

平成 18 年度  
東北の道づくり勉強会  
「住民参加の道づくり、道づかい」

報 告 書

国土交通省 東北地方整備局

(社) 土木学会 社会基盤の政策マネジメント研究小委員会  
青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県・仙台市

## 目 次

1. 開催概要	1
1.1 目的	1
1.2 開催概要	1
2. パネルディスカッション参加者	2
3. 事例報告の概要	3
4. 意見交換の概要	5
5. アンケート集計結果	6
5.1 事例報告について	7
5.2 意見交換について	7
5.3 住民のニーズを反映した道路行政を実践するために重要なこと	8
5.4 パネルディスカッションに関する感想	11
5.5 回答者属性	12
6. 議事録	13
挨拶	13
事例報告	13
①「道路維持管理の歴史～昔は住民により行われていた～」	13
②「公共事業におけるコミュニケーションの進め方」	17
③「雪みち観察委員会による雪の無い歩道のすすめ」	21
④「住民参加による奥州街道を生かした地域活性化」	25
⑤「住民参加による津波防災計画」	29
⑥「東北地方整備局の道路行政マネジメントの取り組み」	33
意見交換	36

## 1. 開催概要

### 1.1 目的

本パネルディスカッションは、「国民のニーズを反映した道路行政マネジメント」の実施にあたり、その実効性を高める国民と協働したマネジメントの取り組み方策について学識経験者、民間、行政によるパネルディスカッション「住民参加の道づくり、道づかい」を開催し、広く住民の方々と行ってきた取り組み事例を基に、パネラーと一緒に会場の様々な立場の方々から意見を頂き議論を深めることを目的として行いました。

### 1.2 開催概要

#### (1) 開催日時

平成18年6月9日（金）14:00～16:30

#### (2) 場 所

ハーネル仙台 3階「蔵王BC」

#### (3) 主 催

国土交通省 東北地方整備局

(社) 土木学会 社会基盤の政策

マネジメント研究小委員会

青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、

福島県、仙台市

#### (4) 討論者

##### ・コーディネーター

岩手県立大学総合政策学部教授

元田 良孝

##### ・パネリスト

東北工業大学建設システム工学科助教授

青木 俊明

北国の暮らし研究会雪みち観察委員会副委員長

高樋 忍

岩手NPOセンター理事長、奥州街道会議理事長

高井 昭平

宮城県気仙沼土木事務所技術次長

伊藤 一彦

東北地方整備局道路部道路計画第一課長

松本 健

#### (5) プログラム

14:00 開会

14:00 挨拶

(社) 土木学会

社会基盤の政策マネジメント研究小委員会

委員長 塚田 幸広

14:05 パネルディスカッション（事例報告）

##### ① 「道路維持管理の歴史

～昔は住民により行われていた～

元田 良孝

##### ② 「公共事業における

コミュニケーションの進め方

青木 俊明

##### ③ 「雪みち観察委員会による

雪の無い歩道のすすめ

高樋 忍

##### ④ 「住民参加による

奥州街道を生かした地域活性化

高井 昭平

##### ⑤ 「住民参加による津波防災計画」

伊藤 一彦

##### ⑥ 「東北地方整備局の

道路行政マネジメントの取り組み

松本 健

15:20 休憩

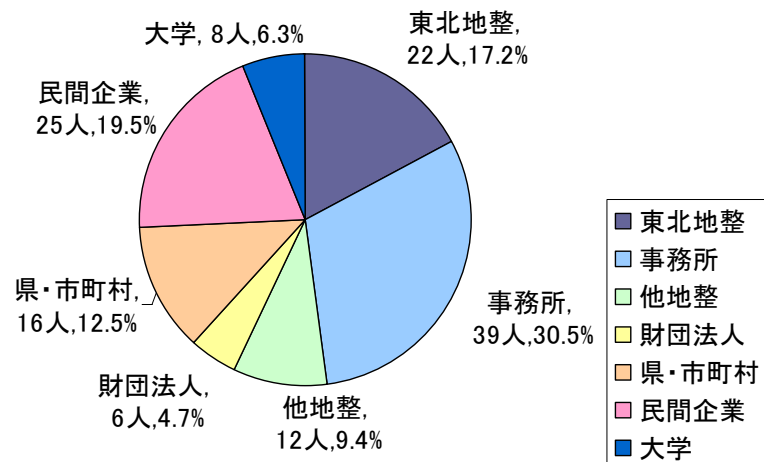
15:30 パネルディスカッション（意見交換）

16:30 閉会

## 2. パネルディスカッション参加者

本パネルディスカッションには、128名にご参加いただきました。参加者の内訳は以下のとおりです。国土交通省職員がおよそ6割となっています。

東北のみちづくり勉強会 出席者



図ーパネルディスカッション参加者内訳



写真ーパネルディスカッションの様子

### 3. 事例報告の概要

コーディネーター、パネリストの皆様から報告された事例の概要は以下のとおりです。

#### ①「道路維持管理の歴史

～昔は住民により行われていた～



岩手県立大学総合政策学部教授

元田 良孝

- ・江戸時代：集落ごとの生産高に応じて「掃除丁場」と呼ばれる清掃担当区域があたえられ、周辺村の住民によって清掃や並木の管理が行われていた。
- ・明治時代：馬車・自動車の普及で道路損傷が激しくなった。住民による管理は限界となり、道路看守人が置かれた。
- ・大正～昭和初期（旧道路法）：府県と市町村による管理となる。住民の労力が提供される。
- ・昭和中期～（新道路法）：ガソリン税により道路財源が確保され、道路管理者が明確化された。住民による道路管理が消滅する。
- ・現在：道路の老朽化で維持管理費増大、財政難、公共投資の縮減に加えて住民側も高齢者増加による社会参加への意識が高まっている。
- ・現在のボランティアサポートと江戸時代の管理は酷似しており、住民参加は自然の流れではないかといえる。
- ・国からの押し付けだと住民の反発も起こってしまうので、注意しなくてはならない。

#### ②「公共事業におけるコミュニケーション進め方」



東北工業大学

建設システム工学科助教授

青木 俊明

- ・公共事業における合意形成とは「多くの人の意見をとりまとめる作業」である。
- ・その中で、大事なことはプロセスを公正に行うこと。
- ・プロセスの公正さの判断基準は①透明性②発言討論性③代表性④修正可能性⑤誠実性の5つであるが、
- ・⑤が欠けてしまうと、どんなに①～④がよくても、

合意形成は成立しない。

- ・合意形成のための近道はなく、とにかく相手に対して誠実に振舞うことが大切である。

#### ③「雪みち観察委員会による雪の無い歩道のすすめ」



北国の暮らし研究会雪みち観察

委員会副委員長

高樋 忍

- ・雪みち観察隊は地元の女性たちで構成され、雪道を実際に歩いて、自分たちの感じたことを率直に話し合い、雪道の改善に努めている NPO である。
- ・これまでに歩道の融雪、バス停への雪べらの設置（バス停オアシス作戦）、アンケート調査等を行ってきた。
- ・今年の2月には国道4号・7号の融雪歩道で、小春通り祭を行った。評判はよく、青森市の冬まつりの1つになりそうである。
- ・今後も地道に活動を継続していくつもりである。まず、自分たちが歩いていることを地域の人に見てもらって、活動をわかってもらうことが大切である。

#### ④「住民参加による奥州街道を生かした地域活性化」



岩手 NPO センター理事長、

奥州街道会議理事長

高井 昭平

- ・奥州街道会議は奥州街道沿線の道を生かした地域づくりの支援と実践を行っている。
- ・今年度は①街道の資源・活動団体の調査、②資源活用ワークショップ・ウォーキングツアーによる整備事業、③奥州街道交流フォーラムの開催、④HPの作成、⑤情報誌の発行、⑥会員拡大、を行う予定である。
- ・これまでに、ワークショップを通じて地元の人と出会い、ノウハウを提供してきた。
- ・行政との協働でのポイントは①目的の共有（NPOからの提案）、②対等な立場、③役割分担の明確化、

④NPOの自立、である。

#### ⑤「住民参加による津波防災計画」



宮城県気仙沼土木事務所技術次長

伊藤 一彦

- ・気仙沼土木事務所管内では過去に、三陸地震津波、チリ地震津波の被害にあっており、近く発生すると予想されている宮城県沖地震でも津波の被害が想定されている。
- ・ハード対：河川防潮水門の補修・補強・改善を進めている。
- ・ソフト対策：住民との懇談会・現地調査を行い、ワークショップ形式で避難時の総合案内板、誘導サインを検討し設置を行った。  
サインの有効性を南三陸町の防災訓練時に検証するとともに、アンケート結果を受けて一部の変更も実施した。  
宮城県沖地震津波に備えるため、この取り組みを基に「津波避難誘導標識等整備ガイドライン」を作成した。
- ・協働による効果：自主防災への自覚が生まれるとともに、懇談会参加メンバーから地域への防災意識が広がった。今後も取り組みを継続的に行い、地域防災力の向上への支援を強化していく。
- ・ヒューマン対策：小学校へ「津波防災」の出前授業を行い、幅広い年齢層への自主防災、意識高揚を図っている。

#### ⑥「東北地方整備局の

道路行政マネジメントの取り組み」



東北地方整備局道路部

道路計画一課長

松本 健

- ・国民の視点に立った成果志向の道路行政マネジメントに取り組んでいる。
- ・NPO や市民団体をパートナーとし、施策立案から実施・事後評価の各段階について、協働して実施し

ている。平成17年度は「一事務所、一協働」ということで、重点的に取り組んだ。

- ・NPO等との協働4事例の説明：「大曲花火渋滞対策」、「交通事故削減対策」、「高速道路利用促進への取り組み」、「雪道ボランティア活動」。
- ・18年度の取り組みの課題：地域とのパイプ役の担当者との連携により意見交換を活発にし、NPOとの関係の充実を図る。  
PDCAの各段階で、ユーザー・NPOといかに協働するかについて、知見を集約・分析し、更なる協働に反映させたい。そして1事務所複数の協働を目指したい。

#### 4. 意見交換の概要

事例報告に続いて、コーディネーター、パネリスト、会場の皆様と意見交換が行われました。意見交換の概要は以下のとおりです。

(会場 A) :住民参加の活動を長く続けていくコツはあるのか。また、その活動の中で「コミュニティがよくなっている」という手ごたえはあるのか。

(高井) :活動を続けていくには、活動による地域の変化をメンバーが享受できることが大切で、そういう手ごたえが得られるような、目標・長期ビジョンを作る必要がある。またある程度、目標が達成されたら、やめることも大切である。同じ目標で10年もやるのではなく、一つ達成したら、新しい目標を作ってやっていくことが活動を続けていくコツである。

(高樋) :自分が「なぜやっているのだろう」と考えると、①新たな人との出会い、②自分のやっていることが新たな事業のきっかけになる、③行政の政策の一助となっていると思える、ということが要因になっているからだと思う。

(会場 B) :住民参加団体の意見は一部の意見ではないのか。若者や女性など、幅広い人の意見を取り入れるにはどうすればいいのか。

(伊藤) :毎回懇談会が終わると、ニュースレターをつくり、懇談会参加メンバーから地域の人に渡してもらった。懇談会でやっていることを、いかに地域の人に知らせるかということが大切だと思う。

(高井) :住民とのコミュニケーションの機会を多く作ることが大切。

(会場 C) :アンケート調査で回答してくれない人(サイレントマジョリティ) はどのような意志を持っていると考えればいいのか。また、なるべく多くの人の意見を聞くにはどうすればいいのか。

(青木) :アンケートをやると、極端な意見を持つ人は回答している。回答しない人の多くは、特に意見があるわけではなく、どちらでもいいと考えているのではないだろうか。サイレントマジョリティの声を取れる

方法はわからない。しかし、それはかなり絶望的な状況なのかということ、そんなに悲観する状況ではないと思う。

(会場 D) :津波が起こった場合には徒歩で避難するのが基本だが、実際には車で避難した人がいたために問題になったということもある。健常者と高齢者、障害者で避難方法を分けた方が安全に避難できるのではないかと。

(伊藤) :懇談会では、津波のメカニズムや恐ろしさ、避難の方法といったことから勉強していただいた。実際に、防災訓練では、お年寄りをリヤカーに乗せて高校生が引っ張るという方法がとられており、地域住民の避難に関しては大丈夫だと思う。しかし、来訪者にどうやって車を使わずに高台まで避難させるかということが問題になってくる。これは、避難勧告や避難指示の際に、徒歩での避難を呼びかけるしかないと思う。

## 5. アンケート集計結果

今後の参考とするため、本パネルディスカッションにご参加いただいた皆様に下記アンケートを実施しました。

アンケート結果は次頁のとおりです。アンケート回答者数は77名（参加者128名のうちの60%）でした。

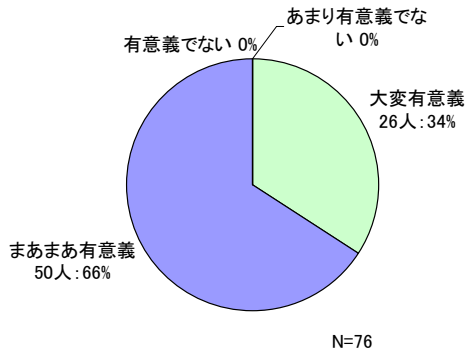
東北の道づくり勉強会「住民参加の道づくり、道づかい」 アンケート	
今後の参考にさせて頂きたく、以下のアンケートにご協力をお願いします。あてはまるものに○をつけて頂くか、記述欄にご記入下さい。	
<b>Q 1. 本日のパネラーの事例報告（14:00～15:20）についてお尋ねします。</b>	
Q 1-1. 事例報告の内容はいかがでしたか。	大変有意義      まあまあ有意義      あまり有意義でない      有意義でない
Q 1-2. 事例報告の時間はいかがでしたか。	もっと聞きたい      適切      もっと短くていい
<b>Q 2. 本日の意見交換（15:30～16:30）についてお尋ねします。</b>	
Q 2-1. 意見交換の内容はいかがでしたか。	大変有意義      まあまあ有意義      あまり有意義でない      有意義でない
Q 2-2. 意見交換の時間はいかがでしたか。	もっと聞きたい      適切      もっと短くていい
<b>Q 3. 「住民のニーズを反映した道路行政マネジメント」を実践するために、特に重要だと思われることは何ですか。ご自由にお書きください。</b>	
〔 〕	
<b>Q 4. 本日のパネルディスカッションに関するご感想をご自由にお書き下さい。</b>	
〔 〕	
<b>Q 5. あなた自身のことについてお尋ねします。</b>	
Q 5-1. 職業	コンサルタント      大学・専門学校      地方公共団体      国の機関      その他（      ）
Q 5-2. 性別	男性      女性
Q 5-3. 年齢	10代      20代      30代      40代      50代      60代以上
Q 5-4. 現在のお住まい	青森県      秋田県      岩手県      山形県      宮城県      福島県      その他（      ）
ご協力ありがとうございました。 お書きになったアンケートは受付の回収箱に入れてください。	



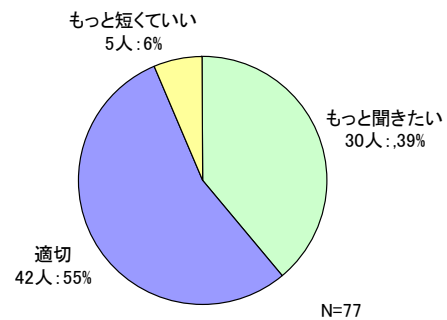
## 5.1 事例報告について (Q1)

- ・ 事例報告では、全ての人が「大変有意義」、「まあまあ有意義」と回答しています。
- ・ 時間については、39%の人が「もっと聞きたい」と回答している一方で、「もっと短くて良い」と答えた人が6%いました。

Q1-1. 事例報告の内容はいかがでしたか。



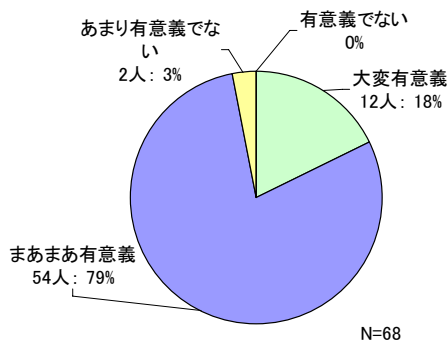
Q1-2. 事例報告の時間はいかがでしたか。



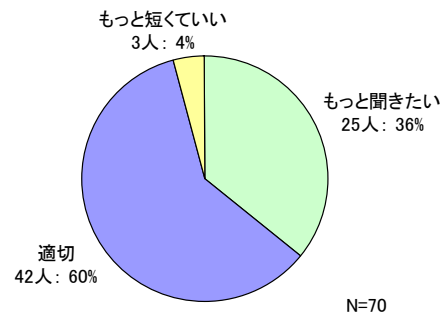
## 5.2 意見交換について (Q2)

- ・ 意見交換では、ほとんどの人が「大変有意義」、「まあまあ有意義」と回答しています。
- ・ 時間については、36%の人が「もっと聞きたい」と回答している一方で、「もっと短くて良い」と答えた人が4%いました。

Q2-1. 意見交換の内容はいかがでしたか。



Q2-2. 意見交換の時間はいかがでしたか。



### 5.3 住民のニーズを反映した道路行政を実践するために重要なこと（Q3）

- ・ 「コミュニケーション」が重要と認識している人が多く、特に行政はコミュニケーションの機会を求めているのに対して、コンサルタントは手法を重視しています。
- ・ 行政は「意識改革」や「人材育成」についても重要と感じています。

キーワード	職業	年齢	重要と思われる事
コミュニケーション	国の機関	40代	継続的にコミュニケーションを行う事でようやく出て来る情報がある。
	国の機関	50代	ディスカッションすること。コミュニケーションすること。
	国の機関	30代	とにかく住民と行政がコミュニケーションすること。
	国の機関	40代	各プロセスにおける住民とのコミュニケーション。
	国の機関	30代	行政があまり前に出ず、地域との協働とコミュニケーション・ディスカッションを繰り返し、本当に必要な事を見つけ、実現させることが求められていると感じる。
	国の機関	40代	コミュニケーション。
	国の機関	40代	情報公開、説明責任、真実、誠意、双方向コミュニケーションが大事。
	国の機関	40代	住民と意見交換する機会を継続していく。
	国の機関	20代	道づくりといっても色々な手法で、地域住民と協働し合い、よりよい地域づくりができる。
	国の機関	40代	住民等と行政の信頼関係。
	国の機関	30代	住民のみなさんと面と向かって話をする事。仲良くなること。 コミュニケーション以上のものが必要である。
	国の機関	40代	住民とのコミュニケーション。
	国の機関	50代	伊藤氏が言っていたが、行政相談会に出席される方は、行政区の代表か年寄りだ、という意見があった。 それだけ行政に対して若い人が出てこないということだと思う。意見交換の中でも出たが、いかに参加させるかを考えるべきだと思う。
	国の機関	40代	行政クレームの巻き込み。行政のスパイラルアップが可能。 行政理解者、目的達成で満足。
	国の機関	40代	住民の意見がどのように反映されているかの説明。
	国の機関	40代	透明性。
	国の機関	40代	運営にマネジメント手法を採用する事を、国民にも明確に説明する必要があります。
	国の機関	40代	協働（一体制、方向性等）。
	国の機関	20代	メリット・デメリットを分別せず、全ての意見を同じウエイトで受け取り、効率的・公平に判断し推進すること。
	国の機関	40代	住民意識と行政感覚のマッチング。
	地方公共団体	20代	手続き・手法の明確化。
	地方公共団体	20代	子供からお年寄りまですべての年代の人と協働すること。
	地方公共団体	40代	コミュニケーション。
	地方公共団体	40代	行政と住民の信頼関係を築くのが重要である。これは、人と人との関係を深く、そして長くしていくことであろう。
	地方公共団体	30代	仕掛けときっかけづくり。
	コンサルタント	20代	住民のニーズの把握。どの程度の住民からニーズがあるか。情報の共有化。共通認識。

キーワード	職業	年齢	重要と思われる事
コミュニケーション	コンサルタント	40代	「感情」から「勘定」へ！ 手続きを公正に！透明性に優れる資料作成が必要だと感じた。
	コンサルタント	30代	住民の意見を聞くためには、アンケート調査が重要だと思う。また、回収率を上げることも重要と思われる。
	コンサルタント	30代	行政と住民が対等な関係で付き合うこと。 住民の関与を高めること（→これは不要かもしれません）。
	コンサルタント	30代	総論賛成、各論反対などの住民への理解・合意を行なうことが不可欠であるが、それが困難であることが多い。
	コンサルタント	40代	コミュニケーションの進め方。
	コンサルタント	30代	住民とのコミュニケーション。いかに民意を反映するか。
	コンサルタント	40代	行政、自治体、NPO法人、ボランティア団体等、住民参加型の地域づくり、道づくりは、最近次第にはあるが浸透してきている点は評価できる。今後もこれらの活動が活発になり、定年退職を向かえた高齢者や、2007年に定年を向かえる団塊の世代の参加により、より地域活動の盛り上がりがピークに達すると思われる。しかし、その後のニートやフリーターの無関心世代を抱える将来でまた薄れていく可能性があることから、これらの世代もターゲットに据えた活動も検討していく必要がある。
	大学・専門学校	20代	ワークショップ。
	大学・専門学校	20代	行政やNPOが住民同士のコミュニケーションを促すことが重要だと思います。 ある意味で、行政よりも地域を知っている住民が互いにコミュニケーションを取り、論点を掘り下げていくことで、住民の視点に立った道づくりができるのではないかと思います。
	未記入	40代	成功事例の情報公開（道路ルート構想以外）。
未記入	未記入	行政が住民に望むこと、住民が行政に望むことを明確にし、相互理解を深めること。	
意識改革	国の機関	30代	行政一人一人の意識改革。
	国の機関	40代	やれない理由を考えず、部分的にもやれる方法を考える。
	国の機関	20代	担当している本人も楽しみながら取り組む心が必要だと思う。 これから自分が地域づくりの中に入って取り組んでみたいという気持ちになった。 役所という堅いイメージがあるので、なるべく柔軟な気持ちで取り組みたい。
	国の機関	50代	行政側の信頼度。政官業の癒着から談合、無駄な公共事業と血税を食い物にしたという一般国民の批判はまだ根深いものがあり、特に道路はバッシングの対象となっている。これの回復が不可欠で、如何なる良案も信用なくしてはできないと思われる。ユーザー、一般国民の目線、論理で事業を再考したらどうか。
	国の機関	30代	事業者サイドの意識はやはり重要だと思う。公共事業批判の声が大きくなっている中、市民から「ほめられる」ような「場」としても住民参加は重要だと思う。ぜひがんばってほしい。
	国の機関	40代	まずは住民の意識改革。やっぱり行政はこんなものかと思われるような対応をなくす。
	シンクタンク	30代	行政側の姿勢、取り組み方など認識の差によって、住民参加型事業の目的・結果が大きく異なると思う。

キーワード	職業	年齢	重要と思われる事
人材育成	国の機関	30代	課題を見つけ出すための住民とのコミュニケーション能力。
	国の機関	30代	住民のニーズが何であるかを把握すること。また、それを上手に説明できること。 都市と地方では住民のニーズも違うので、どちらかを優先した場合に上手に説明しないと。 (都市圏の渋滞対策と地方の生命線道路) (都市圏の渋滞対策と地方の渋滞対策) 並行して行える予算があればいいが。
	国の機関	40代	行政側の各位が“マネジメント”をよく理解しなければなりません。
	国の機関	30代	行政の押し付けではなく、真の住民のニーズを反映するには、住民のニーズを受け入れコーディネート、または反映が不可能なニーズは代替案をプランニングできるエキスパートの人材育成が必要と考える。 エキスパートの仕事を見ながら、職場としても取り組みの対応が変わるはず(片手間でこなしている地域づくり担当官では無理がある)。
	地方公共団体	30代	住民のニーズ=地域の代表者ではないと思う。広い範囲の意見をどこまで集約できるかが大切だと考える。
体制づくり	国の機関	40代	行政として続けてつながっている体制が必要。
	国の機関	40代	外部(住民)との交渉も大事ですが、職場内でのマネジメントも重要です。
	国の機関	40代	行政ができない部分を民間企業・町内会等にお願ひする。
	国の機関	40代	パートナーシップ。なお、住民と行政等、両極の関係ではスムーズに動く事が難しく、専門家や企業、各種団体を含めた体制づくりが基盤として必要だと思われます。
	コンサルタント	40代	参加できるレベルは様々あると思うので、そのレベルに合わせて、適材(人) 適所できるかだと思ふ。
	コンサルタント	20代	行政のサポート(モデル事業等)。
	コンサルタント	50代	産学官民の連携(大学など高等教育機関の役割)。
	法人	50代	すぐの結果だけ求める事なく、長く続けて価値が出てくる。
その他	国の機関	40代	住民の自主性。
	国の機関	50代	住民のニーズに限らず、何でも話し合い、地域全体の道路補修・保全。ボランティアで管理するように持っていくのが大切だと思ふ。
	国の機関	40代	価値観の違いに対して、いかにマネジメントすべきか。
	地方公共団体	20代	道づくりをしていく時にアドバイザーとなってもらふ有識者には、行政側と意見をほぼ一致してもらふ必要があると思ふ(行政的な立場を理解してくれる人)。
	コンサルタント	30代	自分のやった事が良かったと思えるように、実感できることが重要。 トップの目標設定。
	コンサルタント	30代	失敗事例もフィードバックして改善につなげる。
	コンサルタント	30代	日常生活に溶け込むようなマネジメントを心掛ける。 マネジメントをとめない、持続させる方法を確立する。 マネジメントの取り組みについての市民の認知度を上げる工夫。
	コンサルタント	30代	NPOと行政、住民とが本当に連携しているのかということには疑問を感じる。

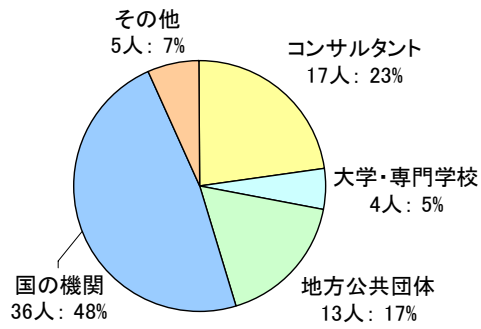
#### 5.4 パネルディスカッションに関する感想 (Q4)

「時間」「テーマ」「構成」に関する要望が多くなっています。

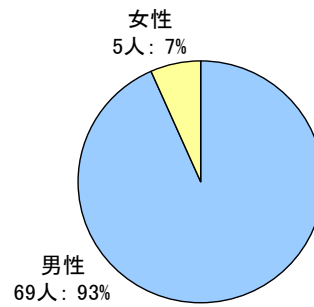
項目	職業	年齢	感想
時間	国の機関	50代	全般的に時間が少ない（発表者も時間内に発表されていない）。
	国の機関	50代	これだけの内容で2時間半（全体で）は、時間が少なすぎる。
	国の機関	40代	半日では全く足りない（時間的に）。
	国の機関	50代	時間不足です。
	国の機関	40代	もう少し会場のやり取りの時間がほしかった。
	国の機関	40代	時間配分。
	コンサルタント	30代	もう少し時間があればと思いました。 事例は広くPRした方が良いと思います。 一人一人の意識改革が必要。
	コンサルタント	30代	当初の時間配分に問題があったのでは。
テーマ	地方公共団体	30代	もう少しテーマを設けて議論するとよいと思います。
	地方公共団体	40代	もう少しテーマを絞った事例にした方が良い。「道づくり」というよりは「意見の反映・コミュニケーション」が中心のディスカッションでした。
	地方公共団体	20代	事例が“道づかい”に沿った内容が多く、“道づくり”に関する内容についてもう少し聞きたかった。 (道路改築事業等への住民参加)
	建設	50代	道という様々な利権が関係する政策決定に、どんな住民参加があり得るのかなどもう少し絞った具体的な議論を期待していた。
	法人	50代	問題を選定して意見交換したほうが良好では。
構成	国の機関	40代	事前質問を入れても良かったのでは？
	国の機関	30代	事例中心に議論した方が、観客にもわかりやすく、意見も出やすいのではないかと感じた。
	地方公共団体	40代	事例報告の発表数はもっと少なくても良い。
	地方公共団体	40代	最後の質問はいらない。
	地方公共団体	30代	会場からの質問に対する回答より、コーディネーターから一つの内容についてパネラーの考え方を聞くようなスタイルの方がまとまりがあるのではないかと思う。
	コンサルタント	20代	特にない。もう少し工夫した点、問題・議題の解決等が聞きたい。
	コンサルタント	40代	道路事業に対する内容を、より深くディスカッションしてほしかった。
	その他	国の機関	40代
その他	国の機関	40代	もっと多くの関係者に参加してもらう方が良い。 また、500名程度の会場で実施しても良いのではと思う。
	法人	50代	内山節氏のNPOの話の一回聞いた方が良好。
	未記入	未記入	もっと内容をわかった、うまい人が良い。

## 5.5 回答者属性 (Q5)

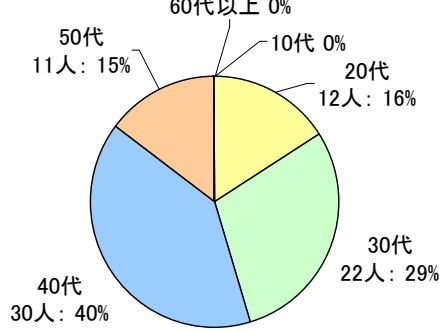
Q5-1. 職業



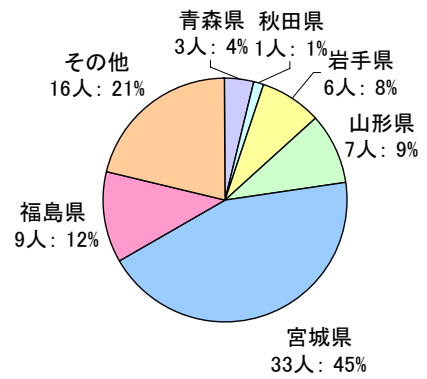
Q5-2. 性別



Q5-3. 年齢



Q5-4. 現在の住まい



## 6. 議事録

### 【挨拶】



(社) 土木学会 社会基盤の政策  
マネジメント研究小委員会  
委員長 塚田幸広

雨の中ご苦労さまです。今日は多くの方々にお集まりいただき、「住民参加の道づくり、道づかい」のパネルディスカッションを行い、勉強会ですので、フリーなディスカッションができればと思っています。

今日は国レベルから東北地方整備局、それから青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、それから仙台市ということで県レベル、それから自治体、研究会のジョイントということでこういう勉強会を主催しました。趣旨はパネルディスカッションをやりながら、皆さんに伝わっていけばと思っていますが、さまざまな行政サイドの変革、また、マネジメントということを展開する中で、地域における様々な工夫、気づきがコアであって、それをいかにみんなで共有するかということがひとつのポイントだと思います。そういった趣旨を踏まえながらひとつディスカッションなり、なんらかのヒントを持っていただければと思っています。

パネルディスカッションでは元田先生始め、パネラーの皆様方にそれぞれの試み、取り組みを紹介していただき、ディスカッションができればと思っています。最後にこういう場をセットしていただきました、東北地方整備局の皆様方に感謝の意を表しまして私の開会の挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひします。

### 【事例報告】

#### ①「道路維持管理の歴史



～昔は住民により行われていた～

岩手県立大学総合政策学部教授

元田 良孝

岩手県立大学の元田と申します。どうぞよろしくお願ひします。私は岩手県立大学の総合政策学部で交通を教えています。専門は交通工学です。自己宣伝にな

りますが、最近「バス 110 番」を始めました。これは市町村の方々にバスの計画調査についてアドバイスする窓口で、全国の大学からアドバイザーの方に来ていただくという体制をとっています。もしバスのことで悩んでいる市町村がありましたら是非お知らせ下さい。

今日は道づくり、道づかいの話を歴史的に見てみようと思っています。こういうことは趣味みたいなものなので、大学じゃないとできないと思っています。このベースになった研究は私のところにいた社会人の大学院生福田さん(元国土交通省職員)によるものです。

## 道路維持管理の歴史

岩手県立大学  
総合政策学部  
元田良孝

道路維持管理の歴史ということですが、道路や橋を作ったという歴史についてはかなり報告されていますが、「どういう風に道路を管理してきたか」ということについてはほとんど研究がありません。記録に残っていないので、発掘するのに苦労しました。現在は道路の維持管理はすべて役所がやっているといってもいいと思います。これは道路法の 13 条から 17 条に、道路管理者が行うと規定されています。

## 昔はどうしていたのか？

- 現在道路の維持管理は全て役所任せ
- 道路法第13条～第17条などで規定
- では江戸時代はどうだったのか？
- 明治以降は現在と同じだったのか？

昔の道路維持管理について一つ記録があるのは、財

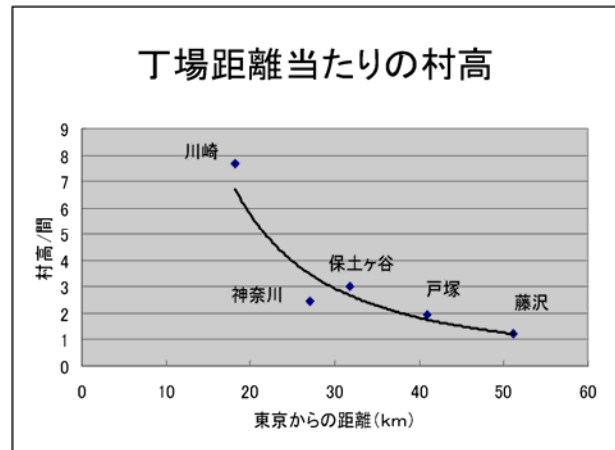
団法人の国土技術センターがまとめた『東海道道路構造解析調査報告書』という報告書で、東海道をどういう風に設計していったか、どういう風に維持してきたのかということはかなり科学的に検証しています。この中に少しですが維持管理のことが出てきます。当時の大幹線、東海道の清掃と並木の管理というのは周辺村の負担でした。今のようにトラックや自動車が走って舗装面を傷めないの、除草や清掃が道路維持管理の主体でした。この清掃の受け持ち場所を「掃除丁場」といい、基本的には生産高に応じて距離を分担するという、非常に合理的なことをやっていました。そして、人の住んでいない所は領主が負担していました。「掃除丁場」の長さには多少例外があり、江戸周辺というのは均一ではありませんでした。

### 東海道の維持管理

- 清掃、並木の管理は周辺村の負担
- 掃除丁場(周辺村の清掃担当区域)
- 生産高に応じて距離の分担
- 人の住んでいない地区は領主が負担

(財)国土技術研究センター：東海道道路構造解析調査報告書、平成16年3月

このグラフの縦軸は村高（税金）を管理する延長で割ったものです。これを見ると、東京に近くなるほど手厚くなっているということがわかります。これは一見不公平に見えますが、このグラフを見ると、東京に近いほど多く奉仕をしているということもわかります。ここから交通量の多いところは手厚くしているんだらうということが読み取れます。



明治時代になっても「掃除丁場」というシステムは残りました。そして幹線道路以外は住民が自主的な維持管理をしていました。ところが、馬車や自動車の普及で道路の損傷が激しくなり、住民による管理の限界が出てきました。そこで政府は「道路看守人」を配置しました。看守人は道路維持管理の技術的な指導をしていて、若干の法的な補助もあったようです。看守人には、街道の受け持ちがあり、下に人夫が数人いました。

### 明治時代の道路維持管理

- 掃除丁場は残る(旧街道など)
- 幹線道路以外は住民が自主的維持管理
- 馬車・自動車の普及で道路損傷激しくなる → 住民による管理の限界
- 道路看守人の配置

大正時代から昭和初期にかけての道路維持管理は、大正8年にできた旧道路法に則り、各市町村、県がやっていました。維持費の国庫補助はありませんでした。維持管理については住民の労力提供で、そういう意味で基本的には江戸時代からの慣習を引き継いだということです。ところが車が増えてくると道路が激しく傷められ、全国で道路保護組合ができました。これは、市町村、お役所主導で作ったものですが、住民を巻き込んで、道路を愛護していこうという道路を管理する組合です。しかし、予算が足りない、特別な財源が無



い、自動車がどんどん発展してきた、ということで道路の荒廃を招きました。

### 大正時代～昭和初期の道路維持管理

- 旧道路法(大正8年)
- 道路の管理は府県と市町村
- 維持費の国庫補助無し
- 維持管理は住民の労力提供
- 道路保護組合の成立
- 基本的には江戸時代からの慣習を引き継ぐ
- **予算不足+自動車の発展 → 道路の荒廃**

昭和 27 年に施行された新道路法で、道路管理者の明確化、国道への道路維持管理費の補助、ガソリン税による道路財源の確保ができました。そうやってお金が確保でき、体制もできた。さらに住民の流動化ということが起きました。農村部から都会への人口の移動というのが起こったわけです。高度成長期になって都会で人が欲しくなり、出稼ぎに行ったり、集団就職に行ったりということで、それまではずっと一箇所に人が住んでいたのが、そうではなくなった。人が流動すると地域コミュニティというものが崩壊し、地域に地縁がなくなって、住民による道路維持管理の消滅が起きました。これが昭和 30 年代です。

### 新道路法以降の道路維持管理

- 新道路法の施行(昭和27年)
- 道路管理者の明確化
- 国道への維持管理費補助
- 道路財源の確保(昭和28年)
- 住民の流動化(農村部から都会への移動)  
→ 地域コミュニティーの崩壊
- → **住民による道路管理の消滅**

まとめると、江戸時代以前、それから明治維新から旧道路法まで、旧道路法から新道路法まで、それから新道路法以降、とこういうことになりますが、旧道路法までは、住民が参加して道路維持をやっていたという時代です。

### 道路維持管理の歴史(幹線道路)

時代	道路管理者	管理の手段		
江戸時代以前	諸藩	掃除丁場割付		
明治維新～旧道路法 (大正9年)	県知事	掃除丁場割付	看守人	
旧道路法～新道路法 (昭和27年)	県知事	掃除丁場割付	看守人	保護組合
新道路法以降	道路管理者	全て役所		

福田好司氏修士論文2004より作成

また、住民参加のニーズが上がってきたということですが、住民側としては、高齢者の増加と社会参加、働ける人達を社会に参加させる必要があるし、また高齢者も何か役に立ちたいと思っています。それからニーズの高度化、多様化というのがあります。道路管理者側の都合としては、道路が老朽化で維持管理費が増大してきたと。それから財政難、公共投資の縮減ということがいえます。そして、住民のニーズの高度化、多様化ということに苦しめられています。

### 住民参加のニーズ

#### 住民側

- 高齢者増加と社会参加
- 住民意識の高まり?
- ニーズの高度化、多様化

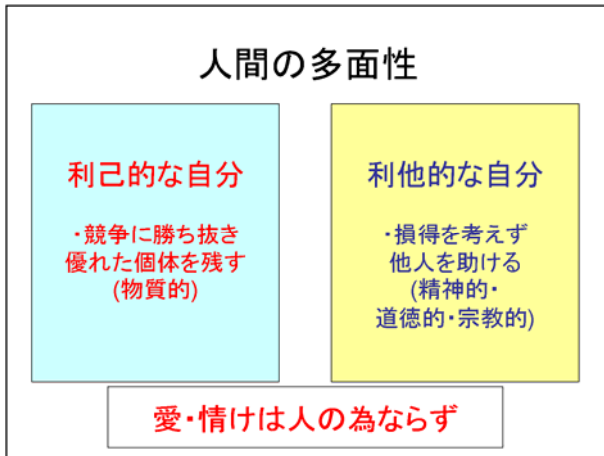
#### 道路管理者側

- 老朽化で維持管理費増大
- 財政難、公共投資の縮減
- ニーズの高度化、多様化

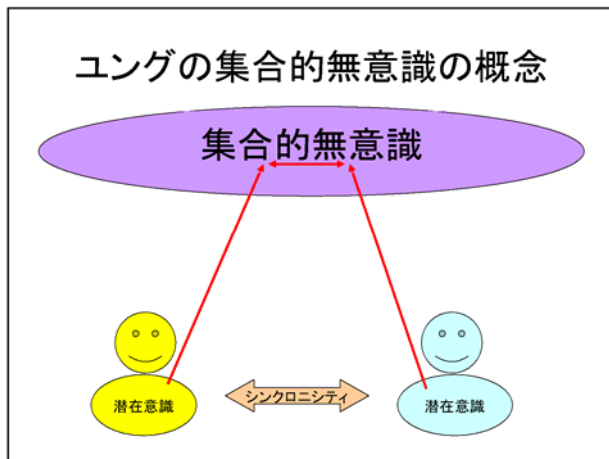
住民参加は人間本来の志向?

では、住民参加というのは今出てきたことかという、そうではないと思います。人間本来の指向であると思います。ここからは私の持論ですが、人間には多面性があります。まず利己的な自分です。競争に勝ち抜いて優れた個体を残すために、本能として持っている物質的なものです。こういう利己的な自分だけだと、ばからしい、役所がやりやいいじゃないか、という話になりますが、同時に利他的な自分もあります。これは損得考えずに人を助ける、精神的、道徳的、宗教的なことです。これを宗教的というと「愛」、「情けは人

の為ならず」です。



こういう人のつながりを科学した心理学者にユングという人がいます。彼は集合的無意識ということを提案しました。これは、2人がいて、集合的無意識というのがどこかに存在しているという考え方です。それぞれの個体には潜在意識と顕在意識がありますが、潜在意識と集合的無意識はつながっているということです。そして集合的無意識を通じて、この2人は一体となっている。物質としてはセパレートですが、心としてはつながっているというのがユングの集合的無意識の概念です。ですから片方の人が思ったことはもう片方の人も感じるということで、これをシンクロシティといいます。例えば、誰かに会いたいと思ったら、偶然その人に会ったということがありますが、それはこういう構造だといったのがユングです。私たちはバラバラであるようでありながらつながっている、人に尽くすということは自然の流れであるということがわかります。



ボランティアサポートプログラムは最近できたもので、道路管理者からいろいろ委託されて、実施団体という住民グループが清掃等を行うというシステムです。江戸時代と比べてみると非常に似ていることがわかります。実施団体、住民団体というのが江戸時代は住民でした。実施対象は現在は歩道が多いですが、昔は道路といっても人と馬が通るだけで、歩道と一緒にです。それから実施内容は清掃と植栽管理がボランティアサポートプログラムで、江戸時代は掃除と並木管理でした。これも似ています。予算ですが、ボランティアサポートプログラムは奉仕と公的補助、江戸時代は奉仕、これは税金といってもいいでしょう。

## 江戸時代との相似

	ボランティアサポートプログラム	江戸時代の管理
実施団体	住民団体、企業	住民
実施対象	歩道	道路(人馬道)
実施内容	清掃、植栽管理	掃除、並木管理
予算	奉仕、公的補助	奉仕(税)

まとめですが、今の住民参加という流れは、自然の流れ、昔の歴史への回帰ではないかということが言いたかったことです。

## まとめ

- 江戸時代から住民が道路の維持管理実施
- 自動車の普及、コミュニティーの崩壊、道路財源の確保で役所が全て行うように
- 道路管理「役所全部お任せ」の歴史50年程度
- 住民意識の高まり、財源の逼迫等で歴史への回帰が
- **自然の流れ？**

今後の課題としては、制度化、実施内容の拡張(?), 「？」とあるのは、技術的なことがいろいろと入ってくるので、検討が必要だということです。それから管理瑕疵への対応、事故時の補償制度、公的負担の範囲です。それから、受け皿を住民団体と一口に言っていますが、これがあいまいで、NPO を積極的に作るのはいいいですが、責任体制の明確化が必要でしょう。ただ、押し付けだと住民の反発もあります。「金がなくなったからあんた達勝手にやって」ということをストレートに言うと、ものすごい反発をくいます。これは注意しなくてはいけないところです。

## 今後の課題

- 制度化
- 実施内容の拡張？
- 管理瑕疵への対応
- 事故時の補償制度
- 公的負担の範囲
- 受け皿はNPO？責任体制の明確化
- **押し付けだと住民の反発も！**

## ②「公共事業における

### コミュニケーションの進め方」

東北工業大学

建設システム工学科助教授

青木 俊明



東北工業大学の青木と申します。私は土木に関わることを心理学の側面から分析しています。今日は合意形成についてお話させていただきますが、こういう場には何分不慣れでして、中々うまく話せないところも多々あると思いますが、どうぞよろしくお願いします。

公共事業におけるコミュニケーションの進め方ということで、心理学的なことをお話します。

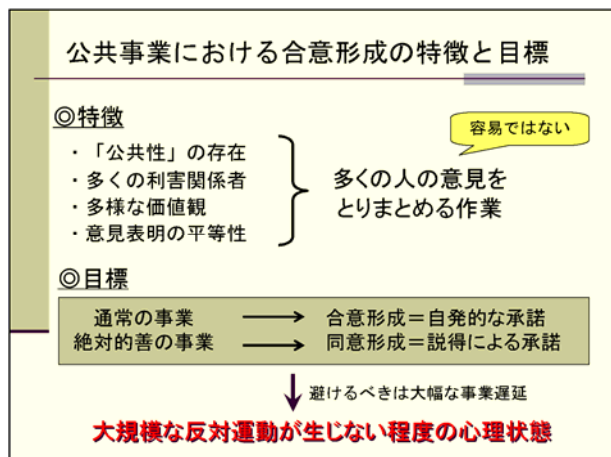
## 公共事業における コミュニケーションの進め方

東北工業大学 青木俊明

まず、公共事業における合意形成の特徴や目標にはどんなことがあるかということです。公共事業の特徴はなにかというと、多数の人がそれなりに満足してくれるということが必要だということです。もちろん公共性ということが存在するので、たくさんの利害関係者が存在します。それから現在は住民の価値観が多様

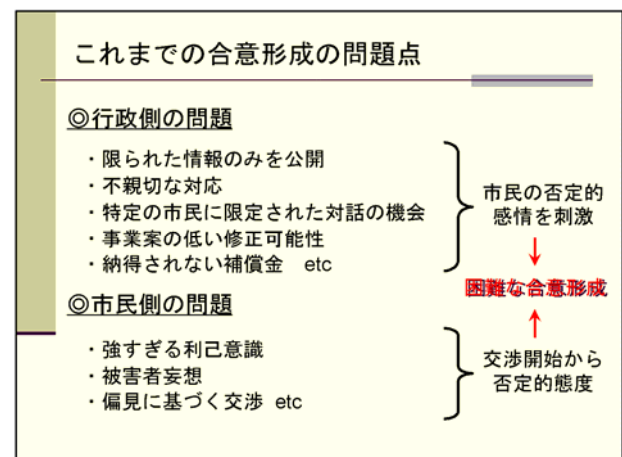
化しています。そしてそれぞれの方がほぼ平等に意見を言う権利、権限を持っています。そうすると、公共事業における合意形成がどういう作業かという、価値観の異なる多くの方の意見を取りまとめる作業だと言えます。これは大変な作業で、容易ではありません。この容易でない作業をする場合に、どういうところを目標におけばいいのかということですが、通常の公共事業の場合、それぞれの利害関係者に自発的に承諾してもらえ心理状態を目指すべきだと思います。

私は「絶対的善」と書きましたが、これは、例えば国策として絶対に欠かせないもの、地域の振興に不可欠なものです。これについては、合意形成ということも言われますが、説得によって承諾を得ることも必要だと思います。通常、公共事業ではプロジェクトの効果が認められるうちに終わらせること、大幅な事業遅延は避けるべきだと考えられます。しかし承諾を取るのには難しい。そうすると、大規模な反対運動を起こさない心理状況を目指せばいいと思います。「絶対これは地域のために必要だ」と説得された時に「なかなか諸手を挙げて賛成とは言えないがしょうがない」という心理状態になれば公共事業の合意形成は少なくとも失敗ではないと思います。

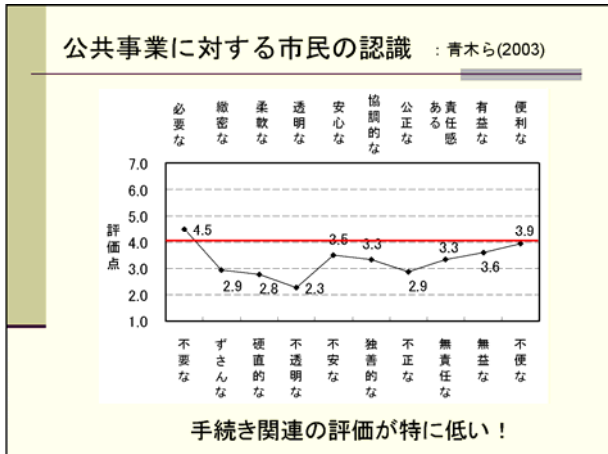


合意形成は中々難しい作業で、数年前まではうまくいかないという声を聞くことがしばしばありました。それはなぜかという、行政側の問題としては、情報公開が限られている、対応が不親切である、特定の市民にのみ対話の機会が与えられている、市民側の提案が反映されて事業が修正されていない、保証金に納得できない、というネガティブな要素が市民の否定的な

感情を促進して、否定的な態度を形成していると考えられます。行政だけが問題かという、市民側にも問題があると思います。まず、自分達のためにならなければ即反対とか利己意識が強すぎるというのが目につくことがあります。それから常に自分達は被害者だという気持ちで、反対だと言っていると見受けられる場合、最初から偏見ありきで話を聞くということも少なからずあると思います。このように会話を始める時点で否定的な態度が形成され、行政が否定的な感情を刺激すると、非常に合意形成が難しい、場合によってはコンフリクトに至ってしまうということになります。これが今まで合意形成が難しいと言われてきた典型的なパターンだと思います。

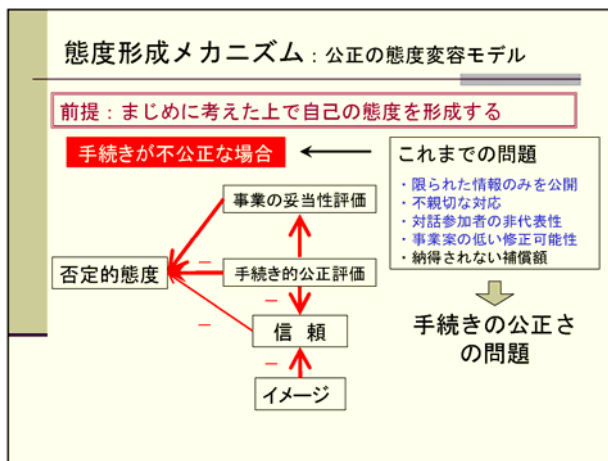


市民の方がどんなイメージ、偏見を持っているかということ調べたところ、この真ん中の赤い線が評価の midpoint です。この線を上回った評価というのは、公共事業は必要か、不要かと、そう聞かれたら多くの人が必要だと評価しています。それ以外の項目は概ね低い評価になっていますが、中でも特に低いのが、透明性です。それから、硬直的だとか、ずさんだ、不正なというイメージをお持ちの方が少なからずいます。つまり、公共事業は必要だが、やり方が・・・と考えている人が多いようです。これが世間一般的な公共事業に対するイメージです。

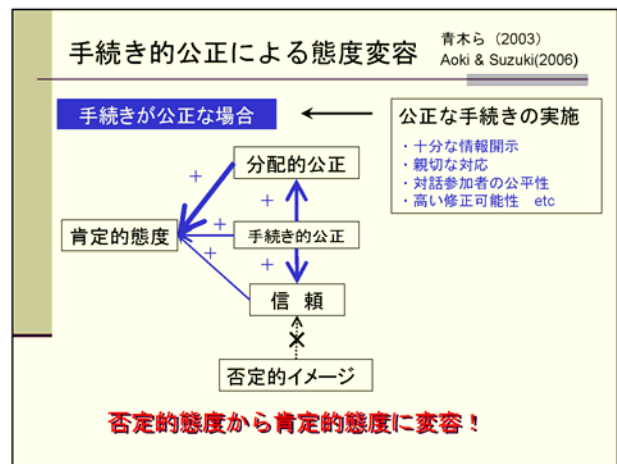


こういうイメージを持っていて、どうやって賛成、反対という態度を形成していくのか、そのメカニズムを少しご紹介します。前提として、否定的なイメージを持っている、まじめに考えた上で自分の態度を決める、とします。心理学ですと、まじめに考えないという場合がありますが、我々が何回か調査を行ってきたところ、国内の公共事業に関して市民は真剣に考えているということがわかったので、これを前提とします。

これまでの問題というのは、先ほど言いましたように、手続きの問題が多かったということです。まず、情報公開がいまひとつだということになると、事業の中身がよくわからない、だからそれには賛成しかねる、という流れがあります。それとは別に、そもそもそのやり方がよくない、ということで手続きが不公正だから反対だという流れもあります。それから、いい加減なやり方でやるところは信頼できない、そして、信頼できない人たちによるプロジェクトには反対だということで、否定的態度がどうしても形成されやすくなってしまふ、と説明できます。



これがもし、手続き（プロセス）を公正にやってあげる（例えば情報公開をする、親切な態度で対応してあげる）と、ちゃんとやっているから信頼できそうだと、賛成しようという流れがあります。それから、情報開示をすると必要性の高い公共事業であれば、これは市民のためになると理解してもらえるようになる。そして手続きをちゃんとやっていけば、この担当者は信頼できる、ということで信頼感が生まれる。信頼感が生まれれば、よくわからない公共事業でも、これだけ信頼できる人がやっているのだから、大丈夫だろう、賛成しようとなります。するとそれまでもっていた公共事業に対する否定的なイメージというのはほとんど影響力をもたないということがわかっています。この公正な手続きをやるかやらないかということで結果が大きく変わります。場合によっては否定的な態度から肯定的な態度に変化するということもしばしばあります。



ではここで言う手続きの公正さとは何かということですが、まず公正さには「結果の公正さ」と「手続きの公正さ」があります。ここで言っているのは「手続き、プロセスの公正さ」です。では、プロセスの公正さにはどんな判断基準があるのかということ、大体どんな研究でも重複しているところを取り上げると、まず透明性です。事業事情がちゃんと公開されているのか。そして、発言討論性という発言や議論のしやすさが公正だと判断する一つの基準だといわれています。それから代表制といって、利害関係者の方が公平な参加の機会を与えられているという状態も公正だと見なされます。それから、修正可能性といって、代替案に変更できる可能性があるという状態。それから最後に、誠

実性ということがあります。これは相手が他の基準を満たしていても、対応、言葉遣い、服装、などが自分を尊重してくれていないと感じると、手続きを公正だと判断してもらえなくなる、ということです。概ねこの5つくらいが、手続きの公正さの代表的要因だと上げられています。

**公共受容の鍵：手続き的公正とは？**

決定プロセスの公正さ

**判断基準**

- ・透明性：情報の公開度
- ・発言・討論性：発言や討論のしやすさ
- ・代表性：利害関係者の公平な参加
- ・修正可能性：代替案変更の可能性
- ・誠実性：相手を尊重した対応 etc

馬場(2002), Leventhal(1980)

では、本当に態度が否定的から肯定的に変化した例があるのかというと、あります。ダム为例を紹介します。これは胆沢ダムといって、岩手県の奥州市で建設されているダムです。これの経緯を少しここに書いていますが、計画が開始されたのが76年で、地元説明会を初めて開催したのが83年、2002年に地権者調印をして、2003年から工事着手ということになっています。この事業は、地権者に非常に負担の大きなダムだったといわれています。それはなぜかということ、石淵ダムという小さなダムがあつて、地権者の方々はもともとこの石淵ダムができるときに水没する地域に住んでいて、移転された方です。その方が、胆沢ダムができるときに、さらに移転ということで、二度の移転を強いられました。また、石淵ダム工事で移転する際に、補償費が非常に低かった、地権者の方の中に発破工事をしている時に、岩が飛んできて亡くなられた方がいらっしゃるということで、ダムや行政に対する印象が極めて悪かったということです。しかし、この胆沢地域というのは水不足で非常に悩んでいたのも、ダムを造るメリットは大きいわけです。社会的なメリットは非常に大きいですが、地権者の方にインタビューしたところ、もう理屈ではなく行政には協力したくないという感情でした。

**胆沢ダム建設にみる合意の構図** 鈴木・青木(2004)

◎事業経緯

1976年	胆沢ダム建設予備調査開始
1983年	工事事務所開設・地元説明会開催
1988年	生活相談所 開設
2002年	地権者調印
2003年	本体関連工事着手

◎事業特性

地権者負担:大、社会的利益:大、  
印象:極めて悪い(過去の低補償と死亡事故)

**強い反発感情によって強い否定的態度が形成される**

地権者にインタビュー調査とアンケート調査を行いました。地権者が79世帯で、38世帯から回答いただきました。まず、ダムの工事事務所に聞くと、とにかく地権者の方々に誠心誠意尽くしたと言っていました。本当かなと思いつながらアンケート調査をやっていたら、それを裏付けるような結果になっています。

**調査概要：質問紙調査とヒアリング調査**

胆沢町の地権者に質問紙調査

地権者の分類	地権者数	回収数	回収率
ダムに水没する地権者	42戸	38戸	48%
土捨て場、材料採取場、道路等により移転された地権者	37戸		
合計	79戸		

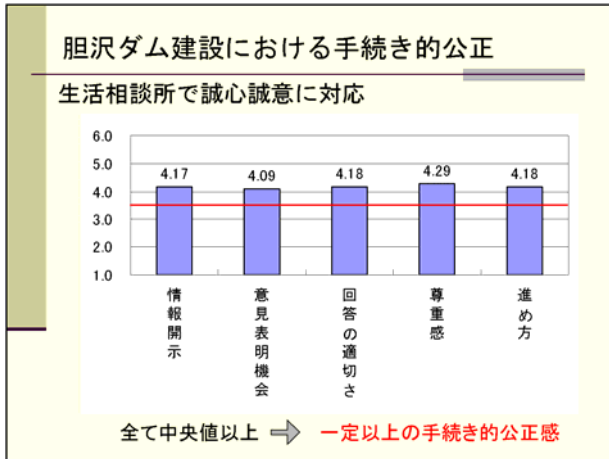
郵送配布・郵送回収(2004.1月実施)

平均年齢:61.4歳(Max97, Min37, SD12.91)

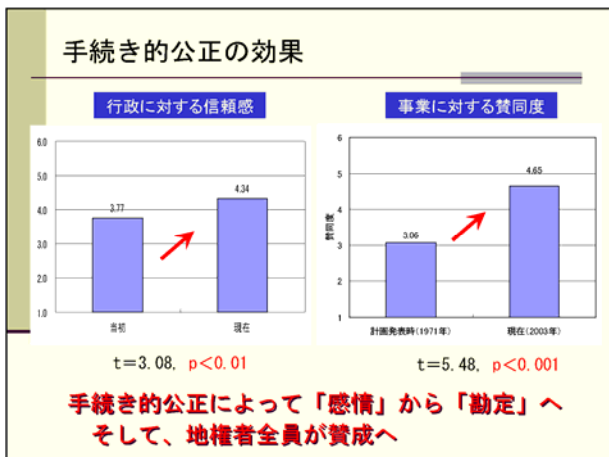
男女比:33:5(86.8%:13.2%)

職業構成:無職(42.1%),会社員(21.1%),自営(13.2%)

まず、情報開示はどうなっているかということ、6段階評価で、4.17という高い評価になっています。それから意見表明機会はどうなっているかということ、これも4.09と結構高いです。また回答の適切さも4.18で高い評価になっている。自分たちを尊重してもらえたかということでも高い評価、進め方はちゃんとしていたかということでもよかったという評価をいただいている。これはダムの工事事務所の方が、ダムの事業プロセスをかなり公正にやり、住民の方も公正にやってくれたと評価したという結果だと考えられます。通常は、公共事業の手続きの評価が4点以上になることはめったに無く、これは非常に高い評価を得ていることとなります。



プロセスをきちんとやってあげた結果どうなったかという、行政に対する信頼感をアンケート調査で「当時を思い出して考えてください」と聞きました。すると当初、3.77 というのが 4.34 まで跳ね上がっています。もちろん統計的に有意な結果です。もう一つ、ダムに対する賛同意識を聞いたところ、これは当初 3.06 だったのが、現在では 4.65 まで跳ね上がっています。これは現在から過去を振り返ってもらって、答えていただいていますので、当然この過去の値というのは現在の心理状態に大幅に引っ張られています。このことを考えると、計画当初の行政への信頼感、事業への賛同意識というのはもっと低かったと考えられます。公正な手続きをやった結果、これだけ上がったんだということが分かると思います。ここで地権者の方々がおっしゃっていたのですが、行政が公正に行ってくれたおかげで、最初は感情で判断していたのが、ちゃんと考えて判断するようになった、そして結果的に全員が賛成に回ったということです。



最後に、合意形成をどうやればいいかということ

ですが、誰もが Yes といってくれるような魔法は存在するかというと、それはありません。ではどうしたらいいかというと、これまでの研究でわかっているのは「とにかくひたすら誠実に行く」ことです。これは初対面の人と友情を育むのと同じで、とにかく誠実に振舞うことが実は急がば回れで、一番合意に至りやすい近道です。

### 合意を促す「魔法」は存在するか？

**ない！**

では、どうする？

**ひたすら誠実に！**

初対面の人と友情を育むように、誠実に接するほかない。そうでなければ、コンフリクトに陥る危険性がある。要は「急がば回れ」である。

### ③「雪みち観察委員会による



雪の無い歩道のすすめ  
北国の暮らし研究会雪みち観察  
委員会副委員長  
高樋 忍

北国の暮らし研究会、雪みち観察委員会の高樋と申します。本日はお招きいただきありがとうございます。北国の暮らし研究会、雪みち観察委員会ではたぶん私が一番若手と思って参りました。よろしくお願ひします。

それでは雪みち観察隊の活動報告を始めます。この北国の暮らし研究会というのは、青森商工会議所の中に昭和 59 年にできた団体です。昭和 58 年が非常に大雪だったということで、59 年に作られたと聞いています。この団体は今年の 3 月に NPO 化して、今月中に報告会をすると聞いています。



その中に雪みち観察隊があります。これは平成 13 年度から国道 4 号・7 号の中心市街地、概ね往復 4km の歩道を融雪するということから始まって、主に女性の声を融雪に反映させようというものです。その他に、国交省の方、県の道路の方、それから市の雪対策の方というのが入っていて「お婆さんの意見を反映してくれそうな会」というイメージです。



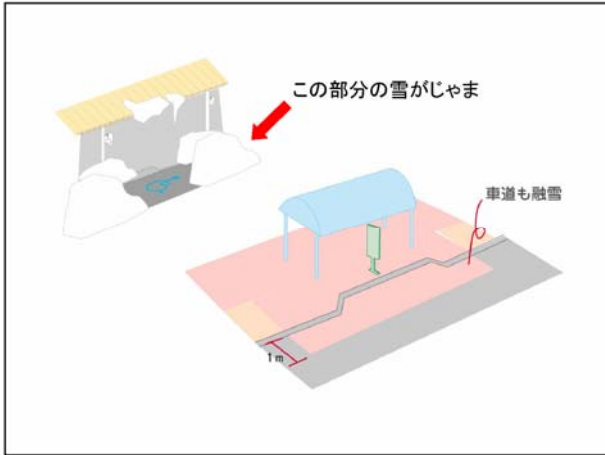
雪みち観察隊はどういう活動しているかというと、本当に雪道を歩いています。私達お婆さんは会議の席では意見を出しにくいので、融雪歩道をしている国道 4 号・7 号を行政の方と一緒に歩きながら、つぶやいた意見を 1 個 1 個拾ってもらおうという形で進行しています。このように、一緒に道路を作る人も歩いてくれるので、歩くことに対する満足度がすごく高いです。



これは融雪歩道にする前の状態のバス停ですが、このときは1本道しかなかった。バスから降りるときに歩道を除雪していても、車道除雪で排雪された雪がたまってしまうと全く意味が無いという話が出ました。おじいさんとかお婆あさんがバスの乗り降りが難しいとか、低床バスも全然使えない状況です。その時に出たのが、バスを乗り降りする車道の一部も融雪できないのかということで、その年(平成 14 年)に急遽、歩道+車道の一部の融雪をやっていただきました。ただ、寄せられた雪があったり、バスが何台も連なる時は、十分な効果は出ませんでした。







そこで昨年の冬に、バス停に雪を片付けるスコップを置きました。これは「バス停オアシス化計画」と名づけて、今4箇所あります。中々効果があるようです。当初は盗まれるのではないかとの意見が出ましたが「寄贈 国土交通省」とか「寄贈 雪みち観察隊」と書いていると、今のところ盗まれたりはしていないようです。今年の冬はこれを増やしていければ、と思っています。

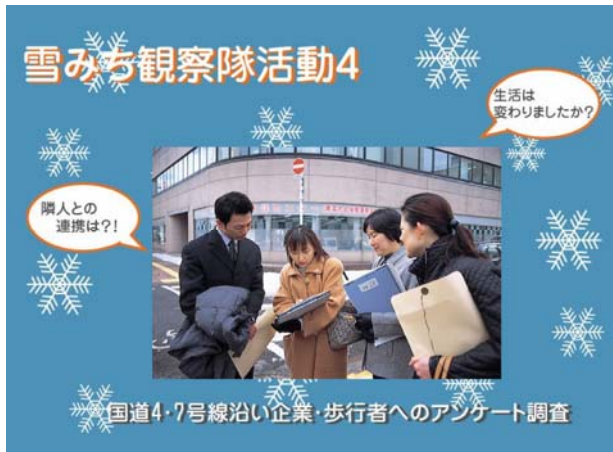


大きな成果はここまでです。他に何をやっているのかというと、相変わらず歩いています。ここは、小学生の子供たちの通学路になっていて、子供たちが歩くとランドセルよりも欄干が低くなるという問題があります。橋の構造の問題から融雪がしにくいということで、小学校のPTAの方や商店街の方が小型除雪機械を使って通学路の確保を行っています。これは、市内の49校のうち27校が連携して行っている『ゆきんこ通学路環境整備』という中で、青森河川国道事務所や青森市などの道路管理者から小型の除雪機械を貸与してもらい歩道除雪を行っているものです。この橋の融雪については、毎年担当の青森河川国道事務所の方から難しいというお答えをもらっていましたが、なんと今年から少しここに手をかけて下さると聞いています。



それから4号・7号沿いの企業の方と歩行者の方にアンケートをとりました。具体的に「なぜこの歩道を融雪しているか知っていた？」という形のアンケートをやりました。ほとんどの方が「知らない、何でやっているかは知らないが便利」というニュアンスでした。

多分こういうアンケートを地道に行うことが周知徹底ということにつながっていくと思います。その時に歩きながら沿道の方に何うと「融けているところはいいけど、そうじゃないところは水がたまってだめになった」と聞きます。これはどうしたものかと思っています。



私たちおばさんは思いつきで話してしまうので、たまには勉強しようということで様々なところに見学にも行っています。そういった成果は「雪みち観察隊報告書」に書いてあるので、もしご興味のある方は青森のほうに問い合わせして下さい。

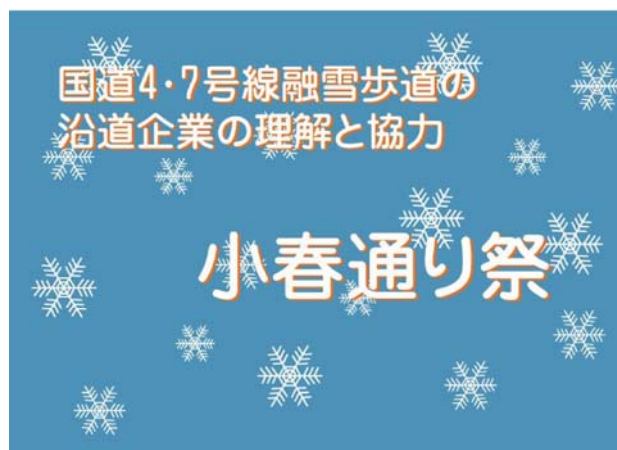


せっかく融雪した歩道でもモラルというか、使い方の問題があつて、効果的ではないということになりました。これは何とかしなくてはいけないということで4号・7号沿いの企業の方に声をかけて、使い方を徹底することも必要だということになりました。



せっかく融雪歩道ができたので、何かお祭ができないかということのを発案しました。そして、今年の2月に「小春通り祭」を実施しました。国道4号・7号というのは、銀行とか大手企業とかほとんど青森出身ではない方がいる地域で、コミュニティという状況が全くありませんでした。その人達にお祭の実行委員会を開いて、ご協力を仰ぎつつ、融雪歩道の使い方、今後どうしていくかということを話し合いました。2月13日に小春通り祭を二日間に渡って行いました。沿道企業の方たちにご協力いただいて、ミニキャンドルロード作りやコンサートなどをやって「歩いて楽しんでみよう、国道は歩ける」という祭をやりました。実は事前準備の時間がほとんど無くて、沿道の企業を回って理解していただくのに時間もかかり、実際のところ理

解していただけないままやってしまったというところもあります。しかし結果として天気にも恵まれたこともあって成功しました。おそらく青森市の冬祭の一つになりそうだと市長が言っていました。



国道4号・7号は融雪されたし、雪みち観察隊は終わると思っていましたが、今後も続くようです。これからも歩きながら、そして歩いていることを地域の人達に見てもらうことでいろいろ感じていただき、心を揺り動かすということで、私たちの活動は続けられて

いくと思っています。



#### ④「住民参加による奥州街道を生かした地域活性化」



岩手 NPO センター理事長、

奥州街道会議理事長

高井 昭平

奥州街道交流会議委員長をしています、高井昭平と申します。今日は奥州街道交流会議の取り組みについて説明させていただきます。また岩手 NPO センターという、岩手県の NPO の支援をするという仕事もしています。市民活動に足を踏み込んでちょうど10年くらいになります。それまでは全国転勤のサラリーマンでした。市民活動に足を突っ込んでからそれがライフワークでもあり、生業ともなっています。どうぞよろしくをお願いします。

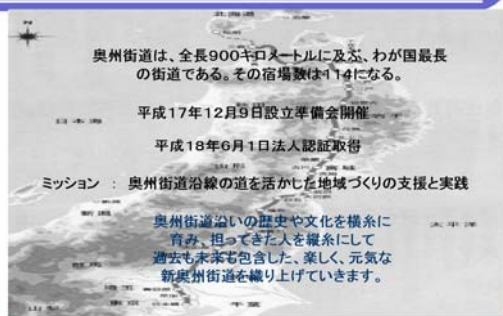
住民参加による奥州街道を生かした地域活性化のお話をします。これは6月1日で法人認証を取ったばかりなので「これからこういうことをやっていく」という話になります。

## 住民参加による 奥州街道を生かした地域活性化

特定非営利活動法人 奥州街道会議  
理事長 高井 昭平

まず奥州街道ですが、東京から青森まで全長 900km で、わが国最長の街道です。東北街道会議というのが昨年の 12 月 9 日にできました。そして 6 月 1 日に法人認証を取りました。ミッションは「奥州街道沿いの道を生かした地域づくりの支援と実践」です。どういふことをするのかというと「奥州街道沿いの歴史や文化を横糸に、それを育み、担ってきた人を縦糸にして、過去も未来も包含した楽しく元気で新しい奥州街道を盛り上げていく」ということです。

### 特定非営利活動法人 奥州街道会議



これは岩手県の県北のほうにある「浪打峠」という有名な峠です。ここは非常にボランティアの方達が頑張っていて、最近整備が行われて草も刈られています。

### 古道奥州街道の景勝地(浪打峠)

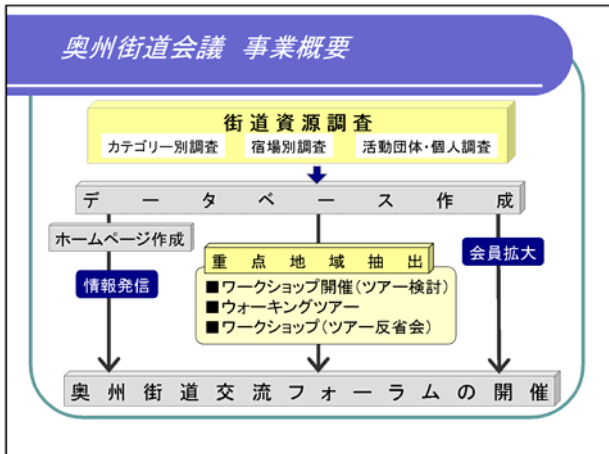


こちらを馬淵川沿いにもう少し北に行くと、非常に高い山を越えなければならないということで、奥州街道きっての難所があります。この場所は先ほどと違って草がぼうぼうですが、これがミソでして、これは後で道普請をしようと考えています。

### 古道奥州街道の難所(藪が坂)



18年度の奥州街道全体の事業は、街道の資源調査を考えています。岩手河川国道の力を借りながら、まずは岩手県全体のデータベースを作っていきます。それをカテゴリ分けして、カテゴリごとの特色を調べていく。そして活動する地域づくり団体が非常に重要だということで、データベースを作ってその中で会議を拡大していく。あるいはHPを作る、マップを作るといったことがあります。



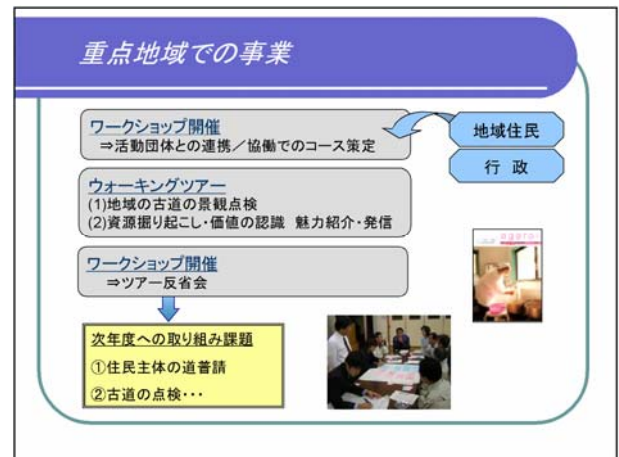
もう一つは、重点取り組み地域を毎年決めて、その中に我々が入って行って、ワークショップをやり、将来的には自立的なウォーキングツアーが毎年開催できるようにしたいということです。

このような活動では我々は風の人で、奥州街道というのは非常に長く、その中に土の人、その土地で頑張っている方々がいる。その方たちに出会うことが非常に大事です。そしてその方々にこのようなワークショップを通じてノウハウを定着させていき、自分達で自分達の地域の特色を生かした活動が持続的にできるところまで我々が教えていくということで、毎年奥州街道フォーラムをやっているというのが全体の流れです。

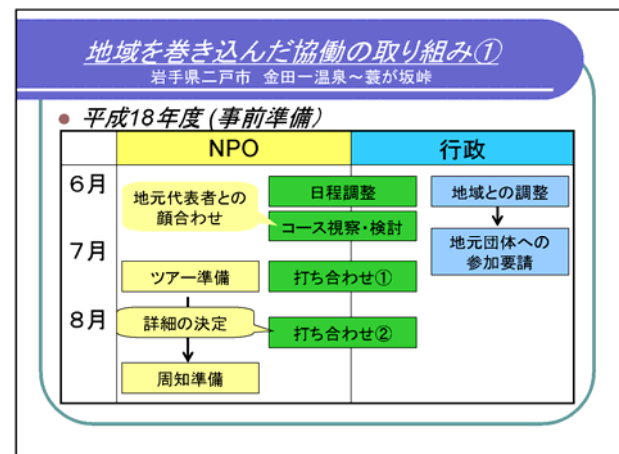
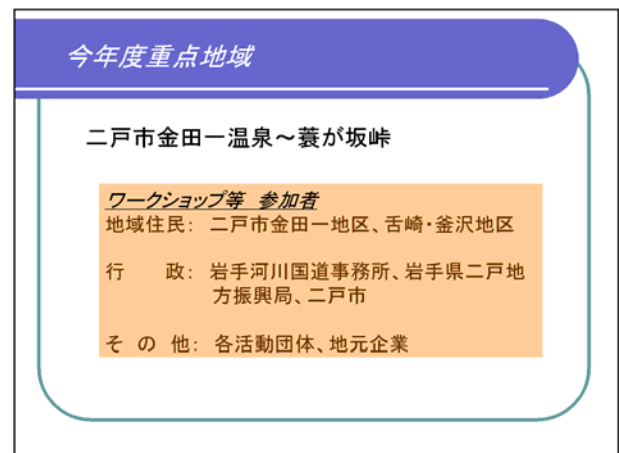
その重点地域でワークショップをやりながら、ウォーキングツアーをやっていく。このワークショップ第一回目は、地域の方と出会う、地域の資源をみんなで探すことから始まりますが、実際にウォーキングツアーをやることで自分たちが普段見ている土地になぜ人が集まってくるのか、なぜこんなに喜ぶのか、ということも含めて再発見をしてもらいます。それと同時に「あそこはもっとこうだったらいい」ということにも気づいてもらいます。それを次年度の事業に生かしていきます。実はそこで住民主体の道普請というのを考えていて、歩道を歩けば必ず草があってこの草は誰が管理するのかということから始まります。そういう地道な活動で皆さんの意識が歩道だけではなく、今ある一般の国道にも移っていただろうと考えています。

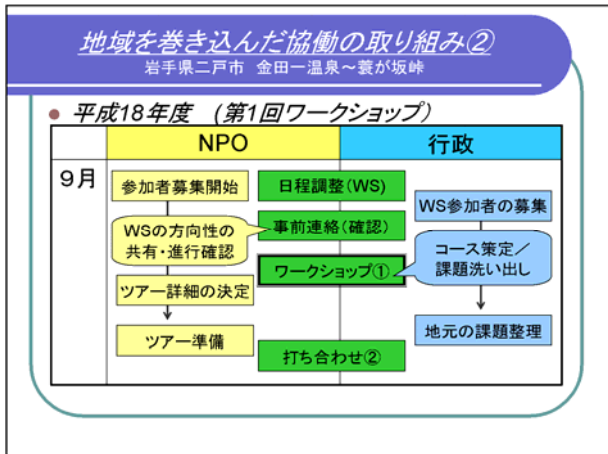
また、地域お国自慢をするための雑誌を作ってきました。地域のことを地域の方々が自分達で発見してそれらを冊子にして売るといことです。一冊三百円で

売っています。このように街道沿いで、地域の方々と組んで、地域の方々が元気になることをワークショップを通して作り上げていきます。

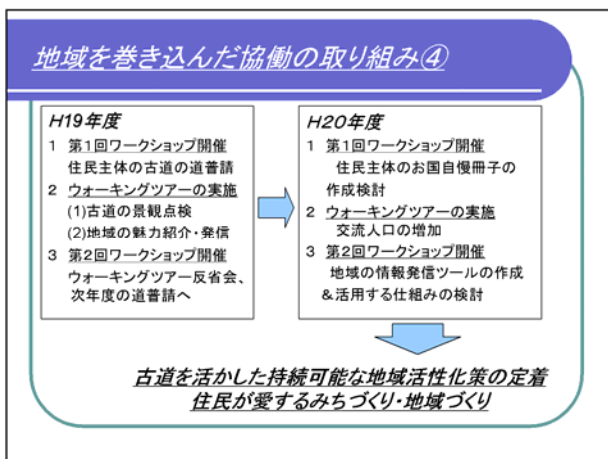


今年度の重点地区は座敷わらしで有名な二戸市金田一温泉です。そのこの藪が坂峠というところで、地域住民、行政と、基礎自治体が噛まない住民は中々動かないので二戸市を巻き込んで、県と国道事務所も一緒にやる。そして住民と3年くらいで一地域を仕上げていくというようなイメージでワークショップをやる。





初年度(19年)はウォーキングツアーをやった後、道普請をやる形をとる。そして、20年にはお国自慢の雑誌を作りながら、自分達で地域を整理して、持続可能な街づくりの組織を作り上げていく。これを毎年いろんな地域でやっていきます。



事業を進める上での協働のポイントについてお話します。一つは目的の共有。何のために事業をするのか、これが一番大切です。これは行政側からではなくて、NPO側から提案することが一番重要です。「こういう

ことが必要だ」ということを認識しないと、行政はお金を出せませんから、そうすると一緒にできませんので、ここが一番重要だと思います。そして、日頃のディスカッションの中からお互いにミッションを組み上げていくことです。ポイントはコミュニケーションが非常に大事だということです。

次に、役割分担を明確にするということです。これはお互いの立場と特性を認識した上で、対等にやるということ。また、互いの資源を有効に活用しなければいけない。このことで行政側は「我々行政から最も欲しいのはお金だ」と思っていますが、もちろんお金も大事ですが、本当は信用が一番欲しいのです。行政と一緒にやっている事業というだけで、いろんなものがついてくる。つまり、お金が無くても協働は可能だということです。さらに行政が持っている色々な資源、例えば広報だとか、施設、これを無償で使えるということは非常に大きいのです。協働する上でのポイントで、ここが重要かと思いますが、本当は仕様書を一緒に作るのがいいです。仕様書を一緒に作らないと下請け的になります。この中からお選びくださいということではなく、限られたお金の中で民間側も知恵を絞って、コストを下げてもやるのが可能です。そして、仕様書を市民団体、NPO側から、こういう目標設定でやっていきたいということを出した上で、一緒に仕様書を書いていけば、決して下請け的にはならない。

三番目はNPOの自立性。これもとても大事なことです。NPOは行政からの支援は有限であることを前提に事業を組み立てる必要があります。これは全ての事業にいえることです。行政からの支援がくるということをお前提にやっていると、ずっと支援をもらわないと事業をやっていけません。それはちょっと違う。そして行政側には、包括的に事業を捕らえて可能な範囲で事業を支援していただく。例えば我々の場合は、資源調査では支援をいただいて、ワークショップは自分達でやります。そういう形でお互いが得意な分野で自分達のできることを自分達でやる。そして最終的には、雑誌を地域の方達と作って、それを原資にしながら地域が持続可能な活動を定着させていくということが大切です。そして、NPOでなくてはだめです。我々

が持っている一番の特徴というのはネットワークです。このネットワークというのが専門性を生み出し、行政に無いものを生み出す。自立性のある、しかもネットワークのある NPO とやっていくことがこれから重要だと思います。

**事業を進める上での協働のポイント**

- 1 目的の共有(何のためにこの業務・事業を行っているのか)
  - (1) NPOからの提案することが重要。
  - (2) ディスカッションの中からミッションを組み上げて行く。  
(ポイント → コミュニケーションが重要)
- 2 役割分担を明確に
  - (1) お互いの立場と特性を認識した上で、対等する。
  - (2) 互いの資源を有効に活用する。  
(ポイント → 仕様書を協働で作成する)
- 3 NPOの自立性
  - (1) NPOは、行政からの支援は有限であることを前提に事業を組み立てる。
  - (2) 行政は、包括的に事業を捉え、可能な範囲での支援が必要  
(ポイント → I (Independence) + N (network) → 協働OK)

⑤ 「住民参加による津波防災計画」



宮城県気仙沼土木事務所技術次長  
伊藤 一彦

宮城県気仙沼土木事務所の伊藤と申します。私が勤務している気仙沼土木は県の北東部にありまして、気仙沼市、本吉町、南三陸町の一市二町を所管しています。この管内にある、県の公共土木施設の整備と管理を主な仕事としています。今日は住民参加ということで南三陸町での事例を紹介します。また勉強会ということですので、私自身も住民参加の道づくりや道づかいということを勉強させていただき、今後の業務に活かしていきたいと思っています。どうぞよろしくお願います。

南三陸町、これは合併前の志津川町ですが、そこの住民参加による津波防災計画について報告します。



まず、取り組みの背景ですが、この管内は陸中海岸国立公園、南三陸金華山国定公園など非常に美しいリアス式海岸と、世界有数の漁場という資源に恵まれた地域で、主に漁業や観光で発展してきた地域です。



一方、この地域は昭和8年の昭和三陸地震津波、35年のチリ地震津波などで、大きな被害を受けた地域でもあります。国の地震調査委員会の発表によれば、三十年以内には99%、20年以内でも90%と極めて高い確率で、宮城県沖地震が起こるであろうといわれています。さらに県が行った第三次地震被害想定調査の結果では、三陸沿岸では地震が発生してから30分以内に、最大10mの津波が到達するというシミュレーション結果も出ています。





懇談会では模型を作ったり、ダンボールの原寸大の試作品を現地に置いて見え方を確認したりしました。

**○懇談会での取り組み状況**



**懇談会風景**  
ワークショップ形式で懇談会を開催しました。熱心で活発な意見交換がおこなわれました。



**現地調査の状況**  
改めて気がついて来も多く見受けられ、サインの検討に大いに役立ちました。

**○懇談会での取り組み状況**



**模型を作っての検討**  
現地調査を結果を基にどこどのサインを設置したらよいか模型を作って検討しました。



**段ボールを使ってのデザインの検討**  
段ボールを原寸大に切ってデザインのマークを検討しました。

これは懇談会で提案されたデザインで、こちらはこの後に消防庁から発表されたピクトグラムですが、懇談会では具体的な逃げる方向を示すとか、地域にあったサインを提案いただきました。

**○懇談会で参加メンバーより出されたアイデア**

- 避難誘導サインは避難する方向に対して直角に配置。
- 矢印の他に人の形でも避難方向がわかるようにピクトグラムを一部改良。



●H17.3 消防庁発表「津波避難場所」上記ピクトグラムでは、人の避難方向は「右側」を向いている。



●参加メンバーによるアイデア  
上記ピクトグラムでは、人の避難方向が「直進」であることがわかる。

津波 tsunami

これは実際に設置された案内板です。このように矢印がついています。



**誘導サイン（支柱タイプ）**  
設置したサインの一部には、ソーラータイプのものを使用し、支柱については杉の縦切材を利用する等資源の有効活用を図り、景観にも配慮しています。



**総合案内板**  
現在位置、避難場所（指定高台等）、避難経路等について、地図情報を利用して全体を網羅したものを。

これは路面表示の例です。この緑のラインは全国初で、県警に相談しても結論が出ず、桜田門まで相談に行きました。



**誘導サイン（埋込タイプ）**  
材質は（浄水汚泥を混入した）セラミック瓦で、産業廃棄物の減量化も考慮しました。



**誘導ライン**  
全国初の試みとして、安全を意味する緑色のライン（セーフティライン）を避難経路上に設置しました。

この取り組みを一時的なもので終わらせたくない、継続して地域の防災力の向上につなげて欲しいということがあったので、一部のサインについては、実際に住民の方にも参加いただき設置しました。右側は、設置した後に住民の方々が自ら炊き出し訓練を行ったときの様子です。

**○協働によるサインの設置**



<住民との協働によるサイン設置の様子>



<協働設置後の炊き出し訓練の状況>

懇談会の開催に当たって、我々の大きな狙いの一つは、メンバーが防災リーダーとして地域全体の防災力の向上に一役かかっていただきたいということでした。

これは実際に、メンバーの方が中心になって、夜間の訓練を実施したときの様子です。これには非常に多くの住民が参加し、防災への意識は地域全体への広がりを見せています。

**○協働による効果**

＜地元町内会の企画・立案による夜間避難訓練の様子＞




懇談会参加メンバーから地域へ（防災意識の広がり）

↓

自主防災意識の高揚、地域全体への防災意識の浸透。

これは昨年の5月24日の毎年恒例の南三陸町の防災訓練が行われた時の様子です。この時に、地域住民や、来訪者にモニターとして参加いただき、実際にサインを使って避難場所まで逃げてもらうという社会実験を行いました。

＜社会実験の様子＞



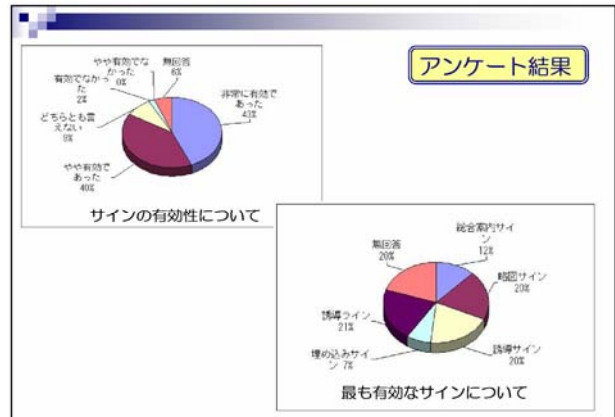
**●社会実験の目的**

- ・設置したサインが、有効に機能するかどうか。
- ・スマトラ沖地震の際は、観光客や子供達が犠牲者の多数を占めた。

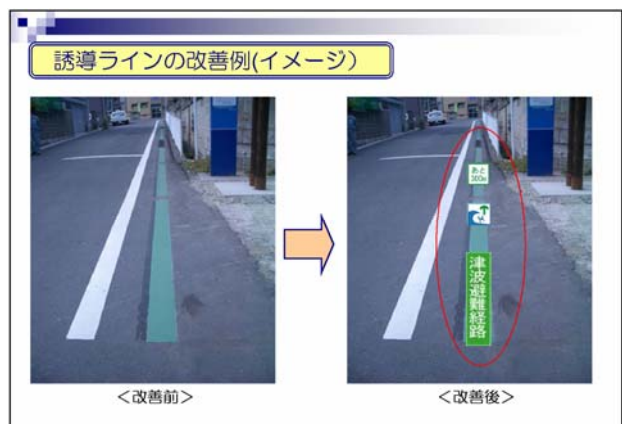
↓

地理的情報に不案内な観光客、子供対策が重要

これが当日のアンケートの結果で、約8割の人がこのサインについては有効であったと回答しています。ただ一方でサインをもう少し大きくして欲しいとか、設置間隔を短くして欲しいという意見もありました。これらのアンケート結果を受けて、一部のサインの変更もやっています。



これが改善例です。このようにアンケート結果を受けて現地にフィードバックしました。



来る宮城県沖地震の津波に備えるため、ここでの取り組みを南三陸町以外の市や町にも広めていきたいという思いで、これまでの取り組みを基にガイドラインを作成しました。これは県のHPからダウンロードできますから、興味のある方はご覧になってください。

**○津波避難誘導標識等整備ガイドライン**

宮城県土木部防災防課のHP  
[http://www.pref.miyagi.jp/subsonai/sonai/ku\\_gaido.htm](http://www.pref.miyagi.jp/subsonai/sonai/ku_gaido.htm)

津波避難誘導標識等整備ガイドライン

平成27年11月  
宮城県土木部防災防課

＜ガイドライン＞

その1 ○○○○について

その2 ●●●●について

その3 ▲▲▲▲について

その4 □□□□について

■目的■

■作業■

(○○○) 補記・・・【事務局に連絡】

【注意点】

＜ガイドラインの構成＞

まとめとして、住民との協働とのポイントをいくつかお話しします。画面にもあるように、地域防災力の向上に向けた懇談会の運営に当たり、我々がテーマとしたポイントは3つあります。まず、情報を住民にわかりやすく提供するかということ。それから住

民の意見をどう引き出し、それをどのように反映していくかということです。そして、その成果としては自助努力として、自主防災への自覚が生まれました。それから共助努力の広がりとして、17人のメンバーから地域へ広がっていったという成果が現れています。我々の公助努力としては、それらのきっかけ作りができたと考えています。

**○取り組みのテーマ**

- 行政の持っている情報をわかりやすく提供する。
- 地域住民の持っている意見をどう引き出すか。
- 出された意見をどう反映していくか。

**自助・共助・公助の三位一体の努力と達成**

**○取り組みの成果**

- 自助努力(自主防災)への自覚
- 共助努力の広がり(17人のメンバーから地域へ)
- 公助努力(協働による地域の特色にあったサインの策定)


最後に今後の課題ということで、幅広い年齢層への浸透が必要です。この点については、昨年度から地元の小学校へ津波防災教育の出前講座という形で取り組んでいまして、先ほどのハード整備、ソフト対策に続きまして、第三弾として、このヒューマン対策に取り組んでいます。

**○今後の課題**

- ハード整備は有効な手段だが限界がある。
- 地域の特性・事情からソフト整備の遅れ。
- 自助・共助・公助の三位一体の努力の重要性

**身近な防災対策**

**幅広い年齢層への自主防災意識の高揚のための防災教育(ヒューマン対策)**



## ⑥「東北地方整備局の

### 道路行政マネジメントの取り組み」



東北地方整備局

道路部道路計画一課長

松本 健

東北地方整備局、道路計画第一課長の松本と申しま

す。東北地方整備局としましても、マネジメント、住民参加ということを積極的に推進していますが、その進め方には検討するところがいろいろあると思います。そういった意味で今日は有意義な勉強会になればと思っています。どうぞよろしくをお願いします。

それでは、東北地方整備局における道路行政マネジメントへの取り組みとして、住民参加に重点をおいてお話をします。


東北地方整備局における道路行政マネジメントの取り組み

国土交通省東北地方整備局  
道路部 道路計画第一課長  
松本 健

東北地方整備局  
http://www.thr.mlit.go.jp

まず、道路行政マネジメントということですが、国民の視点に立った成果志向ということに重点を置いて平成15年から実施しています。ちょうど丸3年たったところですが、国民のニーズに決め細やかに対応し、よりよい道路行政を実施するため、NPOや市民団体をパートナーとし、道路施策を施策立案段階、実施段階、事後評価段階で協働して実施しています。

**国民の視点に立った成果志向の道路行政マネジメント**



東北地方整備局では、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、国民にとっての成果を重視する成果志向の考え方を組織全体の基本と位置づけ、業績評価の手法を中心に、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み(道路行政マネジメント)を平成15年度から13事務所とともに取り組んでいるところです。

そのような中、国民のニーズにきめ細やかに対応し、よりよい道路行政を推進していくため、NPOや市民団体等をパートナーとし、国道事務所等とともに道路施策を施策立案段階から実施・事後評価の各段階について、協働して実施しています。

行政の透明性の向上 行政の効率性の向上

これまでの取り組み内容です。マネジメントは平成15年から始めていますが、平成16年度までの実施内容は、国民やNPOという協働の観点では実施されていませんでした。そこで平成17年の取り組みとして、「一事務所一協働」という目標で取り組みに着手しました。その結果として、東北地方整備局管内12の事

務所で何らかの着手ができました。そこで今日はこの12事務所中、4事例について説明します。

### 「住民団体・NPO等との協働」の取り組み

#### H17年度の取り組み内容

- H16年度までの取り組みと課題
  - 取り組み
    - ・一斉防犯イベントでの協力（シンポジウム、防犯訓練、ボラティアサポート）
    - ・懇談会で地元の課題の対策案に住民の意見を反映（防災対策、交通安全）
  - 課題
    - ・道路関連NPOが少なく、かつ連携した実績が少ない。
    - ・市民団体の熱意が低く協働には至らない。
- H17年度の取り組み
  - 【目標】「1事務所1協働」の取り組み着手
  - 【目的】H16の本格的実施に向け、テーマを設定し協働の仕組み（取り組み内容）
  - 【取り組み内容】
    - ・PDCAの各段階で協働を促進。
    - ・マネジメント担当課長会議等で連絡中継、意見交換。
    - ・事務所中継でマネジメントヒアリングでの取り組みのフォロー。

#### 取り組み結果

- 「1事務所1協働」の取組に全事務所での取り組み着す。
- ・12事務所中、19の協働テーマを決定し取り組みを開始。
- PDCAの各段階での協働を目指すとともに、各段階での協働を促進

分野	協働の形態
防災対策	防災対策推進会の協働
交通安全対策	交通安全推進会の協働
道路対策	ボランティアグループ活動、道路利用促進会
環境対策	多岐連携での協働、NPO・市民団体の協働
健康対策	健康づくり推進会の協働
防災対策	防災対策推進会の協働
交通安全対策	交通安全推進会の協働
道路対策	道路利用促進会の協働
環境対策	環境づくり推進会の協働
健康対策	健康づくり推進会の協働

### 国民と協働した代表的な取り組み事例

- 「大曲花火渋滞対策」 湯沢河川国道事務所
- 「交通事故削減対策」 山形河川国道事務所
- 「高速道路利用促進への取り組み」 秋田河川国道事務所
- 「雪みちボランティア活動」 青森河川国道事務所

一つ目の事例は湯沢河川国道事務所における大曲花火の渋滞への取り組みです。ご承知の通り、毎年8月下旬に大曲花火が開催されています。去年は約68万人が訪れ、旧大曲市の人口4万人の17倍に相当する人間が一日で集まり、特に帰りの車の渋滞が発生するという状況です。その中で、大会関係者、警察、観光関係者、交通事業者、道路管理者がメンバーとなった「大曲花火渋滞対策検討会」というのを設け、各機関が連携して、渋滞対策を行っています。道路管理者としては、国道13号の大曲バイパス、国道105号の大曲西道路といった事業が現在実施中ですが、その供用を待つことなくできる限りのソフト対策をするといった観点で参加しています。

具体的な取り組み内容ですが、パークアンドライド、シャトルバスの実施、鉄道輸送の実施、通過交通に対する迂回情報の提供、HP、携帯サイトでの情報提供を実施してきました。特に17年は大曲西道路についても警察と連携して臨時に開放、シャトルバスを会場近くまで直接乗り入れるという取り組みをしました。

その結果、渋滞継続時間は減少、方面によっては30分から最大で一時間半削減できました。またシャトルバスの利用者の反応も概ね好意的でした。「また利用したい」と答える人が約六割です。このように効果をかなり挙げたと認識していますが、今後駐車場の料金格差の問題、シャトルバスの料金設定、という問題にも取り組んでいきたいと思っています。

### 事例1

#### 大曲花火渋滞対策

大曲花火大会は1日で約70万人が来場し、観客の渋滞が発生。周辺道路は大変混雑しつづき、渋滞対策を検討。

- ・関係機関が連携し、昨年の課題を踏まえたうえで対策を実施。

#### 毎年、大会終了後の一斉帰りに異常な渋滞が発生

▼大曲花火大会来場者数の経緯

▼大曲花火大会来場者数の経緯

▼大曲花火大会来場者数の経緯

#### H16対策内容と実績による課題

H16対策内容

- ・パークアンドライドとシャトルバスと鉄道利用の試行実施
- ・道路空間の有効活用による駐車場の確保
- ・通過交通に対する迂回情報提供
- ・HP・携帯サイトでの情報提供

H16対策による課題

- ・大曲西道路の利便性向上が必要
- ・周辺道路の渋滞対策の強化
- ・パークアンドライドとシャトルバスの連携の強化
- ・シャトルバス運行の不振
- ・道路関係者の連携、関係機関との連携

#### H17対策状況(大会終了後渋滞継続時間)

大曲西道路の分車線増設(分車線：計16車線→計19車線)

HPアクセス数：34万回→35万回

携帯サイト：12万回→14万回

▼パークアンドライドの利用率(70%)のうち、女性も利用しているのが特徴

#### H17取り組み成果と課題

大会当日の道路渋滞発生率(分車線)は減少

大会当日の道路渋滞発生率(分車線)は減少

大会当日の道路渋滞発生率(分車線)は減少

二点目の事例は山形県内で取り組んでいる、交通事故対策、その名も「デンジャーゾーン舗装」です。沿道に商店街が張り付いているという区間では追突事故、出会い頭の事故というものがあります。そういう事故には道路構造の改良だけでは対処できないので、ユーザーの意識向上が必要だという観点から取り組んだ事例です。

住民参加の例として「利用者参画プラン」というのを立て、利用者の参画を図りました。具体的には各段階で、道路利用者、地域住民との調整を行いました。また、関係機関、県の安全推進会議、そのアドバイザー会議を連携して行いました。特にこのデンジャーゾーン舗装という名称や車道のカラー舗装化、注意喚起看板の設置を行って、道路利用者に強力に注意喚起を行うことで交通事故対策をしています。この施策の遂行にあたり、デンジャーゾーン舗装の色だとか、注意喚起看板について道路利用者に意見を公募して決めました。

平成17年に4箇所で行い、平均速度は約一割低下、対策後二ヶ月で事故なしという効果をあげています。今後は効果の持続性を見極めつつ県内全域で普及促進を進めていきたいと思っています。

### 事例一②

単なる注意喚起から一歩進まない  
利用者参画型 事故削減策「デンジャーゾーン」構築

※気づき 交通事故の根本原因はユーザー？ 道路構造のみでは対応困難？  
ユーザーの意識向上による事故削減策  
一歩なる注意喚起だけでは「利用者参画型」&「徹底周知」

**Check 交通挙動変化に着目した短期評価**

●全期間で事故発生が減少  
●全期間で歩行者の歩行速度が1.6~1.8倍増加  
●歩行者の歩行速度が1.6~1.8倍増加  
●歩行者の歩行速度が1.6~1.8倍増加

**Plan 利用者参画型事故対策の検討 Do「デンジャーゾーン」試行**

●「危険な場所」をユーザーの目線で発見  
●「危険な場所」をユーザーの目線で発見  
●「危険な場所」をユーザーの目線で発見

**Action 今後の展開**

●歩行者の歩行速度が1.6~1.8倍増加  
●歩行者の歩行速度が1.6~1.8倍増加  
●歩行者の歩行速度が1.6~1.8倍増加

3 つ目の事例は秋田河川国道で取り組んだ高速道路利用の促進です。秋田県内は高速道路利用率が極めて低く、中でも秋田自動車道の交通量は少なく、このインター脇に存在する海水浴場の利用客の減少に歯止めがかからないという状況でした。この2つの状況を踏まえ、県と市、観光協会、旧 JH が連携し、高速道路利用と海水浴場の集客キャンペーンをセットで行いました。

具体的には、料金所でクーポンを渡し、海の家やレストランでそれを使っていただくことを実施しました。その結果、インターの利用者は18%増加、海水浴場利用客は12%増加とそれぞれ効果を上げています。このようにコストをかけずに、高速道路利用、地域振興という両方の目的を達成することができ、非常に効果のある事例であったと考えることができます。

### 事例一③

高速道路利用促進への取り組み

●コストをかけずに高速利用の向上と地域振興  
●16年度の成功事例を踏まえ対象地区を拡大

**【取り組みの背景】**

●秋田県内の高速道路利用の利用率(4.9%)は全国及び隣県に比べて低い。その中で海沿い道路(10km以内)の利用(85%)が低い。海沿い道路の利用が少ない理由として、インター脇に存在する海水浴場(約50%)が利用客の減少に歯止めがかからないという状況が挙げられる。この状況を踏まえ、高速道路利用と海水浴場の集客キャンペーンをセットで行うこととした。

**【H17取り組み内容】**

●秋田県内各地域での高速道路利用促進と海水浴場の集客キャンペーンをセットで行うこととした。

**【取り組みの成果】**

●インターの利用者が18%増加、海水浴場利用客も12%増加

●キャンペーンの認知度の向上が20%と向上

**【次への展開】**

●キャンペーンの認知度の向上が20%と向上

最後の事例は高橋さんからご説明いただきましたので、詳しい説明は省きますが、今後とも道路利用者と一緒、道の使い方、管理の仕方を検討していきたいと思っています。

### 事例一④

ちょっぴりの手助け「やさしさ置き場ボランティア」活動

●歩道除雪設備整備が完了！今後の使われ方を民間と調整  
●利用者による除雪歩道区間の管理がスタート！

**●これまでの取り組み(H14.1~H17.12)**

●歩道除雪の試験整備と未整備箇所の方を女性の職員の清掃！効果も検証  
●その効果も検証し、バス停付近では車道まで清掃する必要性も検証

**●今冬の取り組み**

●近年まれにみる大雪のためバス停部分の除雪がされない  
●「雪みち」ボランティア活動の開始

**●「雪みち」ボランティア活動の開始**

●「雪みち」ボランティア活動の開始

●「雪みち」ボランティア活動の開始

最後ですが、18年度の取り組みとして、地域とのパイプ役である担当者との連携により意見交換を活発にし、NPO との関係の充実を図っていききたいと思います。さらに、PDCA の各段階で、ユーザー・NPO といかに協働するかについて、知見を集約・分析し、更なる協働に反映させたいと思っています。

一事務所一協働の取り組みはまだ端緒についたばかりで、十分とはいえません。その一方でまだ協働できるNPO はあると考えています。団体との協働をきっかけに次のステップに展開した事例もあります。宮古市ではボランティア団体が当初歩道除雪だけを行っていましたが、通学路の歩道点検へと活動を拡大しました。そのようなことも含め、取り組み活動の幅、一事務所複数の協働ということを目指してやっていきたいと考えています。

### 「住民団体・NPO等との協働」の取り組みに対する分析・評価・次年度への反映

**取り組み結果の分析・評価**

●1 事務所複数協働の取り組みを  
●懇談会等で地域の課題に対する住民の意見を収集している。  
●しかし、様々な分野と連携出来る住民団体・NPO 等との協働までは至っていない。  
●(1 事務所 1 程度、多くても 2 つか 3 つ)

**平成18年度の取り組みへの反映**

●「1 事務所複数協働」の実現に向けて  
① NPO との関係を充実する  
●地域とのパイプ役の担当者(地域づくり担当)との連携によりNPO 等の代表との意見交換を活発化。  
●行政との連携し役割を明確するとともに、NPO 等のネットワーク形成を目指す。  
② 「協働」についての分析をさらに深化  
●大多数の事務所で課題の点検・発見・立案までは実施済み。  
●PDCA 各段階毎にユーザー・NPO と如何に協働するかについて、整備周知に知見を集約・分析した上で、その内容を事務所に提供しさらなる協働に反映させる。

## 【意見交換】

(元田) :全部で6つの発表をさせていただきました。それぞれ興味ある取り組みをなされているということがお分かりいただけたと思います。

青木先生の発表で印象的だったのは、誠実に取り組んでいくことが大事だということです。

高樋さんの発表では地道なところから、歩道の除雪について観察をして対策を考えていらっしゃるというのが面白かったです。スコープを置いて、自分達でやってくださいと。自分達でやるのが大事だと思いました。

高井さんのお話は奥州街道、古い街道を見直しつつ、地域活性につなげようという。目的の共有・役割分担・I+N (Independence+Network) といったキーワードがありました。

伊藤さんの発表は津波防災の対策として、ソフトを住民と一緒に考えられたと。これは一種のリスクコミュニケーションで、何か起こったときにどうやって地域の人に伝えていくかということやはり住民が中心にならないとできないと思いました。少し考えたのは、新しい標識を作った場合に、見た人がどういう風にそれを受け取るかということです。「これは津波があったときに逃げる道だよ」という意思が伝わるようにしなくてははいけない。そこを今後どんな風に広めていくのが非常に興味があります。

それから松本さんの発表では、国交省で住民とのコミュニケーションをとりながら様々な施策を行っているということが紹介されました。こういう取り組みは面白いですが、住民の方を巻き込んでいると往々にして、役所のほうで全部お膳立てしてやっているというのが多いのではないかと思うんですが、そうすると住民の方はお客さんで来てただけということもありえます。どこまで自主性を引き出していくかというのが難しいと思いました。

さて、一巡したわけですが、発表された方で、言い足りないところがあると思いますので、補足されたい方はどうぞ。

(青木) :私が、最後にまとめて言いたかったのは、「と

にかくプロセスを公正に行う」ということです。公正には色々な要素が含まれていますが、実際には対等な立場でとか、とにかくコミュニケーションをしっかりと行うことです。公正に対応していけば、市民の側から積極的に関わってくれるようになるし、また意見も言いやすくなるという知見も得られています。だからとにかくプロセスが非常に重要だということを強調します。

(高井) :どの様な課題の解決策として住民との協働が有効かといいますと、地域の住民がやって欲しいことからやるのが有効で、答えはありません。国交省の方は自分達の業務の目先のことが優先になりますが、住民が「こういうことをやって欲しい」ということからやっていくことが重要だと思います。

(伊藤) :感想ということで言いますと、この懇談会に限らず地域づくりの懇談会では、住民の方の代表というのは行政区長さんだったり、町内会長さんだったり、ご高齢の方がほとんどです。若い人や女性をいかに引っ張り出すかということが我々の課題だと考えています。

(松本) :先ほど、元田教授のほうから行政の押し付けではないかというご指摘もありましたが、こちらとしても、できるだけ地域住民の方との距離を縮めていきたい、現場の事務所、出張所の体制を強化していかなくてはと思っています。そして地域づくり担当官という地域のパイプ役を設けています。具体的には事務所の調査課長です。何かありましたら、遠慮なく事務所に来てコミュニケーションをとっていただきたいと思っています。よろしくお願いします。

(元田) :私自身の話として、先ほど申し上げたように、全て道路維持管理を役所で行ってきたのが昭和30年代以降です。長い日本の歴史の中でわずか50年です。このことを考えると、住民が道路管理を行うのは自然の流れだと思います。難しいのはどこで線引きをするか、どこまでを役所がやって、どこまでを自分達でやるのかということです。これは永遠の課題になるかもしれませんが、これをちょっと間違えると、押し付け

だとか、行政サービスが足りないとか批判を浴びることもありえます。慎重にやらなくてはいけないところもあると思います。

それでは、会場から今までの内容、それ以外のことも結構ですので、ご質問なり、ご意見なり自由にいただきたいと思います。

(会場/塚田) : 個人的な意見からいうと、自発的な動きがこういう動きの中でのポイントだと感じたのと、高樋さんの観察隊の話のように、楽しみながらいかに長く続けさせるかということだと思います。長続きさせるための秘訣が何か共通のものとしてないだろうか。特に防災みたいなものはいつくるかわからないから、来てからというわけにはいかない。だから地道にやっていって、住民の方の意識が変わることが大事だと思います。その辺のご意見があればお聞きしたい。

松本さんの話の中でちょっと気になったのは、一事務所一協働というのはいいかもかもしれませんが、住民の方は道路ばかり見ているわけではないので、地域としてよくなっていくということがあるのではないかと。最近悲しい事件があると、地域のコミュニティが段々薄らいでいったということが言われる。そういうことを考えると、こういうことをやっていって、何かコミュニティがよくなったということ。先ほどの持続させていくこととあわせて、何か手ごたえをつかみながら方向修正しながらやるということがあると思いますが、そういった手ごたえというのを感じているのかという、その2点について教えていただきたいと思います。

(高井) : 最初の質問で言えば、その活動によって、地域や仲間が変わったということがいろいろあると思いますが、その変化を自分で享受できることが重要です。それはお金かもしれませんが、喜び、感謝として返ってくることもあると思います。自分達が何かやったことが役に立ったと実感できるプログラムを作ることが重要です。どうしても最初は勢いがあるのでやりますが、続きません。ですからマネジメントがすごく大事で、目標設定をリーダーがきちんとやること、そしてその目標を達成することで、地域も変わってよかったということがわかるような仕組みになるようにプロ

グラムを作っていくということが、こういう活動を続けていくための秘訣だと思います。それが先ほど塚田さんがおっしゃっていた手ごたえにつながると思います。

(会場/塚田) : では、具体的にどんなプログラムがあるのですか？

(高井) : 例えば、花壇の整備をやっている団体があって、最初はみんなただ見ているだけでしたが、ニュースで取り上げられて、花の苗が届いたり、そんなことをやっているならうちの苗木を使って下さいという形で、活動が県民に認識されていくというのは励みになります。また投書や何かほめられるとかそういう形でいいんです。そういうのが出たときに地域のメンバーにきちっと報告して「やってよかった」となることが必要です。だから決してお金だけじゃない。やはり手ごたえを感じられるプログラムを作ってあげることと、達成可能な目標値、それとちょっと長期の目標を設定してあげることが必要です。3年後はこうなっていよという、長期のビジョンを作って、それを1年目はここまで、2年目はここまで、3年目はここまでという感じで進める。

そしてもう一つ重要なことは、ある程度達成したらやめることです。いつまでもそれに執着しているとおかしなことになります。市民活動の原点として、ある程度ミッションを達成したら、やめることです。発展的にやめればいいのです。そして新たな目標を決めて新たにやればいいということで、そこは非常に引きが重要で、組織そのものを解散しなくてもいいですが、この取り組みについてはここまでやったから、我々のミッション達成されたということで仕切らないと、ずっと同じ目標で10年もいると大変です。

(高樋) : 楽しいかどうか、なんでやっているのかと色々考えてみると、今回小春通り祭が実現できたという達成感があります。また、その途中のプロセスで、新たな人との出会い、その方と別のことで関わって、この国道を通して私はやっていく、それがまた別の事業のきっかけになっていくというのは、参加する一つの意味です。共にやっていく仲間ができていくというのも魅力の一つです。

雪みち観察隊は平成 14 年からですが、北国の暮らし研究会というのは昭和 59 年からやってきて、自主財源を持つ、役所にばかり頼ってられないということで、この春から NPO 化して、様々なものを開発し、販売していくということも魅力です。しかし、私たちの意見が行政の一つになっているということが、継続してやってきた理由かと私は思っています。

(元田) : 高井さんが先ほど言われましたが、やっても何も反応がなくて、誰からもほめられないというのは・・・。やはり周りからの評価は大事だという気がします。

(会場/伊藤) : 住民参加に携わりましたが、皆様の意見ではなく、一部の住民の意見を聞きながら PI をやったのではないかと。要は継続ということにもつながるかもしれませんが、幅広く意見をいただいて、参加していただくというのが大事かと思いますが、私が現場でやったときは、意見を聞くとなると町内会長さんでお年寄りが主体でした。住んでいる人はいろいろな方がいますから、若い人の意見をどうやって取り込んでいくかということが非常に大事になってくると思います。住民参加をやっていて、意見が一部だけという思いがありました。その辺りはどのように考えていらっしゃいますか？

(高井) : 非常に難しい質問で、よく NPO が地域を代表しているのか、住民を代表しているのかという質問と同じだと思います。よく行政との協働というときに、色々な人がいて、皆さん思いが違います。10 人の中に、1 人の中にいくつもの思いを持っていますが、1、2、3、4、5 としたときに、1 と 2 は環境問題に興味がある、4、5 は高齢者のことに興味を持っている、3 は子育てに興味を持っている。それら 3 つの思いがあると、例えば子育てのことやろうと手を上げた人がいて、その人のところに集まってくる人がいて、そこで子育て支援の NPO が立ち上がります。それがそれぞれの NPO です。だから 1 つの NPO がすべてのものを代表しているとはいいませんが、それぞれの分野の市民の思いの受け皿になる。

また、中間支援団体というのがあります。これはそ

れぞれの意思を持った NPO がより活動を活性化していくために支援をしていく役割を担っています。通常 NPO との協働をやる前に、中間支援 NPO が行政との橋渡しをしながら、必要な分野の専門性を持っている人達をコーディネートしてその中で上手に意見をくみ上げていくという仕組みがとられています。そういうやり方が一番いいと思います。

私自身も NPO をやっていて、本当にこんなことを言っているのかと思いますし、お前が本当に国民の代表かといわれると、それはどうかと思います。非常に難しいところですが、NPO そのものの専門性とすれば、皆さんの思いの受け皿であるということは事実だと思います。そして NPO というのは市民の思いを集めてコーディネートしながら、それを市民力に変えていく力もあります。そこが NPO の機能として非常に重要で、ミッション型のコミュニティといわれている所以です。地域コミュニティというのは、地縁型のコミュニティで、これはある一定の範囲内に住んでいる方、ということになる。そうすると、いろんな問題意識を持っています。今地域課題を考えても、ある程度重要なインフラの整備は終わっているの、地域の問題は多種多様に分かれています。そして地域の課題を解決する力が地域コミュニティの中でも衰えています。地域コミュニティとミッション型コミュニティの NPO が協働しながら、そして行政と協働して、三つ巴になって課題を解決するのが一番いいのではないかと思います。

(会場/伊藤) : いろんな意見があると思いますが、どれが正解とかはないと思います。高井さんの考え方には賛成です。住民の方がどんな風に考えているのかというのを探っていくことが重要だと思います。我々も機会をいろんな場面で作って、住民の人の意見を聞きやすい、参加しやすい場を作っていくということが大事だと思っています。

(高井) : コミュニケーションをとる機会を多く作るというのは非常にいいことだと思います。従来のモニター制度というのは信頼に近いところがあると思います。そういう意味では、私達が政策を考えるときに、アン



ケートやヒアリング、住民の意見をいろんな形で集めてきて、それらを行政と議論するというをやっています。中間支援 NPO というのはそういうことが可能だということです。なぜかという中間支援 NPO の下にはいろんな専門性をもった NPO とかネットワークがあって、そこからいろいろ特化した集団を有効に活用しながらうまく意見を取り入れられる。最終的に地域のことになる、やはり自治会長さんのところに行き、これを回覧でまわしてくださいということをやらざるを得ません。それを行政がやるのか NPO が代わりにやるのか、あるいは一緒にやるのか。一緒にやるのが一番いいのかもしれない。

(元田) : 若干意見が食い違ったと思いますが、今の伊藤課長の質問は、事業を実施するときには住民の意見を聞くというスタンスで、高井さんは、住民が何かするときのスタンス、行政と協働して何かをするときの参加の仕方ということで、ちょっと議論がずれている気がします。事業を実施する時に誰の意見を聞けばいいかということはずごく大きな問題です。PI ができてから、これが一番大きな問題だと思います。人とのコミュニケーションということで、青木先生何かコメントはありますか？

(青木) : なぜ住民参加をやっても、特定の方しか参加しないのか。そもそも関心が低いということがありますが、このことを心理学的に調べました。おそらく皆さん参加することのメリットよりもデメリットのほうが大きいから、それなら他のことに時間を使いたい、そう思って参加しないのではと思っていました。そして分析をやってみると、確かに若い方はそういう傾向が見られましたが、年齢があがるほど、参加しない方の多くは、自分の意見を言ってもおそらくそれは反映してもらえない、行っても何もならないから、行かないという決断になっていました。私はもっと利己的な人間像を想定していましたが、皆さん結構「尊重してもらえない」ということを重要視しているということがわかりました。参加しない、特定の方が参加しているという理由はいろいろあると思いますが、その一つとして意見を反映してもらえないという偏見、イメージ

を持っているということです。

(元田) : 伊藤さん、防災で住民の方を集めて勉強会をやりましたが、住民でどういう人を選んだらいいとか、どうやったら参加してもらえるかという工夫は何かありましたか？

(伊藤) : 懇談会は 7 回やりました。メンバーは 17 名で、やはり町内会長さんや消防団の団長さんがほとんどでした。先ほどの「住民の一部の意見ではないか」ということについては、我々も危惧したので、懇談会ごとにその結果をニュースレターという形で用意して、それを委員の方達から、地域に配ってもらいました。我々がやっていることを地域の方々にお知らせしながらやった方がいいだろうということで、そういう工夫をしました。

我々が住民の意見を聞くといっても、無作為に抽出する、公募するという方法もあるでしょうが、それは中々難しいと思います。そこで実際どうしているかというと、市や町に、どなたか推薦してくださいとお願いします。そうするとどうしても行政区長さんや町内会長さんが多くなってしまいます。地域の長ですから、地域の意見をある程度反映できるのではないかと考えています。しかし、やっていることをそこだけでクロージングしたのでは、全体の意見ということにはならないので、地域の方々にお知らせしながらやるということがキーポイントだと思います。

(元田) : 地域への広報が大事であるということでした。

(会場/松岡) : 住民参加で参加しない人の意見をどうするかというのは、難しい問題です。青木先生は、ダムのお話をされましたが、この調査でダムの地権者 79 戸のうち 38 戸、約半分の回答があったわけですが、これはその前の段階の一般の公共事業に対する意識調査については非常に厳しい結果が出ていて、回収率は半数ぐらいですが、それなりの結果が出ている。しかし、回答していない 52% の人はどういう意思を持っているのか、意思を表明しない側の意思をどういう風に捉えるのか。今後、公共事業を進めていく上で、サイレントマジョリティの方が多いいと思います。そういう人にうまく声を出してもらえない工夫について何か研究

や知見があれば教えてください。

(青木) : 私也正直申し上げまして、回答しない方にどうやって回答してもらうかという、非常に難しく、おそらく色々な取り組みをすると回収率というのは若干上がると思いますが、だからといって中々100%にはならない。ただ、実際に調査をやっているのは、非常に極端な意見を持っている方というのは必ず回答してくれています。これは賛成側でも反対側でも。どうでもいいやという方は回収率が低い気がします。そうすると、サイレントマジョリティという方は、その問題に対してそんなに強い関心、態度を持っていない方々で、得られているデータの中で判断してもそんなに大きな問題は無いという気がします。得られたデータだけで何かを決めると、「私は意見を言えなかった」と後で言うてくることもあると思いますが、市民も自分達が意見を言う権利を行使するのであれば、それに見合ったコストを払うべきだと思います。例えば、町内広報に必ず目を通すとか、多少情報収集のコストを払うとか。そういうことをしないで、単に権利だけを声高に叫ぶのはどうなのかという気がします。サイレントマジョリティの声を取れる方法があるかといわれると、残念ながら私は今わかりませんが、それはかなり絶望的な状況かという、そんなに悲観する状況でもないのではないかと思います。

(会場/塚田) : 私は胆沢ダムの際に東北地整にいました。ここに劇的によくなったとありますが、単純に手続きの公平さだけでよくなったのかという、そうでもない。少なくとも事業者はこのまま進めていくと大変なことになるという危機感を持っていて、できる限りの汗をかいた記憶があります。単純に手続きを公平にしたというカッコよさではなくて、すごく泥臭いことをしたと。

(青木) : おっしゃるとおりです。今回、非常にきれいごとだけで書きましたが、実際ヒアリング調査をした中では、非常に泥臭いことをしたと。住民の方から要望があれば極力答えるようにして、答えられないことに関しては、その旨を何度も何度も説明したと。

今回、この胆沢ダムで生活相談所が非常に大きな役

割を果たしたと聞いています。これは、そこに来て地権者の方に悩みを打ち明けてもらうというものです。打ち明けてもらうまでもにそれ相当の時間がかかったというわけですが、悩みを打ち明けてもらって、答えを出さないまでも、例えばお酒を付き合うということが非常に信頼形成に役立ったということでした。そういうところで、プロセスがよかったという評価になりました。

もう一つ言わなくてはならないのは、最初は感情で態度を形成していた地権者の方が、誠心誠意尽くしてプロセスをきちんとやったことで冷静になって、いつまでも山の中で暮らしているよりも、今後老後を迎えるに当たって、里に下りた方がいい生活ができるという自己利益に注目できたということです。プロセスもよかったし、自分達にメリットもあるから、移転することになったのだと思います。実際はそういう泥臭い部分が多分にあったと思います。

(元田) : ありがとうございます。このアンケート調査なんかで回収率を上げるというのは私も非常に困っています。こういう問題はとても苦労しますよね。

(会場/坂本) : 伊藤さんの津波防災計画の発表がありました。津波の避難は原則、徒歩での避難ということですが、今までのニュースを見ると、車が入って避難する行動を妨げるとかいろんな批評があります。南三陸は訓練は徒歩でやって、弱者といわれる方はリアカーに乗って高校生に引っ張ってもらって避難している。しかし実際になった場合は、健康者も車を持って避難すると思います。健康者と高齢者、障害者の避難の方法を分けておかないと大混乱すると思います。このワークショップの中でそういう話はあったのかどうか。お願いします。

(伊藤) : 先ほど懇談会は7回開催したと言いましたが、最初は津波の怖さを知ることから入っていく必要があるということで、いきなりサインから入ったのではなく、津波の知識を得るところから入りました。それで東北大学の今村先生に来ていただいて、実際の津波の恐ろしさを、発生メカニズムも含めて、ご講義いただいたり、県庁の危機対策課からも危機管理の専

門家を呼んで、避難の際の注意事項などをわかりやすく説明しました。

そういった中で、南三陸町の防災訓練では、車を使わずに、リアカーでお年寄りを乗せて避難するという訓練もやっているのですが、そういう意味では大丈夫かという気がします。ただ一番心配なのは、来訪者、観光客、釣りに来られた方をどうやって車を使わずに高台まで避難させるかということが課題だと思っています。これはやはり、避難指示や勧告を出す際に「徒歩でお逃げください」ということを付け加えて情報を発信するという工夫も必要かと考えています。

(元田) : それでは時間も過ぎていきますので、終了したいと思います。住民参加は、私も言いましたように、時代の流れではないか。とにかくやってみないとわからないところがあって、最初からいい答えがあるわけではありません。やはり情報の共有、そして改善ということ、PDCA サイクルというらしいですが、これを続けて試みていくことが非常に大事だと思います。そういう意味で、まだまだ試みはあると思いますが、ぜひとも発表していただければと思います。

本日は長時間お付き合いいただきましてありがとうございました。最後にご発表いただきましたパネラーの方、質疑応答に参加いただいた方、雨の中来ていただきました皆さんに感謝して、拍手で終わりたいと思います。