

第1回道路計画合意形成研究会 議事録

平成13年9月14日

10:00～12:00

於：日本道路協会会議室

事務局：大変お待たせいたしました。

只今から、第1回道路計画合意形成研究会を開催いたします。

私、国土交通省道路局企画課道路経済調査室長でございます。本日の進行役を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

本研究会は、委員名簿の通り5名の委員により構成されております。

(以下、委員紹介)

まず委員会を始めます前に、この委員会の公開・非公開について委員の方々に決めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

委員：それを最初に話し合いたいと思うのですが、この種の研究会・審議会等、基本的には支障がない限り公開するという考え方になっていると思いますが、道路局もそういうお考えですか。

事務局：公開ということで構いません。

事務局：カメラ取りだけは最初の挨拶までかなというように思います。

委員：何か特段の事情があるということが事前にわかると、その時はご相談することとして、そういうことにしたいと思います。

委員：ただ、HP等で議事録について公開する場合はその前に目を通させて頂けると助かります。

委員：わかりました。

委員：配布資料は公開してよいと考えてよろしいですか。

委員：特段何かない限り原則として。

委員：ものによっては参考までに配布して回収するということもありかなという気もするのですが、それは研究会という性格ですので未成熟な内容でも場合によっては出して欲しい。

委員：おっしゃるとおりで、会議の第一目的は中身ですから、公開かどうかということではないですから、そこは合理的に判断していきたい。それではよろしいでしょうか。それではそのようにしてください。

事務局：どうもありがとうございました。それでは決めていただきましたので基本的には公開ということにさせていただきます。カメラ撮りは最初の道路局長の挨拶までとさ

せていただきます。また資料等の取り扱いにつきましてはその都度ご相談申しあげて判断していきたいと思えます。報道の皆様にもそのようなことをご協力をお願いしたいと思えます。それでは議事に入ります前に道路局長からご挨拶を申し上げます。

事務局：お忙しい所、先生方には道路計画合意形成研究会に御参画いただきましてありがとうございました。ご指導いただきましてよりよいご提言を頂いた後に具体的に道路整備に活かしていきたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げたいと思えます。

戦後私達の道路整備が本格化しましてから相当の年数が経ってまいりました。いくつか道路行政につきまして問題点等が指摘されているという状況でございます。道路が国民生活の根幹に関わっているインフラということを考えますと私達はそれらの指摘を一つ一つ受け止めながら新たな位置を構築していかなければならない、そんな時期にきているのではないかとこのように思っております。

私自身は道路そのものの本質が一つは空間であり、一つはネットワークであるということから、この空間構成の考え方やネットワーク構成の考え方について全く新たな改革的なメスを入れるということが大切な時期にきているというように思っております。例えば道路空間ですと車線主義といいますか車道主義と申しますか、そういうものから歩道や自転車道やあるいは緑といったようなものから構成される要素として道路空間を考えると、全くこれらの4つの要素がそれぞれ独立に空間の存在を主張するといったような構造の考え方に変えるといった方向に一步踏み出させていただいたところでございます。それらの構成要素をうまくバランスして沿道との関係で空間を構成していく、そんな考え方を取り入れたい、また空間に収用いたしております、例えば下水道であれ、光ファイバーであれそういったものを大きな空間要素として考えていくという方向に行きだしたところでございます。

もう一つはネットワークでございます、私達はどちらかという管理の体系のネットワークは持っておりますが機能の体系のネットワークをどこまで持っていたかということになりますと、なかなか不十分な面があるのではないかと。その道路の名称でサービスが国民に印象づけられるような、そういう道路ネットワーク体系を国民にきちんと提示してきたかという大反省をしております、100万キロ～110万キロに及ぶこの道路空間をそういう考え方からネットワークの再構成をもう一度やりたいということで今、鋭意勉強を続けているところであります。例えば国道といいましても国土交通大臣が管理する国道と県が管理する国道があるわけですが、では直轄国道であればどういうサービスが受けられるのかということについて道路利用者や沿道にきちり説明できるだけのものを持っているかということになるとなかなかそうではない。国土交通大臣が管理する道路では情報を受けるサービスの頻度がその他の道路に比べてどれくらい高いのかあるいは高くないのか。あるいは、最近の雨でも色々道路が止まったりしていますが、そういうサービス水準において国が管理している道路とそれ

以外の道路の間に顕著な差があるのかどうかということについて明確な目標体系を持ってサービスの体系として取り組んでいるかということは少なかったと思います。そういうネットワークの体系を最後に考えてみたいと思います。

それともう一つの大きな柱は、今日、委員の先生方をお願いしております合意形成と申しますか事業のプロセスの話でございます。ややもすると色々な批判がございますが道路はその他の社会資本と違いまして点ではございません。長い線でございますがこの線が一点でも欠けますと機能が発揮できないということから住民の皆様方の全体的な合意がなければ事業が進まない、こういう性格をもっております。私達は住民の皆様方に説明する色々な手だて、環境アセスメントでありますとかあるいは都市計画とか色々な手法を持って入れてまいりましたが、まだまだ諸外国に比べて十分だと言えない面があるのではないかと考えていたところでございます。特にヨーロッパで見られるような合意形成のうまい合理的なシステムが我が国ではなかなか定着していないということについて、正直現場にいる際にも苛立ちを覚えたわけでございます。今後この勉強会を中心にとりまとめたものを我々としては具体的な実践の手引きとして使わせていただきたいというように思いますが、場合によっては法レベルでということにもなりかねないというようにも思っておりまして、その際には道路が最も先駆者として駆け抜けていきたい、そういう覚悟ですすめてまいりたいと思いますので、大変お忙しい中、また短い時間で結論をお願いしたいということになるかもわかりませんが、ご審議にご協力いただきましてご指導いただければ幸いです。委員の先生方大変ご苦労さまでございますがよろしく願いいたします。

事務局：それではここで報道の皆様方にはカメラ撮りを終了していただきますようお願い申し上げます。それでは以降の進行を委員の先生方をお願いしたいと思います。

委員：はい、よろしく願いします。進行を仰せつかいましたが、皆様のご協力を得て効率よくすすめたいと思います。よろしく願いします。これまでの道路づくり、道路行政のあり方を新しい手続き、仕組みづくりに本気で取り組んでいくという決意表明がありました次第です。合意形成の問題に対して、私は法律ですが、それぞれのご専門の角度から今まで何年もきちんとした合意形成の手法が必要なのではないかとといった研究をしてきたらと思うのです。なかなかそれが実現しない。是非我々も本気でやりたいと思っています。一つよろしくご協力お願いいたします。

さて第一回研究会ということですが資料をご説明いただきたいと思います。なるべく手っ取り早くすすめていきましょう。まずは資料の説明をお願いします。

事務局：【資料説明】まずは資料確認をさせていただきたいと思います。お手元の一番上に議事次第があります。あと1枚紙で名簿、配席図がありまして、配布資料のリストがあります。資料1～6までと参考資料1～5までがその下に順次続いています。配布資料に関しては報道関係者、問い合わせのあった方にも配布することとしたいと思

ますし、ホームページの上にも速やかにできれば即日中に反映したいと思います。先ほどもお話にてた議事録につきましても確認させていただいた上でホームページに反映したいと思います。国土交通省のやり方として発言者のお名前はふせさせていただきますのが通例ですが、特にご意見がなければそのように取りはからいたいと考えております。なお報道関係者その他の方から直接委員の先生方に問い合わせがあった場合、もちろんお考えについてお話しいただくことも差し支えございませんが、細かな内容については事務局で対応する、とお話しただければ、事務局の方で対応させて頂く考えでございます。以上資料の確認と取り扱いについてでした。

委員：ありがとうございました。資料の取り扱いについて確認はよろしいでしょうか。取り扱いに関しましてもよろしいでしょうか。個別に記者さんから取材がきても対応していただいてもいいわけですね。

事務局：もちろん私もどもで対応するつもりではあります。

委員：委員に個別対応するなど言っているわけではないですよね。

事務局：はい。

委員：よろしければ早速本日の議事次第に従って議事を進めさせていただきます。最初に資料1「道路計画合意形成研究会 設立趣旨」とありますがご説明お願いいたします。

事務局：お手元の資料1でございます。趣旨の案でございます。

(以下資料説明)

委員：それでは設立趣旨について先にご質問・ご確認等ありましたらお願いします。

委員：関係住民と書いてありますが、「関係住民と地元自治体の意向」と…。関係住民の中には個人だけじゃなくて法人もあると考えてよろしいですか。

委員：理解はそうなります。

委員：住民と日本語で言ってしまうと個人の意味が強いのでその辺をご配慮頂きたいと思えます。

委員：ご趣旨は後の議論で活かさせていただきたいと思えます。

委員：それでは具体的な中身に入りたいと思えます。よろしいですか。資料2から先のところを一括して説明をお願いしてその後まとめてご質問・意見を伺いたいと思えます。よろしくをお願いします。

事務局：それでは資料2からご説明させていただきます。

(以下、資料2～6説明)

委員：以上の資料についてご自由に意見・質問をお願いします。

委員：人口密度、都市の配置からヨーロッパに学ぶべきものはあり、そういう意味で今日の説明資料の骨子を作成のモデルがヨーロッパだと思うので、趣旨に賛同します。しかし、やはりアメリカにも学ぶべきことは多くて、特に道路と申しまして、それぞれの州で違いがあり、また、内容もいろいろあるので、「しっかりやりなさい」ということだけをアメリカの ISTEA では決めているわけですね。「決められたものはしっかりやりなさい」というやり方もありますので、その辺はやはり勉強だけしておく必要があると思います。その上で、やっぱり日本は欧州型だね、というようになるのかなと思います。もちろん、すでにそういう勉強をされて、このような計画法になっていると思いますけど、やはりこの研究会としてはその辺をしっかりおさらいしておかなければならないのかな、ということが1点でございます。

で、2点目はですね、特に都市計画法との関係とか、環境アセスメントとの関係を考えることが非常に大きな問題だと思うんですね。都市計画の原案を作る構想段階でやろうというんですけども、都市計画の範疇でそういうことが本当にできないのだろうか。あるかも分かりません。あるいはその中で、都市計画ですから、やっぱりもうちょっと土地利用の問題を同時に考えないと、都市、特に市内の幹線道路の整備についてについては非常に大きな問題ですから、どの辺をやるのかをきちっと研究しておかなければならないと思います。あと、アセスメントでは、今、何メートルでしたか。計画帯についてアセスの方法書を出すことになっていますが、問題はその計画帯を今ひとつしか提示してないですけども、それをどう決めるのか。そして、それをこの上流段階でどう受け持つのか。その辺の整理をどのようにすればいいのか、という問題があるかと思います。

委員：どうもありがとうございます。

事務局：ヨーロッパだけご説明しましたが、アメリカも色々勉強しました。連邦レベルできちっとした構想段階の制度化なされていない、というのがございますので、州レベルを調べたほうがよろしいか、と考えています。あるいはそれに含めてその中で連邦がPIについては、ややガイドライン的にはなやり方をしているので、それについてはもうちょっと整理を行っていきたいと思います。

法律との関係について言えば、直ちに法改正の議論となりますと、他の事業も含めて同じレベルとしてどうやるのかというところの熟度がまだ高まっていませんので、とりあげにくいと思いますし、順次、制度のレベルがガイドライン化から法律に向かってあがっていくというふうには理解しておりますけれど、その辺りの考え方についても整理はしておきたいというふうに思っております。

委員：構想段階と計画段階に分けていらっしゃると思いますが、構想段階での合意形成が非常に大事であると思います。なるべく早い段階で、なんらかの合意形成の手法をとることが重要なポイントでしょう。何が構想段階、何が計画段階かという分けがここにあります。ルートの選定が構想段階ということになっていきますね。今の環境アセスは事

業アセスになっておりますので、構想段階、計画段階ともに、計画アセス、あるいは戦略アセス、色々な言葉で言われていますが、ある程度事業計画が成熟した上での環境アセスのほうが明確に予測はできるけれども、代替案の可能性が非常に少ないというのが難点ですから、そういった観点から構想段階から様々な代替案の可能性が豊富なときに合意形成を考えるのが一番大事ではないかと思えます。また、外環とは別に切り離してというお話がございましたが、外環のようなケースは若干微妙なところで、ルートのどのようにするかということはなかなか問題にしにくいので。ただ、これからの、ひとつひとつについての適応については構想段階についての今回の検討が生きてくるかなと、思えます。一般論としては構想段階からというのが非常に大事で、それについて法改正も視野に入れてという話ございましたけれど、河川法とか海岸法とかはとりあえずは法改正により環境とか住民参加とかを一応は盛り込みましたけれど、必ずしも十分とは思えません。道路法自身には今のところは何もない状態です。ただ委員の先生がおっしゃいましたように、都市計画法で、都市計画手続の中で進みますので、都市計画手続はありますが、これは非常に一般的になりますから、道路独自に構想段階から必要だということであれば、まあ別の手だてがあるのかな、と思えます。道路法をいじるかどうかはともかくとして、今より少し明確なシナリオを示すのも大事だと思います。

委員：はい、ありがとうございました。

委員：研究会全体の趣旨は今の時代に必要なことだと思ひまして、出来る限り参加して、協力していきたいと思ひます。その上でひとつ知りたいことは、道路局として今回の研究会の成果をストレートにいろんな形で道路政策に反映していきたいということなのか、社会資本整備審議会道路分科会はまだ立ち上がってませんが、それに一回かけた形でもう一回やるというプロセスなのか。それによってこの研究会でもそれで一回走るということであれば、私は親委員会に入っておりますので、どこまで発言しようかなというところがちょっと気になっております。それで、この研究会の成果もいろいろなものにどんどん反映されていき、場合によっては法改正を睨むということになれば、気になる点だけは全部言っておきたいなというのがあります。

もうひとつは、今回の構想段階・計画段階、これはごもっともだと思いますし、特に都市計画決定しますと計画制限が生じますのでこれも当然だと思うんです。ここでちょっと気になることは、外かく環状道路で、確かに今回のお話は大変重要だと思っています。ただこの研究会では外環そのもの取り上げているわけではないということでしたが、外環の問題についてこの研究会でやっている議論が、少し応援部隊的といったら変なんですけど、広い意味での支援を想定しているのであれば、もうちょっと外環の今の問題について多少ふれたほうが良いと思ひます。ただ、実は外かく環状道路は構想段階はもう終わっている。つまり、決定済みのものを、いかに具体化する時の案を大幅に、その効果から変えようとしているわけですから、これはむしろ、計

画段階のやり方を住民参加で決めていくというわけですね。今回の研究会の趣旨でいうと、ちょっと違うんですね。私は外環も大変重要だと思います。つまり決定済みのもので着手できないものをいかにどうしていったらいいかということで、ルートそのものは大幅変更は出来ない。外環は首都圏の道路ですから、今のところで打ち止めというのはできない。もうやるしかない中でどうするか。そもそも構想段階で、複数のルートを選定していくというのであれば、それが一番ふさわしいのは、外環でいえば、東名から川崎までの間をどうするか、それから第二湾岸をどうするか。これはまさにルートが明確でなくて、図面にありますように、まさにこの帯で表示されている。ですから、外環でいくのか川崎縦貫でいくのか、本当に東京都内を通すのか、あるいは神奈川も含めてですね。それはこの研究会のシミュレーションであれば別にかまわないのですが、むしろこの話であるとする、構想段階の検討に関する事例とかサンプルということでは、海外の事例ではそれは重要なんです。国内で、果たして、日本の現状の国・都道府県・市、あるいは公団の役割と法律制度の中で何ができそうか、あるいは既存の今の国幹道を定めるルールなり、都市計画決定のルールなり、環境アセスなり、諸制度の関係の中で、どこをやっぱり直すといいかという検討に対してはちょっと違うんじゃないかなという気がいたします。

それから、いわゆる新規にルートを決めていくものと違い、外環は一言で言いますと都市計画決定済みのものの長期未整備、長期未着手の道路の一つだと思います。これは外かく環状道路にとらず、幹線道路でもあまたあるわけですね。実は私、たまたまもともと東京出身ですけれども、意外と大阪・兵庫の現地を知っております。いわゆる複数の市町を結ぶ重要な幹線道路で、だいたい幅員 20m くらいですが、なんとか具体化したいと、そういうものをどうするかと色々悩んだり、なにかしら色々な苦労をしてるというのがあります。外環はむしろそれと似ているんですね。そういう場合ですと周辺の区画整理なり再開発なり、あるいは住民の意見なり、あるいはまちづくりをどうするか、となり、もう道路単独の整備では無理なんですよという考えになってくる。そういう問題を今回の研究会でやるのか、また、そこまでは今年の 3 回では行えないので今後の課題とするのか。ある程度踏み込むということでしたら、首都圏・関西圏・大都市圏の中ではむしろ幹線道路の長期未整備のものが道路としては非常に大きな問題じゃないかなと思います。今の都市再生からは、そういう気がしております。むしろ外環の問題は周辺整備の幹線道路の具体化も非常に絡んでくる問題じゃないかなと思います。

そうしますと、まったくの新規ルートを議論する路線はちょっと特殊でありまして、日本全体の今の状況ですと、ある程度ルート決まって法律上でも定めているが動いていないというのが相当あるんです。それともうひとつは、この参考資料を見てましたら、たまたま玉湯改良がございまして、これは本来都市計画決定を行わない通常の道路事業の中では具体化しないので、別に都市計画マスタープランを作る中で住民参加

でもう一回作り直しますというものです。国の道路行政としてはある程度のクラスまでは基本的には全部都市計画決定するというプロセスを踏む中で、逆にこういうパブリックインボルブメント、それから住民参加に踏み込むってことなのかどうか。これが今、不明解、あいまいではないか。別に都市計画決定しなくても道路事業単独で幾らでもできるわけですけども、むしろこういう制度・法令に則ってやろうというのであれば、それを見越して、むしろ構想段階でこうしたことをきちんとやって、それから都市計画決定をするときにはこうで、と示していく。また、こうして見せるということは最終ルートについて変更もあり得るわけですね。

それからここに恩田元石川線の事例がありますが、これは今でいえば本来都市計画決定しておくべきもので、道路が抜けるように東急の田園都市を指導しているわけですね。ただこれまでそれを住民に明示してこなかった、ということと。本来決定できるであろうことをやってこなかった。そういう感じがします。ですから、住民参加のプロセスも大変重要なのですが、本来行政のやるべきタイミングとやるべき手続があると思うんです。つまり従来の道路行政や都市計画を、それから現在ではもう完全に用地買収などできませんから、周辺整備をどうするかということがあり、場合によってはその住宅をどうするのか、ということに関わってきます。

それからもう一つの例でいいますと、これは私の理解が違っているかもしれませんが、例の横浜高速南環状線のところで、もともとあれは宅地開発になる桂台で用地を空けていながら、断面を高速道路か一般道路にするか議論をあまりしていなくて、それで訴えたいになったのです。もうひとつはそういう過去の幾つかの本来今だったらこうやったらよかったなあというのがありますから、そういった経験を汲み取って、こういう場合だったらこうしたらどうか、というのもすこし議論したらどうかなあと思います。確かに欧米の法制度も確かに重要ですけども、日本的な現状の中でのこれまでの過去の苦労とか、たとえば私の知っている範囲でいいますと、池袋の放射36号線ですが、これも決定済みの中で、苦労したり、なやんだり、いろんないくつかの事例があると思いますので、そこからくみ取れる教訓は何なのか、というのがあっていいのかな、と思います。これは、当然努力の中でいろいろな方々が関わって、ご苦労されてきていると思うので、この研究会の中である程度議論をして来年度以降どんどんいろんなことに反映させていきたいというお考えがあるようでしたら、すこし取り上げていただければと思います。

今はたまたま私の少し知っている例で申し上げていますが、いろんな事例があると思います。他には、例えば都市計画決定の走行幅ルート変えた例がありまして、これは特殊な例ですが、奈良の橿原市の有名な今井という江戸時代の街並みを貫通する都計道を、それを通過しないように全部ぐるっと環状にするように変えたりと、いろんなことがありました。これは今でいう住民参加を街並み保存の中でやったのですけれども、いろんな事例から汲み取ることがあっていいのかなという感じがいたしました。

それから、もう一つ参考で、さきほど委員の先生からアメリカの話がありましたので、是非むしろ外環との関係でいいまでも、ボストンのビッグディッグが、どのように意志決定をしたのか、地下化とかの経緯を知りたい。それからボストンはかなり連邦の補助金がでてるようですから、やはり国の国策としてやっている部分については、幾ら住民参加といっても、国の政策がどこかで働いているわけで、どこかでそれを責任を持ってリードしたり、あるいは住民なりの意見をみながら、率直に反省すべき点は反省して変えることはあると思うんです。要するに地域でやっている道路と国策でやっている部分というのは、違うのではないかと思うのです。今日の資料で、たぶんドイツの計画決定者である大臣というのは、これは州政府の大臣ではないでしょうか。連邦政府と州政府の大臣は違いますので。イギリス、フランス、ドイツの国策とか国の主導している部分と、ある程度地域に委ねている部分と、すこしプロセスがひょっとしたら違うのかもしれませんが。この辺をすこし是非教えていただきたいと思います。

委員：両委員の先生には結構たくさん重要なことをおっしゃっていただきました。さて、全部覚えておられるかどうかわかりませんが、幾つかの基本的で重要なことがでてきますし、この研究会は短期決戦型ですので、しっかりと共通認識しておかないと、何をやるはずだったと、あとで蒸し返されるのは良くありませんので、ひとつどういったお考えなのか、お願いします。

事務局：では、私から一通り覚えていきます限り。また、その後はすこしフリーにお話させていただければと思います。まず、委員の先生から、構想段階が大事で、どこが構想段階か、というのがありました。これはむしろお答えというより我々の悩みでもありますが、資料 - 4 の 1 ページをご説明したときに、法的拘束力が働かないのが構想段階で、計画段階で拘束力の働く計画をつくる、というのがわかりやすいかと思っています。したがって各国の構想段階では、住民からの意見に対して、ひとつひとつに対しての回答はしていなくて、集めた意見を反映させて案をつくっています。あるいは、ドイツでは構想段階で、ルートを決められないから、完全ないわゆる日本のアセスのようなものとは違いますが、環境への評価をしている、というのもあったと思います。イギリスの構想段階では開発制限などがあったりとか、若干国によって違う点があります。そのあたりについて、今回すこしお考えをお聞かせいただけるとありがたいと思います。

それから、プロセスについて、国土交通省の審議会の方でも取り上げるのかということがありましたが、当然法律改正に向かうとか、大きく制度を強化していく段階では審議会で取り上げることはありうると思いますけれども、審議会で取り上げるのを待ってからというのではなくて、先ほどアセスメントの初期の頃の話をしましたけれど、やり方としては、今回のご議論で、まずやりながら、知見を得ながら、制度化を深め

ていこうかと考えています。

なお、先ほどお話しに出ましたように、プロセスを都計法に絡めていくのか、委員の先生がいわれたように個別法で対応していくのが良いのか、ということはまだこれからの議論の中で考えていこうと思っています。

それから外環はレアケースなんではないかということ、あるいは長期未整備路線はどのようなかということがありました。今回は一定規模以上の道路について、と申しあげているものの中に、お話しにあったレベルの幹線道路の未整備の区間等は当然対象にはいるであろうと思っていますので、そういった路線の計画をこれから合意形成を図っていく時には、こういうプロセスを適用していくことになるだろうと考えています。それから今の関越 - 東名間の外環でございますけれども、確かにまっさらな状態からではなく、都市計画がかけられていますけれども、ある意味実際にはこれからそういうものが適用になるのことが多いのではないかと思います。都市計画決定までは珍しいですが、完全なまっさらの路線というは、これからそんなにあるものではございませんし、さきほどの玉湯改良についても、一度バイパス計画で事業化して、もう一回一から考えるというものですから、実際には、あるレベル計画を示した上でもう一回原点にもどらなければいけないケースが多いのではないかと思います。この外環関越東名間の目途につきましても、大臣も原点に帰ってということを申しておりますし、そういう意味で都市計画決定されているとはいえ、お示した構想段階からの経緯にかなり近いのではないかと思います。関越東名間だけを事例研究にしたら良いと申し上げるつもりはありませんが、事実すでにたたき台を示しておりますので、直ちにどういう適用になるのかということがありますので、それを念頭に置いたらどうかということで、取り上げております。

事務局：審議会との関係でいいますと、社会資本整備審議会の道路分科会は未だ動いておりませんで、どういう議論をしていただくかはまだ整理をしている段階です。この議論との関係でいうと、我々道路の法律体系の中で、計画論だとか、環境論だとか、抜けているとよく指摘されている所ですが、ここでいうような計画論とは別に、地域との関係での道路の役割を考えたときに、我々の中で完全に抜けているのが、地域計画と道路計画との整合という部分が、実際はもっと大きな力を持っているにもかかわらず、再開発とか区画整理とかというところで用いられている以上のものが何も無い、というようなことがあります。その辺の法体系はやがて成立させなければならない時期が来ていて、これは行政の責任としてやらなければならないという部分だと思うんです。その段階で審議会ですできるだけ早くご議論いただくということになるだろうと思うのですが、これはすこし違う仕組みを考えていきたい。したがって、この議論を社会資本整備審議会にあげなければならないとは今は考えておりません。

委員：今は、何をどういうフレームでやるかということのを先に議論しているわけですが、

第1回といえど、3回しかないですから、もうすこし中身にも入りたいと思います。それに入ったきりしてもしょうがないとは思いますが、確認しておきたいことは、この合意形成プロセスがいかにあるべきかという話は何も道路に限る話ではなくて、国土交通省所管のありとあらゆる事業に関わるもので、実際はどこも同じような問題を抱えているわけですよ。分権の時代において、皆こういう仕組みをやれと、画一的なルールづくりができる。でもルールも必要だけれども、それだけでは済まない時代でしょうし、さらに環境省所管のほうの、戦略アセスメントや事後アセスメントもあるでしょうし、ものすごく広い分野かわりますので、それを全部専門的にしかも法的な意味で、たとえば欧州諸国の例で、行政裁判で争えるかどうかと、実は大きく影響してるのかとも思うのですが、司法制度のあり方にも深く関わるという話で、新しく行政システムをデザインし直すような、非常に大きな話にも成りうる。それほど大きな話に通じる問題なんだという意識は持っていたいのですけれども、だからといってそもそもからやっていたら、3回どころか、3年、30年となってしまう。ですから、そういうことは認識しつつ、しかしとりあえず、道路をターゲットに確定して、かつ局長が言ったように、法律をいじるとか、手続を閉じているわけではないけれども、もうちょっと身軽に、できることで、かつ何らかの新鮮な、少し前と違うぞ、という印象を伴うようなプロセスをここで打ち出していきたいという気が、国土交通省の方にもあるでしょうし、私もそういう感じがある。本格的には法律をいじることなんでしょうが、まずは走りながらやってみるという印象を、さきほどそういう表現もありましたが、まさにやりながら考えていくということなんだろうと思うのです。いろいろ議論しなければいけないことが幾つもでてくるだろうとは思いますが、とりあえず、これだけは言えるぞ、というようなことはどんどん反映していこうというスタンスでやっていけばよろしいかと思えます。それから委員の先生のご指摘のように、外環という具体的なモデルは念頭に置いてるわけですが、しかし今ここで議論しようとするのは、理屈から言えば、まっさらの計画で、現実的かつ理想的に住民の合意形成をやるとしたら、どういうプロセスが考えられるかという話で、これはこれでストーリーが書けるはずですが、それから現実的にはもうある程度進んでしまったものについて、どうするかという議論はずいぶん違うんじゃないかという疑問があります。これは一応理想的なプロセスというものを考えてみて、それから現実に長期未着手状態になっているようなものについて、どこを今更ながらかもしれないけれど、今からでもこういうやり方をすれば、補うことができ、先に進めることに結びつくのか、という、そういう両方考えながらやりたい、ちょっと虫のいい話かとは思いますが。これも先ほどから、とにかくやれるところから、いままでよりもずっとまじなやり方で、やってみたいという思いがあるのかもしれないかもしれません。その辺もかなりアバウトだけど、とにかくやっていくという理解でよろしいでしょうか。当然いろいろといたりきたりにはなるとは思います。さて、何か他にありませんでしょうか？

事務局：いま先生がおっしゃった1番目のテーマについてですが、全体の制度設計を

やりはじめると、都市計画制度とか、アセスメント法とのかいろいろでてきてしまいます。確かにこの道路計画の段階を構想段階と計画段階に大きく分けたのですが、計画段階はすでに都市計画法なりアセス法の手続がいまあるわけですね。それで、その話を打ち出すと、法律なり全部しなければいけなくなりますので、それではここでは計画段階の話よりも、構想段階にある程度絞って、議論していただくのが、時間的な問題もあり、良いのかという感じがします。それから、2点目で、理想的な、白紙で、ゼロの状態の事を考えて他のことにも適用できるように、というお話だと思いますが、確かに戦後50年経って、ありとあらゆる道路の計画をやってきて、全く白紙の状態の道路というのはほとんどないかと思えます。過去のいろんなしがらみを抱えているのが実態でして、その過去のしがらみというのが、逆にゼロの状態でなくて、マイナスの状態になっているという考えがございまして、ゼロからスタートするのではなくて、マイナスからスタートするというのは、よほど難しいわけです。そういう意味でもPIとか、あらたな手法が非常に役に立つのではないかと考えているわけです。まずゼロに戻ってから、それからやっとスタートができるという道路がかなりたくさんあると思えます。そういう意味でも、この手法を是非ご議論いただいて、使っていきたいと思っております。

委員：ありがとうございます。それでは、もっと内容に立ち入った、議論をしていきたいと思えます。何かお気づきの点ございませうでしょうか。

委員：ちょっと気になっておりますのは、欧州の事例について、一般的な知識だけで、詳細を知らないのを教えて欲しいのですが、参考資料-1でいいますと、決定者大臣とありますが、この大臣が決定者となっている道路は、道路の全てではあり得ないわけで、当然ランクがあるはずで、それを明記しておいた方がよいと思えます。それと逆に、大臣が決定しない下のランクについても、同じような整理をしたらどうかと思えます。それから、やはり、そういう制度をみながら、ここは欧州の制度そのものの研究をするわけではないですし、あくまでも日本の制度をつくるための、参考ということになりますから、できましたらそこを日本的に置き換えた場合に、一体何が逆にいうと、日本では無理なのか、無理であればそれはそれでいいと思うのですが、それは率直にご意見なり感想なりをいただきたい。それから、それが日本の社会意識の問題なのか、法律制度上そこがある程度足りないのか、ということまで、3回ですので踏み込んでいってもらったほうがいいかなと思えます。それからこの研究会で最低限打ち出したいターゲットはさきほどからのご説明でだいたいわかりました。私としてはいろいろな今後の巡る課題は課題として、研究会の中でひとつ打ち出したいということと、さらにこういう問題は重要なので別途検討して欲しいという風に、整理できればと思えます。また、欧州先進諸国の制度を勉強されてた上で、一体なにが鍵なのか、というのでも整理していただきたい。

委員：フランスでもドイツでも、さらにこの上の段階があるんですね。参考資料 - 1 を見ますと国土計画がフランスでは法律に位置づけられている。あるいは、ドイツでは連邦長距離道路は連邦政府の責任であると、基本法に書いてあるんですね。そういう法体系があって、段階的な決定プロセスができています。それと比べると、今の日本では、ある意味では、権能の弱さみたいなところがあって、それをどう P I でパブリックアクセプトを得させていただけなのかというところが多分重要なポイントだと思います。しかし資料では、淡々と他の国のこのまさに意図されている部分だけを取り上げて参考にするというように読みとれるのですけれども、パブリックアクセプトの成立条件が変わるとどうなるかという現状認識をきちんとやらなければいかな、と思います。

委員：そうですね。外国制度の言及の仕方ですが、この研究会の成果としての何らかの報告書がでると思いますが、例えばその付属資料に、ちょっと勉強してみましたけれども外国の制度はこんな風ですという程度に扱うのか、これに見習ってこういう風にやるんだと位置づけるのか。それは専門家がいますし、もちろん大分勉強されたことはよくわかるのですが、もう少し周りの問題が沢山あるだろうと思います。だから日本の道路建設と住民行為をめぐる問題に即して考えてこういう改善ポイントがあるというのを書いて、気が付いてみたら外国でもそういうことをやっているらしい程度の扱いなのか。その辺の基本スタンスはどうなっているのでしょうか。

事務局：この辺りになると（事務局の）中でも完全に一致しているのかわかりませんが、日本の計画段階ということでは都市計画法などの運用の歴史もそれなりにあって、それと、なじみのあるやり方を構想段階に入るだろうなということもあるだろうなと思います。それからイギリス・フランス・ドイツを調べて先程来から申し上げているように、やはり各国のそれぞれの違いがあって必ずしも理屈通りでもなさそうだと思います。専門でないとはわかりませんが、それぞれ英米法の考え方等を法律の中で言われますが、恐らく色々なものを反映しているのだろう。そのまま全部は入れることは出来ないだろうなと思います。そういうことで日本も今まで都計分でやってきたこと、実態としていくつかやってきたことを中心に日本流のものを構成することができるのではないだろうかと考えております。ただ外国のものは一通り考え方、全部の背景までは無理ですが、整理して、少し俗な言い方ですが相場観ですか、例えば5ヶ月位でやるというふうにはここでは書いてあると、1ヶ月じゃあ短いでしょうし2年かけたら長いということもありますし、そういう国際的にもおかしくない範囲であるということの整理を確認しておきたい、ということをおっしゃっていただきました。

委員：（海外事例は）参考にするという意味で使うということしかないということですね。あまりこと細かに挙げていってもしょろがないという感じがしております。

委員：大体相場観として、先進諸国に則しているという意味で、説得力を増すというのはわかりました。あといくつかポイントがありますが、あくまで行政の責任でもちろん

決定するというのは最終的にはそうでしょうけれども、その前の段階の判断、例えばフランスのように第三者性を持ったコミッティーを作って、イギリスの方がむしろ源流だと思うのですけれども、ある種の技術的な知名度があって、あの人の言うことだったら間違いなさだろうというような名士がいて、その責任で調査して最終的な判断をだす。それは余程のことがない限り行政としては法的には従わなくてもよいが事実上社会の全体を語ってきている制度ですよ。そういうところをこの種の対応を巡る日本の状況を想定して、そういう第三者的なそれなりに権威のある手続きを加えるということが本当にできそうか、できそうもないか。その辺はポイントとして道路研究会でも一定の見解を出すべきなのか。例えばそういういくつかポイントを絞って議論するのが有意義なのではないか。いかがでしょう。

委員：ここに欧州、イギリス・フランス・ドイツとありますが、何かよりどころがあって構想段階でも色々な手法を考えているということは確かで、日本でも事例的には今までも現実に迫られて、実際は様々な合意形成プロセスを踏む努力はなされているわけですが、ある意味ではよりどころになるものがなくやっているのが現状ですよ。その観点から欧州では（よりどころが）あるということ認識した上で、日本のように何もなくてということで経験はあるけれども、もう少しきちんとしたものにしようというスタンスを出していこうという感じなのかなと思ったのですが、欧州の取り扱いについてです。

委員：先生、色々なケースをご覧になって第三者とかそういうものを作ったらなという実感はありますか。

委員：多分いずれにしても日本の場合は実際やっていたと思うんですよ。ただそれがあまり明示化されていない。

それからもう一つ日本の場合、都市計画決定してもいつ作るかわからないというのがあります。つまり、都市計画決定は、一種の構想と同じで、誰も気にしていないというか。法53条の権利制限も農地ですとほとんど関係ないですから。ある意味では日本の場合、事業認可が一種の決定手続きですね。

とはいいいながらも一つはやはり構想ルート図はやはり出すべきだというのは一つのイギリス・フランス・ドイツの共通するところのようですから、それはやはり見習うべきものだと思います。それはきちんと打ち出してみてもいいんじゃないでしょうか。構想ルート図を出すときの適切なデュープロセスはどうあるべきかというのがいいんじゃないでしょうか。

どんな仕組みでも表だけでなく、それに到る過程の色々な関係者・関係機関との了解を得るためには色々な折衝というのは当然同時平行で進むわけですから、表としてのこういう決定手続きはこうあるべきだ、というのは道路政策としてやろうというのは大いにあっていいと思います。

もう一つ特に是非分けて欲しいのは、資料3で国幹道の場合と出ていますが、国幹

道と直轄国道とそれ以外の3つは日本では明確に分けた方がいいのではないかと。というのはそういう制度が急になくなるとは思いませんので、国幹道は国幹道の審議会があって、予定路線ありますね、これをどうするかというのは別の次元があると思います。一番やはりむしろこの（研究会の）中で反映してというのは自ら当事者である直轄国道の部分についてどうするかは、これは国が事業主体ですからやはり国としてこうしたいというのであればすぐに実現することだと思います。

それからもう一つは自治体が事業主体、公団をどうするかというのは別にしまして、難しいのでこれはやめますが、自治体はむしろ事業化の過程で補助金をどうするのか、むしろそちらの財源の問題がかなり効くのがほとんどだろうと思いますので、逆にその関係で言いますと国の場合は国の判断で済みますが、自治体の場合、特に構想を出していった途中で構想を撤回してやめるとかいうプロセスをやっておいた方がいいと思うのですよ。そうしませんと構想を打ち出したはいいのですがそれを実行しないとか、やめるというのが責任問題ではなくてむしろ地域の政策として構想を打ち出したが早めにやるべきものなのか、場合によっては取りやめるといふことも含めて地域の目標ということですね。

多分欧米で今勉強しているものは、やめることを想定しなくて決めた以上は多分実行するケースが多いと思いますが、日本的な場合は一度ルートを出しても場合によってはこういう財政難の時代では、それはやめようということになるかもしれません。やめる手続きをきちんとなしとしないと行政はそのときに常に先輩・先人がやったことをやめるというのは非常に本人がマイナスに捉えているというのが世の中に風潮があるので、そうではなくて適切に判断して選択していく、別のことで構わないといふことであればそれでいいんですから。構想そのものも練り直すということがやはり、外環の場合はある意味では決定済みということだと思うのですが。一回構想を作るプロセスをきちんと作る。構想をもう一度練り直すとか場合によっては撤退するということ、適切なプロセスで撤退するとか。そういうことも重要だと思います。是非そのところも仕組みを考えて欲しい。

多分地方自治体の場合、そのために一つ一つ道路政策の審議会を作るというわけにはいかないと思いますので、例えばこういうようなプロセスを踏んで審議するとかですね、具体的に都道府県や政令市がどう選択するか。あるいはその都度の一本の大きな道路があれば、恩田元石川線とありますように、こういう形でちょっとよくわかりませんが、色々なやり方がある中で選んでみたらどうでしょうかとアドバイスするということでもいいのではないのでしょうか。ただ直轄国道は自ら国が、ですから、それはやはり明確に国として打ち出すというのを是非やっていただきたいと思います。是非、幹線道路は事業主体で相当違いますので分けて考えればいいのではないのでしょうかという印象です。

委員：いかがでしょうか、みなさん。

事務局：国幹道と直轄と地方道で仕組みが変わるだろうという議論だと思うのですけれども、国幹道の場合は事業主体が道路公団ですけれども、実際に計画決定プロセス、構想 - 計画までは直轄でやっていますので、そういう意味では国幹道と直轄国道では同じでもいいのかなと、ただもちろん国幹審の手続きとの関係は成立しないと思うのですけれども。構想段階ということであればそれほど変わらない気がするのですけれども、実際ガイドラインを作る中で国幹審との関係を整理していけばいいのかなという感じがします。地方道とかの場合、街路や県道とかの場合、仕組みの中で大臣となっているのが知事になったり、市町村長になったりというのをベースにして、あとは地方の特殊性みたいなものをどういうふうに加味していくのかなと、その加味していくのがどんなものがあるのかなというのは今頭に浮かんでこないのですけれども、その辺をご意見伺いたいと思います。

委員：補足しますが、つまりプロセスはほぼ類似したフローになると思うのですけれども、国が政策として自ら進めているものについては、どこかで政策判断をして場合によっては反対があってもきちんと説明していくのが責任ではないのかなと。ですから自治体に関してはやはりこういうプロセスを踏んだらどうですかというお奨めだと思うんですよ、基本は。地方道の街路はですね。国が自らの、国の政策意志はどこにあるのかと。それはこういうプロセスの中に国が自ら関与したとか、あるいはこういう場合ここまで踏んだらやりますよということが一方でいるのかなと。非常に丁寧に色々なプロジェクトに対応するというのが必要です。どこかで決断があればですね。ですからそれはやはりちょっと違う部分もあるんじゃないかな。

事務局：ちょっとよろしいですか。国幹道についてはおっしゃるように私は経調室長とはちょっと違って先ほどプロセスの前段階という話がありましたけれども多分それに当たるのが国幹道は国幹審という場で基本計画あるいは政策が決まっていく。要するに必要性の話のところではやはり国の意志といいますか、そういった場でやはり必要性が決まってきて、その後で具体の下ろす段階でおっしゃるように多分似たようなプロセスを踏んでいくのだらうと思います。やはりその必要性の部分で違ってくるのかなと。通常の国道なり、そういうところがあるのかなと思っております。

委員：冒頭局長がおっしゃったように管理の体系があっても機能の体系はなかったと思います。よしんば県道であっても補助国道であっても、国は国の意志を実現するための補助金というシステムがあるわけですね。アメリカは直轄では全然やらなくて全部補助で意志を体現している。ですからあまり今の現状の管理の体系ということには本質論としてはあまりこだわらなくていいのかなという気はします。当面の問題としては、やはりそうは言っても決定権者が違うとか、国幹審とかですね、その辺がどうも違うとかですね。これからの課題としては地域高規格をどうするのかとかですね。技術的には随分細部が固まってくるとは思いますけれども、本質的にはそんなに区別する必要はないんじゃないかと思います。

委員：今の問題は大事なのですが、残り時間を考えますと次の第二回でどんな議論をしていくか。考え方としては、例えば今、道路の管理システムの違いに応じてしかるべき手続きも違う制度になるのだろうか、それとも限定的なあるべき手続きを打ち出せば足りるのであろうか。または色々状況に応じて応用の幅を持たせた方がいいのかとか。どっちで整理するかという問題としてあると思う。それから委員の先生が指摘されたもう一点の方の、一旦できた構想計画を修正したり、場合によっては撤回したりする余地という話ですね。これも今までの行政システムの中にはないんですよね。無責任だったことになるし、諸々の都決問題もあるんですが、逆にだからといってビター文も変わらないという手続きだったら乗ってこないですよ。とりわけ反対派の住民達は、これは本当に切実な悩ましい問題ですが、そこをどんな風に考えるのか。

委員：外環の問題はまさしくそうだと思いますね。構造は変えるので都市計画の変更がありますけれども、そういう意味では構想段階と言えるかもわからないし、あるいはルートは色々な制約がでてきて変えるのは難しいから変えないという意味では決定済みだし。その辺は本当にグレーですよ。本当に現場の声は厳しいですね。その中でこれから長期未整備、未着手路線は本当に大きな問題だと思うんですよ。その辺をどう考えるのか。ある意味でこれを国の政策として非常に必要だからやるんだという意志が働いていく、そういうことに絞ればいいような気もするし、そういうふうに言った瞬間に何がなんでもこの事業についてやりますよって宣言している中でPIが本来持っている、みんなで話し合っ、決定権者は大臣だと思うのですけれども、その辺の柔軟性をどう担保していくのかという問題もありますし、よくわからないですけども…

事務局：私もよくわからないですけども、例えば横浜の恩田元石川線の場合は代替案の中に作らない、止めるという選択肢を入れた。では国幹道という国の意志が入ることに対して止めるという選択肢が代替案として入れられるのかどうかという問題がですね、そこら辺が非常に難しい問題だと思っています。

委員：それでは資料6を今眺めているのですけれども、今後のスケジュールです。今日は第一回では闊達なご議論していただき生産的であったと思うのですけれどもね。それを受けて第二回に欧州との比較にもとづく我が国の道路事業における新たな計画決定プロセスのあり方についてと、当面の計画決定プロセスの提案についてと。これは別々というよりもつながっているんでしょうけれども、どういうイメージでお考えですか。大体こんなもんじゃないだろうかというのをお出しただいて。

事務局：論点のポイントを次回に整理させていただきますけれども、(1)につきましては、論点はこういうことじゃないでしょうかというのは作ってみますが、今日のご議論からすると、総論のほうは構想段階とはどんなものなのか、私権制限までおよぶのか、どういう内容なのか、原理原則のようなもの、併せて今お話ししていただいたように、道路の対象の分類はとか、辞める手続きはとか、大きな議論になるのではないかと。

各論になると委員会形式が良いかどうか、その人選は、賛成反対の人を入れるのか中立な立場の人を入れるのか、誰が任命するか、あるいはそこで発表する案は複数案かどうか、誰が発表するか、意見把握するときどういう対象か、期間の問題は、委員会で言う P I と決定権限は、委員会が提案して決定するものか、思いつくだけでこういったことが挙げられます。

(2) のプロセスの提案とは、走りながらこういうやり方があると申し上げたが、具体的に適用しながら、その知見を得ながら制度を強化していくという方向性についてイメージを聞かせて頂いたらと考えています。

委員：今思いつくままにと言われてリストアップされた論点だけでも多いので、よほど効率良くやらないと無理がありますね。その議論が研究会の取りまとめに繋がると言うことにすればよいのです。それでは漏れている論点があれば御発言下さい。

委員：第2回では是非、研究会取りまとめ素案を出していただきたい。それに対する意見とした方が委員は発言しやすい。第3回は基本的に修正、追加等をすればよい。道路局の問題意識も本日の第1回で理解できたし、我々は立場は違うが道路政策に関わりを持っているので、基本的な知識はあることを前提に進めてもらって構わないと考えます。個人的なお願いとしては過去の恩田元石川線、玉湯改良事業、それから先ほど私があげた事例など日本の過去の苦勞をくみ取って、こうだというものを次回出して欲しい。たぶん日本でも似たケースが多いと思うが、サンフランシスコの地震の時、高速道路をやめた(再建設しなかった)話がありました。またポートランドでは構想段階で中止になった、そのようなことは日本には参考になる。その時に彼らはどういうプロセスでどういう決定を下したか。私は道路建設をやめることを推奨しているわけではなくて、むしろそういう入り口を作っておかないと、以前は都市計画決定は絶対変えられないことが批判を浴びているが、ルート図を変えないということになると、また同じことの繰り返しになる。変な例ですが、伊丹空港は騒音で周辺自治体は反対だったが、関西空港に移るとなったら態度を変えた。逆にやめるという選択肢がないと、本当に残したいという意見が出てこないのではないか。構想段階で反対が出たら、やめるとすれば、賛成意見が出てくるのではないか。国の場合はやらなければならないということを堂々と論理的に言っていけばよい。ただ、路線によって、地域によっては代替機能、代替路線がある場合もあるので、安全弁を付けておけば結果としてはまとまるのではないか。道路行政は堅いイメージが一般国民にはあるので、柔軟に対処できるような制度にしておけば結果的にはうまくいくのではないか。

委員：第3回までとは時間的な制約だと思うが、最終回は、よくある出来上がったもの「てにをは」を直すだけのような会議にする必要はないですね。実質的な議論を第3回までして、色々な意見は事務局と委員に任せていただき、4回目は集まらないというスタイルでよいか。

事務局：構いません。

委員：必要であれば、メールでのやりとり、もしくは事務局に（委員の先生を）回ってもらうことでもよいのではないか。委員の先生の言うように次回は取りまとめイメージがあれば生産的な議論ができる。だからといって文章化されるとそれに拘束されるので、箇条書き程度で、並び方、論点、議論の有無が分かるようにしていただきたい。

委員：PI とは社会全体のもので、例えばアメリカでは NPO が活躍しているし、イギリスではチャータードサーベイヤー、タウンプランナーなどのアソシエーションがあって、第三者的な立場で活動している、日本で決定的にかけているのはこういったことであると思う。その辺を調べて確認しておいて欲しい。

ガイドラインの中身そのものは研究会の対象にしないということであったが、各国におけるプロセスのなかで、どういう情報に基づき、どういう議論をしているのかということは、プロセスの提言をする上で極めて重要なので、その辺も整理していただきたい。

委員：各国の状況については蓄積があると思うので、そのようにしてもらえればいいと思いますが、今回、構想段階に絞って出すということはとても大事なことで、そうすると誰が入るか、例えばだんだん細部に入っていけば、まちづくりレベルの参加があると思いますが、果たしてスタートにおいては、どのような主体が出てくるかということです。ここからここまでは結ばれていないけど、大分経っている、本当に結ぶ必要がありますかということから話していかなければいけないと思います。それも代替案の1つです。そういうときにフランスのバルニエ法等は、国家的なプロジェクトについての公益性があるかということ进行讨论のですが、地方公共団体をどういうふうに取り込むか、参加の仕方があるかを考える必要があります。考え方の筋は既にあると思いますし、経験的にも蓄積があるとおもうので、次回出していただきたい。

委員：今回は10月上旬で、宿題が多くあるが、それは是非やって頂きたい。

私からの注文としては、手続きイメージが我が国では根付いていない。公聴会はいっぱなし、聞きっぱなしであり、そこで説得力のある議論がなされていない。もう少しフォーマルな、準司法的な手続きがあり、アンパイアがいて裁判に近いようなものがあっても良い。

資料3の表に行政裁判所への提訴というのがあるが（フランスは行政提訴となっている）とりわけ意義がある場合の裁判ではなく、簡易な、しかししっかりとした理由をたてて提訴する機会を用意することも行政手続きの1つのあり方であると思う。

次回の資料は1日前でも2日前でもメールで送ってもらえれば、読んだ上で議論が出来るのでドラフトであっても構わないので送って欲しい。

以下日程調整