

計画プロセスが市民による 地域計画の受け入れ度合いに与える影響

石神 孝裕¹・屋井 鉄雄²・近藤 和宏³・蘆田 哲也³

¹正会員 一般財団法人計量計画研究所（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）

E-mail: tishigami@ibs.or.jp

²正会員 東京工業大学 環境・社会理工学院（〒226-8502 横浜市緑区長津田町4259）

E-mail: tyai@enveng.titech.ac.jp

³非会員 株式会社ライテック（〒162-0826 東京都新宿区市谷船河原町11）

E-mail: kondou@litec.co.jp, ashida@litec.co.jp

市民が地域計画を受け入れるかどうかの判断には、「計画内容の納得」と「計画プロセスの納得」の2つの要因が影響するため、計画内容が納得できたとしても、プロセスが納得できないがために計画が受け入れられないという状況が生じることが考えられる。本論では地域計画の計画プロセスが市民による地域計画の受け入れ度合いに与える影響を定量的に検証した。回答者を2群に分けて、計画プロセスの情報量が異なる2種類のアンケートを作成し、いずれかを熟読した上で計画の受け入れ度合いを回答させた。その結果、「3つの並行する計画プロセス」を導入した方が計画の実現に向けて協力したいとの意向や行政を信頼する回答者が多く、計画の受け入れやすさが高まることを明らかにした。

Key Words : *Regional Planning, Planning Process, Structural Equation Model*

1. はじめに

我が国においては、今後の人口減少と少子高齢化を前提として、活力や生活の質の向上を図るとともに、防災に優れ、環境にやさしい地域づくりを進めることが主要な課題となっている。そして自治体における地域づくりの近年の潮流は、行政主体によるインフラ整備を中心としたものから、市民、民間団体、民間企業等による地域づくり活動に広がりを見せている。市民や民間によるまちづくり活動への参画の動きは今後もさらに促進すべきものである一方で、個別に動く民間のまちづくり活動が、結果的に地域の持続性に悪影響を及ぼしてしまうことが懸念される。持続可能な地域づくりを目指す観点からは、民間による個別のまちづくり活動が地域の持続性に貢献するものとなるように、地域が目指す将来の姿が描かれた地域計画を多様な主体の間で共有することがより一層重要となっている。

多様な主体の間で地域計画を共有するには、計画づくりに関与するプロセスが重要となる。こうしたプロセスとして屋井ら¹⁾は“3つの並行する計画プロセス”を提案しており、こうしたプロセスを導入することで計画づくりに多様な主体を関与させることが可能となる。しかし

ながら、地域計画のように広いエリアを対象とした計画の場合、その地域に関わりのあるすべての人々が計画づくりに直接的に関わることは実質的に困難であるとともに、大枠の方針を定めるような計画の場合には個別具体の施策と比較して市民等の関心が高まりにくいといった問題がある。この場合、計画検討時に直接的に市民参画などで関わりが無かった人であっても、後々、何らかに関心が高まった時点において計画を確認し計画を受け入れるかどうか判断するという状況が想定される。

そこで本研究では、計画策定時における計画プロセスの違いが、計画策定から一定程度の時間が経過した時点において、計画の受け入れ度合いに与える影響を明らかにすることを目的とする。具体的には、屋井らが提案する“3つの並行する計画プロセス”を導入することで市民による地域計画の受け入れ度合いが高まるかどうかを検証する。

検証の方法として、“3つの並行する計画プロセス”を導入して策定した計画とそれとは異なる方法で策定された計画とを用意し、どちらの計画がより受け入れられるか、を調査する方法が考えられる。しかし、現状において“3つの並行する計画プロセス”を明示的に導入して計画検討した事例は少ないため、前述した方法を採用

することが難しい。そこで本研究では、調布市において約1年前に策定された道路網計画を対象として、道路網計画のプロセスを詳細に情報提供した市民と概略的にしか情報提供しない市民に分けてアンケートを実施し、計画の受け入れ度合いの違いや計画の受け入れ度合いに影響を与える要素を明らかにすることとする。

2. 検証方法

(1) 検証の概要

本研究では、WEBモニターを活用したアンケート調査を実施することとする。この理由は、回答者に対して大量の情報提供を行う必要があるからである。アンケートでは、はじめに都市や交通に関する将来計画の策定にあたって重要と考える事項を回答してもらい、その後調布市道路網計画に関する情報を読み、それを踏まえて調布市道路網計画を計画内容、プロセス、市民参画等の観点から評価する流れとした。この際、計画プロセスに関する情報が限定的な群（以下、概略群）と計画プロセスに関する詳細な情報を提供する群（以下、詳細群）の2つの群に分けてアンケートの回答を得ることとする。

回収したアンケート結果は、その回答内容をチェックし、分析用データとして用いるかどうかの検証を行う。WEBモニターアンケート調査は、回答者に対して謝礼が支払われる仕組みであり、モニター登録も簡単なため、全ての設問に対して同じ番号の選択肢を選ぶ等、正確に回答が行われない可能性がある。そこで同じ番号で回答していると判断された回答以外を分析に用いる。

そして分析対象とした対象者のデータを用いて、2つの群の間に都市や交通に関する将来計画の策定に対する意識の差がないことを確認する。今回のアンケート調査はWEB上で回答するものであり、都市と交通に関する将来計画についての設問への回答は情報提供資料を見る前に行われることになることから、将来計画に対する基本的な考え方に対する回答を2つの群の間で比較し違いがないことを確認することは可能である。

こうして準備された2つの群の間で、調布市道路網計画の受け入れ度合い等に関する差を統計的検定により検証する。検証する項目は「計画内容の納得度」、「計画プロセスの納得度」、「市民参画の納得度」、「計画の受け入れ」の4つである。最後に、これら4つの相互の因果関係を構造方程式により分析し、計画の受け入れに影響を及ぼす要因について考察する。

(2) アンケートの概要

1) 対象

アンケートはマクロミル社のWEBアンケートモニターを活用して実施した。アンケート回答者は調布市在住

の16歳以上で、2017年7月20日（木）から21日（金）に実施した。回答数は概略群、詳細群ともに155件で、合計310件である。

なお、ステップ2として回答内容をチェックしたところ、複数の設問を通じて同じ回答しかしていない等、明らかに偏りがある回答が見られた回答を精査し、有効回答数を262件（概略群134件、詳細群128件）とした。

2) 設問項目

都市及び交通の将来像に関する設問項目を表-1に、調布市道路網計画の評価に関する設問項目を表-2に示す。アンケートの回答は7件法を採用した。いずれも設問項目は、計画内容、プロセス、市民参画の観点で構成し、さらに調布市道路網計画に関しては計画の受け入れに対する評価を尋ねている。

計画プロセスに関しては、目的と手段の整合性と計画の効果が自分、他地区、過去、将来等に波及することの重要性について尋ねている。プロセスについては、検討の発議やプロセスそのものを周知すること、さらに“3つの並行する計画プロセス”の重要性をその要素毎に尋ねている。市民参画については透明性、対話の機会、意見反映の3つの観点から尋ねることとした。計画の受け入れに対する評価に関しては、計画の納得性、計画に対する協力意思、この計画を策定した行政に対する信頼を尋ねることとした。

3) 情報提供内容

調布市道路網計画に関して提供した2種類の情報の違いは、プロセスに関する説明が概略的であるか、詳細に行われているかの違いである。プロセス以外の計画内容等の部分については、概略群、詳細群ともに共通の情報提供内容とした。

プロセスに関する情報提供のうち、概略群に関しては、市民や学識経験者からの意見を把握し、それを考慮しながら検討したことを簡単に説明するのみとした。多くの計画策定においては、有識者からなる委員会等で意見をもらいながら検討を進めるものの、市民意見については計画案を作成した段階でパブリック・コメントのみ実施するという方法をとられることが多いことから、これを念頭においた情報提供とすることとした。

詳細群では3つの並行するプロセスを示し、技術検討については調布市道路網有識者会議の各回の内容を、市民参画については開催したみちの井戸端会議等の回数、得られた意見、みちの井戸端会議等に市民が来場している様子の写真等を、意見範囲については市民から得られた意見を道路網計画に反映した考え方を、また検討結果をまとめた市民参加レポート、技術検討レポートをとりまとめてあわせて公表している事実も情報提供した。

表-1 都市及び交通の将来像に関する設問項目

| 大項目 | 中項目 | 設問 |
|------|-----------|---|
| 計画内容 | 目的と手段の合理性 | ①都市の問題や将来的に目指す都市の姿に対応して、計画の目標と取り組むべき施策が設定されること |
| | 自地区の効果 | ②計画の内容が、自分と関わりが深い地区にとって、良い効果があること（例：居住地、従業地など） |
| | 他地区の効果 | ③計画の内容が、自分との関わりに限らず、データ等に基づいて客観的に問題が大きい地区に対して、良い効果があること |
| | 過去世代への配慮 | ④計画の内容が、その都市のなりたちや歴史に配慮していること |
| | 将来世代への効果 | ⑤計画の内容が、将来の世代にとって良い効果があること |
| プロセス | 発議の周知 | ⑥計画の案ができてからではなく、検討着手時に検討を開始した旨を広く社会に周知されること |
| | プロセスの周知 | ⑦検討着手から決定に到るまでの検討の流れが、広く社会に周知されること |
| | 計画検討プロセス | ⑧計画に含まれる施策や対策は、考えられる複数の施策を比較評価する等の合理的な検討に基づいていること |
| | 技術検討プロセス | ⑨学識経験者をはじめとする有識者等からの技術的な助言を踏まえて計画が検討されること |
| | 市民参画プロセス | ⑩広く市民等からの意見を考慮して計画が検討されること |
| 市民参画 | 情報提供 | ⑪計画検討の途中段階において、広く社会に検討の内容等がわかりやすく情報提供されること |
| | 対話機会 | ⑫計画検討の途中段階において、市民等が意見を述べる機会があること |
| | 意見反映 | ⑬計画に対して市民等の意見が反映されること、もしくは、反映されない場合にはその理由が示されること |

表-2 調布市道路網計画の評価に関する設問項目

| 大項目 | 中項目 | 設問 |
|---------|------------|---|
| 計画内容 | 目的と手段の合理性 | ①道路が抱える問題や将来的に目指す都市の姿に対応して、計画の目標と取り組むべき施策が設定されている |
| | 自地区の効果 | ②道路網計画は、自分にとって良い内容である |
| | 他地区の効果 | ③道路網計画は、自分との関わりに限らず、客観的に問題が大きい地区に対して、良い内容である |
| | 過去世代への配慮 | ④道路網計画は、調布市のなりたちや歴史に配慮されている |
| | 将来世代への効果 | ⑤道路網計画は、将来の世代のために良い内容である |
| プロセス | 発議の周知 | ⑥道路網計画の検討に着手する段階で、検討を開始する旨が周知できている |
| | プロセスの周知 | ⑦道路網計画の着手から計画決定に到るまでの流れが、広く社会に周知できている |
| | 計画検討プロセス | ⑧道路網計画は、考えられる複数の施策を比較評価する等の合理的な検討に基づいている |
| | 技術検討プロセス | ⑨学識経験者をはじめとする有識者等からの技術的な助言を踏まえて計画が検討できている |
| | 市民参画プロセス | ⑩広く市民等からの意見を考慮して計画が検討されている |
| 市民参画 | 情報提供 | ⑪道路網計画の検討の途中段階において、広く社会に検討の内容等がわかりやすく情報提供されている |
| | 対話機会 | ⑫計画検討の途中段階において、市民等が意見を述べる機会があった |
| | 意見反映 | ⑬計画に対して市民等の意見が反映されること、もしくは、反映されない場合にはその理由が示されている |
| 計画の受け入れ | 計画の納得性 | ⑭この道路網計画は納得できる計画である |
| | 計画実現に向けた協力 | ⑮この道路網計画の実現に向けて協力したい |
| | 行政への信頼 | ⑯この道路網計画を策定した行政を信頼できる |

3. 概略群と詳細群の差異に関する統計分析

(1) 都市及び交通の将来計画の基本認識に対する2群の差の検証

都市や交通の将来に関わる計画に対する意識に関する各設問項目に関して、概略群と詳細群で2群に差があるかどうかを検定するため検定を実施した。検定は、統計分析フリーソフトR version 3.4.1のlawstatパッケージを用いて実施した。検定の結果を表-3に示す。

概略群と詳細群のそれぞれのデータの正規性を確認する。シャピロ・ウィルク検定を用いて2群のそれぞれのデータを検定した結果、P値は0.05を下回る低い値であ

表-3 都市及び交通の将来像に関する設問項目の

検定結果

| 項目 | ブルンナー・ムンツェル検定 (P 値) | シャピロ・ウィルク検定 (P 値) | |
|------|---------------------|-------------------|----------|
| | | 概略群 | 詳細群 |
| 計画内容 | 目的と手段の合理性 | 0.583 | 4.17E-07 |
| | 自地区の効果 | 0.321 | 7.68E-08 |
| | 他地区の効果 | 0.198 | 7.90E-08 |
| | 過去世代への配慮 | 0.891 | 9.91E-07 |
| | 将来世代への効果 | 0.650 | 1.04E-09 |
| プロセス | 発議の周知 | 0.055 | 3.14E-08 |
| | プロセスの周知 | 0.097 | 8.58E-09 |
| | 計画検討プロセス | 0.239 | 1.60E-08 |
| | 技術検討プロセス | 0.871 | 8.85E-07 |
| | 市民参画プロセス | 0.570 | 5.97E-09 |
| 市民参画 | 情報提供 | 0.069 | 1.46E-08 |
| | 対話機会 | 0.556 | 8.55E-09 |
| | 意見反映 | 0.839 | 6.68E-09 |

表-4 道路網計画の受け入れ度合いの検定結果

| 項目 | ブルンナー・ムンツェル検定<片側> (P 値) | シャピロ・ウィルク検定 (P 値) | |
|------------|-------------------------|-------------------|----------|
| | | 概略群 | 詳細群 |
| 計画の納得性 | 0.029 | 1.38E-07 | 1.16E-07 |
| 計画実現に向けた協力 | 0.009 | 6.59E-08 | 9.19E-08 |
| 行政への信頼 | 0.016 | 1.12E-07 | 4.37E-07 |

った。このことからデータは正規分布に従っているとはいえないことが確認された。そこで、2群のデータの差の検定においては、ノンパラメトリック検定手法のうち、2標本の等分散性を仮定せずに検定することが可能なブルンナー・ムンツェル検定を両側検定で行った。その結果、いずれも有意水準5%でデータには差がないことが確認された。

(2) 道路網計画に関する2群の差の検証

1) 道路網計画の受け入れ度合い

道路網計画に対する受け入れに関しては、プロセスに関する情報が少ない概略群よりも、詳細な情報を提供した詳細群の方が、計画を受け入れられやすくなると思われる。そこで、「詳細群の方が概略群よりも計画を受け入れやすい」という仮説を検証するために、アンケートの設問のうち、「計画の納得性」、「計画実現に向けた協力」、「行政への信頼」の3つに関して、詳細群の方が概略群よりも計画を受け入れられるかどうかを確認するための片側検定を実施した。検定の結果を表-4に示す。なお、あらかじめシャピロ・ウィルク検定を行っており、2群ともに正規性がないことは確認してある。

ブルンナー・ムンツェル検定を行った結果、有意水準5%では全ての帰無仮説が棄却され、概略群よりも詳細群の方が計画の納得性や計画実現に向けた協力意識が高く、行政への信頼も高いとの結果が得られた。

この結果から、同じ内容の計画であっても、“3つの並行する計画プロセス”を導入して計画を策定した方が、計画の納得性はもちろん、計画実現に向けた協力が得られやすくなるとともに、行政に対する信頼感の醸成にもつながる可能性があることが示唆される。

2) 道路網計画に対する個別の視点からの評価

道路網計画の受け入れに関しては、前述の通り詳細群の方が受け入れやすくなる可能性があることが明らかとなった。ここで、具体的にどの項目で詳細群の評価が高いかを明らかにするために、道路網計画に対するアンケート設問を対象に片側検定を実施した。検定の結果を表-5に示す。なお、あらかじめシャピロ・ウィルク検定を行っており、2群ともに正規性がないことを確認し、ブルンナー・ムンツェル検定を片側で実施した。

検定を行った結果、有意水準5%では計画内容の項目では評価に差がないものの、計画プロセス及び市民参画の項目では、全てが評価に差があるとの結果になった。特に市民参画プロセスについては有意水準1%でも有意な差があるとの結果が得られた。

4. 意識構造のモデル分析

(1) 意識構造の仮説

“3つの並行する計画プロセス”の各要素が計画の受け入れに与える影響を検証するために、アンケートで用いた設問を観測変数として構造方程式モデルによる多母集団同時分析を実施する。

潜在変数は、計画の内容そのものが納得的かどうかを表す「計画内容の納得度」、計画プロセスが納得的であるかどうかを表す「プロセスの納得度」、市民参画の方法が納得的であるかどうかを示す「市民参画の納得度」、道路網計画の個人による受け入れやすさを表す「計画の受け入れ度合い」の4つを設定した。各潜在変数はアンケート調査で把握した観測変数と対応づけさせている。潜在変数間の因果関係については、「計画内容の納得度」、「プロセスの納得度」、「市民参画の納得度」のそれぞれが「計画の受け入れ度合い」に作用するものと仮定した。これは、計画の受け入れ度合いが計画内容、プロセス、市民参画のそれぞれが寄与していると考えたからである。加えて、「プロセスの納得度」は「計画内容の納得度」、「市民参画の納得度」のそれぞれに影響を与えることを想定した。プロセスの良さが計画内容の納得度に、また、市民参画の納得度にも作用していると考えられるからである。

(2) 等値制約を考慮したモデルの適合度比較

概略群と詳細群による因果構造の違いを明らかにするため、母集団が複数存在する場合の分析手法である多母集団同時分析を実施する。多母集団同時分析とは、それぞれの母集団毎に構造方程式を設定して分析するのではなく、それぞれの母集団のモデル構造を同一とし、さらに因子負荷や誤差などに等値制約を課すことで因子平均の比較を可能とする手法である。この分析は、統計分析

表-5 道路網計画の評価に関する検定結果

| 項目 | ブルンナー・ムンツェル検定<片側>(P値) | シャピロ・ウィルク検定(P値) | | |
|------|-----------------------|-----------------|----------|----------|
| | | 概略群 | 詳細群 | |
| 計画内容 | 目的と手段の合理性 | 0.160 | 4.12E-07 | 7.34E-07 |
| | 自地区の効果 | 0.222 | 2.28E-06 | 5.96E-06 |
| | 他地区の効果 | 0.586 | 2.77E-06 | 2.67E-06 |
| | 過去世代への配慮 | 0.346 | 3.25E-07 | 5.75E-07 |
| | 将来世代への効果 | 0.214 | 7.55E-07 | 2.52E-06 |
| プロセス | 発議の周知 | 0.037 | 1.80E-05 | 4.55E-07 |
| | プロセスの周知 | 0.048 | 7.24E-05 | 7.68E-07 |
| | 計画検討プロセス | 0.013 | 7.09E-07 | 1.92E-07 |
| | 技術検討プロセス | 0.043 | 6.07E-08 | 4.08E-07 |
| | 市民参画プロセス | 0.001 | 5.76E-07 | 6.24E-06 |
| 市民参画 | 情報提供 | 0.013 | 6.01E-06 | 1.47E-06 |
| | 対話機会 | 0.003 | 4.23E-06 | 8.29E-07 |
| | 意見反映 | 0.017 | 1.85E-06 | 1.12E-06 |

表-6 各モデルの解説

| モデル | 解説 |
|--------------|------------------------------------|
| 1 配置不変モデル | 複数の母集団で因子構造が同じモデルで等値制約はない |
| 2 弱測定不変モデル | 複数の母集団間で因子負荷に等値制約を加えたモデル |
| 3 強測定不変モデル | 因子負荷と観測変数の切片に等値制約を加えたモデル |
| 4 厳密な測定不変モデル | 因子負荷、観測変数の切片、観測変数の誤差分散に等値制約を加えたモデル |

表-7 各モデルの適合度

| モデル | カイ二乗値 | df | p 値 | CFI | TLI |
|--------------|---------|-----|-------|-------|-------|
| 1 配置不変モデル | 590.276 | 198 | 0.000 | 0.908 | 0.888 |
| 2 弱測定不変モデル | 600.789 | 210 | 0.000 | 0.908 | 0.895 |
| 3 強測定不変モデル | 611.702 | 222 | 0.000 | 0.909 | 0.901 |
| 4 厳密な測定不変モデル | 649.506 | 238 | 0.000 | 0.903 | 0.906 |

| モデル | AIC | BIC | RMSEA | SRMR |
|--------------|----------|-----------|-------|-------|
| 1 配置不変モデル | 9900.732 | 10278.977 | 0.123 | 0.067 |
| 2 弱測定不変モデル | 9887.244 | 10222.669 | 0.119 | 0.072 |
| 3 強測定不変モデル | 9874.157 | 10166.761 | 0.116 | 0.072 |
| 4 厳密な測定不変モデル | 9879.962 | 10115.473 | 0.115 | 0.073 |

フリーソフトR version 3.4.1のlavaanパッケージを用いて実施した。想定下意識構造のモデルを概略群と詳細群それぞれのデータに当てはめて、等値制約の条件が異なる4つのモデルの適合度を比較し、もっとも適合度が高いモデルを因果構造分析に用いるものとする。各モデルの解説を表-6に示す。表-7にモデルの適合度を算出した結果を示す。比較すると、モデル3とモデル4の適合度が、モデル1及びモデル2よりも相対的に高いことがわかる。モデル3及びモデル4には大差がないが、この後の分析は適合度が高いモデル4を用いて分析する。

(3) 概略群の意識構造分析

概略群の構造モデルの分析結果を図-1に示す。「計画内容の納得度」をみると、「他地域への効果」、「将来世代への効果」、「自地区への効果」、「目的と手段の合理性」への因子負荷が高く、最も低いのが「過去世代への効果」となった。将来に向けた計画で過去の世代に配慮するというこのつながりがわかりにくく、強く意識されなかった可能性が考えられる。「プロセスの納得性」を見ると、因子負荷は全てで高く、特に「計画検討プロセス」、「市民参画プロセス」が高い。「市民参画」

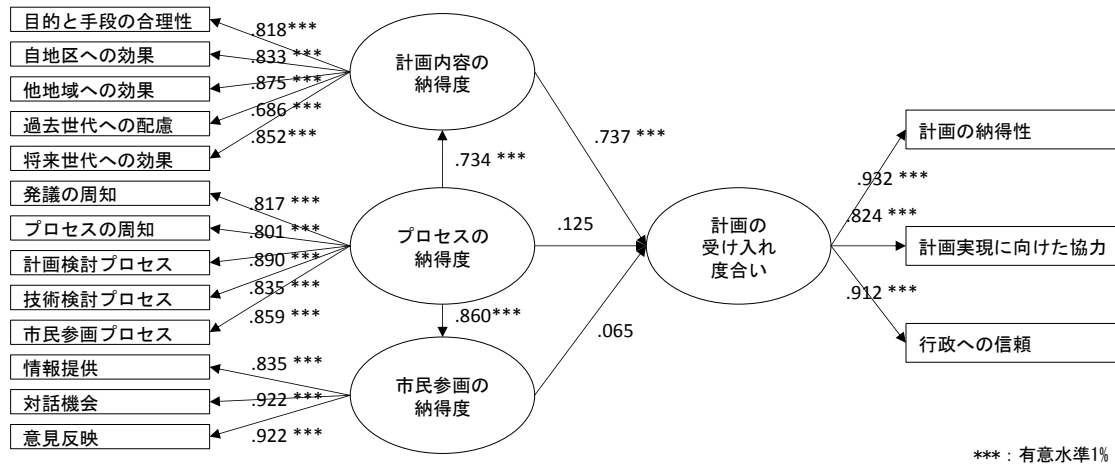


図-1 構造方程式により推定された因果構造（概略群の標準解）

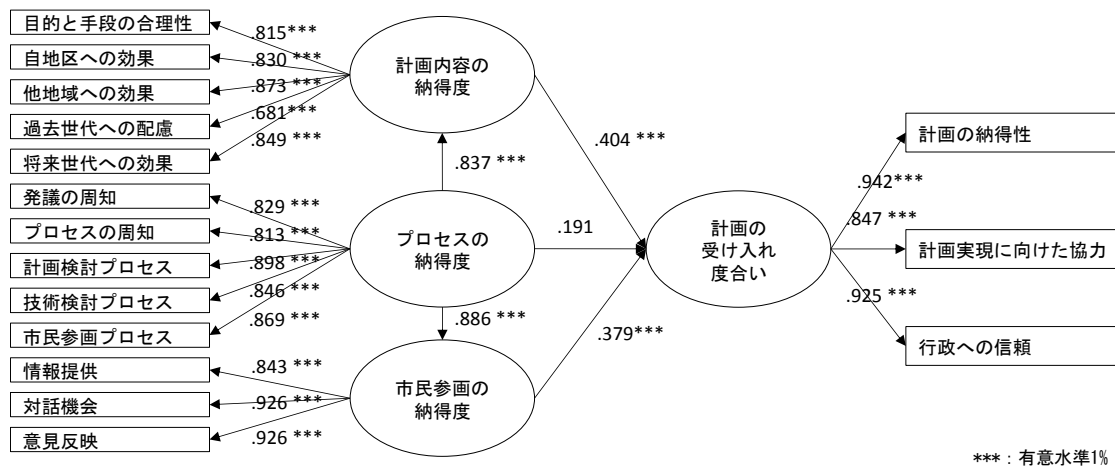


図-2 構造方程式により推定された因果構造（詳細群の標準解）

に関しては、「対話機会」と「意見反映」が特に高い。「道路網計画の受け入れ」に関しては「計画の納得度」、「行政への信頼」の因子負荷が特に高かった。各係数のP値は0.000で十分に低く、いずれも有意である。潜在変数間の回帰係数をみると、「道路網計画の受け入れ」の度合いに対して「計画内容の納得度」の係数が0.737で、P値が0.000であることから有意に正の影響を及ぼしていることがわかる。しかし、「プロセスの納得度」と「市民参画の納得度」についてはパス係数が0.125と0.065でP値が高く、「道路網計画の受け入れ」に有意に影響を及ぼしているとは言えない。概略群は「プロセスの納得度」及び「市民参画の納得度」の善し悪しを判断できるだけの十分な情報が得られていなかったために「道路網計画の受け入れ」に対して有意な影響が現れなかった可能性がある。ただし、「プロセスの納得度」から「計画内容の納得度」および「市民参画の納得度」については、係数は高くP値は十分に低いことから、プロセスが計画内容や市民参画の納得度を下支えしている状況が示唆される。

(4) 詳細群の意識構造分析

詳細群の構造モデルの分析結果を図-2に示す。潜在変数と観測変数の間の因子負荷には概略群と詳細群との間で等値制約としているため、各観測変数の因子負荷の相対的な関係は概略群と詳細群とで違いはない。図-1と図-2では概略群と詳細群とで数値が異なっているが、これは標準解で表示しているからであり、非標準解の値は同一である。

潜在変数間の回帰係数をみると、「道路網計画の受け入れ度合い」に対して「計画内容の納得度」と「市民参画の納得度」の回帰係数が0.404と0.379であり、P値はいずれも十分に低く有意に正の影響を及ぼしていることがわかる。概略群では「計画内容の納得度」が唯一寄与する結果となったが、詳細群では「計画内容の納得度」と「市民参画の納得度」の両方が寄与する結果となった。回帰係数もほぼ同水準であることから計画内容と市民参画のそれぞれの納得度が、「道路網計画の受け入れ」に対して同程度の影響を及ぼしている可能性がある。なお、「プロセスの納得度」については、概略群と詳細群ともに、計画の受け入れ度合いに直接的に影響を及ぼしてい

るとは言えない結果となった。しかし、「プロセスの納得度」は「計画内容の納得度」と「市民参画の納得度」のそれぞれに有意に影響しており、「プロセスの納得度」が「計画内容の納得度」と「市民参画の納得度」を下支えする構図となっていることが読み取れる。納得度の高いプロセスによって、計画が合理的に作成されるようになることや、コミュニケーション活動の充実が図られるように作用することで、結果的に計画の受け入れ度合いを高めることにつながっていると解釈できる。

5. おわりに

本論では、“3つの並行する計画プロセス”を導入して道路網計画の検討が行われた調布市を対象に、計画策定から1年以上経過した状況で、調布市民を対象にアンケート調査を実施し、“3つの並行する計画プロセス”を導入したことを詳細に情報提供した群と概略的に情報提供した群をつくり、計画の受け入れ度合いの違いや計画の受け入れ度合いに影響を与える要因に関する分析を行った。

情報提供が異なる2つの群の差異を統計的に検定した結果、“3つの並行する計画プロセス”に関して詳細に情報提供した群の方が、概略的にしか情報提供しなかった群よりも計画の受け入れ度合いは高まることが確認された。

そして、構造方程式モデルによる多母集団同時分析を行った結果、詳細群であっても、計画の受け入れ度合いに対して計画プロセスが直接影響を及ぼす結果とならなかったが、計画プロセスは計画内容と市民参画を通じて受け入れ度合いに影響することが示された。このことから、計画プロセスが計画内容や市民参画を下支えし、各個人の計画受け入れ度合いに影響を及ぼすことが示された。

本アンケートでは、計画プロセスに関する情報提供内容の違いが計画の受け入れ度合いに与える影響を分析したが、この分析結果からは、計画検討時において“3つの並行する計画プロセス”を経ていた方が、そうでない場合よりも、計画の受け入れ度合いが高まることが示唆

される。計画策定時には関心がなかった市民であったとしても、過去にさかのぼって計画内容や計画策定経緯を振り返った時に、“3つの並行する計画プロセス”を経て計画しておいた方が、市民等による計画の受け入れ度合いが高まることが考えられる。

以上から、計画の受け入れ度合いを高めるためには、市民参画の充実を図るとともに、計画検討と市民参画を下支えする納得度の高いプロセスが重要であることが明らかとなり、こうした観点から“3つの並行する計画プロセス”の意義を明らかにすることができた。

参考文献

- 1) 屋井鉄雄，泊尚志：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，土木計画学論文集 D3, Vol70, 2014.
- 2) 屋井鉄雄：手続き妥当性概念を用いた市民参画型計画プロセスの理論的枠組み，土木学会論文集 D, 62, 4, pp.621-637, 2006.
- 3) 土木学会土木計画学研究委員会：安全・安心な環境地域社会の実現のために（提言），環境・地域・社会資本問題検討小委員会，土木学会誌，平成 23 年 9 月号，2011.
- 4) 日本創生委員会 復興～未来創生特別委員会：東日本大震災からの復興に向けて 中間とりまとめ，2012.
- 5) 日本都市計画学会防災・復興問題研究特別委員会社会システム再編部会：社会システム再編部会（第三部会）報告書，pp.71-83, 2012.
- 6) 中央環境審議会 地球環境部会：2013 年以降の対策・施策に関する報告書（地球温暖化対策の選択肢の原案について），pp.857-873, 2012.
- 7) 土木学会：社会と土木の 100 年ビジョン，pp.107-116, 2014.
- 8) 調布市：調布市におけるこれからのみちづくりー調布市道路網計画ー，2016.
- 9) 調布市：調布市におけるこれからのみちづくりー調布市道路網計画ー参考資料<技術検討レポート>，2016.
- 10) 調布市：調布市におけるこれからのみちづくりー調布市道路網計画ー参考資料<市民参加レポート>，2016.

(2018.4.27 受付)

IMPACT OF THE THREE PARALLEL PLANNING PROCESS ON ACCEPTANCE OF LOCAL PLAN BY PUBLIC

Takahiro ISHIGAMI, Tetsuo YAI, Kazuhiro KONDO and Tetsuya ASHIDA