

前橋工科大学 ○ 学生員 阿部 浩之
前橋工科大学 正会員 湯沢 昭

1. はじめに

ワークショップ(以下WS)が住民参加の街づくりという点で注目されている。本研究では前橋市で行われたコミュニティバス導入計画時のWSを対象として、WSにおける合意形成の過程、また、ファシリテーターの役割の違いが討議内容、および最終結論にどのような違いをもたらすのか、この2点について検討する事を目的としている。

2. 研究対象WS

前橋市で平成13年運行予定のコミュニティバスの導入問題を目的に、公募の市民18名、ファシリテーター3名、前橋市役所から6名、計27名で平成12年6月から9月に渡り、3グループに分かれて、計5回(その内2回は顔合わせとタウンウォッチングであり、討論自体は計3回)行われた。

3. WSの分析

(1) 討議内容把握のためのキーワード抽出法

WSの討議内容を簡便に把握する方法として、本研究では実際の会議を録音したテープより重要ワードを抽出、カウントする方法をとった。抽出対象キーワードのカテゴリーは表-1の通りである。ただし、本論文では表-1に示したキーワードを表-2に示すように5つのグループに集計した。以下、それぞれA, B, ...Eの様にアルファベットで表す。

表-1 抽出対象キーワードカテゴリー

番号	項目	番号	項目	番号	項目
①	ルート・経由地	⑥	運行の諸情報	⑪	バス停
②	対象者	⑦	運賃システム	⑫	乗り換え
③	運行目的	⑧	定時性・高速度性	⑬	地域との関係
④	運行背景	⑨	基本サービス	⑭	高度なバス利用
⑤	バスの性能	⑩	通行道路	⑮	採算

表-2 キーワード集計表

記号	項目	含まれるキーワード
A	ルート・経由地	①
B	サービスレベルを決定する根拠	②, ③, ④
C	サービスレベルの内容	⑤, ⑥, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩
D	既存バスを超えるサービス	⑪, ⑫, ⑬, ⑭
E	採算	⑮

(2) キーワード間の関連性分析

キーワードが他のキーワードに影響を与えるという事は、討議がある方向性を持って進んでいくと言う事であり、つまり、それが合意形成のプロセスであると本研究では考えた。こ

では、キーワード間の前後関係「このキーワードの後には、いつも、このキーワードが来るという関係」より、影響行列(Y)を作り、そこから、あるキーワードは他のあるキーワードにどれだけ影響を与えるのか、また逆に、あるキーワードは他のキーワードからどれ位影響を受けるのか、(それをここではそれぞれ影響度、被影響度と呼ぶ)を算出する。影響度、被影響度の推移を時系列的に観察する事により、討議における方向性の推移を見る。そこから、合意形成の過程を検討する。実際の算出手順は以下の通りである。

①出したキーワードから、「あるキーワード」「その後に来たキーワード」の2点間連続の値をカウントしたものをを使って、直接影響行列(Y)を作成する。

②標準直接影響行列(X)の計算: 直接影響行列(Y)の行和の最大値が1.0になるように標準化する。

$$X_{ij} = Y_{ij} \cdot \lambda \quad \text{ただし,} \quad \lambda = 1/\max_i(\sum_j Y_{ij}) \quad (1)$$

③全影響行列(T)の作成

$$T = X \cdot (I - X)^{-1} \quad (2)$$

④全影響行列の行和・列和より影響、被影響度を算出。

Tの行和: ある項目が他に与える全影響(影響度)

$$T_{i\cdot} = \sum_j T_{ij} \quad (3)$$

⑤Tの列和: ある項目が他から受ける全影響(被影響度)

$$T_{\cdot j} = \sum_i T_{ij} \quad (4)$$

分析より得られた各3班の被影響度-影響度グラフは図-1の様に殆どのカテゴリー間で、被影響度=影響度となった。このことからキーワードの出方はA→B→Aの様な巡回型となる事が言える。

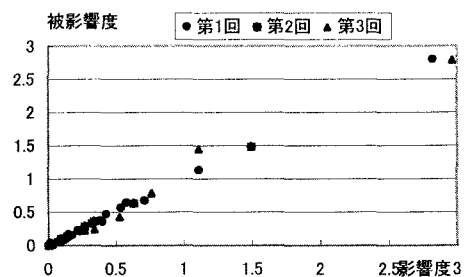


図-1 キーワード被影響度-影響度グラフ(第1班3回分)

(3) ファシリテーターが発言数に与える影響の分析

本研究では、WSの合意形成を考えていく上で出て来るキ

キーワード: ワークショップ, コミュニティバス,
ファシリテーター, 合意形成, キーワード
連絡先: 〒371-0816 群馬県前橋市上佐馬町460番地 1
Tel/Fax 027-265-7362

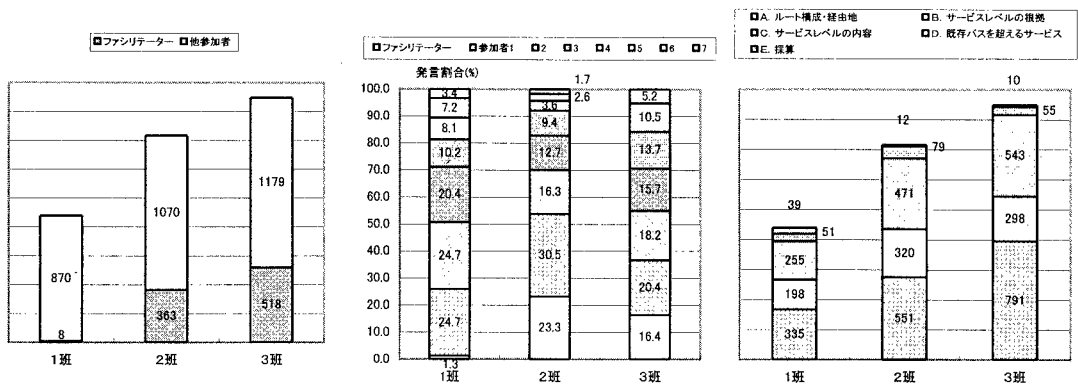


図-2 参加者別発言割合

図-3 最終回発言数割合

図-4 各班内容別キーワード数

表-3 最終結論比較表

A. ルート・経由地				C. サービスレベルの内容											
①ルート・経由地				⑤運行車両				⑥情報				⑧快速性			
ルート案	選定理由	ルートに関するアイデア	初期投入車両数	バス乗降補助装置	バス内部機能	車体サイズ	車体デザイン	バス運行情報システム	定額運賃	一日券	各種割引定期券	その他	定時運行確保の方策		
第1班	○		○						○	○	○			○	
第2班	○		○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		
第3班	○	○	○	○	○		○		○	○		○		○	

ワードの頻度数に着目した。その理由としてはあるキーワードについて多く発言があるという事は、それだけそのキーワードの内容について、討議が深い内容まで掘り下げられて行われる可能性があると考えられるからである。ここでは、WSの参加者同士の関係(ファシリテーターとその他参加者の上下関係)を考慮して、ファシリテーターが討議に与える影響を分析する。

①テープから抽出したキーワードを発言者別に分類、各参加者の発言数をカウントし、ファシリテーターの発言数と、参加者ごとに分け、グラフ化したのが図-2である。第1班から順にファシリテーターの発言数は8、363、518であり、それ以外の参加者の発言数は870、1070、1179である。図-2からも分かるようにファシリテーターの発言数が増える毎に参加者の発言数が増加している事が分かる。

②一番参加者の発言数の多い3班は、図-3より分かるように各参加者の発言数割合が均等に近く(参加者7人の内、6人までが10%以上の発言割合を保っている)WS回数を重ねた結果、一部参加者だけでは無く参加者全員による討議が行われる雰囲気形成がされていったと考えられる。

③テーマ別のキーワード頻度数を見たのが図-4であり、最終的に出された各班の結論からテーマごとに要点を抜き出したのが表-3である。表-3は横の項目について、WS終了後に出された各班の提案書に明記されていたものに、

○をつけている。図-4から分かるように、第1班、第2、第3班間でA、Cのキーワード頻度数について、特にその差が顕著(第1班から順にAの値は335、551、791、Cの値は255、471、543である)である。実際に出てきた結論においても、第1班と第2、3班間ではA、Cについてキーワード数の差が明確な内容の差(表-3における○の数の差)となて表れている。

4. おわりに

- (1) WSにおける合意形成までの過程は、キーワード巡回型、つまりある話題について話が出た後、またしばらくしてその話題の話が出ると言った形であり、その巡回を繰り返す事によって合意形成がなされていくと言える。
- (2) キーワード巡回を繰り返す事によって、ある結論が生きていると言う事から考えると、巡回の回数を増やす事がより高いレベルの合意を生む為には不可欠である。その為にはキーワード頻度数を増やす事が重要である。キーワード頻度数の増加にはファシリテーターによる討議の適切な誘導(討議がWSの本題から極端に外れた場合に修正する、ある特定の参加者のみが発言権を得るような状況を避け、なるべく全員の意見を吸い上げる等)が効果的である。
- (3) 以上の点を考慮すると、WSにおいて能率良く意見を吸い上げる為にはファシリテーターの働きが重要であり、人物の選択が大切であると言える。