トピックス

行政と住民等との合意形成の手法（パブリックインボルブメント）

前第三経営経済研究部研究官　渡邉　　満

キーワード
PI、PC、住民参加、地方分権、公共事業

はじめに

古くは成田空港建設（千葉県）や東京外郭環状道路建設（千葉県等）、最近では吉野川河口堰建設（徳島県）や藤前干潟の埋立（愛知県）、神戸空港建設（兵庫県）等のように、公共事業の計画や執行に際して行政と住民等との間でトラブルが発生する事例が増えている。トラブル発生の結果として事業内容等が改善されるのであれば、当該トラブルは行政・住民等の双方にとって良い結果をもたらすであろうが、結果的には事業の中断・凍結や規模の縮小等につながり、事業の進捗や社会コストの面で問題となる事例が多々見受けられる。

では、このようなトラブルは何故発生するのか。筆者は、①生活が豊かになるにつれ、自分の生活する地域環境への関心が高まってきた結果、また、いわゆる地方分権一括法[1]等の成立にみられるような地方分権・住民自治環境の整備の進展を受け、NPO[2]や各種地域団体等を通して行政と積極的に関わっていこうとする能動的な住民等が増えてきていること、②社会基盤整備の進展につれ、住民等の社会基盤整備に対するニーズが「量から質」へ変化し、行政に求める責任も、事業を確実に執行する責任（Responsibility）から説明する責任（Accountability）へ変化していること、さらに、③国と地方を合わせて660兆円超、GDP比で130%に近い長期債務残高（13年度予算ベース）を有するという財政悪化状況の中、公共事業を含めた行政活動に対して透明性・効率性を求める住民等が増えてきていることが背景にあると考える。また、逆にこのことは、住民等が行政に対して意見を表明する機会が少ないこと、また、当該住民等のニーズを満たすような行政から住民等への情報提供が、量的にも質的にも成されていないことの結果とも言えよう（実際、国土交通省（旧建設省）が実施した調査[3]においても、国民の約７割が「公共事業に関する情報が不足している面がある」と回答している）このため、行政と住民等との間にコミュニケーションギャップが生まれ、

1）「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」。関係法律は475本
2）NPOについては、渡邉「NPOと自治体政策」郵政研究所月報No 133（99. 10）を参照されたい。
3）平成11年２月に策定された「公共事業の説明責任（アカウンタビリティ）向上行動指針」の中で実施された調査。「国民から見た公共事業の現状」というテーマに関し、学識経験者や任意抽出された国民に対するヒアリングやアンケート等が実施された。

結果的にトラブルが発生していると考える。

これまで社会的合意（コンセンサス）を得るための手段であると考えられ、実際に活用されてきた審議会や委員会等による検討・決定という手法（オーソライズプロセス）が、法的・手続き的な正当性は担保されているとしても、当該ギャップが存在するために、住民等との真の社会的合意を形成する手段とは、もはや言えなくなっているのであろう。

そのような状況の中、多少時間を費やそうとも行政の透明性・効率性を確保し、行政と住民等とのコミュニケーションギャップを埋めつつ（コンフリクトの発生を抑えつつ）合意形成を図る手段の一つとして、運輸白書や今年３月に閣議決定された「規制改革推進３か年計画」等でも取り上げられている、パブリックインボルブメント（Public Involvement。以下、「PI」という）が注目されている。

そこで本稿では、主として公共事業を念頭に置きながらPIの概要を紹介するとともに、PIを推進するためのポイント等について整理する。

１　ＰＩの概要

⑴　ＰＩの定義

PIとは、前述したようにPublic Involvementの略であるが、そのまま訳せば「（行政による）公衆の巻き込み」ということになる。

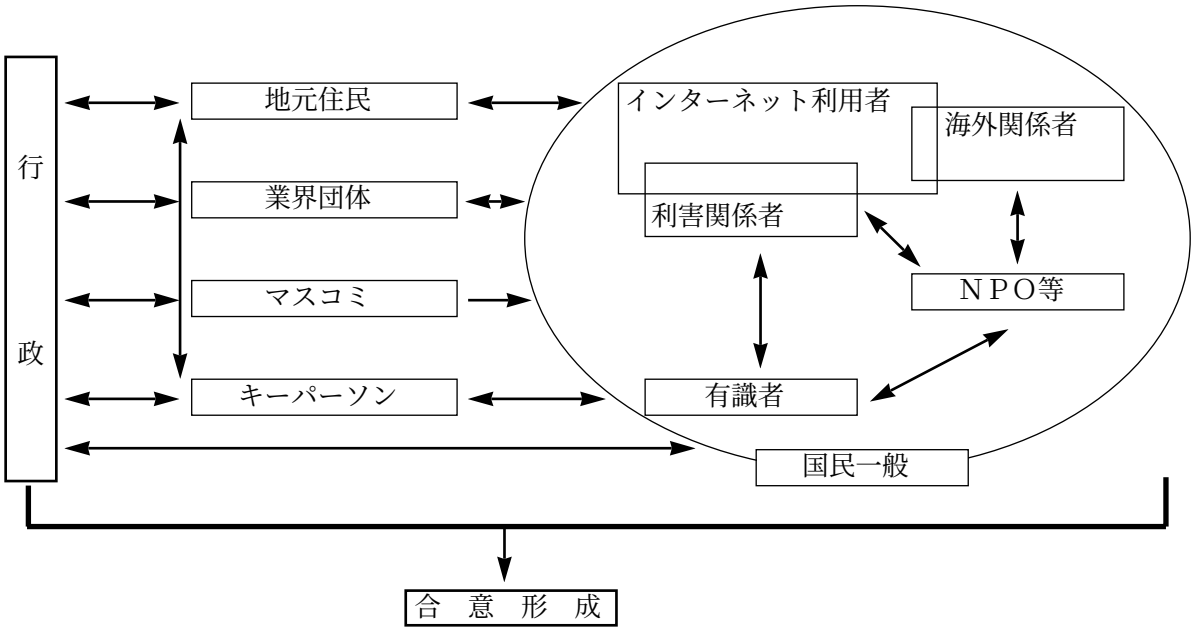
このPIという語句の定義については、例えば国土交通省の運輸用語解説では、「公共政策・事業の推進に当たっての住民参加の一手法。関係者に対して計画当初から情報を提供し、意見をフィードバックして計画内容を改善、合意形成を進める手法」と定義され、また、地方公共団体のホームページをみると、例えば会津若松市の行政システム改革プラン（素案）では、「施策立案過程の当初の段階で、広く意見を募る時間を確保し、寄せられた意見の調査・分析を踏まえて施策案の検討を進める制度」と説明されているように、使用者ごとに色々成されているのが現状である。PIの性質・目的等に鑑み、少々冗長ながら筆者なりにまとめれば、「地域住民に限らず、関係する公共政策・事業により影響を受ける様々な関係者（無関心層や民間企業体、関連団体、他の政府機関や市民以外の国民等も含まれる）を巻き込みながら、基本計画・方針策定等の当初から関係情報を提供し、それに対する意見・意思をフィードバックしたり意見交換して計画等を改善するといった、関係者が計画等の策定過程を知る機会を設けながら、行政と関係者とのよりよい合意形成を効率的に推進することを目的として行政が行う、主として情報提供や意見交換のための種々の手法を組み合わせた一連のシステム」と言えよう。一方、当該関係者の側からみれば、政策検討等の過程に積極的に参加していく仕組みとも言える。

PIを、行政と関係者をベースにイメージすると、図１のようになる。一部文献等には、他に何の説明もなく、「PIは住民参加の手法である」と言い切ったものが散見されるが、藤前干潟の埋立等の例を見ても分かるように、公共事業の実施等に対しては、地域住民以外の多くの国民や関連市民団体等から反対・支援活動が行われており、住民や市民といった狭い範囲の関係者との合意形成だけを目指してもよりよい結果が導けないとこは明白である。その意味からも、先の国土交通省の定義と同様、PIの対象については、もっと広く捕らえるべきであろう（このことは、関係者を絞って一部のPI手法を実施することまで排除しているわけではない）。

⑵　住民投票等との比較

住民意見・意思の表明と、その結果に基づく行政政策への反映という面を捉えると、PIの他に

図１　ＰＩのイメージ



注　：矢印は、主なコミュニケーションの方向を示す。
資料：「公共政策における新しい合意形成のあり方」等を基に作成

も、住民投票やパブリックコメント（以下、「PC」という）という手法があるが、以下の点でPIとは異なると言えよう。

ア．住民投票

過去10年間を見ても、全国で100回を越える住民投票が実施されており、その結果を受けて事業計画が変更されたり、計画案そのものが凍結・中止されている。この住民投票は、地域の重大な問題について、直接住民が意思を表明する手法であるが、この手法は、公共事業の実施等に当たって、その重要なポイント、ポイント（実施するか、しないか等）での住民意思の表明のために行われるのに対して、PIは、前述のように計画・方針等の策定段階の当初から実施され、また、実施しないことや実施するとした場合の方法といった、種々のテーマに対して、住民を含むより多くの関係者からの意見を汲み取るために実施されるものであり、この点で住民投票はPIと異なると言えよう。

イ．ＰＣ

PCは、行政機関等の意思決定過程に際して広く国民に素案を公表し、それに対して出された意見・情報を考慮して行政が意思決定を行う制度である。現在は、1999年に閣議決定された「規制の設定又は改廃に係る意見提出手続」に基づき、国民に対して意見照会が行われている（具体的にみた場合、国レベルでは規制を伴う政令・省令等を策定する際に国民に対して意見照会する事例がほとんどと思われるが、滋賀県等の地方公共団体レベルでは、長期構想、基本計画についてもその対象としている等、活用方法については実施者ごとに異なるようである）。このPCは、行政が関係者に具体案を示して、それに対する意見・意思等を求め、再度行政が検討するといった流れで実施される手法であり、後述するような、事前準備から合意形成等に続く息の長いプロセスで、かつ、無関心層を含めた多くの関係者を行政側が取り込む方式であるPIに比べて概念は狭く、この意味でPIとは異なると言えよう。むしろ、PCはPIの

一部と考えるのが正しいように思われる。

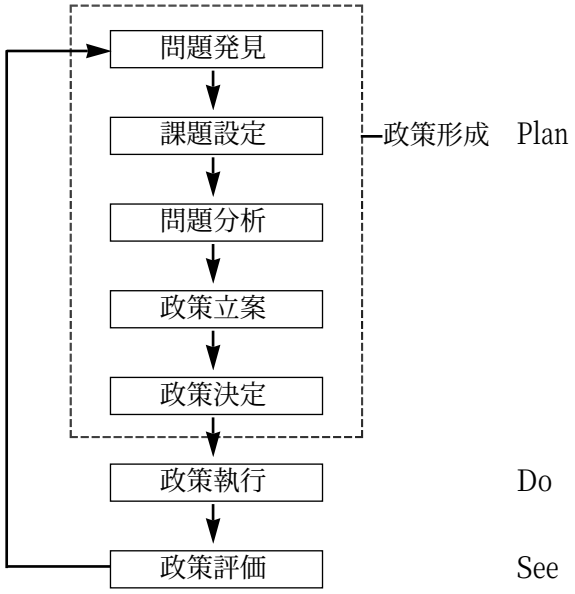
⑶　公共政策とＰＩ手順の流れ

次に、公共事業を含む公共政策の流れを概観し、その中のどこでPIが実施され、また、どのような手順で実施されるのかについて述べる。

ア．公共政策の流れ

公共政策に限らず、ある業務を遂行する（問題を解決する）ためには、一般的に、計画（Plan）－実行（Do）－反省（See）の過程を踏むことが重要であると言われるが、公共政策においても同様である。具体的に公共政策の流れを図示すると、図２のようになる。

図２　自治体の政策サイクル



資料：「政策形成と地域経営」を基に作成

ａ.政策形成

政策形成は、前述のPlan部分に相当するが、さらにこの段階は、以下のように、問題発見、課題設定、問題分析、政策立案、政策決定の段階に分解できる。

⑵問題発見

問題発見とは、現在トピックとなっているものでも、それが本当に大きな問題なのか、また、トピックとなっていないものの中に大きな問題がないかという視点で社会問題を把握し、評価すること（そもそも当該問題が、行政需要になり得る公共的性格のものか等）である。

⑵課題設定

課題設定とは、政策ニーズのうち、特に解決・実現すべきものを課題として設定することである。

⑵問題分析

問題分析とは、政策課題として設定したテーマについて、何がどのように問題なのかを明確にすることである。これには、問題の種類、重要度、要因、住民等への影響等を評価することも当然含まれる。

⑵政策立案

この過程は、課題解決のために設定された目標を実現するために、有効な方法を具体的にまとめることである。この際には、「調査研究」というツールも、時として重要になろう。

⑵政策決定

政策決定は、先の過程で立案された政策を、法令や予算、事業計画（交通計画、都市計画といった全体計画）・プラン等として公式に確定することである。この際には、確定するための判断を容易にするような、政策案の評価が必要となる。

この過程を経て、正式に政策形成過程が完成（終了）する。

ｂ．政策執行

政策執行は、Doに当たる過程であり、文字通り実際に事業として実施することであるが、この中には、具体的な作業の他に、前述の政策決定過程では詰めきれなかった細部の意思決定（道路建設において、どのルートを選択するか等）が含まれる。

ｃ．政策評価

政策評価（See）については、前述の政策形成

過程での評価のような、いわゆる事前評価もあるが、言うまでも無くここでの政策評価は、政策執行後に行われる、関係者の満足、住民や環境への影響、民主性、能率性（効率性、効果性）等の観点から行われる事後の評価を指す。

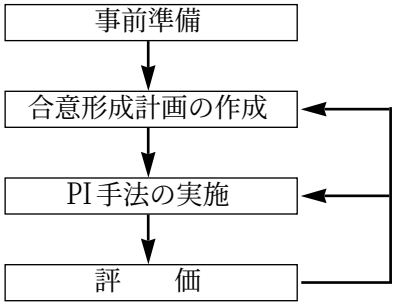
なお、この政策評価の結果は、他の政策へフィードバックされことになり、次の政策サイクルが形成されていくこととなる（問題が解決されなかった場合はもちろん、解決された場合でも、それが新たな問題発生につながる場合も考えられる。例えば、バイパス道路の建設に伴う新たな環境問題の発生等）。

イ．ＰＩの実施段階と手順

当該公共政策の流れのどの段階でPIが実施されるかであるが、特に具体的な公共事業の執行に際して行政と関係者とのコミュニケーションギャップが露呈する例が多く、実際のPI導入事例でも政策執行段階でのものが多いのは事実であるが、結論から言えば、前述の政策形成、政策執行、政策評価といった全ての段階で実施される、または実施されるべきものである。前述のPIの目的（行政と関係者とのよりよい合意形成の効率的な推進）からして、行政と関係者の合意形成は、何も政策の執行段階のみに求められるものではなく、公共政策全般を通じたコミュニケーション努力により達成できるものであると考えるからである。ただ、各段階によって、例えば政策形成段階では関係者の計画に対するニーズの把握や意識の向上等のため、また、政策執行段階では、具体的な工事内容等に関する情報提供と意見交換による、円滑・効率的な事業の推進に係る合意形成といったように、主とする目的は当然違ってくる。

次に、PI実施の手順であるが、標準的な手順というものが存在しないのが現状である。ただ、前述のPlan－Do－Seeの過程をベースにすれば、①事前準備、②合意形成計画（PI計画）の作成、③PI手法の実施、④評価ということになろう（図３）。

図３　ＰＩの手順



ａ．事前準備

この段階で行うのは、①合意形成を図ろうとする政策に係る内容、効果、関係者等への影響、地元の特性等の検討・明確化、②どの程度の合意形成を目指すのかの目標の明確化、③目標達成を判定するための評価基準の設定、④関係者（PI対象者）の決定等、合意形成計画の作成までに明確にしておかねばならない項目の整理である。

ｂ．合意形成計画の作成

ここでは、①後述のPI手法のうち、どの関係者にどの手法を適用するのか（または組み合わせるのか）②PIの実施に際し、どのくらいの期間を用意するのか、③同じく実施に際し、誰がどのように行うのか等、PI実施に関する具体的な事項の整理である。

ｃ．ＰＩ手法の実施

この段階で、具体的なPI手法が計画から実施に移され、情報提供、意見交換・意見集約等による合意形成が図られることになる。先に、PIは、主として情報提供や意見交換のための種々の手法を組み合わせた一連のシステムであると述べたが、当該システムを効果的に運営する上で行われる具体的かつ主なPI手法をまとめると、表のようになる。これら手法が、関係する公共事業の種類や実施場所、住民等の関心の高さ等を配慮して、有

機的・効果的に組み合わされ、実施されることとなる。また今後は、IT（情報技術）の進歩や関係者の経験・努力により、さらに新しい手法が開発されていくものと思われる。

なお、この段階での、情報の適時・適切な提供と回答等に対する時期を失しないフィードバックの重要性は、言うまでもない。

d．評価

PI手法実施後、先に明確化しておいた評価基準に照らして評価を実施する。その結果は、公共政策同様、前段階（合意形成計画や実施段階）にフィードバックされることとなる。

2　公共事業におけるＰＩの事例

次に、米国と日本において、PIを導入して合意形成が成された例を紹介する。なお、日本については、政策形成段階、政策執行（事業化）段階での例をそれぞれ紹介する。

⑴　米国（フロリダ州）

フロリダ州交通省は、1994年に計画期間25年の長期交通計画（Frolida 2020）の策定に当たり、PIを導入している。フェーズごとの内容を述べると、

ア．フェーズ１（1994年夏）

このフェーズでは、情報収集や意見交換等の目的で、30か所、50回にも及ぶ種々の会合が実施された。具体的に述べると、

・一般大衆を対象としたワークショップ(24回)
・展示会（４回）
・技術者を対象としたブレインストーミング（９回）
・トピック及びグループで特定される参加者を対象としたフォーカスグループミーティング（14回）
・地区オリエンテーション（３日間）

等である。

なお、当該会合等においては、参加者の参加意

主なPI手法

情報提供・広報	情報交換	意見聴取	その他の手法
・告知（アナウンスメンツ） ・ダイレクトメール ・ニューズレター ・広報誌・広報無線 ・ポスター ・模型 ・キーパーソンへのインタビュー ・ビデオ ・電話 ・マスコミの利用(記者発表、パブリシティ、新聞広告等) ・ボランティアの活用 ・インターネット（HPの開設等） ・現場事務所 ・公開学習会	・説明会 ・自治会集会 ・公聴会 ・討論集会 ・フォーカスグループミーティング ・近隣集会 ・タスクフォースミーティング ・オープンハウス ・公開ヒアリング ・行政会議 ・研究会 ・シンポジウム・フォーラム ・ワークショップ ・座談会	・オンラインによる質問受付け ・ホットラインの開設 ・FAX ・手紙・葉書 ・コミュニティセンター ・市民意識調査 ・アンケート調査 ・交渉・調停 ・面接調査･直接ヒアリング ・Eメール	・ゲーム、コンテスト ・フェア、スペシャルイベント ・ロールプレイング ・先進事例視察 ・現地見学会 ・双方向テレビ ・通信会議 ・模型 ・コンピュータ・プレゼンテーション ・コンピュータ・シュミレーション ・調査

注　：公聴会等、一つの手法でも複数の目的のために実施される場合が多々ある。
資料：「U.S.Department of Transportation: ”Public Involvement Techniques for Transportation Decision-Making ”1996」等より作成

欲を増す目的等から、参会者のコメント全てをその場でコンピュータに入力し、記録として保存するといった、後の参考となる方法が試みられている。

その後、1994年８月には、合意形成ワークショップが開催され、州内各所から100名を超す各種団体・組織の代表者が招待され、当該フェーズの区切りとなった。なお、当フェーズでは、それら会合等の他にも、ニューズレター、小冊子、テレビ・ラジオといったマスコミや独自に作成したビデオ等が利用されている。

イ．フェーズ２（1994年秋～）

当フェーズでは、公聴会（州法で正式な手続きとして規定）が開催され、その後、1995年１月に計画案が確定した。

⑵　日本

ア．政策形成段階（国土交通省（旧建設省））

国土交通省（旧建設省）は、第11次道路整備五ヵ年計画（平成５～９年度）に続く「新道路計画」の策定に当たり、PI手法を導入した。これは、日本において計画段階にPIが導入された先進的な試みである。

具体的には、①道路審議会が21世紀の道づくりについての基本的な考え方を大臣に提案する段階、②提案を受けて旧建設省が新道路五ヵ年計画を策定する段階でPIが導入されている。計画策定までの流れをみてみると、次のようになる。

ａ．道路審議会基本政策部会の「21世紀のみちを考える委員会」が、「渋滞の解消」や「生活環境と利便性」等、道づくりに関する12のテーマを提示した「キックオフ・レポート」を作成

ｂ．当レポートを地方自治体や全国の学校、経済団体、道路利用者団体等に配布する他、建設省国道道路事務所への問合せや関係ホームページへのアクセスでの入手も可能し、意見・提案を募集。当該意見等については、郵送、FAX、電子メールで受け付け

ｃ．当レポートに対する意見等を委員会が集計・分析の上、「ボイス・レポート」として取りまとめ、建設省等関係機関での閲覧やホームページ等を通じて国民に公表

ｄ．当レポートを基に道路審議会が建設大臣への提案に向けて「中間とりまとめ」を作成し、関係ホームページ等を通じて国民に公表。これに対する意見等については、郵送、FAX、電子メール等で受け付け

ｅ．「中間とりまとめ」に寄せられた意見等については、それを織り込みながら報告を取りまとめ、建設大臣に提案

ｆ．新道路五ヵ年計画の策定

なお、この他にもａとｃの間、ｃとｄの間、ｄとｅの間、さらにｅとｆの間にも、地方レベルでのアンケート、地域懇談会、シンポジウム等が実施されており、そこでの結果が各段階での議論に盛り込まれている。

イ．政策執行段階（横浜市）

横浜市では、都市計画道路整備事業の一環として、同市青葉区恩田元石川線の整備を開始し、現在も具体的な道路設計や自然環境調査、歩行者系空間の検討等が行われているが、ここでは、平成４年度に実施された最初のアンケート調査から、11年度の「（仮称）恩田元石川線に関する方針」策定までの間に行政が行ったコミュニケーションの状況を、時期別に述べていく。

ａ．平成４～７年度

（アンケート調査からルート案の提案まで）

・関係世帯を対象に住民参加の会合の在り方や参加意欲等に関するアンケートを実施

・アンケート結果を踏まえて行政と住民との最初の意見交換を実施

・座談会や意見交換会を実施

・住民からの要望によりウォーキングイベントを実施
・地区別説明会、シンポジウムを実施
・地区別説明会等参加者からの要望を受け、ブロック別懇談会で市がルート案を提案
・参加者からの要望を受け、市から懇談会出席者に対し委員会の設置を提案し、その規模・構成に関するアンケートを実施

b．平成８～９年度（複数案の検討）
・アンケート結果を受け、住民との意見交換の方法や「道路を整備しない」ことも含めた道路計画素案の検討等を行う委員会を設置（行政、住民（公募）、学識経験者等がメンバー）
・委員会の検討結果を踏まえ、住民との意見交換や環境に関する調査を実施
・公開学集会、ブロック別懇談会、ワークショップを実施

c．平成10～11年度
（市による複数案の提案から方針決定まで）
・委員会が絞り込んだ複数の道路計画素案を基に市が道路計画の複数案を作成し、環境調査結果と併せて公表
・複数案を説明するブロック別懇談会を実施
・区内から無作為抽出した世帯に対して、道路の複数案に対する郵送・アンケート方式による意識調査を実施
・市がこれまで行ってきた取組みに対し専門的な視点から検討するため、研究会を設置
・研究会が、これまでの取組みに対する総合評価に関する報告書を市に提出
・ここでの住民意見や委員会、研究会での検討結果等を踏まえ、方針（案）を策定
・方針案を区内全戸に配布するとともに、説明会を開催し、意見を聴取

以上が、時期別にみたコミュニケーションの状況であるが、市・区から住民に対する情報提供手段としては、広報、パンフレット（意識調査時に同封）、区ホームページへの情報掲載、報道機関への発表、市・区役所での資料、議事録等の閲覧、座談会のCATVでの放映、パネル展等の方法が使用されている。また、住民だけでなく、要望のあった団体に対しても、要望があり次第、行政が個別に説明を行っている。

この他にも公共事業に係るPI導入例としては、長野県の「松本糸魚川連絡道路」建設事業での導入例、秋田県の「道路の整備に関するプログラム」策定過程における導入例等がある。

3　ＰＩ推進のためのポイント等

PIについては、さらなる地方分権の進展や住民意識の向上等から、今後も引続き注目されてこよう。そこで最後に、PIを推進するに当たって考慮すべきポイントとして、「実施手順上のポイント」と「PIに対する正しい認識」の二点を取り上げる。

⑴　実施手順上のポイント

ア．基本的なコミュニケーション計画の作成

PIにおいては、PI全体の実施計画もさることながら、具体的なPI手法を、より効果的・効率的に実施することが重要である。そのためには、種々の具体的な手法のメリット・デメリットを検討した上で、また、既存の手法だけではなく、インターネット等のツールを使った新しい手法がないか検討した上で、①どの関係者にどの手法を適用するのか（又は組み合わせるのか）、②個々の関係者に対し、具体的にどこまでの情報提供や案等の投げかけを行うのか、③行政が真剣に検討したことも含みつつ、その結果をどのようにフィードバックするのか、④適用しようとする手法を、どのようなスケジュールで、また、どのような方法（形態、表現等）で実施するのが効果的か等を含む、行政が行動する上で、また、関係者からの要望により改善して

いく上で基本となる明確なコミュニケーション計画を作成することが重要である。

なお、その際に行政側は、「単に説明責任を果たせればよい」との低い認識に留まってはならないことはもちろんであるが（そのような場合には、PIは混乱を助長するツールになりかねないだろう）、無関心層を含む関係者に積極的に意欲喚起を図るという視点や、当該関係者の「検討・合意形成に参加している」という満足感を満たすといった視点を持つことも大切である。

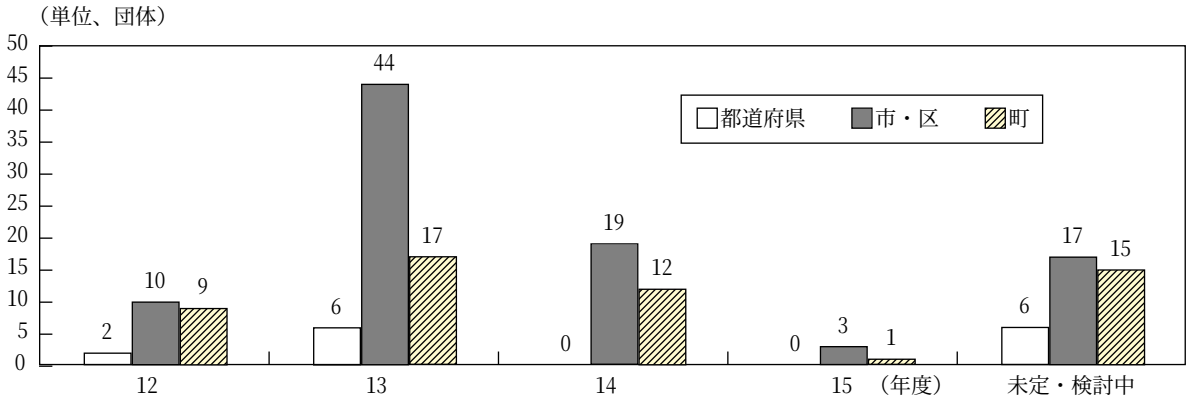
イ．ＰＩ推進者（チーム）の育成

PIの実施に当たっては、行政内（一部所である必要は無い）に、計画全体のコーディネート・進行管理、アンケート等の実施、意見調整、説得、意見交換の促進等、多くの作業を実施する高い資質と能力を持つ推進者（あるいはチーム）が求められる。また他にも、プレゼンテーション能力やPIの対象とする事業内容への精通、特に地域住民の関心が高い「環境」に関する知識、住民等のニーズを掴む能力、市民活動に関する知識と経験等も求められよう。ただ、そのような推進者等は、その求められる資質の高さから誰でもなれるわけではなく、また、すぐに育成できるわけではない。よって、個々の行政主体ごとに基本となる育成方針を作成の上、ある程度は時間をかけながら当該推進者として行動できる職員の育成に努めるべきであろう。もちろん、当該推進者等については、関係者の中から選出したり、シンクタンク等民間の専門家[4)]を活用するといったことも可能であろう。また、当該政策等がもたらす影響の大きさ等によっては、その他の第三者による調整の方がより良い結果を生む場合もあろう。しかし、対象事業に対する知識の深さや効率性、また、行政と関係者の信頼感醸成等の観点からみて、あくまで基本は行政内での育成に置くべきではないだろうか。

ウ．一層の情報公開

合意形成においては、行政の透明性や強い信頼感は、なくてはならない要素である。そのためには、現在、各地で問題となっている自然環境に関する情報はもちろんのこと、質的・量的な、より一層の情報公開が求められる。併せて、現在、行政運営を改革して限られた行政資源を有効に活用し、住民満足の向上に結びつける手段として導入

図４　導入を検討中の自治体における評価制度導入予定時期



資料：三菱総合研究所「地方自治体における行政評価への取り組みに関する実態調査」より作成

4）この場合に当該専門家に求められる役割は、話し合いの場での議事進行を手助けするファシリテーター（Facilitator）としての機能ではなく、それ以外にも関係者との面会や合意促進、合意文書素案の作成等も行うメディエーター（Mediator）としての役割である。

が進んでいる「行政評価制度」もさらに進展させ、政策レベル、施策レベル、事務事業レベルそれぞれの段階における評価情報の公開も必要であろう。この制度については、より小規模な自治体ほど導入が遅れ気味であることから、早急な整備が必要である（図４）。この行政評価に係る情報の公開の進展は、PI自体の評価を行う際に有用となろう。

⑵　ＰＩに対する正しい認識

これまで述べてきたPIは、行政と住民等の関係者との合意形成を図る上での唯一の手法でもなく、また、住民等の意思を全て反映させられる万能な手法でもない。特に後者の意味については十分認識しておく必要があろう。つまり、①PIを通じて決定された合意事項がそのまま審議会や議会を通じてオーソライズされ、実施されたとしても、それが全て行政や関係者全員にとってよりよい結果となるという保証はないということ（関係者の意見は多岐に渡り、それら全てを集約するのは物理的・技術的に無理であり、また、事業等の内容によっては関係者が精通しているとは言い難い場合もあろう）、②合意がなされたとは言え、間接民主主義を採る限り、実際に決定に係る議論をし、最終的な決定を下すのは議会や行政の長であり、その権限までは奪えないということである[5)]（つまりPIは、間接民主主義の代替手法ではなく、あくまで補完手法であると言えよう）。

このことから、誤解に基づく無用な紛争を避ける意味からも、「PIについてはおのずと限界がある」ことを、行政側も関係者側も認識しておくべきである。

おわりに

PIは、そもそも前述したような限界を内包しているものの、その合意形成手法としての有用性まで全て否定されるものではない。事実、国や地方公共団体において導入が検討され、実際導入されてきているのも、政策・施策を検討・実施する上でのPIという手法への期待が背景にあろう。
ただ、日本におけるPIの歴史は欧米等に比べまだまだ浅く、PIそのものや具体的な手法等に関する本格的な研究も、これからというのが現状と言える。

そのため行政側には、今後も失敗を恐れずに、実験的にでも政策形成、政策執行等の段階でのPI導入の経験をどんどん積み、また、失敗例を含めて外部に積極的に情報公開していくという態度が求められる。そのことにより、PIそのものに関する分析・研究や、個々の行政主体・対象事業ごとのPI手法に関するマニュアル化等が進展し、より質の高いPIを実現していけるものと考える。

〈主な参考文献等〉

○ 文献等

・長澤光太郎、宮崎俊哉、松浦正浩「公共政策における新しい合意形成のあり方」『三菱総合研究所 所報』第37号 三菱総合研究所、2000.10

・上田啓行・松浦正浩「注目されるPI（パブリックインボルブメント）」WEB雑誌『自治体チャンネル』・（三菱総合研究所）vol 19、2000.2

5）当然、関係者の意思（不満）は選挙によって表明されることとなる。

・屋井鉄雄・寺部慎太郎「米国における交通計画へのパブリックインボルブメント」『都市計画論文集』No 31 日本都市計画学会、1996
・ 屋井鉄雄 「これからのパブリックインボルブメントに求められる方向-広域の交通計画を対象に-」『道路』日本道路協会、1996. 12
・浦田康滋・田村亨・桝谷有三・斉藤和夫「パブリックインボルブメントの実体と研究課題」『土木学会北海道支部論文報告集』第53号Ｂ 土木学会北海道支部、1996
・安部孝夫『政策形成と地域経営』学陽書房、98. 8
・U.S.Department of Transportation: ”Public Involvement Techniques for Transportation Decision-Making ”、1996

○ インターネット関係
・ 国土交通省HP（http://www.mlit.go.jp）
・ 社団法人経済同友会HP（http://www.doyukai.or.jp）
・NIPPON-NET（自治体HP検索システム「地域発見」）（http://www.nippon-net.ne.jp）
・日経テレコン21（http://telecom21.nikkeidb.or.jp）

○ その他
・三菱総合研究所「地方自治体における行政評価への取り組みに関する実体調査（2000年版）」
・横浜市 パートナーシップ推進モデル事業 パンフレット