

高規格幹線道路整備計画への住民参画 ～能越自動車道(田鶴浜 IC～七尾 IC(仮))におけるPIの報告と考察～

金沢工業大学大学院 学生員 ○村元 陽介 国土交通省金沢河川国道事務所 清水将之
国土交通省金沢河川国道事務所 田中義太郎 金沢工業大学 正会員 中村一平

1. まえがき

近年、我が国における社会資本整備は、国民の事業に対する要望の多様化・複雑化を反映し、その実施形態に変化が起きている。その中でも、パブリック・インボルブメント(Public Involvement. 以下、PIとする)は、公共事業の計画策定に地域住民が直接参画するというものであり、事業への導入を試みる事業主体が増加している。しかし、住民との合意形成が十分とは言えず、結果的に利害に係わるトラブルが発生してしまう場合も少なくはない。以上を踏まえ、高規格幹線道路のルート検討としては全国で初めてPIが実施された能越自動車道整備計画に関して、報告と考察を行う。

2. 能越自動車道整備計画と検討区間の概要

能越自動車道は、石川県輪島市を起点として富山県砺波市に至る、延長約100kmの高規格幹線道路である。その中の、田鶴浜 IC～七尾 IC(区間約7km:石川県)は能越自動車道全線の中で唯一、ルートが未決定の区間であった(図-1)。これは、この地域には既に国道249号線が生活道路として存在しており、新規事業としてのこの区間の整備優先度が低かったためである。一方で、物流の効率化による地域の経済発達や、3大都市圏へのアクセス性の向上等を目的に、近年、地元より早期の事業着手が強く求められていた。そこで、国土交通省金沢河川国道事務所では、地域特有の事情を把握し、ルート選定に関する円滑な合意形成を図るためにPIを導入した。



図-1 検討区間(田鶴浜 IC～七尾 IC(仮))の概略図

3. PIによる住民参画の取り組みとその成果

3. 1 能越自動車道整備計画におけるPIの概要

能越自動車道田鶴浜 IC～七尾 IC(仮)(区間約7km)のルート選定に関するPI(以下、能越PIとする)では、住民参画の対象を主として石川県七尾市と同県鹿島郡田鶴浜町(現七尾市)の住民(合計約7万人)と想定し、実施期間は平成15年10月から平成16年6月までの約9ヶ月であった。また、住民参加会議をはじめとする、住民参画に関わる主要なプログラムは、七尾市内で実施された。

3. 2 住民参画の主な取り組み

一般に、PIにおけるトラブルの原因は、行政と住民、あるいは住民と住民の利害関係の対立や、共有すべき情報の周知不足に起因するものが多い。そこで、能越PIではそのような利害関係の対立や情報の周知不足を回避・緩和するために、以下のような取り組みを行った。

(1) 住民参加会議(みちづくり懇談会)

「みちづくり懇談会」は、実施期間(9ヶ月)の間に、合計6回開催された(写真-1)。開催場所は七尾市、各回における参加人数は、およそ120人であった。また、議事進行役に民間のフリーアナウンサーを起用していた。

初期(第1～2回)の懇談会にて、住民が自ら航空写真にルート案を書き込み、合計6つのルート案が発案された。その後の懇談会では、議事進行役が住民の発言毎に補足説明を求めるなど発言内容の確認を行いながら議事を進行し、一つのルート案への絞込みが検討された。



写真-1 みちづくり懇談会の様子

キーワード：能越自動車道 ルート選定 パブリック・インボルブメント みちづくり懇談会 合意形成

連絡先 〒921-8501 石川県石川郡野々市町扇が丘7-1 金沢工業大学環境・建築学部環境土木工学科 Tel. 076-248-1100

〒920-8648 石川県金沢市西念4-23-5 国土交通省金沢河川国道事務所調査第二課

Tel. 076-264-8800

(2) ワーキンググループ

能越 PI では、地域住民の代表者集団として8名からなるワーキンググループ(以下、WG とする)が結成された。WG は、懇談会で出された地域住民からの意見や要望を分析・集約し、その内容を住民総意の要望として事業主体に提示する役割を担った。

(3) 情報の周知に関する取り組み

能越 PI では、事業概要や懇談会報告を載せた「かわら版」を、地域住民および懇談会出席者全員に配布した(合計約 17 万部)。また、地元のラジオ局(メディア)を活用し、PI 実施の広報や懇談会の進捗報告を行った。その他、アンケートや地区別の説明会(タウンミーティング)、市(町)広報により情報提供が行われた。

3. 3 住民参画(取り組み)の成果

中期の懇談会にて A 案と C 案の2つに絞り込まれていたルート案は、最後の懇談会(第6回懇談会：平成16年6月開催)にて、C 案でまとめ、一定の合意に達した(図-2)。この C 案は、現道(国道249号線バイパス)の一部を活用する案である。C 案が A 案と比較して優れている点は、①七尾市街地や地元の観光地へのアクセス性、②事業費・事業期間、③移転家屋数、④自然環境への影響、等が挙げられる。平成17年4月現在、この能越自動車道田鶴浜 IC～七尾 IC は、都市計画に向けた概略設計を進めている段階にある。

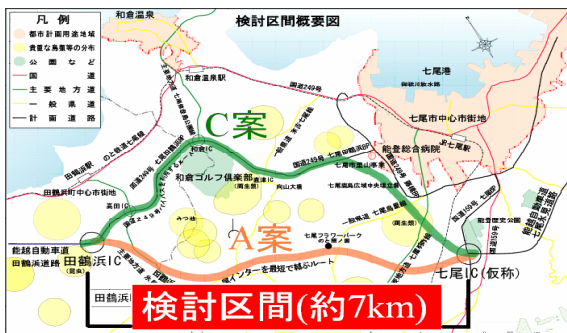


図-2 ルートC(バイパス利用)案の概略図

4. 能越 PI の特筆点

能越 PI に関して特筆すべき点は、①住民意見の尊重、②情報共有の徹底、③PI 全般に関する事項の3つに分類できる。①住民意見の尊重に関しては、国の直轄事業としては初の地域住民が全てのルート案を提案したPIであった点や、地域住民にとっては外部となる学識専門委員会を設置しなかった点等が挙げられる。また、②情報周知の徹底に関しては、ラジオ等の地元メディアと共同したことや、広報と伝達のための配布物を地域住民全戸へ

配布したこと等が挙げられる。さらに、③PI 全般に関する事項に関しては、検討区間の新規整備に対する反対意見が極少数であったこと、懇談会における議事進行役として、女性のフリーアナウンサーを起用したこと等が挙げられる。表-1 に、能越 PI の特筆点とその具体的な内容をまとめる。

表-1 能越 PI の特筆点とその具体的な内容

区分	内容
①住民意見の尊重	<ul style="list-style-type: none"> i 高規格幹線道路では全国で初めて地域住民が提案した PI 事業 ii 学識専門委員会の非設置 iii WG による意見集約機能
②情報共有の徹底	<ul style="list-style-type: none"> i 情報提供・収集の場の設置 ii ラジオ等による広報活動 iii 発行物の配布頻度の高さ
③PI 全般に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> i 事業自体の反対意見が極少数 ii フリーアナウンサー(女性)の起用 iii アンケート結果(各ルート案の支持者数)をあくまで議論の参考に留めたこと iv ルート案提案に当たっての、啓発活動の実施(目的の明確化)

5. 考察

能越 PI に関して総括すると、「利害と情報の共有に起因する合意形成の諸問題」が、確認出来なかったといえる。これは、懇談会や配布物を始めとする各 PI プロセスに十二分とも思える労力を当てていたためと考えられる。例えば、懇談会では司会に学識経験者や行政ではなく女性アナウンサーを起用するなどして、発言に伴う住民の心理的負担の軽減に配慮していたことなどが挙げられる。また、事業自体に対する反対者が極少数であったという点に関しては、全線供用に伴う経済効果に対する地域住民の期待(関心)が高かったためであると考えられる。

6. あとがき

合意形成の円滑化と公共事業紛争の回避という点で、PI は最も合理的な手法であると考えられる傾向にある。しかし、利害対立や行政不信等を招き、結論が得られない場合もありえる。それらを踏まえ、住民意見の尊重、情報共有等に十分に留意した上で、高規格幹線道路のような巻き込む住民の数(対象人数)が多い事業に PI を導入すれば、その効果は高いものになると期待できる。

【参考文献】 国土交通省金沢河川・国道事務所ホームページ：<http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/>