

1. はじめに

近年、道路事業などの公共事業の計画プロセスにおいて、様々な形で市民参画の取り組み(PI:パブリック・インボルブメント)が取り入れられ、市民に対し情報提供・意見把握を行い、市民の懸念やニーズなどを踏まえた計画検討を行うことで計画手続の正当性を高める努力がなされている。一方、計画手続の評価については、評価主体や評価を行う段階、評価手法により様々なケースが想定され、対象となる計画手続の要件ごとに適切な形で評価が要求される。PI プロセスは、行政と市民との対話によって成立するものであり、行政、市民、そしてプロセスを管理する中立機関によって評価されることが望ましい。しかし、市民による評価については、関心や関与の程度が様々であることや、手続に対する評価と計画案自体に対する意識を分離することが困難であることなどから、評価抽出可能な項目や適切な評価抽出方法について検討が必要である。

そこで本研究では、PI プロセス、及び、計画プロセスの各要件に対する市民からの評価を抽出するための、設問体系の検討・構築を行う。また、平成 15 年 6 月から平成 17 年 8 月にかけて構想段階での計画検討において PI プロセスが導入された横浜環状北西線の周辺地域住民を対象としたアンケート調査により、各設問項目の検討と懸念事項の確認を行い、市民による手続の評価の実行可能性を探る。

2. 設問体系の構築

住民によって評価されるべきだと考えられる項目を、屋井<sup>1)</sup>の提案する、計画確定行為の正当性を構成する概念体系(図-1)に基づいて整理した。その上で、基本的に主観的視点からの回答を想定し、個人の経験や考えによって答える設問(PI 実施に関する設問)と、本来ならば回答に専門的な見地を要するプロセス・体系を対象とした項目に分類し、後者についてはどのような意識を持っているのかといった視点に立って評価を要求することとした。これらに回答者の事実・知識に関する基本的な評価事項と、PI による効果、PI 導入に対する意識を加えることで、設問体系を構築した。(図-2)

3. アンケート調査の概要

地域住民からの評価抽出の可能性を検証するため、構築した設問体系を用いて、横浜環状北西線の周辺地域住民を対象としたアンケート調査を実施した。対象地域は、北西線計画予定地域の中でも住宅密集地にあ

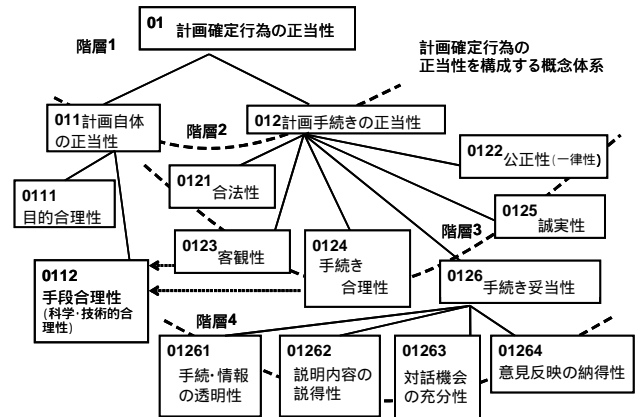


図-1 計画確定行為の正当性を構成する概念体系 (屋井, 2005)

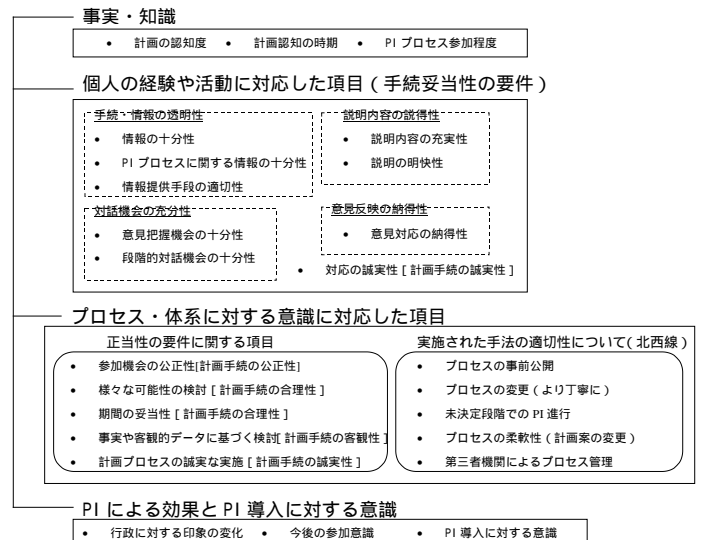


図-2 設問体系

たり、計画について最も関心が高く、PI プロセスに参加している住民の割合が高い地域であると思われる。

回答傾向の地域性を検討するため、当地域を 21 の調査区に分類した上で、2006 年 1 月 8 日～同 14 日に質問票の訪問配布・回収を行なった。回収時に不在の場合は郵送での回収のお願いをした。その結果、449 票を配布し 314 票を回収した(回収率 69.9%)。

4. アンケートによる評価の抽出可能性の検証

(1) アンケート項目の適切性の検討

各設問における参加レベルごとの回答率を示す(図-3)。概ね、妥当な回答率を得ていることが確認できるが、手続妥当性については、「説明内容の充実性」「意見対応の納得性」「段階的対話機会の十分性」などの項目が、パンフレット等の文章を通じて情報提供を受けるレベルの参加者では、手続に対する理解に差が見ら

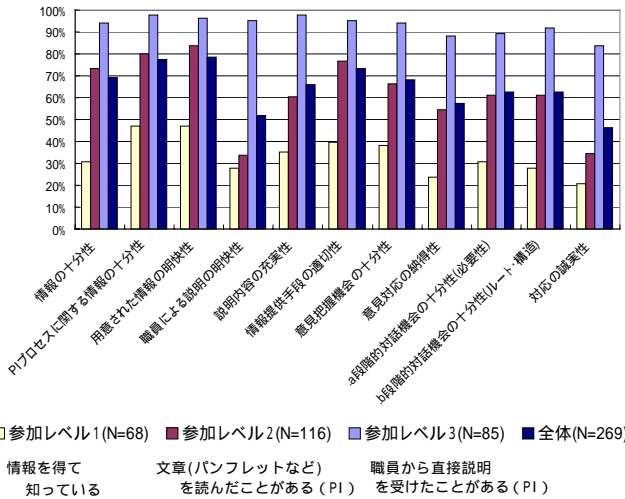


図-3 参加レベルごとの回答率

れ、比較的回答率が低くなるのが分かった。

また、PIを通じての情報提供を受けていない(或いは参加状況が無回答)回答者は各項目を低く評価する傾向が見られた。このような傾向は、計画による影響の大きい計画周辺地域の特性であると考えられる。

### (2) 調査対象地域の妥当性の検討

地域別ごとの参加レベル(図-4)を見ると、PIを通じて情報を得ているのは、ルート至近で65.9%、ルート遠隔で49.6%であり、これよりも離れた地域では多くの市民がPIに参加しておらず、十分な評価抽出が見込めないことを示唆している。

1998年に実施された市民を対象とした意識調査<sup>2)</sup>において、全体の5割強の市民が高速道路整備の必要性について聞くべき地域範囲として、区全体よりも広い範囲を想定しているが、詳細なレベルでの手続評価について、今回の北西線の事例の場合では、ルート上や近隣の町内会の範囲程度に限られることが分かった。

### (3) 情報提供を受けた段階ごとに見た評価の相違

初めてPIを通じて情報の提供を受けた段階ごとに評価の平均値の比較を行った(図-5)。情報を受けた段階が早ければ早いほど、手続について全体的にプラスに評価する傾向があり、「PIを通じて情報提供を受けた時期」が評価の際の重要な項目であることが分かる。また、このことは、情報を得た時期ごとに回答結果を分類し、評価を抽出する必要があることを示唆している。

### (4) 計画ルートからの距離と評価との関連性

ルート案からの距離ごとに評価の平均値の比較を行った。その結果、ルート案に近いほど、各設問において評価が低くなる傾向が確認できた。地域住民に対し、アンケート形式で手続に対する評価を要求する際には、調査地域全体の地域性ととも、ルートからの

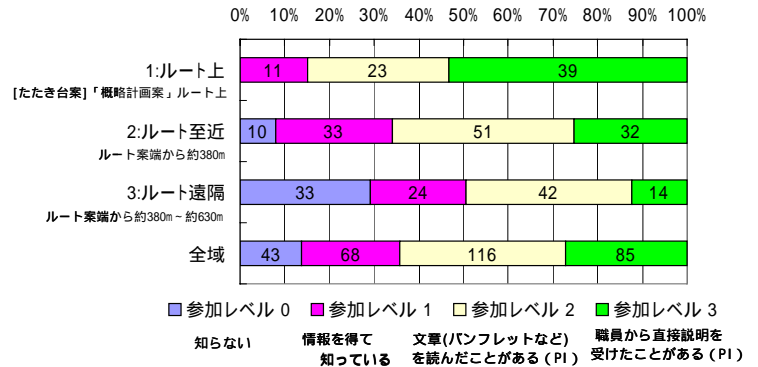


図-4 地域別ごとの参加レベル

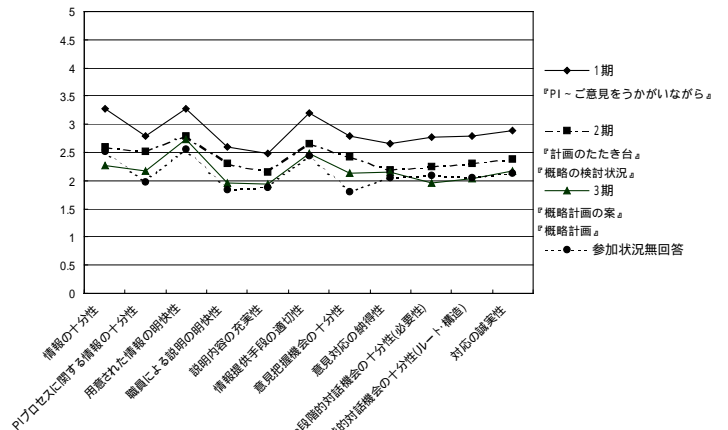


図-5 初めて情報を受けた段階ごとの評価値の平均距離に応じて評価を検定する必要があることが示唆された。

## 5. まとめ

道路計画における手続の評価の一要素である地域住民からの評価を取り上げ、設問体系を構築した。また、アンケートの実施によって地域住民による評価の可能性の検証し、評価を抽出する際に踏まえなければならない事項について考察を行った。その結果、PIや計画手続についての各要素については、計画について関心が高く、参加レベルの高い計画周辺地域住民でなければ評価することが難しく、評価の際には、地域性を考慮しなければならないことが示唆された。また、「情報提供を受けた段階」は、手続全体の評価傾向に影響する重要な要素であることが確認された。今後、地域住民の属性による評価傾向をさらに分析していくと共に、各項目についてどのような属性を持つ市民からの評価の抽出が妥当であるか、市民の属性によってどのように評価を解釈すべきか検討が必要である。

### 参考文献

- (1) 屋井鉄雄：道路交通計画，H17年度道路計画研修テキスト，国土交通省国土交通大学校，2005。
- (2) 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。