

地域交通施策における住民参加を通じた住民の機運の変化の要因についての研究

山口大学 学生会員 ○森山真之介

山口大学 正会員 鈴木春菜

1. はじめに

近年、地区レベルのまちづくりに重点が置かれるようになるに伴い、民主的な社会的意思決定の機会が増加している。地域の事情に精通した住民同士が議論し合うことで、その地域において必要な取り組みや、実施に寄与すると考えられるからである。このようなまちづくりのプロセスでは、住民同士や行政との合意形成や、住民自身の行動の変化が必要となることが多い。このため、互いに議論を重ねていくようなアプローチが求められる。このように、住民参加のプロセスを用いてまちづくりを推進する際には、住民の主体性や積極性が高まることで、持続的な計画策定や事業実施に寄与すると考えられる。しかし、住民の主体的な協働を得ることは容易ではない。

住民の主体的な協働を得るための要因については、各種の単一事例の分析によって指摘されるに留まっている。例えば、鈴木(2012)は山口市の地域による生活交通確保の取り組みに携わり、勉強会を実施する回数が住民の機運の変化に影響を与える可能性がある」と指摘している¹⁾。その結果によれば、3回目ないし4回目ぐらいから参加者から自分たちで何ができるかを考えるべきだという意見が出るようになったと指摘している。

そこで、本研究では、同時期に同一市内の複数地域を対象として行われた住民参加の取り組みを対象として分析を行う。対象とする施策は、山口県山口市で実施されている市民交通計画に基づく地域主体の交通手段確保の取り組みである。複数地域の横断的分析から、住民参加によるコミュニティ交通の持続的な運営や住民の機運の変化に影響を与える要因を分析することを目的とする。

2. 調査について

2.1 調査対象

山口市では、2006年に市の交通計画(山口市市民交通計画)で幹線交通以外の地域の交通計画を市民が主体になって確保する方針が示された。その結果、コミュニティの交通確保に危機感を持つ多くの地域で、公共交通・コミュニティ交通に関する勉強会が、地域が主体となって実施されている。しかし、住民の機運が高まった地域とそうでない地域があり、これらの地域を比較することで機運の変化に影響を与える要因を検討できると考えられる。

調査地域は市が主催した検討会のあとで、主体的に勉強会を実施した地域から、10地域を抽出した。そのうち、A～Eの5地域は現在コミュニティタクシーが運営されており、機運の醸成が比較的なされている地域として判断された。一方、F～Jの5地域は、現在は勉強会等が実施されておらず、機運が途切れてしまったと考えられる。

2.2 調査の概要

調査は山口市役所にて該当の報告書を閲覧することで行った。調査項目は、(1)コミュニティ交通に関する勉強会及びその他会議が行われた回数、(2)勉強会に参加した人の数、(3)コミュニティ交通に関するアンケート調査実施の有無、(4)コミュニティ交通運営に関わる組織の有無である。データが不足している場合など、担当係員にヒアリングを実施して補足した。

3. 調査結果

調査の結果を表1に示す。

(1) 勉強会及びその他会議の実施回数

A～E地域では5年間で20回以上の勉強会が地域で実施されていた。一方、F～J地域は4回を限

キーワード 住民参加、機運、コミュニティ交通

連絡先 〒755-8611 山口県宇部市常盤台2丁目16-1 TEL0836-85-9005

度にそれ以上の勉強会は行われていない。F～J 地域ではコミュニティ交通に関する議論を行う機運が低下していると考えられる。また、勉強会を 4 回以上行くとその後も継続して勉強会が行われる傾向がある。鈴木（2012）が指摘したとおり、住民は 3～4 回までは利己的な意見を羅列することが多く、その過程を経て議題に対し意見を出し合い、お互いにまとまりを見せるようになることを示唆する結果であると考えられる。

(2) 参加者の人数

A～E 地域では各勉強会に平均して 10～15 人程度が参加しており、また参加者にも多様性があった。例として、A～E 地域は住民だけでなく議員や事業者、学識経験者などが参加していた。また、I 地域では勉強会は継続されていないが、開催された勉強会では活発な議論がみられ、少なくとも一時的には機運が醸成されていたと判断された。一方、F,G,H 地域では平均参加人数が 10 人に満たず、機運が醸成されづらかったと考えられる。しかしながら、J 地域に関しては 40 人以上の参加者があった回もあり、各々の意見の提示に時間を要しまとまった議論への移行が難しかった様子が観察された。

(3) アンケート調査の有無

A～E 地域はいずれも住民に対してアンケート調査を行っていた。F～J 地域のうち、F・I 地域はアンケート調査を実施していたがその結果をどう反映させるかという議論まで発展していなかった。住民のニーズを的確に取り入れる議論を行わなければ住民の機運醸成に影響を与える要因にはならないと考えられる。

(4) コミュニティ交通に関わる組織設立の有無

A～E 地域はコミュニティタクシーを運行するにあたって運営組織を設立している。住民自らが組織を設立し運営に関与することにより、コミュニティタクシー及びその地域に愛着が生まれると考えられる。それにより、コミュニティ交通事業に対して責任感が生まれ、住民の機運の変化に影響を与えたのではないかと考えられる。これに対し、F～J 地区はコミュニティ交通に係る組織の設立には至っていない。特に、I 地域はコミュニティタクシーの運営は難しいものの他の手段を模索するために組

表 1 調査結果

	A	B	C	D	E
総勉強会回数	34	35	36	25	44
年間平均勉強会回数	7	6	7	5	11
参加者平均人数	10	15	13	10	11
コミュニティ交通に係る組織の有無	有	有	有	有	有
アンケート調査の有無	有	有	有	有	有

	F	G	H	I	J
総勉強会回数	2	1	1	2	4
年間平均勉強会回数	2	1	1	2	2
参加者平均人数	3	7	4	24	31.5
コミュニティ交通に係る組織の有無	無	無	無	無	無
アンケート調査の有無	有	無	無	有	無

織を設立しようという機運が高まっていたが、その後組織が設立されることはなく、議論も途絶えていた。設立に至らなかった要因として当時市が積極的に進めていたコミュニティタクシー以外の施策の選択肢を用意せずに議論を始めたことが挙げられる。この地域では、地域の実情に即した選択肢が用意されていたれば、組織の設立に繋がり、住民の機運の変化に影響を与える要因になり得たのではないかと考えられる。

4. 結論

本研究では、生活交通確保に関する複数地域の事例を分析し、住民の機運に及ぼす影響を分析した。

分析の結果、まず勉強会の実施回数が 4 回を超えるとその後も継続して議論行われる傾向があることが示された。次に、人数については 10 人以上の参加や多様な参加者の参加によって議論が継続しやすい傾向がある可能性が示された。ただし、人数が多すぎることも、機運の醸成を阻害する可能性がある。アンケート調査は実施するだけでなく、結果を分析し計画策定や事業実施にどう役立てるかを議論することで、住民の機運の変化に影響を及ぼすと考えられる。さらに、アンケート調査の結果を的確に反映するためにも、勉強会の序盤で、論点がひとつに絞られているのではなく、複数の具体的な選択肢が用意されていると、議論が継続しやすい傾向にあり、組織設立にも繋がりやすいと考えられる。

参考文献
1) 鈴木 2012 運輸と経済