

住民からの提案を前提とした地区交通計画の合意形成プロセスに関する研究*

The consensus building process initiated by residents of traffic calming *

大和谷敦史**・坂本邦宏***・椎原晶子****・久保田尚*****・小嶋文*****

By Atsushi YAMATOYA **・Kunihiro SAKAMOTO ***・Akiko SHIHHARA ****・Hisashi KUBOTA *****・Aya KOJIMA *****

1. はじめに

近年、公共事業における住民参加の重要性が増してきており、他分野に比べ遅れをとっていた交通計画においても例外ではなく、住民参加はもはや不可欠なものとなっている。交通計画の中でも、空間的に小規模な区域を対象とした地区交通計画と呼ばれる分野はとりわけ住民の参加ニーズは高く、方法論の構築が最も急がれる分野であるといえる。

2. 研究目的

現在行われている一般的な地区交通計画の合意形成プロセスは、行政が検討した計画案について市民・住民からアンケート等で意見を収集して反映させる場合や、ワークショップ等による具体的な計画案策定への参加など様々であるが、「計画を提案する」のは原則として行政である。一方、住民が日々の生活の中で問題視している交通安全問題のすべてについて、行政が個別に対応することは実質的に非現実的である。実際は、交通事故の多発などの形で顕在化している地域への対応に追われ、安全性の危惧や心配といったレベルの問題までは手が回らないことや、住民から要望があったとしてもそれが住民の100%の合意でなければ具体的な改善に着手しづらいといった理由が考えられる。本研究で着目するのはこういった住民が改善を望む交通問題に対して、住民自身が計画案を提案し事業化へ結びつけるという合意形成プロセスであり、プロセス成功の要素を検討する。

検討すべき要素として、取り組みにおける組織論や手法論などいくつか考えられるが、本研究では成功の

*キーワード：住民参加、地区交通計画

**正員、工修、さいたま市

住所 〒300-8501 さいたま市大宮区大門3-1

***正員、工博、埼玉大学大学院理工学研究科

****正員、博、東京芸術大学大学院美術研究科

*****学生会員、埼玉大学大学院理工学研究科

*****工博、埼玉大学工学部建設工学科

ために行うべき手法に着目し、その中でも計画案の事業化への最終的な移行段階での手法として行った「手作り社会実験」について詳しく述べることにする。

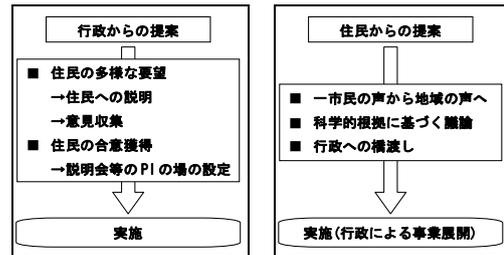


図1 現在の合意形成プロセス(左)と住民の提案から始まる合意形成プロセス(右)との比較図

3. 台東区谷中地区における事例研究

本研究の対象地区とした東京都台東区谷中地区は、幅員の狭い生活道路へ流入する多くの通過交通車両や、通過車両の速度超過が問題となっている。このような交通問題が顕在化している中、地区の安全性を危惧する代表的な地元住民(以下、コアメンバーと呼ぶ)から交通問題改善に向けた取り組みが始まり、筆者らは住民、行政から中立的な立場としてこの取り組みに参加し、専門的支援を行ってきた(図2)。

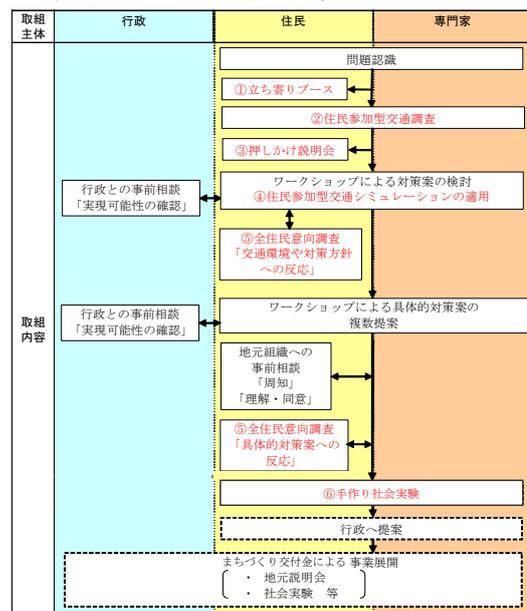


図2 谷中での取り組みフロー

表 1 谷中地区で取り入れた手法一覧

	手法	適用段階	目的	内容	確認できた効果・課題
①	立ち寄りブース	取り組み初期(問題認識)段階	・ 計画に対し関心のある住民、無関心な住民双方に対しての計画案の理解促進や誤解の解消	社会実験時や計画検討時に計画者と市民との交流の場を設置するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の負担が大きく参加者が少数に留まった ・ 住民と計画者の相互理解 ・ 計画への理解者の増加 ・ 隠れていけ問題点の浮上
②	住民参加型交通調査	取り組み初期(問題認識)段階	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域に対する住民の問題意識を高め、計画への積極的な参加を促す ・ 住民に身近な交通問題に対して、正確な認識を持ってもらう 	通常、調査運営者のみで行われる交通調査に住民を参加させるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加した住民の認識が改善された ・ 住民の負担が大きく参加者が少数に留まった
③	押しかけ説明会	取り組み初期(問題共有)段階	・ 計画に関心のない住民にも説明を行う機会を得る	押しかけ説明会は、住民が別の目的で集まる機会(町内会など)を利用して説明を行うもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の交通問題に対する認識が改善された ・ 短時間の説明のため、詳細な説明が必要な場合は向きでない
④	住民参加型交通シミュレーション	計画案の検討段階	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現況の交通状況と施策後の交通状況の理解促進 ・ 複数施策の比較検討 ・ 住民の突発的要求への対応 	「任意の00間の所要時間等の変化」をその場ですぐに提示できる仕制とした交通シミュレーションをワークショップの場へ適用した	<ul style="list-style-type: none"> ・ 議論の活性化が確認された ・ 住民からの他の要求にも即座に対応が可能となるよう、改善が望まれる
⑤	全住民意向調査	意向確認の段階 計画案の意思決定段階 (2回実施)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取り組みの大規模な告知、広報 ・ 全住民の意向確認 	地区に住む全市民を対象としたアンケート調査。交通問題に対する認識や計画案に対する意向を問うとともに、取り組み経緯も報告する	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大きな周知効果が確認できた ・ 議論の方向性を確認することができた
⑥	手作り社会実験	事業化への移行段階	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画への積極的な参加を促す ・ 取り組みへの理解/関心を高める ・ 行政主体の事業化への移行をスムーズに行う 	手作り社会実験は、住民が主体となり手作りのデバイスを設置するなどの小規模な社会実験を行うもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画段階で多くの住民の関心を高めることができた ・ 実験実施に伴い詳細な効果を確認する必要がある

4. 取り組み段階に応じた手法の提案と実践

住民主体の取り組みとはいえ、コアメンバーのみの活動に終始してしまえばはその計画案が、地域全体としての検討として認知されることは難しい。住民同士が相互に意識し、住民一部の活動からより大きな活動へと広げることが、地域全体としての合意形成には必要である。谷中地区の取り組みでは、検討プロセスの各段階に応じて有効であると考えられる手法を取り入れた。表1にそれらの結果をまとめる。これらの手法を取り入れ、取り組みを行ってきた結果、取り組みは徐々にコアメンバー以外の住民へと広がり、計画案の方向性が決定する段階まで至った。

5. 手作り社会実験

(1) 実験の目的

計画案の方向性が決定した後は、次のステップとしていかに行政主体の事業展開へスムーズに移行させるかが課題となった。行政側としては、ここまでワークショップを中心として行ってきた取り組みが地域としての取り組みであると認識されていなければ、その案を容易に受け取ることが難しい。このような行政側の懸念をクリアにするため、ワークショップによる議論の中で地域住民の手による手作り感覚のミニ社会実験を実施することが計画された。地域住民が中心となって実験の計画案を練り実施することにより、一般住民

の積極的な参加を促し、地域住民の取り組みへの理解・関心を高めることを目的とし、その結果、実験が住民主体で検討されてきた計画案を行政が事業化するための助走期間となり、行政が計画を受け取りやすい環境を作ることをねらったものである。

(2) 実験の計画から実施までの経緯

実験の内容として、大きく2つの実験項目が計画された。これは、ワークショップでまとめられた交通問題の対策案に対する、全住民の意向を伺う目的で行われたアンケート調査の結果、交通改善対策の第1段階として「既存の交通規制を遵守させる工夫を行う」、「道路に物理的デバイスを設置することで、車の速度を抑制する」という2つの方向性からの交通問題改善を目指すということが決定したためである。この2つの方向性を踏まえた実験項目として、①既存の進入禁止規制が守られていない道路に、地域住民からデザインを公募した車止め(A型バリケードタイプ)を設置し現在の交通規制のアピールを行う、②仮設ハンプを設置する、という2つの実験項目が計画された。

①の実験項目については、車止めのデザインの募集方法として、一般住民からの公募と地区の小学校にて小学生の冬休みの宿題としてデザインを募集するという2つの方法を取り、この結果、約160ものデザイン候補が集まった。この中から、ワークショップと地元組織による審査を経て4つのデザインを決定し(図3)、そのデザインを元に地元の東京芸術大学により手作りの車止めが作成された(図4)。



図 3 集まったデザインとワークショップによる審査の様子



図 4 完成した手作りの車止め

②の仮設ハンブ設置については、当初公道に仮設し実験を行う計画であったが、道路管理者との協議の結果、車両の通行しない道路への設置することとなり、関係者の車両がハンブ上を通行しハンブを体験するという内容となった。

このように、当初の計画案から行政側との調整・協議を重ね現状に見合った規模の実験となるような計画案、さらにはより多くの地域住民を巻き込む形となるような計画案へと形を変え、実験実施に至った。

(3) 実験概要

以下に、それぞれの実験概要を示す(表 2表 3)。また、は実験中の様子である。

表 2 手作り車止め実験概要

実験日時	平成 18 年 3 月 2 (木) ~ 5 日 (日) の 4 日間
実験時間	既存の交通規制の時間帯 朝 (7:30 ~ 8:30) 夕方 (16:00 ~ 18:00)
実験場所	現在車両交通時間規制のある道路で、既存の車止めが設置されている場所から 4 箇所を選定。
実験内容	既存の進入禁止規制が守られていない道路に、地域住民からデザインを公募した車止めを設置。
関連調査	① アンケート調査 (車両・歩行者・近隣住民) ② CCD カメラによる実験観測

表 3 仮設ハンブ実験概要

実施主体	・ 谷中地区まちづくり協議会交通部会 ・ 特定非営利活動法人ひとまちCDC
実験日時	平成 18 年 3 月 4 日
実験時間	12:00 ~ 18:00
実験場所	谷中コミュニティーセンター前
実験内容	車の通らない場所へ仮設ハンブを設置し、関係者の車を走らせ実験を行う。また、歩行者、自転車、ベビーカー、高齢者、身障者等にハンブ上を歩いてもらう。
関連イベント	車止め実験で使用した車止めのデザインを考えてくれた地域住民への表彰式。



図 5 手作り車止め実験の様子



図 6 仮設ハンブ実験の様子

(3) 実験効果の考察

実験に際して行ったアンケート調査、CCDカメラによる実験観測(手作り車止め実験のみ)の結果から、実験の効果を検討する。

a) アンケート調査

以下に、アンケート調査結果を示す。仮設ハンブを体験してもらった上で、ハンブ設置による速度抑制効果が期待できるかどうかを確認したところ、回答者の全員が「期待できると思う」「やや思う」という肯定的な意見であった(図 7)。

さらにハンプの本格導入に対する評価を確認したところ、7割以上の人が肯定的な意見であった（図 8）。ハンプ設置による速度抑制効果の期待度・本格導入に関する評価ともに肯定的な意見が多いことから、今後は、主要な地区内道路においてハンプの実験的な試行を行うことが期待される。

また手作り車止めの取り組みについても、その有効性を確認した結果、9割以上の人々が「有効だと思う」「やや思う」という肯定的な意見が得られた（図 9）。

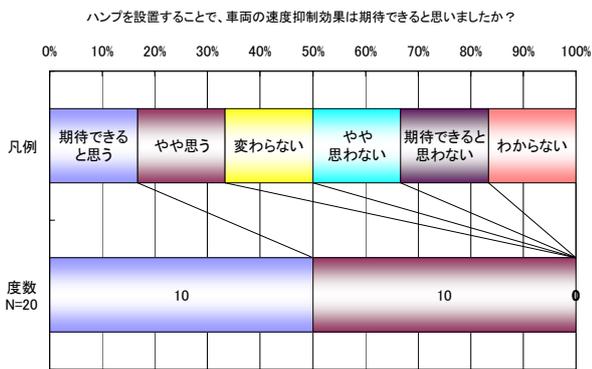


図 7 ハンプ設置による速度抑制効果の期待度

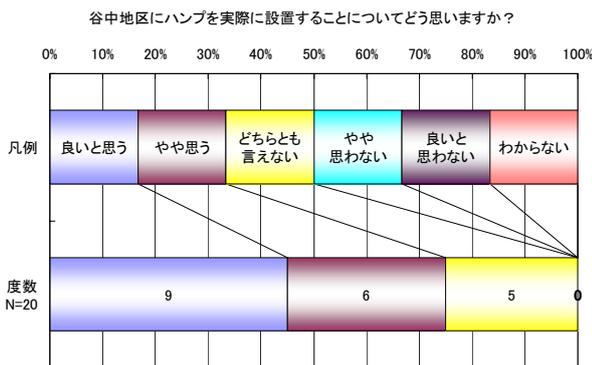


図 8 ハンプの本格導入に対する評価

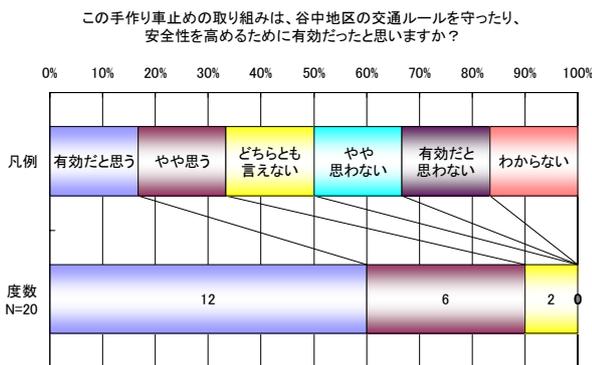


図 9 手作り車止めに対する評価

a) CCDカメラによる実験観測

CCDカメラによる実験観測データを用いて、手作り車止めの実験中と実験後の通行規制路線の通行車両台数を比較した。実験中と実験後において、進入していた車両の台数はほぼ等しい結果となった。規制時間

中は関係車両や内部の住民の進入は許可されているため、この結果については実験後も許可車両のみが進入していると解釈できる。また、進入しようとしたが断念した車両台数については実験中よりも実験後のほうが少ない結果となった。このことから、実験期間中における規制の周知の効果が表れているといえる。

表 4 車止め実験中と実験後の通行車両台数

観測時間	車両台数(台)			
	監視員と話した上で進入	自分でどかして進入	進入しようとしたが断念	
実験中	朝 (7:30~8:30)	8	0	1
	夕 (16:00~18:00)	50	0	25
実験後	朝 (7:30~8:30)	0	8	1
	夕 (16:00~18:00)	0	48	8

6. まとめ

以上のように、谷中地区では住民発意型の計画について、取り組み段階に応じて種々の手法を取り入れ、さらに行政による事業化へ向けた助走期間として手作り社会実験を行った。地区の交通問題改善に向けた一部メンバーの取り組みを、地域としての取り組みという方向へ広げ、さらに行政側が事業化へ向けて動ける環境を整えることができたといえる。今後は、行政側がいかに事業化へと結びつけることができるかが期待される。

【謝辞】

本研究の実施にあたっては、谷中地区まちづくり協議会及び交通部、台東区、谷中町内会、近隣住民の方々、(財)国際交通安全学会に多大のご協力を頂きました。ここに感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 坂本邦宏、岩川貴志、倉田糧造、久保田尚：地区交通計画における「住民参加型交通調査」の有効性に関する研究、第22回交通工学研究発表会論文集, pp. 229-332, 2002.10
- 2) 本間康仁、久保田尚、坂本邦宏：交通まちづくりにおける住民の多様性を考慮した住民参加手法に関する研究、埼玉大学工学部建設工学科修士論文、2003.2
- 3) 崔正秀、大和谷敦史、坂本邦宏、椎原晶子、久保田尚：参画型地区交通計画におけるサイレントマジョリティの意識構造の分析、第30回土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM,2004
- 4) 崔正秀、小嶋文、坂本邦宏、大和谷敦史、久保田尚：地区交通計画プロセスの進行過程における住民意識構造とその変化、第32回土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM,2005