

## D . アメリカの概略計画の段階における PI 事例の概要

### 地域の交通計画の事例

No.	事例資料名	対象計画	概要	形態	主な内容
D-1	PI のすすめ方に関するファクトシート	<セントルイス交通計画> セントルイス北部、セントルイス南部、セントルイス西部の各地域における21世紀に向けて地域と地区の価値を高めるための交通計画。	主要交通機関投資分析(MTIA)の内容と住民参画プロセスをファクトシートにとりまとめ市民に配布。	A4, 4ページ	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTIA の概要</li> <li>調査地域概要</li> <li>・コミュニティエンゲージメントプロセス (Pプロセス)</li> <li>調査関係者</li> </ul>
D-2	代替案等を示すニュースレター (該当部分)		複数代替案をニュースレターに掲載し、市民に配布。	A4, 8ページ	対象地区の代替案 (道路等の建設を行わない案を含む6つの代替案)
D-3	代替案を比較評価するオープンハウスのパネルの一部		代替案の評価などを理解してもらうため、それぞれ概要をパネルにまとめてオープンハウスを実施。	48 のパネル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トランジットへの影響</li> <li>・アクセシビリティへの影響</li> <li>・居住環境等への影響</li> <li>・コスト</li> </ul>



# MTIA FACT SHEET 1

January 1999

## MTIA とは何か？

主要交通投資分析(MTIA: Major Transportation Investment Analysis)とは、交通の課題と問題を明確にし、実行可能な解決法を分析する調査です。以下に挙げる3つの調査地域で、MTIAがそれぞれ行われています：

- ◆ ノースサイド(セントルイス市北部とセントルイス群北部)
- ◆ サウスサイド(セントルイス市南部とセントルイス群南部)
- ◆ ダニエル・ブーン(セントルイス群西部)

東西ゲート調整審議会(East-West Gateway Coordinating Council)とそのパートナー機関である2州

開発機関庁(Bi-State Development Agency)、ミズーリ州交通局(Missouri Department of Transportation)らの後援によって、MTIAはセントルイスの広域計画プロセスの第3段階にあります。各々のMTIAの目的は、地域(regional)と地区(local)の価値を高め21世紀の地域と地区の交通ニーズに対応するための交通問題の解決法を提供することです。MTIAは、トランジット(バスやLRT)、道路改良、歩行者、自転車またはその他の交通手段を含めた全ての実行可能な代替案を検査する、という多様な検討を行います。

## MTIA は計画プロセスにどのように適応されるか？

MTIAの概念は連邦政府の総合陸上輸送効率化法(ISTEA: Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991)を基にして制定されました。総合陸上輸送効率化法は空気浄化法(Clean Air Act)と調和したもので、政府の主要交通投資に関して意思決定権者に情報を知らせ、市民等(Public)にも情報を知らせてその意思決定プロセスに関与させる最善の方法です。

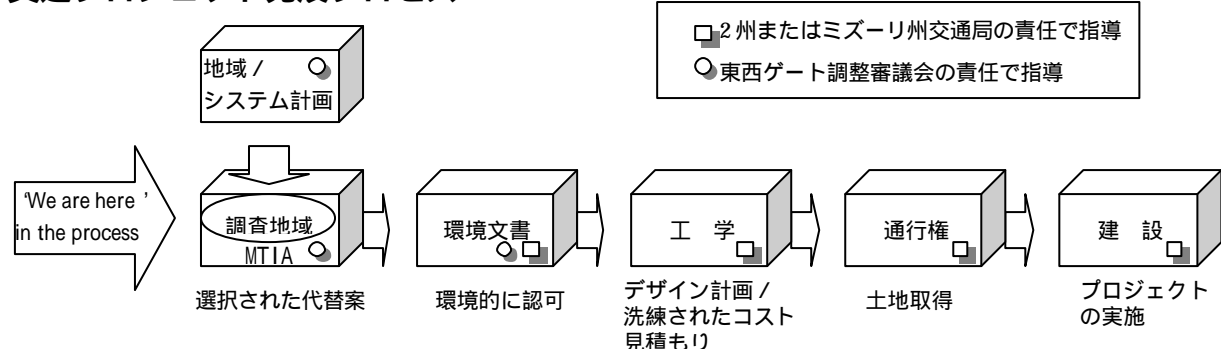
MTIAの調査はセントルイス地域の広域交通計画の一部です。"We are here"の図に描かれているように、この計画プロセスは1989年のシステム分析から始まりました。その分析においては、セントルイス都市圏の主要輸送資本改善システムの開発の可能性が調査されました。計画プロセスの第2段階は、「交通の再定義：地域の将来計画(Transportation Redefined: A plan for the Region's Future)」の発行でした。その報告書にはプロ

ジェクトを進展させるために用いられた手続きと目標が記述され、そのプロジェクトは1994年から2015年まで毎年更新される一連のプロジェクトの一部となりました。最初の2段階で地域の交通ルートが特定されて、その後MTIAの段階に入りました。MTIAは以下を含む協働プロセスです：

- ◆ 地区の交通問題の最大範囲が特定されます
- ◆ これらの問題を扱うための目標と目的が明確にされます
- ◆ 合理的で実際のな全ての代替案が提起され評価されます

MTIAの結果として、選択された交通代替案が推薦されます。いくつかのあるいは全ての代替案は、環境アセスメントと環境文書、そして結局は技術的事柄および最終デザインを進歩させる予定です。最終的には、可能性のある建設として一つの案が推薦される予定です。

### 交通プロジェクト発展プロセス



# MTIA はどのような働きをするのか？

計画プロセスにおける様々な時点において、調査地域の交通ニーズに対して取り組むために、ベストコースについての重要な決定がされます。それら決定時点のいくつかはMTIA プロセスの中で行われます。すでにいくつかの決定は行われ（3つの調査地域における主要投資の可能性についての検討に関する決定など）、残りの決定はMTIAの終了後に行われます。

MTIAのうち、主要なマイルストーンと決定時点は以下を含みます：

- ◆ 目的および実行可能な改善案の必要性の設置と、目標および代替案を評価するための基準への同意
- ◆ 実行可能な代替案の幅広いリストの作成どのようにして代替案を絞り込んで候補の数を少なくするか決定技術的、環境的、財務的分析の実行；
- ◆ より少ない数にしての代替案の評価；
- ◆ 評価とデザインの次の段階に進むために、地区で選択された代替案（何もしないという案も含む）の決定

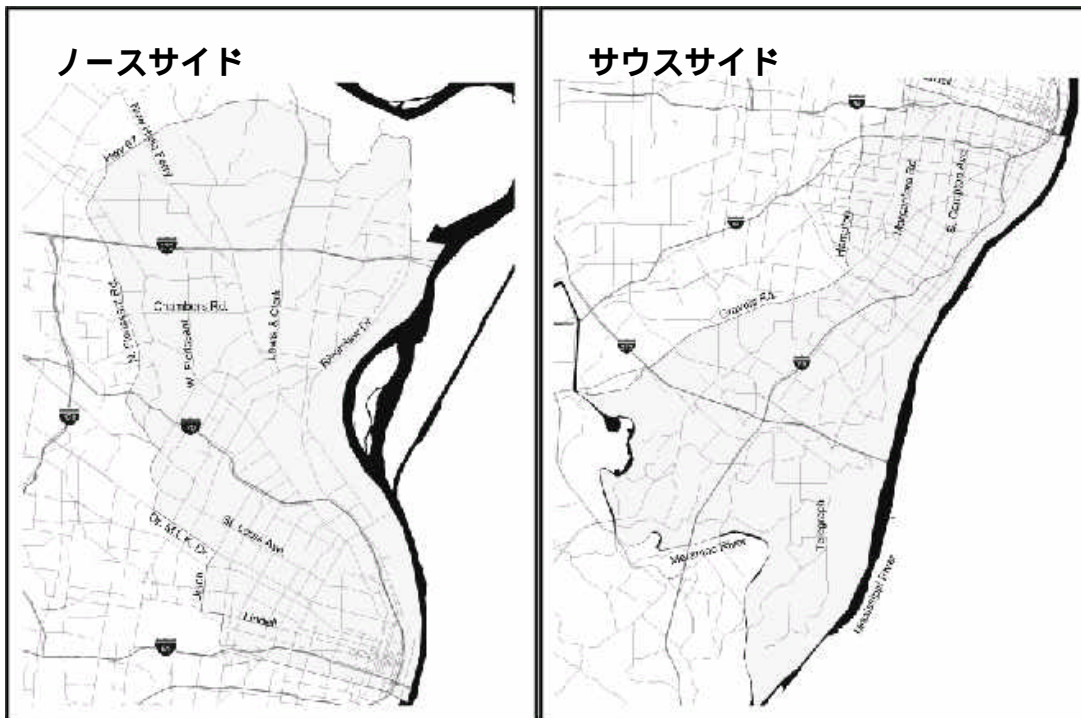
全ての関係者 主催者、カスタマー（顧客）、ステークホルダーと調査チーム が意思決定プロセスに関わっているが、彼らはそれぞれ異なる役割を担っています。

意思決定の最終的な責任は、東西ゲート委員会にあります。東西ゲート調整審議会は2州開発機関とミズーリ州交通局と共に、セントルイス地域の交通政策を設定し、交通システムの物理的基盤を開発・維持し、カスタマー（顧客）のニーズによりよく応えられるように交通サービスの供給と改善を行う機関です。それら機関はまた、選択される代替案のために技術的な計画を開発する等の関連する仕事に対して出資するという財務に関する責任も負っています。主催者は、コミュニティの構成員を代替案の開発と評価に関与させコミュニティ構成員の選択を探るための、コミュニティにとって有意義な手段を提供する義務を負っています。主催者はまた、オープンで技術的に合理的で多様な選択肢のある計画プロセスおよび評価プロセスを行う責任を負っています。しかしながら、あなた方市民がコミュニティエンゲージメントプロセス(Community Engagement Process)においてあなた方の意見を反映させない限り、主催者は責任を果たすことができません。

## 調査地域

以下に挙げる調査地域は今現在MTIA プロセスを行っています：





## コミュニティエンゲージメントプロセス

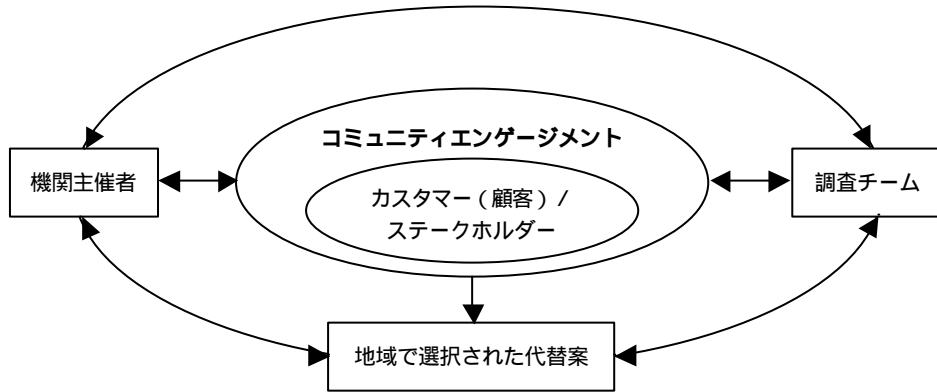
あなた方はカスタマー（顧客）またはステークホルダーとして、コミュニティエンゲージメントプロセスの中心的人物です。このような MTIA 調査のコンテキストにおいては、コミュニティエンゲージメントはこの調査の主催者とあなた方市民との間の双方向コミュニケーションプロセスを構築することを意味します。機関主催者は市民等から学習し市民等に教えることができます。市民等はプロジェクトについて学習し、コミュニティの目標、価値、選択を主催者に教えることができます。早い段階および計画全体を通して市民等に情報を伝え教えることは、公共機関やオピニオンリーダーあるいはその他のステークホルダーたちが計画を理解してより多くの人々と選択肢について議論することを可能にさせるので、非常に重要です。

この調査での新しい試みは、より技術的なプロジェクトデザインを行う段階よりも前の計画段階でコミュニティエンゲージメントプロセスを始めたことです。このアプローチは、将来に提供されるべき交通に対する人々の見解を理解するためには、人々が現在交通システムをどのように体験しているのかを理解することが非常に重要である、という考えに基づいています。

カスタマー（顧客）やステークホルダーは、自らの見解、関心、選択を知らせるために計画プロセスに参加する責任があります。典型的な参加方法は以下を含みます：

- ◆ 検討に何を含めるかを形成するオープンハウスでの議論に参加する
- ◆ ワークショップやコミュニティでのミーティングに参加する
- ◆ 地区ニュースの記事やニュースレター、フライヤーを通して計画プロセスについて学習する
- ◆ ホットラインや手紙を通してスタッフにコメントする
- ◆ フォーカスグループに参加する
- ◆ 委員会やタスクフォースに参加する
- ◆ 上記に類似した PI の機会に参加する

ハワード / ステイン - ハドソンアソシエーツ (HSH: Howard/Stein-Hudson Associates) とそのチームメンバーが MTIA のコミュニティエンゲージメント活動をリードしています。HSH チームはコミュニティエンゲージメントコンサルタントとして、双方向の意見交換を可能にさせる公平でオープンな全体的なプロセスの実行に対して責任を負っています。HSH の目標の一つは、参加者に平等の立場になる平等な機会を与えることです。もう一つの目標は、専門技術者が市民の話聞き明確かつ効率的にコミュニケーションをとることを保証することです。HSH はこれらの目的を満たすことによって、ステークホルダーたちが問題と選択肢を理解し、そして思慮に富んだ分析を行いコメントできることを保証します。



## この調査に関係した人々

### 交通ルート改善グループ (Transportation Corridor Improvement Group: TCIG) (調査主催者)

- ・ 東西ゲート調整審議会 (East-West Gateway Coordinating Council)
- ・ 2州開発機関 (Bi-State Development Agency)
- ・ ミズーリ州交通局 (Missouri Department of Transportation: MoDOT)

### コミュニティエンゲージメントチーム

- ・ ハワード/STEIN - ハドソンアソシエーツ (Howard/Stein-Hudson Associates, Inc.) (主席コンサルタント)
- ・ TransManagement, Inc.
- ・ Vector Communications
- ・ Stull and Lee
- ・ Kennedy Associates, Incorporated
- ・ Myra L. Frank & Associates
- ・ Attitude Research Company
- ・ Glatting Jackson Kercher Anglin Lopez Rinehart, Inc.

### 技術チーム (Technical team)

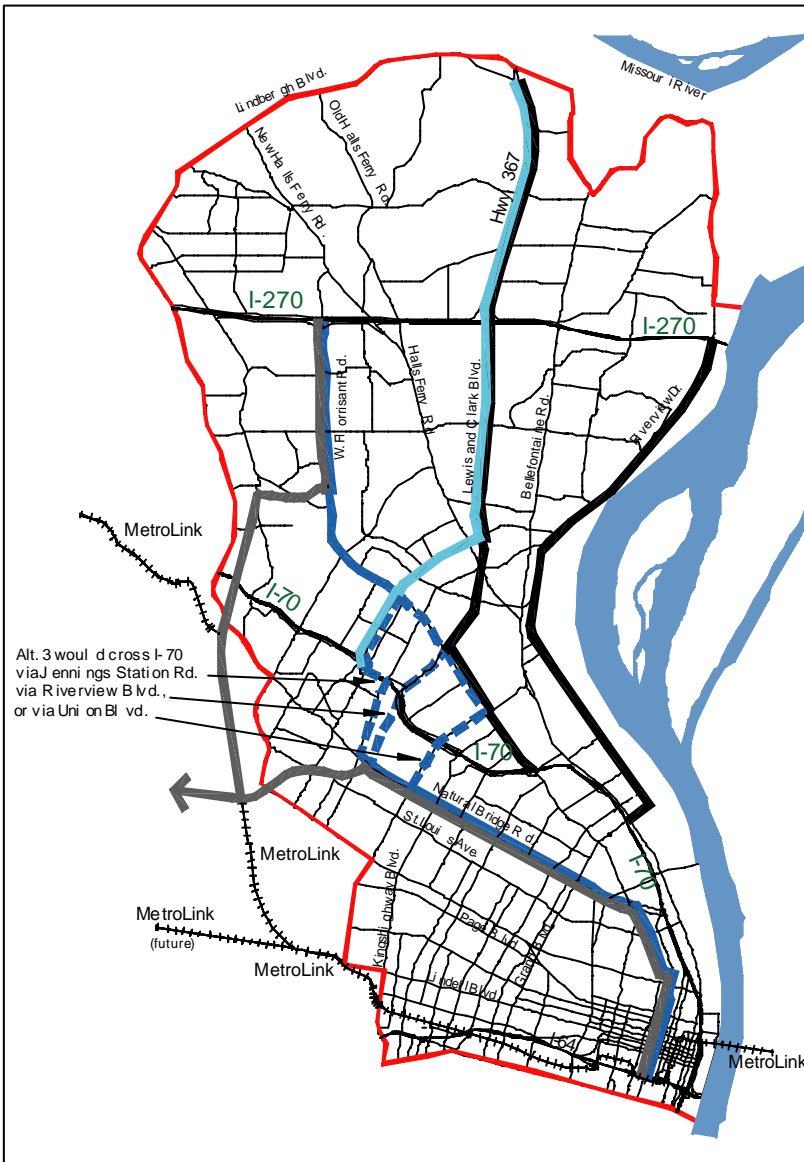
- ・ Parsons Brinckerhoff (主席コンサルタント)
- ・ David Mason & Associates, Inc.
- ・ Zambrana Engineering
- ・ Sara J. Siwek & Associates
- ・ Shannon & Wilson, Inc.
- ・ TechServices, Inc.
- ・ Manuel Padron & Associates
- ・ Development Programming Associates
- ・ Calthorpe Associates
- ・ NationsBank

### 交通需要予測とモデリング (Travel demand forecasting and modeling)

- ・ KPMG Peat Marwick

交通需要予測コンサルタントがそれぞれの調査地域および提案された代替案の交通予測を行いました。

## ノースサイドの代替案



### 代替案3 . LRT

(Natural Bridge Road/West Florissant Avenue)

このLRT施設(MetroLink)の代替案は、MetroLinkの商業地区とサウスサイドにおけるLRTのいくつかの代替案とを結びつけるものである。この路線設定はセントルイスの商業地区とフロリサントバレーコミュニティ大学近くのI-270を結ぶ。この代替案はNatural Bridge RoadからWest Florissant AvenueまでをJennings Station Road、Riverview Boulevard、Union BoulevardとI-70を経由して結ぶ。

### 代替案4 . LRT

(Natural Bridge Road/TRRA 通行権 /MetroLink)

この代替案は、ミズーリ州セントルイス大学とフロリサントバレーコミュニティ大学の間を最も直接的に繋ぐ輸送機関を提供する。またこの代替案は、将来延長しクロス郡、サウスサイド、ダニエル・ブーンのMetroLinkに繋がることも可能にする。この代替案の一部は、既存のMetroLinkを追うようにあるいは隣接して建設され、そしてフェルグソン市へ続く使用されていない鉄道の通行権を利用する。

### 代替案5 . 道路

(Highway 367 号線 /Lewis and Clark Boulevard/Jennings Station Road)

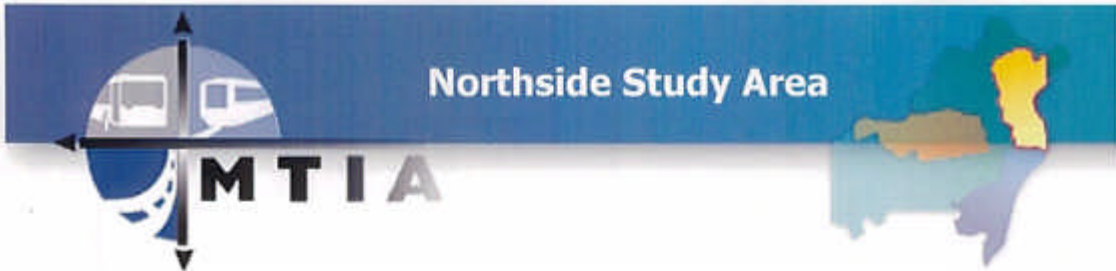
この代替案では、I-270 北部分の367号線が4レーンの高速道路に改良される。I-270 より南部分の367号線とLewis and Clark Boulevardは4レーンのパークウェイ(並木や芝生のある大通り)に改良される。代替案5は商業地区へ直接移動することを可能にし、367号線の安全性を高める。またこの案は、既存の道路と計画道路の改善と通行権を必要とする。

### 代替案6 . 道路

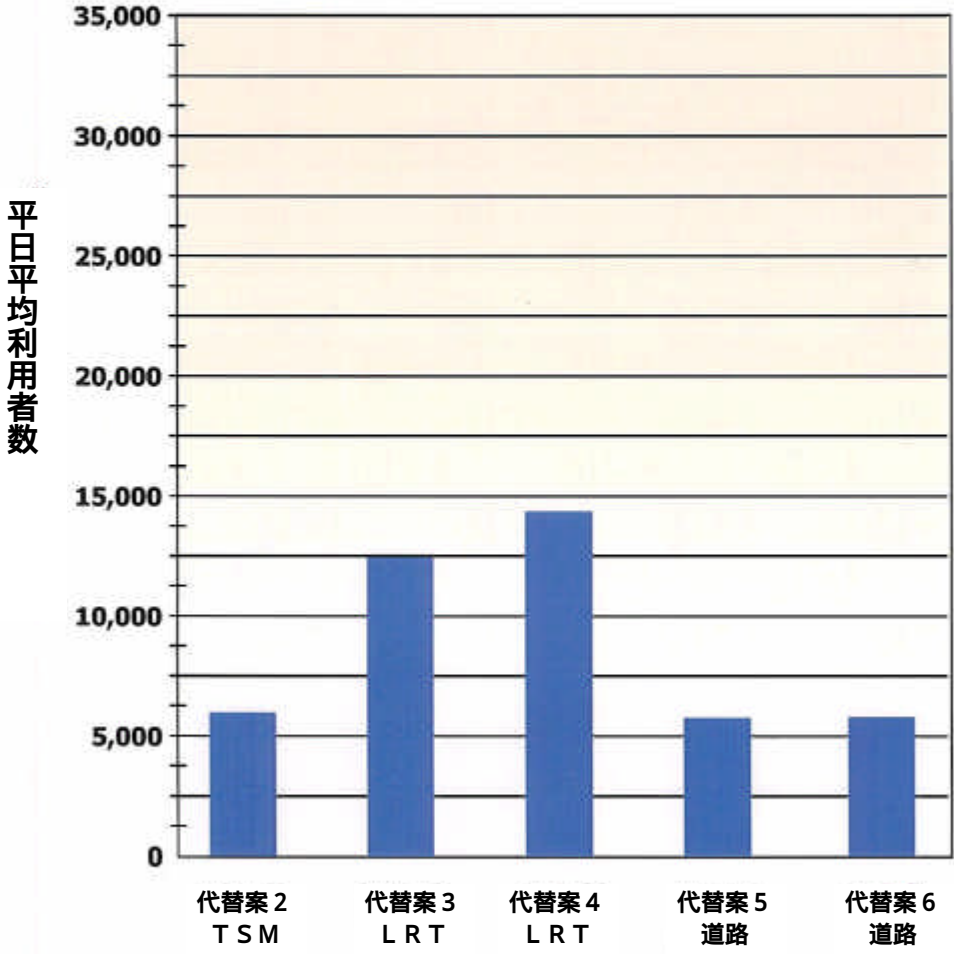
(Highway 367 号線 / Lewis and Clark Boulevard/Riverview Drive/Hall Street)

この代替案は367号線とLewis and Clark Boulevardを改良するもので、代替案5の367号線のI-270より北部分の案に似ている。しかしながら、367号線のI-270より南部分の改良に関しては規模が少し小さい。さらにRiverview DriveとHall Streetを商業地区やI-270に繋がるパークウェイ(並木や芝生のある大通り)に改良する。

注) 建設しない案(代替案1)とTSM案(代替案2)はそれぞれの調査地域で設定されている。全ての代替案はMTIAプロセスの過程で常に改善が続けられる。



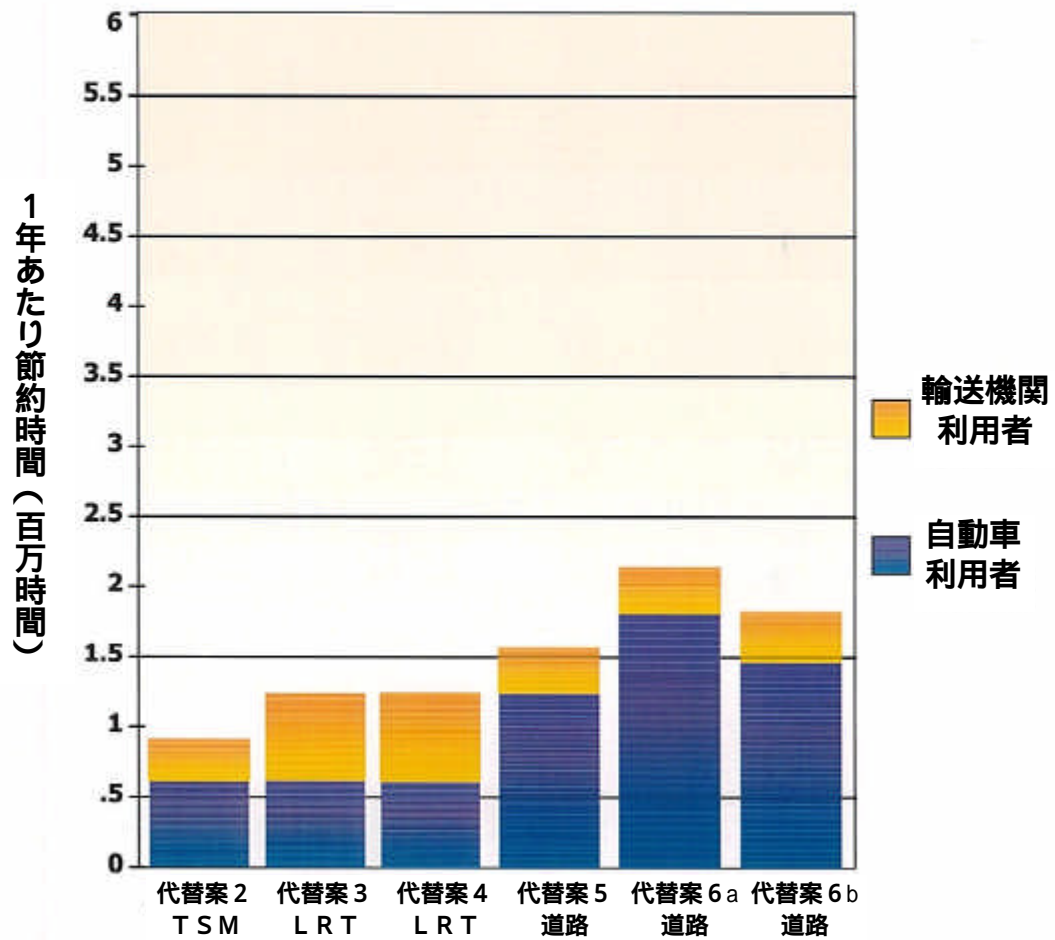
### バスや LRT の利用者数 事前予測



Source: Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas / KPMG, March 2000

## 節約される移動時間

2020 年

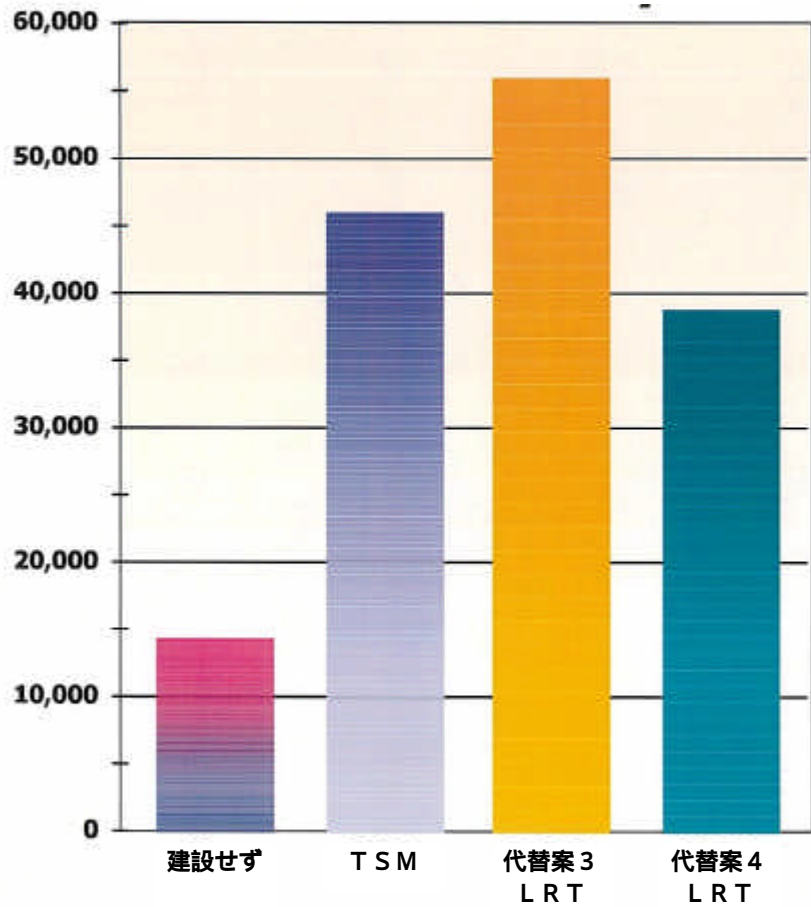


Source: Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas / KPMG, March 2000



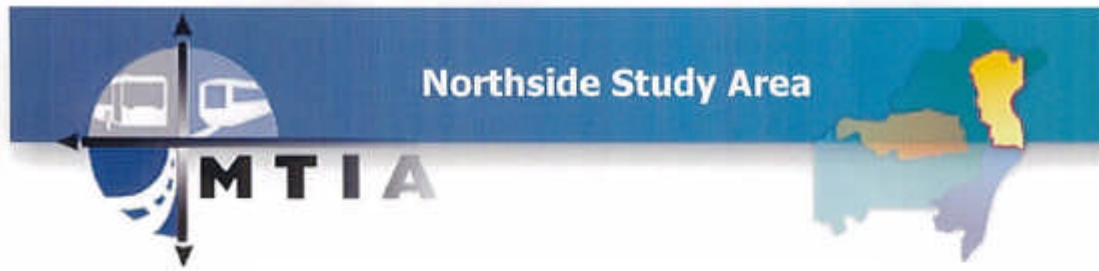


## アクセシビリティ



バスや LRT を用いて商業地区まで  
30 分以内に着く世帯数

Source: Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas / KPMG, March 2000



## 環境への影響

### 居住地および商業地への影響

代替案 1 建設せず	代替案 2 T S M	代替案 3 L R T	代替案 4 L R T	代替案 5 道路	代替案 6 道路
0	0	18-25	18-25	1-7	0

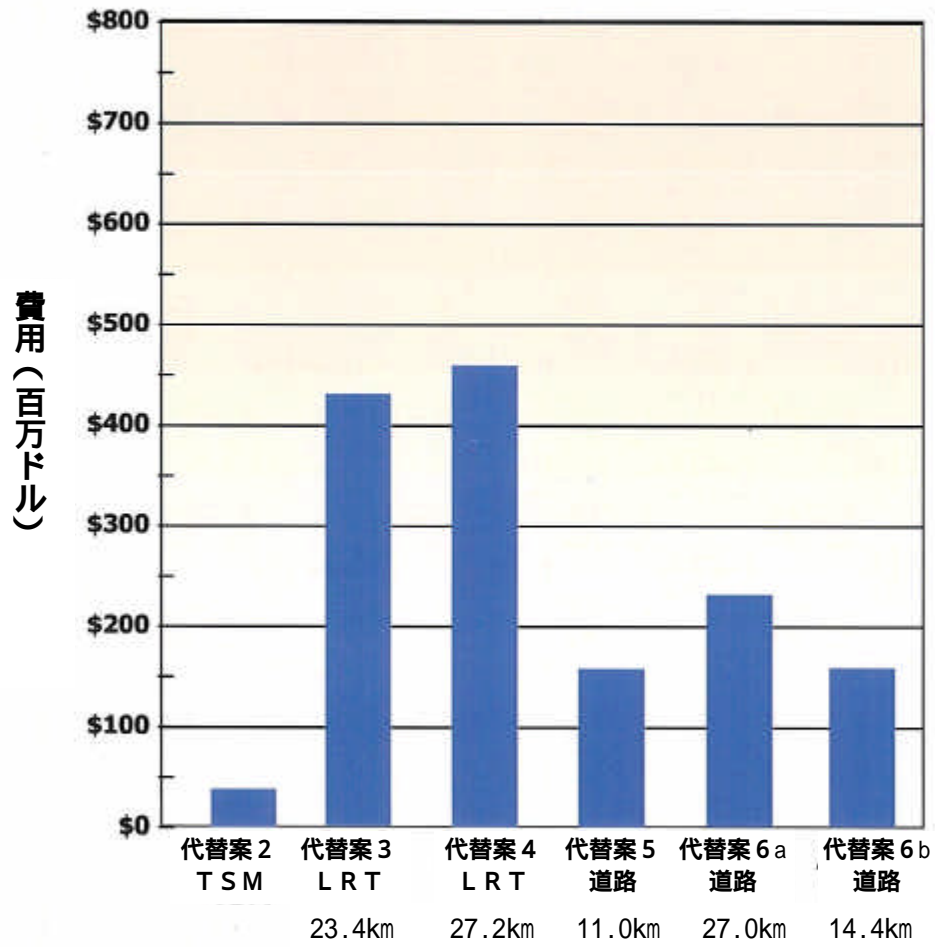
移動（立ち退き）が必要な居住・店舗の数

### 歴史的 / 文化的資源

代替案 1 建設せず	代替案 2 T S M	代替案 3 L R T	代替案 4 L R T	代替案 5 道路	代替案 6 道路
影響なし	最小 または 影響なし	直接的 影響なし。 6つの歴史 地区を通過。 14の歴史的 文化財に隣 接	直接的 影響なし。 6つの歴史 地区を通過。 14の歴史的 文化財に隣 接	影響なし	影響なし

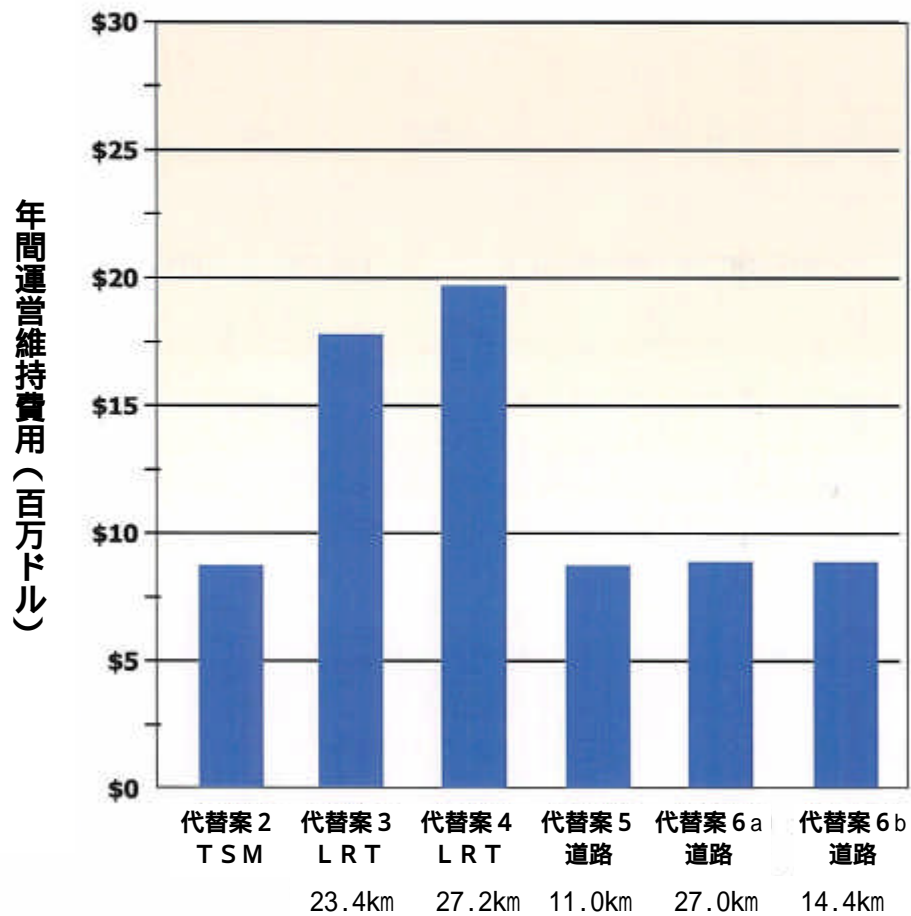
Source: Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas, March 2000

### 建設費用



Source: Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas, March 2000

## 運営維持費用



Source: Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas, March 2000