

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*

A Study On Work Process for Revision of Planned Road by Administrative Divisions and Achievement *

西勝史人**・中川義英***

By Fumito SAIKATSU**・Yoshihide NAKAGAWA***

1. はじめに

(1) 研究の背景

近年、過去に都市計画決定された道路を廃止・縮小する、いわゆる都市計画道路の見直し(以下見直し)が報告されている。このような背景に、都市計画道路については未改良延長が一向に減らず、未着手の路線が多く存在し、長期に渡り都市計画制限を周辺区域にかけているという問題がある¹⁾。こうした状況を鑑みて国土交通省が2001年度の都市計画運用指針の中で都市施設に関する都市計画の見直しの必要性を示し、全国的に見直しの取組みがはじまった¹⁾²⁾³⁾。一方、都市計画道路はまちの根幹的施設として早期事業化が必要で、多くの自治体が見直しの必要性を認識していながらも、見直し作業に本腰を入れられていないのが現状である。各自治体独自の体制・評価方法で見直しを行っており、2008年までの見直し実績は路線延長396.8kmで、その約6割を5自治体(大阪市、岐阜県、仙台市、香川県、熊本県)が占めており、見直し作業の進捗に各都道府県で大きな違いがある¹⁾。

ここで、見直し路線決定に大きな影響を及ぼすとされ、各自治体で見直し作業のプロセスが異なるものとして、対象路線の選定や評必要性及び実現性の評価、見直し主体^(注1)等が挙げられる。評価方法に関しては判断基準を定量化しているものは少なく、自治体別に評価方法が適正かどうかは不明である。見直し路線選定の際に事業の長期化が予想される区画整理手法や再開発手法の中で位置づけられる道路も必要性が高いという理由で、見直し対象より除外されているケースもある。また、交通需要推計や費用対効果の分析等が結果のみ示され、行政の都合・意向が強く影響し、住民の行政不信を招く危険性があり、行政内部による道路計画の問題も指摘されている^(注2)。

*キーワード：都市計画道路見直し

**学生非会員、早稲田大学大学院創造理工学研究科
(東京都新宿区大久保3-4-1、TEL03-5286-3398)

***正員、工博、早稲田大学理工学術院教授
(東京都新宿区大久保3-4-1、TEL03-5286-3398)

(2) 研究の目的

そこで本研究では、全国的に見直しの検討事例で用いられている評価方法や評価項目、結果に用いられたデータを把握、その設定背景や都道府県の役割、住民参加の状況等の調査を行い、そのプロセスの違いや特徴を検証する。そして、実際に見直しがされた実績をふまえ、自治体間の比較・分析を通して見直しが実現された要因を明らかにし、今後の見直しシステム再検討の際の一助となることを目的とする。

2. 研究の概要

(1) 既往研究

都市計画道路の見直しを扱った既往研究としては、梅宮ら⁴⁾による愛知県犬山市の歴史的町並みにおける事例に着目し、見直し状況と合意形成過程、阻害要因の抽出を行ったもの、佐野ら⁵⁾による新潟県村上市における見直し事例に関するもの、大道⁶⁾による岐阜県の先進事例に着目し、見直しの促進要因を検証したもの、川瀬による岐阜県での取り組み報告³⁾、高倉ら⁷⁾による福井県内の狭幅員・長期未整備都市計画道路に着目し、交通機能だけでなく道路の持つ多様な機能から見直し問題を検討する必要性を主張し、住民の意識や意向をアンケートによって把握し、それに基づいて長期未整備問題を捉え、見直しの方向性について論じているものがある。住民訴訟に焦点をあてたものとして、川崎ら⁸⁾による見直しに関する訴訟の事例を挙げ、今後の検討課題を考察したものがある。

また、最近の2009年の研究発表では、見直しガイドラインに関する研究もなされている。塚田ら⁹⁾は、見直しの全国傾向の把握より、見直しの必要性や整備の優先順位を定量的に評価する手法の提案を行っている。実際に群馬県前橋市をケーススタディとしてAHP法を適応し、地域特性を総合的に評価できる手法として提案している。倉根ら¹⁰⁾は都道府県及び政令市で策定された見直しガイドラインを概況し、続いて長野県をケーススタディに県及び2市で実施した都市計画道路の見直しに関するアンケートの結果から、行政の認識という点で見直しの際に生じる課題を明らかにしている。

(2) 研究の位置付け

以上の研究は1地域に着目した事例研究や、見直しに係る主課題の一つの住民補償をめぐる合意形成過程や住民の意識構造の分析に絞った研究が多い。本研究は、これら問題の前段階ともいえる検証作業に着目する点、対象地域の比較をするため、全国的状況を概況した既往研究も基礎とし、さらなる詳細な検証プロセスに関して複数地域の評価・作業方法を考える点で新規性を有すると捉える。昨年度より見受けられる全国ガイドラインを概況している研究⁹⁾¹⁰⁾は、自治体アンケートからの単集計によるもので、詳細な内容での比較も行われておらず、まだ蓄積段階にあるといえ、本研究は①見直しに関わる詳細なプロセスや作業の比較分析を行うこと、さらに②見直し作業の評価方法の特性や性質を把握し考察することが、今後円滑に見直しを進捗させていく上で意義があり重要といえる。

(3) 研究の方法

○都道府県別の特徴及び評価方法の整理

対象は都市計画道路見直しガイドラインを策定及び公開している都道府県とする。各都道府県の見直しガイドラインや都市計画審議会資料等の文献調査を通して、対象路線の設定や評価項目、検証フロー等の内容を整理、また住民への合意に関わる記述、策定経緯の調査を行う。

○見直し現況調査

見直しの評価カルテの閲覧（web）や都市計画決定図書調査を通して、各都道府県の見直し実績を調査する。見直しに至った路線数や見直しの経緯について、複数の自治体を取り上げて明らかにする。

○評価方法と見直し現況の関係分析による見直し方法・体制の性質把握及び今後の考察

調査結果を基に、評価方法と対象路線の現況との関係性について考察する。各種評価方法の性質を理解し、どのような方法、体制、過程を経て見直しを行っていくべきか、その方法を提示する。

3. 都道府県別の見直し方法の特徴

(1) 研究の着目点

2009年6月現在、公開されている40の都道府県を対象に見直しガイドラインを概況し、策定年、見直し対象路線の範囲、見直し候補路線の評価の視点、評価フローの概略、廃止路線の検討方法、見直しの主体、住民参加の記載、策定方法に主な差異が見られた。

ここで、ガイドラインの記載より、見直しの内容は概ね図1及び表1のように整理できる。また、見直しに関わる課題として、ガイドラインの記載より問題点として挙げているものを表2に整理する。

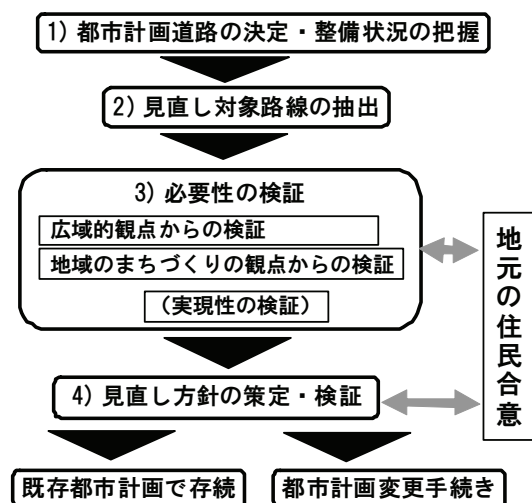


図1 都市計画道路見直し作業プロセス（注3）

表1 都市計画道路見直し作業プロセス補足¹¹⁾

1) 都市計画道路の決定・整備状況の把握	都市計画道路の見直しの契機となる社会情勢の変化や都市計画道路網の整理を行う。また、従来どのように必要性が検証されてきたのか、見直しにおける方針を整理する。
2) 見直し対象路線の抽出	都市計画道路の整備状況を踏まえ、未着手区間や一定年経過した道路の抽出を行う。
3) 都市計画道路の必要性の検証 ¹¹⁾	「広域的な観点」と「地域のまちづくりの観点」の2つの観点を踏まえ、必要性の検証や変更の場合の合意形成を進めることが必要である。広域的な観点は、都市全体の交通ネットワークや防災上のネットワーク等が挙げられる。地域のまちづくりの観点は、周辺地域の将来のまちづくりの方針が考えられる。
4) 都市計画道路の検討	将来交通量、既都市計画決定の合理性、事業化の見通し、費用対効果、ネットワークへの影響、住民意向の把握等を総合的にを行い、廃止、変更、存続等を決定する。

表2 見直しに関する問題点

課題点	課題の内容	主な記載都道府県
住民合意形成	・地元説明会等で事業時期を聞かれることが多いが、計画的なスケジュールを示すことが困難。 ・事業化の見通しがない限り、地元対応が困難なため、再検討が必要と判断された路線であるものの、見直しを行うことができていない状況。 ・住民は道路整備に対する期待を持っており、見直しに関する合意形成が困難。	北海道、青森県、岩手県、岐阜県他多数
道路構造令との整合が困難	現況職員に計画変更しようとする場合、道路構造令と整合しないことがあり、変更しても再整備の見込みのない制限が残存。昨今の歩行者・自転車者の進み方からも不適。	北海道、茨城県
関係市町村等との調整不足	・関係市町村との調整に時間が必要。 ・鉄道との交差の中には、立体交差の都市計画道路を平面交差に見直し事業化を図りたい路線もあるが、鉄道事業者との協議が整わず未着手となっているケースが存在。	茨城県
見直しに係る費用の確保が困難	見直しにおいては将来交通量を予測する必要があるが、交通調査が実施できるか不明。単独費での見直しに係る調査を実施することが財政上困難。	北海道、青森県、秋田県、茨城県
見直しの合理的理由の整理が困難	都市構造の変化及び今後の見直しを整理し、道路の機能を今日的視点から今一度明確にした上で見直し後の将来交通量のチェック等を行い、その必要性について合理的理由を明確にする。しかし、見直し理由・必要性の整理が困難で、将来交通量予測に課題がある。	兵庫県、島根県
関連する都市計画の変更	都市計画道路の見直しと併せ、都市施設の位置の変更や地区計画などの他の都市計画の手法を活用した地域のまちづくりのあり方についても検討を行うことが望ましい。	山口県、高知県

これらを踏まえ、技術的な問題（道路構造令との整合等）を除いて、各都道府県の見直し作業の特徴を把握すべき視点として、図1の1)～4)に対応する、①路線選定の基準、②必要性の検証内容、また表2で見直しの課題として挙げられているもののうち③市町村との役割分担（調整）、④住民合意形成を挙げ、以下これらの項目に関して整理を行う。

(2) 見直し路線の抽出基準（図1, 2)に対応）

見直し路線抽出基準は、様々な基準が設定されているが、多く見られるのが事業未着手期間によるものであった。それぞれ30年以上、20年以上、10年以上としている自治体があり、図2にその事業未着手期間の区分別

に整理した。30 年以上とする根拠として、マスタープランによるもの、住宅の耐用年数から推測して建替え時期と合わせたものがあった。同じく 20 年以上・10 年以上のものとしては、マスタープランの目標年度によるものが多く見受けられた。また、未着手路線の大半（概ね 70%以上）が未着手基準年以上を占めている場合も、それを理由としている。基準のないものに関しては、全て必要性評価や路線の検証をするというもの、未着手路線のみを対象にするもの等の違いが見られた。

未着手期間による見直し路線の抽出基準	その他の基準による見直し路線の抽出基準	
	特に基準なし	その他の基準
	30 年以上未着手	30 年以上未着手
山形県	未着手となっている道路のうち、計画決定後 30 年以上を経過している道路が全体の 75% を占めていること、また、住宅等の一般的な建築物の建て替えが 30 年程度とされており 30 年を超える現行は地権者に多大な負担を強いいることをふま、都市計画決定後 30 年を経過している都市計画道路を候補対象とする。	北海道（10 年以上事業化予定なし） 都市計画道路の区域内では建築制限が設けられており、本道建築業等では用地取得が容易な状況となっており、30 年以上未着手の都市計画道路区域内においては、再度許可申請して建て替えが行われることとなり、地権者に多大な負担を強いいることが考えられることから、都市計画決定後 30 年以上を経過している都市計画道路を対象とする。
	都市計画道路の整備には相当程度長期間を要するが、未着手となっている路線では社会経済情勢の変化や代替道路の整備に伴い都市計画決定当時想定された必要性が変化している可能性も考えられる。特に、道路法施行法（昭和 43 年）の路線はこの趣旨が強いため、当初都市計画決定後 30 年以上を自安として検討を行うものとする。なお、30 年未満の路線であっても、必要に応じて見直し検討を行う。	岡山県（上位計画との整合） 都市計画区域マスタープランは概ね 20 年後の都市の姿を展望した上で土地利用を定めるものとなっていることから、20 年以上経過しているものについては、検証が必要。 ・耐用年数が短い本道建築物の法定耐用年数は 20 年程度であることから、決定後 30 年を経過する未整備都市計画道路の区域内では建築物の建て替えが行われているものと考えられ、検証が必要。 ・他に大宮（地形・地物との不適合を有するものは抽出） 山口県（他に歴史的文化遺産があるもの・地形的要因・周辺の土地利用に多大な影響を及ぼすもの）
福島県	都市交通マスタープランや総合都市交通マスタープラン等の都市計画関連の計画は、概ね 20 年先を見通した計画としており、都市計画決定から 20 年以上経過した都市計画道路については、その役割が変化している可能性があるため、見直し対象路線とする。	石川県（補助幹線道路は必ず抽出） ・20 年という期間は一般には現実的な構想に対する予測の限界であるとされており、これ以上の期間は計画としての意義が少ないこと、都市計画区域マスタープランや道路整備長期計画は概ね 20 年後とされていることから、補助幹線道路については、区域内で完結する道路であるため、整備効果を考えた上で、地域の実情に応じて見直しを行うこととする。市街地開発事業等と一体的に整備される場合が多いこと、暫定通行が無い場合、車の通行が困難な場合があることから、20 年未満であっても見直し対象路線とする。
	他に群馬県・埼玉県・神奈川県・新潟県・三重県・熊本県	他に高知県（今後 10 年以内に事業化が困難な路線） 大分県（整備・見直しに関して住民からの要望・提案等がある道路）
茨城県	計画決定後 10 年以上経過しているものを優先する。なお、整備の優先順位は「重要道路整備アクションプログラム」や市独自に作成された整備方針等に基づくものとする。	鳥取県の都市計画区域マスタープランにおいて「概ね 10 年以内に整備または増強することを予定している主要な施設」に位置付けられているため。 （土壌・自然環境及び歴史・文化的背景）
	新幹線等全て対象 [東京都・高知県・鳥取県・福岡県・岐阜県] 未整備路線を含む路線全て対象 [他に山梨県・愛知県・徳島県・愛媛県・宮崎県]	実施予定なしのもの全て [長崎県] 10 年以上実施予定なし [兵庫県・沖縄県] 未整備路線を含む路線・補助幹線道路 [静岡県]

図 2 見直し路線抽出基準とその設定理由

表 3 見直し評価及び検討項目の一覧（注 4）

	必要性の評価					実現性の評価					見直し方針検討方法				
	ネットワーク機能	交通機能	まちづくり支援	市街地形成機能	空間機能	防災・医療活動	現地状況	構造面（適応性）	社会状況	財政状況	将来交通計画の合致性	事業化の必要性	費用対効果	ネットワークへの影響	代替性
北海道	★	★		★	★	★	★	★	★	★	●	●	●	●	●
青森県	△5(1)(2)(3)	△8(3)		△4(1)(3)	△3(3)		△3(5)	△4(1)	△4(4)	△1(5)	●	●	●	●	●
岩手県	★	★		★	★		★	★	★	★	●	●	●	●	●
秋田県	★5	★5	★5			★4	★5	★2	★1	★1	●	●	●	●	●
山形県	△2	△2	△1		△2		△3	△1			●	●	●	●	●
福島県	△3	△4		△2	△3		△3	△1	△1	△1	●	●	●	●	●
茨城県	△2	△2		△4	△3		△1	△2	△2	△2	●	●	●	●	●
栃木県	△4	△2	△3	△1	△2	△2	△4	△2	△2	△2	●	●	●	●	●
群馬県		★2	★2		★3	★1	★1	★1	★1	★1	●	●	●	●	●
埼玉県		★2	★2	★2	★2	★1	★1	★1	★1	★1	●	●	●	●	●
東京都	★2	★2	★2	★2	★2	★1	★1	★1	★1	★1	●	●	●	●	●
神奈川県	×2(1)	×1(1)	×1(1)	×1(1)	×1(1)	★1	×1(2)	×1(2)	×1(1)		●	●	●	●	●
山梨県				△1	△1						●	●	●	●	●
新潟県	△1(3)	△3(1)		△1(1)	△1(1)	△1(1)	△1(2)	△1(2)	△1(1)	△1(2)	●	●	●	●	●
富山県	△5(1)	△2(1)(2)	△3(1)		△1(1)	△1(1)	△3(3)				●	●	●	●	●
石川県	△	★	★		★	★	★		★	★	●	●	●	●	●
岐阜県	△	△			△	△	△	△	△	△	●	●	●	●	●
静岡県	△1(1)		△1(2)	△1(3)	△1(3)	△1(2)					●	●	●	●	●
愛知県※1	△	△		△	△	△					●	●	●	●	●
三重県	△2(1)	△1(2)		△1(2)	△1(2)	△1(2)	△1(2)				●	●	●	●	●
滋賀県	×	×	×	△3	△3	×	★3	×		×	●	●	●	●	●
京都府				△3	△3		★3		★1		●	●	●	●	●
大阪府	★1	★2	★1	★1	★1	★1	★1	★1	★1	★1	●	●	●	●	●
兵庫県	★1	★1	★1	★1	★1	★1	★1	★1	★1	★1	●	●	●	●	●
鳥取県		★8		★4	★4		★4	★2	★2	★1	●	●	●	●	●
島根県		★1		★1	★1		★1	★1			●	●	●	●	●
岡山県※2	×1(1)(2)	×2		×2	×2	×2					●	●	●	●	●
山口県	★2	★3		★3	★6						●	●	●	●	●
徳島県	△5	△5	△5			△5	★5	★2	★1	★2	●	●	●	●	●
香川県	★5	★3	★1	★1	★1		★4	★1	★1	★1	●	●	●	●	●
愛媛県	△1(4)	△2(1)	△5(1)		△1(4)	△2(1)	△1(3)	△2(3)	△1(3)	△2(3)	●	●	●	●	●
高知県	★1	★3	★4	★1	★3		★10		★1	★1	●	●	●	●	●
福岡県	★1	★2		★3	★3	★2	★3		★1	★1	●	●	●	●	●
佐賀県		★3		★4	★3		★3		★1	★1	●	●	●	●	●
長崎県		★7	★3		★4	★2	★7	★5			●	●	●	●	●
熊本県	★	★	★	★	★		★1	★	★	★	●	●	●	●	●
大分県		△4(1)	△3(1)	△2(1)	△3(1)		△1(1)	△1(1)		△1(1)	●	●	●	●	●
宮崎県		★8(1)★1(2)		★4(1)★1(2)	★4(1)★1(2)		★4(1)★1(2)	★3(1)	★3(1)	★1(1)	●	●	●	●	●
沖縄県	★2	★3	★3		★2	★2	★2	★1	★1	★1	●	●	●	●	●

【凡例】★：重みづけを設定し、定量化 ★：数値記入欄 ○：特に大きい、大きい、小さいといった3段階
 △：該当するかどうかの2択 ☆：自由記入、文章による定性的な評価
 ×：記載はあるがどのような評価かも不明
 【表記例】△3～2状の評価の小項目が3つ △4～2…自由記入欄の小項目が4つで、見直しフローの2段階で行う作業

（3）見直し評価項目（図 1 , 3） 4）に対応）

図 1 の 3)、4)に該当する評価項目及び検討項目の全国状況を以下の表 3 に示す。項目は見直しガイドラインの記述からキーワードを抽出し、設定した。また、概ね各項目の小項目は表 4 のようになっている。

傾向として、項目毎にその必要性や実現性を定量化して総合判断を行うもの、チェックシートのようなフローで検証を行うもの、路線カルテに各項目を文章で表わすものがある。項目ごとに順位付け（青森、神奈川、静岡他）があり、指標に優劣をつけている自治体もある。

（次章以降で分類を行う。）独自の方法で、評価項目を点数化したものが 8 自治体あったが、この方法をとることで、廃止・変更等の方針を将来交通需要推計に大きく依存することなく、点数化するものの一つとして決定している。

評価項目や集計方法の概況としては、類似しているものは数多くあるが、全く同じものはないことがいえる。また、必要性の指標は全ての自治体が導入している。中でも文献 11)を用いて、ガイドラインを作成していることが多く、その文献で区分けされている「交通機能」「市街地形成機能」「空間機能」が特に全国的に多い項目となっている。

他に地域独自のものとして、コンパクトシティ形成に寄与するもの（岩手・必要性）、密集市街地内での整備（山形・実現性）、観光振興（静岡・必要性）、米軍基地の影響（沖縄・実現性）等がある。中には、評価項目の大きな枠組みは決めているが、その詳細は委員会（学識経験者や地元住民等）において路線ごとに決めるという地区もある。

表 4 小項目の例

必要性の項目	ネットワーク機能	
	上位計画における位置づけ	広域ネットワークの形成路線
交通機能	主要地点への774路線	交通拠点への774路線
	主要幹線道路への774	
空間機能	多くの交通量が見込まれる路線	流滞緩和・解消に有効な路線
	交通事故の減少に有効な路線	代替路線がない路線
まちづくり支援	観光振興・産業活動を支援する路線	
	市街地での活動を支援する路線	市街地の土地利用を誘導する路線
市街地形成機能	歩行空間の高質化に有効な路線	
防災・医療活動	延焼防止機能を有する路線	避難経路確保・救急活動を支援
	消防活動困難地域の解消	医療活動の支援
現地状況	他事業関連で必要性高い	街なみや地域コミュニティへの影響
	商店街への影響	公共・公益施設への影響
社会状況	歴史・文化施設への影響	環境保全上の問題
	施工の精度	現行の道路構造と寸の不一致
社会状況	他路線での代替可能性の大きさ	住民の合意形成の程度
	財政状況の難度	

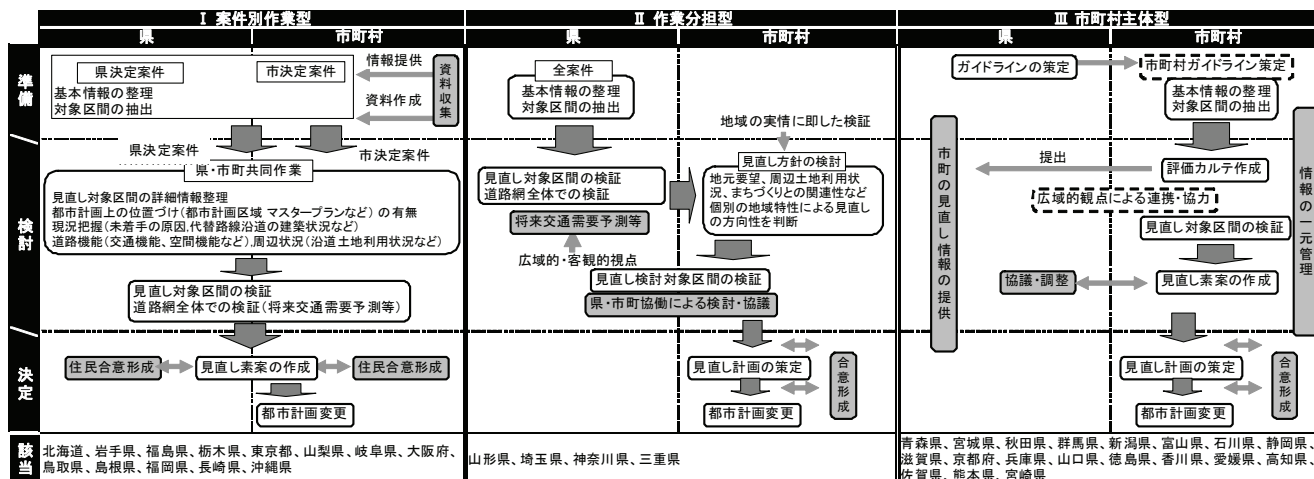


図3 都道府県と市町村の役割分担 (注5)

(4) 都道府県と市町村の役割分担

見直しにおいて、都道府県と市町村の役割分担も明確な差異が見られた。ガイドラインや都道府県及び市町村の都市計画文庫調査より、確認のできたものについて分類を行った。以下それぞれの類型について説明する。

【I 案件別作業型】：県決定と市町村決定それぞれのものをそれぞれが見直しをする体制。「計画決定権者が見直し主体となる」という記載の県も本類型とした。

【II 作業分担型】：広域的な観点を伴う必要性の検証、評価カルテの作成等を都道府県が担当し、市町村はより詳細な地域に即した検討、合意形成等を担当し、作業を分担する体制。県が広域的観点で積極的に支援するという旨の内容があった場合も本類型とする。

【III 市町村主体型】：多くの作業を市町村が担い、主体となって見直しを行う体制。ガイドラインの記載上で、県は市町村を支援する、積極的に協力するという旨の内容があった場合も本類型とした。

全体を概況して、類型III市町村主体型が大半を占めていた。これらに該当する地域では、都道府県見直しガイドラインを参考に独自に市町村見直しガイドラインを策定する市町村が多く見られ、独自の評価カルテを作成するところもある。また、次いで多いI 案件別作業型では、事例によっては県と市で重なる路線・区間があり、交通需要推計の調査は県が担う場合もあり、市町村の財源的問題を支援する体制が利点と言える。

(5) 住民参加

ガイドラインの記載より、住民参加の実施は、その見直し作業のタイミングと手法という点で差異が見られる。1.見直しガイドライン策定、2.見直し路線の抽出、3.見直し評価の実施、4.見直し方針の作成、5.案作成後という5つのタイミングでの住民参加手法をまとめたものを表5に示す。手法は任意的に書かれている場合が多く、地域（市町村）の事情・裁量に任せるという記述が多く、ほとんど明記していないものもあれば、各段階でどのよ

うな手法を用いて行ふべきかをフロー図で示す自治体（北海道、青森、新潟、岐阜、熊本、宮崎）もあり、認識の違いが見られた。手法として多用されているのが、アンケートやパブリックコメント、ワークショップ・懇談会・シンポジウム等で、主に4.見直し方針の作成、5.案作成後に見られる。建築制限がかかっている地権者に対する説明責任の記述もあり、検証の終わっていない初期段階からの住民参加は少なくなっている。

表5 住民参加のタイミングと手法 (注6)

	タイミング					備考
	1	2	3	4	5	
北海道		A:①、B:① C:②、③		C:①、②	C:①、②、③	
青森県		B:①		C:②、③	C:②、③	手法任意
岩手県	C	C		C:③、④	C:③、④	手法任意・内実施
山形県				O	C:②、③、④	
福島県			C:①	C:①	C:②	第三者機関の設置を求めている
茨城県				A:①、② B:① C:①、②、③、④、⑤	A:①、② B:① C:①、②、③、④、⑤	手法任意
栃木県						主な記載なし
群馬県					A:①、② C:①、②	
埼玉県					C	
東京都	A	A	A	A	A	見直し作業開始段階で、結果の公表段階が考えられる
神奈川県					A、C	手続時期に説明を十分に行う
山梨県					C:③	
新潟県				A:①、② B:① C:①、②、③、④、⑤	A:①、② B:① C:①、②、③、④、⑤	委員会設置や専門家派遣等を推進する手法
富山県				A:①、② B:① C:①、②、③、④、⑤	A:①、② B:① C:①、②、③、④、⑤	住民への都市づくり組織を促す
石川県				A:①、② C:②、③	C:②、③	住民主体の都市づくりを推進する
岐阜県				A:①、② C:②、③	A:①、② C:②、③	4の段階に進める初期段階から行うことが望ましい
静岡県		B、C	B、C	B、C	B、C	情報提供・意見交換は、必要事項の調査を進める初期段階から行うことが望ましい
愛知県	C:⑤	B、C	B、C	B、C	B、C	各段階で実施する
三重県					A:①、② C:③	
滋賀県					A:① C:⑤	他に任意の手法
京都府	C:⑤		O		C:③、④	
大阪府	B:①				C:③、④	
兵庫県					C	構築段階での早い段階で住民と協働する体制が望ましい
鳥取県			A		C:③	
島根県					C:③	
岡山県					B	必要に応じて各段階に意見聴取の場を設ける
山口県					C:③、④	
徳島県					A、C:③、④	
香川県			A		C:③、④	
愛媛県			B:①		C:②、③、⑤	
高知県					C	必要性の判断で、住民意向を把握
福岡県			A	C:④	C	
佐賀県					B:① C:②、③	
長崎県			C:④、⑤		C:②、③	
熊本県	A:① B:① C:②、⑤	A:① B:① C:②、⑤		B:① C:②、③	B:① C:①、②	他に任意の手法
大分県		B、C	B、C	B、C	B、C	2住民からの要望が抽出条件にあり
宮崎県	C:⑤		B:① C:①、⑤	B:① C:①、⑤	C:②、③	
沖縄県			A:② C:②、③、⑤	A:② C:②、③、⑤	C:②、③、⑤	

【凡例】 タイミング 1:見直しガイドライン策定、2:見直し路線の抽出、3:見直し評価の実施、4:見直し方針の作成、5:案作成後
手法:それぞれのアルファベット(A,B,C)及び数字①～⑦は表6に使う

表6 住民参加の手法 (注7)

	手法	対象
A 情報提供	① 広報資料	不特定多数
	② ホームページ	不特定多数
	③ 情報センター	
B 情報収集 意向把握	① アンケート	地域住民・学校・企業・関係団体
	② グループインタビュー	関係団体
	③ FAX、メール、電話	不特定多数
C 情報交換 計画調整	① 委員会	学識有識者・住民・関係団体
	② ワークショップ・シンポジウム	関心ある住民・関係団体
	③ 意見交換会・懇談会	
	④ 説明会	地域住民・関係団体
	⑤ 公聴会	地域住民・関係団体
	⑥ パブリックコメント	不特定多数
	⑦ 相談窓口	地域住民・関係団体
	⑧ 出前講座・勉強会	不特定多数

4. 見直し実績の把握と役割分担の関係

本章では、実際に計画変更又は廃止がなされた見直しの実績に関する整理を行う。見直し実績の有無を表したものを表7に示した。続いて、時系列的に見直し実績の把握を行うため、2006年度以前（ある程度の作業状況を概況するため）にガイドラインを策定し、かつ作業経緯の情報が得られた7自治体に関して整理を行い、以下の図4に示した。整理の際は、ある程度影響していると考えられる前章の（4）で示した都道府県と市町村の役割分担の類型別に行った。以下にその傾向を概況する。

○Ⅰ 岐阜県・大阪府・福岡県について

この類型の3事例については、一定期間でコンスタントに見直し計画案を提示できているのが特徴である。県決定の路線を中心に、見直し実績が蓄積されている。岐阜県は歴史的市街地で住民の意識が高いこともあり⁴⁾、県による合意形成の積極的な推進が見直しを促進されていること。大阪府では廃止と存続の二択で府が積極的に見直し作業を進めたことが大きな特徴としてあげられる。この類型は、特に都道府県の広域自治体としての強み（一律の方針や広域的な検証）が発揮され、短期間で複数の市町村（図4該当市町村参照）で作業の進捗が期待

できることが特徴であるといえる。

○Ⅱ 埼玉県について

見直しの前段階である路線の抽出や広域的な検証は県が担うため、広範囲を一律に作業が行える。また、埼玉県は年度ごとにスケジュールを立てており、2005年度に第1段階の再検証路線の選定（20年以上未着手路線）、2006年度に第2段階 見直し候補路線の選定（再検証による選定）、2007年度に第3段階 見直し路線の選定（廃止・変更路線の決定）を行っている。県と市町村の連携が強く、調整がとれる体制であることが求められる。しかし、計画変更を行う見直し主体は市町村であるので、住民合意形成等に要する時間に差異は生じる。

○Ⅲ 石川県・京都府・兵庫県について

本類型は市町村の裁量によるものが多いので、見直しプロセスは多様なものとなる。石川県では、都市計画審議会や専門部会等の機関を組織し、見直し作業が行われている。兵庫県では、県が検証作業（ガイドラインを策定させる以前より検討）を協力して行い、短期間での手続きを実現させている。京都府ではまだ実績はないが、府がガイドラインを策定と同時に市町村の見直し作業が開始されており、今後広範に浸透することが考えられる。

表7 第3章の分類結果と実績の有無

役割	評価方法	都道府県	基準(年)	実現性の評価	住民参加	実績	策定年
Ⅰ 案件別作業型	i	東京都	0		○	○	2004
		鳥取県	0	○	○	○	2009
		沖縄県	10		○	○	2006
		福島県	20		○		2006
		栃木県	30	○			2007
	ii	山梨県	0				2006
		岐阜県	30→0		◎	○	2001
		長崎県	20	○	○	○	2006
		北海道	30	○	◎	○	2007
		岩手県	0	○			2005
Ⅱ 作業分担型	iii	大阪府	30	○	○	○	2003
		島根県	10	○		○	2005
		福岡県	0	○	○		2005
		山形県	30	○		○	2005
		三重県	20				2007
	iv	埼玉県	20			○	2005
		神奈川県	20	○			2006
		秋田県	0	○		○	2005
		群馬県	20	○			2006
		石川県	20	○		○	2005
Ⅲ 市町村主体型	i	熊本県	20	○	◎	○	2005
		宮崎県	0	○	◎		2007
		京都府	0	○			2006
		徳島県	0	○			2006
		佐賀県	30				2007
	ii	青森県	0	○	◎		2005
		新潟県	20	○	◎		2006
		富山県	0	○			2005
		静岡県	0		○		2007
		愛媛県	0	○			2008
Ⅳ 市町村主体型	iii	兵庫県	0			○	2004
		山口県	30				2006
		香川県	30	○	○	○	2007
		高知県	20		○		2007
		滋賀県	0	○			2007
	iv	東京都	0				2004
		千葉県	0				2004
		東京都	0				2004
		東京都	0				2004
		東京都	0				2004

【凡例】
評価方法：第3章(3)で示した見直し評価の部分から類型化を行った
 類型 i：☆又は○がある→Ⅰ 定量化型
 類型 ii：△がある→Ⅱ チェックシート型
 類型 iii：順序付けがある→Ⅲ フロー型
 類型 iv：▼のみ→Ⅳ カルテ型（定性的）
 不明なものは無記名
基準：第3章(2)で示した未着手路線の年数の基準
住民参加：
 ◎：特に各段階で詳細に規定している所
 ○：変更案作成前の住民参加を行っている所
実績：2008年時点で複数路線の見直し変更が行われている所
策定年：ガイドラインの策定年

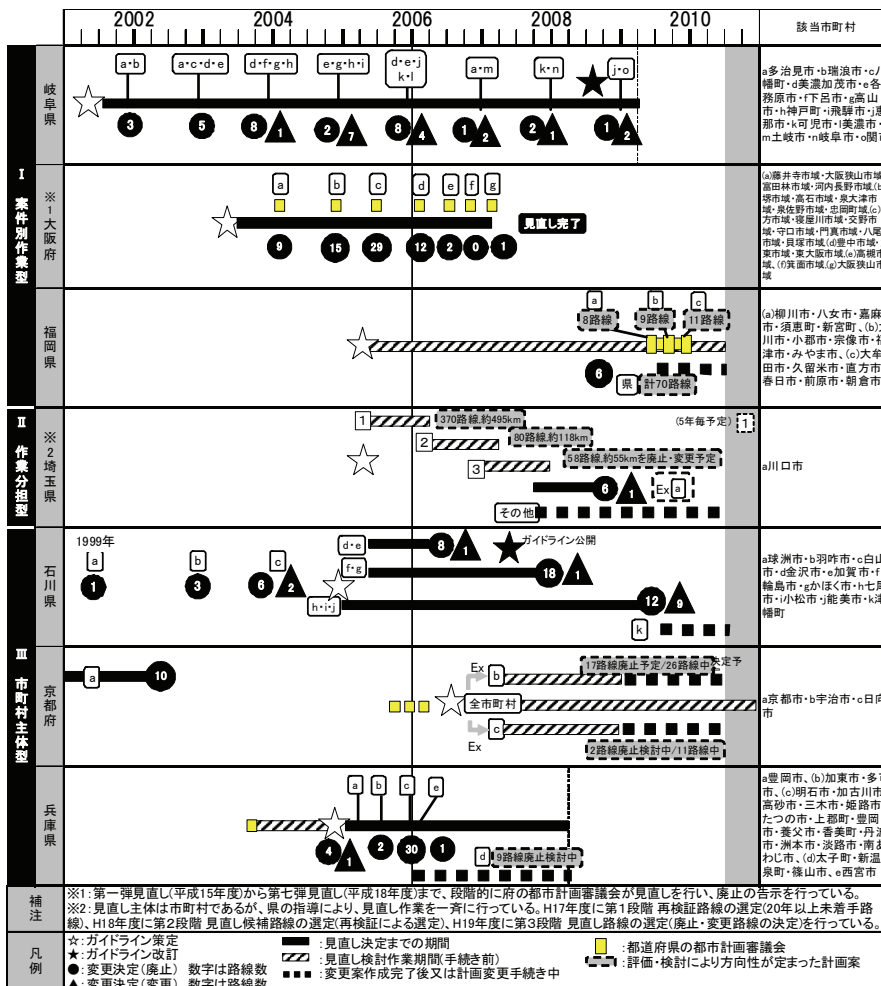


図4 見直し作業の経緯（7自治体）

5. 見直し方法の分類からの比較分析及び今後の考察

都道府県の見直し方法・体制別の特徴の関係を表7に示した。それぞれの分類ごとの相関と図4を見て、以下に考察を行う。

○路線抽出の際の未着手年数について

未着手年数の基準については、都道府県が一部を担当する類型Ⅰでは比較的多く、都道府県自身が抽出を行う類型Ⅱでは全ての自治体で見られる。もし未着手路線を全て対象にすると、都道府県の負担(地域によっては500路線以上の検証)が増大することが考えられ、定期的なスパン(5～10年)で今後見直しを行っていくためには、ある程度許容すべきものと考えられる。しかし、基準年未満の路線では、建築制限のかかっている住民の存在も考えられるため、何らかの措置も必要であると考えられる。岐阜県では、見直し実績が進んでいた2009年時点でガイドラインの策定8年後で改訂を行っており、基準年を30年以上未着手から、全ての幹線街路へと対象を変更している。見直しに進捗のある自治体は、今後基準改訂による柔軟な対応が求められるといえる。

○評価方法について

i 定量化型は県独自で評価方法の設定を行っているため、データの入手から点数化、案の決定(廃止・縮小等)まで具体的なプロセスが示されている。評価方法を規定した県自身が見直しを行う類型Ⅰが、最も行いやすいと考えられるが、市町村が主体となる類型Ⅲにも事例が見られる。類型Ⅲ-iは実績をあげているものが多く、市町村も一律の基準が具体的に示されることで行いやすいのでは、と考える。

類型Ⅲ-ii、iiiは実績がないが、検証方法が概略的なため、市町村での検証作業に時間を要してしまっていること、県との連携体制があまりとれていないことが考えられる。

○住民参加について

住民参加は、各項目の類型との相関があまり見られなかった。都道府県別に認識の違いが見られ、特に構想段階・検証段階での住民参加に触れていない自治体では、「地元住民への変更理由が十分であること」という記載や、建築制限をかけてきた地権者の訴訟事例の記載もあり、懸念が伺える。しかし、積極的な住民との協働で見直しを進捗させてきた事例もあり、その手法の質については今後も吟味が必要であるといえる。

6. まとめ

(1) 本研究の成果

- ・都道府県の見直し作業プロセスの違いを、①路線選定の基準、②評価の検証内容、③市町村との役割分担、

④住民合意形成に着目して整理を行い、いずれも明確な差異を確認できた。

- ・見直し実績を時系列的に把握した結果、都道府県と市町村の役割分担の違いで事例ごとに特徴が見られた。短期間で広範囲の見直しを行うためには、それぞれの類型で都道府県が役割を発揮することが望まれる。
- ・見直しの路線抽出の際の事業未着手年数の基準は、見直し実績を早期に進捗する上で有効と考えられるが、進捗と同時に適宜再考していくことが必要である。
- ・評価方法では、都道府県がある程度明確な基準を設け、指導することで、市町村に一斉に見直しを行うことが期待できる。
- ・住民参加の手法は多様で、適切な手法というものは見出せなかった。訴訟を懸念する自治体も見受けられる。

(2) 今後の課題

実績値との詳細な関係性の考察や見直し路線の廃止・変更に強く影響した評価項目の検証等、路線の個別事情を詳細に考慮して分析すべきと考える。

補注

- (注1) 見直し主体とは、対象路線の抽出や都市計画道路の必要性検証、変更計画案を策定するといった、作業を行う主体のことである。見直し主体は法で定められていない。
- (注2) 文献1)や各都道府県で公開されているガイドラインによる。
- (注3) 各都道府県ガイドラインから著者が作成。
- (注4) これら評価項目の集計は、都道府県ガイドラインに記載されている内容及び路線カルテを基に行っている。市町村の任意としている箇所に関しては、実際と異なる場合がある。
- (注5) それぞれのフローは、島根県(I)、山形県(II)、石川県(III)のガイドラインを参考に編集・作成。
- (注6) 表3と同じく都道府県ガイドラインに記載されている内容を基に整理している。事例によっては本表と異なる場合がある。
- (注7) パブリックコメントは、インターネット上に情報を載せている場合がほとんどなので、情報交換の類とした。
- (注8) 国土交通省調べ。9)にも記載あり。

参考文献

- 1) 小泉秀樹：「都市計画の見直しとカスタマイズ」, 都市計画, 特集; 都市計画のカスタマイズ, pp63-67, 2009年8月, 日本都市計画学会
- 2) 清水喜代志：「転機を迎えた都市計画道路の見直し」, 季刊まちづくり11, pp70-75, 2006年, 学芸出版社
- 3) 川瀬智彦：「岐阜のまちづくりと都市計画道路の見直し」, 季刊まちづくり11, pp76-80, 2006年, 学芸出版社
- 4) 梅宮篤子 岡崎篤行：「歴史的町並みにおける都市計画道路の見直しに関する合意形成過程—全国的な状況と愛知県犬山市の事例について—」, 日本都市計画学会都市計画論文集, NO. 40-3, pp. 505-510, 2005
- 5) 佐野育実 岡崎篤行：「目標都市像の共有に向けた市民レベルの合意形成過程—村上市における都市計画道路の見直しを事例として—」日本建築学会大会学術講演梗概集 2007
- 6) 大道亮：2001年以降の都市計画道路見直しに関する研究—岐阜県を事例として— 東京大学大学院都市工学専攻2008年度修士論文梗概集
- 7) 高倉淳美 野田満 加藤式男 川上洋司：「長期未整備都市計画道路の現状と見直しの方向性に関する基礎的研究—地方都市を対象に—」土木計画学研究・講演集No40(2009年)
- 8) 川崎興太 大村謙二郎：「長期間未整備の都市計画道路をめぐる都市計画訴訟に関する研究—都市計画道路の整備及び見直しのあり方を再考するために—」, 日本都市計画学会都市計画論文集, NO. 43-3, pp. 271-276, 2008
- 9) 塚田伸也 湯沢昭 森田哲夫：「都市計画道路の再評価の現状と評価手法の検討—群馬県前橋市を事例として—」, 日本都市計画学会都市計画論文集, No44-3, (2009.10), pp241-246
- 10) 倉根明德 川上光彦 森國浩一：「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—全国のガイドライン分析と長野県の事例分析—」, 土木計画学研究・講演集No40(2009年)
- 11) 日本都市計画学会編：実務者のための都市計画マニュアルⅡ 第6巻 丸善株式会社 pp57-63 2002