

# 第150回

## 熊本県都市計画審議会議事録

平成29年1月20日

# 第150回 熊本県都市計画審議会議事録

1 案件 [公開・非公開]

審議

議第1316号 《非公開》

熊本都市計画道路の変更の件（益城中央線[主要地方道熊本高森線]他1路線：益城町）

議第1317号 《非公開》

建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく産業廃棄物処理施設の位置の件（八代市）

2 審議会の日時及び場所

日時 平成29年1月20日（金曜日）

午前10時00分開会

場所 熊本県庁行政棟本館5階審議会室

3 出席した委員及び幹事の氏名

（出席委員）

熊本大学名誉教授

両角 光男

熊本大学教授

位寄 和久

くまもと農業女性ネットワーク副代表

百家 美代子

熊本経済同友会

西嶋 公一

弁護士

高山 悦子

熊本県議会議員

岩下 栄一

熊本県議会議員

藤川 隆夫

熊本県議会議員

城下 広作

熊本県議会議員

濱田 大造

熊本県市議会議長会会長・熊本市議会議長

澤田 昌作

九州地方整備局長

小平田 浩司

（代理 熊本河川国道事務所技術副所長 徳田 浩一郎）

九州農政局長

金丸 康夫

（代理 農村振興部農村計画課長補佐 太田 英理）

熊本県警察本部長

後藤 和宏

（代理 交通部交通規制課長 森 教烈）

(出席幹事)

道路都市局長	松永 信弘
土木部道路都市局都市計画課長	宮部 静夫
土木部道路都市局都市計画課審議員	宮島 哲哉
土木部道路都市局都市計画課主幹	大和 勇紀

4 一般の傍聴者 2名

5 議事次第

- (1) 開会
- (2) 主催者あいさつ
- (3) 委員紹介
- (4) 議事録署名者の指名
- (5) 議案
- (6) 閉会

6 議事の経過

(1) 開会

大和主幹

それでは、ただいまより第150回熊本県都市計画審議会を開会致します。本日進行を務めさせていただきます土木部都市計画課の大和と申します。よろしくお願い致します。

開会に先立ちまして、熊本県土木部道路都市局長の松永から御挨拶致します。

(2) 主催者あいさつ

松永道路都市局長

皆様、おはようございます。本日は御多忙の中御出席いただきまして有難うございます。事務局を代表して一言御挨拶をさせていただきます。

本日の案件を2件ほど提出しておりますがその一つが益城の復興に関連する、町を東西に貫通する熊本高森線の都市計画決定の案件でございます。この道路につきましては御承知のとおり震災時に沿道家屋が倒壊しまして、その機能が発揮出来なかったという教訓を踏まえて、今後の将来のことも考えて幅員拡幅の必要性ということで今回提案しているところです。

この計画につきましては将来の益城の復興についての先導的役割を果たすものであると共に将来の益城町の発展に寄与するものというふうに考えて提案しているところです。

ただ市街地内の道路も重要ですから、後程紹介致しますけれども、さまざまな御意見を

頂いているところでございます。

少しお話をさせていただきますと、大正12年御存知のように関東大震災というものが起きました。

その後、後藤新平さんという方の指導を受けて復興計画が作られて、自分が実際にいたんですけども、東京都市の皇居の東側の方の復興事業、これは64地区、合計3,000haもの区画整理を実施してこれによって城下町から近代都市に生まれ変わったという事例があります。

しかしながら一方で西側の方の復興事業が行われなかったということで、結果的に財政事情等もあったんですけども、現時点でもまだ東京の都心部の環状道路が完成していないという状況。これはいわゆる復興での負の遺産という風に言われているところでございます。

そういったことで、どういうことかと申しますと、今回我々の世代がこのような大きな被災を受けたわけですが、我々の世代というものは、やはり我々の子供達、孫達が安心して暮らせるインフラ、町を作っていく責務があるのではなかろうかというふうに考えているところです。そういった意味で、復興にあたって将来に負の遺産を残さないという事を考えながら我々は今から復興に携わっていきたいと考えておりますので、そういった点を御賢察のうえ本日の御審議をお願いすることを申し上げまして、本日の挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしくお願い致します。

大和主幹

それでは、定数の確認を致します。本日は、委員18名のうち13名に御出席頂いておりますので、「熊本県都市計画審議会条例」の規定により、審議会を開催できる定員数に達していることを御報告致します。

### (3) 委員紹介

大和主幹

続きまして審議に入ります前に、本日代理で御出席いただいている委員の方について御紹介させていただきます。

まず、九州地方整備局長の小平田委員の代理と致しまして、熊本河川国道事務所技術副所長の徳田様でございます。

徳田様

徳田でございます。よろしくお願い致します。

大和主幹

九州農政局長の金丸委員の代理と致しまして、九州農政局農村振興部農村計画課課長補佐の太田様でございます。

太田様

太田と申します。よろしくお願い致します。

大和主幹

熊本県警察本部長の後藤委員の代理と致しまして、熊本県警察本部交通規制課長の森様でございます。

森様

森です。よろしく申し上げます。

大和主幹

その他の委員の皆様の御紹介につきましては、お手元の出席者名簿と席次表により代えさせていただきます。

ただ、本日、村上委員と小杉委員から急遽、所要により出席できないという御連絡を頂いておりまして、一部修正がありますので御了承いただきたいと思います。本日は、どうぞよろしくお願い致します。

それでは、熊本県都市計画審議会運営規則の規定に従いまして、会長が議長を務めることとなっておりますので、両角会長に議長をお願い致します。

#### (4) 議事録署名者の指名

両角議長（会長）

おはようございます。

それでは早速進めさせていただきたいと思えます。

議案の審議に入ります前に熊本県都市計画審議会運営規則に基づき、議事録署名者の指名をさせていただきたいと思えます。

規定により議長が指名することとなっておりますので、本日は西嶋委員、それから藤川委員をお願いをしたいと思います。西嶋委員、藤川委員よろしいでしょうか。

西嶋委員・藤川委員

はい。

両角議長（会長）

それではよろしくお願い致します。

#### (5) 議案

審議：議第1316号

熊本都市計画道路の変更の件（益城中央線[主要地方道熊本高森線]他1路線：益城町）

両角議長（会長）

それでは続きまして、次第の4に入ります。審議会の公開に関して御説明致します。

本日の議第1316号及び議第1317号はお手元に配布しております熊本県都市計画審議会の情報公開についてという資料があるかと思えます。そのうちの1、一番上でございますが熊本県都市計画審議会の公開・非公開についての項目があるかと思えます。その中の箱の中に①②③④とございますが、今回②、都市計画法第17条第2項の規定に基づく意見書が提出されている議案、それから④、建築基準法第51条ただし書きの規定に関

する議案に該当するので今回は非公開となります。

非公開の議案の審議の際には傍聴の方及び報道機関の方は係員の指示に従い退出をお願いすることになっております。

本日傍聴の方はいらっしゃいますでしょうか。

宮島都市計画課審議員

議長、いらっしゃいます。

両角議長（会長）

はい。それでは申し訳ございませんが、傍聴の方及び報道の方は恐れ入りますが、係員の指示に従い退出をお願い致します。

それでは審議に入ります。議第1316号熊本都市計画道路の変更の件、(益城中央線[主要地方道熊本高森線]他1路線について御審議いただきたいと思っております。

事務局から議案の御説明をお願い致します。

宮島都市計画課審議員

都市計画課審議員をしております宮島と申します。よろしくお願い致します。すみませんが、着座にて説明させて頂きたいと思っております。

それでは、議第1316号熊本都市計画道路の変更につきまして、御説明致します。本議案は県道熊本高森線の益城町市街地の区間を都市計画道路益城中央線として都市計画に位置付けるとともに、関連する都市計画道路の見直しを行うものです。

それでは都市計画道路益城中央線の位置について御説明します。

これは、熊本市東部から益城町周辺の熊本都市計画総括図でございます。

こちらが、九州縦貫自動車道、こちらが国道57号の東バイパス、こちらが県道熊本高森線です。また、こちらが熊本県庁、こちらが益城町役場です。

益城中央線は県道熊本高森線のうち、赤で着色したこちらの益城町市街地内における区間を計画しております。

こちらは熊本都市圏、都市交通マスタープランの交通ネットワークの将来像でございます。県道熊本高森線の東バイパスから国道443号間については交通マスタープランにおいて2環状11放射の骨格幹線道路網を形成するピンク色で示しておりますような、放射道路として位置づけております。

都市圏内外の広域的な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、走行性の高い道路網の形成を進めていくこととしております。

こちらは、益城町市街地の地図です。こちらの赤い線が熊本高森線、左側の縦の青い線が九州縦貫自動車道、右の紫色の線が国道443号、こちらが惣領交差点、こちらが木山交差点、こちらが寺迫交差点で薄いグレーに見える部分が住宅や事業所等が立地し市街化している範囲となっております。

この状況を見ますと、益城町の市街地が熊本高森線を中心に広がっていることがお分かり頂けるかと思えます。益城町では町の発展とともに交通量が増加し、平成22年度の道路交通センサスでは、益城町安永で一日当たりの交通量が、約16,700台と、熊本高森線に交通が集中しております。そのため朝夕のピーク時など恒常的な渋滞が発生しており、地域の暮らしや経済活動における大きな課題となっております。

こちらは、熊本高森線の状況でございます。熊本高森線は熊本市側、右上の写真にあります様に4車線で整備されておりますが、益城町側はその他の写真の様に2車線となっております。沿道の土地利用状況においては、店舗や事業所、住宅が立地していますが、路肩や歩道の幅が狭く、沿道の土地利用がしづらいと共に、電柱や電線が多く植樹帯もないことから都市における良好な公共空間の形成がなされていない状況でございます。また熊本高森線はバス路線となっておりますが、益城町区間にはバスレーンがなくバスの乗降により渋滞を助長しているといった状況でございます。

また、沿道周辺には小学校や中学校も立地しており、また熊本市内に自転車で通学する高校生なども多く見受けられますが、沿道は歩道がなかったり、あっても広さが十分でない箇所が多く歩行者や自転車が安全に通行できる環境にはありません。

そのような中で今回の熊本地震がおきました。写真は被災直後の熊本高森線の状況でございます。ごらんとおり道路が狭いことから沿線家屋等の倒壊によって一部区間で道路が閉塞するとともに、電柱が傾き電線が垂れ下がるような箇所もあるなど、自動車だけではなく、自転車、そして歩行者の通行も出来ないような状況となりました。また今回の地震では火災は1件しか発生しなかったものの、発生時刻によっては至る所で火災が発生し、道幅が狭いため、先日ありました様に新潟県の糸魚川で発生したような大規模火災となった可能性も考えられます。熊本高森線は緊急輸送道路に指定されているにも関わらず、今回の地震ではその機能が喪失し、発災時の避難や緊急応急活動、またその後の支援や復旧活動に支障が生じたとともに、大規模火災発生時における延焼防止機能を有していないなど防災空間としての本路線の機能に課題があることが浮き彫りとなりました。

こちらは昨年12月20日に公表されました益城町復興計画に示された市街地の土地利用構想図でございます。復興計画では熊本高森線を町の中心軸として位置づけ、都市連携軸として相応しい交通機能や空間機能の整備を図ることとし、沿道には商業・医療・サービス等のエリアとし都市機能の集積を図ることとしております。また、災害に強いまちづくりを推進するため、災害に強い幹線道路ネットワークの構築を行うこととしております。

一方、沿道におきましては被災した建物の解体が進み、再建に向けた取り組みが始まっております。そこで上位計画の位置づけや課題への対応、及び復興計画の内容、並びに沿道における生活再建への取組状況を踏まえ、熊本高森線を先行して都市計画道路として計画決定しようとするものでございます。

そして、その他の道路につきましても、画面のオレンジ色の線で示しております都市幹線道路や緑色で示しております補助幹線道路について、県または益城町で都市計画決定を

速やかに進めることとしております。

次に都市計画決定の内容について御説明します。益城町市街地においては、益城町広崎を起点として一部熊本高森線と重複しながら、益城町木山を終点とする青色の広崎木山線が昭和49年に都市計画決定されています。この広崎木山線は熊本高森線の渋滞対策及び地域開発道路として熊本高森線と重複する区間については4車線、北側に平行する区間については2車線として位置づけられておりまして、熊本高森線と一体となって交通処理、そして市街地形成機能を担う幹線道路でございます。今回熊本高森線の熊本市との境でございます益城町広崎を起点とし、国道443号寺迫交差点のある益城町寺迫を終点とする延長約3.5kmの区間を都市計画道路益城中央線として新規に決定するものでございます。

そのためこの広崎木山線の交通機能につきましては、今回熊本高森線が益城中央線として4車線で決定することに伴い、代替えされることから広崎木山線につきましては地域の補助幹線道路に見直すこととし、重複する黄色の区間におきまして広崎木山線を廃止致します。廃止後は起点の位置が益城町広崎から益城町福富に変わることから名称を福富木山線に変更致します。なお益城中央線については、今回熊本地震からの早期復興を目指し先行して決定しますが、福富木山線につきましては、町の復興計画に基づく道路ネットワークを基本にしまして、今後町の方で必要な見直しが行われてまいります。

次に新規に決定する益城中央線の道路断面について御説明します。熊本高森線の現況の幅員は約10mとなっています。そこで本路線の防災空間としての機能を確保するとともに、都市連携軸として相応しい交通機能や空間機能が確保され沿道の土地利用と一体となって賑わいのある街並み空間を創出するといった観点から、計画付近につきましては画面にございますように、27mと致します。ただし、これは標準断面であり、右折レーンを設置する交差点部等につきましては本断面より広くなる場所もございます。

なお、その内訳につきましては道路構造令に基づき決定しております。まず計画区間における将来交通量は12,300台から20,800台一日当たりのそのような数字となっております。現況交通量が16,700台でございましたセンサスポイントの将来交通量は16,100台という風になっております。そのため車線につきましては設計基準交通量12,000台を超えることから4車線としております。車道付近につきましては都市部の県道として、4種第1級でございますので、3.25mとしております。停車帯につきましては沿道商業施設への荷捌き等により、車両の安全で円滑な交通が妨げにならないようにするため、停車帯を計画しておりまして、幅員の方は大型車の割合が少ないことから、1.5mというふうにしております。植樹帯につきましては良好な道路交通環境の整備、沿道における良好な生活環境の確保、延焼防止機能の確保をはじめとする都市部の良好な公共空間を形成するため、標準幅員1.5mの植樹帯を設置します。自転車歩行者道につきましては、自動車、歩行者の交通量が多いことから4mの幅員を確保し、歩行者や自転車の交通安全を確保するとともに歩行空間と一体的に活用できる沿道立地の促進を図ってまいります。



次に益城中央線の線形について図面を用いて説明致します。前に示しております4つの区域を西側の①番から順番に説明してまいります。まずはじめに、この①の箇所、益城町広崎付近につきまして、拡大した図を用いて説明します。

益城中央線がこちらでございます。九州縦貫自動車道がこちら、秋津川がこちら、九州電力広崎変電所がこちらでございます。益城中央線は線形不良個所を解消し現道の中心線を用い両側に拡幅する線形を基本とし、熊本市側の整備済みの区間と整合を図りながら移転が困難な施設であります広崎変電所と九州縦貫自動車道の高架橋の桁下空間の位置に配慮するとともに、現道路敷を最大限活用する計画としております。

つづきまして図面は東側の方に移動しまして、益城町惣領付近についてお示し致します。益城中央線がこちら、県道益城菊陽線がこちら、惣領交差点がこちら、広安小学校がこちらです。惣領交差点の西側の区間は沿道の土地利用を考慮し、現道の中心線を用いる線形にして計画しています。惣領交差点につきましては、接続する北側の益城菊陽線に急なカーブがあることから交差点内の視認性を改善するため、現道を活用しつつ交差点位置を南側へ移行しております。また惣領交差点の東側については、北側の取付道路は勾配がついておらず、ほぼフラットであるのに対して、南側の取付道路には7%から13%の勾配がついていることから本線への出入りの安全性に配慮しまして、北側へ拡幅するような計画としております。

つづきまして図面は東側に移動しまして、益城町馬水、安永付近についてお示し致します。益城中央線がこちら、鉄砂川がこちら、中央公園がこちらです。鉄砂川の東側では南北の取付道路との勾配がほぼ同一であるため、両側へ拡幅することとしております。中央公園西側につきましては、現道線形の不良区間の解消、及び道路敷地を最大限に活用した計画としております。つづきまして更に東側に移動しまして、益城町の宮園、木山、寺迫付近についてお示し致します。益城中央線がこちら、国道443号がこちら、木山交差点がこちら、寺迫交差点がこちら、益城町役場がこちらでございます。木山交差点付近については現道の中心線を用いる線形としております。また寺迫交差点付近については国道443号及び熊本高森線現道との整合を図りながら計画をしております。

次にこれまでの都市計画手続きについて御説明致します。都市計画の原案について昨年12月9日から12日の4日間で計5回住民説明会を開催しておりまして、約900名の参加がありました。その後12月16日から1月5日迄の間で都市計画の案について、公告、縦覧を行いました。これに対しまして37名の方から26件の意見書が出ております。それでは縦覧時に提出された意見書の用紙について内容ごとに説明致します。

お手元の方に提出された意見書のコピーを配布しております。なお、ナンバーの24で医師会と商工会の方から意見書が提出されておりますが、商工会の会員の方から補足の意見が出ておりますので、巻末のナンバー24補足ということで添付させて頂いております。併せて御確認頂ければと思います。

まず意見書のうち益城中央線の4車線化に関するものが19件ございました。要旨としましては道路の横断が困難となるため、将来交通量が減少するため4車線は必要ないといったものや、円滑な交通処理や町の発展のために4車線化は必要というものでございます。これらの御意見に対しまして、県としましては先程ご説明しました通り、平成47年将来交通量が12,300台から20,800台と道路構造例で2車線とする交通量であります、12,000台を上回っていることから、円滑な交通処理のため4車線化必要というふうに考えていることとでございます。

次に益城中央線の線形に関するものが16件ございました。要旨としましては所有地等が支障となるといったことから、線形を変更してほしいというものでございます。これらの御意見に対しましては、線形については益城町復興計画における本路線の位置づけや土地利用構想等を踏まえ、線形の説明で述べましたように、地形条件や土地利用、交通の安全性、円滑性に配慮して客観的な立場から決定しているといったところでございます。

次に益城中央線の活断層に関するものが1件ございました。これは昨年12月に国が公表しました益城町の市街地復興に向けた安全対策等調査の中間報告におきまして、図に示しますように紫色の3つの活断層が存在し、そのひとつの位置、ちょうど真ん中の位置でございますが、この位置が益城中央線のルートと重複する結果が示された事から安全上問題ないのかといった御意見を頂いているものでございます。

この御意見につきましては、この益城中央線が比較的平坦な地形を通るルートを選定しているため、一般部におきましては大規模な構造物を設置しないことから、地震動によります致命的な被害を受けにくく、今後起こりうるとされております最大15cm程度の段差が生じたとしても、舗装による早期の復旧が可能であること、また区間内には幅員15m未満の小規模な橋梁が3か所ございますが、実施にあたりまして、詳細な地質調査により活断層の位置との重複が明らかになった場合は、活断層の活動リスクをふまえた橋梁形式や基礎構造の選定、下部構造の設置等に配慮を行うことで、活断層変位の影響を受け難くし、仮に活断層変位の影響によって橋に機能的な損傷が生じたとしても、早急に復旧することが可能であり、実施にあたりましては必要な安全性を確保してまいるということになっております。

なお、沿道の建築物に関しましては、国の調査報告では低層建築物については特段の追加的配慮が必要ないとされておきまして、また杭基礎構造を有するような中高層の建築物は安全対策として必要な地盤調査等による活断層の存在を確認したうえで設計を行う事というふうにされておきまして、むしろこれらをふまえた土地利用の計画、または建築物の設計を行うことで本線沿道における、より安全な土地利用の促進も可能というふうに考えております。

その他としまして、沿道地権者の生活再建についての御意見がっております。県としましては、道路は生活や産業の再建を含む総合的なまちづくりの一部でもありますので、まちづくりの取組と一体となって整備を進める必要があると認識しております。実施にあ

たりましては一般的な用地買収を行うとともに、沿道の商業施設や地域医療を担う病院等、関係者の意向を確認のうえ、希望者が引き続き沿道に残って営業できるよう、沿道における土地の区画再編等の手法を検討しております。具体的には画面にありますように、地権者やその周辺住民の意向を確認したうえで、転出を希望される方等、背後の土地と沿道に残って生活再建を継続したい方や、裏側に宅地を希望される方等の土地を入れ替えたり、取得した土地を道路区域内の代替え希望者の土地と玉突きで移動したり、また住宅の集合化を図るなど、沿道の小規模の範囲で区画の再編を行う手法を検討していくといった取組を行っていくとしているところでございます。

最後にですね意見書の24の上益城郡医師会及び益城町商工会両会長からの意見書についてですが、昨日1月19日に商工会会長、住永金司会長の方から都市計画課の方にいらっしゃいまして、先日医師会長と合同で意見書を提出したが、当益城町商工会メンバー全員が反対と言うわけではない、会員の中には4車線化に賛成するメンバーもいる、いろいろな意見をもつ会員がいるということ、本日持参した資料をもって是非審議会の委員の皆様にも説明してほしいという事でございました。本来意見書としての期限は過ぎておりますが、今回の申し出は意見書の補足資料ということなので、資料意見書の一番最後のところに24補足といった形で添付させていただいているところでございます。

以上で熊本都市計画道路の変更についての説明を終わります。

御審議の程、よろしくお願い致します。

両角議長（会長）

はい。ありがとうございました。

お手元の議案書を御覧いただきたいと思います。議第1316号の1というページでございます。都市計画を変更しようとする理由という事で、今御説明があったかと思えます。ページの中程に変更理由がそこに書かれているかと思えます。熊本都市圏における生活拠点である益城町の市街地と都市圏の熊本市中心部とを結ぶ主要幹線道路であるということ。それからそれを結ぶ案ということについて、今御説明はございませんでしたが、熊本都市計画区域マスタープランに記載されている。それから今御説明がありました都市圏の交通マスタープランについて、骨格道路と位置づけられた2環状11放射といわれている構想がございしますが、その一部を訂正するんだという御説明がございました。それから益城町が当該路線を中心に市街地が形成されている等、単一軸の都市構造を作っている。町の発展と共に深刻化する交通渋滞、これが町の課題になっている。これを解消していこうとしているんだという事でございました。

それから先程写真で御説明がございましたが、地震時に沿道家屋等が倒壊をして交通機能が喪失した。御説明の中では、もし火災が起きていたとしても消防が困難だったんだろうと御説明がございました。こういった意味で、防災面からやはり広幅員道路が必要とされているんだ。こういう説明がございました。こういった点を考えながら都市計画区域における円滑な都市活動を支え、都市生活者の利用の向上を図る、また都市防災における良

好な都市空間を確保すること。このために益城中央線・益城町広崎、益城町寺迫を新たに熊本都市計画道路に追加するんだという御提案でございます。

それから途中で御説明がございましたが、既に広崎木山線というのが一部重複する形で都市計画決定されていたという事でございます。今回これを決定することによって重複する部分については削除をし、残った広崎木山線については、重複間を廃止しこれを今度、福富木山線という名称に変えるんだ、こういう御説明もございました。それから最後に意見書が出されたということでその概要の御説明がございました。幅員に関する御意見、それから線形についての御意見、それから国が調査した活断層との関係についての御意見、それから生活再建に関する御意見、こういったものがあったということで御説明があった訳でございます。それではこの案件について御審議を頂きたいと思えます。何か皆さんのほうから御意見宜しくお願い致します。

城下委員お願いします。

#### 城下委員

では私のほうから三点に絞って色々聞きたい事があるんですけど、三点に絞ってその都度ひとつひとつ考えを確認したいと思えますので宜しくお願い致します。

先程の説明でおおたの今回の計画提案、これは理解をしているつもりでございます。ただ私のまず一点目で気になる点は、例えばこの熊本高森線は前々から熊本市との隣接という事で、例えば健軍まで市電がある、そしてこの市電は延伸をしてもらいたいという意見があったり、これが大きな都市道路の交通の利便性にも影響するという様な事で度々色々論議はありました。今のところその流れがまだはっきりしない状況ですけれども、まさに今回はこの4車線化ということでこの考えを進めるのか、進めないのかとこれは大きな転機ではないかと思うんですね。そこでこの4車線の流れのなかでこの市電の延伸というのは、この中に一緒に考えていたのか、それとも将来的に例えば延伸と決まった場合にはどう対応できるのか、逆に言えば延伸がないとなれば、この4車線が結果的にあまり広すぎるような格好になるんじゃないか、無駄になるんじゃないかという様な考え方も現に意見の中にあっている訳です。このことについてどう考えているのか、例えば熊本県の場合は大空港構想でも改めて今回空港構想を大きくやろうという流れのなかでも、軌道のことで一応頭に入れているという構想にもよるこれらの関係ともどういうふうに位置づけているか確認したいと思えます。まずは一点目です。

#### 宮島都市計画課審議員

今後、市電の構想等があるなかで、今回決定をするにあたってそういった構想をどういうふうに考えているのかという御質問というふうに思っております。

この市電の延伸につきましては、これまで熊本市の方で東部方面、それから西部方面、それから南部方面の3方面で5ルート of 検討がされている。その中で自衛隊ルートと南熊本ルートという2つのルートこのどちらかを優先的に整備する方針で検討を進められてい

るというふうに聞いております。今御質問ありました益城方面への市電の延伸につきましては現段階では、方針が示されていないというふうな状況でございます。

そういった中で一方、益城町の方では復興が待ったなしといった状況でございます、今回御提案しております、熊本高森線都市計画道路名で益城中央線でございますが、この整備はやはりどうしても先行して取り組む必要があるというふうに考えております。今回の都市計画の提案にあたりましては、市電の延伸の計画が、今述べましたように明確ではありませんので、現状で判断をせざるを得ないといったことでございますので、市電への交通量の転換を考慮せずに、推計をおこなっております。今回の都市計画案には反映をしております。ただですね、やはり今後色々な構想のなかで、市電の延伸が明らかとなれば、その時点で改めまして今回の都市計画案の幅員の再配分といった手法も含めてしっかりと検討してまいりたいというふうに考えております。

両角議長（会長）

よろしいでしょうか。

城下委員

わかりました。仮に延伸の話が熊本市なんかでも盛んになり、伸ばそうとした場合には4車線で予め幅員を決めていると、そこで足りなくなったら更に広げるとなると非常に無駄な投資になるし、混乱を招く。逆に通らないというふうに、通さないというのが世論が大きい場合には、逆にその幅員は広すぎるんじゃないかというような感じにもなっている。だから本当はしっかりこの論議は先によく考えながらやって、この4車線の中に反映するというのが大きな考え方ではないかというふうに思います。しかし時間も早く復興という事も優先的に考える。そして延伸という話がなかなか色々な関わりもありますので簡単に決められないという事で、これは是非大構想の流れもあるし、4車線を機にしっかりと市とも連携すると言われておりますので、これは加速しながら話をし、無用の混乱とか、無駄な形、または2回3回やり直すことが無い様な形で考えていかなければならないというふうに思っております。宜しくお願いします。

2点目なんですけども、先程図面を見させていただきました。現道の2車線から4車線です。4車線にすると当然4車線の拡幅のあり方というのが技術的にあります。例えば一般的には道路を買収するときには、片側に2車線分買収した方が対象者が半分で、単純に考えて済みます。そうすると用地交渉する対象者も半分でいいと。その分エネルギーも使わない。交渉のエネルギーも使わないと。また相手も少ない分だけ交渉の成立が早くなる確率が高くなる。ところが今回は基本的に中心を考えて両サイドというふうになると倍のリスクを背負うような形の基本的な考え方。それが線形でどうしても片側にくることは部分的にあるのは理解をします。だけどその考えに至ったというのがどういう理由なのか。それと経済的に例えば中心で両サイドに買収する場合と、片側だけに寄せた場合の経済的な部分を比較してどの位差があるのか。反対者の方の考えをいいますと、やっぱり一番リスク分担といいますか、この辺を考慮するとそういう考えも持っても良いのではないかと

思うけれども検討してきたのか。そしてその結果がどうだったという形でもう一回確認したい。

#### 宮島都市計画課審議員

はい。線形を決定する際に先程御説明した内容だけではなくて、やはり経済性や事業の効率性といえますか、そういった観点から検討を行っているのかという御質問かと思えます。これにつきましては、おさらいになるのですが、両側にした、先程説明したような考え方の大本になっている基本的な考え方と、経済比較は概略少し前にやったものがございますので、そちらの方で御説明させて頂きたいとこです。

資料の方、パワーポイントで私の方で基本的な考え方を整理した際に使った地形図がありますので、それを出していただきますでしょうか。画面を御覧頂きたいんですけど、画面の下の方が益城町の市街地で、これは東側からみた断面という事で、代表的なところを切り上げて頂いております。この益城町の市街地でございますが右側が北という事ですね、北から南の方向に向かって、緩やかに傾斜しているというのが特徴でございます。今回、都市計画案における線形の検討にあたりましては、このような地形の条件、それから更には、その赤の道路の横側は土地利用の状況とか、計画、もちろん経済性の方も含めまして、先程御説明差し上げたように、総括的な事柄を、左上の方に書いておりますが、ひとつが現道の敷地を最大限活用し、両側拡幅を基本としつつも、沿道の土地利用と地形条件に配慮をしたという事、それから安全の観点の方から、交差する県道等への影響の最小化や取付道の勾配に配慮を行っております。また移転困難な九州縦貫自動車道の高架橋であるとか広崎変電所、こういったところをコントロールしていくということで、総合的な検討を行っているところでございます。特に移転補償に関しましては、ある時点の大雑把な概算ではございますが、比較を行ったやつを出して頂けますか。

色々現地の方は建物の解体が進んだりとか修繕が行われたり、日々状況が変わっておりますが、私どもの方でも概算でありますが大雑把ですが、一番表の上の行が今回示したような計画案の場合、二段目が北側によせた場合、三段目が南側によせた場合という事で、右側の方に物件数というのがございますが、建物の規模によって移転補償が変わってまいりますので、目安となりますように一般住宅、中規模の建物、大規模な建物、そういった建物がそれぞれのケースで何軒くらいかかってくるのかということをお示するとともに、それぞれの建物を移転した場合に移転補償費がどのくらいかかるのかという事を表現しておりまして、これは概算なんですけど、いずれもだいたい50億から51億という事で、1億も大きな数字ではあるのですが、あまり差異がないといったところを確認させて頂いたところでございます。若干何で変わらないのかという事になるんですけど、先程の地形図を出して頂いてもよろしいでしょうか。

今回の計画の場合、赤で示しております様な県道の熊本高森線、こちらを10mから27mに広げるということで、17mも拡幅するということになります。従いまして、通常、委員もおっしゃられました様に、両側にかけると、右も左も一軒ずつで二軒かかってしまう

と、それを片側にかけてどうなるのかということなのですが、今言いました様に拡幅幅が17mと広いものですから、支障する物件が一軒目に留まらないといった場所も結構出てきます。その様な結果、支障物件が両側に拡幅する場合と、あまり変わらないという事でその様な結果になっているということで、もう一度話を戻しますと、そういったコストの観点から建物補償の方も検討しています。その結果建物補償に関しては、どの案もほぼ同じであったというふうな検討を行っているというふうにお答えさせて頂きたいと思います。

#### 松永道路都市局長

少し補足させて頂きますと、一般論なんですけども、たしかに先生がおっしゃるとおり、道路計画するときには、1つ大きな項目は経済比較、いわゆるルート設定です。安ければ安い方がいいということですけども、ただまちなかの道路の場合、いわゆる都市圏道路のルートを決める際には、経済比較も当然のことですけども、いわゆる最終的にそのまちの再構築、いわゆる沿道家屋の再編再構築という、最終的にはまちなみの整備というのが大きな目的の一つになります。という観点からしますと片側だけを施工すると、そちら側だけが生まれ変わって行って、反対側の方は従来のままということで、都市の軸としてのまちなみの形成ができないという観点があるものですから、一般論として我々は、都市計画決定する時には、両側に広げるというのを採用しているというのが一般論です。以上、ちょっと補足させて頂きました。

#### 城下委員

わかりました。そういう心配事をしっかりと説明できるような形で住民に提案していくという事が大事なことだと。先程局長が言われた一般論の逆の問題で、今回はいわゆる中心から両サイドにするという形に、だいたいそう考えられておられます。ここで特に益城の高森線の問題は両サイドを買収することによって、両サイドがほとんど店舗が密集しております。全部今回の計画で店舗を右左なくすという形。そして第二列目は一般の住居が表面になるということにだいたいなります。そうすると新しい道路を作っても店舗がなくなって、道路の最初の面は一般住宅という形になってしまうことになります。それは町が一掃されます。そこで一番最後の説明にあった、今回はそのことを予見して、いわゆる2列目の方が表に出たとしても、一列目の商業の方と交換をさせるというような用地のある意味では取引を考えようと、言われております。これも良いことだと思います。ただ相手はやっぱり入ですから、自分の住み慣れた場所を拡幅だから、商売のために仕方ありませんねと簡単に譲るかというところ簡単じゃないと思います。

また利害が絡めば、道路が整備されて第一列になった方は不動産価値も上がってまいります。そう簡単に土地を手放すとかなかなか心情的にはなり難い。そこでこの事業がスムーズに行くかと言うと、これは理想はこうです。だけど現実には相当、協力・理解が必要だと思いますけど、このへんの苦労というか実際に進めるにあたっての想定されるような事はどのように考えているのか確認しておきたいと思います。

#### 宮島都市計画課審議員

最後に説明しました区画の再編の手法、これを実現するためどのような考えかという、非常に難しい面もあるだろうという御指摘かと思えます。確かに今委員がおっしゃられました様にこの様な代替え地の確保とか、区画の再編を進めていくにあたっては、やはり土地をお持ちの方の同意が必要になってくると、その際やはり貴重な土地を御相談するという事になりますので、私どももこれは容易には進むものとは考えてはおりません。しかしながら地元の益城町が目指しておられます復興まちづくり、この実現には沿道に商業や業務系の土地利用が促進されまして、町の中心軸となりますように、道路空間をしっかりと形成していくことが非常に重要であるというふうに私共も認識しております。

現在沿道で、商業や事業所等、営業されている方々が引き続き営業を続けて頂けるような区画の再編等の取り組みというのがどうしても必要なものと考えております。県としましては、地元、町それから町議会の方々と共に実際にまちづくりを担っていかれます地元の商工会など色々団体ございますが、これらの方々の協力を仰ぎながら、土地を取得していく際にしても粘り強く交渉を行いながら町の賑わいを創出できるよう、区画の再編の取組あたりもしっかりと、町と一丸となってやっていきますし、当然県議会の先生方にも協力を依頼していくことになると思えます。県と町が一丸となって、しっかりと進めていきたいというふうに考えております。

#### 城下委員

ありがとうございます。私が心配している3つに絞って聞かせて頂きました。方向性はだいたい確認をさせていただきました。最後ですけど、これだけ反対意見の方の文がまとめられております。しかし、ここには4車線を期待していると、待っているという意見も、ここには上がっておりませんが、その声も一方でたくさんあるというふうに思っております。しかしながら、不安に思われる方がこういう形でメッセージを出される、これは今後の進めるにあたって、しっかりと丁寧に対応して頂くような方向で頑張りたいと思えます。いずれにしても熊本地震の復興は、この益城町の復興というのは、大きく関係性が高いと思えますので、先程言われましたように、町、地元の住民、商工会を始めとする団体、そして県、最終的には熊本市とも色々連携を取りながら解決することが大事ななと思っておりますので、是非頑張りたいというふうに思えます。一応私の方からは終わりでございます。

#### 両角議長（会長）

はい、ありがとうございます。

他に、御質問、御意見はありませんか。

#### 岩下委員

今、城下委員から問題点の指摘がございまして、手前どもも、そのとおりでございます。冒頭にですね、次世代のために負の遺産を残さないという話が、後藤新平の例を挙げられてお話がありました。私も東京に長く住まいをしておりましたけど、環状線がですね、今日的な東京の交通に大変利便を供しているという事で、後藤新平というか先覚者の見識



というものが、今称えられているわけです。そういうふうには後世を見据えて考えるとすれば、この益城のまちづくりの中心である道路整備、4車線化とういのは非常に妥当な考え方かなと思います。細かい事は色々問題はありますけども、一応未曾有の震災を踏まえて、この4車線化を進めるということは時代の要請にあっているのかなというふうに、今私は思います。

そこで小さい事ですけども、植樹とか色々歩道とかたくさん作られますけども、植樹、要するに街路樹が邪魔になるという事がよく言われて、その辺りを十分配慮して植樹はしてほしいと。立ち退き世帯の皆さんの個々のニーズというものが全然違っていると思いますけど、そういうものを十分踏まえて行って頂きたいというふうに思います。意見として申し上げときます。

両角議長（会長）

はい。ありがとうございました。

何か事務局からありませんか。

宮島都市計画課審議員

ただ今の御意見ですが、やっぱり街路樹というのは、場所によっては管理の問題とかもしくは安全性の問題、そういった観点から、例えば視距の妨げになったりとか、なかなか管理が行き届かなかつたりとか、色々課題になっているところもございますので、ただ今の御意見はやはりしっかりと、街路樹を持つのであれば、その植え方等も工夫をしながら、地元ともしっかり話し合いながら、本当に街路樹として、皆が望むものを作っていくなさいという事かと思えます。もう一点、繰り返し御指摘頂きましたが、皆さん現在益城町において、必死に復興にむけて取り組まれているなか、こういった道路計画で更に立ち退きが必要になってこられる方もいらっしゃるという事で、そういった方々の、それぞれの思いとかニーズとかしっかりと把握したうえで、事業を進めて行きなさいというふうな御意見というふうに承らせて頂きました。私どももしっかりそういった意見を踏まえながら、取り組んで参りたいというふうに思います。

両角議長（会長）

ありがとうございました。

他にいかがでしょうか。

西嶋委員

今回の案件は、益城町の復興に資する中心の計画であるというふうに理解しております。

ただ今後それを進めるにあたって、部局をこえて総合的に取り組んで頂くことが、全体像を達成することになっていくかと思えますので、是非その様な取り組みを、当然なざる事と思えますが、おすすめ頂きたいと思えます。

一応参考までの三点教えて頂きたい事があります。

一つは費用についてです。先程、補償費に関しては50億程度というお話がございましたが、全体としてどの程度の費用を見込まれているのか。それからもう一つは、その費

用の負担、分担の割合ですね。国からの支援もあると聞いておりますが、国や自治体でどのような負担・分担になっているのか。それから三点目は時間についてです。どのくらいの時間を見込んでらっしゃるのか。供用開始のどの程度の時期をお考えになってらっしゃるのかを、この三点を参考までお聞かせください。

#### 宮島都市計画課審議員

まず、費用でございますが、今回都市計画案を御提示して審議頂いているという、事業にもって行くための計画をしっかりと固めるという段階で、今後可決頂けますれば、次のステップに上がっていくわけですが、その先に事業認可の取得というふうな手続きがございます。私ども、今回のこの4車線化という事業は、緊急度をもって、緊迫感をもって取り組むという事にしておりまして、現在事業認可の方もにらみまして、色々な検討を行っております。その中で、まず一点目の費用の御質問でございますが、現段階では本当に大雑把な、先程の補償費の考え方も大雑把だったのですが、大雑把な事業費としましては、3.5 kmの延長があるという事と、相当な移転補償費もかかってくるという事で、最低でも100億円を超えるような事業費になってこようかというようなところで、あまりにも大雑把ですが、今のところその様に考えております。ただ最初に触れました様に、並行して事業認可に向けた準備というのも、できる範囲でやっております、その事業認可を取得した際は、もう少し正確な数字を報告出来るのかなというふうに思っております。

それから二点目の負担割合でございますが、国の交付金を頂きながら進めてまいりますが、補助率が今のところ6割程度の補助率というふうに考えております。残りの地元負担が4割ということで6：4の割合というふうなものを見込んでおります。あと期間でございますが、この期間も現実的には、色々な関係機関との協議とか、国での事業認可の申請、こういった手続き等を踏まえて決めていくものですが、やはり町の復興であるとか、そういったものが10年というのをひとつ目安にされています。今後そういった期間を決めていく上では10年というのは、ひとつの目安になるかと思っております。ただ事業が3.5 kmということで、私ども通常こういったあまり3.5 km一気に整備するというのは、街中では稀でございます。そういった中でも一方では、地元の方は一日でも早い復旧復興のためという事で期待されているという事でございますので、私どもも10年というのは一つの目安ではございますが、そういった中でも、少しでも早く整備するといったことを目指していきたいというふうに考えております。

#### 両角議長（会長）

ありがとうございました。

よろしいですか。他に御意見ございませんか。

#### 位寄委員

今までのお話がありました様に、やはりこの計画、益城町の復興と発展という意味で今動く必要があるんだろうと思っております。やはり今までのお話を聞かせて頂いて、ひとつ気になっているのが、熊本市との接道部分でたぶん熊本側からの手当てが必要だと、

先程イメージにもありました様に健軍側で渋滞するんじゃないのとか、そういったことがありましたけども、熊本市側の整備とかそういったものはどうなんでしょうか。

#### 宮島都市計画課審議員

現在のちょうど熊本市と益城町の境目付近。まずこちらの道路状況を改めて御説明申し上げますと、現在の道路の状況は、こちらの画面、ちょうど左側の方に縦の方に破線が入っております。これが益城町と熊本市の境目で左側が熊本市、右側が益城町ということになっておりまして、益城町の区間につきましては、現在完全に2車線になっておりまして、現場の方は、熊本市側の方で一旦益城町の方に絞りこんだ形で、擦り付けを行っているというのが現場の状況でございます。私ども益城中央線の益城区間の道路線形を決定するにあたりまして、この熊本市側の改良済み区間の現在の道路の中心線、これを活かすような形で、要は中心線が連続するかたちで設計しておりますが、ただしちょうど熊本市側の接続部分にあたる部分が、若干現道は北側に振れているという関係で、200mライン 300mぐらい、熊本市側の計画区域を少し変更して、円滑に取り付ける作業が必要になってまいります。これにつきましては、この益城区間の計画を検討するにあたりまして、熊本市さんとの協議をさせて頂きまして、御協力を頂きながら今後円滑な線形が得られるように、熊本市側も一部修正をして頂くという事で、協議を行いながら準備を進めさせて頂いているという事でございます。

#### 位寄委員

健軍の方の先の受け入れのキャパはどんなですか。

#### 宮島都市計画課審議員

今お話しがありました、健軍周辺。ここは実は軌道のほうが複線が入っているということで、現実的には2車線で供用しております。ただこの区間は実は都市計画でいいますと、総幅員 22m。車道部が 16mということで、実はこの 16m という車道部の数字は、今回益城町で提案させて頂いてます、4車線の幅員と同じ幅員でございます。ただ都市計画上は4車線でございますが、そのうちの2車線分を軌道が現状では使っているということで、結果として2車線という事になっております。この2車線しかないという事で、現状では、場合によってはやはり渋滞するような事もあるという事で、今回、益城町の方を4車線化にした場合、そちらへの影響をないかのかという御質問かと思えます。私ども熊本市さんと接続部の協議をする中で、そういう御質問を頂いておりまして、検討させて頂いております。その結果でいきますと、ちょうど接続するところで、だいたい4車線化することで、1,300台ぐらい増えてくると。ただし接続する部分は熊本市側は4車線でございますのでそちらは大丈夫と。あと健軍電停付近はどうなんだということになるかと思うんですが、こちらの方が現況のままでしたら、そこが12,100台に対して、益城側を4車線化することによって12,400台と300台程度増えてくるという事になります。ただ、総量からしますと300台という数字でございますので、こちらのほうは何とか受認の範囲なのかなというふうに理解をしているところでございます。

## 両角議長（会長）

ありがとうございました。

## 濱田委員

意見書をざっと読ませて頂いたんですけども、かなり反対の意見が多いというのを感じたんですが、この4車線の計画自体が唐突にあがってきたという意見がいくつもあった様に思うんですが、蒲島知事は創造的復興の象徴として、4車線化を実行するんだということを、記者会見なんかでもおっしゃってましたが、私たち市内に住んでいるものからしたら、4車線化、実にいいことじゃないかなというふうに思うんですが、当事者からしたら本当に死活問題ですね、医師会も17ある病院のうち半数が営業できなくなるんじゃないかと、明確に反対というふうに書いてます。ちょっと知りたいのが、地権者の数というのは今どの位いて、どの位まだ全部の声を汲みとってないと思いますか、本当に県が計画しているとおもうまくいくのか、医師会とかとの用地の交渉も含めて、本当にいける見通しがあるのか、創造的復興というふうに、知事はおっしゃってますけど、電線の地中化とか一目で全国から将来的にこの様子を見に来ると思うんですね。熊本がどういうふうに復興を遂げていくのか、その象徴的な事例を作る必要があると思います。みんなが納得するような。今、県はどういうふうを考えているのか教えてください。

## 宮島都市計画課審議員

まず地権者数でございますが、現在この都市計画案というのが、航空写真測量の2,500分の1ベースで、検討させて頂いておまして、地権者数とは色々なケースがあるもんですから、建物数でいうことでお答えさせて頂きますと、ざっくり300件程度の建物がかかってくるという状況でございます。そういった中で病院もあるし、商店もあるし、特に病院等からは反対意見もでている。そういった中で果たしてうまくいくのかという御質問でございますが、この点につきましては、やはり先程御説明させて頂きました様に、皆さんその土地を使って、もしくは建物を使って生活をされていると。そういったものが道路にかかってしまうという事は非常に御本人さん方々にとっては重大な問題でありますし、今後そういった暮らしを立てていく、もしくは営業を支えていくためには必要な土地が奪われるという事で、その用地の取得については、簡単ではないというふうに思っております。そういった中で先程は土地の交換とか区画の再編的な取り組みの方を説明させて頂きましたが、私どもとしましては、やはりまずしっかりと皆さんの御意向を把握したうえで、ここは粘り強く、県と町で皆さんの力を借りながら、しっかりとこの取組を進めて行くという事が重要かなというふうに考えておまして、当然そういった方向で頑張っていきたいというふうに考えおります。なお、計画には確かに賛否両論あるのは事実でございます。そういったなかで、私どもがとっている姿勢っていいものは、確かにこういった復興事業の一環という事で、性急だという意見もございますが、私どもとしては、それはそれで必要なものだと、ただその上で御理解頂くためには、法に基づく具体的な説明会等だけではなくて、団体様、個人様色々な問い合わせとかですね、御質問・御意見に対しては、し

っかりと真摯に耳を傾けて、ひとつひとつ丁寧に対応していくということで、そこは地道に御理解を得ながら、進めていかせて頂きたいというふうに思っております。

あと創造的な復興、象徴としてどのようなものを目指しているのかという点でございますが、こちらの方、町の復興計画においても、町の中心軸という位置づけがされておりまして、その沿線には商業、もしくは医療系の施設をしっかりと立地させていくというふうな内容になっております。今回の都市計画はそういった将来像が実現できるように必要な道路の機能として、先程御説明しました様に、4車線という交通処理機能だけではなく、道路空間も持っている、環境機能であるとか、もしくは防災機能それから沿道と一体となって作り上げる市街地形成機能といたしますか、沿道の土地利用を促進するような機能、こういったものを地元の皆さん、県・町ここはしっかりと考えながら、その中で更に具体的な理想像といたしますかそういったものを求めて行こうかなというふうな取り組みを考えております。

両角議長（会長）

よろしいですか。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは活発に御意見頂きましてありがとうございました。

色々反対の意見書も出ました。今、意見書という形にはならないけれども賛成する声も色々あるんだというお話でございました。これはやはり益城町の復興、ひいては都市圏全体の良好な環境づくりにおいて、非常に重要な計画であるという事、多くの困難が予想されるであろうけれども、これはやはり町とも一緒になり、もちろん県も一緒になり、住民の方たちに丁寧に対応して頂きたい、時間もかかるだろうけども、余りかからないようにという要望ですよね。できるだけ短くしていく。そうはいつでも1年2年の話ではないという中で、丁寧に対応しながら、当事者の痛みを出来るだけ和らげるような取組をして頂きたいと。こういう御意見がなされたのかなと思います。こういった様な観点から今回の議案につきましては、異議なしという事でよろしいでしょうか。

全委員

はい。

両角議長（会長）

はい。ありがとうございました。御異議ないようですので議第1316号につきましては、異議なしの旨、答申を致します。

ありがとうございました。

それでは次の審議に移ります。議第1317号、建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく産業廃棄物処理施設の位置の件、八代市でございますがこれについて御審議頂きたいと思っております。では事務局から御説明お願い致します。

宮島都市計画課審議員

はい。それでは議第1317号建築基準法第51条ただし書きの規定に基づく産業廃棄物処理施設の位置の件について御説明をします。

はじめに建築基準法第51条について御説明します。建築基準法第51条では都市計画区域内において、政令で定める規模を上回る卸売市場、火葬場、と畜場、ごみ焼却場やその他政令で定める産業廃棄物処理施設等については、敷地の位置が都市計画決定していなければ、新築や増築をすることが出来ないと規定されています。ただし、都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障ないと認めて許可した場合は新築や増築が可能とされています。この使い分けにつきましても、公的機関が設置する施設については、都市計画決定を行うこととし、民間が設置する施設は敷地の位置について、都市計画上の支障の有無を、都市計画審議会で審議し許可するという、建築基準法第51条のただし書きの規定を適用する運用を行っています。

今回は、民間の産業廃棄物処理施設の新築に関するものでございますので、都市計画上の支障の有無につきまして、本審議会で審議頂くものでございます。

それでは今回の産業廃棄物処理施設の概要について御説明します。まずはじめに、申請のあった施設の位置を御説明します。位置は八代市臨海部の八代港外港地区です。赤枠の箇所を拡大します。こちらが八代市役所、こちらが八代港外港、こちらが八代港内港、こちらが県道八代港線、こちらが県道八代港大手町線、こちらが港湾計画上の臨港道路となっております。こちらが今回の申請施設の位置で、場所は八代市新港町1丁目7番2です。施設周辺の航空写真をお示しします。申請地は八代港外港地区内にあり、周辺には工場や物流関係の施設が多数立地しています。拡大写真をお示しします。赤枠で示した範囲が、今回の施設の区域です。敷地面積は約6,600㎡となっております。周辺は西側にはアルミ建材工場、北側には鉄筋組立加工工場、南側には飼料工場、東側には温室設備販売や廃棄物リサイクル施設が立地しております。次に今回計画されている産業廃棄物処理施設の概要について御説明します。今回の審議の対象となる施設の種類の、民間が設置する産業廃棄物の破碎施設でございます。対象となる産業廃棄物の種類としては、廃プラスチック類と木屑となっております。今回設置する破碎施設の処理能力は、建築基準法施行令に規定する基準であります、廃プラスチック類の一日あたり6トン、木屑の一日あたり100トンを超えるため、建築確認の許可を行う八代市から、当審議会への付議依頼がありましたので、敷地の位置が都市計画上支障ないか、御審議を頂くものでございます。

次に、建屋内の施設について御説明致します。建屋内においては、破碎施設とその他に選別施設、圧縮施設が設置されます。写真は今回設置されるものと同じタイプの破碎機でございます。また敷地内には事務所も設置されます。ではここから対象となる産業廃棄物処理施設の立地に関して、御審議頂く際の考え方について御説明致します。

都市計画上の支障の有無については、画面にお示ししますとおり、一点目に用途地域周辺の土地利用への影響、二点目に搬出入のための道路整備状況、三点目に周辺環境との調和、以上、三つの観点から御審議頂きたいと考えておりますので、宜しくお願い致します。

はじめに用途地域及び周辺の土地利用への影響について御説明します。これは用途地域を示した図でございます。申請地を含め一帯は、用途地域が指定されており、特に工業の業務の利便の増進を図る、青色の工業専用地域に位置しています。そのため、主に工業に特化した土地利用がなされており、工場等が集積していることから立地については問題ないと考えております。また八代港周辺では、青枠に示す区域において、港湾を管理運営するために定める臨港地区が指定されております。この臨港地区内においては、港湾管理者が港湾機能の維持増進のため機能別に区分する、分区の指定を行っています。申請地周辺の分区は工業港区に指定されています。分区における建築制限は条例で定められており、工業港区では廃棄物処理施設の立地が可能となっております。また周辺には病院や学校等の施設もないことから、土地利用上は支障がないと考えております。

二点目に、搬入のための道路整備状況について御説明します。主要な搬入ルートは北側の①のルート一般県道八代港線、南側の②のルート一般県道八代港大手町線の二方向からで、臨港道路に入り敷地内に搬入されます。これらの道路はすべて4車線で整備されております。南側の一般県道八代港大手町線の現況交通量は、平成27年12月の現地調査の結果、道あたり約7,600台でございます。なお、交通混雑が発生しない交通量の限度を交通容量と呼んでおりますが、これらの箇所の交通容量は道路交通センサスによると、1日あたり21,000台となっております。今回の産業廃棄物処理施設の新設に伴い、新たに増加する車両は、1日あたり最大で、200台程度が想定されています。搬入ルートとなる道路の現在の交通量は、交通容量に対して余裕があると共に、施設新設に伴い増加する交通量が2.6%程度とわずかであることから、一般の交通に与える影響は少ないものと考えております。

三点目に周辺環境との調和について御説明します。先程御説明しましたとおり、破碎施設、選別施設、圧縮施設は建屋内に設置されることとなっております。あわせて敷地の周辺には植樹帯の整備を行うと共に、フェンスを設置し、修景及び敷地外との遮断が図られる計画となっております。また申請地周辺には既に類似の施設が立地しており、周辺環境への影響は少ないものと考えております。これらのことから周辺環境と調和している計画となっているものと考えられます。以上申請施設の立地に関する都市計画上の支障の有無について、用途地域・周辺への土地利用への影響、搬入のための道路整備状況、周辺環境との調和の三項目すべてにおいて、支障がないことから、都市計画上の支障はないと考えられます。

以上で本議案の説明を終わります。御審議の程、宜しくお願い致します。

両角議長（会長）

はい。ありがとうございました。

お手元の議案書を御覧いただきたいと思っております。議第1317号の1ページ、ここに施設の概要と付議理由というのが書かれていると思っております。冒頭の御説明にありました様に、今回、設置する処理施設が、規模が大きいいという事から、建築基準法の規定に基づいて、

位置の制限を受けるということである。それから今回民間施設であるということで、ただし書きの規定に基づいて、ここで都市計画上、その立地が支障ないかどうかを審議するんだといった背景の御説明がございました。それから三つの角度から検討結果を御説明頂きました。一番目にいわゆる用途地域、土地利用この点での御説明でした。工業専用地域であると、あるいは臨港地区ではあるんだけど、工業港区に規定されている。あるいは周辺に学校のようなものもないということから、特に支障はないという御説明でした。それから二番目に搬入道路への影響という事ですが、2系統あるけれども4車線で充分幅員がある。現況交通量と見込まれる増加を見込んでも、影響は少ない。こういう御説明でした。それから三番目に周辺状況との調和という事で、景観的な事も含めての検討という事でしたが、設備自体は建物の内部に作られる。あるいは敷地の周辺に植栽をする、フェンスを作る等、色々対応をしている。あるいは、類似の施設が周りに集まっているという事からも影響はないと。こういう御説明で、充分配慮されているんだという御説明でございました。

以上のおりでございますが、この案件につきまして、御意見・御質問いかがでしょうか。よろしいでしょうか。特に御意見ないようでしたら、この議第1317号について、異議なしの旨答申したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

全委員

はい。

両角議長（会長）

それでは異議なしの旨答申を致します。

以上で議題の審議が終了致しました。活発に御意見を頂きまして、ありがとうございました。本日議決しました事項については、知事あてに答申したいと思います。委員の皆様には審議会の円滑な運営に御協力を頂きまして誠にありがとうございました。それでは事務局にお返し致します。

## (6) 閉会

宮部都市計画課長

両角会長、本当にありがとうございました。そして委員の皆様御審議ありがとうございました。今御審議いただきました熊本高森線、必ず成し遂げるという強い気持ちで私ども進めてまいりますので、今後とも御指導の程宜しくお願い申し上げます。審議会の県知事への答申を受けまして、都市計画の変更と手続きを進めてまいりたいと思っております。

なお、本日使用致しました意見書につきましては、ただ今からこちらのほうで回収させて頂きたいというふうに思いますので宜しくお願い申し上げます。本日は長時間にわたり御審議頂きありがとうございました。これもちまして第150回熊本県都市計画審議会を閉会致します。



本書のとおり相違ありませんので、熊本県都市計画審議会運営規則第12条第3項の規定によりここに署名します。

平成29年2月20日

議事録署名者

熊本県都市計画審議会委員

西嶋 公一




本書のとおり相違ありませんので、熊本県都市計画審議会運営規則第12条第3項の規定によりここに署名します。

平成29年2月20日

議事録署名者

熊本県都市計画審議会委員

藤川隆夫  印