

# 第三者機関の運営による住民参加型の交通安全方策検討委員会について

徳島河川国道事務所 道路調査第一課 計画係 長山 達哉

## 1、はじめに

近年、我が国の公共事業においては、社会的合意形成を目的とした取り組みが重要視されており、ワークショップ及びP I（パブリックインボルブメント）等の試みがなされている。その実施については一般的に行政主導による運営であるため、透明性、公正性が確保できず、関係者全体の合意は必ずしも担保されない。

一方アメリカでは、新しい合意形成手法としてC B（コンセンサス・ビルディング）と呼ばれる手法が導入されており、政策案件に関係する利害関係者全員が同意できる案の検討・確立を実践している。本稿では、徳島県内有数の事故危険箇所である一般国道11号北常三島町交差点における交通安全方策に関して、影響を受けると考えられる関係者全員の同意が得られる方策を検討するため、国内において初めてC B手法を導入し実施した「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会」について報告する。

## 2、C B手法とは

C B手法は、直接対話による関係者全員の合意を目指す手法で、紛争処理、紛争回避を可能とする新たな社会技術である。それぞれの段階を行政機関とは独立した中立な第三者機関が実施するのが特徴である。

図 - 1 に示すようにC B手法は大きく5段階からなり、第1段階では関係者分析により、幅広い聞き取り調査に基づき関係者、課題、委員会開催可能性についての評価が行われる。第2段階は合意プロセス設定と役割設定であり、委員会開催の前提条件、目的、参加すべき関係者、組織構成、検討プロセスの明確化が行われる。第3段階は検討委員会による審議であり、実際に委員会を開催し話し合いが行われる。第4段階は提案のとりまとめであり、提言書を取りまとめる。第5段階は委員会による事業の監視であり、関係者全員の合意の上、提言内容の具体的事業化の進捗状況が監視される。

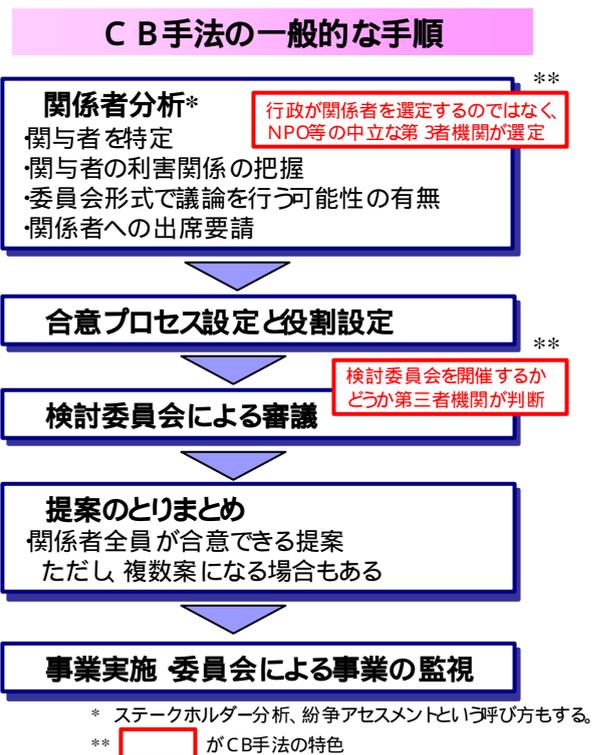


図 - 1 C B手法の概要

## 3、対象地点の概要

図 - 2 に示すように、本稿においてC B手法により交通安全方策を検討した北常三島町

交差点は、国道11号と県道39号徳島鳴門線及び市道が交わる交差点であり、12時間で約6万2千台の自動車および約5千台の自転車が通行している。また朝のピーク時には右折車線における車両渋滞が吉野川大橋まで及ぶとともに、自転車横断帯をはみ出して交差点に進入する自転車が多く見られるなど、多くの問題を抱えている。

そこで、徳島河川国道事務所では、CB手法を導入し、北常三島町交差点における交通安全方策について、市民参加型の委員会を設立し合意形成を図るとともに、委員会による提言を受けることにより、当該箇所の対策案を取りまとめることとした。



図 - 2 北常三島町交差点位置図



写真 - 1 交差点から北を望む



写真 - 2 自転車横断状況を望む

#### 4、CB手法の実践

本稿におけるCB手法の実践内容と、CB手法の一般的な手順との関係を表-1に示す。

##### 4.1、関係者分析

北常三島町交差点の関係者分析は、第三者機関である(社)土木学会四国支部により、約2ヶ月間にわたり実施された。具体的には、「関係者への聞き取り調査」として、直接のヒアリングおよびHPを利用した情報収集等により、76名からの意見収集を実施した。また「関係者分析結果」として、関係者が認識している交差点の問題点を分類し、関係者意見の特徴を整理した。また「委員会等開催のための提言」として、委員会の枠組みおよび組織構成案等について示した。

表 - 1 CB手法の一般的な手順と北常三島町交差点におけるCB手法との関係

一般的な手順	北常三島町交差点に関するCB手法
関係者分析	平成17年2月～3月に(社)土木学会四国支部が実施。調査報告書を平成17年3月17日に公表。
合意プロセス設定と役割設定	関係者分析報告書にて提言。国土交通省が平成17年7月に「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会」を招集。7月22日の第1回委員会にて運営者等の役割を設定。
検討委員会による審議	北常三島町交差点交通安全方策検討委員会 第2回から第5回(平成17年9月2日～平成18年2月10日)において審議。
提案のとりまとめ	運営者が素案を作成。第5回委員会(平成18年2月10日)における協議の後、出席委員の全会一致で合意。
事業実施・委員会による事業の監視	本提言書に示された交通安全方策の実施状況の速やかな公開。

表 - 2 検討委員会委員構成

交差点利用者	歩行者(一般・高齢者・障害者)、自転車利用者、マイカー利用者、交差点周辺事業者、交通事業者
道路管理者・交通管理者	国道管理者、県道管理者、市道管理者、交通管理者

#### 4.2、合意プロセス設定と役割設定

関係者分析報告書において提示された委員構成案を受け、国土交通省が21名の委員を招集した。委員構成を表-2に示す。

また第1回検討委員会において、委員会の運営については第三者機関が担当することが提案されており、中立的な第三者機関としてNPO法人コモンズが出席委員の全会一致で承認された。NPO法人コモンズより委員会規約、



運営者（第三者機関）：NPO法人コモンズ+ 土木学会四国支部  
技術検討チーム：徳島大学工学部山中教授+オリエンタルコンサルタンツ

図-3 検討委員会の運営体制

図-3に示す運営体制及びスケジュール等が示されるとともに、交通工学等の技術的専門知識に関するアドバイスを行う「技術検討チーム」の設置が提案された。

#### 4.3、検討委員会による審議

承認された運営体制に基づき、第2回～第5回の計4回にわたり、検討委員会による議題の検討が実施された。

第2回検討委員会では、技術検討チームより交差点に関する技術的諸条件が説明され、また聞き取り調査による交差点の問題点が示され、委員間での情報共有が図られた。

第3回検討委員会では、交差点における課題に対し、問題点を緩和するための改善方針が設定され、方針に基づき具体的な改善メニューが示された。各メニューは技術検討チームより説明がなされ、委員による質疑応答を経て、実施に必要な期間、コスト、効果および懸念事項が整理された。

第4回検討委員会では、委員への改善メニューに対する影響評価アンケート結果について説明がなされ、交差点改善における懸念事項に対する解消方法が検討された。これらの検討事項を踏まえ、第5回検討委員会において提言書の案が提示された。

検討委員会の開催にあたっては、「検討委員会便り」を作成し交差点近隣の住民の方々に広報するとともに、一般の傍聴を受け入れることで透明性を確保した。図-4に検討委員会の概要、図-5に検討委員会便りを示す。

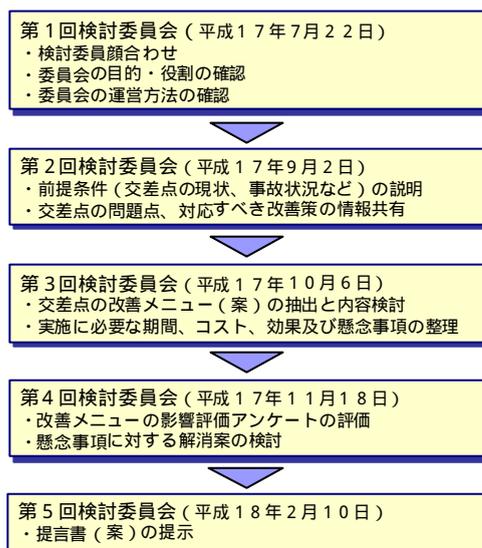


図-4 検討委員会の経過の概要



写真-3 委員会開催状況



図 - 5 検討委員会便り  
(図は第1号)

表 - 3 比較的早期に実現可能と考えられる交通安全方策

自転車横断帯の前出しと隅切り半径の縮小
道路照明の設置
歩道・車道の区分の明確化(マンション出入り口)
補助標識「時差式信号」の設置(県道西流入部)
注意喚起看板の設置
減速マーキングの設置(国道11号)
導流標示 指導線の設置
自転車用信号の待ち時間の表示

#### 4.4. 提案のとりまとめ

第4回検討委員会の審議結果を受け、第三者機関であるNPO法人コモンズが中心となり提言書の案を作成した。提言書案は第5回検討委員会において協議の上、全出席委員の同意を得た上で取りまとめられた。提言書案では、交差点において対応が必要とされる課題が示され、それらに対する対策が取りまとめられるとともに、併せてその中でも比較的早期に実現可能と考えられる交通安全方策が示された(表-3)。また、本委員会の議論の中では、多くの委員より「歩行者の安全対策」の重要性が指摘されており、引き続き検討する必要がある。

#### 5. おわりに

本稿では、交差点の交通安全方策の検討においてCB手法を導入し市民参加型の検討委員会を実施した。検討委員会の実施にあたっては、事前に第三者機関による関係者分析を実施することにより、メンバー選定や議題について透明性を確保することができた。また検討委員会においては、交差点に関係する多様な委員により交通安全方策に関する意見交換がなされ、関係者全員の理解を得て提言書案の作成を実現するに至った。

今後は、比較的早期に実施可能と考えられる交通安全方策について事業の実施可能性を探り、事業の監視を実施することが必要である。

最後に、本稿の詳細な内容についてはNPO法人コモンズHP及び徳島河川国道事務所HPに掲載しているので参照されたい。

NPO法人コモンズ：<http://www.jyosanjimacb.v-or.jp/>

徳島河川国道事務所：[http://www.toku-mlit.go.jp/road/01e\\_intro/kousaten2/index.html](http://www.toku-mlit.go.jp/road/01e_intro/kousaten2/index.html)