

構想段階 P I を踏まえた道路計画の実施例

(株) オリエンタルコンサルタンツ 正会員 ○橋元 健二
 (株) オリエンタルコンサルタンツ 正会員 藏下 一幸

1. はじめに

道路計画は、道路網計画（構想段階）→路線計画（構想・計画段階）→環境影響評価・都市計画決定（計画段階）→整備段階（工事・供用段階）のプロセスで決定される。環境影響評価・都市計画決定等の計画段階においては、市民への情報提供や意見聴衆が制度化されているが、構想段階においては合意形成の方法やそのための手続きが確立されていない。このため、計画段階に利害調整と計画の必要性の議論が混在し合意形成が困難となり、事業の紛糾や長期化を招く例が存在する。これを解決するためには、以下のことが重要となる。

- ① 道路計画での公益性の判断と利害調整とを明確に区分した段階的な進め方を構築する。
- ② 計画プロセスの透明性、客観性、公平性を確保するため、構想段階における P I（計画の初期段階から P I）の導入を図る。

本稿は、筆者の実施例をもとに従来型の道路計画と構想段階 P I を導入した道路計画の違いについて報告する。

2. 従来の道路計画と構想段階 P I を導入した計画の相違点

道路事業フロー（図1）に示すように、構想段階 P I は道路事業全体の初期段階で実施される。具体には P I 意見を踏まえ、道路計画を行うための設計条件及び基本方針を策定し、ルート検討範囲の設定及びインターチェンジ設置検討範囲の決定等に反映することになる。P I を導入する計画の場合、従来型と違い情報収集や計画を立案する段階で違いがあった。（表1）

表1 従来型の道路計画との相違点

項目	従来の道路計画	P I 導入の道路計画
情報収集	<ul style="list-style-type: none"> ・地形図 ・航空写真 ・既存文献資料 ・交通調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の課題 ・住民からの提供情報 ・道路利用者の意見
ルート検討範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境、生活環境 ・主要なコントロールポイント 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的なコントロールポイント
インターチェンジ設置位置	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市、観光拠点 ・地形条件 ・設置間隔 ・交通結節点 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院に近い(利便性) ・周辺地域へのアクセス性 ・IC名称
計画決定	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果（事業費） ・沿道環境、自然環境 ・施工性、事業性 	<ul style="list-style-type: none"> ・P I 意見を反映

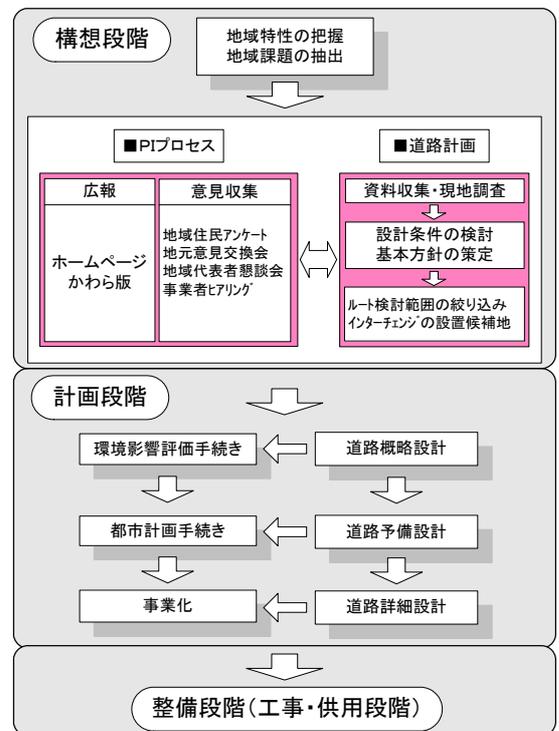


図1 道路事業フロー

3. 構想段階 P I の導入効果

従来型の道路計画では、地域住民が道路計画を確認できる機会は、環境影響評価・都市計画段階その後の地元説明会等に限られていた。この段階では、ルートや道路構造の熟度が高く、計画プロセスの透明性や客観性を確保できたとはいえない面があった。P I の導入により、地域住民アンケート等による意見収集やホームページなどによる広報活動を通して、①地域の課題点・解題点や地元要望の把握、②きめ細かいコントロールポイントの把握、③地域が望み受け入れられる道路計画の立案が可能となり、道路計画を事業者と地域住民との双方向で実施することで、合意形成という効果が期待できる。

キーワード パブリックインボルブメント、住民参加型、構想段階 P I、道路計画

連絡先 〒812-0011 福岡市博多区博多駅前3-2-8 (株) オリエンタルコンサルタンツ TEL 092-411-6209

4. 収集した意見の反映方法

収集した意見を「ルート検討の絞り込みに関する情報」「インターチェンジに関する情報」に集約・整理し、図上にプロットしたものを作成し道路計画に反映した。(図2は概念図)

集約した情報を項目及びエリア毎にコンパクトにまとめ、視覚的に理解しやすい図面とし、広報資料として活用した。

アンケート票数は「特に意見の多かった情報」「意見のあった情報」「その他の自由意見(少数意見)」に分類し、多数意見だけでなく、少数意見に対しても配慮した道路計画となるように留意した。

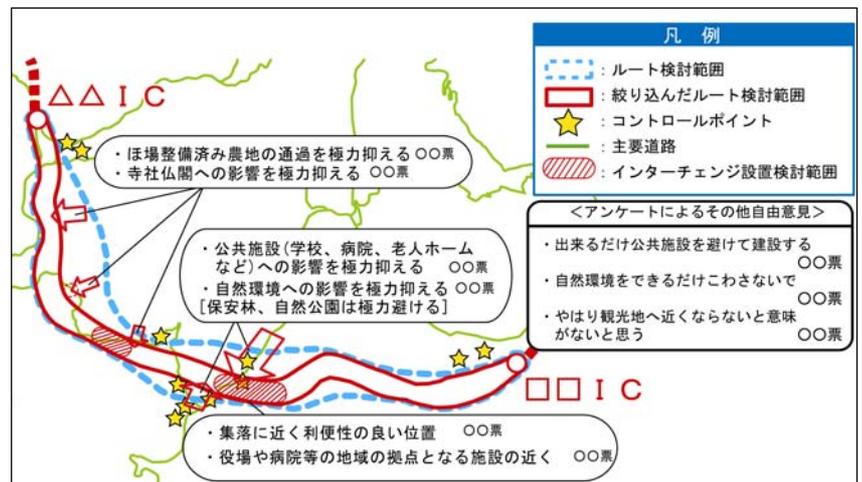


図2 集約した意見の反映(概念図)

5. 構想段階以降のP I意見の反映

P Iで収集した道路計画に対する意見は、具体的なルートや道路構造の検討で対処すべき要望も多くあった。

そこで、道路計画に対する意見を「ルート検討範囲に関する配慮事項」と「インターチェンジの検討に関する配慮事項」に分け、配慮する段階を「構想段階P I」の他、「環境影響評価」、「具体的なルート・構造検討」の3段階に分類し、構想段階以降も継続的に住民意見を反映できるように工夫を行った。(表2)

表2 道路計画に対する意見の配慮する段階

P Iで収集した道路計画に対する意見	住民意見を配慮する段階		
	構想段階P I	環境影響評価段階	具体的なルート・構造検討段階
ルート検討範囲に関する配慮事項			
1) 生活環境への影響を極力抑える	○	○	○
2) 自然環境への影響を極力抑える	○	○	○
3) 公共施設(学校、病院、老人ホームなど)への影響を極力抑える	○	○	○
4) 市街地や集落の分断を極力避ける	○	-	○
5) 寺社仏閣への影響を極力抑える	○	-	○
6) ほ場整備済み農地の通過を極力抑える	○	-	○
7) 自由意見 ・ 早く作ってほしい ・ あまり費用をかけないで欲しい	○	-	○
インターチェンジの検討に関する配慮事項			
1) 集落に近く利便性の良い位置	○	-	○
2) 観光地へのアクセスが良い位置	○	-	○
3) 役場や病院等の地域の拠点となる施設の近く	○	-	○

6. おわりに

構想段階P Iの実施により、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で、より環境影響評価の手続きがスムーズに進むことが期待されている。P I活動は「構想段階」から「計画段階」さらには、「維持管理段階」の住民参加など、道路計画全体の各段階で実施されることで、地域住民と一体となった道路整備が期待され重要性も増している。一方で、構想段階P Iはガイドラインに基づき実施されたが、全国的な事例も30数例程度と少なく個別事情もあり、P Iの実施内容については手探りで試行錯誤しながら進められた。また、多数意見の重み付け、相反する意見や少数意見の対応方法等、道路計画にP Iを導入する難しい側面も感じた。

以上の点から今後の課題を列記すると、

- ① これまでの構想段階P Iの実施結果を分析・評価・公表しガイドラインの見直しを行う。
- ② 環境影響評価や都市計画手続きと同様に、法的な制度化を検討する。
- ③ 構想段階以降も地域住民に対する情報提供を定期的実施する。
- ④ P Iに携わる行政担当者やコンサルタント、設計技術者等の人材育成を行う。

参考文献

- 1) 平成19年度全国大会第62回年次学術講演会 道路P Iの期間・実施手法に関する調査