

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.282

January 2006

道路景観形成時における合意形成の手引き

道路空間高度化研究室

A Guideline for Consensus Making Concerning Road Scene Improvement

Advanced Road Design and Safety Division

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Japan

道路景観形成時における合意形成の手引き

岡 邦彦*¹

高宮 進*²

中野圭祐*³

A Guideline for Consensus Making Concerning Road Scene Improvement

Kunihiko OKA*¹

Susumu TAKAMIYA*²

Keisuke NAKANO*³

概要

「美しい国づくり政策大綱」の策定（平成 15 年 7 月）や「景観法」の施行（平成 16 年 12 月）を受け、今後は景観に配慮した社会資本整備が進められるとともに、既存の美しい景観についても保全・維持が図られていくことになる。道路は人々が日常生活において何らかの形でほぼ毎日利用する社会資本であり、道路における景観面での配慮は、人々が美しさを認識できるようにするだけではなく、ひいては人々が日常生活において潤いやまちの魅力を体感できる素地を与えるものともなりうる。本手引きは、道路景観形成時の合意形成に対して、基本的考え方や具体的対応、事例など、有益な情報を提供するものである。

キーワード：道路景観形成、合意形成、専門家、視覚化ツール

Synopsis

In response to the formation of the Scheme of the Beautiful Country Creation Policy (July 2003) and the enforcement of the Scenery Law (December 2004), infrastructure provision projects will include consideration of scenery in future. And existing fine scenery will be conserved and maintained. Roads are infrastructure that people use almost every day in some way as part of their daily lives, so that concern for road scenes not only provides people with consciousness of beauty, but also lets them personally experience warmth and the attractiveness of their surrounding in their daily lives. In this guideline, useful information such as a basic way of thinking, specific countermeasures and examples is provided for consensus making concerning road scene improvement.

Key Words: Road scene improvement, Consensus making, Expert, Visualization tools

-
- *¹ 道路研究部道路空間高度化研究室 室長 Head, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department
- *² 道路研究部道路空間高度化研究室 主任研究官 Senior Researcher, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department
- *³ 道路研究部道路空間高度化研究室 交流研究員 Guest Research Engineer, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department

目 次

第1章 本手引きの目的と構成	1
1.1 本手引きの目的	1
1.2 本手引きの構成	2
1.3 本手引きの使い方	3
第2章 道路景観形成時における合意形成に際しての基本的考え方	4
2.1 合意形成過程で対応すべき観点と基本的考え方	4
(1) 道路景観の専門家の参画	4
(2) 視覚化ツールの活用	6
(3) 道路景観保全に向けた基盤づくり	7
2.2 基本的合意形成過程	8
(1) 事業段階と合意形成との関係	8
(2) 合意形成ステップと具体の作業	8
(3) 合意形成の活動主体	10
(4) 合意形成のための手法	11
2.3 道路景観形成時の合意形成過程における対応	13
(1) 道路景観の専門家の参画	13
(2) 視覚化ツールの活用	14
(3) 道路景観保全に向けた基盤づくり	15
2.4 視覚化ツール	16
(1) 視覚化ツールの種類と特徴、活用方法	16
(2) 補足的に利用できるツール	26
第3章 道路景観形成時における合意形成過程の詳細	29
3.1 設計・施工段階における合意形成過程	29
(1) ステップ1：合意形成に向けての調整	31
(2) ステップ2：合意形成の実施に向けた準備	32
(3) ステップ3：合意形成の実施	34
(4) ステップ4：結論の公表	36
(5) ステップ5：市民参加の継続	36
3.2 他事業段階における合意形成過程	37

第4章 道路景観形成時における合意形成の事例	41
4.1 事例1（既設道路の交差点改良時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）	42
(1) 概要	42
(2) 合意形成経過	43
(3) 合意形成の基本ステップと、対応内容	44
4.2 事例2（地下鉄整備による道路改築時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）	48
(1) 概要	48
(2) 合意形成経過	49
(3) 合意形成の基本ステップと、対応内容	50
(4) 合意形成後の活動	53
4.3 事例3（バイパス整備時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）	55
(1) 概要	55
(2) 合意形成経過	56
(3) 合意形成の基本ステップと、対応内容	57
参考文献	61

第1章 本手引きの目的と構成

1.1 本手引きの目的

国土交通省は、平成15年7月に「美しい国づくり政策大綱」を策定し、美しい国づくりに向けた取組みの基本的考え方や具体的な取組みをまとめた。また平成16年12月の「景観法」の施行も相まって、今後は景観に配慮しつつ社会資本整備が進められるとともに、既存の美しい景観についても保全・維持が図られていくことになる。道路は人々が日常生活において何らかの形でほぼ毎日利用する社会資本であり、道路における景観面での配慮は、人々が美しさを認識できるようにするだけではなく、ひいては人々が日常生活において潤いやまちの魅力を体感できる素地を与えるものともなりうる。

一方、社会資本整備に際しては、多様化する市民の価値観やライフスタイル、ニーズに適切に対応すると同時に、その意思決定プロセスを透明性の高いものとしていくことが望まれており、市民と行政などが協働で問題を解決し合意を形成していくことが非常に重要となってきた。道路整備においてもこれは例外ではなく、道路事業の実施や、その道路事業に道路景観形成を伴う場合においても合意形成を進めていくことは非常に重要な課題である。

本手引きは、以上のような背景のもと、道路景観形成時の合意形成に際しての基本的考え方など有益な情報を提供するものである。

ところで、そもそものところ道路事業における合意形成と、その道路事業に道路景観形成を伴う場合の合意形成とは、合意形成の基本的な流れや合意形成のための手法などは、両者で特段異なるものではない。両者で異なるのは、道路景観形成を伴う道路事業の合意形成過程において、道路景観の形成・保全に向けての意見交換や討議が加わる点である。しかしながら、道路景観は、これまで市民にとってそれほど馴染み深いものではなく、また何らかの方法で、ある程度道路景観の出来上がりイメージを共有しないと意見交換や討議後の賛同が得にくいといった特徴を持つ。このため、道路景観形成を伴う道路事業の合意形成においては、意見交換や討議の対象が道路景観であるが故に生ずるこれらの点への対応が特に重要となってくる。本手引きでは、合意形成の過程で特に対応しておくべきこのような観点を明確化するとともに、それらの観点に対し、基本的考え方や対応方法、参考事例等を紹介し、現場での道路景観の形成・保全に資することを目的とする。

なお現在、景観に配慮した社会資本整備を進めるため、「国土交通省所管公共事業における景観評価の基本方針（案）」が通達され、景観評価が試行的に実施されている。基本方針（案）では、学識経験者や地域住民、その他関係者の意見を収集しつつ事業案を作成していくこと（基本方針（案）では、これを「景観評価」と呼んでいる。）に関して、行政側の対応事項などその大枠が示されている。一方で本手引きは、対象を道路事業に限定するものの、道路景観形成時の合意形成に対して、対応しておくべき観点やそれに対する基本的考え方、対応方法、参考事例等を具体的に紹介するものである。本手引きは、基本方針（案）で示す大枠に対して、合意形成の進め方に関する詳細な内容を示しており、基本方針（案）を補完する位置にあると同時に、基本方針（案）に基づく景観評価の際に具体的な手引きとしても活用できるものである。

1.2 本手引きの構成

1.1にも述べたように、本手引きは、意見交換や討議の対象が道路景観であるが故に、道路景観形成時の合意形成過程において特に対応しておくべき観点と、対応の基本的考え方や具体的方法等を示すものである。このため本手引きは、それらの点を中心に据えて構成した。本手引きの構成を図-1・1に示す。

まず第1章においては、本手引きの目的、構成、使い方について述べる。

第2章では、2.1で、道路景観形成時の合意形成において対応すべき観点を「道路景観の専門家の参画」、「視覚化ツールの活用」、「道路景観保全に向けた基盤づくり」の3つにまとめる。その後、それらの観点毎に具体的対応に向けた基本的考え方を整理する。2.3では、それら基本的考え方を受け、事業段階として設計・施工段階を例に取り上げて、観点毎に、合意形成過程の各場面における対応内容を示す。なおこの際理解を助けるため、2.2では、合意形成の基本ステップや合意形成のための手法など、道路事業の合意形成を進める際に必要となる基本的な情報についてあらかじめ振り返ることとしている。また2.4では、視覚化ツールの種類、特徴等について、一つの節としてまとめて整理している。

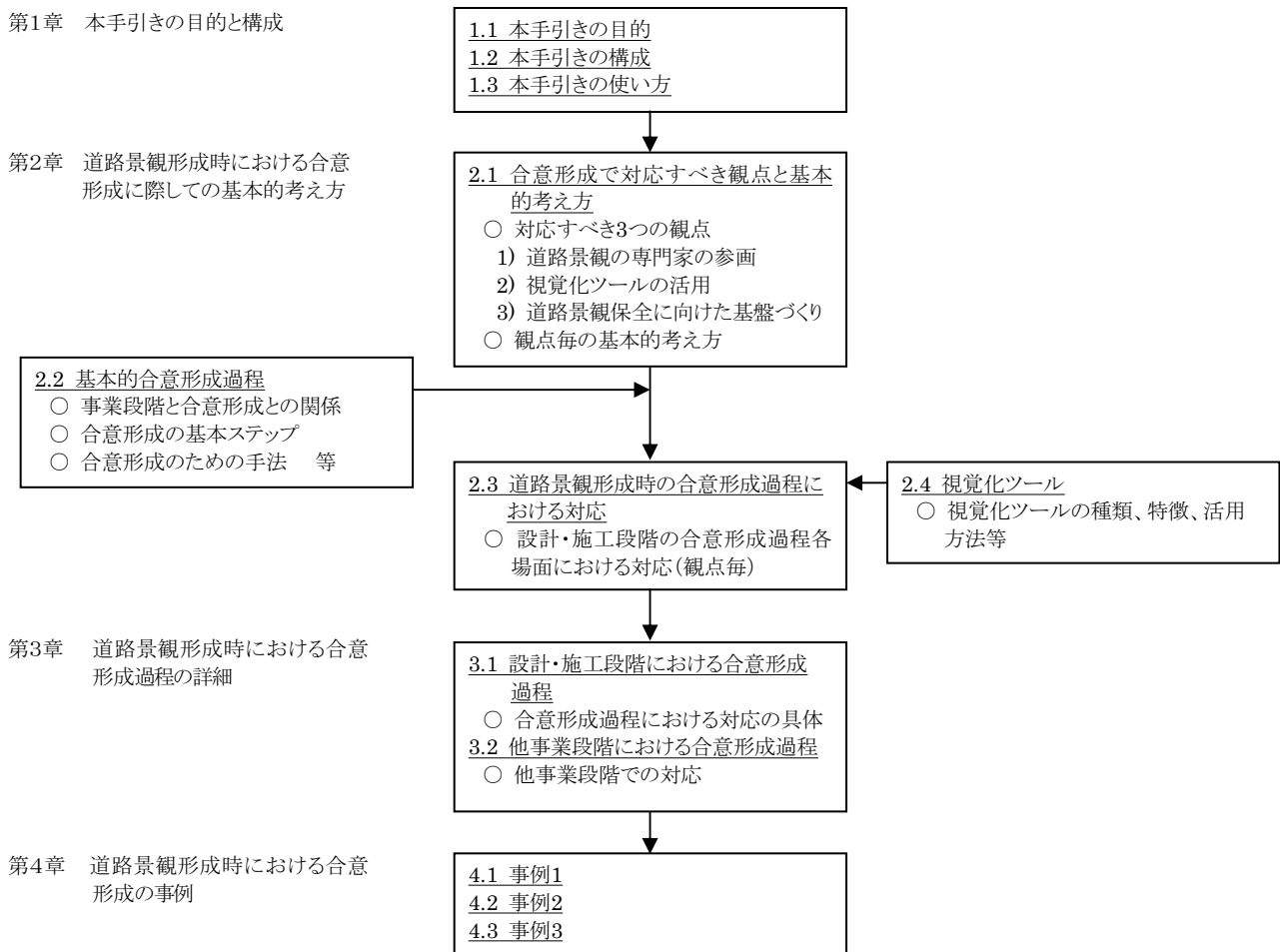


図-1・1 本手引きの構成

第3章では、2.3を受け、3.1で設計・施工段階における対応内容をより具体的に示す。ここでは3つの観点に関連して記述するとともに、それ以外の部分（一般的な道路事業の合意形成に関わる部分）についても記述している。3.2では、設計・施工段階以外の事業段階における対応内容を簡単に整理する。

第4章では、第3章までに述べた内容を踏まえ、道路景観形成時における合意形成の事例を示す。

本書の目的に添えば、2.1からスタートし、2.3、第3章、第4章と読み進めることにより、概念的な情報から、より具体的かつ事例的な内容が紹介されることとなる。

1.3 本手引きの使い方

道路景観形成を伴う道路事業の合意形成にあたっては、まずは本手引きの2.1から、合意形成過程で対応しておくべき3つの観点を理解する。また3つの観点それぞれへの対応を、

- 1) 基本的考え方 (2.1)
- 2) 基本的考え方 (2.1) 及び対応方法 (2.3)
- 3) 基本的考え方 (2.1)、対応方法 (2.3)、対応の具体 (3.1) 及び参考事例 (第4章)

と読み進めるに応じて理解を深め、実際に合意形成を進める際の参考とする。

2.4には視覚化ツールの特徴や活用方法がまとめて示してあり、合意形成の進捗等に合わせた視覚化ツールの使用についてもヒントを与えている。これら視覚化ツールは、一般的な道路事業の合意形成に際しても、道路管理者、市民、関係者間で道路空間の出来上がりイメージを共有するにあたって有用であり、そのような観点で視覚化ツールを独立的に使用することもできる。

なお2.2には、合意形成の基本ステップや合意形成のための手法など、道路事業の合意形成を進める際に必要となる基本的な情報が示してあるが、更なる情報や詳細については、他の図書を参考にするなど考慮すべきである。

第2章 道路景観形成時における合意形成に際しての基本的考え方

2.1 合意形成過程で対応すべき観点と基本的考え方

道路事業における合意形成と、その道路事業に道路景観形成を伴う場合の合意形成とでは、合意形成の基本的な流れや合意形成のための手法などは、両者で特段異なるものではない。両者で異なるのは、道路景観形成を伴う道路事業の合意形成過程において、道路景観の形成・保全に向けての意見交換や討議が加わる点である。

実際のところ、道路景観は、沿道に住む市民や道路利用者の各個人にとってこれまでそれほど馴染み深いものではなく、それら各個人によって道路景観に対する価値観が大きく異なることも多い。つまり、市民等が道路景観の価値判断を行うにあたって、共通に議論する土壌すら有していないとも言え、その際には、道路景観の価値をどう考えるかという点から意見交換や討議を始めなければならない場合もある。このような場合には、道路景観の価値やその考え方などに精通した専門家のアドバイスなどを通じて、市民等が的確な判断と合意を形成していくことが考えられる。

また、道路景観について意見交換や討議を重ね、賛同を得るには、意見交換等への参加者が道路景観に関してある程度共通の出来上がりイメージを持ち合わせる必要があるとなってくる。出来上がりイメージを共有するためには、何らかの支援ツール（意見交換・討議の対象が道路景観であるため、視覚的に道路景観の出来上がりイメージを提示できるツールなど）が必要となる可能性が高く、この点も道路景観形成を伴う道路事業の合意形成を進めるにあたって特徴的である。

一方で、道路景観は道路敷内だけではなく、道路から見える沿道建物等も含めて構成されるものであり、道路景観の形成・保全を実現するためには、単に道路敷内だけに焦点を絞って形成・保全を進めて行けばよいものではない。道路敷外の沿道建物等の形成や保全に対しては、道路景観を形成し保全したいという沿道市民の意識や、沿道市民による継続的な道路景観保全活動が必要となる。道路景観形成を伴う道路事業の合意形成を進める際には、道路景観形成後の保全・維持に向けて、合意形成と同時に沿道市民の意識醸成を図るための取組みを進めていくことも重要となってくる。

これらのように、道路景観形成を伴う道路事業の合意形成においては、特に意見交換や討議の対象が道路景観であるが故に、合意形成過程において的確に対応すべき観点が生ずる。本節では、道路景観形成時の合意形成過程において対応すべき観点を下記の3つにまとめ、以下では、それらに対する基本的考え方を示す。

- 1) 道路景観の専門家の参画
- 2) 視覚化ツールの活用
- 3) 道路景観保全に向けた基盤づくり

(1) 道路景観の専門家の参画

○背景

道路景観の検討においては、各地域における既存の景観を踏まえた上で、道路景観のあり方や目標、それらを実現する具体的な対応等を検討していく必要がある。このため、地域において尊重すべき景観を見出すことや、

その地域景観を踏まえた道路景観の案を作成することなどが必要となる。

一方、道路景観形成時の合意形成について考えてみる。道路景観は、一般的に、沿道に住む市民や道路利用者の各個人に対していわば直接的な受益をもたらすものではなく、それら各個人にとってもこれまでそれほど馴染み深いものではなかった。その結果、各個人によって道路景観に対する価値観は様々である。このような状況の中で道路景観形成に向けた意見交換・討議を進めて行くには、沿道市民等がある程度、道路景観の価値やその考え方に関する基礎的な知識を持ち合わせる必要がある。またそれと同時に、客観的な説明を通じて、市民が今後整備されることになる道路景観の案を理解できるようにすることや、その案に対して市民が意見を寄せ、それら意見を道路景観の案に反映していくことなどが必要になる。

○基本的考え方

道路景観の検討における、尊重すべき地域景観の見出しや、地域景観を踏まえた道路景観の検討、さらには合意形成時の意見交換・討議における、道路景観の価値等の基礎的な知識に関する説明、道路景観の案の市民への客観的な説明、市民意見の反映方法の検討などに対しては、道路景観分野の専門家の参画が有効となる。このため、委員会や懇談会の委員、ワークショップにおける第三者的なアドバイザーとして、合意形成の場面に専門家を参画させ、道路景観面からのアドバイスを受けたり、意見交換や討議に参加させる。

専門家に期待する役割としては、次のものが考えられる。

・尊重すべき地域景観の見出し

地域を代表する自然や建物など、道路整備に際してその尊重等を考慮すべき地域景観を見出す。地域景観に関しては、その後の道路景観の検討において、新たに整備される道路から既存の景観がどのように見えるかという点と、新たに整備される道路によって既存の景観が阻害されることがないかという点の2点が議論の焦点になってくる。

・地域景観を踏まえた道路景観の検討

地域景観を踏まえて道路景観をどのように構成していくかについて、意見交換・討議を通じて検討する。道路景観の検討には、地域景観との調和の必要性を確認することや、道路景観のコンセプトを作成すること、具体的な道路景観のデザインや色彩を提案することなどが含まれ、専門的知見や経験を持つ専門家は、必要に応じそれら各点に対してアドバイス等を加える。これらアドバイスにあたっては、専門的知見等に基づく結論のみをアドバイスするのではなく、どの部分をどう変更することにより良好な景観が導けるのかについての解説を加えることが重要である。

・道路景観の価値等の基礎的な知識に関する説明

市民等の各個人によって道路景観に対する価値観は様々であることが多く、このような場合には、まずそれら市民等が道路景観の価値やその考え方などについて知識を持ち合わせた上で、意見交換・討議を進めていくことが必要である。専門家は、これらの基礎的な知識について市民に説明し、道路景観に対する市民の理解や意識の向上を促す。

・道路景観の案の市民への客観的な説明

専門家は、提案される道路景観のコンセプトや出来上がりイメージについて、市民に対し解説する。またこ

れにより、市民からの意見提示など、意見交換等の活発化を促す。

・市民意見の反映方法の検討

専門家は、合意形成時の意見交換・討議において市民等から出される意見等を受け、道路景観の検討において反映する必要があるか否かや、反映する際の方法等をアドバイスする。

上述のように、道路景観の専門家を参画させる意図は、好ましい道路景観を検討することだけではなく、専門的知見を手助けに十分な意見交換・討議を行うことでもある。これらの役割を果たす道路景観の専門家には、道路景観に知見を持つ学識経験者や有識者に加えて、同様に道路景観に知見を持つ建設コンサルタント職員などが考えられる。

なお、「国土交通省所管公共事業における景観評価の基本方針（案）」でいう「景観アドバイザー」は、学識経験者等の中から任命され、その役割は、事業を担当する部局が「景観形成にあたり配慮すべき事項」や「景観整備方針」を検討したり、景観評価の項目・尺度の選定、予測・評価手法の選定、各施設の具体的な規模・形状・配置の検討などを行う際に、アドバイス等を行うことである。この点から見れば、ここでいう「道路景観の専門家」と「景観アドバイザー」とは、その位置づけや果たすべき役割等が異なっていることに留意すべきである。

上述の記述に関連して、2.3(1)には、「道路景観の専門家の参画」の観点から合意形成過程のどの場面でも対応するのかを示す。

(2) 視覚化ツールの活用

○背景

道路景観について意見交換や討議を重ね、道路管理者、市民、関係者間の合意形成を図るには、意見交換等への参加者が道路景観に関してある程度共通の出来上がりイメージを持ち合わせる必要がある。特に、ここでいう意見交換・討議の対象は道路景観であるため、意見交換の場で、道路敷内だけではなく沿道、遠景も含めた道路景観の出来上がりイメージや、視点を連続的に移動した場合の道路景観の見え方、さらには討議の対象となる道路を道路外部から眺めた姿などが提示され、それに基づいて意見交換が進められることが重要である。

○基本的考え方

合意形成過程においては、道路管理者、市民、関係者による意見交換・討議を通じて、道路景観の出来上がりイメージを徐々に固めていくことが繰り返される。活発な意見交換や討議、合意の形成のためには、出来上がりイメージを共有することが必要であり、出来上がりイメージを視覚的に提示できるツールなど、何らかの支援ツール（視覚化ツール）を活用することが有効である。このため、道路景観形成時の合意形成においては、視覚化ツールを積極的に用いる。

パースやフォトモンタージュ、コンピュータグラフィックス（CG）、模型など、合意形成に際して使用できる視覚化ツールは多種多様である（詳細を2.4に示す）。また道路内外の様々な視点からの見え方やドライバーの視点からの見え方など、視覚化ツールそれぞれが提示できる情報内容やその緻密さ等も、視覚化ツールの種類に応じて異なってくる。このため、委員会やワークショップなどの合意形成のための手法や、それぞれの回にお

ける討議内容に対応して、視覚化ツールを適切に選定する必要がある（この点についても、詳細を2.4に示す）。

視覚化ツールは、合意形成を通じて得た結論（出来上がりイメージ）を広く市民に公表する際にも使用可能であり、この段階においても積極的な活用が望まれる。

上述の記述に関連して、2.3(2)には、「視覚化ツールの活用」の観点から合意形成過程のどの場面でどう対応するのかを示し、2.4には、視覚化ツールの種類、特徴、効果等について示す。

(3) 道路景観保全に向けた基盤づくり

○背景

道路景観は道路敷内だけではなく、道路から見える沿道建物等も含めて構成されるものである。このため、道路景観の形成・保全のためには、単に道路敷内だけに焦点を絞って形成・保全を進めて行けばよいものではなく、道路敷外の沿道建物等の形成・保全や看板等の乱立の防止などを図ることが望まれる。しかしながら、沿道建物等の保全等については、道路管理者が直接的に対応を図れるものではなく、道路景観を形成し保全したいという沿道市民の自発的な意識の元で、沿道市民による継続的な道路景観保全活動が進められることが必要となる。

○基本的考え方

道路景観を形成し保全したいという沿道市民の意識を定着させたり、沿道建物等の保全に向けた活動を芽生えさせたりするなど、いわば道路景観の保全に向けた基盤を構成するには、まず道路管理者、市民、関係者の密接な協力のもとで合意形成を図り、市民が、自らの手で道路景観を形成したとの意識やその道路への愛着を持てるようにすることが重要である。また同時に、道路景観保全に向けた沿道市民の意識醸成を図るための取組み（道路景観の重要性、道路景観保全の価値、道路景観保全活動の先進事例・既存事例、さらにはそれによって生じたメリットなどの情報提供など）を進めていくことが考えられる。

また、沿道市民のまとまり具合（沿道商店街やNPO等を中心とした集まりの芽生え）などに応じて、道路景観形成後に、沿道市民間の意見交換を支える手続きを用意するなど何らかの方法で沿道市民の継続的な活動を支援することが可能な場合は、その可能性を市民に案内することも考えられる。

上述の記述に関連して、2.3(3)には、「道路景観保全に向けた基盤づくり」の観点から合意形成過程のどの場面でどう対応するのかを示す。

2.2 基本的合意形成過程

2.1 では、道路景観の形成・保全に向けて、特に道路景観形成時の合意形成過程において対応すべき3つの観点とそれらに対する基本的考え方を示した。実際の合意形成に際しては、これら基本的考え方を受けて、3つの対応すべき観点毎に、合意形成過程のどのような場面でどのように対応するのかが重要になってくる。その内容については2.3で示すものとする。本節では、2.3で示す具体的な場面と対応についての理解をより深めるため、2.3に先立ち、道路事業における合意形成の基本的な流れや合意形成のための手法など（ここではこれらを「基本的合意形成過程」という。）について振り返ることとする。

(1) 事業段階と合意形成との関係

道路事業には、構想、計画、設計、施工、維持管理の各事業段階がある。計画段階では道路のルートや概ねの道路構造が定められ、また設計段階では詳細な道路構造や具体のデザインが定められるなど、当然ながら、それぞれの事業段階別に目指すべきゴールは異なる。これら目指すべきゴールの違いに応じて、合意形成を図るべき事柄も異なるため、合意形成はこれら事業段階毎に進めることが必要となる。表-2・1には、事業段階別に合意形成のねらいを示す。なおここでは、施工段階における合意形成は円滑な事業実施に向けた情報提供など一方方向の情報の流れが中心となることを考慮して、設計段階とそれに引き続く施工段階を一つにまとめた。

表-2・1 事業段階別の、合意形成のねらい

事業段階	合意形成のねらい
構想段階	道路事業の必要性、妥当性、効果、環境への影響等を情報公開する。 事業の必要性などに関し、広く市民や関係者の意見を把握する。 事業の方向性を確認する。
計画段階	事業に対する具体のニーズ、代替案の比較結果、費用対効果の分析結果など詳細な情報を公開し共有する。 協議を進め、道路のルートや概ねの道路構造などについて結論を得る。
設計・施工段階	詳細な道路構造や具体のデザインなどについて意見交換し、結論を得る。 直接影響を受ける関係者の理解を得る。 施工時には、円滑な事業実施に向けて情報提供する。
維持管理段階	維持管理のための役割分担等について結論を得る。

(2) 合意形成ステップと具体の作業

(1)でも述べたように、合意形成は事業段階毎に進められる。文献1を参考にしてまとめれば、各事業段階における合意形成の基本ステップは同様に、図-2・1のようになる。ここでステップ1、ステップ2は合意形成の準備段階にあたり、ステップ3を経て合意形成を通じた結論が定まる。ステップ4はその結論を公表する段階である。

表-2・2には、合意形成の基本ステップにおける具体の作業を示す。

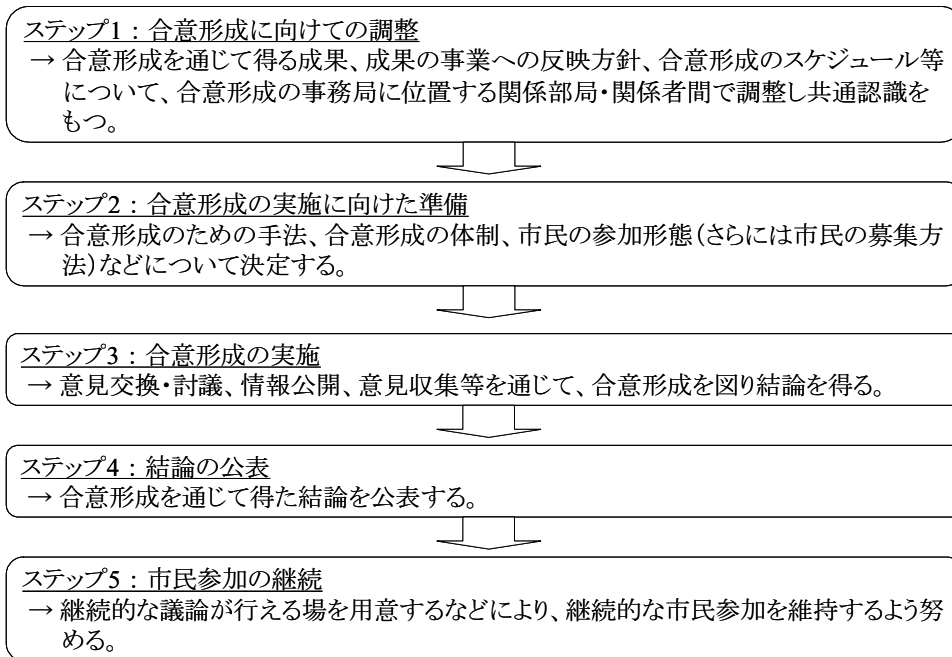


図-2・1 合意形成の基本ステップとその内容

表-2・2 合意形成の基本ステップ毎の具体的な作業

合意形成の基本ステップ	具体的な作業（主要なもの）
ステップ1：合意形成に向けての調整 合意形成を通じて得る成果、成果の事業への反映方針、合意形成のスケジュール等について、合意形成の事務局に位置する関係部局・関係者間で調整し共通認識をもつ。	<ul style="list-style-type: none"> 対象とする事業に関わる法令等・他プロジェクト・前事業段階での決定事項などの周辺事情、合意形成を通じて得るべき成果の項目等、合意形成で得る成果の事業への反映方針等について、関係部局等で共通認識を持つ。 合意形成のスケジュールについて、共通認識を持つ。
ステップ2：合意形成の実施に向けた準備 合意形成のための手法、合意形成の体制、市民の参加形態（さらには市民の募集方法）などについて決定する。	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成の対象者（関係者）を想定する。 合意形成のための手法（委員会、協議会、ワークショップ、アンケート調査、広報誌など）を決定する。 合意形成の体制を定め、構成する。参加する市民を募集する場合は、その方法を決定し募集する。 合意形成の結論の決定方法について定める。
ステップ3：合意形成の実施 意見交換・討議、情報公開、意見収集等を通じて、合意形成を図り結論を得る。	<ul style="list-style-type: none"> 意見交換・討議のための材料（資料等）を収集・整理する。 上記材料を用い、意見交換・討議を行い、意見等の集約やとりまとめを行う。 意見交換等の経過・結果を情報公開する。また必要に応じてこれらに対する意見収集を行う。 上記の各点を繰り返すことにより討議を進め、討議の結論（合意形成の成果）を得る。
ステップ4：結論の公表 合意形成を通じて得た結論を公表する。	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成を通じて得た結論を公表する。
ステップ5：市民参加の継続 継続的な議論が行える場を用意するなどにより、継続的な市民参加を維持するよう努める。	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、継続的な議論が行える場を用意する。

(3) 合意形成の活動主体

合意形成の基本ステップを進める際には、行政や市民等が合意形成の活動主体を務める。活動主体としては、行政が主導的役割を果たすもの、行政と市民とが協働で進めるもの、さらには第三者組織が主体となるものなどがあり¹⁾、合意形成の基本ステップを開始する前の段階、あるいは遅くともステップ1（合意形成に向けての調整）の段階には、どのような活動主体で合意形成を進めるのかが定まっている必要がある。活動主体別の特徴を表-2・3に示す。

なお、道路景観形成時に関しては、合意形成の初期段階において道路景観に関する市民意識がそれほど高くない場合や、道路景観に対する価値観が必ずしも醸成されていない場合が多いものと考えられ、このような状況の下では、行政が主導的役割を果たすケースが多くなるものと考えられる。

表-2・3 合意形成の活動主体と、特徴

合意形成の活動主体	特徴
行政が主導的役割を果たすもの (行政主導型)	<ul style="list-style-type: none"> 行政が主導で市民の関わり具合を定め、合意形成を図るもの。 行政が中心になりステップ1、ステップ2を進めた後、ステップ3で行政と市民の参加により合意形成を図る。ステップ4では行政が合意形成で得た結論を公表する。 行政が主導で合意形成を図るため、ステップ3で得る合意形成の結論と、合意形成後に展開される活動（例えば事業）との間で、内容が大きく異なることは少ない。 大規模な事業等で利害関係が複雑な場合など、行政が利害を調整していく必要がある場合には、この活動主体が適する。 市民の参加意識が高くない場合や、市民の経験が少ない場合などは、当面行政主導で合意形成を図り、市民の参加機会をつくることが考えられる。
行政と市民とが協働で進めるもの (行政市民一体型)	<ul style="list-style-type: none"> 行政と市民が協働で、合意形成を図るもの。 ステップ1では行政が中心となるかもしれないが、その後は、ステップ3以降の合意形成の実施、結論の公表に留まらず、ステップ2の市民の参加形態の決定までも、行政と市民とが協働で実施する。 行政が活動主体の一部として関わってくるため、ステップ3で得る合意形成の結論と、合意形成後に展開される活動（例えば事業）との間で、内容が大きく異なることは少ない。 身近な公共施設の検討など直接的利害関係が不明確な場合は、この活動主体が実施しやすい。
第三者組織が主体となるもの (第三者組織主体型)	<ul style="list-style-type: none"> 市民組織やNPO等の第三者組織が主体となり、合意形成を図るもの。 行政や市民から寄せられる問題や課題を受けて、第三者組織が課題を提起し、ステップ2以降を実施する。 この際行政は、活動の支援、提案・要望への対応を行う。 行政が活動主体として加わらないため、ステップ3で得られ、またステップ4で公表される合意形成の結論と、合意形成後に展開される活動（例えば事業）との間で、内容が異なることがある。 ある程度地域が限定され、関係する市民の利害関係が明確で、地域によるきめ細やかな対応が必要な場合は、この活動主体での実施が考えられる。

(4) 合意形成のための手法

ステップ2（合意形成の実施に向けた準備）では、合意形成のための手法（委員会、協議会、ワークショップ、アンケート調査、広報誌など）が概ね決定され、ステップ3（合意形成の実施）では、それら手法を用いて、意見交換・討議の場を設けることや、意見交換・討議のための材料を収集したり、意見交換等の経過・結果を情報公開することが行われる。以下には、合意形成のための手法についてまとめる¹⁾。なお、ステップ3における新たな課題の発生等に応じて、ステップ2で概ね決定した合意形成のための手法を適宜見直すことも考えられる。

合意形成のための手法には、討議や体験を通じた直接参加型の手法や、メディアを通じて情報をやりとりする間接参加型の手法がある。これら手法の分類とその特徴を表-2・4に示す。また主な合意形成のための手法を表-2・5に示す。これらの手法にはそれぞれ利点や課題があるため、それらの特徴を理解し、必要に応じて複数の手法を組み合わせながら用いることが望ましい。

表-2・4 合意形成のための手法の分類と、その特徴

合意形成のための手法の分類	特徴
<u>討議型</u> 委員会やワークショップなどの合意形成の場への参加	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成の場に関係者が集まって討議する直接的な参加手法。 委員会、ワークショップの他に、説明会、意見交換会、シンポジウム等の手法がある。 参加した市民の具体的な意見や要望を把握することができ、意見や要望に対する議論が可能となる。
<u>体験型</u> 社会実験やイベントによる現地体験への参加	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な対策等を体験する直接的な参加手法。 イベント、見学会等の体験を中心とした手法や、まち歩き、社会実験等のように、体験と討議を合わせて行う手法がある。 参加者の関心の向上、共通の体験を通じた相互の理解、議論の活性化等の効果が期待できる。
<u>メディア活用型</u> メディア（媒体）を通じた参加	<ul style="list-style-type: none"> 広報、インターネット、郵送等のメディア（媒体）を活用して情報を公開したり、意見等の収集を行う方法で、間接的な参加手法。 直接的な参加手法では参加者の範囲が限られることがあり、その欠点を補完するために用いることもある。 情報の公開に関しては、各媒体を活用し、情報を広く公平に不特定多数の市民に提供できる。一方的な情報提供となるため、情報の伝え方によっては、十分な理解が得られないこともある。 意見等の収集に関しては、広く不特定多数の意向等が把握できる。多くの関係者の意向等を把握でき、全体の傾向等を分析するには効果的であるが、深い意見の把握は難しい。

表-2・5 主な合意形成のための手法

分類	合意形成のための手法	概要
討議型	委員会 懇談会	学識経験者・有識者、市民、関係者、専門家等からなるある程度固定的なメンバー（参加者）が、計画方針や計画案等について継続的に議論する手法。
	ワークショップ	市民や関係者、専門家等の参加者が比較的自由に意見を交換し、共同作業を行ったりしながら議論を進める手法。
	意見交換会	市民や関係者、専門家等が同一の場で意見を述べ合うなど、情報交換の場を提供する手法。
	シンポジウム	市民を含む様々な関係者が一堂に会し、専門家や団体代表者が意見を述べるとともに、それを公聴した参加者が質問・討論をする手法。
	説明会（計画説明会、事業説明会）	市民を会場に招き、計画内容等を説明するとともに、質疑応答と意見収集を通じて、理解と協力を要請する手法。
体験型	まち歩き等	市民と関係者、専門家等が対象地域等を歩き、地域の魅力や課題等を観察したり発見したりする手法。
	見学会	市民や関係者、専門家等が、参考となるであろう事業箇所や討議現場（ワークショップ等）を見学する手法。
	社会実験	市民や関係者、専門家等が実際にできるであろう成果を疑似体験し、実体験に基づく意見を収集する手法。
	イベント オープンハウス 立寄りブース	道路事業の見学会、ポスター等のコンテスト、関連資料の展示、社会実験等に合わせた交流の場の設置など、市民の関心を引きつける手法。
メディア 活用型	アンケート調査	関連する道路事業や計画内容に対する質問を設定し、それへの回答を得ることで、意見等を収集する手法。
	ヒアリング インタビュー	回答する関係者に対して聞き手が口頭で質問し、それへの回答から意見等を収集する手法。
	広報誌 ニュースレター パンフレット チラシ ホームページ	各種の媒体を利用して、道路事業や計画内容などに関する情報を公開・提供する手法。

2.3 道路景観形成時の合意形成過程における対応

本節では、2.1 で記した基本的考え方を受け、3 つの対応すべき観点毎に、合意形成過程の各場面においてどう対応するのかを示す。ここでは、道路管理者、市民、関係者間の意見交換や討議、合意形成が行われるケースは、今後も道路の事業段階のうちで設計・施工段階におけるものが最も多いと考慮し、設計・施工段階を想定しつつ対応内容を示す。合意形成過程の場面としては、合意形成の基本ステップ（2.2 参照）で示した各ステップを用いる。

なお、3.1 には、設計・施工段階における対応内容をより具体的に示す。また 3.2 では、設計・施工段階以外の事業段階における対応内容を簡単に整理する。

(1) 道路景観の専門家の参画

「道路景観の専門家の参画」の観点からの対応内容を表-2・6 に示す。

表-2・6 合意形成の基本ステップにおける対応内容（観点：道路景観の専門家の参画）

合意形成の基本ステップ	対応内容
ステップ1：合意形成に向けての調整 合意形成を通じて得る成果、成果の事業への反映方針、合意形成のスケジュール等について、合意形成の事務局に位置する関係部局・関係者間で調整し共通認識をもつ。	<ul style="list-style-type: none"> 道路景観形成時には、尊重すべき地域景観の見出しや、地域景観を踏まえた道路景観の検討、道路景観の案の市民への客観的な説明などを通じて、十分に道路景観面での意見交換や討議を進めることが必要である。これらの点に対しては、道路景観の専門家の参画が有効となる。このため、合意形成に際して専門家を参画させることについて、関係部局等の中で共通認識を持つ。
ステップ2：合意形成の実施に向けた準備 合意形成のための手法、合意形成の体制、市民の参加形態（さらには市民の募集方法）などについて決定する。	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成過程における支援を期待し、合意形成の体制の中に道路景観の専門家を参画させる。 道路景観の専門家は、委員会や懇談会の委員、ワークショップにおける第三者的なアドバイザー等として参画させる。 道路景観形成を伴う新設道路の整備事業、既存道路における景観整備事業など、事業の形態に合わせて、委員会等での役割（委員長など）を任せる。
ステップ3：合意形成の実施 意見交換・討議、情報公開、意見収集等を通じて、合意形成を図り結論を得る。	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成にあたって、道路景観の専門家は下記に示すような役割を実施する。 尊重すべき地域景観の見出し 地域景観を踏まえた道路景観の検討 道路景観の価値等の基礎的な知識に関する説明 道路景観の案の市民への客観的な説明 市民意見の反映方法の検討 等
ステップ4：結論の公表 合意形成を通じて得た結論を公表する。	—
ステップ5：市民参加の継続 継続的な議論が行える場を用意するなどにより、継続的な市民参加を維持するよう努める。	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、道路景観の専門的視点からアドバイスを提供する。

(2) 視覚化ツールの活用

「視覚化ツールの活用」の観点からの対応内容を表-2・7に示す。

表-2・7 合意形成の基本ステップにおける対応内容（観点：視覚化ツールの活用）

合意形成の基本ステップ	対応内容
ステップ1：合意形成に向けての調整 合意形成を通じて得る成果、成果の事業への反映方針、合意形成のスケジュール等について、合意形成の事務局に位置する関係部局・関係者間で調整し共通認識をもつ。	<ul style="list-style-type: none"> 特に道路景観形成時の合意形成においては、市民や他の関係者、道路管理者等の中で、共通の出来上がりイメージを持てるようにすることが重要である。これには、視覚化ツールを適切に活用することが有効となる。このため、視覚化ツールを適切に活用することについて、関係部局等の中で共通認識を持つ。
ステップ2：合意形成の実施に向けた準備 合意形成のための手法、合意形成の体制、市民の参加形態（さらには市民の募集方法）などについて決定する。	—
ステップ3：合意形成の実施 意見交換・討議、情報公開、意見収集等を通じて、合意形成を図り結論を得る。	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成のための手法や合意形成の実施手順に対応させて、使用する視覚化ツールと、視覚化ツールを用いて提示する内容を整理する。 意見交換、討議の場において視覚化ツールを用い、市民や他の関係者、道路管理者等の中で出来上がりイメージを共有したり、意見交換や討議の活発化に資する。 視覚化ツールを用いて提示する情報を適宜詳細なものへと更新したり、道路内外の様々な視点やドライバーの視点などからの見え方を提示するなどにより、道路景観の出来上がりイメージを徐々に固めていく。
ステップ4：結論の公表 合意形成を通じて得た結論を公表する。	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成を通じて得た結論を公表するにあたり、視覚化ツールを活用し出来上がりイメージを広く市民に認識させる。
ステップ5：市民参加の継続 継続的な議論が行える場を用意するなどにより、継続的な市民参加を維持するよう努める。	—

(3) 道路景観保全に向けた基盤づくり

「道路景観保全に向けた基盤づくり」の観点からの対応内容を表-2・8に示す。

表-2・8 合意形成の基本ステップにおける対応内容（観点：道路景観保全に向けた基盤づくり）

合意形成の基本ステップ	対応内容
ステップ1：合意形成に向けての調整 合意形成を通じて得る成果、成果の事業への反映方針、合意形成のスケジュール等について、合意形成の事務局に位置する関係部局・関係者間で調整し共通認識をもつ。	<ul style="list-style-type: none"> 沿道建物等も含めて構成される道路景観を、道路景観形成後において保全・維持していくためには、沿道建物の保全や、看板等の乱立の防止などを図ることが重要である。これらの活動のためには、道路景観を保全したいという沿道市民の自発的な意識や、沿道市民による継続的な道路景観保全活動が必要である。このため、沿道市民の意識醸成のために道路景観形成時に十分な情報を提供することや、必要に応じて、道路景観形成後に沿道市民の継続的な活動を支援することが有効であり、これらへの対応について関係部局等の間で共通認識を持つ。
ステップ2：合意形成の実施に向けた準備 合意形成のための手法、合意形成の体制、市民の参加形態（さらには市民の募集方法）などについて決定する。	<ul style="list-style-type: none"> 沿道市民の道路景観面での意識醸成を促すため、合意形成のための手法の一つとして、市民に対し道路景観に関わる情報の提供等ができる手法を選定する。 道路景観形成後における沿道市民の継続的な活動を期待し、沿道市民の中のキーパーソンを合意形成の体制の中に参画させるよう努める。
ステップ3：合意形成の実施 意見交換・討議、情報公開、意見収集等を通じて、合意形成を図り結論を得る。	<ul style="list-style-type: none"> 沿道市民の道路景観面での意識醸成を促すため、市民に対し道路景観に関わる情報の提供等を図る。ここでいう情報としては、下記のものが考えられる。 道路景観の重要性 道路景観保全の価値 道路景観保全活動の先進事例・既存事例 道路景観保全活動を通じて生じたメリット 等 合意形成の実施を通じて、沿道市民の中に道路景観を保全したいという自発的な意識や継続的な保全活動の動きが見られ、また道路景観形成後に、沿道市民間の意見交換を支える手続きを用意するなど、何らかの方法で沿道市民の継続的な活動を支援することが可能な場合は、その実施可能性を市民に案内する（この過程の後には、沿道市民による具体的な活動内容や活動に対する具体的な支援策等について調整を図ることになるが、その調整は、道路景観の出来上がりイメージを確定するという本合意形成過程とは別に扱うべきものである）。
ステップ4：結論の公表 合意形成を通じて得た結論を公表する。	—
ステップ5：市民参加の継続 継続的な議論が行える場を用意するなどにより、継続的な市民参加を維持するよう努める。	—

2.4 視覚化ツール

道路景観形成時の合意形成過程において活発な意見交換や討議を進めるためには、道路管理者、市民、関係者などの参加者が、今後形成される道路景観に関して、ある程度共通のイメージを持ち合わせる必要がある。そのためには、道路景観のコンセプトやその出来上がりイメージなどを視覚的に提示できるツールを活用することが有効となる。本節では、そのようなツールを「視覚化ツール」と呼び、種類や特徴、活用方法について示す。

(1) 視覚化ツールの種類と特徴、活用方法

視覚化ツールの種類を表-2・9に示す。また視覚化ツールそれぞれの特徴、活用の場面等を表-2・10～表-2・15に示す。

表-2・9 視覚化ツール種類


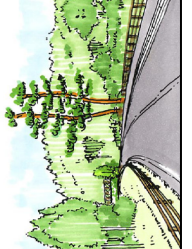
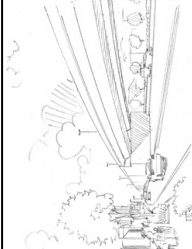



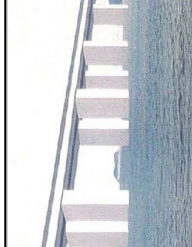

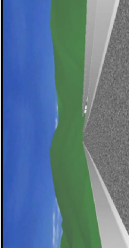



	スケッチ	パースペクティブ (パース)	フォトモンタージュ	コンピュータグラフィックス (CG)	バーチャルリアリティ (VR)	模型
	<p>スケッチとは、フリーハンドで道路景観の出来上がりイメージ等を描いたものをいう。 着彩のないものや、着彩はあがるが描面が粗いもの、色数が少なく淡い着彩で仕上げたものを「ラフスケッチ」といい、比較的丁寧に描かれたものを「精細スケッチ」という。 道路景観のコンセプトを示す場合などでは、図中にコメントを付加する場合もある。</p>	<p>パースペクティブは、略して一般にパースと呼ばれる(以下パース)。 パースとは、遠近感を表現する際に使われる透視図法によって描いたもので、本物を目で見ることと同様な遠近感が現れるよう描かれる図をいう。 描写する視点は、人が立った位置で見た“アイレベル図”と、上空からの“鳥瞰図”がある。 線画や着彩せずモノクロに仕上げられるものを「概略パース」といい、精度が高く表現され着彩されたものを「精細パース」という。</p>	<p>フォトモンタージュとは、現地で撮影した写真に、完成予想図(完成時を想定した各種施設等)を合成して作成したものをいい、景観の予測方法として最も一般的に用いられている方法である。 合成される構造物等は、透視図法を用いたり、設計図面からCGで作成された後、写真に合成される。また、電線や看板など不要なものを撤去した状況を表示することも可能である。特に現況の写真を用いた場合、整備前後の比較を行う場面で有効である。</p>	<p>コンピュータグラフィックス(CG)とは、地形の座標や構造物の設計データを基にコンピュータの処理を経て、対象事業の出来上がりイメージ等について作成したものである。2次元データを基に作成されるが、最終的には特定の視点からの静止画として描画される。議論の対象となるもの以外背景等を省略して作成したものを「概略CG」といい、背景や建物壁面、道路面に2次元の写真等を貼り付け、精度を高めて作り込んだものを「精細CG」という。</p>	<p>バーチャルリアリティ(VR)とはCGと同様に3次元データを基に作成され、出来上がりイメージを上下左右、360°自由自在な視点から眺められるようにしたものである。 作成した出来上がりイメージは、道路内部や外部から討議の対象となる道路を眺めた姿に留まらず、歩行者や運転者の視点から連続的に移動した場合の道路景観の見え方を動画として表現することができる。背景等を省略して作成したものを「概略VR」、周辺の情報まで精度を上げて作り込み、写真と貼り付けるなどしてリアリティを高めたものを「精細VR」という。</p>	<p>模型とは、周辺地域を含めた事業の出来上がりイメージを3次元媒体により立体的に表現したものである。 樹木や舗装のディテールを施さず構造物の外形のみを表現して作成する簡易なものから、設計図に忠実に細部のデザインや色彩、その他道路付属物なども含めて詳細に再現したものまで制作が可能である。 複数の視点から同時に検討・確認を行う場合に適しており、また、精細な模型は議論が終わってからも広報用としての活用も考えられる。</p>
具 体 例	<p>■ラフスケッチ</p>  <p>■精細スケッチ</p> 	<p>■概略パース</p>  <p>■精細パース</p> 	<p>■フォトモンタージュ</p>  	<p>■概略CG</p>  <p>■精細CG</p> 	<p>■概略VR</p>  <p>■精細VR</p> 	<p>■模型 (検討時)</p>  <p>■完成模型</p> 

表2・10 視覚化ツールの特徴等 (スケッチ)

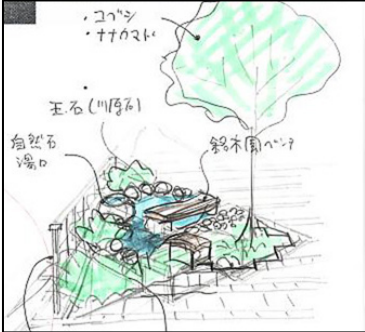

スケッチ	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■ラフスケッチ</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>■精細スケッチ</p>  </div> </div>	
特 徴	<p>■ 再現性</p> <p>【長所】議論の対象を明確にするために意図的な簡略化や強調ができるなど表現の幅が広く、伝達したい視覚的課題に対応した描写をすることが可能である。</p> <p>【短所】描く人間の描写能力により再現性が大きく左右されるため、厳密な景観予測には適さない。</p> <p>■ 作成の容易さ</p> <p>【長所】短期間で安価に作成が可能であるため、複数の箇所やアングル、複数の案など比較的数量多く作成し提示する際に有効である。なお、修正する場合は描き直したほうが早い。</p>
活用の場面	<p>■ 事業段階、議論の進捗に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 構想段階など道路景観のコンセプトを検討する段階において、具体的な図面がなくても未決定部分を曖昧に表現することで作成することができ、コンセプト等を表現することが可能である。また、ラフスケッチの図中にコメントを付加して説明を補足することもできる。 計画段階の初期など道路景観のコンセプトの確認や概略形状の検討等を行う場合に活用される場合が多い。また、構想段階から計画段階であれば、ラフスケッチによって議論のまとまりをその場で具現化し、イメージを共有しながら進めることも可能である。 ラフスケッチでは詳細で正確な表現が難しいことから、具体的な検討や細部の確認を行う段階においての活用は難しい。そのため、議論の進捗に応じて細部まで作り込んだ精細スケッチを作成することで、ある程度具体的な検討段階まで活用が可能である。 設計段階においては、精細スケッチにより基本的な整備方針を示すことなどが可能であるが、以降、細部の構造やデザインまで検討を行う段階では表現に限界があり活用が難しい。 <p>■ 合意形成のための手法に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 2次元で表現されるため、配布物等への掲載やインターネット上での公表などが可能となる。 ワークショップなどでは、参加者の意見をその場でスケッチに作り上げて認識の共有を図るなどの活用も考えられる。
制作期間	<ul style="list-style-type: none"> ラフスケッチ：1日～2日 精細スケッチ：2日～3日
制作費	<ul style="list-style-type: none"> ラフスケッチ：1万円程度 精細スケッチ：5万円程度

表2-11 視覚化ツールの特徴等（パースペクティブ）

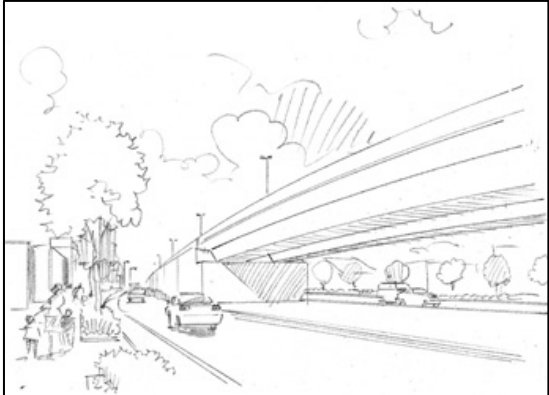

パースペクティブ（パース）	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■概略パース</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>■精細パース</p>  </div> </div>	
特 徴	<p>■ 再現性</p> <p>【長所】 図面を基に描く場合は精度の高い表現が可能である。また、議論の対象を明確にするため意図的な周囲の簡略化や対象物の強調ができるなど表現の幅が広く、伝達したい内容に応じて描写をすることが可能である。精細なパースであれば、概略のCGを用いるよりリアリティに表現することも可能である。</p> <p>■ 作成の容易さ</p> <p>【短所】 一枚一枚個々に作成するため、多くの視点から複数枚作成する場合は、作成の手間が多い。また、作成したパースに大きな修正が必要な場合には描き直しが必要となり、一方、小さな修正であってもトレースするなど処理が必要となり手間がかかる。</p>
活用の場面	<p>■ 事業段階、議論の進捗に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 図面を基に描く場合が多く、構想段階などでコンセプトを具現化する場面や、計画段階の検討初期段階など主な構造物が想定できない場合などでは活用が難しいが、議論が進み、ある程度主な構造物が想定できる場面には、他の整備事例などを基にして作成し活用することが可能である。 ・ 主に計画段階の後半や設計段階など、整備内容が固まってきた段階で制作することが有効である。また、議論の進捗に併せてより精細に作り込むことで完成予想を示す段階まで幅広く活用が可能である。 ・ 細部のデザインなど詳細な議論を行う場合や、最終的に様々な角度からの見え方、周囲環境との調和などを確認する場合は、再現性や費用面などの点からCGなど他のツールへの移行を検討する必要がある。 <p>■ 合意形成のための手法に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2次元で表現されるため、配布物等への掲載やインターネット上での公表など可能となる。
制作期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概略パース：5日～10日 ・ 精細パース：10日～20日
制作費	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概略パース：10万円～20万円 ・ 精細パース：30万円～50万円

表2-12 視覚化ツールの特徴等 (フォトモンタージュ)

フォトモンタージュ	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▶</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>■フォトモンタージュ</p>  </div> </div>	
特 徴	<p>■ 再現性</p> <p>【長所】 現地で撮影した写真に合成して作成するためリアリティが高く、製作技術によっては本物と見違えるほどの出来栄えも持ち合わせる。また、現況と整備後を明確に比較できるため素人目に見ても非常にイメージが伝わりやすい。特に、改修や改築事業の完成予想を提示する場合に有効である。</p> <p>【短所】 新設の道路など現況と完成時の状況が大きく異なる現場では、整備前後の状況に共通する材料が乏しいことからフォトモンタージュとしての表現が難しい。</p> <p>■ 作成の容易さ</p> <p>【長所】 特定の視点位置でのみ議論を進めることが許される場合は、一度データを作成すれば、構造物の配置やデザイン、色彩の違い、街路樹の形状や季節の違いなどの細部の変更に際し、手書きのツールに比べて容易に作成が可能である。</p> <p>【短所】 ひとつの視点ごとにそれぞれ作成する必要があるため、他視点から複数枚作成する場合は、写真の撮影および描画に手間がかかってしまう。また、現地で撮影した写真を用いるため、主にアイレベルの描写となり、鳥瞰アングルなどでの作成は難しい。</p>
活用の場面	<p>■ 事業段階、議論の進捗に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現地の写真を用いて作成するため、コンセプトを決定したり基本構造を検討する構想段階や計画段階には適さない。また、詳細が定まらない段階で計画の比較案が少ないと、イメージが固定されてしまう恐れがあるため配慮が必要である。 ・ 非常にリアリティが高く、合成させる対象物等も具体的かつ詳細な情報が必要となるため、主に設計段階の基本案を提示する段階や比較・修正案を提示する段階以降に活用できる。 ・ 設計・施工段階で最終的な整備内容を確認する場面の他、特に維持管理段階など部分的な改修する場面での活用が有効である。 <p>■ 合意形成のための手法に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2次元で表現されるため、配布物等への掲載やインターネット上での公表などが可能となる。
制作期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10日～30日
制作費	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10万円～50万円 <p>※データ作成後に大きな修正が生じた場合や、複数のアングルからの制作が必要な場合は費用負担が大きくなる。</p>

表2・13 視覚化ツールの特徴等 (コンピュータグラフィックス)



コンピュータグラフィックス (CG)	
<p>■概略CG</p> 	<p>■精細CG</p> 
特 徴	<p>■ 再現性</p> <p>【長所】設計図等から構築した3次元データを基に作成するため、リアリティが高く、精度の高い表現が可能である。そのため、議論の対象物を複数の視点から比較する場合や、対象物の色彩等を比較する場合に効果的に活用できる。また、気候、天候（日照）、時刻等による対象物の見え方の違いを表現することが出来る。</p> <p>【短所】描画精度が低い場合、また鳥瞰アングルで描く場合などは、CGの長所である精細さを欠く事となり、精細なパースとさほど変わらなくなってしまう。</p> <p>■ 作成の容易さ</p> <p>【長所】背景や議論の対象物などの主要なデータが作成済みであれば、データの部分的な追加や変更によって予測内容を変更することが比較的容易に可能である。</p> <p>【短所】データ作成に時間を要する。また、具体性の高い設計図面が無い段階では作成が困難である。</p>
活用の場面	<p>■ 事業段階、議論の進捗に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 構想段階や計画段階など、具体的な図面が無い段階での活用は難しい。また、リアリティが高く細部まで表現されてしまうので、具体的な議論が進展していない段階では将来の出来上がりイメージの固定化を生む可能性があるため留意する必要がある。 設計段階で、具体的な図面に基づく基本案の提示の場面や、問題箇所が絞り込まれ、それに対する比較案を提示する場面、また、細部のデザインの検討や多様な視点からの見え方を検証する場面等で有効に活用できる。背景は描かず議論の対象となる構造物だけを概略CGとして描き、比較検討に活用することも可能である。 精細CGであれば細部の議論にも活用でき、最終的な結論の段階まで活用が可能である。 植栽やその他道路付属物の有無や配置を検討する際にも有効である。そのため、維持管理段階など部分的な改修する場面でも活用できる。 <p>■ 合意形成のための手法に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 2次元で表現されるため、配布物等への掲載やインターネット上での公表などが可能となる。
制作期間	<ul style="list-style-type: none"> 概略CG：60日～90日 精細CG：180日～300日
制作費	<ul style="list-style-type: none"> 概略CG：100万円～200万円 精細CG：300万円～500万円 <p>※一度データを作成しても、その後大きな修正が生じると、費用負担が大きくなる。</p>

表2-14 視覚化ツールの特徴等（バーチャルリアリティ）

バーチャルリアリティ（VR）	
<p>■概略VR</p> 	<p>■精細VR</p> 
特 徴	<p>■ 再現性</p> <p>【長所】設計図等から構築した3次元データを基に作成するため、リアリティが高く、精度の高い表現が可能である。気候、天候、時刻など環境の変化による対象物の見え方の違いや、視点の高さ設定、視線方向設定、自由な速度設定による任意視点からの景観を即時的に再現することが出来る。</p> <p>■ 作成の容易さ</p> <p>【長所】主要なデータが作成済みであれば、データの部分的追加や変更によって予測内容を変更することが比較的容易に可能である。</p> <p>【短所】視点を動かすことを前提に作成するためデータの作成範囲が広く、特に精細VRでは作成に多くの情報を要する。そのため、具体性の高い設計図が無い段階では作成が困難であり、また、複数案の比較にはデータ作成の手間と費用がかかり適さない。</p>
活用の場面	<p>■ 事業段階、議論の進捗に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 作成に多くの具体的な情報が必要となるため、構想段階や計画段階など詳細が定まらない段階では作成が難しく、また、複数案を比較する場面などでも活用される機会は少ない。 ・ 設計・施工段階以降、詳細な構造やデザインが定まり、全体の仕上がりの確認や多様な視点からの見え方の検証、季節や天候など環境変化に伴う見え方の検証を行う場合などでの活用が有効である。 ・ 一般市民から好まれる傾向がありPR効果も高いため、意見交換だけでなく広報を目的として作成することも多い。 <p>■ 合意形成のための手法に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 委員会やワークショップなどの討議の場や、フォーラム、オープンハウスなど多くの場面で活用が可能であるが、映像を見せる必要があるため大型のスクリーンを用意するなど参加者の数に応じて提示方法を検討する必要がある。また、少人数であれば参加者の意見を聞きながら操作を行い様々な視点からの検討・確認が可能であるが、参加者が多数の場合は、会場からの意見を反映させた操作が難しく、用意された映像を流すだけになりVRの利点が十分に活かされないことが考えられる。その他、機能が限定される場合もあるがホームページでの配信も可能である。
制作期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概略VR：60日～90日 ・ 精細VR：180日～300日
制作費	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概略VR：500万円～1000万円 ・ 精細VR：800万円～2000万円 <p>※データ作成以降に大きな修正が予想される場合は作り直しの費用負担が大きいため、導入には十分な検討が必要である。</p>

表2・15 視覚化ツールの特徴等 (模型)

模型	
■模型	■完成模型
	
特 徴	<p>■ 再現性</p> <p>【長所】完成模型は具体性の高い詳細な図面を基に作成されるため、正確でリアリティの高い表現が可能である。また、細部の構造やデザインなど議論の対象となる箇所だけを作成し検討を行うことも可能である。</p> <p>【短所】主に上部や側方からの視点で見ることになり外部景観の評価には適するが、歩行者の視点からの内部景観の評価はやや難しい（小型カメラを通じて見せることもある）。</p> <p>■ 作成の容易さ</p> <p>【短所】具体的な図面が無い段階では作成が困難である。特に完成模型の作成には詳細な設計図が必要となる。</p>
活用の場面	<p>■ 事業段階、議論の進捗に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 具体的な図面が無い場合は作成が困難なため、構想段階や計画段階での作成は難しく、主に計画段階以降に活用される。 地域全体の位置関係の把握や植栽等の配置の検討、さらには細部のデザインや仕上がりイメージの確認等の場面で、検討内容に応じて作り込まれた模型が活用される。 完成模型は細部まで作り込まれており修正を繰り返すことなどは難しい。そのため、複数のデザイン案を比較する場合は、対象となる各案をパーツとして用意し取り替えることで比較検討を行うなどの工夫が必要である。 <p>■ 合意形成のための手法に応じた活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 模型は間近で見確認し議論する場合に特に有効であるため、少人数の委員会やワークショップなどでは有効に活用が可能であるが、大規模な説明会やフォーラムなど参加者数が多い場面では活用が難しい。 比較的市民が集まりやすい公共施設のロビーなどへ展示することで、多くの市民に出来上がりイメージを示すことができ、広報材料としても有効に活用できる。その他、オープンハウスなどで展示し、市民からの意見収集の材料として活用することも考えられる。また、3次元の視覚化ツールとしての本来の特徴を活かせないが、模型の様々な角度からの写真やビデオを用いることで配布物やホームページ等への掲載が可能である。
制作期間	<ul style="list-style-type: none"> 模型 : 1日～10日 完成模型 : 15日～30日
制作費	<ul style="list-style-type: none"> 模型 : 3万円～20万円 完成模型 : 50万円～500万円

○視覚化ツールの選択・活用の必要

視覚化ツールは、道路景観のコンセプトやその出来上がりイメージを、簡易な図と注釈コメントの組合せや、透視図法を用いた図、写真との合成、具体的な模型などを通じて提示するものである。視覚化ツール全般に関わる特徴をまとめると次のようになる。

- ・ 視覚化ツールの種類によっては、ラフなものから精細なものまで作成でき、道路景観のコンセプトを中心に討議する場合や具体的な出来上がりイメージを討議する場合などに応じて、それらを利用することができる。
- ・ 視覚化ツールによっては、道路内部からの道路景観の出来上がりイメージや、道路外部から討議の対象となる道路を眺めた姿に留まらず、視点を連続的に移動した場合の道路景観の見え方（例えば、ドライバーの視点からの見え方）を提示できるものもある。
- ・ 模型などのように比較的少人数での討議に適するものと、出来上がりイメージを図や写真として提示できるため配布物等への掲載やインターネット上での公表により広く情報提供し意見収集する際に使用できるものがある。

視覚化ツールには、上述のような特徴があり、委員会等における討議内容や、委員会、ワークショップ、アンケート調査などの合意形成のための手法に対応して、提示する内容の緻密さを変更したり、適切な視覚化ツールを選択したりする必要がある。

○視覚化ツールの活用方法

合意形成に際して視覚化ツールを用いる場合は、視覚化ツールそれぞれの特徴から、下記に示すような点に留意して活用する。

・委員会等における討議内容との関係

道路景観形成時の合意形成においては、道路景観のコンセプトや、そのコンセプトに基づく道路景観の出来上がりイメージが意見交換・討議の対象となる。これら討議内容に即して、作り込みの精細さを変えたり視覚化ツールを選択するなど、視覚化ツールを適切に活用する。

- ・ 道路景観のコンセプトを検討する段階では、「スケッチ」や「パース」を用いることが有効である。これらの視覚化ツールでは、具体的な設計がなされていない状況であってもイメージの表現が可能であり、伝達したい事項を意図的に強調したりその他の事項を簡略化したりすることができる。この段階において「フォトモンタージュ」や「CG」などを用いると、将来の出来上がりイメージが固定されてしまう可能性があるため注意する必要がある。
- ・ 道路景観の出来上がりイメージを検討する段階で、数種の比較案を提示する場合には、「パース」や「フォトモンタージュ」、「CG」などを用いることが一般的である。この段階では設計図面がある程度作成されていることが多く、図面からデータを読みとりそのデータに基づけば、これらの視覚化ツールで出来上がりイメージを表現することが比較的容易となる。また特に「フォトモンタージュ」や「CG」では、色彩の比較など、複数の比較案を作成する場合に、作業に要する手間や費用が合理的となる。

- ・ 検討が進み、道路景観の出来上がりイメージの具体化や詳細な検討を行う場合には、「パース」や「フォトモンタージュ」に加えて、「CG」、「VR」等を用いることができる。この段階では、詳細な設計図面を作成した上で出来上がりイメージを提案することになるため「CG」や「VR」の作成が容易となる。また「VR」などは、多様な視点からの見え方や移動する視点からの見え方を提示する場合に有効であり、このような点を討議する場合に、精度、手間、費用などの面から合理的であるともいえる。
- ・ 道路景観の出来上がりイメージの最終確認の段階では、「模型」を用いることもできる。「模型」は画面や紙面上ではなく立体的に表現できるため、より具体的な出来上がりイメージを伝えることが可能である。また、「模型」は、公共施設のロビーなどで展示することを通じて多くの市民に出来上がりイメージを示すことができ、広報材料としても有効に活用できる。
- ・ 総じて、合意形成時の討議の進展に応じて、視覚化ツールをラフなものから精細なものへと加工したり、視覚化ツールを使い分けていくことが望まれる。

・合意形成のための手法との関係

視覚化ツールには、道路景観のコンセプトや出来上がりイメージを図や写真などで示すものから、コンピュータ画面での動画や実物を縮小した模型として出来上がりイメージを提示するものまである。委員会やワークショップ、アンケート調査など合意形成のための手法とこれら視覚化ツールの特徴を勘案して、視覚化ツールを適切に活用する。

- ・ 「スケッチ」や「パース」、「フォトモンタージュ」、「CG」などは、道路景観の出来上がりイメージなどを図や写真として表現できる。このため、委員会やワークショップなどで提示する際はもちろんのこと、配布物等への掲載やインターネット上での公表などにも使え、広く市民の意見を収集する際にも利用可能である。「VR」の静止画や「模型」を写真撮影したものも同様な利用ができるが、このような活用はそれらの本来の特徴を十分に活かしたものではない。
- ・ 「VR」では、ワークショップなどで参加者の意見を聞きながら、その場で操作を行いつつ、様々な視点からの見え方や、時刻、天候、季節など状況に応じた見え方を提示することが可能である。しかし、説明会など参加者が多数の場合は、多くの参加者の意見を反映させた操作が難しく、また、個々の参加者が自由に操作することも難しいため、用意された映像を流すだけになることもあり、その場合は「VR」の利点が十分に活かせないことになる。「VR」は、委員会やワークショップ、オープンハウスなどで活用が可能であるが、フォーラムなどで用いる場合は、映像を見せるために大型のスクリーンを用意するなどの対応が必要となる。
- ・ 「模型」は間近で見確認し意見交換する場合に特に有効であり、また参加者が同時に様々な角度から出来上がりイメージを確認することが出来るため、少人数の委員会やワークショップなどで有効である。しかし、検討に際して適切な大きさの模型では、模型を取り囲み同時に議論できる人数に限られるため、大規模な説明会やフォーラムなど参加者数が多い場面では活用が難しい。討議の場以外での活用方法として、オープンハウスなどで展示し、市民への情報提供や市民からの意見収集の材料として活用することも考えられる。

(2) 補足的に利用できるツール

本節では、道路景観のコンセプトやその出来上がりイメージなどを提示できるツールを「視覚化ツール」とした。ここでは、討議の対象となる道路の出来上がりイメージなどを直接的に示すことができないため「視覚化ツール」とまでは呼べないものの、道路景観形成時の合意形成過程において補足的に利用できるツールについて、その種類と概要、活用の場面を示す(表・2・16～2・19)。なおここで示すツールはあくまで「補足的に利用できる」ものであり、道路管理者、市民、関係者などの参加者が道路景観について共通の出来上がりイメージを持つためには、「視覚化ツール」を用いる方が良いことは言うまでもない。

表-2・16 補足的に利用できるツール（事例写真）

事例写真	
	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> すでに竣工・管理されている他事例の写真などである。当該事業に類似した事業の全体像を示すものや、ポケットパークや歩道部、その他構造物や道路施設など部分的な整備内容について例示するものもある。 具体的な整備の参考とするためのものであり、写真に対して修正・編集の必要は無い。
活用の場面	<ul style="list-style-type: none"> 構想段階、計画段階など詳細が定まらない時期に、整備のイメージや構造物、施設のイメージを伝えるために使用できる。また、各事業段階の検討の初期段階で、具体的な整備に対する知識を与えるための材料として用いることがある。特に一般の市民が多く参加する場では、具体的な議論を進める際に参考として事例を示すことが有効である。 出来上がりイメージを示すものではないで、議論の結果として公表されるものではない。

表-2・17 補足的に利用できるツール（現地写真）

現地写真	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> 事業予定地やその周辺などを撮影した写真。通常の歩行者の視点で撮影されたものから、上空写真など事業範囲全体を撮影したものなどがある。 撮影された現地写真の上に計画路線や将来的な建築物の軒線を示した程度のものは、フォトモンタージュではなく現地写真に属する。 事業予定地の現況を認識させ、参加者の認識共有を図る材料としては非常に有効である。但し、完成像を表現するものではなく、議論を進める補助的な材料であり視覚化ツールには属さない。
活用の場面	<ul style="list-style-type: none"> 事業予定地の現状について参加者の認識共有を図るため、各事業段階に共通して、主に合意形成の初期段階において現況確認や事業の説明等に活用される。 新設事業などでは、構想・計画段階のルート設計において計画路線を写真上に示すことで路線計画を明確に表現することが出来る。 その他、議論の中で随時、現場確認のためや問題抽出にも用いられる。

表-2・18 補足的に利用できるツール（設計図・各種図面）

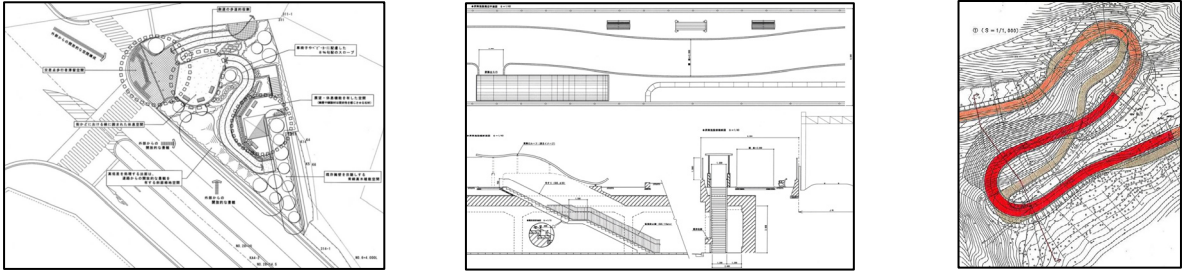
設計図・各種図面	
	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 事業の予定位置を表現する縮尺の大きな位置図から、設計・施工のための精度の高い詳細な平面図や断面図、構造図など様々な種類がある。縮尺が正確な2次元描写であり、図中に説明文を入れる場合や着色をする場合もある。 寸法が示されるため正確な情報伝達が可能であり、詳細な議論や図面を基にした視覚化ツールの作成には必要となるが、一般市民にとって設計図は見慣れないため、平面図や断面図から立体的な出来上がりイメージを想像することは難しい。
活用の場面	<ul style="list-style-type: none"> 設計図は、事業を進めていく中で不可欠であるが、道路の仕上がりなど出来上がりイメージを容易に表現することは難しく、一般市民への説明の補足的な材料として用いることが考えられる。 構想段階などでは、比較的大きな縮尺の図を用いて周辺の地域特性や景観特性を把握するために活用される。また、設計段階などでは、道路の形態や幅員構成など示す際に平面図や断面図等が用いられる。

表-2・19 補足的に利用できるツール（建材・色見本・サンプル等）

建材・色見本・サンプル等	
	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 現場への施工を検討する舗装材やその他道路付属物などの実物品または部材のサンプルとして切り出したもの、実際に使用する板材等を塗装した色見本など、実際の質感や色合い、大きさ、感触などを確かめるために用いるものである。また、実物を用意できない場合は、カタログが用いられる。
活用の場面	<ul style="list-style-type: none"> 細部の形状など道路構造についての議論の後、材料や色彩などを議論する段階で用いられる。視覚化ツールでは表現が難しい質感などについて補足する材料として活用される。そのため、構想・計画段階で用いられることは殆ど無く、設計・施工段階または維持管理段階で活用される。 カタログであれば容易に提示が可能であり、小型のサンプルでも質感などは確認ができるが、舗装材などの場合は実物単体だけでは善し悪しの判断が付きにくいこともある。そのため、実際に敷き詰めた場合の色彩やデザインパターンの決定、周囲環境との調和を確認する場合などは、施工前に一定の規模で試験貼りを実施して決定するケースも多い。 色彩に関しては室内で小さなサンプルを見る場合と、屋外で見る場合とでは見え方が異なることが多い。

第3章 道路景観形成時における合意形成過程の詳細

本章では、まず3.1において、設計・施工段階における合意形成過程に関し対応すべき内容を具体的に示す。ここでは、道路景観形成を伴う道路事業の合意形成（設計・施工段階）に関し一連の流れを理解するために、第2章で示した「意見交換等の対象が道路景観であるが故に対応すべき3つの観点」に加えて、それ以外の部分（一般的な道路事業の合意形成に関わる部分）についても記述する。また3.2では、設計・施工段階以外の事業段階に関して、「3つの観点」から対応すべき内容を簡単に整理する。

3.1 設計・施工段階における合意形成過程

2.1でも述べたように、道路管理者、市民、関係者間の意見交換や討議、合意形成が行われるケースは、今後も道路の事業段階のうちで設計・施工段階におけるものが最も多いと考えられる。そこで本節では、設計・施工段階を材料に、道路景観形成を伴う道路事業の合意形成について対応すべき内容を具体的に示す。ここでは、合意形成の基本ステップ（2.2参照）毎に、「意見交換等の対象が道路景観であるが故に対応すべき3つの観点」に加えて、それ以外の部分（一般的な道路事業の合意形成に関わる部分）に関する対応すべき内容を記述する。

図-3・1には、まず設計・施工段階における合意形成過程で対応すべき項目を示す。

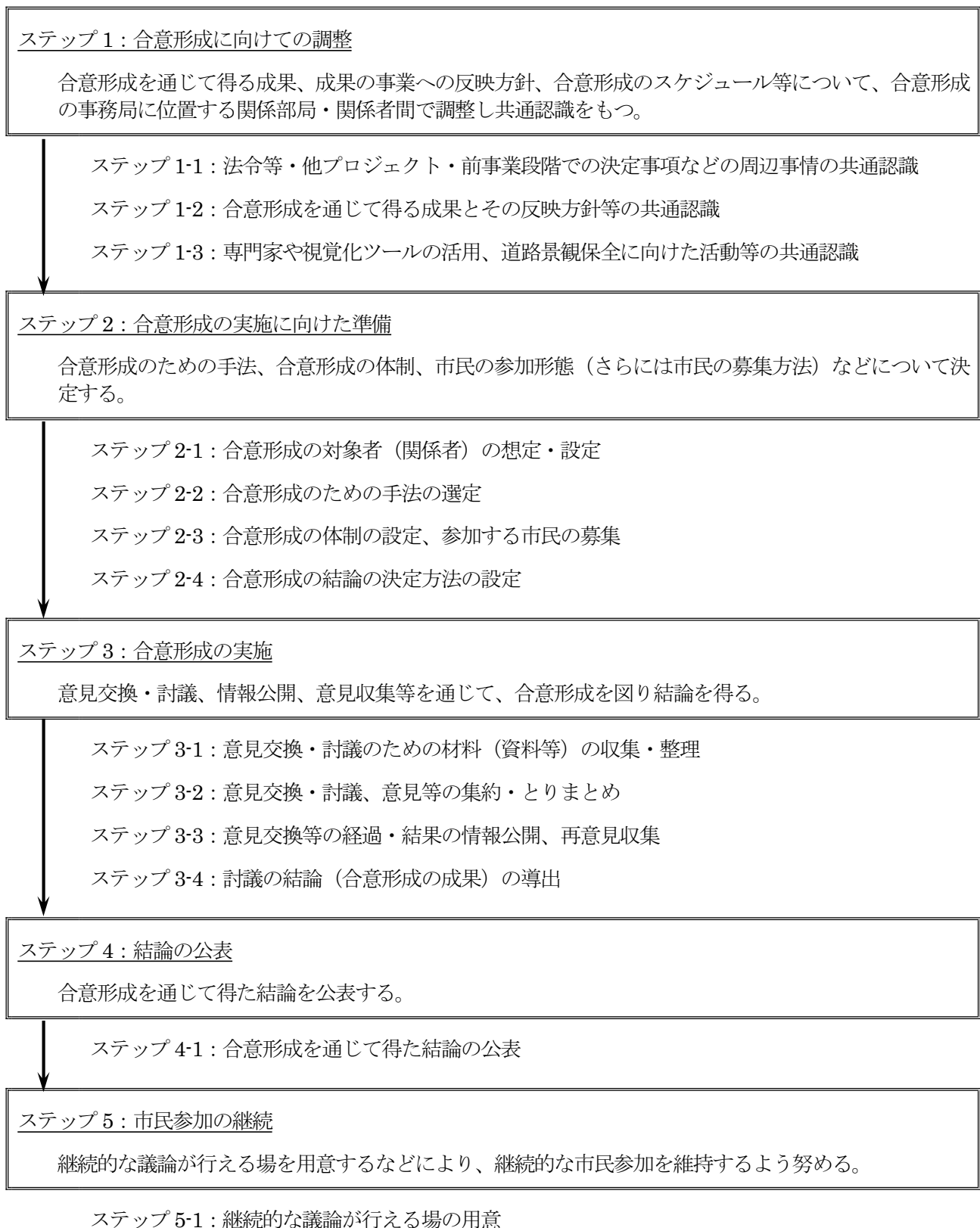


図3-1 設計・施工段階における合意形成過程で対応すべき項目

以下では、図・3・1 に示した項目に沿って、合意形成の基本ステップ毎に、各ステップでのねらい（箱書き）と対応すべき内容を示す。ここで、対応すべき内容は「3つの観点」とそれ以外の点の違いがわかるように、対応すべき内容の表題に続けて、それぞれ「(3つの観点に関連)」あるいは「(一般的な道路事業の合意形成に関連)」と記す。

(1) ステップ1：合意形成に向けての調整

合意形成を通じて得る成果、成果の事業への反映方針、合意形成のスケジュール等について、合意形成の事務局に位置する関係部局・関係者間で調整し共通認識をもつ。

ステップ1-1：法令等・他プロジェクト・前事業段階での決定事項などの周辺事情の共通認識

・法令・条例、規制、協定等（一般的な道路事業の合意形成に関連）

道路事業の実施に際して関わってくる法令・条例、規制、協定等の有無やその内容について把握し、合意形成時の前提として共通認識を持つ。道路景観形成を伴う道路事業を実施する際に既に条例や規制、協定等で景観等に関する規定がある場合は、それらとの整合を図りつつ道路敷内における各種施設の形状やデザイン、色彩などを検討し合意形成していく必要がある。

・周辺で実施される他プロジェクト（一般的な道路事業の合意形成に関連）

周辺地域で進められている他プロジェクトがある場合は、その内容とその事業から受ける影響等について共通認識を持つ。例えば、合意形成場面への参加者の範囲を設定する際や合意形成のスケジュールを設定する際などに、他プロジェクトの進め方や進捗状況との関係を踏まえる必要が生じる。

・地域の活動等（一般的な道路事業の合意形成に関連）

事業の対象地域で既に実施されている住民活動等について把握し共通認識を持つ。地域活動を行っているグループのメンバーは、合意形成場面でのキーパーソンとなる可能性が高い。

・前事業段階での決定事項（一般的な道路事業の合意形成に関連）

構想段階や計画段階における検討に引き続き設計・施工段階の検討を進める場合は、それまでの検討の経過や決定事項等について共通認識を持つと同時に、それらを踏まえつつ、以後の検討を進めることが重要となる。

ステップ1-2：合意形成を通じて得る成果とその反映方針等の共通認識

・設計・施工段階での検討範囲と、合意形成を通じて得る成果（一般的な道路事業の合意形成に関連）

設計・施工段階には、道路の詳細構造や道路施設等のデザインに関する検討が中心となる。ルート設定など前事業段階での議論に後戻りしないよう共通認識を持つ。また設計・施工段階において、どのような範囲までの結論（成果）を得るのかを明確にしておく。

・合意形成成果の事業への反映方針（一般的な道路事業の合意形成に関連）

合意形成を通じて得た結論（成果）の事業への反映方針について共通認識を持つ。合意形成成果を事業に反映させることが基本であるが、行政とは異なる第三者組織が合意形成の活動主体となる場合などは、事

業費等との関係等から、合意形成を通じて得た結論が完全には事業に反映されない場合も考えられる。

・合意形成のスケジュール（一般的な道路事業の合意形成に関連）

道路事業の実施時期を勘案し、概ねの合意形成スケジュールに関して共通認識を持つ。事業実施時期が定まらない場合もあり得るが、合意形成の目標時期を定めその期間内で合意形成を図るよう心がけることが重要である。

ステップ 1-3：専門家や視覚化ツールの活用、道路景観保全に向けた活動等の共通認識

・道路景観の専門家の参画（3つの観点に関連）

道路景観形成時には、尊重すべき地域景観の見出しや、地域景観を踏まえた道路景観の検討、道路景観の案の市民への客観的な説明などを通じて、十分に道路景観面での意見交換や討議を進めることが必要である。これらの点に対しては、道路景観の専門家の参画が有効となる。このため、合意形成に際して専門家を参画させることについて共通認識を持つ。

・視覚化ツールの活用（3つの観点に関連）

道路景観形成時の合意形成においては、市民や他の関係者、道路管理者等の中で、共通の出来上がりイメージを持てるようにすることが重要である。これには、視覚化ツールを適切に活用することが有効となる。このため、視覚化ツールを適切に活用することについて共通認識を持つ。

・道路景観保全に向けた基盤づくり（3つの観点に関連）

沿道建物等も含めて構成される道路景観を、道路景観形成後において保全・維持していくためには、沿道建物の保全や、看板等の乱立の防止などを図ることが重要である。これらの活動のためには、道路景観を保全したいという沿道市民の自発的な意識や、沿道市民による継続的な道路景観保全活動が必要である。このため、沿道市民の意識醸成に向けて道路景観形成時に十分な情報を提供することや、必要に応じて、道路景観形成後に沿道市民の継続的な活動を支援することが有効であり、これらへの対応について関係部局等の中で共通認識を持つ。

(2) ステップ 2：合意形成の実施に向けた準備

合意形成のための手法、合意形成の体制、市民の参加形態（さらには市民の募集方法）などについて決定する。

ステップ 2-1：合意形成の対象者（関係者）の想定・設定

・合意形成の対象者（関係者）の想定・設定（一般的な道路事業の合意形成に関連）

合意形成の対象者を想定し、設定する。合意形成の対象者は、その道路の利用者や沿道市民などが基本となるが、道路の位置づけや性格等を考慮して定めることが必要になる。沿道市民を対象者に設定する場合には、周辺地域の自治会区や学区等のまとまりを利用することができる。

ステップ 2-2：合意形成のための手法の選定

・合意形成のための手法の選定（一般的な道路事業の合意形成に関連）

事業の規模や内容に応じて合意形成のための手法を選定する。合意形成のための手法には、討議や体験を通じた直接参加型の手法や、メディアを通じて情報をやりとりする間接参加型の手法があるが、委員会やワークショップなどのように、参加者が合意形成の場に出席し直接討議できる「討議型」とすることを基本とすべきである。また「討議型」の手法を複数用いたり、「体験型」の手法と組み合わせること、さらにはアンケート調査等の「メディア活用型」との組み合わせにより、より広い対象者に情報提供し意見収集を図ることなども考慮すべきである。

・沿道市民の意識醸成に向けた手法の選定（3つの観点に関連）

沿道市民が道路景観を形成し保全したいとの意識を持ち、深められるように、必要に応じて合意形成のための手法を意図的に選定することが考えられる。例えば、ワークショップなど沿道市民が直接的に討議に参加できる手法は、沿道市民が道路に対して愛着や関心を持つ機会を与えるものであり、道路景観の保全に向けて沿道市民の道路景観面での意識醸成を促すものともなりうる。またそのような機会を更に増すために、市民に対しメディアを活用して、道路景観の重要性や道路景観保全の価値、道路景観保全活動の先進事例・既存事例、さらにはそれによって生じたメリットなどを積極的に情報提供していくことなども考えられる。

ステップ 2-3：合意形成の体制の設定、参加する市民の募集

・合意形成の体制づくり（一般的な道路事業の合意形成に関連）

選定した合意形成のための手法を勘案しつつ、合意形成の対象者（道路の利用者や沿道市民）や道路景観の専門家、道路管理者、関係者等の参画により、合意形成に向けた体制を設定する。

・道路景観の専門家の参画（3つの観点に関連）

尊重すべき地域景観の見出しや、地域景観を踏まえた道路景観の検討、道路景観の案の市民への客観的な説明などの道路景観形成時における支援を期待し、委員会や懇談会の委員、ワークショップにおける第三者的なアドバイザー等として、合意形成の体制の中に道路景観の専門家を参画させる。

道路景観の専門家としては、道路景観に知見を持つ学識経験者や有識者に加えて、同様に道路景観に知見を持つ建設コンサルタント職員などが考えられる。あまりに著名な専門家を参画させた場合には、その専門家が発言をリードし参加者が発言しにくい雰囲気となることや、最初から専門家任せとなって意見が出ないなどの弊害も考えられるので注意が必要である。

・参加する市民の募集（3つの観点に関連）

合意形成のための手法に応じて参加する市民を募集する。募集に際しては、地域活動等を行っているグループ等からの参画について考慮する。また道路景観形成後における沿道市民の継続的な活動を期待し、沿道市民の中のキーパーソンを合意形成の体制の中に参画させるよう努める。

ステップ 2-4：合意形成の結論の決定方法の設定

・合意形成の結論の決定方法の設定（一般的な道路事業の合意形成に関連）

合意形成の結論を得る方法について設定する。参加者の合意に基づき結論を得ることが基本であり、多数決により決着を得ることは極力避ける。委員会形式の場合は、委員長等の総括によりやむを得ず結論を得ることも考えられる。合意の際には、少数意見、反対意見も記録に残すようにし、配慮点や課題として継承していくことが望ましい。

(3) ステップ 3：合意形成の実施

意見交換・討議、情報公開、意見収集等を通じて、合意形成を図り結論を得る。

ステップ 3 では、委員会等における討議の度に「意見交換・討議のための材料の収集・整理」、「意見交換・討議、意見集約・とりまとめ」、「意見交換等の経過・結果の情報公開」の順で手順が進められ、このサイクルを繰り返すことを通じて、委員会等での議論が深まり最終的な結論が導かれる。

ステップ 3-1：意見交換・討議のための材料（資料等）の収集・整理

・意見交換・討議のための材料の収集・整理（一般的な道路事業の合意形成に関連）

意見交換、討議に先立ち、そのための材料を収集・整理する。合意形成の初期段階では、事業の必要性、上位計画・プロジェクト、地域住民・沿道市民のニーズなどについて収集・整理し意見交換等に望むこととなり、委員会等での討議が進むに連れて、本来の合意を図るべき事項に焦点が移り、それに関する材料を収集・整理することとなる。

・視覚化ツールを用いて提示する内容の整理（3つの観点に関連）

意見交換、討議の進捗に合わせて、使用する視覚化ツールと、視覚化ツールを用いて提示する内容を整理する。合意形成の初期段階では、前事業段階での決定事項等について視覚化ツールを用いて提示することが考えられ、委員会等での討議が進むに連れて、道路景観のコンセプトやその出来上がりイメージなどが視覚化ツールを用いて提供される。討議内容の深まりに応じて、視覚化ツールもラフなものから精細なもの、写真等を用いたものから三次元的な模型を用いたものへと変化させ、参加者の出来上がりイメージを順に固めていくことが有効である。

ステップ 3-2：意見交換・討議、意見等の集約・とりまとめ

・委員会等における資料説明、意見交換・討議（一般的な道路事業の合意形成に関連）

委員会等において、討議すべき点に関わる資料を用い説明するとともに、意見交換・討議を進める。意見交換・討議では、発言者が偏ることのないよう留意する必要がある。

・道路景観の専門家による解説、アドバイス（3つの観点に関連）

道路景観の専門家は、意見交換・討議の際に次の観点から、解説・アドバイスを加える。

尊重すべき地域景観の見出し

地域景観を踏まえた道路景観の検討

道路景観の価値等の基礎的な知識に関する説明

道路景観の案の市民への客観的な説明

市民意見の反映方法の検討 等

・視覚化ツールの活用（3つの観点に関連）

意見交換・討議の場において視覚化ツールを用い、市民や他の関係者、道路管理者等の中で出来上がりイメージの共有化を進め、意見交換・討議の活発化を図る。討議内容の深まりに連れて、視覚化ツールを用いて提示する情報を適宜精細なものへと更新したり、道路内外の様々な視点やドライバーの視点などからの見え方を提示するなどにより、道路景観の出来上がりイメージを徐々に固めていく。

・意見等の集約・とりまとめ（一般的な道路事業の合意形成に関連）

提示された意見を集約するとともに、討議結果をとりまとめ、合意に至った事項とそうでない事項とを整理する。合意に至らなかった事項については、継続的に審議する課題としてまとめておく。

ステップ 3-3：意見交換等の経過・結果の情報公開、再意見収集

・経過・結果の情報公開（一般的な道路事業の合意形成に関連）

意見交換の場に参加していない市民や関係者に対して意見交換・討議の経過や結果を情報公開するため、委員会等での経過や合意事項等について広報・周知用資料を作成し配布する。この際には、広報・周知用資料に加えて、委員会等で用いた資料、視覚化ツール、議事録等を用いることもできる。

・再意見収集の実施（一般的な道路事業の合意形成に関連）

意見交換の場に参加していない市民や関係者の意見を次回以降の委員会等に反映させたい場合や、ワークショップに参加した一部の市民の意見だけでは結論を導くことが困難な場合などは、意見交換等の経過・結果の情報公開に引き続き、広く意見を収集することが考えられる。このような場合は、適宜アンケート調査等を実施して意見を再収集することが必要となる。

・沿道市民の道路景観面での意識醸成に向けた情報提供（3つの観点に関連）

沿道市民が道路景観を形成し保全したいとの意識を持ち、深められるように、市民に対して、道路景観に関わる情報の提供を図る。ここでは、道路景観の重要性や道路景観を保全することの価値などに関する情報を提供するとともに、道路景観保全活動の先進事例・既存事例やその道路景観保全活動を通じて生じたメリットなどについても情報提供することが有効である。意見交換の場において地域の歴史や風土に詳しい人物から話を聞く機会を設けることや、地域の小中学校での情報提供、家族で参加できるイベント等を通じた情報提供なども、市民の道路景観面での意識醸成に有効と考えられる。

・継続的道路景観保全活動に向けた案内の提供（3つの観点に関連）

合意形成を通じて、沿道市民の中に道路景観を保全したいという自発的な意識や継続的な保全活動の動きが見られ、また道路景観形成後に、沿道市民間の意見交換を支える手続きを用意するなど、何らかの方法で沿道市民の継続的な活動を支援することが可能な場合は、その実施可能性を市民に案内する。このような支援策は、基本的に市民の自主的な活動を後押しするためのものであり、支援策を提示して市民に活動を押しつけるものであってはならない。

ステップ 3-4：討議の結論（合意形成の成果）の導出

・討議の結論の導出（一般的な道路事業の合意形成に関連）

委員会等を通じて得た一連の合意事項を整理するとともに、意見交換の場において説明して最終的な合意を得、討議の結論（合意形成の成果）とする。

(4) ステップ 4：結論の公表

合意形成を通じて得た結論を公表する。

ステップ 4-1：合意形成を通じて得た結論の公表

・結論の公表（一般的な道路事業の合意形成に関連）

合意形成を通じて得た結論を公表する。合意形成の活動主体に行政が含まれる場合（行政主導型、行政市民一体型）は、合意形成を通じて得た結論と合意形成後に展開される活動（例えば事業）との間で内容が大きく異なることは少ないが、第三者組織が活動主体となった場合（第三者組織主体型）には、結論とその後の活動で違いが生じる場合がある。第三者組織が活動主体となった場合は、活動主体がどのような位置づけにあるか、実際の道路事業とはどう関わるかも含めて結論を公表すべきである。

・公表に際しての視覚化ツールの活用（3つの観点に関連）

合意形成を通じて得た結論を公表する際には、意見交換・討議に用いた視覚化ツールを活用し、出来上がりイメージを広く市民に公表する。この際には、チラシやパンフレット、さらには新聞、タウン誌、テレビ等を通じてパースやCGにより描いた出来上がりイメージを提示したり、視覚化ツールとして模型を用いた場合は、役所や市民ホールなど市民が目にしやすい場所にそれを展示する方法などがある。

(5) ステップ 5：市民参加の継続

継続的な議論が行える場を用意するなどにより、継続的な市民参加を維持するよう努める。

ステップ 5-1：継続的な議論が行える場の用意

・継続的な議論が行える場の用意（一般的な道路事業の合意形成に関連）

合意形成を通じて得た結論がその後の事業等により実現できたか、さらには合意形成で得た結論のレベルを維持できているかなどについて、市民が継続的に意見交換等を行える場を用意し、市民参加の継続的な維持に努める。

・道路景観の専門的視点からのアドバイスの提供（3つの観点に関連）

必要に応じて、道路景観に関する相談を受け付けたり、専門的視点から道路景観に対するアドバイスを提供し、継続的な道路景観レベルの維持に努める。

3.2 他事業段階における合意形成過程

道路事業の設計・施工段階における合意形成過程に関し対応すべき内容は、3.1 に示したとおりである。本節では、道路事業の構想段階、計画段階、維持管理段階に関して、「意見交換等の対象が道路景観であるが故に対応すべき3つの観点」から対応すべき内容を簡単に整理する（表・3・1～表・3・3）。

しかしながら、構想段階、計画段階、維持管理段階における合意形成の事例やそれに道路景観形成を伴う場合の事例は現時点においては極めて少ないものと考えられ、ここで示す対応すべき内容についても今後の更なる事例の蓄積に応じて改良・改善していくべきものと考えられる。

表3・1 構想段階における「3つの観点」からの対応すべき内容

	道路景観の専門家の参画	視覚化ツールの活用	道路景観保全に向けた基盤づくり
ステップ1: 合意形成に向けた調整	<ul style="list-style-type: none"> 道路事業の実施に際して尊重すべき地域景観の見出し等を進めると、道路景観の専門家を参画させることについて、関係部局等の間で共通認識を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 構想段階であるため概念的にならざるを得ないものの、合意形成の参加者間で共通の出来上がりイメージを持つよう、視覚化ツールを適切に活用することについて、関係部局等の間で共通認識を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の道路景観面での意識醸成のために、道路景観に関する情報提供を進めるべきことについて関係部局等の間で共通認識を持つ。
ステップ2: 合意形成の実施に向けた準備	<ul style="list-style-type: none"> 尊重すべき地域景観などの有益な情報の提供を期待し、合意形成の体制の中に道路景観の専門家を参画させる。 構想段階では道路景観が中心的な議題となることは少ないため、道路景観の専門家は委員やアドバイザーとして参画することが考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> —
ステップ3: 合意形成の実施	<ul style="list-style-type: none"> 道路景観の専門家は、尊重すべき地域景観等に関して意見を述べる。 	<ul style="list-style-type: none"> 概念的にならざるを得ないものの、合意形成の参加者間で出来上がりイメージを共有できるよう視覚化ツールを用いる。 ここでは、ラフな図に注釈コメントを加えるような視覚化ツール（例えばスケッチやパースなど）が使用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の道路景観面での意識醸成を促すため、市民に対し道路景観に関する情報の提供等を図る。
ステップ4: 結論の公表	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、視覚化ツールを活用し合意形成で得た結論を広く市民に知らせる。 	<ul style="list-style-type: none"> —
ステップ5: 市民参加の継続	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> —

表-3・2 計画段階における「3つの観点」からの対応すべき内容

	道路景観の専門家の参画	視覚化ツールの活用	道路景観保全に向けた基盤づくり
ステップ1: 合意形成に向けた調整	<ul style="list-style-type: none"> 尊重すべき地域景観の見出しや、地域景観を踏まえた道路景観の検討、道路景観の案の市民への客観的な説明など、道路景観の専門家の役割に期待し、道路景観の専門家を参画させることについて、関係部局等の間で共通認識を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成の参加者間で共通の出来上がりイメージを持てるようにするため、視覚化ツールを適切に活用することが有効となる。このため、視覚化ツールを活用することについて、関係部局等の間で共通認識を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の道路景観面での意識醸成のために、道路景観に関する情報提供を進めるべきことについて関係部局等の間で共通認識を持つ。
ステップ2: 合意形成の実施に向けた準備	<ul style="list-style-type: none"> 尊重すべき地域景観などの有益な情報の提供を期待し、合意形成の体制の中に道路景観の専門家を参画させる。 道路景観の専門家は委員やアドバイザーとして参画することが考えられる。 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">-</p>
ステップ3: 合意形成の実施	<ul style="list-style-type: none"> 計画段階において道路のルートや概ねの道路構造が検討されるに際し、道路景観の専門家は下記に示すような役割を務める。 尊重すべき地域景観の見出し 地域景観を踏まえた道路景観の検討 道路景観の案の市民への客観的な説明 等 	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成の参加者間で出来上がりイメージを共有できるよう視覚化ツールを用いる。 道路のルートや概ねの道路構造について意見交換等を進めるため、視覚化ツールも鳥瞰図等を用いながら、ラフなものから徐々に精細なものへと作り込んでいくことが有効である。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の道路景観面での意識醸成を促すため、市民に対し道路景観に関する情報の提供等を図る。
ステップ4: 結論の公表	<p style="text-align: center;">-</p>	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、視覚化ツールを活用し合意形成で得た結論を広く市民に知らせる。 	<p style="text-align: center;">-</p>
ステップ5: 市民参加の継続	<p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">-</p>

表-3-3 維持管理段階における「3つの観点」からの対応すべき内容

	道路景観の専門家の参画	視覚化ツールの活用	道路景観保全に向けた基盤づくり
ステップ1: 合意形成に向けた調整	<ul style="list-style-type: none"> 植栽の大規模な剪定や更新、樹種の変更等に関しては、地域景観に即した道路景観の検討、道路景観の案の市民への説明などの観点で、道路景観の専門家の参画が有効となる。このため、維持管理段階における合意形成に際し専門家を参画させることについて、関係部局等の間で共通認識を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 植栽の更新等に関しては、市民や他の関係者、道路管理者等の間で、共通の出来上がりイメージを持てるようにするため、視覚化ツールを適切に活用することが有効となる。このため、視覚化ツールを活用することについて、関係部局等の間で共通認識を持つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路景観を保全しようという沿道市民の自発的な意識を醸成し、道路景観の再形成後に沿道市民による継続的な道路景観保全活動を進めるためには、種々の情報を提供することや、沿道市民の継続的な活動を支援することが有効であり、これらへの対応について関係部局等の間で共通認識を持つ。
ステップ2: 合意形成の実施に向けた準備	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成過程における支援を期待し、合意形成の体制の中に道路景観の専門家を参画させる。 道路景観の専門家は、委員会や懇談会の委員、ワークショップにおける第三者的なアドバイザー等として参画させる。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 沿道市民の意識醸成を促すため、市民に対し道路景観の情報提供等ができる手法を用いる。 植栽の更新、樹種の変更等の際に合意形成が進められる場合には、沿道市民の中のキーパーソンを合意形成の体制の中に参画させるよう努める。
ステップ3: 合意形成の実施	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成にあたって、道路景観の専門家は下記に示すような役割を務める。 地域景観に即した道路景観の検討 道路景観の案の市民への客観的な説明 市民意見の反映方法の検討 等 	<ul style="list-style-type: none"> 意見交換、討議の場において視覚化ツールを用い、市民や他の関係者、道路管理者等の間で出来上がりイメージを共有したり、意見交換や討議の活発化に資する。 視覚化ツールを用いて提示する情報を適宜精細なものへと更新し、道路景観の出来上がりイメージを徐々に固めていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道市民の意識醸成を促すため、市民に対し道路景観に関する情報の提供等を図る。 沿道市民の中に継続的な保全活動の動きが見られ、また合意形成後に沿道市民間の意見交換を支える手段を用意するなど、何らかの方法で沿道市民の継続的な活動を支援することが可能な場合は、その実施可能性を市民に案内する。
ステップ4: 結論の公表	—	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成を通じて得た出来上がりイメージを、視覚化ツールを用いて広く市民に知らせる。 	—
ステップ5: 市民参加の継続	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、道路景観の専門的視点からアドバイスを提供する。 	—	—

第4章 道路景観形成時における合意形成の事例

本章では、第3章までに述べた内容を深くまた具体的に理解するため、道路景観形成時における合意形成の事例を示す。ここでは以下の3事例に対し、事例の概要、合意形成経過、合意形成の基本ステップにおける対応内容等について示す。合意形成の基本ステップにおける対応内容としては、「意見交換等の対象が道路景観であるが故に対応すべき3つの観点」に加えて、それ以外の部分（一般的な道路事業の合意形成に関わる部分）についても述べる。

- ・ 事例1（既設道路の交差点改良時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）
- ・ 事例2（地下鉄整備による道路改築時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）
- ・ 事例3（バイパス整備時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）

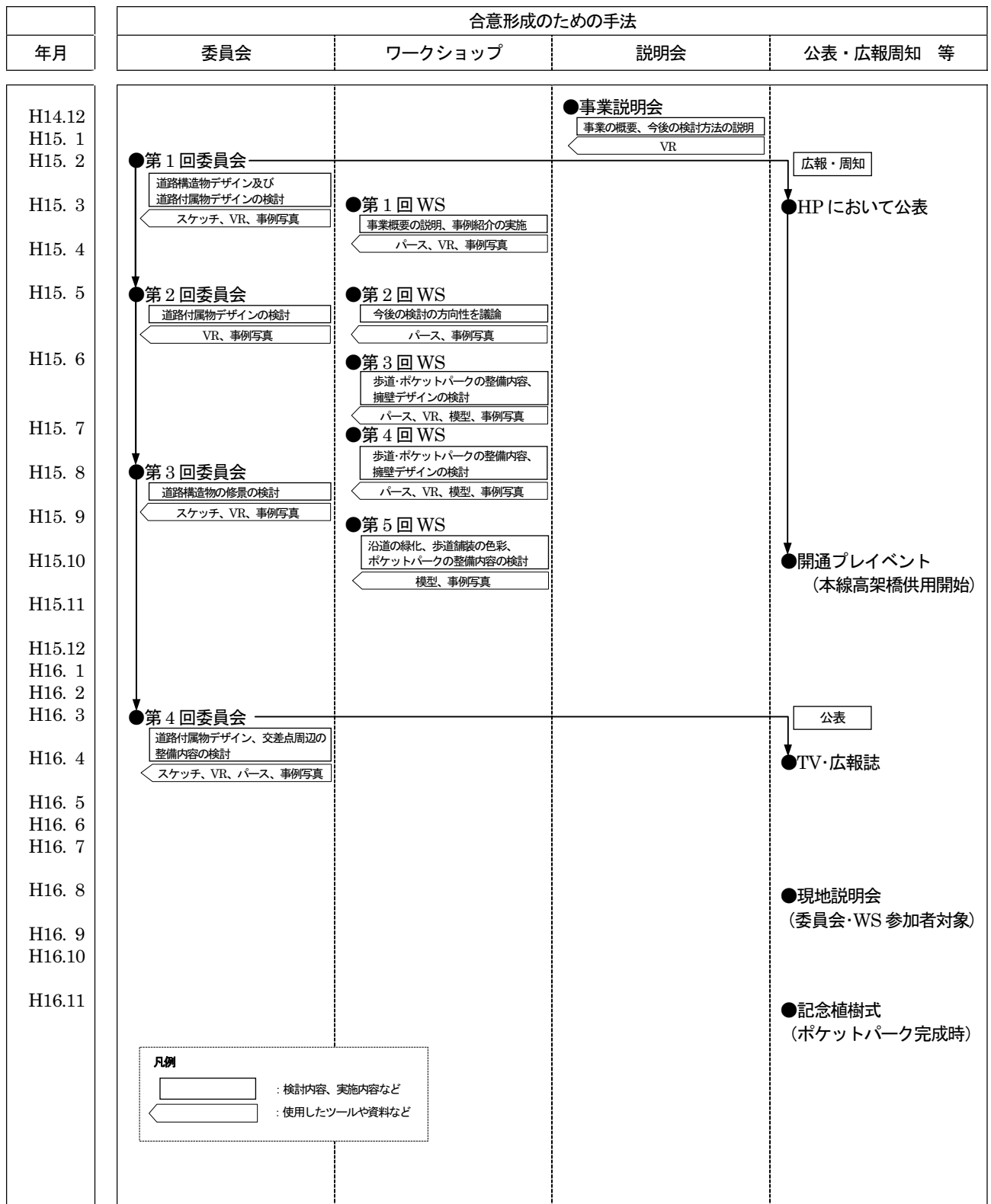
ここで示す事例はすべて、我が国において既に「道路景観形成時における合意形成」として検討が進められたものであり、当時の状況等を個別にヒアリングしてとりまとめたものである。しかしながら、本手引きで示す「3つの観点」や「合意形成の基本ステップ」についての理解を深めることを意図してまとめるに際し、ヒアリングの結果に対して若干加筆した点もある。そのため、これら事例を参照する場合には、部分的にそのような加筆があり、ここで記述してあることすべてが実際の状況と完全に一致したものではないことに留意して戴きたい。

4.1 事例1（既存道路の交差展開領事の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）

(1) 概要

事業の種類		一般国道の交差点改良事業		
事業段階		設計・施工段階		
沿道特性		<ul style="list-style-type: none"> 対象地は、地方都市の主要な国道の交差点であり、市街地の外郭に位置する。 直近に市のランドマークとなる山が位置している。 		
事業概要		<ul style="list-style-type: none"> 県内最大の渋滞ポイントであったため、都市内交通の円滑化、主要幹線道路の機能回復、ゆとりある道路空間の実現を目的として、立体化事業を実施した。 		
合意形成の概要		<ul style="list-style-type: none"> 交差点立体化に伴う高架橋梁や擁壁の出現が、周辺の道路景観、都市景観に影響を与えることが予想されたため、当該事業により改変される景観をできるだけ良好に保全するとともに、潤いある沿道空間の創出を図ること等を目的とした道路空間整備、景観整備の方策を検討した。 		
合意形成の体制				
合意形成のための手法		名称	構成等	人数
説明会		①事業説明会	・ 沿道地区住民	不明
委員会		②景観検討委員会	・ 行政 (国、県、市、県警、警察署) ・ 地区代表者 ・ 商店街代表者	10名
ワークショップ		③景観を考えるワークショップ	・ 対象地区内に1年以上在住 (在勤、在学) する18歳以上の人。	13名
3つの観点	道路景観の専門家の参画	<ul style="list-style-type: none"> 地元で土木・建築デザインを行う建築家が委員またはアドバイザーとして参画し、地域の景観資源に対する解説や、景観資源を踏まえた色彩やデザイン等の提案・助言、市民からの意見の反映方法の検討などを行った。 		
	視覚化ツールの活用	<ul style="list-style-type: none"> スケッチやパース、VR、模型を用いて検討を行った。設計データが利用できたため、初期段階から概略VRを活用し、修正案の提示や公表用として精細VRを用いた。 		
	道路景観保全に向けた基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> ワークショップでは市民の中からもなるべく若い人の参加を促すこととした。また、開通イベントや現地見学会、記念植樹式などのイベントを行い、道路景観に対する市民の意識を高めた。 		
事業後の状況				
		<p>交差点立体化による周辺の道路景観に与える影響について検討を行った。</p> <p>潤いのある沿道空間の創出のため、ポケットパーク等の検討を行った。</p>		

(2) 合意形成経過



(3) 合意形成の基本ステップと対応内容

①ステップ1：合意形成に向けての調整

ステップ1-1：法令等・他プロジェクト・前事業段階での決定事項などの周辺事情の共通認識

- ・ 対象となる現場の交差点では、すでに交差点立体化のための高架橋工事が進められているため、その事業の進捗状況等について確認を行い関係者間で認識を共通にした。

ステップ1-2：合意形成を通じて得る成果とその反映方針等の共通認識

- ・ 合意形成を通じて、道路構造物（桁・橋脚・橋台・擁壁）のデザイン、道路付属物（照明灯・遮音壁・防護柵・標識）のデザイン、沿道施設（街路樹・歩道舗装・交差点周辺空間）の構成等を検討することとした。
- ・ 検討項目は「委員会において方向性を定めるもの」、「委員会での検討の進捗を報告し、市民の意見を伺うもの」、「今後の検討事項について紹介するもの」の三つに分けて議論を進めることとした。なお、市民の意見を伺うものとしては、ポケットパークや植栽等の沿道施設を挙げ意見収集を行うこととした。
- ・ 合意形成のスケジュールに関しては、工事のスケジュールを勘案し、14年度内に道路構造物（桁パネル形状・色彩、橋脚、橋台）、道路付属物（中分ガードレール、照明灯、桁下照明）について検討を終えることを目標とし、その他の事項については、15年度末までに検討を終えることとした。

ステップ1-3：専門家や視覚化ツールの活用、道路景観保全に向けた活動等の共通認識

- ・ 下記の3点について事務所・県・市・警察等の関係機関で共通認識を図った。
 - － 地域景観に配慮した道路景観の検討、道路事業及び道路景観に関する専門的知識や検討内容の市民への説明、及び市民からの意見の反映方法の検討が出来る専門家の参画が必要であること。
 - － 合意形成の結論を広く一般に公表するために、わかりやすく誤解を招かないよう視覚化ツールを活用し事務所ホームページに掲載すること。
 - － 一般市民の参加により、道路景観形成への意識と市民の道路への愛着心を向上させることが道路景観保全に向けて必要であること、
- ・ 県警、市（道路維持課、道路管理課）、事務所、受注者による関係機関協議を開催し、交差点改良後の側道利用計画について協議を行った。

②ステップ2：合意形成の実施に向けた準備

ステップ2-1：合意形成の対象者（関係者）の想定・設定

- ・ 合意形成の対象者は交差点周辺の市民とした。
- ・ ワークショップでは、市民の中からなるべく若い人の参加を促すこととした。

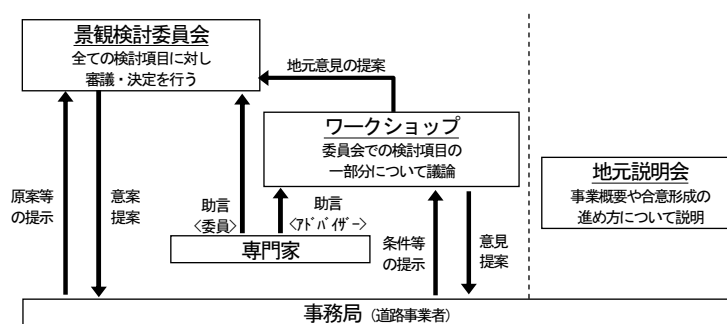
ステップ2-2：合意形成のための手法の選定

- ・ 行政からの一方的な情報提供とならないよう、行政および市民の代表からなる「委員会」に加え、地域に

住む市民の積極的な参加を促す目的で「ワークショップ」を行うこととした。また、これらの手法にて合意形成を実施することや事業概要を説明するための「説明会」を事前に実施した

ステップ 2-3：合意形成の体制の設定、参加する市民の募集

- ・ 委員会の参加者は、行政 6 名、地区代表者 1 名、商店街代表者 1 名、有識者 1 名で構成することとした。委員長は、事務所副所長が務め、行政側は、国、県、市、県警、所轄警察署の各代表者にて構成した。
- ・ ワークショップの参加者は、交差点周辺の対象地区内に 1 年以上在住する 18 歳以上を対象とし、地区の景観に関するレポートを公募し、その内容および年齢、性別等のバランスを考慮して選定した。
- ・ 景観に関する専門家は「美しい国土づくりアドバイザー制度」及び「県景観形成検討委員会」のメンバーを考慮し、両方に関与する有識者（地元建築家／土木・建築デザイン）を選定し、ワークショップではアドバイザー、委員会では委員として参画させた。



ステップ 2-4：合意形成の結論の決定方法の設定

- ・ 委員会は、全ての検討項目についての審議及び決定を行う組織として位置づけられ、一方、ワークショップは、委員会で検討される項目の一部（沿道施設）について地域住民による意見交換を行い、その結果を委員会へ報告するものとしている。

③ステップ 3：合意形成の実施

ステップ 3-1：意見交換・討議のための材料（資料等）の収集・整理

- ・ 事業段階が設計・施工段階であり、設計データを用いた視覚化ツールを作成できたことから、検討初期の段階（整備イメージの把握の段階）から概略 VR を使用した。また、具体的な景観検討の内容が、大きな構造物を対象とせず、付属物が主体であったことから、修景案についても VR を用いることとした。
- ・ VR を活用することで検討の進捗に応じて具体的な表現が可能となるため、初期段階に作成した概略 VR のデータを用い、精細 VR 作成し修正案の検討や公表に活用した。
- ・ ポケットパークのデザインにおいては、パース、模型を活用して具体的な検討を行った。
- ・ 検討の全体を通して、提案内容に対する出来上がりのイメージの共有を図るため、各地の整備事例の写真を用いることとした。

ステップ 3-2：意見交換・討議、意見等の集約・とりまとめ

○道路景観の専門家による解説、アドバイス

- ・ 橋梁桁化粧板について、自然との調和を図るための形状など、地域景観を踏まえた提案を行った（第1回委員会）。
- ・ 化粧板の設置に伴う西日の影響等についての質問に対して、専門的知見から、これら影響への対処方法や、道路景観への反映も配慮した素材や色彩についての考えを専門的に解説した（第2回委員会）。
- ・ 橋梁デザインの提案に対し、周辺の山並みとの調和を考慮すべきであることを、専門的知見から判断し助言を行った（第3回委員会）。
- ・ ポケットパークデザインに関して、具体的なデザインの提案と、その提案内容についての解説を行った（第4回委員会）。
- ・ 地域の景観資源が、景観検討の上で重要であることを分かりやすく解説した（第1回ワークショップ）。
- ・ 橋の桁化粧板の色彩については、周辺の重要な景観資源の見せ方など専門的知見からの色彩の使い方について助言を行った（第2回ワークショップ）。
- ・ ポケットパークのデザインに関する議論では、模型を用いた事務局の提案に対する解説や、市民から出された意見の反映方法の検討をおこなった（第3回、第4回ワークショップ）。
- ・ 市民の意見を集約し、専門的知見からの判断によりワークショップの結論として取りまとめを行った（第5回ワークショップ）。

○視覚化ツールの活用

- ・ 道路構造物のデザインに関する基本的な方針設定を行うためのイメージ共有を目的に、概略のVRを活用した（第1回委員会、第1回ワークショップ）。



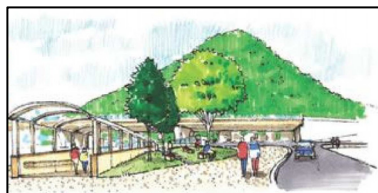
概略 VR

- ・ 道路構造物の基本案の提示及び修正案の提示を行うため概略VRのデータを用いて精細VRを作成し、活用した（第2回委員会）。



精細 VR

- ・ ポケットパークの整備方針の検討を行うにあたっては、参加者のイメージの共有を図るためにパースを活用するとともに、作業をしながら整備案を検討するため模型を活用した（第3回委員会、第3回ワークショップ）。



パース



模型

ステップ 3-3：意見交換等の経過・結果の情報公開、再意見収集

- ・ 委員会及びワークショップの結果報告は、事務所 HP により公表した。また、先行して整備が進められた本線高架橋部の開通に伴い、イベントを開催した。

ステップ 3-4：討議の結論（合意形成の成果）の導出

- ・ ワークショップでは、専門家が参加者の意見の総括と最終取りまとめ案の提示を行い、参加者の意向を確認した。また、ワークショップの検討結果は委員会で審議され最終的な決定を行うという方針を示した。なお、ワークショップでの合意事項は、沿道の緑化、歩道舗装の色彩、交差点周辺のポケットパーク整備についてであった。
- ・ 委員会では、ワークショップでの検討結果を踏まえた事務局の提案に対し、各委員の意見の一致により結論を得た。ただし、一部結論が得られなかった検討事項については事務所へ一任とした。

④ステップ 4：結果の公表

ステップ 4-1：合意形成を通じて得た結論の公表

- ・ 合意形成を通じて得た結論は、合意形成の検討時に用いたパース、及び VR を基にした静止画像を活用して、HP や市の広報誌、TV に公表した。
- ・ ワークショップでの結論が十分に確認されていなかったこともあり、結論の公表後、ポケットパークの施工段階で委員会およびワークショップメンバーを対象とした現地説明を実施した。

⑤ステップ 5：市民参加の継続

ステップ 5-1：継続的な議論が行える場の用意

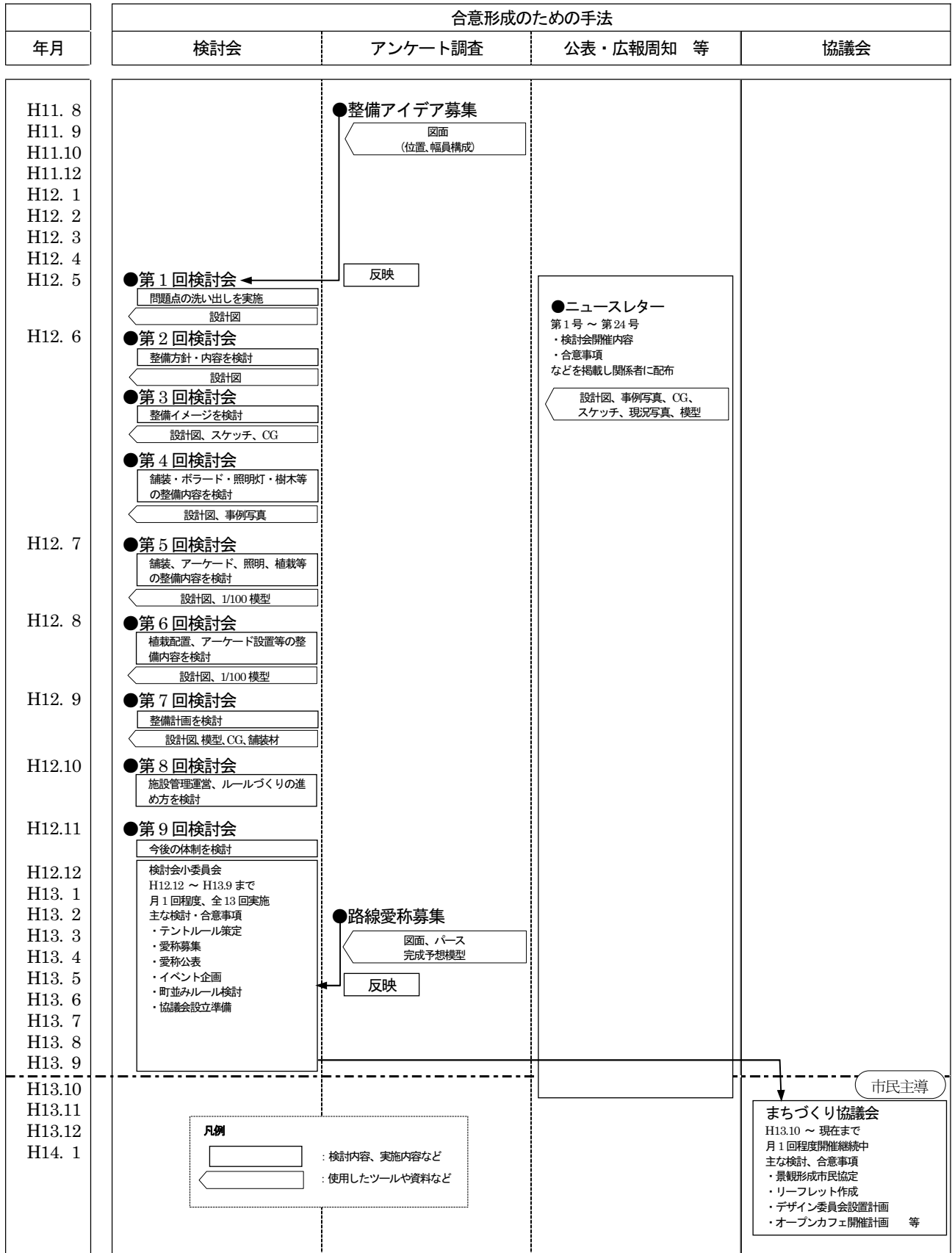
- ・ ポケットパークの完成時に実施された記念植樹式において、自治会に対し、景観整備の概要説明と管理・清掃活動の協働実施についての確認、清掃道具の贈呈を行った。

4.2 事例2（地下鉄整備による道路改築時の検討に合わせて、道路景観の検討を進めた事例）

(1) 概要

事業の種類	市道の整備事業（改良・拡幅）			
事業段階	設計・施工段階			
沿道特性	<ul style="list-style-type: none"> 対象地は、地方主要都市の中心地を通る延長約600mの市道である。 市有数の商店街と歴史的な街並みが残る街区に挟まれ、沿道には商店とオフィスが混在する土地利用となっている。 起終点付近に大型商業施設が立地していることも起因し、対象路線は平日、休日問わず、歩行者の利用が多い。 対象地は、沿道に集客能力の高い施設が立地しているため、活性化が望まれる地区であった。 			
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 平成6年に地下鉄建設工事が開始され、路線全域にわたる開削工事が実施されたため、地下鉄の復旧に併せ、「歩行者に優しく快適な道路」、「まちの振興の起爆剤」とすべく、市道の再生を推進することとなった。 			
合意形成の概要	<ul style="list-style-type: none"> アーケード整備計画、植栽配置・維持管理計画、舗装整備について検討した。 			
合意形成の体制				
合意形成のための手法	手法	名称	構成等	人数
	ワークショップ	①沿道まちづくり検討会	・沿線の4商店会の代表者	・28名：沿線の4商店会の代表者2～3名、専門家、行政
	アンケート	②整備のアイデア募集 ③通りの愛称募集	・全国 ・全国	・応募総数116点 ・応募総数564点
3つの観点	道路景観の専門家の参画	<ul style="list-style-type: none"> 景観デザインを専門とする地元大学教授が参画し、デザインコンセプトの立案や各施設のデザイン等に対する助言、景観整備例の紹介などを行った。 		
	視覚化ツールの活用	<ul style="list-style-type: none"> 議論のまとまりに応じて全体イメージの共通認識を図るため、パースやCGを作成した。また、全体像を把握しイメージを高めるため、模型を活用し検討を行った。 		
	道路景観保全に向けた基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> アイデア募集や愛称募集、ニュースレターの配信など地域との意見交換と情報公開の場を多く設けた。結果として、地域主体の協議会による活動が継続している。 		
事業後の状況				
	<p>舗装やアーケード、照明、植栽等について検討を行い、整備された状況。</p>		<p>舗装やボラード、照明灯等について検討を行い、整備された状況。</p>	

(2) 合意形成経過



(3) 合意形成の基本ステップと対応内容

①ステップ1：合意形成に向けての調整

ステップ1-1：法令等・他プロジェクト・前事業段階での決定事項などの周辺事情の共通認識

- ・ 対象地区周辺は都市景観形成地区に指定された地域も多く、また景観に関する条例が制定されていたため、具体的な検討を進めるにあたり、これらの情報をあらかじめ整理し、関係者間で認識の共通を図った。
- ・ 本事業を進めるきっかけでもある近隣の地下鉄工事については、工事のスケジュールに関して十分な確認を行い、関係者と調整を図った。

ステップ1-2：合意形成を通じて得る成果とその反映方針等の共通認識

- ・ 合意形成を通じて、対象区間全体のデザインコンセプト、施設（歩道舗装、アーケード、照明灯、植栽、モニュメント）のデザイン、全体計画について検討することとした。
- ・ 各商店会で集約された意見を調整し、整備計画として折込み、事業に反映することとした。
- ・ 関連する他事業のスケジュールを勘案し、短期間で集中して協議を終えることを目標とした。

ステップ1-3：専門家や視覚化ツールの活用、道路景観保全に向けた活動等の共通認識

- ・ 下記の3点について関係者間で認識の共有を図った。
 - 合意形成の参加者として道路景観に関する知識が十分でない沿道商店会代表者の参加が想定されることから、参加者に対し、具体的な提案に関する解説や整備方法について道路景観及び環境デザインの専門的知見から助言を得るために専門家を参画させること。
 - 検討に際し、商店街全体の空間的認識や完成イメージについて参加者で共通認識を図る必要があることから、視覚化ツールを活用した分かりやすい議論を行うこと。
 - 将来的な沿道市民による維持管理も期待し住民と合意形成をはかること。

②ステップ2：合意形成の実施に向けた準備

ステップ2-1：合意形成の対象者（関係者）の想定・設定

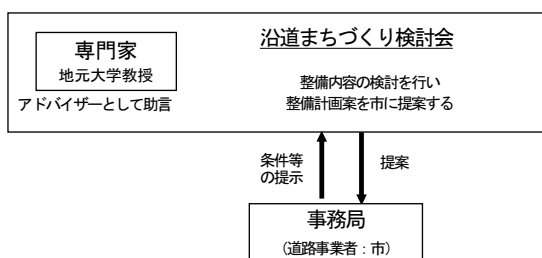
- ・ 具体的な討議の対象者は、事業路線沿線の4商店会とした。
- ・ その他、意見収集は広く一般の市民から得ることとした。

ステップ2-2：合意形成のための手法の選定

- ・ 沿道市民の意向を取り入れるため、沿道商店会代表による検討会を行うこととした（実質はワークショップ形式での意見交換となった）。
- ・ 議論の内容・進捗については、ニュースレターをこまめに発行することで情報公開を行うこととした。
- ・ 広く市民からの意見を集め、また事業に対しての関心を高めるため、広く一般市民に対して整備アイデアの募集や路線の愛称募集を行うこととした。

ステップ 2-3：合意形成の体制の設定、参加する市民の募集

- ・ 検討会は、市の担当者、専門家、沿線の 4 商店会の代表者（各商店会から数名ずつ）によって構成し、各商店会の代表者は固定せず、毎回数名ずつが参加することとなった。商店会の代表者については公募形式ではなく、各商店会を通じて参加者を募った。また、基本的に沿道住民であれば誰でも参加できることとした。
- ・ 専門家は、景観デザインが専門の地元大学教授をアドバイザーとして参画させた（実質はアドバイスだけでなく総括や結論の決定にも関与した）。



ステップ 2-4：合意形成の結論の決定方法の設定

- ・ 参加者の意見をもとに、専門家の総括によって決定することとした。

③ステップ 3：合意形成の実施

ステップ 3-1：意見交換・討議のための材料（資料等）の収集・整理

- ・ 検討の初期段階では、参加者の意見を収集し問題を洗い出すため、特に視覚化ツールは用いず設計図を用意し、ポストイット（付箋）に参加者が意見を記入して図面等に貼り付けていくこととした。その後、議論の進捗にあわせてスケッチや CG、模型の製作を行った。
- ・ 街路の整備イメージを検討するにあたり、参画した専門家（地元大学の教授）が路線境界の CG を作成して検討会に持ち込むこととなった。

ステップ 3-2：意見交換・討議、意見等の集約・とりまとめ

○道路景観の専門家による解説、アドバイス

- ・ 現況から把握できる問題点や課題点を整理する上での着眼点や、市道をデザインする上でのコンセプト立案、各施設のデザイン等について専門家によるアドバイスを行った。
- ・ 検討初期の問題点や課題点を整理し基本方針を策定する段階において、商店街へのアーケード設置に関するメリット、デメリットを整理するとともに、慎重な議論と十分な検討を行うことの必要性を助言した（第 1 回検討会）。
- ・ 整備のイメージを膨らませる段階においては、重視すべき周辺地域の歴史や街の概況について解説し、海外の事例やパースを用いて望ましい景観整備例の紹介をした（第 3 回検討会）。
- ・ 整備方針がとりまとめられ、具体的な沿道空き地の利用方法や、アーケードのあり方を議論する場面におい

て、街の活性化に繋がる具体的な案の提案及び解説を行った（第4回検討会）。

- ・ 具体的なアーケードの形状や色彩等を検討する段階においては、各店舗のファザードの修繕の必要性や街に存在する色から選定するといった考え方について提示した（第5回検討会）。
- ・ 舗装デザインについては、地域における対象道路の特徴を活かしたパターンやそれと整合した植栽配置などについて、模型を活用しながら整備案の検討を行った（第6回検討会）。
- ・ 整備内容がほぼ決まり、道路整備計画として合意形成の結論を取りまとめる段階においては、まちづくりのポイントとして、まちの変化に対応するルールの方針策定と実践の重要性を指摘した（第8回検討会）。
- ・ 合意形成過程において、地域の主体的な活動の気運が高まったこともあり、その後の清掃などの取り組み方、道路景観保全・維持管理のルール作り、活動資金確保等について提案した（第9回検討会）。

○視覚化ツールの活用

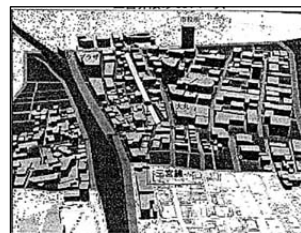
- ・ 検討の初期段階で、問題点の洗い出しやアーケードのあり方等を整理した際には、特に視覚化ツールは活用せず、現況の平面図に自由な意見を書き込む方法とした（第1回、第2回検討会）。
- ・ 整備のイメージを膨らませ整備イメージの方向付けを行った段階では、対象地境界の全体イメージの共通認識を図るため、パースや専門家から提示してもらった対象地境界のCGを活用して議論を行った（第3回検討会）。



パース



パース



CG

- ・ 整備のイメージが概ね方向付けられ、整備方針が取りまとまった段階において、町並みのボリューム感や各店舗のファザードに対する具体的な検討を行った際に、全体像の把握がしやすく、イメージの精度の高い具象化が可能なように模型を活用して検討を行った。
- ・ 模型は、一形式だけでなく、アーケード形式の比較ができるよう3形式4種類の模型を用い検討を実施した（第5回検討会）。



模型

- ・ 地域における対象道路の特徴を活かした舗装デザインやそれと整合した植栽配置などについて、メンバー全員で考えながら整備案を取りまとめることができるモデルを活用した（第6回検討会）。
- ・ 舗装材の検討には、視覚化ツールではないが参考となる資料として、実物の見本を提示し、実際の色合いや素材感等の確認を行った（第7回検討会）。

ステップ3-3：意見交換等の経過・結果の情報公開、再意見収集

- ・ 検討会での議論の経過や結果などはニュースレターにより公開を行った。ニュースレターには、検討会での議論の内容、各回で用いたツールなどの他、沿道市民が示した提案に対する専門家のコメントが添えられ、情報公開とともに道路景観に対する意識醸成が図られた。
- ・ 一般市民に対しては「模型展示会」を開催し、検討会で用いた模型を展示して意見収集を行った。

ステップ3-4：討議の結論（合意形成の成果）の導出

- ・ 検討会での意見等を踏まえ、行政側が最終案としてとりまとめたものを提示し、検討会の中で最終的な確認を行い、合意を得た。検討会での合意事項は、全体イメージ、歩道幅員構成、植栽、バリアフリー、シンボル・モニュメント、ライトアップ、歩道舗装、照明柱、車止めに関する事項であった。

④ステップ4：結果の公表

ステップ4-1：合意形成を通じて得た結論の公表

- ・ 合意形成を通じて得た結論は、毎回ニュースレターで情報公開されており、整備内容の最終的な結論に関しても同様にニュースレターにて公表した。

⑤ステップ5：市民参加の継続

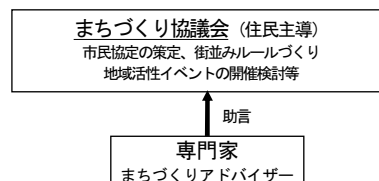
ステップ5-1：継続的な議論が行える場の用意

- ・ 検討会終了後、住民主体の活動に向けた機運が高まり、検討会のメンバーが中心となる小委員会が設立され、市民主導の地域活動の足がかりとなった。

(4) 合意形成後の活動

①体制

- ・ 検討会後の小委員会において今後の活動体制が検討し、地元主体の「まちづくり協議会」として活動を継続することとなった。



②メンバー

- ・ 沿道商店会会員によって構成している。
- ・ 協議会メンバーには含まれていないが、行政側から協議会に対してまちづくりアドバイザーを派遣し、継続した支援が行われている。

③活動内容等

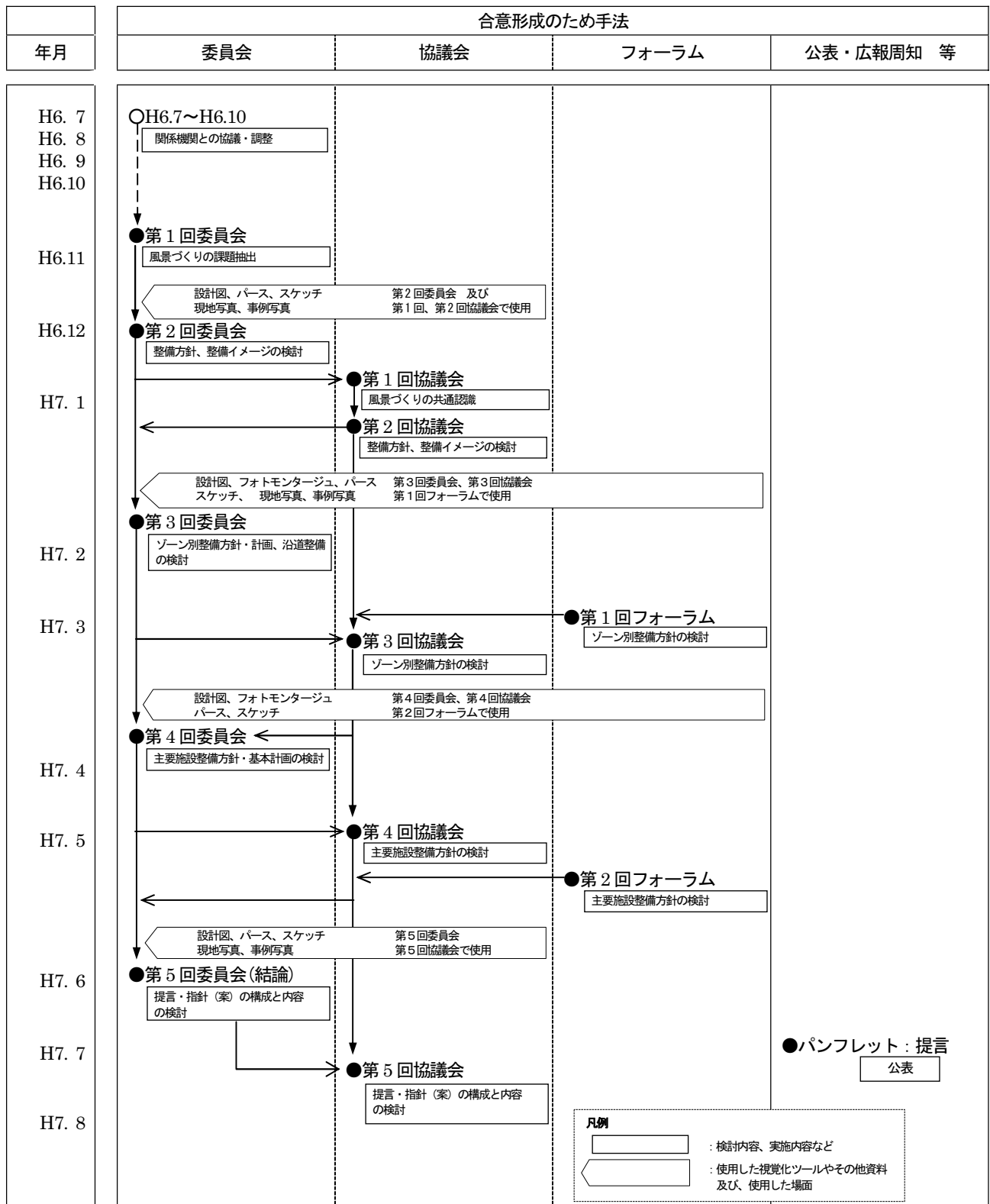
- ・ 景観形成市民協定の策定や街並みルールづくり、その他地域活性化に向けた各種イベント開催等の検討を継続して行っている。
- ・ 活動は月 1 回定期的に行われ、その内容はニュースレターによって地域に公表されている。
- ・ 協議会活動によって策定されたこの協定には、景観、駐輪・駐車対策、看板、建替条件、空地、開発上の規制などまちづくりのためのさまざまな取り決めがなされている。また、沿線市民は道路周辺の清掃やビラの除去、フラワーポットの管理など自ら進んで行っている。

4.3 事例3 (バイパス整備時の検討に合わせて道路景観の検討を進めた事例)

(1) 概要

事業の種類	一般国道のバイパス整備事業			
事業段階	設計・施工段階			
沿道特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地、商業地、土地区画整理事業で新しいまちづくりが進められている地域、桃・りんごなどの果樹園を含む田園地域など、様々な土地利用の中をバイパスが通過する。 バイパスからは盆地に位置するため美しい山並みを眺めることができる。 			
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 地方都市内の交通渋滞緩和のための環状ネットワークの形成、新たな都市軸の誘導、地域住民の協力を得たまちづくり・風景づくりのモデルとしてバイパス整備が進められた。 			
合意形成の概要	<ul style="list-style-type: none"> 美しい山並みや良好な周辺環境など地域の特性を活かした魅力ある沿道環境を創造するため、委員会や協議会によって整備方針等の検討を行った。 			
合意形成の体制				
合意形成のための手法	手法	名称	構成等	人数
	委員会	①沿道風景づくり検討委員会 (以下、委員会)	<ul style="list-style-type: none"> 委員長：学識経験者（地元大学教授／都市計画） 委員：デザイナー（土木デザイン） 商工会議所、農協組合、青年会議所、企画事務所代表、行政（国交省、県、市） 	9名
		②地区協議会 (以下、協議会)	<ul style="list-style-type: none"> 沿道町内会 土地区画整理組合 	43名 12名
	懇談会	③フォーラム	<ul style="list-style-type: none"> 小中学生、女性 	不明
3つの観点	道路景観の専門家の参画	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画の専門家である地元大学教授と土木デザイナーが委員会に参画し、基本理念や具体的整備計画、市民からの意見・要望の反映方法などについて検討を行った。 		
	視覚化ツールの活用	<ul style="list-style-type: none"> 各回の検討項目に応じてスケッチやパース、フォトモンタージュなどの資料を作成し、活用した。 		
	道路景観保全に向けた基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> 沿道地域の女性や子供たちを対象としたフォーラムを開催し、幅広い層に対して道路づくりに対する意識醸成を図った。 		
事業後の状況				
バイパス整備に伴って沿道整備について検討を行い、整備された状況。		検討中に整備のイメージとして提示された沿道のスケッチ。		

(2) 合意形成経過



(3) 合意形成の基本ステップと対応内容

①ステップ1：合意形成に向けての調整

ステップ1-1：法令等・他プロジェクト・前事業段階での決定事項などの周辺事情の共通認識

- ・ 本事業の対象地域に関係する土地区画整理事業について、その内容やスケジュール等の確認を行い、関係者との調整を図った。
- ・ 道路と地域が融合した良好な地域環境づくりのため、沿道の土地利用等に関する地域の各種規制や制度について確認を行った。

ステップ1-2：合意形成を通じて得る成果とその反映方針等の共通認識

- ・ 整備の方向性、整備計画、ゾーン別基本計画を検討し、風景づくりの提言・指針を成果としてとりまとめることとした。
- ・ 検討は、地下歩道の位置及びデザイン、残地の利用方法、住環境整備を対象とし、道路構造は変更しないことを基本とした。
- ・ 土地区画整理事業との整合を図り、初年度中に基本計画立案までの完了を目標とした。

ステップ1-3：専門家や視覚化ツールの活用、道路景観保全に向けた活動等の共通認識

- ・ 下記の3点について、関係機関と認識の共通化を図った。
 - － 景観整備の考え方や具体的整備の方法などの蓄積が無いため、専門家からのアドバイスを事業に活かしていくこと。
 - － 道路景観に関する知見や道路事業についての専門的な知識のない一般市民に対して分かりやすい説明及び公表を行うためには、出来る限り視覚化ツールを活用することが有効であること。
 - － 道路景観を良好に保つには、地域住民の協力のもとに、きめ細やかな維持管理が必要であり、そのためにはより広範な市民参加による道路づくりの推進が必要であること。

②ステップ2：合意形成の実施に向けた準備

ステップ2-1：合意形成の対象者（関係者）の想定・設定

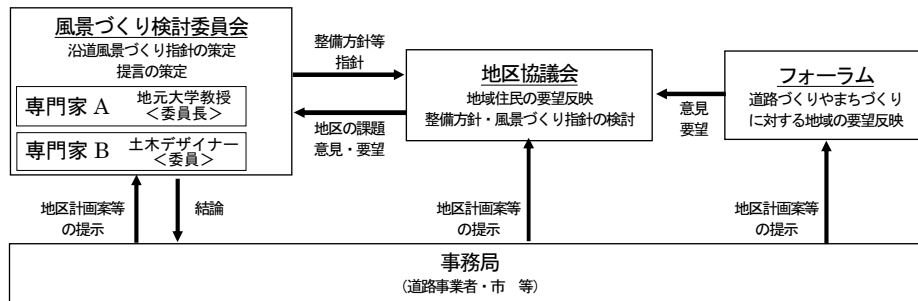
- ・ 本事業の対象道路周辺地区を合意形成の対象とした。

ステップ2-2：合意形成のための手法の選定

- ・ 事業路線の沿道を対象に望ましい風景づくりに向けた指針を策定する機関として、専門家や各種団体の代表者等からなる委員会を設置した（国道事務所の所管）。
- ・ 沿道の各地区の現状や将来像を踏まえ沿道風景づくりに向けた整備計画を立案する機関として、沿道の町内会代表者等からなる協議会を設置した（市の所管）。
- ・ 検討委員会、地区協議会だけでは、女性や子供の意見を収集することが難しいため、沿道地域の小中学生や女性を対象としたフォーラムを開催した。

ステップ 2-3：合意形成の体制の設定、参加する市民の募集

- ・ 検討委員会は、地元大学教授を委員長とし、土木デザイナー、商工会議所代表、農業協同組合代表、青年会議所代表、市民代表、事務所所長、県、市、各1名ずつにて構成した。
- ・ 地区協議会は、町内会連合会、町内会、農業委員、婦人会、消防団、PTA、商店会、JA 女性部、交通安全協会、老人クラブ連合会、少年会育成会連絡協議会、農振会連合会役員により構成した。
- ・ 検討委員会と地区協議会は並行して実施された。検討委員会では指針を策定し地区協議会に提言を行う。一方、地区協議会は整備計画を立案する。また、地区の課題・意見要望を検討委員会に諮る。
- ・ 道路景観のほか、まちづくり・風景づくりの観点を加えた検討も考慮し、地元に通じた都市計画の専門家として地元の大学教授を選定し検討委員会の委員長として参画させた。また、デザインを方針として取りまとめる必要があったため、土木デザインのデザイナーを検討委員会の委員として参画させた。



③ステップ 3：合意形成の実施

ステップ 3-1：意見交換・討議のための材料（資料等）の収集・整理

- ・ 初回委員会では、委員会設置要綱や事業概要、市景観形成基本計画等を資料として提示したが、この段階で完成像をイメージするような材料は使用していない。
- ・ 第2回の委員会以降、スケッチやパース、フォトモンタージュなど各回の検討項目に対する資料を作成した。また、視覚化ツール以外にも図面や事例写真など補助的な材料についても各種用意をした。

ステップ 3-2：意見交換・討議、意見等の集約・とりまとめ

○道路景観の専門家による解説、アドバイス

- ・ 沿道風景づくり検討委員会においては、「地域住民の協力を得たまちづくり・風景づくりのモデル」、「美しい山並みや良好な周辺環境などの地域特性を活かした魅力ある沿道環境の創造」を形成するための課題、基本理念・整備の方針、基調となる風景の考え方、具体的整備計画などについて、専門的立場からアドバイスをを行った。また、市民に対して道路景観形成の素案に対する解説や市民からの意見・要望の反映方法について検討を行った。
- ・ 沿道風景づくりの検討を行うにあたっては、対象道路沿道の地域特性への配慮の必要性と、デザインによって良好な風景を阻害することのないよう配慮が必要であることなど、具体例を挙げわかりやすく解説を行った（第1回委員会）。

- ・ 植栽を含めた事業完了後の維持管理について、他の事例を紹介し、地域住民との協働による維持管理の重要性について解説を行った（第3回委員会）。
- ・ 委員会の結論として取りまとめた「提言・指針（案）」について、専門家の立場からそれを検証するとともに、委員長の間として最終的な合意を図った（第5回委員会）。

○視覚化ツールの活用

- ・ 委員会及びフォーラムにおいて、整備の方向性や基本的な理念を参加者の認識の共有を図る際には、具体的な設計の図面を参考にせず作成できるスケッチが有効であった。また、スケッチを活用するとともに、参考資料として設計図、現地写真、事例写真等を用いて認識の共有を図った。
- ・ 委員会の回数を重ね主要施設の具体的な整備方針や基本計画を検討する際には、より具体的なイメージの共有を図る必要がある。このため、スケッチだけでなく、概略パース、フォトモンタージュも活用し、より分かりやすい説明に努めた。また、参考資料として設計図、現地写真、事例写真等も活用した。
- ・ 比較的検討段階が進んでいる歩道の整備に関する基本案やその比較案を提示する場面においては、参加者のイメージの共有が図りやすいパースを活用し検討を行った（第4回委員会）。



スケッチ

ステップ 3-3：意見交換等の経過・結果の情報公開、再意見収集

- ・ 委員会や地区協議会だけでは、女性や子どもの意見を集約することが難しいため、沿道の小中学生や女性を対象としたフォーラムを開催し、幅広い市民への情報提供を行った。

ステップ 3-4：討議の結論（合意形成の成果）の導出

- ・ 委員会の結論は、沿道風景づくりの提言（案）として取りまとめを行った。
- ・ 合意した事項は、景観計画・設計・施工の一貫性、沿道との一体的整備、沿道土地利用に応じた植栽等による景観整備、地域の自然・歴史条件を活かした整備、地域素材の活用、交通安全施設のデザイン、走行性・安全性を確保した排水性舗装、地下歩道の景観整備及び清掃管理についてであった。

④結果の公表

ステップ 4-1：合意形成を通じて得た結論の公表

- ・ とりまとめた「沿道風景づくりの提言(案)」をベースに、広報資料としてパンフレットを作成し公表した。

⑤ステップ 5：市民参加の継続

ステップ 5-1：継続的な議論が行える場の用意

- ・ 検討会終了後も地区協議会は、整備の計画、整備の方法等について検討を実施しており、地区住民にとっての行政への窓口として役割を果たした。

参考文献

- 1) (社) 土木学会コンサルタント委員会市民合意形成小委員会：合意形成プロデュース～コンサルタントの新しい役割～、(社) 土木学会、2002年6月

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of NILIM

No.282 January 2006

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写の問い合わせは

〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地

企画部研究評価・推進課 TEL029-864-2675