

## 第 157 回宮崎県都市計画審議会

日時：令和 7 年 3 月 25 日（火）

14：00～15：23

場所：防災庁舎 5 階 51 号室

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 157 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脇田です。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、都市計画審議会委員 16 名のうち 12 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ります委員の過半数の出席を満たしておりますことをまず報告させていただきます。

次に、本審議会の委員の御紹介をさせていただきます。お手元にお配りしております「第 157 回宮崎県都市計画審議会委員名簿」を御覧ください。

まず、審議会の委員に異動がございましたので、御紹介させていただきます。5 号委員の農林水産省九州農政局長・北林英一郎様が人事異動に伴い御退任となりましたので、新たに緒方和之様に委員に御就任いただいております。なお、本日は代理として渡邊大伸様に御出席いただいております。委員の異動に関しましては、以上となります。

また、本日の審議会では、清武南準都市計画区域の指定についての審議がございますので、専門委員会から委員長の宮崎大学准教授・嶋本寛様に御出席をいただいております。

そのほかの皆様御紹介につきましては、委員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と存じます。

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、配付資料の確認をさせていただきます。お席にお配りしております資料は、まず、会議次第、委員名簿、配席図でございます。次に、右上に記載がございます「資料 1」として各議案のパワーポイントスライドの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、委員の皆様御送付させていただきますと存じます。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、黄色のファイルもお配りしております。配付資料は以上となりますが、不足している資料はございませんでしょうか。

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。先週はちょっと寒いなと思っていたんですが、今日は真夏のような日で、宮崎というのは、あっという間に春が過ぎ去るということですから、昨日、宮崎大学のほうも学生たちが卒業ということで、新しいシーンに飛び立ってきました。また、行政の皆さんは、今日、新聞に出ましたけれども、異動ということで、ちょうどそういう動きの時期に、今日は157回ということで議案が5件提示されております。いろいろな立場から議論をしていただいてよりよいものにしたいと思いますので、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願います。

**○出口会長** それでは、議事に入るに当たりまして、本審議会の議事録署名を行う委員を2名指名させていただきます。今回は山田委員さんと齊藤委員さんをお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、本日の議事について、事務局のほうから進め方について説明をお願いいたします。

**○事務局** 都市計画課計画担当の出井でございます。本日の議事について御説明をさせていただきます。

お手元にあります会議次第を御覧ください。

本日の議事でございますが、次第のとおり、議案5件でございます。第1号といたしまして、日向延岡新産業都市計画区域区分の変更について、第2号といたしまして、日向延岡新産業都市計画臨港地区の変更について、第3号といたしまして、日向延岡新産業都市計画道路の変更について、第4号といたしまして、田野都市計画道路の変更について、第5号といたしまして、清武南準都市計画区域の指定について、それぞれ御審議をお願いいたします。

なお、第1号と第2号につきましては、細島港の同一箇所における都市計画変更の案件でございますので、まとめて御説明させていただき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** ただいまの事務局の説明のとおり進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**○出口会長** ありがとうございます。それでは、早速議事に入りたいと思います。

議案第1号の「日向延岡新産業都市計画区域区分の変更」と、議案第2号の「日向延岡新産業都市計画臨港地区の変更」は、事務局の説明のように、関係があるということですので、2つ続けて説明をよろしく願いいたします。

**○事務局** 「日向延岡新産業都市計画区域区分の変更」について御説明します。議案書は4ページから8ページになっておりますので、併せて御参照ください。

まず初めに、区域区分制度について御説明いたします。

区域区分は、いわゆる「線引き」のことで、都市計画法第7条に規定されており、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制度です。

市街化区域は、既に市街地を形成している区域、またはおおむね10年以内に優先的かつ計画的に公共施設などを整備し、市街化を図る区域であります。

一方、市街化調整区域は、市街化を抑制する区域であります。スライドに示す写真は、宮崎市花ヶ島町の航空写真であり、国道10号を基準に赤の点線で示されているものが区域区分の境界線となっております。右側が市街化区域で、左側が市街化調整区域に定められています。

このように、区域区分制度を活用することで、計画的な市街地への公共投資を図り、市街化調整区域では乱開発を防ぐとともに、農地や郊外部の緑地等の保全を図っております。

スクリーンには区域区分を行っている一般的な都市のイメージ図を示しております。黒の点線の内側が都市計画区域になります。赤線が市街化区域と市街化調整区域を分ける区域区分の境界線となっており、線の内側が市街化区域、線の外側が市街化調整区域となります。市街化区域には、住居、商業、工業といった建築物の用途をまちの中で適正に配分し、都市機能の維持、住環境の保護、商業・工業施設の利便増進を図るために設定する「用途地域」が指定されています。

宮崎県では、延岡市、日向市、門川町の一部で構成される日向延岡新産業都市計画区域と田野町を除く宮崎市、国富町の一部で構成される宮崎広域都市計画区域が区域区分制度を適用しております。

それでは、本案件について概要を御説明します。スライドには、日向延岡新産業都市計画図の一部をお示ししております。今回の変更箇所は、日向市竹島町の一部で、細島港内の赤丸で示す箇所です。

ここで、都市計画区域マスタープランにおける細島港の位置づけについて御説明します。

都市計画区域マスタープランは県が策定するもので、中長期的な視点に立った都市の将来像を明らかにし、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となります。細島港は、目的に沿った土地利用を図るため、港湾計画に基づく整備の状況に応じて、市街化区域への編入と臨港地区の指定を行うと位置づけております。細島港 16 号岩壁は、令和 2 年に埋立て免許取得後、港湾計画に基づき、埋立工事が行われてまいりました。

スライド左側に、細島港の計画平面図の一部をお示ししておりますが、令和 5 年 12 月に 16 号岩壁が埋立て竣工認可を受け、都市計画法に係る国との事前協議まで終えましたので、今回、市街化区域への編入と臨港地区の変更を行うものでございます。

スライドには、航空写真上に現在の市街化区域をオレンジ着色、今回編入する区域を赤着色でお示ししています。新たに編入する面積は約 0.9 ヘクタールとなります。編入区域は、公有水面埋立法に基づき整備され陸地となった埠頭用地で、今後、隣接地と一体的な土地利用が図られることとなります。なお、当該地は市街化区域編入に伴い、日向市が隣接地と同様の用途地域である工業専用地域を定める予定としております。

説明は以上となります。

引き続き、日向延岡新産業都市計画臨港地区の変更について御説明します。議案書は 10 ページから 14 ページとなっております。

まず初めに、臨港地区について御説明します。

臨港地区とは、都市計画法第 8 条に定める地域地区の一つで、港湾を管理運営するために定める地区です。県内では、右の位置図に示すとおり、8 つの港において都市計画法に基づく臨港地区を定めています。都市計画区域内の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾は県が定めることとなっており、本県では重要港湾である細島港、宮崎港、油津港が該当します。その他の港は市・町が定めます。臨港地区は、都市計画法第 23 条第 4 項に基づき、港湾管理者の申出により定めることとなっています。

それでは、本案件について御説明します。

変更箇所は、市街化区域へ編入する区域と同じ箇所となります。公有水面埋立法に基づき整備された埠頭用地約 0.9 ヘクタールで港湾施設として維持管理していくため、港湾管理者からの申出を受けて臨港地区に編入するものです。

説明は以上となります。

**○出口会長** ありがとうございました。ただいまの説明について御質問や御意見を伺いた

と思います。委員の皆様から質問、御意見等をお願いいたします。非常に明確な市街化区域編入と臨港地区の指定ということで、よろしいでしょうか。

では、質問がございませんので、議案第1号及び議案第2号についてお諮りしたいと思います。原案どおりでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**○出口会長** ありがとうございます。それでは、議案第1号及び議案第2号は原案どおりといたします。

続きまして、議案第3号について説明を事務局のほう、よろしくをお願いいたします。

**○事務局** 計画担当の恩塚です。議案第3号について御説明します。議案書は16ページから18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、延岡市、門川町、日向市に位置する都市計画道路3・3・1号国道10号線における都市計画変更について、御審議いただくものでございます。

スライドには、今回変更を行う延岡市街地の拡大図を、右下に路線全体を示す広域図を示しております。画面上側が起点方面、下側が終点方面となります。図面に赤線で示しております都市計画道路国道10号線は、延岡市稲葉崎町2丁目を起点とし、日向市大字平岩字土々呂毛を終点とする延長約2万7,440メートル、幅員25メートルの幹線街路で、延岡市から日向市を南北に縦断する道路です。

今回の国道10号線における都市計画変更は、図面にピンク色で示します、延岡市都市計画審議会の議を経て都市計画変更を行う都市計画道路3・5・5号浜砂通線ほか3路線の都市計画変更に伴い、それぞれの路線との交差点3か所において、国道10号線における交差点区域の変更を行うものです。

初めに、ピンク色で示す延岡市都市計画審議会において審議された都市計画変更の概要を御説明した後に、国道10号線の変更内容を御説明します。

浜砂通線ほか3路線の変更概要について御説明します。

当該路線の都市計画変更は、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、長期にわたり事業未着手の路線において、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する都市計画道路見直しの結果に基づき、都市計画の変更を行うものです。

スライドは、延岡市都市計画審議会において変更を行う、日向延岡新産業都市計画道路浜砂通線、出北通線、文化センター通線、東出北通線の都市計画変更内容を示した図面に

なります。

まず、浜砂通線と東出北通線の延長の変更及び終点の変更についてです。

浜砂通線及び東出北通線は、延岡市街地と延岡総合文化センター周辺を連絡する道路として都市計画決定された道路です。現在は、周辺の既に整備された都市計画道路や市道等に交通処理機能が移行しており、都市計画道路としての必要性やネットワーク上の重要性が低下していることから、図面に黄色着色で示す区間を都市計画道路から廃止することとしています。

次に、出北通線及び文化センター通線の延長の変更及び起点、終点の変更についてです。

出北通線及び文化センター通線は、市街地形成交通軸として、延岡市街地南部を東西に横断する道路として都市計画決定された道路です。現計画では、図面に緑丸で囲む東出北通線との交差点部が出北通線の終点、文化センター通線の起点となっておりますが、今回、先ほど御説明したとおり、東出北通線の一部が廃止され、終点位置が変更されることから、それぞれの起点及び終点位置を、図面青丸で囲む国道 10 号線との交差点部に変更することとしています。

以上の 4 路線の都市計画変更について、令和 7 年 2 月 18 日に実施された令和 6 年度第 2 回延岡市都市計画審議会において諮問され、原案のとおり答申されたところであります。この 4 路線の都市計画変更に伴い、交差する国道 10 号線においても、交差点区域を変更する必要が生じました。

宮崎県における都市計画道路の交差点区域の設定については、スライドに示すような県で統一された交差点区域の考え方にに基づき設定されています。今回の交差点区域の変更は、市決定の都市計画道路の変更に伴い、パターン 1 の交差点区域であったものをパターン 2 の交差点区域に変更するものです。

本日御審議いただく国道 10 号線の変更内容について、詳細を御説明します。

スライド左側の図面は、今回の交差点区域の変更箇所とその周辺を示したものです。画面上側が起点方面、下側が終点方面になります。図面にピンクの実線及び点線で示すのが、先ほど御説明した浜砂通線ほか 3 路線であり、今回の変更は、赤丸で囲む 3 か所の交差点において、県で統一された交差点区域の考え方にに基づき、区域の変更を行うものです。それぞれの変更箇所を、浜砂通線との交差点を「交差点区域の変更①」、出北通線及び文化センター通線との交差点を「交差点区域の変更②」、東出北通線との交差点を「交差点区域の変更③」としております。

右側の図面は、交差点区域の変更箇所を拡大したものです。今回、3か所の交差点において交差点区域の変更を行いますが、交差点①と交差点③は変更内容が同じであるため、代表で上段に交差点①を、下段に交差点②を拡大して示しています。画面左側が変更前、右側が変更後の図面になります。

まず、交差点①と③の区域の変更についてです。変更前画面緑着色で示す都市計画道路同士の隅切り部は、優位な道路の区域に含めることとなっていることから、現計画では国道10号線の区域の一部に含まれています。今回、浜砂通線と東出北通線の一部区間が廃止され、終点位置が変更になったことに伴い、右の図面の黄色着色で示す道路東側の交差点隅切り部を都市計画区域に含める必要がなくなり、赤着色で示す道路西側のもともと浜砂通線及び東出北通線の一部に含まれていた区域を、国道10号線の区域に含める必要が生じることから、県の統一事項に基づき、交差点区域において一部区域の削除及び追加を行うものであります。

次に、交差点②の区域変更についてです。出北通線の終点と文化センター通線の起点がそれぞれ国道10号線との交差点部に変更になったことに伴い、もともと出北通線の一部に含まれていた区域を国道10号線の区域に含める必要が生じることから、県の統一事項に基づき、交差点において一部区域の追加を行うものであります。

なお、今回の交差点区域の変更は、あくまで都市計画決定される区域を変更するものであり、実際の道路管理区分の区域を変更するものではありません。

議案第3号について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。議案第3号は、国道10号と延岡市の都市計画決定道路との隅切りの整理ということになるかと思えます。いずれのポイントでも結構ですので、御質問、御意見をいただければと思います。よろしくお願いします。

**○A委員** 今の説明の中身は理解したのですが、ちょっと分からなかったのが、「国道10号線」の前の「3・3・1号」、これは整理番号か何かですか。この数字は例えば年月日でつけられているものなのか、そこら辺を教えてくださいいいですか。

**○出口会長** いかがでしょうか。この番号は皆さん興味があると思います。

**○事務局** この番号につきましては、それぞれの都市計画区域ごとに振られた番号で、告示された年月日とは全く関係がないものになります。今回でいうと「3・3・1」の最初の「3」、一番最初に出てくる数字が道路の区分を表すもので、例えば自動車専用道路、高速道路であれば1から始まる道路。今回は幹線街路に含まれますので、3から始まる道路

というふうに区分されています。2番目の「3」の部分につきましては、幅員の規模を示したものになります。40メートル以上のものであれば1から始まるもの、40～30メートルであれば2と、幅員の大きさによって2つ目の数字が決まってきます。最後の番号は順番につけていくような形になっております。以上です。

**○A委員** ありがとうございます。

**○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。

**○B委員** 質問ですけれども、交差点区域の考え方についてのパターン1とか2というのは、優位な道路のほうに組み込むのでしょうか。起点と終点がずれて今回パターン2になったというのは分かるんですけれども、もともと隅切りの部分がこういう形になっていたのはどういうことなのかなと。

**○出口会長** 出ている画像で説明していただくといいと思いますが、構造的に隅切りがあって、都市計画道路として位置づけるときにどうするかということになるかと思うので、説明のほうをよろしくお願いします。パターン1、パターン2、パターン3をもうちょっと詳しく説明していただくと分かりやすいかと思います。最初の図面だけでよろしいのでしょうか。

**○B委員** 5枚目のスライドの変更前の形がこうなっている理由と伺いますか、変更後は先ほどの説明で理解できたんですが。

**○事務局** もとものの都市計画がこれというパターン1とちょっと形が違うのはどうしてかという内容でよかったですか。

**○事務局** 先ほどお見せしたパターン1というのは、今の取扱いでそうしているという絵をお見せしたんですけれども、今新たにお見せしたスライドでいきますと、昔の取扱いではこういうことをやっていたというのがありまして、一番左ですが、優位な道路がまずあって、そこに従属するような市道なりの都市計画道路がある場合というのが、優位な道路を挟んで2つに分かれてブチッと切れていたような形で区域を設定していたものが結構ありまして、今回の案件もこういうパターンになっています。

今回は、この古いパターンの考え方ものをパターン2に変えようとしていますので、一番右のような、優位な道路に追加すべきところ（ピンク色）が生じたのと、右側の市道のほうを都市計画道路から削除したことによって隅切り部の黄色が要らなくなったという、今回はこの古いパターンの考え方ものを変えようとしたので、お見せした図面とパターンの図は合わなかったというところはございます。

**OB委員** そしたら、新しい考え方で今からはやっていくので、古いほうのものが全部なくなれば今回みたいな件は出なくなるんですか。

**〇事務局** 隅切りだけを変更するというのはなかなかやらないところではありますので、こういう変更に伴って県の決定の隅切り部の部分も順次変更していくという形を取ろうかと思っております。

**OB委員** ありがとうございます。

**〇出口会長** 非常に難しいところといたしますか、過去の事例もいろいろあるようです。これからまた後でも出てきますけれども、都市計画審議会のほうに幾つか提示されるかと思っておりますので、今日はよい勉強になったのではないかと思います。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、議案第3号についてお諮りしたいと思います。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」の声あり)

**〇出口会長** 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。

続きまして、議案第4号の説明を事務局のほう、よろしく願いいたします。

**〇事務局** 議案第4号について御説明します。議案書は20ページから22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、宮崎市田野町に位置する都市計画道路3・6・2号田野駅前通線における都市計画変更について御審議いただくものでございます。

図面に赤線で示しております都市計画道路田野駅前通線は、宮崎市田野町字中原を起点とし、宮崎市田野町字中ノ原を終点とする延長約1,200メートル、幅員11メートルの幹線街路で、田野駅前から田野市街地を南北に縦断する道路です。

今回の田野駅前通線における都市計画変更は、図面にピンク色で示します宮崎市都市計画審議会の議を経て都市計画変更を行う都市計画道路3・5・2号明神原通線の都市計画変更に伴い、田野駅前通線における交差点区域の変更を行うものです。

初めに、ピンク色で示す宮崎市都市計画審議会で審議された都市計画変更の概要を御説明した後に、田野駅前通線の変更内容を御説明します。

明神原通線の変更概要について御説明します。

当該路線の都市計画変更は、議案第3号と同様に、都市計画道路見直しの結果に基づき、都市計画の変更を行うものです。

スライドは、宮崎市都市計画審議会において変更を行う明神原通線全体を示した図面で、画面右側が起点、左側が終点になります。

田野都市計画道路 3・5・2 号明神原通線は、田野市街地を西側に向けて迂回する環状道路として都市計画決定された道路ですが、現在は、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなってきており、将来の交通需要の増加や混雑緩和への効果は低いものと予測されております。さらに、住宅密集地を通過する計画となっており、実現性の低い道路です。

以上のことから、都市計画道路の見直しの結果、図面に黄色着色で示す区間を都市計画道路から廃止することとし、令和 7 年 2 月 12 日に実施された第 56 回宮崎市都市計画審議会において諮問され、原案のとおり答申されたところであります。

以上のような明神原通線の都市計画変更に伴い、交差する田野駅前通線においても交差点区域を変更する必要性が生じました。

議案第 3 号でも御説明しましたが、宮崎県における都市計画道路の交差点区域の設定については、スライドに示すような、県で統一された交差点区域の考え方にに基づき設定されています。今回の交差点区域の変更は、市決定の都市計画道路の変更に伴い、パターン 1 の交差点区域であったものを、パターン 2 の交差点区域に変更するものです。

本日御審議いただく田野駅前通線の変更内容について御説明します。

スライド右側の図面は、田野駅前通線全体を示した図面で、画面上側が起点、下側が終点になります。図面にピンクの実線及び点線で示すのが、先ほど御説明した明神原通線であり、今回の変更は、赤丸で囲む明神原通線との交差点部の区域を変更するものです。

画面左側の図面は、交差点区域の変更箇所の拡大図で、上段が変更前、下段が変更後の図面になります。上段図面緑着色で示す都市計画道路同士の交差点隅切り部は、優位な道路の区域に含めることとなっていることから、現計画では田野駅前通線の区域の一部に含まれています。今回、明神原通線の一部区間が廃止され、起点位置が変更になったことに伴い、下段図面の黄色着色で示す道路東側の交差点隅切り部を都市計画区域に含める必要がなくなり、赤着色で示す道路西側のもともと明神原通線の一部に含まれていた区間を田野駅前通線の区域に含める必要性が生じたため、県内統一事項に基づき、交差点において一部区域の削除及び追加を行うものであります。

なお、田野駅前通線の変更も議案第 3 号の国道 10 号線と同様に、あくまで都市計画決定される区域を変更するものであり、実際の道路管理区分の区域を変更するものではありません。

議案第4号について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。議案第4号は3号で説明した内容で分かりやすかったかと思いますが、皆さん、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、御意見等ないようですので、議案第4号についてお諮りします。議案第4号は原案どおりとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**○出口会長** ありがとうございます。それでは、議案第4号は原案どおりといたします。

続きまして、議案第5号「清武南準都市計画区域の指定」について、事務局のほう、御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。

準都市計画区域の指定について御説明します。議案書は24ページから26ページになります。併せて御参照ください。

まず初めに、準都市計画区域について、改めて御説明いたします。

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、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が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しており、準都市計画区域として指定することができるとされております。

次に、都市計画区域と準都市計画区域の違いをスライドにお示ししています。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、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す。都市計画区域内では、都市計画制度の活用や都市計画税の徴収が可能で、一方、準都市計画区域内では、都市計画制度の一部の規制、誘導のみが可能であり、その他、都市計画区域で可能な都市計画制度の活用や都市計画税の徴収をすることはできません。

準都市計画区域を指定した場合の規制の内容について御説明します。

準都市計画区域を指定すると、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います。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。申請手続を行うことで住居やその他用途の建物を建築することは可能ですが、床面積の合計が1万平方メートルを超える店舗や飲食店などの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。

次に、今回、準都市計画区域指定の検討に至った経緯について御説明します。

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、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、指定権者が都道府県に変更されました。本県では平成23年までに指定候補地の調査と図案を作成し、関係自治体に対して指定の意向確認を行いました。指定を希望する自治体はなく、指定には至りませんでした。その後は、関係市・町への意向確認を継続してきました。

そのような中、令和4年度に宮崎市より、東九州自動車道「清武南―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中、大規模集客施設が立地すると、市街地を中心としたまちづくりに大きな影響を及ぼすため、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。

そこで、県では準都市計画区域の検討区域を選定し、候補地の都市計画基礎調査を実施した上で、指定の必要性を検討することとしました。

スライドには、県・市のまちづくりの方針を示しています。県の方針である都市計画区域マスタープランでは、「広域にわたり都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設は、市街地の拡大を誘発する恐れがあるため、中心市街地など、立地を誘導する区域を除き、原則として立地を抑制する」、また、「清武南インターチェンジなど、各インターチェンジ周辺での道路整備の状況に応じて準都市計画区域を検討する」と記載しています。宮崎市の都市計画に関する基本的な方針では、都市計画区域外では、高速道路インターチェンジ周辺や幹線道路との良好なアクセス環境を有するトラックターミナルのような物流・工業適地については、環境に配慮しながら適正に誘導する」と記載されています。

都市計画区域外に位置する清武南インターチェンジ周辺の準都市計画区域指定の検討は、この方針に即したものとなります。

令和5年7月に開催しました第153回県都市計画審議会において、審議会会長より、審議会の下部組織である専門委員会にて検討するよう指示を受け、都市計画法運用庁内検討

会にて他法令との調整を行いながら、令和5年度に専門委員会を2回開催し、令和6年3月の第155回県都市計画審議会にて検討の中間報告を行ったところです。令和6年度は6月と2月の2回、専門委員会を開催し、指定の要否について取りまとめましたので、今回の審議会において御報告させていただき、意見聴取を行うものです。

ここからは、専門委員会にて検討した内容について、既に昨年度の審議会で報告した内容を含め、御説明いたします。

初めに、国が示す都市計画運用指針について御説明します。

運用指針では、準都市計画区域の指定に関して、1つ目の丸に示す、道路等の整備状況など自然的又は社会的条件から判断して、大規模な集客施設が立地する可能性がある区域については、農地を含め広く準都市計画区域を指定することが望ましいとされております。

また、2つ目の丸のとおり、広域の観点から、土地利用の整序又は環境の保全のために必要な範囲について適切に指定すべきであり、農地については、農業振興地域の整備に関する法律等による規制と相まうことで、土地利用の整序がより効果的に実現されることから、農用地区域内等に存する農地と重複して指定して差し支えないとされております。

ただし、①の人口集中地区からの距離、地形的条件、インフラの整備状況を勘案して、開発の可能性が極めて低いと考えられる区域や、②の他の法令による土地利用の規制の実態に照らして、開発の可能性が極めて低いと考えられる区域は、準都市計画区域に含むべきでないとしております。

なお、森林、工場立地法により規制された土地については、準都市計画区域に含めないことが望ましいとされております。

そこで、関係法令の規制状況について確認を行いました。規制状況については、県内部で組織する都市計画法運用庁内検討会において、スライドにお示しする関係各課に、国の運用指針に示された内容に沿って、検討範囲内での規制状況について確認を行いました。該当する法令が、赤で示す自然公園法、森林法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法となります。

スライドには、清武南インターチェンジを中心に、2キロメートルの範囲における関係法令の規制状況をお示ししています。準都市計画区域検討範囲内には、黄着色の農用地区域、赤着色の公有林、青着色の国有林、黄土色に着色された保安林が含まれております。

次に、検討範囲内に指定されている各関係法令の規制内容について御説明します。

初めに、農用地区域について御説明します。

農用地区域は、農業振興地域の整備に関する法律、いわゆる農振法に規定されております。スライド右側に図をお示ししておりますが、農用地区域は、都道府県が指定する農業振興地域内において、市町村が農業上の利用を図るべき土地の区域として整備計画で設定するものとなります。農用地区域は、区域設定の目的から、原則として転用が禁止されており、建築物を建築するためには、①農用地区域からの除外、②農地法に基づく農地転用手続が必要となります。また、農用地区域外は農振白地地域となりますが、こちらについては、ⅠからⅢの農地の分類によって、農地転用の許可・不許可の基準が定められております。

次に、準都市計画区域に含むことができる農用地について、含むべきかを検討しております。県で実施しました都市計画基礎調査において農地転用現況を確認しました。平成28年度以降、年間6件前後で推移しています。スライド左下に農地転用箇所の子な位置をお示ししておりますが、全て農用地区域外で、既存の住宅地に近接している箇所となっております。都市計画基礎調査の結果、現時点で農地転用は一定数あるものの、農用地区域での転用はなく、農振法により優良農地の保全が保たれております。そのため、農用地区域につきましては、準都市計画区域の候補に含めないこととしました。

次に、保安林、国有林、民有林について御説明します。こちらは、森林法において規定されております。

まず、保安林についてです。保安林に指定された場所に建築物を建築するためには、保安林指定の解除が必要となりますが、公益上優先すべき理由以外の解除は困難となります。

次に、国有林、民有林についてです。森林法において、国有林とは所有者が国であるもの、民有林とは国有林以外の森林と定められております。今回の指定検討範囲は、森林法第5条に基づく地域森林計画対象民有林であり、その場合、一時的な土砂の採掘、林地以外への転用などの土地の形質を変える行為は、開発許可が必要となります。

次に、準都市計画区域に含まないことが望ましい森林法第5条森林について、含むべきかを検討しております。スライドには、平成24年からの県内の林地開発許可件数をお示ししております。林地開発の目的達成後、森林としての再生が見込めない場合には、地域森林計画の対象から除外され、森林法の規制がかからないこととなります。

ここで、林地開発許可制度について御説明します。

指定候補区域は、森林法第5条に基づく地域森林計画対象民有林であり、その場合、一時的な土砂の採掘、林地以外への転用などの土地の形質を変える行為は、開発許可が必要

となります。用途の規制はありません。林地開発許可については、スライド右側に林野庁の資料をお示ししておりますが、申請が資料に示された要件を満たす場合には、許可しなければならないとされております。先ほど御説明したとおり、林地開発の目的が達成された後の残地の活用について都市的土地利用が懸念されますので、準都市計画区域を指定することで、無秩序な開発の抑制や環境の保全に一定の効果が期待できます。

各関係法における規制状況を確認し、庁内検討会での協議の上、範囲内に含まれる規制の中で、国有林や保安林については、規制の内容や運用指針に基づき、準都市計画区域に含めないものとし、林地開発後の残地の都市的土地利用が懸念される森林法第5条森林については、準都市計画区域に含めることとしました。専門委員会委員からは、国の運用指針において、「森林を含めないことが望ましい」と記載されていることから、指定する場合にはしっかりとした理由が必要であるとの意見がありました。

そこで、国に対して、「望ましい」としている意図を確認したところ、準都市計画区域に森林を含めることはできるが、まずは森林法での規制強化を検討するべきであり、森林部局と十分な調整が必要であるとの回答でした。庁内検討会では、当該区域において、今以上の森林法の規制強化は現実的ではなく、難しいとの判断となりましたので、今回含める方針となったものです。

検討により、スライドに着色された農用地区域、公有林、国有林、保安林が、含めない区域となります。

ここからは、今年度の専門委員会での検討事項について御説明します。

専門委員会において、指定の区域を絞り込む場合には、最終的な区域に至る経緯について詳細な説明が必要との意見をいただきましたので、最終的な区域の絞り込みについて具体的に検討を行いました。

準都市計画区域は、国の都市計画運用指針に基づき、開発の可能性が極めて低い区域は含まず、必要最低限の規制とすることとしています。開発の可能性が極めて低い区域とは、自然的条件や地形的条件、別途規制法で環境が保全されている区域です。指定候補の絞り込み方法として、規制状況の確認をステップ①とし、ステップ②として「自然的・地形的条件」、ステップ③として「大規模集客施設の開発の可能性」について確認を行いました。

次のスライドより、ステップ②の自然的・地形的条件での検討について御説明します。

国の運用指針では、人口集中地区からの距離、地形的条件、インフラの整備状況を勘案して、開発の可能性が極めて低いと考える区域は含めるべきでないとなっております。今

回、準都市計画区域指定の大きな目的は、市からの意向でもあります大規模集客施設の立地抑制となります。検討範囲はその多くを森林、水面、自然地が占めており、また、幹線道路沿いに住宅地、その周辺に商業・工業地が点在していることから、①大規模な造成に支障となる山林、②幹線道路から距離のある区域は、大規模集客施設の立地の可能性は低いと判断します。

検討範囲において、【1】インフラ整備状況・幹線道路やインターチェンジから距離のある山地、【2】山地以外の地形的条件に該当するエリアとして、スライドに黒点線で示す部分を抽出し、検討を行いました。

スライドには、【1】インフラ整備状況・幹線道路やインター・チェンジから距離のある山地として抽出したエリアの現況写真をお示ししています。

写真①②③④は、国道、県道、市道の幹線道路から山頂に向かって進む道路はありますが、道路脇は高い擁壁や高低差のある山地となっています。写真⑤は、水無川で幹線道路と分断されており、農地や山地が広がっています。

次に、【2】山地以外の地形的条件として抽出したエリアには河川や池があり、池は東側に広がる田畑への用水を供給する重要な機能を有しており、永続性が担保されています。また、当該エリアは幹線道路より低くなっています。

以上のことから、【1】【2】で抽出したエリアは、河川や高低差解消のための大規模な造成が必要となるなど、地形的条件から開発の可能性は極めて低いと判断しました。

次に、ステップ③としまして、「大規模集客施設の開発の可能性」について確認を行いました。

幹線道路沿いのエリアを抽出し、大規模集客施設の開発の可能性について検討しました。検討したエリアは、スライドの紫色の点線で囲む国道 269 号周辺、県道大戸野清武線周辺、県道清武南インター線周辺になります。

周辺において、大規模集客施設が立地するために必要な規模の敷地があるかで検討しています。スライドには【A】【B】各道路周辺の現状図をお示ししております。当該エリアは黄色で示す農用地に囲まれ、幹線道路に住宅が多く立地しています。赤で示す空地が存在していますが、敷地面積は最大で約 2 ヘクタールとなります。県内外に既に立地している大規模集客施設の敷地面積の事例を参考にすると、床面積の約 2.4 倍から約 4.6 倍程度が大規模集客施設の敷地として必要であり、現状の空地では大規模集客施設の立地は困難であると判断しました。

また、住宅地区内の空地が点在している区域は、道路や水路等で敷地が分断されているため、一団の土地として形成ができないと判断しました。スライドに示す①、②により、当該エリアは大規模集客施設の開発の可能性は極めて低いと判断しました。

次に、【C】県道清武南インター線周辺についてです。現在、幹線道路に接して、林地開発許可により土取場や太陽光発電施設として活用されています。この区域は森林法第5条森林が広がっており、森林法が適用され、一定規模以上の開発には許可が必要となっています。先ほど御説明したとおり、林地開発の目的達成後、森林としての再生が見込めない場合には、地域森林計画の対象から除外され、森林法の規制がかからないこととなります。スライドに示す①、②により、当該エリアは広い敷地を有しており、将来的な大規模集客施設の開発の可能性があるかと判断しました。

ステップ①から③にて検討した結果、開発の可能性が低い区域を灰色でお示しします。まず、ステップ①として規制状況から、スライドに示す区域を除外しました。次にステップ②として自然的・地形的条件から、除外する区域をスライドのとおり追加します。最後にステップ③として開発の可能性が低い区域を、スライドのとおり追加します。また、スライドにて総合運動公園、工業団地、ゴルフ場を矢印にてお示ししていますが、こちらについても、公の施設であること、幹線道路からの距離により、大規模集客施設の開発の可能性は低いと判断しました。

以上により、県道清武南インター線周辺が最終的な開発の可能性が高い区域として判断しました。

次に、当該区域において、準都市計画区域境界をどのように設定するかについて検討しました。

境界は明確化を図るため、道路、河川等の地形地物で設定します。しかし当該区域は山林が含まれ、地形地物での区域設定が困難であるため、①県内外に立地する大規模集客施設の立地傾向を確認し、主要道路から敷地奥行きを約200メートルで計画している事例が多いこと。②現在林地開発されている土地を包括するために必要な距離を確認し、既に更地化されている土地の最小限の距離は300メートルであること。

①②から、300メートルの範囲内が大規模集客施設の立地抑制に資すると判断し、形状が不変である幹線道路の道路中心線から300メートルで設定することとしました。

こちらのスライドが、検討の結果から、具体的な準都市計画区域の指定案を示したものとなります。

こちらが拡大したものです。区域は、幹線道路の中心線から 300 メートルを区域境界とした約 1.5 キロメートルの区間となります。区域内にある保安林については除外していません。

まとめとしまして、大規模集客施設の立地抑制を準都市計画区域指定の大きな目的とし、国の都市計画運用指針に基づき、ステップ①から③の工程で準都市計画区域の指定について検討してきました。

準都市計画区域内では大規模集客施設の立地を抑制し、現在の都市計画区域内では都市環境の保全が図られることから、準都市計画区域の指定は有効であると考えています。

また、区域内に既に存在する建物・工作物について調査を行いました。区域内には 31 棟の建物・工作物がありましたが、そのうち 29 棟の建物について一覧でお示ししています。準都市計画区域を指定した際には、接道義務や容積、建ぺい率といった制限がかかることとなります。現状の建物において、接道状況や今後想定している容積率や建ぺい率で検討したところ、規制が新たにかかることによる現時点での影響はないと考えられますが、区域内の土地所有者に対して、説明会開催の案内と準都市計画区域についての概要を説明する資料を送付し、指定に向けた周知を行いました。住民説明会は 2 日間開催しております。参加された方から指定に対する反対意見はなく、一定の規制を設けることに理解をいただいたと考えていますが、今後も丁寧な説明を行っていきたいと考えております。

最後に、準都市計画区域の指定に関する法定手続について御説明します。

準都市計画区域の指定は、都市計画法第 5 条の 2 第 2 項において、指定するときはあらかじめ、関係市町村と県都市計画審議会の意見を聞かなければならないとされております。今回の県都市計画審議会では、専門委員会での検討報告と併せまして、区域指定に関する意見聴取をさせていただくこととしております。審議会での意見聴取の後、関係機関との調整の上、令和 7 年度に告示を予定しております。

説明は以上です。

**○出口会長** ありがとうございます。ただいま事務局のほうから説明がありましたが、専門委員会の嶋本委員長、御意見や補足はないでしょうか。よろしくお願ひします。

**○嶋本専門委員会委員長** 今、事務局から説明がありましたように、今回の区域指定に当たりましては、一昨年 7 月に開催された第 153 回宮崎県都市計画審議会にて調査検討の指示が出されたことを受けまして、私を含めて 7 名の委員から成る専門委員会において調査検討を行ってまいりました。

当委員会におきましては、宮崎県都市計画審議会からいただいた御意見を踏まえて、庁内検討会や関係市町の御意見を踏まえた上で、それぞれの委員の専門的なお立場から審議を行い、幅広い視点に立った調査検討が行われたものと考えております。

また、委員会の中でも範囲の指定を厳格に説明できるようにという意見がありまして、先ほど説明していただいたように、分かりやすく範囲が指定できたものと考えております。

範囲の指定につきましては、先ほど言ったように、委員から様々な意見がありましたけれども、その意見を反映した案をまとめていただいたものと考えております。

そういうことで、事務局が示す範囲で準都市計画区域を指定することが有効であると私は考えております。

当委員会としましては、県の区域マスタープランや宮崎市の都市計画マスタープランで目指す都市構造を考慮した準都市計画区域の検討ができたと考えております。

専門委員会からは以上です。

**○出口会長** ありがとうございます。

では、委員の皆様方から質問、御意見等をいただければと思います。説明にありましたように、宮崎県としても初めての準都市計画区域でございます。

**○A委員** 30 ページのところで、区域内の土地所有者に説明会の案内をしたということですが、土地所有者がどれくらいいらっしゃるのか、住民説明会に2日間でどれくらい出席されたのか、参考までに教えてください。

**○事務局** 対象の方が186名いらっしゃいました。3月6日と9日の2日間で説明会を行ったんですけども、17名参加されました。

**○A委員** その参加者から出てきた御意見はどんなものがあつたか教えてください。

**○事務局** 例えば固定資産税が上がるのかとか、今、土取場などで開発が既になされているところに将来的に何ができる計画なのかとか、それから、大規模集客施設ができてしまうと既存の幹線道路はかなり渋滞するだろうということで、こういう規制は賛成だという御意見も頂戴しております。

**○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か。

**○C委員** 16 ページの②で「大規模集客施設等」となっています。商業施設以外の何か指定があるのか。「等」となっていますが、集客施設以外の何かあるのか教えてください。

**○事務局** 「大規模集客施設等」と書いてあるのが、スポーツ施設とかも含まれますが、

人が大勢集まるような施設を対象としておりまして、大型の店舗も含まれますし、映画館や演芸場、観覧場の類いも含まれることとなります。宮崎はあまり対象になるようなものはないんですが、一番分かりやすいのは、店舗、飲食店、モールのなところ、大型の店舗とかが分かりやすいかなというところですよ。

**〇〇委員** 分かりました。あと、半導体とかを含めたああいう誘致には何も支障がないのか。

**〇事務局** 大規模集客施設の中には、そういう工業・物流系の施設というのは含まれませんので、影響はございません。

**〇出口会長** ほかにございませんでしょうか。

**〇D委員** この指定の範囲が幹線道路から300メートルというのは、全国の大規模集客施設を調べたらそんなことということで設定をしたということですが、地図だけ見ても、支障がなければもう少し範囲を広げてもいいのではないかと思います。範囲を広げると住民の土地とか何とかの固定産税というのがちょっと出ましたが、固定産税が上がるかどうかというのは分からないんだよね。

**〇事務局** 準都市計画区域を指定することに伴って直接的に固定資産税が上がるということはないと考えております。

**〇D委員** でも、いずれにしても分からないわけですね。ないと言えるわけですか。

**〇事務局** 一般的な土地の全国的な調査とかありますけれども、そういった上昇とかは考えられますが、準都市計画区域を指定したからといって直接値上がりするといったことはないよ。

**〇D委員** そういう意味では、支障がないのであれば、300メートルではなくて広めにしておいてもいいのではないか。こういう土地利用の灰色の部分で駄目だというのがあって、300メートルというのは明確といえば明確なのかも知れないけれども、地図だけ見れば、支障がなければ広げておいてもというような感じで受け取っていたんです。それは意見ですが、御検討して。

もう一つは、17ページの宮崎市の都市計画に関する基本的な方針、マスタープランというところで、一番最後に赤字で書いてあるところですが、今からは都市がどんどん縮小するようなときで、環境はどこかに入っていたと思いますが、経済・雇用とか防災機能というような、「防災」という言葉を最後のところに書いておいたほうがいいと思います。今からはそういうことでしか物事が動かないような状況ですね、日本全体が。

**○出口会長** ありがとうございます。最初のほうは御意見ということで、事務局のほうはよろしいでしょうか。2つ目は、宮崎市の都市計画マスタープランはまた状況が違うと思うので、よろしいでしょうか。

**○宮崎市** 宮崎市都市計画課の久米田と申します。よろしくお願ひします。

御意見ありがとうございます。宮崎市都市計画マスタープランの中でも、防災に関する記述というのがしっかりうたわれておりますので、その点につきましては問題ないのかなと思っております。以上です。

**○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。

**○D委員** 僕が言ったのは、都市計画区域外の準都市という意味ですよ。17ページに赤で書いてある。そこにも入れておいたほうがいいと。準都市だから。これは意見です。

**○出口会長** では、御意見をいただいたということでまた審議をよろしくお願ひします。

**○E委員代理** 20ページですけれども、「農用地区域での転用はなく」ということで記載があります。これは確認なんですけど、農用地区域のままでは転用はできませんので、農用地区域を除外し、転用した案件がないということでよろしかったでしょうか。

**○出口会長** 文章と具体的な内容にそごがあるのではないかとということですが、いかがでしょうか。

**○事務局** 正しくは、除外して転用した実績がないということです。

**○出口会長** 御指摘ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

**○C委員** 準都市計画区域の指定は初めてですけれども、具体的にピンポイントでこの場所になった理由と、何かしら商業施設が来る話が出ていたのか。それがあって今回指定をかけたのか。

**○出口会長** これはどちらがいいですか。県のほうがいいか、それとも市のほう。申出があった背景があるのではないかとということです。では、市のほう、よろしくお願ひします。

**○宮崎市** 宮崎市です。具体的にこの場所を選定させていただいた理由としましては、高速道路が清武南インターチェンジ以南が無料区間ということで、その周辺道路の利用ですとかその需要が高まるという考えから、この場所を選んでおります。それから、今回、都市計画マスタープランで、物流・工業拠点として清武南インターチェンジ周辺をエリア指定しておりますので、物流・工業に資する企業が入りやすいようにその範囲を確保したいという思いがありまして、今回諮問させていただいたところです。

あと、具体的な相談案件ですけれども、この場所というよりは、市内全域の開発の可能性というところをいろいろ地図を求められたり、御相談は承っておりますので、清武南インターチェンジ周辺もその可能性が高いと判断したところです。以上です。

**〇〇委員** 結構よそでも大型施設の話聞いていたものですから、その予防に立ってやられたのかなと思って。分かりました。以上です。

**〇出口会長** ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

時間もかけていただいて、途中、こちらの審議会のほうにも中間報告もいただいて、細かい客観的な基準も議論していただいてこの区域になったということです。

ほかに質問は大丈夫でしょうか。

では、議案第5号についてお諮りしたいと思います。議案第5号は原案どおりとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**〇出口会長** ありがとうございます。議案第5号は原案どおりといたします。

それでは、議案5件の審議を終了しました。ありがとうございます。進行を事務局のほうにお返しします。

**〇事務局** 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。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。事務局を代表しまして、都市計画課長の松田より皆様にお礼の御挨拶を申し上げます。

**〇松田都市計画課長** 都市計画課の松田です。出口会長をはじめ、委員の皆様、そして専門委員会の嶋本委員長様、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。

本年度は2回の審議会を開催しまして、今日の5件、そして前回は、清武の街路事業の新規事業化に伴う審議を2件、それと東九州自動車道の全幅の区域指定についての6件、合わせて13件の審議をいただきました。それぞれ皆様から貴重な御意見を賜ったところでございますので、その趣旨を十分に踏まえまして、今後都市計画のほうに生かしていきたいと考えております。

来年度も、都市計画区域マスタープランの改定などを御審議いただく予定にしております。重要な案件の審議をお願いする予定でございますので、引き続き御指導のほうをよろしく願いいたします。

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

ますが、私からの挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。

**○事務局** 本日はマイクの調整がうまくいかず、委員の皆様には大変御迷惑をおかけしました。この場を借りておわび申し上げます。

それでは、以上をもちまして、第 157 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 23 分閉会