

# 地域主導による交通円滑化 - 八幡町における社会実験 -

中部地方整備局岐阜国道事務所調査課 専門調査員 池口政穂

## 1 はじめに

対話型行政の充実が求められている中、各地で実施されている社会実験は、地域の合意や協力が鍵となる点で、地域住民と行政との関係を築く重要な機会ともなっている。

地域住民と行政との関わり方については、例えば路上駐車問題のようなマナー（道路利用者の意識）に属する交通行動が問題となる場合、これまでは行政からの啓発という“お願い”によって対応してきた。しかし強いられた行動は長続きせず、結局のところ、地域住民が身近な交通問題を“自らの問題”として意識し律しない限り、抜本的な解決にはなりえない。

本稿では、岐阜県郡上郡八幡町<sup>くじょうぐんはちまんちやう</sup>において2カ年にわたって取り組んだ、住民参加による地域主導の交通円滑化実験をとおして、地域が主体的に計画を策定し実践する上での留意点、社会実験による合意形成などについて考察する。

## 2 八幡町中心市街地の特性

交通実験を実施するにあたって、八幡町中心市街地には以下のような特性があった。

「顔の見える関係」がある

八幡町は人口約1万7千人<sup>1</sup>の小規模都市である。このうち城下町の名残を色濃く残す中心市街地には、4割（7千人）の町民が居住しており、この比較的小さなコミュニティの規模が、社会実験に対するより高い取り組み効果を期待させた。

自動車が「生活の足」であり「観光の足」である

八幡町の自動車保有台数は、1.26人に1台<sup>2</sup>と全国平均（1.66人）を上回り、自動車が生活の主たる交通手段となっている。

また中心市街地は、国の重要無形民俗文化財にも指定されている「郡上おどり」や、生活に根ざした水環境、古くからの街並み等で知られる県内有数の観光地<sup>3</sup>であるが、観光客の利用交通手段は自動車にほぼ限られており<sup>4</sup>、要するに、中心市街地においては生活者と観光客の交通が混在している。

慢性的な渋滞が発生している（図1参照）

中心市街地は吉田川によって南北に分断



図1 八幡町中心市街地の道路状況

<sup>1</sup> 総務省「住民基本台帳」(平成15年3月31日)。

<sup>2</sup> (社)岐阜県自動車会議所「岐阜県保有自動車数現況」(平成15年3月31日)。

<sup>3</sup> 八幡町を訪れる観光客は年間120万人で町民の70倍(岐阜県「観光レクリエーション動態調査」平成13年)。

<sup>4</sup> 中濃地域(22市町村)を訪れた観光客の98%が自動車を利用(岐阜県「観光レクリエーション動態調査」)。

されているため、渡河部が交通ネックになっているのに加え、城下町特有の狭くて複雑に交差する道路や日常的な路上駐車が、慢性的な渋滞を引き起こしている。

地元の問題意識が高い

八幡町には、住民主導による街づくり協議会の運営実績があり、今回の住民参加による地域主導の交通社会実験を受け入れる素地があった。また八幡町役場も、中心市街地の渋滞緩和を最優先の交通対策として位置づけていた。

### 3 社会実験の実施体制

#### 3.1 委員構成

平成 13 年 2 月、渋滞の解消、歩行空間の確保による街の魅力の向上を目的に、住民（公募 5 名）・団体・企業・有識者・行政の代表からなる、30 名の交通円滑化検討委員会を発足（委員長：学識経験者、事務局：岐阜国道事務所）。

利害関係のない町外からの委員が加わることで、提案に客観性を印象づけ、地元を受け入れられやすくなるという効果もあった。

#### 3.2 委員会の雰囲気づくり

利害が衝突し議論が息詰まるのを避けるために、いきなり恒常的な整備を検討するのではなく、社会実験で試しながら、必要に応じて修正していくというスタイルをとることで、実践を念頭に置いた具体の議論ができるようにした。

また委員に対し個別にヒアリングを実施したり、アンケート<sup>5</sup>を行ったりして委員の意向の把握につとめ、様々な“思い”が会議の中できちんと取り上げられるよう配慮した。

#### 3.3 運営主体のシフト

委員会の運営主体を、“国(事務局)主導”から“地域主導”へ導くために、地元委員の委員会への関わり方を徐々に主体的にするよう配慮した(図2)。

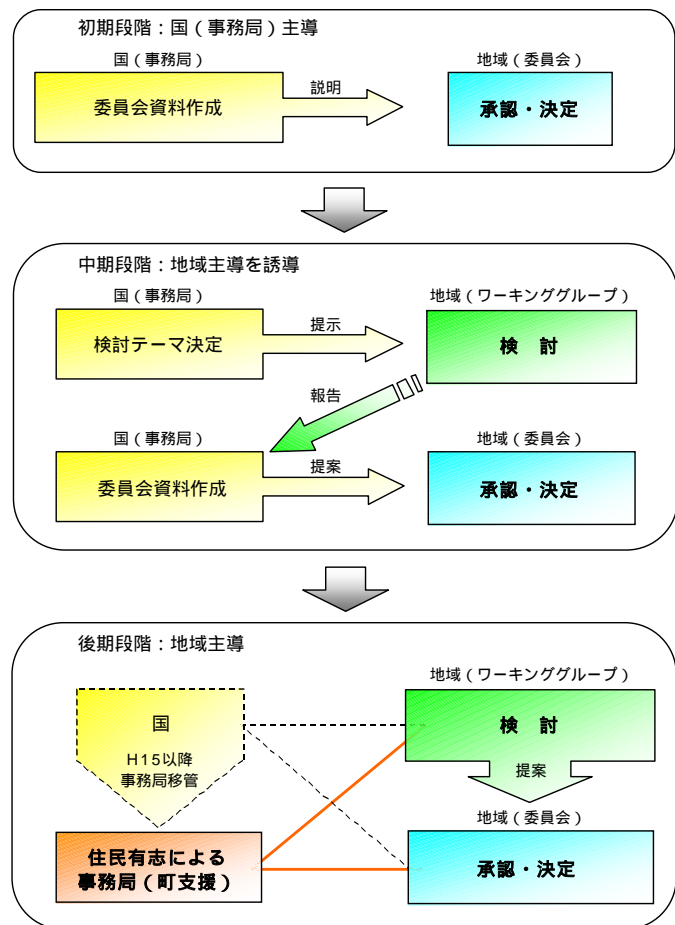


図2 委員会運営主体のシフト

<sup>5</sup> 会議前に議題に関する資料を各委員へ郵送し、意見等を事務局でとりまとめ。それらを反映する形で会議資料を作成。

## 4 社会実験の概要

交通円滑化実験は、平成 13 年度と 14 年度に行われた。

平成 13 年度の実験では、案内所における駐車場情報の提供、コミュニティバスの運行、商店街における歩行者天国を併せて実施。渋滞緩和、商店街における歩行者数増加等の効果があった。

平成 14 年度の実験では、前回実施時の住民アンケート結果等を踏まえ、新たに路上駐車対策を加味。携帯電話による駐車場情報提供も新たに実施した（図 3）。

目的		実験メニュー	効果 課題
中心市街地の交通混雑緩和	周辺駐車場への誘導	<b>携帯電話による情報提供</b> 駐車場の空き状況や位置情報を i モードで提供。	1ヶ月のアクセス数3,317件（日平均105件）。 駐車場利用者の1割が利用。 若年層に限定（中高年層へのフォローが課題）。
		<b>交通情報ターミナルでの案内</b> スタッフ1名が常駐する案内所を設置（1カ所）。 駐車場の空き状況や位置情報を提供。	1ヶ月の案内件数716件（日平均24件）。 利用者の9割が県外。 設置場所の工夫（県外利用者の利便性の向上）。
	代替交通手段	<b>コミュニティバスの運行</b> 中心市街地への自動車流入抑制に伴う措置。 1コイン（100円）。 1ルートを上下線2方向に45分間隔で運転。	1ヶ月の乗客数2,946名（日平均98名）。 採算性（乗客数の増、公的負担の是非）。
	路上駐車対策	<b>路上駐車抑制キャンペーン</b> 地元住民を対象（観光客は対象としない）。 「誰もが安心して楽しく歩けるまちづくりのため のルール」を作成。 ポスター・ホームページ・パレードで呼びかけ。	路上駐車台数の減少。 継続的な取り組み（問題の意識化と実行）

図 3 平成 14 年度社会実験の概要

## 5 社会実験の結果

市街地の中心部にあり、南北交通のネットワークとなっている宮ヶ瀬橋<sup>みやがせ</sup>（図 1 参照）では、平日の渋滞頻度<sup>6</sup> が半減した。

また中心市街地における路上駐車台数<sup>7</sup> は、平日・休日ともに若干減少した（図 4）。

## 6 社会実験に対する地元住民の反応

### 6.1 社会実験の認知度

八幡町民を対象にした住民アンケート（サンプル数 1,061）では、社会実験の認知度は 85%、中心市街地に限れば 91%であった。

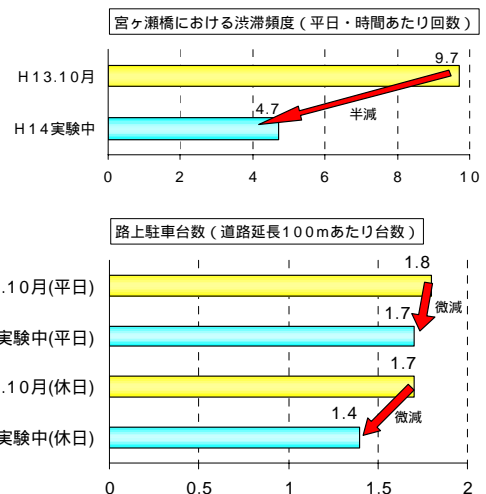


図 4 平成 14 年度社会実験の結果

<sup>6</sup> 3 台以上の車が、1 分程度停車するか停車するほど速度を落とした状態を「渋滞」と定義し、1 時間あたりの回数を「渋滞頻度」とした。

<sup>7</sup> 1 日に 4 回、目視で調査した台数の平均値。道路延長 100m あたりで換算し比較した。

## 6.2 社会実験の是非

住民アンケートで今回の実験を日常的に継続していくことについてどう思うかを聞いたところ、半数が「継続」を望み、

「継続すべきでない」という人は数パーセントにすぎなかった(図5)。

とくに路上駐車抑制キャンペーンは、7割近くが「継続」を望んでおり、今回の交通円滑化対策は、概ね町民に支持されたとみてよい。

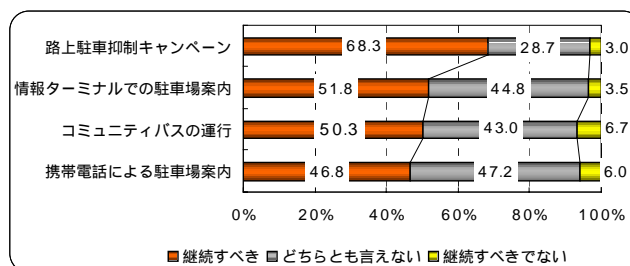


図5 社会実験の継続に関する住民の意向

## 7 まとめ ~地域(住民)主導のために~

### 7.1 地域主導を促す組織運営

住民から委員を募ること(公募委員)。意欲ある住民に参加の機会を与える。

利害関係のない地元以外の委員を加えること。地元の感情的な対立や利害関係を抑えるとともに、委員会の客観性を印象づけ、地元を受け入れられやすくする。

委員会の内容をオープンにし、何が議論され、何が決まったかを公開すること(密室性の排除)。委員会に参加していない住民の疎外感を解消する。

地域(住民)が原案を考え、意志決定する機会を段階的に設けること。自発的な行動を促し、自立の素地をつくる(地域主導への足がかり)。

### 7.2 地域の自発的な取り組みを誘発する社会実験

期間限定の施策であることを念頭に置くことで、方向性に終始しがちな議論を具体的な方向に導くことができる。また施策の修正が可能であるという点で、より多くの賛同も期待できる。

衆目の中で実験することにより、地元の関心を高めることができる。そして街の将来像や施策の効果を共通の体験とすることで、認識を共有し、合意形成にも資する。

## 8 おわりに ~実験のその後~

八幡町役場は、社会実験で試行したコミュニティバスを本格導入すべく、平成15年3月に条例を制定。本年8月にワンコインの低床バス「まめバス(図6)」がお目見えした。地元住民や観光客の「足」として利用されるだけでなく、高齢者の移動サロンとしての役割も期待されている。



図6 八幡町の未来を担う「まめバス」

交通円滑化検討委員会は、今後は住民有志が事務局(これまででは岐阜国道事務所)となって、引き続き地域主導の交通円滑化対策を検討していく予定である。

八幡町の交通円滑化が、地元住民にも観光客にもやさしい安心して歩ける歩行空間を確保することで、街の魅力が向上し、街の活性化につながることを期待する。

# PI手法による「いかるがパークウェイ」の整備について

奈良国道工事事務所 調査第一課 高田専門職

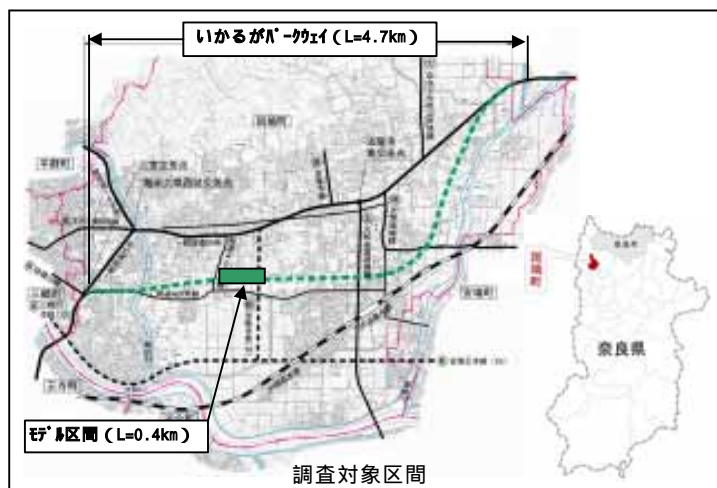
## 1. はじめに

奈良県斑鳩町の市街地を通過する一般国道25号の渋滞緩和、交通安全の確保及び地域活性化を図るため、昭和47年度に「いかるがパークウェイ」は事業化されたが、一部の沿線住民から理解が得られず、地元調整に時間を要してきた。

このため、「いかるがパークウェイ」にモデル区間(400m)を整備し、実際に住民の方々に見て、触れていただいて、事業についての理解を深めて頂くことにした。

なお、整備内容については、PI手法を取り入れ、斑鳩町と地元自治会の代表からなる「いかるがパークウェイ推進協議会」を設置し対話の場を設けるとともに、パンフレットなどによる広報やアンケートによる意見募集など行政と地域住民との双方向コミュニケーションを進めてきた。

これら、行政と住民との対話により、いかるがパークウェイにおいては、地域住民に愛される魅力的なみちづくりが整備されるものと確信する。



## 2. 事業を進める上での問題点

当該地域を通過する一般国道25号は、慢性的な交通渋滞や騒音に悩まされるとともに、歩道が一部で未整備であるなど、交通安全上からも早急な整備が望まれていた。また渋滞を避ける迂回車両などが生活道路に入り込むなど、その周辺道路においても安全性、渋滞についての対策が急務であった。



また、当該地域における道路整備の遅れは、法隆寺などの観光客減少あるいは若者の流出や高齢者割合の増加など、社会・都市問題の大きな要因の一つと考えられ、まちづくりの観点からも道路整備が求められていた。

しかし、一部の沿道住民からは、一般国道25号のバイパスとして、その沿道環境悪化や交通事故を誘発するなど、「負」のイメージが先行し、長年に渡り反対の声があがるなど、話し合いの場が持てない状況であった。

### 3. 問題解決に向けた施策

#### 3.1.地域住民への広報

事業化以来30年近くの年月が経っていることから、まず、いかるがパークウェイのことを知っていただく必要があると考えた。

平成13年度において、一般国道25号や周辺生活道路の現状とパークウェイの整備効果などを示したパンフレットを作成、全戸配布し、地域の方々に理解を求めるとともに、その中で今後事業を進めるにあたり協議会を設置し、国と奈良県、斑鳩町の各行政間で協力し、地元住民代表との協働で計画を進めていくことの方針をお知らせした。



平成13年度業務成果のパンフレットより抜粋

また、同時にアンケートによるパークウェイへの期待や不安などの意見を集めた。

推進協議会において決定した、「いかるがパークウェイ」及び「モデル区間」の整備方針や整備計画については、チラシにとりまとめ、それを斑鳩町全戸に配布し、町主催の催し物に「モデル区間」の模型を展示するなど、地域住民に対し、本事業整備の推進について広報活動を行った。

#### 3.2.いかるがパークウェイ整備方針及び整備計画

平成13年度発足した住民代表者と行政からなる推進協議会において、「いかるがパークウェイ」の整備方針及び整備計画を策定した。

##### (1) いかるがパークウェイの整備方針

世界遺産である法隆寺あるいは地域住民に親しまれている竜田川や三室山などから、右に示すメインテーマ及びサブテーマを定め、これらより整備方針(案)を決定した。

##### 【メインテーマ】

いかるがらしい、新しいみちづくり

##### 【サブテーマ】

歴史・文化が香るみち

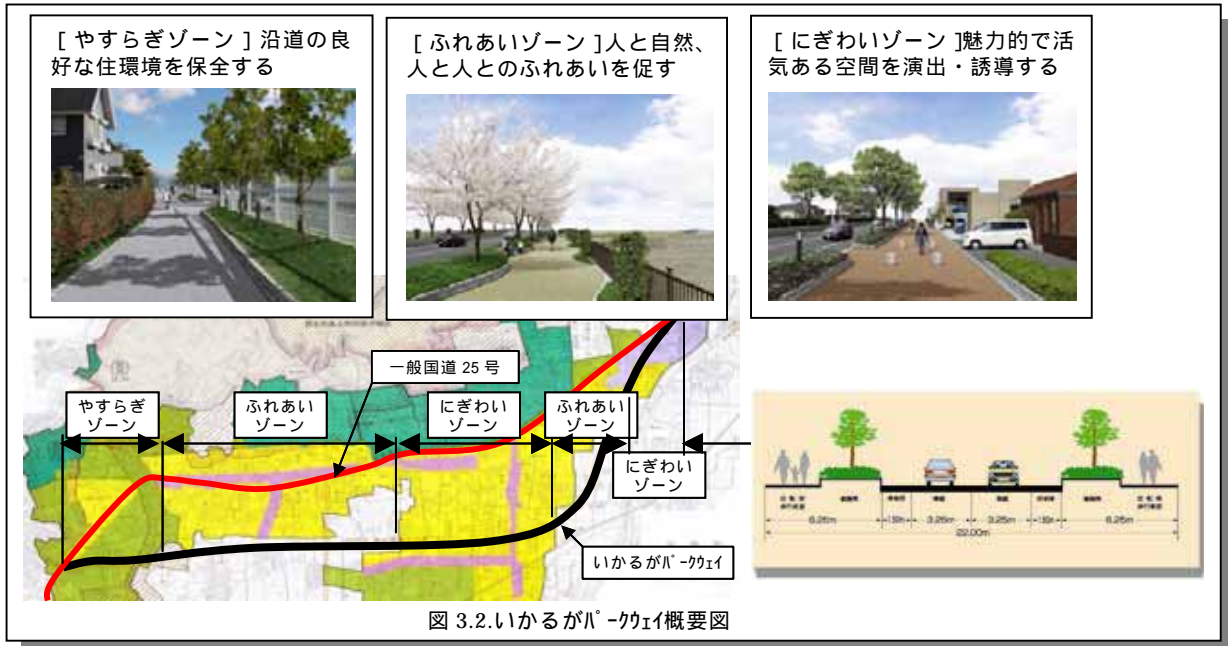
人にやさしい、安全・安心のみち

緑豊かな、ゆとりあるみち

##### (2) いかるがパークウェイの整備計画

のどかな田園地帯には「ふれあい」、閑静な住宅地には「やすらぎ」、駅や幹線道路周辺は「にぎわい」という、沿道の土地利用にきめ細かく対応した「調和のとれたみちづくり」として整備計画(案)を決定した。(図 3.2.いかるがパークウェイ概要図 参照)

ゾーン名	沿道土地利用	整備方針	舗装・樹木
ふれあいゾーン	市街化調整区域や農地	人と自然、人と人とのふれあいを促す。	・植樹帯2.5mの形状は波形、ベンチを設置し「ゆとり」を演出。 ・舗装色は落ち着いた「グレー系」を基本とする。 ・地域を代表する高木を選定。
にぎわいゾーン	近隣商業や第一種住居地域	魅力的で、活気ある空間を演出誘導する。	・人通り多く活気溢れる自歩道の幅員は4.75mと広く確保。 ・にぎわいをかもしだす「茶系」を採用する。 ・管理容易な高木とにぎわいを演出する低木の組み合わせ。
やすらぎゾーン	住居専用地域	沿道の良好な住環境を保全する。	・道路側と民地側に植樹帯を設け、「やすらぎ」を確保。 ・舗装色は落ち着いた「グレー系」を基本とする。 ・「やすらぎ」をかもしだす常緑紅葉樹



### 3.3.モデル区間整備方針及び整備計画

「いかるがパークウェイ」全線整備に向けた「モデル区間」の整備方針及び整備計画を推進協議会において策定した。

策定にあたっては、CGや模型の分かりやすい資料を活用し、「いかるがパークウェイ」にふさわしい舗装材や街路樹など各ゾーンの整備方針に従い選定した。

また、共通のデザインである歩道照明や車止めについては、歴史や文化を感じさせる落ち着いたデザイン、素材のものを選んだ。

ふれあいゾーン A-1		ふれあいゾーン A-2	
	 サクラ (落葉広葉樹)		 モミジ (落葉広葉樹)
 玉砂利舗装 (きみがかったグレー)	 ハビ'ャクシ'ン (常緑針葉樹)	 薄アスファルト舗装 (うすいグレー)	 コクマ'サ (常緑多年草)
中間ゾーン B-1		中間ゾーン B-2	
	 シラカシ (常緑広葉樹)		 クスノキ (常緑広葉樹)
 平板'ロック舗装 (天然石仕上げグレー)	 リュウヒ'ラギ (常緑多年草)	 平板'ロック舗装 (パ'リアフリータイプ) 淡い茶系)	

<p style="text-align: center;">にぎわいゾーンC-1</p>  <p>ニセアカシア (落葉広葉樹)</p>  <p>玉砂利舗装 (うすい茶系)</p>  <p>マツバキク(常緑多年草)</p>	<p style="text-align: center;">にぎわいゾーンC-2</p>  <p>トウカエデ (落葉広葉樹)</p>  <p>カラアスファルト舗装 (明るい茶系)</p>  <p>アリアケラン(常緑多年草)</p>
<p style="text-align: center;">やすらぎゾーンD</p>  <p>マテバシイ (常緑広葉樹)</p>  <p>玉砂利舗装 (うすいグレー)</p>  <p>オハジヤルゲ(常緑多年草)</p>	<p style="text-align: center;">付属施設デザイン</p>  <p>車止め(アルミ)</p>  <p>車止め(コンクリート)</p>  <p>歩道照明</p>  <p>植樹ブロック</p>  <p>防護柵</p>

#### 4. おわりに

事業化以来、工事着手まで約30年近くの歳月を要したが、広報や推進協議会などにおける行政と住民との対話により、「いかるがパークウェイ」及び「モデル区間」の整備(案)をとりまとめることができた。また、平成16年度春には「モデル区間」が供用される予定である。

今後は、この「モデル区間」における通行体験会や現地見学会公共施設等へのパネル展示やホームページの開設等のPR施策により、いかるがパークウェイの認知度を高め、モデル区間の整備内容について、評価のとりまとめを考えている。

本件において特筆すべきことは、国と地方自治体、住民代表の協働作業により、地域住民に対して道路整備の必要性や道路行政への関心を促したことである。

このことは、道路行政への理解を深めるだけでなく、住民自らが参画するということを実感していただいた。

その成果として、斑鳩町が主催したセミナー会場に展示されたCGや模型に多くの人々が関心を持ち、またセミナーにも多くの聴衆が集まるなど、地域住民の意識にも現れはじめている。

奈良国道事務所では、引き続き推進協議会が中心となり、地域住民への「みちづくりやまちづくり」に対する関心を高めながら、地域とともに「いかるがパークウェイ」の整備を進めていきたいと考えている。





# CS調査の道路整備への活用と今後の施策展開について

秋田県環境政策課環境あきたアクションチーム 技師 畠山智憲

## 1. はじめに

### 1. 1道路政策を取り巻く環境の変化

これまでの道路行政は「量的不足の効率的な解消」を至上命題として着実に進められ、量の充足が社会全体への貢献に直結していた。昭和30年当時、国道でも2割弱しか舗装されていなかった状況から考えれば、現在の道路の量的ストックはある程度の水準にまで達しているともいえる。今日、道路整備が「事業目的と社会的効果を十分に認識して投資する時代」になったと言われる所以は、これまでのような「量的整備」が必ずしも「成果」へ直結しなくなったことを反映しているのではないだろうか。

これまでの道路行政

整備すれば効果があった時代  
(量的不足の効率的解消)



これからの道路行政

事業目的と社会的効果を十分に  
認識して投資する時代

### 1. 2住民ニーズと道路整備

大量生産から質が求められる時代への変化とともに、多様化した住民ニーズを的確に反映した施策の展開が必要とされてきている。

#### 【「道路」の特性と住民ニーズ】

1. 民間の財のような購買プロセスがなく、利用者の受容状況を把握しにくい。  
→行政側から利用者に能動的にアプローチし、満足・不満足の状態を把握することが必要。
2. 民間の財のように、ノン・ユーザーが存在しない……県民全員が利用者  
→特に一般住民の評価の発掘に留意が必要(客観性の確保)

## 2. CS調査について

### 2. 1顧客満足度(CS: Customer Satisfaction)

秋田県道路建設課では道路利用者や県民ニーズを把握する新たな取り組みとして、平成13、14年度に道路のCS調査を実施しその把握に努めた。

CS調査の具体的方法

利用者全体のニーズの傾向を把握

定量調査: 調査結果を数値で表現  
→平成13年実施「県民アンケート調査」



具体的なニーズの中身を把握

定性調査: 調査結果を言葉で表現  
→平成14年実施「グループインタビュー」

### 2. 2定量調査と定性調査

CS調査には調査結果を「数値で表現」する定量調査と「言葉で表現」する定性調査がある。

秋田県では、定量調査を「利用者全体のニーズの傾向の把握」、定性調査を「利用者が望む具体的なニーズの中身を把握」する調査と位置づけ、平成13年に定量調査として「県民アンケート調査」を、翌平成14年に定性調査として「グループインタビュー」を実施した。

## 2. 3道路整備アンケート調査(定量調査)

調査地域:秋田県全域  
 調査対象:県内に居住する  
 満20歳以上の男女個人  
 標本数:4,000人  
 抽出方法:層化2段無作為抽出  
 調査手法:郵送法  
 調査期間:平成13年12月1日  
 ~12月16日

「現在の道路水準に対する県民の評価は？」  
 「住民が望む道路行政とは？」

道路・維持管理に関する25項目について、  
 「現在の満足度」「今後の重要性」「整備の優先順位」  
 「道路整備と予算」の4項目の意識を調査

### 2. 3. 1 調査結果の概要

(1)「現在の満足度」「今後の重要性」について(図-1)

- ・冬期間の交通環境改善
- ・舗装の凸凹補修

などに70%以上の高い不満、  
 要望が寄せられた。

(2)整備の優先順位について

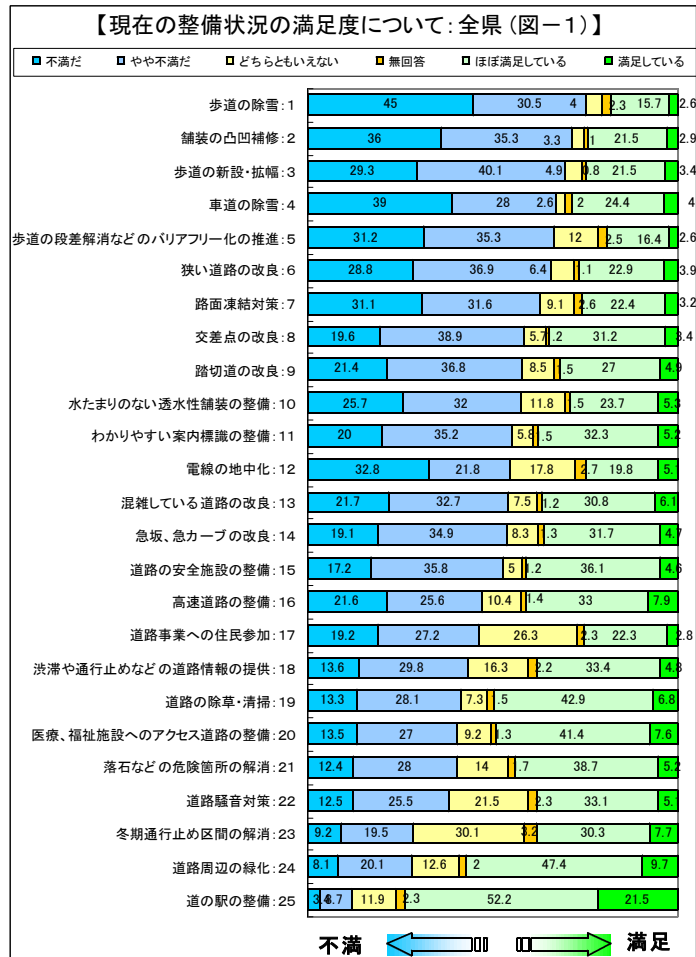
- ・狭い道路の改良
- ・混雑している道路の改良
- ・冬期交通環境対策

が上位を占めた。

(3)道路整備と予算について

(図-2)

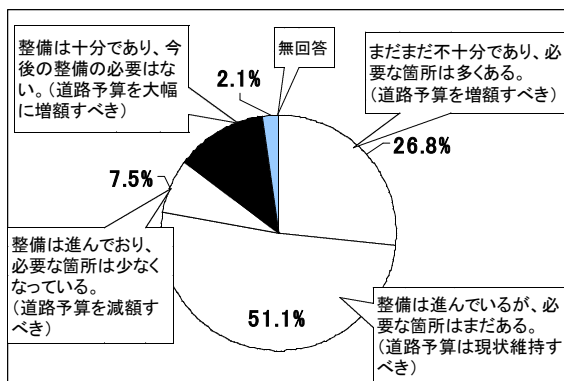
78%の県民が道路整備の遅れを認識し、今後道路予算の増額、現状維持のうえ、整備を進めることを希望している。



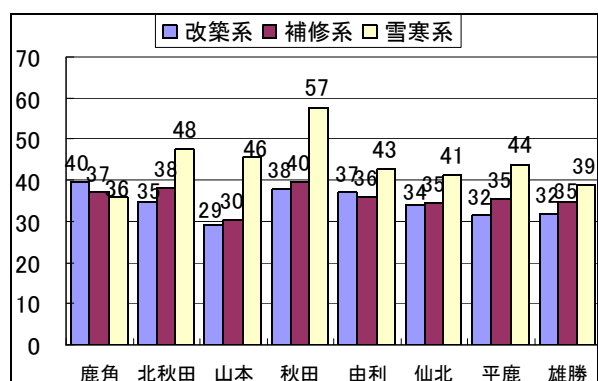
### 2. 3. 2 様々な分析が可能

県内8地方毎の数値比較(図-3)、年代別、自動車運転頻度別、道路予算意識別など、  
 様々な角度からの分析が可能となっている。

【道路整備・管理に関する予算について(図-2)】



【県内地域別道路不満度(%) (図-3)】



## 2. 4グループインタビュー調査(定性調査)

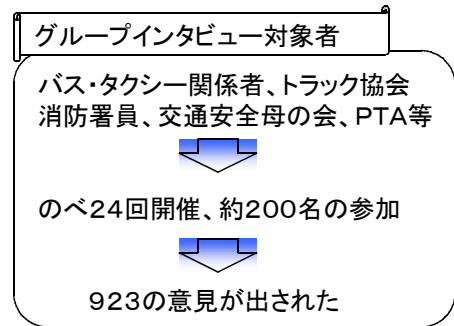
### 2. 4. 1 グループインタビューとは

マーケティングリサーチの手法の一つとして、広く民間企業で利用されている意識調査方法である。集団面接法とも呼ばれ、一般に7名程度の調査対象者を一室に集め特定の商品やサービスに対する意見などを座談会方式でヒアリングする。調査対象者を同じような個人属性とすることにより、他の発言に共感、触発される。個人面接に比べて発展的に多くの意見が期待できる。

### 2. 4. 2 指摘内容の概要

平成14年3月から9月まで24回、約200名の参加を得て実施した。具体的な指摘箇所として全県で923の意見が出された。

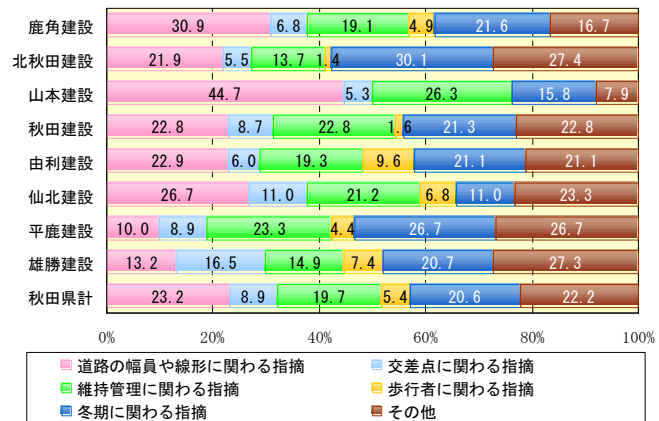
その内容は、狭い道路や急坂・急カーブに関するものが最も多く、次いで舗装の凸凹や路面の水たまり、さらには除雪や路目の凍結など道路の維持管理に関する意見が多く出された。(図-4)



【グループインタビュー状況】



【指摘事項の内訳: 全県分(図-4)】



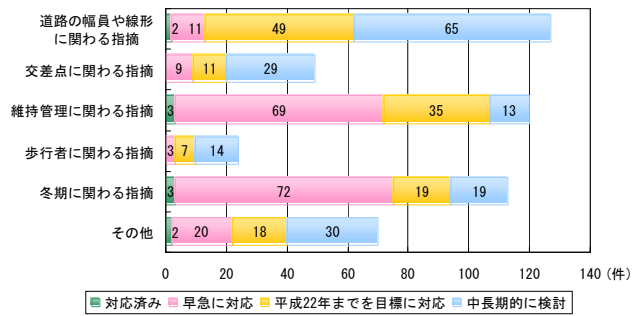
例) 秋田建設部管内の主な指摘箇所(図-5)



### 3. 今後の対応と施策展開

#### 3.1 今後の対応方針

平成13年から実施してきたCS調査により、住民ニーズの傾向と道路に対する不満を解消するための具体的な要望箇所、課題を整理することができた。今後このデータに基づき、県民の道路政策に対する満足度を向上させるべく具体的な取組みを推進する必要がある。

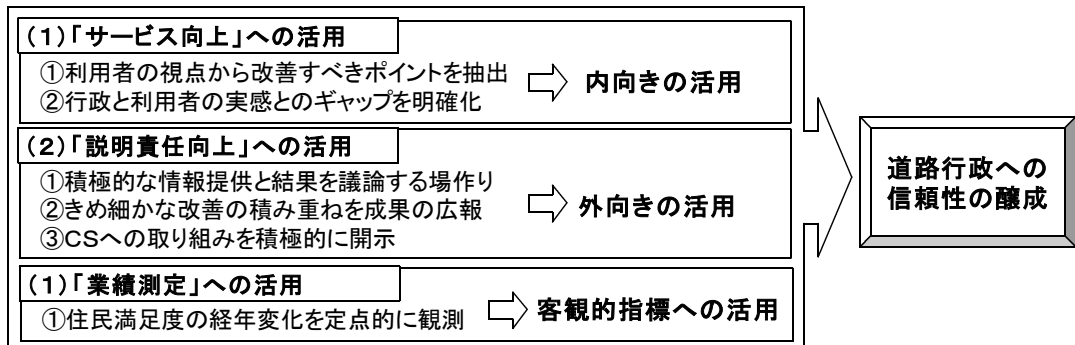


【指摘事項への対応方針(図-6)】

グループインタビューに寄せられた意見を全てデータベース化するとともに、県管理道路に関する意見503件について「早急に対応するもの」「平成22年までを目標に対応するもの」等の対応方針を定めた(図-6)。この対応方針に基づき、緊急性と重要性を考慮しつつ計画的に対応するとともに、国や市町村、警察など他の行政機関が所管するものについては互いに連携し、対策を検討していきたい。

#### 3.2 CS調査の施策展開

CS調査は住民ニーズを把握する有効な手段であるとともに、行政の説明責任を果たす手段としても有効な手法であることが今回の調査で明らかにできた。CS調査の施策展開としては主に以下の3項目に整理できる。



### 4. おわりに

本格的なCS調査は、国土交通省においても平成14年に初めて実施されたものであり、都道府県レベルではあまり例がない。しかし、昨年施工された秋田県事業評価条例では住民ニーズの把握を必須記載内容としていることに見られるように、今後は今以上に事業執行に対する地域住民のニーズを反映しているか否かを問われる場面が予想される。

CS調査の結果をどのようにして具体的に事業に結びつけ、住民ニーズをフォローアップしていくのかについては様々な意見があることから、今後の大きな課題として議論が必要であるものの、このような状況にある今こそ、道路整備の必要性とその効果について住民への説明責任を果たすとともに、住民側から見た道路行政の問題点をきめ細かに把握し、住民の不満に適切に対応できる道路行政を目指すことが重要である。

最後に「住民アンケート調査」並びに「グループインタビュー」の実施にあたりご協力いただいた国土交通省秋田河川国道事務所、県内各機関、団体の関係者に深謝する。

# 鵜川河口干潟の保全と再生への取り組みについて

北海道開発局 室蘭開発建設部 治水課 谷口 清

## 1 鵜川河口の現状について

鵜川は、その源を北海道勇払郡占冠村の狩振岳に発し、穂別町の市街地を流れ、鵜川町にて太平洋に注ぐ流路延長 135 km、流域面積 1,270 km<sup>2</sup>の一級河川で、河口の干潟は日本有数のシギ・チドリ等を中心とした渡り鳥の中継基地として全国の野鳥愛好家に古くから知られ、多くの渡り鳥が休息・採餌場として飛来していた。

しかしながら、鵜川河口は昭和 50 年代以降の海岸浸食等により河口干潟は年々減少しつつあり、現在は左岸の一部に僅かに存在するのみで、渡り鳥の中継基地としての機能は年々低下している状況にある。また、左岸にある堤防も海岸侵食の影響が懸念されていた。



写真 - 1 鵜川河口のS53年とH11年の空撮比較

## 2 地域住民との鵜川河口干潟の保全と再生に対する取り組み概要

このような背景を踏まえ、治水対策や干潟保全といった鵜川の河口部における諸課題について、河川管理者と地域団体等とが連携して取り組みを進めていくための第1歩として、北海道開発局室蘭開発建設部の呼びかけにより、鵜川町役場関係者、鵜川漁業協同組合、鵜川で自然保護活動をしている各団体、および鳥類の専門家等、地域を中心とした各分野の方々からなる「鵜川河口に関する懇談会」を平成8年10月22日に発足させた。



写真 - 2 第10回 懇談会の様子

懇談会は、平成12年3月9日までに11回開催し、「海岸保全対策工の実施」「河川行政と町民の環境改善活動との連携」活動を行っていく組織のあり方」等について提言をまとめた。これを踏まえて、懇談会に携わった地域住民の方々の連名で北海道開発局室蘭開発建設部に鶴川河口干潟の再生と保全についての要望書が提出された。

懇談会は発展的に解消し、懇談会での提案や意見等を現実のものへと実行していく新たな組織として「わくわくワーク・むかわ」が発足した。「わくわくワーク・むかわ」は、懇談会のメンバーや、鶴川をフィールドとして活動している自然愛好家、鶴川に関心を持つ方々等、地元の方々が中心となって自主的に立ち

上げられた会で、学識者を招き、干潟に関する勉強会を催す等の活動を行っており、北海道開発局室蘭開発建設部としてもこの勉強会に参加し、意見交換を行いながら鶴川河口干潟の再生と保全の事業を進めている。

## 2.1 鶴川河口懇談会における取り組み内容

「鶴川河口に関する懇談会」は行政が呼びかけを行い進めたが、行政側から河口干潟の将来像を一方向的に示すことをせず、白紙の状態懇談会に望んだ。懇談会では机上で意見交換を行う他に、学識者を招いた講演会(鶴川河口の環境を考える講演会)を開催したり、住民、学識者、行政が一緒になって現地見学を行いながら意見交換を行うなどの試みを行

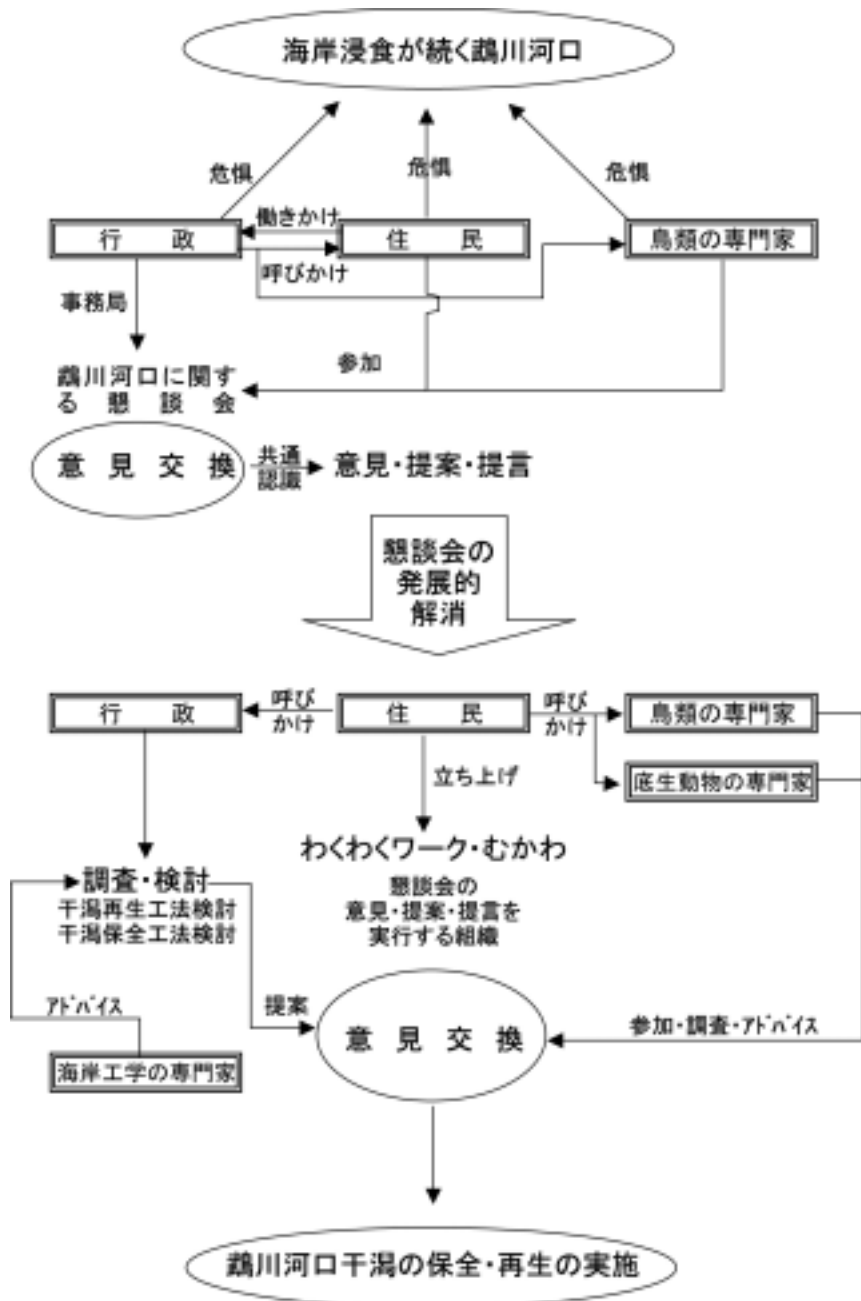


図 - 1 鶴川河口干潟の保全と再生の取り組み概要図

った。これらの活動を通じ、住民と行政は  
鷗川の河口干潟に対する現状や課題等につ  
いて共通の認識を持つことができ、各自が  
責任を持って取り組むべき方向性が取りま  
とめられ、鷗川河口干潟の保全と再生に向  
けて動き出した。

## 2.2 干潟再生に向けた取り組み内容

鷗川河口干潟の保全と再生は大きく2つ  
の対策から成り立っている。

大部分が消失した干潟の再生。

激しい海岸侵食を防止し、残された  
干潟及び再生した干潟を海岸侵食か  
ら守る河口部保全。

また、干潟の保全・再生というこれまで  
に前例がない事業を進めるに当たっては、  
具体的工法等を検討する段階で広く意見を  
聞き、工事は様子を見ながら少しずつ進め  
ることとした。

まず、干潟を再生するにあたり行政が平  
成13年3月に現地に干潟試験地を造成し、  
望ましい干潟の機能を把握するため、干潟  
の物理環境や底生生  
物の生息環境等の調  
査を行うこととした。  
この段階で「わくわ  
くワーク・むかわ」  
が主体となり鳥類の  
専門家や底生動物の  
学識者を招き、干潟  
試験地から得られる  
各データを基に、か  
つての様にシギ・チ  
ドリ類の餌となる底  
生動物（ゴカイ）が  
多く住みつくことが  
できる干潟を再生す

るための勉強会を主催した。行政もこれに参加し、数回の意見交換を経て、平成15年3



写真 - 3 講演会の様子（鷗川町にて）



写真 - 4 勉強会の様子（鷗川町にて）



写真 - 5 再生した干潟（H15年7月29日撮影）

月に約2.8haの干潟を再生するに至った。

干潟再生工事中は行政側から「わくわくワーク・むかわ」で活動されている方々に工事中の様子をメールによって情報を発信する試みを行い、行政と住民における情報の共有化を図った。

一方、「わくわくワーク・むかわ」では、鷗川河口の自然環境を育む活動の他に、生物環境にとっての干潟の重要性や干潟再生への取り組みを広く一般住民に情報

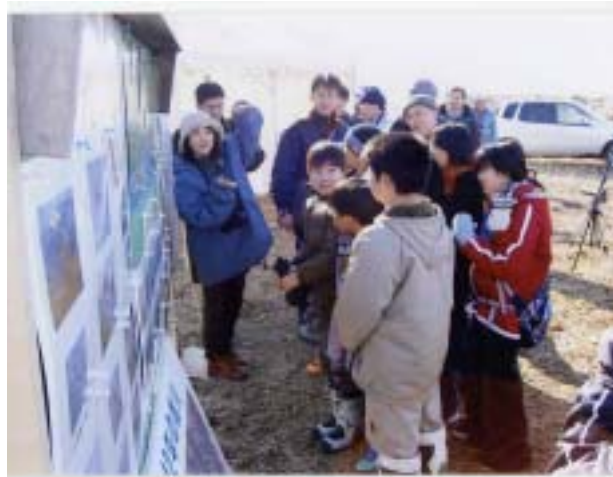


写真 - 6 工事見学会の様子

発信するため、工事見学会の主催や河川整備基金の助成を受けて環境副読本を作るなど、自分たちが出来る範囲で活動の輪を広げている。なお、干潟保全対策工については現在、調査検討中であるが、同様な手法を用いて対策工を選定していく予定である。

### 3 まとめ

ある目的に向かって(本件では消失した干潟の再生と保全)その目的を達成するための方向性をまとめる意思決定段階や計画立案段階において、住民、学識者、行政が意見交換を行い、お互いが共通認識を持つことにより、各自が取り組むべき事項が明確になるとともに責任意識が芽生え、地道ではあるが着実に住民・学識者・行政が一体となった事業展開を図ることが可能と考える。

ただし本件と違い、主要な論点において行政と住民が対立してしまっている事業に対して、途中段階から本件と同様な手法を適用することが可能なのか。また、どのようなタイミングで導入するのが良いのか等については今後の検討課題と考える。



図 - 2 鷗川河口干潟におけるパートナーシップ図



# 国道53号津島地区周辺交差点改良におけるシミュレーションを用いた整備の検討

中国地方整備局 岡山国道事務所 調査設計課 景山 繁

## 要旨

複雑な交差点形状を持ち交通渋滞が深刻化している一般国道53号津島地区における交差点改良事業について、交通流マイクロシミュレーションによる解析を用いて渋滞削減効果が得られる最適な交差点改良案を選定し、期待される整備効果について述べ、当事業の事業プロセスについて紹介する。

### 1、はじめに

津島地区周辺は、三叉路が連続する複雑な交差点形状とそれに伴う交通流動により渋滞が発生しており、交差点改良による渋滞緩和が望まれていた。しかし従来の道路配分ではリンクの平均的な混雑度は予測できるが、近接する出入りや、交差点部等の局部的状況は判断できないため、どのような交差点改良を行うべきか評価することが難しかった。

そこで交差点形状の変更などによる渋滞の変化を詳細に表現できる交通流マイクロシミュレーションを用いて改良案についての検討評価を行った。

### 2、津島交差点の概要

本検討は、国道53号津島京町交差点から岡大入口交差点間の約1.8km区間を対象範囲とする。現状の道路構造については図-1に示すとおりである。

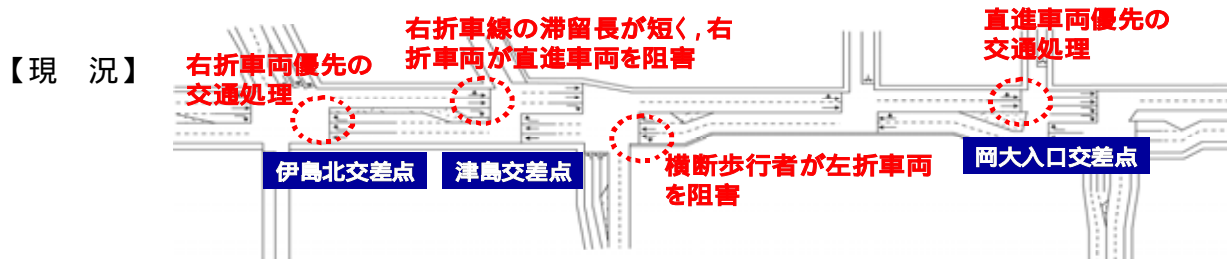


図 - 1 津島地区周辺の一般国道53号道路構造

対象範囲の現状における各交差点ごとの問題点については以下のとおりである。

#### 現状における問題点

##### 津島交差点

・右折待ち・左折待ちの車両が本線交通に影響を及ぼし渋滞発生。

##### 岡大入口交差点

・直進車両優先の交通処理による右折容量の不足。

##### 伊島北交差点

・右折車両優先の交通処理による直進容量の不足。

### 3、分析の背景と目的

津島地区については、渋滞緩和が望まれていたが、大規模な交通規制を伴うため、住民・利用者への説明が必要であった。しかし従来の道路配分による予測では、近接する交差点間の詳細な予測は出来ないため、整備効果を具体的に示すことが出来ず、また、幾つかある改良案についてもっとも整備効果が期待できる改良案を判断することができなかった。そこで本検討において交通流マイクロシミュレーションを用いることにより、問題となっていた点において判断を行うことが可能となった。

### 4、交通流マイクロシミュレーションの概要

交通流マイクロシミュレーションとは、道路リンクにおける車両の流動状況を詳細にコンピュータ上で再現、予測することにより、交通渋滞や交通の乱れなどが道路施策の導入によってどのように変化するかをシミュレーションするものであり、施策の有効性を事前に評価することが可能である。

本検討には、国土技術政策総合研究所で開発している「SIPA」等を用いた。本検討で用いた交通流シミュレータでは、車両1台ごとの動きを再現できるシミュレーションが行え、その特性により施策の導入効果を視覚的に分かりやすく表現するのに優れている。

伊島北交差点～津島交差点

改良後



改良前

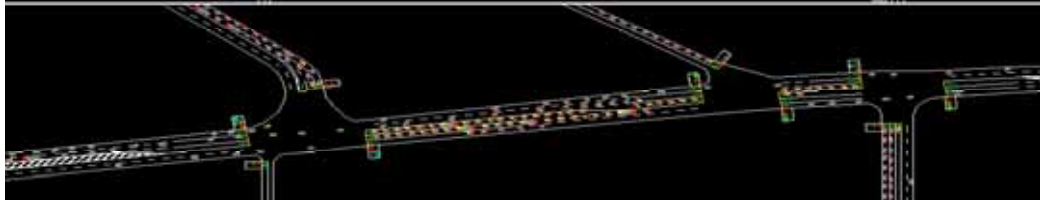


図 - 2 「SIPA」によるシミュレーション画像

### 5、交通流シミュレーションの手順と改良案の検討

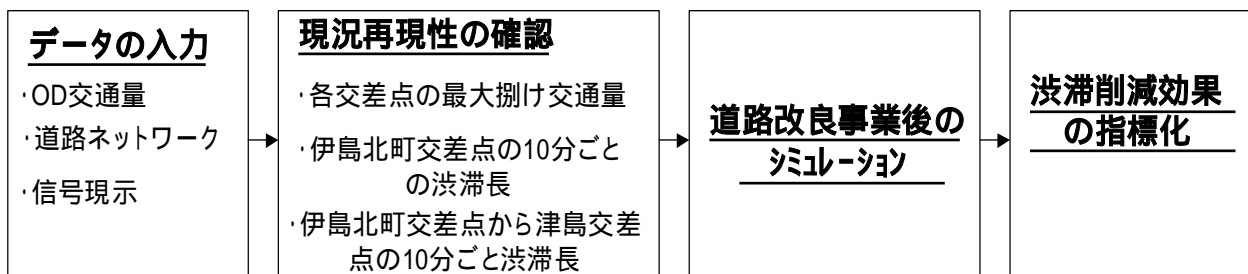


図 - 3 検討手順

図 - 3 はシミュレーションによる対策案の検討手順を示したものである。本検討の手順としては現況の OD 表を作成して現況再現 (Validation) を行い、本シミュレーションの妥当性を検証・評価を行った後、妥当性が確認されたシミュレーションモデルにおいて改良案の検討を行った。

現況再現の結果について、整備前の実測渋滞長とシミュレーションにより再現された渋滞長を示した図 - 5 から判断できるように再現されたモデルの妥当性が確認できた。その後シミュレーションにより、異なる交差点改良案による比較検討を行い、最も効果が認められた図 - 4 に示す改良案を採用した。採用された改良案の概要は以下のとおりである。

交差点改良案

- 津島交差点 東向き右折車線を延伸(172m)
- 津島交差点 西向き左折車線の追加(86.5m)
- 岡大入口交差点 東向き右折車線の追加(310m)
- 伊島北交差点 西向き直進車線の追加(70m)

【改良案】

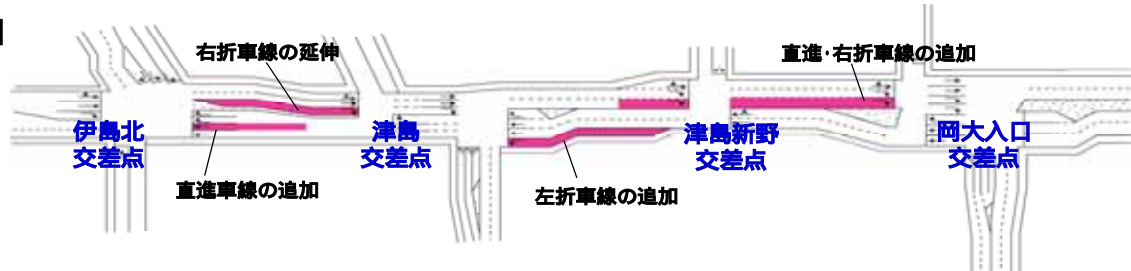


図 - 4 対象地区の改良案

また伊島北交差点から岡大入口交差点までの信号サイクルについて検討を行い、国道 5 3 号の青点灯時間を 10 秒延ばした 160 秒サイクルに変更して、改良案の検討を行った結果、現状の信号サイクルで改良を行ったケースより、渋滞が緩和されるという結果が得られた。

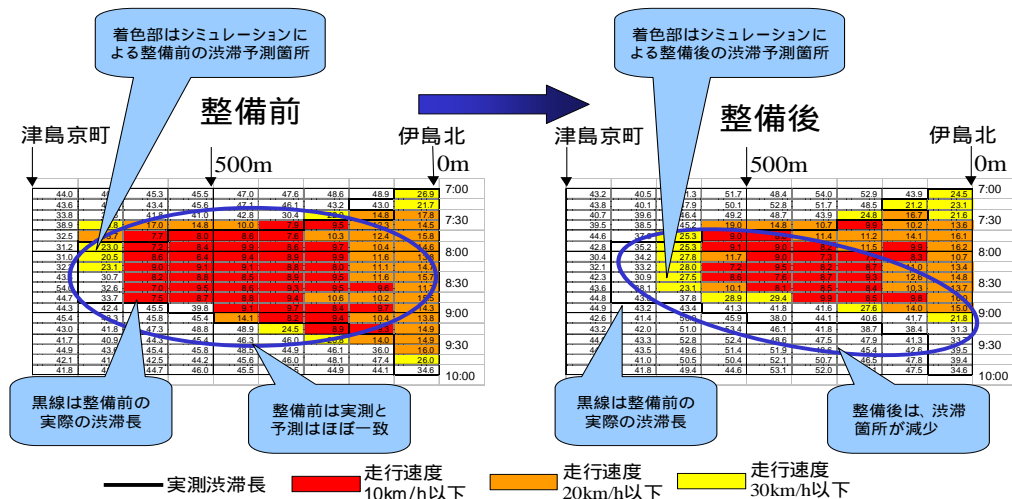


図 - 5 シミュレーションによる改良案の評価

## 6、整備効果

交差点改良による整備効果について、以下のような効果が見込まれる。

津島京町交差点～岡大入口までの区間（H13 調査）

渋滞によって遅れている時間が半減。

通過時間20分 13分(内渋滞が無い状態の通過時間5分)

朝の通勤時間の渋滞時間帯が4割減少。

2時間20分 1時間30分(7:20～9:40 7:30～9:00)

渋滞損失額が、年間10億円減少。

35億円/年 25億円/年(3割削減)

ただし、今回提案を行った交差点改良により一定の渋滞緩和が見込まれるが、渋滞が解消して無くなるわけではなく、渋滞解消に向けて更に環状道路等のネットワーク整備をする必要がある。

## 7、まとめ

従来の混雑度等を用いた方法のみでは評価することが難しかった津島地区周辺の様な複雑な交差点の改良について、交通流マイクロシミュレーションを用いることにより適切な改良案を導き出し、評価を行うことができた。視覚的に整備効果を表現することが可能である交通流マイクロシミュレーションを用いて、事業の評価・説明を行っていくことはアカウンタビリティの向上を図る上でも評価できるものと考えられる。今後は当事業が完了した後に、事後評価として交差点改良により得られた整備効果について検証する必要がある。

また事後評価も含めた、図 - 6 に示す津島地区交差点改良事業の一連のプロセスについて、各プロセスの明確化により事業全体の把握がし易くなり、今後の新たな事業についても参考になるものとする。

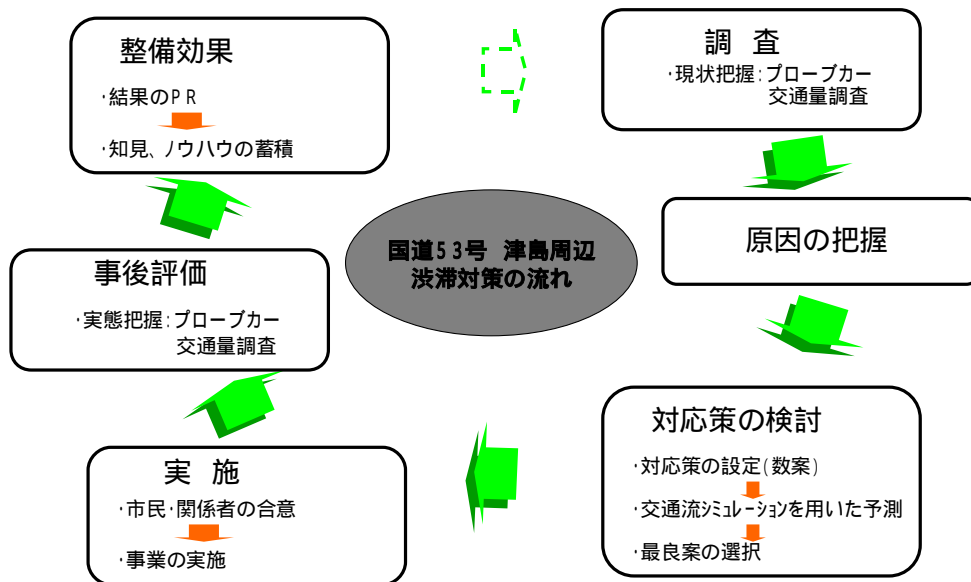


図 - 6 津島交差点改良事業プロセス

# イベントにおける広報媒体と効果について

四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所 企画調整課 村田 寛文

## 1、はじめに

近年、社会環境の変化や国民意識の多様化や環境問題への関心の高まりなどから、国土交通行政を取り巻く情勢は大きく変化した。連日のように公共事業に関するメディア情報が発信されており、多くのメディア情報の中には、国民に公共事業の重要性に疑問を感じさせる情報も多々有る。こうした風当たりの強まる中、我々の仕事を多くの方に認知してもらうためにも、『広報活動』はより一層、重要性を増しているところである。

当事務所では、実施している事業を多くの方に理解してもらうため、海や港に親しんでもらうため、趣向を凝らし様々な広報活動を行っている。その中で、広報イベントを催す際には、各種の広報媒体を使い情報伝達に努めている。

本テーマは昨年度の松山港でのイベント活動実績を基に、どの様に広報媒体を活用すれば、より効果的な情報伝達ができ、多くの方に情報を知ってもらえるか、分析・検討することを目的とする。

## 2、計 画

### 2. 1、対象イベント

広報イベントは『みなとウォッチング』と『みなと探検隊』（以下それぞれをウォッチング、探検隊と呼ぶ。）を行う。なお、両イベント詳細は表-1のとおりである。双方ともに小学生と保護者を対象にして当事務所の事業について理解してもらうことを目的とし、港湾に興味のない方も引きつけるためにクルージングを計画した。

表-1 イベント詳細

名称	みなとウォッチング	みなと探検隊
開催主旨	海の日を記念し、みなとの重要性や海面清掃船「いしづち」の役割を学んで頂く。	土木の日の関連事業の一環として、松山港外港地区の物流施設等を見学してもらい社会資本整備の役割を学んで頂く。
日時	平成14年7月30日(火)9:00~12:00	平成14年11月9日(土)8:30~15:00
開催場所(集合場所)	松山港湾・空港整備事務所	アイテムえひめ
参加者ターゲット	小学校3~6年生児童と保護者	小学生と保護者
参加料	無料(記念品進呈有)	無料(記念品進呈有)
イベント内容	いしづちの清掃作業を見学 スーパージェットでのクルージング	FAZ関連施設の見学 シーマックスでのクルージング
定員	120名	160名

## 2. 2、広報媒体

松山市周辺の主要な広報媒体を表-2に示す。

表-2 松山市周辺主要広報媒体

松山市周辺主要広報媒体	料金	発信範囲及発行部数等
<b>広告関係</b>		
テレビ（民放4局）	スポット料金1回/15秒 60,000～260,000円	県下全域
CATV（松山）	スポット料金1回/30秒 3,500円	松山市内の8割を網羅 3世帯に1世帯が加入
ラジオ（AM・FM）	スポット料金1回/20秒 AM:25,000円 FM:16,000～20,000円	県下全域
新聞広告（愛媛新聞）	1段当たり(枚/加) 1枚/15段 167,000～253,000円	県下全域（松山市約12万部）
ア-バ-バ-（ビヅ）まつやま	1段当たり 1ページ/10段 77,000円	毎週土曜 松山市中心配布
情報誌（タウン情報まつやま） （愛媛こまち）	カラー1ページ 260,000円 カラー1ページ 220,000円	月刊45,000部（県下全域） 月刊28,000部（県下全域）
新聞折込チラシ	B4サイズ松山市1枚当たり 3円（チラシ代別）	県下全域（地区毎に配布可能）
<b>パブリシティ(マスコミに対する情報提供)等関係</b>		
テレビ		同上
新聞		同上
ラジオ告知（AM・FM）		同上
広報誌（広報まつやま〔市〕） （さわやか愛媛〔県〕）		毎月2回 松山市全域 毎月1回 県下全域（折込）
情報誌（タウン情報まつやま） （愛媛こまち）		同上
ア-バ-バ-（ビヅ）まつやま		同上
<b>その他</b>		
ピラ配布（学校への依頼）	用紙代+コピー代 5～6円/枚程度	
前回参加者への封書案内	はがき+印刷代 100～150円/枚程度	

## 2. 3、広報媒体選定

選定に当たっての基本スタンスとして両イベント共に百数十人程度の規模であるので、経済性を重視した上で効果的な複数の広報媒体を活用して情報伝達を行うことを念頭に置いた。基本的には広告料がいらぬパブリシティ等の媒体を積極的に活用した。しかし、これらの類は十分な準備期間を要することと、掲載内容・量・時期に制限がかかってしまい、要求以上の情報伝達効果を得られない可能性があるため、これらと共に広告関係の媒体も使い情報伝達を行うこととした。

表-3 利用した広報媒体

情報伝達手段	みなとウォッチング	みなと探検隊
<b>広告関係</b>		
新聞折込チラシ	松山港周辺の地区に新聞折込チラシを 19,800枚配布	
新聞広告（愛媛新聞）		広告を掲載
ラジオ	南海放送（AM）での告知	
<b>パブリシティ(マスコミに対する情報提供)等関係</b>		
広報誌	松山市の広報誌に掲載	
新聞	愛媛新聞の「町から村から」のコーナーに掲載	愛媛新聞の「町から村から」のコーナーに掲載
ア-バ-バ-（ビヅ）まつやま		情報掲載
<b>その他</b>		
ピラ配布		松山港周辺の小学校11校に7,400枚配布
前回参加者への封書案内	37件の封書案内を実施	

### 1) 広告関係

表-2で種々の媒体があるが、今回のイベントにおいては表-3のとおり広報媒体を活用した。ウォッチングではイベント規模を考え、新聞折込チラシが配布地区を設定できるということで、最も効率的ではないかと判断して港周辺に配布した。探検隊においては、準備期間が短くチラシ制作及び諸手続が間に合わなかったこともあり、新聞広告を活用することとした。これは比較的短期間の手続きで掲載が可能であり、広報力を見込み掲載を試みた。ウォッチングでのラジオ告知では本局企画部及び松山河川国道事務所が番組を構成されていたので有効に活用させて頂いた。



図-1 新聞折込チラシ(有料媒体)

### 2) パブリシティ (マスコミに対する情報提供)等関係

ウォッチングでは市広報誌、新聞掲載を活用し、探検隊ではフリーペーパー、新聞掲載を活用した。探検隊では、準備期間が短かったために市広報誌を活用することが出来なかった。

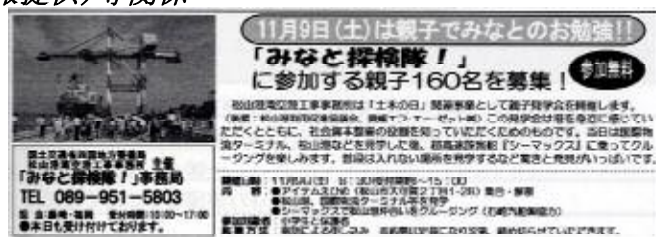


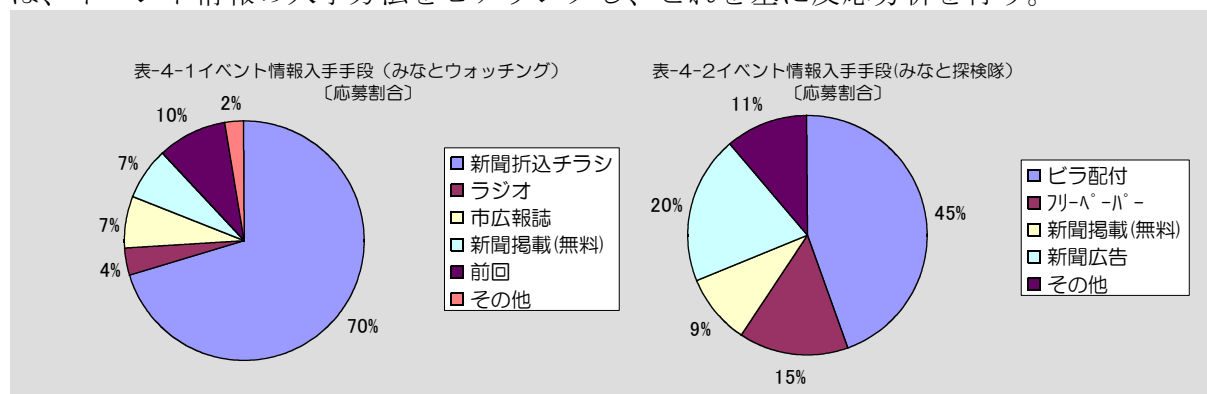
図-2 新聞広告(有料媒体)

### 3) その他

表-3のとおり、その他の情報伝達手段として、ウォッチングでは前回ウォッチングが好評を博したのでこの経緯も踏まえて、前回参加者に対しても案内封書で参加を呼びかけることとした。探検隊においては広告以外に直接、港周辺の小学校へのビラ配布という方法で参加を呼びかけた。

## 3、実施による反応分析

結果的に両イベント共に定員以上の応募者があった。参加応募者及び参加者に対しては、イベント情報の入手方法をヒアリングし、これを基に反応分析を行う。



### 1) 広告関係

ウォッチングでの新聞折込チラシは構成比70%を占める応募結果が出た。新聞折込チラシという情報内容の富む広報媒体を海の関心が強い松山港周辺住民に対し折り込んだことがその大きな要因と考えられる。一方、探検隊の新聞広告においては、新聞折込チラシと同等程度費用がかかるが、構成比20%と期待の結果は出なかった。これは、費用が高い割には情報内容のインパクトに欠け情報を見落とされたことが考えられる。

### 2) パブリシティ (マスコミに対する情報提供) 等関係

両イベント共にこれらの構成比は20%前後であった。それぞれの広報媒体における応募割合は少ないが、多く活用すれば十分な効果を見込めることが分かった。その例として探検隊においては新聞広告の20%に対して、フリーペーパー・新聞情報掲載が24%と有料媒体以上の効果が得られた。

### 3) その他

ウォッチングでは前回参加者へ封書案内、探検隊では学校へビラを配布した。結果として、封書案内はウォッチングの構成比は10%程度であり、さほど多くはないが、参加者を見た場合には封書案内の媒体で約30%の参加者構成比があった。これから言えることは前回参加者の口コミでイベントに参加した方が多数いることであり、封書案内での呼び込みの有効性も判明した。探検隊のビラ配付においては、探検隊構成比の45%という半数近い応募件数結果があった。ビラ配付の特性は新聞折込チラシと相似した点があって、イベントの対象者に対し直接イベント情報を盛り込んだ案内状を渡すということで非常に効率がよいことを実証した。なお、ビラ配付においては折込・チラシ製作料を要しないので本イベントにおいては最も有効的な情報伝達方法であったことも分かった。

## 4. まとめ

今回の結果からは、こういった小規模なイベントにおける広報媒体の活用方法はまず、企画内容に最もマッチしたターゲットに対し、ビラの配布及び新聞折込チラシといった直接手に渡し、目を配ることの出来る広報が一番適切であると判断できる。特にビラ配付は対象者に直接渡した事でロスがない分、最も経済的、効率的な情報伝達方法である。

情報伝達手段	費用	準備期間	効果
広告関係			
新聞折込チラシ	高	長	大
新聞広告(愛媛新聞)	高	短	中
チラシオ(無)	(無)	長	小
パブリシティ(マスコミに対する情報提供)等関係			
広報誌	無	長	小
新聞	無	短	小
フリーペーパー(リビックまつやま)	無	短	中
その他			
ビラ配付	安	短	大
前回参加者への封書案内	安	短	中

表-5 広報媒体の評価

有料マスメディア情報(雑誌や新聞広告)はたくさんの方に一度に渡ることができるが、記事自体にインパクトがないと、読み落とされ効果がない可能性があり、インパクトを与えようとした場合に、費用面で問題が生じる。パブリシティ、広報誌及び雑誌・新聞の無料掲載というのがあるのでこれらを積極的にリサーチし、活用すれば、有料マスメディア情報に近い広報効果を得ることもできる。

今後は、以上の検討結果を基に、各種広報活動を実施していきたい。



# 北九州市における市民参加による水際線利用の検討について

北九州市港湾局企画部計画課 松山 洋

## 1. はじめに

これまで港湾施設の多くは、生産・物流といった産業の効率性、国土保全や災害からの安全性の確保などに重点を置いて整備されてきた。臨海工業都市として発展を遂げてきた北九州市の水際線の多くも、港湾物流や民間企業の生産の場として利用され、ほとんどが一般市民が立ち入れないものとなっていた。

このような状況のなか、本市では海辺に対する市民ニーズの高まりなどを受け、平成6年から、市民が日常生活の中で自由かつ安全に海や港の魅力に接することができる水際線整備に取り組んできた。

平成14年2月には、社会情勢の変容や市民ニーズの多様化に対応して、市民参加による整備や利用方法の検討を盛り込んだ「海辺のマスタープラン2010」を策定した。

ここでは、本市での市民参加の最初の取組みとして昨年度から実施している、地蔵面人工海浜（平成16年度完成予定）におけるワークショップ（以下、WS）を通じて、これからの市民参加による水際線づくりの進め方について提言したい。



## 2. 「海辺のマスタープラン2010」(平成14年2月策定)について

### 2.1 北九州市の水際線の現況

本市の水際線総延長約210kmのうち、約73%にあたる約155kmは人工海岸である。

このうち人工護岸110kmを対象に整備に取り組んできており、市民が自由かつ安全に接することのできる水際線延長は、平成6年当時の約2kmから平成14年度末には約10kmとなった。

### 2.2 海辺のマスタープラン2010の基本方針(図-2)

本マスタープランでは、さまざまな市民ニーズに応える多様な水際線の利用ができるよう、市民が身近に接することのできる水際線を、2010年までに25km整備することを目標としている。

また、メリハリのついた整備を行うために、広域的に多くの人が訪れるような魅力あふれる「拠点エリア」と、地域住民の利用を重視した「地域密着型エリア」とに区分することとしている。

さらに、市民が気軽に利用しやすく、安全で魅力的な水際線を創出するために、計画

づくりから整備、既存施設の利用のあり方まで、さまざまな段階での市民参加を進める。

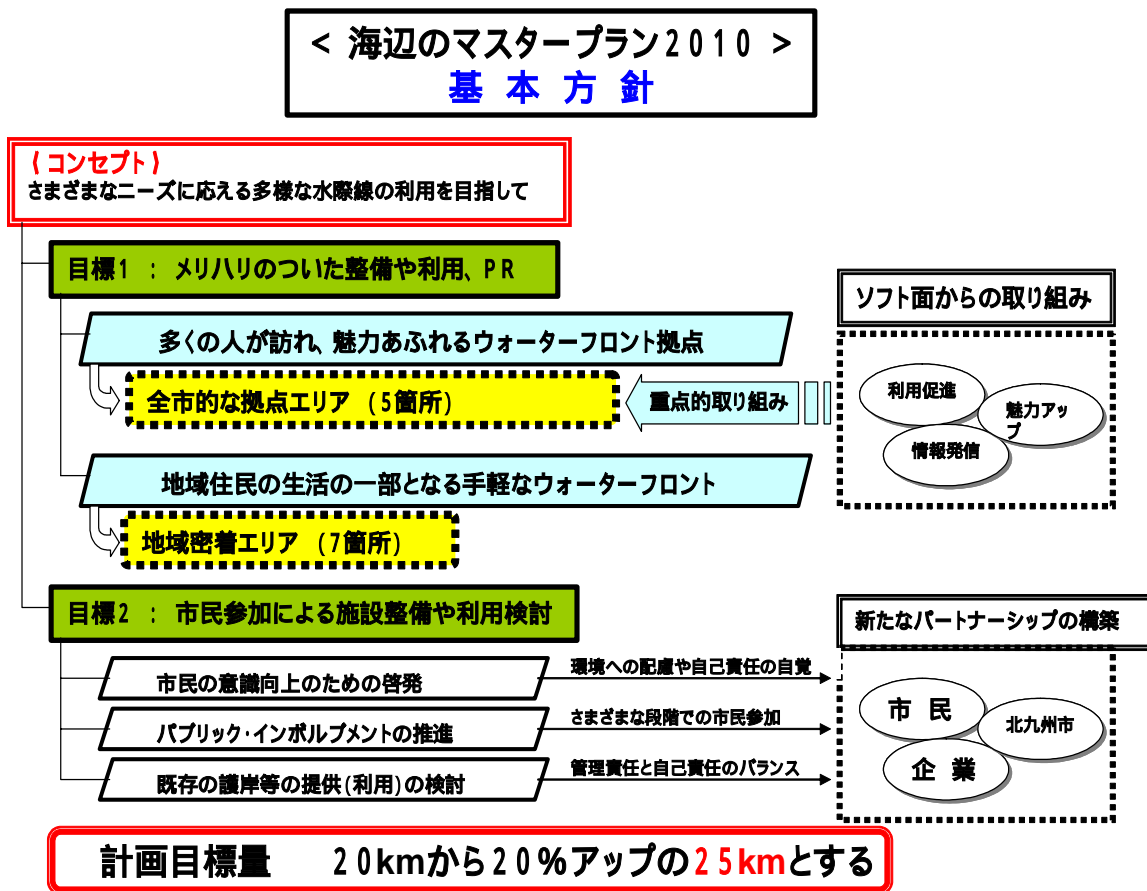


図 - 2 「海辺のマスタープラン2010」の基本方針

### 3. 地蔵面人工海浜における市民参加の取組み

#### 3.1 地蔵面人工海浜整備事業について

事業目的：マリンレジャーの拠点となる  
海洋性レクリエーション施設を目指す  
事業名：海岸環境整備事業  
事業期間：平成2年～平成16年  
所在地：北九州市門司区猿喰地先  
整備内容：人工海浜、遊歩道、緑地（駐  
車場、展望デッキ、植栽等）



図 - 3 地蔵面人工海浜

#### 3.2 市民参加の取組み

##### 3.2.1 本施設での市民参加の流れ

本施設での市民参加の取組みは、(H13)市民参加プログラムの検討 (H14) 子供WS (H15) 大人WS (H16) 施設の供用開始、の順に行う。

##### 3.2.2 平成14年度に実施した「子供WS」の概要

参加者 地元小学校4校（5年生・115名）における「総合的な学習の時間」を利用し、平成14年6月から平成15年1月まで計5回実施した。

各回の内容

第1回：生徒の生活圏（自宅や学校）と現地とのつながりを考える地図づくり

第2回：現地とその周辺の景色や海の生物の観察を行うフィールドワーク

第3回：現地のできる事、あれば楽しいもの、などの利用イメージの検討

第4、5回：各校の利用イメージに沿って、ゲストティーチャー（県内在住の造形作家やイラストレーター）による指導授業で、現地へのアクセスマップづくり、遊具や利便施設、及び既設護岸の壁面デザインの模型作成

成果発表会及び展示会の開催

4校の生徒が作成した作品の一部を図-4に示す。



パラソルとベンチ



護岸から海辺におりる滑り台



護岸壁面のレリーフ



現地周辺のアクセスマップ

図-4 生徒たちの作品（一部）

子供WSでは、父兄や地元住民を招いて4校がお互いの成果を報告しあう発表会及び各校の作品を市民に紹介するため、一週間の常設展示会を開催した。

### 3.2.3 子供WSから得られた成果

子供WSを通して得られた成果及び課題を以下にまとめる。

成果： 発表会に参加した大人からは、地域住民とのWS開催の要望も出され、市民参加の取組みに対して前向きな姿勢が見受けられた

発表会の開催はマスコミの報道などもあり、施設のPRにも寄与できた  
 公共施設の計画を通じて、小学校の先生達と行政との協働関係が構築できた  
 小学生に対して、公共施設の計画づくりという机上で学ぶことができないこ  
 とを体験的に学習する機会を提供できた

課題： 「総合的な学習の時間」を利用した活動は小学校にとっても初の試みで担任  
 の先生の不安や負担も大きく、小学校側と行政のきめ細かい連携が不可欠  
 小学生の提案を整備に具体的に反映させる方法、また小学校や地域の意見  
 取り入れた施設としてフィードバックしていく方法を検討する必要がある

### 3.2.4 大人WSについて

市民参加のみなとづくりの次の段階として、8月30日から年末まで5回の予定で大人WS  
 Sを実施している。地域の大人、小学校関係者、高校生ボランティア、まちづくり市民団  
 体などが参加し、施設の利用方法や子供のアイデアの実現方法などを話し合っていく。

#### 第1回の内容

WSの開催趣旨や本施設の整備内容の説明を行った後、まずは施設や周辺地域につ  
 いてのそれぞれの思いを自由に出しあった。なかには、施設整備に関わる行政の姿勢  
 に否定的な声もあったが、多くの参加者からは、地域の財産となるような施設のあり  
 方を真剣に考える姿勢、子供のアイデア実現への意欲が伺い取れた。

#### 今後の進め方

本WSでは、地域の関心を高めるため、WS開催の都度、「活動だより」を作成し、  
 参加している人々だけでなく、小学校PTAや地域自治区会を通じて広く広報し、地  
 域との情報の共有に努めることとしている。

## 4.まとめ

これまでの経過を通じての考察及び提言を次のとおりまとめる。(図-5)

子供WSは、「みなと学習」の  
 新しい形であり、子供が地域や  
 施設への愛着を持つきっかけ  
 づくりにつながると考えられ  
 る。

子供たちがまず活動すること  
 が大人に対してもよい刺激を  
 与え、長期的に見て住民主体の  
 水際線づくり、まちづくりの素  
 地が高まることが期待できる。  
 基礎的なコミュニティ媒体で

ある小学校を通じて協働関係を築くことで、地域と行政の新しいコミュニケーション  
 ネットワークが構築できると考える。

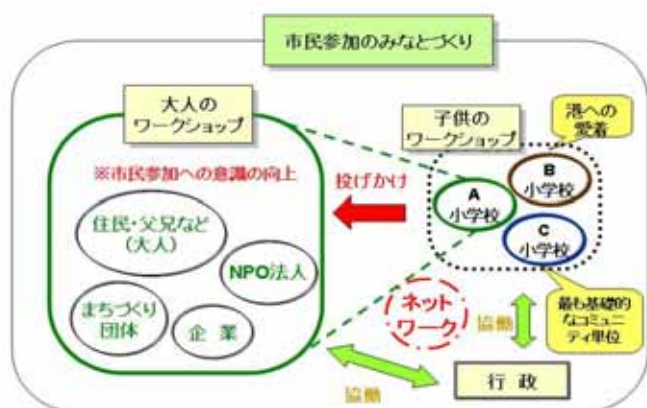


図-5 「市民参加のみなとづくり」の提案

# 『ダムを活かした地域づくり』～大町ダム水源地域ビジョン～

北陸地方整備局大町ダム管理所 管理係 清水 喜博

## 1. はじめに

大町ダムは、北アルプスを源流とする信濃川水系高瀬川上流に位置し、洪水調節、不特定用水の補給、上水道用水の確保、発電を目的に昭和61年に管理を開始した多目的ダムである。ダムの完成により、下流域では水害からの安全の確保、農業用水等が安定供給されるようになり、また、龍神湖（大町ダム湖）散策コースやダムに隣接する高瀬渓谷緑地公園も整備され、人々と自然のふれあいの場も生まれてきた。このように近年のダムには治水・利水・発電等の機能に加え、ダムを活かした地域づくりの場としての機能も求められてきている。以上のような視点にたって、大町ダム水源地域ビジョン（以下、本ビジョン）では、ダムのもつ多様な機能を活かし、水源地域の活性化と高瀬川流域内の連携・交流を目指した「行動計画」を策定した。

## 2. ビジョン策定の進め方

### 2.1 策定にあたっての課題

策定にあたっては、その実現性を高めるために流域住民参加の場を設け、流域に関心がある住民からのアイデアを基本に組み立てることが重要であった。さらに、計画実現に関係する機関との連絡調整の機会の確保、ダムへの親しみやすさの増大が求められるとともに、比較的短期間で策定する必要があった。これらに対応していくため、以下のような運営の工夫を行った。

### 2.2 流域住民参加の体制づくり

本ビジョンは学識経験者や流域の自治体関係者、住民からなる大町ダム水源地域ビジョン策定委員会及び委員会の部会にあたる会議を設置し、幅広い発想でビジョンへの提言をとりまとめ策定を進めた。このうち部会委員の一部は一般公募とし、「高瀬川流域に居住されている方で今後の大町ダムを活かした地域づくり（交流活動）に関心があり、ビジョンの実現にご協力頂ける20歳以上の方」とし、今後の連携も見据えた応募形式とした。

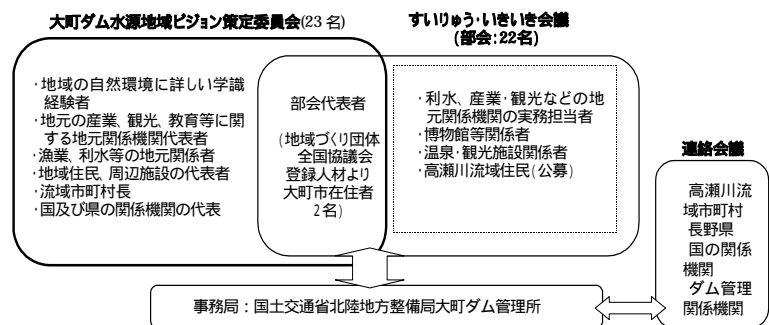


図 - 1 大町ダム水源地域ビジョン策定体制 模式図

### 2.3 部会（すいりゅう・いきいき会議）の設置とアイデア重視のビジョン策定

#### 2.3.1 親しみのある部会名称

部会の通称である「すいりゅう」と「いきいき」は、大町ダムのキャラクターであ

る「犀龍と泉小太郎」にまつわる伝説や、会議の役割等を勘案して名付けられた。

犀龍（さいりゅう）と泉小太郎伝説として残る「水の神」によってもたらしたとされる安曇野を潤す高瀬川の「水（すい）」「川の流れ」が「いきる」ようにするために、みんなで知恵を出し合う会議であること。

大町ダムに集まる水、そこから流れ出る水を活かし、高瀬川の流域（りゅういき）を中心とする活性化に向けたきっかけとなる会議であること。

### 2.3.2 部会でのアイデアを中心にした議論

平成14年10月～15年3月の間、委員会・部会（各4回）、連絡会議（3回）を実施した。第1回委員会で進め方等の確認を行ったうえで、2回の部会を連続して行った。KJ法を用いることにより「ダムの開放」等の6つの視点から委員1人1人の想いを発言していただき活発な会議となった。



写真 - 1  
KJ法を用いアイデアを壁紙に貼り付けて検討(第2回部会より)

(写真 - 1)ここで出たアイデアを、第2回委員会へ報告し、3回目部会では、委員の立場からより早期に実現可能な取り組みについての意見をあげていただいた。その後、第3回委員会、第4回部会にビジョンの素案を提示し、意見交換を行ってとりまとめに至った。

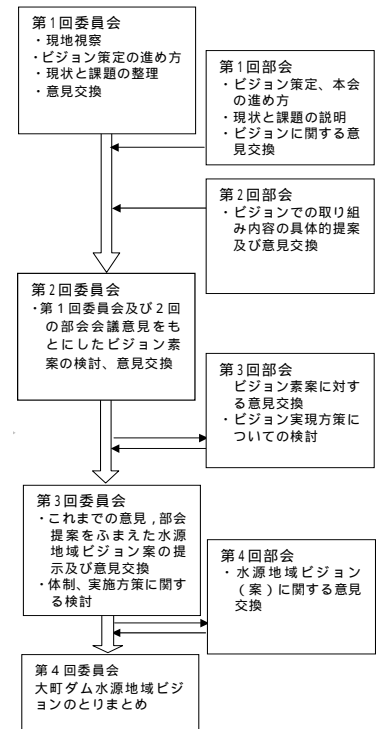


図 - 2 ビジョン策定までの流れ

### 2.3.3 とりまとめの工夫

意見や提案のとりまとめには、キャッチフレーズ等を用いて体系化し、分かり易さと親しみの向上に努めた。また、出されたアイデアは、「可能な取り組みから着実に」の視点を持ち、1つ1つの意見を事務局側で実現の可能性に沿って絞り込む作業は極力行わず、これによって部会員や委員から、より実現に向けた工夫を含めた具体的なアイデアや提案をいただくことができた。

### 2.4 広報誌の発行、ホームページでの状況報告

部会委員への委員会の経過報告や、流域住民への報告のため、「すいりゅう・いきいき会議レポート」を作成し、ホームページ等を通じて情報を発信した。(写真 - 2)これにより、部会や委員会において事務局の説明を簡略化でき、迅速に周知できた。



会議レポートによる周知  
(ホームページでダウンロード可)

新聞折込チラシによる周知

写真 - 2

### 3. ビジョンの概要

#### 3.1 理念

本ビジョンでは、水害や水の大切さを忘れつつある日々の生活のなかにあって、水と地域の関わりなどを見て、学び、これらを再認識することからスタートすることを重視した。大町ダムを起点に豊かな自然の中で体験や交流することにより、安らぎやゆとりを生みだし、「人と自然の持続可能な交流をめざして」、さらに、信州の方言「ずく」（ものごとに立ち向かう気力や活力、勇気などを表す長野県の方言）を用い、住民や関係者が一体で取り組んでいく考えをアピールできる内容とするため「みんなでずく出す すいりゅう・いきいきプラン」を基本理念とした。

#### 3.2 ビジョンの方向性と取り組み内容

##### 3.2.1 5つの方向性に沿った体系（表 - 1）

本ビジョンは、いかす（ダムの開放・利用）、たいかん（体験学習）、ふれあい（参加・交流）、れんけい（周辺施設・資源の利活用）、はってん（地域産業の活性化）の5つの方向性に沿って取り組みを体系化してまとめ、委員からの具体的な提案は、取り組み具体化のためのアイデアとして位置付けた。

##### 3.2.2 目標期間の設定

連絡会議を通じた調整を経て、実現の目標期間や役割分担を定めた。目標期間は「3年以内」「5年以内」「10年以内」の3期に区分した。取り組みのアイデアのなかには比較的容易にできる内容や、徐々に進めるべき内容等があり、可能な取り組みから着実に実現を目指す考えが必要となった。この考えを明確

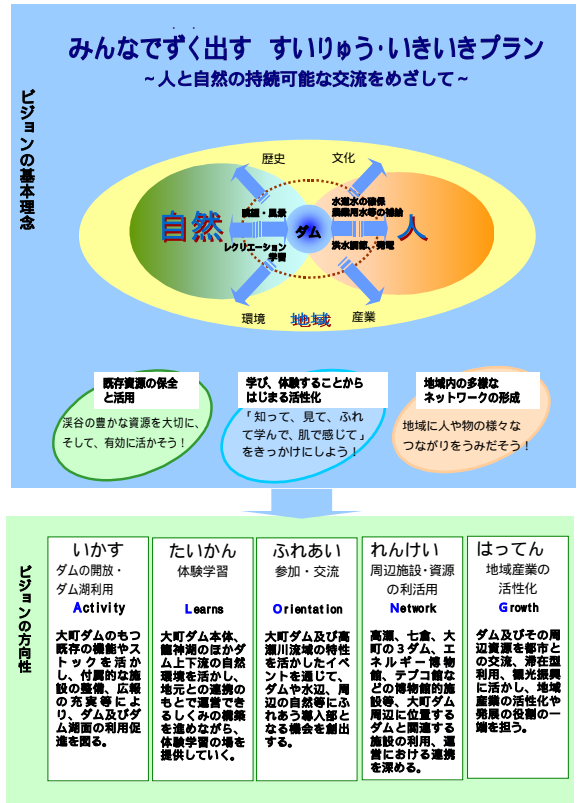


図 - 3 ビジョンの理念・方向性に関する概念

表 - 1 大町ダム水源地域ビジョン 取り組み一覧

方向性	取り組み	取り組み内容と 主な具体化のアイデアの概要	目標			大町 ダム	市 町 村	県	国 他 機 関	民 間
			概ね 3年 以内	概ね 5年 以内	概ね 10年 以内					
ダムの開放・ ダム湖利用 (いかす)  Activity	ダム資料室からの情報発信	分かりやすく、親しみもてる展示の充実 地域の発展と水利用の歴史の説明の充実 水害の歴史とダム建設などの説明の充実								
	龍神湖の散策コースでの利用者サービスの充実	利用や安全面での配慮とサイン等による案内の充実 (道標、説明案内等の標示板の充実等)								
	高瀬渓谷緑地公園の改善	利用者ニーズに応じた改修・眺望確保・遊具設置等								
	ダム湖への関心を高める広報・活動の実践	地域住民参加による環境美化活動等の実践								
体験学習 (たいかん)  Learns	ダム湖一帯での水辺レクリエーション利用	周辺一帯をアウトドアスポーツの場として利活用 (カヌー体験、ダム内での釣り場の提供等)								
	総合学習の場の提供 (ダム・水利用、自然環境の体験学習)	ダム、水利用の体験学習の場の提供 (ダム、水利用、水の価値・歴史等の勉強の場) 魅力ある環境学習の場の提供 (地質、生物の学習、野生動物植物の学習等)								
	学習を支える人材・ツールの充実	実施のための情報提供の充実(自然観察ルート活用、ガイドブック、ニュースレターの作成等)								
	遊べる・学べる・親しめる水辺の創出	インタラクティブ等の人材確保、支援体制の構築 河川敷の有効利用による野外レクリエーション空間の整備・拡充(親水公園、オートキャンプ場の整備等)								
参加・交流 (ふれあい)  Orientation	高瀬渓谷の豊かな自然の探訪	都市住民の自然体験、上下流の住民の交流の場の提供 高瀬川水系を活かした自然体験・学習機会の確保 (川の観察会、草木・石を活かしたクラフト体験等)								
	自然・歴史的資源を活かしたイベント	美しい風景、静かな湖面の保全、鑑賞 (四季の風景PR・湖面鑑賞、湖面の保全等)								
	和歌・俳句愛好者向けのイベント、旧道の史跡発見等のイベント	自然資源を活かしたイベント (堆砂の資源化、流木クラフト等) 和歌・俳句愛好者向けのイベント、旧道の史跡発見等のイベント								
	集客力向上のためのしかけづくり	イベント、コンテスト等の企画、開催 (写真、絵等のコンテスト、注目度の高い取り組み(ダム壁面の活用、ダムの日設定等)) 高瀬渓谷フェスティバルの実施 特典、顕彰によるイベント集客の工夫								
周辺施設・ 資源の利活用 (れんけい)  Network	展示・解説に関する施設間の相互連携・役割分担	テコ館、エネルギー博物館、ダム資料室、地下発電所等の相互連携(展示等の役割分担の明確化)								
	高瀬渓谷一帯を楽しむ多様な移動手段の創出	ダムを拠点とした回遊型の移動手段の確保・充実 (既存バス利用・乗り入れ、マウンテンバイクの通行等)								
	高瀬渓谷観光との連携	高瀬渓谷観光との連携 (3ダムに遊覧船、黒部ダムと高瀬ダム観光の連携等)								
	高瀬ダムの存在を伝えるサインの整備	道路種等に於けるダム施設案内・啓蒙の見直し (魅力あるサインの設置、3ダムの案内)								
地域産業の 活性化 (はってん)  Growth	歩いて楽しむルートの充実	多様なニーズに応じた上流のルート整備 (大町ダムと温泉泉源の遊歩道整備等) 重山トレッキングコースの整備 (大町ダムと国営公園を結ぶルートづくり:林道親沢線・前越線の利用等)								
	ダム、温泉、水にまつわる歴史的資源の活用	ダムに沈んだ資源の掘り起こしと情報発信 (旧槍ヶ岳登山道、森林軌道跡等) 湯道の復元、水や湯に関する史実等の伝承								
	資源を活かした持続性ある観光振興への寄与	体験・滞在を重視した観光資源の創出 (農産物の収穫体験と高瀬観光の連携等) 渓流釣りの多様な楽しみの提供								
	観光に関する情報・人材のネットワークの形成	広域的な観光利用に対応できる連携の充実 (既存博物館の特色付け・連携の強化観光ボランティア活用、情報センターの確保等)								

注) 1. な、2. ……に示されている内容や1. 内の取り組み内容は現段階でのアイデアであり、今後、実現のための課題を解決し、実施主体等との詳細な計画をまとめる必要がある。

に示すため、「以内」という表現を用いた目標期間とした。

### 3.3 実現に向けて

ビジョンの実現に向けた方策として以下の3点を掲げた。

可能な取り組みから着実に進める

実施体制や予算確保等ビジョンをとりまく様々な情勢に配慮し、既存施設を活用しながら早期に実現が可能な取り組みから着実に進める。

ダムに来ていただく、知ってもらうことから取り組む

ビジョンの実現には、より多くの人にダムや水、地域を知ってもらうことが重要である。このため、ダムの開放、利活用、体験学習、参加交流など工夫をしながら学び、体験することからはじめる。

実施のための体制づくりを進める

本ビジョンでの個々の取り組みを実現するには、様々な機関の連携が必要である。関係する機関等の役割分担を明確にするとともに、連携と協力のもとに推進する体制を構築する必要がある。(図 - 4)

## 4. 今後の課題

### 4.1 実施に向けての体制づくり

ビジョンでの取り組みは流域単位で行う内容も多く、地元市町村との連携により、実現のための体制構築が必要となる。ダムの位置する大北地域に地域づくりの人材育成等も進められてきており(生涯学習関連の人材確保、白馬マイスター制度等)今後こうした人的資源を有効に活用するためにも、県や地元市町村との連携により、推進のための事務を処理できる組織づくりが必要である。

### 4.2 情報の収集・整理

今後、会議の中で出された様々なアイデアを実現していくためには、流域に埋もれている情報をさらに収集する必要があると考えられる。策定を契機に構築された人と情報のネットワークをより強化し、ビジョンの取り組み案に沿って必要な情報を収集・整理し、実現に向けた基盤を整えることが重要である。

## 5. おわりに

本ビジョン策定を通じて、地域と水の関わりへの理解を深めるとともに、流域住民参加による合意形成の手法を研究することができた。また、流域のなかで様々な知見や情報、アイデアを持つ方々との関係も構築できた。今後は、本ビジョン実現のために、このような関係を効果的に活かす手法や工夫を流域自治体とともに研究していくことが重要である。

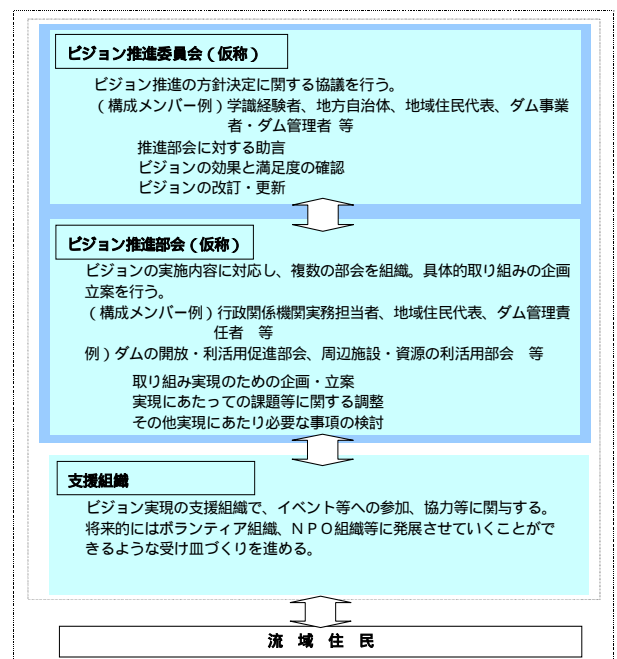


図 - 4 ビジョン実現のための体制イメージ