

運輸政策コロキウム コメント資料

平成20年4月17日

東京工業大学総合理工学研究科
教授 屋井鉄雄

コメント内容

(1) 中野氏の発表内容(書籍にまとめられた内容):

口を挟む余地ない立派な出来栄えです(勉強になりました)

→当方のコメントではご発表との重複を避けることが賢明

(2) 当方のコメント:

○欧米の地域・都市圏等の計画制度(概観)

○英国の主要社会資本の計画制度改革(概要)

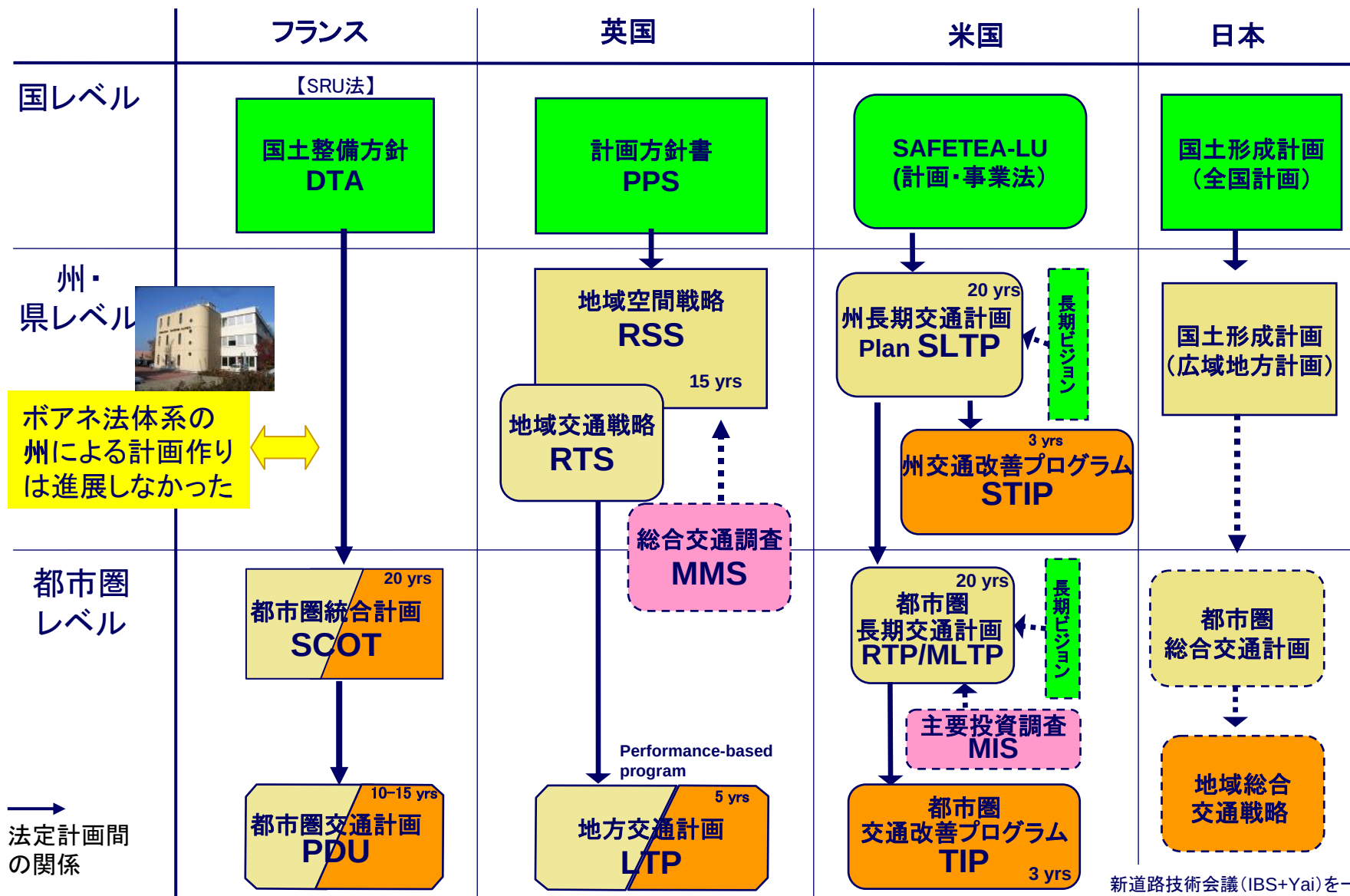
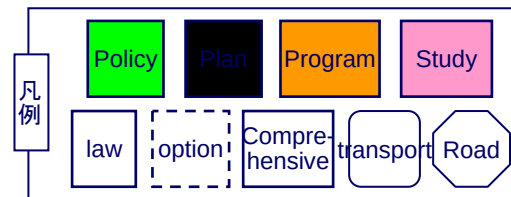
(3) 論点

○英国における地方自治体の今後の権限・役割?

・また, 国家主要社会資本の計画・整備における役割?

○広域地域行政(RAなど)の今後の役割

各国の地域・都市圏計画の体系 (交通計画を中心に)



新道路技術会議 (IBS+Yai) を一部修正

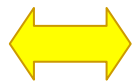
地域交通戦略(RTS)の記載事項(英国の州レベルの計画)

- ①交通投資・管理の地域目標と優先順位
- ②空港と港湾の将来開発戦略
- ③道路ネットワークの管理・改善の
優先順位に関する指針
- ④持続可能な物資配送促進のための助言
- ⑤地域的公共交通の戦略的フレームワーク
- ⑥地域的駐車政策への助言
- ⑦地域的TDMへの助言



長期交通計画(LRTP)の記載事項(米国の州レベルの計画)

- ①交通施設の特定
(道路,公共交通,ターミナル施設等)
- ②環境ミチゲーション対策
- ③財政プラン(必要財源の獲得戦略を含む)
- ④運営・マネジメント戦略
(既存施設のパフォーマンス向上策)
- ⑤インフラ投資と他の戦略



英国や米国の州単位の長期交通計画では空間に配慮した具体的な記載(プロジェクトを含む)がある

英国のRSS(地域空間戦略)の策定状況

地方の提案に対して政府の内容修正がかなり入っている様子

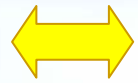


Region/計画名	RSS ドラフト提出	公開意見募集	公開審問 (EIP)	陪審委員会 報告書提出	大臣修正案 提出	公開意見募集	改訂版 RSS の公表
London ※1	—	—	—	—	—	—	—
East of England	2004年12月	2004年12月8日～ 2005年3月16日	2005年11月1日～ 2006年3月1日	2006年6月	2006年12月19日(1次修正) 2007年10月23日(2次修正)	2006年12月19日～ 2007年3月9日(1次) 2007年10月23日～ 2007年12月18日(2次)	2008年春 (予定)
North East	2005年6月	2006年6月13日～10 月5日	2006年3月7日～ 2006年4月7日	2006年7月	2007年5月	未定	2008年度中 (予定)
North West	2006年1月30日	2006年3月20日～6 月12日	2006年11月～2007 年1月	2007年5月	2008年4月 (予定)	未定	2007年末 (予定)
East Midlands		2006年9月28日～ 2006年12月20日	2007年5月22日～ 7月19日	2007年11月28日	2008年上旬 (予定)	未定	2008年上旬 (予定)
West Midlands※2							
Phase1	2006年5月	2006年6月1日～8月 30日	2007年1月(2週間)	2007年3月13日	2007年9月11日(予定)		2008年1月 15日
Phase2	2007年				2007年12月21日	未定	2008年秋 (予定)
Phase3	2007年11月 27日					2009年夏 (予定)	
South East		2006年5月～11月	2006年11月～2007年3月	2007年8月29日	2007年10月8日	未定	2007/2008年 冬(予定)
South West	2006年6月6日	2006年6月～8月30日	2007年4月17日～ 7月6日	2007年	2007年	2008年3月4日～ 中旬	2008年 (予定)
Yorkshire and Humbe	2006年1月	2006年1～4月	2006年9～10月26日	2007年1月	2007年5月4日		2008年5月 (予定)

※1: 地域開発戦略を作成する責任を市長に委ねられているロンドンはRSSではなく独自の戦略計画を作成している。(the London Plan)

※2 解決すべき政策課題が多々あるとの大臣の指摘により、複数のプロセスでRSSを策定することになった

鈴木温, 矢嶋宏光, 岩佐賢治, 屋井鉄雄(2008)「イングランドにおける新たな地域空間戦略の意義と課題」より



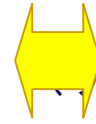
中野さんから聞いてはいたが、正直、え！ここがヘッドクォーター？
という印象であった．．．（EERAの方々すみません）



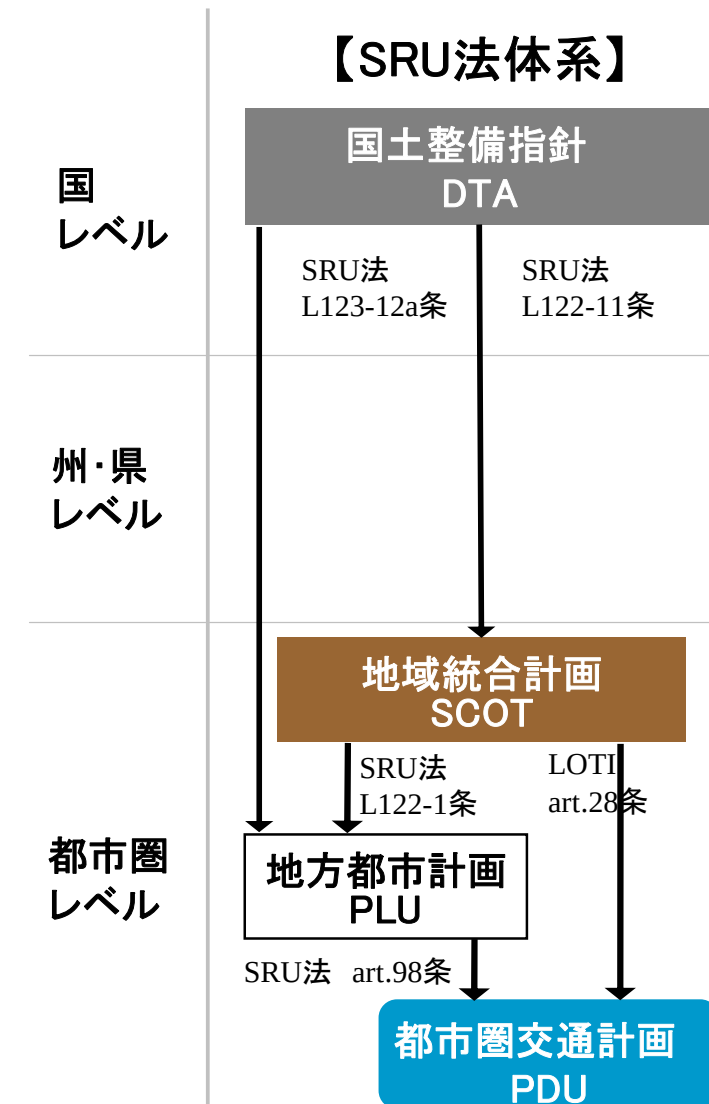
East of England Regional Assembly （東イングランド地域評議会）
Regional Headquarters and Regional Training Center （本部兼訓練所）

(C) Prof. Dr. Tetsuo YAI, Institute for Transport Policy Studies, 2008

フランスの計画体系



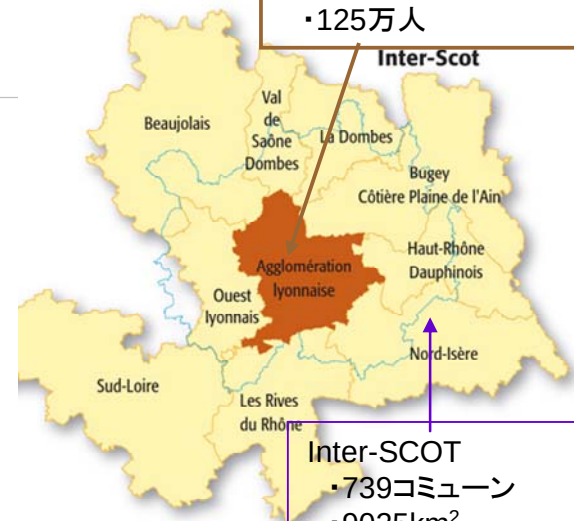
対象空間, 策定主体などの複雑さは感じるが, 計画体系として整理されてきた印象を受ける。



リヨン都市圏のDTA
 ・382コミューン
 ・4460km²
 ・226万人



リヨン都市圏のSCOT
 ・72コミューン
 ・730km²
 ・125万人

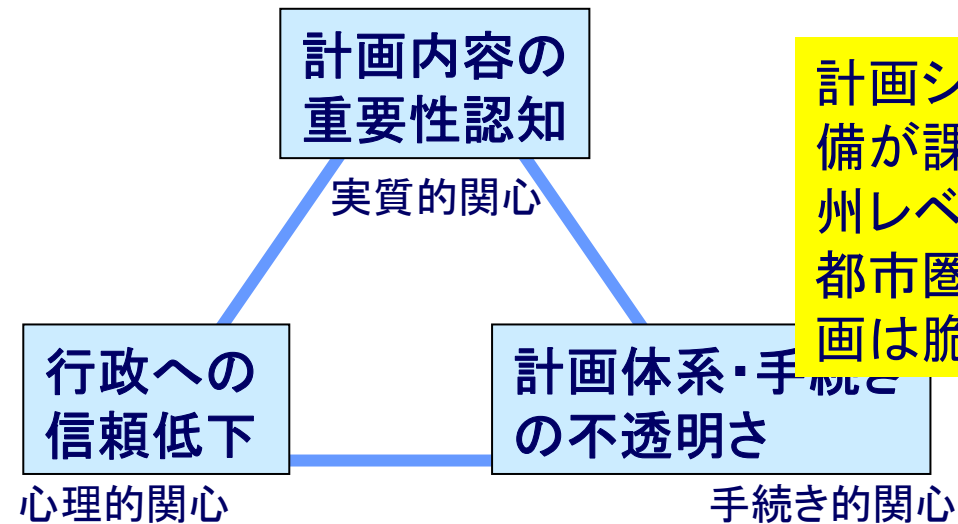


Inter-SCOT
 ・739コミューン
 ・9025km²
 ・265万人
 10のSCOTを統合

新道路技術会議: 鈴木温氏 (名城大学) 資料(2008)をもとに作成

社会資本整備を巡る関心の構図と解消の図式

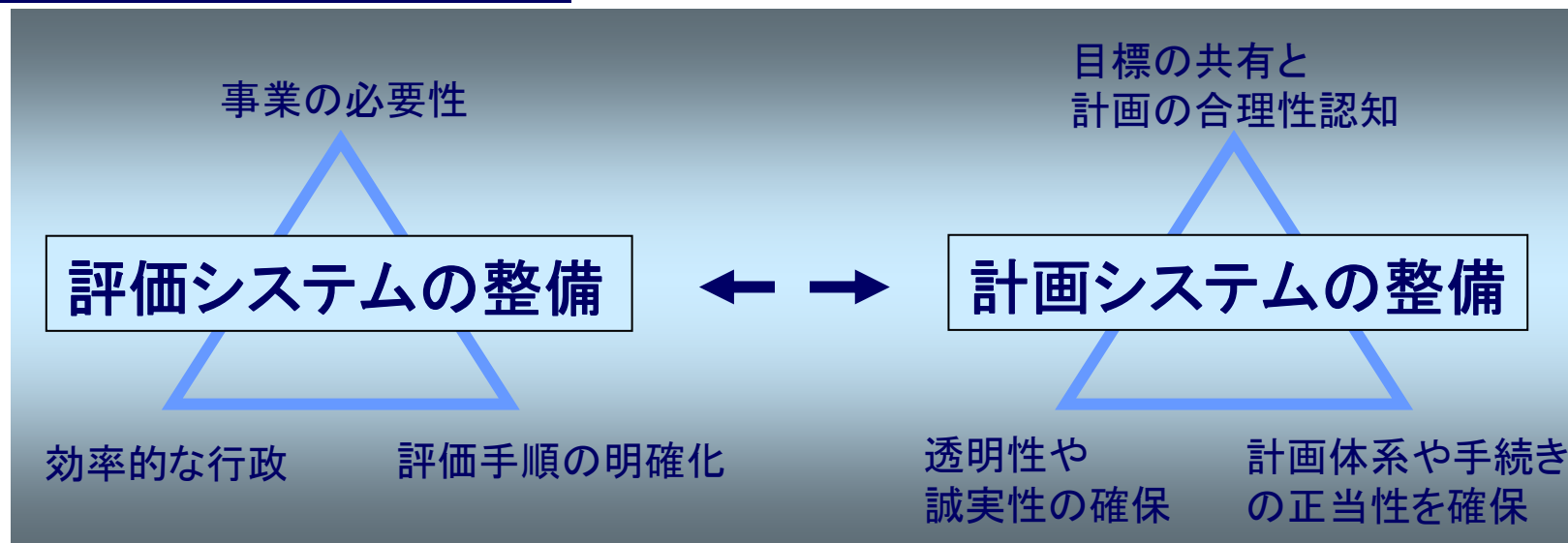
関心の構図



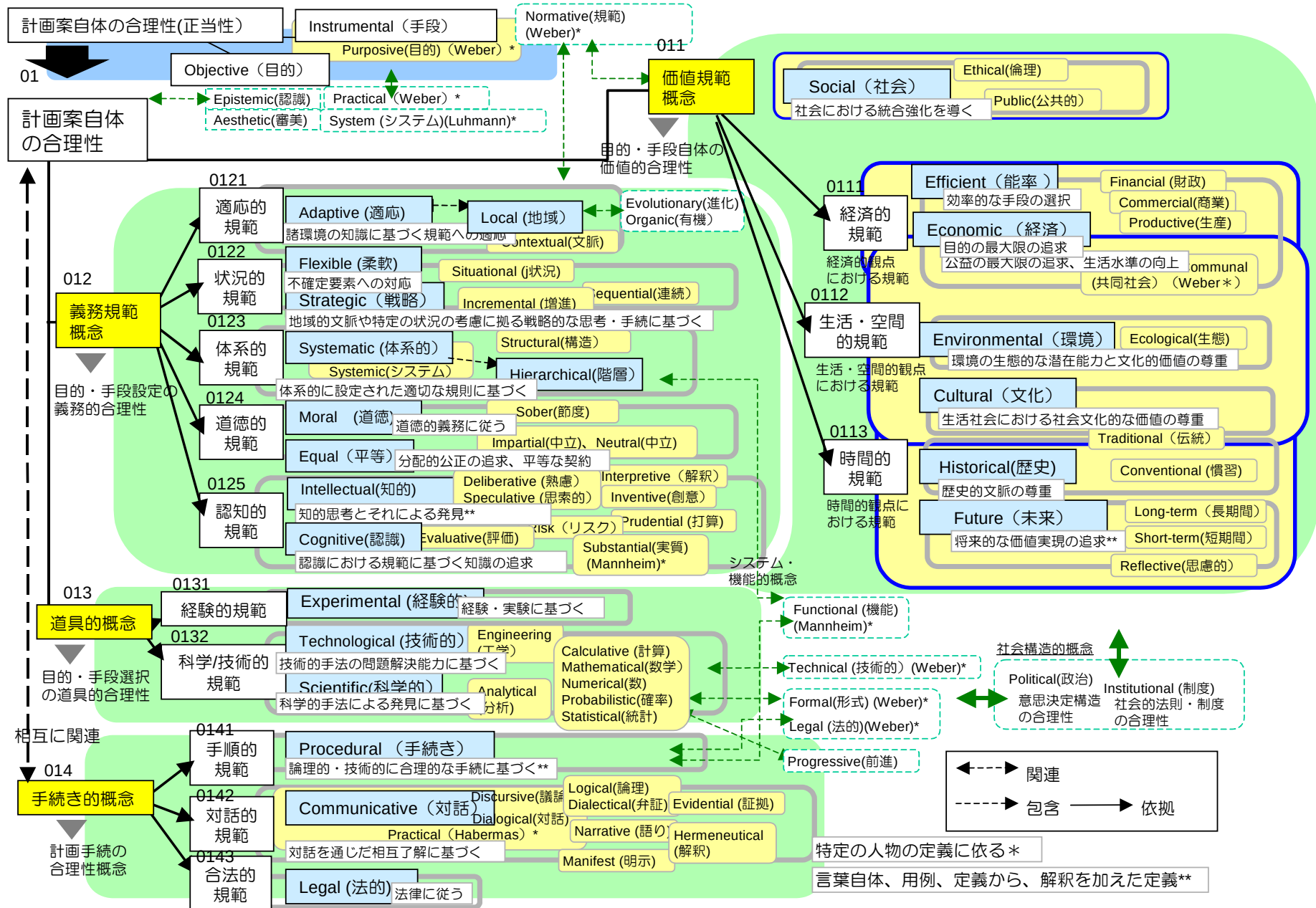
計画システムの抜本整備が課題(わが国では州レベルが漸くスタート、都市圏レベルの法定計画は脆弱)



コンフリクト解消の構図



計画の合理性を構成する全体体系 (坂井・屋井, 2008)



英国における社会資本整備の新たな計画制度



「国家政策の策定(政府)と主要プロジェクト決定(第三者機関)とを分離し、決定権を国から分離し、その結果、決定までの時間短縮、透明性や説明責任の向上等を図るもの」



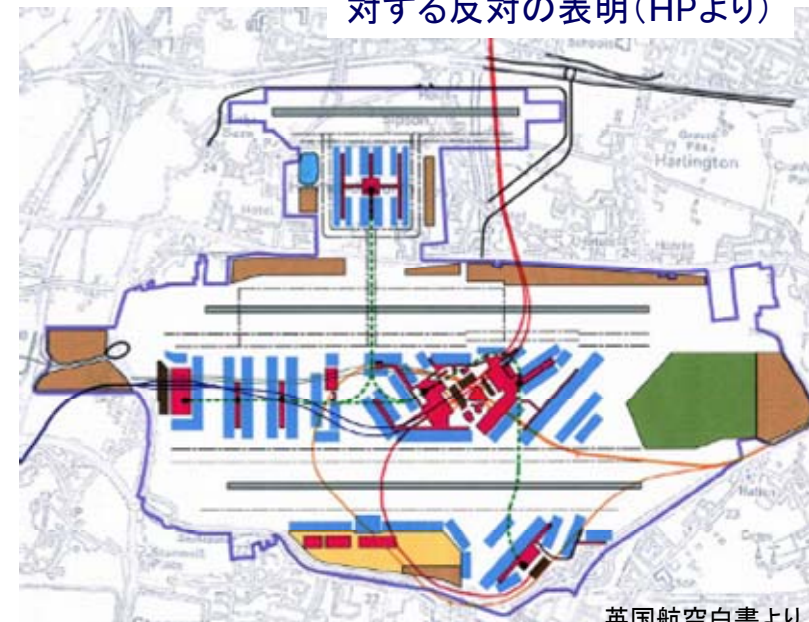
(BAAのHPより)



ヒースロー第5ターミナルの建設では7つの法律に関わる37の申請が必要で最終決定までに7年を要した



ヒースローの第3滑走路に対する反対の表明(HPより)



英国航空白書より

ヒースロー空港の将来計画(代替案の1つ)
(第3滑走路の計画は2200m程度と想定される)

Planning Bill（現在，英国議会で審議中）

（１）新たな計画制度設計の背景

背景

1) 従来から計画確定（中止も含む）に長期を要した

① 複雑で複数の承認体制に長期を要していること（T5で37の申請）

② 事前のPublic Consultation（任意）→計画申請→Public Inquiryの実施
→Inspectorのレポート→大臣の決定

という現行法定手続きに膨大な時間を要すること

2) 必ずしも全分野で国家戦略が明確ではない現状

3) 国家競争力の向上や持続可能な発展の実現が懸念視

経緯

4) エディントンレポート（政策，事業計画，決定の3段階の分離）を受けて 政府が白書を提出（2007.5）

（持続可能な未来のための計画：Planning for a Sustainable Future, 2007.5）

5) 2007年9月までConsultationを実施，11月に政府の回答書を公表

6) 2007年11月に法案提出，議会下院で審議中（2008年4月時点）

(2)新制度のねらい

1) 国家的重要インフラストラクチャ(NSI)を対象:

2) 計画段階を3つに分離:

① 政府による国家政策書(NPS)の策定段階

(積極的な市民参加, 議会の関与が今後の課題),

② 事業主体(官または民)によるプロジェクト開発段階

(EIA実施, 社会資本計画委員会との協議, 計画案の申請),

③ 社会資本計画委員会(IPC)による決定段階

(市民参加の評価, 公開審問, 意義申立)

3) 新制度の効果:

① 単一の承認体制

(Single Consent Regimeによる行政の分かり易さの追求)

② 手続きの同時進行による効率化

(Public Inquiry と決定ための検討を同時実行可能で時間短縮)

③ 決定機関の独立性

(従来大臣が決定していたが, それを行政から分離し, 正統性確保)

④ 国家政策の明確化

(航空白書のように明確な政策提案を目指す)

(3) 新制度の概要

1) 国家政策書(National Policy Statement: NPS)の作成

- 国が策定・決定

- 20年程度の長期を対象(概ね5年ごとの改定)

- NPSの内容や策定機会は分野ごとに異なる

 - (滑走路1本の場所決定から地域に拠らない方針決定まで)

- 幅広く積極的な市民参加を採用

 - (特にNPSが事業位置を特定する場合は会合方式等採用)

2) 事業計画の策定段階

- 計画・事業主体は市民協議(PC)を実施し,
計画案を作り上げ, IPCに計画案を申請する

 - (計画策定の途上でIPCと協議実施)

- 小規模な事業計画は従来方式

3) 事業計画の決定段階

第3者機関である社会資本計画委員会

(Infrastructure Planning Commission: IPC)の設立

○IPCが計画・事業主体の申請した計画案を審査・決定

(Public InquiryはIPCが決定手続きと並行して実施)

○IPCは常勤委員を抱え、省庁から独立した機関

○年間10件程度(交通, 廃棄物施設, エネルギー施設など)

○IPC委員(任期8年, 罷免なし)

(最高レベルの中立性, 信頼性, 客観性が要求される)



現在, 議会で審議中のため, 法案内容は今後も修正される可能性があるが, あまり大きな変更はないのではないか
(本件部分については, NPSの正当性, IPCの正統性, 事業決定における政府の関与などが主要論点の様子)

コメント内容

(1) 中野氏の発表内容(書籍にまとめられた内容):
口を挟む余地ない立派な出来栄えです(勉強になりました)
→当方のコメントで重複を避けることが賢明

(2) 当方のコメント:

- 欧米の都市圏等の計画制度(概観)
- 英国の社会資本の計画制度の改革(概要)

(3) 論点

- 英国における地方自治体の今後の権限・役割?
 - ・また, 国家主要社会資本の計画・整備における役割?
- 広域地域行政(RAなど)の今後の役割

コメント完

ご静聴ありがとうございました