

環境公共政策論

Theory of Environmental Public Policies

市民参画による環境ジレンマの克服

土木・環境工学科 5学期

教授 屋井鉄雄

講義の内容

環境政策

- 1: 地球温暖化対策と地域計画の方向
- 2: 土木事業と地域公共政策
- 3: 環境公共政策の全体像(環境政策と都市環境政策)

環境ディレンマ

- 1: 基本構図とゲーム論
- 2: ディレンマ解消の方策

選好・効用・集団決定

- 1: 選好と効用の考え方
- 2: 効用理論の展開(ランダム効用理論)
- 3: 社会的決定の理論(投票)

環境公共政策の実現

- 1: 手続きの理論
- 2: 政策・計画決定のプロセス
- 3: 住民参加とPI
- 4: 政策・計画策定の実践

前週までの講義

○地球温暖化対策における国家や個人の取り組み、地域単位での取り組みの必要性を学んだ

○環境公共政策に深く関わる「地域計画」や「交通計画」の基礎を学んだ

○環境ディレンマ(個人と社会)について学んだ

○期待効用、プロスペクト、ランダム効用など個人の効用理論を学んだ

○集団での決め方、選好の集計の仕方(投票の理論と限界)を学んだ

○手続きの理論的な基礎(決める前のありかた、投票しない決め方)を学んだ

○実際の計画・政策づくりにおける手続きの全体像を基礎理論から学んだ

⇒最後に、市民参画、パブリックインボルブメントの理論と実際に勉強しよう



東工大すずかけ台キャンパス
(長期計画に基づき整備継続)

環境公共政策論

市民参画 (パブリックインボルブメント) の背景

市民参画(PI)の概要

- 市民参画とはPublic Involvement(PI)の日本語訳であり、公衆参画、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、コミュニケーションプロセスで行われる、市民等とのコミュニケーション行為の総称として、市民参画(PI)という言葉が用いられる
- 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

市民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て、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



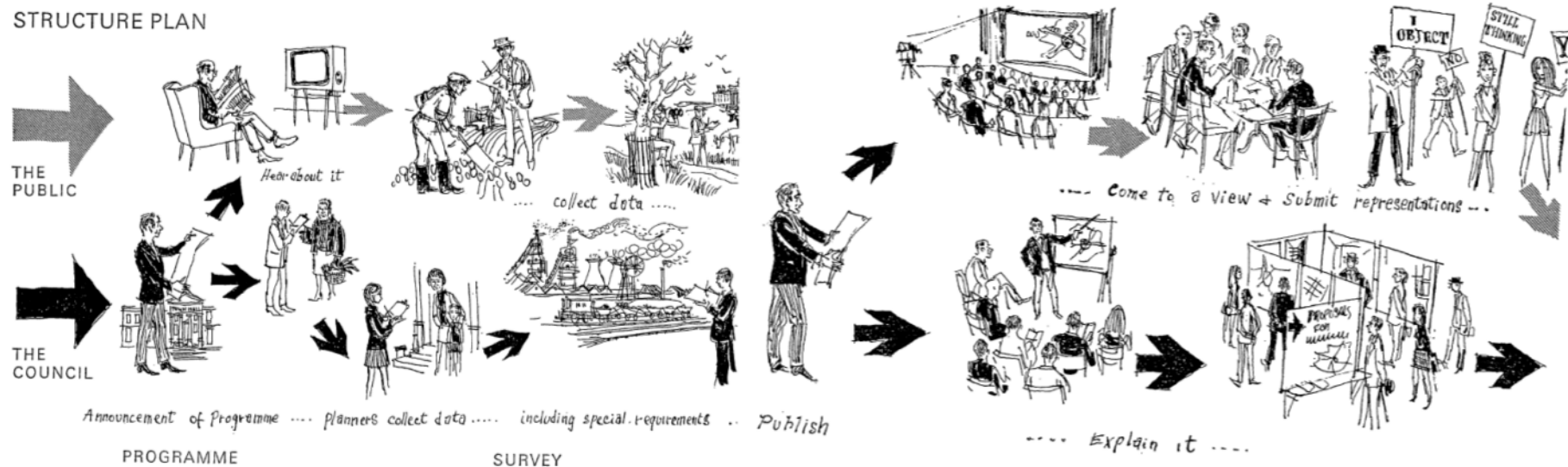
○計画の策定の過程において、市民の参画を積極的に保障することによって、計画の円滑な実現を図る必要があるのであり、あらゆる機会と手段・方法などを活用して市民の参加を求めるべきである。このため、新しいPRの媒体、たとえば、テレビを活用して土地利用計画の内容を繰り返し市民層に徹底させることなども考えるべきである。

(宮澤弘, 新国土計画論, 1968)

英国における市民参画PIの歴史

スケフイントンレポート(1969)による市民参加の政府への提案

「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行為を伴い、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)

市民参画の階層的な考え方

○アーンスタインの市民参加の8階段

非参加(Nonparticipation)

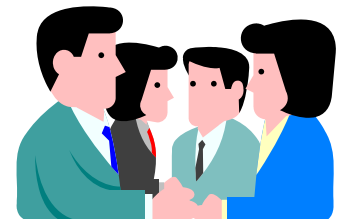
- ①操作(Manipulation)
- ②治療(Therapy)

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)

環境公共政策論

市民参画の基本理論

市民参画(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)

→「コミュニケーションプロセス」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

市民の欲求と要求の構造(再掲)

○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)

良いまちにしたい

→市民参画の場面では安全欲求～尊敬・承認欲求が
影響すると考えられる



ハーバーマスの妥当要求(再掲)

討議コミュニケーションの要件

①客観的真理性に基づく要求(自分は真理を表明している)

「交通量は予測値よりもっと減るのではないか？」

「環境はもっと悪くなるのではないか？」

②規範的正当性に基づく要求(自分は正しい規範に従っている)

「民主的な手続きを踏んでいないのでは？」

「情報をちゃんと公開していないではないか？」

(手続き的関心ごと)

③主観的誠実性に基づく要求

(自分は意図通りのことを誠実に述べている)

「市民の為ではなく自分の仕事を増やしたいのでは？」

「市民が知識を持たないから軽く見ているのでは？」

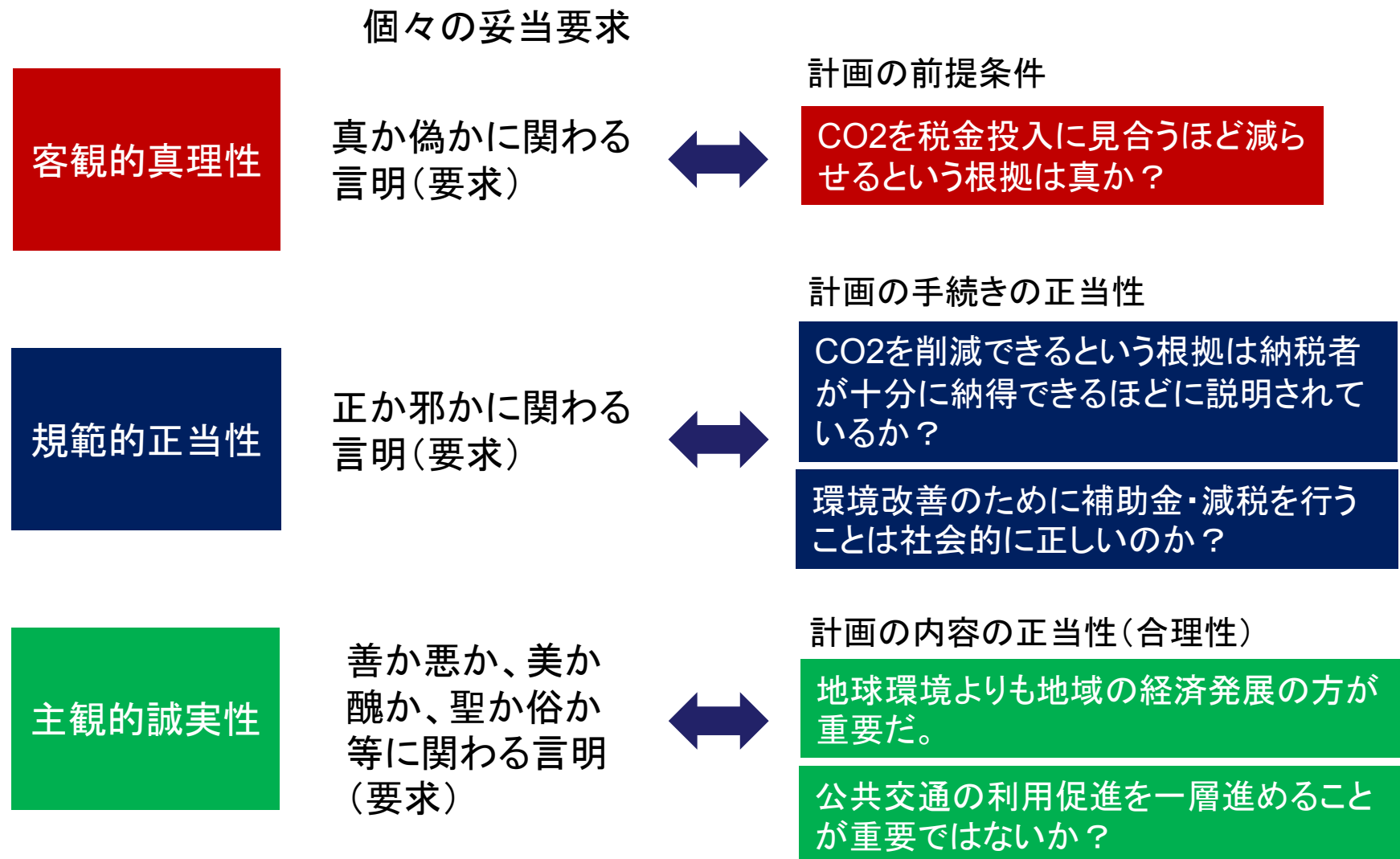
(心理的関心ごと)

⇔人々の意見を整理すれば、これらのいずれかに関わるだろう。

これらに直接向き合うことがコミュニケーション上重要

個々の妥当要求の例(再掲)

エコカー・太陽光パネルへの補助金・減税政策を例に



関心ごとの表明と論理的推論(1)

●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

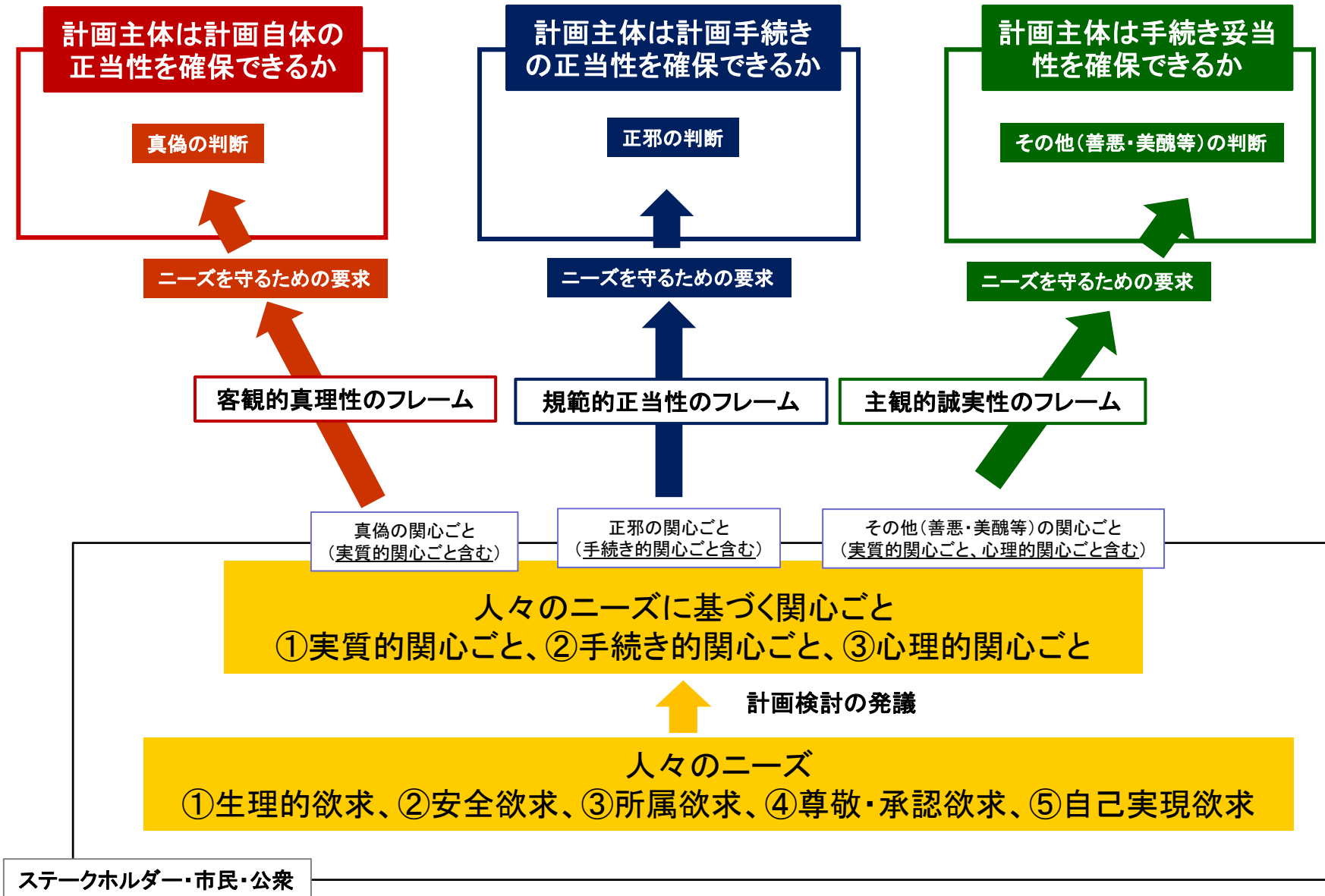
E(帰結): 今度の計画も行政が勝手に決めようとしている(と考えられる)

➡ 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

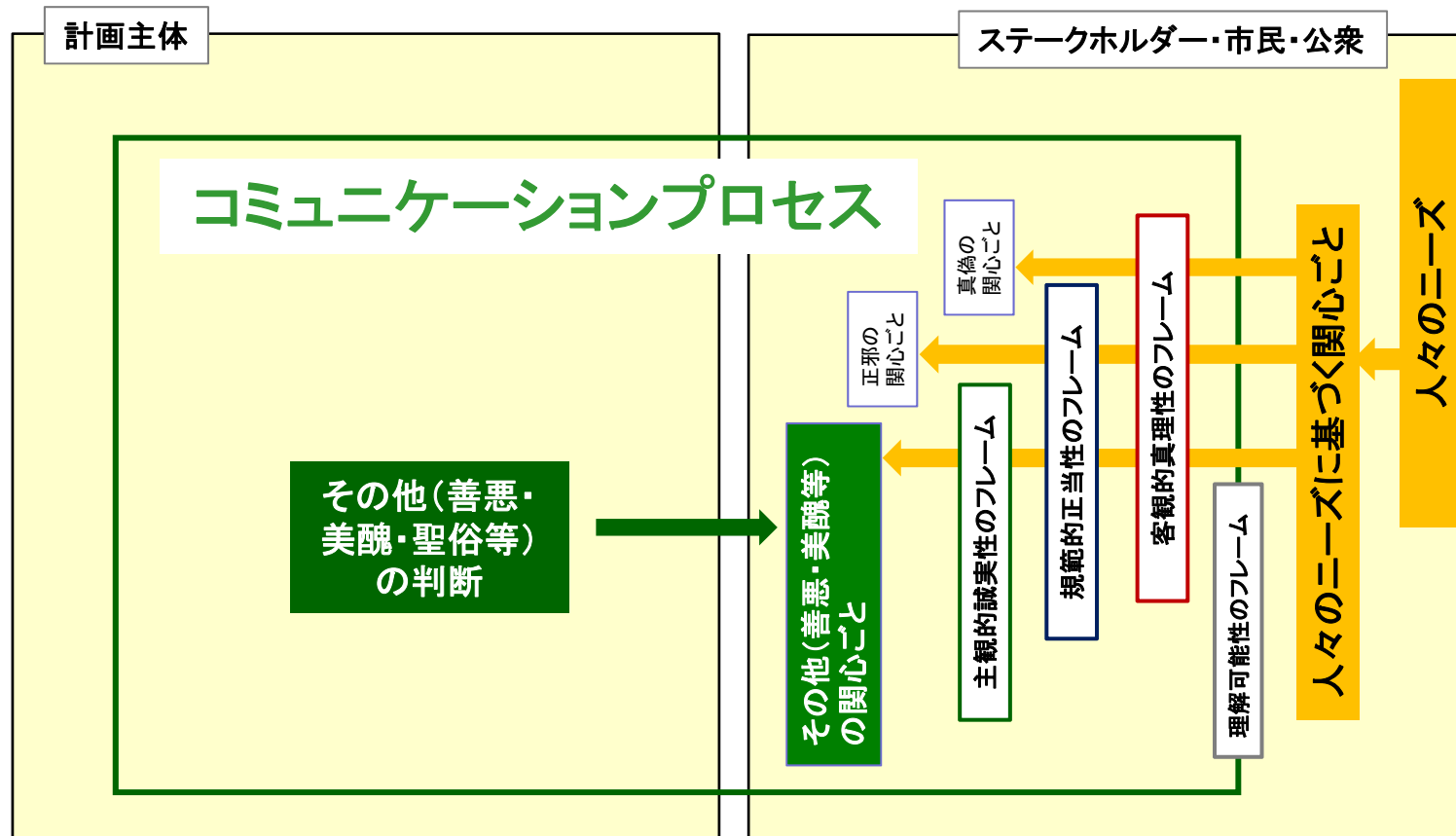


欲求 (Needs)と要求 (Claim)の関係図

Yai(2012)



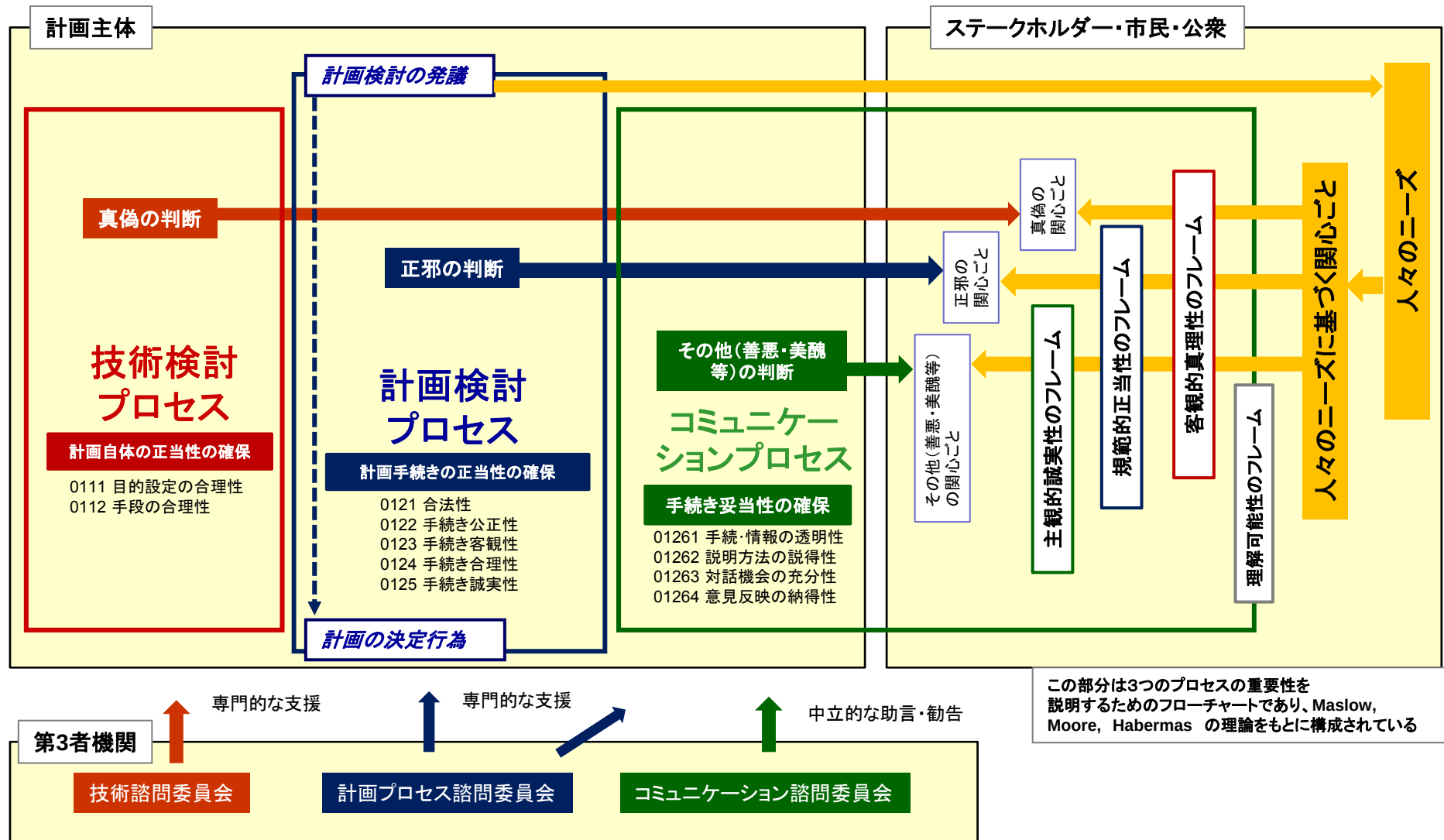
コミュニケーションプロセスの構造(再掲)



この図はコミュニケーション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

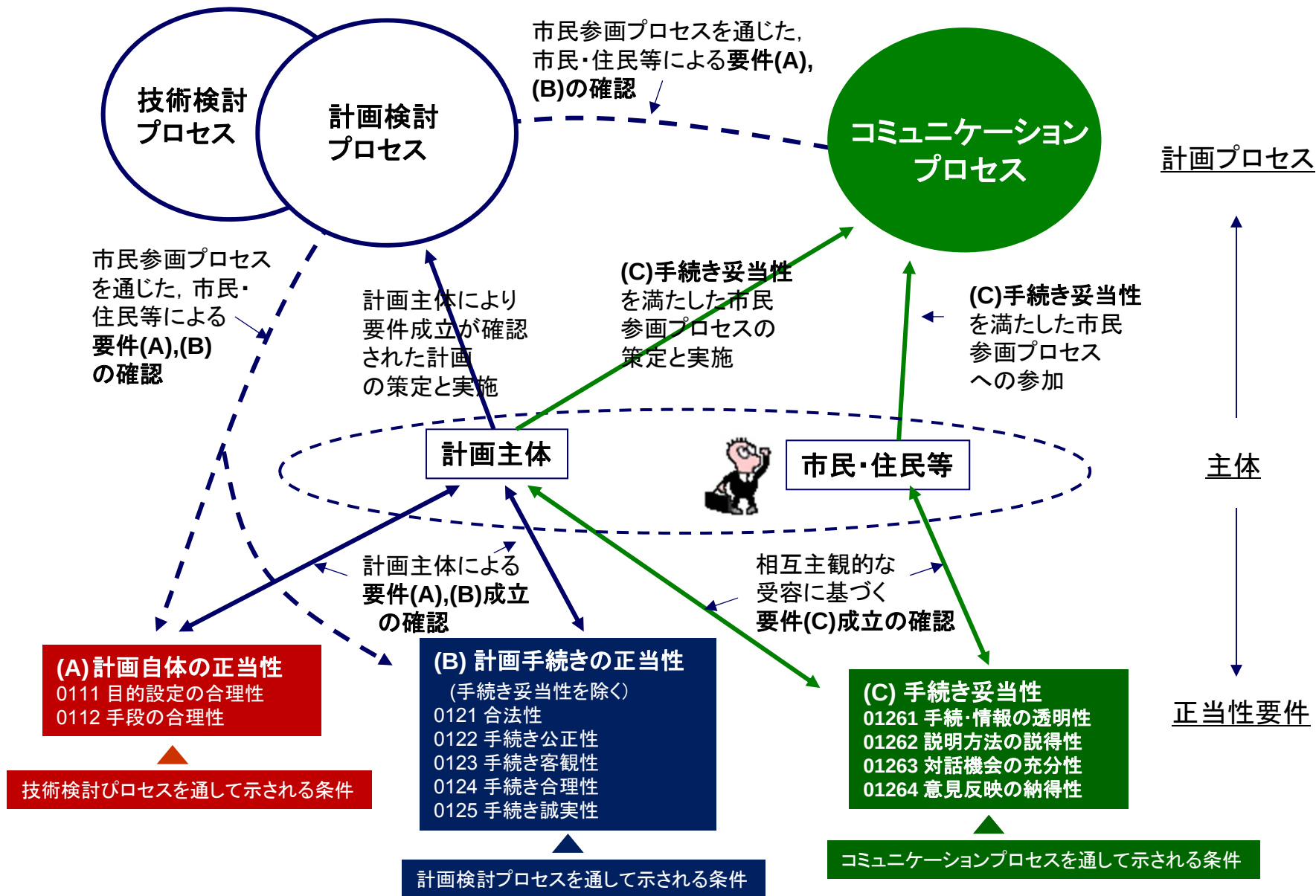
3つのプロセスによる計画づくり(再掲)

Yai(2012.11.4)



計画確定行為における要件確認手順

市民や住民は如何にして条件が整っていることを確認できるか(再掲)



演習：PIで環境ディレンマを解消できるか？

1つのオレンジをめぐる問題（演習）

問：2人の子供がオレンジが欲しいと言っている。
オレンジは1つしかないが、あなたならどうする？
答：真偽、正邪、善悪でそれぞれ別の観点から
どうすれば良いか答えを用意しよう！



「オレンジが欲しい」



「美味しそうだなあ」

決める前に問う姿勢によって、関係者同士が
対話を続けられれば、そして目標を共有できれば、
仮に手段は違っても、共に協力できる可能性
はあろう。そのことで環境ディレンマも解消に
向かうかもしれない。

演習の回答(オレンジ問題)

多少悩ましいものもあるが概ね下記のように整理できる

➤ 真か偽か？(特に、分配の前提という観点から)

- ・二人とも本当にオレンジを欲しているのか
- ・オレンジのどこを欲しているのか
- ・オレンジが食べられるか不明なので分配しない
- ・オレンジをもう1つ探す
- ・オレンジを欲する子は他にいないのか

➤ 正か邪か？(特に、分配する手続きという観点から)

- ・じゃんけん、あみだくじの勝者に渡す
- ・2人で話し合わせる
- ・2人に納得してもらえる方法で分ける
- ・じゃんけんでは勝った方が2つに切って負けた方が先に取り
- ・殴り合いで勝った方が取る
- ・見返りを多く期待できる方に渡す
- ・気に入った子に渡す
- ・最初に欲した方に渡す

➤ 善か悪か？等(特に、分配の結果という観点から)

- ・とりあえず小さい子に渡して大きい子は我慢させる
- ・年齢や体重に応じて分配する
- ・体調の悪い子供に多く分配
- ・オレンジが好きな子に渡す
- ・2人の普段の行いを考慮して分ける
- ・2等分して渡す
- ・あげたくないから自分で食べる
- ・オレンジが原因で問題が生じたら責任を問われるので対応しない



環境公共政策論

市民参画の特徴

市民参画(PI)と従来の住民参加との相違点(多少断定的に)

	パブリックインボルブメント (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

パブリックインボルブメントの特徴

- 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

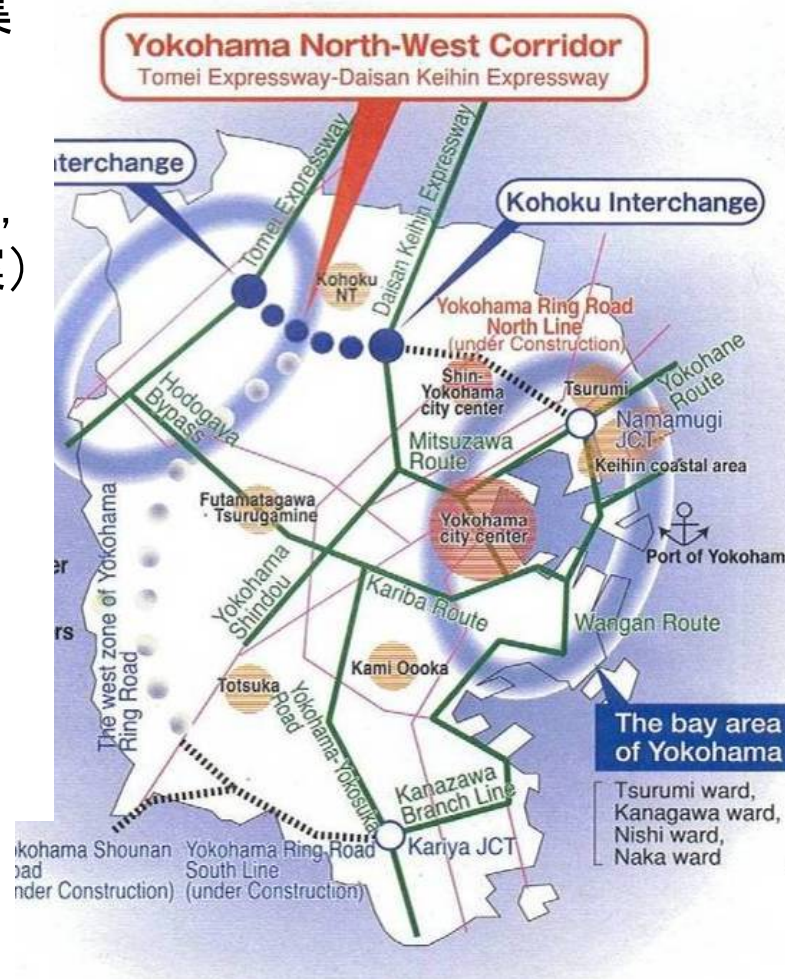
環境公共政策論

市民参画の最近の実践例

構想段階計画プロセスの概要

横浜環状北西線（道路計画）

- 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

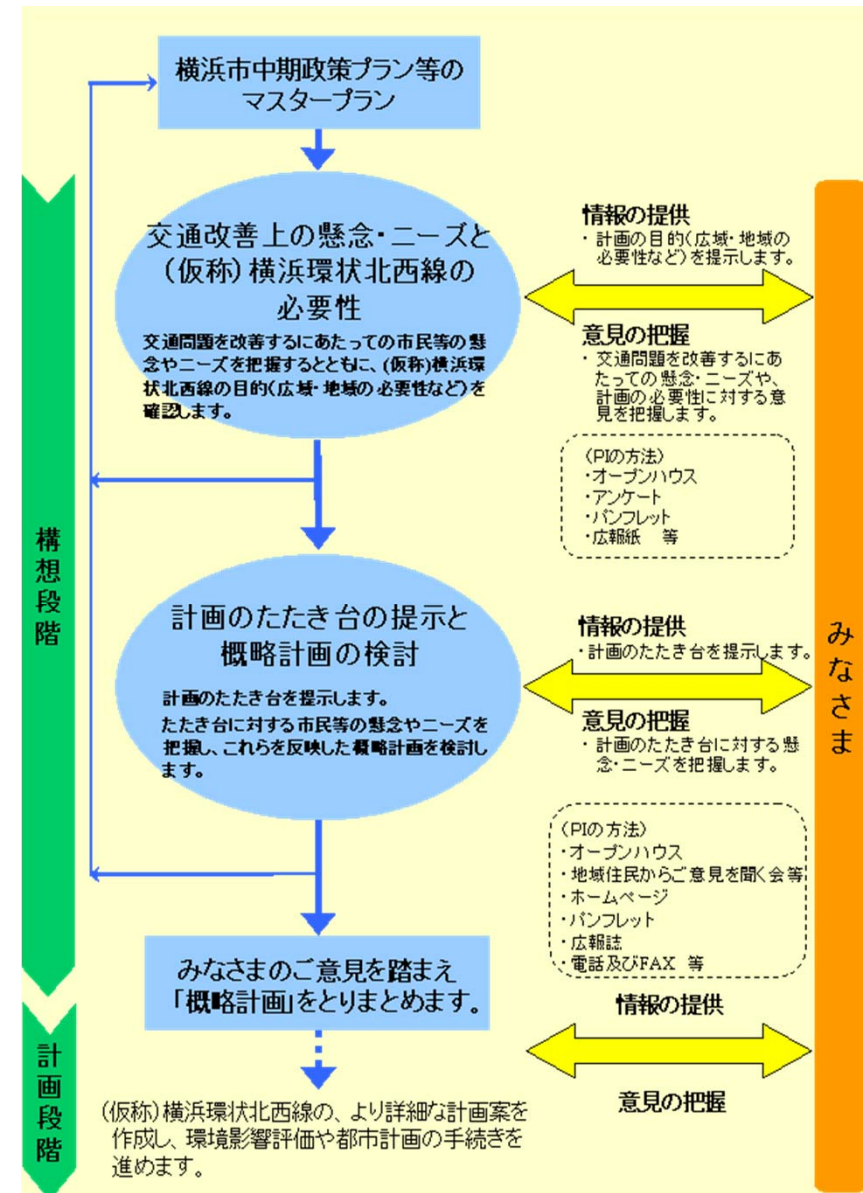
会合方式の多様化(意見を聞く会等)

意見の多面的な収集(SMへの対応含む)

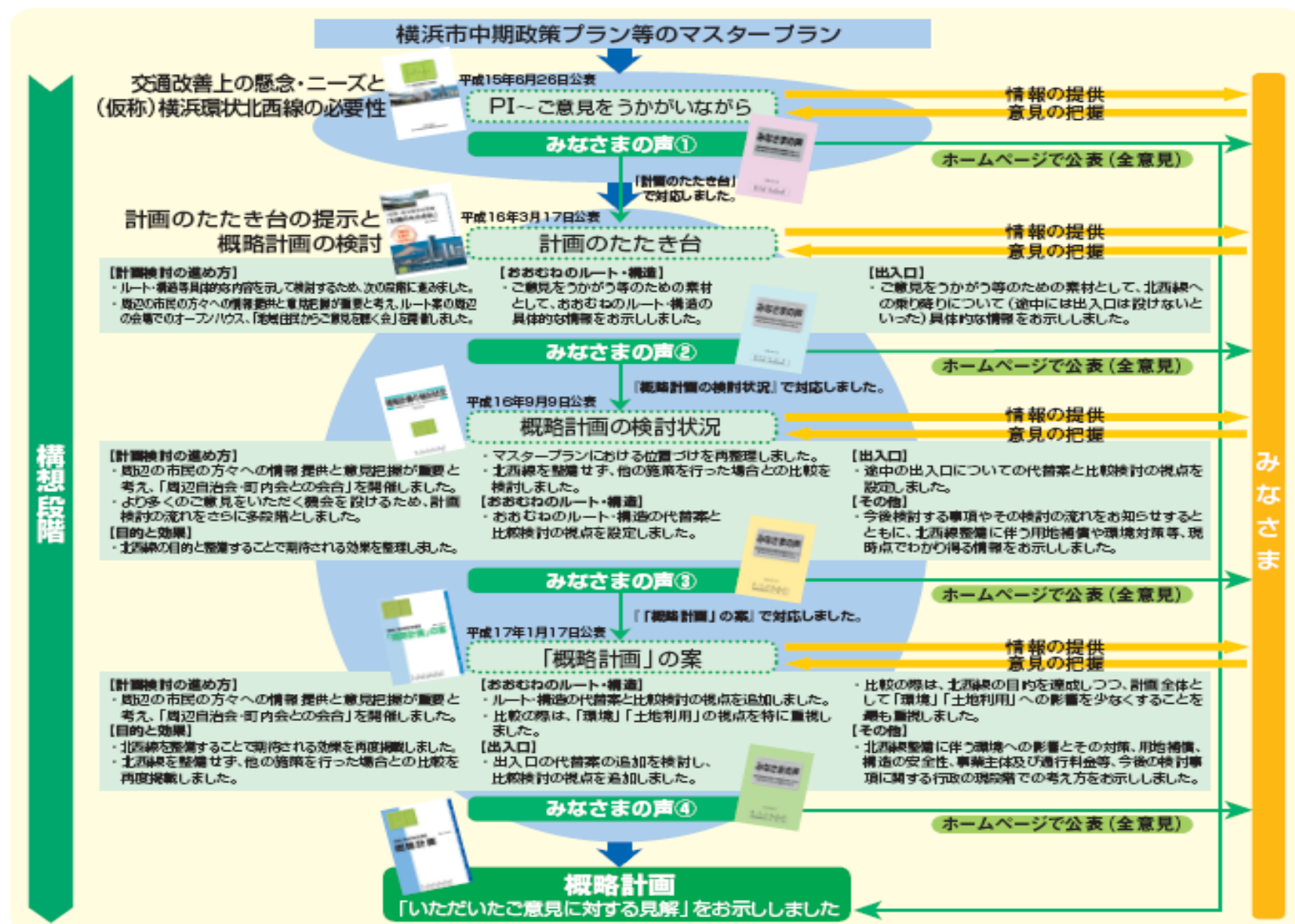
5) 意見反映の納得性

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



平成17年1月

みなさまの声

平成16年11月

横 浜 市 道 路 局
国 土 交 通 省 横 浜 国 道 事 務 所
首 都 高 速 道 路 公 団 計 画 課

横 浜 市 道 路 局
国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所
首都高速道路公団計画部

意見の集約パンフレット

【「概略計画の検討状況」発表後に
お寄せいただいたご意見(全意見)】

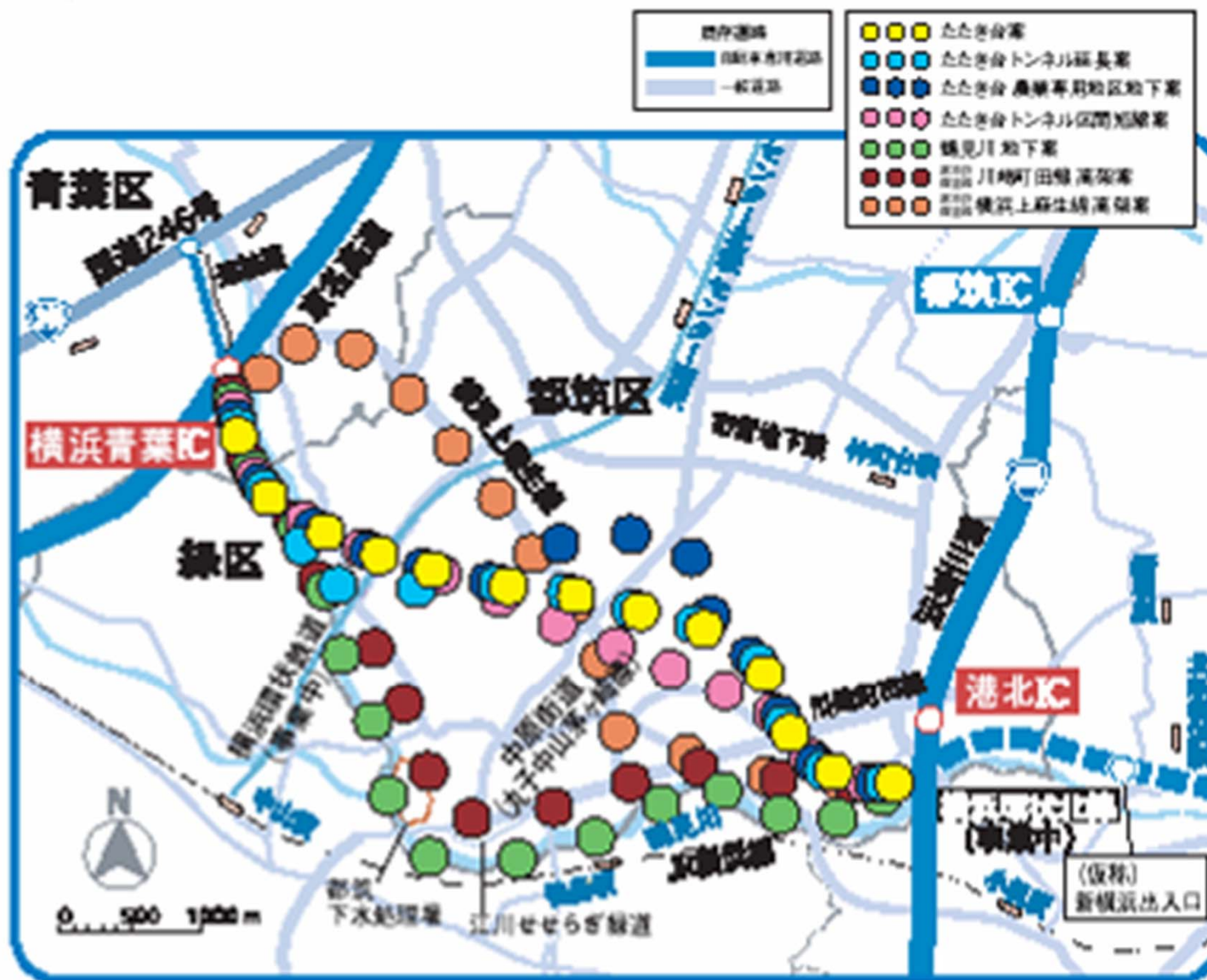
・2004年11月6日～2006年1月17日までにいただいた金意見。
 ・ご意見をいただいた方々毎に記載。
 ・お住い等の地域の概図において、「その他横濱市」とは、緑、青葉、都立の三区以外の横濱市。
 「その他神奈川県」とは、横浜市以外の神奈川県。「その他都道府県」とは、神奈川県以外を意味する。

[illegible]

1/27

全意見のHP掲載

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 高架案	⑦鶴見川 高架案
ルート・構造の概要	■ 路線延長をできるだけ短くするよう配線し、延長を約7.0kmと想定。	■ 「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。	■ 「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。	■ 「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。	■ 鶴見川下を通過するルートで、起終点は高架構造。	■ 既存の鶴見川崎町田線を活用するルート。ただし、起終点付近で既存道路上を通過できない区間が約4.9km。	■ 既存の鶴見川崎町田線を活用するルート。ただし、起終点付近で既存道路上を通過できない区間が約2.7km。
	■ 平均「①たたき台案」との差 うち「トンネル区間」 うち「高架区間」	7.0km 3.0km 4.0km	7.1km(+0.1km) 4.2km(+1.2km) 2.9km(±0.1km)	7.6km(+0.6km) 3.6km(+0.6km) 4.0km(±0.0km)	6.8km(-0.2km) 2.8km(-0.2km) 4.0km(±0.0km)	8.4km(+1.4km) 5.7km(+2.7km) 7.6km(+0.6km)	7.0km(±0.0km) — 7.0km(+3.0km)
交通	■ 走行性に影響する曲線数が8箇所。最も小さいカーブの曲線半径は550m。S字カーブが1箇所。	■ 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字カーブは「①たたき台案」と同等。	■ 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。	■ 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。	■ 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うためS字カーブは「①たたき台案」より3箇所多く、そのうち5つのS字カーブが連続。	■ 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。	■ 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	■ 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。	■ 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1.1km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1.2km長い。	■ 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0.6km長い。	■ 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。	■ 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。	■ 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3.6km長い。 ■ 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。	■ 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3.0km長い。 ■ 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	■ 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。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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。	■ 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長く約2.6km。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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。	■ 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0.6km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。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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。	■ 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」と同等の約2.6km。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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。	■ 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0.5km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長く約3.4km。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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。	■ 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長く約3.4km。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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。	■ 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1.8km長い約3.8km。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0.8km長く約3.8km。 ■ 〈佐藤〉川和町駅「付設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	■ 事業費は、約2200億円と試算。	■ 事業費は、「①たたき台案」よりトンネル延長が長くなるため、河川下はシールド工法となるため、「①たたき台案」より約200億円高い約2400億円と試算。	■ 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。	■ 事業費は、トンネル延長が短いことにより、農地の日照への影響が少なくなるため、「①たたき台案」とほぼ同程度の約2200億円と試算。	■ 事業費は、トンネル延長が長くなり、河川下はシールド工法となるため、「①たたき台案」より約1100億円高い約3300億円と試算。	■ 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なるため、「①たたき台案」より約700億円高い約2900億円と試算。	■ 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なるため、「①たたき台案」より約300億円高い約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	—	○ 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。 また、「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。 ● 「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、農	○ 道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は、若干少なくります。 ● 高架区間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。	○ 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1.5倍と想定されます。	○ 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。また、「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」が長くなりますが、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約0.5倍と同等であり、事業	○ 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倍と想定され、事業費は約700億円高いと試算されます。	○ 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」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300億円高いと試算されます。

注：計画策定主体が当初提示した代替案は①たたき台案

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



那覇空港の構想段階の計画策定プロセスの概要

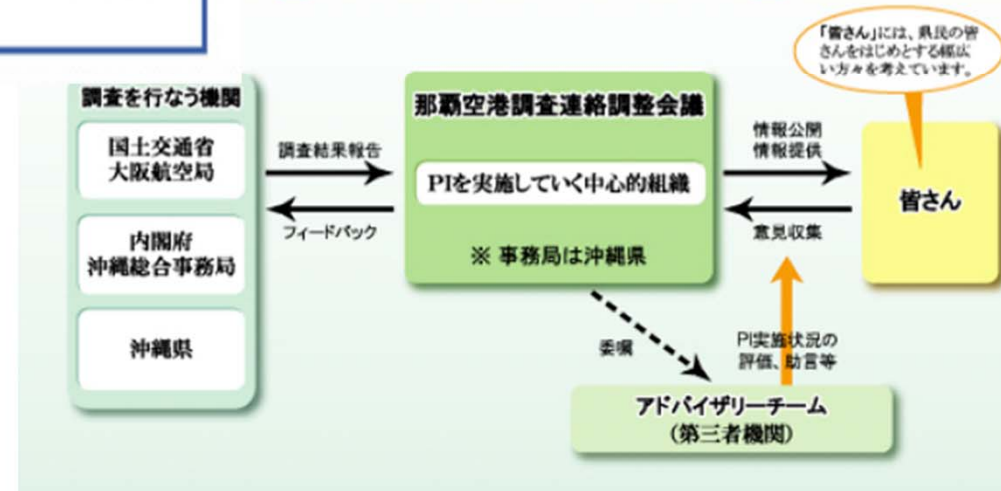
PI実施の基本方針

- 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 アドバイザリーチームにより、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



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



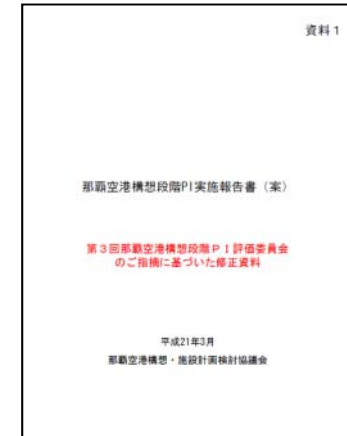
那覇空港の構想段階の計画策定プロセス (2008.9-2009.3)において公表されたレポート類の一部



PI開始時に公表された情報提供レポート



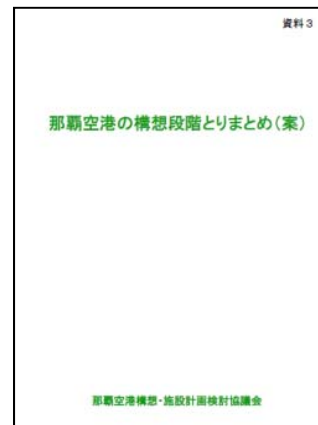
PI終了時に公表された
とりまとめレポート



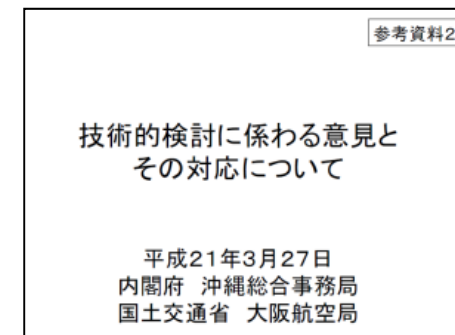
PI活動の評価レポート



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

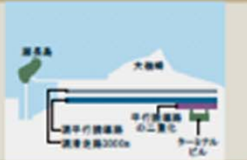
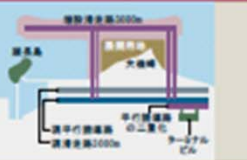
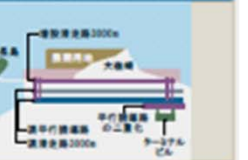
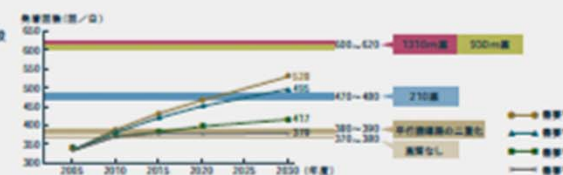


技術検討に関わる意見に対する
見解、対応を取りまとめたレポート



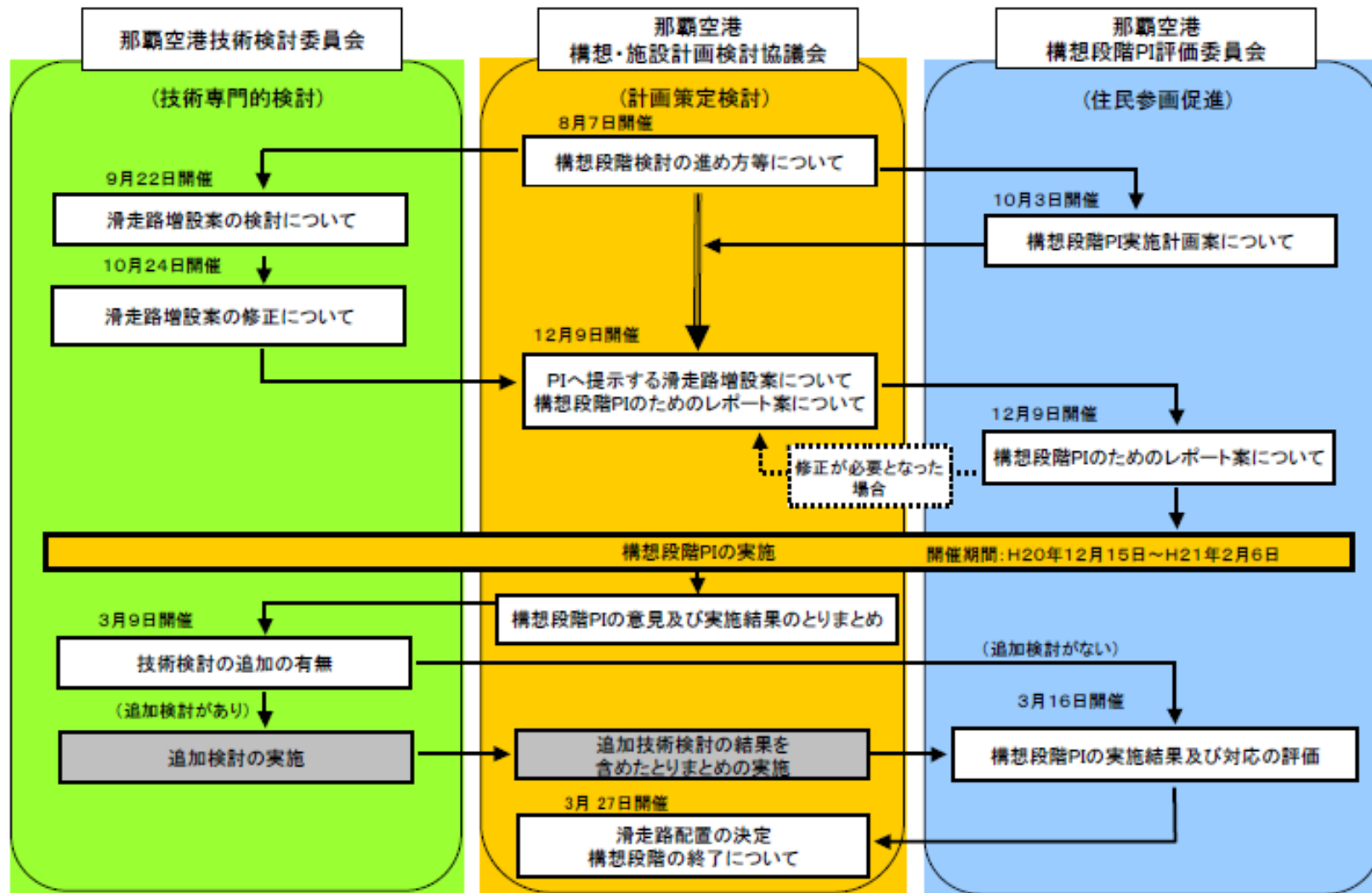
那覇空港PI(ステップ3)における代替案比較の一覧

○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		将来対応方策案				
		進捗なし	有効活用方策案 平行誘導路の二重化	1310m案	930m案	210m案
						
整備効果の視点	空港能力	○日発着回数の試算にあたっての前提条件 【滑走路の運用方法】 今回の試算では、増設滑走路を滑走路専用、既設滑走路を離陸専用とした運用方法で、出発と到着が交互にすまなく連続するものと想定。 なお、実際の運用方法については、最も効率的に運用ができるよう空域の整備、飛行方式の決定など、関係機関と調整を図り、詳細に検討を進めていくことになる。 【飛行経路】 本調査では、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、米軍空域や離島航路飛行機との関係などを踏まえ検討を進めていく。 ●日発着回数 2000年までの概要予測値との比較 夏季ピーク(8月) 				
	経済効果	●日発着回数:1.0倍(現状どおり) ●需要予測値全ケースについて 2010～2015年度に対応不可				
	利便性	●日発着回数:1.03倍程度(現状止) ●ケース1及びケース2は2010年代前半、ケース3は2010年代後半には対応不可				
	事業規模の視点	●日発着回数:1.6倍程度(現状止) ●需要予測値4ケース全てに対応でき、かつ2030年以降の需要増にも対応可能				
	埋立規模	●日発着回数:1.3倍程度(現状止) ●ケース1は2020年代前半、ケース2は2020年代後半には対応不可				
評価項目		評価結果				
日発着回数 ⁽¹⁾ (夏季ピーク)		ケース1: 1,420回(現状1,110回増) ケース2: 1,110回(現状1,110回増) ケース3: 120回(現状120回増) ケース4: 120回(現状120回増)				
カック内は需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		需要予測ケース1	0円(損失額1,420億円)	190億円(損失額1,230億円)	1,420億円	1,280億円(損失額140億円)
		需要予測ケース2	0円(損失額1,110億円)	180億円(損失額930億円)	1,110億円	1,110億円
		需要予測ケース3	0円(損失額120億円)	70億円(損失額50億円)	120億円	120億円
		需要予測ケース4	需要予測ケース4については、既設滑走路1本で対応可能となることから、滑走路増設分に係る効果は「0」となる。			
ピーク時の発着可能回数 ⁽¹⁾		33回	34回	55回	55回	42回
予約環境 (2030年時 夏季ピーク月の 稼働利用率 ⁽⁴⁾)		需要予測ケース1	100%超 全便でほぼ満席	100%超 全便でほぼ満席	70% ほとんどの便で比較的容易に予約ができる。	93% 全便でほぼ満席
		需要予測ケース2	100%超 全便でほぼ満席	100%超 全便でほぼ満席	67% ほとんどの便で比較的容易に予約ができる。	86% 全便で予約を取ることが困難
現状(2004年) 夏季ピーク時 約75%		需要予測ケース3	91% 全便でほぼ満席	88% 全便で予約を取ることが困難	55% ほとんどの便で比較的容易に予約ができる。	71% 予約が取れないという利用者の反応がある。
		需要予測ケース4	80% 予約が取れないという利用者の反応がある。	78% 予約が取れないという利用者の反応がある。	49% ほとんどの便で比較的容易に予約ができる。	64% ほとんどの便で比較的容易に予約ができる。
地上走行距離 ⁽⁵⁾		1100m	1100m	3100m	2100m	2400m ⁽⁶⁾
概算事業費 ⁽⁷⁾		—	50億円	2,400億円	2,500億円 ⁽⁸⁾	1,300億円
概算工期 ⁽⁹⁾		—	3年	10年	10年	7年
概算面積		—	0ha	220ha	200ha	90ha
埋立規模		●埋立てない ●1310m案、930m案について填み/増設滑走路間に埋立用地を造成(埋立陸岸の整備費用が削減) ●増設滑走路の沖側に埋立用地を造成。(埋立陸岸の整備を実施) ●増設滑走路が西側航路施設等にかかり埋立用地の確保も必要。				

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

(内閣府沖縄総合事務局HPより)

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

サンゴ礁 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,

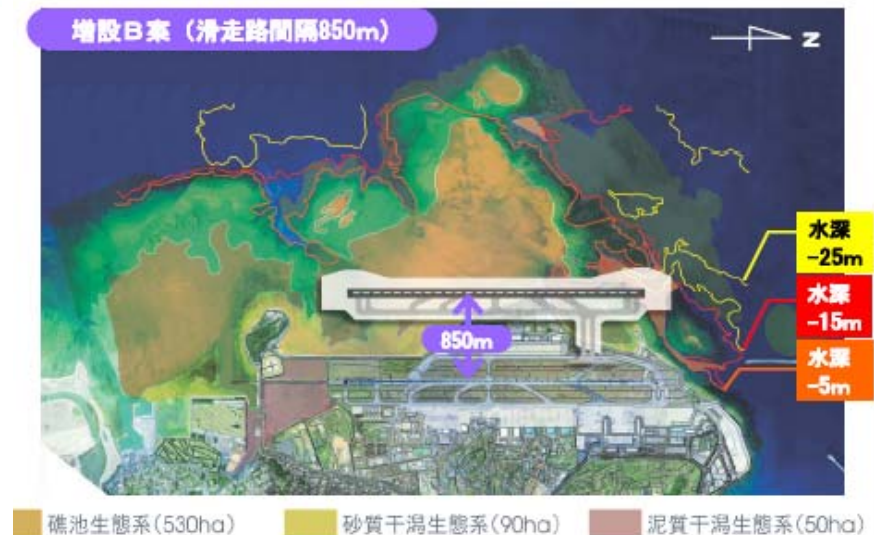
②整備代替案の比較検討を行い,

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



(内閣府沖縄総合事務局HPより)

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

(内閣府沖縄総合事務局HPより)

まとめ

ここで学んだことは、

- 市民参画の背景

- 市民参画の基本理論

 - 特に計画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

⇒環境公共政策・計画の策定・推進において、市民の早い段階からの参画を促し、ディレンマ問題を軽減・解消する取り組みが期待される！



B君:「結局、ディレンマ問題の解消は難しそうだな。僕には関係ないなあ。」



A君:「環境や都市の問題について今後も考えて行きたい!」