
地元組織と行政との協働による 交通まちづくりの円滑な推進

1. 背景と目的

交通まちづくりを推進するにあたり、地元には何らかの組織が立ち上がり、行政との協働を行う例が増えている。ただ、両者の役割分担等についてのルールが確立されていないために、意思疎通が十分でないばかりではなく、対立関係に陥ってしまうことさえある。

本プロジェクトは、地元組織と行政の協働を効率的かつ建設的に行うための留意点や方法論について、具体的な地区を対象として議論を深め、一般的な知見を得ることを目的としている。

2. 研究内容

2-1. 台東区谷中地区における合意形成へ向けた取り組みの研究

東京都台東区北西部にある谷中地区は、人口約1万人で、江戸時代以来の寺院や木造住宅を残す地区である。同地区では幅員の狭い道路がスピードを出す抜け道となっている交通問題や、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挙げられる等の防災問題が存在している。



図1 生活道路を通り抜ける自動車

交通問題のうち主なものは、幅員の狭い生活道路の通り抜け問題である。狭い生活道路を多くの自動車が抜け道として利用しているため、歩行者の安全が危ぶまれていることはもちろん、通過交通による沿道住宅への騒音、振動の問題も発生している。抜け道となっている道路の一部には時間帯による進入禁止規制が定められてい

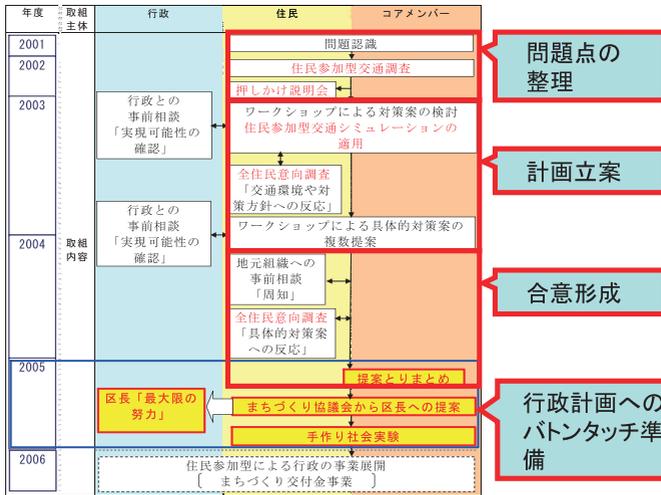


図2 谷中地区における交通まちづくり合意形成のプロセス

る道路もあるが、それすら守られない区間もある。この状況に対して一部で改善の検討や取り組みが行われていたが、通過交通は広域的な問題でもあるため、抜本的な対策は打ち出せずにいた。

このような諸問題の解決に向けて、同地区では大規模マンションの建設を機に「谷中まちづくり協議会」が設置され、行政と住民の協力体制の構築を目指すこととなった。

(1) 計画立案

「谷中まちづくり協議会」では、地区のまちづくりをテーマ別に具体的に検討するため、平成15年夏に「防災部会」「環境部会」「交通部会」の3部会を設置した。そのうちの1つである「交通部会」は、谷中の総合的なまちづくり計画の検討にあたって重要な交通問題への対処を考えるという目的のために設立されたものである。交通部会は、その下に「谷中地区まちづくりワークショップ」を設置し、地域住民全体による交通問題改善の検討を行った。

ワークショップは平成15年9月から平成18年2月までに計19回開催され、参加者が交通問題に関する知識を共同で学び、解決案について話し合う場となった。平成17年に行われた第14回、15回ワークショップでは、後述のアンケート調査の結果が報告された。交通問題に関する提言書がまとめられ、ワークショップやアン

ケート調査の結果を踏まえて、谷中地区の交通問題改善のための協力を台東区長に求めた。

(2) 合意形成

交通問題解決に向けた行政と住民の合意形成のために、平成16年と17年に2回のアンケート調査が行われた。谷中地区の中学生以上の全住民が対象とされた。その後、未回答者の中からサンプリングした世帯主を対象に、催促アンケート調査を行った。アンケートでは谷中地区における交通問題についての意識が質問された。

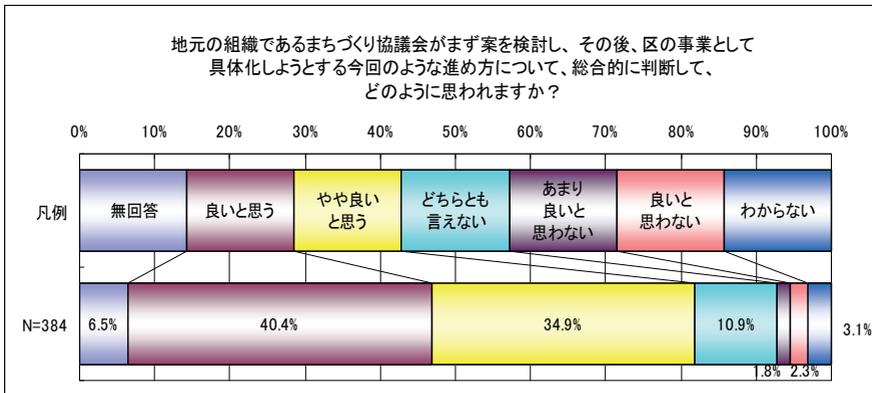


図3 全住民アンケートの結果

(3) 行政へのバトンタッチのために



図4 実験的に設置されたゴム製ハンプ。効果や影響について、地域住民が事前に体験し評価することができる。サイン曲線形状により騒音・振動が抑制されている。

ワークショップや住民意識調査の結果、交通改善対策の第1段階として「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」、「既存の交通規制を遵守させる工夫を行う」という2つの方向性から交通問題を改善することが決定した。

この方向性を踏まえて、平成19年2月17日から3月3日に、地区内の生活道路2路線にハンプを設置する手作り社会実験が行われた。ハンプとは、自動車の速度を意図

的に落とさせるために、道路に設置する盛り上げのことである。

また、生活道路への自動車の進入を防止するために、手作り・移動式車止めの設置実験が並行して行われた。手作り



図5 子どもたちのアイデアをもとに製作した車止め

車止めは平成19年2月20日から23日に設置され、移動式車止めは2月20日から22日に設置された。車止めとは、道路工事等でも使われるバリケードのことである。

実験についての住民意識調査では、ハンプの設置は70%の賛同を得た。車止め設置については、「良いと思う」「やや良いと思う」を合わせて約30%であったが、住民が設置について否定的であるという意味ではなく、「無回答」「どちらとも言えない」「わからない」という回答が多かったためであった。

3. 結語

住民による検討段階では、具体的な協議の場づくり・情報共有・参加の「リアフリー」・「住民組織による活動」を住民自身が認知することが重要であること、行政計画へのバトンタッチについては、可能な限り長期間にわたり行政と住民組織が並走することが望ましいこと、「議論をするための組織」が「合意を得るための組織」としては機能しないということが、知見として獲得された。

4. 今後の展望

生活道路の安全対策に関して、その後、ゾーン30が全国展開する等の進展を見せている。また、谷中でも検討されたライジングボラードが、2013年度に新潟市で社会実験として導入される等、新しいデバイスの検討も進んでいる。わが国の交通安全をさらに進展させるためには、生活道路が非常に重要なターゲットであることから、さらなる対策の研究や実践が求められる。