

# 都市計画道路と生活道路を含む 総合的な道路網計画と計画プロセス

石神 孝裕<sup>1</sup>・近藤 和宏<sup>2</sup>・屋井 鉄雄<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 一般財団法人計量計画研究所（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）

E-mail:tishigami@ibs.or.jp

<sup>2</sup>非会員 株式会社ライテック（〒162-0826 東京都新宿区市谷船河原町11）

<sup>3</sup>正会員 東京工業大学 環境・社会理工学院（〒226-8502 横浜市緑区長津田町4259）

E-mail:tyai@enveng.titech.ac.jp

本稿では、都市計画道路を中心とした道路網に関する計画枠組みを生活道路に拡張し、総合的な道路網計画として再整理した。生活道路の計画には法的裏付けがないこと、整備に長期間を要すること、都市計画道路は廃止すべきだが生活道路としては整備することが望ましい現道の扱い等の問題があり、これら問題の解決を意図した枠組みとなっている。道路網計画の枠組みとしては必要性が確認されたネットワークの計画と整備優先度を管理するプログラムという構成を基本に、都市計画道路と生活道路のそれぞれにおいてネットワーク計画とプログラムを作成することとしている。また、生活道路の計画根拠を高める観点からのプロセスの重要性を指摘した。

**Key Words :** *authorized road plan, local road plan, planning framework, planning process, review*

## 1. はじめに

戦後からの高度経済成長期にかけて、人口の増加、経済成長、交通量の増加、市街地の拡大等を前提に決定された都市計画道路は、近年の人口減少、低成長、市街地の拡大の収束等の社会経済情勢の変化を受けて、計画の見直しが進められてきている。

都市計画道路の見直しに関しては、都市計画運用指針<sup>1)</sup>において、都市計画道路を見直すにあたっての「ガイドライン」の策定や、ガイドラインに基づく必要性の検証等の考え方が示されている。平成 27 年 12 月時点で全ての都道府県でガイドラインが策定されており、政令指定都市についても、市独自にガイドラインを策定したか、県のガイドラインに従って見直しを進めている状況にあることから、都道府県、政令市の全てで見直しのガイドラインが策定されている状況にあると言える。各地方自治体は、ガイドラインに基づいて計画の見直しを行い、路線の廃止を含む具体的な都市計画の手続きを実施している。国土交通省の調べ<sup>2)</sup>によれば、都市計画運用指針が発出された平成 12 年 12 月から平成 27 年 3 月末までの間に、全国で約 2,000 路線、約 2,300km の都市計画道路の廃止（一部廃止も含む）が行われていた。

このように、都市計画道路の見直しが進みつつある中、最近では、都市計画道路などの幹線道路と地区の地先道路（建築敷地が接する前面道路）の中間に位置する道路、いわゆる生活道路のネットワーク計画の見直しを進める自治体が増えてきた。いくつかの地方自治体では、将来の生活道路に関するネットワーク計画を持っており、都市計画道路の見直しだけでなく、生活道路の計画の見直しが市民や議会等から求められる状況がある。都市計画道路と生活道路は相互に関連するものの異なる部署が担当していることが多く、それぞれの道路ネットワークの計画は異なる時期に別々の計画として策定されるケースが多い。しかし、本来道路網は段階構成を考慮して計画されるべきものであり、都市計画道路から生活道路に位置づけを落とすことも考えられることから、都市計画道路と生活道路のそれぞれのネットワーク計画は一体的に扱われることがより望ましいと考えられる。

都市計画道路に関しては、石神ら<sup>3)</sup>が、長期未着手都市計画道路が抱える課題に対して実務的に対応するために、都市整備の方向性に対応づけられた道路網計画を新たに位置づけて、道路網計画を定期更新することで必要性論拠を明確にするといった計画枠組みとプロセスを提案している。こうした状況の一方で、生活道路に関して

は、その課題に対応した実務からみた計画枠組みやプロセスの整理が行われていない。

そこで本稿では、石神ら<sup>3)</sup>による都市計画道路の計画枠組みとプロセスを踏まえ、生活道路のネットワーク計画が抱える問題を整理し、都市計画道路を生活道路が一体となった道路網計画の計画枠組みとその計画プロセスを提案するとともに、その考え方を実務の現場に適用して効果の検証を試みる。

なお、本稿でいう生活道路とは、都市計画道路のような幹線道路と狹隘道路（2項道路）の間に位置づけられる、幅員が概ね6～12mぐらいの道路を指す。

## 2. 既往研究における道路網計画の計画枠組み

生活道路に関して論を進める前に、都市計画道路の見直しと計画枠組みに関する考え方をおさらいする。都市計画道路の見直しと計画枠組みに関しては、石神ら<sup>2)</sup>が実務に焦点を絞って、都市計画道路が抱える必要性論拠や計画調整に関する諸問題に関して抜本的な解決となる方策を提示している。そのポイントは3つである。1つ目は、都市の持続可能性に対応した都市計画道路を構築するために、都市構造をはじめとした都市の大まかな形や戦略性を表す方針を設けて、この方針が個別計画の制約条件とする計画体系を構築し、そのもとで都市計画道路を計画することである。2つ目は、道路網計画を既往法定計画に取り込み、これを個別の都市計画道路と紐付けし、道路網計画を定期更新することで個々の都市計画道路の必要性をアップデートする方法である。3つ目は、道路の整備プログラムを設けて、直ちに事業化できる路線と長期的に事業化の見込みがない路線を区別し、事業化までに長期間を要することが明確な路線は53条規制を緩和し、長期未着手問題の解決を目指そうというものである。

本論においても、都市計画道路が抱える問題の解決を目指した上記の計画枠組みについては踏襲した上で、生活道路が抱える問題を解決するための計画枠組みとプロセスを次章以降で整理する。

## 3. 生活道路の特徴と抱える問題

### (1) 生活道路の特徴

ここでは、都市計画道路との対比を通じて生活道路の特徴を整理する。都市計画道路との違いは大きく分けて、計画の効力と整備手法の2点である。

都市計画道路は都市計画法に基づいて計画される道路であり、概ね1/2500スケールの図面で区域が予め明確にされ、都市計画手続きを経て計画決定された区域には都市計画法53条に基づく建築制限が課されることになる。

生活道路の場合、道路のための用地が確保できる見込みが立った段階で道路区域に編入され道路法上の道路となる。当然、建築制限は生じない。つまり、都市計画道路は予め計画区域が法的に明確にされるのに対し、生活道路の場合は計画区域は予め明確にされない点異なる。

整備手法としては、都市計画道路の場合、路線単位で事業化された後、計画決定された区域の中を用地買収し路線単位で整備することになる。生活道路の場合は、生活道路を整備したいと示した路線の沿道の建て替えなどが生じたタイミングにおいて地権者に対して任意のセットバックの協力を要請し、複数の建物が後退してある程度まとまった空間が確保された段階で、当該区域を用地買収して道路区域として定めて整備することが多い。

都市計画道路と異なる特徴を持つ生活道路を対象に、ネットワーク計画を持つことの意義を考えてみる。まず、地区が抱える交通の課題を解決するために必要な路線を明らかにするという意義がある。さらに、生活道路は区域を事前に計画決定される訳ではないため、任意のセットバックの協力を依頼する際の根拠とするという意義がある。都市計画道路の場合は、都市計画法に基づいて計画決定された内容で法的根拠を持っているのに対して、生活道路の場合はこうした根拠が生活道路網の計画に依存されている状況にあると捉えられる。

### (2) 生活道路が抱える問題

#### a) 必要性論拠に関わる問題

生活道路の多くは市町村道が該当するが、市町村道には旧建設省の選定基準<sup>4)</sup>に従い、幹線1級市町村道、幹線2級市町村道、その他の市町村道が存在している。幹線1級市町村道と幹線2級市町村道には都市計画道路が含まれるが、それ以外にも集落間や主要施設間の連絡を主とした道路が該当するとされている。生活道路が果たすべき機能は、幹線的な道路を補完して地域や施設間の連絡を支えるトラフィック機能を主とした役割がある一方で、その他の市町村道のようによりアクセス機能を重視した路線も含まれる。このことから、生活道路が果たすべき機能は路線によって多様であり、各路線の必要性はそれぞれである。また、幹線1級市町村道や幹線2級市町村道では拠点間や施設間の連携に主眼が置かれており、昨今の生活道路のニーズである防災、交通安全、地域活性化などの観点が十分に考慮されていない状況ある。このように、生活道路もかつての都市計画道路同様に、路線の必要性論拠が明確にされず、また、それが定期的に更新される仕組みとなっていない場合がある。

#### b) 計画根拠の希薄さに関わる問題

生活道路網の計画は、生活道路を整備する際の拠り所となる計画として策定される場合が多い。この計画の中

で、生活道路の将来のネットワークを示しておくことで、その路線の沿道で開発が生じた段階で任意のセットバックの協力を要請し、道路のための空間の確保に努めている。行政の窓口担当者が計画路線の沿道地権者に対してセットバックを求める際の根拠が生活道路網の計画であるが、その生活道路網の計画自体に法的根拠が用意されていないため、協力要請に基づくセットバックが機能しないケースが生じる場合がある。都市計画道路が道路の計画を都市計画法で法的に担保しているのに対して、生活道路の計画は法的に担保されていないことに起因しているものと考えられる。

#### c) 完成までに要する期間に関わる問題

将来の生活道路ネットワーク計画を自治体が検討し、生活道路ネットワーク計画で示された生活道路の沿道において、建替等のタイミングに地権者に自主的なセットバックによる協力を依頼し、自治体がいち買い上げ、道路を整備することとなる。このため、今のままのペースで整備を進めると、生活道路網の計画の実現までには何百年もかかってしまうといったケースもある。また、昨今では財政的状況も厳しさを増している。生活道路よりも優先して都市計画道路を整備する自治体があるが、こうした自治体では都市計画道路でさえもなかなか整備が進んでいない状況がある。このように整備が進まない生活道路網の計画を実現性に乏しい計画として見なす場合も少なくない。

もちろん、今後は人口が減少し財政も厳しい状況において、生活道路をこれまでの様に整備を進める必要があるのか、といった議論もあろう。確かに、必要性が低下した路線もあると考えられるので、それらは必要性を検証した後に整備しないと判断すればよいと考える。しかしここで問題視しているのは、生活道路の整備が進まないということよりも、生活道路の整備によって解決したい課題があるのに、整備が進まないが故に交通を主とした問題の解決が先送りされてしまっていることである。

#### d) 都市計画道路との関係に関わる問題

都市計画道路は都市の骨格を形成する主要幹線的な道路であり、幅の狭い現道の上に計画されている路線もある。こうした路線で都市計画道路としての必要性が認められなくなった場合、都市計画道路網としては廃止候補となるため、将来のネットワーク図では示されない。一方で、当該路線は現状で歩道が狭いため安全性を確保するために拡幅が必要であり、生活道路として整備を進めていくケースは十分考えられる。

市民からみると、都市計画道路網の計画からは計画路線が廃止になったと説明を受けたのに、後々になって生活道路としては必要で現道を拡幅する、と説明されたと

すれば、理解しがたく、行政の行動は一貫性がないと受け止められてしまう恐れもある。

## 4. 道路網計画の計画枠組みの拡張

都市計画道路の見直しに対応した道路網計画の計画枠組みを基本に、3.で記述した生活道路が抱える問題にも対応した新たな計画枠組みを整理する。

#### a) 都市計画道路と生活道路の一体性の確保

前述の通り、都市計画道路の見直しに対応した道路ネットワークに関わる計画枠組みとしては、都市を形成する戦略のもとに将来の目指すべき道路網が示された道路網計画を位置づけて、個別路線の整備をプログラムで管理する方法が考えられる。これを生活道路にまで拡張して整理すると、道路網計画の中には都市計画道路を中心として幹線的な機能を果たす道路網の計画（以下、広域道路網計画と呼ぶ）と生活道路で構成される道路網の計画（以下、生活道路網計画と呼ぶ）で構成する。そして、広域道路網計画と生活道路網計画のそれぞれには整備進捗を管理するプログラム（広域道路網整備プログラム、生活道路整備プログラム）を位置づける。そして、これらの計画が定期的に更新されることで必要性の論拠が最新状態にアップデートされるとともに、プログラムと整備の進捗を照らし合わせて進捗管理を行う。

問題でも指摘したように、生活道路の整備には長時間を要するものであり、場合によっては百年以上かかって完成しない自治体も存在する。財政状況が厳しい中、長期間かけないと完成しない道路のために、そもそも長期将来の姿を示す網計画を持つ必要があるのか、ということに対して批判もあろう。生活道路は消防活動や救急搬送をよりしやすく、歩行者や自転車の安全を高め、住環境を改善する等、日常生活に密接な機能を持つ空間であることから、生活道路の整備は日常生活の質を高める上で重要である。しかし、全ての市街地において空間の質を一度に高めることは困難であることを考えれば、長期に渡って改善に努める取り組みが不可欠であり、その道標たる生活道路網計画には必要性があると言える。

広域道路網計画と生活道路網計画を同時期に策定するか、別々に策定するべきかは、それぞれを担当する部署が異なる等、各自治体の事情にもよるのでいずれもあり得るが、広域道路網と生活道路網を単純に切り分けてしまうのではなく、相互に関係性があることを意識して計画を策定することが望ましい。なお、同じタイミングで一体的に計画を策定する場合、道路ネットワークは連続的な空間であり施設等へのアクセス性を考える際には都市計画道路だけにとどまらず生活道路との一体的なネットワークとして考慮できるようになり、より利用の実態

に即した計画としやすい。また、都市計画道路と生活道路を一体的に検討することで、先に指摘した都市計画道路を廃止した場合であっても生活道路としては整備するという考え方もあわせて示すことができるようになり、市民等の誤解を招きにくくすることが可能となるというメリットもある。

#### b) 市民参画を前提とした計画プロセス

都市計画道路の場合、道路の計画は都市計画法により担保されており、さらに広域道路網計画を位置づけることで必要性論拠については広域道路網計画で担保することになる。一方、計画に対する法制度的担保が希薄な生活道路の場合、道路網計画のみが拠り所となる。生活道路の計画に対して疑義があった場合には、法的な担保がない生活道路網計画だけで受けることになるため、生活道路網計画の計画内容のみならず、その検討の過程に関しても妥当性が問われることになる。仮に、広域道路網計画と生活道路網計画が同じプロセスを経て計画決定されたとしても、都市計画道路は個別路線レベルで都市計画法に基づく都市計画手続きを経ることで計画が内容とプロセスの両面から担保されるのに対し、生活道路の計画は法的には担保されない。こうした位置づけの生活道路網計画にもとづいて、沿道地権者に対して建て替えの際にセットバックの協力を依頼している状況である。建て替えの際に建て替えることができる敷地面積を減らすことを要請される地権者側からすれば、根拠となる計画の妥当性を問いたくなるのは当然であり、その状況にいまの生活道路網計画のまま耐えられるかどうか論点となる。こうした状況を鑑みれば、生活道路網の計画の中身は当然のこと、計画プロセスについても妥当性が確保される必要がある。さらに、生活道路網の計画自体が広く市民にあらかじめ周知され、市民がそれを受け入れられるようになることが理想的と言える。

こうした状況に対応した計画プロセスとしては、屋井<sup>9)</sup>らによる3つの並行する計画プロセスの枠組みを用いることが考えられる。3つの並行する計画プロセスとは、計画検討プロセス、技術検討プロセス、コミュニケーションプロセスからなるプロセスの総称である。計画検討プロセスは、計画検討の発議から計画の決定行為に到るまでの、現状把握、目標の設定、手段の検討、計画案の評価からなる一連のプロセスである。技術検討プロセスは、調査や評価の理論や技術を検討するプロセスであり、計画検討プロセスで活用される持続性評価に関して理工学的技術の観点から裏付けを与えるプロセスである。最後にコミュニケーションプロセスは、市民等から表明された関心事を把握し、それを計画主体が有する関心のフィルターを通して受け止めるプロセスである。コミュニケーションプロセスには、市民等による計画検討プロセ

スや技術検討プロセスを確認する役割があり、計画を意志決定する根拠の妥当性もチェックの対象となる。

3つの並行する計画プロセスを厳格に適用すれば、技術検討プロセスを中心に科学的、工学的な妥当性が確認され、コミュニケーションプロセスを中心に網計画の段階においても市民等の懸念が反映された計画が策定されるようになり、さらに市民に向けた周知も期待できる。

## 5. 調布市の事例に基づく検証

調布市における都市計画道路と生活道路の一体的な見直しの事例をもとに、4.で整理したと道路網計画の枠組みを検証する。

### (1) 調布市の都市計画道路と生活道路の概況

調布市内では、延長約57kmの都市計画道路を計画決定しており、平成27年度末現在の整備率は約51%、約28kmの都市計画道路が未整備となっている。「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」<sup>6)</sup>では、平成18年度から平成27年度までの間で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）として10路線（調布市施行）を位置付けたが、事業に着手したのは3路線、他に3路線が準備段階となっている。このため、計画的な道路整備や着実な事業推進が課題となっている。

生活道路については、昭和61年に「調布市生活道路網整備計画」<sup>7)</sup>を策定、その後、平成6年に計画を改定、最近では平成25年に計画の修正を行い、整備を進めている。計画幅員が6m～12mの生活道路を計画で定めており、計画延長の合計は約123km、平成27年度末現在の整備率は約33%である。生活道路の整備は市の事業として整備を進めていくもの、沿道建物の建替えや開発事業の機をとらえて整備を進めるものがあるが、整備には長い年月がかかり、整備効果を早期に発現できないことが課題となっている。

### (2) 計画枠組み

調布市では、都市計画道路と生活道路の計画を一体的に見直すための計画枠組みを新たに導入している（図-1参照）。調布市道路網計画<sup>8)9)10)</sup>は、計画の目標を踏まえ、広域的な移動を支える都市計画道路を対象とした「広域道路網計画」と、広域的な道路を補完し地区内の移動を支える生活道路を対象とした「地区内道路網計画」により構成される。さらに、「広域道路網計画」は、「広域道路網」と「広域道路整備プログラム」、「地区内道路網計画」は、「地区内道路網」と「地区内道路整備プログラム」から構成される。そして、道路網とプログラムはそれぞれ定期的に更新することが位置づけられている。

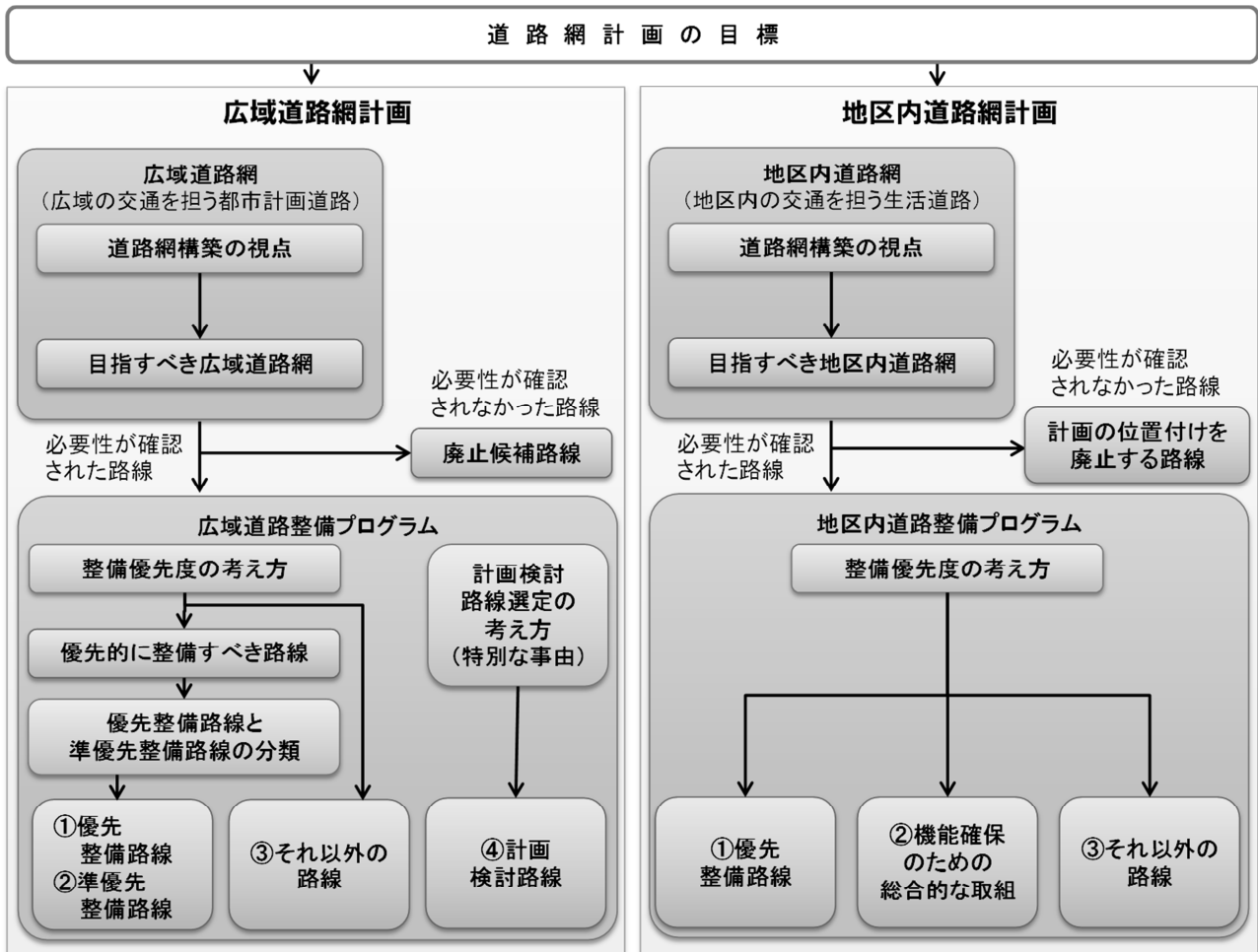


図-1 調布市道路網計画の全体構成

「広域道路網」は、道路網構築の視点により路線の必要性が確認された道路網である。必要性が確認されなかった路線については、廃止候補路線となる。「広域道路整備プログラム」では、広域道路網の各路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方に基づき抽出される「優先整備路線」、「準優先整備路線」、特別な事由により、道路の線形、幅員、位置、構造の変更など都市計画の内容について検討する必要がある路線である「計画検討路線」、「それ以外の路線」に分類している。

「地区内道路網」は、地区レベルからみた道路網構築の視点により路線の必要性が確認された道路網である。必要性が確認されなかった路線は、調布市道路網計画の策定をもって生活道路網から位置付けを廃止する路線となる。「地区内道路整備プログラム」は、「地区内道路網」の各路線を対象に、整備の優先度を明示したものであり、整備優先度の考え方に基づき選定した「優先整備路線」、後述する「機能確保のための総合的な取組」、「それ以外の路線」に分類している。

調布市道路網計画では、都市計画道路と生活道路のそれぞれの将来道路ネットワーク図を1つの計画内で示さ

れている。広域道路網計画の中で廃止候補路線として選定した路線であっても、計画の次期改訂のタイミングまでに地区内道路網の構築の視点を用い路線の必要性を検討し、地区内道路網として整備する必要性が認められれば地区内道路網に位置付け直すことができる仕組みとなっている。これにより、都市計画道路と生活道路との相互の関係性が明確になっており、道路ネットワークとして一貫性のある計画となっている。

### (3) 計画プロセス

計画の検討にあたっては、計画検討、技術検討、市民参加の3つのプロセスを並行して進める方式を採用している(図-2参照)。調布市が主体的に進める計画検討に関しては、全6つのステップで構成されている。この6つの段階を基本に、技術検討プロセスと市民参加プロセスが並行して進むプロセスとなっている。

計画検討の技術検討については、「調布市道路網計画有識者委員会」及び「調布市道路網計画庁内調整会議」を設置して、検討の各段階において会議を開催し、技術的な検討を進められている。調布市道路網計画有識者委員会は全7回開催されている。

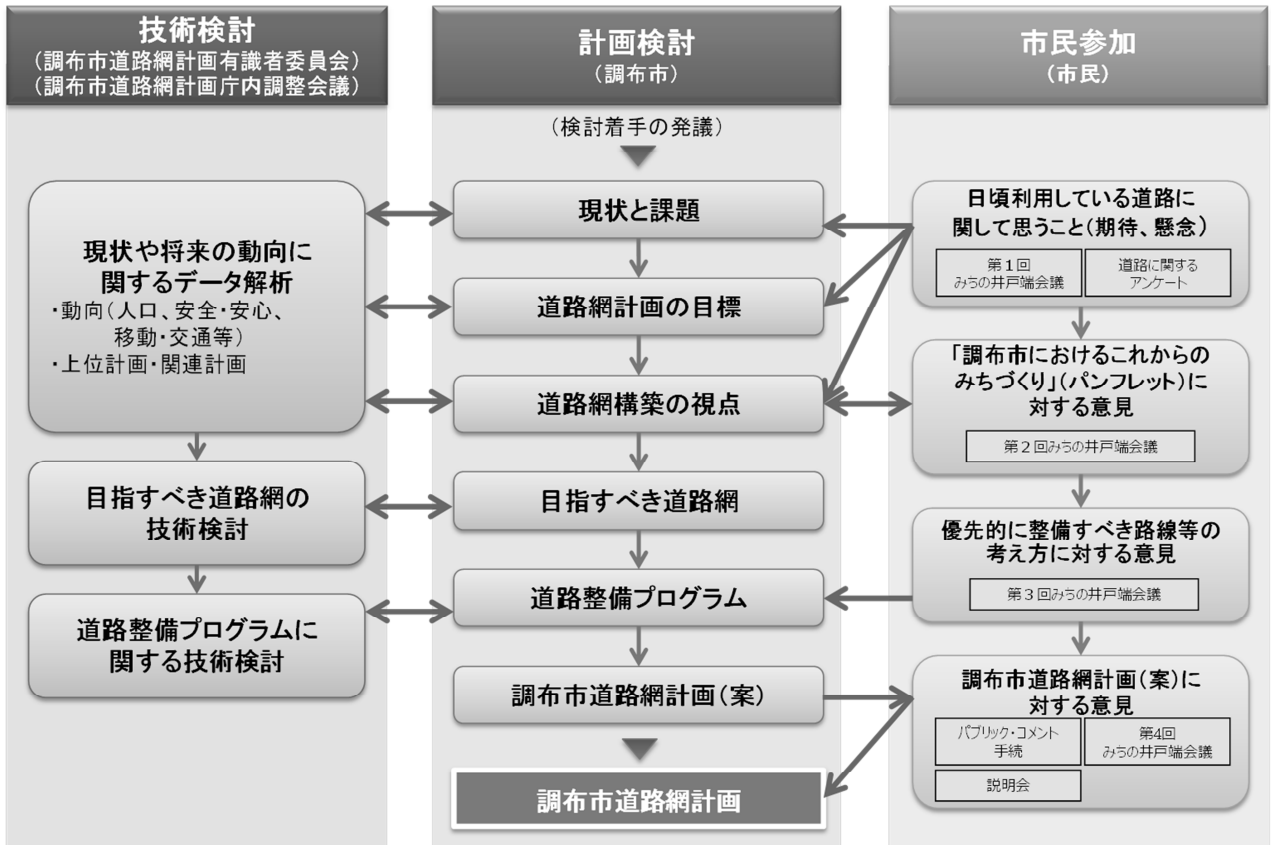


図-2 調布市道路網計画における計画プロセス

市民参加プロセスに関しては、従来は計画策定の直前のパブリック・コメント程度であったが、個別の道路の計画根拠となる道路網計画の意義が重視され、多重多層な市民参画が行われるプロセスとなっている。計画検討の各段階において市の職員が市民の意見を聴く「みちの井戸端会議」(オープンハウス形式)を開催しており、これに加えて市民のニーズを把握する「道路に関するアンケート」、市報の活用、パブリック・コメントのタイミングで任意の説明会を開催するなど、市民とのコミュニケーションが充実している(表-1参照)。オープンハウス形式を多用することで市民ニーズを数多く把握することができるとともに、市民の関心を高めることにも役だっていると考えられる。市民の関心が高まりにくい網計画においても、パブリック・コメントで200件も意見が得られている。

表-1 コミュニケーション活動の実施結果

ねらい	ツール	回数等	意見数
日頃利用している道路に対する期待、懸念	みちの井戸端会議(オープンハウス形式)	・22回実施	・22回実施 ・809件の意見
	道路に関するアンケート	・市民約3,000人に郵送	・回収率は約55%
中間とりまとめに対する意見	みちの井戸端会議(オープンハウス形式)	・15回実施	・263件の意見
優先的に整備すべき路線選定の考え方に対する意見	みちの井戸端会議(オープンハウス形式)	・5回実施	・65件の意見
調布市道路網計画(案)に対する意見	みちの井戸端会議(オープンハウス形式)	・37回実施	※意見はパブリックコメントとして提出
	説明会	・2回実施(51人会場)	
	パブリック・コメント	—	・意見提出件数200件

(4) その他の特徴

a) 多様な役割が発揮されることを重視したみちづくり  
生活道路の大半は拡幅整備を必要とするが、全ての路線についてフルスペックの道路を整備するには時間を要する上、歩行者が少ないところで歩道を設けても効果は限定的となる。このため調布市では、路線に求められている機能に応じた幅員が確保されていれば生活道路としての機能を果たすことができるとの考えにもとづいて、道路の機能や路線の地域の状況に応じて期待される機能と役割を整理し、それに対応した断面構成を検討した。

例えば、小学校へのアクセス路線については、通学時の児童の安全性を確保する観点から、状況によっては片側歩道が確保される分だけの幅員を計画に位置づけることを行っている。ひとつひとつ地元の状況をみながら、その路線に期待する役割を確認し、それが達成されるような幅員構成の計画としている。

b) 「機能確保のための総合的な取組」の導入

調布市の道路網計画では、「地区内道路網整備プログラム」の中に「機能確保のための総合的な取組」を導入している。これは、道路整備により空間を確保するだけでなく、局所的改良や交通安全対策を含むハードとソフトの総合的な取組をセットで行うことを意図しており、道路整備以外の取組を行う場所が示されている。生活道路が完成するまでには長期間がかかることになるが、それまでの間に地区の交通環境が改善されないことは問題

であるため、喫緊の課題に対しては道路整備以外の方法も含めて総合的に取り組むことを明示している。

具体的には、ボトルネックとなっている箇所（前後区間が整備済となっている区間や広域道路に接続する道路のうち部分的に未整備となっている区間等）については、路線を一括で整備するのではなく、一部分を拡幅整備することにより、アクセス性の向上や、迂回による生活道路への通過交通の抑制、事故の削減を図ることとしている。また、小学校周辺については、早急に児童の安全対策を実施することが必要であることから、短期的に実現可能な方策について、地域住民や交通管理者と協議し、安全性の向上を図ることとしている。具体的な施策としては、速度規制、ゾーン30の設定、交差点改良、物理的デバイスの設置等が想定されている。

## 6. まとめ

本論では、都市計画道路を対象とした道路網計画の枠組みを基本に、生活道路にまで拡張された総合的な道路網計画の計画枠組みとプロセスを提案するとともに、それが実務的に適用可能であることを確認した。今回は、計画枠組みの導入可能性が中心であったが、数年後の計画更新のタイミングでこの枠組みの検証を再度行う必要がある。

## 参考文献

- 1) 国土交通省：都市計画運用指針，平成 27 年 1 月
- 2) 国土交通省都市局：平成 28 年度全国都市計画主管課長会議資料，平成 28 年 4 月
- 3) 石神孝裕，矢嶋宏光，土屋愛自：持続可能性を踏まえた都市計画道路の見直しと計画枠組みに関する研究～さいたま市を事例に～，日本都市計画学会 都市計画学論文集，Vol.46，No.3，pp.235-240，2011.
- 4) 建設省：幹線 1 級及び 2 級市町村道の選定について，1980
- 5) 屋井鉄雄，泊尚志：事実と価値との関わりを考慮した計画プロセスの新たな理論的枠組み，土木計画学論文集 D3，Vol70，2014
- 6) 東京都他：多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画），2006
- 7) 調布市：調布市生活道路網整備計画，1986
- 8) 調布市：調布市におけるこれからのみちづくり－調布市道路網計画－，2016
- 9) 調布市：調布市におけるこれからのみちづくり－調布市道路網計画－参考資料＜技術検討レポート＞，2016
- 10) 調布市：調布市におけるこれからのみちづくり－調布市道路網計画－参考資料＜市民参加レポート＞，2016

(2016. 7. 31 受付)

## COMPREHENSIVE ROAD NETWORK PLAN AND PLANNING PROCESS, INCLUDING AUTHORIZED URBAN PLAN ROADS AND LOCAL ROADS

Takahiro ISHIGAMI, Kazuhiro KONDO and Tetsuo YAI