

**北常三島町交差点
交通安全方策検討委員会のための
関係者分析調査
(最終報告書)**

平成17年3月

**関係者分析調査チーム
(社団法人 土木学会四国支部)
(特定非営利活動法人 コモンズ)**

目 次

第 1 章	はじめに	3
第 2 章	調査の概要	4
2.1	調査の名称	4
2.2	調査の目的	4
2.3	調査の体制	4
2.4	調査の構成	4
2.5	報告書	4
第 3 章	関係者聞き取り調査	5
3.1	調査の種類	5
3.2	直接ヒアリング	5
3.3	その他の手段による情報収集	6
3.4	予備報告書の内容確認	7
第 4 章	関係者分析結果	8
4.1	概要	8
4.2	問題点による意見整理	9
第 5 章	委員会等開催のための提言	19
5.1	委員会等の開催について	19
5.2	委員会規約（案）	25
第 6 章	おわりに	29

添付資料

- ・ 資料 1 聞き取り調査手順書
- ・ 資料 2 新聞折り込み調査票
- ・ 資料 3 交差点改善のアイデア
- ・ 資料 4 委員会開催への要望意見
- ・ 資料 5 聞き取り対象者リスト
- ・ 資料 6 調査実施者リスト

第 1 章 はじめに

北常三島町交差点の改善方策について考える市民参加型の委員会の発足について検討するため、「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会のための関係者分析調査」(以下、「**関係者分析調査**」と略記)が実施された。

「**関係者分析調査**」は、委員会の発足に先立ち、どのような方々に委員として参加していただくべきか、どのようなことを委員会で議論すべきか、どのような方式で委員会を運営することが適切か、といったことについて検討する目的で実施されたもので、北常三島町交差点の「**関係者聞き取り調査**」、**関係者聞き取り調査**で把握されたご意見を分析した「**関係者分析結果**」、**「委員会等開催のための提言**」から構成される。

「**関係者分析調査**」は、国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所の委託により、「社団法人 土木学会」及び「特定非営利活動法人 コモンズ」により構成される独立した第三者による調査チームが行った。

「**関係者分析調査**」の報告書は、「**予備報告書(平成 17 年 2 月)**」と「**最終報告書(平成 17 年 3 月)**」が作成された。「**予備報告書**」では、「**関係者聞き取り調査**」、「**関係者分析結果**」について報告した。「**最終報告書**」では、聞き取り対象者による「**予備報告書の内容確認**」を経て、「**関係者聞き取り調査**」、「**関係者分析結果**」、「**委員会等開催のための提言**」について報告した。これら「**予備報告書**」及び「**最終報告書**」は、調査チームが作成した。

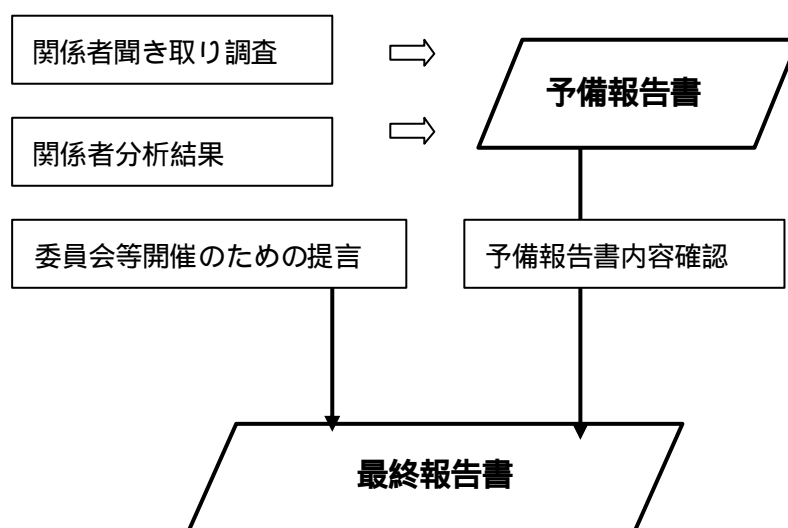


図 1 関係者分析調査の流れ

第 2 章 調査の概要

2.1 調査の名称

- ・「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会のための関係者分析調査」(以下、「関係者分析調査」と略記)

2.2 調査の目的

北常三島町交差点の改善方策を検討する委員会開催のための、委員候補者選定、検討課題把握、委員会運営方式検討等に資することを目的に調査を行った。

2.3 調査の体制

関係者分析調査は、下記の体制で行われた。

- ・ 委託者 国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所
- ・ 実施者 (社)土木学会四国支部
- ・ 調査チーム (社)土木学会四国支部(特非)コモンズ

調査チームは、調査アドバイザーとして松浦正浩氏(土木学会、マサチューセッツ工科大学)の支援を受けた。

2.4 調査の構成

「関係者分析調査」は、下記から構成される。

北常三島町交差点の「関係者聞き取り調査」

関係者聞き取り調査の意見情報を分析した「関係者分析結果」

「委員会等開催のための提言」

2.5 報告書

2.5.1 予備報告書

予備報告書では、「関係者分析調査」のうち「関係者聞き取り調査」「関係者分析結果」を報告した。予備報告書は、調査チームが作成した。

2.5.2 最終報告書

最終報告書では、「関係者分析調査」のうち「関係者聞き取り調査」「関係者分析結果」「委員会等開催のための提言」を報告した。最終報告書は、調査チームが作成した。

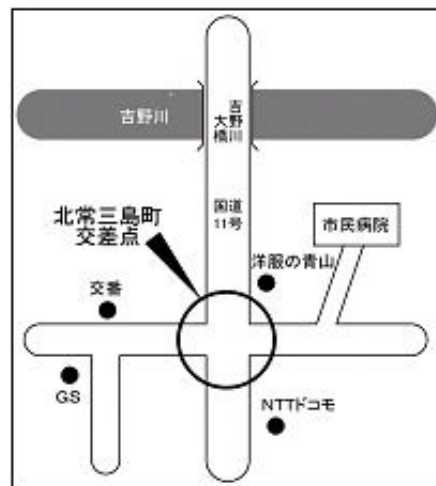


図 2 北常三島交差点位置図

第 3 章 関係者聞き取り調査

3.1 調査の種類

- ・ 関係者聞き取り調査は、下記の調査を行った。

表 1 関係者聞き取り調査の種類

名 称	調査人数	調査時期	
直接ヒアリング	54 名	平成 17 年 1 月 25 日（火）～2 月 15 日（火）	
その他手段による情報収集	内訳：	新聞折り込み：平成 17 年 2 月 1 日（火） ホームページ：平成 17 年 2 月 1 日（火）～	
	FAX	16 名	平成 17 年 2 月 1 日（火）～2 月 11 日（金）に送付有り
	電話	6 名	平成 17 年 2 月 3 日（木）～2 月 5 日（土）に電話有り
予備報告書の内容確認 （聞き取り・電話・FAX）	11 名より 補足意見	平成 17 年 3 月 1 日（火）～3 月 10 日（木）	

3.2 直接ヒアリング

3.2.1 調査方法

- ・ 直接ヒアリングは、北常三島交差点の改善に関心・関係が高いと想定される組織・個人を対象として、直接面談してヒアリングを実施した。
- ・ 直接ヒアリングは、表 2 に示す調査項目について実施した。

【資料 1 聞き取り調査手順書】参照

- ・ 直接ヒアリングは、「調査チーム」8 名（1 チーム 2 人で 4 チーム体制）で実施した。

表 2 調査項目（概要）

1. 交差点の利用について
2. 交差点の現状について
3. 交差点改善の対処方法・要望について
4. 交差点の安全性・危険性について
5. 必要なヒアリング対象者、及び、検討会への参加・要望について

3.2.2 調査対象者

- ・ 直接ヒアリングの対象者の属性を下表に示す。

表 3 直接ヒアリングの対象者 計 54 名実施

対象者の属性	ヒアリング人数（同席者含む）
車両運転関係者	11 名
近隣住民・学校等	14 名
近隣事業所	20 名
行政（交通・道路）	9 名

注：「最終報告書」における表3のヒアリング人数 54 名は、同一組織における同席者（聞き取り実施）も人数にカウントした。そのためこれを考慮しなかった「予備報告書」でのヒアリング人数を修正して示した。

3.3 その他の手段による情報収集

3.3.1 調査方法

- ・ 北常三島交差点周辺地域への新聞折り込みちらし配布による意見募集、及び、（特非） commons のホームページを活用した意見募集を行った。
- ・ 新聞折り込みちらしにはご意見記入用紙を添付した。記入いただいた用紙の返信は（特非） commons へ FAX でお送りいただく形式を用いた。
- ・ 新聞折り込みちらしの意見募集の調査項目を表 4 に示す。

【資料 2 新聞折り込み調査票】参照

- ・ 新聞折り込みちらしは、平成 17 年 2 月 1 日の徳島新聞・朝刊にて、周辺地域へ 3,630 部配布した。新聞折り込み配布状況を表 5 に示す。
- ・ ホームページでは、平成 17 年 2 月 1 日に新聞折り込みちらしの内容をそのまま掲示した。

表 4 新聞折り込みちらし、および、ホームページでの調査項目（概要）

<p>1. 交差点の現状について 北常三島町交差点をご利用されていて、何か問題があるとお感じですか？ あるとお感じの場合、問題のある場所、困っている人、どのように困っているか、また、あなた自身の問題点に対するご意見をお教えてください。</p>
<p>2. 交差点改善の対処方法・要望について もし問題点があるとすれば、問題解決のために、どのような対処方法が最も望ましいと思われますか。理由を添えてお書きください。また、北常三島町交差点を改善するとして、「こういうふうにしなくてほしい、こうされると困る」ということは何かありますか。</p>
<p>3. 交差点の安全性・危険性について 国土交通省によると、北常三島町交差点は交通事故が多発する交差点になっているそうです。あなた自身の経験として、交通安全面で思いついたり、聞いたりした問題はありますか。ある場合、問題のある場所、困っている人、どのように困っているか、また、あなた自身の問題点に対するご意見、考えられる改善方法、その改善方法により困る人がいるかどうかなど、お教えてください。</p>

表 5 新聞折り込みちらしの配布

新聞折り込み日	平成 17 年 2 月 1 日 (火)
新聞の種類	徳島新聞・朝刊
折り込み地域・部数	計 [3,630 部配布]
常三島地区	・北常三島町 1 丁目～3 丁目 ・中常三島町 1 丁目～3 丁目 ・南常三島町 1 丁目～3 丁目 ・東吉野町 2 丁目、3 丁目 ・住吉 4 丁目 小計 [1,900 部配布]
助任地区	・助任本町 1 丁目～7 丁目 ・助任橋 1 丁目～4 丁目 ・下助任 1 丁目、2 丁目 ・東吉野町 1 丁目 ・上吉野町 1 丁目、2 丁目 ・中吉野町 1 丁目、2 丁目 ・北前川町 1 丁目、2 丁目 ・中前川町 1 丁目 ・南前川町 1 丁目 小計 [1,730 部配布]

3.3.2 調査対象者

- ・その他の手段によりご意見をお寄せいただいた方々の属性を下表に示す。

表 6 その他の手段による情報収集の対象者 計 22 名実施

対象者の属性	人数
FAX によりご意見をお寄せいただいた方	16 名
電話によりご意見をお寄せいただいた方	6 名

3.4 予備報告書の内容確認

- ・「予備報告書の内容確認」を行うため、「予備報告書」を表 3 の直接ヒアリングの対象者 54 名及び、その他の手段による情報収集の対象者のうち、FAX によりご意見をお寄せいただいた方 16 名の計 70 名に送付した。
- ・確認したのは、予備報告書の記載内容、補足すべきこと、最終報告書での組織名・個人名等の公表の可否に関して、である。
- ・「予備報告書の内容確認」により 11 名の方より補足意見をいただいた。
- ・この補足意見は、予備報告書段階での聞き取り情報と区別せずに、「第 4 章関係者分析結果」に記載した。

第 4 章 関係者分析結果

4.1 概要

「関係者聞き取り調査」では、北常三島町交差点を様々な形で利用あるいは管理する多くの関係者の方々に、現状の問題点について、どのように考えているか、また、その問題改善のためのアイデア（資料3参照）について伺った。寄せられたご意見を整理した結果、多くの関係者が認識している問題は以下の5つに分類された。

表 7 関係者の共通するが認識している問題点の分類

	南北方向（国道）交通にかかわる諸問題
	東西方向（県道・市道）交通にかかわる諸問題
	交差点の視認性にかかわる諸問題
	自転車路に関する諸問題
	上記以外に指摘のあった諸問題

多くの関係者がこの分類に該当する問題を挙げているが、全員がこれら5種類の問題を挙げているわけではない。自動車で交差点を通過している関係者、自転車で横断をしている関係者、徒歩で横断している関係者、近隣に居住する関係者、また市民病院に通院されるご高齢の関係者など、北常三島町交差点へのかかわり方、使い方の違いによって、具体的に指摘された問題と指摘した理由（危険を感じた、不便とを感じるなど）に違いがみられた。なお、同じ自動車利用者でも、右折・左折・直進など利用方向が異なる自動車利用者の間にも、このような違いがみられた。しかし、～の問題点は、それぞれ独立して解決策を検討できるものではない。これらの問題点は相互の関連性が強く、ある一つの問題点を解決しようとするれば、他の問題点の解決策にも影響を与えるという点に注意が必要である。

なお、「3.4 予備報告書の内容確認」における追記聞き取り情報と「予備報告書」での聞き取り情報は、本章では区別せずに記載した。

4.2 問題点による意見整理

「関係者聞き取り調査」の意見を、表8に示す分類に基づき整理した結果を以下に示す。

4.2.1 南北方向（国道）交通にかかわる諸問題

（1）南北方向交通における自動車の右折時にかかわる問題

a. 北からの右折

- ・ラッシュ時など田宮街道に行く車（北からの右折）が、右折レーンを越えて並ぶ
- ・北から右折する場合、車が滞留しており右折信号でも右折しにくい
- ・右折信号が出ても直進してくる対向車が多いため、右折車が詰まる
- ・交差点の右折信号と交番前の信号との連携が上手くいっていないため、北からの車が右折で入れないことがある
- ・信号の連動が悪いため、北からの右折車が先詰まりをおこす
- ・県道の交差点距離が短いため、国道の右折車が手前の交差点内に進入する
- ・右折車の同一方向の自転車の巻き込みが多い
- ・自転車を待つ右折車が対向の直進車とぶつかる
- ・交差点で右折車が頭を出しすぎるため、直進する場合に危ない
- ・右折レーンの車が、右折かUターンかわからないため、危険を感じることもある
- ・南進の普通車が交差点でUターンをしているので、右折車がスムーズに流れていない
- ・北側から来る河川敷のグラウンド利用車に便利な道がないため、交差点でUターンする車が多いのではないか
- ・交差点北東側沿道の施設を自動車で利用後、Uターンしなければ北方向に向かえない
- ・右折レーン走行車が、適切な車間距離を保っていないので、先行のUターン車に驚く
- ・右折レーン走行車が、交差点進入時に十分な減速をしていないため、先行のUターン車に驚く
- ・北からの右折地点で雨水が溜まり、車が通ると水跳ねするので危ない

b. 南からの右折

- ・南からの右折車で混むことが多い
- ・南からの交通は、病院に向かう車が右折レーンをふさいでしまう
- ・右折信号が出ても直進してくる対向車が多いため、右折車が詰まる
- ・南から東へ車で右折するとき信号の代わり方が解りにくいため危険
- ・時間帯によって右折信号のタイミングが違う。特に南側からの右折信号が短い時間帯がある
- ・南から自動車です市民病院に入りにくい

c. 南北共通

- ・右折信号が短いため、右折車が無理に割り込み、直進車と接触しそうになる
- ・南北の右折信号が出るが、次の交差点の信号で右折した車が詰まり、渋滞になる

(2) 南北方向交通における自動車の左折時にかかわる問題

a. 北からの左折

- ・自転車と自動車の事故は北から東への左折時の巻き込みが多い
- ・北からの左折車と歩道橋の死角から出てくる自転車と接触しそうになり危ない
- ・北からの左折の車から横断している人が見えないので怖い
- ・交差点の北側からの左折車線の見通しが悪く、死角になっている（歩道橋の柱、警察の信号板、歩道橋の階段などが原因）
- ・吉野川大橋を沖洲方面に左折する車線の車が流れていない（自転車がなくて左折できていないので、交差点まで車が多い）
- ・北から左折し病院へ入る人が多い
- ・以前は北側から来る病院待ちの車と東側に行く車で、洋服の青山やホンダクリオ付近まで車が並んでいたが、病院の診察システムが変わってから病院待ちの車は以前に比べて減ったので、東側に車が流れるようになった
- ・吉野川の土手沿いを利用し、沖洲方面に行けるようになってから北側から交差点を左折し東側に行く車は以前に比べて減った
- ・北から左折した際、市民病院前入口交差点の信号で足止めされ、青になったとたん急発進する車が多く、市民病院入口交差点から一つ東の交差点である三井酒店前の交差点での事故の原因になっている
- ・青山駐車を北から南へ通り抜けようとする車がいって危険

b. 南からの左折

- ・南から北に向かっての左折車も多く、滞留している
- ・東から西への直進車が南から左折した車が詰まっていて通行しにくいときがある
- ・国道を南から北へ交差点を通過する際、直進車と左折車が車線を共有している（追突事故があるのでは）

c. 南北共通

- ・左の車線が左折車で込むと、直進車がむりやり車線変更してくるので、中央レーン走行時に危険を感じることもある
- ・国道から左折時に、歩道橋の支柱が死角となり、横断中の自転車が確認しにくい
- ・自転車で渡ろうとして、左折車が止まってくれないことがあり危険。歩道橋の陰で見えにくいのではないかと

d. 国道沿道駐車場への出入り時

- ・沿道の店に入る車の減速に気づかない後続車との追突事故がある
- ・北から洋服の青山に入る車を、すぐ先の交差点信号で左折するものと誤解し追突しそうになる
- ・青山の駐車がオープンなのでどこからでも車が入り後続車などは危ない思いをする

- ・沿道駐車場の出入りが信号渋滞のため不便なことがある
- ・青山の駐車場から南へ出るのが渋滞していて難しい

(3) 南北方向交通における自動車の直進時にかかわる問題

a. 北からの直進

- ・国道を北から南へ橋から下り坂を降りてくる車などスピードを出してくる車が多く、事故が多いと思う
- ・北からの直進車が赤でも無理やり突っ込んでくることがあり、危険である
- ・北から交差点に入るとき橋をくだったら信号が見えるためスピードを上げて信号無視してでも渡りきりたいと思う車が多い

b. 南からの直進

- ・北へ車で向かう時、渋滞からの開放感でスピードを出しやすく事故を起こしやすいようだ
- ・北へ車で向かう際、交差点の手前で真ん中のレーンが込む

4.2.2 東西方向(県道・市道)交通にかかわる諸問題

(1) 東西方向交通における自動車の右折時にかかわる問題

a. 西からの右折

- ・この交差点は東西方向に短い長方形の形をしており大型車が回り込みにくい交差点である
- ・西から右折時に右折矢印が出るまでの時間が長く、中途半端な配置で車を停車してしまい、怖い思いをした
- ・西側からの右折可能時間が短く、多くの車が残されている
- ・右折信号が出ても直進してくる対向車が多いため、右折車が詰まる
- ・西側からの右折可能時に、東からの車が遅れて進路をふさいでいることがある
- ・信号の待ち時間がとても長い。青が短いため、赤信号でも進入する車が多い
- ・東西方向の車線において、2車線あるが右折車が交差点内で横に並んだときに後ろからの直進車との接触事故がある
- ・交番前交差点の右折レーンがあるため、その先の右折レーンが有効利用されていない
- ・高速バス・循環バスにより、以前より右左折動線が複雑・多様になっている

b. 東からの右折

- ・東から北へ行く場合に、自転車専用の場所を歩いている人が多いので危ないと思う
- ・右折信号が出ても直進してくる対向車が多いため、右折車が詰まる

(2) 東西方向交通における自動車の左折時にかかわる問題

- ・西からの左折車は自転車と接触しそうで危ない

(3) 東西方向交通における自動車の直進時にかかわる問題

a. 西からの直進

- ・西から東へ行くとき、信号無視をする車も多く、大事故が起きる前に善処してほしい
- ・北常三島町交差点(検討の交差点)は、県道は2車線だが、先の市道が1車線のため、直進車が2列で進んだとき車同士で接触する
- ・西から東へ向かうとき、自転車や歩行者が見えにくい
- ・西から東への信号が変則的であるため、赤信号、矢印の見落としがある

(4) 北西側マンション前出入口にかかわる問題

- ・マンション前の道から車が出にくく困っているようだ
- ・マンション前からの車の出入りが、停止線を越えて停車している車やバイクがいるとできなくなる
- ・自転車、歩行者がマンション前の出入口を通行しようとする車に気がつかない
- ・マンション前出入口から車で交差点に出ようとするとき、西側からの歩行者や自転車を確認しづらい
- ・マンションから出てくる車は、他の交差点利用者にとって気づきにくいので危ないのではないか

(5) 東西方向交通における容量不足・渋滞にかかわる問題

- ・県道が2車線であり、容量がいっぱいであるので諸問題が発生していると思われる
- ・渋滞のため、県道から車で交差点に入れないことがある(西から東行きの自動車交通がよく混む)
- ・東からの交差点自動車利用者が増えている
- ・県道、市道の自動車交通量は少なくなっている

(6) 東西方向に3つの交差点が隣接していることにかかわる問題

- ・県道側、市道側ともに隣接する交差点の距離が短い
- ・東西方向の僅か百数十メートル以内に4つも信号がある
- ・交番前交差点からの距離が短いので車が詰まっている
- ・旧道から交番前交差点を右折し、交差点に行く場合、距離が短く入りにくいいため、バスがよく立ち往生している
- ・交番前交差点の右折レーンがあるため、その先の右折レーンが有効利用されていない
- ・南北の右折信号が出るが、次の交差点の信号で右折した車が詰まり、渋滞になる
- ・北常三島町交差点の右折信号と交番前交差点の信号との連携が上手くいっていないため、北からの車が右折で入れないことがある
- ・県道側の信号の間隔が近い
- ・西から東への信号が変則的であるため、渋滞が起こる
- ・交番前交差点の信号の連携がなっていない
- ・国道から市民病院入口交差点までの長さが短いため、自動車が滞留している

- ・市道市民病院入口交差点の信号（市民病院出入り口）は、本線との信号のタイミングが問題である
- ・北から左折した際、市民病院入口交差点の信号で足止めされ、青になったとたん急発進する車が多く、市民病院入口交差点から一つ東の交差点である三井酒店前の交差点での事故の原因になっている
- ・東西の信号の連動が悪いため、市民病院前で車がよく混む
- ・周囲に信号が多いため、自動車渋滞になる
- ・信号から交差点までの距離が短い為、車が詰まっている
- ・東側道路の信号の数が多い
- ・東西路線信号機の連携が悪い特殊な交差点だと思う

（ 7 ） 西側交番前交差点付近にかかわる問題

- ・西の交番前交差点の信号待ちの車が詰まって車が通りにくい
- ・県道の交番前交差点は、直進車が右折レーンに並ぶため、北常三島町交差点交差点の右折車が後ろで待っている
- ・県道の交番前交差点では、北常三島町交差点の右折レーンが短いため、交番前交差点の右折レーンを直進しようとする車と歩行者が接触する
- ・交番前交差点で、西から南への右折のため、渋滞を追い越して右折レーンに入ろうと反対車線を通過する車の問題がある
- ・交番前交差点の信号を西から南に右折するとき時差信号になっていないので危ない
- ・交番前交差点の信号無視の車が多く怖い
- ・交番西から南に車と車の間からでてくる車が危ないことがある
- ・興源寺川左岸の市道が右折禁止にしているのはおかしい
- ・興源寺川左岸の市道を国道へ抜けるバイパスとして使用する車の交通量が増えており、走行スピードも速く周辺の住民が困っている。
- ・人形の家駐車場から出るときに、交差点が近いので車が急に曲がってきて危険なことがある

（ 8 ） 東側市民病院入口交差点付近にかかわる問題

- ・市民病院入口交差点の信号は、信号のタイミングが悪いため自動車が無理な運転をする
- ・市民病院から出るとき右折ができず出られない
- ・市民病院入口交差点の青信号の時間が短いので車が詰まっており、交差点を抜けるまで時間がかかる
- ・市民病院から東西に出る場合、道が混んでいて出にくい
- ・病院に行く場合は経路が複雑で、道も狭く、信号が二つあるため、時間がかかる
- ・市民病院の狭い駐車場にたくさん車が来ている
- ・市民病院周辺では、タクシーが歩道に乗り上げて駐車していることがあり、通りにくい
- ・薬局を使う人が多く、タクシーの間から人が出てくるのが危ない
- ・市民病院入口交差点は、朝夕の歩行者利用が多い

- ・市民病院入口交差点にある横断歩道を東西方向に渡る場合、信号が青でも国道側から市民病院へ入ってくる車が多いので怖い
- ・市民病院入口交差点の歩行者信号の待ち時間が長すぎる
- ・市民病院入口交差点の信号は、市民病院への車優先で歩行者信号の赤現示が長い
- ・市民病院入口交差点の信号がどういう変わり方をするのかよく分からない
- ・昔は渋滞がひどかったが、市民病院が外来を予約制にしてからは緩和された
- ・市民病院は現在改装中なので今後若干変わってくると思う

4.2.3 交差点の視認性にかかわる諸問題

(1) 歩道橋の存在による視認性にかかわる問題

- ・交差点に歩道橋があるから事故が起きる
- ・歩道橋のため、自転車横断帯が車から死角になる
- ・国道から車での左折時に、歩道橋の支柱が死角となり、横断中の自転車が確認しにくい
- ・自転車で渡ろうとして、左折車が止まってくれないことがあり危険。歩道橋の陰で見えにくいのではないか
- ・北からの左折の車から横断している人が見えないので怖い
- ・交差点の北側からの左折車線の見通しが悪く、死角になっている（歩道橋の柱、警察の信号板、歩道橋の階段などが原因）
- ・北からの左折車と歩道橋の死角から出てくる自転車と接触しそうになり危ない
- ・人形の家側の歩道橋の柱から出てきた自転車に驚き、車線変更した車が接触事故を起こした。
- ・駐車場から出るときに交差点の南にある歩道橋の陰になって車線変更してきた車が見えず接触事故をしたことがある
- ・歩道橋の下が暗くて見にくい
- ・交差点の両脇が暗い

4.2.4 自転車路に関する諸問題

(1) 自転車横断にかかわる問題

- ・東西方向、南北方向において交差点を左折する場合、自転車がなくて車が進まない
- ・自転車路が渋滞を起こす原因になっているのだろうが、なくすわけにもいかないだろう
- ・自転車の通学は赤でも突っ込む
- ・自転車が自動車の間をすり抜ける
- ・自転車利用者が信号を守らない、携帯を使っていて前を見ていない
- ・通勤時など、自転車で走っていて、左折車に巻き込まれそうなのがある
- ・減速しないで交差点に入り、左折したり、黄色で入ったりする車が多く、自転車で通るには危険を伴う

- ・ 自転車用の青信号が短すぎ、急いで渡らないといけないため、他の自転車や歩行者とぶつかりそうになったことがある。自転車用の青信号を長くすると良いが、車が渋滞すると思われる
- ・ 県道側の自転車用青信号が短すぎ、もう少し長くしてほしい。黄色や赤で自転車が入ってきて危ない
- ・ 国道を横切る自転車用の信号が短いと思う
- ・ 通学時、自転車で西から東へ渡る信号が短い
- ・ 東西の道路において、自転車道と歩道に段差がある
- ・ 県道側の自転車道は段差があり、舗装などもガタガタなので通行しにくい
- ・ 北西のマンション側から自転車でマルヨシ方向へ斜め横断している危険だと思う
- ・ ドコモの前の国道を自転車が横断していることがあるので危険だと思う

(2) 自転車路の歩行者横断にかかわる問題

- ・ 歩道橋の下を利用する人が多い
- ・ 横断歩道がないが、歩行者が歩道橋を利用しない
- ・ 交差点に横断歩道がない
- ・ 県道は下を歩くが、国道は上を歩く
- ・ 自転車道を歩く人が、右折、左折車の進行を妨げている
- ・ 東から北へ行く場合に自転車専用の場所を歩いている人が多いので危ないと思う
- ・ 市道をまたぐ歩道橋を利用せずに自転車横断レーンを歩く人がいる(渋滞・停滞する原因の一つかもしれない)
- ・ 県道を歩道橋を使わずに渡る歩行者が事故を起こす
- ・ 小学生でも下を歩いているのを見ることがある
- ・ 歩道橋を利用しているのは、小中学生がほとんど
- ・ 子供、お年寄りが信号をわたりきれいでない
- ・ 足の不自由な方が歩道橋を渡れないで困っている
- ・ 歩道橋の利用は高齢者には厳しい
- ・ 乳母車を押しているお年寄りには歩道橋が使えない
- ・ 足の悪い人やお年寄りが自転車道を歩いており、遅いので危ない
- ・ 市民病院利用者が歩道橋を利用せずに、自転車道を歩いている
- ・ 交差点横断の途中に中央分離帯がなく
- ・ 休める場所がないので足の不自由な人は気の毒
- ・ 自転車路をわたる歩行者は東西方向が多い(交通量が多く、道路の幅が広く距離が長い為)

4.2.5 上記以外に指摘のあった諸問題

(1) 交通量

- ・ 自動車交通量が多い交差点である

- ・主要幹線道路で、自動車交通量が多い
- ・交通量が多く危険
- ・主に、ラッシュ時の混雑しているときに事故も多く危険であるが、ほかの時間の自動車交通量はそれほど多いとは思わない
- ・飽和状態になる直前や飽和状態から抜けた直後に自動車の事故が多い
- ・車がとて多く、交差点を自転車で通るのはちょっと危ないと思う
- ・堤防沿いの道路ができ北側からの自動車交通量が少なくなってから、交通事故は減った

(2) 渋滞

- ・渋滞のため、バスの定時制の確保が難しいのではないかと。
- ・車の渋滞がひどく、通過に時間がかかる
- ・以前より渋滞は解消されている。
- ・沖洲方面に車が流れているので、流れがよくなっている

(3) 車線設定

- ・北常三島町交差点(検討の交差点)は、県道の車線区分が不明確
- ・城東高校前の南進の車線が2車線になり、車がそこでつかえて交差点まで影響がでている(朝、夕の交通量の多いとき)

(4) 交差点・道路形状

- ・道路上の右左折の方向表示が見えない
- ・視覚障害者誘導用ブロックがない
- ・交差点の中心線が不明確である

(5) 歩道橋

- ・歩道橋が古くよく崩れたり、欠けたりしている
- ・歩道橋階段が、3箇所が2又になっているのに1箇所だけ折れ曲がった構造をしている

(6) 自転車路

- ・冬場、交差点北側からの風が強く南側の自転車路を利用するのが怖い

(7) 歩道

- ・歩道橋の階段や柱が歩道を狭めている
- ・歩道上の信号待ちのためのスペースが全体的に狭い
- ・歩道が狭いため、自転車同士の事故がある
- ・県道の歩道幅員が狭い
- ・青山隣接の南側、東側の歩道が狭い

- ・歩道の植栽は歩道を狭くして危ない
- ・外灯が暗い
- ・夜は更に暗い
- ・交差点の両脇が暗い
- ・洋服の青山の照明が消えると交差点付近が暗い感じがする
- ・県道の歩道上に物が多い（注意するが改善されていない）
- ・人形の家駐車場側の歩道橋の横の歩道の路面がでこぼこで危険なため、車道に出て東西方向を走行する自転車が多いようだ

（ 8 ） 信号システム

- ・北からの車優先になっており、青信号の時間が長い
- ・時差式信号になってから事故は減っている

（ 9 ） 周辺施設立地（病院・店舗等）

- ・市民病院へ入る救急車で車がストップしているのをよく見かける
- ・緊急車両が交差点を南から右折するのは対向車が多く危ない
- ・救急車は、助任本町方面から東側へ行く場合が多いと思う
- ・朝 9 時前後は、市民病院前が病院利用者でかなり込む
- ・北・南行きのバスともに、バス停が歩道橋を利用しないと市民病院まで行けない場所にある
- ・午前中、市民病院へ行く車で渋滞し通れないことや、信号を西から東へ行けないことがある

（ 10 ） マナー

- ・車道を走る自転車がいる
- ・ラッシュ時に信号無視する車が多い
- ・大学生、高校生、中学生の自転車の無灯が多い（ぶつかりそうになる）
- ・自転車放置により歩道が狭くなる
- ・お年寄り用の電動自動車で、車と同じように 11 号を走り、右折レーンから右折しているおじいさんがいる
- ・救急車が来ているのに、止まらない車を見ることがある

（ 11 ） ガードレール

- ・ 交差点北西側のガードレールが北東側より短くて近所の人が怖いと言っている

（ 12 ） 道路標識・表示

- ・ 交差点道路案内標識の室戸という表示は少し遠すぎるのではないかと、進行方向が解らなくなる

(13) その他

- ・もっと広い範囲で考えるべきである（南は城東高校くらいまで）
- ・過去5年間で交通事故が50件あり、徳島県内の交差点事故の多い箇所に含まれる
- ・交差点事故のうち、追突事故が半数である
- ・昔は市道沿いの店に車やバイクが突っ込んでくるような事故もあった
- ・東西方向の事故はなく、南北方向の事故が多いと思う
- ・時差式信号になってから事故はかなり減った、何をもって事故が多いといっているのか
- ・この交差点で事故が多いという意識はない
- ・大学前の南行きのバス停が、カーブしているのと歩道橋で確認しづらい
- ・ドコモ南側交差点にて自動車事故が多いのは交差点自体の見通しが悪いから
- ・不便な交差点だとは感じているが、現状になれているのでこのままがよい
- ・最近、やっと慣れてきた現状を、また変化させることによって習慣性が損なわれ、逆に事故が増えることを懸念している

第 5 章 委員会等開催のための提言

5.1 委員会等の開催について

本章では、関係者分析の結果に基づき、北常三島町交差点（徳島市北常三島町）の改善方策について検討する市民参加型の委員会を、平成17年度（4月以降）に開催するための前提条件、委員会の目的や構成、委員会の検討プロセスについて、関係者分析の実施主体である第三者の調査チーム（（社）土木学会四国支部、（特非）コモンズより構成）の提言を行う。関係者分析によれば、対立が見られる利害関係も若干存在するものの、関係者間の対話による調整を通じ、小規模ながらも誰もが納得できる改善策が市民参加型の委員会により発見できると考えられる。本委員会は、第三者機関が中心となって運営する、関係者分析を踏まえた市民参加型委員会のモデル・ケースとなることが期待される。

5.1.1 委員会開催のために

関係者分析の結果から、北常三島町交差点の改善方策について考える市民参加型の委員会を開催するためには、以下の点に留意したプロセスの設計と事前調整が必要である。

委員会に与えられた役割の共通理解

各委員の立場や考え方に対する相互理解と、委員会に与えられた役割（目的・プロセス・成果など）に関する共通理解が委員会発足後早い段階で構築される必要がある。

交差点改善の前提となる技術的諸条件の共通理解

技術的専門知識を豊富に有する行政機関からの委員と、現場に関する知識が豊富であるが比較的工学等の技術的専門知識に乏しいその他の委員が、技術的検討において同様の前提条件に基づき検討する必要性を考えると、委員会発足後早い段階で交差点改善の前提条件となる技術的諸条件に関する共通理解の構築が必要である。

共通理解を構築すべき技術的諸条件には以下のものが考えられる。

- ・ 交差点の現状に関すること
 - 交差点周囲の利用状況（交通量、動線）
 - 周辺道路の交通量
 - 交通事故の発生状況
 - 道路交通、構造物に関する規則
 - 信号制御
 - 歩道橋の構造など
- ・ 交差点の将来像に関すること
 - 東環状道路の整備予定と完成後の交通量予測

市民病院完成後の交通状況など

事業化のための前提条件の共通理解

招集者であり、交差点改善事業を実施する場合には事業者ともなる国土交通省に与えられた行政上の目的、予算、スケジュール等の制約条件が、委員会での議論の前提条件の一つであることを、委員会の発足にあたり、すべての委員に理解される必要がある。

他の道路管理者（県・市）および交通管理者（警察）の協力

関係者分析の結果に基づけば、北常三島町交差点周辺の交通状況を最も効率的に改善するためには、県道や市道にかかる改善案や信号、右左折レーンなどの改善案についても、委員会で同時に議論することが望ましいと予想される。委員会において北常三島町交差点の改善策に関する議論が円滑に進められるように、関係する道路管理者および交通管理者からの協力が得られることが不可欠である。

5.1.2 委員会の目的

委員会は、一般国道11号北常三島町交差点の改善方策を検討する目的で設立する。委員会の目標は、現状の課題に関する最大限の共通認識に基づき、交通事故の抑止を実現する方策および利用者の利便性を改善できる方策について、提言をとりまとめることである。

なお、委員会は、事業者の提示する案を検討・認可・決定する機関ではなく、現状の問題点に対する共通理解を構築し、自ら解決策を発案・検討し、すべての委員が合意できる内容について調整する場であることが、明確に位置づけられなければならない。

5.1.3 委員会に参加すべき関係者

実現性の高い北常三島町交差点の改善方策を検討するためには、様々な形で交差点を利用している市民や事業者と、交差点を維持管理する道路管理者や、交差点の信号制御や通行規制などを行っている警察などの交通管理者の参加が不可欠である。

具体的には次にあげる関係者の参加が望まれる。

・交差点を利用する者

歩行者

交通弱者（児童・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（バス・トラック・タクシー・関係行政機関）

・ 交差点における道路管理、交通管理に関係する者

国道管理者（国土交通省）

県道管理者（徳島県）

市道管理者（徳島市）

交通管理者（徳島県警察）

委員の特定は、招集者である国土交通省が委託する第三者機関が中心となり、個別関係者との調整により実施する。必要に応じ、委員会開催に先立ち、複数の関係者による会合を第三者機関が開催し、委員となる代表者1名の選出を促進する。

5.1.4 委員会の組織構成

委員会は国土交通省から委嘱された委員により構成される。委員は交差点を利用する様々な立場の人たちを代表する者と、交差点の管理などの形で関与する機関を代表する者により構成される。

委員会の運営事務、司会は、北常三島交差点の改善方策の検討について、かたよりのない立場から委員による検討を支援することができる第三者機関が、規約に基づき担当する。この第三者機関は、委員会運営に関する知識（ファシリテーション等を用いた議論の進行、議事録のとりまとめなど）および北常三島交差点に関する知識（周辺地域・地区の名称（俗称含む）周囲の道路ネットワーク、道路設計に関する基礎知識など）を有する者により構成されなければならない。

委員会は、交通工学等の技術的専門知識に関するアドバイスを第三者的立場から行う「技術検討チーム」の協力を依頼することができる。この技術検討チームは第三者機関が推薦する。

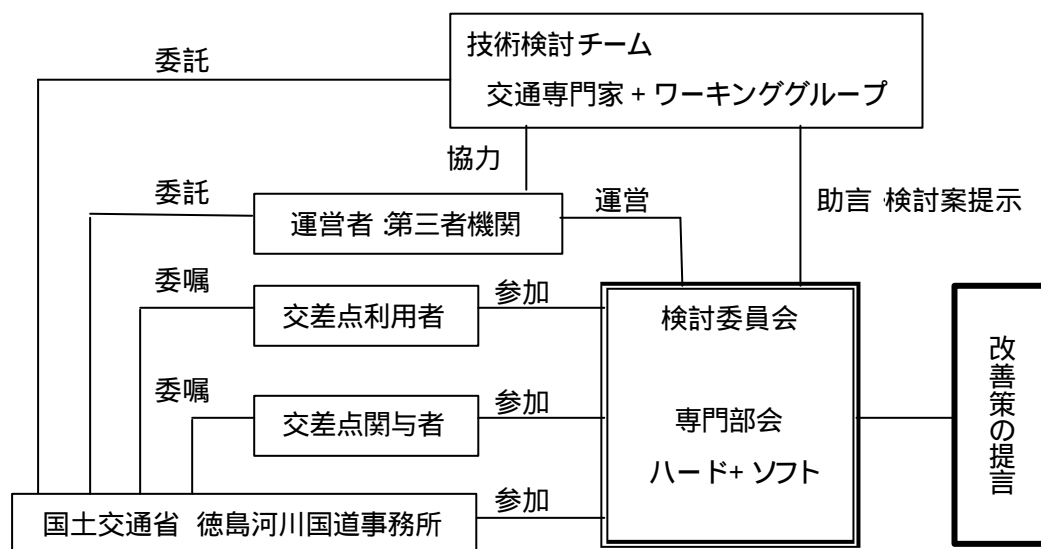


図 3 委員会の枠組み

5.1.5 委員会の検討プロセス

(1) 検討プロセスの概要

委員会での検討は次のようなプロセスを辿ることが望ましい。

委員会の役割の共通理解

事業化のための前提条件、技術的諸条件の共通理解

検討課題のメニューづくり

専門家による改善策の提案

提案内容の検討

提案内容の調整

改善案の答申

検討方法としては、委員全員による協議のほか、検討課題ごとに分科会を設け、専門的な協議を行うことが考えられる。技術的専門知識を豊富に有する行政機関からの委員と、現場に関する知識が豊富であるが比較的工学等の技術的専門知識に乏しいその他の委員という委員構成を考えると、当初は勉強会に重点を置いた全体での検討を行い、委員の相互理解と検討する技術的諸条件に対する共通理解を構築することが望まれる。

また、関係者分析により、顕在化している利害関係は現時点では見られないこと、また交差点改善案の内容によっては様々な利害関係の顕在化が予測されることから、早い段階で委員全員の協議による改善案検討のためのメニューづくりを行い、交通専門家などによる技術検討チームに、様々な観点からの改善案を複数提示してもらえようようにすることが望ましい。検討メニューづくりは、ブレインストーミングなどの手法を活用したワークショップなど、委員が自由に意見を出せる方式を採用し、個別具体的な改善策を協議するのではなく、様々な利用者の立場に立った改善すべき課題のリストを作成することを目標とする。

技術検討チームからの提案は、一つの条件に対して提示される案が一つだけだと「予め結論ありき」と受け止められる可能性があるため、できる限り複数の改善案（「改善メニュー」）を用意してもらい、様々な観点から改善案を検討できるようにする。

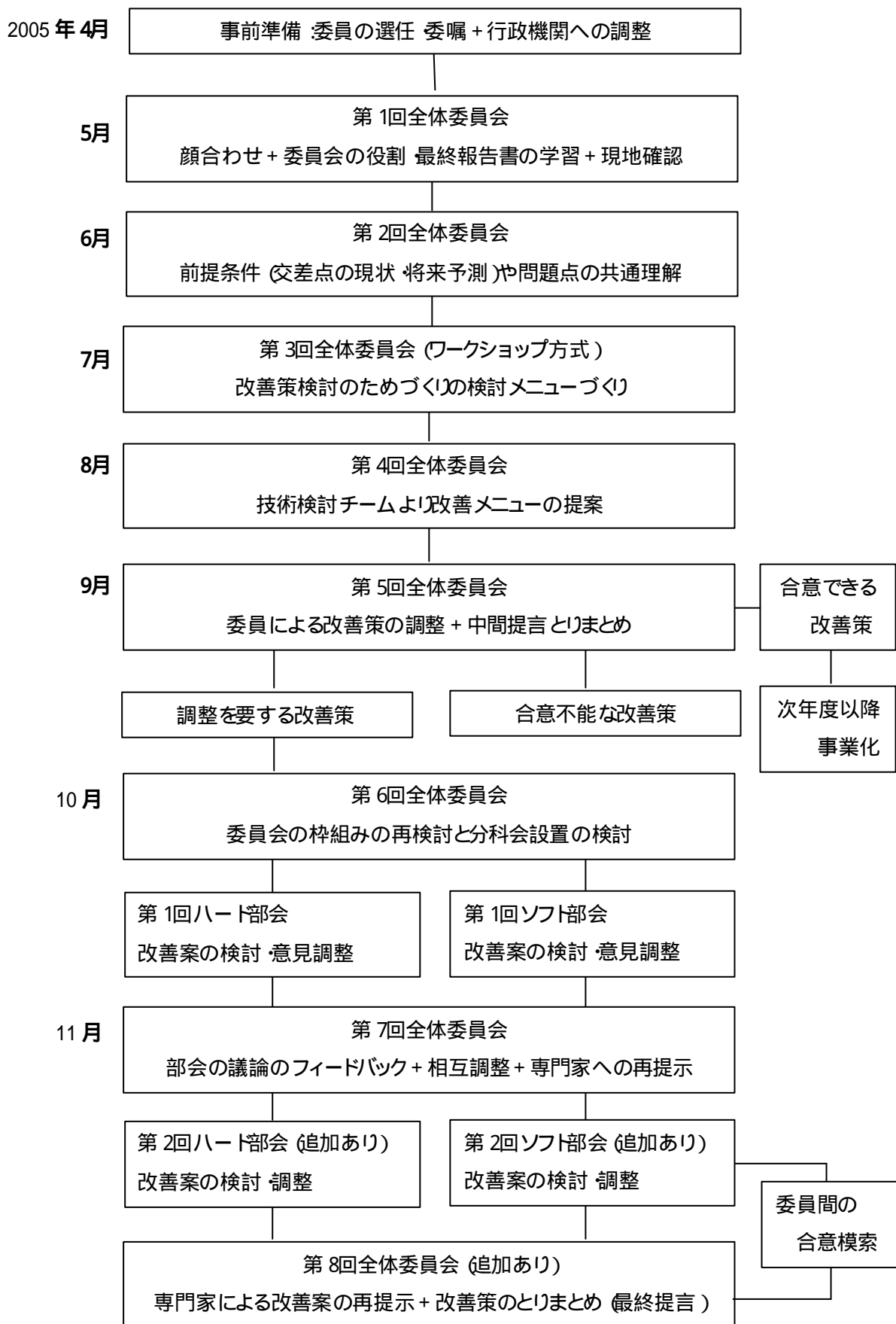
専門家から提示された改善メニューは委員が持ち帰り検討する。各委員による個別検討の結果については事前にアンケート調査を行い、改善メニューを委員全員で合意可能なもの、調整は必要だが合意可能なもの、合意形成が困難なもの、に分類する。については次年度以降の事業化を図るべきものとして中間提言にまとめ、については引き続き協議を行う。引き続き協議を行う改善案に利害関係を有する新たな関係者が顕在化する可能性もあるため、中間提言のとりまとめの後、委員会の枠組み（委員構成など）を再検討するとともに、個別協議のための分科会の設置を検討する。分科会は当面、交通規制や信号制御などの非構造物に関するもの（ソフト部会）と、道路形状や歩道橋などの構造物に関するもの（ハード部会）の2部会とし、検討の過程で必要に応じ、更に細分化した部会を考える。

各部会は、必要に応じてそれぞれのテーマに関連することについての勉強会を行い、必要な情報・知見を入手する。その上で、提示された案が各委員およびその関係組織にどのように影響を及ぼすか、検討・調整したうえで、それぞれ合意可能な案を選択する。各部会は合意可能な案を全体の委員会に持ち寄り、相互に調整を図る。

さらに、必要に応じて専門家に対し再度検討条件を提示し、最終案の検討を求める。最終案に対しては、委員の合意内容を確認し、交差点改善策を最終提言としてまとめる。改善案に対する全委員の合意が得られない場合は、相互の利害関係に照らして納得できる条件を再調整、再検討した上で、再度専門家から改善案の提示を受け、相互調整を図る。このプロセスは一定の合意事項が得られるまで繰り返されることになる。

関係者聞き取り調査の結果、委員会の開催頻度は1ヶ月に1回が限界と判断される。また、平成18年度以降の事業化のスケジュールを勘案すると、委員会の検討プロセスは次に示すフローのようになる。

(2) 検討プロセスのフロー



5.2 委員会規約（案）

北常三島町交差点 交通安全方策検討委員会 規約（案）

第1条. 目的

北常三島町交差点交通安全方策検討委員会（以下、検討委員会）は、一般国道11号北常三島町交差点（徳島市北常三島町）の改善方策を検討する目的で設立する。検討委員会の目標は、現状の課題に関する最大限の共通認識に基づき、交通事故の抑止を実現する方策および利用者の利便性を改善できる方策について、国土交通省に対し、第一次提言を平成17年9月までに、最終提言を平成17年度中（平成18年3月まで）にとりまとめることである（注：日程は実際の委員会の日程に合わせて書き換えること）。

第2条. 参加者

1. 委員の委嘱

検討委員会の委員は、国土交通省徳島河川国道事務所により委嘱される。委員は別表に定める。新たな委員の委嘱が必要であると検討委員会が決定した場合、検討委員会は国土交通省に対し、新たな委員の委嘱を要請することができる。

2. 委員の役割

委員は以下に示す役割を担う。

- ・ 検討委員会における議論を円滑なものとするため、各委員はすべての会議に出席する。
- ・ 議論を効率的に運営するため、各委員は、事前に送付される資料を会議までに確認する。
- ・ 何らかの事情により出席できない場合は、委員が指定する代理人に出席してもらうことができる。代理人による出席も不可能な場合は、運営者に対して事前に連絡するとともに、後日、運営者より送付される議事録を確認する。欠席する委員は書面にて参考意見の提出を行うこともできる。
- ・ 各委員は、個人的意見ではなく、検討委員会における自らの役割を踏まえた上で、その意見をわかりやすく表現するとともに、自らの意見を他の委員が理解できるよう最大限努力する。
- ・ 特定の組織の代表者もしくは複数組織の代表者として出席している委員は、必要に応じ、検討委員会における議論および決定について自らが代表する組織に対し、継続的に情報提供を行う責務を負う。

3. 代理人の役割

代理人は以下に示す役割を担う。

- ・ 委員の代理として発言する。
- ・ 事前に委員と十分に協議し、議事録および資料を確認することで検討の経緯について理解した上で会議に出席する。

4. 技術検討チームの役割

技術検討チームは以下の役割を担う。

- ・ 特定の利害関係者に与することなく、第三者的立場から、自らが有する情報及びそれに基づく見解を、委員及びその代理人からの依頼に基づき表明する。
- ・ 将来予測の結果を説明する場合、予測に用いた仮定及びモデルを同時に説明する。

5. 一般市民の役割

全体会合は一般公開の場で開催する。誰もが傍聴者として全体会合に出席することができる。作業部会は原則非公開とする。

傍聴者は以下の規定に従うこととする。

- ・ 委員及び検討委員会関係者とは別の場所に着席する。
- ・ 傍聴者が意見を述べるために別途設けられる時間以外は静粛にする。
- ・ 会合中は携帯電話の電源を切る。
- ・ 拍手や掛け声をしない。
- ・ 旗、ノボリなどを会場に持ち込まない。
- ・ 会場で資料、物品などを配布しない。
- ・ 司会の許可なく、写真撮影、ビデオ撮影、録音を行わない（ここでいう傍聴者には報道機関を含む）。司会は必要に応じ、会議に出席している委員全員の承諾を得た上で、写真撮影、ビデオ撮影、録音の許可を与える。
- ・ 司会の指示に従う。司会は自らの判断で傍聴者に退場を命じることができる。

6. 運営者の役割

検討委員会の運営者は（第三者機関の名称）に置く。第三者機関は、特定の委員の意見に与することなく、第三者としての立場から検討委員会の運営を行う。運営者は以下の作業を行う。

- ・ 全体会合および専門部会、すべての会合の議事次第を用意する。
- ・ 司会として議論の進行を支援する「ファシリテーション」を行う。
- ・ 全体会合および専門部会、すべての会合の議事を記録し、要約の素案を作成し、委員及び関係者配布し、次回会合において委員及び代理人により内容の確認を受けた後、所定の方法により公開する。
- ・ 必要に応じ、検討委員会の提言素案を作成する。
- ・ 公開の場での意見表明を希望しない委員及び代理人の代理として、委員間の情報伝達手段とし

て機能する。

- ・ 公正な議事進行を心がけ、また検討委員会の審議結果に関して不偏的である。
- ・ 上記の規定をすべて遵守することを保証する。上記の規約が遵守されていないと検討委員会が判断した場合は、検討委員会は別の第三者による運営を国土交通省に対して要請することができる。

第3条 . 議論進行および意思決定

検討委員会の目標は、委員が情報を共有し、改善方策について検討し、委員の全員一致に基づく提言を作成することになる。各委員は、自ら納得できるだけでなく、すべての委員が納得できる提言を作成するため協力する。議論を進行する過程で、検討委員会は、議論を円滑に進行するため、個別の課題について暫定合意を決議することができる。ただし、暫定合意は作業を円滑に進めるための合意であり、提言には暫定合意と異なる内容が盛り込むことも可能とする。委員もしくはその代理人の欠席は、反対しないことと等価であるとみなす。

公正かつ効率的な議論を実現するため、会議に参加する者は、以下の運営細則に従わなければならない。

(運営細則)

- ・ 委員、代理人、傍聴者は司会の指示に従う。
- ・ 委員および代理人は、事前に定められた議題に関連した発言を行う。
- ・ 発言しようとする者は挙手によりその意思を示す。
- ・ 挙手の有無にかかわらず、司会が指示した者に発言権が与えられる。
- ・ 各委員および代理人は、会議の場にいるすべての委員、代理人が発言の機会を持てるよう最大限配慮する（必要に応じ、運営者の指示で発言時間に制約を設ける）。
- ・ 一度に一名だけが発言する。ある者が発言している間は、その他の委員、代理人、技術支援チームは前者の発言を遮らない。
- ・ 委員、代理人、運営者、技術支援チームを誹謗、中傷する発言は行わない。
- ・ 委員および代理人は、他の委員および代理人の意見を代弁しない。

各委員は、検討委員会に関する懸念や課題について、検討委員会の場以外であっても、運営者に対して直接個別に連絡を取り、相談することができる。個別相談の内容は、当該委員の承諾なき限り、運営者はいかなる者にも明らかにしない。

第4条 . 作業部会

必要に応じ、特定課題について集中的議論を行うための作業部会を設置する。各作業部会における作業結果については運営者が全体会合の場で報告する。

第5条. 公表

検討委員会は一般公開で行う。検討委員会は、その議論の進捗について広報する責務を負う。

運営者は、検討委員会の広報を支援するために以下の役割を担う。

- ・ 広報の手段及び内容について案を作成し、検討委員会に諮る。
- ・ 会議の要約等、検討委員会が公表する資料類を希望者に対し配布する。
- ・ 検討委員会について情報提供を希望する者の名簿を作成し、会議の要約及び広報資料等を配布する。
- ・ 検討委員会に関するウェブサイトを設置し、公表資料を掲載する。

各委員及びその代理人は検討委員会以外の場において自らの意見を表明する自由を有する。しかし各委員は、検討委員会以外の場で、他の委員及び運営者の発言を引用しないこと、他の委員及び運営者がどのような意見を持っているかについて発言しないことについて責務を負う。

記者会見は開催しない。検討委員会の議論の進捗について報道機関に通知するため、運営者が広報資料の一部として、定期的に記者発表資料素案を作成することがある。運営者は、記者発表資料素案の内容について全委員の承諾を得た後、検討委員会名で記者発表資料を公表する。記者発表資料の配布については、国土交通省徳島河川国道事務所の協力を要請する。

第6条. 会議の要約資料

運営者は、検討委員会及び作業部会において行われた議論の要約資料を作成する。要約資料には、議論された主な課題と、合意できた点、合意できなかった点についてそれぞれ、委員の氏名を挙げることなく記載される。各会議の後、要約資料の素案が、運営者から各委員に送付される。次回会議の冒頭で、追加および修正について運営者が確認した後、要約資料の承認が行なわれる。承認された要約資料は速やかに公開される。また、各会議の出席者名簿が会議の要約に必ず添付される。

以上

第 6 章 おわりに

本報告書は、北常三島町交差点の改善方策について考える市民参加型の委員会の発足について検討するための「関係者分析調査」の「最終報告書」である。

「関係者分析調査」は、北常三島町交差点の「関係者聞き取り調査」、関係者聞き取り調査の意見情報を分析した「関係者分析結果」、「委員会等開催のための提言」から構成される。

「予備報告書」では、「関係者分析調査」のうち「関係者聞き取り調査」「関係者分析結果」を報告した。「最終報告書」では、「関係者分析調査」のうち「関係者聞き取り調査」「関係者分析結果」「委員会等開催のための提言」を報告した。予備報告書及び、最終報告書は、調査チームが作成した。

「関係者聞き取り調査」は、「直接ヒアリング(54名)」、「その他の手段による情報収集(22名)」及びの「予備報告書の内容確認(補足意見11名)」を行った。「予備報告書の内容確認」は、予備報告書を直接ヒアリング者全員に送付し、誤記・追記情報を確認したものである。

「関係者分析結果」では、関係者が認識している交差点の問題点が、南北方向(国道)交通にかかわる諸問題、東西方向(県道・市道)交通にかかわる諸問題、交差点の視認性にかかわる諸問題、自転車路に関する諸問題、上記以外に指摘のあった諸問題、の5つに大別できることがわかった。そして、これらの問題点の項目別に、関係者意見の特徴を整理した。

「委員会等開催のための提言」では、「委員会等の開催について」「委員会規約(案)」について提言を示した。「委員会等の開催について」では、「委員会開催のための共通理解」「委員会の目的」「委員会に参加すべき関係者」「委員会の組織構成」「委員会の検討プロセス」について示した。「委員会規約(案)」では、「第1条.目的」「第2条.参加者」「第3条.議論進行および意思決定」「第4条.作業部会」「第5条.公表」「第6条.会議の要約資料」について示した。