

都市計画道路見直し に関する基本方針

令和元年9月
宮崎市

都市計画道路見直しに関する基本方針について

都市計画道路は将来の都市像を実現するための手段であるとともに、都市生活者の利便性向上、居住環境維持、都市防災等の様々な機能を有しています。

宮崎市の都市計画道路は、戦後まもなくの昭和 21 年の戦災復興の都市計画により現在の都市計画道路網の原形が構築されました。その後、人口の増加とその受け皿としての市街地拡大、経済の成長、交通量の増大など、諸情勢の変化に対応して都市計画道路の追加、変更が行われ現在に至っています。

本市は公共交通の利用割合が低く、自動車交通の依存度が極めて高い地域であることから道路整備の重要度は高く、国、県との役割分担のもと、まちづくりとの整合を図りながら計画的に道路の整備を進めてきたところであり、これまでに約 7 割が整備済みとなっています。

一方で、残る 3 割の都市計画道路のうちで現在事業に着手している区間を除くと約 50km の区間は未着手の状況となっています。

これまで、人口の増加や市街地の拡大が続く社会を前提として、どの路線も長期的には必要とされてきました。しかし、今後は人口減少、少子高齢化の進行、市街地の拡大の収束など、社会経済情勢の変化が予想されており、当初に計画決定された時点での必要性や位置付けに変化が生じている路線も存在しています。

近年、財政状況の逼迫などから公共事業を取り巻く環境は厳しさを増しており、「選択と集中」の観点からより一層、効率的かつ効果的な事業の推進が求められています。また、都市計画道路の計画区域内の地権者には、一定の建築制限が課せられていることから、道路の整備の必要性や整備の見通しについて、行政の説明責任を求める声も高まっています。

このような背景から、宮崎市では平成 19 年 3 月に「都市計画道路見直しに関する基本方針」（以下「基本方針」）を策定し、未着手の都市計画道路を対象に検証を行い、「存続候補」「存続（要検討）」「廃止候補」という方向性を定めました。

この度、前回の見直しから約 10 年が経過し、旧清武町との市町村合併や、人口が減少方向に転じるなど、都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化が大きくなっている中、人口減少・高齢化社会に対応し、本市が進める「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりを実現する効率的な道路ネットワークを整備するため、基本方針の改訂を行うこととしました。

目 次

1. 都市計画道路の見直しの必要性	1
1-1. 都市計画道路見直しの背景	1
1-2. 都市計画手続きの流れ	1
1-3. 宮崎市の都市計画道路の現状	2
1-4. 都市計画道路の課題と見直しの必要性	4
2. 都市計画道路見直し検討の概要	9
2-1. 見直し検討の手順	9
2-2. 検討対象路線の設定	10
3. 都市計画道路見直し評価の方法	14
3-1. 見直し評価の考え方	14
3-2. 見直し評価における評価内容	15
4. 検討対象路線の見直し評価結果	17
4-1. 評価結果の概要	17
4-2. 見直しに当たっての留意事項	20
4-3. 廃止（要検討）区間の概要	21
5. 今後の進め方	26

参考資料（宮崎市都市計画道路網再編検討委員会の概要）

（1）宮崎市都市計画道路網再編検討委員会要綱	参1
（2）宮崎市都市計画道路網再編検討委員会委員名簿	参2
（3）宮崎市都市計画道路網再編検討委員会検討経緯等	参3

1. 都市内道路の見直しの必要性

1-1. 都市計画道路見直しの背景

○ 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。宮崎市全体で145路線、約300km（うち幹線街路が117路線、約284.5km、区画街路が6路線、約3km、特殊街路が22路線、約13.5km）の都市計画道路が計画決定されています。

○ 都市計画道路の役割とは

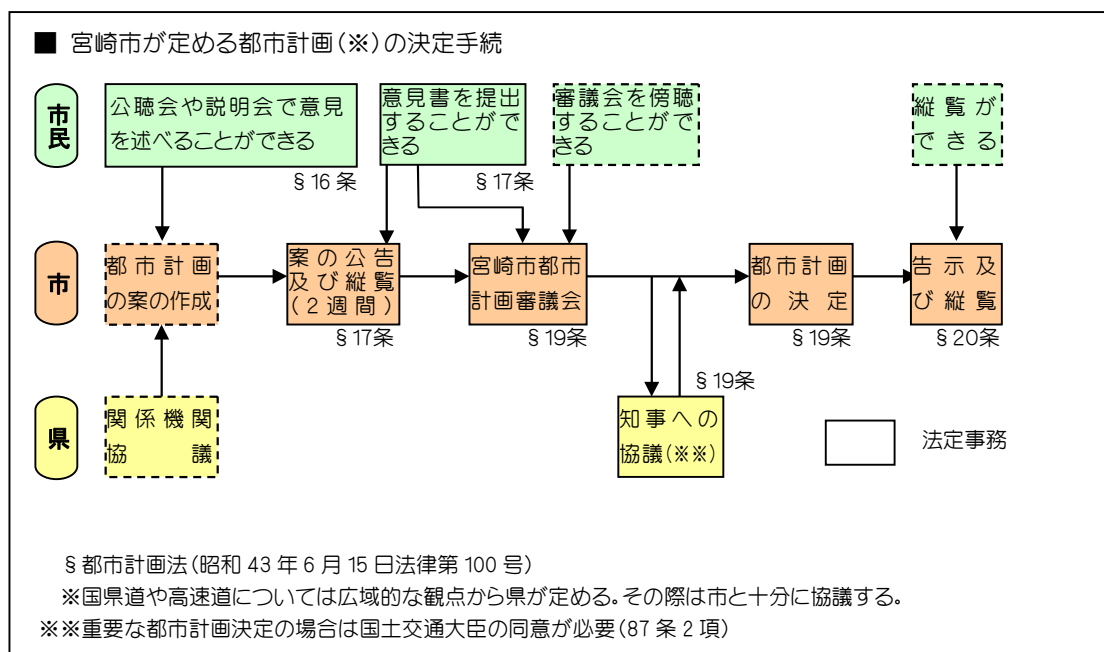
主な役割として、地域間や主要な拠点間を結ぶ幹線道路としての機能や、主要な交通を円滑に流すための交通処理機能があります。

○ 今回見直しに至った理由は

都市計画決定以降、長期に渡り整備が出来ていない路線が存在する中、少子高齢化等による財政状況の逼迫などから、選択と集中の観点による効率的かつ効果的な事業の推進が求められており、平成19年3月に「都市計画道路見直しに関する基本方針」を策定しました。その後、前回の策定から10年以上が経過し、人口が減少方向に転じるなど、経済・社会情勢が大きく変化してきており、本市が進める「多拠点ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりに対応した効率的な道路ネットワークの構築を図るため、この度、当基本方針の改訂を行いました。

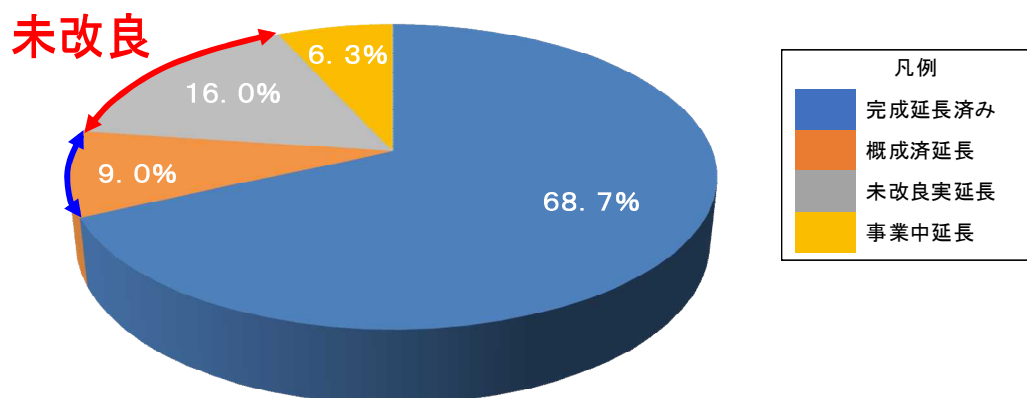
1-2. 都市計画手続きの流れ

- 都市計画は住民にもっとも身近な宮崎市が定めます。（宮崎県知事に協議が必要です。）
- 広域的・根幹的な都市計画に限り、宮崎県が定めます。（宮崎市の意見を聴くとともに国土交通大臣の同意が必要です。）
- 土地の所有権などの私権に対する一定の制限を伴うため、都市計画決定の手続きには「公聴会等」、「都市計画審議会」など、民意を反映させる機会が設けられています。

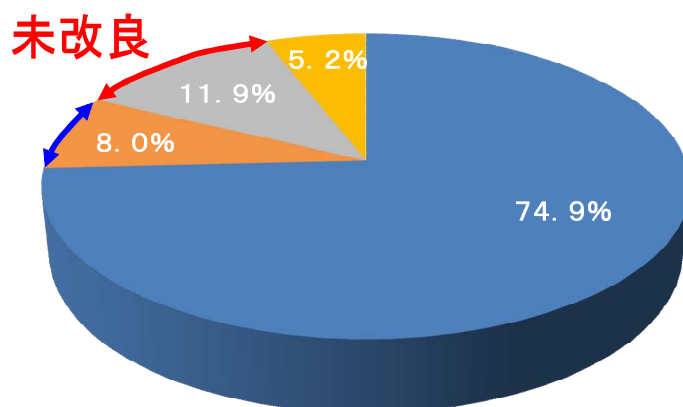


1－3．宮崎市の都市計画道路の現状

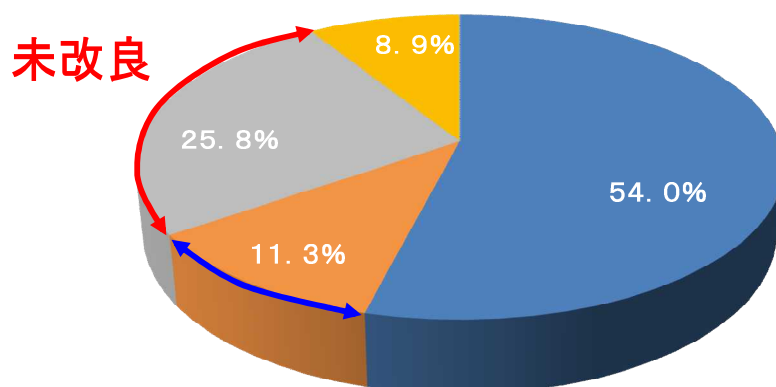
- 宮崎市における都市計画道路は、約7割が整備済みとなっています。
- 市街化区域外に比べ、市街化区域内の整備率が高い状態です。



▲ 都市計画道路の整備率（合計値：計画延長約 300 km）



▲ 都市計画道路の整備率（市街化区域内割合：計画延長約 212 km）



▲ 都市計画道路の整備率（市街化区域外割合：計画延長約 88 km）

出典：平成 31 年度都市計画道路整備状況調査結果（H31. 3. 31 時点）

※概成済延長：完成済み延長以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画延長

※市街化区域：田野都市計画区域は用途地域が該当

改良状況等を表す用語の意味合い

- ◎改良済区間…都市計画決定通りに完成した区間
- ◎事業中区間…改良に着手している区間
- ◎概成済区間…未着手区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道を有する区間
- ◎未着手区間…未着手区間から上記概成済区間を除いた区間

改良済区間

未改良区間

事業中区間

未着手区間

概成済区間

その他の未着手区間

宮崎広域都市計画区域

- ① 3・2・1号 橋通線
- ② 3・3・4号 神宮裏参道通線
- ③ 3・3・14号 飛江田通線
- ④ 3・4・4号 大島通線
- ⑤ 3・4・5号 昭和通線
- ⑥ 3・4・6号 恵美須通線
- ⑦ 3・4・7号 中村木崎線
- ⑧ 3・4・8号 宮崎神宮駅東通線
- ⑨ 3・4・9号 吉村通線
- ⑩ 3・4・10号 佐土原広瀬通線
- ⑪ 3・4・11号 北原通線
- ⑫ 3・4・12号 東十文字通線
- ⑬ 3・4・20号 大塚通線
- ⑭ 3・4・25号 熊野通線
- ⑮ 3・4・38号 大久保木崎線
- ⑯ 3・4・39号 新町停車場線
- ⑰ 3・5・2号 学校通線
- ⑱ 3・5・4号 本町通線
- ⑲ 3・5・5号 下原通線
- ⑳ 3・5・6号 川原通線
- ㉑ 3・5・9号 高岡本町通線
- ㉒ 3・5・11号 原東町通線
- ㉓ 3・5・12号 上町通線
- ㉔ 3・5・13号 御殿下通線
- ㉕ 3・5・14号 松小路通線
- ㉖ 3・5・16号 春田野久尾通線
- ㉗ 3・5・30号 石崎通線
- ㉘ 3・5・37号 西新町尾ノ下線
- ㉙ 3・5・38号 正手松之木田線
- ㉚ 3・6・3号 黒迫通線
- ㉛ 3・6・7号 神宮東通線
- ㉜ 3・6・8号 牟田通線
- ㉝ 3・6・11号 石崎公園通線

田野都市計画区域

- ㉞ 3・5・1号 北桜寺町線
- ㉟ 3・5・2号 明神原通線
- ㊱ 3・6・1号 桜町通線

凡例

- 改良済
- 概成済
- 事業中
- 未着手

平成30年3月31日 現在

▲ 都市計画道路の整備状況（平成30年3月31日現在）

1-4. 都市計画道路の課題と見直しの必要性

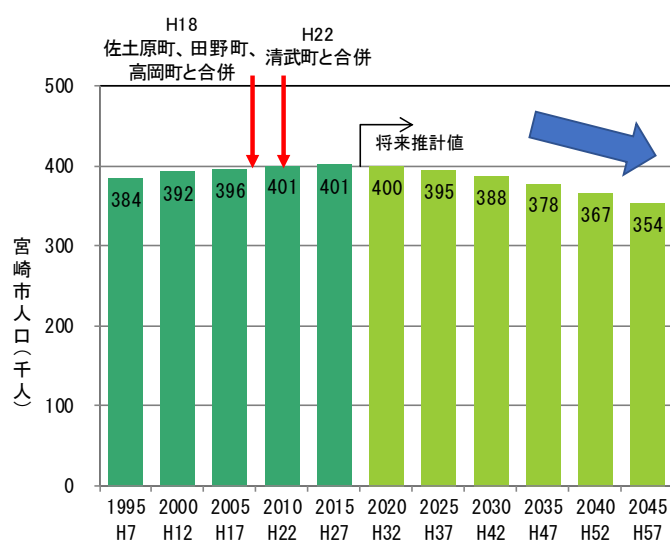
(1) 都市計画道路の課題

現在の都市計画道路の多くが、昭和50年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応する必要があります。

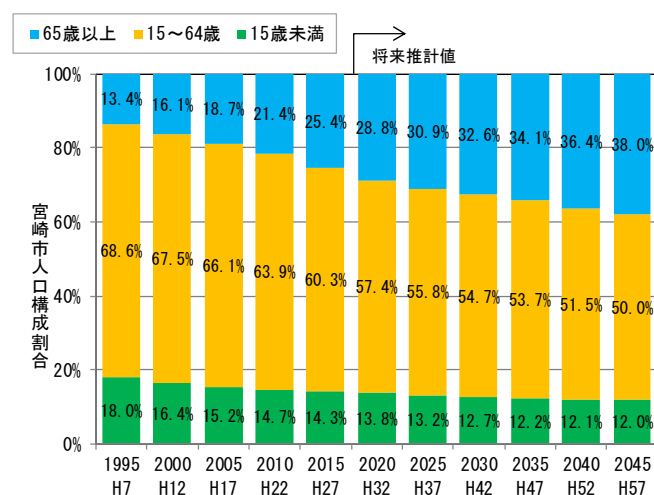
1) 都市構造の変化への対応

宮崎市は、平成18年1月に佐土原町、田野町、高岡町、平成22年3月に清武町と合併しており、都市構造に変化が生じています。

また、宮崎市の人口推移は、平成27年をピークに減少することが見込まれていますが、一方で高齢化率は年々増加しており、今後も増加が予想されています。



▲ 人口の推移



▲ 宮崎市人口構成割合

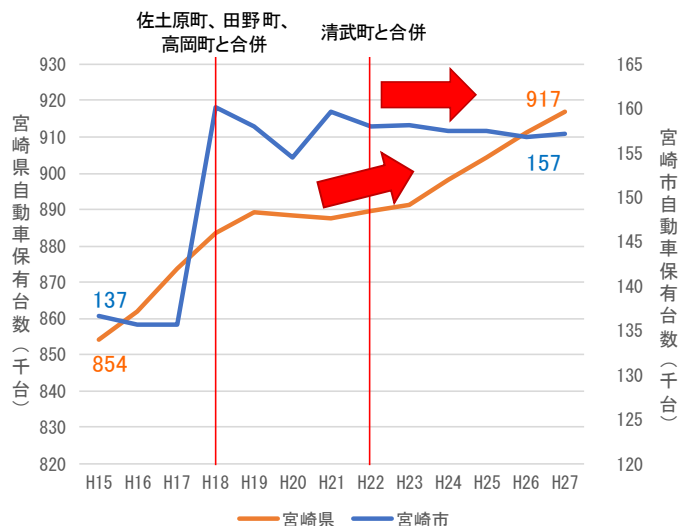
出典：国勢調査（H27まで）

推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

※H21以前の宮崎市は、合併前の佐土原町、田野町、高岡町、清武町の合計値で表記

2) 交通状況の変化への対応（自動車）

自動車保有台数は、宮崎県全体は緩やかに増加傾向であるものの、宮崎市は横ばいで推移しています。また、宮崎市の18歳以上人口1人当たりの自動車保有台数は0.48台/人であるものの、依然として同程度の値で推移しています。

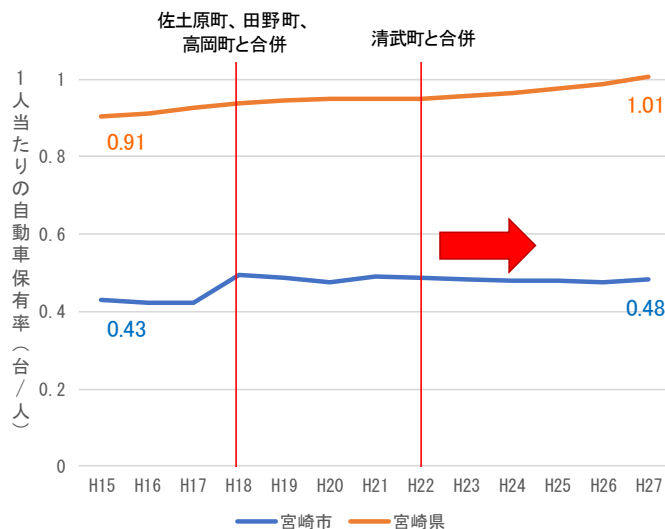


▲ 宮崎県の自動車保有台数

出典：宮崎県は総合政策部統計調査課「自動車保有台数（本県）」

宮崎市は平成15～27年度版宮崎市統計書「7. 運輸・通信」

※宮崎市の平成22年以前は、合併前の保有台数



▲ 1人当たりの自動車保有台数

出典：

宮崎県総合政策部統計調査課「自動車保有台数（本県）」、

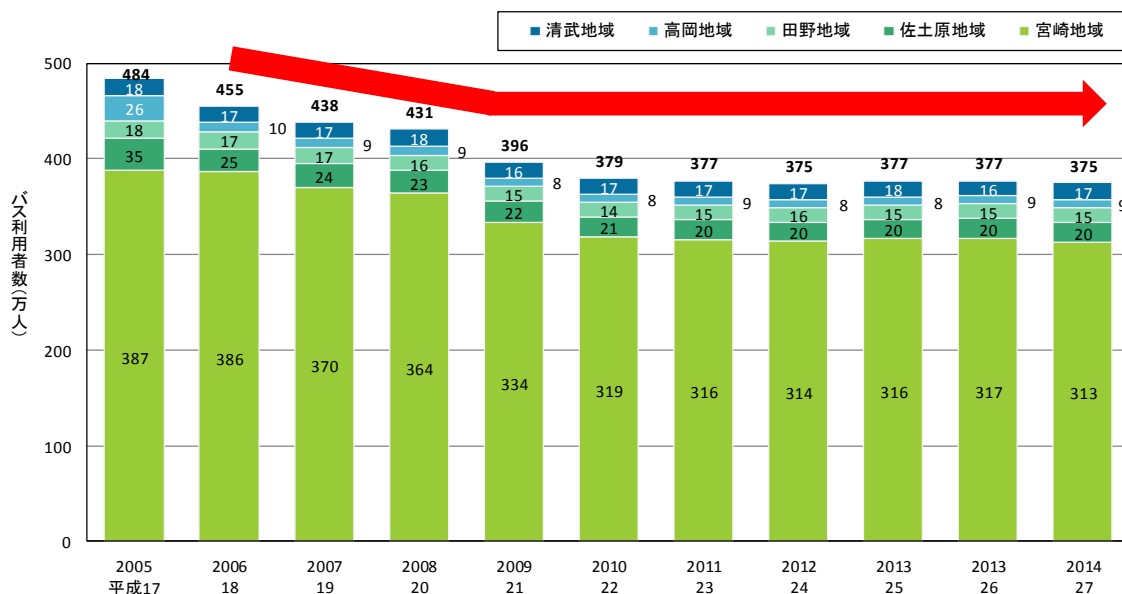
平成15～27年度版宮崎市統計書「7. 運輸・通信」、

宮崎県統計調査課「宮崎県の推計人口と世帯数(年報)市区町村別人口」（平成15年～平成27年）より作成

※平成22年以前は、合併前の保有台数※人口は、18歳以上の人口を集計

3) 交通状況の変化への対応（公共交通）

公共交通利用者（バス利用者）は減少傾向にありましたが、宮崎駅西口拠点施設整備事業によるバスターミナル機能の強化やバス路線の再編等により、平成24年以降は横ばいに推移してきています。

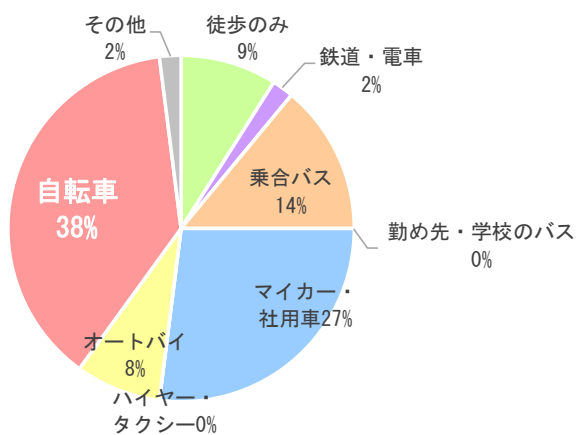


▲ 宮崎市のバス利用者の推移

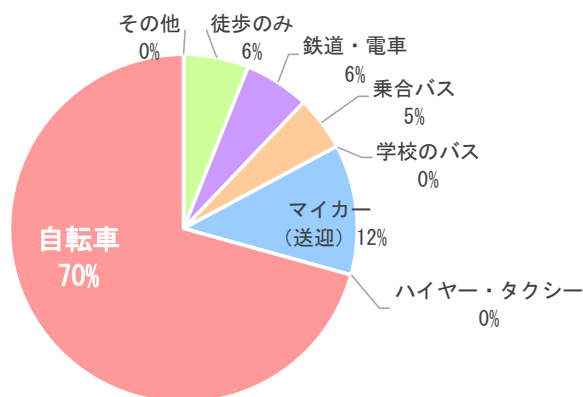
出典：宮崎市都市計画マスタープラン（H30.3改訂）

4) 交通分担率

宮崎市の交通分担率は公共交通の利用率が低く、マイカーと自転車の利用率が高くなっており、高校生の通学手段においては70%が自転車を利用しています。



(a) 一般利用者の通勤手段（n=6,029）



(b) 高校生の通学手段（n=2,762）

▲ 宮崎市の交通分担率の内訳

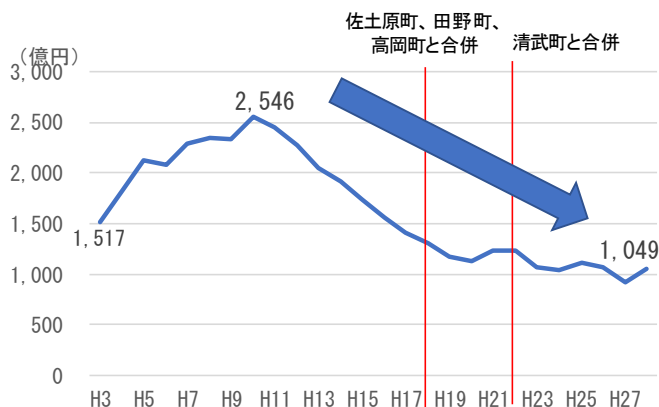
出典：H22 国勢調査

5) 土木予算投資の変化への対応

宮崎県の道路に関連する予算は平成 10 年度をピークに減少傾向を示しており、平成 27 年度はピーク時の約 4 割程度となっています。

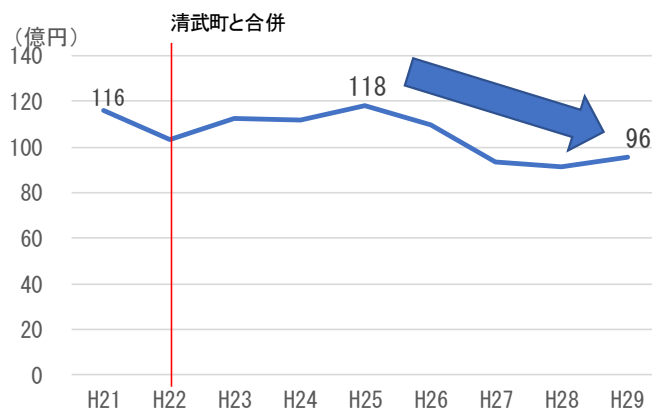
また、宮崎市においても平成 25 年度をピークに減少傾向を示しており、平成 29 年度はピーク時の約 8 割まで減少しているという状況です。

そのような中、道路維持費の割合が高くなってきている状況でもあります。



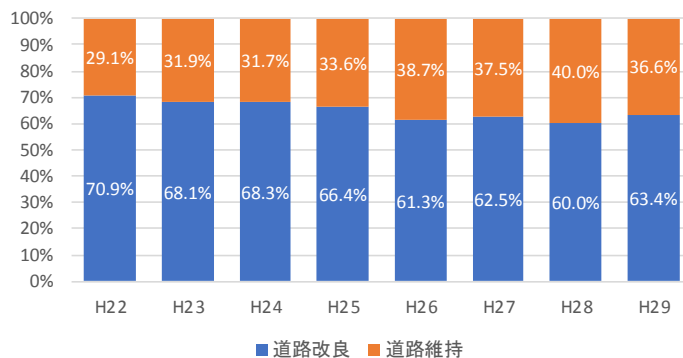
▲ 宮崎県の土木予算(決算)

出典：宮崎県 「みやざきの道路 2017」 予算の推移(決算)



▲ 宮崎市の土木予算

出典：宮崎市 平成 21 年度～平成 30 年度「一般会計部局別予算」のうち、建設部および都市整備部の合計値



▲ 宮崎市の土木予算割合（災害復旧関連除く）

6) 上位計画・関連計画等への対応

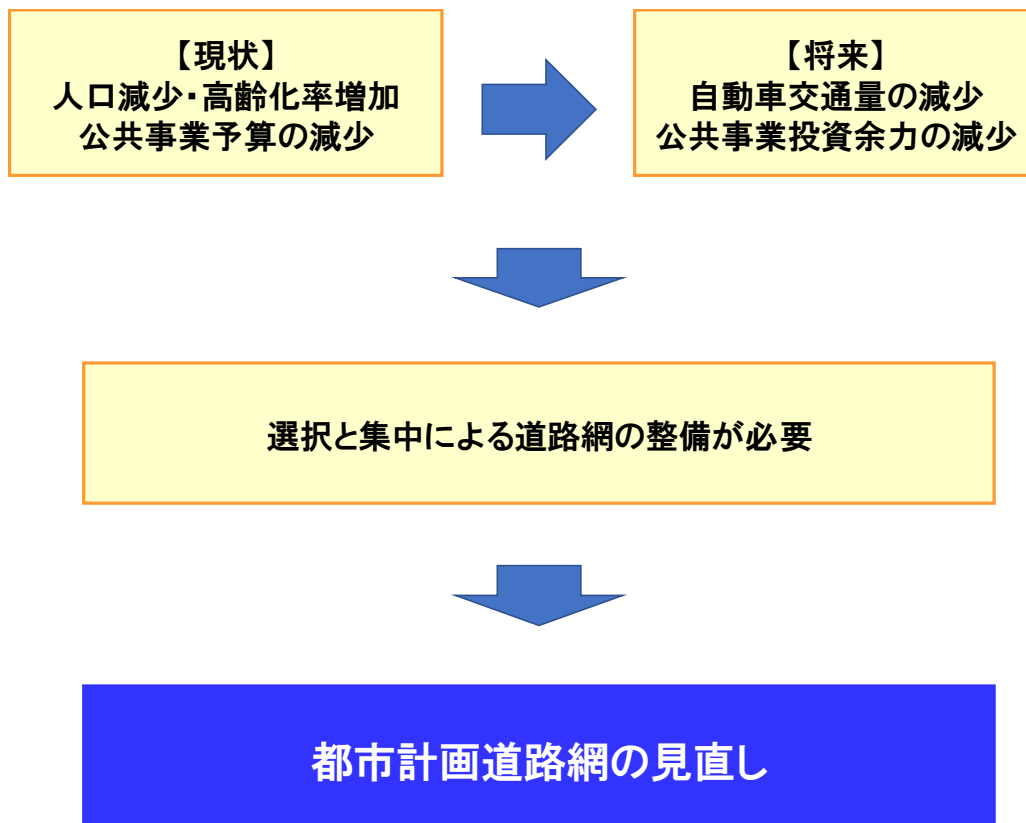
平成19年3月に「都市計画道路見直しに関する基本方針」の策定以降、新たな都市計画、都市計画マスタープラン等も策定・改訂されており、最新の上位・関連計画を踏まえた見直しが必要となります。

▼ 上位計画・関連計画整理

NO	上位・関連計画	策定者	策定日	キーワード
1	都市計画に関する基本方針	宮崎県	平成29年3月改訂	・市街地や集落をつなぐ利便性の高い公共交通ネットワークの形成 ・歩行者、自転車に配慮した都市交通施設の整備 ・陸上、航空、海上輸送機能の機能強化、連携強化 ・地震、津波災害についての避難経路、緊急輸送道路等の確保
2	都市計画区域マスタープラン	宮崎県	平成30年7月	・地域間の交流、連携を支える県道整備の推進 ・交通結節機能の強化 ・すべての人における安全、安心、快適な移動 ・災害時の安全確保を考慮した整備を推進
3	第五次宮崎市総合計画	宮崎市	平成30年3月	・公共交通機関と連携、地域における交通ネットワーク構築 ・トラック輸送におけるネットワークの構築 ・補助幹線道路や生活道路等の整備の推進
4	宮崎市都市計画マスタープラン	宮崎市	平成30年3月改訂	・市民が安全、安心に暮らせるまちづくり ・多様な都市機能の集約(コンパクト化)とネットワークの形成 ・中心市街地など地域経済の活性化 ・市域の均衡ある発展と地域の特色を生かしたまちづくり ・良好な環境保全と環境負荷の低減
5	宮崎市公共施設等総合管理計画	宮崎市	平成29年2月	・都市計画道路における長期未着手区間の見直し ・新規のインフラを厳選した「総量の最適化」
6	宮崎市地域防災計画	宮崎市 防災会議	平成29年5月	・災害時における避難路及び緊急車両、輸送車両等が通行できる有効な幅員の確保 ・避難路へ接続する道路としての整備

(2) 都市計画道路の見直しの必要性

- 宮崎市の都市計画道路が抱える課題に対応した都市計画道路網を構築するため、見直しに向けた検討を行うことが必要と考えられます。

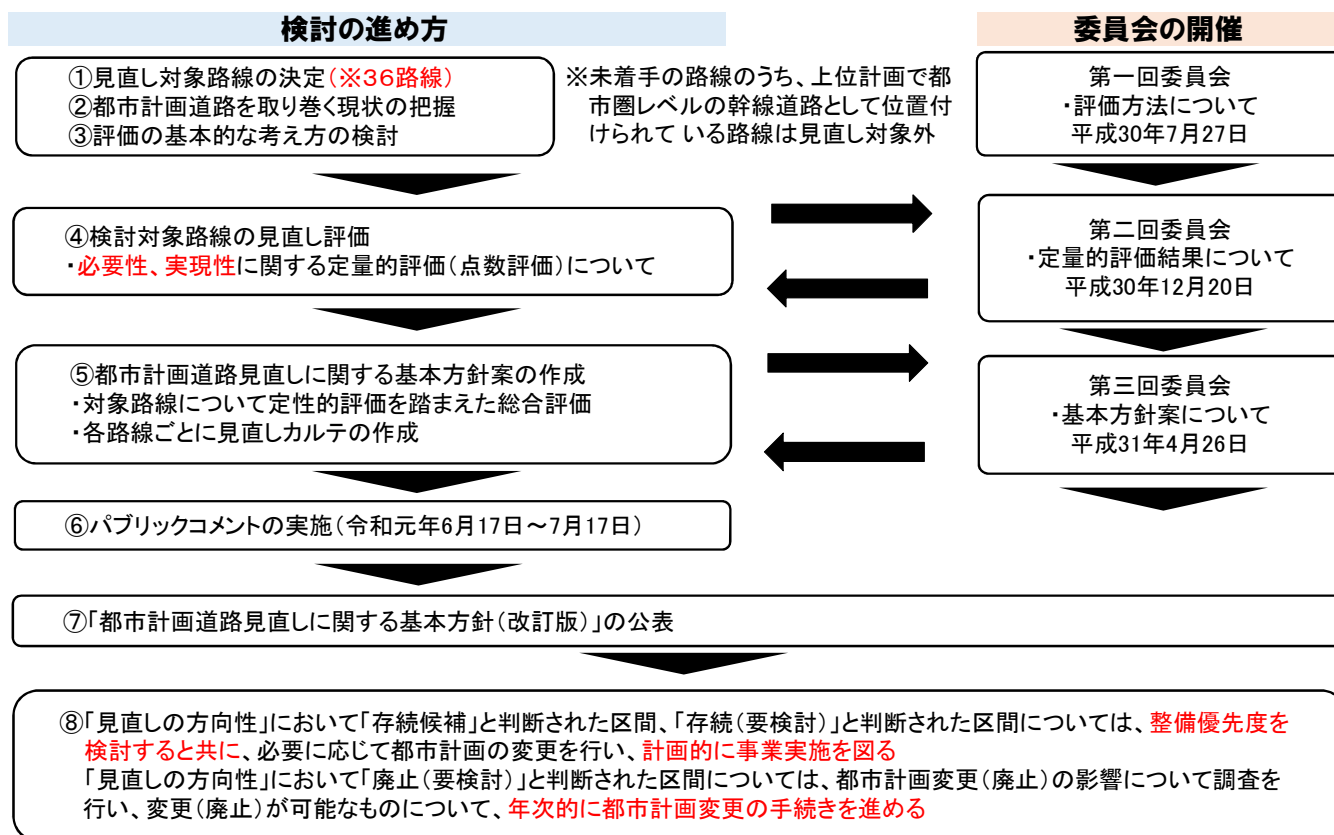


2. 都市計画道路見直し検討の概要

2-1. 見直し検討の手順

(1) 見直し検討の流れ

○ 都市計画道路見直しは以下の手順で行いました。



▲ 都市計画道路見直し検討の流れ

(2) 検討段階別の設定事項

- 検討委員会では、「都市計画道路見直しに関する基本方針」の検討を行い、パブリックコメントで広く市民の意見を頂いた上で基本方針の改訂版を公表します。
- 次の段階では、基本方針を踏まえ、都市計画道路の見直しが地域に与える影響について、調査・検討を行い、住民意見を反映させながら具体的な見直し案(必要な代替措置も含めて)を作成します。
- 最終的に都市計画変更が可能と判断されたものについては、都市計画法に基づく手続きを行います。

▼ 検討段階毎の設定事項

検討段階	設定の内容	設定事項
検討委員会	見直しの方針	・設定方法、評価結果の提示の方法
市民との合意形成	具体的な見直し案	・見直し案に対する説明と市民意向の反映
都市計画の手続き	都市計画の案	・法定計画書

2-2. 検討対象路線の設定

(1) 対象路線の抽出の考え方

- 「宮崎市総合計画」等、上位計画で都市圏レベルの主要な幹線道路として位置付けられている国道10号や国道220号、宮崎西環状線は見直し対象外としています。
- 上記を踏まえ、今回の見直し対象は宮崎市内の都市計画道路117路線のうち、36路線67区間とします。

(2) 評価区間設定の考え方

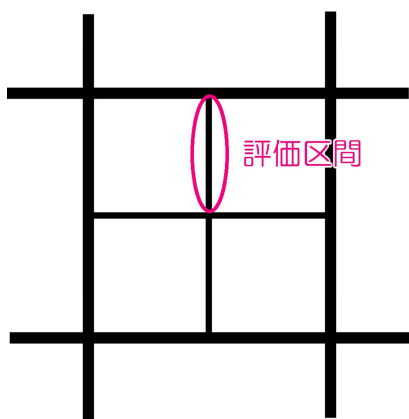
- 見直し方針を定める評価対象区間については、行き止まりとなるなど道路として機能しない路線が発生しないよう留意し、その区間設定は、都市計画道路もしくは都市計画道路と同等程度の機能を有する路線との交差点間を基本とします。

- 最小単位となる区間は、都市計画道路もしくは都市計画道路と同等程度の機能を有する路線との交差点間を基本としています。

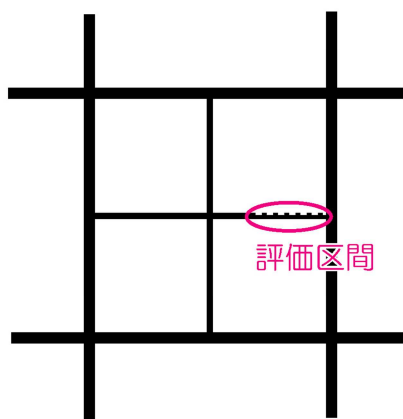
道路は“最低でも交差点間が繋がることにより通行ができる“といった連続性があるのはじめて機能を発揮するものです（＝行き止まりの道路では道路網として機能しないため交差点までを最小単位としています。）

- ただし、既に道路が存在し、拡幅を行う区間については、必ずしも主要な交差点間とはなっていません。

基本的な評価区間の設定方法



既存道路の拡幅の場合など



▼ 対象路線

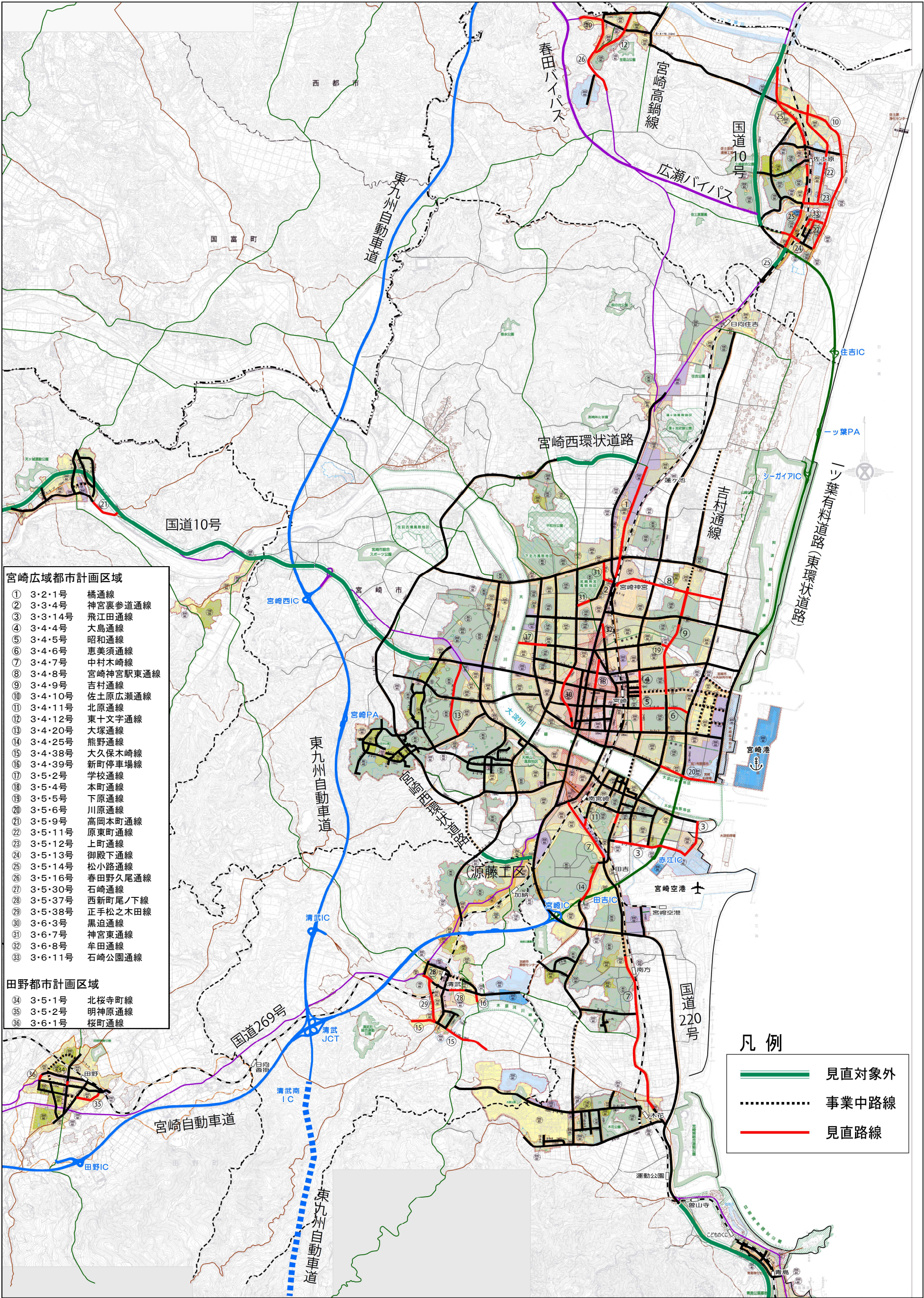
路線番号	路線名	国道	県道	市道	当初都市計画 決定時期	計画幅員 (m)	延長 (m)	見直し 対象路線
1	3・1・1号 花ヶ島西通線	●			S47.4.18	40	4,540	
2	3・2・1号 橘通線			●	S21.8.3	16	2,540	○
3	3・2・2号 南駅通線		●		S21.8.3	30	460	
4	3・2・3号 新別府通線		●		S21.8.3	30	4,640	
5	3・2・4号 大淀青島線	●			S47.4.18	33	17,520	
6	3・2・5号 宮崎西部環状線		●		S56.1.6	30	15,500	
7	3・3・1号 高千穂通線	●	●		S21.8.3	25	3,540	
8	3・3・2号 錦町通線			●	S21.8.3	25	1,060	
9	3・3・3号 老松通線		●	●	S21.8.3	25	2,390	
10	3・3・4号 神宮裏参道通線		●		S21.8.3	25	230	○
11	3・3・5号 県庁前通線		●	●	S21.8.3	25	820	
12	3・3・6号 清武通線			●	S21.8.3	25	580	
13	3・3・7号 旭通線		●	●	S21.8.3	22	3,200	
14	3・3・8号 宮崎駅東通線			●	S21.8.3	27	2,210	
15	3・3・9号 生目通線		●		S21.8.3	25	4,770	
16	3・3・10号 下北方通線		●	●	S21.8.3	25	6,660	
17	3・3・11号 浮田富吉線	●			S47.4.18	25	5,290	
18	3・3・12号 花見浜子線	●			S49.3.30	25	7,230	
19	3・3・13号 臨港通線		●		S50.2.12	24	3,510	
20	3・3・14号 飛江田通線		●	●	S50.9.12	25	1,880	○
20	3・3・14号 飛江田通線			●	S50.9.12	16	1,050	○
21	3・3・15号 宮崎清武線	●			S50.9.12	25	4,610	
22	3・3・16号 宮崎空港通線		●	●	S50.9.12	25	620	
23	3・3・17号 徳ヶ淵御殿下通線	●			S52.6.17	25	4,920	
24	3・4・1号 南宮崎駅東通線			●	S21.8.3	20	1,600	
25	3・4・2号 一ツ葉通線			●	S21.8.3	16	2,890	
26	3・4・3号 城ヶ崎通線		●	●	S21.8.3	16	3,510	
27	3・4・4号 大島通線			●	S21.8.3	20	480	○
28	3・4・5号 昭和通線			●	S21.8.3	20	970	○
28	3・4・5号 昭和通線		●		S21.8.3	16	430	○
29	3・4・6号 恵美須通線			●	S21.8.3	16	580	○
29	3・4・6号 恵美須通線			●	S21.8.3	16	520	○
30	3・4・7号 中村木崎線		●		S21.8.3	16	1,390	○
30	3・4・7号 中村木崎線		●		S21.8.3	16	1,800	○
30	3・4・7号 中村木崎線		●		S21.8.3	16	1,710	○
31	3・4・8号 宮崎神宮駅東通線			●	S21.8.3	16	970	○
31	3・4・8号 宮崎神宮駅東通線			●	S21.8.3	16	800	○
31	3・4・8号 宮崎神宮駅東通線			●	S21.8.3	16	870	○
32	3・4・9号 吉村通線			●	S21.8.3	16	260	○
32	3・4・9号 吉村通線			●	S21.8.3	16	500	○
32	3・4・9号 吉村通線			●	S21.8.3	16	1,040	○
32	3・4・9号 吉村通線			●	S21.8.3	16	780	○
33	3・4・10号 佐土原広瀬通線	●			S32.3.29	16	530	○
33	3・4・10号 佐土原広瀬通線			●	S32.3.29	16	2,520	○
33	3・4・10号 佐土原広瀬通線		●		S32.3.29	16	1,710	○
34	3・4・11号 北原通線			●	S38.12.28	12	150	○
35	3・4・12号 東十文字通線			●	S43.9.18	16	400	○
35	3・4・12号 東十文字通線		●		S43.9.18	16	550	○
35	3・4・12号 東十文字通線		●		S43.9.18	16	280	○
36	3・4・13号 佐土原駅前通線		●	●	S43.9.18	16	1,250	
37	3・4・14号 中村大坪線		●		S47.4.18	16	2,440	
38	3・4・15号 大塚台1号線			●	S48.10.9	16	3,890	
39	3・4・16号 北権現通線			●	S50.2.21	16	3,480	
40	3・4・17号 天満通線			●	S50.9.12	16	570	
41	3・4・18号 田吉通線			●	S50.9.12	16	860	
42	3・4・19号 中ノ又通線			●	S50.9.12	16	1,010	
43	3・4・20号 大塚通線			●	S50.12.23	16	810	○
43	3・4・20号 大塚通線			●	S50.12.23	16	870	○
44	3・4・21号 生目台通線			●	S56.1.6	16	3,460	
45	3・4・22号 塩鶴木崎線		●		S56.12.25	16	3,330	
46	3・4・23号 学園通線		●	●	S56.12.25	16	4,070	
47	3・4・24号 木花通線		●		S56.12.25	19	1,360	
48	3・4・25号 熊野通線		●		S56.12.25	16	1,000	○
49	3・4・26号 宮脇通線			●	S59.9.28	16	770	
50	3・4・27号 大坪通線			●	S61.9.12	16	1,650	
51	3・4・28号 江南通線			●	S61.9.12	16	1,830	
52	3・4・29号 青島通線			●	S62.2.17	16	1,010	
53	3・4・30号 松添通線			●	S62.2.17	16	270	
54	3・4・31号 東宮通線			●	H6.6.9	16	1,230	
55	3・4・32号 看護大学通線			●	H6.10.31	16	700	
56	3・4・33号 稗原通線			●	H10.3.31	20	920	
57	3・4・34号 今村通線			●	H10.3.31	16	910	
58	3・4・35号 昭栄通線			●	H10.3.31	19	730	
59	3・4・36号 テクニサーパーク通線			●	H11.6.15	18	720	

○:見直し対象の36路線(67区間)

▼ 対象路線

路線番号	路線名	国道	県道	市道	当初都市計画 決定時期	計画幅員 (m)	延長 (m)	見直し 対象路線
60	3・4・37号 見の崎通線		●	●	S28.6.6	16	1,840	
61	3・4・38号 大久保木崎線		●		S53.12.19	16	500	○
61	3・4・38号 大久保木崎線		●		S53.12.19	16	420	○
61	3・4・38号 大久保木崎線		●		S53.12.19	16	630	○
62	3・4・39号 新町停車場線		●		S28.6.6	16	210	○
63	3・5・1号 運動場通線			●	S21.8.3	12	80	
64	3・5・2号 学校通線			●	S21.8.3	15	210	○
64	3・5・2号 学校通線			●	S21.8.3	15	370	○
65	3・5・3号 祇園通線		●		S21.8.3	15	3,780	
66	3・5・4号 本町通線			●	S21.8.3	11	710	○
67	3・5・5号 下原通線			●	S21.8.3	12	140	○
68	3・5・6号 川原通線			●	S21.8.3	12	510	○
68	3・5・6号 川原通線			●	S21.8.3	12	690	○
69	3・5・7号 一ツ瀬橋通線		●		S32.3.29	12	690	
70	3・5・8号 井上通線		●		S32.3.29	12	1,080	
71	3・5・9号 高岡本町通線		●		S32.3.29	12	110	○
71	3・5・9号 高岡本町通線		●		S32.3.29	12	590	○
72	3・5・10号 大炊田久峰通線			●	S43.9.18	12	1,450	
73	3・5・11号 原東町通線			●	S43.9.18	12	230	○
73	3・5・11号 原東町通線			●	S43.9.18	12	1,020	○
73	3・5・11号 原東町通線			●	S43.9.18	12	1,150	○
74	3・5・12号 上町通線			●	S43.9.18	12	600	○
75	3・5・13号 御殿下通線			●	S43.9.18	12	250	○
75	3・5・13号 御殿下通線		●		S43.9.18	12	770	○
76	3・5・14号 松小路通線		●		S43.9.18	12	780	○
76	3・5・14号 松小路通線		●		S43.9.18	12	1,170	○
76	3・5・14号 松小路通線		●		S43.9.18	12	1,290	○
76	3・5・14号 松小路通線		●		S43.9.18	12	310	○
77	3・5・16号 春田野久尾通線	●			S43.9.18	12	1,730	○
78	3・5・18号 寺田通線			●	S49.3.30	12	330	
79	3・5・19号 大塚中通線			●	S49.8.14	12	3,420	
80	3・5・20号 恒久通線			●	S50.9.2	12	1,020	
81	3・5・21号 光ヶ丘梅野通線			●	S52.6.1	12	1,910	
82	3・5・23号 今江通線			●	S58.12.19	12	370	
83	3・5・24号 大和通線			●	S59.10.1	12	530	
84	3・5・25号 中央公園通線			●	S59.10.1	12	250	
85	3・5・26号 県体育館通線			●	S59.10.1	12	250	
86	3・5・27号 車坂通線			●	S61.8.4	12	590	
87	3・5・28号 学園台1号線			●	S61.8.4	12	380	
88	3・5・29号 海浜通線			●	S62.2.7	12	450	
89	3・5・30号 石崎通線			●	H3.12.10	12	430	○
90	3・5・31号 飯田坂下線			●	H4.12.14	12	1,150	
91	3・5・32号 飯田通線			●	H4.12.14	12	740	
92	3・5・33号 井上中山線			●	H4.12.14	12	510	
93	3・5・34号 山下通線			●	H6.12.13	12	470	
94	3・5・35号 希望ヶ丘西通線			●	H7.1.5	14	670	
95	3・5・36号 新栄通線			●	H10.3.31	14	290	
96	3・5・37号 西新町尾ノ下線		●		S28.6.6	16	250	○
96	3・5・37号 西新町尾ノ下線		●		S28.6.6	16	420	○
97	3・5・38号 正手松之木田線			●	S28.6.6	12	440	○
97	3・5・38号 正手松之木田線			●	S28.6.6	12	570	○
98	3・5・39号 岡ノ下公園通線			●	S54.1.12	12	360	
99	3・5・40号 岡樋ノ口線			●	S54.1.12	12	380	
100	3・6・1号 和知川原通線	●		●	S21.8.3	11	3,780	
101	3・6・2号 中津瀬通線			●	S21.8.3	11	1,680	
102	3・6・3号 黒迫通線			●	S21.8.3	16	360	○
102	3・6・3号 黒迫通線			●	S21.8.3	16	450	○
102	3・6・3号 黒迫通線			●	S21.8.3	16	390	○
103	3・6・4号 宮田通線			●	S21.8.3	11	820	
104	3・6・5号 船塚通線			●	S21.8.3	11	1,660	
105	3・6・6号 上野町通線			●	S21.8.3	11	1,210	
106	3・6・7号 神宮東通線		●		S21.8.3	11	340	○
106	3・6・7号 神宮東通線			●	S21.8.3	11	410	○
107	3・6・8号 牟田通線			●	S21.8.3	11	380	○
108	3・6・9号 山下中通線			●	S63.9.1	9	500	
109	3・6・10号 大学南門通線			●	S63.9.1	9	210	
110	3・6・11号 石崎公園通線			●	H3.12.10	9	290	○
111	3・6・12号 現王通線			●	S43.9.18	10	1,420	
112	3・5・1号 北桜寺町線		●		S29.6.28	16	200	○
113	3・5・2号 明神原通線			●	S44.5.20	12	580	○
114	3・5・3号 南原通線			●	S44.5.20	12	2,100	
115	3・6・1号 桜町通線			●	S29.6.28	9	120	○
116	3・6・2号 田野駅前通線		●		S29.6.28	11	1,200	
117	3・6・3号 井倉合又線			●	S29.6.28	11	1,320	

○: 見直し対象の36路線(67区間)



▲ 対象路線図（平成 30 年 3 月 31 日現在）

3. 都市計画道路見直し評価の方法

ここでの評価は、今後都市計画道路の見直しを進めていく上で、見直し方法を含めた路線・区間の見直しの方向性に対する合意形成の出発点であり、見直し方針を決定付けるものではありません。

3-1. 見直し評価の考え方

(1) 評価を行う上で考慮するポイント

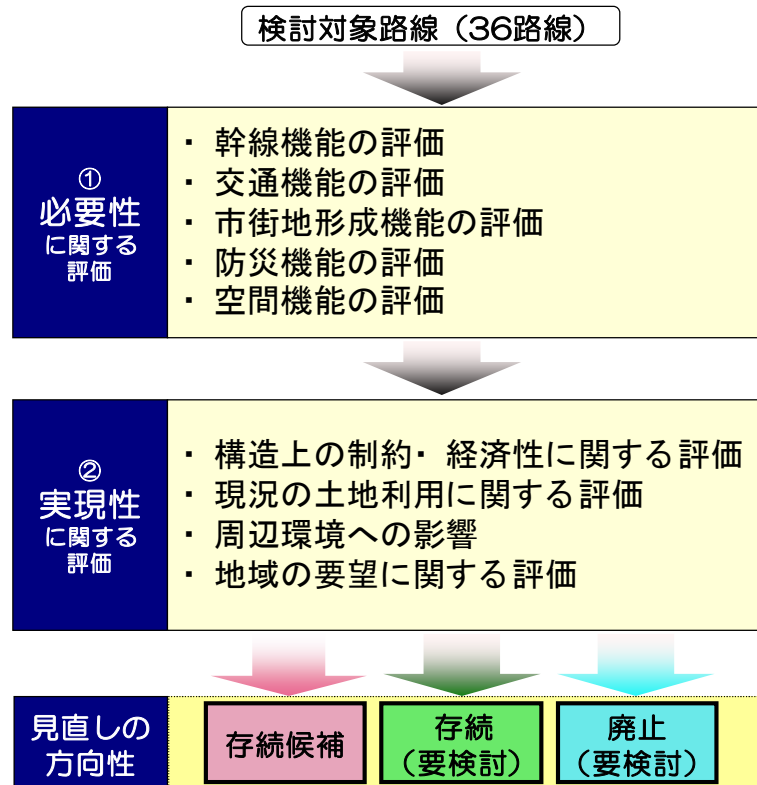
- 前段で整理した宮崎市の地域状況や道路整備状況、上位計画、関連計画の内容を踏まえ、以下のポイントを考慮する必要があります。
- ①交流、物流の促進、市街地の交通混雑緩和等を図る幹線道路ネットワークの形成
- ②各都市拠点へのアクセスや公共交通との連携を図った都市内道路ネットワークの形成
- ③高齢者、自転車、歩行者などすべての人が安全で快適に移動できる道路整備
- ④災害時の安全確保や緊急輸送道路の整備促進などを考慮した防災ネットワークの形成
- ⑤限られた予算の中での効率的な整備促進



▲ 評価を行う上で考慮するポイント

(2) 見直し方向性の評価方法

- 評価対象路線・区間について、都市計画道路の役割や機能に関する計画や実施上の基準等に基づいて、できるだけ客観的な視点から評価を実施します。
- 個別路線の評価は、路線・区間のもつ役割や機能を多面的に評価するため、「必要性」、「実現性」の2方面での検証を行っています。



▲ 見直しの方向性決定の流れ

「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い又は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。

3-2. 見直し評価における評価内容

(1) 対象区間の概要

- 当該路線の全体像を整理し、路線の位置づけや都市計画の変更の経緯、既整備区間の有無等について整理します。

(2) 定量的評価（客観的評価）の内容

- 当該評価区間の幹線道路としての位置づけの有無、整備の必要性の有無を客観的に評価するため、以下の2つのステップで一律評価し、「存続候補」、「存続（要検討）候補」、「廃止（要検討）候補」の3つに分類します。

▼ 定量的評価（客観的評価）の内容

評価ステップ	評価指標	評価項目
①必要性に関する評価 100	幹線機能の評価 30/100	① 上位計画等において必要性の高い路線か 40/100
		② 宮崎市の主要な拠点や幹線道路を連絡する路線か 20/100
		③ 主要な交通施設への主たるアクセス路線か 20/100
		④ 主要な公共施設への主たるアクセス路線か 20/100
	交通機能の評価 30/100	⑤ 将来の交通需要から整備の必要性が高い路線か 40/100
		⑥ 混雑緩和に寄与する路線か 20/100
		⑦ 代替する路線がない路線か 20/100
		⑧ 自転車・歩行者交通の需要が多いと考えられる路線か 10/100
		⑨ 公共交通の必要性の高い路線か 10/100
	市街地形成機能の評価 10/100	⑩ まちづくり支援の観点から整備の必要性が高い路線か 50/100
		⑪ 分断地域をつなぐなど地域活性化等に寄与する路線か 50/100
	防災機能の評価 20/100	⑫ 市街地の防災性向上の観点から整備の必要性が高い路線か（避難路・延焼遮断帯、若しくは消防活動空間としての機能向上が期待される路線） 50/100
		⑬ 風水害、地震災害、津波災害、その他災害時において重要な路線か 50/100
	空間機能の評価 10/100	⑭ 海や山、景観資源等への眺望確保や、都市の緑空間創出等、景観形成に寄与するか。 50/100
		⑮ 市街地における住環境の改善等、都市環境の向上に寄与するか 50/100
②実現性に関する評価 100	構造上の制約・経済性に関する評価 60/100	⑯ 物理的・地形的制約がないか 30/100
		⑰ 交通安全上、施工上の課題がないか 20/100
		⑱ 計画幅員変更の必要性がないか 20/100
		⑲ 補償物件の影響がないか 30/100
	現況の土地利用に関する評価 10/100	⑳ 移転困難な施設が存在しないか 100/100
	周辺環境への影響 20/100	㉑ 歴史・文化財・景観・自然環境への影響がないか 50/100
		㉒ 地域を分断するなど街なみや地域コミュニティへの影響がないか 50/100
	地域の要望に関する評価 10/100	㉓ 地元要望があるか 100/100

【存続候補】

必要性に関する評価、実現性に関する評価共に満点の2／3以上の点数となった区間

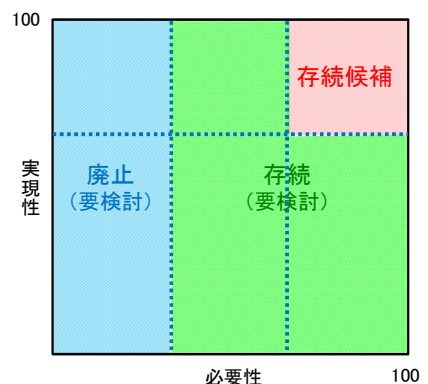
【存続（要検討）】

必要性に関する評価において満点の1／3以上の点数となった区間のうち「存続候補」以外の区間

【廃止（要検討）】

必要性に関する評価において満点の1／3未満の点数となった区間

定量的評価



(3) 定性的評価の内容

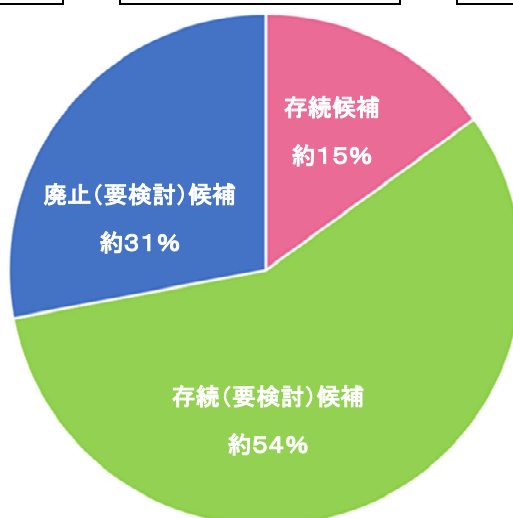
津波災害時に避難路として活用される可能性が高い区間や、完成済みの都市計画道路と一体的に整備する事で事業効果を発揮する区間、事業の構想区域内にあり、事業化された際に一体的に道路整備を行う区間については、定量的評価の結果と併せて総合的な評価を行い、見直しの方向性を判断します。

4. 検討対象路線の見直し評価結果

4-1. 評価結果の概要

- 定量的評価・定性的評価を踏まえた最終的な総合評価「存続候補」「存続（要検討）」「廃止（要検討）」の方向性を示します。
- 6路線 10区間で必要性が確認されました。（⇒以下「存続候補」と表現しています。）
- 一方で、変更に向けた検討を行うべきと考えられる区間が 23 路線 36 区間抽出されました。（⇒以下「存続（要検討）候補」と表現しています。）
- 廃止について検討することが妥当と考えられるものが 13 路線 21 区間抽出されました。（⇒以下「廃止（要検討）候補」と表現しています。）

存続候補	・	存続（要検討）候補	・	廃止（要検討）候補
6路線 10区間		23 路線 36 区間		13 路線 21 区間



▲ 評価結果の割合

【見直しの方向性の意味合い】

都市計画決定の内容を継続するか否かについて方向性を示しています。
具体的には以下に示すような意味合いを持ちます。

○ 存続候補とは

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のことです。

整備優先度を検討し、計画的に事業を実施していきます。

○ 存続（要検討）候補とは

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のことです。

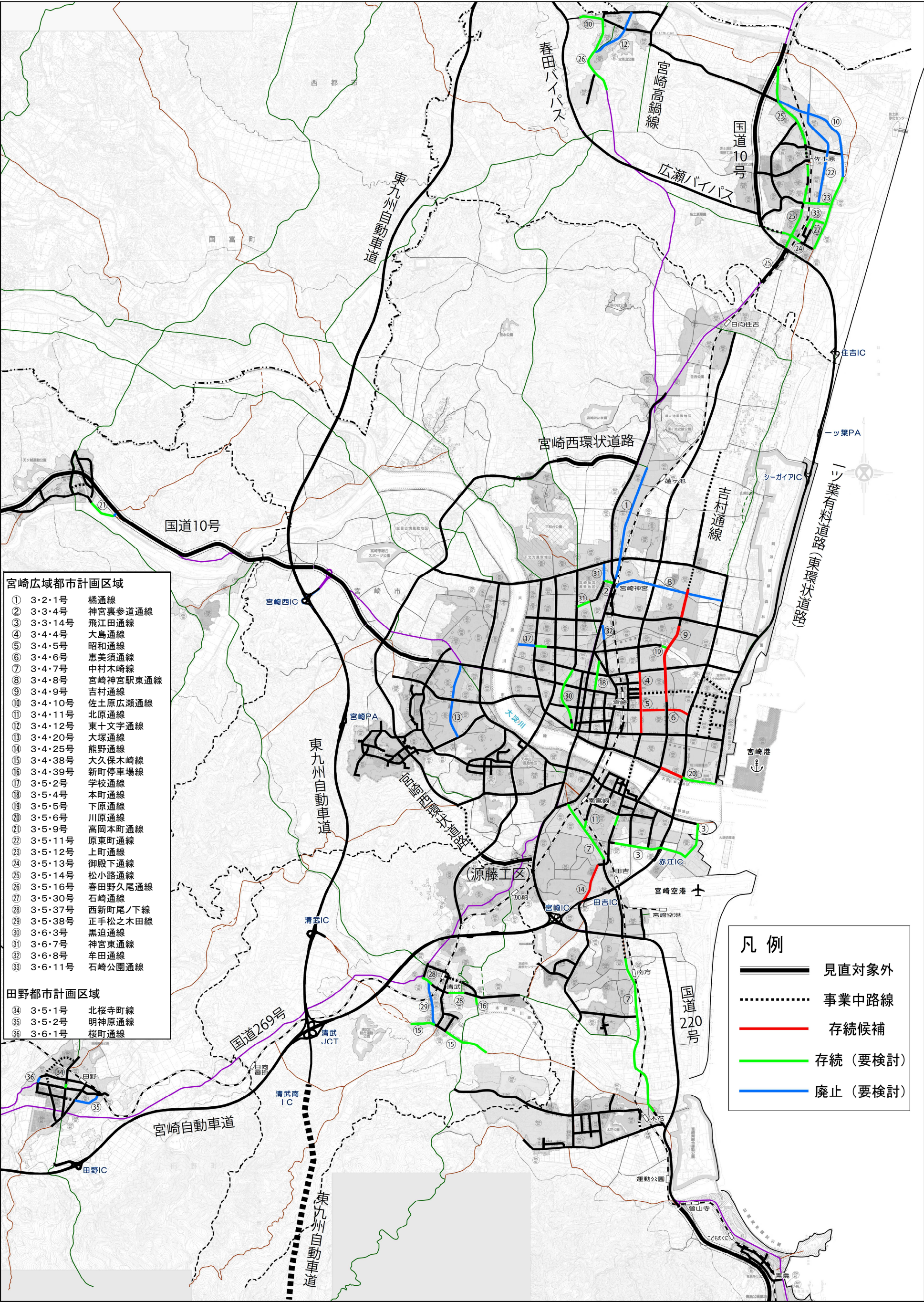
地域のみなさんと話し合いながら整備手法などについて計画の検討を行う必要があります。

○ 廃止（要検討）候補とは

都市計画道路としての必要性が低くなっている又は代替路線がある、あるいは部分的な改良で効果が見込めるなど、計画通りに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のことです。

ここで言う廃止とは都市計画としての位置付けをなくすことであって、現状として道路がある場合において、その道路が廃止され通れなくなるという意味ではありません。

都市計画道路が廃止となった場合は、その地域の実情に合った道路整備について、地元の皆さまの意見を伺いながら、考えて参ります。



▲総合評価結果

路線 番号	路線名	国 県 道	市 道	当初 都市計画 決定時期	計画 幅員 (m)	延長 (m)	定量的検証		定量的評価	定性的評価	総合評価	【参考】 H18年度 基本方針
							必要性	実現性				
1	橋通線		●	S21.8.3	16	2,540	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
2	神宮裏参道通線	●		S21.8.3	25	230	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
3	飛江田通線	●	●	S50.9.12	25	830	○	◎	存続(要検討)	津波避難路	存続(要検討)	存続(要検討)
3	飛江田通線		●	S50.9.12	16	1,050	△	○	廃止(要検討)	津波避難路	存続(要検討)	存続(要検討)
4	大島通線		●	S21.8.3	20	480	◎	◎	存続候補		存続候補	存続(要検討)
5	昭和通線		●	S21.8.3	20	970	◎	◎	存続候補		存続候補	存続(要検討)
5	昭和通線	●		S21.8.3	16	430	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
6	恵美須通線		●	S21.8.3	16	580	◎	◎	存続候補	津波避難路	存続候補	存続候補
6	恵美須通線		●	S21.8.3	16	520	◎	◎	存続候補	津波避難路	存続候補	存続候補
7	中村木崎線	●		S21.8.3	16	1,390	◎	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
7	中村木崎線	●		S21.8.3	16	1,800	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
7	中村木崎線	●		S21.8.3	16	1,710	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
8	宮崎神宮駅東通線		●	S21.8.3	16	970	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
8	宮崎神宮駅東通線		●	S21.8.3	16	800	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
8	宮崎神宮駅東通線		●	S21.8.3	16	870	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
9	吉村通線		●	S21.8.3	16	260	◎	◎	存続候補	一体の整備	存続候補	存続候補
9	吉村通線		●	S21.8.3	16	500	◎	○	存続(要検討)	一体の整備	存続候補	存続候補
9	吉村通線		●	S21.8.3	16	1,040	◎	○	存続(要検討)	一体の整備	存続候補	存続候補
9	吉村通線		●	S21.8.3	16	780	◎	◎	存続候補	一体の整備	存続候補	存続候補
10	佐土原広瀬通線	●		S32.3.29	16	530	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
10	佐土原広瀬通線		●	S32.3.29	16	2,520	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
10	佐土原広瀬通線	●		S32.3.29	16	1,710	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
11	北原通線		●	S38.12.28	12	150	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
12	東十文字通線		●	S43.9.18	16	400	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続候補
12	東十文字通線	●		S43.9.18	16	550	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続候補
12	東十文字通線	●		S43.9.18	16	280	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続候補
13	大塚通線		●	S50.12.23	16	810	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
13	大塚通線		●	S50.12.23	16	870	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
14	熊野通線	●		S56.12.25	16	1,000	◎	◎	存続候補		存続候補	存続候補
15	大久保木崎線	●		S53.12.19	16	500	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	
15	大久保木崎線	●		S53.12.19	16	420	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	
15	大久保木崎線	●		S53.12.19	16	630	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	
16	新町停車場線	●		S28.6.6	16	210	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	
17	学校通線		●	S21.8.3	15	210	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
17	学校通線		●	S21.8.3	15	370	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	廃止候補
18	本町通線		●	S21.8.3	11	710	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
19	下原通線		●	S21.8.3	12	140	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続候補
20	川原通線		●	S21.8.3	12	510	○	◎	存続(要検討)	津波避難路 一体の整備	存続候補	存続候補
20	川原通線		●	S21.8.3	12	690	○	◎	存続(要検討)	津波避難路 一体の整備	存続(要検討)	存続(要検討)
21	高岡本町通線	●		S32.3.29	12	110	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
21	高岡本町通線	●		S32.3.29	12	590	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
22	原東町通線		●	S43.9.18	12	230	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続候補
22	原東町通線		●	S43.9.18	12	1,020	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続候補
22	原東町通線		●	S43.9.18	12	1,150	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続候補
23	上町通線		●	S43.9.18	12	600	○	○	存続(要検討)	津波避難路	存続(要検討)	存続(要検討)
24	御殿下通線		●	S43.9.18	12	250	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
24	御殿下通線	●		S43.9.18	12	770	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
25	松小路通線	●		S43.9.18	12	780	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
25	松小路通線	●		S43.9.18	12	1,170	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
25	松小路通線	●		S43.9.18	12	1,290	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
25	松小路通線	●		S43.9.18	12	310	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
26	春田野久尾通線	●		S43.9.18	12	1,730	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
27	石崎通線		●	H3.12.10	12	430	△	◎	廃止(要検討)	事業構想区域内	存続(要検討)	存続(要検討)
28	西新町尾ノ下線	●		S28.6.6	16	250	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	
28	西新町尾ノ下線	●		S28.6.6	16	420	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	
29	正手松之木田線		●	S28.6.6	12	440	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	
29	正手松之木田線		●	S28.6.6	12	570	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	
30	黒迫通線		●	S21.8.3	16	360	○	○	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
30	黒迫通線		●	S21.8.3	16	450	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
30	黒迫通線		●	S21.8.3	16	390	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
31	神宮東通線	●		S21.8.3	11	340	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	存続(要検討)
31	神宮東通線		●	S21.8.3	11	410	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	廃止候補
32	牟田通線		●	S21.8.3	11	380	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	廃止候補
33	石崎公園通線		●	H3.12.10	9	290	△	○	廃止(要検討)	事業構想区域内	存続(要検討)	存続(要検討)
34	北桜寺町線	●		S29.6.28	16	200	○	◎	存続(要検討)		存続(要検討)	
35	明神原通線		●	S44.5.20	12	580	△	◎	廃止(要検討)		廃止(要検討)	存続(要検討)
36	桜町通線		●	S29.6.28	9	120	△	○	廃止(要検討)		廃止(要検討)	

△	定量的評価の点数が1／3未満
○	定量的評価の点数が1／3以上～2／3未満
◎	定量的評価の点数が2／3以上

▲ 総合評価結果

4-2. 見直しに当たっての留意事項

- 見直しは権利制限や市民生活との関連性などの状況を踏まえつつ、検討内容が明確に説明できることが必要です。
- 今後の都市計画道路見直しに当たっては、以下の点に留意し必要な手続を進めていくこととします。

■ 市民との合意形成

- ・ 見直しの経緯や理由について市民へ十分に情報提供や説明を行い、計画内容に対する合意の形成を目指すものとします。

■ 廃止（要検討）候補の検討

- ・ 廃止（要検討）候補路線については、これまでの建築制限の経緯などを踏まえ関係者に十分な説明を行い、理解を得ることとします。
- ・ 都市計画道路の廃止により当該区間が整備されないことによる周辺への影響について調査・検討し、その地域の実情に合った道路整備について、地元の皆さまの意見を伺いながら、考えて参ります。
- ・ 関係者への同意が得られ、都市計画変更が可能と判断された路線については、変更に必要な手続を進めていくこととします。

■ 存続路線（要検討）候補の検討

- ・ 当該区間に必要な機能及び事業推進に当たっての制約条件等を詳細に検討し変更案の作成を行うものとします。
- ・ 変更案について関係者への十分な説明を行い、同意が得られ、都市計画変更が可能と判断された路線については、変更に必要な手続を進めていくこととします。
- ・ 変更案を策定した区間については、整備優先度を検討し、計画的に整備を進めていくこととします。

■ 存続候補の検討

- ・ 存続候補路線については、整備優先度を検討し、計画的に整備を進めていくこととします。

4-3. 廃止（要検討）区間の概要

区 間 名	区 間	整備 状況	廃止に向けて検討することと判断した根拠
橘通線 (①)	神宮東 3 丁目 ～ 大字芳士	概成済 現道 約 11m	当区間は、花ヶ島町周辺の既成市街地に位置し、市を南北に貫く骨格を形成する幹線道路として、昭和 21 年に都市計画決定された、計画幅員 16m、旧国道 10 号の区間である。 上位計画への位置づけは無く、主要な拠点、施設等へのアクセス機能は低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に花ヶ島西通線(国道 10 号宮崎北バイパス)で確保されている。また、当区間は、現在、市により現況幅員(11m 程度)内で歩道改修事業が実施されており、計画幅員での整備の必要性が低くなっている。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性が低く、また、現況幅員で必要とされる機能を果たしうると判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
宮崎神宮駅 東通線 (⑧-1)	神宮東 3 丁目 ～ 大島町	未着手 現道 なし	当区間は、JRA 宮崎育成牧場北側周辺の既成市街地に位置し、JR 宮崎神宮駅東側から阿波岐原方面へ至る道路として、昭和 21 年に都市計画決定された、計画幅員 16m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、北側の下北方通線や南側の北権現通線で既に確保されているとともに、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る。また、並行する市道大島線では、市により道路改良事業が実施されているほか、住宅密集地を通過し、西田川への橋梁新設も生じるため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
宮崎神宮駅 東通線 (⑧-2)	大島町 ～ 大島町	未着手 現道 なし	当区間は、大島通線から波島周辺の既成市街地に位置し、JR 宮崎神宮駅東側から阿波岐原方面へ至る道路として、昭和 21 年に都市計画決定された、計画幅員 16m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、北側の下北方通線や南側の北権現通線で既に確保されているとともに、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る。また、並行する市道大島線では、市により道路改良事業が実施されているほか、住宅密集地を通過し、西田川への橋梁新設も生じるため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
宮崎神宮駅 東通線 (⑧-3)	大島町 ～ 阿波岐原町	未着手 現道 なし	当区間は、波島から阿波岐原町周辺の既成市街地や農地に位置し、JR 宮崎神宮駅東側から阿波岐原方面へ至る道路として、昭和 21 年に都市計画決定された、計画幅員 16m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、北側の下北方通線や南側の北権現通線で既に確保されているとともに、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る。また、住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。

区 間 名	区 間	整備 状況	廃止に向けて検討することと判断した根拠
佐土原広瀬 通線 (⑩-4)	佐土原町下田島 ～ 佐土原町下田島	未着手 現道 約5～7m (一部)	当区間は、JR佐土原駅北側周辺の既成市街地に位置し、佐土原市街地を東西に結ぶ幹線道路として、昭和32年に都市計画決定された計画幅員16mの区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に県道塩路佐土原線や大炊田久峰通線で確保されている。また、住宅密集地を通過するほか、JR日豊本線との立体交差が生じることから、実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
東十文字通線 (⑫-1)	佐土原町上田島 ～ 佐土原町上田島	未着手 現道 約5～6m	当区間は、西佐土原地区の既成市街地に位置し、昭和43年に、春田野久尾通線(国道219号旧道部)から既に廃止された旧国鉄妻線の西佐土原駅にアクセスする道路として都市計画決定された、計画幅員16mの区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に県道宮崎高鍋線(バイパス部)で確保されている。また、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る。そのほか、旧城下町に由来する住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
東十文字通線 (⑫-2)	佐土原町上田島 ～ 佐土原町上田島	未着手 現道 なし	当区間は、西佐土原地区の既成市街地に位置し、昭和43年に、春田野久尾通線(国道219号旧道部)から既に廃止された旧国鉄妻線の西佐土原駅にアクセスする道路として都市計画決定された、計画幅員16mの区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に県道宮崎高鍋線(バイパス部)で確保されている。また、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る。そのほか、旧城下町に由来する住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
東十文字通線 (⑫-3)	佐土原町上田島 ～ 佐土原町上田島	未着手 現道 約6m	当区間は、西佐土原地区の既成市街地に位置し、昭和43年に、春田野久尾通線(国道219号旧道部)から既に廃止された旧国鉄妻線の西佐土原駅にアクセスする道路として都市計画決定された、計画幅員16m、県道宮崎高鍋線(旧道部)の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に県道宮崎高鍋線(バイパス部)で確保されている。また、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る。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
大塚通線 (⑬-1)	大塚町 ～ 大塚町	未着手 現道 なし	当路線は、大塚地区の既成市街地に位置し、昭和50年に、区画整理構想区域内の幹線道路として都市計画決定された、計画幅員16mの路線である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に東側の生目通線(県道南俣宮崎線)や西側の大塚台1号線で確保されている。そのほか、将来の交通需要の増加や混雑緩和への効果

区 間 名	区 間	整備 状況	廃止に向けて検討することと判断した根拠
			は低いものと予測される。また、住宅密集地を通過するため、実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
大塚通線 (⑬-2)	大塚町 ～ 大塚町	未着手 現道 なし	当区間は、大塚地区の既成市街地に位置し、昭和 50 年に、区画整理構想内の幹線道路として都市計画決定された、計画幅員 16m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に東側の生目通線(県道南俣宮崎線)や西側の大塚台 1 号線で確保されている。そのほか、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る。また、住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
学校通線 (⑰-2)	和知川原 3 丁目 ～ 和知川原 3 丁目	概成済 現道 約 11m	当区間は、祇園通線(県道宮崎須木線)と大淀川に挟まれた既成市街地に位置し、昭和 21 年に、区画整理区域内の幹線道路として都市計画決定された計画幅員 15m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、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る。また、当区間は昭和 26 年～50 年に施行された北部土地区画整理事業によって既に幅員 11m 程度の現況道路が整備済みであるほか、路線の配置状況から幹線機能・交通機能・市街地形成機能の必要性は低い。 以上のことから、必要性が低く、現況幅員で必要とされる機能を果たしうると判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
高岡本町通線 (⑳-1)	高岡町高浜 ～ 高岡町高浜	概成済 現道 約 9m	当区間は、昭和 32 年に都市計画決定された、計画幅員 12m、県道木脇高岡線の区間である。 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ることから、交通機能としての必要性が低い。また、当区間を跨ぐ国道 10 号高岡バイパスの架道橋が、現況幅員(9m)で整備済みであり、拡幅の実現性は低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
原東町通線 (㉒-1)	佐土原町下田島 ～ 佐土原町下田島	未着手 現道 約 6.5m	当区間は、佐土原町の石崎川北側におけるJR日豊本線東側の既成市街地に位置し、当該区域を南北に貫く道路として昭和 43 年に都市計画決定された、計画幅員 12m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、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る。そのほか、住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。

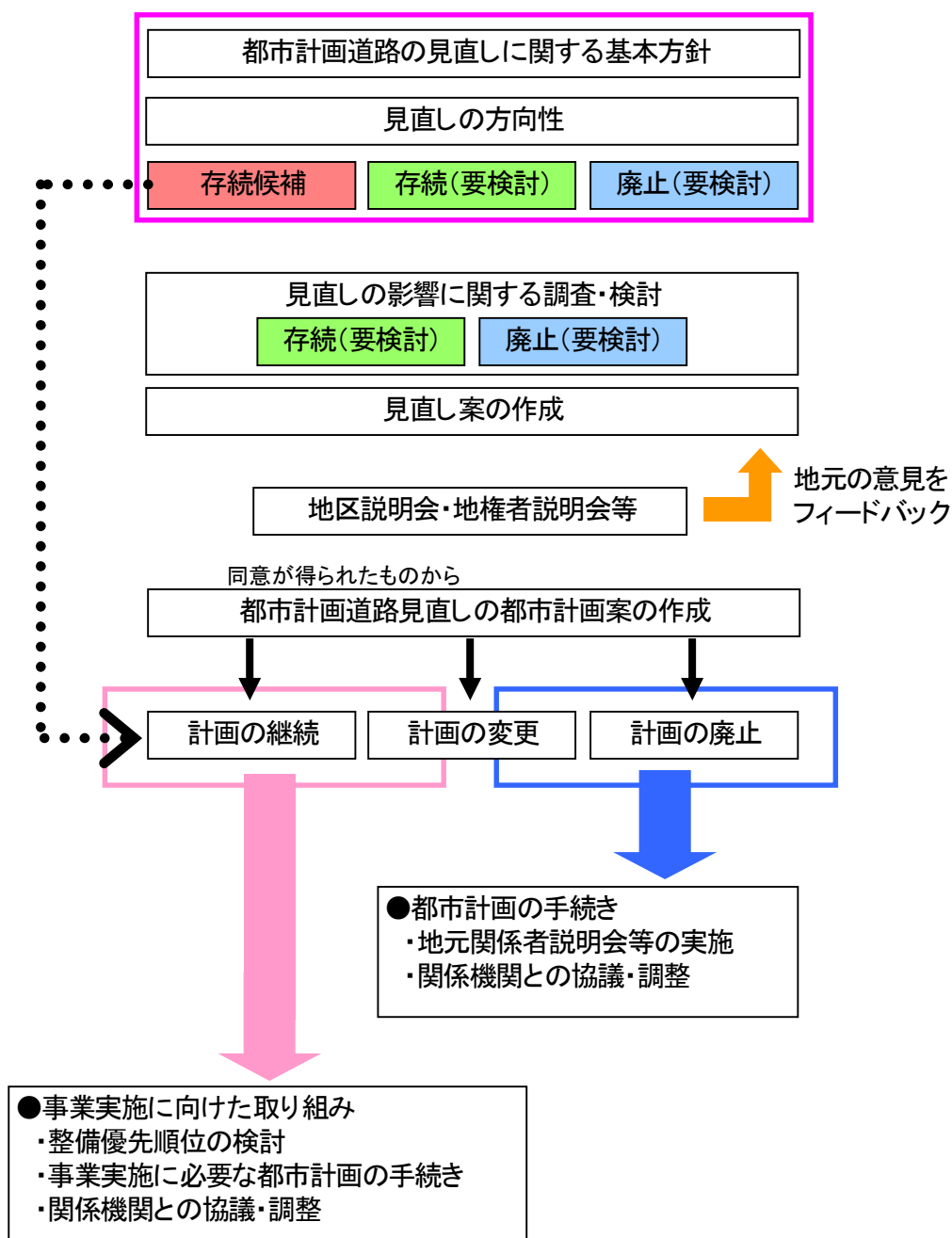
区 間 名	区 間	整備 状況	廃止に向けて検討することと判断した根拠
原東町通線 (22-2)	佐土原町下田島 ～ 佐土原町下田島	未着手 現道 約 6.5m (一部)	当区間は、佐土原町の石崎川北側におけるJR日豊本線東側の既成市街地に位置し、当該区域を南北に貫く道路として昭和 43 年に都市計画決定された、計画幅員 12m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、将来の交通需要の増加や混雑緩和への効果は低いものと予測される。そのほか、住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
原東町通線 (22-3)	佐土原町下田島 ～ 佐土原町下田島	未着手 現道 約 4m	当区間は、佐土原町の石崎川北側におけるJR日豊本線東側の既成市街地に位置し、当該区域を南北に貫く道路として昭和 43 年に都市計画決定された、計画幅員 12m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低くなっているほか、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る。そのほか、住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
正手松之木田 線 (29-1)	清武町船引 ～ 清武町今泉	未着手 現道 約 7m	当区間は、清武小・中学校周辺の既成市街地に位置し、岡地区と正手地区を結ぶ道路として昭和 28 年に都市計画決定された、計画幅員 12m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低く、交通ネットワーク上の幹線機能は見の崎通線や西新町尾ノ下線(県道高岡郡司分線)で確保されている。また、JR日豊本線との立体交差等も生じることから実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
正手松之木田 線 (29-2)	清武町今泉 ～ 清武町岡二丁目	未着手 現道 約 8m	当区間は、清武小・中学校周辺の既成市街地に位置し、岡地区と正手地区を結ぶ道路として昭和 28 年に都市計画決定された、計画幅員 12m の区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低く、交通ネットワーク上の幹線機能は見の崎通線や西新町尾ノ下線(県道高岡郡司分線)で確保されている。また、岡川の橋梁の架け替え等が生じることから実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。

区 間 名	区 間	整備 状況	廃止に向けて検討することと判断した根拠
神宮東通線 (31-2)	神宮東3丁目 ～ 下北方町	未着手 現道 約4m	当区間は、宮崎神宮東側の既成市街地に位置し、宮崎神宮の南側から東側の区域を貫く道路として昭和21年に都市計画決定された、計画幅員11mの区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低く、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に花ヶ島西通線(国道10号北バイパス)等で確保されている。また、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るほか、住宅密集地を通過するため実現性も低い。 以上のことから、主に幹線機能・交通機能としての必要性、また、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
牟田通線 (32)	江平東2丁目 ～ 江平東1丁目	未着手 現道 なし	当区間は、江平東地区の既成市街地に位置し、宮崎駅北側の県営球場付近から江平東の橋通線(国道10号)へアクセスする道路として昭和21年に都市計画決定された、計画幅員11mの路線である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低く、交通ネットワーク上の幹線機能は、既に下原通線や国道10号で確保されているほか、将来の交通需要の増加や混雑の緩和への効果は低いものと予測されることから、交通機能としても必要性も低い。また、住宅密集地を通過するほか、国道10号との接続が鋭角になり、計画の見直しが生じることなどから実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
明神原通線 (35-1)	田野町甲 ～ 田野町甲	未着手 現道 なし	当区間は、JR田野駅南側の既成市街地に位置し、田野市街地を南側に迂回する環状線として昭和44年に都市計画決定された、計画幅員12mの路線である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低いことから、幹線機能としての必要性は低く、交通ネットワーク上の幹線機能は、国道269号バイパス等で既に確保されている。また、将来の交通需要の増加や混雑の緩和への効果は低いものと予測されることから、交通機能としての必要性が低くなっている。 そのほか、住宅密集地を通過することから実現性も低い。 以上のことから、必要性、実現性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。
桜町通線 (36)	田野町乙 ～ 田野町乙	未着手 現道 なし	当区間は、田野市街地を東西に貫く道路として昭和29年に都市計画決定された当該路線について、井倉合又線(旧国道269号)との交差点計画の見直しにより平成3年に計画変更された計画幅員9mの区間である。 上位計画への位置づけはなく、主要な拠点、施設等へのアクセス機能が低いことから、幹線機能としての必要性は低い。また、将来の交通需要の増加や混雑の緩和への効果は低いものと予測されることから、交通機能としての必要性も低い。 以上のことから、必要性が低いと判定したため、廃止(要検討)が妥当と考えられる。

5. 今後の進め方

(1) 見直しの方向性作成後の進め方

- 今後、都市計画道路の見直しに関する基本方針に位置付けられる、見直し候補路線について、個別に見直しの方向性に基づいて検討を行い、都市計画道路の見直し案を作成します。
- 「見直しの方向性」において存続候補と判断された区間、存続（要検討）と判断され必要な手続きが完了した区間については、整備優先度を検討し、計画的に事業実施を図る必要があります。
- 「見直しの方向性」において、廃止（要検討）または存続（要検討）と判断された路線のうち、縮小や位置の変更または廃止が生じる路線については、その影響に関する調査や検討を行い、地域の皆さまの意見を伺った上で、都市計画変更の手続きに入る必要があります。

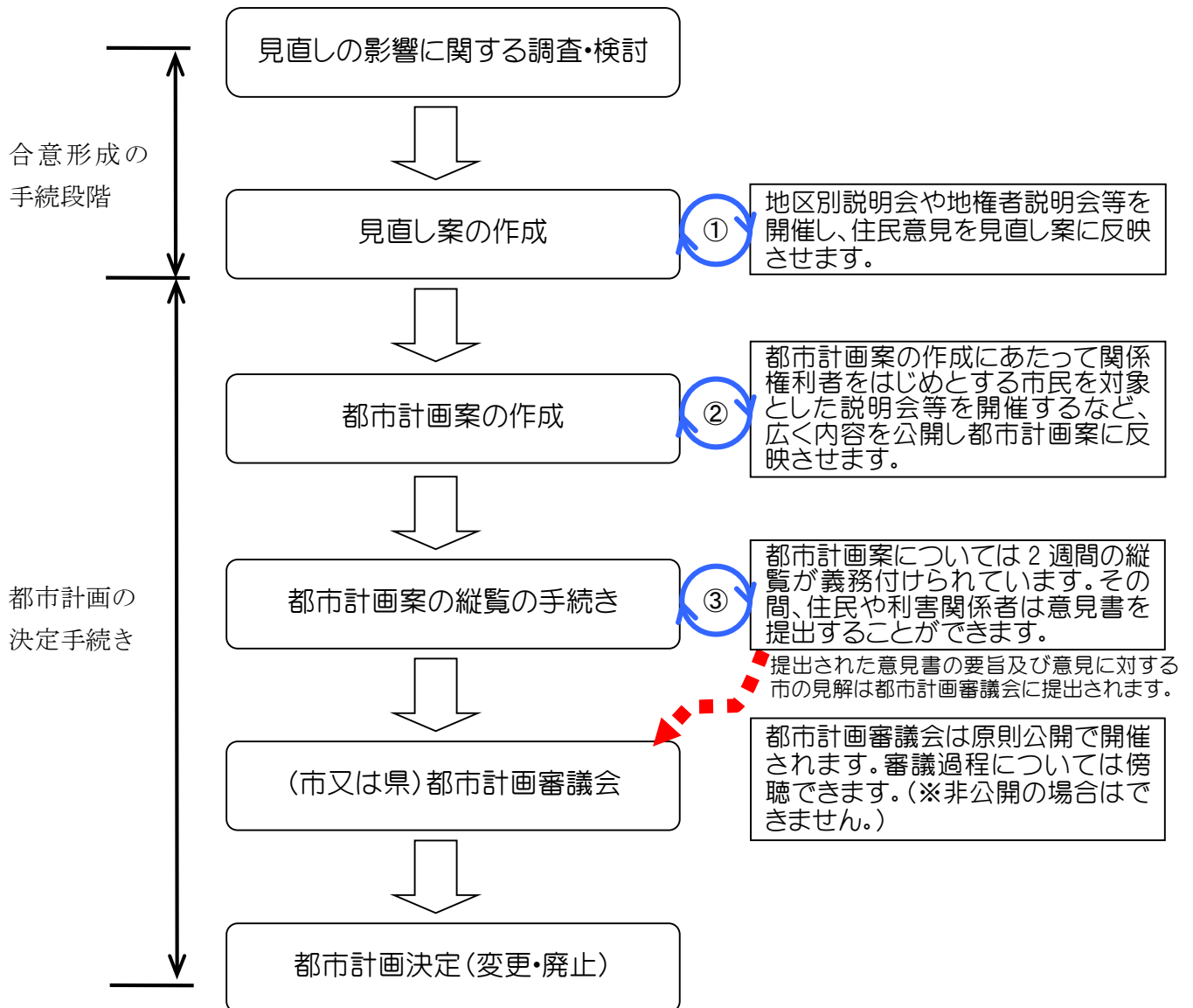


(2) 地域住民等の意向の反映

- 都市計画道路が計画決定されてからの経緯等を踏まえると、廃止や縮小、位置の変更などを進めていく上では、関係権利者や地域住民の意向を尊重し、十分な意見の交換を行いながら計画内容に意見を反映させていくことが重要です。
- 以下に、変更または廃止の見直しを行う際の都市計画の手続きを含めた今後の進め方における住民意見の反映手法を示します。

<計画見直しの流れ>

<住民意見の反映>



上記の①～③については、今後、次に示す手法により合意の形成を目指します。

○住民意見の反映手法と主な目的

反映手法	主な目的	媒体	対象者(※)
①見直し案に対する説明会	それぞれの路線について、基本方針で示された見直しの方向性を踏まえ、その影響に関する調査や対策の検討を行い、都市計画変更に向けた見直し案について、地域住民や関係地権者等の意見を聴き、意向を反映させます。	会合	地域住民・関係地権者等
②都市計画案の説明会	関係地権者等の意向を踏まえた見直し案に基づき具体的な都市計画の案を作成し、関係地権者等の理解を求めるとともに、広く市民や利害関係者にその内容を公開し、意見を都市計画の案に反映させます。	会合	地域住民・関係地権者等
③計画案に対する意見書	都市計画決定は、まちづくりへの影響が大きいばかりでなく、土地利用に関し住民に義務を課し、権利を制限するため、決定以前にあらかじめ広く市民や利害関係者にその内容を公開し意見を反映させます。	HP、 掲示	市民・利害関係者

※ 対象者の範囲は対象とする道路の役割や見直し内容を考慮し、地域の代表者の意見等を踏まえ設定することとします。

(3) 今後の見直しの時期

- 今後とも社会経済情勢など、都市計画道路を取り巻く環境は変化し続けるものと考えられます。
- このため、都市計画道路については、こうした環境の変化に的確に対応していくために、今後も適宜見直しを行っていく必要があります。

(4) 最終的に都市計画道路が廃止となった場合の道路整備のあり方

- 都市計画道路が廃止となり、都市計画道路としての整備を行わない場合においても、今後その地域での道路整備が無くなるわけではなく、生活道路としての整備や局部的な改良など、その地域の実情にあった道路整備について、地元の皆さまの意見を伺いながら考えていくこととします。

宮崎市都市計画道路網再編検討委員会の概要

(1) 宮崎市都市計画道路網再編検討委員会要綱

平成 30 年 7 月 27 日
都市整備部都市計画課

(名称)

第 1 条 本委員会は、宮崎市都市計画道路網再編検討委員会（以下「委員会」という。）と称する。

(目的)

第 2 条 委員会は、都市計画道路網の見直しの方針及び対象路線、その他必要な事項等について検討又は協議することを目的とする。

(組織)

第 3 条 委員会は、国、地方公共団体の職員、学識経験を有する者及び各種団体の代表者をもって組織する。

2 委員会の構成は、別表のとおりとする。

(委員の任期)

第 4 条 委員の任期は、宮崎市が都市計画道路網の見直しの方針及び対象路線に関する案を決定するまでの間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 委員会に会長及び副会長各 1 名を置く。

2 会長は互選によりこれを定める。

3 副会長は委員のうちから会長が指名する。

4 会長は、会務を総理し、委員会の会議の議長となる。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員会の会議は、市長が招集する。

2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 委員会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(庶務)

第 7 条 委員会の庶務は、宮崎市都市整備部都市計画課において処理する。

(補則)

第 8 条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員会の意見を聴き会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 30 年 7 月 27 日から施行する。

(2) 宮崎市都市計画道路網再編検討委員会委員名簿（平成 31 年度）

分 野		職 名 等	氏 名
学識経験を有する者	都 市 交 通	宮崎大学 工学部 社会環境システム工学科 准教授 (会 長)	嶋本 寛
	地 域 計 画	宮崎大学 地域資源創成学部 教授 (副会長)	熊野 稔
	地 域 政 策	宮崎公立大学 人文学部 准教授	倉 真一
	法 律	弁護士	郷 俊介
各種団体の代表者	ま ち づ く り	(一社)宮崎青年会議所 副理事長	関谷 祐作
	地 域 自 治	宮崎市自治会連合会 会長	南部 恵
	公 共 交 通	(一社)宮崎県バス協会 専務理事	児玉 英明
行政機関	国 土 交 通 省	国土交通省 宮崎河川国道事務所 調査第二課 課長	古原 正人 (栗田 耕一郎)
	宮 崎 県 警	宮崎県警察本部 交通部 交通規制課 課長	日高 靖和
	宮 崎 県	宮崎県 県土整備部 道路建設課 課長	矢野 康二 (中村 安男)
		宮崎県 県土整備部 都市計画課 課長	甲斐 隆彦 (米倉 昭充)
	宮 崎 市	宮崎市 建設部 部長	長友 浩一
		宮崎市 都市整備部 部長	甲斐 勇

()内氏名は平成 30 年度の委員

(3) 宮崎市都市計画道路網再編検討委員会の検討経緯等

回	開催年月日	内 容
第1回	平成 30 年 7 月 27 日	・ 見直し対象路線について ・ 評価方法、評価項目について
第2回	平成 30 年 12 月 20 日	・ 定量的評価結果について
第3回	平成 31 年 4 月 26 日	・ 定性的評価について ・ 基本方針案について



都市計画道路見直しに関する基本方針

令和元年9月

宮崎市都市整備部都市計画課

〒880-8505 宮崎市橘通西一丁目1番1号

TEL (0985) 21-1811

ホームページ <http://www.city.miyazaki.miyazaki.jp/>