

# 合意形成事例における 検討時の主な流れと工夫

---

## 合意形成事例における検討時の主な流れと工夫

---

国土技術政策総合研究所（以下「国総研」という。）では、生活道路への物理的デバイス設置における合意形成に際して行われた工夫に着目し、設置事例のある自治体へヒアリング調査を行いました。以下に、調査の結果を示します。

なお、掲載されている内容は、調査時点のものであり、最新の状況と異なる場合があります。

### 検討時の主な流れ

生活道路に物理的デバイスを設置する場合、道路管理者は、初めに合意形成に必要な関係者を整理し、その地区に合った議論の場を設定します。一般的に生活道路に物理的デバイスを設置する際には、図-1のように、課題把握、対策検討、対策実施、効果検証、そして、効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性を検討することになります。このような流れは、調査した事例においても確認できました。また、初めに整理することとなる合意形成時の関係者について、調査した9つの自治体では、表-1のとおりとなっていました。

また、検討体制に着目すると、大きく2つに分類できることが分かりました。

1つ目は、ワークショップなどを開催し、住民に主体的に検討プロセスに関わってもらう、「ワークショップ主軸」での事例（図-2）です。

2つ目は、聞き取り調査、個別訪問、個別説明、アンケートなどを通じて住民の意見を詳細に把握しつつ、既存の協議会等を活用して、住民の代表者（自治会長など）に主体的に検討プロセスに関わってもらう、「協議会主軸」での事例（図-3）です。

既存の協議会がある場合は、協議会主軸で行う傾向があり、既存の協議会がない場合は、ワークショップ主軸で行う傾向がみられました。ただし、協議会主軸でもワークショップを行っている場合や、ワークショップに協議会として参加している場合があるため、必ずしも既存の協議会がある場合に協議会主軸にこだわる必要はなく、地区の実情に合った検討体制が望ましいと考えられます。

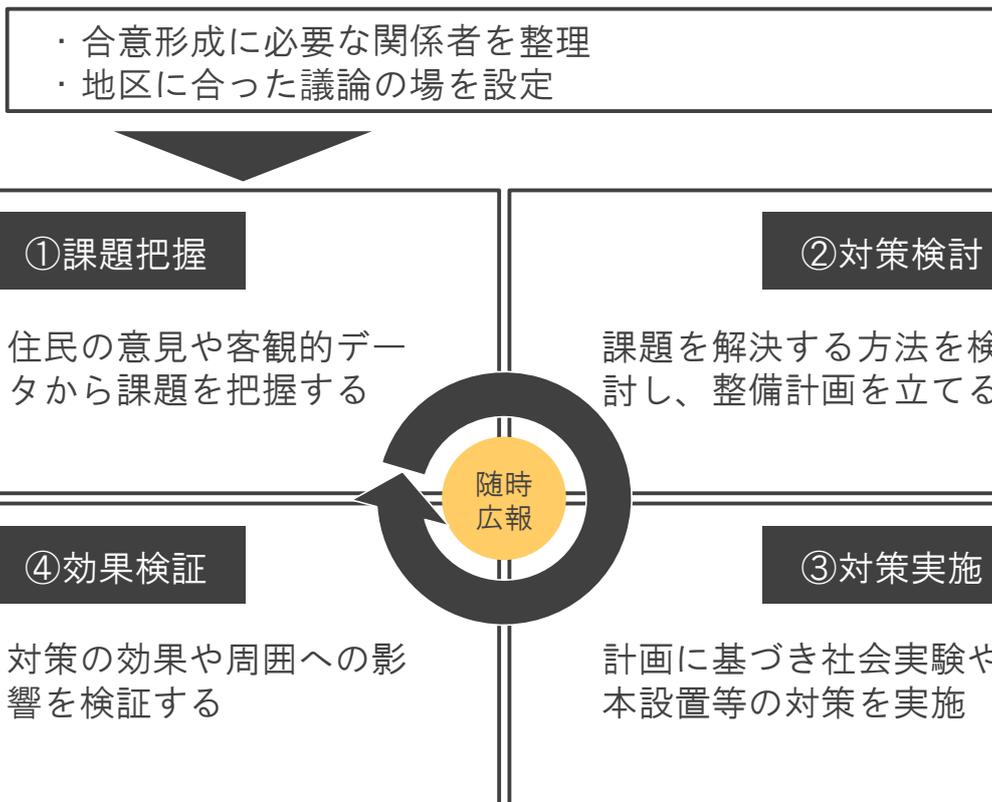


図-1 生活道路に物理的デバイスを設置する際の一般的な流れ

表-1 掲載した9自治体の関係者

合意形成手法	ワークショップ主軸				協議会主軸				
地方公共団体名	埼玉県 朝霞市	沖縄県 那覇市	新潟県 新潟市	千葉県 船橋市	神奈川県 横浜市	広島県 福山市	高知県 四万十市	京都府 舞鶴市	長野県 岡谷市
関係者	住民(町内会)	住民(自治会)	住民(自治会)	住民	住民(町内会)	住民(町内会長) 土木常設員	住民(区長) 住民	住民(自治会長) 住民	住民(区長)
	国土交通省	内閣府	学校関係者 国土交通省	国土交通省	学校関係者	学校関係者	国土交通省	学校関係者	学校関係者
	市	市	市	市	市	市	市	市	市
	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察
	有識者		有識者	有識者	有識者		有識者		
	民間企業								

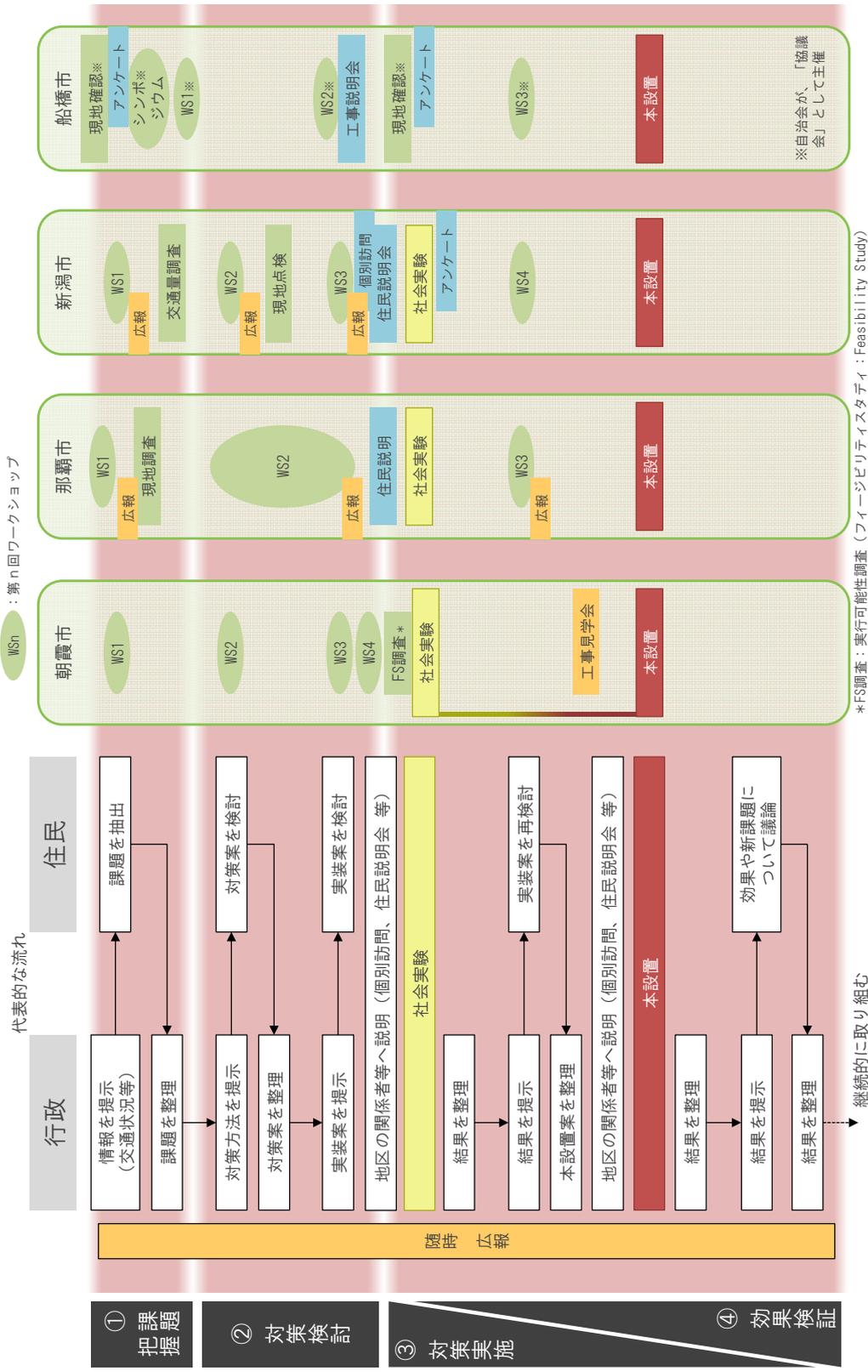


図-2 ワークショップ主軸による事例の流れ



## 検討時の主な工夫

今回調査した事例は、課題把握、対策検討、対策実施、効果検証という合意形成の各段階で様々な工夫が行われています。例えば、表-2のように、「課題把握」段階では、交通安全対策に関する基礎知識や身近な先行事例を紹介した上で、客観的データと主観的危険箇所の重ね合わせを行うなどの工夫、「対策検討」の段階では、対策案を視覚的にイメージしやすいよう配慮しつつ、沿道住民を直接訪問して車両の出入りなどを確認し、物理的デバイスの位置を調整するなどの工夫、「対策実施」の段階では、社会実験の結果を踏まえて、対策内容や位置を再検討するなどの工夫、「効果検証」の段階では、客観的データや利用者の主観の変化から対策効果を検証・把握し、共有するなどの工夫が見られ、また、いずれの段階においても、ワークショップや協議会に参加していない住民への積極的な広報を行うなどの工夫がみられました。詳細は、表-3に掲載したとおりです。

いずれの事例においても、住民やその代表者に主体的に検討プロセスに関わってもらう工夫がみられました。検討体制に関わらず地区の課題を把握する際に、ETC2.0プローブ情報等のデータを用いた対策前後の走行速度等の比較を行っている事例が多くみられました。また、ワークショップ主軸の場合は、住民にヒヤリハット箇所を地図等に明示してもらうことで、協議会主軸の場合は、住民にアンケート調査を行うことで課題を把握している事例が多くみられました。

表-2 各段階における主な実施内容と工夫

	主な実施内容	主な工夫	
① 課題把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全対策に関する基礎知識や先行事例の紹介</li> <li>課題の重ね合わせ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国総研のハンプ紹介動画や、身近な地区の先行事例の動画を活用</li> <li>ETC 2.0 プローブ情報等から得られる速度や抜け道経路等のデータとワークショップやアンケート調査で把握した危険箇所の重ね合わせ</li> </ul>	検討状況を地区の住民と随時共有
② 対策検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>対策案を分かりやすく説明</li> <li>沿道住民への個別説明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地の写真を使ったイメージ図により視覚的に分かりやすく説明</li> <li>沿道住民を直接訪問し、社会実験の結果を踏まえて、対策の見直しや追加対策を検討する旨を説明するとともに、車両の出入りを確認し、物理的デバイスの位置を調整</li> </ul>	
③ 対策実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験</li> <li>本設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験では、セーフティコーンやレンタルハンプを活用するとともに、児童によるハンプ設置体験やスムーズ横断歩道の横断体験を実施</li> <li>社会実験の結果を踏まえて、対策の見直しや追加対策を検討し、本設置</li> </ul>	
④ 効果検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>客観的データと主観的データを活用して、対策効果を検証</li> <li>効果検証結果を踏まえ、課題を抽出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度や抜け道経路等のデータの変化と利用者の実感の変化により、対策効果を検証</li> <li>効果検証結果を踏まえ、関係機関が連携し、PDCAサイクルにより継続的に改善・充実</li> </ul>	

表-3 各事例における合意形成時の工夫

【 】は該当する自治体の例

	行政が活動した場面		住民が活動した場面	
			ワークショップ主軸の場合	協議会主軸の場合
① 課題把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通安全対策に関する基礎知識や先行事例の紹介</li> <li>・物理的デバイスの種類やその効果、国内や海外の事例について、有識者等から紹介【朝霞市など】</li> <li>・ハンブの設置イメージや、国総研のハンブの紹介動画を用いて説明【横浜市、岡谷市】</li> <li>・身近な地区の先行事例を動画や写真で紹介【横浜市】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■客観的データの取得による課題の把握</li> <li>・ETC2.0プローブ情報（規制速度超過、急ブレーキ発生回数、経路分析等）の客観的な危険箇所を把握【朝霞市など】</li> <li>■客観的データの共有</li> <li>・交通調査（ナンバープレート・車両の走行速度・交通量）などの客観的データを用いて地域の交通状況を共有【新潟市、船橋市】</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ワークショップ等での課題の把握</li> <li>・付せんを地図へ貼りつけることにより、住民の主観的な危険箇所（ヒヤリハット等）を把握&lt;意見を出しやすくするためのポイント&gt;</li> <li>・堅苦しくならないよう、次第は、「～ませんか」のように柔らかく投げかけ【朝霞市】</li> <li>・町丁目ごとにグループを分けることで、意見を出しやすくする【那覇市】</li> <li>・各地区の住人をランダムに分けることで、地区の全体ごととしての意識づけにつながる【新潟市】</li> <li>■アンケート調査等での課題の把握</li> <li>・地区へのアンケートにより、主観的な危険箇所を把握【船橋市】</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■課題の重ね合わせ</li> <li>・「主観的な危険箇所」と「客観的な危険箇所」を重ね合わせ、より納得（理解）された形で課題を共有【朝霞市、那覇市、横浜市、岡谷市】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■合同現地調査</li> <li>・ワークショップ等で事前にまとめた課題地図を見ながら現地を歩いて課題を認識、あるいは現地調査にてヒヤリハットマップを作成【那覇市】</li> <li>■検討状況の住民への共有</li> <li>・協議会ニュース等を作成し住民に共有、写真や図を用いて紙面だけで伝わるように概要を分かりやすく整理しHPで公表、回覧やポスティングを実施【新潟市、横浜市】</li> <li>あるいは、シンポジウムにより課題を共有【船橋市】</li> </ul>			
② 対策検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>■対策案を視覚的に分かりやすく説明</li> <li>・対策内容は、対策イメージが伝わりやすいように、図面に加え現地の写真を使ったイメージ図を作成【朝霞市、横浜市、福山市、岡谷市】</li> <li>・物理的デバイスの設置が地区にどのような影響を与えるかを、具体的にイメージしてもらえよう、まずは社会実験を実施することを提案【福山市】</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ワークショップ等での対策の検討</li> <li>・ワークショップ等の開催期間が空いた場合、冒頭にワークショップの有効性を再度紹介【朝霞市】</li> <li>・対策の目的別に対策が必要な箇所を抽出し、主な対策箇所について対策案を考える（対策がイメージしやすいように「対策カード」を用いる）【朝霞市】</li> <li>・対策を短期と中長期に仕分け、当面は優先度の高い短期対策を行う方針とする【新潟市】</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■検討状況の住民への共有</li> <li>・協議会ニュースやワークショップだより等を作成し住民に共有、写真や図を用いて紙面だけで伝わるように概要を分かりやすく整理しHPで公表、回覧やポスティングを実施【那覇市、新潟市、横浜市】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■沿道住民への個別説明</li> <li>・身近な先行事例を用いて騒音・振動に関して問題がなかったこと、社会実験の結果を踏まえて、対策の見直しや追加対策を検討する旨を説明【横浜市、福山市】</li> <li>・物理的デバイスを設置する沿道住民を直接訪問して車両の出入りを確認し、物理的デバイスの位置を調整【那覇市、新潟市、横浜市】</li> <li>・回覧・予告看板の設置に加えて、意向調査と事業の目的や内容について掲載した文書を配布【福山市】</li> </ul>			
③ 対策実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自治会長が使用する資料の作成</li> <li>・住民への説明資料は、自治会長が説明しやすいように写真や絵を使う等、分かりやすい表現とした【舞鶴市】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■本設置にとらわれない柔軟な対応（社会実験）</li> <li>・社会実験では、自治体が保有しているセーフティコーンを活用【福山市】</li> <li>■効果的な周知</li> <li>・児童に興味をもってもらうため、ハンブの設置作業を体験してもらう【四万十市】</li> <li>・児童向けの交通安全教育を通じて物理的デバイスの設置目的を周知し、児童を通じて保護者が現地を見るきっかけづくりにしてもらう【四万十市、舞鶴市】</li> <li>■本設置</li> <li>・HP等による対策内容の周知【新潟市、横浜市、福山市】</li> <li>・社会実験の結果を踏まえて、対策の見直しや追加対策を検討し、本設置【福山市】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交差点改良</li> <li>・物理的デバイスの設置に合わせ、幹線道路と生活道路の交差点の形状を直角交差に改良【舞鶴市】</li> </ul>			
④ 効果検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>■客観的データの取得による効果の把握</li> <li>・ETC2.0プローブ情報（規制速度超過、急ブレーキ発生回数、経路分析等）、ビデオを用いた交通調査（ナンバープレート・車両の走行速度・交通量）等による客観的な効果の把握【新潟市、横浜市、四万十市】</li> <li>・騒音・振動調査により物理的デバイスの設置による客観的な効果の把握【岡谷市】</li> <li>・速やかに報告するため、スピードガンによる調査による客観的な効果の把握【那覇市】</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ワークショップ等での効果の把握</li> <li>・対策により住民がどう感じたかを意見交換【那覇市、新潟市】</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■アンケート調査等での効果の把握</li> <li>・対策の効果（横断歩道付近の歩行者を認識しやすくなったか等）を把握するとともに、対策を周知するきっかけづくりのため、徒歩・自転車での利用が想定されるこども向けと、自動車の利用が想定される大人向けでアンケートを実施【四万十市】</li> <li>・地区の住民や、小学校を通じて児童や教員にもアンケート調査を実施。協議会ニュースにアンケート結果を掲載し、地区の住民に配布【横浜市】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■客観的データと主観的データを活用して、対策効果を検証</li> <li>・速度や抜け道経路等のデータの変化と利用者の実感の変化により、対策効果を検証【新潟市など】</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■効果検証結果を住民へ共有</li> <li>・関係者のインタビュー動画を市HPで公開【横浜市】</li> <li>■社会実験・本設置を踏まえた対応</li> <li>・物理的デバイスの設置に理解が得られなかった箇所については、イメージ狭さくなどの視覚的対策に変更【福山市】</li> <li>・効果検証結果を踏まえ、関係機関が連携し、PDCAサイクルにより継続的に改善・充実【新潟市】</li> </ul>			

随  
時  
広  
報