

# PI事例の紹介

---

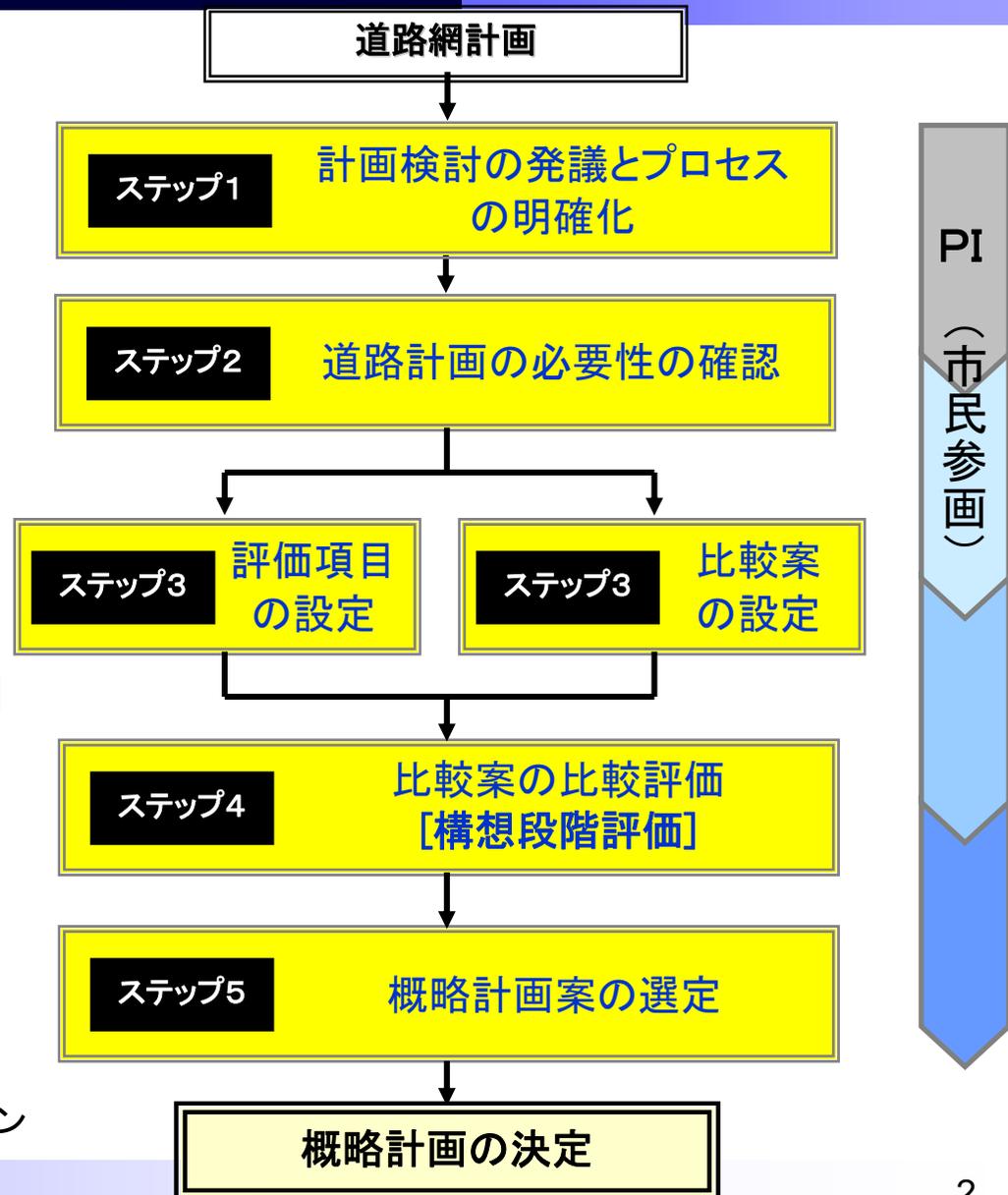
1. 国の社会資本整備におけるPIの取り組みの経緯
2. 国の社会資本整備の主なPI事例
3. 横浜環状北西線におけるPIの取り組み

# 1.国の社会資本整備におけるPIの取り組みの経緯

- ・ 平成8年 道路審議会基本政策部会  
道づくりにおいて、国民参加型の進め方の期待が高いことが明確化
- ・ 平成9年 道路審議会建議  
パブリック・インボルブメント(PI)方式の採用を提言
- ・ 平成14年  
「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」  
を策定(平成17年改訂)
- ・ 平成20年  
「公共事業の構想段階における計画策定プロセスの  
ガイドライン」を策定

# 1.国の社会資本整備におけるPIの取り組みの経緯

- 段階的プロセス
  - ステップ毎に確定
- 進め方や目的(必要性)を先ず共有
  - 目的指向
- 代替案を比較(ゼロ案含)
- 各ステップの内容は、市民参加(PI)を通じて共有



出典:市民参加型道路計画プロセスガイドライン

## 2. 国の社会資本整備の主なPI事例

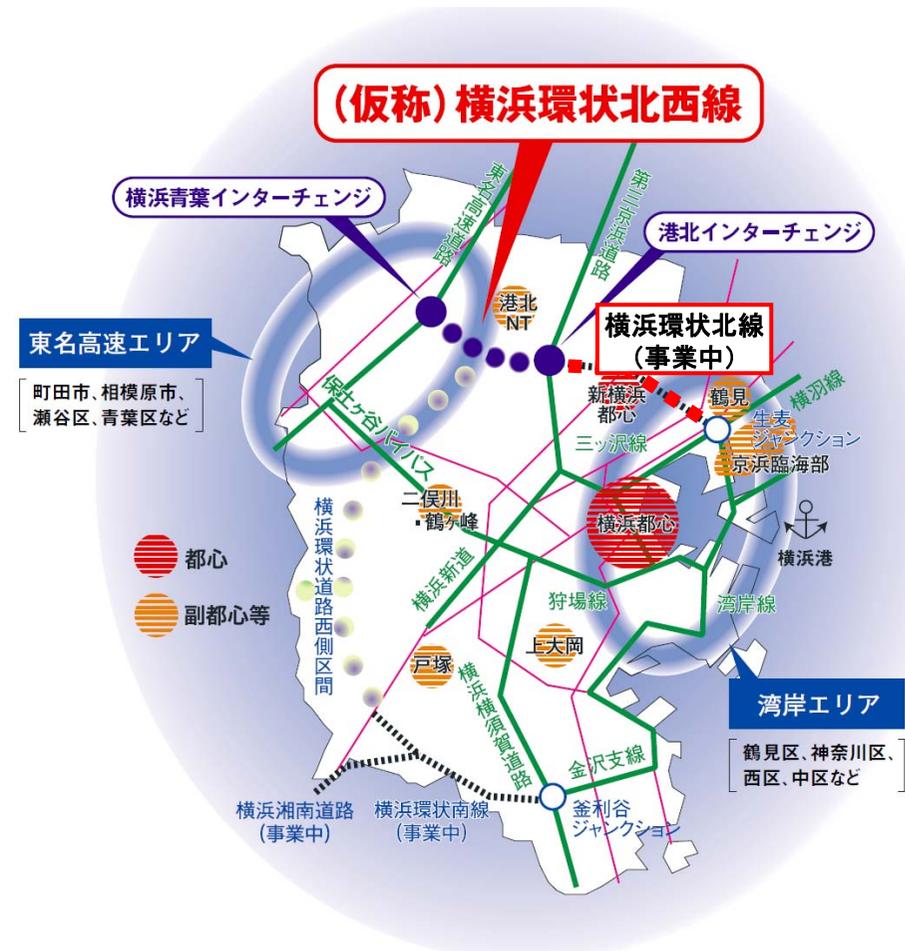
有識者委員会がPIの進め方等について助言して進められた主なPI事例

横浜環状北西線	東名高速道路(横浜青葉インターチェンジ)と第三京浜道路(港北インターチェンジ)を結ぶ延長約7.1kmの自動車専用道路について構想段階におけるPIを実施。(H15~17)
東京外かく環状道路 (関越道~東名高速間)	都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路(東京外かく環状道路)の関越道から東名高速までの約16kmについてPIを実施。(H13~)
国道1号 清水立体	東西交通を担う重要な幹線道路である国道1号静岡バイパス「地域高規格道路 静岡東西道路」のうち、特に渋滞が激しく、唯一平面区間として残されることになる静岡市清水区の区間における抜本的な改善策の検討に関してPIを実施。(16~H19)
福岡空港PI	「需給が逼迫する等の事態が予想される福岡空港について(中略)中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある」とされた国の審議会の答申を受けてPIを実施。(H15~)
那覇空港PI	「那覇空港は、将来的に需給が逼迫することが予想されることから、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携して、『総合的な調査』を進める必要がある」とされた国の答申を受けて、PIを実施。(H17~)

### 3. 横浜環状北西線におけるPIの取り組み

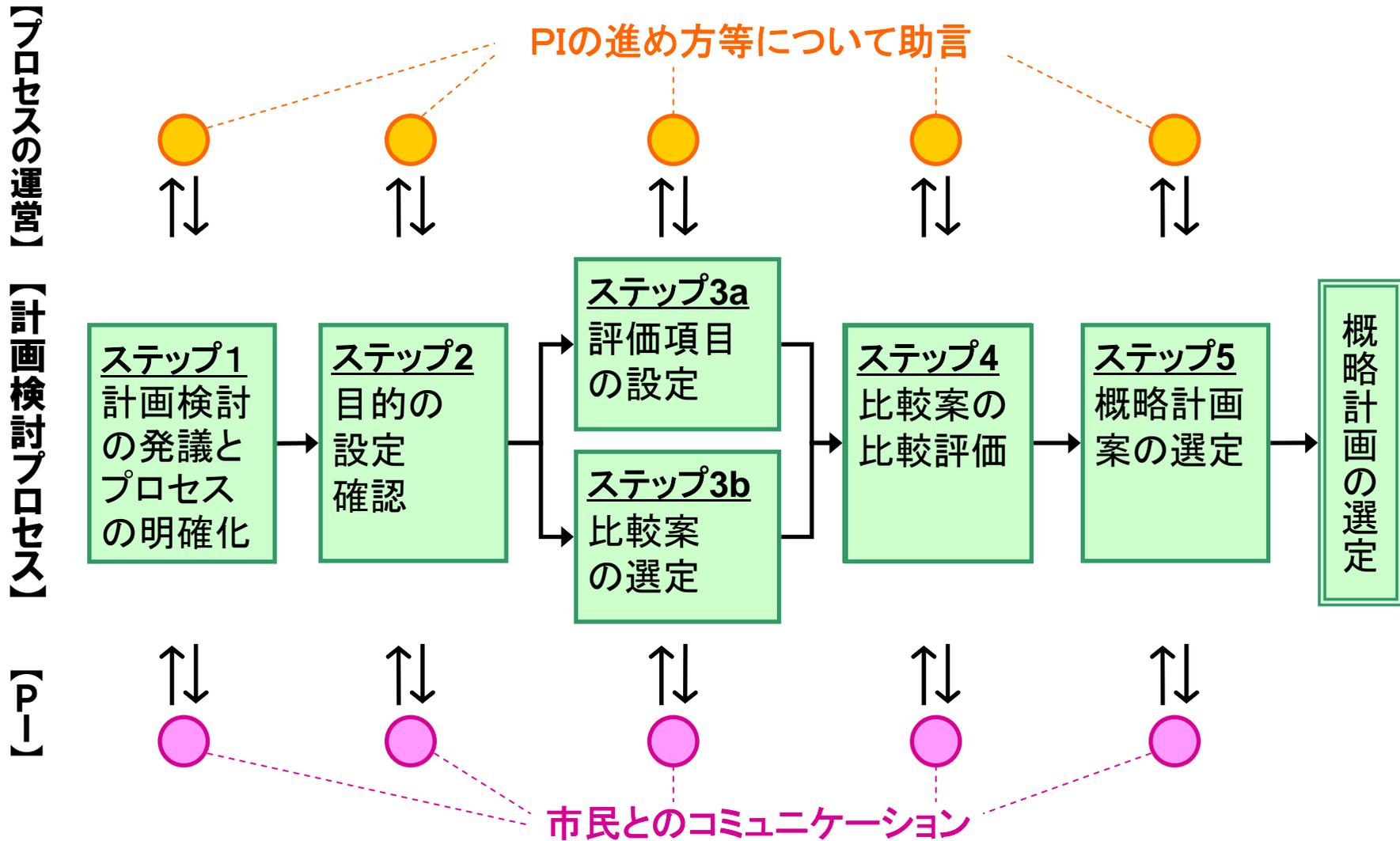
#### ・横浜環状北西線の概要

- 横浜環状道路の一部区間
- 東名高速と第三京浜を結ぶ道路
- 新規計画路線
- 横浜環状道路は北西線に隣接する北線において、素案説明から事業着手までに約15年を要したことなどから、北西線では計画づくりの初期段階である構想段階からPIを導入



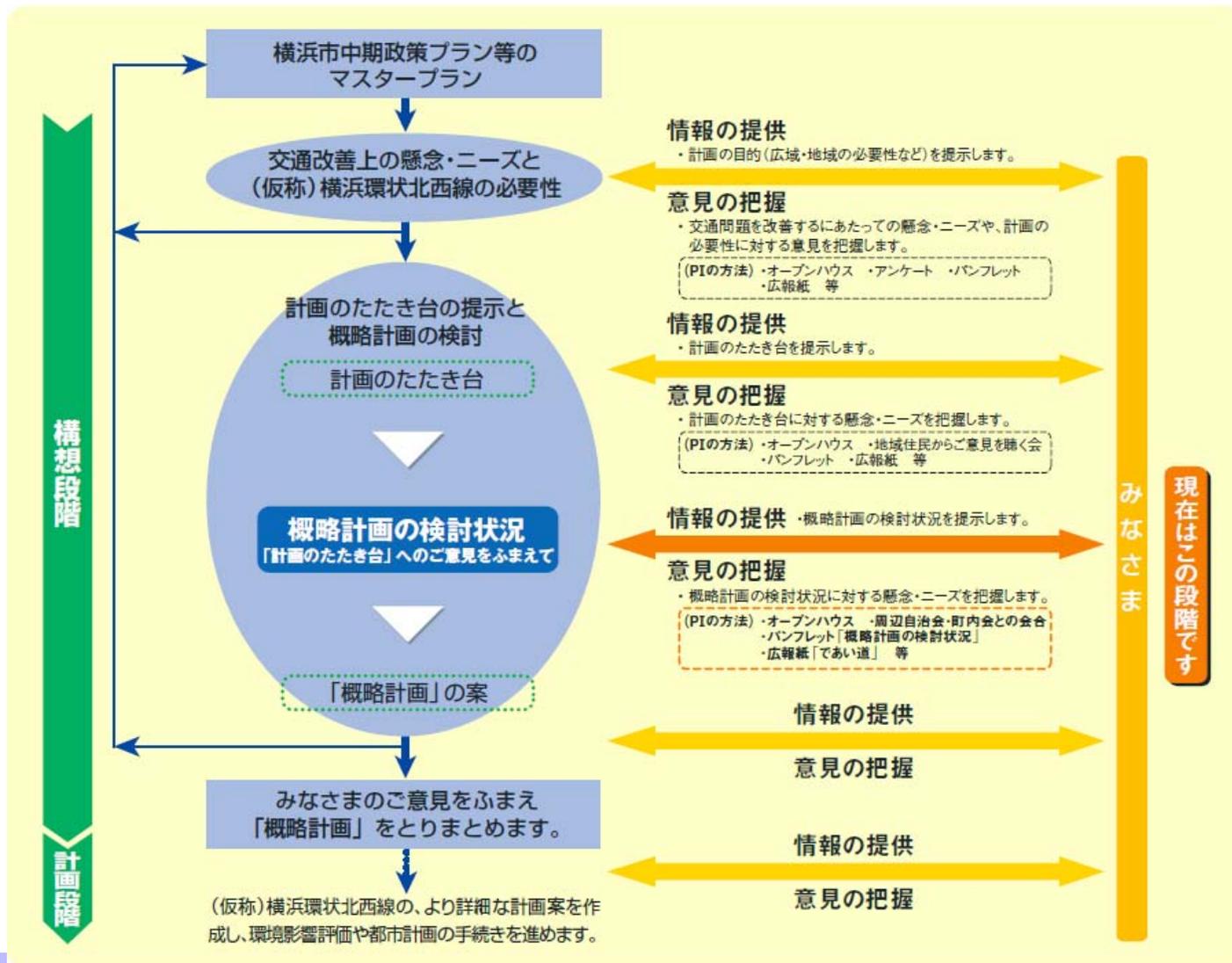
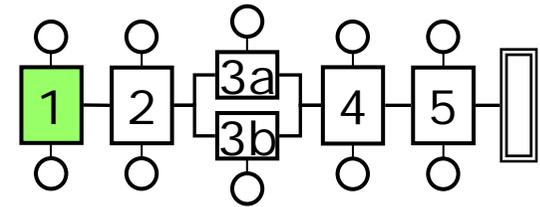
# 3. 横浜環状北西線におけるPIの取り組み

## ・計画プロセスの基本構造



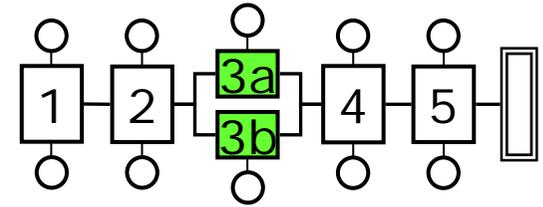
# 3.横浜環状北西線におけるPIの取り組み

## ・具体的な計画プロセス



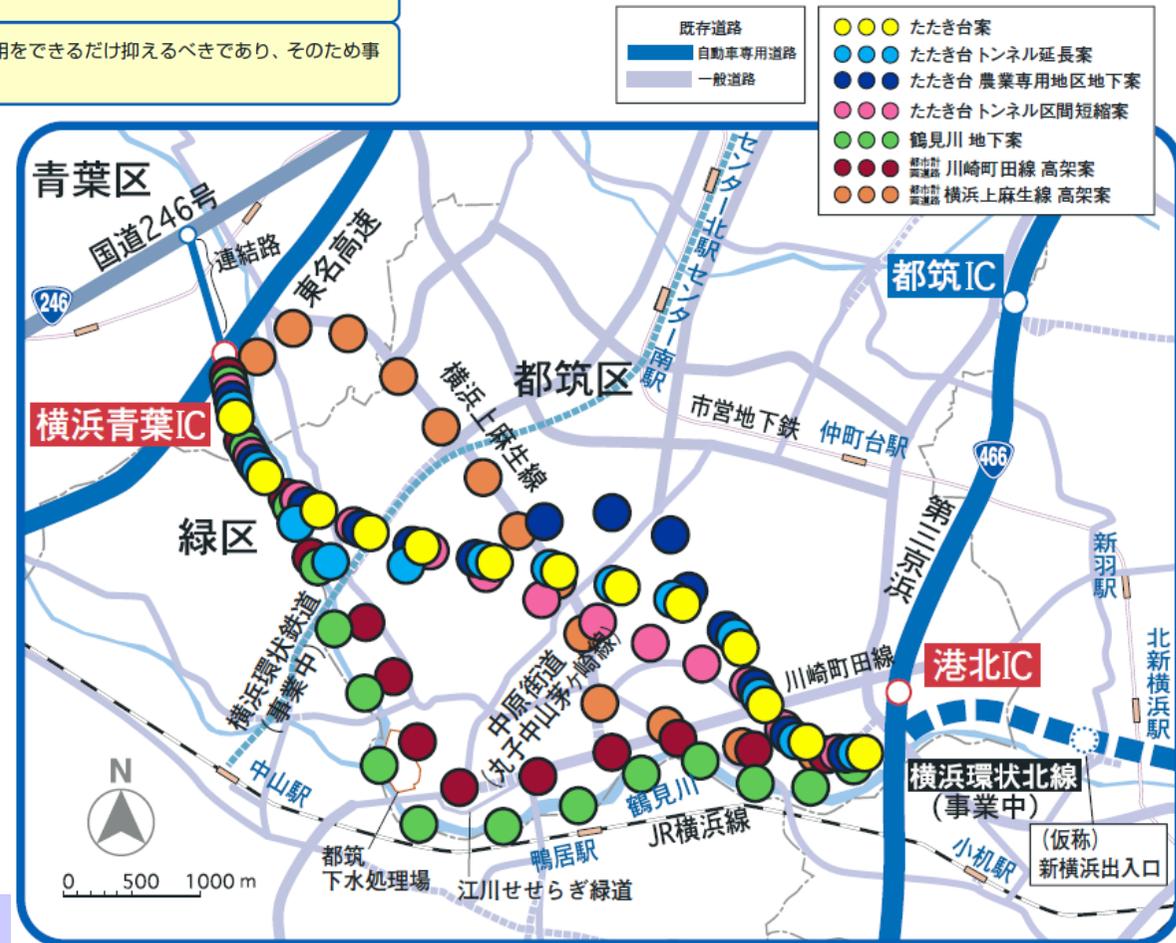
# 3. 横浜環状北西線におけるPIの取り組み

## ・代替案・比較の視点



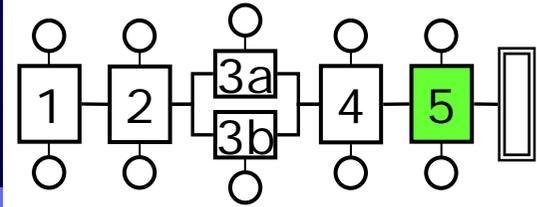
交通	北西線による交通サービスについて横浜青葉インターチェンジから港北インターチェンジ間の所要時間などにより比較検討します。
環境	周辺地域のみなさまの居住環境への影響に関し、大気質や騒音・振動、景観、日照などについて、また、周辺地域の自然環境などについて比較検討します。
土地利用	周辺地域のみなさまの土地利用への影響に関し、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数、周辺地域のまちづくりへの影響や、農地の日照への影響について比較検討します。
社会経済	周辺地域への影響を少なくしつつ、費用をできるだけ抑えるべきであり、そのため事業費について比較検討します。

【代替案】  
 国等の計画主体が、  
 市民の意見を踏まえて7案の代替案  
 を設定



# 3. 横浜環状北西線におけるPIの取り組み

## ・概略計画案



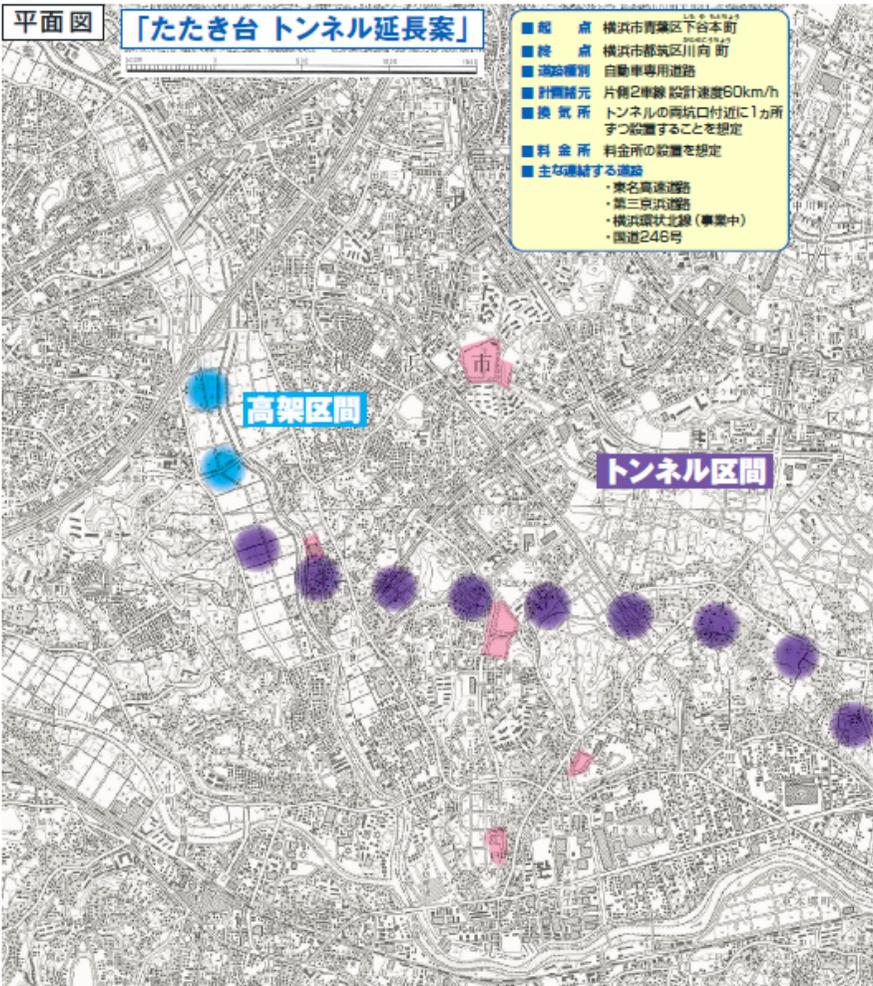
### 比較検討の結果、「たたき台 トンネル延長案」を現時点で行政が最も望ましいと考える案としました

「計画のたたき台の提示と概略計画の検討」段階における市民等のみなさまの懸念やニーズをふまえ、代替案を総合的に検討した結果、道路が通過するおおむねの位置や構造等の現時点で行政が最も望ましいと考える案をお示しします。

平面図

#### 「たたき台 トンネル延長案」

- 起点 横浜市青葉区下谷本町
- 終点 横浜市都筑区川向町
- 道路種別 自動車専用道路
- 計画延長 片側2車線 設計速度60km/h
- 換気所 トンネルの両坑口付近に1カ所ずつ設置することを想定
- 料金所 料金所の設置を想定
- 主な連絡する道路
  - ・東名高速道路
  - ・第三京浜道路
  - ・横浜環状北線（事業中）
  - ・国道246号



### 検討の経緯

- 「計画のたたき台」
- 市民等のみなさまからご意見をうかがう等のための素材として「たたき台案」を設定しました。
- 「概略計画の検討状況」
- 「計画のたたき台」公表後にみなさまからいただいた提案をふまえ、9つのルート・構造の案を設定しました。
  - そのうち、8つを代替案として設定し、比較検討しました。
  - 比較検討等の結果、「たたき台案」「たたき台 トンネル延長案」の優先性が高いと考えました。
- 「概略計画」の案」
- 「概略計画の検討状況」公表後にみなさまからいただいた提案をふまえ、新たに4つのルート・構造の案を設定し、合計13の案としました。
  - そのうち、7つを代替案として設定し、比較検討しました。
  - みなさまからのご意見をふまえ、行政として重視する視点を次のように考え、「たたき台 トンネル延長案」を現時点で行政が最も望ましいと考える案としました。
- みなさまからいただいたご意見をふまえ、事業費等を考慮しつつ、周辺地域の居住環境への影響を少なくするという「環境」の視点、周辺地域のまちづくりや農地の日照への影響を少なくするという「土地利用」の視点を特に重視すべきと考えます。
- 環境・土地利用への影響を少なくするためには、極力、トンネル構造とすることが望ましいと考えます。
- また、ルートの設定にあたっては、走行の安全性を確保したうえで、できるだけ延長を短くするとともに、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数をできるだけ少なくすべきと考えます。
- 「たたき台 トンネル延長案」は、可能な限りトンネル構造を採用しつつ、距離を短くした案であり、各案との比較において最も環境・土地利用への影響を少なくできると考えます。
- したがって、「たたき台 トンネル延長案」を現時点で行政が最も望ましいと考える案としました。

※ここでお示しするのは現時点で行政が最も望ましいと考える案であり、決定したものではありません。

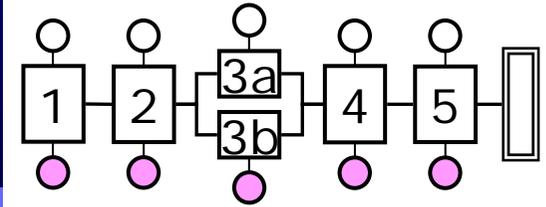
- 「たたき台トンネル延長案」高架区間
- 「たたき台トンネル延長案」トンネル区間
- 新規住宅地  
(地形図作成後、新規に住宅地として開発されたことを確認した区域)

- ①おおむねのルートは、線を持った●●●で提示しています。
- ②建物数を算定するために想定したルートが中心となるよう●●●を表示しています。
- ③●●●で着色した部分は全て想定した高架区間、●●●で着色した部分は全て想定したトンネル区間に含まれる位置に●●●を表示しています。
- ④今後、計画段階において詳細な検討が進んだ際には、必ずしも●●●の中心が、北西線のルート・構造になるとは限りません。
- ⑤「高架区間」と「トンネル区間」の境付近は、掘削状の区間が生じる可能性があります。その延長は「高架区間」の延長に含めています。

この図面は、平成14年6月1日に国土院が発行した地形図を利用しており、現在の土地利用状況とは異なる場合があります。

(資料番号 平16開博 第211号)

# 3.横浜環状北西線におけるPIの取り組み ・市民参画の場や機会



地域住民からご意見を聴く会



周辺自治会・町内会との会合

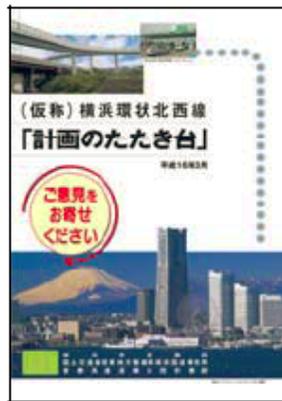
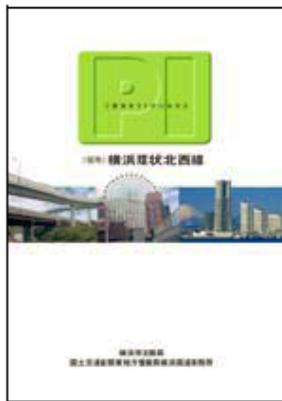


オープンハウス



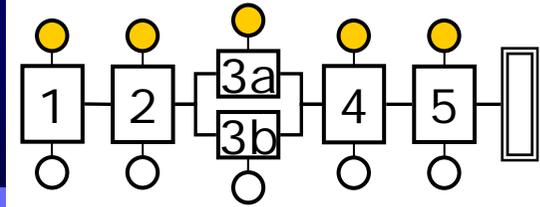
パンフレット

広報紙「であい道」



### 3.横浜環状北西線におけるPIの取り組み

#### ・有識者委員会



概略計画を立案にあたり、手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、「(仮称)横浜環状北西線」有識者委員会を設置

#### ■有識者委員会の所掌事項

- (1) 市民等の意見の把握、整理、分析に関する助言
- (2) PI手法や進め方についての助言、評価
- (3) 概略計画策定の手続きにおいて配慮すべき事項に関する助言
- (4) その他必要な事項

