

<b>第1回特別セミナー</b> <b>東京都市圏交通計画協議会特別セミナー</b> <b>- 変革期の都市圏交通計画～都市圏交通計画の制度と事例 -</b>	
テーマ	『変革期の都市圏交通計画～都市圏交通計画の制度と事例～』
開催日	平成10年8月31日(月)
参加者数	約450人
内容	<p>基調講演「都市圏交通計画への新たな要請と試み」</p> <p>石田 東生（筑波大学社会工学系教授）</p> <p>都市圏交通計画の制度と事例～諸外国に学ぶ</p> <p>1）「米国の都市圏交通計画の仕組みと実際」 屋井 鉄雄（東京工業大学工学部教授）</p> <p>2）「ドイツの計画制度の仕組みと事例」 青木 英明（共立女子大学家政学部助教授）</p> <p>3）「イギリスにおける都市圏交通計画 - 仕組みと事例 - 」 原田 昇（東京大学大学院工学系研究科助教授）</p> <p>4）「地方分権におけるフランスのPDU（都市交通計画）と事例」 望月 真一（（株）アトリエUDI都市設計研究所）</p> <p>パネルディスカッション</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• テーマ：「計画策定の体制と仕組みについて考える」</li> <li>• コーディネーター： 浅野 光行（早稲田大学理工学部教授）</li> <li>• パネリスト： 石田 東生（筑波大学社会工学系教授） 屋井 鉄雄（東京工業大学工学部教授） 青木 英明（共立女子大学家政学部助教授） 原田 昇（東京大学大学院工学系研究科助教授） （現：東京大学大学院新領域創成科学研究科教授） 望月 真一（（株）アトリエUDI都市設計研究所） 本田 武志（建設省都市局都市交通調査室課長補佐） 森山 誠二（建設省道路局道路経済調査室課長補佐） 今岡 和也（建設省関東地方建設局企画部広域計画調査課長） 浜野 四郎（横浜市企画局企画調整部企画課長） （敬称略）</li> </ul>
パネルディスカッション での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 課題に対応できる新しい計画手法について</li> <li>• 計画策定プロセスと体制について</li> <li>• 計画実現化のしくみについて</li> <li>• 地方分権が進んだときの国・県・市の役割について</li> <li>• 行政全体の問題に関する議論に踏み込んだ住民説明</li> </ul>

## 第1回特別セミナー：主な意見

平成10年8月31日開催

### ■ 課題に対応できる新しい計画手法について

- 交通計画の最前線では各人の努力によって業務が成り立っている状況にあるが、世の中の変化は個人的努力で対応できる範囲を超えている。個人的な努力による対応ではなくシステムの対応が必要である。
- システム的な対応をするためには、将来予測手法の技術開発と、計画や政策についての大胆な議論、計画立案者と住民のコミュニケーションのあり方についての検討が必要である。
- ドイツでは政策の中に占める市民参加の割合は大きい。計画が固まる前のできるだけ早い時点で市民が交通計画立案に参加するルールができている。また、政策を打ち出すときには説得力が求められるので、様々な手法で行政が情報提供を行っている。日本でもそのような方向に進みつつあると考えられる。

### ■ 計画策定プロセスと体制について

- 長期計画に対して住民は基本的には興味が無い。このため、パブリックインボルブメントが必要になる。ただし、広域の計画に対しては住民の参加できる範囲は限られていて、最終的に決定するのはあくまで行政である。この点がコミュニティレベルの住民参加と大きく違うところである。
- フランスで、住民参加が重要であるといわれるようになってからは10年くらいしか経っていない。住民の意見は聞くが、最終決定は議会で決定する。また、交通の専門家が出した意見を議会で検討して承認する形であり、住民の意見がそのまま承認されるわけではない。
- 住民参加の方法は、道路の性格や影響範囲によって変わってこざるを得ない。首都圏レベルの都市計画で住民参加というのは、自治体同士の議論をした後で自分の範囲の合意形成や情報提供を行うなどの方法はあると思うが、難しい問題である。

### ■ 計画実現化のしくみについて

- アメリカやイギリスでは、国全体の方針に沿った計画に対して優先的に補助を入れるルールがある。日本ではそのあたりがあいまいになっている。
- 様々な主体が計画を策定しているが、各計画の整合がとれていないと計画立案者への信頼が揺らぎかねない。個々の計画を立案する主体間の調整を今以上に行う必要がある。
- 目的や手段に応じて様々なデータが作られているが、交通機関単独のデータではなく、総合交通データベースが必要である。それには、行政担当者のコミュニケーションが必要である。
- 東京都市圏パーソントリップ調査で作成された計画を都市計画決定するための制度は存在するが、何故計画決定するかを地元で説明する方法については、改善すべき点が多い。計画したものを実現化するためには、説明のしかたについても考えるべきである。

### ■ 地方分権が進んだときの国・県・市の役割について

- イギリスでは、国は交通政策の指針を考え、地方自治体はその枠組みの中で自由に計画立案をするといったように、個々の役割が整理されている。地方分権で国のやることがなくなるのではといわれているが、そんなことはない。日本においてもイギリスのように国が政策や技術の指針を持って、地方のことは地方に任せるという役割分担がよい。
- 今後、日本においても、国が基礎的な技術指針を持ち、それに基づいて地方が自主性を持って計画を作っていくという役割分担を明確にしていくべきである。

### ■ 行政全体の問題に関する議論に踏み込んだ住民説明

- 道路事業において住民説明会を行うと、道路整備の意義だけに留まらず、農業と道路整備の重要性の比較など、総合的な政策判断で納得できる説明を求められることがあるが、住民説明では総合的に説得力を持つことが問われる。道路事業者だけで住民説明に取り組むのではなく、自治体の様々な分野の専門家のつながりを生かして、行政全体で取り組むべきである。