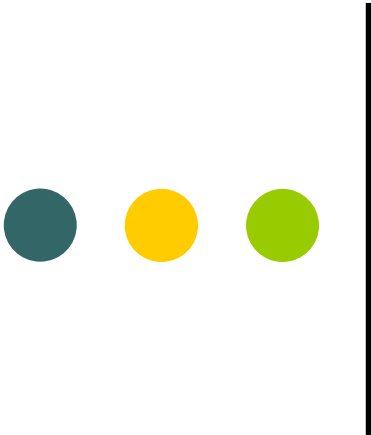
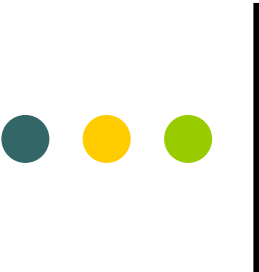




構想段階における市民参画型 道路計画プロセスのガイドライン について

国土交通省道路局



PIガイドラインとは

- 「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」(H14.8)
→ 「**構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン**」
(H17.9改訂)
- 「構想段階」における道路計画プロセスの実施方針、「市民参画プロセス」
及び「構想段階評価」の指針を提示

【改訂の要点】

1. 「構想段階評価」の位置付け + 適用を環境アセス対象事業まで拡大
2. 「必要性確認」、「代替案比較評価」にあたり、標準的に評価すべき項目を明確化
3. 課題の設定～概略計画案の決定まで、検討の流れに沿った市民参画プロセス
4. ガイドラインは個別の状況に応じて柔軟に運用すべき旨を記載
5. 第三者機関の設置は、必要な場合にのみ、目的を明確化して設置するよう表現を修正

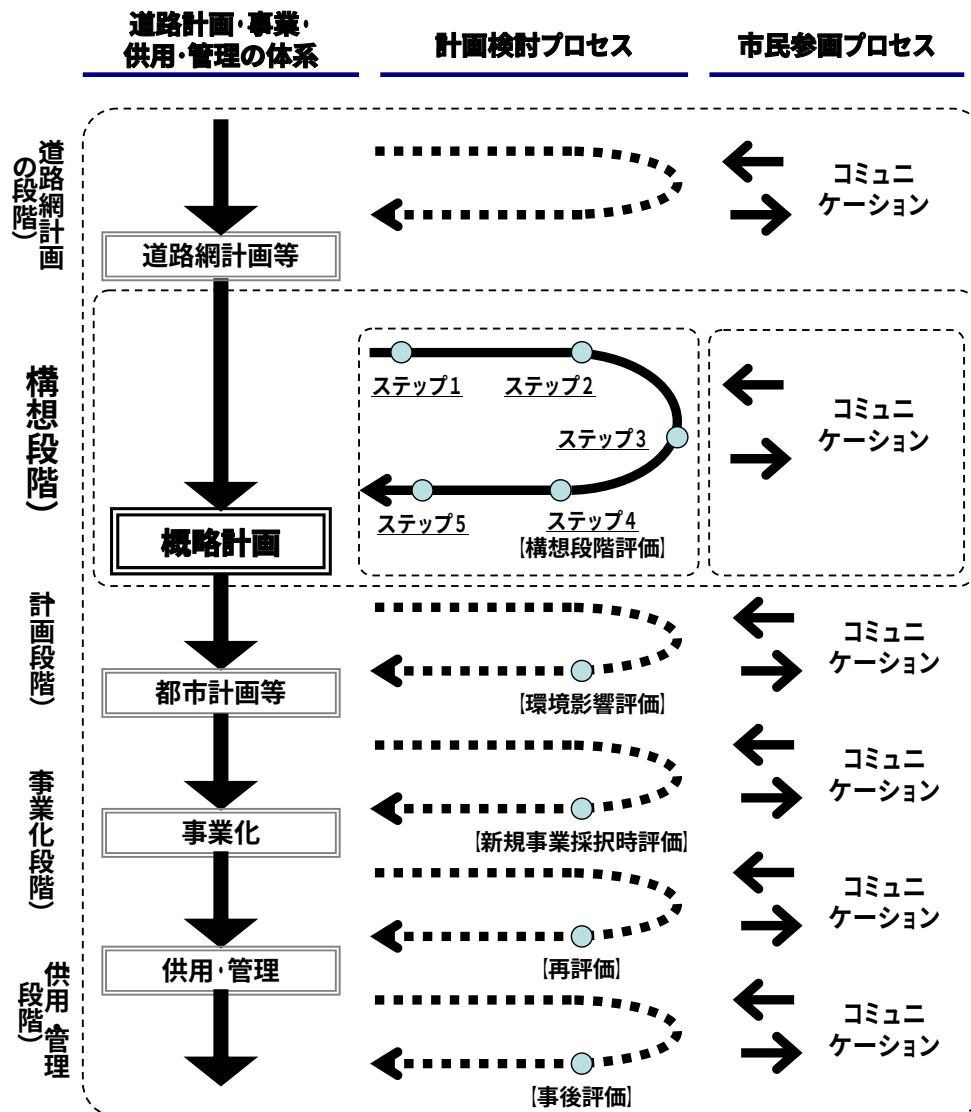
道路計画プロセスにおける 構想段階

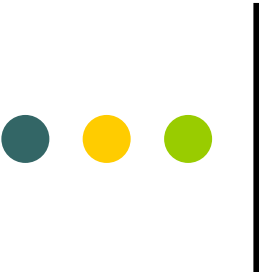
構想段階とは

路線別計画のうち、道路管理者が、道路の概ねの位置や構造等の基本的な事項（概略計画）を決定する段階

適用対象

- ①環境影響評価法第二条第二項に規定される第一種事業に該当すると考えられる道路事業の計画
- ②その他、道路管理者が本ガイドラインを適用することが適当と認める道路の計画





概略計画で定める事項

- 起終点
- 道路種別
- 計画諸元 (車線数、設計速度等)
- 構想ルート帯 (1/25000～1/50000スケールで、概ね250m～1km幅)
- 主な連結する道路
- 主たる構造 (切り土、盛土、トンネル、橋・高架、その他の構造の別)
- その他必要な事項

構想段階評価とは

構想段階評価:

概略計画案を絞り込むため、概ねのルートや道路構造について、事業の効果、環境、費用等総合的な観点から評価

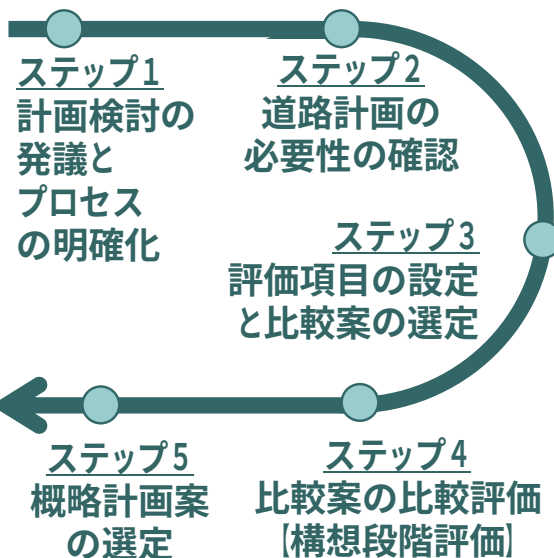
構想段階

道路計画・事業・
供用・管理の体系

道路網計画等

概略計画

計画検討プロセス





ステップ1： 計画検討の発議とプロセスの明確化

- **計画検討に着手することを発議**
- **計画検討及び市民参画の進め方や概ねのスケジュール等を提示**

ステップ2： 道路計画の必要性の確認

- **解決すべき課題を具体化し、道路計画の目的を設定**
- **当該道路計画によって目的達成が見込まれること、道路整備以外の方策では十分に目的が達成できないことを確認し、道路計画の必要性を確認**

ステップ3： 評価項目の設定と比較案の選定

● 評価項目の設定

- 目的達成に資する効果や地域への影響の観点から評価項目を設定

● 比較案の選定

- 目的に照らして現実的で合理的な比較案を設定
- 道路整備をしない案を比較評価のベースラインとして設定

分野	評価項目の例
①交通	時間短縮、渋滞解消、交通事故減少、歩行者自転車の移動性・安全性、道路の走行性、当該道路の災害時における機能・安全性、広域ネットワーク形成（既存のネットワークとの連携）、交通発生集中源からのアクセス性、都市の道路ネットワーク形成 等
②環境	大気汚染、地球温暖化防止に関する効果、騒音、景観、生態系や動植物への影響、集落や公共公益施設等への影響 等
③土地利用・市街地整備	地域交流への効果、農業的土地利用への影響、市街地の防災性、市街地整備への貢献度（アクセス性等）、沿道商業施設への影響 等
④社会経済	地域活性化や都市再生への効果 等
⑤事業性	事業や維持管理に関わる費用、事業に要する期間、施工時の影響、用地取得に関するリスク、制度的な問題が生じるリスク、不測の事態に対する計画の柔軟性 等
⑥その他	地域の状況や計画の目的に応じて追加すべき項目

ステップ4： 比較案の比較評価

- ステップ3で設定した評価項目を用い、比較案を比較評価
- 各項目の評価の精度は、調査結果（原則として、文献調査の結果等）に基づき、比較優位性が検討可能な程度であればよい（計画の状況に合わせて定量的または定性的に評価）

分野	評価項目	道路整備			道路整備をしない案 (ベースライン)
		比較案A	比較案B	比較案C	
①交通					
②環境*					
③土地利用・市街地整備					
④社会経済					
⑤事業性					
⑥その他					

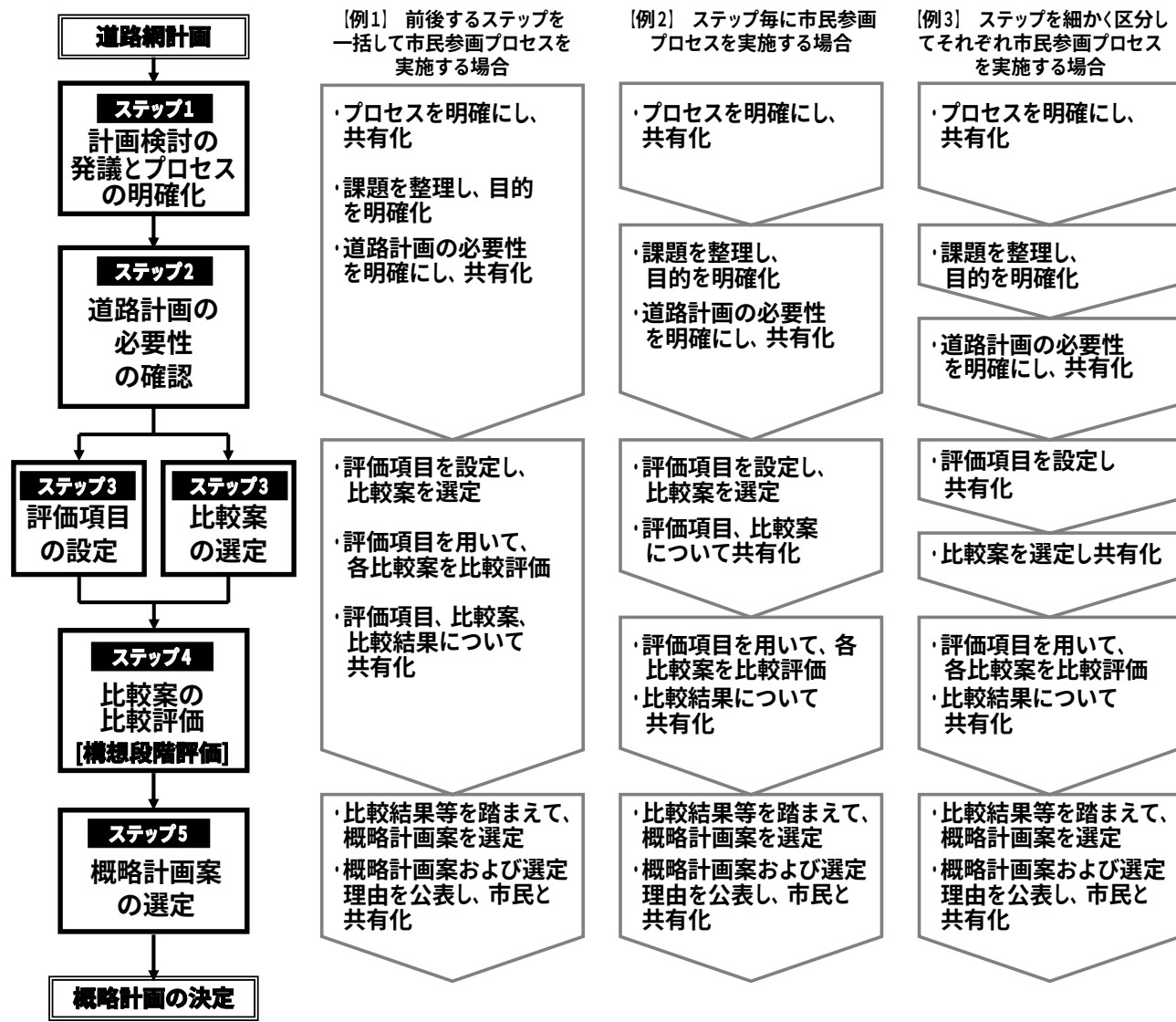
：標準的に評価する分野

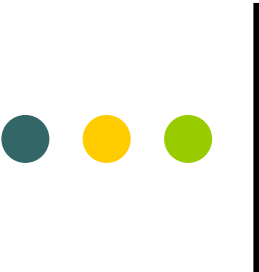
*：環境分野については、環境影響評価の評価項目を踏まえて、項目を設定することが必要。
なお、評価ができない評価項目がある場合には、その旨が分かるように「－」等で表現。

ステップ5： 概略計画案の選定

- ステップ4の比較評価結果を踏まえて、最も優位な比較案を概略計画案として選定

計画検討プロセスと市民参画





市民参画プロセスの運用にあたって (1)

● 対象とする市民等の範囲

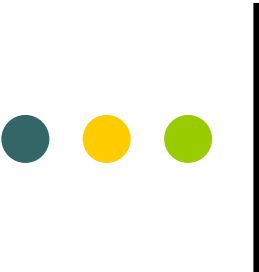
- 概略計画の検討対象範囲を中心に、事業の特性・対象地域に応じて効果・影響の及ぶ市民、その他の関係者

● 実施主体

- 原則として、道路管理者または道路管理者を含む複数の関係行政機関が合同で実施

● 推進体制

- 必要と認める場合には、第三者機関を設置した上で実施
- 何を期待するのか(何のために設置するのか)を明確に
 - 参画プロセス実施支援
 - 計画推奨案の提言
 - 計画検討プロセスの管理
 - 参画プロセスの監視
 - 関係者協議(仲介)
 - 技術的支援、政策的支援



市民参画プロセスの運用にあたって (2)

- **関係行政機関の役割**
 - ・ 市民参画の手続きを支援し、協力する役割を期待
- **適切な参画手法の選択**
 - ・ オープンハウス、ワークショップ、アンケート、ニューズレータの発行等、特徴を踏まえ選択
- **意見の反映**
 - ・ 市民等からの意見が「計画の内容」に対するものなのか、「進め方」に対するものかを明らかにした上で反映方法を検討
- **柔軟な運用**
 - ・ 状況に応じて柔軟に計画、運用
 - ・ 現場ごとに市民等から有意義な情報を引き出すための工夫が大事
- **時間管理**
 - ・ 予め定めたスケジュールを市民等と共有し、それに基づいてプロセスの進行を管理

横浜環状北西線

■概要

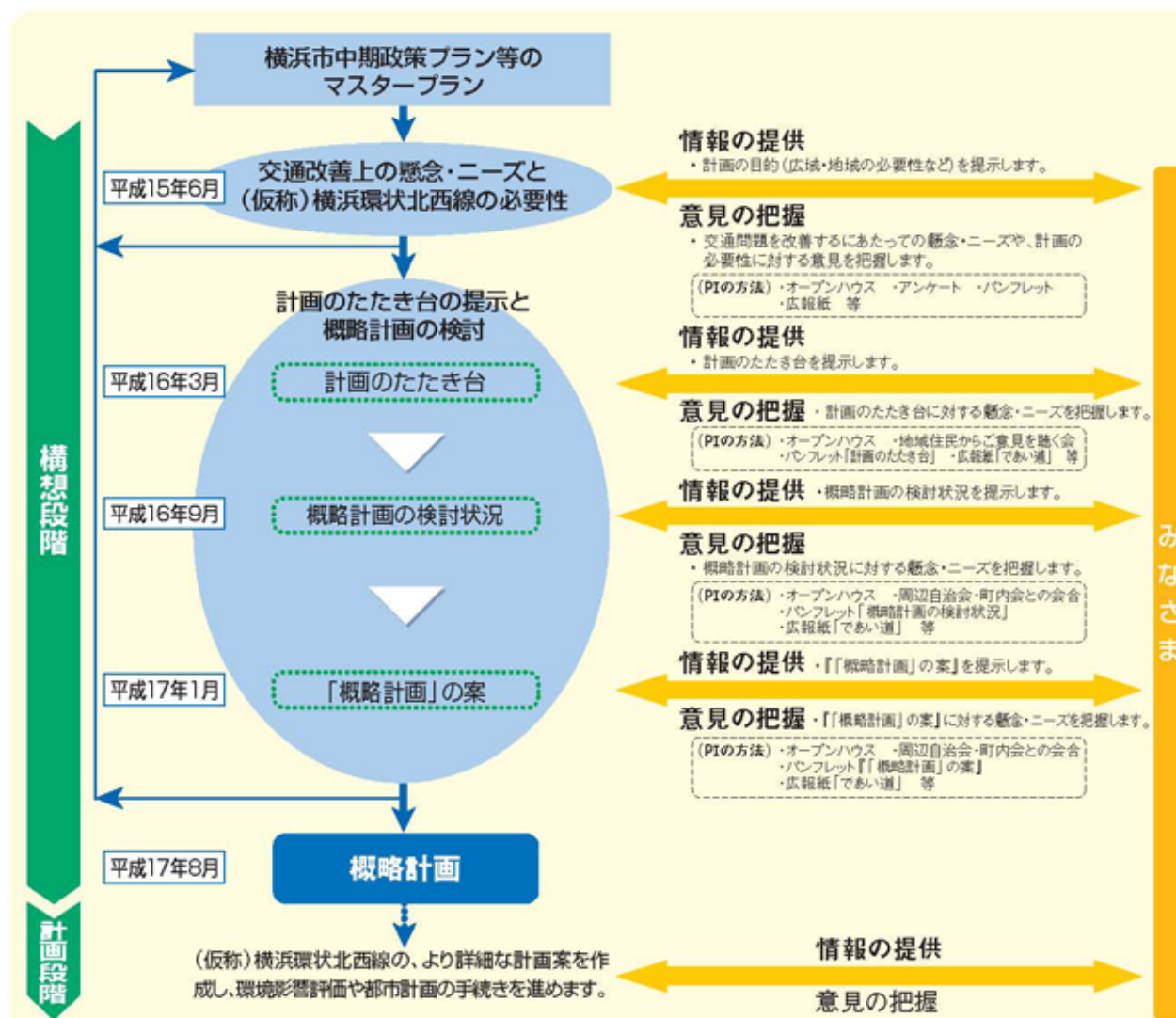
路線名 : 高速横浜環状北西線
 接続区間 : 東名高速道路～第三京浜道路
 事業主体 : (事業予定者)
 横浜市、首都高速道路(株)
 延長 : L＝約7.1km
 道路規格等 : 自動車専用道路

■経緯

平成15年 2月 広域P I（広域アンケート調査）を実施
 平成15年 6月 現地P I着手
 平成16年 3月 「計画のたたき台」の公表
 平成16年 9月 「概略計画の検討状況」の公表
 平成17年 1月 「概略計画の案」の公表
 平成17年 8月 「概略計画」の公表
 平成18年 8～10月 環境影響評価方法書の公告・縦覧

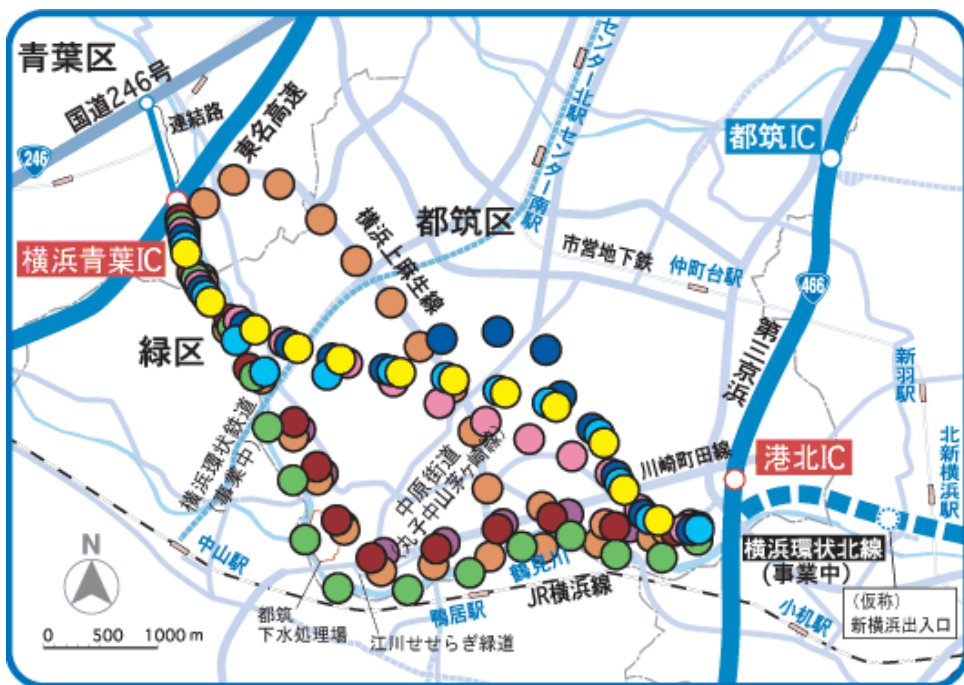


計画検討の流れ



構想段階におけるルート・構造の比較検討

7つのルート・構造の代替案



- (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) 都市計画道路 川崎町田線 高架案
- (7) 都市計画道路 横浜上麻生線 高架案

- 構想段階において、住民の提案から7つのルート構造の代替案を設定。
- 比較検討に際して、住民の懸念やニーズをふまえ、4つの比較検討の視点を設定。

4つの比較検討の視点

交通	北西線による交通サービスについて横浜青葉インターチェンジから港北インターチェンジ間の所要時間などにより比較検討しました。
環境	周辺地域のみなさまの居住環境への影響に関し、大気質や騒音・振動、景観、日照などについて、また、周辺地域の自然環境などについて比較検討しました。
土地利用	周辺地域のみなさまの土地利用への影響に関し、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数、周辺地域のまちづくりへの影響や、農地の日照への影響について比較検討しました。
社会経済	周辺地域への影響を少なくしつつ、費用をできるだけ抑えるべきであり、そのため事業費について比較検討しました。

比較検討の結果

■ルート・構造の比較検討の結果

	②たたき台 トンネル延長案	①たたき台案	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鶴見川横浜上麻生線 高架案
ルート・構造の概要	「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。	道路延長をできるだけ短くするよう配座し、延長を約7.0kmと想定。	「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。	「たたき台案」の「トンネル区間」の配座を変更し、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、起点は高架橋。	既存の鶴見川崎町田線を活用するルート。ただし、起点付近で既存道路上を通過できない区間が約4.3km。	既存の鶴見川横浜上麻生線を活用するルート。ただし、起点付近で既存道路上を通過できない区間が約2.7km。
延長	約7.1km うち「トンネル区間」 約4.2km うち「高架区間」 約2.9km	約7.0km（-0.1km） 約3.0km（-1.2km） 約4.0km（+1.1km）	約7.6km（+0.5km） 約3.6km（-0.6km） 約4.0km（+1.1km）	約6.8km（-0.3km） 約2.8km（-1.4km） 約4.0km（+1.1km）	約8.4km（+1.3km） 約5.7km（+1.5km） 約2.7km（-0.2km）	約7.6km（+0.5km） — 約7.6km（+4.7km）	約7.0km（-0.1km） — 約7.0km（+4.1km）
交通	主行性に影響する曲線数は6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。	主行性に影響する曲線数は「②たたき台トンネル延長案」より12箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台トンネル延長案」と同等の半径550m。S字カーブの数は「②たたき台トンネル延長案」と同等。	主行性に影響する曲線数は「②たたき台トンネル延長案」より4箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台トンネル延長案」より小さい半径400m。S字カーブは「②たたき台トンネル延長案」より1箇所多い。	主行性に影響する曲線数は「②たたき台トンネル延長案」より12箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台トンネル延長案」より小さい半径290m。蛇行している河川に沿ったS字カーブは「②たたき台トンネル延長案」より3箇所多く、そのうち3つのS字カーブが連続。	主行性に影響する曲線数は「②たたき台トンネル延長案」より7箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は「②たたき台トンネル延長案」より小さい半径290m。蛇行している河川に沿ったS字カーブは「②たたき台トンネル延長案」より3箇所多く、そのうち3つのS字カーブが連続。	主行性に影響する曲線数は「②たたき台トンネル延長案」より13箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は「②たたき台トンネル延長案」より小さい半径300m。S字カーブは「②たたき台トンネル延長案」より1箇所多い。	主行性に影響する曲線数は「②たたき台トンネル延長案」より12箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は「②たたき台トンネル延長案」より小さい半径400m。S字カーブは「②たたき台トンネル延長案」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2.9km。 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」は約4.2km。	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「②たたき台トンネル延長案」より約1.1km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「②たたき台トンネル延長案」より約1.2m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「②たたき台トンネル延長案」より約1.1km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「②たたき台トンネル延長案」より約0.9m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「②たたき台トンネル延長案」より約1.1km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「②たたき台トンネル延長案」より約1.4m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「②たたき台トンネル延長案」より約0.2km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「②たたき台トンネル延長案」より約1.5m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「②たたき台トンネル延長案」より約4.7km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「②たたき台トンネル延長案」より約4.1km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「②たたき台トンネル延長案」より約90件。 農地の通過延長は約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」は約2.2km。 （仮称）川和町駅「付近」をトンネルで通過するため周辺まわづ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「②たたき台トンネル延長案」と同等の約90件。 農地の通過延長は「②たたき台トンネル延長案」より約0.3km短い約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「②たたき台トンネル延長案」より約0.4km長く約2.6km。 （仮称）川和町駅「付近」を高架で通過するため周辺まわづ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「②たたき台トンネル延長案」より若干少ない約80件。 農地の通過延長は「②たたき台トンネル延長案」より約0.3km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「②たたき台トンネル延長案」より約0.4km長く約2.6km。 （仮称）川和町駅「付近」を高架で通過するため周辺まわづ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「②たたき台トンネル延長案」より若干多い約140件。 農地の通過延長は「②たたき台トンネル延長案」より約0.5km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「②たたき台トンネル延長案」より約0.4km長く約2.6km。 （仮称）川和町駅「付近」を高架で通過するため周辺まわづ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「②たたき台トンネル延長案」と同等の約90件。 農地の通過延長は「②たたき台トンネル延長案」より約0.8km短い約2.6km。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「②たたき台トンネル延長案」より約1.2km長く約3.4km。 （仮称）川和町駅「付近」を高架で通過するため周辺まわづ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「②たたき台トンネル延長案」より約270件。 農地の通過延長は「②たたき台トンネル延長案」と同等の約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「②たたき台トンネル延長案」より約1.8km長く約1.8km。 （仮称）川和町駅「付近」は通過しないため周辺まわづ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「②たたき台トンネル延長案」より約250件。 農地の通過延長は「②たたき台トンネル延長案」より約1.6km短い約1.8km。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「②たたき台トンネル延長案」より約0.4km長く約1.8km。 （仮称）川和町駅「付近」は通過しないため周辺まわづりに影響が生じる可能性なし。
社会経済	事業費は、約2400億円と試算。	事業費は、「②たたき台トンネル延長案」よりトンネル延長が短くなるため、全体の延長が長くなるため「②たたき台トンネル延長案」より約200億円安い約2200億円と試算。	事業費は、「②たたき台トンネル延長案」よりトンネル延長が短くなるため、全体の延長が長くなるため「②たたき台トンネル延長案」と同等の約2400億円と試算。	事業費は、「②たたき台トンネル延長案」よりトンネル延長が短くなるため、「②たたき台トンネル延長案」より約200億円高い約2200億円と試算。	事業費は、トンネル延長が長くなるため、「②たたき台トンネル延長案」より約900億円高い約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、全て用地取得等を必要とするため、「②たたき台トンネル延長案」より約500億円高い約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、全て用地取得等を必要とするため、「②たたき台トンネル延長案」より約100億円高い約2500億円と試算。

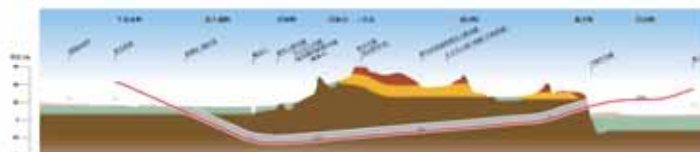
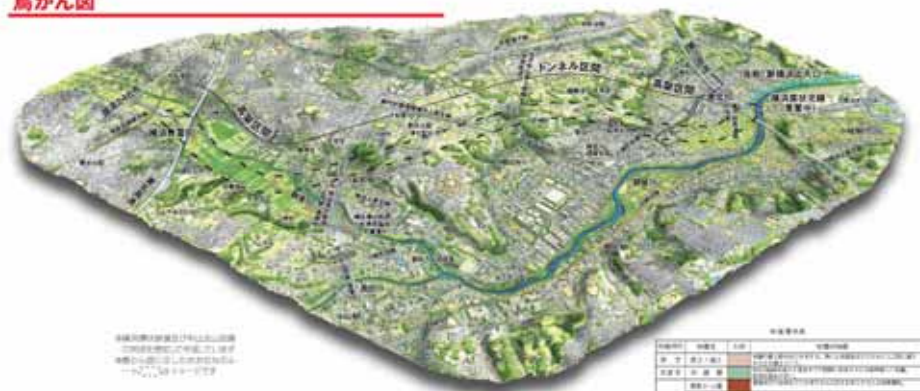
構想段階におけるルート・構造

市民等の懸念やニーズを踏まえ、代替案を総合的に比較した結果、「たたき台トンネル延長案」を構想段階のルート・構造に決定。

おおむねのルート・構造（平面図）



鳥かん図



■ルート・構造の比較検討の結果