

第4章 事例紹介

第1節 メリーランド州の事例

1 メリーランド州高速道路管理局

(State Highway Administration, Maryland Department of Transportation)

メリーランド州高速道路管理局（以下「SHA」）は、独自のマニュアルに基づき、連邦及び州法で定められた範囲・頻度を越えて積極的に交通計画への市民参加を実施している。これは「市民参加が増えるほど、よりよい成果が得られる」「計画立案初期に時間を費やすことで、結果的にはプロジェクトの所要時間を短縮できる」という理念に基づいている。

以下、SHA が作成したマニュアル (Enhancing Maryland Highways with the People in Mind: A Guide for Community Involvement) を基に、メリーランド州における市民参加の基本的な位置づけや手続きを概説した上で、個別事例として2つのプロジェクトを紹介したい。マニュアルでも言及されているが、市民参加のプロセスには特定の手続きといったものではなく、各事業において、計画者はその事業に適した市民参加プロセスを導入することが求められている。また、どのような事業にあたって、「開かれていること (Open)」「誠実さ (Honest)」「素早い対応 (Early)」「継続した対話 (Continuous Communications)」が市民参加の基本要素となっている。

(1) SHAにおける市民参加の基本的考え方

SHA では、各プロジェクトの進行を次のような5段階に分けている。(図3-1、3-2参照)

- ① 計画立案（基本的概念の開発、課題や必要な許認可の特定）
- ② 設計
- ③ 用地取得及び公共施設移転
- ④ 建設
- ⑤ 維持管理

これらの5段階のうち、計画立案に影響する市民参加が実施されるのは最初の3段階である。以下に各段階での市民参加の位置付けの概略を紹介する。

① 計画立案 (Project Planning)

この段階は、①初期検討、環境的調査、データ収集、②詳細な検討、環境分析、③代替案と軽減策 (mitigation) の特定、という3つの過程から成っており、州交通局のプロジェクト・プランニング部局 (Project Planning Division) が中心となり、基本的概念の開発や代替案の研究、連邦政府機関（道路管理や環境関連省庁）からの許可取得などを行う。

通常、この段階の初期において計画案を概説した通知がメディアや市民等に送付され、その後、連邦法で義務付けられた最低2回の公式ミーティング（パブリック・ワークシ

ヨップとパブリック・ヒアリングを各1回)が開催される⁵⁴。場合によっては、この段階でフォーカスグループを設置することもある。フォーカスグループは、市民、議員、地元の有職者、コミュニティグループや企業などで構成され、さまざまな分野・立場の意見を広く反映させることを目的としている。

② 設計 (Design)

この段階では、交通計画の対象となるコミュニティを完全に理解すること、その知識をプロジェクト代替案の評価に活用することの2点が主な目的となっている。各案がコミュニティに及ぼす影響などを基に代替案を評価するため、設計者はコミュニティのニーズやプロジェクト設計に関連した課題(例:歩行者が特に多い場所、地元の重要な景観地域等)について、常に最新の情報を得る必要がある。また、地域コミュニティに対しては、計画の進行状況やスケジュール、前段階で交わされた約束の維持など、設計段階でも引き続き情報提供を行わなければならない。

なお、設計段階は「初期調査 (preliminary investigation : 30%プラン)」、「セミ・ファイナル」、「ファイナル (90%プラン)」、「広告 (advertisement)」に分かれており、各過程でさまざまな部門の専門家がプロジェクトを審査する。また、電気やガス等の公共施設の移転や用地取得のニーズもこの設計段階で決定され、30%プラン完了直後から、次のステップである用地取得のプロセスも平行して開始される。

③ 用地取得及び公共施設移転 (Land Acquisition & Utility Relocation)

SHAの用地取得代理人が、土地所有者と個別交渉を行う。この段階でも、市民による計画参加に対して多大な努力がなされる。交渉の結果、プロジェクトを部分的に設計し直すこともあり得るため、早い時期に用地取得のニーズを特定することが非常に重要である。この段階の市民参加およびコミュニティ参加には、土地所有者と1対1での情報共有化や、交渉の継続が含まれる。また、設計の最終段階では、事業の広告前に細部を最終決定することが含まれる。

(2) 市民参加の対象の特定

道路交通プロジェクトは、その規模や複雑さに関わらず、該当地域を行き来する人々の生活に影響を与えるものである。プロジェクトによって最も直接的に影響されるのは、そこに住み、働き、遊ぶ人々やそこで営業を行っている企業等であるが、通勤や配達等でその道路を利用する人々にも影響は及ぶことになる。道路プロジェクトそのものが多岐に渡ると同様、プロジェクトによって影響を受けるコミュニティの特徴も多種多様であり、したがって、市民参加の対象となるコミュニティの範囲や市民の特定、およびその特徴の把握は、計画立案段階で最も困難な作業であり、汎用のマニュアルはない。まさにケース・バイ・ケースとなっている。また、市民参加の対象の特定と同様に、事業関係者の把握も重要な要素となっている。地域には市民グループ、環境保全団体、教会、商工会議所等が存在しており、計画者側はこれらの団体とも計画の初期段階から対話を持つことが重要である。

⁵⁴ 各ミーティングの定義や役割については(3)および(4)を参照のこと。

(3) 代替案パブリック・ミーティング／ワークショップとパブリック・ヒアリング

前述のように、連邦法では計画立案段階で 2 回のパブリック・ミーティングを義務付けている。この最低限の市民参加は、メリーランド州では代替案パブリック・ミーティング／ワークショップ（The Alternates Public Meeting/Workshop）と立地／設計パブリック・ヒアリング（Location/Design Public Hearing）として開催される。

① 代替案パブリック・ミーティング／ワークショップ⁵⁵

通常、このワークショップが、一般市民に対して正式にプロジェクトを提示する初めての機会になる。これは主要投資調査（Major Investment Studies : MIS）や混雑管理調査（Congestion Management Studies : CMS）なども含めたプロジェクトの初期地域調査と環境アセスメントの結果を発表し、市民や他省庁・機関がそれらを検証して意見を述べる機会を与えるためにある。

ワークショップ開催にあたっては、各代替案の要旨や予想されるさまざまな影響についてまとめた小冊子が配布される。ワークショップで寄せられた意見・質問には、返信先が明記されている場合、例外なくプロジェクト担当者が返信する。これは、ワークショップだけでなく SHA のウェブサイトなどに寄せられた意見に対しても同様である。

② 立地／設計パブリック・ヒアリング

立地と設計については別個にヒアリングを実施することもあるが、ほとんどの場合 1 回のパブリック・ヒアリングにまとめられる。このパブリック・ヒアリングは、地域の住民やコミュニティ・グループ、公的機関、そのほかプロジェクトに関心を持つ個人・グループに対して、代替案パブリック・ワークショップ以降に開発・進展した代替案や、それに伴って生じる地域への影響について、公式に発言する機会を提供することを目的とする。

このヒアリングでは、プロジェクトの概略や代替案の解説、各代替案によって生じる環境的な影響、用地買収の手順などについて、公式なスクリプトと小冊子が用意される。さらに、スライドや写真（壁のパネルに掲示）でもプロジェクトのニーズや代替案の詳細、環境への影響がわかりやすく紹介され、参加者はプロジェクトに対する意見や疑問を公式証言として記録に残すことができる。

(4) その他のミーティング等の形式・種類

前述のワークショップとパブリック・ヒアリング以外にも、プロジェクトの規模や性質に応じて次のような形式・種類のパブリック・ミーティングが適宜取り入れられる。

① タスクフォース

通常、20～25 名が参加し、必要に応じて他の部局・機関の職員や専門家が加わることもある。メンバーは、SHA が提示する計画案に対してフィードバックを提供する義務があり、最終的には SHA に対して提言を行わなくてはならない。タスクフォースによる提言は優先順位が高く、計画者側もタスクフォースの意向を重視するのが一般的である。

⁵⁵ これはワークショップ形式で行われることもあれば、ミーティング形式の場合もある。本稿では便宜上「代替案パブリック・ワークショップ」と表記する。

② フォーカスグループ

フォーカスグループは全てのプロジェクトで設置されるわけではないが、地域住民への影響力という観点から、フォーカスグループのメンバーにはコミュニティのリーダー格の人物が選ばれることが多い。通常 10 名～15 名が参加する。タスクフォースと同様、計画案に対しての意見を提供するが、提言としてまとめられることは少なく、計画者はフォーカスグループでの議論をとおして地元の意見を吸い上げていくようである。参考までに、平均的なプロジェクトでのフォーカスグループミーティングの開催頻度と主な目的を以下に示す。

時期	開催頻度	目的
代替案ワークショップの前	2 回～5 回	代替案の開発などを話し合う
パブリック・ヒアリングの前	3 回～5 回	検討対象に残っている代替案や、環境分析の結果について検討する
パブリック・ヒアリングの後	1 回～2 回	代替案を一つ選び、それに関連する軽減策を検討する

③ コミュニティ（インフォメーション）・ミーティング

近隣地区（neighborhood）単位、あるいは特定のグループ（地域のビジネス・グループなど）のみを対象にした小規模なグループの非公式なミーティングで、特定の課題についての双方向のプレゼンテーションと対話を目的とする。このタイプのミーティングは、多くの場合フォーカス・グループの提案によって開催される（例えば、特定地域のビジネスを対象にしたミーティングなど）。インフォメーション・ミーティングは任意で、市民との情報交換がないまま長期間経過した場合や、状況の変化によって新しい情報がある場合に開催される。通常、パブリック・ヒアリングの前に実施されるが、代替案パブリック・ワークショップに先だって開催されることもある。

④ パブリック・ワークショップ

主に代替案やプロジェクトの課題について話し合うための非公式なミーティングで、テーマ別に複数の会場が用意され、プロジェクトに関心のある市民は会場を自由に行き来して、細部について意見を交換できる。一般的には、各代替案に 1 つずつ会場を用意するほか、環境、騒音、交通、景観、用地取得・通行権、地域のマスタープランの各テーマについて、会場を個別に設置する。

⑤ パブリック・ヒアリング

National Environmental Policy Act（NEPA）によって義務付けられた公聴会で、市民による証言（public testimony）を伴った公式ミーティングと位置付けられている。計画者側は、プロジェクトの対象となる特定のコミュニティとそれ以外のコミュニティの双方に対し、詳細な設計案すべてを提示する義務がある。プロジェクトの複雑さに応

じて、場合によってはパブリック・ワークショップとパブリック・ヒアリングの間に、数回のフォーカス・グループのミーティングが開催されることもある。

⑥ 討論集会 (Charettes)

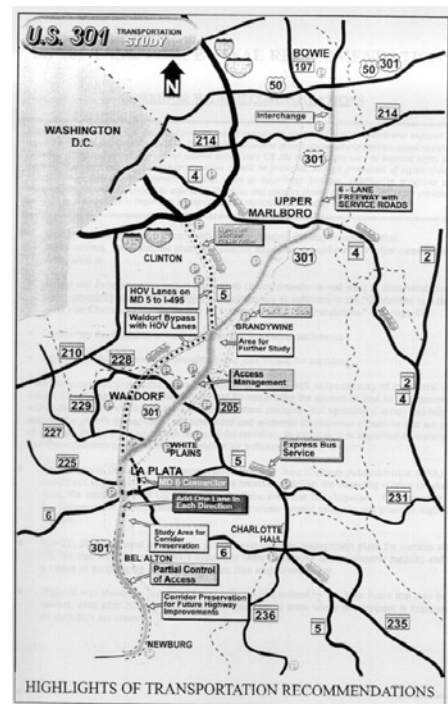
特定の任務や課題の解決を目的とした小規模グループのミーティングで、タスク・フォースのミーティングにも用いられる手法である。時間的な締切とゴールが設定され、進行役は、出席者（コミュニティや政府機関の代表者、および専門家など）からあらゆる意見・視点を引き出す責任がある。こうした双方向性に富むミーティングは、「政府から顧みられなかった」という市民の負の感情を抑えるのに役立つのに加え、当事者の賛同を得た解決策を得られる。

⑦ その他

プロジェクトによって影響を受ける不動産の所有者とのミーティングは、計画・設計・建設の複数の段階を通して重要である。用地取得が必要な場合はもちろん、土地・建物への立ち入りや通過が必要な場合、騒音や構造上の損害が予想される場合、フェンスや恒久的な緩和装置 (Easement) の設置が必要な場合などにも、所有者を対象にしたミーティングを開くことが望ましい。また、用地取得や移転が必要な場合は、該当する不動産所有者との一対一のミーティングを行う。

2 U.S. 301 Transportation Study

この事業は、US ハイウェイ 301 号線の一部、US ハイウェイ 50 号線からポトマック・リバー・ブリッジに至る、南北約 50 マイルの混雑解消策の開発を目的としたプロジェクトで、1993 年から 1996 年にかけて市民参加が実施された。このプロジェクトでは、合計 9 回のパブリック・ヒアリング／ワークショップが開催され、そこでのフィードバックがタスクフォースによる提言に反映されたほか、一般市民がタスクフォースに参加するなど、積極的に市民参加が実施された。少し古いプロジェクトであるが、米国における市民参加手続きの具体例を示すために、同プロジェクトにおける市民参加の実施過程の概要を示したい。



(1) プロジェクトの背景と概要

このプロジェクトの目的は、US ハイウェイ 301 号線の混雑解消であった。片側 2 車線のこの道路は、ワシントン DC の郊外にあたるプリンスジョージ・カウnty (Prince George's County) から、急速に発展中であるチャールズ・カウnty (Charles County) を抜け、州の南部まで走る南北を結ぶ主要ルートであり、メリーランド南部から北部へ通

勤する人々の通勤路だけでなく、メリーランド州からバージニア州への唯一のハイウェイでもあった。都市部区間の道路沿いには住宅や商店が並び、周辺コミュニティにとって、この道路地域の「メイン・ストリート」となっていたが、このハイウェイの混雑度は著しく上昇し、朝夕の通勤時間帯には北上する車線で大渋滞が発生し、道路の横断すらままならない状況が続いていた。また、2020年までの州内における人口増加の約40%がメリーランド南部で発生されると予想されており、この地域の主要道路であるUSハイウェイ30号線への負荷はより大きくなると予測されていた。

このように、301号線については短期的及び長期的な解決法が求められていたが、州政府は新規の高速道路建設のみに焦点が当てられた解決策を示し、これが住民の反対により計画が頓挫した経緯がある。このため、「U.S. 301 Transportation Study」では、市民との対話の過程を通じて当該地区の交通計画と成長管理に対する市民との共通認識（コンセンサス）の構築が目標とされ、土地利用、オープンスペース計画、地元コミュニティ設計、環境保護といった総合的な視点から、問題解決のための提言案が作成された。この提言案の作成を担ったのが、政府機関のスタッフや外部の専門家、地元コミュニティの代表者らから成るタスクフォースであった。

（2）タスクフォースの概要

タスクフォースの設置にあたっては、連邦、州、地方団体の各レベルの政府機関や民間企業から、総勢75名の委員が任命された⁵⁶。これらの委員は、土地利用、環境保護、交通、経済開発などの専門家に加え、301号線沿いの地域とメリーランド州南部の市民や利益団体を満遍なく網羅するために、一般市民、土地所有者、ビジネスや環境分野でのリーダー、公職者などから選ばれている。ほとんどのメンバーは、プロジェクトの対象である5つのカウンティの住民でもあり、また、地域の評議会や市民団体などの代表とは別に、「一市民」として選ばれたメンバーは75名中4名となっている。

タスクフォースには1名の議長と2名の議長が設置されたが、それぞれは異なる地区および分野（ビジネス、教育、環境）を代表するよう考慮された。また、タスクフォースは4つの委員会（教育・情報、環境、成長管理、交通）に分かれ、必要に応じて、各委員会内あるいは委員会の枠を超えてワークグループや小委員会を設置し、さらに各委員会とタスクフォースの議長および副議長らが管理委員会を構成し、タスクフォース全体の調整を図った。

1993年5月に設置されて1996年9月に最終提言を作成するまでの3年間、ワークグループや小委員会は月に数回、委員会は最低毎月1回、タスクフォース全体としては年に3～4回の会合が開かれ、全てのミーティングを合計すると200回以上になった。これらのミーティングは全て一般公開されており、市民はいつでも参加することができた。1996年11月にはタスクフォースの最終報告書がまとめられたが、これにはタスクフォースの委員に加えて、コンサルタントやスタッフ、各種委員会の委員など合計135名が関わって

⁵⁶ タスクフォースの委員は州知事により任命された。

いる。

（３）タスクフォース以外での市民参加

このプロジェクトでは、タスクフォースの教育・情報委員会が中心となって、対象地域の住民とのコミュニケーションを図っている。その過程において、以下のような手法で市民とのコミュニケーションがとられたが、その背景には「できるだけ多くの市民にプロジェクトについて知ってもらい、できるだけ広くから意見を集める」というプロジェクトの基本理念が生きている。

- ・ プロジェクトに対する市民の関心、期待を把握するため、1,100 名の住民に対し調査を実施。
- ・ 市民からの問い合わせに対応するため、無料電話サービスを設置。
- ・ プレゼンテーションを担当する部門（Speaker's Bureau）を設立。さまざまな団体から依頼され、30 回以上のプレゼンテーションを実施した。
- ・ 地域の公職者に対して状況を適宜説明。
- ・ 季刊のニューズレターを発行（5,000 名以上がプロジェクトのメーリング・リストに登録し、ミーティングの通知やニューズレターを入手していた）。
- ・ タスクフォースのミーティングやプロジェクトの進行を伝えるため、数 10 回のニュースリリースを発行。
- ・ 各種メディアのインタビューに応じ、プロジェクト対象地域に関する報道を促進。
- ・ パブリック・ミーティングを広く告知するため、チラシや公共サービス通知を配布。

（４）タスクフォースの最終提言

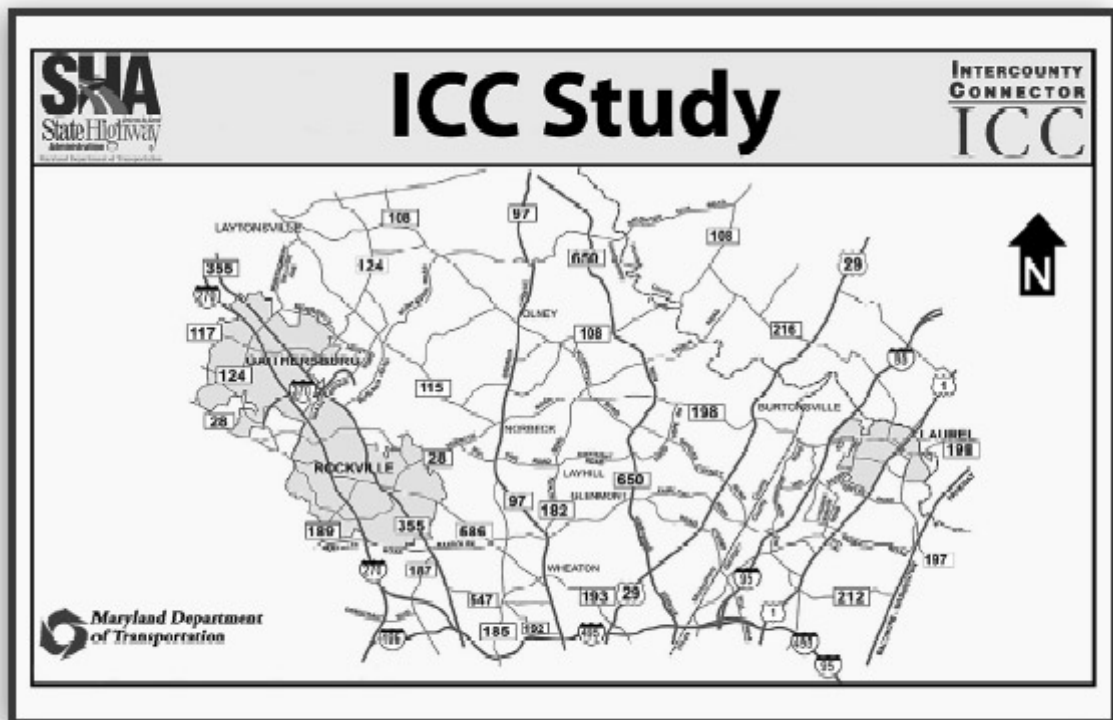
タスクフォース設置の目的は、地域の総合的な将来計画に対しての関係者や市民の意見をまとめるものであった。このため、タスクフォースの最終提言は単なる道路計画だけでなく、「土地利用計画」「雇用」「公共交通」「交通需要管理」「ハイウェイ」の 5 項目についてまとめられた。また、このうち「土地利用計画」と「ハイウェイ」については、対象地区をさらに 4 つに分け、それぞれの地区において目指すべき方向性が提言されている。

項目	最終提言の概要
土地利用 Land Use	各地域の特色にあった土地利用を図り、地方政府の財源を確保する ⁵⁷ 。
雇用 Jobs	ハイウェイの交通渋滞解消のためには、一極集中を避けるために地方部においても質の高い雇用創出が必要である。このため、州政府及び地方政府は、より多くの企業を惹き付けるための経済戦略を積極的に進める必要がある。
公共交通 Transit	住民や通勤者に対しては、将来的なライトレールの建設も含め、より多くの交通手段の選択肢が提供されるべきである。
交通需要管理 Transportation Demand Management	自動車の相乗りを促進するために、相乗り専用レーン（HOV レーン）の設置を行い、また、パーク＆ライド施策を導入し、自動車から公共交通への転換を積極的に推し進める。同時に、在宅勤務を促進するための環境整備にも力を入れる。
ハイウェイ Highway	区間① ハイウェイの6車線化を2020年までに実施する。 区間② HOV レーンを含めた6車線の新規バイパスを建設し、通勤車両の分散を図る。 区間③ 既存ハイウェイに2車線（片側1車線ずつ）を増設し、区間②で提案された新規バイパスへの接続道路を新たに整備する。 区間④ 将来の改良に備え、道路用地を確保する。

3 Intercounty Connector (ICC) Study

このプロジェクトは、ワシントン DC 北部にある2つのカウンティ、モンゴメリー・カウンティ（Montgomery County）とプリンスジョージ・カウンティ（Prince George's County）を対象に、2003年6月に本格始動した現在進行中のプロジェクトである。1950年に原案が提案されながら50年近く最終決定に至らず、検討と保留を繰り返してきたが、2002年に Ehrlich 州知事がこの地区の交通改善を最重要課題と位置付けたことを受け、2003年に再び計画が開始された。

⁵⁷ 米国の地方政府にとっては、財産税や固定資産税が主要な財源になっている。



＜プロジェクトの対象地域＞

グレーで塗られたエリアは、モンゴメリー・カウンティとプリンスジョージ・カウンティの中心地区

(1) プロジェクトの背景と概要

このプロジェクトは、モンゴメリー・カウンティの中央および東部と、プリンスジョージ・カウンティの北西部を結ぶ新しいハイウェイ建設を目的としたものである。モンゴメリー・カウンティの中央部にはインターステートハイウェイ 270 号線が走り、プリンスジョージ・カウンティの北西部にはインターステートハイウェイ 95 号線及び US ハイウェイ 1 号線が走っているが、これらを東西に結ぶハイウェイは存在していない。両地区は各カウンティの中心部でありビジネスや商業の中心でもあるが、両地区を結ぶ東西ハイウェイがないことから一般道路へ大きな負荷がかかっており、慢性的な渋滞が発生し、事故が多発している。

下表はプロジェクト対象地域の人口増加を表したものである。ここからもわかるとおり、両カウンティの人口は増加の一途をたどっており、これに伴い、カウンティ間の移動交通量も増え続けている。このような状況のため、州政府は両カウンティを東西に結ぶハイウェイ建設を積極的に進める方向である。この東西を結ぶハイウェイの建設により、地元コミュニティの機動性と安全性の向上、各地域経済の中心地区間におけるモノと人の動きの促進等を目指している。

カウンティ	人口（1962 年）	人口（2002 年）
モントゴメリー	約 37 万人	約 91 万人
プリンスジョージ	約 42 万人	約 83 万人

＜調査対象地域における人口増加＞

プロジェクトの推進にあたっては、市民や関係者の意見を広く反映するべく市民参加が実施されている。その中で、ハイウェイ建設だけでなく多くの代替案の検討も行われており、市民を巻き込んで将来のあるべき姿を模索している。代替案の検討は法律により規定されているものであるが⁵⁸、ここでは広く市民から得られた意見をもとに、多くの代替案を提示しそれらの代替案を絞り込む、といった手法がとられている。

（２）プロジェクトのスケジュールと市民参加

2003 年 6 月に始まったこのプロジェクトは、2005 年春のプランニング完了を予定している。それまでの基本的な進行スケジュールは下記の通りとなっている。

2003 年 6 月 プロジェクト開始

2003 年 6 月及び 9 月 スコーピング⁵⁹説明会（Scoping Public Open House）の開催
プロジェクトの初期段階として、プロジェクトの概要や地域の課題、新しい交通施設の必要性等についての説明会が開かれた。全体で約 800 人の市民が参加している。

2003 年秋 代替案パブリック・ワークショップ開催

市民からの意見をもとに占められた代替案について、どの代替案を次の段階で詳細に検討すべきか、という観点から代替案の絞り込みを行った。3 つの会場で開催され、1,200 人以上の参加があった。

ワークショップ後：

- ・ 詳細な調査を実施する代替案（Alternates to be Retained for Detailed Study: ARDS）の選定
- ・ 選考に残った代替案について、初期エンジニアリングを実施
- ・ 自然および社会経済的、文化的環境に関する詳細な影響分析と技術報告も準備
- ・ ARDS の結果を「環境的影響に関する報告の草稿」（Draft Environmental Impact Statement: DEIS）として作成（DEIS は後のパブリック・ヒアリングの中心議題となる）

2004 年 6 月 最新情報説明会（Progress Update Open House）の開催

2004 年秋 環境的影響に関する報告の草稿（DEIS）を発表

立地・設計パブリック・ヒアリング（公聴会）開催

⁵⁸ 第 2 章参照のこと

⁵⁹ 「スコーピング」とは「絞り込む」という意味で、計画手法や評価方法を確定させるためのプロセスである。

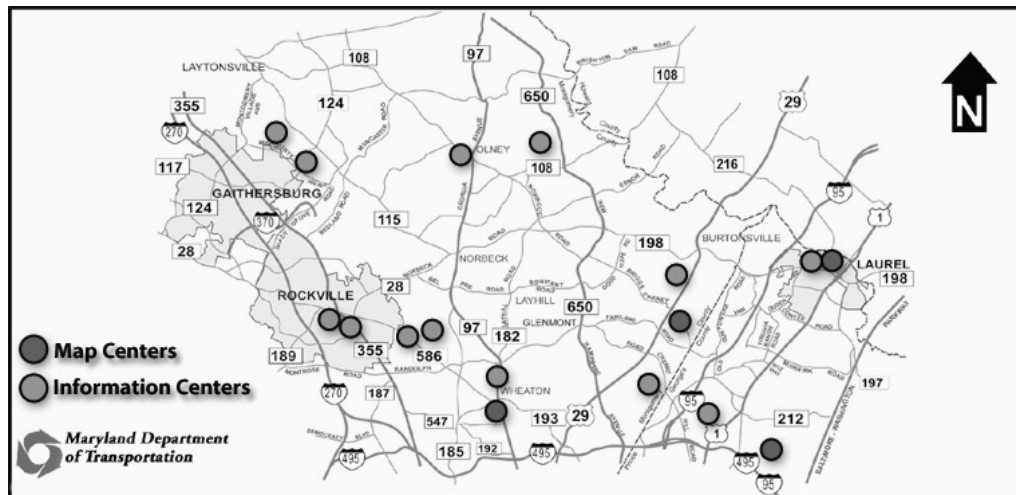
2005 年春 パブリック・ヒアリングで得たフィードバックを反映させて、「環境的影響に関する報告の最終稿」(Final Environmental Impact Statement: FEIS) および決定に関する記録を発表

(3) 具体的な市民参加手法

① 情報提供及び意見募集

このプロジェクトでは、次のような方法・手段で市民へ情報が提供されている。

- ・ プロジェクト専用のウェブサイト (www.iccstudy.org) を作成。バーチャル説明会などを通して最新情報を提供し、市民からのコメントもオンラインで受けつける。
- ・ プロジェクトの各段階で説明会を開催。
- ・ 市民からの問い合わせに対応するため、無料電話サービスを設置。
- ・ プロジェクトのメーリング・リストに登録した人に、ニュースレターを配布。
- ・ プロジェクト対象地域内の各地に、情報センターを設置。情報センターは地域の図書館等に設置された。



<情報センターの設置箇所>

② スコーピング・パブリック・オープンハウス

情報公開・交換によってプロジェクトの過程・戦略・内容について理解を深めることを目的としたもので、2003 年の 6 月と 9 月に合計 3 回開催され、合計で約 800 名の市民が参加した。この手法は、環境データの継続的な収集やプロジェクト・ニーズの解決に必要な対策の開発などに市民を深く関与させるために、プロジェクトの全過程を通して利用されている。このオープンハウスでは、プランニングのごく初期の段階で、今後検討されるべき課題を把握し、代替案となりうるプランを探ることを目的とする。その前段階として、SHA は地方・州・連邦各レベルの政府機関 (28 機関) から 100 名以上の代表者を集めて省庁間ワークショップを開き、プロジェクトの進行過程や戦略などを検討した。オープンハウスでは、参加者はプロジェクト対象地域の地図を身たり、さまざまな発行物を通してプロジェクトの情報を集めたりするだけでなく、プロジェクトの担当者と直に話をするすることで、自分の意見を伝えることができる。また、会場には「意

見箱」も設置され、文書を通しての意見提供もできる。

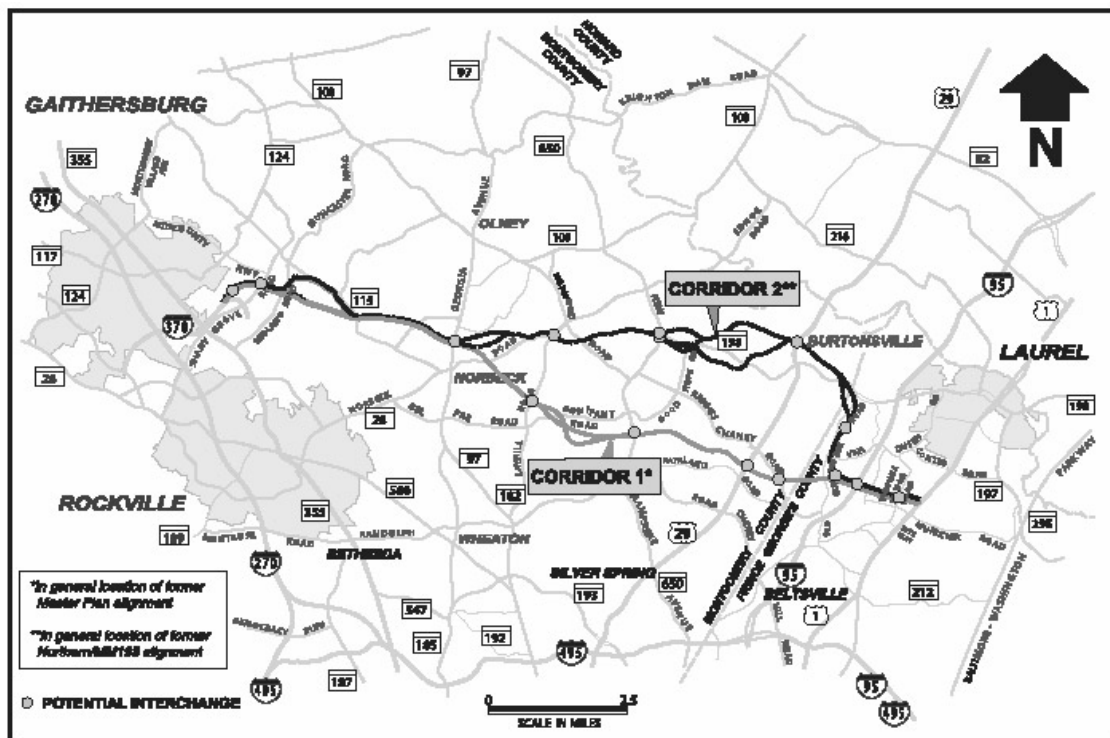
③ 代替案パブリック・ワークショップ

このプロジェクトでは、代替案パブリック・ワークショップは正式なプレゼンテーションのないオープンハウス形式（説明会形式）で開催された。当日は、テーマや代替案別にディスプレイ付きのスペースが用意され、プロジェクトの詳細やさまざまな課題・論点をまとめた資料も配布された。またプロジェクトの担当者たちも、会場で直接市民からの質問に答え、意見交換を行った。ワークショップで提示された情報は下記の通りである。

- ・ プロジェクトの目的
- ・ 初期代替案の評価
- ・ さらに詳細な調査の対象として当局が推薦する代替案
- ・ 審査対象から外すよう当局が推薦する代替案
- ・ 環境やコミュニティに関する課題と、当局によるそれらの課題への対応策

（４）プロジェクトの代替案

説明会や市民との対話から、計画者側は3つの代替案を示している。3つの案は、それぞれ①なにもしない（No Action）⁶⁰、②ハイウェイ 1 案、③ハイウェイ 2 案となっている。これらの代替案が現在詳細に検討されており、2005 年夏までにはこの3つの中から最終案が決定される予定である。②と③案はハイウェイのルート案であるが、州政府は新規ハイウェイ建設に伴って高速バスサービスの提供も考えており、代替案の検討の中で両案におけるバス利用者数の検討も行っている。



⁶⁰ 「なにもしない」という代替案は、国家環境政策法（National Environmental Policy Act）で検討が義務づけられている。