

総務建設常任委員会視察報告

案浦兼敏

1 視察日程

- (1)令和6年1月18日 午後1時30分～3時30分 群馬県高崎市議会
- (2)令和6年1月19日 午前9時30分～11時30分 群馬県藤岡市議会

2 視察参加者

総務建設常任委員会（末若、杉野、川口、鞭馬、案浦、山脇、安藤、田代）
議長（小池） 事務局（藤川、田代）事務局（藤川、田代）

3 視察報告

(1) 高崎市

① 高崎市の概況

群馬県中南部にある商工業都市で、古くから関東と甲信越を結ぶ交通の要衝として発展しており、現在も高速道や新幹線が開通し、人口が県内最多（令和5年4月：368,109人）の中核市である。平成の大合併で広大な市域面積（459.16km²）となっている。

令和5年度一般会計予算は1661億5000万円、議員定数は38名である。

② 視察調査の結果

令和4年8月現在の都市計画道路（総延長314.5km²）の整備率は、約50%（157.6km²）である。

都市計画道路の見直しは、群馬県の「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」により、令和4年度から取り組んでいる。

令和4年度に①将来都市像の整理、②検討対象路線の整理、③路線の必要性の検証を行い、令和5年度に④路線の実現性検証、⑤総合評価を行い、令和6年度以降に⑥道路ネットワークの検証、⑦見直し方針の作成を行う予定である。

将来都市像の整理の中で、都市計画法第53条の建築制限に対する賠償問題については、盛岡裁判（平成17年 最高裁）の判決において原告敗訴となっていることを踏まえ、対応していくことにしている。

検討対象路線については、未改良区間を含む全ての都市計画道路71路線（県は幹線街路のみ）とした。

路線の必要性の検証については、検討対象路線の未改良区間ごと（123区間）に評価することとした。また令和4年10月には、市民の声アンケート（無作為で6,000人：回答率49.9%）を実施し、道路計画について市民の意向を聴取した。

路線の実現性の検証において、県から「事業費が高くなることを見直しの理由とすることはできない」との指摘があったとのことである。

今後、道路ネットワークの検証を委託調査により行い、見直し方針を作成（存続・変更・見直し）する予定である。

国の補助金は、「街路事業調査費」として510万円×3年分の補助率1/3を見込んでいる。（1年目は満額補助であったが、2年目からは減額されている。）

都市計画税は、令和5年度当初予算で約30億円見込んでいるが、大部分は下水事業に充てている。合併した旧吉井町・旧榛名町のうち、都市計画税をとっていた旧吉井町の方が都市計画道路の整備率が高かった。

③ 所感

高崎市の都市計画道路の見直しは、まだ道半ばという感じである。しかし将来都市像の整理や、中でも都市計画法第53条の建築制限に対する賠償問題への対応方針については参考となった。また路線の実現性の検証において、事業費の多寡で見直しの有無を判断できないという考えも知った。さらに住民へのアンケート調査の必要性や、都市計画税が都市施設の整備に果たす役割も感じた。

今後の見直しの進捗状況に注目していきたい。

(2) 藤岡市

① 藤岡市の概況

群馬県の南西部・上信越自動車道の始点に位置し、道の駅ランキング上位に選ばれ続けている「ららん藤岡」を中心に、沿線は栄えている。市域面積180.29km²、人口62,261人（令和6年1月1日現在）であり、優れた交通利便性と豊かな自然をあわせもつ都市である。

令和5年度の一般会計予算は279億8,000万円、議員定数は18名である。

② 視察調査の結果

県内で1番目に平成21年・22年の2か年で都市計画道路の見直しに取り組んでいた。

当時、都市計画道路として、23路線・57.27kmが決定されていたが、整備率は約33%と低い状況にあった。この23路線を検証対象路線とし、このうち17路線を見直し検討対象とし、3路線を「変更及び一部廃止」、2路線を「全線廃止」とし、現在の整備率は、42.95%となっている。

路線の見直しに当たっては、関係各課職員による庁内検討委員会で検討を行い、総合的な観点から23路線を「存続路線」、「変更候補路線」、「廃止候補路線」に分類し、廃止による支障度合いが低いと判断した2路線を廃止した結果、21路線となった。

地域住民等への説明や見直し結果については、ホームページや広報ふじおかによる周知及びパブリックコメント手続き等を行っている。

見直し検証業務の外部委託に要した費用は、平成21～22年度にコンサルタントへ業務委託料6,195千円を支払っている。

都市計画法の建築制限に対する賠償問題については、過去の判例等から、「公共の福祉のため受忍すべき限度の範囲内であり、建築制限に対する賠償は生じない」との考えであった。

都市計画税は、令和5年度当初予算で約3億4000万円見込んでいる。目的税であるため、都市計画道路など都市施設の整備に充てている。

③ 所感

庁内検討委員会は、都市計画道路の機能を多面的に見直すために必要と思われた。

都市計画法の建築制限に対する賠償問題については、高崎市と同様の意見であり、これは憲法第29条第2項に定める私有財産権の制限の考えに符合するものである。

4 町への活用

藤岡市は、10数年前に検証・見直しを行ったが、現在の担当者から「もっと見直しできたのではないか。今後さらに検討したい」との感想があった。粕屋町でも、積極的に路線の見直し（変更・廃止）を行い、存続路線の早期整備に取り組む必要がある。

検証見直しに当たっては、藤岡市のように、担当課だけでなく関係各課職員による庁内検討委員会により、多面的な検討が必要と思われる。

都市計画法の建築制限に対する補償問題については、「公共の福祉のため受忍すべき限度の範囲内」との認識で対応すべきとの認識を改めて感じた。

道路ネットワーク等の検証のためには、専門的な知識や経験を有する民間のコンサルタントへの委託調査が必要であり、その財源には、国補助金（街路事業調査費、国1/3）の活用を図るべきである。

地権者や住民への情報提供・意見聴取について、群馬県の都市計画ガイドラインでは各段階において実施することになっている。今回の調査では、ガイドラインに沿って積極的に行われているとは感じられなかった。

地権者や住民への情報提供・意見聴取については、住民の理解・協力を得るため適時実施する必要があると思われた。

これらの調査結果をもとに、粕屋町の都市計画道路の見直し方針について提案していきたい。