

第136回宮崎県都市計画審議会会議録

日時：平成29年3月24日（金）

10：00～12：00

場所：宮崎県自治会館3階

大会議室

午前10時00分開会

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから第136回宮崎県都市計画審議会を開催させていただきます。

私は、本日、司会進行をさせていただきます県土整備部都市計画課課長補佐の岩下でございます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様方には、年度末の大変お忙しい中、御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、審議会委員16名中10名の御出席をいただきまして、会議開催要件を満たしておりますことを御報告いたします。

本日御出席いただいております委員の皆様への御紹介は、お手元の委員名簿にかえさせていただきます。

なお、1号委員の山口委員におかれましては、欠席となっておりますけれども、出席ということで訂正いただきますようお願いいたします。

井上委員は、所用のため少し遅れておりますので、申し添えます。

次に、本日の議事で使用する資料の確認をさせていただきます。

本日、机の上に7種類の資料をお配りしております。まず、「会議次第」、「第136回宮崎県都市計画審議会委員名簿」、それから、関係法令をとじ込んだ黄色のファイルをお配りしております。続いて、資料1のパワーポイント資料、参考資料1から参考資料3をお配りしております。不足している資料はございませんでしょうか。

なお、お配りしております黄色のファイルにつきましては、会終了後に回収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お願いいたします。

○出口会長 皆さん、おはようございます。年度末の押し迫った中ですが、第136回都市計画審議会を進めさせていただきます。今日は報告1件ということで、前回に引き続き、区域マスタープランの内容になっています。忌憚のない御意見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、よろしくお願いいたします。

○出口会長 まず最初に、本日の議事録署名委員を指名させていただきます。

南委員と島田委員のお二方をお願いいたします。

では、本日の議事の進め方について、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○事務局 本日の議事は、報告事項としまして、「都市計画区域マスタープランの改定について」でございます。

本日は、区域マスの改定の方向性について御説明させていただくこととしており、前半に、第1章から第3章までを御説明いたします。こちらについて御意見をいただいた後、10分程度の休憩を挟みまして、後半に、第4章について御説明させていただき、御意見をいただきたいと考えております。以上です。

○出口会長 ありがとうございます。事務局から説明ありました次第で進めてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

○出口会長 では、議事に従いまして説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、都市計画区域マスタープランの改定について御説明いたします。

前方のスクリーンをごらんください。

本日は、都市計画区域マスタープラン、以下「区域マス」と申しますが、その中部圏域の素案を御説明いたします。素案は、先日、県議会で議決いただきました「都市計画に関する基本方針」、以下、改定基本方針と申しますが、その内容を反映し、専門委員会や地域作業部会の御意見を踏まえて作成しております。しかし、現時点は、さまざまな御意見をいただく議論のたたき台の段階でありますので、審議会等の御意見をいただきながら、最終案としてつくり上げたいと考えております。

なお、中部圏域以外の5圏域につきましては、いただいた御意見を踏まえて修正し、次回、全圏域の素案を御報告したいと考えております。

また、第3章の区域区分に関する方針については、考え方について国と調整しているところありますので、今回は、第1、第2、第4章を御説明いたします。

説明に先立ち、区域マスの全体構成を御説明いたします。

区域マスは4つの章で構成しており、第1章は基本的事項、第2章は都市計画の目標、第3章は区域区分の決定の有無と定める際の方針、第4章は主要な都市計画の決定方針を定めております。各章の内容については、後ほどそれぞれ御説明いたします。

まず、第1章の基本的事項について御説明いたします。第1章は、第1節に「都市計画区域マスタープランの位置づけ」、第2節に「本県の目指す都市づくり」、第3節に「本

県の将来都市構造」を記載しております。

それでは、まず、第1節の「区域マスの位置づけ」について御説明いたします。

区域マスは、都市計画法第6条2に定める都市計画区域の整備、開発、保全の方針を定めたものであり、住民に理解しやすい形で、都市の将来像やその実現に向けた道筋を明らかにする都市計画の基本的な方向性を示すものとされています。区域マスは、住民が将来の都市像を頭に描きつつ、個々の都市計画がどこに位置づけられ、どのような役割を果たしているのか、理解できるようにすることとされています。このため、わかりやすさに配慮した記載が必要と考えられます。

都市計画の決定は、市町が主体であり、市町を超える広域・根幹的な都市計画のみ、県が決定することとされています。このため、県が定める区域マスは市町をまたがる広域的観点から、一方、市町マスは市町内でおおむね完結する地域に密着した都市計画を、それぞれ定めることとされています。したがって、市町マスとの役割分担を明確にした記載が必要と考えられます。また、改定基本方針は、広域都市圏の形成や広域連携など、広域的な視点を重視しており、都市計画運用指針、以下、「運用指針」と言いますが、そこでも、県は広域的課題の調整を図ることと記載されていることから、広域的な視点を重視した記載が必要と考えられます。

次に、第2節の「本県の目指す都市づくり」について御説明いたします。

区域マスは、改定基本方針を踏まえて作成しており、第2節は、基本方針を受けた区域マスの対応を記載しております。

基本方針は、本県の目指す都市づくりや都市づくりの実現に向けた4つの基本方向を定めており、これらを踏まえ、区域マスは具体的な目標等を設定しています。具体的には、基本方針第5章の3つの重点的な対応を踏まえ、第2章に都市づくりの基本方向を位置づけ、それを踏まえ、地域毎の市街地像を定めております。また、これらの都市計画の目標を受けて、その実現に必要な都市計画の方針を第3章と第4章に定めております。

続きまして、第3節の「本県の将来都市構造」について御説明いたします。

改定基本方針は、都市づくりの骨格を構成する都市構造の基本となる枠組みとして6つの圏域を設定し、拠点、ゾーン、軸により、本県の将来都市構造をあらわしております。第3節は、この圏域と都市構造を記載しておりますが、改定基本方針の内容と同じものでありますので、説明は省略させていただきます。

拠点や軸の定義につきましても、説明は省略させていただきます。

続きまして、第2章の「都市計画の目標」について御説明いたします。

第2章は、第1節に「計画期間と範囲」、第2節に「圏域における都市づくりの基本方向」、第3節に「地域毎の市街地像」を記載しております。

まず、第1節の計画期間について御説明いたします。

区域マスは、おおむね20年後の都市の姿を展望して、都市計画の基本的方向を定めるととされております。ただし、市街化区域の規模等は、おおむね10年後の将来予測に基づいて設定し、都市施設などは、優先的におおむね10年以内に整備するものを整備の目標として設定することとされております。これを区域マスの目次に当てはめると、第2章や第4章の基本的方向はおおむね20年、その他第3章の市街化区域の規模や第4章の都市施設の整備目標はおおむね10年を計画期間とすることとなります。

次に、範囲について御説明いたします。

中部圏域は、3つの都市計画区域と3つの市町を含んでおります。なお、都市計画区域の一般的な変更の要件として、「高速道路のインターチェンジ付近等」における条件を記載しておりますが、市町との協議において区域見直しが予定されない場合は、記載しないものと考えております。

続いて、第2節の「圏域における都市づくりの基本方向」について御説明いたします。

基本方向は、基本方針の3つの重点的対応を受けて定めており、このようにワークショップの意見を踏まえた課題により修正しております。

基本方向の具体的な検討内容は、こちらのスライドとなりますが、前回御報告しておりますので、説明は省略させていただきます。

修正した課題を踏まえ、見直した基本方向がこちらのスライドとなります。基本方針の重点的対応の1から3の区分に応じて、3つの基本方向を定めております。基本方向1は、県全体の連携・交流の要となるとともに、圏域内の各都市が連携する県央の広域都市圏の形成として、2つの方向を定めております。同様に、基本方向2や3も、タイトルと方向をそれぞれ定めておりますが、その内容は前回報告しておりますので、説明は省略させていただきます。

続いて、第3節の「地域毎の市街地像」について御説明いたします。

運用方針では、都市づくりの基本方向に基づき、おおむね20年後の地域毎の市街地像を設定することとされております。基本方針において市街地の区分を見直したことに伴い、市街地像の区分を見直すことが必要となりましたので、都市づくりの基本方向の実現に向

けた市街地像として設定しております。なお、運用指針では、中心市街地における高密度の商業地やインターチェンジと一体となった工業団地など、イメージしやすい市街地像が例示されております。

具体的な見直しの内容について御説明いたします。

地域毎の市街地像は、基本方向から考えられる市街地像の対象を抽出し、それを整理して市街地像を設定しております。基本方向の1つ目の県全体の連携・交流の要となるとともに、圏域内の各都市が連携する県央の広域都市圏の形成からは、都市機能が集約される拠点や、観光・産業の拠点を結ぶネットワークが対象と考えられます。同様に、基本方向の2つ目は、人のまとまりを形成する核となる拠点や、残すべき既存集落などが考えられます。現行の地域毎の市街地像は、既成市街地や市街化進行地域などの区分としておりましたが、今回は、基本方向を受けた市街地像として、人のまとまりを形成する市街地、産業・観光の拠点となる市街地、既存集落、軸といった区分を設定しております。

こちらは、地域毎の市街地像の構成をあらわしたものです。1つ目の「人のまとまり」を形成する核となる市街地は、中心的市街地、地域生活の中心となる市街地、その他市街地の3つに分類して設定しております。2つ目の産業・観光拠点となる市街地等は、工業、流通業務、観光の拠点を設定し、これに既存集落や連携軸を加え、地域毎の市街地像をあらわすこととしております。なお、これらの市街地は、地震、津波等の災害に強い都市づくりを目指すこととしております。

こちらは、地域毎の市街地像が、都市づくりの基本方向のどこに対応しているかを示した表となります。例えば、中心市街地は、高次都市機能の強化や圏域内の都市の機能連携等などに対応し、観光の拠点は、歴史などの地域資源を生かすことや観光・産業の拠点とネットワークの構築に対応しております。

市街地像は、このような基本方向との関係を踏まえ、基本方向の実現に向けて、それぞれの市街地像を位置づけることとしております。

それでは、具体的な市街地像の内容について御説明いたします。

まず、1の「人のまとまり」を形成する核となる市街地についてであります。

人口減少・高齢社会において、都市を維持するには、都市機能を維持できる一定の人口密度を有する「人のまとまり」の形成が必要となります。このため、さまざまな都市機能を集約した人が集う場所となる「人のまとまり」の核となる市街地の形成を目指すこととしております。その際、対象となる市街地は、都市基盤整備済みの地区であることや、既

存ストック低・未利用地を有効活用することが前提となります。また、それぞれの市街地は、相互に機能を連携・補完することや既存の良好な緑地の保全・活用を目指すことが共通の方向性となります。

具体的な市街地像について御説明いたします。

まず、1つ目の中核的市街地は、広域的な商業、業務等の機能を集約した、安全・安心・快適で潤いと活気あふれるまちづくりや、県全体の連携・交流の要として、高次都市機能の強化を図り、ICT等クリエイティブ産業の集積を目指すことを位置づけております。宮崎市の橋通り周辺などが対象と考えております。

地域生活の中心となる市街地は、都市機能の集約を図りながら、相互に機能を連携・補完することや、農林漁業・観光と商工業が連携した、地域の特性を生かした市街地の形成を目指すことを位置づけております。宮崎市の合併前の町や国富町の本庄地区、綾町の役場周辺などが対象地区と考えております。

その他市街地は、主要な幹線道路沿線の市街地と住宅市街地の2つが考えられ、それぞれに「人のまとまり」を形成する市街地を位置づけております。幹線道路沿線の市街地は、商業、業務、居住機能の集約や、居住環境の改善などを旨とする市街地像に位置づけております。また、住宅市街地は、商業・医療等の都市機能の集約や、機能の連携・補完を目指す市街地像に位置づけております。なお、今後は、市街地内の低・未利用地の有効利用などを図るものとして、新たな市街地整備を基本的に抑制することとしております。これらの具体的な地区については、市町マスで検討するものと考えております。

次に、2の産業・観光の拠点となる市街地等について御説明いたします。

ここでは、工業・流通業務・観光の3つの拠点を位置づけております。

工業拠点は、高規格幹線道路や港湾、空港などを生かした、工業地としての土地利用の増進と環境整備を目指すこととしております。宮崎港周辺や国富町の宮王丸地区などが対象地区と考えております。

流通業務拠点は、都市計画道路の配置を踏まえながら、立地特性を生かした流通機能の強化を目指すこととしております。物流等の拠点となる宮崎駅や宮崎空港、宮崎港周辺が対象地区と考えております。

観光拠点は、高規格幹線道路や空港などを生かし、外国からの誘客などに備えた地域資源を生かした観光拠点として、土地利用や保全の増進、交流人口拡大の場等としての活用を目指すこととしております。また、そのうち、豊かな自然などは、圏域一体となって保

全することとしております。宮崎市の青島地区や綾町の照葉樹林など、観光資源のすぐれた地区が対象地区と考えております。

一方、プロスポーツキャンプ等に使用される宮崎県総合運動公園などの「スポーツランドみやざき」の拠点となる区域は、機能の強化や高規格幹線道路などを生かし、県内外からの誘客などに備えた拠点としての土地利用や保全の増進を目指すこととしております。

次に、3の既存集落について御説明いたします。

市街化調整区域や用途地域外は、守るべき自然環境を明確にし、無秩序な市街化を抑制することとしております。しかし、その中で、将来にわたり残していくことが必要な既存集落については、「人のまとまり」の形成に必要な都市機能の確保や機能の連携・補完を図り、集落の維持を目指すことと位置づけております。また、歴史・自然などの地域資源を生かすとともに、これらを交流人口拡大の場として活用することを、目指す市街地像に位置づけております。

最後に、4の連携軸について御説明いたします。

連携軸は、広域都市圏との連携や、県外・国外との交流を強化する連携軸の形成と機能維持を目指すこととしております。大きくは、広域的な連携軸、産業・観光の連携軸、圏域内の連携軸に分けられ、広域的な連携軸は、広域拠点や圏域拠点の中心となる市街地と県外の都市や国外の都市を結び、九州全体の中で広域的な交流を担います。また、圏域間や圏域内において、広域拠点、圏域拠点、地域拠点の中心となる市街地を相互に結び、都市機能の分担・連携を担います。また、これらの連携軸は、産業・観光の拠点となる市街地等をつなぎ、これらの機能増進を図ります。圏域内の連携軸は、圏域内の都市が機能を連携・補完するために、生活拠点やその他市街地、既存集落をつなぐ都市連携軸等の形成や機能維持を目指します。なお、これらの連携軸については、災害時の緊急輸送を確保する観点から、その機能を確保・維持することも必要です。

最後に、前回の審議会でいただいた御意見について御説明いたします。

まず、圏域設定に対する御意見であります。

説明に先立ち、基本方針で、当初、圏域を設定した際の経緯を御説明いたします。

圏域は、当初、平成16年5月に策定した基本方針で設定しており、その際には、宮崎県総合長期計画の地域別構想の区分に合わせて設定しております。当初設定した際にも、有識者から、東臼杵・西臼杵圏域が広過ぎるという御意見がありましたが、上位計画との整合を図ること、延岡市、門川町、日向市は広域都市計画区域として一体の都市であるため、

分割できないこと、高千穂のみを分割する場合、広域的な視点から区域マスを作成する上で支障があることから、東臼杵・西臼杵圏域は1つの圏域として設定しております。

このような経緯を踏まえ、今回は、都市計画に関する方針であるため、圏域の構成は現在の都市計画区域を基本とする必要があること、日向延岡新産業都市計画区域は分割できないこと、高千穂都市計画区域を単独で圏域とするのは考えにくいこと、当初設定時からの運用の継続性を考慮する必要があることから、当初設定当時の6つの圏域を継承することとしております。

次に、圏域の設定に関連しまして、圏域内外の通勤による人の流れについての御意見について御説明いたします。

こちらのスライドは、縦軸の市町から横軸の市町に流出する人口をあらわしております。流出人口が多い市町を上位5位まで記載しており、西都市、新富町など、一部で宮崎市への流出が多いものの、赤い四角で囲ったそれぞれの圏域内への流出人口が多い状況となっております。

こちらは、流入する人口をあらわしたものですが、同様の傾向となっております。詳しくは参考資料3に記載しておりますので、後ほどごらんください。

ただいま御説明しました通勤圏の状況や、医療圏、行政の協議会、商圈について、参考として添付しておりますが、説明は省略させていただきます。

続いて、三股町及び宮崎市の人口増加の要因について御報告いたします。

まず、三股町の人口増の要因について御説明いたします。

都城広域都市計画区域を構成する都城市と三股町の人口の推移を見てみますと、左上のグラフのとおり、県全体、都城市・三股町の合計、都城市の合併前の町では、いずれも減少傾向となっておりますが、旧都城市は横ばいの傾向、三股町は増加傾向となっております。都城市と三股町を合計すると県全体と同様に減少傾向にある中で、旧都城市・三股町では横ばい・増加の傾向となっていることから、合併前の山之口、高城、山田、高崎から旧都城市、三股町へ人口が流動していった可能性が考えられます。

次に、転入・転出の動向を見ますと、左下のグラフのとおり、三股町は、都城市との強い関係性が見られ、転入超過となっております。一方、都城市は、宮崎市との関係性が見られるものの、三股町との関係性も大きく、転出超過となっております。

このようなことから、三股町の人口増加は、都城市からの転入が主な原因の一つと考えられます。

次に、御意見をいただきました三股町の生産年齢人口について御説明いたします。スライド上段左側のグラフに、生産年齢人口の推移を示しております。都城市は、合併前の町を含めて減少傾向ですが、三股町では増加傾向となっております。そこで、生産年齢人口と社会増減、自然増減の関係を見てもみますと、右側のグラフのとおり、自然増は一貫して減少傾向にある中で、社会増と生産年齢人口の増減が同様の傾向を示しております。このため、生産年齢に該当する人が三股町に多く流入したと考えられます。

続きまして、三股町の就業者の流出・流入人口を下段に示しております。三股町に居住する就業者は、都城市へ多く流出しており、流出超過となっております。

こちらのグラフは、居住している市町村内で就業している人の割合と、昼間人口の夜間人口に対する割合をあらわしたものです。このグラフは、右側に行くにつれて居住市町村内で就業している人が多く、上側に行くにつれて昼間人口が多くなります。三股町は、三股町内で就業している人が少なく、昼間人口が少ないため、ベッドタウンとなっていることが考えられます。赤の点線は、各市町村の分布を直線近似したのですが、その線に対して、昼間の人口の割合が著しく低いため、他のベッドタウン型の都市と比較してもベッドタウンの傾向がより強いことが伺えます。

このようなことから、三股町は、都城市の合併前の町から人が集まってくる中で、都城市のベッドタウンとして人口が増加したことが考えられます。

続いて、宮崎市の人口増加の要因について御説明いたします。

左側のグラフのとおり、宮崎市は人口が増加し続けております。右のグラフは、社会増減や自然増減、生産年齢人口の増減をあらわしておりますが、社会増減がプラスで推移していたことから、他の市町からの増加とそれに伴う自然増により人口が増加してきたと考えられます。しかし、社会増減、自然増減ともに減少傾向であり、生産年齢人口も平成17年からマイナスで推移していることから、今後、宮崎市も他の市町と同様に、人口減少に転じると考えられます。

最後に、商業販売額の推移については、横軸のスケールを合わせるとともに、各市町における商業販売額の推移については、県と同様に平成26年の値が公表されておりましたので、追加いたしました。なお、傾向としましては、おおむね平成19年までの推移と同様に、各市町ともに減少傾向となっております。

説明は以上でございます。

○**出口会長** ありがとうございます。前回の質問への対応も含めて、1章、2章を説明い

いただきました。どの点でも結構ですので、御意見等ありましたら、よろしくお願いたします。

○A委員 スライド8の本県の将来都市構造の図は、もう既に決まったものという理解ですか。基本方針はオーソライズされたということなののでしょうか。前回いろいろ意見があった中で、これは既にセットされたものなのかどうかまず知りたいのですが。

○事務局 スライド8で示しております図面は、都市計画に関する基本方針の改定作業の中で検討して決定した内容です。こちらにつきましては、さきの2月議会に上程して議決を得たところですので、これで改定されたものという認識でございます。

○A委員 ここに意見を言ってもしょうがないということはわかりましたので、次に行きたいと思います。

20ページ、今回御説明いただいたのは、あくまでも中部圏域のマスタープランについての御議論だということですが、都市づくりの基本方向で、県全体の連携・交流の要になるとあり、観光・産業の拠点になると書かれています。ということは、中部圏域のマスタープランを考える上で、ほかの5圏域に対しても中部圏域は役割を果たしていくという位置づけで考えられているのでしょうか。

○事務局 各圏域毎の特性もあると考えておりますが、中部圏域については、他の圏域に関しても観光・産業の拠点となる圏域であると認識しておりますので、御意見のとおりのでよろしいかと思ます。

○A委員 わかりました。

次に、27ページ、流通業務拠点は、ほかの5圏域も考えた上でここが拠点だということ書かれているのでしょうか。

○事務局 ここは中部圏域の拠点をあらわしておりますが、流通拠点としては、空港がある、港がある、鉄道がある、インターチェンジがある、そういう各圏域毎の特色があると思ますので、各圏域毎の特徴を生かした形で流通拠点と位置づけていきたいと考えております。

○A委員 ちょっと気になったのは、宮崎駅を流通業務拠点の一つに挙げられていますが、ここで考えられている流通というのは物流のことだと思いいいのですか。私が承知している内容であれば、鉄道のコンテナターミナルは宮崎にはなくて、佐土原にあると思うので、これを物流の拠点とするのは違和感があります。

○事務局 おっしゃるとおり、貨物としては佐土原と延岡しかないと思っておりますが、

これまでのマスタープランに宮崎駅を流通拠点という形で位置づけておりました、今時点では案ということで挙げております。検討するに当たって、今おっしゃったお話は確かにございましたので、物流の拠点として捉えるか、もしくは移動のための拠点として捉えるかで、この書きぐあいは今後変わってくると考えております。

○A委員 ここを流通で考えられているのであれば、宮崎駅と書いてしまうと、宮崎駅の周辺に貨物コンテナターミナルをつくるのか、そのための施設整備の都市計画を考えるのかというふうに、地域マスタープランに落ちていってしまうと思うので、従前どう書かれているかはあると思いますが、見直しをするのであれば、適切な場所に書きかえたほうがいいのではないかと。今後、気候変動に対する関心がどこまで高まるかわかりませんが、恐らく鉄道貨物を使った物流もよりシェアを伸ばしていく。トラックの運転手が減っていく現状がありますので、鉄道と道路との結節点に物流拠点を構えていくことも考えられる中で、この挙げ方はちょっとまずいのではないかと思います。たしか都城も貨物を扱われていると思いますが、今後、ほかの5圏域を考えると、実際に今運んでいるところを踏まえられたほうがいいのではないかと思います。

次の28枚目のスライドですが、観光拠点ということで、「空港、鉄道などを生かし」と書いてある中に、圏域に観光客が行かれる拠点として港や空港が上がってこないのも違和感を感じました。宮崎県に観光に来られる方、例えば高千穂に行く方は、宮崎空港から入ってくる、もしくはフェリーで宮崎港に入ってくる。高速道路以外にもいらっしゃると思うので、そういったところは観光拠点もしくは交通の拠点になるのではないかと。

さらに言えば、そういったところから県内各地の観光地に行くときに、もし公共交通を使うとすればどこに行くのかというと、南宮崎駅近くのバスターミナルであったり、宮崎駅前のバスターミナルから出られる方は多いと思うので、そういうところこそが観光拠点として中心部では考えるべきであって、ここに書かれているのは、どちらかというところと行き先のようなところがあるので、宮崎県全体の人を送り出す拠点、しっかり考えるべきは、空港や港、バスターミナルのあるところをカバーしておく必要があるのではないかと感じております。

29枚目では、既存集落も人が減っていく中で、人のまとまりの形成に必要な商業・医療等の都市機能を確保したり、機能の連携・補完を図りましようかと書かれていますが、具体的に都市計画レベルでどういったものを考えられるのかというのが、文字ではこう書いてありますが具体的にわからなくて、今考えられるとすれば、公共交通をいかに結んでいく

かという話だと思います。道路をつないで、自家用車で行ける方はそれでいいのかもしれませんが、人が減って高齢化していく中で、こういった機能をより広域で負担していこうというのであれば、公共交通をどう考えるかという視点も必要だと思います。そのときに、集落の中の交通的な拠点はどう考えるんですかと。役場や道の駅という考え方もありますが、コミュニティバスの拠点を設けていくとか、乗り継ぎが可能なようにするとか、そういった外側の話がある中で、都市計画として考えるべきことはないのか。もし書けるのであれば書いたほうがいいのではないかと思います。

長々と話しましたがけれども、公共交通の拠点、発信基地みたいなものを都市計画の中でもきちんと考えてあげる必要があるのではないかと。それから、中部圏域は、ほかの5圏域に対しても物流の拠点となり得るところだと思うので、そういった点についても適切な場所をきちんと指し示して、あとは地区ごとに詳細を考えていただくということではないかと感じました。以上です。

○**出口会長** ありがとうございます。いかがでしょうか、今後のその辺の対応について。

○**事務局** 物流拠点の考え方については、確かに内部でも少しそういう意見が出ておりますので、御意見を踏まえて検討が必要かと考えております。

あわせて、観光拠点につきましても、行った先といいますか、ポイントのみの記述に今はなっております。観光地までを結ぶアクセスという観点からの記述が必要になるかと感じております。

交通のポイントについては、地域公共交通網形成計画等と連携を図っていくしかないと考えておりますが、都市計画のほうとしても、コンパクト・プラス・ネットワークという形でネットワークの形成を位置づけておりますので、そういうポイント、地域の考え方をどういう形で位置づけるかというのは今後検討が必要になるかと思いますが、御意見としてお伺いさせていただきたいと思っております。

○**出口会長** ありがとうございます。今後の対応と詰めをよろしくお願いします。

ほかにございませんか。

私から、スライド27の工業拠点について確認したいのですが、宮崎市の中に高岡町花見・高浜とあります。花見のほうは承知していますが、高浜というのはどこになるのでしょうか。

○**事務局** 高浜というところは、米良電機と、今度、日機装が誘致されると聞いているポイントでございます。

○**出口会長** 日機装が来られてこれから発展することを期待しますが、今のところの空間としては既に整備が進んでいるのか、今後、広く展開できるような余地があるのか、その辺も位置づけのところをよろしくお願いします。既に整備が進んでいて位置づけるのか、これから展開して位置づけるのか、その辺、教えていただければありがたいです。

○**事務局** 今度、日機装が行くところは、今、米良電機がありまして、台地になっています。そこは整備が進んでおります。余地がどうなのかというのはわかりませんが、かなり広い土地が工業団地として整備が進んでいるところでございます。

○**出口会長** わかりました。ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○**OB委員** 私、この会議は今回初めて参加しておりますので、基本的なことで申しわけないのですが、観光拠点とあわせて、プロスポーツのベースという形で運動公園や生目の杜と書いてあります。特に、木花のほうという形で青島地区が指定になっていると思いますが、最近話題になっている2巡目国体等を控えており、県議会のほうでも場所の選定等、防災対策等の話題が出ていると思います。このプラン自体が始まったのは随分前ですので、2巡目という形で、場所の選定という、都市計画の根本的な問題が出てくる地点なりポイントが出てくる可能性も将来的にはあろうかと思えます。

そうなったときに、こういうことの指定づけ、中央ブロックですので、こういう形での記載なのかなというところもありますが、書きぶりとすれば、場所の選定、県民の方の了解を得られたところの都市計画にも配慮したという一文があってもいいのかなと。ここだけですかという話になったときの関係です。そこができれば、物流や人の流れ、道路の安全性等も変わってきますので、現時点のプランとすれば10年スパンなり5年という形でしょうから、そういうところは入れられたほうが、縦串だけでなく横串の記載も必要かなと感じました。

○**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** 例として2巡目国体を出していただきましたが、ピンポイントで明記することは今の段階ではできないと思いますが、そういう流れを反映できるような文章は必要かなと感じたところです。ありがとうございます。

○**出口会長** ほかにございませんか。

○**事務局** 前回の質問に対する回答ではありませんが、説明をはしより過ぎてわかりづらかったところがあるかもしれないので、補足させていただいてよろしいでしょうか。

○**出口会長** はい、どうぞお願いします。

○**事務局** スライドの37です。三股町と都城市の関係を説明しましたが、左下は、三股町の転入・転出をあらわしたグラフです。青い線が都城市から三股町へ転入された方、茶色の線が三股から都城へ転出された方という見方になります。こちらは都城市を中心に見ておりますので、これと逆さまになっているのがおわかりいただけるかと思えます。そういうふうに見ていただければと思います。

もう一点、38ページの表も細かくは説明しませんでした。常住地による就業者数と書いております。こちらは三股町の数字ですが、例えば、平成22年の1万1,727人は、三股町内に住んでいる生産年齢人口、いわゆる15歳から65歳未満の人口になります。そのうち三股町以外で仕事をされている方が7,125人おられるという見方になります。

その横の指標、従業地による就業者数は何をあらわしているかといいますと、平成22年で見ますと、三股町内で働いている方が7,372人、そのうち、三股町以外から仕事に来ている方が2,692人おられるという見方になります。以上です。

○**出口会長** 三股町については、都城圏域のベッドタウンとして機能しているデータを精査していただいたということで、ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○**C委員** 都市の機能を維持するという観点からですが、私たちが一番考慮しなければならないのは、南海トラフとか災害があることを前提に都市づくりをどうするのかということ、忘れてはならない大きな点だと思います。

27ページで、流通業務拠点を宮崎駅・宮崎空港・宮崎港周辺としておりますが、こういう拠点の可能なものを、将来に向けて安全・安心なところへ移すという視点は入っていないのでしょうか。空港はあそこではだめなんです。全部潰れます。津波が上がってくる。空港を移すのは非常に難しいと思いますが、可能なものから先に流通拠点をもう少し安全なところに移す。例えば高速道路ができてきた。確かに船の便もあるでしょう。でも、トラック便のほうが多いわけですし、そういう観点についてお伺いしたい。

2点目は、A委員が言いましたが、人のまとまりの核となる市街地との機能の連携・補完というのは、ちょっとぴんときません。

○**出口会長** ありがとうございます。2点、よろしく願いいたします。

○**事務局** 区域マスタープランの中に防災の考え方についても今回から位置づけていくことになります。そちらは後半説明させていただきますが、区域マスタープランの前段とな

る基本方針の中で、防災に関する考え方で機能の移転という考え方。当然、安全なところに行くという考え方はあると思いますが、おっしゃるとおり、非常に難しいところもありまして、今の生活があったり、長い年月かけてつくられた拠点は、そう簡単に移せないのも実情で、土地利用の観点で、長期的な課題として、地元と協議しながら、住民と話をしながら、今後検討していきますという形で基本方針の中に位置づけているところです。おっしゃるような観点は確かに方針等としてうたっておりますが、すぐにできないという実情もございますので、長期的な課題と認識しております。

機能の連携というお話ですが、「連携」という言葉が使いやすいものですから、いろいろな意味で使ってしまうところはあると思います。例えばネットワークという意味で、公共交通網でつなぐ、道路網でつなぐという表現はわかりやすいと思いますが、機能でつなぐといいますと、例えば、観光資源があるまちと宿泊所があるまちをうまく連携するとか、保健福祉施設等が充実しているまちと充実していないまちをうまくつなぐとか、機能を補完するという意味で位置づけております。ただ、連携というのが、交通網という意味のネットワークなのか、機能のネットワークなのか、また、最近、情報通信という観点もありますので、わかりやすく表現する必要はあると考えております。答えになっているかどうかわかりませんが、以上です。

○出口会長 ありがとうございます。「連携」とか「ネットワーク」というのは、言葉としては響きがいいですが、より具体化しないと、何のことだということになりますので、引き続き検討をよろしくお願いいたします。

○A委員 すみません、たびたび時間をとってしまって恐縮なんですけど、1点だけコメントを。

中部圏域、いわゆる宮崎市中心部も含まれる形での都市計画マスタープランだと思いますので、どのレベルで書き込まれるかわからないのでお任せしますが、空港や宮崎駅、宮崎港からほかの圏域に送り出していく機能はどうしても必要だと思いますが、その際に、その交通が、24ページに挙げているような中核的市街地を通り抜けなければいけない現状は実際あるわけです。連携という話になるのかもしれませんが、物流や観光で中心部からその他の圏域に移動される方が、中核的市街地の中で混雑に巻き込まれることがないような連携軸の考え方を考える必要があるのではないかと。具体的に言うと、県でやられている環状道路の整備とか、そういったものをスムーズにしてあげる必要があるのではないかと。物流なりターミナルを考える際も、中心部に持ってきてしまうと中心部がいろいろな交通

で混雑してしまうので、そういったものは環状道路沿いの郊外に持っていくという考え方もあるのではないかと思います。連携軸の整備の考え方として、中心部にぎゅっと寄せてしまうと混雑に巻き込まれるので、そこをちゃんと考慮して地区の計画を考えていただくような部分が必要ではないかと思います。港から出た大型トラックが市役所前の道路をバンバン走る、空港から出た方が橋通りを通らないとどこかに行けないというのは、本来の都市計画としてはあまり望ましい形ではないのではないかと。理想としては、そこを迂回できるような軸をきちんと用意する必要があるのではないかと感じますので、どのレベルで書かれるのかはわかりませんが、そういったことも御配慮いただけたらと思います。

○出口会長 ありがとうございます。ネットワークや道路の構造にかかわるところですから、その辺の考え方も整理をよろしくお願いいたします。

ほかにございませんか。

○D委員 7ページ、基本方針の中で、第4章の3と第5章の2が同じような文句ですが、都市部の計画の中に山間部の連携というのを少しは入れないと、災害時には内陸のほうに拠点を置くわけですから。山間部の住民が20年後には大体いなくなって都市部のほうに流れていくでしょうけれども、少しは残ると思います。残る人たちの安心という部分を基本方針の中に入れておくべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○出口会長 都市計画区域マスタープランの性格と、そのほかのところとの関係性をどういうふうに捉えるかということだと思います。その辺、いかがでしょうか。

○E委員 関連してお伺いしたいのですが、先ほどのA委員からの提案は重要な提案ばかりだと思います。私は宮崎市に住んでいますが、宮崎市がどういう都市を形成するのかというのは、宮崎県にとっても大変重要なところだと思います。都市計画を県がこうやって決めるということは重要なことなので、これまでもそうやって決めてきたわけですが、市町村が持つ都市計画とのリンク、先ほど言われた物流もそうですが、人をどうやっていろいろなところに分散し、運び、ほかの都市圏が十分な人の集まりを形成できるようにしていくかということはとても大事なことだと思います。

そういう意味から言うと、経済を活性化させるにはどこでどんなふうにするのか、それから、高校生の雇用の土手、県外に流出するのを防ぐ土手はどこでつくるのかということを考えていくと、市町村の都市計画のありようというか物の考え方、そことどうリンクさせていくのかということがとても大事になってくると思います。そこを書き込むことは大変なのかもしれませんが、その視点がないと、具体的に書いたものが書かれたものだけで

終わってしまう可能性は非常に高い。丁寧に読ませていただきましたが、先ほどD委員から言われたように、宮崎県内でどういうふうにきちんと位置づけていくのか、予算も含めて、そこにどのように配分していくのかということと関わってくるわけで、市町村の都市計画とのリンクをどうしていくのかということが大変気になるところです。

経済のことから言えば、インターチェンジのところのありようは大変重要です。県の計画書と市町村のものを読んでみると、リンクしていないわけです。先ほどA委員が言われた、具体的にどのように物や人を運んで、それが経済という形の中で私たちに返ってくるようにするにはどうしていくのか。最初のところで市町村とのリンクを丁寧に書いておかないといけないのではないかと感じました。

○出口会長 ありがとうございます。D委員の考え方は、既存集落、例えばスライド21や22の中の、どういうふうに圏域を捉えて集落等との関係を都市計画区域マスタープランで捉えるのか、それから、E委員は、区域マスタープランと市町マスタープランとの整合性を御質問でしたので、その2点、返答をよろしくお願いします。

○事務局 中山間地域との連携ですが、まず、前提となる基本方針のほうでは、中山間地域との連携という形で、タイトルとしては出ていませんが、方針の中で位置づけております。ただ、今回の区域マスタープランの改定の中で、区域マスタープラン自体が都市計画区域内を対象としている計画というところもありまして、都市計画区域の外にある市町村との連携を明確に書けるかと言われると、まだあやふやなところはありますが、今回、都市計画区域以外でも主要な観光地との連携は必要となるということで、そういう位置づけをしようと考えているところです。どこまで反映できるか明確にできないところはありますが、区域内単独で終わる話ではありませんので、御意見を受けて少し検討させていただきたいと思っております。

それから、市町マスの整合性ですが、まず、体系的なところからお話ししますが、お手元の青いドッチファイルの冒頭に、今回改定いたしました基本方針がとじてあると思います。そちらの1ページをごらんいただいでよろしいでしょうか。

目次の次に模式図があると思います。模式図の中でグレーに白抜き文字であらわしているのが、2月に議決を受けました都市計画に関する基本方針です。今、皆さんに御意見をいただいているのが、その下にある区域マスタープランになります。こちらについては圏域ごとに県のほうで策定することになっております。今回、県で策定する区域マスタープランの流れを受けて、これに即する形で市町が策定する市町マスタープランが制定されて

いきますので、ここの過程においてしっかりと連携・反映できるように調整していきたいと考えておりますが、区域マスタープランの策定においても、地域作業部会を設けて、その中で、県の出先もそうですが、市町の職員の方にも入っていただいて御意見を伺っているところです。

(「どの資料ですか」と言う者あり)

○事務局 ドッチファイルの冒頭に改定版が入っていなかったでしょうか。

失礼しました。申しわけございません。事務局のほうの準備漏れです。

今、1ページの模式図で、現在の区域マスタープランと市町マスタープランの位置づけについて説明させていただいております。市町さんにも区域マスタープランの策定について御意見をいただいておりますので、これが策定されましたら、しっかりと市町マスタープランのほうに反映できるように協力していきたいと考えております。

お配りしている参考資料1の41ページに、市町マスタープラン策定・改定の方針とありますが、今回改定する区域マスタープランの中にも、市町マスタープランとの連携等について位置づけておりますので、しっかりと連携を図っていきたいと考えております。

○出口会長 いかがでしょうか、大丈夫ですか。

○D委員 第5章の3番目に豊かな自然環境や景観の保全とありますが、豊かな自然環境というのは内陸のほうにあるわけですね。基本的な考えの中で動いていくわけですから、今言われた細部についてはこのように進めていくことはわかりませんが、中山間地域と連携をとらないと、県北、県央、県南の中の基本的なまちづくりというのは理解していますが、問題は、中山間地域が20年後になくなった場合に、どのようになるのだというアクセスの問題もあるし、この中に自然豊かなまちづくりというのを入れているわけですから、そこも少しは検討すべきではないかと、私はそう思ったから質問させていただきました。

○出口会長 ありがとうございます。区域マスタープランの主たる対象は、都市計画区域ということでしょうか、今、D委員がおっしゃったように、ほかの計画との関係性、そこにどういうふうに対応するのかという考え方を入れてほしいということだと思いますので、その辺、検討をよろしく願いいたします。

ほかにございませつか。

では、先ほど事務局から提案がありましたように、10分程度休みをとりたいと思います。再開の時間をよろしく願いいたします。

○事務局 出口会長、ありがとうございます。それでは、10分程度ということで、11時

20分より再開させていただくことでよろしゅうございますか。

それでは、今から休憩とさせていただきます。

午前11時12分休憩

午前11時20分再開

○事務局 それでは、時間となりましたので、再開したいと思います。

出口会長、よろしくお願いいたします。

○出口会長 では、残りの第4章に進みたいと思います。事務局のほう、説明をよろしく
お願いいたします。

○事務局 それでは、第4章について、約30分程度御説明いたします。

説明が終わりましたら、質疑応答となりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、第4章「主要な都市計画の決定方針」について御説明いたします。

前方のスクリーンをごらんください。第4章では、第1節に「土地利用に関する主要な
都市計画の決定方針」、第2節に都市施設の整備、第3節に市街地開発事業、第4節に自
然環境の整備または保全、第5節に防災都市づくり、第6節に都市計画の推進に関する方
針を、それぞれ記載しております。

まず、第1節の「土地利用に関する主要な都市計画の決定方針」について御説明いたし
ます。

前半で御説明しましたとおり、区域マスには、県決定都市計画の方針や、広域調整の観
点から必要な市町の都市計画の方向性を記載いたします。この表は、都市計画の種類ごと
に決定するものをあらわしたものです。例えば、今回改定する区域マスや、区域マスの第
3章に記載する区域区分、また、一般国道・県道など、広域・根幹的な都市施設や、複数
の市町村にまたがるものは、県が決定いたします。一方、用途地域等の地域地区や、次の
スライドの公共下水道、地区計画など、住民に身近な都市計画は、市町村が決定すること
とされております。

区域マスには、圏域の課題を踏まえながら、地域毎の市街地像を定めており、第4章は、
この市街地の実現に向けて、都市計画の決定方針を定めることとなります。

土地利用の方針について、記載内容の項目と記載の考え方を示したものが下の表になり
ます。まず、1の「基本方針」には、基本的な考え方と圏域における重点的な課題を記載
しております。以下、2以降には、広域調整の観点から、市町マスに反映すべき具体的方
針や県決定都市計画の方向性を記載することとしております。

まず、1の「基本方針」について御説明いたします。

豊かな自然と共生する、人口減少下でも持続可能な都市の実現に向けましては、3つの長期的な都市づくりの基本方針を踏まえ、地域の特性を考慮しながら、土地利用に係る都市計画を運用することが必要です。これまで、都市計画は、人口が増加する中で、無秩序な都市化をコントロールするとともに、効率的な基盤整備を実現するという役割を果たしてきました。

しかし、少子高齢化が進行する中で、これまでのような人口増を前提とした都市づくりを目指す状況ではなくなってきました。このため、さまざまな課題はありますが、都市の状況に応じて、既成市街地の再構築等により、都市構造の再編に取り組むことが必要となります。

この課題への対応に向けては、まず、規制に加えて、民間の活動や投資を誘導するという観点が必要となります。また、居住、福祉、医療等の諸機能が都市内のどこに立地すべきかを明確にするなど、限られた都市空間の適正な配分を確保する観点から、土地利用の規制誘導を図ることが必要と考えられます。

具体的には、「人のまとまり」を形成する核となる市街地に都市機能を集約し、これらの市街地間で機能を補完しながら、一定の人口密度を有する活力ある地域を形成するとともに、さまざまな災害に強い安全な都市の構築、産業・観光の拠点の構築、既存集落の維持に向けて、効果的・効率的な土地利用の誘導を図ります。

このようなことを踏まえ、重点的な取り組みとして、中部圏域では3点を記載しております。

まず、1つ目は、「市街地拡大圧力への対応」であります。宮崎市は、依然、人口が増加しており、これまでの市街化調整区域の建築が多い状況は、当面、継続することが予想されます。市街化調整区域は、市街化を抑制することが原則であります。市街化区域に隣接する区域や、利便性が高まるスマートインターチェンジ周辺は、無秩序な市街化が進行する恐れがあることから、土地利用を整序していくことが必要となります。

重点的な取り組みの2つ目は、「計画的な「人のまとまり」の核の形成」であります。「人のまとまり」を形成するためには、多様な機能の集積や、まちなか居住の市街地として再生するなど、必要な都市機能を集約しやすい環境を確保することが必要となります。このため、地域地区の見直しや地区計画の活用など、公共公益施設の適正配置の検討が必要となります。

重点的な取り組みの3つ目は、「経済発展・雇用創出に資する市街地の形成」であります。本県の経済発展や雇用創出に資する産業立地のニーズ等への対応のために、自然環境や農林漁業との調和を図り、交通体系と整合が図られた整備を行うなど、良好な環境の確保された特色ある市街地を形成することが必要となります。

続いて、土地利用に関する方針の2以降の記載内容を御説明いたします。

具体的な方針を定める「2.」以下については、これまでは、具体的な地名ごとに記載しておりましたが、今回は、市町マスとの役割分担を考慮して、地名を削除し方向性を示しております。なお、記載内容は、従来の内容を継承・集約しております。

また、「8. 大規模集客施設の適正立地に関する方針」は、詳細な内容は、別途定めるガイドラインに記載するため、省略して記載し、防災に関する内容は、「第5節 防災都市づくりに関する方針」に移行することとしております。

以上の具体的な記載イメージは、参考資料1の14～21ページとなりますが、これより特徴的な部分を抜粋して御説明いたします。

まず、2の「主要用途の配置方針」について御説明いたします。

主要用途の配置方針は、地域毎の市街地像とリンクして用途の配置方針を設定しております。

まず、商業業務地について御説明いたします。

宮崎市の中核的市街地には、広域都市圏の中心となる商業業務地を配置し、土地の高度利用と基盤整備の一体的な促進や多様な機能の集積等、ICT等クリエイティブ産業の集積等を促進し、求心力のある広域商業業務地を形成することが必要と考えております。

次に、地域生活の中心となる市街地には、主に周辺地域の日用品などを賄う商業業務施設を配置し、核を中心とした都市基盤の整備・維持や、公共施設の効率的な適正配置の検討を図る必要があると考えております。

また、主要な幹線道路沿道の市街地には、同じく、周辺地域の日用品などを賄う商業業務施設を配置し、周辺の住宅地等に配慮しつつ、交通利便性を生かした機能の集約や居住環境の改善により、安全で快適な居住空間を維持・創出することが必要と考えております。

次に、「人のまとまり」が形成されるべき住宅市街地には、商業・医療・福祉等の都市機能の集約を図る必要があると考えております。

次に、4の「市街地における住宅整備の方針」について御説明いたします。

住宅が量的に充足し、空き家が増加する中、今後は、空き家を含む既存ストックの有効

活用が必要となります。このため、良質なストックの形成に向けて、高齢者への対応や耐震性の向上など、新築住宅に加え、リフォームによる既存住宅の質の向上を図る必要があります。特に、中核的市街地は、交通の利便性などを生かし、既存施設のリフォームなどにより、まちなか居住型の市街地として再生することが必要となります。また、公営住宅は、「人のまとまり」を形成する観点から、その核となる市街地に建てかえることが重要と考えております。

次に、5の「特に配慮すべき問題等を有する市街地の方針」のうち、特徴的な部分を御説明いたします。

まず、アの中核的市街地であります。土地の高度利用の促進の理由として、多様な機能の集積が必要であることを位置づけております。

次に、イの「用途の純化、用途の複合化に関する方針」では、工業地や流通業務地は、これらを集約して用途の純化、つまり同様な用途に誘導することを記載しております。一方、工業地でありながら住宅が相当程度立地しているような場合は、住居系への用途転換を検討する必要があることを追加しております。また、「人のまとまり」が形成される住宅市街地では、用途の純化を図りつつも、商業・医療・福祉等の必要な都市機能を誘導できるよう、一部において用途の複合化を図る必要があることを追加しております。

続きまして、ウの「居住環境の改善又は維持に関する方針」について御説明いたします。高度成長期以降に開発された住宅団地の再生として、良質なストックの形成や空き家の活用等の観点を追加しております。また、農地との共存が必要な住宅市街地は、地域地区の見直しにより、良好な環境の保護を図ることが必要であることを追加しております。

エの「市街地内の緑地の保全等に関する方針」については、市街地内の農地のうち、必要性の高いものについては、都市農業振興基本法を踏まえ、市街地内にあるべき農地として位置づけることを追加しております。

続いて、第2節の「都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針」について御説明いたします。

都市施設についても、土地利用と同様に、都市づくりの基本方向に基づいて地域毎の市街地像を定め、その実現に向けた都市計画の決定方針を位置づけることと考えております。特に交通施設については、今回、連携軸を位置づけておりますので、その実現に向けて、決定方針を整理することとしております。

全体的な構成としましては、まず、アの「基本方針」の前文に、基本的な考え方や重点

的な課題を記載しております。次に、具体的な方針を定める下段の「ア．基本方針」や、「イ．主要な施設の配置の方針」は、従来の内容を継承しつつ、改定基本方針から市町マースに反映すべき内容を記載しております。また、ウの「主要な施設の整備目標」には、国と県が整備する路線に限定して記載しており、市町決定都市計画に係る道路等は、市町マースに位置づけることとするよう、方針を記載しております。

具体的な内容は、参考資料1の22～25ページに記載しておりますが、これより特徴的な部分を抜粋して御説明いたします。

まず、交通施設の基本方針の前文には、地域公共交通網形成計画の策定等の促進を追加しております。また、将来を見据えた都市経営の観点から、都市施設の効率的な整備や維持・管理の推進、施設ごとに必要な機能を保全、的確なストックマネジメントによる施設の長寿命化などといったことを追加しております。

次に、基本方針においては、地域毎の市街地像に位置づけた連携軸を受けて、その実現に向けた方針として「①広域交通体系の整備」を追加しております。内容としましては、広域連携軸としての広域観光ルートの形成や、広域観光、産業振興等の観点から、東九州自動車道などの高規格幹線道路の整備促進や、それと一体となって機能する春田バイパスなどの地域高規格道路等の整備推進を位置づけております。

また、広域・地域連携軸として、各点間の交流・連携を支える、地域高規格道路や国県道の整備推進を、さらに、県外・国外との交流や効率的な物流ネットワークの形成を支えるため、空港・港湾施設の利便性の向上や、交通結節機能の強化に努めることを追加しております。

また、圏域内の交通施設の方針として、②に「域内交通体系の整備促進と再編の方針」を位置づけております。内容としましては、広域拠点を中心とした都市圏における渋滞緩和対策や、圏域・地域・生活拠点を中心とした都市圏における都市計画道路などの整備推進、また、長期末着手の都市計画道路の見直しにつきましては、計画の廃止も含め、総合的な見直しを進めることを追加しております。

次に、「下水道及び河川」の方針について御説明いたします。

全体構成や記載の考え方は、交通施設と同様ですので、説明は省略いたします。

具体的な方針を定めるアの「基本方針」のうち、aの「下水道及び河川の整備の方針」の①のタイトルを、改定基本方針を踏まえ、「人のまとまり」の形成に向けた方針に変更しております。また、これを受けて、具体的な方針の中に、人口減少を考慮した下水道事

業計画の適切な見直しや、必要な既存設備の更新、長寿命化を促進することを追加しております。

bの「整備水準の目標」では、各市町の公共下水道事業の全体計画に沿って、整備を促進することを記載し、具体的な内容は市町マスに記載することとしております。

具体的には、参考資料1の26～28ページに記載しておりますが、その他の内容につきましては、説明を省略させていただきます。

次に、「公園、緑地等」の方針について御説明いたします。

全体構成や記載の考え方については、交通施設と同様ですので、説明は省略いたします。

アの「基本方針」は、「スポーツランドみやぎ」を推進している本県の特性を踏まえ、その中心となる運動公園のより一層の機能充実を図ることを追加しております。

また、aの「公園、緑地等の整備の方針」では、下水道・河川と同様に、①のタイトルを「人のまとまり」の形成に向けた」に変更し、効率的な都市経営の観点から、公共投資の選択と集中による公園の効率的な整備や維持・管理の推進等や、施設ごとに必要な機能の保全、長寿命化計画に基づく既存ストックの適切な維持・管理と施設更新などを追加しております。

具体的な内容は、参考資料1の29～31ページに記載しておりますが、その他の内容につきましては、説明を省略させていただきます。

第2節の「4. その他の都市施設」、第3節の「市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針」、第4節の「自然環境の整備又は保全に関する方針」につきましても、特徴的なものはありませんので、説明は省略いたします。

次に、防災都市づくりに関する方針について御説明いたします。

全体構成は、他の方針と同様であり、まず、1の「基本方針」に、基本的な考え方や重点的な課題を記載しております。

次に、2の「防災都市づくりに関する機能強化・整備・保全の方針」には、改定基本方針をもとに、具体的な方針を位置づけております。①の「県民防災力の向上」、②の「都市構造の強化」、③の「災害に強い都市の骨格の整備」、④の「災害に強い都市の拠点等の整備」といった観点から、それぞれ方針を記載しております。

3の「主要な施設の配置の方針」には、防災都市づくりのイメージを伝えやすいように骨格と拠点の配置を記載しております。

これらは、市町に一度意見照会を行っておりますが、意見が少ない状況であり、現時点

では、記載内容が各圏域で同様の状況となっております。本日の御意見等も踏まえ、今後、内容を整理したいと考えております。

具体的には、参考資料1の37～40ページに記載しておりますが、これより特徴的な部分を抜粋して御説明いたします。

1の「基本方針」には、県民の生命・財産を守るため、危機事象からの復興も見据え、自助・共助・公助が連携した危機事象に強い環境づくりを目指すという観点から、災害対策のあらゆる分野で減災の考え方を徹底し、ハード・ソフト対策を組み合わせた総合的かつ計画的な対策を進めることなどを位置づけております。具体的には、道路、河川、都市公園等の都市基盤の機能強化や公共下水道等のライフラインの機能強化等を位置づけております。また、基本方針と同様に、災害ごとに基本的な考え方を整理しており、地震・津波災害では、短期・中期的には避難経路、避難場所などの整備を、あわせて、長期的な課題として土地利用の検討について記載しております。また、豪雨・土砂災害では、国、県、市町村が連携し、引き続き、ハード・ソフト対策に一体的、計画的に取り組むことを位置づけております。

次に、具体的な方針を定める「2. 防災都市づくりに関する機能強化・整備の方針」につきまして御説明いたします。

①の「県民防災力の向上に関する方針」としては、GISデータのオープンデータ化により、地域の避難計画や受援体制の検討を進めることを、②の「都市構造の強化に関する方針」には、市町が、防災上問題がある地域を把握することや、必要に応じて都市計画の見直しを行うことを追加しております。その際、県は、市町の取り組みを支援するとともに、市町と協働して課題解決に向け検討することとしております。また、密集状態にある市街地の改善に向けた対応等を促進することについても追加しております。

次に、③の「災害に強い都市の骨格の整備に関する方針」について御説明いたします。まずは、広域的な連携軸として、救急時において命の道となる東九州自動車道、九州中央自動車道の整備を促進することや、これらと一体となった地域高規格道路の整備を推進することを位置づけております。また、圏域内の連携軸として、災害時の緊急活動を支える幹線道路や、避難経路の整備を推進・促進すること、消防車両が進入できない未整備道路などの計画的な整備の促進、救急・救援活動を支援する道路の安全確保や電線類の地中化等を促進することを位置づけております。

④の「災害に強い都市の拠点等の整備に関する方針」には、拠点となる施設の機能強化

の推進・促進や、後方支援拠点と沿岸部の相互協力体制が確保される都市基盤整備の検討、防災拠点となる都市公園、緑地等の整備の推進、オープンスペースである都市公園の活用などを位置づけております。

次に、3の「主要な施設の配置の方針」について御説明いたします。

ここでは、防災都市づくりのイメージを伝えやすいように、骨格と拠点の配置を記載しております。

まず、①の骨格となる道路につきましては、九州縦貫自動車道宮崎線や東九州自動車道、また国道10号、219号などを、骨格的な緊急輸送道路網として位置づけております。

次に、②の災害対策の拠点等につきましては、災害対策の側面に応じて位置づけられている拠点として、防災関係機関が集積する宮崎市中心部や、宮崎空港、インターチェンジなどの救援物資の備蓄・集積拠点、また、大学病院や県立宮崎病院といった災害医療拠点、生目の杜運動公園などを位置づけております。

最後に、第6節の「都市計画の推進に関する方針」について御説明いたします。

全体構成は、他の方針と同様であり、まず、1の「基本方針」に、基本的な考え方や重点的な課題を記載しております。

次に、2の「推進に関する方針」には、改定基本方針をもとに、具体的な方針を位置づけております。(1)の「市町マスタープラン策定・改定の方針」には、区域マスの方針を反映し、都市計画を実現する市町マスの策定方針を、(2)の「持続可能なまちづくりの推進の方針」には、財政の視点を考慮した都市経営や、都市計画基礎調査等による実態把握を、(3)の「都市計画に関する情報提供の推進の方針」には、情報提供についてそれぞれ記載しております。

なお、これらは、防災都市づくりの方針と同様に、市町に一度意見照会を行っておりますが、意見が少なく、現時点での記載内容は、各圏域で同様の状況となっております。本日の御意見を踏まえ、今後、内容を整理したいと考えております。

具体的な内容は、参考資料1の41～42ページに記載しておりますが、これより特徴的な部分を抜粋して御説明いたします。

まず、1の「基本方針」は、住民は、一人一人がまちづくりの主役であることや、市町が住民と協働して特色あるまちづくりに取り組むことが必要であることを位置づけるとともに、県の役割として、広域・根幹的な視点から都市計画の方向性を示し、本県の目指す都市づくりを推進すること、市町に指針を示し、必要な調整を行うとともに、住民参加の

仕組みづくりも推進することを位置づけております。

次に、2の「推進に関する方針」について御説明いたします。

(1)の「市町マスタープラン策定・改定の方針」には、市町マスの策定・見直しや、都市計画の実施、立地適正化計画の策定を位置づけております。

(2)の「持続可能なまちづくりの推進」は、財政の視点を考慮した都市運営の促進や、長期末着手都市施設等の定期的な見直し、個々の適時適切な都市計画の見直し、都市計画基礎調査の成果等を活用した問題の把握と都市計画の見直しといったことを位置づけております。

最後に、(3)の「都市計画に関する情報提供の推進の方針」につきましては、マスタープラン策定過程からの積極的な情報開示や、住民の意見を反映する仕組みづくり、都市計画に関するGISデータのオープンデータ化、都市計画基礎調査を活用した都市の動向の検証と市町と協働した現状把握といったことを位置づけております。

説明は以上であります。

○**出口会長** ありがとうございます。

時間が押していますが、どこからでも結構ですので、御意見をいただきたいと思っております。

私のほうから、すみません。スライド54と参考資料1の15ページと43ページの地図を見ながらですが、まず、スライド54、具体的な地名毎に方針を記載していたものを、地名を削除して方向性を示すものに変更したという、この理由は何でしょうか。

というのは、参考資料1の43ページの図には、中心市街地の部分にはピンク色の点で丸を置いて、中心市街地と記載があります。参考資料15ページの商業業務地の中には「宮崎市の中核的市街地」とあって、2つ目の丸には「地域生活の中心となる市街地」とあります。宮崎市の中核的市街地というのは、図に示しているもので、固有名詞として明記したほうがいいと思っておりますし、地域生活の中心となる市街地というのは、旧町の役場があったところや一定の商業地がモールみたいになっているところという意味だと思います。中部圏域で、県都であるところの中に名前が消えたことの原因がよくわからないのですが、その理由を教えてくださいませんか。

○**事務局** 主要用途の配置の方針については、従来は、今、先生がおっしゃったように、地名を含めて、例えば商業業務地を配置するというふうに書いていました。今回は、言葉でリンクさせていますが、参考資料1の15ページでは「中核的市街地」もしくは「地域生活の中心となる市街地」という言葉、9ページの地域毎の市街地像では、具体的な市街地

像としては言葉を残して、目指すべき20年後の市街地像としてはこういうところが主になってきますと。それを目指して、用途の配置方針では細かく書かずに、こちらのほうから引っ張ってきている形にしております。

従来のマスタープランでは、例えば住宅市街地についてもそれぞれ団地の名前を出していましたが、個別に出していくというよりは、そこは市町マスタープランで位置づけていただきたいということで、今回は主なものだけを市街地像に挙げることにしております。

○出口会長 理由がわかりました。ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○F委員 スライドの71ページ、防災都市づくりに関する緊急輸送道路網で、一ツ葉有料道路と、ぽんと挙げてありますが、具体的に検討しますと、大淀川にかかっている一ツ葉大橋をメインに——宮崎港との連絡は交通網では市街地も予備としてはありますが——そこから高速道路に乗って都城や新田原というルートになりますので、こういうところを緊急輸送道路網と位置づけておられるのは結構なんですけど、ここは1日ぐらいで復旧できる程度にするぐらいのことをしておかないと難しい気がします。

もう一つは、これは宮崎市中心部だけ書いてありますが、先ほどC委員が言われたように宮崎空港は使えませんので、新田原とのコネクションをどうするかということをごどこかに入れておいていただきたい。

それから、都城の陸上自衛隊、新田原の航空自衛隊、そういうところが災害時には機能してきますから、物流も含めて市内に援助するということがわかるように、広域になりますが、入れておかなければならないと思っております。

○出口会長 いいですか、意見ということで。

ほかに。

○G委員 71ページ、救援物資の備蓄・集積拠点として宮崎空港、宮崎港、それから県の運動公園等も挙げてあります。港や空港が使えたりすればこそですが、空港のところは高い建物がありません。東病院もありますが、あそこも高くて3階です。津波とかを想定しても、ある程度高さのあるところでないとならざるを得ないのではないかと思います。どこがいいのかということには私もわかりませんが、こういうところだけでいいのかなという感じがしております。

○出口会長 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

○事務局 御意見がありましたとおり、例えば地震・津波による災害が発生した場合、こ

ういうところが機能すると言われると、確かに疑問点があるかと思いますが、御意見の部分は、地震・津波災害に特化して書いているわけではなくて、その他災害の場合も想定して、こういうところも拠点となるという位置づけで挙げております。おっしゃるように、これ以外にもあるのではないかということは確かにありまして、ここに関しては、広域的な観点で把握できていなかった部分について、市町のほうにも挙げていただきたいということで意見照会しておりますが、現時点でこれ以上のところが挙がっておりませんでしたので、そういう御意見等を踏まえて検討したいと思います。

○**危機管理局** 危機管理局です。都市計画とは直接関係ありませんが、南海トラフを想定して、物資の集積拠点等については既に計画をつくっておりますので、この圏域に係る部分については内部で調整して、書けるところは書くということで対応したいと思います。

○**出口会長** ありがとうございます。ほかにございませんか。

○**A委員** 56ページ、先ほどコメントしたことの関連で、文言として「主要な幹線道路沿道」とありますが、鉄道を考慮しないのかということが疑問です。これから鉄道を使って残していこうという活動をされている中で、道路だけでなく鉄道という文言も入れたほうがいいのではないかというのが1点です。

もう1点は、防災の関係ですが、67ページ、長期的と書いてあるところで、土地利用の検討とあります。昨年8月に大淀川も大規模な浸水想定を発表しておりますので、そういったものを含めて、この中に散りばめられている避難にも使えるような公園の配置や、この中では文言が見えなかったのですが、高齢者の利用施設、いわゆる老人ホームはどの場所であればオーケーにするとか、設けるとしても2階まで避難できるようにするとか、そういった文言も盛り込んでいただいたほうがいいのではないかと感じました。

○**出口会長** ありがとうございます。重要な視点だと思いますので、ぜひ参考に、よろしくをお願いします。

ほかにございませんか。

では、いただきました意見を参考にさせていただいて、案の改定あるいは改善をよろしくお願いたします。

それでは、最後に私のほうからお礼をいたしまして、事務局のほうにマイクを返したいと思います。どうも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した。

それでは、最後に、都市計画課長の巢山から皆様にお礼の御挨拶を申し上げます。

○**巢山都市計画課長** 事務局をしております都市計画課長の巢山と申します。

出口会長を初め、委員の皆様、本日は、年度末の大変お忙しい中、御出席いただき、そして熱心な議論をいただきました。まことにありがとうございました。また、一部資料が不足して御迷惑をおかけしました。大変申しわけありませんでした。

本日の審議会が今年度最後の審議会となりまして、委員の皆様には一年間大変お世話になりました。皆様からいただきました御意見で、今年度、都市計画に関する基本方針を議会に上程させていただき、一昨日、議決をいただきました。

この方針に基づきまして、きょう議論いただきましたマスタープラン、これは市町の都市計画の指針となるものでございまして、市町と意見調整、作業部会一緒になって、市町のつくるマスタープランと方向性を合わせ整合させる作業を進めながら、来年度までにはマスタープランを策定したいと考えております。

委員の皆様にも引き続き御指導を仰ぎたいと考えております。今後ともよろしくお願ひしたいと考えております。

本日はまことにありがとうございました。甚だ簡単ではございますが、感謝の言葉として述べさせていただきます。ありがとうございました。

○**事務局** 以上をもちまして、第136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、御多忙の中、御出席いただきまして、まことにありがとうございました。

午後0時00分閉会