

## 1．我が国の計画決定プロセスに関する課題

現在、計画案の前提となる計画の構想は、多くの場合行政内部の検討により決定。また、客観的な判断根拠が、明確化されていない場合もあることから、透明性・客観性に欠けるとの印象を与え、市民との合意形成に支障。

都市計画決定手続きにおいて、計画の必要性等の広域的、公益的な内容と個々の利害調整に関わる内容が混在。このことが、議論の混乱を招き、計画の決定を遅延させる要因のひとつ。

このため、情報の公開や意見の聴取等の措置を講ずるとともに、行政以外の第三者が計画決定に関わること等により、手続きの透明性、客観性、公正さを高めることが重要な課題。

## 2．欧米諸国の計画決定プロセスについて

### (1)計画決定プロセス

欧米諸国の計画決定プロセスは、行政と市民等が当該計画の必要性を検討し、幅広い選択肢の中から候補となるルート等を行政が絞り込む構想段階と、公共の利益と市民等の権利を調整し、事業実施の前提となる計画を行政が決定する計画段階の2段階で構成。

いずれの段階でも政策方針、技術的な検討結果、市民等の意見及び総合的な評価結果等をもとに、大臣等が決定。

### (2)Pプロセス（PI(パブリック・インボルブメント)＝市民参画：原義は市民等を積極的に関与させる意）

構想段階、計画段階の計画決定に至る手続きの中でPプロセスを導入。法令等で標準的なPI手続きと、要する期間等を規定。

Pプロセスの客観性、透明性、公正さを保つため、行政以外の第三者が関与。この第三者が市民等の意見把握を行うとともに、推奨すべき計画案等を計画決定権者に提言。

### 3．今後の計画決定プロセスに関する基本的な考え方

#### (1) 構想段階の位置づけの明確化

道路計画を決定するプロセスは構想段階と計画段階の2つに分けられるが、それぞれの段階の定義が不明確。今後は、構想段階を、行政と市民等が当該計画の必要性を検討し、候補となるルート等を行政が絞り込む段階、計画段階を、当該計画による公共の利益と市民等の権利とを調整し、事業実施の前提となる計画を行政が決定する段階として定義することが適当。構想段階で決定される基本計画は、概略の計画精度のため、私権制限を生じるような拘束力はないが、より詳しい検討に入ることが妥当との評価がなされた段階の計画と考えるべき。道路管理者及び関係する地方公共団体は基本計画を公表することが必要。必要に応じ、都市計画区域における整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)に位置づける等の措置を行うことが望ましい。

#### (2) 構想段階におけるP I (市民参画) プロセスの導入

構想段階においても、情報の公開、意見の把握等により合意形成を図るP プロセスを導入することが必要。

Pプロセスにおける透明性、客観性、公正さを保つため、行政以外の中立的な第三者の関与が有効。第三者としては、学識経験者等からなる委員会などの第三者機関が望ましい。

Pの実施に要する予算措置は予め講じられていることが必要。

#### (3) 構想段階における計画見直し手続きの明確化

計画の必要性や行政が提示した基本計画原案の妥当性については、「道路整備をしない案」も含めた代替案との比較による検証が必要。「道路整備をしない案」が選択された場合、道路計画を変更または廃止する決定にあたっては、再度、上位計画に戻り検討を行うことが必要。

「道路整備をしない案」が選択された場合には、事実上、当該計画は休止。

また、計画を実施しない場合に生じ得る課題と取り得る対策についても市民等に明らかにすることが必要。

## 4 . 構想段階における新たな計画決定プロセスの提案

### ( 1 ) 構想段階における計画決定内容

基本計画では、道路管理者の責任のもと、計画の基本的な事項(構想ルート帯等)を決定。その際、政策との整合性、基本計画原案(代替案も含む)の比較検討結果、市民および関係する地方公共団体等の意見を総合的に評価し、判断。また、基本計画では私権制限等の拘束力を生じないものの、基本計画が決定されることにより、基本計画とすることの妥当性に関し、適切なプロセスを経て判断がなされ、次の計画段階に進める状況になったと考えるべき。

### ( 2 ) P I (市民参画) プロセスの内容

構想段階では周知、意見把握、公表、審議、報告のステップで構成されるP プロセスを標準とし、これを導入することが適当。

P プロセスは道路管理者及び関係する地方公共団体(以下、両者を含む総称として「関係行政機関」という)が主宰することが適当であるが、透明性、客観性、公正さが特に要求されるステップについては、第三者機関が実施することが必要。

第三者機関は、道路管理者が設置し、その委員は、関係行政機関が選定の上、道路管理者が委任することが適当。また、委員は中立的立場の学識経験者等で構成されるべき。第三者機関は、規約等により、公正中立性を規定することが必要。

また、第三者機関は関係行政機関に代わり、市民意見等の整理・分析や、道路管理者が基本計画を決定するに当たっての基本方針等を関係行政機関に報告する役割を担うことが望ましい。その他、P の進め方に関する検討や評価、提示する情報やタイミング等の評価についても実施することを考えるべき。

P の対象となる市民等の範囲は、計画沿線の市民等を中心に、影響の及ぶ関係者の全てを対象とすることが基本。道路の特性に応じ、計画沿線よりも幅広い市民等の意見の把握に努めることも必要。

P プロセスにおいても時間管理概念の導入が必要。当面、基本計画原案の提示から関係行政機関への報告までに要する期間は、半年～1年間を目安とし、P プロセスの諸制度の充実、経験の蓄積等により4～5ヶ月程度に短縮することが望ましい。

### **(3) 新たな計画決定プロセスの適用事業**

原則として、一定規模以上の道路事業のうち、様々な利害が対立し、早い段階からの合意形成が必要な事業について適用すべき。

当面は、構想段階にある全ての高規格幹線道路事業を対象とするが、この計画決定プロセスを適用することが必要と認めた事業についても準用することが適当。

既に都市計画決定がなされているが、事業化に至っていない大規模な事業について、再度、合意形成が必要なものについても本プロセスを適用すべき。

## **5. 新たな計画決定プロセスの当面の運用方針**

当面は、新たな計画決定プロセスを適用した取り組みの実例を積み重ねるとともに、それを効果的に進めるためのガイドラインを作成し、これを公表すべき。

将来的には、新たな計画決定プロセスを法的に位置付けることを目指すべき。

事例等を集約した知識データベースの整備など、PI(市民参画)の実施を支援する方策についても取り組むべき。