

◆研究紀要◆

市民協働の交通まちづくり 相互学習による協働型交通安全の取組

大阪市立大学大学院工学研究科 教授
日野 泰雄

プロローグ

1999年秋。午後7時、k市A課長に案内されて、暗闇の中に明かりが灯る町の集会所に入る。そこには、車座に町会役員の皆さんが十数名。その中の長老が、役所の方々の顔を見るなり、数年来の信号設置要望についての回答を求めての第一声。私たち大学関係者の存在は気にならない様子である。さて、こんな状況でどうすればいいのやら前途多難の幕開けである。

それから数回の会合を重ねた末、ようやく、「要望だけでは何も解決しない。実現が難しいとわかっていながらの要望では、住民としての責務を果たしていることにならない。役所の方にいろいろな施設整備の方法や費用のことについて教えて頂きながら、必要なことを整理し、可能な範囲でその実現化の方法を考えてみましょう。」との合意に至り、いよいよ住民が中心に考える協働型交通安全対策の取組がスタートすることとなった。その後さらに1年、みんなが考え、役所にも協力して頂き、できたことはささやかではあるが、参加者の中に残った知識と経験は大きいものであったはずである。

まちづくりとその担い手

近年、「まちづくり」という言葉が一般的になってきた。その定義は様々であり、使い方も統一されていないようであるが^{[1][2][3]}、ここでは、敢えて、次の

ように捉えておきたい。

従来の法定「都市計画」が法律や制度によって都市生活の環境悪化を防ぐことを主たる目的とし、土地利用を中心にした都市空間の整備を対象とするのに対して、「まちづくり」とは、その空間を生活の場として捉え、その環境（空間としてのまちとその使い勝手）を整備することである。つまり、私たちの生活の場（空間）を「都市（まち）」としたとき、それを体系的に整備することを都市計画や都市整備といい、その周辺を含む環境までを含めて、個別にそれを改善することを「まちづくり」と考える。

例えば、これまでの都市計画では行政地域全体の利益（公益）を優先させることから、必ずしも関係者（特に住民）の意向に合うとは限らないといった問題が生じていた。これに対して、生活者の身近な環境については、本来、生活者自らが中心となって考えるべき問題であり、そこでは、「公」と「私」との間の良好なコミュニケーションが必須となる。しかしながら、都市計画を市民が担うことは考え難く、生活者は専ら生活の場が脅かされそうになったとき、初めてそれを守るための反対に立ち上がるといった悪循環が生じていた。そこには、「私」は求めることの容易さとその実現の難しさの狭間で、何がどうすればできるのかを知りたいと望んでいるのに対して、「公」は苦情や要望への対応に追われる中、そんな「私」の想いを理解するに至らないというのが現実であったように思われる。一方、このような状況を改

善するために、近年、『協働型まちづくり』が提唱されてきているが、その主旨は「相互学習」にあることを忘れてはならない。

住民・市民にとってのまちづくり活動は、様々な形で行われている。住民独自で行われているゴミ集めや自転車・自動車の路上駐車防止監視活動、花づくりや緑化活動から、専門家のアドバイスを受け建築の協定や地区計画の立案に至るまで様々である。しかしながら、個人の集まりでは知識やノウハウが十分でないことが一般的である。そのため、行政や専門家のアドバイスによる学習と体験が重要となる。加えて、活動を一過性で終わらせず、その経験を基に継続的な活動として定着することが望ましい。そのためには、「まちづくり」が市民にとってわかりやすく、関心を持って活動し得る対象である必要がある。

このようなことから、以下では、交通安全など生活の場における問題改善のための協働型取組の事例を紹介し、1) 意思決定プロセスや活動組織の違いによる事例比較、2) 主たる活動主体による事例比較の2つの側面から、市民と行政の関係とそれぞれの役割などについて考えてみる。

意思決定プロセスからみた事例比較 ～協働型交通安全活動の足跡～

(1) 対象事例の概要とその比較

ここでは、3つの協働型交通安全の取組を対象に、意思決定プロセスや活動組織の違いを比較するとともに、今後ともその実現が期待される、多様な主体による協議型事例の内容を具体的に紹介し、今後のより効果的な協働型取組の在り方と課題を提示したい^[4]。

①手探りで時間をかけて実現した公民協働シナリオ型の取組 (兵庫県k市S地区)

1999年～2001年にかけて実施した事例Sは、町会役員を中心とした交通安全の取組であるが、町会役員の高齢化が進んでいる上、このような取組の経験が皆無であったことから、問題意識を共有した上で、相互学習の機会と参加者の役割を設定

し、その浸透状況を踏まえながら工程を設定する「シナリオ型」の活動とした^[5]。

このようなシナリオ型の取組は、用意された課題に対して、順次合意形成を図りながら進めるため、参加者に大きな負担をかけることなく、比較的容易に具体的な目標が達成できるが、行政の大きな支援が必要となる一方で、参加者の主体性・積極性に欠けることは否めない。

そのため、議論を通して各参加者が主体的に運営する「協議型」への移行が課題として残された。加えて、交通安全への意識向上と安全行動奨励のためには、子供を対象とした家庭や学校の教育と連動した取組が必要であることが指摘された。

②郷にいれば郷に従えの伝で果実を实らせたPTA要請型の取組 (兵庫県k市K地区)

そこで、通学路での死亡事故が発端となった事例Kでは、PTAを主体とし、町会組織との連携による取組を試みたが、地域独自の伝統的なコミュニティ組織の意思決定ルール（最高意思決定機関が連合町会であるのに対して、下部に位置するPTA発案による意思決定には時間と労力が必要となること）から、PTAを主（町会を従）とする連携が難しいことがわかったため、PTAと管理者による通学路の危険指摘箇所対策に特化した取組となった。その結果、具体的な対策の実現とその効果促進のための児童・生徒を含めたイベントなどが積極的に行われ、子供を中心とした地区の交通安全に大いに貢献するところとなった。

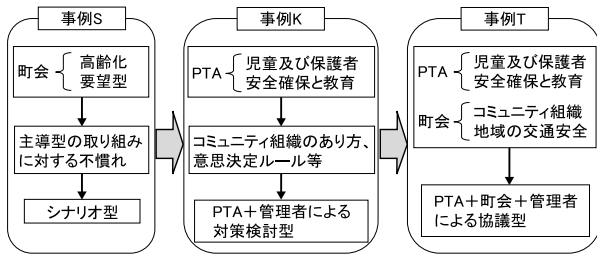
③PTAと地区コミュニティで子供達の安全を守る協議型取組 (兵庫県a市T地区)

一方、事例Tでは、関係者によるプレミーティングの結果、PTAと町会組織との連携による協働の活動が可能と判断された。これは、当地区が都市部に位置し、事例Kのような厳格な習慣にとらわれなかったこともその一因と考えられる。詳細は(2)以降に述べる。

以上の3通りの取組の経緯と主体別の活動内容を整理すると図1-1のようであることから、ここでは、事例Tの活動内容について概説し、その過程で試行した種々の活動とその成果の分析に基づいて、特に

協議型手法による協働型取組の課題を提示すること
にしたい。

図一 1 協働型取組の経緯と活動主体の変遷



(2) 協議型取組の進め方と課題

本事例の活動の発端は、1999年に報道された小学
1年生の交通事故の記事であり、その中で、隣り合
った片方の交差点の停止線ともう一方の交差点の距
離が15mと極端に短いことによる危険性が指摘され
た。これを受けて2003年3月にPTAや町会組織に
よる「T地区交通安全研究会」が発足した。また、
第三者機関として大学機関と警察組織が一体的に活
動している『交通科学研究会』がこれをサポートし、
道路管理者（市道路担当部局）、交通管理者（所轄警
察署交通課）は技術アドバイザーとして活動に参加
した。

研究会では、これまでのシナリオ型による取組実
績事例などの情報提供と、それに対する課題検討を

経て、より参加者の主体的な取組とするため、協議
会による話し合いを基本とした活動として進めるこ
ととした。

活動の枠組みとしては、①活動体制と進め方の検
討及び役割の認識、②メンバー間の交通安全知識の
共有、③交通実態と交通安全意識の調査、④児童及
び保護者の交通行動実態の把握、⑤当該箇所及び地
域の交通安全上の課題の抽出、⑥児童の交通安全教
育、⑦参加主体毎の成果とその評価といったプロセ
スを経て、1) 対象交差点の安全対策の検討、2)
児童の交通安全意識と教育、3) 地区の交通安全活
動、の3つの主要課題に対する活動が逐次進められ
ることとなった(図一2)。

(3) 参加者の役割とその成果

●現地視察による意見整理と問題意識の共有

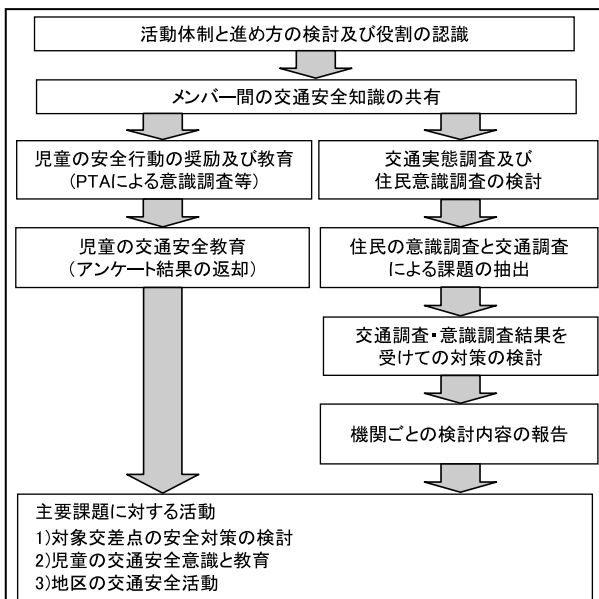
現地視察の後、ブレインストーミングとKJ法
で意見を整理し、議論した結果、表面的には意見
に差があること、それらの意見の差は共通の理解
の範囲にあること、議論が相互理解を深め、合意
形成に効果的であることが確認された。また、技
術的アドバイスを受けて、交差点内渋滞への信号
の影響、歩行者動線と信号現示時間などの具体的
な問題点も指摘された。一方で、地区住民の交通
安全に対する意識を知ることの重要性が指摘され
た。

●協議による役割分担

現地視察を踏まえた協議の中で、PTAでは、
交通実態を客観的に知るための調査、児童と保護
者の安全意識を知るための調査、通学路設定の経
緯調査との安全性の検討、地区コミュニティでは
地区居住者の安全意識についての調査と活動に関
する広報、管理者は当該交差点の安全性改善のた
めの改良など、それぞれの立場で実施可能な役割
を担当することで合意された。

また、それぞれの活動毎に行われた関連資料の
収集、調査や分析方法などに関する相互学習とそ
こでの新たな発見が、さらなる活動の意欲となっ
たことも重要な成果といえる。以下には、それぞ
れの活動による主な結果を示す。

図一 2 活動プロセスのフレーム



●PTAによる活動とその成果

- ① 交通実態調査では、感覚的に指摘されていた交通状況（渋滞の程度と発生過程、信号処理の影響、歩行者や自転車による交差点の利用状況等）が定量的に把握され、自動車交通量の多さ、交差点内の渋滞原因（信号連動と車両滞留スペース不足）、横断施設と歩行者動線の不一致等が指摘された。
 - ② 児童・保護者の安全意識に関する調査（全児童890名に配布、638名の児童・保護者から回答）では、居住地や通行頻度、学年によって回答に差があることを確認するとともに、地区同士の情報交換の必要性、学年による行動範囲の広がり認識、経験による学習の影響、などの課題が示された。
 - ③ アンケート調査結果を基に作成した学年別資料が配布された（図-3）。
- これは、児童同士や先生を交えた話し合いによる安全教育を期待したものであったが、その実現には至らなかった。
- ④ 通学路に関しては、先生方がその法的根拠や

図-3 児童へのフィードバックの例
(資料イメージ：高学年用)

図-3 児童へのフィードバックの例
(資料イメージ：高学年用)

図-3は、児童へのフィードバックの例を示す資料イメージ（高学年用）のスクリーンショット。内容は、田能地区交通安全研究会の活動紹介として、児童へのアンケート結果をまとめたものである。

◆全校児童638人に、田能交差点のことを聞きました。

➢答えてくれた人は、こんな人たちでした。

6年 16% (51人)
5年 14% (44人)
4年 14% (44人)
3年 18% (55人)
2年 19% (59人)
1年 20% (64人)

東園田 24%
田能 58%
相室 18%

●1年生がやや多い。
●田能地区の人が半数以上でした。

➢田能交差点では、4人に1人が危険な目にあったことがある。

➢放課後や休みの日には、2人に1人が自転車で、田能交差点を横断し、3人に1人が危険を感じたことがある。

田能交差点で危険な目にあったことがありますか？

学年	はい	いいえ
1年生	85	
2年生	75	
3年生	74	
4年生	69	
5年生	76	
6年生	79	

◆保護者638人に、田能交差点のことを聞きました。

➢自動車のスピードが速い。
➢信号を無視する車や人がいる。
➢大きな車が多い

みんなで交通安全のことを考えよう

信号を守って、右左を確認する
歩いたり、自転車に乗るときはふざけたりしない
お父さんやお母さんの車の運転にも注意しよう

他にも、気をつけることをみんなで話し合おう！

みんなからの提案を待っているよ

当該通学路の設定に至った経緯を整理し、併せて現状の安全性を検討する一方、保護者グループは危険箇所マップを作成し、各家庭に配布する等の取組がなされた。

●地区コミュニティの活動

- ① 地域コミュニティメンバーを通じて、当該地区と周辺地区を含む14町会4,400世帯を対象に交通安全意識調査を実施した（回収数は1,821世帯）。その結果、周辺住民の対象交差点における利用状況や危険経験、対策の考え方等について把握するとともに、地区によって危険経験や対策への考え方に違いがあることから、地区同士の相互理解の必要性が指摘された。
- ② 地区や地域による認識の差は、当該地区への施設整備等に影響することは言うまでもない。そこで、整備の必要性に対する理解を得るため、これ迄の活動の経緯と成果が臨時の広報誌（図-4）にまとめられ、市の地域振興課と町会の協力で開催方式によって、他の地区や地域の住民にも広報された。このような、地区間での情報交換とそれに基づく合意形成は、今後こ

図-4 活動を知らせる回覧板の一部
(資料イメージ：1/2ページ)

図-4 活動を知らせる回覧板の一部
(資料イメージ：1/2ページ)

図-4は、活動を知らせる回覧板の一部を示す資料イメージ（1/2ページ）のスクリーンショット。内容は、田能地区交通安全研究会の活動紹介として、地域で子供の安全を守るための取り組みを紹介している。

地域で守ろう、子供の安全！
田能地区交通安全研究会の活動を紹介

1. ひとつの新聞記事が「きっかけ」でした。!

平成14年6月、新聞の一面に「児童が青信号で横断中に車が突っ込んでくる横断歩道」として、田能交差点（田能口東、西交差点）の記事がありました。

私達は、交通科学研究会（代表者 大阪市立大学大学院 日野泰雄教授）から「協働型交通安全」の取組みを持ちかけられ、尼崎市役所と相談のうえ、児童・生徒を対象に家庭や学校の教育とも連動した幅広い活動とすることを目標として、園和北小学校PTAを中心とした研究会を立ち上げることとなりました。

2. どのような「メンバー」が参加しているか？

活動は、

- 交通科学研究会
- 日野教授・吉田講師/三谷智雄助教授
- 園和北小学校PTA-教職員
- 田能社会福祉連絡協議会
- 田能地区老人クラブ
- 園田地区婦人会

からなる組織（名称：田能地区交通安全研究会）で始まり、尼崎市の関係各課と尼崎北警察署からもオブザーバー（技術アドバイザー）として活動に参加していただきました。

3. どのような「活動」に取り組んだのか？

研究会は、平成15年3月から活動を開始し、これまでの2年間で計7回の研究会を開催しました。

その話し合いに基づいて、

- 田能口交差点の現地調査
- PTAによる児童・保護者への危険意識調査
- 大学と保護者で実施した交通安全勉強会

などたくさんの活動を実施し、田能口交差点の問題点や通学路の安全性を検討する一方で、管理者の方々から交通安全対策の手法や課題についても学習する機会を待ちました。

この取組、新聞でも取り上げていただき、地区の皆さんに知ってもらう良い機会になったと思います。

研究会の様子

メンバーによる現地視察

保護者による交通安全調査

のような活動を活発かつ円滑に行うために重要な課題になると考えられる。

●管理者の活動

現地視察と交通調査によって抽出された課題に対して、交通管理者と道路管理者に、信号制御や道路構造に関する実務的アドバイスを受けるとともに、協議会での議論を通して、主要動線の明確化のための交差点改良を目標としつつも、早期の実現可能性から、「停止線の位置を前に出し、幅員を広げて複合レーン化し、滞留スペースを増やすこと」で、渋滞解消と駆け込み流入の減少を図る」という案で合意に至った。併せて、財源確保等の課題を学習しつつ、将来的な改善方針と段階的改善についても共通認識に至ることができた。

(4) 協働型取組の評価と課題

●参加者による取組の評価

協議会の解散に当たって、協議会出席者に対してアンケート調査を実施したところ、「地域の意見を聞いた」、「調査結果等を知ることができた」など、交通安全とその取組に関する情報が得られたことを理由に、ほとんどの人が活動への参加を良かったと評価しており、相互学習のプロセスが有意義であったと考えられる。

●参加者評価に基づく課題

本事例では途中2回の役員交代があったため、活動の引き継ぎが懸念されたが、8割以上の途中参加を含むメンバーでも7割程度が内容を理解していた。これは、PTA組織の特性であり、役員交代毎に手戻りのあった先の事例からも、町会組織の場合には大きな課題の1つとも考えられる。

●協働型活動の発展

本活動を契機に、PTAと町会による児童登下校時の立ち当番の連携強化などの相談が進むなど、他の活動への発展の動きは、活動の波及的効果の可能性を期待させるものである。

活動主体からみた事例比較 ～グループ主導から協働への展開～

(1) まちづくり活動の現状と比較事例の概要

近年、全国で参加型のまちづくり活動が盛んであるが、その内容や形態は様々であり、個別の事例としての取組の段階であると言える。そこで、既往100事例の活動主体から、主体によるアプローチの違いやその効果のプロセスを整理すると次のような特徴のあることがわかった(表-1)^[6]。

◇行政主導型：行政による整備事業の計画プロセスや防犯・交通安全週間等の制度の一環に住民参加を導入した事例が多い。

◇グループ主導型：NPO等の団体によるものと、住民グループによるものがある。住民グループによる場合、住民主導型とは異なり、住民の総意に基づくものではないため、活動が広がりにくい傾向がある。

◇住民主導型：住民の総意に基づいた事例。住民単独によるものと、外部に支援を依頼するものがある。

一方、近年地方自治体では、市民の参画と協働による行政を促進するための条例^[7]が制定されるなど、地区コミュニティによるまちづくりを支援するための制度の導入が盛んである。そこで、大阪市が21都市に実施した「まちづくり活動支援事業・制度等に関するアンケート調査(2005年)」から、活動支援制度を設けている18都市の内容分類すると次のようになる(表-2)。

◇費用助成型：活動に係る費用を一部助成する。

◇知識補填型：専門家やコンサルタント等を派遣し、ノウハウ・知識等を補填する。担当職員が出前講座を実施している例もある。

◇複合型：費用助成と知識補填の両方を行う。

これにより、行政による支援の多くが、複合型となっていることが分かった。これは、住民が活動する上で課題となりうるノウハウ、資金調達を両方をカバーできるものと考えられる一方、画一的になりがちであることが課題として挙げ

られる。

これらの結果から、住民主導で活動を始めるとは容易でないことがわかる。そのため、ここでは、1) グループ主導型から協働型まちづくりへの展開事例と2) 行政提案によるワークショップ型道路整備事例を紹介し、それぞれの特徴を理解し、今後の活動の参考に供したい。

表-1
既往事例の活動主体

類型	事例数
行政主導型	73
グループ主導型	22
住民主導型	5
合計	100

表-2
地方自治体による支援制度

分類	件数
費用助成型	3
知識補填型	0
複合型	15

(大阪市調査による)

[試行錯誤の末公的支援で動き出したまちづくり

(大阪府〇市E地区の事例)]

当地区では、交通利便性に富みながら、住環境の悪さや空き地問題等多くの問題を抱えていることを危惧した一部住民が、整備案をパンフレットにし、これを基に署名を集めるなど、10年間にわたって精力的に活動してきたものの、その後の具体的活動には至らなかった。そこで、2005年にアドバイザーとしての依頼を受けたことから、協働型活動への移行の必要性についての理解を共有した上で、民意を問う調査を実施し、さらに市の支援による公的活動の認知を受け、2006年には地区全体の活動組織が立ち上げられた。

[行政提案に過去の経緯も水に流して道路整備

(兵庫県n市県道整備の事例)]

周辺での大規模開発を機に、当地区内県道の自動車交通の増加による生活への影響が懸念されたことから、行政が地区コミュニティに安全対策の検討を提案し、協議会が設置された。過去の行政不信から、その活動への理解を得ることが課題であったが、行政と住民双方に学習の機会を持ってもらうことで、活動の緒に就くこととなった。その後、ワークショップ(協議会の下に設置されたワーキンググループ)での学習を通して合意された道路整備の基本方針と具体案が協議会で了解されるに至った。

(2) グループ主導から協働活動への発展事例

大阪府〇市E地区の活動事例では、一部住民による「グループ主導型」であったため、地区住民の総意に基づいておらず、地区全体に活動の必要性が十分に浸透していなかったと言える。また、メンバーにまちづくりに関する専門知識を有した人物もおらず、活動のノウハウ等の情報が不足していたことも結実に至らなかった理由の1つと考えられる。そこで、グループメンバーとの研究会で、過去の活動の問題点を解決し、具体的活動へ結びつけるために、以下のことが行われた。

- ・まちづくりに関する情報やノウハウの学習
- ・以前の活動における問題点と新たな方向性についての認識の共有化
- ・住民の意向を把握するためのアンケート調査の実施

●アンケート調査による民意の確認とまちづくり活動の可能性

一般家庭(配布数720、回収数284)、児童・保護者(配布数169、回収数119)に対する調査により、①住民が求めている地区の将来像と整備ニーズ(まちを清潔にするための駅周辺の整備と緑化など)、②地区全体の活動の必要性(7割の人が指摘)、③多数の住民や保護者の活動への参加意志(7割以上の人が意向)が確認された。

●公的支援認定と新たな協働型活動のスタート

研究会での活動を踏まえ、「まちづくり活動支援制度」に応募し認定されたことにより公的位置づけがなされ、地区全体の活動という認識の下、住民協働型活動のスタートが切られることとなった。また、住民や児童・PTAに周知するため、調査結果を「ニュース」としてとりまとめ、配布された(図-5)。

●ワークショップ方式による部会設置と活動の活性化

参加者の自発的活動を促すため、ワークショップ方式を採用し、議論の中で地区の課題に対する認識の共通化を図り、部会の立ち上げを目指した。その結果、①緑の部会、②駅の活用部会、③神社仏閣部会(未活動)、④美化の部会、⑤子ども安心

図-5 調査結果と活動開始の広報（住民用資料イメージ）

えみの会ニュース 第1号（平成19年1月吉日）

清潔 美しい にぎやかなまちを目指して「えみの会」発足！

大阪市 まちづくり活動支援制度 認定！

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました！

恵美地区では従来から、「恵美地区活性化委員会」を組織し、地区の活性化のための様々な活動を実施してきました。そして、昨年、アンケートを実施し、地区全体の活動の可能性を検討しました。

活動報告

◇アンケートの結果、地区全体での活動が必要であること、皆さんの参加が可能であることが分かりました。
◇この結果を受けて、地区全体の活動の場として、新たに「えみの会」を立ち上げ、市のまちづくり活動支援制度に認定されました。

みんなの活動は可能か？

活動への参加可能性は？
◇一般家庭の7割
◇保護者の9割 参加協力したい！

保護者の方々の声
◇地区の皆さんが子供達に温かく接してくれる 活動への参加意識

恵美地区を「安心で美しく愛着のあるまち」にするために、皆さんの協力が必要です。私たち一人ひとりの手で、より良いまちにしていきたいと思います。

現在、いくつかの部会（子供の安全を守る、駅の活用、地区の緑化など）を予定しています。参加してみたい部会があればのぞいてみてください！詳しくは、各町会長までお問い合わせください。

地区の住み心地：満足と不満が均衡！

満足：7%
◇交通が便利
◇愛着がある

不満：13%
◇まちが汚い
◇安心できない

求められているイメージ
1. 清潔さ
2. 美しさ
3. にぎやかさ

交通利便性を活かしつつ、安心で美しく愛着のあるまちを目指して

まちを良くするために

アンケートによる皆さんのご意見をまとめてみました！

必要と思われること
◇公園・グラウンドの整備
◇地域の緑化
◇駅と周辺の整備

困っていること
◇遊び道具がない
◇子ども達が遊ぶのに、怖い・汚い

清潔さに必要と考えられている整備

住み心地の評価

非常に不満 13% 大変満足 7%
やや不満 21% まあまあ満足 29%
どちらでもない 39%

必要と思われること
公園・グラウンドの整備 26%
地域の緑化 24%
駅と周辺の整備 22%
駐車場・駐輪場の整備 13%
駅周辺の開発 15%

部会（未活動）が設定され、テーマに即したネーミングづくりから始めることとなった。これらの部会のネーミングには、参加者の活動への愛着と積極性を生む効果が期待される。

活動開始から1年、専門家による学習とともに、児童の登下校時の清掃活動、坪庭や緑化活動、鉄道高架下の絵画パネルの設置など、具体的な成果として実を結びつつある。その一因としてリーダーの存在が挙げられるが、逆に今後の活動の発展にはその後継者となり得る人材の育成が課題とも言える。

● 自立的活動に向けた課題

今後の自立的活動の展開に向けて、次のような課題を指摘することができる。

- ◇行政への依存（「要望」が口癖になっている）からの脱却
- ◇役員等特定のメンバー（特にリーダー）への依存からの脱却
- ◇具体的活動の実施による活動の拡大（PTAの積極的参加）と定着

(3) 行政提案によるワークショップ型道路整備の取組

兵庫県N市の2連合町会では、東西の主要道路の整備等において、従来から周辺住民の行政に対する不満が募っていた。そのような状況の中、大規模開発に伴う当連合町会を東西に縦貫する県道の自動車交通の増加による生活への影響が懸念された。そこで、2006年秋、地域を巻き込んだ道路整備方針の検討ができないものかとの道路管理者からの発案を受け、協議会とワーキンググループ（以下WGとする）方式による地域提案型の交通安全対策の立案を目指すこととなった。

しかしながら、そのためには次の2つの問題改善が必須であった。

- 1) 道路管理者部局内の協力体制と交通管理者の理解を得ること
- 2) 地域コミュニティメンバー間の取組に対する合意形成を図ること

1) の課題については、発案者が関係部局への説明を行うとともに、2007年3月に、「協働型まちづくり（コミュニティ県土づくり）」についての勉強会を開催し、その取組の重要性に対する認識を深める

とともに、具体的な進め方についての意見交換を行うなどによって概ね理解を得るに至った。

2) の課題に対しては、2007年2月に当該道路の整備に関する意見交換会を開催し、協議のテーブルに着くことさえ拒否されていた町会役員にも、反発から生まれるものはないことを理解いただき、地域の道路交通環境の改善には、自らが積極的に関与することの重要性を再認識していただくことで、協議会設置への道が開かれることとなった。

●協議会とワーキンググループ（WG）方式によるコミュニティ主導の実現

協議会は町会代表（連合町会から4名と5町会長）に学識経験者、公安委員会（所轄警察署）、市、県のメンバーで構成される意志決定機関とし、実質活動はその中に設けられたWGで行うこととなった。WGは、5町会から各3名（計15名）の住民の方々とコーディネータとしての学識経験者、アドバイザーとしての道路・交通管理者で構成することとした。これにより、コーディネータの指導の下、コミュニティが中心となって議論を進め、種々の問題については管理者から学習するといった形が可能となった。

●道路整備の基本方針

WGでは、当該道路の位置づけや道路整備方策等について学習するとともに、現地視察を踏まえたワークショップ方式による意見交換を重ね、2007年7月協議会に対して、当該道路を「歩行者・自転車優先の道路」として整備する旨の提案を行った。

●具体的方策の検討と社会実験

協議会でWG提案が了承された後、具体的な方策の検討に入った。基本的には、歩行者・自転車の通行空間を確保し、自動車の速度を抑制することであったことから、次のような素案が検討されることとなった。

【一般部】

- 1) 路側帯を片側0.5m拡幅（両側1.5m）する。
- 2) それにより車道幅（全幅8.0m）が5.0mとなるため中央線を抹消する。
- 3) バス停付近ではさらに路側帯を0.5m拡幅する。

【カーブ勾配区間】

- 4) ドライバーに減速を促すような路面の舗装を検討する。

このうち、4) については、①夜間、雨天時でも光る、②ドライバーに振動を与える、③湿潤状態でもすべりにくい、④周辺に騒音・振動の影響を与えないことを条件に、メーカーを交えて材料・施工技術の検討を行ったが、これらを同時に見たすことは困難であるとの結論に至った。そこで、②～④を満足する試作品を導入することとなった。

以上のことから、2007年11月、1)～4)を一定区間に施工する社会実験を行い、その効果や問題点を把握することとなった。

●社会実験の評価と最終提案

一般部については沿道居住者に対するアンケート調査、カーブ勾配区間については地元住民による走行実験を行い、次のような結果が得られた。

- 1) 自動車利用者の評価は全体として若干低くなったが、歩行者・自転車とのすれ違いの安全性が若干改善された、速度を落として、注意して運転するようになったなどの意見が寄せられた。
- 2) 自転車・徒歩通行者の評価は相対的に高く、特に、ゆったりと通行できるようになり、自転車・歩行者のすれ違いの安全を評価する意見が多かった。
- 3) バス利用者は、バス待ちや乗降がしやすくなったと評価した。
- 4) 路面の舗装については、走行注意や減速行動を促す効果が高いと評価した。

以上の結果を受け、WGで最終提案をとりまとめ、2007年12月に協議会で了承され、今後、大型車の通行規制を含めて管理者で詳細計画を立案することとなった。

最終協議会では、口々に今後の状況観察の必要性等の声が出されたものの、今までになかった笑顔が印象的であった。

相互学習による市民協働の交通まちづくりの実現と課題

これまでに、交通安全を中心に協働型まちづくりの事例を紹介してきたが、これらに共通することは、これらの活動を通じて地域コミュニティと行政との確執さえも改善され、相互理解を深めることが可能であると思われることである。言い換えれば、「要望・苦情」と「言い訳」の繰り返しの中で巣くってきた関係の悪化という悪循環を断ち切ることが、これからの地域コミュニティと行政の協働を円滑に行うための条件とも考えられる。さらに、このことから、交通による安全や環境阻害といった問題を通して、まちづくり活動に発展することも期待される。

●参加型活動の現状と課題

しかしながら、このような活動は今や珍しいことではない。世間では、いろいろな参加型の活動が行われ、様々な媒体で報告されている。行政システムの面でも、そのような活動を後押しするための法律や制度ができていく。特に、交通バリアフリーの基本構想を立案したり、あんしん歩行エリア事業で「ヒヤリハット」地図を作製したりする過程で、「タウンウォッチ」や「ワークショップ」などの活動が導入されている。そこでは、お年寄りや子どもにもその意味が説明されているのか、わからないままにやらないといけないと思いついで、それ自身が目的化してしまっていて、本来の目的や意図したことが忘れられていないか、といったことが懸念される事例も少なくない。

「まちづくり」はその活動や地区や人によって違っていて当然であり、むしろ、その場所や活動に合った方法を考えることが大切になる。それだけに、自分たちの「やっていること」に意味があるのか、それが一般的にどう位置づけられているのかを学習することに大きな意味がある。

問題なのは、紋切り型の活動に安心してしまい、参加者個々の意見や意志が活動そのものに埋没してしまうことである。個々の意見を出し合い、時にはそれらがぶつかりあって、それでも共通の目的のために合意が形成されていく、そんなプロセ

ス自体も「協働型まちづくり」の大切な要素であることを忘れてはならない。

●協働型活動の持続的発展に求められるもの

先に紹介した a 市 T 地区の活動では、参加者の役割と分担すべき事柄が決まって、少しずつ実現に向けて進み始めた頃、当初予定になかった大きなプランが提案された。しかしながら、人事異動などもあって、計画そのものが棚上げ状態になり、結局、目に見える結果がないままに活動の終焉を迎えた。活動そのものについては、経験を通して満足を得たものの、目に見える成果も重要である。満足は、できたことの大きさではなく、やってきたことと、できたことそのもの自体にあることを再認識させられた。むしろ、身の丈に合った活動が、満足と持続のためのコツかもしれない。

また、o 市 E 地区の例では、リーダーの頑張りや活動全体を活性化させているといっても過言ではない。そこで、懸念されることは、再び、特定のグループによる活動に逆行しないかということである。部会を牽引するサブリーダーの皆さんの経験が、より幅広い層の人たちの共感を呼び、さらに成長されることが、今後の活動の発展には不可欠と考えられる。

結びに代えて……………

「人育ち 輪が広がる まちづくり」

エピローグ

ところで、k 市 S 地区に関する後日談。2006 年秋、テレビの「地区道路の交通安全」に関する番組で、現町会長さんが「当時、町会が要望して、やっとこれできたそうです。地元では好評ですよ。」と仰っていた。「要望ではなく、みんなが力を合わせて実現した」という一番大切な部分が抜け落ちていた。正直唖然とした。しかし、そのような少しの落胆をバネに、改めて、経験の伝承が大切であり、そのための人を育てることの重要性を実証できたことを幸いとしよう。

参考文献

- [1] 都市づくり用語辞典、(株) アーバンルネッサンス社 1988
- [2] 石原武政：まちづくりの中の小売業、(株) 有斐閣 2000
- [3] 日端康雄・北沢 猛（編著）：明日の都市づくり、慶應義塾大学出版会、2002
- [4] 日野、三宅、吉田、三谷：協働型交通安全対策の活動事例の評価と課題に関する研究、土木計画学研究・論文集、No.24、pp.791-796 2007
- [5] HINO Y. et. al. : Case Studies of Experimental Approaches for Road Safety, Proceedings of 9th World Conference on Transport Research, No. 3230, pp. 1-14 2001
- [6] 小山、日野、内田、吉田：グループ主導から住民協働型まちづくり活動への展開とその課題に関する事例研究、土木学会関西支部年次学術講演会講演概要集、I V - 53 2007
- [7] 兵庫県：県民の参画と協働の推進に関する条例（条例第57号） 2002

【マッセオ S A K A 研究紀要第11号（平成20年3月発行）より転載】