

府中3・2・2の2号線における環境施設帯整備に関する 地元合意形成について

1. はじめに

現在、当所にて整備を進めている府中3・2・2の2号線及び国立3・3・2号線(図-1)は、車道16mの両側に10mの環境施設帯を有する標準幅員36mの都市計画道路である。環境影響評価書では、「環境施設帯のつくり方については、今後、地元住民の意見を聴き(中略)検討していく」としていることから、平成28~29年度に「歩道(環境施設帯)整備に関する検討会」(以下、「検討会」という。)を開催し、平成30年3月に整備計画図(最終案)を策定した。(表-1参照)

当所では、調布保谷線でも同様な住民参加型の協議会を設置し検討してきた実績があるが、本路線において得られた最新の知見について報告する。



図-1 事業箇所図

2. 本検討会の概要

各路線の状況に応じて、参加の範囲、検討事項等、運営の方法は異なるが、本路線では、議論の発散を避けるため、予め住民が議論できる対象を環境施設帯形式(切下げ位置、緑地・副道タイプ)、遮音壁タイプ、樹種等と定めたうえで、右表(表-1)に示すように、アンケート配布と検討会(ワークショップ形式)を実施した。具体的には、平成29年1月の説明会を皮切りに2回のアンケート調査と検討会を開催し、平成30年3月の報告会で検討結果を報告した。

実施事項	対象者(※)	実施時期	実施内容	関連作業
説明会	沿道住民 周辺住民	H29.1.16 H29.1.17	検討会の進め方の説明 アンケートの説明	整備計画図(案)作成
第1回アンケート	沿道住民 周辺住民	H29.1	切下げ要望 緑地タイプ・副道タイプの希望樹種(常緑樹・落葉樹)の希望	
第1回検討会	沿道住民	H29.2.22 H29.2.24	切下げ位置確認 整備計画図(案)への意見聴取	整備計画図(案)作成
第2回アンケート	沿道住民 周辺住民	H29.2~3	樹種(高木・中木・低木)の希望 遮音壁タイプの希望	
第2回検討会	沿道住民	H29.9.13 H29.9.14	アンケート結果の報告 整備計画図(案)への意見聴取 緑地タイプの幅員構成	整備計画図(最終案)作成
報告会	沿道住民 周辺住民	H30.3.15 H30.3.16	検討経緯の説明 検討結果(最終案)の報告	

※ 沿道住民：計画道路に接する土地所有者及び建物所有者
 周辺住民：計画道路から30m範囲の土地所有者及び建物所有者

表-1 検討会開催経過

最終案については、周辺地域へのチラシ配布及びホームページ掲載をもって広く周知した。

3 本検討会の成果

沿道住民から意見を聴き、議論し、作り上げていく住民参加型の取組を通じて、本路線の必要性が徐々に理解され、最終的には、事業促進の機運が高まった。特に、本路線は4車線の骨格幹線道路であることから、過去から、地域が分断されることに強く懸念する事業反対者が多く、当初は、必要性を疑問視する質問・意見が多かったが、その事業反対者も本検討会の取組を通じて、徐々に整備促進派側になり、前向きな議論が行われるまでに至った。

4 本検討会の特徴と工夫

事業を取り巻く状況を好転させることができた要因として以下の点が挙げられる。

一点目は、議論の発散を防止するため、予め、参加者の範囲、検討対象事項、検討フロー等のルールを綿密に定めてスタートしたことである。具体的には、参加者を道路に隣接している沿道住民に限定したことや、アンケートの配布範囲も、道路から30m範囲内の住民に限定したことである。また、検討会の運営に当たっ



写真－1 検討会開催状況

ては、4つのブロックに分け、できるだけ同じ環境の住民同士が話し合える場となるよう工夫した。更に、検討会では、できるだけ住民同士の対話を促し、都職員は「住民に決めてもらう」というスタンスで、議論を補助する役割に徹した。その結果、自らの問題は自らの責任で解決するといった機運、責任感等も生まれ、整備に向け、実質的な議論ができる体制が構築された。

二点目は、自由意見の活用である。検討対象は、環境施設帯のつくり方に限定したものの、アンケートや検討会では、検討対象外とした横断歩道や歩道橋の設置を望むものなど、様々な意見・要望が寄せられた。

こうした意見・要望は、地元の声、地域の状況を正確に把握するのに大変役立った。通常の場合、こうした整備計画案は、工事説明会で住民に知らされている。しかし、そこで出される意見・要望は、既に他機関との協議が概ね整っている段階のため、なかなか変更することは難しい。

一方、本路線においては、事前に貴重な地域情報が得られていたため、計画に反映でき、地域住民に受け入れられやすいものとなった。

5. まとめ

過去に比べ道路整備が進み、以前よりも事業への理解が得られにくくなっている現在、こうした住民参加型の取組は、住民との対立を未然に回避するために有効な手段と考える。

今回の事例は、環境施設帯を有する広幅員の骨格幹線道路という特殊なケースかもしれないが、今後の事業の推進に重要なヒントになると考える。この経験が今後の当局事業の一層の推進に少しでも役立てられれば幸いである。