

◆都市計画道路の見直しについて

都市計画道路の計画決定をされて何十年もそのまま一向に事業化されない、そのまま残っているという、いわゆる長期未着手の都市計画道路が我々の周りにはたくさんある。何十年も経過すると、道路の必要性、まちづくりの方向性も変わってくる。本当に必要か検証し、必要がない道路であれば早急に見直し、必要であれば、実現に向けた積極的な取り組みが必要であるとの観点から質問を行った。

Q	都市計画道路の定義、目的、そして誰が決定するのか。また、旧都市計画法の時代からの制度の変遷について聞く。
A	<p>都市計画法に基づいて決定された道路。都市の骨格を形成し、都市における円滑な交通の確保、安全で快適な都市生活の実現、機能的な都市活動の確保などを目的としている。</p> <p>国道、県道、自動車専用道路については県または政令市が、それ以外の道路については市町村が決定権者となる。</p> <p>制度の変遷は、旧都市計画法においては国の都市計画審議会の議を経て内務大臣が、戦後は建設大臣が決定。現在の都市計画法は昭和43年に施行され、平成11年度までは県知事が国の機関委任事務としてみずから都市計画を決定するほか、市町村の決定する都市計画を承認していた。しかし、機関委任事務制度が廃止された平成12年度以降は、県及び市町村が主体となり都市計画を決定している。</p>
Q	未着手の都市計画道路が全国と本県においてどれぐらいあるのか。また、本県における未着手の都市計画道路について、都市計画決定の時点から経過年数がどれぐらいたっているか。
A	未着手の都市計画道路の区間延長については、国の調査によると、全国では21,756キロメートル、本県では591キロメートル。本県における未着手の都市計画道路の区間延長のうち、計画決定の時点から四十年以上経過したものが約五割となっている。
Q	長期にわたる未着手を解消するために国や県、そして市町村がそれぞれどのような取り組みを行ってきたのか。
A	本県においては平成17年に福岡県都市計画道路検証方針を策定し、平成18年度から20年度にかけて県決定の都市計画道路について検証を行いました。また同時に、市町村に対して、この検証方針をもとに、市町村決定の都市計画道路について、県と連携して検証を行うよう促しました。
Q	検証の結果、見直しの候補路線として抽出された都市計画道路がどの程度あるのか。また、見直し候補となった路線について、都市計画変更の進捗状況がどのようになっているか、さらに、そのまま存続させることにした都市計画道路のうち現在も未着手であるものの割合は？

A	<p>平成18年度末時点での未着手の都市計画道路は457路線、区間延長695キロメートル。平成18年度から20年度にかけて検証を行った結果、現在までに抽出された見直し候補路線は119路線、区間延長125.6キロメートル。</p> <p>また、その内訳としては、県決定分が51路線、66.6キロメートルであり、市町村決定分が68路線、59キロメートル。そのうち、平成28年度末見込みでの都市計画変更が完了する区間延長の割合は64%。</p> <p>検証の結果、現在までに存続と判断された路線は338路線、区間延長528キロメートルであり、そのうち平成27年度末時点において未着手区間を含む路線は308路線、区間延長493キロメートル。</p> <p>計画決定の時点から四十年以上経過したものが県決定分、市町村決定分とも約五割となっている。</p>
Q	<p>存続すべきと判断された路線は、何十年もその実現を待ち望んできた道路である。存続と判断したのになかなか着手に至らない原因、これをどのように考えておられるか？</p>
A	<p>都市計画道路はまちづくりの長期的な視点で検討し、決定されるものであるが、その事業化に当たっては、国、県、市町村等の事業主体が事業の緊急性、事業効果、事業の実施環境、財政状況を総合的に判断して優先順位の高いものから着手されるものであり、その結果として現時点で着手に至っていない路線も存在しているものと考えている。</p>
Q	<p>今の説明では、存続となった路線がこれからも長期間、未着手となるのではないかなど、私は懸念をしている。</p> <p>県では昨年、福岡県都市計画基本方針を策定され、拠点と公共交通軸による持続可能な都市づくりを推進するというのを聞いている。その実現に必要な路線など、存続すべき路線をしっかりと絞り込むことがまず第一であり、絞り込んだ路線をしっかりと実現していくことが必要だと思うが、県はどのようにお考えしているのか。</p>
A	<p>今後の都市計画道路の検証に当たっては、中心市街地や交通結節点までのアクセス性向上などといった持続可能な都市づくりへの寄与に関する指標を新たに加えるとともに、事業の実現可能性に関する評価指標を改善するなど、必要な都市計画道路を見きわめられるよう評価手法を見直してまいる。その上で、各決定権者が主体的に検証を進め、実現に必要な路線を絞り込むことが大事だと認識している。</p>
Q	<p>検証が円滑に進んでいくために、県も市町村をしっかりと支援していく必要があると考えているが、県の考えを聞く。</p>
A	<p>市町村が都市計画道路の検証を行う際、客観的資料として提供し、円滑に進むよう支援を行う。さらに、検証に当たっては、都市計画道路の見直し候補路線の抽出が適切に実行されるよう技術的助言や、都市計画道路の検証の必要性を説明し、ほかの市町村の優良な取り組み事例などの情報を提供することにより、しっかりと支援してまいる。</p>
Q	<p>存続の判断をした都市計画道路の実現について、県としてどのような支援を行っていかれるのか。</p>
A	<p>県としては、国の補助制度メニューの有効な活用方法などの情報提供を行うとともに、効果的、効率的な事業計画となるように適切な助言を行ってまいる。</p>
Q	<p>都市計画道路の検証や見直し、そして存続と判断をした道路の実現、市町村に対する支援、これらに関して部長の考えはどうか。</p>

A	<p>長期未着手の都市計画道路は、この計画道路区域内の建築制限が長期化をすることになり、地権者の皆さんが長期にわたり土地の有効活用ができない、また地域のまちづくりにも影響を及ぼしているものと認識をしている。</p> <p>このため、県としては、今後の検証に当たり、持続可能な都市づくりへの寄与、あるいは実現可能性などの観点で来年度から評価方法、評価手法の見直しに取り組むとともに、検証、見直しが円滑に進むよう県が主体となって市町村と連携を図り、しっかりと取り組んでまいります。</p> <p>さらに、存続と判断された都市計画道路につきましては、事業の実現に向け、市町村が国の支援策を有効に活用できるよう情報提供をいたしますとともに、市町村が作成する事業計画への技術的助言を行ってまいります。</p>
----------	---

◆鳥獣被害対策について	
<p>鳥獣被害の防止対策につきましては、農業被害対策として、耕地に侵入を防止する柵の設置に補助金を出すなど、促進を図ってもらっている。しかし、柵は農業被害を防止するというだけでは効果があるが、餌を田畑でとれなくなったイノシシが餌を求めてまちに出てくるようになった。団地のごみ置き場や通学路に出没するようになり、住民の安全が脅かされるような状況が発生している。動物の生態系や農業被害、人の生活環境を考慮して対策を行っていく必要があるとの思いで、今回の質問を行った。</p>	
Q	<p>鹿やイノシシの現在の頭数をどのように考えるか、管理目標値をどのように考えているかを聞く。</p>
A	<p>鹿については、平成26年度末で県内に約2万5千頭が生息していると推定している。目標頭数は、33年度に県内で3千頭に設定している。イノシシについては、環境省の調査では、24年度末時点で九州に約35万頭が生息していると推定されており、国は35年度までに半減する目標を設定している。県の目標については、県の生息頭数の推定が難しいことから、33年度に農林業被害額を3億円以下とする目標を設定している。</p>
Q	<p>目標値を農林業被害額としているが、その理由と根拠は何か？</p>
A	<p>国の特定鳥獣保護管理計画作成のためのガイドラインによると、農林業被害額を目標値とすることはやむを得ないとされており、九州各県とも被害額を目標値としている。目標値については、被害が急増する以前の昭和58年から平成4年までの水準を目安としている。</p>
Q	<p>現在の頭数から目標頭数に至るまでのロードマップについて聞く。現状でどの程度の捕獲が必要なのか、そしてその対応ができてきているのか。また、目標値に達した後、毎年どの程度捕獲をしていけばいいのか？</p>
A	<p>鹿は、平成27年度から29年度まで、年9千頭の捕獲を計画しており、30年度以降、生息頭数の半数を捕獲していくことで、33年度末には目標の3千頭に達する見込み。この目標の9千頭の捕獲については、昨年度9千5百頭を捕獲しており、達成は可能であると考えている。目標に達した後は、自然増加が見込まれる年7百頭の捕獲をsする。</p> <p>イノシシは、国は鳥獣捕獲強化対策を策定しており、35年度までに生息頭数を半減する。九州については、23年度の捕獲頭数の1.15倍を捕獲するように定めている。これを本県に当てはめると2万1千頭となり、24年度以降については、2万1千頭を超える捕獲を現在続けている。27年度は2万9千頭で、目標の達成は可能であると考えている。目標に達した後は、国が改めて示す九州での捕獲水準に沿って進める。</p>
Q	<p>県ではここ5、6年、年間に2万頭以上の捕獲を行ってきた。そこで、現状の生息状況あるいは被害の額、これは5、6年前と比較してどのような状況にあるか。</p>

A	<p>イノシシが減っているという声を聞いている。被害額については、平成22年度の5億8千万円から、27年度には3億9千万円に減少しているの、県内の生息状況については減少傾向と推定している。</p>
Q	<p>わなを使うようになって、依然として銃に頼っている部分も結構ある。最近では高齢化が進んでおり、銃で猟をする方が減少している中で、銃の免許の取得あるいは銃の保管等についてはかなり苦労しておられると聞いている。新たにそのような銃の免許を持つという方も少なくなっている。銃で猟をする方の今後の確保あるいは育成に今後は今まで以上に支援をしていく必要があると思うがどのように考えているのか。</p>
A	<p>銃猟者を確保育成するため、銃猟免許の取得経費について助成するとともに、射撃の技能の向上あるいは銃器の安全な取り扱いについて研修を実施している。また、狩猟経験の浅い銃猟者に対しては、ベテランの狩猟者の指導により技術向上が早期に図られるよう支援をしている。</p>
Q	<p>生息頭数は減少しているということである。その一方でここ数年、団地のごみ置き場や通学路など、我々の生活圏の中にイノシシが出没することがふえてきたという声を聞いている。私が住みます筑紫野市においても、そのような声をたくさん聞く。 このような状況を県は把握をしているのか、また、この原因をどのように考えているのか。</p>
A	<p>市町村と連携し、毎年被害調査を行い地域の状況把握を行っている。原因は、主にペットの餌等の放置あるいは安易に餌を与えた結果、イノシシが居住地を餌場と認識したためと考えている。</p>
Q	<p>イノシシの管理の目標が、農業被害額の減を指標に実施をされているが、農業被害防止のために柵で囲えば餌がなくなる、そして餌を求めて、人の生活圏に出没することになる。現在、平成元年ごろの被害額で管理しようとしているが、それ以上のイノシシの捕獲に努めていく必要があるのではないかと。 農業被害だけでなく、人の安全面からの取り組みが必要であり、そのためにもイノシシの捕獲をさらに進めていくために、どのような取り組みを行っていくのか。</p>
A	<p>イノシシについては、捕獲を進めて個体数を減少させることが、住宅地への出没あるいは生活被害の低減にもつながるものと考えている。また、被害が発生した場合には、住民の依頼に対して、市町村と猟友会が協力して迅速に対応している。イノシシは市町村域を越えて移動するため、広域的、集中的な捕獲が有効であり、県では隣接する市町村が連携する一斉捕獲活動を推進するため、農林事務所単位に設置している広域協議会で、市町村に対する指導あるいは弾代などの必要な経費についても支援している。</p>
Q	<p>部長に聞きます。農業被害対策といった観点だけでなく、人の安全面からどのような取り組みを今後行っていかれるか。</p>
A	<p>農業被害はもとより生活被害の低減のために、捕獲して減らしていく、その対策をしっかりと今後とも取り組む必要があると考えております。今後とも侵入防止対策、それから捕獲対策とあわせて、委員からも御指摘がございました狩猟者の方の育成確保、こういうものをしっかりと進めて、農業被害はもとより生活被害の防止に今後とも努めてまいります。</p>