

F 1 - 4 公共事業計画論議におけるローカル紙上の報道情報の分析事例 公共事業におけるパブリック・インボルブメント 事例調査報告 その4

徳島大学工学部建設工学科 ○山中 英生
徳島大学工学部建設工学科 山口 行一
徳島大学工学部建設工学科 廣瀬 義伸

1. はじめに

市民や関係者の参加を促すパブリックインボルブメント（P I）では、「広報」による情報の市民的共有が極めて重要と言われており、ローカルマスメディアの存在は重要である。本研究は公共事業における報道情報の量と内容が市民の意向形成に与える影響について明らかにすることを目的としている。ここでは、徳島市の万代橋計画についてローカル紙での報道情報の量と内容を分析した結果を報告する。

2. 分析対象事例

徳島市において1992年から1998年にかけて論議となった万代橋計画を題材として取り上げた(表1)。万代橋は徳島市中心部を通る国道55号線のかちどき橋の渋滞緩和のため、その下流に計画されており、内環状線計画の一部となっている(図1)。この計画に対して、92年ごろから、かちどき橋周辺の県庁前ヨット群の景観保全と、開閉橋形式とすることで観光名所とすべきという市民の声が高まり、新聞紙上の話題となった。その後、平面橋として設計に入っていたが、96年に計画見直しを知事が指示し、市民代表等による懇話会が結成され、市民アンケートが実施された。この結果市民の40%が渋滞緩和のため平面橋を支持する傾向が明らかになる。



図1 万代橋の架橋位置
表-1 万代橋をめぐる論議の経緯

3. 論議の整理

万代橋計画では橋自体の建設の賛否よりも、開閉橋対平面橋の論議が中心となっている。開閉橋が求められた最大の理由は「ケンチョピア」の景観の存在にある。ケンチョピアは、1970年代に県庁前にヨットが係留し始めたところから始まり、その後県が新設マリナ完成までの暫定措置として、県庁前係留を認めることで定着した。ここで都心部にヨットが浮かぶという全国にも珍しい「ケンチョピア」と呼ばれる風景が生まれることになった。ケンチョピアは、クリスマスのイルミネーションなどヨットクラブの活動などもあって、市民に親しまれており、県外客にも好評で徳島のイメージアップに寄与していると評価されていた。開閉橋案は、風景の保全による活性化と渋滞緩和の両立案としてヨット利用者や街づくりNPOなどから提案され、議論の中心となったのである。

表2は平面橋と開閉橋に対する論点を整理した結果である。開閉橋支持派は文化・景観の保全が都市の活性化へとつながる点を主張したのに対して、平面橋派は渋滞解消と開閉橋の建設費・維持費等を問題とした。全体の

年月	万代橋をめぐる経緯
83～85年	・徳島広域都市圏パーソントリップ調査実施
86年3月	・中心部一極集中を解消「徳島内環状道路計画」が提案 ・「万代橋」は計画中の重要区間として位置づけられる。
12月	・県議会で万代橋建設を議論。
90年6月	・県議会でヨット移転を議論。
11月	・「3000日の徳島戦略」に万代橋を位置づける。
91年9月	・県議会で橋の形態について開閉橋の可能性を議論する。 ・三木知事が平面橋が妥当と表明する。
11月	・「第1回21世紀徳島港区懇話会」実施。
92年1月	・「第2回21世紀徳島港区懇話会」実施。
2月	・県議会で開閉橋問題を議論。 ・夢のある橋フォーラム（主催・徳島ヨットクラブ・新町川を守る会）が開催される。
3月	・「21世紀徳島港区懇話会、第3回懇話会」実施。
93年3月	・内環状道路の都市計画変更案で地元説明会が行われる。
10月	・地元関係住民が徳島市長に内環状線反対陳情提出。
94年3月	・地元関係住民が圓藤知事に内環状線反対陳情提出。
5月	・徳島市都市計画審議会 内環状道路の現地視察。
95年3月	・万代橋は平面橋で基本設計完了。
9月	・県議会で知事は「開閉橋も含めて検討」と白紙に戻す。
96年3月	・「万代橋関連整備検討懇話会」が初会合。
7月	・「新町川シンポジウム」開催。 ・四国放送:一般市民電話アンケート、ヨット愛好家アンケート 万代橋懇話会が「県民アンケート」実施。
9月	・「県民アンケート」結果発表。
11月	・「第4回懇話会」が「景観に配慮した平面橋に」と結論。 圓藤知事が万代橋を「平面橋」に決断。
97年12月	・県議会で完成時期についての討議。
98年3月	・「徳島市都市計画審議会」が万代橋計画について初審議。 ・「万代橋関連道路反対期成同盟」見直し要望書提出。

経緯としては、景観保全の声が大きく取り上げられてから、その実現上の技術的問題（渋滞緩和への影響、費用）の情報が広く浸透するにつれて、「平面橋でやむなし」が市民の意見として形成されたと見なすことができる。

4. 報道情報の分析結果

上記のような経緯には、市民意見や形式の得失情報を多くの市民に伝えていたローカル紙の役割が大きいと考えられる。そこで、徳島新聞から出された万代橋に関する情報の分析を行った。徳島新聞社の協力を得て、万代橋をキーワードに 1990 年から 1998 年までの全記事を抽出した。抽出された記事は 154 あり、技術的情報の内容を整理した。

技術情報は交通関係の記事と景観関係に分けられ、交通関係の記事は、渋滞、平面橋時の交通、開閉橋時の交通、橋が含まれる内環状線計画、渋滞緩和に利用可能な外環状線、末広道路といった他路線、建設コスト、維持管理費に関する内容からなっている。また、景観関係の記事は、ヨット、ヨットハーバー、ケンチョピア、街づくり、観光資源、平面橋、開閉橋、別構造、架橋自体の見直しなどの内容からなっている。図 2 はこの内容別の掲載記事である。記事数が最も多いのは、渋滞に関する記事である。全記事の 3 回に 1 回は渋滞の記事が含まれていたこと

になる。次に多いのは、ヨット、ケンチョピア、街づくりに関する記事である。しかし、渋滞の記事を除けば記事数には大きな差は見られない。

図 3 は交通関係の記事と景観関係の記事について時期別に出現回数を示したグラフである。交通関係の記事は、万代橋の記事には必ずでている。景観関係の記事は、平面橋と開閉橋の議論が活発化した時期だけに集中している。特に県が一旦平面橋と決定した 96 年 11 月を挟み、96 年 9 月から 12 月の間に多くの記事が掲載されている。紙面別に見ると、総合面における解説記事は注目度が高く情報量も多いが、全ての技術情報を取り上げる傾向があるのに対して、社会・経済・文化・家庭面には、渋滞、ヨット、街づくりの記事が多くなるのに対して、投稿意見欄では渋滞を問題とする記事の出現率が他の掲載面と比べて高いことがわかった。開閉橋を疑問視する市民が多いことを伝えている様子が見られた。

5. おわりに

以上の分析から、渋滞問題が市民的意識の高い課題であり、それに対して開閉橋形式では問題があるという技術情報がローカル紙で常に発信されていたことが、最後の調査で明らかになった市民意向分布の背景にあると考えられる。事実、学生対象の実験でも開閉橋の問題点の情報を与えることで、開閉橋支持者が減少するという結果を得ている（本講演会にて発表）。この結果が真に合理的であったかどうかは別問題ではあるが、市民レベルの判断を計画に生かしていくに正確な技術情報の共有が欠かせないことを示唆している。一方、万代橋では、橋の必要性には論議が発展しなかったため、内環状線全体計画の効果や問題についての情報は紙面に多く現れなかった。このことが、全体計画に対する市民的認知を不十分にしているのではないかという指摘もできる。道路予定地住民の反対運動は根強く続いている。こうした論議の手順に係わる問題は今後の公共事業に係わる情報公開のあり方に示唆を与えている。

表 2 平面橋と開閉橋の論点整理

橋形式		平面橋の場合	開閉橋の場合
利用面	陸上交通	陸上交通には問題なし	陸上交通に一部支障 海上交通の調整で影響を 少なくはできる
	船舶	一部の小型船を除き 船舶の進入不可となる	ヨットも進入可能 利便性はやや問題あり
費用面	建設	約 13 億円以上	約 18 億円以上。
	維持	少ない	年間数千万円
景観面	水面	ヨット景観はなくなる 新しい景観を創造	ヨット景観を名物にする
	橋	開閉橋の景観も問題	開閉橋デザインで名物になる

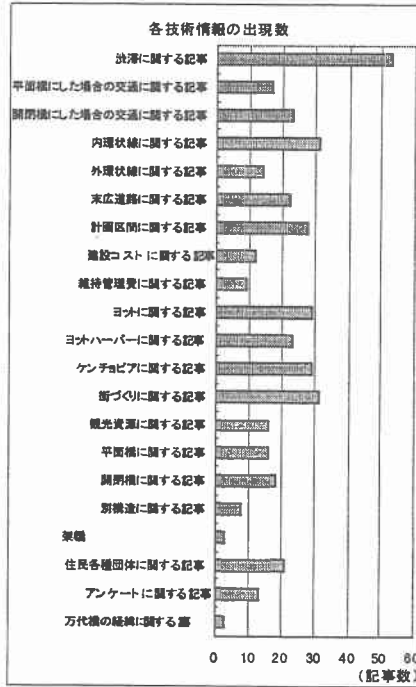


図 2 記事内容別掲載頻度

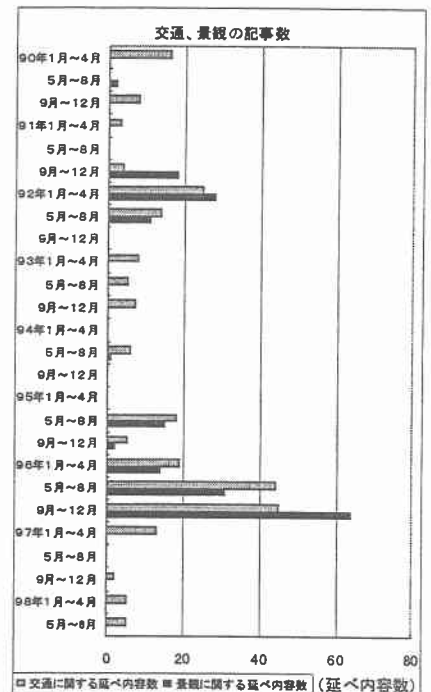


図 3 時期別掲載頻度