

# 主要地方道軽米名川線軽米町笹目地区 ～地域の実情に応じた官民協働の道づくり～

平成 17 年度土木技術研究発表会  
(H18. 2. 2～2.3 盛岡市勤労福祉会館 事例発表より)

## 1 はじめに

ローカルスタンダード推進の一環として二戸地方振興局土木部が主要地方道軽米名川線軽米町笹目地区で取り組んでいる事例について「地域の実情に応じた官民協働の道づくり」についてご紹介します。

各地方振興局土木部等でもローカルスタンダードについて盛んに取り組んでいると思いますが、その参考になれば幸いです。おおまかな流れは、まず今回の道づくりを「どのような組織体制をとって、どのように進めていったか」また「どのような要望が出てきて、どのように対応していったか」そして最後に「進め方等に対する検証」となっています。

## 2 笹目工区の位置、計画区間について

主要地方道軽米名川線は「チューリップで有名な軽米町」と「さくらんぼで有名な青森県名川町」を結ぶ路線で、主に地域住民の生活路線として利用されています。

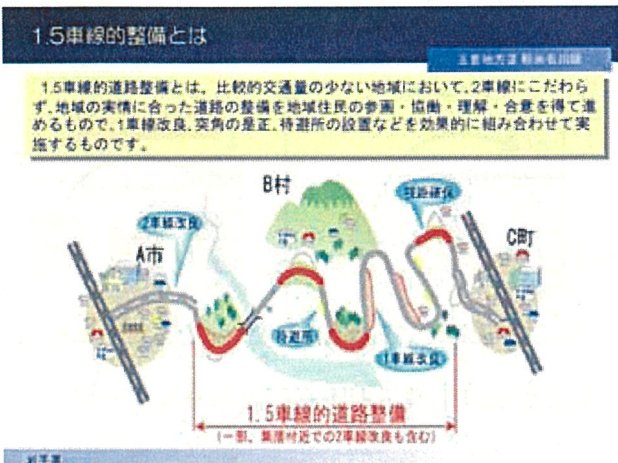
笹目地区は軽米町の北西の県境に位置しており、主に八戸方向からの中型トラックや自家用車の交通が多く見られ、岩手県と青森県の物流や人の交流の一翼をになっている路線となっています。

このことから県際交流路線として位置付けられ、平成5年度から調査等がはじまり、岩手県側約4kmのうち約1.4kmが規格改良済みとなっています。

今回ご紹介するのは、右図の赤い(点線)部分の未改良区間約2kmで1.5車線整備計画の策定プロセスとなっています。あとで説明しますが、この2kmを沿道状況から1工区と2工区に分けており、現在で1工区900mは計画決定済みで、2工区については住民懇談会をしながら計画を策定しているところです。

## 3 1.5車線整備とは

1.5車線整備のイメージは左下の図のようになっています。地域住民と協働で、地域の実情にあった道路整備をすることで、規格改良計画に比べ早期に必要な効果を発現させることができるものです。右下の図は具体的な設計メニューを表したもので、笹目地区についても結果的には、これにならって整備計画を策定しました。





#### 4 住民懇談会等の組織体制と進め方について

##### ①組織体制

右の図が組織体制となっており、大きくは行政と地域住民が協働で計画をつくっていくというものです。今回の場合、住民サイドが「6名の地域住民の代表者」と「42世帯からなる地域住民」の2つの組織に分かれて、行政と相互に話し合いを進めていくことになります。

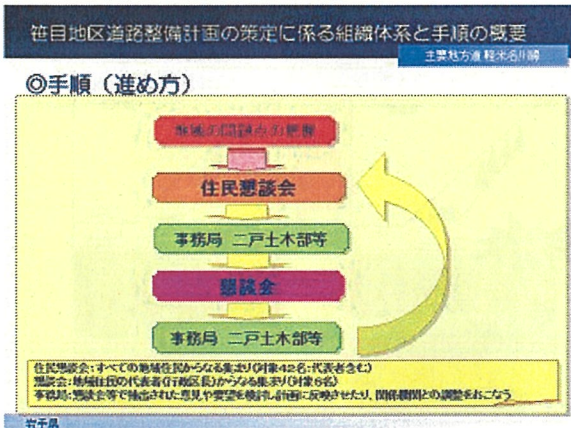
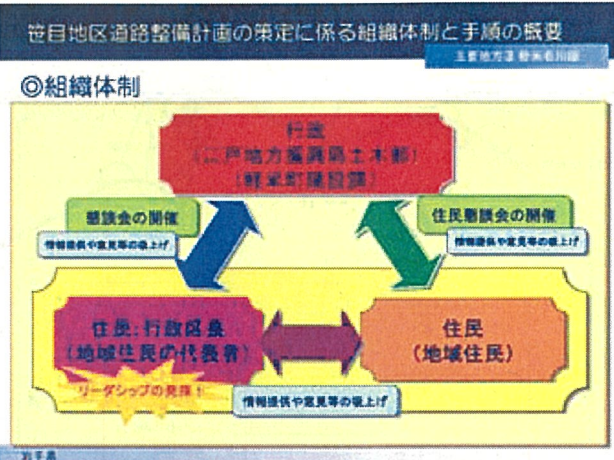
地域住民の代表者は行政区長をお願いして、地域のリーダーとして会合以外でも地域住民からの意見をまとめていただきました。

行政と地域住民の代表者との会合を発表の中では「懇談会」とし、行政と地域住民との会合を「住民懇談会」としています。

##### ②進め方と実施状況について

進め方については左下の図のようになっています。はじめに行政と「地域住民の代表者」が「現地踏査」をして地域の問題点の把握を行いました。それを「住民懇談会」にかけ、意見等を「事務局」が整理して、それを「懇談会」にかけ、そこで出た意見等を「事務局」が整理して、また「住民懇談会」にかけていきます。これを1サイクルとし何回か繰り返すことで計画の熟度を高めていきました。

また、1工区900m区間については冒頭で計画策定済みだと話しましたが、その実施状況については右下の図のとおりとなっており、結局、最初の現地踏査から約1年かけて先ほどのサイクルを3回繰り返すことで計画を決定しました。



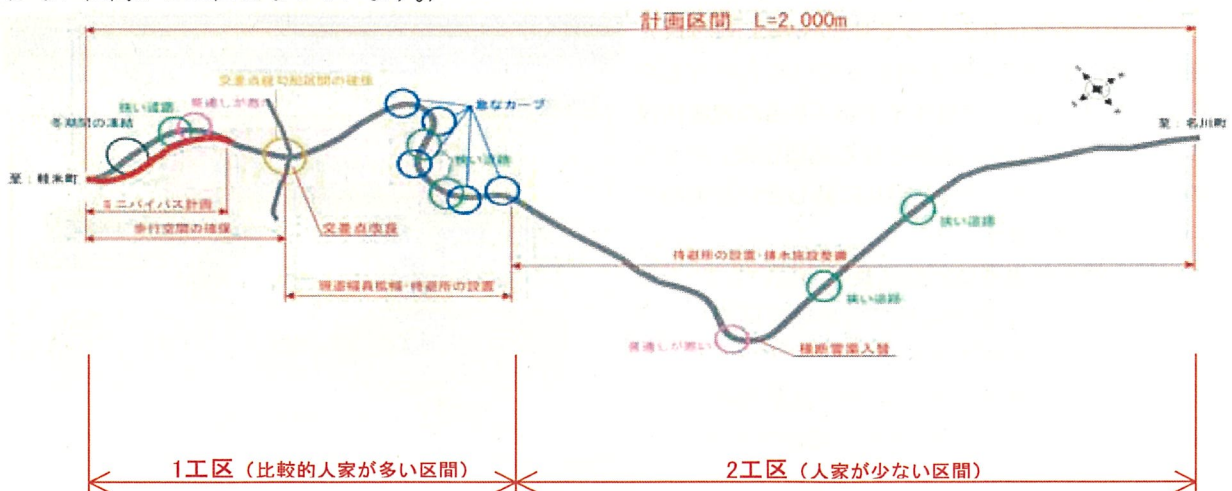
#### 5 改善要望と改善策について

地域からの具体的な改善要望と改善策をまとめたものが次の表となっています。

|   | 改善要望                                | 改善策   |
|---|-------------------------------------|---|
| ① | 冬期間の路面凍結による事故があるため、安全性を確保して欲しい。     | 北向き斜面に近接しているため、冬期間陽があたらず路面が凍結して事故が多発していることから <b>ミニバイパスを計画</b> し、陽があたるようにした。 |
| ② | 交差点部分で冬期間の路面凍結時に、車が登れないので対策をお願いしたい。 | <b>交差点付近に緩勾配区間</b> を設け、車両が停止した後もスムーズに進めるよう <b>縦断勾配</b> を改良した。               |
| ③ | 幅員が狭くすれ違いが出来ないので、待避所を増やして欲しい。       | <b>狭隘部の道路幅員を拡幅</b> した。また、 <b>待避所を設置</b> し、すれ違い可能箇所を増やした。                    |
| ④ | 見通しが悪い。                             | <b>曲線部内側の立木の伐採</b> や、使用していない車庫の撤去をお願いした。                                    |
| ⑤ | 現道の横断管が大雨のときに詰まって湛水する。断面を大きくして欲しい。  | 道路計画上の排水計算に照らし、チェックしたところ断面不足が確認されたので、 <b>横断管を入れ替える</b> こととした。               |



また、改善要望があったポイントは次のとおりとなっています。(人家が比較的多い区間が1工区、人家が少ない区間が2工区となっています。)



### ① 1工区の改善策

比較的人家の多い1工区の通学路部分については5mの道路幅員のほか、副次的に堆雪帯の効果も期待される歩行空間を設置して改良済み区間の歩道と接続させていますし、同区間はミニバイパスの計画となっており、日があたるように道路センターを山斜面から離し北側にシフトしています。

また、縦断勾配がきつい町道との交差点についてですが、この交差点の前後20m強の区間に緩勾配区間が設けられ、さらにセンターシフトにより交差角も改善され見通しも良くなるため、今までに比べ安心して町道を横断できるようになります。それ以外の区間では側溝整備や待避所の設置をしています。

### ② ミニバイパスの整備効果イメージ

右上の図がミニバイパスの整備効果イメージです。現況では、日当たりが悪く雪が融けづらいため凍結しやすい状況となっていますが、改良後は日当たりが良くなるため雪が融けやすくなります。この写真は、ほぼ同じ箇所の同じ時間の写真ですが、日が当たっている箇所では、ほとんど雪が残っていません。

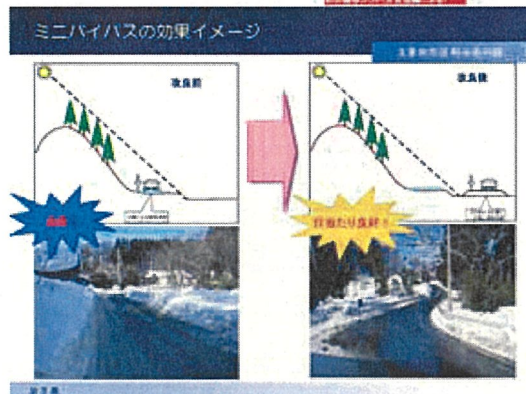
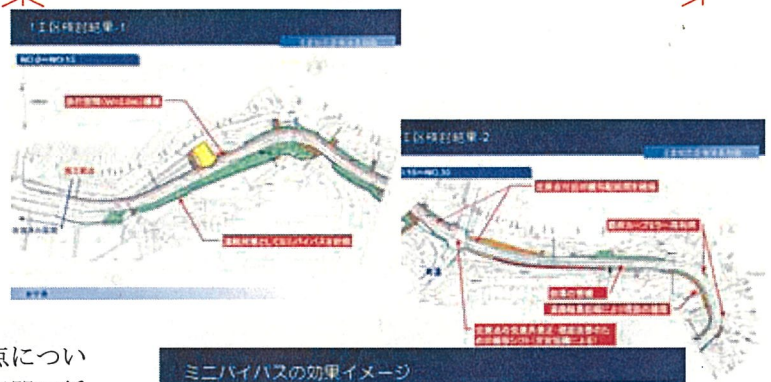
### ③ 交差点改良の整備効果イメージ

右の図が交差点の改良イメージです。現在は、町道に急勾配のまま取り付いていますが、緩勾配区間(2.5%)ができるため、今までに比べ冬期間でも安心して町道を横断することができます。

### ④ 2工区の改善策

2工区についてですが、この区間は必要に応じて側溝整備のほか管渠の入替えや待避所の設置、また見通しの改善のため車庫の撤去等を計画している区間です。

現在、懇談会等を実施中であり、まだ計画は決定しておりませんので、決定した時点で機会を見つけてご紹介したいと思います。

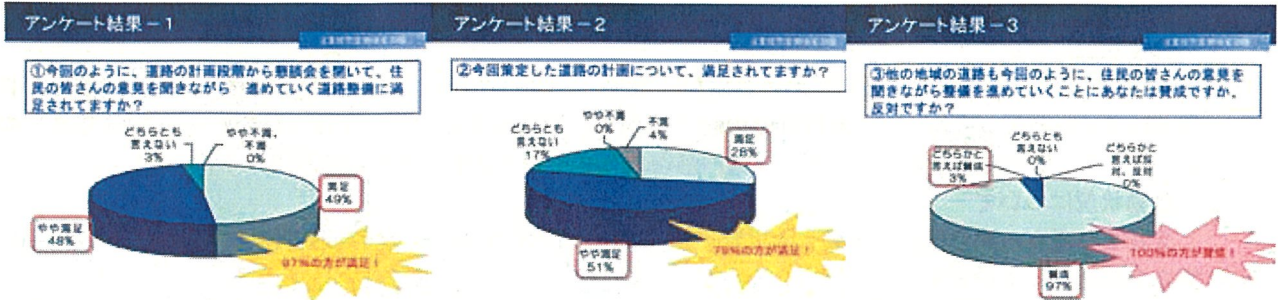




## 6 アンケート調査について

平成17年2月に地域住民の方々を対象に、今回の計画策定プロセスについてアンケート調査をしました。結果については軽米町の広報に掲載してもらい、笹目地区の住民の方々に留まらず、情報提供を図ったものです。アンケート対象は42世帯となっており、うち29世帯の方々に回答していただきました。回答率は69%となっています。

評価は「満足」「やや満足」「どちらとも言えない」「やや不満」「不満」の5段階となっています。



結果-1は「今回の計画策定プロセスに対する満足度」についての結果であり、やや満足も含め満足と回答している人が97%、やや不満も含め不満と回答している人はなく、策定プロセスについては満足が得られているとの結果となりました。

結果-2は「できあがった計画に対する満足度」についての結果となっており、やや満足も含め満足と回答している人が79%となっており、できあがった計画についてもほぼ満足が得られているとの結果となりました。

結果-3は「他の道路整備についても同様な計画策定プロセスをとることについての賛否」についての結果ですが、すべての人がどちらかといえば賛成も含め賛成と回答しています。

## 7 進め方等に対する検証

最後に、今回の整備計画策定プロセスについて「住民サイド」「行政サイド」の視点から検証してみました。

### ①住民サイド（※住民の立場からという視点で検証）

- ・構想段階から計画策定に参加しているため県財政についての認識を深めてもらえたとともに1.5車線整備についても理解してもらい、結果的に非常に熟度の高い整備計画ができあがった。
- ・計画策定に約1年の時間は要したものの、熟度の高い計画であるため用地交渉もスムーズに進み、早期事業効果発現につながった。
- ・アンケート結果から見ると、地域住民の満足度は非常に高いものとなっている。
- ・意欲的なリーダーが存在していたため懇談会等が円滑に進んだ。
- ・ハード整備の議論に偏りがちになり、整備後の維持管理についての議論が積極的になされなかった。
- ・行政区相互の交流が活発になり地域の結束が深まったとの声も聞かれた。

### ②行政サイド（行政の立場からという視点で検証）

- ・県財政について理解していただいたことで共通認識をもって話し合いができ、整備計画を策定できた。
- ・官から民へのトップダウン的な計画策定手法の認識が払拭された。
- ・コスト削減が図られるとともに、満足度の高い整備計画を策定することができた。
- ・整備後の維持管理についての議論についても地域住民を巻き込むかたちで積極的にすべきだった。
- ・現場では地域住民の意見等をまとめ全体をコーディネートする技術（スキル）が必要である。

これらを反省点も含め2工区の計画策定に活かし、地域住民にとって満足度の高い地域の実情に応じた道路整備を実現させていきたいと思っております。

## 8 おわりに

最近では官民協働等に関するマニュアルが策定され、内容についても充実しつつありますが、今回このような経験をさせてもらい強く感じたことがあります。前の検証でも出てきましたが、現場では地域住民の意見をまとめ全体をコーディネートする技術（スキル）が必要であるということです。

今までも行政では、住民を前に事業の説明をする場はあり、経験を重ねながらノウハウを身に付けてきた部分もありますが、情報公開が義務となっている現在では、「経験」+「技術（スキル）」で地域住民に対し「わかりやすく説明し」「場をうまくしきり」「行政、住民の両方にとって満足度の高い答えを導き出す」ことが必要となってきたのではないのでしょうか。

また、二戸地方振興局土木部では他の路線でも地域の実情に応じた道づくりの可能性を探っており、当工区でのノウハウを活かしていきたいと考えています。