

国土交通省におけるアカウンタビリティの取り組みについて

—アカウンタビリティ推進の基本理念と具体的取り組みの紹介—

国土交通省大臣官房技術調査課

1. はじめに

“アカウンタビリティ”は、国や地方公共団体、またそれらに所属する職員が施策および事業執行において果たすべき責任の一つを指す言葉として浸透してきている。一方、一般に“説明責任”と訳されるアカウンタビリティの主旨や各組織において求められているアカウンタビリティが指す範囲については、あやふやな認識をされていることもあろうかと考えられる。そこで本稿では、国土交通省が進めてきたアカウンタビリティに関わる理念や取り組みの方向性を実現するための行動ポイント等について紹介する。

2. 国土交通省が果たすべきアカウンタビリティ

国土交通省ではアカウンタビリティを、一般的な“説明責任”の定義にとどまらず、国民と対話しつつ施策および事業を進めていく上で、アカウンタビリティをより積極的に果たすためのコミュニケーション戦略も含めて幅広く捉えている。

国土交通省では、「社会資本整備のアカウンタビリティ向上行動指針」をとりまとめており、この中で、取り組みの項目としては、「国土交通省

の施策及び事業の必要性、それらに対する取り組みなどの国民への説明」「国民が知りたいことへの対応」「国民とのコミュニケーション」などとしている。また、これらは「行政の手続きなどに係る透明性の更なる向上」「国民の公共的ニーズへの対応、満足度の向上」「国民の公共的意見の適切な反映、施策及び事業の重点的、効率的、効果的な実施」を目標に行われるべきものであるとしている。

指針では、課題認識と取り組みの方向性、方向性を実現するための行動ポイントや心得などを整理している。国民の理解、また、国民への情報提供という観点では、近年の広報にかかる取り組みに譲る部分もあるが、そもそも国土交通行政に関わる組織、構成員が自らの使命や役割を認識し、国民のニーズを把握するという、より広い概念としてこれら指針は参考となると考える。

3. 国土技術研究会での発表を通じた取り組みの共有および説明スキルの向上

アカウンタビリティに関する取り組みとして、例年の国土技術研究会において「アカウンタビリティ部門」を設け、取り組みの共有化に努めている。今年度においても平成25年11月7日（木）に平成25年度国土交通省国土技術研究会「アカウン

表－1 アカウンタビリティの課題と取り組みの方向性、行動ポイント

		課 題	取り組みの方向性	方向性を実現するための行動ポイント
1. 情報を発信する内容・手段		(1) 国民の公共的なニーズの把握とその対応が十分にできておらず、相手に応じた情報提供が十分にできていない場合がある	国民の公共的ニーズの把握と、より多くの人々への情報伝達 フォローアップ	国民のニーズを積極的に把握し、適切に対応する 説明を受けた人からさらに情報が広がっていくよう、わかりやすい資料で説明するなどの工夫を行う。また、サイレントマジョリティへの働きかけを積極に行う 国土交通省に興味を持ってくれた人達に対し、属性に合わせて日常の情報（広報誌・記者発表等）も発信する
		(2) アカウンタビリティの取り組みについて、目的が明確化されていないケースや効果が把握されていない場合がある	目的の明確化と取り組み方法の改善	アカウンタビリティを果たす目的、対象を明確化した上で適切な手段による情報提供を行う 効果の把握につとめ、必要に応じて手法を改善する
		(3) 国民からの公共的ニーズに対する対応状況を、国民に周知されていない場合がある	双方向コミュニケーション	施策及び事業に関する情報の提供を行うとともに、意見を収集しフィードバックするなど、双方向コミュニケーションを積極的に行う
2. 職員の意識・技術	意識	(1) マスメディアに情報を提供しているものの、苦手意識があるためにマスメディアへの対応が不十分な場合がある	マスメディアへの積極的な対応	マスメディアは「国民とのパイプ役」とであると認識し、記者発表以外の方法も含めて自発的に当方の考えを伝えるなど、意見交換を行う努力をする 誤認報道に対して担当記者等へ、時間を置かずどこがどう違うのかを伝える
		(2) 都合の悪いこと、予期せぬこと、不祥事などの情報提供が十分にできていないとの指摘がある	危機管理の対応	国土交通省にとってネガティブな情報に対しても、国民に事実と発生の原因、再発防止策を迅速に伝える
		(3) 公共事業全体が不正・無駄というイメージを持っている国民が多い	社会情勢への対応	社会情勢に応じ、国民や社会に国土交通省の役割や取り組みを、現場を重視し積極的に訴える
	技術	(4) 国民の多くは国土交通省の情報提供について満足していない。また、相手に合わせた説明の仕方（タイミング、内容等）になっていないために伝わりにくくなっている場合がある	相手の立場・視点を考慮	相手のニーズやテーマに対する知識の熟度に合わせて説明や資料作成を行う 情報を公表する場合には、公表するタイミングを考え、事前に情報共有しておくべき相手と連携した取り組みを実施する
		(5) 公共事業は国土交通省などが勝手にやっていると思っている国民が多く、また、手続きの設定が不十分な場合に、いつまでも同じ議論の繰り返しになり、結論が出ない場合がある		説明会や市民参加型の会議などを行う場合には、目的と結論を出すべき時期、そのプロセスなどを決めて実施する
3. 組織の体制		(1) 国土交通省の本来の使命や役割を伝えることよりも、イベントなどを行うこと自体が目的になっているケースが見受けられる	使命と役割の認識	アカウンタビリティをより積極的に果たすために職員のモチベーションを高める取り組みを行う
		(2) 全国的な話題にもかかわらず、自分が担当している分野外や地域外のことを聞かれても答えられない場合がある	内部アカウンタビリティの必要性	国土交通省内での情報伝達・情報共有を図り、最低限の知識として認識する
		(3) 手続きの最初の段階で十分な対応をしなかったがために、その後トラブルが発生し、その調整に時間を要する場合がある	初期段階における積極的な取り組み	国民の公共的なニーズを容易に反映することができる初期段階におけるアカウンタビリティの強化を通じて、信頼性の構築を図る

タビリティ部門」を開催した。

アカウンタビリティ部門においては、アカウンタビリティに関するテーマを対象に、全国的に発表する価値のある研究テーマについて毎年発表を行っており、本年度は、従来のアカウンタビリティ部門で中心的に取り上げてきたテーマ（社会資本の新設・改良の効果に関する広報、住民との合意形成等）と合わせて、「整備した社会資本の維持管理や災害対応に関する業務の広報について」を特定テーマとして設定した。当日は、審査員として株式会社キャンディッド・コミュニケーションズ代表取締役会長 残間里江子氏をお招きし、各地方整備局等から選ばれた10名による発表およびグループディスカッションを行った。

また、本部門においては、国民へのプレゼンテーションスキルについても工夫を凝らすという観点から、例年、模擬的な記者会見を想定した発表スタイルをとっている。特に限られた時間において伝えるべき内容を効率的に相手に伝える場面を

想定し、今年度は説明資料としてスクリーンに提示する資料を2枚に限る形をとり、専門的な知識のない者にも分かるような表現で説明を行うこととした。また、発表者を2グループに分け、グループごとに審査員、会場参加者から投げかけられた問いに対してディスカッションを行うグループディスカッションも含めて審査している。

本年度の各発表およびグループディスカッションの結果、最優秀賞として、中国地方整備局建政部都市・住宅整備課 増川さん、優秀賞として東北地方整備局仙台河川国道事務所防災課 三浦さん、近畿地方整備局兵庫国道事務所 東岡さんが選出された。次ページ以降で、平成25年度国土交通省国土技術研究会「アカウンタビリティ部門」で発表された各発表について紹介する（各発表の詳細論文については平成25年度国土交通省国土技術研究会ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/giken/program/kadai/account.html>）に掲載している）。

最優秀賞

道の駅における「情報提供施設」改善に向けた取り組み

国土交通省中国地方整備局建政部都市・住宅整備課 増川 賢史

1. 道の駅の現状と課題

道の駅は平成25年10月現在1,014駅が登録されている。道の駅は本来、道路利用者のための「休憩機能」、活力ある地域づくりを促進するための「地域の連携機能」、道路利用者や地域住民のための「情報発信機能」の3機能を併せ持つ施設であることが求められる。現状としては、憩いの場として利用するドライバーや、ご当地グルメ・特産物・農産物を買求める来訪者で賑わいを見せている一方で、情報コーナーには人がいない、ほしい情報がない、そもそも情報コーナーがどこにあるか分からないなど「情報発信機能」をうまく発揮していない道の駅が多いのではないかと。そのような問題意識のもと、道の駅の果たすべき役割を見直し、情報提供施設の置かれた現状の課題とその改善策を検討・実施していくこととした。

2. 道の駅みやま公園における取り組み

(1) 道の駅みやま公園の概要

岡山県玉野市の国道30号沿いに立地する道の駅みやま公園で、実際に、「情報提供施設」の機能の検証・課題抽出・改善策の実施を行った。当該道の駅は、既述のように、直売所やレストランなどの地域振興施設の賑わいに比べ、情報提供施設は誰にも利用されていない状況であった。



写真-1 地域振興施設（左）と改善前の情報提供施設（右）

(2) 情報提供施設の改善内容

道の駅利用者に情報提供施設へ自然と足を運んでもらえるように、情報提供施設の外壁に案内表示を設置するとともに、隣接するトイレ前に情報



写真-2 情報提供施設改善前（左）と改善後（右）



写真-3 トイレ前に設置した情報提供施設への誘導表示

提供施設への誘導表示を設置した。

また、利用者の行動状況調査（目視調査）を行った結果、施設内の奥の方に配置した掲示物やパンフレット類は見てもらえていないことや、掲示物の真下に配置したベンチに人が座っているとその掲示物は見てもらえないなどの課題が見つかったことから、内部の配置換えを行い、利用者目線により効率的に閲覧してもらえるよう工夫した。



写真-4 情報提供施設内部 改善前（左）と改善後（右）

3. おわりに

約1年かけてさまざまな改善作業に取り組み、情報提供施設へ利用者が多く訪れるようになるなど一定の効果を見いだすこともできた。さらに利用者の満足度を上げるべく継続的に取り組んでいくとともに、同様の課題を抱えるほかの道の駅における改善策検討の際にも参考にいただければと考えている。

優秀賞

災害対策車両の活動広報について

国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所防災課 三浦 英晃

1. 本検討の背景と目的

国土交通省は東日本大震災において「くしの歯作戦」と呼称される主要道路15路線の啓開作業を実施した。また、排水ポンプ車延べ4,000台、照明車延べ2,400台を派遣し、行方不明者捜索活動の支援も行っている。

このように土木業界全体で災害対応に当たったものの、土木学会が実施した調査によると「くしの歯作戦」を知っている一般の方はわずか6%しかない。

建設業界の貢献度に対し、認知度合いやマスメディアへの掲載状況に大きな差が認められたことから、災害対応における広報の過程に課題があるものと考え、災害対策車両の活動をモデルとしてこれまでの広報活動を振り返り、課題抽出・解決策の試行を実施した。

2. 課題と解決策

(1) 従前の広報における課題

従前の広報事例を検証した結果、以下に示す三つの課題が抽出された。

課題1：災害対応にかかる広報機会の逸失

資料作成時間が不足し、適切なタイミングで記者発表を実施できず、取材機会を逃した。

課題2：作業内容が分かりにくい

HP等に活動報告を掲載しているが、排水時間や量などの情報が多い反面、直接一般の方々の役に立つ情報が少なく分かりにくい。

課題3：普段からの広報不足

災害対策車両は災害時以外に一般の方々の目に触れる機会が少なく、出勤回数も年数回程度と少ないため、存在自体が知られにくい状況にある。

(2) 解決策の検討と試行

前項で抽出された課題に対し、以下の解決策を検討し、その後の災害で試行した。

解決策1：マスメディアの作業スケジュールを考慮した戦略的な記者発表実施

マスメディア各社の作業スケジュールを調査し、報道内容を決定する『編集会議』に合わせた記者発表を行った（表-1）。

表-1 マスメディアの作業スケジュール

時刻	マスメディアの作業スケジュール		仙台河川記者発表	現地作業
	新聞社	テレビ局		
8:00			8:00 第一報（作業予告・周知） ・報道各社の取材スケジュール確保を期待 ・現地の湛水状況写真を添付し緊迫感を付与	
9:00	夕刊編集会議	編集会議（朝取材分）		8:30 排水開始
10:30	原稿一次チェック			
11:30		昼ニュース		
12:00		編集会議（昼取材分）		
13:00				
13:30	夕刊最終チェック		13:00 第二報（作業中） ・現場状況の写真提供 ・取材しやすい情報提供として作業箇所地図を添付	
14:50頃		午後ニュース		
15:00	朝刊第1回編集会議	編集会議（午後取材分）		
17:00		イブニングニュース		
18:00	朝刊第2回編集会議			18:00 排水完了
19:00		編集会議（夜取材分）	19:00 第三報（作業完了） ・当日中に作業実施による成果強調を期待	
20:45頃		フラッシュニュース		

解決策2：記者が取材しやすい発表資料作成

排水ポンプ車を知らない記者もいると考え、車両の基本諸元などについて詳細に記載した概要資料や作業箇所までの案内図を添付し、効率良く記事を作成できるよう配慮した。

解決策3：平常時からの積極的な広報

一般の方々に災害対策車両を知ってもらうため、自治体の防災訓練に車両を展示し、実際に触れていただきながら平易な言葉で説明した。

3. 効果とまとめ

改善策を試行した結果、排水ポンプ車の活動が複数のニュースで放送され、一般の方々からも国土交通省の災害対応について感謝の言葉をいただくことができた。

広報活動に携わる職員一人一人が国土交通省の代表であるという意識を持ち、常に広報する相手の立場を考えた対応をとることで、相互の信頼感向上につながるものと考えている。

今後も担当する業務をより分かりやすく伝え、「災害に強い国土づくり」に対する理解が得られるよう継続して努力していきたいと思う。

優秀賞

「国道43号通行ルール（兵庫県域）」の運用について

国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所調査課 東岡 正樹

1. はじめに

阪神臨海部を東西に結ぶ国道43号は、阪神工業地帯発展を担う道路として供用され、そのうち兵庫県域の約20kmの区間は、複断面構造として阪神高速3号神戸線が順次供用がなされた。

このような中、沿道周辺の開発や事業活動等の活発化に伴い、騒音、排気ガスなど沿道に及ぼす環境問題が提起された。



図1 国道43号位置図

2. 国道43号の環境対策の取り組み

沿道環境改善を図るため、さまざまな道路施設整備を実施しており、特に沿道環境に影響のある大型車を国道43号および3号神戸線から5号湾岸線に転換を図るため、阪神高速道路公団（当時）により5号湾岸線の料金を割り引く「環境ロードプライシング」を実施しており一定の交通転換を図った。

しかし、なおも多く的大型車が国道43号を走行しており、これら大型車の約8割は沿道に出入りするため国道43号を利用せざるを得ない状況にある。

これらの大型車に対して沿道環境改善に資する施策立案が求められた。

3. 国道43号通行ルール（兵庫県域）運用

国道43号を通行する大型車に対し、沿道環境に配慮した走行をしていただくため、第1レーンを「環境レーン」に位置付け、昼間においても極力中央寄り車線を通行していただき、騒音や排出ガ

スの影響軽減を図るなどの「国道43号ルール（兵庫県域）」を平成24年3月から運用開始した。

このルールは全国で初めての取り組みであり利用者に“なじみ”がないため、この周知・啓発が重要であった。このため以下のような取り組みを実施した。

- ① 国道43号全線にわたり、路側、路面、中央分離帯などへ啓発標示物設置
- ② 啓発パンフレットの全国事業者・ドライバーへの送付
- ③ ドライバーへの環境改善への動機付けのため、アンケート調査を活用したモビリティマネジメント実施
- ④ マスコミの方に現地標示状況を確認いただき記事にさせていただくバスツアー開催（公害訴訟元原告団主催）



図2 「通行ルール」現地標示状況

4. 効果および今後の課題

当ルールの認知状況および効果を把握するため、道路利用者への認知調査、各車線の大型車利用調査を実施している。その結果、利用者の8割程度は当ルールを認知しており、大型車の中央寄りを走行している割合も増え、施策効果は一定評価できる。

「環境レーン」は全国初の取り組みであり、継続的に効果を発揮し、沿道環境の改善に資するよう、引き続き認知度を高め効果を検証していく。

— 「大地震に備える川づくり」 — 阿賀野川堤防耐震対策事業における広報の取り組み

国土交通省北陸地方整備局阿賀野川河川事務所 齋藤 明

1. 概 要

阿賀野川下流部は、大きな地震が発生した場合、液状化現象により、河川堤防が沈下・破壊することが想定され、津波や洪水により大きな浸水被害が発生する恐れがあるため、堤防耐震対策事業を実施している。

本事業は、延長が長く、住宅密集地に隣接し、住民生活への影響が大きいことから、事務所一体となって広報の実施体制および戦略的なスケジュールを構築し、工事受注者、自治体、地元商店街、自治会等の協力も得て、創意工夫を行い積極的な広報に取り組んだ。

2. 課 題

最大の課題は、工事による騒音・振動・生活道路の長期通行止め等の住民生活への影響が大きいことから、「住民から工事への理解および協力を得る」ことである。

このため、戦略的な広報スケジュールを作成し、職員の手作りによる低コストで計画的な広報を実施した。



写真-1 住宅地での施工状況

3. 取り組み内容

三つの目標を設定し、戦略スケジュールにより各ステップごとに広報を実施した。

(1) 三つの目標

- 1) 地域住民に工事の理解を得る
- 2) 高度な土木技術を伝える
- 3) 市民に耐震対策の重要性を訴える

(2) 各ステップの広報内容

- 1) ステップ1【広く存在を伝える】

①公式Twitter（ツイッター）の開設、②事務所ホームページの改良、③パネル、パンフレット、リーフレットの作成、④各公共施設を活用したパネル展、⑤ラジオ放送による協力をお願い

2) ステップ2【内容を深く伝える】

①広報ブースの設置、②地域広報誌への投稿、③現場で働く人たちが説明できる体制、④地元の市場、祭事での展示、⑤花火大会のプログラム広告

3) ステップ3【高い技術力や成果・効果を伝える】

①各種機関誌等への投稿、②市政教室への協力、③自治会の見学会、④一般見学者の受付、⑤液状化模型実験の実施、⑥PRビデオの作成、⑦施工機械模型の展示、⑧高校生の現場見学会

(3) 広報成果

戦略的な広報により工事は、順調に進み苦情は1件のみ！工事終了後は、施工者が地元自治会より感謝状を頂いた。



写真-2 職員による液状化模型実験等の説明

4. まとめと今後の課題

今回の取り組みは、広報戦略スケジュールを作成し、計画的に実施することで、地域の安心・安全に職員等が一体となってお互いの業務を理解し、地域に対する説明責任を、連携を深めて果たすことができたと考えている。

今後とも、限られた予算の中で知恵を絞り、汗をかき、事務所全体としての実施体制を構築し、積極的に取り組んでいきたい。

気候変動に伴う那賀川での水問題を考える会

国土交通省四国地方整備局那賀川河川事務所調査課 八多 智史

1. 那賀川流域の概要・現状と課題

那賀川は、徳島県南部に位置し、その源を徳島県那賀郡の剣山山系ジロウギユウ（標高1,929m）に発し、徳島、高知両県の県境山地の東麓に沿って南下した後、東に流れ、那賀川平野に出て、派川那賀川を分派し紀伊水道に注ぐ、幹川流路延長125km、流域面積874km²の一級河川である。

近年、那賀川では洪水や渇水が頻発しており、那賀川流域の人々の暮らしや地域の産業に多大な影響を与えている。今後、地球温暖化の進行に伴い洪水や渇水を始めとするさまざまな水問題が、流域住民の生活にさらなる影響を及ぼすことが懸念されている。

2. 「気候変動に伴う那賀川での水問題を考える会」（以下「考える会」）の概要

那賀川河川事務所では、那賀川流域および関連地域における洪水や渇水と気候変動との関係を整理し、流域で生活する人たちが今後の水問題について共通認識を持てるようなさまざまな情報発信の取り組みについて検討するため「考える会」を設立した。

「考える会」で実施したアンケート調査では、20歳以下の若年層の水問題への認識不足、年代による水問題への認識の違い、水を大切に使う意識不足といった課題が抽出され、それらの課題から水問題の正しい知識や、共通認識を持つことの重要性が再認識された。

そこで、その目的、ターゲット、内容、方法等について検討し、効果的な広報活動（情報発信）を実施していくことを決定した。

また、「考える会」では、広報活動をより効果的に実施するために、広報用資料（大人版、子供版）として出前講座等で使用するパワーポイント資料やパンフレット、体感型学習ツールとして、

クロスロードゲーム、防災カレンダー、節水・防災に関するクイズやビンゴゲーム等の作成を行い、那賀川河川事務所のホームページからも情報発信を行っている。

(<http://www.skr.mlit.go.jp/nakagawa/>)



写真—1 パンフレット（子供版）

3. まとめおよび今後の課題

現在は「考える会」により作成した資料を使用し広報活動を実施しており、特に、子供に対する広報が重要であると考え、教育委員会と連携し広報を授業の一環として組み込むような工夫にも取り組んで行きたいと考えている。そして、広報活動実施後にはその効果を検証し、効果の少ない取り組みについては方法を再検討することとしている。具体的には、出前講座において、実施前後にアンケートを行いその効果を確認することとした。また、今回実施したアンケート調査のように、数年後にイベント等で同じアンケートを再度実施し、今回のアンケート結果と比較することで、広報効果の分析を行うことを考えている。

今後、地球温暖化の進行に伴い、全国で洪水や渇水が予想されており、こうしたリスクの増大は他の地域においても住民が一丸となって対応していかなければならない重要な課題である。今回の那賀川において開催した「考える会」での取り組みを他河川における防災・減災の取り組みにおいてもお役立ていただければ幸いである。



写真—2 出前講座（防災ビンゴ）の様子

災害時における効果的な情報提供の実現に向けて —防災情報ポータルサイトの作成—

国土交通省中部地方整備局企画部防災課 田中 勝・藤田 恭介

1. 災害時にインターネットにより情報収集する場合の問題点

災害時にインターネットを利用して情報を収集する場合に、気象情報は気象庁、道路情報は国土交通省等、災害時に人々が求める情報を提供するウェブサイト（以下「サイト」という）がそれぞれ独立して存在しているため、効率的な情報収集ができないのではないかと考えた。

そこで、従来の防災情報提供用サイトを改良し、災害時に人々が求める情報を提供するサイトを一つのページに集約し、知りたい情報を容易に取得することができる「防災情報ポータルサイト（以下「ポータルサイト」という）」を作成した（図－1）。

2. ポータルサイトの作成および有効性検証

ポータルサイトは以下の手順で作成した。

まず、国や大学が実施するアンケート結果を分析し、災害時に人々が求める情報を抽出した。

次に、災害時に人々が求める情報を提供するサイトを、情報発信元の信頼性、情報提供の迅速性、内容の正確性の観点から選定した。

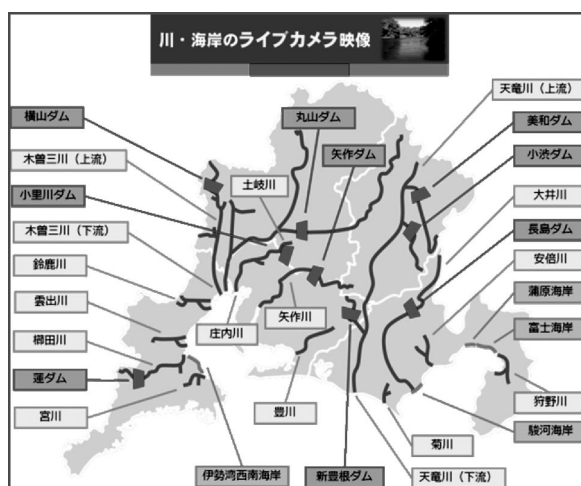
また、より効果的な情報提供を目的として、従来は中部地方整備局管内の事務所のホームページごと公開していたライブカメラ映像を、一つのページに集約した「ライブカメラ映像検索システム」を作成した（図－2）。

最後に、選定したサイトと「ライブカメラ映像検索システム」を一つのページに集約したポータルサイトを作成した。

作成したポータルサイトと、従来の防災情報提供用サイトの閲覧回数を比較したところ、従来のサイトと比較して、災害時では約1.5倍、平常時でも約1.4倍に増加した。



図－1 防災情報ポータルサイト（一部抜粋）



図－2 ライブカメラ映像検索システム

3. まとめおよび今後の課題

今回、ポータルサイトを作成したことにより、従来と比較して閲覧回数が増加したという成果を示すことができた。

しかし、人々が求める情報は社会情勢や環境等により絶えず変化するため、今後もアンケート調査結果の分析や利用者の声を反映させるなど、継続的な改善点の分析を行い、より利便性の高いサイトを目指していきたい。

天塩川下流汽水域環境再生に向けた取り組みについて —汽水域浅場環境整備のPDCAサイクル—

国土交通省北海道開発局千歳川河川事務所調査課 村田 陽子

1. はじめに

北海道開発局で管理している天塩川は自然豊かで、利尻・礼文・サロベツ国立公園やラムサール条約に登録されており、オジロワシやオオワシ、オオヒシクイ等の渡り鳥の国際的な中継地として重要な地域である。

この下流の汽水域では、全国有数のヤマトシジミ産地として知られているところだが、1970年代の本格的な河道掘削により汽水域の河岸が少なくなり、それに伴ってかつて河岸を覆い尽くすように生育していたヤマトシジミが減少してしまった。

そこで、2009年度から生態系にとって非常に重要な汽水域環境を創出する整備を継続的な事業管理手法のPDCAサイクルによって実施している。

2. 実施内容

整備内容は、汽水性の生物が生息・生育していたようななだらかな河岸の再生（河岸を緩傾斜に掘削）、底質改善（砂を撒く）で、汽水域環境の定量的な指標としてヤマトシジミに着目してモニタリングを行っている。

しかし、ヤマトシジミは成長によっても適した塩分濃度に幅が必要なため、汽水域環境のより良い創出に当たっては難しい点があった。

そこで、過年度整備した箇所や、モニタリング

結果について汽水域環境を長年よく知る地元シジミ漁師と現地も確認しながら、意見交換を行った（写真－1参照）。

意見交換では実際によくヤマトシジミが採れるところなども教えてもらい、その箇所河岸形状を測量等で確認し、汽水域の微妙な変化を創出する水中部の掘削勾配をよりなだらかに見直すなどした。

また、この整備によって創出された水域には水鳥が休息・採餌場としても飛来するようになり、整備を始めたころから地元のNPOの方々と毎年鳥類調査をしている。

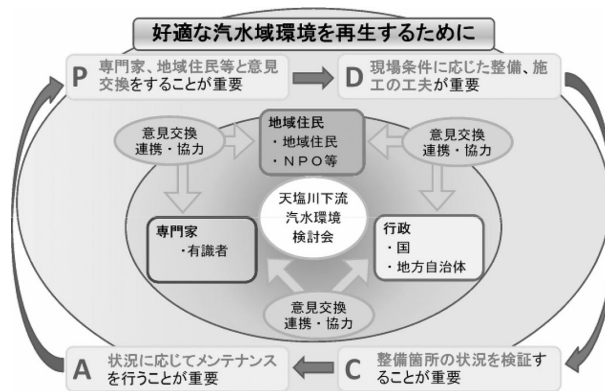
3. まとめ

2009年度から行っている天塩川下流域の整備については、地元のシジミ漁師やNPOの方々との意見交換やモニタリング調査結果を通じて、着実に汽水域環境の再生が図られつつある。

このような地域との関わりを大事にし、天塩川汽水域の豊かな自然環境が地域の大切な財産となるよう、今後も地域住民と意見交換と連携を図りながら事業を進めていけたらと思う。



写真－1 地元シジミ漁師との意見交換の様子



図－1 天塩川汽水域におけるPDCAサイクルの構築

中央道の長期通行止め等に伴う周辺道路情報の提供について

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所河川管理課（旧所属：計画課） 山田 直

1. 背景

2012年12月2日、中央道上り線笹子トンネル内において天井板落下事故が発生し、中央道（大月JCT～一宮御坂IC間）が通行止め（後に対面通行を経て全面開通）となり、中央道の迂回路である国道20号では、交通集中等により激しい渋滞が発生した。

甲府河川国道事務所では、国道20号を含む中央道の迂回路となる周辺道路情報を道路利用者等に発信し、積極的な迂回や、交通分散をお願いし、事故や渋滞等の発生を抑える取り組みを行った。

2. 中央道通行規制への対応策とその反響

中央道の迂回路となる国道20号等周辺道路の交通の円滑化を図るため、国、山梨県、山梨県警察本部、中日本高速道路株式会社等で「中央道通行止めに関する連絡会議」を設置し、関係機関で綿密な連携を図ることを確認した上で、円滑な交通の確保、交通安全の確保および道路利用者への情報提供等に関して対応を協議した。

甲府河川国道事務所では、迂回路情報を道路利用者等へ提供するため、事務所ホームページに特設ページを開設し、国道20号（大月IC付近～一宮御坂IC付近）の所要時間情報、ライブカメラ等によるリアルタイム道路情報および緊急情報発信等を行った。

その結果、ホームページアクセス数が急増し、平均アクセス数（ページビュー数）は前年同時期（約3万～4万/日）の約2倍となり、2013年1月14日の大雪発生時には約60万にも達するなど、多くの利用者に活用されたことが分かる。

また、より迅速かつ簡潔に道路情報を発信するため、公式ツイッター（利用者が140文字以内の文字数を投稿できるインターネット上のサービ

ス）を新規開設し、主に所要時間情報および緊急情報を提供したところ、フォロワー数（自分のツイートを自動受信している利用者）が約1,200人に達し、300件近くリツイートされること（他の利用者のツイートを引用して発信すること）もあった。

こうしたことから、発信情報と利用者のニーズが合致することで、多くの方々に関心を持っていただけことが伺える。



図－1 ツイッター掲載状況

3. 今後の課題

今回行った中央道通行止めに伴う周辺道路情報の提供で、道路情報等を必要としている多くの利用者の存在が確認された。

しかし、中央道通行止め解除後には、ホームページアクセス数が以前の数値に戻ってしまったことから、今後は、より有用な情報発信を行い、事業等への関心を持っていただくよう、利用者の求めている情報の分析を行うとともに、利用者目線に立ったホームページ改良やツイッターでの発信情報の精査等を行っていくことが必要である。

整備だけでは終わらない別大国道—盛り上がる地域活動—

国土交通省九州地方整備局大分河川国道事務所調査第二課 石元 直哉

1. はじめに

以前の大分河川国道事務所の広報では、事業に関心を持ってもらえないことや事業の必要性や効果などの情報、さらに整備後の利活用について、地域住民や道路利用者に伝え切れていない状況であった。

そのため、平成23年度から、大分市と別府市を結ぶ国道10号の通称別大国道の現道拡幅事業で「場面づくり」という広報を行い、地域活動に変化が見られる状況に至った。ここでは、その概要について報告する。

2. 戦略的広報の実施

「場面づくり」という手法は、工事進捗の状況において情報発信できる場面を多く作ることである。その際、地域や道路利用者に対し、自分たちの道路であるという意識づけの活動をあわせて記者発表に組み込むこととした。そしてこれら個々の出来事を「場面」とし、時系列的に配置して年間計画を行い、地域の動きにあわせて随時修正するものである。

自分たちの道路であるという意識づけの活動としては、昔の写真の写真展などのイベント開催や別大国道沿いの植栽帯の木に個人がネーミングしたプレートをつけて管理する「マイツリー」という活動および「^{みちもり}道守」と呼ばれるボランティアに

よる道路清掃などである。

これらの活動は、地域や道路利用者が道路を活用する空間であることに気付くだけではなく、広報面では単に工事進捗の記者発表を行うのとは異なり、記者の興味を引くことを期待した。

3. 広報による効果

「場面づくり」を行った結果、平成23年4月から平成25年8月末までの新聞・TVの報道実績が計64回となった。これは「場面づくり」を行っていない平成22年度の計5回に比べ格段に増えている。また、地域や道路利用者に事業の必要性が伝わったことは、供用後別大国道にて各種新たなイベントが始動したことや日本風景街道に登録しようという動き、その後「別府湾岸・国東半島海への道」として登録されたことに現れていると考える。

登録後、登録証交付式が行われた際は、情報発信を国土交通省からだけではなく、自治体や参加するNPO等多方面から行うよう調整したところ多数報道された。後日その報道を見た音楽関係者から問い合わせがあり、のちに有名歌手による日本風景街道応援曲の販売となった。また、収益の一部が「別府湾岸・国東半島海への道」の活動資金に充てられ、歌手によりルートのPR活動がされるなど、地域の盛り上がりは意図しないところまで広がっている。

4. おわりに

「場面づくり」は随時「場面」を見直すこと、そして多方面から情報発信を行うことにより多くの報道実績、地域の関心を集めることができた。今後も「場面づくり」を活かした広報を行い、いかに地域貢献できるかを検討し、大分の発展に繋がっていきたいと考える。



写真—1 マイツリー活動の様子

迅速で、分かりやすい広報に取り組みます —伝わる広報(理解・共感)：達成感の感じられる“充実した広報”に向けて—

国土交通省中部地方整備局企画部企画課 堀 裕樹

1. 取り組みの背景

これまでの広報では、整備局（事務所）が取り組んでいる事業はもとより、災害対応など昼夜を問わずどんなにがんばっていても、これらの取り組みが世の中に伝わっていないのが現状である。

多くの国民からは、国土交通省の仕事や役割など十分に認知（理解）されていないため認知、理解・共感を得ることが喫緊の重要課題と捉えた。

また、近い将来の発生が危惧される海溝型巨大地震などの有事に備えて“迅速”で“分かりやすい”情報提供などにも取り組む必要がある。このため、中部地方整備局では、「中部地方整備局広報戦略室（広報戦略室）」を発足（H24.5）させ、広報のさらなる充実に向けて取り組んできた。

2. 取り組み概要

広報戦略室発足を契機に、戦略的（持続的）な広報体制を構築し、二つの視点（①“伝わる広報（理解・共感）”、②“充実した広報（担当職員の達成感）”）で、情報発信の改善、職員の意識向上などに取り組みを行った。

中でも国土交通省の仕事内容や、役割の重要性・有効性、建設業の必要性を理解していただくため、三つの柱（①戦略的な広報体制、②情報発信の改善、③職員の意識向上「スキルアップ」）、“不断の改善”をスローガンに全職員で取り組んでいる。

【国土交通省をより身近に】

国土交通省を身近に感じ、事業の理解を深めていただく入り口としてとして、“旬な現場”（現場見学ブーム）と題し、これまで事務所単独で行っていた現場見学会等のイベントを整備局統一のコンテンツとしてまとめ、キャンペーンを展開した。



【巨大災害に備えて】

近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震などの有事に備えては、“迅速”で、“分かりやすい”情報提供を念頭に、“現場から「ナマの情報（映像）提供」体制を確立し、積極的に現場を公開した。



3. おわりに

取り組みの結果、記者発表数が飛躍的に増加し一般紙への掲載数も約2倍に増えた。“旬な現場”では、3万5千人もの多くの市民が参加される等、認知度の向上（事業への理解）につなげることができた。この成果により職員のモチベーションアップや、スキルアップ（ノウハウの共有や蓄積）などさらなる広報の改善・充実につながり、地整全体として好循環が生まれている。