

再質問表への回答について

再質問①

Q	4車線化が必要なほど交通量があるのか。
A	熊本高森線は将来交通量が12,300台/日～20,800台/日という推計結果が出ており、渋滞解消のためには4車線化が必要です。
再質問	その将来交通量の推計計算根拠（要素）と計算式を示して欲しい。

→（回答）

将来交通量の推計・・・資料①

再質問②

Q	現道が痛んでおり、騒音や振動がひどく、苦痛である。早く修繕してほしい。
A	ご迷惑をおかけして申し訳ありません。早急に対応します。
再質問	5月連休前から、一部で着手され、修繕が拡大しているが、完了予定は何月頃か。

→（回答）

騒音振動がひどい箇所の舗装については、6月に完成したところでは、

なお、今回の舗装は応急的なものですので、今後、道路に埋設されている排水管等の復旧とあわせて路面の本復旧を行う予定です。

また、本復旧については10月頃に着手し、平成30年3月の完成をめざし取り組むこととしております。

しばらくの間、御不便をおかけしますが、御協力をお願いいたします。

再質問③

Q	再度交通量調査は実施しないのか。
A	将来交通量の推計に使用する現況交通量については、平時のものを使用することとされており、調査を実施する時期や手法が国により定められています。震災等の影響がある現状での実施は考えていません。
再質問	地震後一年経過したが、どれだけ（何年？）経てば平時と呼べるのか。手法は定まっており、時期の問題だけであろうから、仮に地震後2年の実施でどうだろう。2年後と言わずに、 <u>調査経費は高額とは言えないため、現状を把握すべきではないか。</u> 6年以上前の調査結果に固執しすぎであろう。 <u>グランメッセ・木山線の実際の開通効果を確認して、その結果を将来予測のパラメータに加えて算出し直すべきである。</u> （繰り返しになるが、今年3月の住民の交通量調査では、目安の12,000台/日に届いていない。加えて朝から夕方まで平準化した理想的な交通

<p>量推移で、目立った渋滞は発生していないのを確認している。) 何しろ 153 億円の巨額な事業予算である。現状を知り、税金の無駄にならない様に、慎重になるべきではないか。人口減少時代は始まっている。</p>

→ (回答)

道路の交通量の推定に当たっては、当該路線の現在の年平均日交通量を知ることが極めて重要とされています。

現在、本県では被災道路の通行規制や被災者の仮設住宅（みなし仮設を含む）への一時的な移転などにより、年平均日交通量を把握することは困難であると認識しております。

また、平時の交通量調査が可能となる時期についても、復興に向け取り組み始めたばかりの現状ではお答えできない状況です。

なお、以前にも御説明しておりますが、現在、御提示している交通量推計値は、国勢調査をもとに国立社会保障・人口問題研究所により予測された将来人口やグランメッセ木山線の開通など、益城町の現状を踏まえた上でのものであることを申し添えます。

再質問④

Q	国道 443 号の 4 車線化が決定した後、急に熊本高森線の話が出てきたが、熊本高森線は空港のアクセス道路として整備するのか。
A	熊本高森線の整備により、熊本益城大津線（第二空港線）を補完することができ、併せて非常時には機能を代替する道路となるなど、ネットワークの強化を図ることができます。
再質問	補完できる区間は 3.5km に過ぎない。そこから空港までの 8km 余りは、443 号と第二空港線を通ることになる。これは補完と呼ぶには苦しい。ご承知の通り、 <u>町道グランメッセ・木山線から、そのまま延びる「農免道路」が空港内の駐車場南側入口に直結している。これこそが空港へのアクセス補完道路となり、ネットワークの強化の即戦力です。制限速度 50km/時で、信号機も少なく円滑な通行ができる。ただ惜しいことに畑地帯の約 200m 区間が狭く、早急な整備が必要（日赤グラウンド北側）。また約 1km 分の歩道や坂の整備（アップダウンのスムーズ化）をすれば万全です。町議会でも整備予算の議論がされていた。まずはこの道路の整備を優先すべきです。宝の持ち腐れです。財源不足なら町道を県道へ格上げ変更するなどして、短期間で整備すれば、多くの県民が歓迎することでしょう。どう考えますか？</u>

→ (回答)

本事業は、益城町復興計画に町の中心軸と位置付けられた県道熊本高森線の渋滞解消や町の骨格としてふさわしい道路空間を整備することにより、高

次的な都市機能が集積する熊本市中心部と益城町市街地との連携強化や、道路網の強靱化を主たる目的としています。

特に、今回の熊本地震では、益城町市街地以外にも多くの場所で通行規制が余儀なくされました。

緊急輸送道路でありながら規制が必要となった箇所においては、避難や応急活動、物資の輸送等に大きな影響を及ぼしました。

このような事態を受け、本県では「熊本復旧・復興 4 力年戦略」において災害に負けない基盤づくりへ向けた取り組みとして、緊急輸送道路となる道路網の強靱化を図ることとしています。

なお、御指摘のとおり、「農免道路」の完成により空港へのアクセス道路としての代替性は向上するものと考えます。ただ、第二空港線の代替性については、計画区間のみではなく、他の道路とネットワークを形成することにより、発現するものと考えます。

また、国道 443 号の 4 車線化は大津町下町～菊陽町曲手間の計画であり、益城町の道路網に直接関係する位置ではないと捉えています。

再質問⑤

Q	工事はいつからどこをやるのか。
A	現時点では決まっていますが、一定区間、買収ができたところから実施していきます。着手にあたっては、事前に工事範囲の周辺の方を対象に説明会を開催するなど、地域の方に御連絡してから実施します。
再質問	これまでの説明会でも多くの疑問・質問がでて、その回答に納得できない多くの方がおられました。地震後はそれこそ“異常時”でした。明日の生活に将来の不安に苛まれているその最中、突然の計画発表から認可までのスピードが極めて速かった。多くの方が冷静に判断する余裕もなく、思考停止状態とも言えるなかでの“経緯不明で、かつ異常な速さでの手続きが本当に有効でしょうか？”また一刻を争う生命や健康を脅かす様な緊急を要する案件でしょうか。しかも <u>将来の町の形を大きく変えてしまう大プロジェクト</u> です。道路のみが先行されて、他の具体的なビジョンは示されてはいません。「 <u>27m4 車線道路ありき！？</u> 」と誰しも思ってしまいます。本来、住民に十分な情報と考える時間が与えられ、質疑し、議論により合意が醸成され、多くの住民・県民が納得してから、決定されるべきではないでしょうか。 <u>なぜそうしないのですか？</u>

→ (回答)

今回の事業は都市計画法に基づき都市計画道路として位置付けた上で、事業化を行いました。

都市計画の手続きにおいては、案の説明会後にその案に対する意見を提出

することができ、事業者はその意見書を付議したうえで第三者により構成された熊本県都市計画審議会に計画を諮ることとされております。

これは案の段階で地域の方々の意見を計画に反映させるために必要な措置であり、本線の都市計画決定の過程においても、法に基づき、いただいた多くの意見を付議したうえで審議会の議を経るとともに、関係団体等への任意の説明会や意見交換を行ったうえで、都市計画として決定しました。

本線は複数回にわたる地元での意見交換により策定された益城町復興計画において町の中心軸と位置付けられており、本県では益城町の復興に大きな役割を果たす重要な取り組みとして一日も早く実現できるよう全力で取り組んで行くこととしています。

確かに復興へ向け迅速に取り組んでいるところではありますが、都市計画法に則った手続きにより進めており、決して異常なスピードではありません。なお、沿線では生活再建に向け、事業位置の提示や用地交渉の開始を求める声が多いことも事実であり、御理解いただきたいと思っております。

再質問⑥

Q	反対されている人もいると思うが、この計画は本当に実現されるのか。
A	様々なご意見があることは承知しております。この計画は、益城町復興計画や町及び町議会からの要望、地元住民意見交換会における意見等を踏まえた上で決定しており、多くの皆様の協力のもと、町の復興をけん引する事業として実現しなければならないと考えております。
再質問 (益城町へ)	そもそも、 <u>町及び町議会からの要望とあるが、4車線化の話はここ数年の議会でも、8月の住民アンケートでも一言も触れられていない。</u> 根拠と要請経緯が不透明です。住民と同様に、ある町議さんは4車線の話は新聞で知ったとおっしゃっています。 <u>地元住民意見交換会とは何なのか？いつ、どこの地区の、どの団体とのものなのか、3/29の説明会の問いへも明らかになりませんでした。</u> 一部の賛成者の意見だけを取り入れたとしか思えません。4車線化を問うための住民アンケートさえもありませんでした。繰り返して恐縮ですが、町の形を変える大事業です。 <u>上記の経緯を明確にしてください。</u> 町の復興をけん引する事業になるのですか？

→ (回答)

本線の4車線化については、地震前となる平成27年度に町村会から要望をいただいております。

また地震後となる平成28年7月に益城町長から、9月に町議会から、そして11月には町長及び町議会連名で要望書をいただいております。

本県としては、熊本地震により甚大な被害を受けた益城町及び町議会が町の復興へ向けた強い思いの元に提出された要望書と認識しており、非常に重く受け止めております。

また、益城町では計 20 回の地元意見交換会（各校区会長、全区長、地区別住民の）においていただいた多くの御意見を集約したうえで「益城町復興計画」が策定されており、本県では今回の整備がその計画に示される将来像の実現のために必要な取り組みと捉えております。

再質問⑦

Q	計画の経緯や決定の根拠を説明してほしい。
A	平成 28 年 4 月に発生した熊本地震では、緊急輸送道路に位置づけられているにもかかわらず、倒壊家屋等により通行できなくなるなど、物資の輸送や緊急活動等の大きな支障となりました。県では、このことを重く受け止め、対策の検討を行ってまいりました。一方で益城町復興計画において、本線を町の中心軸とすることが明らかにされ、町及び町議会連名で 4 車線化についての要望がなされました。熊本県では、発災時の被害の状況や復興計画における位置付け、町長、町議会からの早期着手の要望等を受け、本事業が益城町復興に果たす役割は大きいと判断し、着手することとなりました。また、お示ししていません計画は、道路の構造を定める基準に基づき、決定いたしました。
事実と再質問	<p>町長さんの防災上の観点（町民の命を守る思い）からとのお言葉には異を唱えることは難しいでしょう。「4 箇所の家屋倒壊による道路への影響があった」とそれも事実でしょう。</p> <p>恐縮ながら、<u>1 点目は熊本高森線の沿線では、木山上町（約 200m 間）の古い民家が倒壊したガレキは、重機によって比較的短時間で撤去された事実。（耐震基準を満たした建物であれば、道路を封鎖するリスクは大幅に低減され、幅 27m にしなくとも歩道の拡幅で問題ないと思われま。</u>）<u>2 点目は通行不能が続いた最大の要因は、家屋倒壊ではなく、寺迫交差点での寺迫橋と地盤沈下した道路で生じた段差（約 40cm）であり、道路自体に起因する問題であり、4 月 18 日砂利投入で修復が開始された事実を確認しています。（写真参照）</u>以上より、<u>高森線沿線では、家屋倒壊による通行不能回避を根拠とした 4 車線道路化の説明は成り立たないのではないのですか？</u></p> <p>火災の発生について、幸いなことに 1 件と比較的に少なく済みました。地震発生時の時間や条件での火災多発した時の防火帯を担うとの声もあります。しかしながら、今年の新潟県糸魚川市での延焼火災など見ると、幅 27m あってもその有効性に大差はないでしょう。何より通常でも緊急自動車の侵入ができない狭苦しい支線が多数あり、その様な箇所の改善こそ真っ先に行うべきです。それをまず住民は望んでいます。昔も今も高森線は町の中心軸であり「生活道路」です。生活や生業を奪うとともに、実際交通量からしても身の丈に合わない幅 27m 道路は、創造的復興に名を借りた「復興便乗型開発投資」では</p>

	ないか？（阪神大震災や東日本大震災でも、住民を不幸にし、巨額税金投入や回収不能の大赤字の事例あり）
--	---

→（回答）

避難や応急活動に支障となる倒壊家屋については、発災時において、道路管理者として早急に撤去を実施したところです。

しかしながら倒壊には至らないものの、倒壊の恐れがある家屋が沿線には多く残されており、余震が頻繁に発生している状況下では道路管理者として交通規制の解除はできないと判断しました。

また、御指摘のとおり今回の地震では火災による大きな被害はありませんが、現況は公共空地が少ない状況であり、火災による延焼の可能性は低いとはいえない状況です。

以前にも説明しましたように、道路の幅員は将来交通量や沿線の土地利用等により決定するものではありませんが、27mの道路が市街地内に配置され、公共空地が確保されることにより、町の防災力が向上すると考えております。

また、御指摘の区画内道路について、益城町においてまちづくり協議会等により整備計画が検討されると伺っております。

どちらの道路も益城町の復興には重要な役割を果たすものであり、早期整備に向けて県と町が一体となって取り組んで行く必要があると考えます。

再質問⑧

Q	道路によってコミュニティが分断される。
A	復興計画においては、本線沿線はにぎわいのある沿道商業サービスゾーンと位置づけられていますが、本事業のみでそれが実現できるわけではありません。復興計画にある様々な施策や地域の方々の協力があるからこそ、目指すべき町の姿が実現されると考えています。本事業もその取組みのひとつです。
再質問	交差点では直線で歩いて20m程の距離となり、従来の2倍以上となります。高齢者やその他の弱者はオイソレとは渡れなくなります。従来からのお友達に会いに行くのも、おっくうとなり、生きがい無くし、引きこもりになるなど心配です。折角の商業サービスゾーンがあったとしても、危険と隣り合わせでは困りものです。「コンパクトな都市やまちづくり」（国土交通省のスマート・シュリング・シティ）は今やトレンドです。益城町も知恵を活かした魅力あるまちづくりを目指すべきではありませんか？（米国には、人口減少で4車線道路を2車線化して、空いたスペースを無料駐車場化して、魅力的な町に生まれ変わった事例がある。）

→（回答）

御指摘のとおり横断距離は長くなりますが、交通管理者と協議の上、必要な箇所には交差点や横断歩道を設置し、高齢者の方にも安全に横断頂けるような信号時間の設定等を検討していきます。

あわせて、今まで整備されていなかった歩行者や自転車が安全に通行するための空間を確保することにより、危険を伴うことなく沿線を歩いて移動いただくことが可能となり、益城町の魅力あるまちづくりに寄与することができると考えます。

また、「コンパクトなまちづくり」とは、空地等の集約化や街区統合を行い、生活環境を維持しつつ適切に市街地の低密度化を誘導する方策であり、道路の車線数を左右するものではありません。

再質問⑨

Q	人口が減っていくのになぜ道路が必要なのか。
A	熊本市周辺部、特に東部地域は全国でも珍しく人口減少が少ない地域です。益城町の将来人口は、減少するという推計がなされていますが、他の地域と比較しても減少は非常にゆるやかであり、推計した交通量にもそのことが反映されています。
再質問	各市町村ごとの人口推計が、各自治体から発表されています。熊本県では、合志市、菊陽町、大津町のみが一時的に増加しますが、後は減少します。我が益城町は残念なことに減少の一途です。しかも何らかの対策を施した値です。残念なことに地震により更に熊本県は減少しており、特に益城町の減少には拍車が掛かった形です。大幅拡幅より、分散化、ネットワーク化が地域の価値を高めるとの発想がなぜできないのでしょうか？（時代錯誤的に映ってしまいます。）

→（回答）

人口減少、超高齢化社会が進展する中において、生活や工場流通等の拠点機能を持つ地域と、都市機能を持つ地域とを交通網で結び、相互に連携・補完していくことが必要と考えます。

本県においても、益城町を含む5市6町1村の協力のもとで、熊本都市圏交通の将来ビジョンとなる都市交通マスタープランを策定し、高次の都市機能が集積する熊本市中心部と生活拠点となる周辺市町村、また近隣市町村が相互に連携・補完しながら、暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型都市構造」をめざし、必要なネットワークの整備を重点的に進めることとしています。

益城町は周辺市町と同様に、熊本市と隣接し、空港やICがあるなど、高いポテンシャルを有しているにもかかわらず、人口減少が著しい要因の1つに道路をはじめとする公共施設整備（都市計画）の遅れがあると考えています。・・・資料②

本線についても、益城町都市計画マスタープランにおいて、渋滞緩和や熊本市中心部との円滑な交通流確保など、以前から益城町では公共施設整備の必要性が認識されておりました。

また、益城町復興計画では、本線を町の中心軸として拡幅し、都市・住宅基盤の再生・再構築や新たな整備など、様々な土地利用を計画されており、益城町の都市計画を実現するうえで重要な路線と考えます。

確かに地震の影響で町外に避難されている方もいらっしゃるの事実ですが、その方が戻って生活を再建いただけるようなまちづくりを益城町と協力しながら行っていきたいと考えております。

再質問⑩

Q	道路幅員 27m は決まっているのか。
A	道路幅は将来交通量の推計結果から、道路構造を定める基準に基づき、決定しております。なお、この道路幅は 2 月 3 日に都市計画として決定し、変更は予定していません。
再質問	道路構造令には「現場の状況に応じ基準を弾力的に運用し地域の実情に即した道路整備の実現を可能としている」主旨があるが、 <u>あまりにも硬直的な運用ではないか？</u>

→ (回答)

道路構造の決定にあたっては、多様な機能を十分考慮し、地域の状況に応じて必要とする機能を確保した道路構造とすることが重要です。

今回の道路構造は、益城町が復興計画において示した町の将来像に必要な機能を確保するために必要な規格と認識しています。

御質問にあります道路構造令の基準を弾力的に運用する場面としては、「道路構造令の解説と運用」によると、構造令の認める範囲において、より経済性を考慮して、必要最低限の道路構造とする場合などが考えられます。