

平成17年度調査研究報告書

交通まちづくりの合意形成を円滑化するための ツールに関する研究

報告書

平成19年6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
メンバー	:	太田勝敏	東洋大学国際地域学部
		坂本邦宏	埼玉大学大学院理工学研究科
		佐々木政雄	(株)アトリエ74 建築都市計画研究所
		椎原晶子	晶地域文化研究所 / 東京藝術大学大学院
		永井護	宇都宮大学工学部
		中村文彦	横浜国立大学大学院
		松村良之	千葉大学法経学部
		三浦清洋	(社)日本交通計画協会
		室町泰徳	東京工業大学大学院
オブザーバー	:	溝渕健平	(メンバーは50音順) 警察庁交通局交通規制課
事務局	:	奈良坂 伸	(財)国際交通安全学会
		芳賀 朗	(財)国際交通安全学会
		小島 康稔	(財)国際交通安全学会

目 次

第 1 章 はじめに	1
第 2 章 台東区谷中地区における事例研究	2
2.1. 谷中地区の概要	2
2.2 平成 16 年度までの取り組み	4
2.2.1 交通問題に対する活動の始まり	4
2.2.2 実態の客観的把握と共有	5
2.2.3 ワークショップにおける交通問題改善の検討	5
第 3 章 谷中地区における合意形成へ向けた取り組み（平成 17 年度）	8
3.1 平成 17 年度のワークショップ活動の概要	8
3.2 全世帯対象の住民意向調査	9
3.3. 第 14 回～15 回ワークショップ ～方向性決定と提言書作成～	10
3.4. 第 16 回～第 18 回ワークショップ ～行政への橋渡し～	15
第 4 章 取り組み段階に応じた合意形成方法・ツールの提案	16
4.1. 立ち寄りブース	16
4.1.1. 立ち寄りブースの目的と内容	16
4.1.2. 谷中での適用概要	17
4.1.3. ヒアリング調査の結果（交通に関して気になっている点）	18
4.1.4. 手法適用結果と効果のまとめ	21
4.2. 住民参加型交通調査	22
4.2.1. 住民参加型交通調査の目的と内容	22
4.2.2. 谷中での適用概要	22
4.2.3. 手法適用結果と効果のまとめ	37
4.3. 押しかけ説明会	38
4.3.1. 押しかけ説明会の目的と内容	38
4.3.2. 谷中での適用概要	38
4.3.3. 手法適用結果と効果のまとめ	42
4.4. 交通シミュレーションを用いたワークショップ	43
4.4.1. 客観的評価ツールとしての交通シミュレーションの必要性	43

4.4.2.	交通シミュレーションを用いたワークショップの内容と目的	43
4.4.3.	谷中での適用概要	43
4.4.4.	参加住民へのアンケート結果	45
4.4.5.	手法適用結果と効果のまとめ	46
4.5.	住民参加型交通シミュレーション	47
4.5.1.	住民参加型交通シミュレーションの内容と目的	47
4.5.2.	谷中での適用概要	49
4.5.3.	参加住民へのアンケート結果	50
4.5.4.	手法適用結果と効果のまとめ	50
4.6.	全住民意向調査	51
4.6.1.	全住民意向調査の内容と目的	51
4.6.2.	谷中での適用概要	51
4.6.3.	手法適用結果と効果のまとめ	52
4.7.	理解しやすい資料による周知 谷中交通まちづくり読本	53
4.7.1.	谷中交通まちづくり読本	53
4.7.2.	手法適用結果と効果のまとめ	56
4.8.	手作り社会実験	57
4.8.1.	手作り社会実験の内容と目的	57
4.8.2.	谷中での適用概要	57
4.8.3.	手法適用結果と効果まとめ	65
4.9.	取り組み段階に応じた手法のまとめ	65
第5章	まとめ	66
5.1.	まとめ	66
5.2.	今後の課題と展望	66

第1章 はじめに

本研究は、住民からの具体的な提案を、どうやって実際の交通まちづくりや行政の事業に結びつけることができるかに主眼をおき、その中でも交通まちづくりの合意形成を円滑化するためのツールに着目し、検討したものである。

具体的には、以前から取り組みを進めている台東区谷中地区における検討をケースとして、これまでの取り組みをふまえた上で、平成17年度の取り組みをまとめた。谷中地区の検討フロー（図1）における、平成17年度の検討プロセスの位置づけとしては、左側列の「第2回住民アンケート」の結果以降から、右側列の「地元・既存組織への個別相談」を通し、まちづくり協議会として具体的にどのように実際の事業に橋渡しをするのが、具体的な範囲となる。地元自治体（台東区）で検討されている事業への「橋渡し」として、どのような方法論、ツールが効果的であるのかの検討を、実際の現場で実施してきた。

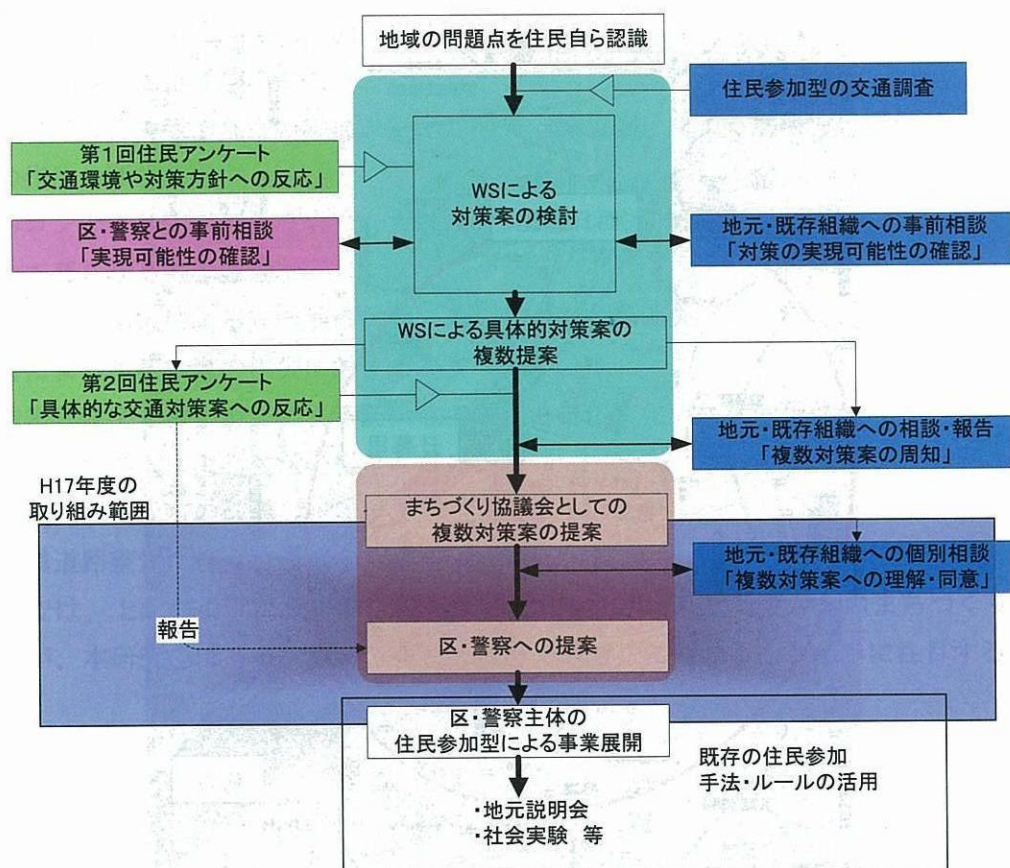


図1 谷中地区における取り組み

第2章 台東区谷中地区における事例研究

谷中地区は JR 山手線の内側、台東区北西部に位置し、80 近い寺院のまわりに約 1 万人が暮らす地域である。関東大震災も戦災も免れ、戦後の区画整理も受けることなく江戸時代以来の百余の社寺や伝統的な木造町屋の町並みを残している、都内では希な地域である。まちの構造やコミュニティに関しても、江戸時代から昭和初期までのものが骨格となっており、それが現在でも引き継がれている。特にコミュニティの存在に着目してみると、戦前からしっかりとコミュニティ活動が存在しており、町会単位での防犯や防災活動交通安全活動をはじめとして、地区単位での消防団、交通安全協会といった組織的な活動まであり、このような連帯のベースが脈々と続いてきた。こういったコミュニティの存在が、安易な乱開発を抑止し東京の近代化の波にのまれず江戸以来の伝統的景観が守られてきた要因であるともいえる。



図2 谷中地区 位置図

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

そこで、この伝統的文化景観を保存しつつまちづくりを検討していくため、地元では大規模マンション建設を機に「谷中まちづくり協議会」が設置された。同組織には町会連合・仏教会・コミュニティー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

→場のコンテキ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する。

2.2 平成 16 年度までの取り組み

本節では、谷中での交通問題に対する取り組みを時系列を追ってまとめる。その中で行った各手法については、第 4 章で詳しく述べることにする。まずは、以下に現在までの取り組み全体のフローを示す（図 3）。

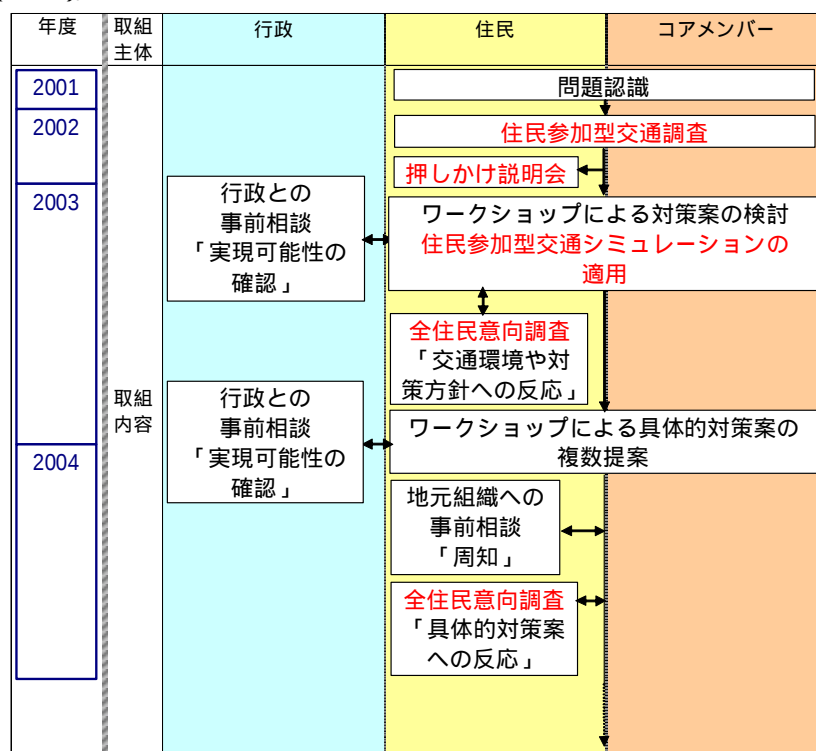


図 3 谷中地区での取り組みフロー

2.2.1 交通問題に対する活動の始まり

谷中地区では前述のように、非常に幅員の狭い生活道路が抜け道となっており、地区内を東西方向、南北方向へと多くの通過交通が通り抜けていく状況である。歩行者の安全が危ぶまれていることはもちろん、多くの通過交通による沿道住宅への騒音、振動の問題にも悩まされている。抜け道となる道路の一部には時間帯による進入禁止規制が定められている道路もあるが、それもほとんど守られることなく通過車両が流入してくる。このような状況に対し、一部で改善の検討や取り組みが行われることもあったが、通過交通は広域的な問題でもあるため、抜本的な対策は打ち出せずにいたというのが実情である。

このような中、2000 年に地域の専門家・研究者が谷中のまちづくりの状況を検討していた中で、地区の交通安全を専門的に検討したいという地元の交通安全協会会長からの意向を受け、埼玉大学設計計画研究室が交通調査協力の依頼を受けることとなる。ここから、住民主体の活動を専門家がサポートするという体制の取り組みがスタートした。

2.2.2 実態の客観的把握と共有

以上のような背景から、谷中地区では、2000 年から現在にかけて交通問題に対する取り組みが行われてきている。まずは谷中地区の交通状況の実態を日常生活から得られるイメージだけではなく客観的データから把握するために交通調査を実施した。交通調査は 2001 年度、2002 年度の計 2 回実施している。2001 年度には当地区における生活道路のうち比較的課題が多いとされる「初音の道」をモデルルートに選定し、この路線のみの簡易的交通調査を行った。さらに、2002 年度には調査の範囲を谷中地区全域に拡大し、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実施した。調査の結果、谷中の生活道路が周辺幹線道路の約半分もの交通量を負担していること、地区内を通る車両の約 70% が通過交通であること、多くの車両が制限速度以上のスピードで走っていること等がわかり、住民が日常の中で感じていた交通安全への不安が客観的な数量データとして裏付けられた結果となった。

また、この交通調査はただ単に調査の運営者のみで行うのではなく、地域住民の参加を交えた形で行われた。これを住民参加型交通調査と呼ぶこととするが、この調査のねらいとしては、交通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」等の効果を期待したものだった。

調査後は、住民に対し交通調査の結果を提示するため、様々な場で説明会などを行ってきた。ここでは、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「押しかけ説明会」を取り入れた。

2.2.3 ワークショップにおける交通問題改善の検討

2.2.3.1 ワークショップ開催の経緯

このようにして、交通調査で交通問題を明らかにし、その結果データを地域住民に提示、説明することで、検討の土台が徐々に整いつつある中、2000 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」が、地区のまちづくりをテーマ別に具体的に検討をするため、2003 年夏、「防災部会」「環境部会」「交通部会」の 3 部会が設けられることとなった(図 4)。この中の「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。この交通部会設定を機に、交通部会の下に「谷中地区まちづくりワークショップ」を設置し、このワークショップの場で地域住民主体による交通問題改善の検討が展開されることとなったのである。ワークショップ設置に際しては、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。

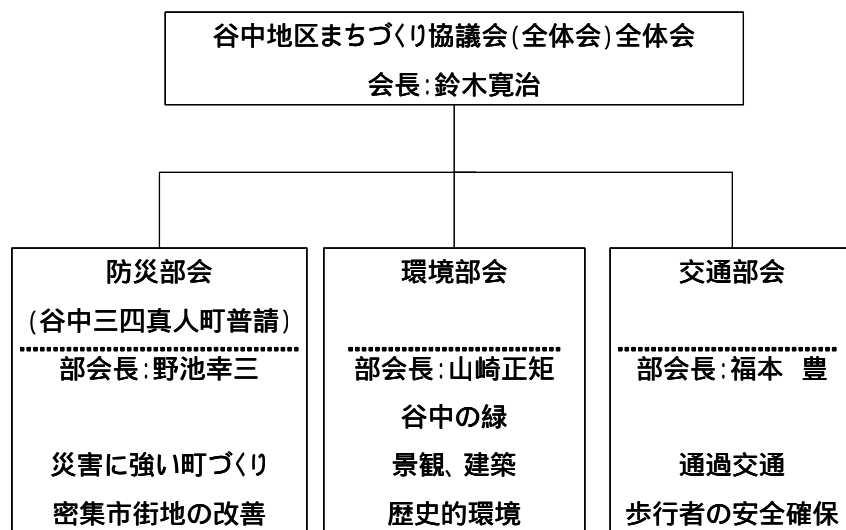


図 4 谷中地区まちづくり協議会 構成図

2.2.3.2 ワークショップの活動形態

ワークショップの位置づけとしては、前述のように谷中地区まちづくり協議会の下部組織である交通部会の下に設置、運営体制としては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受け谷中地区まちづくり協議会が主催となり、事務局としての立場を地元 NPO 団体である「ひとまち CDC」と埼玉大学設計計画研究室、また、専門的支援を行う立場として同じく埼玉大学設計計画研究室が担当する、という体制をとった。

参加者については基本的に自由参加とし、掲示板や回覧板、インターネットによる公募や、地域住民の集まる機会へ出向いての呼びかけなどにより、参加者を募った。台東区もオブザーバーとしてほぼ毎回参加しており、活動経過を見守ってきている。

活動経過の報告についても掲示板、回覧板、インターネットを用いて随時行うこととし、参加者の募集同様、非常にオープンな議論を展開することを前提とし活動を行った。

2.2.3.3 ワークショップにおける検討経緯

このような体制の下、交通問題に意識の高い地域住民 15 名前後が継続してこれまで計 18 回にわたりワークショップでの検討を行ってきている。表 2-1 に平成 16 年度までのワークショップの概要を示す。

表 2-1 ワークショップ各回の概要

開催回	開催日	開催場所	参加者数	取り組み内容
第 1 回	2003年 9月18日	谷中コミュニティーセンター	8 名	予備知識の習得
第 2 回	2003年10月23日	谷中コミュニティーセンター	10 名	問題の認識・共有
第 3 回	2003年11月14日	上野桜木会館	19 名	問題の認識・共有
第 4 回	2003年12月 5日	観音寺	14 名	問題の認識・共有
第 5 回	2003年12月17日	谷中初四町会会館	30 名	問題の認識・共有
第 6 回	2004年 1月16日	谷中コミュニティーセンター	14 名	交通問題改善案の検討
第 7 回	2004年 2月 4日	谷中コミュニティーセンター	14 名	交通問題改善案の検討
第 8 回	2004年 2月25日	谷中コミュニティーセンター	14 名	交通問題改善案の検討
第 9 回	2004年 3月15日	谷中コミュニティーセンター	14 名	交通問題改善案の検討
第10 回	2004年 4月 9日	谷中コミュニティーセンター	11 名	交通問題改善案の検討
第11 回	2004年 4月30日	谷中コミュニティーセンター	8 名	交通問題改善案の検討
第12 回	2004年 8月31日	谷中コミュニティーセンター	5 名	WS 案の意思決定
第13 回	2004年12月 3日	谷中コミュニティーセンター	8 名	WS 案の意思決定

第3章 谷中地区における合意形成へ向けた取り組み（平成17年度）

3.1 平成17年度のワークショップ活動の概要

表3.1-1に平成17年度のワークショップの概要を示す。

表3.1-1 平成17年度開催 ワークショップの概要

開催回	開催日	開催場所	参加者数	取り組み内容
第14回	2005年7月15日	谷中コミュニティー センター	6名	アンケートの結果報告
第15回	2005年9月9日	谷中コミュニティー センター	7名	アンケートの結果資料の紹介、今後の活動方針の確認
第16回	2005年11月2日	谷中コミュニティー センター	7名	めぐりんルートについての意見交換、谷中にあった車止めのデザイン募集についての検討
第17回	2005年12月19日	谷中コミュニティー センター	10名	手作りの車止めによる"てづくり社会実験"についての意見交換
第18回	2006年2月6日	谷中コミュニティー センター	5名	学生の出してくれたてづくり社会実験のための"谷中らしい車止め"のデザイン案を見て、実際作るものの検討
第19回	2006年2月24日	谷中コミュニティー センター	名	手作り社会実験の計画検討
	2006年3月2-5日			手作り社会実験の実施

3.2 全世帯対象の住民以降調査

前年度（平成 16 年度）は、これまでに検討されてきた多くの対策案の中から、ワークショップとして提案する対策案を絞り込む段階へと進んでいた。その中では、ワークショップにてどのようにして絞り込んでいくか議論した結果、まずはこれまでに挙げた対策案についての全住民の意向を確認したいとの声が挙がった。そこで、2005 年 1 月（平成 16 年度）に、具体的対策案への反応を調査する目的で、2 回目の全住民意向調査が実施されていた。以下に、その重要な結果を示す。調査内容や分析結果は、「平成 16 年度 研究調査報告書 コミュニティの役割に着目した交通まちづくりにおける意志決定に関する研究（平成 18 年 3 月）」に記載されている。

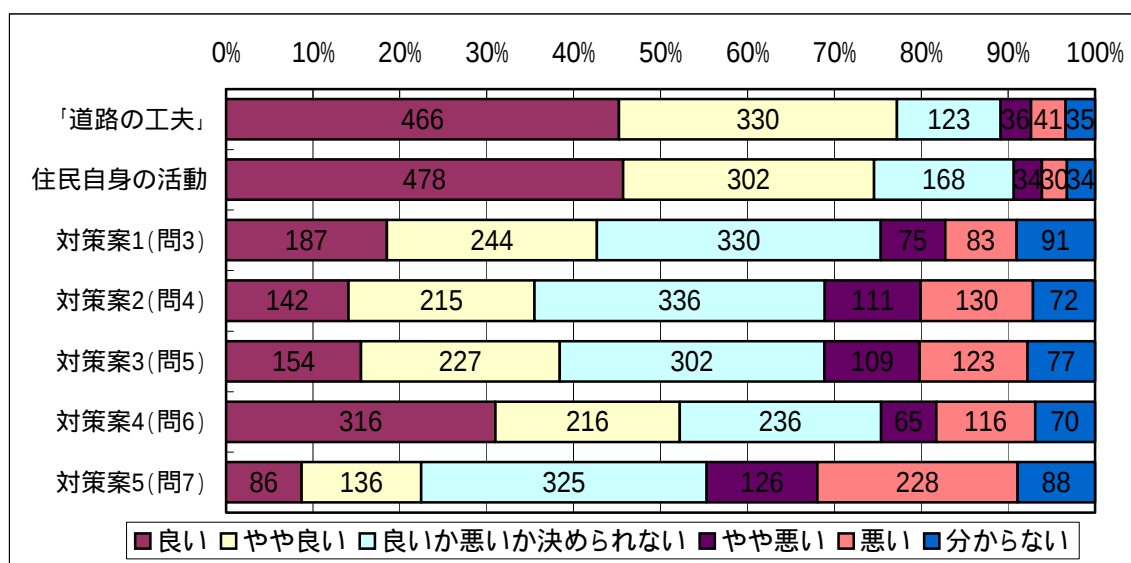


図 5 対策案に対する評価結果

上記の図では、以下に示す対策の 3 つの方向性に対する住民の回答を示している。

「道路の工夫」：道路に物理的デバイスを設置することで、車の速度を抑制する

「住民自身の活動」：既存の交通規制を遵守させる工夫を行う

「対策案 1～5」：交通規制を変更して通過交通を抑制する

図中の「対策案 1～5」は、交通規制の具体的な変更案を意味している（本報告書では割愛）。交通規制の変更案に対しては「良いか悪いか決められない」と回答している割合が多いことに対し、「道路の工夫」や「住民自身の活動」といった案に対しては、7 割以上の高い賛同を得ている。

3.3 第 14 回～15 回ワークショップ ～方向性決定と提言書作成～

前年度（平成 16 年度）には、この全住民を対象としたアンケート分析結果をワークショップメンバーが議論することができなかった。平成 17 年度の活動は、これらの意識調査の結果を解釈して、具体的な方向性を検討することから始まった。

アンケート結果を受けて、ワークショップでは、まずは「道路に物理的デバイスを設置することで、車の速度を抑制する」、「既存の交通規制を遵守させる工夫を行う」という 2 つの方向性からの交通問題改善を目指し、交通規制の変更案については中期的対策と位置づけ、随時、区や警察と相談していくという具体的な活動を行っていくことを確認した。また、この決定を受けての今後の活動方針を示す提言書を、区に提出することとなった。以下に、提言書を示す。

平成17年11月21日

台東区長 吉住 弘 様

谷中・上野桜木地区交通まちづくりについて

～報告および協力依頼書～

谷中地区まちづくり協議会交通部会
交通部会長 福本 豊

平素、台東区、谷中・上野桜木地区のまちづくりにご尽力いただきありがとうございます。

谷中地区は、江戸時代からの寺町として歴史や自然に恵まれ、人と人とのつながりも深い、暮らしやすい町です。近年は町歩きに訪れる方も増えています。しかし、生活道路への通過交通の量は多く、狭い歩道には電柱が立ち、残念ながら人々が安心して歩ける環境にはありません。地域の助け合いにより、幸い、交通事故の少ない町になっておりますが、お年寄りや子どもたちの安全、町の将来のためにはよりよい交通安全対策が長年必要とされています。

1. 経緯とご報告

谷中地区まちづくり協議会交通部会では、谷中地区の交通安全対策を検討するために、平成15年9月より、埼玉大学等の協力のもと13回にわたってワークショップを開催してきました。その成果に基づいて、2005年1月に地域の大多数の方を対象とするアンケートを実施しました。その結果を別紙「谷中地区交通まちづくり読本」「アンケート結果読本」にまとめましたのでご報告申し上げます。

また、これらの結果に基づいて再度検討し、谷中地区町会連合会、下谷交通安全協会、下谷警察署にもご報告いたしましたので、以下にあげる事項について、これからの谷中地区の地域交通まちづくりを進める上で、関係諸機関や関係当事者の招聘等事務局機能の一旦を担っていただきたくご協力のお願いをいたします。

図5 区へのワークショップからの活動提言書 その

2. ご協力のお願い

1) 「ゆっくり走らせる道路の工夫」の実験

とそのための調査の実施の協力

アンケートでは、車をゆっくり走らせる「道路の工夫」への支持が高く、交通安全への関心が高いことがあらためて明らかになりました。交通安全対策は緊急性が高いことから、関係機関のご了解、ご協力を得て、仮設の車止めやハンプ等を用い、住民手づくりの交通社会実験およびそのための交通調査を行いたいと思いますのでご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

2) 通り抜ける車を抑制するため、段階的に交通規制の遵守や改善をはかることへの協力

第1段階：現在の交通ルールを守ることの強化への協力

現在の交通ルールを厳守させることに高い支持があり、その確実な実施に向けた住民活動を実施したく存じます。また、あわせて運転者に交通ルールを守らせる新たな手法(ライジングボラード等)の導入可能性について、関係各機関との協議を行ないたく存じます。

また、上野桜木の細道にて2t車通行規制の徹底をしていただいたところ、通りの安全性が大きく向上したと実感しております。2t車規制の強化の試みを他の道でもひろげていきたいと存じます。

日暮里駅で鉄道を横断する道路については、再開発の方針を確認しつつ、関係行政機関との協議を進めていきたいと存じます。

以上、現在の交通ルールを守ることの強化について、取り組んで参りたい所存でございますので、何卒、ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

第2段階：地域の交通規制について住民、警察、行政、関係諸機関と話し合い調整の場の設定協力

交通規制の変更案については様々な意見が寄せられ、結果的にはほとんどの案について、「よいか悪いか決められない」という選択肢が最も多く選ばれました。通過交通の流入抑制のための交通規制変更の意義は認めるものの、その効果や副作用等についての懸念が消えないためと思われます。

交通規制については、住民同士の意見調整に加えて、警察や周辺区等、関係各機関との調整が不可欠です。また、台東区のコミュニティバス「めぐりん」東西ルートがこの度めでたく広報されました。地域全体の交通規制システムの

図 6 区へのワークショップからの活動提言書 その

変更の際はめぐりんルート変更も視野に入れ、周辺住民および関係各機関との協議を開始し、2,3年後の試行を目指し、是非、ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

3 電線類地中化等と歩行空間整備の推進への協力

谷中地区の狭い道、交通の激しい道での電線類の地中化または移設等を行い、歩行者が歩きやすい道にすることは、交通ワークショップ開催以前から要望が多く、区政懇談会でも各町会よりたびたび要望されてきました。特に言問通りは幅の狭い歩道に電柱が立っているため、地中化等の要望が高い通りです。電柱の移設等、当座の具体的な改善策の検討を含んだ、歩行者が歩きやすい道、かつてのように「山車が引ける町」になることへのご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

附.「区部における都市計画道路の整備方針」の検討についての協力

平成16年3月東京都から発表された「区部における都市計画道路の整備方針」の検討に際しては、パブリックコメントの段階で、「谷中地区まちづくり協議会」として、都知事様宛、また、台東区長様宛で、まちづくりルールとのセット等、見直しの際のご要望を提出いたしました。

先般、荒川区西日暮里三丁目において、この都の方針を受けた荒川区としてのお考えに基づいた第1回目の説明会「第1回西日暮里三丁目まちづくり計画策定に関する説明会」が開催されました。

交通ルールの話と都市計画道路の話は、行政所管上は話しが異なりますが、地域の人間にとっては同じ、道路・交通問題です。

台東区におかれましても、台東区のお考えに基づいた説明会等を開催していただきたくお願い申し上げますとともに、その際は交通部会としてもご協力できることはご協力いたしたいと思います。また、荒川区との連携の程もよろしくお願い申し上げます。

以上

問い合わせ先：谷中地区まちづくり協議会 交通部会
事務局：特定非営利活動法人ひとまち CDC 担当：西河、四元
〒110-0001 台東区谷中 4-4-23-204
TEL.03-3822-3531 FAX.03-3822-3513

図 7 区へのワークショップからの活動提言書 その

谷中地区まちづくり協議会 交通部会 活動予定

平成17年度

9月9日 下谷警察署・下谷交通安全協会主催「交通安全講習会」 18:30～20:00

交通安全講習会に、ワークショップメンバーも参加。

第15回 交通ワークショップ 20:00～21:00

於：谷中コミュニティセンター 1階和室

- ・ 内容：アンケート結果報告と今後の提案
- ・ 下谷署や下谷交通安全協会の方にも結果をご報告

9月23日お彼岸前後 谷中地区お彼岸交通調査（車両と歩行者の交通量等の調査）

10月8日 谷中地区町会連合会にて、交通まちづくり調査結果報告と提言書の提案。

10月半ば 台東区に調査結果と提言書提出。

台東区、下谷警察、今後の交通調査や社会実験の内容、条件等についてご相談

11月初旬 現在の交通ルール遵守の試み

「車をゆっくり走らせる道路の工夫」についてのアイデア募集

1月 「車をゆっくり走らせる道路の工夫」社会実験

3月 お彼岸交通対策の実験

※10月以降の予定は、実験結果や地域や関係諸機関のご意見等をふまえて調整します。

	打ち合わせ、協議	平常交通に関する調査実験	お彼岸に関する調査実験
9月9日	「交通安全講習会」 + 第15回交通ワークショップ		
9月半ば	下谷・荒川警察と協議		
9月お彼岸			谷中地区お彼岸交通調査 （車両歩行者の交通量）
10月8日	谷中地区町会連合会への提言		
10月	（初旬：谷中まつり等あり） 台東区への提言書提出 台東区、下谷警察との協議		
11月	第16回交通ワークショップ 町会、警察、行政等への報告	既存の交通規制の厳守PR 「車をゆっくり走らせる道路の工夫」について アイデア募集	
12月	交通ワークショップ、下谷交通安全協会の会合等で実験案の発表		
1月		「車をゆっくり走らせる道路の工夫」社会実験	
3月お彼岸			お彼岸交通対策の実験
4月～	とりくみの結果報告発表会		

図8 区へのワークショップからの活動提言書 その

3.4 第16回～第18回ワークショップ ～行政への橋渡し～

計画案の方向性が決定した後は、次のステップとして、いかに行政(谷中の場合、台東区)主体の事業展開へスムーズに移行させるかが課題となった。ワークショップでの議論の結果、この課題に対応するものとして、**住民による手作り感覚の社会実験**という新しいツールを用いて実施することが検討された。

住民自身が目に見える形での社会実験という活動を行うことで、地域住民の理解・関心の深化、活動の規模の拡大を図り、行政が事業展開しやすい環境を作ることを目的としたものである。この詳細については、次章で詳しく説明する。

第4章 取り組み段階に応じた合意形成方法・ツールの提案

住民自身が計画案を提案し事業化へ結び付けるという合意形成プロセスを円滑に行う方法の検討要因として着目した2つの要因として以下の二点が挙げられる。

効果的な手法・ツールの活用

役割・組織体制

本章では、これまでの数年間にわたる谷中地区での活動を再整理し、それぞれの取り組みの段階に応じた各種の手法・ツールについて、適用すべき取り組み段階、目的、内容、効果を手法ごとにまとめていく。その中で、今年度提案する新しいツールとしての「手作り社会実験」についても詳しく述べる。

4.1 立ち寄りブース

4.1.1 立ち寄りブースの目的と内容

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。

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「偶然的交流」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
- ・ スムース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。

4.1.2 谷中での適用概要

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】

- ・ 住民参加型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隈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）
- ・ ナンバープレート調査記録用紙
- ・ 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

4.1.3 ヒアリング調査の結果（交通に関して気になっている点）

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
以下にヒアリング結果を示す。

■ 初音の道について（ブースを設置した前の通り）

表 4.1-1 交通に関して気になる点（初音の道について）
（回答者総数74名）

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%
路上駐車が危険	4	5.4%
大型車が怖い	4	5.4%
見通しが悪い	2	2.7%
子供が危ない	2	2.7%

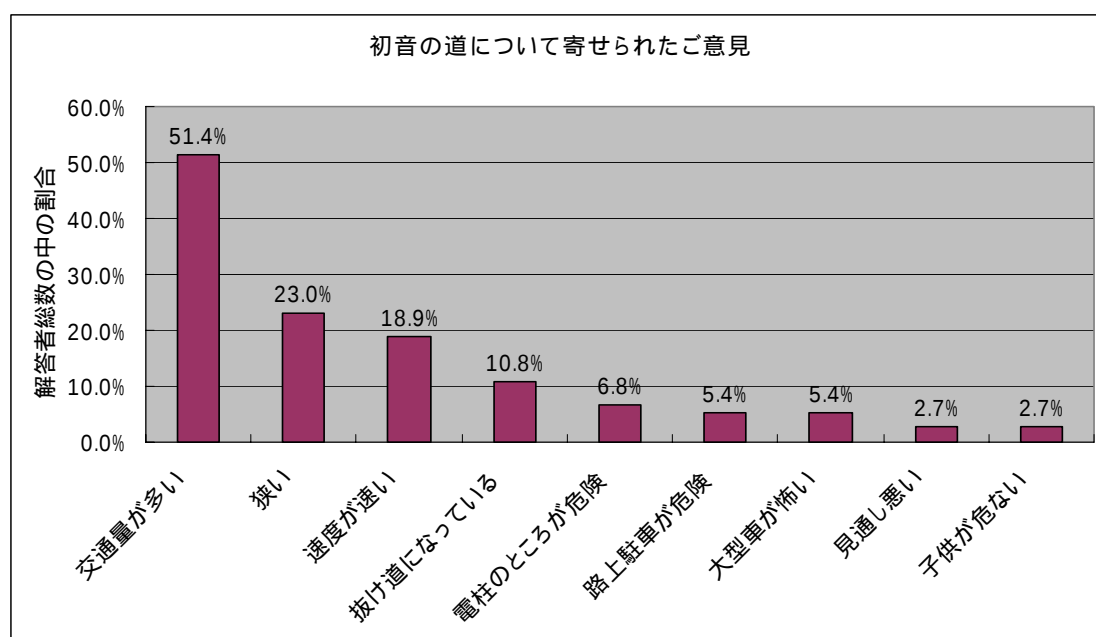


図 4.1-1 交通に関して気になる点（初音の道について）

表 4.1-2 初音の道の交通量が多いと思う時間帯・曜日

交通量多い時間・曜日	人数
朝	6
夕	1
平日	2
週末	1
常に	1

表 4.1-3 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 4.1-4 初音の交通量が多いことに対してどう思うか

初音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 4.1-5 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狭いことに対して	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 4.1-6 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 4.1-7 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
 - ・ 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

4.1.4 手法適用結果と効果のまとめ

ヒアリングの結果、住民から多くの問題点が語られ、隠れていた問題点を明らかにすることができた。また、交通調査を体験的に住民に行ってもらったことで、交通状況を肌で感じてもらうことができ、住民の交通問題への関心を高めることもできた。特に今回は、交通調査へ向けた予備調査という意味合いも兼ねた立ち寄りブースであったため、交通調査実施の周知や参加への呼びかけも行うことができた。

以上から立ち寄りブースの効果をまとめると、**「取り組みの初期段階（問題認識の段階）」**で適用することにより、**「取り組みへの理解・関心の向上」「隠れていた問題点の浮上」「取り組みの直接的周知」**という効果が得られることが確認できた。

4.2 住民参加型交通調査

4.2.1 住民参加型交通調査の目的と内容

住民参加を行う上で住民の意識に関する問題は極めて難しい問題であり、地域の交通問題を知らない住民の関心を喚起する手法、積極的な住民参加を促す手法の研究は急務である。

本事例ではその解決案の一つとして、「住民参加型交通調査」を提案、実施した。これまでの住民参加は「問題点の検討」の段階で住民から意見を吸い上げ、それに基づいて調査・分析を実施、その結果を住民に開示した上で「計画案の決定」の段階で住民と計画を検討するという形が主であった。住民参加型交通調査は、交通計画プロセスの一つである「調査」の段階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、調査ならではの効果を期待するものである。その目的は大きく 3 つ挙げられる。第一は「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」であり、第二は「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」である。住民参加型交通調査では住民が調査という明確な目的を持って地域を見つめなおし、調査結果から地域の問題を具体的な数値として知ることができる。また、住民が実際に道路脇に立って調査を行うことで、調査に参加していない住民の関心を高める効果も期待できる。また、調査に参加した住民から人づてに情報が伝わることで、同じ効果が起こり得る。目的の第三は、「調査計画立案の段階で住民から地区の問題や危険と思われる箇所をヒアリングし、それに基づいた調査計画を立てる」ことである。調査対象地域に実際に居住し、常に問題の渦中にある住民から意見を伺うことで問題の詳細等を伺うことにより、調査対象地点の選定や、調査内容の検討等、調査計画案の立案を効果的に行うことができる。

これは、単なる計画反対運動に代表される証拠取得のために利害住民が交通量を調査するといったものとは根本的に性質の異なるものである。

4.2.2 谷中での適用概要

本事例では、2001 年度と 2002 年度の 2 回、住民参加型交通調査が行われている。2001 年度には当地区における生活道路のうち比較的課題が多いとされる「初音の道」をモデルルートに選定し、この路線のみの簡易的交通調査を行った。さらに、2002 年度には調査の範囲を谷中地区全域に拡大し、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実施した。調査項目は 2001 年度、2002 年度ともに速度調査、交通量調査、ナンバープレート調査を行っている。調査案の決定に関しては、2 回の交通調査のいずれについても、地域のコアメンバーによる事前検討のワークショップによるものである。以下に、それぞれの概要をまとめる。

4.2.2.1 2001 年度の住民参加型交通調査

【概要】

2001 年度の住民参加型交通調査は予備調査という位置付けで行い（図 9）、住民参加型交通調査の目的に加え、本調査のための基礎的データを得ることを目的とした。

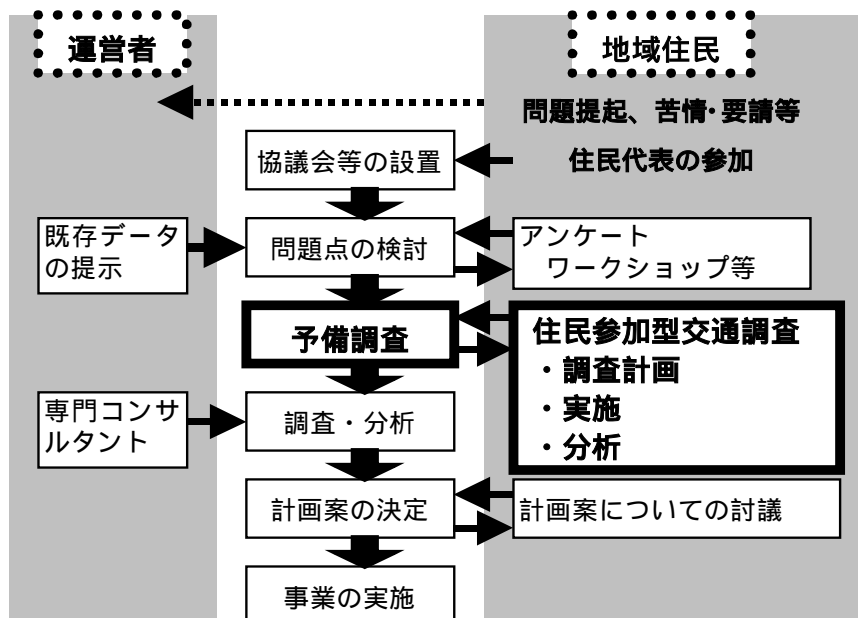


図 9 2001 年度の住民参加型交通調査 概念図

この調査で最も重要な目的は、住民に谷中の交通問題を正しく知ってもらうこと、地域の現状に関心をもってもらうことの 2 点である。また、通過交通が多いとされる谷中地区の住環境の改善や文化的価値のある町並みの保全を進めるためのステップの一つとして位置付けることもできる。調査は事前の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」を対象に、NP(ナンバープレート)調査を 4 個所で、速度調査を 1 個所で行う。NP 調査は「交通量が多いのは抜け道に使われているから」という多くの住民の共通意見を参考とし、通過交通の量及び経路を調べるために計画・実施した。NP 調査では初音の道の通過交通を把握する上で必要な方向のみ NP を記録した。速度調査はスピードガンを用いて行い、初音の道で最も速度が出ていると指摘された地点で速度を測定した。調査日は 2002 年 2 月 14 日(木)、午前中ピークとして 8:00~9:00 に調査員 20 人(うち住民 5 人)で行い、午後は 15:30~16:30 に調査員 19 人(うち住民 4 人)で行った。

【住民参加型交通調査としての結果】

調査後に、参加した住民を対象に住民調査型交通調査に関するアンケートを実施したところ、アンケートに回答した５人全員が「良いと思う」と答えていた。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」「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」という意見が挙げられており、調査に参加した住民はこの調査によって初音の道が抜け道として使われていることを実感し、また谷中地区の通過交通・渋滞が身近な問題であると感じるようになったことが明らかとなった。調査の間、通行人が調査に参加している住民に対し何をしているか尋ねるということがあり、調査に参加しなかった住民が関心を高める効果も確認できた。本調査は、住民の「初音の道の交通のほとんどは南北方向の通過交通である」という住民の認識に基づいて行われた。事実大半が通過交通であることが明らかになったが、その経路は住民の認識とは異なっており、東西方向の通過交通が多いことがわかった。

本調査の結果から、住民参加という観点から交通調査というものを考察した(表 4.2-1)。NP 調査は、通過車両の経路は住民が日常的に持っている定性的な感覚と異なっている点があることを明らかにした。その具体的な数字や経路に関しては分析が必要でありその場で住民に知らせることはできないが、経路や交通量の解析結果を後日シミュレーション等で説明することにより、住民が調査した結果が形になったという達成感を得ることができるとともに、地域の現状を視覚的かつ面的に把握することができ、将来的には効果が期待できる。スピードガンによる速度調査は車の速度を数字として具体的に把握してもらう上で有効であった。

表 4.2-1 2001 年度の住民参加型交通調査における交通調査手法の特徴

スピードガンによる速度調査	利点	・ 初音の道の様な狭幅員道路でも測定可能な測定方法 ・ 測定直後にデータを見ることができる ・ 操作が極めて簡単でツールとして有効
	留意点	・ 車の真正面もしくは真後ろから測定しなければならない ・ 測定時、ドライバーに速度を測っていると気づかれないう配慮が必要
ナンバープレート調査	利点	・ 交通量がわかる ・ 通行車両に占めるタクシー・商業車の割合がわかる
	留意点	・ 測定後、分析をしないと正確な値がわからない

【まとめ】

本調査における成果を表 4.2-2 にまとめる。

表 4.2-2 住民参加型交通調査の目的と 2001 年度調査の成果

	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。

以上より、住民参加型交通調査の効果として、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こと、直接調査に参加しなかった住民の関心を高める効果があることの 3 点が明らかとなり、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、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 11 にまとめた。

4.2.2.2 2002 年度の住民参加型交通調査

【概要】

平成 13 年度の予備調査の結果と事前検討のワークショップによる意見を受けて、本格的な交通調査を実施する。住民参加型交通調査が有用であることから、本調査も住民参加型交通調査とし、地域住民のボランティアを募集した。ボランティア募集の呼びかけは回覧板、自治体の掲示板、戸別訪問等の手段を用いた。

■ 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

■ 調査日時

調査日：2002 年 12 月 17 日（火）

調査時：午前 7:55～9:25、午後 3:25～4:55（2 回実施）

■ 調査対象道路網・調査地点

図 12 参照

■ 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）

■ 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

■ 調査内容

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。

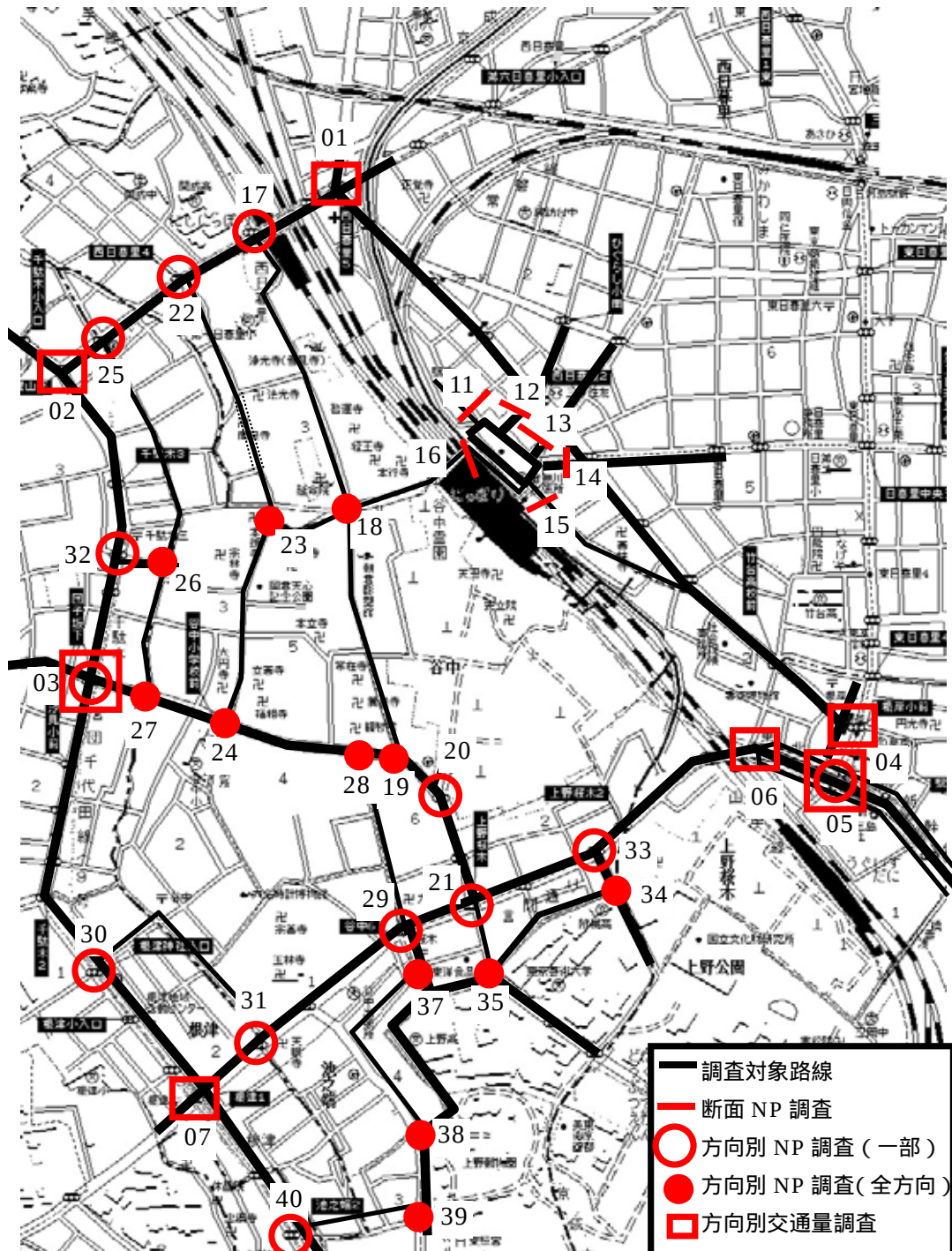


図 12 調査対象道路網と調査地点図

【調査の様子】

交通調査時の記録を以下に載せる。図 14、図 18 は地域住民が調査を行っている様子である。



図 13 NP 調査



図 14 地域住民による NP 調査



図 15 交通量調査



図 16 調査時の六阿弥陀通り



図 17 速度調査



図 18 地域住民による速度調査

【住民参加手法としての成果】

以下は住民参加の手法という観点から、その成果を検証する。

■ 住民の参加人数

住民の参加人数は延べ 15 人、実際に参加したのは 13 人である。谷中地区の人口は 8251 人(表 4.2-3)であるから、参加者の割合は 0.16%であり、極めて小さいと言える。

このことから、谷中地区は交通問題に関する住民参加に対して、意識が低い地域であると言える。

表 4.2-3 谷中地区の人口(平成 14 年 12 月 1 日現在)

	世帯数	人口		
		総数	男	女
谷中 1 丁目	368	741	347	394
谷中 2 丁目	897	1710	821	889
谷中 3 丁目	1440	2766	1355	1411
谷中 4 丁目	280	583	292	291
谷中 5 丁目	496	960	449	511
谷中 6 丁目	193	409	194	215
谷中 7 丁目	588	1082	503	579
合計	4262	8251	3961	4290

■ 住民アンケートの結果

住民参加型交通調査に参加した住民を対象にアンケートを行ったところ、10件の有効回答を得た。サンプル数が少ないため定量的な結果は出せないが、定性的な結果から今後の指針を得ることを目的に集計を行う。

Q1：今回の交通調査で何を調べようとしているのか、よくわかりましたか

表 4.2-4 Q1 回答結果

	度数	パーセント	有効パーセント
よく分かった	2	20	20
大体分かった	5	50	50
どちらとも言えない	1	10	10
あまりよく分からなかった	2	20	20
全く分からなかった	0	0	0
合計	10	100	100

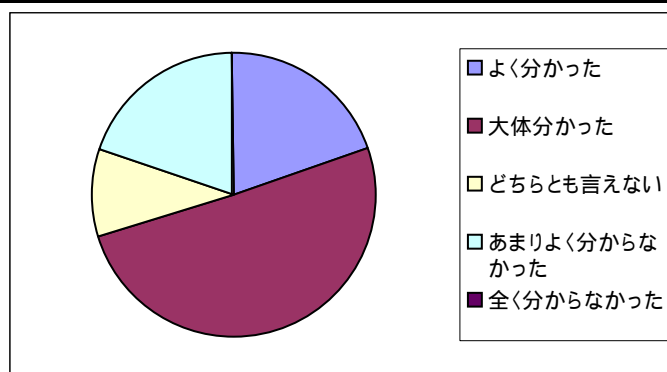


図 19 Q1 回答結果

7人が調査の主旨を理解したことから、住民参加型交通調査を実施する意図は十分伝わっていると考えられる。一方、「あまりよく分からない」という回答が2件あることから、事前の説明をしっかりと行うこと、より結果の見えやすい調査を行うなどの対応が課題となる。

Q1で「よくわかった」または「だいたいわかった」と答えた方にお聞きます。今回の調査の内容は、現在の谷中の交通を知るために妥当だったと思いますか

表 4.2-5 「今回の調査の内容は、現在の谷中の交通を知るために妥当だったと思いますか」
回答結果

	度数	パーセント	有効パーセント
妥当だった	4	40	57.1
ある程度は妥当だった	2	20	28.6
どちらとも言えない	1	10	14.3
あまり意味がなかった	0	0	0
全く意味がない	0	0	0
わからない	0	0	0
合計	7	70	100

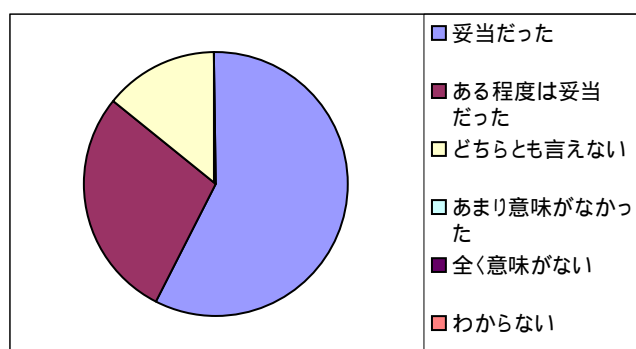


図 20 「今回の調査の内容は、現在の谷中の交通を知るために妥当だったと思いますか」
回答結果

大多数が肯定的な回答であることから、住民参加型交通調査によって住民に交通の現状を理解してもらい、という効果があることが証明できた。

Q2：実際に調査を体験して、谷中地区の交通をどう思いましたか

表 4.2-6 Q2 回答結果

	度数	パーセント	有効パーセント
思っていたよりもずっと安全	0	0	0
思っていたよりもやや安全	0	0	0
思っていたとおり	3	30	30
思っていたよりもやや危険	3	30	30
思っていたよりもずっと危険	4	40	40
わからない	0	0	0
合計	10	100	100

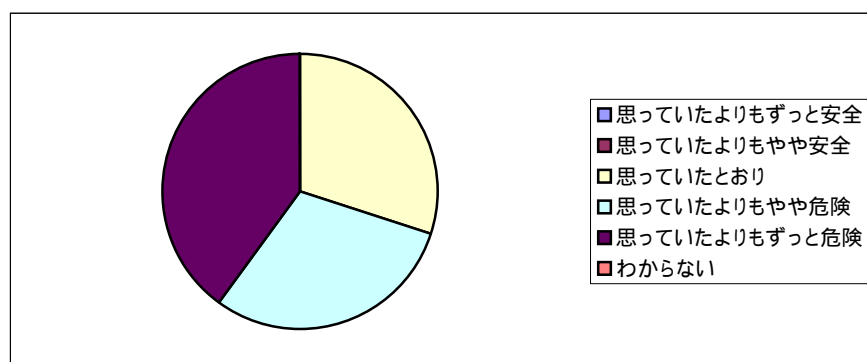


図 21 Q2 回答結果

「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」という回答が多いことから、住民の交通問題への関心を高める効果があったことは確認できた。

また、この回答から住民は地域の交通問題を正しく認識しているわけではない、ということも確認でき、住民参加型交通調査の目的の一つである「住民に地域の問題を正しく把握してもらう」ということの重要性がわかった。

Q3：今回のように調査を住民の皆様と共同で行うといった取り組みについてどう思いますか

表 4.2-7 Q3 回答結果

	度数	パーセント	有効パーセント
良いと思う	4	40	40
良いと思うが、まだ改善が必要	6	60	60
どちらとも言えない	0	0	0
あまり良くないと思う	0	0	0
もうやるべきではない	0	0	0
わからない	0	0	0
合計	10	100	100

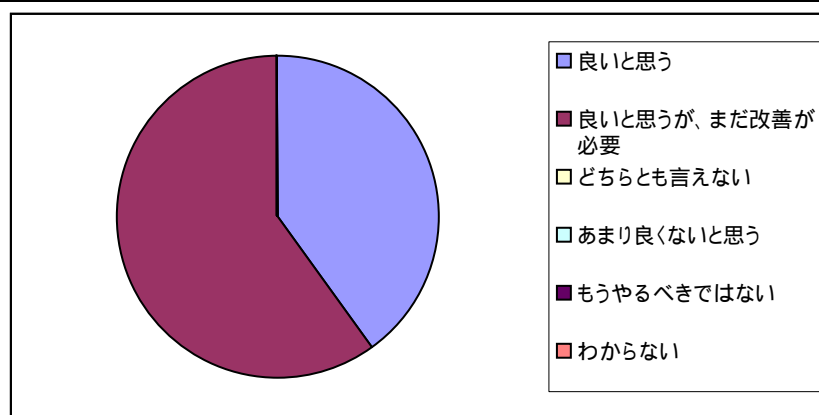


図 22 Q3 回答結果

上記から、住民の住民参加型交通調査に対する印象は良いと言うことができ、住民参加手法として成立しているとわかった。

Q4：今回の調査は住民の方々に交通問題に興味を持っていただく上で有効だったと思いますか

表 4.2-8 Q4 回答結果

	度数	パーセント	有効パーセント
有効	4	40	40
ある程度は有効	3	30	30
どちらとも言えない	2	20	20
あまり有効ではない	1	10	10
無効	0	0	0
わからない	0	0	0
合計	10	100	100

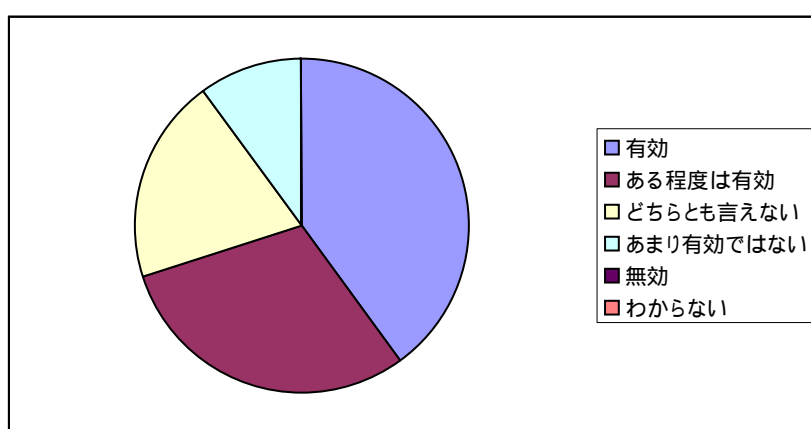


図 23 Q4 回答結果

上記から、住民の視点から見ても交通問題に対する意識を高める効果が確認されていることが判明した。

Q5：なるべく多くの住民の方から意見を得るには、どのような方法がいいと思いますか？ いいと思うもの全てに○をつけてください（複数回答可）。

表 4.2-9 Q5 回答結果

	回答数	パーセント	選択された割合
電話で受け付ける	1	4.2	11.1
Fax で受け付ける	2	8.3	22.2
E-mail で受け付ける	2	8.3	22.2
回覧板にご意見記入欄をつける	3	12.5	33.3
返信用ハガキをお配りする	1	4.2	11.1
目安箱・ご意見募集箱を設置する	3	12.5	33.3
ホームページを作る	2	8.3	22.2
町内会等でご意見を伺う	7	29.2	77.8
ご意見を伺うための会合を開く	1	4.2	11.1
その他	2	8.3	22.2
合計	24	100	266.7

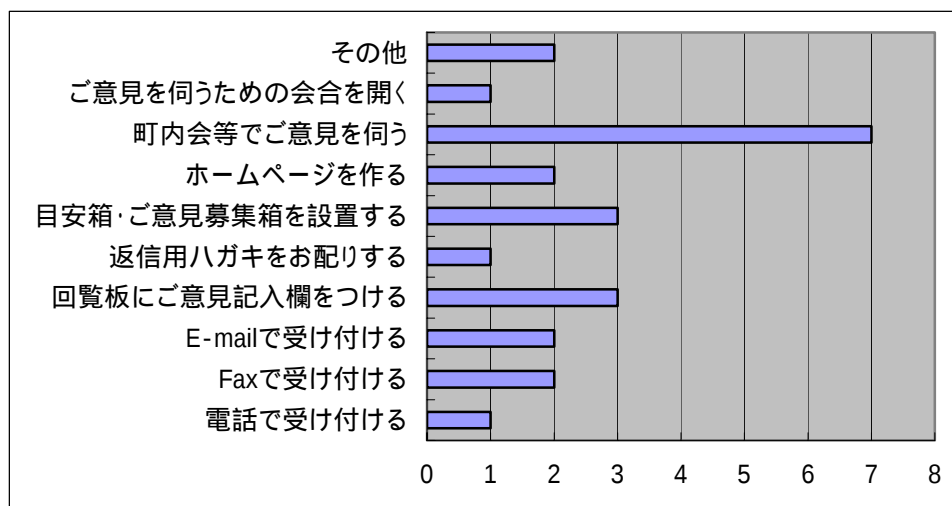


図 24 Q5 回答結果

大多数の住民が参加できる住民参加を考える上で、住民としての意見を聞いた結果が上記である。「町内会でご意見を伺う」という回答が最も多く選ばれており、7人が選んでいる。谷中地区のように地域の繋がりが強い場合は、町内会等の組織を有効に活用することが効率的である、という住民の考えが読み取れる。

次いで回答数が多いのは「目安箱・ご意見募集箱を設置する」「回覧板にご意見記入欄をつける」であり、住民の負担が小さいものが選ばれていることがわかる。

【まとめ】

以上から、住民参加型交通調査の住民参加手法としての効果、「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」が再確認できた。

反面、参加住民を増やすという点に関しては大きな成果がなかった。原因としては、参加型調査は住民の負担が大きいということが考えられるが、交通調査を行う以上ある程度住民の負担が大きくなることは不可避である。よって、住民参加型交通調査だけで住民参加を行うのではなく、複数の住民参加手法を併用することが重要であるといえる。

4.2.3 手法適用結果と効果のまとめ

以上の2回の実施結果から住民参加型交通調査の結果をまとめる。まず、調査に直接住民が関わることにより、住民が交通問題を改めて感じる、または、危険であるという認識を持っていなかったものを改めることができた。また、感覚のみで持っていた認識をデータに裏付けされた認識へと変化させることもできた。

以上から住民参加型交通調査の効果をまとめると、「取り組みの初期段階（問題認識の段階）」で適用することにより、「住民の交通問題に対する認識の改善」「客観的データに基づく交通問題に対する認識の取得」という効果が得られることが確認できた。

4.3 押しかけ説明会

4.3.1 押しかけ説明会の目的と内容

一部の住民が住民参加に積極的ではない原因は無数にあるが、そのうち代表的なものは以下の3つであると考える。

- 1) 計画案の必要性や地域の問題を知らない
- 2) 計画案の必要性や地域の問題を知ってはいるが関心がない
- 3) 参加の負担が大きいため参加しない / 参加できない

1) に関しては、情報公開が不十分であることが原因であると言える。掲示板や回覧板による情報公開は幅広く公示することに向いているが、実際にはどれだけ効果があるかは疑問である。4章で行った住民参加型交通調査の住民参加者の募集に地域の掲示板と回覧板を用いたが、応募はほとんどなかった、ということがあった。その際住民の方に伺ったお話では、「回覧板には大量の資料が挟まれているため、いちいち注意深くは見ない」とのことであった。つまり、住民の中には自分が関心を持った記事しか読まない住民がいるということであり、またそうした住民が少数である保証はない。このことから、掲示板や回覧板を効果的に使うためには、あらかじめ計画への関心を高めておくことが必要と言える。これは2)を解決することにも繋がる。

3) に関しては、計画に参加したいができない、という層の存在が考えられ、早急な対策が必要である。

「住民の計画に対する関心を高める」「参加の負担が少ない」の2点を解決する住民参加の手法として、「押しかけ説明会」を提案し、実践した。

「押しかけ説明会」は一般に行う説明会のように住民を集めるのではなく、住民が集まる機会（町内会など）を利用して説明を行うことにより、住民の負担を軽くすることが目的である。それと同時に、別の目的で集まった住民を対象に説明を行うことで、計画に関心のない住民に対し説明を行う機会が生まれる。具体的には、町内会の会合の開始前もしくは終了後に10分程度時間を確保してもらい、そこに出向いて説明を行う、などが考えられる。

「押しかけ説明会」のデメリットとして、説明する側が相手の都合にあわせる必要があることに加え、説明に割ける時間が極めて短時間であるため、計画側の負担が大きくなることが挙げられる。

4.3.2 谷中での適用概要

【概要】

住民参加型交通調査の結果を説明することを目的とし、2003年1月16日・1月22日・2月6日の3回、押しかけ説明会を行った。方法としては、調査結果の簡易版を配り、その説明を10分弱で行った。その後、アンケートを実施している。

【効果の検証】

押しかけ説明会の際に行ったアンケートの結果を集計し、押しかけ説明会の効果を検証する。
なお、有効回答数は 39 件である。

表 4.3-1 (今回の調査結果と関係なく) 谷中地区の交通問題に対しなにかご意見がございますか

	度数	パーセント
特に意見はない / 問題だとは思わない	6	15
意見はあるが、表明しようとは思わない	13	32
意見はあり表明しようと思うが、適切な手段がない	13	32
既に意見を表明したことがある	5	12
その他	2	5

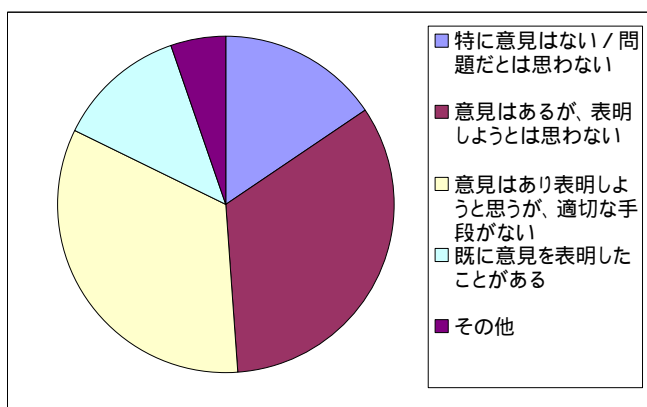


図 25(今回の調査結果と関係なく) 谷中地区の交通問題に対しなにかご意見がございますか

押しかけ説明会の効果を分析するにあたり、住民の参加に対する積極性を調査した。

「意見はあり表明しようと思うが、適切な手段がない」と回答した住民が 32%いるという結果から、負担の少ない住民参加手法の潜在的需要は高いといえることができる。

同時に、「特に意見はない」「意見はあるが表明しようと思わない」と回答した住民は 47%になり、住民参加に対し積極的ではない住民が少なくないことが分かった。

■お配りした資料（谷中交通調査速報 簡易版）から、谷中地区の交通問題に対しどのようなご意見をもたれましたか？

表 4.3-2 谷中地区の交通問題に対しどのようなご意見をもたれましたか？

	度数	パーセント
思っていたよりもずっと危険	15	37
思っていたよりもやや危険	11	27
思っていたとおり	13	32
思っていたよりもやや安全	2	5
思っていたよりもずっと安全	0	0

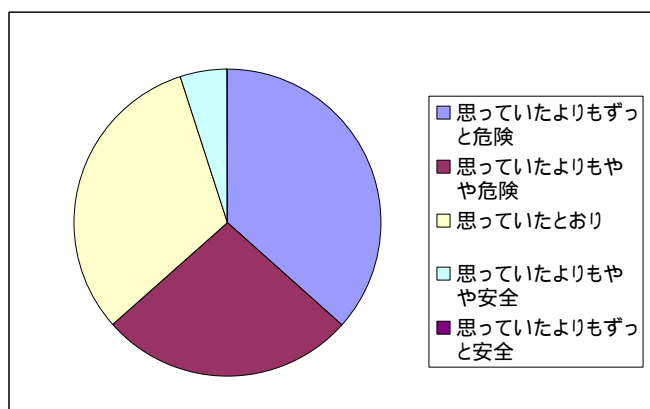


図 26 谷中地区の交通問題に対しどのようなご意見をもたれましたか？

「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」「思っていたよりもやや安全」の全て合わせて 69%を占めており、押しかけ説明会により認識を改めた住民が数多いことが明らかになった。このことから、押しかけ説明会の需要はあると言える。

- 「(今回の調査結果と関係なく) 谷中地区の交通問題に対しなにかご意見がございますか」と
「お配りした資料をご覧になって、さらに詳しい調査結果を知りたいと思われましたか?」の
クロス集計

表 4.3-3 クロス集計表

	詳細を知りたい	今回の調査結果で十分 / 詳細を知りたいとは思わない	今回の調査に興味がない	その他
特に意見はない / 問題だとは思わない	2	3	1	0
意見はあるが、表明しようとは思わない	5	8	0	0
意見はあり表明しようと思うが、適切な手段がない	6	6	1	0
既に意見を表明したことがある	4	1	0	0
その他	1	0	0	1
合計	18	18	2	1

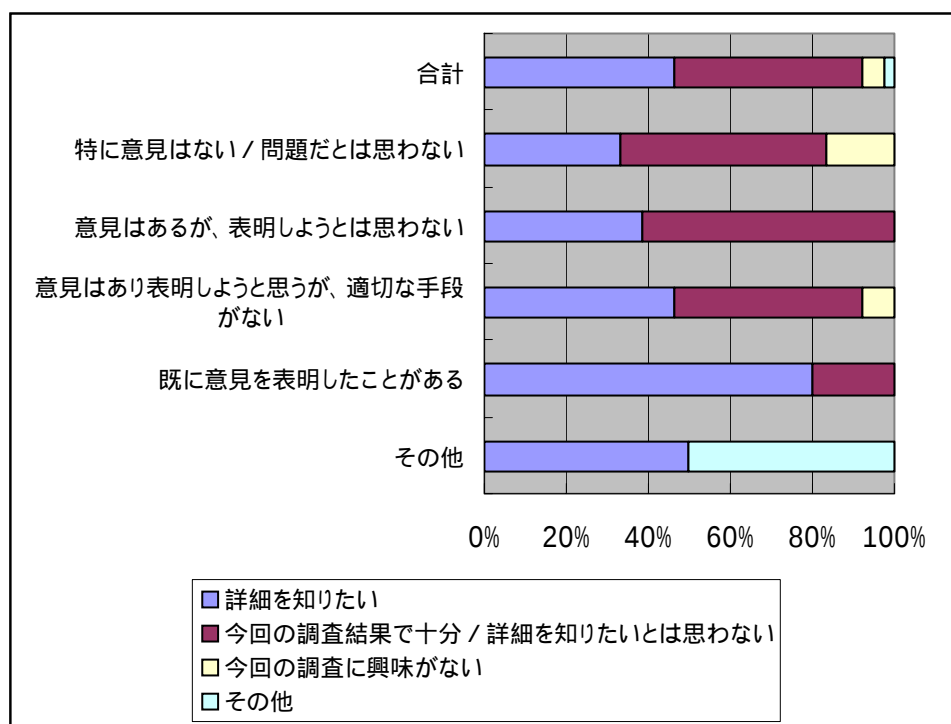


図 27 クロス集計結果

全体の割合の中でも「詳細を知りたい」と回答した割合は 40%を超えている。押しかけ説明会によって交通問題に関心を持たせることが出来たのか、もともと関心が高かったのかは明らかではないが、詳細な情報の公開を望む住民が多いことがわかった。この状態で掲示板や回覧板を使えば効果は見込めると考えられる。

また、「意見はあるが表明しようとは思わない」と回答した住民の 40%程度は「(交通調査結果の) 詳細が知りたい」と回答している。この層は意見を表明しないまでも情報公開は欲している層であり、軽度の住民参加を行っている。この後の動向によって意見を表明するようになるか否かは不明である。

4.3.3 手法適用結果と効果のまとめ

「押しかけ説明会」により交通の問題を認識しなおした住民は多く、その必要性が認められたといえる。また、押しかけ説明会による効果か否かは判別できないものの、詳細な結果を求める声が多かった事実がある。つまり交通問題に対する関心が高いということであり、より時間をかけ説明できる機会を併用することによって、更なる効果を期待できる。

以上から押しかけ説明会の効果をまとめると、**「取り組みの初期段階（問題共有の段階）」**で適用することにより、**「住民の交通問題に対する認識の改善」「住民の交通問題への関心の有無を問わず説明を行うことができる」**という効果が得られることが確認できた。

4.4 交通シミュレーションを用いたワークショップ

4.4.1 客観的評価ツールとしての交通シミュレーションの必要性

計画検討の場において、施策の事前予測のツールとして交通シミュレーションが利用されることは、すでに一般化してきているといえる。住民参加の場においても積極的に利用されてきており、提案施策の効果を客観的に検証することや、施策を実施した状況をアニメーションで見せることで、その効果に対する理解を促進させるといった目的で用いられている。

特に住民主体の計画検討の場合、住民が日常生活から得ている交通問題に対する認識は必ずしもすべて正しいとは言えない。住民の感覚・主観のみで計画検討を行うだけでは検討結果そのものが誤った方向に向かう恐れがある。よって、何らかの科学的・定量的な分析によるアプローチが必要となる。

4.4.2 交通シミュレーションを用いたワークショップの内容と目的

上記のようなことから、計画案に対する客観的評価ツールとして交通シミュレーションを利用しワークショップでの検討を行うことは有効な手法であると考えられる。計画案の提案、交通シミュレーションによる客観的評価、計画案の再検討、というサイクルを重ねることで、効果的な施策の提案を目指すものである。適切な指標を用いて、施策の効果や問題点を確認しながら検討を重ねることが重要である。

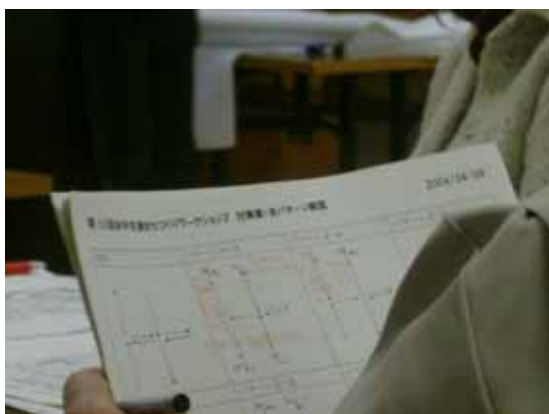
交通量や抜け道といった現況の交通状況に対する認識の改善へのアプローチとしては、前述の通り住民を交えた交通調査を実施している。実際に、住民が予想していた通過交通の交通流や交通量と、交通調査結果の間には食い違いが見られ、現況の交通状況に対する認識の改善に関しては対応することができたといえる。同様にして、施策案を検討する段階においても何らかの客観的評価により結果に対して担保を確保しなければならない。

本事例にてこの「施策案の客観的評価ツール」としての役割を担ったのが、交通シミュレーションなのである。

4.4.3 谷中での適用概要

本事例におけるワークショップでは、地区内道路網の一方通行化や右左折・直進禁止といった面的な交通規制による交通問題対策をメインに検討を行なったため、その計画検討結果は広範囲の交通流に影響を与える。そのため、継続的に交通シミュレーションによる交通問題対策案の評価を取り入れた住民主体の計画検討を行ってきた。

具体的な検討方法としては、ワークショップにて挙げた交通規制の変更案について、作業班である埼玉大学設計計画研究室が変更案を持ち帰り、次回のワークショップにてその案の計算結果のアニメーション、必要な指標を提示する。その結果をうけ、新たに挙げられた変更案について、また次の回のワークショップにて結果を提示する、という流れで行った。住民に対しては、「地区内の移動時間の変化」「幹線道路の移動時間の変化」「通過交通率」といった指標を提示し、その他の要望については随時対応をとることとした。



左) シミュレーションの数値結果に独自の解釈を追記して議論する参加者
 右) シミュレーション結果のアニメーション画面を基に議論をすすめる参加者

図 28 シミュレーションを用いた検討

4.4.4 参加住民へのアンケート結果

交通シミュレーションを適用したワークショップに参加した住民に対し、交通シミュレーションに対する簡単なアンケート調査を行った。有効回答数は 10 である。サンプル数が少ないため定量的な結果は出せないが、定性的な結果から今後の指針を得ることを目的に集計を行う。なお、集計を行った設問は、交通シミュレーションのワークショップへの適用に関する設問のみである。

表 4.4-1 交通シミュレーションのアニメーションによる視覚的效果に対する評価

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？	回答数
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
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
3. どちらともいえない	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
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
6. わからない	0
合 計	10

回答者全員がアニメーションの効果について「非常に参考になった」と回答している。交通状況のアニメーション表示による施策の視覚的理解促進という点は、交通シミュレーション適用の 1 つの意図でもあり、期待通りの効果が得られたといえる。

表 4.4-2 交通シミュレーションのワークショップへの適用に対する評価

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？	回答数
1. 非常に良いと思う	10
2. よいと思う	0
3. どちらでもない	0
4. あまりよくないと思う	0
5. よくないと思う	0
6. わからない	0
合 計	10

回答者全員が、交通シミュレーションのワークショップ適用に対し「非常によいと思う」と回答している。

本事例での検討のような、広域的影響を考慮する必要がある施策の検討の場合など、検討の対象に応じて交通シミュレーションを適用することは有効であると考えられる。

4.4.5 手法適用結果と効果のまとめ

交通シミュレーションをワークショップでの対策案検討に適用したことにより、住民だけで検討を行うことの困難な交通規制変更による面的交通安全対策についての議論が可能となった。また、住民にもわかりやすい工夫された指標を提示することにより、効果的な議論が生まれることも確認された。アニメーションで施策効果を視覚的に確認できる点についても、参加住民から高い評価を得た。ただし、専門知識のない住民が交通シミュレーションを扱うのは困難であり、専門的サポートを行える組織等の存在が必要である。

以上から交通シミュレーションを用いたワークショップの効果をまとめると、**「計画案検討の段階」**で適用することにより、**「住民主体で行われる検討範囲の拡張」****「計画案の効果の理解促進」**という効果が得られることが確認できた。

4.5 住民参加型交通シミュレーション

4.5.1 住民参加型交通シミュレーションの内容と目的

ワークショップにおける計画案検討に対して、交通シミュレーションは有効なツールになり得ることは確認されたが、住民主体の検討の場においてさらに効果的に活用していくためには、より住民の要求に対応できる仕様の交通シミュレーションであることが望ましい。交通シミュレーションを用いたワークショップでの改善案検討の際、特定地点の交通量を知りたい、抜け道として利用されている特定経路の交通量を知りたいといった、数値的な指標についての要求がワークショップの回数を重ねる毎に指摘され、作業班が次回ワークショップ時に算出したデータを提示することにより住民への要求に対応することができた。このように、継続的に利用する際には計算結果を整理しデータを打ち出すことで対応が可能である。ただし、ワークショップのような自由な議論の場においては、突発的な想定外の要求を受けることがしばしばある。本事例においては、「この対策案のように一方通行が変更されると、私の家からこの道まで来るのにどのくらいの時間がかかるようになるのか？距離はどれだけ増えるのか？」などというように、住民の指定した出発地から目的地までの所要時間、その走行時の平均速度、距離、停止回数といったものについて知りたいという要求があった。

以上のようなことから、住民主体の検討の場においてさらに効果的に活用していくためには、住民の個別的な要求に対応することができる、さらにその要求にその場で即座に対応できる交通シミュレーションが理想であるといえる。

そこで、本研究ではそのような交通シミュレーションに近づける改良の第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ものの1つに、施策後、住民がどの程度不便を強いられることとなるのか、という点が挙げられる。前述したように、本事例のような交通規制の変更案を検討している場合、例えば、ある住民の家の前の道路の一方通行が逆向きに変更された場合、その住民は耐え難い不便を強いられることになるかもしれない。ここで、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、許容できる範囲であるか否かを判断することも可能である。また、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「任意のOD間（起終点間）の所要時間等の変化」をその場ですぐに提示できる仕様にした交通シミュレーションを「住民参加型交通シミュレーション」とし（図28）ワークショップの場へ適用した。

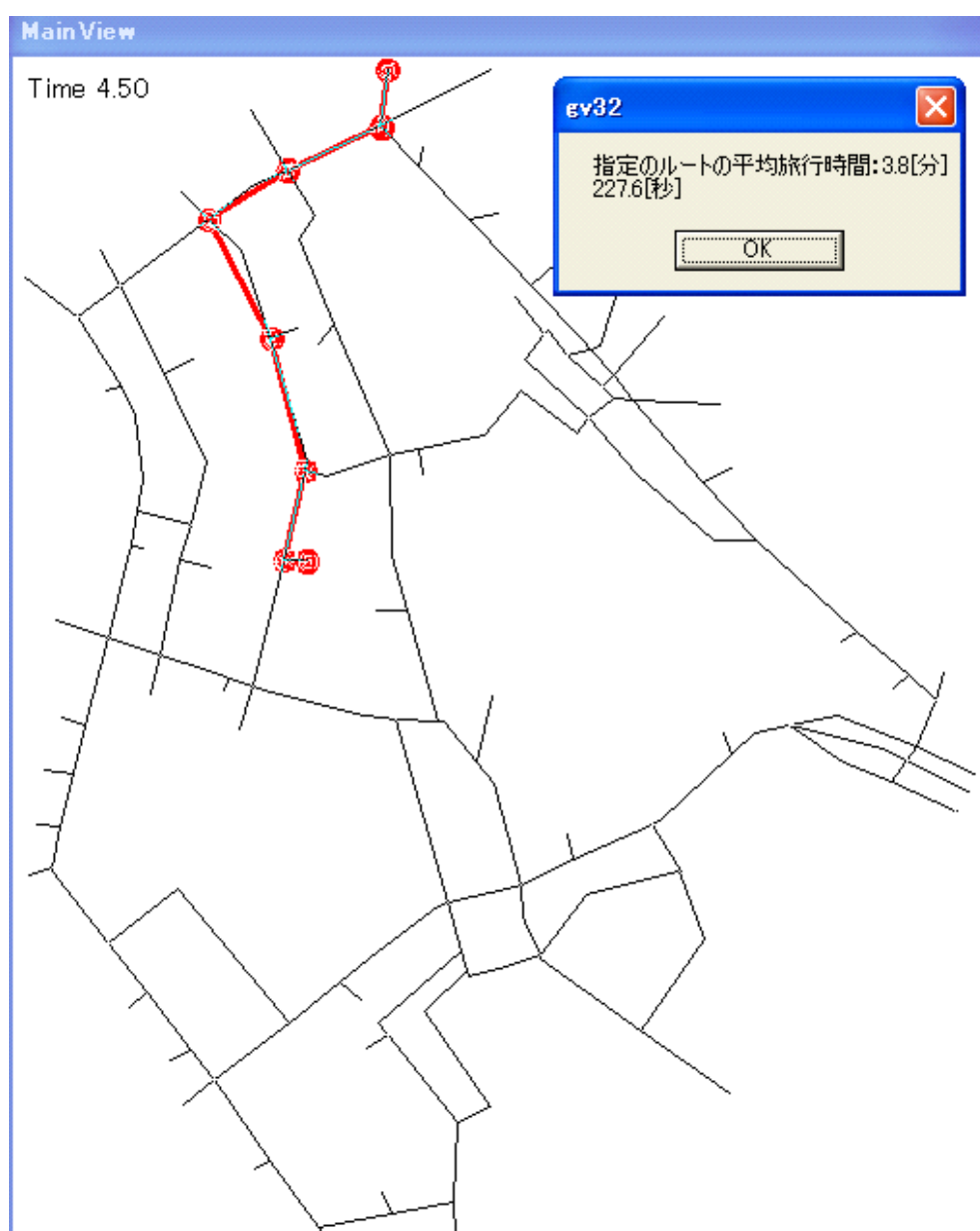


図 28 住民参加型交通シミュレーション 実行画面

4.5.2 谷中での適用概要

交通シミュレーションを用いたワークショップでの交通規制変更案検討の際に、使用する交通シミュレーションとして「住民参加型交通シミュレーション」を用いて検討を行った。前述のように、挙げられた案に対して計算結果を提示、それを受けて再検討し、さらにその案についての計算結果を提示、というように継続的に検討を行う中で、議論の最中に挙げた旅行時間についての要求に対応した。

質問が挙げると即座に対応できたということもあり、立て続けに要求に対応する場面や、一時住民利便性ということについて深く議論が行われる場面があるなど、住民間の議論が活性化される状況が確認された。



図 29 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様子

4.5.3 参加住民へのアンケート結果

住民参加型交通シミュレーションを適用したワークショップに参加した住民に対し、住民参加型交通シミュレーションに対する簡単なアンケート調査を行った。有効回収数は 10 である。サンプル数が少ないため定量的な結果は出せないが、定性的な結果から評価を試みることとする。なお、集計を行った設問は、住民参加型交通シミュレーションに関する設問のみである。

表 4.5-1 住民参加型交通シミュレーションに対する評価

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？	回答数
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
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
3.どちらともいえない	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
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
6.わからない	0
未回答	1
合 計	10

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。

4.5.4 適用結果と効果のまとめ

旅行時間の変化を参考に、案についての賛否を議論する場面や、他の案と比較することでどの案がより効果的な案かといった議論に発展する場面などが多く見られ、議論の活性化が窺えた。また、アンケート結果からも、その機能の有効性が確認できたといえる。今後、住民からの他の要求にも対応できるよう、さらなる改良が望まれる。

以上から住民参加型交通シミュレーションの効果をまとめると、「計画案検討の段階」で適用することにより、「住民主体の議論の活性化」「住民に理解しやすい指標の提示」という効果が得られることが確認できた。

4.6 全住民意向調査

4.6.1 全住民意向調査の内容と目的

住民主体の取り組みとはいえ、地区内に住む大多数の住民はワークショップの場での検討には参加していない。一部住民の意向で検討を進めるのではなく、ワークショップに参加していない大勢の住民の意向を確認し、計画に取り入れていく必要がある。それも、計画案作成後に計画案に対する意向をきくだけでなく、計画案検討段階でもこういった方向の計画が望ましいかを確認することも合わせて行うことが望ましい。

全住民意向調査は、地区に住むすべての住民に対して計画の方向性や計画案に対する意見を確認するために行う意向調査である。

4.6.2 谷中での適用概要

谷中地区では、交通安全対策案の検討段階で1回目の意向調査が行われ、複数案が挙がった段階で2回目の意向調査が行われている。調査範囲はいずれも、ワークショップでの検討範囲である谷中・上野桜木地区を対象としている。以下それぞれの調査の概要を示す。

4.6.2.1 第1回全住民意向調査

【概要】

調査目的：谷中住民の交通環境や対策方針への反応をうかがうため。

調査対象：サンプリングした2481世帯にすむ中学生以上

調査実施日、配布方法、回収方法については以下（表）に示す。

表 4.6-1 第1回全住民意向調査 概要

アンケート調査	調査実施日	平成16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 ・郵便の他に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	平成16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)
主な質問内容		地区内の道路それぞれに感じる危険の度合い、またそのように感じる理由。 地区で行われているWSに対する認識等。

4.6.2.2 第2回全住民意向調査

【概要】

調査目的：谷中住民のワークショップで挙げた具体的対策案への反応をうかがうため。

調査対象：谷中地区世帯にすむ中学生以上全員

調査実施日、配布方法、回収方法については以下（表 4.6-2）に示す。

表 4.6-2 第2回全住民意向調査 概要

アンケート調査	調査実施日	平成17年1月27日(木)～29日(土)
	配布方法	直接投函
	回収方法	郵便・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	平成17年2月25日(金)～26日(土)
	配布方法	直接訪問・投函
	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)
主な質問内容		主に交通規制の変更による、地区の交通問題を改善するための具体的な改善案に対する評価(物理的デバイス、住民による活動によるものも含む)。

4.6.3 手法適用結果と効果のまとめ

2回の意向調査を行うことで、調査結果をワークショップへとフィードバックし、対策案検討時には対策の方針を決定する際と、挙げられた対策案についてどう事業化へ向かわせるかを検討する際に、全住民の意向を考慮した方向性を見出すことができた。ワークショップ参加者の中には、ワークショップで検討されてきたことが地区の住民に受け入れられるかを不安視していたものも多く、調査によって地区の住民の意向を確認できた意味は大きい。また第2回目の調査では、一連の取り組み内容を簡潔にまとめた資料を添付する形で配布された。全住民に向けて取り組み内容を発信した周知効果は非常に大きかったといえる。

以上から全住民意向調査の効果をまとめると、「意向確認の段階」「計画案の意思決定段階」で適用することにより、「全住民の意向に裏づけられた計画の進行」という効果が得られることが確認できた。また、取り組みに関する資料を添付することで「圧倒的な周知効果」も得ることが可能である。

4.7 理解しやすい資料による周知 - 谷中交通まちづくり読本 -

4.7.1 谷中交通まちづくり読本

取り組みが長期にわたり行われると、掲示板や回覧板、インターネットなどで取り組み経緯を随時報告していくだけでは、一般住民が取り組みの流れを把握することが困難になってくる。そのため、取り組み経緯を1つの資料にまとめ、地区の住民に広く公開する必要があるが、分厚い資料になってしまえば、これもまた一般の住民に見てもらうのは困難となる。

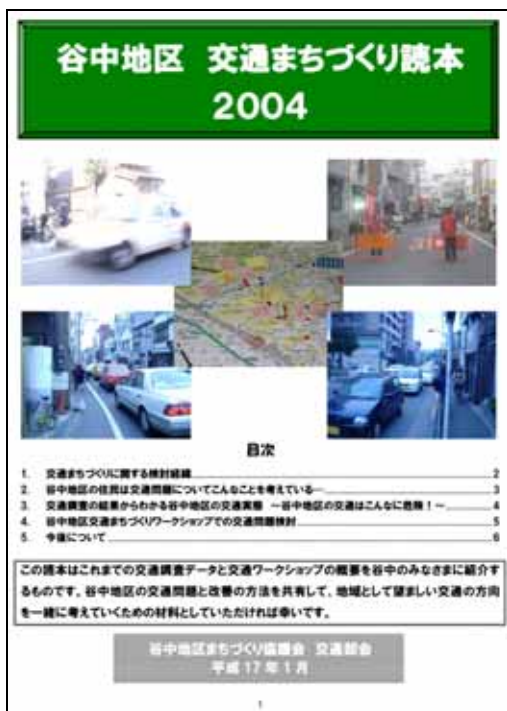
「谷中交通まちづくり読本」は4年間にもわたる取り組みを簡潔に、且つ、容易に理解できるようまとめた、取り組みの現在までの総括的資料である。これを用いて、全住民に対しての説明責任を果たし、また、すべての住民に取り組みの方向性を考えてもらうことを目的に作成したものである。

読本の中身については、できるだけ一般住民にも理解しやすい見た目と内容となるよう多くの議論を重ねた。その結果、以下の内容により構成されている。

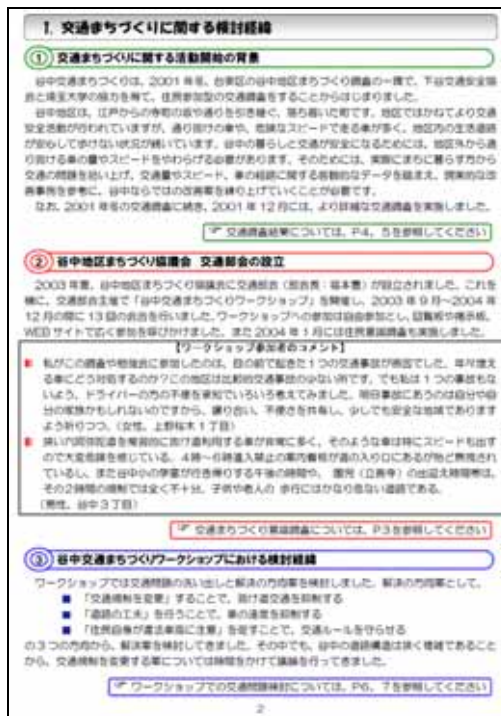
- ・ 一連の取り組み経緯
- ・ 第1回全住民意向調査結果
- ・ 交通調査結果
- ・ ワークショップでの検討内容紹介

谷中交通まちづくり読本は、第2回全住民意向調査の際、同封して全世帯に配布されているほか、地元組織の集まる機会での配布や、地元の区民館に常置されるなど、多くの住民の目に触れるよう広く配布されている。

以下に、谷中交通まちづくり読本を以下に示す。



P1 (A4版)



P2 (A4版)



P3 (A4版)



P6 (A4版)

図 30 谷中交通まちづくり読本 その

4.7.2 手法適用結果と効果のまとめ

全住民意向調査に同封することで、全世帯に配布することができたことにより、非常に大規模な周知が行えたといえる。また、取り組み経緯のおさがりが容易にできるこの資料とアンケートが同時に配られることで、アンケート回答の手助けにもなり、2つの手法の相乗効果があったと考えられる。このように、できるだけ多くの住民に配布できるような手法と組み合わせることで、より大きな効果が期待されることが考えられる。

以上から谷中交通まちづくり読本の効果をまとめると、「一定の取り組みが終了した段階」で適用することにより、「一般住民が取り組み経緯を整理することができる」という効果が得られることが確認できた。また、他の手法と組み合わせることで「圧倒的な周知効果」も得ることが可能である。

4.8 手作り社会実験

4.8.1 手作り社会実験の内容と目的

計画案の方向性が決定した後は、次のステップとしていかに行政主体の事業展開へスムーズに移行させるかが課題となった。行政側としては、ここまでワークショップを中心として行ってきた取り組みが地域としての取り組みであると認識されていなければ、その案を容易に受け取ることが難しい。このような行政側の懸念をクリアにするため、ワークショップによる議論の中で地域住民の手による手作り感覚のミニ社会実験を実施することが計画された。地域住民が中心となって実験の計画案を練り実施することにより、一般住民の積極的参加を促し、地域住民の取り組みへの理解・関心を高めることを目的とし、その結果、実験が住民主体で検討されてきた計画案を行政が事業化するための助走期間となり、行政が計画を受け取りやすい環境を作ることをねらったものである。

4.8.2 谷中での適用概要

谷中地区で計画されている手作り社会実験は大きく2つに分けられる。

既存の進入禁止規制が守られていない道路に、地域住民からデザインを公募した車止め(A型バリケード)を設置し現在の交通規制のアピールを行う

仮設ハンプを設置する

これは、第2回全住民意向調査の結果、交通改善対策の第1段階として「道路に物理的デバイスを設置することで、車の速度を抑制する」、「既存の交通規制を遵守させる工夫を行う」という2つの方向性からの交通問題改善を目指すということが決定したためである。

この2つの方向性を踏まえた実験項目として、既存の進入禁止規制が守られていない道路に、地域住民からデザインを公募した車止め(A型バリケードタイプ)を設置し現在の交通規制のアピールを行う、仮設ハンプを設置する、という2つの実験項目が計画された。

4.8.2.1 手作り車止め社会実験

手作り車止め社会実験は、現在、時間指定の車両通行規制（歩行者自転車専用道路）が指定されている道路（六阿弥陀道）を対象として、規制時間内での実施を行った。この道路は、谷中小学校の通学路でもあるため、朝の規制時間帯には地元ボランティアによる「ウマ（車止め：A型バリケード）出し」と通学ボランティアによる監視が実施されている。父母、ボランティアの協力もあって、朝の時間帯には通行規制は比較的守られている。一方、夕方の時間帯は、小学生の帰宅の時間帯が午後の時間に分散していることから、人的対応が十分におこなわれることは難しい。一部住民が「ウマ出し」を不定期に実施することはあっても、長時間（2時間）に渡ってその場で監視することは日常生活上で困難である。人による監視が無く、移動可能な「ウマ」だけが道路に設置されていると、ウマは容易に移動させられてしまう。通行許可を持つ地元住民は、ウマを移動して通行した後に再度ウマを設置してくれる場合もあるが、一般車のドライバーはいったん移動させてしまえば、復帰させることはまずない。いったんウマが移動されてしまえば、その後は多くの通過交通が流入することになっているのが現状である。



図 32 一般的なウマ（A型バリケード）の問題点

（左）移動が容易なウマは簡単に移動されてしまう

（右）人が常駐すれば規制は守られるが人的負担が大きい。また、許可車にはウマを移動して通行させなければならない。そもそもウマを設置するために人が必要。

ワークショップでは、海外で実際に導入がすすんでいる「ライジングボラード」を紹介したところ、その効果（物理的に車両の進入を止める）や、管理の利便性（人が常駐する必要がなく、許可車両を通行させる）について、非常に効果が期待できるという議論がされた。しかし、現時点で日本における事例が存在せず、さらに道路管理者との協議（または実施の依頼）と機器設置のための経費が必要なことを考慮すると、交通部会単独で実施することは難しいとの結論を得た。



図 33 規制を守らせるためのライジングボラード（海外の例（左）と仮想 CG 画像（右））

そこで、ワークショップでは、現在の問題は「今ある規制を守ってもらうように訴える」ことが必要であり、多分にドライバーの心理的行動がポイントとなると考えた。谷中の市民（児童）による「親しみがあり」、「地域の雰囲気マッチした」手作りデザインの車止めとすることで、違法ドライバーにウマを移動させることを躊躇させることを意識させようとのもくろみである。

そこで、この道路（六阿弥陀通り）を対象として、以下の表に示す車止め実験をまちづくり協議会交通部会が主催となって実施した。

表3 手作り車止め社会実験の概要

実験日時	平成18年3月2(木)～5日(日)の4日間
実験時間	既存の交通規制(歩行者自転車専用道路)の時間帯 朝(7:30～8:30)、夕方(16:00～18:00)
実験場所	現在車両交通時間規制のある道路で、既存の車止めが設置されている場所から4箇所を選定。
実験内容	既存の進入禁止規制が守られていない道路に、地域住民からデザインを公募した車止め(4基)を設置(1地点に1基)。
関連調査	アンケート調査(車両・歩行者・近隣住民) CCDカメラによる実験観測



図34 車止め設置場所(■が車止め設置地点)

実験用の車止めのデザインを公募する際の仕様は、以下とした。

- ・ 寺町、暮らしのまち、谷中にあったイメージ
- ・ 一人で移動できる大きさ、重さの可動式車止め。現在の車止めと同等程度の大きさ
- ・ 雨風や、多少の衝撃に耐える強度
- ・ デザインは地域住民からの公募により選定。
- ・



図 35 一般的な車止め（左）と、工夫されている車止め（中：お寺の車止め風、右：猫）

この実験については、車止めのデザインの募集方法として、一般住民からの公募と地区内の谷中小学校にて小学生児童の冬休みの宿題としてデザインを募集するという 2 つの方法をとった。この結果、約 160 ものデザイン案が集まった。この中から、交通部会ワークショップと地元組織による審査を経て 4 つのデザインを決定し、そのデザインを元に地元の東京芸術大学により手作りの車止めが作成された。



図 36 交通部会ワークショップでの集まった手作り車止めデザインの評価



図 37 実際に作成された「手作り」車止め

これらの取り組みについて、後述するイベント参加者に対するアンケート調査の結果では、多くの方が有効であると回答する結果となった。

この手作り車止めの取り組みは、谷中地区の交通ルールを守ったり、安全性を高めるために有効だったと思いますか？

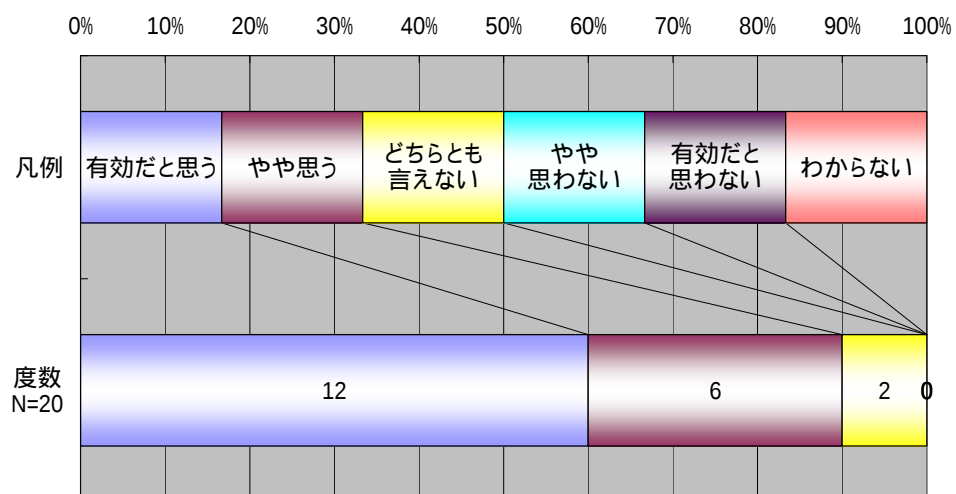


図 38 手作り車止めの有効性について

また、本実験期間中には、六阿弥陀道路入口に、常設のカメラによる映像記録を実施した。CCDカメラによる実験観測データを用いて、手作り車止めの実験中と実験後の通行規制路線の通行車両台数を比較した。実験中と実験後において、進入していった車両の台数はほぼ等しい結果となった。規制時間中は関係車両や内部の住民の進入は許可されているため、この結果については、実験後も許可車両のみが進入していると解釈できる。また、進入しようとしたが断念した車両台数については実験中よりも実験後のほうが少ない結果となった。このことから、実験期間中における規制の周知の効果が表れているといえる。

表 4 車止め実験中と実験後の通行車両台数

観測時間		車両台数(台)		
		監視員と話した上で進入	自分でどこして進入	進入しようとしたが断念
実験中	朝 (7:30～8:30)	8	0	1
	夕 (16:00～18:00)	50	0	25
実験後	朝 (7:30～8:30)	0	8	1
	夕 (16:00～18:00)	0	48	8

4.8.2.2 仮設ハンプ社会実験

仮設ハンプ設置については、当初公道に仮設し実験を行う計画であったが、道路管理者との協議の結果、車両が通り抜けることのできない道路(行き止まりの道路)への設置することとなり、関係者の車両がハンプ上を通行しハンプを体験するという内容となった。

このように、当初の計画案から行政側との調整・協議を重ね現状に見合った規模の実験となるような計画案、さらにはより多くの地域住民を巻き込む形となるような計画案へと形を変え、実験実施に至った。

表 5 仮設ハンプ社会実験の概要

実験日時	平成 18 年 3 月 4 日
実験時間	12:00 ～ 18:00
実験場所	谷中コミュニティーセンター前(行き止まりの道路)
実験内容	実質的に車が通過できない場所へ仮設ハンプを設置し、関係者の車を走らせ実験を行う。また、歩行者、自転車、ベビーカー、高齢者、身障者等にハンプ上を歩いてもらう。



図 39 仮設ハンプ社会実験の様子

また、仮設ハンプ社会実験と同時に、集められた 160 以上のデザイン案についてハンプ実験道路に隣接しているコミュニティ・センター内に掲示した。また、まちづくり協議会主催による「手作り車止めデザインの表彰」イベントも、ハンプ設置横の広場で実施し、子供たちに賞状と賞品（IATSS 提供）の授与などを行った。このように、イベントへの参加者がそのままハンプ体験実験に参加できるように工夫をおこなったため、多くの小学生や父母、地域住民の参加をえることができた。

また、ハンプに対して疑問や不安を持つ地元行政職員もイベントに参加していただき、ハンプの状況を直接確認できたことは、非常に意義が高かった。



図 40 手作り車止めデザインの表彰式イベントと応募デザインの公開

イベント参加者に実施したアンケート調査の結果を以下に示す。回答者数は 20 人と少ないが、ハンプに直接的にふれることで、多くの方がその効果（速度抑制効果）を期待するような結果となった。また、実際に谷中地区へのハンプ設置についても、多くの同意を得ることができた。

ハンプを設置することで、車両の速度抑制効果は期待できると思いましたか？

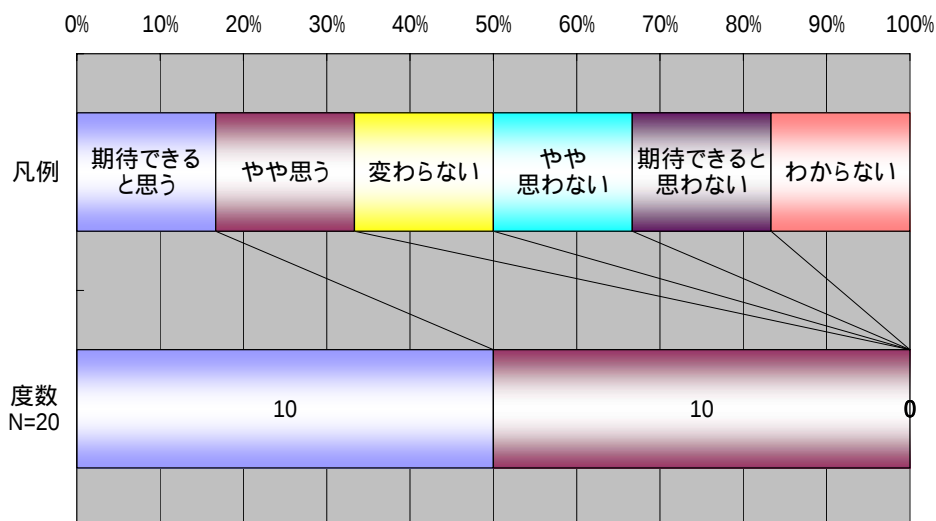


図 41 ハンプの効果について

谷中地区にハンプを実際に設置することについてどう思いますか？

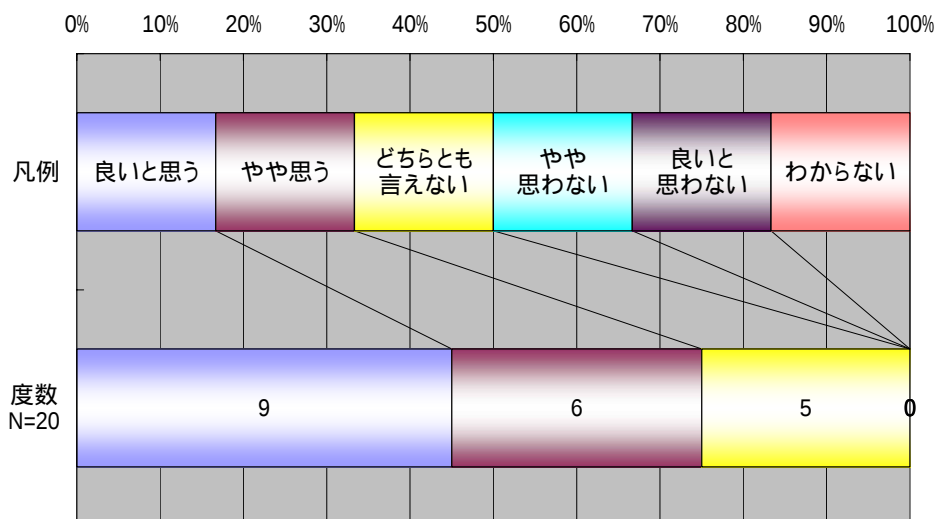


図 42 谷中地区でのハンプの設置について

4.8.3 手法適用結果と効果まとめ

手作り社会実験を実施することは、地区レベルの交通計画在住民主導型で検討する際の必須事項と位置づけることができる。コアメンバーの主体的活動の負担は、それなりに多いことは事実であるが、様々な意識レベルをもった市民が、ある意味否応無しに体験・参加することによる効果は、他の手法とはその意義レベルが異なる。単なる周知だけでなく、交通問題に対する意識の共有、お互いの相互理解など、飛躍的なコミュニケーションが深化する。

以上から、手作り社会実験の効果をまとめると、**「一定の取り組みが終了した段階」で適用することにより、「多様な意識を持つ一般市民が同じ体験・経験を共有することで相互理解が深化することができる」という効果が得られることが確認できた。**

4.9 取り組み段階に応じた手法のまとめ

以上のように、谷中では8つの手法を取り入れて取り組みを行ってきており、現在も進行中である。8つの手法それぞれに行うべき適切なタイミングがあり、それぞれが検討主体となっている住民、一般の住民、行政など取り組みに関わる何らかの組織に対する取り組みを広げるためのアプローチとなっている。これらを適切な段階で取り入れ、取り組みに関わるすべてのものに対し取り組みを広げるためのアプローチを行ったことで、住民主体の活動が広がりを見せ合意形成へ向け着実に進行していることが確認された。

第5章 まとめ

5.1. まとめ

本研究では、地区交通計画における合意形成プロセスの現状について整理を行った後、住民の提案から始まる地区交通計画の合意形成プロセスの円滑化に関する検討要因のうち、効果的に取り組みを行うための手法・ツールについて着目し、それぞれについて実践を通じての検証を試み、最終的には地元自治体（台東区）で検討されている事業への「橋渡し」として、どのような方法論・ツールが効果的であるのかの検討を行った。

その中では、計8つの手法を事例地区の取り組みの中で実践し、検証を行った。それぞれの手法に対応すべき課題が残されているものの、これらを適切な段階で取り入れ、取り組みに関わるすべてのものに対し取り組みを広げるためのアプローチを行ったことで、住民主体の活動が広がりを見せ合意形成へ向け着実に進行していることが確認された。

表 1 合意形成プロセスにおける方法論・ツールの整理

手法	適用段階	内容	確認できた効果・課題
立ち寄りブース	取り組み初期(問題認識)段階	社会実験時や計画検討時に計画者と市民との交流の場を設置するもの	・取り組みへの理解・関心の向上 ・隠れていた問題点の浮上 ・取り組みの直接的周知
住民参加型交通調査	取り組み初期(問題認識)段階	通常、調査運営者のみで行われる交通調査に住民を参加させるもの	・住民の交通問題に対する認識の改善 ・客観的データに基づく交通問題に対する認識の取得 ・住民の負担が大きく参加者が少ない
押しかけ説明会	取り組み初期(問題共有)段階	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	・住民の交通問題に対する認識の改善 ・住民の交通問題への関心の有無を問わず説明を行える
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	交通シミュレーションをワークショップでの対策案検討に適用し検討を行う。計画案の提案、交通シミュレーションによる客観的評価、計画案の再検討、というサイクルを重ねることで、効果的な施策の提案を目指すもの	・住民主体で行われる検討範囲の拡張 ・計画案の効果の理解促進
住民参加型交通シミュレーション	計画案の検討段階	「任意のOD間の所要時間等の変化」をその場ですぐに提示できる仕様にした交通シミュレーション	・住民主体の議論の活性化 ・住民に理解しやすい指標の提示 ・他の要求にも対応可能な改良が望ましい
全住民意向調査	意向確認の段階 計画案の意思決定段階	地区に住む全市民を対象としたアンケート調査。交通問題に対する認識や計画案に対する意向を問うとともに、取り組み経緯も報告する	・全住民の意向に裏づけられた計画の進行 ・圧倒的な周知効果
谷中交通まちづくり読本	一定の取り組みが終了した段階	取り組みを簡潔に、且つ、容易に理解できるようまとめた、取り組みの現在までの総括的資料	・一般住民が取り組み経緯を整理することができる ・圧倒的な周知効果
手作り社会実験	事業化への移行段階	手作り社会実験は、住民が主体となり手作りのデバイスを設置するなどの小規模な社会実験を行うもの	・計画段階で多くの住民の関心を高めることができた ・実験実施に伴い詳細な効果を確認する必要がある

5.2 今後の課題と展望

現在までに、一部住民の活動としてスタートした取り組みが、地域共有の検討として認識されつつあるところまでたどり着いた。今後は、行政による事業展開へといかにスムーズに移行させていくかが課題となるが、この点に関しては手法についての部分で述べた近く実施予定である手作り社会実験によって、どこまで行政が事業化に向けて動き出しやすい環境を整えることができるかに期待がかかる。

また、今後も実際に検討が進む谷中地区の取り組みを追っていくことで、新たな知見の蓄積させることが必要である。

非売品

交通まちづくりの合意形成を円滑化
するためのツールに関する研究
報 告 書

発行日 平成 19 年 6 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

許可なく転載を禁じます。