

「説明」から「ともに判断するための対話」へ —公共事業分野から考える理解醸成と計画検討—

2026年8月27日(木)

泊 尚志(Dr. Eng.)

東北工業大学 / Phnom Penh Capital Administration

tomari00@tohtech.ac.jp

(本セッションにおける本発表の位置づけ)
公共事業の実施にあたっては、
安全性や必要性を訴えるだけでは物事が進まない。
考え方や判断基準が異なる方々がいる中で、
施策担当者は何を優先し、どのような考え方で判断し、
結論を導いてきたのか、公共事業を例に紹介いただく。



- 公共事業の実施において
「理解醸成」を計画検討へどのように接続するか
- 対話, 地域知, 計画改善
- 事例紹介: コミュニケーションが計画内容を改善する例
- コミュニケーションを組み込んだ計画プロセスの設計の必要

- 情報提供は不可欠
- しかし、人々は情報量だけで判断しているわけではない
- 安全性、公平性、信頼、地域への影響、将来責任などを含めて判断している



- 「理解醸成」として一方的に説明するだけで果たして“理解”は醸成されるか？

東京・小平市 投票率35%、開票せず

都道計画巡り

り、投票率は35・17%で成立要件の50%を下回り、不成立となった。開票はされない。同市の26日現在の有権者数は14万5024人。

住民投票条例は、市民の憩いの場でもある雑木林を伐採することに反発した市民団体が7千人以上の署名を集め、直接請求で3月に成立した。

の聲が上がっていた。

小林市長は26日の住民投票終了後に記者会見し、「35・17%という数字は、市民が（投票率を）上げよ

50%超えず残念
結果公表すべき

えられず
からと開
てるのは

投票の対象は、市を南北に走る約1・4キロの幹線道路整備計画で、「住い」と市民の意思を反映し

うと）大変努力した結果、開票はしないが、今後積極的に市民の意見を聞

表、水口和恵さん(51)の話 厳しいとは思っていたが、投票率50%を超

公表すべ
請求して
う求めて

圏央道の収用停止

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）おきる野インターチェンジ（東京都おきる野市）付近の地権者ら六人が土地明け渡しを拒んでいる問題で、東京地裁は三日、都に土地の強制収用手続きである代執行の停止を命じる決定をした。地権者は道路建設の事業認定と収用裁決の取り消し訴訟を起しており、来年五月ごろに予定される一審判決の十五日後まで執行が停止される。都心の渋滞緩和を狙った圏央道建設に遅れが生じるのは必至だ。都は強く反発し、即時抗告する。

首都の大動脈 建設遅れ必至

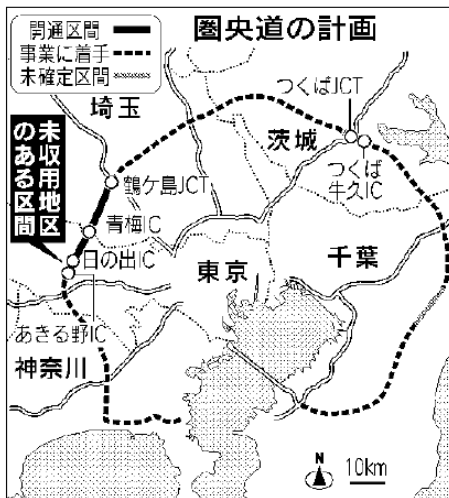
いた今年度中の開通は不可能。早くても来年度末になるのではないかと」と国土交通省はみている。

▼渋滞緩和や物流に影響

警 府山雅行表半長は代
執行停止の決定理由の中
で一審の本訴訟で行政側
が事業認定の適法性を立
証しない限り、来年五月

首都建設

(IC) あきる野ICに延びる恐れもある。首
(二^ギ)間の建設は当面都圏の大動脈として期待
凍結される。「予定してされていた圏央道のつま

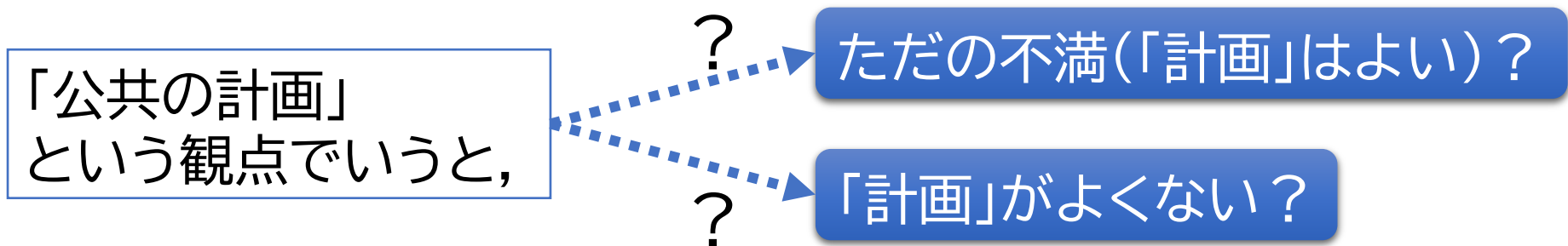


ずきは渋滞緩和や首都圏などを勘案すると、開通の最大の欠けは「年三百億円の経済損失になる」と国交省は計算。三年遅れた損失分千億円と合わせ「国は、あきる野IC付近の三百七十億円を残してほぼ完成。本来は二〇〇〇年度の開通予定で、既に三年遅れている。開通による一般道の渋滞緩和効果、関越、東北、常磐道などに伸びる東名、中央、圏央道は都心から放射線、東京外環、三環状道路、西側区間など、あきる野間

日本經濟新聞2003年10月4日

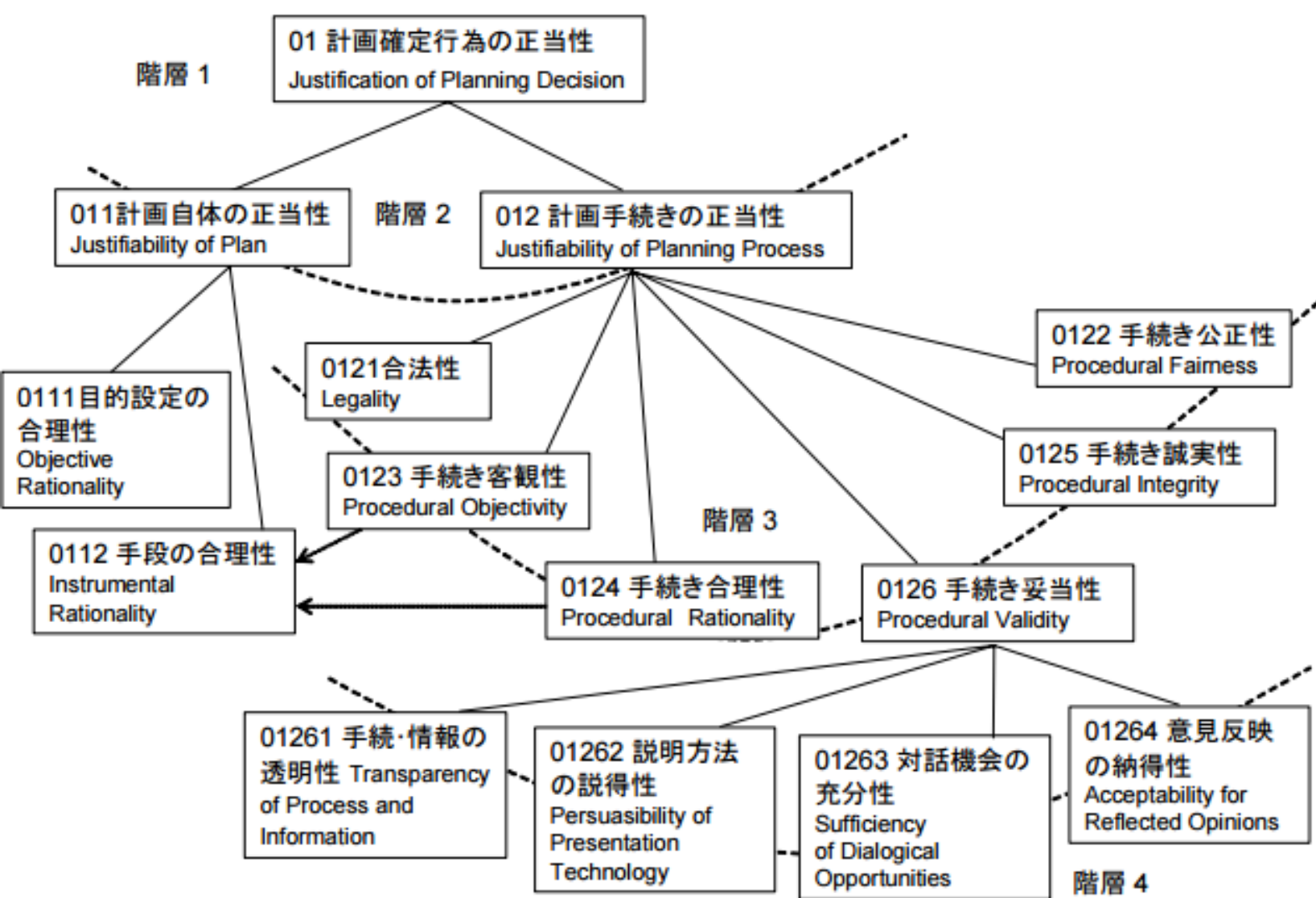
- “よい”計画が策定された
 - 法律(例:都市計画法)に則って進め, 決定した
 - しかし, 大勢/数名の市民が「反対」を訴えている
 - ・・・合法であれば“よい”わけではない？
- そもそも“よい”計画とは何か(→「よい」とは何か)
 - 費用対効果(B/C)が1以上？
 - 需要予測の結果, 大きな需要が見込まれる？
 - 「最大多数の最大幸福」？
 - 政府や自治体が決める？
 - 市民が決める？
 - 反対する人がいない？
 - ・・・いずれも決定的ではない？

- 決めた**内容**？
 - 「土地を一部切り売りしないといけないのは嫌だ」
 - 「騒音が増えて生活が脅かされる」 など
- 決める**手順**？ **決め方**？
 - 「そんな話は聞いていない」
 - 「説明が不十分だ」
 - 「意見を一切聞いてもらえなかった」 など
- その他
 - 「行政は**信用**できない」 など



計画確定行為 の正当性要件

9



実社会では、多様な識別基準の存在を前提としながら
計画の内容と手続きの正当化を追及することが必要

「道路建設計画反対！」

しかし, そうした市民の声に耳を傾けて聞いてみると・・・

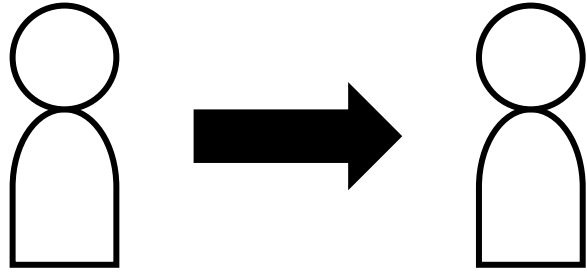
- 「計画ルート上には地元が大事にしている神社がある」
→「神社を避けるルートなら賛成」かもしれない
- 「計画検討の進め方が合理的でない！」
→丁寧な説明によって理解してもらえるかもしれない
- 「説明責任を果たしていない！」
→適切な追加情報を示せば納得されるかもしれない



「反対」の理由や, 個別の**関心**に耳を傾けることが
計画行為(planning)に求められている

計画主体

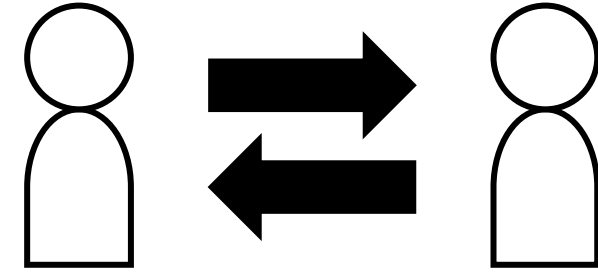
市民



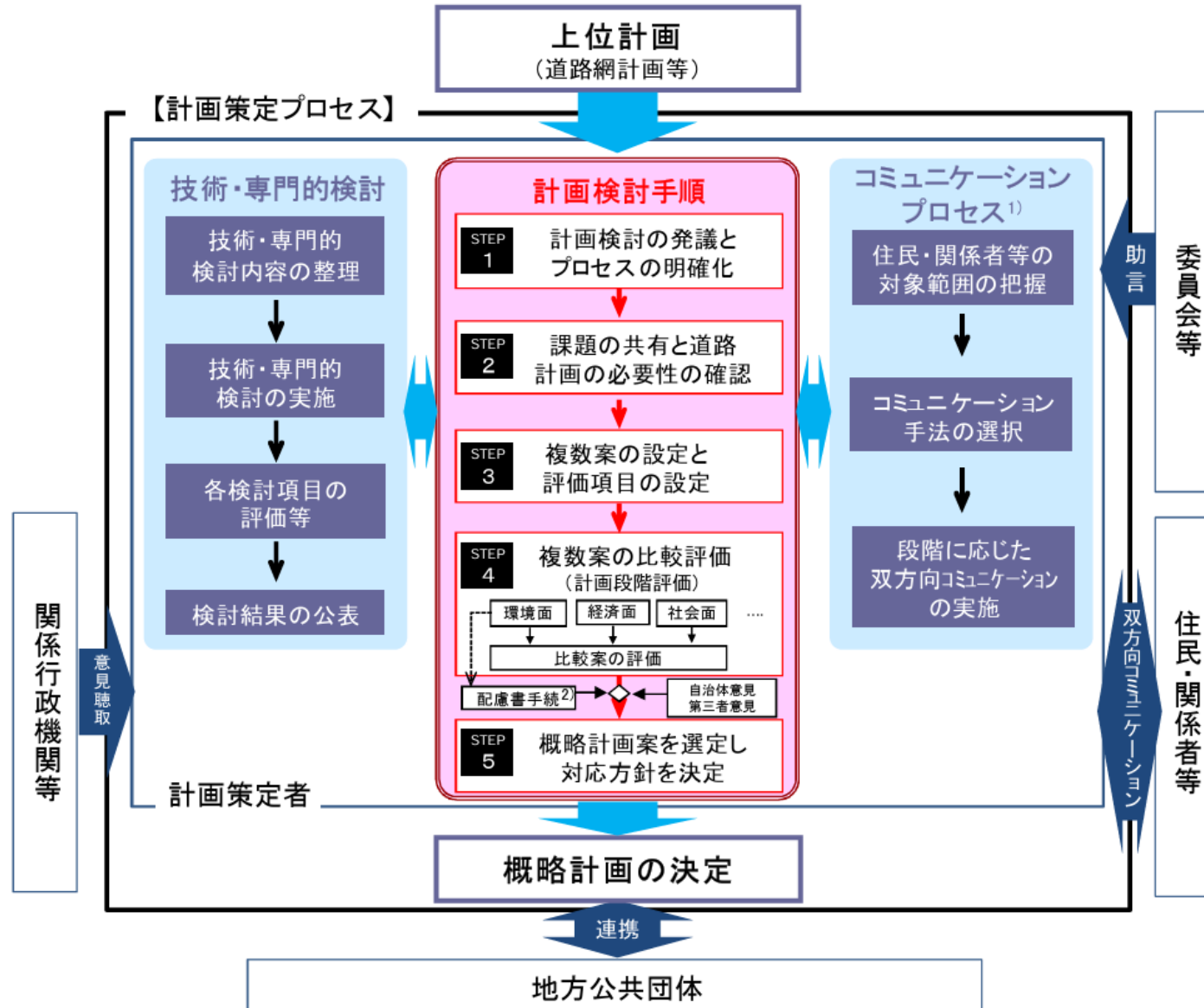
- (完成した)計画内容の説明
- 計画主体が考える正当性
- 内部検討

計画主体

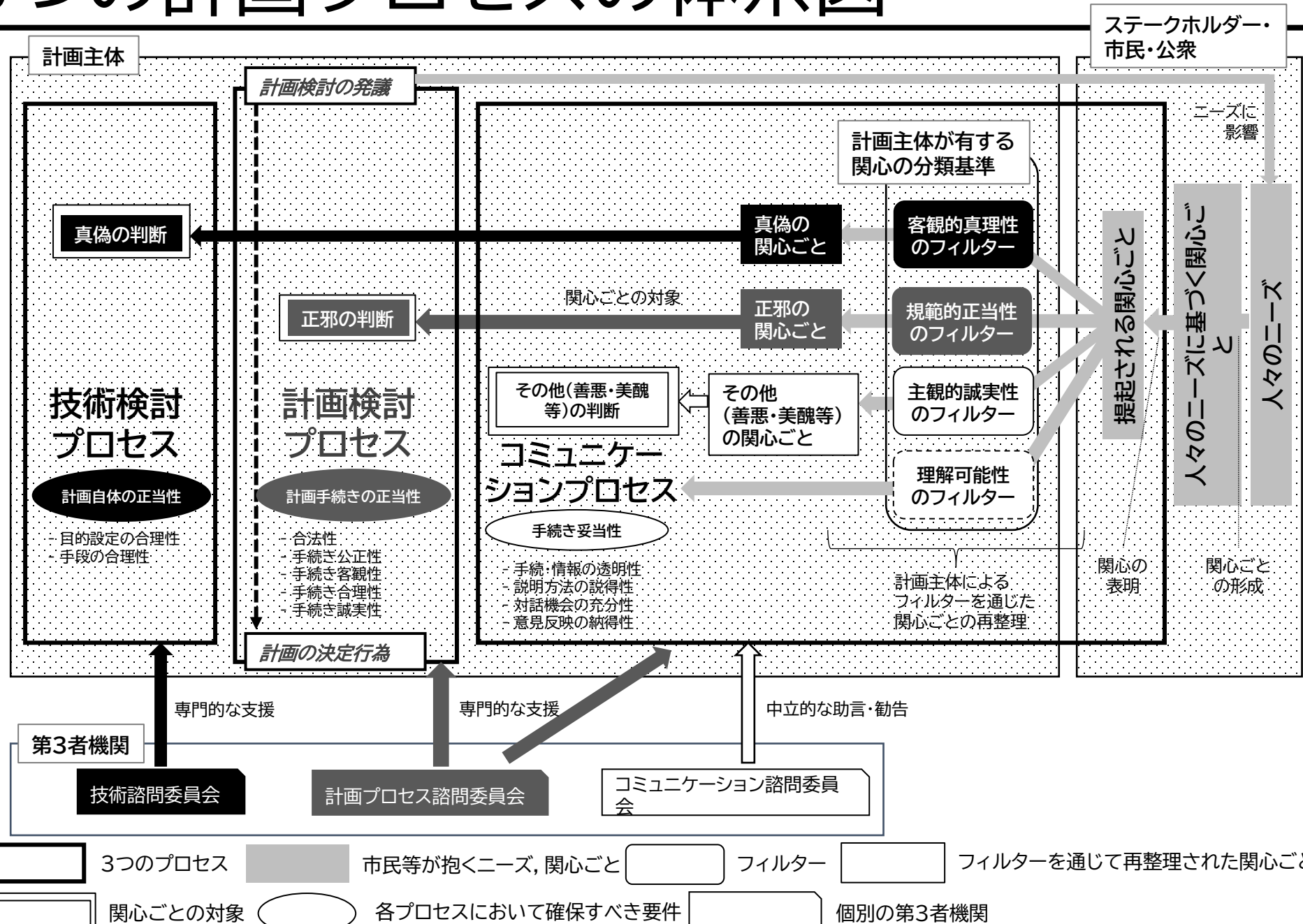
市民



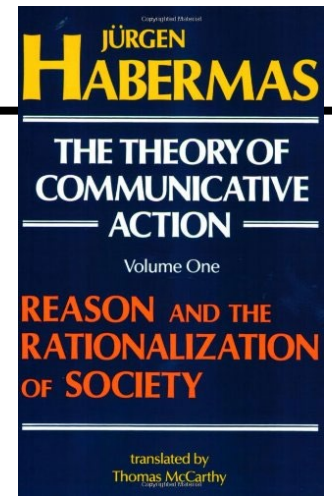
- 説明＋関心を問う
 - 社会的な妥当性
 - 早期からの市民の関与
 - 市民の関心の計画への反映
- ＋
- 地域知の獲得, 計画の質の向上
 - 信頼の醸成



3つの計画プロセスの体系図



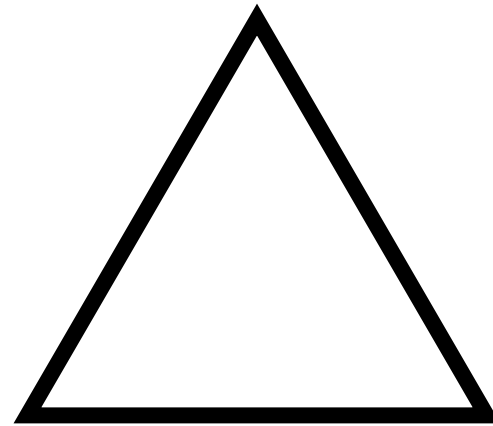
(出典)
 屋井哲夫・泊尚志(2014), 事実と価値との関わりを考慮した計画プロセスの新たな理論的枠組み, 土木学会論文集D部門, Vol. 70, No. 1, pp. 9-27.



- 聞き手の「了解」を志向する「コミュニケーション的行為 (communicative action)」において、話し手は次の4種類の妥当要求 (validity claim) を掲げる
 - **真理性 (truth)**
 - 「自分の発言内容は言及されている事態を適切に表現している」(記述的)
 - **正当性 (rightness / justice)**
 - 「自分の発話行為はそのつどの状況に応じたしかるべき規範にそっている」
 - **誠実性 (sincerity)**
 - 「自分の言語表現は自分の意向を的確にあらわしている」
 - **理解可能性 (comprehensibility)**
 - 「自分の言語表現は聞き手によって理解できるかたちをとっている」

実質的(substantive)

満足あるいは引き換えにしたい明白な利益

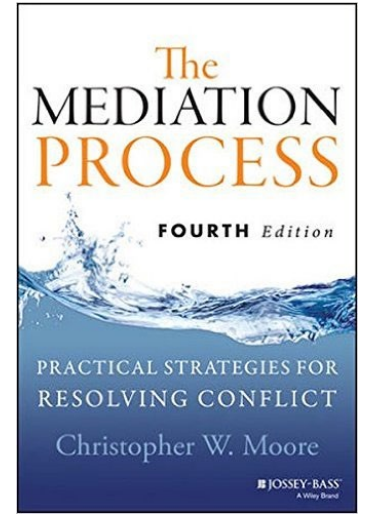


手続き的(procedural)

同意に至るプロセスや方法に係る好み

**人間関係的・心理的
(relationship/psychological)**

個人や団体がどのように扱われるか、
関係がどれだけ重視されているか



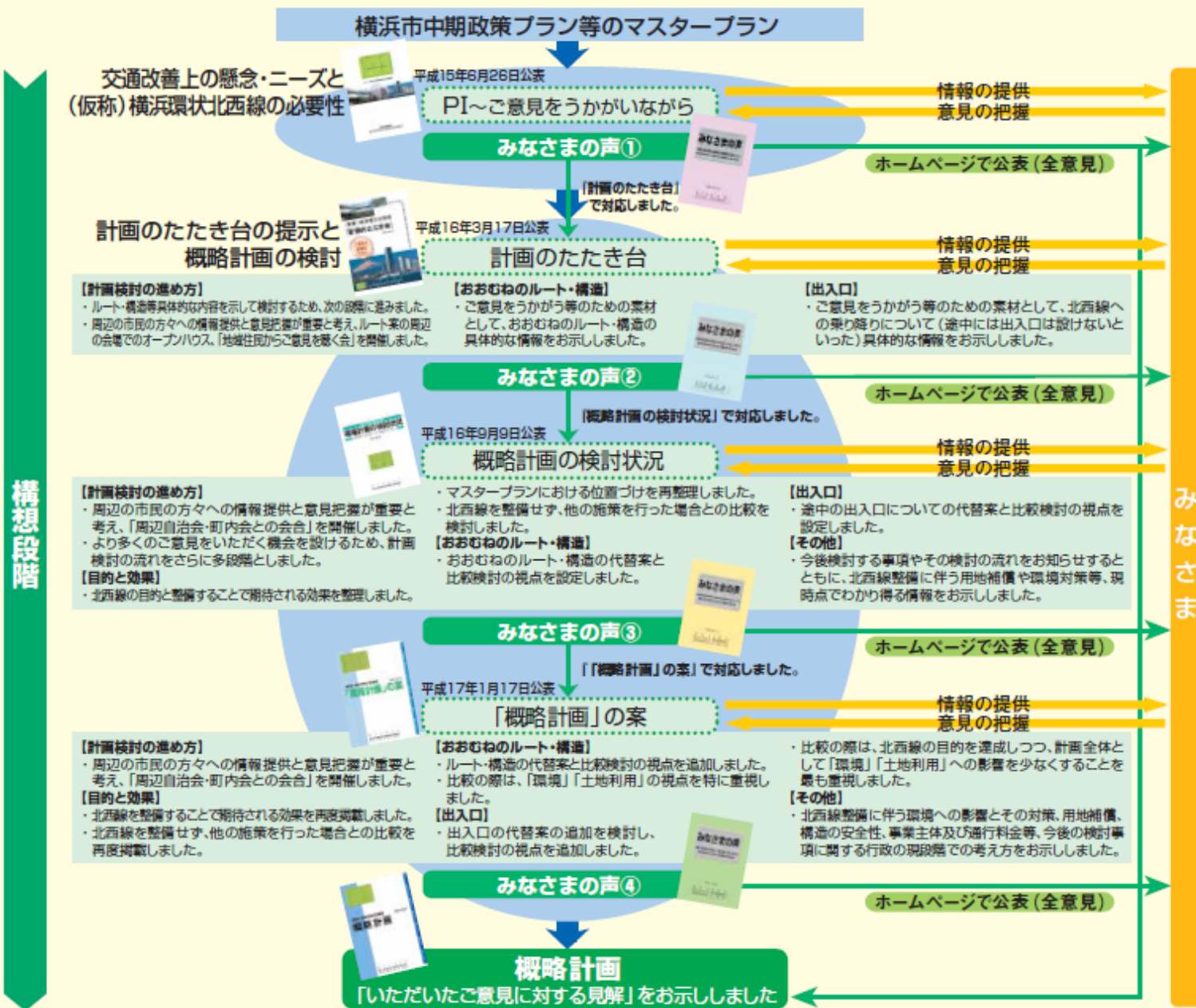


* 横浜環状道路

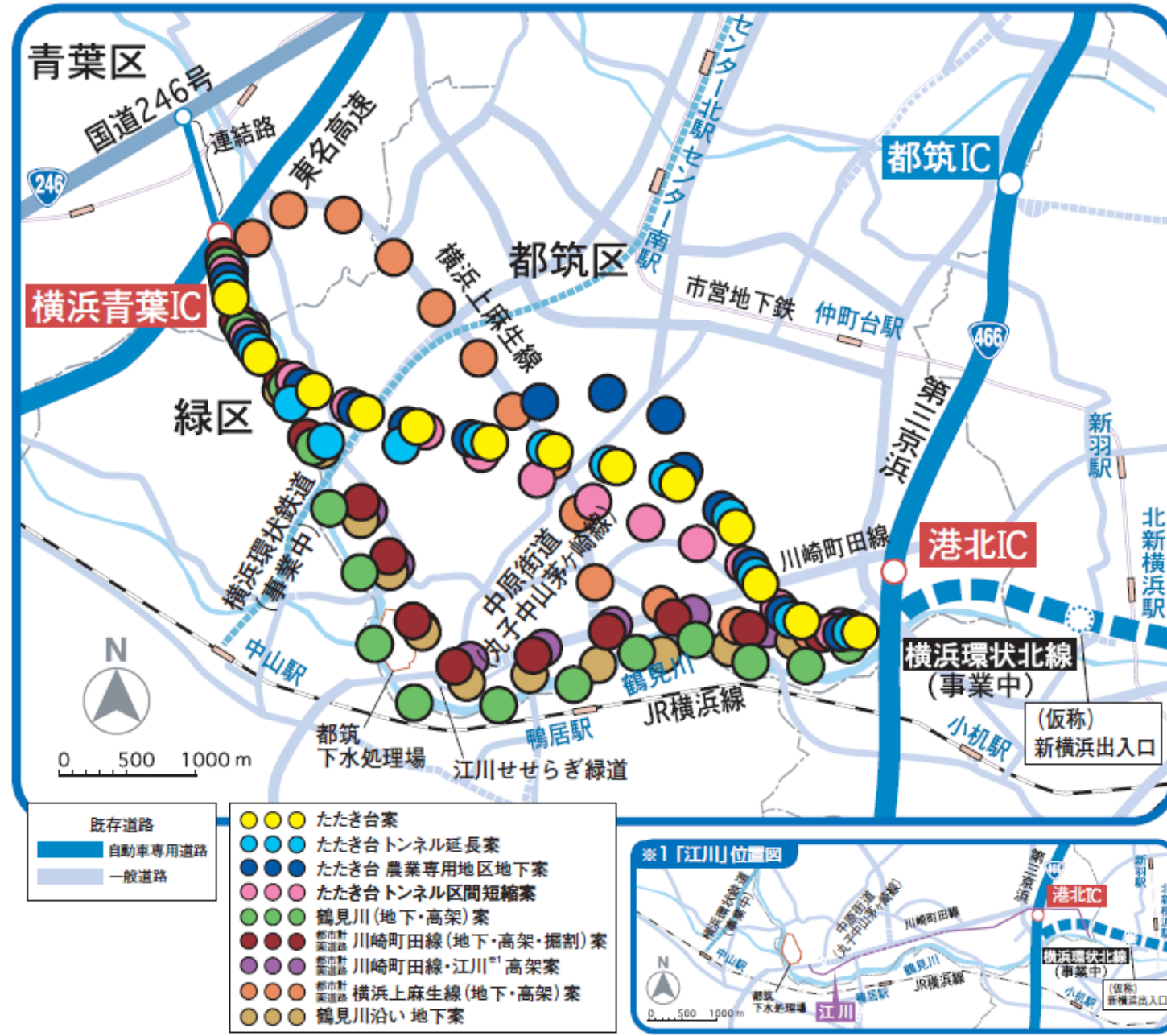
横浜環状道路は横浜市の骨格となる自動車専用道路で、横浜の都心から半径10～15kmを環状に結ぶ計画です。現在は南線・きたせん・北西線が事業中です。



首都圏の高速道路ネットワーク図



出典：
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
(2005), (仮称)横浜環状北西線 概略計画。



出典:
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
(2005), (仮称)横浜環状北西線 概略計画.

横浜環状北西線 資料等(たくさん公開されている)21

「(仮称)横浜環状北西線」広報誌
No.1
平成15年7月発行

であい道

東名高速や首都高速、保土ヶ谷バイパス・国道16号など横浜市内にある幹線道路はどれも混雑しているのが実状です。なかでも、保土ヶ谷バイパスは横浜市中心部から各方面へ向かう交通が集中し、慢性渋滞に伴う経済的損失や環境への影響で深刻な状況が続いています。

横浜市と国土交通省は、これらの交通問題を改善するため、第三京浜道路の急北インターチェンジと東名高速道路の横浜青草インターチェンジ間を結ぶ、(仮称)横浜環状北西線の計画検討を開始いたしました。今後、適宜、この計画プロセスについての情報を広報誌「であい道」などを通じてお届けしていきます。

混雑する保土ヶ谷バイパス

横浜の道路交通問題の改善に向けてPIを導入した計画プロセスがスタートします。

「(仮称)横浜環状北西線」計画プロセスは、広くご意見を聴きながら進めます

第三京浜道路・急北インターチェンジと東名高速道路・横浜青草インターチェンジを結ぶ新しい幹線道路(仮称横浜環状北西線)の計画検討を行う「(仮称)横浜環状北西線」計画プロセスでは、PI

(パブリック・インボルブメント)プロセスを導入し、計画づくりの初期段階から、関係する市民等のみならず情報提供したうえで、広くご意見を聴き、それを計画づくりに反映していきます。

有識者委員会が設立されます

公正な中立立場からPIの手法や進め方について助言、評価を行うことを目的として「(仮称)横浜環状北西線」有識者委員会が設立されます。

第1回委員会(仮称)開催日時 平成15年7月30日(水)午後7時から午後8時30分まで
開催場所 横浜市中区東山町1-12 第2会議室
(横浜市中区東山町1-12 5F)

3. 議題・有識者委員会の役割(仮称)
「(仮称)横浜環状北西線」PIプロセスの進め方 等

4. 公開・非公開の別 公開
5. 有識者の定員 15人
6. 依頼の申込方法 会報にて委員会の開催1週間前(8月30分)まで受付。受付終了後追加。応募者が定員に満たない場合は、委員会開催時までに定員を調整。 横浜市道路局横浜環状北西線建設事業推進部 TEL:045-671-2725

7. 依頼に関する問合せ先 横浜市道路局横浜環状北西線建設事業推進部 TEL:045-671-2725

委員会メンバー

委員長 藤井 芳氏 (東京理科大学 法学部 教授)
副委員長 藤井 芳氏 (関東学院大学 工学部 教授)
委員 佐々木 氏 (横浜国立大学 工学部 教授)
委員 佐々木 氏 (横浜国立大学 工学部 教授)
委員 佐々木 氏 (横浜国立大学 工学部 教授)
委員 佐々木 氏 (横浜国立大学 工学部 教授)

ホームページを開設しました

(仮称)横浜環状北西線に関する情報をみなさまに提供するためにホームページを開設しました。

※ <http://www.yokohama-nwline.jp/>

パンフレットを作成しました

(仮称)横浜環状北西線建設の目的や必要となるパンフレットは下記の場所にて提供しております。
横浜市民市民情報センター、各区役所市民案内窓口、国土交通省横浜地区事務所、横浜地区建設事務所

「(仮称)横浜環状北西線」は市民と行政の協働で

「(仮称)横浜環状北西線」は、横浜市の道路局と国土交通省の横浜地区事務所が協働で進めています。市民の皆様からのご意見を聴きながら、計画を進めてまいります。

横浜市長 中田 宏

PI

(仮称)横浜環状北西線
平成17年8月

概略計画

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

横浜市長 中田 宏

- **構想**段階(設置)と**計画**段階の区別
 - **事業の必要性**の確認や, **大まか**なルートを選定(**構想**段階)
 - 都市計画決定を伴う**詳細**な路線設計(**計画**段階)
- 構想段階における**複数**案の比較検討
 - ただし, 行政が最初に提示した案は1つ
→指摘を踏まえて13案を提示し直し →7案に絞る
- 構想段階の進め方に関する有識者委員会の設置
- 構想段階PIの実施による,
計画段階の法定手続き(都市計画決定)における議論の煩雑化の回避
 - 北西線:アセス準備書11件, 都市計画20件
 - 北線:アセス準備書**29万**件, 都市計画**54万**件
- 構想段階計画プロセスガイドライン(2005)の策定へ

I♥Cars!GAZOO中古車検索クルマカタログメニュー

モビこと愛車広場クルマ情報ドライブモータースポーツコラムモビリティ特集

TOP > コラム・エッセイ > カーライフお役立ち情報

たった9年で完成した“奇跡の”首都高横浜北西線は、最初で最後の奇跡で終わる?・・・歴史で紐解く高速道路

2024.03.03 06:45コメント0件シェアするポスト



首都高横浜北西線にある横浜青葉本線料金所 (c)首都高速道路株式会社

#梅雨晴れドライブをつけて投稿してね!募集期間 6/30(日)までモビこと賞(2名) Amazonギフト券5,000円分プレゼント

投票 投票した理由も教えて!!デジタルインナーミラー使ってみない?投票期間:2024年6月23日(日)まで

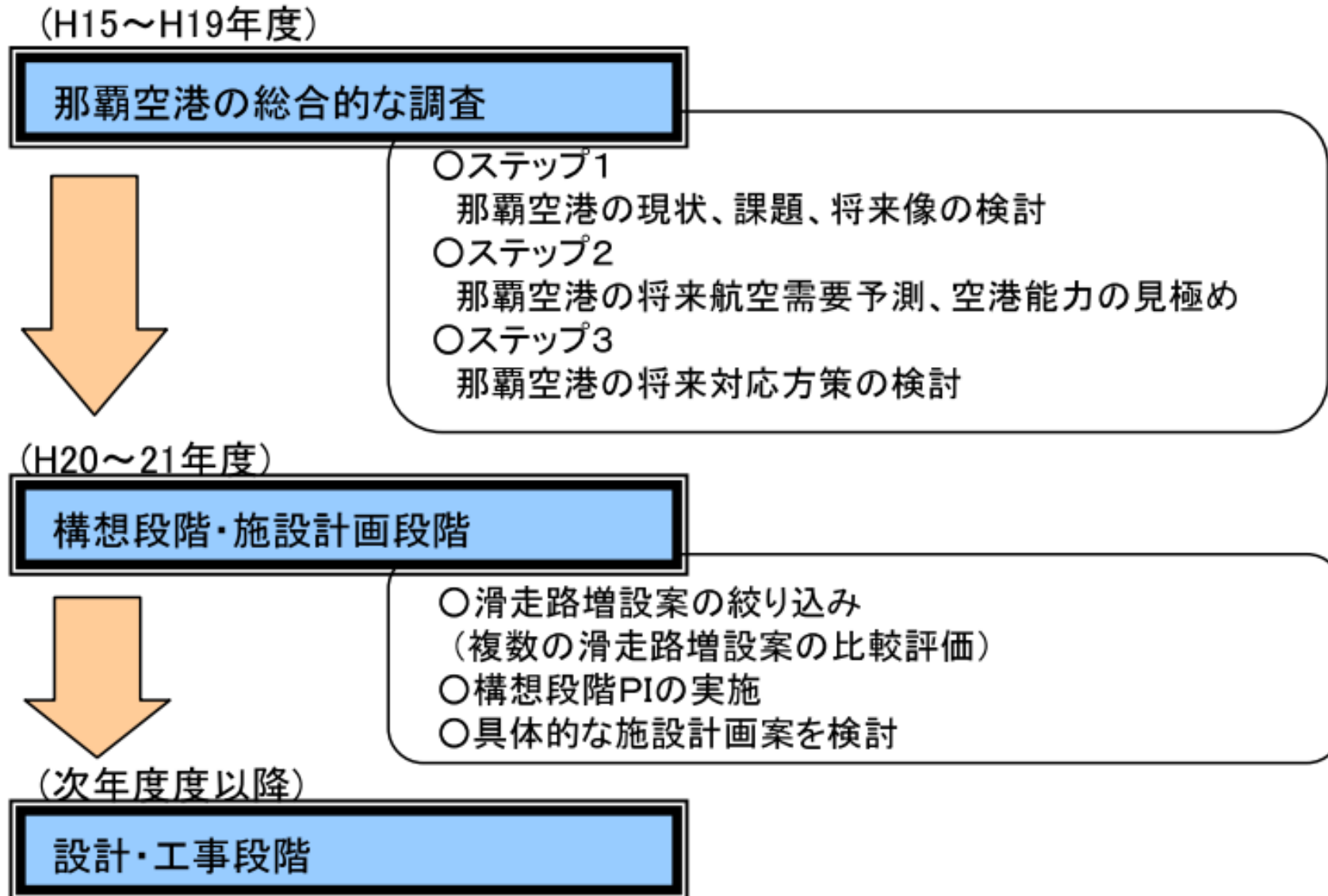
投票 カッコいいと思う国内自動車メーカーのエンブレムは?投票期間:2024年7月9日(木)まで

フリーワード検索検索

注目キーワード#シエンタ #クラウン #GR86#水素エンジン #カーボンニュートラルキーワード一覧へ >>

SNSFacebookTwitterInstagramYouTube

出典:
GAZOO(トヨタ),
<https://gazoo.com/column/article/24/03/03/highway/>



総合的な調査 PIステップ1



総合的な調査 PIステップ2



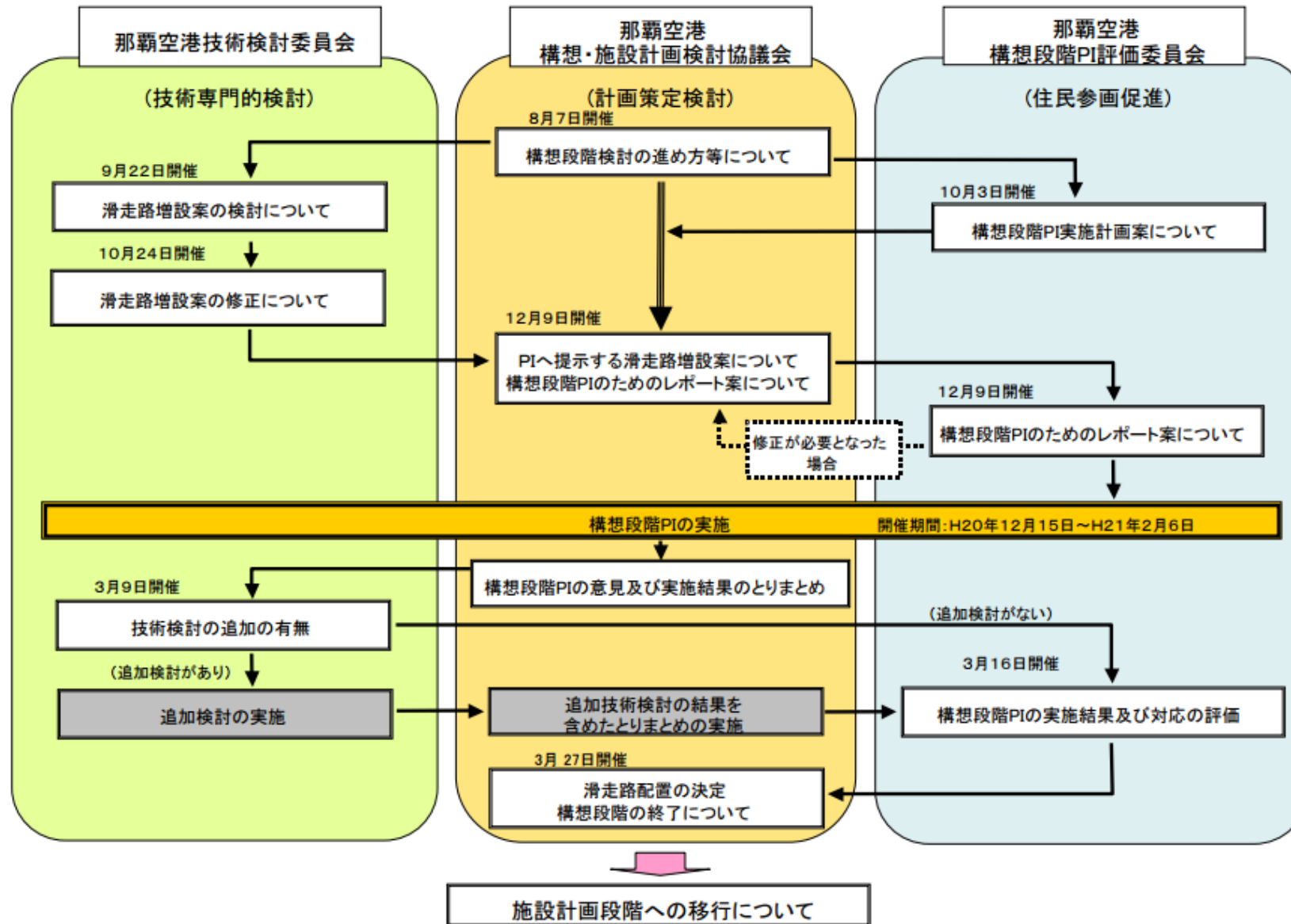
総合的な調査 PIステップ3



構想段階

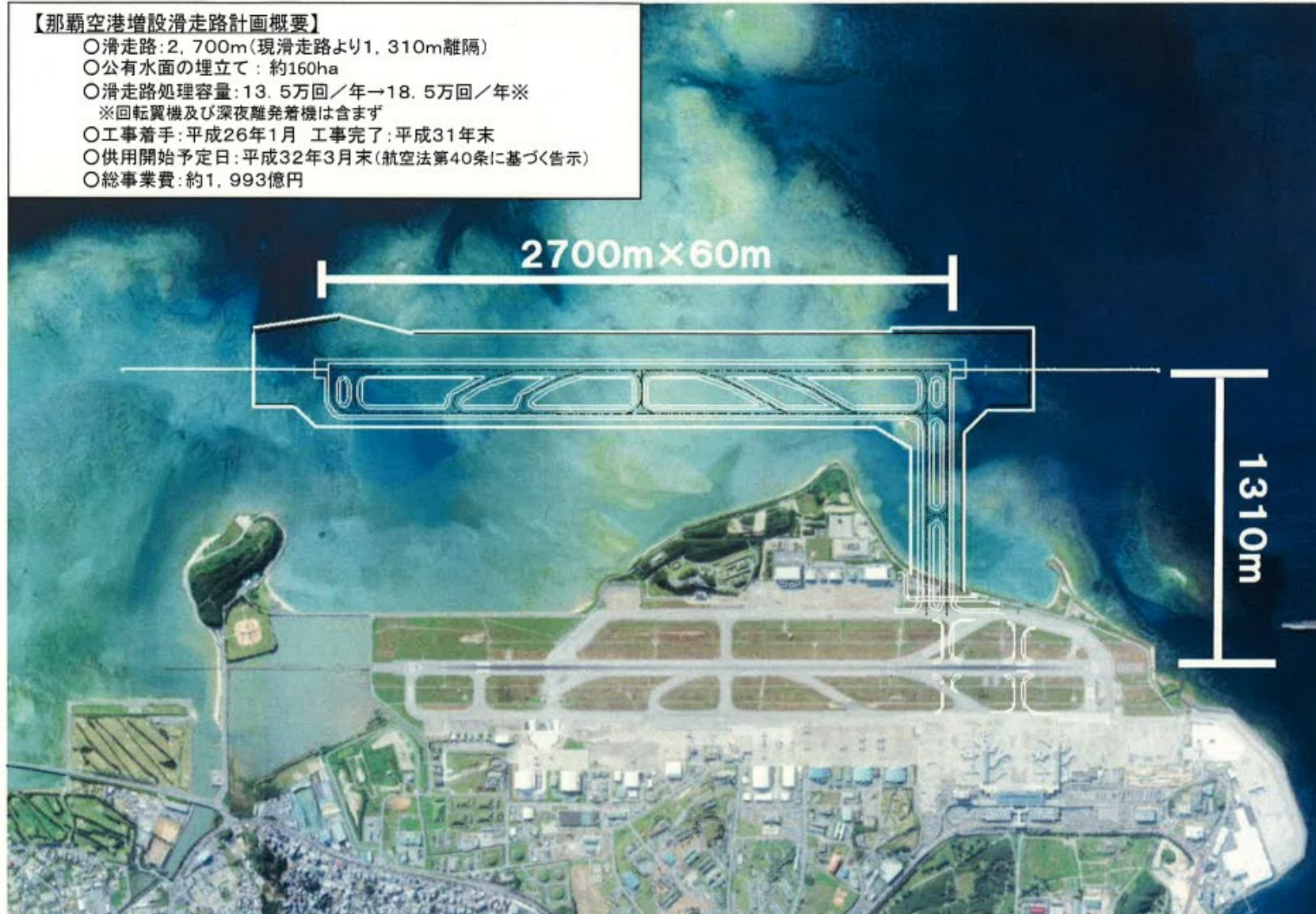






【那覇空港増設滑走路計画概要】

- 滑走路: 2,700m(現滑走路より1,310m離隔)
- 公有水面の埋立て: 約160ha
- 滑走路処理容量: 13.5万回/年→18.5万回/年※
※回転翼機及び深夜離発着機は含まず
- 工事着手: 平成26年1月 工事完了: 平成31年末
- 供用開始予定日: 平成32年3月末(航空法第40条に基づく告示)
- 総事業費: 約1,993億円



- 計画制度の確立
 - プロセスの明示・共有(+改善)
 - 役割分担:計画検討／技術検討／(市民との)コミュニケーション
- 理解醸成 「説明」から「対話」へ
 - 説明は不可欠
 - +地域知

計画検討において, 市民が何を大事にし, 何を懸念し, どのような条件で判断しようとしているのかを把握し, 計画検討に反映する

 - 民主的な計画検討において, コミュニケーションは不可欠
 - 計画検討:計画主体の責任／技術検討だけで決めようとしない