

第5回 日南市立地適正化計画策定委員会 議事メモ

日 時：令和8年8月4日（火）10:00～11:00

場 所：別館2階 会議室4

出席者：宮崎大学 地域資源創成学部 尾野講師

日南保健所 熱田総務企画課長、日南市土木事務所 新見工務課長、

日南市自治会連合会 米良会長、日南商工会議所 枅屋事務局長、

宮崎交通株式会社 日南営業所 岡本所長、宮崎県タクシー協会 日南営業所 高橋氏、

社会福祉法人 日南市社会福祉協議会 長友事務局長

事務局 総合政策部 未来創生課 ：古澤課長、吉元課長補佐兼係長、

門分主査、倉岡主任技師

セントラルコンサルタント（株）：龍野、小坂、正岡、米倉

■意見

各委員からの意見は以下の通り。

【立地適正化計画の概要等について】

- 委員)
- ・ P. 18下段の表に記載されている商業機能及び医療機能の「延床面積〇㎡以上」という赤字表記は、どのような趣旨で記載されているのでしょうか。また、この面積は延床面積を指しているのでしょうか。
 - ・ 大規模小売店舗の法律では売場面積1,000㎡以上が基準であったと認識しておりますが、今回の基準はそれとは異なり、建築物の延床面積を基準としているのでしょうか。
 - ・ この記載は今後削除される可能性はあるのでしょうか。
- 事務局)
- ・ P. 18の表は、国の手引きにおいて参考例として示されている内容を抜粋して掲載しているものであり、本計画において定める内容ではございません。本計画で実際に設定している内容は、同資料のP. 25に掲載しております。商業施設につきましては、大規模小売店舗として、吾田・油津地区では延床面積1,000㎡以上、飫肥・大堂津・南郷地区では延床面積500㎡以上の施設を位置付けております。なお、面積は延床面積を指しております。
 - ・ 立地適正化計画では、建築確認や開発行為に係る届出手続の中で確認を行うことから、それらの手続と整合する延床面積を基準として設定しております。
 - ・ また、P. 18の表は会議資料における参考資料として掲載しているものであり、計画書本文に掲載しているものではございません。参考情報として御理解いただければと思います。
- 委員)
- ・ P. 22の届出制度について、居住誘導区域外において、届出の対象とならない規模で住宅を段階的に建築した結果、最終的に戸数が増加するようなケースは、今回の規制の対象外という理解でよろしいでしょうか。
- 事務局)
- ・ ご指摘の内容については検討いたしました。そのようなケースを実際に把握・確認することは難しいと考えております。現時点では、現行の届出制度

に基づき運用を行い、その運用状況を踏まえながら、必要に応じて制度の見直しを検討してまいりたいと考えております。

委員)

・ここでの開発行為とは、土地に関するものでしょうか。

事務局)

・開発行為は土地に関するものでございます。

【計画の推進及び目標値の設定（案）について】

委員)

・公共交通について、JRがなくなってしまうと現在の公共交通網が大きく変わることになるため、鉄道とバスを含めた公共交通ネットワークとしての記載が必要ではないでしょうか。

・JRについて、日南市の意向だけで鉄道の存続を決定できるものではありませんが、計画上は現状の公共交通網が維持されることを前提として考える必要があると思います。

事務局)

・JRにつきましては、市としても要望活動を行っておりますが、市の意向が必ずしも反映されるものではない状況です。一方で、公共交通の確保に向けて、路線バスやコミュニティバスによる交通体系の維持に取り組んでおります。ただし、コミュニティバスや路線バスとJRとの連携により交通ネットワークを形成していくことは、都市計画マスタープランにも位置付けている考え方であり、今後も連携を図っていきたいと考えております。

・ご指摘の趣旨を踏まえ、「JRとコミュニティバス、路線バスとの連携を図りながら、現在の公共交通網を維持していく」といった考え方を目標値の説明に反映することは可能かと思えます。また、本日配布しております素案のP.43「誘導方針」においても、「市内の拠点間をつなぐ鉄道や路線バスなどの幹線的な公共交通を、関係者と協力しながら維持していく」ことを明記しております。こうした方針を踏まえ、今後もJRと調整を行ってまいりたいと考えております。なお、目標値に関する記載については、改めて追記を検討いたします。

委員)

・公共交通について、目標値として路線数を設定した理由が気になっています。例えば公共交通の分担率を指標とする考え方もあったのではないのでしょうか。公共交通の利用者を増やしていくことも重要であり、その利用率を指標とする方法も考えられたと思います。また、今後、コミュニティバスの維持が難しくなり、別の有償交通など代替手段が導入される可能性もあります。社会情勢の変化を踏まえると、「路線バス」という表現では、将来的な代替交通手段が指標の対象に含まなくなる可能性もあるため、公共交通分担率の方が適切ではないかと感じています。

事務局)

・公共交通の利用者数を指標とすることも検討いたしましたが、公共交通の運休や、新型コロナウイルス感染症のような社会情勢の変化による影響を受けやすく、目標指標としては適切でないと判断いたしました。そのため、市民の移動手段として利用可能な交通ネットワークが維持されていることを重視し、路線数を目標値として設定しております。一方で、事務局としても現在の11路線を維持することは容易ではないと認識しております。特に山間部で

は利用者が少ない路線もあることから、今後は乗合タクシーなどへの転換も含めて検討していく必要があると考えております。現時点では11路線の維持を目標としておりますが、今後の地域公共交通計画の改定内容を踏まえ、必要に応じて目標値の見直しを行ってまいります。

- ・また、本計画では飢肥地区や油津地区などの拠点間を公共交通ネットワークで結ぶことを重視しております。立地適正化計画で位置付けた拠点間の移動手段が確保されていることを示すために、路線数を目標として設定しておりますので、そのような考え方として御理解いただければと思います。

委員)

- ・P. 32の下表の地区別施設数については、最新でしょうか。

事務局)

- ・最新です。

【素案について】

委員)

- ・P. 6の土地利用の基本方針について、「癒し産業ゾーン」という新しい言葉が出てきていますが、この表現は実際に当該分野で事業をされている方々にも受け入れられているものなのでしょうか。

事務局)

- ・土地利用の基本方針につきましては、上位計画である都市計画マスタープランの内容をそのまま掲載しております。都市計画マスタープランは平成26年に策定された計画であり、来年度以降に改定作業を進める予定としておりますので、その中で表現の見直しや修正についても検討してまいりたいと考えております。また「癒し産業ゾーン」の表現についても、今後の都市計画マスタープランの改定委員会での協議を踏まえ、変更するか現行のままとするかを検討していくことになると考えております。

委員)

- ・目次について、見やすさの観点から、1)の見出しの書き始めを下げた方がよいのではないのでしょうか。

事務局)

- ・そのように修正します。

委員)

- ・P. 21の医療施設について、データが古いように見受けられます。令和に入ってから病院の閉院や統合もありますので、できるだけ最新のデータを使用の方がよいのではないのでしょうか。

- ・P. 71の誘導施策について、地域医療構想を策定するのは県であるため、記載内容を確認した方がよいのではないのでしょうか。

事務局)

- ・医療施設につきましては、参照している計画は平成31年のものですが、使用しているデータは最新のものとなっております。
- ・地域医療構想に関する記載につきましては、県の動向等を踏まえた表現となるよう、内容を再度確認のうえ修正いたします。

●素案の採決

→異議なく承認された。

今後パブリックコメントを実施し、市長報告を行う予定である。

以 上