

合意形成の取組

～一般県道六軒鎌田線道路改良事業～

糸川 侑輝¹・出口 千嘉夫²・大内 和樹³・森本 貫太⁴

¹三重県津建設事務所 事業推進室 流域二課（〒514-0003 三重県津市桜橋3丁目446-34）

²三重県伊勢建設事務所 保全室 保全課（〒516-0035 三重県伊勢市勢田町628-2）

^{3,4}三重県松阪建設事務所 事業推進室 道路一課（〒515-0011 三重県松阪市高町138）

平成7年度より事業開始した一般県道六軒鎌田線道路改良事業は、国道23号と伊勢自動車道を直結するネットワークの構築により、市内中心部の渋滞緩和及びIC直結による津松阪港（大口地区）の物流効率化を目指した事業である。

本稿では、事業着手から長期間が経過し供用開始目標期限が迫る中で、目標期限までの全線供用開始を実現するために残された解決すべき課題への取組を紹介する。

キーワード：供用開始, 合意形成

1. はじめに

三重県松阪建設事務所の所管は、松阪市、多気町、大台町、明和町の1市3町で構成され、三重県の中央に位置し、古くから参宮街道を中心とした多くの街道が通じる交通の要衝として、歴史ある文化を育んだ地域である。

（図-1）

広域交通基盤整備としては、伊勢自動車道、紀勢自動車道、一般国道23号、一般国道166号、一般国道42号松阪多気バイパスがある。

一般県道六軒鎌田線は、松阪市内の国道23号から国道166号を接続する路線であり、当事業は、延長約1.4km区間をバイパスにて伊勢自動車道と国道23号や津松阪港を直結させる事業である。（写真-1、図-2）

本稿では、事業着手から長期間が経過し供用開始目標期限が迫る中で、目標期限までの全線供用開始を実現するために残された解決すべき課題への取組を紹介する。

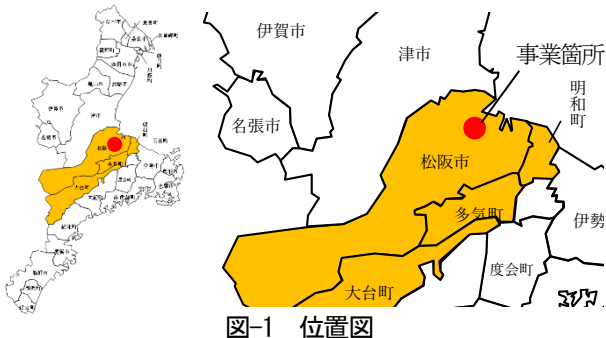


図-1 位置図



写真-1 市内中心部渋滞状況



図-2 事業効果イメージ

2. 事業概要

一般県道六軒鎌田線のバイパス事業は、平成7年度に開始した事業で、事業期間25年を経て、多くの職員が様々な苦労をしながら、令和2年5月31日に供用開始した事業である。事業詳細については以下の通り。（図-3）

期間：平成7年度～令和2年度（25ヵ年）
延長等：延長1.4km 幅員6.5m（15.0m）
（暫定2車線 設計速度60km/h）
全体事業費：36.5億円

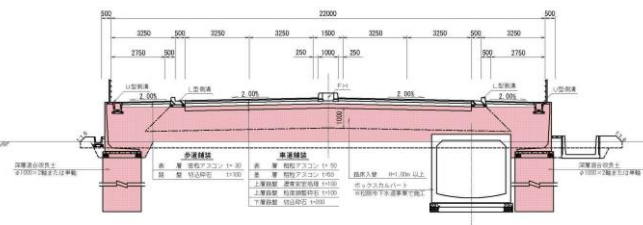


図-3 標準断面図

3. 供用までの課題

(1) 供用前の状況

当該路線の供用を行った担当者が、この事業を引き継いだのは供用開始目標まで残り2年となった平成30年度だった。

その当時、供用に必要な内容として、供用に向けた合意のための地元関係者協議、国土交通省との交差点協議、松阪市などとの関係機関協議、交差点や交通安全施設等の詳細設計及び工事実施が残っていた。

それらの状況を踏まえて、事業状況の適切な把握とスケジュールの設定を行い、2年後に迫った供用開始目標までの詳細な工程表を作成し、各年度で行う内容を設定し、供用開始までのスケジュールの見える化を図った。（図-4、5）

内容と時期	H30	H31	R2
地元関係者調整 (4自治会と調整)	合意		
関係機関協議 (国(国道23号)・市(市道・水路など))	合意・了承		
詳細設計 (交差点、交通安全施設、 横断歩道橋、機械、 電気、照明、標識)	設計完了		
工事実施 (13件の工事発注・施工)			5月末 供用開始

図-4 年度スケジュール設定

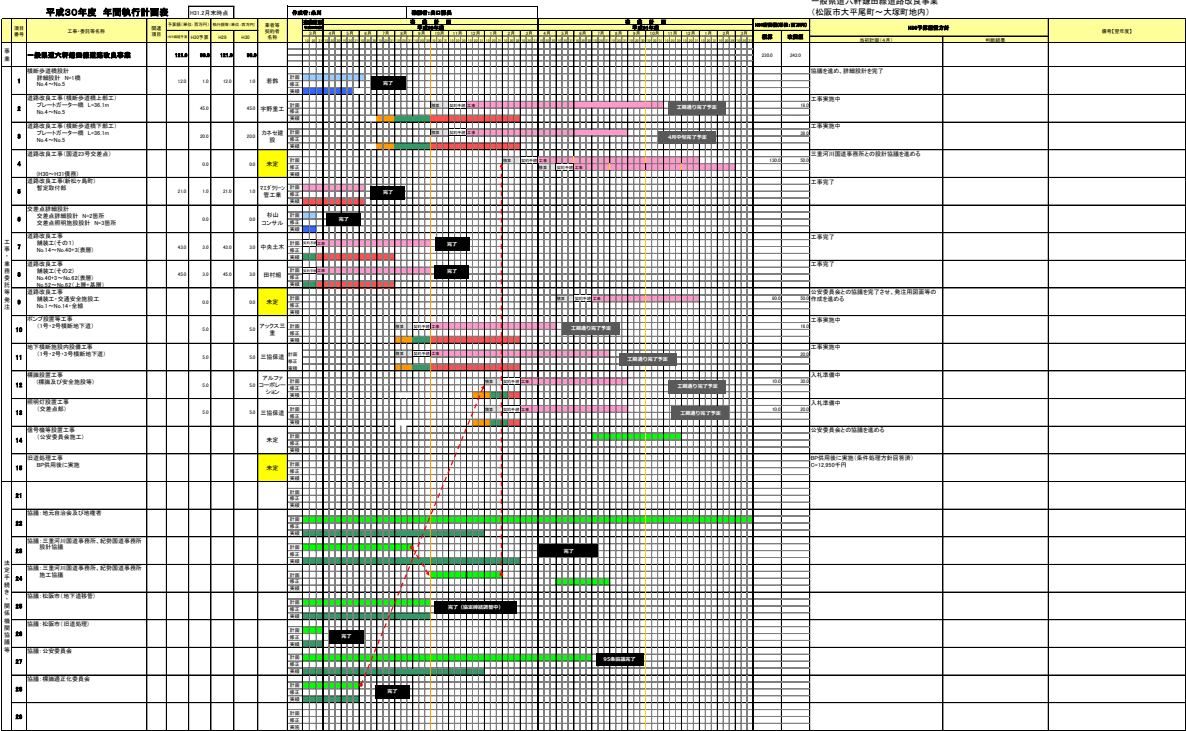


図-5 2年間工程表

(2) 課題の抽出

設定したスケジュールで供用開始するため、当事業は着手から20年以上もの長期間が経過しており、なぜ事業着手から長期間が経過しているのかという疑問から、解決すべき課題の洗い出しを実施した。洗い出しの結果、大きな課題は2つあった。

1つ目は、バイパスによる農耕地と居住地の分断、供用後の通学路機能の確保や、道路整備に対する被害者意識といった地域特性による課題。

2つ目は、国道23号との交差が複数近接する接道条件による課題であった。

4. 課題への対応

(1) 地域特性による課題

この課題に対応するため、周辺企業や関係自治会である4自治会への説明会を実施し、地元条件等を改めて確認し、合意形成に注力した。

また、確認した条件解決のために、定期的な説明会や個別協議を実施し、2年間で約200回に及ぶ地元協議を行った。

協議の中で、日常的な雑談を含め、地元関係者の想いを確認し、可能な対応を実施することで、「交差点に信号機を設置しないと供用させない」等といった供用開始に難色を示していた全自治会から了承を得ることができ、取り組み姿勢を含めて、供用時にはお礼の言葉をかけてもらえた。

合意形成に注力した結果、地元自治会のバイパスへの思い入れが強くなり、バイパス供用開始と同時に、道路美化ボランティアとして地元の方々に除草作業を実施していただいている。(写真-2)



写真-2 道路美化ボランティア状況

(2) 国道23号との接道条件による課題

接道状況による課題は、大きく3つあった。1つ目は、国道23号の連続する信号機による渋滞発生。2つ目は、国道23号への近接する2つの新設交差点の施工の困難性。3つ目は、国道23号における国土交通省、占用事業者及び県による工事の段取りであった。

複雑な施工順序と施工可能時期を考慮した工程を立案し、すべての関係者との調整を入念に行うことで、1つ1つの課題を確実に解決することに注力した。(図-6)

短期間での調整のため、各関係機関からおしかりを受けることも多々あったが、国土交通省をはじめ、各関係機関の協力により、目標期間内に工事を進めることができた。

5. おわりに

この事業を通して、今後、生かすべき点であると考えるのは、計画策定段階において、合意形成に注力することにより、用地調整にかかる時間を軽減すると共に、工事開始からの課題が軽減され、事業開始から短期間での供用開始が可能になると考える。

また、特に地元関係者との信頼関係を築くことにより、供用だけでなく、維持管理を含めた協力体制についても期待することができる。

最後に、現在、注力しがちな工事積算や監督業務だけでなく、合意形成に注力していくことで、先述した様々な効果が得られるとともに、我々、土木技術職員に求められる問題解決能力、調整交渉能力、説明力などのスキルを向上させる経験ができ、工事目的物の完成以外の土木の魅力を感じられると考える。(写真-3)

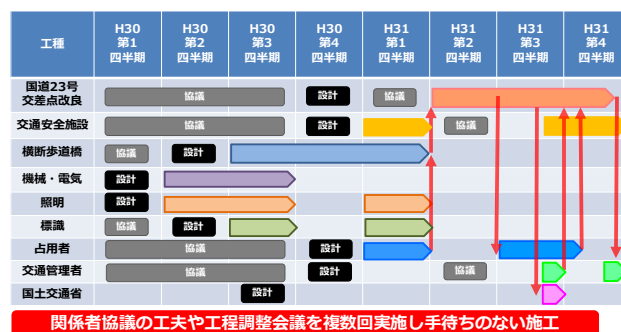


図-6 複雑な施工順序と施工可能時期を考慮した工程

全景（国道166号側から望む）



全景（国道23号側から望む）



全景



橋名板取付式典



写真-3 完成後の状況