コンセンサス・ビルディング手法による検討委員会設立・運営に対する参加者評価*

A Study on Participants' Evaluation of Organizing and Managing a Citizen's Committee by Consensus Building Processes *

滑川達**・山中英生**
By Susumu NAMERIKAWA**・Hideo YAMANAKA**

１．はじめに

社会資本整備における合意形成に対して、米国ではメディエーターと呼ばれる専門的第三者の関与による“コンセンサス・ビルディング手法”が活用されている。コンセンサス・ビルディングは、パブリック・インボルブメントのように情報の浸透や参加の促進を目的とした手法とは異なり、利害衝突が生じる場合に、利害関係者の特定と協調的な合意案策定を目的とするもので、特徴的な体系、手順、手法が開発されている。本稿はコンセンサス・ビルディング手法の我が国での適用性を分析する一環として、コンセンサス・ビルディングのプロセス・手法を用いた交差点交通安全施策検討の事例について参加者の視点からの評価を明らかにすることを目的としている。

２．コンセンサス・ビルディングとは？

⑴コンセンサス・ビルディング手法の経緯[1)]

米国では 1960 年代、効率性を過大視した公共政策に対する反発から国家環境保護法(NEPA)などを契機として、市民参加による訴訟、選挙運動などが激化し、その結果、多くの政策が停止状態となり、さまざまな社会問題が放置されるという事態に至った。コンセンサス・ビルディング(Consensus Building：以下 CB)はこうした社会的な対立的関係を清算し、互恵的な解決策によって打開を図る取り組みとして始まったとされる。1973 年ワシントン州スノクアルミー川ダム建設の紛争において利用されたメディエーションがその始まりとされ、その後、全米へと展開し、社会資本整備分野でのメディエーションの一般的な手法となっている。

CBの原則は極めて単純で、関心のある人、影響を受ける人が集まり、直接話し合い、全員が同意できる条件を見つけるという方法である。審議する形態は日本での審議会、委員会等に類似しているが、利害関係がなく誰かをひいきしないと参加者が認める第三者(メディエーター)が運営(プロセスマネジメント)を行うことが特徴である。なお、ＣＢでは合意提言書作成を目的とし、行政等は提案書に沿った政策・事業の実施を行うもので、CB そのものは意思決定手続きではない。

*キーワード：社会的合意形成、コンセンサス・ビルディング手法、メディエーター
**正員、工博、徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部（工学部建設工学科）
（徳島県徳島市南常三島町2-1、
TEL088-656-7579、FAX088-656-7579）

⑵パブリック・インボルブメント手法との比較

一方、パブリック・インボルブメント（PI）と呼ばれる手法は、政策の実行前に、より多くの関係者へ情報を提供し、考えられる代替案を相談し、代替案作りに対して協力を得る、といった政策策定への寄与を多くの関係者に促すことであり、コミュニケーションの拡大と充実によって、関与者を拡大し、それによって政策への理解やよりよき政策案づくりへの協力を広げようとするものと言える。

CB は政策で悪影響を受ける者の保護とともに、より多くの利益を達成する良質の解決策の探索、そして社会の相互理解の促進が期待されているが、実利面では、訴訟の防止、地元知識の吸収、市民の教育効果といった側面に効果を持つとされる。

我が国でこの CB を明示的に取り入れた事例は見られなかったが、平成１６年度に土木学会四国支部において、CB 手法に関して理論、手順、手法の模擬体験などからなる３日間の研修会[2)]を実施している。本稿で紹介する事例は、この研修会参加者らの発意から開始されたケースの一つである。

⑶CB 手法の標準手順[1)]

CB 手法は以下の基本５段階の手順をもって実施されることになっている。

a) ステップ１：招集(convening)

招集ステップは、利害関係者を特定し、話し合いの可能性と必要予算を算出して合意形成の話し合いを始めるかどうかの発議を行うためのものである。ここでは紛争アセスメントと呼ばれる手法が重要な役割を担っている。これはステークホルダー分析(Stakeholder Analysis)・

関係者分析とも呼ばれ、第三者が利害関係者の利害を聞き取り調査により把握し、利害の対立、共通性を分析する手法である。これによってCBプロセスの実施可能性を評価するもので、利害関係者を網羅するため、雪だるま式抽出（snowball sampling)といった手法が使用されている。これは、最初に想定した利害関係者へのヒアリング時に他の関係者の紹介を依頼して、対象を広げていく手法である。何段階かの紹介を繰り返すと対象は収束するといわれている。この紛争アセスメントの結果は、報告書にまとめられ、ＣＢプロセスが有効な場合はそこに参加すべき関係者、ルール、手順などが公開される。

b)ステップ2：責任の明確化(clarifying responsibility)

責任の明確化では、ファシリテーター、メディエーター、記録者の役割を特定する。円滑に進めるために、傍聴者の参加に関するルールを定める。議事と規約を定める。コンピュータを用いたコミュニケーションの可能性を検討する。

c)ステップ3：審議(deliberating)

ここでの審議は一般の審議会と同様であるが、委員会は委員長をおかずに、第３者が運営する。ファシリテーションでは立場でなく利害に着目した交渉を促すことや、論争が生じる専門的事項について参加者全員が承認した専門家を招聘する共同事実確認、第３者が一部の参加者とする非公開会合（コーカス）などの特徴的な手法が運用される。

d)ステップ4：決定(deciding)

決定では、合意条件の素案として第３者が単一の文書を作成しこれを合議で修正するという「単一文書手続(single text procedure)」が用いられる。全員一致が原則で多数決は行わない。ただし、全員の合意に達しない場合は、両論を併記するなどして、記録を残すことが重要とされる。

e)ステップ５：合意事項の実現(implementing agreements)

合意事項の実現は、代表者の背後にいる支持者による批准や合意事項の公開によって実現性を高めるプロセスである。さらに、実施状況の監視(monitoring)や、必要に応じ、再交渉を行い状況の変化に適応させるプロセスも含まれる。

以上の手順は基本であるが、臨機応変な進行も必要とされている。

3. CBを適用した交通安全方策検討の概要

(1)対象事例の概要

対象となった徳島市北常三島町交差点(図-１)は、事故多発地点緊急対策事業における緊急対策が必要とされる事故危険箇所である。この交差点は、国道と県道、市道が交差し、国道交通量が12時間6万2千台と徳島県下一の集中地点となっている。右左折交通が多く、自転車5千台が利用するため、ピーク時等で渋滞交差点となっている。また、歩行者の横断は立体化され、平面横断できない構造となっているが、徳島市立病院が近接していることから歩行者の利便性やバリアフリーも検討が必要と考えられた。このため、対策検討にあたって、事故のみならず、渋滞や歩行者について考慮することや、沿道事業者の利便性の調整を含めて、交差点の改善方法を考える必要性が想定された。

図−１　徳島市北常三島町交差点

(2)CBプロセスの概要

招集者となった国土交通省徳島河川国道事務所はＣＢプロセスの適用にあたって、先に述べた土木学会四国支部での合意形成に関する研究調査実績をふまえ、研修会の運営者、参加者からメディエーターを選任した。その結果、土木学会四国支部（事務局として滑川が担当）および、ＮＰＯコモンズが協力してメディエーションを担当することとなった。このメディエーター組織は、中立的第三者として、紛争アセスメントの実施・提言、審議プロセスの企画・運営、及び合意文章案の作成等を行った。ここで、ＮＰＯコモンズは建築や土木の専門家が設立したＮＰＯで、公園や公共施設のワークショップにファシリテーターやコンサルタントとして参与するなど、徳島県内で市民合意形成の支援について多くの実績を持っている。また、ＣＢに関するアドバイザーとして当時マサチューセッツ工科大学（Massachusetts Institute of Technology：MIT）都市計画科にてＣＢを研究中の松浦氏が依頼され、海外のＣＢでの適用法をアドバイスした。なお、委託者である国土交通省徳島河川国道事務所は、本ＣＢプロセスを通じて、基本的には関係者として参加したが、調査依頼等の協力を行っている。これら三者の役割を図-２に示す。

CBは図-３の手順で進められた。なお、本事例では紛争アセスメントを「関係者分析」と称している。これは紛争状態は顕在化していないことや、一般市民になじみのある用語とするためである。関係者分析は2005年1月21日からの２ヶ月間で実施され、報告書は提出とと

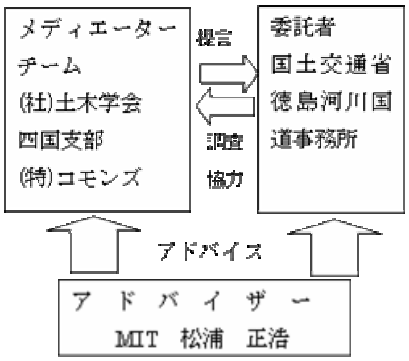


図-２　メディエーター組織

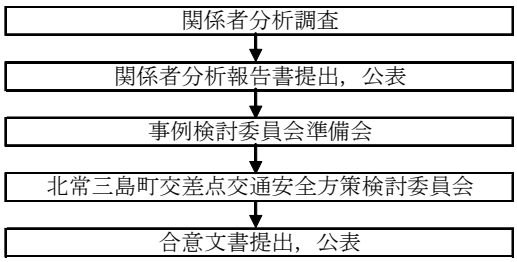


図-３　ＣＢプロセスの手順

もにＮＰＯコモンズの HP で公開している。責任明確化のプロセスが年度あけから３ヶ月程度であり、委員選定案や規約案、委員会プロセス案などがメディエーターと招集者で話し合われている。7 月 22 日より北常三島町交差点交通安全方策検討委員会が開催され、審議プロセスが進められ、2006 年２月 10 日５回目で合意文書が承認され、提出、公表されている。

3. 関係者分析と交通安全方策検討委員会の設立準備

⑴関係者の芋づる式ヒアリング

まず、本事例においては「雪だるま式」の関係者ヒアリングを「芋づる式」と呼ぶこととしている。これは、当初見えづらい人間関係の編み目を辿っていく調査であることを強調する表現とするためである。交差点に関心・関係があると想定された組織・個人 21 名が第１候補となり、面談で紹介を依頼したところ、結局 33 名が追加され、合計 54（一般住民 25 人、近隣事業所 20 人、行政関係９人）となっている。

面談では交差点の利用や現状の問題、対策や要望などを質問している。ここで、担当者は独立した第３者として協力していること、ヒアリングした内容は個人名と関係づける形では公表しないこと。委託者にも個人情報は明らかにしないことを契約していることを個々に文章で示し、意見徴収への同意を確認している。一部の行政関係から、個人として回答することへの懸念や、ＮＰＯの一般人からヒアリングされることへの抵抗感などが表明されたが、全体としては円滑に進められた。

また、直接面談以外に交差点周辺地域への新聞折り込みチラシ配布（約 3000 部）と国土交通省の記者発表、NPO コモンズの HP で意見募集を行った。地方紙が記事に取り上げたこともあり、22 名からＦＡＸ、電話で意見がＮＰＯコモンズに寄せられている。 こうした意見収集手段の提供も独立なメディエーターの存在を位置づける機能と言える。

⑵予備報告書の作成と確認

得られた意見を交差点における課題として整理し、予備報告書が作成され、直接ヒアリング者 54 名と FAX による意見送付者 16 名の計 70 名に送付し、記載内容の確認、補足すべきこと、最終報告書での組織名・個人名等の公表の可否が確認されている。意見の補足は 11 名から寄せられ、ヒアリングされた事項と区別なく加えられている。

⑶関係者分析最終報告書の提出と公表

以上から、関係者分析の最終報告書として関係者聞き取り調査、課題の整理、委員会等開催のための提言が委託者に提出され、同時にＮＰＯコモンズのＨＰに公表された[3)]。この作業はメディエーターチームが独自に行っており、委託者は最終報告書を受理するまでヒアリング対象者として予備報告書を確認しているのみである。報告書では、関係者分析の結果、対立が見られる利害関係も若干は存在するものの、関係者間の対話による調整を通じ、小規模ながらも誰もが納得できる改善策が市民参加型の委員会により発見できると考えられるとし、委員会開催のために留意する点として、①委員会の役割、②交差点改善の前提となる技術的諸条件、③事業化のための前提条件、について共通理解と、④他の道路管理者(県・市)および交通管理者(警察)の協力をあげている。また、委員会に参加すべき関係者として①交差点利用者、②交差点の道路管理、交通管理者として詳細な区分を示している。さらに委員会の運営として、図-４が示され、委員会は国土交通省から委嘱された委員で構成されること、運営事務、司会は第三者機関が規約に基づき担当すること、交通工学等の技術的専門知識に関するアドバイ

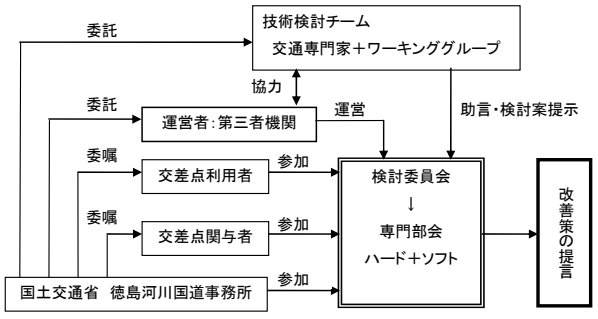


図-４　関係者分析最終委員会で提案された委員会の枠組み

スを独立して行う技術検討チームの協力を依頼することを提案している。さらに、検討プロセスについても最大８回の委員会開催の案が提示されている。

なお、以上の本事例における招集のステップは、基本的に標準的なＣＢプロセスに則って実施されたが、最終報告書での個人名等の公表については、抵抗感を感じる被験者も少なからず存在するとの判断から、一部を非公開とすることとした。

⑷委員会準備会（責任の明確化ステップ）

最終報告書で検討委員会開催の可能性を報告された委託者は、委員会開催の準備のため事例検討委員会準備会を開催した。ここでは、メディエーターチームと委託者、CB アドバイザーと交通工学専門家（筆者の山中、および交通専門のコンサルタントが担当）が参加し、委員の選定、委員会プロセスが検討された。

委員候補者はメディエーターチームから提案された案が承認され、委託者から依頼することとなった。委員選定について参加者が異論を挟んだ場合についても議論され、メディエーターチームが判断して、必要に応じて追加する米国の方式が基本として認識された。

委員には①合意を目指す検討範囲、②委員会規約、③委員会開催予定が依頼時に説明されている。合意を目指す検討範囲について「対象交差点は、平成 19 年度までに対策を行う必要がある事故多発地点の一つであり、平成 18 年度中に事業が完了できるものが検討の中心であること、国土交通省が実施可能な交通安全方策が検討の中心となること。ただし、その他の意見について付帯されることは妨げない」ことが説明されており、検討の期間と範囲が明示されている。なお、本交差点は事故多発地点の緊急対策の全国的スケジュールの関係上、平成 19 年度までに対策効果を示す必要から短期的対策を中心としている。また、委員会規約のうち、全員出席が原則とあるが、実質的には難しいので、欠席者にメディエーターチームが個別に対応をすることや、規約については第１回検討委員会で委員全員の承認が前提であることが説明されている。欠席者（各回３～７名程度）に対しては、メディエーターチームが配付資料を持参して審議結果を説明し、意見を聴取している。

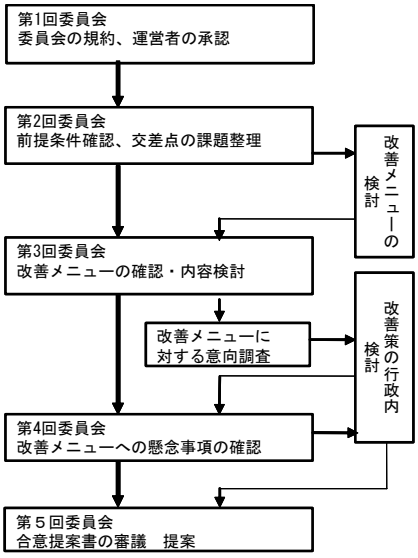
なお、関係者分析で抽出された主要なステークホルダーが事情等により一部参加しないことになったが、これを含めて責任の明確化のステップは、基本的には標準的な手順で進められた。

4. 交通安全方策検討委員会での審議プロセス

⑴審議プロセス

平成１７年７月～平成１８年２月の間に計５回の委員会が行われた。合意文書のとりまとめに向けて、本交差点の現状や課題、改善策について話し合いが行われた。図−５は全５回開催された委員会での審議内容のプロセスを示している。この内容は、当初委員に示された案に則して実施されたものであるが、当初は４回の委員会開催案であったものが、途中で５回に変更されている。また、それに合わせて審議内容も変更されている。

プロセスは、委員会の規約と運営者の承認に続いて、課題の共通認識、幅広い改善メニュー出しと共通認識を進めた上で、改善策による影響（懸念事項）を考慮して、実施可能な改善策を探索し、合意提案書にまとめるという一般的な手続きとなっている。ただし、交通安全施策という専門的な分野であることから、施策のメニューは専門家である技術検討チームから提案したこと、道路管理者と交通管理者を中心とする行政内調整がコーカスとして並行していることが特徴である。



図−５　委員会の審議プロセス（最終結果）

⑵第１回検討委員会

第１回検討委員会はＣＢ手法の立ち上げで重要なプロセスを担っていた。

まず、委員会の開催主旨が委託者から説明された。委員会として共通認識を持ち、平成 18 年度実施可能な交通事故方策や利便性を高める方策についての提言書をまとめること、その提言書を最大限尊重して平成 18 年度に事業を実施すること、運営は土木学会四国支部に委託していること、委員は 21 名で開始し、委員会の要望に応じて委員を追加委嘱できることである。次いで、関係者分析報告書に基づく委員会設立の説明が、メディエーター組織として土木学会四国支部から行われた。そして、委員会運営は第三者機関として NPO コモンズを推薦している。NPO 法人コモンズからは、委員会の規約、運営体制、スケジュールと審議手順が提案され、この提案とともに、以後の委員会運営者をＮＰＯコモンズが担当することについて、承認手続きが行われている。

ＣＢでは、こうしたメディエーターの承認は重要な事項である。今回の事例では、関係者分析において、情報の守秘義務が課されていることや、独立した役割を担っていることを説明していることが、メディエーターとしての信頼を醸成することに役立っていたと考えられる。

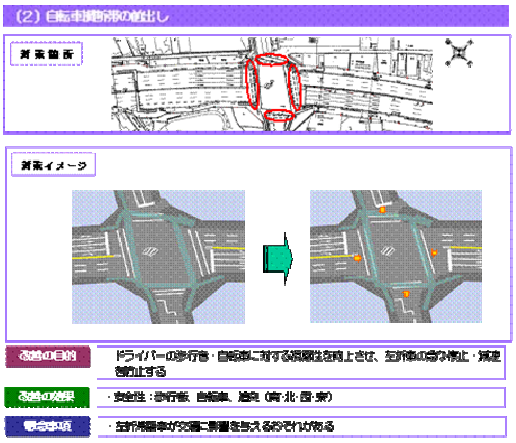
⑶ 第２回検討委員会

第２回の冒頭で、第１回検討委員会の議事要旨を承認し、ニュースレターとして一般公開することが承認されている。このようにニューレターは１回遅れで公開されることになっている。第２回では、交差点の問題点について審議が行われ、技術検討チームから交差点の現状、交差点周辺の関連事業、交差点の事故発生状況について説明があり、交差点の一般的な改善事例について説明されている。聞き取り調査で明らかにされた交差点の問題点について運営者から整理された内容が提示され、グループディスカッションを通じて意見収集と投票を行った結果、課題を絞り込まずに今後改善策を検討することとなっている。

図−６　委員会審議の様子（第２回グループ審議）

⑷ 第３回検討委員会

第３回は問題点を網羅した対策案の審議が行われた。また、審議対象の施策が予想以上に広がりが生じたため、委員の理解を深める必要から、委員会の検討プロセスを５回委員会に変更することがＮＰＯコモンズから提案され、合意されている。技術検討チームより交差点改善メニューの考え方、選定手順の説明があり、施策イメージ（図-７）が示された。グループ審議の上、平成 18 年度実施可能な対策案を検討するという委員会の当初の目的を確認して、短期的に実施できる対策に限定して今後議論を行うことを合意した。



図−７　審議された対策案のイメージ図例

第３回終了後に全委員を対象として、対策に対する委員の利害を把握するため、アンケート調査が実施されている。これは、審議ステップ前に実施された関係者分析調査が、現状（改善前）の交差点に関する利害把握となっているため、対策代替案が具体化したこの時点で、各対策案が実施された場合（改善後）に想定される利害関係を把握することを目的としたものである。具体的には改善メニューが交通状況や利用状況に影響を及ぼすか？影響を受ける人や内容は何か？を個別に質問するものである。

⑸ 第４回検討委員会

第４回では、提言書作成まで、関係行政機関との調整などを踏まえたプロセスについて運営者から説明があり、承認している。改善メニューの影響評価アンケート結果について説明があり、誰がどのような影響を受けることが懸念されるかを共有している。特に、技術検討チームから対策の目的、対策の着目点、改善メニューの関係が整理されて示され、改善メニューについて質疑応答とグループ審議を通じて実施可能性が検討されている。この委員会は、安全施策によって、円滑性（渋滞への影響や沿道事業者の利便性）、バリアフリーを中心とする横断の利便性に影響が生じることが主に審議されており、こうした側面を各委員が認識したプロセスであったと言える。

⑹ 第５回検討委員会（合意）

４回の検討委員会を受け、第三者機関であるＮＰＯコモンズが中心となり提言書の案を作成し、委員に事前に送付され、修正意見を収集した後に、第５回検討委員会において協議された。同案は全出席委員の同意を得た上で、その場で承認され、委託者に提出された。提言書には、「自転車横断帯の前出しと隅切り半径の縮小」をはじめとした「早期に実施可能と考えられる交通安全方策」８対策、及び「引き続き検討すべき課題」が提言されている。第５回では、バリアフリー横断経路の確保について，委員から記述が不十分との指摘がなされた．この改題については，早期の改善が困難と判断されたことから，引き続き検討する課題とされていたが，扱いについて真剣な討議が行われた．この結果，提案書記述の訂正案が NPO コモンズから示され，これについても訂正が審議されて，最後に全員の同意を得た修正がおこなわれている。

なお、以上の審議ステップについても、基本的には標準的手順で進められた。ただし、第三者機関であるＮＰＯコモンズが、ワークショップの経験を有しその技術

に精通していたため、グループ別のテーブルファシリテートや、カードを多用する等の我が国で多用されているワークショップ形式で進められたことは特徴であったといえる。

図−８　第５回委員会
（上：合意文書訂正の様子、下：提言書の提出）

5. CB手法での委員会運営の評価

(1) 委員による評価

第５回委員会修了後の最終合意文書の送付とともに、無記名での評価に関する質問調査を実施し，委員１７名から回答を得ている。その結果をまとめると以下のようになる。

a)　第３者の役割、独立性について

運営者の存在、独立性、有効性については８～９割の参加者が評価しており（図-９）、技術検討チームの存在、独立性については９割以上の参加者が評価していた。独立した第３者についてはおおよそ評価されていたと言える（図-１０）。

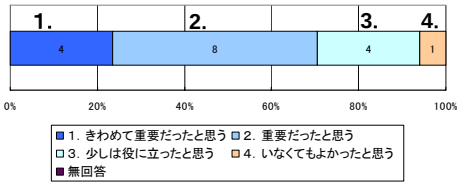
委員会での発言機会、コミュニケーションについては全員が十分であったと評価しており、ファシリテーションへの評価も良好となっていた。

b)　交差点の問題把握、提案の斬新さ、同意された最終提案について

交差点の問題把握については十分とするのは７割、提案の斬新さについては４割程度の評価となった（図-１１）。合意された提案は交差点対策としては目新しいものでなかったことがこうした評価になっていると考えられる。このためか、合意された最終提案については、内容について満足する人は７０％であるが、実行性や予測される効果についてはそれぞれ９割、８割の委員が肯定的に評価している（図-１２）。なお、提言書の内容への満足度において、「あまり満足していない」と回答した参加者は、自由回答内容からの推測では２つのグループからなる。１つは、対象交差点が県道、市道と交差することから参加した委託者以外の行政関係者で、対策の対象が交差点内に限られたことで自分らの参加の意義に戸惑いを感じていたと思われる。他方は、バリアフリー横断経路の確保に強い思いを寄せていたグループである。第５回検討委員会での合意文章の修正によって、同意可能な妥協状況には達したものの、当初の要望であった歩道橋へのエレベーター設置などの対策の早期実現が具体化しなかったことがこの評価結果となったものと考えられる。いずれにしても、最終案に同意している人達である。

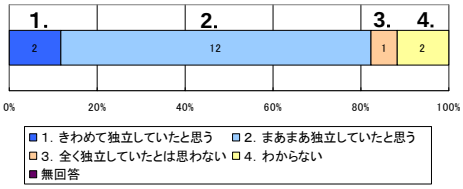
（役割）

検討委員会における、第三者運営チームの役割をあなたはどのように評価しますか？



（独立性）

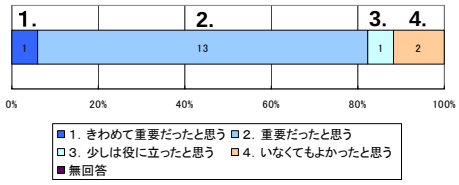
第三者運営チームは、国土交通省から独立した立場で委員会を運営する役割を与えられていました。あなたは、第三者運営チームが独立した立場から助言していたと思いますか？



図−９　第三者運営チームの評価

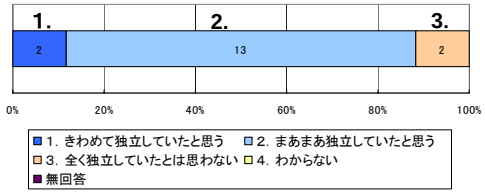
（役割）

検討委員会における、技術検討チームの役割を、あなたはどのように評価しますか？



（独立）

技術検討チームは、国土交通省から独立した立場で委員会を運営する役割を与えられていました。あなたは、技術検討チームが独立した立場から助言していたと思いますか？



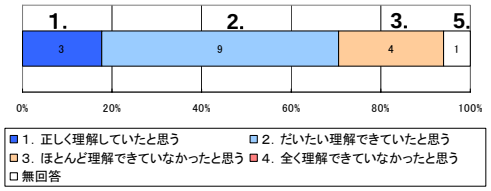
図−１０　技術検討チームの評価

c)　広報活動について

広報活動について、委員会の内容や存在が周辺には知られていないとする参加者が大半を占めていた（図-１３）。委員会開始時、最終委員会は地方紙、地元ＮＨＫでの放映があり、周辺 3000 超世帯へのレター配布と十分とも思える対応がなされていたが、市民の関心を得る内容でなかったことや、ニュースレターが１回遅れで公表されるなど速報性に問題があったことなどが原因と考えられる。

（交差点の問題把握）

検討委員会は、北常三島町交差点で起きてる問題を正しく理解した上で、改善策を検討したと思いますか？



（改善方策の斬新さ）

検討委員会は、改善方策として何か斬新な考え方や新しい発想について検討したと思いますか？

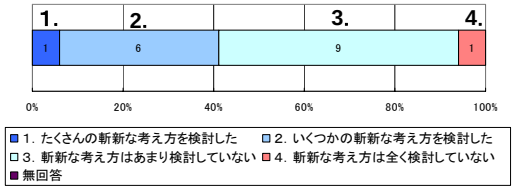
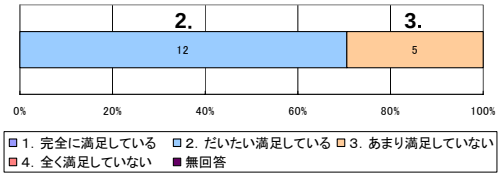


図-１１　交差点の問題把握、改善策の斬新さの評価

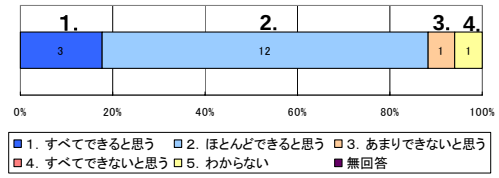
（満足度）

提言書の内容について、あなたはどの程度満足していますか？



（実行性）

提言書の内容は本当に実現できると、あなたは思いますか？



（予測される効果）

提言書の内容は北常三島町交差点における交通事故の抑制や利便性の改善に貢献すると、あなたは思いますか？

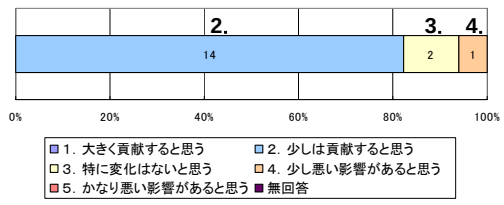
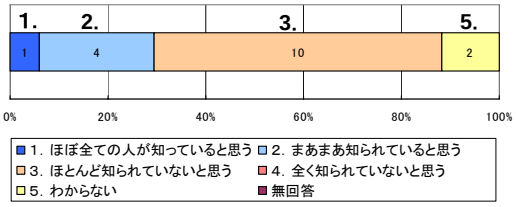


図-１２　提言書の評価

（委員会存在の周知度）

検討委員会が存在していたということを、交差点の利用者や近隣にお住まいの方々が知っていると思いますか？



（審議内容の周知度）

検討委員会で話し合った具体的な対策の内容について、交差点の利用者や近隣にお住まいの方々が知っているとあなたは思いますか？

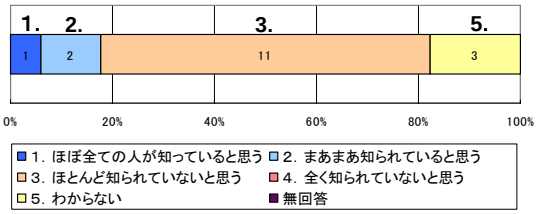
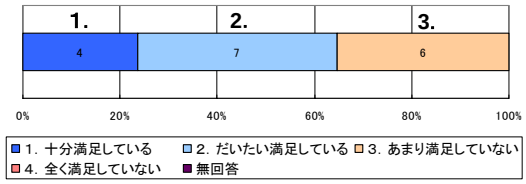


図-１３　広報の評価

（委員会の役割）

検討委員会に与えられた役割に、あなたは満足していますか？



（審議方法）

この方法で計画を検討したことについてあなたはどう思われますか？

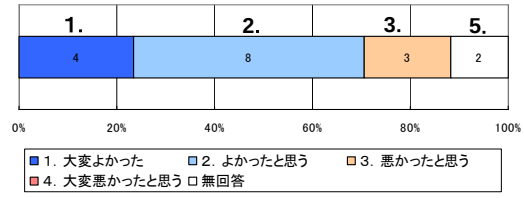


図-１４　委員会の役割、審議方法の評価

d)　委員会の役割、審議方法について

委員会の役割については２／３、審議方法については８割の参加者が評価している（図-１４）。評価が低いとした委員は、短期施策に限定したことから歩行者横断の利便性確保ができていないこと、直接関係の少ない行政メンバーの審議への加わり方への疑問などであった。

(2) 運営者による評価

また、運営を担当した NPO コモンズのリーダーへの

ヒアリングからは、
a)関係者分析において個別ヒアリングをしたことが、委員会運営上も、コモンズへの信頼を得る上でもきわめて有効であったことが指摘されている。
b)また、今回特別に工夫した内容であった欠席者への個別対応についても有効であったとされた。欠席者の一部に、重要な関係者でありながら前回欠席した者もあり、こうした関係者に対して、不安解消や意見徴収に有効であった。また、不規則な欠席に対しては、次回の出席へのつなぎとして有効であったとされる。ただし、この対応は相当に手間がかかり、運営上の大きな負担であったことも指摘されている。
c)さらに、発足したばかりのＮＰＯが、独立した第３者であることを理解してもらうことは難しく、契約上の守秘義務の説明、ひいきをしないファシリテーションでの言動など、組織名ではなく、個人として信頼を得るための行為、言動が重要であることを強調している。

(3)委託者による評価

委託者の評価は、
a)ＮＰＯ主体で交通安全を検討するという内容は、マスコミなどの関心が高かったことなどが評価されている。
b)ただし、検討案件の規模に比して、ＣＢ手法にかける業務量は予想より大きく、ＣＢ手法が適する事業選定が重要であるという意見が出されている。

(4)運営グループのグループディスカッションでの評価

その他、運営グループでの議論として、
a)関係者分析の結果から最適な委員選定ができるのには、現実には困難を伴うこと。
b)特に一般者の委員選定については、例えば自転車利用者といった不特定な利害関係者を代表する参加者を特定できないこと。
c)組織型の参加者の代表権の与えられ方の問題、個人レベルの委員と混在する委員会審議の進め方の難しさ。
d)行政間調整事項と合議の場での審議の切り分け方や、組織内調整を含めたスケジュール調整など、重要な行政などは委員会運営を準備する段階から相談や協議をすることが望ましい、などの課題や改善方法が示されている。

6. おわりに

本稿では、交差点交通安全施策検討の事例にＣＢ手法を適用し、参加者への事後評価を分析した結果、参加者の視点から評価できる手法であることを明らかとした。

今後、５節で示した課題について分析をすすめ、我が国の文化、事業特性に適したＣＢ手法のあり方について検討していきたいと考えている。なお、本稿は北常三島町交差点交通安全方策検討のＣＢにおいて、大学メンバーとして関与した筆者らが第３者のコモンズ、アドバイザーの松浦氏、委託者の国土交通省等との審議や調整で知り得た内容を整理するとともに、筆者らの考察を加えたものである。協力を得た各位に謝意を表したい。

参考文献

１）国土交通省国土交通政策研究所：社会資本整備における第三者の役割に関する研究　第３章　社会資本整備におけるメディエーション（松浦正浩）　国土交通政策研究　第43号　2005.1
２）土木学会四国支部：土木技術者のための合意形成技術の教育方法に関する研究調査　平成１６年度報告書　平成１７年３月
http://www.netwave.or.jp/~doboku7/?05090800
３）ＮＰＯコモンズ：北常三島町交差点交９通安全方策検討委員会のための関係者分析調査最終報告書
http://www.commons.v-or.jp/topics/kaigyo_hokoku.html

コンセンサス・ビルディング手法による検討委員会設立・運営に対する参加者評価*

滑川達**・山中英生**

米国において社会資本整備の合意形成では、専門的第三者（メディエーター）を活用する“コンセンサス・ビルディング”と呼ばれる手法が活用されている。この手法の我が国での適用性を分析する一環として、交差点交通安全施策検討に適用した事例に対する参加者の視点からの事後評価の結果を明らかにする。

A Study on Participants' Evaluation of Organizing and Managing a Citizen's Committee by Consensus Building Processes *

By Susumu NAMERIKAWA**・Hideo YAMANAKA**

In Japan in recent years, the agreement formation which aims at decentralization of responsibility and clarification of responsibility has increased. In such inside, its attention was paid to consensus building process as practiced in the US. So, the example of Tokushima town is taken up in this research. By this research, participatory observation and hearing investigation were conducted. We study on participants' evaluation of organizing and managing a citizen's committee in Japan by a third party.