

IV-72

ゲーミングシミュレーションによる都市高速道路建設合意形成過程の検討

大阪大学工学部 学生員 恩地典雄

大阪大学工学部 正 員 毛利正光

奥 村 組 正 員 三澤孝史

1. はじめに

都市高速道路建設は都市交通の円滑化などの点で重要であるが、建設に至るまでの合意形成過程については十分に合理的な手法が採られているとは言えないのが現状である。また、本事業の影響は線的な広がりを有し、路線が密集した住宅地を通ることが多いことから他の事業とは異なった周辺地区に対する対応を必要とするものと考えられる。特に、現状においては高架下部分の住民の階層が選別され極端な場合は街のスラム化をもたらしている場合も多く、都市高速道路建設事業は周辺地区の総合的環境整備の機能をも持ち合わせていなければならないと考えられる。したがって、これらの点も含めた合意形成のための手法の必要性あろう。

2. 研究の方法

そこで、本研究では前述のような立場から比較的现实的と考えられる都市高速道路建設における住民合意形成についての手法を提案し、これをゲーミングシミュレーションによって検討するものである。

本研究のフローを図に示す。まず、これまで行われた事業の資料収集を通して構造、周辺整備、事業者・行政・住民間の交渉経過などやその事業費などを調べ、適当と考えられる住民投票システムなどを考案した。次に、ゲーミングを想定する地域における住民の賛否意識等の事業に対する意識変化等に関するデータを収集し、これらからゲーミングモデルを構築し、これを実行し評価した。

3. ゲーミングモデル

ゲーミングの構成としては①プレイヤー：住民プレイヤー（計画路線から50m以内の近接住民グループ、商店等の自営業者グループ、その他の一般周辺住民グループ、行政代表者、事業者、マスコミ、外部運動団体、図書館的な役割を担う者）、②代替案（周辺整備、事業費、環境影響予測値など住民の選択の幅が十分確保され情報要求にも答えることが可能なもの）③シナリオ（問題・環境の設定）、④

行動指針（各プレイヤーの目標、各プレイヤーのとれる行動のメニュー、行動の制約条件）などを設定した。特に、住民プレイヤーがより現実の住民の意識に近い形で行動を選択するためにクロス集計型の意識情報の提供もマイコンを使って行った。

4. ケース設定

現行で高速道路計画の決定に住民の意向を反映させる法的手続きとしては、意見書の提出（都市計画法第17条第2項等）、公聴会の開催（都市計画法第16条等）、説明会の開催等がある。しかし、過去の高速道路事業を分析すると、実際は住民の意向が高速道路事業に反映されていないことが多いことが分かった。それは、第1に計画発表が寝耳に水的に行われている。第2に事業者が十分な情報（公害予測地等）を住民に与えていない。第3に事業者は計画案の修正に対して消極的で、交渉が行き詰まった場合、強制着工に至ることもあり、強圧的な姿勢を取っていることである。そこで、本研究ではこれらの点を考慮して住民合意形成手続きについて2つ

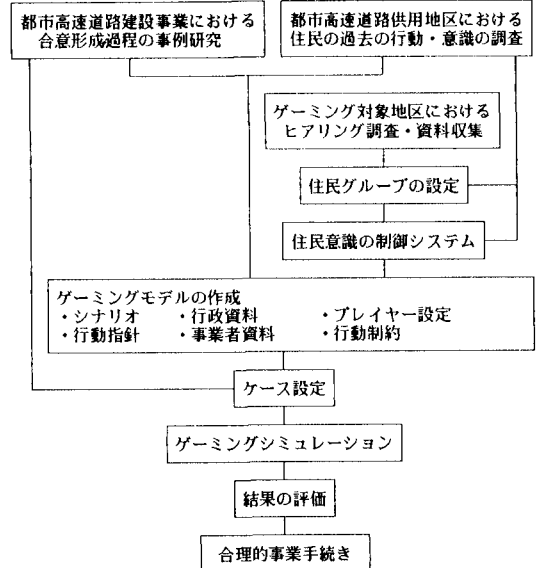


図 研究のフロー

のケース設定を行った。

ケース1は住民を計画決定に参加させるために、投票権を持つ資格に近接住民だけではなく沿線300m以内の住民を加えることを条件に、かなり自由な選択の幅をもった計画案決定に対して“住民投票システム”を導入し、住民の意向に法的根拠を持たせることを柱にした設定である。

ケース2は、より従来型に近い設定であるが、全地域住民に同時に計画を発表し、そして、事業者は従来よりも柔軟に、構造変更を含む代替案を提示し、住民の合意形成を図るものとする。

5. 結果と評価

（1）ケース1 この設定は、従来にない住民、事業者双方にメリットのある住民投票システムの導入を試みたのであるが、住民プレイヤーに多少とまどいがみられた。しかし、この住民投票システムは、住民は計画構想段階において計画に参加でき、事業者にとっては、住民個別に交渉せずに、まとめて交渉でき、また、その決定には住民は従わなければならないという法的規制があるので、効果的にこのシステムが作動すれば合理的に、円滑に高速道路事業が進められると考える。

但し、今回用いた住民投票システムには、ゲーミングをとおして問題点がいくつかみられた。一つは、住民側も協議会に代替案を出すということであるが、専門家ではない住民が事業者と対等に交渉できるような代替案を提出するには住民側も学識経験者等の専門家による委員会のようなものが必要であり、その設置もシステムの中で規定する必要があると考える。次に、住民協議会に参加する住民の対象範囲をどのように設定するかという問題である。これは、周辺住民グループの投票結果をみても保留が半分以上もあり、これでは投票結果が十分に高速道路の影響を受ける住民の意思を反映したものであるか疑問である。また、今回の投票では建設を前提として、事業者の提示した案に対する投票を行ったが、本来は建設廃止をも含めた代替案について投票すべきであったと考える。また、そのようにすると高速道路の沿道となる全体としては少数の住民が建設反対を唱えた場合、代替案について協議会で協議し最終的な決定方法として住民投票を用いるのならば住民の対象範囲の設定が問題であると考え。対象範囲を

広げてあまり高速道路の影響を受けない住民まで含めると反対の意見が無視されることになると思う。

（2）ケース2 この設定は現実よりも柔軟に構造を変更し、それにより軽減された公害予測値を提示したことにより自営業住民グループ、周辺住民グループに対しては“反対”の意識が減り、構造を変更した効果であると考え。しかし、高速道路の影響を最も受ける近接住民グループはほとんど“反対”は減っていない。これは、近接住民グループが外部団体と連絡をとったことにより各地の道路公害の現状について他の住民よりも詳しく知り、現在の公害対策では完全な対策とはならず、また道路建設後では何か問題が起きても事業者が十分な対処を行っていないということを知ったためと考える。

このように、事業者としては他の地区の道路公害反対運動と住民が連絡がある場合は、住民の合意形成が困難になると考える。

また、事業者は町会を交渉相手とすることにより、強く建設に反対していた近接住民グループの合意を得ることができたのである。このように反対している住民に対して、賛成あるいは反対はしていない住民を加えて交渉することは合意形成を図るうえで有利であると考え。

6. まとめ

現実的には、経済的な問題が解決されるならば、ケース2のように事業者が柔軟に構造変更を行うという合意形成手続きが円滑に高速道路事業を進めるうえで有効であると考え。

しかし、本当に高速道路事業を民主的に行おうとするならば、ケース1のように構想段階から住民参加を約束するような合意形成手続きが望ましいと考える。事業者にとっても住民個々に交渉しなくてもよく、同じ説明を何度も繰り返す必要がないので無駄な時間、費用が省けることになる。また、住民投票システムは前述したような不備点があるが、将来の民主的な高速道路事業における住民の合意形成手続きを探るうえで、一つのタイプとなると考える。

このような高速道路事業における住民の合意形成手続きは人と人との交渉であり、その計画対象地域独得の問題も多く含まれる。したがって、合意形成のためのシステムもある程度の自由度を持ったものが望ましいと考える。