

IV-107 広域を対象とするパブリック・インボルブメント手法の考察(キックオフ・レポート方式の検証)*

東京大学大学院 学生会員 古川 誠**

東京大学大学院 フェロー会員 森地 茂***

1.はじめに

近年、社会基盤整備計画・プロジェクトにおける意思決定の不透明さから国民の公共事業に対する不信任感が増している。このような背景のもとマスタープランから具体的なプロジェクトまでのあらゆる段階において住民や関係者を取り込んでいこうとするパブリック・インボルブメント(以下、PI)導入の必要性が増しており、我が国においても新しい道路整備五箇年計画の策定など国政レベルの政策にPIが導入されるようになってきた。欧米でのPIの成功事例が我が国でも報告されている。しかし、海外での成功事例を学ぶことは意義があるにせよ国民性の異なる我が国に海外の手法を安直に導入すべきではなく、試行錯誤を繰り返し我が国に適したPI手法を模索する必要があると考えられる。

本研究では以上の問題意識のもと、我が国における国政レベルの政策に初めてPIが導入された事例である道路整備五箇年計画の策定(以下、キックオフ・レポート方式)を取り上げ、その中で中心的役割を果たした住民意識調査に注目し、幾つかの視点からこの事例の妥当性を検証する。これにより、今後我が国において住民意識調査手法をPIに効果的に活用していくための知見を与えることを目的とする。

2.キックオフ・レポート方式

1998年4月から始まる道路整備五箇年計画の策定へのPI導入を本研究ではキックオフ・レポート方式と呼ぶ。キックオフ・レポート方式では、「キックオフ・レポート」及び「中間とりまとめ」という二度の国民意見の取り込みを経て計画策定の基礎資料が作成された。

第1段階であるキックオフ・レポートは、道路整備を中心とする12のテーマに対し選択または記述式の回答形式で希望者が選択したテーマに意見を述べるものであり、全国約36,000人から11万件を超える意見が寄せられた。

次にキックオフ・レポートに寄せられた国民意見の傾向を

踏まえた上で中間とりまとめとして12の政策目標が設定され、それら実現のための3～5の施策に対する国民の評価を5段階評価によって得ている。

3.検証すべき事項

キックオフ・レポート方式では回答希望者が選択したテーマに回答する形式であった。そのため、政策に対し積極的に意見を述べたいと考えている人の意見が多くなり、寄せられた意見の傾向が国民意見を十分反映したものとなっていない危険性が高い。そこで、計画へ住民を取り込む方法として自由参加方式の妥当性を検証する必要がある。

次に、キックオフ・レポートの各選択肢には施策に対する負担や費用の記述があるものとなないものが混在していた。回答者はこのような記述に影響を受けて回答しているものと思われる。アメリカでの住民投票の事例には施策と負担をセットにした問いかけを行なったものがあるが、このような方法が日本に適しているかを見極める点でも負担の記述が住民意見に及ぼす影響を把握することが必要である。このような個別選択肢の妥当性を検証する必要がある。

その他に、実施規模、国民意見を二度取り込んだことの意義、回答方法(記述式・選択式・5段階評価)による意見の相違、より詳細な意見分析の可能性についても検証する必要がある。

4.キックオフ・レポート方式の検証

検証は①自由参加方式の妥当性、②個別選択肢の妥当性、③実施規模、④二度の調査を行なった意義、⑤さらなる分析の可能性について行なった。ここでは①②③について取り上げる。

①自由参加方式の妥当性

この検証はキックオフ・レポートと再調査への回答の傾向を比較することにより行なった。この再調査の内容はキックオフ・レポートとまったく同じ内容である。キックオフ・レポー

* キーワード パブリック・インボルブメント、住民意識調査

**連絡先 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤工学専攻

〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1, TEL.03(3812)2111(ext.6129), FAX03(5689)7290

*** 同上

トと異なる点は、回答者は関心の有無に関わらず全テーマへの回答を義務づけたという点である。この再調査に対する回答は国民意見を近似したものとみなせる。これらの意見は文章による回答となっているため、それぞれの意見を内容によりコード分けを行なった。キックオフ・レポートと独自アンケートのそれぞれについての意見傾向の比較をした結果、ある意見の占める割合は数%程度の違いしか見られず、回答者の関心の有無による意見の相違は小さいことが分かった。このことから国民の自由な参加に任せた参加方式でも国民意見の把握が可能で、この参加方式は妥当であったといえる。

①個別選択肢の妥当性

この検証のために2種類の独自アンケート調査を実施した。一方は、キックオフ・レポートの各選択肢から負担や費用の記述を削除したものについてその重要度を5段階評価形式にしたもの、他方は、キックオフ・レポートの各選択肢に負担や費用の記述を加え同様に5段階評価にしたものである。これら2種類のアンケート調査における各選択肢ごとに回答比率を比較したものの例を図1に示す。これからも分かるように、負担の記述を加えた結果、重要だと考えた人の割合が約90%から30%以上も減少するなど負担の記述の有無による影響は大きい。受益と負担について明示した上で住民の評価を問わなければ国民意見の正確な把握を誤る危険性がある。

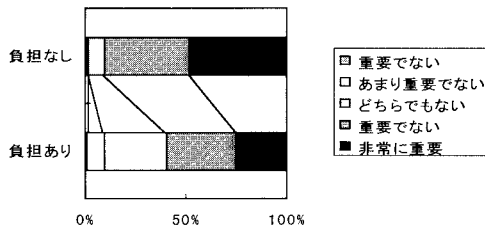


図1 負担の記述による意見の相違

③実施規模

実施規模の検証は36,000人というサンプル数の妥当性及び全国からのサンプル抽出の妥当性の2つの面から行なった。

まずキックオフ・レポートへの意見を年齢、性別、職業の属性ごとにクロス集計を行なった。このクロス集計表に χ^2 検定を行なった結果、全ての属性ごとに危険率5%で属性間の意見傾向の相違があるといえることが分かった。国民の道路づくりに対する意見の傾向を把握するためには、最低限これらの全ての属性について統計的に有意な水準で属

性間の意見傾向の比較が可能な程度のサンプル数を確保することが必要である。クロス集計で得た知見をもとに必要な総サンプル数の算定を次式により行なったところ、2,000弱のサンプル数を確保できれば属性ごとの意見傾向の比較が可能である。ただし $\alpha=0.05$ 、 $d=0.01$ とした。

$$n_0 = \frac{t_{\alpha}^2 p(1-p)}{d^2}$$

n_0 :必要サンプル数 t_{α} :標準正規分布の $(1-\alpha/2)$ 分点

p :母比率 d :限界誤差

つぎにサンプル抽出の方法についての検討を行なった。中間とりまとめに寄せられた意見をテーマごとに都道府県単位でクラスター分析を行なったところ、図2に示されるように大都市、大都市近郊、その他という意見の地域性がある事が明らかになった。

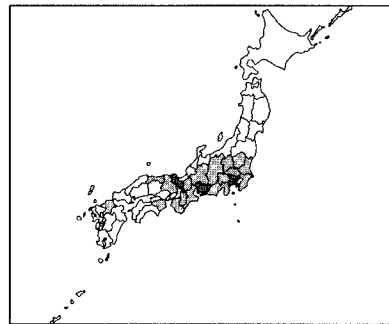


図2 クラスター分析による意見類似性の分析

国民意見の傾向を把握するためには、全国的に行なうのではなく意見の類似性を持つクラスターから少数の都道府県を選択しその中からサンプルを抽出する方法でも可能である。

5.おわりに

以上の分析より、国民の道路づくりに対する意見を把握するには①自由参加形式、②受益と負担の関係の明示、③大都市、その近郊、その他から合計で2,000程度のサンプルを確保、という方法で十分に可能であることが分かった。その他の検証結果は発表時に示したい。回答の方法については今後も考察が必要な事項である。

【参考文献】

- 1) 21世紀の生活とみちを考える委員会、キックオフ・レポート(1996)、中間とりまとめ(1997)