

## IV-7 中山間地域における河川・道路整備に対する意識の分析

高知工科大学 学生会員 正木優子  
高知工科大学 正会員 寺部慎太郎

### 1. 本研究の背景と目的

高知県本山町吉野川流域では、昭和 30 年代の早明浦ダム建設に伴い、ダム直下も整備された。これにより川での遊泳が禁止され各小中学校には遊泳用のプールが整備されるなど、住民と川との関わりはやや希薄になった。その後、昭和 60 年代後半には行政主導でカヌーのイベントが開設され、カヌー人口も全国的に増え、住民の吉野川に対する関心が高まると同時に、河川整備も進められた。一方、我が国の社会資本整備の現状は、低成長経済下での社会資本整備への逆風が吹き、また法定外目的税創設の動きなど新たな整備方策が検討される所も出ている。このような中で、中山間地域における、河川・道路整備の現状が地元住民のニーズに対応できているのか、また社会資本整備の重点化と新たな負担に対する意識はどうか、といった点に問題意識を設定した。そこで本研究では、(1) 吉野川の利用状況、河川・道路整備に対する意識、さらには森林環境税についての理解度・支持をアンケート調査によって把握すること、(2) 上記の結果を都市地域で調査された結果と比較することによって、中山間地域における住民の意識を分析すること、の二点を研究の目的とした。

### 2. アンケート調査の概要

調査対象は、高知県長岡郡本山町・土佐町・大豊町の住民と吉野川への来訪者であり、調査項目は、(1) 吉野川の利用目的・利用頻度・魅力、(2) 河川・道路整備に対する意識・満足度、(3) 森林環境税など整備に関する税金に対する意識、(4) 価値観・ライフスタイル、(5) 個人属性、の 5 点である。調査日は、平成 15 年 12 月 13 日(土)～17 日(水)で、調査票を訪問配布し、後日郵送してもらって回収するという方式で調査を行った。回収率などを表 1 に、回答者属性の集計結果を図 1 にそれぞれ示す。

表 1 調査票の配布数と回収率

| 配布数 | 回収数 | 未着 | 回収率   |
|-----|-----|----|-------|
| 125 | 85  | 40 | 68.0% |

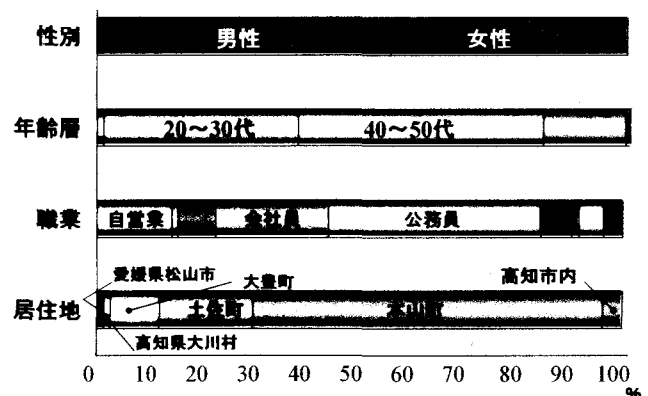


図 1 回答者属性の集計結果

### 3. 調査結果

#### (1) 河川・道路整備に対する満足度

まず、河川・道路整備の満足度を 4 段階評価してもらったものの平均値を図 2 に示す。このように自然環境がやや低めではあるものの、全体的に中間的な値をとった。

#### (2) 森林環境税など整備に関する税金に対する意識

法定外目的税創設など新たな社会資本整備方策に関する大まかな意識を把握するため、類似の例として森林環境税についての認知と賛否を問うた。ここで、

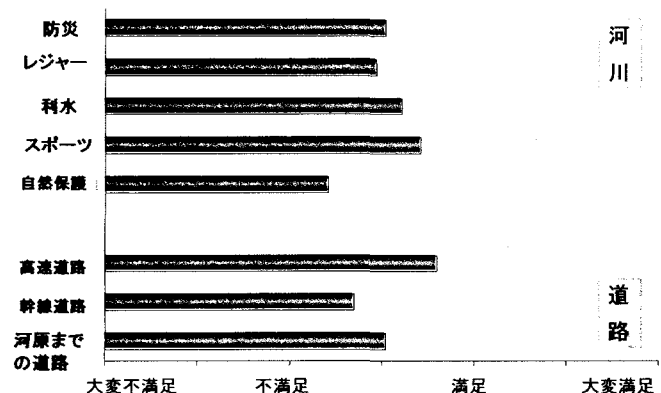


図 2 河川・道路整備に対する満足度

森林環境税とは、県土の 84%を森林に持つ高知県が平成 15 年度から全国で初めて導入した森林保全のための法定外目的税であり、県民一人あたり 500 円を県民税に上乗せして徴収するものである。総額 1 億 4 千万円の税収は、間伐など森林整備と環境保全の啓発活動に使うとされている。本研究の調査によれば、ほぼ半数が「知っている」と答えており、また賛意を示すものは 8 割に上った。これは、本調査の回答者が主に河川上流部の中山間地域であり、森林環境税に対しては受益者となる可能性が高いことが主な原因と思われる。

さらに、このような目的税と同じような消費税増税で交通基盤整備を行うとした案に対しては、図 3 のように賛成と反対がほぼ同じ割合となった。この結果を、既存の横浜での意識調査結果（1997 年 1 月実施）と比較した結果、両者に差はないと統計的に検定された。本調査で想定した交通基盤整備に消費税増税を充てる考え方は、州や都市圏によって異なる消費税率が異なる米国に主に存在している。そこでは、0.5～1%程度を公共交通網整備や環状道路など都市高速道路網整備に充てることが住民投票で可決されれば、期間限定で消費税を増税するという方法が採られていた。本調査や横浜調査の結果を見る限り、この米国のような消費税増税による交通基盤整備はあまり受け入れられそうにないことが予想される。しかしながら、消費税という生活に密着した形での負担そのものが嫌われた可能性もあり、高知県のように森林環境税導入を成功させ、さらに必要最低限の公共交通網確保のために、何らかの財源を確保する必要がある地域においては、引き続き市民の考え方を重視しつつ検討する余地はある。

### （3）まちづくりにおいて優先すべき項目

最後に、中山間地域と都市において、まちづくりの優先順位がどのように異なるかを尋ねた。結果を同様に既存の横浜での意識調査結果と比較したものを図 4 に示す。これを見てもわかるとおり優先すべきと考えられている項目は異なっており、統計的にも両者には有意差があると検定された。この結果については、中山間地域と都市地域でのまちづくりに対する要望や意識の違いがそのまま現れたと考えられる。これとは別の設問で、河川や道路整備にかかる費用が少なくなっていることをふまえ、どのような整備が必要か尋ねたところ、「現状のまま我慢できる」とした回答が 53%と半数を超え、「河川・道路整備の両方が必要」あるいはどちらかが必要とした回答を上回った。この結果も併せて考えると、強いて順位をつけるならば道路や交通基盤施設の整備を重視しているが、福祉や教育など他の事業と比較した上ではそれほど急を迫られていない、という意識の存在が予想される。

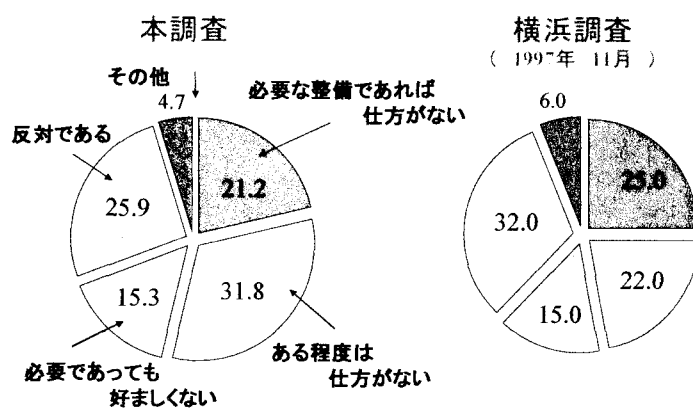


図 3 交通基盤整備のための消費税の増税に対する賛否

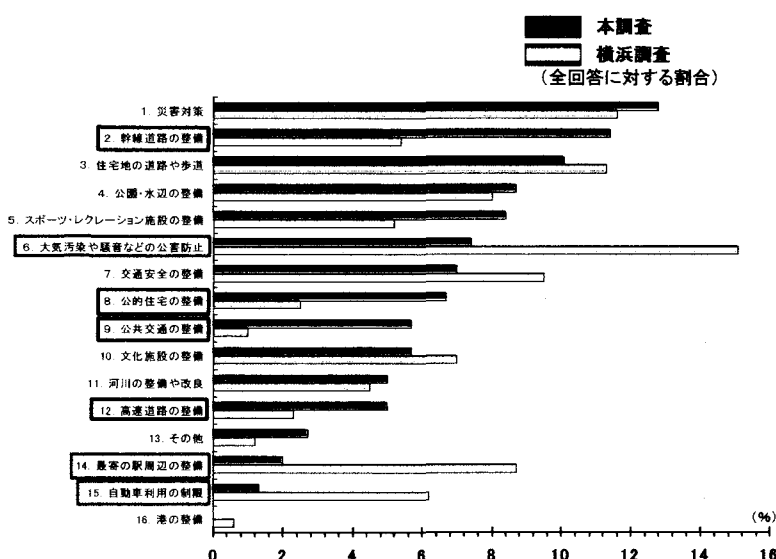


図 4 まちづくりにおいて優先すべき項目の順位

## 4. 研究の成果

高知県の中山間地域において意識調査を行った結果、以下のことがわかった。（１）河川・道路整備の満足度は中間的な値であった。（２）交通基盤整備への消費税増税については賛否がわかれた（都市と同様）が、森林環境税については賛成が大半を占めた。（３）幹線道路や公営住宅の整備が（都市とは異なり）望まれている。