

# 協働型交通安全対策の活動事例の評価と課題に関する研究\*

## Evaluation of Case Studies for Public Involved Project concerned with Road Safety Issues\*

三宅潤\*\*・日野泰雄\*\*\*・吉田長裕\*\*\*・三谷哲雄\*\*\*\*

By Jun MIYAKE\*\*・Yasuo HINO\*\*\*・Nagahiro YOSHIDA\*\*\*\*・Tetsuo MITANI\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

近年、幹線道路に対する安全施設整備等により交通事故死者数は減少傾向にあるものの、交通事故発生件数、負傷者数は依然として増加している。また、高齢者を中心とする歩行者の死亡事故の6割が自宅から500m以内で発生しているという状況や、通学路における子供の事故が後を絶たないこと等から、安全な生活道路の構築が求められている。このような状況の中、国や地方自治体でも地区交通安全の重要性が再認識され、PI(Public Involvement)による「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン事業」の整備、さらには歩行空間のバリアフリー化等の対策が推進されている。

一方、兵庫県<sup>1)</sup>をはじめとして、市民との協働型取り組みへのニーズが高まりつつあるものの、現時点では行政主導による個々の事例的取り組みの段階にある。また、協働型取り組みの実現に不可欠と考えられる、合意形成の方法やプロセス、具体的活動促進のためのシナリオの検討、あるいは関係者の協議に基づく「協議型手法」の提案や評価といった研究はまだ多くない<sup>2)</sup>。

そこで本研究では、これまでの実践事例<sup>3)~5)</sup>から、協働型取り組みの特徴と課題を整理し、その発展的プロセスを提示するとともに、兵庫県尼崎市T地区において実施された実際の活動事例<sup>4)</sup>を対象として、「協議型活動」の成果を分析・評価し、より効果的な協働型取り組みの在り方と課題を明らかにすることを目的とした。

### 2. 協働型取り組みの特徴とその推移

平成11年~13年にかけて実施された事例Sでは、町会役員を中心とした交通安全の取り組みが行われた。ここでは、町会役員の高齢化等から、予め設定した工程に

\*キーワード：交通安全、市民参加

\*\*非会員、工修、大阪府都市整備部茨木土木事務所

(〒567-0034 茨木市中穂積1-3-43、  
TEL072-627-1121、FAX 072-625-8060)

\*\*\*正員、工博、大阪府立大学大学院工学研究科  
(〒558-8585 大阪市住吉区杉本3-3-138、  
TEL06-6605-2731、FAX 06-6605-3077)

\*\*\*\*正員、工博、流通科学大学情報学部  
(〒651-2188 神戸市西区学園西町3-1、  
TEL 078-796-4401、FAX 078-794-3054)

基づき、住民を含むメンバーの合意形成、具体的目標の達成を目的とした「シナリオ型」を導入した。

シナリオ型の取り組みは、用意された課題に対して、順次合意形成を図りながら進めるため、具体的な目標の達成は容易であるが、参加者の主体性、積極性に欠けることは否めない。そのため、議論を通して各参加者が主体的に運営する「協議型」への移行が課題となった。加えて、広く交通安全への意識向上と安全行動奨励のためには、子供を対象として家庭や学校の教育とも連動した取り組みが望まれる。そこで、事例Kでは、PTAを主体とし、町会組織との連携による取り組みを試みたが、地域独自の伝統的なコミュニティ組織の意思決定のルールから、PTAを主(町会を従)とする連携が難しく、PTAと管理者による通学路の危険指摘箇所対策に特化した取り組みとなった。

一方、本研究での分析対象とした事例TではPTAと町会組織との連携による協働の活動が可能となった。これは、当地区が都市部に位置し、事例Kのような厳格な習慣にとらわれなかったことによるものと考えられる。

以上の3通りの取り組みの経緯と主体別の活動内容を整理すると図-1のようであることから、本稿では、事例Tの活動について概説し、その過程で試行した種々の活動とその成果を基礎として、特に協議型手法による協働型取り組みの課題を提示したい<sup>6)</sup>。

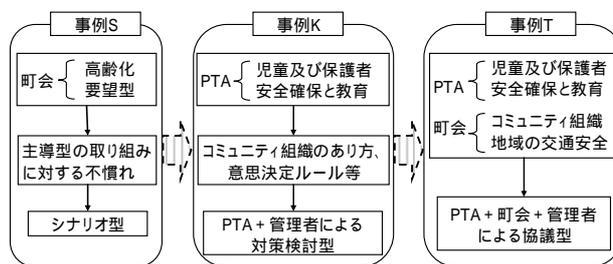


図-1 協働型取り組みの経緯と主体別活動内容

### 3. 活動の進め方と課題の抽出

#### (1)活動の発端と組織の立ち上げ

本事例の発端は、1999年に報道された小学1年生の交通事故の記事であり、その中で、隣り合った片方の交差点の停止線ともう一方の交差点の距離が15mと極端に短いことによる危険性が指摘された(図-2)。これを受け

て交通科学研究会(事務局：兵庫県警察本部交通研究所)が地元及び市に提案し、平成15年3月にPTAや町会組織による「T地区交通安全研究会」が発足した。また、第三者機関として大学機関と兵庫県警察本部がこれをサポートし、道路管理者(尼崎市)、交通管理者(所轄署)は技術アドバイザーとして活動に参加した。

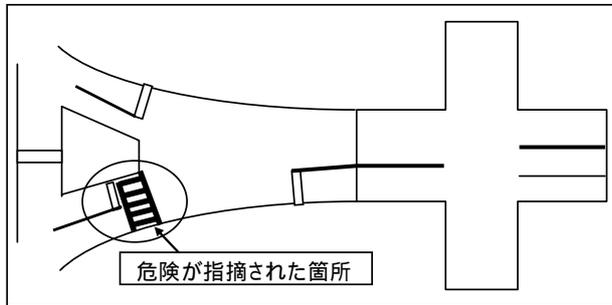


図-2 事例Tの発端であるその危険性が指摘された箇所

## (2)活動の進め方(協議会運営を目指して)

研究会では、これまでのシナリオ型による取り組み実績などの情報提供と、それに対する課題検討を経て、より参加者が主体的に取り組むため、協議会による話し合いを基本とした活動を進めることとした。

活動の枠組みとしては、活動体制と進め方の検討及び役割の認識、メンバー間の交通安全知識の共有、交通実態と交通安全意識の調査、児童及び保護者の交通行動実態の把握、調査結果による課題の抽出、児童の交通安全教育、参加主体毎の成果とその評価といったプロセスを経て、1)対象交差点の安全対策の検討、2)児童の交通安全意識と教育、3)地区の交通安全活動、の3つの主要課題に対する活動が逐次進められた(図-3)。

## 4. 活動成果とその評価

### (1)対象交差点の安全対策

#### a)現地視察による意見整理と問題の共有

現地視察では、ブレインストーミングとKJ法を用いて意見を整理した結果、信号連動の悪さによる交差点内の渋滞、歩行者用信号の現示の長さによる横断者の危険性等の課題が抽出された。ここでは、特に、議論することで、各人の表面的意見の差異が共通の理解の範囲にあることが認識され、そのことが、議論と合意の重要性に対する理解を深める効果のあることが実証された。

#### b)PTAによる交通実態調査

現地調査を踏まえた協議の中で、交通実態を客観的に知る必要性が指摘され、調査の方法について学習しつつ、PTA役員を中心とした調査が実施された。その結果、これまで感覚的に指摘されていた交通状況(渋滞の程度と発生過程、信号処理の影響、歩行者自転車の交差点の利用等)を定量的に把握することの重要性が理解され、さらに、具体的な課題として、自動車交通量の多さの再認識、交差点内の渋滞原因としての信号連動と

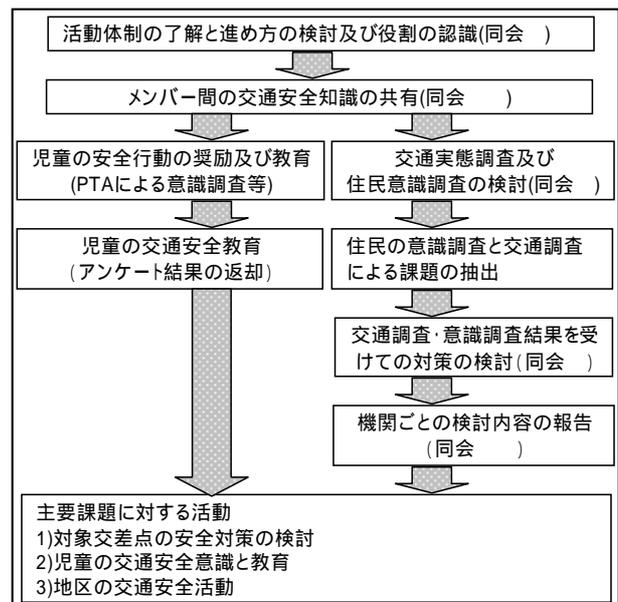


図-3 活動プロセスのフレーム

車両滞留スペース不足に関する指摘、歩行者動線と一致していない横断歩道等が指摘された。

#### c)対象交差点の改良

これ迄の現地視察と交通調査によって抽出された課題に対して、交通管理者と道路管理者に、信号制御や道路構造に関する実務的アドバイスを受けるとともに、協議会での議論を通して、「停止線の位置を前出し、幅員を広げて複合レーン化し、滞留スペースを増やすことで、渋滞解消と駆け込み流入の減少を図る」という案で合意に至った(図-4)。併せて、工事に伴う周辺住民の駐車場利用への影響や交差点内の緑地空間と成木の保存、財源確保等の課題についても、相互に学習することで、将来的な改善方針とそれまでの段階的な対応が必要であるとの共通の理解を得ることができた。

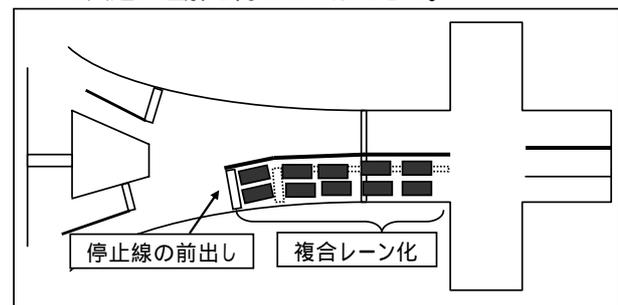


図-4 対象交差点の改良案

### (2)児童の安全意識と教育

#### a)児童・保護者の安全意識

PTA関係者によって、全児童と保護者を対象に、当該交差点の安全性と交通安全に対する意識調査が実施された(全児童890名に配布、638名の児童・保護者から回答を得た)。これによって、居住地や通行頻度や学年による差を確認し、その原因と対応について検討された、

地区同士の情報交換の必要性、学年による行動範囲の広がり、経験による学習等の影響、などの課題が抽出された(図-5)。

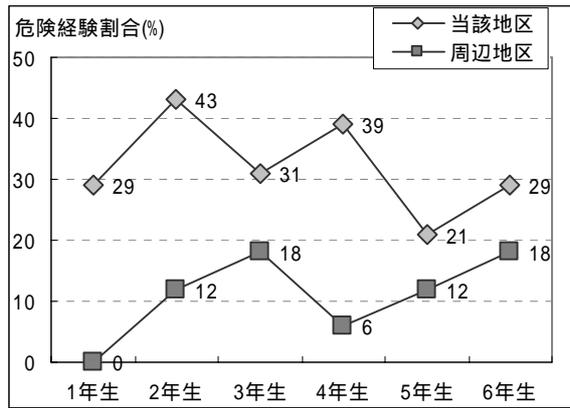


図-5 PTAによる児童対象アンケート結果の一例

b) 学校での交通安全教育

そこで、その対応の第一歩として、当該交差点の利用状況や危険要因の指摘等の結果を整理し、学年別にイラスト等を交えた分かりやすい形の資料を配布した。安全教育には、このような自分とのかかわりによる関心の高さが必要であり、児童同士や先生を交えた話し合いを通して、安全意識及び安全行動が図られることを期待したものであったが、その評価を得るには至っていない。

c) 通学路の安全性

通学路に関しては、先生による法的根拠や当該通学路の設定に至った経緯の整理と現状の安全性の検討、保護者による危険箇所マップの作成と配布が行われた。

(3) 地区の交通安全活動

a) 交通安全対策の学習

研究会では、道路管理者と交通管理者から、交通安全事業にかかるプロセスや工期、経費等についての基礎的な知識に関するアドバイスを受けることで、交通安全事業に関する相互理解が深められた。

b) 交通安全に関する意識調査

研究会の町会メンバーを通じて、当該地区と周辺地区を含む14町会4,400世帯を対象に交通安全意識調査を実施した(回収数は1,821世帯)。その結果、周辺住民の対象交差点における利用状況や危険経験、対策の考え方等について把握するとともに、地区により危険経験や対策への考え方の違いがあること、地区同士の相互理解が必要であること等が明らかになった(図-6)。

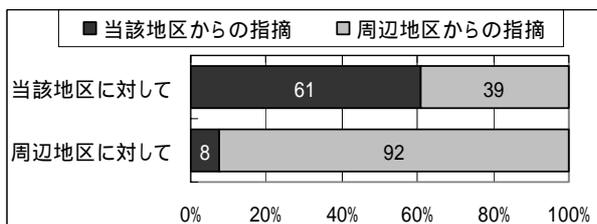


図-6 地区別の危険指摘箇所の比較

c) 地区・地域への取り組みについての広報と周知

これ迄の活動の経緯と成果は、臨時の広報誌にまとめられ、市の地域振興課と町会の協力で回覧板を回す方法で、他の地区や地域の住民にも広報された。このような、地区間での情報の交換と合意形成は、今後このような活動を活発にかつ円滑に行うために重要と考えられる。

5. 協働取り組みの評価と課題

(1) 参加者による取り組みの評価

協議会出席者へのアンケート結果から、活動に対する好意的評価がうかがわれる(図-7)。

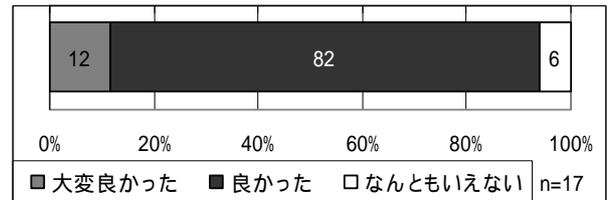


図-7 活動に参加した感想

また、その理由として「地域の意見を聞いた」や「調査結果等を知ることができた」といった交通安全に関する情報が得られたことを指摘していることから、相互学習のプロセスが有意義であったと考えられる(図-8)。

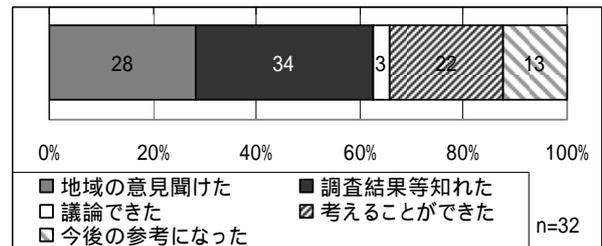


図-8 活動を有効と考えた理由

さらに、研究会を契機とした地域での活動を、「現在している」、「これからしたい」といった回答が6割を占めていること(図-9)、児童の登下校時の横断歩道の立ち当番等について、PTAと町会との連携をさらに深めていくための相談が進んでいるとの報告もあることから、交通安全に対してもう一度見直そうという機運を高め、新たな活動へとつながるといった波及的効果が期待されることも極めて重要な示唆であると言える。

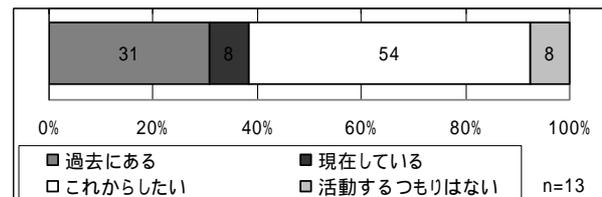


図-9 研究会以外での地域の活動について

(2) 参加者評価に基づく課題

a) 役員の交代と内容の引継ぎ

本事例は、2年を越える年月を要したことから、その

間に2回の役員交代があった。そのため、研究会メンバーに対する役員交代と引き継ぎ状況について質問したところ、8割以上が途中からの参加ではあるものの、7割程度が引き継ぎの内容を「十分理解」、「ほぼ理解」と回答しており、内容の引継ぎはある程度行われていると考えられる(図-10)。

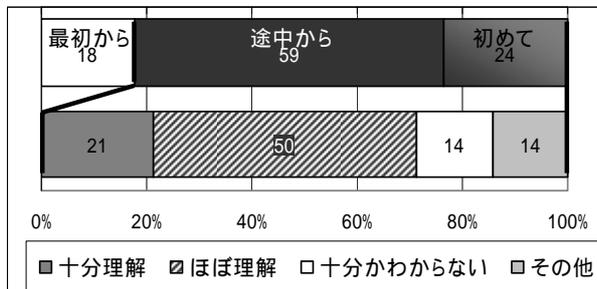


図-10 役員交代と引き継ぎの度合いの割合

このように、本事例では引き継ぎがスムーズに行われたが、住民参加型の活動では、前述の事例 S をはじめ、一般には引き継ぎは容易でないことが多いため、コミュニティの仕組みに対応させた取り組み法の検討が重要であると考えられる。

#### b) 協働のための連携

協働型取り組みにおいては、住民と管理者との連携、管理者同士の連携、また住民の間におけるコミュニティ内での連携、さらにコミュニティ同士の連携と、様々な連携、協力が活動の基盤となっている。そのため、それらの間でのパートナーシップの形成は特に重要となる。そこで、「今後のこのような活動において重要なこと」を尋ねたところ、PTA では立ち上げ時の相談場所や相手、運営側の指導力といった管理者側からの支援に対する意見が多く、市役所や警察では参加者のやる気や地元主体性といった住民側からのアプローチについての意見が多いという傾向が見られ、主体ごとに活動における考え方に違いがあることがわかった(図-11)。そこで、研究会等の場を通して学習し、関係者同士やコミュニティで相互理解を図るとともに、前述のように、他の地区のコミュニティとの情報交換を踏まえた合意形成プロセスも重要な課題であると言える。

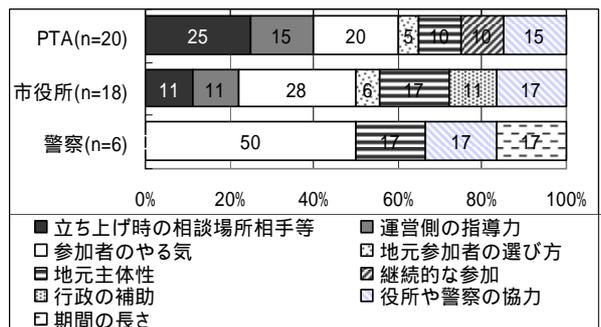


図-11 主体ごとの活動において重要な事柄の考え方

#### 6. まとめと今後の課題

本研究では、シナリオ型から協議型への移行の必要性とメリットを示し、協議型の事例を通して、主体的な取り組みの実現化を試み、各主体による活動成果と課題を明示し、参加者による評価と今後の課題を明らかにするとともに、協働型取り組みの発展に向けた課題についても言及した。

一方、今後の課題としては、シナリオ型、協議型のいずれの方法においても、参加者の合意形成や役割分担の確認等を行うためには、会議(勉強会や研究会等)をスムーズに運営する必要があり、そのためには第3者によるファシリテート役が存在が重要となる。現在は大学機関やコンサルタントがその役割を担うケースも多いが、今後はその資格制度の導入やそれによる人材の育成、さらには一部実施されているコーディネータの派遣等の支援制度等の充実が求められよう。

また、このような課題の実現化に向けては、より多くの事例の集積を行い、それらを成果や課題、特徴等により整理するとともに、このような活動の交流の場を設定することも重要と考えられる。

#### 謝辞

本研究は、交通科学研究会(事務局：兵庫県警察本部交通研究所)の活動の一環として実施したものであり、その遂行に当たっては、「尼崎市 T 地区交通安全研究会」に参画頂いた多くの関係者に感謝の意を表したい。

#### 参考文献

- 1) 兵庫県：県民の参画と協働の推進に関する条例(条例第 57 号, 2002)
- 2) 日野泰雄：交通安全のための社会実験導入に伴う直接・間接効果の評価に関する研究, 平成 14・15 年科学研究費補助金研究成果報告書, 2004
- 3) HINO Y. et. al.: Case Studies of Experimental Approaches for Road Safety, Proceedings of 9th World Conference on Transport Research, No. 3230, pp. 1-14, 2001
- 4) 日野泰雄他：交通安全のための社会実験に関する事例研究, 土木計画学研究・講演集, No.23(2), pp. 767-770, 2000
- 5) 日野泰雄他：交通安全のための社会実験における段階的施策導入の効果と課題, 交通工学研究会, 交通工学研究発表会論文集, 2001
- 6) 三宅潤他：協働型交通安全のための事例研究 - PTA を中心とした活動 -, 土木学会関西支部年次学術講演会講演概要集, IV-7, 2004