

都市計画道路の見直しの実態と 課題に関する研究 —石川県における事例分析—

森國 浩一¹・川上 光彦²・倉根 明德³

¹学生員 金沢大学大学院 自然科学研究科社会基盤工学専攻 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail: morikuni@stu.kanazawa-u.ac.jp

²正会員 金沢大学大学院教授 理工学域環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail: kawakami@t.kanazawa-u.ac.jp

³正会員 長野県建設部 (〒380-8570 長野県長野市大字南長野字幅下692-2)
E-mail: kurane-akinori-r@pref.nagano.lg.jp

本論文は、都道府県および政令市による都市計画道路の見直しガイドラインにもとづいて実施された都市計画道路の見直しについて、全国的状況を明らかにするとともに、比較的積極的な対応がなされている石川県に着目し、事例研究を行っている。事例研究では、県や市の担当者へのヒアリング調査や文献調査により、見直しの実態の分析を行った。その結果、全国的にほとんど行われていない廃止・変更路線への対応について、石川県のガイドラインには検討を必要としており、検討結果を住民へ説明する責任があるとしている。しかし、その実態として、廃止の代替などについて検討はされているが、実際に対応が行われた実態がなく、計画制度上の課題があることが明らかになった。

Key Words : *planned roads, revision, guideline, abolishment, alternative*

1. はじめに

(1) 研究の背景

都市計画道路は、生活の利便性向上や産業活動の支援、または都市間交流の円滑化などを目的として、早いものは大正期から計画されてきた。また、都市計画道路は将来の都市全体の道路網として一体的に計画されるため、戦後復興期や新都市計画法施行前後、大規模事業の計画策定時などにおいて、道路構造の見直しやネットワークの再検討などを繰り返しながら進められてきた。このように都市計画道路は、都市の将来像を誘導すると共に、将来交通需要に対応して計画決定されてきたものであるが、財政状況の悪化や代替路線の整備、歴史的建造物等の保存等が要因となり長期間未着手になっている路線も少なくない。また、都市計画道路の多くは、高度経済成長期の人口増大や経済成長に伴う交通量の増大を想定して計画されたものが多く、近年の人口減少や経済の低成長、市街地拡大の収束等の社会情勢が変化してきたことを考えると、その位置づけや必要性に変化が生じている路線が多く存在していると考えられる。

国土交通省では、このような背景から2000年に発表し

た都市計画運用指針の中で、都市計画の見直しに関する具体的な方針を明示した^①。この運用指針を受けて、岐阜県はいち早く見直しに取り組み、2001年5月には都市計画道路の見直し方針をまとめ、県内3つの都市計画道路の見直しを実施した。この岐阜県の事例以降、その他都道府県及び政令市で都市計画道路の見直しガイドライン^②の策定が進められ、各自自治体において都市計画道路の見直しが行われている。

(2) 研究の目的

全国的に都市計画道路の見直しが進められているが、確立した見直しの手法はなく、各自自治体が独自に定めたガイドラインに基づいて見直しが行われているため、自治体間の進捗状況には大きな差が生じている。なお、近年では、都市計画道路の見直しを対象とした研究蓄積も増えており、様々な課題や見直しの実態が論じられている。例えば、佐野ら^③が都道府県において策定済みの見直しガイドラインについて記載内容や運用実態を分析し、見直し主体を市町村としている自治体が多く広域的視点の欠如が懸念される点や地域住民の合意を前提とする自治体が多く客観性の問題がある点などを示し、第三者機

関による検証の必要性を論じている。また、倉根ら^{2)・3)}が都道府県及び政令市の見直しガイドラインから、各自治体の見直し手法を比較分析し、全国的な見直し傾向と運用実態をまとめ、小規模自治体では専門職員の不足や予算の関係から見直しが進んでいない点や多くの自治体が権利制限をかけてきた地権者による訴訟を懸念している点などを論じた上で、都道府県が積極的に広域調整を行うことや、見直しの結果「変更」「廃止」となった路線について防災面の対策等を地元と協議していくことの必要性について述べている。また、特定の都道府県を取り上げて事例研究を行ったものとしては、牛山ら⁴⁾が岐阜県における都市計画道路の見直し方法について整理し、交通量に着目した見直し案の評価を行った結果、より適切な評価手法の開発の必要性を述べている。高倉ら⁵⁾は福井県内の事例路線を取り上げ、住民の視点からの見直しの必要性や方向性について分析を行った結果、見直しにおける合意形成の際に存在する対立群は、整備意向の内容において共通している意向もあることから、それを前提として整備目標の統一を試みることで歩み寄りの可能性があることを述べている。

以上のように、都市計画道路の見直しに関する全国的な実態や課題については明らかになりつつあり、また、いくつかの事例研究から、見直し手法における提言等が行われている。しかし、都市計画道路の見直しにおいては、各路線を「存続」「変更」「廃止」に分類することが重視され、その後の対応については十分な検討が行われているとは言い難い。そこで、本研究では、見直しの結果「変更」「廃止」となった路線への計画的な対応に着目し⁶⁾、事例研究の結果から、見直し後の実態や課題について明らかにすることを目的としている。なお、本研究では、見直しを行う際に第三者委員会を設置し、見直し後の対応についても多くの検討が行われている石川県と、第三者委員会での議論を踏まえて、実際に見直し後の対応を検討している石川県内の3市を事例研究の対

象とした。

(3) 研究の方法

研究の方法としては、まず、全国的な状況を明らかにするため、都道府県および政令市のガイドラインを収集分析、さらに、見直しの実績がある自治体を対象に、2009年3月末現在の見直しの実施状況や見直し後の対応に関するアンケート調査を実施し、見直し実施状況や見直し後の対応状況を把握した。また、アンケート調査の結果、多くの自治体が見直し後の対応をしていない中で、先進的な取り組みを行っていると判断した石川県の担当者及び県内の事例市に対しては、ヒアリング調査を行い、見直し後の対応実態の把握、さらに、関連資料の収集分析を行った。

表-1は、見直し実績のある自治体へのアンケート調査の概要である。なお、参考文献2), 3)において調査内容の詳細な報告を行っている。また、表-2は、石川県及び県内の事例市へのヒアリング調査の概要である。アンケート調査の調査内容については、2009年3月末現在とした。

2. 全国と石川県の見直し状況比較

(1) 全国的な見直し状況

全国的な見直しの状況としては、47都道府県、18政令市の内、見直しの実績があるのは、23道府県、8政令市であり、それぞれ約半数の自治体で見直しが実施されていることが分かる。また、見直しの結果「廃止」「変更」となった路線の対応については、政令市において、都市計画決定の廃止後も固定資産税の減免措置を継続した例が、道府県においてはセットバックにより生じていた空き地にポケットパークや待避所を整備した例が、それぞれ1自治体ずつあるのみで、全国的に見直し後の対応が積極的に行われていない状況が分かった。なお、アンケート調査の結果から、石川県においては32路線(60.3km)が見直しされており、見直しの延長でみると大阪府の123.0kmに次いで2番目であり、見直しが進んでいる自治体であるといえる。

(2) 石川県における見直しの特徴

図-1は石川県で策定された見直しガイドラインで定められた手順をフロー・チャートにしたものであり、見直し作業着手から都市計画の変更までを大きく7段階(Step)としている。また、都市計画道路網の再編計画案の策定にあたっては、「有識者、住民代表者、行政からなる検討会、懇談会、懇話会等の第三者機関を設置する」ことが記載されている。また、変更・廃止の場合の検討必要事項として、「必要に応じて廃止候補路線地区に対する

表-1 アンケート調査概要

調査年月	2010年2月	
調査対象	道府県：23	政令市：8
回収数	道府県：23 (回収率100%)	政令市：8 (回収率100%)
主なアンケート内容	見直しの実施状況(路線数・延長など) 見直し後の対応 (都市計画法53条による規制の緩和措置など)	

表-2 石川県および事例市のヒアリング調査概要

調査年月	2010年2月	2010年11月	2010年11月	2010年11月
調査対象	石川県 (土木部 都市計画課)	金沢市 (都市整備局 都市計画課)	かほく市 (産業建設部 都市建設課)	七尾市 (建設部 都市建築課)

代替措置検討」が記載されている。住民参加・住民合意の段階においても、「代償措置等の検討：コミュニティ道路、修景整備等、代替措置等の検討」を、道路整備を期待していた住民への説明責任として、最低でも留意するように記載がある。

石川県の担当者に実施したヒアリングによると、見直しを行う市町に、それぞれ第三者機関として「都市計画道路検討委員会」を設置し、そこへ学識経験者や県の担当者などの有識者及び住民の代表者が委員として参加し、各委員の専門性や立場からの意見を重ね、検討対象となる各路線区間の見直しの基本的な方向性をまとめている」ことが分かった。さらに、県内の事例市の担当者へのヒアリングでは、検討委員会で見直し後の対応についても議論が行われていることも分かった。見直しのプロセスの中で段階的に都道府県と協議を行うものの、実質的には市町村が主体的に見直し計画案を作成している事例が多い^④中で、見直しの初期段階から県の担当者が検討委員会の委員として議論に参加している点が先進的といえる。また、県の担当者へのヒアリングでは、一部市で権利制限によるセットバックで生じた空き地を利用した歩道や待避所の整備といった局部改良が予定されてい

る等、見直し後の対応が計画されていることも分かった。全国的に見直し後の対応をしている自治体がほとんどない状況の中、石川県においては、見直しガイドラインの中で、第三者機関を設置すること、見直し後の対応についての検討が必要であること、道路整備を期待していた住民へ代償措置等の検討が行われたことの説明責任を果たすことに最低でも留意すること、が記載されている点、また、実際に第三者機関として検討委員会が設置され、見直しの対象路線の基本的な方向性だけでなく、見直し後の対応についても議論が行われており、一部市では見直し後の対応が計画されている点で積極的であるといえる。したがって、次章以降は本節で石川県における特徴として挙げた、検討委員会での見直し後の対応に関する議論及び計画されている見直し後の対応の実態に着目して、分析していく。

3. 石川県の実態

(1) 都市計画道路の整備状況

表-3は2008年3月現在における石川県の都市計画道路の整備状況をまとめたものであるが、未着手延長の約83% (203km/246km) が20年以上未着手となっていることがわかる。また、20年以上未着手の延長は計画延長全体の約19% (203km/1,055km) を占めている。長期間の権利制限によって、建て替え後の用地が確保できない等の理由から、建物の更新が行えないことで、市街地整備上の障害となっている可能性があり、問題だと考えられる。

表-3 都市計画道路の整備状況 (2008年3月現在)^⑥

	計画延長	整備済み延長	概成済み延長	未整備延長			
				事業中	未着手		
					20年以上		
石川県	1,055	579	132	345	99	246	203
	100.0%	54.9%	12.5%	32.7%	9.4%	23.3%	19.2%

表-4 各市の都市計画道路の見直し状況

	見直し期間	検討委員会開催時期	見直し路線数	見直し延長(m)
金沢市	2004年～2006年	2004年8月～2005年6月	8路線	10,620
輪島市	2005年～2008年	2007年9月～2008年2月	3路線	1,880
かほく市	2006年～2008年	2007年2月～2008年12月	15路線	24,400
七尾市(和倉地区)	2009年～2010年	2009年5月～2009年10月	5路線	5,100

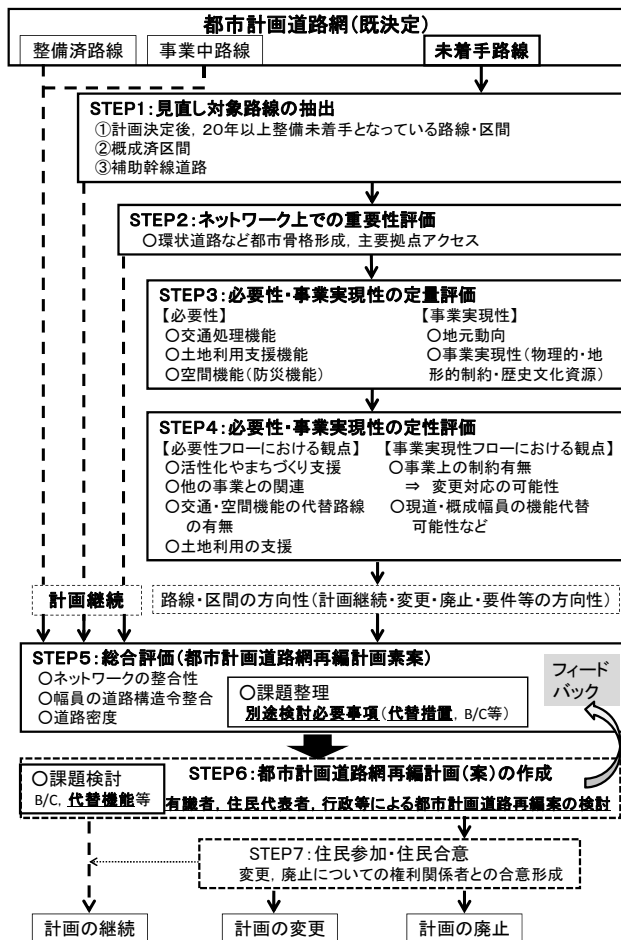


図-1 都市計画道路の見直しフロー図^④

(2) 各市町の見直し状況

表-4は石川県内の各市の見直し状況をまとめたものである。表-4に記載していない5市及び七尾市七尾地区については現在見直しの作業中である。各市町をまたぐ道路の見直しについては、隣接する市町間の境界部分での不整合等といった広域調整面での課題が考えられるため、隣接する市町で見直しの時期を合わせる等の調整を行うことが望ましい。しかし、石川県の担当者に対するヒアリング調査では「見直しに対する財政当局の理解の差異などにより、見直しの時期を合わせることは困難」と回答があり、広域的な調整を図っていく上での課題が明らかになった。

(3) 事例市町の見直し実態

前述したように、見直しの結果廃止または変更となった路線については、全国的に対応が行われていない状況にある。しかし、路線を廃止した後も防災面等の課題が残ることが考えられる。よって、見直しの流れの中で、道路幅幅や居住環境整備といった対応が検討され、その検討内容が実際に実施されるような仕組みづくりが必要である。ここでは、石川県の担当者へのヒアリングで見直し後の対応が計画されている市町として挙げられた3市について対応実態の把握を行った。把握の方法としては、各市の担当者へのヒアリング調査及び、各市で設置された「都市計画道路検討委員会」での議事概要から見

表-5 事例市における見直し後の対応に関する取り組み^①

	金沢市	かほく市	七尾市（和倉地区）
担当部局	都市整備局都市計画課	産業建設部都市建設課	建設部都市建築課
廃止路線数	8路線（10.62km）	15路線（17.62km）	4路線（3.20km）
検討委員会での見直し後の対応に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止後の周辺道路への影響から検討が必要 ・対象路線について、方向性に応じた対応を必ず行うべき ・交通量や防災性の観点から代替案の検討が必要 ・代替案を詳細で明確な案として掲示することが必要 ・都決の廃止に対応する措置として広く捉えて代替案を検討するべき ・住民理解を得るには代替案の検討が必要 ・長期間の権利制限の観点から代替措置の導入の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車の安全性、防災上の観点から、代替道路の再考が必要 ・代替整備の担保が必要 ・場当たりのな対処ではなく、統一的なまちづくりを検討して対応すべき ・防災まちづくりについて、具体的な進め方について検討が必要 ・廃止後の代替性の確保や対応を明確にすることが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・6m道路の配置が少なく、防災上の観点から、将来的に整備が必要 ・代替対策の整備について、整備時期を示さないと住民へ説明できない
見直し後の対応実態	<ul style="list-style-type: none"> ・局部改良、隅切り改良等を計画していたが、地元からの声も少なく停滞 ・地元から要望がこれから挙がってこなければ、対応する予定はない 	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘箇所には蓋版設置等による対応を少しずつであるが対応している 	<ul style="list-style-type: none"> ・対応の実態は無いが、廃止された全ての路線において、交通上、防災上、交通安全上の観点から、廃止後に残る課題と今後の対応について検討されている
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史資源、街並み喪失が理由で廃止になっている路線複数有 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の55町会区から、年に一回要望を挙げてもらい、優先順位をつけて対応している 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり交付金事業との整合を図る形で見直しが行われた

表-6 事例市における検討委員会での主な意見及び回答^②

	金沢市	かほく市	七尾市（和倉地区）
検討委員会での意見及び回答	全路線	<ul style="list-style-type: none"> ・代替整備について、整備の担保がないと、結局は廃止だけ行って要望がなければそのままになってしまふことが懸念される 	全路線 ⇒もう少し具体的に示せるか、再度検討する
	堀川瓢箪町線	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止の代替として防災まちづくりを進めていくという提案だが、場当たりのな対処では統一的なまちづくりは進まない ⇒一層地元の意見を聞き、防災、改修ニーズを見極めて対応していきたい 	和倉中町線 <ul style="list-style-type: none"> ・6m道路の配置が明らかに少ない。防災上から将来的には整備が必要 ⇒住民と整備の効率性なども相談しながら、整備の計画を検討していくつもり
		<ul style="list-style-type: none"> ・防災上の観点からすると、消防車等の進入を可能にするための代替措置を用意しておくことが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止路線の対策として、代替性の確保や対応を明確にしてはどうか

*1: 下線は筆者による *2: ⇒は意見に対する回答

直し後の対応に関する意見の抽出を行った。なお、表-4では輪島市も取り上げているが、見直し後の対応が検討されていなかったため、対象としていない。

表-5は事例市の見直し後の対応の実態についてまとめたもの、表-6は事例市における検討委員会での主な意見とそれに対する事務局の回答を一部抜粋したものである。以下、表-5、表-6を参考に金沢市、かほく市、七尾市の見直し実態について分析を行う。

a) 金沢市

金沢市は石川県内で最も早く見直しに取り組み、8路線10区間の見直しを終えている。金沢市内には様々な歴史性・文化性の高い施設や景観資源が存在することから、その保全を考慮した見直しを実施されてきており、歴史資源喪失を理由に廃止された路線も存在している。現地調査1回を含め全8回行われた検討委員会では、表-5に示すように、「交通量や防災性の観点からみた廃止区間への代替案の検討が必要」、といった見直し後の対応の必要性が挙げられている。しかし、意見に対する事務局の回答は、表-6に示すように、「地元住民と話し合いながら進めていきたいと考えている」「住民と整備の効率性なども相談しながら、整備の計画を検討していくつもり」というように、抽象的な回答に留まっていることが分かる。そのような状況の中、表-5に示すように、「代替案を持つ路線については、もう少し詳細で明確な案として掲示することが必要」「見直し対象路線については、一定期間に方向性に応じた対応を必ず行うべき」というように、結局は廃止のみを行い、代替措置は行われなことを不安視していると捉えることができる意見もみられる。

しかし、そうした検討委員会での議論の下、廃止した後の対応として局部改良や隅切り改良等が計画されていたが、実施までは至らず停滞している実態がみられる。その理由としては、事業費の面の課題が大きく影響しているが、住民からの対応を求める声が少ないことも挙げられることが金沢市の担当者へのヒアリングで分かった。なお、金沢市中心部には計画から70年以上経過している未整備路線が存在するが、建物の更新が行われなかったり、地区外への転出があったりしたことで、地区の衰退的現象もみられる。したがって、単純に廃止するのではなく、特に長期間の権利制限がかけられていた地区では、地区の将来像を踏まえた計画的な対応が必要であると考えられる。

b) かほく市

かほく市は2004年3月の3町合併に伴い、15路線と多くの路線が廃止された。検討委員会での意見では、表-5に示すように、見直し後の対応の必要性の他に、「場当たりの対応ではなく統一的なまちづくりを見据えた対応の検討が必要」といった意見がみられる。

対応の実態としては、狭隘箇所側に側溝改修や蓋板設置等を少しずつ行っている。ただし、これは、かほく市においては従来より町会から年に一回要望を挙げてもらい、限られた予算の中で優先順位を付けて整備を行っていたシステムがあったためである。また、そこで挙げられる要望は、側溝改修等の道路整備がほとんどであり、検討委員会での意見に対する対応が行われているとは必ずしも言えない。

c) 七尾市

七尾市では2008年から実施されている温泉街のにぎわいづくりを目的としたまちづくり交付金事業の計画を考慮したうえで、路線の必要性・実現性の評価が行われる等、まちづくり交付金事業との整合を取る形で都市計画道路の見直しが行われ、5路線が見直された⁹⁾。検討委員会での意見では、表-5に示すように、見直し後の対応の必要性の他に、「住民説明の際に、廃止した後の代替対策の整備について、整備時期の明示が必要」といった意見がみられる。

七尾市において見直し後の対応の実態はないが、廃止されたすべての路線において、交通上、防災上、交通安全上の観点から、廃止後に残る課題と今後の対応について検討されており、住民説明の際の住民への説明用資料には廃止されたすべての路線で廃止後の代替整備内容が示されている。金沢市、かほく市では見直しガイドラインに記載されている廃止候補路線地区に対する代替措置の検討は行われているが、住民説明会等では積極的に説明は実施していなかった。それらと比較すると七尾市では、整備時期が明示されていない等の課題は残るが、道路整備を期待していた住民への最低限の説明責任を果たしているといえる。このように、他2市と差異がみられた要因の一つとして、まちづくり交付金事業により和倉地区のまちづくりの方向性が定まっていたことが考えられる。一方で、検討委員会での意見に対する回答では、金沢市、かほく市と同様に、代替整備の担保性を保証するような回答ではなく、今後、実際に整備が行われるかどうか注視していく必要がある。

4. 事例路線の紹介

本章では、表-6で検討委員会において見直し後の対応が必要と意見があった路線として挙げた、堀川瓢箪町線及び和倉中町線を取り上げる。金沢市では歴史性・文化性の高い施設や景観資源の保全を考慮した見直しが行われてきたが、その典型的な事例と思われる堀川瓢箪町線について着目する。七尾市では廃止されたすべての路線において、交通上、防災上、交通安全上の観点から、廃止後に残る課題と今後の対応について検討されているが、

住宅密集地を計画路線が通過していることから、廃止後に残る課題の解決が困難と思われる和倉中町線について着目する。この2路線について見直し後の対応に着目して、見直しの経緯や検討委員会での議論をより詳細に分析していくことで、課題を明らかにしていく。また、両路線の詳細について表-7に示す。

(1) 堀川瓢箪町線

堀川瓢箪町線は、昭和41年に計画決定され、決定当初は都市化の進展や自動車交通量の増大、市街地の交通渋滞に対応することが目的とされていた。しかし、図-1に示した見直しフロー図のSTEP 3、STEP 4の必要性・事業実現性の定量・定性評価により、必要性・事業実現性が共に低いと判断され、全線廃止に至った(図-2)。廃止要因の詳細について挙げると、周辺道路網の整備、社会情勢の変化に伴い当初の必要性が低下したこと、隣接する

浅野川両岸が金沢市の景観条例にもとづいて伝統環境保存区域に指定され、都市計画道路が整備されると川筋・歴史的景観の喪失が危惧されること、さらに既存の家屋密集地が計画路線により分断されることにより、コミュニティの喪失が懸念されることである。また、STEP 6で設置された検討委員会では沿道地域への代替措置の導入を検討することが必要であるという意見に対して、事務局から、「堀川瓢箪町線は地域の防災機能を担うものとして期待されていた重要地域の一つであって、対象地域には狭隘道路も存在していることから、防災機能を高める対応として、広場の整備等を地元住民と協議の下、進めていきたい」という回答があった。写真-1をみても分かるように、対象地域には川筋・歴史的景観を保有し、その保全を目的に市の条例である伝統環境保存区域に指定され、且つ、地域の防災機能を担う重要地域の一つと認識されながら、廃止した後の対応が行われていない実態である。堀川瓢箪町線のように、検討委員会で廃止後の対応について積極的な議論がされても、見直しの仕組みの中で代替措置整備の担保性が無いこと、また、議論内容が反映されるシステムが無いことが計画制度としては課題であると思われる。

表-7 事例路線の詳細

市名	路線名	見直し結果	廃止区間 (m)	計画幅員 (m)	当初決定年度	決定権者
金沢市	堀川瓢箪町線 (金沢市)	全線廃止	880	20	1966年	県
七尾市	和倉中町線 (七尾市)	区間廃止	690	12	1977年	県
		幅員変更	150	12~16		



写真-1 堀川瓢箪町の計画沿道地区



写真-2 和倉中町線の計画地区



図-2 堀川瓢箪町線廃止区間位置図

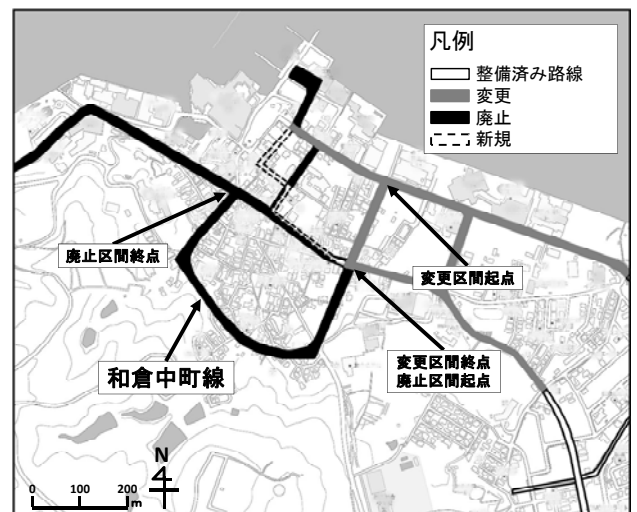


図-3 和倉中町線廃止区間位置図

(2) 和倉中町線

和倉中町線は、昭和51年に計画決定されたが、STEP 3、STEP 4の必要性・事業実現性の定量・定性評価により、対象地域に地形的な高低差があり、現道の接続が物理的に困難であること、住宅密集地、寺社、山林等への影響が大きく、事業実現性が低いと判断されたため、延長840mのうち690mが廃止された(図-3)。STEP 6で設置された検討委員会では、「廃止地区について、6m道路の配置が少なく、防災上将来的には整備が必要」という意見があった。写真-2に示すように廃止地区内の現道の幅員は2m～5m程度であり、大半が緊急車両等の活動に望ましい幅員6m以上を満たしていない状況である。住民説明の際には事務局から、「住宅密集地での道路拡幅は建物移転が多く困難なため、建替え等の際にセットバックをお願いし、交差点、狹隘区間の拡幅等を順次行って改善を図る」という対策が挙げられている。このように、検討委員会での議論が反映される形で、見直し後の対応として代替措置が住民に説明されることが望ましいといえる。しかし、具体的な整備時期等は明確に示せず、担保性が無いことは堀川瓢箪町線と同様に課題として挙げられる。

5. まとめ

本研究では、見直しの結果、廃止・変更となった路線への対応が全国的にあまり行われていない状況を問題として挙げたが、石川県では見直しガイドラインに見直し後の対応の検討の必要性及び検討内容の住民への説明が必要であることを記載していることから、その実態について事例分析し、それらの内容は以下のようにまとめられる。

石川県内では、見直し計画案の策定段階において、有識者、住民代表者、行政等からなる都市計画道路検討委員会が設置され、見直し後の対応についても議論されている実態が明らかになった。検討委員会での意見としては、交通量や防災性の観点からみた廃止区間への代替案の検討、代替案を具体的な案として明示、方向性に応じた見直し後の対応の担保、統一的なまちづくりを見据えた対応の検討、代替対策の整備時期の明示、等の必要性が挙げられた。このように見直し後の対応の検討については市ごとにある程度の差異があるものの、積極的に行われている実態が明らかになった。しかし、検討委員会での廃止区間に対する代替案の検討といった、積極的な検討が行われているにも関わらず、その後各市では検討委員会での意見を受けて積極的な検討や対応を行っていないのが実態である。

住民への説明については、七尾市において検討委員会

での議論が反映される形で、見直し後の対応として代替措置が住民に説明されている路線があることが明らかになった。しかし、その他の路線については、見直された路線の大半は検討委員会で見直し後の対応について検討はされているが、石川県の見直しガイドラインで最低でも留意することとしている代替措置について、事業化に向けて行政内で具体的な検討が行われた実態は無いと思われる。このことから、検討委員会での検討が行われた代替措置について、その他の都市計画や交通計画とリンクしたり、事業化したりする制度が無いという問題が明らかになった。

本来、都市計画道路は道路ネットワークの確保する交通機能だけでなく、避難通路を確保する防災機能、都市構造を形成し街区を構成する市街地形成機能といった多様な役割を有している。そのような都市計画道路の存在意義を考えると、見直しによって廃止となった路線の沿線地域に対して何らかの対応が行われるべきである。しかし、実態としては実際に見直し後の対応について計画されていたケースがいくつかあるが、実際に対応が行われてはならず、今後も行われる可能性が低い状況である。さらに、金沢市においては、景観条例に基づいて伝統環境保存区域に指定され、且つ、地域の防災機能を担う重要地域の一つと認識されながら対応が行われていない実態も明らかになり、都市計画道路の見直しと市街地整備などその他の都市計画対応の連携が制度上確保されていないことに課題がある。また、長期間にわたる権利制限による市街地としての活力等の衰退の可能性等を考えると、当然対応が行われるべきであり、対応が行われていない原因としては、検討委員会での議論が反映されるシステムが無いこと、さらに、代替措置整備の担保が無いことが挙げられる。

今後の課題としては、見直された路線の廃止・変更後の計画的対応のあり方の考察・提案が挙げられる。

謝辞：調査に協力頂いた石川県及び金沢市、かほく市、七尾市の方々に深甚の謝意を表します。

補注

- (1) 都市計画の変更については、都市計画法第 21 条において規定されているが、具体的な方針が記載されたのは都市計画運用指針が初めてである。
- (2) 自治体により「マニュアル」「指針」「方針」等の表現の違いはあるがここでは総称して「ガイドライン」とする。
- (3) 「存続」路線の対応については、整備の優先順位付けをすることが望ましいとされ、国土交通省が整備

プログラム策定マニュアルを出している。また、参考文献 6)によると、平成 22 年 4 月現在、実際に整備プログラムを策定している自治体が全国で 285 市区町村あり、「存続」路線については積極的な対応が行われている。

- (4) 石川県の都市計画道路見直しガイドラインを参考に、著者らが作成。
- (5) 参考文献 1)で、「ガイドライン上では道府県と市町村が協働で見直しを行うとする自治体でも、評価等の実質的な作業は市町村が行っていることが分かった。ガイドライン上では 19 自治体(53%)だが、実態では市町村が主体となる道府県は 32 自治体(74%)である。」と示している。
- (6) 2010 年 2 月に実施した石川県土木部都市計画課の担当者へのヒアリングの際に提供していただいた関連資料より引用。
- (7) 表中の検討委員会での見直し後の対応に関する意見は、金沢市、かほく市、七尾市の担当者へのヒアリングの際に提供していただいた、検討委員会議事概要より引用。
- (8) 表中の検討委員会での意見及び回答は、(7)と同様に、検討委員会議事概要より引用。
- (9) 七尾市では、2008 年から観光宿泊拠点である和倉温泉地区において「まちなかの賑わい再生と、住民がいきいきと暮すまちづくり」を目標とし

た都市再生整備計画を作成し「まちづくり交付金事業」を実施している。

参考文献

- 1) 佐野育実, 岡崎篤行, 梅宮路子: 都道府県による都市計画道路の見直しガイドラインに関する運用実態と課題, 都市計画学会論文集, No.44-3, pp.247-252, 2009.
- 2) 倉根明徳, 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—, 土木計画学研究論文集, Vol.27, pp.385-390, 2010.
- 3) 倉根明徳, 川上光彦, 森國浩一: 都市計画道路の見直しにおける広域調整及び見直し後の対応に関する実態と課題—道府県・政令市の見直し実態及び先進自治体の取り組み状況—, 都市計画学論文集, No.45-3, pp.733-738, 2010.
- 4) 牛山健太郎, 高木朗義, 倉内文孝, 岩丸圭一: 岐阜県における都市計画道路見直し案とその評価, 土木計画学研究・講演集, No.40, 2009.
- 5) 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, No.40, 2009.
- 6) 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課: 街路交通事業事務必携, (社)日本交通計画協会, 2010.

(2011.2.25 受付)

A STUDY ON ACTUAL CONDITIONS AND PROBLEM FOR REVISION OF PLANNED ROADS —CASE STUDY IN ISIKAWA PREFECTURE—

Kouichi MORIKUNI, Mitsuhiko KAWAKAMI and Akinori KURANE

This paper studies actual conditions and its planning problems about the revision of planned roads that has been carried out according to the guidelines formulated by the planning department of the Prefecture governments and major city governments. Although most of the planning departments do not tackle alternatives against the abolishment of the planned road, some city government in Ishikawa Prefecture try to review relatively positive alternatives according the Prefecture's Guideline. Several actual cases of revision of planned roads were studied by field surveys and interviews to officers of Prefecture and City governments. As a result of the study these are concluded as follows. Positive proposals are talked at the ad-hoc committees for the revision of planned roads, but most responses by the planning officers are abstract and actual alternatives were hardly prepared. This kind of situation is caused by the linkage absence between review of the planned road and urban planning and weak planning institutions for the realization of the planning proposals except the planned road system.