

地元コミュニティとの対話のためのツール

坂本邦宏*

小嶋 文**

久保田 尚***

交通まちづくりの実践では、異なる各主体間の対話が重要である。本稿では、東京都台東区の谷中地区での取り組みをケーススタディとして、交通まちづくりにおける対話のためのツールの働きについて事例として整理を行うことで、わが国の住民主導型の交通静穏化の実践のための知見を得ることを試みた。検討プロセスの進行に従って検討の主体構成が変化することにも対応するためにも、適切なツールを用いる重要性が確認された。

Communication Tool for Traffic Calming

Kunihiro SAKAMOTO*

Aya KOJIMA**

Hisashi KUBOTA***

It is important for practice of transportation planning to communicate between different groups. This paper collects and classifies communication tools for transportation planning through Yanaka-area case study and tries to obtain knowledge for practice of traffic calming planning led by residents. As planning processed, a frame of people concerned is changed, importance of using an appropriate communication tool was confirmed.

1. はじめに

わが国における交通安全・静穏化に関する交通まちづくりの計画プロセスは、いまだ確立されているとは言い難い。特に、高い問題意識を持つ一部の住民が主体となって行う住民提案型の計画プロセスでは、それぞれ価値観が異なる主体が存在し、その主体間の「対話」が合意形成の成否を握るほどの大き

な意味を持っている。提案を行うコアメンバーにとって、既存コミュニティや、圧倒的多数を占める一般市民と、どのように対話すればよいのか、またどのようなツールを用いて対話を行えばよいのかといった実践的知見は、いまだ蓄積が不十分であるといわざるを得ない。

本研究では、筆者らが以前から取り組みを進めている東京都台東区の谷中地区をケーススタディとして、住民主導・ボトムアップ型の交通計画における主体の整理を行った上で、計画プロセスに応じた各主体間の「対話」のためのツール(手法)を整理することで、交通まちづくりの実践に寄与することを目的としている。計画の場に、複数の主体が存在すれば、その主体間のコミュニケーションがなければ、全体としての合意を得ることは難しい。交通安全・静穏化においては、交通規制や物理的デバイスの設置など、地域としての合意が必要不可欠となること

* 埼玉大学大学院理工学研究科助教
Research Associate, Graduate School of Science and Engineering, Saitama University

** 埼玉大学大学院理工学研究科博士後期課程
Graduate Student, Graduate School of Science and Engineering, Saitama University

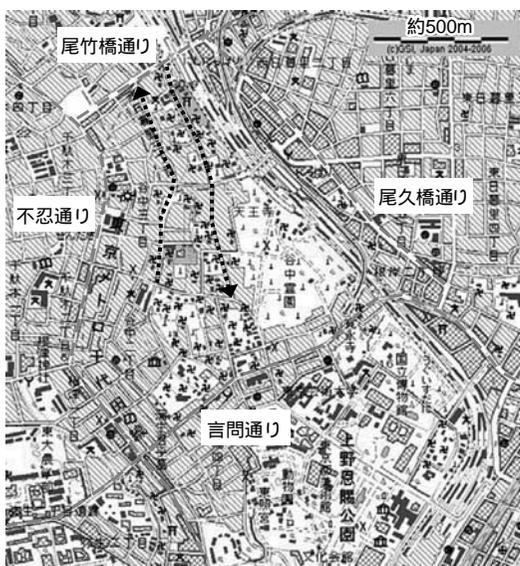
*** 埼玉大学大学院理工学研究科教授
Professor, Graduate School of Science and Engineering, Saitama University
原稿受理 2008年3月19日

がほとんどであり、主体間の摩擦を低減するための対話のツールの実践的な整理が求められている。また、対話の具体的な土俵となる「意志表明の『場』」について、既存コミュニティへの帰属性との関係についての検討も行った。

2. 谷中地区における交通まちづくり

2-1 谷中地区の概況

本研究の対象とした谷中地区とは、JR山手線西日暮里駅の西側で東京都台東区の北西部に位置し、80近い寺院のまわりに約1万人が暮らす地区である。関東大震災も戦災も免れ、戦後の区画整理も受けることなく江戸時代以来の百余の社寺や伝統的な木造町屋の町並みを残している都内では稀な地域である。谷中地区は、Fig.1に示すように、東側をJR(山手線等)と尾久橋通り、北側を尾竹橋通り、西側を不忍通り、南側を東京芸術大学および上野恩賜公園によって囲まれており、さらに地区南部を言問通りが東西に横断している。一方、谷中地区内の道路は一部区間をのぞいて都市計画道路の整備は全く進んでおらず、幅員4m程度の細街路によって構成され、その多くは一方通行である。Fig.1の地区内を南北に貫く2本の細街路は、それぞれ北・南向きの一方通行であり、幹線道路の混雑を避ける抜け道として利用する車両が存在し、その通過交通の割合は約70%



出典) 国土地理院発行の2万5千分の1地形図(東京首都・北西)から引用・加工。

Fig. 1 谷中地区の概況

と観測されている¹⁾。

2-2 まちづくり活動と交通ワークショップ

谷中地区では、戦前からしっかりとしたコミュニティ活動が存在しており、町会単位(全14町会)での防犯や防災活動交通安全活動をはじめとして、地区単位での消防団、交通安全協会といった組織的活動が存在し、このような連帯のベースが脈々と続いてきた。こういったコミュニティの存在が、安易な乱開発を抑止し東京の近代化の波にのまれず江戸以来の伝統的景観が守られてきた要因であるともいえる。

しかしながら、大都市東京の中であってこのような昔ながらの街並みを有する当地区は、必然的にさまざまな問題を抱えることとなる。幅員の狭い道路への通過交通が増えてスピードを出す抜け道となっているといった交通問題や、細い路地に木造家屋が続き、防災上危険な地区として東京都の木造住宅密集地域にあげられるといった防災上の問題などである。このような問題を、谷中の路地文化やコミュニティを活かして谷中らしさを守りながら解決するというのを、地域住民の多くが望んでいた。

そこで、この伝統的文化景観を保存しつつまちづくりを検討していくため、地元では大規模マンション建設を機に「谷中まちづくり協議会」が2000年に設立された。同組織には町会連合・仏教会・コミュニティ委員会が参加しており、歴史と文化を活かしたまちづくりのための「まちづくり憲章」も採択されている。2002年には、谷中まちづくり協議会の下に、地区内の交通問題について対処する目的で新たに「交通部会」が設立され、具体的な検討の場として「谷中交通まちづくりワークショップ(交通WS)」が設置された。このように、新しい組織による交通問題への取り組みは、交通WSが中心となって開始された。

3. 地元コミュニティとの対話

3-1 対話主体の整理

本章では、谷中地区のケーススタディに入る前に、一般論としての整理を行う。本研究ではFig.2に示すように、地元発意による地区交通計画における対話として、地元内での対話と、地元と外部(行政等)との対話に大別できる。また対象とする地区交通計画は、地元(自治会等)内で完結するような交通安全対策ではなく、道路改良や交通規制変更などを多少なりとも伴う、つまり住民だけでは実施が困難なものとした。

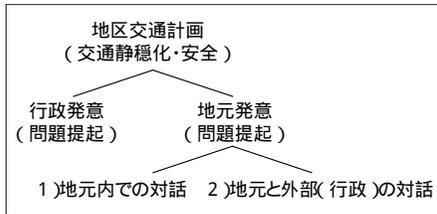


Fig. 2 対話の整理

行政発意とは、行政計画に位置づけられた事業や、市民からの苦情・要請に基づいて行政が主体的に実施する事業など、一般的な行政による施策である。この場合も、主体となる行政内部の対話や、行政と住民という対話の構図も成立するが、都市計画法に基づく都市計画決定の手续に代表されるようにプロセスが法的に規定されているだけでなく、スムーズな運営のために独自のプロセスを確立している事例が報告されている。一方、地元発意で問題提起し、具体的な地区交通計画を結実させるプロセスについては、法整備を含めて十分に整理されているとはいえない。住民の要望・問題提起を、実施権限を持つ行政がくみ取り、行政の事業として実施するためには、各プロセスに応じた「対話」によるコミュニケーションが必要不可欠である。

3 - 2 地元発意における対話

地元発意の問題提起がされた場合、その問題がきわめて重大であって地域の総意となっている場合を別として、一般的には問題を重要視するグループ（コアメンバー）と、それ以外の地元住民に区分されることが多く、まずは地元内部における主体間での対話が必要となる。以下ではそのパターン整理をする。

1) 既存コミュニティ発意型

交通安全・静穏化といった交通問題については、既存コミュニティからの発意型となる場合が多い。町会(自治会)組織の交通部門やPTA、交通安全協会などが問題を提起して、行政に対策を求めることが一般的であり、地域自治の正常な機能と言える。この場合は「【既存コミュニティ】 - 【行政】」の対話が重要となるが、長年の取り組みを通してそのルールが構築されている場合が多い。ただし地元での認識が高いにもかかわらず行政側の都合によって長期間事業化(解決)に至らない場合も多く、地元発意型の機能が硬直化している場合もある。

一方、若者単身者など世帯構成的に既存コミュニティと疎遠になる場合や、新規転入者が既存コミュ

ニティになじめないといった問題は無視できない。住民代表としての既存コミュニティであったとしても、地元全体の意見を完全に集約することは困難であることから「【既存コミュニティ】 - 【多数の地元市民】」の対話が必要となる場合は多い。

2) コアメンバー発意型

積極的な意志を持つ一部のコアメンバーによる発意が出発となる場合も多い。地域内の交通問題を一部の市民が取り上げ、前述の既存コミュニティを通して行政に訴えかける場合には「【コアメンバー】 - 【既存コミュニティ】」の対話が必要となる。既存コミュニティがコアメンバーの提起に対して早期に同意できれば、前述した既存コミュニティによる主体的な働きかけに変化することとなる。一方、コアメンバーの発意について、既存コミュニティによる理解を得ることが困難な場合や、前述のように地元発意型の機能が硬直化している場合などは、地域全体としての問題意識・提起の共有のために「【コアメンバー】 - 【既存コミュニティ】」といった対話だけでなく、「【コアメンバー】 - 【多数の地元市民】」といった対話が必要になる。なお、分類された主体内部同士での対話、例えば「【コアメンバー】間」の対話も当然ながら必要である。以上の関係をFig.3に示す。

3 - 3 対話活動の必要性

地区交通計画を検討する場合における対話の必要性には、まず、

(1)問題意識・認識の正しい共有のための対話活動(以後、「活動1：認識共有」)

があげられる。一般的に交通計画は広域的な利益を目的として事業が実施されるため、総論賛成各論反対といった状態に陥りやすい。また、生活に密着していることから自分の経験に基づく理解や思い込みが深く、実際の交通実態を正確に把握していなかったり、誤解していたりする場合が多い。ある人の「この道は交通量が少ない」といった意見は、

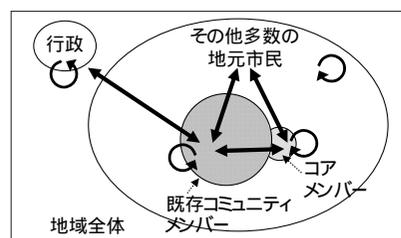


Fig. 3 対話主体の整理(コアメンバー発意型)

その個人の主観によって「少ない」と認識されているに過ぎない。この認識は道路の利用状況や居住場所、家族構成などによってまったく逆の結果となることもあり、共通の根拠を用いた正しい意識共有が重要である。この共通の根拠とは、直接的なコミュニケーションを重ねることによる相互理解や、交通量などの客観的数値データを用いることである。

次に、

(2)公平性の担保のための対話活動（以後、「活動2：公平性担保」）

があげられる。【コアメンバー】 - 【多数の地元市民】といったより広域的な対話において、特に少数から多数へ提案については、その正当性がなければ相互理解にはつながらない。地域住民の誰一人の不利益も発生させずに交通計画が実施できることは不可能である。歩道拡張では用地獲得の問題が、路上駐車排除では沿道店舗からの要望が発生するのは、既成市街地では一般的であり、そこにはなんらかの合理的判断がされるべきである。しかしわが国における地区交通計画においては、決定プロセスが明文化されていることはごく稀であり、どのように合意形成を計っていくかが最大の課題となる。例えば科学的・数値的根拠を示して公平性を担保することが最も説得力のある根拠の一つであると同時に前述の(1)問題意識・認識の正しい共有をより広域的に行うためにも不可欠である。

これらの対話の二つの必要性については、第4章において、谷中地区で実施された対話のためのツールの説明を通して検討を行う。

また、前節でも述べたが、既存コミュニティが存在すれば、それで十分であるのかといった重大な疑問も生じる。既存コミュニティが住民代表の完全なる組織となることは事実上困難であり、どの地域でも、どの種類の問題でも、既存コミュニティとその他多数の地元市民との乖離は存在する。地区交通問題が対象となる場合、対話や意見表明を行う「場」がどのように認識されているかを知ることも住民発意型の交通計画プロセスでは重要事項となるため、この点については、第5章で検討を行う。

4. 対話のためのツール

4-1 谷中地区における対話の整理

本研究で取り上げる谷中地区の交通まちづくりの範囲は、2001年以降に検討が開始された交通安全・静穏化に関する一連の取り組みである。この取り組み

みの中で中心的存在となったのは、谷中地区まちづくり協議会の交通部会の運営による交通WSである。交通部会は2002年7月に設立された新しい組織であり、交通WSが本研究における「コアメンバー」と位置づけられる。なお、交通WSの参加者は交通部会の設立以前で2001年以降の交通まちづくりにおける中心的なメンバーであった。

また谷中地区には「町会(自治会)」を中心とした歴史ある「既存コミュニティ」が存在し、まちの活動の大部分の意志決定はこれらの既存コミュニティが担っている。交通問題に関する既存コミュニティとしては「交通安全協会」が存在するが、その多くは町会メンバーを兼ねていることが多いことから、本研究では一つの既存コミュニティとして扱う。

交通WSによる取り組みでは、谷中地区における主要な地区交通問題として、地区内の狭幅員の生活道路を走行する多くの通過車両の存在（幅員4m程度の一方通行道路で300台/時以上の交通量かつ70%が通過車両）、地区内生活道路を車両が早い速度で走行する問題（規制速度20km/hの同じ道路で80%マイル速度が35km/h）、既存の交通規制（大型車進入規制や時間帯別進入禁止等）を守らない車

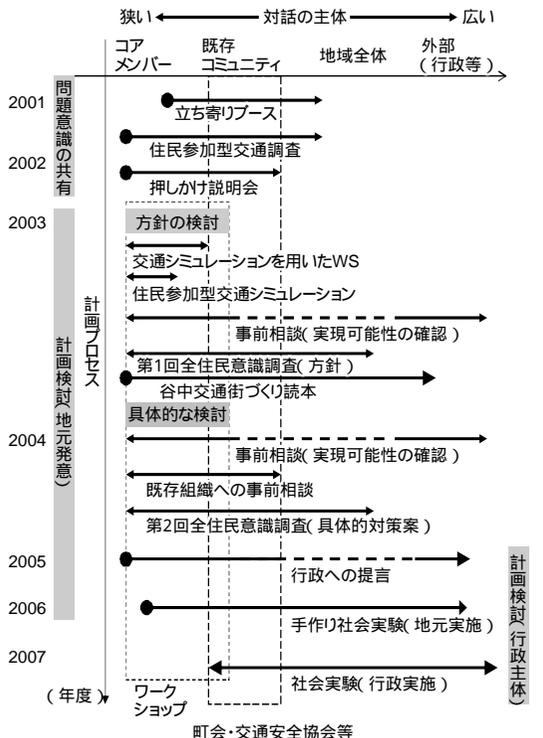


Fig. 4 谷中地区におけるツールと対話範囲

両が存在するといった問題が中心に検討された。この検討課程では、Fig.4に示すように、計画プロセスに応じて数多くのツール(手法)が各主体間の対話のために適用されてきた。これ以降の各節では、各ツールについて個別に整理する。

4-2 立ち寄りブース

立ち寄りブースとは、一般には社会実験時などに行政と市民との交流の場を設置するものであるが、谷中地区では交通問題を認識しているコアメンバーが専門家の援助を得て、2002年1月29、30日の8:00~16:00の間、谷中地区内の地元NPOの建物の軒先を借りて行った。具体的な内容としては、通りがかりの方に声をかけ、谷中地区の交通に関して気になっている点を地図に記入、スピードガンで目の前の道を通る車速を計測、翌月に予定している住民参加型交通調査を広報し参加者を募る、ナンバープレート調査(NP調査)を目前で行い数値データを取得していることを地域住民に周知、である。立ち寄り者は2日間で74名、その91.9%が谷中地区の住民であった。「初音の道(地区内の生活道路で、立ち寄りブースを設置した道路)の交通量が多いことについてどう思うか」といったヒアリング(回答14名)では、「仕方ない:8名」「なんとかして欲しい:6名」となり、交通量が多いにもかかわらず、この現状を仕方ないと受け入れている割合が高いことが判明した。

これらの対話から、危険だという交通問題の意識(交通量が多く、しかも速度が速い)を持っていたコアメンバーは、一般の地域住民が持っている「仕方がない」といった諦めをどうやって緩和させていくかの議論の必要性を認識した。NP調査からは、8:00~10:00と15:00~16:00の平均交通量が332台/時であり、一方通行の生活道路としては非常に多いこと、さらに2日間とも道路を通行した車両が50.7%とリピーターが多いことが判明した。これらの結果からコアメンバーの持つ認識の正しさが相互に確認できた。これは「【コアメンバー】間」の対話の中で「活動1:認識共有」がされたと言える。また車速スピード調査の参加者は少数であったがFig.5のように地元市民が地元で何かをしているという雰囲気が伝わることは「【コアメンバー】-【多数の地元市民】」の対話の中で「活動1:認識共有」の第一歩と言える。さらにその後の交通WSでは、交通調査自体に地元市民を参加させるべきであるといった意識を共有することにもつながった。

4-3 住民参加型交通調査

住民参加型交通調査とは、計画を検討する以前の「調査」段階から住民参加を取り入れることで、参加の機会を増やし、住民の地域に対する問題意識を高め計画への参加を促すこと、身近な交通問題に対してデータに裏づけされた正確な認識を持ってもらうこと等の効果をねらう手法である。

谷中地区では2002年2月14日の8:00~9:00と15:30~16:30に、それぞれ5名と4名(全調査員はそれぞれ20名)の地元市民の参加を得て地区内生活道路の1路線を対象としたNP調査とスピード調査を実施した³⁾。この場合も立ち寄りブースと同様に、対話の主体は、「【コアメンバー】-【多数の地元市民】」となるが、呼びかけに応じて参加してもらえた一部の「多数の地元市民」が調査のために街角に立っていれば、自然と住民同士の会話も生まれ、「【多数の地元市民】間」の対話によって「活動1:認識共有」が確認された。また地区全体の交通流動調査(2002年12月17日の7:55~9:25と15:25~16:55)も参加型調査とし、それぞれ7名と8名(全調査員は105名と98名)の参加を得た。

4-4 押しかけ説明会

交通WSの検討内容を多くの地元市民に周知する方法として、交通WS開催後にA4サイズ1枚のWS通信を作成して、自治会回覧板での回覧(356部)と自治会掲示板への掲示(85カ所)、さらにWEBサイト⁴⁾での公開も行った。既存コミュニティの最も一般的な情報伝達手段を用いたが、回覧板の情報量が多いことから周知が不十分であることがコアメンバー間でも指摘された。また既存コミュニティにおいて「交通WSで勝手な議論をしている」との噂話の一部で起きていたことから、積極的働きかけとして既存コミュニティの会合(新年会等)にコアメンバーが出席して交通WSの活動を周知する「押しかけ説明会」を3回実施した(2003年1~2月)。

説明会参加者のアンケート結果(39人)からは、谷



Fig. 5 立ち寄りブースでのスピードガン調査

中の交通問題について「思っていたよりも危険（ずっと危険・やや危険の合計）」の回答が64%であり、住民を代表する既存コミュニティのメンバーでさえ交通問題における認識のギャップが存在することが確認された。また押しかけ説明会では、まず交通WSのメンバーが「顔」を見せた上でどのような活動をしているかを理解してもらうことが第一目的であり、「【コアメンバー】 - 【既存コミュニティ】」の対話の中で「活動1：認識共有」を深めた。また参加型調査で得られた交通データを提示することで「【コアメンバー】 - 【既存コミュニティ】」の対話の中で「活動2：公平性担保」を行って交通問題解決に挑んでいることが多少なりとも理解された。

4 - 5 交通シミュレーションを用いた交通WS

交通WSでは、交通計画の方針を検討する段階から「交通安全・静穏化と自動車の利便性」のバランスの問題が指摘された。例えば、通過交通を排除するための交通規制を導入すると、住民の車の利用経路が変化して不便になってしまうといった指摘である。同様に通過交通を排除して地区内だけが改善しても、周辺幹線道路の混雑悪化の程度が許される状況なのかといった指摘もあった。

交通WSでは、一般市民である参加者が日常生活の感覚をベースにして交通計画の将来像を想像するが、想像自体が困難である場合も多く、住民の感覚のみで計画検討を行うだけでは検討が誤った方向に向かう恐れがある。この場合には、科学的分析によるアプローチとして交差点解析や交通シミュレーションが有用なツールとなる。地区の面的検討を行うことから、交差点単体の解析を得意とする交差点解析は援用が難しく、さらに住民参加型の手法をと

ていることから交差点需要率などの専門的用語・判断を必要としない交通シミュレーションが用いられた。

具体的には、提案された交通規制案を事務局が持ち帰って計算を実施し、次回交通WS時に提案されていた交通規制案の結果（アニメーションと必要な指標）を提示する。その結果を受け議論を行い、新たな提案を行うことを繰り返した。参加者に対しては、「地区内の車での移動にかかる時間の変化」「幹線道路を使った場合の車での移動時間の変化」「地区内の通過交通車両の率」などの指標を提示した。アニメーションによる全体状況の説明とは別に、計画案毎に指標を集計したデータシートを参加者に渡し、自宅で検討を行ってきてもらうことも試みた。結果として、冒頭の問題に対しても数的根拠に基づく議論ができ（Fig.6）、「【コアメンバー】間」の対話で「活動2：公平性担保」がなされた。

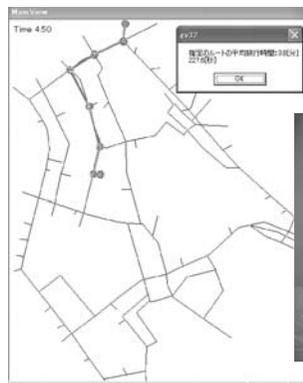
4 - 6 住民参加型交通シミュレーション

交通シミュレーションを用いてより効果的な対話促進を図るためには、要求への柔軟な対応が必要になる。交通WSでは「特定地点の交通量を知りたい」「抜け道として利用されている特定経路の交通量を知りたい」といった参加者からの要求が、回を重ねるたびに追加され作業班は次回交通WSまでに対応してきたが、ワークショップのような自由な議論の場においては「この対策案で一方通行が変更されると、私の家からこの道まで行くのにどのくらいの時間がかかるのか、距離はどれだけ増えるか」といった個別的な要求が発生することがあり、ツールとしてもこれらの要求に対応できることが望まれる。

谷中地区では、その第一段階として「住民の希望



Fig. 6 シミュレーションの数値結果に独自の解釈を追記して議論する参加者



左：任意OD間の旅行時間・距離を即座に提示、右：インタラクティブな議論となった交通WS
Fig. 7 住民参加型交通シミュレーション



Fig. 8 谷中地区交通まちづくり読本(4ページ目)

する指定経路の旅行時間・距離を算出」する機能を追加した。住民が最も関心をよせるものの一つに、施策後、住民がどの程度車利用の不便を強いられることになるのかという点があるが、例えばある住民の家の前の一方通行が逆向きに変更された場合、その住民は耐え難い不便を強いられることになるかもしれない。ある程度そういったことを予測できれば、住民の懸念が和らぐこともあり得るし、許容できる範囲であるか否かの判断もできる。このため「任意のOD間の所要時間等の変化」をその場ですぐに提示できる改良を行った「住民参加型交通シミュレーション」を交通WSの場へ適用した(Fig.7)。質問が出ると即座に対応できたということもあり、立て続けに要求が出されたり、住民の利便性とは何かといった議論が深化するなど、「【コアメンバー】間」の対話の中で「活動2：公平性担保」を基に「活動1：認識共有」がされることにつながった。

4-7 全住民意識調査

交通WSは、参加者を固定せず、いつでも受け入れ可能な状態で行われたが、主要な参加メンバーは固定されて毎回約10~20名で実施された。地域住民の圧倒的多数は交通WSに参加していないことから、未参加の多数住民の意識を確認する必要がある。それも計画方針の検討段階でどのような方向の計画が望ましいかを確認すべきであると交通WSメンバーから指摘された。

そのため交通部では事務局との協力体制の中で、

計画方針の段階(2004年1月)と、具体的な検討の段階(2005年1月)の2回、全住民意向調査を実施した⁵⁾。1回目の意識調査では、調査結果を交通WSへフィードバックすることで「【コアメンバー】-【多数の地元市民】」の対話の中で「活動1：認識共有」がなされ、対策方針の結論を導き出した。2回目の意識調査では、提案した具体的な対策案についてどう事業化するのかを検討する際に「【コアメンバー】-【多数の地元市民】」の対話の中で「対話2：公平性担保」がなされ、全住民の意向を考慮した方向性を見出すことができた。交通WS参加者の中には、検討内容が住民に受け入れられるかを不安視していた者も多く、住民全体の意向を確認し「活動1：認識共有」ができた意味は大きい。

4-8 谷中交通まちづくり読本

前節の第2回の意識調査では、交通WSの取り組み内容を簡潔にまとめた資料「谷中交通まちづくり読本(谷中読本、A3判4ページ)」(Fig.8)を同時に配布した。全住民に向けて自らの取り組み内容をわかりやすく、さらに調査の数値データを含めて全世帯に発信できた意義は非常に高く、「活動2：公平性担保」した【コアメンバー】-【多数の地元市民】の対話が行われたと言える。

4-9 提言

交通WSで議論した内容を事業へ結びつけるために、交通WSの母体であるまちづくり協議会から、台東区長宛に「提言書」を提出して「【既存コミュ

ニティ】 - 【行政】」の対話へのシフトを行った。これは同時にコアメンバー(交通WS)の議論から既存コミュニティによる議論の橋渡しを意味しており「【コアメンバー】 - 【既存コミュニティ】」の対話の中で「活動1：認識共有」をより深めることにつながった。

4 - 10 手作り社会実験

提言書の中では、地元主導による手作り社会実験の支援を行政に依頼していたことから、検討主体はまだ地元にあった。交通WSが実験計画案を作成し、既存コミュニティが後押しすることで「【コア

メンバー】・【既存コミュニティ】 - 【多数の地元市民】」の対話を実施した「活動1：認識共有」の最終段階と言える。社会実験は2006年3月にハンブ体験会と手作り車止め実験を実施した。社会実験については他の事例でも多く報告されているが、「【既存コミュニティ】 - 【行政】」の対話として、地元主導で交通実験を実施して行政が交通計画を受け取りやすい環境を作ることの意義は大きい。

5 . 意見表明の「場」に関する分析

地域住民が自らの意見を表明する「場」の設置は、対話の具体的な土俵として最も重要なテーマである。ここでは、既存コミュニティへの帰属度によって、新たに設置された意見表明の「場」に対する評価が異なる(帰属度が高いと、新たな「場」への評価が低くなる)といった仮説を持てる。

既存の地域コミュニティへの帰属度を測る手段として、全住民意識調査の設問「交通WSの存在をどのようにして知ったか」の回答を利用した。交通WSの存在を「町内会の会合で知った」、あるいは「自治会(町内会)の回覧板で知った」と回答した人を、既存の地域コミュニティである町内会の活動への接触度が高い人、既存地域コミュニティへの帰属度の高い人と考えることとする。ここで、町内会への活動への接触度と、地域の交通問題について意見を言いたい場合の希望する「場」の関係を分析した。

交通WSの情報を町内会経由で得た人と、それ以外の方法で得た人で、地区の交通問題について意見を言いたい場合に希望する方法を比較した(Fig.9)。情報を町内会経由で得ている人は、「町内会の会合で話す」と回答している割合が28.9%であり、町内会以外で情報を得ている人の割合(6.7%)よりも、その割合が有意に高い。また、町内会以外から情報を得た人では、地区の交通問題に対する意見を「表明したいが適当な方法がない」と感じている人の割合が大きいこともわかった。

第1回意識調査では、交通WSの開催趣旨の説明を読んでもらった上で「交通まちづくりワークショップの活動の意義」について感想を聞いた(Fig.10)。町内会への帰属度が高い人と低い人で、交通WSの活動を「有意義」「やや有意義」と回答した人の割合を比較した。町内会への帰属度が高い人は、その帰属度が低い人よりも、交通WSの活動を「有意義」「やや有意義」とする人の割合が有意に低いことがわかった。

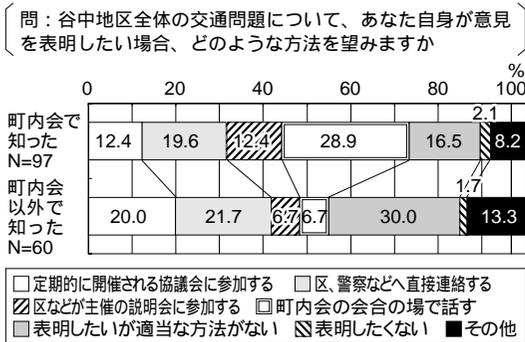


Fig. 9 地域コミュニティ帰属度と意見表明方法

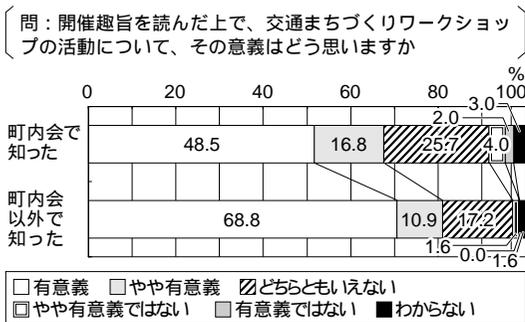


Fig. 10 地域コミュニティ帰属度とWSの評価

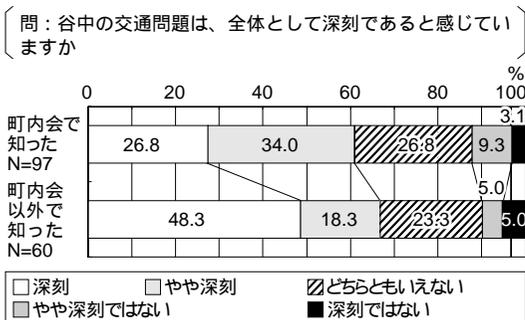


Fig. 11 地域コミュニティ帰属度と交通問題意識

一方、そもそも町内会経由で交通WSの情報を得ていた人と、それ以外の方法で交通WSの情報を得ていた人とは、地区全体の交通問題に関する認識に違いがあるために、地域コミュニティ帰属度によって意見表明方法や交通WS評価に有意な差が発生しているのではないかと仮説も持つことができる。そのため、地区全体の交通問題の深刻さについて、「深刻」「やや深刻」と回答する割合について分析した。その結果、町内会経由で交通WSの情報を得ていた人とそれ以外の方法で情報を得た人で有意な差はみられず、地区全体の交通問題の深刻さに関する地域コミュニティ帰属度の差は見られなかった (Fig.11)。

6. おわりに

本研究は、住民発意型の交通まちづくりを実施する場合の対話主体の整理を行い、またその対話のためのツールについて、谷中のケーススタディを通して整理した。実践を通して実施された数多くの対話のためのツールを紹介したが、計画プロセスに応じた適切なツールを用いることが、各主体間の対話を導くことで、次の計画ステップへの助走となることが確認された。

これまでには報告事例のない、参加型交通シミュレーションの援用や、手作り社会実験による行政事業への助走といった取り組みは、今後の住民発意型

交通まちづくりの標準のプロセスとして追加されることが期待される。

また新たな参加の場に対する住民の認識の分析では、地元の安全認識によらずに既存コミュニティへの帰属意識によってその認識が異なるという知見を得ることができた。

参考文献

- 1) 『「市民の多様性を考慮した参加型管理手法の検討」報告書』国際交通安全学会、2005年
- 2) 太田勝敏他『新しい交通まちづくりの思想』鹿島出版、1998年
- 3) 坂本邦宏他「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 229 302、2002年
- 4) 谷中交通まちづくりワークショップWEBサイト <http://yanaka.fc2web.com/>
- 5) 『コミュニティの役割に着目した交通まちづくりにおける意志決定に関する研究』国際交通安全学会、2006年
- 6) 大和谷敦史他「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」『土木計画学研究講演集』No.34、CD ROM、2006年