

参画型社会の交通管理と市民

報告書

平成16年10月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研究委員会の構成

P L：久保田 尚（埼玉大学大学院理工学研究科助教授）＊

メンバー：太田 勝敏（東洋大学国際地域学部教授）＊

高田 邦道（日本大学理工学部教授）＊

中村 文彦（横浜国立大学大学院環境情報研究院助教授）＊

松村 良之（北海道大学大学院法学研究科教授）＊

坂本 邦宏（埼玉大学工学部建設工学科助手）

室町 泰徳（東京工業大学大学院総合理工学研究科助教授）

オブザーバー：土屋 暁胤（警察庁交通局交通規制課警視）

事務局：岩澤 茂（国際交通安全学会）

角田 米弘（国際交通安全学会）

＊学会の顧問、会員

目 次

1章 研究の背景と目的

1-1 研究の背景と目的	1
--------------------	---

2章 我が国の地区交通計画における住民参加について

2-1 過去及び昨今の公共事業への住民の関与の形態	2
2-2 住民参加の必要性について	3
2-3 住民参加の方法とツール	3
2-3-1 ワークショップ	4
2-3-2 協議会・懇談会の設置・運営	4
2-3-3 意識調査	4
2-3-4 広報活動	4
2-3-5 模型・フォトモンタージュなどによる視覚的提示	5
2-3-6 社会実験	5

3章 地区交通計画プロセスにおける住民参加型調査の提案

3-1 住民参加型交通調査	8
---------------------	---

4章 住民参加型交通調査のケーススタディ

4-1 谷中地区の現状とこれまでの経緯	9
4-2 調査の目的及び内容	12
4-3 ワークショップ	12
4-4 立ち寄りブース	15
4-5 交通調査計画	32

5章 まとめと考察

5-1 まとめと考察	39
5-2 今後の取り組みへ向けて	42

1 章 研究の背景と目的

1-1 研究の背景と目的

我が国において公共事業の計画を立てる際に住民の意見を取り入れる、いわゆる「住民参加」が導入されるようになり久しいが、他分野に比べ遅れをとっていた交通計画においても近年、住民参加がにわかに脚光をあびるようになってきている。

道路政策の今後の方向を広く国民に問いかけようとするパブリック・インポルブメント（PI）方式といった国土交通省（旧建設省）の取り組みや、計画プロセスの中に住民参加を正式に位置づけてスタートした「コミュニティ・ゾーン形成事業」などが、そうした傾向を象徴している。

しかし、このように住民参加の必要性が高まる中、事業への住民の関与の形態、その進め方には未だ確立されたガイドラインはなく、各自治体とも手探りで進めているという状況である。また、参加する主体である住民側も、その準備が整っていないというのが現実である。

そこで、本研究では、住民参加の一つの形態として計画の予備調査の段階から住民が参入することで、住民自らが進めていくまちづくりとしての交通整備において住民が望むものをつくっていくために効果的な影響を及ぼすのではないかと考え、「住民参加型調査」を提案し、実際に住民主導のもとで行われようとしている道路整備計画の事例での適用を試みる。

そして、調査への住民の関与の形態と関与した住民の意識の変化、及び「住民参加型調査」の進め方に着目し、有効であると思われる点、改善の余地が見られる点の考察を行う。特に、有効であると思われる点に関してはその有効性を検証し、他地域への適用可能性を考察することで、今後、住民参加型の交通計画をより効果的かつ円滑に進めていくための一つの方向性を示すことを研究の目的とする。

2 章 我が国の地区交通計画における住民参加について

2-1 過去及び昨今の公共事業への住民の関与の形態

我が国では、かつて道路をはじめとする様々な公共施設の計画は行政が考え、それを実施することが常識で道路整備を推進するために行政が住民を説得することはあっても、住民1人1人の意見を尊重して計画に取り入れるということはなかった。

高度経済成長期、自動車の急速な増加により、公害・交通事故・慢性的な渋滞などの問題が噴出していった。道路計画についても反対運動が各地で起こり、道路建設が遅れるという状況にあった。そのため、幹線道路を通すために住民をいかに説得するかが課題であった。

かつての住民運動は、日照権を守るためのマンション建設反対運動や、ゴミ処理場や幹線道路など迷惑施設への反対運動など、環境の質の低下を恐れての住民運動が多かった。そのため、つくるか否かだけが問題にされがちだった。また建設側においても、質の高い道路をつくるために住民の意見を聞くといった方法はなかった。このように、個々の住民の意見が聞き入れられなかったのは、戦後の日本の都市計画は経済や効率を重視し、道路、河川、大規模開発など、広域的視点からインフラを中心に「モノ」の整備を主要課題として進められてきたからだと言える。それは確かに今の日本の豊かな経済発展と繁栄をもたらし、われわれの生活水準を高めてきた。しかし、その一方で、コミュニティの崩壊、東京への一極集中、地域文化や歴史遺産の喪失、自然破壊や公害の発生など、さまざまな都市問題や社会のひずみをも引き起こしてきた。

その後、都市計画においても、都市計画マスタープラン作成時における住民意見の反映が強調され、曲がりなりにも住民参加の工夫がなされるようになり、より質を高めるための住民参加が徐々に定着し始めてきている。特に公園づくりや身近な施設づくりにおいては、住民参加が交通計画やみちづくりより一歩進んで行われてきた。

交通計画の分野で住民参加が盛んではなかった理由は、道路などの交通施設は広域的な利益を優先してつくる必要があったため特定の地域住民の賛同は得られにくかったからだと考えられる。

しかしながら、次のような理由から、昨今、交通計画の分野においても住民参加が取り入れられるようになってきた。

- ①行政主導の従来型の道路・交通計画が地元の理解を得られずに各地で行き詰まりを見せつつあり、新たなプロセスが求められている。
- ②交通計画の内容自体が、交通運用などのソフト施策を含むようになり、「参加型」のプロセスに馴染む場面が増えている。
- ③価値観が多様化するなかで、国民一般として、身近な環境の向上に対する問題意識や参加意欲が高まっていること。

このような経緯から、現在、交通計画における住民参加がにわかに脚光を浴び、パブリック・インボルブメント（PI）やコミュニティ・ゾーン形成事業といった取り組みが行われるようになってきている。

2-2 住民参加の必要性について

ここで、なぜ住民参加が必要かと考えると、一つの例として次のようなことが考えられる。交通計画の分野では先に述べたように広域的な利益を目的として事業が行われるため総論賛成各論反対といった状態に陥りやすい。地区全体から見ると好ましい案に見えても、一部の人には耐えがたい不利益を与えている場合がある。そのため、我慢すべきことは我慢し、みんなが妥当と納得できる結論を見出していくために住民と行政が一体となった話し合いが必要になってきている。また、近年、市民の価値観やライフスタイルが多様化してきており、平均的な市民を前提としている専門家だけの議論では多様なニーズに十分応えることが困難であるという点も住民参加を必要とする大きな理由であると言える。特に、生活に身近なレベルの交通やまちづくりを扱う際にはこうしたニーズを考慮する必要がある。

まちのことを一番知っているのは、そこに暮らす人々であり、まちや環境と日々継続的な関係を持ち、最終的にコミュニティの姿を形作っていくのも、そこに暮らす住民である。そうした基本的認識に立ち、本当に良いまちや環境をつくろうとすれば、プランナーとしてまず大切なのは、そこに暮らす人々から地域固有の社会状況や考え方を学ぶことであり、住民と専門家の水平な関係の中での相互学習と共同の創造作業によって地域にふさわしい最良の方法と解決策を模索することだと言える。

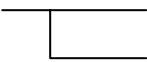
そして、更に付け加えるなら、事業の計画段階から住民の合意を得ることができれば反対運動などを回避できるため、結果的には事業の円滑化につながるという点も住民参加の持つメリットであろう。

2-3 住民参加の方法とツール

このように、現在、住民参加が急速に必要とされている中、具体的な参加の方法や制度はほとんど確立されておらず、参加する側である住民の準備も整っていないというのが現状である。今後、住民参加のニーズが高まるにつれ、それを実行していくための方法論や手法が更に求められてくるであろう。

現在、我が国で用いられている主な住民参加の手法には以下のようなものが挙げられる。

- ・ 住民集会における討議（ワークショップなど）
- ・ 図面などによる平面的提示
- ・ 協議会・懇談会の設置・運営
- ・ 意識調査（アンケート、ヒアリングなど）
- ・ 投票
- ・ 広報活動
- ・ 写真・スライド映写などによる先進事例の紹介
- ・ 模型・フォトモンタージュなどによる視覚的提示

- ・ 社会実験 シミュレーション型社会実験
住民参加型社会実験

上記に挙げた項目の中から特によく用いられる手法の詳細を以下に説明する。

2-3-1 ワークショップ

ワークショップは、地域の問題点の特定や計画の方向性、さらに計画案の採択までのプロセスにおいて、参加者は比較的自由に意見を交換しあったり、共同作業を行ったりしながら共通の認識を高めあい合意形成を図る手法である。

ワークショップがまちづくりで特に注目されるのは、主に次のようなワークショップの特性が、まちづくりの理念と相容れる部分が多いからだと考えられる。

- ・ 参加者の水平な関係を前提として進められる
- ・ 共同作業による集団創造性を目指す
- ・ 理性だけでなく、楽しさや感性を重視する
- ・ 各自の主体的な関わりを前提に行なわれる
- ・ それぞれの個性や価値観が尊重される

しかし、話し合いや共同作業を行っていくうえで最も重要なのは、方法以前に「何を話し合うのか」、「何に対する意思決定を住民が担うのか」ということを明確にすることである。これらを明らかにし、それぞれの手法にふさわしい目的地的を得た問題設定において使われたときのみ、ツールは初めて意味を持つ。

2-3-2 協議会・懇談会の設置・運営

地区住民の意向の把握や計画への反映のため、住民参加の母体として協議会や懇談会を設置する必要がある。ある程度メンバーを固定して、継続的に議論していくことによって、住民と行政、住民と住民の相互理解が促進され、参加者からは責任のある発言を期待できるとともに、継続的な住民活動に発展していく可能性もある。

2-3-3 意識調査

以前から行われている代表的な住民参加の手法である。一般的に広く住民意見の傾向を把握するのに適しているが、意見聴取の手段としてだけでなく意思決定にどう反映していくかという視点をもった、戦略的な使い方とアンケートデザインの工夫が必要である。

2-3-4 広報活動

計画策定の意思決定プロセスを透明化し、誰にとっても参加の機会を提供するために広く情報を流すことは、どのような住民参加の実施にも必要不可欠である。また、住民と行政が同じ情報を共有することで初めて、双方が同じ土俵にたって計画を創造的に考えていける環境が整う。

2-3-5 模型・フォトモンタージュなどによる視覚的提示

交通シミュレーション、フォトモンタージュ、模型等のツールを用いることで、参加者は計画案の内容を具体的にイメージできるため計画案の理解が促進される。また、計画案の効果や代替案の比較等も可能なため、代替案や改善事項、評価についての議論が活性化され、より有効な計画策定が行える。

2-3-6 社会実験

新たな交通規制や物理的デバイス導入の本格実施に先立ち、場所や期間を限定して実験・施行することで、その有効性を即地的に検証することができる。また、より多くの住民を‘参加‘のための労力や時間を要することなく緩やかに巻き込みながら全体の合意形成を目指すという意味で「敷居の低い住民参加手法」と言える。それは、すなわち現地での体験を通して、計画案策定の過程で住民の意見を積極的に取り入れようとする仕組みである。

この社会実験は、住民の関わり方に着目し「シミュレーション型社会実験」と「住民参加型社会実験」の2つに分類することができる。

（シミュレーション型社会実験）

理論的検討や「実験室的実験」の結果、妥当性がおおむね示された事柄を、現実社会で確認し実証することを目的とするタイプがある。本格実施を前にした模擬実験ともいえるこのタイプを、ここでは「シミュレーション型社会実験」と呼ぶ。シミュレーション型社会実験は、実物での使用が工学的に求められる場合（リニア実験線など）と、現実社会のなかでの有効性を確認する場合（限定した車両だけが機器を搭載して走行する VICS 実験等）などがある。

このタイプの社会実験に関する一般住民の関わりは、実験が行われている様子をたまたま目撃する、といった程度であり、直接的な関わりは原則としてない。ただ、実験が実施されたことをマスコミ報道などで広く周知することにより、社会的な理解を促進する機会にし、社会的合意形成を図ることも意図し得る。

（住民参加型社会実験）

「シミュレーション型社会実験」とは別に、住民が意識的に参加する機会があるもので、「住民参加型社会実験」とここで呼ぶタイプがある。

「住民参加型社会実験」は、「シミュレーション型社会実験」がもつ実社会での仮説の検証という目的に加え、実験実施による合意形成効果や、住民からの意見収集といった目的を併せ持つタイプである。一般住民が何らかの形で実験に関与することが最も重要なポイントである。また、「シミュレーション型社会実験」においては、本格導入を目指す場所と実験の場所とが異なる場合も少なくないと思われるが、「住民参加型社会実験」の場合には、一般に本格導入をめざす場所での即地的な実験が行われる。

さらに、厳密な区別は必ずしも出来ないが、実験実施に対する住民などの取り組み方の視点から、住民参加型社会実験は「行政主導型」と「地元主導型」の2つに分類できる。

行政主導型は、行政をはじめとする地元住民以外の組織が主導し、住民がそこに関与する形で社会実験が実施されるケースである。この場合の住民の関わり方は受動的になる可能性があるが、

少なくとも実験実施の現場においては住民も何らかの形で実験に関わることになる。例えば、自治体がシャトルバスを実験的に運行する場合、住民は乗客として誰でも実験に参加しうる（一般住民の乗車を行わない場合は、シミュレーション型社会実験に該当する）。また、モールの実験的導入を行う場合には、実験実施を事前に知っているかどうか否かに関わらず、現場を通りかかった人は、歩行者として、あるいは影響を受けるドライバー等として実験に「参加」することになる。行政主導型の住民参加型社会実験においては、住民の意見を計画に反映させる手段として、アンケート調査などにより住民の意識・意向を把握する。こうした機会が設けられることが住民参加型社会実験を行う最も大きな意義のひとつであろう。

一方、地元主導型は、少なくとも一部の住民などが積極的に実験の実施に関わるものであり、住民自身による問題発見や合意形成への貢献がより大きいと思われるものである。ただしこの場合でも、実験実施に関わらなかった住民等にとっては、行政主導型にかなり近い位置づけとなりうる。

住民参加型社会実験の目的

住民参加型社会実験の目的は次のように整理される。

- ①有効性や課題についての即地的検討
- ②計画代替案に対する住民の理解促進
- ③住民の意見収集：計画案への反映
- ④合意形成の促進

①有効性や課題についての即地的検討

交通需要マネジメントや交通静穏化など、近年急速に普及しつつある交通施策のほとんどは、その技術や導入プロセスがまだ完成されているとは言い難い。例えば、パークアンドライド・システムの有効性や、ハンプ等の交通静穏化デバイスの効果や安全性を即地的に検討する必要性が、少なくとも当面存在する。また、実際の導入にあたっては、天候、道路勾配、沿道条件など、常に現場の条件を詳細に考慮すべき場合がほとんどであり、この点に関しては即地的検証のニーズが常に存在すると言ってよい。

②計画代替案に対する住民の理解促進

住民や関係者にとってあまり馴染みのないタイプの事業を行う場合、あるいは有効性に関して議論の分かれる施策の導入を考える場合、その事業の性格を、利用者である住民や関係者に理解してもらうことが欠かせない。これは、内容を知らないゆえの反対を回避する効果を期待するものである。

③住民の意見収集：計画案への反映

365日24時間生活していなければ分からない意見を住民から収集し、それを計画案にフィードバックすることは、コミュニティからアプローチする交通まちづくりにとって、最も重要なアプローチといってよい。その意味で、地元の全ての人が計画案を体験できる社会実験を通して、地元からの有用な意見を収集することが極めて有効である。

④合意形成の促進

交通計画の意思決定段階において、最も基本的な目標として、地元住民、行政など、関連する全ての主体の合意形成が置かれていることは言うまでもない。現実的にネックになっている点も、まさにこの点であることが多い。住民自身の身近な環境への関心が高まるにつれ、この点は今後ますます重要さを増すと予想される。その際には、多少の時間や労力を費やしても、計画決定以前の出来るだけ早期に関係者の合意を得る方が、結局は時間の節約になることが多い。しかも、出来るだけ迅速に合意形成に至る道があるのであれば、その方が望ましいことも自明である。

住民参加型社会実験は、以上の①～④を通して、まさにそうした目的で用いられる計画プロセスの支援手法と位置づけられる。

以上のように、住民参加型社会実験は、計画・設計の一般論に関するノウハウは持つが地元の即地的なニーズをすべて把握することが困難な計画者・行政と、逆に即地的なニーズは熟知していながら、解決のためのノウハウを持たない住民とを結び付け、互いによりよい計画案を作成するための支援をすることが期待されるものである。なお、表 2-3-1 は各住民参加手法に期待できる効果を表したもので、住民参加型社会実験に期待できる部分が大きいことがわかる。

表 2-3-1 地区交通計画における主な住民参加手法とその効果・目的

主な住民参加手法		目的（期待される効果）	有効性や課題についての即地的検討	計画代替案に対する住民の理解促進	住民の意見収集：計画案への反映	合意形成の促進
住民集会における討議				△	○	○
図面などによる平面的提示				△	△	
協議会・懇談会の設置・運営					○	○
意識調査					○	△
投票による決定						○／△
広報活動				△		△
写真・スライド映写などによる先進事例の紹介				○		
模型・フォトモンタージュなどによる視覚的提示			△	○	△	
社会実験	シミュレーション型社会実験		○／△	△	○	△
	住民参加型社会実験		○	○	○	○

○：効果がある △：やや効果がある

[財]豊田都市交通研究所 監修「新しい交通まちづくりの思想」より

3 章 地区交通計画プロセスにおける住民参加型調査の提案

3-1 住民参加型交通調査

地区交通計画、例えば、コミュニティ・ゾーン形成事業における交通調査については従来はほとんどが計画者（行政や専門家）が調査を行い、結果だけを住民に示すことが一般的であったが、本研究ではそれぞれの調査に住民が参与することで、住民自らが進めていくまちづくりとしての交通整備において住民が望むものをつくっていくために効果的な影響を及ぼすのではないかと考えた。

本研究で提案する住民参加型交通調査について、以下に述べる。

住民参加型交通調査

従来までの住民参加は事業の計画段階から住民の意見を取り入れるということが多かったが、住民参加型の調査とは計画の前である調査の段階から住民が参入して調査計画を立てるというものである。前例が無いだけにその効果は未知数だが、次のような点がメリットとして考えられる。

住民参加型調査の目的、期待する効果

住民参加型調査を提案するにあたり、住民が調査に参加することで地区交通計画プロセスの中で及ぼすと思われる効果を以下に挙げる。

- ①調査計画を立てる際に地元のことを良く知っている住民の意見を取り入れることで調査のポイントを効率的に絞ることができる。
- ②調査自体に住民の方に参加してもらうことで、それまでは定性的に感じていた問題点を実際に数値として定量的に表すという過程を体験でき、住民が交通の実状を正しく把握することができる。
- ③住民が交通に対し正しい認識を持つことによって問題に対する意識が高まり、改善すべきだという考えが住民の自発的な意志として発生し、住民自らが考えるまちづくりを進めていくきっかけとなることが期待できる。
- ④住民自らが街中で調査を行うことで、他の住民の興味を引き、参加者以外の住民の事業に対する関心を高めるという効果も考えられる。

有効性を検証するための方法

上に挙げた住民参加型調査の目的が果たせたかどうかを検証するために、調査の事前準備の段階から住民と共同で調査を行うまでの住民とのやりとりの中で住民の方の反応に注目し、時にはアンケートやヒアリングを用いて、住民の意識に変化が見られるかを考察する。

4 章 住民参加型交通調査のケーススタディ

4-1 谷中地区の現状とこれまでの経緯

東京都台東区北部の谷中地区は、関東大震災も戦災も免れ、江戸時代以来の百余の社寺が境内緑地とともに現存し、伝統的な木造町屋の町並み空間が断片的ながら残っている極めて希な場所である。

この江戸以来の伝統的景観が東京の近代化の波にのまれずに守られてきた理由は、起伏ある地形の土地の大半が宗教法人所有地として保護され、また伝統的な地域コミュニティが強く、それらの結合が安易な乱開発を許さず、災害に強い安全なまちを維持し続けてきたからである。

この伝統的文化景観を保存するため地元ではマンション建設を機に谷中まちづくり協議会が設置され、町会連合・仏教会・コミュニティ委員会が参加して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」も採択された。これを機会に行政と住民が協力して、江戸東京 400 年の歴史と文化の営みを残す町の保全と創造にむけ、地区内外の専門家により結成された谷中まちづくり研究会より「谷中まちづくり構想」が提案された。

谷中まちづくり構想の中で、現在谷中地区が抱える課題として次の 7 点が挙げられた。

①重層的な歴史的文化的資産の消失

→老朽化・相続による建替え保全活用情報が得られない

②東京に残された自然景の消失

→開発等による屋敷や墓地の緑消失、土の消失（舗装化）による熱環境の悪化

③町の作法の断絶

→場のコンテクストに不釣り合いな大規模マンションや新築住宅の出現

④歩いて暮らせる町の破壊

→通過交通の増大による安全性の欠如、暮らしの舞台の消失

⑤災害による生活・町の消失に対する不安

→木造密集住宅と狭小道路による防災性の欠如と集住文化・生活の現代化

⑥光ニーズの増大による生活の場としての不安

⑦歴史的伝統的な町の破壊

→広幅員道路整備に伴う町構造の変質

当地区では、上記のように歴史的なまちを保存するため様々な角度からのまちづくりが構想されているが、本研究では「④、歩いて暮らせる町の破壊」に対する取り組みに注目したいと考える。

歩いて暮らせる町の破壊

当地区では生活ゾーンへの車の侵入により歩行者が危険に晒され、更に騒音や渋滞が原因で沿道住宅が閉鎖化してしまうといった問題を抱えている。また、春秋の彼岸には参拝客の車が大量に押し寄せ著しい渋滞が発生し様々な問題を引き起こしている。

通過交通は特に南方向への一方通行路の諏方道（初音の道）と、それに平行する北方向への一方通行路である六阿弥陀通りで幅員の狭い道路に大量の車が流れ込み深刻な問題となっている。これを踏まえ谷中まちづくり構想では安心して歩けるまちづくりを目標に、地区交通マネジメントに基づくコミュニティ・ゾーン等の面的な交通対策を導入し通過交通の排除及び車の速度抑制を図り、彼岸時にはパークアンドライドとお彼岸バスを実施して渋滞を緩和するなどの対策を計画している。

図 4-1-1-は谷中地区の道路状況を表した略地図である。図中の黒い線が通過交通が多いと予想されている諏方道である。

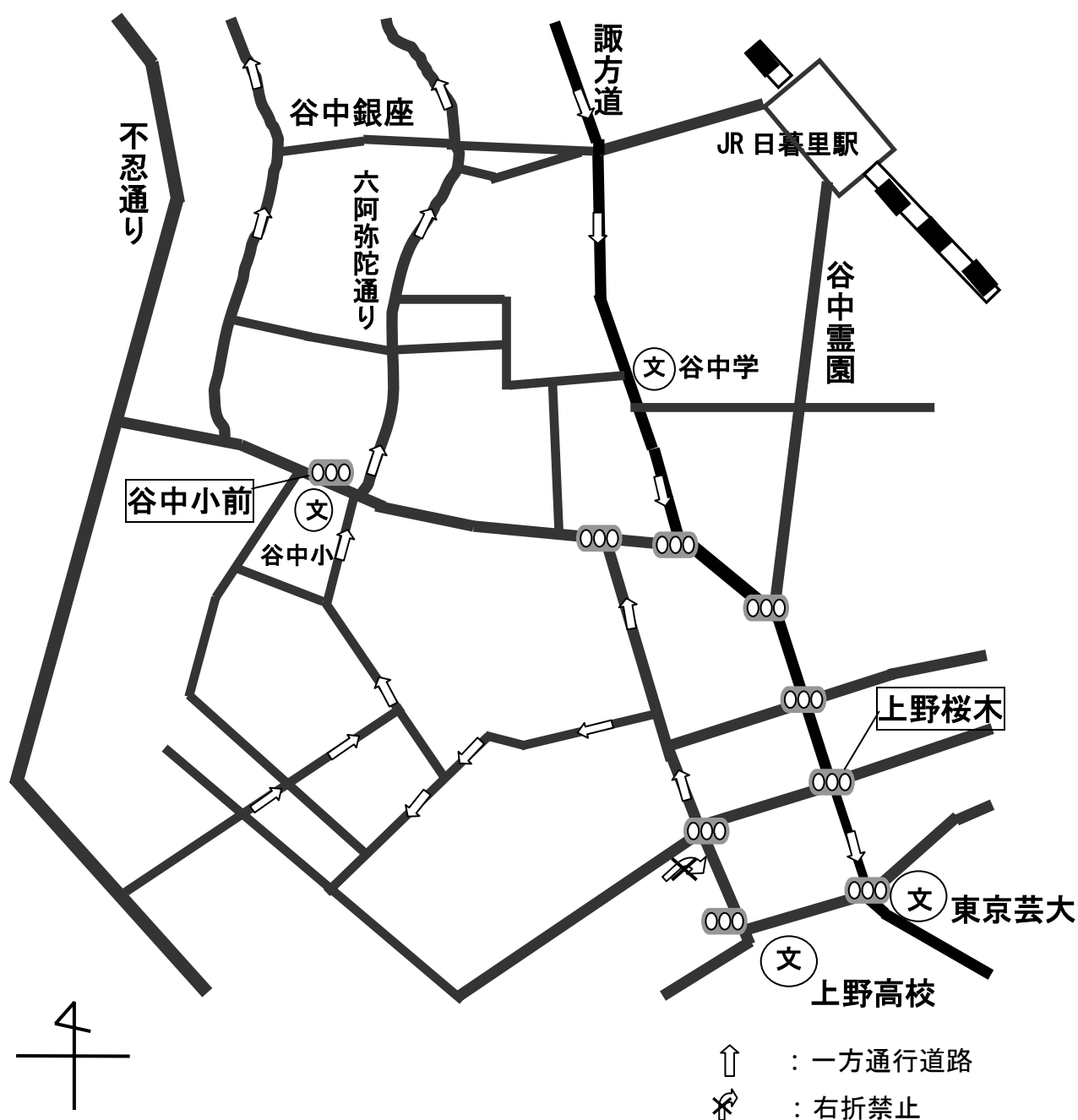


図 4-1-1 谷中地区の略地図

諏方道

上述した一方通行道路「諏方道」（すわみち）は東京都より「歴史と文化の散歩道」にも指定されている道路であり、ここ数年、谷中まちづくり研究会とは別に地元のNPO「谷中学校」を中心に諏方道を歩行者優先の道にしていこうという取り組みがおこなわれている。その取り組みのなかで、アンケート調査やワークショップ、諏方道を語る会などが行われ、住民の方々はこの道の魅力を認識しもっと良いものにしていこうという意識を既に持っているものと考えられる。

図 4-1-2、図 4-1-3 は地域 NPO 谷中学校が諏方道の沿道住民に諏方道に関して感じていることを聞いたアンケートの結果である。

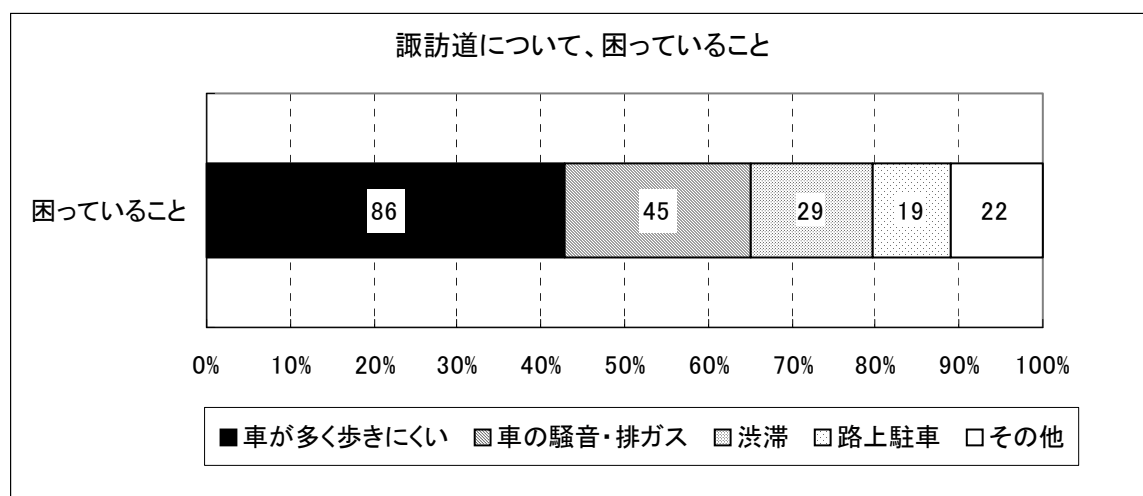


図 4-1-2 諏方道について、困っていること
(98/05/01、谷中学校諏方道研究班)

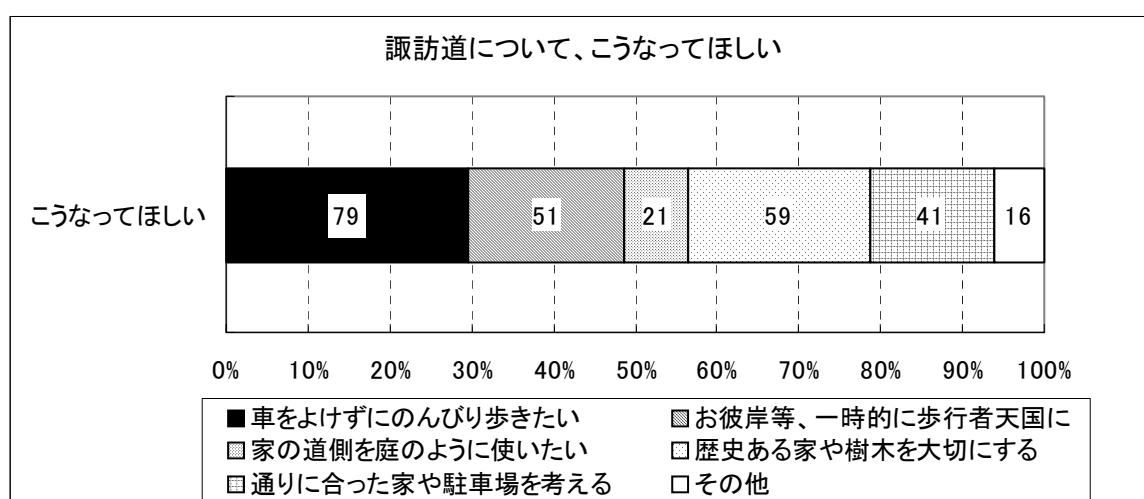


図 4-1-3 諏方道について、こうなって欲しいと考えること
(98/05/01、谷中学校諏方道研究班)

4-2. 調査の目的及び内容

本調査は台東区谷中地区にて、当地域が抱える問題である通過交通などの交通問題を解決するため、まず、最初の段階として、住民・地域 NP0 団体・東京芸大・埼玉大学の共同で交通調査を行うもので、台東区から東京芸大への受託研究『谷中地区まちづくり基礎調査研究』の一項目という位置付けで行われる。

調査は住民が危険だと感じる地点で住民みずからが調査を行うといったかたちで行い、調査地点を決めるために事前に住民を交えての話し合いやアンケートによって気になるポイントを洗い出す。

この調査のねらいはこの地区の具体的な課題の抽出のほかに、次年度の本格的調査及びシミュレーション分析に向けての予備調査、地元住民の参加を得ることによる機運向上などが挙げられる。

調査の流れ

まず、初めのワークショップで地域の核となるメンバーと埼玉大学メンバーで調査までの流れを検討し、当地区内で住民の方が感じている交通に関する問題点を具体的に教えてもらう。

次に、周知活動として地元の PTA や町内会の新年会などに出向き、調査のお知らせや内容についての講演を行う。また、諏方道沿いに立ち寄りブースを設置し、周知活動と意見収集を並行して行う。

そして、参加者が集まり、調査地点が絞られた時点で実際に調査へと踏み切る。

各項目の詳細は以下に記す。

4-3. ワークショップ

初めのワークショップは 2001 年 12 月 15 日に台東区谷中にある興禅寺で行われた。

参加者は全部で 14 名、うち埼玉大学からは 6 人。芸大及び地域 NP0 谷中学校所属の方が 4 人、地元住民が 4 人というかたちで行われた。

ワークショップ進行表

①開会

- ・今回の WS が何のために行われるのか、また、今後どのようにして谷中まちづくり調査を進めていこうとしているかを参加者の方々に説明する。

②自己紹介

- ・地域の方々と埼玉大学メンバーの顔合わせの挨拶として、それぞれ自己紹介を行う。

③地区内の問題箇所の抽出

- ・参加者の方々に日頃、交通と生活に関して気になっていることを挙げてもらい、ポストイットを用いてひとつの地図上にまとめる。
- ・今回、参加者の意見を伺ったのは、地域の方々が持っている意識を教えることで、埼玉大学メンバーが今後の方針を検討する際の参考とするためであることを説明する。

〔配布資料〕

谷中地区全体の道のわかる地図

ポストイット

〔全体資料〕

大きい地図（ポストイットを貼る）

④交通施策の事例と進め方の紹介

- ・今後の方向性を定めるための参考として、交通問題を改善するために行われた施策の事例とその進め方を紹介する。
- ・紹介した事例のような整備を行うためには、計画案を立てる前に、まず調査が必要だということを示唆する。

〔配布資料〕

コミュニティゾーン実践マニュアルからの一部コピー（2枚）

〔全体資料〕

プロジェクトによる映像

⑤今後の方針について

- ・今後の予定として、ヒアリング、第2回WS、交通調査の説明をする。
- ・特に、次回のWSに関しては、予定している内容を詳しく説明する。

〔配布資料〕

第2回ワークショップの予定表

谷中地区安全点検マップ

ワークショップ進行表「3、地区内の問題箇所の抽出」の中で、住民の方から頂いたご意見をもとに作成した当地区の問題点を示した地図を以下に示す。(図4-3-1)

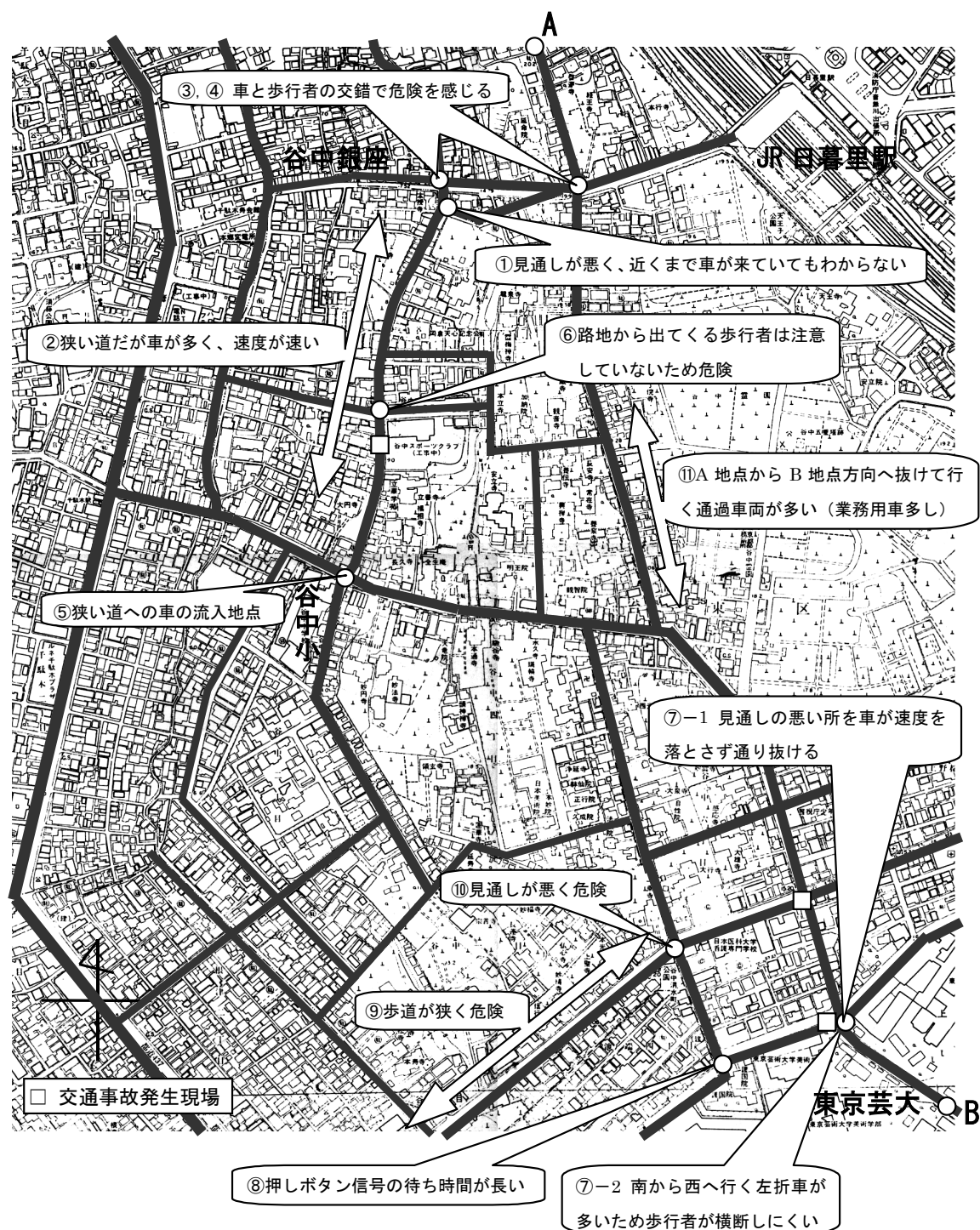


図 4-3-1 谷中地区安全点検マップ

住民の方の反応

「④、交通施策の事例と進め方の紹介」の中で地区内の問題を解決するためにはどうしたら良いか、そのひとつの例としてコミュニティゾーンの紹介をしたところ住民の方から次のようなご意見を得た。

- ・彼岸時の参拝者に対する交通規制に関しては、多様な立場の人達の多様な意見があり、今まで実行には至らなかったため悲観的になっていたがコミュニティゾーンのような解決案があるならば多くの人の賛同を得られるかもしれない。
- ・あるものを少しずつ変えていく（既存の道路を活かしてコミュニティゾーンのような整備を行う）という考えは今までに無かったので勉強になった。

このように、住民の方は今まで自分の生活環境の中で感じていた問題に対してどうしていいか分からなかったが、ひとつの解決案を示唆したことで今後の方向性を多少なりとも掴むことができたのではないかと思われる。

この後の方針

本調査のこの後の進め方は、コアメンバーの話し合いの中で次のように定まった。一度に大勢の人が集まると喋る人が決まってしまうため、町会の集まりのような集まり慣れている人同士の会合に出向いていき、お話を伺うという方が個人個人の意見を得られやすいということから、地区内全体の住民を一度に収集することはせず、各新年会等に出向き周知活動を行うことが決まった。

また、集合して椅子に座って会議のように話すよりも、立ち寄りブースのようなものを設置し通りがかりの人から意見をもらう方が、集まった人同士の力関係が生じないため、多くの人から素の意見をもらいやすいということから、立ち寄りブースの設置が決まった。

4-4. 立ち寄りブース

立ち寄りブースとは、主に社会実験時や計画検討時に行政と市民との交流の場を設置するもので、合意形成として高い効果が望める手法のひとつである。

今回の立ち寄りブースは住民参加型調査に向け、調査計画検討段階での調査の計画者と住民との交流のために設けられたが、一般的に次のような目的、方法で行われる。

①目的

立ち寄りブースは、実験の際に設置される「実験運営本部」とは異なり、計画者と住民の両方のための「場」であり、意図的に気軽に意見交換する場を設置することで、意識の高い市民との「意識的な交流」が図れ、「賛成」または「反対」の声をどこに向けたらよいのかわからない住民に対しての計画案の理解促進や誤解の解消が期待できる。計画に対して特段の関心の無い市民がまさに「ふらっと」立ち寄ることで、計画に対する興味が増加し結果として市民の意識向上が望める「偶然の交流」も重要である。

②方法

立ち寄りブースの最大の目的は、市民と計画者との交流であるため、市民が立ち寄りやすい場所の確保、落ち着いて会話ができること、担当者の常駐が最大のポイントである。会話のきっかけや議論の裏付けのためにも各種の情報提供を行うことが必須で、着席スペースや湯茶の準備も必要に応じて実施すべきである。同時に議論内容の記録・整理を行うための記録や、コミュニケーションの妨げにならない程度のアンケート調査も有効である。

立ち寄りブースにおける情報提供の「内容」としては、以下のものが挙げられる。

- ・検討している計画や取り組みの紹介
- ・過去に実施した調査の内容や分析結果
- ・将来の交通状態や景観の予測
- ・スムーズな会話やきっかけづくりのための付加的な情報

また、情報提供の「手段」とその注意事項については、以下のものがある。

- ・ポスター・パネル：掲示内容なデザインについて十分検討する
- ・配布資料：ぶらりと立ち寄った人が持ち帰れる程度の分量にする
- ・VTRやPCによるプレゼンテーション：長くても10分程度にする
- ・模型や特殊装置：必要に応じた専門家の協力が必要だが、市民による手作りでもOK
- ・イベントとのジョイント：関連するイベントで立ち寄る人数を効果的に増加させる

③効果

立ち寄りブースの設置効果としては「住民と計画者の相互理解」、「計画への理解者・賛同者の増加」、「勘違い・誤解の解消」、「隠れていた問題点の浮上」などが挙げられるが、協議会やワークショップなどの住民参加の場に参加しなかった（できなかった）多数の市民の意見を取り入れるチャンスとなることが、最大の効果である。

④留意点

立ち寄りブースを設置する際の現地でのコミュニケーションにおいては、特に計画者側の計画への熱意・姿勢が問われる場合が多いため、担当者の常駐や良質の補助者を確保するなどの配慮が不可欠である。

谷中で設置した立ち寄りブース

今回、谷中地区の諏方道沿いに設置した立ち寄りブースの内容を以下に記す

【主催】

東京芸術大学（本調査は台東区から東京芸大への受託研究「谷中まちづくり基礎調査研究」の一環で行なわれる）

【協力】

埼玉大学工学部建設工学科久保田研究室

【設置日時】 1月29、30日（予備日31日）

AM8:00～PM4:00

【設置場所】 台東区谷中7-17-6 谷中学校前

【設置目的】

- ・ 二月に実施する交通調査へ向けての準備（周知活動・意見収集）
- ・ 体験調査
- ・ ナンバープレート調査

【内容・方法】

- ・ 通りがかりの方から谷中界限の交通に関して気になっている点などを聞き、ポストイットを用いて地図上に示してもらう
- ・ スピードガンを使って通りがかりの方に速度を測定してもらう
- ・ スピードガンで測った速度に関して及び使った感想などを聞く
- ・ ナンバープレート調査を連日行い、常習者がどの程度いるのか調べる
- ・ 交通調査に関するお知らせをし、参加を募る

【必要器材】

- ・ スピードガン
- ・ 地図、ポストイット
- ・ ポスター
- ・ テープレコーダ（会話を録音）
- ・ DV（ブースの様子を撮影）
- ・ NP 調査記録用紙
- ・ アンケート用紙（A スピードガン測定後、B 交通に関して気になっている点）
- ・ 交通調査お知らせの紙
- ・ 交通調査参加申し込み用ハガキ

立ち寄りブースでヒアリングに答えて下さった方の属性

ヒアリングに答えて下さった方の属性

1/29（火） 解答者数33人

1/30（水） 解答者数41人

総合計74人

以下の表4-4-1～表4-4-5、グラフ4-4-1～グラフ4-4-5は2日間総合の解答者の属性である。

表 4-4-1 属性 年代

ヒアリング解答者属性（総合）解答者数（74 人）（29 日：33 人、30 日：41 人）

年齢	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	未記入	計
人数	0	6	10	12	13	14	14	5	74
割合	1.0%	8.1%	13.5%	16.2%	17.6%	18.9%	18.9%	6.8%	100.0%

表 4-4-2 属性 性別

性別	男性	女性	計
人数	23	51	74
割合	31.1%	68.9%	100.0%

表 4-4-3 属性 住所

住所(丁目)	谷中 2	谷中 3	谷中 4	谷中 5	谷中 6	谷中 7
人数	2	4	1	15	2	28
割合	2.7%	5.4%	1.4%	20.3%	2.7%	37.8%
谷中地区住民 52 人（70.2%）						
	西日暮里	根岸	千駄木	上野桜木	その他	
	9	2	3	2	6	
	12.2%	2.7%	4.1%	2.7%	8.1%	

表 4-4-4 属性 初音の道をよく通るか

初音の道(諏方道)をよく通るか	ほぼ毎日	週に 1、2 回	月に 1、2 回	極まれに	計
人数	54	16	2	2	74
割合	73.0%	21.6%	2.7%	2.7%	100.0%

表 4-4-5 属性 初音の道を通るときに使う交通手段は（複数回答可）

交通手段 (複数回答可)	徒歩	自転車	バイク	車
人数	67	18	1	2
割合	90.5%	24.3%	1.4%	2.7%

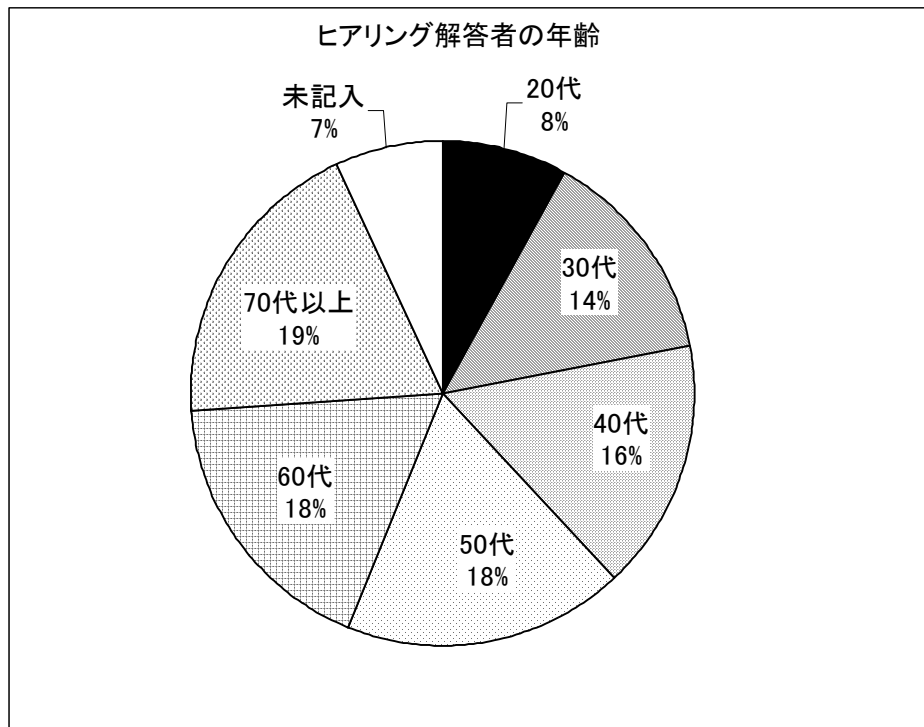


図 4-4-1 属性 年代

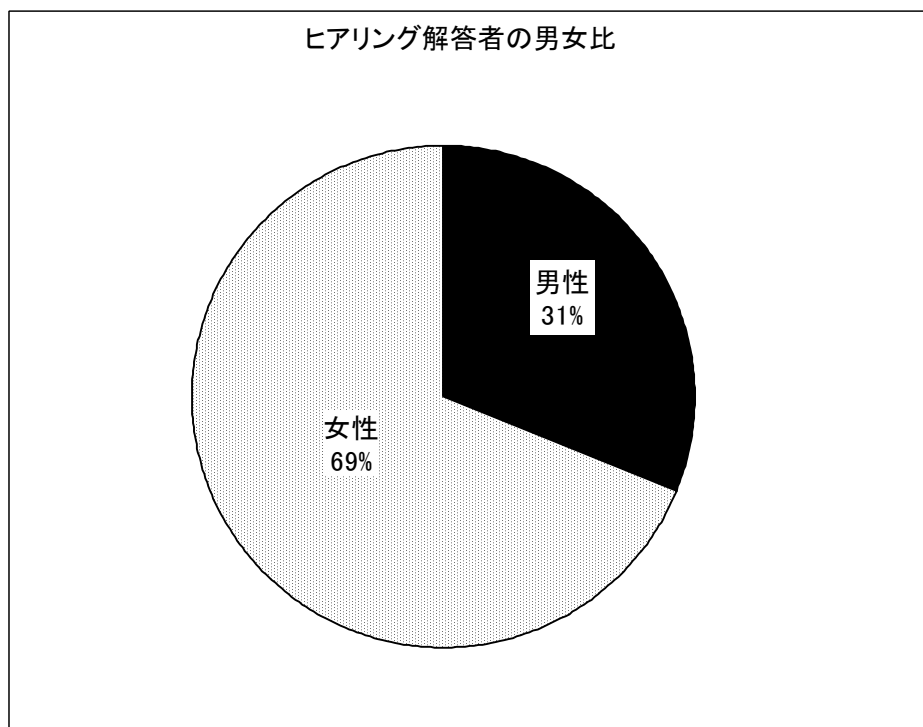


図 4-4-2 属性 性別

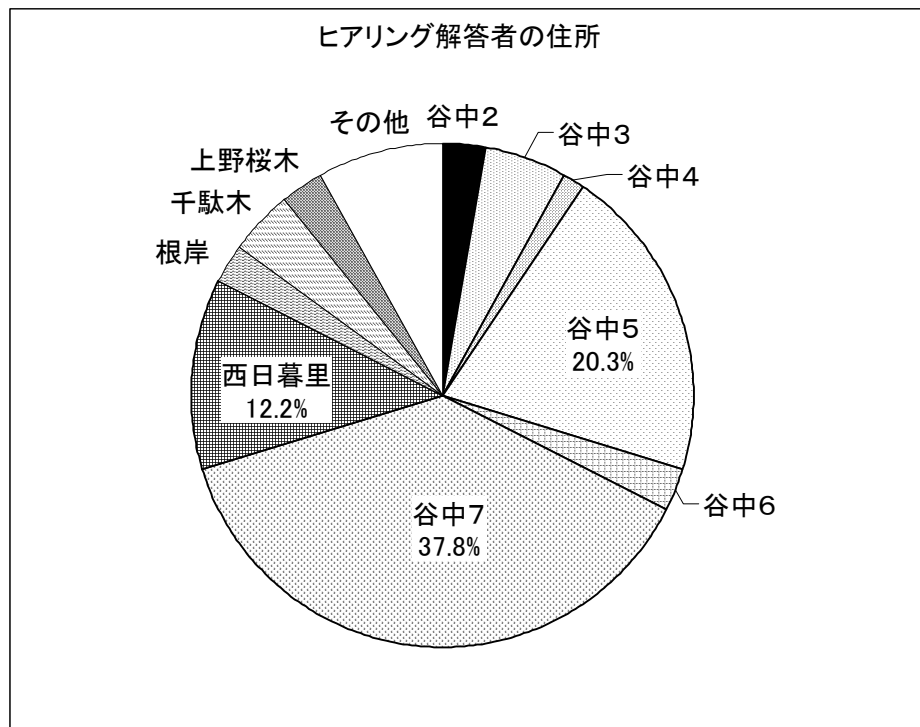


図 4-4-3 属性 住所

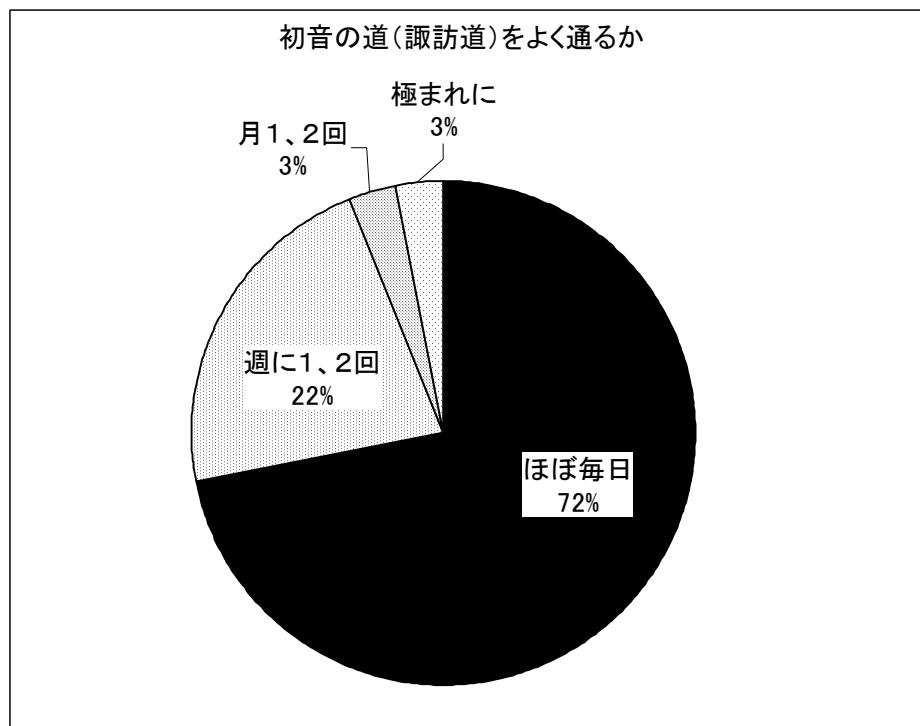


図 4-4-4 属性 初音の道をよく通るか

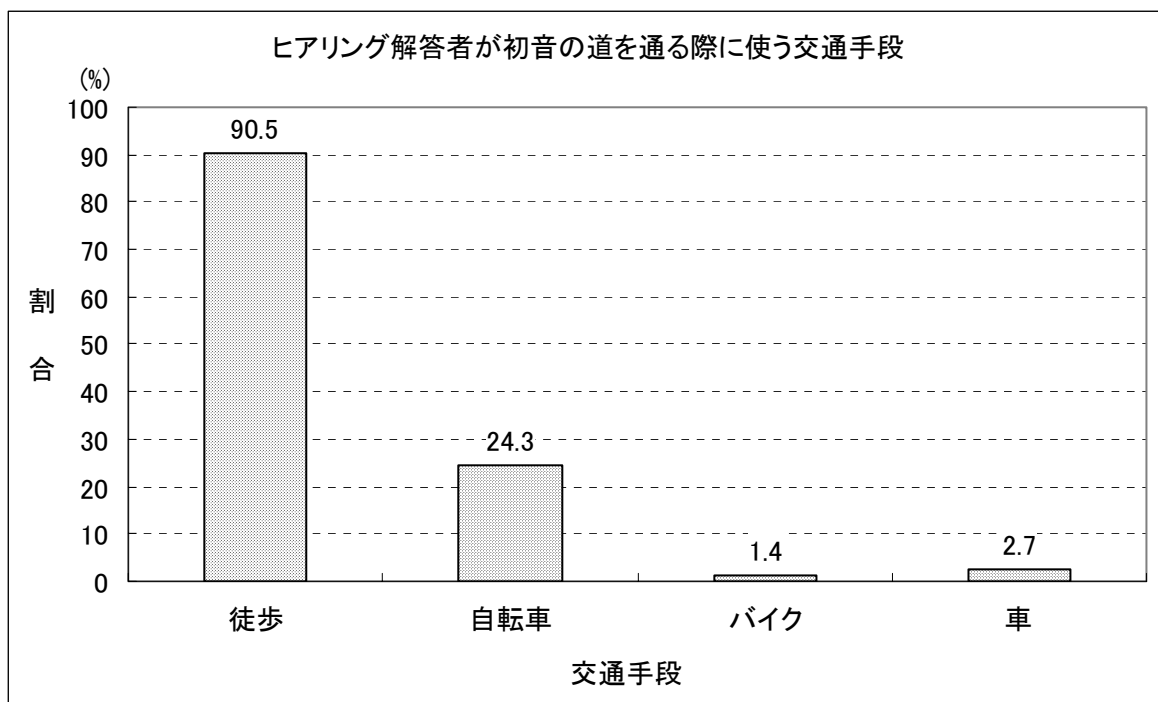


図 4-4-5 属性 初音の道を通るときに使う交通手段は（複数回答可）

ヒアリングの結果（交通に関して気になっている点）

初音の道について（ブースを設置した前の通り）

ヒアリング実施日：2002年1月29、30日

調査場所：谷中学校前

ヒアリング内容：谷中周辺の住民に交通に関して気になる点を思い付くだけ挙げて頂いた

以下の表は頂いたご意見を道路別に分け、同様の意見を持つ人の数を表したものである。

表 4-4-6 交通に関して気になる点（初音の道について）

（解答者総数 74人）

初音の道について	人 数	割 合
交通量が多い	38	51.4%
狭い	17	23.0%
速度が速い	14	18.9%
抜け道になっている	8	10.8%
電柱のところが危険	5	6.8%
路上駐車危険	4	5.4%
大型車が怖い	4	5.4%
見通しが悪い	2	2.7%
子どもが危ない	2	2.7%

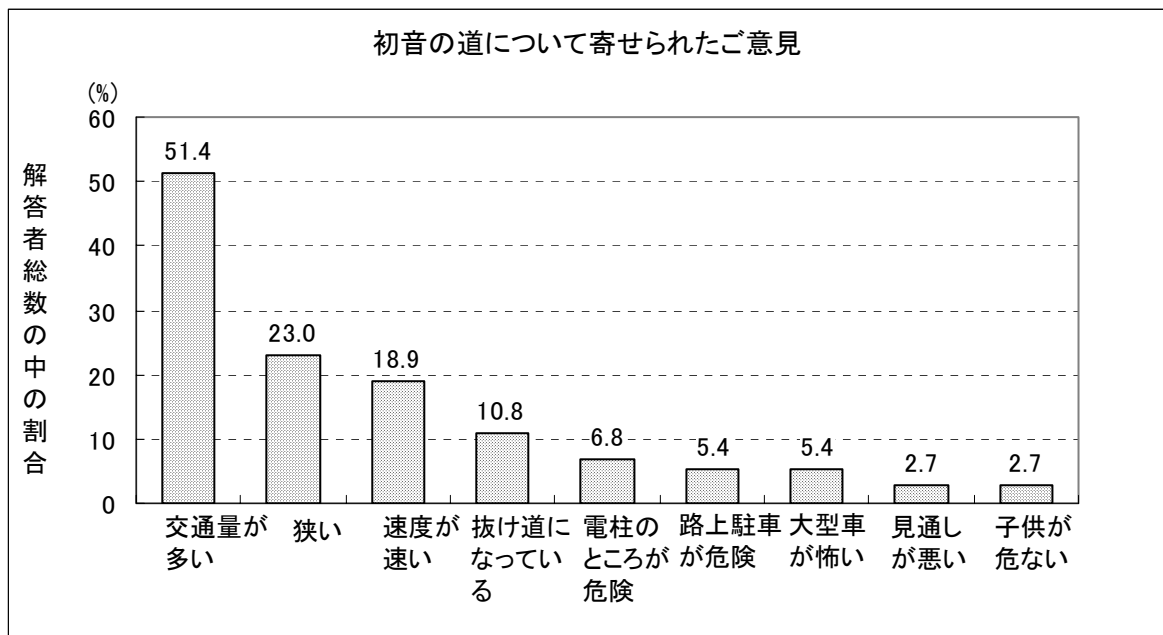


図 4-4-6 交通に関して気になる点（初音の道について）

表 4-4-7 初音の道の交通量が多いと思う
時間帯・曜日

交通量が多い時間・曜日	人 数
朝	6
夕	1
平日	2
週末	1
常に	1

表 4-4-8 初音の道の自動車速度が速いと思う時間帯

速度が速い時間帯	人 数
朝	1
夜	3

表 4-4-9 初音の交通量が多いことに対して
どう思うか

初音の道の交通量が多いことに対して	人 数
仕方ない	8
なんとかして欲しい	6

表 4-4-10 初音の道の道路幅員が狭いということに対してどう思うか

初音の道の道路幅員が	人 数
拡幅して欲しい	3
拡幅は反対	2

初音の道についてその他の意見

- ・街灯が少ないので夜暗くて怖い
- ・初音の道と細い路地との交差点が危険
- ・初音の道出口の信号（デイリーヤマザキ前交差点）で歩行者と車との接触の危険がある
- ・車が多いのでガードレールなどで歩行空間を確保してほしい
- ・通学路だと分かるような標識がほしい

初音の道以外の道路に関するご意見

表 4-4-11 言問通りについて

言問通りについて	人 数
歩道が狭い	4
渋滞	2
排気ガス	1

表 4-4-12 六阿弥陀通りについて

六阿弥陀通りについて	人 数
交通量が多い	5
速度が速い	6
狭い	3
子供が危ない	2

その他、谷中全体に関して

- ・谷中全体駐車場が少ない
- ・不忍通りが狭く、路上駐車が多いため諏訪道、六阿弥陀通りが抜け道になる
- ・全体的に緑が少ない
- ・全体的に道が狭いので災害時が不安
- ・一方通行が多くて迷いやすい、交通の便は最悪
- ・夜バイクに乗った中高生が徘徊し、ゲームセンターにたむろっている
- ・散策者の並行した歩き方が危険
- ・店先などに人が集まると車が通りにくい
- ・マナーの改善を呼びかける看板が欲しい
- ・狭いのに対面通行（七面坂）
- ・見通し悪い（七面坂と六阿弥陀の接点）
- ・車優先の道づくりは良くない
- ・それほど車が多くはないがたまに通る車が嫌、歩行者優先で歩きたい（よみせ通り）
- ・観光者が増えたがマナーが悪いので困る
- ・観光者向けの店よりも本当に良いものを残していきたい
- ・霊園の近くの静かな通りが好きです
- ・お彼岸時、谷中小の前の道から一部広がっている通りにかけて路駐が多い
- ・谷中は車が多い
- ・谷中小の前の信号、六阿弥陀に入るところがわかりにくいいため信号に気がつかない車がいる

以上のような意見の中から、最も指摘の多かった初音の道の交通量、幅員、自動車速度について、年齢や性別によって何らかの傾向が見られるか調べるため、以下のような分析を行った。

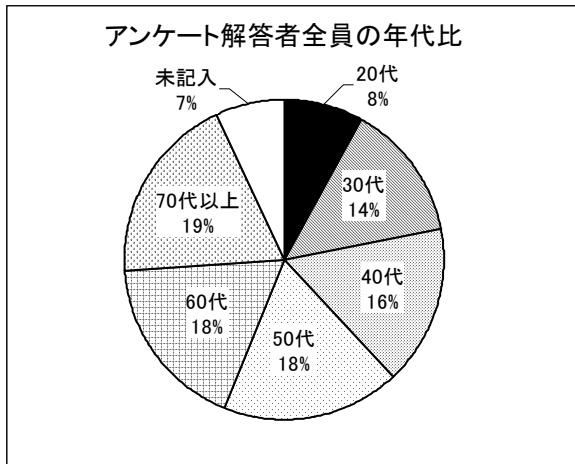


図 4-4-7 アンケート解答者全員の年代比

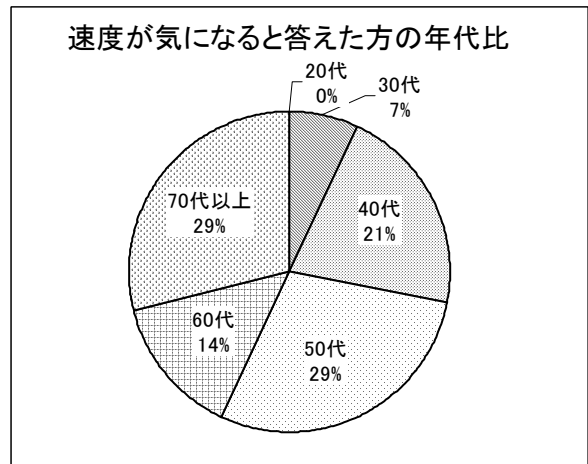


図 4-4-8 速度が気になると答えた方の年代比

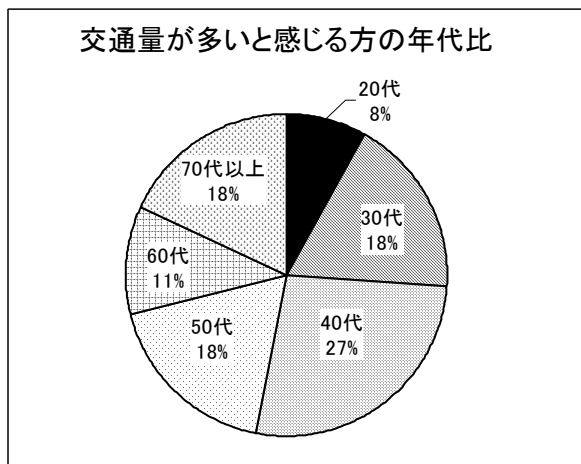


図 4-4-9 交通量が多いと感じる方の年代比

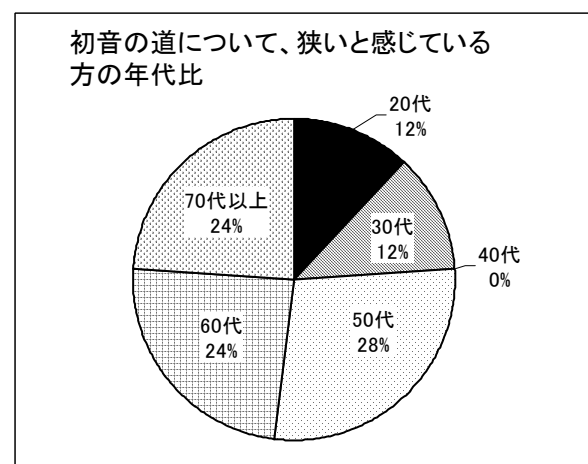


図 4-4-10 初音の道の幅員が狭いと感じている方の年代比

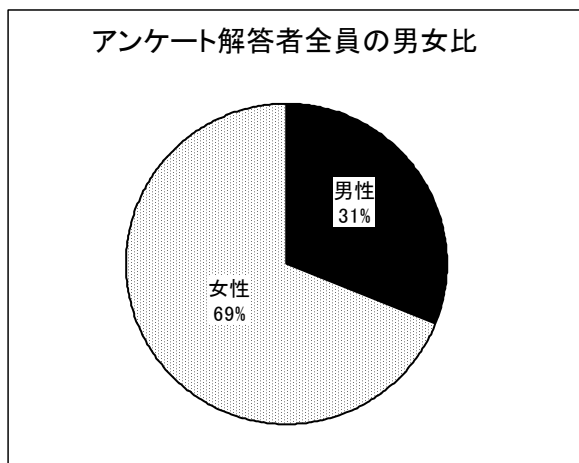


図 4-4-11 アンケート解答者全員の男女比

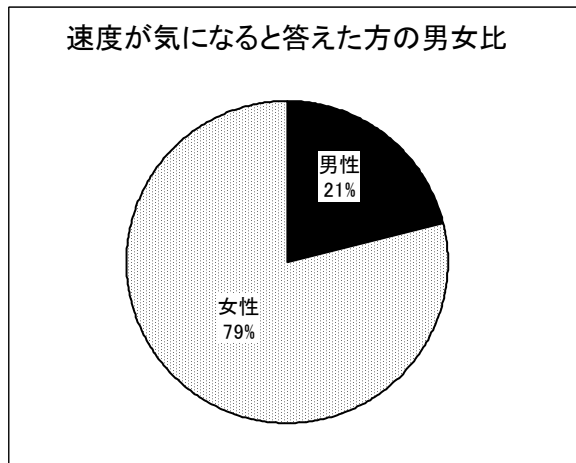


図 4-4-12 速度が気になると答えた方の男女比

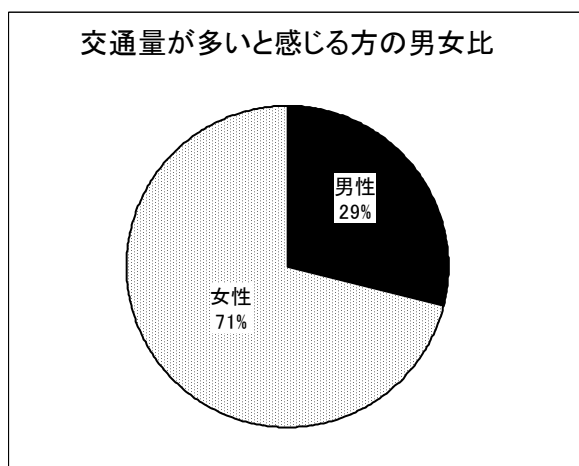


図 4-4-13 交通量が多いと感じる方の男女比

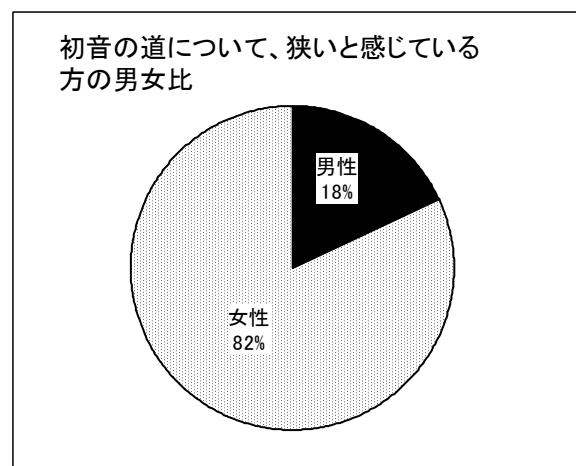


図 4-4-14 初音の道の幅員が狭いと感じている方の男女比

サンプル数が少ないために信頼性には劣るが、以上のグラフから、自動車の速度と道路の幅に関しては、高齢の方、女性の方が車の速度や道路の幅員（車との距離）に敏感であると予測できる結果が得られた。

これより、将来的には高齢者や女性が不安を感じない道路をつくっていくことが望まれると考えることができる。

立ち寄りブースで行った交通調査の結果（１）

立ち寄りブースの設置に伴い、予備調査として行った NP（ナンバープレート）調査の結果を以下に記す。

表 4-4-13 初音の道を 2 日連続で通った車の台数とその車種別の内訳

NP調査日：2002年 1 月29日（両日とも 8：00～10：00、15：00～16：00）

29日計測台数：997台（うち202台が不完全データ）

30日計測台数：994台

括弧内の数字はナンバープレートの車種分類番号

2日間連続で通った車の数		車種の内訳			
29日に通った回数：30日に通った回数	台数	大型車 (1, 2, 3)	小型貨物(4)	乗用車 (3, 5, 7)	不明
1 : 1	247	27	96	86	38
1 : 2	11	1	3	3	4
1 : 3	2	0	0	2	0
2 : 1	15	3	8	4	0
2 : 2	7	0	5	1	2
2 : 3	1	1	0	0	0
3 : 1	1	0	1	0	0
計	284	32	113	96	43
29日に観測された997台	28.5%	13.3%	46.9%	39.8%	車種別常習者の割合
2日連続で利用した車の割合(%)		8.7%	40.6%	50.7%	全体の各車種の割合

※284台中43台がデータ不完全のため車種判別不可能

※2日間連続で通った乗用車96台中タクシーは4台

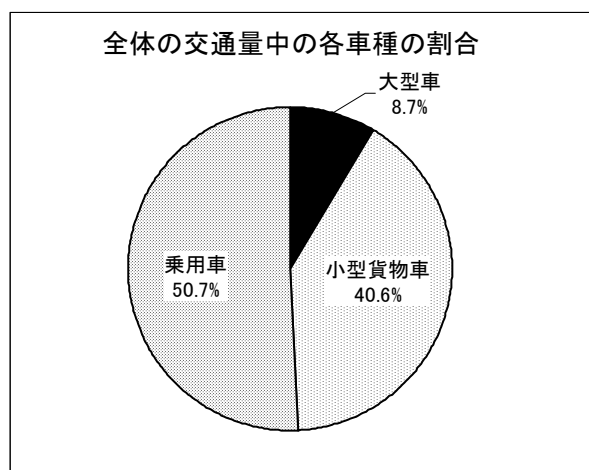


図 4-4-15 全体の交通量中の割合

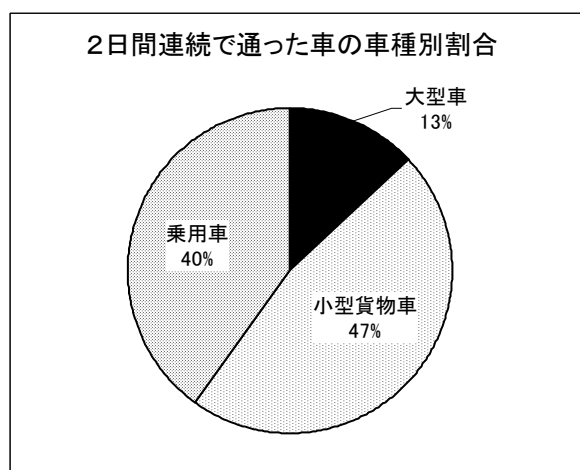


図 4-4-16 2日間連続で通った車の割合

2日間連続の NP 調査により、2日目に1回以上観測された997台のうち28.5%にあたる284台が2日目も1回以上同じ道を利用していることがわかった。また、2日間連続で通過した車の車種別の割合は小型貨物・大型車が多くなっており、物資の輸送のために仕事で頻繁にこの道を通っている車が多いと考えられる。

立ち寄りブースで行った交通調査の結果（２）

以下は、NP から求めた交通量、及び速度調査の結果である。表4-4-15～19は29日の調査結果である。

表 4-4-14 1/29 時間帯別交通量

調査日時2002年1月29日（火） 8：00～10：00 15：00～16：00

調査地点：谷中中学校前

時間帯別交通量	
時間帯	台 数
8時～9時	364
9時～10時	372
10時～11時	261
計	997

※202台が不完全データのため車種別判別不可能

表 4-4-15 車種別交通量

車種別交通量	
大型貨物車（1）	39
バス（2）	3
普通乗用車（3）	121
小型貨物車（4）	323
小型乗用車（5）	243
小型乗用車（7）	39
特殊車両（8）	27
計	795

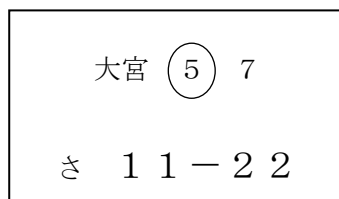


図 4-4-17 ナンバープレートの車種分類番号

※括弧内の数字は車種分類番号で図 4-4-17 の○で囲んだ部分である

表 4-4-16 大型車の台数と割合

大型車の台数と割合	
大型車（1，2，8）	69 台
大型車混入率	8.7%

表 4-4-17 タクシー等の台数と割合

タクシー等の台数と割合	
タクシー等	89 台
タクシー等混入率	11.2%

表 4-4-18 自家用乗用車とそれ以外の車の比率

自家用乗用車とそれ以外の車の比率		
	台 数	割合（%）
自家乗用車	314	39.5
その他（貨物車、タクシー等）	481	60.5

以下、表4-4-19～23、グラフ4-4-18～20は30日の調査結果である。

表 4-4-19 1/30 時間帯別交通量と各車種の割合

時間帯別交通量と各車種の割合

時間帯	総交通量(台)	大型車	タクシー	小型貨物	乗用車	大型車率	タクシー率	小型貨物率	乗用車率
8～9時	403	58	59	128	158	14.4%	14.6%	31.8%	39.2%
9～10時	378	40	50	154	134	10.6%	13.2%	40.7%	35.4%
10～11時	351	37	53	127	127	10.2%	14.7%	35.2%	39.9%
11～12時	266	25	44	103	103	9.4%	16.5%	38.7%	35.3%
12～13時	238	18	53	75	75	7.6%	22.3%	31.5%	38.7%
13～14時	273	26	33	106	106	9.5%	12.1%	38.8%	39.6%
14～15時	242	14	44	93	93	5.8%	18.2%	38.4%	37.6%
15～16時	220	10	36	94	94	4.5%	16.4%	42.7%	36.4%
計	2381	228	372	880	880	9.6%	15.6%	37.0%	37.8%

※「乗用車」はタクシー等を除いた自家用乗用車の略である

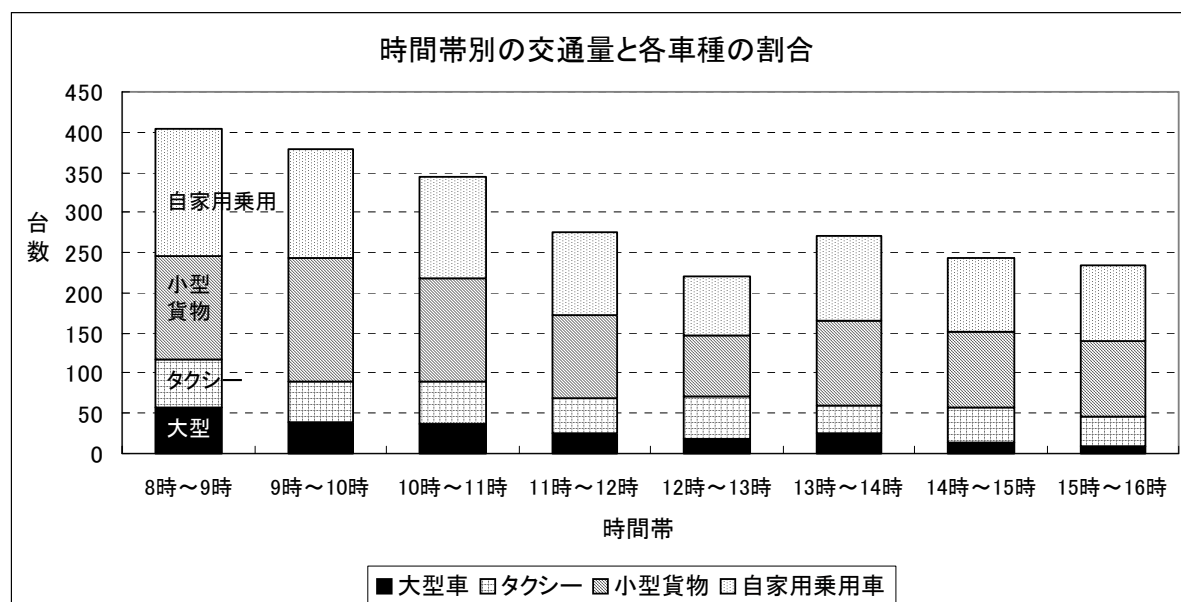


図 4-4-18 1/30 時間帯別交通量と各車種の割合

表 4-4-20 時間帯別の自動車速度

時間帯	平均速度 (km/h)	速度80パーセンタイル値 (km/h)	速度MAX値 (km/h)
10時～11時	32.1	37	45
11時～12時	31.0	37	43
12時～13時	29.5	34	45
13時～14時	29.3	33	37
14時～15時	30.2	33	50
15時～16時	33.5	37.8	49
計	30.8	35	50

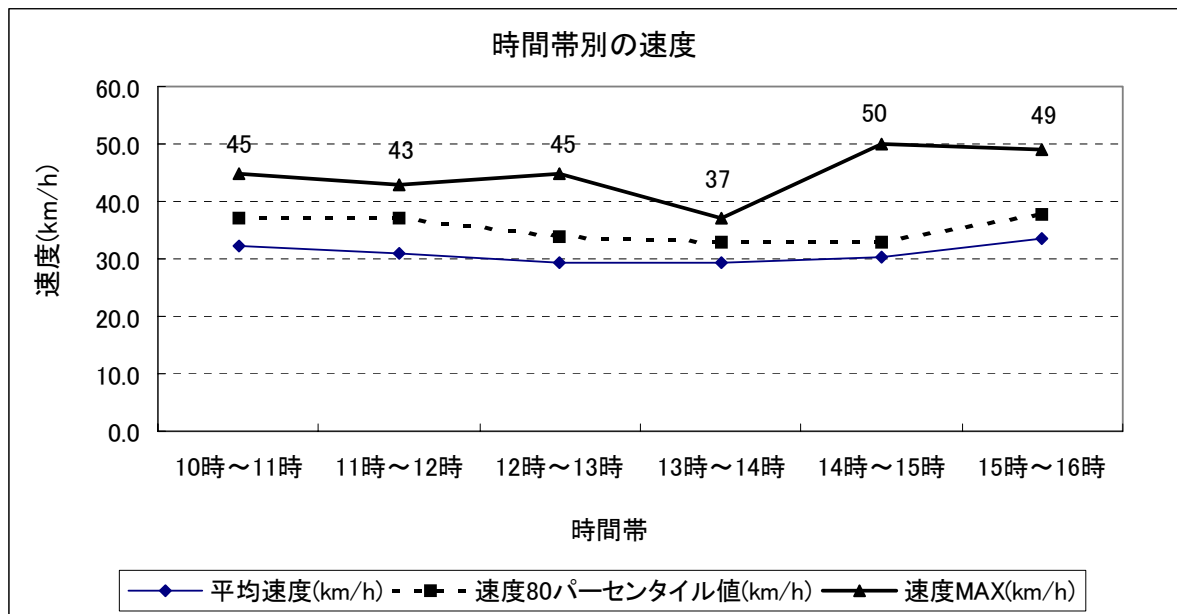


図 4-4-19 時間帯別の自動車速度

表 4-4-21 車種別交通量

車種別交通量	
大型貨物車 (1)	149
バス (2)	6
普通乗用車 (3)	378
小型貨物車 (4)	880
小型乗用車 (5)	778
小型乗用車 (7)	117
特殊車両 (8)	73
計	2381

表 4-4-22 タクシーの満空率

タクシーの満空率	台 数	比 率
タクシー (空)	156台	68.1%
タクシー (満)	73台	31.9%
計	229台	100.0%

※10時40分からタクシーの満空を判別して記録した。表4-4-22は10：40～16：00のタクシーの満空比率。

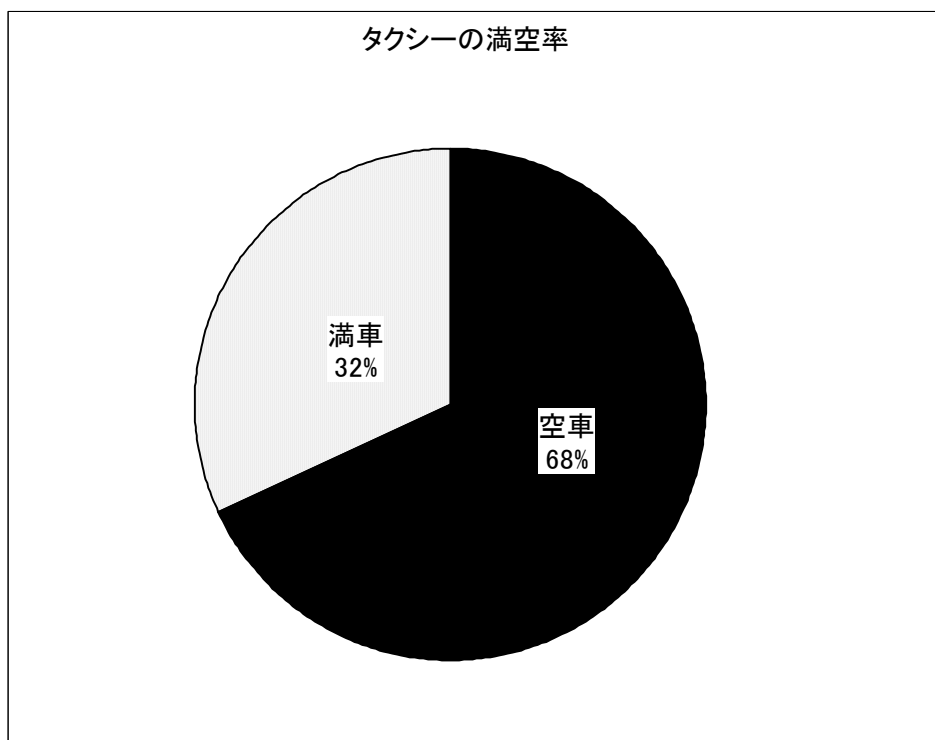


図 4-4-20 タクシーの満空率

表 4-4-23 時間帯別タクシーの満空率

	満	空	計	満車率	空車率
11時～12時	11	33	44	25.0%	75.0%
12時～13時	18	35	53	34.0%	66.0%
13時～14時	13	20	33	39.4%	60.6%
14時～15時	15	29	44	34.1%	65.9%
15時～16時	10	26	36	27.8%	72.2%
計	67	143	213	31.9%	68.1%

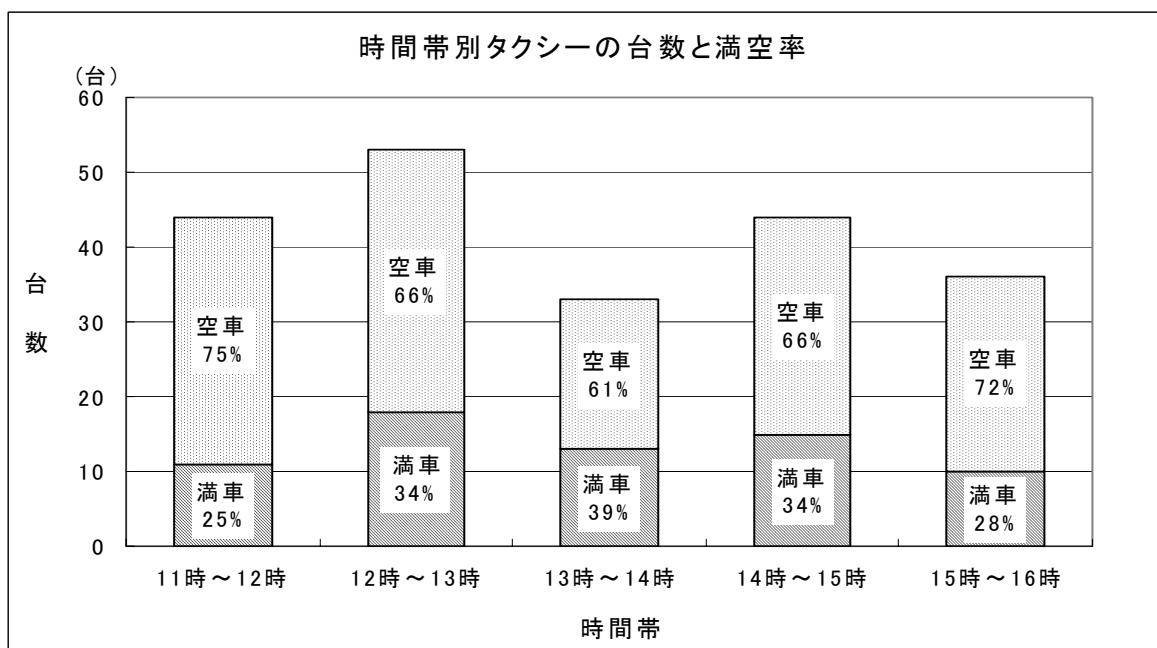


図 4-4-21 時間帯別タクシーの台数と満空率

以上の結果から分かるのは、朝の交通量の多さ、大型車混入率の高さ、自家用乗用車以外の仕事で使っていると思われる車の割合の多さ、等である。ヒアリングで住民の方に伺った意見を顕著に反映していると言える。

これらのヒアリングと交通調査の結果をもとに、2月に実施する住民と共同での調査の計画を検討する。

意識調査・交通調査の結果の周知

1月29日、30日の調査の結果を住民の方々に提示するため、2月9日（土）に谷中地区の交通安全部会の新年会に出向き、調査の結果を知らせ、2月14日に行う調査の概要を説明した。更に、現在ある程度明らかになりつつある交通の問題を改善するためのひとつの参考として、コミュニティ・ゾーンの紹介をし、今後の谷中地区の可能性を示唆した。

この中で、調査の結果を聞いた住民の中には「毎日、通っている道だがこんなに車が通っているとは驚いた。」といった意見もあり、予備段階の調査だが、調査によって具体的な数字を示す意味は十分にあると考えられる。

また、コミュニティ・ゾーンに対する関心も高く、アンケートの際に見うけられた「交通量の多さは仕方ない。」と考えている方々の意識を変えていくために意義のあるものであったと思われる。

このように、本研究の活動は、住民の方々に現在の交通問題の実態を知ってもらい、その解決のための案を参考として示唆しながら、住民自らが地域の交通に対して「こうなってほしい」という考えを持ち、住民同士で話し合いながら、皆が納得できるかたちを目指していくための補助的な役割を果たすことが最も大きな目的であるということが分かってきた。

4-5 交通調査計画

立ち寄りブースで得た意見を参考に、2月に予定している交通調査の内容を検討した。

まず、最も指摘が多かった初音の道（諏方道）の交通量に関して、抜け道に使われているとの意見とも関連があると考え、初音の道を通る車の通過車両の量及びその割合を調べるためのNP（ナンバープレート）調査を行うことを決めた。このNP調査によって通過車両の車種及び経路も割り出し、エリア外からどこを目的として通過していくのかの予測も立てる。更に、道路幅員に続いて3番目に指摘が多かった初音の道の自動車速度に関して、ヒアリングの中で指摘のあった最も速度が出ていると思われる地点で速度測定を行うこととした。

今回は調査可能な規模との折り合いから、最も優先すべき2項目（通過交通、自動車速度）を調査することに決定した。調査に関する詳細を以下に記す。

交通調査計画

調査目的

ヒアリングの結果から最も指摘の多かった「初音の道の交通量・自動車速度」を調べることを目的として、NP調査（4箇所）、速度調査（1箇所）、交通量調査（1箇所）を行う。NP調査は、「交通量が多いのは抜け道に使われているから」という意見から、通過交通の量及び経路を求めるために実施する。

29日、30日に立ち寄りブースで行った交通調査から、朝8：00～10：00が最も交通量が多く、交通量の減少する15：00～16：00で車の速度が速くなる傾向が見られたため、午前のNP調査（及び交通量）、午後の速度調査の結果に注目したいと考える。

調査日時

2002年2月14日（木） 8：00～9：00、15：30～16：30

調査内容

調査地点 A（西日暮里公園前）

- ・ NP調査…………… 初音の道への流入部1（図4-5-1のIN1）から進入する車のNPを記録する

調査地点 B（経王前交差点）

- ・ NP調査…………… 初音の道への流入部2（図のIN2）から進入する車と七面坂から初音の道へ進入する車のNPを記録する
- ・ 交通量調査…………… 調査地点の交差点での全ての車の動きを把握するため、NP調査を行う方向以外は交通量調査を行う

調査地点 C（デイリーヤマザキ前交差点）

- ・ NP調査…………… 初音の道を通り、芸大方面へ進む車と谷中小方面へ進む車のナンバーを記録する

調査地点 D（上野桜木交差点）

- ・ NP調査…………… 調査地点Cの方向から来て、芸大方面へ進む車と寛永寺陸橋方向へ進む車と東大方面へ進む車のナンバーを記録する

調査地点 E（初音の道日暮里会館前交差点付近）

- ・ 速度調査…………… 初音の道へ進入した車の速度とナンバーを記録する。アンケートで、日暮里駅方面からやってくる車の速度が速いのではないかと指摘があったため、単に速度だけでなく、各流入部別の車の速度に違いがあるのかを調べる

各調査地点の詳細

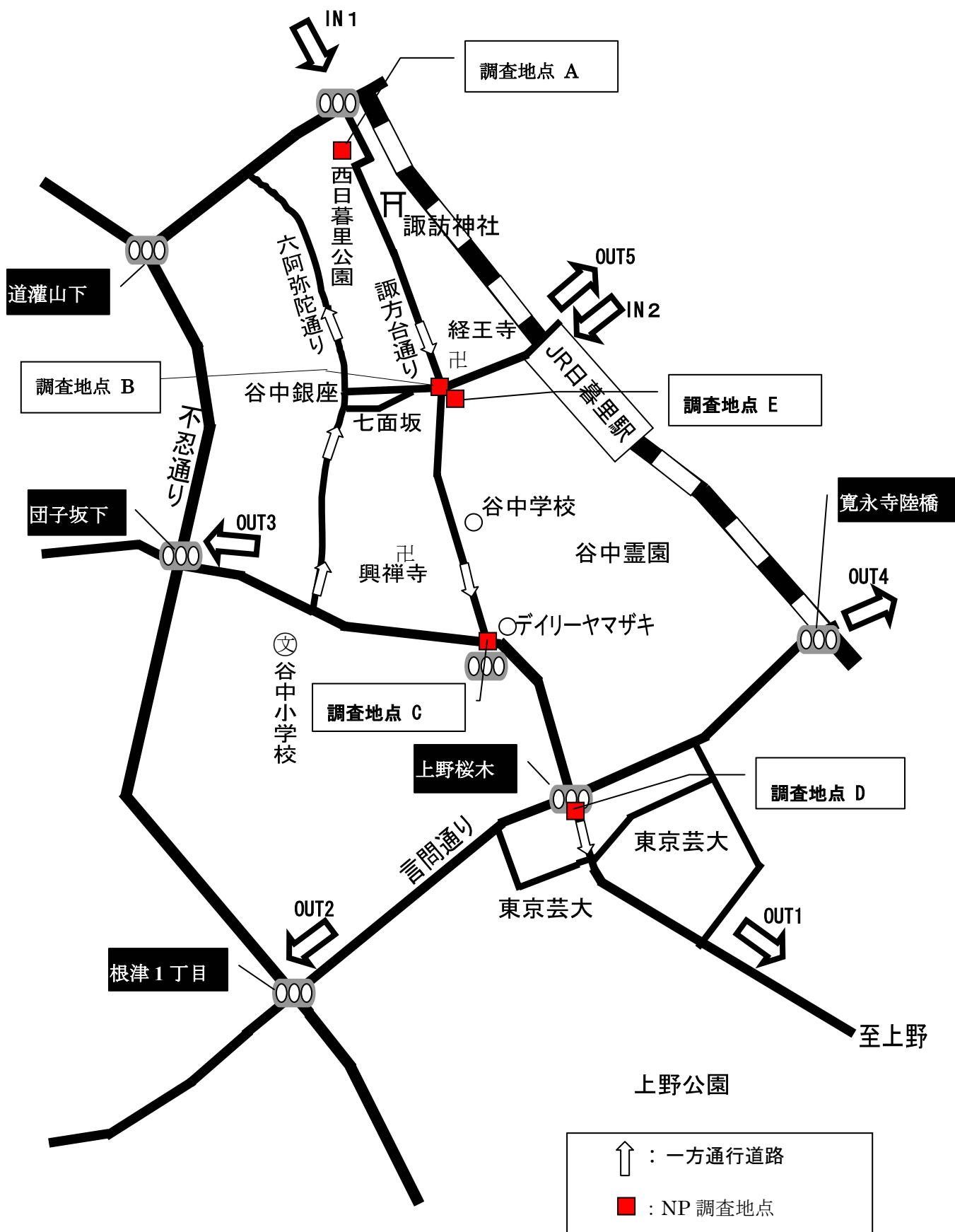


図 4-5-1 調査対象地域地図

調査地点 A 西日暮里公園前：NP 調査

調査地点を通過する全ての車のナンバーと通過時刻を記録する。

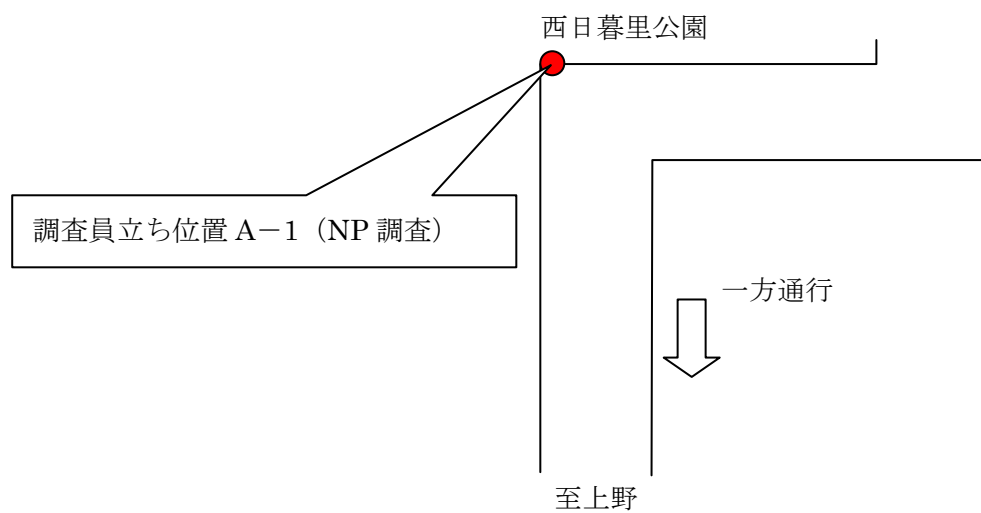
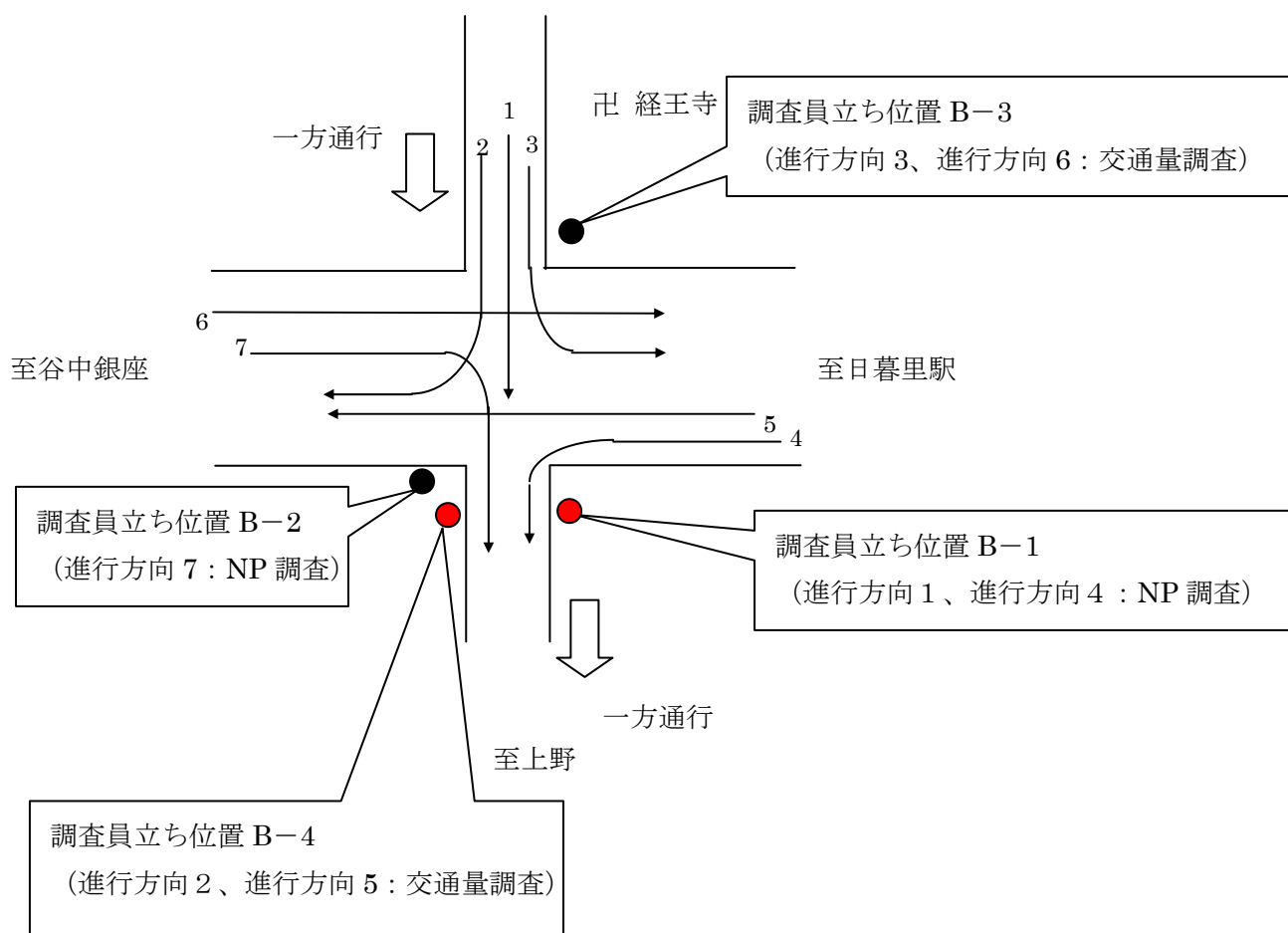


図 4-5-2 調査地点 A 詳細図

【必要人員】2人（記録係、読み上げ係）

調査地点 B 経王寺前交差点：NP 調査、交通量調査

図 4-5-3 の進行方向1, 4, 7はナンバーと通過時刻を記録し、進行方向2, 3, 5, 6に関しては交通量調査を行う。



【必要人員】	B-1	: 2人
	B-2	: 1人
	B-3	: 1人
	B-4	: 1人
	計	5人

調査地点 C デイリーヤマザキ前交差点：NP 調査

調査地点を図 4-5-3 の矢印の方向に進行する車のナンバーと通過時刻を記録する。

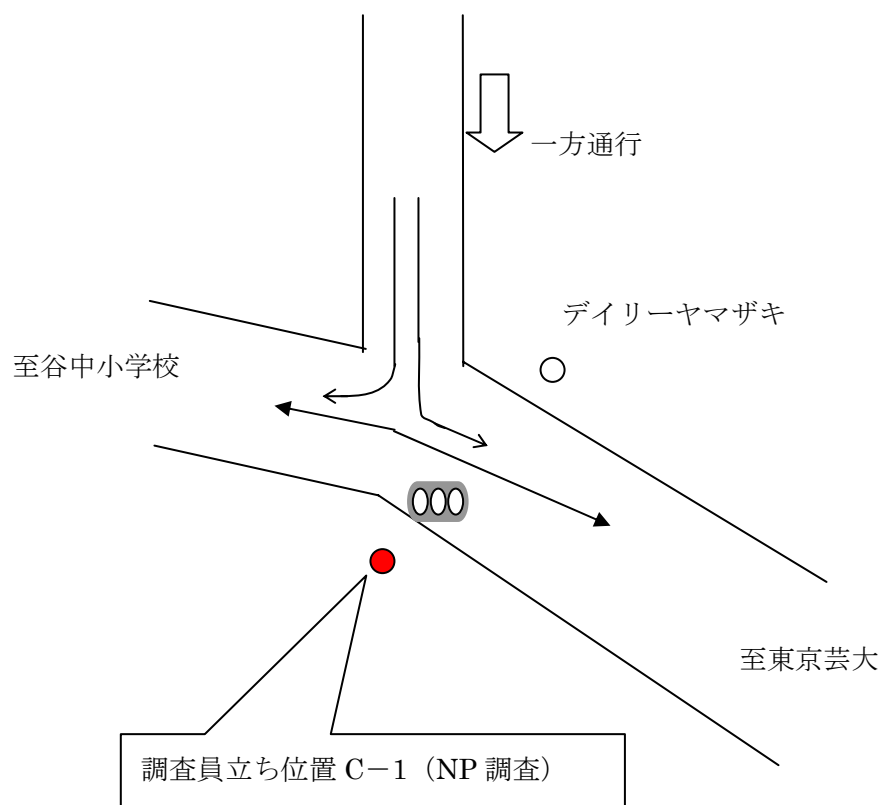


図 4-5-4 調査地点 C 詳細図

【必要人員】3人（記録係、読み上げ係）

調査地点 D 上野桜木交差点：NP 調査

図 4-5-5 の進行方向1, 2, 3の方向に進む全ての車のナンバーと通過時刻を記録する

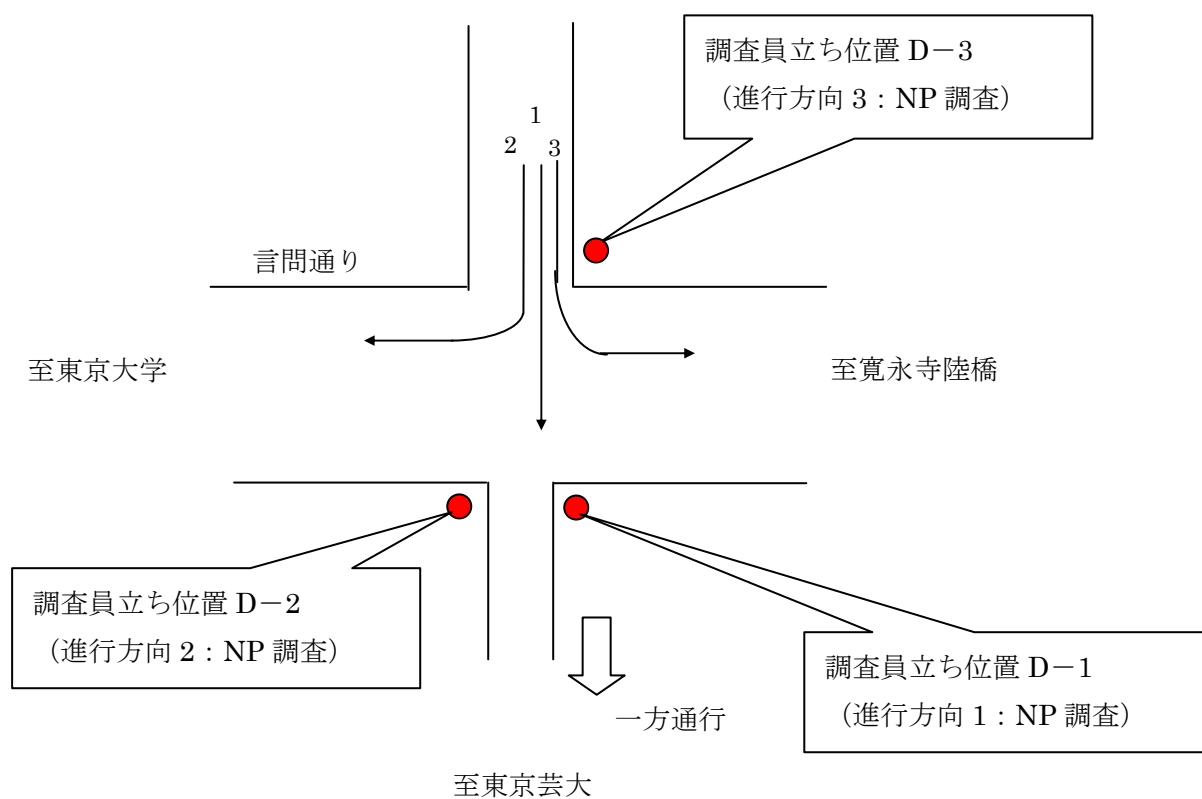


図 4-5-5 調査地点 D 詳細図

【必要人員】	D-1	: 1人
	D-2	: 1人
	D-3	: 1人
	計	3人

調査地点 E 初音の道日暮里会館前交差点付近：速度調査

調査地点から初音の道を上野方面（南方向）へ進行する車の速度を測定し、測定した車のナンバーを併せて記録する。

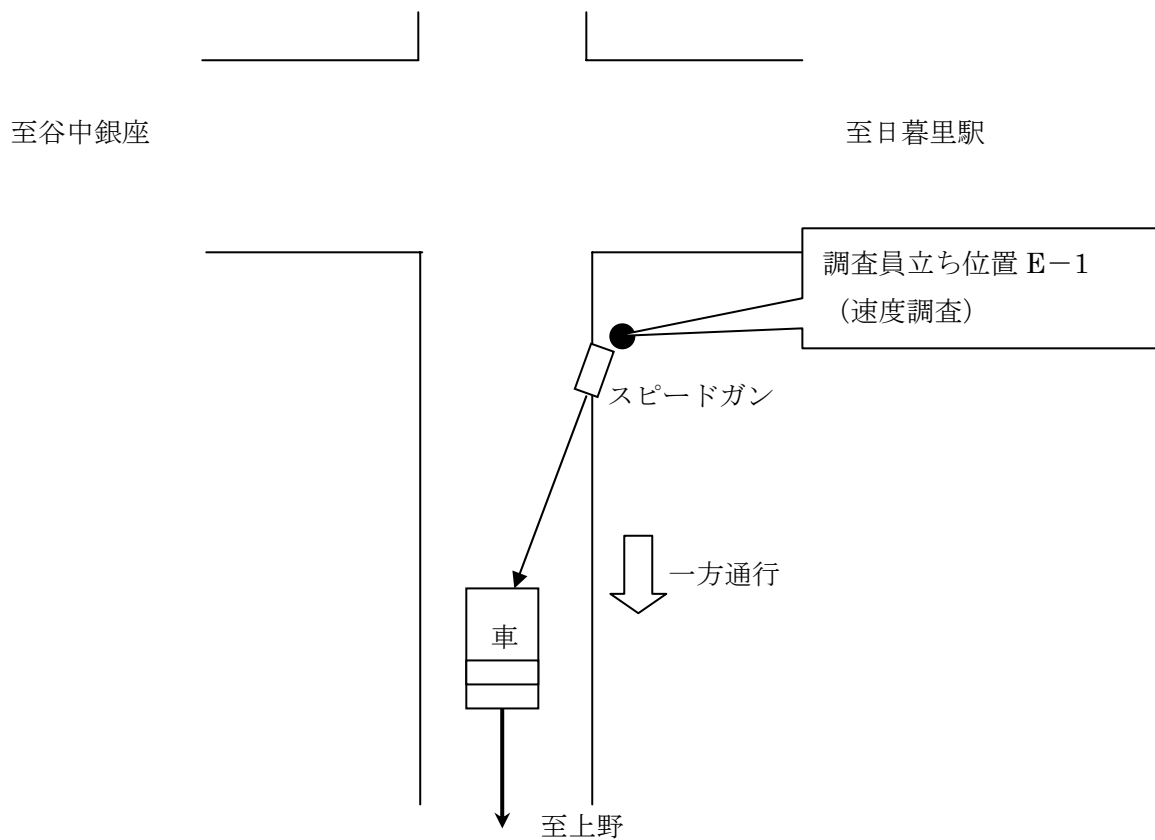


図 4-5-6 調査地点 E 詳細図

【必要人員】2人（記録係、測定係）

【合計必要人数】

15 人

5章 まとめと考察

5-1 まとめと考察

まず、調査の準備段階で行った立ち寄りブースでの取り組みに関して気づいた点を以下に述べる。

立ち寄りブースでの取り組みについて

立ち寄りブースの当初の目的は以下の3つであった。

- 1) 二月に実施する交通調査へ向けての準備（周知活動・意見収集）
 - ・谷中地区で交通に関する意識調査（ヒアリング）
 - 調査地点・内容を決めるための参考とする
 - ・交通調査にはどんなものがあるのか説明
 - 実際に調査に参加してもらうための基礎知識
 - ・交通調査を行うことを通知し、参加を募る
- 2) 体験調査
 - ・住民の方々にとって身近な問題で、かつ簡単に測定のできるスピードガンによる自動車速度調査をブース前にて体験してもらう
 - 住民参加型の調査に興味を持ってもらう
 - 最小規模で試験的に調査を体験してもらい参加型調査に対する意見を聞く
- 3) ナンバープレート調査
 - ・通過交通が多いと言われている初音の道で、3日間連続して NP（ナンバープレート）調査を行い、日常的利用者の有無や利用状態を調べる

しかし、実際に街角で通行人の方にお話を伺ってみると、それほどゆっくりと時間のある人はほとんど居ないため、1) の最初の項目「谷中地区で交通に関する意識調査（ヒアリング）」を聞くだけで精一杯であった。しかし、1) の項目に関しては、74人と多く人からの意見を聞くことができた。これから分かることは、立ち寄りブースや街角アンケートの長所は、広く一般の方の意見を聞くことができ、更にその意見は1対1のやり取りから聴取することから相手の素の意見を得ることができるという点である。しかし、それぞれの人とじっくりと話をし、調査員側から何かを伝えるという行為には向いていないと言うことが出来る。

そのため、今回のような立ち寄りブースとワークショップ形式の話し合いを併用して意見収集及び周知活動（参加者の募集）を行うことが望ましいと考えられる。

また、立ち寄りブースではお時間のある住民の方に簡易的な体験調査として、スピードガンによる速度測定を行なってもらうことも予定していたが、お年寄りは機械を拒絶してしまう傾向があり、なかなか実際に試してもらうということができなかった。

ヒアリングによって得られた意見について

今回、2日間のヒアリング調査と予備的な交通調査によって分かったことは、まず、住民の方々は自分の周りの環境に対し、定性的には問題を感じているものの、それがどの程度のものなのか、また、その問題は自分達の行動によって改善できる可能性があるということを知らずに過ごしているということである。

本調査では、このような状況を改善するためのひとつの手段として、計画の事前段階の調査を住民と共同で行い、住民の方に現在の問題の程度を定量的に把握してもらい、改善を要求するために十分な問題を抱えているということを知ってもらう。そして、現況を理解して頂いた上で、この問題に対してどのような対策をとっていくか、専門家からの示唆を交えて住民側から自発的な意見としての対策案の提案を期待する。

この目的設定の背景として、アンケート調査の中で「交通量が多いとは感じているが、それは仕方ないことだから」と諦めてしまっている方が何人も見受けられ、また、最初期に行ったワークショップでコミュニティゾーンによる解決の可能性を示唆したところ、住民の方は高い関心を示したためである。

改善できるということを知らなければ、住民の協力は得られない。そのためにまずは知ってもらう、という点もこの調査に期待できる効果のひとつではないかと思われる。

また、交通の状況に関しても、抜け道として利用している車が多いらしい、といった認識はあるものの、どの道路からどこを目的として通過していくのかといった具体的な話は無かったため、そういった点を明確にし、住民の方々にも知ってもらうという意味でも参加型調査の役割は大きいと考えられる。

考察

本研究により、住民参加型交通調査を行うことで調査に参加した住民が計画参加への意識を高めること、地域の問題を正確に認識することが望めると言う事が明らかになった。直接調査に参加しなかった住民の関心を高める役割も果たすことがわかり、住民参加の一手法として効果が期待できることが確認できた。また、表にあるように調査範囲・項目を定めるためにも住民の意見を早期から取り入れる本手法は有効といえる。本事例における、住民参加型交通調査の流れを図にまとめる。

・住民参加型交通調査の必要性

「調査に住民が参加することの意義」というものが、これまでの本研究の取り組みの中から次のように明白になってきた。それは、住民が調査に参加し、現在の交通問題の実態を知ることによってその問題に対し、改善させていこうと考えるきっかけになるということである。更に、交通に対し定量的な認識を持つことができれば、その後どのような対策をとっていくべきかを住民が選択もしくは提案していくための有効な判断材料になるのではないかと考えられる。

表 5-1 住民参加型交通調査の目的と谷中地区での成果

	目的	谷中地区事例調査より
住民側	地域に対する住民の問題意識を高め、計画への積極的な参加を促すこと	「交通に関してより具体的に知ることができ、自分の問題として意識するようになった」「自分が道路上で調査をしているのを見て、知り合いの人達も関心を持つ」等の意見が聞かれた。
	住民に身近な交通問題に対して、データに裏づけできる正確な認識を持ってもらうこと	通過交通の約9割が通過交通であることが明らかになった。また、「普段はあまり関心が無かったから気がつかなかったが、車のナンバーを見ていると外部の車が多く、通過していく車が多いのだと分かった」という意見が聞かれた。
行政側	地域の問題に詳しい住民の意見を取り入れ、効果的に調査を行うこと	住民の意見を参考に、調査対象地区を「初音の道」に絞り込むことができた。また、「通過交通が多い」「速度が速い」という意見から調査方法が決定した。

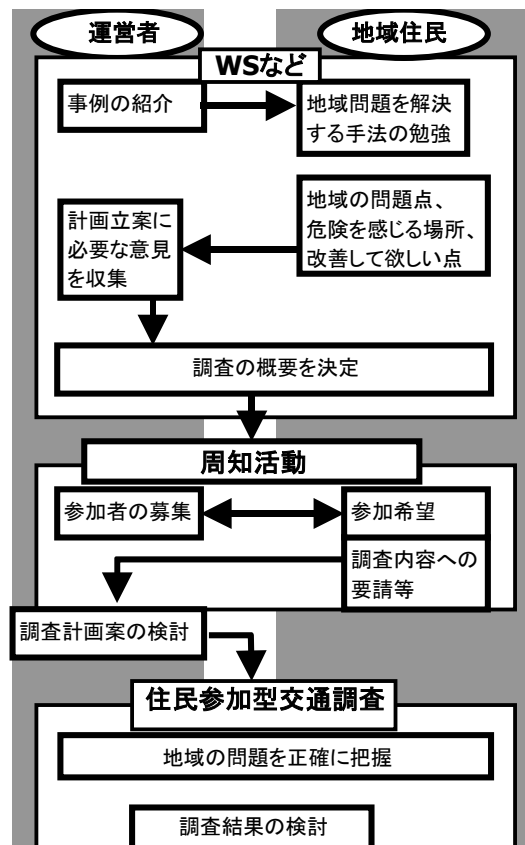


図 5-1 住民参加型交通調査の流れ

・意見収集と周知活動の方法

今回、住民参加型調査の準備段階として必要とされていた事項は、調査の内容を決めるための住民の意見収集と調査へ参加して頂くために、交通調査とはどんなものか、なぜ行うのかといった点を住民の方々に説明するという2つであった。そして、そのために偏りなく多くの人の意見

を収集し、誰もが参加の機会を得ることができるよう街中で通り掛かりの人達と接することができる立ち寄りブースの設置を選んだが、立ち寄りブースで行ったヒアリング調査では、広く一般の方々が日頃感じている意見を聞き取ることはできたが、調査員側から調査に関する説明を充分に行うことはできなかった。これは街角アンケート的なものの特性、調査員の能力などが原因と考えられる。

そのため、参加を募るために必要な説明をするには、少なくとも一度はワークショップのような形式でできるだけ多くの住民に集まって頂き説明をするという方法が必要なのではないかと考えられる。この意見収集・周知活動を更に効果的に行うための方法を考えていくことが今後の課題と言えるだろう。

5-2 今後の取り組みへ向けて

今後は、今回の住民と共同で行った調査の結果をまとめ、住民に示し現在の問題を詳しく知って頂き、実際にどんな対策をとっていくのか、住民の望むかたちに近づけていくために考えていくことになるであろう。その際に、現実的な交通の状況を知った住民の方からどのような提案が出るかが注目すべきところであろう。その提案が調査で得た経験によって何らかの影響を受けたものなのかどうかで、住民参加型調査の効果を調べることができると考えられる。

また、今回の調査とは別に、谷中地区では毎年お彼岸やお盆には大渋滞が発生し問題となっているが、特別な措置が必要だと考えられるこの問題に対しても、今後の取り組み如何では住民の提案により例年とは異なる対策をとることが可能なのではないかと思う。

さらに、事前の説明会やワークショップを行う、地域 NPO との連携をとる、参加しやすい環境を整えるなど、調査に参加する住民を集める方法の研究が挙げられる。

非売品

参画型社会の交通管理と市民

発行日 平成 16 年 10 月
発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028
電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

0410K100

許可なく転載を禁じます。