

全国地方自治体におけるアダプト・プログラムの導入状況及び その評価に関する調査研究

大分工業高等専門学校 学生会員 ○田中敦士
大分工業高等専門学校 正会員 亀野辰三

1. 研究の背景・目的

近年、アダプト・プログラム(以下、APと言う)の仕組みを用いた住民参加型の活動が日本各地で実施されてきている。APとは道路や河川、公園などの公共の場を対象とした美化活動や維持管理活動を指し、地域住民や地元企業が積極的に活動を行う。APにおいて、行政は活動を支援する立場として関与し、市民と行政の協働により活動が成り立っている¹⁾。本研究で対象とした県道大在大分港線は、過去に日本街路樹百選に選ばれており、街路樹景観の優れた道路であった。しかし、植栽から40年以上の月日が経ち、最近では落ち葉や根上がりに関する多くの苦情が寄せられている。そこで、大分県では新たに県道大在大分港線沿線の住民や企業が参加するAPの導入を検討している。当該路線は約7kmに及ぶため、様々な活動主体が関わることが予想されるが、単一の活動主体を対象とした先行研究²⁾は多く見られるものの、長区間で多様な活動主体が関わるAPの評価に関する研究蓄積は乏しい状況にある。

そこで、本研究では全国の地方自治体を対象にアンケート調査を行い、APの実施の有無や活動の実態を把握すると共に、併せて長区間におけるAP導入の効果やその評価の要因を分析することを目的としている。

2. 調査の概要

調査の対象は大分県を除く都道府県(46箇所)と人口10万人以上の市(258箇所)、東京都特別区(23箇所)とし、調査票は郵送により配布・回収した。調査期間は平成26年10月27日～11月28日とした。また、調査票の回収率とAPの実施率は都道府県で73.9%、82.4%であり、市・区で73.7%、36.2%となった(表-1)。

表-1 調査票の回収率とAP実施率

自治体	総配送数	回収数	AP実施団体数	回収率	AP実施率
市・区	281	208	76	74.0%	36.5%
都道府県	46	34	28	73.9%	82.4%
全体	327	242	104	74.0%	43.0%

3. 調査項目と集計方法

調査票では、まず道路の維持管理にAPを導入しているかを問い、それらを以下の3項目に分類した。

- 1) 導入している
- 2) 過去に導入したことがあるが、現在は実施していない
- 3) 導入していない

「導入している」自治体にはAPの事例を具体的に回答していただき、その評価や現状について伺った。また「現在は実施していない」自治体には、導入時期や実施を止めた理由を伺い、「導入していない」自治体には、導入していない理由や今後の動向について回答していただいた。調査票の集計は都道府県と市・区を区別し、今回は都道府県についての調査結果について報告する。

4. 結果

APの導入状況について、前述の3項目に分類した結果を図-1に示す。都道府県では、全体の8割がAPを導入しており、残りの2割が導入していない結果となった。今回は主にAPを導入している自治体の現状や評価について述べたい。

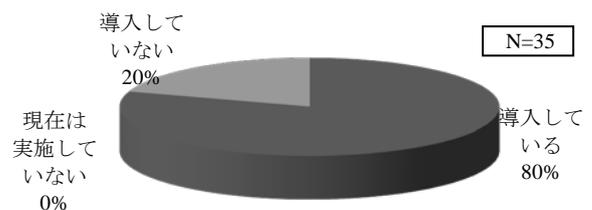


図-1 AP導入の有無

まず、APを導入している目的(理由)について伺った(図-2)。回答の多い項目である「道路の美観向上」や「住民との協働の構築」は、主に地域住民のための効用であり、「道路の維持管理費の低減」は行政にとってのAP導入に期待される効用だと捉えられる。

次いで、APの満足度について伺った(図-3)。APを実施している自治体のうち、約7割の自治体が活動に満足していることが分かる。それらの自治体にどのような

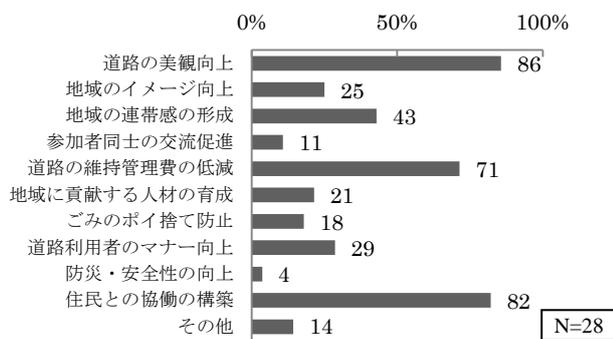


図-2 AP 導入の目的(複数回答可)

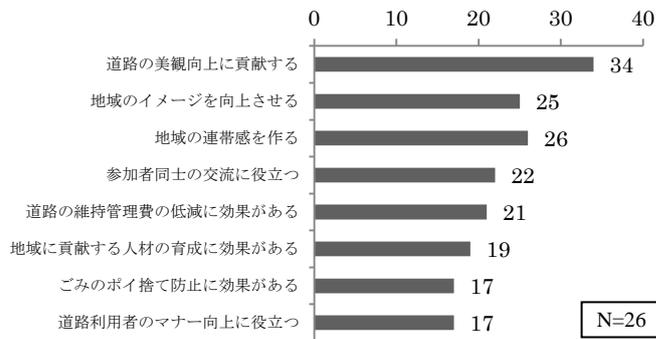


図-4 AP 導入による効果に対する評価

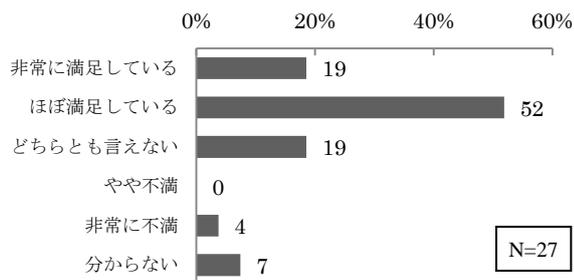


図-3 AP の満足度

点で満足しているか質問したところ、「地域や道路を美しくできるから」、「地域を訪れる人に良い印象を持ってもらえるから」といった意見が多く見られた。

ところで、AP 導入に関して、多くの自治体で高い満足度が得られていたが、AP の実施により具体的にどのような効果が得られているのかを把握するために AP により期待される 8 つの効果について、それぞれ 5 段階で評価してもらい、それらに+2 点~-2 点の点数を与え、集計した (図-4)。図によると、いずれの効果も正の効用があり、AP を導入している多くの自治体が多様な効果を実感していることが分かる。特に AP の直接的な目的である「道路の美観向上に貢献する」の項目では、否定的な評価はほとんど見られなかった。続く 3 つの項目は、地域コミュニティ形成のために求められる効果であると考えられるが、いずれも高い点数が得られている。これは、行政側の意見に依存する形になるが、AP により得られる住民側のメリットと考えることができる。行政側の効果として「道路の維持管理費の低減」が考えられるが、「大変効果あり」、「効果あり」の回答が 8 割を占める結果となり、AP は行政側にも高い効用をもたらしているといえる。

最後に、AP をより効果的に進めていくために必要な要素を伺った (図-5)。多くの自治体は、「里親制度の PR」が重要と考えており、AP が一般市民に

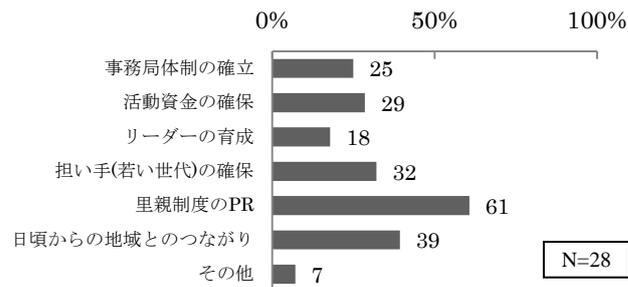


図-5 APに必要な要素(複数回答可)

広く知られていない現状を懸念していることが分かった。

5. まとめ

AP は 1985 年ごろ、米国テキサス州交通局が導入した活動が原型とされ、日本に AP が初めて導入されたのは 1996 年ごろであるとされている。今回の調査によると、全体の 8 割の都道府県で AP は導入されており、日本国内でも飛躍的に普及してきたことが分かる。

「導入している」と回答した自治体の多くが活動に対する満足感を示しており、AP の導入により期待される目的についても高い評価が得られたように思える。AP は住民にとって「地域コミュニティの育成の場」となり、行政にとって「道路の維持管理費の低減」につながる活動といえる。

今後は、AP の評価別・活動主体別に自治体を分類し、評価の要因を分析することで、当該路線への AP 導入の可能性を検討することや、AP 導入による効果を詳細に分析し、自治体のポジショニングを明らかにすることが検討課題として残っている。

参考文献

- 1) 公益社団法人、食品容器環境美化協会、平成 26 年 12 月 1 日
アクセス <http://www.kankyobika.or.jp/adopt/adopt-program/>
- 2) Tatsumi KAMENO, Minoru KUMANO: Evaluation of Adopt Program as Environment Beautification Activities of Companies, Journal of Landscape Architecture in Asia Volume2, 2006, pp.185-190