

地区交通環境整備の事後調査

東京大学 正員 新谷 洋二

・ 太田 勝敏

・ 永井 護

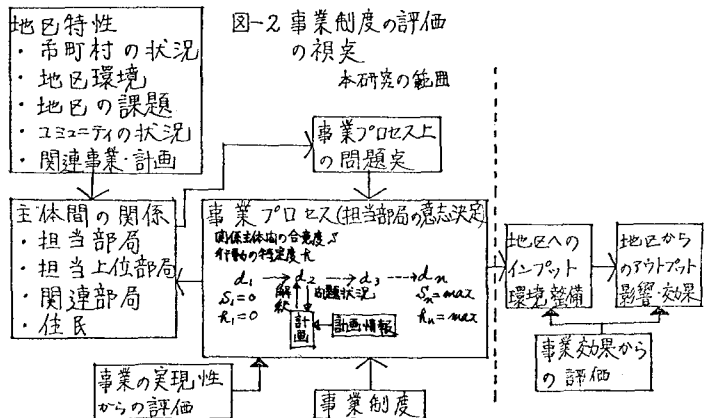
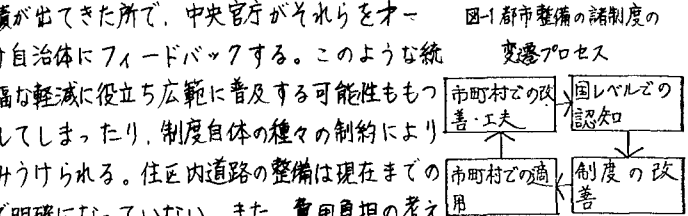
1 研究の視点

都市への急速な人口の流入と核家族化の進行にともない、新市街地は急速に拡大し、その中でいわゆるミニ開発が連たんし、無秩序な市街地が大量に形成されつつある。一方、既成市街地においても住環境整備の必要性は高く、住宅地内の道路が市街地整備の中で大きな課題のひとつとしてあげられよう。

本研究では整備の進まない住宅地内の道路に着目し、昭和50年に発足した建設省の事業制度である居住環境整備事業を取り上げ、事業実施地区の担当者へのアンケート調査及び現地調査の資料に基づいて以下の点について検討する。

都市整備に関する制度は、住民、自治体（県及び市町村）、中央官庁の間のやり取り（図-1）の循環の中で少しずつ整えられてきている。すなわち、新しい課題が発生し、先進的な自治体が独自の方法により対応し始め、いくつかの自治体によるある程度の実績が出てきた所で、中央官庁がそれらをオーライズし、ある程度統一された制度を設け自治体にフィードバックする。このような統一化された制度は、自治体独自の努力大幅に軽減し役立つ広範に普及する可能性ももつが、それぞれの地区の真のニーズと乖離してしまったり、制度自体の種々の制約により、充分な効果を発揮できない場合も多くみうけられる。住区内道路の整備は現在までの所、整備主体の範囲が民間と自治体の間で明確になっていない。また、費用負担の考え方についても事業手法により種々の考え方がとられており、統一的な考え方が模索されている段階であると言える。当事業は街路事業を住区内道路に適用したものであり幾つかの成果をもたらしたとともに、また多くの課題をかかえている。そこで、現場の担当者のかかえる事業プロセス上の問題点をアンケート調査により明らかにしている。事業を事後的に検討する場合、図-2に示すように地区課題、あるいは事業目的に対する効果を評価するアプローチと、事業制度などの程度の実現性を保証しているかを検討するアプローチがある。これらは共に不可分の関係にもあるが、ここでは主として後者に着目したアプローチをとっている。その理由としては①の発足してから年月が短かいため、事業全体の効果を検討できるまでに至っていない。②事業の性質上事業効果については事前にかなり具体的にイメージでき、この点についての誤算は少ないと考えられる。③したがって、実現性に関する不確実性が意志決定において最も大きな影響要因となると考えられる、などがあげられる。そこで、図-2に示すように種々の地区特性が主体間の関係を形成して、それが事業プロセス上の問題構造を形成し、これと事業制度により事業プロセス、すなわち担当部局の意志決定プロセスが形成され、段階的に事業が実現化されていくという考え方に基いて事業プロセスとそれに関連する問題点を明らかにする。

事例調査はこれまで種々の方面で行なわれてきたが、かならずしも分析フレームや調査方法が確立しておらず、その体系化が必要であると考えられる。そこで、次節において、意志決定過程の視座からプロジェクトの事例調査を行なった



研究事例を紹介し、現状の成果を整理する。3. では当事業制度の概要と道路整備手法の中での位置づけを明らかにし、4. でアンケート調査の結果より事業プロセスの実態と問題点を整理している。本調査は、現地に於けるヒアリング調査の予備調査としてマクロに当事業の実態を把握し、地当者の意思決定に係わる要因を中よく理解するために行なわれたものである。5. においては、本調査の結果に基づき、当事業の今後の方向性に於ける課題を整理している。

2 従来の研究

表-1 研究事例

NO	研究内容	事例調査の内容と方法
1	・都市レベルの政府の意思決定のメカニズムの理解を目的とする。 ・概念的なモデルとして影響を受ける4つの変数群を提示する。 ・その中で各変数の役割、技術、動機、組織特性に着目して、影響力を定量的に分析している。	・分析対象外の変数の異なる4つのプロジェクトを取り上げる。 ・アンケート調査関係者(対話)により影響の測定を行なう。
2	・英国地方政府の意思決定の構造を深める。 ・計画プロセスの性格に着目し、意思決定の中での位置づけと役割を検討する。 ・計画プロセスの評価基準を提言している。	・ニュータウンと都市再開発の事例を調査している。 ・計画プロセスを3段階に分けて比較している。
3	・環境計画の性格と自治体がそれに要求しているものを明らかにする。 ・計画と政治、計画策定部門の影響力を明らかにする。	・同一地域における4つのプロジェクトを対象としている。 ・計画委員会議長と2人からの意見はる。
4	・都市交通政策に係わる主体を検討し、コミュニティの代表者、政治家に令け、それらの人々の行動原理を仮説として設け、実証的に検討している。	・中規模の4つの都市を対象として、議会議事録、地方新聞、ヒアリングによる経緯を調査する。
5	・自治体のマスタープラン作成のための調査として、計画間の関係、自治体内部の意思決定の組織構造、中心的な計画プロセスを検討している。 ・以上より、マスタープランの性格、必要な計画技術、計画組織について提言している。 ・計画における不確実性の領域について検討を行なっている。	・ひとつの自治体において、上記の調査を過去2年かけて行なっている。
6	・プロジェクトの失敗事例について、その原因を3種類の不確実性によるものとし、各々のケースについて11個の種類の予測が不適当であったを検討している。 ・計画に係わる不確実性の領域としてUEC(計画環境条件)、UR(意思決定領域)、UT(価値判断)の3つを上記の方向性に従って設定している。	・かならずしも施設整備に限定せず、大規模なプロジェクトを対象としている。
7	・都市に於ける技術の要因を解明するために、国政策が都市に導入される意思決定過程を検討している。 ・導入プロセスを4段階に分け、5種類の役員の影響力と役割を検討している。	・2つの都市において種々のプロジェクトの導入過程を調査している。
8	・種々の地方自治体における予算編成プロセスの比較により、意思決定プロセスの類型化を行ない、それにより必要な要因の影響を明らかにしている。 ・数量化理論による定量的な分析を行なっている。	・地方自治体の予算編成担当者へのアンケート調査と面談調査を行なう。
9	・地方自治体における政策形成タイプが11個の要因によって形成されることを検討している。 ・要因を内部意思決定主体、外部意思決定主体、都市構造に大きく分け、特に内部意思決定主体に着目して、政策形成タイプと職員の組織行動、職員の資質と性格について関係を検討している。	・職員に対するアンケート調査、ヒアリングによる政策決定過程の調査、市長に村長に対する調査等を行なっている。 ・村長自治体は性格の異なる数市を取り上げる。
10	・コミュニティプランナーに必要な資質と役割、養成方法を検討している。 ・コミュニティプランナーの役割、技術のフレーム、事例の評価、技術的な効果測定を行なっている。	・国内外の各都市による事例の事後評価を行なう。

1. R.S. BOWAN, R.L. NUTTALL, Urban Planning and Politics, Lexington Books, 75'
2. P.H. Levin, Government and the planning process, George Allen & Unwin 76'
3. A. Blowers, The limits of power, Pergamon press, 80'
4. J. Grant, The Politics of Urban Transport Planning, For Publicity, 77'
5. J.K. Friend, W.N. Jossop, Local Government & Strategic Choice, Pergamon press 81'
6. P. Hall, Great planning Disaster Univ of Reading 79'
7. W.H. Lambright, Technology Transfer to Cities Westview Press, 79'
8. 野口徳典雄他, 地, 地方財政における意思決定の分析, 経済分析 71号, 78'
9. 財団法人修成会, 自治体における政策形成の政治行政学, 52号, 79'
10. 口井, 地域におけるコミュニティプランナー育成に関する調査, 81'

意志決定に関する理論は、経済学におけるいわゆる合理的な行動選択の理論を出発点として、政治学、社会学、心理学の分野で今世紀に種々のモデルが提出されてきている。これらの理論をベースとして、1960年代において、米国において都市計画を中心として、計画者の位置づけ、ジェネラルプランの機能など計画の理念と現実の乖離に関する論争が行われ、意志決定の側面からの計画に関するモデルが提出された。1970年代に入りこれが英国に導入され、計画の事例分析による、比較分析の方法論が検討されてきている。

表一は、地方自治体を中心とした地域政策や意志決定に関する事例調査による研究例をまとめたものである。いずれも、意志決定に影響を与える要因を現象的にとらえようとするものであり、その中で特に計画者及び計画の影響に着目しているものが多い。

研究のタイプは大きく2つに分けられる。ひとつは、意志決定における不確実性への対応を検討しているものであり、5は地方自治体における計画領域においていかなる不確実性が存在し、計画がそれにいかに対応すべきかを検討している。6は、失敗に終わったときめるプロジェクトにおいて、それが計画時点においていかなる不確実性への対応が欠けていたを検討している。他方は、意志決定は主体間の影響力の相互作用により行なわれるとし、政治あるいは行政レベルの意志決定の構造及びそれと計画あるいは計画者との係わりを検討している。これらの事例について基本的な分析フレームを整理すると以下の表が挙げられる。

1) 主体の区分と行動モデル

主体の区分については、意志決定に加わる個人の役割や資質、能力による区分と、組織上あるいは制度上のポジションによる、区分が挙げられる。前者の例としては、1、10が挙げられる。1では、意志決定に係わる役割として、12種類を挙げている。10においては、コミュニティプランナーの資質を定義している。

後者の例としては、計画策定部局(委員会)を中心として、自治体内の他部局、住民及び政治家、さらに上位官庁のフレームの中で主体区分が行なわれている。多くの事例はこのような分け方をしている。

各主体の行動原理を説明するモデルは、およそ三つのタイプに分けられる。オ1のモデルは、各主体はある目標を持ち、可能な手段の中から目標を最大化する手段を選択するとするいわゆる合理的行動者のモデルである。オ2のタイプは、組織的行動者のモデルであり、意志決定は明確な機能と責任の領域をもった組織の連合の中でのルーチン化した手続きの積みかさねとして形成されるとする見方である。オ3のモデルは各主体は相対的に影響力と手段を持ち、各主体との相互作用の中で利益を最大にするよう行動するいわゆるゲーム論的モデルである。多くの事例において、意志決定の場全体をオ3のモデルで構成し、部分的にあるいは意志決定のレベル(技術、行政、政治)において他のモデルを使用する考え方を取っている。したがって、影響力の根拠を何におくかにより、主体の区分が事例ごとに異なると言えよう。

2) 決定過程の区分

研究のアプローチは、スタティックな影響力の構造に力をおくものと、決定過程すなわちプロセスに力をおくものとに分けられる。後者は何らかの決定プロセスの段階を定義し、それごとに比較検討を行なっているが、その区切り方は扱う対象により千差万別といえよう。前者の例としては、1、3、8が挙げられる。また段階区分の例として、2ではThe Inception Stage, The Draft planning Stage, The Formalization Stage, また5では, Preadoption, Adoption, Implementation, Incorporationに分けて検討している。

3) 計画の範囲

計画の範囲をどのようにとらえるかについても種々の考え方があがるが、大きく分けて主体の中で計画者あるいは計画部局を位置づける考え方で、決定過程の中で位置づける場合に分けられる。

4) 調査対象

調査対象は、一定の地域で複数の対象を検討する場合と、一定の対象について複数の地域で扱う場合、またはそれらの複合したものの場合がある。

5) 調査方法

調査方法は、関係者のヒアリング、アンケート調査、議会議事録、新聞等の関係資料の収集及び、研究者が関係者として内部からの観察によるものなどが挙げられる。

3. 居住環境整備事業の概要・実績・位置づけ

当事業は、幹線街路に接した地区内部において既存道路の整備を通して地区内街路の利用を体系化し、居住環境の回復をはかろうとするものであり、図-3に示すように補助幹線、区画街路の拡巾、既存街路のクルドック、ループ化、緑道の整備を表-2に示すような手続きによって市町村が行なうものである。

表-1は事業及び調査箇所の推移を示しており、昭和54年で事業実施箇所は完るも含めて21ヶ所、調査地区の合計は35ヶ所であり、調査地区の中で事業を実施しているのは約6割である。

街路の整備のされ方は、①道路改良事業（街路事業）、②土地区画整理事業、③民有の宅地開発等（開発許可、道路位置指定、宅地開発要綱に基づく）、④公的な整備事業によるものに分けられる。図-4、5はこれらの整備手法の中での当事業の位置づけを示したものである。いわゆる街路事業は主要幹線を、土地区画整理と開発許可、道路位置指定、宅地開発要綱等は主として新市街地において効果を発揮するものであり、既成市街地の補助幹線、区画道路を当事業は主な対象としている。また、既成市街地の面的整備手法は多くの場合局部的な道路改良は可能であっても、適用規模からみても分かるように土地区画整理事業以外は地区を一体としたネットワークとしての整備は困難である。

以上のように当事業は、住宅地内の街路整備を中心とした地区交通環境整備に於いて、次のような特長を有する。①既成市街地における修復的な事業である。②幹線道路に接した地区（約100haを標準）を単位として調査および計画案が作成される。③いわゆる用地買収方式による事業であり、従来の街路事業よりこまかな施設にまで補助範囲を広げている。また、当事業は表-2に示すように、地区選定に到るまでの段階、調査段階、計画案の作成段階、計画決定段階、事業実施段階の5段階に分けられる。この中で調査・計画段階については、図-6に示す調査マニュアルに基づいて行なわれる。調査は、都市計画基本図による基礎調査、交通量調査、地区住民等へのアンケート調査、関係機関等からの意見聴取が行われ、それに基づいて計画課題と計画目標がまとめられる。また、整備計画案の評価は、整備水準・効果の評価と地区住民、関係機関等への、整備計画案の提示及び意見聴取による評価の2段階で行なわれる。④1段階の評価は通過交通の削減、アクセシビリティの向上、消防活動困難地区の解消、歩行者空間の拡大、区画道路における自動車交通の軽減、その他地区の特

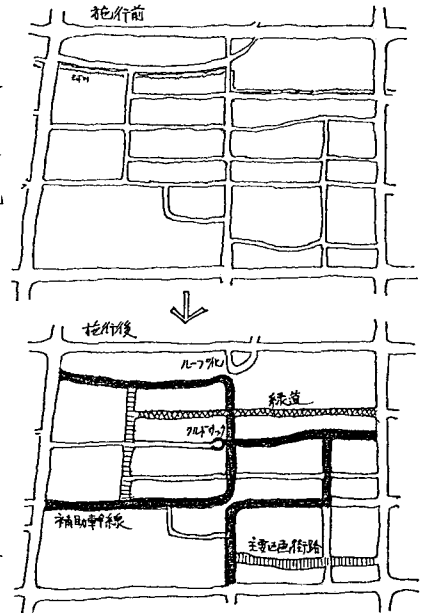


表-2 居住環境整備事業の概要

事業目的	(1) 地区の交通安全の確保 (2) 地区の防災機能 (3) 地区の居住環境の保全
地区選定	(1) 既成市街地で上記の目的に於いて区画街路の整備が必要な地区 (2) 区画整理事業等の面的整備事業の効果が低い地区 (3) 幹線街路に接し小学校程度の一団地地区
調査及び計画案の作成	- 調査マニュアルにより進められる。 ①基礎調査②交通調査③住民アンケート調査④関係機関からの意見聴取に基づいて⑤整備計画案を作成する。 - この間に街路課と2回協議 - 原則として半年度で行なう 1/3の補助
計画決定 事業認可	- 市町村、県の都計審に計る - 県の認可を経て都市計画決定 - 多くの場合事業認可の作業が同時に行なわれる。
事業実施	2種街路事業(補助幹線) ①補助幹線、区画街路の改良 ②区画街路のクルドック・ループ化等③歩行者空間の拡大④消防活動困難地区の解消⑤照明増設

事業費の消化率を示している。また、計画路線の中で

都市計画決定をすべて行なっている地区として1、2

、4地区、一部を行なっている地区として3、5、10

、12地区、まだ計画決定路のない地区として6、7、

8、9、13、14が挙げられる。計画の熟度としては、

大きくこの3つのグループに分けられよう。

4) 事業プロセス上の問題点

事業を進めていく上で関係する主体を図-8に示す。これらの主体は大きく、A関連部局、B住民、C上位担当部局、Dその他に分けられる。これらの主体との間で事業プロセス上起きる問題を整理すると次のようなものが挙げられる。

A 関連部局との関係

①駅前広場、公共下水道、公園等の他のプロジェクトとの調整に関する問題。これらのプロジェクトが事業の阻害要因となる場合として、前提となる事業であるにもかかわらず事業が選択していない場合や、事業自体が不明確な場合が挙げられる。また促進要因となる場合もあり、例えば他のプロジェクトの一部として当事業が位置づけられる場合、同時施行が効率的な場合などが挙げられる。

②土地地区画整理事業との事業選択に関する問題。地区特性により、当事業と土地地区画整理事業との事業効果の判断が問題となる場合があり、住民も名めた3つの主体がからまった問題となるケース(調査地区では2ヶ所)がある。

③道路の管理、交通規制、緊急車両に関する問題。土地地区画整理事業がすでに行なわれ、通過交通が多い地区、積雪地帯の地区において特に問題となる。交通規制については担当が果となるため調整のタイミングが特に問題となるようである。

④都市計画決定に際しての都市計画地審議会あるいは都市計画課との考え方や手続き上の問題。計画決定段階において上続き上の困難さを問題点として指摘する担当者がある。すなわち、地区レベルの施設であり、ゾードに決定される都市計画決定は事業実施上大きな重荷となる。

B 住民との関係

①当事業範囲外の要望についての対応に関する問題。当事業は事業名からして、中近い施設を対象とした事業であるとのイメージを住民に与えるとともに、事業実施上種々の要望が出されるが、担当課の範囲では対応できないものが多いため、住民の合意を得にくい場合がある。

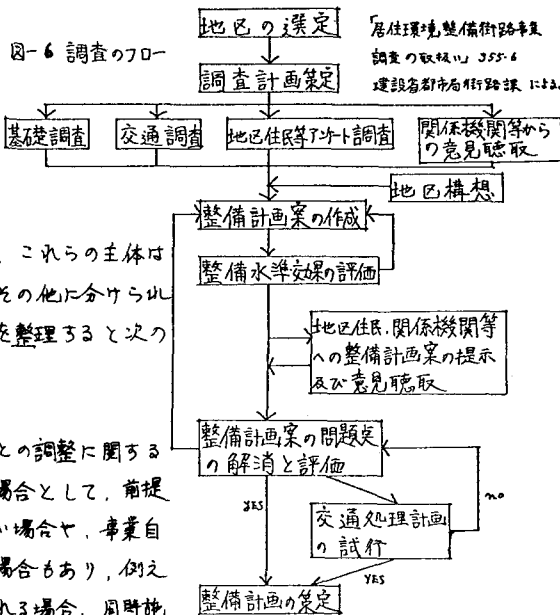
②計画案の修正に関する問題。道路の位置、フルダック、ルーフの位置や形態、交通規制等に對して住民から多くの意見が出される。この段階で充分なコンセンサスを得ることが用地買収のための前提となる。

③代替地、補償等の用地買収に関する問題。特に地方の中心都市においては、現在の居住地の周辺に代替地を要求するケースが多いようである。当事業の場合は、地区内でのコンセンサスを得ることにより、幹線道路の場合よりは用地買収はスムーズに進む場合が多いようである。

C 上位担当部局との関係

①当事業の目的と計画案の整合性に関する問題。上記のような地区の種々の問題から、計画案が事業目的からはずれていく場合があり、この点について特に建設省街路課との間で問題となることがある。

②補助金に関する問題。単年度ごとの補助額は県及び国の担当課との交渉により決定され、事業実施のタイミン



年度(昭和)						年度(昭和)					
年次	1	2	3	4	5	年次	1	2	3	4	5
1	1	2	3	4	5	2	1	2	3	4	5
16	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
1915	1	2	3	4	5	2009	1	2	3	4	5
28	1	2	3	4	5	10	1	2	3	4	5
2	1	2	3	4	5	9	1	2	3	4	5
1	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
313	1	2	3	4	5	5206	1	2	3	4	5
20	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
3	1	2	3	4	5	10	1	2	3	4	5
3	1	2	3	4	5	7	1	2	3	4	5
3200	1	2	3	4	5	5400	1	2	3	4	5
12.5	1	2	3	4	5	1	1	2	3	4	5
4	1	2	3	4	5	11	1	2	3	4	5
12	1	2	3	4	5	1	1	2	3	4	5
573	1	2	3	4	5	493	1	2	3	4	5
75	1	2	3	4	5	183	1	2	3	4	5
5	1	2	3	4	5	12	1	2	3	4	5
1	1	2	3	4	5	4	1	2	3	4	5
2891	1	2	3	4	5	2976	1	2	3	4	5
79	1	2	3	4	5	67	1	2	3	4	5
6	1	2	3	4	5	13	1	2	3	4	5
0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
3656	1	2	3	4	5	1150	1	2	3	4	5
10	1	2	3	4	5	1	1	2	3	4	5
7	1	2	3	4	5	14	1	2	3	4	5
0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
2891	1	2	3	4	5	6220	1	2	3	4	5
0.4	1	2	3	4	5	0.2	1	2	3	4	5

②その他、用地交渉の担当者
 の人材不足、道路デザインや
 計画作業上の技術的問題など
 とともに、同一課に相当する
 周辺の幹線道路の進捗状況に
 因する問題が関連事業として
 挙げられる。

以上のような問題が事業などの段階で起きているのをまとめたのが、表4、5である。主体別には、a、b、cとも同様の数となっているが、最も問題となるのは住家との関係である場合が多い。段階別には、計画決定段階、計画案の作成段階、実施段階、地区決定段階、調査段階の順に少なくなっている。

各事業段階における住民の

らの要望をまとめたのが表一
6である。住民からの要望が
これにすべて含まれていると
は考えにくい。全体の傾向
は示しているように思われる。

・要望の種類としては、地区内道路に関するもの、道路の排水に関するものが多いが、

表一 要望の内容と対応

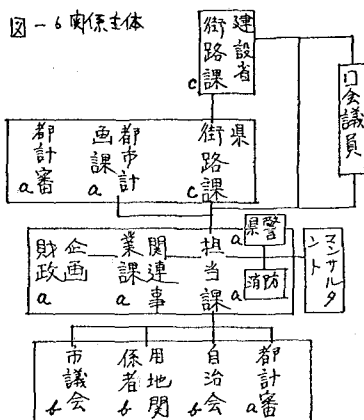
	1	2	3	4	5	計
a	3 1, 3. 10.	0	4 3. 6. 9. 10.	4 2. 3. 5. 10.	3 1. 2.	14
b	2 10. 13	0	4 3. 4. 10. 12	5 1. 3, 4 9. 10	3 3. 9 14.	14
c	4 4. 5. 10. 13.	0	5 3. 4. 10. 12 14.	6 7. 5. 4. 5. 10. 11	0	15
d	1 10.	0	2 1. 13	1 5.	2 4. 7	6
計	10	0	15	16	8	

試	1	2	3	4	5	計
a	1	0	2	1	2	6
	1		6.9	2	1.2	
b	1	1	2	5	5	14
	10	13	3.13	1.3 9.12 12	3.9 10.12 14	
c	2	0	4	2	0	8
	4		4.10	4		
	13		12.14	5		
d	0	1	0	1	1	3
		1		5	8	
計	4	2	8	9	8	

項目	1	2	3	4	5	計
地区内 の道路	○・ 3 4		○△・ 10.9.8	○△△ 1 3 10		8
外圍の幹 線道路			○ 8	・ x 1 9	x 9	4
水肉題	△ x 13 3		○○○ 3 8 9	△ x 10 12	○ △ 12 3	9
袖僕			x 10	x 10	×××○○ 5.14.23	7
その他	△ x 13 10		○ ○ 4. 9			6
計	6	0	10	8	8	

○; 対応する. △; 考慮する. ×; 说得する. ・; 回答なし.

图 1-6 关系主体



a 閩運郵局, b 信民, c 担当口位郵局

以上のような問題や住民要望により、担当者の事業制度に打つ意見として次のようなものが挙げられる。

当事業実施に伴ない他事業が影響とされる場合が多く、また対象地区内で実施されている肉連事業の進捗状況が当事業に大きな影響を与えるため、補助範囲を拡大し、肉連事業の実施プログラムの調整機能等の複合的な事業が行なえるよう制度の強化が要望が多く出されている。

当事業は面的に道路を整備することを目的としているにもかかわらず、計画決定は線的に行なわれるため、多くの労力が必要となるとともに、状況に応じた計画変更が困難となる。地目レベルの施設であるから、面的に地目を設定した以後の計画決定の方法が簡略化に打つる要望が多く出されている。

事業の進捗率が低いために効果が上がらないとの声が多く、補助率をアップする必要があるとの要望が多い。

5. 考察

地元で起きている問題を結構的にまとめれば、次の二点に集約される。オ一氏は、当事業の目的である交通環境の整備により地区環境を改善しようとする方向に押し、これを地区の一体的環境整備といかに結びつけ総合化していくのが大きな問題として認識されている。オ二氏は、地区レベルの道路整備手法の適正化に因してである。これには、計画手続の簡素化と財源の拡大が含まれる。このような問題点はいずれも当事業が街路事業の一環として、地区道路を整備していこうとするときの制約によるものであり、これらの問題を基本的に検討するためには、街路事業の材料の中での検討が不可欠となり、本稿の範囲を超える問題となる。いずれにしてもこれらの問題は、当事業制度にとって根源的問題であるが、これまでの実績からみてまだこれらの問題を事業制度そのもののあり方として検討するまでには問題は起していないように思われる。

—23—

さらに、地区の状況によっては、住民の代表の計画作成時における参加、逆に計画主体そのものを住民として協議会等で案を検討する必要のあるケースもあろう。このような場合には少なくとも2年程度の調査・計画期間が必要であらう。現に地方自治体レベルにおいて「街づくり要綱」、あるいは「コンサルタント派遣制度」を設けて、実績をもっている例もあり、また当事業実施地区でもこのようなケースが幾つかみられる。

オ2 案については、まず地区道路整備は基本的に市町村と南苑者により整備されるべきであり、公的整備の範囲と費用負担の考え方が確立される必要がある。現状においては、当事業が導入された地区においては、ほとんどの道路を、オ2種街路事業として整備する考え方をとっているが、本来当事業が行なう範囲、自治体で整備すべき範囲、南苑者が負担すべき範囲に付するルールが必要であらう。公私の負担原則については先駆的自治体の試行の例もあり、また最近では建築許可の行政指導のための細街路網計画を作成している自治体も出てきている。これらの考え方で当事業の一枚葉を見い出し、種々の手法が組合わされていかなければならないと考えられる。

地区レベルの環境整備は多くの即地的問題に付ふせねばならず、明確な形で計画のプログラムフォーメーションが行ないにくい。そこで、個々の技術的問題に対する研究とともに、事業を全体として把握し親定の問題がどこにあるかを明確にする必要がある。逆に関係主体が地区内に集中するため、全体としての問題を把握しやすい側面も持つ。このような意味からこの分野において、表決決定過程に着目した事例調査が有効な情報を提供すると考えられるが、分析フレーム、調査方法など体系的な方法論の確立を望まれよう。

参考文献

居住環境整備計画に因る基礎調査 建設省都市局街路課 1978. 1979

自動車時代の都市づくりの課題 日本交通政策研究会 1980

計画規制・地区改善手法に付する住宅地区の計画と道路整備 都市計画 40/12. 1990