

高規格幹線道路整備計画への住民参画 ～能越自動車道(田鶴浜 IC～七尾 IC(仮))における PI の報告～

金沢工業大学大学院 学生員 ○村元 陽介
国土交通省金沢河川国道事務所 田中 義太郎

1. まえがき

我が国における大規模な社会資本整備では、国や地方公共団体等の事業主体が、計画区域の住民との十分な合意を得ないながらも、計画を進めるケースが数多く見受けられてきた。その結果、事業主体と近隣住民等との間では様々なトラブル(住民紛争)が発生してきた。近年、そのような合意形成に関する諸問題を解決するため、事業の執行方法にパブリック・インボルブメント(Public Involvement。以下、「PI」とする)手法を導入する事業主体が増えている。そこで、国の直轄事業としては初めて「地域住民がルート案を提案した PI」として、「能越自動車道(田鶴浜 IC～七尾 IC(仮))」に関して、導入した各 PI 手法の説明や考察等を交えて事例紹介を行う。

2. 能越自動車道(田鶴浜～七尾)整備計画の概要

能越自動車道は、石川県輪島市を起点として富山県砺波市に至る、延長約 100km の高規格幹線道路である。その中の、田鶴浜 IC～七尾 IC(区間約 7km：石川県)は能越自動車道全線の中で唯一、ルートが未決定の区間であった。これは、この地域には既に国道 249 号線が生活道路として存在しており、新規事業としてのこの区間の整備優先度が低かったためである。しかし、全線供用による、地域の経済発達や、3 大都市圏へのアクセス効率の向上等を目的に、近年、地元より早期にルート案を決定することが強く求められていた。そこで、国土交通省金沢河川国道事務所では、地域の事情を把握し、事業に関して円滑な合意形成を得るために PI 手法を導入した。図-1 に、能越自動車道(田鶴浜 IC～七尾 IC)の概略図を示す。



図-1 検討区間の概略図

3. 能越 PI における住民参画の取り組み

3. 1 能越 PI の概要

能越 PI の円滑な合意形成

行政は PI 業務の事務役に徹し、ルート選定に関して意見は述べず、住民に対して意見交換と意思表示の場を提供する。住民は意見交換や要望の発表を行い、自分達にとって理想的なルート案を自ら選定する。

PI における行政の役割
住民の意見や要望の収集、PI 業務全般のサポート。

PI における住民の役割
各々の意見・要望を表明、説明会等への参加参画。

能越自動車道(田鶴浜～七尾：区間約 7km)整備計画における PI(以下、能越 PI とする)では、住民参画の対象を主として七尾市と田鶴浜町の住民(合計約 7 万人)と想定した。また、住民参加会議等の主要な住民参加プログラムは、七尾市で実施された。図-2 に、能越 PI での合意形成ために行政と住民の双方に期待される役割を示す。

図-2 合意形成のために期待される役割

3. 2 住民参画の主な取り組み

(1) 住民参加会議(みちづくり懇談会)

「みちづくり懇談会」は、石川県七尾市で、平成 15 年 10 月から平成 16 年 6 月の間に合計 6 回開催された。各懇談会における参加人数は、およそ 120 人であった。懇談会ではフリーアナウンサーが務める議事進行役が、設定されたプログラムに従って議事を進行した。

2 回目の懇談会で、住民側から 6 つのルート案が提案された。その後の懇談会では、議事進行役が住民の発言毎に補足の説明と発言内容の確認を行いながら議事を進行し、一つのルート案への絞込みが行われた。写真-1 に、懇談会の模様を示す。



写真-1 みちづくり懇談会の様子

(2) ワーキンググループ

ワーキンググループ(以下、WG とする)は、地元の有識者(観光や産業等に携わる者)によって構成されていた。WG の役割は、懇談会で発案された住民の意見を分析し、次の懇談会において、「WG からの提案」として住民に対し提示するというものであった。

(3) その他の取り組み(かわら版やアンケート等)

能越PI では、事業概要や懇談会報告を載せた「かわら版」を、懇談会出席者全員に配布した。また、ラジオ等のメディアも活用し、PI 実施の広報や進捗報告を行った。その他、アンケートや地区別の説明会を実施したり、地域の町役場や市役所等でも情報提供や意見収集を行った。

3. 3 住民参画(取り組み)の成果

第6回みちづくり懇談会(平成16年6月開催)において、住民により提案された6つのルート案は、ルートC案でまとめ、一定の合意形成に達した。このルートC案は、現道(国道249号線バイパス)を活用する案であり、メリットとして七尾市街地や能登総合病院へのアクセスに優れるといった点が挙げられる。平成16年12月現在、この能越自動車道田鶴浜IC～七尾ICは、都市計画に向けた概略設計を進めている段階にある。図-3に、採択されたルートC案の概略図を示す。

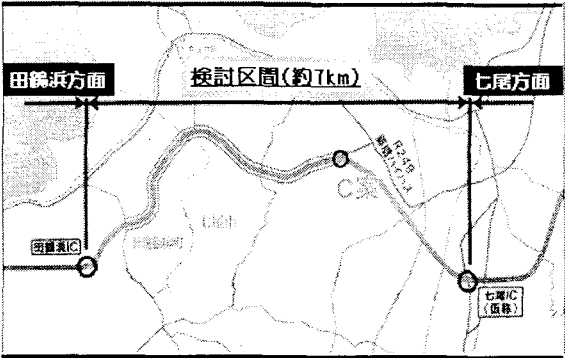


図-3 ルートC(バイパス利用)案の概略図

4. 能越PIの特筆すべき点

能越PI に関して特筆すべき点は、「住民意見の尊重」と「情報管理の徹底」の2つである。前者は、国の直轄事業としては初の地域住民がルート案を発案するPIだったことや、住民の意見を事業に最大限反映させるため、学識専門委員会をあえて設置しなかったこと、そして、6ルート案の全てが住民による発案であったことなどが挙げられる。また、後者は、地元の市役所や役場にPIに関する情報提供や収集の場を設置したこと、ラジオ等のメ

ディアを積極的に活用したことなどである。その他、アンケート結果のみを重要視するようなことが無かったことが挙げられる。表-1に、能越PIの特筆すべき点をまとめた。

表-1 能越PIの特筆すべき点

区分	内容
住民意見の尊重	① 国の直轄事業では初の地域住民発案型のPI事業
	② 学識専門委員会の非設置
	③ WGによる意見集約機能
	④ 6ルート案全てが住民の提案
情報管理の徹底	① 情報提供・収集の場の設置
	② ラジオ等による広報活動
	③ 発行物の配布頻度の高さ

5. 考察

合計6回開催された懇談会では、回を重ねる度に、一刻も早く供用して欲しいという地域住民の要望が多くなった。これは、当該地では道路が不足していることに加え、ルート案の選定に関して、住民の意見が分裂し、懇談会が一時的にこう着状態に陥ったことに対して住民側が危機感を抱いたためであると考えられる。また結果的に、意見はルートC案にまとまったが、これにはWGを始めとする一部の存在が大きいのと考えられる。その他にも、道路建設自体を反対する住民はごく少なく、後半の懇談会では建設反対という意見すらなかった。これは、道路の完成に伴う経済効果に住民の期待(関心)が高まったためであるとも考えられる。

6. あとがき

合意形成と公共事業紛争の防止という点で、一見してPIは合理的な手法であるように思える。しかし、決して万全の手法ではなく、住民の意見を全て反映する万能の手法でもない。特に、後者の意味については十分に認識しておく必要がある。つまり、PIを通じて決定された合意事項がそのまま審議会や議会を通じて認知され、実施されたとしても、それら全てが行政と住民にとって有益な結果になるという保障がないためである。それらのことを事前に認識した上で、高規格道路のような巻き込む住民の数が多い事業にPIを導入すれば、その効果は高いものになると期待できる。

キーワード：能越自動車道 パブリック・インボルブメント みちづくり懇談会 ルート選定