

ITS 社会における市民参加型まちづくりに関する考察

名古屋大学大学院 学生員 谷口庄一
 名古屋大学大学院 正会員 森川高行
 名古屋大学大学院 正会員 佐藤仁美

1. はじめに

市民参加によるまちづくりが全国各地で活発に行われている。多くの場合は市民の生活に直接影響のある公共空間を対象としている。このようは市民参加のまちづくりでは整備や導入する対象が明確である場合が多い。しかし、地域レベルのまちづくりといった都市の将来像を描くフレームになると、市民参加によるまちづくり議論は総論に終始し、具体的な行動計画を検討するまでには至らない。本稿では、中部圏が ITS 社会構築の先進地域であることを踏まえ、2004 年 10 月に第 11 回 ITS 世界会議愛知・名古屋で行われた市民企画イベントを通じて、ITS 社会における市民参加の可能性について考察を行った。

2. 交通まちづくりと市民参加

これまでも交通まちづくりは生活空間と交わるような道路をコミュニティ道路として住民が計画に関わる例があった。コミュニティ道路では住民以外の通過交通をいかに排除するのかが主要な課題である。一方で市民は幹線道路などの渋滞緩和策を支持し、行政や専門家は自動車交通流れをいかに良くするかという研究や技術開発が進めてきた。一方で自動車交通の阻害要因として排除されてきた路面電車が LRT として復活させる運動が住民サイドから行われるようになってきている。国土交通省は平成 13 年 11 月に道路事業の「構想段階における新たな計画決定プロセスの適用について」通達を出したの続き、平成 14 年 8 月に「市民参画型道路計画プロセスのガイドラインについて」の通達を出し、パブリック・インボルブメントを定着させようとしている。しかし、このシステムは市民に対して行政が主体となっていて行っている道路事業に門を開こうというものであり、先に述べた LRT の導入のような新しい交通システムを市民から提案するような事態を想定していない。

3. ITS 世界会議市民参加企画運営委員会の概要

ITS 世界会議市民企画運営委員会（以下市民企画委員会）は平成 15 年 3 月に名古屋市長から諮問を受けた名古屋市交通問題調査会（以下調査会）委員 25 名のうち、市民公募委員や学識経験者の 10 名が中心となり、関連する市民団体や個人に参加を呼びかけた結果、57 名の実行委員によって構成された。

市民企画委員会では、まず ITS 世界会議における市民参加のあり方について議論がすすめられた。運営会議は平成 16 年 4 月 24 日に第一回が開催され、ITS 世界会議当日までの間に 9 回開催された。交通問題調査会での議論が名古屋市域を対象に交通問題全体の一般論をベースに行ってきたこともあり、市民企画委員会に参加した市民公募委員は ITS 世界会議市民参加企画は交通問題解決のための実現手段の一つとして捉えていた。既に交通問題に関する様々な議論を行ってきた経緯もあり、調査会経験者は交通行政や交通計画への市民参加の難しさを体感していたこともあった。

市民企画委員会では、交通問題をより具体化し、交通行政や交通計画への市民参加のあり方を探るために、名古屋市民でなくても認知度の高く、また名古屋市の中心市街地として活性化が求められている広小路通をケーススタディとして議論することにした。

4. ITS 世界会議市民企画イベントの概要

市民企画運営会議では市民参加の形態を「フォーラム：環境首都を目指すなごやの交通を考える」、「ワー

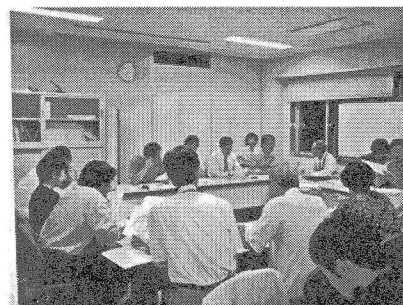


図-1 運営会議の様子

クショップ：都心のにぎわい道路を考えよう～模型でみせる理想の広小路～」、「パネル展示：交通に関する市民活動」、「シンポジウム：ITS 社会と都市デザイン」の4つのイベントで表現することにした。市民企画委員会のメンバーは必ずいずれかのイベントに参加することにした。複数のイベント参加も認めることとした。

フォーラムは名古屋市交通問題調査会での議論をより多くの市民に示そうというものであり、ITS 技術が必要になる背景についてトークセッションを行った。

ワークショップはITS 世界会議会場で理想の広小路通を参加者自らが手を動かして作り上げ、CCD カメラを使って、ステージにある大型 LCD ビジョンに映し出しながら、理想の道路空間を実現するために ITS 技術がどうやって支援できるのかについて意見交換を行った。

シンポジウムは東西のまちづくりプランナーを交えて、全国各地の市民参加とまちづくりを参照しながら、ITS 社会と都市デザインの間で市民参加の役割と可能性について議論を行った。

パネル展示は愛知県を中心に活動する交通系市民活動グループの活動内容のパネル展示を中心に、交通ゲームや井戸端会議の形式で各グループが自由に発表を行った。

5. ITS 社会における市民参加

これまで ITS に関する議論は、学術的な理論や技術が先行していた。その目的は人や車の流れを滞りなく進めることにある。一方、都市の魅力や楽しさには、ところどころで立ち止まったり滞留したり、回り道をするにがある。ITS が人の行動を定量的に分析しようとしているのは対照的に、都市の魅力は定量的な評価に基づいて構築する事は難しい。

ITS 世界会議当初目指していた市民参加は“市民＝ユーザー”であるということに基づき、これまでに開発された ITS 技術がユーザーに受け入れられるかどうかを図るという意味であり、ITS 技術をユーザーに開示しようと言うものであった。しかし、これは“市民＝カスタマー”であり、企業と顧客の関係の域を出ていないことになる。ITS 社会のユーザーとしての市民は、公共空間である道路の利用者あることを認識する事が重要である。ITS 社会における市民参加に求められるものは、利用者としての市民が快適な道路空間像を明確にして提案することであり、そのうえで見出される ITS 社会とは何かという議論のきっかけをつくることである。

公共空間の管理と利用という側面で考えた場合、まず利用者からの提案があり、それを管理・運営するために ITS 技術がどう活用されるのかという議論を市民企画イベントで行ったワークショップは、ITS 社会における市民参加のあり方を示したものと言える。

6. おわりに

ITS 世界会議の総入場者数は目標であった 5 万人に対して 6 万 1,349 人であり、前回のマドリッド大会の入場者数 6,270 人に比較すると約 10 倍の規模となった。また、日本組織委員会が市民参加の目玉として設置した“ITS ワールド”の入場者数は 24,267 人であり、会期後のプレスリリースでは市民参加は成功と締めくくっている。ITS という技術を一般市民に伝えるという目的は達成されたのかも知れないが、ITS 社会への市民参加という視点から考えると課題は多い。

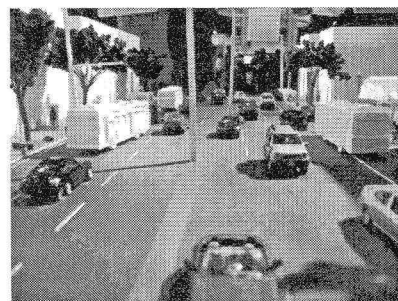


図-2 理想の広小路模型の一つ

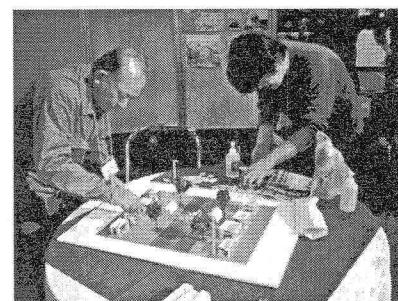


図-3 模型制作の状況



図-4 CCD カメラを使って大型 LCD ビジョンに投影して議論を行った