

生活道路空間整備における住民参加の一形態と住民の評価

—北九州市生活幹線道路整備事業を事例として—

A Model of Community Participation and Resident's Evaluation for Access Road Construction

-Access Road Construction Project in Kitakyushu-City - *

末久 正樹**・外井 哲志***・坂本 紘二****・薦那 幸治*****・中原 圭太*****

By Masaki SUEHISA**・Satoshi TOI***・Kohji SAKAMOTO****・Koji TOBINA*****・Keita NAKAHARA*****

1. はじめに

住民参加型の事業において、事業後に事業のプロセスや整備効果について住民がどのように感じているかを調査し、その課題を明らかにすることは、今後の住民参加型事業を円滑に行ううえでも非常に重要である。

道路整備事業で住民参加を取り入れた事例はこれまであまり多くなかったが、多様化した住民のニーズに応えるため、次第に住民参加の手法が取り入れられつつある¹⁾。特に生活道路整備においては最もニーズを把握している住民の意見を取り入れることが必要である。

こうした中で北九州市では、狭隘道路を多く含む市内35地区を対象として、主に防災空間の確保と生活環境の改善を目的とした『生活幹線道路整備事業』を住民参加の手法を取り入れて広範に実施している。この事業は、生活道路整備が遅れ、狭隘道路や行き止まり道路の多い住宅地を対象とし、防災空間の確保・生活環境の改善を目的として、地区内を貫く幅員8m程度の生活道路（生活幹線道路）の整備を進めるものであり、参加の手法が用いられている。個別の事業で住民参加を取り入れる事例は少なくないが、行政が制度として住民参加を取り入れて道路整備を行う例はあまり見られない。

本研究では、この『生活幹線道路整備事業』に着目し、関係資料の整理、市の担当者や地元協議会の代表者へのヒアリング調査を通してその経緯を整理し、さらにアンケート調査に基づいて本事業に対する住民の評価や参加意識を調査することによって、住民参加が円滑に行なわれるために必要な条件と課題を明らかにした。

2. 生活幹線道路整備事業

(1) 北九州市における道路事情と事業の背景

*キーワード：市民参加、地区交通計画

**学生会員、九州大学工学部都市環境システム工学専攻
(〒812-8581 福岡市東区箱崎 6-10-1 Tel092-641-3131 E-mail:suehisa@doc.kyushu-u.ac.jp)

***正会員、工博、九州大学助教授、工学研究院環境都市部門

****正会員、工修、下関市立大学教授

*****学生会員、九州大学工学部地球環境工学科

*****非会員、株式会社建設技術研究所

北九州市内においては、1970年まで盛んに行なわれた小規模な乱開発（ミニ開発）によって、多くの住宅密集地が形成された。このため市内には住宅密集地の集合体となってしまった地区が少なくない。こうした地区では生活道路整備が遅れて狭隘な道路や行き止まりが多く見られ、市民が日常生活を営む上で多くの危険や不便を被っていた。生活道路の整備は従来、住民の要望に対してその都度検討し実施するケースがほとんどであるが、それでは、部分的効果は期待できるものの、地域全体の改善にはつながらず、また、整備水準の地域間格差が生じることになる。そこで北九州市は、市域全体を対象に生活道路の整備を計画的に行う『生活幹線道路整備事業』を平成8年から開始した。これは、生活道路整備が遅れ狭隘道路や行き止まり道路の多い住宅地を対象とし、防災空間の確保・生活環境の改善を目的として、図-1のような生活道路の整備を進めるものである。

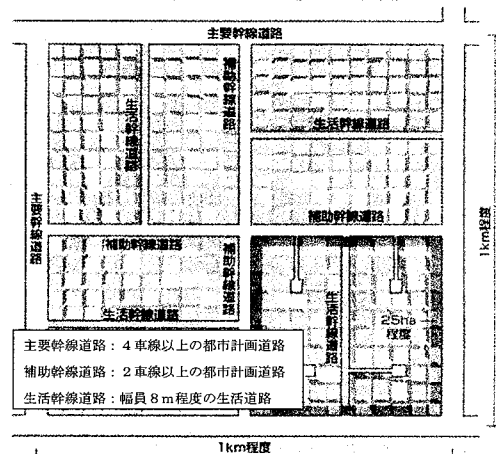


図-1 生活幹線道路のイメージ

(2) 事業の進め方

北九州市では、生活幹線道路整備を地区住民のための道路整備と位置づけ、住民の参加を得ながら計画するという方法で事業を進めることにした。まず、各町内会に地区住民の代表者から成る地元協議会の設立を依頼し、地元協議会と市との協議で整備するルートを決める。その後、沿線住民へのアンケート調査を行い、ルート案に対する賛成および条件付賛成が7割以上であれば事業に着手するという方針で行っている。事業の基本的な流

れを図-2に示す。本事業では地元協議会でルート案の調整・決定を行い、反対者への説明なども住民により構成される協議会が協力して行うこととしている。

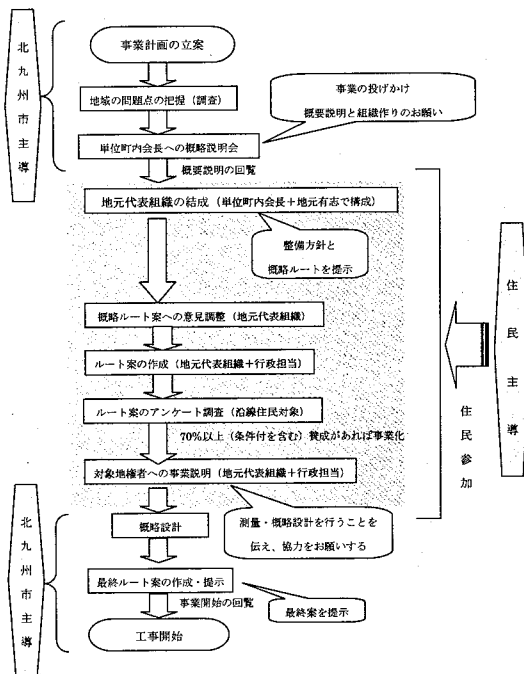


図-2 生活幹線道路整備事業の一般的な流れ

(3) 対象地区

対象地区は幅員6m(2車線)以上の道路、あるいは未整備の都市計画道路で囲まれた住宅密集地で、地域内を連続して貫く生活幹線的な道路(幅員6m、2車線以上の道路)がなく、面積が25ha以上となる35の地区が選定された(図-3)。表-1に各地区の特性と事業の進捗状況を示す。これらの地区には防災空間の不足や狹隘道路などの主な課題の他に、歩道が少ない、地域分断が生じている、交通弱者への対応など、各地区の特徴とともに様々な課題が存在する。協議会設立が実現した地区は35地区中19地区であり、さらに事業着手できたのは15地区と半数に満たない状況であり、参加型事業の立ち上げの困難さが伺える。



図-3 整備対象地区

(4) 事業遂行上の一般的な問題

同市の担当者へのヒアリング調査と関連資料整理の結果、次のようなことがわかった。

他の住民参加型事業と同様に、本事業でも住民は総論賛成各論反対の反応を示す傾向にあった。また本事業が住民主体の事業であることや事業の必要性について説明し、理解を得ることは非常に困難を伴う。事業を通して住民の強い反対が起こる時点とその内容は主に次の3つである。

第1は、地元協議会設立のお願いの時点である。住民の中には潜在的に行政側に不信を持つ者も少なくない。そのため最初の説明会で住民に誤解を与えてしまい、その後の進捗が円滑に行なえなかった例もあり、事業の主旨説明には十分な慎重さが求められる。

第2は、利害関係の調整の時点である。自分の所有地がルートにかかり、用地買収によって敷地面積が狭くなる場合や立ち退きの必要が生じた場合に反対が起こる。その際、協議会メンバーや行政担当者には、住民の苦情を辛抱強く受け止める忍耐が必要となる。

第3は、情報提供の時点である。住民参加にとって重要な要素である情報伝達は町内会を中心として行われるが、町内会非入会住民や関心の低い住民への伝達が困難となるため、後になって情報伝達が十分でなかった住民から苦情が出ることが多い。これらの解決のためにも、住民が参加する会合の際は、行政が事前に勉強会を行なうなどの十分な準備と慎重な姿勢が必要となる。

このように様々な問題により事業進行は困難を極めることが多い。

3. 事例地区の概要および協議会の流れ

(1) 地区の特色

各地区において、整備事業が難航していることは前述したが、中には比較的スムーズに事業が進行した地区もいくつか存在する。そうした事例として北九州市小倉南区の長行(おさゆき)地区を取り上げ、スムーズに事業が進行し着手に成功した要因について考察する。

本地区は狹隘道路や行き止まり道路を多く含む地区である。また本地区の特徴として、町内会を中心とした地区住民のつながりが強いということが挙げられる。地区内の社会福祉団体を中心に川の清掃などのボランティア活動も積極的に行なわれ、町内会主催の行事(スポーツ大会、花見など)も頻繁に開催されている。加えて、本地区が昔から近隣の河川の氾濫による浸水被害に悩まされてきたため、地区住民の防災意識が高い点も忘れてはならない。この地区では以前から災害対策のための河川整備を行政に働きかけるといった活動が行なわれており、また地区内の公園を住民主導で整備した経験もある。

表－1 生活幹線道路事業の対象地区の特性と事業の進捗状況 (H16 現在)

地区	地区データ										主な地区の特質										協議会		事業						
	面積(km ²)	人口(人)	人口密度(人/km ²)	世帯数(世帯)	年齢構成(%)	高齢化率(%)	世帯小規模化の割合(%)	世帯小規模化の割合(%)	世帯小規模化の割合(%)	世帯小規模化の割合(%)	住宅地	商業地	工業地	交通	防災	防災	防災	防災	防災	防災	設立	設立の意欲	回数	着手	進捗状況				
小倉北区	白野江	25	1126	4504	403	14	18	13.4	24.12												×			×	静観				
	小倉江	31.1	2931	9424.4	1219	14	22	6.77	17.46	○											○(H9)	×	2	○(H9)	一部区画でとりあて完了				
	保ヶ丘	39.1	3829	9792.8	1590	16	15	2.44	13.36	○											○(H11)	○	6	○(H15)	事業着手				
	富野	42.2	4438	10517	2013	13	16	1.49	12.32	○												×		×	特設				
	鶴ヶ丘	38.8	2867	7389.2	1014	16	14	3.56	12.45	○											△	△	×	×	特定地区に附属設立を急進化はる				
	足原	45.9	5845	12734	2268	18	15	3.17	11.8	○												×	×	×	組織設立待ち				
	砂津	75.3	6336	8417	2809	16	12	3.05	7.91	○												×	×	×	×				
	鶴崎	81	6379	10457	1921	14	18	2.94	9.56	○	○											○(H9)	×	2	○(H9)	用地補償、一部工事着手			
	南小倉	28.5	3044	10681	1117	15	16	3.02	8.8	○												×	×	×	×	○			
	南丘	53.4	8964	16843	1567	15	16	3.78	9.62	○	○											○(H9)	△	8	○(H15)	用地補償			
小倉南区	豊橋	58	2739	4722.4	930	16	12	9.31	17.23												○(H13)	×	×	×	ルート協議開始				
	折戸	33	2257	6839.4	725	21	12	11.35	18.75													×	×	×	×	○			
	葛原	52	2408	4630.8	927	17	13	5.9	14.8													×	×	×	×	静観			
	安野山	32	2269	7076.1	850	13	17	4.82	12.95													○(H9)	△	×	×	組織設立後中断			
	通川	71	5750	8068.6	2171	14	15	4.80	12.46													○(H9)	○	1	○(H9)	用地補償、一部工事着手			
	足原	50	4534	9968	1994	15	16	4.03	11.52	○												○(H12)	×	1	×	ルート協議(中断)			
	鶴崎	46	3536	7216.3	1374	13	15	5.76	12.5	○													×	×	×	協議			
	後谷	-	-	-	-	-	-	8.23	10.54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		○				○		
	長行	30	2324	7446.7	843	19	11	8.04	10.16	○												○(H9)	○	4	○(H10)	用地補償、一部工事着手			
	白山	85	8294	9757.6	3507	7.6	14	7.96	4.44														×	×	×	×	静観		
若林区	宮丸	25	2110	8440	885	13	28	9.32	3.52													×	×	×	×	静観			
	今光	27	2311	8559.3	881	13	19	10.29	3.09														×	×	×	×	静観		
	箕子山	35	3300	9428.6	1242	12	18	11.14	2.77														×	×	×	×	静観		
	二島	31	3598	11607	1322	13	18	11.78	2.85														×	×	×	×	静観		
	八幡	44	2635	5988.6	984	11	23	5.82	5.87	○												○(H9)	○	5	○(H10)	用地補償			
	大蔵	49	4250	8673.5	1608	12	21	6.62	5.18	○												○(H11)	△	3	○(H13)	用地補償、一部工事着手			
	枝元・大蔵	39	3637	9325.6	1386	16	16	5.53	5.49	○												○(H9)	△	5	○(H10)	一部工事着手			
	折尾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		×	×	×	×	○		
	奥原	44	4548	10336	1681	14	20	13.71	3.3	○													○	△	4	×	×	○	
	永大川	31	2432	7845.2	919	16	19	14.11	4	○												○(H11)	△	1	○(H10)	用地補償			
八幡西区	大蔵	66	5444	8248.5	1914	19	12	13.16	4.23	○												○	○	7	○(H10)	○	○	○	
	上町	44	3253	7393.2	1155	13	18	14.14	4.94	○												○	○	7	○(H12)	○	○	○	
	春日山	29	2522	8698.6	934	13	23	15.00	5.15	○	○											○	○	△	3	○(H9)	○	○	○
	馬場山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		○	△	3	○(H9)	○	○	○
	戸畑区 飯山	25	3255	13020	1251	15	17	5.86	5.58	○	○											○(H10)	△	7	○(H10)	用地補償、一部工事着手			
	飯山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						○		
	飯山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						○		
	飯山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						○		
	飯山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						○		
	飯山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						○		

(2) 地区の整備課題

本地区の主な整備課題は、緊急自動車の進入が困難であることと、小学校への通学路が特に狭く歩道もないため危険であることの2点であった。地区の近隣にある消防署から消防車で地区内に侵入するためには、いったん幹線道路に出て回り道をする必要があり、進入できたとしても地区の隅々までは入れず、消防活動に支障をきたしていた。通学路についても道路の幅員が1.9mしかないため、車が通ると歩行空間はほとんどなく、歩行者は「壁に張り付いてよけていた」というほどであった。

(3) 協議会設立から事業着手に至る経緯

協議会設立から事業着手までの大まかな流れを以下に述べる。地区の具体的な問題点や課題を把握した後、市は各校区の連合会長が集まる自治連合会で、事業の主旨説明を行なった。事業対象に選定された本地区と隣の地区の2地区を含む連合町内会（16町内）の連合会長がさっそく連合町内会議（16町内の町内会長らで構成）において事業内容の説明をしたところ、大多数が前向きな反応を示し、その場で町内会長たちの手により大まかな概略ルート案が作成された。

連合会長は市の担当者に概略ルート案を見せ、同意を

得た後、市での細かな検討と図面と文書の作成を依頼した。以下のように、合計して4回の協議会が行われた。

第1回協議会（平成9年6月）では、市が作成した図面と文書を参考に概略ルート案の提示と各ルートの主旨説明等が行なわれた。

第2回協議会（平成9年8月）では、概略ルート案に関する協議が行われると同時に、説明を受けた住民の反応が報告された。4町内にはほぼ賛成で積極的であったが、1町内で「道路が広くなれば地価が上がり、税金負担が重くなる」、「通過交通が増え、かえって危険」などの反対があった。このため、地区内の小学校を借りて同地区を対象とした説明会が開催され、市の担当者と連合会長によって説得が行なわれた。

第3回協議会（平成9年9月）では、全町内で一応の賛成が得られたことを確認したうえで、測量開始の旨が伝えられ協力のお願いがなされた。また同内容の文書が作成され、町内会長によって住民に配られた。

第4回協議会（平成9年12月）で最終調整を行い、ルート案が決定された。その後、沿線住民へのアンケート調査によって各ルートともルートが敷地にかかった場合の条件付賛成を含む7割以上の賛成を得、翌平成11年、事業着手に至った。

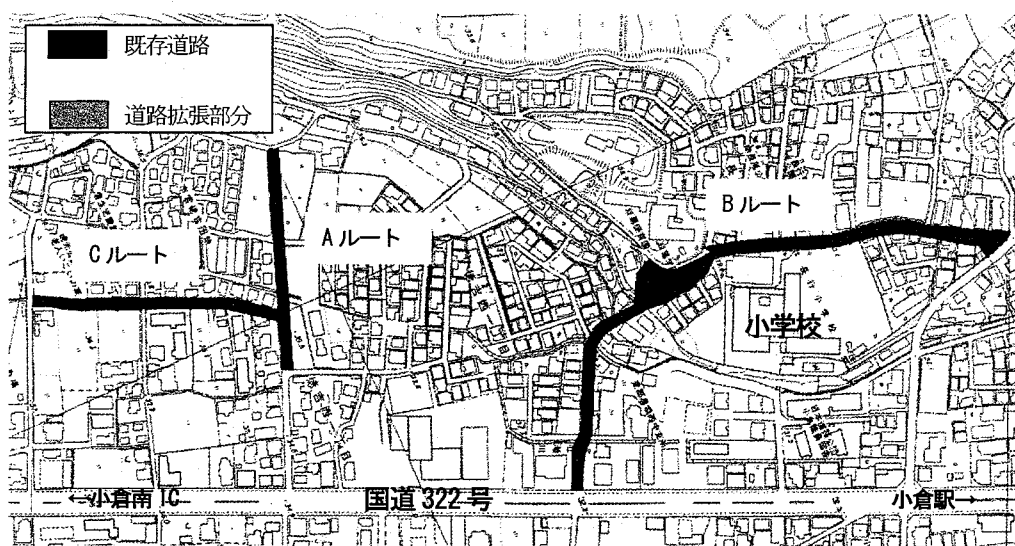
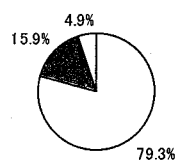


図-4 長行地区生活幹線道路整備概要

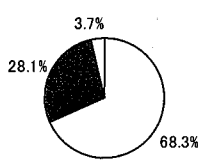
図-4にルート案の既存道路と拡幅道路の関係を記す。例として協議会によって事業前に行われたBルート（通学路）に関するアンケート結果を図-5に示す（配布部数101部中有効回答82部、選択肢は図-5に示したもののみである）。Q3には事業化の判断基準（7割以上）となる住民の意向を示している。条件付賛成が87%と多く、絶対反対は多くない。Q1では生活幹線道路は約80%の住民が必要であると回答しているにもかかわらず、Q2のルート案に関しては「家にかかる」などの理由により賛成が70%となっており、総論賛成各論反対の傾向が見える。Q4のようにルートが敷地にかかった場合の賛成条件には、補償金額に関するものが最も多く、その他も代替地や再築などの用地交渉に関する条件がほとんどである。

Q1生活幹線道路は必要か



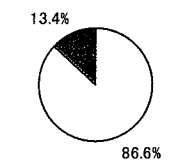
□ 必要 ■ 不必要 □ その他

Q2ルート案に賛成か



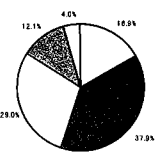
□ 賛成 ■ 反対 □ その他

Q3ルートが家にかかった場合



□ 条件付賛成 ■ 絶対反対

Q4賛成条件



□ 代替地 ■ 補償金額 □ 近辺再築
□ 再築 □ その他

図-5 沿線住民へのアンケート結果（平成9年実施）

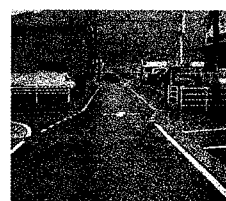
4. 本事業における事例地区の特質と考察

（1）整備後の長行地区の道路状況

本地区における事業は、平成16年度までに全体計画1040mのうち950mの整備が完了している。これまでに市が買収した用地は6070m²、市が補償を行ったのは42件に上った。地区住民に対するヒアリングの結果、整備された道路では狭隘道路が解消されたことにより、「緊急自動車が進入できる幅員が確保され、自動車の通行や離合がスムーズになり、また、歩道の整備によって歩行者の通行も安全になった」という意見が多い。例として、Bルート内の整備前後の写真を紹介する（写真-1参照）。



<整備前>



<整備後>

写真-1 整備前後の写真（Bルート南部）

（2）ヒアリングから判明した長行地区の成功要因

長行地区は、対象地区の中でも特に円滑な進行が見られた地区である。住民代表者や行政担当者へのヒアリングの結果、以下のような知見が得られた。

1) 地区住民間のネットワーク

長行地区においては、地区内の社会福祉団体を中心に川の清掃などのボランティア活動が積極的に行なわれ、町内会主催の行事も頻繁に開催されている。公園の清掃

などの地域活動を行い地域への愛着を育むことによって、住民の協力的姿勢が得られ、事業が円滑に進行したと考えられる。

本地区における情報伝達は、主に事業説明会での経過報告や、各家庭への文書の配布と、町内会議での説明によって行なわれた。これは協議の度に行なわれ、後々のトラブルが起こらないよう配慮されていた。また地区住民間のネットワークが、綿密な情報伝達に有効に作用したといえる。

2) 住民協議会、行政側の柔軟な対応

他の地区と同様に、本地区でも用地交渉時に地権者と行政の間で意見が食い違う場面が見られたが、その都度、協議会メンバーが仲介することによって合意形成が図られた。また反対者の説得は、行政による事業説明によって行なわれる場合が多いが、本事業では住民主体の事業であるため、協議会メンバー（主に当時の協議会会長）が説得を行う場合も少なくなかった。

用地買収時に計画ルートが実現不可能になった時点では、ルート案を修正するという協議会、行政側の柔軟な対応が見られた。その例として本地区では計画当初、地区を南北に貫くDルート（BルートとCルートをつなぐルート）が考えられていたが、高度の住宅密集地であり、またDルートを整備しなくても、今回の事業目的のかなりの部分は達成可能と考えられたため見送られている。この様にできるだけ住民に配慮し、ルート案を工夫することによって目標を達成するという柔軟性が見られた。

5. 住民による事業評価と参加意識

(1) 事業評価のためのアンケート調査

今回の住民参加に対する住民の評価と参加意識を調査し、ヒアリングによって得られた知見を検証するために、事業完了後に長行地区の住民を対象としてアンケート調査を行った。

調査期間は平成17年11月30日から12月10日の間、長行地区を構成する5町内に居住する726世帯を調査の対象者とした。アンケート調査では、調査票の各世帯への配布を長行地区の各町内会長に委託し、郵送で回収する調査方法をとった。調査票では大きく、①個人属性、②今回の整備事業の効果に関する評価、③今回の事業の進め方に関する評価、について尋ねている。

(2) 回答者の個人属性について

アンケート調査の有効回答数は158部であった。

調査対象者の個人属性は以下のとおりである。性別は、男性47%、女性50%でほぼ同数であった（図-6）。年齢は、50歳代、60歳代、70歳以上の高齢者が多く、全体の75%以上を占めている（図-7）。また居住年数につ

いては、20年以上と回答した者が60%を超え、また5年未満しか住んでいない人は全体の13%程度であった（図-8）。比較的長期にわたって地域に住んでいる回答者が多いことが分かる。

居住地に関しては、すでに工事が完了しているAルート、Bルート沿いの居住者で半数近くを占めている（図-9）。用地交渉については、回答者全体の8%、13人が実際に市役所の担当者と交渉を行ったと回答している（図-10）。ちなみに市と直接交渉を行った件数は42件であった。

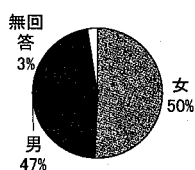


図-6 男女比率

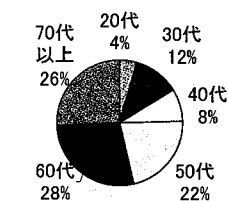


図-7 年齢

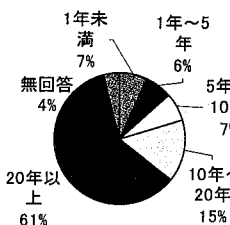


図-8 居住年数

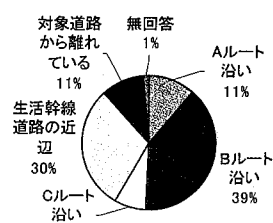


図-9 居住地

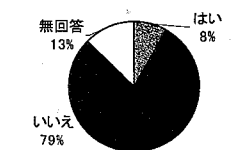


図-10 用地交渉の有無

(3) 事業の評価

図-11は、事業全体に対してどのように評価するかを尋ねたものである。とても満足できる良い道路になる事業であったと回答したのは全体の27%、良い道路になる事業であったがまだ満足できないと回答したのは55%と、合計して8割以上の回答者が事業を好意的に評価している。また図-12は、住民代表の協議会が作成した今回のルート案が、整備すべき生活道路として適切であったかどうかをたずねたものである。今回整備されたA、B、Cすべてのルートが適切であったと回答したのは全体の39%、すべてではないが適切なルートもあったと回答したのは47%であった。

図-13は、今回のような道路整備事業において一般住民がどの程度関与するのが望ましいかを事業内容との評価との関連で尋ねたものである。これによれば、全体としては60%以上の人が、今回のように行政と住民代表者

が共同で話し合いを進め、ルート決定の結果を一般住民に伝えるやり方で十分であると答えている。x 2乗値による独立性の検定を行ったところ、危険率1%で事業評価と住民の関与の仕方との間に有意な関係がみられる。

図-14は、図-13でもっと一般住民が関与すべきだと回答した50人に対し、ルート決定のどの段階から一般住民が参加するのが望ましいかをたずねたものである。住民同士の直接的な話し合いによってルート案の原案を作る段階から参加すべきだと回答した人が最も多く、36%を占めている。次に協議会が決めたルート案を住民同士の話し合いで修正する段階から参加するとしたものが28%と続いている。

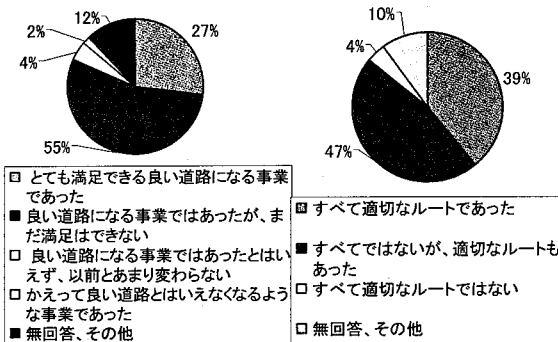


図-11 事業全体の評価

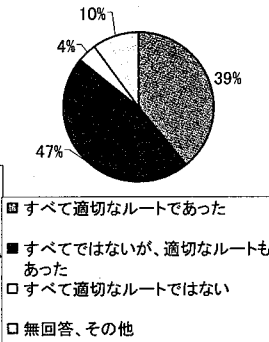


図-12 設定ルートの評価

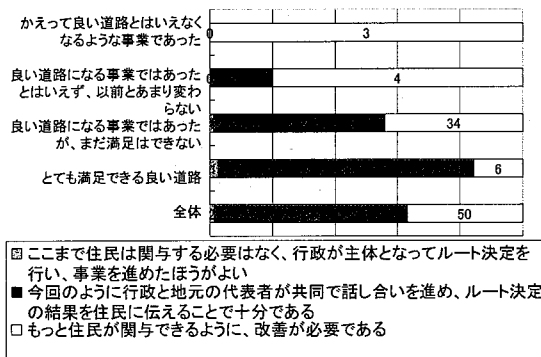


図-13 事業評価とプロセスの評価

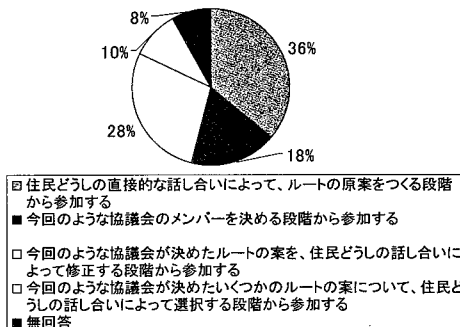


図-14 一般住民を協議に参加させる段階

(4) 地域活動への参加と事業への関心に関する考察

図-15、図-16は、地域への愛着や地域活動への参加の程度によって今回の事業への関心の高さがどのように変化するかを示したものである。公園の清掃などの地域活動や行事に参加している人、地域に愛着を持っている人ほど今回の住民参加事業に興味を持ち、実際に説明会などに参加する傾向が強いことが分かる。独立性の検定を行ったところ、図-15、16ともに危険率1%で地域への愛着や地域参加の度合いと事業への関心については関連性があるという結果が得られた。

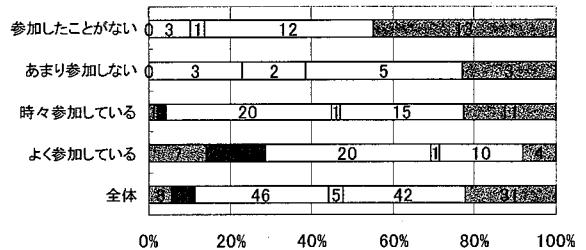


図-15 地域活動への参加頻度と事業への関心の度合い

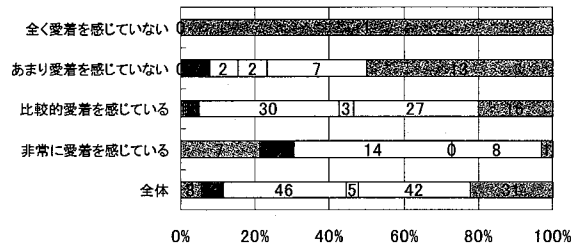


図-16 地域への愛着と事業への関心の度合い

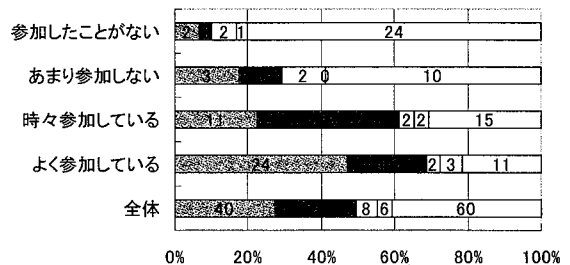


図-17 地域活動への参加と事業の認知

また図-17は、地域活動の参加の程度と今回の事業の認知方法との関係を調べたものである。地域行事や地域活動にあまり参加しない人ほど事業を知らなかった傾向にあることがわかる。同様の統計的検定を行ったところ危険率1%で、地域への愛着の度合いによって事業を認知する割合や方法に違いが生じるという結果が得られた。

(5) 用地交渉者に関する考察

図-18は、市役所の担当者と用地交渉を行った人とそうでない人に分けて、事業への参加の程度についてまとめたものである。実際に用地交渉を行った人の場合、60%以上が協議会に加わり事業進行に積極的に参加したり、説明会に参加し意見を述べたりしたと回答しており、交渉していない人の5%を大きく上回っている。図-19は、一般住民の意見が事業に反映されたか否かを集計したものである。交渉した人、そうでない人共に6割以上の回答者が、一般住民の意見が十分、またはある程度反映されたと回答している。

同様の検定結果では、図-18は危険率1%で交渉の有無により事業の関心に違いが生じるという結果となった。交渉をした人の場合は、直接の利害関係が発生することから、協議会や説明会に積極的に参加し意見を述べることが多くなったと思われる。図-19を見ると、用地交渉をした人のほうが意見が反映されたと感じる傾向が強いように見えるが、統計的には両者の間に有意差はないという結果となった。これらの点については、今後ヒアリング等で明らかにする必要がある。

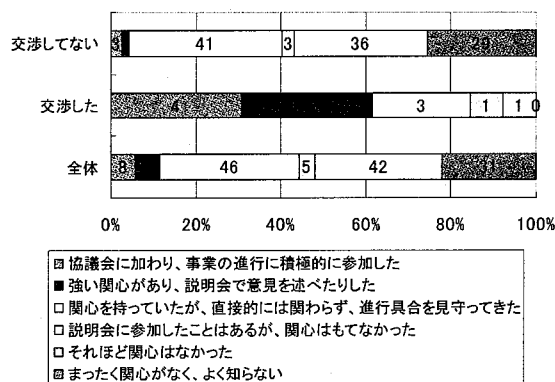


図-18 用地交渉の有無と事業への関心の度合い

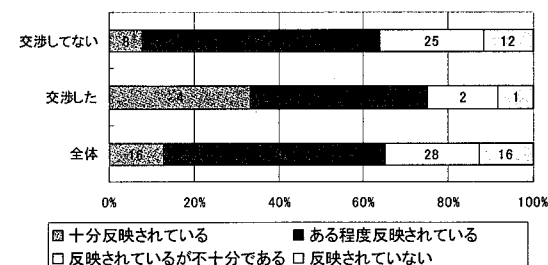


図-19 用地交渉の有無と住民意見の反映度合い

(6) 事業評価と参加意識のまとめ

以下の3点が明らかになった。

1) 事業への評価について

住民アンケートの結果、「以前よりも良い道路になった」という意見が多く、本事業の目的である防災空間の確保と生活環境の改善は現時点で概ね達成できたと判断できる。事業プロセスについては6割以上の人が今回の協議プロセスに満足している。事業を評価している人ほど今回の協議プロセスにも満足しており、逆に事業をあまり評価していない人ほど更なる住民参加を望む傾向にあった。

2) 地域活動と事業への関心について

地域に愛着を持つ人や公園清掃などの地域活動に参加する人ほど事業に関心を持ち積極的に参加するという結果になった。これは4(2)の、ヒアリングで得られた知見を実証するものといえる。今回の長行地区の事業でも、町内会を中心とした行事の開催や、その他の様々な活動を行ってきたことが、地区住民の協力的姿勢を生んだと考えられる。今後はあまり地域活動に参加していなかった住民に対して、どのように住民参加への呼びかけを行っていくかが課題となる。

3) 用地交渉者について

今回のような性格の道路整備事業を行う場合、地権者が事業にどのようにかわかり、事業に対してどのように感じているかは非常に重要である。アンケート調査結果によれば、用地交渉を行った人のほうが意見が反映されたと感じる傾向にある。これは協議会メンバーや行政担当者が、地権者の要望を辛抱強く受け止め、事業の進行に寄与した成果であると考えられるが、この点については今後、用地交渉者にヒアリング調査を行い明らかにしていく必要がある。

6. まとめ

本稿では、北九州市における生活幹線道路整備事業を紹介し、その中で事業が比較的スムーズに進行した地区の事例を取り上げてその住民参加の経過を整理した。さらに、事業に対する住民の評価と住民参加のあり方に関する意識を分析するために住民を対象としたアンケート調査を行った。

今回の事業は、住民が道路整備のための土地を提供することによって成立するものであり、いわば住民の痛みを伴う事業であるといえる。住民アンケートの結果からも本事業の目的である防災空間の確保と生活環境の改善は現時点で概ね達成できたと見える。本事業では、①連合町内会（概略ルート案作成）、②地元協議会（住民への説明、ルート案の調整）、③住民（事業への意見提出、アンケート、土地の提供）という3段階で事業が進められ、住民の代表と行政がルート案を作成した。長行地区

では、今回の協議プロセスに対して約6割もの回答者が満足であると回答していたものの、更なる改善を望む声も4割近くあり、また住民代表や地元のリーダーにかかる負担を考えると、ルート案作成の段階からできるだけ多くの住民が参加し、議論できるような場づくりも検討すべきではないかと考えられる。

ヒアリング調査の結果、住民参加の事業着手を実現するためには、①公園整備や地域の行事を積極的に行い、地域への愛着を養い住民参加への意欲を醸成するとともに多様な情報伝達手段を活用して一般住民へ情報を浸透させること、②住民代表組織や行政担当者が慎重で粘り強く地権者と接し、買収可能な土地内でルート案を工夫し目標を達成する方法を模索することが重要であること、等の知見を得ていたが、これらについても住民アンケートの結果からある程度実証することができた。

住民のかかわり意識を強め、合意形成がよりスムーズに達成されるためには、さまざまな参加体験の実績とその積み重ねのあることが一つの大きな要件となるように思われる。さまざまに参加体験が試みられる必要がある

と同時に一般住民の意見をいかに事業に反映させていくかという点については、事前の説明や準備段階からの住民参加の方法論も含めて、今後も十分に検討していく必要があろう。

今後は、用地交渉者に対しヒアリング調査などを行うことにより、今回の用地交渉のより詳細な実態を把握するとともに、長行以外の地区について同様の調査を行い、今回の結果との比較を行なうことで研究内容をさらに深めていきたいと考えている。

参考文献

- 1) 浦山・小川・神吉：「住民参加による地区幹線道路の計画立案プロセスにおける合意形成に関する事例研究—県道赤目滝線住民参加型道作り事業の場合—」、日本都市計画学会学術研究論文集、pp553-558、2001
- 2) 山岡・藤田・松井：「地区交通整備事業の進捗段階と住民参加の意識構造に関する研究」、日本都市計画学会学術研究論文集、pp433-438、2000

生活道路空間整備における住民参加の一形態と住民の評価

—北九州市生活幹線道路整備事業を事例として—

末久 正樹**・外井 哲志***・坂本 紘二****・薦那 幸治*****中原 圭太*****

本稿では、北九州市における住民参加をとり入れた生活幹線道路整備事業を紹介し、その中で事業が比較的スムーズに進行した地区の事例を取り上げ、ルート案決定までのプロセスを整理した。さらに事業効果に対する住民の評価や住民参加に対する意識を知るために住民アンケート調査を行った。調査の結果、事業着手の実現には、①公園整備や地域の行事を積極的に行い、地域への愛着を養い住民参加への意欲を醸成するとともに多様な情報伝達手段を活用して一般住民へ情報を浸透させること、②住民代表組織や行政担当者が慎重で粘り強く地権者と接し、買収可能な土地内でルート案を工夫し目標を達成する方法を模索することが重要であると考えられる。

A Model of Community Participation and Resident's Evaluation for Access Road Construction

—Access Road Construction Project in Kitakyushu-City—

By Masaki SUEHISA**・Satoshi TOI***・Koji SAKAMOTO****・Kohji TOBINA*****・Keita NAKAHARA*****

In this Paper, the access road construction project in Kitakyushu-City that adopts the community participation is introduced and the construction process is analyzed in the district where the project was carried out comparatively smoothly. And we analyzed the resident's evaluation of the project by questionnaire survey.

As the result we clarified two ideal methods for good community participation.

- ①The events in the district create the familiarity to the district, and help good community participation. And it is important to inform the general residents of the project.
 - ②Resident representative organization should negotiate carefully and hard with land owners.
-