

## 第 55 回熊本市都市計画審議会議事録

### 1 案件

<議案>

議題 55 号の 1

熊本都市計画道路の変更 1・4・6 号 中九州横断道路大津熊本線

議題 55 号の 2

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 55 号の 3

熊本都市計画地区計画の決定 佐土原 3 丁目（その 6）地区 地区計画

### 2 審議会の日時及び場所

日時 令和 7 年（2025 年）11 月 14 日（金）午後 1 時 30 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 55 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、①次第 ②配席図 ③委員名簿 ④議案 以上でございます。不足などございませんでしょうか。

この度、学識経験者及び市民代表の委員につきまして、任期満了に伴う改選を行っております。改めまして、委員の皆様におかれましては、何卒、よろしくお願い申し上げます。なお、委嘱状につきましては机上に配布させていただいております。

ここで、新たに本審議会の委員となられる方をご紹介します。

子育てネットワーク縁側 moyai 代表 小野委員 でいらっしゃいます。

弁護士 佐藤委員 でいらっしゃいます。なお、本日は、都合によりご欠席となっております。

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 16 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。

続きまして、次第の 2 会長の選挙でございます。

会長職につきましては、この度の任期満了に伴い、改めて選挙を実施するものでございまして、都市計画審議会条例第 4 条第 1 項、並びに同運営要綱第 2 条第 1 項により、学識経験者の委員の中から、推薦・立候補した委員を候補者とすることとなっております。

推薦または立候補はございませんでしょうか。

#### 【桑原委員】

建築の分野にとどまらず、都市計画についても深い見識をお持ちで、前期で本審議会の会長を務められていた本間先生が適任と考えます。

#### 【事務局】

只今、桑原委員より、本間委員の推薦がございましたが、他に推薦、立候補はございませんでしょうか。

他にいらっしゃるようですので、本間委員に都市計画審議会会長をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

#### 【事務局】

ありがとうございます。本間委員、どうぞよろしくお願いいたします。

本間委員におかれましては、会長席へお進みいただき、ご挨拶を賜りたいと存じます。よろしくお願いいたします。

#### 【本間会長】

熊本市都市計画審議会の会長に選任されました本間でございます。

都市計画は、都市の将来の姿を決めるものであり、都市計画審議会は、都市計画法に基づき、都市計画の案について調査・審議するという重要な機関でございます。

これまでに引き続き、委員皆様方とともに、熊本市の発展を見据えて、重責を担っていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

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3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、小島委員と西村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。

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】

3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。

【本間会長】

それでは、次第の3 議案の審議を始めます。議題 55 号の1 熊本都市計画道路の変更 都市計画道路 中九州横断道路大津熊本線、議題 55 号の2 熊本都市計画道路の変更 都市計画道路 中九州横断道路熊本環状連絡線の議案について、関連しますのでまとめて事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、議題 55 号の1 熊本都市計画道路中九州横断道路大津熊本線、議題 55 号の2 熊本都市計画道路熊本環状連絡線の変更についてご説明致します。

お手元には、ファイルの議案書と、別途スライド資料をお配りしております。お手元ファイルの議案書について説明いたします。

「議案1・議案2」のインデックスの1－1ページ・2－1ページをお開きください。都市計画審議会 会長から審議会への付議書です。

1－2 ページ・2－2 ページをお願いします。市長から都市計画審議会 会長への議案の付議書です。

1－3 ページ・2－3 ページをお開きください。1－3 ページ・2－3 ページ以降は計画書や計画図となっております。

詳細な説明は、前方のスクリーンを用いてご説明いたします。恐れ入りますが、照明を落とさせていただきます。

議題 55 号の 1 及び 2 についてご説明します。

まずは中九州横断道路の位置づけについてです。本市を含め、5 市 6 町 1 村から成る熊本都市圏では、都市圏内外の広域交流を支援する道路として、「2 環状 1 1 放射の道路網」の形成を目指しています。

その中で中九州横断道路は「1 1 放射道路」の一つに位置付けており、図の水色の部分が「中九州横断道路大津熊本線」、ピンク色の部分が「中九州横断道路熊本環状連絡線」を表しています。

次に、中九州横断道路の概要について説明します。

起点は、図面右上の大分市、終点は、図面左下の熊本市で、延長約 120km の高規格道路です。そのうち、熊本都市計画区域において、大津熊本線と熊本環状連絡線は約 16 km で、今回都市計画道路の区域を変更する区間となります。その 16 km のうち、本市の区域内は本市にて決定することになりますが、大津熊本線が約 1.0 km、熊本環状連絡線が約 3.7km となります。残りは県決定となります。

中九州横断道路のうち、工業生産拠点への速達性向上による産業活性化、緊急輸送道路の確保や観光振興の促進等を目的として、大津熊本線を令和 2 年 1 月に、熊本環状連絡線を令和 6 年 2 月に都市計画決定をしております。その後、大津熊本線については、熊本市域内において、令和 4 年 7 月に区域の変更をしております。

大津熊本線と熊本環状連絡線の標準断面図です。大津熊本線では、道路の法面部分を含む「道路計画幅」、熊本環状連絡線では「道路路面幅」で、区域の決定をしています。

また、両路線とも、代表幅員が 20.5 m の、4 車線道路です。

それでは、今回の都市計画変更の目的について説明します。中九州横断道路は、現在、国土交通省にて事業を進めていますが、半導体関連企業の進出を契機に都市圏北東部を中心に開発が進んでおり、交通渋滞が深刻化している状況です。

今後、更なる企業集積が予想されることから、物流の効率化や交通渋滞の緩和等を図るために、中九州横断道路の整備を更に加速させることが必要であり、県と本市において、国に対し、有料道路事業の導入を提案しています。

下段のとおり、有料道路事業を導入するメリットとして、①将来の通行料金の収入を建設費用に充当することで早期整備が実現可能となる。②利用者のニーズに応じ、交通分散を図ることで定時性や速達性が確保できる。また、③道路の管理水準が高まることで、よ

り安全な走行環境を確保することが可能となる、と考えており、このような観点から国に提案しています。

今回、都市計画を変更する箇所について説明します。

有料道路事業の導入に向けて、図のとおり、各インターチェンジ付近に「料金所」を設ける必要があります。料金所の設置に必要な管理施設の区域を追加するため、今回、都市計画の変更を行うものです。赤色で示す「変更予定箇所①」が、本日ご審議いただく「熊本市決定分」で、青色で示す「変更予定箇所②から⑤まで」が「県決定分」です。

なお、県の決定分につきましては 11 月 10 日に開催された県の都市計画審議会において可決されております。

変更予定箇所①の周辺を拡大したものです。向かって左側が下硯川 IC 方面、向かって右側が（仮）熊本北 JCT・IC 方面です。今回の変更箇所は濃い赤色の部分ですが、熊本環状連絡線の、坪井川と市道鶴羽田町改寄町第 1 号線の間で、甲佐神社や梶尾保育園の北側に位置しています。なお、薄い赤色の区域は、既に都市計画決定している範囲を示しております。

こちらは料金所設置に必要な管理施設の例として、他のインターチェンジの写真を掲載しています。今回、追加する区域には、①の駐車場や②の事務所を配置することとしております。

こちらは、熊本環状連絡線の計画書です。熊本県決定の区域も含んだものになっています。都市計画道路において、都市計画に定める事項は「種別」「名称」「位置」「区域」「構造」となっております。

「種別」は「自動車専用道路」、「位置」は「起点が合志市大字野々島字木原野、終点が熊本市北区下硯川町」です。「区域」は「延長約 3,890m」で、「構造」は「車線数が 4 車線、代表幅員が 20.5m」です。

今回、料金所の設置に必要な区域を追加しますが、計画書の記載自体に変更は生じません。なお、赤文字で記載している箇所を今回変更しますが、これは、地表式の区間の表示を、大津熊本線の記載方法と統一することによる軽微な変更であり、内容自体に変更はありません。

次に、大津熊本線の計画書です。同じく、熊本県決定の区域も含んだものになっています。大津熊本線については、本市決定区間において、料金所の設置に必要な区域の追加はありませんが、赤文字で記載している箇所について、令和 5 年に合志市域において変更がっておりますので、今回、その内容を反映させるものです。

次に、審議の観点について説明します。

まずは（１）都市計画変更の必要性に関することです。

1 つ目、「有料道路事業の導入により、早期整備の実現、並びに道路の安全な走行空間の確保を図るとともに、利用者のニーズに応じて交通分散を図ることにより定時性・速達性

を確保する」。2 つ目、「料金所設置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、住民との合意形成を促進する」です。

次に（２）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。

九州地方整備局、西日本高速道路株式会社、熊本県公安委員会などと、施設管理、交通管理の観点で協議を行い、「意見なし」との回答をいただいております。

そして（３）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」を 1 件、「その他の意見」を 15 件いただいております。

まずは「都市計画に関する意見」についてですが、「どこから通行料金が発生するのか。自動車の動線と共に教えてほしい。」という質問がございました。この質問に対して、次のスライドのとおり回答しております。

上の図をご覧ください。こちらは、例として、図の左側、下硯川 IC から乗り、九州縦貫自動車道を越えて（仮）西合志 IC へ向かうルートを緑色矢印で示しています。この場合、料金所は先の方にあります。有料区間としては、左上の「下硯川 IC」からとなります。

下の図をご覧ください。図の右側、（仮）熊本北 IC から乗り、（仮）西合志 IC へ向かうルートですが、この場合、（仮）熊本北 IC から有料区間となります。また、九州縦貫自動車道からの通行は、そのまま有料です。

これは、先ほどと逆方向から進む場合です。詳細は割愛します。

次に「その他の意見」についてですが、通行料金の具体的な金額に関する、今後のスケジュールや既存道路の復旧、用地買収の範囲に関するご質問をいただき、「検討中の段階なので、今後、情報提供を図りつつ、調整をさせていただく」と回答しております。

また、都市計画案の縦覧において、意見書の提出はありませんでした。

最後に、今回の手続きの経緯と予定について説明いたします。

今年の 7 月末から、市域内において住民説明会を 2 回実施しました。市域外においても県が 4 回開催いたしました。8 月末から 9 月末にかけて管理者協議を行い、9 月末から都市計画変更の案を縦覧しました。本日の審議会の議を経て、12 月中旬頃には、変更の告示を行いたいと考えております。

説明は以上です。ご審議の程、お願いいたします。

#### 【本間会長】

それでは、何かご意見やご質問はございませんか。

#### 【円山委員】

特に異議はないのですが、せっくなので質問したいと思います。スライド資料の 7 ページ目のところで、有料道路導入のメリットが書かれていますが、早期整備が実現できる

というのは非常に大きなことなので賛成ではあります。しかし、メリットがあるということとはデメリットもあるはずだと思います。

事務局としてはこの有料道路にすることによる生じるデメリットはどういったことがあり、それに対してはどのように考えられているのか、整理がされていたら教えてください。

**【事務局】**

デメリットとしましては料金を支払った方のみが利用できることになるので、利用者が限られるものかと思っております。例えば日常的な通勤等では使いにくいのではないかと考えています。

裏を返せば交通の分散につながりますので、有料化は必要だと考えております。

**【円山委員】**

その通りだと思います。日常的な利用が少ししにくい道路になってしまうことを懸念いたします。

熊本西環状道路もできて、そちらも使っていただく場合、料金をどういう水準にするかにも因ると思いますが、毎日使わない道路となると、その分、一般道路の混雑緩和が少なくなる可能性もあることを懸念いたしますので、今後、詳細に検討されるという料金水準の決め方などにおいて、その点をご配慮いただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

**【本間会長】**

他にございませんか。

**【桑原委員】**

料金が発生するということで、下道の混雑が心配だと思いながらお聞きしておりました。確認ですが、同じ7ページの①で、「通行料金の収入」を「将来の建設費用に充てる」ことという意味で間違いないでしょうか。

資料を読みながら「将来の通行料金の収入」を「建設費用に充てる」と思ったのですが、「通行料金の収入」を「将来の建設費用に充てる」ということで間違いないでしょうか。

**【事務局】**

有料道路制度とは、道路建設にかかる費用を先に借入れ、完成後の料金収入で返していく制度のことを指します。

【本間会長】

他にご質問はございませんか。ないようでしたら私から動線について質問してもよろしいでしょうか。

九州縦貫自動車道に熊本西環状道路から来た車は乗れるのでしょうか。それとも乗れないのでしょうか。下硯川 IC で乗ると中九州横断道路の方には行けると思うのですが、そこから九州縦貫自動車道にはどのようにアクセスするのでしょうか。

【事務局】

熊本西環状道路から東の方に進みまして、(仮) 熊本北 JCT から西に進んでもらうと九州縦貫自動車道に入ることができます。

【本間会長】

もう少し詳しく書いてあると分かりやすかったかもしれません。

結局は国道 3 号がボトルネックになって渋滞しているため、熊本環状連絡道路ができることによって、植木バイパスと熊本西環状道路とつながり、スムーズな交通分散に繋がりが解消解決すると思います。

熊本西環状道路から九州縦貫自動車道に入れるということで間違いないでしょうか。

【事務局】

間違いありません。

【本間会長】

もう 1 つありまして、先ほど有料にすることで交通を分散できるという話がありましたが、もともと半導体の企業が使用することを想定しているものと思います。企業や輸送に本当に使われるのかどうか、どのような見込みなののでしょうか。もし、有料だから使われなかったらあまり現状と変わらない状況になるのではないのでしょうか。企業に有料道路が利用される見込みはあるのでしょうか。

【事務局】

陸運送等も多くなっていると聞き、港にもアクセスしやすくなります。九州縦貫自動車道に乗れるということは、福岡方面・八代方面にも行くことができますので、利用があるものと思っております。

【本間会長】

今後、渋滞を解消する方向で整備が進んでいくとよいと思います。

他にご質問はございませんか。質問等が無いようでしたら原案どおり議決したいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、議題 55 号の 1 及び議題 55 号の 2 については、原案どおり可決します。

次に議題 55 号の 3 熊本都市計画地区計画の決定 都市計画地区計画 佐土原 3 丁目（その 6）地区 地区計画の議案について、事務局より説明をお願いいたします。

#### 【事務局】

それでは、議題 55 号の 3 熊本都市計画地区計画 佐土原 3 丁目（その 6）地区 地区計画の決定についてご説明致します。

お手元には、ファイルの議案書と、別途スライド資料をお配りしております。お手元ファイルの議案書について説明いたします。

「議案 3」のインデックスの 3－1 ページをお開きください。都市計画審議会 会長から審議会への付議書です。

3－2 ページをお願いします。市長から都市計画審議会 会長への議案の付議書です。

3－3 ページをお開きください。3－3 ページ以降は計画書や計画図となっております。

詳細な説明は、前方のスクリーンを用いてご説明いたします。恐れ入りますが、照明を落とさせていただきます。

まず、地区計画制度の概要について説明します。

地区計画は、地域の特性に応じて、土地利用に関する計画と、道路などの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、左側①道路や公園などの地区施設、②建物の用途や大きさなどのルール、③周辺環境への配慮事項があります。

次に、地区計画の運用基準について説明します。

まず、位置要件として、面積が 0.5ha 以上であること、市街化区域に外周の 6 分の 1 以上が接するか、または、市街化区域から概ね 250m の範囲で、既存の開発区域に 6 分の 1 以上接していることが要件となっています。

次に、地区施設の要件です。

地区計画区域内の道路は、6.5m 以上の区域外道路に 2 箇所以上接続しなければなりません。また、区域内には袋小路でない、6m 以上の道路、面積が 1ha を超える場合には 9m 以上の道路を設けなければなりません。

次に、今回決定する地区計画の位置です。図の上が北です。

こちらが一般県道「小池竜田線」、こちらが「主要地方道熊本益城大津線（通称：第二空港線）」、今回の決定位置はこちら黄色の箇所です。

こちらは周辺の航空写真です。

周囲には、既に都市計画決定された地区計画により宅地開発がなされており、計画地は

それらに隣接する位置です。運用基準で含んではいけないこととなっている「農用地区域」などには該当していません。

こちらは現地の写真になります。①は南側進入口、②は北側進入口、③④⑤は区域内側の現状になります。

次に、位置要件の適合状況について説明します。

まず、計画面積は 0.53ha であり、0.5ha 以上を満たしています。市街化区域から 250m 以内にあり、市街化区域から既存の開発区域が繋がり、外周の 6 分の 1 以上が接しているため、位置要件を満たしています。

次に、区域外道路との接続状況についてです。

こちらが周辺の道路配置です。幅員 6.5m の区域外道路と、幅員 9.0m の区域外道路に 2 箇所接続しているため、道路の接続要件を満たします。

それでは、ここから地区計画の案について説明します。

名称は、「佐土原 3 丁目（その 6）地区 地区計画」で、位置は、東区佐土原 3 丁目の一部、面積は、約 0.5 ヘクタールです。地区計画では、下段のとおり、

1. 区域の整備・開発及び保全に関する方針、
2. 地区施設及び地区整備計画

を定めることとなっており、順に説明いたします。

まず、「区域の整備・開発及び保全に関する方針」です。

「①地区計画の目標」は、当該地区計画の策定により、周辺環境と調和した、良好な低層住宅地の形成を図るものです。

左下の「②土地利用の方針」として、一戸建てを主体とした低層住宅地としての土地利用を図ります。

「③建築物等の整備の方針」は、“周辺環境との調和に配慮した住環境を形成・維持するため、建築物等の用途、建蔽率・容積率の最高限度等に適正な制限を加える。” こととしており、具体的内容は後ほど説明します。

「④地区施設の整備方針」では、“都市計画法、開発許可基準に基づき、道路、公園を適正に配置し整備する。” としており、こちらも後ほど説明します。

次に「地区施設及び地区整備計画」です。右が北です。

地区施設として、オレンジ色の部分に、6.0m の区画道路を約 270m 配置します。次に公園は計画地南側にある緑の箇所に 0.03ha 配置します。そして、水色の箇所に調整池を設置します。基本的に浸透する構造となっていますが、一定程度の貯留量を超えた場合、道路側溝へ排水する構造となっています。

次に、建築物等に関する事項についてです。

建築物の用途は、建築基準法別表 2（い）に掲げる建築物のうち一号、二号、四号、十号と定めています。詳細は、次のスライドにて説明します。

建ぺい率の最高限度は 40 パーセント、容積率は 80 パーセント。敷地面積の最低限度は、200 平方メートルとなっております。

建築可能な用途として、建築基準法別表第 2（い）を抜粋して載せています。戸建ての住宅や、事務所や店舗を兼用する住宅などが立地可能です。

その他の制限として、外壁の後退距離 1 m 以上、建築物の高さ 10m 以下、外壁及び屋根の色彩は周辺環境と調和するものであること、広告・看板類は大きさ等に制限があります。

かき又はさくは、道路側は生垣。高さ 1.2m 以下の部分は開放性のあるフェンスの併用も可。敷地境界は生垣か、開放性を著しく妨げないかき又は柵としております。

次に、審議の観点についてです。

まず（１）都市計画決定の必要性に関することです。

一つ目①、都市マスタープランとの整合についてです。土地利用の方針では、「隣接する市街化区域の土地利用と一体となって良好な市街地環境を形成しうる区域においては、地区計画を活用し、計画的な宅地化を許容する。」となっております。

二つ目②、運用基準への適合についてです。こちらはこれまで説明したとおり、適合していることを確認しています。

三つ目③、周辺環境と調和が図られた地区計画案であること。になります。

次に、「行政機関との調整等」に関することです。

記載の関係機関協議を実施し、結果は「異議なし」、「意見なし」でございました。なお、熊本県からは、参考意見として、「周辺の土地利用や施設等の現状及び将来の見通しを十分に考慮し、都市計画決定済の道路整備やアクセス道路の配置など、必要に応じて適切な対応策を検討すること。」との意見を頂いております。

このご意見については、今後、状況を注視しながら、対応を検討してまいりたいと考えております。

県公安委員会からは、要望事項として、「開発・整備に伴い必要となる交通規制や交通安全施設等については、別途管轄警察署と協議することを要望する。」と意見を頂いております。このご意見についても、今後管轄の警察署と協議してまいります。

次に「市民及び利害関係人の意見」に関することです。

まず、住民説明会において、「都市計画に関する意見」はなく、「その他の意見」が 4 件ありました。

主な意見としては、「街灯・カーブミラー等の設置により、安全対策をしてほしい」。これに対し、開発事業者より「設置を検討しており、詳細な計画が決まり次第、設置する位置を検討する。」と回答しております。

また、「桜木東 2 町内に属していることから、購入検討者に自治会の周知をしてほしい」との意見に対し、開発事業者より「購入希望者に事前に説明する。」と回答しております。なお、都市計画案の縦覧においては、意見書の提出はありませんでした。

最後に、今後の流れです。

本日の審議会での議を経て、令和 8 年 1 月頃に、都市計画決定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】**

何かご意見やご質問はございませんか。

それでは私の方から質問させていただきます。

15 ページ目の計画書について、「その他の制限」で様々な条件が附されていますが、この条件は隣接する他の地区計画と条件は揃っているのでしょうか。あるいは何か独自の条件が入っているのでしょうか。

**【事務局】**

周りに既に 6 地区の地区計画が都市計画決定されています。この地区計画を含めると 7 地区になりますが、すべて同じ基準となっておりまして、同じ運用基準でできている地区計画になります。そのため、建てられるものについては、全く同じ内容でございます。

**【本間会長】**

そうすると、これまで地区計画を都市計画決定して、このような条件を付したとしても、特に問題が発生していないということによろしいのでしょうか。つまり、この条件は適切だと考えていいということでしょうか。

**【事務局】**

すでに他の 6 地区では住宅が立ち並んでおります。現時点においては、これが厳しすぎる、あるいはもっと基準を緩めてほしいというご意見は特にいただいておりますので、適正であると考えております。

**【本間会長】**

高さ 10 メートル以下という基準では、3 階建ても厳しいとは思いますが、現地に 3 階建ては建っているのでしょうか。

**【事務局】**

全て確認したわけではありませんが、現地で見たことはありません。

【本間会長】

第1種低層住居専用地域に合わせて高さを10メートル以下としていると思うのですが、その考えでよろしいでしょうか。

【事務局】

おっしゃるとおり、第1種低層住居専用地域に合わせております。

【本間会長】

もう1つお尋ねがありまして、道路からのセットバック（外壁後退）は定義してないのでしょうか。

【事務局】

道路と民地で区別していませんが、一律1メートル以上のセットバック（外壁後退）を規定しております。

【本間会長】

他に何かご質問・ご意見はございますか。

【仁科委員】

質問と意見の2点あるのですが、1点目は先程会長がおっしゃったように、道路に面する部分に生け垣を設置すると書いてあるのですが、これは連続性がある初めて生け垣のある住宅地の空間が形成されると思います。このような小さい地区計画が次々と連続している場合、道路もまっすぐには通っていません。そうすると、連続性があるこそ形成されていくはずの景観ルールが、本当に形成されているのかどうかは一度検証していただかないといけないのではないかと思います。

2点目は、地区計画というのは、市が道路を先に整備して住宅地を開発するような、公的な開発ができないほど人口が右肩上がりに増えている時代のものだと思います。

熊本市の上位計画でコンパクトなまちにして、機能を集約することに反するような地区計画だと思います。したがって、このような地区計画をいつまで続けていくのかということが気になります。

また、このように少しずつできた道路は後に市に移管されていくわけで、この先ずっと市が管理していかないといけなくなります。維持管理にもお金がかかりますので、本当に大丈夫なのかどうか懸念しています。この地区計画制度については、いつか見直さないといけないのではないかと思います。

### 【事務局】

2点ご意見をいただきましたが、1つ目は連続性のお話だったかと思います。

ご指摘のとおりでございまして、地区計画の区域内で見れば、良好な住環境の基準を満たしていますが、生け垣や道路のお話でありましたように、単体で見たときは良くてもそれが全体として見たときにいびつな形となり、虫食いの状態になっていますので、どのような街並みになるかというところまでは考慮できておりません。

地区計画の運用基準は平成19年に策定していますが、ご指摘を踏まえ、今年度、都市マスタープランの見直しを進めており、この地区計画についても、運用基準を見直すことが必要だと思っております。

ご指摘ありました2つ目のコンパクト化の話ですが、市街地は人口が減っており、むやみに拡大をするわけにはいきませんので、コンパクトにしていくことが重要だと思っております。

大きな流れはコンパクトにしていくことですが、今後は利便性が高いところは土地利用を緩和し、土地利用を図るべきだと思っております。逆に災害リスクが高いところなど住んではいけないところは土地利用を抑制するといった、メリハリをつけた土地利用を図っていく必要があると思っております。

今いただいた2つのご指摘については我々も認識をしておりますので、地区計画制度や集落内開発制度については、制度の見直しを続けて参りますので、その中で、ご指摘の観点も踏まえて、検討して参りたいと思っております。

### 【円山委員】

私も仁科委員がおっしゃった後半の意見と同じことを言おうと思っておりました。

市街化調整区域というのは市街化を抑制する地域であり、地区計画制度は例外的に開発を認めるという制度であります。例外が積み重なって実質的に市街化が進んでしまっているというのは良くないことだと思います。

市街化調整区域というのは、私の理解だと熊本市でも都市計画税はかからないはずですが、市街化調整区域の地区計画の住宅に住んだ方が得をするようなことにもなっているのではないかと思います。

先程の事務局の答弁で、利便性が高い地区には開発も許容するということでしたが、第二空港線と小池竜田線の交差点は朝の渋滞も非常に激しいところであると思っております。空港への時間の信頼性を確保するためにも、第二空港線沿いは開発をなるべく抑制するべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

リムジンバスのバス停が最寄りにあるのかもしれませんが、バス停のような公共交通機関があるかという、それほどまちなかに公共交通で行きやすいところでもないと思います。この地区は利便性が高いと判断された理由を教えてください。

【事務局】

今の第2次都市マスタープランでは、市街化区域と一体的に土地利用ができる区域は、地区計画を用いて計画的に街並みを形成していくという基準になっております。

平成19年に策定した基準で佐土原地区がここまで市街地が広がっていったのですが、今度の運用基準の見直しで、例えば地域拠点の800m圏域の市街化調整区域や立地適正化計画に定める居住誘導区域に地区計画を重点的にできるように基準を今後見直していきたいと考えております。

また、この佐土原地区のような虫食い状に地区計画ができてしまった区域につきましては、市街化区域と一体となって土地利用ができる区域として、もう1つ基準が必要だと考えております。今後、地区計画の運用基準の見直しをしている専門部会の方で検討して参りたいと思っております。

【円山委員】

公共交通の利便性が高いかどうかというポイントについての事務局の認識を改めて伺いしたいと思っています。

まちなかでは空き家などもまだ残っているところもあるので、それらを活用するほうが望ましいのではないかと思います。

そうではなくてこの辺りの開発を許容することの正当性に関わると思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

この辺りが公共交通の利便性が高いと言われるとそこまで高くないと認識しております。そこにこのような地区計画によって市街地が形成されてしまったことに対しては、今までの基準が十分ではなかったと思っておりますので、見直しをしっかりとしていきたいと思っております。

【円山委員】

この審議会で否決するものではないと思いますが、抜け穴的に広がっていった地区計画全体の振り返りといいますか、今の担当者だけの責任ではないと思うのですが、こういったことが積み重なっていくことで、じわじわと交通渋滞が広がってきたと認識していただきたいです。その渋滞の対策のために必要な都市計画税も払っていないということは非常に良くないのではないかと思います。

線引きを見直して、市街化区域に編入するということもあり得ると思っておりますので、今後ご検討をお願いします。

【本間会長】

確認ですが、このエリアは都市計画税を支払う必要はないのでしょうか。

【事務局】

スクリーンに示す図で言いますと、白いところは市街化調整区域でございますので、今までは都市計画税は取られておりませんでした。

今回、10月に住民説明会させていただきましたけれども、今年度、線引きの見直しを考えておりますので、市街化区域並みになったところについては編入していく予定です。

【本間会長】

そういう意味では、もう市街化区域に編入してしまったほうが早いですね。

市街化調整区域で地区計画のところだけ都市計画税を例外的に取るようなことはややこしくなりますので、やはりわかりやすくする必要があるということと、技術的な条件、例えば6分の1の条件など、部分的にさえ接していればいいという基準があるのでこのような継ぎ足しのような形で、要は開発できる土地の形がそのままになっている結果だと思います。これまでの蓄積になってしまったとても残念な例だと思います。

今後こういうことが他で起こらないように、やはり見直しをしていく必要があると思います。土地区画整理事業で区画されたものと全く異なる、開発すればするほど駄目になっていくような都市開発をこれまでやってきたことになりますので、本当に見直しをしていただきたいと思っています。今、都市計画審議会専門部会では見直しに向けた検討をされていますし、都市マスタープランの見直しもありますので、地区計画については、条件も含めてかなりシビアに審議していただきたいと思っております。

これはこの地区計画についての意見ではないのですが、審議会の意見として、専門委員会の方に報告していただければと思います。

他にご意見ございますか。よろしいですか。

円山委員におかれましては、反対意見ではなく、参考意見ということでよろしいでしょうか。

【円山委員】

参考意見ということでお願いします。

【本間会長】

他にご質問はございませんか。質問等が無いようでしたら原案どおり議決したいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、議題55号3については、原案どおり可決します。

(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、これをもちまして、第 55 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。