

「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

—越前市都市計画道路「大正線」を対象に—*

A Basic Study on the Present Condition and the Directionality of Revision of Planned Road without any improvement for long time —as a Case of the Planned Road “Taisyo Line” in Echizen City—*

高倉淳美**・野田満***・加藤式男****・川上洋司*****

By Atsumi TAKAKURA**・Mitsuru NODA***・Norio KATO****・Yoji KAWAKAMI*****

1. 研究の背景と目的

「長期未整備都市計画道路」の見直し問題は以前から都市計画における課題として取り上げられてきたが、現在その重要性は更に高まっていると考えられる。この背景としては、一つには少子高齢化や、過度な車交通が見直されつつある中、計画の前提である車交通需要の再検討が求められていることや、社会情勢の悪化による財源制約から、計画決定通りの事業推進に限界が見え始めたこと、二つには都市計画決定による権利制限を事業化の見通しのないままにかけ続けることの公としての責任問題、また市街地整備、及び更新上の障害となっていること等が挙げられる。

こういった状況に対し、全国で見直しのガイドライン作成と、それに伴う計画決定の存続・廃止・変更が進められている。しかしその多くは、対象が幹線道路であることや、評価の出発点を車交通の円滑化としていること等限定的であり、路線の種類や機能において偏りが存在しているのが現状である。

また、中心市街地活性化や既成市街地の更新又は質の向上を図る上でも、道路空間には交通機能のみならず身近な公共空間としての多様な機能も求められており、それに対する住民の意識やニーズも多様化している。従って見直しの方向性を検討する際には、整備主体にとっての必要性・実現可能性の検討に加え、関連住民の当該道路に対するイメージや整備意向を踏まえることが重要である。

そこで本研究では、まず福井県の都市計画道路整備状況を概観するとともに、前述の視点に該当する「長期未整備都市計画道路」を事例として取り上げ、特に住民の視点からの見直しの必要性・方向性について分析・考察を行い、今後の見直し問題の検討に資する知見を得ることを目的とする。

2. 研究の位置づけと方法

本研究は都市計画道路の見直しを扱う研究に位置づけられ、その中でも既成市街地内の狭幅員・長期未整備都市計画道路に着目する。

都市計画道路の見直しに関する既存研究をみると、まずその必要性から整備優先順位を決定するための手順・具体的方法論に関するもの¹⁾が多くみられる。これらは主に車交通の円滑化を第一義として、他の機能面からの評価を加味する各種手法を提示するものである。その他としては、見直しの廃止や変更といった事例を取り上げ、その合意形成過程やプロセスについて考察したもの²⁾、都市計画訴訟について考察したもの³⁾がある。

しかし、これらにおいて取り上げられている見直し事例は「交通機能からの見直し」「歴史的資源保護からの見直し」が多く、この二点に当てはまらない路線は、研究課題としてあまり取り上げられておらず、今後も長期未整備として残り続ける恐れがある。また見直し検討の段階で対象道路沿道・周辺関連地区住民の意識や意向に直接アプローチした研究はほとんどみられない。

本研究は、これまで十分に検討対象とされていない既成市街地内の狭幅員・長期未整備都市計画道路を対象とし、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点、住民の意識や意向に基づいて長期未整備問題を捉え、見直しに向けての足がかりを得ようとする点に特徴がある(図-1)。

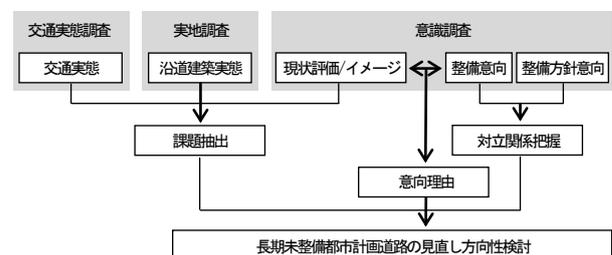


図-1 調査分析の具体的手順

3. 福井県の都市計画道路見直し状況

福井県でも、未整備都市計画道路に対しガイドライン⁴⁾が提示され、見直しの検討が進められている(図-2)。そこでは対象を20年以上未着手の幹線道路・区画道路(自動車・歩行者専用道路以外)に限定し、交通機能面

*Keywords : 都市計画、市街地整備、都市計画道路、意識・意向

**正会員、修士

***学生会員、修士、福井大学大学院工学研究科建築建設工学専攻
(福井県福井市文京 3-9-1 Tel : 0776-27-8608 Fax : 0776-27-8608)

****正会員、(株)帝国コンサルタント

*****正会員、工博、福井大学大学院工学研究科建築建設工学専攻

からの必要性・実現可能性の検討を行った上で、個別課題を検討するというものである。

福井県の都市計画道路の整備率は約78%と全国的にみると高い⁵⁾が、計画決定がS29年以前でありながら長期未整備である路線及び区間等、見直しの必要性のある路線も多い(図-3)。

本研究では前述の視点に対応する事例として越前市の既成市街地内にある大正線を対象とする。



図-2 福井県の見直しフロー

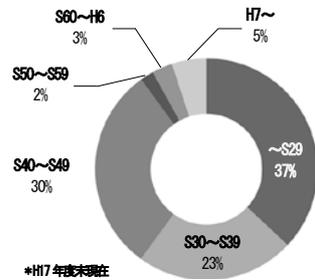


図-3 未着手都市計画道路の都市計画決定時期別構成(延長ベース)

4. 長期未整備都市計画道路としての

大正線のおかれている現状と問題の所在

(1) 対象路線の概要

大正線は越前市の中心市街地活性化区域内に位置し、現在は衰退しているが従前は商店街として賑わっていた路線である(図-4)。現在の都市計画マスタープランでは東西を結ぶ『日常生活交通を支える路線』として位置付けられている補助幹線道路である。国道365号線・鯖江武生縦貫線(旧国道8号線)と武生駅または市役所方面を結ぶ抜け道的な利用による通過交通が多い一方で、現況4~6m程度の狭幅員道路であり、交通及びまちづくりの両面から整備要請の高い路線である。

計画決定(S24当初決定、S38直近決定、延長1.82km、

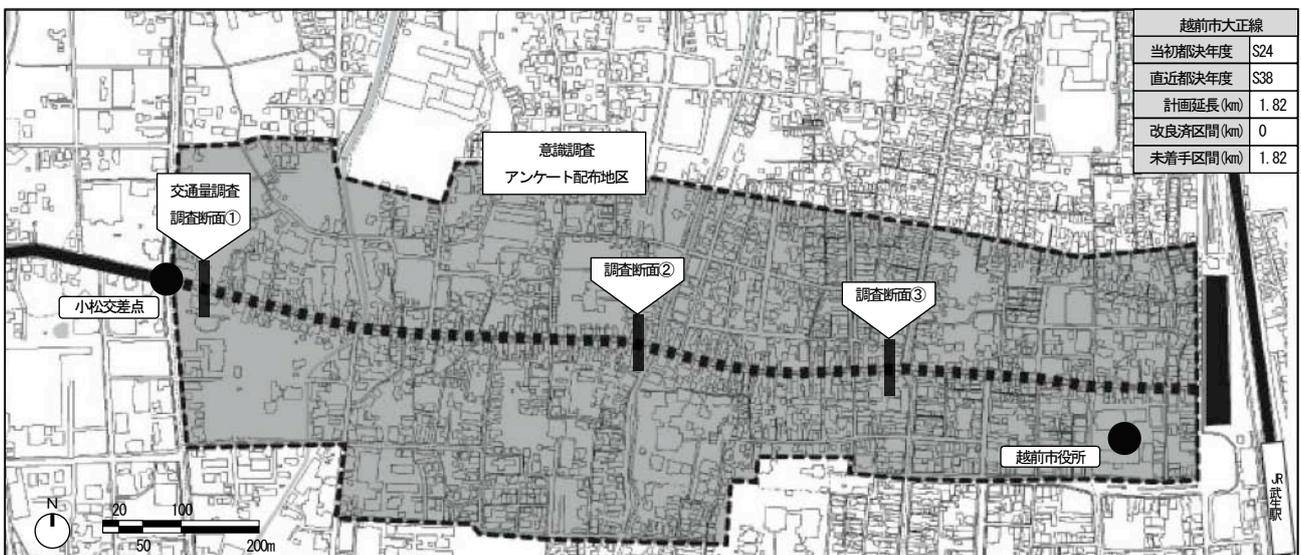


図-4 対象路線の概要

計画幅員11m)後、長期にわたり整備の見通しのないままに据え置かれており、沿道周辺地区の市街地整備の促進を阻害している可能性が十分に考えられる。

(2) 対象路線の交通実態

平日昼間時に実施した交通実態調査の結果を図-5、表-2に示す。車交通に

表-1 交通実態調査概要

調査日時	2008/11/13(木) 14:00-15:00(集計時間帯)
調査場所	対象路線(図-4)に示す3断面
調査内容	自動車ナンバープレート書き取り調査
調査項目	自動車(大型/小型)、自動二輪車、自転車、歩行者

ついてみると、1時間あたり西側(断面①)からの流入187台のうち70台(37%)が、そして東側(断面③)からの流入147台のうち82台(56%)が全区間の通過交通となっている(図-5)。すれ違いが容易にできるだけの幅員がなく、また直接道路に面する家屋(住宅)が立地している状況を考えると、平常昼間時で150~200台/時の車交通量があり、そのうち沿道に全く関係のない通過交通が4~5割程度存在していることは、交通面のみならず沿道の生活にも重大な支障をもたらしているといえる。また、月極駐車場及び路上駐車も多数確認された。

自転車交通も断面で1時間あたり最高40台程度(1.55台/分)と一定数存在し、また多くはないが歩行者通行も存在(表-2)しており、混合交通という点で安全性上も問題を抱えていると思われる。

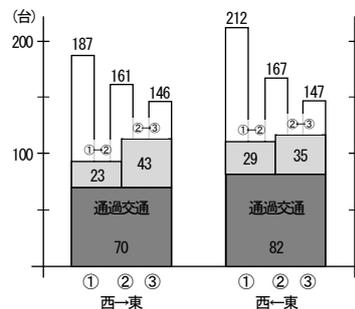


表-2 交通量調査結果(自動車以外の交通)

断面	①	②	③
自動二輪車(台)	7	7	7
自転車(台)	39	34	20
歩行者(人)	26	19	6

図-5 交通量調査結果(自動車)

(3) 対象路線の沿道建築実態

住宅地図をベースに実地調査を行った結果、沿道の状況を敷地単位で見ると、全体で247件認められ、そのうち空き家でない「戸建て専用住宅」と判断されたのが93件であった。住宅以外の用途のほとんどは、商店、飲食店、業務、寺社等の用途であり、そのうち表札が掲げられている、住宅併用と思われるものが数件存在している(表-3)。

全線において築年数の経過した建物が多く、確実に空き家と思われる老朽化した建物も存在(17件)する一方で、新築と思われる建物も数軒みられる。建て替えられた建物の多くは都市計画決定に従いセットバックしている。その軒数(住宅だけでなく、非住宅系用途建物も含む)は沿道の全建築数の約15%に達しており、そのほとんどにおいてセットバック部は車庫または専用駐車場として利用されている。

以上の調査及び現状観察結果から、以下の諸点が問題として挙げられる。

【1】狭幅員にも関わらず、4割以上の通過交通を含む最大で断面約200台/時(1方向)の車交通、加えて自転車・徒歩との混合交通となっており、交通の円滑面・安全面、沿道住民の生活面で問題を抱えていると思われる。

【2】空家・空地化がかなり進展している中、既に都市計画決定の建築制限にしたがって建て替えられている建物も多数みられ、街並みとしての不揃いが顕著である。

【3】建て替えられた敷地の前面のほとんどが駐車スペースとして利用されていること、また空地の駐車場化(月極め等)が進んでいることも、交通錯綜の原因となっていることが考えられる。

表-3 沿道の用途別
建築状況
(敷地ベース)

全体	247
戸建て専用住宅	93
住宅以外(併用含む)	123
空家・空地	17
月極等駐車場	12
その他	2

5. 沿道及び周辺地区住民の意識・意向

(1) 調査の概要

利用者及び生活者の立場から大正線の問題点を把握するため、アンケート調査を実施した。調査対象として、大正線の利用圏内と考えられる2地区(沿道/周辺)を設定した。調査概要を表-4に示す。

沿道地区に関しては、表-3の「戸建て専用住宅」全93戸、及び商店等との併用住宅(表札及び郵便ポストがあるもの)を加え、沿道住宅のほぼ全数にあたる100戸に配布した。周辺地区に関しては、大正線から南北の2ブロック以内に150戸ずつ、それぞれ住宅(表札及び郵便ポストがある世帯、用途併用含む)に偏りなく配布した。なお、全体で400世帯(戸)配布に対し、98世帯から回答(世帯ベースで回収率24.5%)があり、個人ベースではほとんどが各世帯2票、計189票の回答が得られた⁽¹⁾。

設問項目は都市計画認知及びその影響、大正線の利用状況、現状評価と整備意向、都市計画変更意向等である。

表-4 アンケート調査概要

配布日	2008/12/8(月)
配布場所	大正線にまたがる11地区(図-4)のうち、路線の利用圏内として2地区を設定 【沿道】大正線に直接面する住宅全93件を含む100世帯(200票) 【周辺】大正線南北2ブロック以内の一戸建て住宅300世帯(600票) ※1世帯につき2票配布(世帯主とその他高校生以上の家族1名に回答を依頼)
方法	直接投函/郵送回収
回収	【沿道】38世帯(38.0%) 74票(37.0%) 【周辺】60世帯(20.0%) 115票(19.2%) 【全体】98世帯(24.5%) 189票(23.6%)

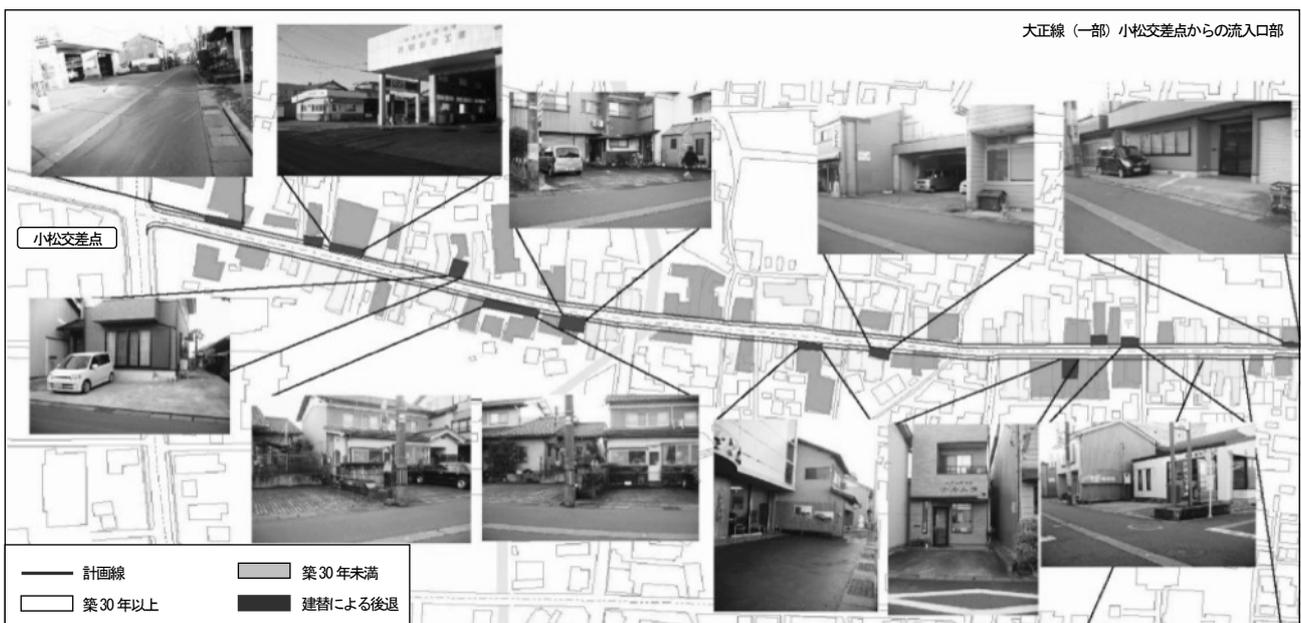


図-6 沿道の建替状況(大正線一部)

(2) 長期未整備都市計画道路による影響

回答者の属性は高齢者・自営業者が多く、また居住年が30年以上の層が全体で82%（周辺78%、沿道88%、以下同）、住宅の築年数が50年以上と答えた層が全体で37%（28%、51%）となっており、古い住宅に住み続けている人が多い。特に沿道居住者の方が周辺居住者に比べその傾向が顕著である（図-7）。認知の有無に関わらず、長きにわたり何らかの都市計画決定の影響を受けてきた層がかなり存在しているといえる。

また、前述のように築50年以上の老朽家屋が多いにも関わらず、全体で67%（72%、58%）の人が「当分建て替える予定はない」と回答している。沿道に限ってみると、築50年以上の居住者34人のうち25人（74%）が「建て替え予定なし」と回答しており、上記の傾向が顕著である（図-8）。この背景として、地区全体の高齢化や「借家の為建て替えられない」（アンケート自由記述より）など、複雑な権利関係下にあることが考えられる。

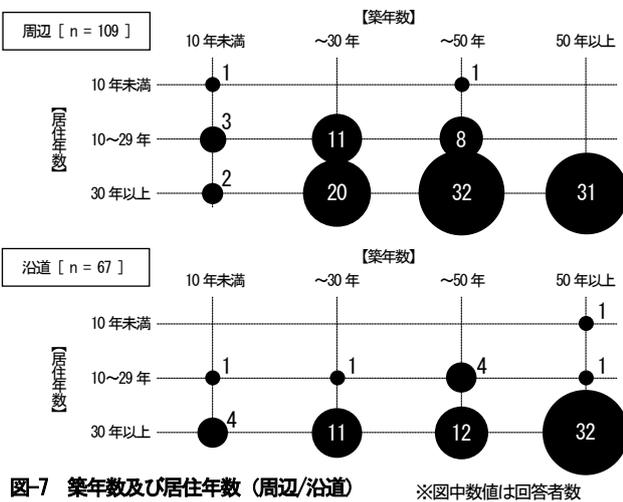


図-7 築年数及び居住年数 (周辺/沿道) ※図中数値は回答者数

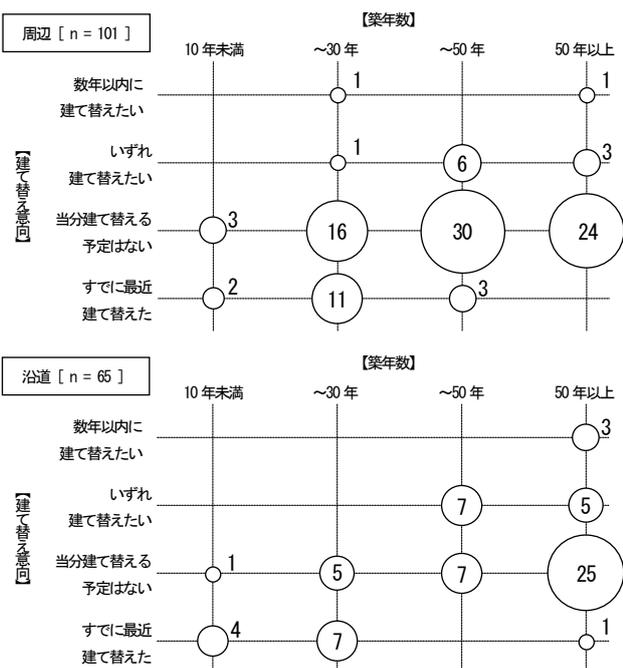


図-8 築年数及び建て替え意向 (周辺/沿道) ※図中数値は回答者数

また、大正線の都市計画決定の認知度⁽³⁾についてみると、沿道居住者では「よく知っている」と「なんとなく知っている」を合わせると74%であり、周辺居住者の同36%に比べて当然ではあるが認知度がかかなり高い。しかし沿道居住者でも「知らない」と回答した人が19人（26%）と4人に1人程度存在していること、また後述するように、日常の移動によく利用されているにも関わらず64%の周辺居住者が「知らない」という状況にあることが注目される（図-9）。



図-9 都市計画決定認知度 (周辺/沿道)

さらに、沿道居住者にとっての長期未整備都市計画道路による生活面への影響⁽⁴⁾についてみると、直接的に長期未整備であることの影響を回答者74人のうち10名が「あった」と指摘している。自由記述（内容の一部；図-10）からその内容を見ると、権利制限を受けていることによって被った不利益が主であることがわかる。

「家の改修が遅れている」（男性/60-79歳/無職）
 「新築のとき」（男性/60-79歳/自営業）
 「新築のとき困った」（女性/60-79歳/自営業）
 「家を建てるとき面積が狭くなった」（女性/60-79歳/会社員）

図-10 都市計画決定の影響 (自由記述抜粋)

これらのことから、建物更新の際には長期未整備都市計画道路の存在を認知するが、全体的に更新意向が低い中で、都市計画決定（前面道路の拡幅）を認知されがたい状況にあり、そのために住民側から未着手状態が問題視されがたいという構図をみる事ができる。

(3) 大正線の利用状況

沿道及び周辺住民の大正線の利用状況に関する回答結果によると、まず交通（移動）面について日常的に「よく利用する」人は沿道居住者93%（69/74人）、周辺居住者89%（102/115人）であり、そのうち「主に車で利用」はそれぞれ64%（44/69人）、68%（69/102人）と沿道と周辺ほぼ同様な利用状況にある。また「徒歩」よりも「自転車」を主たる手段とする人の方が多いことも両地区共通している。

さらに散歩・立ち話等の移動以外（非交通面）での利用状況については、沿道居住者では62%（46/74人）、周辺居住者では38%（44/115人）が「利用している」と回答しており、大正線は、沿道はもとより周辺地区住民にとっても日常生活の場となっていることが窺える。また、こうした移動以外の利用に対し、沿道居住者の20%（9/46人）、周辺居住者の50%（22/44人）が不満を抱いている。

(4) 現状評価とイメージ

沿道及び周辺居住者の大正線に対するイメージを把握するため、SD法（10形容詞対）による設問回答結果により、全体のプロフィールをみたのが図-11である。周辺・沿道とも評価は低く、特に「歩きにくい」「危険」等交通に関する評価が低いことがわかる。

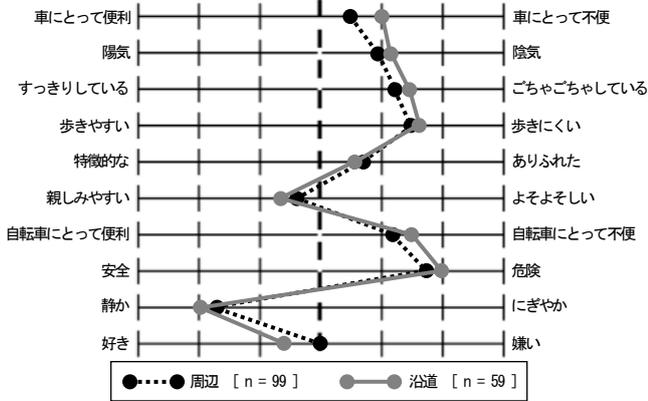


図-11 現状評価プロフィール図

イメージを形成する潜在因子を抽出するため、全評価項目を変数として因子分析を行ったところ、表-5に示すように2つの潜在因子が抽出された。「非混雑度」「歩行しやすさ」「安全」の因子負荷量が大きいことから第1因子は『安全性』、「親しみ」「好き」の因子負荷量が大きいことから第2因子は『愛着』と解釈できる。つまり大正線を日常交通の場として利用し、認識しているため交通に関する項目が第1因子に、また生活に密着していることから愛着に関する項目が第2因子として抽出されたといえる。

表-5 因子分析結果

変数名	因子No.1	因子No.2
車の便利さ	0.39	-0.06
陽気さ	0.41	0.19
非混雑度	0.68	0.10
歩きやすさ	0.81	0.14
個性	0.07	0.07
親しみ	0.05	0.70
自転車の便利さ	0.65	0.16
安全	0.76	0.29
静かさ	0.08	0.33
好き	0.27	0.60
二乗和	2.52	1.13
寄与率	25.2%	11.3%
累積寄与率	25.2%	36.6%
因子名	安全性	愛着

[n = 158]

(5) 整備意向による対立層とその背景

整備意向と事業化時期意向についてみると、図-12に示すように、それぞれにおいて相対する意向がみられる。地区全体でみると、拡幅支持層67%（88/132人）に対して、現道幅員支持層は33%（44/132人）であり、この傾向は沿道・周辺ともにほぼ同程度であった。

また、拡幅支持層の中でも整備時期については「早急に拡幅」といった緊急の整備意向を持つ層がやや多いものの「いずれ拡幅」層も一定数みられ、「早急に拡幅」「いずれ拡幅」「現道幅員」という意向がほぼ拮抗している。

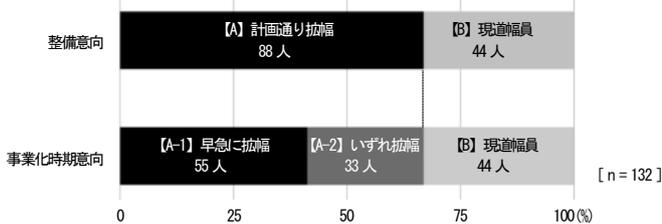


図-12 整備意向の対立

ここで、相対する整備意向について、先に抽出した2つの因子平面上での被験者の因子得点分布をみると、図-13に示すように対象道路のイメージに差異がみられた。

特に第1因子（安全性）軸については2つの整備意向（拡幅・現道幅員）間において有意水準1%で有意差がみられ、このことより整備意向が相対する背景には安全性への評価の差異があり、拡幅意向層は現道幅員意向層に比べ安全性評価が相対的に低い。

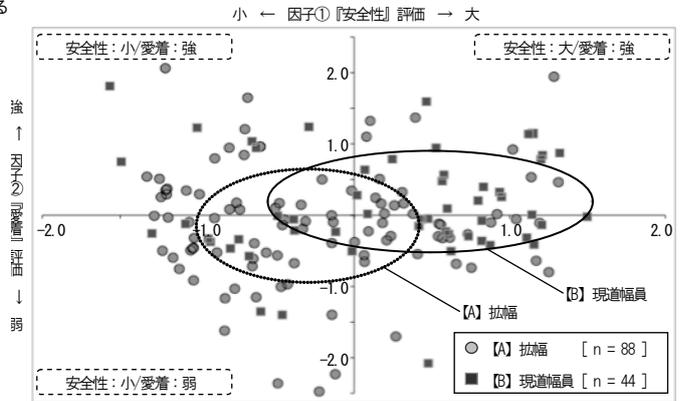


図-13 大正線に対する被験者のイメージ分布（整備意向別）

同様に、因子平面上で分散に有意差のあった項目を、整備意向を含め図-14に示す。特徴的な点を挙げると、移動以外での満足度が低い層は、高い層に比べ「安全性」「愛着」評価がともに有意に低い。また定住意向が低い層は「愛着」評価が有意に低い傾向がみられる。

また有意性はやや低いが、「都市計画決定による生活への影響があった」とする層は「なかった」とする層に比べ「安全性」「愛着」の評価が低い傾向がみられる（それぞれP値 = 0.13, 0.34）。こうしたことから、長期未整備都市計画道路の放置は生活面でのマイナスの影響をもたらし、安全性や愛着の評価を低下させ、ひいては定住意向も低下させている可能性が示唆される。

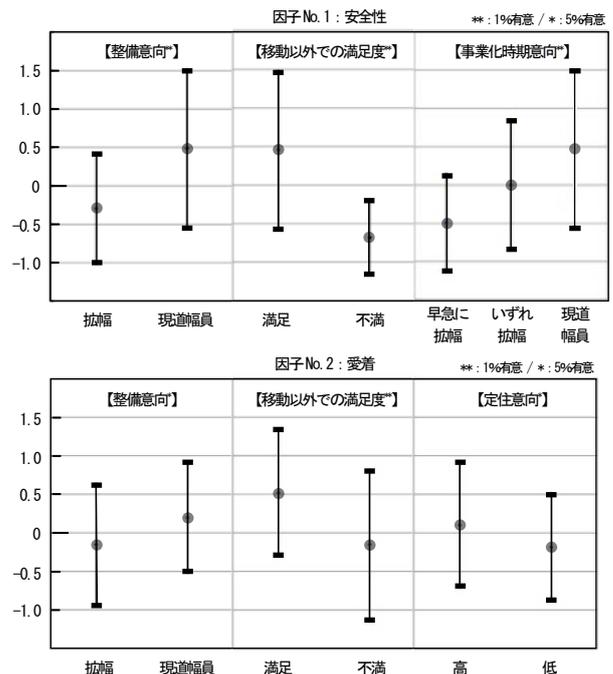


図-14 現状評価に影響を及ぼす項目

(6) 整備方針意向による対立構造

整備の質的方向性について5つの方針を示し(表-6)、どれをどのくらい重要視するかの一対比較結果に基づいて、各人の各方針に対する重要度を算出した。

表-6 5つの方針

整備方針
車が走行しやすい道
安全に歩くことができる道
気軽に立ち話ができる道
歴史的雰囲気がある道
来訪者で賑わう道

図-15は地区別の平均の重要度(ウェイト)を算出した結果である⁶⁾。居住地区による違いはみられず、対象地区全域において「安全に歩くことができる道」が最もウェイトが高く、次いで「車が走行しやすい道」「歴史的雰囲気がある道」が重要視されている。

また、どの項目を重視している層がどの程度存在しているかを詳細に把握するため、5つの方針のウェイト値を変数としてクラスター分析を行った結果、5つの層に分類された(図-16)。最も多いものは【i】「安全な歩行」重視層であり、次いで全てのウェイトがほぼ等しい【ii】偏りなし、【iii】「車の走行」重視層となることから、交通機能面に対する整備意向が相対的に強いといえる。交通以外では【iv】「歴史性」重視層が一定数存在し、歴史性ある整備方針意向を示す層も存在していることがわかる。

また、これらの5類型を【a】交通系(車重視:【iii】、歩行重視:【i】)・【b】非交通系(【ii】+【iv】+【v】)に分類したものを図-17に示す。交通に関する整備方針意向においても歩行者を重視する層、車交通を重視する層の対立が存在していることが着目される。

(7) 整備意向と整備方針意向との関係性

先に抽出した整備そのものに対する意向、つまり【A-1】早急に拡幅、【A-2】いずれ拡幅、【B】現道幅員と、上述の整備方針意向、つまり【a-1】安全な歩行、【a-2】車の走行、【b】非交通系について、両者の関係をみたものが図-18である。

こうした分類の中では、「非交通」面を重視する「現道幅員」支持層が最も多いこと、「安全な歩行」を重視する層は整備意向にあまり差がないことがわかる。また「車の走行」を重視する層は「早急に拡幅」を支持し、「非交通」面を重視する層はやや「現道幅員」を支持している傾向がみられる。さらに「早急に拡幅」支持層はやや交通指向であるが偏りは小さく、「いずれ拡幅」「現道幅員」支持層は交通面では安全な歩行指向か非交通指向であり、車の交通指向はわずかである。これより、早期拡幅支持層は整備の方向性に一定の傾向はみられないが、現道幅員支持層は歩行者の安全及び非交通重視の整備を指向しているといえる。

また、意識調査における自由記述を図-18に準拠したマトリクス上に配置したものを図-19に示す。交通面の安全に関する言及が多い中、【a-2】安全な歩行を重視す

る層の中において、「狭くて危険」「歩道整備のため」という理由で早期拡幅を支持している住民、「拡幅により車の速度も増す」という理由から現道幅員を支持している住民の両方が存在していることが着目される。

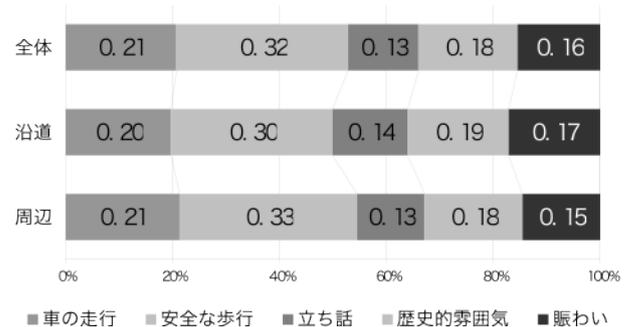


図-15 地区別にみた整備方針意向の平均ウェイト

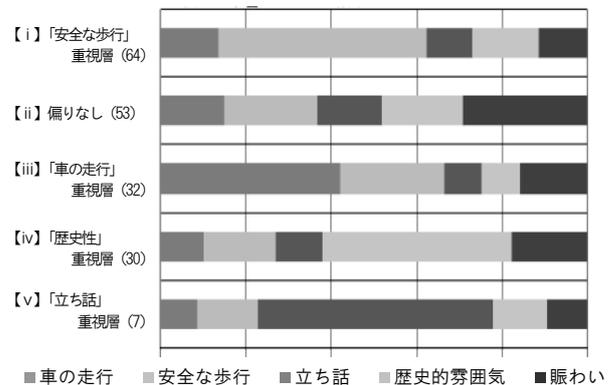


図-16 整備方針意向からみた類型

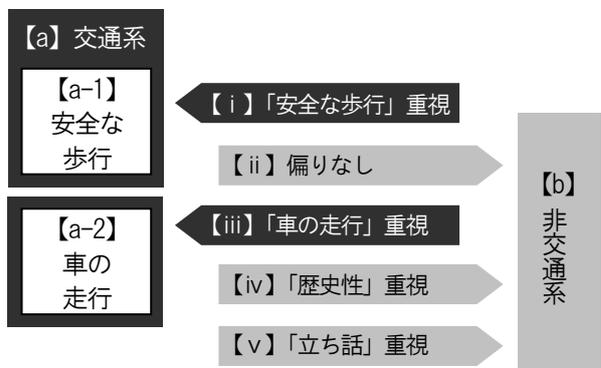


図-17 整備方針意向の分類

整備意向		整備方針意向		計
		【a】交通系	【b】非交通系	
		【a-1】安全な歩行	【a-2】車の走行	
【A】計画通り拡幅	【A-1】早急に拡幅	19	19	55
	【A-2】いずれ拡幅	12	4	33
【B】現道幅員		16	4	44
計		47	27	132

図-18 整備意向と整備方針意向の関係

整備方針意向		【a】 交通系		【b】 非交通系
		【a-1】 車の走行	【a-2】 安全な歩行	
【A】 計画通り 拡幅	【A-1】 早急に拡幅	<ul style="list-style-type: none"> ◆幅員に対し交通量が多い ○バスを通して欲しい ○駅周辺の活性化のため 	<ul style="list-style-type: none"> ◆狭くて危険 ○歩道整備のため ○駅前につながる整備を 	<ul style="list-style-type: none"> ◆狭くて危険 ◆軒先が壊される ○客が安心して駐車できるように
	【A-2】 いずれ拡幅	<ul style="list-style-type: none"> ○渋滞のため ○歩道整備のため ○いずれ武生市内観光の重要ルートになる 	<ul style="list-style-type: none"> ◆狭くて危険 ◆幅員に対し交通量が多い ○歩道整備のため ○自転車のため 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の対応のため ○何回もできないから思いきりやれば良い
【B】現道幅員		<ul style="list-style-type: none"> ●金がかかり無駄 ●地域活性化に繋がらない ・一方通行にすればよい 	<ul style="list-style-type: none"> ●拡張により車の速度も増す ●今後の交通量は減る ●生活を変化させてまで必要ない ◇注意が働く幅員 ◇昔からの街道の姿を残すべき ◇雰囲気があって良い 	<ul style="list-style-type: none"> ●今更必要ない ●活性化が第一 ◇ゆっくり走れる道幅 ・一方通行にすればよい

図-19 意向別にみる自由記述

以上より、整備方針や事業化時期などの様々な対立関係において、その意向の背景にある考え方、具体的要望は一見様々ではあるが、地区住民にとってみれば「計画通りの拡幅」か「現道幅員」かは手段の違いであり、目標としての方向性に関しては「車の円滑な走行」のためというより、「安全な歩行環境の確保」や、それに関連して「歴史性」や「生活の場」を考慮した整備を望む層がかなりを占めているといえる。

6. 結論と今後の課題

本論では、既成市街地の補助幹線レベルの未着手都市計画道路をめぐる状況と問題を明らかにするために、越前市大正線を対象事例として取り上げ、沿道及び周辺居住者の意識や意向を中心に種々の観点から分析・考察した。その結果得られた主な成果は以下の通りである。

- ① 事業化に至らない現状の道路は、狭幅員にも関わらず、通過交通を担う都市内幹線機能、歩行者・自転車を含む地区内交通処理機能、さらには生活の場としての機能等、多様な役割を果たしている。こうした道路が果たしている機能と物的状況との大きなギャップが、沿道及び周辺居住者のイメージや評価結果にみられるように、地区内における安全面、景観面及び活性化などにおいて様々な問題を引き起こしていると考えられる。
- ② 長期未着手状態におかれてきたことにより、都市計画決定に従った建て替え（更新）がみられるがその割合は決して高くはなく、従って実際に「影響を受けた」とする人も多くはない。また、建物の老朽化にも関わらず、

高齢化や権利上の制約から建て替え意向を持つ人が多くないことから、沿道居住者自身が都市計画決定による権利制限の影響を認知する、つまり関心を持つ機会が少ない。加えて、沿道居住者においてさえ都市計画決定以降長期間未着手に置かれていることを全く認知していない層が確実に存在している。こうした沿道を含む周辺地区住民の中での関心の低さが、未着手状態に置かれていることを問題視し、住民側から「都市計画決定の見直し」に向けての取り組み（市への要望等）を阻んでいる可能性がある。

③ こうした状況にあつて住民の当該道路に対するイメージ・評価は総じて低い。特に交通面（円滑・安全）での評価の低さが顕著であり、これは歩行者区分線もない狭幅員街路であるのにも関わらず、交通実態調査（ナンバープレート調査）の結果から、日常の交通量が比較的多く、また通過交通の混入がかなりあること、歩行者・自転車と車との混合交通となっていること等の実態を反映した結果であるといえる。

④ 整備意向において「計画通り拡幅」と「現道幅員」間で支持の対立があり、また「計画通り拡幅」支持層の中でも「早急に拡幅」と「いずれ拡幅」間で同じく支持の対立がみられる。こうしたそれぞれの支持層と「整備方針意向」との関係を見ると「安全」についての評価の違いが最も関わっている。

⑤ 車走行の安全性を指向する層は拡幅を支持する傾向にあるが、歩行面の安全性、及び非交通的整備（歴史性や立ち話重視）を指向する層は、必ずしも拡幅支持というわけではなく、現道幅員のままの道路空間の改善支持も、ほぼ等しく存在している。

⑥ 以上のように整備意向と整備方針意向の関係性からみて様々な対立があるものの、「車の走行性」よりは「歩行の安全性」を支持する傾向が強いことから、「安全な歩行の可能な道路」整備という目標に関する地区内コンセンサス形成をまず第一歩とし、そのための手段として「計画通り拡幅」か「現道幅員」かについて協議するプロセスが考えられる。

特段の逼迫した事情がないにしろ、大正線のように見直しの必要性が明らかである箇所は存在しており、長期未整備のまま放っておくことは地権者や関連地区住民、さらに行政にとっても負担を伴うものであり、今後のまちづくりにおいても重大な支障をもたらすと思われる。

見直しにおける合意形成の際に存在する対立群は、上述のように背景や整備意向の内容において共通している点もあることから、こうしたことを前提に整備目標の統一を試みることで、互いの歩み寄りが期待できる。地区住民自らがそうした方向に向けて第一歩を踏み出すこと、何より決定・事業主体である行政が「長期未着手」状態

をこれ以上放置することなく、責任を持って「見直し」、地区住民と一体となって対象道路の改善に向けての取り組みを始めることが急務といえよう。

本研究は1事例のみの調査であり、またアンケート調査の性質上、長期未整備による影響をすべて把握することはできなかった。今後は個別ヒアリング等による具体的な実態把握から、整備の方向性と合意形成の可能性を探る必要があると考えられる。

なお、本研究は(株)帝国コンサルタントとの共同研究の一部であることを付記しておく。

補注

- (1) 周辺地区としては、大正線を挟んで南北それぞれ2ブロックを設定した。直接大正線に面する沿道地区を含めて、周辺地区を一部に含む関連町丁の世帯数、人口はそれぞれ1130世帯、3037人(H20.10住民基本登録)である。設定した周辺地区と全町丁の面積比(約70%)を考慮し、さらに今回調査対象とした周辺地区内の戸建て専用住宅(現地調査によるカウントでは約400戸)に居住する高校生以上の人口ということになると、多く見積もっても1000人程度と考えられ、相対誤差20%、信頼度95%、母比率P=30%とすると、必要標本数は184票となる。統計的には必ずしも高い妥当性があるとはいえないが、一応の傾向は掴めるものと考えられる。
- (2) 築10年以上にも関わらず「最近建て替えた」との回答があるのは、特に「最近」の期限を明示しなかったために、10年以上前の建て替え、さらに増改築が含まれているためと考えられる。
- (3) 「大正線は現在、幅が4.5~6mですが、これを広げることが昭和24年の都市計画で決定されています。」という情報を与え、このことを

「よく知っている」「何となく知っている」「知らない」の3つの選択肢で回答を求めた。

- (4) (3)と同様、都市計画決定の情報を与えた上で、「このことに関して、日常生活に何か影響がありましたか?」と質問し、「あった」「なかった」「わからない」の3つの選択肢で回答を求め、「あった」と回答した場合、その影響内容の記述を求めた。
- (5) 設定した5つの整備方針に対する、中間ポイントを持つ7段階尺度の対比較回答結果に基準尺度(同程度1、やや重要3、非常に重要7)を与え、それに基づいて幾何平均を求める簡便法によって5つの整備方針に対するウェイトを個人ごとに算出した。

参考文献

- 1) 倉根明徳・川上光彦・西澤暢茂・小林史彦：歴史的市街地における都市計画道路整備のCVM評価に関する研究—金沢市における事例研究—、都市計画学会論文集、No.38-3、pp.511-516、2003
- 2) 梅宮路子・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—全国的状況と愛知県犬山市の事例について—、都市計画学会論文集、No.40-3、pp.505-510、2005
- 3) 川崎興太・大村謙二郎：長期未整備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および見直しのあり方を再考するために—、都市計画学会論文集、No.43-3、pp.271-276、2008
- 4) 福井県土木部都市計画課、福井県都市計画道路見直しガイドライン、2007
- 5) 都市計画協会、都市計画年報2006(H18)

「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 —越前市都市計画道路「大正線」を対象に—*

高倉淳美**・野田満***・加藤式男****・川上洋司*****

本研究は、既存市街地内において長期間未整備のままに置かれている都市計画道路として越前市内の「大正線」を事例として取り上げ、当該道路の沿道状況、果たしている交通機能の現状、沿道住民の意識・意向を分析することによって、見直し(計画通りの整備、廃止・現道整備)の方向性とそのための要件を明らかにすることを目的としている。その結果として、未着手に置かれていることによる種々問題の所在、住民間の整備意向に関する対立の構造等を明らかにし、今後の整備に向けての要件を提示している。

A Basic Study on the Present Condition and the Directionality of Revision of Planned Road without any improvement for long time —as a Case of the Planned Road “Taisyo Line” in Echizen City—*

By Atsumi TAKAKURA**・Mitsuru NODA***・Norio KATO****・Yoji KAWAKAMI*****

This study aims to examine the directionality of the revision of planned road without any improvement for long-time (improvement on the present plan or abolition and present road improvement) and its requirements. As the results of the investigations of the traffic function of the object road, the built-up conditions of the roadside and the consciousness and intention of roadside residents by taking up "Taisho Line" in Echizen City as a case, the aspects of the problems and the requirements for the improvement etc. are presented.
