間に公的機関が非常にたくさんあります。

例えば、土木事務所の跡地、運輸支局や自動車の検査場など、よく考えてみると市電の沿線になくてもいいような公的機関がたくさんあって、一つの考え方としてこういった機関は、ほかのところに移転して、その空き地を民間に売却して、その収入で市電延伸の建設費に充当するといった開発利益の還元といったような考え方など、いろいろな意見があるはずで、市議会と住民説明会だけを経て都市計画審議会に諮るということに対して、まずは大丈夫なのかということをお願いしたいと思います。

### 【事務局】

今委員がおっしゃられた事業の効果の最大化というのは非常に重要なことと思っております。事業効果につきましては現状の公的機関の配置、そして、周辺施設の配置等を踏まえた上で、費用便益があると考えております。

今回の延伸事業というのは非常に大規模な公共事業になりますので、ただ軌道を伸ばすだけではなく、委員がおっしゃられたような周辺のまちづくりを一体的にやっていく必要があるものと考えております。

鉄道マニュアルでは、費用便益の中でも、周辺のまちづくりについては今のところ計上しておりませんので、見えない効果というのが最大限に発揮できるよう、地域の方々との意見交換や関係部署とも連携しながら、まちづくりを地域の方々と一緒になって、検討していきたいと考えております。

### 【円山委員】

今、ご説明があった、10年後、20年後や30年後の問題を見据えた計画というのは必要だと思うのですが、その観点を踏まえた場合、単線区間があるというのは本当にいいものでしょうか。改めてお伺いします。

市からの回答がありましたけれども、20年後、30年後を見据えた場合に、沼山津や益城方面の延伸も考えていらっしゃるのであれば、この単線区間にいろんなルートから車両が集中してしまって良くないと思います。

長期的に考えた場合、このタイミングで複線区間の用地買収をしておいたほうが、トータルで見たら費用も安くなるのではないかとこの考え方もあるかと思うのですが、その辺

りについてもお答えしていただきたいと思います。

**【事務局】**

20年後、30年後のまちづくりを見据えることにつきましては、本市では将来の人口減少等も踏まえて多核連携型のまちづくりを目指しており、その中で基幹公共交通軸の機能強化を図っていく取組の一つとして今回の市電延伸事業があります。

その検討にあたっては、今委員おっしゃられた沼山津方面のほか、長嶺、田崎、南熊本と様々なルートを検討しており、その中で今回最も優先度が高かった今回のルートを選定しているものです。

将来的に公共交通の機能強化というのは、この延伸にとどまらず、沼山津方面やその他の方面でもやっていく必要があると考えておりますけれども、その機能強化策が必ずしも延伸なのかということにつきましては、今のところはっきりとは分かりません。

今回は、地域への影響を最小限にして輸送力をしっかり確保できるよう一部単線化を計画していますが、将来の需要増に伴う機能強化が必要となった場合には、複線化も含めて検討をしていかなければならないと思っています。

**【円山委員】**

将来複線化する可能性があるということだと思うので、改めてお伺いしますけれども、路面電車を延伸して、土地の価値が高まって、単線区間のところの周りに硬い建物が建つと、将来的に拡張するときに、用地買収がさらに大変になったりするのではないかということをお心配しているのですが、それは熊本市としては、とにかく費用を抑えたいから単線で進めるということでしょうか。

**【事務局】**

現在、延伸区間の1日当たりの利用者増を2300人程度としていますが、輸送力の確保という点で今の計画でも最大約4000人弱ぐらいまで輸送可能という試算をしております。

また、輸送力の強化策として、複線化だけではなく、現在交通局で進めている多両編成の導入等もございますので、必ずしもその輸送力が必要になったときに複線化が必要かどうかということは今の時点では分かりません。

そのため、地域への影響を最小限にした今回の計画で進めていきたいと思っております。

**【宮島委員】**

住民からの意見でもありました、自動車交通が円滑に流れるのかという心配事に対しては、今後検討していくという説明をされました。自衛隊中通りについては現状、軌道のみを特殊街路として都市計画決定し、道路部分については構造等が見えないのではっきりとは

言えないのですが、補助金については街路事業の補助を使い、今後は用地測量を行いながら、細かく検討を進め、さらに必要があればその範囲については都市計画変更されるということ想定していることかと思えます。

路上に軌道を併設して設置する場合は、道路構造との連携が不可欠になってくるだけでなく、現道の自動車交通を円滑に流すという視点も非常に重要ですので、今後、詳細設計が行われた後に、さらに道路部分を含めて都市計画決定をされるかどうかを確認させていただきたいのですが。

#### 【事務局】

自衛隊中通りの道路の幅員等については、現段階では未定です。今後設計を進めていく中で、都市計画変更についても検討させていただければと思います。

#### 【宮島委員】

自動車交通の円滑化については、その時点で改めて、軌道の設置と併せて吟味されるということで理解いたします。ありがとうございます。

#### 【桑原委員】

黄色のファイルの1-14の図面につきましては、市民病院の名前が入っていないので、古い地図を基に作成されたものなのかなと思います。

この延伸によって利用される方というのは、公共施設や市民病院を利用する人たちだと思うのですが、例えば第二空港線を利用する方々にとっては、市民病院前停留場は全く意味がない場所になるのではないかと思います。

中心市街地から市民病院までつながっていても、そこから先を見据えて、観光や旅行のために利用する人や、通常の買物のために利用する市民の方は、ここから乗ってまちに行くという利便性がほとんど感じられないと思いました。電車に乗って市民病院停留所まで行ったら、そのまま電車だけが戻っていくものと感じておりました。

例えば空港から市内のほうに向かう場合は、恐らくここで乗り換えるってということはないだろうと思います。例えば動物園や江津湖のほうに行く方がここで乗り換えるかということなどをいろいろ考えてみると、費用便益のことが非常に気になった次第です。

それに伴い、延伸になった場合、運賃の見直しがあるのかも気になります。

また、街路樹の取扱いは今後納得のいく説明があるかと思うのですが、現在、全国的に街路樹は維持管理や落ち葉の問題で削減の方向に向かっているものと理解しています。

この前、市電は落ち葉の問題でスリップしたというインシデントがあったように、今後街路樹は削減の方向になると思うのですが、やはり住民の方々にとっては大事な街路樹でしょうから、納得のいく説明が今後欲しいと思います。

**【本間会長】**

一つ目は市民病院のところで延伸を止めると市民や観光客の利用が広く見込めるのかという話と、二つ目は運賃がどのようになるのかというお話と、三つ目は街路樹についての考え方についてだったかと思います。

**【事務局】**

市電を延伸することによる利便性やバスの乗換に関することですが、本市としましては公共交通の基幹軸の機能強化を図っていく、そして公共交通の選択肢を増やしていくということが自動車から公共交通への転換を図るためにも大事なことだと思っております。バスを使われて市民病院に行かれる方もいれば、市電を使われて行く方もいらっしゃるように、今回の延伸は選択肢を増やすということが大きな目的でございます。

それを踏まえた上で、延伸した場合の公共交通利用者数と自動車から公共交通への利用転換者数を算定しているものでございます。

また、運賃の見直し等があるのかということについてですが、今回延伸することで利用者が一定程度増えるため収入は上がりますが、この事につきましては、交通局の経営の中での問題かと考えておりますので、その中で判断されていくものと認識しております。

街路樹に関するご意見につきましては、このクスノキは植えられてから約40年経過していますが、景観的にもかなり立派なものになっており、管理等の問題もありながらも市民の方々から「残してほしい」「切ったほうがいい」など様々なご意見をいただいております。

これにつきましては、今後、地域と対話を重ねながら慎重にクスノキを取り扱うとともに、それを踏まえた道路の断面構成について、今後の実施設計の中で検討していきたいと考えております。

**【桑原委員】**

ありがとうございました。

人口が減って高齢者が増えていく中で、いろいろな交通手段があるということは、市民にとって非常にありがたいことだと私も感じております。

**【西村委員】**

お尋ねというより、2点意見がございます。

まず、街路樹の取扱いについてですが、これは昭和60年の第二空港線等の整備のときに植えられたものと聞いておりますので、約40年になると思うのですが、当時はここに風格のある通りをつくるということで貢献してくれたものと感謝しております。今後ここに軌道を走らせることとなった場合、渋滞緩和が喫緊の課題である熊本市にとっては、車線を

減らすということはあってはならないものと考えております。

街路樹については、どうしても無理に残したりして見通しが悪くなったり、交通安全のことを考えると、これまで風格のある通りを作ってくれたものではあります。今後は新たな景観を作ることもイメージして、街路樹を切ってはならないということから解放されてほしいと思うのが一つでございます。

もう一つは、東西に伸びる線は第二空港線や高森線などが整備されておりますけれども、そこを縦につなぐ線の整備がもう少し欲しいと思っておりました。これは、昔、車もないときに、健軍電停から当時何もなかった東町のほうに朝から走って通勤していた市民にとって、このような縦の線があるというのは大変ありがたいと感じておりました。そういう意味では、今後、まだ想定されてない方たちの利用も考えられると思いますので、この自衛隊中通りの縦の線については、今後も市民にとっては非常に有意義なものになっていくと思います。

#### 【本間会長】

ご意見ということで、ありがとうございます。

#### 【仁科委員】

今回の都市計画決定に対する考え方についての意見ですが、路面電車を走らせるということは、今後、高齢社会に対応し、多くの方が利用できる公共交通機関にすることが重要だと考えられているものと思いますので、バリアフリーに対応した計画にしていきたいことが1点です。

もう一つは、公共交通機関を利用するまちにしていくということは、歩けるまちにしていくことが必要で、高齢者が増えてくると、高齢者の一人暮らしや二人暮らしが増えていくので、次第に若い人に車に乗せてもらうことができない家庭がさらに増えてきます。

公共交通機関を使えることは非常に良いことですが、電停・バス停まで行くときに歩いて行けるという視点が非常に大事になってきますので、こういった視点を盛り込んだ計画にしていきたいと思います。歩けるまちの姿自体は都市計画マスタープランで作り上げていくべきだと思うのですが、都市計画決定するに当たってその背景としてある高齢化や人口減少を考えていくと、この視点はぜひ考えていただきたいと思います。

人口減少はしていきますが、高齢者人口自体はまだ増えていく一方です。都市全体の人口は減っても高齢者人口が減るに至るまでにはまだ大分時間がかかります。そのため、高齢者にも暮らしやすく、車椅子を押して電車に乗る、あるいは車椅子を押してバスに乗ることができるような、市民が暮らしやすいようなまちを考えた、ハード面の計画であるということを重視していただきたいと思います。

**【本間会長】**

計画につながる意見だと思いますが、何かコメントはございますか。

**【事務局】**

今委員がおっしゃられたバリアフリーの観点というのは、今後の超高齢社会を踏まえると重要な視点だと考えております。

今の計画の中でも、電停施設に関してはバリアフリー化をしていく形で考えておりますけれども、電停まで行く動線についても、公共交通が利用しやすい環境を整備するという視点で、地域の方々との意見交換しながら検討を進めていきたいと思っております。

**【小島委員】**

住民意見で、今回の市電延伸の狙いとは何かという質問に対する回答についてですが、市民病院がなかったとしても延伸を検討していたと書いてありますが、この路線を一番優先した理由は、やはり市民病院があるからという理由だったのではないのでしょうか。

仁科委員からも言われたように、高齢者が自動車に乗らなくても、暮らしやすいまちをつくっていくことは重要なことだと思います。市民病院があるから延伸するのだろうと私は思っていたのですが、市民病院がなくても、この計画にする構想であったという回答が書いてあります。高齢者の交通事故のニュースもありますが、高齢者が車に乗らなくてもいい、暮らしやすく、安心して生活できるまちづくりをしていくという理由で今回のルートを選んだのだと思ったのですが、いかがでしょうか。

**【事務局】**

市電の延伸につきましては、多核連携型の都市構造の実現、そして基幹公共交通の機能強化の一つとして延伸検討を始めております。

市電の延伸は平成 27 年度から検討を開始しておりますが、基幹公共交通軸 8 軸のうち、鉄道等が通ってない健軍方面、東部方面、南熊本方面、田崎方面といったルートを検討する中で、事業性や効果を踏まえて自衛隊ルートを選定しています。

市民病院が来て、事業効果が高まったという結果になっていますが、元々は市民病院ありきで延伸の計画を検討したというわけではございません。

**【小島委員】**

ということは、延伸を検討したときは市民病院の移転の話はなかったけれども、延伸をしたいというのは、さらにそのような需要が高まったということによろしいのでしょうか。

**【事務局】**

はい、おっしゃるとおりでございます。

**【小島委員】**

桑原委員がおっしゃったように、今回の延伸がより事業効果の高い使い方が出来たらいいかと思います。

**【本間会長】**

他にご質問・ご質問はございますか。

**【植村委員】**

中心市街地の方は今回のように延伸することで、いろいろな方面へ移動できて便利だと思いますが、西南部の端にいる人、それから北部の端にいらっしゃる方につきましては、なかなか中心市街地まで行くことが難しい高齢者がたくさんいらっしゃいます。

市電延伸の沿線に関する話でしたので、申し上げるのを躊躇していたのですが、高齢者の多くの方はバスも通らないというようなところにたくさんいらっしゃるの、田崎・上熊本あたりに駐車場を設置することを検討することも重要な視点かと思っています。

そうすると、田崎から市民病院へ行くという選択肢が郊外部の方にできますので、今後の都市計画として検討していただければと思います。

**【事務局】**

ご意見ありがとうございます。

今委員がおっしゃったように、家の近くからすぐに公共交通に乗って中心部に行きづらいところがあるということについては承知しております。

将来の超高齢社会に向けて、公共交通を利用しやすい環境をつくるために機能強化策の一つとして、この計画を進めておりますけれども、多方面を一気に整備をすることが難しい側面がございますので、まずは市民病院までの延伸に注力したいと考えております。

また、この期間、延伸区間以外には何もしないということではなく、現在、交通部局のほうでは市内周辺部にパークアンドライド等の施策に取り組んでいます。例えば植木方面では植木バス停の近くの市有地を活用してパークアンドライドも取り組んでいたり、他にも商業施設と連携して、商業施設の駐車場を活用したパークアンドライドなど、いろいろな形で公共交通を利用しやすい取組をしておりますので、この延伸事業だけではなく、パークアンドライドなどの取組も併せて行うことで、公共交通の利用しやすい環境づくりに努めてまいりたいと考えております。

**【本間会長】**

他にご質問・ご質問はございますか。

**【松村委員】**

話を戻すようで申し訳ありませんが、先程の円山委員のご意見がとても気になっております。パーソントリップ調査は平成 24 年度のデータを使ったことに対して、円山委員がどうして昨年度のデータを使わないのかとご指摘されたと思うのですが、平成 27 年に検討を始めた計画であったため平成 24 年度のデータが使われたのかと想定したのですが、そうすると費用対効果の 1.2 というのは、最近の調査結果なのか、それとも計画が立った頃の調査結果なのかどうかよく分かりません。

1 日当たり 2300 人程度というのは、高齢化が進み、今後多くの方が亡くなると、延伸事業が完了する頃には、生きている方は半分しかいらないかもしれません。

人口減少するということが前提になっていますが、大幅に減少した場合でも 2300 人程度が公共交通への利用転換が図られるということで考えていらっしゃるのでしょうか。先程、50 年計画で考えられているということを知って少し安心したのですが、ずっと話を聞いていると将来の複線化は分からないという回答がありましたので、どこまで都市計画を考えられているのかがよく分からなくなってきました。

そうすると、そもそもの根拠となった数字が正しいかということが一番大事になると思います。皆さんがこれは根拠のある数値で間違いはないとおっしゃるならば、この計算をした元の数字の根拠を公開されるべきではないかと思いました。

もう一つは先程言った複線化のことにつきましても、将来どうなるか分かりませんとおっしゃっていますが、将来、複線化が必要になった場合に複線化ができるような仕様で計画されているのでしょうか。複線化しようと思った際に一からやり直すことが必要になるのではないかと懸念しておりますので、将来計画について確認させてください。

**【事務局】**

今回、整備効果の算定に用いたパーソントリップ調査のデータについてですが、延伸の計画は平成 27 年度から検討を始めまして、令和元年に基本設計に着手しております。その際に整備効果等について算定をしているのですが、その時点の最新のデータが平成 24 年度のものとなっております。

昨年度パーソントリップ調査を行い、データが更新される時期ではございますけれども、この計画を検討した時点では最新のデータを活用したところです。

整備効果等のデータの更新につきましては、専門的で難しい側面もありますが、市民の方々に、どのようにすると分かりやすく、良い形で情報提供できるのかということを経済局の方でも検討させていただいて、分かりやすい情報発信を検討していきたいと思っております。

複線化に関するご意見ですけれども、今回の計画につきましては将来の更なる延伸等へも対応できるのかどうかという視点も踏まえて検討しております。

将来的な機能強化が軌道の整備なのかという点は現時点で不明ですが、軌道の整備が必要になった場合には、既存路線をどのように整備していくのか、改めて検討していきたいと考えております。

#### 【宮島委員】

今後、軌道を設置するために車線をどのようにするのかという議論についてですが、恐らく交通量推計などが絡んでくるのではないかと考えています。現状では確かに交通量はそれほど多くないのですが、先程、ご意見にもありましたように、都市計画道路の縦軸が少し弱いと私も感じます。まだ整備されてない縦軸の都市計画道路もございまして、これらの道路が整備されたときに、延伸区間にどのくらい交通が流入してくるのかという観点が必要になります。

また、防災危機管理の観点で、ここは小学校、高校、区役所、警察署などの公的施設が集積しており、市民病院もあることから非常に重要な幹線道路となりますので、通行空間をしっかりと確保することは非常に重要になります。単に将来の交通量推計をやるのではなく、沿道の利活用も考慮し、道路をどのような構成とするのか、これから検討して頂ければと思いますのでよろしくをお願いします。

#### 【本間会長】

他にご質問はございませんか。ご質問がないようですので、議第 53 号に対してはここで決を採りたいと思います。

賛成の方は挙手をお願いしたいと思います。

(挙手の委員：多数)

賛成多数ということでありがとうございます。

本日ご出席の委員の過半数から賛意をいただきましたので、規定により原案どおり可決いたします。

## (2) 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、これもちまして、第 53 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。