

# 知床における協働型インフラ・マネジメントの試み

## - 今後の道路計画・整備・運用の決定プロセス - \*

Implementation of Collaborative Infrastructure Management in Shiretoko Area \*

- Future decision-making process of road planning, improvement and operation -

高橋 清\*\*・三条 光司\*\*\*・澤 充隆\*\*\*\*・中村仁紀\*\*\*\*\*・家田 仁\*\*\*\*\*

By Kiyoshi TAKAHASHI\*\*, Kouji SANJOU\*\*\*, Mitsutaka SAWA\*\*\*\*, Kiminori NAKAMURA\*\*\*\*\*, Hitoshi IEEDA\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

北海道における協働型インフラ・マネジメントの取り組みの一環として、世界自然遺産に指定された知床（国道 334号斜里～ウトロ間）を対象地域にワークショップが実施された。道路ユーザー代表として地域住民を募ったワークショップでは、学識者・道路管理者らが一同にテーブルを囲み、道路に係わる資源・問題、道路の役割・高めた性能などについて議論を重ねた。その結果、今後の道路整備のあり方やその使い方の方向性などをとりまとめた“基本プラン”の合意に至った。

本稿では、意見収集から基本プランの策定に至る一連のワークショップの経緯について報告するとともに、今後の道路計画・整備・運用の決定プロセスの展開について考察することを目的とする。

### 2. 協働型インフラ・マネジメントにおける基本プラン策定とWSの役割

協働型インフラ・マネジメント手法では、施設の管理者と利用者や一般国民あるいは関係する官民の諸機関の間で行われる透明性の高い協働的な活動が核となる。しかし、従来型の活動は、施設管理者の本来的な業務の中核に結びつくというより、むしろ広報活動の一部つまりアドホックなものとして捉えられる傾向が強かった<sup>1)</sup>。今回実施された知床WSの母体となる北海道における協働型インフラ・マネジメントは、基本プランを地域・ユーザーと協働で検討したことに大きな意義がある。今回検討された基本プランは、路線の役割、路線の求められる性能、問題マップ、資源マップ、整備・運用メニュー、目標スケジュール、から構成されるものであり、その策定プロセスを図-1に示す。

では、今回の手法はこれまでのPIとどこがどれほど異なるのか。それは、「具体的なニーズと問題の発見とその共有」はもとより、WS参加者が一部限定的な箇所

\*、keywords 協働型インフラ・マネジメント、ワークショップ  
 \*\*、正員、工博、北見工業大学（北見市公園町 165 TEL 0157-26-9602, FAX 0157-26-9502）

\*\*\*、正員、国土交通省北海道開発局網走開発建設部

\*\*\*\*、正員、(株)ドーコン 交通部

\*\*\*\*\*、フェロー、工博、東京大学大学院

の詳細デザインの工夫に議論を集中させることなく、常に地域が目指す方向性（地域戦略）を意識させながら議論を進められたこと（「総合性と創意工夫」）であり、最終的な基本プランでは、実現に向けたスケジュールについては官民の間で確認され役割分担まで議論ができた（「利用者和管理者の融合」）こと（表-1）など、新たな協働型マネジメントの雛形となったと考える。

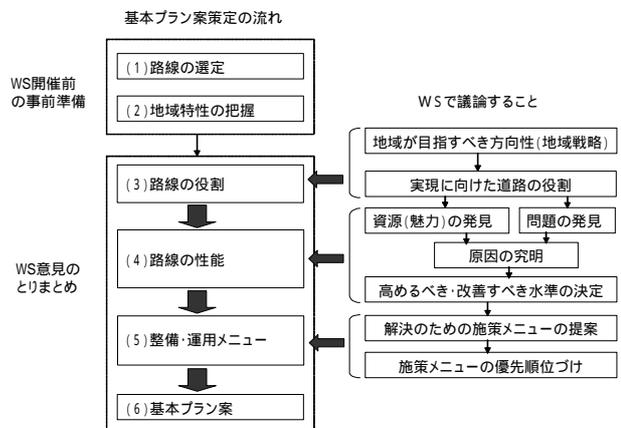


図-1 基本プランの策定とWSの関連

表-1 検討された基本プラン案

テーマ	すぐに実現	詳細検討後実現	実現に向けて検討	検討方向
<b>(テーマ1)</b> 車を停めて知床を実感できるように	バージング オンコン周辺 峰浜ドライブイン跡地	社会実験 社会実験の結果を反映させるメニュー 地域戦略 地域戦略	実現に向けて検討	検討方向
	冬期凍結対策 峰浜地区の歩行者動線 安全快適に走れるように	詳細検討後実現	実現に向けて検討	検討方向

### 3. 知床WSの運営と得られた知見

#### (1) WSのメンバーの選定

今回のWS参加メンバーは、地域の有識者7名、学識経験者2名、道路管理者3～4名の通常合計12～13名（女性1名含む）で構成された。

道路利用者を代表する地域の有識者には、地域を熟知し、道路インフラに関して問題意識が高く、常に地

域戦略を意識しながら個別の議論が可能であることを期待し、当該地域においてシーニックバイウェイ活動に熱心な有識者等を中心に選定した。道路管理者には検討対象区間の豊富な知識と、かつ、一定の範囲内で検討事項に対し判断が可能である対象区間の道路管理者が参加した。さらに今回のWSは制度設計に向けた取組みの一環という位置づけであり、担当する部署もメンバーとなった。

今回のWSには2名の学識経験者が参加し、議論のとりまとめ役としてコーディネーターに地元の学識経験者、広く道路計画、都市計画の専門的観点からのアドバイザーとして北海道外の学識経験者が参加した。

## (2) WSの検討内容と議論運営のスケジュールリング

WSは合計4回実施し、基本プランの策定を行った。議論のプロセスは図-1に示しているものの、各回のWSの作業を意見収集フェーズ、認識共有フェーズ、検討フェーズ、意思決定フェーズの段階に大別すると、図-2に示すように、常に地域戦略を意識しながら求められる役割、性能、整備運用の工夫について議論し、論点のウェイトを少しずつ移動させながら基本プランの検討を実施した。

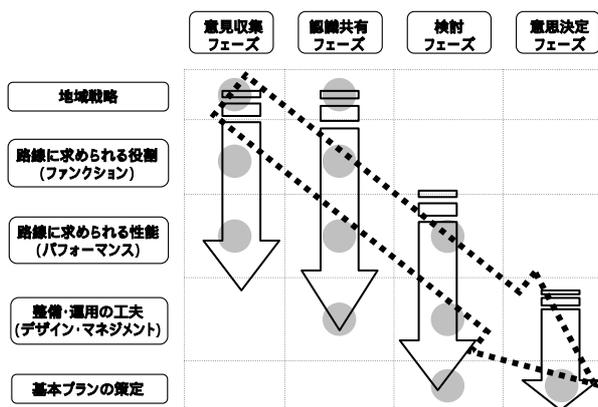


図-2 WSの検討プロセス

WSの参加者には事前に議論の主旨を説明し、地域戦略や道路の問題、課題についてマップにまとめておくなど、議論が円滑に進むための作業も実施しながらWSでの議論の質を高めるとともに、円滑な運営を行うことを心がけた。従来型のWSのシナリオや議論の決着点を事前に相談しておくことも有益であるが、協働型WSでは、参加者間において具体的なニーズと問題点を共有するため、適切な情報提供と共同作業を通して、相互の知識を共有することで、一歩ずつ前進していくというスケジュール感が必要であると思われる。また、地域の特徴を肌で実感するためにも、季節を変えた時期に開催したことも有効であった。

## (3) WS運営上のコミュニケーションツール

限られた回数でのWS開催では、主催側と参加者および参加者間で行われる質の高いコミュニケーションが必要である。その際、WSの主催者として評価される尺度は、WS参加者の満足度の向上であろう。満足感を妨げる要因としては、個人的なこれまでの経験を十分説明できない、また、全体と共有できないといったもの。問題の解決策が見つからない、また、解決策を示しているのに検討可能か否かの判断ができないといったものなどが考えられる。

以上のような参加者のイライラ感・不満足感を助長させないため、議論の進行をサポートするコミュニケーションツールは重要であり、今回のWSでは、各種議論にあわせ用いられたマップ(問題マップ、資源マップ)、全員で仮想的な走行体験を可能にした実写ビデオなどは有効なツールであった。特に問題マップや資源マップといった議論の目的毎に各種の地図を作成するのみではなく、議論する問題毎に適切な縮尺の地図を用いることは重要であり、具体的なイメージを示すことで、効果や実現の困難さについて意識を共有することが容易となった。

また、主催者と参加者のコミュニケーションを育んだものは各種アイデアに対して、そのアイデアを実現するための技術的な課題、効果、費用等についての明確な回答であり、信頼関係の醸成がコミュニケーションの根本であり、協働型WSの基本的要件であろう。

## 4. おわりに

今回の知床WSは、協働型インフラ・マネジメントの試行WSとして位置づけられ実施されたものである。当初は制度設計のためのプラクティカルな側面が主であったが、回を重ねるうち、実際に実施可能なものは実施するといった現実味を帯びたWSへと発展し、具体的な基本プランの策定まで行われた。構成メンバーの資質もさることながら、参加者の熱意が当初のミッションを変化させ、協働型WSを進化させたように思う。メンバー間における信頼感の醸成がなされた瞬間であった。

今後は、制度上の課題の整理を行うとともに、北海道における協働型インフラ・マネジメントはより実践的な2ndステージへ展開していくこととなる。これまで参加いただいたメンバーに感謝するとともに、使える協働型意思決定システムの構築が急務であると考えている。

## 参考文献

- 1) 家田仁:「協働型インフラ・マネジメント手法の発想～新しい社会基盤行政マネジメントの一環として～」, IATSS Review Vol.31, No.2, 2006