

P I を用いた道路計画における市民参加水準とその要因および影響について

前川 秀和¹・高山 純一²・埴 正浩³

¹正会員 国土交通省関東地方整備局 (〒330-9724 埼玉県さいたま市中央区新都心2-1)

E-mail: maekawa-h2ui@ktr.mlit.go.jp

²正会員 金沢大学教授 大学院自然科学研究科 (〒920-8667 石川県金沢市小立野2丁目40番20号)

³正会員 (株)日本海コンサルタント (〒921-8042 石川県金沢市泉本町2丁目126番地)

道路計画の策定などを中心に、P I の重要性は広く認識され、実施事例も多くなっている。しかしながら、P I の効果を事後に検証したり、P I 参加者の立場から評価したりしているものは極めて少ない。本研究は、国道8号加賀道路を事例に、P I に参加した市民等への事後アンケート調査により、市民参加の水準とP I の満足度、計画の認知度や満足度などとの関連分析を行い、P I 参加者の参加水準の要因と影響を把握し、P I を実施する上での留意点を明らかにすることを目的とする。P I を実施するにあたっては、参加者の特性を踏まえた運用や、プロセスの妥当性の確保、市民との信頼関係の構築と、より地域に密着した情報提供や参加する立場に応じたコミュニケーション手法の採用が求められることを示した。

Key Words : public involvement, road planning, level of citizen participation

1. はじめに

近年、道路計画の策定などを中心に、P I (Public Involvement:パブリックインボルブメント) の重要性は広く認識され、実施事例も多くなっている。行政においても国土交通省はP I のガイドライン¹⁾を定め、ハンドブック²⁾も出版されるなど積極的な取り組みも進みつつある。

最近15年間の関連の学会におけるP I に関する研究論文¹⁾においても、多数の成果が見られる。道路計画を対象とした研究では、諸外国の制度や我が国の事例における関係主体や組織に関するものもあるが、本研究で対象としている参加手法やP I の効果に関する研究も多い。

例えば、参加手法に関して、西村ら³⁾は、道路計画5事例の比較から、参加手法と参加レベル、参加特性の考察を行っている。前川ら⁴⁾は、道路計画の構想段階²⁾のP I の適用14事例を抽出し、参加手法などについて比較分析を行うとともに、事例調査におけるP I を活用した道路計画の策定プロセスを評価しており、この2つの調査からP I の課題、留意事項についてまとめている。

P I の効果に関して、白木ら⁵⁾は四国の事例調査や担当者ヒアリングを行い、P I を実施して良い点や苦労した点、さらに反省点をまとめているし、松田ら⁶⁾は広域

道路計画33事例についてアンケートを行い、代替案の検討方法、用いられたP I 手法、認識された効果を明らかにしている。中前ら⁷⁾はP I を実施した加賀道路のその後の都市計画手続きや新規事業化した後の測量説明時の地元状況からP I 実施の効果を把握している。しかし、いずれも行政側担当者の主観による判断であり、市民側からの客観的な効果の把握になっていない。

市民意識の観点からの効果に関して、寺部ら⁸⁾は大規模な市民アンケート調査から、参加意識や参加形態の選好を明らかにしており、屋井ら⁹⁾は、大規模なアンケート調査から、コミュニケーション手法の評価や意識調査を繰り返すことの効果を論じているが、いずれも具体的な事業のP I に参加した市民を対象としたものではない。下森ら¹⁰⁾は具体的な事例の地区で、仮想の交通対策事業を対象にした住民アンケートの実施により、住民の参加意識を分析しているが、実際の対策ではなく、誰もが賛同する歩道整備の事例である。宮川ら^{11), 12)}は大沢野道路計画のP I で行われた3回の住民意見をもとに、P I の進展と住民意識構造の変化を明らかにし、P I 導入の効果を検証しているが、P I の途中段階での評価である。

以上のように、道路計画におけるP I の研究論文は増えているものの、P I の効果をP I 参加者の立場から、事後的に評価している研究は極めて少なく、検証や評価

より得られた知見を、今後のより効果的なP Iの実施に反映させることが求められている。

本研究では、国道8号加賀道路(以下、加賀道路)を事例に、P Iに参加した委員や市民への事後アンケート調査により、参加水準と最終計画の認知度・満足度などとの関連から、P Iへの評価とその要因・影響を分析し、P Iを実施する上での留意点を明らかにすることを目的とする。

2. 対象事例とP Iの概要

(1) 対象事例の概要

加賀道路が通過する加賀市は、人口約67,000人、加賀温泉郷として全国的に有名であり、観光客は約200万人/年である。加賀道路(図-1)は、2車線の幹線道路^図で、対象区間6.4kmのうち、1.5kmは昭和58年に現道拡幅による4車線の都市計画決定がされているが、残りの4.9kmについては、沿道商業者からの中央分離帯設置反対などで調整がつかず、計画未定のまま10年以上が経過していた。平成11年になって、加賀市の道路網整備や街づくりにとって前提条件となる国道8号の計画策定が急務との認識が高まり、国土交通省と加賀市では、P Iを用いて道路計画の策定を行うこととなった。

(2) P Iの全体設計

国土交通省では加賀市と協議を重ね、P Iの全体設計にあたり、次の基本方針を確認した。なお、P Iの進め方については市民意識の変化を踏まえ柔軟に修正することも合意していた。

- (a) 昭和58年当時の経緯や様々な相反する意見が存在することから、整備の必要性や課題、P Iの進め方について認識を広く共有することを最優先と考え、図-2に示すように、第一段階では信頼関係を構築し、その後、第二段階で具体的な計画素案の検討、第三段階で合意形成に向けたP I総括という道筋を描くこ

とにした。

- (b) 過去の経緯から、第一段階では行政サイドから案を提示せず、地域の声を集約していくこととし、このため全体懇談会の司会は第三者に依頼することにした。
- (c) 具体案を求める声が出てきた時点で第二段階に移り、関係者代表を入れた検討委員会で客観性、専門性を確保しつつ、代替案を広く検討することにした。
- (d) P Iの対象は広く加賀市全域とするが、経緯を踏まえ、直接利害の関わりが深い沿道市民、沿道商業者に配慮した方式を取ることにした。具体的にはニュースレターによる情報提供の頻度を高めること、地域懇談会を開催するなど密度の濃いコミュニケーションを実施するように、P Iを進めることとした。沿道市民については、加賀道路(検討区間)が通過する町会を沿道地区(4地区:南郷地区、庄地区、勅使地区、分校地区)として、そこに属するすべての住民と設定した(表-1、図-3)。

このため、P Iの検討体制としては(図-2)、以下の4つの組織を設け、全て公開とした。3年近くの歳月をかけ延べ約1,340人の市民参加があった。

- (a) 「全体懇談会」は、加賀市民、沿道市民、沿道商業者等を対象とし、本計画を最終的に意思決定する組織であり、6回開催し、参加者数は平均80人/回。
- (b) 「考える会」は、全体懇談会出席者の中から公募し、ワークショップにより具体論を検討する組織であり、2回開催し、参加者数は平均20人/回。
- (c) 「地域懇談会」は、沿道市民、沿道商業者を対象とし、関係する地域毎に開催し議論を行う組織であり、7回開催し、参加者数は平均42人/回。
- (d) 「検討委員会」は、学識経験者、沿道市民代表、沿道商業者代表、関係団体代表、行政代表からなり、実質的な検討を行う組織であり、8回開催した。また、「全体懇談会」の参加者に郵送等で案内を通知し傍聴できるようにした。傍聴者数は平均20人/回。

各会合への招集方法は、郵送による案内を基本とするとともに、町内会の回覧板や掲示板等も活用した。

加賀道路の代替案は現道拡幅、バイパス、近接バイパスなどが議論されたが、最終的には現道拡幅案で合意形成が図られたことから、当該案を整備方針として決定し、平成15年2月に都市計画決定された。

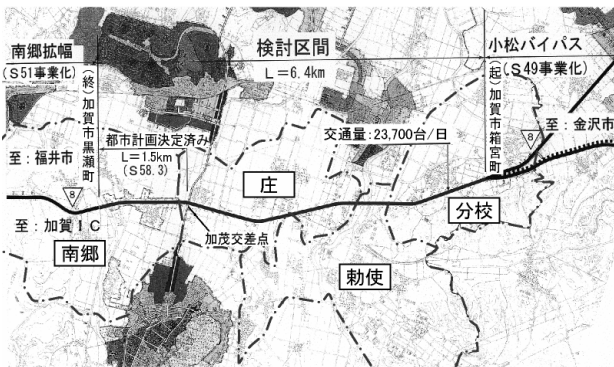


図-1 位置図

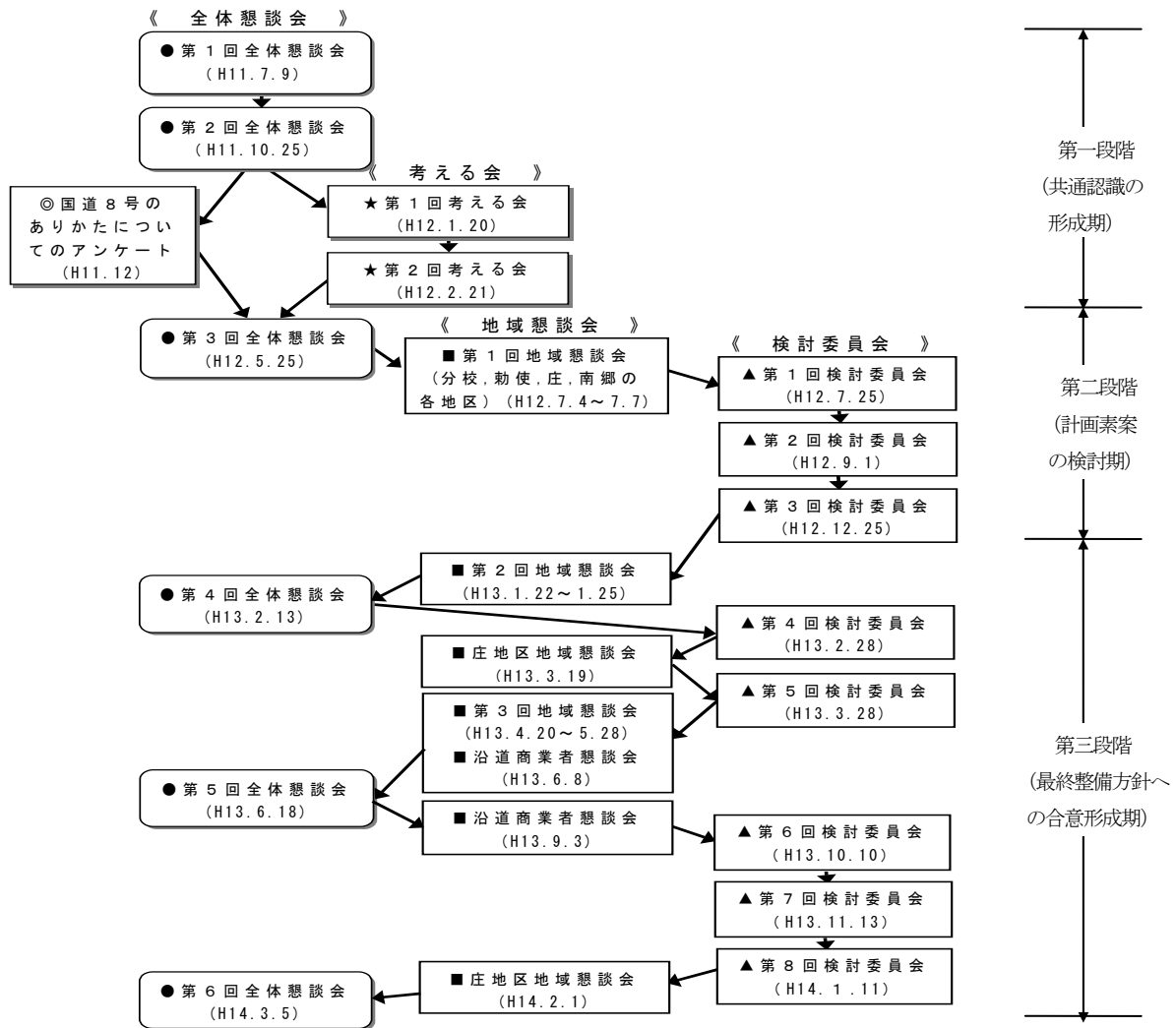


図-2 加賀道路P Iの全体プロセス

表-1 P Iの概要

段階	対象	会 合						情報発信			
		全体懇談会	考える会	地域懇談会 4地区別	庄地区のみ	沿道商業者	検討委員会	国道8号のあり方についてのアンケート	加賀市広報	新聞記事	各町会からの案内
第一	沿道市民	2	2	0	0	0	0	1	1	5	2
	その他市民										0
第二	沿道市民	1	0	1	0	0	3	0	2	1	2
	その他市民										0
第三	沿道市民	3	0	2	2	2	5	0	1	5	5
	その他市民										2
合計	沿道市民	6	2	3	2	2	8	1	4	11	9
	その他市民										2

※新聞記事は、地元新聞社(1社)^[4]における平成11年6月～14年3月までの掲載回数。

※庄地区は、第三段階で各町会からの案内をさらに2回配布。

※ニュースレター^[5]は、沿道市民のみに配布したものは、各町会から配布。市全体に配布したものは、市の広報と共に配布。

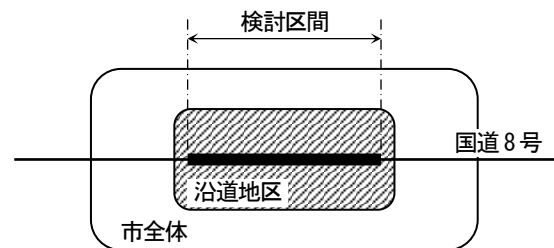


図-3 対象範囲設定のイメージ図

3. 調査方法と調査結果の概要

(1) 調査方法

本研究では、P Iを用いた道路計画における市民参加の水準とその要因・影響を分析するため、最終案の決定から約2ヵ月後に、市民や商業者等と検討委員会委員(うち沿道市民代表、沿道商業者代表、関係団体代表のみ)を対象に事後評価のアンケート調査を実施した。

具体的な調査方法としては、市民は沿道の全世帯1,563世帯(沿道商業者含む)と、市内のその他の地区(以下、その他市民)から無作為に抽出した1,660世帯^[6]の計3,223世帯を対象に、また、委員は代理出席された方を含め36名を対象に、両方とも郵送での配布・回収により調査した。

(2) アンケート調査の配布回収状況

アンケート調査の配布回収結果、回答者の属性、調査項目は、表-2、表-3、表-4に示す通りである。また、集計にあたっては、検討委員と沿道市民、その他市民では、

表-2 アンケート調査の配布回収結果

	配布数	回収数	回収率(%)
委員	36	18	50.0
市民	3223	691	21.4
沿道市民	1563	343	21.9
その他市民	1660	348	21.0

表-3 回答者の属性

	男性	女性	不明	合計
19～29歳	31	36		67
30～39歳	43	41	1	85
40～49歳	75	61	4	140
50～59歳	160	84	1	245
60～69歳	72	20	4	96
70歳以上	41	4	5	50
不明	2	1	5	8
合計	424	247	20	691

表-4 調査項目

調査項目	委員	市民
・道路計画策定の認知度		○
・情報の主な入手方法		○
・国道8号のありかたについてのアンケート調査への対応		○
・道路計画策定の会合への参加	○	○
・会合への不参加の理由		○
・市民参加型の計画策定の満足度と理由	○	○
・市民参加型の道路計画策定の認識時点	○	○
・検討手法・情報提供手法の有効性	○	○
・最終案の認知度		○
・最終案の満足度	○	○
・検討委員会の進め方について	○	
・他の委員会への参加経験	○	
・道路計画策定に対する意識の変化	○	
・所属団体での議論の状況	○	
・回答者の属性		○

※検討委員会委員は代理出席、随行出席を認めている。

※情報の主な入手方法は、最もよく利用した手段を選んで回答。

※検討手法・情報提供手法の有効性は、道路計画の策定で取り入れた手法(検討体制や情報提供)に対して聞いている。

※市民参加型の計画策定の満足度と理由については、会合に参加した人へのみ聞いている。

計画に対する認識や評価に差があり、それぞれその特性が異なると考えられることから、これらの区分ごとにアンケートを配布・回収し、集計した。また沿道商業者^[7]とその他職業者との比較も行った。

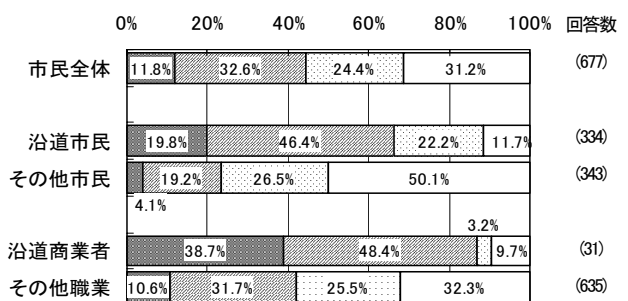
(3) アンケート調査結果

アンケート調査結果のうち、道路計画策定の認知度、情報の主な入手方法、会合への参加度、不参加の理由について、図-4、図-5、図-6、図-7に示す。

道路計画策定の認知度(図-4)では、「よく知っている」「知っている」の合計は、市民全体では44%であるが、沿道市民とその他市民の比較では、それぞれ66%、23%と大きな差がついている。沿道商業者とその他職業の比較でも、87%、42%と大きな差となっている。

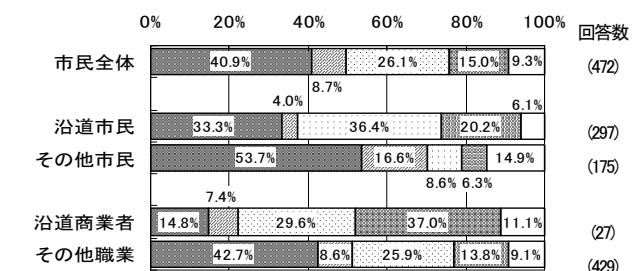
「よく知っている」「知っている」「聞いたことがある」との回答者の、情報の主な入手方法(図-5)を見ると、その他市民では「加賀市広報」54%、「新聞記事」17%であるのに対して、沿道市民は「各町会からの案内」36%、「加賀市広報」33%となっており、地域コミュニティーを通じた情報の入手が行われていたといえる。

沿道商業者では情報量の多い「ニュースレター」が37%と最もよく利用され、次に「各町会からの案内」30%となっている。その他職業では「加賀市広報」43%、「各町会からの案内」26%となっている。



■ よく知っている ■ 知っている □ 聞いたことがある □ 知らない

図-4 道路計画策定に関する認知度



■ 加賀市広報 □ 新聞記事
□ 各町会からの案内 ■ 懇談会などのニュースレター
□ その他

※道路計画策定を知らないと回答した人は本設問の回答対象外

図-5 情報の主な入手方法

次に、「よく知っている」「知っている」「聞いたことがある」との回答者の、会合への参加状況(図-6)を見ると、1回以上参加した市民は全体で36%となっているが、沿道商業者では85%となり、関心の高さがうかがえる。沿道市民では半数強の市民が参加しているが、参加しない沿道市民も半数弱存在する。その他市民は参加が少なく、沿道市民、沿道商業者を対象とした地域懇談会の開催に比べ、その他市民を対象とした会合の開催が少ないため、さらに、そもそもの関心が低いためと考えられる。

会合に1回も参加しなかった人の会合への不参加の理由(図-7)をみると、沿道市民で、その他以外では「参加しても意味がないから」が23%、「忙しいから」が22%、「行政に任せておけば良いと思ったから」が20%と多く、道路計画の策定に市民が参加するという認識自体が浸透していないことが要因と考えられる。

また、その他市民やその他職業では、「その他」が各々49%、41%と多く、その内容は、「懇談会等の案内がなかったから」などの回答が多くみられた。このことから、情報提供も大きく関係しているといえる。

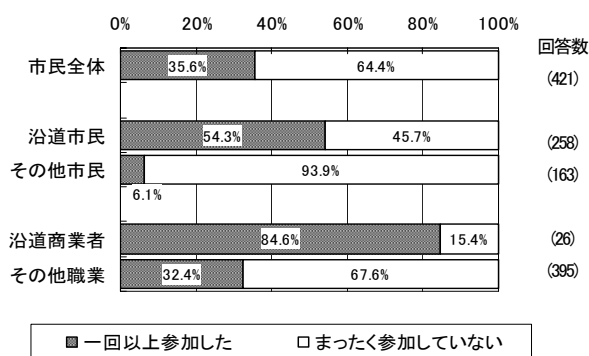
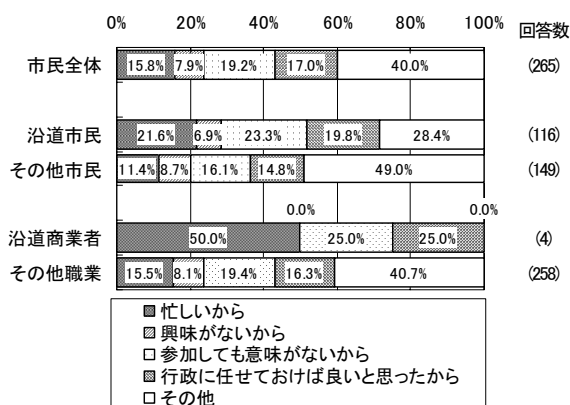


図-6 会合（懇談会等）への参加状況



※道路計画策定を知らないと回答した人は本設問の回答対象外

図-7 会合への不参加の理由

以上のことは、P I の全体設計で、直接利害の関わりが深い沿道市民、沿道商業者に配慮した方式を採り、情報提供頻度や会合の開催に差を設けた当初の意図の当然の帰結といえるが、その他市民に対する情報提供や働きかけが不十分であったことは否めない。

4. 沿道市民の参加水準とその要因

(1) 参加水準の区分

市民や沿道商業者を対象としたアンケートの調査結果は、回答者の属性がP I への参加の水準に影響を及ぼし、さらに、参加の水準が、計画に対する認識や評価(満足度)に関係していると考えられる。こうしたことから、P I への参加の水準を次に示す4区分(表-5)に分類して、分析を行った。

分析にあたっては、情報入手機会および会合参加機会が同じレベルにあったと考えられる沿道市民を対象として行った。

(a)「認知参加」は、道路計画策定について「よく知っている」「知っている」のいずれかを回答し、かつ道路計画策定の会合へ1回以上参加した人。

(b)「認知不参加」は、道路計画策定について「よく知っている」または「知っている」と回答し、かつ会合には1回も参加していない人。

(c)「非認知不参加」は、道路計画策定について「聞いたことがある」または「知らない」と回答し、かつ会合には1回も参加していない人。

なお、(d)「非認知参加」は、道路計画策定について「聞いたことがある」と回答し、かつ道路計画策定の会合へ1回以上参加した人であるが、回答数が少ないため、分析の対象外とした。

(2) 属性別にみた参加水準の比較分析

属性の違いによる参加水準を比較すると、性別(図-8)では、男性の51%は「認知参加」であるのに対し、女性は23%が「認知参加」と関心が低いといえる。

表-5 参加水準の分類

計画の認知度 会合への出席回数	よく知っている	知っている	聞いたことがある	知らない	計
1回以上	認知参加 計 132 (44.6%)	非認知参加 7 (2.4%)	7	39	139
	55	77			
0回	認知不参加 計 63 (21.3%)	非認知不参加 計 94 (31.8%)	55	39	157
	7	56	55	39	
計	62	133	62	39	296 (100%)

※無回答は除いて集計

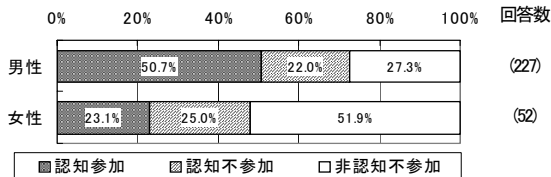


図-8 性別による参加の水準

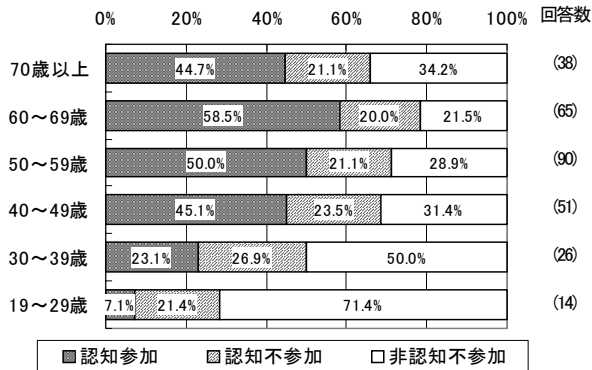


図-9 年齢による参加の水準

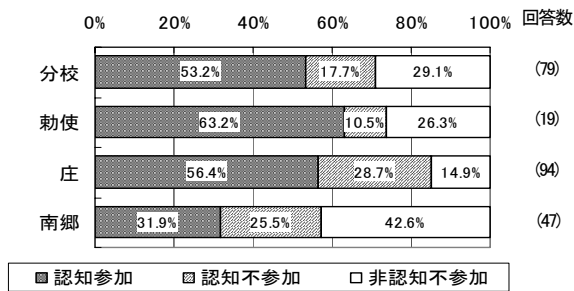


図-10 居住地区別による参加の水準

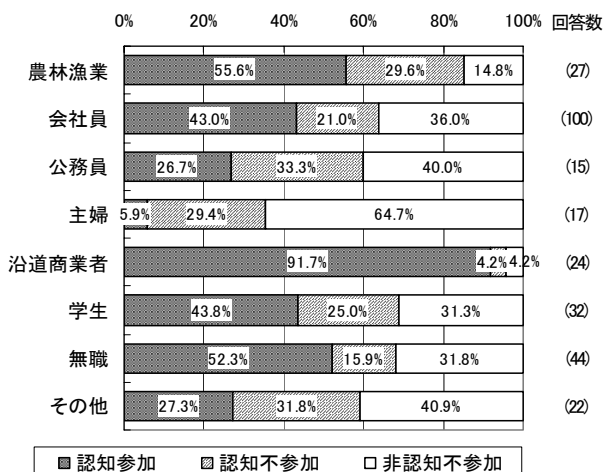


図-11 職業による参加の水準

年齢別(図-9)では、60歳以上は59%が「認知参加」であるものの、年齢層が低くなるにつれて、「認知参加」が減少し、「非認知不参加」が増加しており、関心が低くなっ

表-6 説明変数(アイテム)とカテゴリー

アイテム	カテゴリー
性別	男性, 女性
年齢	19～29歳, 30～39歳, 40～49歳, 50～59歳, 60～69歳, 70歳以上
居住地	分校, 勅使, 庄, 南郷
職業	農林漁業, 会社員, 公務員, 主婦, 沿道商業者, 沿道外商業者, 学生, 無職, その他
情報の主な入手方法	加賀市広報, 新聞記事, 各町会からの案内, ニュースレター, その他

表-7 数量化理論Ⅱ類による分析結果

アイテム	レンジ	偏相関係数	相関比	判別率
性別	0.1920	0.0470	0.3443	54.9%
年齢	1.1336	0.2209		
居住地	1.6104	0.3311		
職業	2.1736	0.3206		
情報の主な入手方法	1.3196	0.3289		

ている。

居住地別では、沿道市民の4つの地区別(図-10)にみると、地区内に含む対象区間延長が最も長く、沿道に商業施設が多く並んでいる庄地区で「認知参加」と「認知不参加」の合計が85%と、参加水準が最も高い。庄地区は、対象区間中央に位置し、道路計画の内容によってはルートが大きく変わるなど、最も影響を受ける地区である。

職業別(図-11)では、沿道商業者は「認知参加」が92%、「認知不参加」が4%と最も関心が高い。次いで、地権者が多いと思われる農林漁業で「認知参加」が56%、「認知不参加」が30%と関心が高く、利害関係の大小が参加の水準に影響していると考えられる。

(3) 数量化理論Ⅱ類による分析

回答者の属性や利害関係、情報の主な入手方法の違いと参加水準の関連を把握するため、数量化理論Ⅱ類による分析を行った。

目的変数とする参加水準は、前述の「認知参加」、「認知不参加」、「非認知不参加」の3分類とした。また、それらに関与すると考えられる「性別」、「年齢」、「居住地」、「職業」、「情報の主な入手方法」の5つを説明変数として設定し、それぞれ2～9つのカテゴリー(表-6)に分類した。なお、これらの全アイテムに回答し、本分析の対象となる標本数は、233件であった。

分析結果によると(表-7)、アイテムの中では、レンジは「居住地」、「職業」、「情報の主な入手方法」の順に高く、偏相関係数は「居住地」、「情報の主な入手方法」、「職業」の順で、共に「居住地」が最も参加水準に影響が強いという結果になった。

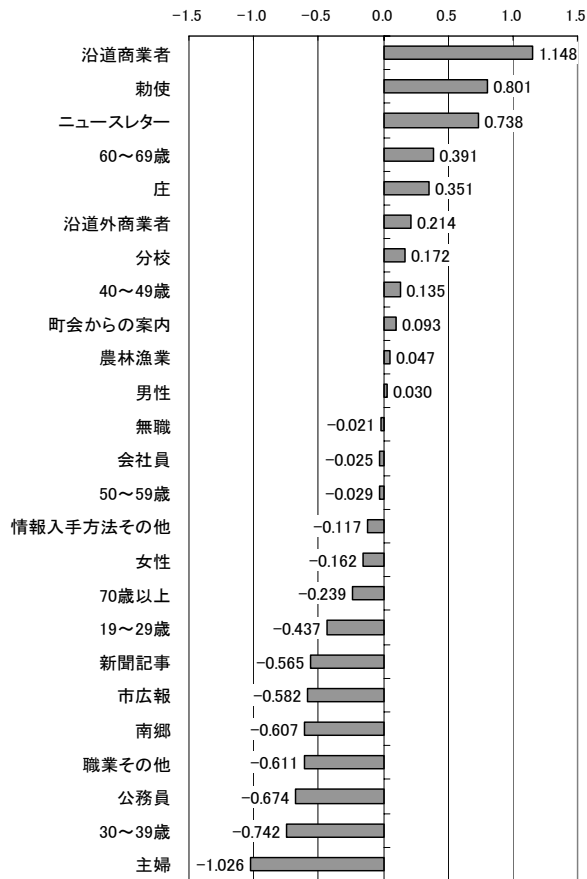


図-12 カテゴリー数量

またカテゴリー数量(図-12)を比較すると、「職業-沿道商業者」,「居住地-勅使」,「情報の主な入手方法-ニュースレター」,「年令-60-69歳」,「居住地-庄」などが高い値を示し,参加水準への関連が高いことが判明した。

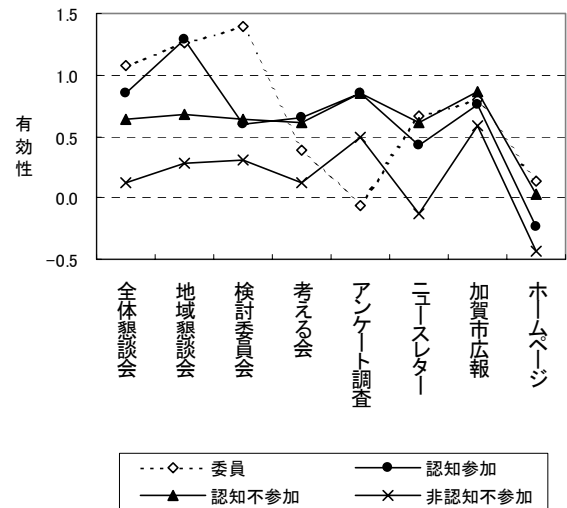
一方,「職業-主婦」,「年令-30-39歳」,「職業-公務員」,「居住地-南郷」,「情報の主な入手方法-市広報」などが低い値を示し,参加水準への関連が低いことが明らかになった。

以上の結果からは,参加水準の高い人は「職業」「居住地」など利害関係の大きな市民であり,そのような市民は情報入手手段として「ニュースレター」や「各町会からの案内」をよく利用している傾向があることが明らかとなった。

(4) 参加水準とコミュニケーション手法の有効性評価

加賀道路の計画策定で取り入れられた各種の手法について,5段階の有効度から評価した。

市民参加・情報提供手法の評価(図-13)については,全体的に参加水準の高い人ほど高く評価しているが,委員では「アンケート調査」に関して有効でないとする意見が多く,委員の立場をより重視すべきとの意識の表れと



考えられる。

※道路計画策定を知らないと回答した人は本設問の回答対象外
※有効性については「有効」2,「やや有効」1,「どちらともいえない」0,
「あまり有効でない」-1,「まったく有効でない」-2で集計

図-13 コミュニケーション手法の評価

逆に,市民側の立場では,検討委員会の評価は低く,「認知参加」者は,自らが参加した地域懇談会への評価が高い。また「アンケート調査」や「加賀市広報」のように,多くの市民を対象とした手法が高い評価を受けている。「ホームページ」については,ニュースレターなどでアドレスの周知を行ったが,全体的に評価が低く,インターネットの普及状況やリンク状況などが影響していると考えられる。

このように,計画策定への参加水準によって,コミュニケーション手法の評価が異なっていることが分かった。8つのコミュニケーション手法の有効性を,各対象者の単純平均でみると,「委員」は0.71,「認知参加」は0.65,「認知不参加」は0.62,「非認知不参加」は0.17となった。このことから,コミュニケーション手法の有効性についても,参加水準の高い方が評価が高いことが明らかになった。

5. 沿道市民の参加水準が認知度,満足度に与える影響

(1) 道路計画最終案の認知度・満足度に与える影響

道路計画最終案の認知度(図-14)についてみると,「よく知っている」と「知っている」の合計は,「認知参加」79%であるのに対し,「認知不参加」は52%,「非認知不参加」は2%と少なく,参加の水準によって,最終案の認知度に大きな差があることが明らかとなった。

最終案に対する満足度(図-15)を比較すると,「委員」,

「認知参加」, 「認知不参加」は, 「満足」が「不満」を上回っているものの, 「非認知不参加」は「不満」の方が多い。また, 参加の水準が低い人ほど, 「どちらともいえない」との回答が多く, 参加水準の低さが, 満足度の判断を不能にしているといえる。

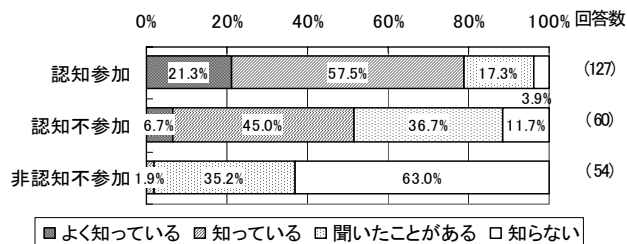
(2) 市民参加型の認知度, 満足度に与える影響

市民参加型の道路計画の策定であることを認識した時期(図-16)については, 第三段階までに認識した人は, 「委員」は100%, 「認知参加」は87%, 「認知不参加者」は85%, 「非認知不参加」は51%である。こうしたことから, 会合への参加者はより早い段階から認識していた人が多く, 参加の水準が, P I の認識時期に影響していることがわかる。

会合に参加した「委員」と「認知参加」の市民に聞いた, 市民参加型の道路計画策定方法に対する満足度(図-17)をみると, 「満足」は, 「委員」が83%, 「認知参加」は43%となった。一方, 「不満」は, 「委員」が6%, 「認知参加」は23%となり, どちらも満足が不満を上回った。特に委員は, 「満足」と「不満」の差が77ポイントで, 高い評価を得たが, 検討委員会での議論の過程を公正なものと感じたからだと思われる。

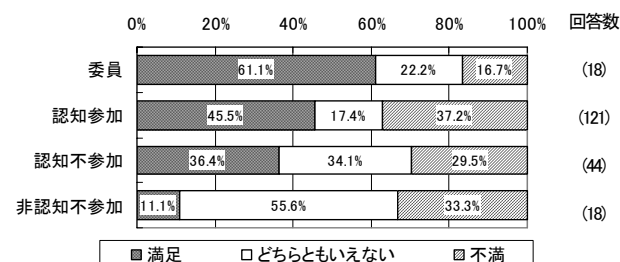
(3) 道路計画最終案の満足度と市民参加型の満足度の比較

道路計画最終案に対する満足度(図-15)と市民参加型の道路計画策定への満足度(図-17)を比較すると, 「委員」「認知参加」のどちらも「満足」が「不満」を上回るが,



※道路計画策定を知らないと回答した人は本設問の回答対象外

図-14 道路計画最終案の認知度



※道路計画策定を知らないと回答した人, 及び最終案を知らないと回答した人は本設問の回答対象外

図-15 道路計画最終案の満足度

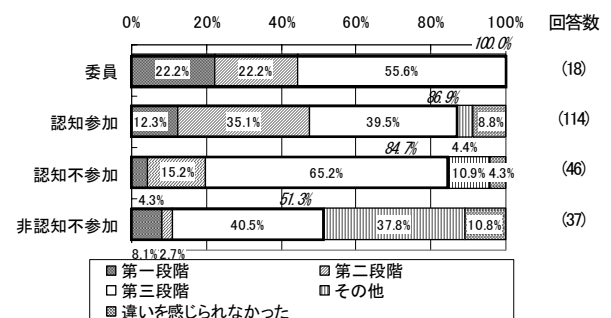
「満足」と「不満」のポイント差を見ると, 最終案に対しては「委員」が44ポイント差, 「認知参加」が8ポイント差であるのに対し, 市民参加型に対しては「委員」が78ポイント差, 「認知参加」が19ポイント差と市民参加型の方が, 差が広がっている。

こうしたことから, 「委員」や「認知参加」者は, 最終案の内容より, 市民参加型での道路計画の策定過程に, より満足している人が多いことを示しており, これは最終案の合意形成過程では沿道地区(特に庄地区)と沿道事業者で意見が対立したが, 合意形成に至った要因は, 市民参加によってまとまった最終案の内容よりも, 市民参加によって決める過程に対する評価が大きかったことを示唆しているといえる。

(4) 属性別回答結果の差の検定

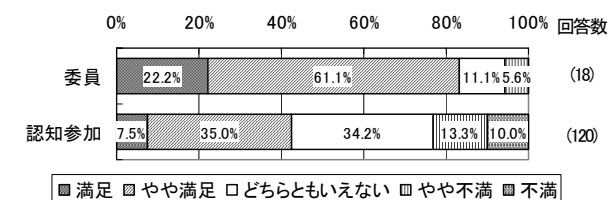
回答結果について, 「委員」, 「認知参加」, 「認知不参加」, 「非認知不参加」の参加水準について各々の属性が独立かどうかを検定するため, 独立性の検定を行う。

項目は, 道路計画最終案の認知度及び満足度, 市民参加型の道路計画の策定であることを認識, 市民参加型



※道路計画策定を知らないと回答した人は本設問の回答対象外

図-16 市民参加型であることを認識した時期



※会合に参加していない人は本設問の回答対象外

図-17 市民参加型の満足度

表-8 検定結果のまとめ

項目	χ^2 乗値	自由度	P 値	判定
最終案の認知度	123.3	6	3.25E-24	**
最終案の満足度	19.7	6	3.13E-03	**
市民参加型であることを認識	57.0	12	7.85E-08	**
市民参加型の道路計画策定の満足度	11.6	4	2.04E-02	*

** : 1%有意 * : 5%有意

の道路計画策定の満足度とし、99%の信頼度(有意水準1%)、95%の信頼度(有意水準5%)で検定(表-8)を行った。

道路計画最終案の認知度や満足度、市民参加型の道路計画の策定であることの認識は、いずれも99%の信頼度で、また、市民参加型の道路計画策定については、95%信頼度で、属性が独立であることが確認でき、認知と参加で参加水準を区分することの妥当性が明らかとなった。

6. まとめ

加賀道路のP Iでは、過去の経緯などを踏まえ沿道市民、沿道商業者に十分配慮したP Iの進め方を選択したことの帰結が、調査結果でも確認でき、沿道市民、沿道商業者の認知や参加は比較的高いが、その他市民に対する情報提供や働きかけは不足していた。

P Iを用いた道路計画における沿道市民の参加水準の要因については、(ア)属性別にみると、男性は女性に比べ関心が高く、年齢は高くなるにつれて関心が高くなる傾向がある。居住地では、対象区間中央付近の地区で参加の水準が高くなった。職業別では、沿道商業者や農林漁業で参加の水準が高くなった。次に、(イ)数量化理論Ⅱ類による要因分析においては、居住地、職業など生活への影響の度合いや利害関係の大きさが参加の水準に大きく影響していることがわかった。また、参加水準の高い人は「ニュースレター」や「各町会からの案内」を主な情報入手手段として、よく利用している傾向があることも明らかとなった。

また、(ウ)コミュニケーション手法の有効性評価について、全体的な傾向として参加水準が高い方が評価が高いこと、手法毎の評価は立場の違いによって異なることが明らかとなった。

P Iを用いた道路計画における参加水準が計画の認知度や満足度に与える影響では、(エ)参加の水準が高い人ほど、道路計画最終案の認知度や満足度、市民参加型の道路計画策定の満足度が高く、市民参加型であることを早期に認識した人も多いことが確認された。

また、(オ)最終案に対する満足度よりも市民参加型の計画策定過程を評価し、合意形成に達したことが示唆され、手続きの妥当性を確保するとのP Iの意義が表れていると考えられる。

最後に事例調査ではあるが、P I実施の留意点を整理すると、(ア)参加対象によって、認知度や参加意欲が異なり、参加水準が高いと計画策定や最終案に対する満足度も高いことから、参加対象者の特性を踏まえ、参加

水準を高めるようコミュニケーション手法を適切に組み合わせるなどの運用が求められる。(イ)市民参加型の道路計画策定に市民が必ずしも気がついていない場合もあることから、計画策定のプロセス開示や決定したことの周知を徹底する必要がある。(ウ)最終案に対しては賛否両論があるが、市民参加型の計画策定手法については不満が少ないことから、市民と行政との信頼関係を構築しつつ、P Iプロセスの透明性の維持と充実が求められる。

ただし、参加水準の分類方法の妥当性や、コミュニケーション手法が適切であったかどうかの評価は、今回の調査結果だけでは判別できず、また地域の事情によっても異なると考えられる。これらの点については、今後のP Iの事後評価の課題であり事例の積み重ねが必要といえる。

補注

- [1] 日本都市計画学会学術研究論文集、土木学会論文集、土木計画学研究(講演集・論文集)において1991年から2005年までに、P I(あるいは住民参加、市民参加)に関する研究論文は約160存在し、うち道路計画を対象としたものは約40であった。
- [2] 行政と市民等が、当該計画の必要性を検討し、幅広い選択肢の中から、候補となるルート等を行政が絞り込む段階。
- [3] H11センサスでは、交通量23,700台/日、混雑度1.66、旅行速度平日28.7km/h、休日16.6km/hである。
- [4] 地元新聞社の石川県内での朝刊普及率は71%。
- [5] ニュースレターについては、国土交通省金沢河川国道事務所と加賀市が連名で発行し、A4～A3両面使用で、各会合の概要について記載した。
- [6] 市民アンケートの加賀市全世帯(平成14年5月1日現在23,932世帯)に対する抽出率は13%である。
- [7] 沿道商業者からの回答数は31であった。

参考文献

- 1) 「計画決定プロセスの透明化」研究会、「市民参画型道路計画プロセス」、2002。
- 2) 市民参画型道路計画プロセス研究会、「市民参画の道づくり」パブリック・インボルブメント(P I)ハンドブック、ぎょうせい、2004。
- 3) 西村潤也、原田昇：パブリックインボルブメント方式による道路計画における参加手法に関する考察、土木学会第57回年次学術講演会、IV-436, pp.829-832, 2002。
- 4) 前川秀和、高山純一、埴正浩：道路計画におけるP I手法の活用に関する研究、土木計画学研究・講演集、No.24, pp.837-840, 2001。
- 5) 白木渡、森下一男、二神透、井面仁志、友澤隆則：P I手法を用いた公共事業に関する事例調査について、土木計画学研究・講演集、Vol.25, CD-ROM 2002。
- 6) 松田和香、石田東生：我が国の広域道路事業計画におけるP Iの現状と課題、土木計画学研究、No.28, 2003。
- 7) 中前茂之、澤山雅則、種蔵史典：全国初の本格的P Iによる直轄事業～P Iから円滑な事業実施へ～、第25回日本道路会議論文集、2004。

- 8) 寺部慎太郎, 屋井鉄雄, 関健太郎: 長期交通計画策定に対する市民参加意識の分析, 土木計画学研究・講演集, No. 21 (2), pp. 365-366, 1998.
- 9) 屋井鉄雄, 寺部慎太郎, 関健太郎: 広域交通計画におけるパブリック・インボルブメントの方法に関する研究, 土木学会論文集, No. 653/IV-48, pp. 105-115, 2000.
- 10) 下森保幸, 山岡俊一: 生活道路整備に対する住民の参加意識に関する基礎的研究, 土木学会第58回年次学術講演会講演概要集, CD-ROM, 2003.
- 11) 宮川愛由, 高山純一, 中山晶一郎, 前川秀和, 小山浩徳: 大沢野・富山南道路P I 事業における住民意識構造の分析, 土木計画学研究・講演集, Vol. 29, CD-ROM, 2004.
- 12) 宮川愛由, 高山純一, 中山晶一郎, 沈振江: P I 事業を対象とした住民意識変化に関する研究—大沢野・富山南道路P I 事業を対象として—, 都市計画論文集, pp. 409-414, 2004.

(2005. 3. 28受付)

A STUDY ON LEVEL OF CITIZEN PARTICIPATION IN ROAD PLANNING BY PUBLIC INVOLVEMENT METHOD

Hidekazu MAEKAWA, Junichi TAKAYAMA and Masahiro RACHI

Public Involvement(PI) has been recognized as important method in the process of road planning and the number of cases of PI have been increasing. This paper analyzes the relationship between the level of citizen participation, the degree of citizen's satisfaction with PI, and the degree of recognition of the plan, by using a citizen survey. Secondly, we try to grasp the factors which decides the level of citizen participation, which influences the level of satisfaction of citizen with the plan. Finally, this paper aims to clarify the important points when using PI method in the process of planning. The important points are as follows: 1) grasping the characteristic of people who were involved in the PI 2) securing adequacy of process 3) establishing reliable relationship with citizen 4) offering information timely and adequately 5) adopting variety of methods of communication.