

## 第 152 回宮崎県都市計画審議会

日時：令和 5 年 3 月 16 日（木）

14：28～15：31

場所：宮崎県庁 防災庁舎

5 階 防 51 号室

午後 2 時 28 分開会

**○事務局** 定刻前ですけれども、皆さんおそろいになりましたので、ただいまから第 152 回宮崎県都市計画審議会を開会させていただきます。

私は、本日、司会進行を務めさせていただきます県土整備部都市計画課課長補佐の岡部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議会でございますが、都市計画審議会の委員 16 名のうち、オンラインを含めて 14 名の委員に御出席をいただいております。これにより、審議会の開催要件である委員の過半数の出席を満たしておりますことを、まず、御報告させていただきます。

なお、御出席委員の御紹介につきましては、お手元に委員名簿をお配りしておりますので、名簿の配付をもちまして、御紹介に代えさせていただきます。

委員の皆様、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次に、本審議会の資料の確認をさせていただきます。お席にお配りしている資料は、まず、会議次第、委員名簿、配席図でございます。次に、資料 1 として各議案のパワーポイントスライドの資料、別冊の資料として、赤色のファイルにとじた資料をお配りしております。また、本審議会の議案書でございますが、こちらは審議会に先立ち、委員の皆様へ御送付させていただいております。最後に、参考資料といたしまして、関係資料をとじ込んだ青色のドッチファイルと黄色のファイルもお配りしております。

本審議会の資料は以上となりますが、不足している資料等はないでしょうか。

なお、赤色のファイル、黄色のファイル及び青色のドッチファイルにつきましては、会の終了後、回収をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、出口会長に御挨拶をいただきたいと思います。出口会長、よろしくお願いいたします。

**○出口会長** 皆さん、こんにちは。今日は 3 月 16 日ということで、年度末の忙しい中の御出席、ありがとうございます。今日は夏日のような暖かい日になっていますが、3 月といえば、別れの時期と、また新しい出会いに向かったの時期だと思います。

今日は 3 件議案がありますので、議案について皆様の立場からの御審議をよろしくお願いいたします。

**○事務局** 出口会長、ありがとうございました。

それでは、これより議事に入らせていただきます。

出口会長、議事進行をよろしくお願いいたします。

○**出口会長** では、座って進行させていただきます。

議事に入る前に、本審議会の議事録署名を行う委員を指名させていただきます。今回は、山田委員さんと山下委員さん、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事について、事務局のほうから説明をよろしくお願いいたします。

○**事務局** 都市計画課計画担当の古賀でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事につきまして御説明をさせていただきます。お手元でございます会議次第を御覧ください。

本日の議案でございますが、次第でございますとおり、3件でございます。

議案第1号としまして、「宮崎広域都市計画道路の変更」に関して、議案第2号としまして、「日向延岡新産業都市計画道路の変更」に関して、議案第3号としまして、「都城広域都市計画道路の変更」に関して、それぞれ御審議いただきたいと思っております。

事務局からは以上となります。

○**出口会長** では、この3件について進めたいと思っております。

まず、議案第1号「宮崎広域都市計画道路の変更」について、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○**事務局** 都市計画課計画担当の対馬です。議案第1号について御説明します。

議案書は、4ページから8ページとなっておりますので、併せて御参照ください。

本議案は、宮崎市佐土原町内の広域的な交通処理を担う佐土原広瀬通線ほか、関連する1路線における都市計画の変更について御審議いただくものでございます。

今回の変更は、都市計画道路の見直しに伴うものですので、初めに、県内における都市計画道路の見直しに関する概要を説明した後に、各路線の変更内容を御説明します。

都市計画道路は、戦後、人口増加や市街地拡大が続く社会を前提とした追加・変更が行われてきましたが、人口減少や少子高齢化社会といった社会情勢の変化により、都市計画道路としての必要性や位置づけに変化が生じている路線や、30年以上の長期間にわたり事業が未着手の路線が存在しています。

そのような現状を踏まえ、国は、都市計画制度全般にわたる考え方を示した「都市計画運用指針」において、目指すべき都市構造が現在の都市計画道路網に対応したものであるか検証を実施し、検証の結果によっては、都市計画の変更を行うことが望ましいとされています。

これを受け、本県では、真ん中の枠にありますとおり、平成 19 年度に、都市計画道路の見直し方針の策定に関する技術的な考え方を整理したガイドラインを策定し、その後、県内の各市町において見直しが順次行われております。

宮崎市においては、一番下の枠内にありますとおり、平成 19 年に当初の見直し方針を策定した後、令和元年に当初方針の再検証を行い、改訂を行っております。

今回の見直しに伴う対象路線であります都市計画道路佐土原広瀬通線につきましては、宮崎市佐土原町の西部、東部及び南部の広域交通処理を担う道路として位置づけられており、昭和 32 年に都市計画決定されました。

都市計画の決定後、本路線の北側に並走する市道徳ヶ渕田中線や、県道塩路佐土原線が整備・供用されたほか、佐土原町の中心市街地と東部を結ぶ大炊田久峰通線が都市計画決定され整備が進んだことに伴い、本路線の都市計画道路としての位置づけである宮崎市佐土原町内の広域的な交通処理について、これらの道路に機能が移行しております。

そのような現状を踏まえ、今回、画面にお示しするように都市計画道路を見直します。画面上側が新富町方面、画面下側が宮崎市中心部方面となります。今回、佐土原広瀬通線の終点の変更に伴う延長等の変更を行うとともに、新たに佐土原東通線を追加決定します。

以上 2 路線が、都市計画の変更・追加決定をする路線になります。

それでは、この 2 路線につきまして、各路線ごとに都市計画の変更内容を御説明します。

初めに、佐土原広瀬通線です。

この画面では、佐土原広瀬通線の都市計画の変更内容について説明します。画面には宮崎市佐土原町内の地形図を映しております。画面左手が西都市方面、画面右下が宮崎市中心部方面となります。

本路線を、佐土原町西部の上田島地区と佐土原町の中心市街地の地域間を結ぶ都市計画道路として見直したことに伴い、終点を宮崎市佐土原町下那珂字仁王作から、同市佐土原町下田島字伊勢んへ変更、終点の変更に伴い、延長を変更します。

次に、幅員の変更ですが、都市計画に定める幅員は、1 つの都市計画道路に異なる幅員の区間がある場合、各幅員ごとの区間の延長を合計し、最も長くなる幅員を都市計画に定めます。

画面の地図上には、変更前の佐土原広瀬通線における区間ごとの幅員と延長を黒色で旗揚げしております。佐土原広瀬通線は、幅員 12 メートル、16 メートル、22 メートルの区間がありますが、画面中央に示すとおり、幅員 16 メートルの区間が最も延長が長くなることから、変更前は都市計画に定める幅員を 16 メートルとしておりました。

画面は変更後の本路線を拡大したものです。今回、終点及び延長を変更したことに伴い、変更後は、画面中央に示すとおり、幅員 12 メートルの区間が最も長くなることから、都市計画に定める幅員を 12 メートルへ変更するものです。

最後に、画面下に都市計画道路における名称の決め方を示しておりますが、都市計画道路の名称は、路線番号と路線名を併せて名称として定めます。

路線番号については、左から、道路種別、幅員の区分、通し番号となり、同じ都市計画区域内において番号が重複しないように定めますが、今回、幅員の変更に伴い、幅員の区分の番号と通し番号に変更が必要となったため、名称を変更するものです。

以上が、佐土原広瀬通線の都市計画の変更内容となります。

次に、佐土原東通線の都市計画の追加決定の内容について御説明します。画面は、宮崎市佐土原町内の都市計画図を示しております。

先ほど御説明した佐土原広瀬通線の削除した区間につきましては、引き続き、佐土原町内の下田島地区と下那珂地区の地域間を結ぶ都市計画道路網を形成する路線になるため、佐土原広瀬通線における廃止区間の一部と県道塩路佐土原線の区間の一部を、佐土原東通線として新たに追加決定するものです。

こちらが佐土原東通線の都市計画の決定概要になります。

起点が大炊田久峰通線との接続部となる宮崎市佐土原町下田島字明石、終点に変更前の佐土原広瀬通線の終点位置である同市佐土原町下那珂字仁王作、道路延長が約 2,280 メートル、都市計画で定める車線数は 2 車線、幅員が 16 メートルです。

こちらの画面は、佐土原東通線の都市計画の決定範囲を示した図面となります。この画面では右側が北となりますので、画面左側が宮崎市中心部方面、右側が新富町方面となります。

今回、赤線で示した区間を佐土原東通線として新たに追加決定します。大炊田久峰通線との交差点部を起点に、変更前の佐土原広瀬通線の終点へ向け伸びていきます。

本路線が大炊田久峰通線及び御殿下通線と接続することで、佐土原町下田島地区及び下那珂地区の地域間を結ぶ都市計画道路として位置づけられるものと考えております。

議案第 1 号の説明は以上となります。

○出口会長 ありがとうございます。

佐土原広瀬通線のもともとあったもの間が廃止ということで、それに伴う 3 つの内容が提案されています。どの部分でも結構ですので、御質問、御意見をいただければと思います。よろしく願いいたします。

最初の都市計画道路の見直しのところの説明にありましたように、状況が変わってきたり、ほかの道路の整備が進んだということがございますが、この件について御質問ございませんでしょうか。

では、議案第1号についてお諮りいたします。

議案第1号は、原案どおりとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

○**出口会長** ありがとうございます。それでは、議案第1号は原案どおりとします。

続きまして、議案第2号の説明をよろしくお願ひいたします。

○**事務局** 議案第2号について御説明します。

議案書は10ページから12ページとなっておりますので、併せて御参照ください。

議案第2号は、門川町を南北に通過する都市計画道路3・4・23号南町加草線に関する変更です。

初めに、南町加草線の概要について説明します。

画面は、門川町の都市計画図になります。画面上側が延岡市方面、画面下側が日向市方面です。本路線は、門川町南部、都市計画道路上ノ町小園線との交差点を起点に、市街地西部の住宅地などを通過し、東九州自動車道の門川インターチェンジとの接続部を終点とする、延長約4,750メートル、幅員16メートルの幹線街路です。

今回、4つの項目について都市計画の変更をしたいと考えております。

1つ目が、鳴子川から終点側の区間における一部区域の変更。2つ目が、本路線と都市計画道路加草中村線との交差点の変更。3つ目が、住所変更に伴う位置表記の変更。4つ目が、都市計画法施行令に基づく車線数の決定です。

これらの変更についてはそれぞれ理由が異なりますので、順次説明してまいります。

初めに、1つ目の変更点となります鳴子川から終点側の区間における一部区域の変更ですが、これは都市計画決定後の建築制限に関連する内容となります。

スライドには、都市計画道路の計画決定後に発生する都市計画法第53条に基づく建築制限のイメージを示しております。

都市計画の決定後、都市計画道路の計画区域内では、鉄筋コンクリート造の堅牢な建築物や、3階建て以上の大規模な建築物を建築する場合、法に基づく許可申請が必要となります。これは、都市計画道路の計画区域内における建築に制限を加えることで、将来、道路を建設する際、事業の円滑な施行を確保することを目的としております。

計画どおりに道路が整備されれば目的は達せられますが、法律上は、道路の整備が完了しても、都市計画道路の計画区域内ではこの制限が残ると解釈されます。

南町加草線の鳴子川から終点側の区間は、沿線の地形的特性から、道路に付随する法面を含めて都市計画決定され、既に整備が完了しております。

道路の整備後、門川インターチェンジに加え、門川南スマートインターチェンジも供用されたことから、本路線の沿道では民間の事業者による土地利用が活発となり、一部の開発では道路の法面部分が払い下げられ、隣接する民有地と一体的な造成が行われております。

このような場合において、現時点では、都市計画法第 53 条に基づく建築許可が必要となる場合がありますが、土地利用に一定の制限がかかりますが、本路線は既に計画決定幅員で整備が完了しており、建築制限をかけ続ける必要はありません。

そこで、今後の沿道における有効な土地利用につながるよう、画面右下の断面図に示すとおり、黄色で着色された法面部分を計画区域から削除するものです。

次に、2つ目の変更点、本路線に新たに接続する予定の都市計画道路加草中村線との交差点の変更について御説明します。

このスライドは、本路線と加草中村線の交差点付近を拡大した図になります。凡例は、赤色の変更後に南町加草線へ追加、黄色が削除する区域となっております。

加草中村線は門川町決定の都市計画道路であり、今後整備が予定されておりますが、当該路線が整備されると、門川南スマートインターチェンジから本路線と加草中村線を利用して国道 10 号方面へ向かう車両の増加が見込まれることから、この 2 路線が接続する交差点において、交通処理の円滑化を目的として右折車線を設置する予定としております。

このため、加草中村線の交差点部につきましては、既に都市計画決定済みの区域のうち、今後工事で必要となる土地については南町加草線の区域として残しつつ、新たに工事で必要となる区域について追加を行うものです。

次に、3つ目の変更点、位置表記の変更について御説明します。

このスライドは、南町加草線沿線を示した図になります。画面に青色で塗り潰した箇所がありますが、これは、本路線が通過する区域内で実施された土地区画整理事業地を示しております。町界町名につきましては、土地区画整理事業前にそれぞれ小字界が存在しておりましたが、事業後に住所表記が再編されたことに伴い、議案書 10 ページにありますとおり、主な経過地に関する位置表記の変更を行うものです。

最後に、車線数の決定について御説明します。

道路における都市計画では、都市計画法施行令、以下、「政令」と呼びますが、政令第6条の規定により、車線の数を決めることとされております。

「車線の数」が都市計画に定める事項とされたのは、平成10年の政令改正以後ですが、改正に伴う経過措置として、改正された政令の施行日以後に都市計画を決定または変更される都市計画について適用するとされております。

今回、平成10年の政令の改正以後、本路線で初めて都市計画を変更することから、車線数を2車線と定めるものです。

議案第2号の説明は以上となります。

○**出口会長** ありがとうございます。

では、議案第2号について、御質問や御意見等をよろしくお願ひいたします。

○**A委員** 私、延岡から参りまして、まさに今日来るときに通ってきた道でございます。昨今、鳴子川から北側の赤い線沿いは、非常に開発が進んでいるというか、毎日のようにブルドーザーが入り、かつてどんな姿だったか分からないくらいに広い用地が出来上がっていて、3年前の様子からは見違えるような状況になっております。

沿道の法面をモルタルで補修している箇所がたくさんあったのですが、それを次々と今ブルドーザーで壊していつている状況を目の当たりにしますと、土砂災害の危険などはないのかなとちょっと心配になることもありますが、土砂災害関連の懸念事項などありましたら、教えていただけないでしょうか。

○**出口会長** ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

○**事務局** 今、画面を出しておりますが、門川インターチェンジから、門川南スマートインターチェンジ、新しくできた道路につながる交差点がありますが、この辺りは下の断面図にあるような形で山を開削して道路が広げられているというのがもともとの地形でした。

今、A委員がおっしゃった開発が、この新しく町決定の都市計画道路が接続する地点から北側、延岡側の主に道路の東側、この図面でいきますと下側のほうが、都市計画の土地利用の制限上は市街化区域に入っております、準工業地域の用途が貼っております。お手元の議案書に広い都市計画図がついていると思いますが、11ページを御覧いただくと、門川インターチェンジに近いところに薄紫で塗ってある辺りが委員から御指摘のあったエリアで、おっしゃるとおり、まさに今、道路沿いの土地が造成で切り下げられております。

御指摘の法面の心配ということですが、もともと法面というのが、道路を造ったときに、画面の右下にありますとおり、道路を広げることでこういう法面が発生して、ここに吹き付けな



どがしてありましたが、今は、特に造成が行われている側は、ほぼ道路と同じ高さで切り下げられて、都市計画道路側と出入りができるような形で造成されているのではないかと考えております。

土砂災害といいますか、水の関係ですが、私ども計画側の段階ではそこまでは把握できていませんが、基本的には、建築をされる中で排水の処理は審査をされているはずだと思っておりますので、水処理については適切にされるものと認識をしております。

回答になっていないかもしれませんが、私のほうからは以上です。

**○A委員** ありがとうございます。かなり広大な平地というか、今、断面図が載っているところは、まさに切り通しというか、両サイドに法面があるところを切り通して道路を造ったようなところで、断面図でいくと右側のほうの切り通しの法面は、今は全くないような状態で更地になっております。あの広大な敷地は、開発許可か何かの手続をされた上での開発になっているのでしょうか。市街化区域に入っているので、開発許可そのものが必要ないということであったのか、又は1,000平米以上のかかなり広大な造成地になっているので、開発許可を受けた上での造成なのか、看板を見れば分かるのかもしれませんが。

もう一点は、西側のほうは、むしろ法面がそのまま残っていて、さらにまだその上に山が部分的にあるようなところもありますが、民間の業者さんが買い上げているということで、ほぼ毎日のようにブルドーザーが稼働して山を崩しているのを見ながら、何か怖いと思いつつ見ていたところでした。

特段法的な手続に問題があるのではないかと申し上げているのではありませんが、分かる範囲で何かそういうことがございましたらということでお聞きした次第です。もうこれ以上は大丈夫です。ありがとうございます。

**○出口会長** ほかに御質問や御意見があればよろしくお願ひいたします。

都市計画道路においては既に整備が行われたということで、沿道の土地利用の誘発という意味で民間等で開発ができるようにしたい。2つ目が、町決定の都市計画道路との取り合いで新しく追加する部分。あとは、都市計画の起点と終点の間の途中の地名が変わるということ。それから、車線数を2車線ということですが、議案第2号については、御質問等なければお諮りしてよろしいでしょうか。

**○B委員** この沿道の土地利用に関しては、現時点で、開発をしたいのだがという問合せが来たり、そういう計画があったりするものなのではないでしょうか。

○事務局 申し訳ありませんけれども、開発に関しての相談の窓口は私どもではないので、直接はお聞きしておりません。ただ、先日、現地を通った感じでは、道路の東側の用途地域のほうは、あらかた使える土地は何かしら造成が入っているようでしたので、これ以上の開発の御相談はないのかなど。

それから、西側については、ちょうどこの道路が市街化区域と調整区域の境界線になっていますので、基本的には道路の西側については開発はさせないエリアになっているので、仮に今何かされているのだとすれば、山林の管理のための伐採か、もしくは許可を受けての開発か、どちらかだと思います。私どもの都市計画課のほうに直接の相談というのは受けていないものですから、把握できていないところです。

○B委員 よく分かりました。ありがとうございます。近くに門川中学校もあるので、今後開発が進んでいくことによって交通量も変わっていったりするのかなという気がしておりますので、周辺への影響などに関しても今後も気をつけていただきたいと思います。

○出口会長 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

では、御意見もないようですので、議案第2号についてお諮りいたします。

原案どおりとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

○出口会長 ありがとうございます。それでは、議案第2号は原案どおりといたします。

次に、議案第3号の説明を事務局のほう、よろしく願いいたします。

○事務局 都市計画課計画担当の甲斐です。それでは、議案第3号について御説明いたします。

議案書は、14ページから17ページとなっておりますので、併せて御参照ください。

議案第3号は、「都城広域都市計画道路の変更」になります。

対象の路線は、画面に示しております3・6・4号都城坂元線、3・5・1号新馬場植木線、3・6・1号三股駅上米線の3路線です。

初めに、都市計画道路の変更の概要について御説明いたします。

画面は、三股町中心部の都市計画図になります。画面右手が日南市方面、左手が都城市方面となっております。

今回の変更につきましては、三股町中心部を東西に通過しております赤線の都城坂元線の約1,400メートル区間において、幅員を11メートルから14メートルに変更することに合わせて、三股小学校前の交差点①、緑線の三股駅上米線との交差点②、及び青線の新馬場植木線との交

差点③の3か所において、交差点区域の変更を行うこととしております。また、三股駅上米線では、都市計画法施行令に基づき、車線数を定めるものです。

なお、配付しております議案書14ページと15ページにおきまして、都城坂元線の幅員が11メートルと記載されておりますが、これは、都市計画で定める幅員は、路線の全体延長のうち、最も長い延長を占めている幅員を代表幅員として定めることとされていることによるものです。

それでは、都城坂元線の概要と変更について御説明いたします。

都城坂元線は、三股橋を起点とし、都城免許センター周辺を終点とする、延長約3,790メートル、幅員11メートルの幹線街路として、昭和32年に都市計画決定された後、計画決定幅員11メートルで整備が行われました。

整備後、三股町役場や三股駅等の都市機能が集約された中心市街地から周辺地域へ市街化が進展したことにより、中心市街地の衰退が懸念されることから、三股町におきましては、今後、五本松住宅跡地を活用し、公共施設の集約やにぎわいが感じられる場を生み出す、新たなまちづくりを進めることとしております。

当路線は、中心市街地を通過する道路であり、交通量が多く、沿線には小学校が位置している中、画面左下の断面図にありますとおり、歩道は片側しかないため、十分な安全が確保されていない状況です。

このようなことから、歩行者の安全性の向上を目的に、画面下中央の断面図のとおり、両側歩道に、交差点部は円滑な交通処理を目的に、右下の断面図のとおり、右折車線を設置することとし、幅員の変更を行うこととしております。

また、都城坂元線と接続する都市計画道路との交差点部において、都城坂元線の拡幅後における道路の管理区分に合わせ、交差点区域の変更を行うものです。

画面は、都城坂元線約1,400メートルの変更区間と交差点区域の変更箇所を示しております。詳細につきましては、順次図面を拡大して御説明いたします。

画面は、右上にある三股小学校前の交差点①から、左下にある三股駅上米線との交差点②までの拡大図となります。画面上の赤の着色が都城坂元線へ追加、黄色の着色が削除する区域となっております。都城坂元線の北側の赤で着色されている箇所が、幅員変更に伴い区域を追加する箇所となっております。

また、交差点区域の変更①として、三股小学校前の交差点部におきまして、道路の管理区分に合わせて、北側の区域を削除、南側の区域を追加します。

画面は、先ほどのスライドで右上にありました、三股小学校前の都城坂元線と三股町決定の都市計画道路、三股都城線及び山王原上米線の交差点部を拡大したものです。

画面左が変更前ですが、今回、道路の管理区分に合わせ変更することで、画面右のとおりとなります。

なお、三股町決定の2路線、三股都城線と山王原上米線の変更につきましては、先月開催されました三股町都市計画審議会におきまして、「原案のとおり承認する」との答申をいただいたところです。

次に、画面右上にある三股駅上米線との交差点②から、画面左下にある新馬場植木線との交差点③までの区間の拡大図となります。都城坂元線の北側の赤で着色されている箇所が、幅員変更に伴い区域を追加する箇所となっております。

なお、交差点区域の変更②・③箇所の変更内容につきましては、後ほど、三股駅上米線、新馬場植木線の説明の中でさせていただきます。

都城坂元線の説明は以上となります。

次に、三股駅上米線の概要と変更について御説明いたします。

三股駅上米線は、三股駅を起点とし、ひかりの森こども園周辺を終点とする、延長約900メートル、幅員11メートルの幹線街路として、昭和32年に都市計画決定されております。

変更箇所は、交差点区域の変更②、都城坂元線との交差点部です。

画面は、交差点部を拡大したものです。都城坂元線との交差点部における赤で着色した区域が、道路の管理区分に合わせ、三股駅上米線の区域に追加するものです。

画面は、三股駅上米線と都城坂元線の交差点部について、変更前と変更後を比較したものです。画面左が変更前ですが、今回、道路の管理区分に合わせ変更することで、画面右のとおりとなります。

次に、三股駅上米線の車線数の決定についてです。

こちらにつきましては、議案第2号の中で説明した内容と同じとなりますので、詳細な説明は割愛しますが、平成10年の都市計画法施行令の改正以後、本路線で初めて都市計画決定を変更することから、車線数を2車線と定めるものです。

三股駅上米線の説明は以上となります。

最後に、新馬場植木線の概要と変更につきまして、関連する都城坂元線の変更と併せて御説明いたします。

新馬場植木線は、みどり保育園周辺を起点とし、都城坂元線と接続する箇所を終点とする、延長約 1,280 メートル、幅員 12 メートルの幹線街路として、昭和 32 年に都市計画決定されております。

変更箇所は、交差点区域の変更③、都城坂元線との交差点部です。

画面は、交差点部を拡大したものです。新馬場植木線の黄色で着色した区域につきまして、道路の管理区分に合わせ、新馬場植木線の区域から削除し、都城坂元線の区域へ追加するものです。

画面は、新馬場植木線と都城坂元線の交差点部について、変更前と変更後を比較したものです。画面左が変更前ですが、今回、道路の管理区分に合わせ変更することで、画面右のとおりとなります。

議案第 3 号についての説明は以上となりますが、本議案につきまして、意見書の提出がありましたので、御報告させていただきます。

-----（意見書に関する議事の概要）-----

#### 議案第 3 号都城広域都市計画道路の変更

～意見書の要旨と意見に対する県の見解等～

事務局より、議案第 3 号の都市計画の案に対して、意見書が 1 通（1 名）提出されており、その意見書の内容としては、計画には概ね賛成であるが、事業の実施の際には、敷地が 3～4 メートル削られ、建物入口への導線等の変更が予想されることから、多額に費用が発生することを懸念しているというものであったことを報告した。また、この意見書に対する県の見解として、計画そのものには賛成をしていることから、原案のとおりで問題ないとの考えていることを説明した。

委員からは、意見書に関して、提出された方が懸念を持たれている場所（土地）に関する質問があり、事務局から説明・回答を行った。

○出口会長 ありがとうございます。

では、議案第3号について、御意見、御質問等をよろしくお願ひいたします。

○A委員 「道路の管理区分の変更による」という言葉が何度も出てまいりますが、これは勉強のために教えていただきたいと思っています。

管理区分を変更するという事は、どういう事情から管理区分を変更することになるのか。どちらの道路が優先道路になるかということによって管理区分を分けるのか。形状的な問題であるのか。管理区分をわざわざ変更する事情を教えてくださいと思います。

○事務局 管理区分に合わせて変更するという御説明をしていますが、管理区分を変更するわけではなくて、もともと現存する道路の管理区分が道路法で道路区域ということで、ここできうと県道と町道になりますが、それぞれの管理区分というか、道路区域ですというのが道路法で別途告示されています。都市計画の線もそれに合わせるという意味の「管理区分に合わせての変更」という意味合いです。

今回の都市計画の変更に合わせて管理区分を変更ということではなくて、現地の道路の管理区分に合わせて、県道の場合は県決定、町道の場合は町決定ということで都市計画の手続が分かれていることもあるので、現地の道路法に基づく道路の管理の境界に合わせましようということ、線の位置を整えたというのが今回の変更です。

三股小学校前の交差点を画面に出しておりますけれども、例として複雑な道路の造りになって分かりにくいですが、通常は、国道、県道、市町村道とあった場合に、国道が最上位で、次が県道、次が市町村道となります。同じ県道同士であれば、県道には日本語の名称がついていますが、国道と同じように番号もついています。基本的には番号の若いほうが上位道路というふうを取っていますが、この場合は県道と町道ということで、県道のほうが上位道路となります。

画面の右側の図の交差点の下のところを見ていただくと、この交差点の隅切り、出っ張り部分をどちらの道路で取りますかというのが管理区分の話になっていまして、通常はこういう形で上位道路である県道側に道路の管理区分を取ります。道路法で定めている実際の道路の管理区分が現状の赤のようになっているということで、今回、都市計画についても画面右側のような形で、左はこういうふうに町決定分が食い込んでいるような感じになっていまして、交差点の隅切りを形状を合わせるというのが今回の変更の趣旨となります。

説明としては以上になります。

○A委員 ありがとうございます。

○出口会長 ほかにございませんでしょうか。

○C委員 幅員変更に関してお聞きしたいのですが、現状、片側しか歩道がないということですが、今はその片側の歩道を周辺の小学生とかが通学路として使っているということでしょうか。

○事務局 通学路につきましては、今、現状で、こちらのスライドの左下のこういう道路の造りになってしまっているのですが、交通量とか、あと、この場合は高校生が自転車で往来する数も多いということで、三股小学校さんの場合は、特に交差点①から②の県道区間については、県道ではなくて、裏道といたしますか、交通量の少ない、この間にある町の道路を通学路として使われているとお聞きしております。

実際は、人通りが多いといたしますか、人目につきやすいところを通学路として使うのが子どものためにも当然よいということで、もともとはこの県道の区間が学校指定の通学路になっているという事情もあって、通学路の安全点検の中では、県道のほうの歩道をきちっと安全な形にするべきだろうと言われておりまして、今回、都市計画のほうでも、画面中央下のような形で両側に歩道を造る道路の計画に変えるということで、今回手続をさせていただいているところです。

○C委員 ありがとうございます。

○出口会長 ほかにございませんでしょうか。

御質問はないようですので、お諮りしてよろしいでしょうか。

では、原案どおりとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

○出口会長 ありがとうございます。それでは、議案第3号は原案どおりといたします。

それでは、3件とも原案どおりということで、事務局のほうに進行をお返ししたいと思います。ありがとうございました。

○事務局 出口会長、ありがとうございます。また、委員の皆様、御審議ありがとうございました。

最後になりますが、本日の審議会が今年度最後の開催となりますので、事務局を代表いたしまして、都市計画課長の黒木より、皆様にお礼の挨拶を申し上げます。

○黒木課長 都市計画課長の黒木でございます。

出口会長をはじめ、委員の皆様には、年度末のお忙しい中、当審議会に御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日の審議会では、宮崎市の都市計画道路の変更など、3件の議案につきまして御審議いただきました。全ての議案につきまして御承認をいただきましたので、今後、それぞれの必要な手続を進めてまいります。御協力いただきまして、誠にありがとうございました。

また、本日の審議会が今年度最後となります。一年を通しまして皆様からいただきました貴重な御意見につきましては、その趣旨を十分に踏まえまして、今後の都市計画行政に活かしてまいりたいと考えております。

来年度につきましても、本県の都市計画行政におきまして、重要な案件の審議をお願いする予定としておりますので、引き続き、御指導、御協力をお願いいたします。

最後になりますが、皆様のますますの御健勝と御発展を祈念しまして、簡単ではございますけれども、私の挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

**○事務局** それでは、以上をもちまして、第152回宮崎県都市計画審議会を終了させていただきます。本日は、お忙しい中、御出席いただきまして、誠にありがとうございました。

午後3時31分閉会