

資料2-3. 論点3 関係者との合意形成の進め方

【要点】

- 「つくる目線」だけでなく「つかう目線」を意識した関係者との合意形成の進め方

関係者との合意形成にあたっての課題

- 道路空間の再構築にあたっては、「地元との合意形成」や「関係機関との協議」が原因となり、事業の難航や実現に至らない場合がある。
- 道路空間の再編や利活用の工夫を実現するためには、地元との合意形成、関係者の協働・横断的な体制づくりが必要となる。

再構築の検討・実現にあたって苦労した点、課題、断念した理由

〔A市〕 交通規制の変更に伴う地元との合意形成

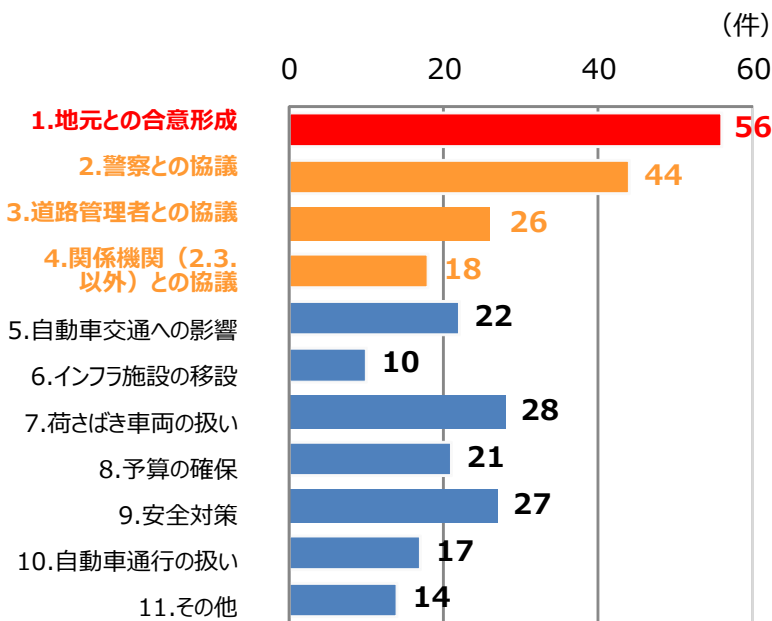
交通規制の変更を伴う広幅員の歩道空間の整備を予定していたが、計画当時、車道の一方通行化に対する地元の反対意見が大きく、一部の区域で合意が得られなかったため事業は中断となった。

〔B市〕 混雑や安全対策に関する住民や警察との調整

歩道拡幅のための車線減少にあたり、シミュレーション上、自動車交通の処理は問題なかったが、住民からは渋滞等を不安視する声が強かった。将来の自動車交通量減少の予測結果に基づき道路設計したが、現況での混雑や安全対策を理由に警察の合意を得られなかった。

〔C市〕 荷捌きに関する地元（商店街）との合意形成

沿道商店街を中心とした地元との話し合いの中で、歩行者中心の道路空間の構築に対して、路上駐車スペースがなくなり、これまで車で来店していた顧客が離れることを危惧する声が多く挙がった。
社会実験を複数回実施し、地元の理解を深めていった。



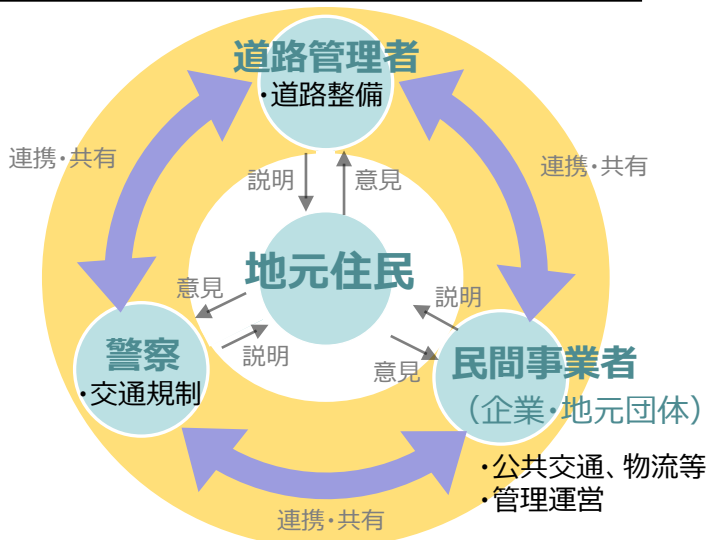
※出典：「歩行者中心の道路空間の形成に関するアンケート調査」令和元年7月 国土交通省 全国地方自治体（都道府県、政令市、中核市）へのアンケート（回答数：151件）

地元との合意形成、関係者の協働・横断的な体制づくりが必要

「つくる目線」だけでなく「つかう目線」を意識した関係者との合意形成の進め方

- 道路空間の整備は、これまでつくる側（行政）で方向性・計画案を検討し、最終段階で住民説明を行っていたため、つかう側（住民）の合意が得られない場合があった。
- 多様なニーズに対応するためには、「つくる側」と「つかう側」が一体となり、統一的な道路空間づくりに向けた協働体制を構築して、合意形成を進めることが重要である。

「つくる側」と「つかう側」が一体となった合意形成



◇合意形成を図る体制づくりの留意事項

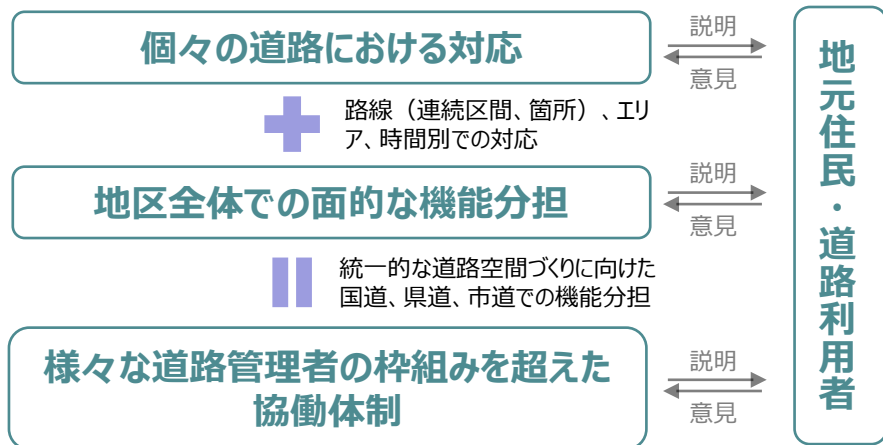
- ・目標の共有、リスクの分担
- ・管理運営（マネジメント）も含めた体制作り
- ・評価手法、効果計測方法の共有
- ・情報収集、提供の仕組み

多様なニーズに対応する統一的な道路空間づくりの協働体制

多様なニーズに対応するためには個々の道路における対応だけでなく、統一的な道路空間づくりに向けた地区全体での面的な機能分担が必要。
 そのためには、「つくる側」が様々な道路管理者の枠組みを超えた協働体制を構築し、「つかう側」への説明・意見聴取が重要。

「つくる側」

「つかう側」



- ・地元住民・道路利用者の「つかう目線」に、より配慮した体制づくり・合意形成のプロセスが重要である。
- ・今後、実際の地区を例に、体制づくり・合意形成プロセスの検討を深めていってはどうか。

参考：地元参画型合意形成の事例 長門湯本温泉観光まちづくり（山口県長門市）

- 長門湯本温泉の再生を目的に、音信川の左岸道路は歩車共存、右岸道路は歩行者専用化を計画。
- 全体方針の立案は専門家も含めたデザイン会議が行いつつ、社会実験に関する地元説明や地域ワークショップ等は地元のまちづくり協議会が主催。
- 地元の若手が、まちづくり協議会の情報発信担当として、合意形成等の推進主体を担う。

◇第1回 長門湯本温泉観光まちづくり推進会議（平成29年5月）配布資料より作成

道路交通面の課題

- 狭小な歩行空間、歩く魅力の不足
- 通過するだけのクルマの存在
- 慢性的な路上駐車発生 …など

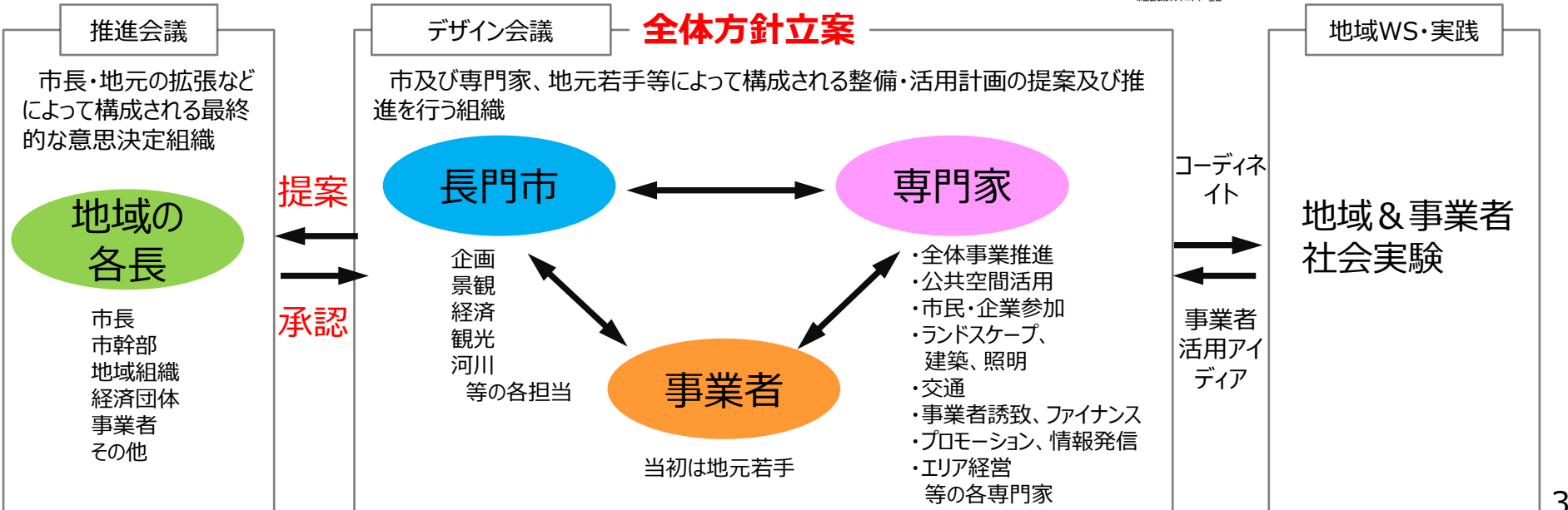
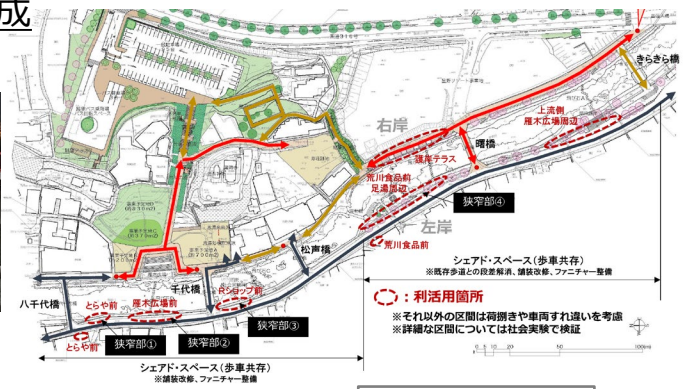


【社会実験時の様子】



▲左岸（歩車共存）

▲右岸（歩行者専用）



参考：地域一体でのまちづくりの事例 四条通（京都府京都市）

- 多くの観光客が訪れる四条通の道路交通問題を解決するため、地元商店街と行政が危機意識を共有し、まちづくりと一体となった交通計画を策定、事業を実施。
- 関係者の議論の場を設けビジョンを共有、社会実験を通じて関係者間の合意を段階的に形成。
- まちづくりと交通の観点から、様々な効果・影響を定量的・定性的に検証。

◇歩いて楽しいまちなか戦略会議推進協議会

地元自治連合会や商店街関係者、鉄道・バス・タクシー・物流等の交通事業者、学識者、行政から組織される協議会を設立。下部組織に幹事会、分科会WGを設置し、協議会の前に課題を十分に議論できる場を設けた。

協議会には反対する立場の全てのステークスホルダーを集め、合意形成を図りながら事業を進める場として機能した。

◇歩いて楽しいまちなか社会実験

社会実験により、四条通のトランジットモール化と一体的に都心地区全体の道路空間の再編に取り組んだ。

実験を通じて歩行空間の効果が確認される一方で、交通影響や物流活動の課題も明らかとなり、時期尚早の判断から段階的な合意形成を図ることとなった。

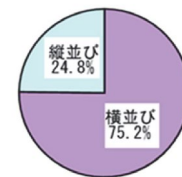
その後も、社会実験を継続し各種施策を導入している。

◇事業目的を踏まえた多様な項目での評価

■ 四条通の歩行形態の変化
横並び/縦並び（京都市）

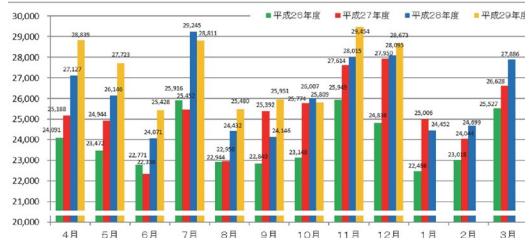
整備後の効果・影響を把握するため、地元と行政が協力して様々な調査を実施し、その結果を公表している。

実施前（H19休日）

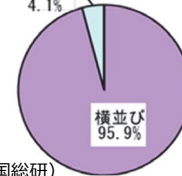


■ 四条通の歩行者交通量の推移（京都市）

※ 地元商店街からの提供データをもとに京都市が算出



実施後（H28休日）



出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）（平成30年2月/国総研）

【戦略推進協議会、幹事会、分科会（WG）の組織体系】

