

方式を導入した緑地整備『『みどりの一里塚』仲宿』事業について

関東地方整備局 東京国道事務所管理第二課維持第一係長 小川 渉

はじめに

仲宿交差点は古くは中山道と川越街道が分岐する平尾の追分けに近く、現在は国道 号、山手通り及び 都 速道路が交差する古今の交通の要所です。

当該箇所は 都 速中央環状線建設のため、施工ヤードとして使用されてきましたが 速部分の



写真 着手前の仲宿交差点

完成に伴い、交通島の「みどり」を単に原形復旧するのではなく、より地域の方々に親しまれる緑地帯 地域が望む緑 とするために、計画段階から 方式を導入し、緑地整備を進めることとしました。本稿においては検討委員会の設置から整備計画策定を経て工事施工及びボランティア・サポート・プログラム締結までの一連の概要を紹介します。

緑化検討委員会の設置

2.1 位置付け、構成など

緑地整備計画を策定するにあたり、当該地域の歴史性や地域特性に調和し、かつ住民意見を反映させるために、地元住民、学識者等をメンバーとする『一般国道 号仲宿交差点緑化検討委員会』を平成 年 月 日に発足させました。

委員長には、東京大学大学院で森林風致を研究されている下村彰男教授に就いて頂き、地元住民の代表として近隣の 町の町会長の町会長に参画頂きました。

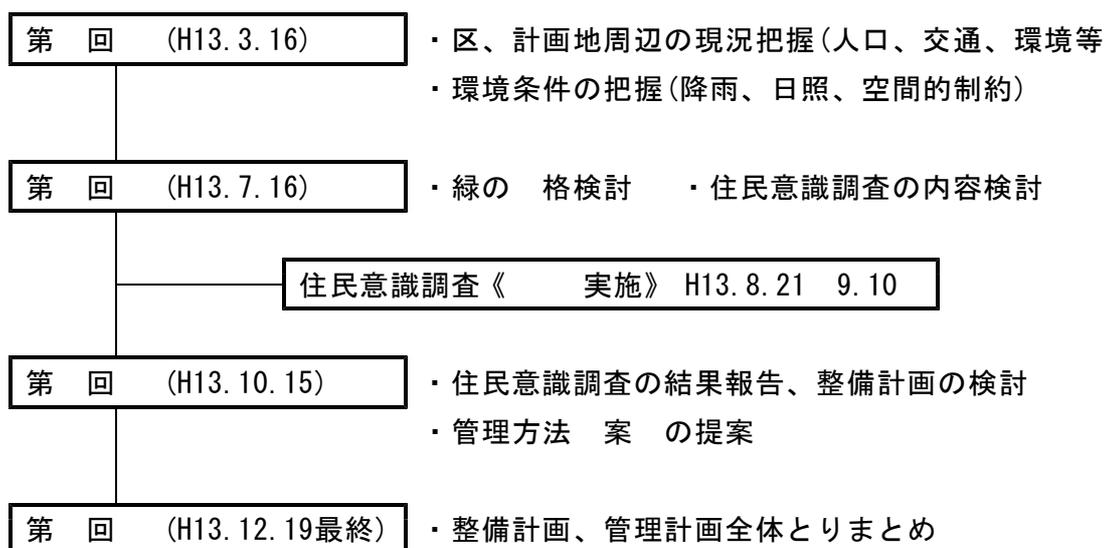
また、造園の専門家として、財 日本造園学会の評議員、自転車利用者の見地も活かすため地元で活動する の理事長のほか、関係行政機関から 名を加えた、合計 名の委員で構成しました。

2.2 委員会での検討経緯

住民参加型の計画策定を目標としたため、検討委員に地元代表として町会長の参加をもとめ、委員会での議論をオープンなものにしました。

また、地域住民の意見を広く収集する手段として、インターネットによる方法等もありますが、今回計画箇所は点的な整備であるため、周辺地域へのアンケートを実施

する方法を選定しました。なお、委員会の検討経緯は以下のとおり。



2.3 住民意識調査 アンケート調査 結果

アンケート内容は委員会で検討し、①全体的なイメージの方向性を問うもの②緑地管理への参加意欲を問うもの③道路緑地に関する自由意見の項目としました。

・ アンケート配布方法

計画地周辺の「板橋地域」に47,800枚を新聞折り込みにて配布。

・ 有効回答者数

名 回収率



図 返信ハガキ付きのアンケート用紙

・ 調査結果

自然的なデザイン重視 、造形的なデザイン重視
 植樹帯の花壇などの管理活動に参加する 、しない
 記念植樹などのイベントに参加する 、しない

主な自由意見

- ・ 維持管理の容易な計画とし管理・清掃をきちんと行って欲しい。
- ・ 四季を感じられる樹種、花の咲く木や草など植えて欲しい。
- ・ 自然な緑(量の確保)、 効果(憩い、安らぎ)を期待。
- ・ 気温上昇の防止、 音の低減、大気汚染の改善を期待。

3. 整備計画の策定

前項の調査結果を踏まえ検討委員会での審議を進め、以下のような整備イメージを取りまとめました。

また、管理段階においても住民参加を可能とするためのメニューの検討やリサイクル材の積極的な使用など、環境面にも配慮した計画としました。

3.1 整備方針（整備イメージ）の決定

- ・ 緑の量をできるだけ多くし、自然的な景観（武蔵野の雑木林）とする。
- ・ 常緑樹、落葉樹（紅葉種）を織り混ぜ、四季を感じられる樹種とする。
- ・ 街道の歴史性を付加する観点から、石垣等を配置して部分的に一里塚を再現する。



[図-2 整備イメージパース]

3.2 地域住民との連携

- ・ 人のアクセスが可能な交通島においては、住民参加による緑地管理を導入する。
- ・ 住民参加手法として、「ボランティア・サポータープログラム」の適用を検討。
- ・ 住民から親しまれる事業とするために愛称「『みどりの一里塚』仲宿」を決定。

3.3 環境への配慮

- ・ 高架橋上部に降った雨水排水を桁下植栽の灌水に有効利用。
- ・ 国道の街路樹剪定枝葉から作成した堆肥(グリーンチップス)を植栽基盤に有効利用。
- ・ 国道の街路樹剪定チップ材をマルチング材として有効利用。
- ・ 間伐材の積極的な利用(ガードパイプ、横断防止柵、支柱材、花壇木製土留等)。
- ・ 板橋区が推進している、ワインビン・リサイクルブロックを歩道舗装に使用。

4. 情報の公開

4.1 記者発表

委員会での検討状況や事業整備の進捗に合わせて記者発表を行い、情報の公開に勤めました。

- ・ H13. 3. 15付け 「仲宿交差点緑化検討委員会設置・開催について」
～国道17号の緑化計画策定において幅広く市民の声を取り入れます～
- ・ H13. 8. 20 付け 「緑化計画へのご意見を聞かせて下さい」
～国道17号仲宿交差点の緑化計画に関するアンケートを実施します～
- ・ H14. 1. 31 付け 「国道17号仲宿交差点の緑化計画の骨子まとまる」
～事業箇所の呼び名は“『みどりの一里塚』仲宿”に～
- ・ H14. 7. 26 付け 「国道17号仲宿交差点の緑化工事着手」
～“『みどりの一里塚』仲宿”武蔵野の雑木林を再現～
- ・ H14. 10. 21 付け 「中山道“『みどりの一里塚』仲宿”完成」
～一般国道17号仲宿交差点の緑化工事完成式典開催～

4.2 計画内容の公表

委員会での検討は前項の「整備方針」を決定するまでであり、実際の植栽樹種、植栽本数や配植位置などは、別途詳細設計を実施しています。

検討委員会の経緯や詳細な植栽計画、また、アンケート結果がどのようなものであったかを工事着手前に公表することによって、地域住民に対して緑地整備計画 工事施工 への理解を得ることとしました。

・整備計画等の公表方法

委員会の検討経緯、植栽樹種や結果を取りまとめたリーフレット全面右図を作成し、アンケート用紙を配布した同じ区域に新聞折り込みとして配布。

部数 47,800枚



まとめ

当該箇所の緑地整備事業については、工事着手前に地元隣接町会を対象に工事説明会を行い、ごく身近に居住されている方たちの意見・要望等も受けながら工事を進め、平成 年 月 日に完成式典を開催しました。

その後、区・地元町会と協議を進め、平成 年 月 日にボランティア・サポート・プログラムの協定を締結し花壇の管理・清掃を地域の方々をお願いしています。

最後に、この“『みどりの一里塚』仲宿”が末永く板橋区民や道路利用者、そして小さな昆虫や小 たちにとって心休まる場所であり続けることを願い、本稿のまとめとします。

図 説明リーフレット(抜粋)



写真 整備完了後 現在の仲宿交差点

中学生のP I（ワークショップ）による嵐坂ポケットパーク計画について

四国地方整備局 大洲河川国道事務所
道路管理課 竹田浩己

1、概要

愛媛県北宇和郡津島町にある一般国道56号の嵐坂トンネル(延長308m)は歩道が整備されておらず、嵐坂地区から津島中学、津島高校へ通学している約70人の生徒や年間3000人を越えると言われるお遍路さんは日常的に危険にさらされている。このような状況を鑑み自転車・歩行者の安全確保のため平成13年度より車道トンネルの横に歩行者・自転車専用のトンネルを設置する事業に着手している。

この事業中の嵐坂歩道トンネル東側坑口付近では整備の一環として「四国21世紀の道ビジョン」の理念に沿って、ポケットパークの整備を行うことになり、利用者の要望を把握するためにワークショップを行った。

その結果、中学生と地元の方を中心としたグループによる嵐坂ポケットパークの整備計画案が作成された。

2、事業箇所とワークショップ開催理由

2.1、ポケットパーク整備について

計画地は愛媛県北宇和郡津島町の国道56号嵐坂歩道トンネルの東側坑口付近に位置する敷地である。緑地を囲むように国道56号、町道があり、緑地の中央部に農業用のため池(大門池)がある。

ポケットパークは、一般国道56号を通行している方々の休憩施設、ふれあいの場となることを目的としている。主な利用者としては、嵐坂トンネルを利用している中学生や高校生、地元住民の方、年間3000人を越えると言われるお遍路さんを想定している。



事業箇所
愛媛県北宇和郡津島町
上畑地



2.2、ワークショップについて

ポケットパークの整備計画作成については、津島町との打合せによって、ワークショップを開催することが決定した。理由は以下に示すとおりである。

ポケットパークをより多くの人に利用される施設とするためには利用者のニーズを把握し、そのニーズに沿った施設とする必要がある。

ニーズの調査方法としては、アンケート、説明会、聴き取り調査、ワークショップ等があり、ワークショップは他の方法と比較し対象とできる人数は少なくなるが、参加者が自由に意見を述べることのできるようなルール、雰囲気の中で話し合いが行われるため、より具体的な意見、詳しい要望を得ることができる。

ポケットパークの主な利用者として地元の人を想定していることからアンケートなどによって数多くの意見を集めるよりも、現地の状況を把握している人から、より具体的な要望を得るほうが実際の公園利用者のニーズに沿うことができると判断した。

今回のワークショップは、ポケットパークについてアイデアを出し合い意思決定する集まりで会議の一種として開催した。特徴としては、

- ・誰もが自由に意見を言いやすいように工夫されていること。
- ・全員の創造行為と合意形成に焦点を置いていること。
- ・形式張っていないこと。

などがあげられる。

3、ワークショップの開催

3.1、事前協議

ワークショップの開催にあたって地元の津島町役場（建設課）と参加者、開催時間、開催場所について事前協議を行った。

3.2、第1回ワークショップ（H14.10.13）

3.2.1、概要

・参加メンバー

津島町役場に依頼し参加者を募集してもらった。中学生、先生、老人クラブ、ボランティアグループなどの方が参加。

・作業時間 午前9時～12時 ・場所 ポケットパークの予定地

3.2.1、作業内容

参加者に6つの班に分かれ次のような作業を行った。

現地観察

公園予定地を歩き気づいたこと、思いついたこと



を書き留める。各所に待機している係員に分らないことについて質問する。

図面作成

各班で利用したい公園の図をつくる。表現方法は付箋紙に言葉を書いて図に貼り付けたり、マジックで直接書き込んだりと自由である。

発表

代表者が参加者全員のまえて出来上がった公園の図について説明する。

意見の出やすい雰囲気にするため以下の点をルールとしました。

- ・人の名前は さんで呼ぶこと。
- ・ラフな服装であること。
- ・人の意見を否定しないこと。

3.3、第2回ワークショップ(H14.10.25)

- ・参加メンバー 津島中学の生徒と先生。
- ・作業時間 午後4時～5時30分 ・場所 津島中学校

3.3.2、作業内容

第1回のワークショップの図から今回の公園に必要な施設を全員で選ぶ。

2班に分かれて残った施設のなかから公園に設置したいものを選び、公園の図を描く。

3.3.3、最終案の決定

第2回のワークショップでできあがった2つの案を津島中学校の全校生徒の投票で1案を選んだ。

3.4、第3回ワークショップ(H14.11.18)

- ・参加メンバー 津島中学の生徒、先生、地元の方
 - ・作業時間 午後4時から5時30分・場所 津島中学校
- #### 作業内容

第2回で決定した最終案をコンサルタントが各施設の寸法などを実際のものに訂正し、その図面を見ながら参加者全員で意見を出し合った。その意見を基に修正を行い最終の計画案を作成した。



4、ワークショップ終了後

ポケットパークの名称の募集を津島中学全校で行い、全校の投票結果により「風園」^{ふうえん}に決定した。

嵐坂歩道トンネルの起工式（H14.12.14）の際に中学生により「風園」とワークショップについて発表。

5、まとめ

今回、約1ヶ月の間に3回のワークショップを行い整備計画案の作成を行った。和やかな雰囲気の中で活発な議論が行われ、整備計画案についても参加者の方が満足できるものができあがった。今回のワークショップの成功の要因及び反省点は次のようなものである

成功要因

地元津島町役場との連携が、十分な協議を事前に行うことによりうまくいった。（参加者の募集、中学校への協力の依頼など）

地元津島町役場と協力して事業を進めることによって、中学校の先生や地元の方にスムーズにこの事業の趣旨を理解してもらえ、協力を得ることができた。

ワークショップ形式の話しあいを行った効果で、参加者の全員がそれぞれの意見を表現でき、かつ話し合うことができ、地元の方・利用する立場ならではの意見やアイデアを得られた。

国とコンサルタントの役割分担及び、ワークショップの基本方針を明確にすることによりコンサルタントから質のよいサポートを受けつつワークショップを進めることができた。

開催期間中は新聞等に積極的に情報提供を行い、ワークショップ終了後の嵐坂歩道トンネル起工式において、今回のワークショップのパンフレットを配布し、中学生に発表してもらおう等のPRができた。

反省点

第2回・第3回ワークショップにおいておいては参加者に偏りができてしまった。

事前のPR期間を長期に設定するなどして周知をはかるとともに、ワークショップの開催期間に余裕をもたせ、多くの人に参加できるように日程調整を行えば、より広い層の方の参加が期待でき、幅広い意見を集められたのではないかと考える。



写真-2 現況低水護岸



写真-3 大会時仮設デッキ

また、当該個所は高水敷の幅も狭く、堤防の防護の観点からも問題であった。

そこで当区間について、治水面とともに河川利用者の安全面を考慮した護岸の設計が必要となった。

4、「城原川水辺の楽校推進協議会」での意見収集

「水辺の楽校」の整備内容について議論、検討するために「城原川水辺の楽校推進協議会」が平成14年度に設置された。この協議会には国、町をはじめハンギー大会主催者の「堀デーちよだ」や地区の代表者などがメンバーとなり、地域の意見を収集する貴重な場となった。

協議会では今回整備する護岸についても意見が交わされ、当方が提示した3案（直壁タイプ、一段付直壁タイプ、階段護岸タイプ）をもとに協議が行われた。その結果、「一段付直壁タイプ（図-2）」が最適であるという結論に至った。

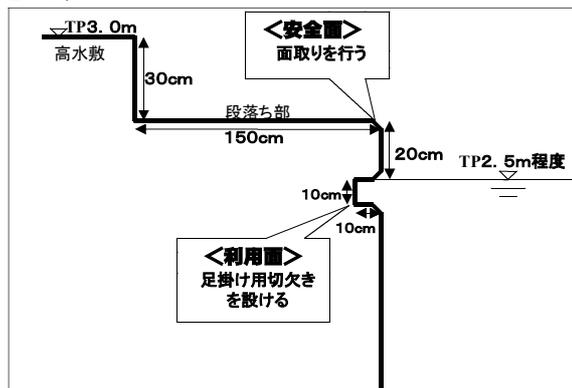


図-2 当初案（一段付直壁タイプ）

しかし、この護岸の利用目的に、「ハンギー乗り場という特異的な用途」があることから、「ハンギー大会参加者にとって、この護岸形状が本当に乗り易いかどうか」という点については、最後まで議論が続いた。

5、現地実験のための仮設デッキ設置

「ハンギーに乗りやすいかどうか」という点は図面などでは把握しにくく、実際に使ってみないとわからないという意見が大半を占めた。そこで今回「堀デーちよだ実行委員会」の協力を得て、ハンギー大会当日に最終案に近い形で仮設デッキを設け、ハンギーへの乗りやすさについて現地実験を行うことにした。

6、現地実験の実施

6. 1、基準水位の決定

現地実験用の仮設デッキは、
図-3のような形状で大会メイン
会場横に設置された（写真-4）。

今回の整備区間下流には堰がある
ため、普段は水位変化はほとんど
みられないが、大会時は堰を操作
して水位を調整している。

そのため、まず大会時の水位を
把握するために、水面から現況高水敷までの
高さを約一時間ごとに計測した。当初は、雨の
影響で例年より高かった水位も、大会が進むに
つれて安定し、例年と同じぐらいと思われるTP
2.50m程度に落ち着いた。

この結果をもとに設計の基準となる水位はTP
2.50mとした。

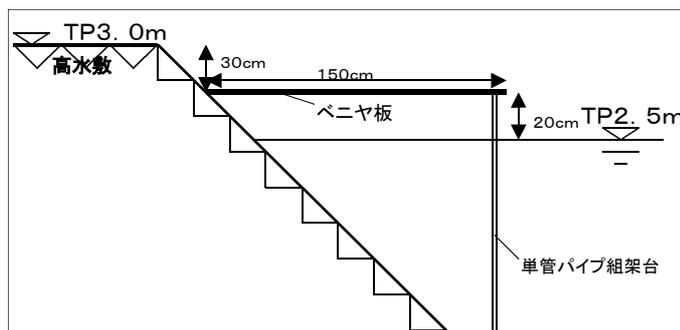


図-3 仮設デッキ構造図



写真-4 仮設デッキ

6. 2、現地実験結果による改善点

仮設デッキを実際に使用し、
ハンギーの乗り降りのチェックを
行った結果、次のような意見が
出された。

- ・高水敷からの段落ち部高さ（高低差）が若干きつく感じられる。
- ・足掛け用の切欠き位置が水中ではわかりにくい。
- ・デッキ上は滑り易く危ない。

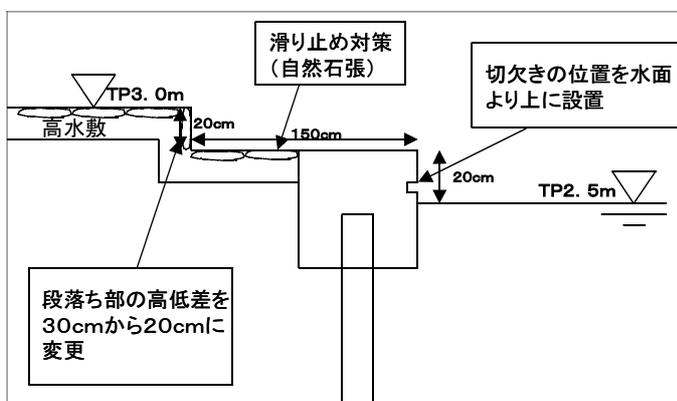


図-4 最終案

これらの現地実験での意見を踏まえて再検討し、図-4を最終案とした。この最終案について、現地実験前の案からの主な改善点は次のとおりである。

- 高水敷からの段落ち部高さ（高低差）を30cmから20cmにした。
- 足掛け用の切欠きの位置を目視確認できるようにTP2.50以上（水面上）にした。
- 段落ち部の上面には、滑り止め対策として化粧をかねた鉄平石張り（近接する既設護岸と同様）とした。

現地ではこの最終案をもとに施工し、平成14年度末に完成した（写真-5）。この護岸は今年のハンギー大会で使用された。

7、現地実験の効果

今回は「現地実験」として、実物大で護岸の一部を現地設置し、これを地元住民も交え関係者で評価し、その結果を再度設計に反映してから工事を実施するという方法を採用した。この実験の効果について「合意形成段階」と「工事施工段階」、「施工後の効果」という観点から改めて整理してみる。



写真－5 完成状況

7. 1、合意形成段階の効果

- ①協議会での議論を通じ、当事務所の事業方針などについての認識が徐々に深まった。
- ②現地実験という共同作業により、「地域によいものを作ろう」という共通意識が形成された。
- ③専門家ではない一般住民には、「図面」より「模型」、「模型」より「実物大試作品」の方がより分かり易く、改善の必要性等の有意義な議論がなされた。

7. 2、工事施工段階の効果

- ①現地実験により早期に改善点が明らかになって設計にフィードバックされたことにより、工事施工段階では何ら手戻りはなくスムーズに実施できた。
- ②完成した護岸は今後の利用をふまえた地域の声が反映されており、地域に愛される施設となり得たため、事業全体に地域の積極的な支援が得られトラブル等は皆無であった。

7. 3、施工後の効果

- ①町として、年間数百万かけて仮設デッキを設ける必要がなくなった。
- ②工事完成に対し、「次回のハンギー大会が楽しみ」との率直な喜びの声が地域から寄せられた。
- ③今年の大会でのアンケート結果より、「使いやすい」との声が多かった。

8、今後の課題

最近、河川利用面での機能を有する親水型護岸が増えている。そして、親水型護岸を設計するにあたり、今回のような現地実験による意見収集は非常に有効であると考えられる。そこで同様の他の設計にもこの手法を用いることを提案したが、よりこの手法を一般化するためには今後、次のような課題が考えられる。

○「現地実験方式」設計手法の一般化

現地実験方式の設計手法を他の設計にも応用できるよう、「合意形成段階」から「事後評価」までを一貫した手法の一般化（マニュアルの作成等）が必要である。

PIを用いた既設地下横断歩道バリアフリー対策について

北陸地方整備局 長岡国道事務所 交通対策係 越田 有紀

1. はじめに

当事務所では、バリアフリー対策の一環として、新潟県長岡市堀金地区の既設地下横断歩道の改修及び、長岡市新組地区の地下横断歩道の新設の設計を進めている。地下横断歩道が利用者にとって、より使い勝手の良いものとなるよう、市民参画手法（以下、「PI」という。）を取り入れ、ユーザーニーズの設計への反映を試みた。

本報文は、長岡市堀金地区の既設地下横断歩道の改修計画事例を紹介し、PIを実施することで得られた効果・今後の展開について述べるものである。

2. 概要

新潟県長岡市の一般国道8号を横断する堀金地下横断歩道は、長岡駅の北東約1.5kmに位置し、商業施設や中学校に近接している。主に買物や通学に利用されているが、出入口が勾配25%の斜路付階段のため、特に高齢者から、上り下りに支障が生じているという声が多い。

地元町内会からの改修要望もあり、高齢社会へ向けてのバリアフリー対策として改修計画を策定することとした。

当該地下横断歩道は利用者がほぼ限定されているため、日常利用する地元住民のニーズを十分に把握し、利用者にとって使いやすい地下横断歩道とすることが重要と考え、PIを取り入れ、行政と住民との協同作業による改修計画の策定を行った。

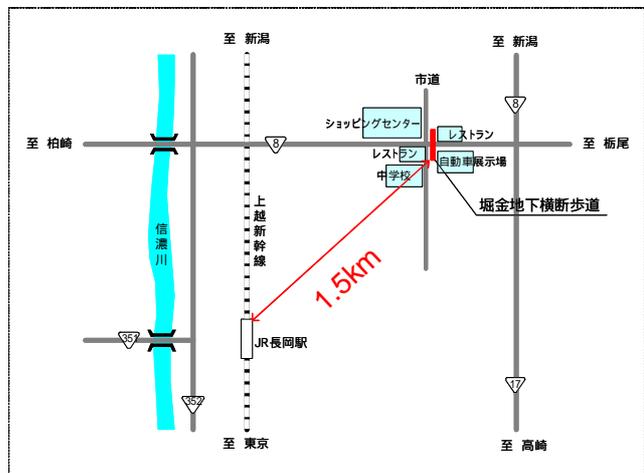


図 - 1 位置図

3. PIの方法

3.1 PIの方法

今回のPIの目的は、地元住民の意見を出来る限り事業に反映することにより、ユーザーにとって最も利便性の高い施設へ改修することにある。また地元住民との協同作業により、公共事業の信用を得、事業の円滑化や供用後の管理面等での住民の自発的な取り組みなども期待できる。

PI手法としては説明会や委員会等も考えられたが、関係する地域住民と行政が直接対話しながら計画策定を行うことが望ましいと考え、地域住民をメンバー主体とした「ワークショップ形式の検討会」方式を採用した。



写真 - 1 検討会の状況

3.2 検討会のメンバー

地域住民のニーズを十分把握し、設計に反映する必要があることから、広く公募することとした。その結果、地域の状況に詳しい地元町内会代表のほか、高齢者、学校関係者、身障者などの参加に配慮してメンバーを選定した。

表 - 1 検討会メンバー

各町内会会長	10人
市議会議員	1人
各老人会会長	2人
防犯協会役員	1人
中学校PTA会長	1人
車椅子利用者	2人
合計	17人

(事務局...長岡国道・長岡市)

3.3 検討会の流れ

検討会は図 - 2 に示すとおり3回開催とした。また検討会の前段階に誰でも自由に参加できる「懇談会」を開催し、検討会設立の承諾と検討会メンバーの承認を得た。これらの結果は毎回かわら版にて地域住民に広報した。

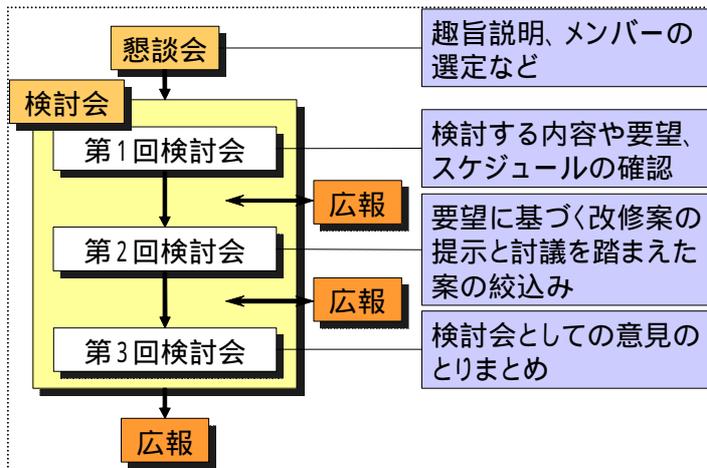


図 - 2 検討会の流れ



図 - 3 かわら版の一例

3.4 検討会運営において特に配慮した事項

検討会位置づけの明確化...本検討会は利用者の使い勝手や周辺への影響、コストや維持管理面から最も利用しやすい改修案を、利用者の視点で取りまとめるものであり、最終案を決定する機関ではないこと、今後の用地買収や各種協議によっては、改修案の見直しもあり得ることについて事前に十分に説明し、了承を得た。
透明性・客観性の確保...検討会メンバーの公募、懇談会の開催、かわら版の配布、地元中学校へのヒアリングの実施など、可能な限り透明性と客観性を確保した。
わかりやすい議事運営...あらかじめ検討会での要決定事項（出入口の向き、勾配等）や前提条件（用地条件等の制約条件）を明確化することにより議論の発散を回避した。またテーブルを傾け勾配を実感してもらう、近隣施設の事例を提示するなど一般の方々へのわかりやすさを工夫した。
情報の共有化...検討会ではメンバー全員が一つの議題に集中し、意見が出やすいように、テーブルに一枚の図面を囲みながらフリートーキングとし、意見をその場で付箋紙にメモし図面に張るなど、和らいだ雰囲気作りと情報の共有化に努めた。

4. 検討会結果

4.1 スロープの勾配

斜路付階段部分は検討会及びヒアリングの際にスロープへの改修要望がほとんどであり、基準を整理し勾配案を提示した。事前の判断はバリアフリー法に則った5%勾配と考えたが、スロープ延長が70mと既設斜路付階段の約4倍になり、かえって使い勝手が損なわれることが懸念事項であった。

表 - 2 傾斜路の勾配

条件	勾配	基準	採用
原則	5%以下	円	
やむを得ない場合	8%以下	円	
(参考)斜路	12%以下	立	
(参考)斜路付階段	25%以下	立	
(参考)階段	50%	立	

円...重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(国交省)

立...立体横断施設技術基準・同解説(日本道路協会)

検討会では、現在300m離れた隣の交差点まで迂回している実状を考えると勾配が長くなっても使い勝手に遜色はない、勾配が1%増えただけでも車椅子は苦痛感、危険感が増すため8%などの特例値使用は望ましくないといった意見が多く、5%勾配で合意形成が図られた。また、幅広い世代において圧倒的にスロープの要望が高いことが把握できた。

4.2 スロープの向き

沿道が国道に面した商業施設であり、また各比較案の使い勝手は優劣の差が小さかったため、「用地や景観等を含めた周辺への影響をどう評価するか」という視点で、比較案の検討を行うこととなった。この結果、最も周辺沿道の影響が少ないと判断したスロープ位置を検討会での最終案とした。

表 - 3 スロープの向き

	北側	南側
沿道状況	レストラン	自動車展示場
市道側へスロープ配置した場合の用地買収	堅牢建物であり買収困難と判断	簡易建物のため可能性有りと判断
国道側へのスロープ配置による国道からの視界遮断	上屋透明性確保により可能性ありと判断	自動車展示場のため困難と判断
最良案	国道側へ配置	市道側へ配置

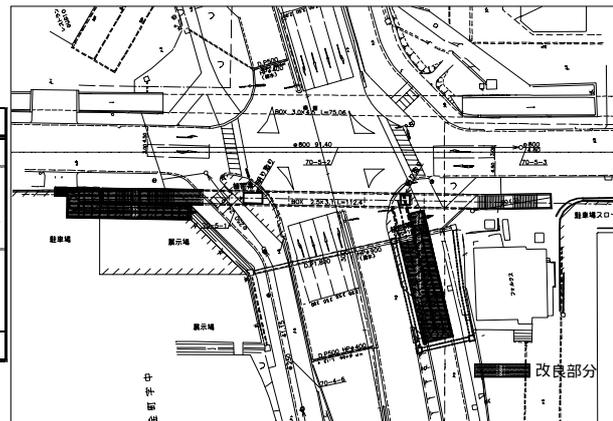


図 - 4 検討会最終案

4.3 上屋の形状

現況の地下歩道内は暗く、防犯上好ましくないとの考えから、上屋をガラス主体として明るい空間を確保することを検討会の最終案とした。

4.4 安全対策

検討会では、地下歩道内での歩行者や車椅子と自転車との交錯を大きく懸念した。対策案として、歩行者と自転車等をフェンス等で物理的に離隔する方法も考えられたが、圧迫感や危険性が増すことから、路面の色分け、注意標識の設置等を行い、利用者にマナーを守ってもらう方法を検討会での最終案とした。

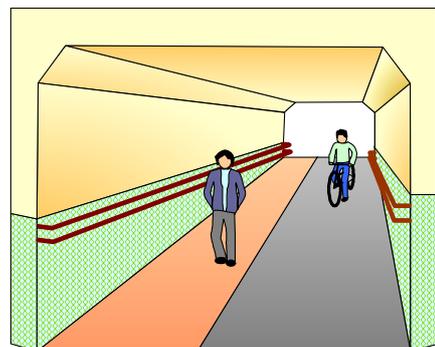


図 - 5 色分けのイメージ

その他の安全対策としては、地下歩道内にインターホン・カメラを設置してはどうかという意見も得

られた。

5. PI実施により得られた成果

計画の早い段階から住民に案を提示し、要望を取り入れながら最良の計画案を作成する手法をとったことで、前述のように、本PI活動の要決定事項について地元意識を把握できたほか、車椅子利用者の“生の声”を住民と共有できたと言える。これにより、地下歩道の計画は地域ニーズをこれまで以上に反映したものとなった。

検討会・かわら版等の広報により住民への情報伝達に努め、計画策定の過程を知る機会を提供できたため、改修計画を理解してもらう上でPIは有効な手段となった。また、これにより、今後の事業円滑化が期待できると考えられる。

6. PI実施上の課題

検討会メンバーが町内会長等に偏ったためヒヤリングなども並行しながら実施し、メンバー以外の声も計画に反映しようと試みたが、限られた人数に留まった。さらに、バリアフリーを検討する際には身体障害者の方々の意見を幅広く取り入れる必要があるが、本PI活動での身体障害者の参加は車椅子利用者だけとなった。検討会は事業者とメンバーが向かい合い、車座になりながら討議を重ねた。従来の事業説明会や公聴会と違い、雰囲気も和らぎ意見も言いやすい環境づくりに心掛けたが、声の大きな人に誘導されやすいケースも一部見受けられた。

これらの対策として、地域住民に広報活動等でPIを広くアピールし、PIの理解を深めていただくことや、検討会の運営を住民代表にお願いするなど、運営方法の見直しを行い住民の意見の幅を広げていく必要がある。さらに、本PI活動で得られた意見を最大限に取り入れた計画を策定していくために、その住民の多様な意見のとりまとめ手法についても今後継続して検討していきたいと考えている。

7. 今後の展開と普及効果

本事業はこれから地権者や関係機関との調整を行い、場合によっては計画案の変更を行い事業実施へ至るが、今回形成した住民との協力関係を無駄にすることなく、今後も可能な限り住民の方に情報を開示しながら事業を進めていくことが重要と考える。また、今後の地権者や関係機関との協議は、今まで築き上げてきた住民との信頼関係を継続するためにも、できるだけ検討会最適案が採用されるよう、誠意と熱意を持って協議を行うことが重要と考える。

本件のように利用者が限定される公共施設（地下横断歩道、横断歩道橋、部分的な歩道整備等）は、真の利用者ニーズ把握が重要であり、またニーズへの対応も比較的容易な場合が多いと思われるため、PI手法の活用は非常に有効である。また、地域密着型の公共施設では、供用後の安全対策や管理方法について、地元住民の積極的な参加が期待できると考えられる。これらを官民一体となって検討していく際には、PIは有効な手段と考えられるため、今後もPIを継続していく予定である。

最後に、本PI実施にあたりご協力頂いた関係各位に感謝いたします。

市民と行政の真のパートナーシップ実現に向けて 中間報告

ウチナータマミジ
～沖縄玉水ネットワークの取り組み～

沖縄総合事務局開発建設部 河川課 調査係長 新城 晴伸

はじめに 「沖縄玉水ネットワーク」とは

我が国における公共事業を取り巻く環境は生活水準の向上、財政悪化などの社会的要因により大きく変化しており、平成9年の「河川法改正」や平成12年の「河川における市民団体等との連携方策のあり方について（河川審議会答申）」などに示される通り、治水事業においても事業の計画・実施・管理それぞれの段階で、地域住民への積極的な情報提供や説明責任、合意形成及び市民の参加・連携・協働が求められている。沖縄県は島嶼県で且つ島内面積も小さいことから河川延長は短く、また、特に本島中南部は市街化が進み都市部を流れる河川では、「水路」のような体をなしていることで、周辺住民の河川に対する関心はとても低いのが現状である。そこで、市民が河川に関心を持ち、河川の計画から管理まで住民参加を実践するにはどのようにしていけば良いかなどを解決するため、今回、特に河川行政側から県内の主要な河川愛護団体（以下、市民団体）に声掛けし、市民団体と行政機関で構成する「沖縄玉水ネットワーク」を平成14年7月に設立・活動を始めたところであるが、本稿はこれまでの活動内容及びその成果等について中間報告するものである。

「沖縄玉水ネットワーク」の構成及び活動について

「沖縄玉水ネットワーク」の活動方針並びに構成メンバーを表-1及び以下に示す。

構成メンバーを募集するにあたっては、定期的に会合を持つという観点から移動などの不便性を考慮し、当面、沖縄本島内で活動中の13の市民団体とし、今後メンバーの拡大に努めていくことでスタートする事とした。

また、当ネットワーク事務局については活動が定着する迄の当面の間、行政機関が受け持つ事となった。

会合は原則公開とし、特にマスコミに記者発表する事で広く会合内容を周知していく事、また、当面の活動方針として以下の2点で活動していく事で意見の集約が図れた。

より良い川づくり、川づくりを通じた地域づくりを目指して以下の活動を行う。

①構成団体の活動状況、河川に関する情報発信を行う。

②構成団体の活動状況の報告会や勉強会・シンポジウムなどを開催する。

表 「沖縄玉水ネットワーク」の構成

河川名	団体名
奥川	奥川にアユを蘇生させる会
源河川	源河川にアユを呼び戻す会
幸地川	幸地川を蘇生させる会
天願川	具志川市水と緑を考える会
比謝川	比謝川をそ生させる会
比謝川	YOU・遊・比謝川実行委員会
白比川	白比川の自然を残す会
牧港川	牧港川をきれいにする市民の会
安謝川	安謝川をきれいにする住民の会
久茂地川	久茂地川フェスティバル実行委員会
国場川	国場川に清流をとり戻す会
長堂川	長堂川に清流をとりもどし山川の生活環境をよくする会
報得川	報得川と美海の会
事務局	沖縄総合事務局開発建設部 河川課
	沖縄県土木建築部 河川課
	沖縄県企業局 配水管理課

これまでの活動状況

活動内容としては、平成14年7月にネットワークを設立した事から始まり、定期的な会合や「フォーラム」などを開催している。以下にこれまでの活動の概要を示す。

「沖縄の水と川を考えるフォーラム」の開催

「沖縄玉水ネットワーク」の発足を記念し、沖縄の水と川を取り巻く様々な課題について議論するため「沖縄の水と川を考えるフォーラム」を平成14年9月16日（月）具志川市立川崎小学校で開催した。

当日は、市民団体の会員を始め、各行政関係者、学校の先生、川づくりに携わった施工業者など約140人が参加し、参加者全員が6分科会に分かれて活発な意見・情報交換や提案などがなされた。以下、「フォーラム」での議論のテーマ及び主な指摘事項を表-2に示す。

全体会議状況



第 分科会会議状況

表-2 「フォーラム」での議論テーマ及び主な指摘事項

各分科会での議論のテーマ	
○第1分科会	「水利用のあり方」～本島中南部の自助努力～
○第2分科会	「河川の浄化対策」～特に畜舎排水について～
○第3分科会	「魅力のある河川愛護活動の取り組み」～活動を継続するために～
○第4分科会	「川での総合学習」
○第5分科会	「市民グループと河川のあり方」～市民と行政の協働について～
○第6分科会	「魅力ある川づくりと住民参加」
各分科会での主な指摘事項(キーワード)	
◆	水のリサイクルの徹底
◆	行政の情報公開、積極的支援が不可欠
◆	行政の横断的システムの構築
◆	河川環境の改善（特に水質・水辺に近づけるなどの観点）
◆	市民団体と学校との連携（活動の継続・拡大、後継者育成）
◆	市民団体の役割増加（＝市民と行政の調整役）
◆	市民と行政間での役割分担の整理

「川づくり勉強会」の開催

「沖縄玉水ネットワーク」構成団体の情報交換を目的に、「多自然型川づくり事例紹介」や「法制度説明」、「その他情報」などについて、市民団体及び行政の双方から情報を出し合い意見交換を行った。

特に、各市民団体の活動内容や構成も様々であり、一定の情報の共有が図れたと考えている。また、河川整備基金などの助成制度を知らなかった団体も有り、今後ともこのような行政側の情報を聞かせて欲しいなどの声があった。

更に河川整備を行っている川について、具体的に提案を行っていきたいとの意見もあり、現在、実施設計中の「小波津川」を対象に現地検討会を行っていく事を確認した。

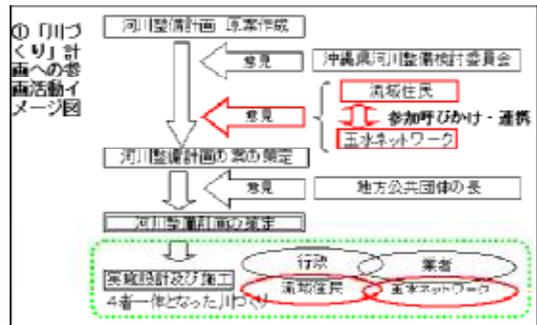
今後の活動内容

「多くの課題とするテーマ」があるが、「ネットワーク」の当面の活動内容として、以下のテーマに絞り込み活動していく事を確認している。

- ①「川づくり」計画への積極的な参画
- ②「川の歴史記録」活動の呼びかけと支援 「川の聞き取り調査手引書」の作成・配布
- ③畜産排水対策に関する勉強会
- ④多自然型川づくりに関する講演会開催
- ⑤ホームページでの情報発信

<「川づくり」計画への参画活動内容>

- 河川整備計画策定段階に、「ネットワーク」から「流域住民」へ、参加呼びかけを行うと共に、流域住民と連携し意見を提出。
- 河川整備計画策定以降の実実施設計及び施工段階まで踏込んだ「川づくり」参画を目指す。



<「川の歴史記録」活動内容>

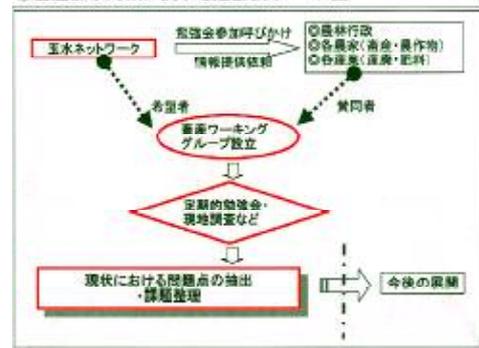
- 「ネットワーク」と「学校機関」が連携し、「川の聞き取り調査手引書」を作成・配布。
- 生徒自ら身近な方々に「聞き取り調査」を実施すると共に、「文献・既往調査成果」と併せて編集取りまとめを行い、今後の川づくりへ反映。



<畜産排水対策に関する勉強会活動内容>

- 河川環境悪化の一要因である水質悪化に注目し、特に「畜産排水」をテーマに勉強会を行う。
- 勉強会は「ネットワーク」と「農林関係者」を対象とし、勉強会や現地調査などから問題点抽出・課題整理を行っていき、今後の展開を目指す。

③畜産排水対策に関する勉強会イメージ図



これまでの活動の評価

これまで「沖縄玉水ネットワーク」として1年間活動を行って来ているが、市民団体側の意見を集約すると以下のとおりであった。

市民団体側からの主な意見

良かった点	悪かった点
<ul style="list-style-type: none"> ○行政側からの情報発信は非常に有用 ○市民団体相互の情報交換が図れた (特に活動方法や活動資金などに関して) ○市民団体と行政が一体で取組む事が重要 (市民団体では活動に限界、行政施策に反映していく事が重要) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆幅広い行政関係者の参加 (特に市町村関係者の参加を望む) ◆会合中心ではなく、現地調査などを主に ◆活動に「楽しみ」を持たせる視点も大事 ◆活動内容により参加区分けが必要 (全体・個別)

評価としては、活動内容の改善点(手法など)は幾つかあるものの、「ネットワーク」活動そのものの意義は各市民団体共に認めており、一定の評価を得ることが出来たものと考えている。また、時期尚早なところはあるが、現段階までの活動内容の評価及び成果としては以下のとおりと考えている。

活動の評価及び成果

活動の評価		成 果
○今後とも市民団体と行政一体となった活動の継続が図れる。	⇒	☆上記「今後の活動内容」を実施していく事で河川整備に反映が可能。
○市民団体と行政との情報共有が図れた。	⇒	☆市民団体自ら積極的に広報。また、市民団体からの情報提供が増加した。
○市民団体の拡大に繋がった。	⇒	☆今年8月に「石川川蘇生させる会」 ^{イシヤカ} が新たに発足。現在「ネットワーク」加入に向け準備中。
○行政職員の意識向上が図れた。 ○行政職員のネットワーク拡大に繋がった。	⇒	☆市民団体を通じての「市民意識」の把握や「他行政機関(学校・市町村)」とのネットワークは今後益々重要。

今後の課題

「沖縄玉水ネットワーク」は沖縄の水と川に関する課題解決に向けて、本格的に市民団体と行政が協働で取り組む第一歩となるものであり、今後も地道に歩を進めていく事が重要であると考えているが、水や川に関する事に留まらず「海岸」などを含めた流域全体のネットワーク拡大を模索していきたい。また、当然ながら、この「ネットワーク」の活動を通じて、どのように市民に浸透が図れたかなどを様々な角度からの分析・検証も必要であると認識している。そして、この活動を足掛りに「市民と行政の真のパートナーシップ構築」が最終目標である。

住民との協働による課題解決のプロセス 新海浜での試み

滋賀県土木交通部都市計画課 参事 中村 傳一郎

はじめに

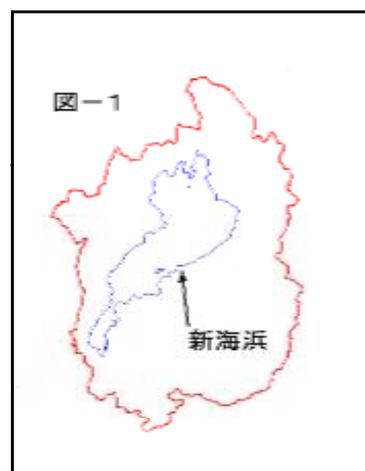
これは、平成 12 年に彦根市新海浜の湖岸緑地で発生した事件をきっかけに、美しく自然豊かな湖岸のあるべき姿を求めて住民と水上バイクグループ（以下、水上バイク G）、そして行政の 3 者が行った課題解決のプロセスと、その結果得られたローカルルールを新海浜での試みとしてまとめたものである。

そもそもの話

2.1 場所

トラブルが発生した場所は琵琶湖の東岸、彦根市新海町の湖岸（新海浜）で、県が延長約 2.0km の湖岸緑地として都市公園を開設したところである（図 1）。

新海浜は遠浅で、かつては水のきれいな水泳場として近傍の人たちの夏の遊び場であった。昭和 45 年から愛知川河口部で、風光明媚な景勝地として別荘地開発目的の土地区画整理事業が行われ、平成 15 年 4 月現在では 84 戸、190 人が居住している。



2.2 水上バイクの増加と住民運動の活発化

新海浜に隣接している民地を借地し、水上バイクの基地としての利用が始まったのは平成 8 年以前であったが、都市公園開設後の平成 10 年になるとその数も増え、騒音や排気ガスによる悪臭、ゴミ問題など新海浜住民の苦情は個人レベルから自治会レベルに拡大してきた。

平成 10 年頃から住民たちは何とか静穏な居住環境を取り戻そうと行動を始めた。直接、水上バイク G に苦情を申し入れたり、県に車両の浜への進入防止柵を要請したり、知事にも質問や指摘を行っている。平成 11 年には知事への手紙で意見を提出し、県議会でも問題になったが、その間も水上バイク愛好者は増加していった。水上バイク G では浜清掃を始めたものの、重機を浜へ搬入するなどその状況には大きな改善がみられなかった。

2.3 事件の発生

平成 12 年 6 月、一部の水上バイク愛好者が浜へ出る新しい“通路”をつくるため、防風林として植栽された松並木を伐採したことから事件となった。水上バイクを締め出した地元は警察に通報したこともあり、県は 7 箇所あった琵琶湖への通路に杭を打って、車両が民地から直接都市公園内に入れず（浜へ出られない）よう措置した。

しかし、一水上バイク G の不法行為で他のグループまでもが連帯責任を負わされるのは困ると、他のグループが杭の撤去を求めてきたため、条件つきながら再び通行可能な状況

に戻した。しかし、これがまた住民達の反発を買ってしまった。

住民達の合法的な反撃と収拾に向けた取り組み

住民たちは生活環境を守るために、知事への手紙を何度も出す、自らホームページを立ち上げ現状を訴える、都市公園に車両が進入することは条例上許されるのかと公園管理者に質す、昔の航空写真と現在を比較して松並木の連続が水上バイクGによって何カ所も絶たれている事実を突きつけるなどの合法的な水上バイク追い出し作戦を活発化した。

平成 13 年度に入ると“水上バイク”自体が環境破壊の元凶、として琵琶湖から排除するよう訴えた。水上バイクGが砂浜に車両を乗り入れて植生を破壊していることを自ら開設したホームページに掲載し、広く様々な意見を求めた。

このゴタゴタは議会でも問題になったが、県は“従前からある通路”を“閉鎖する”ことはできず手詰まり状態になってしまった。

そこで現状打開を図るべく、自治会、水上バイクG、行政機関が集まって新海浜の適正な利用と保全について考える懇談会を設置することとした。メンバーは新海町自治会、イワタニランド新海浜地区自治会（当時は正式な自治会ではなかったが平成 14 年 4 月に独立した自治会になった）、緑とやすらぎのある新海浜を守る会（GreenWave）、新海浜を利用する水上バイク愛好者グループ、行政機関として、県の政策調整課・森林保全課・自然保護課・河港課・公園緑地事務所、彦根市生活環境課そして世話人として都市計画課が加わった。

懇談会のスタート

4.1 第 回 5月24日

第 1 回の懇談会は平成 13 年 5 月 24 日に新海町公民館で約 30 名の参加を得て開催した。議論がケンカにならないよう、討議の仕方を「3つの原則、7つのルール」で説明し、意義ある議論を進めるための相互確認を行った。このルールは、NPO「みずとみどりの研究会」で提唱されたもので参加者の自主的な討議を保証するため、さまざまな会議で活用されているものである。

住民側からはアメリカの国立公園では水上バイクが全面禁止されていること、そこに至る過程として、乗り入れ場所の限定、乗り入れの禁止、全面禁止へと進んできたとの説明があった。そして、水上バイクが水質や騒音など環境に著しい影響を及ぼしていることを踏まえ、浜の植生保護、ゴミの持ち帰り等を主張した。一方、水上バイク愛好者は6グループ約 150 人が新海浜で楽しんでいるが最近の利用者も減少傾向にあること、改造バイクは使用していないこと、浜の清掃も行うなどマナー向上に努めていることを主張した。さらに、この懇談会で何らかのルールが決定されればそれ



に従うという意見も出た。

住民側が主張するのは、新海浜で湖上レジャーを楽しむならウインドサーフィンなど、騒音や排気ガスの問題がなくしかも車両を乗り入れなくても自力で搬入ができるものであれば一向に構わないというもので、遠回しながら水上バイクを排除したいというものであった。また、この懇談会を「公開せよ」という意見が出され、異論がなかったので次回からはマスコミにも情報提供し、公開して議論することとなった。さらに、懇談会の確認事項を“懇談会の記録”として整理していくこととした。

4.2 第 回 6月28日

2回目の懇談会では、新海浜の利用のあり方や浜への車両乗り入れ、新海浜でのルールづくりについて住民側、水上バイクG双方から意見を述べてもらった。その中で、水上バイクG側からは、極力浜に車を乗り入れない、また浜には駐車しない、マナーの向上に努めるとの説明があり、緑豊かな新海浜を保全していくための方策について建設的な意見を出してもらった。しかし、新海浜に来ているグループは理解しても湖上を渡ってくるほかの水上バイクGにはこうした気持ちを伝えられないもどかしさがあるとの説明もあり、次の懇談会には一定のルールづくりを目指すこととなった。

4.3 第 回(7月12日)

今回から各団体が参加しやすいよう夜間の開催となった。自治会や水上バイクグループなど団体から提出してもらったいわゆる「新海浜ルール（申し合わせ事項）」について議論した。水上バイクの利用、植生の保護、車の乗り入れ、湖辺や湖面の利用エリアについてがテーマである。住民側は淀川や長良川での水面利用のルールを引き合いに出し琵琶湖でも同様の規制をすべきと主張した。水上バイクG代表側は利用時間の限定と乗り入れ場所の限定に理解を示したが、グループ員に協議することとなった。

また、琵琶湖のマナーアップキャンペーンの説明があり、新海浜も会場の一つとして自然植生観察会を行うこと、水上バイクGには理解を深めてもらうべく多数の参加を促した。

4.4 自然観察会 7月22日

真夏の太陽が照りつける中、関係者約 60 人が参加して自然観察会が開催された。約 1.8km にわたる湖岸を歩きながら滋賀県立大学の野間先生から浜に自生する植物（ハマゴウ・コマツヨイグサなど）や流れ着いた藻類（ヒロハノエビモなど）について興味深い説明を聞きつつ、車両が浜に乗り入れた場合の植生への影響についても説明してもらい水上バイクグループの自粛を期待した。また、同時に湖岸のゴミひろいなど清掃活動も全員で行った。



4.5 第 回(7月30日)

今までの議論を踏まえ世話人から提案した「新海浜ルール（申し合わせ事項）」（案）について意見をもらった。内容は、車両による植生破壊を防止すること、ゴミの持ち帰り、清掃などマナーを高めること、水上バイク利用上のルールとして利用時間、利用エリア、各グループの責任者を定める、ガソリンはレギュラーを使用する、内容について不具合が

ある場合はシーズン中でも見直しする、ことを盛り込んだ。住民側からはこれらに加えて、水上バイク愛好者の車両は住宅地内を通行しないこと、周辺道路に駐車しないことを追加する意見があった。ただ、懇談会メンバーの GreenWave は、一部の利害関係者だけでの取り決めに反対して以後不参加を表明した。

4.6 第 回(8月19日)

住民側からの要望事項の扱いを協議したが、シーズンが終わってしまったでは今回のルールづくりの意味がないため、お互いに不満は残るもののルールづくりを優先させることとし合意案として「新海浜の適正な利用と保全についての申し合わせ事項(案)」を確認し、即日発効した。この申し合わせ事項には「案」がつけられているが、これがあくまで試行というものであること、よりよい形に改善していくことを考えた結果でありシーズン終了後にその運用実績や改善点などを評価することとした。

平成13年の評価と平成14年の対応

平成 13 年のシーズン終了後、自治会や水上バイク G に今回のルールの評価をしてもらった結果、浜の自治会からは車両の浜への出入り自粛以外は、ルール無視が多い、こんな守られないルールづくりに何日も時間を費やしたことに憤りを感じているとの厳しい批判があった。一方、水上バイク G から住宅地内の通行、利用水域、グループのリーダーの目印をつけるといった事項が十分に実行されていないと報告があった。

こうした評価を受けて、ルールをより実効性の高いものとするべく水上バイク G に改善点を求めた結果、平成 14 年は水上バイク G 自らが“自主規制する”ことに重きをおくこととなった。自分たちが作ったルールを自ら破っているのは、結果的に新海浜から出て行かざるをえなくなるということを各グループで自覚してもらうことがねらいであった。ルール違反の事実を指摘された場合は、そのグループは一定期間、新海浜での活動を控えるという罰則規定を取り入れて真剣にルールを守る姿勢を打ち出すこととしたのである。

おわりに

水上バイクを巡っての地域住民との対立であったが、不十分ながらもこれを乗り越えお互いが対話できる関係が構築できた。「災い転じて福となす」ではないが、難事は好事の前段階ととらえ、行政も業務横断的にスクラム組んで対応すれば“行政不信”を“信頼関係”に転換でき、課題解決の糸口が見つかるのではないかと考える。さらに、住民と意見が対立したときの行政は、総体として課題解決に向けて前進するべきであり、お互いの主張を一步ずつ譲り合うことの必要性を理解してもらうことがポイントとなる。

今、新海浜の公園整備はどうあるべきか、地域の考える公園はどんなものかなど、地域とともに検討をはじめている。住民と行政の真のパートナーシップで地域に愛され見守られる公園整備計画を、少し時間がかかるかもしれないがまとめ上げていきたいと考えている。

(参考資料) 「緑とやすらぎのある新海浜を守る会」作成のHPならびに資料

克雪対策事業がもたらした地域コミュニティの活性化

東北地方整備局 新庄河川事務所 工務第一課 荒澤 慎一

はじめに

豪雪地域において、雪対策は地域の大きな問題・課題であり、過疎化、少子化が急激に進む中、多くの住民が期待している「消流雪用水導入事業」及び「流雪溝整備事業」といった「克雪対策事業」を早急に取り組む必要があります。

また、豪雪地域のより良い生活環境づくりのためには、住民と行政のパートナーシップによって総合的な克雪対策への取り組みを行うことが必要不可欠と考えています。

そうした中、国土交通省・山形県・大石田町が三位一体となって進めた「消流雪用水導入事業(国)」及び「流雪溝整備事業(県・町)」という「克雪対策事業」がもたらした効果、とりわけ住民主体の管理体制の確立によって地域コミュニティの活性化が図られたという事例を紹介するものです。

大石田町の概要

大石田町は、山形県のほぼ中央に位置し、町の真ん中を最上川が流れる風光明媚な地形であり、古くから最上川との関わりが深く、舟運の町として栄えました。

また、歴史文化の町としても有名であり、古くから松尾芭蕉・正岡子規・斉藤茂吉などの文人墨客の訪れた町として知られ、更には金山平三・小松均などの蒼々たる画伯が大石田そして最上川の四季折々を描いています。

このように、大石田を訪れた人々はその四季に感動していくわけですが、一旦冬になると、生活は一変します。

11月の冬支度に始まり翌年4月まで約半年間も雪と戦い続けなければなりません。

その雪との戦いにつかれ、当初 16,000 人規模の町であったものが、年々雪の少ない他町に転出するようになり、今では、わずか 9,600 人に激減してきている典型的な過疎の町になっています。

そのため、克雪対策こそが、大石田町の今後の存亡を懸けた重要施策であることは町民誰しもが認めています。



克雪対策事業の必要性 住民アンケートより

消流雪用水導入及び流雪溝整備という克雪対策事業の事業化に向けた、平成10年度のアナケート調査では、住民の約 割の方が必要であると答えており、事業に対して大きな期待を寄せていました。

4. 三位一体となった克雪対策事業

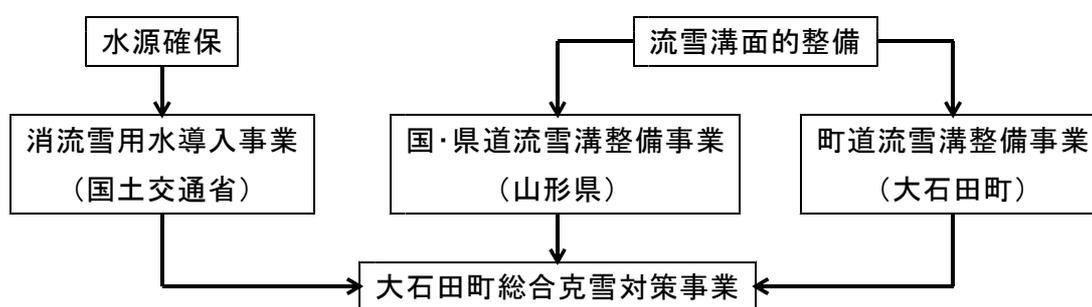
これらの要望に応えるためには、「水」と「溝」の両方を確保する必要があります。

この事業においては、安定した水源の確保が最も重要であり、「溝」があるのに「水」が流れていないのでは全く意味がありません。

そのため、国土交通省が「水」を供給する導水路等の整備を行い、「溝」の整備及び管理運営は自治体で行うことで互いの事業計画の調整を図りました。

その結果、国土交通省及び山形県そして大石田町が三位一体となって、大石田町総合克雪対策事業に着手したのが平成12年度です。

国の消流雪用水導入事業において水源の確保が可能になったことにより、流雪溝を網目の如く配置した面的整備計画を策定し、道路管理者ごとに整備を推進しました。



事業説明会等住民への説明も3者合同で行うことで、理解と協力を求めた結果、平成14年度に試験運用できることとなり、大石田町にとって画期的な克雪対策の大黒柱ができあがりました。

5. 住民主体の管理体制

しかしながら、行政側としては、事業着手当初から、いくら良い施設整備を行っても利用する住民がその施設を効果的・効率的に活用することが出来なければ、事業効果が薄れることを懸念していました。

そのため、施設の管理運営にあたる大石田町は「施設は行政、活かすは住民」という観点から、新たな住民主体の管理体制づくりを目指しました。

5. 1 住民参画に向けた基本方針の策定

これまでは、行政の施設は行政で管理するのが当然であり、使う側のミスでトラブルが発生しても行政で対応することが、ある種の行政サービスであると受け止められてきていました。

その考えを根本から改めてもらい、住民自らの管理となるよう「行政と住民との役割区分」「住民リーダーの育成」の2つを基本に住民（利用者）と共に考えながら、その上でどのような組織体系を構築していくべきかを、先進地視察等も実施しながら徹底的に議論を行い基本方針を策定しました。

〈基本方針1〉 行政と住民との役割区分

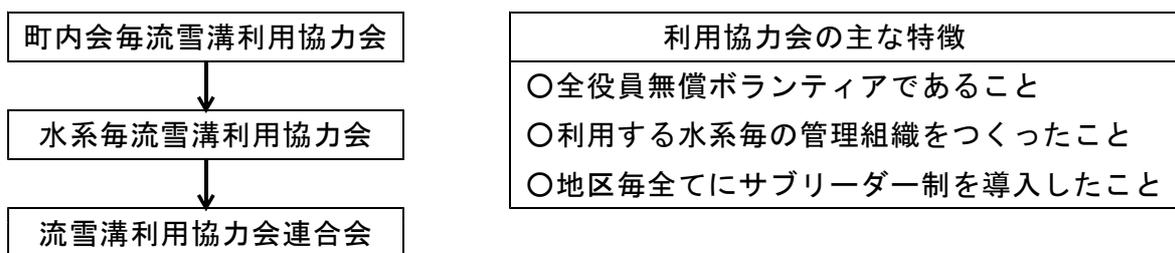
- 施設の修繕は行政、利用に関する運営管理は住民等、管理区分を明確にする。
- これまでの行政サービスを改め、住民自ら行うシステムとする。
- 行政側は、積極的に情報を公開する。
- 行政側も地域活動にボランティアとして積極的に参加する。

〈基本方針2〉 住民リーダーの育成

- ボランティアを基本に、リーダーを引き受けてもらう。
- 地域末端の意見を伺うため、地域ごとにサブリーダー制を設ける。
- 先進地視察を実施し、その良さを充分理解してもらう。

5. 2 大石田地区独自の管理組織

管理組織は、基本方針に基づき、また、既存の組織（町内会）を活用しながら組織するものとなりました。特に利用体系を考えた水系毎の組織をつくることによって管理体制の充実を図ることによって、行政はその組織のサポート役にまわることとなりました。



6. 新たな組織体制による成果

- 組織的な管理体制となったため、利用者のマナーの向上が図られ、苦情が極端に減少した。（前年度40件→2件）
- 自主的に週一回ボランティアで、生活弱者等の雪処理を行うようになり、道路及び歩道の幅員を全線に渡って、確保できた。
- 利用者間のコミュニケーションが多くなり、隣近所間の雪トラブルが少なくなった。
- 連合会事務所を開設したところ、多くの方々の「溜まり場」となり、積極的な意見交換が行われ、その意見が行政にも数多く聞こえてくるようになった。



ボランティアによる流木処理作業



ボランティアによる除雪作業

7. まとめ

これまでは
『私、自由に雪を投げる人!!
役場はそれらをうまく処理する係!!』

→

これからは
『施設は行政!!
活かすは住民!!』

これまで行政側は、施設管理を住民に委託するということに対して、消極的であったがこのような時代においては、より積極的に活用すべきであると感じたところです。

今、大石田地区における行政と住民とのコミュニケーションが、この組織を通じて、非常にいい方向に向かって歩みだしています。

今回の事業展開を通じて、行政と住民がそれぞれを信頼し合い、また、住民の方々のボランティアでの協力を積極的に求めていくことが、地域コミュニティーの活性化に結びつく何よりの近道であることを教えられました。

こんなに変わりました冬の大石田！！



共同での投雪作業



真冬とは思えない幹線道路

8. おわりに

今回の事例は、住民主体の管理を含めた事業展開を行った結果、本来の事業効果に加えて、自然な形で地域コミュニティーの活性化も図られたものであるがこれは「克雪」というテーマで行政と住民の思いが一致し、またお互いの信頼関係から生まれたものといえます。

まだまだ、未整備地区での流雪溝整備の要望や若年層のボランティア活動への参加体制など課題は多くありますが、克雪対策事業がもたらした地域コミュニティーは地域づくりの一端を担ったことは喜ばしい限りです。

今後、克雪対策事業に限らず公共事業を進めるにあたっては、地域の事業受け入れ体制（管理体制）が重要であり、その体制づくりには、行政と住民の信頼関係の構築が必要不可欠です。

そのため、事業説明等は今まで以上にその時期、内容等適切な対応が必要であることを痛感したしだいです。

国道41号 黒川・萩野地区道づくりワークショップ

「手渡しバトン」による道路空間整備への試み

中部地方整備局 名古屋国道事務所 環境整備課 矢口 謙史

1、はじめに

社会資本整備の発展が、量的拡大から質的充実の整備へと転換しつつある中、今後はこれまで以上に多面的な視点が求められている。

道路整備においても、従来行ってきた画一的な整備から、利用者のニーズを把握したうえで、整備効果が最大限に発揮されるように取り組んでいくことが重要な要素となっている。

本稿は、現道管理分野における新たな取組として、住民参加のワークショップを導入し地域住民とともに検討した道路空間の再構築プランと、その取組内容について報告するものである。

2、目的

名古屋国道事務所では、市内のインフラ確保に併せて、都市景観及び災害時における路上安全性の向上などを図るため、電線類の地中化と歩道の再整備を目的とした電線共同溝整備をすすめている。

このうち、一般国道41号の黒川・萩野地区については、平成14年度から3ヶ年度にわたって電線共同溝整備を行う対象区間である。



図 - 1 位置図

国道41号 黒川・萩野地区道づくりワークショップ(以下、「本WS」という)は、当該地区での電線共同溝整備にあたって、道路ユーザーの中でも、とくに沿道に生活拠点をかまえ歩道を頻繁に利用される地元の方に着目し、歩道利用者の視点による道路空間の再構築プランとして、

すみやかに対応可能な歩道部の整備計画案

利用者にとって使い勝手の良い歩行空間を演出するために、地域住民の方とともに歩道計画を検討する。

車線運用を考えた道路空間の将来像

道路空間全体について、車社会にとって有益だけでなく人にとっても優しいバリアフリーな空間とするために、幅広い意見やアイデアを収集する。

上記2点を検討するためにスタートした住民参加型事業である。

3、概 要

本WSは、国道41号黒川・萩野地区に隣接する4学区16町(3,550名)から選出された地域住民32名を中心に、道路空間(歩道・車道部)の再構築プランを検討したものである。この際、事務所職員は、各班にファシリテーターとして付き添い、参加者からの疑問に対する説明や技術的意見をもって本WSを補完した。

なお、名古屋市は、地元精通した行政の代表としてオブザバ参加した。

また、本WSは全8回開催したが、歩道計画検討時期には月1回のペースで実施しており、次回日時と場所(主に、地元集会所等の公共施設を利用)の設定については、各回開催時に参加者と相談して決定した。

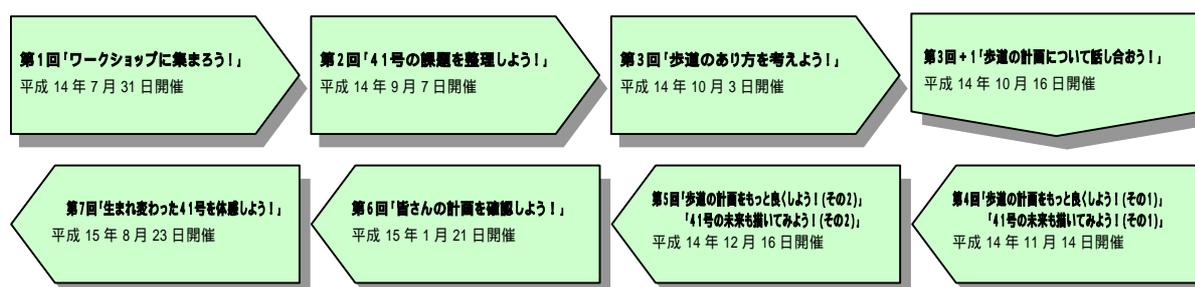


図 - 2 スケジュールフロー

4、ユニークな試み

住民参加型事業を展開する上では、参加への賛同や積極的な参加を促すために、当該事業に対する興味や好奇心を十分に引き出すことが重要である。

本WSでは、この対策として、各段階で下記のとおりユニークな試みを実施した。

4.1、試み その1: プレ・ワークショップの実施

本WSの第1回では、参加者自身がワークショップ作業を実際に体験していただく「プレ・ワークショップ」を実施した。

これは、“私たちの41号周辺生活マップをつくろう”をテーマに、参加者を4グループに分けて日頃感じたことをとりまとめ、それぞれを発表するというワークショップの基本的作業を行ったものであるが、このプレ・ワークショップの実施によって、“ワークショップとは何か”を容易に理解していただいたと考えている。

4.2、試み その2: 街角インタビュー

本WSの第2回において現地調査を行う際、参加者自身が、往来の歩行者や近所の商店に飛び込み41号の問題点や課題を聞き出す「街角インタビュー」を実施した。

参加者自身が、一般の方に直接問うことによって、多様な考え方があるということを確認していただくために大変有効であったとともに、インタビューを行うことで、一般の方にも本WSの実施を知っていただく良い機会となった。



写真 - 1 街角インタビューの様子

4.3、試み その3:歩道空間の立体模型

本WSの第3回では、「立体模型」を用いて歩道計画案の検討を実施した。

立体模型は、三次元な創造力を刺激し、空間のスケール感を持ちにくい方にとっては、効果的なツールとなる。

本WSでは、ボードにテープで貼るか鋏で刺すだけの簡易な立体模型を採用し、自歩道の分離方法や植栽帯の設置位置などの検討に活用した。



写真 - 2 立体模型によるデザイン案

4.4、試み その4:五感に訴えるツールを活用したデザイン検討

本WSの第4回では、各道路施設のCGフォトモンタージュの作成や会場に持込んだブロックの実物を手にとって体感してもらうなど、参加者に完成後のイメージをつかんでいただいたうえで採用案を選定した。

各道路施設の色・形に関するデザインは、参加者に対して言葉で説明するよりも、視覚的なイメージをつかんでいただく方が理解を得やすく効果的であった。

表 - 3 舗装パターン3案の提案例

第1案	第2案	第3案
規則正しい模様	規則正しく動きのある模様	無作為の自然な模様

4.5、試み その5:歩道照明の実証実験～歩光空間 R41・10 ルクス体験 ～

歩道照明については、議論よりも実証との考えに先立ち、実際の歩道空間に3パターンの照明を設置し、夜間に歩いていただく「実証実験」を行って計画検討した。

歩道照明の明るさを理解するためには非常に効果的であったが、とくに本WSでは、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するために必要な照度10lx(「道路の移動円滑化ガイドライン」第10章参考)の照明も設置し、その明るさを体感していただいた。



写真 - 3 歩道照明実証実験の様子

4.6、試み その6：歩道空間整備後の事後評価

本WSの第7回では、歩道部の整備計画案が、“現地でどのように生かされたか”を検証する「事後評価」を行った。

本WSによる検討内容のほか、支道と歩道の段差解消や工事看板などの工夫した事項についてチェックリストにとりまとめ、実際に出来上がった歩道を歩いて評価していただいた。

参加者の方が、本WSを通して話し合えた内容を直接見て確認できた点や、多様な考え方をまとめることの難しさを改めて実感していただいたという点で、大変有意義であったと考えている。



写真 - 4 段差確認状況の様子

5、新たな取組から新たな展開の誕生へ

対象地区である黒川・萩野地区では、本WSの取組みをきっかけとして新たな展開が生まれようとしている。

まちづくり事業の一環として、本WSメンバーの1人から、41号の清掃活動を継続的に行っていきたいとの申し入れがあり、8月30日に地域住民を中心とした100名規模の清掃活動を実施した。

このほか、植栽の手入れについても同様の申し入れがあり、本WSの取組みをきっかけとしたボランティアサポートの芽がまさに息吹き始めようとしている。

6、評 価

本WSは、電線共同溝工事の事業進捗にあわせて検討する必要があることから、結果として、

道路施設のデザイン検討等は、円滑な議事進行のために選択肢提示型(3案による比較)の議題提案とせざるを得なかったこと。

再構築プランについて、すみやかに対応可能な歩道部の整備案(短期整備計画)と車線運用を考えた道路空間の将来像(長期整備計画)に区分して目標設定したことを理解していただくために多くの労力を要したこと。

などの反省材料が挙げられるが、地域の合意形成を抜きにした事業遂行は困難であり、立止まって振返ったり、時には後戻りすることも必要であったと考えている。

7、おわりに

現在、黒川・萩野地区では、本WS検討内容を反映した工事をすすめているが、本WSをとおして培われた「住民との対話」の成果であると考えており、萩野地区以北の整備においても同様に役立てていく所存である。

今回の報告が、今後の現道管理分野での整備に微力ながらも役立てば幸いである。

事業の情報共有度が利害関係の異なる市民の態度形成に与える影響

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 研究官 鈴木 温

1. はじめに

社会資本整備における市民の参加意識の高まりやニーズの多様化を背景として、一層のアカウントビリティの向上が求められている。筆者ら^{1),2)}はこれまで、仮想的な公共事業に対する態度形成メカニズムに関する検討を行い、より詳細な情報の共有が行政に対する信頼度を高めるとともに賛同者も増加する傾向を示してきた。既存研究においては、被験者の立場として、事業と直接利害関係のないシナリオを想定していたのに対し、本研究では、さらに様々な立場の市民の情報に対するニーズの違いを明らかにし、態度形成に寄与する情報共有のあり方を検討するため、公共事業の実施により利害の異なる立場を想定した意識調査を行い、行政に対する信頼度や事業に対する態度形成の傾向を明らかにすることを目的とする。

2. 内容

2.1 方法

2.1.1 調査方法

本研究においても既存研究^{1),2)}同様インターネットの会員制 Web サイトを利用し、仮想的な河川事業を想定したシナリオ実験を行った。事業に関する状況や立場の違いによって、人々の情報に対する感じ方にどのような違いが見られるかを検証するために、利害関係と事業の実施費用の異なる6つのシナリオによって被験者を分類し、事業を実施する行政に対する信頼度などについての被験者の評価を尋ねた。調査の流れは、Web 会員にアンケートの実施をメール等で告知、の参加希望者をランダムに6グループに等配分、6グループに異なった URL を記載したメールを送信、の URL にアクセスしてもらい各ページで回答、という手順を踏んだ。のように割り振られた被験者は先着各100名ずつ、合計600名とした。また、アンケートの回答に際しては、全項目をチェックしないと次に進めない工夫をしており、回収された600人の回答は、全て完全回答となっている。

2.1.2 被験者

被験者は、前述の会員制 Web サイトの会員である。このサイトは女性向け情報提供サイトであるため、回答者は全員女性となった。そのうち、78.2%が主婦となっている。年齢構成は、30代が全体の68%を占め次いで20代、40代順となっている(Max 63、Min 21、平均 33.4、標準偏差 28.1)。被験者の属性は、前回調査の被験者の属性とは非常に類似しており、そのため、比較が可能である。

2.1.3 実験シナリオ

前述のように利害関係と事業効率性の異なる6つのシナリオを用意した。個人の利害関係を事業を実施する場所から遠く離れたところに住み直接利害関係のないグループ、

当該事業によって安全性の向上という受益を受け、しかも自身は移転の必要がないグループ、事業から安全性の向上という受益を得るものの自身は移転が必要なグループ、の3通りに分類した。次に整備費用の異なる以下の2ケースを想定した。整備費用が50億円の事業、整備費用が195億円の事業。なお、事業による便益は、両ケースとも200億円を想定している。よって、個人の利害と整備費用の違いによって、2×3の6つのシナリオを作成し、それぞれ100人ずつの被験者に回答してもらった。それぞれのグループの特徴を表-1に示す。

表-1 6つの利害グループ

グループ名	被験者	事業の条件 整備費用	個人の直接利害条件	
			正の影響	負の影響
A	100人	50億円	なし	なし
B	100人	50億円	安全性向上	なし
C	100人	50億円	安全性向上	移転
D	100人	195億円	なし	なし
E	100人	195億円	安全性向上	なし
F	100人	195億円	安全性向上	移転

*安全性向上の便益は、すべてのグループで200億円を想定

事業に関する情報は、状況設定と利害関係等の簡単な説明を行う「簡易情報」とメリットやデメリットをさらに詳細に説明する「詳細情報」の2段階で行った。これにより情報の共有効果を検証する。

各シナリオ共有後に事業者に対する信頼度等についての評価(1~6の6段階)を尋ね、また、最後にこの提案を受け入れることが可能か否かを問い、その理由を尋ねた。

図-1に調査のフローを示す。

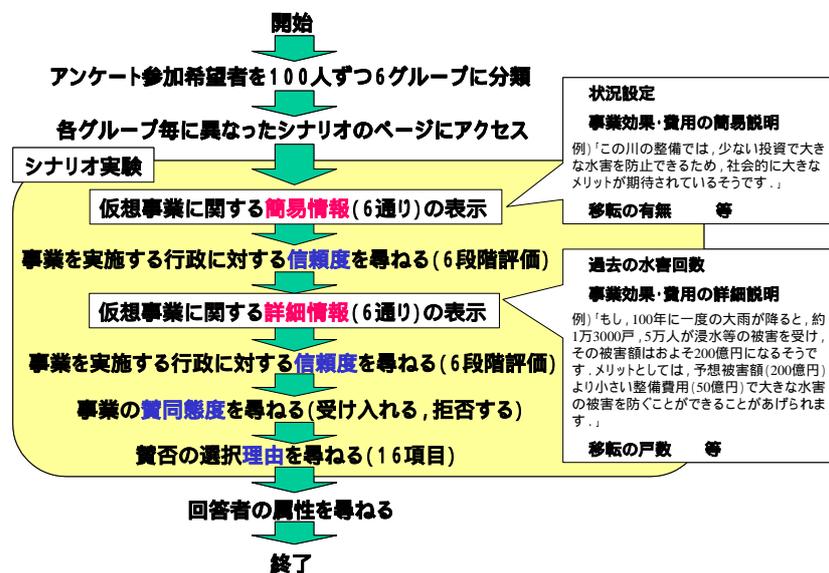


図-1 調査の実施フロー

2.2 情報共有と信頼の醸成

図-2、3は、シナリオの異なる各100人のグループによる行政に対する信頼度の評価結果を表している。いずれのグループも詳細情報共有後の信頼度の評価値は、簡易情報共有後の評価値よりも大きくなっていった。すなわち、情報をより多く共有した方が信頼度が増すことが示された。この結果は、前回調査の時にも確認されたが、今回は、利害関係

のない人々の信頼ばかりではなく、利害関係のある人々の信頼度も高まることが確認できた。また、詳細情報の共有による信頼度の伸び幅は、移転を余儀なくされるという設定のCグループが0.36と、最も大きかった。一方、事業費用の大きいFグループの信頼度の伸び幅は、0.24であり、他のグループと比べ、必ずしも大きな値ではなかった。次に詳細情報共有後の信頼度の大きさは、A～Cの3グループすべての評価値が、D～Fの中で最も評価値が高かったEグループの評価値よりも大きかった。これらの結果から、情報をより詳細に共有することは、1) 被験者のおかれた立場によらず、いずれの利害グループにおいても信頼を高めること、2) 事業による負の影響を受けるグループの信頼性向上に最も強く関与したこと、3) 社会的に効率性の高い事業ほど、詳細情報共有後には信頼が高まることが確かめられた。すなわち、事業によって不利な利害関係にある人にとっては、当該事業が社会的に見て、必要性が高いという実感を感じることによって、社会への貢献という観点から移転等の生活への影響を肯定的に受け入れることができ、そのような情報を包み隠すことなく、共有する姿勢に対しては、信頼感を持つことができると考えられる。

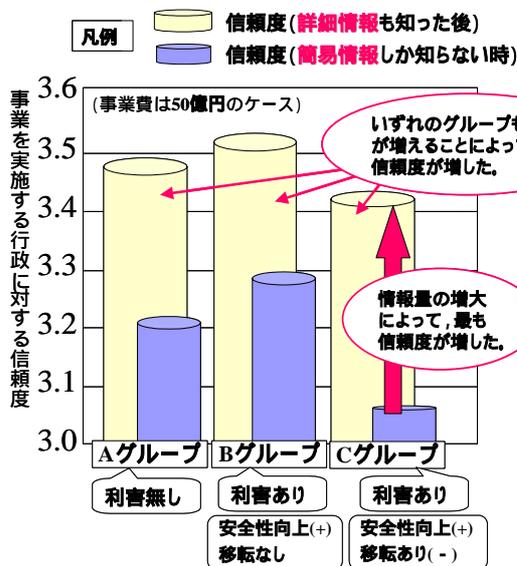


図 - 2 情報量と信頼度の関係

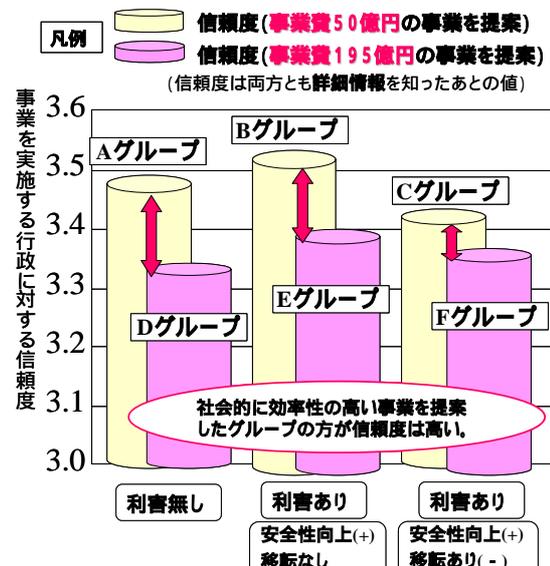


図 - 3 事業の効率性と信頼度の関係

2.3 賛否の判断と判断理由

表 - 2 は、各利害グループがこの事業を受け入れることができるか否かという賛否の態度とその判断に至った理由を示している。賛成、反対の理由は、あらかじめ設定した16項目から選択してもらった。表 - 2には、その上位3項目を示している。

賛否の態度の結果を見ると、賛成者が最も多いのは、直接の利害関係のないグループであることがわかった。この結果から直接の利害がある人々は、ない人々に比べ、最終的に受け入れるかどうかの判断は慎重になることが伺える。

次に賛否の判断理由をみると、賛成者の理由では、いずれのグループも上位に「将来のため」や「総合的に判断」という項目が挙げられ、利害の違いによって、ほとんど差が見られなかったのに対し、反対者の理由としては、6グループ中5グループが「整備費用が

高い」が最も多かったが、2位以下の順位にはばらつきが見られた。特に負の影響を受ける2グループ(C,F)と直接利害のあるEグループでは、「情報が不十分」が反対理由の2位に入った。この結果は、事業に伴う生活への影響度が大きい人々の方が、小さい人々に比べ、より詳細な情報に対するニーズが高いことを示唆していると言える。

表 - 2 事業の賛成理由（上段）と反対理由（下段）の上位項目

賛成	賛成者数	Aグループ 65人/100人		Bグループ 60人/100人		Cグループ 50人/100人		Dグループ 59人/100人		Eグループ 56人/100人		Fグループ 51人/100人	
		1位	将来のため	36.9%	将来のため	41.7%	総合的に判断	42.0%	将来のため	35.6%	将来のため	30.4%	将来のため
2位	総合的に判断	21.5%	総合的に判断	23.3%	将来のため	32.0%	総合的に判断	27.1%	総合的に判断	25.0%	総合的に判断	29.4%	
3位	環境に配慮	16.9%	環境に配慮	16.7%	整備効果が大きい	8.0%	整備効果が大きい	20.3%	整備効果が大きい	17.9%	環境に配慮	13.7%	

➡ **各グループとも賛成者の判断理由は似ている**

反対	反対者数	Aグループ 35人/100人		Bグループ 40人/100人		Cグループ 50人/100人		Dグループ 41人/100人		Eグループ 44人/100人		Fグループ 49人/100人	
		1位	整備費用が高い	20.0%	整備費用が高い	37.5%	移転	28.0%	整備費用が高い	24.4%	整備費用が高い	25.0%	整備費用が高い
2位	総合的に判断	17.1%	情報が不十分	17.5%	情報が不十分	14.0%	環境に悪い	14.6%	総合的に判断	15.9%	情報が不十分	18.4%	
3位	環境に悪い	17.1%	総合的に判断	10.0%	整備費用が高い	12.0%	無駄	12.2%	環境に悪い	15.9%	移転	12.2%	

➡ **反対者の判断理由は各グループで異なる傾向**

➡ **影響の大きいグループほどさらなる情報のニーズが高い**

3. 結論

本研究の一連の検討によって、以下のような知見が得られた。

- ・ 利害関係によらず、より詳細な情報を共有していくことによって、信頼度が高まる。
- ・ 詳細情報共有後の行政への信頼度は、効率性の低い事業の場合に比べ、効率性の高い事業を提案した場合の方が高い。
- ・ 詳細情報を共有することによる信頼度の変化の幅は、事業の効率性が高く、事業に伴い負の影響を受けるグループ（Cグループ）が最も大きい。
- ・ 賛成者の判断理由は、いずれのグループも「将来のため」や「総合的に判断して」が上位に入り、各グループが共通して利害関係よりも事業実施の妥当性や有益性を主に評価している傾向があるが、反対理由は、各グループ間のばらつきが大きい。
- ・ C、Fグループのような事業に関わりの強いグループは、反対者の理由として、「情報が不十分」という理由が上位に入り、判断のための情報要求レベルが高い。

以上のような結果から、事業による影響度の大きいグループほど事業に関するより詳細な情報の共有を望んでおり、情報不足が信頼性や賛同態度の低下の原因となり得ることから、負の影響に関すること等も含め、判断に足る情報を共有していくことが重要であることが示唆された。

4. 今後の課題

情報共有のあり方と信頼形成メカニズムに関するさらなる検討が必要である。

<参考文献>

- 1) 山口真司：公共事業に対する態度形成メカニズムと合意形成の改善、平成14年度国土交通省国土技術研究会自由課題（アカウントビリティ部門）、pp.5-8,2003
- 2) 青木俊明・松井健一・西野仁・鈴木温：公共事業における情報共有と態度形成、土木学会論文集、No.737、 - 60、pp.223-235,2003