

埼玉県の新たな都市計画道路の 見直し検証に向けた考察

埼玉県 川崎正則



はじめに

「道路」は人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会・経済や国民生活の発展及び向上に大きな役割を果たしている。また、公共空間としての役割も有しており、都市の骨格を形成するほか、防災空間の提供や各種公共公益的施設の収容空間にもなっている。道路法では、道路は「一般交通の用に供する道」とされ、その種類として高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の4種類が示されており、各自治体が計画、整備、維持管理を行っている。しかし、旧道路法（1919年）では、道路はそもそも「国の営造物」という考え方に基づいており、例えば町村道の維持管理においても、あくまで機関委任事務として中央政府の出先機関として町村長が行い、地方公共団体の長として管理するものではなかった。旧道路法の改正によりこの観念は改まるとともに、機関委任事務の廃止により国の関与は薄れたように見えるが、国道の指定区間外は都道府県が整備、維持管理を行わなければならないことや、交付金制度等により、国の関与はまだ残っていると見える。

「都市計画道路」は、都市計画法 11 条第 1 項に規定された都市施設であり、人や物資の安全かつ円滑な移動を確保するための「交通機能」、都市の環境保全や防災性の向上を確保するための「空間機能」、都市構造や街区を形成し上下水道等を収容する「市街地形成機能」の3つの機能を有している。道路を都市計画に定めることによる意義は、主に3点あげられる。1 点目は、計画段階における整備に必要な区域を明確化し、長期的な視点から計画的な整備を展開することができる。2 点目は、土地利用や各都市施設間の計画の調整を図り、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができる。3 点目は、必要な施設の規模、配置を広く住民に示し、開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができる。また、都市計画に定めることによる効果として、決定された区域内では一定規模以上の建築物の建築が制限され、事業着手までに長期間を要しても、移転補償に要する費用を抑えることができる。このため、道路整備を行おうとする際は、都市計画に定めることが有効と言える。

2014年3月31日現在、全国の都市計画道路は約72,800kmが決定され、このうち改良済みは約63%となっている。埼玉県では約2,844kmが決定され、このうち改良済みは約62%となっている。

埼玉県の都市計画道路の多くは、高度経済成長期の市街地拡大や自動車交通の増大を前提に計画されており、決定後20年以上経過した路線の延長が90%を超える。このうち、約40%が未整備となっており、長期にわたって地権者へ建築制限がかかり続けている。近年の社会情勢や交通需要等の変化に伴い、公共事業を取り巻く環境は一層厳しさを増すと

ともに、道路自体も当初予定されていた役割や整備の必要性に変化が生じている。このような社会状況の変化を背景として、2000年に制定された都市計画運用指針には、長期未整備都市計画道路について、変更理由を明確にして、見直すことの必要性が示された。これを受けて、全国的に都市計画道路の見直しの動きが起こり、埼玉県では2004年から当初都市計画決定後20年以上未整備の路線を対象に第1回目の見直しを行った。さらに、2013年からは県が定める全ての都市計画道路を対象に2回目の見直しを行った。

この2回目の見直しでは、対象路線の約8%しか見直し路線に選定されておらず、必ずしも見直しが進んだ、とは言い難い。見直し路線に選定されるかどうかは、あらかじめ定めた「都市計画道路の見直しガイドライン（以下、「ガイドライン」という）」に大きく左右されることから、埼玉県における都市計画道路の見直しを促進させるためには、ガイドラインの策定が重要となってくる。

埼玉県のガイドラインでは「見直しは概ね5年ごとに行う」としており、すでに見直しに向けた検討を進める時期に来ている。新たなガイドラインの策定に当たっては、これまでのガイドラインの課題等を整理し、より実効性の高いものにする必要がある。

本レポートでは、まず、都市計画道路に関する都市計画決定の変遷を整理し、国、都道府県、市町村の関係性を明らかにする。

次に、埼玉県の見直しの現状と問題点を整理するとともに、他都道府県のガイドラインについて、既往研究を踏まえて特徴や課題等を整理し、埼玉県との差異を明らかにする。

さらに、特徴的な都道府県を対象に、ヒアリング調査等を行い、それぞれの課題や今後の対応等を明らかにする。

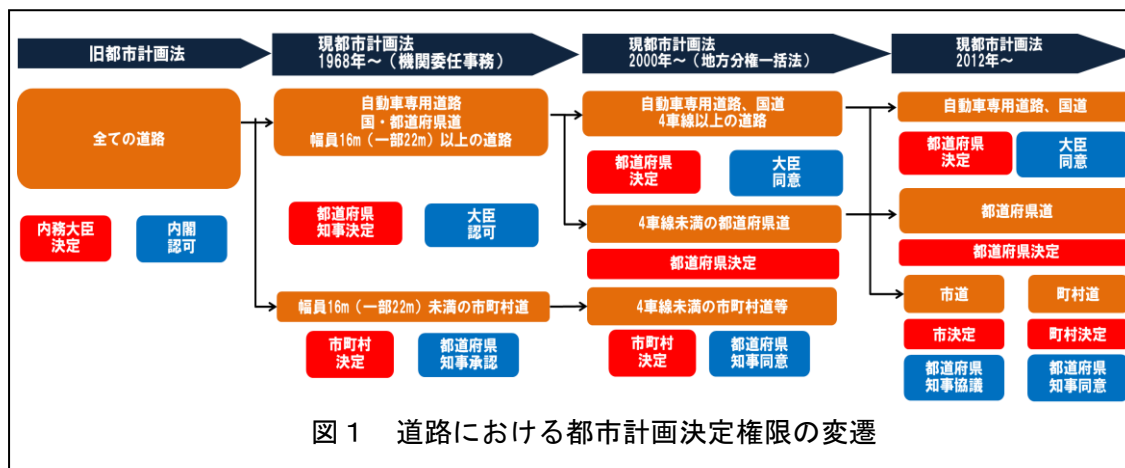
以上を踏まえ、埼玉県の新たな都市計画道路の見直し検証に向けた考察を行う。

1. 道路における都市計画決定権限の変遷

わが国における最初の近代都市計画の法制は、1888年の東京市区改正条例である。これは法律ではなく東京のみに適用される条例であり、都市計画全般というよりは、上水道、街路等を封建都市江戸を近代都市東京に改造するための最低限の基盤施設建設を定めたものであった。その後、全国の都市が急速に拡張する状況を受け1919年に旧都市計画法が制定された。特徴としては、国が全てを決定することになっていたこと、全ての都市に対して一律の基準を採用していたことが挙げられる。

現在の都市計画法（以下、「法」という）は1968年に制定された。これによって、法律上は都市計画の決定権限が地方公共団体に移譲されたが、機関委任事務として決定権限を有するだけであり、理論上は国の事務であることに変わりはない。また、決定権限の大部分が都道府県であったことや、住民参加の手続きについても極めて形骸化された内容であった。その後、細かな改正は行われてきたが、2000年の地方分権一括法に伴う法改正が大きな転換点となっている。これまで機関委任事務とされていたものが自治事務となり、法律上も理論上も地方公共団体が決定権を有することとなった。さらに、都道府県にあった決定権限のうち、影響が1つの市町村を超えるような広域的・根幹的な都市計画を除いて、市町村に移譲された。この権限移譲はさらに進み、現在は自動車専用道路、国道、都

道府県道は各都道府県が、市町村道等は各市町村がそれぞれ決定することとなっており、全体の約80%が市町村決定となっている。しかしながら、都道府決定における大臣同意や市決定における都道府県知事協議、町村決定における都道府県知事同意のように、国や県の関与が少なからず残っている（図1）。このことは、広域調整という観点からは効果があるが、地域における自由度の低さや手続きの煩わしさ、調整に時間を要するといった問題を有しており、市町村による都市計画決定（変更）が促進されない要因となっている可能性がある。

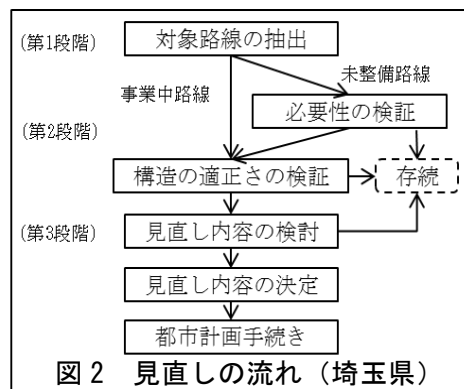


2. 埼玉県都市計画道路の見直しの現状と問題点

(1) 現状

埼玉県都市計画道路の見直しはこれまでに2回行っている。

1回目の見直しは2005年3月に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、県決定、市町村決定を問わず都市計画決定後20年以上未着手であった370路線を対象に検証を行った。ガイドラインには見直しの主体は市町村と位置付けているが、実際は県と市町村が連携しながら行っている。検証の流れは、まず第1段階において20年以上未整備である再検証路線を抽出する。次に第2段階として、再検証路線を対象にまちづくりの将来像の変化や関連事業の動向・変化、周辺道路等の整備状況等9項目について評価を行い、いずれかに該当した場合は見直し候補路線とする。最後に第3段階として将来道路網の交通需要予測等の定量的な検討を行い、見直し路線を選定する。住民との合意形成については、見直し検証中は具体的な合意形成の機会はなく、行政主導で見直し路線を選定している。検証経過や結果については県のホームページに掲載することで情報提供を行っている。検証の結果、2007年度から都市計画変更の手続きに着手し、56路線、56kmの変更を行った。なお、見直しのパターンとしては、廃止、ルート変更、幅員変更、構造形式変更（立体交差を平面交差にする等）等がある。



2 回目の見直しは 2013 年 6 月に「都市計画道路の検証・見直し指針～社会状況の変化に対応した都市計画道路の見直し～」を策定し、県決定の幹線街路で未整備及び事業中である 302 路線を対象とし検証を行った。対象を県決定に絞っているが、検証を進めるにあたっては市町村のまちづくりの意向を反映させるため、連携しながら作業を行っている。また、各市町村においても県の取組に合わせて市町村決定路線の検証・見直しに本指針を適用できることとした。基本的な流れや検証項目は 1 回目と同様であるが（図 2）、今回新たに追加された事業中路線については、必要性の検証は行わず構造の適正さとして車道や歩道の幅員、交差形式（平面交差、立体交差）、構造形式（地表式、高架式）等について検証を行った。この結果、2014 年度末に 25 路線 35km を見直し路線に選定し、現在都市計画変更の手続きを進めている。

（2）問題点

これまで 2 回の見直しを行った中で、私が考える問題点は次の 3 点である。

1 点目は、見直し路線数が少ないことである。2 回の見直しにおける各段階の路線数は表 1 のとおりとなっている。全体の約 6 割が整備済みであることから対象路線の絞り込みで大きく路線数が減少する

ことは妥当と考えるが、見直し路線が対象路線の 1～2 割にも減少となってしまっている。これは、道路の必要性のみを検証していることから、実際にその道路ができるのか、という実現性の検証を行っていないことが要因ではないかと推察する。見直し路線数が多ければ良いというものではないが、適切な検証項目により見直しが行われる必要がある。

2 点目は、「概成済み区間」の検証が不十分となっていることである。概成済みとは、概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路で、都市計画道路と同程度の機能を有しているものである。こういった路線はすでに自動車の通行機能は果たしていることから、事業側としては計画幅員どおりに整備する予定がない路線が大半である。一方で計画側や地元としては、計画幅員どおりの整備が必要と考えているため、必要性の検証のみしか行っていない現状では、見直しをしないという結論になり、結果的にさらなる長期未整備となってしまいう可能性を抱えている。

3 点目は、住民への情報提供や合意形成の場がないことである。住民への情報提供については、いずれも見直しの途中経過や結果を県ホームページへ掲載するのみにとどまっており、積極的な情報提供をしているとは言い難い。また、検証は行政のみで行われており、住民と合意形成を図りながら進めたものではない。このため、多くの人が都市計画変更の手続きに着手した段階で、初めて見直しを行っていることを知ることになる。道路は広域であり公共性が強いものであることから、合意形成を図りながら検証をすることは多大な時間と労力がかかることが想定される。しかしながら、道路はまちづくりの骨格となるものであることから、地域住民と連携しながら見直しを進めていく必要がある。

表 1 各段階における路線数

	1 回目	2 回目
全路線	1, 322	1, 340
対象路線	370	302
見直し候補路線	80	38
見直し路線	58	25

3. 全国のガイドラインの分析

(1) 全国のガイドラインの状況

前述の問題解決のヒントを得るため、全国のガイドラインの調査、分析を行った。ガイドラインは、全ての都道府県で策定されており、既往研究により様々な視点で分析が行われていることから、これらを再整理し分析を加えた。さらに、最も重要となる検証項目については、ホームページに公開されている43道府県のガイドラインの内容を確認し独自に整理、分析を行った。

まず、見直しの基本的な流れは図3の通りとなっており、概ね共通している。まず①現況把握として、都市計画道路の決定時期、整備状況、社会経済状況等に関する各種データ等を整理する。

次に②対象路線の抽出については、いくつかのパターンに分けられる。まず路線の種類については、①全ての種類の都市計画道路②自動車専用道路以外③幹線街路のみ、の3つがあるが、自動車専用道路、区画街路、特殊街路（歩行者専用道路等）は路線数も少なく、道路の機能としても特異性があることから、ほとんど対象となっていないと想定される。抽出の基準となる未着手の期間（数字は該当都道府県数）については、1)基準なし（23）、2)10年以上（1）、3)20年以上（15）、4)30年以上（8）となっている。10年の設定はほとんどすべての路線を対象としていることから、基準なしと同程度と考えてよいと思われる。20年の設定は、上位計画である都市計画区域マスタープランが概ね20年後の都市像を想定している、ということが関連していると思われる。また30年の設定は、最も都市計画決定数が多い高度経済成長期を対象としていることが想定される。道路の種類や未整備期間により対象路線を絞ることは効率的な見直しが可能となる一方で、見直し可能な路線を見落とす可能性もあることから、柔軟な設定が必要と考える。

次に具体的な検証となる③必要性の検証及び④見直し方針の検証については、明確に分かれてないガイドラインも存在したため合わせて分析を行った。まず、検証の方法について、4つのパターンに分類した。1)必要性型(必要性のみ検証)、2)フロー型(必要性の検証結果により必要な路線のみ実現性を検証)、3)総合型(必要性と実現性を検証し総合的に評価)、4)マトリックス型(必要性と実現性を検証しそれぞれの高低で評価)。1)については、埼玉県を始め15県で採用されており、図3と同様の流れで検証を行うものである。実現性の検証が行われていないことから、存続となった場合でもさらなる長期未着手路線になってしまうことが懸念される。2)については、9県で採用されている。実現性の評価を行っていることから1)に比べ検証の精度が高いが、必要性の検証結果

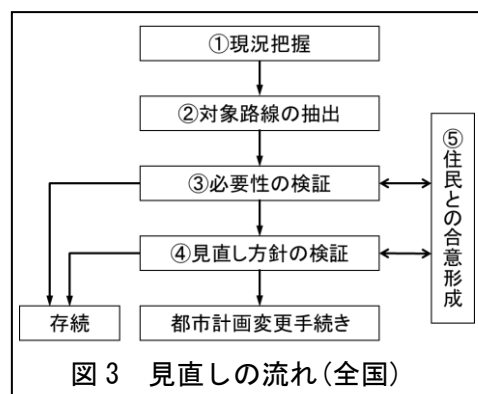


図3 見直しの流れ(全国)

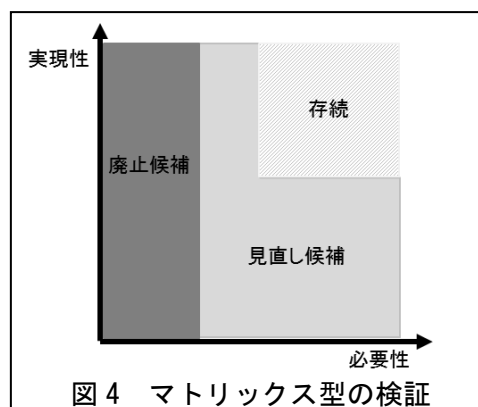


図4 マトリックス型の検証

によって、実現性の検証を行わない路線が出てしまう。3)については、8 道県で採用されており、対象路線全て必要性和実現性の検証を行っており、より検証の精度が高い。4)については、大阪府を始め11 府県で採用されており、対象路線について必要性和実現性の双方の検証を行い、それぞれの評価結果の高低によりどのような見直しを行っていくかを決定するものである(図4)。検証項目については、表2のとおり分類した(数字は該当都道府県数)。「必要性」と「実現性」のそれぞれについて、中項目、小項目に分類した。まず必要性については、法令等との整合や都市計画道路に求められる3つの機能(交通、空間、市街地形成)については、ほとんどのガイドラインに記載がある。加えて、通学路への指定状況やバリアフリー計画等への位置づけといった安全性の観点、道路密度や費用対効果といった定量的な分析によるものが盛り込まれている。次に、実現性については、景観・歴史・文化・自然との重複に関する項目が最も多く、次いで商店街等の既存コミュニティの分断や地元住民の意向と続く。これらを見ると、歴史・文化施設等の存在や関連事業等との調整、地形条件等、必要性和実現性の双方に位置付けられている項目があることが分かった。これは、埼玉県にもあてはまるが、ガイドライン上では必要性の検証のみを行うこととされているが、具体の項目を見ると他では実現性として検証されている項目を含んでいることが要因である。確かに、必要性和実現性のどちらに該当するかは明確な基準がないことから、各自治体で取り扱いが曖昧となっていると考えられる。

このような状況を鑑みると、必要性だけでは十分な検証ができない可能性が高くなってしまふことから、必要性和実現性の双方を検証するとともに、それぞれ具体の項目を明確に分類する必要がある。

表2 検証項目(全国)

法令等	定量評価	必要性															実現性																																		
		交通機能					空間機能					市街地形成					安全性					関連事業					土地利用状況					住民																			
上位計画等の位置づけ	道路構造令との整合	道路密度	将来交通量	費用対効果	渋滞・事故等の低減	道路ネットワーク	拠点等へのアクセス	沿道サービス	産業振興	観光活動の支援	観光振興	都市環境(日照・騒音等)	魅力的な都市環境形成	景観・自然	歴史・文化	都市防災	取用機能(インフラ)	公共交通	都市の骨格・街区形成等	土地利用誘導、活動支援	生活空間形成	自転車・歩行者配慮	UD・BF計画等への位置づけ	安全性(高齢者、防犯)	通学路	隣接市町村等との調整	関連事業等との調整	立休交差、大規模構造物が必要	代替路線の有無	周迎土地利用(道路、市街化)	商店街等コミュニティへの影響	地形	財政負担増大要因(支障物件)	地元住民意向	道路構造令との整合	道路構造令との整合	宅地化済み(密集市街地等)	商店街等コミュニティの分断	代替路線の有無	接道、沿道利用困難	河川や鉄道等への影響	地形	公共施設の有無	景観・歴史・文化・自然	米軍基地	財政負担増大要因(支障物件)	二次的改良困難	施工難度	関連事業等との調整	公共投資可能額(事業見直し)	地元住民意向
33	6	6	21	5	28	35	32	5	9	8	16	26	7	19	12	41	24	28	29	19	6	23	9	2	5	3	21	1	28	6	8	7	1	5	11	4	4	15	7	5	3	13	12	25	1	13	1	4	3	4	13

次に⑤住民との合意形成については、1)ガイドライン策定時、2)路線抽出時、3)評価実施時、4)見直し方針の作成時、5)案作成後に分けられる。また、方法としてはホームページの掲載等の簡易な情報提供、アンケート等による意見聴取と委員会等による詳細な検討に分けられる。初期の段階から委員会形式等により住民を巻き込んで検討を行っている自治体は少ない。このことは、道路が公共性の非常に高いものであることや、対象が幹線街路という広域的な性格を持つことから、ある程度行政により案を絞り込んだ上で必要な合意形成を図っていくという手法をとったものと考えられる。

最後に、都道府県と市町村の役割分担については、1)案件別作業型(決定権者がそれぞれ

れ見直しを行う)、2)作業分担型(都道府県は広域的視点で検証、市町村は詳細検討及び合意形成)、3)市町村主体型に分けられる。このうち、3)が最も多く、市町村の役割が大きくなっていることが分かる。

(2) 事例調査

「実現性」の検討を行っている自治体の実態を把握するため、広島県に対してヒアリング調査を行うとともに大阪府に対してアンケート調査を行った。

まず、広島県では、指針を策定した2004年度現在の都市計画道路延長は約1,028kmあり、整備率は52%であった。また、未整備のうち約7割が1973年度以前の戦災復興期や高度成長期に都市計画決定されており、長期未整備への対応が課題となっていたことから都市計画道路の見直しに着手している。

今回のヒアリングで明らかになった点は大きく2点あった。1点目は都市計画と事業がしっかりと連携しているということである。広島県では「道路整備計画」を策定し、5年ごとに見直し公表している。この計画には5年間の投資予定額や事業予定が示されており、策定にあっては事業評価や調整会議における市町村の意見聴取等、かなり詳細な検討がされている。この計画の存在が都市計画道路の実現性の検証が可能となっている要因の1つということが分かった。

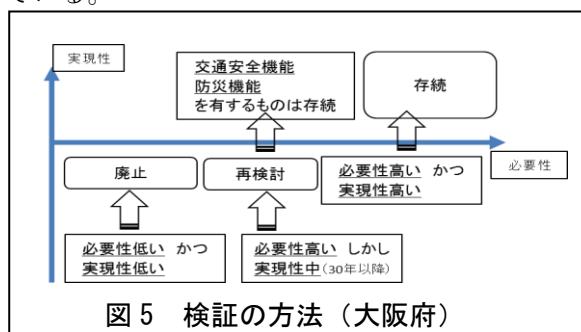
2点目は市町村との連携方法である。埼玉県においては、県が指針の策定から見直し路線の選定、その後の進捗管理までを主体的に行い、カルテの作成といった必要な作業は市町村と協力しながら行うという、県が主導するスタイルとなっている。広島県では、基本指針は県が定めるが、それを基に市町村が独自に指針を定めて、見直しから都市計画の変更手続きまでを主体的に進めていくこととしている。このため、市町村の負担が重くなり、体力がない市町村ではなかなか見直しが進んでいないことが分かった。

なお、今回の見直しにおいて概ね変更が必要な路線の洗い出しは終わっていることから、現時点で新たな見直しを行う予定はなく、大きな社会状況の変化があった際には検討していくとのことであった。

次に大阪府については、埼玉県と同様に2回の見直しを行っている。

1回目の見直しは、2003年3月に「大阪府都市計画道路見直しの基本的指針」を策定し、2006年度までに68路線、90.5kmを廃止している。

2回目の見直しは、1回目の見直し以降の将来交通量推計の大幅下方修正や集約型都市構造への転換等の社会経済情勢の変化を受けて、2011年から行ったものである。ここでの大きな特徴は、検証項目に「実現性の検証(時間軸)」を設けたところにある。具体的には、公共投資可能額からの実現性に関する評価として、概ね30年以内に整備に着手できるかどうか、について検証を行うこととしている。30年という時間軸の設定にあたっては、必要な交通容量と



交通量が概ねつりあうための整備期間や住宅の建替え、借地権の存続期間等を基にしている。30年という数字の妥当性については検証の余地があると思われるが、この期間設定は住民にとって非常にわかりやすく、また検証を行う担当者にとっても判断の根拠が明確となる。これ以外の実現性の検証項目としては、支障物件・道路構造上の問題の評価として、支障物件の状況や神社仏閣等の有無、沿道利用への支障を評価したもの。事業に対する期待度や合意状況として、地域における事業に対する期待度や地域の合意形成等々を評価したものがあり、併せて3つの観点で実現性を評価している。なお、検証の方法は図5のとおりになっている。これらの検証の結果、2014年8月までに24市4町において、97路線、延長約170kmを廃止している。今後手続きを進めるにあたっては、市町村との合意形成が課題とのことである。

(3) 考察

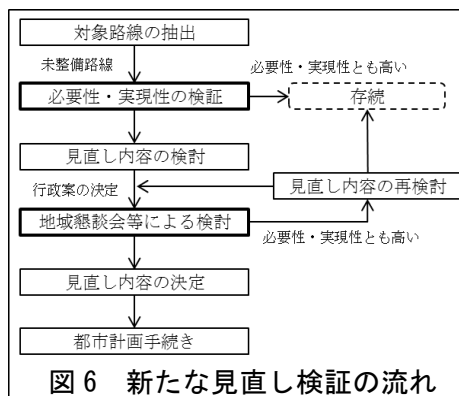
ここまで全国のガイドラインを見てきた。各段階でいくつかのパターンに分けられるものの、基本的には類似の内容であった。検証項目については、必要性和実現性のどちらに分類されているかが明確でないことや独自性を打ち出しているものは少ないということが分かった。沖縄県では実現性の検証項目に「米軍基地」の存在に関する内容が規定されているのが特徴的であったが、地域の実情を反映させるためには市町村ごとに独自の視点を盛り込んでいく必要がある。また、ガイドラインを読むだけでは詳細までは分かりかねるが、都道府県と市町村との連携と地域住民との合意形成については、全国的にも課題であると考えられる。市町村との連携については、それぞれ温度差は異なるであろうし、過度な負担を押し付けることは逆効果である。住民との合意形成を図るにあたっては市町村の協力は不可欠であることから、いかに市町村との協力関係を築けるかが、都道府県発意で見直しを進める際のポイントになるだろう。地域住民との合意形成については、一方的な情報提供にとどまらず、路線の性格や地域にあった手法により、積極的に行っていく必要がある。こういった場を設けることは、道路の見直しの議論だけにとどまらず、地域住民が自ら地域の将来を考えるきっかけづくりに寄与するものと考えられる。

4. 結論

(1) 新たな見直し検証の提案

ここまでの検討を踏まえ、埼玉県の新たな都市計画道路の見直し検証方法について提案する。

まず、見直し検証の流れについては図6のとおりである。対象とする路線は全ての未整備路線とし、必要性に加え実現性の検証を行い、まずは行政案を決定する。その後、地域懇談会等により地域における方針を明確にした上で、最終的な見直し内容を決定する。なお、行政案と地域での案が異なる場合は、行政において再検討を行うこととし、最大限地域住民の意向を反映させる。地域住民等を巻き込んだ決定方法は、



全国でも事例は少なかったが、地域のことを地域で決めることは今後のまちづくりの方法として非常に重要な要素と考える。この方法を効果的にするためには、より多くの路線が地域で検討へ進むような検証項目と検証方法の設定が必要である。

次に、検証項目については表3のとおりである。まず必要性については、道路そのものの評価に対する項目に絞り、一般的な機能についての項目だけでなく、埼玉県の独自政策に特化した項目とする。具体的には、道路ネットワークの観点では、現在進めている「東京都とのスクラム強化」といった隣接都県等に接続する路線か否か、都市防災では「首都直下地震に備えた”埼玉の扇”作戦」として都心から扇状に広がる緊急輸送道路網の形成に寄与するか否かをチェックポイントとする。また、これまでにない新たな項目として「当該路線の整備状況（概成済み）」を入れることにより、概成済み路線についても積極的な見直しを可能とした。実現性については、道路整備に当たっての外部要因とし、現在及び将来の土地利用への影響、優先すべき施設等と財政面とした。公共投資可能額については、広島県のような道路整備プログラムを作成した上で評価することが望ましいが、現時点では大阪府のように時間軸を設けて実現性を判断する。

表3 検証項目

大項目	中項目	小項目	現指針での位置づけ
必要性	法令等	上位計画等の位置づけ	見直し内容の検討
	交通機能	道路ネットワーク（隣接都県等）	〃
		拠点等へのアクセス（観光、医療、産業）	〃
		当該路線の整備状況（概成済み）	なし
	空間機能	都市防災（緊急輸送道路網の形成）	見直し内容の検討
まちづくり	関連事業（区画整理事業等）との調整	必要性の検証	
実現性	現況土地利用	都市化の状況	〃（住宅地は除く）
		地形	〃
	将来土地利用	接道、沿道利用困難	なし
		コミュニティの分断	〃
	優先度	公共公益施設等の有無	〃
		景観・歴史・文化・自然への影響	必要性の検証
財政	公共投資可能額（事業見通し）	なし	
見直し内容の検討		代替路線の有無	見直し内容の検討
		将来交通量推計	〃
		道路構造令との適合	構造の適正さの検証

検証の方法については、マトリックス型（図4）を採用する。あらかじめ設定した小項目について点数化し評価することにより、基準を明確化させるとともに、検証者による差異を生じにくくさせる。最後に見直すべきと選定された路線について、代替路線、将来交通量推計、道路構造令との適合の3つの観点により見直し方針を決定する。

（2）今後の課題

本提案に基づき見直し検証を進めるにあたっての課題は次の3点である。

1点目は、検証項目の点数化である。現時点では項目を挙げたのみであり、検証を行うためには、地域ごとに内容の重要度を定め点数化する必要がある。配点によって、見直し

となるか否かが異なるため、専門的知見を要すると考えられる。

2 点目は、事業との調整である。実現性の検証に当たっては事業部門の意向調整が最重要である。道路の整備は地元市町村の意向も大きいことから、県庁内だけでなく市町村との十分な調整と慎重な判断が必要である。

3 点目は、市町村との連携である。対象を全ての未整備路線としているため、市町村が主体的に見直し検証を進めることとなる。過度な負担にならないよう、県のサポートや業務の簡素化等の工夫が必要と考える。

おわりに

人口が減少していくという確実な未来が見えている今まさに将来の都市像を改めて考える時期に来ている。都市計画の分野では立地適正化計画の策定に向けて各自治体が動いているところであるが、都市の骨格となる都市計画道路の見直しも進めていく必要がある。人が減るから車も減る、だから新たな道路は不要である、という声もしばしば耳にする。また、土木関連予算の減少、既存道路の維持管理費の増大等により行政としても新たな道路建設に着手することが困難な状況になっている。しかしながら、新たな道路建設はまちの新陳代謝を促進するものであるし、自動車の自動運転等の技術革新により、新たな交通需要が生まれる可能性も否定できない。また、空き地や空き家を活用して道路用地を確保する等、建設費の抑制も可能になると考える。道路の必要性をめぐる議論は様々あるが、そのあり方を見直していくことは、地域住民がまちづくりを考えるきっかけになるものと考えられる。各都道府県が主体となり都市計画道路の見直しが行われてきたが、市町村が独自に見直しを進めているものは少ない。市町村では、権限委譲が進み業務が多様化しているとともに、住民の要望も多様化しており、なかなか新たな事業等に取り組むことが困難になってきている。最も住民に近い市町村において都市計画道路の見直しを推進させるためには、都道府県のリーダーシップが欠かせない。今後、各地域、さらには埼玉県全体がより活気のあるまちになるよう、住民、市町村に寄り添いまちづくりに取り組んでいきたい。

【参考文献】

- ・倉根明德、川上光彦、森國浩一（2010 年）『都市計画道路の見直しガイドラインと市町村の運用実態に関する研究』土木計画学研究論文集
- ・佐野育実、岡崎篤行、梅宮路子（2009 年）『都道府県による都市計画道路見直しガイドラインに関する運用と課題』（社）日本都市計画学会 都市計画論文集
- ・西勝史人、中川義英（2010 年）『都道府県の都市計画道路見直し作業プロセスと実績に関する研究』土木計画学研究講演集
- ・西勝史人、中川義英（2011 年）『都道府県の都市計画道路見直し結果の実態と検証プロセスのあり方に関する研究』（社）日本都市計画学会 都市計画論文集
- ・武藤博己（2008 年）『道路行政』（東京大学出版会）111 項－173 項
- ・（社）日本都市計画学会編（2003 年）『実務者のための都市計画マニュアル』
- ・国土交通省 HP<<http://www.mlit.go.jp/common/000120621.pdf>>平成 28 年 8 月 26 日