

都市計画マスタープラン及び都市整備事業の
評価枠組みの検討
―鶴川駅周辺再整備事業を事例に―

慶應義塾大学総合政策学部 72107461 三木隼斗

要旨

少子高齢化や情報技術の利活用、環境保護意識の高まりや感染症による生活スタイルの変化などによって、都市の在り方が変わることを求められている現代だが、そうした都市の方針を定める都市計画マスタープランや方針を実行する都市整備事業は行政によって策定、公開、実行された後に評価されることがあまりない、というのも都市計画マスタープランや都市整備事業を評価するための枠組みが非常に少なく、特に市民の参加形式、あるいは事前、事後などに対象、時期を限定せずにマスタープランや都市整備事業全体を包括的に評価する枠組みはほとんど無い。

こうした状況を踏まえて、本論文はさらなる都市計画マスタープラン及び、都市整備事業評価の発展のために、既存の枠組みを利用し、鶴川駅周辺再整備事業を評価した上で、その評価結果を基により良い評価を行うための提言を行った。

キーワード：都市計画マスタープラン(以下 MP)、都市整備事業、政策評価

目次

序論

第一節：研究背景-----	4
第二節：主題-----	4
第三節：先行研究の検討と研究の位置づけ-----	5
第四節：方法論の検討-----	7

本論

第一章：各枠組みを用いた評価結果-----	9
第一節：評価 A、C-----	9
第二節：評価 B-----	10
第三節：評価 D、E-----	13
第四節：評価 F-----	25
第二章：MP 評価のさらなる発展に向けた提案-----	29
第三章：まとめ-----	33
第四章：結論-----	34

参考文献

序論：第一節 研究背景

近年、スマートシティ化やコンパクトシティ化、エコフレンドリーな社会、情報技術の活用、感染症の流行によるライフスタイルの変化、人口減少に依る都市間競争の高まりなどの理由により、そうした方針を定める MP とそれに伴う都市整備事業の重要性が高まっている。

一方でそうした MP や都市整備事業評価についてはあまり進んでおらず、具体の MP や都市整備事業を市民の参加過程、あるいは事前、事後などに対象、時期を限定せずに包括的に評価する枠組みは非常に少ない。

こうした現状を踏まえて、本研究では菊地(2008)によって提示された包括的な評価の枠組みを用いて実際に鶴川駅周辺再整備事業を評価したうえで、この評価の枠組みの限界や、より適切な在り方、より良い評価のために求められる資料について考察し、MP、都市整備事業評価枠組みのさらなる発展に貢献することが本論文の狙いである。

：第二節 主題

本論文では MP、都市整備事業の評価に関する研究史的な検討を行ったうえで、鶴川駅周辺再整備事業を先行研究である菊地(2008)の評価の枠組みに則って評価する。

また、評価した結果を基に菊地(2008)で示された評価の枠組みそのものについても検討し、その限界や発展の在り方について考察することで、枠組みのさらなる発展を目指す。

：第三節 先行研究の検討と研究の位置づけ

都市計画を全体的にではなく、MP の特定の面や具体の都市整備事業、その策定過程を評価する先行研究は数多く存在する。

吉村・矢崎(1999)と錦澤(1997)においてはそれぞれ鎌倉市を事例に MP 策定における市民参加について、内田ほか(1998)においては九州地域の MP 策定過程と住民参加、大和田(1998)においては調布市を事例にワークショップ方式による MP の策定過程とその評価について、村木・中井(1997)においては東京都心区の MP の策定過程における街づくり協議会の役割について扱っており、それぞれ市民参加の現状と課題について明らかにしたうえで、市民参加の重要性について論じているが、市民参加以外の点については触れられていない。

龍野ほか(2023)においては市街地再開発事業のコンパクトシティ形成への影響について、居住や都市施設の交通結節点周辺への集約に加えて、生活利便性や環境負荷削減、健康増進、防災機能、空き家の増加など複数の観点から評価を行っている。

しかし、これは具体の都市整備事業の事後評価であり、市民参加などの過程などの事前、事中評価については触れられていない。

稲垣ほか(2023)においてはコンパクトシティ政策に対する市民の賛否や認知度について回答者の属性も含めた詳細なアンケートを用いて調査している

一方でこの研究はあくまで市民を対象にした研究であり、政策の形成過程や、政策そのものの評価については触れられていない。

越川ほか(2017)においてはコンパクトシティ政策の観点から MP における記述の変遷を都市ごと、分野ごとに調査したうえで、コンパクトシティ政策の評価を生活利便性、健康・福祉、安全・安心、地域経済、行政運営、エネルギー/低炭素、自然環境保全の複数の点から量的に行っている。

Khadour ほか(2023)においてはバルセロナ、モンペリエ、ラタキアの三つの都市を対象に、地理や経済などそれぞれの都市の特徴を踏まえた上で、その MP を全体方針、インフラとサービス、環境保護、都市交通、居住、MP の見直しの六つの基準から評価し、MP の方向性とそれに伴う限界、課題を明らかにしている。

この研究は MP の様々な要素を対象に調査を行っているが、一方でこれは何らかの枠組みに則った形ではなく、枠組みを提示するものでもない。加えて調査基準の一つである MP の見直しは行政による MP の見直しを対象としており、市民参加の過程などは触れられていない。

Quyen ほか(2018)においては論理モデル、KPI、ベンチマーキング、PDCA サイクルを都市計画の Monitoring & Management システムにどのように組み合わせて活用するかを検討し、提案している。

しかし、この研究において提案されているものは、包括的ではあるものの、量的な分析にとどまっており、さらにこれは枠組みというよりは手法の提案である。また、評価する対象は政策であるが、内容はもっぱら政策がもたらす効果は目的通りか？というところであり、政策の目的自体を評価するものではない。

上記のように、龍野ほか(2023)や越川ほか(2017)、Khadour ほか(2023)など、幅広い点から MP や都市整備事業の評価を行っている研究は散見された。

一方で評価を行うのではなく、評価を行う枠組みそのものについて扱った研究に林・高見沢(2004)がある。

この研究ではアメリカ、イギリスにおける中心市街地活性化プログラムの評価手法について扱っており、特にイギリス TCM の評価手法において論じている。このイギリス TCM の評価手法が対象とする項目は広く、その項目には人口、雇用、会社・店舗数、空き店舗率、地価、小売業売上、訪問客数、駐車場、公共交通、防犯、多様性などが含まれている。しかし、この TCM は民間で自主的に始められたものであり、民間企業は TCM に対する投資をビジネス向上の為の投資と捉えていることが論文内で明らかにされている。

その為、この TCM は都市整備事業の評価、というよりは都市整備事業、あるいは他の事業を行う前に求められる対象地域の評価であり、鶴川駅周辺再整備事業のように既に計画が実行段階に入っている都市整備事業を評価するには不向きである。

ビジネスに活かす事前評価としての色合いが強いイギリス TCM とは異なり、事前、事中、事後を問わず幅広い点から MP、都市整備事業について評価する枠組みを提示した研究に菊地(2008)がある。この研究においては都市整備事業に対して MP との整合性や市民参加、市民意識との適合度などを含めた A~H の計 8 つの面から行う評価の枠組みが提示されている。

その為、この研究で提示された枠組みは本研究段階で既に事業が始まっている関係上、事前評価が難しいだけでなく、町田市の副次核として町田市 MP との関わりが大きい鶴川駅周辺再整備事業を包括的に評価する上で最も適している枠組みと言える。

更に、菊地(2008)においては盛岡駅西口開発を事例に E と F の二つの枠組みしか用いられていない為、E、F を含め、提示された他の枠組みも実際の都市整備事業に当てはめて使用することで、利用可能な情報の限界など、より適切な評価に向けた改善の方向性を明らかにし、この枠組みの発展に貢献することが出来ると考えられる。

様々な評価の枠組みが乱立する都市計画分野においてこの枠組みが発展することは、コンパクトシティ政策や環境などの特定の軸を必要とせず、更にイギリス TCM のように事前、事中、事後など事業の進行状況に依存しない包括的な評価を可能にする枠組みのスタンダード化に繋がり、枠組みのスタンダード化は単なる都市計画の評価の発展にとどまらず、論文間での相互批判や都市計画同士の比較分析にも繋がり、都市計画研究の分野としての発展にも繋がる。

上記の理由から本論文では鶴川駅周辺再整備事業の評価に際して菊地(2008)によって提

示された評価の枠組みに全面的に依拠する。

菊地(2008)では A～H の 8 つの評価の枠組みが検討された。

以下は菊地(2008)によって検討された評価の枠組みである。

表 2-1 市町村都市計画マスタープランの目的に即した評価の枠組み

構成要素	目 的	評価項目	評価方法等
計画（市町村MP）	①都市の将来像の明示	将来像に係る市民価値観との適合度（評価A）	市民価値観の把握と記述の整合性の確認
	②住民の理解・具体の都市計画の合意形成の円滑化	市町村MP策定への市民参加度（評価B） 市町村MPの市民満足度（評価C）	市町村MP策定に係る市民参加プロセスの評価 市町村MPの認知度と満足度の評価
	③都市計画の総合性・一体性の確保	総合計画や都道府県MPへの適合性（評価D）	チェックリスト等による確認
	④市町村が定める都市計画の方針	具体の都市計画の適合性（評価E） 計画の達成度（評価F）	チェックリスト等による確認 事業目的の一致性 モニタリング・評価指標による確認 市町村MPへの寄与度・貢献度の評価
規制 ¹⁰⁾ ・事業	⑤計画を達成するための手段	成果についての市民満足度（評価G）	事業等に対する市民満足度の評価 都市イメージの評価

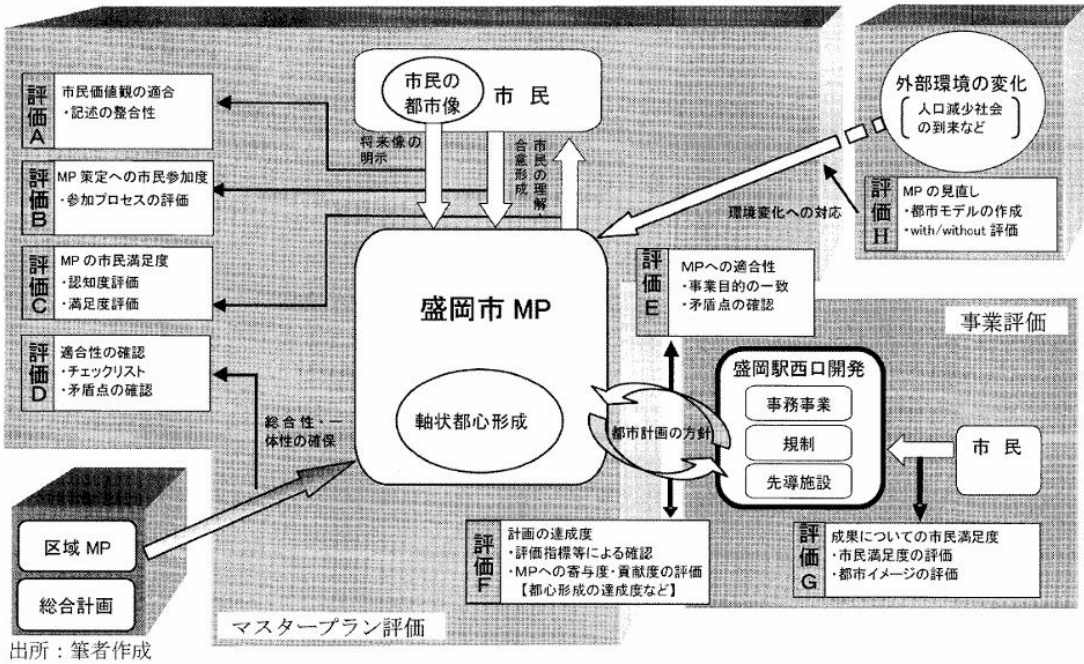


図 3-4 盛岡市MPと西口開発に係る評価の枠組み

出所：菊地(2008)で示された評価の枠組み

：第四節 方法論の検討

本論文では菊地(2008)によって提示された評価の枠組みに則って評価を進めるが、全ての評価の枠組みを活用することは難しいため、各評価軸を活用することが可能か否か、可能ならばどのように研究を進めるのか、不可能ならばなぜ不可能なのかを検討する。

評価 A：“将来像に係る市民価値観との適合度”に関しては、菊地(2008)では市の MP と市民価値観の適合度を調査しているが、本研究では市全体よりも鶴川駅周辺再整備事業に重きを置いている為、市民の価値観を計画に対するパブリックコメントやワークショップ、市民意識調査の結果から抽出し、その内容と鶴川駅周辺再整備事業に関する諸資料における記述の内容の整合性を調査する。

しかし、パブリックコメントや市民意識調査によって表出した市民の価値観は市民全体の価値観の一部に過ぎないこと、そして鶴川駅周辺再整備事業の諸資料の記述が抽象的な表現であった場合、適合度の評価には筆者の主観が入ってしまい客観的で正当な評価とならない可能性がある。

評価 B：“市町村 MP 策定への市民参加度”に関しては説明会やワークショップに参加した人数やパブリックコメントの数から参加率を出すことで評価が可能である。

しかし、説明会やワークショップに参加した人数については、知っていて参加しなかったのか、知らなかったために参加できなかったのか、あるいは仮に知っていても参加しなかったのかを区別する方法は無く、パブリックコメントも同様である為、参加人数という属性などの情報を漂白された単純な数値を用いた評価になる事は考慮する必要がある。

評価 C：“市町村 MP の市民満足度”は認知度については調査が難しいが、満足度に関しては MP の中で言及されていた内容とパブリックコメントの中で言及されていた内容を比較検討することで可能である。

しかし、パブリックコメントは全体の一部に過ぎず、反対意見が出されていないから市民はその点については皆満足している、あるいは反対意見が出ているから市民はこれについては不満であると考えるのは早計である為、あくまで表面化した市民の不満から逆算した満足度しか調査できない点には留意する必要がある。

評価 D：“総合計画や都道府県 MP への適合性”は町田市全体の MP と鶴川地区の MP の内容を比較表を作成して検討することで可能である。

しかし、菊地(2008)でも言及されているように、MP は抽象的な表現で記述されることが多く、適合しているか否かについては多分に筆者の主観が入ってしまう為、客観的で正当な評価と言えない可能性がある。

評価 E：“具体の都市計画の適合性”は町田市全体、及び鶴川地区の MP の内容と、鶴川駅周辺再整備事業に関する諸資料の内容を比較表を用いて調査することで可能である。

しかし、評価 D と同様に適合性の評価には多分に筆者の主観が入ってしまう為、客観的で正当な評価と言えない可能性がある。

評価 F：“計画の達成度”は鶴川駅周辺再整備事業の具体的な内容が鶴川駅周辺再整備事業が目指す鶴川駅の将来像の実現に寄与するものであるかを調査することで可能である。

しかし、筆者は都市計画や交通、環境保護など、都市整備事業が包含する様々な事業分野の専門化では無い為、計画の達成度について正当な評価が出来ない可能性がある。

評価 G：“成果についての市民満足度”は鶴川駅周辺再整備事業に係る事業は工事が始まったのが 2022 年であるため現時点では完了しておらず、調査する成果がまだ存在しないため不可能である。

評価 H： 評価 H は MP それ自体の見直しに係る枠組みであり、事後評価に用いるべきものである為、本論文では使用しない。

以上、菊地(2008)で示された A~H の 8 つの評価の枠組みの応用可能性を検討した。

本論文では上記で検討した通り、鶴川駅周辺再整備事業を対象に利用可能な評価の枠組み A~F に則り、入手可能な情報の不足や筆者の専門性などの限界を踏まえた上で鶴川駅周辺再整備事業を評価する。

本論：第一章 各枠組みを用いた評価結果

第一節：評価 A、C

評価 A においては将来像に係る市民価値観との適合度、評価 C においては市町村 MP の市民満足度を調査するが、いずれにおいても何らかの方法で市民の意見を抽出する必要がある。これらの意見を抽出する上での課題として、菊地(2008)は事前評価の対象である将来像に関わる意見は関心の高い一部の住民からしか抽出できない為、MP の認知度を十分に評価したうえで、その満足度を評価する必要があるとしている。

本論文ではこうした限界を踏まえて、鶴川駅周辺再整備事業を対象に A と C の枠組みを

用いて評価を行った。

評価 A においてはパブリックコメントを用いて住民の持つ将来像の抽出を図った。

以下の 3 つのパブリックコメントを見てみると、住民の意見は日々の生活に根差した非常に具体的な要望を含んでいるのが見て取れる。

- ・鶴川駅東口交差点における当面の渋滞緩和の為に、東口交差点の信号のスクランブル化、信号を直進、右左折専用とする。
- ・鶴川駅東口交差点における渋滞緩和について、南からのアクセスルートを設ける事は効果的と思う。
- ・鶴川駅周辺の通勤・通学時間帯の交通渋滞が発生している（特に雨の日）。原因はマイカーでの送迎によるものである。それが原因でバスが遅れ都内通勤者としてはとても住みにくい町であると感じている。

一方で MP や計画書においてはこれほどまでに具体的な記述は無く、基本的には〇〇街道における渋滞の緩和を目指す、といったような抽象的なものであり、適合度を調査する上ではこの具体と抽象の乖離を埋める必要があるが、その為には上記の 3 つのパブリックコメントに加え、他の多くのコメントを“渋滞の解消を求める声”というように要望の具体性を捨象した抽象的な意見に集約しなければ難しい。

また、こうした具体と抽象の乖離は、ワークショップで出された意見についても同様であり、適合度を調査するのは難しい。

住民の意見を抽出する媒体として、他には住民に対する意識調査の結果があるが、これについては対象となる地区の範囲が広く、個別の都市整備事業に対する意見を抽出するのには不向きな上に、調査項目の内容が MP や事業計画書の記述以上に抽象的であり、結局のところ、抽象と具体の乖離については避けて通ることが出来ない。

上記で検討したように、住民の持つ将来像や MP、都市整備事業への満足度の評価は既存の資料を用いた分析では難しいことが判明した。それに加えて評価 C においては MP や都市計画の認知度についても調査する必要がある、こういった情報は既存の公的資料には含まれていない為、別の調査方法が求められる。

第二節：評価 B

評価 B においては計画に対する住民や駅利用者の参加率を調査する。

以下は周辺住民と駅利用者数である。

- ・鶴川地区の人口 約 73200 人
- ・能ヶ谷 1 丁目：約 1000 人
- ・能ヶ谷 2 丁目：約 1300 人

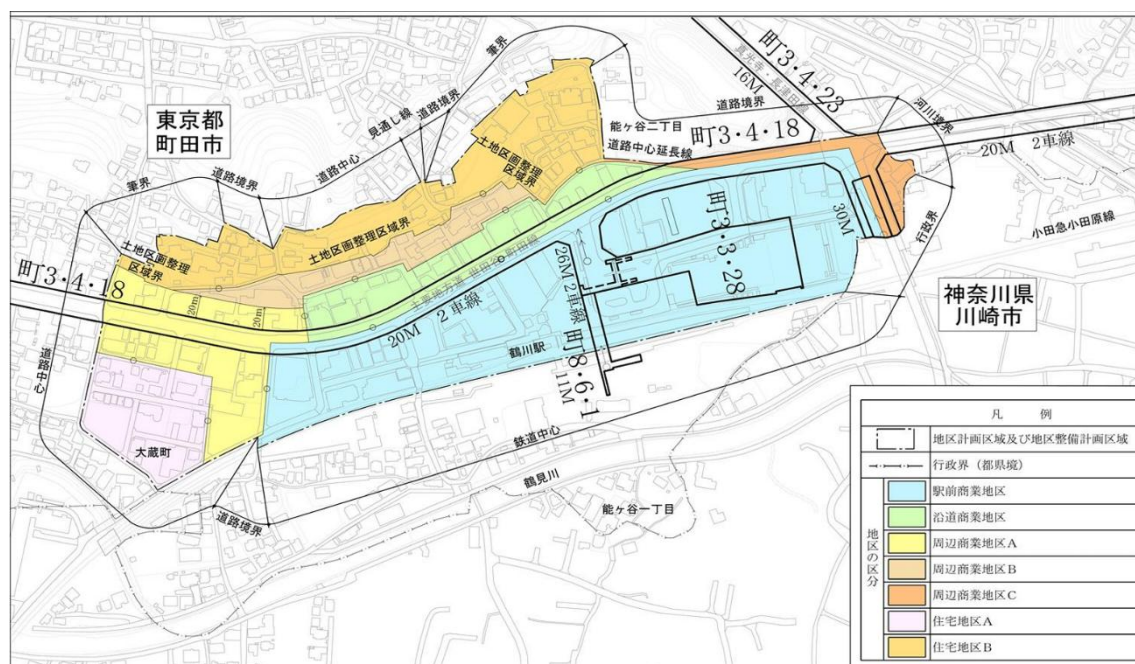
- ・能ヶ谷 1 丁目、2 丁目合計：約 2400 人
- ・駅利用者数：約 68000 人

駅の乗降人員は鶴川駅周辺再整備事業に関する資料(2016)(以下 2016 計画)によると約 68000 人だが、小田急鶴川駅のホームページによると約 57000 人と大きく減少している。しかし、約 57000 人という数値がいつの時点でのものなのかが不明である為、調査には 2016 計画において明示された約 68000 人という数値を用いる。

鶴川地区全体と駅利用者数の他に能ヶ谷 1 丁目と能ヶ谷 2 丁目を選んだ理由は、能ヶ谷 1 丁目は鶴川駅が位置する計画の中心地、能ヶ谷 2 丁目は部分的に計画区域に入っている地域である為、地権者を含め、関心が高い人が多い地域だと考えられるからである。

以下は土地利用方針が明記された地図である。

地図上では能ヶ谷 1 丁目と 2 丁目の境目が分からないが、いずれも計画に含まれた地域であることが確認できる。



出所：鶴川駅周辺まちづくり説明会 会議要旨（2018）

次に、以下は説明会などの各種イベントへの住民の参加数である。

- ・2015 年 6 月駅利用者アンケート：配布 3200、回収 1278 回収率約 40%
- ・2016 パブコメ：72 通 220 件

単純計算で一人当たり 3 件提出していることになるが、参加率を計算する上では提出した人の数を用いる方が適切である為、72 通という数値を用いる。

- ・2018 北口説明会 1：44 名、コメント数 6
- ・2018 北口説明会 2：36 名、コメント数 3

- ・ 2021 説明会：参加者不明、コメント数 9
- ・ 2022 説明会：参加者不明、コメント数 17
- ・ 2023 説明会：参加者不明、コメント数 10
- ・ 鶴川駅を考える会：第一回、78 名
第二回、65 名
第三回、57 名
第四回、62 名
第五回、59 名
第六回、50 名
第七回、58 名

2021～2023 説明会においては参加者数が明記されておらず、コメントの数以外に参加率を図れる数値が無かった為、コメントの数を採用している。

以下は上記の数値を用いて算出した参加率の表である。

参加率(%)	鶴川地区人口	駅利用者	能ヶ谷 1、2 丁目	能ヶ谷 1 丁目
2016 パブコメ数	0.09	0.1	3	7.2
2018 説明会 1	0.06	0.06	1.8	4.4
2018 説明会 2	0.04	0.05	1.5	3.6
2021 説明会コメント数	0.01	0.01	0.3	0.9
2022 説明会コメント数	0.02	0.02	0.7	1.7
2023 説明会コメント数	0.01	0.01	0.4	1
鶴川駅を考える会第一回	0.1	0.1	3.2	7.8
第二回	0.08	0.9	2.7	6.5
第三回	0.07	0.08	2.3	5.7

第四回	0.08	0.09	2.5	6.2
第五回	0.08	0.08	2.4	5.9
第六回	0.06	0.07	2	5
第七回	0.07	0.08	2.4	5.8

出所：筆者が作成

結果としては計画の中心地である能ヶ谷 1 丁目の人口に絞っても参加率が 10%を超えるものは無かった。

しかし、表には入っていないが、2015 年の駅利用者アンケートでは回収率が約 40%と非常に高い参加率を誇る。

ただ、このアンケートを受け取る人は元より計画に対して関心の高い人が多いと考えられることや、他にも駅を利用することで受動的に参加できる駅利用者アンケートと、自分で探して能動的に参加しなければならない説明会やパブリックコメント、ワークショップの性質の違いも考慮すると、40%という数値のみをもって関心の高さを裏付けることは出来ず、更に地権者も含む能ヶ谷 1 丁目の住民においても参加率が 10%を超えないという事実を見ると、鶴川駅周辺再整備事業に対する参加率も関心も低いと言えるだろう。

第三節：評価 D、E

評価 D、E は町田市全体の MP と鶴川地区の MP の記述、及び 2016 計画と比較評価するものであるが、全体構想と地域別構想に分かれている町田市都市計画マスタープラン(2011)(以下 2011MP)と異なり、町田市都市計画マスタープラン(2022)(以下 2022MP)には地域別 MP が存在せず、鶴川地区の方針に関する記述の総量が非常に少ない為、評価 D における全体計画と地域計画の比較や、評価 E における 2016 計画と全体、地域計画の比較が難しい。

上記の理由から本論文においては評価 D、E については内容を変更し、2011MP、2016 計画、2022MP、の三つを一連の流れとして比較分析する。

まずは 2011MP と 2016 計画との比較である。

両者は殆どの部分で同じ内容が記述されているがいくつかの相違点が存在する為、項目ごとに比較検討していく、一つ目の項目は“基本方針”である。基本方針における一つ目の相違点としては、2011MP 全体方針には「将来的な人口減少局面に備えつつも、現状の人口微増に対応したまちづくりを進める」といった旨の記述があるが、一方で 2016 計画においては、

「現状の人口微増に対応したまちづくりを進める」といった記述は無く、「人口減少期を見据え、町田市の副次核に相応しい活力と魅力にあふれた街を目指す」といった旨の記述になっており、人口減少にのみ対処する方向に変わっているという点である。

二つ目の相違点は2011MPの全体構想では「街に商業、業務、文化、芸術の魅力を作る」という旨の記述があるが、2011MPの地域別構想や2016計画では「芸術」は記述されておらず、2016計画では代わりに居住が追加されているという点である。これは町田全体として持つべき魅力と、鶴川地域が持つべき魅力という形で役割分担をしているものと考えられる。

次の項目は“交通、移動”である。

この項目においても大部分の内容は変わらないが2011MPの全体構想においてはレンタサイクルやカーシェアリングなど、新たな交通手段の導入に関して積極的な記述がなされているが、2011MPの地域別構想や2016計画にそれらは記述されておらず、渋滞の解消やバス機能の向上、自転車と歩行者の安全性向上、バスと鉄道との交通結節機能の強化など、既存の交通手段の利便性の向上に重きが置かれている。これは町田市全体の目指す将来像と、地域ごとの課題に対する適切なアプローチがこの段階では一致していなかったことが理由だと考えられる。

以後の項目である“環境保護”、“景観、自然、歴史”、“生活安全性”については2011MP地域別構想と2016計画における記述があまりにも少なく比較対象が少ないため、比較が難しい。

次は先に比較した2011MP、2016計画と2022MPの比較である。

2022MPの“基本方針”の項目では2011MP、2016計画と基本的な部分是不変のもの、「ベッドタウンとしてだけでなく、町田ならではの魅力ある暮らしが楽しめる町」や「ちょっといい環境の中でちょっといい暮らしを目指す」といったように、単に都市として一般的な機能を発展させるだけでなく、町田らしさを発展させることが重視されるようになった。これは人口微増に備える2011MP、人口微増は終わり人口減少期に対応する方向に変わった2016計画、そして避けられない人口減少期の中でも都市として発展するために都市間競争を生き抜く必要性が高まった、という世間の流れの変化によるものだと考えられる。

また、様々な先端技術の活用に関しても2011MPより具体的な活用方法や、先端技術の名称などの記述が増加している為、町田市における重要性の高まりがうかがえる。

“交通”の項目においてはバリアフリーや、ラストファーストワンマイルの利便性の向上、自動運転、MaaSなど、少子高齢化の時代においても万人にとって移動しやすいまちづくりを重視した記述が増加している。

次は“環境保護”の項目である。

環境保護に関しては2011MPの時点で十分に重視されており、2011MPと2022MPを見比べても方針に大きな違いは無い。

小さな違いとしては低公害車と記述されていたものがEV車に変わったり、自然の持つ機能について、生態系の提供や景観形成、気温上昇の抑制などの具体例が明確に記述されるなどの違いがある。こうした記述の具体化による違いは環境問題に対する理解や技術が2011～2022の11年の間に向上したことが主な理由だと考えられるが、環境問題への意識の高まりによる部分も大きいと考えられる。

“生活安全性”の項目においては2011MPの段階から地震を中心に、影響力を増し始めた異常気象や多様化する犯罪への対応を進める旨が記述されている。なお、2011MPが発行されたのは2011年6月であるが、同年3月に発生した東日本大震災がこの記述に影響を及ぼしたのかについては明確な記述が無い為、定かではない。

上記の様な記述の大筋は変わっていないが、2022MPにおいては地震や異常気象は災害の一言に纏められ、代わりに2019年に発生したCOVID19の被害を受けてか感染症の記述が追加された。

以上、2011MPから2016計画、2022MPの比較を行った。それぞれの項目において軸となる部分はあまり変わらず、非常に大きな記述の差があったわけでは無かったが、万人にとっての移動しやすさのように以前から意識されていたが、より意識の高まったものや、感染症の様な新たに発生した問題、環境保護のように方針がより具体化したものなどがあり、大きくは無いが明確な違いが見て取れた。

以下は分析に際して作成した比較表である。

表は2011MPを基準にして、これと2016計画、2022MPを比較する形で作成した。
作成する上では記述を抜粋するだけでなく、文章の長いものはこちらで要約を行った。
表の横軸は基本的に同内容の記述を並べている。

2011(全体)	2011(鶴川)	鶴川駅周辺 再整備事業 (2016)(他 資料の引用 部分含ま ず)	2022(全体)	2022(鶴川)
----------	----------	---	----------	----------

：町の基本方針	：町の基本方針	：基本方針	：町の基本方針	：町の基本方針
人口減少に備えつつ、今後の微増に対応した都市基盤形成。		人口減少期を見据え、町田市の副次核に相応しい活力と魅力にあふれた街		
少子高齢化、単独世帯の増加に伴う市民ニーズの変化に対応したまちづくり		多世代が一緒に住めるまちの実現	ライフスタイルやライフステージに合わせて住み替えられる仕組みづくり	
市内で市民が働ける職住が均衡したまちづくり。			拠点駅周辺は町田で働く幸せが感じられる。	
都市間競争に備え、多様化するニーズに対応した住環境の形成。				
高齢化に伴う、移動手段の確保やバリアフリー化、生活支援機能の強化		高齢者施設への対応		
若年層のニーズにも対応した世代バランスに配慮したまちづくり		子育て支援施設の拡充		

成長産業を生み出す社会基盤や都市基盤の構築				
都心回帰に対応した発展、成長			ベッドタウンとしてだけでなく、町田ならではの魅力ある暮らしが楽しめる町	
周辺都市と連携したまちづくり			様々な都市と活発に連携しながら、広域的な都市活動を持続的に発展させる。	
ユニバーサルデザインの都市空間の創出				
暮らす、働く、憩う、遊ぶ、学ぶ等の多様な都市活動がしやすい環境を整える			働く、遊ぶ、食べる、買うなどの様々な活動ができる多機能性のある環境づくり	
地域のコミュニティが育まれ、市民活動が展開される街	駅周辺の自然、歴史、文化資源を活かした文化、交流の場を創出	買い物や文化活動などの市民活動の交流を深め全体の賑わいを形成		
商業、業務、文化、芸術拠点として魅力ある街	商業、業務、文化などの機能を誘導し、魅力を作る。	商業、文化、交流、業務、居住などの都市機能が集積した安全で利便性の高い拠点	多様な商業機能、柔軟な働き方に資する業務機能、文化交流、宿泊滞在、医療福祉公共サービスなどの集積	商業、文化、交流、業務、住宅が集積した賑わいのある都市拠点を目指す
駅周辺では駐車場やバス乗り場などが分		バリアフリーやわかりやすいサインなどに配慮		

かりやすいシステムの整備		した整備を進める		
鉄道駅周辺における居住環境への配慮	駅南側では周辺の住宅や緑に配慮しながら交通結節点としての機能を強化	駅南口側の住宅地は現在の閑静な環境を守る		
先進技術の導入に備えた都市基盤の整備			デジタルインフラを都市基盤の一つとして捉え、機能強化を図る。	
世代間交流の促進を視野に入れた公共公益施設の再生	能ヶ谷では鶴川を中心に多世代の交流がある副次核を形成			
	広域から人が集まる街。			
	都市計画道路の沿道では周辺住宅地に配慮した、商業、サービス施設が立地する利便性の高い複合市街地			
	東の玄関口として自然や観光、文化資源を活かしながら副次核として発展させる			
	自然、歴史、文化資源をつなぐ散策コースや情報発信による駅周辺の魅力づくり			
		駅周辺の商業施設の活性化。中高層住宅等を誘導	拠点駅周辺は買い物も居住もできるコンパクトな街	

			土地や建物、周辺環境を時代に合わせてアップデート	
			先端技術を活用した都市の諸問題の解決を推進	
			ちょっといい環境の中でちょっといい暮らしを目指す。	
：交通、移動	：交通、移動	：交通、移動	：交通、移動	：交通、移動
バスの利便性向上		路線バス発着機能及びタクシー交通処理機能の再編、整備		
新たな公共交通システムの導入			新たな交通手段に対応した市街地の整備改善	
多様な交通手段の利用に配慮した道路、施設整備			徒歩、自転車、公共交通など、選んで組み合わせる移動しやすい環境	
地域の実態に即した新たな輸送手段の活用				
生活道路の幅員の確保		歩行者の安全に配慮した主要生活道路の整備	安全な生活道路を活用するなど、歩行空間の質の向上	
路線バスの定時性、速達性の向上	バスの定時性確保など、交通利便性の向上			
路線バスの走行環境改善				

バス停周辺の バリアフリー や上屋、駐輪 場の設置によ る環境整備				
誰もがスムー スに公共交通 機関で中心市 街地に訪れる ことが出来る 交通環境		南口と飽和状態 の北口の整備に よる路線バス交 通の分散化		
鉄道ネットワ ークとの連続 性、速達性、 定時性		鉄道と路線バス などの交通結節 機能の強化		
交差点付近の 渋滞解消	芝浦街道を始めに渋 滞の緩和	駅周辺の渋滞緩和	渋滞解消	
高齢者や障害 者向けの福祉 用電動車両に 対応した施設 整備		歩道の改善、視 覚障害者誘導用 ブロックの改 善、設置		
自転車歩行者 専用道路や自 転車レーン導 入による自転 車の走行環境 の整備			自転車走行空間や駐 輪場の整備を推進	
鉄道駅やバス 停付近のレン タサイクル、 駐輪場の整備				
カーシェアや 荷捌き駐車対 策など、自動			自動車利用の効率化	

車利用の効率化				
徒歩やバスなど公共施設への円滑なアクセスの確保				
駅前広場、駐車場、駐輪場の整備や歩行空間の確保		使いやすい駅周辺施設として駐輪場の整備		
鉄道駅周辺の歩行空間の充実とバリアフリー化	鶴川駅周辺での歩行空間の整備とバリアフリー化	南北を連絡する自由通路や歩車道の分離といった歩行環境の整備	歩きやすさや安全性を確保するために、駅前広場、駐車場、駐輪場、歩行空間の整備を進める	
	北口と南口のアクセス向上		拠点駅周辺は出歩きたくなる、歩きやすい街	
			生活関連道路におけるバリアフリー動線の確保	
			高齢者や障害者、子供等誰でも安全安心に移動できるバリアフリーな交通環境の整備	
			新たな交通手段を活用しながら、ラストファーストワンマイルの移動しやすさの向上	
			走行空間の形成やルールの啓発など、自転車の活用を推進。	
			自動運転や MaaS の実証実験を支援。	

：環境保護	：環境保護	：環境保護	：環境保護	：環境保護
低炭素の自然に優しい街づくり			環境負荷の少ない都市基盤の整備を推進	
高齢化や環境対策にコンパクトな生活圏域の形成			長期的には都市の持続的発展の為に集約型の都市構造への再編	
地産地消を実現				
低公害車の普及促進			ガソリン車からEV車への転換を推進。	
建築物の環境性能の向上			環境負荷低減を考慮した都市施設、建築物の整備、既存ストックの有効活用	
公共施設や民有地における屋上、壁面の緑化推進			大規模な開発の際は建築物緑化など環境負荷低減の取り組みを推進	
基幹ライフラインの多重化による災害対策				
自転車の促進			自転車利用の促進	
自家用車に過度に依存しない移動しやすい街。			自動車に頼らなくても歩いて生活できる環境負荷の少ない都市空間の形成	
			生態系の提供、景観形成、気温上昇の抑制等の自然の持つ機能	

			能を活用した都市づくりの推進	
：景観、 自然、歴史	：景観、自然、歴史	：景観、自然、歴史	：景観、自然、歴史	：景観、自然、歴史
農の風景を継承しながら新たな価値を創出する仕組みづくり。	自然と調和した住環境を継承		有効活用されていない自然のオープンスペースをニーズに合わせ、柔軟に活用し、街の居場所を創出	
自然、歴史の景観を継承、活用する。	歴史、文化資源の魅力を高める街づくり	周辺の自然環境と、商業、文化機能を連携させ、鶴川独自の環境、景観を形成	農地や樹林地、歴史的資源の保全、継承を図る。	
鶴見川周辺を整備し、自然と触れ合いやすいアクセスルートを整備	鶴見川周辺では緑農地の保全や自転車歩行者専用道路の整備など、自然に親しめる水辺空間の充実		水と親しめる空間の充実を図る	
地域の歴史や自然を活かした公園づくり				
地域の歴史資源や観光資源をつなぐフットパス、ハイキングコース			拠点周辺の公園、商業施設、文化、資源をつなぐ回遊性の高い歩行者ネットワークの形成。	駅周辺の地域資源が快適な歩行者ネットワークで結ばれた回遊性の高い街。
公共公益施設のデザインは				

町田らしい景観形成に寄与する物にする				
			学べたり、地元野菜が食べられたり、スポーツレジャーが出来るように豊かな自然を仕立て直す	
			多様な都市活動と緑豊かな憩いの場を備えた都市空間を形成。	
			町田の地形、自然景観、公共空間、建築物等を一体として捉えた景観、空間づくり	
			大規模な開発事業や土地利用転換の際には周辺環境に調和した形態の誘導	
			緑がこれ以上減らない現状維持を目指す。	
：生活安全性	：生活安全性	：生活安全性	：生活安全性	：生活安全性
地震や異常気象、多様化する犯罪に対応した危機管理対策	災害時にも安心して住み続けられる街。		災害や感染症、犯罪などから守り、安全、安心に暮らせるようにする。	
上下水道の耐震化				

消防水利の確保				
ヘリコプター 臨時離着陸場の維持と確保				
通信網の安全性向上のために幹線道路の電柱類の地中化				
避難場所としての公園の整備			公園整備の際には避難場所、防災活動の拠点としての機能を果たせるよう、安全性を向上させる	
市街地の不燃化による安全な街区の形成			耐震性、耐火性の低い建物を建て替える	
防犯に配慮した綺麗で明るい街づくり				
透水性舗装や雨水浸透施設などによる円滑な水循環の確保			道路や公園の整備では透水性舗装や雨水貯留浸透施設の整備を進める	
	隣接市と協力した防災体制の強化、充実			
		道路や下水道、公園の整備による防災性や居住性の向上		
			鶴見川流域での浸水対策	

出所：2011MP、2016 計画、2022MP を基に筆者が作成

第四節：評価 F

評価 F では 2016 計画における“計画の達成度”について評価する。

計画の達成度について評価する上で評価の軸となる 2016 計画の目標は以下である。

“「鶴川駅周辺再整備基本方針」は、人口減少期を見据えた既成市街地の更新の取組みとして、民間活力の導入促進と都市基盤整備を計画的に行うことで、町田市の副次核にふさわしい活力と魅力にあふれた街づくりの実現を目指す。” *2016 計画資料より抜粋

この文章から読み取れる主な目的は、

1：人口減少期を見据えた市街地の更新

1.1：民間活力の導入促進

1.2：都市基盤整備を行う

2：町田市の副次核にふさわしい活力と魅力にあふれた街づくり

である。

次はこれらの目的の内、2の「町田市の副次核にふさわしい活力と魅力にあふれた街づくり」における副次核の在り方を明確にしたうえで 2016 計画との比較を比較表を用いて行っていく。

以下は 2022MP における拠点駅（核、副次核）周辺の理想像である。

：出歩きたくなる・歩きやすい

：駅前にはオープンスペースに寄り添った商業空間や、雑多なエリアの「ワクワク感」など魅力があふれ、思わず出歩きたくなる。

：「歩く空間・集う空間」が確保され、自家用車の乗り入れがないウォークアブルなまちは、早く移動したい人、ゆったり歩きたい人のどちらにとっても快適に歩きまわれる。

：電車・モノレール・バスだけでなく、グリーンスローモビリティやシェアモビリティなどにも快適に乗り継ぎができる。

：まちで働く幸せが感じられる。

：今日はまちなかのワークスペースで、明日は川辺・公園で、その日働く場所（スペース）を自由自在に選べる。市民も沿線の人たちも拠点駅に行けば楽しくワークでき、新しい出会いからの発想も生み出せる。

：都心へ毎日通う必要のない人や、地域がビジネスフィールドの人にとって、使いやすく、質の高い、心地よい環境がある。

：公園はやっぱりまちの暮らしの中心

：公園やオープンスペースは、なんとなく憩いに行くのはもちろん、やりたいことがある

人にとってはいろんな活動が展開できる舞台にもなる。

：公園に向かう通りには、まちなかや公園から文化・商業・みどりなどの様々な魅力がにじみ出していて、通りそのものが心地よく楽しい。

：買い物の場所だけではない、住んでもいいじゃない

：駅近には良質な賃貸住宅や分譲住宅が揃い、便利でコンパクトな住まいでまちの文化に親しみながら暮らせる。

：子供が巣立ち世帯人数が少ないシニア世帯も、郊外の広い戸建て住宅からちょうどよい住まいに住み替えて、市内で安心して住み続けられる。

：電車・モノレールに載って都心に通勤し易く、週末には健康づくりやリフレッシュのために大規模なみどりのある北部丘陵エリアや、箱根の温泉へも気軽に足を伸ばせる。

次に表を用いて比較を行っていく。

2016 計画の目的	2016 計画の事業内容
1：人口減少期を見据えた市街地の更新	方針としては明記されている。
1.1：民間活力の導入促進	新たな商業施設の誘導
1.2：都市基盤整備を行う	特に交通などの点で行っている
2：町田市の副次核にふさわしい活力と魅力にあふれた街づくり	
2.1：出歩きたくなる・歩きやすい	
駅前にはオープンスペースに寄り添った商業空間や、雑多なエリアの「ワクワク感」など魅力があふれ、思わず出歩きたくなる。	新たな商業施設を中心に、駅周辺施設を主要生活道路で繋ぎ、駅周辺全体の賑わいを形成していく。
「歩く空間・集う空間」が確保され、自家用車の乗り入れがないウォーカブルなまちは、早く移動したい人、ゆったり歩きたい人のどちらにとっても快適に歩きまわれる。	南北広場の整備に合わせて歩行者の安全に配慮した主要生活道路を整備する

電車・モノレール・バスだけでなく、グリーン スローモビリティやシェアモビリティな どにも快適に乗り継ぎができる。	路線バス及びタクシー交通を処理する交通 機能の再編、整備
2.2：まちだで働く幸せが感じられる。	
今日はまちなかのワークスペースで、明日 は川辺・公園で、その日働く場所（スパー ス）を自由自在に選べる。市民も沿線の人 たちも拠点駅に行けば楽しくワークでき、 新しい出会いからの発想も生み出せる。	
都心へ毎日通う必要のない人や、地域がビ ジネスフィールドの人にとって、使いやす く、質の高い、心地よい環境がある。	
2.3：公園はやっぱりまちの暮らしの中心	
公園やオープンスペースは、なんとなく憩 いに行くのはもちろん、やりたいことがあ る人にとってはいろんな活動が展開できる 舞台にもなる。	
公園に向かう通りには、まちなかや公園か ら文化・商業・みどりなどの様々な魅力がに じみ出していて、通りそのものが心地よく 楽しい。	
2.4：買い物の場所だけではない、住んでも いいじゃない	
駅近には良質な賃貸住宅や分譲住宅が揃 い、便利でコンパクトな住まいでまちの文 化に親しみながら暮らせる。	南口の東側で、商業・業務、中高層住宅棟の 土地利用を誘導する。
子供が巣立ち世帯人数が少ないシニア世帯 も、郊外の広い戸建て住宅からちょうどよ い住まいに住み替えて、市内で安心して住 み続けられる。	
電車・モノレールに載って都心に通勤し易 く、週末には健康づくりやリフレッシュの ために大規模なみどりのある北部丘陵エリ アや、箱根の温泉へも気軽に足を伸ばせる。	

出所：2022MP、2016 計画を基に筆者作成

以上、比較表を用いて 2016 計画の目標と事業内容を比較した。

結果としてはすべての項目において該当する事業があるわけではなく、達成度は低く見えるものの、今回比較対象として用いた 2022MP における拠点駅周辺の理想像の拠点駅には鶴川駅以外に町田市の中心である町田駅だけでなく、南町田グランベリーパーク駅や多摩境駅、忠生周辺など複数の地域が含まれており、それらの総称である拠点駅の理想像である為、必ずしも鶴川駅周辺再整備事業に全ての項目が当てはまる必要はないと言える。とりわけ項目 2.2 については、小田急線で二駅先に町田市の中心核がある鶴川駅においては必ずしも必要な要素であるとは言えない。

また、項目 2.3 についても鶴川駅以外の副次核である南町田グランベリーパーク駅周辺には鶴間公園、多摩境駅周辺には小山内裏公園、忠生周辺には丘陵地の大規模な緑があるが、鶴川駅周辺においては香山緑地という観光資源化が見込まれる緑地のみであり、他の拠点駅とは特性が異なるため、該当する事業が無いことが必ずしも計画達成度の低下に繋がるわけでは無い。

項目 2.4 においても該当する事業は少ないものの、事業全体で見ると項目 2.1 を中心に商業などの魅力を集積し、そうした魅力にアクセスしやすい駅前空間を形成する目的に対しては十分にアプローチしていることが読み取れる。

“副次核に相応しい活力と魅力にあふれた街”の定義が難しく、評価 F では拠点駅全体としての目標との比較を行ったが、そもそも鶴川駅の目指すところではないと言える項目を除けば、主要な事業目的には十分に合致していると言える。

：第二章 MP 評価のさらなる発展に向けた提案

本研究では鶴川駅周辺再整備事業が現在進行中であるという事や、必要な情報の不足などの諸条件により A、C は完遂できなかったが、B、D、E、F は完遂、G、H に関しては事業が完了しておらず、当てはめることが不可能であったため利用しなかった。

その為、枠組みの再検討においては G、H を除いた A、B、C、D、E、F の枠組みの在り方について筆者が実際に利用した体験を中心に再検討、及び提案を行う。

：評価 A、C

評価 A は“将来像に係る市民価値観との適合度”、評価 C は“市町村 MP への市民満足度”及び MP の認知度を評価するための枠組みであるが、上記の調査結果にあるように、現在公的に公開されている資料だけでは不十分である。

パブリックコメントは MP に対して関心の高い人が主になるというだけでなく、コメントの内容は住民の生活に根差した非常に具体的かつ批判的なものが多いため、住民全体の価値観の抽出や、市民の満足度の評価をするには不適切であり、他の資料と比較分析するには具体的すぎる資料である。

また、ワークショップに関しても同様に関心の高い人しか参加しないなどの限界が存在する。

上記の住民の価値観を抽出する資料に対して、行政側の方針を抽出するための資料は抽象的な記述が殆どの MP や事業計画書に加えて、これらよりも抽象的な設問の内容であったり、調査対象地区が概して都市整備事業の範囲よりも広い意識調査しかなく、こういった資料では適切に適合度を評価するのは難しい。そのため、適切な評価の為には具体の都市整備事業に対する賛否や意見を、より多様な住民から抽出できるような調査が必要となる。

また、そうした調査は単にその街を訪れている人ではなく、その街に住んでいる人に対して行う必要があることや、駅前でアンケート用紙を配る場合も関心の高い人にしか受け取ってもらえないなどの限界が存在する為、研究者が十分な調査を行うことは難しい。

その為、こうした調査は行政が意識調査のように多様な住民から意見を抽出できる形で行うのが適切だと考えられる。例えば都市整備事業の対象地域の住民に対して、具体の事業、整備内容についての賛否を問う設問を意識調査に入れるなどの調査を行い、多様な住民からの意見を抽出することが出来れば研究者が MP をより適切に評価できるというだけでなく、行政の側にとってもより住民目線の計画を立案できるため、双方にメリットのある事だと考えられる。実際、個別の都市整備事業について問う調査は 2018～2021 年の町田市市民意識調査において、下の画像のように多摩都市モノレール延伸計画についての認知状況、賛否、期待する効果、そして沿線に欲しい施設、場所について問うものが存在している為、こうした調査をより積極的に、広範に活用していくことが必要だと考えられる。

加えてパブリックコメントに見られる生活に根差した意見の具体性に MP や事業計画書の記述の具体性が追い付いていない事も比較分析を難しくしている要因である為、全体の方針を定める MP はともかく、事業計画書についてはより詳細に記述されたものの公開を求めていく必要があると考えられる。

【Ⅶ】多摩都市モノレールについてお聞きします

問45 あなたは、多摩都市モノレールの多摩センター駅から町田駅方面への延伸が検討されていることを知っていますか？ (○印は1つ)

- | | | |
|---------|------------|--------|
| 1 知っている | 2 聞いたことがある | 3 知らない |
|---------|------------|--------|

188

問46 あなたは、多摩都市モノレールの多摩センター駅から町田駅方面への延伸についてどう考えていますか？ (○印は1つ)

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1 延伸した方がよい | 3 どちらかといえば延伸しない方がよい |
| 2 どちらかといえば延伸した方がよい | 4 延伸しない方がよい |

問47へ

問46-2 あなたは、多摩都市モノレールの町田駅方面への延伸において、どのような効果を期待しますか？ 下記の中から、該当する番号を最大2つまでお選びください。

--	--

(左の枠内にご記入ください)

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1 通勤・通学が楽になる | 4 地域間の交流・連携が盛んになる |
| 2 日常生活が便利になる | 5 市内の交通渋滞が減る |
| 3 新たな駅周辺に様々な施設ができる | 6 その他 () |

問46-3 あなたは、モノレール沿線の新たな駅の周辺にどのような施設・場所があったらいいと思いますか？ 下記の中から、該当する番号を最大3つまでお選びください。

--	--	--

(左の枠内にご記入ください)

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1 買い物などの商業施設 | 7 娯楽・レジャー施設 |
| 2 レストラン・カフェなど | 8 図書館・公民館・生涯学習センターなど |
| 3 公園・広場など | 9 大学・専門学校などの教育機関 |
| 4 オフィス・事務所など | 10 子どもクラブ・保育園などの子育て支援施設 |
| 5 スポーツ施設 | 11 医療・介護施設 |
| 6 ホール・ギャラリーなどの文化・芸術施設 | 12 その他 () |

出所：2021 年度町田市市民意識調査報告書 調査票

：評価 B

評価 B は“市町村 MP への市民参加度”を評価するための枠組みである。

上記の調査においては説明会やワークショップ、パブリックコメントに参加した人数と、鶴川駅周辺再整備事業の対象地域の人口の数値を利用して評価を行った。

しかし、この調査においては参加した人数しか公開されておらず、参加者の属性までは公開されていなかったため、特に説明会などにおいて地権者の方がどれほど参加していたのか、こういった年代の住民の参加率が高かったのか、の様なより詳細な参加度については評価することが出来なかった。

第一章の評価で明らかになったように、近年の MP においては少子高齢化などの社会状況も重視されている関係上、こうした属性にまで踏み込んだ調査が必要になると考えられる。その為、評価 B、特に個別の都市整備事業の評価方法の発展としては単純な人数での参加度だけではなく、参加者の属性にまで踏み込んだ評価が必要となるが、行政が公的資料で詳細な属性を公開するのは難しいと考えられる為、研究者が実際に説明会などに赴き、聞き取り調査などをする必要があると考えられる。

：評価 D、E

評価 D、E は“総合計画や都道府県 MP への適合性”と“具体の都市計画の適合性”を評価するための枠組みである。

評価を行う上では MP や都市整備事業に関する計画書の記述を比較検討する事が主な手法であるが、MP や計画書の記述については菊地(2008)も指摘しているように、記述が抽象的なために評価が難しくなっている。実際に評価 D、E を用いて調査したところ、上記の表にある通り抽象的な記述はかなり多く、ほとんどの点において「完全な一致」ではなく「大部分、あるいは基本的な部分が一致」という形で評価せざるを得なかった。

加えて、具体の都市整備事業の計画書においても大部分はそうだが、特に MP においては抽象的な方針しか記述されておらず、それを実現する具体的な手法や対象は明記されていないため、より詳細に方針の変化や違いを調査することが出来ず、あくまで抽象的な方針の大部分が適合しているかの調査になってしまっている。

上記の理由から、より詳細な MP の評価を目指すならば、行政が MP を作成する段階でより詳細な記述を盛り込むか、あるいは MP の評価者が MP だけでなく、その後に行われる具体の都市整備事業も調査し、その内容を踏まえた上で比較検討を D、E 共に事後評価で行うが必要になると考えられる。

：評価 F

評価 F は“計画の達成度”を評価するための枠組みであり、この枠組みにおいても D、E と同様に記述の適合性に着目して比較調査を行った。本論文では MP から鶴川駅の方針を読み取り、2016 計画書から具体の事業内容を読み取ることで比較調査を行ったが、この調査においても評価 D、E と同様に MP の記述の抽象度の高さは詳細な調査をする上での壁となった。

また、計画書においても具体の都市整備事業の工事内容が明確に定まっていない時点での計画である為、実際にどこをどのように整備するのかが明確に記述されておらず、詳細な適合度の調査をすることが出来ない。

上記の理由から評価 F をより適切に調査するためには、行政がより詳細な記述を行うだけでなく、研究者は記述の比較だけに頼らずに、具体の都市整備事業を個別に調査した上でその内容を明らかにし、事業の方針と比較調査する必要があると考えられる。

：第三章 まとめ

以上、菊地(2008)で検討された評価の枠組みを用いて鶴川駅周辺再整備事業を評価した上で、その結果を基にさらなる MP、都市整備事業評価の発展に向けた提言を行った。

鶴川駅周辺再整備事業の評価においては事業が研究段階では完了していない為、事後評価のための枠組みの中には使用できないものがあつた。加えて、公開されている公的資料の限界などにより、完遂できない枠組みもあつた。

菊地(2008)の中では枠組みは E、F しか用いられておらず、G、H に加え本論文で使つた A、B、C、D の実際に評価に用いた上で判明した限界や改善の方向性は論じられていなかった。

本論文は A、C の枠組みについては抽象的な記述の多い MP、事業計画書や生活に根差した具体的な要望が届けられるパブリックコメントの様な既存の公的な資料を用いるだけでは乖離が大きく、筆者の主観が大きく入らざるを得ないという限界を示した。

この限界を踏まえた上での改善の方向性としては、先述の通り、行政がその乖離を埋めるような追加の質問項目を意識調査に組み入れる事、そして事業計画書の記述をより詳細に行う事の 2 点を行政に求め、比較分析に利用可能な資料を増やしていくことである。

B においても公開されている資料に頼るだけではなく、研究者が積極的に説明会やワークショップに足を運ばなければ参加者の属性などは考慮することが出来ず、参加者数という単純化された数値しか評価に用いることが出来ないという限界を示した。

この限界を踏まえた上での改善の方向性としては、研究者自身が説明会やワークショップに足を運び、その場で参加者に対して聞き取り調査などを行うことである。

D、Eにおいては菊地(2008)においても論じられていたように、MPの抽象的な記述を比較し、それらが適合しているかを判断するのは筆者の主観が入らざるを得ないという限界を再確認することとなった。

この限界を踏まえた上での改善の方向性としては行政がMPの記述をより詳細なものにするか、研究者自身がMPの方針に関する具体の都市整備事業を調査することで適合度を調査することである。しかし、現状の抽象的な記述が目立つ町田市の2022年MPにおいても既に100pを越えている為、研究者だけでなく市民にとっても読みやすく分かりやすいMPであり続けるためには後者の研究者自身がより詳細な調査を行うことの方が現実的な改善の方向性であると言える。

FについてはD、Eと殆ど同様に記述の抽象度の高さが限界であり、その改善の方向性は研究者自身が積極的に具体の都市整備事業について詳細な調査を行うことである。

：第四章 結論

本論文においてはまず、研究史的な検討を行うことでコンパクトシティ政策の様な特定の観点からMP、都市整備事業を評価した研究や、市民参加過程の様なMP、都市整備事業の特定の面を評価した研究は多く見られるものの、そのような対象の限定をせず、さらに事前、事中、事後を問わずにMPや都市整備事業を包括的に評価する研究、又は枠組みは現段階では殆ど存在しないというMP、都市整備事業評価研究の現状を明らかにした。

その上で、菊地(2008)が提示した包括的ではあるものの、実際のMPや都市整備事業に当てはめられたことが殆ど無い為に、その限界や発展可能性が未知数であった枠組みを鶴川駅周辺再整備計画や町田市MPに当てはめて実際に使用することで、実際に使用した経験に基づいた枠組みの限界や改善方向について明らかにすることが出来た。

これは本論文の評価枠組みの発展に向けた貢献であると言える。

：参考文献

内田晃、佐谷宣昭、中野浩志、鵜心治、出口敦、萩島哲、(1998)「地方都市の都市計画マスタープランにおける策定プロセスと住民参加に関する研究 九州地域 74 自治体におけるケーススタディによる検証」『都市計画論文集』33, pp. 457-462.

吉村輝彦、矢崎早人、(1999)「都市計画マスタープラン策定における市民参加プログラムのあり方に関する研究: 鎌倉市を事例として」『日本建築学会計画系論文集』64(526), pp. 237-242.

大和田清隆(1998)「東京都調布市におけるワークショップ方式による都市計画マスタープランの策定過程とその成果の評価」『都市計画論文集』33, pp. 469-474.

山本聡、松永安光、徳田光弘、漆原弘、(2006)「マンチェスター市ヒューム地区都市再生における事業評価」『都市計画論文集』41, pp. 989-994.

村木美貴、中井検裕、(1997)「都市計画マスタープランの地域別市街地像策定のためのまちづくり協議会の役割に関する一考察 東京都心区に着目して」『都市計画論文集』32, pp. 247-252.

村木美貴、野澤康、(1999)「都市計画マスタープランの地域別市街地像とその実現方法のための協議に関する研究 東京都中野区の市民参加による地域案と行政案の関係に着目して」『都市計画論文集』34, pp. 481-486.

林真木子、高見沢実、(2004)「中心市街地活性化事業における評価手法について イギリス TCM における事例を中心に」『都市計画報告集』3(3), pp. 82-85.

稲垣航大、小林泰輝、谷口守、(2023)「コンパクトシティ政策に対する市民の賛否とその要因 自称認知度の高い市民に着目して」『都市計画論文集』58(3), pp. 906-912.

菊地信輝(2008)「都市計画マスタープラン及びその観点からの都市整備事業の評価: 盛岡駅西口開発を事例として」『総合政策』9(2), pp. 141-156.

越川知紘、森本瑛士、谷口守、(2017)「コンパクトシティ政策に対する記述と評価の乖離実態 都市計画マスタープランに着目して」『都市計画論文集』52(3), pp. 1130-1136.

錦澤滋雄、吉村輝彦、原科幸彦、(1997)「都市計画マスタープラン策定におけるまちづくりワークショップの現状分析 鎌倉市を事例として」『都市計画論文集』32, pp. 253-258.

龍野杏奈、松行美帆子、田中伸治、安部遼祐、(2023)「鉄道駅周辺地区における超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業のコンパクトシティ形成への影響に関する評価」『都市計画論文集』58(3), pp. 656-663.

Khadour Nebras、Fekete Albert、Sárospataki Máté、(2023)「The Role of the Master Plan in City Development, Latakia Master Plan in an International Context」『Land』12(8).

Quyen Thi Lan Phuong、Matsushima Kakuya、Kobayashi Kiyoshi、Nguyen Trong Hiep、(2018)「Developing a Monitoring and Evaluation System for Urban Planning」『Urban and Regional Planning Review』5(0), pp. 87-110.

[鶴川駅のご案内 | 小田急電鉄 \(odakyu.jp\)](https://www.odakyu.jp) (2024 年 6 月 1 日閲覧)

町田市、(2011)、「町田市都市計画マスタープラン 全体構想編」.

町田市都市づくり部都市計画課、(2011)、「町田市都市計画マスタープランの改定(案) パブリックコメント実施結果」.

町田市都市づくり部都市政策課、(2012)、「町田市都市計画マスタープラン(地域別構想編)の改定等(素案) パブリックコメント実施結果」.

町田市、(2013)、「町田市都市計画マスタープラン 地域別構想編」.

町田市、(2016)、「鶴川駅周辺再整備基本方針」.

町田市都市づくり部地区街づくり課、(2016)、「鶴川駅周辺再整備基本方針(案) 市民意見募集実施結果」.

町田市、(2018)、「鶴川駅周辺まちづくり説明会 会議要旨」.

町田市、(2019)、「鶴川駅周辺まちづくり説明会 会議要旨」.

町田市、(2021)、「鶴川駅周辺再整備事業に係る説明会 質疑応答一覧」.

町田市、(2021)、「鶴川駅周辺デザインノート」.

町田市、(2022)、「町田市都市づくりのマスタープラン」.

町田市、(2022)、「鶴川駅周辺再整備事業に係る説明会 質疑応答一覧」.

町田市、(2023)、「鶴川駅周辺再整備事業に係る説明会 質疑応答一覧」.