

# 視察研修報告書

令和6年1月18日（木）から19日（金）まで、総務建設常任委員会視察研修のため、群馬県高崎市、藤岡市での研修に参加しましたので、その内容について下記のとおり報告いたします。

粕屋町議会議長 小池 弘基 様

令和6年2月9日

職 名 粕屋町議会 総務建設常任委員会

氏 名 杉 野 公 彦

報告事項 （ 総務建設常任委員会視察研修 ）

## 1. 都市計画道路の見直しについて

### （1）研修内容の報告

#### ①群馬県高崎市

高崎市は、平成18年に5町村と、平成21年に1町と合併、平成23年には中核市に移行し、人口約37万人と県内最大の都市となっている。

交通の面では、上越・北陸新幹線をはじめ関越・上信越・北関東自動車道の高速道路や5本の国道が集中する内陸交通の拠点となっている。このことにより、ビジネスの拠点性が高まり、全国規模の大手企業が市内に支店・営業所を展開している。

都市計画道路の状況については、もともと群馬県そのものの取り組みが遅れていたということもあるが、高崎市自体、令和4年度から取り掛かっているところであり、現在見直しを進めているところである。今年度は路線の実現性の検証及び評価を行い、令和6年度以降に道路ネットワークの検証と見直し方針を作成するということであった。

現在計画決定されている路線は132路線314.5Km、うち整備済みが157.6kmとほぼ50%、事業中が27.5Kmで8%であり、まだ多くの未着手路線を抱えている。今回の検証を行う路線としては、未改良区間を含むすべての路線を対象とされていて、その路線数は71路線と都市計画道路の半数以上を占めている。

実際の検証は現在行われているところではあるが、高崎市としては、今後の議路にもよるが、いくつかの計画路線の廃止を検討しているとのことであった。

しかし、現場の意見として、実現性の検証をしていく中で難しい点として、事業費の多寡を理由とすることができないという点であるとのことであった。そもそも必要性があって計画されたものであれば、いくら費用が掛かろうと必要なものは造らなければならないという基本的な考え方が存在するということである。

つまり廃止するには、見込まれる交通量の減少、代替え路線ができたことによる必要性の減少、地形等の整合の問題等の理由しか認められないということである。

次年度以降、見直し作業が続くこともあり、高崎市の取り組み状況については引き続き注視していく必要があると感じた。

## ②群馬県藤岡市

藤岡市は群馬県の南西部に位置し、市の北部に南北軸である関越自動車道、東西軸の上信越自動車道、北関東自動車道により十字軸が形成され、高速交通網の結節点となっている。しかしながら、人口は平成7年の70,528人をピークに減少傾向にあり、令和6年1月1日現在62,261人となっている。

都市計画においては、行政区域18,029haの内5,802haのみが都市計画区域となっており、市域の約3分の2は都市計画区域外となっている。

都市計画道路については、平成21年度、22年度の2か年で検証、見直しが行われており、当時は23路線中、17路線を検討対象路線として抽出されている。なお、抽出対象とした路線は以下の状況に該当するものとしたということであった。

①都市計画決定から20根に域未改良区域を含む路線

②地形・地物との不整合を有する路線

③社会情勢の変化により見直しの必要性が生じた路線

検証の手法としては、定量的評価、定性的評価をまず実施し、それを踏まえて存続・変更・廃止の観点で検討を行っている。そして最後に将来交通需要予測により、廃止・変更が将来の道路網に与える影響を検証されている。

最終的には、2路線を全線廃止、3路線を一部廃止とし、現在は21路線が計画決定されている。

なお、見直しの実施から既に13年ほど経過しており、当時の詳細資料等が存在しない等の理由もあるため、見直しの際の情報開示関係の資料が存在しておらず、当時の住民との間での問題点等の有無については確認することができなかった。

## (2) 粕屋町の状況

当町では、都市計画道路14路線を計画しているが、6路線は完成しているものの、全く未着手の路線、一部は完成しているものの未着手の区間がある路線が合わせて6路線あり、そのほとんどが昭和40年代に計画されたものである。

そのような状況下、当町では都市計画道路の見直しを既に2回実施をしているが、最終的には全ての路線の計画を存続するという結論になっている。

しかし、未着手の路線について、町がいつ頃の完成に向けて進んでいくのかと

いう具体的な計画が示されないことから、路線計画地の地権者等から不満の声が議会にも直接届いてきており、度々各議員の一般質問で取り上げられてきているという状況である。

### (3) 課題と対策、町への活用等

当町においては、直近では平成 30 年度に見直しを行っているが、その結果すべての路線が必要であるとの結論がすでに出ていることから、基本的には今後可能な限り早く計画を進めていくということが前提になると思われる。

しかし、長期間にわたって計画が棚ざらしにされていることにより、住民、特に計画路線の土地を所有し、利用の制限がかけられている地権者の不満が増大しているという現実があることから、まずはこの解消を実施する必要がある。

町においては、見直した路線のカルテについては廃止する場合を除き公開する必要はないという考え方であるようだが、これだけ実施が遅れていることもあり、住民、特に地権者に対しては、路線が必要であるという根拠を明確に示すべきであろうと考える。

また、今後の実施計画を路線ごとに、いつまでに完成を目指すのかなど、より具体的に示すことが、住民が持つ不満を解消する唯一の方法ではないかと考えるが、そのためには、町が抱えるすべての事業を網羅した財政に関する長期計画を立案することが必要となり、所管毎のより綿密な費用の算出を基とする事業の計画とそれに伴う財源の明確化が必要である。

ここでは、町のリーダーである町長のイニシアチブが最も重要になるかと思うが、議会としても引き続き研究を重ね、執行部に対しより具体的な提言等を行えるよう、当委員会においてさらに勉強するとともに、協議を重ねていきたいと考える。