

# 計画の法制度化に基づく 行政裁量の適正化に向けて —「かたち・人材・連携」問題への対応—

小委員会プレゼン資料

平成20年12月2日

東京工業大学総合理工学研究科  
屋井鉄雄

## 現在の状況：タイタニック号内のマージャン

- 日本丸が沈みつつある  
(人口減少, 高齢化, 大陸アジアの隆盛, 金融問題)
- マージャンはゼロサムゲームの典型(足を引っ張り合う)
- 誰がやっているか? 行政部局間, 省庁間, 与野党, 国民対国

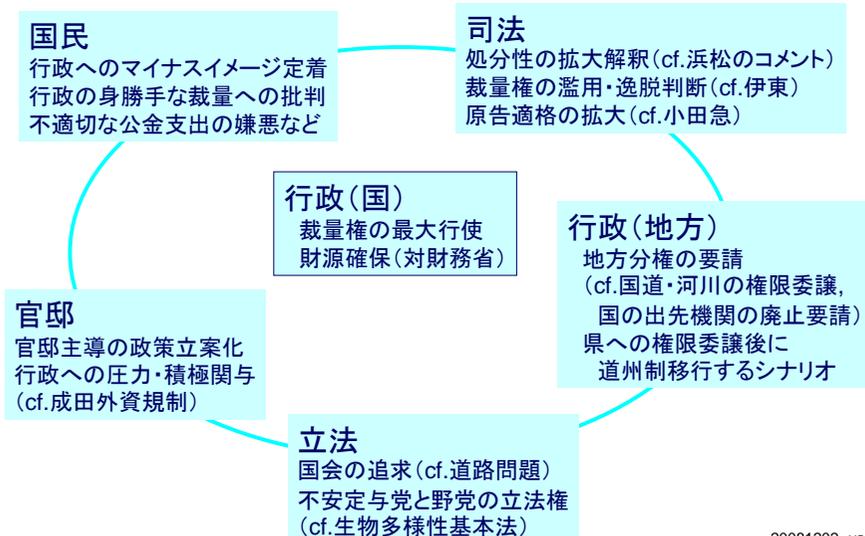
## 状況打開の方法：タイタニック号からの避難時のジョーク

- ボートには婦女子しか乗れない!  
「どのように説得すれば自ら決断するか？」  
→飛び込んだらヒーローになれる(アメリカ人)  
→ルールはそうになっている(ドイツ人)  
→紳士はそうするのが一番良い(英国人)  
→他の人も皆そうしてる(日本人)

## これからの日本：タイタニックでないとしても総力戦は必要

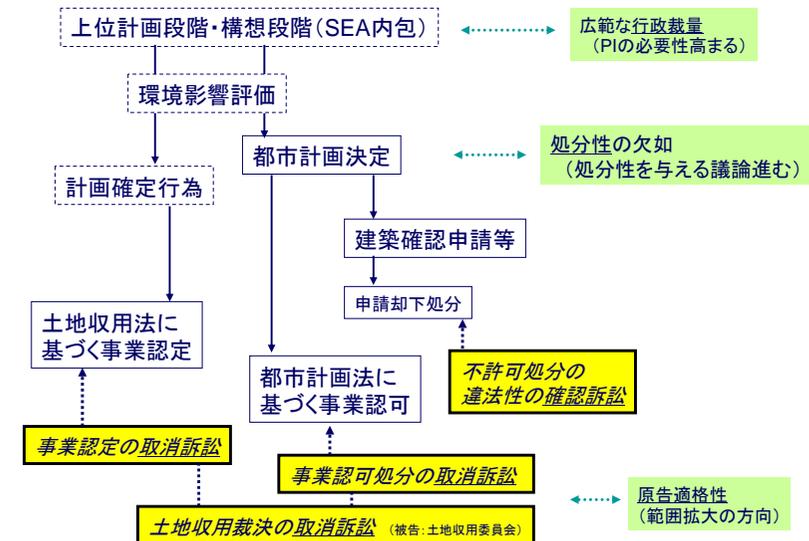
- ヒーロー待望? 前例主義?  
→かたちの無いところに, 法制度としての形づくりが必要(屋井)

## 結論1：政策・計画に関わる裁量権への包囲網(認識)



20081202 yai

## 計画確定後の行政訴訟の一般的構造



## 都市計画決定の正当性が問題視された判例

—都市計画道路訴訟—

### ●建築不許可処分の取消訴訟(静岡県伊東市)

概要: 県道の拡幅計画(180m区間, 11m幅から18m幅へ)の都市計画決定に対して, 反対する住民が鉄筋構造の建築確認申請をし, それが不許可になった行政処分の取消訴訟

○地裁: 住民の請求棄却

○高裁(東京高裁, 2005.10):

ずさんな需要予測に基づく都市計画決定は無効

無効な都市計画に基づく不許可処分は無効

(ゾーンごとの可能収容人口を将来交通量の根拠としている)

○最高裁で確定

➡ 都市計画決定を無効とする高裁レベルで初の判決  
(計画決定に至る合理的根拠が十分で無いことが問題)  
(裁量権に踏み込んだ判決ともいえる)

## 事業計画決定の処分性に関する最高裁判決

(平成20年9月10日大法廷判決)

概要: 浜松市の土地区画整理事業の事業計画決定に対する取消訴訟において青写真判決(S41)を踏まえて処分性を否定した一審, 二審を破棄し, 最高裁大法廷で事業計画決定の処分性を認めたもの(原判決破棄及び一審判決取消・一審に差し戻し)

### ○処分性を認めた理由

- ・施行地区内の宅地所有者等は法的地位に直接的な影響を生じる  
(建築制限等の制限, 権利への影響を一定の限度で具体的に予測可能, 事業計画の決定により, 具体的な事業が進められ, 施行地区内の宅地について換地処分が当然に行われること)
- ・実効的な権利救済のためには, 事業計画決定段階で取消訴訟を認めることに合理性がある  
(換地処分の取消は混乱をもたらすので公共の福祉から事情判決がなされる可能性が相当程度あるため)

### ○裁判官の補足意見

- ・行政計画については, 立法政策的見地からは, 決定前の事前手続きにおける関係者の参加システムを十全なものとした上で, 一度決まったことについては原則として一切訴訟を認めない制度を構築することが必要
- ・土地区画整理事業の事業計画の決定については, それが建築制限等の法的効果を持つことのみで, その処分性を肯定することが十分に可能で, そのように解することが相当

## 計画確定後の問題からみた計画制度の論点

### ●行政計画に関わる訴訟類型, 訴訟の争点拡大

処分性, 裁量権, 原告適格のいずれも司法判断は変化  
行政訴訟(抗告訴訟の類型拡大, 取消, 差止, 確認, 義務付, H16)  
の今後の増加も想定される

### ●法廷外の解決志向(膨大な時間, 費用, エネルギーを避ける傾向)

和解勧告(合意形成の一種となる) 例: 公害裁判  
事前のPIや代替的紛争処理(ADR)の重視 合意形成の重要性  
計画確定前の手続きの正当性確保(民主的手続き)  
が今後一層重要

### ●計画手続き制度化の重要性と緊急性(SEA含む課題)

法制化しなければ違法性もないというリスク管理の限界  
計画の制度化による裁量権の濫用・逸脱リスクの低下(社会の信頼向上)

### ●計画体系制度化の重要性と緊急性

計画(案)の正当性確保の重要性(→計画確定行為の正当性)  
計画体系の整備による社会システムとしての安定性確保

## 司法による計画の合理性判断の変化

### (1)伊東市都市計画道路(東京高裁)判決(H17.10.20)12箇所

- ・現状の認識及び将来の見通しが合理性を欠く(科学合理性, 手段合理性)
- ・交通量の予測をすることの合理性自体明らかといえない(科学合理性)
- ・予測手法の構造自体合理性を欠く
- ・総人口の予測について, 過大に設定されてしまっているという問題があり, 合理性に疑いのあるものといわざるを得ない
- ・この数値を根拠に, …必要があると判断したことも, 合理性を欠くものといわざるを得ない
- ・交差点解析は, その条件設定が合理性を欠くものであった
- ・計画交通量のみを解析の基準としている点においてもその合理性を肯定することは困難というほかなく
- ・上記の拡幅の根拠は右折車線の設置と歩道の拡幅とにあるから, これらを必要とする合理性が問題となるところ, (手段合理性)
- ・都市計画に関する基礎調査の結果が客観性, 実証性を欠くものであったために合理性を欠くものであったといわざるを得ない。(科学合理性, 技術合理性)

(2) 小田急線最高裁(H18.11.02)4箇所

- ・事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、…裁量権の範囲を逸脱し又はこれを乱用したものとして違法となるとすべきものと解するのが相当である(事実認識の合理性とは?)
- ・また、その判断内容に明らかに合理性を欠く点があるということもできない(判断内容の合理性?)
- ・このような算出方法は、合理性を有するというべきである(科学合理性)
- ・上記の前提を基に本件区間の構造につき…判断したことのみをもって、合理性を欠くものであるということとはできない

(3) 小田急線最高裁(H17.12.7) 1箇所

- ・プロジェクトの一体性からすれば、本件鉄道事業認可と付属街路事業認可は、あるいは、運命をともにするのが合理的である、とも言えよう。しかし、その合理性は、仮に鉄道事業認可が取り消されたとして、それを踏まえた上で行政的に判断されるべき事柄であるし、また、それで支障は無いものとする(事業の一体性、技術合理性?)

(6) 圏央道東京高裁(H18.2.23)

- ・経済的、開発的利益と文化的、環境価値という相対立する価値の軽重を総合考慮して当該事業計画の合理性を判定しようとするものである(当事者の主張) (価値合理性)
- ・環境影響評価の際に、浮遊粒子状物質の将来予測を行わなかったことをもって合理性を欠くものということとはできない
- ・事業計画と異なる代替案が有り得る場合には、これと比較検討することが事業計画の合理性を審査する上で有効であるといえる(手続き合理性)
- ・土地利用の合理性が明らかであるときは代替案の資料を要しないものとする。この場合には、土地利用の合理性については、当該ルート選定の考え方、具体の経過地の状況に関する記載、資料等をもとに判断すること。とされている。…上記通達には合理性があるといえる。(建設省建設経済局長から事業認定庁あての通達)

結論2: 制度や概念の明快なる区別・峻別

2つの制度の違い

- ・計画制度と事業制度
- ・計画制度と評価制度
- ・計画制度と財源制度

2つの概念の違い

- ・プランニングとオペレーション
- ・建設・整備と運営・マネジメント
- ・方向付け(Direction)と運営(Management)
- ・計画間関係と計画手続き
- ・計画プロセスとPIプロセス
- ・計画理念と計画実践(アドホック)

→“事業(+評価)の裁量行政”で政策・計画を進めることの深刻な問題(システム全体が不安定になる)

テーマ1: 計画体系

■留意点①「評価」と「計画」の両立

●柔軟で戦略的な長期計画の必要性

計画必須の時代(成熟の時代)

柔軟で戦略的な長期計画の時代

●計画システムの整備によるコンフリクト解消の条件整備

国民の関心の構図

コンフリクト解消の構図

← →

従来

事業の必要性

評価システムの整備

効率的な行政 評価手順の明確化

今後

目標共有と計画の合理性

計画システムの整備

説明責任の透明性 計画の体系・手続きの正当性

○長期計画が地域で目指すべき4つの概念

①長期時間概念: 将来世代や将来地域社会の課題を共有	→ 長期計画, 戦略計画
②広域空間概念: 他地区の人々や広域社会の生活や環境の課題を共有	→ 地域計画, ネットワーク計画
③地域経済概念: 投資の効果や費用に関わる課題を共有	→ 投資・財源計画, 戦略計画(パフォーマンス計画)
④対話機会概念: 計画策定途上で他者との理解を増進, 目標の共有	→ 計画手続き, 市民参画

⇒理想的には「長期・地域・NW・投資」が計画内容として望ましい!

32

## 長期的計画等(上位計画)を法制化する意義

- ①様々な必要事業を上位計画の高位の目的の下に整序化した上で、安定的かつ効果的に遂行することが可能になり、
- ②制度化に伴い透明性や説明責任を確保でき、国民や利用者の様々な利害やニーズを調整して集約する仕組みが形作られ、
- ③個別計画の正当性を上位計画のレベルで確保することが可能になり、個別計画確定前後の紛争・訴訟の軽減・回避等が可能になり、
- ④民間事業等への新たな投資家に対して、短期の政策変更等に伴う投資リスクの軽減が図れる

○建設・整備ばかりではなく維持管理、メンテナンスへの疑義  
Q:道路補修等の社会資本の維持管理は今後必要か？  
A:国民12.3%がyes, 建設実務者は71.0%がyes (日経コンストラクション)  
→このギャップは深刻

## 計画策定と法律の根拠

- ①侵害行為たる施策・事業に法律の根拠は必要であり、当該侵害行為の実施基準として計画を用いる場合、当該計画の策定に関しても法律の根拠が必要になる(外部効計画のうち規制効計画)
- ②逆に、侵害留保の原則に照らせば、規制効を伴わない計画に関しては、法律の根拠を必要としないという考え方がある
- ③特別法としての計画法によって、既存の法律外の基準を定め実施する場合
- ④ある種の重要事項(国土開発計画による総合的効果の発現)について、行政裁量のみでは民主的統治構造に照らして問題があり、法律の留保を要求すべきとの考え方もある
- ④計画の法的位置付けを明確化し、計画の内容・手続きを可能な限り法律の規律対象とすることによって、立法的事前統制に服させるべきとの考え方がある。
- ⑤計画は諸施策・事業をより高次の目的の下に整序するものであり、そのため、個々の施策・事業についての行政の裁量権を統制することを意味する。よって、たとえ法律の委任がなくとも計画を計画として明示して一般の監視の下に置き、その意味の裁量統制手段として積極的に評価すべきとの考え方がある。
- ⑥実際に計画法は多数制定されている(314法律)という事実がある。

(実定行政計画法, 西谷剛)

## 結論3: 道路計画の法制度化の方向性(081202私見)

○道路法の目的・理念:道路網整備を目的とするも、環境保全等、新しい時代の目的が含まれていない

○基本方針:中期計画等の一時しのぎの計画が作られるが、国の方針として安定的な制度化がなされていない  
(cf.港湾、空港の法定基本方針、河川整備方針等)

○道路網計画:76条の道路整備計画は利用されていないが、現道を含めた計画の位置付けがない  
(cf.地域高規格道路、幹線道路のNWの位置付け不透明)

○沿道との一体化の管理方針:生活道路(既設道路)の利活用の方針を整備に先立って定める規定がない  
(cf.道路空間の再配分など活用手順が未整備)

○手続き規定:道路法に時代にあった手続き規定が含まれていない(cf.公物管理法に手続きを加えた河川法)

## 品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策

平成19年6月 社会資本整備審議会 道路分科会 建議

### 市民参画による道路網計画の作成

- 個別路線の計画プロセスを円滑に進め、また道路事業への理解を高めるためには、その路線の上位計画となる道路網全体の計画策定の段階で、**市民等が参画するプロセス**を導入し、行政の説明責任を一層果たすべきである。
- 過去に上位計画として、広域道路整備基本計画が策定されているが、今後、上位計画を改定する際には、道路の既存ストックの有効活用の点から、新たな道路整備だけを対象とせず、既存の国道や主要な地方道等の改良等を含め、地域で持続的かつ効率的に道路網を利活用するための新たな上位計画を策定すべきであり、そのことで将来にわたり地域生活の安寧感を維持向上させるべきである。
- なお、新たな上位計画の作成にあたっては、道路管理者の連携・協力により策定される総合的な道路管理計画と連携し、災害時のネットワークの信頼性の確保等にも努めるべきである。
- また、道路利用者や地域住民等のニーズに即して、持続的かつ安定的に策定されるように道路網計画及びその策定手続きを検討すべきである。

# わが国の新たな計画体系の構想 (施設計画としての道路を例に)

新たな長期計画として

## 道路網の長期高効率利用計画

Road long-term effective utilization and preservation Plan

日本の制度の改善方向



Role-up Plan: 道路の役割を高めよう  
Road→Regional, Railway, Runway, ...

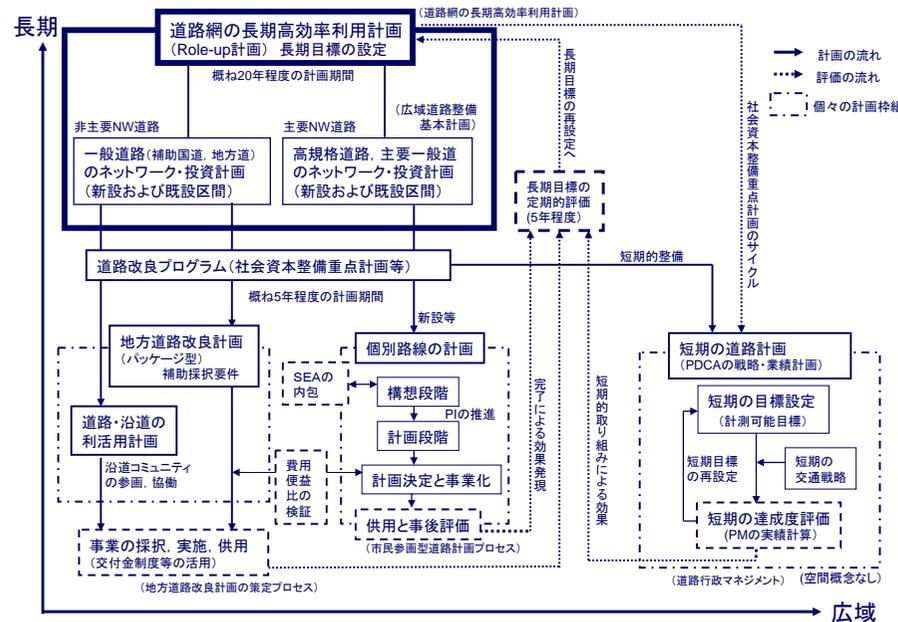
## 「道路網の長期高効率利用計画(Role-up Plan)」のイメージ

- 1) 道路投資の配分や順序(選択と集中)の根拠とするため、新規整備路線に限らず、**既存路線の改良・維持事業を含めて、優先順位を明示**
- 2) 社会情勢の変化に対応するため、短期的な計画更新を義務づけ
- 3) 説明力を高めるため、**アウトカンプの短期計画との関係、広域やローカルの計画との関係、土地利用、環境、道路以外の交通モードとの関係の明確化**
- 4) 短期から長期の計画, NW計画, 財源計画の要素を含む

新道路技術会議(東工大・IBS2007)

新道路技術会議(東工大・IBS2007)

# 道路計画体系のパースペクティブ



## 参考: 計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理

道路ルネッサンス研究会 報告書のポイント2006.7

### 道路に対する国民のニーズの多様化

- <背景>
- ・国民の価値観やライフスタイルの変化
  - ・情報社会の進展
  - ・国民の参加意識やボランティア意識の高まり
  - ・地域に根ざした特色あるまちづくりの進展 など



### 戦後の道路

- ・戦後のモータリゼーションの急速な進展への対応のため、自動車交通の円滑化と安全の確保が最優先され、それ以外の機能ほとんど考慮されず
- ・道路区域と区域外の明確な区分により、地域と道路との一体性が希薄化 など

21世紀にふさわしい「人と道路のつきあい方」や「地域と道路の新しい関係」の構築を目的として、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度について検討を行うことが必要(=「道路ルネッサンス」の必要性)

### 提言の具体的な内容

#### <手続きフロー>

- (1) 新たな道路の類型の設定
- (2) 道路のあり方・性格の決定
- (3) 性格等を踏まえた計画の作成

・現行制度上は限定されている道路の類型の多様化  
・沿道コミュニティや地方公共団体等の発意により道路のあり方を決定する際のもとなる大まかな道路の類型を設定。  
※現行制度における道路類型は、大きく4種類のみ。  
・沿道コミュニティ・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った道路の性格を決定  
・道路の性格等を踏まえ、沿道コミュニティ・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った計画の作成  
・計画には、道路の整備・管理の方法やルール、道路・沿道空間のとらえ方について記載

- (4) 計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理
  - ①道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画(注1)
  - ②道路・沿道空間を一体的に整備・管理するための実効性の担保(注2)
  - ③道路のあり方・性格に応じた構造基準や占用許可基準の多様化

(5) 情報化に対応した新たなサービスの提供(注3)

【注1】道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画  
・沿道コミュニティが主体的に道路の管理の一部を担う仕組みや、道路管理の一部も含め地区全体の管理を一体的に行う仕組み(例: BID制度による取組み)  
・道路管理者が沿道の整備・管理の一部についても行うことができる仕組み  
・民間事業者等のノウハウを道路管理に積極的に取り入れる仕組み  
・他の道路管理者が道路の整備・管理の一部を担う仕組み

【注2】道路・沿道空間を一体的に整備・管理するための実効性の担保  
・道路管理者、沿道土地所有者等による協定制度などの仕組み

【注3】情報化等に対応した新たなサービスの提供  
・民間事業者等の様々な主体が道路施設等を使って多様なサービスを提供できる仕組み (国土交通省資料より)

## 参考: これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて(骨子) 2007.7

～歩行者と自転車の安心と安全を守るために～

- 走行空間の原則分離
- 戦略的整備の速やかな展開
- ネットワーク計画や目標を持った整備の促進

**1. 背景**

- 安心・安全な交通環境へのニーズの高まり**
  - ・高齢化等からバリアフリー化の必要性が高まる
  - ・歩行者・自転車事故の増加
  - ・歩行者・自転車事故の増加割合が著しい
  - ・自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い
- 自転車事故の増加**
  - ・自転車乗用中の死者数は全事故より増加率大
  - ・歩行者・自転車事故の増加割合が著しい
  - ・自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い
- 自転車利用に対する気運の高まり**
  - ・環境負荷の少ない乗り物として見直され、地球温暖化対策に寄与、健康志向から自転車利用増
  - ・放置駐車車両の取締りにより、車道空間が創出

**2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題**

- 歩行者・自転車のための道路整備が不十分**
  - ・自動車中心の道路整備
  - ・自転車歩行者道を中心とした歩行者・自転車が滞在する空間の整備が大半
  - ・歩行者・自転車のネットワークの観点から不足
  - ・自転車の通行を阻害する放置自転車も数多く存在
- 自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分**
  - ・道路交通法では、自転車は歩道通行が原則、普通自転車歩道通行可の規制がある場合は歩道も通行可
  - ・現実には歩道通行可の規制の有無にかかわらず、歩道を通行する実態
  - ・一部では無謀な通行やルール違反、マナーの悪さについて厳しい指摘

**3. 道路空間の再構築に向けた基本事項**

人優先	バランス(歩行者・自転車・自動車)	パートナーシップ
・自転車重要な交通手段の一つとして交通体系に位置づけ、歩行者・自転車等の人優先の安全で快適な道づくりを進める	・歩行者・自転車・自動車の3者のバランスをとった整備を進め、道路全体の安全性を高める	・道路管理者・公安委員会だけでなく、沿道住民や自転車利用者等の多くの関係者がパートナーシップを形成し、取り組んでいくことが重要

**4. 自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取組み**

- ① 国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援などが重要
- ① 走行空間の原則分離の推進
  - ・歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態を踏まえ、走行空間を確保
  - ・その上で、レンタサイクル、横断歩道、中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車道、自転車レーン等の整備を推進
- ② 駐輪対策の着実な実施
  - ・路上自転車駐輪場等を整備するとともに、撤去や取締りにより、走行空間を確保
  - ・その上で、レンタサイクル、横断歩道、中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車道、自転車レーン等の整備を推進
- ③ ルールの周知徹底・マナーの向上
  - ・関係機関と連携した啓発活動等を通じ、自転車利用者等にルール・マナーを周知
  - ・悪質な違反者には指導・取締りを実施
- ④ 戦略的整備の速やかな展開
  - ・都市部の課題が発生している箇所等、交通の発生と集中を考慮した上で、優先的に取り組む必要がある
  - ・ロード整備と啓発活動・取締りを一体的・総合的に取り組むモデル地区を創出
- ⑤ ネットワーク計画や目標を持った整備の促進
  - ・主要な動線の検討を行い、市町村単位のネットワーク計画を策定し、整備を推進
  - ・課題解決に向けた将来の目標を定めることにより、整備を促進

**5. 留意事項**

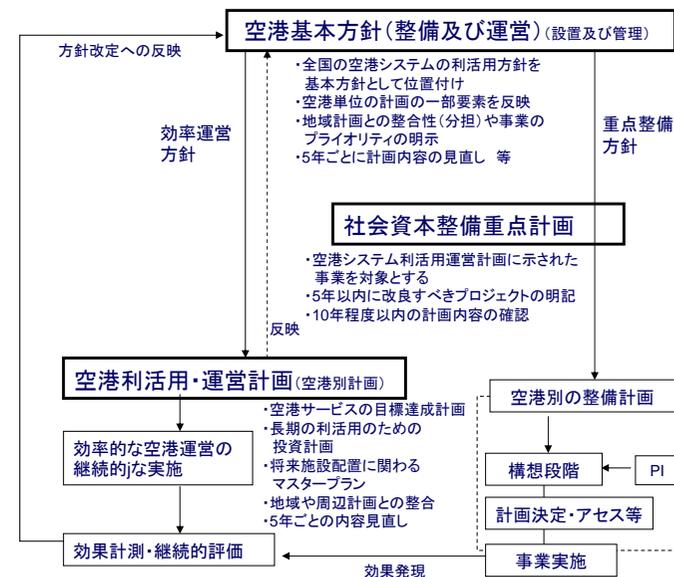
- ① 利用促進
- ② 多様な自転車利用
- ③ 路上駐車対策

## ■わが国の空港政策と法制度化の方向性

- 分科会答申(2007)における空港政策や空港計画の位置付け
- 分科会以降の集中的な検討・取り組み
- 空港法制定(2008) 成田関係条項の欠落
- 空港法制定後
  - ・詳細な制度設計, 指針, 技術的ガイドライン, モデル事業など前向きに検討継続すべき事項は多い
  - ・**制度改革の継続が必須**
- 何故なら,
  - 空港単位の計画づくり(設置時の計画を除き)の制度がない  
航空法の設置・管理の計画は, 設置時に提出するが, 管理の計画は管理能力の検査で, 後のフォローはない
  - 社会資本重点計画では事業量が示されず, 各年度の事業計画(予算執行)によって整備される
  - 空港の運営主体が一体化されていない
- 空港基本方針2008.12の策定:**  
今後の継続的な制度改革の第1歩として評価すべきではないか

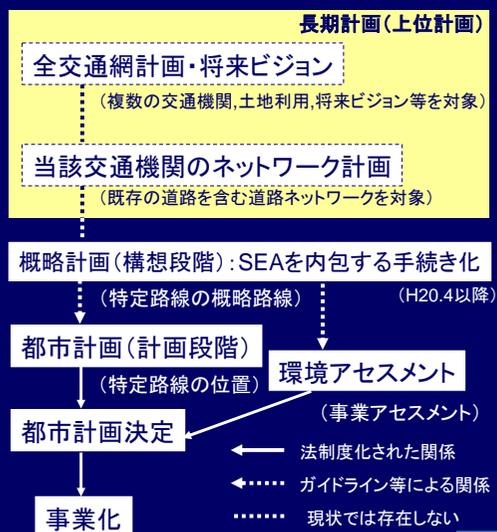
## 結論4: 空港計画体系の考え方(イメージ)

屋井081127



## 計画体系のありかたと方向性

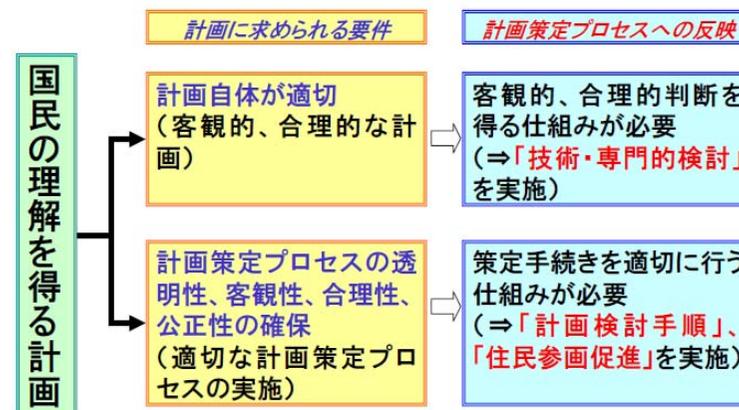
- 上位計画(長期計画)の確立(制度化)**
  - ・必要事業の遂行を担保する長期計画
  - ・短期の政策変更等に伴う投資リスクを低減する長期計画
  - ・事業の根拠となり, それらを整理し, 上位概念となる計画の制度化
- 上位計画から事業段階の体系的な結びつき(計画体系の制度化)**
  - ・個別計画の正当性の根拠となる計画体系
- 個々の計画段階における手続き制度の確立(計画手続きの制度化)**
  - ・透明性や説明責任を確保する計画手続き



## 3. 計画策定プロセスに係る取り組み

国土交通省

### 3) 公共事業の計画に求められる要件

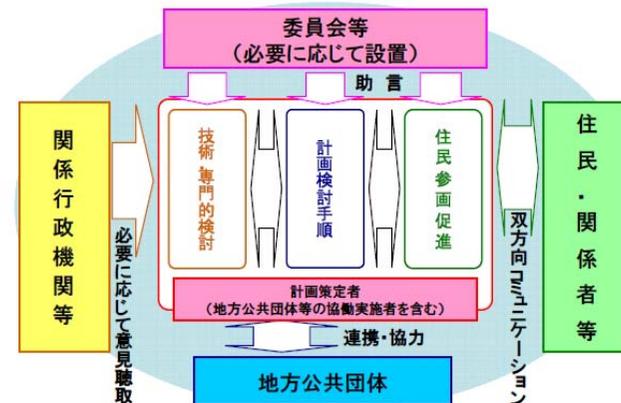


4) ガイドラインの体系図

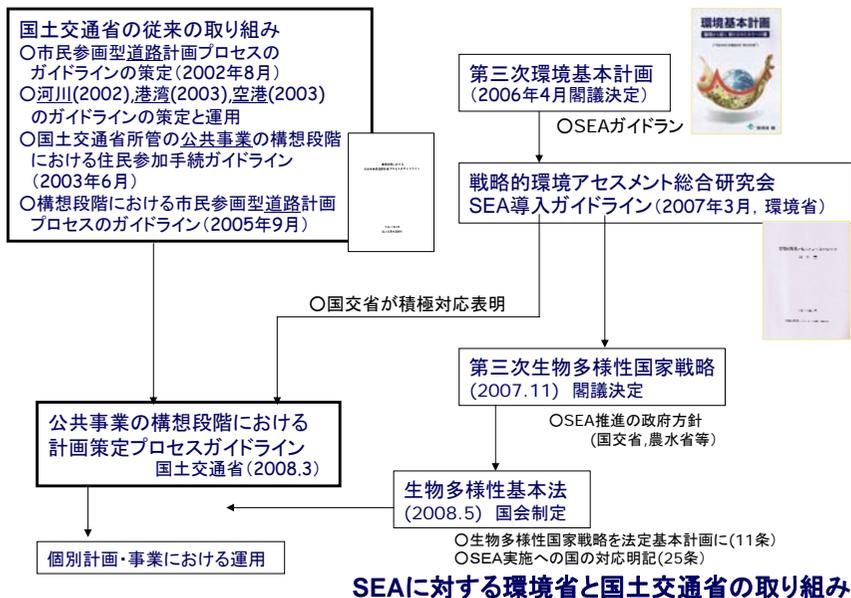


6) ガイドラインにおける関係主体の位置付け

基本的に計画策定者が実施すべき事項を定めたものであるが、住民・関係者等、学識経験者、地方公共団体、関係行政機関等、様々な主体の計画策定プロセスにおける関わりを明示した。



結論5: 手続きの法制度化の準備が必要



生物多様性基本法

2008年5月

(事業計画の立案の段階等での生物の多様性に係る環境影響評価の推進)

第二十五条 **国は**、生物の多様性が微妙な均衡を保つことによって成り立っており、一度損なわれた生物の多様性を再生することが困難であることから、生物の多様性に影響を及ぼす事業の実施に先立つ早い段階での配慮が重要であることにかんがみ、生物の多様性に影響を及ぼすおそれのある事業を行う事業者等が、その事業に関する計画の立案の段階からその事業の実施までの段階において、その事業に係る生物の多様性に及ぼす影響の調査、予測又は評価を行い、その結果に基づき、その事業に係る生物の多様性の保全について適正に配慮することを推進するため、事業の特性を踏まえつつ、**必要な措置を講ずるものとする。**

## 参考:英国の新しい計画手続き体系法案: Planning Act

・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)  
・2007年9月までConsultationを実施、11月に政府の回答書を公表  
・2007年11月に法案提出、議会下院通過、上院で修正可決(2008年11月26日閉会、BillからActへ)

### 新制度のねらい

- 1) 国家的重要なインフラストラクチャー(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、計画書の申請)。
  - ③ 社会資本計画委員会(IPC)による計画決定段階  
(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
  - ② 手続きの同時進行による効率化
  - ③ 決定機関の独立性
  - ④ 国家政策の明確化

### 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合会方式等採用)
- 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(2010年4月に設立予定)(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)

## ■英国の計画制度改革

### ○ヒースロー空港を取り巻く状況

経緯:

2003年:英国政府の白書「航空交通の将来」で将来容量拡大示す  
2005年:BBAが暫定将来計画(MP)を公表  
2006年:英国政府が白書後のプログレスレポート公表  
2007年:11月に政府が容量増加政策のPC実施  
2008年:政府の政策決定を8月に行う予定(年内に延期)  
2008年:8月に競争委員会が、ロンドン3空港のうち2つの売却勧告  
2008年:9月にBAAがガトウィックを売却する方針発表

今後:

- ① 年末に予定される大臣決定に対して訴訟が提起される予想
- ② 既存ストックで54万回に上げるなら、BAAが計画申請を行い、IPCによる決定を必要とする(IPCのプロジェクトの第1号?)
- ③ BAAが2年弱で計画案を作り、計画提案を2010年4月以降に設立されるIPCに行えば良い
- ④ BAAが計画提案に進むかどうかは商業的判断による  
(基本政策は国の求める方向性を示すだけに留まる)

### 12月2日の当日の議論(要約)

文責:屋井

Q:道路法の改定に関わる提案があったが、理念に関わる項目は基本法など別の法律体系で考えるべきことではないか?

A:それが正当なアプローチかもしれないが、理想と現実の両方から本問題に接近することが重要と認識。

Q:英国の計画法におけるIPC(社会資本計画委員会)は計画の評価を行う組織であるのか?

A:計画の決定行為を行う組織であるが、計画制度として①国による政策決定、②事業主体による計画策定とIPCへの提案という計画検討の手続きを経た後に、評価を伴う計画決定行為がなされる。その決定行為がIPCの役割である。

Q:計画プロセスPIプロセスは異なると記載されているが、両者は密接に連携する必要があるが、如何に考えるか。

A:その通りである。ただし、PIプロセスのみを以って計画手続きであると誤解している人やケースがあるため、あえて峻別すべしと記している。

C:伊東市の都計道裁判の最高裁判決を受けて、静岡の都計審では11m幅の再都決を行った。なお、付帯事項として、科学的、技術的な検討を行って、再度どのような決定が必要であるか明確にすべしとした。

おわり