

第Ⅳ部門

協働型交通安全対策のための事例研究—PTA を中心とした活動—

大阪市立大学工学部

学生員 ○三宅 潤

大阪市立大学大学院工学研究科

正会員 吉田 長裕

大阪市立大学大学院工学研究科 正会員

日野 泰雄

流通科学大学情報学部

正会員 三谷 哲雄

1. はじめに

これまでの様々な取り組みによって、近年交通事故死者数が1万人を下回る状況となった。しかしながら、交通事故発生件数及び負傷者数ともに増加傾向にあり、依然として厳しい状況にある。そのため、より多角的な視点に基づいた、ハード、ソフト両面を含めた総合的な交通安全対策が必要である。

本研究では行政と住民のパートナーシップによる「協働型の取り組み」を対策の一手法と位置づけ、主としてPTAを中心とした取り組み事例を対象として、シナリオ型¹⁾との比較を含めた課題の抽出を目的とした。

2. 協働型交通安全の考え方と必要性

1970年代以降の住民参加の多くは、大規模事業への反対運動という形が主であったが、1990年以降、地方自治法の規定による直接参加制度や住民投票条例、自治体独自の条例制定、市政モニター制度等の参加制度の整備により、参加活動が一定の成果を見せ始めた。

しかし、行政活動に住民が参加するという形式では、効果的な施策実施や市民ニーズの充足、市民の行政への真の参加意識の向上に限界がある。一方、交通バリアフリー法による基本構想づくりでは、ワークショップ形式等の効果的方法が模索されているものの、住民側が十分対応できていないケースも少なくない。

道路に関する問題は住民に身近なものであり、地域事情にあった道路空間の運用方法を検討する必要があるため、住民参加の持つ意味は大きいと考えられる。また、幹線道路に対しては危険箇所対策事業等が順次進められているが、非幹線道路に対しては、住民に身近で地域性の高い問題を含んでいることから、協働型取り組みによる交通安全対策が適していると考えられる。しかし、その取り組みの内容やプロセスはまだ確立されていないため、事例の集積とその分析結果の蓄積により、課題の抽出とその対応が望まれる。

3. 本研究に至るプロセス

本研究では、平成11年～13年にかけて兵庫県加古川市において実施された、効果的対策の開発を目的とした行政とメーカー等の連携、住民（町会組織）と行政とのパートナーシップ活動に関する取り組みの成果を受け^{1), 2)}、シナリオ型から一歩進んだ協議型の活動を目指し、兵庫県加古川市と尼崎市の2地区のPTAを

中心とした事例研究に取り組んだ。しかし、加古川市の場合、PTAと町会組織との連携に課題が残されたため、通学路に限定したPTAと行政の対策立案を中心とする活動に変更された。そこで本研究では、尼崎市田能地区のみを対象とした。このような地域の特性による差は、一律の対応では難しいことを示しており、従来のマニュアル重視型に対する問題点を示唆するものと考えられるが、これについては今後の課題としたい。

4. 協働型取り組みにおける活動内容

4.1 協議による活動内容とその分担

協議型取り組みでは、各組織がそれぞれの発案によってその役割を果たすことで、より実効性のあるパートナーシップ形成が期待される。尼崎における具体的な組織別の取り組み例を図-1に示す。

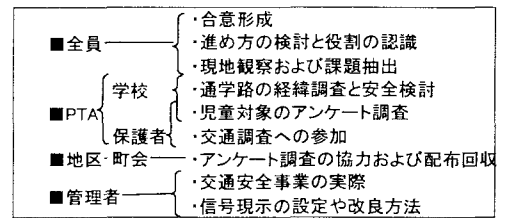


図-1 組織別の取り組み活動例

4.2 各取り組みの結果と交通安全へのフィードバック

(1) メンバーによる現地視察と課題抽出

現地視察での意見をKJ法により整理した結果、①信号連動の悪さによる交差点内の渋滞、②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。これらについて、メンバー間で議論することによって、当該交差点を事例とした地域の交通安全上の課題について相互の理解を深めることができた。

(2) 児童対象アンケート調査

この調査は、PTA関係者により主体的に実施されたもので、図-2に示すような児童と保護者による当該交差点に対する課題が抽出された。この結果の例からは、

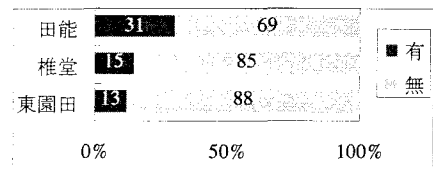


図-2 PTAによる児童対象アンケート結果の一例

居住地別の危険経験の差が明らかになった。交差点の利用状況や危険要因の指摘等の結果を整理し、わかりやすく児童にフィードバックすることで、児童同士や先生を交えた話し合いを通して、安全意識の向上と安全行動の奨励を図ることができると考えられる。

(3) 当該交差点交通調査

当該交差点において大学関係者と PTA が共同で交通実態調査を実施した。図-3 に一例として到着交通量を処理できなかった信号サイクル割合を示す。これより、朝夕ピーク時の信号処理に改善の余地のあることがわかった。その他、主体別の交通量や横断状況等の知見が得られ、これらをメンバーが共有することで交通実態に基づいた知識を深めることに繋がったと考えられる。また、調査に参加された PTA の方々から、①交通量の多さの再認識、②個人の意識の改善の必要性等の意見や感想が得られ、当該交差点の課題のみならず、調査の必要性や方法についての学習、理解の効果が窺われた。

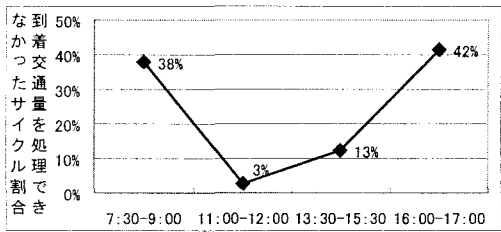


図-3 到着交通量を処理できなかったサイクル割合

(4) 住民アンケート調査

この調査は市役所と地区の町会メンバーを通して住民に配布されたものであり、その結果の一例を図-4、図-5 に示す。これより当該交差点付近の地区とその他の地区では、危険認識や関心の程度、危険の要因に対する考え方等が異なっていることがわかる。各町会により、調査に対する理解や協力の姿勢に多少の差がみ

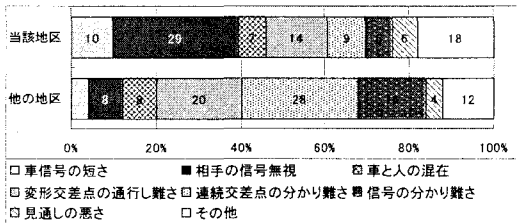


図-4 地区別の危険経験時の原因に関する意見

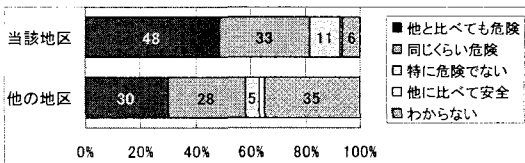


図-5 地区別の当該交差点における危険認識

られたが、これらの結果をフィードバックすることで、さらに理解を深めることが可能であると考えられる。

(5) その他の活動

上記以外にも、PTA (先生) による通学路の設定経緯に関する資料の調査、市役所による交通安全事業にかかるプロセスや工期、経費等についての情報整理などの活動によって相互理解が深まったと考えられる。

(6) メンバーによる取り組みの評価

メンバーを対象として、これまでの取り組みについて意見調査を行ったところ、例えば学校関係者から、①取り組みの定期化や②住民の参加人数の増員が必要との指摘を得た。今後の意見集約によって、より効果的な取り組みへの発展が期待できるといえる。

5. 協働型取り組みのプロセス評価と今後の課題

本研究では、これまでの協働型交通安全の取り組みの成果を踏まえ、協議型プロセスを導入した。次に、シナリオ型との比較を通してその特質を例示する (表-1)。シナリオ型の場合、既定の工程 (シナリオ) に沿って、住民を含むメンバーの合意形成に力点が置かれ、具体的目標の達成が容易である。一方、住民等のメンバーの主体性・積極性を惹起することに工夫が必要である。

協議型では、住民等を主体とするメンバーの発案に基づいて方向性と目的が決定され、メンバーの分担による責任感と成果に対する充足感が期待される。反面、一定の成果を得るまでに時間を要し、活動に対する熱意を持続させるための工夫が必要である。

これらのプロセスや手法は、地区の特性や対象とする目標によって使い分けることになることは言うまでもない。しかし、その判断の知見を与えるためにも、さらに前述のように、地域のコミュニティ組織の形態、歴史的経緯による習慣等がこのような協働のあり方に影響するため、取り組み事例の集積が必要である。

表-1 シナリオ型と協議型の比較

活動要件	シナリオ型	協議型
活動の動機づけ	学識経験者等による (コーディネーター)	
活動の枠組み	行政+コーディネータ (住民もメンバーとして参加)	メンバーの協議 (行政はオブザーバー)
活動の進め方	既定の工程シナリオに対応	協議によって対応
成果のフィードバック	事前設定課題	活動主体毎に発案
住民等の関わり方	参加、受け身の学習	協働、主体的学習

謝辞

本研究では、交通科学研究会 (代表: 上野精順 (大阪工業大学) 事務局: 兵庫県警察本部交通企画課) の活動の一環として実施したものであり、また田能地区 PTA、関係町会、尼崎市役所、尼崎北署の関係者各位に記して感謝の意を表したい。

参考文献

1) 日野, 上野, 三谷, 沢田: 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 23, pp767-770, 2000
2) 日野, 北瀬, 上野, 西園: 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, No. 21, pp. 109-112, 2001