

都市計画道路 益城中央線（県道：熊本高森線）

事業着手（認可）説明会の質問・回答

■平成29年4月28日作成

■作成者/熊本県土木部 都市計画課

平成29年3月27日（月曜日）から3月29日（水曜日）にかけて開催しました「都市計画道路 益城中央線（県道：熊本高森線）の事業着手（認可）に関する説明会」でいただいたご質問・ご意見と県からの回答をご紹介します。

◆事業の計画全般 に関するご質問

ご質問内容	県からの回答
4車線化が必要なほど交通量があるのか。	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。
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。	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。
再度交通量調査は実施しないのか。	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。
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。	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。
事業認可後も建物を建築することはできるのか。	事業認可後は原則許可できません。ただし、痛んだ家屋の修繕等、やむを得ない場合もありますので、個別にご相談ください。
詳細な測量をしたら事業施行区域が変わるのか。	現在、説明に使用している図面は、航空写真をもとにしたものであり、縮尺も大きいので誤差があります。そのために現地測量後の正確な図面を見られた際に、変更があったように見えるかもしれませんが、計画が変更されたり事業区域が変わったりするわけではありません。
工事はいつからどこをやるのか。	現時点では決まっていますが、一定区間、買収が出来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。
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。	様々なご意見があることは承知しています。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。
計画の経緯や決定の根拠を説明してほしい。	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、物資の輸送や救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、お示ししています計画は、道路の構造を定める基準に基づき、決定いたしました。

道路によってコミュニティが分断される。	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ってこそ、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。
人口が減っていくのになぜ道路が必要なのか。	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。
道路計画の入った平面図はなぜ公開されないのか。	平面図については、役場や現地相談窓口で閲覧可能です。
国道443号の改良はどのようになるのか。	国道443号の整備は、熊本高森線との交差点付近で、4車線化に伴い必要となる交差点の改良を行います。
道路計画が変更となる場合とは。	地質調査といった現地精査の結果により、道路を整備するにあたり特殊な構造物が必要な場合などに、その構造物を含むかたちで変更される場合があります。

◆道路の設計内容 に関するご質問

ご質問内容	県からの回答
道路が広くなれば車が増え、騒音問題が懸念される。	現在道路の詳細設計を実施しておりますので、この業務において対応策を検討します。
横断距離が長くなり、児童の通学時に危険である。横断歩道橋や地下通路の整備計画はあるのか。	現時点で計画しておりませんが、安全に横断できるように、交通管理者と協議をしながら、横断時間の設定など検討いたします。
電線の地中化は実施されるのか。	実施する方向で電気・通信事業者等の関係者と協議を進めています。
火災発生に備え、防火施設を道路内に設置する計画はあるか。	市街地全体の防火施設の配置計画を町と協議しながら、道路内への設置が有効ということであれば実施したいと考えております。
立体交差などの検討はされているのか。	交通量が多い交差点で、具体的には原則4車線以上の道路どうしが交差する場面などは、立体交差を導入する場合がありますが、本箇所については4車線と2車線の交差点であり、立体交差の計画はありません。
交差点は何箇所計画されているのか。	現況5か所であり、町の計画する道路との交差点が今後2～3か所追加される予定です。
道路の南北の高低差について、どのように計画しているか。	熊本高森線に取り付く道路の勾配等を考慮し、できるだけ影響の少ない線形としています。個々の民地への乗入など、詳細な設計については、現在実施している測量の結果をもとに検討していきます。
惣領交差点内の勾配が急なので、車両による振動が大きい。また、交差点内に水がたまったり、側溝が熊本高森線と合流する地点で跳水が発生しないように、設計の時点で配慮してほしい。	ご指摘いただいた内容を配慮の上、設計・施工を行います。
現況道路の部分で、今回の計画で道路以外になるところはどうなるのか。出入りはできるのか。	乗り入れ等の機能は確保した設計を行います。
押しボタン式の横断歩道は集約されるのか。	押しボタン式の横断歩道については、土地利用の状況や通学路の位置等を考慮し、交通管理者と協議をしながら配置したいと考えています。
要望をすれば通学路に歩道橋を設置してもらえるのか。	今のところ計画はありません。歩道橋は一般的には、平面交差で対応できないような場合に設置を検討します。

寺迫橋の工事の際に、家が揺れて大変だった。周辺の振動等を考慮して設計してほしい。	工事の際の振動や音をゼロにすることはできませんが、最大限の配慮をしたいと考えております。
現在、乗入は30mほどあるが、植樹帯等が設置されるなら、乗入できなくなるのではないか。	30mすべてを乗入にすることは、危険であるためできませんが、土地の利用状況等を踏まえた上で、県で定めたルールに基づき、皆様と協議しながら乗入の位置、幅等を決定していきます。また、植樹帯についても支障とならない位置に配置します。
道路幅員27mは決まっているのか。	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。
植樹帯は視距が遮られ危険。ここには必要ないのでは。	植樹帯には景観機能のほかにも走行車両の視線誘導等、様々な機能があります。またバス停では、植樹帯のスペースを切込みとして使用することもできます。まちづくり協議会等の意見を聞きながら適切に配置したいと考えています。
防音壁や目隠し板等が必要な場合は、設置してもらえるのか？	現地を調査のうえ、必要な場合は設置したいと考えています。

◆ 用地補償 に関するご質問

ご質問内容	県からの回答
建物補償の際に経年劣化が考慮されると思うが、それはどの時点か。	建物の補償は、建築時からの経過年数によって減価していきますが、建物調査の時点ではなく、契約の時点で補償額を算定することとなります。
補償額の算定の際に再築補償率をかけられると思うが、どの程度なのか。	再築補償率は、建物の構造や程度、用途により異なるので、一概にはお答えできません。このため、用地交渉の中で個別にご説明させていただきます。再築補償率の計算式やその元となる等級別標準耐用年数表、現価率表は、「公共用地の取得に伴う損失補償基準細則第15、別表第1、別表第2、別表第3」として公表されています。なお、再築補償率そのものは年利率の変動により変わることから公表されていません。
用地の単価はどのように決まるのか。	まず、道路沿線の土地利用の状況に応じて一定範囲の地域に区分し、地価公示価格や地価調査価格、不動産鑑定士の意見をもとに、その地域の標準的な土地の単価を決定します。その後、その標準的な土地に対し、どの程度の格差があるのかを評価して個別の画地の土地単価を決定することになります。また、土地単価は建物等が建っていない状態、更地としての評価を行うこととなります。
用地取得できない場合、強制収用するのか。	公共事業を実施する上で、そのような手段は持ち合わせておりますが、お互い納得いくまで丁寧な説明・交渉を続けていくことが第一と考えております。ご理解とご協力をお願いします。
一般的に、事業用地の地権者が道路を避けて、後ろの土地で再建を図る場合、土地に高低差があれば、その造成費は補償されるのか。	道路への出入り口については、県で工事を行います。また、残地に家を建てるために敷地の造成が必要になる場合、一定の要件を満たしていれば造成費の補償を行うこともあります。残地の面積や道路との高低差等を調査した上で、個別にご説明させていただきます。
意向調査の範囲は。	地権者とその後継（2件目）までを対象としていますが、それ以外の人で売却しても良いという人がいれば、情報を頂きます様、お願いします。
家が半分だけかかった場合は、半分しか補償されないのか。	残地内での再築ができない場合は、一般的には建物の支障となる部分のみを補償するのではなく、住居1棟を別の場所に移転する補償を行います。しかし、具体的にどのような補償となるのかは、残地の状況や家のかかり方、裏の土地の状況など個々に違いがあるため、様々な事象を確認したうえで決定します。
裏の斜面が崩れている。従前の状況が分からない中で、どのように境界を確認するのか。	境界について、まずは当事者同士が納得して決定することが必要です。県も間に入り、前後の見通し等の情報を提供するなど調整していきます。
建物が残っていても一定の修繕等が必要な場合、なぜ建物の価値分から修復費を控除するのか。	建物補償は、原則として現在の建物の価値分を補償するものです。補償額の算定上、まずは地震の被害がない状態での現在価値を算定しますので、被害がある場合は、修理費分を差し引くこととなります。