

交通バリアフリー基本構想のパブリックコメントに関する研究*

Research on Procedure of Public Comment for Transportation Barrier-free Basic Concept*

鈴木義康**・松村暢彦***

By Yoshiyasu SUZUKI**・Nobuhiko MATSUMURA***

1. はじめに

平成12年11月に、交通バリアフリー法（通称）が施行されて以来、全国で特定旅客施設（1日の平均利用者が5,000人以上）を有する市町村を中心に、着実に交通バリアフリー基本構想づくりが着実に進められている。¹⁾

交通バリアフリー基本構想策定段階においては、高齢者、身体障害者等の当事者の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要であり、交通バリアフリー法第3条第1項の規定に基づき定められた「移動円滑化の促進に関する基本方針」の中では、高齢者・身体障害者等の意見の反映について、「公共交通機関を利用する当事者である高齢者、身体障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分に反映されるよう努めること」が定められている。

このような中、市町村における交通バリアフリー基本構想づくりにおいては、委員会やワークショップ手法による市民参加の取り組みとともに、より幅広い市民からの意見を反映させるためのパブリックコメントが一般化してきている。前者の市民参加のワークショップ等の取り組みについては研究が徐々に増え、書籍等も出版されてきているが、後者のパブリックコメントについてはそれを対象とした事例報告や研究発表がないように思われる。また、パブリッ

クコメントについては、その役割に対する期待は高いと考えられるが、交通バリアフリー分野においては、時間とコストの割にあまり意見が寄せられない等の問題が見受けられる。

本論文は、枚方市の交通バリアフリー基本構想づくりを事例として、その期間中に市民に対してアンケートを実施することにより、パブリックコメントの実態と課題を明らかにするとともに、市民の交通バリアフリーに対する認知度、関心度などを切り口として、今後のパブリックコメントのあり方について考察を行ったものである。

2. パブリックコメントの位置づけと実態

(1) パブリックコメントの位置づけ

パブリックコメントとは、行政機関による規制の設定・改廃にあたり、原案を公表して事前に国民から意見や情報提供を求める制度と定義される。²⁾ 我が国においては平成11年度から導入され全省庁に適用された。行政機関は原案をホームページ等で公表し、1ヶ月程度の期間に国民や事業者からの意見・情報を集め、それに対する行政機関の考え方を公表したうえで、最終的な意思決定を行う。交通バリアフリー基本構想策定段階においても、この手続きに倣って、パブリックコメントが実施されている。

交通バリアフリー基本構想の意思決定過程における参加の形態としては、審議会・委員会、ワークショップ、市民フォーラム・シンポジウムなどの直接的な参加と、アンケート・パブリックコメントなどの間接的な参加の形態に大きく分けられる（表1）。交通バリアフリー基本構想策定段階においては、より直接的な意見反映を図るために前者による市民参加を進める一方で、より多くの市民ニーズや意見を聴取するために、後者の間接的な手法が取られるこ

*キーワード：計画手法論、地区交通計画、意識調査分析

**正員、工修、株式会社 日建設計 開発・計画部門

(〒541-8528 大阪市中央区高麗橋4-6-2、

TEL06-6203-2361 FAX06-6203-2361)

***正員、工博、大阪大学大学院工学研究科専攻

(吹田市山田丘2-1、TEL06-6879-4079、

FAX06-6879-7612)

とが一般的となっている。

表1 参加の形態

| 参加の形態 | 手 法 | 規模・人数 |
|-------|---|-----------|
| 直接的参加 | ・審議会、委員会 ・ワークショップ ・市民フォーラム ・シンポジウム 等 | 小(少) ↓ |
| 間接的参加 | ・アンケート ・パブリックコメント 等 | 大(多) |

(2) パブリックコメントの実態

交通バリアフリー基本構想策定におけるパブリックコメントに関する全国的なデータはおそらく存在しないと思われるため、関西のいくつかの都市で実施された事例を整理したものを表2に示す³⁾。

関西の事例を見る限り、情報公開の方法については、インターネット(HP)上での公開、市役所等の公共施設における閲覧が一般的である。この他、広報誌への掲載やCATVの利用など自治体により様々な工夫が行われているものの、全般的に都市の人口に比べて意見の数が少ないと思われる。大きな都市ほど件数が多い傾向がみられるが、京都市のよ

うに同じ方法でパブリックコメントを実施しても対象地区によって意見の数に大きな差が出ている事例もある。また、特にインターネットを利用した電子メールによる意見が少ない。今回、事例対象とした枚方市においては、40万人都市で意見の数が10件(24名)という結果となり、効果的な意見募集とは言い難い⁴⁾。

3. 枚方市民へのアンケート実施と結果概要

(1) アンケートの内容

パブリックコメントの実態を探るために、基本構想づくりを進めている枚方市において、市民1,500人を対象に以下の内容についてのアンケートを配布し、286人からの回答を得た。

- 個人属性(性別、年齢、障害の有無など)
 - 交通バリアフリーの取組みに対する認知度など
 - 交通バリアフリーへの関心度など
 - 案内・介助に対する意識・行動意図など
- アンケート結果の概要を以降に示す。

表2 パブリックコメントの実施事例

| 都 市 | 時 期 (期間) | 公表方法 (情報媒体) | 意見の数 (人数) | 人口 | 備 考 |
|-------|---------------------|--|--------------------|--------|--|
| 堺市 | 平成13年度 (約1ヶ月) | ・広報誌 ・インターネット(HP) ・閲覧資料の据置 ・団体等への依頼文書 郵送 | 158件 | 約80万人 | 電子メールは数件。 |
| | 平成14年度 (約1ヶ月) | | 71件 | | |
| | 平成15年度 (約1ヶ月) | | 51件 | | |
| 京都市 | 平成15年度 Y地区(約1ヶ月) | ・駅・公共施設等でのリーフレット留置 ・インターネット(HP) ・閲覧資料の据置 ・団体等へ依頼文郵送 | 108件 (38名) | 約65万人 | リーフレットはハガキ付き。点字リーフレットも作成。 電子メールは6件(4名)。 |
| | 平成15年度 K地区(約1ヶ月) | | 16件 (7名) | | |
| 大阪市 | 平成15年度 (約1ヶ月) | ・インターネット(HP) ・閲覧資料の据置 | 292件 (113名・2団体) | 約260万人 | |
| 姫路市 | 平成14年度 (約1ヶ月) | ・インターネット(HP) ・閲覧資料の据置 ・団体等へ依頼文郵送 | 15件 (6名) | 約48万人 | |
| 近江八幡市 | 平成15年度 (約1ヶ月) | ・広報誌 ・CATV ・閲覧資料の据置 ・インターネット(HP) | 6件 (3名) | 約7万人 | 電子メールは0件。 |
| 藤井寺市 | 平成15年度 (約2週間) | ・インターネット(HP) ・閲覧資料の据置 | 27件(10名) | 約7万人 | 電子メールは0件。 |
| 枚方市 | 平成16年度 (約1ヶ月) | ・インターネット(HP) ・閲覧資料の据置 | 10件(24名) | 約40万人 | 電子メールは6件。 |

(2) 個人属性

アンケート回答者の個人属性を図1に示す。

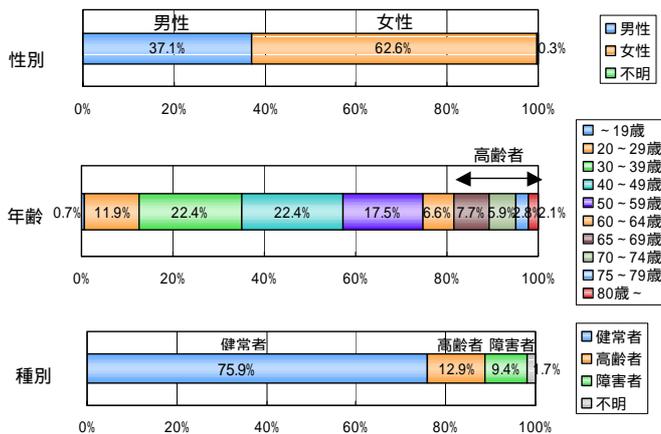


図1 個人属性

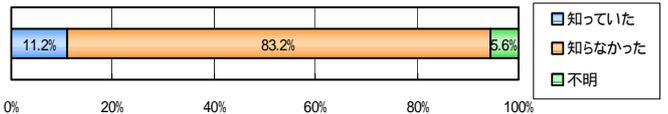
(3) 交通バリアフリーの取組みの認知度

交通バリアフリー基本構想づくりの認知度については、約1割程度とかなり低い。また、基本構想の取り組みを知りながらもパブリックコメント実施を認知していたのはそのうちの2割に満たない。

(4) 交通バリアフリーへの関心度

基本構想づくり等の認知度は低い一方、市民の交通バリアフリーへの関心度は高い。特に、駅や道路のバリアフリー化整備への関心が高い。

交通バリアフリー基本構想づくりの取り組みの認知度



パブリックコメント実施の認知度

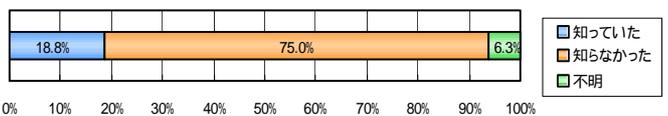
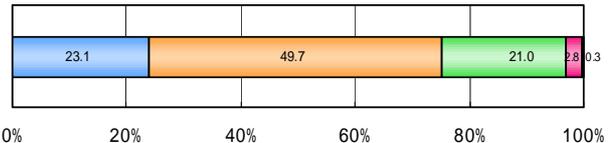
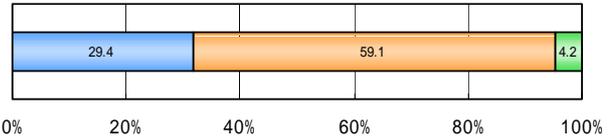


図2 交通バリアフリーの認知度

「交通バリアフリー基本構想づくり」への関心



「駅や道路のバリアフリー化の整備」への関心



「心のバリアフリーの推進」への関心

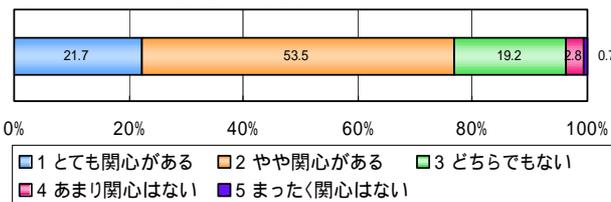


図3 交通バリアフリーへの関心

表3 相関係数行列

| | 手助け意識 | 手助け実践 | 構想認知 | インターネット利用 | パブコメ認知 | 構想関心 | 駅道路関心 | 心関心 |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 性別 | -0.093 | -0.193 ** | -0.017 | 0.147 | -0.043 | 0.024 | -0.023 | -0.062 |
| 年齢 | -0.176 ** | 0.047 | -0.152 * | 0.553 ** | -0.042 | -0.204 ** | -0.213 ** | -0.198 ** |
| 障害の有無 | 0.128 * | 0.036 | 0.137 * | -0.290 * | 0.105 | 0.109 | 0.101 | 0.124 * |
| 補装具使用の有無 | 0.028 | 0.046 | -0.028 | 0.024 | 0.085 | 0.047 | 0.028 | 0.094 |
| 身近に要介助者の有無 | 0.067 | 0.162 ** | 0.155 * | 0.095 | 0.047 | 0.050 | 0.057 | 0.093 |
| 障害者や高齢者は困っていると思う | 0.082 | 0.170 ** | -0.001 | 0.256 * | 0.093 | 0.239 ** | 0.212 ** | 0.185 ** |
| 手助けを必要としていると思う | 0.171 ** | 0.204 ** | -0.076 | 0.145 | -0.007 | 0.249 ** | 0.250 ** | 0.191 ** |
| 手助するのは自分の責任だと思う | 0.432 ** | 0.422 ** | 0.066 | 0.102 | 0.122 | 0.003 | 0.049 | 0.170 ** |
| 困っている人を手助けすべきだと思う | 0.415 ** | 0.284 ** | -0.157 ** | 0.090 | 0.049 | 0.106 | 0.080 | 0.148 * |
| 困っている人を手助けしようと思う | 0.582 ** | 0.466 ** | -0.021 | -0.026 | 0.070 | 0.181 ** | 0.169 ** | 0.285 ** |
| 手助けするのに戸惑いがある | -0.218 ** | -0.419 ** | -0.019 | 0.034 | -0.186 * | -0.011 | -0.022 | -0.029 |
| 困っている人を手助けしよう意識している | 1.000 | 0.540 ** | 0.087 | -0.246 * | 0.056 | 0.193 ** | 0.156 ** | 0.261 ** |
| いつも困っている人を手助けしている | 0.540 ** | 1.000 | 0.146 * | 0.063 | 0.166 * | 0.109 | 0.146 * | 0.204 ** |
| 基本構想づくりの取り組みの認知 | 0.087 | 0.146 * | 1.000 | 0.121 | 0.378 ** | 0.048 | 0.058 | 0.134 * |
| インターネットの利用 | -0.246 * | 0.063 | 0.121 | 1.000 | 0.219 | -0.053 | -0.047 | 0.043 |
| パブリックコメントの認知 | 0.056 | 0.166 * | 0.378 ** | 0.219 | 1.000 | 0.065 | 0.047 | 0.121 |
| 交通バリアフリー基本構想づくりへの関心 | 0.193 ** | 0.109 | 0.048 | -0.053 | 0.065 | 1.000 | 0.748 ** | 0.502 ** |
| 駅や道路のバリアフリー化への関心 | 0.156 ** | 0.146 * | 0.058 | -0.047 | 0.047 | 0.748 ** | 1.000 | 0.534 ** |
| 心のバリアフリー推進への関心 | 0.261 ** | 0.204 ** | 0.134 * | 0.043 | 0.121 | 0.502 ** | 0.534 ** | 1.000 |

**：相関係数は1%水準で有意(両側)。

*：相関係数は5%水準で有意(両側)。

(5) 案内・介助に対する意識・行動意図

また、市民の案内・介助に対する意識・行動意図についても高い傾向が伺える。

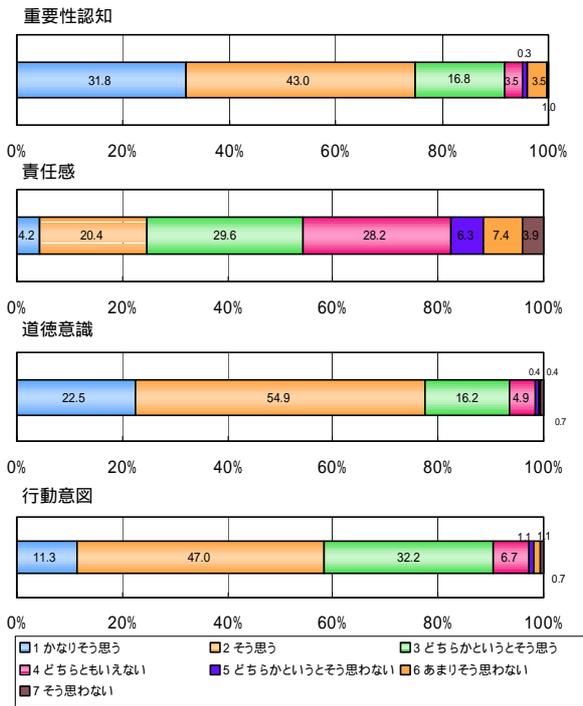


図4 案内・介助に対する意識・行動意図

(6) 設問間の相関関係

アンケートの各設問間の関係性を調べるために、相関係数を算出した。相関係数行列を表3に示す。その結果から以下のことが考察される。

- ・年齢が高い人程、障害を有する人程、基本構想の認知度は高く、また、交通バリアフリーへの関心が高い傾向にある。また、自らが高齢者・障害者でなくても、身近に移動時に介助を必要とする人がいるほど、基本構想の認知度は高い。
- ・手助けを意識している、実際に手助けを行っている人は、交通バリアフリーへの関心が高く、基本構想等の取組みの認知も高い傾向にある。
- ・交通バリアフリーへの関心と基本構想・パブリックコメントの取組みの認知との間には強い相関はみられない。ただ、心のバリアフリーへの関心と基本構想の認知との間に弱い相関が認められる。
- ・交通バリアフリーへの関心度と案内・介助に対する意識・行動意図の間に相関がみられる。特に、心のバリアフリーへの関心が広く影響している。
- ・基本構想、駅・道路のバリアフリー化整備、心のバリアフリーへの関心は相互に強い相関があるが、

特に基本構想と駅・道路のバリアフリー化整備との間に強い相関が見られる。

4 . 今後のパブリックコメントのあり方について

今回のアンケート結果から、交通バリアフリー基本構想づくりの取組みに対する市民の認知度は低く、それがパブリックコメントの応募意見が少ない原因と考えられる。一方、交通バリアフリーに対する市民の関心はかなり高い。これは“一部の市民のみが関心が高く取組みに積極的であり、その他の多数の市民は無関心層ではないか”という仮説は否定できる結果を示す。パブリックコメントを行う場合、認知する興味を持つ 応募するという流れとなるが、そのためには 情報提供、 啓発、 機会の提供が重要である。今回のアンケート結果からは特に

情報提供と 機会の提供の必要性が示唆される。したがって、これらの関心・意識の高い市民への情報発信・コミュニケーションの充実とともに、説明会・ワークショップ・シンポジウム等の積極的な開催やパブリックコメントの応募手段の充実等による機会の提供を進めていくことが重要である。

また、パブリックコメント自体を現在のような一過性・一方向の意見募集という形態でなく、例えばモニター制度の導入等によって、中長期間、双方化を指向していく方向や、あるいは、全市的な市民フォーラムなどの討議デモクラシー⁵⁾を進めていく方向も考えられよう。

参考文献

- 1) 交通バリアフリー法に基づく基本構想の受理状況 (H16.6末現在), 国土交通省HP, 2005.4
- 2) 現代用語の基礎知識 2004, 自由国民社, 2004.1
- 3) 鈴木・児玉: 交通バリアフリー基本構想のパブリックコメントに関する一考察, 第7回日本福祉のまちづくり学会全国大会講演集, 2004.7
- 4) 交通バリアフリー基本構想策定調査報告書, 枚方市, 2005.3
- 5) 篠原一: 市民の政治学, 岩波新書, 2004.1