

一般国道 116 号吉田町地区における P I の取り組み

北陸地方整備局 新潟国道事務所 調査課調査第二係 熊野哲也

1. はじめに

近年、道路整備事業はこれまで以上の効率性が求められている。しかしながら、厳しい国家財政事情等を理由とした公共事業への批判や個々人の価値観の多様化等により、事業実施へ向けた住民との合意形成は時間と労力を要している。また、これまでの事業計画は計画決定後に住民に公表されてきたため、「行政からの一方通行」といった印象から合意形成に多くの時間を費やし、ひいては計画から供用までの期間の延長や行政コストの増大を招いている事例も少なくない。

このようななか、多様な価値観を吸い上げ、計画決定の客観性・透明性の確保を目的とした、市民参画型道路計画プロセス（以下 PI という。）が提唱されている。PI を円滑に進めるためには、情報を広く公開し透明性を向上させること、住民参加の仕組みを構築していくことが必要である。情報を公開すれば、問題意識を共有することができ、建設的な議論を通じてより優れた計画案の策定が可能となる。また、住民が計画に参加することで事業に対する関心が高まり、自発的な取り組みも期待できる。

そこで、当事務所では平成 14 年度から一般国道 116 号吉田町地区における道路整備計画の策定にあたり、「吉田町みちづくり・まちづくりワークショップ」を開催し、構想段階における PI を実施している。

2. 国道 116 号吉田町地区の概要



図 1 吉田町の位置



写真 1 渋滞状況

一般国道 116 号は柏崎市から新潟市に至る主要幹線道路であり、沿線市町村間の交流を支える幹線道路として重要な役割を果たしている。しかし、新潟県の県央地区に位置する吉田町地区(図 1)では、沿道に大型商店等が立地する市街地を通過していることに加え、大型車の混入率も高く、交通渋滞、交通事故、沿道環境悪化等の問題が生じ、地域住民の生活道路としての機能が低下している(写真 1)。一方、隣接する巻バイパスが平成 19 年度に暫定 2 車線での全線供用を予定しており、現状のまま当該地区の道路整備が行われ

ない場合、116号沿線最大の渋滞箇所となる恐れがある。以上のような背景から、当該地区の諸問題解決に向けた早期の道路整備が求められているところである。

3. 国道116号吉田町地区におけるPIについて

3.1. 目的

本PIでは、国道116号吉田町地区における交通混雑等諸問題の解決に向けた道路整備計画を円滑に策定することを目的としている。より地域の実情に合った計画にするため、構想段階において、まちづくりの観点からまちづくりに対する要望等を住民自身が考え、それらを取りまとめた「提言書」の作成までを予定している。併せて、住民の生の声からローカルルールの可能性をも模索することとしている。また、本PIの特徴は、行政から提示する複数のルート帯案についての可否を問うのではなく、住民自らが当該地区の現状を分析し、問題点を抽出することから開始している点であり、問題点の解決のためにはどのような整備が望ましいのかまでを住民同士が検討している。

3.2. 体系

本PIの体系を図2に示す。本PIは住民が自由に参加できるワークショップ(以下WSという、写真2)を主体としている。参加者同士が議論を通じて互いの立場、思い等を共有できるよう、また、大勢の人の前で話すことが苦手な人がいることに配慮し、5~6人を1グループとしたグループワーク形式を採用した。また、WSの企画・運営及びグループワーク時のファシリテーターまでを特定非営利団体法人(以下NPOという。)を介して行うこととし、住民の自由な議論の場を確保した。

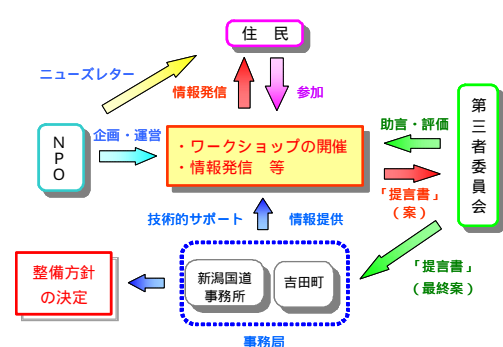


図2 PIの体系

併せて、NPOはPIの取り組み状況や各種資料の閲覧が可能な場所として吉田町産業会館内に情報スペースを開設、WS開催のお知らせ等の広報手段としてニュースレター(写真3)の作成等を担っている。

また、学識経験者、道路利用者等からなる第三者委員会を設けた。委員会はWSでの検討内容に対して公正な立場から助言と評価を行い、本PIにおける最終目的である提言書のとりまとめと道路管理者への提出を行う。

なお、WSや委員会における当事務所の役割は、検討課題や住民が求める情報提供、技術的サポートまでに留め、吉田町と共に事務局として機能することとした。

以上のように、住民主動の形がより鮮明なものとなるよう心がけ、行政からの説明会としないよう配慮した。



写真 2 ワークショップの様子



写真 3 ニュースレター

3.3. これまでの経緯

PI 展開の要である住民の参加促進にあたっては、PI といった言葉自体が住民にとって馴染みの薄いものであることから、WS の開催に先立ち、周知のための各種の取り組みを行っている。まず、町の広報誌やニュースレターを用いて開催のお知らせを配布した。その後、アンケート調査、街頭での聞き取り調査を実施した。その結果、WS に関する認知度が低かったため、改めて吉田町内の自治会長・地区代表者等を対象として2回の事前説明会を実施し、PI に対して理解や賛同を得たうえで住民への参加の呼びかけを依頼した。

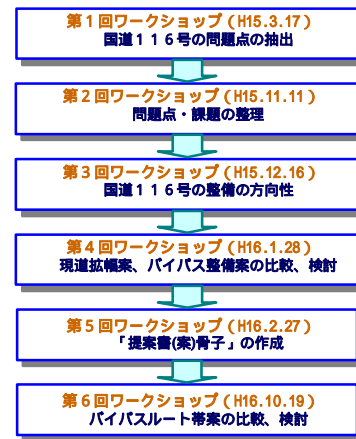


図 3 ワークショップの経緯



図 4 みち問題マップ

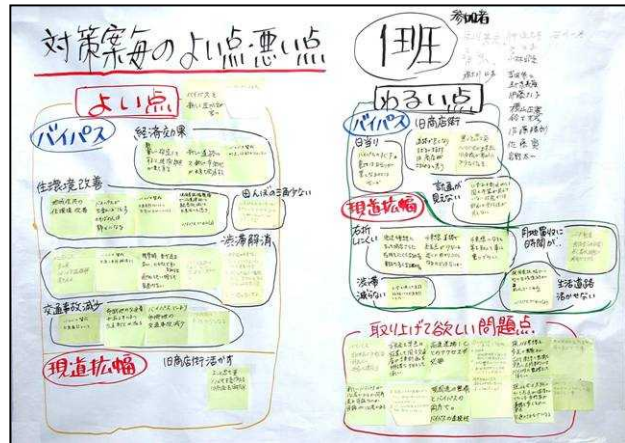


図 5 対策案の長所・短所

WS は、図 3 のように平成 14 年度～16 年度にかけて計 6 回開催した。第 1 回～2 回は、現道の課題抽出に当てられ、日頃生活道路として利用している住民の実感に基づく問題点の整理が行われ、「みち問題マップ」にまとめられた(図 4)。主要な問題点としては渋滞問題と歩行者の安全確保が挙げられた。第 3 回～4 回WSでは、諸問題の解決策としてバ

バイパス整備案と現道拡幅案が発案され、各々の長所、短所が比較検討された(図 5)。第 5 回で WS では、バイパス整備案を基本とする「提言書(案)骨子」がとりまとめられ、第 6 回 WS では、それを基にバイパスルート帯案について議論が行われた。

3.4. 成果

WS では諸問題の解決策として、主にバイパス整備について議論がなされ、「提言書(案)骨子」(図 6)が WS における意見としてとりまとめられた。

また、ルート帯決定にあたっての留意事項として、水田の斜め横断の回避、盛土構造による沿道乱開発の防止(中心市街地の衰退防止)、住宅地の回避等が挙げられた。

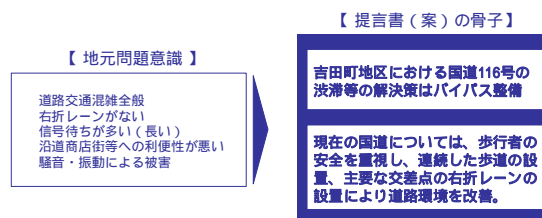


図 6 提言書(案)骨子

3.5. 今後の予定と課題

平成 16 年度は、7.13 新潟福島豪雨や新潟県中越地震等大規模災害が発生したため、WS、委員会の開催が各 1 回であった。そのため、住民からは次回 WS の早期開催を望む声が出ている。一方、吉田町は平成 18 年 3 月に燕市、分水町との合併が決定しており、新市の建設構想の根幹をなす国道 116 号の整備計画の具体像を望んでいる。

今後、WS では委員会からの意見を踏まえて、ルート帯、新市での位置付け等の議論、検討を行い、「提言書(案)」を作成する。委員会では、「提言書(案)」を基に最適ルート、配慮事項等を検討し、道路管理者へ提言書を提出する。当事務所は、提言書の内容を踏まえ公益的、技術的観点から、起終点域・バイパス通過帯等概略計画の検討を行う。

今後の課題は、主として以下の 2 点がある。1 点目は WS への参加者をこれまで(平均 37 人)以上に増やすことである。2 点目は新聞、ホームページといった各種媒体を活用して吉田町全住民に本 PI を周知させていくことである。

4. まとめ

本論文では、現在も継続中である国道 116 号吉田地区における PI についてまとめた。住民主動の WS になるよう配慮した結果、日頃生活道路として利用している住民の実感に基づいた問題点が抽出され、その解決策が「提言書(案)骨子」としてとりまとめられた。また、住民からは「様々な人の考えが聞けた」、「まちづくりへの参加意識が芽生えた」等の意見があり、合意形成への土台造りと提言書とりまとめに向けての方向付けがなされた。今後は課題に挙げた点に留意し、本 PI により得られた成果をローカルルール適用等地域性を踏まえた概略計画検討に資することとしたい。