

道路PIの期間・実施手法に関する調査

国土技術政策総合研究所道路環境研究室 曾根真理、足立文玄、並河良治

1. はじめに

道路におけるPIは近年急速に進歩している。平成14年8月に道路事業における市民参画の指針として“市民参加型道路計画プロセスのガイドライン”が策定された。平成15年6月には国土交通省所管の公共事業全般を対象とした指針として“国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン”(以下、構想段階住民参加ガイドライン)が策定された。平成17年9月には道路事業における市民参画及び構想段階評価の指針として“構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン”が策定された。

平成19年3月には、環境省内に設置した戦略的環境アセスメント総合研究会から“戦略的環境アセスメント導入ガイドライン”が発表された。国土交通省は現在、戦略的環境アセスメントの導入を視野に入れ、“構想段階住民参加ガイドライン”の改正を検討している。

本稿は、構想段階住民参加ガイドラインの検討にあたって、道路のPIの現状について調査した結果を報告するものである。

2. PI事例分析

国土交通省のHPなどから事例収集を行った。その結果、PI等が終了している事例：19事例、PI等が進捗中の事例：9事例であった。

(1) PI実施期間

PI等実施事例の28事業について、PI等実施時期を整理した。その結果を表1に示す。

PIガイドラインによると、「計画検討の発議をしてから概略計画の案を策定するまでに、6ヶ月～18ヶ月程度をかけている例が多く見られる。」とされている。今回の事例調査の結果は、PI等が終了した19事業のうち、1年以内でPI等が終了した事業は9事業、2年以内で終了した事業は5事業でありガイドライン通りの状況である。

一方、PIは環境影響評価を実施する前に行われることから、道路計画の具体的な内容が環境影響評価より先に出されることになる。その結果、今まで環境影響評価で事業の内容まで議論されていたことが基本的になくなり、より環境影響評価の手続きがスムーズに進むものと考えられる。しかし、現在PIが終了した事業で環境影響評価の評価書の縦覧が終了している事業がないことから、これについては、今後比較等を行うことが必要になるものと考えられる。

表1 PI実施期間

	地整名	路線名	期間	
			着手	完了
1	北海道	道央圏連絡道路	H15.11	H16.3
2	北海道	旭川・紋別自動車道	H16.8	H17.2
3	東北	三陸縦貫自動車道	H16.1	H16.8
4	東北	東北中央自動車道	H17.9	H18.5
5	東北	一般国道7号	H14.10	H17.3
6	東北	一般国道13号	H17.8	(H18年度)
7	関東	東京外かく環状道路	H14.6	未定
8	関東	新山梨環状道路	H11.8	H17.2
9	関東	新山梨環状道路	H17.5	H18.6
10	関東	横浜環状道路	H15.6	H17.8
11	関東	一般国道16号	H13.7	(H19年度)
12	関東	一般国道50号	H14.9	(H18年度)
13	関東	一般国道299号	H16.12	(H18年度)
14	関東	一般国道51号	H17.1	(H18年度)
15	北陸	一般国道116号	H14	(H18年度)
16	北陸	富山高山連絡道路	H13.3	(H18年度)
17	北陸	能越自動車道	H15.10	H16.7
18	中部	静岡東西道路	H13.10	H17.7
19	中部	伊豆縦貫自動車道	H16.4	H16.12
20	近畿	京奈和自動車道	H14.9	H15.10
21	近畿	大阪湾岸道路	H15.11	H17.1
22	近畿	淀川左岸線	H16.3	H18.7
23	中国	一般国道9号	H14.8	H15.12
24	中国	一般国道185号	H17.8	H18.3
25	四国	四国横断自動車道	H15.5	H16.3
26	九州	一般国道57号	H16.3	H17.12
27	九州	一般国道10号	H16.3	(H17年度)
28	九州	佐賀唐津道路	H17.2	H17.12

(2) PI 等事例の実施内容

PI 等事例の実施内容について、県若しくは国土交通省の事務所のホームページで得られる情報をもとに整理し、集計したものが表 2 である。

PI において、市民等への情報提供は広報資料、ホームページ、メディア等を通して行うことが多いことが分かる。一方、市民からの意見把握はアンケートが中心となっている。数は少ないがフォーラムやシンポジウム開催、地元イベントでPRしている例もある。また、最近では、オープンハウスやワークショップ等を開いて市民が自由に出入りできて、常駐している職員等に気軽に意見交換ができる場を設けることも多くなっている。その他としては、住民が中心となり PI を進めている事業（一般国道 116 号吉田道路：新潟国道事務所）、第三者機関とは別に住民が独自に検討組織を設立している事業（能越自動車道：金沢河川国道事務所）などがある。

表 2 PI 実施内容

目 的	手 法	事業数
市民等への情報提供	広報資料（ニュースレター等も含む）	22
	ホームページ	24
	メディア（新聞、テレビ、ラジオ等）	24
	インフォメーションセンター	4
市民からの意見把握	アンケート	24
	ヒアリング（地元組織、首長等）	8
	FAX、フリーダイヤル、Eメール	13
市民等への情報提供 ＋ 市民からの意見把握	オープンハウス	8
	ワークショップ	3
	説明会、公聴会、懇談会等	15
	フォーラム	1
	シンポジウム	1
	座談会	1
	地元イベント参加	3

(3) PI 等に要する費用等に関する整理・検討

事例のうち 3 事業を抽出し、PI の運営・実施に要した費用についてヒアリングを実施した。その結果、事例 A は 4 千万円、事例 B が 8 千万円、事例 C が約 5 百万円であった。事例 B が最も費用が掛かっているが、そのほとんどがニュースレターの印刷費であった。ニュースレターは長期間にわたって発行することにより効果が得られることから、ニュースレターの費用は、ニュースレターの内容を凝ったものにするのか、配布する地域が狭いか広いか、さらには、どれ程の頻度で発行するかによって、費用の掛かり方は大きく変わってくるものと考えられる。

また、説明会やオープンハウス等の情報提供の場を設ける場合には、会場の規模、パネルの内容等により、費用の掛かり方が変わってくるものと考えられる。一方、意見把握で最も多いのはアンケートであるが、これは 3 事例で見ると、説明会やオープンハウスでアンケート用紙を用意して、その場で回収する方法が最も費用が掛かっていない。郵送による方式は、多数の意見を収集できる可能性はあるが発送数・回収数が多くなると費用が増大する。フリーダイヤルを設置は、更に経費がかかるものと考えられる。

3. 今後の課題

PI の期間、内容、費用が把握できた。今後の課題として以下が考えられる。

- ・ 事業計画の決定までに要する期間については、今後 PI を行うことにより、環境影響評価の期間がどのように変わるかを把握する必要があるものと考えられる。
- ・ PI の内容については、現在では事業者等が手探りで行っていることが多いことから、これらの手法がスムーズに行われているか実態把握を行う必要があるものと考えられる。
- ・ PI の費用については、ヒアリングを行うことにより内容を詳細にしていく必要がある。

国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室

〒305-0804 茨城県つくば市旭 1 番地 電話：029-864-2606 Fax：029-864-7183 e-mail:dokan@nilim.go.jp