

地域ニーズを反映した公共事業の取組について

星野 惇¹

¹群馬県 県土整備部 渋川土木事務所 (〒377-0027 群馬県渋川市金井395)

地域ニーズとは、事業に関する住民の「賛成」や「反対」といった表面的な意見ではなく、理由や背景にある「利害・関心」に着目した住民の「真のニーズ」を表している。

従来の公共事業の進め方では、事業計画策定後に住民に計画を示し、理解・協力を求める手法となるが、今回、「地域ニーズを反映した公共事業の取組」では、事業を進めるにあたり、「事前にアンケート調査を行うことで、住民の意見を聴いた上で計画を策定する手法」を用いている。

本稿では、一般県道南新井前橋線4期工区の事業計画策定において、地域ニーズを反映させた取組事例を紹介する。

キーワード 住民要望, 地域住民, アンケート調査, 情報共有

1. はじめに

地域ニーズとは、事業に関する住民の「賛成」や「反対」といった表面的な立場や態度ではなく、「なぜ、そのように思うのか」といった、理由や背景にある「利害・関心」に着目した住民の「真のニーズ」を表している。

従来の進め方では、事業計画策定後に計画を住民に示し、理解・協力を求めている。しかし、地域ニーズを正しく取り込めないことで、事業への反対や行政不信などが発生し、結果的に事業進捗の遅れや住民満足度の低下が懸念される。(図-1)

そこで本取組は、「事前にアンケート方式により住民の意見を聴いた上で計画を策定する手法」(図-2)を用い、計画策定段階で住民のニーズを取り入れることで、計画の質の向上や事業への透明性向上、住民の理解・関心の向上などを目的としている。

ここでは、一般県道南新井前橋線4期工区にて実際に行った取組事例を紹介する。

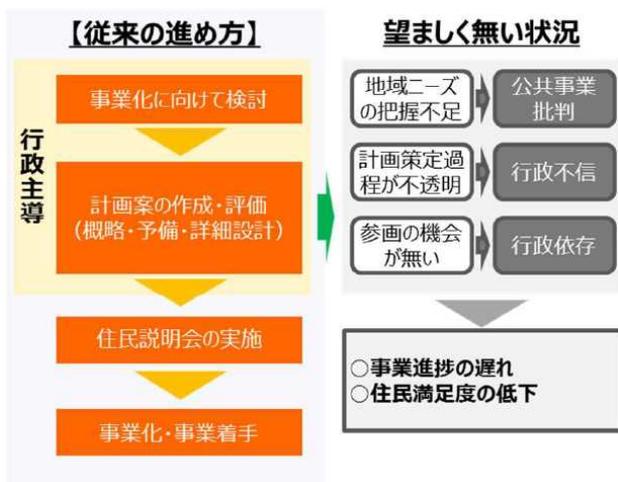


図-1 従来の方法

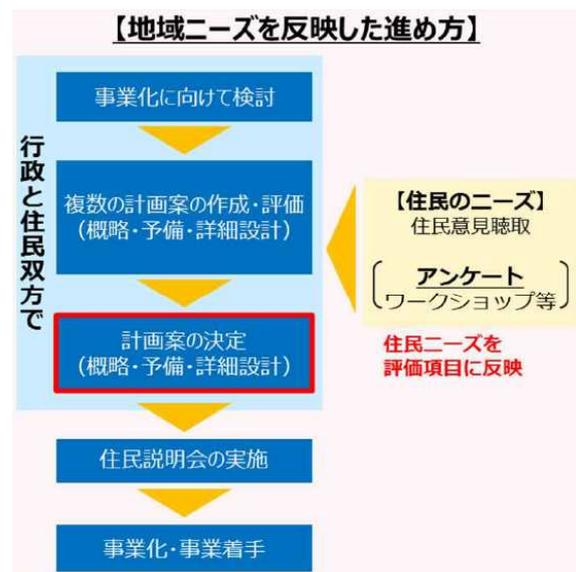


図-2 地域ニーズを反映させる手法

2. (一) 南新井前橋線 4期工区の事業概要

本事業の全体計画は、前橋市・吉岡町・榛東村の3市町村をまたぐ延長約5.4kmのバイパス道路整備事業(図-3)であり、群馬県の防災拠点の一つである陸上自衛隊相馬原駐屯地と関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ間を結ぶ重要な路線である。

すでに1期工区から3期工区までは事業着手されており、そのうち1期工区は平成24年度に供用開始済み、2期工区及び3期工区は工事着手されており、令和2年度完成予定となっている。

今回対象となる4期工区は榛東村に位置する延長約2.6kmの事業であり、相馬原駐屯地に最も近く、有事の際には緊急輸送路として利用されることが想定されるほか、沿線地域には住宅地や田畑などだけでなく、小・中学校や役場などが存在する地域である。

そのため、本事業では、住民からの様々なニーズが生じることが事前に予想されたことから、平成29年度に着手した本路線の道路詳細設計業務と合わせて、地域ニーズを反映する取組を実施した。



図-3 (一)南新井前橋線 事業範囲

3. 事業の事前準備

地域ニーズを反映した公共事業の取組では、段階的に検討すること、決定することを区切り、各段階で検討するテーマを明確にし、そのつど住民説明会等を行い住民と繰り返し情報共有することを重視した。

住民との「今後の進め方」の情報共有としては、アンケート調査を行うこと、計画策定を進める方式、事業スケジュール等の共有を事前に行うこととした。これらの

ことで、議論の迷走や混乱を招くことも無く、事業説明会を開催し、住民に理解・協力を求めた。(図-4)



図-4 住民説明会の様子

4. アンケート調査の実施

(1) アンケート実施方法

配布方法は、返信用封筒を同封しアンケート用紙を各戸に郵送で配布した。

アンケートの質問項目は事業に対する「賛成」・「反対」を求めるものではなく、事業に対する「期待すること」・「不安に思うこと」などを具体的な理由や背景までを調査する内容とした。

(2) アンケート配布部数

広く道路利用者のニーズを取り入れるため、道路計画に関わる地区の全住民を対象にアンケートを配布した。(全662通配布)

(3) アンケートの回収及び整理

アンケートの回答数としては131件の回答があり、アンケートの意見・要望の内容が多岐にわたっているため、その理由や背景に着目し、意見要旨のまとめを実施した。(主な意見・要望は図-5に示す。)

| 期待すること | 不安に思うこと |
|-----------------------|----------------------|
| ・横断歩道や信号機を設置して欲しい。 | ・通学路の安全性が確保できるか心配。 |
| ・アクセスが良くなることに期待する。 | ・交通量増加により、交通事故が心配。 |
| ・渋滞緩和に期待する。 | ・南北方向の横断に不安を感じる。 |
| ・自転車も歩道を通れるようにして欲しい。 | ・中央分離帯はなくて欲しい。 |
| ・災害時の通行が容易になることを期待する。 | ・農作業に支障がないよう配慮してほしい。 |

図-5 主なアンケート意見・要望

5. 機能系統図の作成及び評価項目の設定

(1) 機能系統図の作成

アンケート調査の結果から得られた意見・要望をそのまま事業計画に反映させることは困難であることから、

収集したすべての意見・要望を「機能」に定義し、目的と手段の関係で体系づけ並び替えることで、アンケートの意見・要望を機能系統図に表す手法を行った。

ここで、機能系統図の作成にあたり、幅広い意見を取り入れ、地域課題とその解決方法などを共有するために、本事業では群馬県の担当者をはじめ、榛東村役場やコンサルタントなどの複数の事業関係者も参加し、ワークショップ形式で、機能系統図を作成した。(図-6)

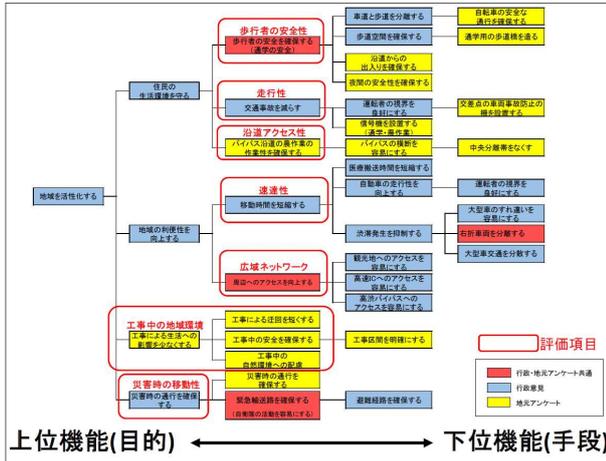


図-6 機能系統図

(2) 評価項目の設定

作成された機能系統図から、同程度の機能を抽出し、事業計画の比較案を作成した際に、地域ニーズがどの程度反映されているか評価するための7つの「評価項目」(図-7)を設定し、住民に評価項目の不足がないか確認・共有を行った。

| | |
|----------------------|---|
| 1歩行者の安全を確保する(通学の安全) | |
| 2周辺へのアクセスを向上する | |
| 3移動時間を短縮する | |
| 4災害時の通行を確保する | |
| 5交通事故を減らす | |
| 6バイパス沿道の農作業の作業性を確保する | |
| 7工事による生活への影響を少なくする | 7-1 工事による迂回を短くする 7-2 工事中の安全を確保する 7-3 工事中の自然環境への配慮 |

図-7 設定された評価項目

6. 複数の比較案の評価・計画の決定

次のステップでは最終的な計画策定に向け、計画案を住民に提示するが、1案だけ提示した場合では、計画の妥当性や地域ニーズを不足なく取り入れているのか評価

ができない。そこで、評価項目と照らし合わせる際に、決定される案の妥当性・優位性などが住民に理解されやすくする必要があるので、複数の比較案を作成することが重要である。

標準的な横断構成としては、すでに事業着手済みの1期工区から3期工区までの計画を踏襲し、片側1車線の車道に両側歩道を加えた形式とした。(図-8)

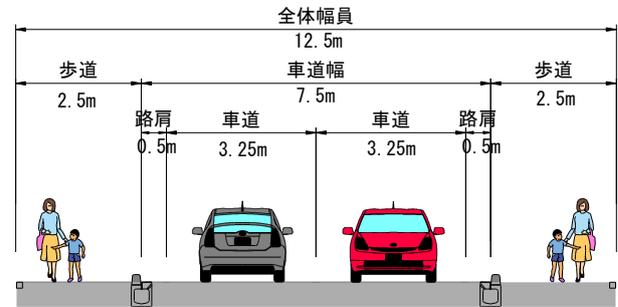


図-8 標準的な横断構成

(1) 事業計画決定のための比較案の作成

地域が重視するニーズに着目し、複数の比較案を作成することで、より地域ニーズを反映した計画の策定が可能となる。今回の事例では、「交通の安全」や「アクセス向上」、「農作業性の確保」といった評価項目が挙げられたことから、本線のほかに農耕車両が利用できる「副道」を設置し、生活道路を分離することで、農作業への配慮に加え、交通の安全性を確保する案を作成した。(図-9)

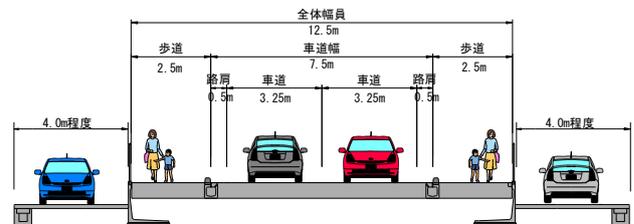


図-9 副道設置イメージ図

(2) 比較案の評価・計画の決定

続いて比較案の評価を行う。標準案のほかに上記(1)で作成した副道を「事業全線で行う」か、必要な範囲だけ「部分的に行う」かの2つの案を加え、さらに「整備なし」の場合の、全部で4つの案について評価項目に沿って比較検討を行った。

評価を行う際、従来の方では、事前に順位を付けて住民に提示する方法をとるが、今回の取組では、住民のニーズが正しく評価されているか確認・共有しながら進めることとした。

具体的には、評価項目を視覚的に分かりやすいように「◎、○、△、×」で示し、評価内容が妥当か住民へ説明した上で、計画案の決定を公表する手法をとった。

結果的に農作業を配慮した部分的な副道を設ける②案で決定することとなった。(図-10)

7. 工夫した点と事業効果

(1) 工夫した点

住民説明会をアンケート調査依頼、アンケート結果報告、複数の比較案の評価の3段階で地域の各地区ごとに複数回行うことで、地域住民との情報共有が密に行われ地域住民へ事業実施や進捗状況などの情報が広く浸透した。

また、今回の取組では、各説明会後に、説明会の内容、今後のスケジュールなどを「みちづくり通信」として回覧で、関係者全員にもれなく情報提供を行っており、事業に興味・関心が薄い人にも情報を広く伝えることができた。

なお、住民アンケートの意見では、自転車の通行の安全のため、自転車歩行者道などを要望する意見があったが、現地の交通量を実際に調査し、現地状況を精査した上で、歩道幅員の決定の根拠とした。

(2) 事業効果

測量調査や地質調査等の現地の立ち入りの際の問い合わせや苦情も無くスムーズに行うことができ、事業の進捗を図ることができた。

また、丁寧に情報提供を行うことで、正確な情報が地権者に伝わり、早期に地権者との個別の接触を図ることができ、用地交渉が難航する可能性のある案件を計画時点で把握することができた。

これらのことから、情報共有を行うことで、事業の透

明性や住民からの信頼感を得られるだけでなく、その後の事業進捗のスピードに大きく貢献すると思われる。

8. 今後の課題

今回のアンケート調査では、配布数662通に対し、回答数が131件と約20%の回答率であった。

回答者の大半が説明会参加者や関係地権者によるものであることから、直接的な関係者以外の回答率が低い結果となった。

このため、参加者が地権者などだけでは意見が偏ってしまう可能性があることから、地域住民に広く自分たちに関わるものだと認識してもらい、多くの地域住民に積極的な参加を促す呼びかけが重要だと考える。

9. おわりに

今回の対象事業は、新たなバイパス道路を整備する事業であり、多くの利害関係者が存在することから、地域住民の関心が高く、住民の事業に対する期待や不安など様々な意見・要望があることが事前に予想されていた。

そのため、今回のように事前にアンケート調査を行い、住民のニーズを収集・把握した上で事業に取り組んだことは、事業計画策定に役立つだけでなく、事業の進捗を図る上で、とても有意義な情報を得られたと考える。

また、説明会の回を重ねることで、多くの住民との情報共有する時間が増え、住民との距離が近くなったと実感することができた。

今後も地域住民の方々と事業の進捗状況等について、情報共有を図り、円滑に事業を進められるよう努めたい。

| 評価項目 | ①標準案 | | | ②農作業性に配慮した案(一部) | | ③農作業性に配慮した案(全線) | | ※参考案 | |
|----------------------|--------------|---------------------|---|-----------------|--------------------------------|-----------------|---|------------|------------|
| | 西側歩道+副道無し | | | 西側歩道+部分副道 | | 西側歩道+全線副道 | | 整備無し(現道利用) | |
| 1.歩行者の安全を確保する(過半の安全) | ◎ | 歩行空間の確保 | ◎ | ◎ | 歩行空間の確保 | ◎ | ◎ | ▲ | 歩道が無い又は狭い |
| 2.周辺へのアクセスを向上する | ◎ | アクセスが良い | ◎ | ◎ | アクセスが良い | ◎ | ◎ | ▲ | 道路が入り組んでいる |
| 3.移動時間を短縮する | ○ | 右折レーンの設置による渋滞緩和 | ◎ | ◎ | 右折レーンの設置による渋滞緩和 農作業車と普通車の分離 | ◎ | ◎ | × | 右折レーン無し |
| 4.災害時の通行を確保する | ◎ | 車道が広い | ◎ | ◎ | 車道が広い | ◎ | ◎ | ▲ | 道幅が狭い |
| 5.交通事故を減らす | ○ | 交差点は信号機の設置により安全確保 | ◎ | ◎ | 信号機の設置により安全確保 農作業車との交通分離 | ◎ | ◎ | ▲ | 道幅が狭い |
| 6.BP出道の農作業の作業性を確保する | ▲ | バイパスから直接の出入りする必要あり▲ | ○ | ○ | 部分的な副道により作業性を確保できる○ | ◎ | ◎ | ○ | 現状のまま使用可能 |
| 7.工事による生活への影響を少なくする | 工事による迂回を短くする | ◎ | ◎ | ▲ | ▲ | ▲ | ▲ | ◎ | ◎ |
| | 工事中の安全を確保する | ◎ | ◎ | ▲ | ▲ | ▲ | ▲ | ◎ | ◎ |
| | 工事中の自然環境への配慮 | ◎ | ◎ | ▲ | ▲ | ▲ | ▲ | ◎ | ◎ |
| 【参考】 | 8.早期完成 | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ▲ | ▲ | — | — |
| | 9.低コスト | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ▲ | ▲ | — | — |

図-10 複数の比較案の評価