

(VI-10) 都市部における鉄道建設工事と地域住民との合意形成のあり方について

日本鉄道建設公団関東支社 正会員 古谷 聡 日本鉄道建設公団関東支社 萩原秀樹
日本鉄道建設公団関東支社 正会員 山崎一政 日本鉄道建設公団関東支社 西村孝志

1. はじめに

近年、環境問題や住民の権利意識の高揚から、公共事業に対する地域住民の関心が非常に高まっており、プロジェクトを短期間に効率よく推進する上で、地域住民の合意形成が必要不可欠となっている。

本研究は、現在建設中の第3セクター方式の埼玉高速鉄道線（地下鉄）のうち、日本鉄道建設公団施工区間における用地買収、工事等に対する住民の合意形成についての貴重な経験を基に、今後の地域住民との円滑な合意形成のあり方を模索するものである。

2. 埼玉高速鉄道線の概要

埼玉高速鉄道線は、営団南北線の終点である赤羽岩淵駅から浦和市東部の大門に至る、埼玉県で初めての、延長 14.6km の地下鉄路線である。事業主体として、埼玉県等の関係自治体を含めた第3セクター「埼玉高速鉄道株式会社」を平成4年3月に設立し、終点側の 8.1km については建設費を日本鉄道建設公団において調達し、施工後譲渡を行う民鉄線方式で、日本鉄道建設公団が建設している。なお、建設省の河川浄化用導水管を複線シールドトンネルのインバート内に設置し、鉄道構造物と一体施工している。

3. 工事着手までの地域住民との合意形成

公共事業の長期化の原因として、計画内容に対する地域住民等の反対がある。建設省の調査¹⁾では、70年代以降のダム事業での事業期間は平均 19.6 年、関東地方の国道事業での事業期間は平均 18.7 年に達している。このため、計画段階における社会的合意形成プロセスの構築が重要な課題となっている²⁾。

埼玉高速鉄道線では、地元において構想・計画段階で誘致市民協議会、期成同盟会等が設置され、地下鉄計画に対する住民の理解と

協力を得ることが出来た。また、都市計画決定、環境影響評価等の所要の手続きを進める中で、公聴会等を開いて住民の意見を聞き、計画に反映させることが出来た。表-1 に、埼玉高速鉄道線の建設スケジュールを示す。

表-1 埼玉高速鉄道線の建設スケジュール

項 目	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8～12年
運輸省	免許取得 ○	施行認可 ○			
建設省			61条許可 ○	施行認可 ○	
都市計画		——			
環境影響評価		——			
建設工事				——	——

4. 工事期間中の地域住民との合意形成

公共事業は一般的に、事業実施の段階で地域住民の理解が得られず、用地取得の遅れや工事の中断から事業期間が大幅に伸びることが多い。埼玉高速鉄道線においても、日本鉄道建設公団施工区間はほぼ地下方式であるが、かなりの部分が民地下を通過するため、約 240 名の関係地権者から用地買収および地上権設定の

キーワード：都市鉄道、合意形成、コスト縮減

連絡先：埼玉県川口市東川口 4-22-11 TEL 048-297-0681 FAX 048-297-0437

合意・契約を得る必要があった。沿線の関係住民は、工事中および開業後の騒音・振動問題のために工事着手に反対する場合が多く、また鉄道建設事業においては、用地買収と工事を並行して行う場合が多いことから、工事期間中の地域住民に対する情報の提供と合意形成が極めて重要となる。埼玉高速鉄道線では次のような各種手段をとり、円滑な工事の推進と地域住民の合意形成の促進に努めた。

① 地域住民との連携

- ・ 町内会、沿線住民に対する事前の工事内容説明会
- ・ 町内会、沿線住民に対する現場見学会
- ・ 餅つき大会、バーベキュー大会等のイベントを通じた、各年齢層に対する事業の理解と交流
- ・ 工事用仮囲いを用いた PR（地元小学生によるロードギャラー、地下鉄事業 PR、作業内容告知）
- ・ 工事事務所の壁を用いた地下鉄事業 PR

② 地方自治体との連携

- ・ 市民レベルによる「地下鉄建設促進協議会」の設置
- ・ 市広報、市民だよりへの地下鉄建設状況の掲載
- ・ 地方自治体関係者による現場見学会
- ・ 埼玉県、関係各市、埼玉高速鉄道(株)、日本鉄道建設公団等による連絡推進会議

5. 用地取得状況

埼玉高速鉄道線は、都市計画決定および環境影響評価に若干の遅れはあったものの、地元の協力により、工事は順調に進んでいる。用地取得についても順調に推移しており、3年あまりで約95%の契約をみている。この事は、埼玉高速鉄道線建設事業に当たって自治体、地元住民との連携や信頼関係を築くことで、円滑に合意を得ることが出来た結果であると考えている。

また、土地収用法の適用を視野に入れた事業の認定を受けているが、順調に進んでいる。土地収用委員会のない県の都市鉄道では用地取得に約10年を要した路線があり、土地収用法の活用を図るとともに、今後弾力的な運用が出来るように検討する必要があると思われる。

6. まとめ

鉄道建設事業は、道路事業に比して平面・縦断の線形変更が非常に難しく、また、計画路線上の1箇所でも用地の未買収があると線路が分断され、鉄道機能を発揮することは不可能となる。用地取得に関して言えば、鉄道建設事業は他の公共事業に比べて非常に厳しいと言わざるを得ず、従来は、担当者が使命感から必至に地権者の説得にあたり、何とか解決してきたのが現状である。地元住民の合意を得るまでには多大な期間と労力を要するが、このことは事業期間の長期化を招くことから、建設費の増大につながる。事業の円滑な推進、および建設コスト縮減の面からも鉄道事業者、建設主体、地方自治体、地元住民との連携や信頼関係を築くことが必要不可欠である。

鉄道建設は公共性の非常に高いものであり、地球温暖化等の環境問題がますます顕著になりつつある昨今、環境に優しい交通手段として鉄道の整備は期待されるところが大きく、現に欧米では公共投資としての鉄道建設が盛んに行われている。鉄道建設に当たっての用地取得および工事施工を円滑に進める手段として、環境影響評価や都市計画決定等の手続きの有効性を発揮して、地域住民の広い範囲の意見を伺いながら合意形成を図り、実現していく必要があると思われる。

<参考文献>

- 1) 東山 基：「公共事業の効率的・効果的实施における事業期間の現状と課題」建設業界 1997.10
- 2) 根橋 輝：「パブリック・インボルブメントによる交通計画と今後の方向」鉄道施設協会誌 1997.10