

土木と環境の計画理論

Planning Theory of Civil & Environmental
Engineering

2019

第7章 公衆参画プロセス(1)

土木・環境工学系 200番台 3Q

教授 屋井鉄雄

土木と環境の計画理論

第1章	計画理論の基礎
第2章	土木と環境の計画
第3章	計画と政策の体系
第4章	計画の哲学
第5章	3つの並行する計画プロセス
第6章	技術検証プロセス
<u>第7章</u>	<u>公衆参画プロセス</u>

第7章 公衆参画プロセス

7. 1 公共ディレンマと公共性

7. 2 計画デザインの社会選択

7. 3 計画策定における

コミュニケーションの理論

7. 4 公衆参画の実践事例

7. 5 本章のおわりに

演習

土木と環境の計画理論

7.1 公共ディレンマと公共性

土木と環境の計画理論

7.1.1 様々な価値対立という社会の 課題

公共(あるいは地域)計画策定行為

- 共通善(公共善)が導けることを前提として、可能な限り「真偽」を明らかにした上で、「正義」にかなう手続きによって、広く住民を含む関係者の参加を得た上で合意形成をはかり、個々の「善」を超えた「共通善」を確定する行為である。
- その手続きの間にあって、広く住民を含む関係者の公共心が維持・促進されることで、計画策定後の事業実現やその維持・継続等に正の効果をもたらす行為

⇒現実には、計画主体側、住民を含む関係者側の双方にインセンティブが不足しがちである

高速道路の造り方(米国の場合)



ウェスティングハウス橋 (Lincoln H, PA)
混雑緩和のために谷を越えた(1932)



マーサー島の蓋かけ区間 (I90, WT)
シアトル近郊の住環境に最大限
配慮した設計で高速道路を整備した



サイドリングヒル (I68, MD)
線形確保(高速化)のため山を崩した

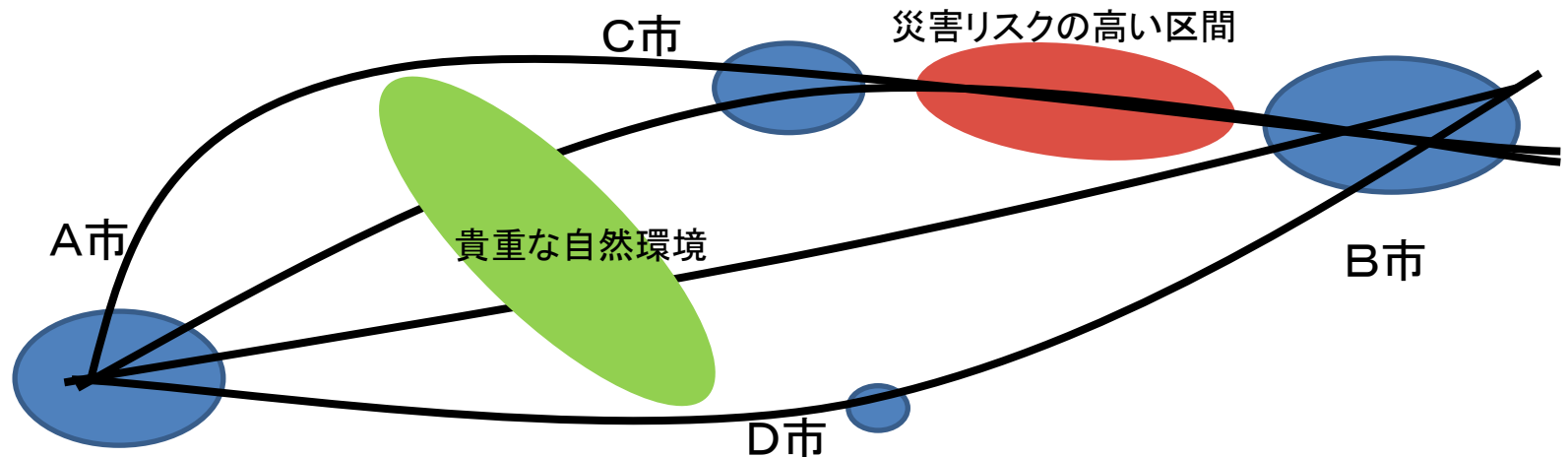


グレンウッドキャニオン (I70, CO)
(自然を出来る限り傷つけずに道路を通した)

様々な価値の対立構図

○人間に対する効率性, 公平性の観点に加えて,
自然環境への配慮、防災等を重視するなら、
異なるルートになるかもしれない

⇒ 自然環境(緑色)への影響や災害リスクの少ないルートを選ぶ



たとえば、グリーンインフラの整備計画があったとして、

景観、緑陰、防災等の効果が期待できるが、

- 人が大勢来て騒々しいのは嫌だ
 - 葉っぱが落ちて掃除が大変だ
 - 茂みが出来て防犯上心配だ
 - 費用対効果は低いのではないか
 - 他に予算を使うべきではないか
 - 不良や浮浪者のたまり場になるのではないか
- 等の反対意見がでるかもしれない。

それぞれが重視すること



土木と環境の計画理論

7.1.2 公共ディレンマ

土木と環境の計画理論で扱う問題

- 「共有地の悲劇」型の問題

共通の資源を皆が消費して結局コストがかかる問題

(囚人のジレンマ型)

例：湖沼排水、温室効果ガス、違法駐輪(景観)、
ごみの違法投棄(コスト増)等

- NIMBY型の問題

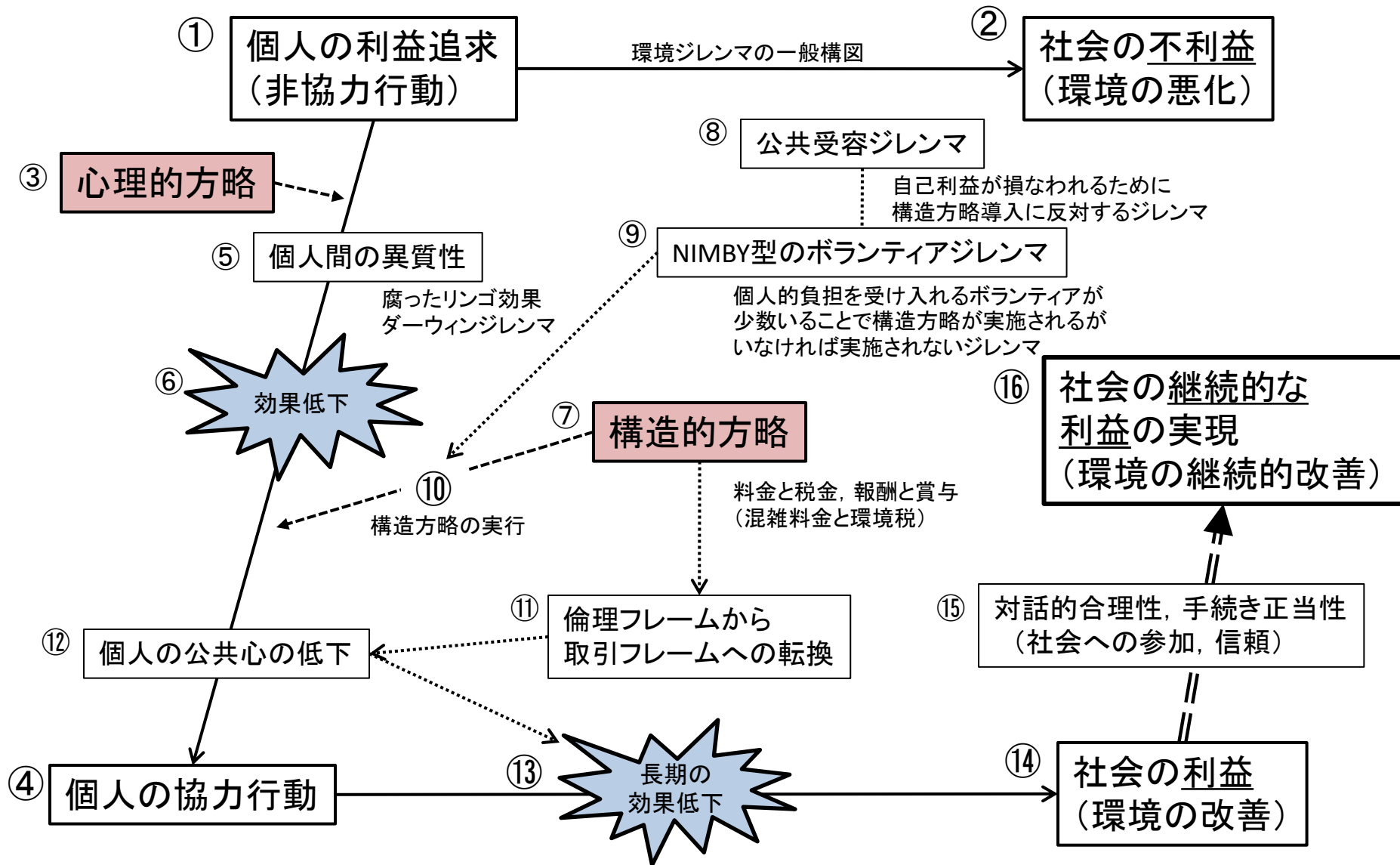
公共性を有する施設立地等で、総論は賛成だが各論(自分の家の近く)は反対(安全、景観、環境悪化への懸念等)するような問題

例：ごみ処理場、発電所等の迷惑施設や、
高速道路、鉄道等の利便施設

- 外部費用型の問題

企業が環境対策に十分コストをかけずに公害問題(汚水、大気汚染、騒音、振動等)を引き起こすような古いタイプの問題

環境ジレンマの構図(社会心理学アプローチ)



心理的方略と構造的方略

○心理的方略（行動的方略）

個人の行動を規定している、信念、態度、責任感、信頼、道徳心、良心等の個人的な心理的要因に直接働きかけることで、社会構造を変革しないままに、自発的な協力行動を誘発すること。

○構造的方略

法的規制により非協力行動を禁止すること、非協力行動の個人利益を減少させること、協力行動の個人利益を増大させること等の方略により、社会的ディレンマを創出している社会構造そのものを変革すること。

倫理的フレームと取引的フレーム

○倫理的フレーム

環境ディレンマ状態を倫理的問題と捉えるフレームのことであり、協力行動を取るのは倫理的に望ましいと考えるからであり、協力行動が取れない理由は、倫理感の欠如にあると考える

○取引的フレーム

環境ディレンマ状態を取引的問題と捉えるフレームのことであり、協力行動を取るのは(金銭的)利益があるためであり、協力行動が取れない理由は、取引の失敗にあると考える

個人間の異質性と構造的方略

心理的方略のみで社会的ジレンマを解消できない
理由は、「個人間の異質性」にある

○構造的方略の導入フレーム

料金と税金・罰金、報酬と賞与、取引問題と倫理的
問題（混雑料金と環境税）

○構造的方略の導入可能性

技術的可能性、政治的可能性

環境ジレンマの事例(1)

- 大学の自動車入構料金の課金問題(個々には負担が増えるので反対、しかし入構車両を減らす努力をしないと通勤に関わるCO2の排出を減らせない)
- 湖沼の水質問題(チェサピーク湾、琵琶湖、サンフランシスコ湾など、個々の事業者が基準を守らなくても良いと考えると水質は改善できない)
- 土地開発に伴う河川氾濫問題(住宅地などの開発を上流側で勝手に行うと下流で氾濫する)

環境ジレンマの事例(2)

- 希少生物の乱獲問題、森林伐採問題(個々の利益追求で絶滅の危機や砂漠化に)
- 空港スロット問題(競争環境下で、各社が同時刻に飛ばしたいと考える結果、混雑が発生し、遅延が生じる。温暖化ガスの排出も増す)
- 都市景観問題(個々の建物が勝手な外観で建てるために、街並みが破壊される。あるいは勝手な広告看板を出すことで街並み景観が乱される)

環境ジレンマの事例(3)

- 家庭からのごみなどの廃棄問題(ゴミの投棄、油の廃棄など、個々の行為が環境負荷を与える)
- 都市交通問題(違法駐輪問題による都市景観・安全低下、自動車の渋滞でCO2増)
- 地域計画問題(自分の住んでいるところだけしか興味を持たない、自分の利益しか考えないのでは、地域として広域の利益を得られない)

環境ジレンマの事例(4)

環境ディレンマの事例を挙げてみよ(講義中の課題)

- ①ごみの不法投棄、分別
- ②温室効果ガスの排出権取引
- ③地下水くみ上げ
- ④焼畑農業
- ⑤工場排煙
- ⑥違法駐車
- ⑦木材輸入
- ⑧工場の海外移転
- ⑨大都市の人口集中
- ⑩砂漠の植林
- ⑪有明海の水門
- ⑫コンビニの夜間営業
- ⑬防潮堤の高さ
- ⑭ガレキ受け入れ
- ⑮魚介乱獲

土木と環境の計画理論

7.1.3 土木と環境の計画と公共心

義務規範としての「公共」

- **公共性：**

「広く社会一般に利害・影響を持つ性質。特定の集団に限られることなく、社会全体に開かれていること」(大辞林)

「広く社会一般に利害や正義を有する性質」(広辞苑)

- 公共(Public)は明治以降に導入された概念で、日本では、公＝おおやけ(大家)であったことから、公共＝官(国や地方自治体)を示す伝統に重なった。一方、Publicは公衆(公衆浴場など)として新たに定着した。

- **新たな公共や公という考え：**

一方、欧米ではコモンのように、元々、住民達が守る公共があった。我が国でも、近年は官(公的)と民(私的)の中間的な位置づけの、新たな公や公共が登場してきた

⇒そのような人々の行為を支える精神：公共心，利他心

個人の価値と地域の価値

○地域社会(我々が計画対象とする地域)の価値:

個人の価値が集計(あるいは集約)されたもの

⇒どのように集計, 集約するか?

cf. アローの不可能性定理、 共通善、公共善

○個人が公共心を有する地域で合意形成されたものなら「地域の価値」とみなせるか?

⇒個々の自分勝手な価値を集計しても地域の価値

にはならない (cf. アダムスミス: 神の見えざる手x

⇒中立的観察者の目を内に持つこと○)

⇒**計画づくりへの参加**はこの課題への対処になるのでは?

公共の問題をおのが問題として感心すること

和辻哲郎「風土」(1929年)

洋服と共に始まった日本の議会政治が依然として甚だ滑稽なものであるのも、人々が公共の問題をおのが問題として関心しないがためである。城壁の内側における共同の生活の訓練から出た政治の様式を、この基盤たる訓練なくしてまねようとするからである。「家」を守る日本人にとっては領主が誰に代わろうとも、ただ彼の家を脅かさない限り痛痒(つうよう)を感じない問題であった。

三澤勝衛の風土論

1885-1937

- 自分の住む郷土にどのような風土があり、どのような人間の営みがあるのかを深く知ること、自分の郷土の深さ、郷土の大切さに気が付いたときに、隣村にも同様にかけがえのない風土と共に生きている人々の歴史があり、世界中どこにいてもかけがえのない歴史があると理解する。また、その風土に合った産業が持続する産業である。それを興すことで産業振興につながると考える。

（内山 節、未来についての想像力、2009年）

公共心を考える際の視点

(共有地の悲劇型環境問題やNIMBY問題からの転換)

- ①将来世代や将来地域社会の視点
- ②他地区の人々や広域社会の視点
- ③過去の人々や文化・伝統の視点
- ④現在の人々のコミュニケーションの視点

⇒これらの視点で、社会、経済、環境、防災等のありかたを考えることが公共計画(共有地の悲劇型の環境問題解決などを含む)に対して求められる。

⇒日常的にみられる、総論賛成、各論反対(NIMBY)の構図の克服も課題である(利己的⇔利他的)

公共心は「未来への想像力」

土木学会百周年宣言(2014)でもこの点を明示

公共心は未来への想像力次第

公共心は、身の回りの他人の迷惑に配慮する心に留まらず、将来の世代・社会のために今現在配慮すべき心、すなわち「未来への想像力」を源とする。

これから必要な公共心は、地球環境への長期的な対応や災害に強い地域を将来に亘り形成する不断の努力など、自分や家族の安全・防災意識を超え、将来に向け安全な地域や社会を構築することに関心を持ち尽力する心

「未来への想像力」が必要な理由は、①科学技術が万能で無いことから専門家だけに判断を任せず、国民自らがリスクを理解・判断する必要がある、②現世代の判断が将来世代・地域に影響するためその判断の責任を有し、③過去の文化・歴史を将来世代へ継承し、未来に残す責任を有するため

日本人の公共心に関する宿題1

興味深いレポート多かった！ 幾つか紹介(平成26年度)

- NIMBY の内と外のどちらの立場に立っても、発生し得る問題に対して、相互の視点から真摯に取り組む姿勢が大切.
- 一見すると公共心に思えるが、根底には知らない人となるべく関わりたくないという考えがあり、日本の公共性は内側に閉じてしまっているのが特徴.
- 日本人は人々との「和」という公共性をもっとも大切にしているが、日本人は「傍観者」として社会で起こる問題を見ている.
- 日本人は自分のルールに従い、政策や法律を上から与えられたルールと認識するため、西洋的な公共性が馴染まない.
- 中学高校時代で道德心の届く範囲を広げられなかった. 現実的なことが分かるようになり、自分が一個人だと思うようになったからだ. 「範囲, 世代を超えた道德心」というものが公共心なのではないか.
- 公共の利益のためと見せかけて結局自分の利益のために行っている行為は誰にでもあるが、「自分の利益にならないならやりたくない」と人々に考えさせてしまう社会が問題.
- 日本人に欠けているのは自らが社会の一部であり、役割を担おうとする姿勢.
- 公共心と利己心との対立といった社会的ディレンマが存在, 公共心の活性化が必要.

日本人の公共心に関する宿題2

興味深いレポート多かった！ 幾つか紹介

- 公共の利益のためと見せかけて結局自分の利益のために行っている行為は誰にでもあるが、「自分の利益にならないならやりたくない」と人々に考えさせてしまう社会が問題.
- 日本人に欠けているのは自らが社会の一部であり、役割を担おうとする姿勢
- 公共心と利己心との対立といった社会的ディレンマが存在, 公共心の活性化が必要.
- 「自分がやらなくても他の人がやるだろう」という発想が問題.
- 利他的な行動はできるが, 地域社会を長期的に考える公共心にはない. 未来について考えることは, 人生が短く, 余裕のある人が少ないことから個人単位では生まれにくい.
- 未来への希望が見いだせれば少しずつでも安心が芽生え視界は広くなるに違いない.
- 日本人は自分のことを知る集団では思いやりをもつが, 関係ない人の中では自分勝手に振る舞う. 集団主義だが公共心を持たない.
- 日常とかけ離れた状況(緊急事態)での公共心, 公共性は優れている.
- 他人の迷惑に配慮する心はあるが, 将来世代・社会のために今現在配慮すべき心が十分にあるとは感じない.

土木と環境の計画理論

7.2 計画デザインの社会における選択

アリストテレスの行為の論理的構造

ニコマコス倫理学より(解説: 今道友信)

- 願望は主に「目的」に関わり、選択は「手段」に関わる。それゆえ行為の推論は、

大前提: Aが願わしい(目的定立)

小前提(1): p,q,r,s,tはAを実現する

小前提(2): しかるにAはpにより最も容易に最も美しく達成される

結論: ゆえにpなる行為

⇒ 最も容易とは技術的実現性であり、時代と共に進化

⇒ 最も美しくとは、社会的納得性であり、手続きと共に
内容(計画案、デザイン)の美しさも含むだろう

土木技術者の役割

(土木技術者の役割)

10. 土木技術者は、社会の安全と発展のため、技術の限界を人々と共有しつつ、幅広い分野連携のもとに総合的見地から公共の諸課題を解決し社会貢献を果たすとともに、持続可能な社会の礎を築くため、未来への想像力を一層高め、そのことの大切さを多くの人々に伝え広げる責任を全うする。

(土木学会の役割)

11. 土木学会は、社会に多様な価値が存在することを理解しつつ社会の価値選択に関心を持ち、技術者や専門家が尊重され、様々な人々が協働して活躍する将来の持続可能な社会の実現に向けて、学術・技術の発展、多様な人材の育成、社会の制度設計に継続的に取り組む。

土木技術者の態度

- 土木技術者は、公共心を持って計画の策定にあたる。その際、専門的見地から物事を客観的に捉えようとするが、専門的見地といえども、個人の価値から独立ではない。
- そこで、土木技術者は、専門的立場（技術力、未来の想像力、個人の経験や信念等）に基づき計画案を提案することに加え、中立的立場（計画案に対する善悪、好悪等の判断から距離を置く）に基づき計画プロセスを設計することで、専門性と中立性とのバランスを総体として保つことができる。
- そのため、計画に関わる社会・コミュニティが納得する計画づくりの「かたち」が用意された上で、土木技術者の価値との関わりが生じる計画の「なかみ」が策定されてゆくことになる。
- なお、上記の専門的立場と中立的立場とを1人の土木技術者が同時に保てるかという課題がある。おそらく、計画プロセスの適正な運営判断に関わる土木技術者は、計画案の価値判断への関わりに対しては、プロセスの適正な運営面から必要な関与に留めることで、社会からの納得を得ることが可能であろう。

土木技術者の計画提案の進め方

- 公共空間や公共施設の計画とデザイン等について、土木技術者が提案に関わることになる。
- その際、素案やたたき台案を提示することから始め、計画主体側の関係者や住民・利用者等の意見を踏まえて最終案に取りまとめる手順が一般的である。
- 最初から技術的検討を精緻に尽くした計画案を住民・利用者等に示すと、その後、意見を受けても変更に値しないことが多く、計画案を変更できずに、却って納得を得られない場合がある。
- これは計画の「なかみ」ではなく、計画の「かたち」、すなわち、プロセスの問題であることが多い。

専門家の価値に基づく計画提案の場

- 計画策定を、住民・利用者等が独自に行うことは困難な場合が多く、専門家としての土木技術者等が計画案を提案する場面は多い。
- 一方、計画を確定する際に、住民・利用者等の理解や納得を得ることは極めて重要である。
- 本講義の計画プロセスにおいては、計画策定に関わる専門家の個人的価値の表明が、主に科学・技術的検討プロセスの範疇で行われると想定している。
- 他方、計画のデザイン案のように、美醜や好悪に関わる専門家の個人的価値が比較的強く表れる事柄については、計画対象次第ではあるが、コミュニケーションの場に提案して同意を得ることなども考えられる。

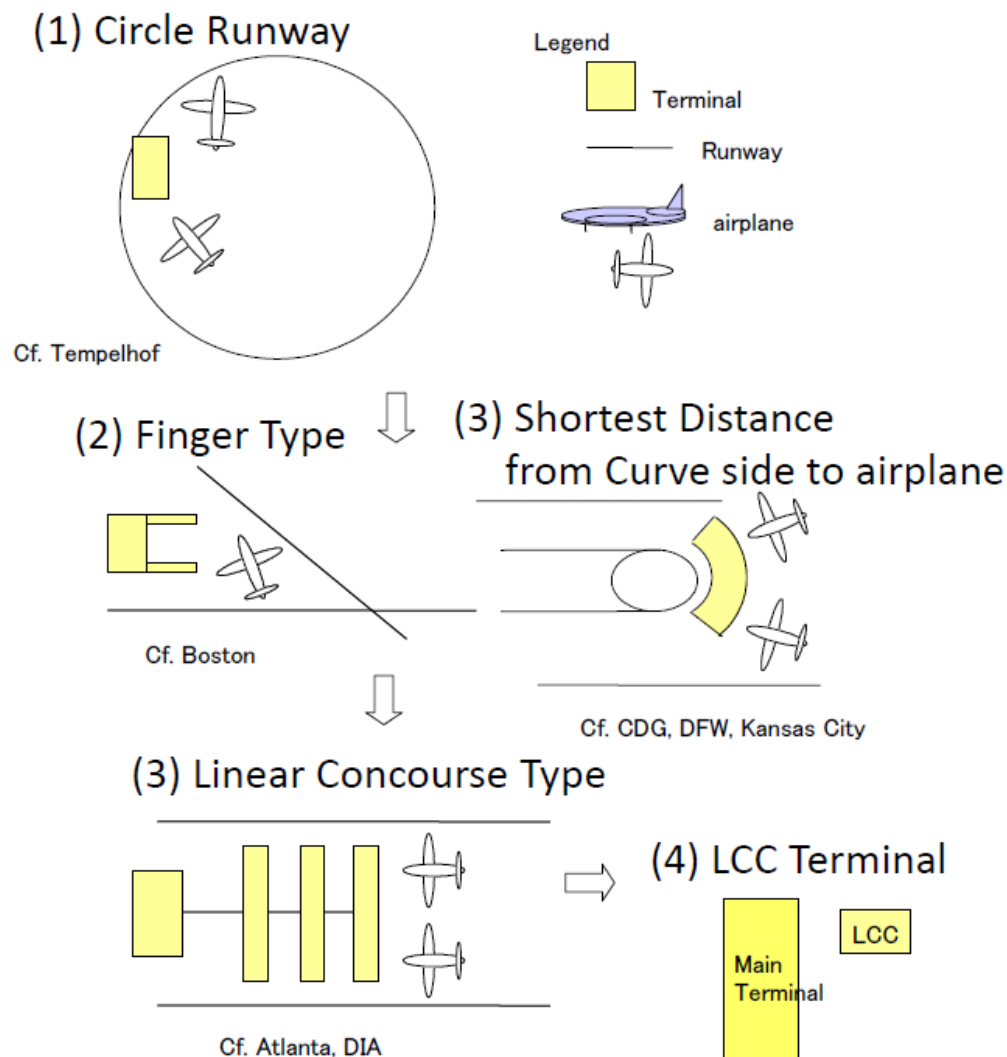
計画デザインに関する価値の変化

時代と共に善いとされるものが変化(例)

○鉄道のホームドア:
2005年時点と現在

○自転車の歩道空間デ
ザイン: 過去と現在

○空港ターミナルのデザ
インコンセプト(右図)



大岡山駅前広場・環7導入路の計画



出典：東京の消えた街角（加藤嶺夫，河出書房新社）

1980年頃の大岡山駅



1998年頃に描かれたパース



2015年頃の姿（目黒線の地上部に蓋がかかり，後は緑道の完成を待つばかり）

大学も土地を提供して駅広が完成（1990年頃からの計画検討、2008年に広場完成）



駅前広場の工事中の風景(既に地下の駐輪場は整備済み)



昭和44年の大岡山

大岡山駅前
川島写真機店

この先、環状7号線までの区間の道路整備中(2019現在)



大岡山駅から環七への都市計画道路の整備(開始されたころ)



大岡山駅から環七への都市計画道路の整備



この部分に蓋をかけて緑道を整備



環七導入路(大岡山)の計画・整備(目黒線蓋掛け)



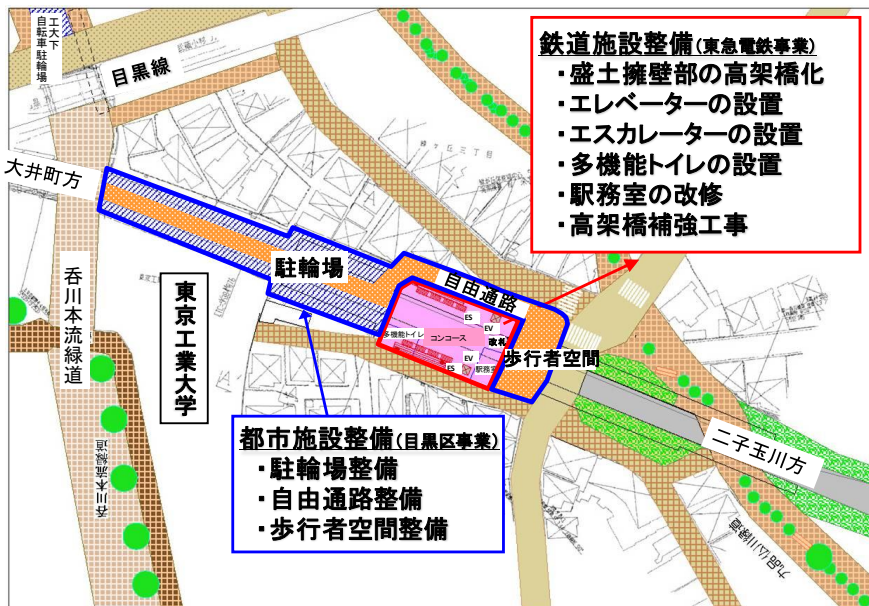


緑道の部分(完成した区間) 横断防止柵を付けない代わりにボラード林立

緑ヶ丘駅と周辺の整備プロジェクト

本学土木OB等が貢献して、2013年春に実現した目黒区、東急電鉄、東工大の事業
⇒連携して大学内の広場整備も完了

計画図(地上階)



緑ヶ丘駅に隣接する
本学エントランス広場



以前の緑ヶ丘駅(バリアフリーではなかった)



現在の緑ヶ丘駅(改札前の空間, 駐輪場等整備)



緑ヶ丘駅(改修工事中) 学内から現在の出入り口方向を撮影



緑ヶ丘駅(改修工事中) 学内から現在の出入り口方向を撮影



緑ヶ丘駅(改修の完了後) 学内にも広場を整備



東京工業大学
THE UNIVERSITY OF TOKYO

ここから先は、
東京工業大学の敷地です。
構内遵守事項を
お守り下さい。
東京工業大学

注意禁止
NO ENTRY

土木と環境の計画理論

7.3 計画策定におけるコミュニケーションの理論

土木と環境の計画理論

7.3.1 コミュニケーションプロセスの 背景

公衆参画(PI)の概要

○公衆参画とはPublic Involvement(PI)の日本語訳であり、市民参画、公衆関与などと訳されることもある

○3つのプロセスのうち、公衆参画プロセス(コミュニケーションプロセスと呼ぶこともある)で行われる、市民等とのコミュニケーション行為の総称として、公衆参画(PI)という言葉が用いられる

○公衆参画(PI)は、都市の防災・環境・交通・土地利用など、広く効果や影響が及ぶ政策や計画の策定段階でのコミュニケーションプロセスに用いる概念(cf. 住民参加)

○具体的には、オープンハウス、ワークショップ、小規模集会、説明会、公聴会、アンケート調査、ニュースレター、インターネット、SNS、TV、ラジオ、新聞など、様々な方法が採用される

公衆の参画に関する過去の言説

一身独立して一国独立する事

○或人いわく、民はこれに由らしむべし、これを知らしむべからず。その実は大いに非なり。外国に対して我国を守らんには、自由独立の氣風を全国に充満せしめ、国中の人々貴賤上下の別なく、その国を自分の身の上に引き受け、各その国人たるの分を尽さざるべからず。

(福沢諭吉, 学問のすすめ, 1871)



国民の総力



○どんな建設工事にしても、その計画を一部の政治家や専門家が秘密の裡に独断的につくるのではなく、その建設工事に関係あるすべての労農市民と充分に話し合っ、民主的に作成されるように要求しなければなりません。

○構造物の設計や色々な計算については専門家がやっても、その工事の国民に及ぼす影響の是非については国民自身が判断を下さなければなりません。

(兼岩伝一, 1955年頃)

国土計画への市民参画



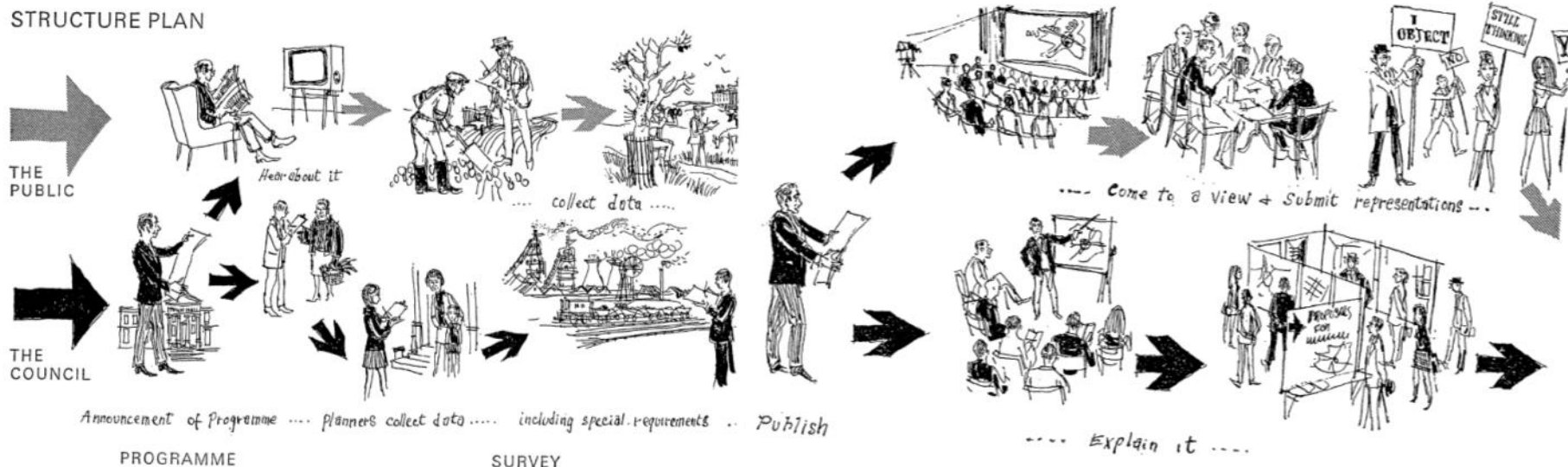
○計画の策定の過程において、市民の参画を積極的に保障することによって、計画の円滑な実現を図る必要があるのであり、あらゆる機会と手段・方法などを活用して市民の参加を求めるべきである。このため、新しいPRの媒体、たとえば、テレビを活用して土地利用計画の内容を繰り返し市民層に徹底させることなども考えるべきである。

(宮澤弘, 新国土計画論, 1968)

英国における公衆参画PIの歴史

スケフントンレポート(1969)による公衆参画の提案

「参加(participation)とは、政策や計画提案の形成段階で、“共有する行為”である。地方政府による“情報提供”や“意見機会の提供”が参加プロセスの主要な一部であることは間違いないが、それらがすべてではない。参加は話すと同時に行いを伴い、計画策定プロセスを全体を通して、公衆が積極的な役割を果たす場合にのみ、十全な参加があり得る。ただし、この考え方は制約を伴い、計画を準備する責任が地方政府にあることと、計画立案には専門家の高度な技術検討が必要ということである。」



地方政府の基本計画(Structure Plan)への市民参加の手続き(一部掲載)

市民参加の階層的な考え方

○アーンスタインの参加の8階段

非参加(Nonparticipation)

- ①操作(Manipulation)
- ②治療(Therapy)

形式参加(Degrees of tokenism)

- ③情報提供(Informing)
- ④意見聴取(Consultation)
- ⑤融和(Placation)

実質参加(Degree of Citizen Power)

- ⑥パートナーシップ(Partnership)
- ⑦権限委託(Delegated Power)
- ⑧自主管理(Citizen Control)



○国際市民参画協会(IAP2)による参画のレベル

- ①情報提供(Inform)
- ②協議(Consult)
- ③関与(Involve)
- ④協働(Collaborate)
- ⑤権限付与(Empower)



○国際道路協会(PIARC)のPI委員会(2002) における参画の3段階

- ①情報提供(Communication)
- ②協議(Consultation)
- ③法制度に基づく参加(Involvement)

(仏 : Public Implication)

公衆参画の不十分な過去の事例

- 成田空港 vs. ミュンヘン空港(ドイツ)
⇒ 共生委員会の活動、話し合いによる解決への
長年の取り組み、成田基本計画改定、
第3滑走路の整備へ
- 東京外環道路(東京区間、千葉区間)
vs. A86高速道路(パリ、フランス)
⇒ 東京外環道路の1999年以降のPIの取り組み、
時間をかけた話し合い、東京区間の建設へ
- 当初から一定の条件を満たすプロセスが用意されていれば、早期
に解決できた可能性がある。紛糾してからはいじめて対応するパッ
シブなマインドが問題の核心。プロアクティブな手続きが必要！

土木と環境の計画理論

7.3.2 コミュニケーションとしての公衆参画(PI)の基本理論

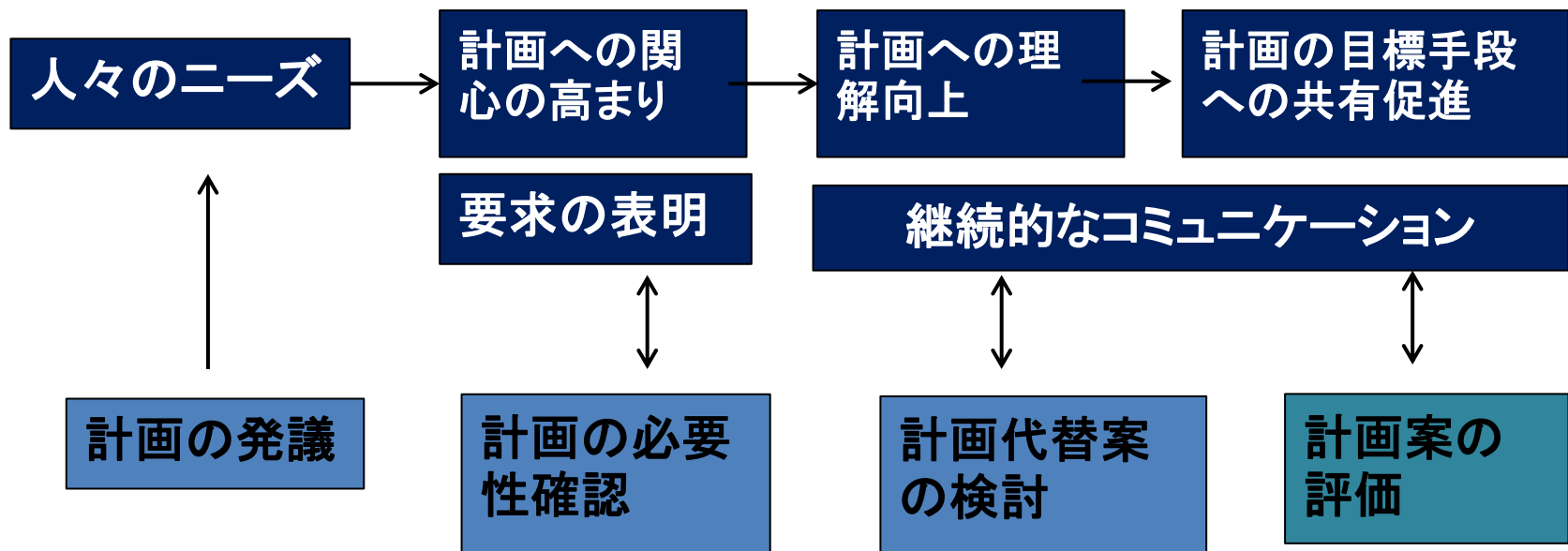
公衆参画(PI)の前提と基本理念

前提条件(①, ②)と基本理念(③, ④)

- ①最終決定権者が法律や規則等で明記されている場合に,
(責任の所在と代表制)
- ②その決定権者(行政等)が計画策定を行う際に,
(決めることがある)
- ③市民のニーズに基づく妥当な要求に対応して,
(欲求と要求の把握)
- ④適切な内容の参加機会を広く一般に提供すること
(決める前に問う)

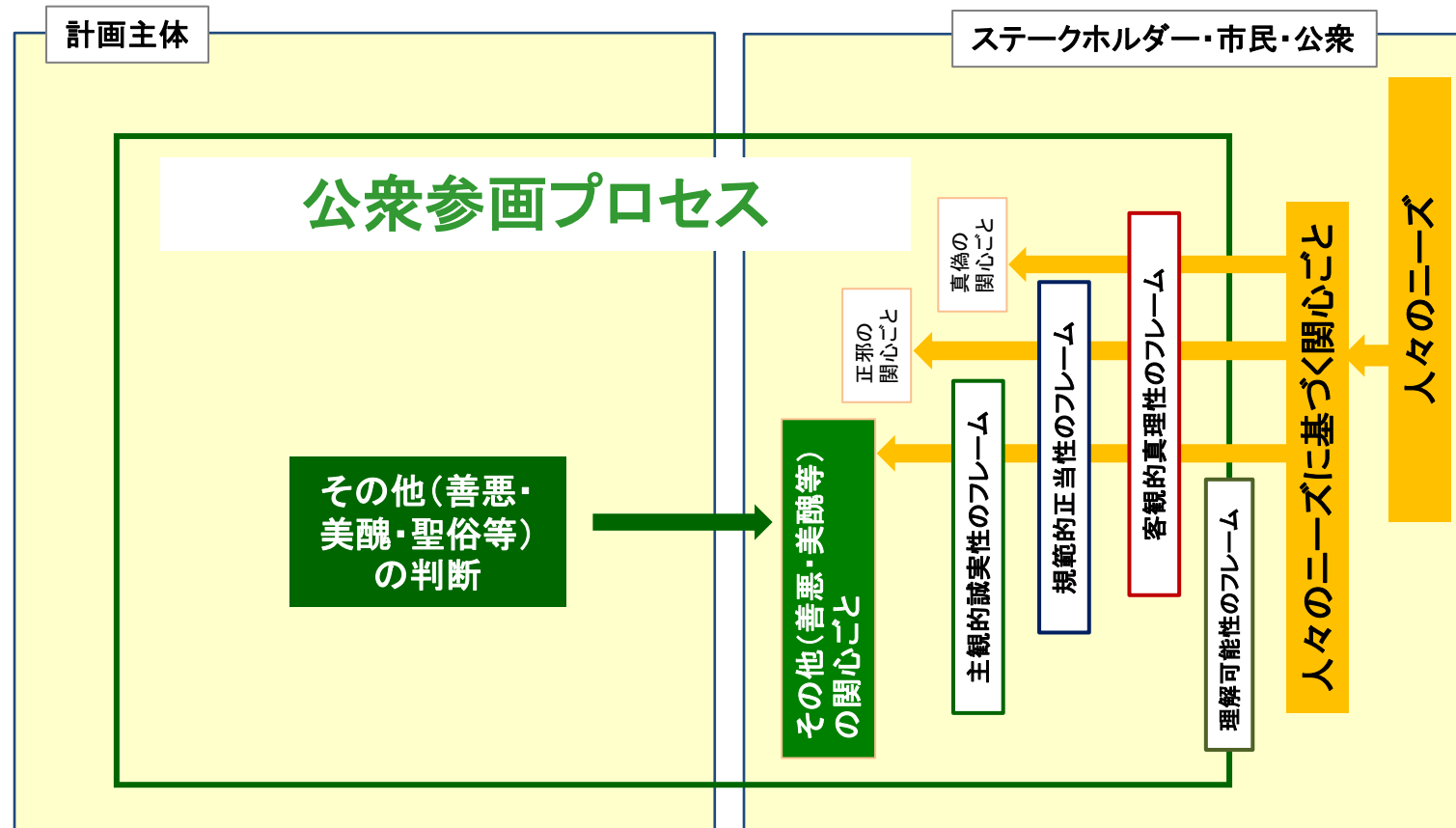
→「公衆参画プロセス」は、「計画策定プロセス」の
進行に応じてパブリックインボルブメントを実行すること

対話的参加検討に基づき公衆参画プロセスを設ける理由



対話的参加検討の結果得られる内容は、コミュニケーションとして直列の結びつきを有することになり、異なる価値を有する主体間でも一定の理解促進が図られる。そして、計画づくりの終了まで役割を持つことからプロセスと考えることができる

公衆参画プロセスの構造



この図は公衆参画プロセスの枠組みを示したもので、具体的な手順は示されていない。ここで言う枠組みは、Maslowのニーズ(欲求), Mooreの関心ごと, Habermasの妥当要求で成り立ち、計画検討プロセスの各ステップごとに実際のコミュニケーションが行われる

市民の欲求と要求の構造

○マズローの欲求の階層論(市民のニーズ)

①生理的欲求(Physiological needs)

騒音で眠れない生活はいやだ

②安全欲求(Safe-security needs)

安全に暮らしたい, 安定した生活をしたい

③所属欲求(Social needs, Belongingness-love needs)

隣人と離れたくない

④尊敬・承認欲求(Esteem Needs)

コミュニティで尊敬されたい

⑤自己実現欲求(Self-actualization needs)

ライフワークを追求したい、住む町を良くしたい

⑥自己超越欲求(Self-transcendence needs)

他人のために尽くしたい

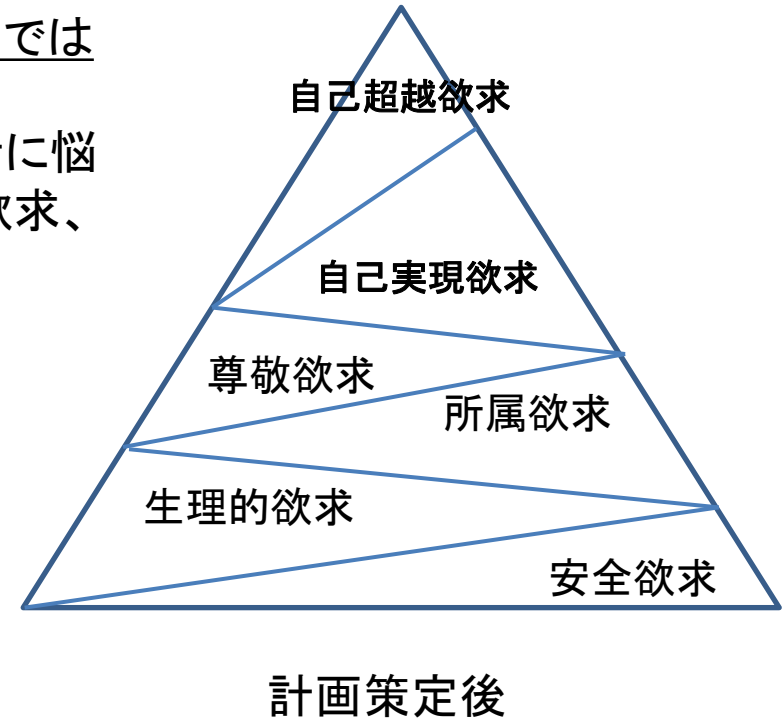
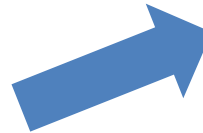
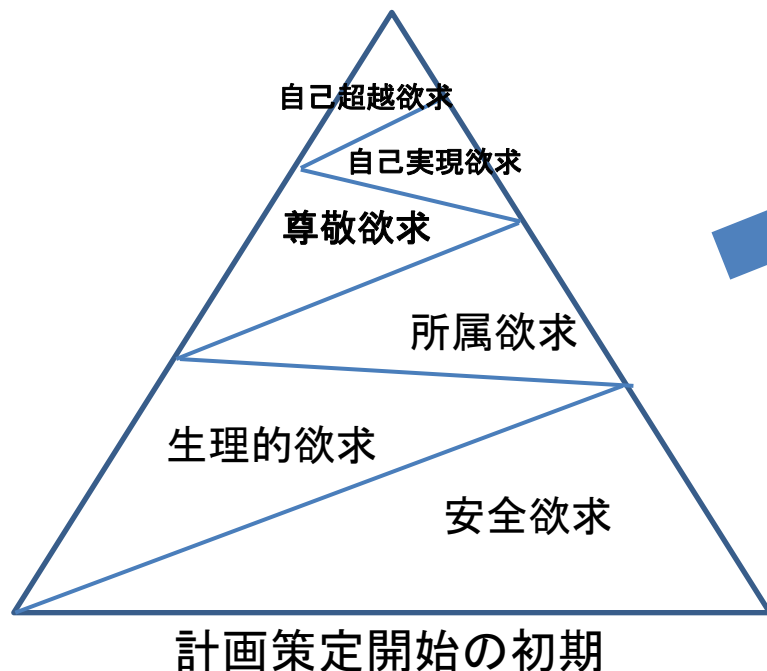
→発議により①から③が刺激され、参加を通して④、⑤、⑥が促進される可能性がある



6段階のニーズの配分

人々のニーズにはキャパシティ(100%)があるのではないか？

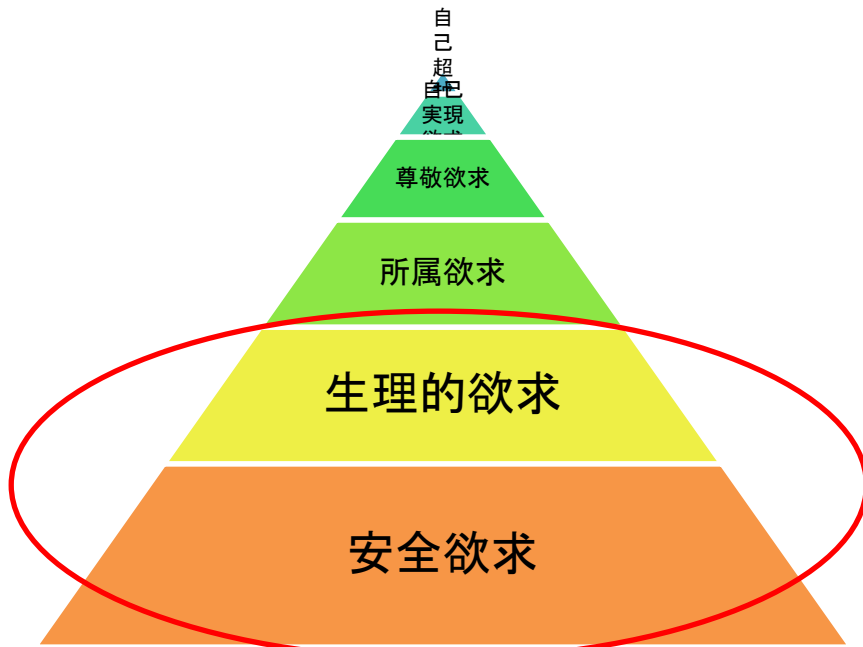
安全欲求(安全に暮らしたい)や生理的欲求(騒音に悩まされたくない)が強ければ、相対的に自己実現欲求、自己超越欲求などに割ける余裕はない。



参加型の計画に関わることで、計画への納得感が高まり、欠乏欲求が満足され、自己実現欲求や自己超越欲求などに割く余裕が生まれるのではないか？
⇒ソーシャルキャピタルの形成

計画参加による人々のニーズ配分の変化

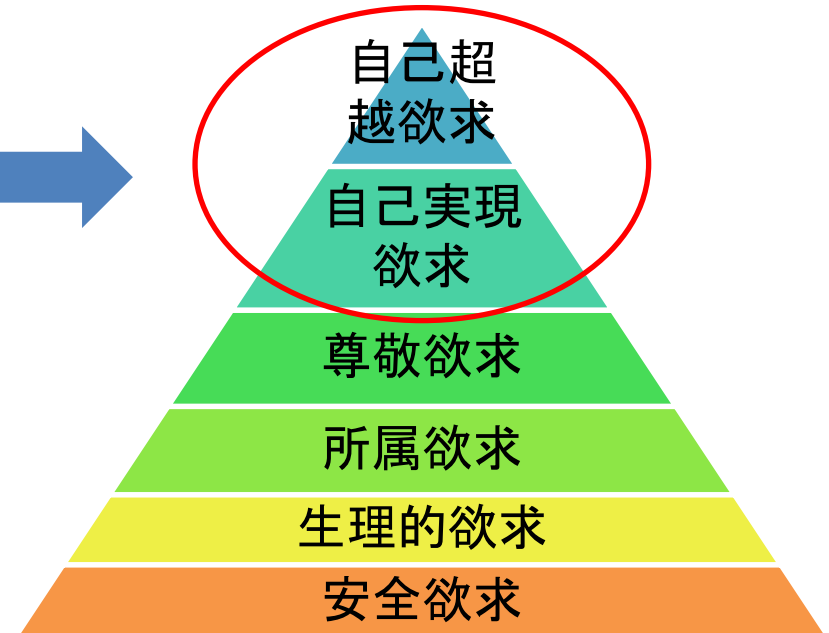
人々のニーズにはキャパシティ(100%)があるのではないか？



計画策定開始の初期

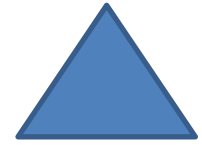
安全欲求(安全に暮らしたい)や生理的欲求(騒音に悩まされたくない)が強ければ、相対的に自己実現欲求、自己超越欲求などに割ける余裕はない。

計画の策定や実施に関わることで、納得感が高まり、自己実現や自己超越した欲求に割く余裕ができるのでは？
⇒ソーシャルキャピタルの形成



計画策定後

関心の三角形の登場



住民参加の直接対話が行われる場面で生じるコンフリクトに関して、Moore¹⁾やMoore & Woodrow¹⁾は、満足の三角形 (triangle of satisfaction)として、

- 1)実質的(substantive): 満足あるいは引き換えにしたい明白な利益,
- 2)手続き的(procedural): 同意に至るプロセスや方法に係る好み,
- 3)人間関係的・心理的(relationship/psychological): 個人や団体がどのように扱われるか、および、関係がどれだけ重視されているか,

の3つの側面による関心の構成を示した。

このような関心の三角形は、交渉という実践的な場面で広く用いられ、我が国のPIの実践においても活用されてきた。

Moore, C. W.: *The Mediation Process: Practical Strategies for Resolving Conflict*, Jossey-Bass, 1986.

関心ごとの表明と論理的推論(1)

論理的な意見の表明とはどのようなことか？

●論理的な討論の方式：演繹と帰納

演繹(1つの分析的推論 認識を拡大しない)

R(原則): 交通量が少ない道路の必要性は低い

【原則が正しいか？】

F(事例): この道路計画の予測交通量は少ない

【事例は正しいか？】

E(帰結): この道路計画の必要性は低い

帰納(1つの総合的推論 認識を拡大する)

F(事例): 我々2人はA地区の住民である

E(帰結): 我々2人は環境悪化を気にしている

【不確実な推論. 誤る可能性有】

R(原則): A地区の住民はみんな、環境悪化を気にしている(はずだ)



関心ごとの表明と論理的推論(2)

●論理的な討論の方式: アブダクションと類比

アブダクション(1つの不確実な推論. 1つの仮説しかもたらさない)

E(帰結): この道路工事の建設費は高い

R(原則): 建設費が安ければ談合はまずない(談合があると, 建設費は高い)

F(事例): この道路工事では談合している(に相違ない) 【1つの仮説に過ぎない】

類比(推論とはいえない比較)

F(事例): 以前の計画は情報を十分に公開しなかった

E(帰結): 以前の計画は行政が勝手に決めたものである

F(事例): 今度の計画も情報を十分に公開していない

E(帰結): 今度の計画も行政が勝手に決めようとしている(と考えられる)

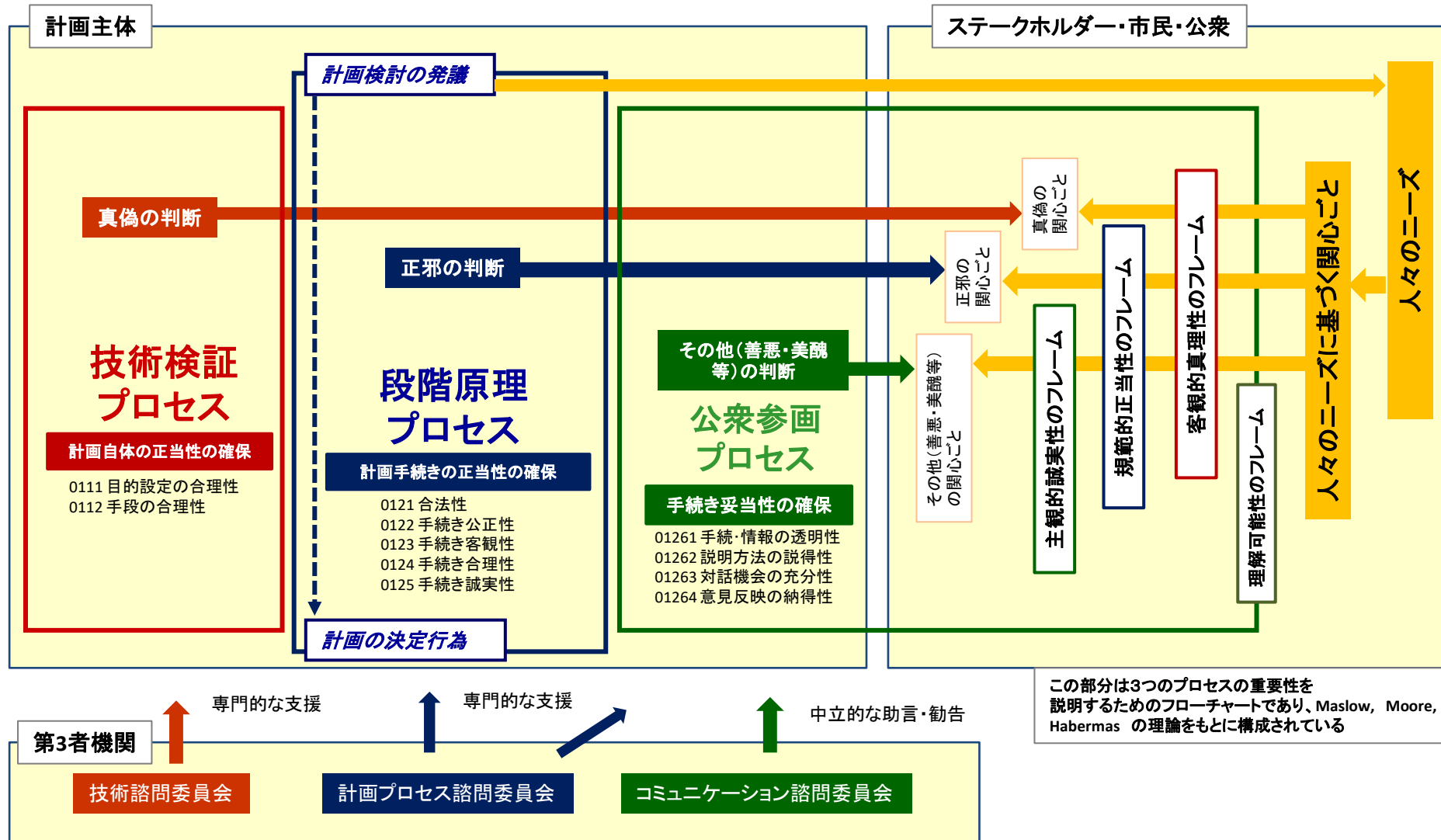
➡ たとえ問題のある推論でも, 関心ごとの核心を把握することが重要



3つのプロセスによる計画づくり

国土交通省計画プロセスガイドラインの考え方の基礎

Yai(2012.11.4)



土木と環境の計画理論

7.3.3 公衆参画の特徴(まとめ)

公衆参画(PI)と従来の住民参加との相違点(多少断定的に)

	公衆参画(PI) (最終決定権者が行政の場合)	従来からの住民参加 (住民が取止めて良い場合を含む)
行政と住民の相対的な関係	○行政に実施の動機がある 行政が(プロ)アクティブ 住民がリアクティブの場合もある	○住民側に実施の動機がある 行政がリアクティブの場合もある 住民が(プロ)アクティブ
決め方の構図	○住民の意見をもとに決定権者(や行政)が決めて, 住民が納得	○住民が主体的に進めて, 行政が承諾
対象計画・事業のイメージ	○公共性や広域性の高い対象 高速道路の本体計画, 空港計画・事業, 長期的・地域的な計画	○比較的身近な対象 幹線道路の環境施設帯等の計画, 広場の環境整備, コミュニティ道路の計画, 道路アドプトプログラム
市民参画への行政の対応	○行政がアウトリーチを積極的に進める(決める前に十分に問う必要有) ○上流(上位計画段階)から始める ○計画づくりは「外部との共有」技術	○行政は参加の場を提供・支援 住民は積極的に参加する
住民の主要な関わり方	○住民のPIにおける役割が明確化されていることが重要 PIの進め方, 責任所在確認が必要 「意見の相違の理解」が重要	○住民が責任を持って実施・運営などを行うことが重要 行政主導では長続きしない

公衆参画(PI)の特徴

- ①「住民側」ではなく「計画主体」に実行の動機
サイレントマジョリティ対応, 行政マーケティングの時代
- ②「参加」以前に「参加機会」の提供が必要
情報公開と説明責任の時代の必要条件
- ③「下流」からでなく「上流」から開始
突然事業が空から降ってきたと思われない取り組みが重要
- ④「垂直」思考から「水平」思考へ
「計画策定」は外部との共有技術へ変化
- ⑤「意見集約」ではなく「意見の相違の理解」が重要
「1つの意見に集約」することではない
- ⑥「責任の所在確認」が重要
「PI実施主体」と「最終決定権者」の確認が必要

今後多様化する市民参画の対象

- ①上位計画等、計画初期段階へのPI
 - cf. 地域計画、ネットワーク計画
 - ②計画を継続的に周知させるためのPI
 - cf. 温暖化対策の計画・政策、防災計画
 - ③計画から建設、維持管理までに至るPI
 - cf. 継続的なPIの実施は復興計画等でも必要
 - ④我慢を強いるためのPI
 - cf. CO2削減等の計画、TDM、増税
 - ⑤計画を消すため、諦めるためのPI
 - cf. 都市計画道路の取り消し、見直し等
- 等々、多様な場面に展開される