

# 近年の道路行政の変化と携わる職員に求められる姿について

## 1. はじめに

日々、多くの人は、意識することなく、車や自転車、徒歩等で道路を利用している。新しい道路ができたとしても、ここが通れるようになったのかとその瞬間に思うだけで、その苦労やできるまでの年月に思いはせることは無いだろう。道路は市民にとって“あって当たり前”“問題なく通れて当たり前”の存在である一方で、生活するためには欠かせないインフラ施設である。行政は、市民生活に不便の無いように、新しい道路を作り、また適切に管理していく必要がある。

現在の市役所にはこの春に転職してきたが、前職と合わせると道路行政に携わって11年目になる。一言に道路行政と言っても、担当部署が複数あり、係も細分化されていることが多く、私自身、この春から担当することになった開発担当の業務には初めて携わる。これまでの経験を踏まえて、道路行政とは何か、また道路行政に携わっていく上で職員に求められる姿とは何かを考えたい。

## 2. 道路行政について

道路行政の流れを図にしたものが以下になる。ここで言う道路とは、主には道路法上の道路（道路法第8条に基づいて認定された道路）のことをさしている。

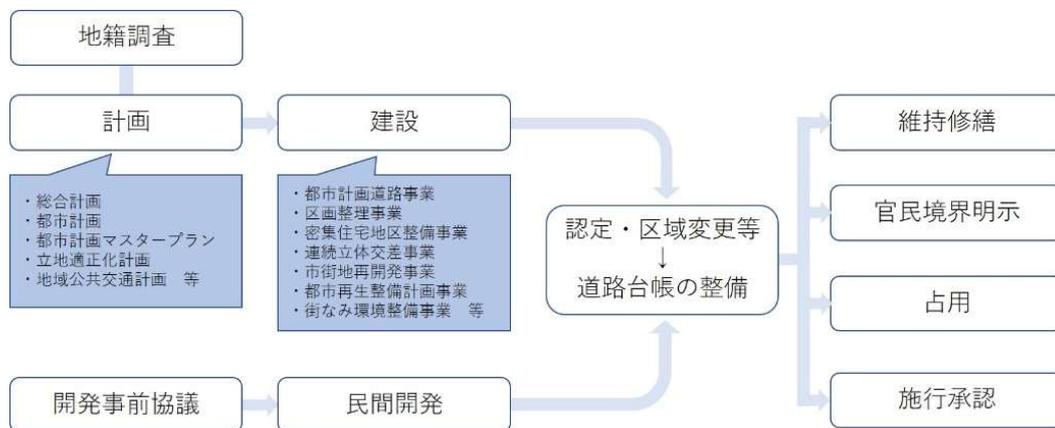


図1 道路行政の流れ

上の図を見てわかるように、道路行政の内容は多岐に渡り、関連する法律も非常に多く、例として道路法、道路交通法、都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法、土地収用法、測量法、国土調査法、公有地の拡大の推進に関する法律、建築基準法、河川法等が挙げられる。公務員として働くうえで基本的なことではあるが、業務に関連する法律については、きちんと押さえておく必要がある。

現在、私が携わっているのは、民間開発に向けた開発事前協議と、道路調査への対応、

道路の認定・区域変更等の手続きおよび道路台帳の整備（補正）である。

配属に伴い、基本的な考え方として教わったのが“開発事前協議で重要なのは、道路を維持管理していくうえで、より良い形での整備を促すことである”ということである。道路の管理主体として、維持管理に困ることのないようにという観点で、申請書類を確認し、必要に応じて協議を行うことが肝要である。上記の流れに見てわかるように、各部門は担当者がわかれていたとしても独立したものではなく、それぞれ相互に関連するものであり、自分の担当している業務だけではなく、前後の業務に支障がないように考慮することが求められる。日常から他の部署や係で行っている業務についても興味関心を持ち、わからないことについては積極的に質問していく姿勢が大切である。

### 3. 変わりゆく道路行政

長年、道路事業を評価するにあたって行われてきたのが、費用便益分析である。この分析は、走行時間短縮便益・走行経費減少便益・交通事故減少便益を算定し、実際の整備にかかる費用と比較することで、事業の妥当性を図るものである。つまりは、道路においては、渋滞が起らずスムーズに走行でき、安全であることが重要視されてきたということである。しかしながら、近年はこの視点に限らず、道路を評価・整備することも増えてきているように感じている。

また、少子高齢化およびポストコロナの現代において、行政機関に求められる在り方にも変化が生じている。そこで、この章では、近年の道路行政における変化について詳述したい。

#### 3-1. 都市計画道路網の見直しとフロー効果・ストック効果

元来、都市計画法に基づく都市計画道路は、100年の計画であるとして、整備をすべてやりきることを前提としており、計画を見直すことは考えられてこなかった。しかしながら、平成17年に青森県盛岡市で起こった、「都市計画決定から60年以上未着手である路線による権利制限に対して損失の補償を請求した事件（判決は棄却されたが、建築制限の期間を考慮することなく損失補償の必要がないとする考えは大いに疑問といった裁判官補足意見あり。）」<sup>※1</sup>を契機に、全国的に都市計画道路網の見直しの機運が高まった。

かつては、「公共投資の事業自体によって生産、雇用や消費といった経済活動が派生的に創り出され、短期的に経済全体を拡大させる効果とされる“フロー効果”<sup>※2</sup>に着目されてきたが、近年では、「整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる“ストック効果”<sup>※2</sup>が整備に求められるようになった。

これらはどちらにおいても、どんどん新しい道路を作ることが是とされてきた時代からの転換を表していると言える。その根源には、モータリゼーションの進展に合わせて、急速に整備された道路が老朽化し、一斉に更新時期を迎えつつあるため、新規の建設よりも維持管理に重点が置かれるようになったことや、自動車交通量の減少、公共投資に求め

られる機能の深化があるように思う。

道路行政に携わっていくにあたって、これまでの考え方や計画は今の時代に即しているのかを常に疑いを持ちながら考える力や、市民が何を求めているのか、限りある市民からの税金をどのような事業に使うことが必要かを見極める力を、培っていく必要がある。

### 3-2. 道路占用や使用における規制緩和および補助

3章の冒頭に記述したとおり、道路においては、渋滞が起これずスムーズに走行でき、安全であることが重要視されてきた。この考えをもとに、長年、道路の占用においては、無余地性が考慮され、どうしてもやむを得ない場合以外の占用は不許可とされてきた。

しかし、近年、国土交通省によりストリートデザイン懇談会が立ち上げられ、「「官民のパブリック空間をウォークアブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら『居心地が良く歩きたくなるまちなか』を形成する必要がある」との提言を受けた。」<sup>※</sup>  
<sup>3</sup>このことから、これまでの“道路はあくまで通行の用に供するものであり、その他の使い方に関しては不可”という考え方から、“民間の力も借りつつ、快適性や賑わいなども考慮した道路の使い方や幅員構成を検討する”という方向に大きく舵を切っている。

また、これらを受けて、法律の改正や、歩行者利便増進道路制度（ほこみち）の新設、協力を行った民間事業者への税制の軽減措置の制定、交付金・補助金による予算上の支援等ができています。くわえて、これまでは制度や前例に則って行政側のみで計画・整備を進めてきていたが、市民へのアンケートやヒアリング、事業者へのサウンディング等を実施したり、仮整備の段階で社会実験などを行い、実際に使ってみて出た意見を整備に反映したりするなど、本当に市民が求めているものは何なのか、どうしたらより使ってもらえる施設となるのかを具体的に検討するプロセスも重視されるようになってきていると感じている。

上記の制度が使えるような大きな道路や、駅前広場等は、まちの顔となる施設であり、その在り方はまちのイメージに大きな影響を与える。新たな制度や予算上の措置を理解し、必要に応じて民間との連携も図るなど適切に利用することで、よりよい公共施設の形を広く探ることができるのではないだろうか。

### 3-3. 道路行政におけるDX

ここ近年の技術の発展や、ポストコロナにおける考え方の変化等によって、行政機関においても、積極的にデジタル技術を取り入れることが求められている。国がDXを掲げて推進する中、地方公共団体においても、工事の成果品をデジタル納品で受けとるといったことや、道路の危険箇所の通報をアプリで行えたり、道路調査を紙の台帳からGISをベースとしたシステムで行えたりといったように、業務のデジタル化を図る例が増えている。

ただ、開発事業事前協議申請や、占用申請、工事施工承認申請等の申請関係は、紙文化が根強い分野である。確かに、図面等で一覧性が高いのは、圧倒的に紙であるのは言

うまでもないことだが、データで申請いただいて、必要部分のみを印刷する等の対応も考えられるように思う。また、デジタル申請ができるようになることで、庁舎に足を運ぶ必要がない・いつでも申請ができるなど、市民側のメリットが大きいように思う。

道路調査においても申請関係においても、相手と協議が必要になる場面は往々にして存在する。対面以外の形式でやりとりをした際に、誤謬や勘違いなどが発生する可能性が否めないで、デジタル化を推進するにあたってはどう対応していくのか検討が必要であると考えている。

少子高齢化に伴い若者が減少するとともに、地方公共団体では、職員の確保、特に専門職の不足が喫緊の課題となっている。育児や介護で辞めることを考えざるをえない人が働き続けられるようにすること、また新たな人材を確保するためにも、業務にリモートを取り入れるなど、より柔軟で働きやすい職場環境を整備することが求められており、そのためには業務のデジタル化は避けて通れないところだと感じている。

また、そういった取り組みを通じて、人手が足りないということは今後避けられない事象であるように思う。デジタル技術を取り入れていくことで、業務を効率化することで1人当たりができる作業を増やすことや、単純作業については自動化することで人ではできない業務に注力するなどの対応が、今後より求められるようになるだろう。

#### 4. 道路行政に携わっていく上で求められる姿

以上を踏まえて、私は、道路行政に携わっていく上で担当職員に求められる姿として、以下のようなものがあると考えている。

- ① 日々の業務の中で自分の専門性に磨きをかけつつ、周囲の仕事にも縦横断的に関心を持ち、わからないことは積極的に質問する姿勢を持つこと。
- ② これまでのやり方や計画に疑いを持ち、よりよい方法がないか、自分の頭で考えること。
- ③ 市民が何を求めているのか、限りある市民からの税金をどのような事業に使うことが必要かを見極める力を持つこと。また、それを探るために、必要なアンケートやヒアリング、サウンディング、社会実験等の手段も検討すること。
- ④ 世間の潮流や、国・府の制度、新しい技術などに、広くアンテナを張り、良いものは前例にこだわらず取り入れていく柔軟さを持つこと。

日々の業務に追われると目の前のことをこなすことに注力してしまいがちだが、より市民のためになることはなんなのか、考えながら働くことを意識して職務に取り組みたい。

【参考文献】

※1 大阪府都市整備部（平成29年）「都市計画室都市計画道路の見直し」

<https://www.mlit.go.jp/common/001186185.pdf>（令和6年7月23日）

※2 国土交通省「インフラストック効果とは」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/stockeffect.html#:~:text=%E3%83%95%E3%83%AD%E3%83%BC%E5%8A%B9%E6%9E%9C%E3%81%AF%E3%80%81%E5%85%AC%E5%85%B1%E6%8A%95%E8%B3%87,%E3%81%AB%E3%82%8F%E3%81%9F%E3%81%A3%E3%81%A6%E5%BE%97%E3%82%89%E3%82%8C%E3%82%8B%E5%8A%B9%E6%9E%9C%E3%81%A7%E3%81%99%E3%80%82>（令和6年7月23日）

※3 「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた関係省庁支援チーム（令和4年4月）「「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン」

<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001479468.pdf>（令和6年7月23日）

（4364文字）