

# 報 告 書

令和 6 年 1 月 18 日（木）から 1 月 19 日（金）まで 群馬県高崎市・藤岡市の『都市計画道路の見直し・検討問題』に付いての視察研修のために出張しましたが、その結果は下記（別紙）のとおりであります。

令和 6 年 2 月 8 日

粕屋町議会議長 小池 弘基 様

委員会名 総務建設常任委員会

議員氏名 川口 晃

報告事項 群馬県高崎市・藤岡市の『都市計画道路の見直し・検討』について

1. 群馬県は日本中を考えるとほぼ中心の位置にあるようだ。鶴の形をしており関東ロームの地質である。野菜や養蚕も昔から栄え、世界遺産の富岡製糸工場は有名である。

高崎市は鉄道・高速道路網の結節点の役割をしており、古くは中山道の宿場町として栄えた。人口は約 37 万人、面積は 460 k m<sup>2</sup>で非常に大きな市である。都市計画道路 132 路線の内、未着手が 42%である。これの見直し・検討についての視察である。

藤岡市は高崎市より南側に位置し、埼玉県と堺を接している。人口は約 62,000 人、面積は 180 k m<sup>2</sup>であり、粕屋町より少し大きい市である。藤岡市は都市計画道路が 23 路線がありその内 2 路線を廃止した。参考になる事を期待し、視察した。

---

① 期日、②目的、③場所、④感じたこと、⑤今後の議会運営への活用について、⑥その他m<sup>2</sup>

1. 総務建設常任委員会行政視察の日程[令和 6 年（2024 年）1 月 18～19 日]

## 総務建設常任委員会 視察研修 日程表

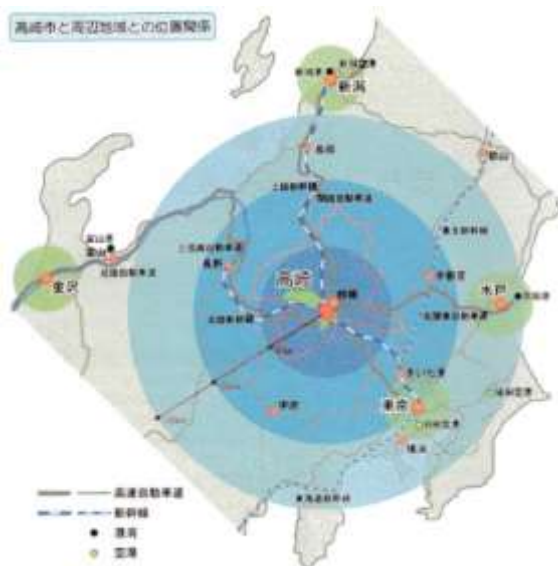
\* 集合時間 : 午前 6 時 30 分  
 \* 集合場所 : 福岡空港国内線旅客ターミナル1階 JALカウンター前

2023. 12. 1現在

1日目 1/18 (木)	7:30	福岡空港	JAL-302	9:00	羽田空港	-----	11:04	東京駅	あさま-609	11:59	高崎駅	(昼食)
	バス 15分			13:30 ~ 15:00(視察)	高崎市役所 「都市計画道路の見直しについて」	バス 15分					ホテル 高崎ワシントンホテルプラザ TEL 027-324-5111	
2日目 1/19 (金)	9:00	ホテル	マイクロバス 30分	10:00 ~ 11:30(視察)	藤岡市役所 「都市計画道路の見直しについて」	マイクロバス 25分						(昼食)
	13:25	本庄早稲田駅	あさま-616	14:12	東京駅	-----	16:00	羽田空港	JAL-327	17:00	福岡空港	19:05

## 2. 『高崎市』 についての視察

### 1) 高崎市 (群馬県) の概要



高崎市は「群馬県の中西部、日本列島の中ではほぼ中央に位置している」と表現されている。市域の南東部は都市化が進む中心市街地があり、交通網は上越新幹線・北陸新幹線の鉄道、上信越・関越・北関東・の高速自動車道などの高速交通網が集中する交通の要衝である

高崎市の西部には、亜鉛の鉱山があった安中市や世界遺産に登録された国立製糸工場があった富岡市がある。古くから産業道路が行き交う交通の要衝であったことは伺える。

令和 5 年 4 月 1 日付けの人口は 368,100 人、世帯数は約 17 万世帯、面積は 460 k m<sup>2</sup>であり、わが町の人口で約 7.5 倍、面積で約 32.6 倍である。

比較するには余りにも大きくて、想像しにくい視察にはなるだろう。

### 2) 開会挨拶等

予定の時間、午後1時30分より少し前に到着した。高崎市議会の時田裕之議長の歓迎挨拶がされ、粕屋町の末若総務建設常任委員長が受け入れ感謝の挨拶があった。都市計画課の笠原課長が概略説明し、詳細は計画担当の林課長補佐が説明された。



(時田議長の歓迎挨拶)



(受け入れ感謝の挨拶 末若委員長)

### 3) 『高崎市の都市計画道路の見直し』

#### ① 『都市計画道路をどのように見直すのか』

群馬県には平成29年3月に制定された『都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）』がある。高崎市もそうだが、都市計画道路の見直しは県の肝いりで進められている感じを受けた。

#### 都市計画ガイドライン 《都市計画道路の見直し編》

平成29年3月

群馬県県土整備部都市計画課



(説明をしてある林 宏信 課長補佐)

高崎市は数度の広域合併をしており、6支所（倉淵・箕郷・群馬・新町・

榛名・吉井)が存在する。元々の町村が都市計画道路を計画していたので、それらが合算されて、現在は**132**の都市計画道路が決定されている。

**「都市計画道路の見直し」とは？**

**都市計画運用指針**

都市計画道路の必要性について検証を行い、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うこと

長期にわたり事業に着手されていない都市施設等の都市計画については、**見直しのガイドライン**を定めるとともに、これに基づき、**必要性の検討**を行うことが望ましい

都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した**状況が大きく変化**した場合等においては、変更の理由を明確にした上で**見直し**を行うことが望ましい

**都市計画道路の見直しの手引き (国土交通省)**  
**都市計画ガイドライン(都市計画道路の見直し編) (群馬県)**

実際の見直しをどうするのかでは運用指針が作られており、『**必要性の検討**』が最大の問題であろう。

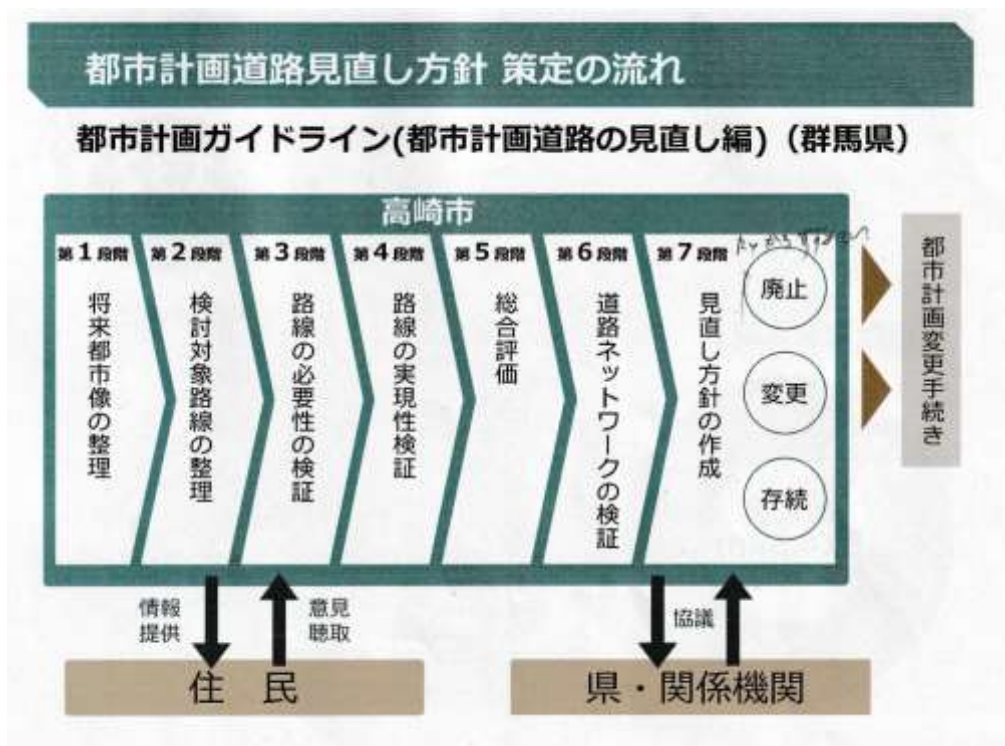
最大の要因は計画した時の状況と現在の状況との乖離であろう。人口減少と産業構造の変化が著しい地域の計画道路は、数十年も塩

漬けになったものもあろう。地権者には非常な迷惑を、結果として掛けている事になっている。

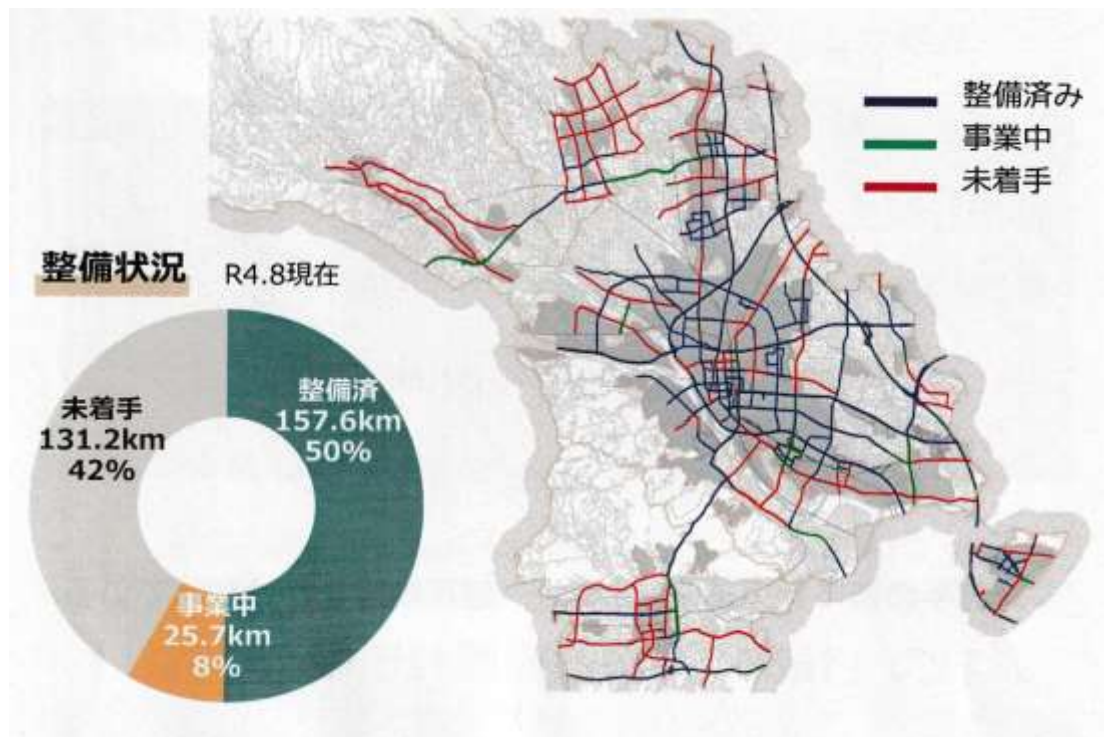
説明者は、この点を強調し、『見直し』の必要性を熱意を込めて語られた。

具体的な手順としては、群馬県の「都市計画ガイドライン」を参考にして高崎市独自の『都市計画道路見直し方針策定の流れを』に基づいて、強力に進めていく予定だそうだ。

以下が『流れ図』だ。これに基づいて具体的な計画が練られていく。



② 現在の高崎市の『都市計画道路の整備・未整備状況』



平成 15 年度に企画政

上の図が高崎市都市計画道路 132 路線の整備・未整備状況図である。整備路線は全体の 58%、未整備は 42%（赤い路線）である。未整備路線は市中心部には少なく、周辺部に集中している。

都市計画道路の決定から何十年も経過していても未だ整備が進まず、建築制限が貸された状態が続いている。一方では少子化と高齢化が周辺部では進行しており、計画時と現在では社会情勢も大きく変化し、求められる道路の機能も変化をしているものと推察される。

中心部では未着手の赤い路線を 1 本整備する事により、他の路線の代替が可能となる事も起こり得るとは思えないだろうか。私はそう感じてしまう。

③ 『高崎市が示している具体的な手順』

具体的な進め方が計画され、スケジュールが作成されている。132 路線の未着手の部分が 42%もあるが、それらに関する検討が以下の手順で「見直され」ていく事になる。



道路計画の時の歴史性や現在との関わり等の検討をどのようにすり合わせていくのか。上図の第3番と第4番は『必要性カルテ・実現性カルテ』だが、この点が、住民とのすり合わせが一番必要なのではないだろうか。点数化して「低いか高いかの評価」が如何にして作られるのか。十分な検討が要るのではないかと『糸島市の見直し』の説明を聞いた時から胸につかえている。

第6番の「道路ネットワークの検証」は具体的なシュミレーションを作り、ケーススタディーを繰り返す事になるのだろうが。藤岡市では質問したのだが、「どの範囲を取り込んでの検証」なのか等突っ込んだ質問をしとけば良かったと反省している。次の機会があれば生かすべき課題である。

④ 『見直し対象路線（赤線路線）』・・・存続・変更・廃止

高崎市においては図の赤い線の路線を見直し路線と決定し、具体的な判断をしていこう。県の後押しもあるだろうから、大胆な削除が出されてくるのではないかと想像できる。道路を作るには地権者の同意、周辺地域の住民の同意、社会状況、交通状況等高度の判断が必要とされる。

私個人としては、広域に渡って道路事情が変わっていくのかなど、地元の交通渋滞とも考え合わせてみると、高崎市の取り組みは未着手の路線が多いだけに、非常に興味が沸いてくる。



⑤ 総じての感想

高崎市は粕屋町よりも遥かに大きな市である。それだけに、考え方も大きく考えていく事になるのだろうが。それにしても都市計画道路が何故 132 路線という多さになったのだろうか。

これからの検証の中で、廃止決定の路線の地域住民はどのような行動をしていくのだろうか。説明者も今後の問題のように言うておられたように感じた。丁寧な説明が必要であることは絶対条件であろう。

### 3. 藤岡市（群馬県）視察について

#### 1) 藤岡市（群馬県）の概要



藤岡市の総面積は約 180 k m<sup>2</sup>で粕屋町の約 1.3 倍でほぼ同等。人口は平成 12 年をピークに年々減少し、令和 6 年 1 月 1 日現在 62,261 人（世帯数約 28,000 世帯）となっており人口でも粕屋町より若干多い町です。群馬県の南西部にあって、北部には、高崎市があり、西部にはネギで有名な下仁田町があります。南部は埼玉県と接しており、東京方面からの「群馬の玄関口」と言われています。南部には首都圏の水がめと言われる「下久保ダム」を有し、優れた広域交通利便性と豊かな自然を合わせ持つ都市と評価されています。

#### 2) 開会挨拶等

余りも早く藤岡市役所に到着しましたが、職員の方が快く対応して頂き、早めに関会できました。

藤岡市の経済建設常任委員会副委員長の中山 晴美氏が歓迎の挨拶をされ、粕屋町は末若総務建設委員長が挨拶をされました。



(中山副委員長の歓迎の挨拶)



(末若委員長の受け入れ感謝の挨拶)



3) 藤岡市の都市計画道路見直しの経過と現状

藤岡市は見直し前は都市計画道路は23路線あった。その内、下記表の濃い灰色の線を検討対象にした。

見直し検証の対象路線 (23路線 57.27km)

区分	路線名	幅員	延長	整備済延長	据成済延長	事業中	未整備延長(据成済)	当初都市計画年月日	経過年数	検討対象
3 3	1 前橋長野線	24	9,480	6,950		1,150	1,380	548.1.9	36	○
3 3	2 下戸塚山崎線	22	490				490	549.9.20	37	○
3 3	3 北原環状線	18~25	7,000			1,290	5,790	549.9.20	37	○
3 4	4 国道204号線	18	3,380	3,380			0	548.1.9	38	×
3 4	5 小林立石線	16~22	4,790	2,000			2,779	549.9.20	37	○
3 4	6 駅前大通り線	12~20	1,640		1,300		1,640	532.2.28	54	○
3 4	7 森本郷線	12~18	4,370				4,370	532.2.28	54	○
3 4	8 藤岡インターチェンジ北口線	18	3,360		480		3,360	549.9.20	37	○
3 4	9 新町駅前通り線	18	1,610		200		1,610	549.9.20	37	○
3 4	22 森西北線	18	850				850	118.5.28	17	×
3 4	23 北藤岡駅前通り線	18	880				880	118.5.28	17	×
3 4	24 森東西線	18	790				790	118.5.28	17	×
3 4	25 森立石線	18	880				880	118.5.28	17	×
3 5	10 緑町線	12~18	2,390	411	1,670		1,979	532.2.28	54	○
3 5	11 藤原田中線	12	1,400	1,400			0	532.2.28	54	×
3 5	12 藤沢橋線	12	1,220		890		1,220	532.2.28	54	○
3 5	13 七丁目北原線	12	890	340	850		850	532.2.28	54	○
3 5	14 中上大塚線	14	4,810	4,292	518		518	561.4.21	25	○
3 5	15 小林緑町線	12	2,990				2,990	534.12.5	51	○
3 5	16 浅間芦田線	12	1,400				1,400	532.2.28	54	○
3 5	17 浅間北原線	12	890				890	532.2.28	54	○
3 6	18 上戸塚線	10	1,480				1,480	532.2.28	54	○
3 6	19 一丁目緑町線	10	1,330		290		1,330	532.2.28	54	○
合計			57,270	18,774	5,998	2,440	36,056			
うち 検討対象路線			49,890	13,994	5,998	2,440	33,456			

※ 上表のうち、「経過年数」は当初都市計画決定年月日から平成23年3月までの経過年数を示す。

この内、小林緑町線と浅間北原線を廃止し下記表の21路線とした。

下図 廃止した2路線(青い線の2路線)  
赤い太線は一部廃止候補にした



残りの 21 路線表は以下のようなになる。

(k m)

	路線名	計画延長	改良済延長	事業中換算延長	決定区間	未着手区間延長
1	3.3.1前橋長湊線	9.46	8.1	不明 (群馬県整備区間のため)	1.36	0
2	3.3.2下戸塚岩倉橋線	0.49	0	0	0	0.49
3	3.4.3北部環状線	7.08	3.02	0.80	1.07	3.79
4	3.4.4国道254号線	3.38	3.38	0	0	0
5	3.4.5小林立石線	4.45	2.00	0	0	2.45
6	3.4.6駅前大通り線	1.64	0	0	0	1.64
7	3.4.7森本郷線	4.37	0.02	0.02	0.85	3.52
8	3.4.8藤岡インターチェンジ北口線	3.36	0.64	0.32	0.76	2.28
9	3.4.9新町駅南通り線	1.61	0	0	0	1.61
10	3.4.22森南北線	0.85	0	0	0	0.85
11	3.4.23北藤岡駅前通り線	0.68	0.60	0.60	0.68	0
12	3.4.24森東西線	0.79	0.01	0.01	0.02	0.77
13	3.4.25森立石線	0.28	0	0	0.05	0.23
14	3.5.10緑町線	2.39	0.41	0	0	1.98
15	3.5.11鷹匠田中線	1.40	1.40	0	0	0
16	3.5.12藤武橋線	1.22	0	0	0	1.22
17	3.5.13七丁目北原線	0.99	0.34	0	0	0.65
18	3.5.14中上大塚線	4.81	4.37	0	0	0.44
19	3.5.16浅間芦田線	1.05	0	0	0	1.05
20	3.6.18上戸塚線	1.48	0	0	0	1.48
21	36.19一丁目緑町線	0.70	0	0	0	0.70
	計	52.48	24.29	1.75	4.79	25.15

#### 4) 廃止対象路線の絞り込み

藤岡市は、最初の段階はかなり多い路線を検討対象にし、下表のような 3 項目の検討を課題を作成し、絞り込んで行ったとの説明であった。

いずれにしても、「実行していく」という強い意思を持って取り組まれたという感触は強く感じた。

##### 検討対象路線の抽出

下記に該当する 17 路線を抽出

①都市計画決定から20年以上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

検討した路線の数が多いのは、最終段階でシミュレーションを行う時の関連道路の選択にも、非常に有益な思考方法となるだろう事は推察出来る。成る程と参考になった。

5) 総じて

第 1・2 段階の

定量的・定性的検証、第3段階のその評価の上に存続・変更・歯意思の検討、第4段階の廃止・変更後の将来の道路網に与える影響を考慮していく事は手順としては当たり前の事ではあろうが、一つ一つ真摯に検討していく事が最終的な判断を手際よく決定出来ることに繋がる事が、説明により良く理解できた。

私の疑問は「シュミレーションの妥当性」の問題でした。どのような条件を与え、どの範囲の道路までの影響を考慮していくのか。係数をどのように取っていくのか等の疑問があったが、答弁では該当する会社は「パスコ」とか数社に限られ、首都圏の会社だそうで、そういう会社に委託するのが常道のようなのである。

信頼する以外にはないという事だろう。

都市計画道路の見直しで、3自治体を視察したが、わが町も同様だが、長い年月、手を付けられず放置された都市計画道路が如何に多いかを痛切に感じた。路線を引かれた住民の苛立ちもよく理解できる。問題は財源だが、矢張り、国の大きな援助の必要性を強く感じる。