Ⅳ-5　ＰＩ方式を導入した道路整備の取組み　－大山道路を例にして－

国土交通省土佐国道工事事務所　日下部毅明　大住道生　山本貴弘　○土肥　学

１．はじめに　近年、街づくりや地域づくりへの住民参加が積極的に行われるようになっている。本稿はその手法の一つであるPI（Public Involvement）方式を導入して現在取り組んでいる道路整備について述べる。

２．大山道路とは　**図-1**に示す大山道路は、高知県安田町から安芸市間に計画中の地域高規格道路である。この区間の現道である国道 55 号は、平成 9、10 年 5 月の集中豪雨の際に発生した急崖斜面の大規模な土砂崩れにより、全面通行止になり地域の生活・社会活動に多大な影響を及ぼした。そのため、既に地域高規格道路「阿南安芸自動車道」として調査区間であった大山道路を災害時のバイパス機能も有する道路として早急に整備することが必要となった。

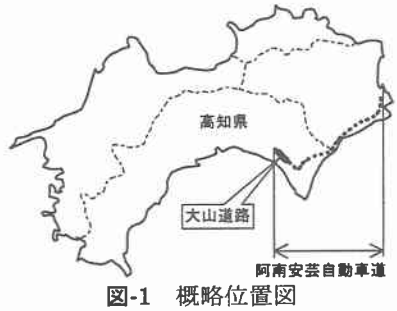

図-1　概略位置図

３．PI 方式導入の目的　当事務所は大山道路の計画にあたり安芸市及び安田町の地元代表者で構成する「大山道路 PI 委員会」を平成 13 年 3 月に設置した。この取組みではルートの概略検討を行う前段階で PI 方式を導入している。PI 方式による道路整備計画を行った目的は、①事業計画の決定前に地元の意見を聴取することにより道路計画の質や熟度を上げること、②事前に住民合意を得ることで事業のスピードアップを図ることである。

４．大山道路 PI 委員会のながれ　**図-2**は大山道路 PI 委員会のながれを示している。以下に各段階での取組みを述べる。**(1)第１回委員会**：地域の概要をもとに大山道路についてブレーンストーミングを行い、また意見の集約方法の検討を行った。当初は起終点やルートが決まっていない道路に対する議論はやりにくいという意見もあったが、大山道路の起終点（インターチェンジ、以下 IC）、延長、通過位置、構造に関する意見や、早期整備が地域から強く求められているという意見が多く出された。また、安芸市、安田町のみでなく、道路整備については広域的な視点で考える必要があり、高知県東部地域の 2 市 4 町 3 村からも幅広く意見を集約すべきという意見も出された。

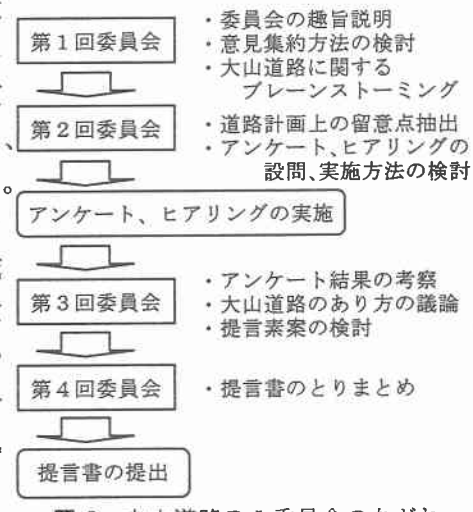

図-2　大山道路ＰＩ委員会のながれ

(2)第２回委員会：道路計画上留意すべき点として、路線導入空間、道路構造、IC、コントロールポイントなどについて検討を行った。また、地域住民から広く意見を聴取するため、アンケート・ヒアリング調査を実施することを決定し、その実施方法・内容について検討を行った。**(3)アンケート調査**：安芸市東部・安田町住民に対し、住民アンケートを郵送方式で実施し、配布数 2,025、回収数 612（回収率 30.2%）であった。また、国道 55 号利用者に対し利用者アンケートを実施し、配布数 699、回収数 361（回収率 51.6%）であった。アンケートでは、主に、国道 55 号の利用状況、大山道路が通るべき位置、IC があるべき位置、道路を整備する上で避けるべき施設、道路整備にあたっての重視事項等について調査した。**図-3**は、住民アンケート調査の主な結果である。IC があるべき位置は、国道付近の平地部 33.5%、国道からやや離れた平地部 27.3%、山地部 18.6%、市街地周辺 14.4%であり、IC を平地部に整備することを望む声が大きく、市街地周辺に望む声は小さい。道路が通るべき位置は、山地部 50.2%、平地部 28.1%、海岸部 17.2%となっており、山地部に望む声が過半数を占めている。この地域の平地部は海岸と段丘に挟まれ狭くなっていることによる意見と考えられる。避けるべき施設は、5 割以上の人が「神社・仏閣」及び「すぐれた自然、自然公園」は避けるべきと答えており、次いで「学校・幼稚園」「住宅地」「ビニールハウス・優良農家」「墓地」となっている。地域住民の土地利用に対する考え方は、宅地や農地よりも自然や歴史・文化施設を守るべきという意見が多いことがわかる。道路整備の考え方では、現在の土地利用を守ることよりも、早期整備、日常生活を便利にすること、快適な道路を望まれていることがわかる。また、この大山道路 PI 委員会の活動については、回答者の約 7 割の地域住民に周知されており、本活動に注目が集まっていることがわかる。情報収集方法としては、新聞折込チラシ 5 割、新聞記事 3 割と大半を占め、インターネットは 1%であった。**(4)ヒアリング調査**：県

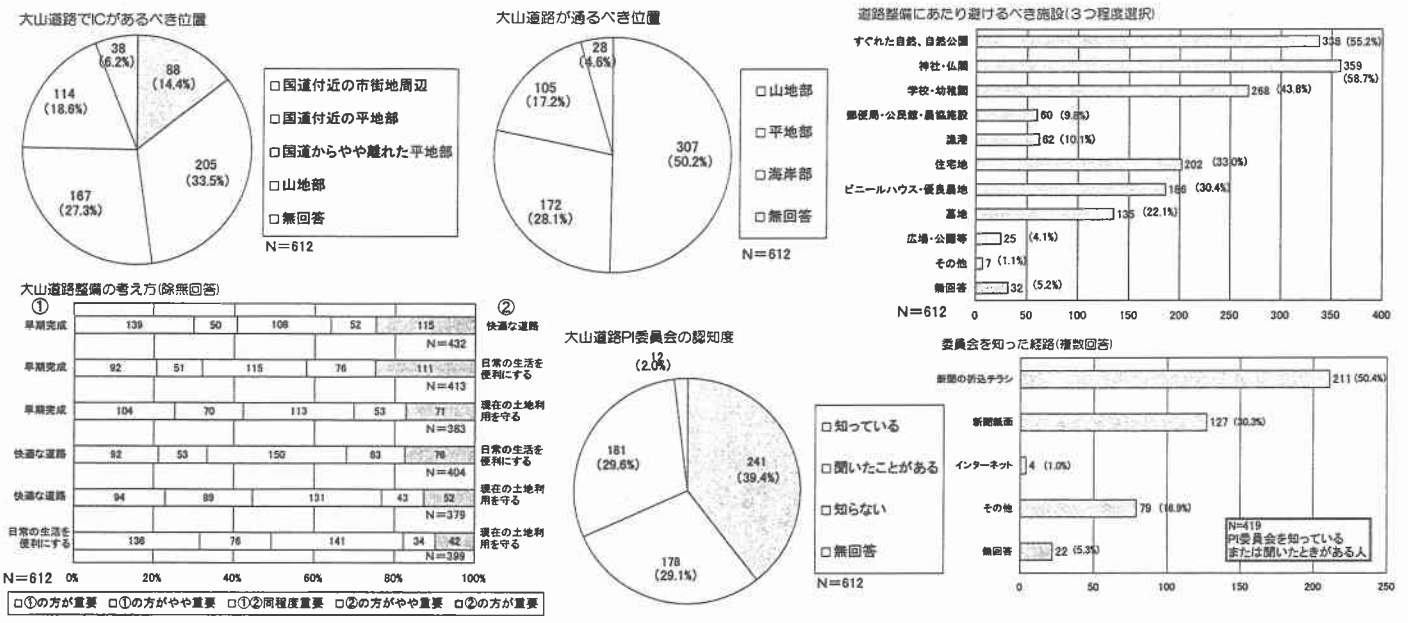

図-3　大山道路の整備に関するアンケート調査における主な結果

東部地域の各自治体、警察・消防署、商工会、漁協、自然保護団体等を対象に大山道路の整備に対する要望等についてヒアリング調査を行った。「通勤・通学、買い物等日常生活に大きな影響が出るので早く整備すべき」、「緊急活動等、生命に大きく係わるので、緊急交通等を支える道路にすべき」、「災害に強い道路にしてほしい」などの意見が挙げられた。また、既存文献にはない地域住民だけが知る希少生物について情報を得ることが出来た。**(5)第 3 回委員会**：上記の調査結果を受け、大山道路のあり方に関する地域の意見・要望を考慮しながら検討を行った。この調査結果の意見は地域を代表した意見となっていることを確認した上で、さらに、「一日も早く道路を整備すべき」、「大山道路と国道 55 号がそれぞれの特性を生かすべき」、「自然景観を楽しめる道路にすべき」、「地域の発展を支える基盤となるよう配慮すべき」などの意見が出された。**(6)第 4 回委員会**：これまでに出されたアンケート結果や委員会での検討事項を考慮し、提言書のとりまとめを行った。**(7)提言書の提出**：大山道路 PI 委員会は委員会での検討内容やアンケート結果等を踏まえ「提言書－大山道路の整備について－」をまとめ、平成 13 年 11 月に当事務所に提出された。提言を**図-4** に示す。

1．大山岬を中心とする急傾斜地崩壊危険区域には、土砂災害に強い道路を早急に整備すべきである
2．大山道路の整備にあたっては、広域的な交通や地域交流を考慮する必要がある
3．大山道路は、緊急交通等を支える信頼性の高い道路とする必要がある
4．大山道路の整備にあたっては、現在の国道５５号の利用状況、周辺施設を十分に考慮し、両方の道路がそれぞれの特性を生かしてうまく活用されるよう配慮することが望ましい
5．大山道路の本線ルートは基本的に山地部とすることが望ましい
6．大山道路は、走行性の良い道路とすることが望ましい
7．大山道路の整備にあたっては、神社・仏閣、優れた自然、学校、宅地、農地等の土地利用に配慮すべきである
8．道路事業者は、今後も事業の各段階において地元住民に対して情報提供を行うと共に、必要に応じて地元住民の意見を反映させる場を設ける必要がある
9．国土交通省は、大山道路が地域の発展を支える基盤として期待されていることに配慮して整備を行うべきである

図-4　提言－大山道路の整備について－

5．PI 導入の効果について　折込チラシ等で情報提供することで大山道路や PI 委員会の存在を認知させることはできたが、アンケート回収率は平均的な値であり、地元の関心を大きく向上させることはできなかったといえる。しかし、アンケート・ヒアリング調査を行ったことで、地域住民の全般的な考えについて考察することができ、かつ住民のみが知る情報を得ることができた。地元の意見を反映した提言を考慮し事業計画を立案することで事前に計画の不備を回避することができると考えている。一方、PI 導入により事前に多くの住民意見を得たことが事業のスピードアップにつながるか否かは、今後の事業展開において検証していく。

6．今後の取組みについて　現在、当事務所は大山道路 PI 委員会から受けた提言書を出来る限り反映し、大山道路の整備計画を策定している。今後はこれまでに得た地元住民の意識を更に高めるとともに、より地域住民に求められる大山道路を整備するため、次の段階において、ルート導入空間が決定した段階で一般に公表し、パブリックコメントを求める方針である（平成 14 年 3 月時点）。

謝辞：大山道路 PI 委員会の実施にあたり、委員長を務めて頂いた高知工科大学の荒木英昭教授をはじめ、各委員の皆様には多大なるご協力を頂いた。ここに記して謝意を表す。

参考文献　前川秀和ら：道路計画における PI 手法の活用に関する研究，第 24 回土木計画学研究発表会講演集 384、2001.