

【議事録】

- 事務局より、資料 1、資料 2、資料 3に基づき説明を行い、その内容について質疑を行った。

[配布資料]

- 資料 1 宮崎市都市計画道路網再編検討に伴う庁内検討会議 第 1 回会議資料
- 資料 2 宮崎市都市計画道路網再編検討対象路線図
- 資料 3 評価項目一覧表

[説明概要]

◆都市計画道路の見直しについて

H19.3 に策定された「都市計画道路見直しに関する基本方針」の改訂について、策定以降約 10 年が経過しており、社会情勢（人口・交通量・市町村合併）なども大きく変化していることから、基本方針の改訂が必要であることを説明。

前回の見直しは 33 路線 73 区間を対象に行い、存続候補が 9 路線 18 区間、存続（要検討）が 26 路線 44 区間、廃止候補区間が 7 路線 11 区間という結果となったこと及び、廃止候補のうち 4 路線 8 区間で都市計画変更（廃止及び幅員変更）を行った事を説明。併せて、過去に見直しを行った区間について、代表例を紹介。

◆宮崎市を取り巻く現状について

人口、自動車保有率、バス利用者、自転車利用者、土木関連予算の推移などについて現状や将来予測値を説明。

併せて上位計画・関連計画の策定・改訂状況について説明。

◆都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備率について説明。（約 7 割が整備済み）

今回見直し対象路線について、基本的には未着手及び概成済みの路線を対象としているが、「宮崎市総合計画」などの上位計画で、主要な幹線道路に位置づけられている国道 10 号線、国道 220 号線、県道宮崎西環状線などの道路は対象外としていることを説明。

併せて、今回の見直し対象路線の現況について現地写真で紹介。

◆都市計画道路の見直し方針

地域状況、上位計画・関連計画、道路整備状況から導いた評価のポイントについて説明。

- ①高齢者、自転車、歩行者など、すべての人が安全・安心・快適に移動できる道路整備
- ②バス路線との連携を図った都市内交通ネットワークの形成
- ③災害時の安全確保や緊急輸送道路整備促進などを考慮した防災ネットワークの形成
- ④陸上、航空、海上輸送機能の機能強化、連携強化を図る物流ネットワークの形成
- ⑤限られた予算の中での効率的な整備促進

上記のポイントを踏まえ、各路線の対象区間毎に、幹線機能、交通機能、市街地

形成機能、防災機能などを対象とした「必要性に関する評価」と、構造上の制約、現況の土地利用、地域の要望、経済性などを対象とした「実現性に関する評価」を行い、見直しの方向性（存続候補、存続（要検討）、廃止（要検討））を導くという流れを説明。

見直しの方向性について個別に説明。

【存続候補】

都市計画道路としての必要性が高い又は代替機能が確保できないなど、計画決定の継続が妥当であると判断される路線。

【存続（要検討）】

都市計画道路としての必要性は認められるものの、幅員や車線数など、現在の計画内容について見直しの検討が必要であると判断される路線。

【廃止（要検討）】

都市計画道路としての必要性が低く、代替路線があるなど、整備を行わない場合でも地域に与える影響は小さいと考えられ、計画決定の廃止について検討が必要であると判断される路線。

併せて、ここで言う「廃止」とは、都市計画道路としての位置づけを無くすことであって、現況にある道路の改良や代替道路の整備については、地域の要望等を踏まえ、必要に応じて実施していく可能性があること。並びに、都市計画廃止に伴う建築制限解除については、長期に亘って制限がかかってきたことを踏まえ、地域の方々と十分に意見交換を行いながら検討を行う考えであることを説明。

「必要性に関する評価」について、各評価指標ごとの評価項目を説明

①幹線機能の評価

宮崎市の主要な拠点や交通施設、公共施設へのアクセス道路であるかの観点で評価

②交通機能の評価

将来交通需要や自転車・歩行者交通量などの交通需要に関する項目や、公共交通との連携、物流に資する道路であるかの観点で評価

③市街地形成機能の評価

道路の配置密度の観点で評価

④防災機能の評価

市街地の防災機能向上や風水害、地震災害、津波災害などの災害時の重要性の観点で評価

「実現性に関する評価」について、各評価指標ごとの評価項目を説明

①構造上の制約に関する評価

鉄道や河川などによる地形的な制約や、接続する道路との交差点形状、接続位置などの観点で評価

②現況の土地利用に関する評価

移転困難な建物の有無などの観点で評価

③地域の要望に関する評価

地元要望の有無などの観点で評価

④経済性に関する評価

橋梁などの構造物の有無や沿線の住居の張り付き具合などの観点で評価

個別カルテについて、作成イメージを提示

◆今後の進め方

第1回では、「見直し対象路線の確認」「都市計画道路を取り巻く現状の把握」「評価の基本的な考え方」について議論を行い、次回の検討会議では、実際に各路線のカルテを作成し、具体的な評価内容について議論することを説明。

◆質疑応答

[委員]

4ページに33路線73区間の前回の見直し結果が示されており、そのうち4路線8区間は廃止や変更を行っているとのことだが、今回見直し対象となっている36路線と重複する区間が多数だと思われる。次回36路線のカルテを示す際に前回の評価結果を併せて示せば分かりやすいので、対応をお願いしたい。

[事務局]

次回カルテをお示しする際に前回の評価結果も併せてお示ししたい。

[委員]

36ページの評価項目について、「実現性に関する評価」の中に評価指標として「地域の要望に関する評価」があり、「地元要望があるか」が評価項目となっているが、地元要望というのは正式に自治会から文書などが提出されているかで評価するのか。道路を作って欲しいなどの個人的な意見も聞こえてくることがあると思うが、どのように扱うのか。

[事務局]

基本的には正式な要望として提出されたものを地元要望として捉えたい。

[会長]

正式な要望というと、文書で提出されたものか。

[事務局]

地元の皆さまのご意見をまとめたものとして、自治会などから提出されたものを地元要望として捉えたい。

[委員]

現在東九州道の整備が進んでいるが、清武南IC以南の東九州道が繋がった際に、交通が大きく転換されると思われる。清武南から北は有料となるため、清武南で現道に降りる交通量が発生する可能性があり、その際に影響を受けるのは、資料2の28番（西新町尾ノ下線）から清武JCTまで繋がる国道269号である。今でも混雑している路線が更に混雑する可能性があるが、そのあたりの検討は行うのか。

[事務局]

今回の見直しにおいて、これから交通量推計を行う。その際に、清武JCTから南の東九州道も推計対象の路線とするので、将来交通量に反映されるものと考えている。将来交通量については、P36の「必要性に関する評価」の「交通機能の評価」にお

いて、都市計画道路の将来交通量を、周りの高速道路や幹線道路を考慮して予測するので、その中で検討したいと考えている。

[委員]

P18 の上位・関連計画の中に景観計画は追加しないのか。

[事務局]

景観の視点も踏まえながら、景観計画などの関連計画を整理し、P36 の「必要性に関する評価」の中で、景観の形成等を評価していきたい。

[委員]

そうした場合に、P36 に評価項目が追加されると思われるが、P10 で紹介のあった中村学校通線で、歴史的な要件を考慮されているとのことなので、環境、歴史、景観を含めた指標を追加されるのが良いと思われる。

また、P36 の「必要性に関する評価」の「幹線機能の評価」と、「交通機能の評価」のうち「公共交通との連携が強い路線か」という評価は内容が重複しているのではないかと。「実現性に関する評価」についても、「構造上の制約に関する評価」と「経済性に関する評価」は、河川があれば橋梁が必要となり、マイナス評価が 2 重になるなど、重複した評価になると思われる。

路線や地域、道路の性格に応じて、何を重要視した都市計画道路なのかという視点が必要だと思われる。

これらを、同じレベル同じ土俵で評価してよいのか、場所や特性、役割に応じてそれぞれ重みを付けて評価していくのか、今後どう評価されるかが気になる。

宮崎県の都市計画道路見直しガイドラインを参考にし、その上で市として地域特性を踏まえたオリジナリティ溢れる評価を加えるということも検討してはどうか。

[事務局]

景観や環境などの評価も必要ではないかとのことだが、「実現性に関する評価」のうち、「現況の土地利用に関する評価」のなかで、道路の周辺環境などの評価項目の追加を検討したい。

「構造上の制約に関する評価」と「経済性に関する評価」について、項目としては重複している所もあるので見直しを行いたい。

特性に応じた重み付けについて、定量的な評価に関しては点数化して客観的に評価出来るようにしたいと考えており、項目ごとに一律の点数を付けるのではなく、項目に応じて重要視するところには配点を高くするなど、重み付けをしたいと考えている。

[委員]

参考の情報となるが、環状交差点（ラウンドアバウト）を取り入れると災害に強くランドマークにもなる。

[委員]

資料 3 で H30 に新たに追加されている「物流のための道路として利用されているか(予定か)」という評価項目について、その道路を走っているトラックなどの交通量などを評価の際の指標とするのか。

[事務局]

センサスのデータなどを参考に物流上重要性のある道路かを判断したい。また、宮崎市総合計画や都市計画マスタープランなどで物流・工業拠点として位置づけられている場合や、幹線道路と連結している道路などは物流上重要性が高いと評価したい。

[会長]

現況ネットワークと将来ネットワークでは交通量推計の結果が変わってくるが、今回の見直しではどのように考えているのか。

[事務局]

平成 30 年度時点で事業化されている路線でネットワークを組む予定である。

[委員]

事業費があまり伸びない中で、10 年後でもあまり道路整備が進んでいないと思うが、今回の見直しはどの程度先を見据えた見直しとなっているのか。

[事務局]

前回見直しから概ね 10 年が経過しており、交通量推計も H42 推計を行うことから、概ね 10 年先を見据えた見直しと考えている。

○閉会

以上