

第145回 宮崎県都市計画審議会

日 時：令和2年12月18日（木）午後2時～

場 所：宮崎県庁 本館 講堂

午後 2 時 0 分開会

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから第145回宮崎県都市計画審議会を開催いたします。

私は、司会進行の県土整備部都市計画課課長補佐、黒木でございます。よろしくお願いいたします。座って進行させていただきます。

本日は、委員16名中15名の御出席をいただき、開催要件である過半数を満たしておりますことを御報告いたします。

次に、資料の確認をお願いいたします。

「第145回宮崎県都市計画審議会 会議次第」、それから「出席委員名簿」「配席図」、それから「資料1」「資料2」「資料3」「資料4」、それから「青のドッチファイル」、そして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。

また、委員の皆様へは、審議会に先立ち、郵送などで議案書を送付しております。お手元に不足している資料はございませんでしょうか。

なお、「青のドッチファイル」と「黄色のファイル」は、会議終了後、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、出口会長に御挨拶いただきたいと思います。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12月、師走の中、それからコロナ禍の大変な時期でございますけど、今日の案件としましては、3つの議案、それから1つの報告があります。これからの宮崎県の地域振興に非常に重要な内容だと思います。皆様方の忌憚のない御意見をいただき、この会を進めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

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 では、座って進めさせていただきたいと思います。

まず初めに、本日の議事録署名委員を指名させていただきたいと思います。

後藤委員と坂本委員のほうにお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

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 都市計画課課長補佐の松田です。よろしくお願いいたします。

本日の議事の概要について御説明をいたします。

お手元にあります会議次第を御覧ください。

本日、議案が3つございます。議案第1号として串間都市計画道路の変更、議案第2号として日南都市計画道路の変更、議案第3号として都城広域都市計画道路の変更、以上、3件を予定しております。

また、議案のほかに、現在、県において改定を進めております「都市計画区域マスタープラン」について、改定の概要、また今後のスケジュール等について御説明させていただきたいと考えております。よろしくお願いたします。

○**出口会長** ありがとうございます。以上について、本日審議をお願いいたします。今、事務局が説明したように、この次第を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、この次第に従って議事に入りたいと思います。

まず、議事の説明のほうを事務局からお願いいたします。

○**事務局** それでは、議事の説明に入ります。

議案第1号、議案第2号は、それぞれ串間と日南の都市計画道路の変更ということで、日南串間線、同じ路線になっておりますので、まず、この日南串間線、東九州自動車道でございますが、こちらの概要と現在の状況について御説明したいと思います。

このスライドは、宮崎県南部の高速道路の状況を示しておりますが、縦のラインが東九州自動車道で、宮崎インターから横に伸びる道路が宮崎自動車道となっております。

今回の議案に関連する東九州自動車道の県南区間は、このピンクの範囲で示したのになります。

緑の線でございますが、日南北郷インターチェンジから日南東郷インターチェンジ、これは既に開通済みでございます。

赤の線で示す区間については、測量や用地買収、また工事などを行っている事業中の区間でございます。

また、グレーの破線の部分については、南郷インターから奈留インターでございますけれども、現在、事業化に向けて調査中でございます。

それでは、この青線で囲まれた範囲を拡大して、日南串間線の説明を行います。

こちらの図は、こちらのほうが日南市、こちらのほうが串間市、そしてこちらのほうが鹿児島県志布志市となっております。

日南東郷インターチェンジがこの黒い点線の位置、志布志インターが左の黒の点線の位

置でございますが、宮崎県内の日南市から串間市に至る赤線で示す道路、これが日南串間線となります。

この日南串間線は、緑の点線で囲んだ、一番右の日南と真ん中の南郷と左の串間の都市計画区域をつなぎ、整備に伴いまして、日南市、串間市の相互の連携をより一層深めるとともに、宮崎市や鹿児島県ともつながることから、県内外との交流・連携の強化、さらには産業経済の活性化など、様々な効果が期待されているところであります。

今回、日南串間線に関わる変更は、この赤で示す奈留インターチェンジと日南東郷インターチェンジの構造の変更になります。

それでは、議案第1号 串間市に関わる都市計画道路の変更について御説明します。

今回変更する路線は、「1・5・1号 日南串間線」と「3・4・7号 泉町蔵元線」になります。

議案書のほうは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。

串間市の都市計画図をスクリーンのほうに示しております。

串間市役所がこちらのほうになります。国道220号、国道448号、県道の北方南郷線、上部でございます。それとJR日南線がこのように配置されておりました、大平川、福島川がこのように流れております。都市計画道路「日南串間線」がこちらになりますが、延長が約14キロで都市計画決定されており、奈留インターがこの位置に、串間インターがこの位置に計画されております。今回の変更は、この奈留インターのインターチェンジ構造の変更を行うものです。奈留インターは、当初、志布志方面の乗り降りしかできない計画でしたが、今回、日南方面の乗り降りもできる計画に変更を行うものです。

インターチェンジ構造の変更について御説明いたします。

右上の図を御覧ください。

奈留インターの周辺を示しておりますが、国道220号、県道北方南郷線、その国道と県道の交差点になりますけれども、秋山岐れ交差点と言いますが、その交差点がこちらのほうにございます。JR日南線がこの位置にありまして、大平川、福島川がこのように流れております。図の左が志布志方面で、右が日南方面となりますが、赤で示す路線が日南串間線となります。このように当初は、志布志方面の乗り降りのみができるハーフインターチェンジ構造で都市計画決定をしております。今回は、このように、秋山岐れ交差点に接続するフルインターチェンジ構造に変更し、黒い矢印で示す志布志方面の乗り降りに加え、赤い矢印で示す日南方面の乗り降りを可能とする変更となっております。

このインターチェンジ構造の変更により、国道220号と接続する道路の位置も変更となります。赤い点線の位置から秋山岐れ交差点、国道と県道の交差点への位置の変更となります。黄色で示す道路が都市計画決定区域から除外され、赤色で示す部分が新たに追加されることとなります。

それでは、変更の理由を御説明します。

1点目の理由は、産業振興の支援の強化です。

このスライドは奈留インターの周辺を示したものですが、ピンクの点線で囲んだ地域は全国有数のカンショの生産地域です。青の丸で示すように、複数の出荷施設が立地しておりますが、東九州道の事業化後も黄色の丸で示す箇所で同様の施設が増設されており、東九州道の開通を見据えた事業が拡大中でございます。ハーフインターの場合ですが、このように国道220号を利用して輸送を行うところですが、フル化することで出荷施設から海外輸出拠点のある関西・福岡方面への輸送時間が短縮され、カンショ生産地域の産地間競争力が強化されます。

なお、このグラフで示すとおり、平成28年から30年にかけて、カンショの輸出量は1.5倍となっております。

次に、2点目の理由でございます。大規模災害時における道路啓開の実効性の強化です。

なお、啓開とは切り開くという意味でございますが、道路啓開とは、大規模災害時に瓦礫などで塞がれた道路を切り開き、救援ルートを確認するという意味を意味します。

こちらの日南市から串間市の範囲を示した図面において、例えば、このように海岸沿いで台風や豪雨、また地震による津波浸水により地域をつなぐ道路などが被災し、国道448号が通行できない状況となった場合、青色の県道を救援ルートとし、救急搬送や物資輸送などが行われることとなり、これらの道路の大規模災害時での道路啓開の実効性を確保する必要があります。奈留インターをフル化することにより、このピンクの矢印のように串間インターを経由していたルートから、この青の矢印のように奈留インターを経由したルートが可能となり、迅速な道路啓開や救助活動などの支援が強化されます。

3点目の理由は、地域災害拠点病院と高速ネットワークで連結することによる医療体制の支援です。

奈留インターチェンジのフル化によって、青の矢印のように串間インターチェンジを経由していたルートから、ピンクの矢印のように奈留インターを経由したルートが可能となり、災害時に地域災害拠点病院と位置づけられる県立日南病院への搬送時間を約11分短縮

することができます。

以上が変更を行う理由となります。

次に、泉町蔵元線の変更について説明します。

まず、国道448号の一部となります泉町蔵元線の概要を説明します。

この赤い路線が都市計画道路「泉町蔵元線」になります。

平面図を拡大します。泉町蔵元線は、国道220号との交差点を起点とし、福島川を渡った先にある市道前田古川線との交差点部を終点とする延長1,210メートルの都市計画道路です。今回、終点の位置を都市施設となる福島川河川緑地公園に変更することにより、延長を850メートルに変更するものでございます。

また、都市計画法に基づき、車線の数を2車線と定めるものでございます。

では、変更の理由を御説明します。

泉町蔵元線の都市計画決定後、周辺において青線の市道の整備が進み、また上下流に橋が整備されたことから、地域間のネットワークが強化され、交通の分散が図られたことや、人口減少など社会経済情勢の変化による交通量の減少、またコンパクトなまちづくりを推進するため、今回の変更を行うものであります。

以上が泉町蔵元線の変更となります。

議案第1号の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。

では、議案第1号についての御質問、御意見等をいただければと思います。よろしくお願いたします。

議案第1号につきましては、特に宮崎の県央の方面へのアクセスが改善されるということが1件と、それからコンパクト、従来の道路網の整備が進んだということで短くするということになります。

○A委員 秋山岐れ交差点のところから新たに道路ができた。線路を渡って行くわけですよ。JR日南線、この線路のところは高架されているのでしょうか。どのような形になるんですか。

○出口会長 いかがでしょうか。右の上のほうのところから左ということで、状況が……。

○事務局 お答えします。高架されます。道路が上になります。

○出口会長 それはランプの部分が架かるんですか。それとも、ランプじゃない部分で架かるんですか。ちょっと図面ではランプが何か架かっているような気がしますが、いか

がでしょうか。

○事務局 ちょうどJRがここに今走っているところなんですけれども、ちょうどこれがランプから出ている取付道路になりまして、この部分については、橋梁のほうで上をまたぐことになっております。ちょうどこの部分につきましても、同様に橋梁構造でまたぐという構造になっております。

○A委員 分かりました。

○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。

○B委員 異論はありませんが、ちょっと後学のために教えていただきたいんですが、このインターチェンジ上というのか、日南方面と串間方面を最初に計画しなくて片方だけしていたということで、理由は3つ先ほど言われましたけれども、普通は上下というか行き来できるようにするのが当たり前だと思いますが、後学のために、なぜ最初からそういう計画にできなかったのか、予算の問題なんですか。

○事務局 お答えします。なぜまず最初ハーフだったかというお話かと思うんですけれども、当初は、家畜とか野菜、木材等の集積地である奈留地区につきましては、鹿児島向きへのハーフインターチェンジを設置することで、鹿児島県や志布志港方面に向かう大型車などが串間の市街地を回避できるような形、要は現状の生活環境を確保するという目的でハーフインターだったんですけれども、その後、都市計画決定したのが平成28年になりまして、その後に、令和2年、今年度にかけて、串間市のほうで国土強靱化地域計画が策定されたりとか、先ほど説明したとおり、非常にカンショの地域でのいろんな投資等が進んでおりまして、このタイミングでよりよい効果、よりよい支援が期待できるということで事業者のほうで判断されまして、今回フル化にするという流れになっております。

○出口会長 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

(「なし」と言う者あり)

○出口会長 では、御意見がないようですので、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号は原案どおりといたします。

では、続きまして、議案第2号について説明をよろしくお願いたします。

○事務局 議案第2号について御説明します。

議案第2号は、日南市に関わる都市計画道路の変更となります。

対象の路線は、「1・5・1号 日南串間線」と「3・5・10号 星倉東郷線」の2路線となります。

議案書は9ページから13ページとなっておりますので、併せて御参照ください。

まず、日南串間線の変更ですが、議案第1号で説明したとおり、この路線は日南市から串間市に至る都市計画道路となります。説明する日南都市計画道路は、このスライドの赤の点線で示す範囲となります。

これは日南市の都市計画図を示しております。日南市役所がこの位置にあります。国道220号がこの位置に、国道222号がこのように走っております。JR日南線、そして酒谷川、広渡川がこのように流れております。日南総合運動公園がこちらになります。日南串間線はこの赤の実線ですが、延長が約9キロで都市計画決定されております。そして、日南東郷インターチェンジがこちらのほうになりまして、油津インターチェンジがこちらになります。今回この日南東郷インターチェンジのインターチェンジ構造を変更するものでございます。日南東郷インターチェンジは、当初、宮崎方面の乗り降りしかできない構造となっております。今回それを串間方面の乗り降りも可能とする計画に変更を行うものです。

こちらの図は、赤色が日南串間線となりますが、上側が宮崎市、下側が串間市方面でございますけれども、現在は、この黒い矢印のように、宮崎方面の乗り降りができる計画となっております。今回この計画に、赤い矢印のように、串間方面の乗り降りができるようにフルインターチェンジとする変更を行うものでございます。

こちらは日南東郷インターチェンジ周辺の図になりますが、県道日南高岡線がこの位置にあります。後ほど説明します星倉東郷線が横に走っておりまして、日南総合運動公園がこの位置にあります。広渡川、福谷川がこのように流れておりまして、赤線で示す部分が日南串間線でございますが、このインターチェンジ部分を拡大します。今回フルインターチェンジへの変更に伴い、赤色で示す部分を道路の区域として拡大、都市計画変更を行うものでございます。

それでは、変更の理由を説明いたします。

まず1点目の理由でございますが、大規模災害時の広域的な医療体制と救助活動などの支援強化です。

こちらのスライドは日南市の中心部を示しておりますが、例えば、このように、地震に

よる津波浸水により、国道220号や県道風田星倉線など地域をつなぐ道路が通行できない状況となった場合、広域的な医療や救助活動を迅速に行う道路が必要であり、その道路を強化するものでございます。今回の理由としては、その道路を強化するという形でございます。

日南東郷インターチェンジをフルインターチェンジとすることで、地域災害拠点病院の県立日南病院から航空搬送拠点となる日南市消防署への搬送が、この青の矢印のように国道222号を経由するルートから、このピンクの矢印のように日南串間線を経由するということが可能となります。また、逆に、日南病院に搬送するということも可能となるなど、より迅速な対応を行うことができることとなります。

さらに、物資の輸送拠点となる日南総合運動公園から串間方面への物資の搬出・搬入が信頼性の高い高速ネットワークにより連結され、災害時における支援が強化されるものでございます。

次に、2点目の理由でございますが、運送業等の事業拡大や新たな工業団地の支援となります。

日南東郷インターチェンジがこの位置でございますが、この周辺に、日高嶋工業団地、吉野方工業団地がございます。東九州自動車道の事業化後、これらの工業団地において運送業者の進出が進んでおり、雇用の拡大が図られています。

このグラフは、縦の棒グラフが各団地の企業の進出状況を、またピンクの折れ線グラフが雇用者数の増加状況を示しております。東九州自動車道が事業化した平成28年度以降、各団地において運送業者の増加が見られ、雇用者数も平成15年と比較すると約3倍の伸びがあります。このような中、日南市では、さらなる企業進出に向けた工業用地確保に取り組んでおり、日南東郷インターチェンジのフル化により、青の矢印の宮崎方面に加え、ピンクの矢印の串間方面を高速ネットワークで連結することで、運送業者の事業拡大や新たな企業進出を支援することができるということでございます。

以上が変更を行う理由となります。

次に、星倉東郷線の変更について御説明いたします。

星倉東郷線はこの位置にあります。この赤の点線で囲んだ部分が変更箇所、変更箇所を拡大します。

星倉東郷線はこのように都市計画決定していますが、インターチェンジのフル化に伴い、交差点の一部区域の拡大を行うものです。

以上が星倉東郷線の変更となります。

議案第2号の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。議案第2号は、高速道路のハーフからフルインターになる、それから星倉東郷線につきましては、それに関わり範囲が広がるということになります。いずれの内容でも結構ですので、御質問、御意見等いただければと思います。よろしく願いいたします。

いずれも防災や産業振興に寄与するということでございます。特に異存、意見等ございませんでしょうか。

(「なし」と言う者あり)

○**出口会長** ありがとうございます。では、議案第2号についてお諮りいたします。

議案第2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。では、議案第2号は原案どおりといたします。

ここで、コロナの対策も兼ねて、室内換気でちょっと時間を取りたいと思います。

午後2時31分休憩

午後2時38分再開

○**出口会長** 時間が参りましたので、審議を再開したいと思います。

引き続き議案第3号について、これから審議を始めます。

事務局のほう、議案について説明をお願いいたします。

○**事務局** 議案第3号について説明します。

議案第3号は、都城市に関わる都市計画道路の変更についてでございます。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。

都城市山之口町の都市計画図をスクリーンに示しております。

宮崎自動車道がこのように走っておりますが、山之口スマートインターチェンジが黒の点線で囲まれたところですか。国道269号がこのように走っておりまして、JR日豊本線がこのように走っているところですか。山之口総合支所と山之口駅がこちらのほうにございまして、山之口運動公園がこちらのほうになります。運動公園は本県2回目の開催となる国民スポーツ大会の競技会場となっております。陸上競技場など再整備が行われておりまして、都城市により公園区域の拡大を行う都市計画変更が行われております。今回、この

山之口運動公園の再整備に伴い、この赤い線で示す運動公園線、この都市計画変更を行うものでございます。

まず、運動公園の変更の説明の前に、山之口運動公園の再整備について説明いたします。

整備前は陸上競技場や野球場など面積が11ヘクタールの運動公園でございます。この中の運動公園線がこの赤で示す位置でございますけれども、今回、このように、右の図のように、陸上競技場が2面、投てき練習場、多目的広場、そして駐車場の再整備を行います。面積が24ヘクタールの運動公園となります。整備後の図に青い線を示しておりますけれども、これが整備前の公園の区域となります。現在、造成工事が行われておりまして、その後、国民スポーツ大会のメイン会場となる陸上競技場等の整備が行われることとなっております。

それでは、変更の説明を行います。

この図は今回の変更箇所を示したものでございますけれども、運動公園の再整備に伴い、公園利用の利便性の向上を図る歩道の拡幅、また右折レーンや導入路の設置による運動公園線の一部区域の変更を行うものです。

今回、変更する箇所を①、②、③の大きく3つに分けて説明をします。

①の箇所を拡大します。こちらは山之口スマートインターチェンジに通じる市道が接続されている交差点になります。この市道は、都城市が公園へのアクセス向上を目的に道路改良を行うものです。今回、この市道改良に伴い、運動公園線内に右折レーンの設置が必要となったことから、赤色部分について、道路区域の拡大を行うとともに、黄色で示す交差点の一部区域を運動公園線の道路区域から除外するものであり、運動公園線と市道の道路区域がこのように変更となります。

次に、②の箇所について説明します。こちらは山之口運動公園の再整備に伴う造成により、黄色部分が公園区域となるため、道路区域から除外し、公園区域に編入する変更を行うものです。また、赤色部分について、公園への進入路整備に伴う道路区域の拡大により、公園区域から道路区域へ編入するものです。

最後に、③の箇所について説明します。こちらは、公園利用者が円滑に移動できるように、駐車場側の歩道の拡幅、また交差点の右折レーンの設置や駐車場への導入路の整備に伴い、赤色部分について道路区域に編入するものであります。

なお、この図のとおり、歩道は幅員2.5メートルから4.0メートルに変更となります。議案第3号の説明は以上であります。

○**出口会長** ありがとうございます。山之口運動公園の拡張に伴う運動公園線の出入り、広げる部分と、都市計画道路として削除する部分の内容です。これもどこからでも結構ですので、御質問等いただければと思います。よろしく願いいたします。

運動公園の規模拡大、あるいは来客の増大とか、市道との接道部、いろいろなところに改善を図るということですが、御質問等ございませんでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○**出口会長** では、議案第3号についてお諮りいたします。

議案第3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** それでは、議案第3号は原案どおりといたします。

以上で議案第1号、第2号、第3号についての審議は終了しました。

引き続き、「都市計画区域マスタープランの改定」について説明がありますので、事務局のほう、よろしく願いいたします。

○**事務局** それでは、県において改定を予定しております「都市計画区域マスタープラン」の改定概要、また今後の予定について御説明をさせていただきます。資料は④となります。

まず初めに、「都市計画区域マスタープラン」について御説明をしたいと思います。スクリーンを御覧ください。

「都市計画区域マスタープラン」とは、中長期的な視点に立った都市の将来像を明らかにしまして、都市計画区域ごとの都市計画の基本的な方向性を示す方針でありまして、都市計画法第6条の2に基づきまして、県が定める計画となっております。

都市計画区域マスタープランは、国土計画、地方計画、県の総合計画、また、県のほうで定めております都市計画に関する基本方針に適合するものでありまして、「都市計画の目標」、「区域区分の有無と定める方針」と「主要な都市計画の決定方針」が定められております。

ここで区域区分について、概略となりますけれども、御説明をいたします。

このスライドのように、住宅、商業施設、工場、学校、道路、公園、鉄道などが整備されておりまして、また、この周辺に農地、森林が維持・保全された都市を例に御説明をさせていただきます。

都市計画では、この赤線のエリア内を市街化区域と呼びます。市街化区域とは、既に市街地を形成している区域で、おおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域の

こととございます。

このスライドのように、エリアごとに都市計画の方針による土地利用が行われまして、公共投資などが優先的に行われる区域となります。また、この市街化区域の周辺で、農地、森林など自然環境を維持・保全し、単発的な開発など、無秩序な開発を抑制する区域を市街化調整区域と呼びます。

この市街化調整区域は、市街化を抑制する区域として開発行為の規制など、土地利用がコントロールされます。

区域区分とは、無秩序な市街化を防止し、効率的な公共投資と計画的な市街地形成を図るため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に分ける都市計画の根幹となる制度でございます。

それでは、都市計画区域マスタープランの説明に戻ります。

この都市計画マスタープランに即するように、市町の都市計画マスタープランが策定されます。また、まちづくりの主体となる市町の都市計画マスタープランの内容もこの都市計画区域マスタープランに反映されることとなります。

これらの都市計画に関するマスタープランに即しまして、用途地域を初めとする地域地区などの土地利用、道路、公園などの都市施設、土地区画整理事業など面整備となる市街地開発事業、地区計画などが都市計画区域内において個別に定められることとなります。

続きまして、県内の都市計画区域マスタープランの策定状況を御説明いたします。

この図のように、都市計画区域マスタープランは、日常生活などで一体性のある圏域ごとに都市計画区域マスタープランを集約し、策定しております。

県内、北から説明しますと、ベージュで示す東臼杵・西臼杵圏域、ピンクで示す児湯圏域、青で示す中部圏域、黄色で示す西諸県圏域、紫色で示す北諸県圏域、緑色で示す南那珂圏域の6圏域で都市計画区域マスタープランを策定しています。

それでは、改定を予定する主な内容を御説明いたします。

都市計画マスタープランには、都市計画の目標、区域区分の決定の有無及び定める際の方針、主要な都市計画の決定方針を定めております。

都市計画の目標につきましては、記載する地域ごとの市街地像の検証を行いたいと考えております。

区域区分につきましては、おおむね5年ごとに行う都市計画基礎調査などの結果による検証を行いたいと考えております。

また、主要な都市計画の決定方針につきましては、優先的に整備する都市施設の検証、また防災都市づくりに関する方針の検証を行いたいと考えておりまして、検証の結果、必要な場合は、見直しを行いたいと考えております。

続きまして、改定の進め方について御説明します。

都市計画マスタープランは、当審議会下部組織となります専門委員会において改定案に対する議論を行い、審議会に報告を行いたいと考えております。

ここで、専門委員会について御説明いたします。

専門委員会は、都市計画審議会条例において、特別の事項を調査・審議させるため、専門委員を置くことができるとされておりまして、知事が委嘱することとされておりまして、

専門委員会の運営会則におきまして、専門委員会で検討を行う特別の事項の一つに、都市計画区域マスタープランの素案の策定に関することが規定されておりまして、今回の都市計画マスタープランの改定内容から、都市計画、法律など、このような分野の専門的知見によりまして、専門委員会を構成し、議論していきたいと考えております。

それでは、改定の進め方の説明に戻ります。

改定案の検討を行うに当たりまして、県の関係部局で構成する「庁内まちづくり連絡調整会議」、市町や県の出先機関などで構成する「地域作業部会」からの意見を求めることとしております。なお、これらの改定の検討状況につきましては、審議会に随時報告し、意見を伺いたいと考えております。

最後に改定のスケジュールを御説明します。

本日、都市計画区域マスタープランの改定について報告を行っておりますが、今後、3月を目途に専門委員会を行いたいと考えております。

審議会には、令和3年度の7月、12月に専門委員会での議論を報告させていただきまして、令和3年度の3月に御審議いただければと考えております。

審議後、都市計画法で定められた国との協議を行いまして、令和4年度の初旬を目途に改定を終えたいと考えております。

以上が都市計画区域マスタープランの改定に関する御説明となります。

○出口会長 ありがとうございます。今後の都市計画区域マスタープランの改定に関わるこれからのスケジュール等が御報告されました。御意見、御質問等ありましたら、よろしくお願いたします。

○C委員 これから都市計画を新たにまた考えられる基礎として、SDGsの概念をぜひ

入れていただきたいということを希望します。やはり持続可能な、そして皆さん、そこに住民というか、県民がすごく満足して住めるような、そういうふうな考え方がもとにあるのがいいのではないかと思いますので、ぜひSDGs、持続可能な宮崎県というか、そういう考え方で都市計画というのを、どこかの形でそれを基盤に入れていただくとありがたいです。

○**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** 承知いたしました。また専門委員会の中の議論で深めていきたいと思います。ありがとうございます。

○**出口会長** ほかに御意見、御質問等はありませんでしょうか。

○**D委員** これは、10年間ぐらいの見直しとしてルーチンワークになっている、10年ぐらいですか。

○**事務局** 基礎調査がおおむね5年ごとですので、5年ごとで見直しをかけていっております。ただ、基本的には優先的にやるものは10年で、20年先の都市を見越して、今後10年で優先的にやるものをしていくという計画になっています。見直しは5年ごとに、基礎調査のスパンで見直しを行っています。

○**出口会長** ありがとうございます。ほかにございませんか。

では、専門委員会が年度末に発足して、来年の7月ぐらいに、またこの内容の大枠が報告があると思いますので、その際はまたよろしく願いいたします。

では、今日の案件はこれで終了いたしますので、進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。御意見等、御協力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145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、御多忙な中、御出席いただきましてありがとうございました。

午後3時0分閉会