

参考資料－４ 都市圏交通計画（PDU）

におけるコンサルタシオン

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Cerutu) : La concertation dans les Plans de Déplacements Urbains - Pourquoi ? Avec qui ? Comment ? -, 2003

(1) 和文 (部分翻訳)

都市交通計画におけるコンサルタシオン

なぜ? だれと? どのように?

2003年1月

設備・運輸・住宅・観光・海洋省

交通網・運輸・都市計画・公共事業技術センター

叢書ドシエ

一般の文献では扱われない新しい技術や問題の中から、特定のテーマを選んで論じたシリーズです。テーマは専門家向けのものが選ばれています。

CERTU は内容を保証しますが、論じられているテーマの新しさ、あるいは難しさゆえ、ある程度の誤りをご容赦ください。

この叢書では、迅速に情報を提供するため、標準化されたページレイアウトが採用されています。

CERTU は、ほかにも、「討論」、「レフェランス」、「調査レポート」、「調査と分析」といった叢書を刊行しています。

刊行物のカタログは<http://www.certu.fr> で入手できます。

謝辞

編集：

本書は、ベアトリス・ヴェシレール (CERTU) が率いるワーキング・グループの考察に基づいて作成されました。グループの構成員は、カテリーヌ・アトゲール＝ロテルリ (CERTU)、ティエリー・グーアンおよびアンヌ・ル・リュエ (リヨン CETE)、ニコラ・ルヴェ (ENPC)、シルヴィー・マトン (ノール・ピカルディー CETE)、クリスティアン・ロワール (南西部 CETE) です。

私たちは、ジル・ペッセルから編集に関する助言を受けることができました。

また、本書に材料を提供してくれた多くの交通当局に感謝します。

写真：

ブリュノ・ボムスタルクおよびピエール・ヴァイアット (CERTU)

目次 (サマリー)

はじめに

1. PDU、コンサルタシオンに付すべきプロセス	5
1.1. DUにおけるコンサルタシオンの課題	5
1.2. コンセルタシオン：その原則から実施まで	9
2. 1つのプロセスを築くこと	12
2.1. 目的は何か？	12
2.2. だれと？	13
2.3. どのように？	19
2.4. どのような背景で？	23
2.5. いつ？	25
3. ツールおよび支援手段	32
3.1. ツールのリスト	32
3.2. 支援手段	61

略号

参考文献

目次

はじめに

都市交通計画（PDU）の策定には、コンサルタシオン（協議手続き）が不可欠である。実際、関係者のすべてに情報を提供することなしに、また彼らと対話することなしに、いかにして数十年来の「車がすべて」という考え方を覆すことができるだろうか。

現在だれもがコンサルタシオンという手続きのメリットを認めている。しかし、その方法論に関する文献はほとんど存在しない。PDU の策定に関与させるべきパートナーやアクター（道路網の責任者、一般市民、住民である利用者、その他）の多様性に加え、プロジェクトそれ自体の複雑さから言って、コンサルタシオンは厳密なやり方で企画・運営する必要がある。コンサルタシオンの目標は何か？ 参加させるべきアクターはだれか？ 関係団体や地区委員会の役割はどのようなものか？ 住民や利用者をどのように参加させるのか？ この手続きと地域の課題をどのように適合させるのか？ これらの問題は、川上で扱わなければならない。なぜなら、コンサルタシオンというプロセスには、一般的な方法というものがなく、1 つのプロジェクトのやり方を別のプロジェクトに流用することができないからである。我々はむしろ、コンサルタシオンを、その都度、状況に応じて作り上げるべきプロセスと見なさなければならない。

本書は、PDU に関する説明、アドバイス、いくつかの事例（主にアヌシー、ラ・ロシェル、リールおよびミュルーズにおける PDU の経験に由来する）を示すものであり、コンサルタシオンの実施を担う地方公共団体の議員や専門家、あるいは中央政府の専門家に向けて書かれた。コンサルタシオン政策において、将来を見越した戦略を採用し、しばしば生じる不測の事態や遅れといった問題を克服する上で、本書がこれら担当者たちの一助となれば幸いである。

1. PDU、コンサルタシオンに付すべきプロセス

今日の公共政策は、総合的かつ厳密なやり方で策定されなければならない。それゆえ、PDU においては、コンサルタシオンが重要な役割を果たす。実際、交通に関わる諸問題は、環境政策という、より広い枠組みの中で捉える必要がある。環境政策は、生活環境をめぐる諸々の現代的課題（ここでは、さまざまな意見、利害、嗜好が錯綜する）に答えるものであり、その正当性は、いまや、住民たちの間における幅広くかつ揺るぎない合意の中に見出されなければならない。

こうした公の合意を形成するためには、事業主体と、PDU の課題に関係する諸々の対話者との間で、事前に対話が行われる必要がある。そのため、法律によってその参加が定められている制度的パートナーのほか、さまざまな業界団体の代表、利用者や住民（一般市民や各種団体）の参加を得なければならない。また、こうしたすべてのアクターに開かれた対話を重視することで、コンサルタシオンが真に意味あるものとなり、しばしば耳にする空疎な紋切り型を脱することができるのである。

1. 1. PDU におけるコンサルタシオンの課題

現代生活のさまざまな局面におけるモビリティの重要性から言って、あらゆる交通政策は、習慣的・日常的な行動に変更を迫るものであらざるを得ない。したがって、決定が受け入れられるためには、コンサルタシオンという手続きを経る必要がある。この手続きは、長く、困難なものとなる可能性がある。しかし、多くの場合、避けて通ることのできない道なのである。それゆえ、対話は、通常の制度的アクターばかりではなく、業界、住民、利用者とも行わなければならない。

また、PDU 策定プロセスを開放することは、交通、生活環境、公共スペース、都市計画、国土整備といった諸問題に対する一般市民の関心を高めるための手段でもある。コンサルタシオンのメリットは、プロジェクトを共に練り上げることができるという点だけにあるのではない。コンサルタシオンによって、生活の質の向上に向けて解決すべき諸問題に対して人々に関心を抱いてもらうことや、さまざまな行動の変更につながるようなメンタリティの変化を促すことができるのである。

1. 1. 1. 共同作業

PDU は、交通セクターにおける総合的な実施ツールであり、個別に扱われることが多かった諸領域を関連付けるものである。PDU は、道路網、公共交通、荷物の輸送、あるいは都市計画や居住環境の相関性を前提としている。つまり、あらゆる交通の様式、その相互補完性、その関係に留意したアプローチを提案するものである。したがって、PDU は、さまざまな関係者の間に真の共同作業を組織することができるかどうかという問題と切り離すことができない。実際 PDU は、他の整備手続き以上に日常的な行動に関わるものであり、幅広いコンサルタシオンが必要となる。そこから都市の中心的アクター、すなわち一般市民を排除することは不可能である。

他方、制度的環境から言っても、コンサルタシオンの問題は避けて通ることができない。「連帯・都市再生（SRU）法」および「身近な民主主義に関する法律」を始めとする公共政策の変化により、都市交通当局（AOTU）は、コンサルタシオンという手続きの実施を促がされている。しかし、AOTUは、その管轄区域が限定されているため、自らの提案を実現するためには、多くのパートナーと共に活動しなければならない。実際、AOTUの多くは、1つの都市圏に含まれるすべてのコミューン（市町村）を統括しているわけではない。その一方で、都市交通は、常に複数のコミューンにまたがっているのである。また、AOTUの権限が及ぶのは、一般的に公共交通に限られており、したがって、それ以外の交通様式は扱うことができないし、ましてや都市計画や居住環境は論外である。しかしながら、これらはPDUプロセスにとって中心的なテーマなのである。また、道路網については県、駐車についてはコミューン、鉄道交通については地域圏というように、交通問題には多くの行政レベルが関わっており、これらの機関が検討に加わる必要がある。さらに、法律が公的審査と利用者団体からの意見聴取を義務付けていることに加え、「大気およびエネルギーの合理的利用に関する法律」（LAURE）によって留意するよう促がされている環境的側面から言っても、PDUの策定には討論というものが不可欠である。

1.1.2. 決定の正当性を高めること

いかなる決定であろうと、異議申立てを受ける可能性がある。しかし、多くの場合、そこで問題とされるのは、決定の内容以上に、決定を下すそのやり方なのである。それゆえ、決定が承認されるのは、それを得るために実施された手続きが正当であった場合のみとしなければならない。したがって、決定者は、支持を得なければならず、また、その決定の正当性を高める必要がある。決定とは、住民による合意の同義語でなければならない。それが得られて始めて、決定者は、その政策を実行に移すことになる。

前世紀においては、ある行為の正当性は、多くの場合、法則的确实性と科学的合理性に基づいていた。しかし、現在の我々が直面する混沌は、ますます複雑さを増しており、しばしば思いもよらない解決を要求する。いまや、ある行為の正当性は、普遍的とされるルールの遵守ではなく、何よりも人々の同意に基づいている。同意が得られるかどうかは予測が難しい。なぜなら、それは単独の視点からなされるのではなく、あらゆるリアクションの可能性に左右されるからである。

公共政策における専門性の度合いが高まっているにもかかわらず、それはもはや利用者による評価抜きには語ることができない。最もよいプロジェクトとは、技術的に最もよいと見なされたものではなく、だれもが満足できるような技術的方策をもたらす、最もよく受け入れられた計画なのである。

1.1.3. 開かれた制度としての公共行為

公共行為は、精密科学ではない。多くの場合、結果は出発点の目標とは異なったものとなる。決定は、

孤立した行為ではない。それはむしろ、1つの案のさまざまな局面を行きつ戻りつするような複雑な手続きの中に組み込まれたものであり、〈問題—対策—決定〉といった直線的なプロセスとは相容れないものである。したがって、公共政策を方向付ける中心的な決定行為を見出すことはきわめて困難である。また、その責任者を見出すことはさらに難しい。そのためには、無数の意思決定ラインにおけるさまざまな考え方を分析する必要があるだろう。

したがって、決定を、ある1つの行為に向かう、さまざまな関係者と手続きからなる対話的なシステムと見なした方がよいだろう。このようなプロセスの基盤をなすコンサルテーションは、反対意見に備えることができる。しかも、1つの案をさまざまな方法で策定するということは、多くの人間でその責任を共有するということにもなる。決定は、指定を受けた唯一の機関がそれを下すとしても、参加型のプロセスの中で形成されるのであるから、事後的な批判をかわすことができるものとなるだろう。1998年1月、当時の環境大臣であるコリーヌ・ルバージュは次のように語った。「ほとんどの政策は、住民がそれに関われば関わっただけうまく進む。だから、PDU案が多くの人々に採用されるためには、住民の要望に答えるものでなければならない」（URBAPONTS会議、1998年1月）。つまり、〈統率する〉ということが〈決定できる〉ということであるならば、それはまた〈協議できる〉ということでもある、ということである。

したがって、交通当局は、PDUを策定する関係者の輪を、あらゆる制度的アクターや利用者に広げなければならない。法律は、PDUの事業主体、国、県、地域圏、コミューン、各種団体（団体も計画案について意見を求められる）の間でこうした共同作業を行う枠組みを与えている（囲み記事参照）。しかし、コンサルテーションは、たんにできあがったドキュメントについて意見聴取をするということではなく、より川上に近いところで、できる限り多くの関係者に開かれた制度としても考えることができる。

1982年、「国内交通基本法」（LOTI）によって、都市交通計画（PDU）が制定された。しかし、その策定方法と内容は、1996年になってから、「大気およびエネルギーの合理的利用に関する法律」（LAURE）によってようやく規定された。LAUREは、人口100,000人を超える都市圏に対して、PDUの策定を義務付けた。2000年になると、「連帯・都市再生（SRU）に関する法律」がPDUの射程を強化し、決定と実施のスケジュールを内容に盛り込んだ。

都市交通計画は、都市交通区域における人および荷物の輸送、交通ならびに駐車場の運営に関わる原則を規定する。（・・・）都市交通計画は、モビリティおよびアクセスしやすさに関する需要と、環境および健康の保護との間に、持続可能な均衡を確保することをめざす。その目的は、とくに道路網の適切な割当ならびに汚染およびエネルギー消費が最も少ない方法の開発を通じて、すべての交通様式の調和的な利用を図ることである。都市交通計画は、社会および都市のまとまりを強化するために実施すべき整備・開発措置ならびに計画および実施のスケジュールを規定する。（・・・）（改正LOTI第28条）

(・・・)

都市交通計画は、それが対象とする区域における都市交通の運営を管轄する当局の発意に基づいて策定し、および改正する。国の機関ならびに地域圏および県は、交通当局および道路網管理者の資格において、その策定に参加する。運輸業界および交通利用者の代表、商工会議所ならびに公認された環境保護団体は、その請求により、計画案に関して意見聴取を受ける。

計画案は、交通当局の合議により決定し、その後3ヵ月以内に、関係するコミューン、県および地域圏の議会ならびに知事に諮問のため委ねる。計画案の送付から3ヵ月以内に答申が得られなかった場合、これは賛成と見なす。次いで計画案は、諮問した公法人の答申をこれに添附し、公的審査の民主化および環境保護に関する1983年7月12日の法律第83-630号の規定する条件に従って、交通当局がこれを公的審査に付す。

当該計画は、公的審査の結果に留意するためこれに変更を加える場合、交通当局の合議機関による承認を受ける。

当該計画は、都市交通運営管轄当局がこれを実施に移す。(改正 LOTI 第28-2条)

1.1.4. コンセルタシオンによる啓発

コンセルタシオンのメリットの1つは、関係者に意見表明を促がすことにある。しかし、この共同作業は、諸団体または制度的アクターの代表たちに啓発を行う機会としても機能する。これらの組織の代表たちは、その活動領域が限定されているため、偏った評価を提示する可能性がある。例えば、消費者団体、生活環境保護団体、特定の移動手段のための団体(自転車、ローラースケート、自動車など)あるいは業界団体(タクシー、都市交通、物流会社)などの代表たち。コンセルタシオンは、これら多様な意見の持ち主たちの議論を促進しつつ、活動のための活力と枠組みを共同で作り上げていく。コンセルタシオンは、このようにして、共通の足場の形成に寄与するのである。

さまざまな問題の中には、その道の専門家にはよく知られているが、PDU に関係する諸団体および議員や専門家にとってはそうではないものがある。例えば、交通様式の決定要因としての駐車、自動車の利用における都市近郊の発展のコントロール、交通に関わる汚染などがこれに当てはまる。これらの問題は、関係者すべてで共有しなければならない。なぜなら、1つのPDUの中でなされるあらゆる選択は、環境的な影響を及ぼすものであり、これはすべての者に関係するからである。

したがって、コンセルタシオンは、自らの行動に目を向け、それについて自分でよく考えるための絶好の機会となる。あらゆるアクター(たとえ制度的アクターや組織の代表であっても)が、モビリティに関する自分の行動に自覚的になる。実際、社会学的な分析から、「特定の交通様式の選択を促がす中心的なメカニズムは、さまざまな基準に基づく、対象に関する個人的な比較、とりわけ主観的な比較である」(Wilderwanck、1990年)ことが分かっている。そして、心理的なフィルターが、前からすでになされていた選択を、後から正当化しよう人を導く(Derenne、1992年)。この考え方に従えば、各人は一度選択した交通様式を優先する傾向を持っているということになる。彼はその交通

様式の長所を知っており、短所をコントロールすることができる。それゆえ、別のやり方に関心を抱こうとしないのである。これが、共同レベルで見た場合にはマイナス面の大きい自動車という手段を、個人レベルで選択する人が多いことの原因である。

コンサルタシオンは、問題に関する情報だけを提供するものではない。それは、さまざまな知識を与え、利用されていない交通様式のメリットを理解してもらおう場でもある。コンサルタシオンによって、頭の中のイメージの変化を促し、各自の行動や職業的実践を変えることができるのである。

「都市交通計画は、次の事項に係る。

1. A. 一あらゆる交通における安全の向上を図る。そのため、とりわけ、それぞれの利用者カテゴリーについて、道路網における均衡あるモード分担を規定する。（・・・）

1. 自動車交通の削減

2. 公共交通および経済的かつ汚染の少ない交通手段の開発、とりわけ自転車および徒歩の利用

3. 都市圏基幹道路網の整備および開発（・・・）

4. 路上および公的な駐車場における駐車場の運営（・・・）

5. 荷物の輸送および配達

6. 公企業および公共団体が交通計画を策定し、ならびにその職員が公共輸送の利用および相乗り等により移動することの促進

7. 家族またはグループによる公共交通の利用を促進するような（・・・）料金体系および乗車券の導入（改正 LOTI 第 28-1 条）

1.2. コンセルタシオン：その原則から実施まで

「コンサルタシオン（concertation 協議）」という語にはさまざまなニュアンスがあり、それがこの手続きの誠実さについて、ある種の疑いを抱かせる結果となっている。コンサルタシオンは、あらゆる曖昧さを脱し、出所や動機の異なるアクターたちの間における対話的なシステムと見なされなければならない。しかしながら、コンサルタシオンは、そのようにして市民を最終的な決定の場に近づけるものではあるが、それでもやはり、交通当局がその実現を望み、および立案する、完全な政策的行為であることには変わりがない。

1.2.1. 解消すべき曖昧さ

調整すること、調和させること、画策すること、協調すること、議論すること、組織すること、打ち合わせること、準備すること・・・一言で言えば、協議すること（concerter）。これらの語の意味は、2つの系統に分けることができる。1つは、議論すること、調整すること、組織すること、すなわちある計画について総合的な合意を形成することを意味するものである。もう1つは、画策すること、打ち合わせること、すなわち事前に手はずを整えるという概念である。こうした両義性から、それ自体

問題を孕んだ語源が存在することが想定される。代名動詞形である *se concerter* が、協調して行動する意志を含意するのはたしかだが、その名詞形である *concertation* は、ラテン語の *concertatio* に由来し、闘争、衝突、論争を意味するのである。

1971年、19世紀・20世紀フランス語辞書は、コンセルタシオンを「行政または統治の一手法であって、行政客体、市民、被用者等の意見を聞き、ならびにあらゆる決定がそれを実施する者またはその帰結を引き受ける者と共同で策定されるもの」ときっぱり定義した。この定義に照らして見れば、多くの人が、コンセルタシオンは不可能であると考えerはずである。共通の目的、共通の利害、共通の思想を持たない議員、専門家、利用者が、何の思惑もなしにコンセルタシオンを望むことなどありえない。それゆえ、市民の側は、コンセルタシオンを懐柔策と見なし、また、事業主体の側は、開けるとシステムを麻痺させるパンドラの箱と見なす。このような紋切り型がはびこっている。

こうした曖昧さは、法制面でも見られる。コンセルタシオンは義務的な手続きである。しかし、立法者たちは、そのやり方を規定してこなかった。しかしながら、こうした法律は、市民を動員し、プロジェクトの策定に関与させる可能性を広げることにより一役買っている。法律は、決定に関する住民の影響を明確に規定することはなかったが、利用者と当局を近付けることで、公の合意への道を開いた。

1.2.2. 実り多い対話のために

こうした曖昧さから脱するためには、コンセルタシオンを、PDUの策定および実施に一定の影響力を有する、対話的かつ生産的なプロセスとして扱わなければならない。これにより、コンセルタシオンの民主的かつ機能的な側面、すなわち、情報提供、意見聴取、交渉といった側面に着目することが可能となる。この場合、コンセルタシオンは、意思決定の手段に近づき、同時に、関係者のネットワークを拡げるものとなる。また、動員すべきツールやメカニズム（ブックレットの配布、プレスリリース、テレビ討論、インターネット・サイト、フォーラム、巡回展示会、あるいはパイロット委員会や技術委員会、審議会への招待など）が、プロジェクトの策定プロセスそれ自体と同じように重要なものとなる。

かくして、コンセルタシオンを実施するにあたっては、当局が住民の要望を把握するための手続きを設けることが必要となる。この手続きによって、当局は、技術的に受け入れ可能な諸措置を決定することができるし、自らの行動を変えることのメリットを市民に意識させることができる。しかし、それでもやはり参加者たちは、その要望を、既存の制度すなわち代表民主制の中でしか表明することができない。代表民主制においては、当局は行政客体の正当な代表であり、参加者たちは社会的ニーズの所持者であると規定されている。すなわちこの制度においては、上意下達のツールが、下からの参加ツールとして表現されているのである。

当局は、仮にその意思決定手段を開放するとしても、それに対する支配力を維持しようとするのだら

う。それゆえ当局は、NIMBY シンドローム (Not In My Back Yard、すなわち「どこでもいいが、うちの近くは困る」という思考法) に陥りやすいとされる孤立した個人よりも、扱いやすい団体の参加を好む。他方、住民たちが、一種の参加型の評価に寄与し、専門家による評価に対立することがあったとしても、そこから生み出された情報をその重要度に従ってランク付けするのは、結局 1 人の型にはまった専門家なのである。だから、コンサルタシオンは、どれだけ当局側が対話の機会を提供しているように見えたとしても、ある特定の公共政策、この場合 PDU に完全に組み込まれたものなのである。

2. 1つのプロセスを築くこと

これまで、公共政策というものが、ある1つの目標に向かう、さまざまな関係者と手続きからなる対話的なシステムであることを見てきた。PDU の場合、あらゆる交通様式を統合するような交通政策を策定しなければならない。ところで、すべての関係者の間に真の協業を打ちたて、整合性のあるプロジェクトを策定しようというのなら、各自がその位置と役割を見つけることができような参加の枠組みを構築することが不可欠である。この章では、あらゆる側面からコンサルタシオンを理解するために留意すべきポイントを示す。

2.1. 目的は何か？

コンサルタシオンの目的は、暗黙のうちに了解されていると考えがちである。事業主体は、話し合いに招いた人すべてがこの目的を知っているはずだと考え、あたかもそれが明々白々の事実であるかのように見なしている。これはしかし、多くの場合、見当違いである。理由は少なくとも2つある。第一に、コンサルタシオンは、さまざまな目的を有するものとなり得る（意見や評価を得る、決定プロセスに参加する、その他）。第二に、テーマに関する知識の量や熟知度は、対話者によって大きく異なるからである。

したがって、コンサルタシオンの目的は、計画の川上段階から、事業主体によって明示されていなければならない。いかなる目的でコンサルタシオンが組織されるのか？ コンセルタシオンに何を期待しているのか？ この手続きは、ルールや各パートナーの役割を決めるのに不可欠な前提条件である。これを怠ることは、各自の責任や活動の範囲についての失望や誤解を生み出すことになりかねない。

2.1.1. 目標を定めること

交通問題に関する過去の経緯は、地域によってさまざまであり、コンサルタシオンの目的もそれに応じて異なったものとなる。これに関しては、すべてを新たに構築しなければならないというような白紙の状態は存在しない。あらゆる PDU は、進行中の議論やプロジェクトを背景として持っている。新規のインフラ計画を支援するもの（アヌシーのバス専用路線やミュルーズのトラム・トラン[訳注：路面電車の鉄道乗り入れシステム]）もあれば、都市交通の組織や均衡あるモード分担に関する、より包括的な要望に答えるものもある（ラ・ロシェルおよびリール。両都市では、PDU の策定時、地下鉄に関する大規模な投資が終了していた）。それゆえコンサルタシオンは、個別の方針に基づくものである。しかし、いずれの場合も、目標の規定によって次のことを行わなければならない。

- 誰もが認める範囲内で、あらゆる関係者の役割を定める。
- 協調して作業を行う習慣を作り出す。
- さまざまなアクターの懸念を浮き彫りにする。
- 各自の考え方に留意する。

また、目標は、コンサルタシオンのモニタリング・評価の基準を規定するための基礎として利用し、これにより、実施前後の議論の変化、公開討論によってもたらされた改善、参加者間の関係の進展などを測定することができる。

2.2. だれと？

PDU の策定・改正プロセスの各段階において交通当局が「参加させる」または「意見を聴取する」相手のアクターは、法律に定められている。「参加させる」とは、当該プロセスの全期間を通じて公式の集会に加えることを意味し、「意見を聴取する」とは、当該プロセスの特定の段階、この場合 PDU 案が決定した段階で意見を聴取することを意味する。

下の表に、最低限これだけは確保しなければならない義務的なパートナーシップを示す。PDU は、モビリティに関する行動の変更を促がすことをめざすものであり、言うまでもなく、多様なアクターを加えることは不可避である。これらアクターたちは、大きく 4つのカテゴリーに分けることができる。すなわち、制度的アクター、各種団体、一般市民、既存の地域民主主義機関である。

PDU のプロセス：段階と関係者

段階	AOTU を除く関係者
PDU の策定および改正	参加させるアクター： 国 県 地域圏
計画案の決定	意見を聴取するアクター： 国 県 地域圏 PTU のコミュニケーション 請求があった場合にその意見を聴取するもの （運輸業界および交通利用者の代表、公認された環境保護団体、商工会議所）
公的審査	意見を聴取するアクター： 住民 （意見聴取された公法人の意見は、審査に付す PDU 案に添附される）
計画案の承認	AOTU が PDU を承認する。PDU は、場合により、公法人の意見および審査委員会報告書に留意して修正を受ける。
PDU の実施	コミュニケーション ：PLU（地域都市計画）と、PDU ならびに駐車および道路管理に関する警察決定との整合性を確保する。 国および県 ：PDU と道路（国道および県道）管理に関する決定との整合性を確保する。
評価	AOTU は、5 年後に PDU を評価しなければならない。この評価には、PDU の策定に関与したすべてのパートナーを参加させることが推奨される。

2.2.1. 制度的アクター

まず始めに、制度的アクターを同定する。これらに対しては、法律によって参加および意見聴取が定められている。SRU 法では、国（地域圏および県も）は、交通当局および道路網管理者の資格において、PDU の策定に参加することが規定されている。この参加の様態は、法律で定められておらず、それぞれの PDU によって異なる可能性がある。参加は一般的に、できる限り川上で、例えばパイロット委員会への参加という形で行われる。

法律はまた、意見聴取のため、計画案を知事、地域圏および県の議会だけでなく、コミュニケーション議会に付すことを規定している。また、運輸業界および交通利用者の代表、商工会議所ならびに公認された環境保護団体に対して、その請求により意見を聴取するよう定めている。この意見聴取という手続きは、計画案に対して意見を表明するだけではなく、その代表たちが自らの活動領域に関わるワーキング・グループへ参加するという形をとることもできる。

その他のアクターで、法律により規定されていないものに対しても、PDU の策定の間、意見を聴取することができる（大企業や大学、コミュニケーション連合体など）。

参加や意見聴取の対象となるアクターのほとんどは行政手続に慣れているが、PDU は新しい形の共同作業であり、異なる対話者の問題に対する特別な配慮が必要となる。実際、モビリティに関する行動の変更は、さまざまな影響を及ぼす可能性があるため、議論は不可欠である。

PDU の策定に加わる制度的アクター（法律による明示的な規定の如何は問わない）をまとめると、次の通りとなる。

国

国は、法律の番人であり、公共交通のスポンサー（交通当局および国有道路網管理者に補助金を与える）である。国は、必ず PDU の策定に参加しなければならない。国は通常、DDE（県設備局）によって代表される。また、環境問題に関しては DRIRE（地域圏産業・研究・環境局）や DIREN（地域圏環境局）によって、安全に関しては憲兵や警察によって代表される。

地方公共団体およびその連合体

一 県議会（県の公共交通および県道網の管轄者として）ならびに地域圏議会（地域圏の鉄道・道路交通の管轄者として）は、SRU 法の規定により、必ず参加しなければならない。以前は、決定した PDU 案に対する意見聴取のみが法律に定められていたが、実際には、多くのケースで両議会はプロセス全体に参加していた。

一 都市部以外の交通当局

一 都市交通区域 (PTU) 内のコミュニケーション：その地域都市計画 (PLU) および道路網に関わる諸決定を PDU

と整合させなければならない。

－交通に関わる管轄（道路網、駐車場、都市計画など）を有するコミューン連合体

運輸業界

－運輸業者：都市交通網、県および地域圏レベルの都市間交通網（鉄道および道路）、通学用交通機関、タクシー、救急車、その他

－駐車場経営者

－荷物運送業者（運送人、配達人、商人など）

経済的アクター

－経済団体（商工会議所、手工業会議所）、企業、商人など

大規模な交通流を引き起こす施設

－大企業、大学、大規模教育機関、ショッピング・センターなど

制度的団体

－厳密な意味では権限を持たないが、交通に関する諸問題をめぐっての対話や考察の場となる議員団体が存在する（例えばベルフォールの「都市エリア 2000 (Aire urbaine 2000)」やリヨンの「リヨン都市地域 (Région urbaine de Lyon)」など）。

－大気の水質監視協会 (AASQA) は、その理事会が多様なアクター（国、地方公共団体、産業界、住民）から構成されていること、また、被用者が含まれていることから、特殊なケースとなっている。この団体の参加は、汚染に関する PDU の課題をよく理解する上で重要な役割を果たす。この団体は常に検討に参加していたわけではない。しかし、都市圏の大気の水質に関して知る権利は、大気およびエネルギーの合理的利用に関する法律で規定される原則である。

アヌシー

PDU は、地方公共団体の議員および専門家にとって、交通問題に関する共通の足場を形成する絶好の機会となった。制度的アクターたちは、次の通り 2 度にわたって動員された。

－予備診断の段階：予備診断は、連合区のコミューンの議員および専門家との一連の対話に基づいている。この段階で関与した者は、総じて PDU の策定への参加をそのまま継続することになった。

－パイロット委員会（議員について）または技術委員会（専門家について）において

ラ・ロシェル

コンサルタシオンの手続きは、テーマ別委員会とワーキング・グループに基づいて行われた。特に PDU のためにパイロット委員会が作られることはなく、決定権はコミューン議会に委ねられた。

リール

制度的アクターは、全期間にわたって、パイロット委員会（コミュニケーションまたは都市圏共同体の議員、DRE、DDE、県議会、商工会議所）、技術委員会（提案議員、都市圏共同体の専門家、商工会議所、手工業会議所、SNCF、公共交通網運営者）、あるいはテーマ集会（提案議員、PDU チーム、都市圏共同体の専門家、諸団体）に参加した。

ミュルーズ

さまざまな制度的アクターを参加させるため、2種類の機関が設置された。パイロット委員会と一連のテーマ別ワーキング・グループである。パイロット委員会は、AOTU を構成する複数のコミュニケーション（SITRAM＝ミュルーズ都市圏交通コミュニケーション組合）、PTU 外だが INSEE の定義における都市圏に含まれる3つのコミュニケーション、地域圏議会、県議会、諸々の事業者、タクシーおよび交通利用者から構成された。

2.2.2. 団体

関係する団体はきわめて多様であり、その目的、構成員の数、国土交通網への関わり方もまちまちで、その全容は容易には捉えられない。最もよく参加を要請される団体は、交通または環境に関わるものである。例えば、自転車または公共交通の利用促進のための団体、交通安全団体、自然保護や生活環境改善をめざす団体などがある。

都市の住民もしばしば団体を編成する。例えば、PDU の際に、地域特有の利益を守るために設立される団体や、交通利用者団体全国連盟（FNAUT）のような、より長期の展望を持って長く活動を続ける団体がある。それぞれ、その守るべき利益、動員能力、交通に関する知識が異なってくる。そのため、コンサルタシオンのプロセスへ統合する場合も、個別的な対応が必要となる。長く活動する団体は、専門家としてワーキング・グループに迎えることが考えられる。その一方で、こうした問題に通じていない団体には、意見を求めつつ、交通問題を啓発するという活動が必要となる。

以下の4つの事例において、さまざまな団体が、異なった選定基準に従って参加を要請されている（幅広く参加を求めたケースから、参加を限定したケースまで）。これら団体は、さまざまな段階で、ときにはかなり積極的に参加した。ただし、団体が参加したのは、パイロット委員会や技術委員会ではなく、テーマ別ワークショップである。提案議員および専門家が必ずこれに参加していたことは、この種の意見交換の機会が他にほとんど存在しなかっただけに評価される。

アヌシー

団体は、「都市計画と交通」と「道路と安全」というテーマを扱う2つのワークショップに参加した。参加が行われたのは、計画案策定の間段階、つまり、目標がすでに規定され、診断が済んだ後で、シナリオが作成される前の時点であった。各ワークショップで2回、会合が行われたが、そのうち1

回が団体に対して開かれたものだった。コンサルタシオンは、ほぼ輪郭の定まった計画案に関する情報の提供ならびに意見聴取の役割を主に担った。参加した団体は、自治体に対して提供されたリストに基づいて事業主体が選定した。

リール

団体とのコンサルタシオンは、自発性の原則に基づいて行われた。AOTUの広報担当者が、電話帳に掲載されているすべての団体（10頁ほどに及ぶ！）に電話でコンタクトをとった。連絡は、交通問題に関係があると想定されるあらゆる団体に対してとられた。ねらいは、アクター各自に責任感を持たせることで、要求を突きつけることに偏らない、建設的な雰囲気を醸成することにあった。

公開討論であれ、アンケートの返送であれ、ワークショップであれ、団体は自由に参加することができた。PDUチームは、参加する団体の数を制限せず、また何に参加するかという選択を操作しようとはしなかった。これらのワークショップは、さまざまなテーマについて、3ヶ月間、週1回のペースで実施された（「PDUの火曜日」と呼ばれた）。各ワークショップでは、議事録が作成され、議論の進展をたどることができた。

ミュルーズ

5つのテーマ別ワーキング・グループが形成された。参加者は、パイロット委員会のメンバー、ADEMEの代表、その他の団体、例えば交通利用者団体全国連盟（FNAUT）、二輪車活動委員会（CADR）、路上暴力撲滅連盟などである。各会合の前には、参加者に対して、議題および前回会合の議事録が郵送および／または電子メールで通知された。団体は、その要求を行うために、会合の場を大いに利用した。ワーキング・グループは、その活動をパイロット委員会に報告した。最終案はパイロット委員会が決定した。

2.2.3. 一般市民

「一般市民」は、制度的アクターや団体とは異なった意味合いを持つアクターである。ある個人が集会で発言するのは、自説を主張したいがためである。団体という形では、こうした個人的な利害や多様な選択を代表し切れない。したがって、コンサルタシオンというプロセスはこうした「一般市民」に向けた活動を用意しなければならない。これによって、広く一般社会に開かれた協議が可能となる。こうした開放の目的は、他の方法では参加することがなかったであろう人々に情報を提供し、引きずり込み、説得することである。これもまたPDUの重要な役割なのである。

ラ・ロシエル

住民との直接的なコミュニケーションは、計画案策定の全期間を通じて確保された。これは、大規模な公的イベントの際に議論の進捗状況の紹介や住民からの意見聴取を行う、意見仲介機関（relais d'opinions）によって支えられた。

ルール

団体との対話が盛んだったのに対して、「街では自分の車を使わない日」（2000年9月22日）の際に意見を聞かれた人々のうち、PDUを知っていると答えたのはわずか10%にすぎなかった。団体の参加は、それぞれの活動領域における利害、活動、問題などを取り込むことに役立った。しかし、行動の変化を促すような情報を広く提供することはできなかった。

2.2.4. 既存の地域民主主義機関

これらの機関は、PDUの前から存在し、PDUが実施に移されてからも存在し続けるものである。これらは、継続的に議論や提案が行われる場であり、考察への参加を確保するため有効に利用することができる。

地区評議会、地区委員会

「身近な民主主義に関する法律」によって、人口80,000人を超える都市には地区評議会を設けることが定められた（囲み記事参照）。この法律は、場合によっては以前から存在していたこれらの機関を法的に承認するものである。実際、市民が自分たちのコミュニティの政治に関わろうという意志は、かなり早い時期から表明されていた。例えばグルノーブルでは、最初の地区同盟の出現を第1次世界大戦の前にまでさかのぼることができる。

さまざまな局面でPDUを紹介し、議論することによって、住民たちを巻き込むことができる。住民たちは、交通問題の専門家ではないが、自分たちの地区をよく知り、よそ者には知るよしもない具体的な要素を示すことができる。

身近な民主主義に関する2002年2月27日の法律第20022-276号の抜粋：

「人口80,000人以上のコミュニティにおいては、コミュニティ議会は、当該コミュニティを構成する各地区のそれぞれに管轄地域を定める。

各地区は、コミュニティ議会がその名称、構成および活動様態を定める地区評議会を備えるものとする。

地区評議会は、地区または都市に関するあらゆる問題に関して、コミュニティの首長から諮問を受け、答申を出すことができる。コミュニティの首長は、地区に関係する事業であって、とりわけ都市政策として行うものについて、その立案、実施および評価に当該地区を参加させることができる。

コミュニティ議会は、地区評議会に場所を与え、およびその活動のため各年度に予算を配賦することができる。

人口が20,000人から79,000人までのコミュニティは、この規定を適用することができ・・・」

その他の恒久的な協議組織：開発評議会、諮問委員会

その活動領域がより広い範囲をカバーするような協議の場が存在する。これには、「共和国の国土行政（ATR）に関する法律」によって公認された諮問委員会や、「持続可能な国土整備のための基本法」、いわゆるボワネ法によって設置された開発評議会（経済、社会、文化、団体の領域における代表から構成される）がある。

公共交通パートナー委員会

また、SRU 法により、公共交通パートナー委員会が設置することができるようになった。これには、利用者団体や公共交通同業組合組織などの代表が参加する。

2.3. どのように？

コンサルタシオンは「オーダーメイド」のプロセスである。たしかに、あらゆるプロジェクトに共通する点を指摘することは可能である。それでもやはり、さまざまな PDU の分析から、地域的特性に基づく多様なアプローチが確認される。

協業を確保するためには、各自が自らのポジションを明確にすることができるような枠組みを構築する必要がある。各アクターは、自らに与えられた立場において、その課題を表現し、下される決定の意味を理解できなければならない。したがって、PDU を担う自治体は、設置すべき組織と手段を早い段階で計画し、対話の継続性が確保されるよう努めなければならない。コンサルタシオンは、プロジェクトの発端からその帰結が見越されていればいるだけ、高い効果をあげる。しかし、多くのアクターと対話するという目標を追求すればするだけ、多くの時間や人材、費用がかかってしまう。

まず始めに、PDU に必ず参加させなければならない制度的アクターを同定し、そのグループの活動様態を決定しなければならない。次に、各種団体や市民の参加の様態を規定する。こうした参加の枠組みが決定した後は、活動のルールを定め、主要な与件である「時間」の中にすべてを組み込まなければならない。そして、プロセスの全体をすべての参加者に周知徹底し、理解してもらわなければならない。

2.3.1. 主たる要素としての提案者

コンサルタシオンは、何よりも人間関係に左右される。その成功は、そこで用いられる手段以上に、この人間関係の質にかかっている。加えて、それが「もたらされる」やり方も重要である。つまり、PDU を提案する者の人間性、その政策的妥当性、そのカリスマ性、プロジェクトに賭けるその意気込みが、これまで支配的だった縦割りの方法を乗り越えるために必要なダイナミズムを生み出す主たる要素なのである。また、人々は自らが選んだ議員と直接的な関係を持つことをますます望むようになってきている。彼らは議員と自由に議論することを望んでいるのである。

提案議員もまた、しっかりとした専門家チームに頼ることができなければならない。専門家チームが中心的な役割を果たすためには、問題および計画に関する知識に加え、関係者のニーズを分析し、プロジェクトを提案する能力を備えていることが必要となる。また、専門家チームは、補足的に外部の評価に頼ることができるのみならず、合意の形成には不可欠な、対立的な評価を利用することができるものでなければならない。最後に、専門家チームは、適正な期限内（数日間）に、あらゆる要請に対して、筋道の通った回答を提示しなければならない。というのも、人々は望んでいるのは、あらゆる要求がかなえられることではなく、要求が受け入れられなかった場合に、きちんと説明を受けることなのである。

アヌシー

PDU を提案する者の人間性が重要であることは、この事例によく示されている。というのもアヌシーでは、プロジェクトの主導者であった議員が死亡したことによって混乱が生じ、しばらくの間、コンサルタシオンのプロセスが中断してしまったのである。

ラ・ロシェル

各集会は、交通担当の助役が統率し、PDU 担当の専門家、交通部長、PDU 担当者がこれを補佐した。

リール

都市圏共同体の交通問題を担う議員を補佐するため、PDU チームが設置された。また、そのメンバーがコンサルタシオンのための集会を統率した。

ミュルーズ

計画主導チームは、ミュルーズ都市圏の都市計画局と「ムッシュューPDU」と呼ばれた議員から構成された（筆頭助役が、交通当局の副長、運営会社の社長、交通局の局長を兼任した）。

2.3.2. コンセルタシオンを運営すること

多くのプロジェクトは、パイロット委員会を基礎とする、類似した管理体制を有している。パイロット委員会は、PDU の策定への参加が義務付けられている者たちで構成され、交通問題に詳しいパートナーたちとともに、コンサルタシオンの制度的な部分を担っている。パイロット委員会は、意思決定機関と考えてよい。また、これを補佐するものとして、PDU のために動員された専門家たちからなるワーキング・グループがある。

すべての都市圏は、上のような基本組織のほか、地域政治に関わりたいと望む各種の団体や個人の意志にも答えなければならない。参加の方法は、意欲の高さに応じて、さまざまな形をとり得る。例えば、公開集会、フォーラム、テーマ別ワークショップでの作業などが考えられる。

最後になるが、PDU への反対者が常に存在することを忘れるわけにはいかない。野党、交通問題に関して別の選択を支持する団体、大規模インフラ・プロジェクトに関係する沿線住民などである。これら反対者に意見表明の機会を与えないと、そうした異議申立てが阻害要因になってしまう可能性がある。加えて、彼らが提起する問題は、計画案の改善に資するものであるかもしれない。

2.3.3. 活動のルールを決めること

コンサルタシオンが広がれば広がるほど、そのルールを明確にし、全員に理解してもらう必要性も高くなる。前もって明確な取り決めがなければ、コンサルタシオンの成果やその利用は、容易にデマゴギーに変質してしまうだろう。分かりやすさは、対話の質と課題の透明性にとって不可欠な要素である。それゆえ、次のような疑問に答え、さまざまな誤解を避けなければならない。

－だれが推進しているのか？ だれが決めるのか？ だれが議事録を作成するのか？ だれが承認するのか？

－何をしようとしているのか？

－だれが参加するのか？ 参加者は、コンサルタシオンに何を期待しているのか？

－コンサルタシオンは、計画案の策定プロセスにどのように組み込まれているのか？

－意思決定プロセスとの関係はどうなっているのか？

－やりとりの中で明らかになった意見、対立点、見解は、どのように活用されるのか？

－決定の際、最終的な案を選定するプロセスはどのようなものか？

したがって、コンサルタシオンに対する期待とその成果との食い違いを減らすためには、次の問いに答えなければならない。表明された意見は、どの程度、決定に影響を与えるのか？

ルール

PDU 主導チーム（議員と専門家）が示した意欲と彼らが果たした役割のおかげで、コンサルタシオンは好意的に受け止められた。あらゆる参加者が、コンサルタシオンはうまく進んだと考えている（活発なやりとり、透明性、異なる意見を尊重し、よく耳を傾けること、その他）。しかしながら、コンサルタシオンという行為の帰結や有効性に関して、諸団体の意見は食い違いを見せた。交通問題に詳しくない団体（市民団体やゼネラリストの団体）にとっては、コンサルタシオンは情報源として、また啓発の機会として機能した。しかし、PDU の課題に詳しい団体や特定テーマに関する専門家の団体（活動家の団体や職業団体）にとっては、目標が明確に規定されなかったことが、フラストレーションを引き起こすことがあった。つまり、PDU チームがこのプロセスに暗黙裡に前提していた役割を、彼らの期待が上回っていたのである。そのため、活動家たちの団体は、コンサルタシオンが、自分たちの提案をまったく受け入れることなく、参加したという事実だけを確保するための「操作」にすぎないという印象を受けた。また、職業団体は、その持っているすべての知識や能力を発揮する機会がなく、こうした参加のやり方では、自分たちが生かされていないのではないかと考えた。

2.3.4. 成功に必要な時間について

時間は、コンサルタシオンというプロセスに成功をもたらすために不可欠なファクターである。さまざまなアイデアが熟すためには時間が必要である。これまでのPDUは、その策定に少なくとも2年を費やしている。この2年という時間が、拙速に陥らない最短の活動期間である。これ以下では、最終案の質が損なわれたり、アクター全員によるその承認に悪影響が及んだりということがある。また、PDUには、法律や予算プログラムの規定、あるいは地域政治に関わる理由から、必ず一定の期限が設けられている。LAUREは当初、交通当局に対して、PDUを承認するための期間を、意見聴取や公的審査を含めて3年と設定していた。しかし、この期限を守ることができた地方公共団体はほとんど見られず、それゆえこの法律は改正され、期限は延期された（1999年12月30日から2000年6月30日へ、次いで2001年6月13日へ。また、2003年12月13日までにSRU法に準拠することが義務付けられた）。

したがって問題は、策定にかかる時間を法的な期限におさめることである。とくに注意しなければならないのは、決定の遅延や中断、あるいは地域アクター間での役割分担のやり直しを引き起こすような出来事である。その良い例が、選挙である。PDUが2001年3月のコミューン議会選挙までに承認されたケースであれ、プロセスが数ヶ月にわたって中断されたケースであれ、新しいチームを形成し、SRU法の要求（安全性、料金、決定スケジュールなど）を取り入れるのには時間がかかった。

ラ・ロシェル

コンサルタシオンで常に配慮されたことは、住民に意見表明を促がすことであった。都市圏共同体は、地域での催しやイベント（展示フェアや「街では自分の車を使わない日」）を利用して、情報提供の機会を増やした。接触した人々の数は2,500人と見積もられている。しかし、対象を広げれば広げるほど、情報提供にとられる時間が増え、時間が死活的な要素となる。

リール

PDAに最も好都合の要素が時間だった。大気およびエネルギーの合理的利用に関する法律が規定する期限以外には、いかなる制約も見られなかった。この都市圏は、すでに大規模な公共交通インフラを有しており、問題はこの既存の手段をいかにうまく活用するかということにあった。コンサルタシオンは、1年以上にわたって続けられ、アイデアの形成と、その熟成が繰り返された。その結果、次のことが可能となった。

－アクター間の関係が深まり、問題や各自の役割への理解が進んだ。電話を使って団体をフォーラムへ招くため、フルタイム職員1名が1ヶ月間この作業にかかりきりになったが、郵便でこれを行う以上に問題点をうまく説明することができた。また、最初の反応を知ることができた。

－修正を繰り返して練り上げることができた。団体とのコンサルタシオンは、議員の委員会およびパイロット委員会の活動と並行して行われ、一方の考察が他方の活動に貢献した。

2.4. どのような背景で？

いかなる目標を有するコンサルタシオンであろうと、それを行うためには、その遂行のための枠組みを事前に検討し、また、課題や利害、政治的対立、さらには過去のプロジェクトの際の対話に鑑みて、プラスとマイナスの要素を同定しておくことが必要である。

2.4.1. 政治的背景

地域の政治的背景に留意することは、コンサルタシオンを行う上で不可欠の要素である。PDU は、事業主体にとって安全無害なものではない。下の4つのケースのすべてにおいて、これまで顔を合わせることのなかったパートナーたちが、議論し、意見を交換する機会を持った。コンサルタシオンは、状況を打開する糸口ともなるし、野党が計画を誹謗する機会ともなる。したがって、PDU は、交通問題とまったく関係のない対立、のみならず衝突が露わになる場となる可能性がある。といっても、コンサルタシオンは避けるべきであると言いたいわけではない。議論が建設的に行われるための条件を設置すべきであると言いたいのである。次の通り、さまざまな問題を考えておかなければならない。

- －都市圏レベルで共通の利害はどのようなものか？
- －コミュン連合体の各メンバーの個別的利害はどのようなものか？
- －信頼関係を構築するために不可欠な中立性を得るための条件をどのように確保するか？
- －コンサルタシオンはいかなる形で行うべきか？ パートナー全員にとって正当性を持つ統率方法はどのようなものか？
- －実施中の関連プロジェクトの影響はどのようなものか？
- －地域に適したコンサルタシオンのやり方はどのようなものか？

アヌシー

状況が複雑であることはすぐに明らかとなった。問題は、限られた財政的枠組みの中で、都心部、都市近郊のコミュン（企業密集地と一戸建て地域が共存する）、人口増加中の農村部のコミュンでそれぞれ異なる利害をいかにして調整するかということにあった。政治情勢は緊迫しており、交渉の余地が限られていることから、技術的診断にコンサルタシオンの議論を集中させるという選択がなされた。これにより、地域的な対話を促進することができた。議論は専門家たちが行い（PDU プロジェクト・リーダーが統率し、技術コンサルタントが補佐した）、決定は議員が下した。団体はほとんど参加しなかった。

ラ・ロシェル

ラ・ロシェルでは、意見仲介機関が半制度的な役割を担い、コミュン側に対抗する勢力として機能しているように思われる。そのため、交通問題に関するコミュン間の合意を探ることは、住民との対話に対して二次的な扱いを受けている。しかし、このように、コミュンの議員の頭越しに、市民と直接的な接触を図ろうとすることは、これら議員たちが地域政治における阻害要因と化してしまう

危険をはらんでいる。

リール

ここでは、古くからコミューン同士の連合が行われている。PDU においては、とくに団体に対して配慮がなされた。この地では、団体の活動がきわめて活発であり、計画の川上でその意見が十分に聴取されなかった場合、対抗勢力となる可能性があると考えられている。したがって、PDU は、まずフォーラムを実施することから始められた。これには、公的機関や業界機関と並んで、すべての団体が出席した。

ミュルーズ

PDU 策定が最初に試みられたのは 1991 年のことである。しかしこれは失敗に終わった。当時ミュルーズの AOTU (SITRAM) が掲げた主たる目標の 1 つは、公共交通網を開発し、いくつかの恵まれない地区の都市への成長を促進することであった。SITRAM は、交通部門専門のコミューン組合でありながら、その PDU を、たんに交通に関わる計画ではなく、都市開発プロジェクトとして提示したのである。しかし、都市交通区域 (PTU) には、この都市圏に存在する 19 のコミューンのうち 16 しか加わらなかったため、SITRAM は、他の自治体との協力を模索しなければならなかった。これはデリケートな作業である。というのも、中心都市と他のコミューンとの間には政治色に違いがあるからである。結局 PDU は放棄されたが、こうした状況の中で、この都市圏のコミューン組織の多くは、都市開発プロセスに参加するというより、その主権を奪われるように感じていた。1999 年、AOTU は新しい PDU に着手した。しかしながら、提案されたプロジェクトについて合意を得る前に、まず、交通に関するコミューン間の管轄について合意を探らなければならなかった。

2.4.2. コンセルタシオンに関する地域の風土

住民を始めとする諸々のアクターがどれだけ参加するかということは、コンセルタシオンに関する地域的な経緯および風土に左右される。制度的アクター、専門家、あるいは市民において、状況に応じて、さまざまなコンセルタシオンの習慣が見られる。また、コンセルタシオンのやり方は、地域的背景ならびに追及すべき目標によっても変わってくる。

制度的パートナーのほかに、どれだけ団体や業界が参加しているかということも、それぞれの PDU によって異なる。たしかに、こういった団体の性質が多様であることから、コンセルタシオンは複雑さを増すかもしれない。しかし、これらアクターの参加は、コンセルタシオンに新しい側面をもたらしてくれる。

すべての団体が同じ意味合いで「コンセルタシオン」という言葉を理解しているとは限らないし、同じ熱意を持って取り組むとは限らない。情報提供を望んでいるゼネラリストの団体と、専門的な能力を有し、意思決定プロセスに関わりたいと考えている活動家の団体や職業的な団体との間では、問題

の性質は異なってくる。

アヌシー

団体とコンサルテーションを行う習慣が根を下ろしておらず、PDU のケースでも、制度的アクターや業界とのコンサルテーションが主であり、関係する自治体において、議員と専門家との間に共通の足場を形成することが課題となっていた。交通当局の代表者によれば、この目標は達成されたということである。

ラ・ロシェル

議員たちは、昔から、都市の整備・管理の問題を公開討論に付すことを行ってきた。したがって、PDU の際のコンサルテーションも、そうしたしっかりと根付いた文化を背景に行われた。また、意見仲介グループも他の都市圏よりずっと多い。

リール

この都市圏には、産業史に根差す活動家の長い伝統があり、活発に活動するよく組織された団体が多数存在する。したがって、団体に配慮しないことによるリスクは、アクターとして引き入れることによるリスクよりはるかに高い。こうした幅広いコンサルテーションを行うことは、PDU の課題の性質それ自体にもまして、成功のために不可欠の条件となっている。

ミュルーズ

最初の PDU が失敗に終わった後、国が実施した説明会によってコンサルテーションに対する理解が進んだ。DDE は、この失敗を機に、多くの組織（DDE、知事、CETE、ADEME、SNCF、病院センター、その他）が参加する最初の集会を組織した。こうした開放によって、その事業推進効果が理解されたコンサルテーションは、2 回目の PDU の策定にあたって留意すべき課題の 1 つに数えられた。

2.5. いつ？

計画発進時にスケジュールを設定することは、時間という要素に配慮するためにも強く推奨される。スケジュールを明確にすることによって、各段階の首尾一貫した連携が確保され、最後の最後になってその場を取り繕うための作業を行うといったことを避けることができる。この種の作業は、他の活動との整合性を欠くものであり、全体の明快さを損ねる可能性がある。したがって、真のコミュニケーション戦略を練り上げ、PDU の各段階の円滑な実施にかかる時間、ならびに、それぞれの段階において、動員すべき人員と適切な手段を事前に規定する必要がある。

PDU への着手の決定からその承認までのプロセスは、次の通り 8 つの段階に分けることができる。

- プロセスへの着手
- パイロット委員会および技術委員会の設置

- 診断
- 複数のシナリオの作成
- 計画案の決定
- 公法人に対する意見聴取
- 公的審査
- 計画案の承認

PDUに関するCERTUの指針では、対話の共有という観点から、段階的な目標の設定と諸手段の整合性の確保の必要性が強調されている。なお、経験的に言って、上の8つの段階は、下の通り、さらに大きく3つの段階にまとめることができる。この3つの段階は、コンサルタシオンのプロセスをうまく特徴付けるものである。

- 診断
- 計画案と公的審査
- 計画の実施

こうしたフェーズ分けから、コンサルタシオンにおいて、明確に異なる2つの段階が存在することが分かる。すなわち、公共団体による計画案の決定の前とその後である。診断および計画案の段階では、コンサルタシオンは、「推奨される」ものである。それは、策定途上の計画案に関する対話を促進する。公的審査の段階では、コンサルタシオンは「義務的な」ものとなり、ここで最終案についての議論が交わされる。この最後の段階では、コンサルタシオンは、公的審査という規則的な枠組みの中で行われる。一方、先の2つの段階（診断および計画案の段階）では、コンサルタシオンは、明確なルールなしに行われ、いかなるモデルにも依拠できない。

2.5.1. 診断

診断は、事業主体が行う。これは地域的課題を対象とする分析であり、さまざまな制約要因ならびに諸資源の状況に基づくものである。この診断により、PDUの方針と目標を設定することができる。

下のすべての事例において、交通当局は、制度的パートナーの参加を確保している。職業的アクターおよび団体に対する議論の開放は必ずしも行われているわけではない。しかしそれは、診断の中身を豊かにするために欠かせない条件である。また、こうした開放によって、分析の諸要素を共有することができ、計画の決定段階への移行が円滑にいく。こうした問題の抽出の段階に住民を参加させることで、交通当局は、PDUの総合的な使命、すなわちLAUREのそれに直接的に資する手段をこれら住民たちに提供するのである。かくして、住民は、将来のプロジェクトの推進者の1人となる。

診断は、事業主体が解明したいと望むものに応じて、さまざまな領域をカバーする。したがって、コンサルタシオンの形態も、これに合わせなければならない。逆に、コンサルタシオンが、診断の内容

に働きかけ、将来の考察のムードに潜在的な影響を与えることもある。

アヌシー

交通問題に関する既存のデータはほとんど存在しなかった。そのため診断は、高い専門性が要求されるプロセスと考えられた。諸々の関係者（議員および専門家、運送業者、タクシー、警察、憲兵、経済団体、地域圏、県、SNCF など）に開かれた技術委員会が設置され、診断の実施が統率された。しかし、技術委員会には、検討機関としての役割を果たすだけの規模が備わっていなかったため、診断は主に技術グループの仕事となった。技術グループは、連合区の交通問題担当者、バス網のディレクター、予備診断の際に指名された技術コンサルタントから構成された。また、議員も技術委員会ならびに技術グループに出席し、検討に加わった。

ラ・ロシェル

ラ・ロシェルでは、数年前から、環境問題、なかでも都市交通問題に関する啓発が行われてきた。したがって、市はこのテーマの手法に関して豊かな経験を有している。また、すでに多くの調査が実施されており、診断のテーマは、他の PDU のようにさまざまな知識を得ることではなく、できる限り多くの人々の参加によって診断を練り上げることであった。加えて、議員たちも、団体や地区委員会の代表がテーマ別グループに参加することを望んでいた。かくして、議員たちは、利用者たちの日常的行動に関する貴重な知識を確保することができた。

リール

都市圏共同体は、同時に 2 つのタイプの診断を実施した。一方は、交通問題を中心とした技術的な診断であり、他方は、住民の日常生活に対する都市交通の影響（環境、生活の質、保健、その他）に関する診断である。次に掲げる 2 つの活動によって、社会的なデータを手に入れることができた。

－SOFRES に委託した世論調査：これにより、リール都市圏の住民が直面している交通問題、ならびに PDU の枠内で計画されるさまざまな活動に対する彼らの考え方が明らかとなった。

－交通フォーラム：これには、地域圏に存在する 200 近くの団体（消費者団体、各種交通手段の利用者団体、障害者団体、交通安全団体など）、制度的および職業的組織（経済団体、商業者連盟および手工業者連盟、タクシー連盟、活動地区管理者など）ならびに組合組織が招待された。

つまり PDU は、できる限り多くのパートナーとのコンサルテーションに基づくべきであるとされていた。住民代表機関（利用者団体など）の参加は、交通システムに対する理解を促進し、また、アクター全員による最終案の承認を可能とすることをめざすものであった。リールでは、コンサルテーションを行動の変化を促がす手段として考えよう意図が、すでに川上の段階から明白に示されていた。

ミュルーズ

最初の PDU の試みで直面した問題を受け、AOTU は、とりわけ都市圏のアクター全員との対話に配慮することになった。AOTU は、診断の段階からコンサルテーションを実施した。5 つのワークショップが開催され、議員、制度的アクター、団体がこれに参加した。ここで扱われたテーマは、「道路網および

駐車の運営」、「汚染を引き起こさない方法」、「環境と自動車との関係」、「都市計画」、そして「戦略」である。この「戦略」ワークショップは、総合的な目標、活動の方針、シナリオ、補足的な調査の目的を規定するため、横断的な考察を行うものであった。

2.5.2. シナリオと計画案

前もっていくつかのシナリオが準備されることもあれば、それが作成されないこともある。いずれにせよ計画案は、診断の方針ならびに社会・経済・政治・都市計画的な背景に適合したプロジェクトを提示するものである。

課題を掘り起こす段階では、コンサルタシオンの相手は決定者たちに限られていることが多い。しかし、シナリオの策定段階では、あらゆるアクターの参加が要求される。住民たちをこの段階に参加させることは、すなわち彼らを活動手段の選択に関わらせることを意味する。これは、より一般的に言えば、個々のPDUの使命、すなわち地域当局のそれに影響を与える可能性を住民たちに与えることである。

コンサルタシオンは、このレベルでもやはり、先行する段階における対話と切り離すことができない。というのも、診断の際に実施されたコンサルタシオンは、参加者たちの間に強い期待を生み出すからである。つまり参加者たちは、シナリオの選定に関与することを望むことになる。計画案の段階になって、彼らの参加を見直すことは困難である。

ラ・ロシェル

診断の段階において行われた対話は、シナリオ作成段階においても継続され、より幅広いコンサルタシオンが実施された。重要なプロジェクトの場合、常に参加が求められる200ほどの対話者（意見仲介機関、団体の代表、専門家、その他）のほか、さらに200のパートナーが作業に加わった。この「グループ400」は、議員と住民の仲立ちをするものであり、その役割は、通常の団体の代表のそれより広いものだった。グループ400は、それぞれ「交通安全とモビリティの改善」、「生活環境」、「商業と都市部の活性化」、「荷物の配達」、「優先的交通」、「都市開発」および「情報提供とコミュニケーション」を扱う7つのテーマ委員会に分けられた。

次に、これら7つの委員会の作業に基づくシナリオが「グループ400」の全体会合に提示された。シナリオの提示は一般市民に対しても行われた（展示フェア、公共交通週間、コミューン議会、地区委員会などにおいて）。提示されたシナリオは、「水の流れ」（否決されたシナリオ）、「自動車交通の再配分」、「代替交通手段の優先」の3つである。

また、4つの地区集会在催され、都市圏共同体の18コミューンの議員と行政客体が参加した。

ミュルーズ

ほとんどのアクターが、ミュルーズ都市圏の都市計画局が調整役を務める活動に定期的に参加した。

シナリオの策定、次いでその公開は、合わせて5ヶ月間にわたって行われた。この活動は、次の通りいくつかのフェーズに分けることができる。

－5つのテーマ別ワークショップの統一集会（2回）：この集会では、調査チームの提案に関する評価作業が行われた。

－パイロット委員会の集会（1回）：これは、計画案ならびにワークショップでの指摘を把握するためのものである。

－あらゆるコミュニケーションならびに地域アクターに対するコンサルタシオンの拡大フェーズ：ここでは、作業には参加していなかった2つの団体、すなわち「アルザス・ナチュール (Alsace Nature)」と「フランス障害者協会」が参加した。提案されたシナリオは、あらゆる交通手段を推進する「マルチモーダル」と自家用車に代わる交通手段を推進する「エコモービル」の2つである。この3つ目のフェーズは、「戦略」ワークショップによるコンサルタシオン総括によって終了した。

最終的に採用されたPDU案は、提案された2つのシナリオのいずれか一方ではなく、両者を組み合わせたものとなった。かくして、過度に専門的な議論を避け、団体の参加を確保したことで、提案された活動に革新的な性格を付与することができた。ここで採用された交通政策は、速度の制限、安全、汚染に関して根本的な変化をもたらすような意欲的なものとなった。

2.5.3. 公的審査

公的審査は、PDUプロセスにおいて義務的な手続きである。これは、計画案を、聴取された公法人（国、コミュニケーション、県など）の意見とともに住民に委ねるものである。その機能は、評価、提案、反対案を開示および聴取し、最終的承認に必要なあらゆる情報を当局に提供することにある。公的審査は、明確な規則に則って実施され、第三者である審査委員が遂行する。審査委員は、この作業の後、個人の資格で意見を表明する。計画案が複雑である場合、複数の審査委員からなる審査委員会を設置することができる。公的審査は、市民の防衛という考えに基づいており、PDU策定の流れの中で特異なポジションを占めている。

公的審査は、長い間、整備計画の策定においてコンサルタシオンが行われる唯一の機会となっていた。現在でもなお、公的審査は避けて通ることのできない手続きではあるが、とりわけSRU法が施行されて以降、より一層開かれたプロセスの中に組み込まれることになった。SRU法は、その実施を交通当局に委ねることで、法的手続きとPDU策定の連携を強化した。以来、公的審査は、計画案の承認に先立つ最後のコンサルタシオンの場となった。

事業主体がPDU策定の枠組みを決定する時、公的審査の日時もすみやかに決定しなければならない。公的審査では、課題および問題点が深く議論された後、それらの理解に資する明快な情報が市民や審査委員（会）に供される。公的審査の日時を決定するには、いくつかの基準を満たさなければならない。例えば、関係者が出席できること、住民側の都合、公報への掲載期間、審査委員の指名期間などが考慮される。

公的審査の後、審査委員（会）報告書が公にされる。報告書は次の2部からなる。

- 審査の経緯の紹介：この中で、審査委員は、法律に従ってどのように審査が行われたのかを説明する。市民の意見は要約して紹介し、必ずしも個々の意見を掲載する必要はない。
- 審査委員の個人としての意見：審査委員は、自分の意見（賛成、留保付きで賛成、あるいは反対）を明示的に表明しなければならない。当該PDUの問題点を指摘する留保を伴った賛成の場合、これは反対に準じるものと見なされる。

交通当局は、こうして出された意見を、承認に付すべき計画書に統合すべきか否かを選択することができる。というのも、交通当局は、必ずしも審査委員の結論に従う必要はないからである。ただし、従わない場合、交通当局は、その決定に、計画案に修正を加えない理由を付す必要がある。一方、計画案に根本的な修正を施す場合、新たに審査を行わなければならない。

審査記録簿のコメントは、PDU実施の際に利用すべき貴重な情報源である。交通当局の中には、審査委員報告書とともに、審査記録簿の分析を行うものもある。市民は自動車交通の減少という目標に対して一般的に好意的である。意見は、公共交通、自転車、騒音の低下に関する意欲的な施策に関するものが多い。

また、いくつかの交通当局は、審査記録簿に含まれる意見に回答し、審査に参加した市民との対話を試みている。この作業は義務的なものではないが、結果的に、市民が表明したさまざまな問題によりよく配慮することが可能となる。実際、市民にとっては、その意見の利用のされ方が不満の種となる場合がある。市民たちは、必ずしも自分の意見に賛成してもらうことを望んでいるわけではない。しかし、いかなる反応も返って来なければ、公的審査はそれほど役に立つものではないという印象が芽生えてしまうかもしれない。

ラ・ロシェル

コミュニケーションに関する一貫した努力、ならびに手続きの全期間を通じて直接的な意見表明を行い得るための条件を設置しようという意欲により、公的審査は、たんに唯一の情報源であるという以上の役割を果たしている。ここでは、公的審査が、計画案に反対する理由を表明する公式の場となっており、反対意見の表明が完全にプロセスの一部に組み込まれている。

リール

都市圏共同体は、公的審査で集められた情報を活用しようと考え、郵送された意見と審査記録簿に記載された意見の分析をINRETS（国立運輸・交通安全研究所）に委託した。この作業は推奨すべきものである。なぜなら、これによりAOTUは、PDU実施の際に、社会的ニーズをどれだけ考慮すればよいのかを明らかにすることができるからである。

2.5.4. PDUの実施およびモニタリング

PDU で定められた諸活動の実施ならびにその影響のモニタリングは、いずれもコンサルタシオンの実施を必要とする公共行為である。というのも、PDU の活力が途中で失われ、プログラムの効果が失われることがあってはならないからである。公共交通専用インフラの建設であれ、歩行者または自転車向けの整備であれ、交通や駐車料金体系の場合であれ、策定段階で着手された対話は、プロジェクトの完了まで継続し、必要な場合、プロジェクトの全体的な枠組みの再確認を行うものでなければならない。

また、大気およびエネルギーの合理的利用に関する法律（LAURE）は、5年後にPDUの評価を行うよう定めている。いくつかの都市圏は、計画案の策定に加わったパートナーから構成される交通監視所を設置した。これにより、活動の進捗状況のモニタリング、効果の測定（目標達成度の確認）およびPDUの中身を調整する必要があるか否かの確認を行うことができる。こうしたモニタリング作業は、諸々の団体とのコンサルタシオンに基づいて行わなければならない。また、その結果を、総括的な形で住民に提供することも考えられる。これによって、住民は、真の改革推進者となるだろう。

ルール

唯一技術委員会だけが、プロジェクトの進捗を把握するために定期的に会合を開いている。PDU の提案議員は、この段階を通じて、とくに団体とのコンサルタシオンを継続しなければならないと考えている。一方、団体側も、その信頼性を確保するためにもコンサルタシオンを継続すべきであり、それを時期的に限定された作業とすべきではないと主張している。突然の停止は、今後、別のプロジェクトやPDUの改正などの際に行われるであろうあらゆる対話の試みに悪影響を与える可能性がある。

3. ツールおよび支援手段

この章では、コンサルタシオンのツールならびにその実施を支援する諸手段の一覧を示す。これらの多くは、4つの都市での経験に基づくものである。

コンサルタシオンは、その手続きの全体を行動計画に組み込み、PDU 策定の諸段階に合わせてスケジュールを調整しなければならない。こうした行動計画によって、各種ツール間の連関を規定し、コンサルタシオンの時と場所を設定することができる。また、多くの訪問者を集めるようなイベントの予定に合わせて調整することもできる。すべては、地域的背景やコンサルタシオンの目的に適合させなければならない。

それが内部の者であれ、外部のコンサルタントであれ、専門家に任せることは非常に有効である。それゆえ、こうした担い手の選定は、コンサルタシオンの費用が PDU 予算と見なされるよう、十分に早い段階で行わなければならない。

各シートは、それぞれ1つのツールに対応するものであり、まず次のような利用指標が示されている。

- 関係する段階：診断、シナリオおよび計画案、実施、モニタリング
- 対象者：制度的アクター、団体、地域民主主義機関、一般市民
- コミュニケーションのタイプ：情報提供、意見聴取、対話
(複数のタイプに関わる場合、最も重要なものに下線を引く。)

次に、以下4項目についての記載がある。

- 役割とメリット
- 実施条件
- デメリット
- 事例

3.1. ツールのリスト

ツールは、実施したい活動の種類（情報の提供、情報の収集、あるいは議論や考察の促進）に応じて大きく3つに分類することができる。

▶情報提供ツール：

PDUのために設けられるツール：

シート1：ブックレットおよびパンフレット

シート2：展示会

シート3：基準書

シート4：啓発ツール・セット

シート5：インフォメーション・センター

シート6：映画

シート7：インターネット・サイト

既存ツールの利用：

シート8：メディア（新聞、テレビ、ラジオ）

シート9：自治体のメディア

▶住民から情報を収集するためのツール：

シート10：アンケート調査

シート11：インタビュー調査

シート12：公的審査記録簿

▶意見交換および考察のためのツール：

これらのツールは、狭義の意味でのPDU策定作業のためのものである。

シート13：公開集会

シート14：非公開集会

シート15：集会の議事録

シート16：試験事業

シート17：他の都市の事例

これらのツールは、対象となる市民、達成すべき目標、そのために採用する戦略を明確に規定する総合的なコミュニケーション計画に組み込まなければならない。また、ツールには、統一されたデザイン（ヴィジュアルやロゴなど）を採用し、すぐにそれがPDUプロセスに関わるものだと分かるようにする。なお、多くの都市圏は、その方針を明示するため、PDUに「ネーミング」を行っている。力強いスローガンであったり、市民に対する問いかけであったりするこうした公約的な名称は、ユーモラスに、あるいは形式ばった形で、交通問題、公共スペース、環境といったテーマを喚起している。

PDU の名称の例

都市圏	スローガン
ブザンソン	オキシジェナクション (Oxygénaction) [訳注：「oxigénation よい空気を吸うこと」と「action アクション」を結合した造語だと思われる]
ディジョン	快適に街で暮らすことを選ぶ
ラ・ロシェル	正しい方向へ進もう
ロリアン	うまい空気を吸うためには、うまく移動すること
ナント	移動可能な街と持続可能な街を両立させる
オルレアン	都市計画のための PDU
ポワティエ	ブルー・プラン
ルーアン	うまく移動するために公共スペースを分かち合おう
ツーロン	私は自分の町の方向を決める

シート1：ブックレット、パンフレットまたは資料

このタイプのツールには、集会の開催を告知するチラシから、PDU の内容に関する情報を提供する数頁のブックレットまでが含まれる。

－PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階

－対象者はだれか？ 全市民

－目的は何か？ 情報提供

役割とメリット：

これらのツールは、考察が始められる段階で、課題と問題を提示するため用いることができる。次に、PDU 策定の段階で、シナリオや採用された計画案を説明するために、その後の実施段階では、最終的な整合性を説明するために使用する。

薄くて取扱いが容易なため、これらのツールは住民に広く配布することができる。したがって、大規模なPRに向いている。また、ブックレットは、一般市民が長く手元に置いておくことができる。

実施条件：

他のすべてのツールと同様、このツールも総合的なコミュニケーション計画に組み込み、個々のイベント（展示会、集会、テーマ・デーなど）と連動させなければならない。ツールのデザインは、対象（主に住民）に配慮し、人目を引き、かつ分かりやすいものとしなければならない。専門家ではない人々にふさわしい内容と形式を与えるためには、それなりの作業が必要となる。専門的な言い回しや過度に複雑な地図資料は採用してはならない。

デザイン（内部または外部スタッフ）、製作（印刷）および配布にコストがかかる。また、製作および配布の期間に注意しなければならない。

デメリット：

大まかな情報しか提供できない。

事例：

アヌシー

ブックレットは、専用路線プロジェクトのために計画された集会において、メディアによって提供された情報を補完するために使用された。また、「街では自分の車を使わない日」において、PDU の目標に関する展示会を告知するために使用された。

ラ・ロシエル

「道半ばのPDU」というパンフレットが、診断情報とともに配布された。

リール

メディアと 60,000 部のブックレット（郵便受けへの投入）によって公的審査の集会在告知された。

シート2：展示会

展示会というツールによって、多様な情報を1箇所に集めることができる（メディアとしての役割）。また、展示会を開催することそれ自体が人々にアピールするものとなる。

－PDUのどの段階のためのものか？ PDUのプロセスがある程度進行した段階、または着手段階

－対象者はだれか？ 一般市民、団体、地域民主主義機関

－目的は何か？ 情報提供、場合により意見聴取および対話

役割とメリット：

展示会は、視覚的かつ人目を引く啓発ツールであり、たんなるパネルの設置から、マルチメディア機器の利用まで、さまざまな形態をとることができる。展示会は、単独の文書よりもずっと多くのメッセージを伝えることが可能である。また、訪問者が持ち帰ることができるようなブックレットを準備してもよい。

展示会では、娯楽的な要素を活用することができる。また、各種の対話的なツールを利用してもよい。例えば、コンピュータ端末や投票システム（シナリオを選ぶための）を設置したり、内容を熟知した専門スタッフを配備して、訪問者の質問に回答させたりすることが考えられる。

展示会は、より規模の大きい別の形態のイベント（フェア）に組み込んだり、公開集会と組み合わせたりすることもできる。

実施条件：

展示会の成功を左右するポイントは1つ、どのようなメッセージを伝えるのか、ということである。展示会の実施には、相当なコストがかかる。また、人手や準備にかかる時間も莫大なものとなる。会場は、戦略的な場所、例えば、人通りの多い場所（駅やショッピング・センターなど）や都市圏の主要施設などに設ける必要がある。また、住民に出会うためにこちらから出向く巡回式のものも考えられる。

展示会はタイミングよく告知する必要がある（メディアや掲示などで）。

デメリット：

市民の方から足を運んでもらわなければならない。

事例：

アヌシー

1999年の「街では自分の車を使わない日」において、交通問題に関する展示会と講演・討論会が大規模文化・商業施設で開催された。2000年の「街では自分の車を使わない日」でも、連合区が主体となり、都市圏内の複数のコミュニケーションの役所でPDUに関する展示会が実施された。このイベントは、連合区長を差出人とする郵便を全世帯に送付することで告知された。この郵便には、PDUを紹介するブッ

クレジットも含まれていた。

アヌシー・フェア（1999年9月）の際には、連合区とオート・サヴォア県のDDEが、「アヌシー生活圏におけるモビリティと交通」展を共同開催した。

ラ・ロシェル

1999年の展示フェアの際、交通当局がインフォメーション・スタンドを開設した。これは、7つの作業委員会によるシナリオ作成作業の成果を紹介するものであった。運営は、意見仲介機関のボランティア・スタッフたちが担った。

シート3：基準書

基準書は、PDU プロセスの特定の時点における考察内容を提示するものである。例えば、診断、シナリオ、決定した PDU 案（公的審査に付されるもの）、あるいは承認された計画案を紹介するために使用される。

- PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階
- 対象者はだれか？ 制度的アクター、団体、地域民主主義機関、一般市民
- 目的は何か？ 情報提供、場合により意見聴取および対話

役割とメリット：

基準書は、PDU プロセスの重要な局面において、提供可能な情報を総括して提示するものである。その役割は、対象となる局面によって異なるが、主な役割は、診断やシナリオを提示するとき、あるいは公的審査のツールとして使用するとき、コンサルタシオンを準備するというものである。したがって、基準書は、専門家ではない市民が PDU を理解し、適切な意見表明を行うことを助けるものでなければならない。また、承認された最終計画案に関するケースでは、その作成が法的に義務付けられている。

実施条件：

上の役割を果たすため、基準書にはきわめて多くの情報が掲載される（コメント、地図、グラフ、その他）。これは大量配布向けの情報提供ツールではないが、コンサルタシオンの妨げとならないよう、だれにでも理解可能な、明快かつ啓蒙的な内容にしなければならない。

デメリット：

基準書の作成には、かなり費用がかかる。それゆえ、配布が限定されるケースが多い。また、内容が複雑な場合は、読み通すのが難しくなる。

事例：

アヌシー

PDU が承認された際、アヌシー都市圏共同体の首長は、計画案の「紹介レポート」（約 70 頁）とその附属書である「技術資料」（約 50 頁）を限られた人々に配布した。この文書は、PDU プロセスの成果であり、情報の量と紹介の質のいずれにおいても高いレベルのものであった。

ニーム：

PDU を紹介する文書は、内容・形式の両面において、啓蒙ということを優先するものであった。この文書は、交通に関する主要な課題を大まかに説明した後、LAURE の 6 つの方針に対応するために実施する諸活動を、各段階（診断、計画案・・・）共通のフォーマットで示している。また、門外漢の読

者が専門家の使う難解な言葉に苦勞することがないように、使用されているすべての専門用語や略号(通過交通、出入交通、方向標示板、ゾーン 30、中心地連絡幹線道路、DVA、POS、PLH など) の定義が示されている。

シート4：啓発ツール・セット

啓発ツール・セットは、PDU の進捗状況に関する多くの情報を含む、さまざまなツールや文書を収めたパッケージである。これは、プレゼンテーションの質を高めるため、討論や集会の補助手段として使用される。

- －PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階
- －対象者はだれか？ 制度的アクター、団体、住民
- －目的は何か？ 情報提供、対話

役割とメリット：

このツールのメリットは、既存の、あるいはこれを機に作成された諸々のツール（ブックレット、資料、CD-ROM など）を組み合わせ、啓発に用いることができるという点にある。

PDU プロセスにおいて、すでに通過した諸々の段階にまとまりをつけるため、個々のイベント（公開集会や展示会など）で配布する。また、考察や議論を喚起するのにも役立つ。

手元に置いておくことができ、いつでも見ることができるというのも利点である。

実施条件：

ツール・セットの製作には時間がかかる。また、中身の情報だけではなく、パッケージそれ自体の質が、受け取ってもらうために重要なファクターとなる。

デメリット：

したがって、費用は馬鹿にならない。それゆえ、一般的に配布は限定される。

事例：

リール

フォーラムの開催時、10 頁の資料が各参加者に配布された。内容は、PDU とは何か、この手続きの目標、リール都市圏の背景などを説明するものであった。また、主要な予備診断情報（リール都市圏の特徴、公共交通、道路交通、自転車道路、歩行者道路、大気汚染および保健）も含まれていた。

シート5：インフォメーション・センター

このツールは、さまざまな種類の情報を多様な形態（説明パネル、技術情報、常設展示、アンケートの結果など）で訪問者に提供するものであり、プロジェクトに関するすべての情報を人目を引く場所に集中させる手段である。

－PDUのどの段階のためのものか？ すべての段階

－対象者はだれか？ 一般市民

－目的は何か？ 情報提供、意見聴取および対話

役割とメリット：

インフォメーション・センターの役割は、市民とPDU当局との間に継続的な結びつきを確保することである。この施設の運営は、訪問者の懸念に対する理解、その質問に対する直接的な回答、あるいは専門家への問い合わせを行うことのできるスタッフが担う必要がある。

この種の施設によって、市民は、必要な情報を手に入れ、自分のペースに合わせてPDUへの理解を深めていくことができる。また、自治体側は、住民の期待、懸念、疑問を知ることができる。

実施条件：

大勢の人を集めるためには、場所の選択が鍵となる。都市圏の大きさに応じて、さまざまなやり方が考えられる。例えば、制度的な場所（コミュニケーションの役所、既存の情報提供施設、公的審査の窓口となる場所など）や人通りの多い場所（ショッピング・センター、駅など）などに設けることができる。これまでの経験から言えば、センターの設置は大々的に広告する必要がある。

デメリット：

インフォメーション・センターの設置には、莫大な費用がかかる（スタッフ、会場、資機材など）。

事例：

ラ・ロシェル

情報提供は、あらゆる関係者が利用できる「PDU窓口」事務所によって確保された。

シート6：映画

すぐれた啓発手段である視聴覚ツールは、とくにシンプルかつ限られたメッセージの伝達に適している。

- PDUのどの段階のためのものか？ プロセスへの着手時、策定されたPDUを紹介するとき、実施段階
- 対象者はだれか？ 全市民
- 目的は何か？ 情報提供

役割とメリット：

映画は、生き生きとした、分かりやすいツールである。メッセージの内容や対象者に応じて、娯楽色や啓蒙色を強めるなど、さまざまな手法が考えられる。

PDU プロセスへの着手時には、課題について啓発するために使用できる。また、イベントや集会を活性化するのもに適したツールである。例えば、こうした映画のためにしばしば実施された路上調査は、観客たちに喜ばれた（観客たちは、インタビューを受けた人たちに自分の姿を投影した）。プロセスの最終局面においては、PDU でなされた選択について説明するためにこのツールを用いることができる。

実施条件：

シナリオは依頼者側と緊密に連携した上で作成されなければならない。シナリオの作成は、専門家が行うべき仕事である。この専門家の選定は、整備および交通問題の領域における過去の作品を見て行う。

上映時間は10分以内とする。

デメリット：

扱われたテーマを深く理解することには向かない。

事例：

ラ・ロシェル

PDUの問題を扱った映画によって、関係するエリアの状況を提示し、その後、可能な活動シナリオを紹介した。

リール

4本のビデオ映画がフォーラムで上映された。いずれも、リール都市圏における交通の実態を紹介するものであり、都市近郊に住む家族、都心部の公共スペースを他の利用者に占有されてしまった歩行者、道路網整備の恩恵を受ける自転車使用者などが映し出された。

ニーム

最初の「街では自分の車を使わない日」の際、ニームのDDEは、出勤に自家用車を使わないよう職員に命じた。そしてこれをPRするため、『仕事には自分の車を使わない』という啓蒙映画を製作した。この映画は、この活動のメリットと、それに伴って必要となること（相乗りを実施することや、自転車出勤者のためシャワーを設置することなど）を詳細に説明するものであった。

シート7：インターネット・サイト

コミュニケーションおよび対話の領域におけるインターネットの潜在能力から言って、もはやこれは無視できないツールである。現時点では、すべての世帯がこの設備を有しているわけではないが、自分の街の活動に関わりたいと望む人々の多くが、何らかの方法でインターネットにアクセスしている。

—PDUのどの段階のためのものか？ すべての段階

—対象者はだれか？ 全市民

—目的は何か？ 情報提供、意見聴取、対話

役割とメリット：

インターネット・サイトは更新するものであるから、プロジェクトの進捗に応じて情報を付加することができる。また、報告書や地図類のダウンロードも可能である。

インターネットにはだれもがアクセスできる。また、ますます使いやすさが増しており、きわめて多くの人がこれを利用している。

フォーラムやFAQなど、さまざまな形態での対話が可能である。

交通当局の公式サイトの中に設けるか、あるいは、新しくサイトを立ち上げてよい。

実施条件：

提供する情報は、常に更新しなければならない。

フォーラムを開設するためには、技術チームの中に、やりとりを仕切ったり、質問に答えたりする専門スタッフ（運営者ないし仲介者）がいることが前提となる。

接続手段を持たない市民がいまだ多く存在するため、公共のアクセス場所（市役所、図書館、インフォメーション・センターなど）を準備する必要がある。

デメリット：

インターネットを利用するには、情報機器にある程度慣れていることが必要となる。

事例：

イル＝ド＝フランス

一般的なインターネット・サイトは、団体や一般市民に向けて作られるが、イル＝ド＝フランスのPDUサイトは、PDUパートナー間（イル＝ド＝フランス地域圏設備局、交通当局、公共団体、その他の関係機関）の意見交換や対話のためのツールとしても設計されている。

グルノーブル

インターネット・サイトを通じて出される意見に対応するため、技術チームが強化された。契約職員が採用され、主な質問に回答することができるように教育が施された。こうした運営方法により、ネ

ット上での回答と、他の場所での発言との間に整合性を確保することができた。議員たちは、すべての質問と回答をレビューすることで、市民の疑問を把握することが可能となった。

シート8：メディア（新聞、テレビ、ラジオ）

情報提供媒体として不可欠な存在であるメディアは、公開討論の主要コンポーネントである。メディアは容易に利用でき、また、そのために大がかりな投資を必要としない。定期的な情報提供を行って、購読者や視聴者が習慣的に目を向けるようにしなければならない。

－PDUのどの段階のためのものか？ すべての段階、とりわけシナリオ、計画案、実施の段階

－対象者はだれか？ 一般市民

－目的は何か？ 情報提供

役割とメリット：

メディアの利用によって、多くの住民のもとに、じかに情報を届けることができる。

内容や手続きに関する情報の提供、実施中の活動についての説明、あるいはイベントの告知（広告スペースを買うことで）を行うことができる。

メディアは、議論の場となり、そこで計画反対者が意見を述べることができる。

実施条件：

交通当局は、シンプルかつ戦略的なメッセージを込めたプレスリリースを定期的に作成し、スケジュールを立てて発表しなければならない。

デメリット：

交通当局側は、情報の書き換えをコントロールできない。

事例：

リール

計画発進時に実施されたフォーラムは、地域メディアの中継を企図したイベントでもあった。当時のリール市長であり都市圏共同体の首長でもあったピエール・モロワもこのイベントに参加した。

シート9：自治体のメディア

交通当局や関係する地方公共団体が作成する公報やニュースは、住民との定期的なつながりを確保するものである。このタイプのメディアを利用すべきなのは誰の目にも明らかである。このツールによって、PDU の進捗状況を定期的に知らせるとともに、日常的に購読者と接触することができる。

—PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階

—対象者はだれか？ 一般市民

—目的は何か？ 情報提供

役割とメリット：

公報は、住民が習慣的に目を通す、身近ですぐれたメディアである。

一般的なメディアと異なり、自治体は、提供する情報を完全にコントロールすることができる。したがって、プロセスの特定の局面や個別的な案を集中的に取り上げることができる。

その発行ペース（月 1 回または半月に 1 回）は、プロセスを継続的にフォローすることに適している。

実施条件：

このメディアの利用には、自治体の技術部門と広報部門との間に、PDU プロセスに関する連携が確保されていなければならない。

デメリット：

このタイプのツールには中立性が欠けている。これは、既存体制の政策チームのためのコミュニケーション・ツールである。どれだけ客観的であろうとしても、提供される情報は、偏向していると見なされてしまう。

事例：

アヌシー

連合区は、年 1 回、公報を出している。1999 年版では、PDU への着手が報じられた。2000 年版では、全 12 頁のうち 4 頁で交通問題が扱われた。うち 1 頁がバス専用路線に、2 頁が PDU に充られている。都市圏レベルでは、1999 年 12 月のプランギー市報が 6 頁をこの連合区に割いた。うち 1 頁が PDU と決定した目標に関するものであった。

ルール

都市圏共同体公報の特別号で PDU の特集が組まれた。

シート 10 : アンケート調査

アンケート調査は、特定の場所または通常のルートでは意見を表明しない、あらゆるカテゴリーの住民の意見を把握するために有効である。また、言行一致の度合いを測定することもできる。

—PDU のどの段階のためのものか？ 川上では診断の段階、川下では計画案の段階

—対象者はだれか？ 団体、一般市民

—目的は何か？ 意見聴取

役割とメリット：

全住民から抽出したサンプルに対して調査を実施し、正確で信頼性の高い定量的データを得ることができる。また自由回答法により、定性的データも確保できる。

実施条件：

質の高い情報を確保するため、また偏った回答を避けるため、質問の作成が重要な作業となる。したがって、アンケートを実施するには、調査票の設計、その精査、その利用に関して、専門家の参加が不可欠である。

実施コストを低く抑えるため、アンケートは、より広範な世帯交通調査またはオムニバス調査（複数のクライアントを持つ調査）の枠組みで実施してもよい。

デメリット：

質問回数が多いと、回答者の反発を買ってしまう。したがって、このタイプの活動は、頻繁に繰り返してはならない。

事例：

アヌシー

旧都市圏における交通問題をよりよく把握するため、PDU の初期に、2 回の調査が実施された。

第 1 回の調査は、連合区と PDF 担当技術コンサルタントが実施した。この調査では、住民に対して自記入式調査票 10,000 通が発送された（回答世帯数 915）。この調査には、重要な定性的項目が含まれており、結果、公共交通網に関する利用者の評価を明らかにするとともに、改善のための方策を発掘することができた。

第 2 回の調査は、オート・サヴォア県の DDE とアヌシーの IUT（工業技術短期大学）が、都市圏道路計画書に関して 1294 世帯に対して電話で実施した。

カーン

シナリオの選定の前に、カーン都市圏公共交通混合組合が「正しい交通計画を選ぶのはあなたです」という内容のはがきを送付した。都市圏の住民は、都心部の自動車交通を減らすこと、公共交通を優

先ずること、自転車と歩行者に道路を明け渡すこと、以上3点について意見の表明を求められた。

リール

15歳以上の住民のサンプル1808人に対して、行動に関する定量的な調査がSOFRESによって行われた（性別、年齢、職業による割当法）。

また、フォーラムに出席した団体ならびに当日欠席したが意見表明を希望していた団体に対しては調査票が渡された。都市圏共同体は、このうち51通を回収することができた。この調査の目的は、これら対話者たちについてよく知ること、交通問題に関するその提案を受け取ること、その参加ニーズを同定することであった。

ニーム

ニーム市は、巡回展示会と並行して、交通行動に関する調査「街の共有」を実施した。これには915人から回答が寄せられた。その結果、交通行動の改善に向けたいくつかの提案を得ることができた。

「真に歩行者のための歩道」には回答者の50%、「より本数の多い、スピードの速いバス」には46%、「街全体を通る自転車道路」には45%が賛成した。次いでAOTUは、そのPDU案にこれらの要望を取り込むべく努めた。

シート 11：インタビュー調査

調査票を使った調査と異なり、インタビュー調査では、主に定性的なデータが収集される。この調査は、限られた人数に対して、個別的なテーマを掘り下げることを目的として実施されるものである。また、アンケート調査と組み合わせて、探究すべきまたは掘り下げるべきテーマを明らかにするために使用することもできる。

—PDU のどの段階のためのものか？ 川上では診断の段階、川下では計画案の段階

—対象者はだれか？ 一般市民

—目的は何か？ 情報提供、意見聴取、対話

役割とメリット：

インタビューは、特定層（年齢、居住地域、利害など）の住民に向けて行う。また、目的に応じて、さまざまな内容を扱うことができる（意見、行動、要望）。

グループ・インタビューでは、ディスカッション形式を採用することで、診断や提案を確保するだけでなく、反対意見や利害の衝突も明らかにすることができる。

実施条件：

このタイプの調査の成果は、回答者の表現力に大きく左右される。そして、回答者がうまく表現できるかどうかは、インタビューのやり方に左右される。

アンケート調査と同様、この調査においても、インタビュー指針の設計、その実施、その利用にあたっては、専門家の参加が必要となる。

デメリット：

インタビューでは、限られた数の人々しか調査できないため、住民全体の意見を把握するのには向いていない。

事例：

ルール

電話による定量的調査を補完するものとして、やはり SOFRES が、年齢層別に組織した 3 回のセッション（若者層、30 歳～50 歳、シニア層）においてインタビューを実施した。ルール都市圏の住民 24 人に対して実施されたこの調査は、最初の調査で最も多かった回答に関する解明を目的とするものであった。この調査によって、ルール都市圏における交通様式選択の決定要因の同定、公共交通の役割の変化に関するニーズの確認、個々のテーマ（公共交通の料金、徒歩など）の詳細な検討が可能となった。

シート 12 : 公的審査記録簿

公的審査記録簿は、コンサルテーションにおいて必ず設けなければならない措置である。住民は、公的審査の際、これに自分の意見を記入する。したがって、公的審査記録簿は、意見聴取のための資料である。

—PDU のどの段階のためのものか？ 公的審査

—対象者はだれか？ 一般市民、団体、制度的アクター

—目的は何か？ 意見聴取

役割とメリット：

公的審査記録簿によって、反対者を含めたすべての市民が書面で自らの意見を公式に表明することができる。

公的審査記録簿の利用方法は2つある。1つは、審査委員報告書を介した利用であり、もう1つは、住民の意見をじかに分析するというやり方である。

実施条件：

同一の計画案についての公的審査を複数の場所で同時に行い、住民の意見表明の機会を増やすことができる。

デメリット：

公的審査への参加にはある程度の労力が必要とされる（そこに出向き、情報を入手し、理解し、意見を練り上げ、それを記録簿の上で表現するために時間がとられる）。そのため、参加意欲が削がれてしまう人が多い。

シート 13 : 公開集会

その形態や頻度がどうであれ、公開集会は、出会いや意見交換の主たる場を構成する。

—PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階

—対象者はだれか？ 全市民

—目的は何か？ 情報提供、意見聴取、対話

役割とメリット：

公開集会は、多くの人々を集めて、情報や意見のやりとりを行うのに適した場である。

公開集会は、PDU プロセスにおけるハイライトであり、議員やさまざまなアクターたちの直接的な対話を組織するという重要な役割を担っている。また、だれでも閲覧できる議事録の形で議論の推移を残しておくことも有効である。

実施条件：

公開集会の運営は、厳密に行わなければならない。議題、参加者の役割、発言の規則、補助手段（映像、資料など）の利用、参加者の人数に合った会場選びなどが問題となる。

また、プロセス全体における公開集会の位置付けや次のステップ（決定スケジュール）をどうするかといったことを明確に決めておかなければならない。

（交通当局、経済主体、団体などが）順に発言を行う円卓会議や司会者つきの討論会など、さまざまな形態が考えられる。

デメリット：

こうした集会で発言するのは、公に意見を表明することができる人々のみである。また、発言によって、態度の硬化が生じる場合がある。

事例：

アヌシー

1999年2月、バス専用路線プロジェクトをめぐって8回の公開集会が計画された。参加を希望するアヌシー市民は、事前に申し込まなければならなかったが、それは、必要な集会の回数を見積もるためであった（1回あたり300人で計算された）。集会は、アヌシーの文化・商業施設であるボンリユー・センターで行われた。この施設では、計画案に関わる展示会も開催された。集会は連合区長が仕切った。

2000年1月からは、プロジェクトの実施と並行して、地区ごとに説明会が開かれている。

ルール

交通フォーラムがコンサルタシオンの最初の機会となった。3つのフェーズ（情報提供、対話、意見

聴取)に分けて行われたこの集会には、60の地方団体、業界団体、制度的アクター(経済団体、商業者連盟および手工業者連盟、運送業者連盟)ならびに組合組織が参加した。

シート 14 : 非公開集会

このタイプの集会は、住民ならだれでも参加できるというものではない。特定のテーマを扱うもの（ワークショップや委員会など）や、特定のカテゴリーの関係者（商人、PDU プロセスに関与していない議員など）を集めるものが考えられる。また、単発で、あるいは連続的に開催することができる。テーマ別ワークショップは、制度的アクターとのコンサルテーションの基本である。この集会は、次第に、住民やその代表とのコンサルテーションという一歩進めた形をとるようになっている。

- PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階
- 対象者はだれか？ 制度的アクター、団体、地域民主主義機関
- 目的は何か？ 対話、意見聴取、情報提供

役割とメリット：

参加者（専門家、制度的アクター、団体構成員など）の人数を限ることで、特定の側面について深く考察したり、本格的な考察を行ったり、さまざまな提案を練り上げることができる。

実施条件：

ワーキング・グループは、前もって定めたスケジュールに従って、定期的に行なわれなければならない。また、毎回必ず議事録を作成し、参加者がこれを承認することで、1 つの方針を共有することができる。

同一のテーマに関して、異なる場所で複数の集会を開催する場合、運営の整合性を確保しなければならない。

デメリット：

参加者の人数が限られる。

事例：

アヌシー

パイロット委員会と技術委員会のほか、「都市計画と交通」ならびに「道路と交通安全」に関する 2 つのテーマ集会が関係団体とともに開催された。

ラ・ロシェル

議員と交通問題専門家が「400」と呼ばれる大規模な集会を統率した。この集会には、コミュニケーションの対話者 200 人（意見仲介機関、団体の代表、諸々の専門家など）ならびに他のコミュニケーションからの対話者 200 人が参加した。この集会では、診断ならびに 7 つのテーマ委員会で行われた作業に基づいて、できる限り幅広い考察を行うことがめざされた。因みに 7 つのテーマは「交通安全とモビリティの改善」、「生活環境」、「商業と都市部の活性化」、「荷物の配達（鉄道、道路、海上）」、「優先的交通」、

「都市開発」および「情報提供とコミュニケーション」である。

リール

都市圏共同体は、3ヶ月間にわたって、週1回のペースでテーマ別ワークショップを開催した。「PDUの火曜日」と呼ばれたこの集会は、諸団体に対して、特定のテーマ（街中における自転車のためのスペース、公共交通など）に関する状況の診断を紹介する場となり、フォーラムやアンケートによって着手されたコンサルタシオンのプロセスが、これによって引き継がれた。

シート 15 : 集会の議事録

議事録は、集会の議事を記録し、次回の集会につなげるためのものであり、各集会の後に必ず作成しなければならない。議事録は、発言や提案の記録であり総括である。

—どのツールのためのものか？ 公開集会および非公開集会

役割とメリット：

議事録により、集会の参加者全員が、進行中の考察の進捗を等しく把握することができる。

また、議事録は、表明された意見や提案を書面に記録するものであり、発言者は、これによって、自分の発言が聞き損なわれていないかどうか確認することができる。

実施条件：

議事録を作成することは、集会の冒頭でアナウンスする。

完璧を期するためには、発言すべてを書き留めることが必要となる。

ワークショップの場合、結論を記録するだけで十分である。

デメリット：

毎回の議事録の作成には、決して安くはない作成費用ならびに配布費用がかかる。

事例：

アヌシー

すべての集会（とくに団体が参加するもの）で議事録が作成された。また、制度的アクターおよびコミュニケーション議会の議員が参加する集会には、必ず事前に議題が送付された。

ルール

都市圏共同体は、アクターたちを口頭で呼び出し（諸団体をフォーラムに招くため）、意見を表明してもらうこと（討論）に力を入れたが、情報を記録・蓄積するためには、文書が利用された（議事録およびワークショップ総括）。これにより、出席しなかった者でも、その内容を知ることが可能となった。アンケートに対する団体の回答も、将来の交通政策に対する団体の要望をまとめた報告書に記録された。

シート 16 : 試験事業

試験事業を行うことで、限定された地区および期間において、特定の PDU プロジェクト（公共交通専用路線、自転車道路、パーク&ライド、その他）を試すことができる。「街では自分の車を使わない日」は、しばしばこのタイプの試験を行う機会となっている。

—PDU のどの段階のためのものか？ シナリオおよび計画の実施

—対象者はだれか？ 全市民

—目的は何か？ 対話、意見聴取、情報提供

役割とメリット：

試験事業によって、特定の事業をテストすること、ならびに解決が望まれる諸問題について PR することが可能となる。これは、大がかりでメディア的な手段であり、すべての住民の耳目をひくものとなる。

また、この機会に集められた参加者や沿線住民の意見は、当該事業の実施または調整を行う上で貴重な資料となる。

実施条件：

実施にあたっては、多大な問題が生じる。それゆえ、設置する設備の目的および様態について住民に知らせておくことが重要となる。

デメリット：

試験事業は、それを実施するのに莫大な投資や整備を必要としない案についてしか行えない。

事例：

アヌシー

1999 年の「街では自分の車を使わない日」で、バス専用路線プロジェクトの一部を試験することができた。この整備は、ハイパーセンターの 2 つの商店街のうち 1 つで実施された。また、隣のコミュニーのメイテにパーク&ライドが設置され、その利用者たちに交通行動に関するアンケートが配布された。この試験によって、計画のフィージビリティを評価するとともに、住民たちを啓発することができた。荷物の配達に関しては問題点が明らかになったが、パーク&ライドは実施可能であることが判明した。こちらは現在建設が進んでいる。

シート 17 : 他の都市の事例

他の都市で得られた経験ならびに実施されたプロジェクトを紹介することで、教訓に富んだ比較分析を行うことができる。

—PDU のどの段階のためのものか？ シナリオおよび計画案

—対象者はだれか？ 制度的アクター、一般市民

—目的は何か？ 情報提供、対話

役割とメリット：

別の土地での事例によって、地域的背景から距離を置き、新しい視野でプロジェクトを眺めることができる。また、ある方策を同種の課題に関わる別の事例に照らすことで、その有効性を検討することが可能となる。

シナリオ策定のときのように、ひたすら理論的であるばかりではなく、具体的な事例をもとに考察を深めることは、人々にアピールする力を高めるものとなる。

アクターの実体験の基づく直接的な証言は、プラスの面についてもマイナスの面についても興味深い。

実施条件：

いずれのケースも特殊ケースである。紹介された事例は、地域的背景との関わりの中で評価しなければならない。例えば、同じ規模の都市圏か否か、同種の問題か否か、プロセスは規範的なものか否かといったことを見なければならない。

デメリットと制約要因：

プロジェクトの部分像しか紹介できない。

事例：

アヌシー

連合区は、PDU の目標を規定した後、都市圏のあらゆるアクターに向けて「交通」ワークショップを開催した。外部からの参加者が、診断によって明らかにされた諸要素と関係がある事例、例えば、ディジョンおよびローザンヌにおける交通の運営、パーク&ライドの設計に関する情報などを参加者に紹介した。

ルール

自治体は、すでに PDU を策定していたロリアン都市圏の代表に事例の紹介を要請した。

ツール・シート要約表

シート		PDU の段階				関係者				コミュニケーションのタイプ		
		診断	シナリオと計画案	公的審査	実施	制度的アクター	団体	地域民主主義機関	一般市民	情報提供	意見聴取	対話
情報提供												
1	ブックレットとパンフレット											
2	展示会											
3	基準書											
4	啓発ツール・セット											
5	インフォメーション・センター											
6	映画											
7	インターネット・サイト											
8	メディア（新聞、テレビ等）											
9	自治体のメディア											
情報収集												
10	アンケート調査											
11	インタビュー調査											
12	公的審査記録簿											
意見交換と検討												
13	公開集会											
14	非公開集会											
15	試験事業											
16	他の都市の事例											

(1 つのツールが複数のコミュニケーションのタイプに関わる場合、最も重要なものを濃い色で示す。)

3.2. 支援手段

各種ツールの導入のために必要となる支援手段は、交通当局の活動能力と密接に関係している。これら諸手段には、技術的なものだけでなく、人的なものも含まれる。コミュニケーションは、この種の取り組みにおいて決定的に重要な役割を果たす。プロセスの規則性、プロジェクトを発案した中心人物が誰であるかということ、複雑であらざるを得ない一連の手続きに手がかりを与えるようなすべての措置が、市民の動員を促進するための決め手となる。

支援手段シート：

シート 18：外部の業者の活用

シート 19：招待と連絡

シート 18 : 外部の業者の活用

プロジェクト・チームに必要な能力が欠けている場合、外部の業者に頼ることを躊躇すべきではない。

—PDU のどの段階のためのものか？ すべての段階

—どのツールのためのものか？ すべてのツール

役割とメリット：

外部の業者の参加は、技術的な能力だけではなく、地域アクターとは異なった見方をもたらしてくれる（地域アクターは、プロセスにどっぷり浸かっていることが多い）。また、これにより、目の前のさまざまな問題を扱う際に、客観的な視点を確保することができる。こうした外部の業者が他の都市圏で得た経験は、大きなプラスとなる。

また、背景の分析やコンサルテーションの実施、その適切な様態の選択などにおいて、コミュニケーション技術のほかにも、人文科学系のさまざまな学識に依拠することができるだろう。

実施条件：

業者の役務としては、戦略的助言や背景の分析、コミュニケーション・ツールの作成、運営などが考えられる。それぞれの領域につき、社会学者、アンケートの設計および処理の専門家、ライター、グラフィック・デザイナー、運営コーディネーターなど個別の専門家が対応する。

業者の入札・選定に必要な期限を設定すること。

デメリット：

必ずプロジェクトの発案者がコンサルテーションをコントロールする。したがって、外部からの参加者は、発案者と緊密に連携して活動し、その作業と地域的背景との適合が確保されなければならない。外部のコンサルタントは、地域事情をよく知らない。

事例：

アヌシー

PDU の PR 活動がコンサルタントに委託された。PDU の集会は、担当者と技術コンサルタントが運営した。ドキュメント類は、技術コンサルタントの手によった。

リール

「PDU の火曜日」を例外として、各段階のコンサルテーションは、都市圏共同体の PDU チームによって、コンサルタントに委託された。コンサルタントは、広報部と連携して活動した。2 回に分けて実施された住民に対する世論調査（電話による定量的調査、および定性的調査）は、世論調査機関の支援を受けて実施された。

シート 19 : 招待と連絡

コンサルタシオンのパートナーたちと最初にコンタクトをとる手段は、電話または招待状であることが多い。したがって、それがどれだけ凡庸な手段であっても、これらには特別な注意を払う必要がある。

—どのツールのためのものか？ 公開集会、ブックレット、調査票など

—対象者はだれか？ ターゲットとなる住民（制度的アクター、団体）

役割とメリット：

電話による直接的な連絡は、そのイベントに重みを与える。これは、自治体がイベントにかける意気込みを示すことになる。また、できるだけ迅速に回答が得られるだけでなく、対話の端緒を開くものでもある。

招待状は、公式的な性格と、より一層重々しい印象を与える。また、大量に送ることができるという利点がある。受け取った者は、招待状を手元に置いておき、必要に応じてイベントの目的を確認することができる。

実施条件：

電話による連絡には（電話ほどではないにせよ、郵便の場合も）、時間と人手がかかる。

デメリット：

これらの作業では、限定された数の市民しか対象とできない。

事例：

アヌシー

コミューンの首長たちと PDU に関する議会議員たちが、都市圏で行われた 4 つの集会に招待され、関係するコミューンのための活動に関する提案を求められた。この招待に対しては、270 人の議員のうち 140 人が回答した。

ルール

1997 年 10 月のフォーラムの際、広報担当者は、すべての団体に電話でコンタクトをとることを決意した。この作業には、かなりの時間がかかった（丸 1 ヶ月）。しかし、これにより、おそらくは郵便による告知以上にうまく問題を説明することができたし、何より、最初の反応を知ることができた。コンタクトをとった 200 を超える団体のうち、60 近くがフォーラムに参加した。

略号

ADEME	環境・エネルギー管理庁
AOTU	都市交通当局
AASQA	大気の質監視協会
ATR	共和国の国土行政に関する法律
CADR	二輪車活動委員会
FNAUT	交通利用者団体全国連盟
INRETS	国立運輸・交通安全研究所
LAURE	大気およびエネルギーの合理的利用に関する法律
LOTI	国内交通基本法
PDU	都市交通計画
PLU	地域都市計画
PTU	都市交通区域
SRU	連帯・都市再生法

参考文献

モーリス・ブラン、1988年、「コンセルタシオン、都市社会学、市民権」（「都市研究年報」第38号、pp. 105～112）

CERTU、1996年、『都市交通計画、指針』、設備・住宅・運輸・観光省 運輸・都市計画・公共事業部門、263頁

CURAPP/CRAPS、1999年、『地域民主主義 代表制、参加および公共空間』、PUF、424頁

クリスティアン・ガルニエ、1987年12月、「市民の参加—よりよい計画のための一手段か、協力か、一方的な情報提供か？」（『プロジェクトの分析と交渉における環境』、ジル・バルーシュ/ジャック・テイ監修、カイエ・デュ・ジェルメス、pp. 539～551）

ロマン・ロフェール、1996年11月—12月、「統治するなら、正当化すること」（「フランス管理評論」特別号、第111号）

ニコラ・ルヴェ、「都市交通計画とコンセルタシオン—プロセスから内容まで」、博士論文（未定稿）、ENPC/LATTS

ニコラ・ルヴェ、2001年、「環境公共政策の策定—コンセルタシオンの諸局面」（『民主主義と地域経営』、エディシオン・ダロス、叢書〈テーマとコメント〉）

ニコラ・ルヴェ、1999年、「コンセルタシオンによって統治すること—公共政治手段としてのPDU」（GART シンポジウムのために出版されたもの）

ピエール・ミュレル/イヴ・スュレル、1998年、『公共政策の分析』、パリ、エディシオン・モンチュレストイアン、叢書〈政治の鍵〉、157頁

ピエール・ミュレル、1990年、『公共政治』、パリ、文庫クセジュ、128頁

マリオン・パオレッティ、1998年12月、「国土の担い手である市民」（「地域当局」第39号、pp. 105～110）

リュシアン・スフェズ、1984年、『決定』、パリ、PUF、文庫クセジュ、128頁

ジャン=イヴ・トレポス、1996年、『評価の社会学』、パリ、PUF、文庫クセジュ、128頁

『整備におけるコンセルタシオン』、CERTU、2000年

『コンセルタシオンと公開討論』（2000年6月14日にリヨンで行われた討議の議事録）、CERTU、2000年

『都市計画家よ、お前は厚かましい！ 都市の汚染と交通』、URBAPONTS 会議、1998年1月22日