

交通政策策定における市民参加プロセスに関する一考察 - 岐阜市市民交通会議を事例として -

パブリック・ハーツ 正会員 ○水谷 香織

1. はじめに

交通政策の策定にあたり、地域情報の収集、政策の質の向上、市民の理解と協力の獲得、紛争予防の観点から市民の参加が必要とされている¹⁾。ここでは、実質的な成果を得るための運営技術として、市民参加のプロセスデザインが重要とされている²⁾。

本研究では、市民参加型の交通政策策定において、研究者自らが参画し実務者と協力して、様々な問題の解決策を導き出すことをねらいとする。とくに、市民参加のプロセスに着目し、プロセス設計と実施について考察する。具体的には、岐阜市市民交通会議³⁾を事例とする。

2. 市民参加のプロセスデザインとは

市民とのコミュニケーションにおいては、「立場(position)」ではなく、「利害・関心(interest)」に着目し、実質的、心理的、プロセスに関する「利害・関心」を満たす必要があるといわれている。

プロセスに関する利害・関心を満たすためには、市民参加の実施時期と方法を初期段階で検討する必要がある。ここで、市民参加のプロセスには、条件整理、情報収集、調査解析、目標設定、計画案作成、計画案評価、計画案決定などのステップが含まれる。

市民参加の最初の間では、この一連のプロセスを図化したプロセスマップを用いて、参加者と共有化することが望ましい。これより、政策策定の進め方への信頼感を築き、参加者が自分達に求められる役割を認識し、実質的な議論に集中することができる。

3. 岐阜市市民交通会議

(1) 岐阜市市民交通会議の概要

岐阜市市民交通会議は、岐阜市の総合交通政策の策定にあたり広く市民の意向を聴取反映するため平成16年10月に設置された行政委員会である。これ

は、都市交通が抱える課題を市民の立場で検証するとともに、まちづくりの方向性を検討し、将来における総合交通政策の理念や基本的な方向などを提案することを目的としている。

市民交通会議の構成員は、公募による市民、NPO関係者、利用者代表（経済界の関係者、商店街の関係者、自治会、老人クラブ、婦人会、その他各種団体関係者）、交通事業関係者、報道機関、学識経験者など計27名である。事務局は、岐阜市役所市長公室交通総合政策室の職員と一部構成員が担っている。

(2) 市民参加プロセス

岐阜市市民交通会議のプロセスを図-1に示す。平成16年10月から平成17年3月までに7回開催された。また、地域住民の意見を積極的に集約するため、市内の各コミュニティセンターにおいて、一日市民交通会議が2回（計17回）開催された。市民の意向は、中間とりまとめとして市長に提出された。

岐阜市はこれを受けて岐阜市総合交通政策の理念と基本方針（案）を作成し、市民交通会議にて意向を聴取した後、平成17年11月に理念と基本方針を決定した。さらに、岐阜市総合交通政策（草案）を作成し、同様に市民交通会議にて意向を聴取反映した後、平成18年3月に総合交通政策を策定した。

(3) 成果と効果

岐阜市市民交通会議の成果としては、市民交通会議の議論結果と市民意向を集約した「岐阜市市民交通会議中間とりまとめ」があり、岐阜市の交通を皆で考えていくための第1歩として市長に提案した。また、市民自らが現在の交通状況を改善し豊かな市民生活を実現していくための「2005年市民交通行動指針10の提案」を市民に提起したことが挙げられる。

既に現れている効果としては、市民に向けた10の提案に基づき、まず市民交通会議の構成員自らが実践する場として、政策部会、行動部会、PR部会の3

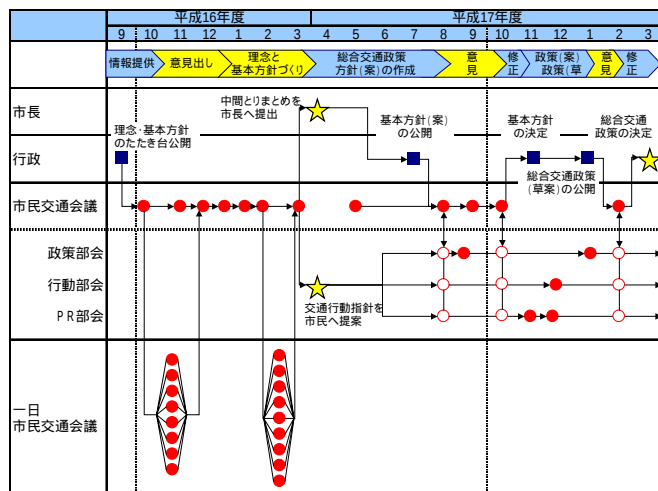


図 - 1 岐阜市市民交通会議のプロセスマップ

部会を設けたことが挙げられる。ここで、政策部会では、交通政策の質を高める議論と勉強をする。行動部会では、実際にまちに出て、自転車ツーリングや交通サポーターなどの活動を展開する。PR部会では、市民と行政、市民同士のコミュニケーションを促進するため、出張型の市民交通会議の開催やニュースレターの発行などを行う。

4. 考察

平成16年6月に岐阜市長は市内を走る路面電車の行政が主体となった事業の継続を断念した。岐阜市市民交通会議は、この後の平成16年10月から始まった。市民の不安や不満が高まる一方で、市民参加に対する予算措置は厳しく、また市民参加を熟知した実務者が少ない中で難しい運営を迫られた。当時、市民参加のプロセスはぼんやりとしたイメージしかなかったが、「まずは市民の意見を聴く」という徹底した姿勢で臨み、行政の意向と理念・基本方針のたたき台の提示、市民参加プロセスの表示など市民のニーズに極力応じながら細かい改善に努めた。これより、市民の信頼を徐々に得ながら、本質的な議論に集中をしていったといえる。

市民交通会議の初回から中間とりまとめまでの議論を通じ、構成員の意識は向上し、委員長の発案で市民自らに向けた交通行動指針を提案することとした。これを構成員自らが率先して実施するため市民の主体的な活動を促進する市民交通会議のあり方が検討され、第2の目的として、市民への周知活動や「2005年行動指針」にもとづいて行動をするこ

ととした。行政委員会として行政が提示した政策案に対して意見を述べる本会議に加え、構成員以外の市民も広く参加ができる作業部会の設置を決めた。

岐阜市市民交通会議の市民参加プロセスは、交通政策策定に向けて予め精緻に設計されたものではなく、試行錯誤により目的と市民参加プロセス自体が創出されていったといえる。非効率な運営でもあったが、一見無駄なプロセスから部会という新しい活動が生まれることになった。市民参加業務の効率性を高めると同時に、構成員と行政職員が学びあい都市の個性を豊かにする創造性を高める期間を考慮した市民参加プロセスの設計が求められる。

今後の市民交通会議では、これらの経験を踏まえて、政策実行の段階を見据えた目標の再設定と、継続性を考慮したより効率的なプロセスの再設計が必要であると思われる。また、目的を達成するための戦略的な実行体制の確立、開かれた市民参加の場の創出、市民と行政が共にふりかえりを行う機会を設けていく必要があると思われる。

5. おわりに

岐阜市市民交通会議の経緯を図化し、市民参加プロセスにおける効率性と創造性の観点から考察を行った。これより、交通政策策定のための市民参加プロセスの実務的課題解決に向けた一視点を提供した。

市民参加プロセスの重視は、より良い結果を得るためのアプローチといえる。プロセスデザイン技術の普及に伴い、今後はより高いレベルの実質的かつ魅力的な目的設定（具体的な成功と失敗のイメージを描くと明確になり共有化しやすい）が期待される。

謝辞

本研究を推進するにあたり、岐阜市市民交通会議、岐阜市役所市長公室交通総合政策室の皆様には多大なご協力を頂きました。ここに感謝の意を表します。

参考文献

- 1) PI-Forumが考えるPI指針「市民参加の重要なポイント」ドラフト ver3 特定非営利活動法人 PI-Forum <http://www.pi-forum.org/>
- 2) 参加のデザイン道工具箱 世田谷まちづくりセンター 平成5年8月
- 3) 岐阜市市民交通会議 <http://www.city.gifu.gifu.jp/koutsuu/taikei/menu/>