

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、その内容について報告します。

粕屋町議会議長 小池 弘基 様

令和6年2月3日
総務建設常任委員会
田代 勘

研修内容の報告

群馬県高崎市は、高速道の関越道、上信越道、北関東道の分岐点であり、国道は5路線を有している。鉄道においても、上越、北陸新幹線の分岐点。また在来線についても高崎駅を起点に東西南北に鉄道網でつながっており、北関東の交通の要衝である。新幹線と直結した都市機能の集積により、ビジネス規模は県内最大となっており、都市部には商業施設が立ち並び、幹線道路沿いでは、産業団地等の造成が進められており、ビジネス拠点性の高まりに伴い、大手企業が支店や営業所を展開している。

平成18年に5町村と、平成21年に1町と合併し、37万人を超え、県内最大の都市となり、平成23年には中核市へと移行したが、現在は37万人を割っている。

高崎市は、令和3年3月より県の指導により、ガイドラインに沿って見直し作業を進めている。都市計画道路見直し方針スケジュールとして、第1段階 将来都市像の整理、第2段階 検証対象路線の整理、第3段階 路線の必要性の検証、第4段階 路線の実現性の検証、第5段階 総合評価、第6段階 道路ネットワークの検証、第7段階 見直し方針の作成(廃止、変更、存続)した上で、都市計画審議会に図る形となっている。

令和4年度時点で第3段階途中であり、令和5年度は第6段階を行っている最中で、令和6年までに第7段階まで行う予定で、3年計画で動いている。令和4年から街路交通調査補助金を活用、補助率1/3、市予算510万円、3カ年で約1,500万円を想定、令和5年度も170万円の補助金を予定でしたが、半額となり職員直営で検証している。第6段階の道路ネットワーク検証については、平成47年を見据えた交通量を出す特殊なソフトを使用するため、市独自ではできないので補助金が必要であり、コンサルタント委託にすること、到底1,500万円の予算ではできないとのこと。

市の都市計画道路は、昭和11年に駅周辺に11路線都市計画決定され、以後高度経済成長、市街化の拡大、合併による市域の拡大や交通量の増など、132路線、314,5km都市計画決定されている。

令和4年8月現在、整備済157,6km(50%)、事業中25,7km(8%)、未整備131,2km(42%)、市中心部は整備済が多く、周辺地域、合併前の町村や山間部は整備が遅れている。また132路線中、71路線が未整備であり、特に都市計画決定の時期が古い方は未整備が多く、新しく決定された方は整備が進んでいる。

都市計画道路の多くは都市計画決定から20年以上が経過しているが、都市計画決定当時から人口減少、少子高齢化、市街地拡大の鈍化や公共事業投資の減少など社会情勢の変化にともない、必要性を改めて検証、新たな道路ネットワークを構築する必要があり、見直しを進めていこうということ。また「高崎市都市計画道路見直し方針」については、県のガイドラインに沿っているが、県のガイドラインには、未改良区間を含む全ての幹線街路を見直し対象としているが、高崎市では、幹線街路(67路線)だけでなく、区画街路(2路線)、特殊街路(2路線)計71路線、未改良区間を含む全ての都市計画道路の見直しを進めている。

ガイドラインでは、原則未改良区間ごとに評価。例えば交差点で特性が変わる場合は、区間を細分化など、整備状況やネットワークの状況を勘案し、71路線を123区間に分割して、見直しを図っている。また道路に求められる機能に基づく検証として、都市計画学会の都市計画マニュアルを基に、道路機能を大きく3つの柱に区分し、交通機能4項目、空間機能6項目、市街地形成機能3項目を細分化し、市民の声アンケートを実施、6000人(全体の2%)を対象に無作為に抽出、回答率約50%。道路計画の質問では、「自転車の安全な通行空間の確保」「安全な歩道の整備」「自動車の安全な走行」が上位を占めており、安全対策に対しての道路機能が求められている。また都市整備部局の職員、都市計画審議会の委員にもアンケートを実施。市民と同様な回答であったとのこと。

今後の予定としては、令和5年は第3段階の路線の必要性の検証として、道路機能、代替路線の検証。第4段階の路線の実現性の検証として、地形地物との整合性、概算事業費など。第5段階の総合評価として、どの路線を廃止候補にするのか、幅員の変更、ネットワーク上の路線の必要性など仕訳をしているとのこと。

第6段階の道路ネットワークの検証として、業務発注しているところ。県と協議し、ある程度方向性が見えてきたところで、令和6年以降再度、道路ネットワークを検証し、第7段階の見直し方針の策定。その後、住民への情報提供、住民への意見聴取、また都市計画審議会の判断を仰ぐとのこと。

高崎市では、ホームページにより現在策定中で限られた情報であるが、見直し対象路線については、順次アップしていく計画をしているとのこと。

その他質疑応答

- ・道路ネットワークの関係上、近隣自治体との調整、さらに県域を考慮すると県との協議や調整が必要となり、また都市マスとの整合性が難しいなかで作業を進めている。
- ・高崎市には4つの都市計画区域があり、合併前の他地域に比べ、吉井地域では都市計画税

を付加していたので、整備済の道路や都市計画施設である公園も多く、その関係性も検証中である。

- ・見直しを進めていく上で、県のガイドラインに基づいて進めている。最終的に出来上がるものが市の基本方針となるが、現段階では作成途中なので、独自性を盛り込むのはこれから。
- ・実現性の検証では、県のガイドラインのなかで、都市計画決定していれば必要な道路であり、地形地物との整合性や概算事業費を理由に、廃止する・しないは理由にならない。
- ・道路ネットワークの検証については、予算上全てコンサルに委託ではないが、道路ネットワークシステムのプログラミングについては外注で対応。見直し予算のほとんどが道路ネットワーク検証に使用。
- ・都市計画税については、令和4年度決算額約30億円、目的税として都市計画で使用、内訳として主に下水道事業に使用。
- ・都市計画道路で公拡法の届出があった場合は事業化が見えている段階であれば、積極的に買収をする。都市計画税からの充当。

群馬県藤岡市は、高崎市や埼玉県境に接し、南北軸である関越道と東西軸である上信越、北関東道により、高速道の十字軸が形成され、高速交通ネットワークの結束地点として、東京方面からの群馬県の玄関口を担っている。令和6年1月1日現在、人口62,261人、平成7年70,528人をピークに減少傾向である。

藤岡市では、平成24年景観条例を制定し、市全域を「景観計画区域」として、世界文化遺産として登録された高山社跡周辺を「重点景観計画区域」に位置付けている。

藤岡市では、群馬県内でもいち早く見直し作業に取り組み、平成22年には見直し済みで15年経過している。

都市計画道路の状況としては、21路線52.48km、整備済区間22.54km、未着手区間25.15km、整備率42%となっている。

見直し検証の対象路線は、都市計画区内23路線57.27kmで、見直し検証の実施時期は平成21、22年度の2カ年で実施。

見直し検証業務に要した費用（外部調査委託等）は6,195,000円で、財源については当時の資料がないとのこと。

検証の成果については、検証対象として17路線を抽出し、都市計画決定から20年以上、未改良区域を含む路線、地形地物との不整合を有する路線、社会情勢の変化により見直しの必要性が生じた路線を検証対象とした。抽出後、県のガイドラインに沿って検証を行ったとのこと。

第1段階で定量的評価8項目、第2段階で定性的評価4項目についての評価を行い、第3段階で定量的評価、定性的評価を踏まえ、存続、変更、廃止の観点から検討を行い、第4段階では将来交通需要推計により、廃止、変更が将来の道路網に与える影響を検証。結果、社会情勢などの変化とともに既存道路で交通機能が代替可能となった路線・区間や都市計画決定当初の機能を失った3路線を変更および一部廃止、2路線を全線廃止にすることに至ったとのこと。

その他質疑応答

- ・コンサルについては、全国的に展開している玉野総合コンサルタント、またはパスコに委託。
- ・代替に至った理由は、国道と並行した路線がどちらも都市計画道路であり、県境をまたぐ国道の方が早くに整備されたため、市街地の中の外環道路には影響がないと判断した。もう一つの路線は、交通量調査推計の中でそれ程の交通量がないと判断。
- ・見直しから15年経過しており、市議会議員から「また見直しを検討しても良いのでは」という意見も出ている。次回見直しすることになれば、覚悟をもって着手しないとイケない。廃止するとなれば沿線の住民に説明や意見を募っていくと2、3年ではできない。市街化区域内の都市計画決定している道路も多く、意見集約するのもかなり難しい。15年経過しているので、前回の2路線の廃止と別の内容で、もう少し別な成果が出るような見直し検証をしないとイケないということで、見直しに着手できないのが現状。また住民に対して十分な説明が必要で、これまで長期にわたり規制をかけて、いきなり廃止となると丁寧に説明しないと納得してくれないと思う。
- ・見直し検証の際、道路幅員変更はしていない。今後の見直しでは社会情勢や色々な要因を含めて検証したい。
- ・近隣自治体との協議や連携については、道路整備促進期成同盟会にて地元議員、県議会議員や地元行政区長等の方々と、年に一度幹事会や総会で調整や要望活動を行っている。また大きな幹線道路については、道路整備促進期成同盟会群馬県協議会にて国・県に路線の整備促進や整備費の確保・拡充を強く求めている。

粕屋町の現状は、14路線の都市計画道路があり、総延長30.51km、令和5年8月現在整備済15.347km(50.3%)、事業中2.27km(7.4%)、未着手路線・区間12.893km(42.3%) 福岡県都市計画道路の見直し検証手順書(ガイドライン)に沿って、平成30年から令和2年にかけて、未着手路線・区間の幹線街路6路線の検証を行っている。6路線存続であり、また路線カルテの公表はしていない。

今回の見直し検証の際には、同様な評価となる可能性もある。前回とは別の角度、視点から、町独自の見直し検証も必要では。

長期間にわたり建築制限をかけ続けており、その先の対策、計画等の十分な説明が必要となるのでは。また存続ということで、事業決定を先延ばしにすることにより、財政面や補償に関する協議、契約を多数の関係権利者と個別に行う必要があり、市街地においては土地・建物の所有者や借地・借家やマンション等の関係権利者も多く、また事業の反対、隣接地との境界紛争、生活環境への不安や相続等の多種多様な問題もあり、将来的に事業の困難度が増すことになり兼ねない。

新聞で粕屋町の将来推計人口は、2050年に52,690人、2020年と比較した人口の増加率は九州で1位と予想されている。現在市制施行を目指している粕屋町では、企業立地や移住支援事業等を推進しているが、合わせてその受け皿となる都市施設の整備も進めていくことが必要では。

将来的に都市施設の整備費として、都市計画税の導入についても議論していくことも必要では。