

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(2)

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
- 第7章 公衆参画プロセス

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

7.4 公衆参画の実践事例

土木と環境の計画理論

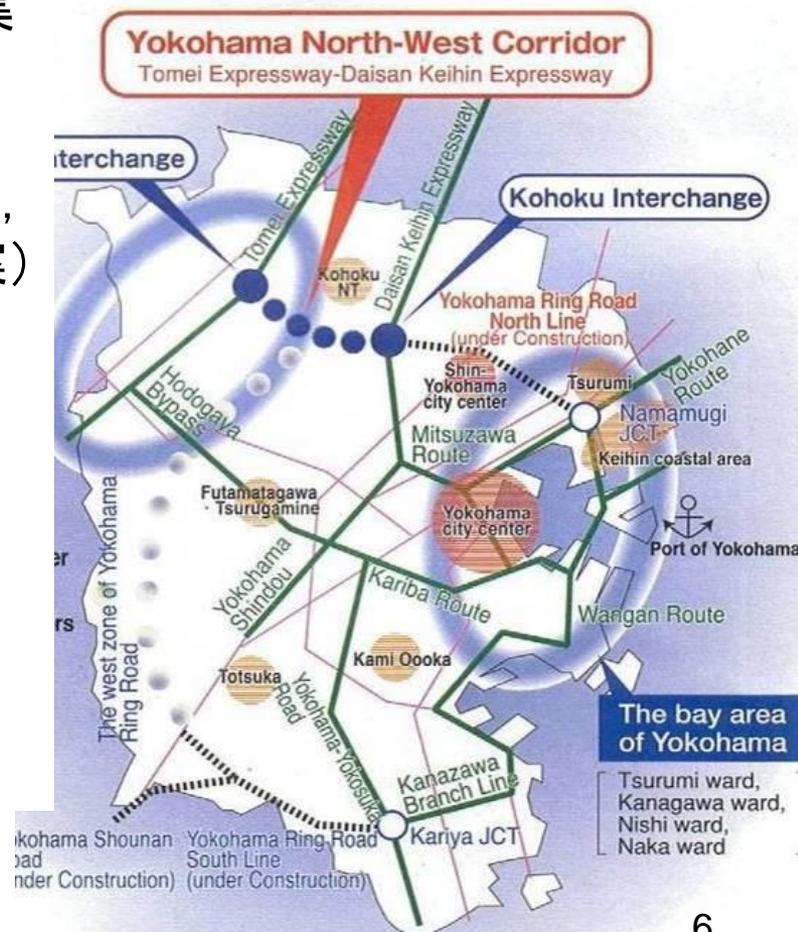
横浜環状北西線の構想段階のコミュニケーション

構想段階の計画プロセスの概要

横浜環状北西線（道路計画）を例に

- 2003年6月 PI開始の発議
- 2004年4月 「たたき台」案の公表と意見募集
（比較検討なし，代替案なし）
- 2004年9月 「検討状況のレポート」の公表
（9つの代替案，6つの比較検討，
2つの案を有力候補として提案）
- 2005年1月 「概略計画の案」の公表
（13の代替案，7つの比較検討，
1つの案を行政の推奨案として提示）
- 2005年8月 「概略計画」の公表
「みなさまの声」に対する見解書添付

→PIの実施期間：2年2ヶ月



横浜環状北西線の計画プロセスの基本方針

1) 手続きの合理性, 公正性, 客観性

手続きフローの事前公開と更新
ステップの分割, 次のステップへの判断
有識者委員会によるプロセス管理

(役割の限定)

PIレポートの作成・公表

(評価のための基礎資料) など

2) 説明内容の説得性

ガイドラインを超えるPIの実施(北西線方式)
複数代替案の提示, ゼロ代替案の提示

(広げて狭めることの繰り返し)

選好代替案の変更(1からスタートに対応)

3) 手続・情報の透明性

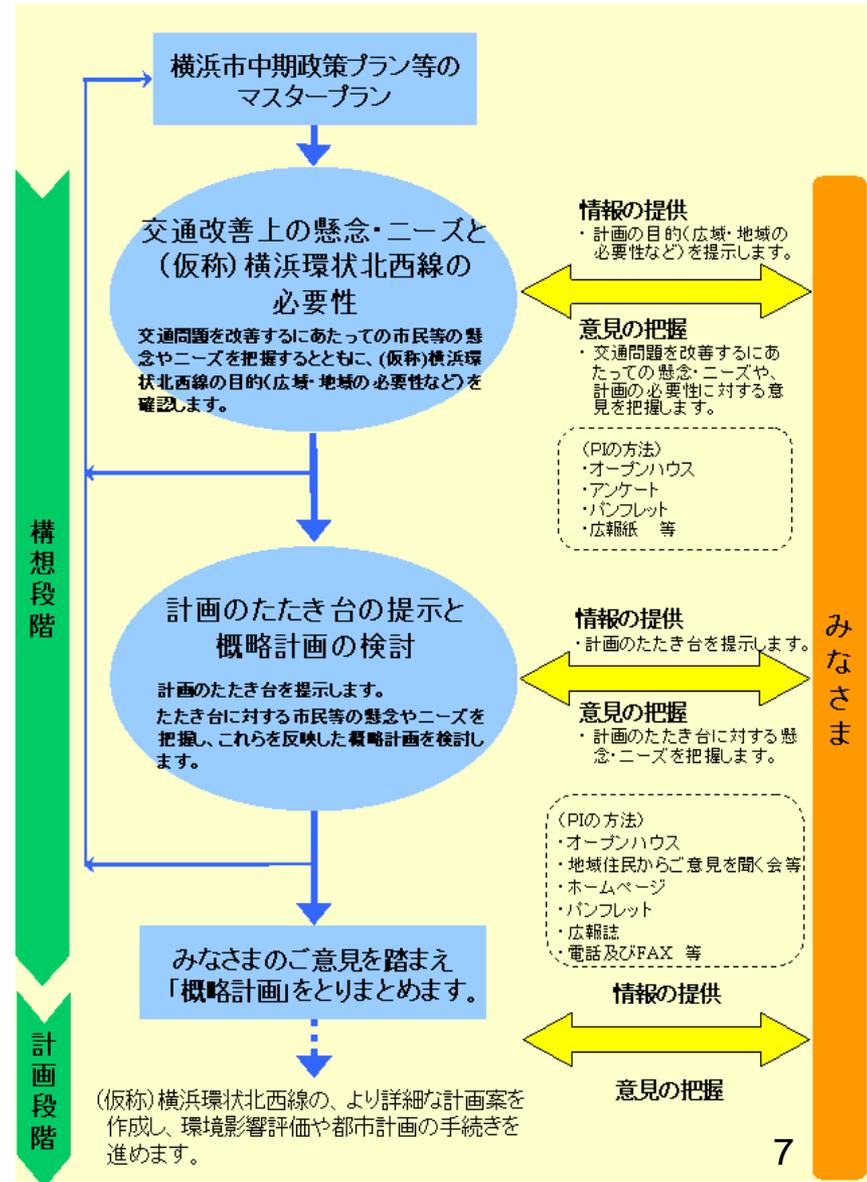
情報公開の徹底(需要予測含む)
全意見の公開, みなさまの声の編集と提供

4) 対話機会の充分性

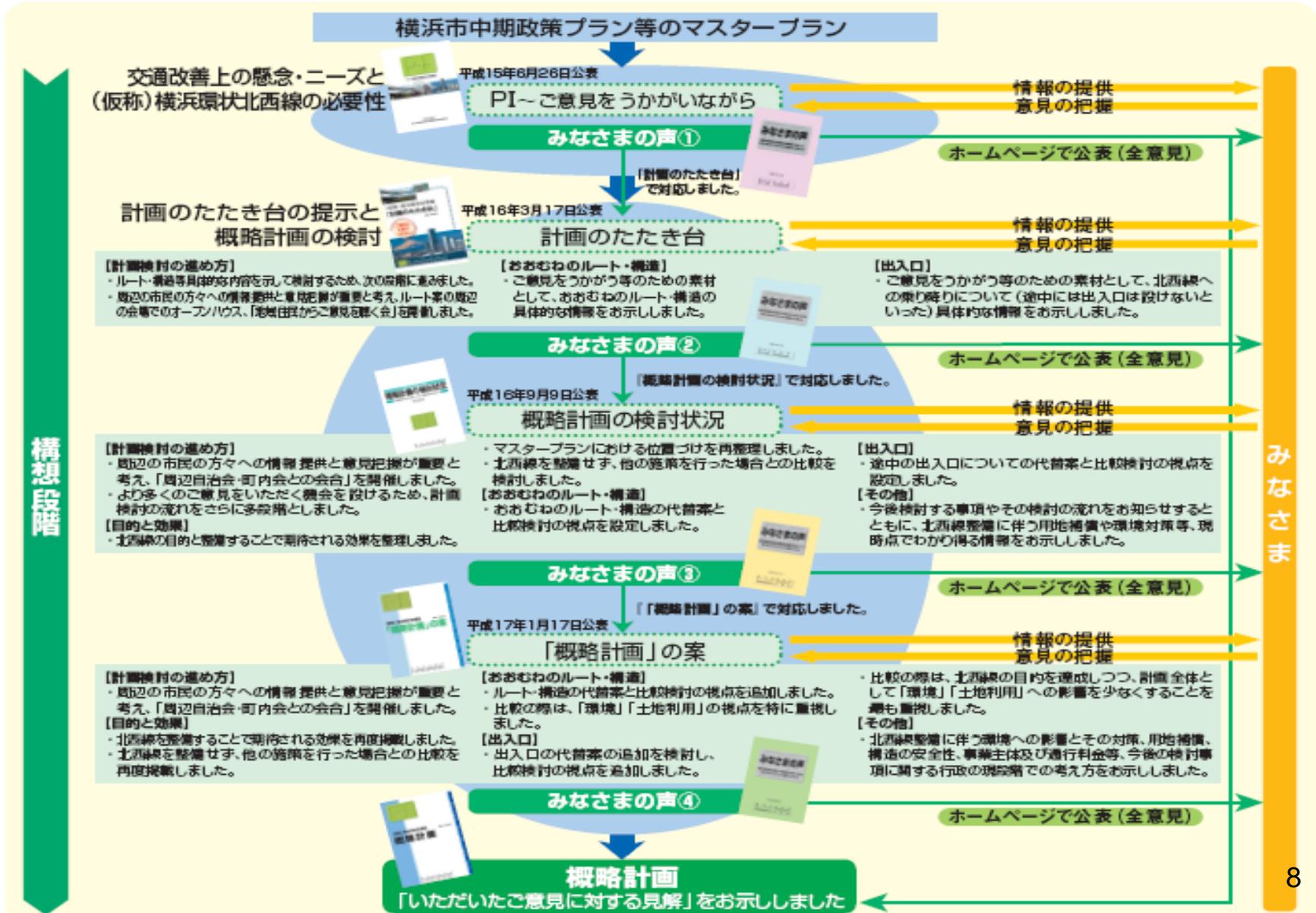
会合方式の多様化(意見を聞く会等)
意見の多面的な収集(SMへの対応含む)

5) 意見反映の納得性

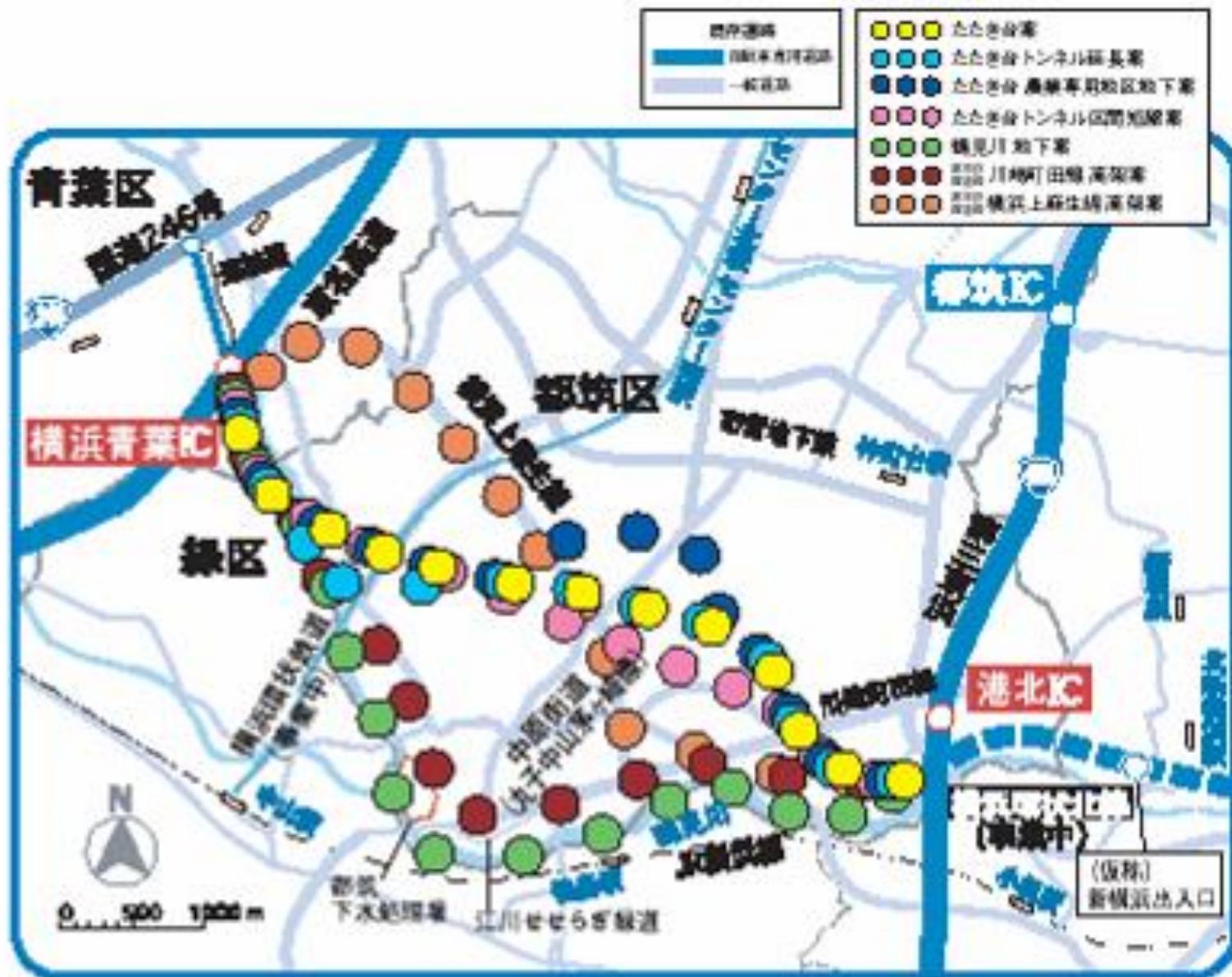
パンフレットによる意見反映と回答
見解書の作成・公表



横浜北西線のPIにおける提供情報，意見聴取の全体像



横浜北西線における代替案の検討状況



横浜北西線における代替案の比較状況

	①たたき台案	②たたき台 トンネル延長案	③たたき台 農業専用地区地下案	④たたき台 トンネル区間短縮案	⑤鶴見川 地下案	⑥鶴見川崎町田線 高架案	⑦鶴見橋上麻生線 高架案
ルート・構造の概要	<ul style="list-style-type: none"> 道路延長をできるだけ短くするよう配慮し、延長を約7.0kmと想定。 	<ul style="list-style-type: none"> 「①たたき台案」のトンネル区間を鶴見川を横断するまで延長するルート。 	<ul style="list-style-type: none"> 「①たたき台案」のトンネル区間について北側の農業専用地区を通過するルート。 	<ul style="list-style-type: none"> 「①たたき台案」の「トンネル区間」の線形を変更し、できるだけ短くするルート。 	<ul style="list-style-type: none"> 鶴見川下を通過するルートで、起点は高架構造。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の道路崎川田線を活用するルート。ただし、起点付近で既存道路を通過できない区間が約2.7km。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の道路橋上麻生線を活用するルート。ただし、起点付近で既存道路を通過できない区間が約2.7km。
延長	<ul style="list-style-type: none"> 7.0km うち「トンネル区間」3.0km うち「高架区間」4.0km 	<ul style="list-style-type: none"> 7.1km(+0.1km) 4.2km(+1.2km) 2.9km(-1.1km) 	<ul style="list-style-type: none"> 7.6km(+0.6km) 3.6km(+0.6km) 4.0km(±0.0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 6.8km(-0.2km) 2.8km(-0.2km) 4.0km(±0.0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 8.4km(+1.4km) 5.7km(-0.2km) 2.7km(-1.3km) 	<ul style="list-style-type: none"> 7.6km(+0.6km) - 7.6km(+3.9km) 	<ul style="list-style-type: none"> 7.0km(±0.0km) - 7.0km(+3.0km)
交通	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は8箇所。最も小さいカーブの曲線半径は550m。S字カーブは1箇所。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は「①たたき台案」より2箇所少ない。最も小さいカーブの曲線半径は、「①たたき台案」と同等の半径550m。S字カーブの数は「①たたき台案」と同等。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は「①たたき台案」より2箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「①たたき台案」より小さい半径400m。S字カーブは「①たたき台案」より1箇所多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は「①たたき台案」と同等。最も小さいカーブの曲線半径は、「①たたき台案」より小さい半径300m。S字カーブは「①たたき台案」と同等。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は「①たたき台案」より5箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「①たたき台案」より小さい半径280m。蛇行している河川に沿ってS字カーブは「①たたき台案」より2箇所多く、そのうちS字のS字カーブが連続。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は「①たたき台案」より1箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「①たたき台案」より小さい半径300m。S字カーブは「①たたき台案」より1箇所多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 走行性に影響する曲線数は「①たたき台案」と同等。最も小さいカーブの曲線半径は、「①たたき台案」より小さい半径400m。S字カーブは「①たたき台案」より1箇所多い。
環境	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は約4.0km。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は約3.0km。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等。 動植物等が生息生育する鶴見川を「トンネル」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約1.2km長い。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.8km長い。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.2km短い。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.9km短い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「トンネル」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約2.7km長い。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約3.8km短い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約0.9km短い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はない。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約90件。 農地の通過延長は約3.1km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は約2.6km。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 農地の通過延長は「①たたき台案」より約0.3km長い約3.4km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約0.4km長い約2.9km。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より若干少ない約80件。 農地の通過延長は「①たたき台案」より約0.5km長い約3.7km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約140件。 農地の通過延長は「①たたき台案」より約0.2km短い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約0.5km長い約3.4km。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約90件。 農地の通過延長は「①たたき台案」より約0.5km長い約3.6km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約0.5km長い約3.1km。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より多い約270件。 農地の通過延長は「①たたき台案」より約0.3km長い約3.4km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約0.8km長い約2.8km。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より多い約250件。 農地の通過延長は「①たたき台案」より約1.3km長い約4.8km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.1km長い約3.8km。
<small>※図15、事業中の線形設計図(中)P10～P12参照</small>	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近を高架で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近をトンネルで通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性なし。 	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近を高架で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近を高架で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近をトンネルで通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性なし。 	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近を高架で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。 	<ul style="list-style-type: none"> (図略)川和町駅付近を高架で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性なし。
社会経済	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、約2200億円と試算。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、「①たたき台案」よりトンネル延長が長くなること、河川下はトンネル区間となるため、「①たたき台案」より約200億円高い約2400億円と試算。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、トンネル延長が長くなるため、「①たたき台案」より約200億円高い約2400億円と試算。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、トンネル延長が短い道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が多くなるため、「①たたき台案」とほぼ同程度の約2200億円と試算。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、トンネル延長が長くなり、河川下はトンネル区間となるため、「①たたき台案」より約1100億円高い約3300億円と試算。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得等が必要とするため、「①たたき台案」より約700億円高い約2900億円と試算。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得等が必要とするため、「①たたき台案」より約500億円高い約2500億円と試算。
「①たたき台案」との比較検討結果	—	○	×	×	×	×	×
比較検討結果のポイント	—	<ul style="list-style-type: none"> ○大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。 ●「高架区間」の延長が短くなることにより、周辺地域のまちづくりに対する日照への影響が少なくなります。 ●「高架区間」の延長は短くなりますが、地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」が長くなり、事業費は約200億円高いと試算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は、若干少なくなります。 ●道路用地の延長は同等ですが、地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は長くなり、事業費は約200億円高いと試算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ○地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は短くなります。 ●道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約1.8倍と想定されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ○大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。 ●「高架区間」の延長が短くなることにより、農地の日照への影響が少なくなります。 ●地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」が長くなり、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約90件と同等です。事業費は約200億円高いと試算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ○地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はありません。 ●大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなり、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約3.8倍と想定され、事業費は約700億円高いと試算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ○地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はありません。 ●大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなり、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約2.8倍と想定され、事業費は約500億円高いと試算されます。

横浜環状北西線の対話機会の提供状況



オープンハウスの開催
(ショッピングセンターの
入り口にて)

横浜環状北西線の対話機会の提供状況



地域住民の意見を聞く会



過去の道路事業などでは住民への説明が不足(1990年代後半)¹⁴

横浜環状北西線のアセス以降の状況

➤都市計画および環境アセスメント

(2006年8月から2011年3月都決)

アセス準備書への意見: 11件(4人)
都市計画案に対する意見: 20件(反対1人)

➤事業段階評価の実施と事業化決定:

2011年11月

⇒PI開始(2003年6月)から8年で事業化!

➤(参考)横浜環状北線

(PIを実施していない隣接区間)

アセス準備書への意見: 29万件
都市計画案に対する意見: 54万件







横浜環状北西線(第3京浜港北インター付近の工事現場) 2019年4月



横浜環状北西線(東名高速青葉インター付近の工事現場) 2019年4月

土木と環境の計画理論

沖縄那覇空港の拡張計画に関わる 構想段階のコミュニケーション

那覇空港の構想段階の計画プロセスの概要

PI実施の基本方針

- 1 情報公開を原則とする。**

総合的な調査に係る情報は公開を原則とします。ただし、個人情報に係るものなどを除きます。
- 2 積極的に広く情報提供を行う。**

PI実施主体としてPI対象者にアピールしたい情報については分かりやすく積極的に情報を提供します。
- 3 積極的に広くニーズや意見を把握する。**

提供した情報について意見を収集する際、情報の性格に応じ最適な方法を選択し意見を収集します。
- 4 PIプロセスを適切に構築する。**

情報公開や情報提供ならびに意見収集を効果的に実施するためには、どのタイミングでどのような情報のやりとりを行うかといったPIプロセスを適切に構築します。
- 5 アドバイザーチームにより、PIの評価、助言を行う。**

十分な情報の提供や意見収集がなされているか等について評価や助言を第三者機関が行うことにより、PIの透明性を確保します。

那覇空港(沖縄)で実施されたPIの基本方針、実施体制

内閣府沖縄総合事務局HPより



総合的な調査・PIの実施とチェックの流れ



那覇空港における調査段階PIの実施手順

○調査段階は「構想段階」以前に位置づけられ、交通政策審議会航空分科会答申に根拠を持つ基礎的な計画検討行為である

○調査段階の終了後、一定の結論が示され、構想段階に進むか否かが判断される



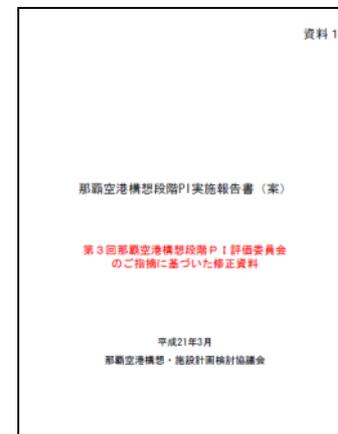
那覇空港の構想段階の計画策定プロセス (2008.9-2009.3)において公表されたレポート類の一部



PI開始時に公表された情報提供レポート



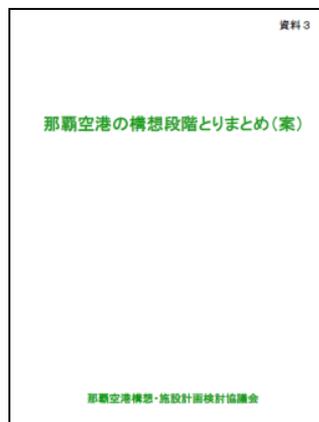
PI終了時に公表された
取りまとめレポート



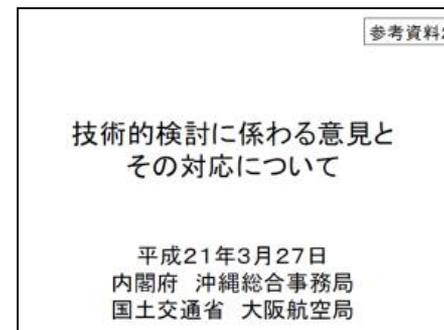
PI活動の評価レポート



構想段階・施設計画段階の
とりまとめ報告書(平成21年8月)



構想段階の終了にあたり計画
検討を総括したレポート



技術検討に関わる意見に対する
見解、対応を取りまとめたレポート

内閣府沖縄総合事務局HPより



那覇空港PI(ステップ3)における代替案比較の一覧

○一覧表中の評価項目:整備効果の視点(空港能力, 経済効果, 利便性(発着可能回数, 予約環境)), 事業規模の視点(概算事業費, 概算工期, 埋立規模)

各案の比較

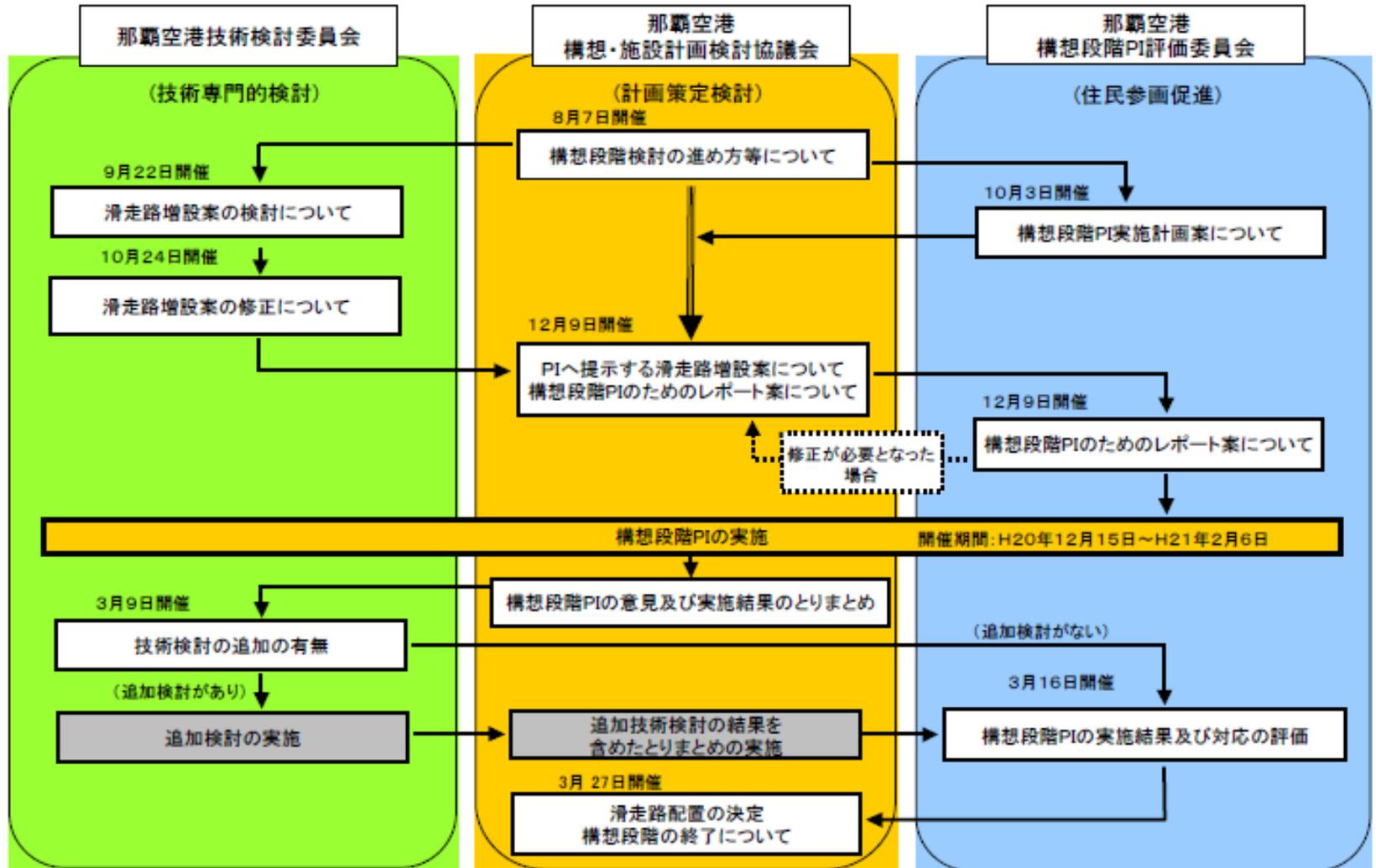
- 整備効果の視点
- 事業規模の視点



評価項目	主要対応方案					
	拡張なし	平行誘導路の二重化	1310m案	基本的な空港能力向上方案	210m案	
空港能力	<p>◎日発着回数の試算にあたっての前提条件</p> <p>【誘導路の運用方法】 本図の試算では、増設誘導路を専用専用、増設誘導路を専用とした運用方法で、出発と到着が交互にすまなく運用するものと想定。 なお、実際の運用方法については、最も効果的に運用ができるよう空域の確保、飛行方式の決定など、関係機関と協議を要し、詳細に検討を進めていくことになる。</p> <p>【飛行経路】 本図案では、前提条件とした運用方法が可能となる飛行経路が確保できるものとして検討を行った。なお、飛行経路の確保については、今後、事業空域や基準飛行経路との関係などを踏まえ検討を進めていく。</p>					
	<p>◎日発着回数 (夏季ピーク)</p> <p>PIステップ2で検討した拡張案の利便性(日発着回数)と、主要対応方案各案で発着可能な日発着回数についての比較検討</p>	<p>◎日発着回数</p> <p>2020年までの概要予測値との比較 夏季ピーク(8月)</p>				
整備効果の視点	<p>カッコ内は概要予測ケース毎に最大の経済効果に対する差額を損失額として記載</p>	<p>概要予測ケース1</p> <p>0円 (損失額1,420億円)</p>	<p>概要予測ケース2</p> <p>190億円 (損失額1,230億円)</p>	<p>概要予測ケース3</p> <p>1,420億円</p>	<p>概要予測ケース4</p> <p>1,420億円</p>	<p>概要予測ケース5</p> <p>1,280億円 (損失額140億円)</p>
	<p>ピーク時の発着可能回数⁽¹⁾</p>	33回	34回	55回	55回	42回
利便性	<p>予約環境 (2020年度夏季ピーク月の旅客利用数)</p>	<p>概要予測ケース1</p> <p>100%超 全線でほぼ満席</p>	<p>概要予測ケース2</p> <p>100%超 全線でほぼ満席</p>	<p>概要予測ケース3</p> <p>70% ほとんどの中で比較的に予約ができる。</p>	<p>概要予測ケース4</p> <p>70% ほとんどの中で比較的に予約ができる。</p>	<p>概要予測ケース5</p> <p>93% 全線でほぼ満席</p>
	<p>現状(2024年)夏季ピーク時の約75%</p>	<p>概要予測ケース3</p> <p>91% 全線でほぼ満席</p>	<p>概要予測ケース4</p> <p>88% 全線で予約を取ることが困難</p>	<p>概要予測ケース5</p> <p>55% ほとんどの中で比較的に予約ができる。</p>	<p>概要予測ケース6</p> <p>55% ほとんどの中で比較的に予約ができる。</p>	<p>概要予測ケース7</p> <p>71% 予約が取れないという利用者の反応がある。</p>
事業規模の視点	<p>地上走行距離⁽²⁾</p>	1100m	1100m	3100m	2100m	2400m ⁽³⁾
	<p>概算事業費⁽¹⁾</p>	—	50億円	2,400億円	2,500億円 ⁽⁴⁾	1,300億円
	<p>概算工期⁽²⁾</p>	—	3年	10年	10年	7年
埋立規模	<p>概算面積</p>	—	0ha	220ha	200ha	90ha
特性 ⁽³⁾	<p>◎埋立でない</p>					
		<p>※1310m案、930m案については、増設誘導路の沖側に埋立用地を造成(埋立埋岸の整備費用が削減)</p>				
		<p>※増設誘導路の沖側に埋立用地(埋立埋岸の整備を要)</p>				
		<p>※増設誘導路が両側並行誘導路にかけり誘導路の確保も必要。</p>				

那覇空港の構想段階の計画策定プロセス

国交省ガイドライン2008, 環境省SEA導入ガイドライン2007の適用第1号



公表された計画検討のスケジュール

施設計画段階への移行について



建設中の那覇空港の第2滑走路と瀬長島

那覇空港の構想段階の計画策定プロセス

国交省ガイドライン2008, 環境省SEA導入ガイドライン2007の適用第1号



社会・経済・環境の配慮

自然環境

サング礁 対 干潟

経済

飛行機の走行距離 短 対 長

社会

騒音被害

歴史・文化資源

大嶺崎, 瀬長島 他

経緯

2005-2008にかけて

総合調査を実施

① 空港拡張の必要性の有無,

② 整備代替案の比較検討を行い,

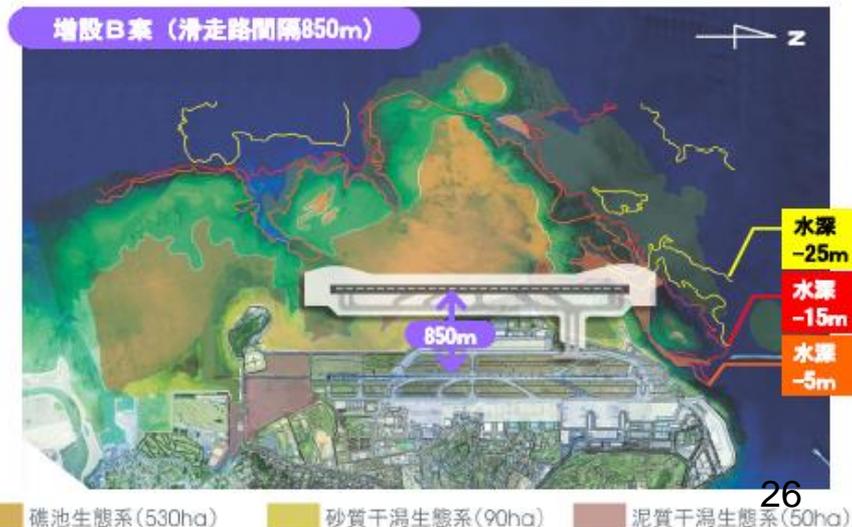
新たな滑走路の増設が必要との結論

2008年 構想段階へ移行する宣言

2008年8月 構想段階の計画策定プロセス開始

(代替案は2つに絞られた)

2009年3月 1310m案を概略計画として決定



構想段階で実施されたPIの概要

項目		実績	
PI実施期間		平成20年12月15日～平成21年2月6日	
PI実施内容	情報提供・意見収集	説明会・懇談会	35回
		パネル展示	5ヶ所・延べ103日
		オープンハウス	30ヶ所・延べ190日
		シンポジウム	1回
		PIレポートの配布	構想段階PIのためのレポート 86,549部 " (詳細版) 1,094部
		ホームページ	実施期間中に専用ページを開設・公開
	事前周知・広報	テレビ・ラジオ	行政テレビ・ラジオの活用
		新聞	県内主要紙への広報掲載
		行政広報誌	沖総局・沖縄県・県内16市町村の広報誌
		ホームページ	実施期間中に専用ページを開設・公開
PI実施結果	説明会等への参加者数	9,692人	
	アンケート回答者数	18,025人	
	アンケート等で意見を寄せた方	13,531人	
	意見総数	27,543件	
	ホームページアクセス件数	11,005件	



建設中の那覇空港の第2滑走路と空港全体(2018.3)

土木と環境の計画理論

宮古市における復興計画のプロセスと事業化への経緯



復興計画策定の前提条件等

- 計画体系の検討

既存計画の重視による検討時間の短縮

(将来像の再確認と復興への決意)

復興計画(基本計画)策定中の説明会開催状況

- 地区復興計画策定のプロセス検討

限られた担当者による管理可能なプロセスの設計

(33地区の計画づくりを5人の課員が担当する必要)

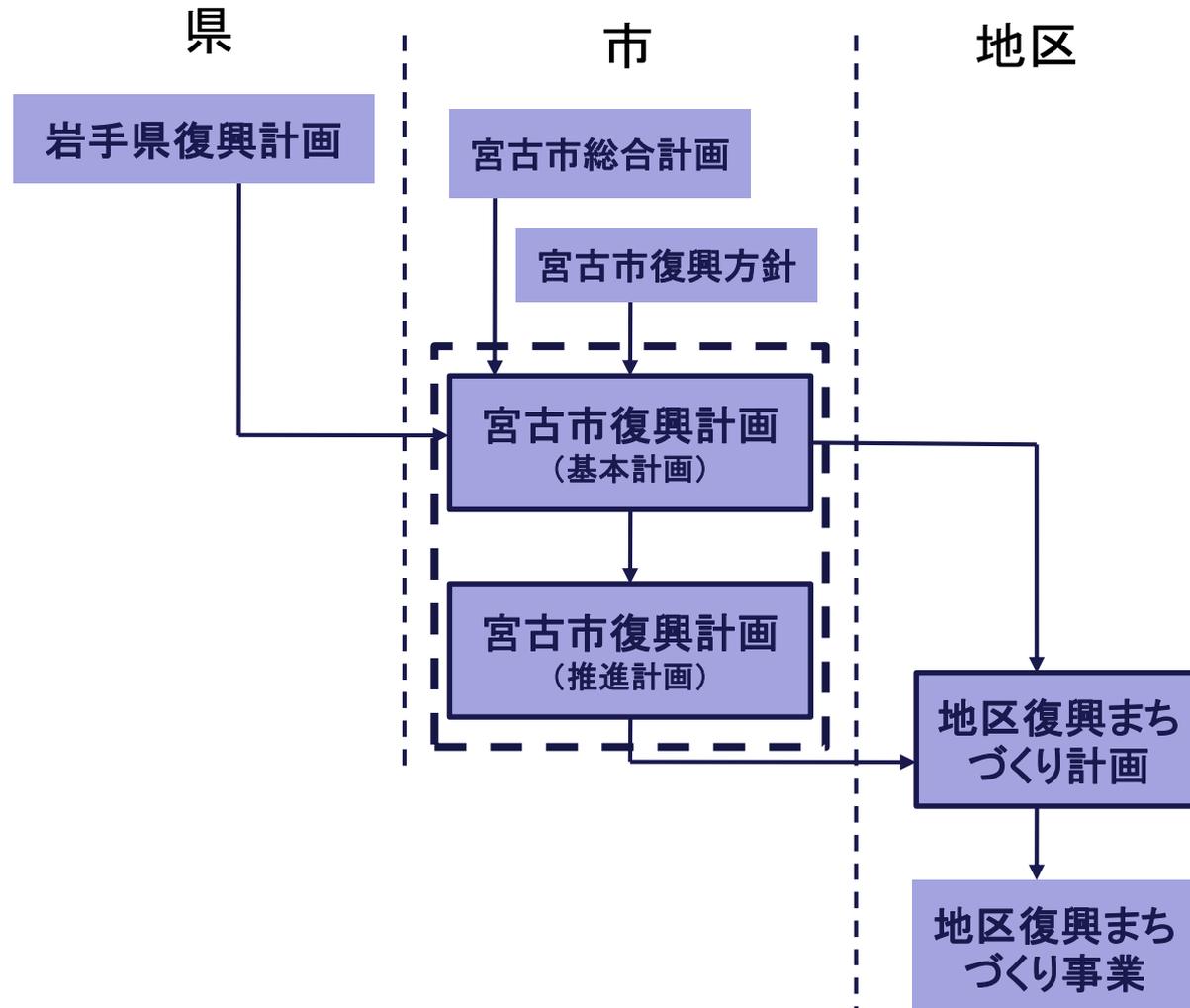
被災住民等の参画プロセスの設計が必要

(行政が計画を押し付けても誰も住まないのでは問題)

市全体の支援を持続するための情報提供も必要

宮古市復興計画の全体像

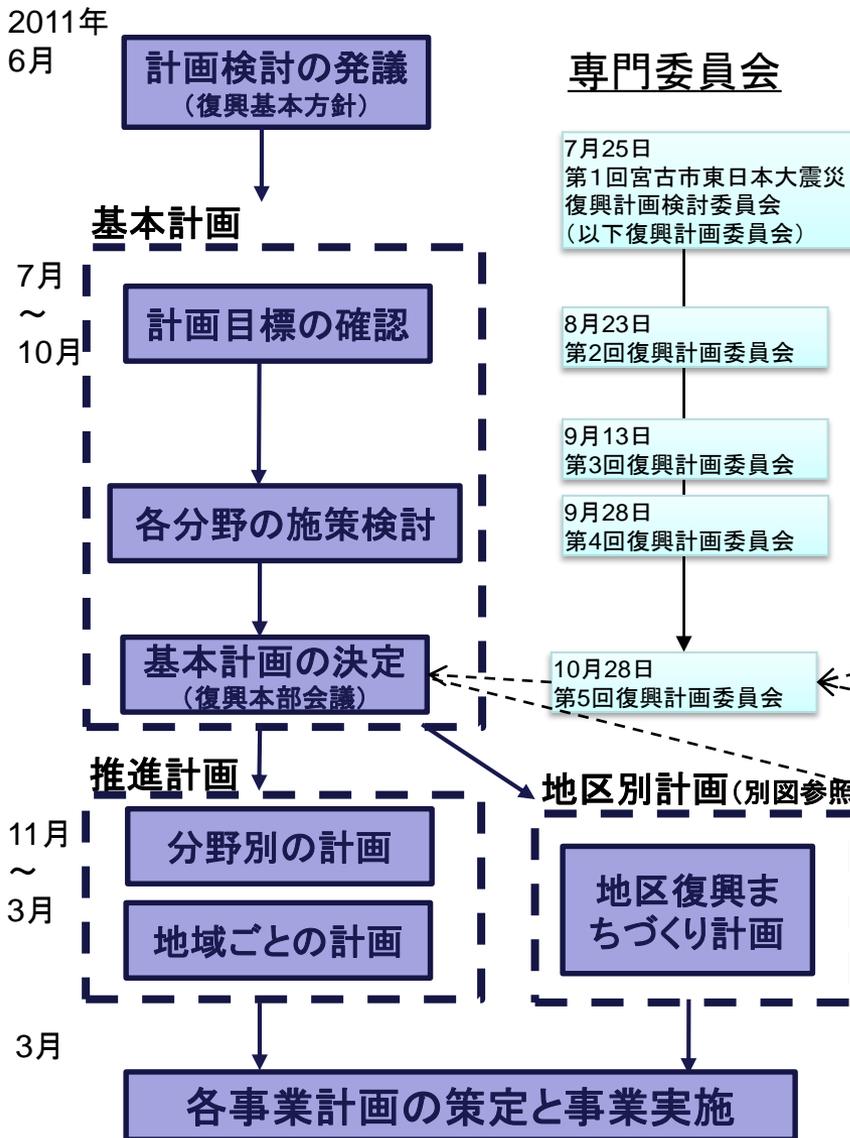
2011年度に策定された市の計画(太枠で示す)



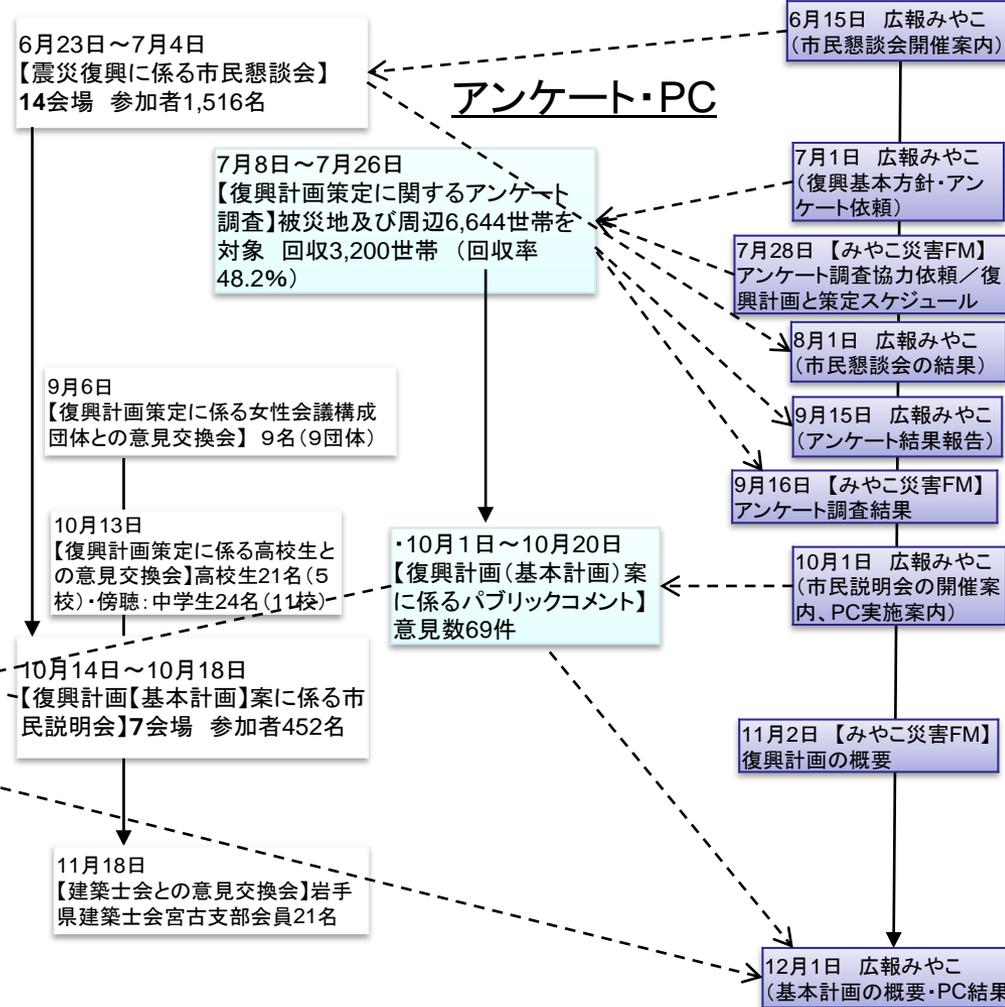
宮古市復興計画(基本計画)策定において行われた手続き

宮古市資料をもとに作成 20120123

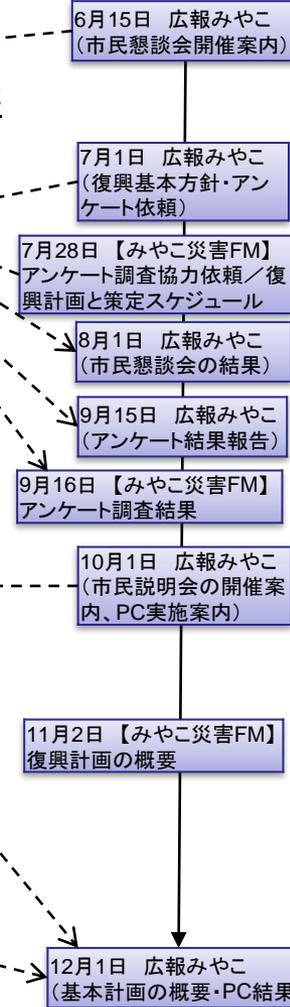
復興計画の策定手順



一般市民との懇談会等



広報等





「震災復興に関わる市民
懇談会」の開催状況
2011年6月末から7月初旬



住民主体で地区復興を進める体制づくり

住民が参画する計画プロセスの設計(2011.8-9)

- 3つの並行プロセスによる進捗管理(国交省の構想段階ガイドライン*)を応用して、地区復興まちづくり計画の策定プロセスを設計することが考えられた(次の図面参照)

*これは計画の代替案を定める構想段階のプロセスとして設計されたものであるが、地区別の防災・土地利用の代替案検討は、構想段階に相当すると考えられた

計画プロセスを設計する際に配慮した事項

- ①市職員の数(課長以下6名)を前提に組み立てること
- ②住民主導で検討を進められること
- ③最終決定は市が行うプロセスであること
- ④検討組織の機能や役割を事前に住民に伝え理解してもらうこと
- ④委員参加の検討会とは別に誰でも参加可能な機会を設けること
- ⑤ファシリテーションで言葉の真意が分かる人間が対応可能か 等

地区別復興まちづくり計画の策定プロセス

(2011年8月20日版に開催状況を描きこんだもの)

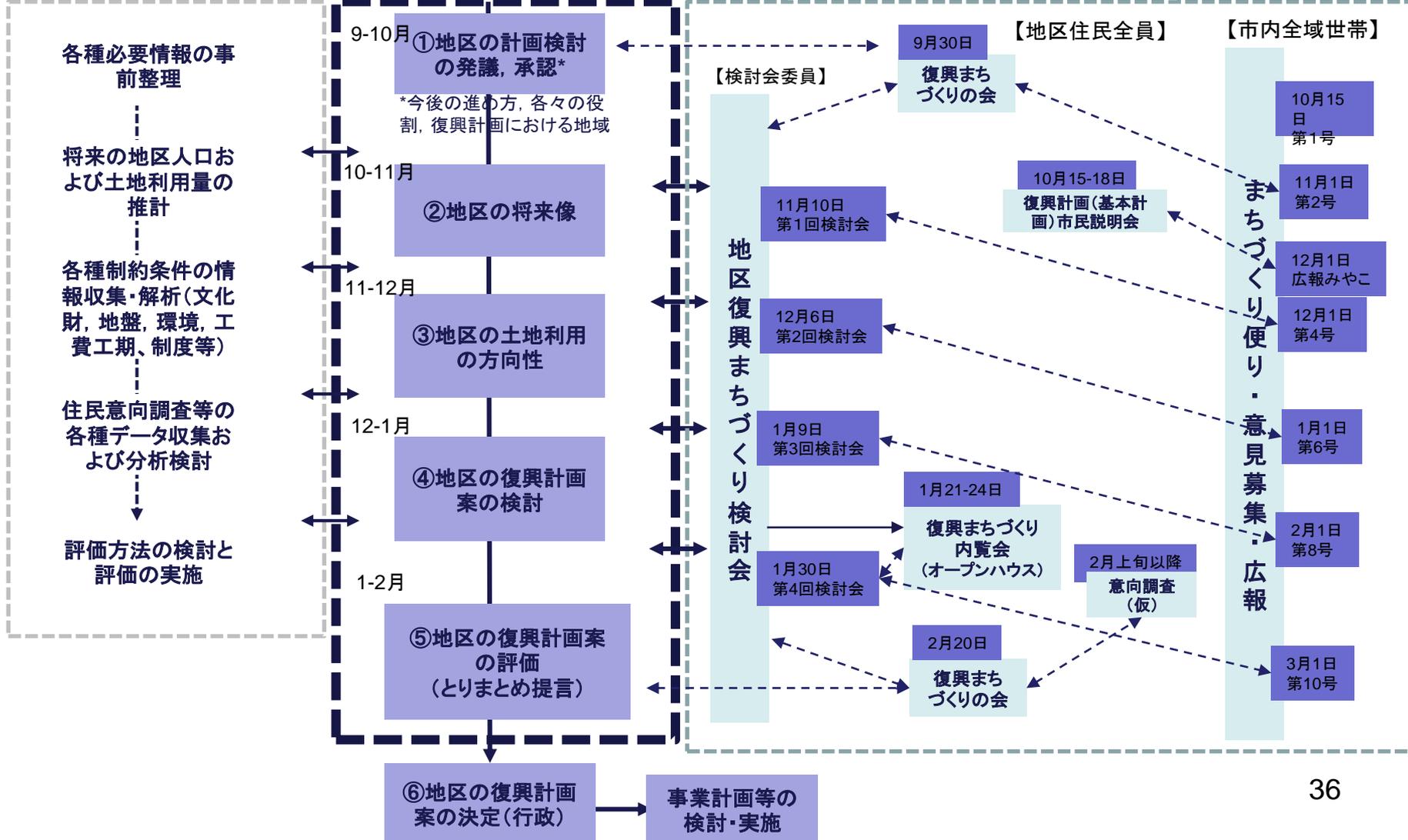
宮古市内10地区で同じプロセスで同時進行:

- ①田老、②鍬ヶ崎、③愛宕・光岸地、④中心市街地、⑤藤原、⑥磯鷄、⑦高浜、⑧金浜、⑨津軽石、⑩赤前

【技術検討プロセス】

【計画検討プロセス】

【コミュニケーションプロセス】 (鍬ヶ崎を例に)

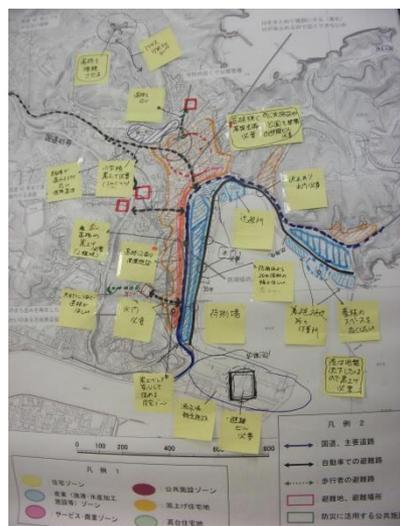


住民主体のプロセス実施上の要点

- ① 計画検討手順（計画検討プロセス）の各ステップで具体的に決める内容を，関係者が共有すること
- ② 必要となる技術検討の内容を早期に整理して準備を進めること
- ③ コミュニケーションプロセス（住民参加促進）は事前に公表し，かつ柔軟な手続きとすること
- ④ 各主体（行政，住民，その他）の役割を事前に行政内部で確定し確認すること

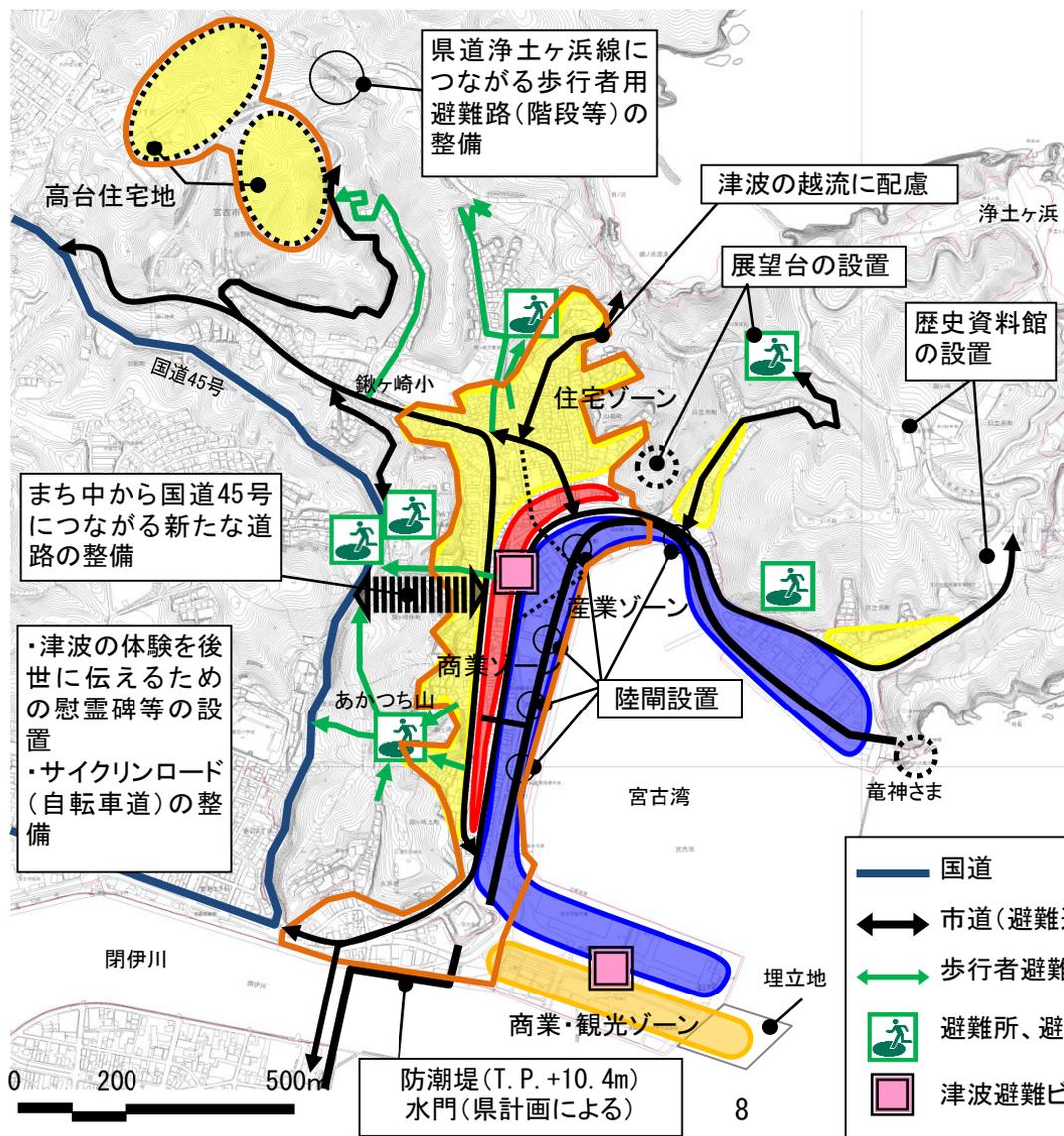
地区まちづくり検討会の開催状況

ワークショップ方式の検討含む



「鉾ヶ崎地区復興まちづくり検討会」からの提言内容

鉾ヶ崎地区区画整理事業に係る調査説明会資料より(平成24年7月12日開催)



地区のまちづくりの方針

- ・防潮堤の整備により津波の越流を防御します。
- ・浄土ヶ浜までの道路を整備し、水産加工施設や観光施設などを配置するなど昔の賑わいを再生します。
- ・防潮堤の整備や地盤嵩上げ、道路の整備を行い、安全な住宅地を確保します。
- ・従前コミュニティに配慮しながら、予想浸水深に応じて住宅の移転等を進めます。
- ・背後の高台に避難場所を整備するとともに、迅速に避難できるよう避難道路を整備します。
- ・歩行者用だけではなく自動車で通行できる避難道路の整備を進めます。

内覧会（オープンハウス）の開催

宮古市方式の住民参加（住民が住民に説明する場）

- ・2012年1月に内覧会（オープンハウス）が同様な計画プロセスで進められた市内10地区で開催された
- ・内覧会では検討会委員（多くは被災住民）が率先して来訪者（被災住民）に計画提案の内容を説明した



鉾ヶ崎の仮設住宅における内覧会の様子



内覧会(他の地区の様子)
2012年1月
(コンサルタントやURの専門家も活躍し
宮古独自の住民参加方法となった)



津波浸水シミュレーションの結果

鍬ヶ崎地区区画整理事業に係る調査説明会資料より(平成24年7月12日開催)

防潮堤を整備した場合の浸水図



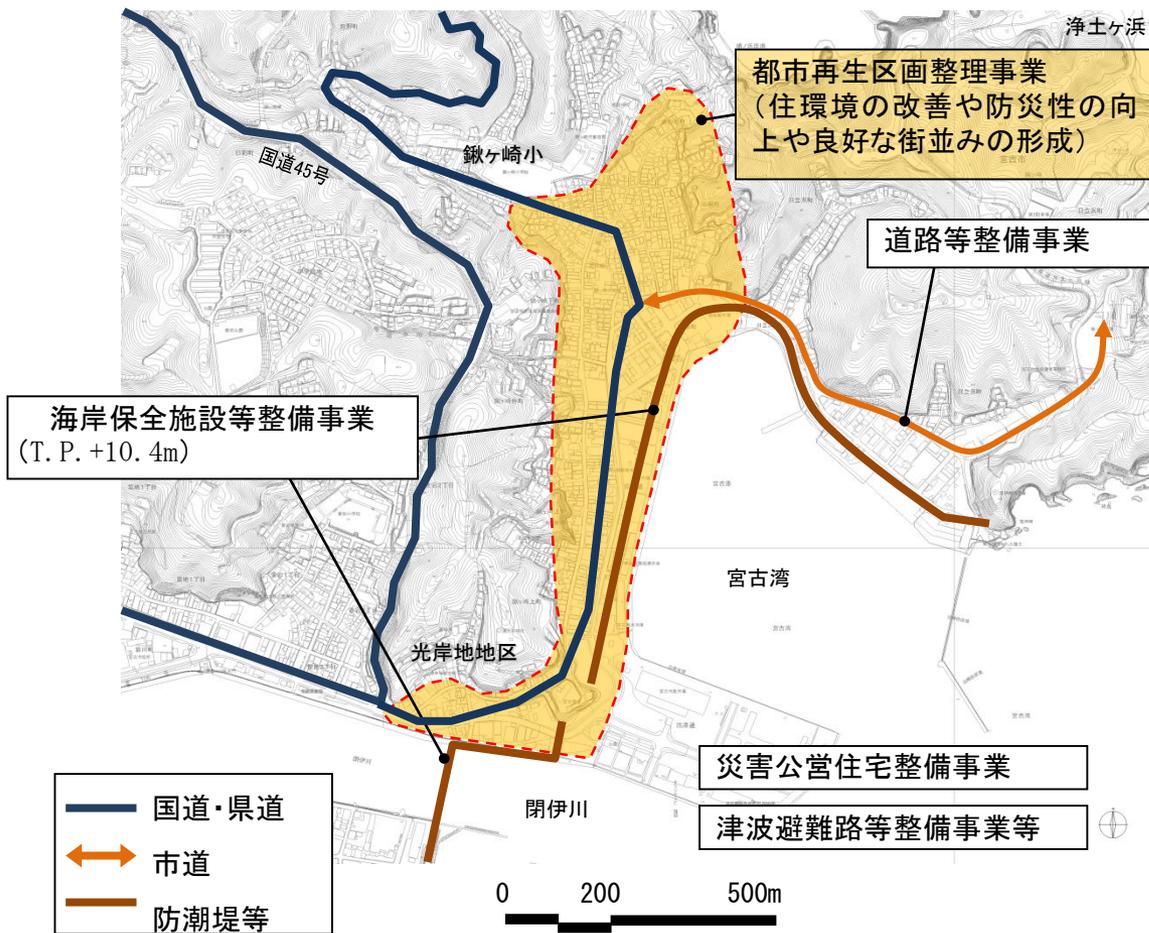
防潮堤(T. P. +10. 4m)を整備することで、鍬ヶ崎地区を津波(東日本大震災⁴ラズ)から守ることができます。



地震による地盤沈下のために潮位が高い時間帯に浸水する鯨ヶ崎港(宮古市)

検討会の提言を基に市が策定した復興まちづくり計画

銚ヶ崎地区区画整理事業に係る調査説明会資料より(平成24年7月12日開催)



地区のまちづくりの方針

【計画図に掲載出来た内容】

・岸壁から一定程度離れた位置に防潮堤を整備します。

・光岸地地区から浄土ヶ浜までの道路を整備します。

・都市再生区画整理事業により、道路、公園等を整備し、良好な街並みを形成します。

※なぜ都市再生区画整理事業か。

狭く入り組んだ道路を解消すること。
接道要件を満たさず、住宅を建てること
が出来ない宅地を道路に接道させるため。

建築基準法第43条

建築物の敷地は、道路に2メートル以上
接しなければならない。

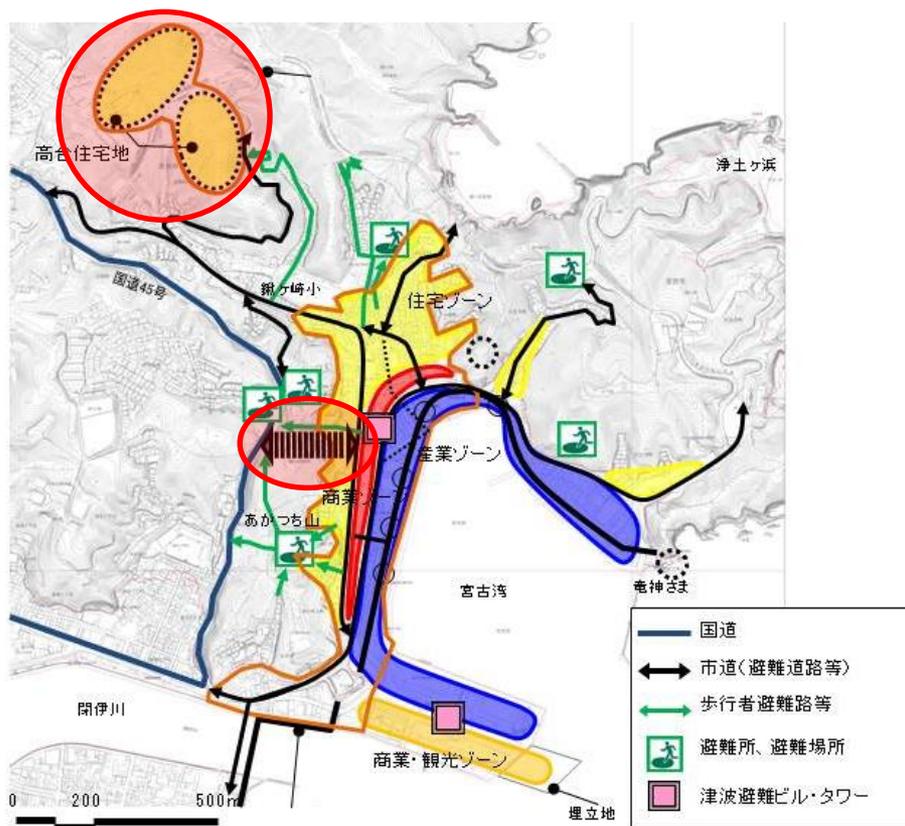
【計画図に掲載出来なかった内容】

- ・産業、商業、住宅などの土地利用については、提言を尊重し検討します。
- ・避難場所・避難路については、提言を尊重し検討します。
- ・災害公営住宅については、まちづくり計画及び意向を確認し検討します。
(現在、銚ヶ崎地区において60戸程度の建設を予定しています。)

可能な限り計画に
反映出来るよう検討を進め
ていきます。

提言と市が策定した復興まちづくり計画の相違点

鉾ヶ崎地区区画整理事業に係る調査説明会資料より(平成24年7月12日開催)



【鉾ヶ崎地区と国道45号をつなぐ避難道路】

・自動車の通行に対応するためには、高低差を解消する道路延長が必要となります。周辺の住宅環境を考慮し、整備は困難と判断し、歩行者避難路等の整備と機能充実に図ることを検討します。

※高低差 約45m(国道45号測候所付近)
道路延長 400m以上必要

【高台移転】

○防災集団移転促進事業による高台移転

・防潮堤整備により津波の越流が抑えられるため、現地再建が可能となり事業導入出来ないと判断しました。

○都市再生区画整理事業による高台移転

※都市再生区画整理事業で高台整備を検討した理由
鉾ヶ崎で再建を希望する方が多数で、道路、公園の整備に公共用地が必要となり、住宅用地が不足すると想定されたため。

・アンケート結果より、公営住宅と地区外を希望する方が41%となっており、そのうち土地の売却を希望する方が多数います。その方々の土地を市で買い上げ、公共用地に充当することで、住宅用地が確保できることから、⁴⁵現地での区画整理事業によるまちづくりが可能と判断しました。



建設中の防潮堤(TP10.4) 鍬ヶ崎地区(宮古市)

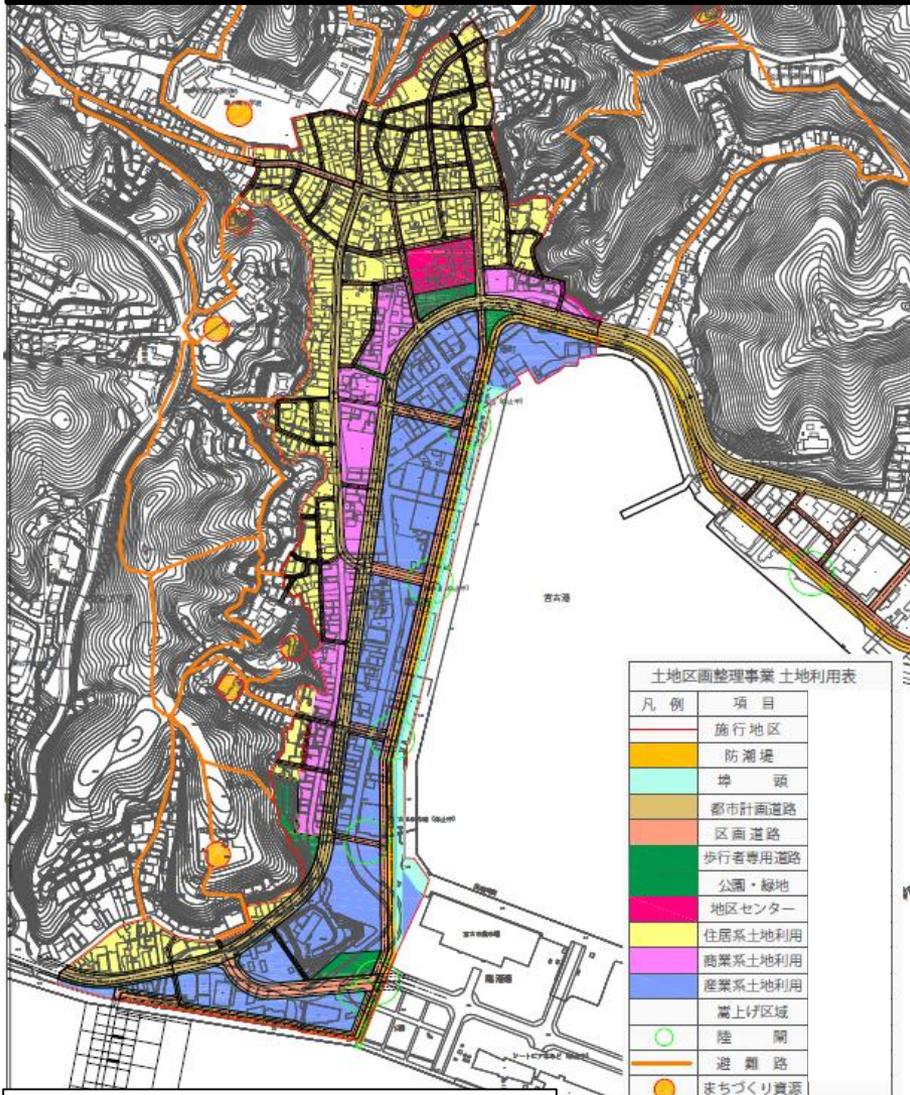


建設中の防潮堤(TP10.4) 鯨ヶ崎地区(宮古市)

土地利用計画の検討状況

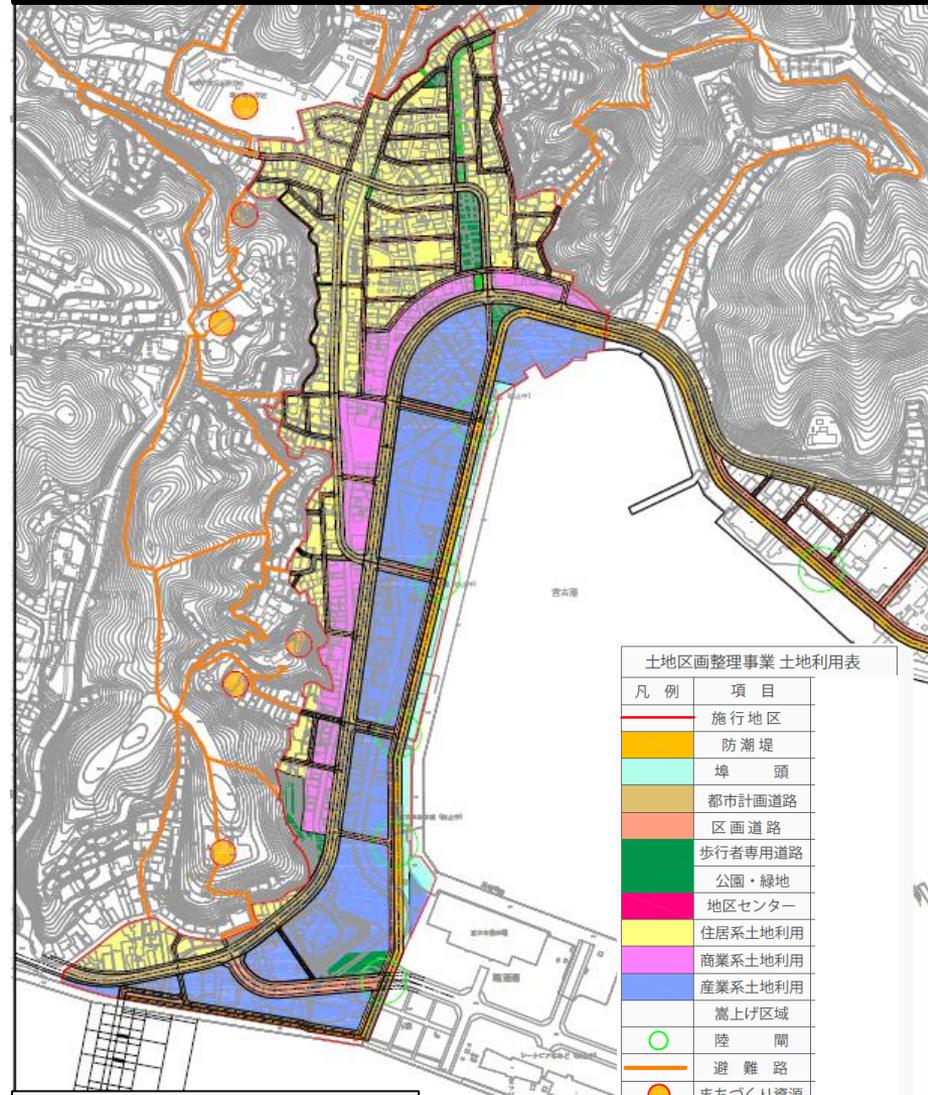
鯉ヶ崎地区区画整理事業に係る調査説明会資料より(平成24年7月12日開催)

(参考図面2) 土地利用計画図 案1



以前の道路を活用した案

(参考図面3) 土地利用計画図 案2



道路を再編した案

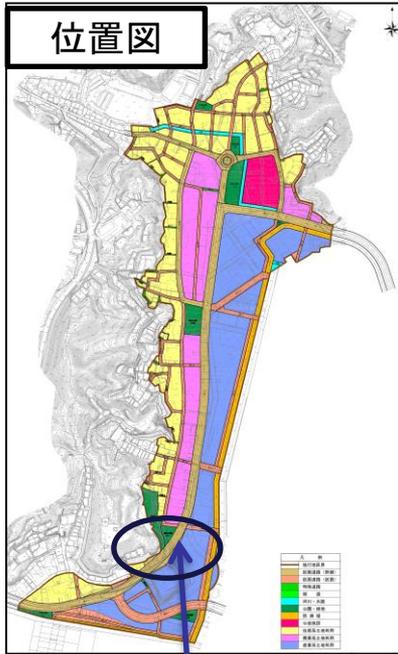


被災後の鯉ヶ崎地区の様子





主な公共施設の計画イメージ



位置図

まちの玄関口としての整備



大杉神社からの風景

公園等

露出した貴重な宮古地層の保全、鑑賞広場の形成



鏡岩

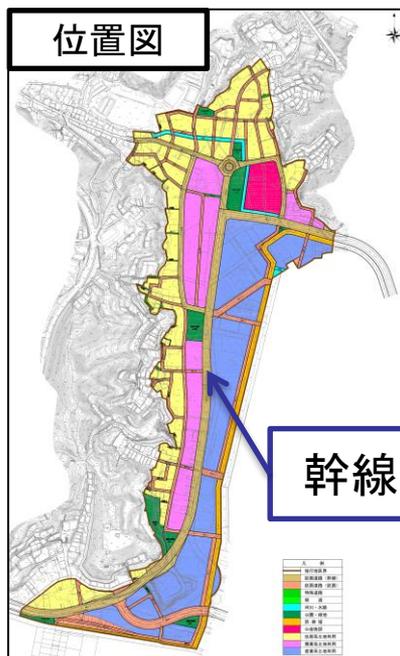
まちの玄関口としての整備

- ・海・港への見通しの確保
- ・歴史・文化資産の活用
- ・商業・産業地区と一体となった賑わい空間づくり
- ・海・山・町並みをつなぐ歩行者ネットワークづくり

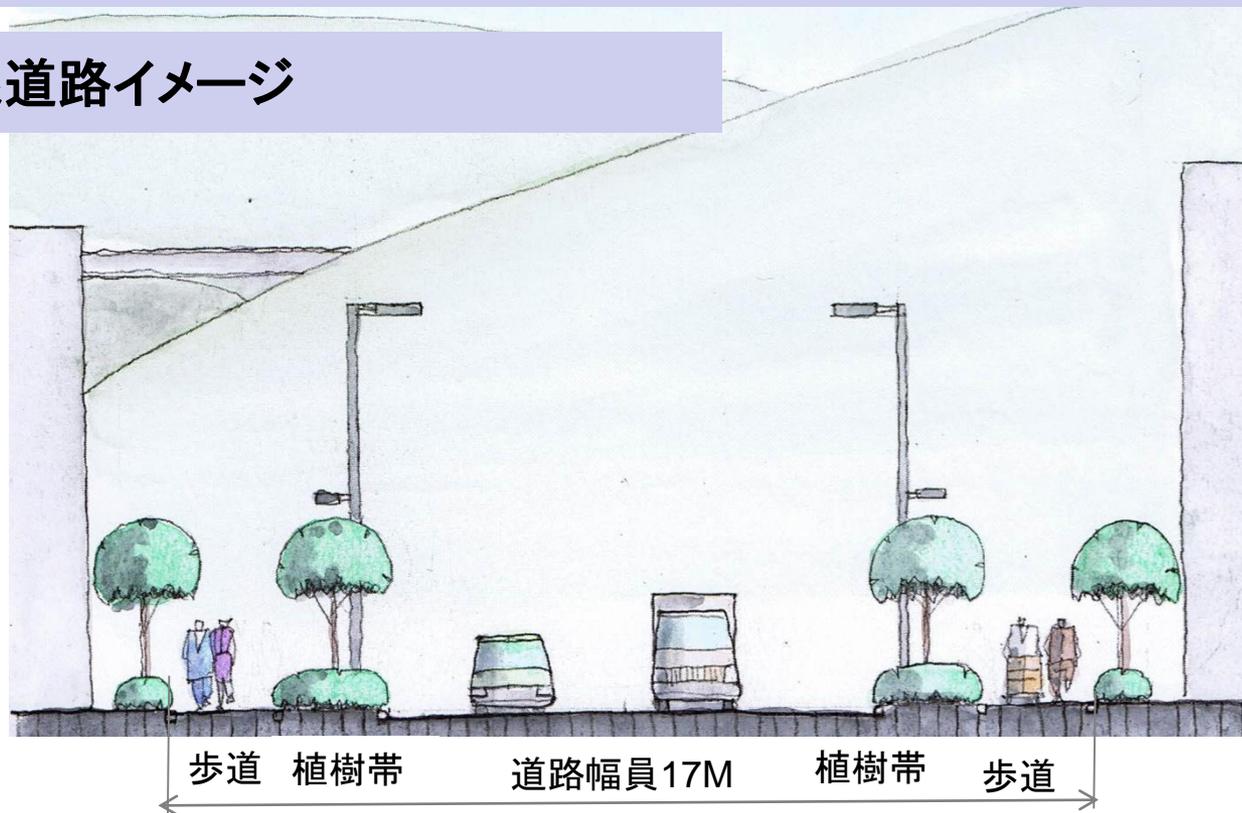
港から眺めた鯨ヶ崎の様子(すぐ後ろは急峻な地形)



主な公共施設の計画イメージ



幹線道路イメージ

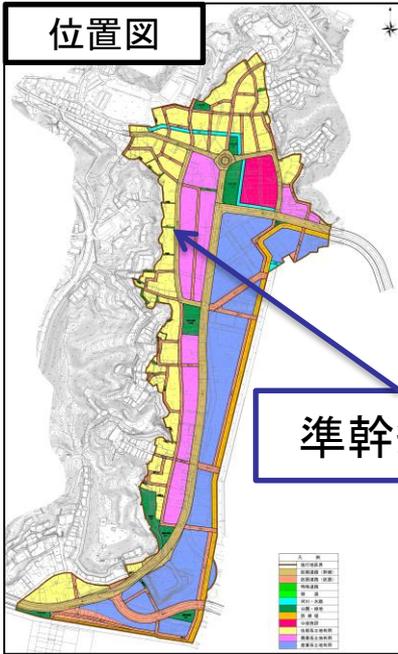


【事例】街路樹と植栽に合わせた沿道宅地の緑化（生垣、植栽）

【事例】地域住民による街路樹・植栽等の管理・見守り

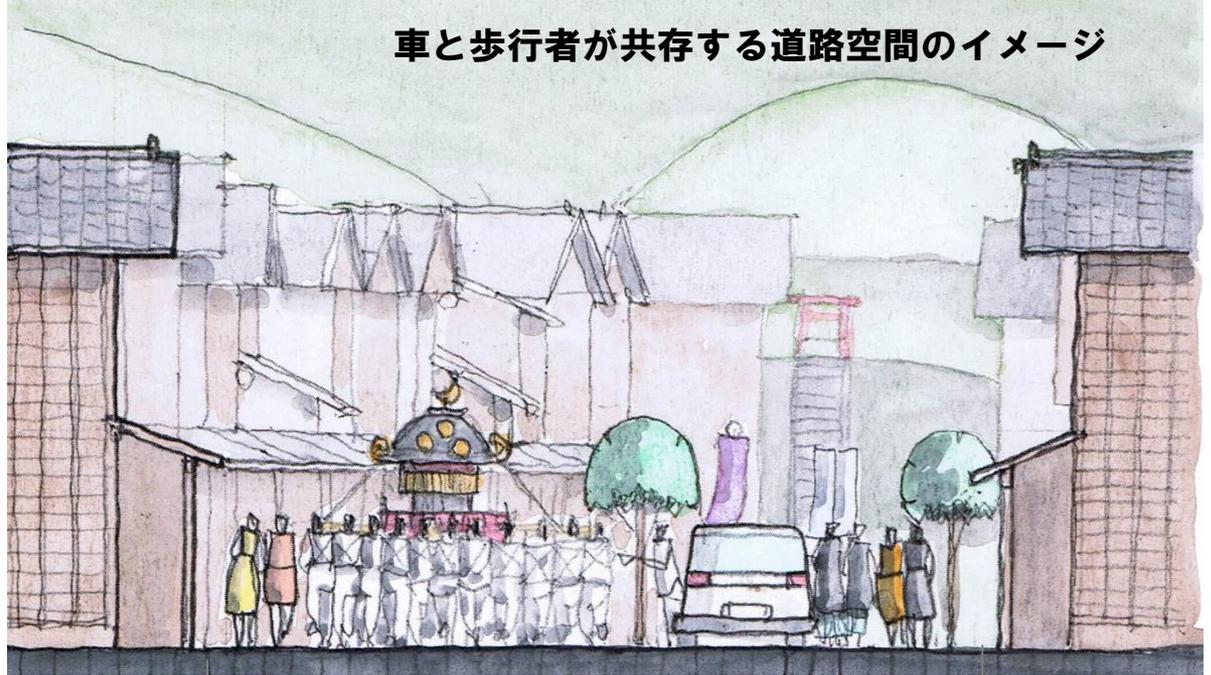


主な公共施設の計画イメージ



準幹線道路イメージ

車と歩行者が共存する道路空間のイメージ

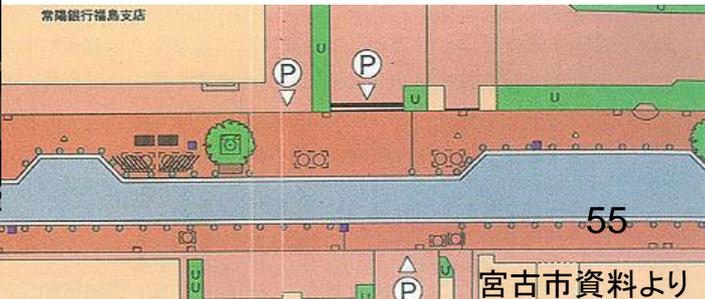


【事例】コミュニティ道路(盛岡市材木町)



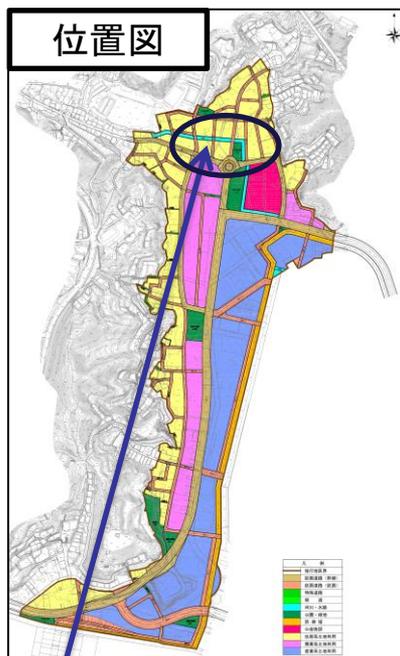
【事例】コミュニティ道路(福島市)

http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/jirei_syu/index5.html





主な公共施設の計画イメージ



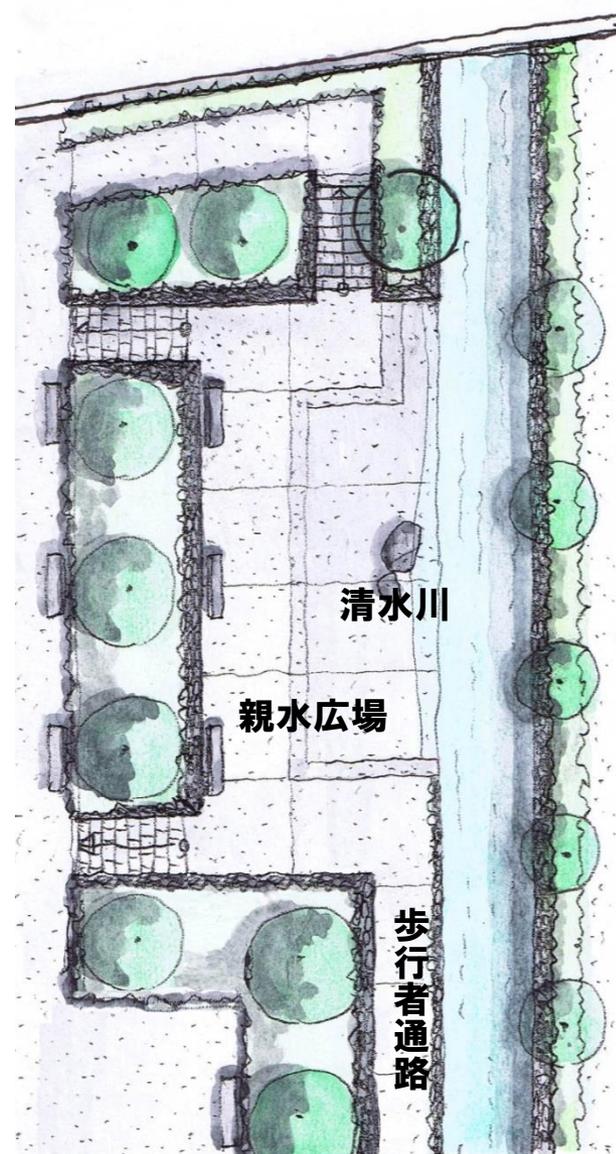
河川・水路・公園イメージ



住宅地内を流れる河川(山口川)



公園と河川の一体となった親水空間のイメージ



復興まちづくりの計画案について

銚ヶ崎・光岸地地区の復興まちづくりに関する説明会資料より（平成24年12月19日開催）

前回*お示した計画図(案)

*平成24年9月19-20日



計画図(案)

水路設置

道路線形等

防潮堤の位置

【主な変更内容】

- ・水路設置
- ・道路線形等(幹線道路 他)
- ・防潮堤の位置(埠頭幅約15m)
- ・公園位置 等
- ・住宅系・商業系土地利用位置

車と歩行者が共存する道路空間のイメージ

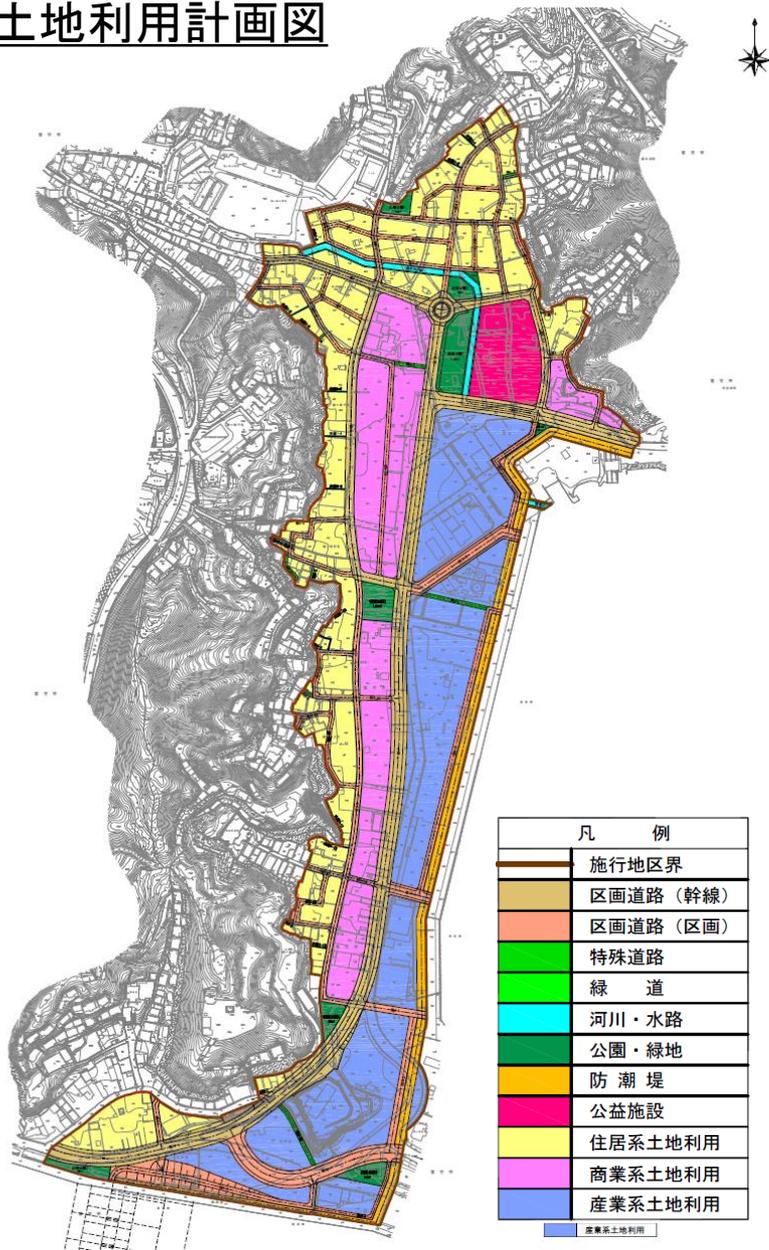


凡 例	
	施行地区界
	区画道路(幹線)
	区画道路(区画)
	特殊道路
	緑 道
	河川・水路
	公園・緑地
	防 潮 堤
	公益施設
	住居系土地利用
	商業系土地利用
	産業系土地利用

意向確認書の内容: 問4 将来の土地利用について

銚ヶ崎・光岸地地区の復興まちづくりに関する説明会資料より（平成25年5月9日開催）

土地利用計画図



住居系土地利用

専用住宅、アパート・マンション
事業所併用住宅等

商業系土地利用

事業所、事業所併用住宅等

産業系土地利用

事業所、工場等

<p>①土地利用について</p>	<p>1. 「問3②」に示した土地利用を継続したい。</p> <p>2. 新たな土地利用を考えている。 ⇨ ②にお進み下さい</p> <p>3. 検討中、又はわからない</p>
<p>②新たな土地利用</p>	<p>[] 内に問3でお答えいただいた符号(イ,ロ・・・)を記入してください</p> <p>1. 専用住宅 [ロ, ハ]</p> <p>2. アパート・マンション []</p> <p>3. 店舗又は事務所との併用住宅 []</p> <p>4. 工場との併用住宅 []</p> <p>5. 店舗又は事務所 [イ]</p> <p>6. 工場 []</p> <p>7. 駐車場 []</p> <p>8. その他 () []</p> <p>上記の3. 4. 5を選択された方は、その種類をお書きください。</p> <p style="text-align: center;">(食料品販売) 例: 食料品販売、水産加工場</p>

問3②の該当するそれぞれの土地の符号をご記入ください。



歴史と文化がわかる鎌ヶ崎坂道マップ

Map and informational text for the Kamaizakami Road. The map shows the road route through the area, with various landmarks and points of interest marked. Below the map, there are several columns of text in Japanese, providing historical and cultural information about the region. The text includes details about the road's history, local traditions, and nearby facilities. There are also small images and icons interspersed with the text to illustrate key points.

完成したラウンドアバウト



地区復興まちづくり計画の策定プロセスについて(総括)

- ✓ 行政がステップごとに進捗管理する計画検討プロセスを幹として共有したことで、議論が横道にそれても立ち戻るべき場所が常に明快になった
- ✓ 10地区でプロセスを共通にして同時並行の進捗管理が容易になった
- ✓ 検討会はWSなどで計画案を短期に議論できたが、「代表だけで計画が決まり他の住民が納得しない」事態に陥らないよう、全体への情報提供や説明の場を多数設けたため、反対等はほとんど見られなかった
- ✓ 代表(検討会委員)が検討結果を他の住民に直接説明する場として内覧会を設けたことで、委員外の住民側の理解が深まり、住民と行政という単純な対立構図は形成されなかった 等
- 以上の経緯と背景があったから、行政が住民提案と一部で異なる計画案を公表した際にも、多少の課題はあったとしても、各地区で概ね計画案を受け入れてもらえ、出来るだけ早期の事業化に進められる状況になったと考えられる

高台移転地区から防潮堤を臨む(田老地区)





高台移転地区から旧市街地、防潮堤を臨む(田老地区)



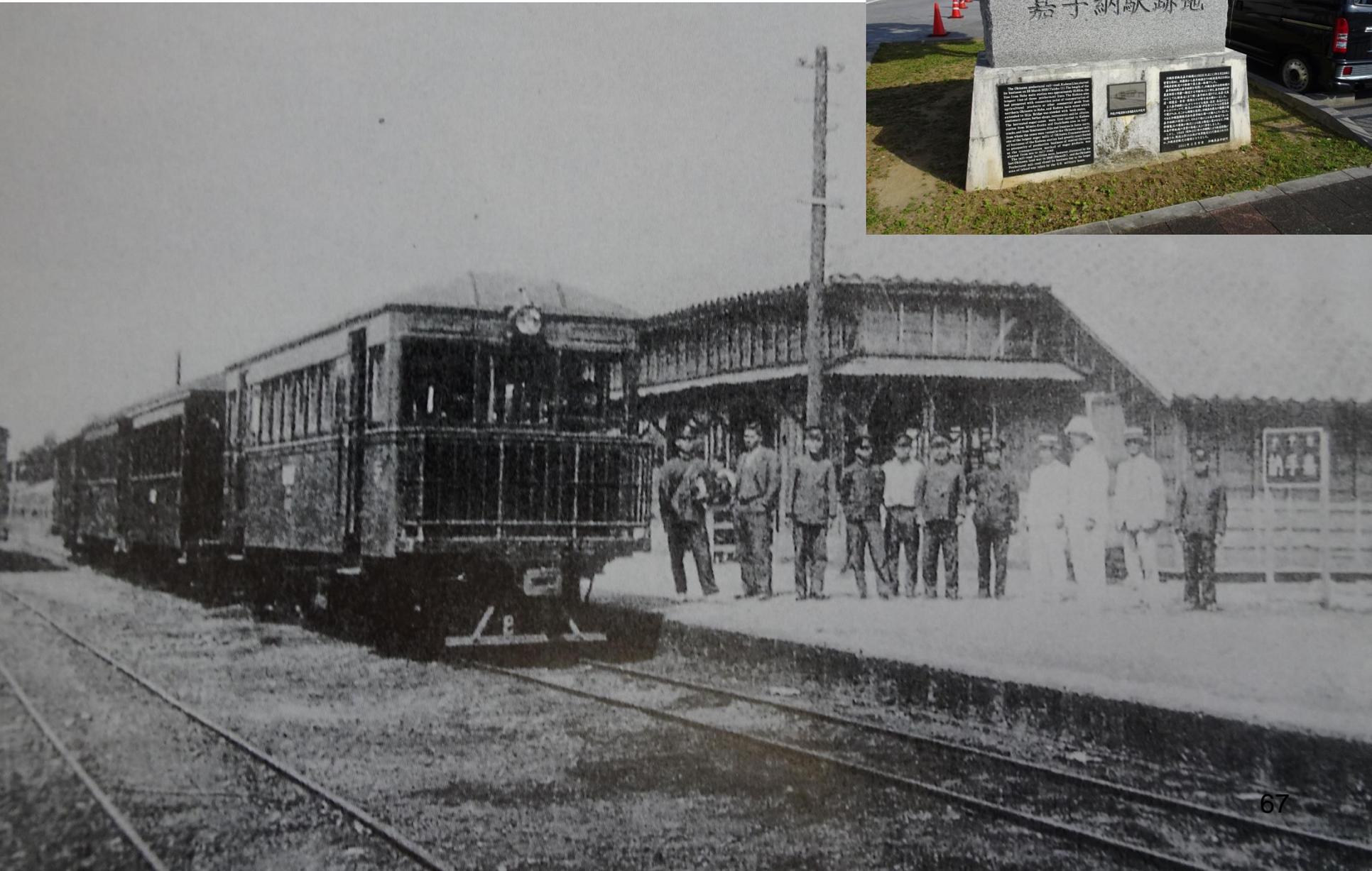
1すまし 須尾を市古宮
786 フラワーセンター
786 フラワーセンター

田老地区体育大会実行委員会 田老地区体育大会実行委員会 田老地区体育大会実行委員会

Pure

土木と環境の計画理論

沖縄鉄軌道構想段階の計画プロセスとコミュニケーションについて



沖縄鉄軌道計画案づくりHP



沖縄
鉄軌道
計画案づくり

沖縄鉄軌道計画案づくりに関して、
専用ホームページを開設しております。是非ともご覧下さい！

▶ サイトマップ

▶ ご意見・お問い合わせ

| 計画案づくりの進め方 | 検討委員会 | コミュニケーション活動 | 計画案づくりの進捗状況 | 頂いたご意見の公表 |



お知らせ・ニュース

お知らせ一覧

計画プロセスの全体像

2. 検討プロセス

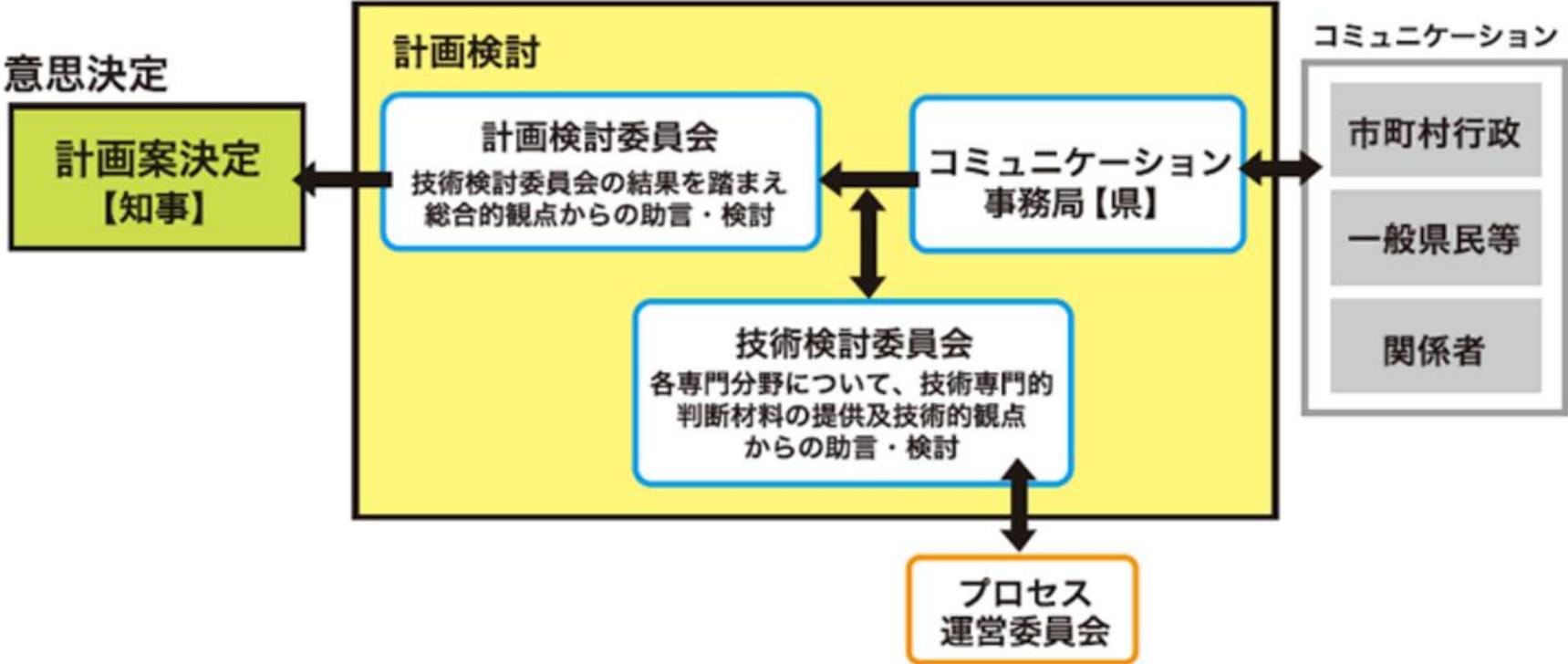


決定

構想段階(概略計画)における県計画案決定

計画検討の全体の体制

3. 計画検討体制



計画プロセスの進捗を常に公開

検討委員会について

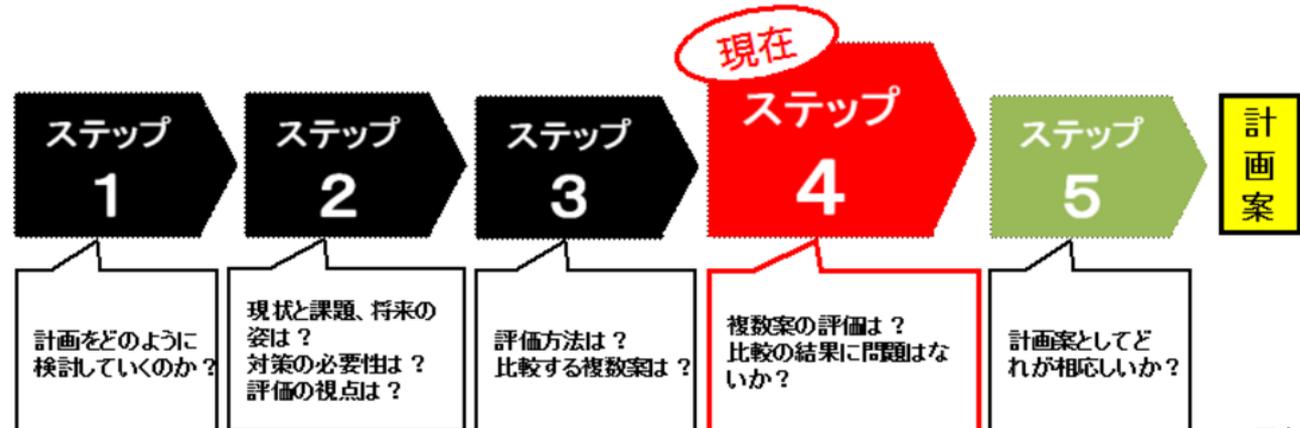
- ▶ 検討委員会について
- ▶ 計画検討委員会
- ▶ 技術検討委員会
- ▶ プロセス運営委員会
- ▶ プロセス検討委員会

▶ 計画案づくりの進捗状況

計画案づくりは、県民の皆様とコミュニケーションを図り、5つのステップを踏みながら段階的に検討することとし、現在、ステップ4の検討に着手したところであります。

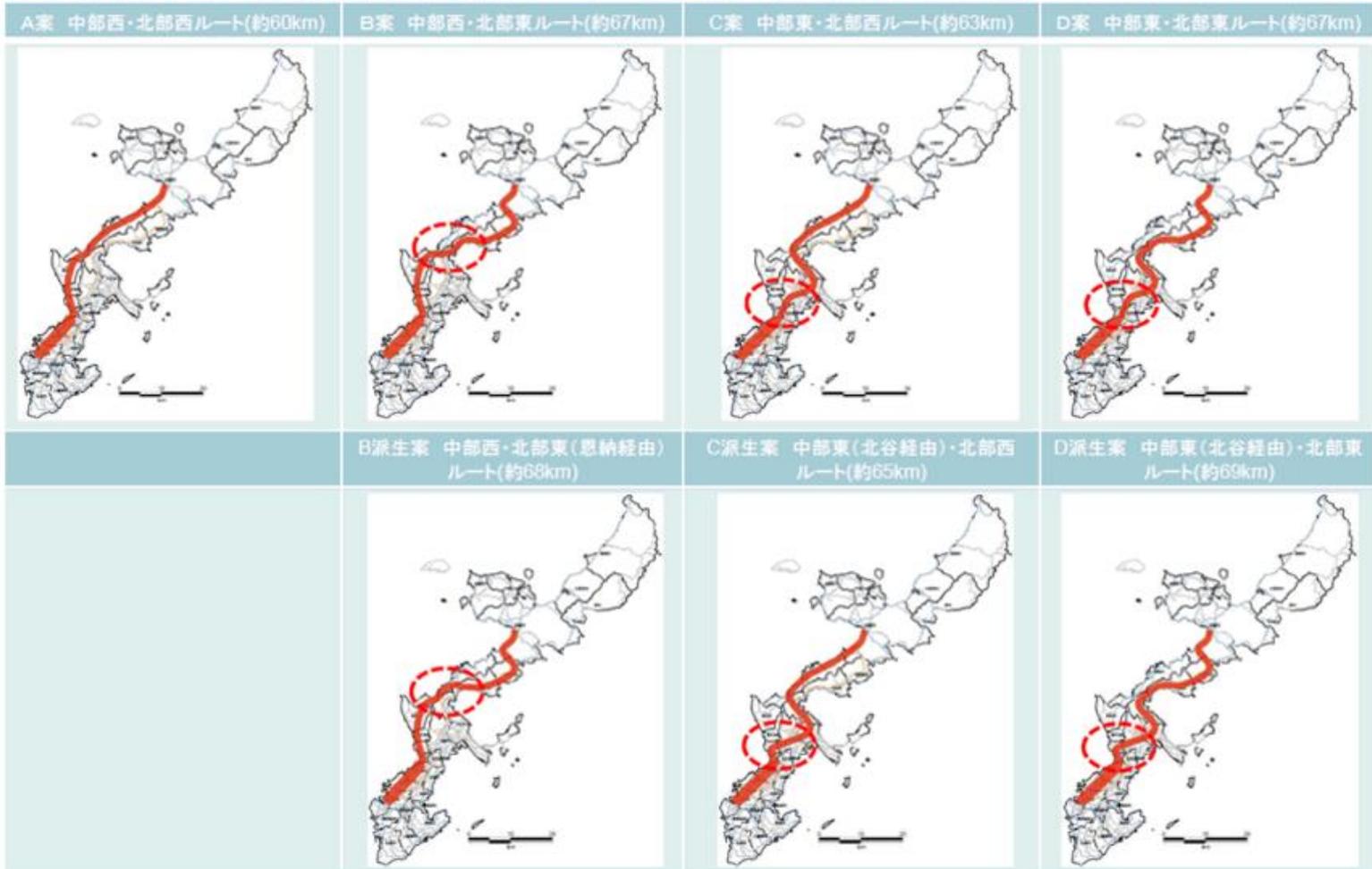
ステップ1、2、3において、とりまとめた成果は下記のとおりです。

- **PDF** ステップ1の成果（PDF：597KB）
（平成27年1月策定、計画検討のプロセスと体制とあり方を策定）
- **PDF** ステップ2の成果（PDF：3,143KB）
（平成27年8月策定、陸上交通の現状と課題等を取りまとめ）
- **PDF** ステップ3の成果（PDF：4,960KB）
（平成28年8月策定、対策案の設定と評価方法の設定等を取りまとめ）



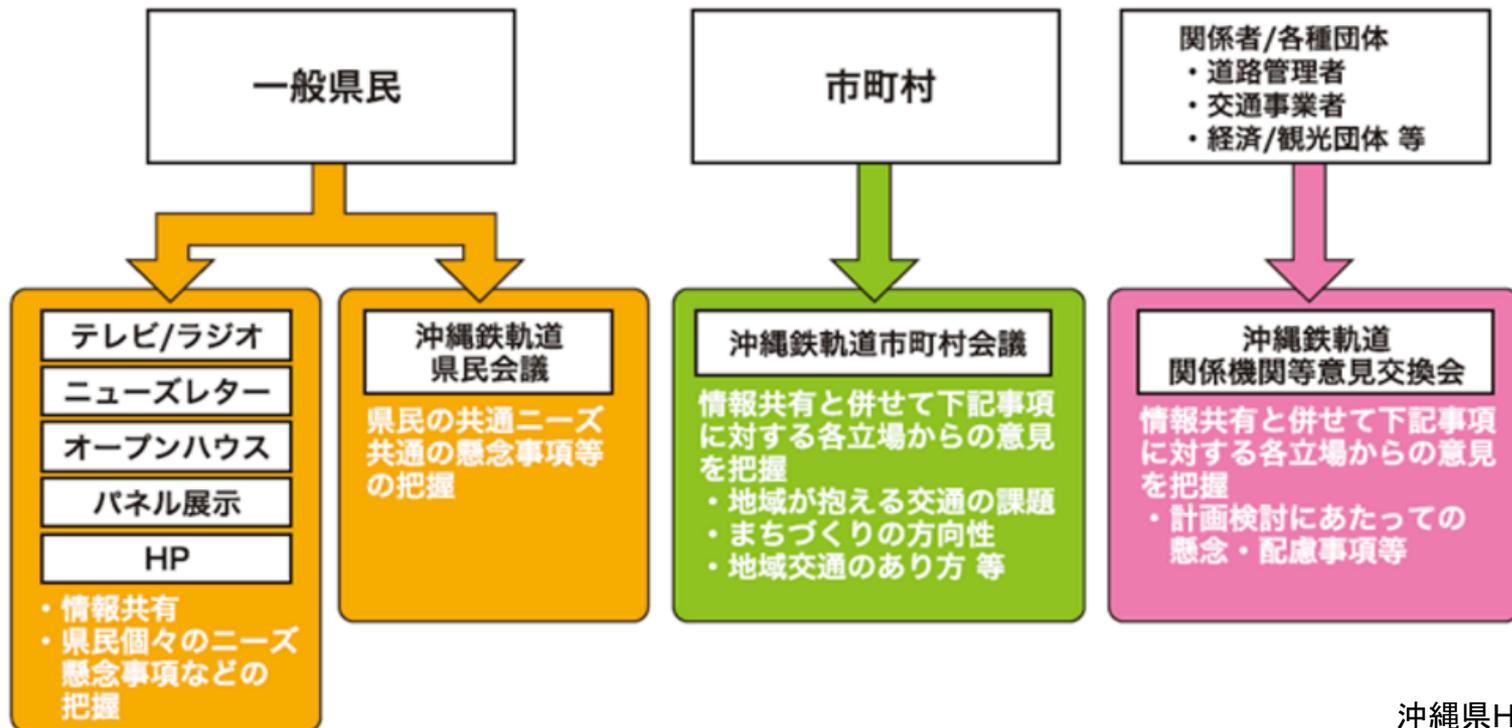
検討中の鉄軌道ルート案

現時点の骨格軸検討対象ルート（既存4案、派生3案）



コミュニケーションプロセスの概要

- おきなわ鉄軌道ニュース（検討状況をお伝えするため、県内全戸へ配布しています）
- パネル展、オープンハウス（検討状況をお伝えするため、市町村庁舎、商業施設等で開催）
- 県民会議（県民のニーズ、懸念事項等の把握）
- 市町村会議（市町村の意見把握）
- 関係機関等意見交換会（交通事業者、各種団体等の意見把握）



将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし

□「おきなわ鉄軌道ニュース(第3号)」で示した沖縄本島の将来の姿について、観光や経済の振興、交通弱者等の移動手段の確保等を期待する多くの声が寄せられました。しかし、一部の方から、私たちの日常がどう変わるか具体的なイメージが分からない、という声もありました。

□そのため、沖縄の将来の姿を、沖縄21世紀ビジョンで示されている県民が望む5つの将来像から、将来の姿が実現した場合の私たちの暮らしを取りまく環境(社会環境)をイメージした上で、私たちの暮らしをイメージしてみました。みなさんは、どんな暮らしをイメージしますか?

沖縄21世紀ビジョン(沖21)において 県民が望む5つの将来像

将来像I

沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にできる島



将来像II

心豊かで、安全・安心に暮らせる島



将来像III

希望と活力にあふれる豊かな島



将来像IV

世界に開かれた交流と共生の島



将来像V

多様な能力を発揮し、未来を拓く島



沖縄県総合交通体系基本計画(沖21)で 示されている沖縄本島の将来の姿

沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖21)で示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示す「沖縄県総合交通体系基本計画」では、郡部と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を1時間とする圏域構造の構築、「沖縄本島の将来の姿」が位置づけられています。

名護と名護との移動時間を1時間とする圏域構造の構築



おきなわ鉄軌道ニュース(第3号)P4「沖縄本島の将来の姿」

将来の姿が実現した場合の 私たちの社会環境(イメージ)

自然

沖縄の豊かな自然環境を保全しながら、適正な利用が図られている



生活

地域の拠点を中心としたコンパクトな都市構造が形成され、歩いて暮らせる環境や渋滞緩和が実現している



住み慣れた地域で県民誰もが、保健、医療、福祉の適切なサービスが受けられる



産業

情報通信産業が高度化し、知的・産業クラスターが形成され、環境など沖縄のソフトパワーを活かし新たな産業が創出されている



国際物流ハブ機能を活用し農産品や農林水産物などの輸出が拡大している



観光・交流

県内の各圏域間の交流・移動が拡大している



文化・研究等をおとし多様な国際交流が行われている

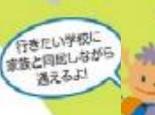


観光客の多様なニーズに応える観光拠点が多数あり、旅行環境が整備されている



教育

公平な教育機会が享受され、多様な人材が育成されている



将来の姿が実現した場合の私たちの暮らし(イメージ)

大切なものは残しつつ、多くの県民が、多様なライフスタイルを選択できる姿を目指しています。



■将来の姿が実現した場合、あなたはどんな社会環境や暮らしをイメージしますか?
■アンケートは1月下旬配布予定の「おきなわ鉄軌道ニュース(第4号)」にて行います。
ご協力をお願いします。

沖縄県HPより

北谷町のアメリカンビレッジ





北谷町のアメリカンビレッジ

概略計画(案)

凡例

- ルート案(骨格軸)
- 道路線
- 電鉄トンネル
- 道路トンネル(道路トンネル専用線)
- 都市モノレール(延長区間含む)
- 骨格軸と地域を結び交差のイメージ(方向)
- 地域間の移動を支える主要なバス網
- 高速バス
- 米軍施設



- 1 公共交通軸の構築や公共交通の有機な連携による移動利便性の向上、交通の円滑化などを図るため、骨格軸とフィーダー交通が連携する
- 2 利便性の高い公共交通ネットワークの構築が必要です。

骨格軸(推奨ルート案)

- 1 総延長
 - 2 那覇および名護
 - 3 ※なお、今後、公共交通の利用環境改善などによる利用促進が図られ、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸などについて、公共交通の利用状況や地域のニーズなども踏まえ、検討していくことになります。
- 10 経由地
 - 11 那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市
- 11 想定するシステム
 - 12 那覇と名護の約70kmを1時間で結ぶスピードを確保し、需要に対応するためには、専用軌道を有するシステムで、小型鉄道程度の輸送力が必要です。
 - 13 【検討対象として想定するシステム】
 - 14 小型鉄道・モノレール・AGT・HSST・LRT(専用軌道)
- 21 駅位置の考え方
 - 22 駅は、周辺の立地状況や利用者の属性等を考慮し、必要な機能(バス等)の乗り換え施設や駐車場、商業施設など)やその規模を検討の上、用地が確保でき、その機能が効果的に発揮できる場所に設置する必要があります。

フィーダー交通ネットワーク

- 27 ネットワークのあり方
 - 28 構想段階では、既存の公共交通ネットワークを踏まえ、鉄軌道と各地域の結び方(方向)について検討を行いました。既存のバスネットワークは、人口分布、主要施設などを踏まえ形成され、地域と地域を結んでいることから、既存の交通ネットワークを踏まえ、広域的な観点から、鉄軌道との効率的な結び方について検討を行っていくことが重要です。
- 31 想定するシステム
 - 32 既存の路線バスが地域と主要施設などを結んでいることから、主に路線バスの活用が想定され、自動運転等今後の技術の進歩も考慮しながら、フィーダー交通ネットワークの充実などについて検討する必要があります。また、新たなシステム(BRT・LRT等)の導入等について検討を行う場合は、地域における課題やニーズ、導入空間、まちづくりへの影響、採算性などについて総合的に検討を行うことが重要です。
 - 33 ※鉄軌道と接続した具体的な路線の検討については、計画段階以降、駅位置の検討を踏まえ行うこととなりますが、各地域における交通の現状と課題などを踏まえた交通の充実については、構想段階終了後、市町村や既存公共交通事業者等との協議により検討を行っていきます。

沖縄鉄軌道：識者は「北谷経由案」を推奨 翁長知事「しっかりやる」

2018年3月31日 12:18

那覇一名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、沖縄県が設置した有識者の沖縄鉄軌道計画検討委員会(委員長・森地茂政策研究大学院大学政策研究センター所長)は30日、アクセスや需要面などから、北谷町などを経由する「C派生案」を構想段階での推奨ルート案とする計画書案を翁長雄志知事に手渡した。翁長知事は「沖縄は人口も増え、海外から250万人が来る。交通渋滞も深刻で、この計画案がベースにないと将来は語れない。ぜひとも、そういう方向性でしっかりとやっていきたい」と述べた。



沖縄鉄軌道計画検討委員会の森地茂委員長(左から2人目)から計画書案を受け取る翁長雄志知事(向3人目) = 30日、県庁



推奨ルート案は那覇、浦添、宜野湾、北谷、沖縄、うるま、恩納、名護の8市町村を通る。

翁長知事が県の計画案として決定後、構想段階は終了。国に対し、事業化への早期の取り組みや全国新幹線鉄道整備法を参考にした特例制度の創設を改めて求めていく。県は今後、フィーダー交通ネットワーク構築に向けた市町村との意見交換やシンポジウム開催のほか、課題となっている費用便益比の改善に向けた調査・検討を進める。

計画では、システムは小型鉄道、モノレール、専用軌道をゴムタイヤ付き車両で走るAGT、リアモーターカーの一つのHSST、次世代型路面電車のLRT(専用軌道)を想定。

計画案づくりは2014年10月から開始。委員会は(1)事業効果(2)採算性(3)事業費・工期(4)事業実施上の留意点-の観点から、公共交通の役割や県民意見などを踏まえて設定した7案を総合的に評価し、選定した。

羽田空港の機能強化に関する説明会 などの取り組み状況

オープンハウス型説明会の開催：223回

第1フェーズ：48回（平成27年7月～平成27年9月）

第2フェーズ：47回（平成27年12月～平成28年1月）

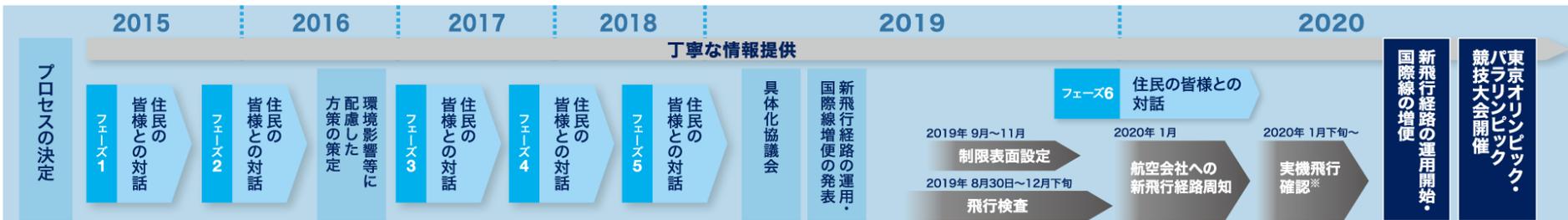
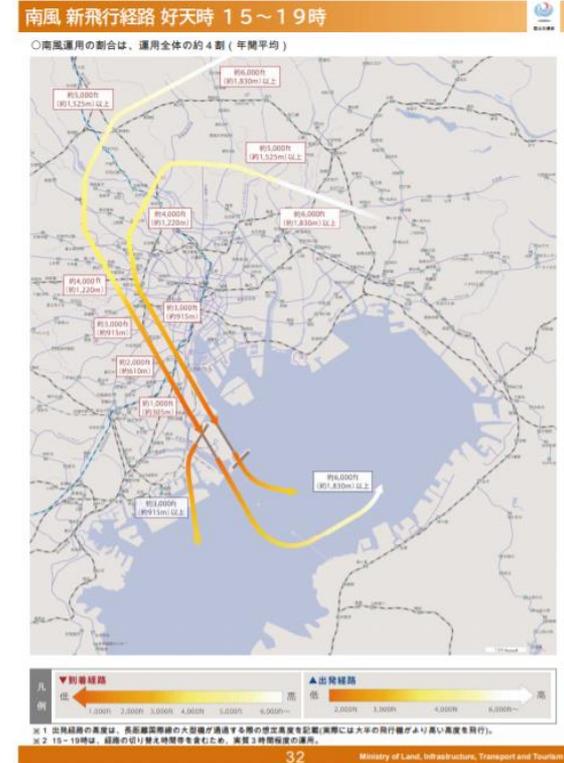
第3フェーズ：16回（平成29年1月～平成29年5月）

第4フェーズ：16回（平成29年11月～平成30年2月）

第5フェーズ：36回（平成30年12月～平成31年2月）

第6フェーズ：60回（令和元年11月～令和2年1月）

地域説明会の開催：160回（2019年6月末）





羽田空港機能強化に関する説明会
「羽田空港のこれから」について
皆さまのご意見をお聞かせください



野田空薬のこだわり「品質」

野田空薬のこだわり

野田空薬のこだわり「品質」

■ 4.今後の進め方

「羽田空港のこれから」について、皆様の声を是非お聞かせください。

国際交通は、日本の豊かさを海外に引き出すため、羽田空港の国際線を増強し、世界との結びつきをさらに深めていく（国際競争力を高める、海外との交流を深める）必要があると考えています。

はその具体化に向けた検討を進めるにあたっては、まず関係各団体の協力も得つつ、その必要性や実現方法について、できる限り多くの方向に聞いていただけるよう努めてまいります。

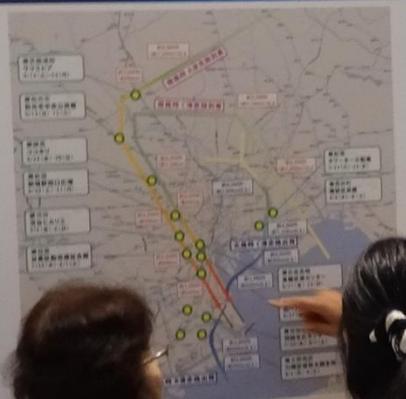
また、世界の様々な多様なニーズや課題や対応に即した上で、平成29年度までに環境影響を評価した方針を策定していきます。

※「羽田空港のこれから」について、皆様の声を是非お聞かせください。

- 会場内では、羽田新幹線の展示をお見いただけます。
- クレジットカードでの支払いも対応いたします（クレジットカードを複数枚持っている場合は、必ずお持ちください）。



■ 説明会（オープンハウス型）の開催場所



羽田空港機能強化のプロセス

新飛行経路の運用開始・国際線増便を発表しました。
また今後、運用開始に向け必要な各プロセスがあります。



まとめ

○パブリックインボルブメント(市民参画)の背景

○市民参画の基本理論

コミュニケーションプロセスにおける位置づけ

○市民参画の事例:我が国の実践例、成功例

高速道路:横浜環状北西線

空港:那覇空港拡張

都市:宮古市復興計画

その他:調布市道路網計画, 沖縄鉄軌道計画 など

⇒公共計画等の早い段階から市民の参画を促し, 将来の
ディレンマ問題等を軽減・解消する方向で, 取り組みがなさ
れている

