

令和3年度

第49回 宮崎市都市計画審議会議事録

第49回宮崎市都市計画審議会議事録

1. 日 時 令和4年2月9日(水) 10:00~10:50
場 所 宮崎市役所 本庁舎2階 全員協議会室 (遠隔会議)

2. 出席委員

第1号委員

出口 近士、熊野 稔、嶋本 寛、倉 真一、郷 俊介、海老原 邦子、前田 峰子
詠田 トキ子、松山 茂

第2号委員

伊知地 孝美、富永 千香、松山 清子

第3号委員

時任 孝俊、平田 嗣子

第4号委員

金納 聡志(代理:濱田 達哉副所長)、小倉 弘康、浜田 真郎、宇都宮 淳一郎

3. 議案の内容

一般案件

- (1) 宮崎広域都市計画道路の変更
(都市計画道路見直しに伴うもの:神宮東通線)
- (2) 宮崎広域都市計画道路の変更
(都市計画道路見直しに伴うもの:大塚通線)
- (3) 宮崎広域都市計画道路の変更
(飯田土地区画整理事業に伴うもの)
- (4) 宮崎広域都市計画公園の変更
(飯田土地区画整理事業に伴うもの)
(松小路土地区画整理事業に伴うもの)

4. 審議の経過及び結果

経 過: 別紙 議事録のとおり

結 果: 議案第1号から議案第4号について「原案のとおり」とする。

議事録署名人

印

印

事務局

それでは、定刻となりましたので、第49回宮崎市都市計画審議会を開催いたします。
本日は、新型コロナウイルス感染症防止対策といたしまして、宮崎市都市計画審議会運営要綱第2条第3項により遠隔会議で行います。また、遠隔システムの都合上、画面の表示に制約がございますので、ご了承ください。

本来であれば、審議会委員改選により委員にご就任いただきました皆様のご紹介と併せて都市整備部長よりお礼の挨拶をさせていただくところではございますが、現在、宮崎市はまん延防止等重点措置区域に指定されており、会議時間を短縮するため、お手元の委員名簿をもってご紹介に代えさせていただきますことを、ご了承のほどお願いいたします。

また事務局側の紹介につきましても、時間の都合上、お手元の配席表をもって紹介に代えさせていただきます。

早速ではございますが、審議会の進行を進めてまいります。本日は、金納委員の代理として、副所長の濱田様にご出席いただいております。

本日は、委員の皆様全員にご出席頂いておりますので、宮崎市都市計画審議会条例第5条第2項の規定に基づき、本日の審議会が有効に成立いたしておりますことをご報告申し上げます。

初めに、資料の確認をさせていただきます。本日の資料は、会次第、委員名簿、配席表、議案書、議案説明のスライドの写し、報告案件の資料、審議会条例及び運営要綱でございます。

なお、この会議は公開で行われ、議事録は宮崎市都市計画審議会運営要綱第8条第3項の規定により、宮崎市ホームページ等で公開いたします。

次に、本日は新たな委員の任期が始まって最初の審議会でございますので、現在、会長が不在となっております。従いまして、宮崎市都市計画審議会条例第4条第1項及び同3項に基づく会長の選出と、会長代理の指名をお願いしたいと思います。

会長の選出は、宮崎市都市計画審議会条例第4条第1項の規定により、会長は、第1号委員のうちから、委員の選挙により定めとなっております。いかがいたしましょうか。

〇〇委員。

委員

いつも会長をしていただいている出口委員にお願いできたらどうかと思います。いかがでしょうか。

事務局

ただいま、出口委員を推薦するご意見をいただきましたが、他にご意見はございませんでしょうか。

—異議なしの声—

ご異議なしということで、出口委員に会長をお願いしたいと思います。出口委員、よろしいでしょうか。

委員

はい。よろしく申し上げます。

事務局

それでは、出口委員をお願いしたいと思います。出口会長には会長席に移っていただきますようお願いいたします。

それでは、出口会長からご挨拶をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

会長

皆さん、こんにちは。座って挨拶させていただきます。もう今コロナは、第6波という大変な時期ですが、都市計画の方は今後50年、あるいは100年という長きに渡って、

土地の利用のあり方、それから制度的なものを市民の方々と一緒になって作り上げて、後世にまた引き継ぐものだと思います。そういう中で、この都市計画審議会では今日は案件が道路・公園等の審議がありますけど、皆さんの立場から、それぞれの市民の代表として意見をいただいて、よりよいものにしていただきたいと思いますので、今日の議論をよろしくお願ひいたします。

- 事務局 出口会長、ありがとうございました。
次に、会長代理の選出をお願いしたいと思います。宮崎市都市計画審議会条例第4条第3項の規定により、「会長に事故があるとき、又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。」こととなっておりますので、出口会長、ご指名をお願いいたします。
- 会長 では、熊野委員に会長代理をお願いしたいと思います。熊野委員よろしいでしょうか。
- 委員 はい。よろしくお願ひいたします。
- 会長 はい。ではよろしくお願ひいたします。
- 事務局 それでは、熊野委員に会長代理をお願いいたします。
それでは、ここからの審議の進行を出口会長にお願ひいたします。
- 議長 はい。わかりました。では本日の議案の審議を始めます。なお、今日の議事録の署名を郷委員と詠田委員にお願ひしたいと思います。よろしくお願ひいたします。
では、今日、市長より諮問を受けました審議案件は4件でございます。
一般案件として、議案第1号 宮崎広域都市計画道路の変更 神宮東通線、議案第2号 同じく 大塚通線、議案第3号 宮崎広域都市計画道路の変更 飯田土地区画整理事業に伴うもの、議案第4号 宮崎広域都市計画公園の変更 飯田土地区画整理事業に伴うもの、それから松小路土地区画整理事業に伴うものの4件でございます。
では、早速審議に入りたいと思いますので、議案第1号につきまして、事務局から説明をお願いいたします。
- 事務局 それでは、議案書の2ページをお開きください。
議案第1号 宮崎広域都市計画道路 神宮東通線の変更でございます。
令和元年度に改訂を行いました「都市計画道路見直しに関する基本方針」に基づき、都市計画道路2路線についての、廃止及び一部廃止でございます。
議案第1号、議案第2号は都市計画道路の変更に関する議案でございますが、まず議案第1号の神宮東通線についてご説明いたします。
それでは、前方のスクリーンをご覧ください。スライドに合わせてご説明いたします。
都市計画道路とは、「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」のことでございます。
本市においては、戦後まもない昭和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型が構築され、その後、人口増加や市街地拡大が続く社会を見据え、長期的に必要なとされる人口密度・規模等を考慮して、都市計画道路の追加・変更が行われてまい

りました。

道路整備を取り巻く環境の変化についてでございます。昨今の人口減少や少子高齢化が進む中、既成市街地の低密度化の進行等の社会情勢の変化により、当初計画された頃と比べて、都市計画道路としての必要性等に変化が生じている路線も存在しております。

また、近年の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も、より一層効率的かつ効果的な事業展開が求められているところでございます。

更には、都市計画道路の計画区域内は、都市計画法第53条により一定の建築制限が課せられており、長期にわたり事業未着手となっている都市計画道路に関する今後の在り方についても、柔軟な対応が求められているところでございます。

このような状況を踏まえて、本市はこれまでに「都市計画道路見直しに関する基本方針」を策定し、令和元年度には、長期未着手となっている36路線について必要性や実現性に関する評価・検証を行った上で、本指針の改訂を公表いたしました。

この基本方針の中で、路線ごとの見直しの方向性について、次の通り決定しております。検討対象路線36路線については、路線・区間の持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つの観点から検証を行い、定量的評価を行っております。

見直しの方向性としては、「存続候補、存続（要検討）、廃止（要検討）」の3つに区分いたしました。ここでは、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を、「廃止（要検討）」候補として整理しております。

最終的には、防災上必要な事項の確認など、定量的評価を行った上で、廃止等の判断をしたものでございます。

具体的な評価内容について、ご説明いたします。

こちらが基本方針の改訂時に行った、本議案第1号の神宮東通線の定量的評価の結果でございます。

赤枠で記載しております「①必要性に関する検証」では、幹線機能・交通機能の評価などの15項目について、客観的に検討しております。

また、評価項目の具体的な手法として、交通機能評価についてご説明いたします。各路線ごとに将来交通量推計や、路線を廃止した場合の周辺道路への影響などを解析し、交通量が一定台数以下であったり、代替路線が確保されている路線は低評価となっております。

これらの評価を総合的に行った結果、神宮東通線は必要性に関する評価が満点の1/3未満であったことから、廃止候補として抽出されたところでございます。

計画決定の廃止について検討が必要であると判断された路線については、昨年度から順次、廃止に向けた取組を進めているところでございます。今回の審議会では神宮東通線の一部廃止に伴う変更、及び大塚通線の全区間廃止について、諮問いたします。

神宮東通線の変更内容について、ご説明いたします。

神宮東通線は、図に示しておりますとおり、市道下北方通線と県道宮崎高鍋線を結ぶ、計画幅員11m、延長約1,350mの都市計画道路でございます。

神宮東通線の定量的評価結果については、先程ご説明いたしましたとおり、必要性に関する評価が満点の1/3未満であったことから、廃止候補として抽出されたところでございます。

神宮東通線は、赤黒線で示した南側の延長約940m、計画幅員11mの区間は改良済で計画幅員は既に確保されております。一方、黄色の線で示した県道宮崎神宮線との接続部から市道下北方通線までの区間延長約410mにおきましては、現在未整備であり、こ

の部分廃止して、終点の位置の変更を行うものでございます。

計画変更（一部廃止）の概要について、ご説明いたします。

本路線は、宮崎神宮の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、計画幅員11m、延長約1,350mの道路として、都市計画決定されました。

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いるほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、国道10号北バイパスや市道下北方通線で確保されており、将来の交通需要の増加や混雑緩和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ことから実現性は低いことが見込まれ、また、都市計画道路の予定区域には建築制限がかけられているため、現在のままでは地権者の方が土地の有効活用ができない状況が続いているところでございます。

以上のことから、本路線の未整備区間（約410m）については、都市計画道路の廃止を諮問するものです。

画面右側の写真は、現在の神宮東通線の起点・終点をそれぞれ矢印の方向から撮影した写真でございます。

起点側は県道宮崎高鍋線に接続する片側一車線の道路でございます。また終点側については、今回廃止する区間の道路幅員が約4～5mで住宅が密集しており、大宮小学校の通学路にもなっております。

なお、南側から北側への一方通行及び2トン以上の貨物車両の交通規制がかかっております。

こちらは、変更後の神宮東通線の起点・終点をそれぞれ矢印の方向から撮影した写真でございます。起点側は変わりませんが、終点側は東側の県道宮崎神宮線に接続する所までとなります。

次に、都市計画の手続きについてご報告いたします。

これまで地域協議会や自治会、周辺住民への説明や回覧周知、地権者への説明文郵送による周知を、令和3年4月から12月にかけて行ってまいりましたが、意見等はございませんでした。加えて、都市計画案の公告・縦覧を令和4年1月6日から20日までの期間で行ってまいりましたが、意見等はございませんでした。

今後は、年度内に変更を完了させる予定で、手続きを進めてまいりたいと考えております。

以上で、議案第1号の説明を終わります。

議長

はい、ありがとうございます。議案第1号、今事務局の方から説明がありました。

では、ご意見、ご質問等をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

私の方から、スライドにありましたこの地区、ゾーン30の指定があるということですが、この廃止については、よいかと思うのですが、その後、何かここに廃止に伴う必要な対処というのは生じるのでしょうか。事務局の方お願いいたします。

事務局

都市計画道路の廃止の方は、都市計画では特に対策は考えていませんが、道路管理者等で、また交通管理者等で引き続きこの大宮小学校の通学路となっております、このゾーン30区域内の事故の状況等を勘案して、それぞれ対策を行っていくことと思っております。以上でございます。

議長 はい、分かりました。他に。はい、どうぞ。

委員 私は、大宮地区に在住しております。自治会連合会でも今まで、いろんな市からのご説明がございました。また、道路周辺の住宅の事情もよく理解しております。この方針をしっかり私たちも受けとめておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

議長 はい、ありがとうございます。

他によろしいでしょうか。

では他にご質問等もないようでございますので、議案第1号につきましては、原案どおりとするということでしょうか。

—異議なしの声—

ありがとうございます。では、議案第1号につきましては、「原案のとおり」といたします。

続きまして、議案第2号につきまして、説明を事務局の方でお願いいたします。

事務局 それでは、議案書の6ページをお開きください。

議案第2号 宮崎広域都市計画道路 大塚通線の変更についてご説明いたします。

内容につきましては議案第1号と同じく、本市が令和元年度に改訂を行った「都市計画道路見直しに関する基本方針」に基づいて、廃止の手続きを行うものでございます。都市計画道路及び基本方針の説明については、議案第1号と重複しますので割愛させていただきます。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。スライドに合わせてご説明いたします。

大塚通線は、国道10号と市道生目台通線を結ぶ、計画幅員16m、延長約1,680mの都市計画道路でございます。

こちらは、見直しに関する基本方針にて行った大塚通線の定量的評価結果でございます。

議案第1号の「神宮東通線」と同じく、将来交通量推計や代替路線などについて総合的に検討した結果、「大塚通線」は、必要性に関する評価が満点の1/3未満と評価され、廃止候補として抽出されたところでございます。

大塚通線については、黄色で示す部分、延長約1,680m、計画幅員16mの未整備である全区間の廃止を行うものでございます。

計画変更（廃止）の概要について、ご説明いたします。

本路線は、大塚地区の既成市街地に位置し、区画整理構想区域内の幹線道路、昭和50年に幅員16m、延長約1,680mの道路として、都市計画決定されました。

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いるほか、交通ネットワーク上の幹線機能は、東側の県道南俣宮崎線や市道大塚福島線、西側の市道大塚台一号線によって補完されている状況です。計画区域内には、既に戸建ての住宅が連坦しており、実現性は低いことが見込まれます。また、都市計画道路の予定区域には建築制限がかかるため、現在のままでは地権者の方が土地を有効活用できていない場合も考えられます。

以上のことから、本路線の未整備の全区間約1,680mについては、都市計画道路を廃止することといたしました。

こちら、右側の写真は、大塚通線の計画線における起点・終点をそれぞれ矢印の方向から撮影した写真でございます。起点側は北側の国道10号に、終点側は南側の市道生目台通線に接続する計画道路であり、全区間未整備なので、現況道路はございません。

変更後は全区間廃止となります。

次に、都市計画の手続きについてご報告いたします。

これまで地域協議会や自治会、周辺住民への説明や回覧周知、地権者への説明文郵送による周知を、令和3年4月から12月にかけて行いましたが、意見等はございませんでした。加えて、都市計画案の公告・縦覧を令和4年1月6日から20日までの期間で行ってまいりましたが、意見等はございませんでした。

今後は、年度内に変更を完了させる予定で、手続きを進めてまいりたいと考えております。

以上で、議案第2号のご説明を終わります。

議長 では、ただいま説明のありました議案第2号につきまして、審議に入りたいと思います。ご意見、質問等いただければと思います。よろしくお願ひいたします。
はい。〇〇委員よろしくお願ひします。

委員 今の必要性も1/3以下ということもございませぬし、特に起点の国道10号のところなんですけど、これは五差路交差点にほぼ近いと考えていいでしょうか、すごい変則的な感じがするんですけど。今まで国道10号とか交通量の多い五差路交差点は、宮崎市街地で複数あるんですけど、全国でも交通事故の多い交差点として、よくマークされてまして、ワースト5以内に入ったところもございませぬ。そういうことからしますと、廃止されることによってリスクが減るのかなということは、思いつきですけど考えてませぬ。以上でございませぬ。

議長 はい。現状の一方通行、あるいは交差点制御といいますか、そんな状況を教えていただければいいかと思ひます。よろしくお願ひいたします。

事務局 この都市計画道路につきましては、昭和50年に都市計画決定されておまして、現在でいきますと、交通管理者さんとの協議では、こういった交差点の了承はまず得られないかと思ひます。当時の設定というか、そういったところが時代とちょっと齟齬が生じている状況かと思ひます。以上でございませぬ。

議長 他に、はいどうぞ。〇〇委員。

委員 この廃止そのものには特に反対ということではないんですけど、このあたりを結構、日常使うものですから、事情は分かっているんですけど、この計画道路の両脇の道がすごく狭いんですよね。一部は一方通行になっているので、それでいいのかなと思うんですけど、一方で一方通行になってないんだけど、交差の時にちょっと避けないとずっと交差ができないというのが、ここの両脇の道がそうなる部分があるんです。

ここの住民の方の生活道路として、楽しい道路づくりみたいなんができるような狭さだになって、常々思うんですけども、そういう一方通行にしてしまおうとか、幅をもう少し考慮できるものだったら、改善していくとかっていうのを、この両脇の道でしていただけるとすごくいいんじゃないかなと思ひます。以上です。

議長 はい、ありがとうございます。
今、事務局の方がスライドを出していただいているところです。

事務局 ご質問の路線につきましては、今回の大塚通線の西側でございます市道西ノ原大迫線と、東側でございます市道大塩道下小田原線だと思いますが、確かに委員ご指摘の通り両方とも面的整備が未整備なものですから、幅員が非常に狭い状態です。大塚町の中を通ります、大塚台に上がる市道大塚中通線の北側については一方通行になっておりまして、それより南側については、相互通行となっている状況です。西ノ原大迫線につきましては、通学路にもなっておりますものですから、水路の上に蓋がけをして、歩道幅員は確保されて、通学生の安全性は一部確保されてるところもございます。

また、土木課の方にも確認したところなんですけれども、今後も地元の要望等も踏まえながら、必要に応じて、地域協議会等を通じて、地元との話し合いを進めていきたいという回答はいただいているところでございます。以上でございます。

議長 はい、ありがとうございます。
はい、事務局の方、補足よろしくお願いします。

事務局 都市計画課です。先ほどの補足であります、こちらの今の両現道についてはですね、すでに地域からの要望等がございます。特に先ほど言いました大塚中通線から南側の双方向通る道路が狭いということで、離合困難なところを解消して欲しいといった要望もございます。そういったところを地域の方、道路管理者、それから警察等とですね、またPTAも含めてですが、そちらの方々と協議しながら検討して参りたいと思います。よろしくお願いします。

議長 はい。ありがとうございます。
廃止後も改良といいますか、安全性確保のために、市の方と関係者の方で協議を進めていくということでございます。よろしいでしょうか。
他にございませんでしょうか。

では他にご質問等もないようでございますので議案第2号につきまして、原案どおりとするということでしょうか。

—異議なしの声—

はい。ありがとうございます。
では、議案第2号につきましては、「原案のとおり」といたします。
続きまして、議案第3号、議案第4号については関連がありますので一括して審議していただくことにしたいと思います。
では、事務局の方説明をよろしく願いいたします。

事務局 議案書の9ページをお開きください。
議案第3号 宮崎広域都市計画 道路の変更でございます。議案書11ページの議案第4号 宮崎広域都市計画 公園の変更におきましても関連がございますので、合わせてご説明いたします。
それでは、前方のスクリーンをご覧ください。
宮崎広域都市計画 道路・公園の変更でございます。

高岡町飯田地区及び佐土原町松小路地区の土地区画整理事業の換地処分における事業区域内の町界町名変更に伴い、道路及び公園の位置表記について、変更するものでございます。

まず、飯田土地区画整理事業の位置を示しております。

飯田土地区画整理事業は、高岡総合支所の東側、面積約42.5ha、施工期間が平成6年から令和2年度までの26年間で、旧高岡町時代に施行が開始され、合併に伴い宮崎市施行で行われた区画整理事業となります。

続いて、松小路土地区画整理事業の位置を示しております。

松小路土地区画整理事業は、佐土原総合支所の東側 面積約4.7ha、施行期間が平成21年度から令和2年度までの11年間で、宮崎市施行で行われた区画整理事業となります。

宮崎広域都市計画道路の変更でございます。

飯田土地区画整理事業は、この青色で示された区域で事業が行われ、換地処分に伴い、町界町名を変更いたしました。新たに飯田1丁目から4丁目までの町名に変更となっております。

今回、赤色で示しております3路線の位置表記が変更となります。変更内容につきましては、議案書10ページにあります新旧対照表のとおりとなります。延長や幅員などの構造等には変更はございません。

続きまして、議案第4号の公園の変更になります。

道路と同じく、飯田土地区画整理事業地区内にあります、都市公園の位置表記の変更となります。

今回、赤色で示しております5公園の位置表記変更となります。変更内容につきましては、議案書13ページにあります新旧対照表のとおりとなります。

続いて、松小路土地区画整理事業地区内にあります都市公園の位置表記の変更となります。

松小路土地区画整理事業は、この青色で示された区域で事業が行われ、換地処分に伴い、町界町名を変更いたしました。新たに、佐土原町松小路の町名となっております。

今回、赤色で示しております1公園の位置表記が変更となります。変更の内容については、高岡・飯田地区と同様に、提案書13ページにあります新旧対照表のとおりとなります。そのほか面積等の変更はございません。

最後に、都市計画の手続きの経緯についてご報告いたします。

案の縦覧を、令和4年1月6日から令和4年1月20日まで2週間行いましたが、案の縦覧者、意見書の提出はありませんでした。

以上で、議案第3号及び議案第4号のご説明を終わります。

議長

はい。ありがとうございます。

議案第3号は、道路の位置表記変更、それから、議案第4号は公園の位置の表記の変更に関わるものでございます。

いかがでしょうか。

物理的というか、制度的に位置表記が変わったことによる手続きであります。

ご質問等もないようでございますので、議案3号と議案第4号につきましては、原案どおりとするということでいかがでしょうか。

—異議なしの声—

では、議案第3号、第4号につきましては、「原案のとおり」といたします。

以上をもちまして、当審議会に諮問された議案の審議は終了いたします。

本日の案件につきましては、すべて原案どおりの承認をいただきましたので、本日付で、その旨を市長に答申することといたします。

どうもご審議ありがとうございました。

では進行を事務局の方にお返しし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。また、審議委員の皆様におかれましても、ご審議いただきありがとうございました。

続きまして、報告案件に移ります。

今回は報告案件が1件ございます。

宮崎広域都市計画道路 住吉通線外3路線の都市計画の案（県決定）について事務局よりご説明をさせていただきます。

事務局

報告事項といたしまして、県の都市計画決定案件であります、宮崎広域都市計画道路 住吉通線外3路線の都市計画の案についてご説明いたします。

まず、宮崎市住吉地区の現状ですが、現道の国道10号は、4車線区間に挟まれた2車線区間で、宮崎市中心部と北部地域を行き交う車と、沿線の商業施設などを利用する目的の車が混在し、道路の容量を大幅に超える車が集中し、慢性的な渋滞や、安定した緊急搬送路の確保などが課題となっております。

そのような中、国道10号を管理する国において、宮崎市佐土原町から新名爪を結ぶ住吉道路の事業化へ向けた検討が平成16年度から始まり、延長約5.7kmの国道10号のバイパス案とする対応方針が令和2年3月に示されました。

次に、住吉道路の整備の目的についてですが、現在大きな課題となっている慢性的な渋滞に対する環境の改善や安全性の向上、信頼性が高い道路を建設することによって、救急搬送時における医療施設へのアクセス向上を図るものです。また、住吉道路は広域的なネットワークの一部を形成し、走行性・信頼性の向上により地域産業や観光の支援を目指すことを目的としております。

つきましては、住吉道路は、宮崎広域都市計画区域において骨格的な道路網の一部を形成する大変重要な道路であることから、現在、県において都市計画道路に位置づけるための、都市計画決定に向けた法手続きが進められているところです。

次に、都市計画決定・変更案の概要についてご説明いたします。こちらは、現在の国道10号沿線の都市計画道路網を示したものでございます。画面左側が新富町、画面右側が宮崎市中心部であります。

青色で示しております宮崎北バイパスは花ヶ島西通線、黄色で示しております佐土原バイパスは徳ヶ淵御殿下通線として都市計画道路として位置づけられておりますが、その2つの路線を結ぶ道路は、都市計画道路ではございません。

そこで、現状の都市計画道路網を再構築するため、赤色で示しております住吉通線を新たに都市計画道路に定め、併せて、青色の花ヶ島西通線と黄色の徳ヶ淵御殿下通線を変更、緑色の尾原通線を新たに決定いたします。

以上の4路線について、現在、都市計画決定・変更に向けた手続きが進められております。

それでは、今回ご説明する4路線につきまして、各路線毎の都市計画決定及び変更案の説明に移ります。まず始めに都市計画道路住吉通線（国道10号住吉道路）についてです。

こちらが住吉通線の概要になります。起点が佐土原町下那珂字平廻、終点が宮崎市大字新名爪字尾廻、道路延長が約5.7km、車線数は4車線、標準幅員が25.25mです。

実際のルートについてですが、まず画面の左手側になりますが、現道の佐土原バイパスに接続し、広瀬バイパスと交差する（仮称）佐土原立体交差点を起点とし、主に水田耕作地を通過し、その後、現国道を立体の高架橋構造で並走し、画面の右手側ですが、宮崎北バイパスに接続する（仮称）新名爪北立体交差点を終点としております。

なお、中間部にはアクセス性向上のため、国道10号の混雑解消を目的とした（仮称）住吉立体交差点が設置されます。

以上が、住吉通線のルートの概要となります。

ここからは、住吉通線に併せて都市計画決定・変更する3路線につきまして、各路線毎にその内容をご説明いたします。始めに、花ヶ島西通線、宮崎北バイパスの都市計画変更案についてです。

画面右側の宮崎市中心部・JR宮崎神宮駅付近から伸びる、青色の線が都市計画道路花ヶ島西通線（宮崎北バイパス）です。今回、赤色の線の住吉通線と接続させるため、花ヶ島西通線の終点位置を変更するものです。

こちらが都市計画変更案の概要になります。終点の位置が宮崎市大字新名爪字宮田から字尾廻へ変更され、道路延長が約4.5kmから3.7kmへ変更となります。

こちらは、終点付近を拡大した図面となります。黄色で塗られている部分は、変更前は花ヶ島西通線の区域であります。住吉通線と接続することにより、変更後は花ヶ島西通線から削除されます。

次に、徳ヶ淵御殿下通線（佐土原バイパス）の都市計画変更案についてご説明いたします。画面左の新富町側、日向大橋から伸びる、黄色の線が都市計画道路徳ヶ淵御殿下通線（佐土原バイパス）です。先ほどご説明いたしました花ヶ島西通線と同様、今回赤色の線の住吉通線と接続させるため、徳ヶ淵御殿下通線の終点位置を変更するものです。

こちらが都市計画変更案の概要となります。終点の位置が宮崎市佐土原町下那珂字片瀬原から字土器田へ変更され、道路延長が約4.9kmから3.8kmへ変更となります。

こちらは、終点付近を拡大した図面となります。黄色で塗られている部分は、変更前は徳ヶ淵御殿下通線の区域であります。住吉通線と接続することにより、変更後は徳ヶ淵御殿下通線から削除されます。また、画面中央部にある赤色に塗られている部分は、徳ヶ淵御殿下通線の一部として追加される箇所となります。

最後に、尾原通線の都市計画決定案についてご説明いたします。

先ほどご説明いたしました黄色の線の徳ヶ淵御殿下通線の終点位置を変更することにより、削除する区間は都市計画道路としての位置づけが無くなりますが、本区間は今後、佐土原町の中心部と宮崎市中心部を結ぶ道路のネットワークとして大変重要な路線となるため、緑色の線のとおり、尾原通線として、新たに都市計画道路として決定するものです。

こちらが尾原通線の都市計画決定案の概要となります。起点が（仮称）佐土原立体交差点のある佐土原町下那珂字坂本、終点が現在の徳ヶ淵御殿下通線の終点位置である佐土原町下那珂字片瀬原、道路延長が約970m、車線数が4車線、標準幅員が25.25mあります。

こちらは、尾原通線の計画図です。赤線で囲まれた範囲を、新たに都市計画道路に決定いたします。住吉通線との交差点部である（仮称）佐土原立体交差点を起点として、現状の徳ヶ淵御殿下通線の終点へ向け伸びていきます。

以上で、現在、県において、都市計画決定・変更の法手続きが進められている4路線に

についてのご説明を終わります。

最後に、今回の4路線における都市計画決定の手続きの状況についてご説明します。

国道10号住吉道路外3路線については、宮崎市北部地域と中心市街地を結ぶ都市の骨格的な道路網の一部を形成する重要な施設であることから、県において都市計画決定の法手続きを実施しているところです。

併せて、住吉道路については、その事業規模により、県の環境影響評価条例に基づいて環境影響評価の対象事業となるため、都市計画道路の手続きと並行して環境影響評価の手続きを実施しています。

2つの手続きの流れについては、冒頭にご説明したとおり、令和2年3月に西側バイパス案の対応方針が決定され、令和3年6月には都市計画道路案について、同じく10月には環境影響評価準備書の内容に関する住民説明会をそれぞれ開催しております。

今後は、環境影響評価のとりまとめを行い、県の都市計画審議会を経た上で、都市計画決定と環境影響評価に関する一連の手続きを終える見込みとなっています。

ご説明は以上でございます。

事務局

報告は以上でございます。

ご質問・ご意見等ございましたら、お願いいたします。

ご質問等もないようでございますので、報告案件につきましては以上となります。

以上をもちまして、第49回宮崎市都市計画審議会を終了いたします。本日は、遠隔会議での開催にご協力いただきまして、まことにありがとうございました。