

PI を導入した道路計画検討プロセスのあり方

What Road Planning Process introducing Public Involvement should be

岩佐 賢治*

By Kenji IWASA

1 . 背景

我が国の道路行政においては、パブリックインボルブメント（以下、PI）導入のための枠組みを整えている方向にある。平成 13 年 11 月には道路計画合意形成研究会が概略計画を検討する構想段階の位置づけの明確化などを提言、また平成 14 年 8 月には道路計画プロセスの基本的な枠組みや具体的な市民参画の手法等を示した「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」が出された。

一方、現場レベルで導入された PI 事例では、計画案を市民に提示し、それに対してアンケート等により案の賛否もしくは複数案のどれがよいかといったことを市民から聞く方法をとっている場合が見受けられる。ただし市民意見を採り入れたにもかかわらず、多数決で市民に決定を委ねることになるため、行政が計画検討に責任を果たしているのか、また一方の意見が検討に反映され、逆の意見は反映されないことになるがそれで本当に良いのかといったジレンマも耳にすることがある。

そこで、我が国の PI を導入した道路計画の最新事例や、海外事例による知見等を踏まえ、計画検討プロセスのあり方について整理する。

2 . 計画検討プロセスの明確化・共有化の重要性

PI を導入する道路プロジェクトでは、透明性、客観性、公正さが求められる。それらを満たすためには計画検討プロセスを明確化し、市民と共有化することが必要条件である。なぜならプロセスの共有化は市民との信頼構築の基礎となるからである。

また、段階的なプロセスを経ることで、市民との議論の論点が明確化される。段階毎であれば意見を

反映することが容易で、かつ確認しやすい。結果としてより効率的なコミュニケーションが可能となる。

なお、計画検討プロセスの共有化は、検討開始を発議するのと同様に行うことが必要であるが、付け加えて、過去に紛糾したプロジェクトなど慎重さを要する場合は、プロセス自体に対して市民から意見を得る十分な期間、機会を設け、プロセスの妥当性を慎重に確認することが重要である。

3 . 計画検討プロセスのあり方

計画の検討は、概略計画から詳細計画へ絞り込むプロセスを経るが、各々の段階のプロセスについて、次の 2 点がポイントとなる。

(1) 目的指向型のプロセスであること

最初のステップは、現状の問題・課題、また将来実現すべきアウトカムを検討するステップとし、それを市民と議論、共有、確定していくべきである。

これらはプロジェクトの目的の立脚点となるものである。事業説明会等でよく聞く「初めから整備ありきで検討が進んでいる！」という批判の声もこうしたステップを経ないことによるものであろう。

米国のプロジェクトのプロセスの第一段階は、「目的とニーズ (Purpose & Needs)」や「問題の確定 (Define Problem)」等を検討する段階であることが多く、目的指向型プロセスとなっていることが伺える。(図 - 1 参照)

(2) 計画要件から議論すること

問題・課題を議論するステップを経て、プロジェクトの具体的な検討に入るステップに入っても最初に行政側から計画案を示さないことが重要である。

計画案を提示すれば、市民側は賛成、反対といっ

* 都市政策研究室

た立場を表明し、行政側は提示した案の妥当性を説得する対立構造を生み出しかねない。

本来、市民から得るべきインプットは、計画に関するニーズや懸念、配慮事項である。

そのため、計画案の検討のステップは、行政及び市民が考える計画要件を議論する段階と捉えるべきである。

このステップで行政が示すべきことは、一般的には、技術的及びコスト上の制約条件、また政策上の条件から当該道路が果たすべき役割等である。行政は、これらの要件を満たせば、どんなルート、構造でも構わないというスタンスをとるべきであろう。

それに対して市民から得るインプットは、市民から見たニーズ、懸念、配慮事項、地域の市民しか知り得ないコントロールポイントなどである。

その後提示する計画案は、行政の計画に対する要件およびPI プロセスを経て市民から得られた要件をもとに作成されたものとなり、市民とともに計画を作り上げたということにもなる。

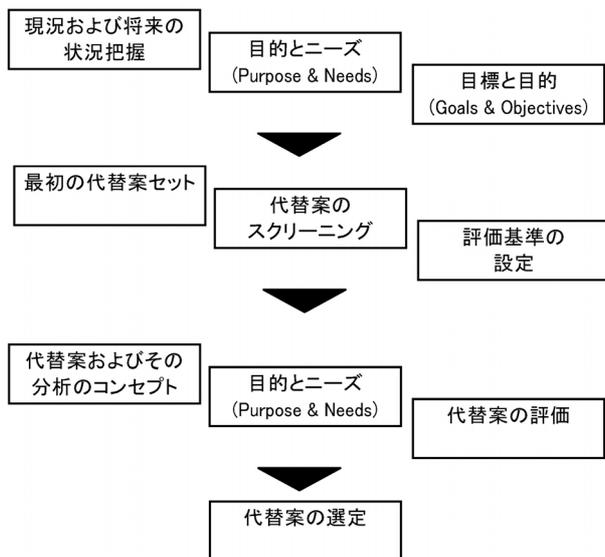


図 - 1 セントルイス交通計画のプロセスフロー図

4. 事例

(仮称)横浜環状北西線は第三京浜道路の港北インターチェンジと東名高速道路の横浜青葉インターチェンジ間を結ぶ道路として、横浜市と国土交通省により平成 15 年 6 月から計画検討が開始された。

計画検討の初期の段階で図 - 2 のプロセスのフロー図が提示された。

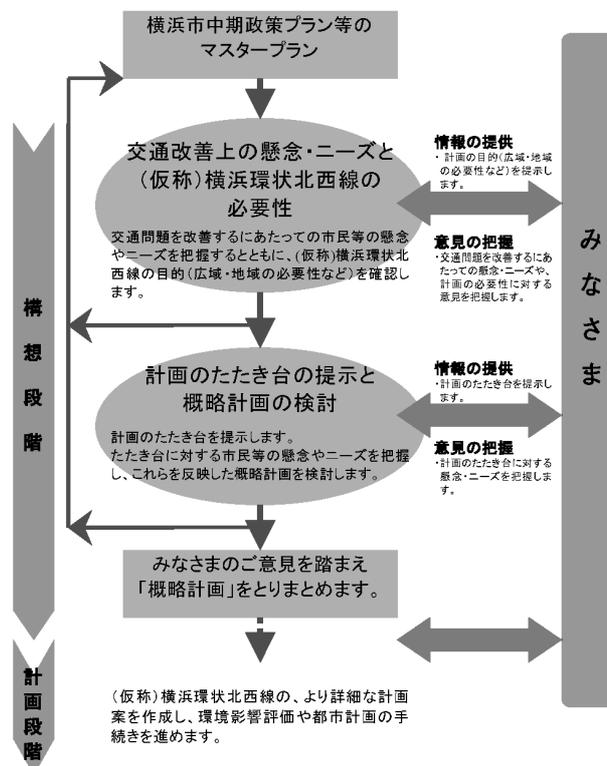


図 - 2 (仮称)横浜環状北西線のプロセスフロー図

計画検討プロセスは、構想段階と都市計画決定手続きの案を検討する計画段階の 2 段階に分けられており、特に構想段階の詳細なステップが提示されている。第 1 段階は「交通改善上の懸念・ニーズと(仮称)横浜環状北西線の必要性」を検討する段階であり、そもそも交通改善のニーズがあるか、懸念事項が生じるかといったことが検討されていることから、目的指向型のプロセスとなっている。

このように、我が国における PI を導入した道路計画では、目的指向型プロセスを市民に公表し検討する取り組みが徐々に始まってきたと言える。

参考文献

- セントルイス交通計画ホームページ(<http://www.ew-gateway.org/>)
- (仮称)横浜環状北西線ホームページ(<http://www.yokohama-nwline.jp/>)