

第4回都市自治体のコミュニティにおける市民参加と合意形成に関する研究会議事概要

日 時：2016年4月18日（月）10:00～12:00

場 所：日本都市センター会館703会議室

出席者：名和田是彦座長（法政大学）、内海麻利委員（駒澤大学）、小嶋文委員（埼玉大学大学院）、
佐久間康一委員（文京区土木部道路課長）、藤橋範之委員（長野市企画政策部人口増推進課
長）

（事務局：日本都市センター）

石川研究室長、池田副室長、杉山研究員、三浦研究員、高野研究員、釘持研究員

議事要旨

現地調査報告（東近江市・北九州市）

調査研究に関する議論

現地調査に関する議論

1 現地調査の報告（東近江市）

（1）まちづくり協議会の設立

2005年の合併にあたり法定協議会が結成されたときに策定された新市まちづくり計画の中で、まちづくり協議会の設置が盛り込まれた。合併によって効率的な行政運営が可能になる一方で、地域の個性が失われる、少子化、人口減少で十分な行政サービスが提供できないのではという問題意識があった。2014年には条例が施行され、協議会の位置づけが明確化された。

（2）地区割り

合併前の旧町は旧町の区域の区域割で実施。旧八日市市の割り振りについては、こちらが小学校と、平成の大合併前に町村が合併したときの町村域におおよそ合っているが、宅地開発の行われた場所等は人口に応じて、旧村域と小学校の区域をベースに若干補正している。

（3）まちづくり協議会の法人格

1カ所は一般社団法人、残りの13カ所については任意団体。

（4）まちづくり協議会の組織

基本的には市でモデル図を示しており、各協議会では各地域の実情に応じて対応している。組織や人のうち、条例や規則によらないものとして、まちづくり協議会連絡会（14のまちづくり協議会の横断的な組織）、参事員（市職員または市職員OBが就任し、旧6町の各支所に配置）、市政懇話会（市長をはじめとする市幹部とまちづくり協議会、自治会とで構成。各地域を回って開催）がある。市職員は、コミュニティセンターを管理運営する協議会の職員の税務、労務関係、まちづくり協議会の財務の業務支援等を実施。

（5）まちづくり計画の策定

各まちづくり協議会でまちづくり計画を策定するということを協議会の設立条件として条例で規定している。内容については、基本的には各協議会の決定に委ねられている。

(7) まちづくり協議会の事業

- ・コミュニティセンターの指定管理の受託

2011年から開始、2014年度までには全ての地区で受託。

2016年度からはコミュニティセンターを教育委員会から市長部局へ移管。まちづくり協議会がコミュニティセンターの館長やセンター運営のための事務員を雇用。まちづくり協議会がコミュニティセンターに入ることで、センターを拠点としたまちづくり、コミュニティセンターの運営が市からの受託事項以外にもそれぞれの地域に応じた運営を行うことができている。他にも、まちづくり協議会の事務所の確保、余剰金が出た場合はまちづくり協議会の活動に充当できる。

- ・広報活動、地域の防災、福祉、安全安心、文化、健康事業等。

(8) 協議会への財政支援

2015年度から総合交付金に一本化。協議会ごとに配られるものと人口と面積に応じた人口割、面積割から構成。

2-1 現地調査の報告（北九州市・生活幹線道路整備事業）

(1) 事業の概要

生活道路（歩道車道計8メートル程度の幅員）の改善について住民参加の手法を取り入れた事業で、1996年度から実施。

(2) 参加の手法を取り入れるきっかけ

- ・従来は地元の要望をもとに、市では交通状況や事故の危険性を考慮して優先順位を決定していた。地元要望に基づくと、道路整備の効果が部分的で地域格差が生じてしまう。
- ・その地域だけではなくて全体的に計画的な道路整備が必要であること。
- ・住民参加を行うことで合意形成が円滑に進み事業の進捗も図ることができると期待。

(3) 対象地区の選定方法

市の基礎的な調査と意見交換をもとに35地区を決定。対象地域の面積設定は1キロ四方、100ヘクタール（小学校の区域に相当）の中のさらに500メートル四方、25ヘクタールとし、その核になる中心的な道路を定めるということで道路の位置づけを決めている。

(4) 地元協議会

- ・自治会を通じて事業に関心のある方を募って代表組織の設立を地元主導で行う。
- ・道路整備事業が必要かどうかも含め、市から代表組織に決定を委ねている。逆に、関心のない地域では協議会自体が立ち上がり、決定した地区の半分ぐらいある。
- ・協議会のメンバー構成は、市では具体的な要件を定めていなかった。町内会単位を中心に集約や説明ができる方を10名程度という目安で市から呼びかけていた。
- ・協議会と議会との関係について、組織や整備フローの中に議会は特に入っておらず、必要に応じて議

会からの問い合わせに対して回答していくスタンス。

(5) 整備フローの策定

「地域の合意もとりつつ整備が進められるだろう」というところで、当時の道路の担当課で考え、当時のまちづくりの協働担当との連携は特にとっていない。

(6) 事業の効果

・選定した35地区のうち17地区が協議会をつくって事業に着手し、11地区では道路整備事業が完了。協議会が立ち上がりず着手に至らなかったのが18地区。

・未着手の地域では道路の事業自体を望んでいないなど事業化のめどが立たないということで廃止の方向。継続中の事業についても、この事業ではなく一般の道路整備の施策の中で進めていく。

(7) 道路整備事業とまちづくり協議会との関係

コミュニティセンターの管理をはじめ地域の活動などを行っている「まちづくり協議会」が小学校区ごとに設置されているが、当事業と直接の関係はとっていない。理由として、まちづくり協議会のメンバーにはさまざまな団体が入っていて、道路整備の意思決定になじまないということがある。

2-2 現地調査の報告（北九州市・黒崎みち再生事業）

(1) 開始の経緯

バリアフリー基本構想策定の中で、ハード整備だけでなく、違法駐輪、道路を専有しているものの解決に商店などを巻き込む必要があり、魅力ある通りづくりの必要性もあった。

(2) ワークショップ

・メンバーは商店主や自治会、デパート、銀行、警察などで構成し、道路専門家はメンバーには含まれていない。

・通りごとに独自性を出していくため、通りごとの単位で設置。ワークショップの規約は、市では特に設けていない。多数決をとったりせず、「やわらかく合意形成をしている」。

・ワークショップの決定事項として、歩行者の安全確保、照明の設置、歩道のデザイン、ルール作成等。ルールはたたき台を市で作成して、ワークショップで提案している。

・ワークショップで議論された内容の市民への周知は議事録の配布をすることで対応している。

(3) 国制度との関係...当初は国土交通省の「みち再生事業」として開始。今は国土交通省の防災・安全交付金を財源としている。なお補助の要件としては、ワークショップの立ち上げはない。

(4) まちづくり協議会との関係...直接の関係はない。老人会や婦人会等道路整備の意思決定になじまない団体がまちづくり協議会に入っているということ、まちづくり協議会の区域が小学校区域のため、区域をまたぐと調整が難しくなるということが原因。

3 現地調査報告に対する委員からの質疑応答、意見

(1) 東近江市関係

・市町村合併後の地方都市の実態がこのまちづくり協議会に結構現れているというような印象である。

・まちづくり協議会の正統性を担保するために条例があり、あるいは何らかの形での計画というものをしっかりと位置づけて、それを具現化していこうとしている。しかし、従前の地域組織との関係がまだ整理できていないところがあり、地域ごとにそのあり方が今後整理されていくのかと思われる。

(2) 生活幹線道路整備事業関係

・ルート案の市民向けアンケート調査で70%以上の賛成があれば事業化としていることについて、少々変わっていると思う。

・生活幹線道路の整備を地元へ投げかけをした後は地元の方にお任せし、話しがまとまったところについては市で協力しますという感じが受け入れられているのが新鮮である。

・都市計画道路と違って強制力がないので、総論的には賛成となっても、地権者に反対されれば土地の買収はできない。拡幅を伴う事業で100%の同意がとれない中で、11地区実現というのは驚くべき事ではないかと思う。

・一般的なコミュニティの住民組織と都市計画ではエリア設定は違ってくる。しかし、その地域力を生かすという点では同じ根っこがあるだろう。

(3) 黒崎みち再生事業関係

・政令指定市の区役所では余りハード系の事業にかかわらなかった時期が長いと思うが、近年、区役所にハード系の事業課を置くところが多くなった。

・通りごとにワークショップを作り自由度があるから、進められているのではないか。

4 調査研究に関する議論

(1) 意見

・大規模な都市自治体の都市計画・ハード系のまちづくり協議会、小規模な都市自治体の都市計画系のまちづくり協議会、大規模な都市計画系ではないまちづくり協議会、小規模な都市計画系ではないまちづくり協議会と整理をしてみると、地域の実態が見えてくるのではないか。

・都市計画系のまちづくり協議会と一般コミュニティ制度のまちづくり協議会とかなり性格は違うが、この研究会として、小さな地域の意思決定、住民自治という観点から何らかん関係づけることは可能であるから、そういう観点から議論していかなければならない。

・都市計画系ないしハード系の協議会組織と比べてみたくなるという点もあろうかと思うので、この研究会でもそこは留意して議論したい。

(2) フランスの事例の紹介(事務局)

フランスでは交通規制に関する行政を基礎自治体が行っている。唯一、パリ市が例外だが、パリ市でも、最近、権限を警察からパリ市に移譲して欲しいという要望を行っているという報道されており、フランスでも交通関係行政が重要な政策課題になりつつあるのではないか。

(3) 「長野市におけるコミュニティゾーンに関する住民自治協議会の参加事例」について

長野市内では地元要望に基づいてゾーン30の区画、面積を9カ所指定している。こうした交通速度規制を行うためのコミュニティゾーンの設定については、住民自治協議会の区の中で議論を後、正式な申

し出をしてもらい、市は警察に取り次ぎの支援をすることとなっている。このたび、コミュニティゾーンの標識の改修や、事業者の車に対する意識の啓発を図ってほしいという要望が住民自治協議会から出されたことを受け、所轄の警察署へ要望を伝えた。

こうした動きは、住民自治協議会が、ソフト事業のみならず、ハード系の事業の合意形成に役割を果たしつつあるものと評価できる。

(4) 資料(現地調査先(案)一覧)に沿って現地調査先の検討をしたほか、その他の調査候補地について議論を行った。

《文責：事務局》