

藤沢市交通バリアフリー検討委員会における住民参加の取り組み*

A Case of the Transportation Barrier-free Design by Partnership with neighborhood in Fujisawa city*

本田恵子**、秋山哲男***、山田稔****、大島明****、久保均*****

by Keiko HONDA, Tetsuo AKIYAMA, Minoru YAMADA, Akira OSHIMA, Hitoshi KUBO

1. はじめに

平成12年11月交通バリアフリー法が施行されてから、全国の市区町村より基本構想が提出され、平成14年5月までに23市区町村が既に受理されている。神奈川県藤沢市でも、基本構想(案)まで作成し終え、現在調整中である。この基本構想の位置づけとしては、ふじさわ総合計画2020と併せたものであり、実際の公共交通特定事業までを見通した構想としている。

本論文は、藤沢市の基本構想案策定における参加型計画策定が担う役割について、会議における市民参加による議論の活性化と利用者の視点を重視した計画策定と、市職員の教育による効果を議事録等の分析により整理したものである。

2. 基本構想検討の流れと分析方法

(1) 藤沢市の概要

藤沢市は、神奈川県南部に位置し、概要、及び乗降客数は以下のとおりである(表1、2、

表1 - 藤沢市の概要

人口(人)	383,982	世帯数	152,548
		面積	69.51km ²
高齢者率	13.40%		
身体障害者数	6975人	(予測)	



図1 - 藤沢市の位置図

図1)。市街地開発事業に関しては、藤沢及び湘南台地区共に区画整理事業が終了している。

表2 - 鉄道駅の乗降客数

JR	藤沢	185,280	小田急	本鰐沼	10,229
	辻堂	89,914		鰐沼海岸	18,705
小田急	長後	40,820		片瀬江ノ島	14,125
	湘南台	58,560	相模鉄道	湘南台	19,049
	六会日大前	28,544	横浜交通局	湘南台	28,805
	善行	28,511	江ノ島電鉄	藤沢	19,674
	藤沢本町	17,530		江ノ島	5,189
	藤沢	142,097	湘南モノレール	5000人以上の駅舎なし	

藤沢市における会議の主な目的は、藤沢市におけるバリアフリーの基本方針と、市内のモデル地区として藤沢駅周辺地区の基本構想策定の2点である。

(2) 着目点と分析の対象

藤沢市では、バリアフリーの基本方針、重点整備地区の決定等を受け持つ「藤沢市交通バリアフリー検討委員会(以下、検討委員会)」を立ち上げ、更に、モデル地区の藤沢駅周辺地区の検討を行う「藤沢駅周辺地区基本構想検討部会(以下、検討部会)」が組織された。委員の構成に関しては、表3のとおりである。

表3 - 委員の構成

検討委員会		検討部会	
学識経験者	2	学識経験者	1
公共交通事業者	7	公共交通事業者	5
警察	2	警察	1
商業関係者	1	商業関係者	1
市民委員	5	市民委員	7
一般市民	2	一般市民	1
高齢者団体関係者	1	高齢者団体関係者	1
身障者団体関係者	1	身障者団体関係者	1
PTA関係者	1	PTA関係者	1
		自治会	3
国、県、市等	10	国、県、市等	1
計	27	計	16



写真 - 現地点検会風景

*キーワード：住民参加、交通バリアフリー法、基本構想

**非会員、都科修、交通エコロジー・リサイクル財団バリアフリー推進部

〒102-0083 東京都千代田区麹町5-7-808

TEL: 03-3221-6673 FAX: 03-3221-6674

E-mail: k-honda@ecomoto.or.jp

***正会員、工博、東京都立大学大学院都市科学研究科教授

****正会員、工博、茨城大学工学部都市システム工学科助教授

*****正会員、国際航業株式会社国土マネジメント技術本部道路部技術部長

*****非会員、藤沢市役所土木部土木計画課

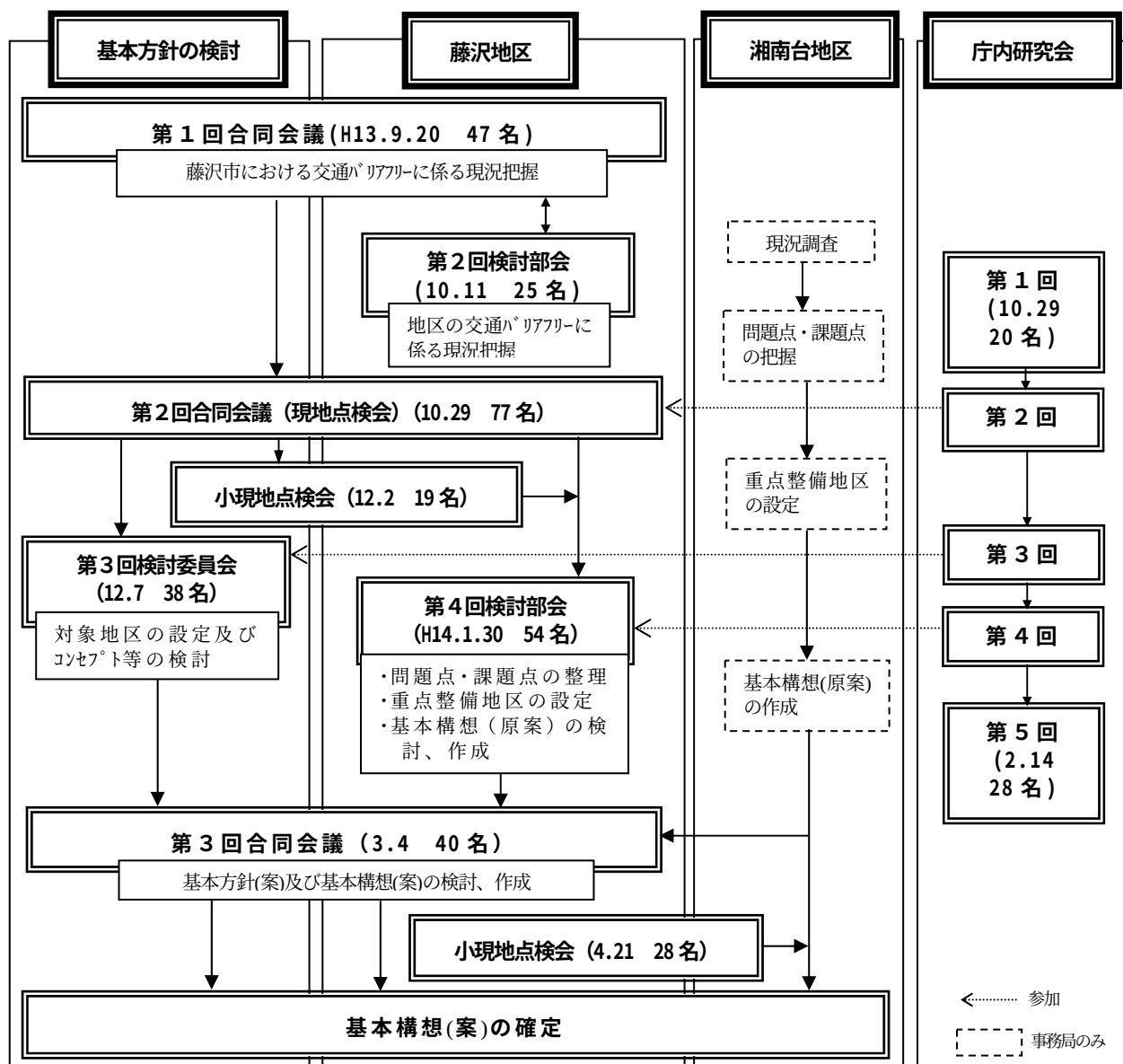


図2 - 会議の流れ

また、行政内でも、行政管内の横の連携を強化するために、6つの部、12の課から構成される庁内研究会を立ち上げた。通常、研究会のメンバーとしては部や課の責任者が選出されやすいが、藤沢市においては、実際に現場にでていく、基本構想の中核となるべく、実務担当者が委員として出席したことが大きなポイントといえよう。

会議の流れとしては、平成13年9月に検討委員会と検討部会による第1回合同会議を開催した後、現地点検会（写真）や検討部会等を実施し、平成14年3月に最終の合同会議で基本構想(案)が確定した。大まかな流れは、図2を参照されたい。

以下、市民参加と市職員の教育によるそれ

ぞれの効果について整理するが、市民参加については、会議における市民委員の発言回数から、市職員の教育については、庁内研究会内で提出され、会議において結果を公表されたレポートを分析対象とする。

3. 参加型計画策定の効果についての分析

(1) 市民委員の参加

藤沢市の会議には福祉関係、商業系、自治会関係や団体に属さない一般市民など全体で12名の市民委員が参加していた。会議における市民委員の発言回数は、図3の通りである。発言回数は、1～9回と幅が非常に広い。特に発言の多かった一般市民の立場で参加していた2名の委員に本稿では着目し、背景や、

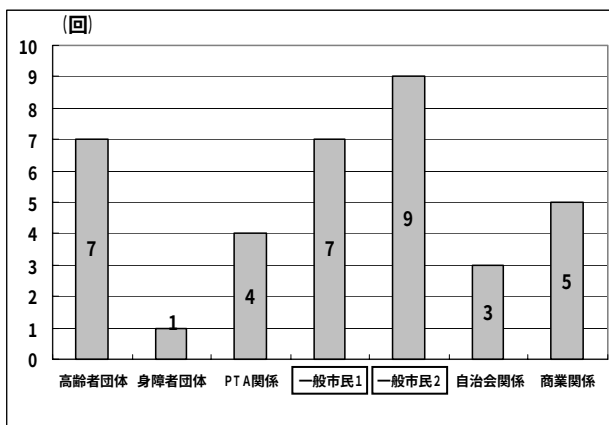


図3－市民委員の発言回数

関連する活動の状況から分析する。

1人目は、湘南台地区において、既に3年近く活動し続けた「湘南台2丁目ワークショップ」の中で活動されていた方である。3年間の活動にほぼ毎回出席しており、自分個人のことだけでなく、地区住民全体を考えた建設的な意見が多かったことから、住民参加に対する意識も知識のレベルも高い住民といえよう。この3年間の活動の中でも、住民と行政が協働するまでの信頼関係を築くには1年ぐらいの年月を必要とした。しかし、ここまでの関係を築く期間は決して無駄ではなく、今後、利用者の視点を重視したまちづくりにとって重要なことである。本委員については、実際に議論したことが実現するということを体験していることから、検討委員会でも積極的な発言につながったと考えられる。

2人目は、藤沢市の「市民電子会議室」*1のなかで「バリアフリーを考える会議室」を主宰している市民である。「バリアフリーを考える」は、1999年11月に開設され、2002年3月末時点で、発言件数2,518、アクセス件数11,637にのぼっており、また発言者の登録メンバーは累計で65名となっている。ここでは、具体的なバリアの問題指摘から、技術革新の話題、市民全般の意識など幅広い話題で、当事者自身も含め活発な議論が進められている。さらに、市内各地のバリアフリー整備に対して自主的に点検をおこない、市などに対して提言するなどの活動も行っている。基本構想案策定に関しては、その動きが電子会議室で

逐一報告され、ワークショップへの参加者の募集もなされた。現在は、広報でボランティアを集め、バリアフリーマップを作成しようとしている。

しかし、電子会議室を主宰していても、その参加者の意見を取りまとめるなどの代表としての役割は実質的に困難であることから、委員会においては、市民個人としての立場での参加であった。しかし、個人の立場での発言ではあっても、その背景には電子会議室で議論されたさまざまなバリアの事例等を踏まえられているため、多くの点についてそれらを反映した積極的な意見が会議に出された。その中で、自分の発言により現地点検会のルートが変更されたり、一般利用できなくなってしまったエレベーターに関して、市が実際に調査するなど、意見や要望が実現化したことにより自信と行政への信用につながり、そのことが積極的な発言につながったと考えられる。

(2)市職員の教育

庁内研究会の中で、参加した現地点検会と最終研究会において、今後の取り組み等に関するレポートを作成された。

提出されたレポートの中で、主に、バリアフリーに対する意識と、参加型計画策定に関する意識の変化をまとめると、表4のとおりである。

表4－レポート回答例

	現地点検後レポート	最終庁内研究会後レポート
バリアフリーについて	藤沢市の顔としてのまちづくりが必要	バリアフリーの中でも心のバリアフリー化が必要であり、そのためには学校教育や生涯教育を行う必要がある
	バリアフリーという言葉が一般的になった今、整備する側、利用する側ともに何がバリアなのかを考える必要がある。出来ることからバリアフリーにすべきではないか	市民に対して誰が、いつまでに、どのような手法で実施するかを明らかにすることがバリアフリーの第一歩だと思う
参加型計画策定について	官民一体で考えていく必要がある	バリアフリーに対する理解を深めるためにも住民参加型は必要である
	いろいろな人が自由に考えを伝えられる環境作りが必要である	バリアフリーの為には地域住民の協力と理解が必要である 研修の意味も含め、より幅広い職域の職員参加が必要である

その他の意見としては、現地点検会等の体験により、心のバリアフリーや駐輪対策など、市民に親身になる気持ちが出てきたと感じているようである。駐輪対策に関しては、自発的に実情を調査し、朝夕の通勤や学生による

駐輪ではなく、昼間の買い物客による違法駐輪が主であることをまとめて市内研究会内で発表している。この結果に対して、違法駐輪する人の心理を理解しなければ根本的に解決しないという意見が出ており、土木系職員としてハードだけでなく、啓発運動などのソフト的な対応を求める意見も出ている。

また、障害者等がよく利用する点字図書館などの施設を駅周辺に配置する必要性を求める意見なども出ている。

このような意見の多くは、現地点検会やワークショップを通して、実際に障害者とまちを歩いて、バリアを体で感じることににより、ハード的整備では解決することのできない事は、ソフト的な対応も必要であると感じ取ったために出てきたと思われる。また、参加型による計画策定の必要性を唱えているものが多く、今後の取り組みにも大きな影響を与えるものと考えられる。

(3)事務局職員の教育効果

今回の基本構想作成における事務局として作業していた職員は、先述の湘南台2丁目ワークショップの事務局と同じ部局が担当していたこともあり、現地点検会やワークショップについての準備、段取り、進行、市民からの意見の反映の仕方がスムーズに行えるようになっており、職員へのヒヤリングからもそのような意見が出ていることから、職員のスキルが確実に向上しているといえよう。本会議においても、湘南台地区における小現地点検会は、準備から実施まで市職員により行われたことでも明らかである。

4. 考察及び課題

まず、市民参加に関しては、時間をかけた継続的な参加が市民と行政の協働体制をつくることは湘南台の事例により明らかである。

また、活動できる場を持っている市民が委員として参加することにより、議論に拡がりがあると同時に、自分の活動範囲において意見徴集や議論を重ねるなど、オンブズマン的な役割が期待できる。また、これらの議論結

果が実現されることによって自信と、行政への信頼感を持つことにより、また新たな活動をはじめるということも見うけられる。

そして、市職員の教育については、横断的なつながりができたことにより、事業を実施する際の進め方で他の部署への協力を得るなど仕事の仕方に変化が生じたことがあげられる。その他、バリアフリーに対する総合的な理解が期待できることなどがあげられる。職員に対するヒヤリングの中でも、部を越えて、一緒に考えることができ、藤沢市の会議において事務局は土木系職員が担当していたが、「福祉系の職員との連携によりつながりができたが、商業系の職員との連携がとれなかったので反省したい」という意見もあった。

今後の課題としては、まちづくりの中で重要な考え方となる基本構想を、1年間という限られた期間で、市民や職員が一緒になりまとめていくことは非常に難しく、このような時のためにも市民と職員のパイプ役として、地元に根ざした独自の活動を行っているNPOなどを活用することも検討すべきであろう。

また、今回現地点検会やワークショップを経験した職員がいなくなってしまう場合、このような取り組みがなくなるおそれがあるため、継続性を担保するシステムづくりも課題といえよう。

*1 市民電子会議室とは、市民同士及び市民同士及び市民と行政が協働してまちづくりを進めるための基盤づくりとして、市民、企業、大学並びに行政が相互に情報交換及び意見交換等を行い、この市における市民参加と新しいコミュニティづくりを推進することを目的として、藤沢市が実施しているもの。

<http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/~denshi/> 震災を契機としたボランティアネットワークなどの地域の情報化に対する必要性の高まりと、インターネットの急速な普及を背景にある。

<参考文献>

・「住民参加のみちづくり」(学芸出版社2001.6.30)