

第 56 回熊本市都市計画審議会議事録

1 案件

<議案>

議第 56 号

熊本市都市計画地区計画の決定 戸島町（その 2）地区 産業立地型地区計画

2 審議会の日時及び場所

日時 令和 8 年（2026 年）2 月 10 日（火）午後 2 時 00 分開会

場所 TKP 熊本カンファレンスセンター9 階 はなしょうぶ

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 56 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。

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 18 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、意見聴取 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申し上げます。

【本間会長】

委員の皆様、本日の審議どうぞよろしくお願い申し上げます。

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。

それでは、次第の3 議案の審議を始めます。議第56号 熊本都市計画地区計画の決定 戸島町（その2）地区 産業立地型地区計画の議案について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、議第56号 熊本都市計画地区計画 戸島町（その2地区）産業立地型地区計画 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」、「意見書の要旨及び意見書の写し」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」のインデックスの1-1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ページをお開きください。1-3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。

【事務局】

まず、産業用地整備に向けた、本市のこれまでの取組についてご説明いたします。令和4年12月、TSMCの県内進出を契機に、「産業用地整備方針」を策定しました。令和5年3月、同方針に基づき、産業用地の整備を行う民間事業者を公募し、同年9月、3事業者と協定を締結し、産業用地の整備に着手しています。

また、令和6年3月に、次期都市マスタープランの策定に向け、「土地利用の方針」を取りまとめ、それに基づき、同年9月に、産業立地型の地区計画の運用基準を策定しており

ます。これらについては、過去の都市計画審議会にて報告させていただいております。

次に、「産業立地型地区計画の運用基準」のポイントです。次期都市マスの土地利用方針では、地域の特性を考慮しつつ、広域交通の利便性が高いエリアに産業用地の誘導を図るとしており、これを踏まえ、運用基準では、①周辺環境に配慮した立地規制として、立地箇所をICや空港周辺等に限定し、②災害リスクへの対応として、災害リスクが高い区域の除外や、浸水対策を要件化しております。

次に、今回決定する地区計画の位置についてご説明します。場所は東区戸島町で、区域北側に通称第一空港線、西側に益城菊陽線、東側に国道443号が通っています。

今回の決定位置は、阿蘇くまもと空港から約4.5kmの距離にある、第一空港線に面した赤枠の位置となります。運用基準の対象区域内であり、2車線以上の道路に面するという基準を満たしております。

こちらは現地の航空写真になります。区域の全域が市街化調整区域で、ほぼ全域が農地となっております。運用基準にて区域から除外することとなっている「災害ハザードエリアや自然環境保護地区など」には該当しておりません。

こちらが現地の写真になります。対象区域の北側では、①のとおり第一空港線に接続しており、西側では③④のとおり、益城菊陽線に接続します。その他、南側は⑤⑥のとおり、現況約2～6mの既存道路が通っている状況です。

それでは、ここから地区計画の案についてご説明します。

今回の地区計画の名称は、戸島町（その2）地区産業立地型地区計画で、位置は東区戸島町の一部、面積は約20.6haで、基準の1ha以上を満足しております。

地区計画では、区域の整備・開発及び保全に関する方針、地区計画の目標、地区施設及び地区整備計画を定めることとなっております。順にご説明いたします。

まず、「区域の整備・開発・保全に関する方針」です。「土地利用の方針」では、“広域交通の利便性が高い当該地区に、製造業等の立地を誘導し、周辺の農地や住宅等の周辺環境に十分に配慮することとしています。”「地区施設の整備方針」では、“運用指針や運用基準に基づき地区施設の整備を行うもの”としています。「建築物等の整備の方針」では、“周辺環境との調和を図るため、建築物の用途、建蔽率・容積率及び高さの最高限度等に適正な制限を加える”こととしております。それぞれの方針に関する詳細については、後ほど説明いたします。

次に「地区計画の目標」として、“本地区は広域交通の利便性が高く、雇用の創出及び地域の活性化につなげるため、周辺の自然環境、住環境等との調和を図りつつ、製造業、流通業務施設等の立地を計画的に誘導する”としています。

次に、地区施設、及び地区整備計画について説明します。

こちらは今回整備する区画道路を示した図になります。基準では、主要な道路は9m以上、区域界となる道路は6m以上となっております。区域の北側には、ピンクで示した幅

員 12.0mの区画道路を 1,056m設置します。区域の南側や北側の一部には、緑色で示した幅員 9mの区画道路を合計 1,633m設置します。区域の西側及び東側には、水色で示した幅員 6mの区画道路を合計 653m設置します。

次に、建築物等に関する事項について説明します。

地区計画の区域内に建築できる建築物は、製造業、流通業務施設、IT 関連施設及び研究施設並びにこれらに関連する施設等と定めています。建ぺい率・容積率の最高限度は、それぞれ 60 パーセント、200 パーセント。敷地面積の最低限度については、500 平方メートルで、これらは全て運用基準どおりです。

次に、各区画における予定建築物を説明します。

ピンク色で着色した A,B,C 区画及び G 区画は、流通業務施設等が入り、オレンジ色で着色した D 及び F 区画は、製造業等が入ります。一番右上の、青色で着色し E 区画には、研究施設等が入る予定です。

次に、運用基準にて定めることとなっている項目についてお示しします。

緑地に関する事項として、関係法令で定められた緑地面積を確保します。建築物等の高さについては、周辺の環境及び景観に配慮した機能上必要な高さとしします。かき又は柵は、周辺の環境及び景観との調和を図ります。壁面の位置は、外壁後退距離 2 メートル以上を確保します。建築物等の形態又は意匠については、周辺の環境及び景観との調和を図ることとしております。このうち、建築物の高さと緑地計画について、現時点の案を次のスライド以降で説明します。

まず、建築物の高さの制限についてご説明します。こちらは、区画 A の予定建築物のイメージ図です。今回の計画では最大 17m程度の建物を想定しており、日影の影響を考慮して建築物は各敷地の南側に配置しております。また、日影のシミュレーションを実施するなど、周辺の住環境に及ぼす影響についても考慮しています。なお、建物の高さについては、住民説明会にて周辺住民に説明をしており、高さに関するご意見はありませんでした。

次に、緑地についてご説明します。

現時点の案ですが、緑地は開発区域と区域外の緩衝帯として、十分に配置し、騒音や振動等による影響を軽減させることで景観や周辺環境に配慮します。緑地面積は、地域未来投資促進法の緩和規定等を適用し、工場立地法など、関係法令で定められた面積率 10%以上を確保します。写真はイメージです。

続いて、土地の利用に関する事項についてご説明いたします。運用基準では、地下水保全に関することと、地域貢献に関することを定めることとなっております。

まず、地下水保全に関する取り組みとして、県及び市の地下水保全条例に基づき、地下水かん養対策として、雨水浸透施設を設置します。

今回の計画では、調整池を 6 箇所配置し、全て浸透型で雨水を地下へ浸透させます。

市が管理する1号調整池は、雨水を一時的に貯留しながら、地下へ浸透させる構造となっています。地下埋設型の2号～6号調整池は、民間事業者による管理で、地中に貯留構造体を設置し、地下に浸透させる構造であり、築造イメージは、写真やイラストのとおりです。地表は、駐車場や広場等を予定しています。

次に、地域貢献に関する取組についてご説明します。

災害時には、一時的な避難場所として広場等を開放し、仮設トイレの設置や物資輸送の中継点として活用します。また、幅員が狭い既存道路を拡幅し、歩道を設置するなど、歩行者の安全性を確保します。

続いて、周辺交通への配慮についてご説明いたします。

基準では、関係機関と協議し、発生する交通が地域に著しい影響を与えないこととなっております。今回の計画では、既存道路に接続する交差点が3カ所ございます。交通管理者・道路管理者と協議の上、右折レーンの設置や信号制御などの必要な改良を行うこととしています。

次ページ以降、各交差点についてご説明します。

区域北西側で益城菊陽線と接続する交差点1については、東側のピンクで着色された部分を拡幅し、緑色で着色された右折レーンを設置する計画となっております。現在も信号があり、整備後も信号制御の交差点を計画しています。その南側、交差点2についても、ピンクで着色された部分を拡幅し、緑色で着色された右折レーンを設置する計画となっております。この交差点は、信号による制御ではなく、一時停止を計画しています。次に、区域北東側で第一空港線と接続する交差点3については、ピンクで着色された部分を拡幅し、緑色で着色された、第一空港線からの右折レーンや、計画地側から第一空港線への右左折レーンを設置する計画となっております。また、この交差点は、新たに信号制御を計画しています。

次に、審議の観点について説明します。

まず、都市計画決定の必要性に関することですが、市街化調整区域であることを踏まえ、都市マスタープランの土地利用の方針、運用基準等に基づいた地区計画案であること。また、周辺の自然環境や景観等との調和を図るとともに、建築物や交通の影響等が、周辺環境に配慮された計画であるかといった視点でご審議いただきます。

2点目、「行政機関との調整等」についてです。記載の関係機関協議を実施し、結果は全て「意見なし」でした。なお、熊本県から、参考意見として、「将来の交通推計結果と乖離が生じた場合、必要な対策を行うこと」「対策にあたっては関係機関と協議すること」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ます。

県公安委員会からは、要望事項として、「周辺道路に交通渋滞等の影響を及ぼした場合、速やかに対策を講じ、交通規制や交通安全施設等は管轄警察署と協議すること。」「新設改

良される交差点や乗入口等については、関係法令等に基づく手続きを実施すること。」との意見を頂いております。このご意見についても、対策が必要となった場合には関係機関と協議のうえ対応を検討するとともに、関係法令等に基づく手続きを適切に実施してまいります。

次に「市民及び利害関係人の意見」についてです。

住民説明会において、都市計画に関する意見が10件、その他の意見が6件ありました。

都市計画に関する意見として、「雨水の接続先はどこか。開発区域外に影響することはないか。」という意見があり、これに対して、「雨水は、調整池に貯留し地下に浸透させ、そのオーバーフロー分が健軍川と秋津川の2か所に接続する。県と協議し、基準の降雨強度より厳しい条件で設計しているため、通常の降雨では影響することはない。」と回答しております。さらに、「建物竣工後や操業後の騒音、振動等の影響はどの程度あるのか。」とのご意見に対しては、「開発については、各種法令を遵守することが必要であり、企業立地後に支障が生じた場合、適切に対応する。」と回答しております。

なお、条例に基づく縦覧においては、意見書の提出はありませんでした。

次に、法に基づく縦覧において、都市計画に関する意見が9件、その他の意見が3件ありました。ご意見と回答の一覧表については、配布しております資料にて全文をお示ししております。画面では一部を抜粋してお示しします。

No.2、「説明会で、北側のA駐車場と南側の緑地A・Bを入れ替え、利用しやすくしてほしいと要望したが変わってない。緑地=公園でないのなら、説明会でそのように説明すべき。」というご意見に対しては、「緑地A・Bは、区域南側に広がる農地や牧場との間の緩衝帯として設置するもので、市民に開放する一般的な公園ではなく、説明会では、災害発生時に、避難場所として一般開放することを説明している。」と回答しています。

No.3、「運用基準のうち「公園、広場等」についての記載がない。今回の計画で必要ないと判断された理由等を示してほしい。」というご意見に対しては、

運用基準において、地区施設として定めるものは、主として地区内の居住者等の利用に供される公園、広場等とされており、今回の計画では、住宅の立地を予定していないため、公園は設置せず、開発許可上必要な緑地を設置している。」と回答しています。

No.5、緑地の維持管理は市ではなく申請人とあるが、定期的な除草の計画はあるのか。」というご意見に対しては、「開発事業者において、年に3回程度の除草等を予定している。」と回答しています。

No.8、運用基準にある「地域の憩いの空間創出」が計画されていないのはなぜか。」というご意見に対しては、「運用基準の「地域の憩いの空間創出」や「防災性の向上」は地域貢献を例示したものであり、どのような施設や機能を設けるかは、開発事業者からの提案を受け、協議の上、決定しています。今回提案があった地域貢献策は、「防災性の向上」に係るもので、災害発生時に、緑地A・B及び駐車場Aを避難場所として一般開放する計

画です。」と回答しています。

No.9、地区計画策定手続きにおいては複数回の住民説明会を追加していただきたい。」というご意見に対しては、「地区計画案の作成にあたっては、法に基づき、説明会を開催するなど、住民意見を反映するために必要な措置を講じることとされており、条例による縦覧において、利害関係人は意見書を提出することができ、さらにその後、法に基づく縦覧に供され、再度、意見書を提出することができ、複数回のご意見を伺う手続き等を行っています。」と回答しています。

No.11、「今後、交通量の増加に伴う渋滞、騒音、振動、光害等の問題について対応いただけるのか。」というご意見に対しては、「交通に関しては、関係機関と協議を行い、必要に応じて交差点改良等を実施します。騒音、振動、光害等に関する対策としては、開発事業者適切に指導してまいります。操業後、周辺住民からご意見が寄せられた際には、自治会の御意見等も参考にしながら、立地企業と対応について調整する。ご不安やご懸念に対して、本市が調整し、円滑に解消できるように努めてまいります。」と回答しています。

最後に、都市計画の決定までの流れについてご説明します。

令和7年9月に住民説明会を開催したのち、条例及び法に基づく縦覧をそれぞれ行っております。本日の審議会の議を経て、令和8年3月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】

ありがとうございました。

まずここで、本日欠席されている仁科委員から事前に意見を頂いておりますので、事務局の方からご紹介をお願いします。

【事務局】

それでは、仁科委員のご意見を紹介させていただきます。

「住宅と工業用地が混在するのは望ましくなく、用途地域でコントロールするのが都市計画である。工業用地については、都市計画税の徴収や、道路の維持管理コストの観点から、市街化区域の工業地域に誘導すべきではないか。」とのご意見をいただいております。

この意見については、令和5年に開催した土地利用方針検討委員会の資料を用いてご説明します。

こちらは、本市の市街化区域内の工業系用途地域の分布図です。今回のような企業誘致は、固定資産税、法人市民税、事業所税などの財源の涵養に繋がり、多様な市民サービスが向上するなど、本市の発展に寄与するものであることから、市として積極的に対応して

いくこととしております。

そのような中、都市計画の観点からは、仁科委員のご意見のとおり、まずは、市街化区域の工業系用途地域に誘導するものと認識しており、産業型の地区計画運用基準の策定段階において、工業系用途地域にどの程度用地があるか調査をしております。

調査の結果、どの区域にも 10ha や 20ha といった大規模な残存空地は無く、工業系用途地域での立地は困難な状況です。したがって、やむを得ず市街化調整区域に誘導することになりますが、誘導にあたっては、「市街化を抑制すべき区域」という性格を踏まえ、無秩序な立地にならないよう計画的に誘導していく必要があります。

そのため、次期都市マスタープランの土地利用の方針においては、周辺の住環境や自然環境等との調和を図りつつ、インターチェンジ周辺や、空港・港周辺など、広域交通の利便性が高いエリアに限定して誘導することとしております。そして、誘導にあたっては、地域特性を考慮して、「地区計画制度により行う」としています。

この方針に沿って昨年度、産業立地型の運用基準を策定し、その中で、周辺の住環境や自然環境等に配慮することを義務付けています。そして、運用基準に基づいて作成された地区計画の案については、法や条例に基づき、住民のご意見等を伺うなど、開かれた手続きの中で進められ、最終的に都市計画審議会の審議を経て定めることとなっております。

仁科委員からのご意見と回答は以上です。

【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。

【平江委員】

質問が 2 点あります。

1 点目は建屋の中に「製造工場」とありましたが、何を製造する工場なのでしょうか。

2 点目は必要に応じて交差点改良を行うとのことですが、交差点の改良は開発事業者が行うのでしょうか。

【事務局】

1 点目は工場の事業の内容を回答いたします。区画 D と区画 F に工場の立地を予定していますが、立地予定企業の名称は、現時点で各企業が公表していないため、今回、回答は控えさせていただきます。

D の工場につきましては、半導体工場向けの化学供給装置の組立やメンテナンス、また半導体向けのプロセスに関する検査装置の製造などを予定しております。

F の工場につきましては、バルブ・フィルター等半導体関連の小型流体部品の製造を予定しております。

2 点目の交差点改良につきましては、事業者の方で整備を行い、市に移管をする予定となっております。

【平江市議】

近隣の住民の方には、その製造工場で何を作るのか説明をされているのでしょうか。

また、交差点の改良後、市に移管するとありましたが、対象敷地内の道路は市道としてすべて市に移管するというのでしょうか。

【事務局】

これまで 2 回住民説明会を開催しておりまして、住民の方に工場で製造される製品等詳細な説明はしておりませんが、製造業・研究施設・物流施設など各区画に立地予定の施設については、説明しております。

また、道路についてはすべて市に移管することとしております。

【本間会長】

他にご質問はございませんか。

【桑原委員】

第一空港線は通常でも混んでいて、7 つの区画に誘致するにあたって、全体で従業員数がどれくらい増えて、それぞれの営業時間（24 時間体制なのか、それとも 8 時間体制なのか）はどのようになっているのでしょうか。

従業員の方はほとんど車での通勤だと思いますので、混む時間帯が事前にわかると渋滞を回避することができます。また、バスを増便する予定があるのかも教えていただきたいと思います。

【事務局】

今回、交差点の改良を行うにあたり、交通管理者や道路管理者と協議を行っています。その中で発生交通量の算定にあたっては、従業員や物流車両がどれくらい増えるかを計算しています。

従業員数につきましては、2020 年の工業統計に基づき、1ha 当たりの従業員を基に試算をしています。1ha あたり 38.6 人で試算し、約 20ha ありますので、38.6 人の約 20 倍となります。物流については 1ha あたり 65 台で試算し、影響を現道の状況に加味して、右折レーンの設置など交差点改良を行うことで協議が整っております。

バスの増便につきましては、今のところ予定はありません。実際に稼働し始めてからどれくらいの規模の流れが発生するのかを確認し、必要に応じて市とバス事業者で意見交換

をしながらできる限りのことを検討していきたいと思えます。

【本間会長】

稼働時間についてのお尋ねについてはいかがでしょうか。

【事務局】

稼働時間は24時間であることを想定しています。

【本間会長】

半導体産業は24時間稼働していますので、物流も24時間稼働だと思えますが、発生交通量も24時間で計算されているということによろしいでしょうか。

【事務局】

発生交通量も24時間で計算をしています。

【本間会長】

他にご質問はございませんか。

【細井代理】

24 ページで関係行政機関との調整について説明していただきましたが、今回の地区計画予定地は約20haのうち約18haに農用地が含まれており、優良農地が改廃するということになりますが、今回の農業振興の調整結果が記載されてははませんが、調整されているということによろしいでしょうか。

【事務局】

国の通知に基づき、地区計画の策定前には、本市の都市政策課・農業政策課・農業委員会事務局と農振除外や農地転用の妥当性について調整を行っています。

また、県の農政部門とも地域未来投資促進法に基づき調整もを行っています。その内容については九州農政局に報告差し上げております。

【細井代理】

土地利用の方針に「十分配慮する」という記載がありましたので、農業従事者への対応をよろしく願いいたします。

【本間会長】

他にご質問はございませんか。

【円山委員】

ご指摘にありましたように、現状でも結構渋滞している第一空港線にいわゆるトラックターミナルを建設することによって、渋滞の悪化が心配されます。

この地区の周りを交差点改良するということは理解できるのですが、最終的にどこにトラックが行くのかということ踏まえると周辺の話だけでは収まらないと思います。

半導体の部品を輸送するのだと思いますが、熊本市としてはどのような輸送ルートを設定しているのでしょうか。益城インターチェンジやセミコンの方へのルートを考えているのでしょうか。

【事務局】

物流施設を往来するトラックの動きにつきましては、ご紹介いただきましたとおり、近くでは熊本インターチェンジ、その他、益城インターチェンジ、また、物流ですので、菊陽町の半導体関連工場を想定しているところです。

【円山委員】

熊本インターチェンジや益城インターチェンジに近いところがさらに渋滞してしまうと、物流事業者からすると魅力的に映らないと思います。

都市計画審議会での審議後は、定期的に審議会に報告するなど、渋滞発生を監視する仕組みはあるのでしょうか。

【事務局】

交通のご指摘につきまして、地区計画に限らず、周辺については企業の誘致が進み、今後もその周辺の対策を行うことは重要だと考えております。地区計画に限った話になりますが、交通量推計をしたうえで交差点1～3の対策を実施することといたします。

また、交差点1の北側の交差点を市のほうで対策をしまいいりますが、状況によってはインターチェンジ周辺など別のところが混むことも考えられますので、道路部局・交通局・県・市・周辺自治体・交通管理者等と一緒に注視しながら対応をしていきたいと思っております。

周辺の渋滞は将来どのようなようになったのか、今後の都市計画審議会への報告は考えておりませんが、交通の会議や県市のトップ会談等で状況を確認できるようにしていきたいと思っております。

【円山委員】

是非よろしく願いいたします。

この計画に限らず、市街化調整区域での地区計画の話はこれまででも議論をしてみました。そういったものを総括して、どのようなインパクトがあって、どれだけの追加対策が必要になってくるのか踏まえることが今後重要になってくると思います。

【本間会長】

私も同じような意見を持っておりまして、産業立地型地区計画が議案として出てきたらそれを審議して決定するということとなりますが、今後たくさんこのような案件が出てくると今までの地区計画のように収集がつかなくなるのではないかと考えています。

元々、産業立地型地区計画の制度を決める前に、どこに地区計画が可能か、敷地の選定（土地利用の設定）をしているのですが、その段階では市域全域を見てどこに地区計画を可能とするかを考えていると思います。

今の4か所についてはある程度は予測できるのでいいと思いますが、今後は追加されていくと全体として周辺環境を守ることができるかどうかは、定期的もしくはその都度全体を見て判断する必要があると思います。地区計画の決定の際、周辺の環境保全という視点だけではなく、市全体にどのようなインパクトがあるかという視点で情報提供していただくようお願いいたします。

【平江委員】

先程の渋滞の質問に関してですが、どれくらいの大きさの物流車両が何台通過するのか、把握していれば教えてください。

【事務局】

事業者に聞き取りをした情報に抛りますと、トラックの大きさについては最大13mを想定しています。今回の試算については、物流施設1haあたり65台を想定しているので、639台を想定しています。

【本間会長】

他にご意見・ご質問はございませんか。

【小島委員】

先ほど従業員の話がありました。例えばこのような場所に公共交通を走らせることは難しいかもしれませんが、事業者にバスを走らせるように指導することはできるのでしょうか。

【事務局】

従業員の通勤手段については自動車を想定し、駐車場の収容台数を決めています。バスの送迎等の指導については、今後の状況を見ながら著しい影響がありましたら、事業者とともに検討してまいりたいと思います。

【小島委員】

ゼロカーボンの実現という熊本市の目標もあるので、様子を見て著しい影響があればというより、率先してやっていただいたほうがいいと思います。

【本間会長】

事業者にもしくは指導をすることは可能なのでしょうか。特定の事業者に対してということではなく、都市交通マスタープランの中では、民間事業者にいろいろな渋滞緩和の配慮をしてもらおうということにしていると思います。時差出勤など事業者で考えていくように助言・お願いすることは可能なのでしょうか。

【事務局】

強制はできませんが声かけをすることは可能です。実際、時差出勤については、混んでいる道路沿線の民間企業には声をかけてその一環として取り組んでいただいております。今回の場合、どのタイミングで声かけをしていくかどうかは我々の方で考えていきたいと思っております。

【本間会長】

市の全体方針としてお願いしているという前提をしっかりと説明していただく必要があると思っております。

【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。

〈異議なしの声〉

それでは、議第 56 号については、原案どおり可決します。

【本間会長】

それでは、次第の 3、意見聴取が 1 件ございます。

『第 3 次 熊本市都市マスタープランの素案』について、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

第3次熊本市都市マスタープラン（素案）について、ご説明します。素案そのものはボリュームが大きいため、お手元の概要版の資料を投影して説明します。

2ページをご覧ください。

「第3次熊本市都市マスタープラン」の検討にあたっては、これまで、令和5年度から熊本市多核連携都市推進協議会等でご議論いただき、令和7年5月に骨子（案）をとりまとめました。その後、10月に住民説明会を実施し、現在、パブリックコメントを実施しております。本日は、この素案について、委員の皆様からご意見を賜りたいと考えております。

3ページをご覧ください。

都市マスタープランは、市町村の都市計画の基本方針を定めるもので、本市は平成12年度に第1次、平成20年度に第2次都市マスタープランを策定しています。また、立地適正化計画は、都市マスタープランの将来像を実現するための実行計画であり、本市では平成28年度に策定しています。図のとおり、都市マスタープランは約15年ぶり、立地適正化計画は10年ぶりの見直しであり、今回、双方を一体化し、計画を推進します。そして、目標年次は、20年後の2045年とします。

4ページをご覧ください。

今回の見直しの主なポイントです。目指す将来像として、現行の計画から引き続き「多核連携都市」を都市づくりの将来像に掲げます。

ポイントの1番目は、「メリハリのある土地利用」です。今後の人口減少等を踏まえ、市街地の無秩序な拡大を抑制する一方で、交通利便性が高いエリアでは土地利用規制を緩和し、逆に災害リスクの高いエリアでは土地利用を抑制していきます。

2番目に「産業立地の計画的な誘導」です。今後、需要が見込まれる産業用地については、広域交通の利便性が高いエリアに計画的に誘導します。

5ページをご覧ください。

マスタープランの構成です。1章は都市の概要や課題、2章では都市の将来像を掲げます。3章では分野別に5つの方針を定め、4章はそれを踏まえた区別の都市づくり、続く5章は立地適正化計画、6章は今後の進め方、という構成です。

6ページをご覧ください。

まず第1章、本市の課題です。スライド右肩に、素案の該当ページを記載していますので、必要に応じてご参照ください。まず、土地利用の課題として、市街地はこの50年間で約2.6倍に拡大した一方、人口密度は減少傾向で、都市のスポンジ化が進んでいます。

7ページをご覧ください。

次に、都市施設や交通に関しては、交通拠点へのアクセス機能が脆弱で、路線バス利用

者は50年間で約8割減少しています。また、今後、インフラの老朽化が急激に進行することが見込まれています。

8ページをご覧ください。

次に中心市街地の課題として、都市圏の核となるエリアにも関わらず、低未利用地や古い建物が多く分布しています。また、下段に記載のとおり、市域全体で空き家が年々増加している状況です。

9ページをご覧ください。

次に防災に関しては、平成24年の九州北部豪雨、平成28年の熊本地震、直近では昨年8月の豪雨等により、甚大な被害が発生し、その対策は喫緊の課題となっています。

10ページをご覧ください。

そのほか、今後、都市づくりにおいて考慮すべき課題として、項目別に整理しています。

11ページをご覧ください。

次に2章、都市づくりの将来像です。まず、基本理念は、上段に記載のとおり、引き続き「多核連携都市」を目指します。なお、多核連携都市とは、中心市街地と地域拠点に、日常生活に必要な施設を重点的に集積し、公共交通沿線に居住を誘導することで、周辺地域を含め、将来の人口減少下でも暮らしやすさを維持していくものです。

12ページをご覧ください。

基本理念を実現するための目標として、「①コンパクト+ネットワークの都市づくり」ほか、記載のとおり5つの目標を設定します。

13ページをご覧ください。

こちらは本市の将来像を示したイメージ図です。次のページから、都市計画に関する分野別の方針を説明しますが、それらの方針を1枚の図で表現したものです。

14ページをご覧ください。

次に第3章、分野別の方針です。

まず、一つ目、土地利用の方針です。上段の基本方針のとおり、市街地は原則として拡大せず、コンパクトで交通ネットワークが充実した多核連携都市を実現するための土地利用を図ります。また、歴史・文化、自然環境、農水産業の生産環境等と調和した土地利用を推進します。下段には、各区域での具体の方針を記載しています。詳細は省略します。

15ページをご覧ください。

2つ目、都市施設・交通体系の方針です。

基本方針のとおり、広域道路網などの形成、鉄軌道や路線バス等の機能向上や結節強化により、利便性が高い「移動・流通サービス」を実現します。また、河川や下水道等の整備を推進するとともに、これらの都市基盤や公共施設を適切に維持し、活用を図ります。

16ページをご覧ください。

3つ目、都市空間整備の方針です。

基本方針のとおり、中心市街地では、老朽建築物の建替えや土地の高度利用を促進するとともに、人中心の空間、良好な都市景観など、上質な都市空間を形成します。地域拠点においては、都市機能を維持・確保するとともに、地域資源を活かした都市空間を形成します。市街化調整区域等においては、自然環境等と調和した、ゆとりある居住空間を形成します。

17 ページをご覧ください。

4 つ目、自然環境・景観形成の方針です。

基本方針のとおり、本市が誇る地下水の保全や「森の都」づくりと、「くまもとの景観づくり」を推進します。

18 ページをご覧ください。

最後に、都市防災の方針です。

基本方針のとおり、災害に対し、強靱な都市基盤を形成します。また、行政並びに地域の災害対応力を強化し、災害に強いまちをつくってまいります。

19 ページをお願いします。

4 章は、区別の都市づくりです。

今、説明しました5つの「分野別の方針」に基づき、各区の特性を踏まえ、都市づくりの方針をより具体的に記載しています。内容が重複しますので、詳細な説明は省略させていただきます。

24 ページをご覧ください。

5 章は、立地適正化計画です。立地適正化計画では都市機能と居住の誘導について定めます。今後の人口減少を踏まえ、中心市街地と15の地域拠点に、都市機能を重点的に誘導・集積、そして、拠点周辺や公共交通の便利なエリアに居住を誘導します。併せて、拠点までのアクセス性を高め、将来にわたって市域全体の暮らしやすさを維持していきます。

25 ページをご覧ください。

立地適正化計画の基本的な考え方です。「①都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保」のほか、記載の5つに基づき、誘導を図っていきます。

26 ページをご覧ください。

都市機能を誘導する区域は、現行計画と同様、中心市街地と15の地域拠点を中心に定めます。居住を誘導する区域は、これも現行計画と同様、拠点周辺や公共交通の便利なエリアを設定します。

27 ページをご覧ください。

都市機能誘導区域に誘導する施設、これを誘導施設といいます。中心市街地においては、都市の顔として、高次都市機能として記載の施設を設定します。また、15の地域拠点では、現行計画で位置づけている商業・医療・金融に加え、行政・教育文化・介護福祉・子育て支援機能を設定します。

28 ページをご覧ください。

次に、立地適正化計画に定める「防災指針」です。防災指針は、都市機能や居住の誘導を図る上で必要となる、都市の防災機能の確保を図るための指針です。誘導する区域において、災害ハザードと都市情報を重ね合わせて災害リスクを抽出し、対策を位置付けます。誘導区域を設定するにあたっては、下段に記載のとおり、災害ハザードは原則として誘導区域から除外しますが、「浸水想定区域」については、市域の広範囲に及び、既に市街地が形成されているところも多く、除外することは現実的に困難であるため、誘導区域に含め、洪水リスクに対する施策を位置付けることとします。

29 ページをご覧ください。

災害リスク分析では、記載の情報を重ね合わせ、誘導区域のリスクを抽出します。

30 ページをご覧ください。

分析の視点としては、記載のとおり、誘導区域において、水平避難や垂直避難の可否、避難所や備蓄倉庫等の活用の観点で行います。

31 ページは分析結果の一例です。

抽出したリスクを「見える化」しています。説明は割愛いたしますが、拠点ごとに分析した結果を巻末に掲載いたします。

32 ページをご覧ください。

こちらは、災害リスク分析の結果をまとめたものです。

33 ページ、34 ページをご覧ください。

抽出したリスクに対し、リスクの低減・回避に向けた具体的な取組を位置付けます。33 ページでは、ハード施策として、公共下水道雨水事業、河川整備の推進など、34 ページでは、ソフト施策として、要配慮者利用施設の避難確保計画の作成促進、校区防災連絡会への支援などを位置づけています。

35 ページ、36 ページをご覧ください。

次に、誘導施策です。都市機能や居住を誘導する具体の施策について、記載のとおり位置付けております。詳細は割愛いたします。

37 ページ、38 ページをご覧ください。

立地適正化計画の評価指標と目標値です。基本的な考え方に沿って、関連計画との整合を図りつつ、記載のとおり設定しております。これらの指標は、毎年モニタリングを実施して傾向を把握しながら、概ね5年ごとに調査・分析及び評価を実施してまいります。

39 ページをご覧ください。

6章は今後の進め方です。今後、地域の皆様をはじめ、様々な主体と連携し、都市づくりを推進していきます。下段の「進行管理」については、社会情勢の変化を踏まえながら、計画の部分は5年から10年、実施・評価の部分は、3年から5年のスパンで適切に見直しを実施します。

40 ページをご覧ください。

当マスタープランの策定にあたり、昨年10月に計9回、住民説明会を開催し、ご意見を伺っております。主な意見として、

- ・バスが減便され高齢者は買い物に行けない。公共交通の利便性を高めてほしい。
- ・拠点の用途地域はもっと緩和して高度利用すべき。
- ・災害リスクが高い地域は、市街化を抑制すべき。
- ・人が住まなくなった所を市街化調整区域にし、コンパクト化を図るべき。

といったご意見を頂戴いたしました。なお、いただいたご意見については、全て素案に反映しております。

41 ページをご覧ください。

最後に、今後のスケジュールについてご説明します。本日の審議会や、実施中のパブリックコメントでいただいたご意見を踏まえ、最終案を調製し、年度内に策定したいと考えております。また、最終案については、次回の当審議会にてご報告させていただきます。

説明は以上です。

【本間会長】

内容が非常に多岐にわたっておりますので、なかなかご意見いただくのが難しいかもしれません。この都市マスタープランについては、多核連携都市推進協議会の方で議論をしております。協議会の中には、私を含め都市計画審議会の学識委員も入っております。また、今回の都市マスタープランの中で、特に、立地適正化計画や土地利用の方針の検討するにあたっては、協議会や都市計画審議会の専門部会においても議論してまいりました。そのため、事務局のみで作っているものではなく、学識の方にもかなり内容をチェックしていただきながら、作成した経緯がございます。

加えて、今回、都市計画マスタープランと立地適正化計画を一本化していますが、これは、全国的にも珍しいのではないかと思います。マスタープランは計画ではなく“方針”であり、立地適正化計画は“計画”です。それらを一つの冊子といいますか、都市マスタープランの中に入っているということで、立地適正化計画のところでは数字が出ているなど詳しくなっているのは、“計画”であるため、都市計画マスタープランは“方針”であるため数字が入っていません。

ではなぜ、これらを一緒にするのかといいますと、単に計画が分厚くなるということではなく、都市マスタープランにおける市街化区域の中を計画するのが立地適正化計画であるため、どうしても都市全体の話をする際に、市街化区域と市街化調整区域の話がでてきて、市街化区域については、立地適正化計画を見てくださいとなると、分かりにくいのではないかと思います。今回一緒になって、逆に複雑になって難しいところもあるかもしれませんが、うまく整合は図れていると思います。

大きくは15年ぶりの改定なので、まずは熊本地震を経験したこと、そのあと豪雨災害も経験したことを踏まえ、前回のマスタープランにも記載されていたのですが、より強く災害について記載されたことが一つと、先ほど申し上げた立地適正化計画と一緒に入っていることが主に新しい部分かと思います。先程の議案でもありましたが、産業立地型の地区計画や新しい土地利用の考え方（一方では人口減少に合わせてコンパクトシティを目指すこと、もう一方では産業立地を考えること）の整理をしました。

要するに、立地適正化計画と一緒にになったこと、防災面が強化されたこと、産業立地等の土地利用を見直したところが大きな改定のポイントになるかと思います。

意見聴取の場でありますので、是非ご意見をいただければと思いますので、よろしくお願い致します。

【円山委員】

まず、本間会長がおっしゃったように、非常に多岐にわたる内容を調整してまとめられた事務局や協議会の皆様の尽力に深く敬意を表したいと思います。

その上で意見をしばって申し上げますと、本日の資料の37ページ目で将来の目標値が示されておりますが、私の印象だと、熊本市の都市づくりで一番ホットな内容は交通渋滞だと思いますので、交通渋滞をどれだけ減らすか、といった数値目標があってもいいのではないかと思いましたが、その数値目標を載せていないのは、どういった判断をされて決まったのか教えていただきたいです。例えば、観光や産業にも当然影響しますし、そもそも渋滞していると公共交通の利便性も下がり、若者の流出にもつながってくると思います。

③公共交通ネットワークの充実のところで、「運輸部門における自動車のCO₂排出量」とありますが、電気自動車が増えればCO₂排出量は減るのかもしれないですが、渋滞の解消には繋がらないのではないかと思います。

そのため、一番皆さんが関心をもっている渋滞をどう減らしていくのかを、行政の計画の中に書かれるべきではないかと思います。

【事務局】

ただ今ご指摘いただきました、立地適正化計画の目標値についてですが、現在の目標値で不足するのではないかというご意見と承知しております。

まず、③公共交通ネットワークの充実の評価指標については、立地適正化計画の推進に向けて必要なものとして我々のほうで設定しておりますが、地域公共交通計画と立地適正化計画というのは、両輪であると考えておまして、地域公共交通計画と考え方や評価指標についても整合を図っているところでございます。

そのうえで、今、ご指摘いただきました渋滞に関する値や、県と市の協働事務局を務める会議体で策定される都市交通マスタープランに記載された公共交通2倍や渋滞半減とい

った目標値について、地域公共交通計画は来年改定予定でございしますが、改定の中で都市交通マスタープランも踏まえ検討されると考えますし、この立地適正化計画についても、地域公共交通計画の内容が改定されましたら、整合を図っていきたいと考えております。

【円山委員】

地域公共交通計画の中で、渋滞の数値目標を記載するのは少し違和感があります。いまお話いただいたように、県と市が協働で作成した都市交通マスタープランには書かれているので、整合を図るのであれば記載したほうがよいことと、熊本市として、渋滞をモニタリングするところがあるべきではないかと思います。私が調べた限りでは、熊本市の総合計画にも道路整備プログラム等にも、渋滞の数値目標は記載がなかったように思います。

【事務局】

ご指摘いただきましたとおり、市単独での渋滞の目標というのは記載されておられません。渋滞対策というのは、市単独で行うものではなく、周辺の交通と連携しておりますので、周辺の市町、もしくは県とも連携して取り組むべきということで、県と市の協働で対策を検討しているところでございます。

一方で、円山委員のご指摘のとおり、その中でも、市としてどのような対策に取り組むのかといったことを、数値として計画に記載するべきではないかというご指摘については、今回の計画に反映することは別かもしれませんが、ご指摘を受け止めて、今後の内部での検討に活かしてまいりたいと思います。

【円山委員】

是非よろしく願い致します。

【本間会長】

他にいかがでしょうか。

【桑原委員】

2点ほど質問させていただきます。

1点目は、災害リスク分析の内容が、素案の後半部分に掲載されていますが、ページをめくりながら自分の居住地や職場、また家族の学校等、探するのが非常に難しいと感じました。例えば、ハザードマップのように、アプリに情報を重ね合わせて確認できるようなものがあるのか、またそのような計画があるのか、教えていただきたいです。

もう1点は、説明資料の39ページに、市民協働による都市づくりとありましたが、この都市マスタープランの内容が非常に豊富過ぎて、理解するのが難しいのではないかと思います。

ました。熊本市では、緑検定や水検定、環境検定等いろいろとありますので、同様に都市マスタープラン検定のような制度を作っていたら、検定を通ったマスターの方々が、各地域で都市マスタープランの説明をし、地域に広めていくようなものがあったら良いかと思いました。

【事務局】

まず1点目、災害リスク分析について、ページをめくりながら見づらいつつご指摘、おっしゃるとおりだと思います。現状、ハザードマップのような形で公開するといったことは、準備ができていないのが正直なところでございます。ただ、二点目とも関係してきますが、今回この計画を策定するにあたって、この計画を作った終わりでは駄目だと思っております。今後、策定した計画を市民の皆様へ周知をしていく、その過程でご指摘いただいた検定のようなものも実現できればよいのかもしれませんが、その周知がすごく重要だと考えております。その周知にあたっては、この冊子のみならず、もう少し分かりやすい概要版や動画の作成も行い、市民の皆様へ分かりやすい周知を心掛けたいと思っております。

災害リスク分析の見せ方については、引き続き検討させていただきます。

【本間会長】

確かに素案後半部分の付録がとても多く、さらに小さいため見づらいつつと思います。

熊本市のサイトで、都市計画情報などを検索できる地図システムがあるかと思いますが、そういったものに載せることはできないのでしょうか。

【事務局】

ハザード情報が更新された際に、適宜見直しを行っていきたいと考えておりますが、その見直したハザード情報に対応した分析がタイムリーに反映される仕組みというのはまだ答えを持ち合わせておりません。引き続き対応を検討してまいりたいと思っております。

【本間会長】

いずれにしても、こういった情報はデジタルになって公表されると思いますので、できるだけ市民の手に届くような方法を考えていただければと思います。

他にいかがでしょうか。

【北川委員】

今回、都市計画マスタープランと立地適正化計画を一体化するとされておりますが、概要版の4ページでは、“交通利便性が高いエリアは土地利用規制を緩和し”と書かれており

ますが、本編の34ページの都市の将来像には、郊外部でも移動がしやすいといった理想像が書かれております。立地適正化計画では交通の利便性が高いところしか住んではいけない、というような内容になっていると思いますが、理想としては郊外部でも移動がしやすいようにする、となっているところに矛盾を感じます。

都市計画マスタープランと立地適正化計画を一体化することによって、矛盾点がいくつが発生しているのではないかと思います、そのあたりいかがでしょうか。

【事務局】

立地適正化計画は、先ほど本間会長がおっしゃられたとおり、市街化区域の中を対象としております。これは、居住誘導と都市機能誘導を具体的に設定する計画でございまして、生活をしていく上で必要な商業や医療、あるいは公共交通など、生活に必要なサービスは一定の人口密度に支えられていますので、今後人口が減少していくと、それらのサービスが維持できなくなってしまうおそれがあります。そういう施設を維持していくための誘導であり、一定の人口密度を維持していくための誘導でございまして。

郊外部にお住まいの方々や居住誘導区域外にお住まいの方々を全て居住誘導区域に誘導するものではありません。そのあたり、誤解を生みやすいところですが、目的としては、施設を維持するために、一定の人口密度に誘導していくというものでございまして。

当然、郊外部にお住まいの方々の土地利用や生活利便性についても、都市計画として考えなければなりませんので、郊外部ではコミュニティ交通など、土地利用についても集落内開発制度、地区計画など、郊外部の皆様の暮らしやすさをできるだけ維持していくような制度も用意しております。

そういったものを組み合わせて、コンパクトなまちは目指しつつ、周辺部にも十分目を配って、市域全体が将来にわたって暮らしやすいまちになるようにというのが、この都市マスタープランの狙いでもあり、我々の目指す姿でございまして。

立地適正化計画に対する誤解があるかと思しますので、パンフレットや動画等を活用して市民の皆様にしかりと周知をして、ご意見をいただきたいと思っております。

【北川委員】

はじめに本間会長も言われたとおり、我々も思うのですが、都市計画マスタープランはあくまでも将来の理想や方針であって、立地適正化計画は計画であり、これから進めていく内容が書かれています。あくまでも理想論と現実のことをこれだけ書かれていると、田舎に住む人からすると排除されているように思ってしまうのではないかと思います。

特に、概要版の24ページに示されている「正のスパイラル」を見ていただくと、内容はその通りだと思いますが、居住誘導区域から外された区域では、「負のスパイラル」になるのではないかと私は思います。結局、人口が減少していくということは都市機能が分散

し、利用者も減少し都市機能がさらに分散する、生活利便性の低下、公共交通も集積されないといった「負のスパイラル」になっていくと思います。とても地域の人を守っていく計画になっていないように私は思います。

また、本編の 88 ページで示されている各拠点における誘導施設の充足状況に関して、7 つの誘導施設が全て整っているにもかかわらず、今回居住誘導区域から外されている地区が何か所あるか分かりますか。

【事務局】

今回の 7 つの誘導施設が充足しているかどうかについて、まず、全ての居住誘導区域で確認しているわけではなく、15 の地域拠点を対象に、それらの施設の充足状況を確認しております。それが本編の 88 ページでお示ししているものになります。

15 の地域拠点以外に誘導施設が充足していながら含まれていない地区があるかもしれないのですが、この調査自体が 15 の地域拠点と中心市街地の 16 地域を対象としておりますので、その他の地区までは把握しておりません。

【北川委員】

私が考える中で、私の住んでいる地区では、人口約 1 万 2 千人おり、7 つの誘導施設全てが揃っております。唯一ないとすれば、公共交通のバスが 1 日 1 本しかないということだけです。そういった地区は、これから「負のスパイラル」でどんどん人口が減少してといった計画にしか思えないです。先ほど事務局から回答があったように、見捨てることではなく、その地域にもしっかりとやっていくという理想が記載された計画であるとは思いますが、やっていること自体は非常に辛辣な内容であるということをお伝えしたいと思います。

【本間会長】

市街化調整区域の考え方については、どこに記載がありますか。

【事務局】

本編の 38 ページ、39 ページに記載がございます。簡単に申し上げますと、①自然環境の保全、②農水産業の保全、③既存集落の維持、④産業の計画的な立地誘導を取り組んでいきたいというものでございます。

【本間会長】

このあたりの説明があまりなかったのと、立地適正化計画の説明が強過ぎたのかなと思います。確かに立地適正化計画の話だけ聞くと、それが市全体の話聞こえてしまいます。

今回一本化し、整合はとれていると思うのですが、説明の難しさがあるのかなと思います。これから市民に向けて説明する際には、市域全体の方針であるということを十分に打ち出していきたいと思います。

市街化調整区域につきましても、より地域コミュニティ維持のための開発という方針も出ていますし、一方で、市街化区域自体はこれ以上大きくしないという、コンパクトな考え方も盛り込まれております。非常に考え方が多岐に盛り込まれておりますので、そのあたり上手く説明できるように整理していただきたいと思います。

他にいかがでしょうか。

【小葉委員】

多核連携都市という考え方と、交通渋滞の点の2つを考え合わせますと、先ほどから議論になっているとおり、各拠点を設定していますが、どのように設定しているのかもよくわからない状況です。とりあえずここに拠点を置きたいからこの辺がいいかなという形で決められているようにも思います。私はこの計画に関わっていないため、そのようにも思ってしまう。

交通渋滞との関連で言いますと、地域核から都心核への移動については、車を使わせないで公共交通機関を使うようにし、地域核から自宅までの移動については、パークアンドライドやサイクルアンドライド等による移動を推進していかなければ、交通渋滞の解消に繋がっていかないのではないかと思います。

熊本市の周辺部において、地域核に行くのにも車を使うとなれば乗り換えをしないので、中心市街地に行くのにも車を使うということになります。地域核と都心核の間は公共交通機関を利用させると決め、そのためには、地域核と自宅の間の交通について、コミュニティ交通やパークアンドライド、サイクルアンドライドを充実させることによって、拠点の地域核と自宅とのラストワンマイルの交通をしっかりと整備していくことが大事だと思います。

そういった意味で地域拠点をしっかりと位置づけ、多核連携都市における地域核がもつ性質をしっかりと定義し、それを推し進めていくんだというような、しっかりとした目標をもってやっていくほうがいいのではないかと思います。それが、渋滞解消に繋がっていくのではないかと思います。

【事務局】

小葉委員がおっしゃったとおり、中心部と地域拠点を公共交通で結ぶということが非常に重要だと我々も認識しております。その軸を重視しつつ、地域拠点から自宅や生活拠点への移動、ラストワンマイルについては、徒歩・自転車等のアクティブモードだけでなく、コミュニティ交通等のセーフティネット的なものを駆使してアクセス性を高めていくとい

うことが必要だと認識しております。交通部局とも連携し、また土地利用とも整合を図りながら取組を進めてまいります。

【村上委員】

地域拠点が15拠点設定されておりますが、これは増やせる可能性はあるのでしょうか。

【事務局】

地域拠点については、公共交通の利便性や都市機能の集積状況等を踏まえて、現行の第2次都市マスタープランを策定する時に定めておまして、その後、合併等ありましたので、合併町の中心部を追加し、15の地域拠点となっている状況でございます。

今回ご説明した第3次都市マスタープランについても、施策の継続性という観点から、基本的には15の地域拠点を中心として進めていこうと思っておりますが、この15拠点のままずっと進めていくというわけではなく、社会情勢の変化等を踏まえながら、その時代の時代の課題に適應できるような都市構造にしていく必要があると思っておりますので、拠点のあり方については今後、必要に応じて、検討してまいりたいと思っております。

【村上委員】

拠点として認めていただけたところであれば、公共交通を誘導していくことができるのかなと思ったところです。

私たちの住んでいるほとんどが市街化調整区域になっていて、集落内開発がないとなかなか人も増えていかず、地域のコミュニティも減っていくという状況が続いているというのが、この地域のネックだと思っております。そのため、地域の皆さんを“誘導”という言い方をしてしまうと、地域の人はそのから出ていけと言われていたような捉え方になってしまい、我々の説明がしにくいところもございます。そういった形のやり方ではなくて、地域にお住まいの方々の気持ちをしっかりと考えて、策定に結び付けていただければと思います。

【平江委員】

市民目線で1点質問がございます。概要版の35ページの誘導施策の中の(2)居住誘導における人口密度の維持について、「空き家のリフォーム補助」や「中古住宅の購入補助」とあります。例えば、居住誘導区域外に住んでいる人が、日本人とか外国人とか問わず、その地域内の中古住宅を購入し、補助制度を活用したとしても、実際、住むことがないということもあり得るかもしれません。そういった場合の対処として、補助制度、購入補助の簡単な概要をご説明いただけないでしょうか。

【事務局】

いまご指摘いただきましたのは、画面のスライドにも映している概要版の 35 ページ、(2) 居住誘導区域における人口密度の維持における「空き家のリフォーム補助」と「中古住宅の購入補助」についてと承知しております。

まず、空き家住宅の購入補助については、購入された方が居住することが条件になります。一方、こちらの「空き家のリフォーム補助」については、新借人でも入居して 12 か月以内であれば補助対象となるものでございます。ただし、対象は子育て世帯や若者世帯、2 年以上居住する等のいろいろな条件がございます。各制度につきましては、個別に、居住誘導区域の中なのか外なのかといった条件はありますが、概ねご説明した内容となります。

【平江委員】

分かりました。

【田中委員】

特に北区は合併した植木地域もありまして、先ほどの話の続きになりますけれども、本編の 39 ページの③既存集落の維持のところ、お伺いしたいことがあります。

熊本市内において、危機的状況になっている既存集落もございます。既存の制度では、集落が維持できないという声も聞いている中で、今回の新たな都市マスタープランは、そういった本当に集落の危機を感じている方々からもしっかりと意見を聴取した上で、今後の制度を検討しているような考えがあるのかお聞きしたいです。

【事務局】

ご指摘のとおり、郊外部において集落の維持が難しくなっている、中でも市域の縁辺部の地区で人口が減少していることを把握しております。そういった既存の集落を維持していく、お住まいの方々の生活利便性をできるだけ確保していくというのが、市街化調整区域における取組「③既存集落の維持」でございます。

制度としては、集落内開発制度と地区計画制度がございますけれども、今後詳細な検討をしていく予定でございます。集落内開発制度も来年度からですし、その後制度そのものも見直しをしていくことを考えておりますが、田中委員がおっしゃったとおり、地域の皆様からいろんなお声を聞き把握し、できるだけその課題を解決できるような制度を作りたいと思っております。もちろん全てを解決することは難しいところがございますけれども、法令等の定めに沿って、地域の皆様とコミュニケーションを取ってやっていきたいと思っております。

【田中委員】

法律や国の方向性、農地との兼ね合いなど、いろんなことにかんじがらめになってしまっており、政令指令都市に合併したがゆえに、線引きをしたことで、自らの土地を有効活用できないという課題も熊本市は抱えていると思います。そういった歴史的背景や法律的なことを鑑みた時に、やはり一人ひとりの国民がその地域に住んで、そして自分の子供たちをここに住ませたいと思っている方々がその集落を維持できるように、行政が寄り添うべきだと私は思います。いまから検討されるということですが、法律を守らないわけにはいきませんが、できる限り柔軟にその集落が維持できるような制度に近づけていただければと思います。

【桑原委員】

いま集落が小さくなっているというお話がありましたけれども、私の地元の小学校では、1,200人ぐらいの生徒がいます。毎年、1クラスずつ増えるという計画になっており、いまはプレハブ校舎が建っていますが、3年後にはそれでも足りないということで、収拾がつかないような状況になっている中で、今日の議題でもあった戸島地区での工業団地の誘致によって、ますます人口が増えるということになります。

一方で、24時間体制の職場で働かされている保護者の方々が多いため、家に親がいないといった状況もあり、教育面でも非常に心配だということで、地元の小中学校の校長先生、教頭先生方から悩みをお聞きしたところです。

熊本市も含め、日本全体で人口減少しており、特に熊本市の人口減少の原因は、熊本地震以降の若い女性の流出だと言われております。20代の女性が、男性よりも熊本市から出ていっているデータがあります。若い女性が出ていくということは、おそらく行った土地で結婚して戻ってこないでしょうから、ますます人口が減り、婚姻率も低下することになり、熊本市は人口減少が加速的に進んでしまうという危機感を感じています。

また、外国人の学生や技能実習生等が自転車で移動されている姿をよく見るのですが、技能実習が終わったあとに、熊本市に残らないという人も非常に多いということで、その話を聞いてみると、交通網が貧弱なために車で移動しなければならないけど、外国人にとっては難しいため、交通の利便性の高い都心に就職をするということでした。

要するに、交通網を含めた全体的な視点で計画を見ていただきたいと思います。

【小野委員】

子育て支援の活動をしているので、その視点でご意見をさせていただきます。皆様が言われているように、中心部だけではなく、いろんな核となる地区に人が住めるように、あとは渋滞緩和をしていくためには、公共交通機関の充実が早急な課題だと思います。

私も住んでいて、桜町までは行けるのですが、それ以外のところへの移動が難しくて、

ほぼないのが実情だと思っています。ただ、バスに乗り換えてくださいといわれても、そこに専用バスレーンがなければ、マイカーで移動するよりも遅くなってしまうところもあります。

また、電車やバスに人が乗らないことで、どんどん料金が上がっていて、現実として家族で出かけると結構な料金になってしまいます。ゼロカーボンというと、何かしら頭にはよぎると思うのですが、料金が高くても公共交通で移動しようという意識の高い人は一部だと思うので、人が乗らないから値段が上がる、値段が高いから人が乗らないといった悪循環になっていってしまうので、そのあたりこそ行政の力を借りながら、手遅れになる前に手を打っていただけたらなと思うところです。

私自身は出身が東京で、小学生の時に塾に行くには、自分で電車に乗って乗り継いで行き来していて、親に習い事で送迎をしてもらった記憶がありません。しかし、今は小学生や中学生が習い事や部活等に行くために、親が車で送迎することが必要になり、送迎の時間もかなり取られています。今は共働きが普通になってきて、女性は働く人のほうがほとんどになってきた中で、その時間を捻出できない親御さんの子供に経験格差が生まれてくると思います。そういう意味でも、子どもが安心して乗れるような公共交通の整備が必須なのかなと思います。

【本間会長】

都市マスタープランの中では一部ですが、交通計画とは綿密に連携をとるように、考えていかないといけないなと思います。

他に意見はないようですので、これで意見聴取は以上としたいと思います。

(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56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。