

第 153 回宮崎県都市計画審議会

日時：令和 5 年 7 月 27 日（木）

14：00～15：08

場所：宮崎県庁 本館講堂

午後 2 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 153 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。

本日は、都市計画審議会の委員 16 名のうち、14 名の委員に御出席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。

それでは、審議会の開会に当たり、県土整備部次長の金子が御挨拶を申し上げます。

○金子県土整備部次長 県土整備部 都市計画・建築担当次長の金子と申します。

本日は、本来であれば部長の原口が御挨拶申し上げるところでありますけれども、都合により出席ができませんでした。部長より挨拶文を預かってまいりましたので、代読させていただきます。

第 153 回宮崎県都市計画審議会の開会に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、日頃から都市計画行政の推進はもとより、県政全般にわたりまして、多大な御支援、御協力を賜り、心からお礼申し上げます。

本審議会は、将来の都市の姿や都市計画上の課題について、客観的かつ公平で、また専門的な視点から御審議をいただくため、設置するものでございます。

本県は、急激な人口減少、高齢化に直面しておりますが、この状況の中で、商業、医療、福祉などの都市機能の集約によるコンパクトシティの形成や、近年、激甚化・頻発化する自然災害に的確に対応するため、防災・減災を主流化した強靱なまちづくりを進めるなど、将来にわたって持続できる、活力ある都市づくりに向けた取組は、大変重要であると考えております。

こうした都市の実現を目指し、県におきましては、国や市町村、関係機関と緊密に連携しながら、県民の皆様にとって暮らしやすい、安全で快適なまちづくりを進めているところであります。

こうした中、昨年度の審議会では、長年、慢性的な交通渋滞等が課題となっておりました宮崎市住吉地区の国道 10 号のバイパスとなる住吉道路を都市計画に位置づけるなどの議案について御審議いただいたところであり、今年度も、本県の都市計画行政に関わる重要な案件について御審議をお願いする予定としておりますので、引き続き御協力をお願いいたします。

本日は、小林都市計画道路の変更について御審議をいただくほか、準都市計画区域の指定に関しまして御意見をいただくこととしております。

委員の皆様方には、それぞれの専門的なお立場から、率直な御意見を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、御挨拶とさせていただきます。

令和5年7月27日

県土整備部長 原口耕治

代読でございます。

本日はよろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございました。

金子次長は、所用のためにここで退席をさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、委員の皆様を御紹介させていただきます。

お手元の「第153回 宮崎県都市計画審議会 委員名簿」を御覧ください。

まず、本審議会の会長であります、宮崎大学特別教授・出口近士会長でございます。

次に、1号委員の皆様でございます。

宮崎県商工会議所女性会連合会理事・前田省子委員でございます。

宮崎大学名誉教授・原田隆典委員でございます。

a i 建築アトリエ代表・岩本愛委員でございます。

みやざき農業委員会女性ネットワーク会長・後藤ミホ委員でございます。

宮崎大学准教授・平田令子委員でございます。

次に、2号委員の皆様でございます。

県議会議員、荒神稔委員でございます。

同じく、本田利弘委員でございます。

同じく、松本哲也委員でございます。

同じく、黒岩保雄委員でございます。

次に、4号委員でございます。

宮崎県市議会議長会会長・前本尚登委員でございます。

最後に、5号委員の皆様でございます。

国道交通省九州地方整備局長・森戸義貴委員でございます。本日は、代理で、宮崎河川国道事務所長・松村知樹様に御出席いただいております。

農林水産省九州農政局長・北林英一郎委員でございます。本日は、代理で、九州農政局農村振興部農村計画課課長補佐・松岡広年様に御出席いただいております。

宮崎県警察本部長・山本将之委員でございます。本日は、代理で、宮崎県警察本部交通部交通規制課長・岩田浩幸様に御出席いただいております。

なお、本日は、1号委員の弁護士、山田文美委員、3号委員の宮崎県町村会会長・佐藤貢委員は、御都合により御欠席となります。

続きまして、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、議案第1号及び報告事項のパワーポイントスライド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をさせていただきます。

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を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がございますでしょうか。

なお、青色のドッチファイルと黄色のファイルにつきましては、会終了後、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。都市計画制度そのものも日本で始まって約100年が過ぎました。当初は、関東大震災で東京を中心にした災害復興という大事なもので都市計画を採用していったということです。一方、地方では、昭和の最初にここ宮崎県でも審議会が開催され、当時は、イギリスが発祥の田園都市構想という、中心地に都市機能を置いて周辺に衛星都市を置くという構想を宮崎県下でも採用したようです。そういう意味では、今現在、国の方針でもあるコンパクト&ネットワークというものと、規模あるいは交通路は変わっていますが、非常に似通っています。

関東大震災があつてその復興ということでしたが、地方都市でも戦災復興、それから現在の災害に対する防災の面から都市が考えられています。そういう意味では、都市計画が進んで道路やいろいろな整備がされ、都市整備そのものが進んできましたが、ちょうどリニューアルの時期になっているのではないかと思います。

そういう意味では、都市施設の道路やいろいろな基盤を長い時間かけてつくっていく、あるいはそれをメンテナンスするという時期です。今日は道路のことが議案として挙がっていますし、報告事項では都市の構造についての議論があるかと思えます。これからの県をつくる施策ですので、皆様方の専門の部分から積極的な質疑をよろしくお願ひしたいと思えます。

○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ひいたします。

○出口会長 では、座って進行させていただきます。

まず、議事に入る前に、本審議会の議事録署名を委員2名の方にお願ひしたいと思えます。岩本委員と本田委員、よろしくお願ひいたします。

それでは、本日の議事について、事務局より説明をお願ひいたします。

○事務局 県都市計画課計画担当の古賀と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

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

本日の議事は、議案が1件と報告事項が1件の合計2件でございます。まず、議案第1号といたしまして、小林都市計画道路の変更につきまして御審議をいただきます。その後、報告事項といたしまして、準都市計画区域の指定に関する検討について御意見を伺いたいと考えております。

事務局からは以上となります。

○出口会長 では、今の説明のとおり進めたいと思えますが、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、早速、議事に入りたいと思えます。

議案第1号の「小林都市計画道路の変更」について、事務局より説明をお願ひいたします。

○事務局 都市計画課計画担当の恩塚です。よろしくお願ひいたします。

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6ページとなっておりますので、併せて御参照ください。

この議案は、小林市中心部に位置する都市計画道路3・4・8号夷守線に関する変更について、審議していただくものでございます。

初めに、夷守線の概要について御説明します。

スライドの図面は、小林市中心部の都市計画図になります。画面右側が北方向となります。図面中心部に赤色で旗揚げしております都市計画道路夷守線は、小林市大字細野字北八反に位置する都市計画道路中央通線との交差点を起点とし、小林市大字細野字古藪前を終点とする、延長約 1,120 メートル、幅員 16 メートルの幹線街路です。

今回は、図面の赤丸で囲んでおります夷守線と都市計画道路中央通線及び旭通線との交差点につきまして、区域の変更を行うこととしています。

このスライドは、中央通線及び旭通線との交差点付近の現況の平面図と状況写真になります。図面右手が小林市役所方面、左手が夷守台方面となります。

夷守線は、沿線に小林市立南小学校があり、通学路として位置づけられております。小学生をはじめとする多くの歩行者が通行するため、両側の歩道設置が計画されております。

また、旭通線との交差点につきましては、朝夕の交通量が増加する時間帯には、右折待ちの車両と直進する車両とが混在し、後続の直進車が進めなくなることで、渋滞が発生することから、右折レーンの設置が計画されております。

道路につきましては、道路構造令などの技術基準に基づき計画を行っているところですが、近年、通学路や交差点において重大事故が発生していることを踏まえ、各地で歩行者の安全確保や、交差点内における車両の速度を抑制するための対策が進められております。

このようなことから、当路線におきましても、交差点の計画について見直しを行いたいと考えているところです。

ここで、交差点部の変更内容について、詳しく御説明いたします。

今回、交差点隅切りの曲線半径を、青で示す 12 メートルから赤で示す 8 メートルに変更し、交差点のコンパクト化を図りました。交差点隅切りの曲線半径とは、カーブ部分の緩急を表すもので、数値が大きくなればカーブが緩く、小さくなればカーブが急になります。

曲線半径を小さくすることで、車道や歩道の幅員は変わりませんが、交差点全体がコンパクトになり、歩行者の横断距離及び横断時間が短縮されるほか、交差点内における車両の速度も抑制されることから、歩行者の安全確保につながるものと考えております。

それでは、今回の都市計画の変更内容について御説明します。

スライド左側図面の青で着色した範囲が、当初計画の交差点範囲を示したもので、右側図面の赤で着色した範囲が、計画見直し後の交差点範囲を示したものです。計画を見直した結果、交差点が縮小され、都市計画道路の整備に必要となる区域に変更が生じました。右側図面の黄色で着色した範囲が、交差点計画を見直した結果、差異が生じた範囲になります。

こちらは、今回都市計画の変更箇所となる交差点と、その周辺を示した図面になります。交差点部が縮小されたことにより、都市計画道路の整備に必要となる範囲が現在の都市計画の区域より小さくなることから、黄色着色部分について、夷守線の区域から削除するものであります。

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。議案第1号の交差点の変更について説明がありました。ただいまの説明につきまして、御意見や御質問はございませんでしょうか。

○**A委員** 今回の変更案で、図面を見ますと、歩行者のたまり空間が少し小さくなるように見えるのですが、それは交通の実態等を踏まえて、特に問題ないということによろしいでしょうか。

○**事務局** 今、委員から御指摘のとおり、確かにたまり空間としては狭くなりますが、これに関しては、我々としては問題ないものと考えております。

○**出口会長** A委員、よろしいでしょうか。

ほかにございませんか。

○**B委員** 今の問題と関連するわけですが、一般的に考えると、カーブが小さくなることで安全を保てるということがぴんとこないところもありますが、こういうことを実施したところの成功例といいますか、安全を保たれるという工事なり、またそういう事例があるのか、お伺いしたいと思います。

○**事務局** 成功した、失敗したという評価は、一概に言えるものではありませんが、交差点計画の近年の流れとしては、今回御説明した案件のように、車が通るスペースを狭くするという言い方は語弊がありますが、車道の幅員は変わらないのですが、交差点に進入して左折するスピードを抑制していくことが一つ大きな目的。それから、交差点の中を歩行者が渡る場合には当然横断歩道を渡っていただくわけですが、その横断距離を短くする。ここ数年、全国的にはこういうコンパクトな交差点をつくっていくという大きな流れになっています。

具体的にこういう効果がありましたという紹介はなかなかしづらいところですが、車ファーストというよりも歩行者ファーストという考え方が、道路に関する技術基準を含めて示されているということで、今後、計画に沿ってこの路線を整備していくわけですが、近年の流れというか手法に合わせてコンパクトな交差点に変更したいということで、今回このような計画変更を議案として提出させていただいたところです。

OB 委員 説明は分かりますが、そのことを踏まえていけば、当初からそういう計画をされたのではないかと思います。土地の取得とか、もろもろの事情とか、それとも、通学路を安全に保つために、こういう事例があって、そして車両が減速するということで変更するというのであればですが、当初大きくされていたのは、一般的に見ると安全かなと考えますが、それを小さくしてそれで安全性を保てるということがちょっと気になったものですから、お尋ねしたわけです。これが今後、安全性を保つための基本になる設計ということによろしいのでしょうか。

○事務局 交差点のコンパクト化に関しましては、我々が道路の計画・設計をする上で使っております道路構造令の中で、コンパクトな交差点をつくっていくというのは明確に記載されております。確かに車側から見ると、左折するとき急な曲がり方になるので危ないという感覚もありますが、逆に言えば、交差点内は速度を落として通過していただくことが交通安全上は原則ではないかと考えておきまして、最新の技術基準に沿った考え方ということで、今後こういうコンパクトな交差点の構築が主流になっていくと考えております。

○出口会長 A 委員、国のほうの事例もあるかと思いますし、C 委員も警察のほうで流れがあるかと思しますので、コメントをいただければと思います。

まず、A 委員、いかがでしょうか。

○OA 委員 思い当たる事例がすぐには出てこないのですが、確かに交差点の曲折半径を小さくすることによって、左折時のスピードの低減にはつながると思いますので、全体としては安全側にきっちり行くのではないかと思います。

○出口会長 C 委員、県下のいろいろな場所で検討が進んでいるかと思します。よろしく願います。

○OC 委員 コンパクト化につきましては、例えば宮崎市内でいいますと、瀬頭交差点がかつては左折の導流路がありましたが、あれをなくしてコンパクト化したことで、交通事故が減少したという実績等も過去にはあります。

今回のこの都市計画の場所でいいますと、通学路になっておりますので、小学生などの児童さん、それから自転車も通ると思いますが、コンパクト化することによって、時間帯によっては車両と歩行者、自転車が混在してくるので、ここについては規制面について、例えば信号の規制を歩車分離にするといった、車と歩行者を分離する規制も今後検討していく必要があるかなと考えております。

○出口会長 ありがとうございます。構造だけではなくて規制と組み合わせていくということで、改良した後は経緯もモニターすると思いますので、よろしくお願いいたします。

ほかにございませんでしょうか。

OD 委員 道路の幅員が全部で 16 メートルと記載されていますが、現時点では右折レーンがなく対面になっている交差点という認識でよろしかったでしょうか。

また、それが今回の道路のつくり直しというか、幅員そのものは変わらないという御説明でしたが、右折レーンを新たに設けるといふ計画がこの 16 メートルの幅員の中で可能なのかどうかというところを御説明いただけないでしょうか。

○事務局 まず、都市計画決定上の幅員 16 メートルのお話からさせていただきます。前方のスライドの計画図で、図面の上のほうに赤く旗揚げをさせていただいておりますが、都市計画決定上の幅員というのは、その路線の代表的な幅員を示しております、この夷守線については幾つかの幅員が存在しております。その中で 16 メートルと旗揚げされているのが、図の中ほどの南小学校と書かれた区間と終点側の 2 つありまして、合わせて 580 メートル。全体の中でこの 16 メートルの区間が一番長いものですから、計画決定上は代表幅員を 16 メートルとしております。

今回計画変更の対象となっているのが、一番右側、赤丸をしたところの 2 つの交差点の付近ですが、こちらの区間については、左下の標準断面図にありますとおり、車線が上下線対面の 2 車線で両側歩道の一般部の幅員としては、全幅 18 メートルの計画になっています。16 と 18 の違いは、その場所場所での道路利用の関係、駐車帯の幅員や歩道上の植栽帯の有無で多少歩道幅員が変わってきますので、その差が 16 と 18 ですが、御質問にありました右折車線については、下の断面図を見ていただくと交差点部と記載がありますが、一般部の 18 メートルに、右折車線としてもう一つ 3 メートルの幅員を持った車線をつくって、合計 3 車線を設けることとなりますので、実際は、交差点部の右折車線がある区間については、最大 21 メートルになる予定です。

先ほど交差点の隅切りの変更で、車道と歩道の幅員は変わらないと申したのは、もともと計画している、例えば車道であれば 1 車線が 3 メートルとか、歩道が片側 4.5 メートルという幅員自体は変わらないままで、交差点そのものをコンパクトにするという考え方で説明となっております。

以上です。

○出口会長 いかがでしょうか。

OD 委員 ありがとうございます。すみません、もう一つ理解が……。現状が 18 メートルでということでしょうか。

○事務局 現計画が18メートルです。現状の写真をつけさせていただいていますが、歩道の設置も右折車線の設置もちゃんとした形でまだできていませんので、車道が3メートルと考えると12メートルくらいの現状の道路。これを今から土地の取得をして広げていくと。その中で、この区間については一般部が18メートル、交差点部が21メートルの道路が出来上がるという考え方です。

○OD委員 道路の事業決定の際にも21メートルで計画をされているという認識でよろしいですか。

○事務局 まず、都市計画として、21メートルであったり、18メートルであったりという区間で都市計画決定を今回させていただきます。事業の際は、その都市計画どおりの道路をつくるということで事業認可を取りまして、実際の事業をやっていくということになります。

○OD委員 何度も申し訳ありませんが、新しくできる道路は21メートルになって、右折レーンが出来上がるという認識でよいということですね。

○事務局 そのとおりでございます。

○OD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。

○OE委員 交差点の隅切りを少し張り出すことによって横断距離が短くなるということですが、具体的にどの程度この距離が短くなるのかということが一つ。

もう一つは、車が鋭角に曲がることによってスピードが低減されるということですが、このことによって、例えば朝夕の交通の流れに逆の影響がないのかどうか。そういったところをお聞かせいただきたいと思います。

○出口会長 よろしく願いいたします。

○事務局 まず1つ目の横断歩道の横断距離の話ですが、今回の曲線半径を8に変えた後の図はありますが、12のもの詳細設計まではしていませんので、一概に比較はできませんが、感覚的には1メートルから2メートルくらい短くなるのではないかと思います。

交通の流れへの影響ですが、この場合は片側1車線で、右折車線は分けますけれども、左折は直進と一緒にありますので、速度もさることながら、朝夕の時間帯については、先ほどお話しもあつたとおり、歩行者、自転車が横断している場合は必ず停車しなければいけませんので、左折車がいる場合は、それによって本線側の交通流が止まるということはあるのかなと。交差点を左折する場合は、ドライバー側は横断者の有無を必ず確認して曲がっていただくのが本来の在り方と考えると、ルールどおりであれば大きな影響はないという考え方はあるかと思

います。ただ、実態として歩行者がいないときの交差点の流れとしては、多少スピードは落ちるだろうと思いますが、大きな影響があるというところまではないのではないかと考えております。

○**出口会長** よろしいでしょうか。

○**E 委員** はい。

○**出口会長** 先ほどC委員がおっしゃったように、交差点はなかなか難しい。逆に言えば、交差点は事故発生装置、渋滞発生装置と言われるくらいですので、交通のシステムと一緒に、歩行者の安全性、自転車の安全性、自動車の安全性をぜひモニターしながら改良を進めていただければと思います。

ほかに御意見等はありませんでしょうか。

では、御意見等もないようでございますので、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。異議なしということですので、議案第1号は、原案どおりといたします。

以上で議案第1号の審議を終了します。

それでは、続きまして、報告事項の「準都市計画区域の指定に関する検討について」、事務局より説明をお願いいたします。

○**事務局** 都市計画課計画担当の佐藤です。

報告事項として、「準都市計画区域の指定に関する検討について」、御説明します。

資料は、資料1の5ページから10ページになっております。

初めに、準都市計画区域について御説明します。

都市計画法第5条の2では、都道府県は都市計画区域外の区域のうち、相当数の建築物等の建築若しくは建設又はこれらの敷地の造成が現に行われ、又は行われると見込まれる区域を含み、かつ、そのまま土地利用を整序し、又は環境を保全するための措置を講ずることなく放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障を生じるおそれがあると認められる一定の区域を、右のイメージ図に示すとおり、準都市計画区域として指定することができますとされております。

都市計画区域は、都市として一体的に整備、開発及び保全する区域であり、都市計画区域内では、土地利用の規制、誘導や、道路・公園・下水道といった都市施設の決定、土地区画整理事業の施行が可能となります。

一方、準都市計画区域は、都市計画区域外にあり、都市として積極的な整備・開発は行わず、土地利用の整序及び環境の保全を行う区域であるため、準都市計画区域内では、土地利用の規制、誘導のみが可能であり、都市施設や市街地開発事業、地区計画を定めることはできません。

さらに、都市計画法に基づく開発許可制度において、一定規模以上の開発行為をしようとする場合、知事の許可を受けなければならないとされております。都市計画区域外においては、1万平方メートル以上の開発行為について許可が必要となっておりますが、準都市計画区域に指定することで、3,000平方メートル以上の開発行為について許可が必要となります。

建築基準法においては規制の一部の御説明となりますが、準都市計画区域に指定することで、建築物を建築しようとする場合に、建築確認申請の手続が必要となり、容積率、建ぺい率、接道の要件を満たす必要があります。また、床面積の合計が1万平方メートルを超える大規模集客施設を建築することはできません。

これらの規制がかかることにより、無秩序な土地利用や乱開発を抑制し、良好な都市環境を保全する効果が期待されます。

都市計画法第5条の2第2項において、準都市計画区域を指定しようとするときは、あらかじめ、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴かなければならないとされております。また、第3項において、準都市計画区域の指定は、国土交通省令で定めるところより、公告することによって行うとされております。

準都市計画区域は、平成12年の都市計画法の一部改正において、都市計画法の規制が及ばない都市計画区域外の無秩序な土地利用を抑制し、良好な環境を保全することを目的として、市町村を指定権者として創設されました。

その後、平成18年の都市計画法の改正において、準都市計画区域が、農地を含む土地利用の整序が必要な区域等に広く指定ができるように緩和されたことを受け、指定権者が都道府県に変更されました。

そのため、県では、都市計画に関する基本方針及び都市計画区域マスタープランにおいて、都市計画区域外の道路網の整備などを背景として、市街化が進行し、用途の混在、居住環境の悪化、土地利用の混乱が懸念される場合には、他法令や関係市町村との調整を図った上で、土

地利用を整序し、又は環境を保全するための措置として準都市計画区域の指定等を検討すると示しております。

それでは、ここで、本県における準都市計画区域の検討状況について御説明いたします。

平成18年の都市計画法の改正以降、県では、平成19年に準都市計画区域の候補地の調査を実施し、清武南インターチェンジなど、インターチェンジ周辺を中心に候補地を選定しております。

平成23年には候補地の指定図案を作成し、関係市町に対して意向を伺ったところですが、その時点では指定を希望する自治体はなく、指定までは至っておりません。その後は、毎年度関係市町に対して準都市計画区域の指定の意向確認や現状把握を行ってまいりました。

そのような中、昨年度、宮崎市より、東九州自動車道清武南一日南北郷間の開通を機に、清武南インターチェンジ周辺の利便性がさらに向上するため、準都市計画区域の指定について検討したいとの意向が示されました。

県としましても、清武南インターチェンジ周辺において、都市的な開発が見込まれる区域やインターチェンジアkses道路沿いなどにおける大規模集客施設の立地ポテンシャルの高い区域を選定し、現状把握のための都市計画基礎調査を実施した上で、宮崎市と十分に連携を図りながら、準都市計画区域の指定の必要性について検討を進めていきたいと考えております。

報告事項の説明は以上になります。

○出口会長 ありがとうございます。準都市計画区域というのは県下でも初めてということでございます。ただいま説明がありました清武南インターチェンジ付近の準都市計画区域の指定の必要性について検討したいということでございます。これらについて御質問、御意見をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。どちらからでも結構だと思います。

○F委員 経緯はよく分かっておりますが、今回、具体的に清武のところということで、また専門委員会でもまれるのでしようけれども、準都市であれば、大規模の施設はある程度つくれるが、焦点を防災のほうで申し上げますと、東九州自動車道路のスマートインターチェンジも含めて、そういうところに防災拠点的なものを将来的には位置づけるということが防災の観点では考えられます。この中でも、清武の部分も入るのかどうか分からないけれども、そういうものがあつたときに、下水とか水道のようなものはライフラインとしてそこにあつたほうがよいのは事実で、そういうものは準都市の中には入っていない、整備はしないということで、施設だけはつくるけれども、井戸水であつたり何とかということになるんですか。将来はここだけではなくて、場合によってはスマートインターチェンジも含めていろいろなところの都市

が手を挙げてくるかも分からない。その最初の一例になるでしょうから、ライフラインも含めての観点もきちんと入れて、どういう機能が出てくるのかを、専門委員会をつくられるようですから、しっかり議論して行ってほしいと思っています。

○**出口会長** 説明資料のスライド3と4が関わるのかもしれませんが、今の御意見等についての確認をしていただければと思います。事務局、よろしいでしょうか。

○**事務局** 今、F委員から御指摘のあったとおり、準都市計画区域そのものは、行政側としては積極的な都市化は図らないということで、法律上も下水道や道路といった都市施設の整備はしない。しないというか計画決定はできないというつくり込みになっています。

委員から御指摘のあったように、防災という視点でいくと、インターチェンジ周りというのは、拠点として価値が高いことも確かなところですよ。今回、清武南インターチェンジ周辺での準都市計画区域の指定の必要性を検討したいという御説明をさせていただいたわけですが、今後の具体の検討の中では、防災拠点として使う場合の可能性も含めて話をしていきたいと考えております。

県内のインターチェンジ、スマートインターチェンジの立地状況で申し上げますと、都市計画区域の外にあるのは、清武南、日南北郷です。今建設が始まっている新富スマートインターもたしか都計外だったと思います。今、比較的防災拠点として活用が見込まれるところで都計外にインターがあるのはこの3つかなと思っています。あと、県北では北川とか、中央道のほうの話もありますが、あちらは全体が都計外でそんなに開発が入る余地のない地形になりますので、今のところ、特に南海トラフを考慮した場合の拠点として使えるインターチェンジ系でいくと、今の3つかなと思っています。

今回は清武南インターチェンジの検討ではありますが、残っている都計外のインターも含めて、その辺も念頭に置いて議論させていただければと考えております。

○**F委員** 都市計画に入っていないところが3か所と言われましたか。

○**事務局** そうです。

○**F委員** 新富町のスマートインターの部分は。

○**事務局** 都計外です。

○**F委員** 今、新富町は多分、防災的なものをスマートインターの近くに考えている。そういうのもあるので何か所かをきちんと。この清武の部分を含め、県全体と将来を含めて、一回決めてしまうとずっとルールが決まってしまうような気がしますので、県全体の防災と高速道路の

インターチェンジとの役割も専門委員会で議論を十分やってほしいということを再度お願いしておきます。

○**出口会長** 後でまたどういうふうに進めるかの説明があるかと思いますが、御意見をありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

○**OD委員** 2つほど考えを申し述べたいと思います。

資料の7ページのスライド6に、もともと平成12年には指定権者が市町村であったところから、6年後に都道府県に変更になった。この間にいろいろな法律が改正されまして、例えば中心市街地の活性化の一体的推進に関する法律ですとか、大規模小売店舗立地法であるとか、そういった法律が改正されたというような経緯がここで書かれています。

今回、準都市計画区域に指定をされて、ある程度いろいろな都市整備というか建築物などができた後に、また何年か後に法律が改正になって、もっと都市化できるような緩和の法改正になったときに、当初イメージしていた準都市計画区域とは違う、もっと都市化が進んでいくようなことになりかねないという懸念を持ちました。それが一つです。

もう一つは、先ほどF先生がおっしゃられたように、高速道路と防災拠点の連携にぜひとも取り組んでいただきたい。

それから、先ほど御答弁の中では、インフラ整備はされないというお話でしたけれども、新たにインフラ整備をされないということであれば、例えば雨水の利用であるとか、排水の浄化処理であるとか、昨今はいろいろなところで新しい技術が開発されていると思いますが、そういった先進的な技術を積極的に導入して、モデルになるような土地の利用というか活用を進めていただけると、次につながっていくのかなと期待しています。

以上です。

○**出口会長** 今の御質問につきまして、スライド4との関係で、今後、準都市計画区域を指定することと指定しないことによってコントロールが利くのか利かないのかということをもう一遍説明していただくのと、もう一つは御質問等に答えてください。よろしく申し上げます。

○**事務局** まず、大前提として、準都市計画区域は、都市計画区域と同じような市街地整備をするものではないということを御理解いただきたいと思います。どちらかという、今、都市計画区域外はもともと都市計画法が及ばない範囲ですので、土地利用に関しては、例えば農地法とか、森林であれば森林法である程度規制が入っています。ただ、都市計画法が及んでいないということは、建築基準法も内容によっては届出でよいという扱いで、例えば農地転用がオ

一ヶ一ヶになって農地を埋めて建物を建てようと思えば、建ぺい率とか容積率は全く無視して建てられるという状況下にあるのが、都計外の区域です。

我々都市計画をやる側としては、今の都市計画法になって半世紀たちますが、基本的には、あくまでも今の市街地をしっかりと都市として維持していくという目的で都市計画をやっていますので、それに対して悪影響が出るような都市計画区域外での乱開発を抑制するために、この準都市計画区域の制度を使うという法律のつくり込みになっています。

ということで、今出しているスライドのように、基本的には土地利用の規制、誘導のみとなっていますので、ルールに沿った建物を建てるということで建築基準法の適用は及びますが、積極的な市街地整備をするわけではないので、都市計画法としては、都市施設や市街地整備といった開発系の計画決定ができないということになっています。

準都市計画区域の制度ができたのは平成12年で、その後、平成18年に指定権者が変わったという御説明をさせていただきました。平成18年の法改正というのは、D委員からも話があったいわゆるまちづくり三法の改正で、既存の市街地の外側に大規模店舗が立地することによって、まちの中心部が過疎化といいますか、静かになってしまうことが社会問題になっているということで、中心市街地の活性化を目的とした法改正であったのが平成18年のまちづくり三法の改正で、そのうちの 하나가都市計画法の改正であったと。そのときに、準都市計画区域における大規模集客施設の立地抑制ができるようになって、指定権者が都道府県になったということです。あと、農地法の網がかかっているところも含めてある程度広く指定ができるようになったということで、都道府県の役割に変わっています。

イメージとしては、準都市計画区域というのは、既存の都市計画区域でいうところの白地地域の規制が入ってくるイメージです。建築物に対する規制、集団規定と言っていますが、建ぺい率とか容積率とか接道要件が入ってくると。ある程度建物の構造的な整理整頓をしていくということですが、ただ、それは家を建てたりしたい場合にそうなるというだけで、基本的には農地や森林であるところはそれぞれの法律の中で規制が入ったままになりますので、イメージとしては、今の用途白地地域と同じような土地利用の制限がかかったままに、そこに都市計画法としての土地利用規制をかけていくというイメージになります。

ですので、何かしら土地利用する場合、確かにインフラ整備を積極的にはしないので、排水の問題とかいろいろ出てくるとは思いますが、防災拠点としての利活用が出てくることも踏まえて、今後の検討の中で、どのようにしていくのかと。実際には、準都市計画区域の中でできる

地域地区といいますか、用途に関する都市計画決定はできるようになっていますので、その辺りで本当に準都市計画区域でよいのかも含めて検討していくことになると思っています。

取り留めのない説明になりましたが、以上です。

○F 委員 要するに非常に嫌らしいものが出てきているというのが私の感じで、私自身は、コンパクトで、都市計画のあれで広げないということがベースにあります。今、分かりやすく防災拠点というのが宮崎ではありますが、高速道路のインターチェンジのところはするという方針に各市町村ではなっていると思います。

問題なのは、防災だけでそんなものを整備していたらもったいないでしょう。地域の人たちが日常で、いわゆる道の駅のような、物を売ったり、人が集まったり、そういう日常の活性化に使おうという意識で、当然防災だけのためにやるということにはしませんから、そうすると活性化というかにぎやかになるようなものを計画するはずなんです。だから、そういうところも気をつけてこの中で細かいところもきちっと詰めておいたほうがいいですよということを申し上げました。

先ほど言われたように、場合によっては都市計画の中に含めるかも分からないというニュアンスのこともおっしゃる。県議会の議員の先生たちは、多分地元からは都市計画の区域を広げろとか言われていると思いますが、そのさじ加減を具体性を持って、今回は初めてのケースだからやっておかないと、将来いろいろな問題が生じるというのが言いたかったことです。

○出口会長 ありがとうございます。

D 委員、先ほどののはよろしいですか。

○D 委員 すみません、もう一点だけ。

準都市計画区域内の開発行為について、3,000 平米以上の開発行為について許可が必要になるという現時点での計画というか構想は、私の中では懸念している内容で、都市の中でいったときに3,000 平米はかなりの規模になると思います。一つの施設を建設するに当たり、一つの事業をするに当たり、3,000 平米のものが幾つも幾つも許可が下りてできてくることになったときに、片や都市計画区域外では1万平米以上のものについて許可が必要と。3つできれば1万平米以上に該当するくらいの規模になると考えると、この3,000 平米という規模をもう少し小さくするという考え方はできないのかと思っております。

○事務局 スライド4の、開発行為が都市計画区域外では1万平米から3,000 平米に引き下がるというのは、これは法律上の一般的なルールで示しております。今回は検討をさせていただくという御報告ということで一般論でお話しさせていただいておりまして、今後具体の検討を

進める中では、当然地元の宮崎市さんとお話をさせていただきながらやっていきます。通常の都市計画区域内の開発許可の面積に関しては、条例等でさらに絞り込むということをやっている自治体さんもありますので、その辺りは、委員の御指摘も含めて、どういう運用がよいのかというのは、具体的に指定をするとなった場合には詰めていくことになるのかなと思います。

OD 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。

では、これから検討をさせていただくということで、いただきました御意見を参考にさせていただければと思います。

それでは、審議会としては、指定の必要性の検討を進めていくということに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、検討を進めてよいただろうという審議会の意見ですが、実際に検討の進め方をどのようにするか、事務局のほうで説明していただければと思います。よろしく願いいたします。

○事務局 それでは、検討についての御指示をいただきましたので、作業を進める組織について御説明します。

宮崎県都市計画審議会条例に基づき、当審議会の下部組織として専門委員会を設置いたします。専門委員会に参集していただきます委員については、都市計画、法律、経済、防災、建築、農業、環境の7つの専門分野で構成することとし、専門的な立場から準都市計画区域指定の必要性について幅広く御意見を伺ってまいりたいと思います。

続きまして、検討の進め方について御説明します。

専門委員会では、清武南インターチェンジ周辺の現状把握のための都市計画基礎調査の結果や、県の関係部局、関係市町で構成する検討部会での他法令との調整の結果を踏まえ、準都市計画区域指定の必要性について検討をしていただきたいと考えております。

なお、これらの検討状況については、都市計画審議会に御報告し、御意見を賜りたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

最後に、検討スケジュールを御説明いたします。

今回御説明いたしました専門委員会により、準都市計画区域指定に関する調査・検討を行い、その結果を令和6年7月の都市計画審議会におきまして、委員の皆様にご報告させていただきたいと考えております。

説明は以上になります。

○出口会長 ありがとうございます。検討の進め方について今説明がありました。御質問、御意見等がありましたら、よろしく願いいたします。

この都市計画審議会の下に専門委員会を置いて、専門家の方を委員として検討を進めたいということです。特に御意見はございませんでしょうか。

では、御意見等ございませんので、事務局の説明のとおり、専門委員会を立ち上げて、準都市計画区域の指定に関する調査・検討を進めてください。よろしく願いいたします。

それでは、議案第1号と報告事項についての審議が終了しましたので、進行を事務局にお返しします。御協力を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。また、委員の皆様、御審議ありがとうございました。

それでは、最後に事務局より連絡事項がございます。

次回の第154回宮崎県都市計画審議会の日程でございますが、今年の12月頃の開催を予定しております。委員の皆様には、後日、日程調整や開催案内の御連絡をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第153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、誠にありがとうございました。

午後3時08分閉会