



関東地方整備局 東京国道事務所 共同溝課 酒井 健

## § 1. 東京国道における共同溝整備の概要

東京国道事務所(以下、「東京国道」)は、東京都区部の一般国道 10 路線、延長 161 kmの維持・管理・整備を担当している。管理国道内には、私達の生活に不可欠な電話・電気・ガス・上下水道等延べ約 5,600 kmのライフラインが収容されている。共同溝とは、道路環境の保全、災害時のライフラインの信頼性向上、将来需要への対応等を整備目的とし、道路の地下空間を利用し、これらのライフラインのうち主要な幹線をまとめて収容する施設である(図-1)。

2003(平成 15)年末現在、東京国道管理区間 161 kmのうち約 7 割にあたる 106 kmで共同溝の

整備が完了している(図-2)。現在では、共同溝を環状方向に連結する他、河川分断部や都心部での整備も促進し、共同溝の相互連結によるネットワーク化を進めている。

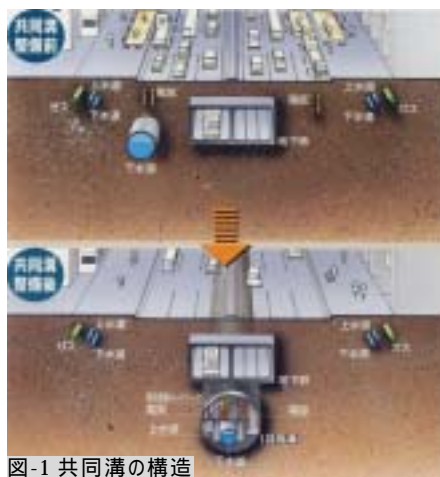


図-1 共同溝の構造



図-2 東京国道管内共同溝整備状況

## § 2. 東京ジオサイトプロジェクト 1 の実施

2003(平成 15)年は、道路構造の保全と円滑な交通を図ることを目的とし、共同溝整備を本格的に推進していききっかけとなった、「共同溝の整備等に関する特別措置法」が 1963(昭和 38)年に制定され、ちょうど 40 年目にあたる年であった。東京国道では、これを記念し、社会資本としての共同溝が、日常生活に密着した重要なインフラであることを広く一般市民の方々知ってもらおうという目的で、PR プロジェクトの開催を企画した。

プロジェクトの企画にあたり、プロポーザル方式により複数の業者から提案を募り、工事現場で博物館を開くという提案を採択した。実際の運営にあたっては、この案をよりブラッシュアップするため、プレーンストーミングを行い、関係者以外の方々からの既成概念にとらわれないアイデアを広く集めることとした。この中では、コンサートなど文化的なイベントを実施する等実に様々な提案が挙がったが、今まで共同溝については、「土木技術を駆使し、いかに安全に整備・管理するか」という機能面でのみ捉えていた我々関係者は、「地下空間は面白い!」という人々のアイデアに新鮮な感動を覚えた。

その後、この地下空間の写真を見て関心を持って頂いた能楽師で宝生流 19 世宗家の宝生英照氏から演出の協力を申し出て頂いたことで、工事現場で狂言を開催するという計画が現実化することとなった。「地下にあり存在を意識されない共同溝工事現場そのものをコミュニケーションとアカウントビリティ(説明責任)の実験場として活用し、その存在と役割に誰もが関心と興味を持つようなプロジ

エクトを実施する。」ことを趣旨に、共同溝の工事現場を3日間だけ文化的な目的で使うことに挑戦する実験的プロジェクト「東京ジオサイトプロジェクト」を開催することとした。実施概要は下表(表-1)のとおりである。

表-1 東京ジオサイトプロジェクト1 実施概要

開催期間	2003(平成15)年11月18日(火)(土木の日)から11月20日(木)までの3日間	
開催場所	東京都港区虎ノ門1丁目 虎ノ門交差点地下 麻布・日比谷共同溝虎ノ門立坑	
開催内容	内容	実験テーマ
	巨大な縦穴を能楽堂にしてみる「地底能楽堂計画」	巨大な共同溝の縦穴を能楽堂に見立て、地底40mにこれまで誰も見たことのない地底の幽玄の世界をつくり出す実験。その特殊なコンクリート空間の文化的可能性を追求する。
	交差点の下を博物館にしてみる「地底博物館計画」	交差点の地下10mに広がる約1,200㎡の地底の作業ヤードを博物館のギャラリーに見立てる計画。むき出しの土と鉄骨の空間でインフラの作られ方を知る。
	地底のトンネルを癒しの空間にしてみる「やすらぎトンネル計画」	立坑からのびる麻布共同溝トンネル部を癒しのゾーンとして開放する計画。虎ノ門立坑から「やすらぎのキャンドルゾーン」150mを徒歩で往復できる。
	工事現場の塀をメディアにしてみる「フェンスラップ計画」	工事現場のフェンスはメディアになるか？ 当たり前のようにそこに立っている工事現場をしきる塀に意志をもたせたら街の風景はどう見えはじめるか。

会場は、霞ヶ関官庁街の一角、一般国道1号(桜田通り)と外堀通りが交差し1日約8万台の交通量がある虎ノ門交差点の地下、日比谷・麻布共同溝の虎ノ門立坑である。

ここは、交差点直下に面積約1,200㎡、深さ約10mの五角形の路下ヤード、更にその下に直径約20m深さ約40m(地下10階相当)の円筒状の立坑からなる地底空間で、ヘルメットを着用し、工事用エレベーターや階段を使わないと辿り着けない。通常の現場見学会では、少人数のグループで見学するが、狂言を鑑賞するためには150人が同時に現場に入ることになる。そのため事前準備にあたっての最留意点は、徹底した安全管理であった。これについては、東京国道・コンサルタント・JV(施工業者)が連携し、警察や消防と相談をしながら、綿密な安全管理計画を策定した。



写真-1 東京ジオサイトプロジェクトが実施された虎ノ門交差点



写真-2 「フェンスラップ計画」(11/3(月)～実施)

また能舞台や楽屋の設置などの運営計画については、工事現場の特徴を生かしながら、かつ狂言の実演に支障の無いよう、宝生氏の指導を受け細心の注意を払い進めた。一方、外部への告知と「地底能楽堂計画」の参加者の募集は、テレビ・新聞・雑誌等マスコミへの記者発表と公式ウェブサイト(URL <http://geo-site.jp/>)を立ち上げて行った。公式サイト公開直後から関心は高く、開催直前迄の総ヒット数は延べ約58万件にのぼった。

開催3日間を通して約1,000名が実際に共同溝の現場を訪れた。11月18日(火)(土木の日)に実施した「地底能楽堂計画」(写真-3)では特別招待者募集に12倍の約1,200件の応募があり、その中から抽選で当選した100名は、らせん階段と工事用エレベーターを使い地底40mに設けられた地底能舞台前の特設席に着席、司会者の荒俣宏氏(博物学者)と宝生英照氏、野村萬齋氏(狂言師)によるトークショーに続き、野村萬齋氏らによる狂言「磁石」が上演され、ふだん体験出来ない異空間での「幽玄の美」を堪能した。

翌11月19日(水)と20日(木)は、「地底博物館計画」、「やすらぎトンネル計画」(写真-4)として一般公開した。非常に熱心に見学された方が多く、関心の高さに驚かされた。また女性グループの見学者が多かったことも特徴的であった。この模様は、ニュースあるいは特集として当日や翌日のテレビや



写真-3 「地底能楽堂計画」(11/18(火)(土木の日)実施)

写真-4 「地底博物館計画」「やすらぎトンネル計画」(11/19(水)～20(木)実施)

新聞をはじめ、雑誌等で幅広くとりあげられ、共同溝の存在意義を大いに示すことができた。

また期間中、プロジェクトの印象・共同溝認知度・今後の広報に対する要望などについて、会場内で来場者アンケート調査を実施した。アンケート結果のうち、このプロジェクトを知った理由には「知人を通じて」が1/3と最も多く、口コミ効果がうかがえる興味深い結果であった。共同溝認知度については、「聞いたことがある」を含めると約6割が認知していることが分かった。実際に共同溝の工事現場を訪れた感想については、約9割が「新しい発見があった、感動した」と答えており(図-3)、「自分たちの毎日の生活が、このような形で守られていることを知った。」「都心の地下という異空間で伝統芸能を見せるという試み、そのセンスに脱帽です。自分たちの納めた税金がこういう所でこのように使われているということを現実に目の当たりにでき、とても意義

深い。理想的な「国と納税者の相互理解」の場である。」などの意見が述べられていた。また公式サイトには、プロジェクト終了後も意見などが多く寄せられ、アクセスが継続した。

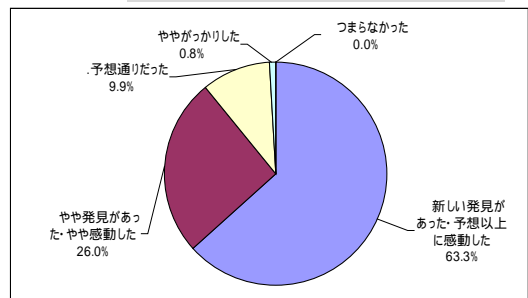


図-3 来場者アンケート結果「共同溝の中に入ってみたいの印象はいかがでしたか」(N=354件)

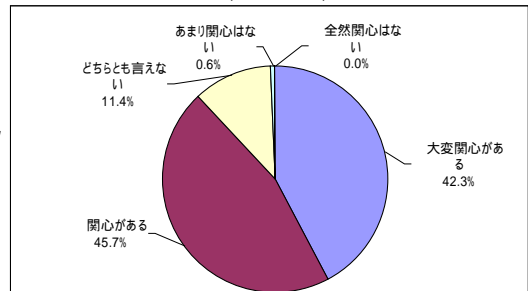


図-4 来場者アンケート結果「共同溝など社会資本整備に関する情報発信について」(N=324件)

### §3. 東京ジオサイトプロジェクト2の実施

日比谷共同溝事業では、今年5月工程上の山場であるシールド掘進を開始した。そこでこのシールド掘進のタイミングを、都市再生及び社会資本整備の有効なアカウントビリティ機会とするため、広報計画を立案した。実施に当たっては、公式サイト等に寄せられた意見を十分活かし、従来事業関係者だけのものではあった発進式を、一般市民にも興味深く見られるよう安全に公開し、事業への関心と土木技術者への共感を広める機会として、東京ジオサイトプロジェクト第2弾を実施した。外部への告知と「発進式目撃計画」の参加者の募集は、前回同様、記者発表と公式ウェブサイトで行った。実施概要は下表(表-2)のとおりである。

4月23日(金)午前の「発進式目撃計画」(写真-5)には、20倍を超える一般からの応募があり、こ



の中から抽選で当選した30組60名と来賓、関係者を招待し実施された。午後と24日(土)は、「沈黙のシールドマシン展」(写真-6)として地底を切り開くトンネル掘削ロボット「シールドマシン」の全貌を公開し、工事現場を巨大構造物と地底の技術を知る体感ミュージアムに見立て一般公開した。

表-2 東京ジオサイトプロジェクト2 実施概要

開催期間	2004(平成16)年4月23日(金)から4月24日(土)の2日間	
開催場所	東京都港区虎ノ門1丁目 虎ノ門交差点地下 麻布・日比谷共同溝虎ノ門立坑	
開催内容	内容	実験テーマ
	発進式目撃計画	シールドマシンの始動は強大な土圧との闘いの始まり、エンジニアたちの願いが込められるその瞬間を目撃する。
	沈黙のシールドマシン展	動き出したら進入禁止、謎の巨大装置の内部に潜入できる特別見学ルートを設定。土木の概念を超越した驚異のシステムを探索する。
	1.第1展示室 -ファクトリーゾーン- 2.第2展示室 -発進ドームゾーン- 3.トンネルギャラリー計画	地底40mに静止し掘進開始の時をじっと待つシールドマシン掘削部を目の当たりにする。人目に触れたことのない切羽部やマシン内部構造をのぞき見る。 都市の変貌を見つめるカメラマン内山英明氏の地底写真50数点を共同溝トンネル内部に展示。虎ノ門の地下30mに全長60mの写真ギャラリーが出現する。



写真-5 「発進式目撃計画」(4/23(金)実施)



写真-6 「沈黙のシールドマシン展」(4/23(金)~24(土)実施)

開催2日間で約1,800名が現場を訪れ、一時入場待ち最高3時間となるほどであった。この模様もテレビや新聞、雑誌等で幅広くとりあげられた。

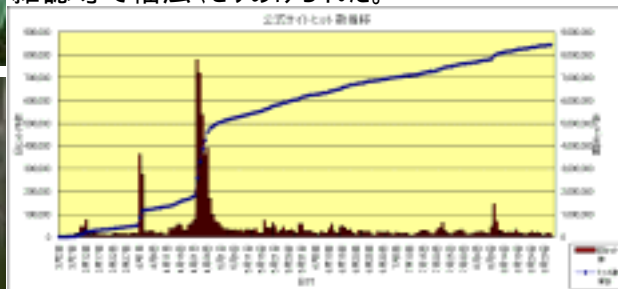


図-5 東京ジオサイト公式ウェブサイトへのアクセス

公式サイトへのアクセスは、第2弾のリニューアル(3月2日)直後から非常に関心が高く、開催期間直前には最大約80万件/日のヒットがあった。開催終了後も継続的なアクセスがあり、平成16年8月末時点での累計総ヒット数は約850万件となっている(図-5)。

#### §4. 今後に向けて

来場者アンケート結果やマスメディアからの反応の分析、またこの経験を、今後共同溝等の都市インフラ整備をはじめとする、公共施設・社会資本整備の説明責任、情報発信や合意形成の方法の検討に役立てていきたいと考えている。社会資本整備におけるアカウントビリティ(説明責任)は、まず社会資本について正しい情報を知ってもらい、国民と行政との信頼関係を構築することから始まるのではないかと考えている。

また、この実験的プロジェクトの当初の目的である、「共同溝工事現場そのものをコミュニケーションとアカウントビリティ(説明責任)の実験場として活用し、その存在と役割に誰もが関心と興味を持つようなプロジェクト」としての効果は、一定の成果を収めることができ、また我々プロジェクト主催者だけでなく、当日場内説明等で協力して頂いた共同溝工事にかかわるJV(施工業者)の人々の、仕事への自信と誇りをもたらすことになったことと確信している。

これからも、さまざまな機会を捉えて、社会資本整備についての説明責任、情報発信や合意形成の一つの形として、このような、一般市民が直接触れて、正しい情報を知ることのできるコミュニケーションの場を積極的に提供していきたいと考えている。

以上

# 女性によるみちづくり - 「公共事業」のあるべき姿の模索 -

大阪国道事務所 管理第二課 松本 沙矢花

## 1. はじめに

公共事業は、これまで社会資本の絶対量の不足から「つくる」側の論理が優先されてきた。しかし、ある程度整備が進んできた現在では、ストックを有効に活用し生活者の視点に立った、すなわち「つかう」側の論理で公共事業を考えていく必要がある。また、道路に関して言うと、自動車中心の道づくりが進められてきた結果、生活者や交通弱者への配慮が足りない部分があるのも事実である。

これらを踏まえ、大阪国道事務所では、生活者の視点を代表する“女性”の意見や感性を公共事業に取り入れ、住民との連携・協働を深めていくと同時に道路利用者マナー向上の対策として生活と密着した「母親教育」を行おうとの発想から、「女性によるみちづくり」ワークショップを設立した。

## 2. 「女性によるみちづくり」ワークショップ

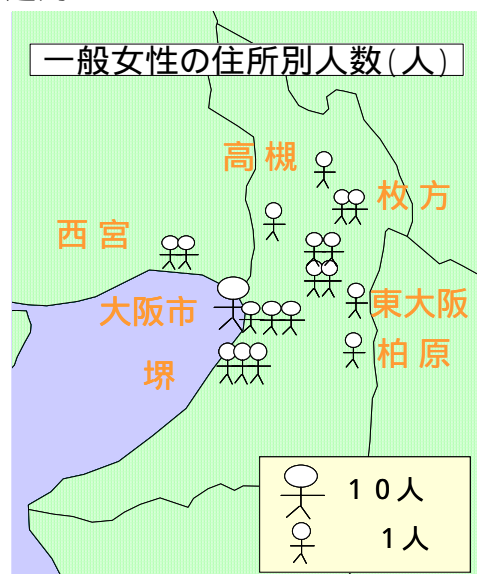
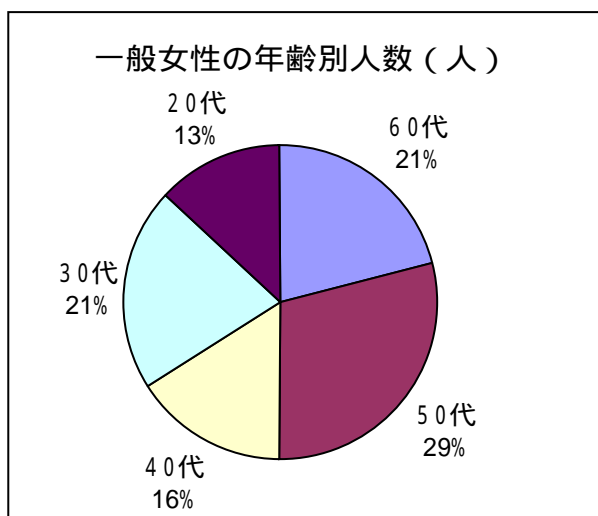
### 2.1 ワークショップ概要

ワークショップの設立時に道路事業へ女性の視点を反映する手順・手法の検討をするために一般参加者の意見を収集した。その結果、「事務局が何をしているのか分からない」という意見が多かったことから、平成15年度のテーマは「女性による一般の人にわかりやすいパンフレットづくり」とし、平成15年3月の設立以降、ワークショップや現場見学など計7回開催した。

一般女性を公募（約30名が登録）

ワークショップの運営は若手女性職員が担当

地域づくりの学識経験者をアドバイザーに起用



ワークショップ一般参加者の特徴

## 2.2 ワークショップの流れ

### ～ ワークショップの流れ ～

#### 第1回 ワークショップの設立

行政機関発行のパンフレット類について意見収集（H15.3.28）

#### 第2回 目的・役割の確認

大阪国道事務所の事業説明と事業概要についての意見収集（H15.6.24）

#### 第3回 パンフレットの内容を考える

女性係員によるプレゼン。テーマは環境、バリアフリー、みちづくり。各班でテーマについての意見交換。（H15.9.1）

#### 第4回 現場見学会

御堂筋見学 共同溝 近畿技術事務所バリアフリー体験コース（H15.10.3）

#### 第5回 パンフレットの内容を考える！！

内容の絞込みを行う（H15.12.2）

#### 第6回 最終チェック

紙面の構成・編集をおこなう。パンフレット作成の最終段階！（H16.2.3）

#### 第7回 最終ワークショップ

仮刷りパンフレットで、最後の微調整をみんなで行いました！（H16.3.19）

第1回目、第2回目の意見交換により、道路事業について分かりやすいパンフレットをつくるには、生活に密接した内容で取っ付き易いテーマに分けて、話し合うほうが良いという意見から、第3回以降は 環境 バリアフリー 御堂筋の3班に分かれ、意見交換、パンフレットづくりを進めていった。



第4回 現場見学会



第6回 ワークショップ

## 2.3 ワークショップ所内周知活動

毎回ワークショップを開催した後、毎回ワークショップを開催した後、所内向けにワークショップ通信を発信し、所内全体への周知に努めた。



ワークショップ通信



大阪日日新聞  
H16.4.11(日)朝刊

## 2.4 パンフレットの作成について

ワークショップでそれぞれのテーマについて意見交換し、その意見の傾向から編集の切り口を導き、具体的な構成へと入っていった。こうして7回のワークショップの末、パンフレットが完成した。



## 2.5 パンフレットの配布

完成したパンフレットは、公共施設や女性が良く集まる場所など参加者から提案・紹介のあった施設にて配布することとした。

- 参加者の職場、参加者の子供が通う学校
- 地下鉄、女性専用病院、百貨店
- 自治体の情報コーナー、図書館、道の駅等



3月19日にワークショップを行った

「大阪府立総合センター」にも贈呈



### 3. 平成15年度ワークショップの取り組みによる効果

一般参加女性の道路行政への理解が深まるとともに、参加者による口コミで道路事業者の取り組みが紹介され、相乗的な広報効果があった。作成されたパンフレットは女性らしい工夫がされ、わかりやすいと好評であった。



バリアフリー編



環境編

### 4. 最後に

平成15年度の「女性によるみちづくり」ワークショップでは、パンフレット作成という目標は達成できたが、一般の方が知りたい情報、道路管理者が伝えたい情報をすべて網羅しているわけではない。今後とも知りたい情報を適切に伝えていくと同時に伝えたい情報を理解してもらうための工夫が必要である。

平成16年度は平成15年度と同様に約30名程度の女性を一般公募し、様々な道路の現場に出向いて、女性の視点での現場の評価を情報誌として取りまとめ、広く配布することで一般市民の道路への関心が高まることを期待している。

#### パンフレット作成における工夫

〈全体〉

- 幅広い年代に見やすくするため、サイズはA4サイズ・カラーとした。
- 問い合わせの窓口を明記した。
- 表紙は、思わず手に取りたくなるような、柔らかいタッチのイラストとした。
- パンフレットをラックに入れたときにもタイトルが見えるようにした。
- 全体的に、イラストや写真を多く盛り込んだ。
- なるべく難しい用語、専門用語は避け、わかりやすい表現にした。

〈御堂筋編〉

- 御堂筋に行ってみたくなるような“美しい”写真を採用し、撮影場所を掲載した。
- 参加者のお薦めスポットを掲載した。等

〈バリアフリー編〉

- 生活の中で、そのときは気になるが、普段はあまり気にかけていないちょっとしたバリアを例示し、バリアフリー問題に興味を持つようにした。
- バリアフリー度のチェック表をつけた。等

〈環境編〉

- 環境問題が身近な問題であることをわかりやすく紹介した。
- 私たちにできる「地球を守る大作戦」を記載した。
- 騒音レベルの“うるささ”が分かるように身近な音の騒音レベルを記載した。等



# 地域と連携した河川管理体制のあり方

熊本河川国道事務所 白川出張所 亀園 隆

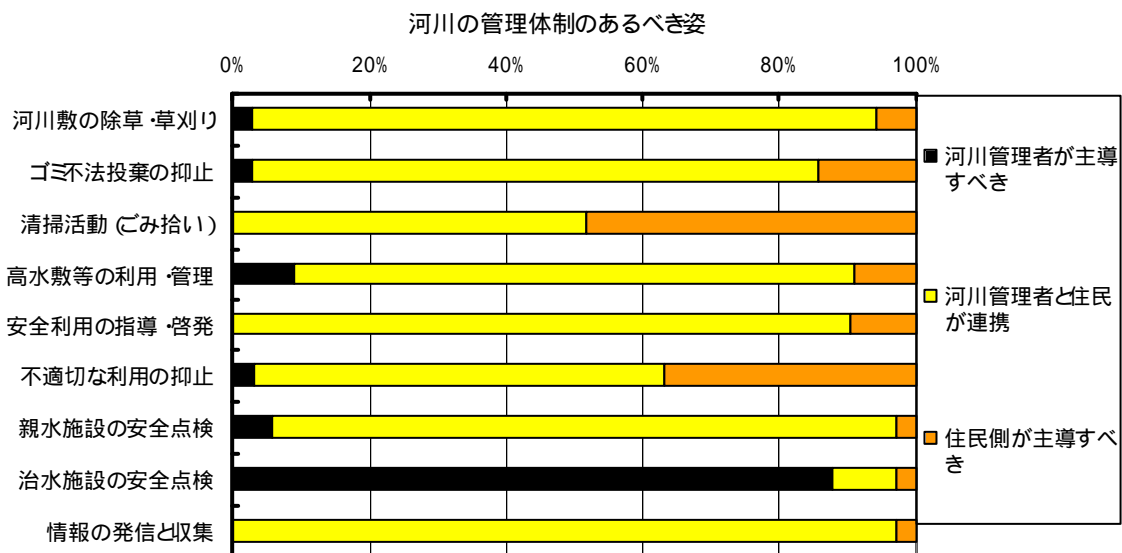
## 1 はじめに

昨今、公共事業予算が大幅に削減され、工事のみによる地元への貢献が厳しくなる中、維持管理の質を落とすことなく地域のニーズに対応していくことが求められている等、工事の時代から管理の時代へと移行しつつある。これからの良好な河川管理体制を構築するためには、従来の官主導の管理体制から住民と連携・協働した新たな管理体制の構築が急務と考える。九州管内では河川をフィールドとする住民団体等の活動が大変盛んであり、このような住民団体の方々と連携・協働することが最良の体制づくりと考える。本文では、新たな河川管理体制の提言として、その具体的な地域連携事例を含めたアクションプランを作成したので報告するものである。

## 2 現状の課題と対応策

### 2.1 今後の河川管理体制について（出張所長アンケート結果より）

新たな河川管理体制の構築を行うには、河川管理者並びに住民団体がともに抱えている課題を整理・分析する必要がある。今回実施したアンケート調査では【理想とすべき今後の河川管理体制のあるべき姿】について、平常時の河川管理に関する9項目を対象に河川関係46の出張所長にアンケート調査を実施し、河川関係35の出張所長(回収率約8割)の回答を得た。特徴的なものとして、【治水施設の安全点検】などの技術的専門分野に対しては、河川管理者が主導すべきとの意見があったが、残りの8項目では河川管理者と住民が連携もしくは、住民側が主導すべきとの意見が9割にのぼった。



このように、今後は河川管理者と住民が連携して河川管理を実施すべきとの多数の意見がある中、具体的にどのような課題があるかについても意見集約した。結果は、大まかに分類して次の5点であった。

- 除草に対する強い要望
- ゴミの不法投棄問題
- 事故発生時の行政側の責任追及
- 不適切な利用に対する苦情
- 行政に対する不信感

これに対し、課題の発生要因としては次の3点と考える。

河川管理者主導で独自に整備・管理してきた

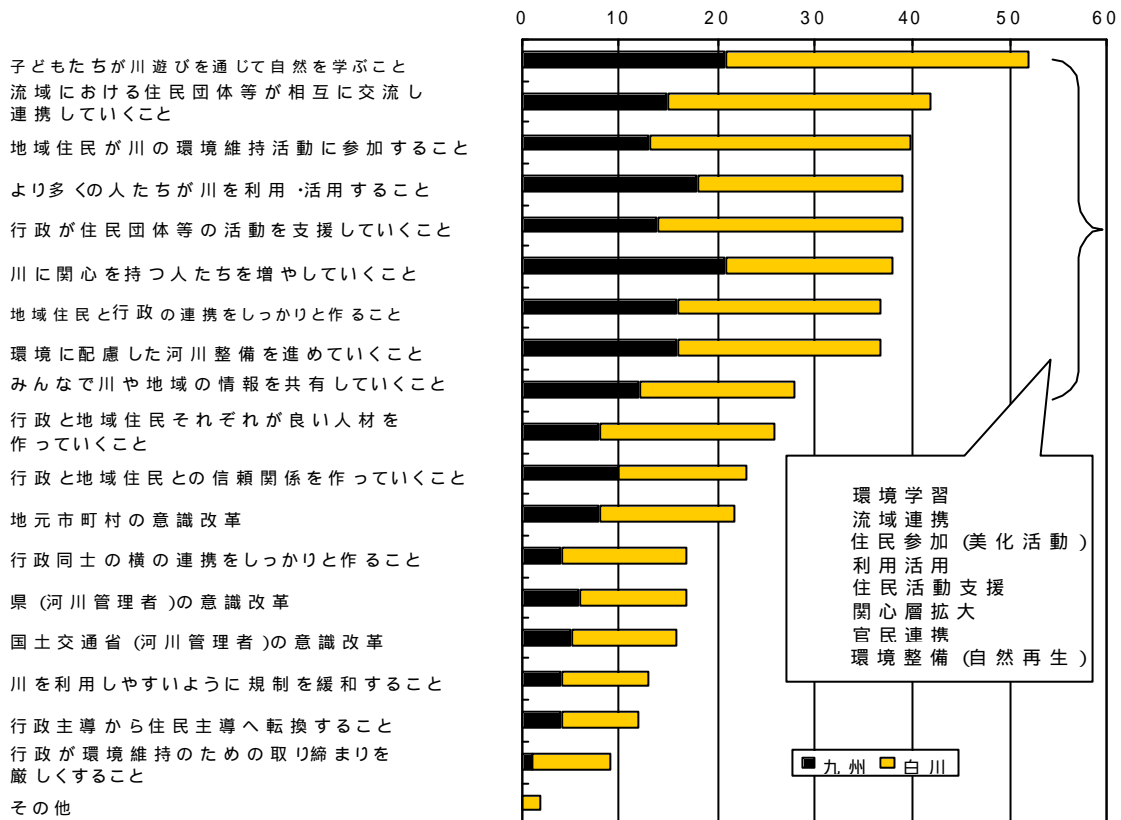
官民の情報交換が円滑に出来ていない

住民側のニーズを把握し、これに応え切れていない

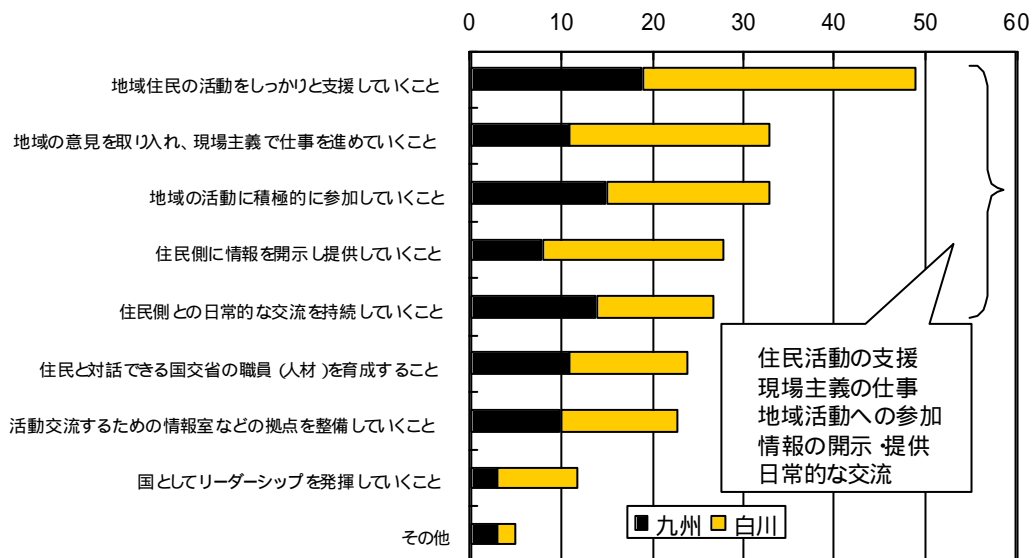
## 2.2 住民サイドの意見（住民団体アンケート結果より）

住民側の意見を把握するため、九州20河川で活動する住民団体の活動者（37団体59名）からアンケート調査を実施した（複数選択可）。

川をとりまく環境（自然環境・利用環境・社会環境）を良くしていくために重要なことは何か



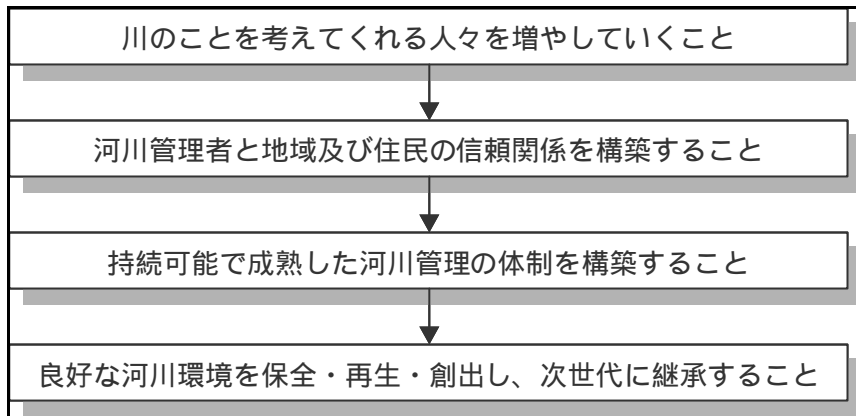
## 国土交通省に求められるものは何か



### 3 今後の展開

出張所長及び住民団体のアンケート結果をもとに、住民と連携・協働した新たな河川管理体制を構築するため、下記の目標・方針・展開を掲げアクションプランを提言する。

#### 3.1 ねらい・目標（4層の目標）

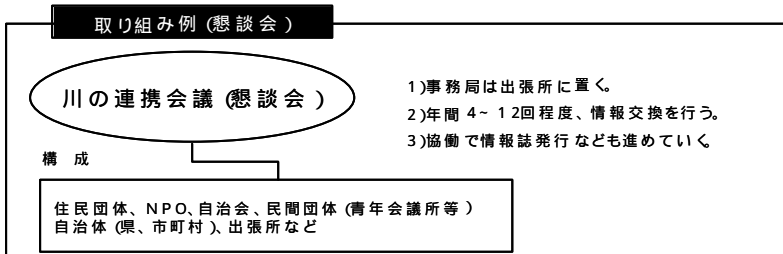


#### 3.2 方針・展開（5つの骨格）

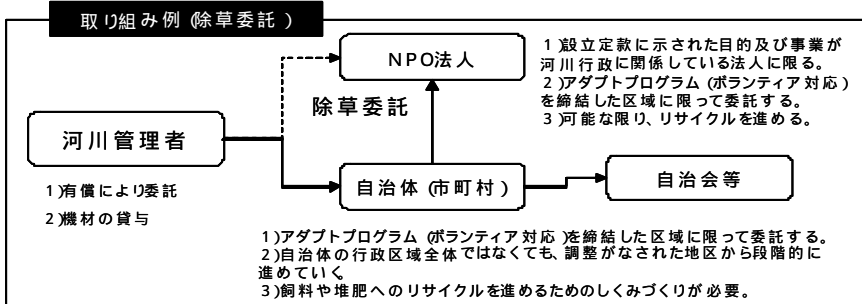
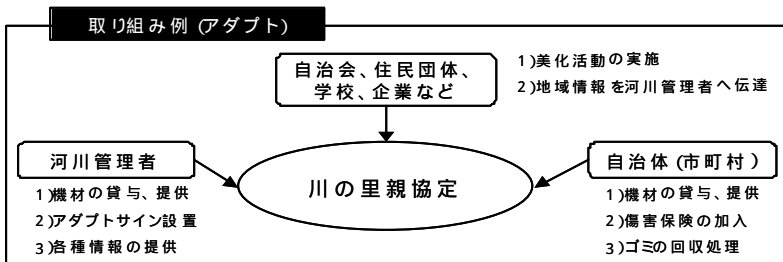
- 住民相互及び官民の連携・協働ができるような体制をつくる。（連携協働）
- 川や環境のことを多くの人々に知ってもらう。（環境教育、利用活用）
- 河川管理者と住民サイドが円滑に情報交換できるようにする。（情報共有）
- 住民側が出来ることは、出来る限り住民側に委ねていく。（住民参加）
- 住民と連携・協働できる河川管理者側の人材を育成していく。（人材育成）

### 4 アクションプラン

#### 4.1 地域との懇談会等の定常化

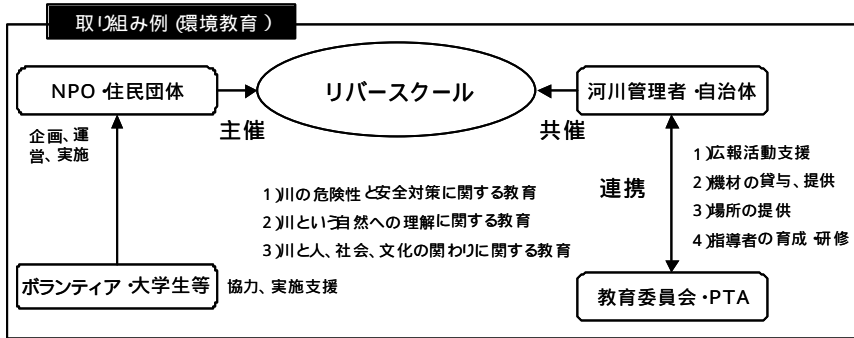


#### 4.2 地域参加による環境維持活動の実施

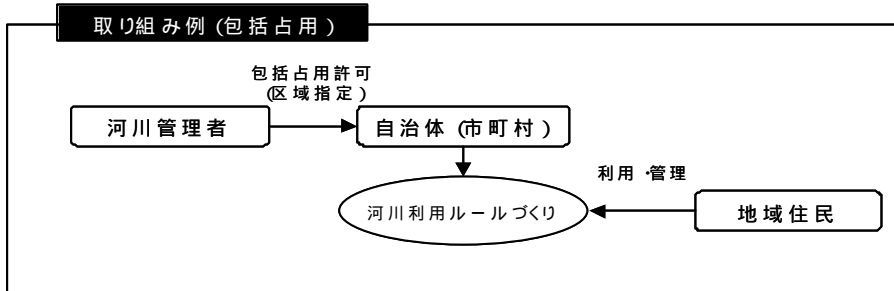




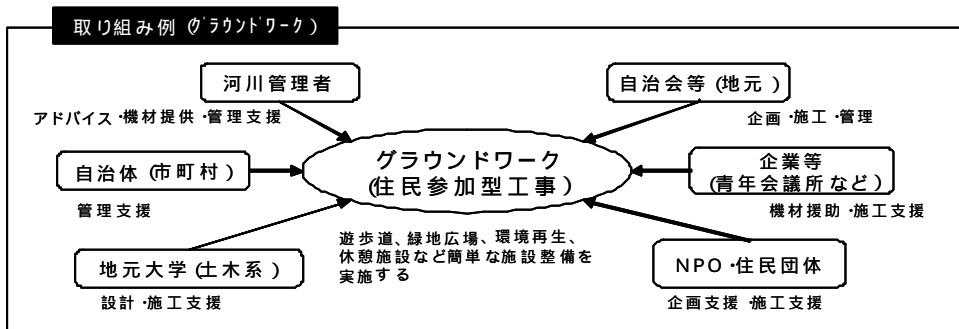
#### 4.3 環境教育及び自然体験活動の支援



#### 4.4 平常時の河川利用の活性化



#### 4.5 地域参加による河川整備の実施



### 5 今後の取り組み (実施にあたっての留意点)

- 住民側の活動の支援。(資金、機材提供・貸与、場の提供、事務作業支援)
- 持続性の確保。(やりがい、楽しさ、若手人材の確保)
- 地域との積極的な交流。(日常的な交流、交流の持続性)
- 若手職員の育成。(現場主義、住民と対話できる力を養成)

### 6 まとめ

今後の河川管理の在り方を考えるにあたり、まず地域住民に流域の現状を理解して頂き、その上で地域のニーズを取り入れながらの河川整備や河川管理を行ってこそ、地域に根ざした公共事業と言える。住民団体の活動が盛んな今、国土交通省として地域住民との連携を強化し、出来るだけ地域住民が主導で行えるような環境づくりに努めたい。

それが、地域住民との信頼関係を築き、継続した運動の展開が出来ると考える。

このアクションプランは、地域連携のあり方の一部を紹介したに過ぎず、これ以外にもたくさんの手段があり、このアクションプランに囚われることなく地域特性を活かした行動が出来ることを期待する。

# 一般国道4号東二番丁通りにおける自転車歩行者分離社会実験について

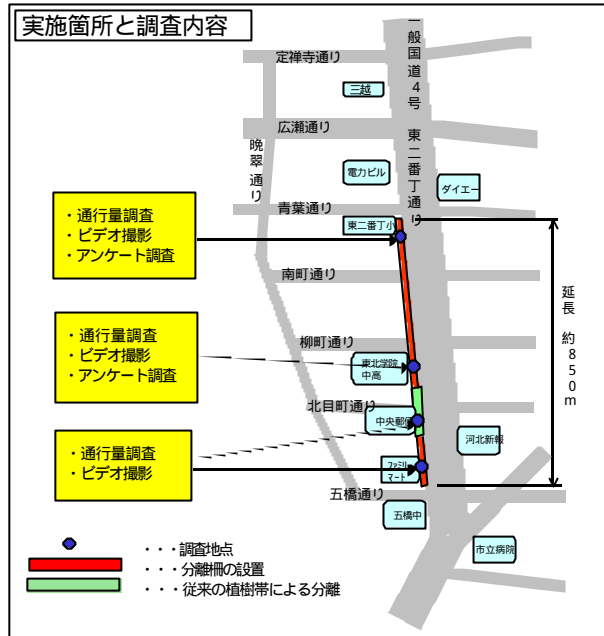
東北地方整備局 仙台河川国道事務所 交通対策課 齋藤千秋

## 1、はじめに

本報告は、一般国道4号東二番丁通りにおいて実施した自転車歩行者分離通行の社会実験について紹介するものである。

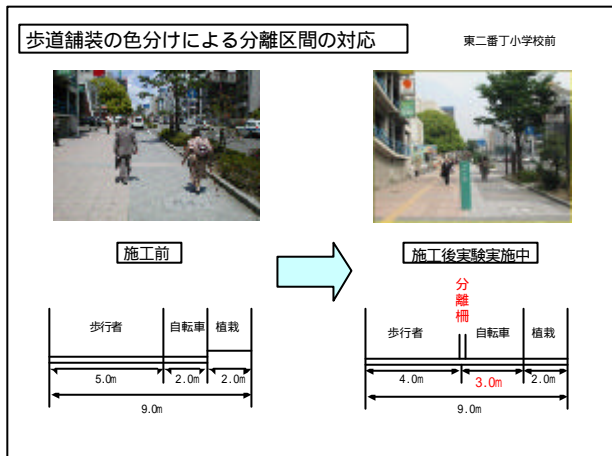
近年、自歩道において増加している自転車と歩行者の接触事故等を防ぎ、歩行者の安全確保を図るため、歩道中央部に柵や標識を設置して歩行者と自転車の通行帯を分離する社会実験を実施した。

結果、決められた通行帯を守って通行した割合は高くなり、通行が錯綜する回数が減少する等、安全・安心な歩行空間の創出が図られた。



## 2、背景

当該区間は、宮城県仙台市の中心市街地に位置し、周辺にはJR仙台駅、地下鉄各駅、学校、病院等の公共施設や大型商業施設が密集し、歩行者や自転車通行量が非常に多い路線である。現歩道においても、カラー舗装の色分けや、植樹帯により自転車歩行者分離を行っていたが、あまり守られておらず、歩行者と自転車の接触事故等の危険が指摘されていた。



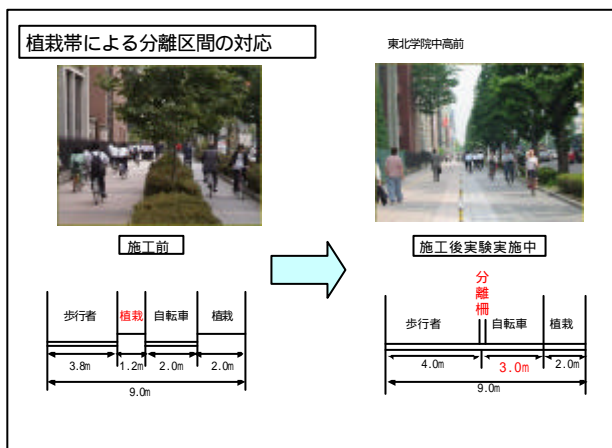
## 3、分離社会実験について

### 3.1、分離方法

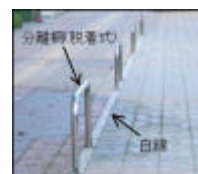
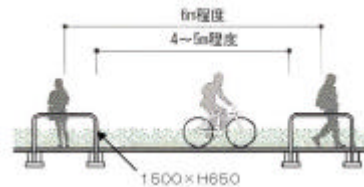
歩行者・自転車の各通行帯幅員は、現況交通量（歩行者：10,142人/h12、自転車：3,900台/h12）を考慮して次のように設定した。

歩行者通行帯・・・4 m

自転車通行帯・・・3 m



通行帯の分離方法としては、通行帯を明確に示す分離柵を設置し、補助的に標識や路面標示等の視覚的な分離を行うこととした。また、分離柵は、歩道空間を完全に分離するのではなく、歩道利用の利便性に配慮して、コの字形の柵(ステンレス製)を4～5m程度間隔を空けて配置し、沿道の利用状況や火災、事故等不測の事態等様々な歩道の使用形態に対して自由に対応できるよう脱着式の構造とした。



物理的分離・・・分離柵（脱着式）

視覚的分離・・・標識

路面表示（白線、自転車マーク）

### 3.2、実施内容

現地実験は約2ヶ月間分離柵を設置して行い、その間に3回（実験初期、中期、慣習期）の状況調査を実施した。また、分離柵撤去後においても状況調査を実施した。

社会実験実施期間：平成15年6月16日～8月10日（約2ヶ月間）

現地調査項目：通行量調査、ビデオ調査、アンケート調査

## 4、実験結果

### 4.1、遵守率

#### 4.1.1、分離柵設置時における遵守率

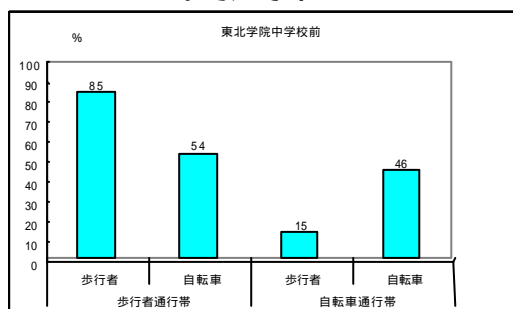
通行量調査結果より、歩行者・自転車がそれぞれの通行区分を守っている割合（以後「遵守率」）を求め、分離柵設置の有無による遵守率の違い等について調査した。

次図は、歩行者・自転車の通行帯別利用割合を示している。

分離柵設置前後を比較すると、分離柵設置後の遵守率は、設置前と比べ著しく向上しており、分離柵設置期間中に実施した3回の調査結果とも遵守率は約90%と高い数値を示した。特に、自転車の遵守率は、約50%から約90%と大幅に増加している。

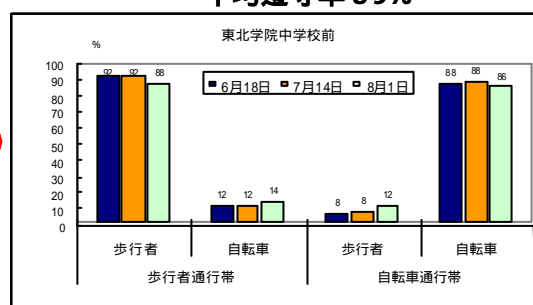
#### 遵守率<H13年(施行前)との比較>

分離柵設置前 (平成13年10月)  
平均遵守率 65%



植樹帯による分離はあり

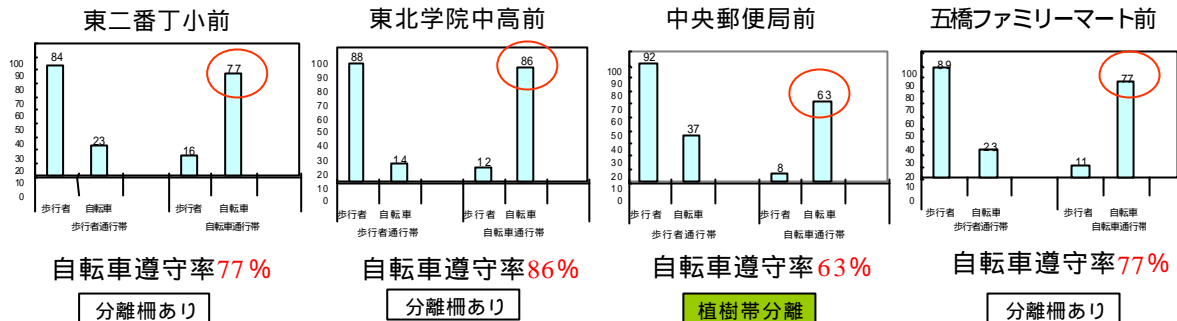
分離柵設置時 (平成15年7月)  
平均遵守率 89%



調査場所:東北学院中高前



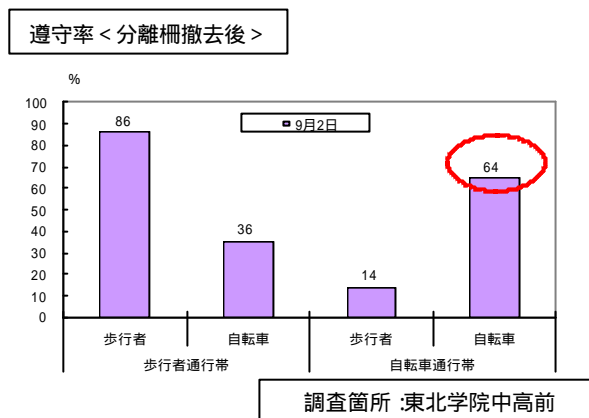
次に、各調査地点別の通行帯別利用割合を示す。自転車の遵守率に着目すると、従来の植樹帯による分離区間である中央郵便局前の遵守率は、分離柵による分離を実施している他の3カ所より低い数値となっている。これは、植樹帯による分離区間は自転車通行帯の幅員が2mのまま自転車通行帯の幅員が狭いためと考えられる。



#### 4.1.2. 分離柵撤去後の遵守率

実験終了後（約1ヶ月後）に調査したところ、歩行者の遵守率は約90%と高い数値を示しているが、自転車の遵守率は約60%と分離柵設置時に比べ、約20%下がった結果となった。

分離柵撤去後も、分離を示す路面表示（白線と自転車マーク）は残っている状態であり、やはり物理的な分離施設がないと、分離効果は下がる結果となった。



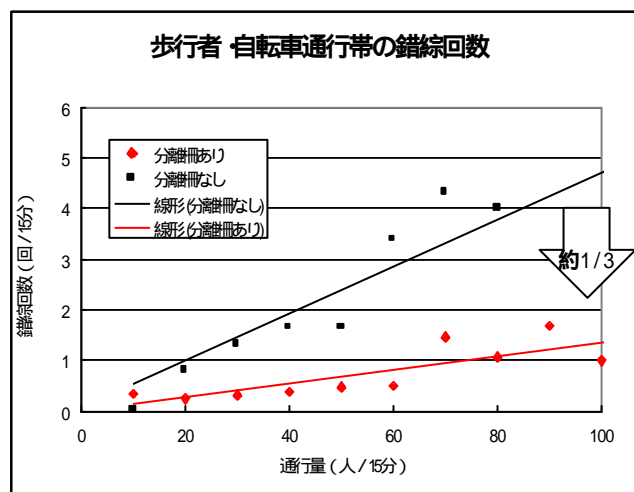
#### 4.2. 錯綜回数

歩行者・自転車が通行する際に、他の歩行者や自転車との衝突を回避する事象を「錯綜」としてカウントし、分離柵の有無による錯綜回数の変化を分析した。

右図は、通行量と錯綜回数の関係を表したものである。

分離柵が無い場合、通行量が少なくても錯綜回数が多くなっていが、分離柵があれば通行量が多くても錯綜回数は少なくなっている。

同通行量での錯綜回数に着目すると、分離柵を設置した場合の錯綜回数は、設置しない場合に比べて約1/3に減少している。



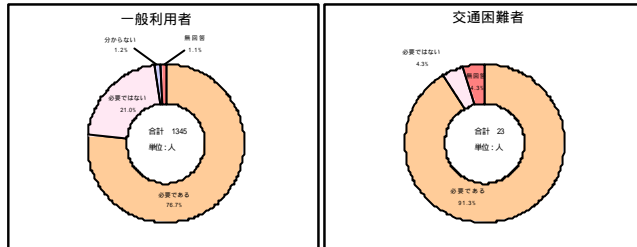
### 4.3、アンケート調査結果

現地調査と同時に実施したアンケート結果によると、約8割の人が「分離柵が必要である」と回答しており、分離柵に対する利用者の評価は高くなっている。

しかし、「以前より自転車がスピードを出すようになった」、「分離をしても守らない人がいる」という意見等、通行区分のルール違反者への対応を求める意見も多くみられた。

問：分離のために柵の設置は必要だと思いますか？

評価  
・ 一般利用者の約80%は必要、交通困難者（視覚障害者、車いす利用者等）は約90%が必要と回答している。  
・ 必要でない意見として、「分離をしても守らない人がいるから無意味」が多かった。



## 5、評価と課題

### 5.1、分離方法

分離柵を設置することにより、通行区分の遵守率が高くなり、分離効果が確認された。また、錯綜回数が減少し通行の安全性・快適性の向上が確認され、アンケート結果においても「必要である」という意見が多くを占め、利用者の評価も高い。

しかし、通行しやすくなったことにより自転車のスピードが出るようになる等の問題が浮上するとともに、通行区分を守らない利用者も多いため、本格実施に向けては、広報や教育、啓発活動等により利用者のマナー向上を促すことが必要である。

### 5.2、標識

標識は、通行帯区分を示すために有効な施設であり、遵守率の向上のためには、誰もが一目見て通行帯区分が理解できる表示である必要がある。実験時の標識についてはアンケート調査で「表示がわかりにくい」という意見が多く寄せられたため、右のようにデザインの改良を行った。

また、学識経験者からは「景観に配慮したものを」という指摘があったため、より景観性のある標識デザインを検討した。



## 6、おわりに

今回の実験結果を踏まえて、今年度末(予定)から歩行者・自転車分離を本格実施することとなっており、本格実施に向けては、記者発表やホームページを活用した情報提供により、利用者への事前周知を行っていく予定である。

今回の歩道整備事業により、歩行者・自転車双方にとってより安全で安心な歩道空間が創出されることを期待する。

## 三河湾への熱き思い！！

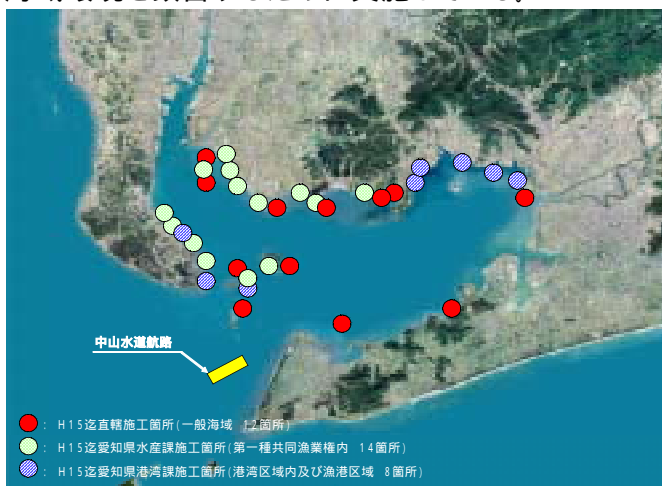
～三河湾シーブルー事業 地域住民へのアンケート結果について～

中部地方整備局 四日市港湾事務所  
工務課 片山 芳彦

### 1、はじめに

三河湾は面積約600km<sup>2</sup>、平均水深約9mと非常に浅く、東京湾のそれぞれ、1/1.7、1/2で、奥行きに対して間口が狭いため海水交換の悪い富栄養化した「閉鎖性水域」である。近年、背後圏から出る生活・産業排水や海底に堆積した汚泥から溶出する栄養塩類(P、Nなど)により水底質環境が悪化し、赤潮の多発・貧酸素水塊の発生等、漁業をはじめとする海域利用に大きな影響を与えている。また、過去の埋立等により水質浄化作用のある干潟・浅場が失われた(三河湾全体の干潟・浅場の約17%)ことが、水質浄化能力の低下のひとつの要因でもある。三河湾シーブルー事業は、これら三河湾の海域環境を改善するために実施している。

三河湾シーブルー事業は、平成10年度実施の試験工事を始めに全体事業費約24億円(直轄事業分)で、中山水道航路浚渫工事より発生する良質な浚渫砂を有効活用し、三河湾の各地に干潟・浅場を造成することで、水底質環境の改善を目指している。一般海域は直轄事業とし、港湾区域・漁港区域等は愛知県の事業と連携して行っている。平成15年度迄に三河湾全体での造成面積は、約530haになる。(図 - 1)



< 図 - 1 >

また、造成した干潟・浅場では、モニタリング調査(水質・底質・環境生物・鳥類調査等)を行い、造成した干潟・浅場の水質浄化能力を検討し、造成効果の評価を行っている。

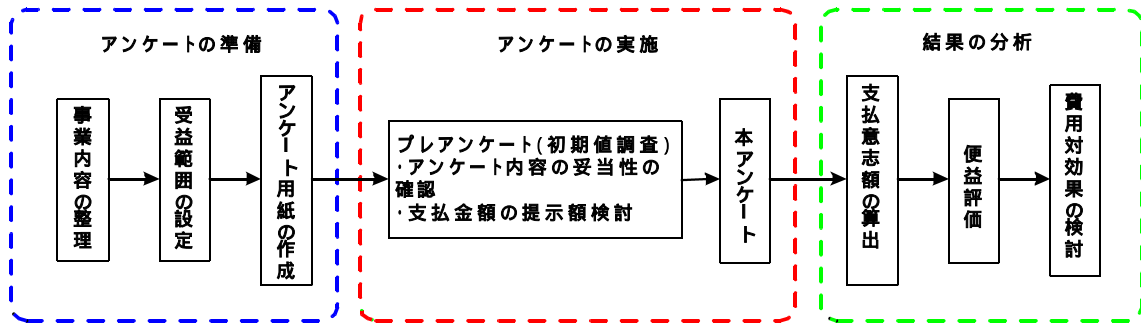
### 2、報告概要

現在、三河湾シーブルー事業が実施されてから既に6年が経過し、これまでの中山水道航路の浚渫砂を活用した三河湾における海域環境改善事業について、全体の事業効果が問われる時期になっている。今回そのような背景のもと、これまでに行ってきた先に述べたような自然科学的な観点からの干潟・浅場の造成効果の検討とは別に、経済的な観点からみた干潟・浅場の造成効果についての検討を行った。

本報告では、干潟・浅場造成事業に伴う経済的効果を「海域環境の改善事業」に対して負担しても良いと考える費用を地域住民へのアンケートで計測し、集計することにより「改善価値」を算出した結果について報告するものである。なお、改善価値の算出にはCVM法を用い、その一連の検討作業の流れを表1に示す。



< 表1 全体調査フロー図 >



### 3、アンケートの準備

アンケートを実施するに当たり、適切な評価結果を得るためには、評価対象となるアンケート回答者に三河湾シーブルー事業について説明し、理解してもらう必要がある。そこで、「事業概要」、「海域環境の改善」、「親水機能の向上」といった三つの方面から具体的な造成効果等についての整理を行った。また、設問は回答者が各自の意識を適切に表現できるよう配慮し、支払意志額や消費者余剰に影響を及ぼすと考えられる個人属性についても併せて質問することとした。

次に、調査の対象となる範囲の設定を行う。通常のCVM法を用いた同様の調査では、生態系や自然環境の回復・保全に対する背後地域の住民が対象となる。つまり、この観点から考えた場合、三河湾シーブルー事業では、三河湾沿岸域の市町村が対象となる。しかし、造成した干潟・浅場がもたらす海域環境の改善効果が波及する範囲について検討した結果、その効果が比較的広範囲に及ぶことを想定し、受益対象範囲としては三河湾に流れ込む河川（豊川・矢作川等）の流域の市町村も含め、三河湾に接する3地区（東三河、西三河、知多）に分けて設定し、参考として名古屋市も調査範囲に設定した。

### 4、アンケートの実施

#### 4.1、プレアンケート調査(初期値調査)とは

プレアンケート調査は、本アンケート調査がより適切に実施されるように、質問内容や説明文の内容の理解度、干潟・浅場造成に関わる支払意志額(初期値提示額)を設定する際の情報を得ることを目的とし、受益範囲を対象に駅前での聞き取り調査により行った。その調査概要は表2の通りである。

< 表2 調査概要(初期値調査) >

プレアンケート調査は、通行人に無作為に声をかけ、愛知県在住の方を対象とし、回答意志がある方にのみ、説明用紙及び解答用紙を渡し読んでもらい回答してもらった。

計測対象となる便益	干潟・浅場造成に伴う生物生息機能の回復、それに伴う水質浄化機能の向上(改善価値)
便益対象者	造成干潟・浅場周辺の地域住民
提示金額	干潟整備のために支払う税金 最低:0円、最高:100,000円以上
実施方法	現地聞き取り調査 調査時間・場所:10:00~14:30 JR豊橋駅東口 15:00~16:00 JR蒲郡駅北口

#### 4.2、プレアンケート調査結果

全回答者数は47名(豊橋駅45名、蒲郡駅2名)であり、概要は表3の通りである。

回答者の大半を女性が占めており、また比較的高齢層が多く、主婦や無職(退職による)の方が多かった。支払意志額については平均値5,346円/世帯、中央値1,000円/世帯という結果になった。また、アンケートに対する理解度は、比較的高いものと推測されたため、本アンケート調査でも同様のアンケート用紙を用いて実施することとした。

< 表3 プレアンケート調査結果 >

性別	男性: 30%、女性: 70%
年齢	20歳未満(18歳)～80歳以上(84歳) うち、50～79歳の方が全体の約70%を占めた。
住所	豊橋:44% 豊川:15% 蒲郡:15% その他(岡崎、小坂井町等):26%
職業	主婦:33% 無職:28% 会社員:14% 学生:9% その他:16%
世帯構成(人数)	2人:33% 3人:21% 4人:16% 5人:14% 1人:9% 7人:5% 7人以上:2%
世帯構成(収入のある人数)	2人:44% 1人:32% 4人:10% 3人:2% 6人:2% その他:10%

#### 4.3、本アンケート調査とは

本アンケート調査は、前記で行ったプレアンケート調査の結果をもとに、アンケート用紙を適時修正し、再度、本アンケート調査を実施し、干潟・浅場造成事業に対する改善価値を推計することを目的としている。その調査概要は表4の通りである。

< 表4 調査概要 >

計測対象となる便益	プレアンケート調査と同様
便益対象者	東三河、西三河、知多地区の住民 東三河地区(豊橋市、蒲郡市、渥美町、作手村等 全5市8町4村) 西三河地区(西尾市、豊田市、三好町、下山村等 全8市9町2村) 知多地区(大府市、半田市、東浦町、武豊町等 全5市5町)
提示金額	プレアンケート調査と同様
実施方法	地元新聞店を使った投げ込みによる。(回答期限:12日間)

本アンケート調査は、地元新聞店を使い、受益範囲を対象に直接投げ込みによる方法で行った。なお、投げ込み総数は全6,000通(うち、受益対象者へ5,000通、参考として名古屋市の住民へ1,000通)である。受益対象者への5,000通は、各市町村の世帯数の比例配分により発送数を振り分けた。なお、全ての受益対象となる市町村の意見を広く聞くために、1桁台の投げ込み数の市町村は10通程度に修正し、発送した。

#### 4.4、本アンケート調査結果

本アンケート調査の最終回答数は、1,334通(回収率22.2%)であった。この値は、通常と同様のアンケート調査での回収率が10%前後であることと比較すると、非常に高い値と言える。なお、概要及び地区別の回収率は表5の通りである。

< 表5 本アンケート調査結果および地区別回収率 >

性別	男性:72% 女性:28%
年齢	20歳未満(18歳)～80歳以上(84歳) うち、50～70歳の方が全体の約60%を占めた。
住所	東三河:25% 西三河:48% 知多:14% 名古屋:13%
職業	会社員:28% 無職:23% 自営業:20% 主婦:17% その他:12%
世帯構成(人数)	2人:24% 3人:20% 4人:22% 5人:13% 6人:10% 1人:5% 7人:5% 7人以上:1%
世帯構成(収入のある人数)	2人:37% 1人:27% 3人:22% 4人:10% その他:4%
地区別回収率	東三河:24.6% 西三河:23.8% 知多:17.8% 名古屋市:17.9%

回答者の大半を男性が占めており、また比較的高齢層が多く、会社員・無職(退職による)や自営業の方が多く、これらで全体の約70%を占めていた。また、調査結果を整理すると次のようになる。なお、各項目共に地区による傾向の違いはあまり見られなかった。

#### 三河湾の環境に関する意識

三河湾内で赤潮等による水質悪化が問題視され、その影響によりアサリ等の生物が減少

していることに対して多くの方が知っており(全体の約80%)、環境への関心の高さが伺えた。なお、名古屋市に比べ東三河・西三河・知多地区の方が認知度が高い傾向にあった。また、三河湾の将来像として、文明社会の便利さを失っても「昔の海岸のイメージ」を望む方が多く全体の約40%を、「どちらとも言えない」という方が約35%を占めていた。

#### 事業の認知度

三河湾で干潟・浅場造成事業が行われ、そこで生物が増加していることに対する認知度は非常に低い結果(全体の約20～30%)であったが、今後も事業継続を望む意見が多数を占めていた(全体の約85%)。

#### 支払意志額

各地区共に類似した支払意志額の分布となり、主に0円、1,000円、5,000円、10,000円に各々ピークが見られ、中でも1,000円が最も多くプレアンケートと同様の結果であった。

### 5、結果の分析

以上の結果から支払意志額を整理すると表6ようになる。

三河湾シーブルー事業が始まった平成10年から平成14年までの5年間の総事業費約64億円(愛知県事業費含む)を5年間の支払意志額約95億円と比較し、事業効果进行评估すると、B/Cは約1.5という評価となる。

< 表6 支払意志額の整理結果 >

地区	東三河地区	西三河地区	知多地区	名古屋市
<b>支払意志額整理結果および世帯数</b>				
平均値(円)	8,343	7,265	7,106	6,412
中央値(円)	2,000	2,000	1,750	2,000
世帯数	256,631	509,794	204,926	923,485
<b>事業評価金額(円)(1年)</b>				
世帯数×平均値	21.4億円	37.0億円	14.6億円	59.2億円
世帯数×中央値	5.1億円	10.2億円	3.6億円	18.5億円
合計(平均値)	73.0億円			132.2億円
合計(中央値)	18.9億円			37.4億円
<b>事業評価金額(円)(5年)</b>				
合計(平均値)	365.0億円			661.1億円
合計(中央値)	94.6億円			186.9億円
<b>事業評価金額(円)(30年)</b>				
合計(平均値)	2,190.3億円			3,966.7億円
合計(中央値)	567.4億円			1,121.5億円

### 6、まとめ

本調査では、費用対効果の算出が比較的難しいといわれている環境事業について、ある程度の評価値を算出することができ、その評価値も公共事業として比較的良い評価値を確認することができたものと思われる。また、環境の時代と言われる現代の中で、地域住民の方々がこのような事業に好意的な印象を持ち、強く指示していることも分かり、調査内で得られた意見は今後の事業の方向性を決める際の参考になるものと思われる。

今回、市場性のないサービスに関する価値を住民アンケートを活用し、算出するという新しい評価法を用いて事業効果を求めたことは、今後の国土交通省の事業展開においても参考になるものと思われる。今後、より信頼性の高い事業評価を行うために、他の回答方式による検討やクロス分析等を行うとともに、自然科学的な観点からの評価値を合わせ持った評価を行うなどが考えられる。しかし、これらを実施するに当たり、類似項目をどのように判断し、事業評価を行っていくべきかが問題である。

最後に、本文を取りまとめるに当たり、御協力を賜りました関係各位並びにアンケートに御協力下さいました地域住民の方々に感謝の意を表して本報告を終了致します。



# 蔵本・佐古地区道づくりワークショップでの取り組みについて

四国地方整備局 徳島河川国道事務所 交通対策課 おしまゆりか  
尾嶋百合香

## 1. はじめに

近年、公共事業における計画決定プロセスの段階において、PI(パブリックインボルブメント)手法を積極的に導入することが望まれており、その手法の具体化が各地で模索されている。本事務所では、昨年、管内の「あんしん歩行エリア」の中から蔵本・佐古地区について、PI手法を導入して交通安全施策の検討を行った。本稿は、そこで用いたPI手法を紹介するとともに、今回の取り組みに対する地域住民の評価と手法に対する課題を整理するものである。

## 2. 対象地区の現況

今回対象とした徳島市蔵本・佐古地区は、徳島駅等の市の中心部から3km程度西の一般国道192号沿いに位置し、住商混在する市街地である(図-1)。当該地区は県内有数の医療施設が立地するため来街交通が多い。しかし、地区内道路は幅員4m未満の箇所も多く、一方通行等の規制が随所に施されている(図-2)。また、地区唯一の幹線道路である一般国道192号は、平日自動車交通量52,276台、自転車歩行者交通量3,712人・台、平日混雑度1.68(H11道路交通センサス)となっており、交通環境の改善が望まれている。

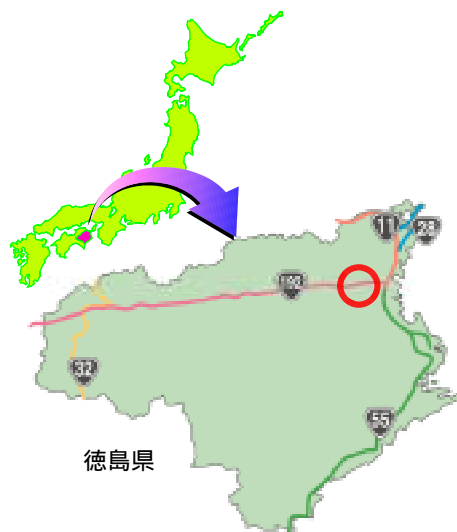


図-1 位置図

地区内の交通事故発生件数は年間100件前後(人身事故)となっており、平成14年の事故発生件数は平成11年の1.4倍に増加している(図-3)。また、地区内の路線別事故割合を見ると直轄国道(一般国道192号)での事故が全体の約80%を占めている(図-4)。



図-2 対象地区

## 3. 経緯

本地区は、県内で7地区指定されている「あんしん歩行エリア」の1つであり、当地区内の一般国道192号では、電線共同溝事業の実施が控えていたことから、他の地区に先だち「あんしん歩行エリア」の取り組みを行うこととした。

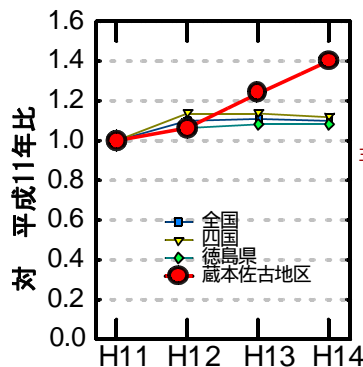


図-3 死傷事故件数の伸び率

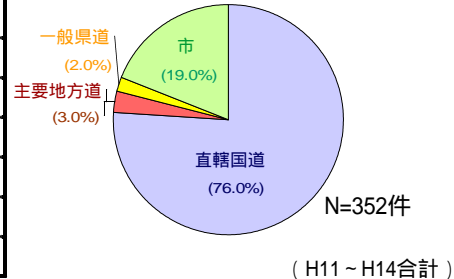


図-4 路線別事故割合

「あんしん歩行エリア」は生活道路も含めた地域の面的な交通安全対策を検討する必要があるため、住民参加により、潜在的な危険箇所(ヒヤリ箇所)の抽出や交通規制等も含めた施策選定を行うことが、有効であると判断した。

#### 4. PI手法について

検討テーマが、「生活道路の交通安全対策」と地区住民にとって非常に身近でわかりやすいものであったため、住民参画のための手法として、

- ・ワークショップ(以下、WS):地区内の交通安全施策を総合的に検討。
- ・ヒヤリアンケート:調査地区内の潜在的な危険箇所把握。
- ・広報:「ホームページ」及び「記者発表」でWSの協議内容を広報。

以上の3つを用いて実施した。

WSは、地区内の自治会長、各行政機関、地区内公的関係機関により構成され(表 - 1)、関係機関を一同に集め住民からの意見に速やかに回答することとした。また、道路利用者である住民と事業者が自由な意見交換を行い相互理解を深めるため学識経験者を入れずに、直接対話するWSとした(写真 - 1)。

なお、WSは事故関係について3回、他に本稿では触れていないが、一般国道192号の歩道デザインや街路樹の選定に関する景観について1回、計4回開催した。

ヒヤリアンケート調査では、当地区は、高齢化が進展していることから、地区住民の回答のしやすさを最優先とし、選択式ではなく自由回答形式を採用した(図 - 5)。

広報は、WSの協議内容を地区内住民に知らせるとともに、住民参画による道づくりの取り組みを他地域の方にも知って頂き、興味を持ってもらうためにホームページと記者発表により行った(図 - 6)。

表 - 1 WSのメンバー

1)地区内自治会長	14名
2)行政機関	(道路管理者(国・県・市), 公安委員会)
3)地区内公的機関関係者	(JR, 徳島バス, 市交通局, 県立中央病院, 徳島大学付属病院)



写真 - 1 WS実施風景



図 - 5 ヒヤリアンケート調査用紙

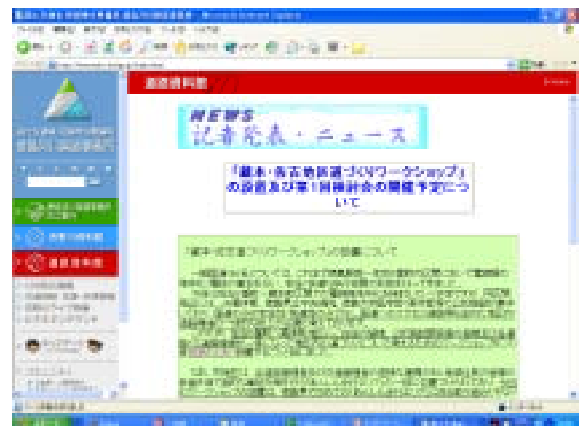
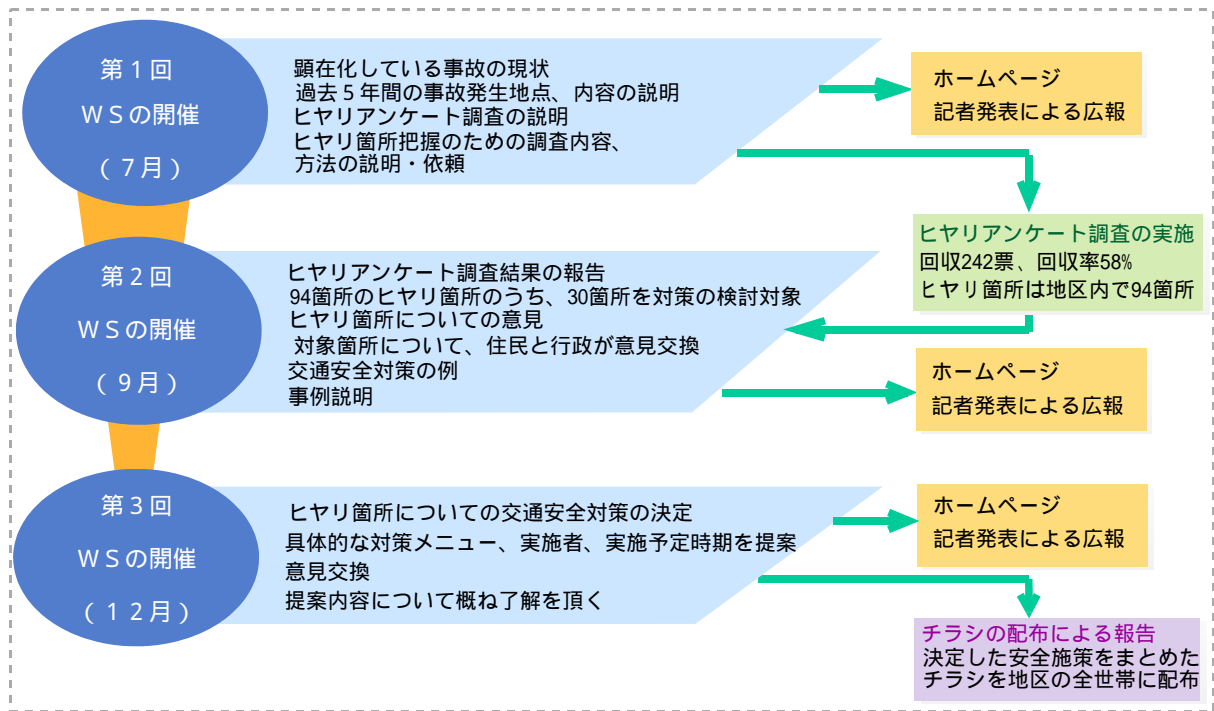


図 - 6 徳島河川国道事務所HP

WSの流れをまとめると図 - 7のとおりである。



**評価**  
 WSに参加した自治会長および公的関係機関、  
 行政機関にアンケート形式の聞き取り調査を実施

図 - 7 WSの流れ

### 5. 交通事故対策の一例

WSでまとめた交通事故対策の一例を図 - 8に示す。住民や関係機関との話し合いにより決定された各箇所の対策内容は、横断歩道部等のカラー舗装化、沿道出入口部や交差点の明確化等であり、対策可能な箇所は各管理者が連携し2年間以内に完了予定である。

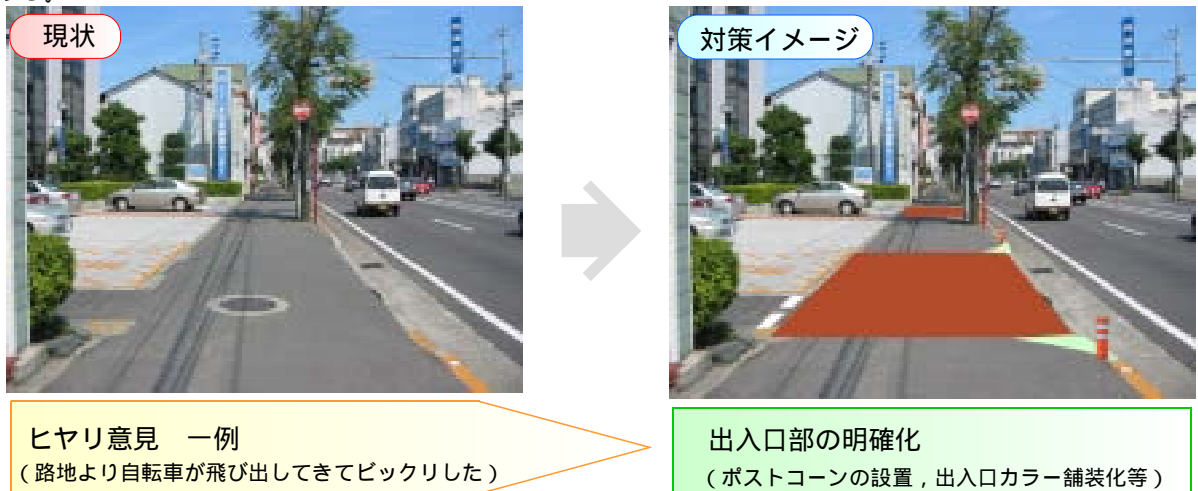


図 - 8 対策事例

## 6. WSの評価

今回実施したWSに対する評価を把握するため、WS終了後、ヒアリングを主体にしたアンケート調査を行った。意見として、

- ・開催回数、開催時間帯、会議時間、資料・情報提供が十分だった。
- ・複数の公的関係機関・行政機関が一同に介し、連携したことがよかった。
- ・以前からあった地域の問題に速やかな解決策を示したことがよかった。

と、高い評価があった一方で、

- ・自治会長以外に直接的な影響を受ける国道沿の住民も参加すべき。

という、批判もあった。アンケート調査から、住民と公的関係機関、行政機関が一体となり地区内の道づくりについて考えたことにより、WSの計画内容についてはほぼ満足を得たことが確認できた(図 - 9)。

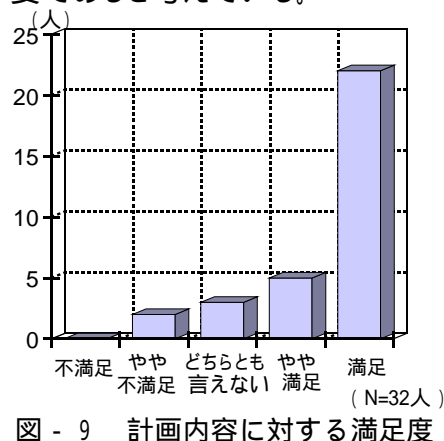
また、本WSは人々の興味・関心を引き新聞や自治会の広報に取り上げられ、この手法が今の時代のニーズにあったもので、住民が公共事業に対して望んでいるスタイルであることが伺われる(図 - 10, 図 - 11)。

## 7. 今後の課題

WSメンバーは、地区住民代表として、地区の現状に精通し、ある程度地区住民を代表した意見をもっている自治会長14人としたため、利害関係者が参加しておらず、男性ばかりの偏ったメンバー構成となった。利害関係者や女性の視点を盛り込めば、異なる対策案になった可能性がある。今後実施される他の「あんしん歩行エリア」のWSにおいては、メンバー構成について慎重に検討する必要がある。また、対策を実施した箇所については、フォローアップ調査を行い、期待した効果が発現されているかどうか観察、検証し、十分な効果が発現されていない場合は、改善を行う必要がある。

さらに、今回のWSで得た地元住民との信頼関係を維持するためには、対策案を着実に実行することが重要である。そのためには、関係機関との調整などが不要な対策案については、今年度より着手し、概ね2年程度の間で完了させることとしている。

公共事業を住民参画で行う方法は、まだ試行錯誤的で具体的なやり方が確立していない状況である。今回、学識経験者などの第3者が間に入らずに、直接住民と話しを進め相互理解を深めたが、メンバー構成などから公正さについては改善の余地があることが分かった。PI手法が何かということよりも、多くの人が公正と感じる過程を構成・遂行することが重要であると考えている。





## 母親モニタープロジェクト

富山河川国道事務所調査第二課 専門員 弦巻 浩春

### 1. はじめに

行政にも「対話型行政」や「成果主義の行政マネジメント」が求められ、行政のあり方も大きな転換期を迎えている。このため、国土交通行政の実態を伝え、認識して頂き、これからの社会資本整備について一緒に考えて行こうとする取り組みとして、『母親』層との意見交換を行うプロジェクト「母親モニタープロジェクト」を平成14年11月よりスタートさせた。以下に、これまでの経緯と結果を報告する。

### 2. プロジェクトの背景

現在の公共事業は、国民の価値観・ライフスタイルの多様化、少子高齢化の進展、環境問題への配慮、地方分権の進展など様々な変化に対応することが求められている。しかしながら、多くの公共事業は、社会経済の変化や時代のニーズに十分適応していないなどの批判も少なくない状況である。公共事業により整備される社会資本の中身が問われる時代になってきているとともに、真に必要とされる社会資本整備をいかに行うべきかが重要な課題となっている。

また、近年、住民参加型まちづくりの重要性もますます高まっている。行政においても住民参加の手法の確立が重要課題となってきている。こうした住民との対話の必要性から、行政に関わる職員自身の意識も変えていく必要があると考えたからである。

### 3. 「母親モニター」プロジェクト

#### 3.1 『母親』層選定の理由

より多くの人たちに、公共事業に関心を持ってもらい、国土交通行政の理解を求めようとイベント(広報活動)を計画した。計画するに当たり、職員から2つの意見が出た。一つは、一過性のもんではいけないという意見。もう一つは従来の国民との接し方に対する意見であった。特に後者での最大懸案は、対話である。実際には直接関係者や希望者との対話は行われているが、その他一般には一方的な情報発信のみという状況である。「住民参加型行政」が主流になりつつも、参加を呼びかける、参加を促す手法は未だ行政サイドでは未確立なものである。

そこでまず、国土交通行政に対し関心が薄い一般の中より、『母親』層を選択した。これは、『子供』の教育など生活に身近な問題に携わる母親の視点から、見て、聞いて、考えてもらい、時代にあった新たな方向性を見出して欲しいと考えたからである。加えてそれら活動の意義を子供たちに伝えてもらう目的もあった。

こうした『母親』層という限定した属性を対象としたのは、従来の広く住民と交流しようとする手法では、かえって一部住民の意見しか寄せられず、幅広い意見交換が実現できなかったことを考えてのことである。

### 3.2 プロジェクトの具体化

初期の検討段階では、現場バスツアー(視察)や母と子で参加するバーベキューなどが候補に上がった。しかし、こうした計画そのものが従来の発想の域に留まるものであった。このため、計画を実施する前に数十人の母親を対象に聞き取り調査を実施した。結果、「興味がない」、「税金の無駄使いをするの」など、計画に対しては否定的な意見が大半を占めた。このような現実の中で、社会資本整備に興味を持ってもらうには、国土交通省の職員である私たちをもっと良く知ってもらい、お互いに理解を深め、信頼関係を築くことが重要であると考えた。合わせて継続性や発展性を考慮し、「母親」層に1年間モニターになってもらうという「母親モニター」プロジェクト(通称:ハハモニ)を計画した。

実施にあたり、様々な工夫をした。母親モニター(以下「ハハモニ」という。)募集時における工夫、積極的に参加してもらう工夫、継続的にそして発展させる工夫、問題意識・関心を高める工夫、本音の意見を引き出す工夫など、時代背景や社会情勢、キーワードから音楽まで幅広いジャンルにおいて細部にわたり「こだわり」を設けるイベントを企画した。これは、対象者または依頼者へ、より正確にその真意を伝えやすくするためである。

### 3.3 事前の検討

最初に「コミュニケーション」における懸案事項である“信頼関係”の構築からスタートすべきとの考えから、第1回目のイベントテーマとして『お互いを知る』を計画した。互いの関心事を知り、そして現実を直視し、互いに理解することから始め、同時に取り組み姿勢や対応を見てもらい評価してもらうこと、そのためには職員の意識も変えていかねばならないこと、それら全て納得していただいたうえで本格的なハハモニ活動への依頼をすべきと考えた。

新聞広告でのハハモニ募集に115名の応募があった。ここで、115名全てと職員にアンケートを実施した。結果、図1のように“国土交通省のイメージは”の問いに、大方良いと回答した数は、職員で25%、ハハモニは71%と大きく差がでた。この結果からも、表面的な理解ではなく、真に、お互いに理解を深めることが必要であると考えられた。

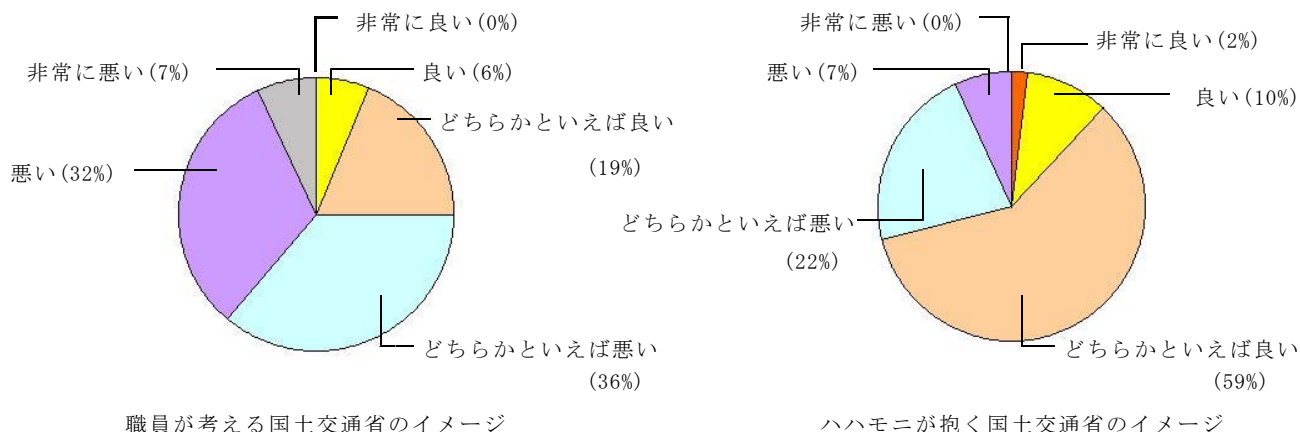


図1 アンケート結果

### 3.4 「母親モニタープロジェクト」(通称「ハハモニ」)の実施

#### 3.4.1 第1回フォーラム

平成14年11月23日「お互いを知る」をテーマに第1回フォーラムを開催した。会場には応募した中から抽選で50名のハハモニたちと、当方は事務所長を含む3名のみで望んだ。これは、初対面の母親たちの緊張を緩和させるための配慮である。一方、他の職員には「意識改革」を強要するのではなく、自発的な気づきの機会を設けることを目的に、屋外イベントで子供たちを歓待するという役割を任せた。

この第1回フォーラムでは、本音のコミュニケーションを望む姿勢を国土交通省側から提示し、お互いの関心事について話合った。

結果、予想以上に国土交通省や社会資本整備に対して無関心、無知、未浸透が表面化し、さらに、双方関心事に大きなギャップがあることがわかった。そしてこれら現実を受け入れ、一般に目を向けることが少なかった反省および、一般にもわかりやすく、興味・関心を抱かせるような広報活動の必要性(工夫)を事務所の共通認識とすることが重要であると考えた。そのような中、屋外イベントで汗をかく職員の姿を見せたことで、コミュニケーションの基礎となる信頼関係の第一歩を築けたものと考えられる。

さらに、プロジェクトのもう一つの目玉となるモニター活動を支えるものとして、ハハモニ全員へ、日頃気になる個所を撮影し投稿できるようデジタルカメラを貸与した。撮影した写真とコメントは、専用のホームページへ投稿することとし、フォーラム以外での接点の場を設けることで、継続化を図った。これが、募集時における工夫、積極的に参加してもらおう工夫、継続的にそして発展させる工夫、日常的に問題意識・関心を高める工夫である。

#### 3.4.2 第2回フォーラム

第2回フォーラムは、「己を知る」をテーマに開催した。この間、投稿専用ホームページを立ち上げ、メールマガジン进行するなど双方向コミュニケーションにむけた活動を展開した。このテーマの選択は、この活動を「客観的」に捉えなければ、従来と何ら変化のない表面的な交流にとどまってしまうことが懸念されたからである。

この第2回フォーラムでは、5名のハハモニと1名の職員を1グループとして、テーマ別に4つのグループを作って議論をかわし、さらにそれを他のハハモニと職員が別室で放映される映像を見ながら議論を展開した。また子供たちから見た母親というアンケートも題材とした。これは、日常の自分の視点を変えて他の人の視点から自己をみることを狙っ



第1回フォーラム状況



第1回フォーラム  
屋外イベント状況

たものであり、「国土交通省」＝「母親」、「国民」＝「子供」という共通点を見出すことで母親・国土交通省職員とも「客観視の必要性」を強く認識させるためである。

このような、さまざまな視点からの議論を実体験することで、日常当たり前とと思っている業務を、もう一度深く考えることになるとともに、多くの視点を持つ重要性を認識でき、「子供の意見」すなわち「国民の声」を感じることで「意識改革」へのきっかけ作りができたと思われる。

### 3.4.3 第3回フォーラム

第3回フォーラムは、平成15年7月26日に「考える・協力する」をテーマに開催した。年度が変わり、職員も異動により変わったことから、新メンバーの紹介や再説明を加えた内容であった。このため「内容等が逆戻りしている」との指摘や、事務所の取り組み姿勢に対する意見もあった。

### 3.4.4 第4回フォーラム

第4回フォーラムは平成15年11月29日に1年間の母親モニターの総括として「この1年間ふりかえって」をテーマに開催した1年間の活動に対する総まとめと今後の活動に対する意見交換を行った。この間も、ハハモニからの投稿、疑問への回答、メールマガジンの発行などを通して、双方向のコミュニケーションの維持に努めた。

## 4. まとめ

双方向コミュニケーションの一つとして実施した、デジタルカメラを貸与して自由に投稿するという手法は、平成16年4月までに197件の投稿があった。その中には、行政の見落としとしていた課題もあり、投稿によって早期に整備改善された事例もある。当然批判も多くある。これらの批判の中には、情緒的なものや、誤解・事実誤認に基づくものもあるが、誤解と思われるものについてはその説明に努めるとともに、批判は批判として真摯に受け止める必要がある。今後は、行政全体が一体となり、問題に対応する体制作りが必要であると考えられる。また、第3回フォーラムでは、新しい職員が対応するという事になったことから、今回のフォーラムに参加した職員の一部は、従来の経緯を理解せずに参加しているのではないかと等しい指摘を受けた。ハハモニにとっては「人」が変わると、組織としての国土交通省の姿勢が変わると感じられ、信頼関係を壊しかねないものであり、信頼関係を維持していく難しさが上げられる。

## 5. あとがき

「母親層とのコミュニケーション」というコミュニケーション型行政を試行錯誤したプロジェクトであるが、成果と同時に課題も残った。実行したからこそ、課題が浮かんできたのであり、「住民参加型行政」進めていく上での良い機会であったと思う。職員自身の「意識改革」には、新しい視点を持つことが大切であることから、今後はさまざまな属性との「双方向のコミュニケーション」を実施していくことも必要ではないかと考えられる。



地域と密着した自然環境とのふれあいの場の創出を目指して  
～ 己斐地区環境整備事業を事例として～

太田川河川事務所 小田 真也

【目的】:

太田川放水路は洪水調節機能を目的とした河川で、当初、親水機能を兼ね備えた整備箇所が少なかったため、市民の方々の利用が少ない状態であった。しかしながら高水敷機能も兼ねた緊急用河川敷道路の整備が行われて以後、周辺住民の散歩道やサイクリングなどに利用され、河川空間としての利用頻度が高くなり、地元住民等の河川環境整備に対する意識が高まってきた。

そこで、特定種であるフクド、ハマサジ群落などの塩生湿地植物群落が発達し、シギ、チドリ類などの水辺の鳥類ほか、豊富な底生生物群集が生息・生育する、豊かな自然環境を持つ太田川放水路の干潟を保全するため、地元住民が主体となった「太田川のかわづくりを楽しむ会」との連携で「川から離れてしまった人々をもう一度太田川に近づけ、川と親しみ、川に学べるような環境を作る」をテーマとして太田川放水路己斐地区の環境整備計画について整備方針の検討を協働で行った。



図 - 1 整備箇所図

【本文】

1. 太田川放水路の概要

広島市中心部は三角州に発達した都市で、以前は小さな川がいくつも流れており、洪水時には、市内派川が氾濫し多くの人的被害を受けてきた。そこで広島市中心部を洪水被害から守るため、昭和7年に用地測量に着手して以来、太平洋戦争による中断を挟みながら、36年に及ぶ期間を経て昭和42年、約9kmの太田川放水路を完成させた。



写真 - 1 塩生植物生息状況

太田川放水路の植生状況は、ススキ・チガヤ群落・シナダレスズメガヤ群落・シバ群落・ハルガヤ群落・コメツブツメクサ群落を中心に広がっており、ヨシ群や特定種であるフクドやハマサジといった塩生植物群も確認されている。

## 2. 「太田川のかわづくりを楽しむ会」との連携

「太田川のかわづくりを

表 - 1 地元協議後の整備理念

楽しむ会」とのワーキングは、平成13年8月から平成14年3月まで8回実施した。ワーキングの中で注意したことは、  
1. 従来の河川管理者が全面的に協力・サポートする方式にしないこと、  
2. 一般の方に整備内容のイメージを正確に掴んでいただくために、ワーキングにおいては、図を多く用いる事や口だけの説明ではなくわかりやすい資料づくりに注意をはらった。

### 市民が参加できる川づくりの実現

### 計画～実施～管理

従来の行政主導型のハード整備に留まることなく、市民も計画に参画することで、市民にとっても利用しやすい環境を実現する。また、市民による「自己責任」の精神を持った管理を推進する。

### 泳げる川にしよう！！

川に近づける環境を整備し、啓発を続けることで河川環境、水環境を改善し、将来泳げる川を取り戻したいと願い、テーマを掲げています。

### 己斐地区活性化に寄与する川づくり！！

市民の利用しやすいスペースを創造する。  
日常・イベント利用により、己斐地区の活性化に寄与する川づくり・利用を推進する。

### 人に優しい、生物に優しい環境川づくり！！

もっと身近に使える・近づける川にしよう！  
見て楽しい、利用して楽しい川にしよう！

これらのワーキングの中で「太田川のかわづくりを楽しむ会」から、太田川で実現したいと思うことの提案がなされ、「より豊かな河川環境のために実現したいこと」と「川に近づくために実現したいこと」の2つのテーマに大きく区分される多くの整備項目（整備要望）が提案された。例えば、利用を目的とした井戸、ステージ、トイレ、せせらぎ水路等の設置や使いや



写真 - 2 地元説明状況

すさを目的とした電気水道、多目的広場、駐車場、進入路等の設置などである。提案については、河川管理者側で許容できる事項とそうでない事項を区分して、許容できないものについてはその理由を説明し、また実現可能な事項について、それを行う機関（河川管理者、広島市、地元団体）の区分についても説明を行ない整備項目の了承を得て、概ねの整備項目が固まった。

### 3. 環境整備計画作成時の地元連携

環境整備計画作成にあたっては、完成後の地元による維持管理を念頭に置いて、前記の「太田川のかわづくりを楽しむ会」を母体に、地元己斐地区の小・中学校、PTA、子ども会育成協議会、社会福祉協議会等をメンバーに加え設立された「こいつ子ふれあいの水辺推進協議会」とワーキングを行い、ゾーニング計画等の策定を行った。

整備計画は、2. で述べたように実現可能なものをできるだけ取り入れ、図-2に示す1)自然利用ゾーン、2)多目的広場ゾーン、3)親水利用ゾーン、4)干潟環境創出ゾーンの4つのゾーニングを決定した。

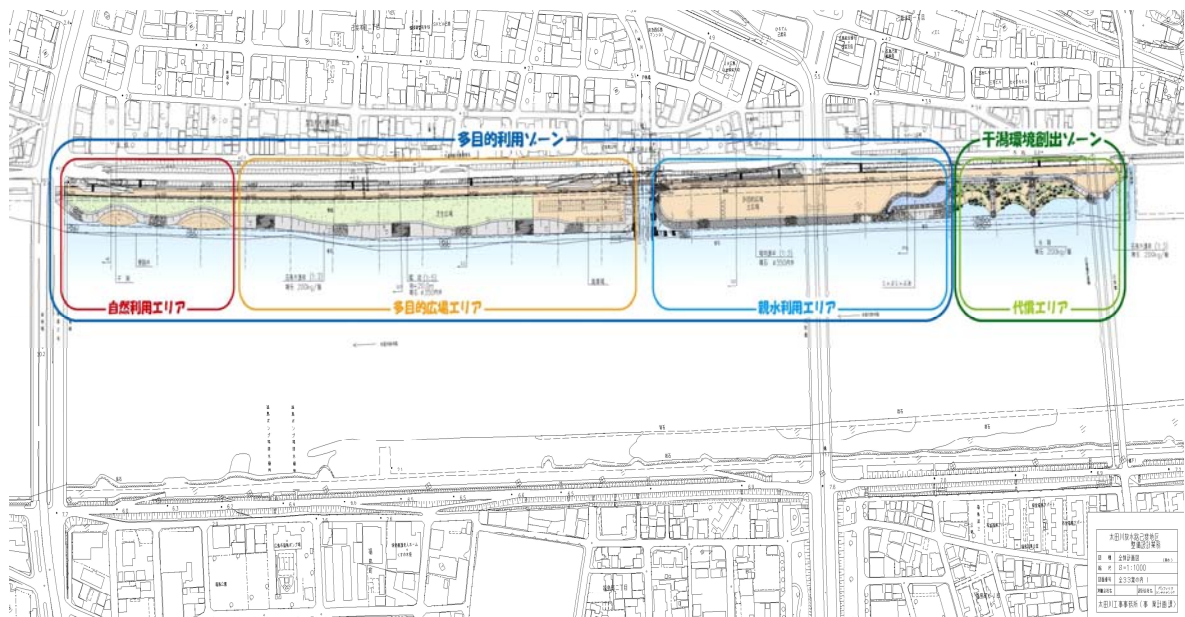


図-2 整備計画(案)(ゾーニング計画)

河川管理者側で整理した整備計画を基に再度「こいつ子ふれあいの水辺推進協議会」と協議を行い最終的な整備計画原案を作成した。推進協議会も河川管理者との協議の場だけでなく、自主的に内部の集会を行い、整備計画案の検討を行った。この整備計画作成時は、将来的な維持管理について、地元住民が主体となる川のアドプト制度の説明を河川管理者から行い、地元による維持管理の方向性が決まった。

### 4. 整備計画の内容及び期待される効果

- ・ 植生群落、干潟環境の保全植生群落の多い箇所は緊急用河川敷道路の整備だけを行い、道路整備による影響を最小限に押さえた。
  - また、従来より生息している塩生植物について、干潟環境のミティゲーションを図る「創出ゾーン」を設置した。現在はまだ塩生植物の数は少ないが、その再生を図る箇所として保全を行っていく。
  - ・ 水辺へのアプローチ
- 容易に水際に近づき自然と触れあえるように、また、カヌー等の発着場、緊急時の船着き場としての利用を考えて階段護岸を設置する。これにより、親水性の向上、水面利用の促進が図れる。また、「じゃぶじゃぶ池」を設けて、子供たちがより安全に水と触れあえる



ように水遊び等のレクリエーションの場として整備を行っていく。

・防災機能としての整備

広島市内は人口が集中しており、今回約10,000 m<sup>2</sup>の高水敷整備を行ったことにより、地震等の災害発生時には一時避難場所としての利用が可能である。また、緊急用河川敷道路が整備されていることから、河川と階段を利用した河川舟運等による緊急用物資の陸揚げ、運搬が可能な箇所となる。

・地元による維持管理（アドプト制度の活用）

本整備に当たっては、当初より地元の整備内容への希望等、地元の整備に期待する熱意は非常に高い。また、地元による今後の維持管理についても、非常に積極的であり、地元による維持管理を模索している。この場合、アドプト制度の適用が理想的である。

・総合学習、環境学習への利用

じゃぶじゃぶ池を中心とした子供たちへの水とのふれあいの場を設けたことにより、今まで以上に安全に子供たちが水辺で遊べる環境となった。また、工事範囲内に自生する塩生植物を保全の場、すなわちミティゲーションの場を創出し、地元己斐中学校の総合学習の一環として塩生植物の移植作業が行われた。



写真 - 3 己斐中学校による塩生植物の移植

今後も総合学習、環境学習の場として積極的に利用されることや地元の子供たちのいつでも水に触れあえる憩いの場として利用が予想される。

・地元イベント、地元交流の場への活用

本環境整備は8月末に概成し、9月上旬には地元の己斐地区を中心としてオープニングイベントが開催された。このように今後も夏祭りや地元の交流イベントの場、地元交流の場としても活発に利用される予定である。



写真 - 4 じゃぶじゃぶ池利用状況

5. 今後の予定 今後の維持管理について、地元住民は意欲的な姿勢を見せており、範囲やメンテナンス方法等具体的な手法についてアドプト制度を用いることで地元に示し調整中である。地元の意見を取り入れながら、整備を実施した経緯もあることから今後のイベント利用や維持管理については、地元団体を中心に運営していく予定である。



# フランスとの比較に見る日本式合意形成手法の提案に向けた基礎的検討

国土技術政策総合研究所 総合技術政策研究センター  
建設マネジメント技術研究室 主任研究官 三浦 良平

## 1. はじめに

社会資本整備における市民参加の取り組みが我が国でも積極的に行われるようになってきた。日本より先行して市民参加制度を整備してきた諸外国の制度や運用状況とその課題を調査・検証することは、今後の我が国の制度や運用面の充実に向けて、有用な示唆を与える。

本研究では、我が国よりいち早く市民参加を制度化し、社会制度が比較的日本と似ていると言われるフランスを検討対象とする。ただし、海外の制度を参考にするにあたっては、社会背景や歴史的経緯、またそれらによって形成されてきた国民意識等の類似点や相違点を明らかにしたうえで、日本にあった方法を構築していくことが重要となる。以上のような問題認識のもと、本研究ではフランスの市民参加の最新動向の分析と日仏比較を行うことを目的としている。

## 2. フランスの合意形成システム

### 2.1 法的枠組みと歴史的経緯

フランスの社会資本整備における市民参加の手続きとしては古く(19世紀前半)から民意調査(Enquête Public)が行われていた。民意調査とは、日本の都市計画決定に相当する公益宣言の事前手続きとして土地収用法によって定められている手続きであったが、人々の生活環境整備や環境保護の関心の高まりを受け、1983年7月12日付法律(ブシャルドー法)により、環境に影響を与える事業一般について、民意調査の手続きを義務づけられた。これにより民意調査の対象範囲は飛躍的に拡大した。民意調査における市民参加の手続きは、日本の公告、縦覧の手続きに似ているが、第三者機関である民意調査委員会が計画内容を市民に周知し、集められた市民の意見を報告書にとりまとめるとともに事業実施の賛否に関する意見を表明することが定められている。

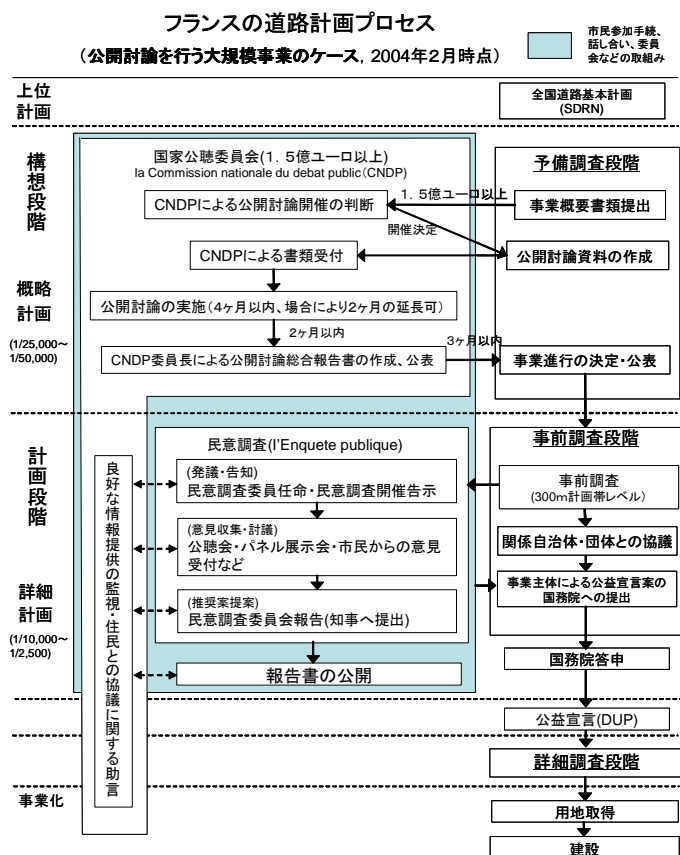


図 - 1 フランスの市民参加プロセス

1985年の都市計画法 L300-2 条によって、計画当初の段階から住民をはじめとする関係者との協議（コンセルタシオン）が規定されたが、同法の規定は対象範囲が都市計画の策定や都市部の個別事業に限られているため、都市間を結ぶ広域交通施設などは対象外となることや、対象事業であっても「協議を行う」という漠然とした内容にとどまっていたため、ごく簡単な手続きで済まされることもしばしばだった。

1990年代に入ると、リヨン - マルセイユ間の TGV（高速鉄道）建設に際し、大規模な反対運動が起きた。原因を究明する中で手続き上の問題が明らかになってきた。民意調査は市民参加の制度として重要な役割を果たしていたものの、公益宣言の直前の段階では、ある程度計画が固まってしまっているため、市民の意見によって、計画が見直されたり、場合によっては中止されたりすることが難しいという批判が出されていた。

そこで、時の設備交通住宅省大臣ジャン・ルイ・ピアンコによって大規模事業の構想段階における公開討論に関する通達（ピアンコ通達）が出された。事業の公開討論の仕組みは、その後 1995 年のバルニ工法、2002 年の地域民主主義法を経て改善が進められてきた。構想段階の公開討論は第三者的な独立行政法人である公開討論全国委員会（CNDP）によって組織、運営される。CNDP は公開討論の進め方を決めたり、適切に進行するように監視するが、事業そのものについての見解は述べないという特徴を持つ。ただし、公開討論の開催は一定規模（1.5 億ユーロ）以上の大規模事業であり、討論の開催が必要と判断されたものに限られる。よって、民意調査がフランス全土で 1 年間に約 1 万 5 千件実施されているのに対して、公開討論は年間数件程度とごくわずかである。

## 2.2 運用状況

CNDP による公開討論はこれまでに 15 件程度実施されているという。ガロンヌ川のシャルラスダム事業では 2003 年 9 月から 12 月にかけて計 10 回の公開討論が実施され、延べ 4,000 人の住民等の関係者が参加した。公開討論の形式は討論というよりむしろ公聴会に近いイメージで各参加者が意見を出し合うことが中心となっている。討論において合意やなんらかの結論を求めることはなく、報告書では出された意見がまとめられる。シャルラスダムの公開討論では CNDP が司会を行い、事業者側と反対者側双方の選んだ専門家も参加した。メリットとしては事業の目的や内容の理解促進が大きく、討論によって誤った認識を正すことができたという。デメリットとしては反対者の発言時間が長く、その他の人々の意見が十分に聞けなかったことが指摘されている。

なお、法律で定められた公式の市民参加手続きの他にも任意の取り組みが数多く実施されている。例えば、リヨン広域都市共同体<sup>注1)</sup>では、「協議の参画憲章」をつくり、そのパイロット的な事業としてローヌ川の河岸整備事業を市民参加型で進めている。当該プロセスでは市民、地元議員、行政関連部門の担当者、設計者等が協働で計画づくりに取り組んでおり、そこには協議を円滑に進めるためのコーディネーターも入っている。また、ローヌ河岸に接岸している船を利用し、計画案の展示や説明を聞くことができるオープンハウスも開設された。

## 2.3 フランスの市民参加・意思決定の特徴

フランスの市民参加制度は以下のような特徴を持つ。

- ・構想段階からの市民参加を法律で規定。ただし、市民参加の具体的方法については限定せず柔軟に運用。なお、法で定められた手続き以外にも市民参加は行われており、事業の特性に合わせて目的・方法も多様。
- ・第三者的立場の委員が市民参加プロセスを管理・運営
- ・法定の公開討論は原則4ヶ月など、市民参加の各プロセスには期間制限がついている。
- ・徹底した情報公開・・・民意調査に関しては、ブシャルドー法の適用デクレ（通達）によって、周知すべき項目や周知期間を規定。またCNDPは構想段階から事業主体が市民に対して必要な情報提供がなされているかを監視。

また、運用面では、関係者が計画に関する全容を理解することとそれに対して各人が賛否や代替的方法に関する意見を述べることに注力されており、合理的と判断される意見は反映するものの必ずしも参加者の合意を形成することは目的としていないことが大きな特徴である。

また、意思決定の方法には以下のような特徴がある。

- ・事業に関する決定は意思決定者である事業主体が責任を持って行う。ただし、事業主体にとってあまり重要ではないことは市民との協働により決定する事例もある。
- ・国が実施する大規模事業の場合は事業主体が公益宣言の政令案を民意調査後に国務院（Conseil d'Etat）<sup>注2</sup>）に提出。国務院の同意後に公益宣言が発令。地方が実施する事業の場合は国務院に代わって行政裁判所となる。
- ・公益宣言発令後は強制収用も可能となる。
- ・公益宣言という行政行為は広く国民に認知されており、公益宣言がなされれば、住民も事業の推進に協力的になり、用地買収にも比較的容易に応じるといえる。

## 2.4 フランスの市民参加制度を成立させる社会環境

フランスの市民参加の一つの大きな特徴は、積極的に意見を出し合うが、話し合いの場で一定のコンセンサスを得ることはほとんどないということであろう。これには国民性と制度的な背景があると考えられる。国民性について言えば、フランスは「フランス人という人種はいない」と言われる多民族国家である。そのため個人主義の傾向が強く、お互いの意見の違いを尊重する土壌があると言われる。このような風土では集団の話し合いにおいてコンセンサスに至ることは困難であり、最終的な決定については意思決定権者にゆだねられるのである。ただし、意思決定権者が意思決定を行うに際しては、決定が妥当であるという証明と決定に至るプロセスが公正であることが前提となる。社会資本整備の妥当性とはフランスでは公益性があるかどうかであり、行政の意思決定に関する公益性の有無は国務院あるいは地方の行政裁判所がチェックすることになっている。行政裁判を専門に取り扱う機関があることがフランスの一つの制度上の特徴である。さらに、日本の市町村に該当するコミューンが約3万6千もあり、その議会議員も無報酬で多数いる上、議会の議長がコミューンの首長（メール）に就くなど、市民と議会、議会と行政が日本よりも親

密な関係となっており、信頼性も高い。県レベルでも同様なことが言える。このことも制度がもたらしたフランスの特徴と言える。そのような関係にあっても、市民参加のプロセスについては中立的な委員会を組織して行い、情報提供についても徹底しているなどプロセスの透明性、公正性の確保には特に気を使っている。

### 3. 日本式の構築に向けて

フランスの市民参加の制度とその背景を概観したところで、日本の社会背景や国民性を踏まえ、日本の市民参加と合意形成の方向性を考えてみたい。なお、事業特性によってその方法は大きく異なるため、ここでは特に広域的、公益的な視点が必要な大規模事業について検討してみたい。

表 - 1 合意形成に関する日仏比較（注目すべきポイント）

	フランス	日本
国民性	多民族国家を背景とした個人主義 意見が違うことを尊重	和の尊重 周囲の目を気にする 他人と違うことへの不安感
決定プロセスの認知度	高い	低い
意思決定の外部チェック	国務院による公益性の審査	特になし
決定内容への意見反映	意見の反映は意思決定者にゆだねられる	意見がどの程度反映されているかに関心が高く、結果に反映されていないと強い不満と不信感を抱く
市民参加の目的と方向性	市民に事業に関する情報を周知することとそれに対する意見を出しあうこと	決定プロセスについて認識を共有するとともに関係者が意見交換を通じ計画に関する共通認識を作ること
合意形成と意思決定	市民参加プロセスでは合意形成が意識されておらず、意思決定権者の意思決定は分離されている	市民参加プロセスにおいて合意形成が図られることが多く、合意形成と意思決定が容易に切り離せない

表 - 1 に示したように似ていると言われている両国でも大きな違いが見られる。日本においても近年、市民参加の必要性が認識され、各地で取り組まれるようになってきた。制度面でも河川法の改正や構想段階からの市民参加を推進するガイドラインを出すなど、変革を進めている。しかし方法論に関しては日本の制度、国民性にあった日本式を模索していくことが必要である。例えばフランスのように市民の意見を聞きっぱなしでは、国民性や意思決定の制度が異なるため日本では市民に不満が残り、市民参加の手続きも逆効果になりかねない。日本では十分なコミュニケーションを通じて認識を共有しつつ、最終的には意見の相違が残るかもしれないが納得が得られるような方法が必要と考えられる。

本論文では、フランスとの比較により日本に合った市民参加と合意形成の方向性を浮き彫りにした。これをさらに深度化、すなわち合意形成に費やす時間、費用とのバランスをとりつつ意思決定までのプロセスならびに結果の満足度を高められる方法を構築するためには、事業特性という観点とともに、歴史や慣習、生活条件の違いといった地域特性にも着目して実践事例を蓄積・分析し、その結果を実践の場へフィードバックしていく仕組みの構築が必要と考える。

注1) 大小55のコミューン(市町村)からなる広域自治体で、地域面積5万haでローヌ県の15%、人口120万人でローヌ県の75%をカバーする。

注2) 行政裁判所の最高審と法令の諮問機関を兼ねる。政府提出の法案も閣議採択の前に国務院に諮問することが憲法で規定されている。