

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

1/4

再質問表（意見・提案）

■平成29年4月28日作成（ホームページ掲載 5/2）

■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。

再質問番号

◆事業の計画全般 に関するご質問

↓	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。
①	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。
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。
②	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。
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2年後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。6年以上前の調査結果に固執し過ぎであろう。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。

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。
④ 意見 提案	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>
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。
⑤ 再質問 意見	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。 <u>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中での“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？”</u> 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。 <u>しかも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。「27m4車線道路ありき!？」と誰しも思ってしまう。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>
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。

<p>⑥</p>	<p>再質問 【益城町殿】</p>	<p>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？</p>
	<p>Q</p>	<p>計画の経緯や決定の根拠を説明してほしい。</p>
	<p>A</p>	<p>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。</p> <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。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。</u>（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す。）<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。</u>（写真参照）<u>以上より、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ですか？</u>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。地震発生の際の火災多発した時の防火帯の役割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進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、<u>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」ではないか？</u>（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）</p>
<p>⑦</p>	<p>事実と再質問</p>	

	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。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。
⑧	再質問	交差点では直線で歩いても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、生きがいを無くし、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。）
	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。
⑨	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何故できないのでしょうか？ （時代錯誤的に映ってしまいます）
	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。
⑩	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实情に即した道路整備の実施を可能としている」主旨があるが、あまりにも硬直的な運用ではないか？