

「市民の多様性を考慮した参画型管理手法の検討」

報 告 書

平成 17 年 3 月

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助手)

椎原 晶子 (東京芸術大学大学院文化財保存学非常勤講師)

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 : 金子 幸弘 (警察庁交通局交通規制課係長)

事務局 : 岩沢 茂 (国際交通安全学会)

角田 米弘 (国際交通安全学会)

* 本学会の評議員、顧問、会員

目 次

第 1 章	研究の背景と目的	1
1-1	研究の背景と目的	1
1-2	本研究の内容構成	1
第 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
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	住民の多様性	3
2-4	住民のグルーピング	4
2-5	代表的な住民参加手法とその類型化	5
第 3 章	事例研究～台東区谷中地区	7
3-1	谷中地区の概要	7
3-1-1	地域の背景	7
3-1-2	「歩いて暮らせる町」の破壊	8
3-2	谷中地区におけるこれまでの取り組み	8
3-2-1	平成 13 年度以前の取り組み	8
3-2-2	平成 13 年度の取り組み	11
3-3	平成 14 年度の取り組み	14
	住民参加型交通調査の実施	14
	押しかけ説明会の実施	17
	住民参加型交通調査と押しかけ説明会の類型化	17
第 4 章	住民参加型交通シミュレーションを用いたワークショップの開催 「比較的熱心な住民」向けの参加手法	19
4-1	ワークショップの開催	19
4-1-1	ワークショップ開催の経緯	19
4-1-2	本研究におけるワークショップの位置付け	20
4-1-3	地元の既存組織との兼ね合い	20

4-2	ワークショップの開催状況	21
4-2-1	第1回ワークショップの記録	22
	a) 交通調査結果～代表断面の交通量	25
	b) NP 調査結果・通過車両の主要経路	26
	c) 速度調査結果	34
4-2-2	第2回ワークショップの記録	38
4-2-3	第3回ワークショップの記録	45
4-2-4	第4回ワークショップの記録	52
4-2-5	第5回ワークショップの記録	56
4-2-6	第6回ワークショップの記録	64
4-2-7	第7回ワークショップの記録	73
4-2-8	第8回ワークショップの記録	80
4-2-9	第9回ワークショップの記録	86
4-3	住民参加型交通シミュレーション	91
4-3-1	交通シミュレーションの住民参加への活用	91
4-3-2	住民参加型交通シミュレーションの目的と概要	91
4-3-3	住民参加型シミュレーションを用いたワークショップの実施 - 第7回ワークショップへの適用 -	94
4-3-4	住民参加型シミュレーションの効果の検証	95
4-3-5	ワークショップ参加者の満足度	97
4-3-6	まとめ	98

第5章	「意見はあるがきっかけを作りにくい住民」 「現段階ではまったく関心のない住民」向けの参加手法 全住民調査	99
5-1	調査概要	99
	5-1-1 住民意識構造の把握方法	99
	5-1-2 谷中地区の概要	100
	5-1-3 アンケート調査概要	100
	5-1-4 住民の多様性の把握	102

5-2	調査結果及び考察	103
5-2-1	調査結果	103
5-2-2	分類A、B、Cの属性比較	103
5-2-3	分類A、B、Cの意見比較	108
5-2-4	分類A、B、Cの地区交通に関する問題意識	116
5-2-5	分類Dも含めた属性比較	118
5-3	参画型地区交通計画における住民意識構造のまとめ	121
第6章	まとめと今後の課題	122
6-1	結果のまとめと考察	122
6-2	今後の課題	123

第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おり、交通計画を進める上で住民参加はもはや不可欠となっている。

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・インボルブメント（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。

このように住民参加の必要性が高まる中、現在では社会倫理観の発展と法律の整備が進んだことにより、住民参加を行うための環境は整いつつある。しかし、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手法を研究する上で様々な課題がある中で、その中の1つである「住民参加に対する意識の多様性」を取り上げ、それに応じた住民参加手法を適宜組み合わせることを試みる。そして、その有効性と課題を改善する可能性を考察することで、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。

1-2 本研究の内容構成

まず、第2章で我が国の住民参加について、これまでの経緯と現在の状況を述べ、さらに本研究で取り上げる「住民参加に対する意識の多様性」について述べている。

第3章では、本研究で対象事例とした台東区谷中地区についての紹介と、谷中地区において行われてきたこれまでの取り組みについて述べている。

第4章では、本研究で谷中地区にて適用した「住民参加型交通シミュレーションを用いたワークショップ」について詳しく述べている。

第5章では、本研究で谷中地区に適用した「谷中地区全員調査」について詳しく述べている。

最後に、第6章では、それぞれの取り組みを総括したまとめと考察を行ない、今後の取り組みを示している。

第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。

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。

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。

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など。

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 住民の多様性

住民参加を行う上での極めて重要な課題の一つが住民の多様性である。当然ながら、住民は一人一人異なった考えや意見を持ち、またその行動も異なる。

住民参加を考える場合に最も問題となるのが、各住民の計画に対する意識の高さと住民参加に対する積極性である。計画に対する意識の高い住民は住民参加に積極的であることが多く、ワークショップ等に参加し積極的に意見を提示する傾向にある。反面、こうした住民ばかりが意見を述べるようになり、それが住民の総意であるような印象を受けることも多い。実際には住民参加に比較的消極的であり、計画に対する意見を提示しない住民も数多く、場合によっては積極的な住民の意見が少数派であることもある。勿論、少数派の意見も重要であり決して軽視するものではないが、それが多数派であると誤認することがあってはならない。

住民参加を行うにあたり、住民の積極性に依存する手法が目立つ現在、積極的ではない住民の意見を把握することは極めて重要な課題である。

また、計画に対する意識は高いものの、多忙のためワークショップ等に参加する時間がない、という住民もいると考えられる。そうした住民が住民参加を行うには、ワークショップなどの住民の負担が大きい参加手法では対応することができず、不適切である。

住民の積極性や時間的都合は各々異なっているため、住民参加もそれに合わせて多様に行う必要がある。計画一つに対し参加手法が一つでは、その参加手法の条件に適した住民の意見、即ち一部の住民の意見しか把握できない危険性がある。

こういったことから、本研究では住民の多様性の中でも、「住民参加に対する意識の多様性」に注目し、参加に対し積極的な住民からも、積極的でない住民からも意見を汲み取れるように参加手法をいくつか効果的に組み合わせることを試み、また、積極的な住民に対してはより参加の効果を高めるような参加手法の適用を試みている。

2-4 住民のグルーピング

「住民の参加に対する意識の多様性」を考慮した住民参加手法を考えていく上で、参加手法の目的をわかりやすくするため、本研究では「参加に対する積極性」という属性を想定し、その度合いにより住民を3つのグループに分け、それぞれのグループに対して適切であると思われる参加手法を適用する、という方針をとることとする。

グループは次の3つに分ける。

- ・ 比較的熱心な住民（参加に対して積極的な住民）
- ・ 意見はあるがきっかけを作りにくい住民（参加に対してやや積極的な住民）
- ・ 現段階では全く関心のない住民（参加に対して積極的でない住民）

もちろん、すべての住民がこの3つのグループのみで表しきれるというわけではないが、あくまで「このような住民にはこのような手法を」ということを整理しやすくするために、簡易的に3つのグループに分けるとする方法をとることとした。

2-5 代表的な住民参加手法とその類型化

ここで、代表的な住民参加手法を挙げその紹介を行ない、住民の参加に対する意識と住民参加の効果という2つの指標の下に類型化を行う。

社会実験

社会実験とは、計画案を短期間だけ実験的に実施、その結果を計画案本格実施への検討資料とするものである。試験的施行とはいえ実社会で施策として行うため、対象地域の住民は施策の効果を実際に体感することになり、住民側と計画側の合意形成に有効である。一方、対象地域の住民は半強制的に参加することとなるが、住民側が参加するためにアクションをとる必要はなく、住民の積極性をそれほど必要としない手法である。

社会実験を実施することそのものは住民の意見を取り入れるための仕組みではないため、住民参加を行うにはアンケートや事後検討会などと併用する必要がある。

検討協議会

計画案を検討するための協議会を組織し、継続的に活動を行う手法であり、基本的に住民が主体となる。住民側と計画側が直接交渉を行うため十分に検討することが可能だが、協議会の委員となった住民は継続的に協議会に出席する必要があるため、かなりの積極性を必要とする手法であるといえる。

ワークショップ

住民と計画側が共同で計画案の立案や検討を行う手法で、最も有名な住民参加手法の一つ。住民と計画側が意見を対立した状態から合意形成を目指すのではなく、問題に対し協力して取り組む点が特徴的である。また、住民が楽しめることや気軽に参加できることにも重きを置いている。

継続的に参加する必要はないが、ワークショップが開催される時間に都合を合わせる必要があるため、それなりの積極性が必要となる。なお、この手法はまだ新しく、その方法論が確立されていない。

説明会

計画側が計画案を住民に説明し、それに対する質問等を受け付ける、といった形式のもの。そのまま計画の検討を行ったりすることも多く、ワークショップとの線引きが曖昧になっている。

継続的に参加する必要はないが、時間に都合を合わせる必要があるため、やはりそれなりの積極性が必要となる。

アンケート

計画側が計画案や問題に対する住民の意見を集める際に利用する。基本的に匿名であるし時間的制約も小さいので、参加の敷居が低い手法である。一方、議論をしないため意思疎通の手法としては弱く、合意形成や計画案を共同で進める等の目的には不適である。

掲示板や回覧板での公示

掲示板や回覧板といった住民がよく目にするものを使って計画案等の公示を行う手法であり、住民の能動的な活動を一切必要としない。住民に対する情報公開のみであり、計画案の検討などは不可能である。

地域コミュニティ速度監視プログラム

(シアトルでの事例²⁾)

通過交通や速度の出し過ぎ等の交通問題が発生し市に改善要求が出た場合、市が住民に調査を行うよう指導するシステム。住民に調査を行わせることで正しい認識をもたせ、場合によっては要求を撤廃させることもある。

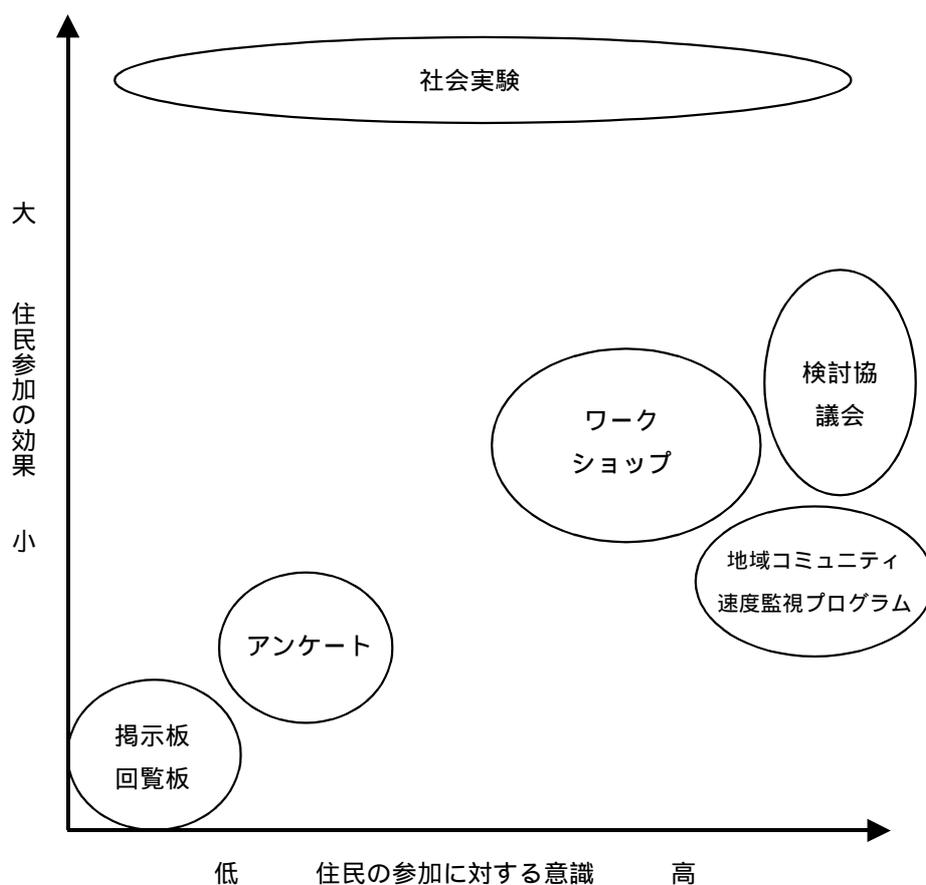


図 2-1 住民参加手法の類型化

第3章 事例研究～台東区谷中地区

3-1 谷中地区の概要

3-1-1 地域の背景

東京都台東区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や伝統的な木造町屋の町並みを残している、都内では極めて希な地域である。

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要因として、谷中地区では伝統的な地域コミュニティがいまだに強く結びついており、それが安易な乱開発を抑止するとともに、災害に強い安全なまちを維持し続けてきたことが挙げられる。また、土地の大半が宗教法人所有地として保護されてきたことも大きな理由である。

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。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) 光二重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する。

3-1-2 「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。また、前述したように谷中地区は地域間のコミュニティが強いこと、これまでもまちづくりの活動の経歴があることから、住民参加を行うのに適した環境であるといえる。

3-2 谷中地区におけるこれまでの取り組み

3-2-1 平成 13 年度以前の取り組み

図 3-1 の「初音の道（諏訪道）」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」を中心に初音の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、初音の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 3-2、図 3-3 は地域 NPO 谷中学校が初音の道の沿道住民に初音の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。

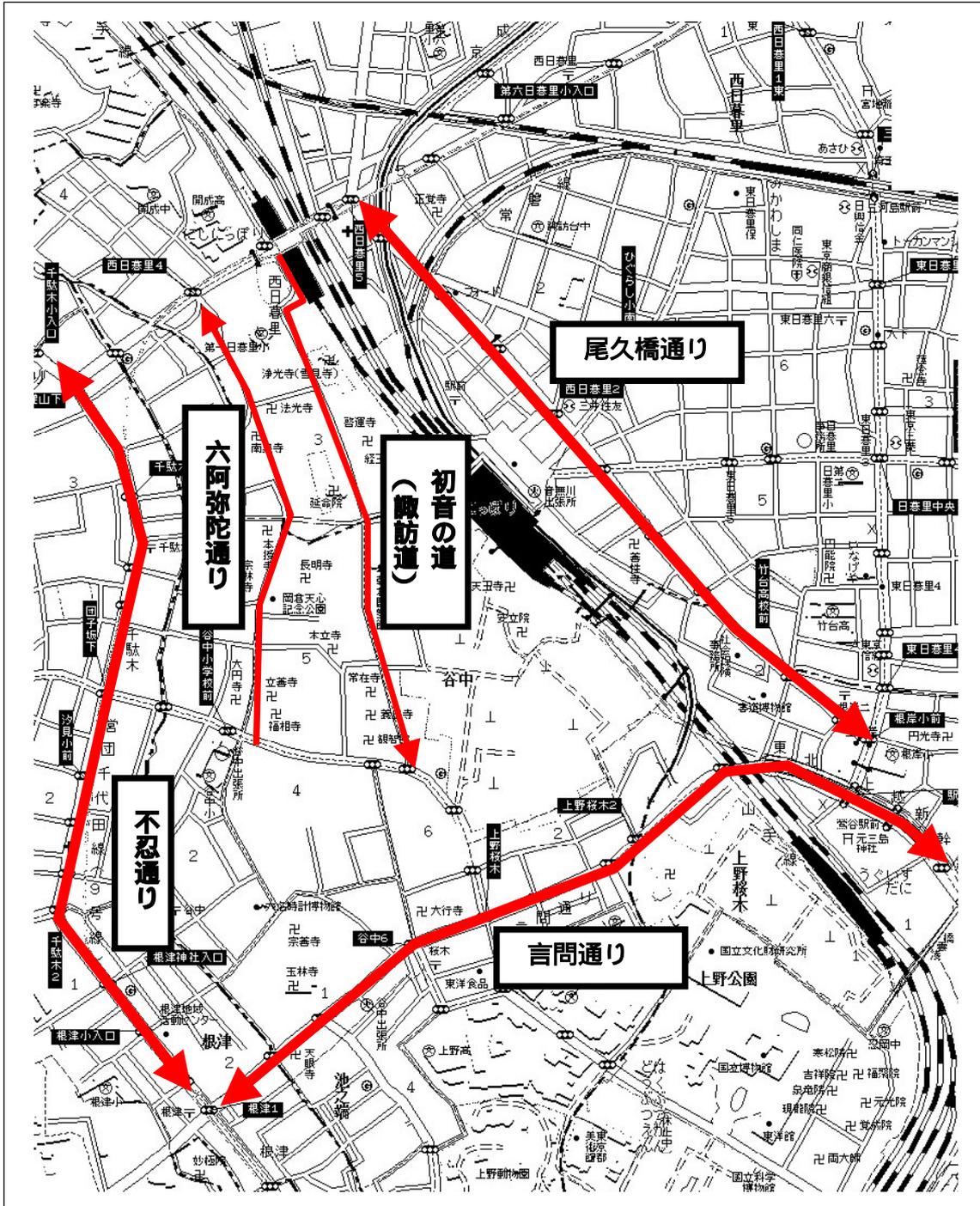


図 3-1 谷中地区内および周辺の代表的道路名

初音の道について、困っていること

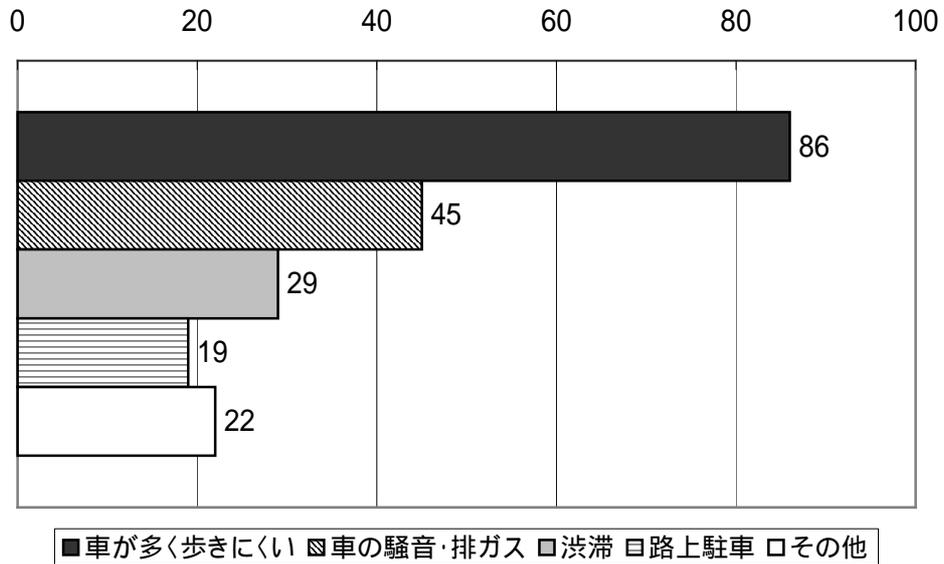


図 3-2 初音の道について、困っていること
(98 / 05 / 01 谷中学校諏方道研究班)

初音の道について、こうなってほしい

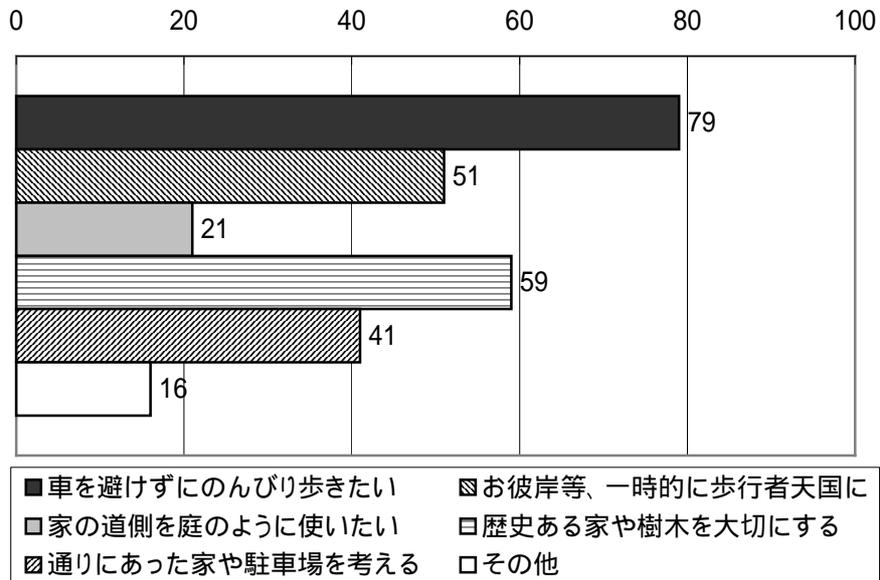


図 3-3 諏方道について、こうなって欲しいと考えること
(98 / 05 / 01 谷中学校諏方道研究班)

3-2-2 平成 13 年度の取り組み

谷中地区では、平成 13 年度から交通問題に関する取り組みが開始された（表 3-1）。

表 3-1 平成 13 年度の取り組み

2001/12	地域のコアメンバーとのワークショップ 基本方針の決定
2002/01	簡易型立ち寄りブースでのプレ調査 住民意識の把握 調査の周知 小規模な交通調査
2002/02	地域の交通安全協会の会合に参加 プレ調査の結果報告 調査計画案の提示
2002/02	住民参加型交通調査の実施 交通量調査 NP(ナンバープレート)調査 スピードガンによる自動車速度調査

地域コアメンバーとのワークショップ

2001 年 12 月に行われたワークショップでは住民に谷中地区で危険と感じた場所をヒアリングし、地図に記録した(図 3-4)。その後住民の「交通施策の実施は困難」という認識を変えるためにコミュニティ・ゾーン形成事業について、小さい予算と労力でも状況を大幅に改善できる様な事例を紹介した。コミュニティ・ゾーンの「新たな道路を整備するのではなく、既存ストックを最大限利用する」という発想は参加者の賛同を得ることができ、住民の状況改善への意欲を高めることとなった。

また、同ワークショップでは谷中地区の地域特性をヒアリングし、今後の活動方針を検討した。「古い地区なので住民同士が集まると力関係が生じ本音の意見がでにくくなる」という見解から、立ち寄りブースを設置し歩行者から意見を聞くことが決定した。

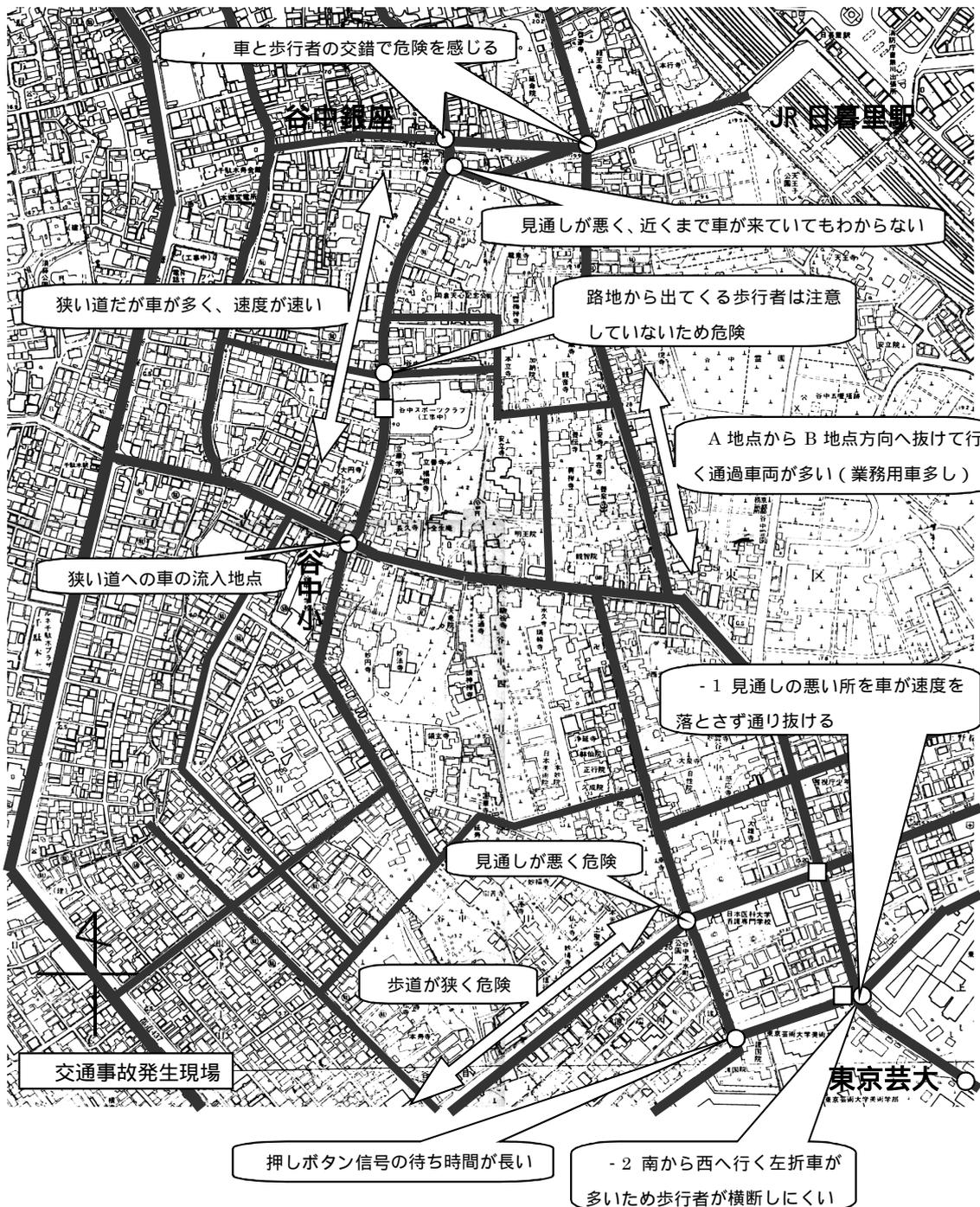


図 3-4 谷中地区安全点検マップ

立ち寄りブースの設置

2003年1月には初音の道に立ち寄りブースを設置し、通行する歩行者を対象に簡単なアンケートを実施した(図3-5)。ほとんどの住民が「初音の道は車が多い」と回答したことから前回のワークショップでの結果から、予備調査は初音の道を中心に行うこととした。また、立ち寄りブースでは簡単な交通調査を行っており、通りがかった住民にスピードガンを使ってもらい車の速さを数字で見てもらおうという試みを行っていたが、「時間がない」「機械が複雑そう」などの理由により参加者はごく少数に留まった。

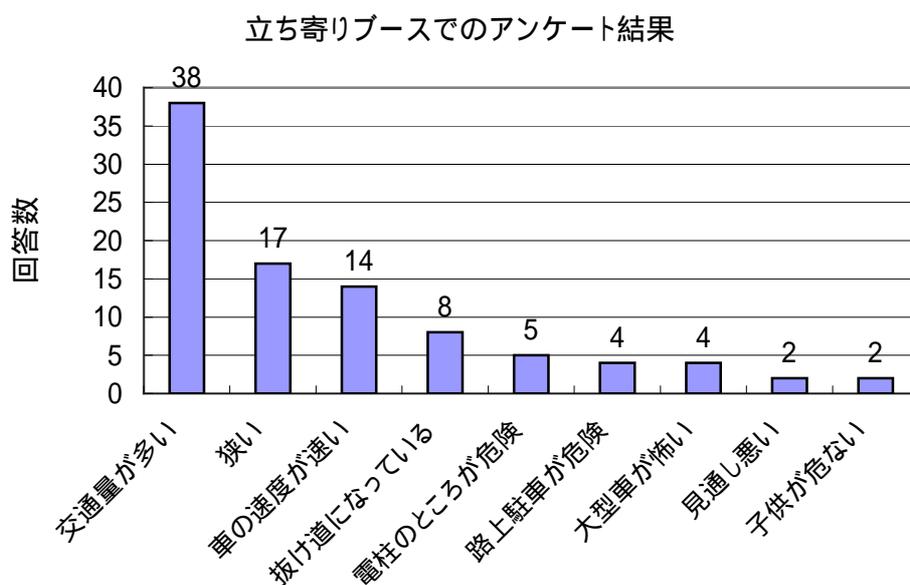


図 3-5 立ち寄りブースでのアンケート結果

住民参加型交通調査の実施

平成13年度最後の取り組みとして、住民参加型交通調査を予備調査という位置付けで行った。住民参加型交通調査の詳細と調査結果については、平成14年度の取り組みにて詳細を記述する。

3-3 平成 14 年度の取り組み

住民参加型交通調査の実施

住民参加型交通調査は平成 13 年度に実施されたものであり、計画実施以前の「調査」に住民参加を取り入れることで住民参加の機会を増やすとともに「住民の地域に対する問題意識を高め、計画への積極的な参加を促すこと」「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」等の効果がある手法である(図 3-6)。また、調査計画案検討時にワークショップ(WS)を行い住民の意見を反映させることで、効果的な調査を行うことができる。平成 14 年度は谷中地区を対象として、地区内を通過する車両の経路と台数を把握すること、通過交通を排除した際に周辺に与える影響を分析するための基礎データを得ること、等を目的とした大規模交通調査を行った。また、事前に WS を行った上で調査案を決定した(図 3-7、図 3-8)。調査の結果、平成 13 年度と同様参加した住民の認識を改めるなどの効果を確認することができたが参加住民は少数に留まった。これは調査計画の周知不足のほか、住民の参加に伴う負担が大きいためだと考えられる。

なお、2002 年度の調査・活動は、IATSS プロジェクトの H495「参画型社会の交通管理と市民に関する研究」に関連した活動である。

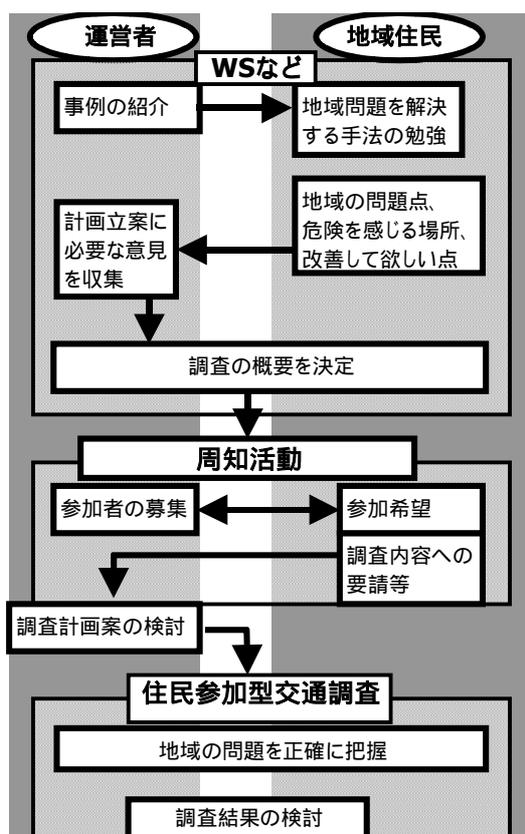


図 3-6 住民参加型交通調査の流れ

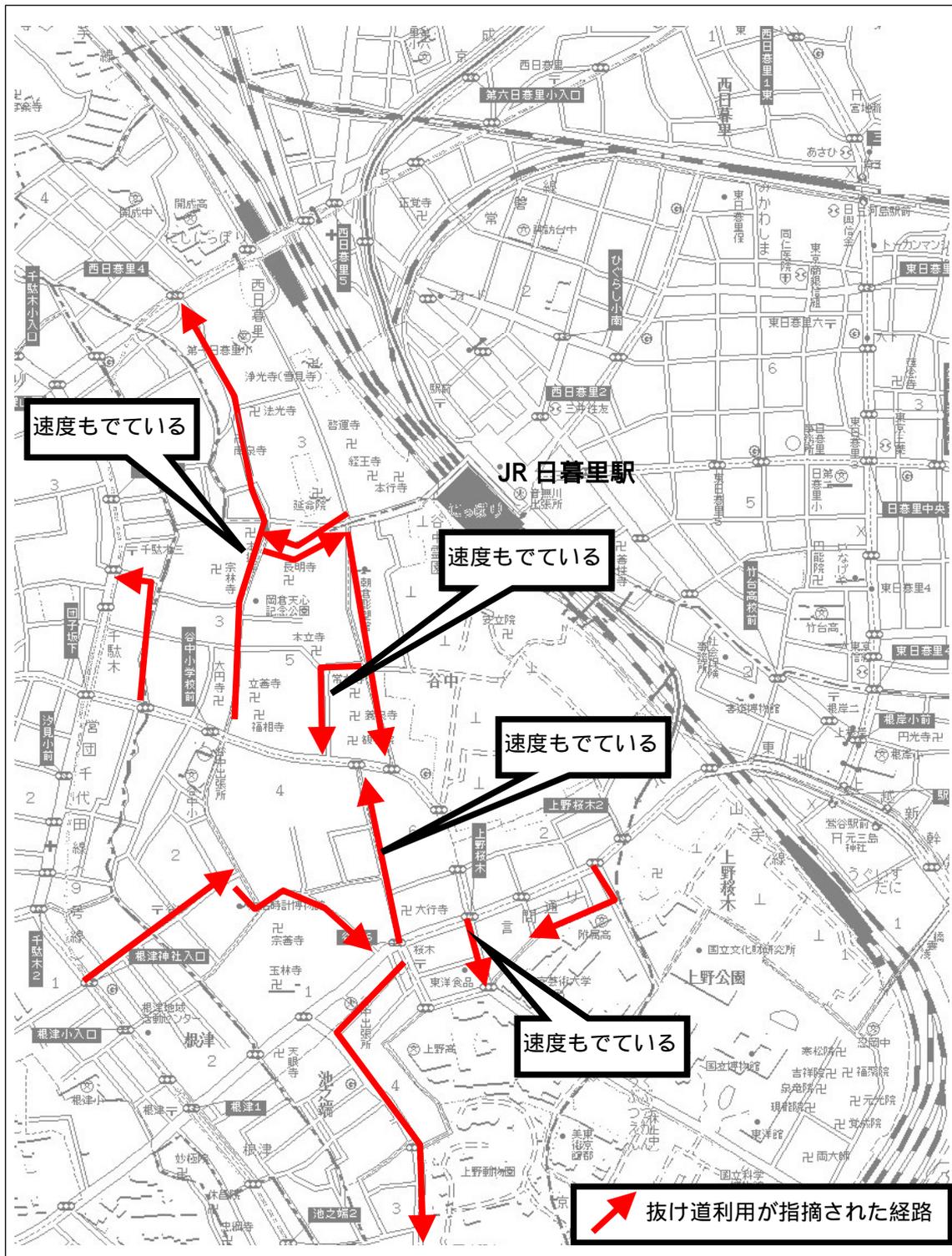


図 3-7 通過交通が多い、または速度が出ている経路

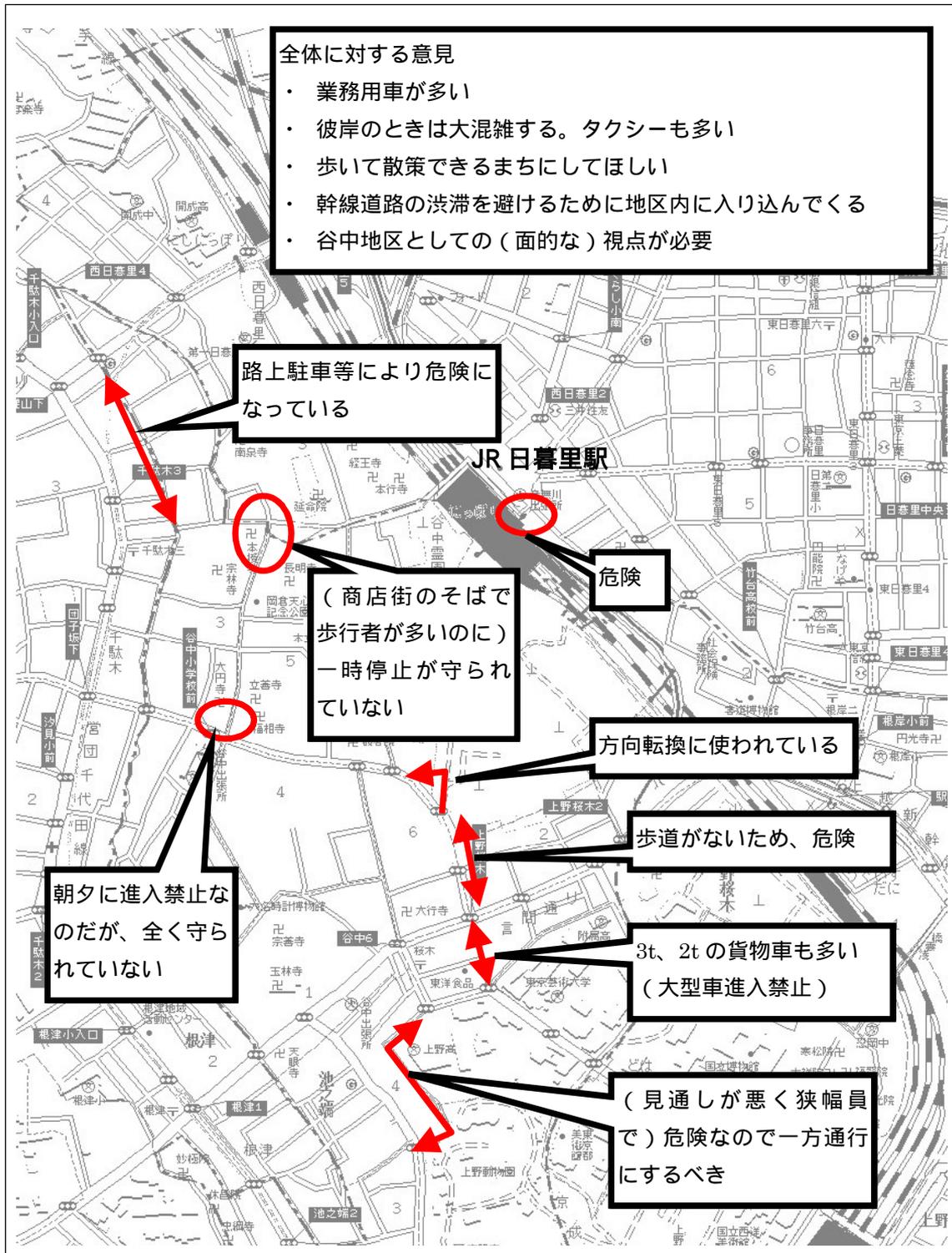


図 3-8 通過交通・速度以外の交通問題

押しかけ説明会の実施

一部の住民が住民参加に積極的ではない主な原因として、計画案の必要性や地域の問題を知らないこと、知っていても関心がないこと、参加の負担が大きいため参加しないもしくは参加できないこと、の3つが考えられる。「押しかけ説明会」は住民が別の目的で集まる機会（町内会など）を利用して説明を行うものであり、住民の負担を増やすことがなくまた交通計画に関心のない住民に対しても説明を行うことが可能であることから上記の課題に対応しうるものであるといえる。谷中地区において押しかけ説明会を行い、交通調査の結果を提示したところ「思っていたよりもずっと危険」「思っていたよりもやや危険」という意見が64%を占め、住民の交通問題に対する認識を新たにすることが出来たと言える。また、住民参加に用いる手段は何が適切かを調査したところ「回覧板」という意見が多く、住民の負担が少ない参加手法の需要があることを再確認した。しかしながら、「回覧板の中身は興味ある住民しか見ない」という意見もあるため、事前に計画に対し興味を持たせる手法が必要である。また、参加に対する意識によって、適切と考える手法が異なることがわかった（図3-9）。また、押しかけ説明会は町内会等の時間を借りる関係上長時間行うことができず、計画案の検討を行うには向かないため、検討を行うために別途住民参加を行う必要がある。

住民参加型交通調査と押しかけ説明会の類型化

住民参加型交通調査と押しかけ説明会について、第2章で行った類型化を行う。

住民参加型交通調査は、交通調査や予備調査を住民とともに行うことにより、住民が地域の問題を再認識し関心を高める効果がある。また、事前に計画案を検討するためのワークショップを行うことで、計画案の立案も効率的に行うことができる。こういったことから、住民参加の効果は高いといえるだろう。

反面、その名の通り住民自身が調査に参加するので、参加の意識の高い住民向きであると考えられる。

押しかけ説明会は、住民にとっては普段参加している会合が少々長引く程度で負担は大きくない。しかも、参加に対しあまり積極的ではない住民に対しても、直接説明をする機会が得られる。しかし、説明に割ける時間が極めて短時間であるため、ワークショップほど参加の効果は高くないといえる。

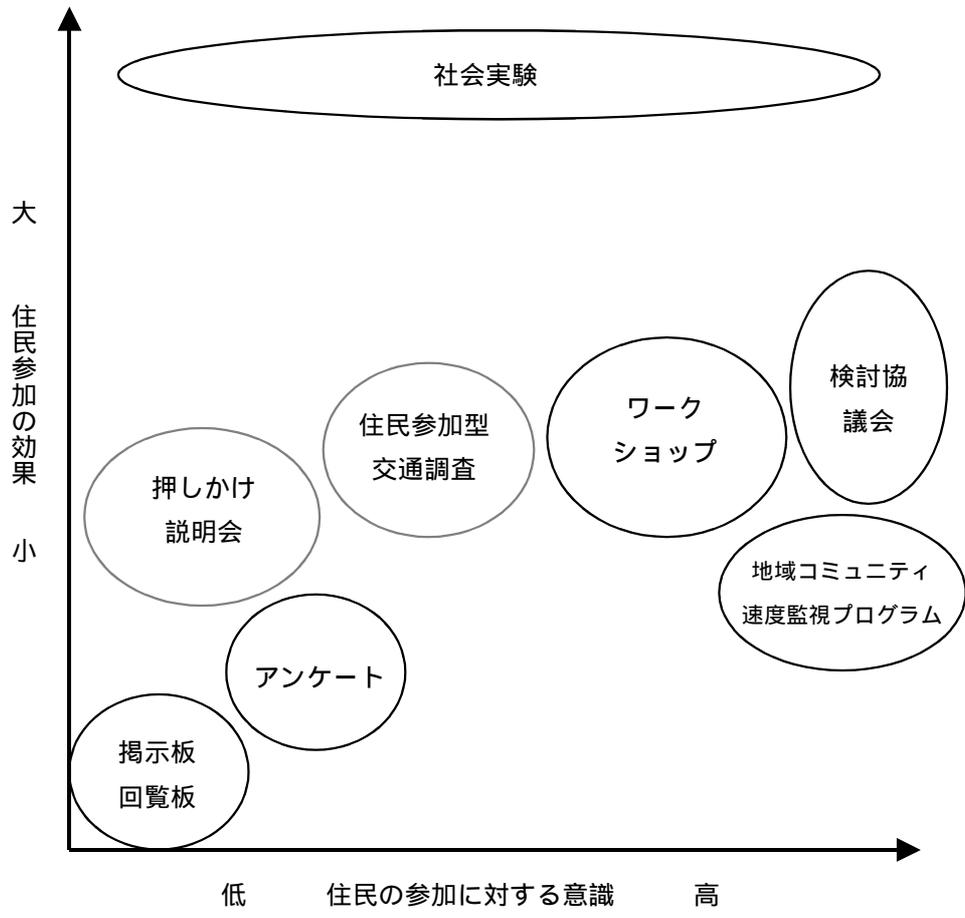


図 3-9 参加手法の類型化

第4章 住民参加型交通シミュレーションを用いたワークショップの開催 「比較的熱心な住民」向けの参加手法

4-1 ワークショップの開催

4-1-1 ワークショップ開催の経緯

平成 12 年 7 月に住民による自主的なまちづくりを進めていくために発足した「谷中地区まちづくり協議会」の下に、平成 14 年夏に、新たに「交通部会」が設立された。この「交通部会」とは、谷中の総合的なまちづくり計画を検討する中で、重要性の高い問題の一つである「交通問題」について対処していくという目的の下設立されたものである。谷中地区まちづくり協議会には交通部会の他に防災部会、環境部会が設立されており具体的な活動が行われているが、交通部会はまだスタートしたばかりということもあり、具体的な活動内容についてはまだ手探りの状態にあった。このような状況の中、交通部会の下に「谷中交通まちづくりワークショップ」が設置されることが決定した。谷中地区まちづくり協議会が主催となり、台東区、地元の交通安全協会である下谷交通安全協会、同じく地元の警察署である下谷警察署の協力を得ての設置となった。谷中地区交通に関して、具体的な課題の抽出と整理、さらに複数の交通対策案を検討することを谷中交通まちづくりワークショップの今年度の目標とし、谷中地区住民を中心メンバーとしていよいよ具体的な活動をスタートさせることとなった。

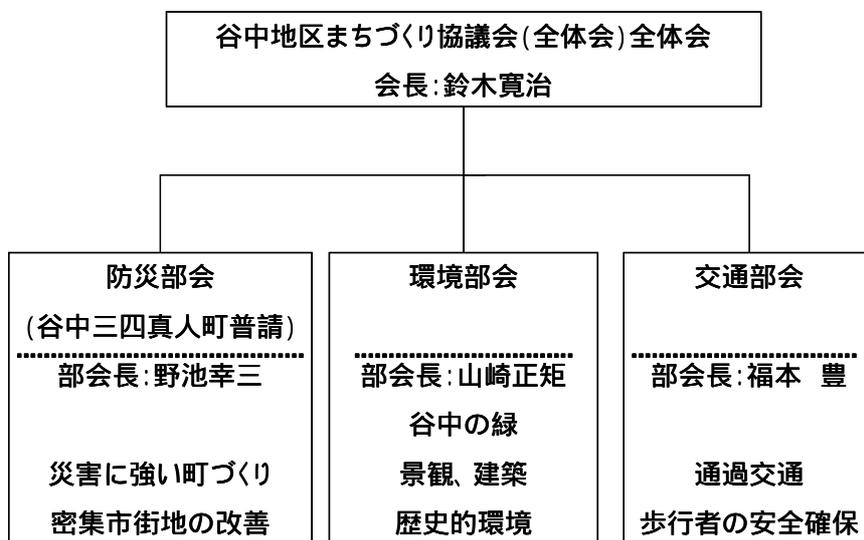


図 4-1 谷中地区まちづくり協議会 構成図

4-1-2 本研究におけるワークショップの位置付け

ワークショップとは、住民が主体となって計画案の立案や検討を行う手法である。そのため、ある程度定期的に行われていかなければあまり意味がないといえるだろう。よって、参加する住民には参加に対する高い積極性が必要とされる。

このようなワークショップという参加手法の性格から、この手法は前述の3つのグループのうち、「比較的熱心な住民」に対して適した手法であるということがいえる。裏を返せば、ワークショップに参加する住民は「比較的熱心な住民」であるということになる。そこで、本研究ではワークショップを運営すると同時に、その中で参加者に対するアンケート調査も行うことで、ワークショップを行った際に得られた新たな知見の整理とワークショップの効果を検証することを試みた。また、ワークショップの住民参加手法としての効果を高める工夫案として、「住民参加型交通シミュレーション」をワークショップ内で活用することを試みている。「住民参加型交通シミュレーション」については、4-3にて詳しく述べる。

4-1-3 地元の既存組織との兼ね合い

ワークショップを運営していく中で、地元住民による既存組織との兼ね合いは特に慎重に考慮する必要があった。

谷中地区には14の町会が存在し、防災、防犯、広報、交通安全、住民交流などの日常のまちづくりや諏訪神社の祭りなどを担い、さらに14町会からなる町会連合会で地域全体の意思を調整している。各町会にはそれぞれ交通役員の方々が存在し、中には長年その地区の交通安全に取り組んでいる方も存在する。また、そのほかにも様々な団体が存在し、それらによって谷中のまちづくりの体制は形成されている。(図4-2参照)

ワークショップを運営していく上で、特にワークショップ開催日の日程調整をしていく上で、このような地元の既存組織との「兼ね合い」が壁となることがしばしばあった。

本ケースのように、運営にあたる組織が外部のものである場合、強引に日程を調整したり、地元組織への報告を怠って次々に回を重ねたりしてしまうと「自分たちを無視して外部の者が勝手なことをしている」という印象をあたえてしまうことになり、結果として地元との関係を悪化させてしまうことになる。谷中地区において、町会のような地域自治組織はおそらく江戸以前から存在しており、これをないがしろにする活動は結局地域に根付いてはこなかった。町内会などの古くから地元存在する組織、長年地区のために尽力してきた人物、日々行われている地元の会合など、それらすべてに対して配慮を怠らないことが極めて重要なのである。故に、既存組織との連携を構築していくということが重要な課題となる。

なお、本ケースでは、地元組織や鍵となる人物とのパイプ役を果たしていた住民が存在し、その住民の尽力により既存組織との連携を図ってきた。このような運営側と地元とのパイプ役となる人物の存在が非常に重要であったということを報告しておく。

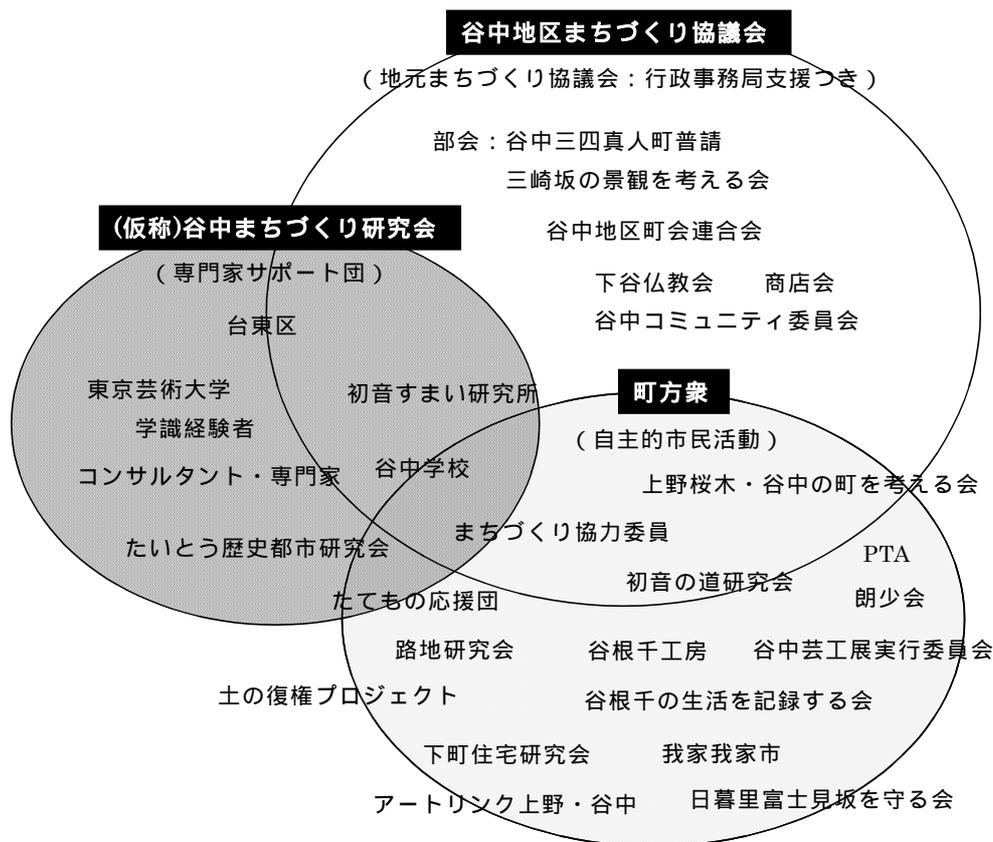


図 4-2 谷中まちづくり体制と組織

4-2 ワークショップの開催状況

現在まで第 7 回までワークショップを重ねてきているが、ここで第 6 回までのワークショップの記録を記述する。各回とも次の項目を記述している。

- ・ 開催日時
- ・ 開催場所
- ・ 参加住民人数
- ・ 議論内容
- ・ 議論結果
- ・ 参加者アンケート結果

なお、第 1 回ワークショップについては、住民にある程度の予備知識を身に付けていただくための説明会として行ったため、実質的な議論は行っていない。したがって、第 1 回ワークショップに関しては議論結果、議論内容ではなく、説明内容を記述する。

また、「住民参加型交通シミュレーション」を用いて行った第 7 回ワークショップについては、4-3 で詳しく記述する。

ワークショップ全体の流れについては以下に示す。

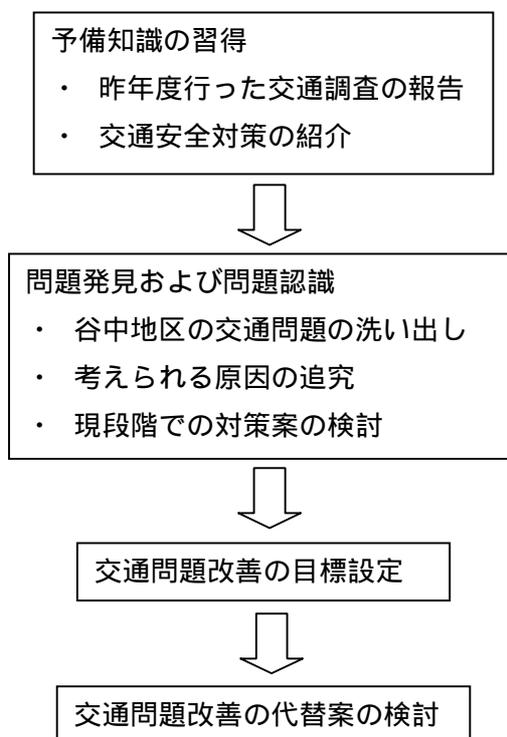


図 4-3 ワークショップ全体の流れ

4-2-1 第1回ワークショップの記録

開催日時

平成 15 年 9 月 18 日(木) 19:00 ~ 21:00

開催場所

谷中コミュニティーセンター

参加住民人数

8 名

住民説明内容

住民への予備知識を得ていただくための説明は、大きく分けて 2 つの説明を行った。1 つは昨年度実施した住民参加型交通調査の結果の提示とその説明である。もう 1 つは、コミュニティーゾーン形成事業などに代表される交通安全対策の手法と、その全国各地の実例の紹介を行った。以下、説明内容を詳しく述べる。

(1) 平成 14 年実施・住民参加型交通調査の結果提示

昨年度の住民参加型交通調査の結果を提示するとともに、それらの説明を行った。
以下に提示した調査結果を記述する。

1) 調査の目的

住民参加型としての目的のほかに、交通調査としての目的がある。以下にまとめる。

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 谷中地区内を通過する車両の経路と台数を把握し、施策検討のための基礎データを得ること
- ・ 周辺の幹線道路の交通量を把握し、谷中地区内の通過交通を排除して幹線道路に移行した際に幹線道路に与える影響を分析のためのデータを得ること

2) 調査日時

調査日：平成 14 年 12 月 17 日（火）

調査時：午前 7:55～9:25、午後 15:25～16:55（2 回実施）

（分析については午後の 90 分のデータを使用）

3) 調査対象道路網・調査地点

図 4-4 参照

4) 調査人数

午前：計 105 人（地域住民 7 人、アルバイト 90 人、スタッフ：8 人）

午後：計 98 人（地域住民 8 人、アルバイト 82 人、スタッフ：8 人）

5) 調査実施団体

台東区・埼玉大学 共同調査

協力 下谷交通安全協会 谷中親睦会

6) 調査項目

交通量調査：対象地点を通過する車の台数を記録する。

NP(ナンバープレート)調査：通過する車の NP と時刻を記録する。

また、同時に車種番号・業務用車か否かを調べる。

速度調査：スピードガンを用いて、通過する車両の速度を計測する。調査場所は「初音の道」「六阿弥陀通り」「上野桜木~芸大前」の各道路。

ビデオ調査：DV を用いて定点観測を行い、歩行者の様子などを調査する。

アンケート調査：調査に協力してくださった住民を対象にしたアンケート調査。

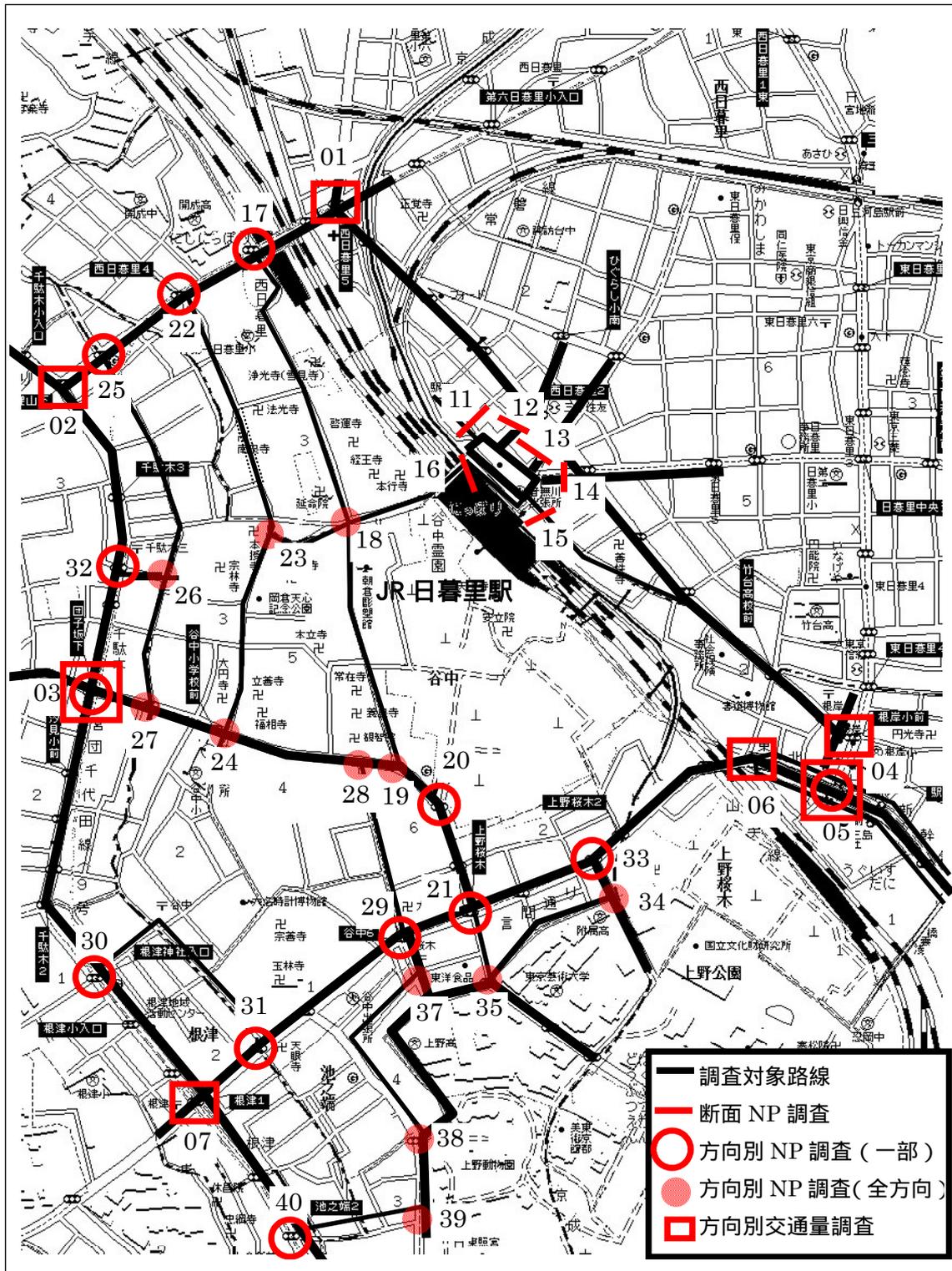


図 4-4 調査対象道路網と調査地点図

調査結果

a) 交通調査結果～代表断面の交通量

調査時間：15:25～16:55（90分）

調査対象断面（図4-5参照）

初音の道（一方通行）	: 371台 / 90分（247台 / 時）
六阿弥陀通り（一方通行）	: 314台 / 90分（209台 / 時）
交通規制以降（16:00～）	: 193台
上野桜木交差点～東京芸大前（一方通行）	: 228台 / 90分（152台 / 時）
三崎坂・谷中小学校前・西から東	: 292台 / 90分（195台 / 時）
三崎坂・谷中小学校前・東から西	: 580台 / 90分（387台 / 時）
言問い通り立体交差・西から東	: 746台 / 90分（497台 / 時）
言問い通り立体交差・東から西	: 853台 / 90分（569台 / 時）

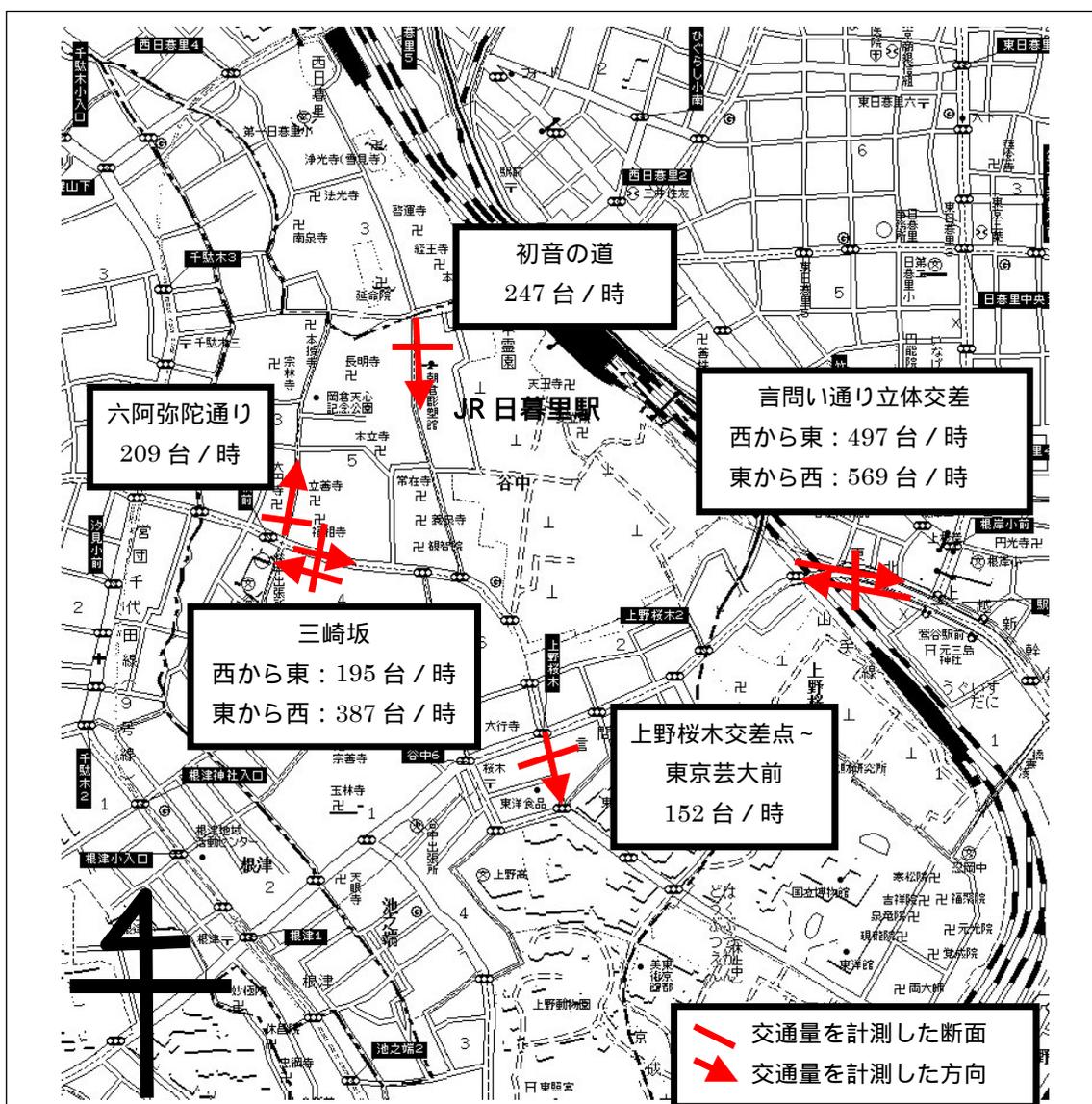


図 4-5 代表断面の1時間当たりの断面交通量

b) NP 調査結果・通過車両の主要経路

本調査結果では、通過車両を簡易的に以下のように定義して分析を行った。

- ・ 駅前ロータリー以外の調査地点を2箇所以上通行している(3077台)
- ・ 通過に要した時間が20分以内であること(2157台)

この場合、**谷中地区を通過する通過車両の割合**は、2157台 / 3077台 = 70%であった。

また、次ページ以降の経路分析に用いる車両は以下のように定義した。

- ・ 調査地点を2箇所以上通過していること(3353台)
- ・ 通過に要した時間が20分以内であること(2248台)
- ・ 流入した地点が判明しているもの(1094台)

以下の分析はこの定義を満たす車両について行った。

初音の道入り口から流入した車両の経路

調査時間：15:25～16:55（90分）

全流入車両台数：159台 経路が判明している車両の台数：75台（47%）

代表的な経路：図 4-7 参照

図 4-7 に示されていない経路を通った車両の割合：13%

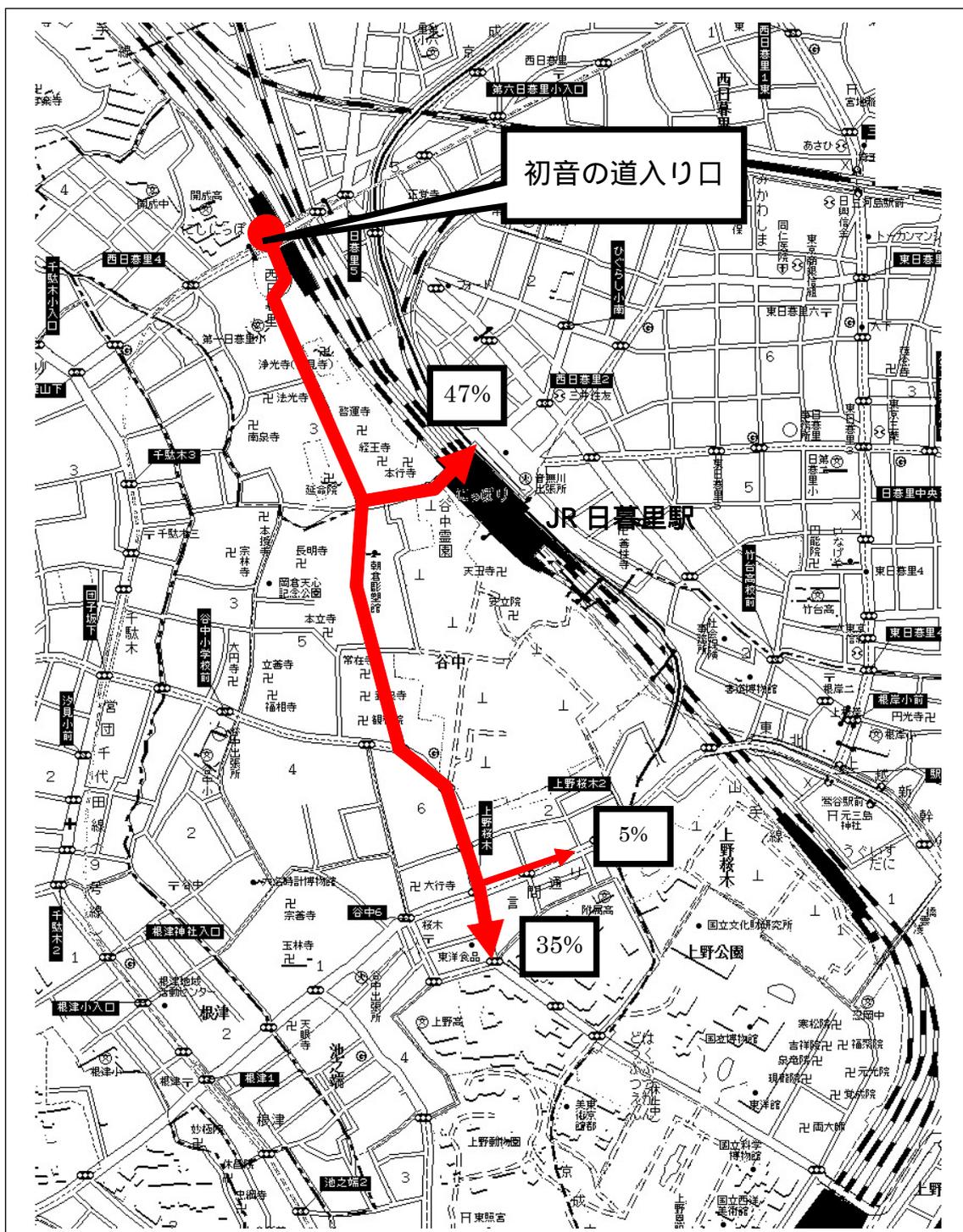


図 4-7 初音の道入り口から流入した車両の経路

日暮里駅前から流入した車両の経路

調査時間：15:25～14:55（90分）

全流入車両台数：327台 経路が判明している車両の台数：118台（36%）

代表的な経路：図4-9参照

図4-9に示されていない経路を通った車両の割合：25%

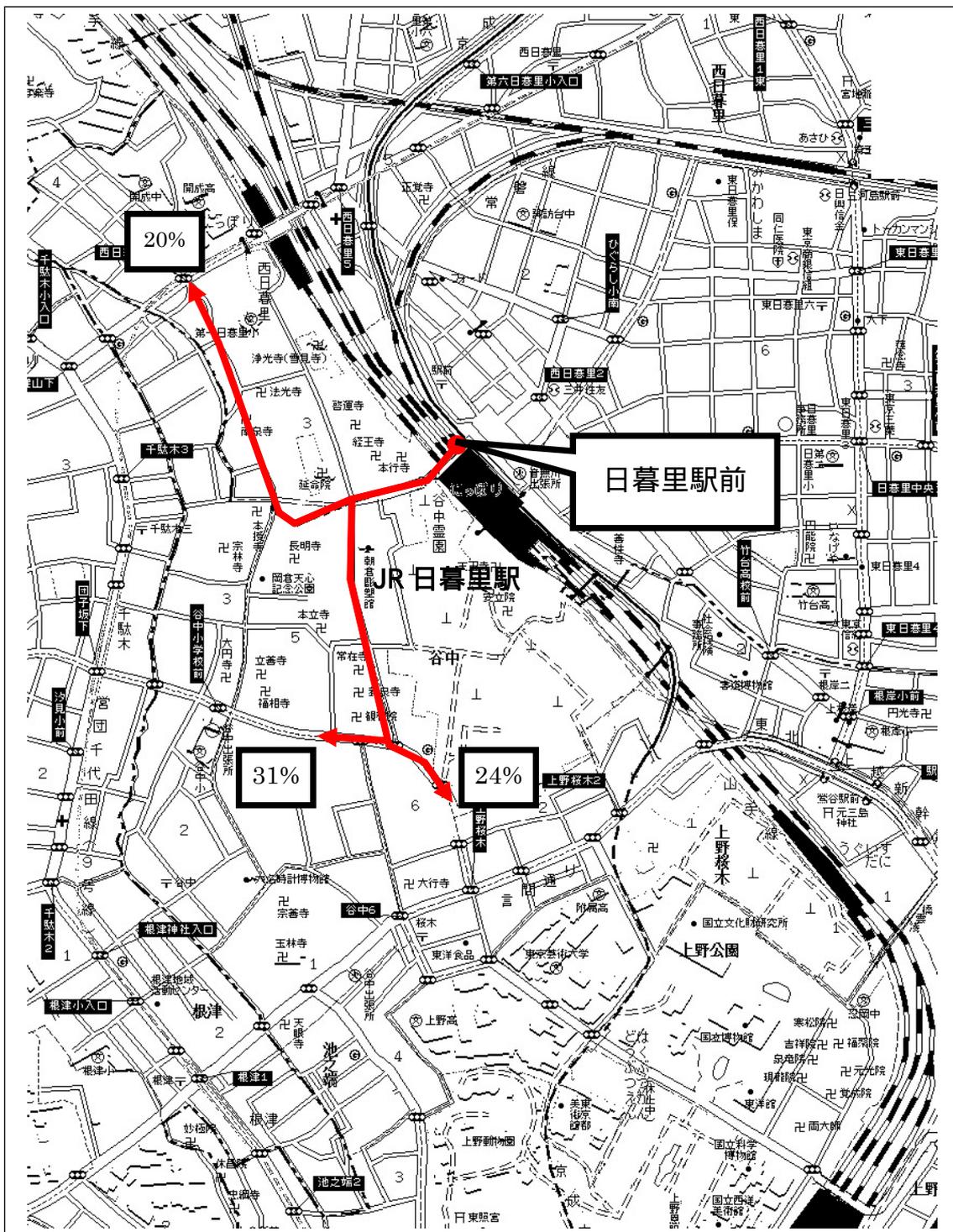


図 4-9 日暮里駅前から流入した車両の経路

東京芸大前から流入した車両の経路

調査時間：15:25～16:55（90分）

全流入車両台数：580台 経路が判明している車両の台数：278台（48%）

代表的な経路：図4-10参照

図4-10に示されていない経路を通った車両の割合：45%

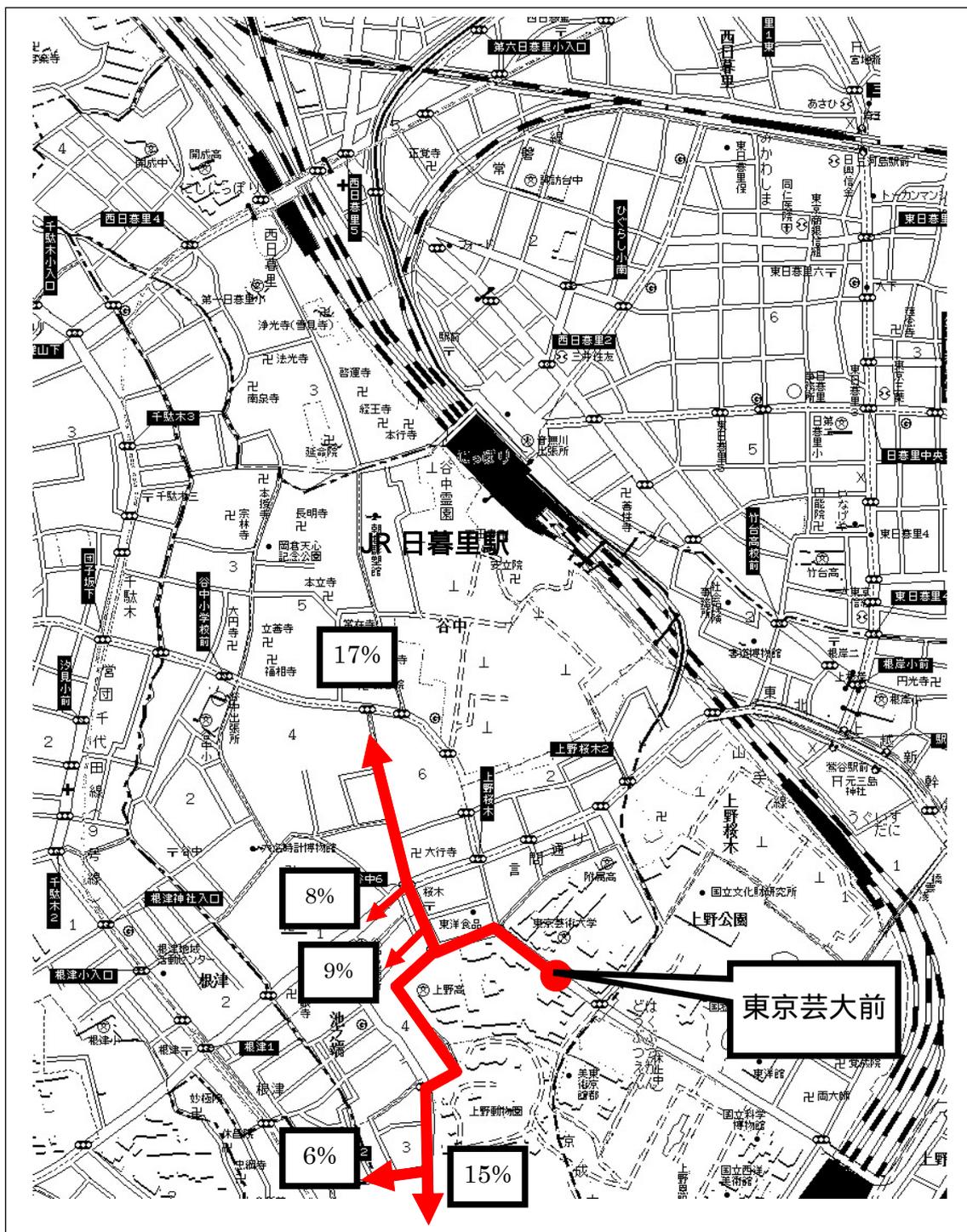


図4-10 東京芸大前から流入した車両の経路

六阿弥陀通り入り口から流入した車両の経路

調査時間：15:25～16:55（90分）

全流入車両台数：326台 経路が判明している車両の台数：298台（91%）

代表的な経路：図 4-11 参照

図 4-11 に示されていない経路を通った車両の割合：7%

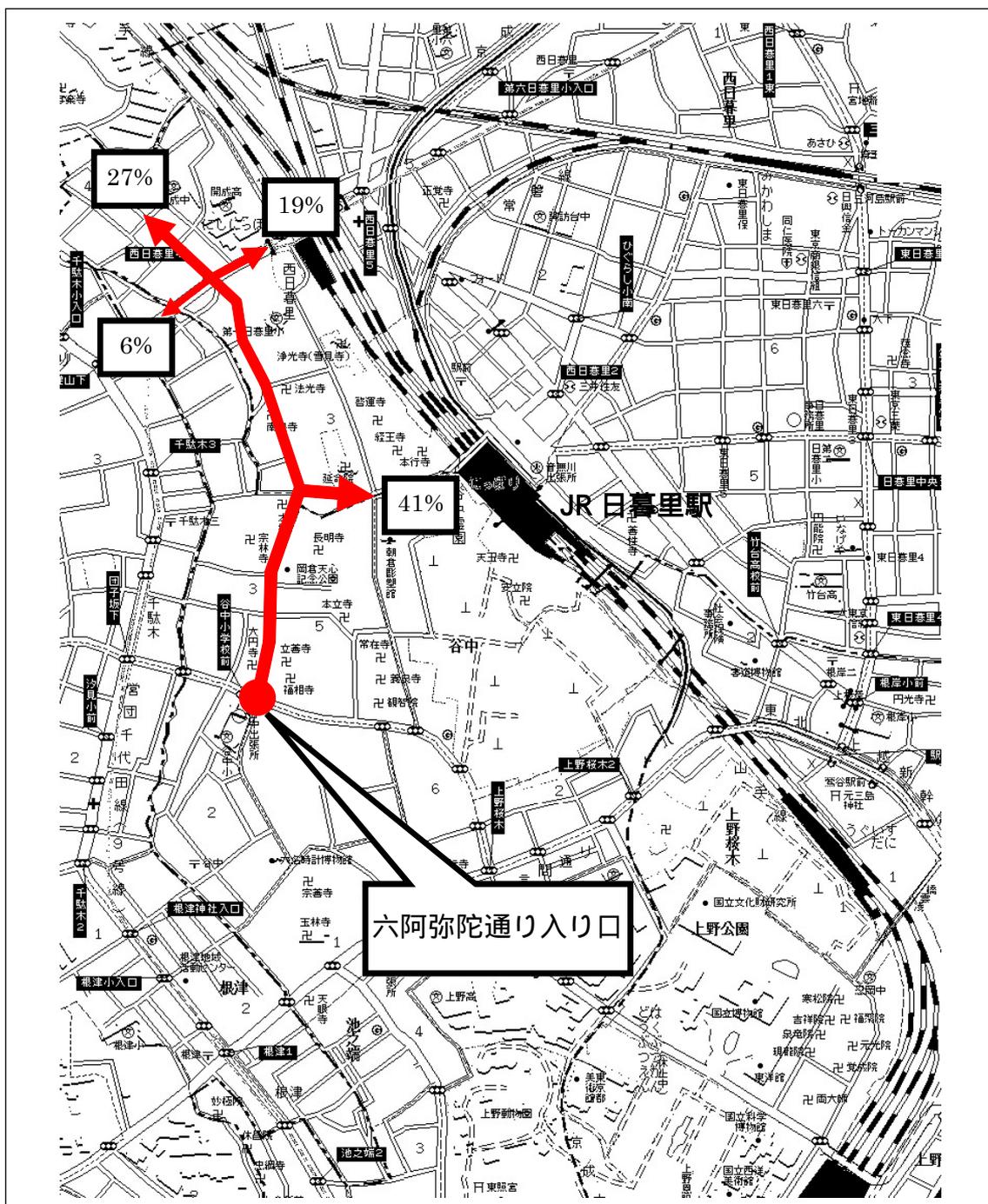


図 4-11 六阿弥陀通り入り口から流入した車両の経路

上野桜木交差点を始点とした車両の経路

調査時間：15:25～16:55（90分）

全流入車両台数：228台 経路が判明している車両の台数：206台（90%）

代表的な経路：図 4-12 参照

図 4-12 に示されていない経路を通った車両の割合：2%

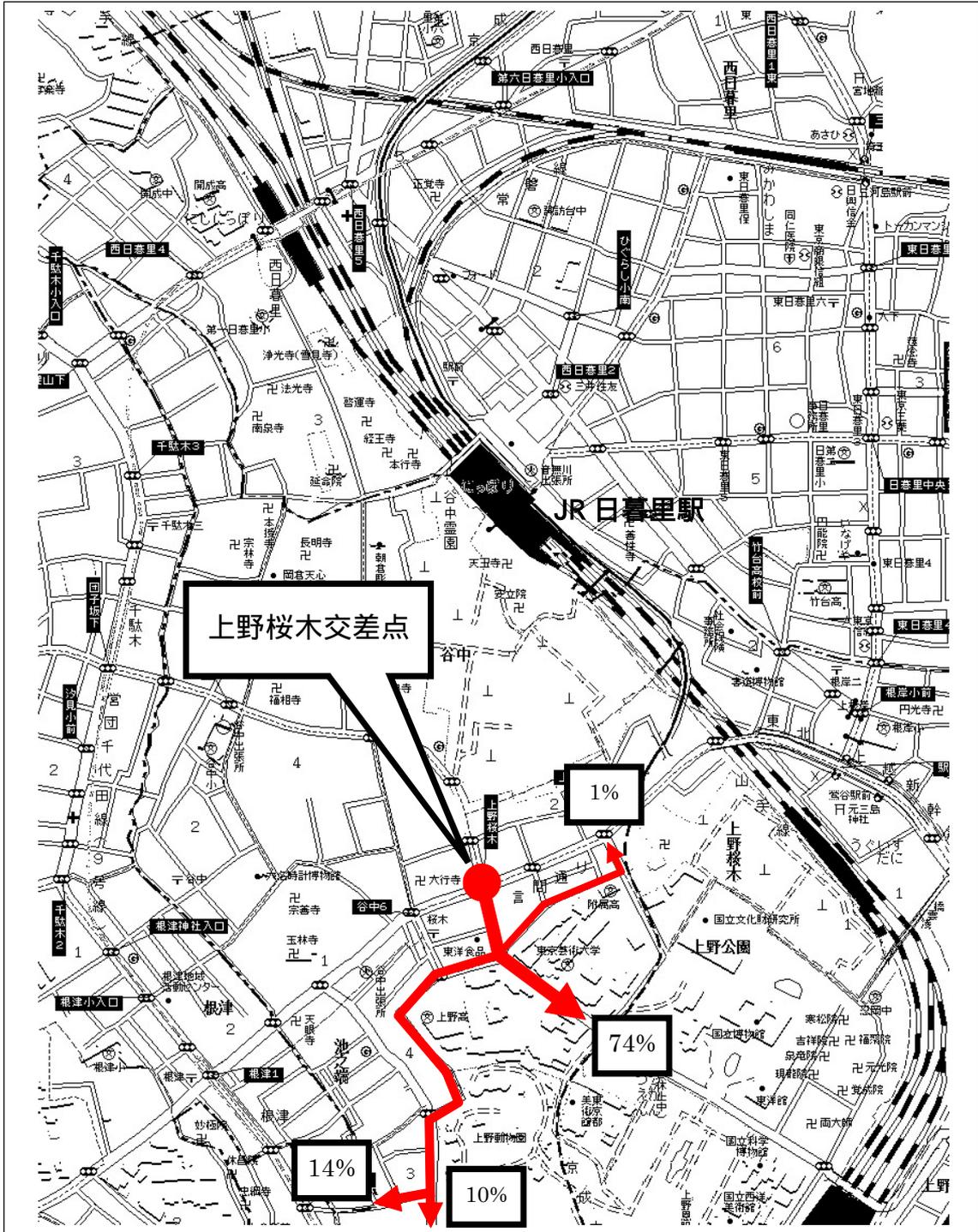


図 4-12 上野桜木交差点を始点とした車両の経路

c) 速度調査結果

調査地点： 初音の道
調査時間帯： 8:30～9:05
調査車両数： 77台
速度平均値： 29km/h
80パーセンタイル値： 33km/h

調査地点： 六阿弥陀通り
調査時間帯： 15:25～16:49
調査車両数： 164台
速度平均値： 28km/h
80パーセンタイル値： 31km/h

調査地点： 上野桜木～芸大前
調査時間帯： 12:26～13:00
調査車両数： 46台
速度平均値： 25km/h
80パーセンタイル値： 30km/h

(2) 交通安全対策の紹介

昨年度（平成 14 年度）の全交通事故死者数は 8326 人であるが、そのうち「歩行中」での死者数は 2384 人（28.6%）である。さらに「歩行中」での死者数のうち、約 6 割（約 1430 人）が自宅から 500m 以内で事故に遭っている。つまり、全交通事故死者数の約 17%が、「自宅付近で事故に遭った歩行者」ということである。このことから、身近な道路の交通安全の必要性は明白であるといえる。

谷中地区における最も重大な交通問題の中に、狭あいな地区道路への通過交通の侵入、車両の危険な速度での通行が挙げられるが、それらを解決していくことができる可能性があること、また解決し得る手段をある程度住民もわかっていたほうが、具体的に議論を進めていく上でより活発で深い議論が期待される。

このような意図により、交通安全対策の紹介として、路面を盛り上げる「ハンブ」（図 4-13）、部分的に道路幅員を狭める「狭さく」（図 4-14）させる「シケイン」といった交通静穏化を目的とした物理的デバイスの紹介や、対象地区を面的にとらえて各種の施策を組み合わせるコミュニティゾーンの紹介を行った。また、問題解決の可能性を実感していただくために、それらの全国での実例の紹介も行った。



図 4-13 速度抑制効果をもたらすハンブ



図 4-14 狭幅員道路への狭さく導入

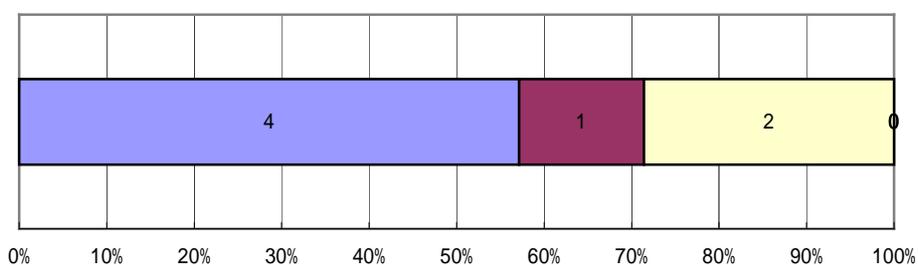
参加者アンケート結果

(1) 第1回ワークショップ参加者アンケート集計

1) 交通調査の結果を聞いて、谷中の交通問題についてどう思われましたか？

表 4-1 「交通調査の結果を聞いて、谷中の交通問題についてどう思われましたか？」回答結果

	度数	パーセント
1. 思っていたよりもずっと危険	4	57%
2. 思っていたよりもやや危険	1	14%
3. 思っていたとおり	2	29%
4. 思っていたよりもやや安全	0	0%
5. 思っていたよりもずっと安全	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	7	100%



■ 1. 思っていたよりもずっと危険	■ 2. 思っていたよりもやや危険	□ 3. 思っていたとおり
□ 4. 思っていたよりもやや安全	■ 5. 思っていたよりもずっと安全	■ 6. わからない

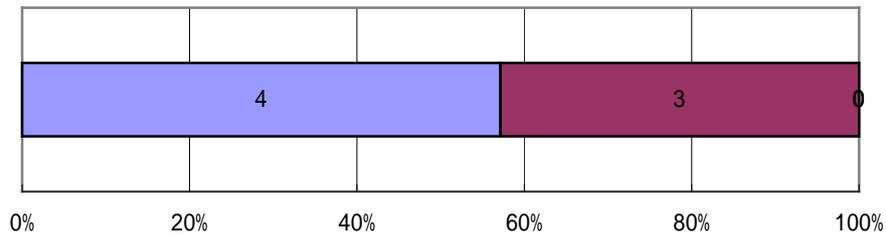
図 4-15 「交通調査の結果を聞いて、谷中の交通問題についてどう思われましたか？」回答結果

大多数が思っていたよりも危険であると答えており、交通調査の結果の提示により谷中地区の交通問題の深刻さを認識してもらう、という効果が確認できた。

2) 交通安全対策の紹介の話を聞いて、どう思われましたか？

表 4-2 「交通安全対策の紹介の話を聞いて、
どう思われましたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中の交通問題改善にとても期待が持てた	4	57%
2. 谷中の交通問題改善にやや期待が持てた	3	43%
3. 谷中の交通問題改善にあまり期待が 持てなかった	0	0%
4. 谷中の交通問題改善に全く期待が 持てなかった	0	0%
5. わからない	0	0%
合計	7	100%



- 1. 谷中の交通問題改善にとても期待が持てた
- 2. 谷中の交通問題改善にやや期待が持てた
- 3. 谷中の交通問題改善にあまり期待が持てなかった
- 4. 谷中の交通問題改善に全く期待が持てなかった
- 5. わからない

図 4-16 「交通安全対策の紹介の話を聞いて、
どう思われましたか？」回答結果

回答者全員が、交通問題改善に期待が持てたと回答していることから、交通安全対策の紹介により、谷中の交通問題改善に可能性見出せることを住民に理解してもらえた、ということがわかったといえる。

3) 今回、本発表会に参加されていかがでしたか？

表 4-3 「今回、本発表会に参加されていかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 参加してよかった	7	100%
2. どちらでもない	0	0%
3. 参加しなければよかった	0	0%
4. わからない	0	0%
合計	7	100%

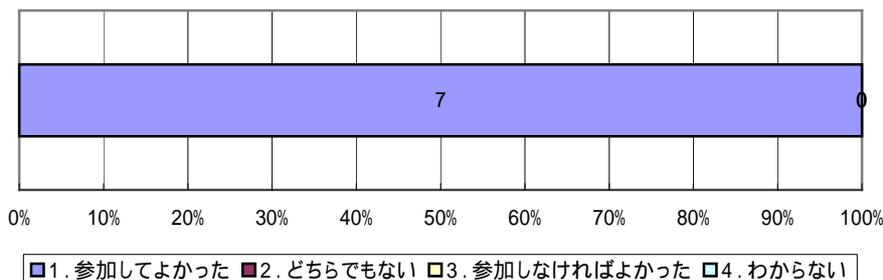


図 4-17 「今回、本発表会に参加されていかがでしたか？」回答結果

回答者全員が参加してよかったと答えている。参加住民に対しては、効果的な説明の場となったといえる。

4-2-2 第2回ワークショップの記録

開催日時

平成 15 年 10 月 23 日(木) 19:00 ~ 21:00

開催場所

谷中コミュニティーセンター

参加住民人数

10 名

議論内容

第2回から問題発見および問題認識の段階に入った(図 4-3 参照)。議論としては初回であったので、まずは谷中地区の日ごろ気になっている交通問題を自由に挙げてもらうということを行った。

また、議論はより意見が出やすいように、2つのグループ(A班、B班)に分けグループ討議を行い、最後にグループ間の意見交換を行った。

グループ討議に際しては、マーカーペンやカラーラベル、粘着式メモ用紙を用いて大スケールの地図に議論内容を書き込んでいく、という方法をとった。

議論結果

地図上に書き込んだ議論結果を以下に記す。

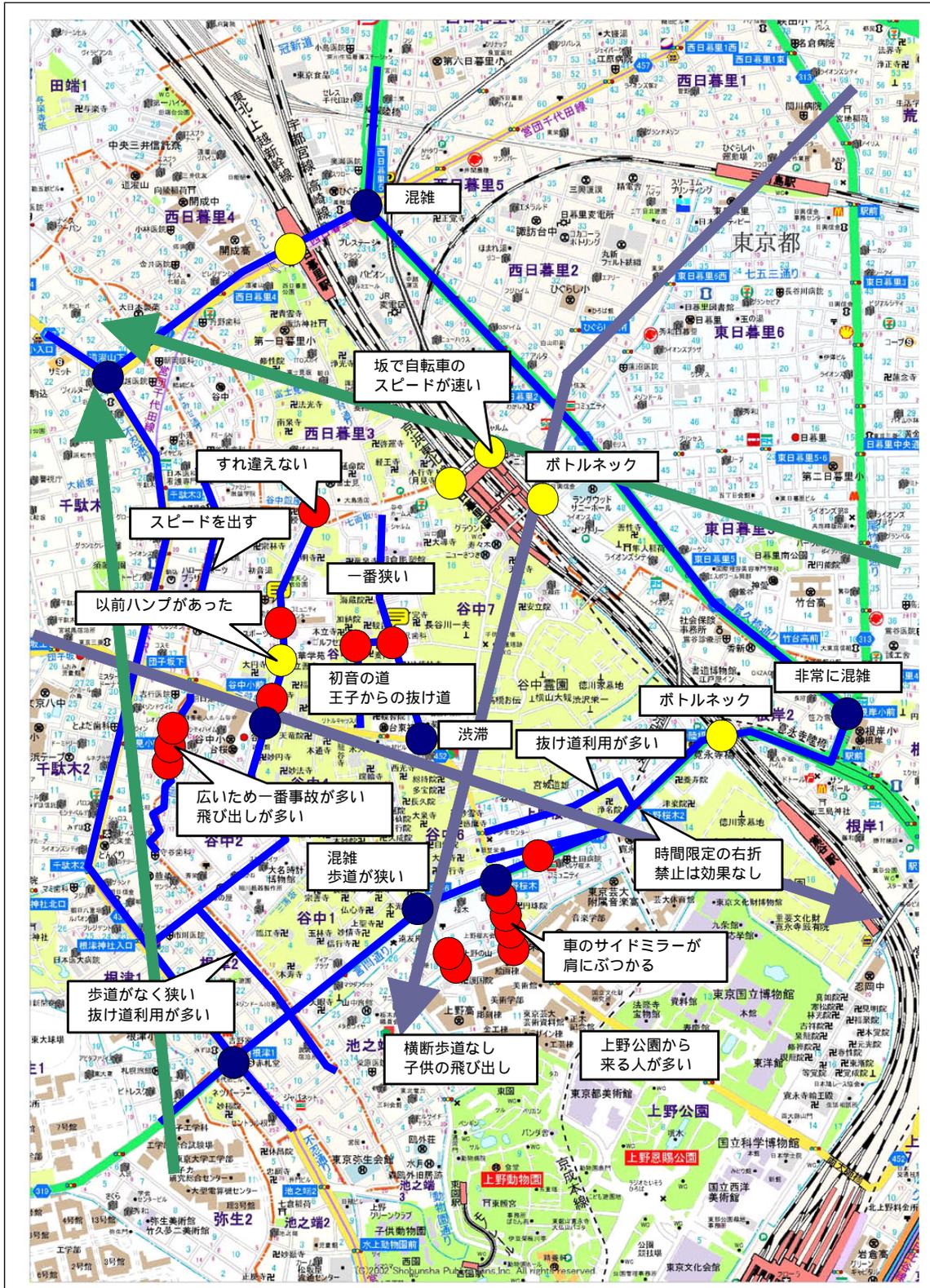


図 4-18 第 2 回ワークショップ A 班のグループ討議結果

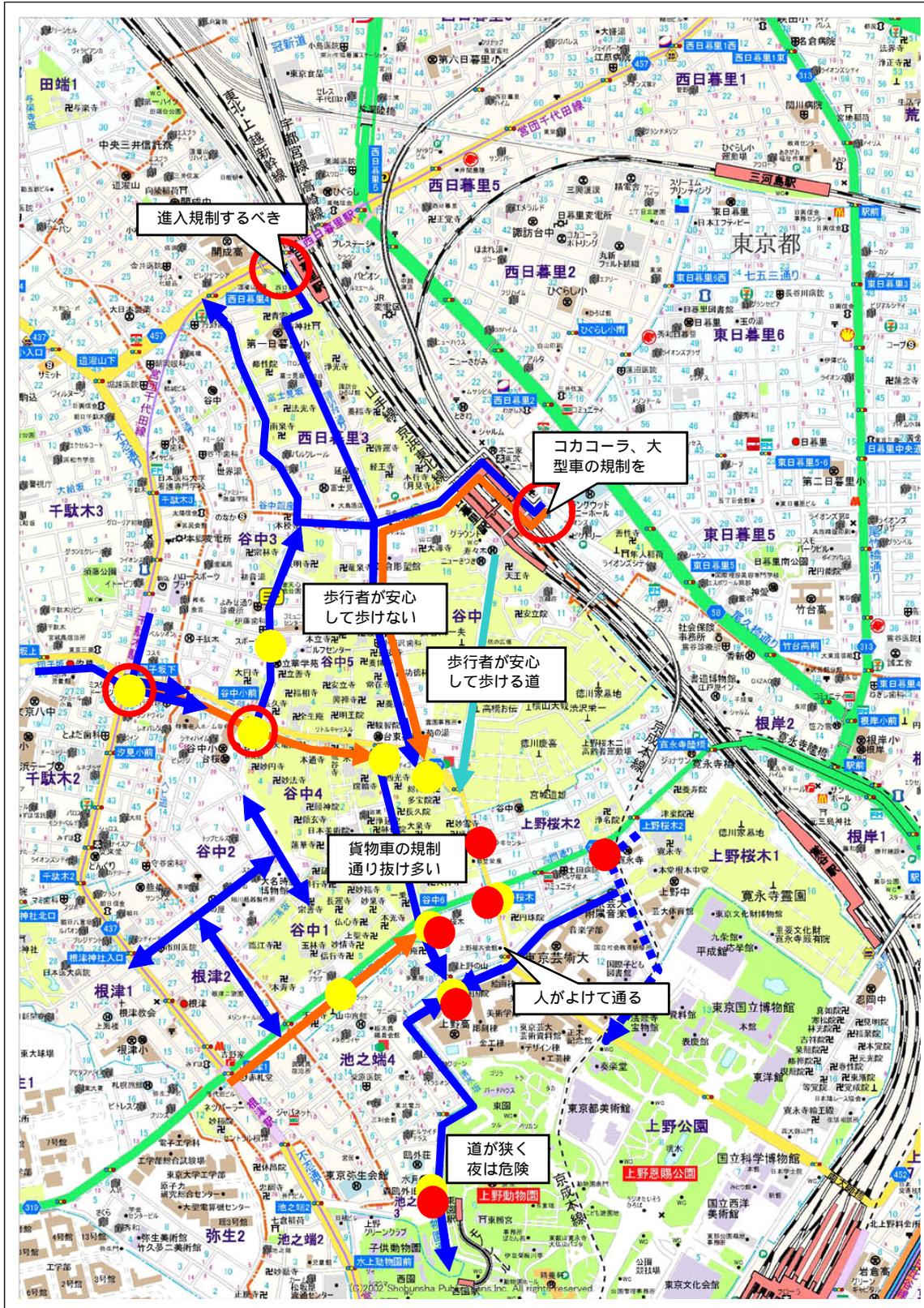


図 4-19 第 2 回ワークショップ B 班のグループ討議結果

参加者アンケート結果

(1) 第2回ワークショップ参加者アンケート

1) 今回のワークショップの進め方はいかがでしたか？

表 4-4 「今回のワークショップの進め方はいかがでしたか？」回答結果

	度数	パーセント
1. 非常によかったと思う	4	36%
2. よかったと思う	6	55%
3. どちらでもない	0	0%
4. あまりよくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	1	9%
合計	11	100%

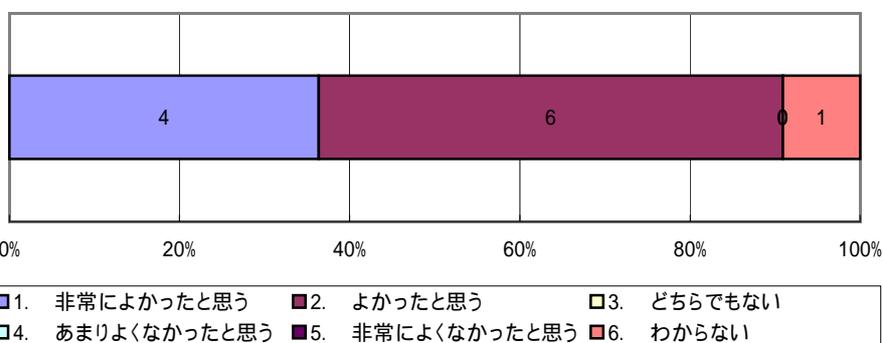


図 4-20 「今回のワークショップの進め方はいかがでしたか？」回答結果

大多数がよかったと回答しており、グループ討議を経てグループ間の意見交換を行う進め方は効果的であったといえる。

2) 今回のグループ討論を経て、谷中の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？

表 4-5 「今回のグループ討論を経て、谷中の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 思っていたよりもずっと危険	6	55%
2. 思っていたよりもやや危険	0	0%
3. 思っていたとおり危険	5	45%
4. 思っていたとおり安全	0	0%
5. 思っていたよりもやや安全	0	0%
6. 思っていたよりもずっと安全	0	0%
7. わからない	0	0%
合計	11	100%

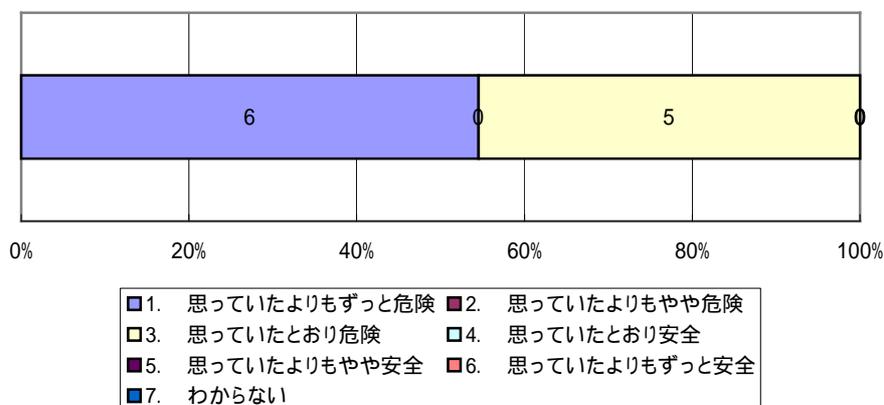


図 4-21 「今回のグループ討論を経て、谷中の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

半数の回答者が思っていたよりもずっと危険だと回答しており、グループ討論を経てさらに交通問題に対する認識が深まったということがうかがえる。

3) グループ討議の結果、グループ内で共通の認識が得られたと思いますか？

表 4-6 「グループ討議の結果、グループ内で共通の認識が得られたと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常に得られたと思う	7	64%
2. やや得られたと思う	4	36%
3. あまり得られていないと思う	0	0%
4. 全然得られていないと思う	0	0%
5. わからない	0	0%
合計	11	100%

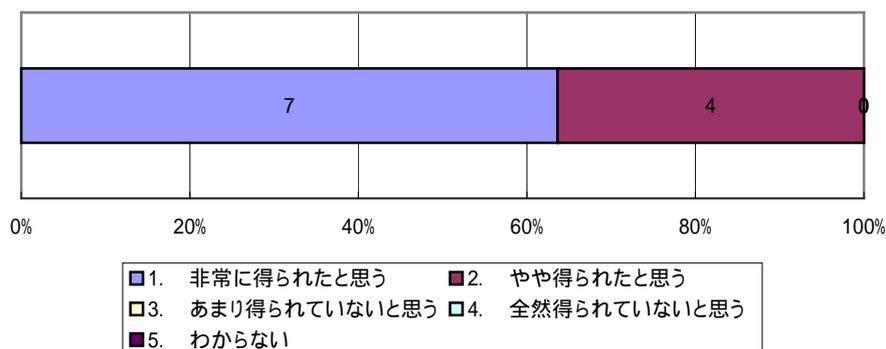


図 4-22 「グループ討議の結果、グループ内で共通の認識が得られたと思いますか？」回答結果

回答者全員が共通認識が得られたと回答しており、ここでもグループ討議の有効性が認められる。

4) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-7 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	8	73%
2. よかったと思う	3	27%
3. どちらでもない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	11	100%

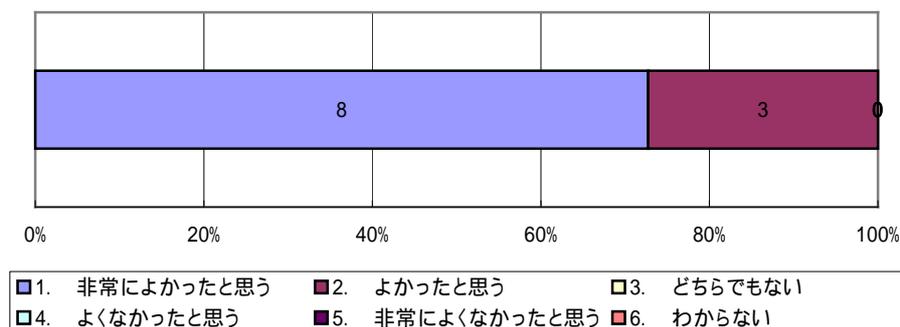


図 4-23 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回も回答者全員に参加してよかったとの回答をいただいた。有意義な議論であったということがうかがえる。

5) どのようなことをすれば、討議をより効果的に行なうことができると思いますか？

- ・ 道路は誰のものを個々に深く考える
- ・ 一人でも多くの参加が必要。
- ・ グループワークのポイントをいくつか挙げたほうが良いのではないかと。
- ・ 問題の沿道住民に重点的にインフォメーションを行う。その上で活動を積み重ねていく。
- ・ 参加者から近所の人にも広めてもらう。
- ・ 地区ごとの意見が出るよう、開催場所をいくつか変更する。

このように、自由記述欄でも貴重な住民の生の声を得ることができた。この項目でいただいた住民の意見については、第3回以降ワークショップを運営していく際に、いくつか汲み上げて実践している。詳しくは随時記述していく。

4-2-3 第3回ワークショップの記録

前回の参加者アンケートで、「地区ごとの意見が出るよう、開催場所をいくつか変更すればよいのでは。」という意見をいただいた。この意見を汲み取り、今回から第5回までの3回は、「出張ワークショップ」と題し、谷中地区内における交通問題の洗い出しの際に特に多く指摘された3地区にてワークショップを行うこととした。

第3回は上野桜木地区における出張ワークショップである。

開催日時

平成15年11月14日(金) 19:00～21:00

開催場所

上野桜木会館

参加住民人数

19名

議論内容

第3回も問題発見および問題認識で議論を進めた(図4-3参照)。今回は出張ワークショップであるので、議論の中心は上野桜木地区についてであるが、そこだけに限らず谷中地区全体についても議論を行ってもらった。

今回も、2つのグループ(A班、B班)に分けグループ討議を行い、最後にグループ間の意見交換を行った。

グループ討議に際しても前回同様、マーカーペンやカラーラベル、粘着式メモ用紙を用いて大スケールの地図に議論内容を書き込んでいく、という方法をとった。また、議論のポイントを絞ったほうがよいという参加者アンケートからの意見もあり、今回から議論結果書き込み表を用意した。この表に、最後にまとめを書き込むことを目標として、地図上での議論をすすめていただくこととした。表の意味については後ほど議論結果の記述にて述べる。

議論結果

まず、地図上に書き込んだ議論結果を以下に記す。

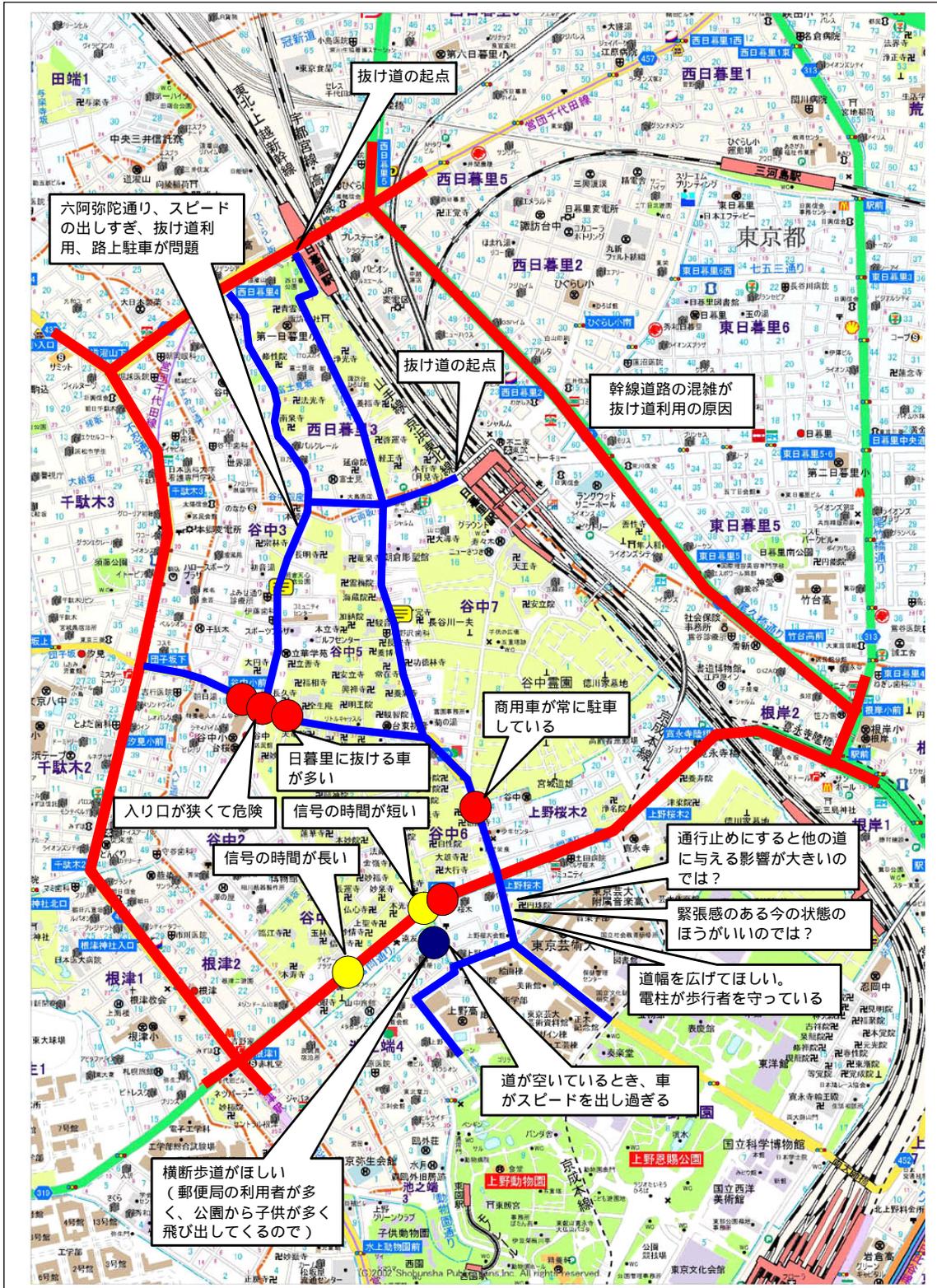


図 4-24 第 3 回ワークショップ A 班のグループ討議結果

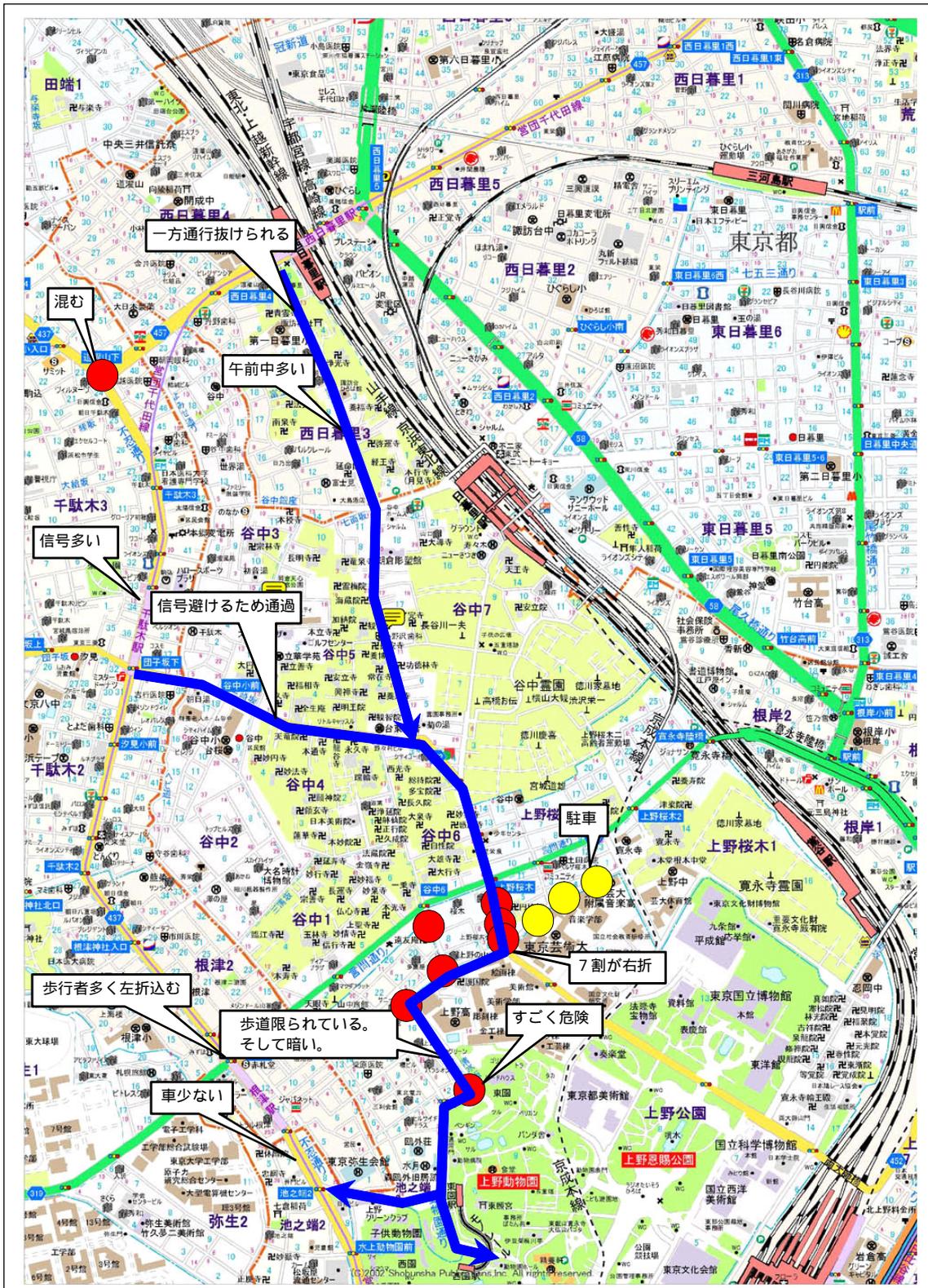


図 4-25 第 3 回ワークショップ B 班のグループ討議結果

次に、地図上に書き込んだ議論結果を元に、用意した議論結果書き込み表にこの日の議論をまとめてもらった。結果は以下の通りである。

表 4-8 第3回ワークショップA班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題点に対して何をしていきたいか(現段階)
初音の道、六阿弥陀通りの混雑	幹線道路の混雑	
幹線道路の混雑		
六阿弥陀通りの入り口足を踏まれたりする	入り口が狭く、直角になってしまっている	入り口をもっと広げたい
芸術通り(上野桜木交差点～上野桜木会館角)の車のスピード超過	上野桜木会館から1つ先の信号が見えてしまうため、青の場合スピードを出して通過してしまう	
谷中六丁目交差点先の郵便局前が危険		横断歩道がほしい
谷中六丁目交差点の信号の青時間が短い(言問通り側)		

表 4-9 第3回ワークショップB班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題点に対して何をしていきたいか(現段階)
芸術通りの交通量が多い	不忍通り(根津一丁目、団子坂下交差点)の渋滞	ハンブを置く 通行禁止にする
根津一丁目、団子坂下交差点の渋滞	左折車が歩行者にさえぎられるため	歩車分離式信号
六阿弥陀通りの時間規制が守られていない	抜け道として魅力的	
大型車の規制が守られていない	規制そのものの問題 看板の問題	
初音の道の交通量が多い		比較的空いている尾久橋通りに車を流したい
通過交通が多い	魅力的な抜け道がある	

まず、交通問題を挙げてもらい、その問題点がなぜ起きているのか、その原因を考えていただく。そして最後に、その問題点についてどういった対策をしていきたいのかを挙げていただく。しかし、考えられる原因というのはあくまで推測であり、もしかすると普段身近に交通問題を感じている住民でも、その原因は考えているところと全くちがうところにあるということもあり得る。すると、その推測した原因に基づき掲げた対策案は、実行してもあまり意味がないということも十分考えられる。

そこで、問題発見の段階では考えられる原因を「推測」、対策案を「現段階」として、まずは住民の生の意見を取りまとめ、その後代替案の検討の段階で交通量などのデータを取り入れながら、実際の原因を解明していく、という段階を踏むこととした。

今回から用いた議論結果書き込み表は、こうした意図から取り入れたものである。

参加者アンケート結果

(1) 第3回ワークショップ参加者アンケート

- 1) 今回のグループ討論を経て、上野桜木の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？

表 4-10 「今回のグループ討論を経て、上野桜木の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 思っていたよりもずっと危険	4	67%
2. 思っていたよりもやや危険	1	17%
3. 思っていたとおり危険	1	17%
4. 思っていたとおり安全	0	0%
5. 思っていたよりもやや安全	0	0%
6. 思っていたよりもずっと安全	0	0%
7. わからない	0	0%
合計	6	100%

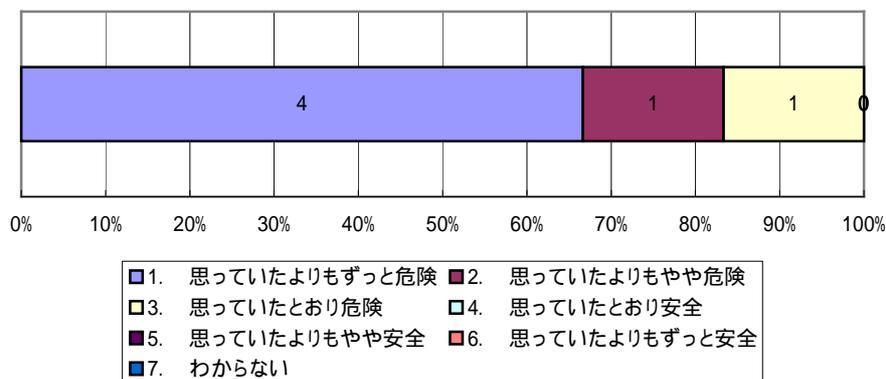


図 4-26 「今回のグループ討論を経て、上野桜木の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

大多数の回答者が、思っていたよりも危険であると回答しており、地区別における議論の効果が認められる。

2) 今回のグループ討論を経て、上野桜木以外の谷中の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？

表 4-11 「今回のグループ討論を経て、上野桜木以外の谷中の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 思っていたよりもずっと危険	3	50%
2. 思っていたよりもやや危険	2	33%
3. 思っていたとおり危険	1	17%
4. 思っていたとおり安全	0	0%
5. 思っていたよりもやや安全	0	0%
6. 思っていたよりもずっと安全	0	0%
7. わからない	0	0%
合計	6	100%

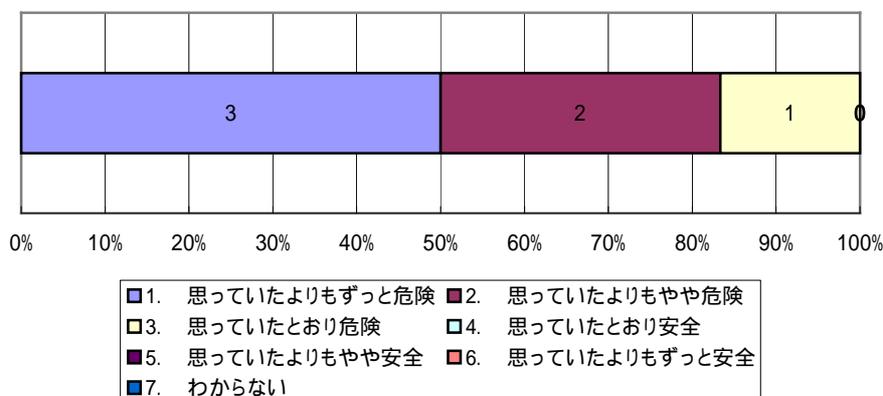


図 4-27 「今回のグループ討論を経て、上野桜木以外の谷中の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

大多数の住民が思っていたよりも危険と回答している。問1・問2を通して、上野桜木についての議論とともに谷中全体についての議論を行うことで、上野桜木地区に住む住民は谷中全体の、上野桜木地区以外に住む住民は上野桜木地区の交通問題についての認識が深まったということがいえる。

3) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-12 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	2	33%
2. よかったと思う	4	67%
3. どちらでもない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	6	100%

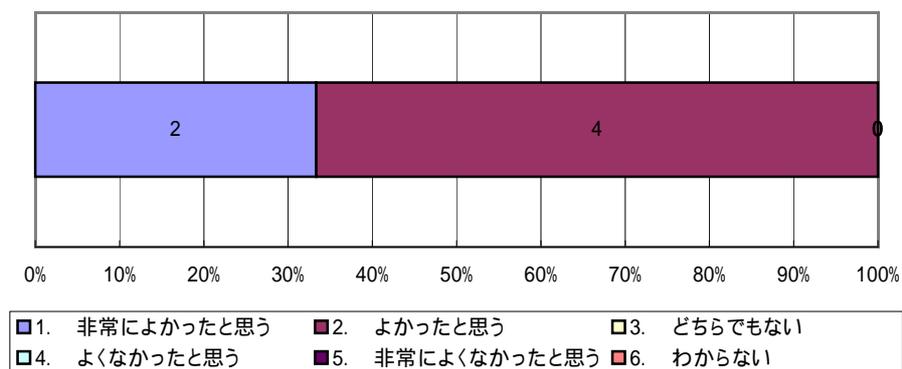


図 4-28 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回も、全回答者から参加してよかったという回答をいただいた。

4) どのようなことをすれば、討議をより効果的に行なうことができると思いますか？

- ・ 進行をしっかりとって無駄をなくす。
- ・ (谷中地区を) 通過する側の声も聞いてみたい。
- ・ ワークショップの広報が不十分。情報公開、広報を工夫する必要がある。

4-2-4 第4回ワークショップの記録

第4回は前回同様、「出張ワークショップ」である。対象地区は、交通問題が多く指摘されている初音の道沿道周辺地区とした。

開催日時

平成15年12月5日(金) 19:00～21:00

開催場所

観音寺

参加住民人数

14名

議論内容

前回と同様。今回は初音の道周辺地区についての議論が中心となる。

議論結果

まず、地図上に書き込んだ議論結果を以下に記す。

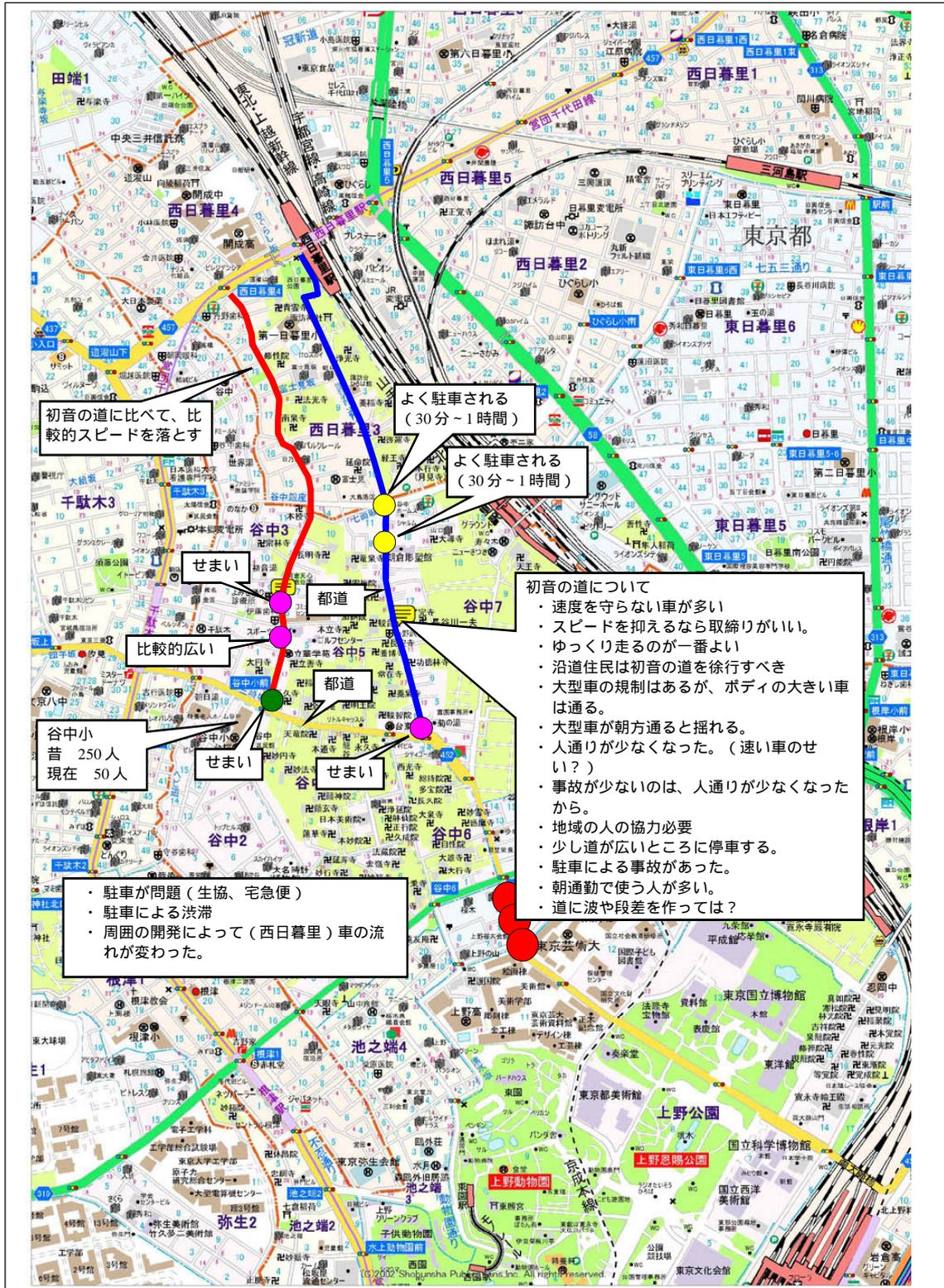


図 4-29 第 4 回ワークショップ A 班のグループ討議結果

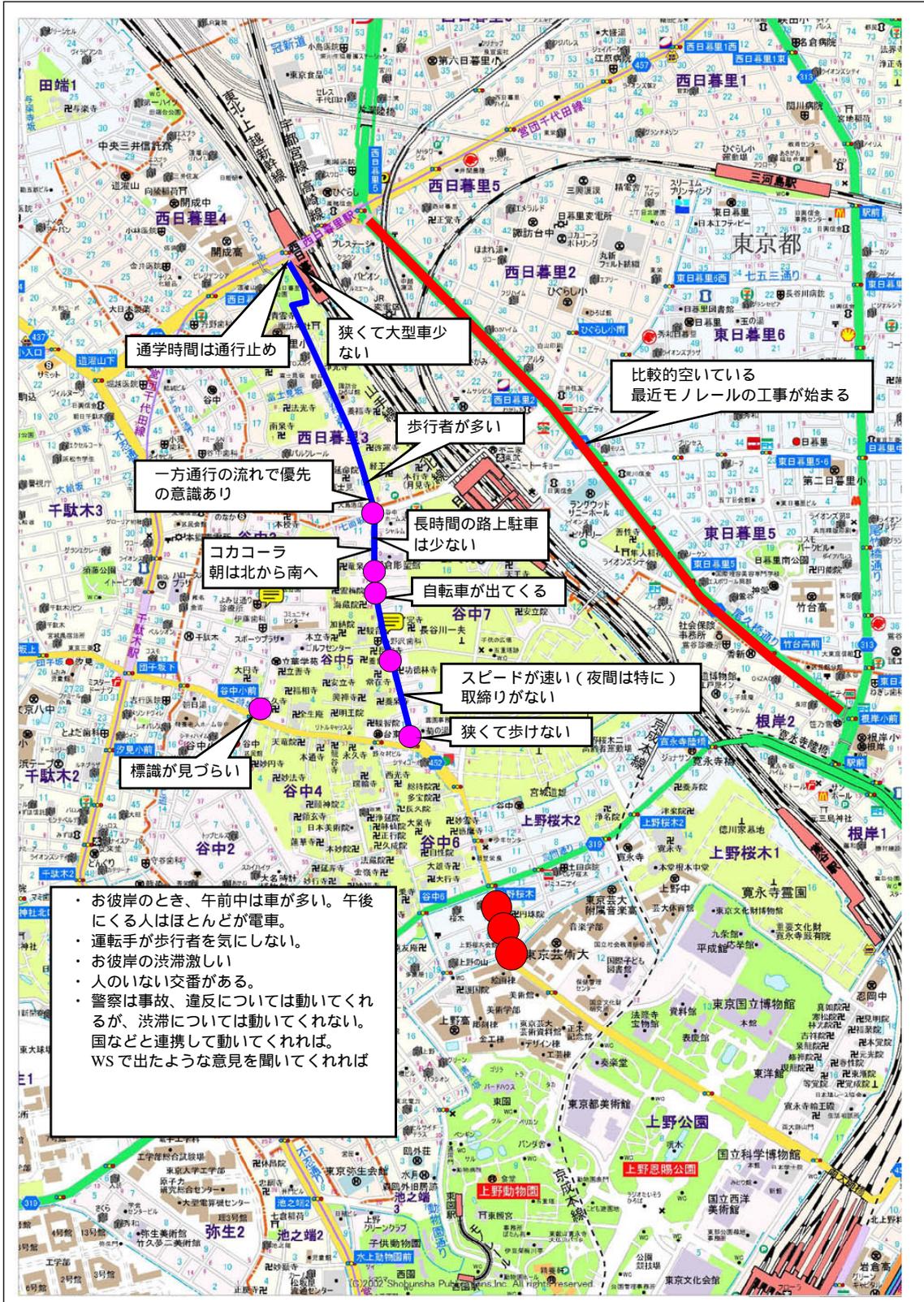


図 4-30 第 4 回ワークショップ B 班のグループ討議結果

次に、地図上に書き込んだ議論結果を元に、用意した議論結果書き込み表にこの日の議論をまとめてもらった。結果は以下の通りである。

表 4-13 第 4 回ワークショップ A 班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題点に対して何を していきたいか(現段階)
安全に歩けない	道路の幅員が狭い	歩道が必要
	路上駐車が多い(営業車)	駐車スペースの提供
	車(バイク)のスピードが速い	・運転手のモラルの改善 ・沿道の住民は徐行すべき (規制速度を守る) ・自主的なプラカード、看板を 立てる(沿道の家) ・ポールを立てて狭くする ・道路に段差をつける
	道路幅に合わない大型車が多い	・車の幅の規制も

表 4-14 第 4 回ワークショップ B 班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題点に対して何を していきたいか(現段階)
狭い道なのに車が多い 歩行者と交錯 ・日暮里駅利用者と初音の道の 車の支障 ・初音の道出口付近の信号での 車の滞留	・道が狭い ・通過するだけの車が多い	・進入規制(例えば時間帯) ・スピード取締り ・車がスピードを出せない工夫
路地から出てくる人、自転車 と車との出会い頭の衝突	・道が狭い ・車のスピードが速い ・微妙にカーブしている	同上
大型車(特に3t以上)の狭い道 への進入	・規制がない ・規制の無視	・標識の規制を明確に ・規制については複数の組織が連 携して決める
夜間のスピード通過車	・人通りなし ・意外と見通しがよい	

参加者アンケート結果

(1) 第 4 回ワークショップ参加者アンケート

第 4 回ワークショップ終了後、会場としてお借りしたお寺側の都合上、早々に引き上げなければならず、十分な記入時間と回収する時間がとれなかったため、回収枚数が 2 枚と非常にわずかな数となってしまったので、集計は割愛する。

4-2-5 第5回ワークショップの記録

第5回も前回同様、「出張ワークショップ」である。対象地区は、交通問題が多く指摘されている六阿弥陀通り沿道周辺地区とした。

開催日時

平成15年12月17日(水) 19:00～21:00

開催場所

谷中初四町会会館

参加住民人数

30名

議論内容

前回と同様。今回は六阿弥陀通り周辺地区についての議論が中心となる。

議論結果

まず、地図上に書き込んだ議論結果を以下に記す。

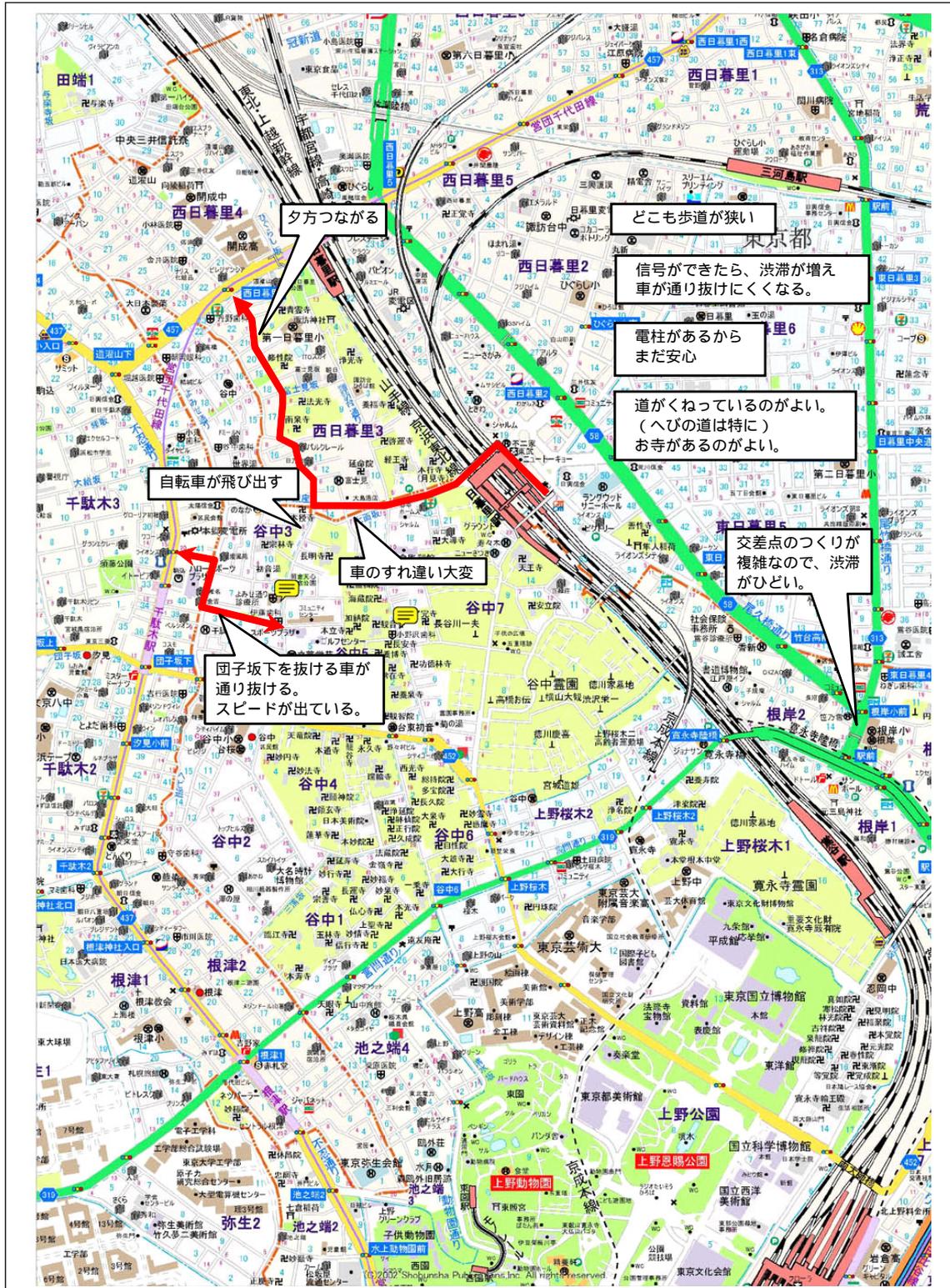


図 4-31 第 5 回ワークショップ A 班のグループ討議結果

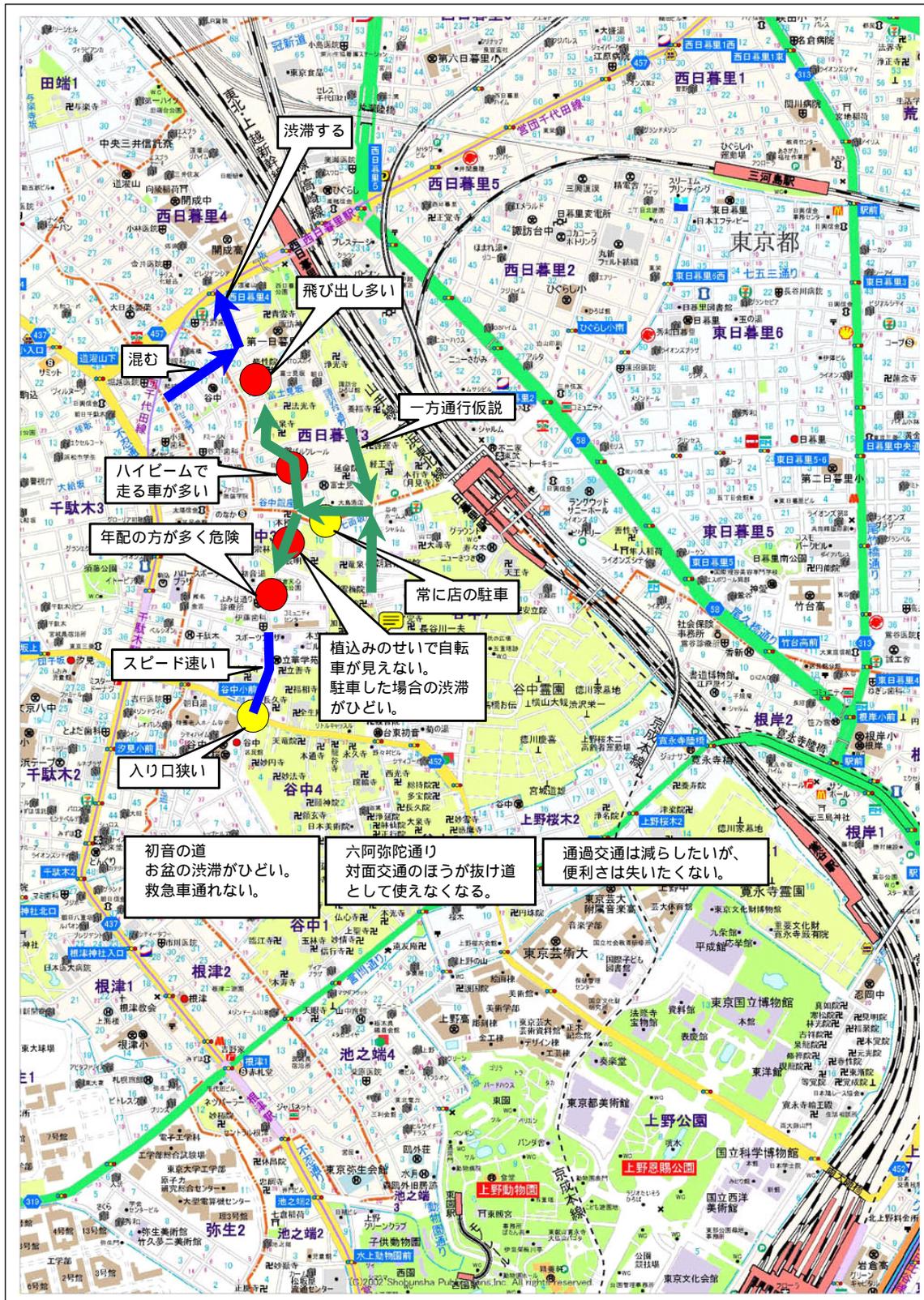


図 4-32 第 5 回ワークショップ B 班のグループ討議結果

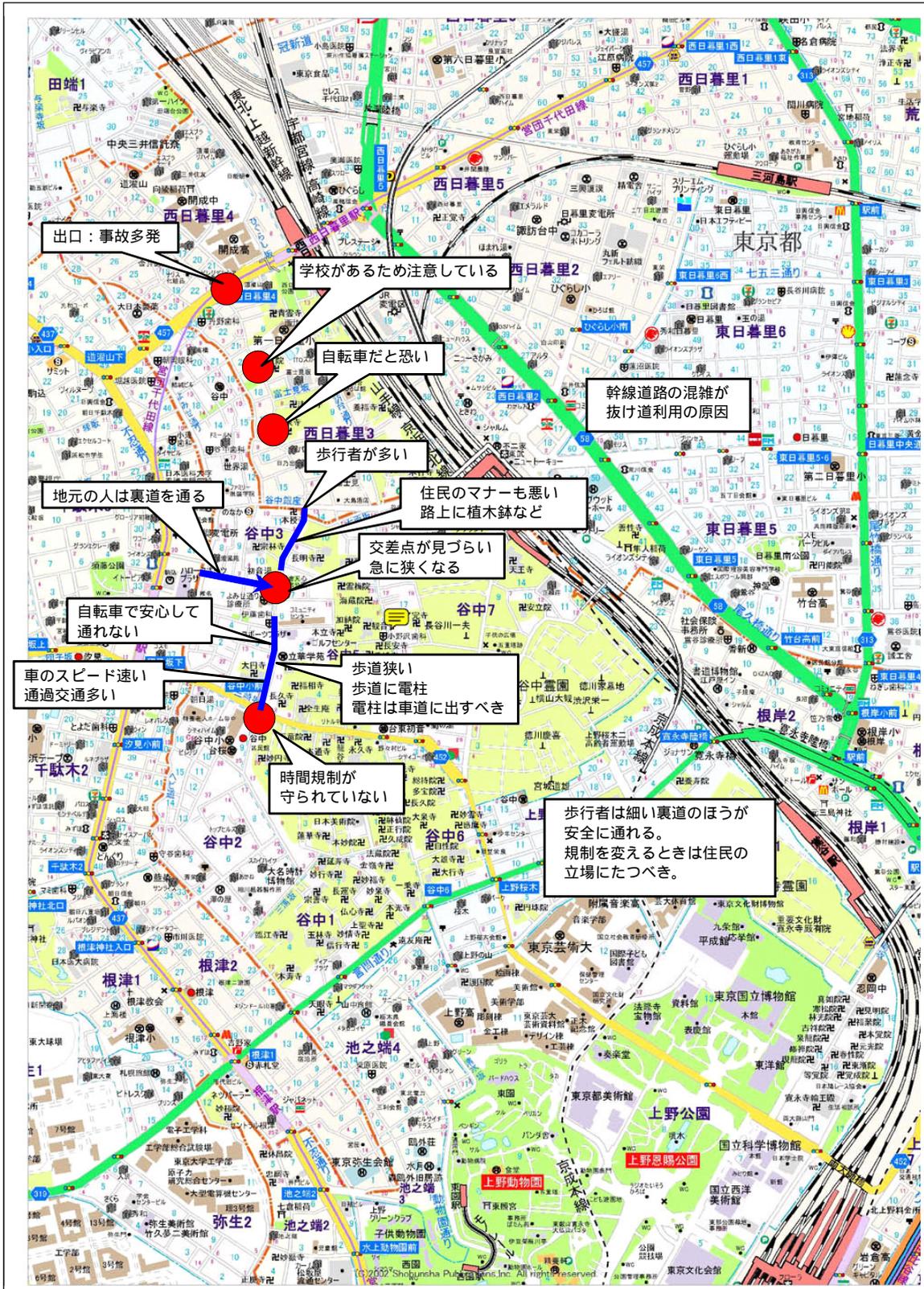


図 4-33 第 5 回ワークショップ C 班のグループ討議結果

次に、地図上に書き込んだ議論結果を元に、用意した議論結果書き込み表にこの日の議論をまとめてもらった。結果は以下の通りである。

表 4-15 第 5 回ワークショップ A 班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題に対して 何をしていきたいか(現段階)
歩行者が歩きにくい	・通り抜けの車の量が多い(朝・夕) ・車のスピードが速い(遅いと後ろから急かされる)	・大きな車の進入規制 ・ハンブを置く
自転車の飛び出し	・坂を下りるときにスピードを出す ・交差点で一時停止をしない ・自転車のマナーが悪い	・ミラーの設置
標識が昔のまま		標識の改善
大きな車が多い(深夜・早朝)	空いている時間帯に物流車が通る	大型車の通行規制

表 4-16 第 5 回ワークショップ B 班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題に対して 何をしていきたいか(現段階)
車のスピードが速い	・運転手のモラルが悪い ・運転手が慣れている ・抜け道だから ・交番が少ない(欲しい場所がない) ・表道の沿道住民がおとなしい 注意できない	・取り締まりの強化 ・道路に凹凸とか物理的なものを設置する ・「速度落とせ」の看板を設置する(家に) (嫌となる程に！)
車の交通量が多い (通り抜け時の)	・抜け道だから ・真ん中に商店街があるため(業務用車多い) ・お寺さん(春秋のお彼岸, 正月, 七福神) ・階段下スペースの駐車	・一方通行規制の見直し ・昔みたいに対面通行にする ・仏教会への提言 ・信号機の設置(七面坂)

表 4-17 第 5 回ワークショップ C 班のグループ討議まとめ

交通に関する問題点	考えられる原因(推測)	その問題に対して 何をしていきたいか(現段階)
道が狭いのに車のスピードが速い	ドライバーのマナーの悪さ	・ハンブの設置 ・電柱を車道に出し、歩道を広げスピードを出せないようにする ・対面交通に戻す
事故の多発ポイントがある	交差点の見通しが悪いから	自転車のマナー向上
・規制が守られていない ・通過交通が多い	・幹線道路の渋滞 ・信号が全くない	・極端な信号を作る ・住民に取締りの権限を与える ・初音の道と六阿弥陀通りの一方通行を入れかえる

参加者アンケート結果

(1) 第5回ワークショップ参加者アンケート結果

- 1) 今回のグループ討論を経て、六阿弥陀通り周辺の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？

表 4-18 「今回のグループ討論を経て、六阿弥陀通り周辺の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 思っていたよりもずっと危険	9	53%
2. 思っていたよりもやや危険	4	24%
3. 思っていたとおり危険	4	24%
4. 思っていたとおり安全	0	0%
5. 思っていたよりもやや安全	0	0%
6. 思っていたよりもずっと安全	0	0%
7. よくわからなかった	0	0%
合計	17	100%

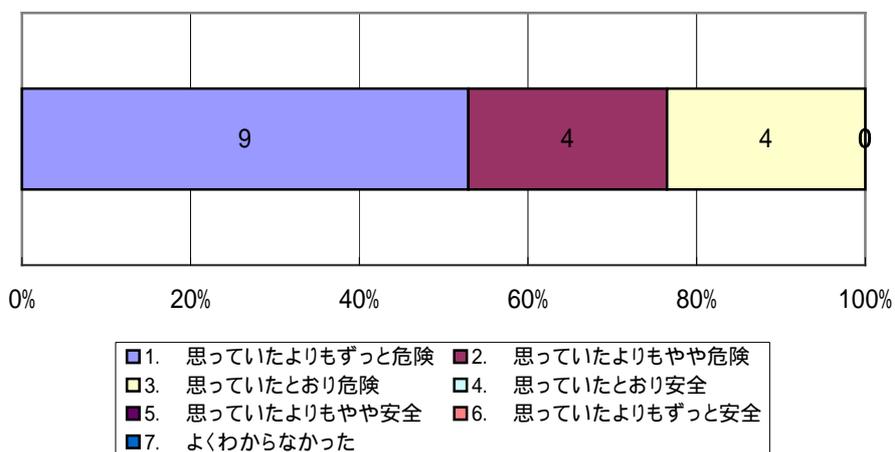


図 4-34 「今回のグループ討論を経て、六阿弥陀通り周辺の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

大多数の回答者が思っていたよりも危険であると回答している。よって第3回ワークショップアンケートの問1と同様のことがいえる。

2) 今回のグループ討論を経て、六阿弥陀通り周辺以外の谷中地区の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？

表 4-19 「今回のグループ討論を経て、六阿弥陀通り周辺以外の谷中地区の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 思っていたよりもずっと危険	7	41%
2. 思っていたよりもやや危険	1	6%
3. 思っていたとおり危険	8	47%
4. 思っていたとおり安全	0	0%
5. 思っていたよりもやや安全	0	0%
6. 思っていたよりもずっと安全	0	0%
7. よくわからなかった	1	6%
合計	17	100%

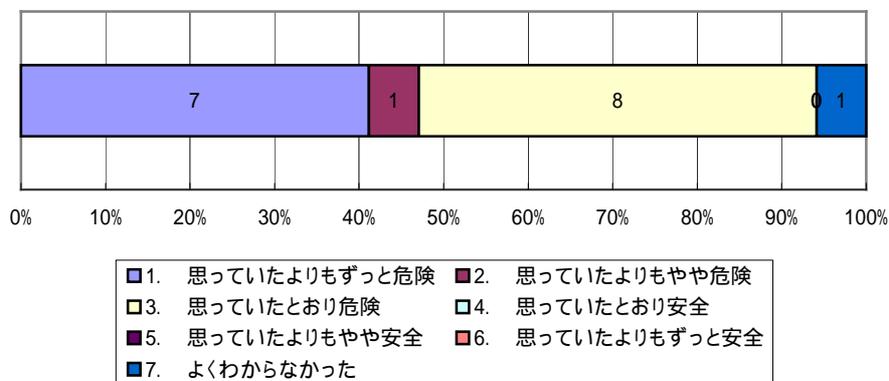


図 4-35 「今回のグループ討論を経て、六阿弥陀通り周辺以外の谷中地区の交通問題についてどのような認識をもたれましたか？」回答結果

思っていたとおり危険であると回答した回答者の数が目立つ。参加を重ねてきた住民の交通問題に対する意識がかなり高まってきたことがうかがえる。

3) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-20 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	12	71%
2. よかったと思う	4	24%
3. どちらでもない	1	6%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	17	100%

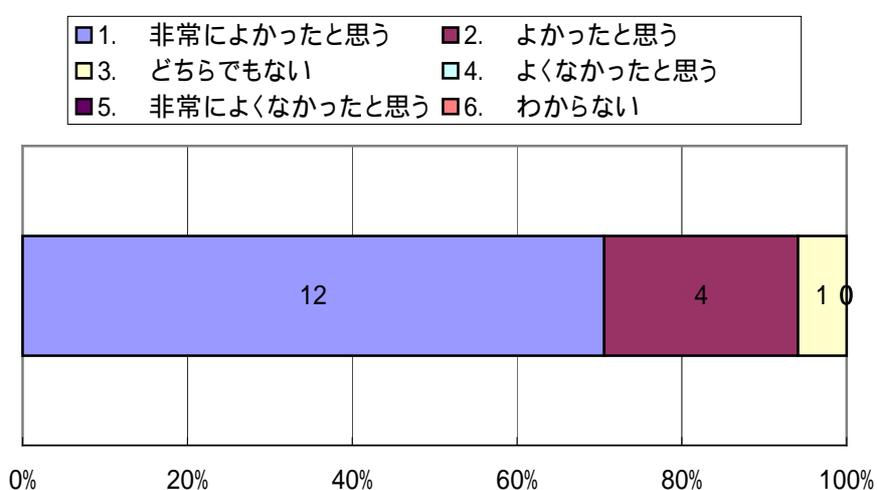


図 4-36 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回も大多数の回答者に、参加してよかったとの回答をいただいた。

4) どのようなことをすれば、討議をより効果的に行なうことができると思いますか？
ご自由にお書きください。

- ・ 班別で議論したことがよかったと思う
- ・ 事前の周知をきめ細かくやってほしい。
- ・ 交通問題に関心ある方、尽力してきた方の声をあらかじめきいてみる
- ・ 積極的に実験などを組み込みながら、目に見える活動をしていくほうが、参加者のモチベーションも上がると思う。
- ・ もっと町会の関係者に声をかける。

4-2-6 第6回ワークショップの記録

第6回は前回まで3回行ってきた「出張ワークショップ」を終了し、再び通常のワークショップを行った。今回からは、問題発見・問題認識の段階から、目標設定、対策案の検討の段階に進んだ。(図4-3参照)また、今回から対策案の検討に入るということで、グループのメンバーを固定して行うこととした。

開催日時

平成16年1月16日(金) 19:00~21:00

開催場所

谷中コミュニティーセンター

参加住民人数

14名

議論内容

まずは、配布した資料を以下に記す。これは第5回までの議論結果をまとめたもので、今まで住民から出てきた意見すべてをまとめたものとなっている。これらすべての交通問題を「道のつくり(道路構造など)」と「道の使われ方(交通状況など)」の2つの観点で整理した。

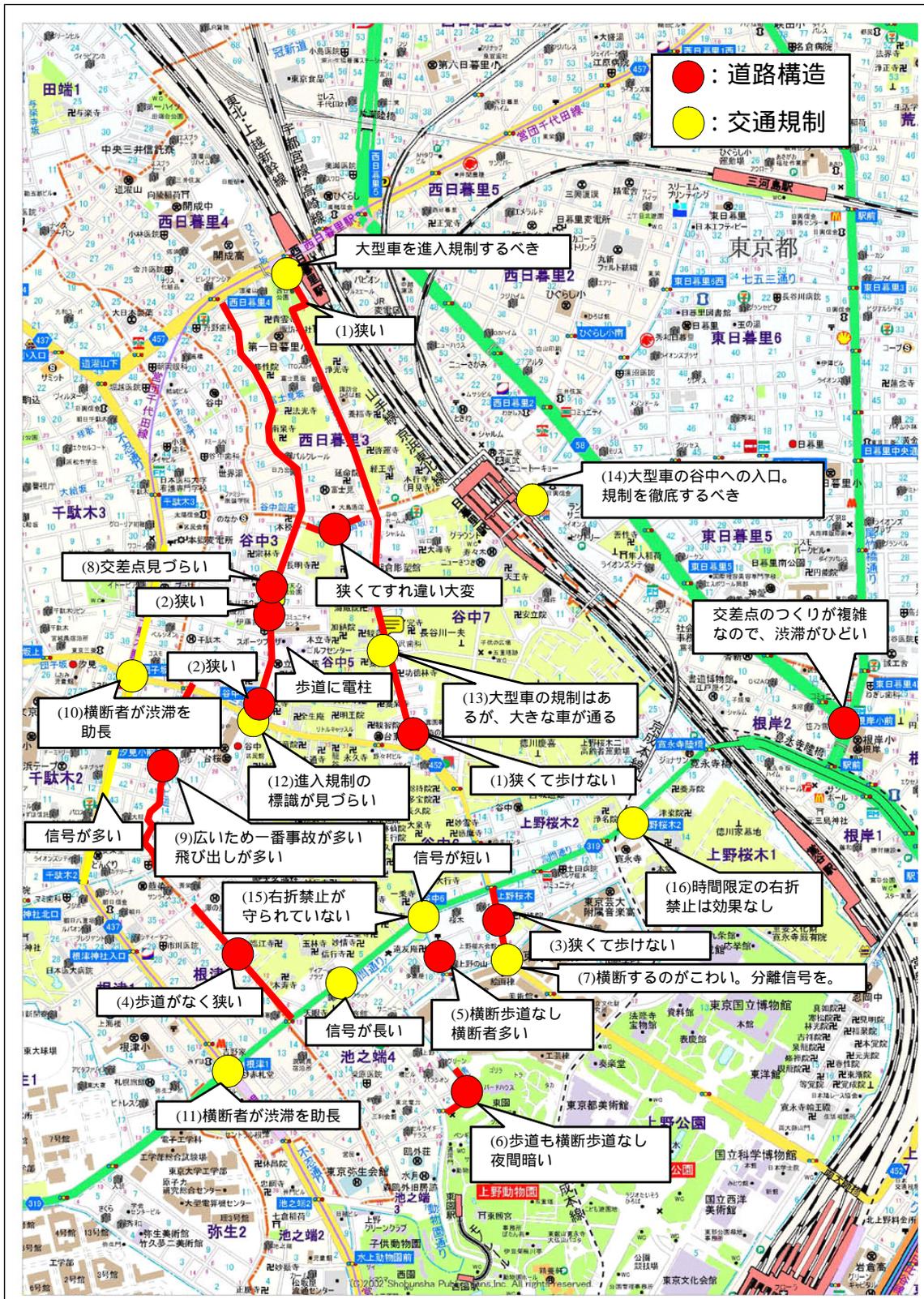


図 4-37 交通問題点図（道のつくり起因）

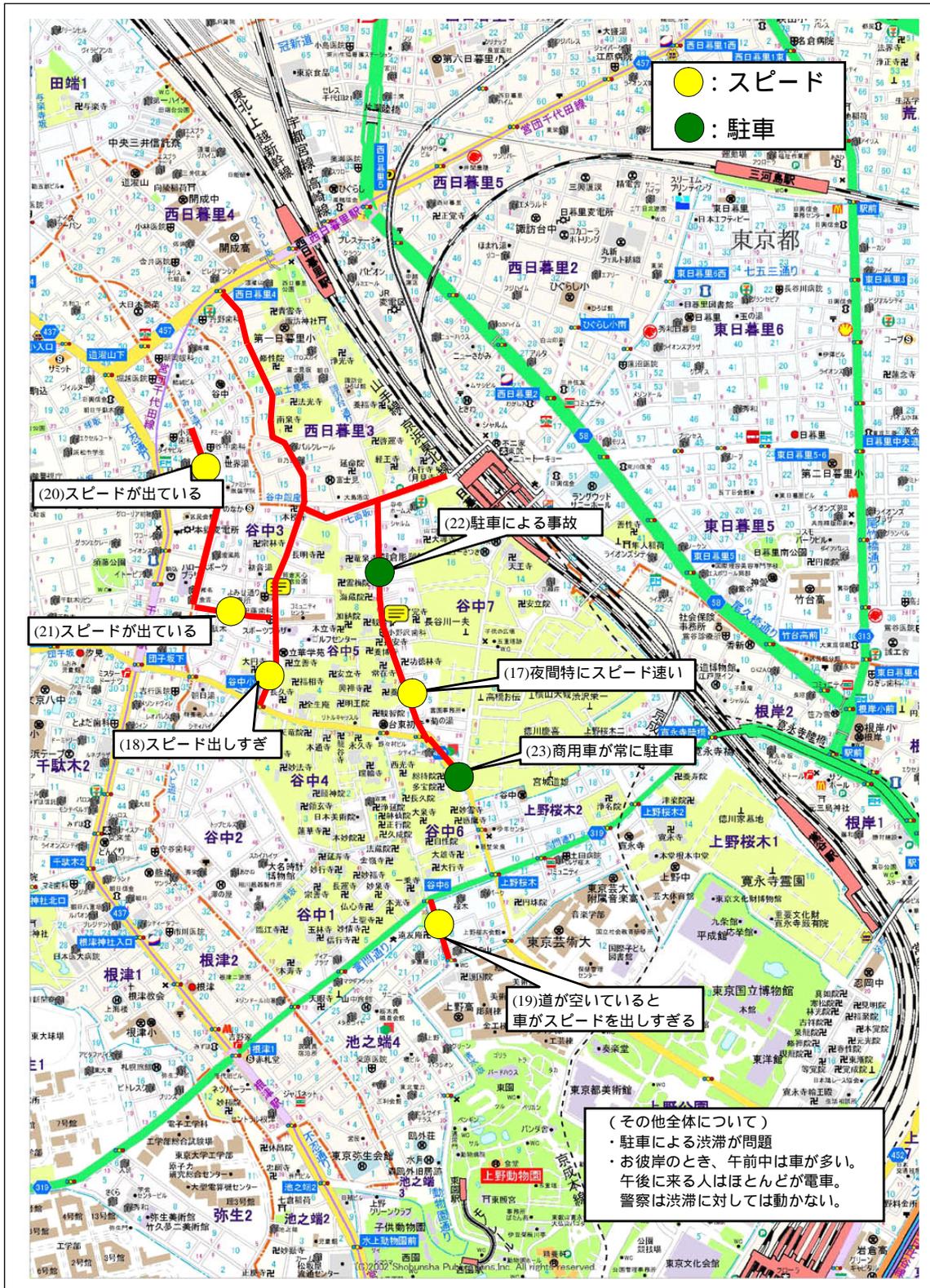


図 4-39 交通問題点図(道の使われ方に起因 その2)

これらの資料を元に、具体的な対策案を立て、さらにそれに伴う制約条件を列挙することとした。その上で、対策案を以下の3つの検討対象に分ける作業を行った。

引き続き要望するもの

みんなで考えて提案するもの（短期施策）

短期的実現が難しいもの

ここで、本ワークショップでの検討対象（目標）が であることを確認する、という流れで議論を進めた。

議論結果

住民の議論結果を以下に示す。

表 4-21 第6回ワークショップA班のグループ討議まとめ

対策案	制約条件
ハンブ設置(スピード抑制のため)	
初音の道、六阿弥陀通りへの大型車進入規制	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内で商売をしている人が困る ・大型車の定義はなにか？(重さ、幅、長さ) ・規制をどうやって守らせるか？
初音の道、六阿弥陀通りの一方通行規制を変更	<ul style="list-style-type: none"> ・変更次第で周辺の地区へ様々な影響を及ぼす(特定の地区の人が困るかもしれない)
谷中地区への出入り口へ料金ゲートをつける(住民以外の利用者には通行料を払ってもらう)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会的に受け入れられるのか？ ・予算が高いと思われる
幹線道路の渋滞を緩和するために、信号現示を変える(根津1丁目、道灌山下、根岸小前など)	1つの交差点の改善ならば出来そうだが、長い区間で信号現示を考えるのは難しいのでは？

表 4-22 第6回ワークショップB班のグループ討議まとめ

対策案	制約条件
六阿弥陀通りの歩道を広げる	<ul style="list-style-type: none"> ・広くなった歩道への路上駐車対策(安全に駐車できるスペースの確保) ・電柱の扱いは要検討 ・幅が十分に確保できない区間はどうか。
私物(看板や植木など)を道に出さないようにする	<ul style="list-style-type: none"> ・住民のモラルの改善が必要 ・道が広がる分、かえって路上駐車やスピードの速い車が増えるのでは？
違反の取締りを強化する	<ul style="list-style-type: none"> ・それなりの権限や装備を得た上で、住民の主体的な参加が必要 ・取り締まりの内容が要検討(取り締まる車種や時刻など)

なお、結論として今回挙げられたすべての対策案がBに属するという議論結果となった。

参加者アンケート結果

(1) 第6回ワークショップ参加者アンケート

1) 今回のワークショップでの議論の進め方について、いかがでしたか？

表 4-23 「今回のワークショップでの議論の進め方について、いかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常に議論しやすかった	1	11%
2. 議論しやすかった	8	89%
3. どちらでもない	0	0%
4. 議論しにくかった	0	0%
5. 非常に議論しにくかった	0	0%
合計	9	100%

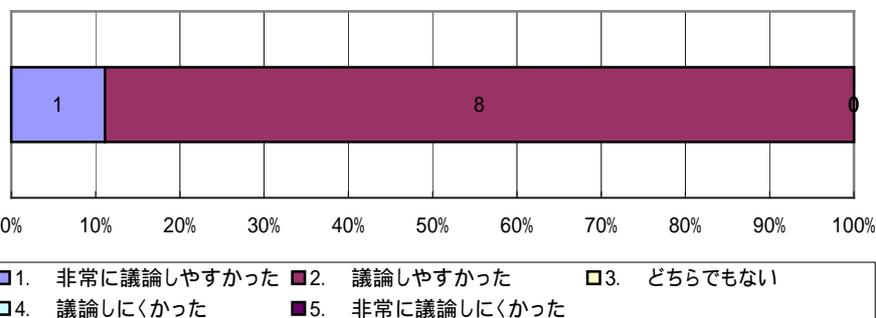


図 4-40 「今回のワークショップでの議論の進め方について、いかがでしたか？」回答結果

すべての回答者が議論しやすかったと回答している。今回から対策案の検討へと進み、議論の内容が大きく変わったのだが、抵抗なく議論できる進行であったといえる。

2) 谷中地区内道路について、期待することは次のうちどれですか？最も期待するものを選んでください。

表 4-24 「谷中地区内道路について、期待することは次のうちどれですか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中に用事がない車が入ってこないこと	1	11%
2. 大きい車が入ってこないこと	1	11%
3. 車がゆっくり走ること	2	22%
4. 人が歩きやすいこと	5	56%
5. 車が通りやすいこと	0	0%
6. その他	0	0%
合計	9	100%

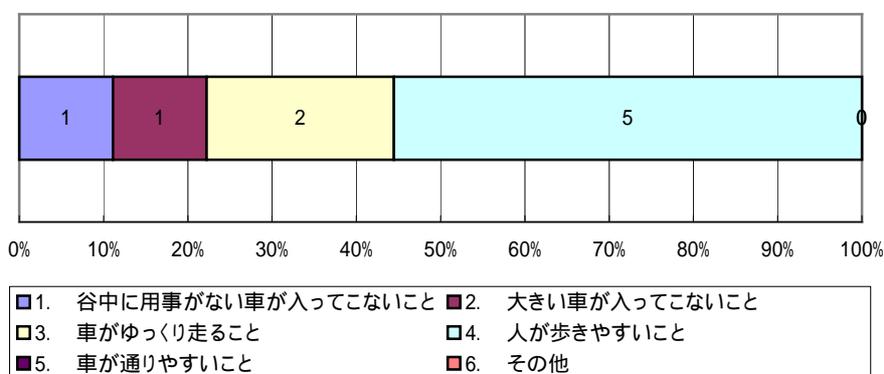


図 4-41 「谷中地区内道路について、期待することは次のうちどれですか？」回答結果

対策案の検討段階に入ったことから、住民が何を望んでいるのかを質問した。なお、この質問項目の結果は5章にて用いる。

3) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-25 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	4	44%
2. よかったと思う	5	56%
3. どちらでもない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	9	100%

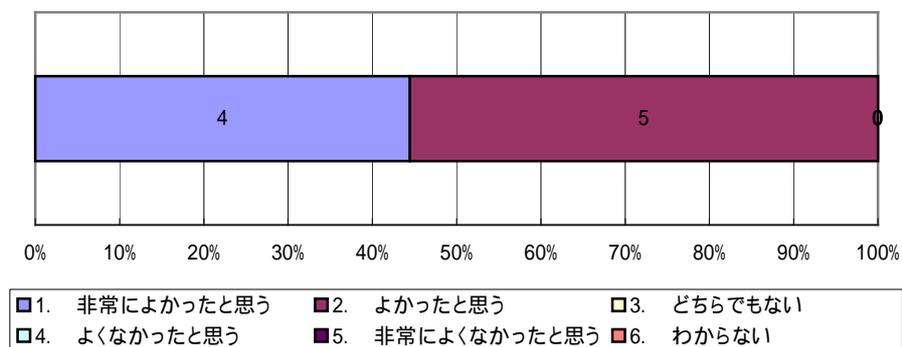


図 4-42 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回もすべての回答者から、参加してよかったという回答をいただいた。

4) 今後、継続してワークショップに参加していきたいと思えますか？

表 4-26 「今後、継続してワークショップに参加していきたいと思えますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. ぜひ参加していきたいと思う	5	56%
2. できれば参加していきたいと思う	4	44%
3. あまり参加しようとは思わない	0	0%
4. 参加しようとは思わない	0	0%
5. よくわからない	0	0%
合計	9	100%

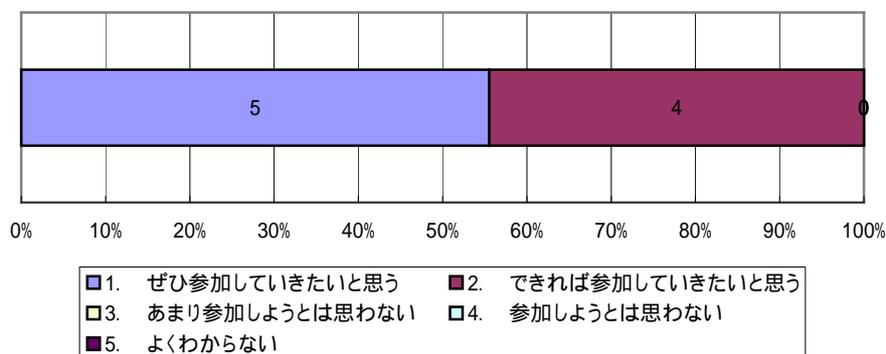


図 4-43 「今後、継続してワークショップに参加していきたいと思えますか？」回答結果

すべての回答者が今後も参加していく意向を示している。

4-2-7 第7回ワークショップの記録

開催日時

平成16年2月4日(水) 19:00～21:00

開催場所

谷中コミュニティーセンター

参加住民人数

14名

議論内容

前回同様、引き続き具体的対策の検討を行った。今回から、前回のワークショップで挙げた対策案のシミュレーション結果を提示することを行った。議論の対象としては、今回は特に「自動車の走行ルート」の観点から、交通規制の変更などの具体的対策案と制約条件について、グループ討議を行いました。

住民によるグループ討議の結果を以下に示す。

表 4-27 第7回ワークショップグループ討議結果

交通問題	検討の対象とした地点	議論グループ	対策案	制約条件・課題
通過交通(抜け道利用)が多い	初音の道、六阿弥陀通りをはじめとする谷中地区全体	A・B両班	・初音の道と六阿弥陀通りの一方通行規制等に変更を加える。(抜け道として機能しないようにする)	・ドライバーは新たな抜け道を必ず見つけ出す。(根本的な解決にはならないのではないか) ・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		A班	・通過交通の出入口となっている交差点を右左折禁止等にする。(抜け道として機能しないようにする)	・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		B班	・比較的広い「よみせ通り」をうまく活用する。(現在は午後の通行規制もあって、利用率が低い)	・商店街があるため、歩道の整備が必要。
歩道が狭く、歩きにくい	清水坂(上野高校前)	A班	・北方向の一方通行にする。(南方向の車は、西側の動物園通りを通す)	・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		B班	・南方向の一方通行にする。(北方向の車は、西側の動物園通りを通す)	
道が狭く、人と車が交錯している	上野桜木交差点 ～上野桜木会館前	A・B両班	・通行を規制する。	・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		B班	・道路案内看板を設けることで、並行する比較的広い道路(特に寛永寺前の道)の利用を促す。	

参加者アンケート結果

(1) 第7回ワークショップ参加者アンケート

- 1) 谷中地区の交通状況を交通シミュレーションにより、車の動きをアニメーションで見ることができることについて、どう思われますか？

表 4-28 「谷中地区の交通状況を交通シミュレーションにより、車の動きをアニメーションで見ることができることについて、どう思われますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	10	100%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	0	0%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

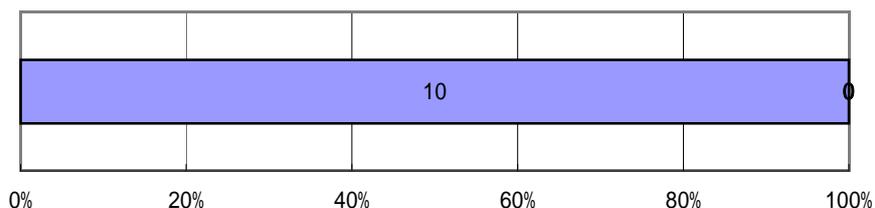


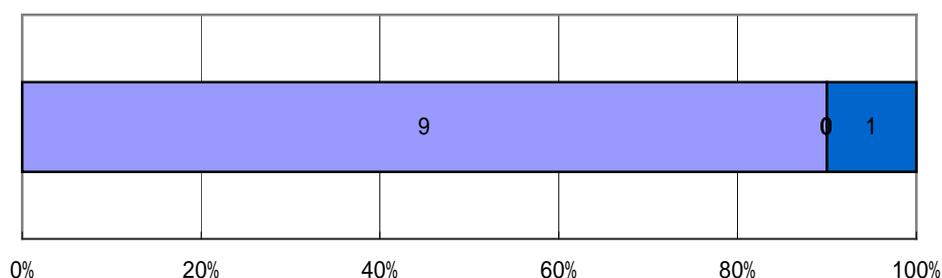
図 4-44 「谷中地区の交通状況を交通シミュレーションにより、車の動きをアニメーションで見ることができることについて、どう思われますか？」回答結果

今回から対策案の交通シミュレーション結果の提示を行ったため、交通シミュレーションについての質問をした。回答者全員が非常に参考になったと回答している。このことから、交通シミュレーションの視覚的な効果が認められる。

2) 交通シミュレーションにより自分の知りたい区間（例えば自宅付近から幹線道路に出るまでの）所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？

表 4-29 「交通シミュレーションにより自分の知りたい区間（例えば自宅付近から幹線道路に出るまでの）所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	9	90%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	0	0%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
未回答	1	10%
合計	10	100%



- 1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった
- 2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった
- 3. どちらともいえない
- 4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった
- 5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった
- 6. わからない
- 未回答

図 4-45 「交通シミュレーションにより自分の知りたい区間（例えば自宅付近から幹線道路に出るまでの）所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？」回答結果

大多数の回答者が非常に参考になったと回答している。このことから、指定経路の通過所要時間を算出する機能の効果が認められる。

3) 必要に応じて、ワークショップにて交通シミュレーションを用いていくことについて、どう思われますか？

表 4-30 「必要に応じて、ワークショップにて交通シミュレーションを用いていくことについて、どう思われますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常に良いと思う	10	100%
2. よいと思う	0	0%
3. どちらでもない	0	0%
4. あまりよくないと思う	0	0%
5. よくないと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

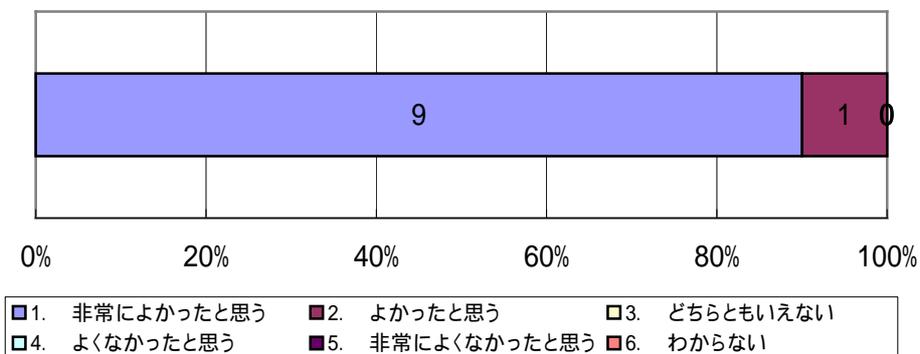


図 4-46 「必要に応じて、ワークショップにて交通シミュレーションを用いていくことについて、どう思われますか？」回答結果

回答者全員が非常に良いと回答している。このことから、ワークショップにて交通シミュレーションを用いることは有効であるといえる。

4) 今回ご紹介した、交通シミュレーションはいかがでしたか？

表 4-31 「今回ご紹介した、交通シミュレーションは
いかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	9	90%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	1	10%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

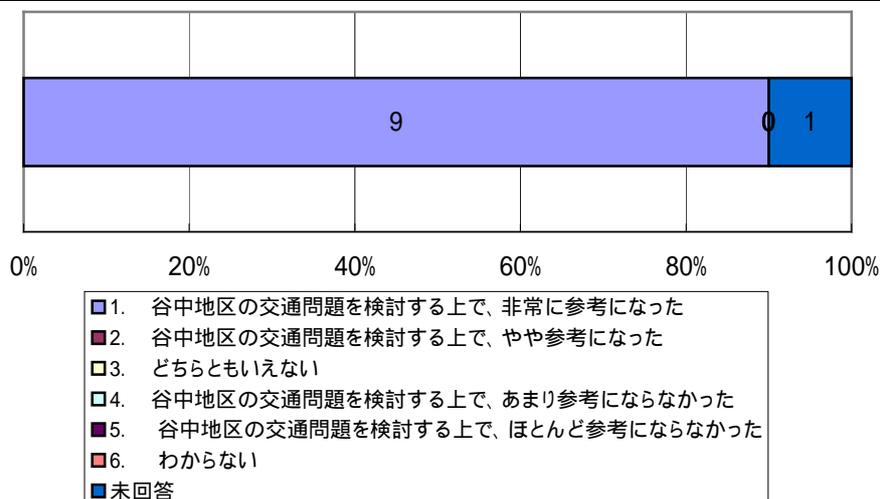


図 4-47 「今回ご紹介した、交通シミュレーションは
いかがでしたか？」回答結果

ここでも、回答者全員が参考になったと答えており、ワークショップの計画案検討段階における交通シミュレーションの有効性が認められる。

- 5) 交通シミュレーションについて、「もっとこうしてほしい」「こんなことができればよいのでは？」など、何か要望がございましたらご自由にお書きください。
- ・各班の案のシミュレーション結果を、次回見せてほしい。
 - ・もっと大きくて見やすいとよい。

ここで出た要望については、今後の課題として十分に検討する。

- 6) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-32 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	9	90%
2. よかったと思う	1	10%
3. どちらともいえない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

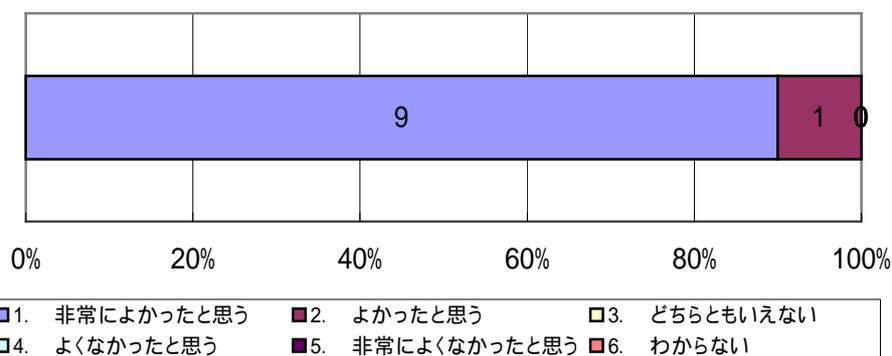


図 4-48 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回もすべての回答者に参加してよかったと回答いただいた。

4-2-8 第8回ワークショップの記録

開催日時

平成16年2月25日(水) 19:00～21:00

開催場所

谷中コミュニティーセンター

参加住民人数

14名

議論内容

前回同様、引き続き具体的対策の検討を行った。今回は、前回のワークショップで各班から出された交通規制の変更案パターンについて、交通シミュレーションの結果を提示し、地区内に住む人たちにかかる負担や、幹線道路への影響などを認識することを行った。その上で、それぞれの対策案について、今後検討していく余地があるのかないのかを判定する議論を行った。また、検討することに伴う課題も挙げていくこととした。

住民によるグループ討議の結果を以下に示す。

表 4-33 第 8 回ワークショップグループ討議結果

パターン	対策内容の概要	A 班の判定	A 班の議論で出た具体的な課題	B 班の判定	B 班の議論で出た具体的な課題
1	初音・六阿弥陀一方通行変更		・現状の一方通行規制のまま入口、出口規制を加えてはどうか	× ?	・地区内から不忍通りに出られなくなる ・通過交通のルートを抑えられていない ・七面坂に車が集中しすぎる
	右左折直進禁止				
2	初音一方通行変更		・パターン1と同様	× ?	・通過交通のルートを抑えられていない ・七面坂に車が集中しすぎる
	右左折直進禁止				
3	初音一方通行変更		・パターン1と同様	× ?	・パターン2と同様
	右左折禁止				
4	初音・六阿弥陀一方通行変更		・パターン1と同様	× ?	・六阿弥陀通りから日暮里駅へ抜ける抜け道ルートが抑えられていない
	右折禁止				
5	桜木一方通行		・通行止めにした通り沿いの住民に負担がかかる。周辺住民は通行できるようにしたいが、住民の車をどう識別するか？		・通行止めの影響を考えて、看板で上手く誘導する必要がある
	通行規制				
6	桜木一方通行		・パターン5と比較して検討する必要がある。		・パターン5と比較して検討する必要がある。
	通行規制				
7	池之端一方通行		・これだけでは意味がないのでは？ 他の対策との組み合わせが必要		・郵便局前に出てくる車と歩行者の事故に注意
8	地区内外周幹線道路出口の右折直進規制		・規制ができるのであれば意味がある。		
9	地区内外周幹線道路出口の直進規制		・規制ができるのであれば意味がある。		
10	日暮里駅前通行止め		・日暮里駅周辺の開発との調整		

：賛成

×：反対

?：わからない

参加者アンケート結果

(1) 第8回ワークショップ参加者アンケート集計

1) 今回ご紹介した、交通シミュレーションはいかがでしたか？

表 4-34 「今回ご紹介した、交通シミュレーションは
いかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	9	90%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	1	10%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
未回答	0	0%
合計	10	10%

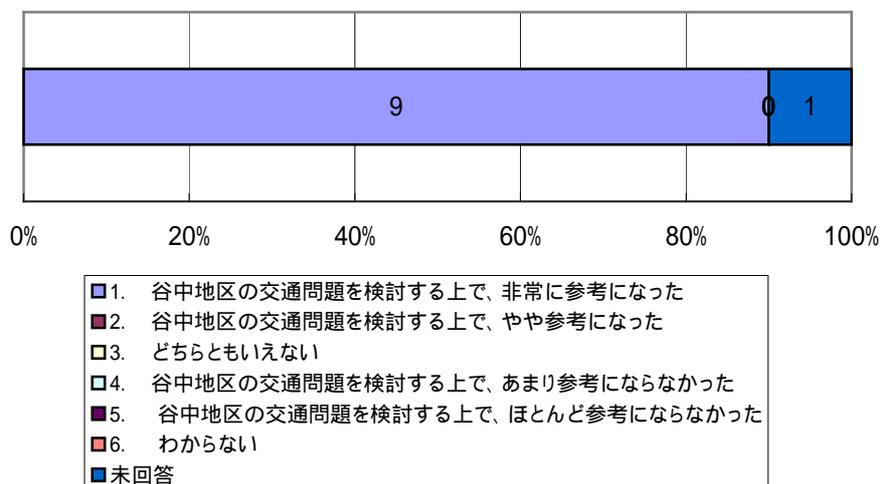


図 4-49 「今回ご紹介した、交通シミュレーションは
いかがでしたか？」回答結果

大多数の回答者が参考になったと答えており、ワークショップの計画案検討段階における交通シミュレーションの有効性が認められる。

2) 自分の知りたい区間（例えば自宅付近から幹線道路に出るまでの）所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？

表 4-35 「自分の知りたい区間所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	2	29%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	0	0%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
未回答	5	71%
合計	7	100%

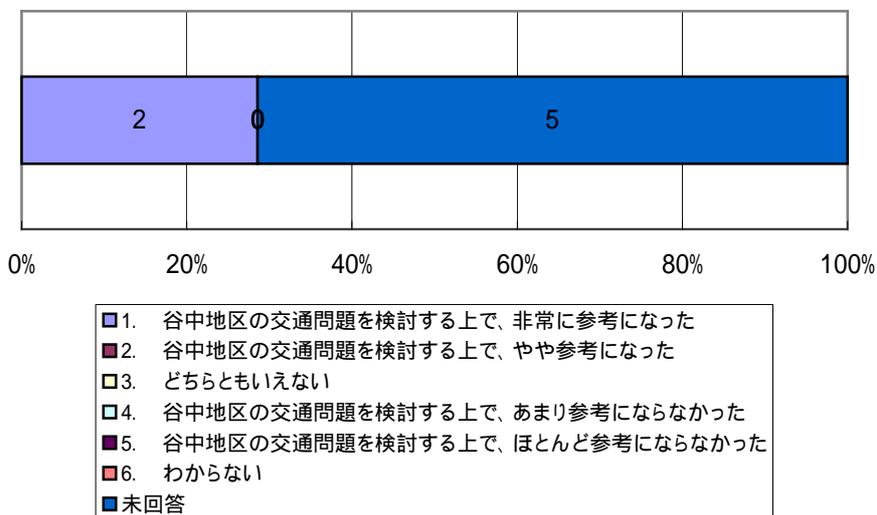


図 4-50 「自分の知りたい区間所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？」回答結果

前回ワークショップでも同様の質問をしているが、回答を得られた分に関しては、非常に参考になったという回答を得ている。

3) 次回以降、対策案の検討を行う上で、交通シミュレーションをどう使っていけばよいと思いますか？（複数回答可）

表 4-36 「次回以降、対策案の検討を行う上で、交通シミュレーションをどう使っていけばよいと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. アニメーションで車の動きを見るために使う	2	22%
2. 渋滞箇所とその発生状況を重点的に見るために使う	4	44%
3. 自宅から目的地などの2地点間の移動時間、速度、距離を見るために使う	2	22%
4. わからない	0	0%
5. その他	1	11%
未回答	0	0%
合計	9	100%

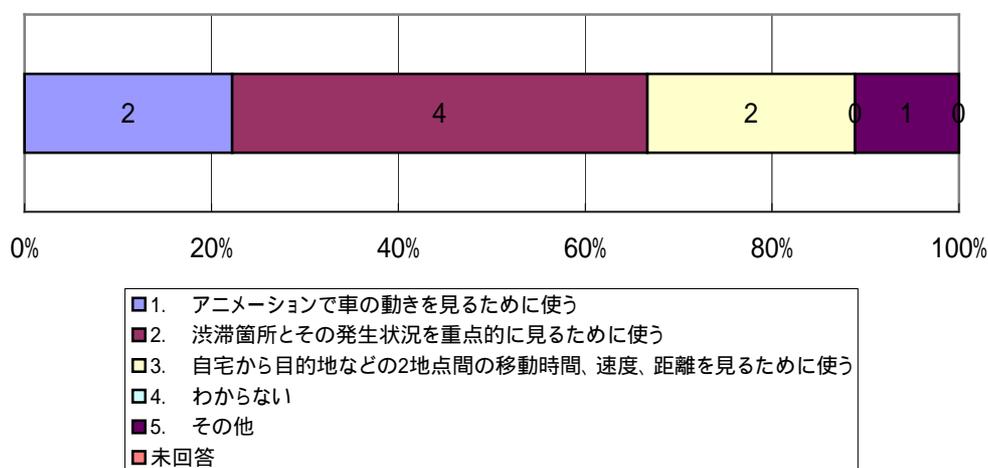


図 4-51 「次回以降、対策案の検討を行う上で、交通シミュレーションをどう使っていけばよいと思いますか？」回答結果

渋滞箇所について、詳しく見てみたいという意見が多いことが目立った。これらの意見については、次回以降のワークショップにて十分に生かす必要がある。

4) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-37 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	5	71%
2. よかったと思う	2	29%
3. どちらともいえない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	7	100%

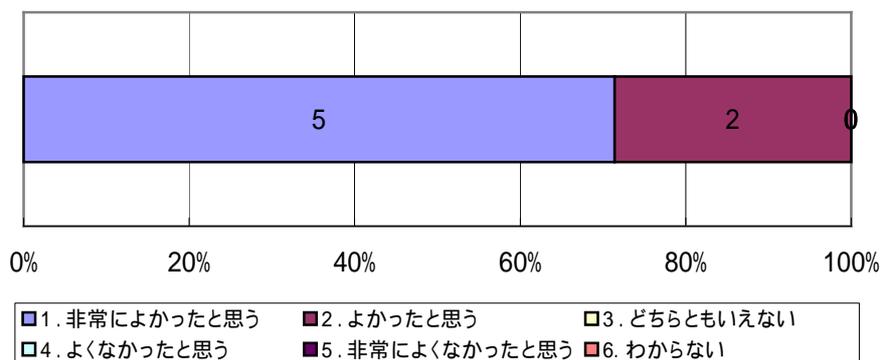


図 4-52 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回も、すべての参加者から参加してよかったという意見をいただいた。

4-2-9 第9回ワークショップの記録

開催日時

平成16年3月15日(月) 19:00～21:00

開催場所

谷中コミュニティーセンター

参加住民人数

14名

議論内容

前回同様、引き続き具体的な対策の検討を行った。今回は、前回までのワークショップで各班から出された交通規制の変更案パターンについて、「対策案が狙いとする効果」「実現へ向けての課題と対応」「シミュレーション結果(住民の利便性への影響と交通量)」をもう1度我々ワーキングチームで整理を行い、シミュレーション結果のアニメーションを見ながらの説明を行った。その上で、それぞれの対策案について、具体的な検討を進めることに賛成か反対かを判定する作業を行った。

判定方法は、

A：この案に基づいて具体的な検討を進めるのに賛成

B：あまり賛成ではないが許容はできる

C：許容できない

の3段階で判定することとした。

また、今回は特に、参加者一人一人が十分に考えて判定を行っていただくために、判定は「宿題」として各自考えていただき、次回ワークショップにて判定とともに各自が検討を加えた対策案を持ち寄って再度議論することとした。(写真4-1)



写真 4-1 「宿題」として住民に提示した、整理した対策案パターンの配布資料

参加者アンケート結果

(1) 第9回ワークショップ参加者アンケート

- 1) 今回のように、2画面同時に交通シミュレーションを表示することについていかがでしたか？

表 4-38 「今回のように、2画面同時に交通シミュレーションを表示することについていかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 1つずつ見るよりも、施策の効果がとてもわかりやすい	4	44%
2. 1つずつ見るよりも、施策の効果がわかりやすい	4	44%
3. 1つずつ見るのと、あまり変わらない	0	0%
4. 1つずつ見るよりも、施策の効果がわかりにくい	1	11%
5. 1つずつ見るよりも、施策の効果がとてもわかりにくい	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	9	100%

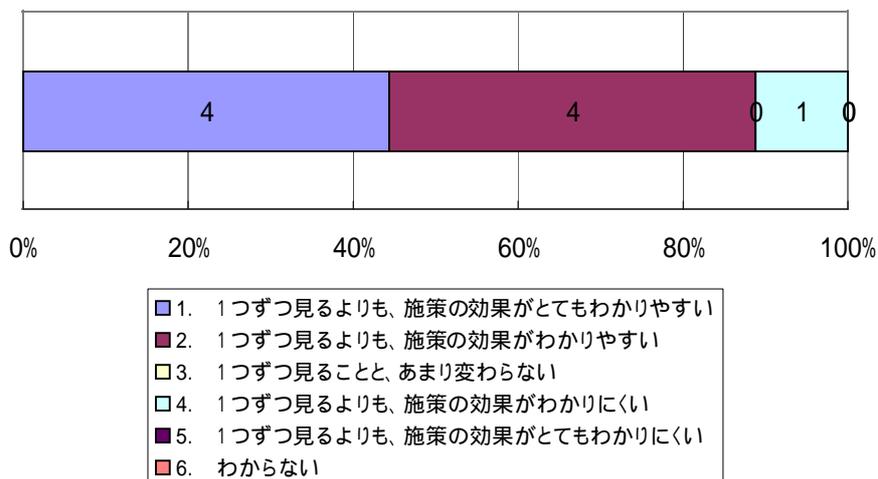


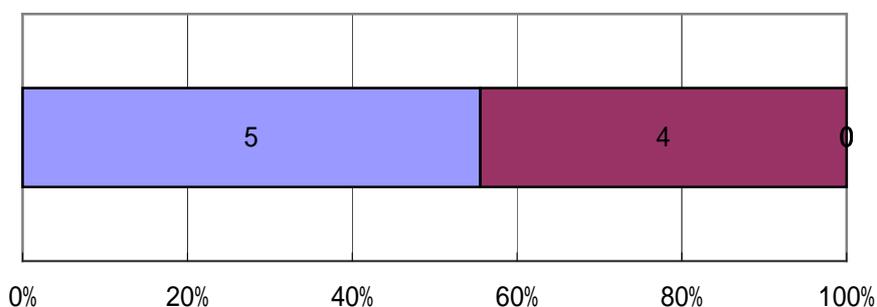
図 4-53 「今回のように、2画面同時に交通シミュレーションを表示することについていかがでしたか？」回答結果

大多数の参加者から、1画面で見るとよりわかりやすいという回答を得た。交通シミュレーションを2画面同時に提示することは有効であることが伺える。

- 2) 今回お配りした資料中のデータの内容について伺います。
 代表的な地点間の旅行時間データについていかがでしたか？

表 4-39 「代表的な地点間の旅行時間データについて
 いかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	5	56%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	4	44%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	9	100%



- 1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった
- 2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった
- 3. どちらともいえない
- 4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった
- 5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった
- 6. わからない

図 4-54 「代表的な地点間の旅行時間データについて
 いかがでしたか？」回答結果

今回のワークショップにて配布した、シミュレーション結果の資料内容に関する質問を行った。旅行時間データを提示することに関して、すべての回答者から、肯定的な意見を得ることができた。

地区内の代表的な道路の交通量データについていかがでしたか？

表 4-40 「地区内の代表的な道路の交通量データについて
いかがでしたか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	5	56%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	4	44%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
未回答	0	0%
合計	9	100%

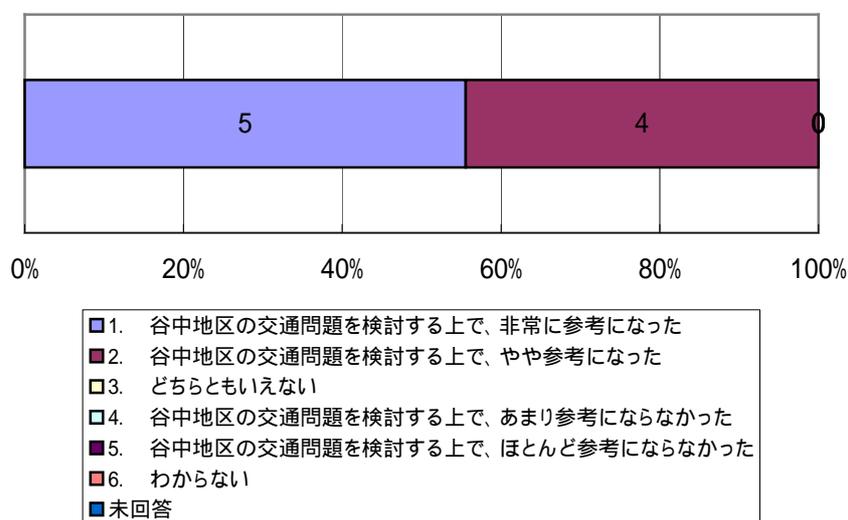


図 4-55 「地区内の代表的な道路の交通量データについて
いかがでしたか？」回答結果

交通量データを提示することも、同様にすべての回答者から、肯定的な意見を
得ることができた。

3) 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-41 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	5	56%
2. よかったと思う	4	44%
3. どちらともいえない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	9	100%

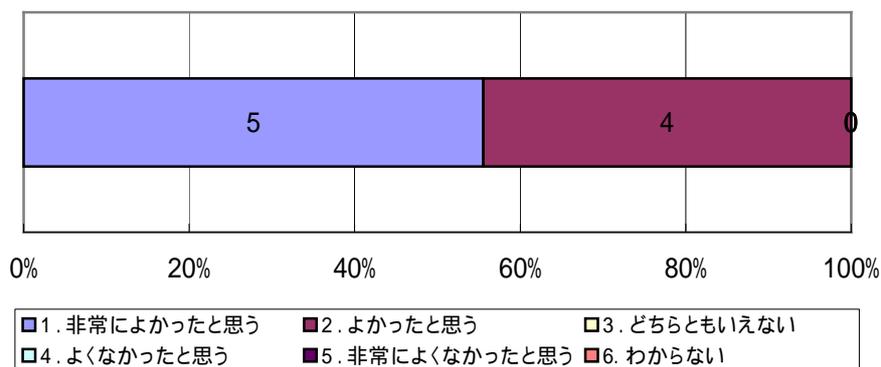


図 4-56 「今回、参加してよかったと思いますか？」回答結果

今回も、すべての参加者から参加してよかったという意見をいただいた。

4-3 住民参加型交通シミュレーション

4-3-1 交通シミュレーションの住民参加への活用

交通シミュレーションとは OD 表やネットワークなどのデータから車の挙動を推測し、それをシミュレートすることで交通の流れを模倣するものである。主に新しい道路や施策の整備によって交通にどのような影響があるかを検討するために使われる。

一方、交通シミュレーションの結果を用いれば広範囲な地域の交通の流れをアニメーションで見ることができ、状況のイメージが容易となる。よって、住民に対し交通の現状を表現するに有効なツールとなりうると考えられる。

また、通行規制や一方通行などの施策を実施した場合に周辺交通に与える影響を事前に評価することができるため、ワークショップで計画案を検討する上で有用性が見込める。

以上から、交通シミュレーションは住民参加を推進する上で強力なツールになりうるものであるといえる。

実際に、昨年度に一度ワークショップで、交通調査の結果を交通シミュレーション「tiss-NET」を用いて紹介し、ワークショップ後のアンケートにてシミュレーションに対する評価を求めたところ、全員が「資料の説明よりも参考になった」と回答している。

4-3-2 住民参加型交通シミュレーションの目的と概要

このように、住民参加において交通シミュレーションは有効なツールになり得ることが期待できるが、さらに効果的に住民参加に活用していくためには、従来の交通シミュレーションを、より住民の要求するニーズに答えられるシミュレーションへとある程度改良する必要がある。

そこで、本研究では改良の第 1 段階として、まずは、「住民の希望する指定経路を通過する旅行時間を算出させる」という機能を追加した。

ワークショップにおいて具体的施策案を検討する際、住民が最も関心をよせる問題の 1 つに、施策後の住民の負担はどの程度となるのか、という問題が挙げられると考えられる。例えば、幹線道路に囲まれた地区内における通過交通が問題になっているケースにおいて、地区内の道路に一方通行や通行止めの規制をかけるといった対策案が挙げられた場合、地区内の住民はおそらく、自分たちの生活がどの程度不便になってしまうのか（自宅から幹線道路までの所要時間がどれだけ増加してしまうのか、等）ということに懸念を抱くであろう。ところが、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であろうし、検討を重ねるにあたりそのデータが役に立つことは十分に考えられる。

このような意図から、指定経路の通過所要時間を算出する機能を追加する改良を行い、改良した交通シミュレーションを本研究では「住民参加型交通シミュレーション」と呼ぶこととする。

なお本研究で用いる交通シミュレーションシステムは tiss-NET を使用し、改良、ワークショップへの適用を行うとする。

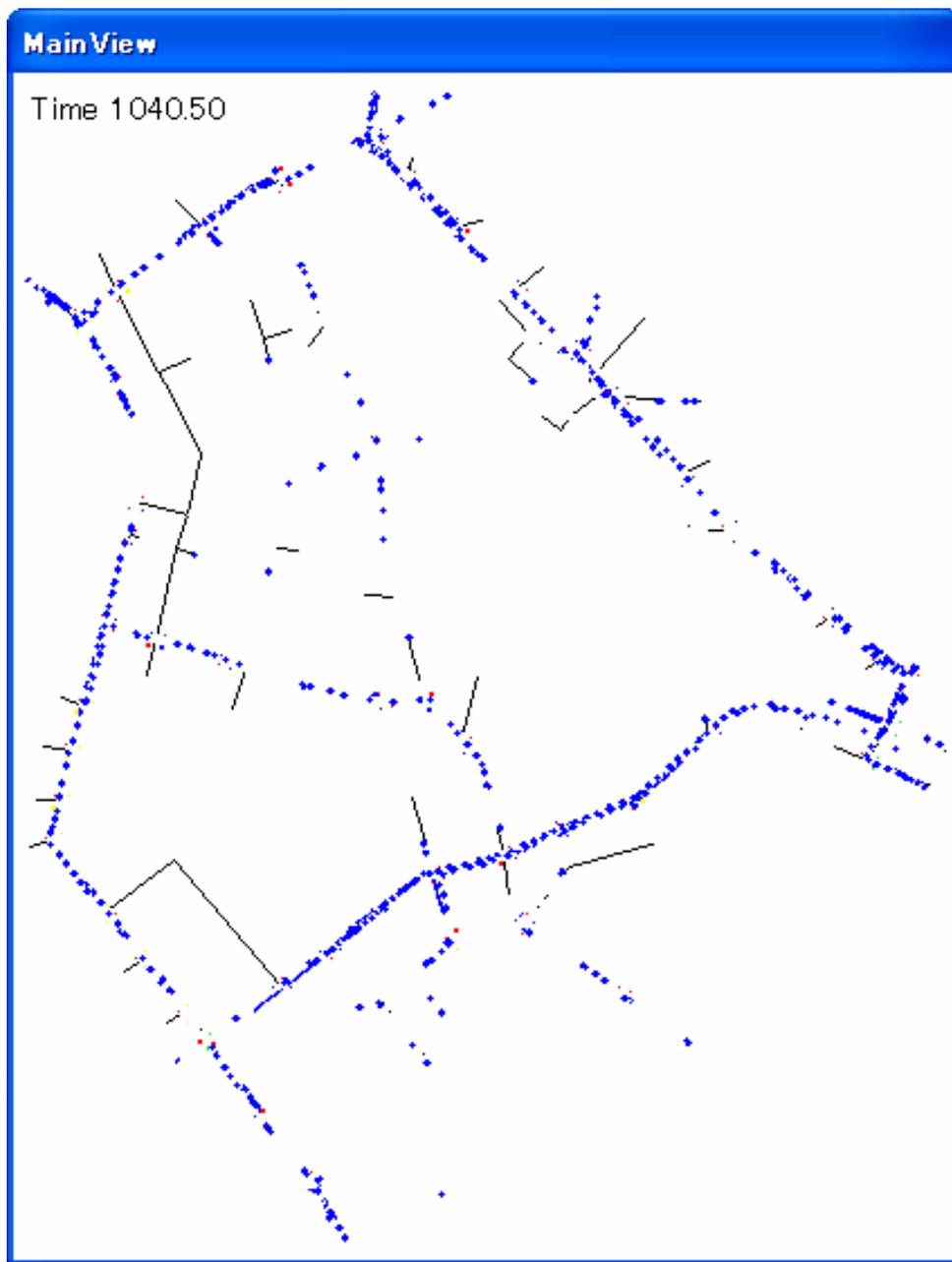


图 4-57 tiss-NET 計算結果表示画面

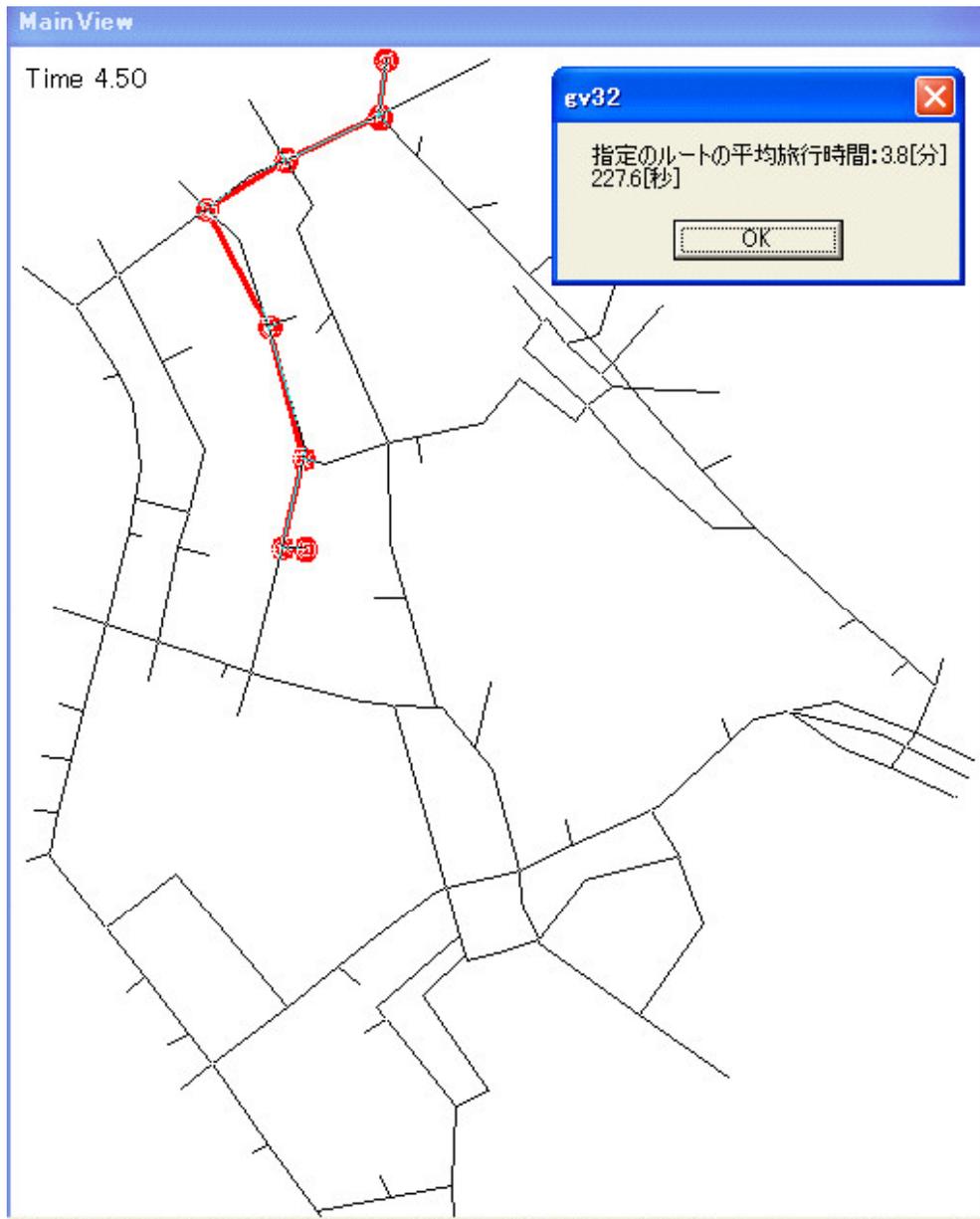


図 4-58 指定経路の旅行時間算出画面

4-3-3 民参加型シミュレーションを用いたワークショップの実施

- 第7回ワークショップへの適用 -

対策案の検討段階に入った第7回ワークショップにて、住民参加型交通シミュレーションを適用した。初めに、交通シミュレーションについて簡単な説明を行った後、事前に用意した、前回(第6回)ワークショップにて出た一方通行案のシミュレーション結果を提示した。その上で、交通規制に関して集中的に議論してもらい、出された規制案については次回ワークショップ時にシミュレーション結果を提示することを伝えた。

住民によるグループ討議の結果を以下に記す。

表 4-42 第7回ワークショップグループ討議結果

交通問題	検討の対象とした地点	議論グループ	対策案	制約条件・課題
通過交通(抜け道利用)が多い	初音の道、六阿弥陀通りをはじめとする谷中地区全体	A・B両班	・初音の道と六阿弥陀通りの一方通行規制等に変更を加える。(抜け道として機能しないようにする)	・ドライバーは新たな抜け道を必ず見つけ出す。(根本的な解決にはならないのではないか) ・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		A班	・通過交通の出入口となっている交差点を右左折禁止等にする。(抜け道として機能しないようにする)	・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		B班	・比較的広い「よみせ通り」をうまく活用する。(現在は午後の通行規制もあって、利用率が低い)	・商店街があるため、歩道の整備が必要。
歩道が狭く、歩きにくい	清水坂(上野高校前)	A班	・北方向の一方通行にする。(南方向の車は、西側の動物園通りを通す)	・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		B班	・南方向の一方通行にする。(北方向の車は、西側の動物園通りを通す)	
道が狭く、人と車が交錯している	上野桜木交差点 ～上野桜木会館前	A・B両班	・通行を規制する。	・地区内居住者の移動や周辺道路への影響評価が必要。
		B班	・道路案内看板を設けることで、並行する比較的広い道路(特に寛永寺前の道)の利用を促す。	

シミュレーションを提示したときの住民の反応を見ると、シミュレーションへの期待の高さはうかがえた。特にA班は、提示した前回の一方通行案のシミュレーション結果において地区内の交通量が劇的に減少していたことから、前回の一方通行案をベースに議論が行われていた。またB班では、対策案に伴う制約がネックとなり議論が滞ったときに、「案として挙げておいて、シミュレーション結果を見てからまた議論しよう」といったやりとりが多く見受けられた。

4-3-4 住民参加型シミュレーションの効果の検証

第7回ワークショップの参加者アンケートを集計し、住民参加型交通シミュレーションの効果を検証する。

問1．谷中地区の交通状況を交通シミュレーションにより、車の動きをアニメーションで見ることができることについて、どう思われますか？

表 4-43 問1の回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	10	100%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	0	0%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

回答者全員が非常に参考になったと回答している。このことから、交通シミュレーションの視覚的な効果が認められる。

問2．交通シミュレーションにより自分の知りたい区間（例えば自宅付近から幹線道路に出るまでの）所要時間をその場で表示できることについて、どう思われますか？

表 4-44 問2の回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	9	90%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	0	0%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
未回答	1	10%
合計	10	100%

大多数の回答者が非常に参考になったと回答している。このことから、指定経路の通過所要時間を算出する機能の効果が認められる。

問3 . 必要に応じて、ワークショップにて交通シミュレーションを用いていくことについて、どう思われますか？

表 4-45 問3の回答結果

	回答数	パーセント
1. 非常に良いと思う	10	100%
2. よいと思う	0	0%
3. どちらでもない	0	0%
4. あまりよくないと思う	0	0%
5. よくないと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

回答者全員が非常に良いと回答している。このことから、ワークショップにて交通シミュレーションを用いることは有効であるといえる。

問4 . 今回ご紹介した、交通シミュレーションはいかがでしたか？

表 4-46 問4の回答結果

	回答数	パーセント
1. 谷中地区の交通問題を検討する上で、非常に参考になった	9	90%
2. 谷中地区の交通問題を検討する上で、やや参考になった	1	10%
3. どちらともいえない	0	0%
4. 谷中地区の交通問題を検討する上で、あまり参考にならなかった	0	0%
5. 谷中地区の交通問題を検討する上で、ほとんど参考にならなかった	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

ここでも、回答者全員が参考になったと答えており、ワークショップの計画案検討段階における交通シミュレーションの有効性が認められる。

問5 . 交通シミュレーションについて、「もっとこうしてほしい」「こんなことができればよいのでは？」など、何か要望がございましたらご自由にお書きください。

- ・ 各班の案のシミュレーション結果を、次回見せてほしい。
- ・ もっと大きくて見やすいとよい。

ここで出た要望については、今後の課題として十分に検討する。

問6 . 今回、参加してよかったと思いますか？

表 4-47 問6 の回答結果

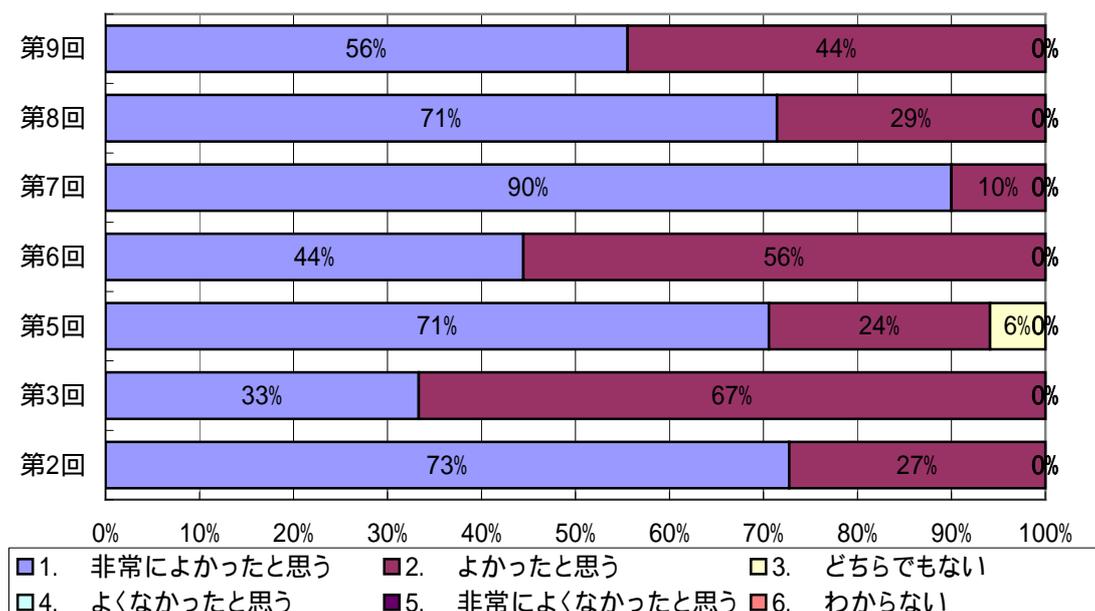
	回答数	パーセント
1. 非常によかったと思う	9	90%
2. よかったと思う	1	10%
3. どちらともいえない	0	0%
4. よくなかったと思う	0	0%
5. 非常によくなかったと思う	0	0%
6. わからない	0	0%
合計	10	100%

今回もすべての回答者に参加してよかったと回答いただいた。

4-3-5 ワークショップ参加者の満足度

第2回から第9回のワークショップを通して、参加者アンケートにて共通して「今回、参加してよかったと思いますか？」という設問を設けている。それらを集計することで、ワークショップ参加者の満足度を分析する。

表 4-48 「今回参加してよかったと思いますか？」回答結果



全回を通じてほぼすべての回答者が、参加してよかったと回答している。参加した住民のほとんどが、満足できる内容であったということがわかる。

また、交通シミュレーションを用いた第7回ワークショップでは、非常によかったと回答した住民が90%にも上っている。ここでも、ワークショップにおける交通シミュレーションの有効性が認められた。

4-3-6 まとめ

ワークショップに参加する住民には、参加に対する高い積極性が必要とされるため、ワークショップ参加者は「比較的熱心な住民」であると捉えたとすると、すべてのアンケート結果を見ても、ワークショップは「比較的熱心な住民」に対し、有効な手法であったといえる。また、比較的広い地区を対象としたワークショップの場合、地区内全体の交通問題を住民に把握させるために、今回本研究のワークショップで行った「出張ワークショップ」は有効であることがアンケート結果から認められた。

住民参加型交通シミュレーションについては、すべてのアンケート回答者から肯定的な回答をいただき、その有効性を示すことができた。今後は、実際に対策案のシミュレーション結果を元に議論していく際に、住民からいくつか要望が出てくること予想される。（例えば施策前と施策後の画面を同時に見たい、等）そういった要望に答えていけるように、随時、改良を重ねていくことが必要となるだろう。また、アンケートにてシミュレーションへの要望を質問したところ、視覚的にもっとわかりやすく、という要望が寄せられた。住民参加に対応した交通シミュレーションである以上、視覚的にわかりやすいシミュレーションであることは、最も重要な条件の1つであるだろう。この問題を解決することは、住民参加型交通シミュレーションの最重要課題であるといえる。

第5章 「意見はあるがきっかけを作りにくい住民」 「現段階ではまったく関心のない住民」向けの参加手法 全住民調査

5-1 調査概要

5-1-1 住民意識構造の把握方法

日本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おり、交通計画を進める上で住民参加はもはや不可欠となっている。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・インボルブメント（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。

このように住民参加の必要性が高まる中、現在では社会倫理観の発展と法律の整備が進んだことにより、住民参加を行うための環境は整いつつある。しかし、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。

前章まで、交通静穏化の標準レイアウトの提案を行ってきたが、前述のように住民参加の必要性が高まっている現在、構造的なガイドラインだけでなく、地区交通計画や交通静穏化に対する住民意識をどのようにプロセスに取り入れるかが重要となってくる。本研究では住民参加手法を研究する上で様々な課題がある中で、その中の1つである「住民参加に対する意識の多様性」を取り上げる。交通静穏化における住民意識構造はいまだ不透明な部分が多いことは否定できないが、サイレントマジョリティと呼ばれる潜在的住民の意識構造を把握することで、交通静穏化をめぐる住民意識構造を明確にすることを目的とする。具体的には、地区交通計画策定プロセスが進行している地区を対象に地区交通に関するアンケート調査とその督促アンケート調査を行い、パネル解析を行うことで、住民意識構造を明確にすることを試みた。

地区交通計画策定でワークショップを行っている約1km四方の地域住民にアンケート調査を行い、またさらにアンケート未回答者には督促アンケートを実施することにより、ワークショップ参加者とアンケート回答者、督促後のアンケート回答者、未回答者の4者の意見、属性を把握する。

サイレントマジョリティについて

「サイレントマジョリティ」という言葉は、1960年代後半の米国で用いられるようになった¹⁾。当時の反体制的な各種運動に対して行政サイドが、「サイレントマジョリティ（物言わぬ大衆）」の支持を得られていないとして用いている。その後多くの事例で「サイレントマジョリティ」という言葉は用いられたが、その時々でその意味合いを変えている²⁾。「サイレントマジョリティ」は非常に政治的影響を受けて用いられた言葉である。ただ本研究での「サイレントマジョリティ」の定義は、政治的な意味あいを含めることなく、意見表明をしない人・していない人の総称である。意見表明しない原因は、興味がない、アンケート回答が面倒という単純なもの以外に、多くの心理学的な面があるとされる。そのような多岐にわたる原因の中で、地区交通計画策定プロセスにおいて「サイレントマジョリティ」の位置づけや扱いを明確にするとともに、地区交通計画でいう「サイレントマジョリティ」はどのような人で構成されているかを把握する必要がある。その上で、ワークショップ参加者とアンケート回答者、督促後回答者、未回答者の意見・意識の差を解析していく。

5-1-2 谷中地区の概要

東京都台東区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や伝統的な木造町屋の町並みを残している都内では極めて希な地域である。地区は4つの幹線道路に囲まれているが、地区内の道路は狭隘でその多くは一方通行路で構成されている。地区外周の幹線道路の約半数程度の交通量が、地区内の生活道路に存在し、さらにそれらの車両の約7割が通過交通で、歩行者が危険に晒されている。このように交通問題が顕在化している中で筆者らは、この地元組織の一部として、地元住民を中心として交通問題を検討するワークショップの設置を支援し、2003年9月よりワークショップ形式の議論による交通問題改善に向けての検討事務局として活動を行っている。

5-1-3 アンケート調査概要

このように、交通問題検討のワークショップを行っている中で、谷中地区・上野桜木地区を対象として地区の交通問題に対する意識調査を実施した。調査内容は、谷中・上野桜木地区における交通問題に対する認識に関してアンケート調査を行い、その後アンケート未回答者に対して直接訪問による督促アンケート調査を行うというものである。これにより、アンケート回答者とアンケート未回答者との意見の相違を考察することを試みた。アンケート調査はサンプリングした世帯のうち地区内に住む中学生以上を対象とし、督促アンケート調査はアンケート未回答者のうちサンプリングした世帯主を対象とした。調査概要については表5-1に、調査対象地区については図5-1に示す。

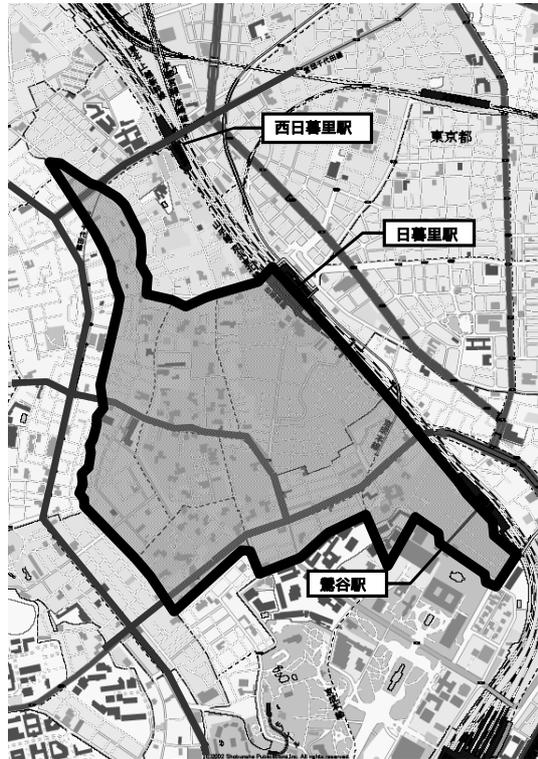


图 5-1 調査対象地域（台東区谷中・上野桜木地区）



凡例

—	幹線道路：広い道で「不忍通り」や「道灌山通り」などのこと。
—	生活道路：狭い道で「初音の道」や「六阿弥陀道」などのこと。

图 5-2 谷中・上野桜木地区の主な道路の名称

表 5-1 谷中・上野桜木地区交通まちづくり意識調査の概要

アンケート調査	調査実施日	2004年1月9日(金)～11日(日)
	配布方法	直接投函
	回収方法	以下の2パターンを用意 ・郵送のみによる回収 ・郵送の他にWEB・FAXなど複数選択可能による回収
督促アンケート調査	調査実施日	2004年1月24日(土)～25日(日)
	配布方法	直接訪問
	回収方法	基本的にはその場での直接回収 (場合によっては郵送による回収)

5-1-4 住民の多様性の把握

本研究では地区交通計画の関心別に住民を4つに分類した。(表5-2) それは、ワークショップに参加する顕著な関心層(A)とアンケート回答する関心層(B)、督促後に回答する層(C)、アンケートに回答しない層(D)である。

サイレントマジョリティの正確な定義は困難であり、また調査方法によっても異なってくるが、ここでの分類では(C)と(D)がサイレントマジョリティに該当するといっていよいであろう。(C)により、本来知ることの出来ない「サイレントマジョリティの意識」を知るとともに、同じアンケート調査への回答によって(A)、(B)と比較することが可能になる。

表 5-2 住民の分類

分類	ワークショップ参加	アンケート回答	督促アンケート回答
A		-	-
B			-
C	×	×	
D			×

5-2 調査結果及び考察

5-2-1 調査結果

回収世帯数と回収世帯率を以下に示す。

表 5-3 アンケート調査の対象世帯数と回収世帯数

調査対象	対象人数	アンケート			督促アンケート			
		区分	対象人数		区分	対象人数・世帯数		
谷中・上野桜木地区全住民	5334世帯	期限内 回答		434世帯 17%	なし			
				期限内 未回答				2481世帯 47%
		421世帯 46%						
		273世帯 30%						
		未配布		2853世帯 53%	なし		1130世帯 55%	

5-2-2 分類A、B、Cの属性比較

性別

分類A、B、Cで性別を比較したが、大きな差は見られなかった。(図5-3)

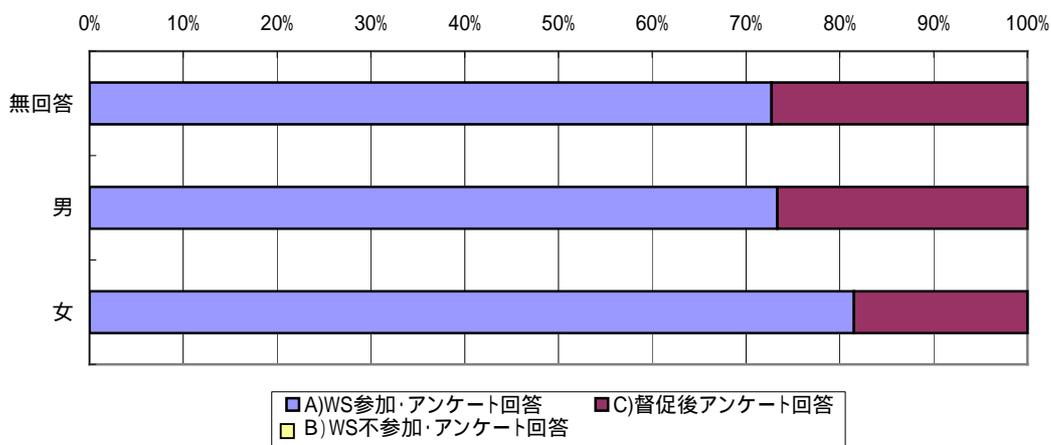


図 5-3 各分類の性別

年 齢

分類A、B、Cで年齢を比較した。(図 5-4) 20代は督促アンケートに回答する人が少なく、40代は3割近くいた。これは、20代が督促されても回答しにくい世代背景などがあるためだと考えられる。

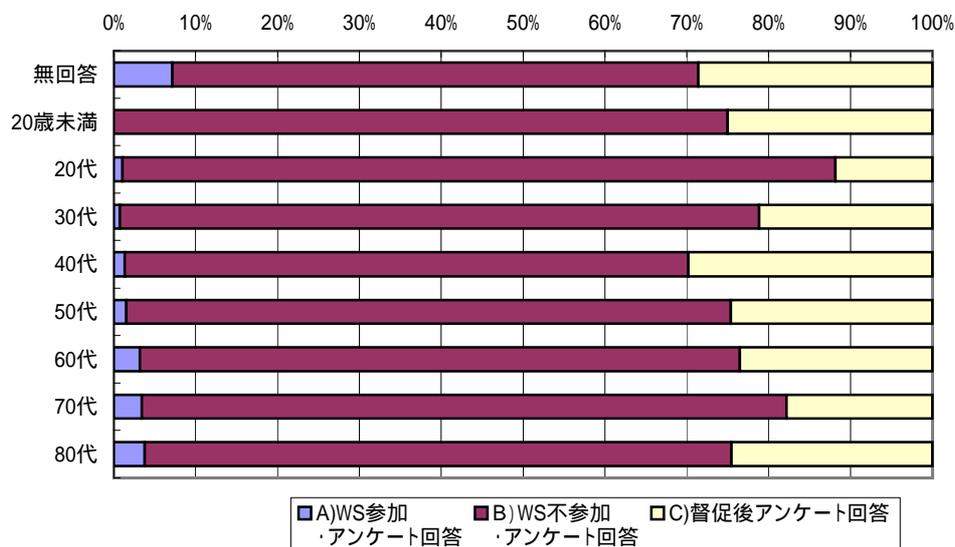


図 5-4 各分類別の年齢

居住年数

分類A、B、Cで居住年数を比較した。居住年数が高いほどアンケートを回答する数が多くなっている(図 5-5)が、比率では各分類に差はなかった。(図 5-6)

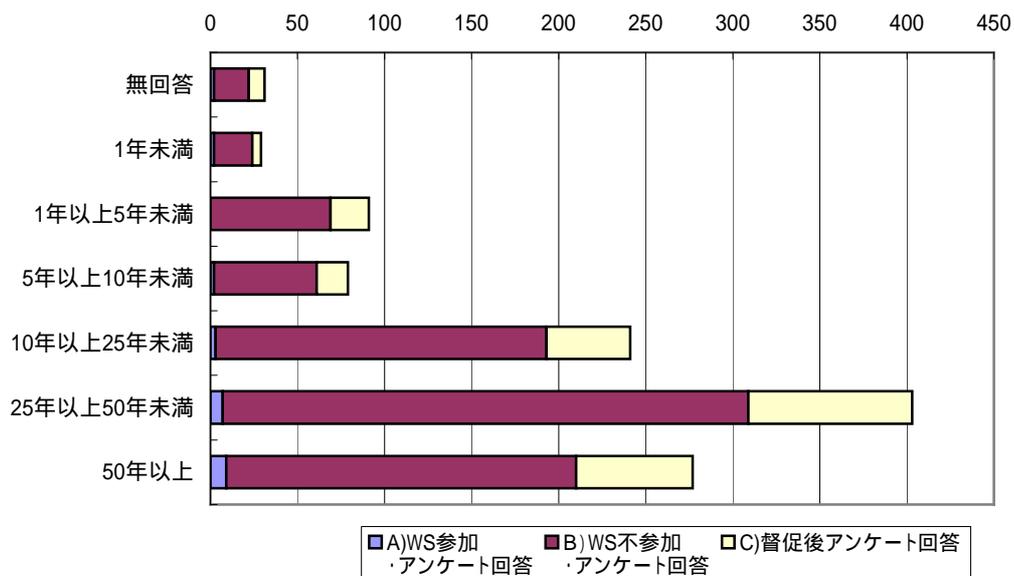


図 5-5 各分類の居住年数の累計

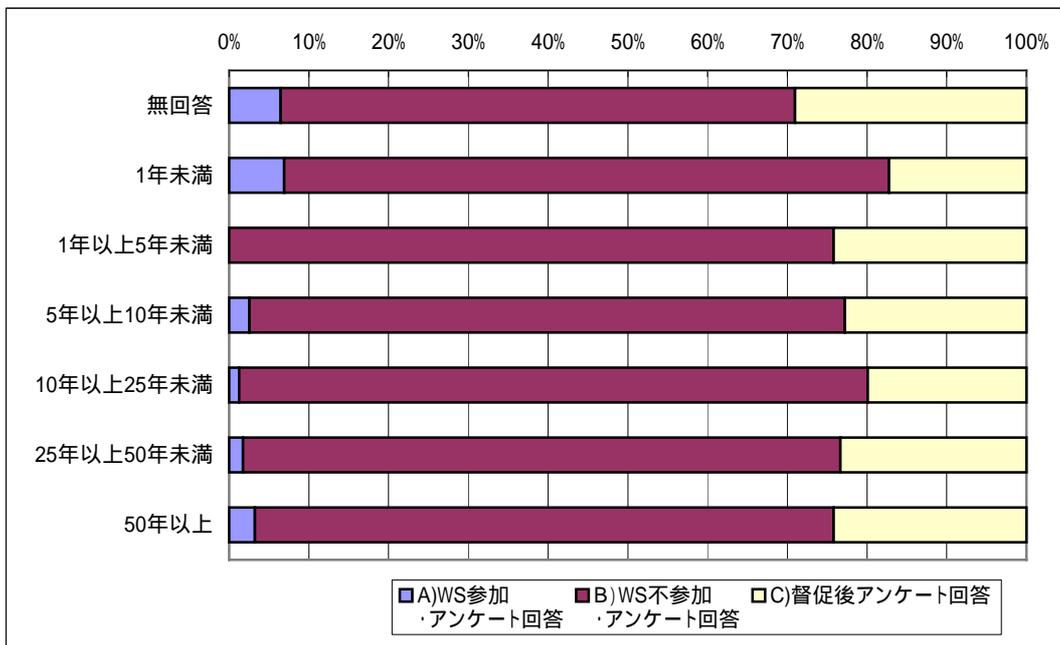


図 5-6 各分類の居住年数の比率

家の種類

分類 A、B、C の家の種類で比較した。(図 5-7) 大きな差は見られなかった。

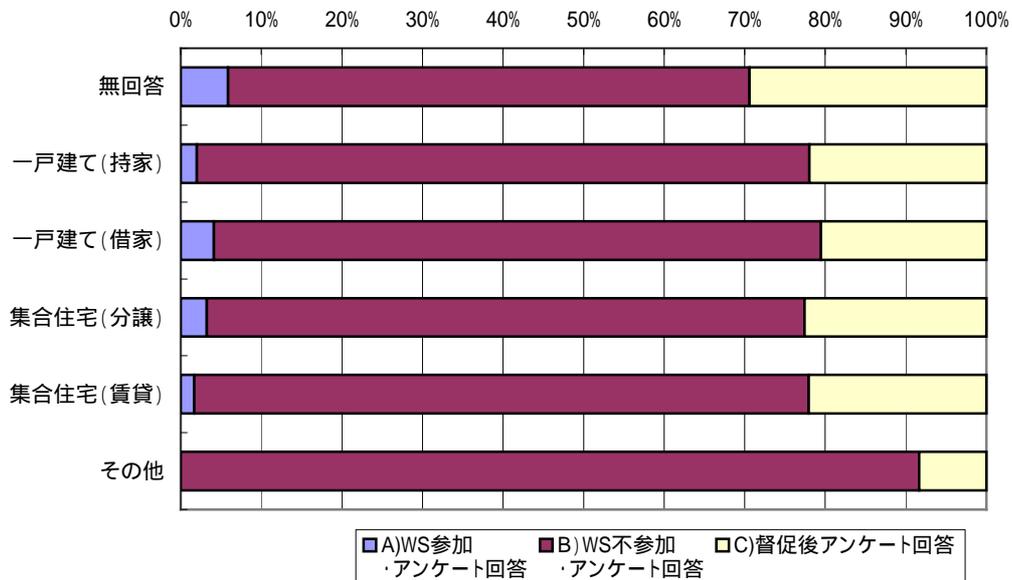


図 5-7 各分類の家の種類

職業

分類A、B、Cで職業を比較した。(図5-8) 分類Bは学生、主婦、パート・アルバイトが比率が多かった。これは、比較的時間があつたため、督促前に回答できたと考えられる。

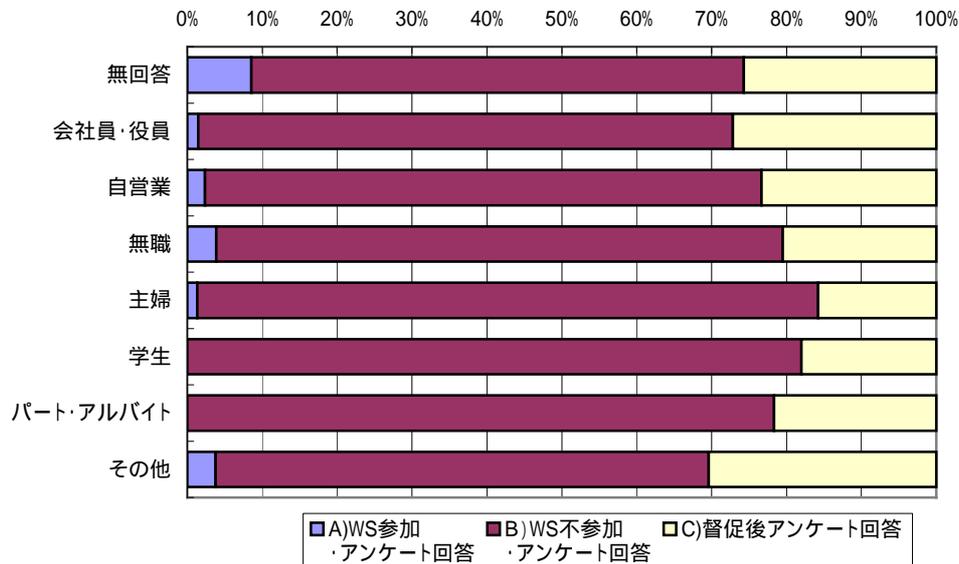


図 5-8 各分類の職業

通学、通勤先

分類A、B、Cで通学先、勤務先を比較した。(図5-9) 分類Aは台東区以外に通学・通勤している人がおらず、居住地区に通学・通勤しているか、通学・通勤をしていないなどの比較的自由な時間を持っている人が、ワークショップなどに積極的に参加していると考えられる。分類B、Cの差は見られなかった。

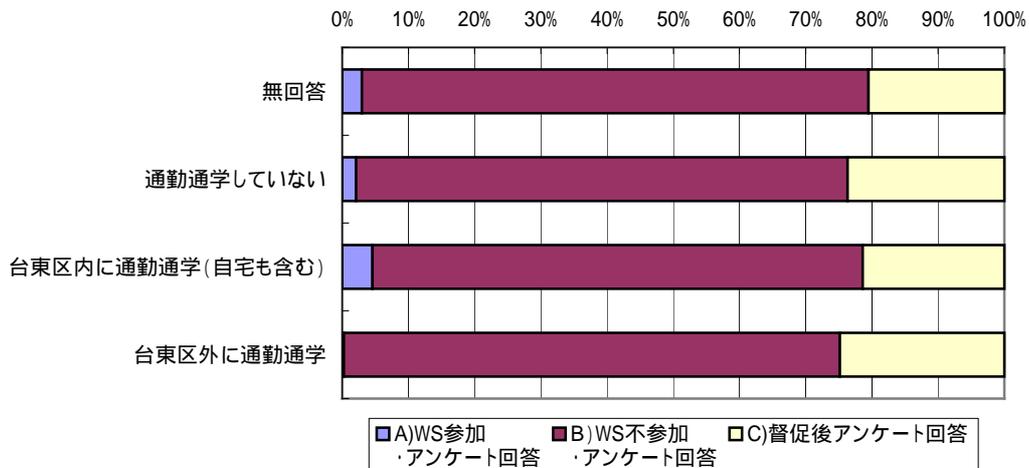


図 5-9 各分類の通学・通勤先

車の所有状況

分類A、B、Cで車の所有状況を比較した。自宅内に1台、自宅内に2台と回答した分類Cの比率が高いが、車を保有しているから分類AやBになる傾向は見られなかった。

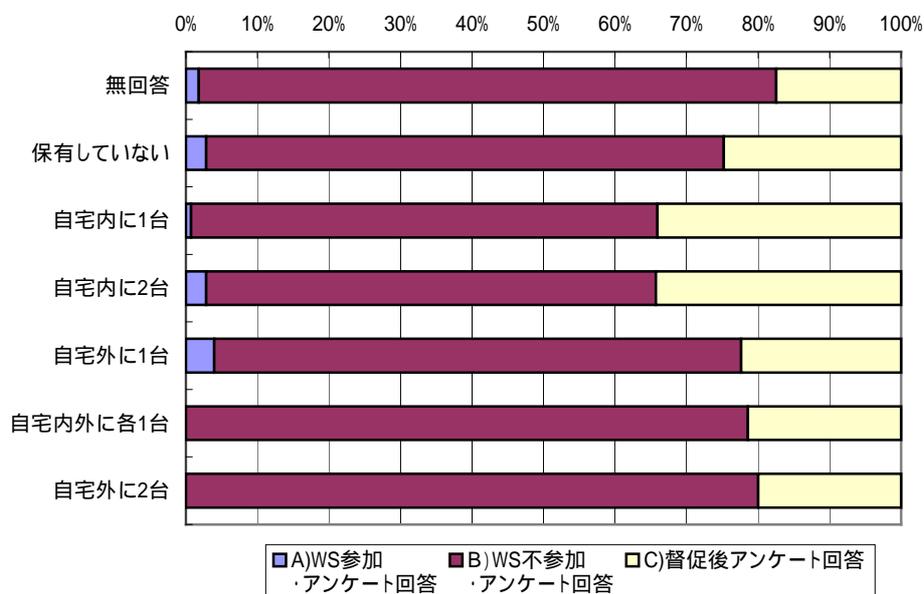


図 5-10 各分類の車の所有状況

自由回答の有無

分類A、B、Cで自由回答の有無を比較した。(図 5-11) 分類がAやBの比較的積極的な人でも自由回答を書かない人もいる。また、分類Cでも自由回答を書く人が2割いる。このことより、分類Cだからといって意見がないという結果にはならなかった。

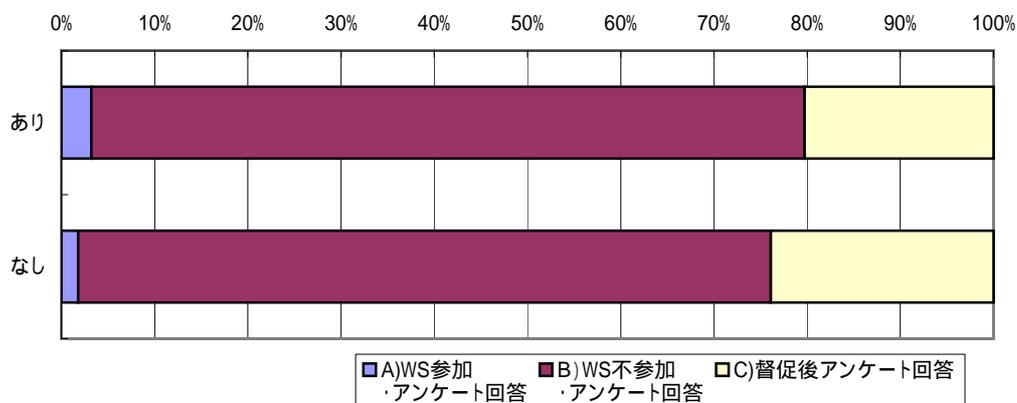


図 5-11 各分類の自由回答の有無

5-2-3 分類A、B、Cの意見比較

分類A、B、Cの各道路における交通安全性とその理由について比較した。

六阿弥陀道～七面坂

六阿弥陀道から七面坂の交通安全性についての評価は、分類A、Bのほうが分類Cより、より危険と感じている。(図5-12) また、その理由については、分類Cのほうが分類A、Bより道が狭いと答える人が多く、問題認識が浅い可能性が見受けられる。(図5-13)

問1- 六阿弥陀通～七面坂の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

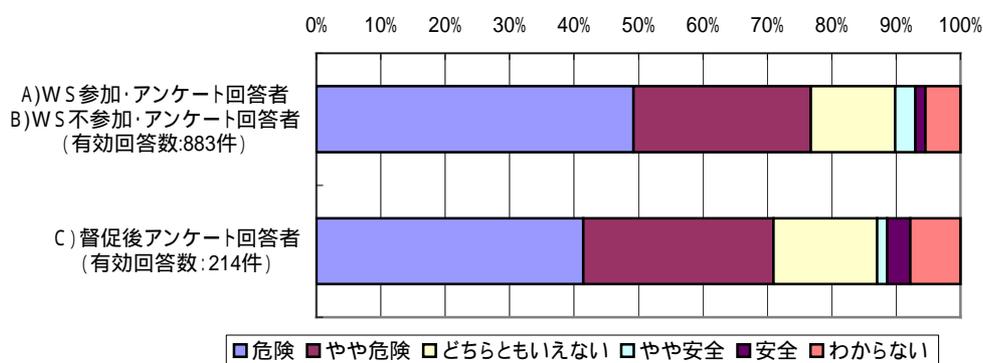


図 5-12 六阿弥陀道～七面坂の評価

問1- 理由 六阿弥陀通～七面坂の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

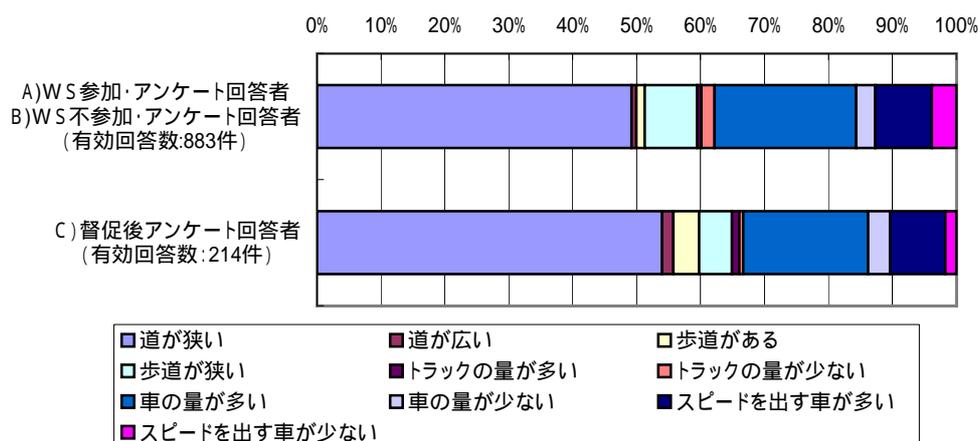


図 5-13 六阿弥陀道～七面坂の評価理由

初音の道

初音の道の交通安全性についての評価は、分類A、Bのほうが分類Cより、若干危険と感じている。(図 5-14) また、その理由については、分類Cと分類A、Bに大きな差は見られなかった。(図 5-15)

問1- 初音の道の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

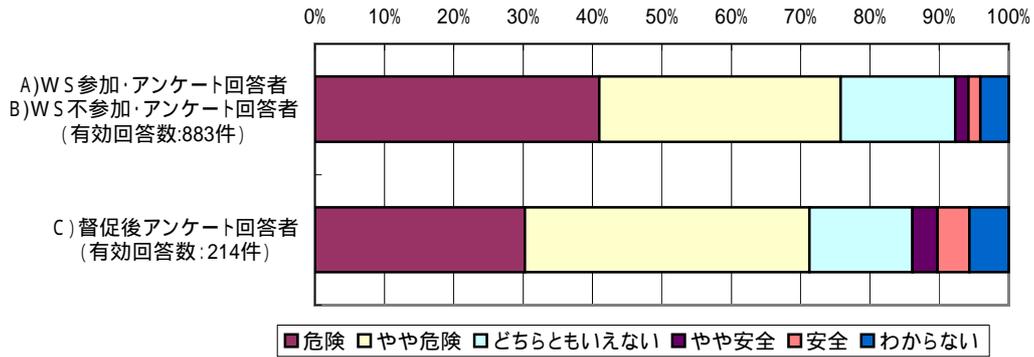


図 5-14 初音の道の評価

問1- 理由 初音の道の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

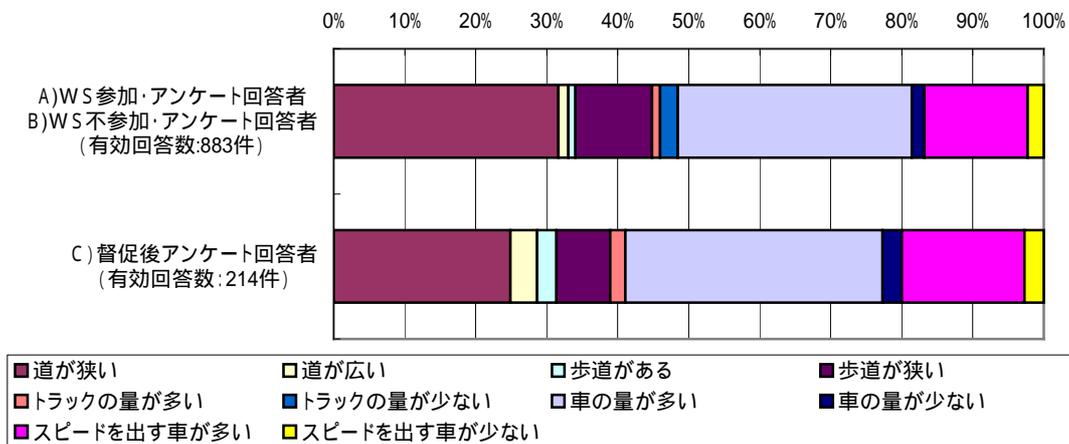


図 5-15 初音の道の評価理由

台東区役所谷中出張所前の道路

台東区役所谷中出張所前の道路の交通安全性についての評価は、分類A、Bと分類Cに大きな差はみられない。(図 5-16) また、その理由については、分類Cのほうが分類A、Bより、道が狭いと答えており、問題認識が浅い可能性が見受けられた。(図 5-17)

問1- 台東区役所谷中出張所前の道路の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

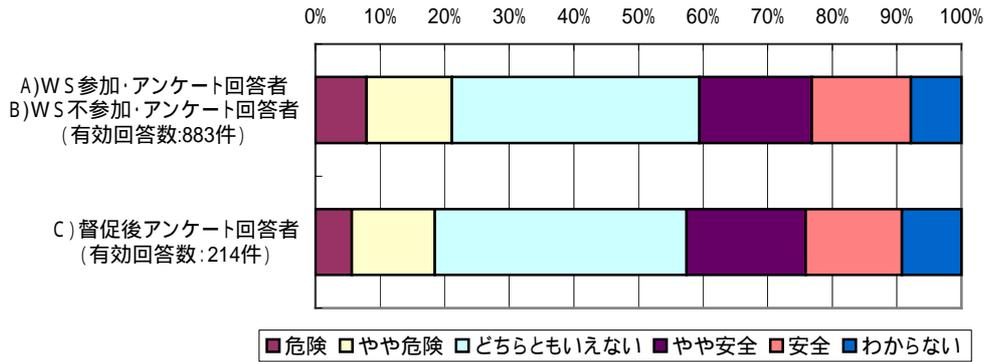


図 5-16 台東区役所谷中出張所前の道路の評価

問1- 理由 台東区役所谷中出張所前の道路の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

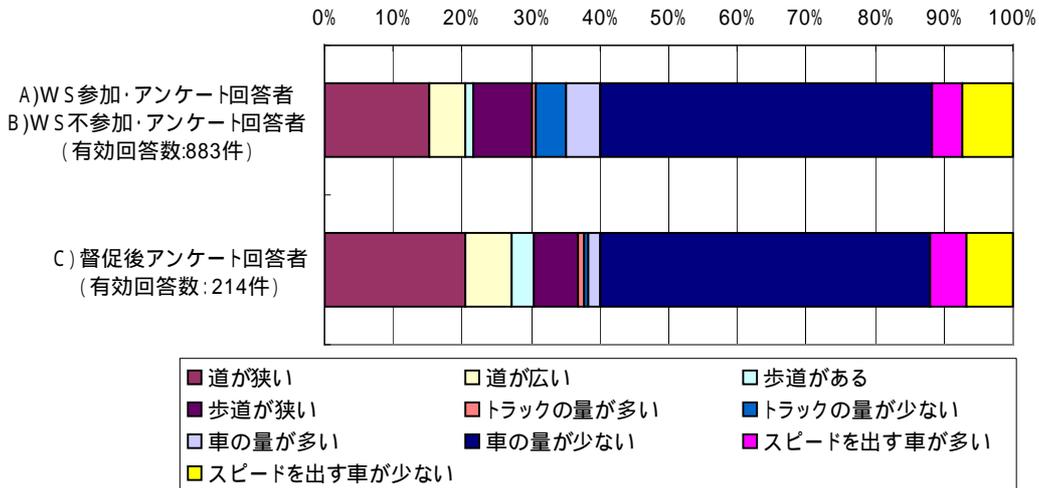


図 5-17 台東区役所谷中出張所前の道路の評価理由

一乗寺横の道路

一乗寺横の道路の交通安全性についての評価は、分類A、Bのほうが分類Cより、危険、やや危険と答えている。(図 5-18) また、その理由については、分類Cと分類A、Bに大きな差は見られなかった。(図 5-19)

問1- 一乗寺横の道路の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

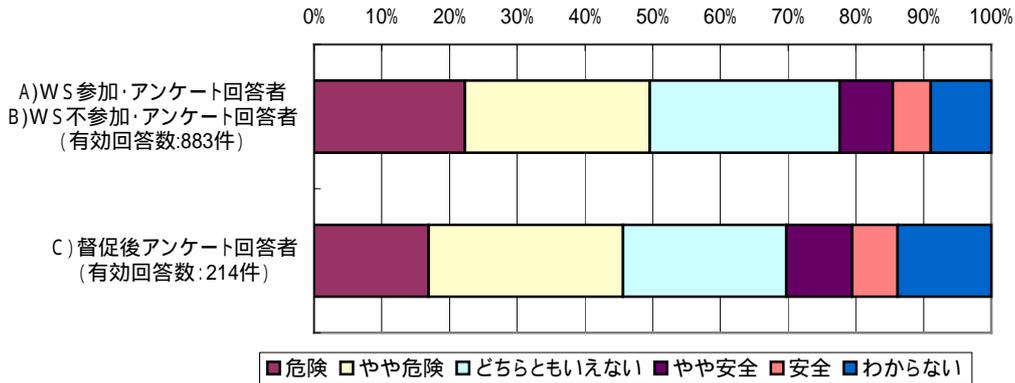


図 5-18 一乗寺横の道路の評価

問1- 理由 一乗寺横の道路の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

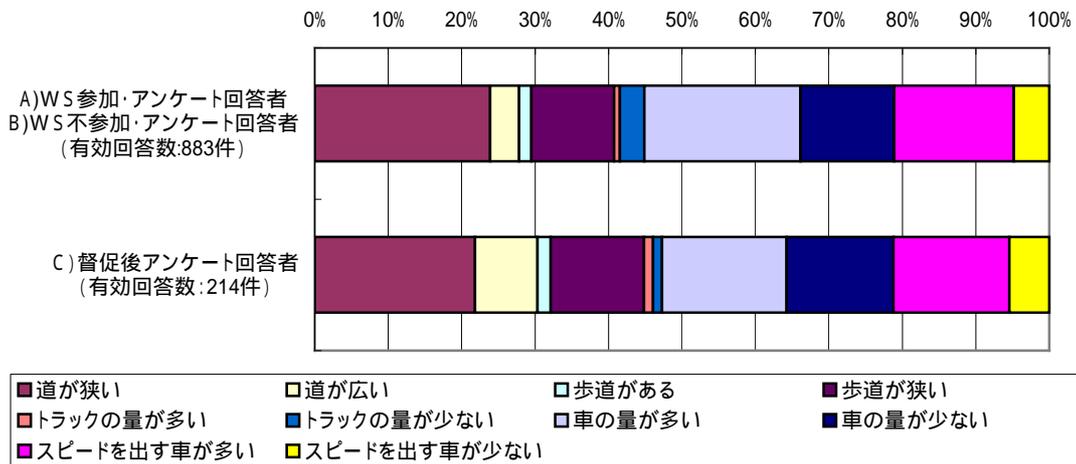


図 5-19 一乗寺横の道路の評価理由

吉田酒店～谷中霊園入口交差点の道路

吉田酒店から谷中霊園入り口交差点の道路の交通安全性についての評価は、分類A、Bと分類Cに大きな差はみられなかった。(図 5-20) また、その理由についても、分類Cと分類A、Bに大きな差は見られなかった。(図 5-21)

問1- 吉田酒店～谷中霊園入口交差点の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

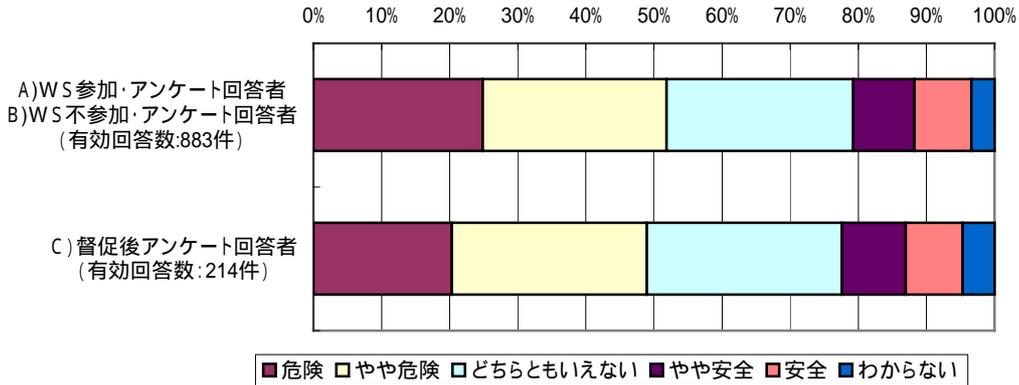


図 5-20 吉田酒店～谷中霊園入口交差点の道路の評価

問1- 理由 吉田酒店～谷中霊園入口交差点の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

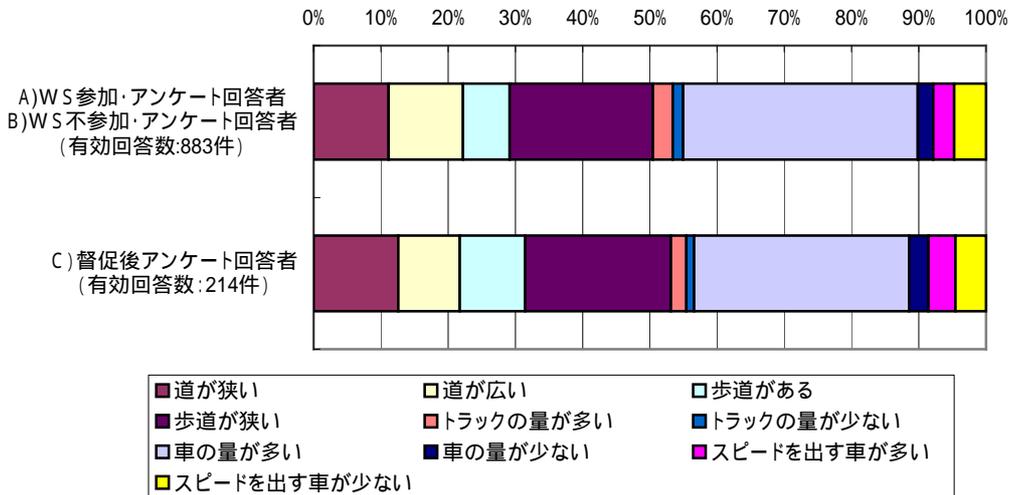


図 5-21 吉田酒店～谷中霊園入口交差点の道路の評価理由

言問通り

言問通りの交通安全性についての評価は、分類A、Bのほうが分類Cより、危険と回答しており、分類A、Bのほうが危険認識度が高い可能性が見受けられる。

(図 5-22) また、その理由については、分類Cのほうが分類A、Bより、道が狭いと答えており、問題認識が浅い可能性が見受けられた。(図 5-23)

問1- 言問通りの交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

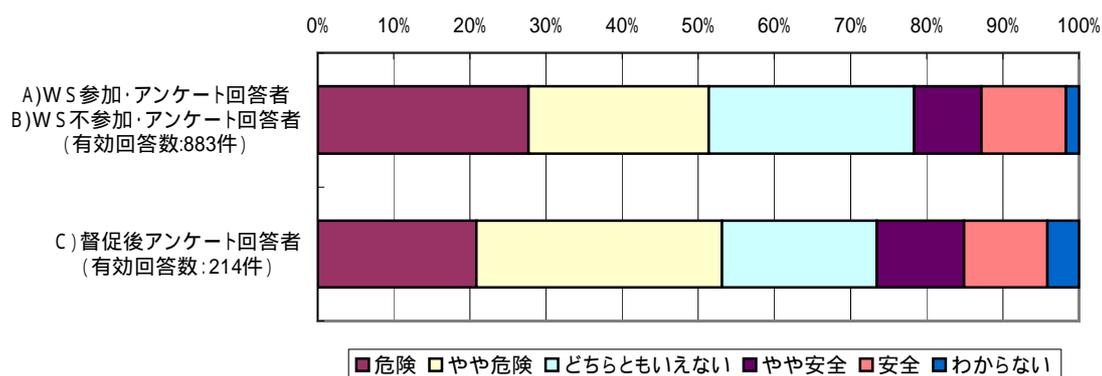


図 5-22 言問通りの評価

問1- 理由 言問通りの交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

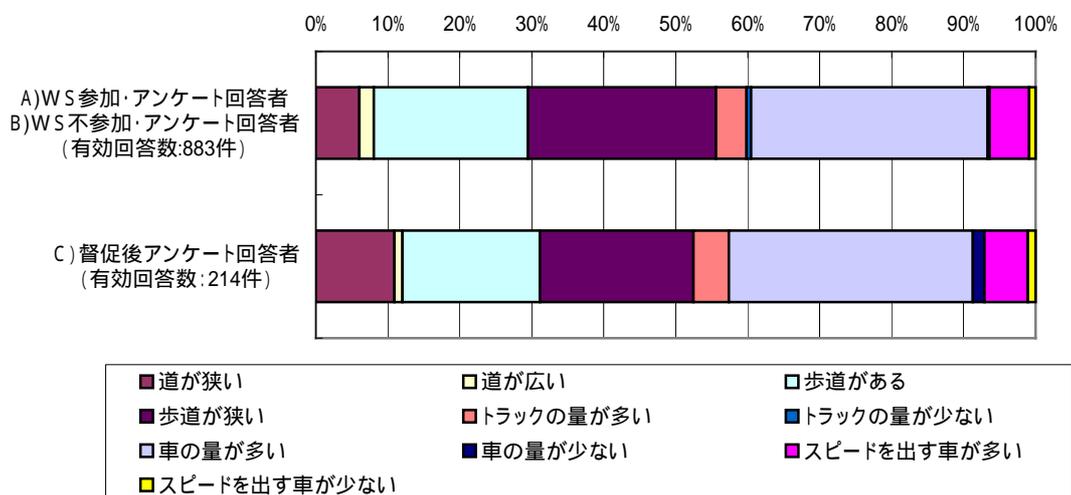


図 5-23 言問通りの評価理由

上野桜木会館横の道路

上野桜木会館横の道路の交通安全性についての評価は、分類A、Bのほうが分類Cより、危険と回答しており、分類A、Bのほうが危険認識度が高い可能性が見受けられる。(図 5-24) また、その理由については、分類Cと分類A、Bに大きな差は見られなかった。(図 5-25)

問1- 上野桜木会館横の道路の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

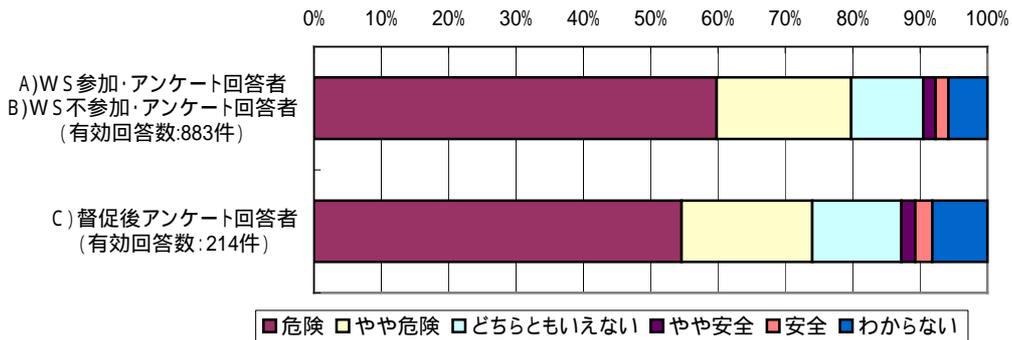


図 5-24 上野桜木会館横の道路の評価

問1- 理由 上野桜木会館横の道路の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ答えてください。

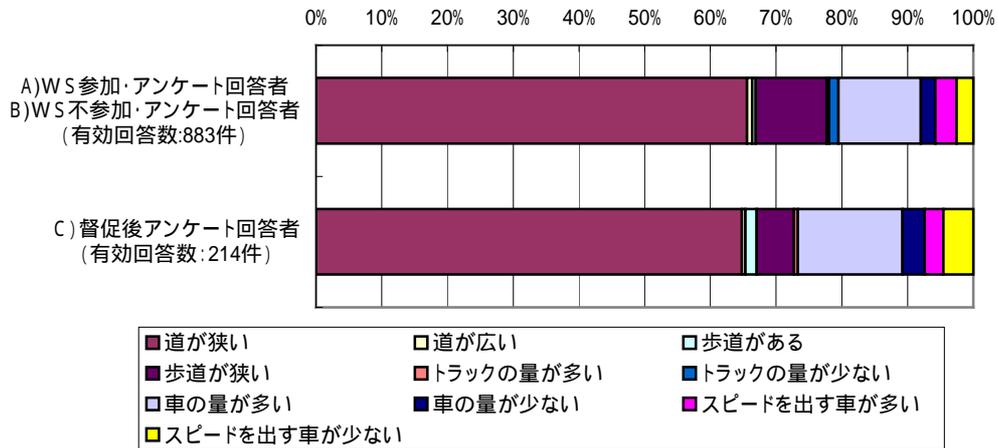


図 5-25 上野桜木会館横の道路の評価理由

台東桜木郵便局前の道路

台東桜木郵便局前の道路の交通安全性についての評価は、分類A、Bと分類Cに大きな差は見られなかった。(図 5-26)また、その理由については、分類Cと分類A、Bに大きな差は見られなかった。(図 5-27)

問1- 台東桜木郵便局前の道路の交通安全性について、あなたはどの程度危険を感じていますか。

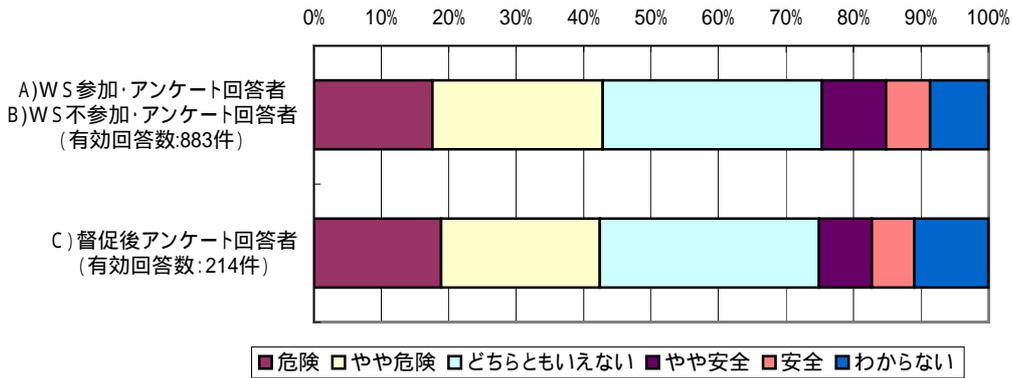


図 5-26 台東桜木郵便局前の道路の評価

問1- 理由 台東桜木郵便局前の道路の交通安全性について、あなたがそのように感じる理由を1つ教えてください。

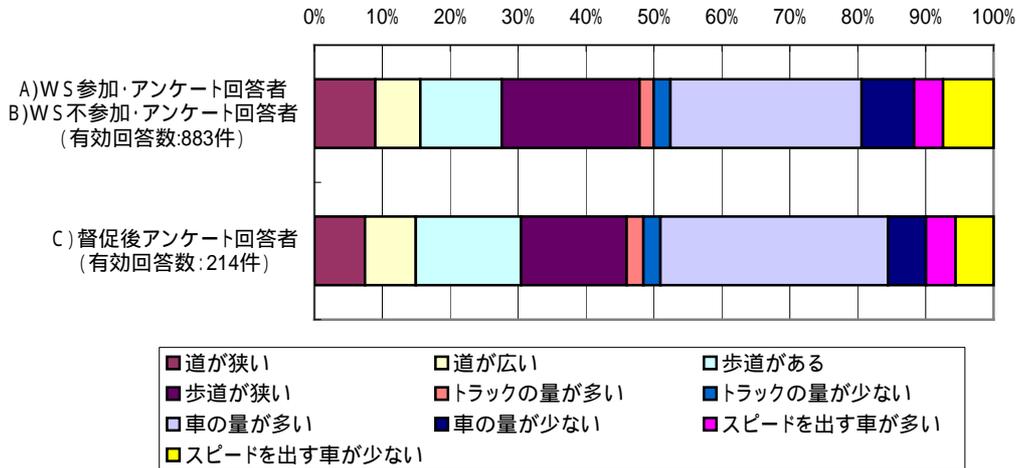


図 5-27 台東桜木郵便局前の道路の評価理由

5-2-4 分類A、B、Cの地区交通に関する問題意識

アンケート回答者（分類A、B、C）のワークショップに関する意識の回答を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。結果、ワークショップを有意義、やや有意義とした人は各分類とも7割以上おり、ワークショップ不参加が直接、地区交通計画に興味がないと判断できないことがわかった。（図5-28）

問6-1 開催趣旨を読んだうえで、交通まちづくりワークショップの活動について、その意義はどう思いますか。

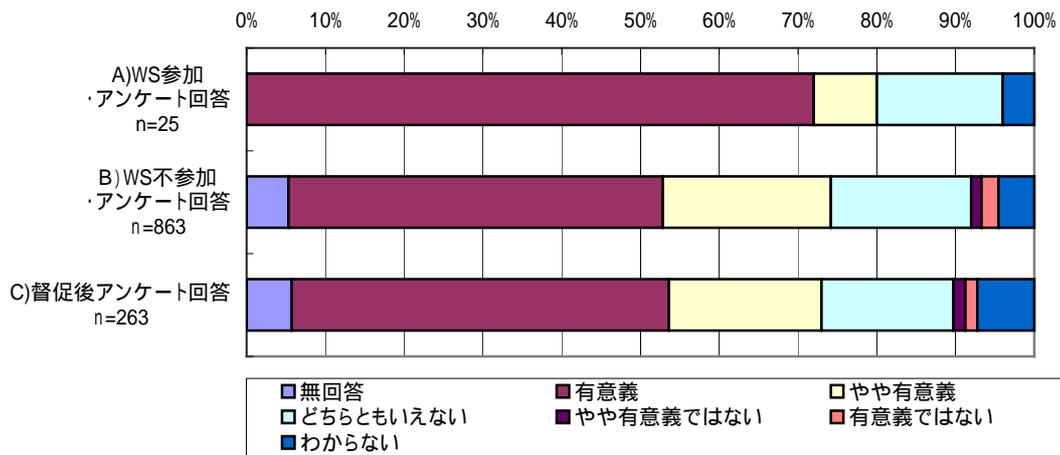


図 5-28 各分類のワークショップに対する意義の評価

アンケート回答者（分類A、B、C）のワークショップに関する興味の回答を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。結果、ワークショップに興味がある、やや興味があるとした人は、分類Aが7割以上、分類B、Cでも5割近くいた。（図5-29）

問6-2 開催趣旨を読んだうえで、交通まちづくりワークショップの活動について、あなたの興味はどうですか。

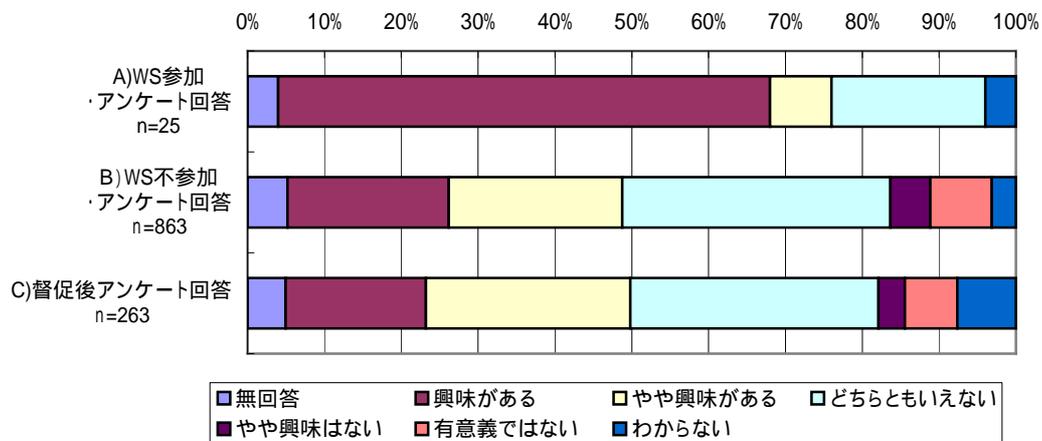


図 5-29 各分類のワークショップに対する興味の評価

アンケート回答者（分類A、B、C）のワークショップに関する参加の意向を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。結果、ワークショップに不参加で督促後にアンケート回答している分類Cの人でも2割以上が参加したいと思った、やや参加したいと思ったとしている。（図5-30）督促アンケート調査時に、督促後に回答した理由をヒアリングしたところ、「時間がなかった」などの理由以外に「期限が過ぎてしまったので送らなかった」という理由も聞かれた。

問6-3 開催趣旨を読んだうえで、交通まちづくりワークショップの活動について、参加の意向についてはどう思いますか。

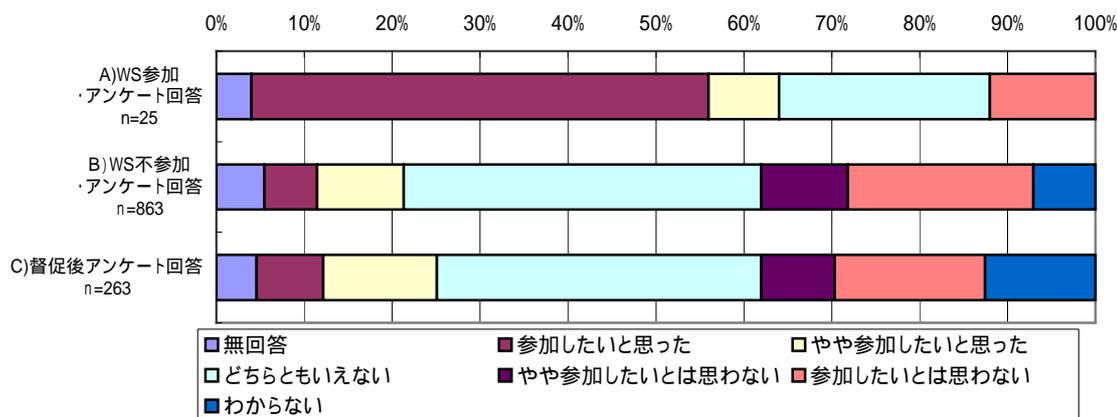


図 5-30 各分類のワークショップに対する参加の意向

アンケート回答者（分類A、B、C）の意見表明する場合の方法を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。結果、分類B、Cは意見表明を行う適切な方法がないと回答している人が2割以上いた。（図5-31）分類B、Cに大きな差はないが、分類AとB、Cの間には差がみられる。

問7 谷中地区全体の交通問題についてあなた自身が意見を表明したい場合、どのような方法を望みますか。

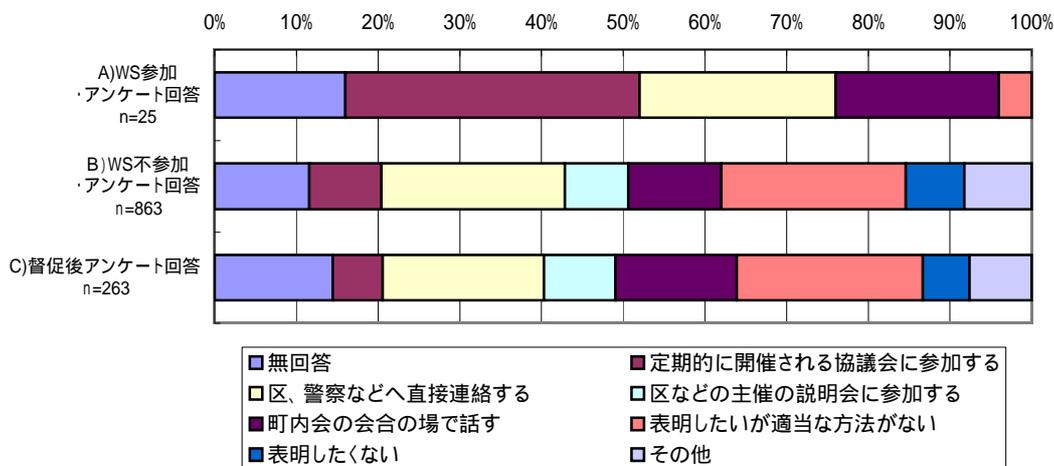


図 5-31 各分類の希望する意見表明方法

5-2-5 分類Dも含めた属性比較

督促後アンケート未回答層である分類Dの意見は今のところ対応する術はない。ただし、外部から判断できる項目で属性に違いがあるかを分析した。

分類A、B、C、Dの住居タイプについて比較し、各分類の属性の相違の有無を確認した。(図 5-32、図 5-33) 結果、各分類によって住居タイプに違いはないことがわかった。ただし、督促調査時に不在であった人は集合住宅が4割近くいた。

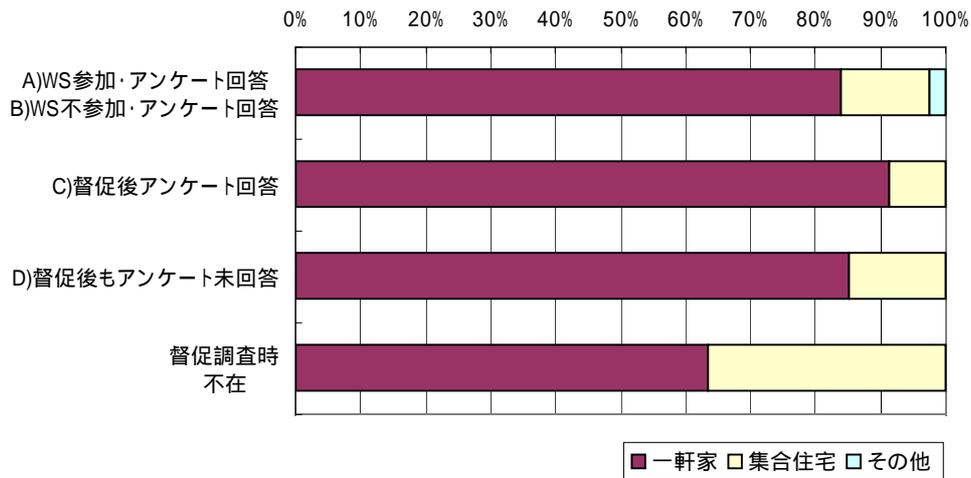


図 5-32 各分類の住居タイプ

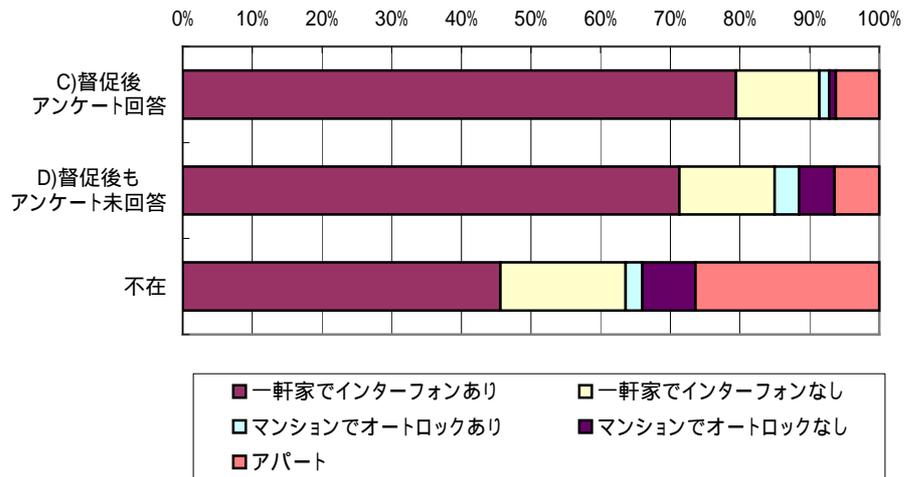


図 5-33 分類C、Dの住居タイプ

分類A、B、C、Dの自動車保有状況について比較し、各分類の属性の相違の有無を確認した。(図 5-34) 結果、各分類によって自動車保有状況に違いはないことがわかった。

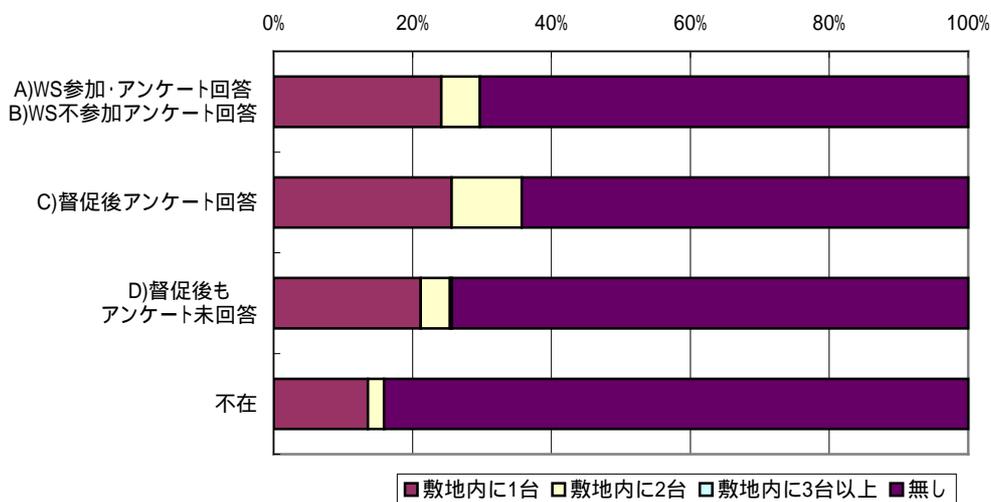


図 5-34 各分類の自動車保有状況

分類C、Dの表札の状況について比較し、各分類の属性の相違の有無を確認した。(図 5-35 図 5-34) 結果、各分類によって表札の状況に違いはないことがわかった。

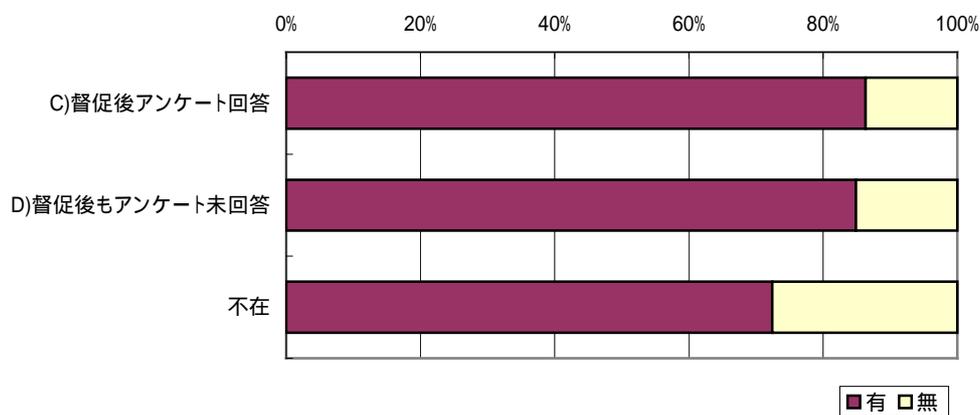


図 5-35 分類C、Dの表札の状況

分類C、Dの敷地内の植物の有無について比較し、各分類の属性の相違の有無を確認した。(図 5-36) 結果、各分類によって敷地内の植物に違いはないことがわかった。

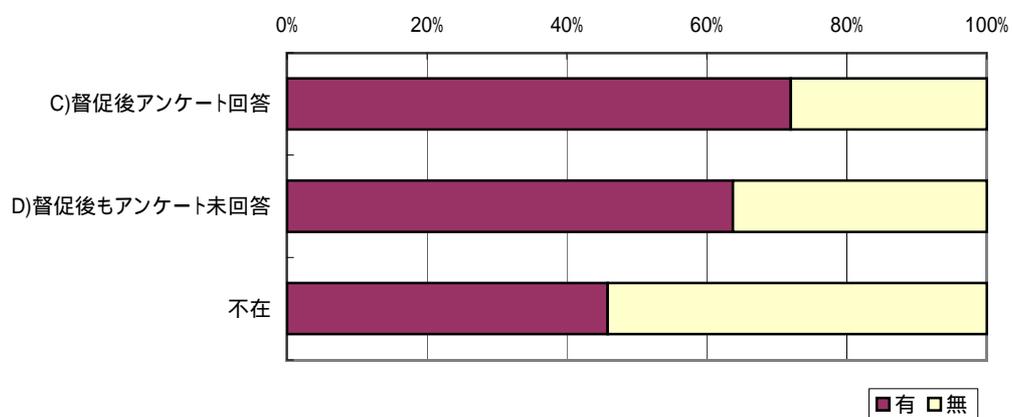


図 5-36 分類C、Dの敷地内の植物の有無

5-3 参画型地区交通計画における住民意識構造のまとめ

(1) 分類A、B、Cの比較

● 属性について

属性について、大きな差は見られなかった。

● 意見比較について

身近な交通問題についての交通安全性評価とその理由に大きな差は見られなかった。ただし、箇所によっては交通安全性評価とその理由に差が見られた。その理由については、問題認識が浅い可能性や住んでいる地区との距離など多くの要因が考えられる。

● 問題意識について

地区交通に関する問題意識について、ワークショップの意義については大きな差が見られなかった。ワークショップへの興味や参加の意向については、分類Aは高い興味と高い参加の意向を得ているが、分類B、Cは5割の興味と2割の参加の意向しか得られなかった。しかし、住民が考えるワークショップの有意義性が確認された。また、ワークショップへの興味は5割以上が興味がある、やや興味があると回答し、さらに参加の意向については2割以上が参加したいと思った、やや参加したいと思ったとしており、ワークショップの重要性が示されたと考えられる。

(2) 分類A、B、C、Dの比較

● 属性について

外部から判断できる属性で各分類に差はなかった。

これらのことにより、WSに参加しアンケートに回答する積極的な分類Aと、WSに見参加でアンケートに回答する分類Bと、督促を行ってアンケートに回答する分類Cには交通問題に対する大きな意識の差は見られないことがわかった。B、Cに分かれた理由としては、「時間がなかった」などの理由以外にも「期限が過ぎてしまったので送らなかつた」という理由が聞かれており、現行のアンケート調査方法でも概ねの意識は把握できる可能性が示唆された。適切な情報提供や意見表明の機会提供が担保されていれば、分類B、Cに対しての特段の配慮は必要としない可能性もあることがわかった。ただし、具体的事例が提示されたときの意識変化や態度については未確認であるといえ、このことは今後の課題といえる。

第6章 まとめと今後の課題

6-1 結果のまとめと考察

本研究で取り扱った住民参加手法について簡潔に述べ、その類型化を行う。

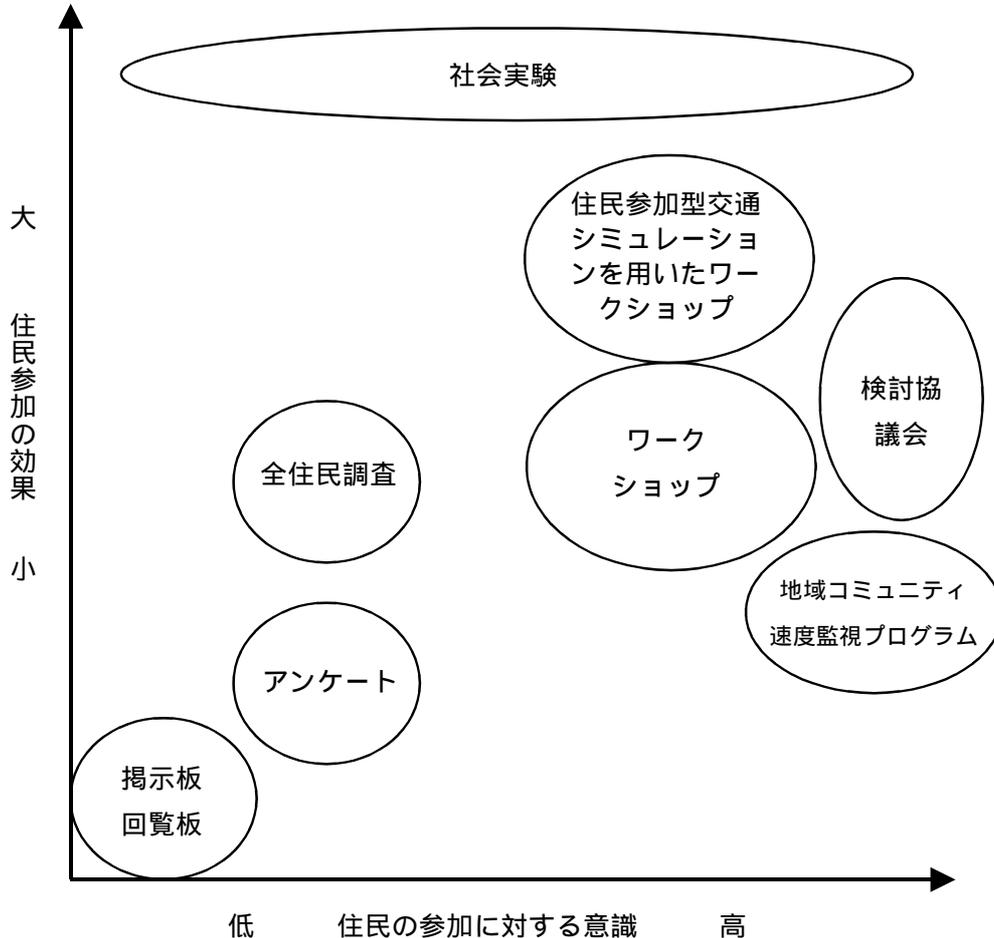


図 6-1 住民参加手法の類型化

住民参加型交通シミュレーションを用いたワークショップ

計画案の検討段階のワークショップにおいて、交通シミュレーションを用いることで、従来のワークショップよりも専門知識のない住民に対しより効果的な説明を行うことができることが証明された。住民参加型に改良した交通シミュレーションは、従来のシミュレーションよりも効果的な議論を促す効果があることも証明された。

全住民調査

ワークショップなどに参加する積極的な住民以外の、消極的な住民に対し適用した手法。消極的な住民の意見を把握するとともに、積極的な住民の意見と消極的な住民の意見に差がある否かを考察するために行った。結果、身近な交通問題に対する認識は、両者の間に大きな差はなかった。

6-2 今後の課題

住民参加型交通シミュレーションについて、今後は、実際に対策案のシミュレーション結果を元に議論していく際に、住民からいくつか要望が出てくることが予想される。(例えば施策前と施策後の画面を同時に見たい、等) そういった要望に答えていけるように、随時、改良を重ねていくことが必要となるだろう。また、アンケートにてシミュレーションへの要望を質問したところ、視覚的にもっとわかりやすく、という要望が寄せられた。住民参加に対応した交通シミュレーションである以上、視覚的にわかりやすいシミュレーションであることは、最も重要な条件の1つであるだろう。この問題を解決することは、住民参加型交通シミュレーションの最重要課題であるといえる。

また、全住民調査に関して、「意見はあるがきっかけを作りにくい住民」の捉え方について1つの指標を得ることができたが、「現段階ではまったく関心のない住民」はどう捉え方については課題が残った。アンケート未回答者がどのような理由で未回答であったかを調査を調査する必要があるといえる。

参考文献

- 1) 三谷麻衣,久保田尚,坂本邦宏,御座元俊二,高橋洋二: 参加型地区交通改善のための合意形成手法に関する研究 鎌倉・今小路通りにおける歩行者尊重道路を対象として,都市計画論文集 No.35(2000)
- 2) Seattle Department of Transportation
<http://www.seattle.gov/transportation/speedwatch.htm>

「非売品」

「市民の多様性を考慮した参画型管理手法の検討」

発行日 平成 17 年 3 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
TEL 03 (3273) 7884 FAX 03 (3272) 7054

0503 SJS 100

許可なく転載を禁じます。



(財) 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences