

地域主導による交通円滑化 - 八幡町における社会実験 -

中部地方整備局岐阜国道事務所調査課 専門調査員 池口政穂

1 はじめに

対話型行政の充実が求められている中、各地で実施されている社会実験は、地域の合意や協力が鍵となる点で、地域住民と行政との関係を築く重要な機会ともなっている。

地域住民と行政との関わり方については、例えば路上駐車問題のようなマナー（道路利用者の意識）に属する交通行動が問題となる場合、これまでは行政からの啓発という“お願い”によって対応してきた。しかし強いられた行動は長続きせず、結局のところ、地域住民が身近な交通問題を“自らの問題”として意識し律しない限り、抜本的な解決にはなりえない。

本稿では、岐阜県郡上郡八幡町^{くじょうぐんはちまんちょう}において2カ年にわたって取り組んだ、住民参加による地域主導の交通円滑化実験をとおして、地域が主体的に計画を策定し実践する上での留意点、社会実験による合意形成などについて考察する。

2 八幡町中心市街地の特性

交通実験を実施するにあたって、八幡町中心市街地には以下のような特性があった。

「顔の見える関係」がある

八幡町は人口約1万7千人¹の小規模都市である。このうち城下町の名残を色濃く残す中心市街地には、4割（7千人）の町民が居住しており、この比較的小さなコミュニティの規模が、社会実験に対するより高い取り組み効果を期待させた。

自動車が「生活の足」であり「観光の足」である

八幡町の自動車保有台数は、1.26人に1台²と全国平均（1.66人）を上回り、自動車が生活の主たる交通手段となっている。

また中心市街地は、国の重要無形民俗文化財にも指定されている「郡上おどり」や、生活に根ざした水環境、古くからの街並み等で知られる県内有数の観光地³であるが、観光客の利用交通手段は自動車にほぼ限られており⁴、要するに、中心市街地においては生活者と観光客の交通が混在している。

慢性的な渋滞が発生している（図1参照）

中心市街地は吉田川によって南北に分断



図1 八幡町中心市街地の道路状況

¹ 総務省「住民基本台帳」(平成15年3月31日)。

² (社)岐阜県自動車会議所「岐阜県保有自動車数現況」(平成15年3月31日)。

³ 八幡町を訪れる観光客は年間120万人で町民の70倍(岐阜県「観光レクリエーション動態調査」平成13年)。

⁴ 中濃地域(22市町村)を訪れた観光客の98%が自動車を利用(岐阜県「観光レクリエーション動態調査」)。

されているため、渡河部が交通ネックになっているのに加え、城下町特有の狭くて複雑に交差する道路や日常的な路上駐車が、慢性的な渋滞を引き起こしている。

地元の問題意識が高い

八幡町には、住民主導による街づくり協議会の運営実績があり、今回の住民参加による地域主導の交通社会実験を受け入れる素地があった。また八幡町役場も、中心市街地の渋滞緩和を最優先の交通対策として位置づけていた。

3 社会実験の実施体制

3.1 委員構成

平成 13 年 2 月、渋滞の解消、歩行空間の確保による街の魅力の向上を目的に、住民（公募 5 名）・団体・企業・有識者・行政の代表からなる、30 名の交通円滑化検討委員会を発足（委員長：学識経験者、事務局：岐阜国道事務所）。

利害関係のない町外からの委員が加わることで、提案に客観性を印象づけ、地元を受け入れられやすくなるという効果もあった。

3.2 委員会の雰囲気づくり

利害が衝突し議論が息詰まるのを避けるために、いきなり恒常的な整備を検討するのではなく、社会実験で試しながら、必要に応じて修正していくというスタイルをとることで、実践を念頭に置いた具体の議論ができるようにした。

また委員に対し個別にヒアリングを実施したり、アンケート⁵を行ったりして委員の意向の把握につとめ、様々な“思い”が会議の中できちんと取り上げられるよう配慮した。

3.3 運営主体のシフト

委員会の運営主体を、“国(事務局)主導”から“地域主導”へ導くために、地元委員の委員会への関わり方を徐々に主体的にするよう配慮した(図2)。

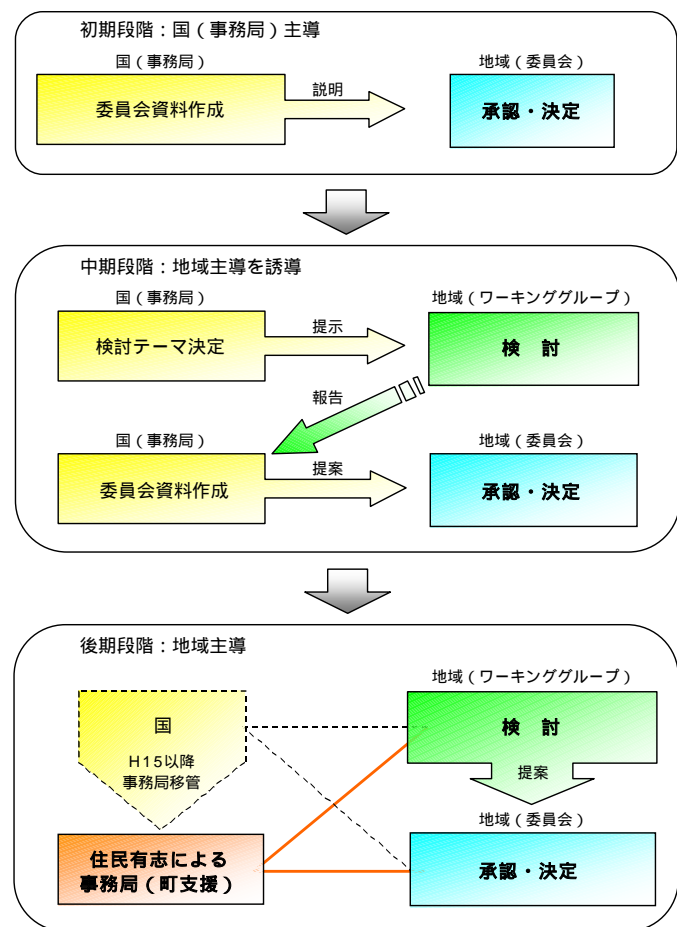


図2 委員会運営主体のシフト

⁵ 会議前に議題に関する資料を各委員へ郵送し、意見等を事務局でとりまとめ。それらを反映する形で会議資料を作成。

4 社会実験の概要

交通円滑化実験は、平成 13 年度と 14 年度に行われた。

平成 13 年度の実験では、案内所における駐車場情報の提供、コミュニティバスの運行、商店街における歩行者天国を併せて実施。渋滞緩和、商店街における歩行者数増加等の効果があった。

平成 14 年度の実験では、前回実施時の住民アンケート結果等を踏まえ、新たに路上駐車対策を加味。携帯電話による駐車場情報提供も新たに実施した（図 3）。

目的		実験メニュー	効果 課題
中心市街地の交通混雑緩和	周辺駐車場への誘導	携帯電話による情報提供 駐車場の空き状況や位置情報を i モードで提供。	1ヶ月のアクセス数3,317件（日平均105件）。 駐車場利用者の1割が利用。 若年層に限定（中高年層へのフォローが課題）。
		交通情報ターミナルでの案内 スタッフ1名が常駐する案内所を設置（1カ所）。 駐車場の空き状況や位置情報を提供。	1ヶ月の案内件数716件（日平均24件）。 利用者の9割が県外。 設置場所の工夫（県外利用者の利便性の向上）。
	代替交通手段	コミュニティバスの運行 中心市街地への自動車流入抑制に伴う措置。 1コイン（100円）。 1ルートを上下線2方向に45分間隔で運転。	1ヶ月の乗客数2,946名（日平均98名）。 採算性（乗客数の増、公的負担の是非）。
	路上駐車対策	路上駐車抑制キャンペーン 地元住民を対象（観光客は対象としない）。 「誰もが安心して楽しく歩けるまちづくりのため のルール」を作成。 ポスター・ホームページ・パレードで呼びかけ。	路上駐車台数の減少。 継続的な取り組み（問題の意識化と実行）

図 3 平成 14 年度社会実験の概要

5 社会実験の結果

市街地の中心部にあり、南北交通のネットワークとなっている宮ヶ瀬橋⁶（図 1 参照）では、平日の渋滞頻度⁶ が半減した。

また中心市街地における路上駐車台数⁷ は、平日・休日ともに若干減少した（図 4）。

6 社会実験に対する地元住民の反応

6.1 社会実験の認知度

八幡町民を対象にした住民アンケート（サンプル数 1,061）では、社会実験の認知度は 85%、中心市街地に限れば 91%であった。

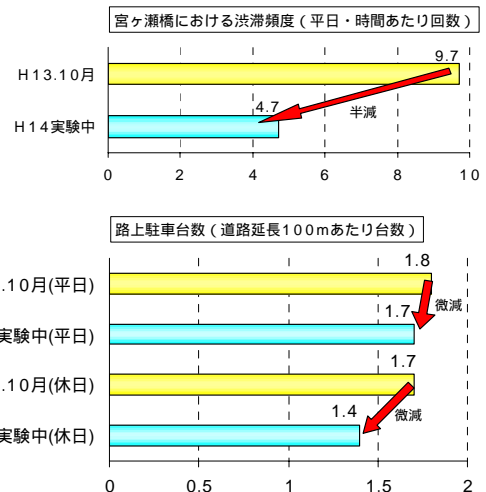


図 4 平成 14 年度社会実験の結果

⁶ 3 台以上の車が、1 分程度停車するか停車するほど速度を落とした状態を「渋滞」と定義し、1 時間あたりの回数を「渋滞頻度」とした。

⁷ 1 日に 4 回、目視で調査した台数の平均値。道路延長 100m あたりで換算し比較した。

6.2 社会実験の是非

住民アンケートで今回の実験を日常的に継続していくことについてどう思うかを聞いたところ、半数が「継続」を望み、「継続すべきでない」という人は数パーセントにすぎなかった(図5)。とくに路上駐車抑制キャンペーンは、7割近くが「継続」を望んでおり、今回の交通円滑化対策は、概ね町民に支持されたとみてよい。

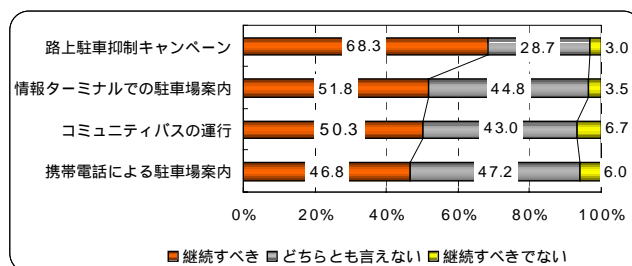


図5 社会実験の継続に関する住民の意向

7 まとめ ~地域(住民)主導のために~

7.1 地域主導を促す組織運営

住民から委員を募ること(公募委員)。意欲ある住民に参加の機会を与える。利害関係のない地元以外の委員を加えること。地元の感情的な対立や利害関係を抑えるとともに、委員会の客観性を印象づけ、地元を受け入れられやすくする。委員会の内容をオープンにし、何が議論され、何が決まったかを公開すること(密室性の排除)。委員会に参加していない住民の疎外感を解消する。地域(住民)が原案を考え、意志決定する機会を段階的に設けること。自発的な行動を促し、自立の素地をつくる(地域主導への足がかり)。

7.2 地域の自発的な取り組みを誘発する社会実験

期間限定の施策であることを念頭に置くことで、方向性に終始しがちな議論を具体的な方向に導くことができる。また施策の修正が可能であるという点で、より多くの賛同も期待できる。衆目の中で実験することにより、地元の関心を高めることができる。そして街の将来像や施策の効果を共通の体験とすることで、認識を共有し、合意形成にも資する。

8 おわりに ~実験のその後~

八幡町役場は、社会実験で試行したコミュニティバスを本格導入すべく、平成15年3月に条例を制定。本年8月にワンコインの低床バス「まめバス(図6)」がお目見えした。地元住民や観光客の「足」として利用されるだけでなく、高齢者の移動サロンとしての役割も期待されている。



図6 八幡町の未来を担う「まめバス」

交通円滑化検討委員会は、今後は住民有志が事務局(これまででは岐阜国道事務所)となって、引き続き地域主導の交通円滑化対策を検討していく予定である。

八幡町の交通円滑化が、地元住民にも観光客にもやさしい安心して歩ける歩行空間を確保することで、街の魅力が向上し、街の活性化につながることを期待する。