

# 転換期における都市・地域計画の 新たな取り組み

計画系研究室	鈴木 奏到 <sup>*1</sup>	都市・地域研究室	渡邊 一成 <sup>*4</sup>
都市政策研究室	矢嶋 宏光 <sup>*2</sup>	都市・地域研究室	岩佐 賢治 <sup>*5</sup>
都市・地域研究室	鈴木 弘之 <sup>*3</sup>	都市・地域研究室	島田 敦子 <sup>*6</sup>

## 1. はじめに

価値観の多様化、環境意識の拡大と法制度の強化、新規開発型から持続型への転換、地方分権、情報公開といった動向を背景として、都市・地域計画は、今、大きな転換期を迎えている。すなわち、全国一律の基準で新たな開発を進める産業政策型都市・地域計画は終焉を迎え、多様な価値観のもとで、地域自らが自らのあり方を模索し、判断していく時代になりつつある。最近の受託調査研究業務を通じて痛感することは、都市・地域計画のテーマはもちろんのこと、舞台装置や配役、シナリオまでが、このように変わりつつあるということである。

### (1) 計画テーマとしての地域資源

今や環境や財源を考慮しない計画は考えられない。価値観の多様化は、環境や財源ばかりでなく、社会基盤のサービス水準、自然的土地利用、産業、観光資源など、いわば地域の様々なリソース（資源）にも目を向けさせた。一般化して言うならば、こうした地域の資源をいかに次の時代に継承し、発展させ、そして活用して行くか、というテーマへの答えが求められているということであり、このことは情報公開や住民参加を経て、改めて確信されるところである。

### (2) 新たな計画の舞台と配役

地域の資源を改めて認識し、その保全、投資、あるいは消費の仕方を「計画」するためには、各資源の相互関係やボリュームを捉え

ることができる社会的・空間的なまとまりを「舞台」として考えることが重要である。例えば、北海道の観光資源である美しい広大な畑地は、それが、地平線まで続いているからこそ、パッケージツアーの目玉としても価値を持つように、資源にはその価値を評価するための適切な規模がある。他にもNOxの削減効果や基盤施設の投資効果としての価値を評価する場合でも同様であろう。価値を正しく捉えることができる範囲を「舞台」として設定し、その舞台の上で「計画」を考える必要があり、時として行政界を跨いだ視野が必要となる。

また、「計画」を立案する「配役」についても、行政単位を超えた連携や、各資源に関連する団体や組織の参画を可能とすることが必要である。こうした舞台や配役といった枠組みをどう構築できるかが、これからの都市・地域計画の鍵を握ると言っても過言ではない。

### (3) 政策実現へのシナリオ

将来の物的計画のみを成果として提示する計画が、欧米では青焼き型計画（ブループリントプランニング）と評されているように、今、「計画」に求められることは、具体的な実現化のシナリオ（プログラム）を提示することである。“意味のある「計画」”であるためには、そもそも何を計画目標とし、限られた財源や環境制約のなかで、先ず何に投資すべきか、そしてそのためにどのような仕組み

\*1 すずき かなと(次長、兼 都市・地域研究室長、主任研究員)

\*2 やじま ひろみつ(室長、研究員)

\*3 すずき ひろゆき(室長補佐、研究員)

\*4 わたなべ かずなり(室長補佐、研究員)

\*5 いわさ けんじ(研究員)

\*6 しまだ あつこ(研究員)

を構築すべきか、しかも、市民の多様な価値観を反映しながら、誰がいつどのように判断を積み重ねていけばよいのか、ということがプランニングされなければならない。

#### (4) これからの都市・地域計画のアプローチ

こうした考え方の変化は、最近の受託調査研究調査においても、その動機的一端に垣間見ることができるが、情報公開、地方分権が進めば、これからの都市・地域計画の大きな流れになると確信している。これらの方向性をパターン化して捉えると、次の3つに集約できよう。まずは、従来の新規開発型の計画に対し、既存の地域資源を見直し、その使い方をプランニングする「リソースマネジメント」としてのアプローチ。次に、行政単位にとどまらず、広域的、あるいは都市間の連携から、新たな価値や政策形成プロセスを生みだそうとする「ネットワーク型」アプローチ。そして、これまで専ら行政論理だけで進められてきた政策立案・執行の各段階に、広く市民や各種関係団体の意図を読み込む「パートナーシップ型」政策形成アプローチである。

## 2. リソースマネジメント時代の計画づくり

最初に紹介する事例は、神奈川県における環境共生モデル都市の取り組みである。これは、新幹線新駅の誘致を核とした新市街地整備のプロジェクトであるが、その背景には、道路以外の交通基盤を持たない地域の無秩序な開発が、自動車依存型の地域構造を助長したことに対する反省があると言えよう。事実、このプロジェクトでは、新市街地の計画と同時に、地域の交通体系の見直しと、県全体の都市開発に関わる誘導指針の検討が合わせて行われている。その根幹を貫くコンセプトが「環境共生」であり、新駅周辺での「ツインシティ計画」においても様々な取り組みが検討されている。リソースマネジメントの考え方として注目すべきは、ツインシティ計画は

もとより、開発地の継続的な活用と発展を目的に検討されている、土地の所有・開発・管理のシステムである。新たな根幹的交通基盤整備によって生じる地域ポテンシャルを活用して、公共投資と民間活力をいかに織り交ぜて地域の持続的開発を進めるか、そして、そこに低負荷・環境保全の装置だけでなく、そもそも環境共生のマインドをも実現化させよう、という財源と土地資源の有効活用のプランニングであると評価できる。

2番目の事例は、千葉市における都市構造再編プログラムである。高度成長を支えた京浜臨海部地域は、日本のエンジンルームとしての使命を終えたかのように、その広大な土地利用形態を次々に変革させ、膨大な休閑地を生み出しており、一方で、空港などの交通要所に新たな生産拠点が分散配置されつつある。これは、都市外縁部の農地を虫食い状に飲み込んできたこれまでの都市政策を既存市街地の再活用に方向転換させた直接的要因となっている。また、千葉市の市街地外縁部に広がる優良な農地を保全する動きや、生活者の環境に視点が移ったことも、活力の失せた臨海部や既成市街地に目を向けさせた要因であろう。千葉市では、こうした背景にもとづき、市域の都市構造再編として、相対的に交通など都市サービスのポテンシャルが高い地区の新たな開発と、それによる既存市街地全体の都市サービスの改善を図るための具体的な戦略の検討を行った。このプログラム検討とほぼ同時期に行われた道路体系総合基本計画調査においても、人口配置が市域全体の環境負荷を軽減させる効果を持つことが検証されているが、都市構造再編の取り組みを環境政策、交通政策とシンクロ（同期）させながら実施していることは注目に値する。

### 2.1 <事例> 神奈川県環境共生モデル都市

#### (1) 環境共生モデル都市とは

“環境共生”が都市づくりのキーワードの1つとして注目され、様々なアプローチがな

されつつあるなか、神奈川県では「かながわ新総合計画 21」の重点施策の 1 つである「環境共生モデル都市圏の形成」への取り組みが行われている。この取り組みは首都圏の郊外部、相模川流域に位置する県央・湘南都市圏において、①多様な交流連携を支える交通体系の充実、②ツインシティの整備、③誘導指針による環境共生都市の実現、により構成されている。

特に新幹線新駅の誘致を核とした新たな都市基盤整備によるツインシティ計画は、環境共生都市づくりへ向けたリーディングプロジェクトとして、いかに持続可能な都市を形成していくかについて模索している。

## (2) ツインシティにおける環境共生への取り組み

ツインシティにおいて環境と共生する都市づくりを実現するために、まずは装置として、相模川と一体となった水と緑の軸の形成、公共交通中心の環境に優しい交通システム（都市圏全体をマルチモーダルにしていくための交通結節拠点づくり、公共交通が利用しやすいシステムづくり、歩行者・自転車が利用しやすいシステムづくり）、新産業の創出・育成と新たなワークスタイル・ライフスタイルを実践する都市空間整備に取り組む必要がある。

## (3) 持続可能な都市へ向けたしくみづくり

これらの装置型整備をする一方で、さらに持続可能な都市を実現するためには、面整備により達成されると考えるのではなく、まちづくりの理念を継続・持続させていくための取り組みを併せて盛り込むことが必要である。

### まちづくりから運営までの主体的参加

一つは、居住者や、利用者が都市の運営に携わることである。運営組織の主体を確立し、そこが計画策定段階から議会や行政、コンサルタント等と協働しながら主体的に参加する必要がある。参加を促すためには行政が環境共生の定義を明確に示し、その効果を明示していかなければならない。

また地権者や進出する企業、ツインシティのまちづくりの理念に賛同する者等が出資した新たなセクターを立ち上げ、前述した環境共生のための装置（交通システム、上下水道やゴミ収集などの環境インフラシステムなど）を運営することも考えられる。

### 地域主体の土地管理・活用

2 つめは、土地の所有・管理形態の工夫である。今までは、ある理念のもとにまちづくりが計画され、整備されても、土地の使い方は地権者に一定の範囲で任されていることから、描いた絵が実現されないことがあり得た。面整備のすべての範囲の土地を一元的に管理できなくても、コアとなる地区についての管理であれば可能である。

これは定期借地権を活用した土地管理や、SPC（特定目的会社）を活用した土地の証券化等が考えられる。例えば前述した新たなセクターに複数の地権者が定期借地権を組み、まちづくりの理念のもと進出する企業（もしくは行政）に転貸し、一定の土地の有効利用を図ってもらおう。その間地権者は借地による収益を受けることとなるので、今までの地価の上昇を前提とした減歩による事業構造の見直しも可能となる。

今後は単に緑の保全・創出や省エネルギーシステムなどの“装置”を導入するに留めるのではなく、環境共生の担い手を育てる仕組み、環境共生のマインドを育む仕組みを誘導していくことが重要となってくる。

## 2.2 <事例> 千葉市都市構造再編プログラム

### (1) 都市構造再編の必要性

千葉市は、戦前、自然発生的に市街地が拡大してきたが、戦後の戦災復興計画に基づき計画的な都市建設が開始され現在に至っている。更に、平成 3 年に業務核都市として承認され、翌年は第 12 番目の政令市に指定され、千葉県の県都としてだけでなく、首都機能の一翼を担う広域連携拠点としての発展が期待されている。

しかし、本市は政令市になったばかりで、他の政令市に比べ成熟都市の過渡期にあり、都市構造のベースとなる交通体系、土地利用、環境等が必ずしも充実しているとは言えない。

このような状況を踏まえ、以下の3つの目標を設定し、これらを実現するための都市構造の再構築を図ることによって、都市の成熟化を推進していくことが急務である。

- ① 都市づくりの基盤となる交通体系の総合的・計画的整備の推進
- ② ライフスタイルの変化や産業構造の転換に対応した内陸部及び臨海部における土地利用の再編
- ③ 都市に憩いと潤いをもたらす自然環境の保全・活用と市街地における緑と水辺のネットワーク化

## (2) 都市構造再編の戦略的取り組み

千葉市の場合、高規格幹線道路や鉄道及びモノレール等の公共交通機関は充実しつつあり、東千葉近郊緑地保全区域など広域的緑地拠点も有している。しかし、市街地内における骨格幹線道路の整備や鉄道駅等を中心とする生活拠点の整備及び緑地や水辺空間の保全が遅れており、既存ストックを活用した重点整備が必要である。

この基本的考え方にに基づき、都市計画道路等の整備、鉄道等公共交通の機能強化、拠点の面的整備、歩行系ネットワーク及び公園緑地の整備の4つの施策に関する再編プログラムを策定している。

## (3) 今後の展開

この再編プログラムを活用し、都市構造再編上重要かつ投資効果の高い地区について、道路と市街地の一体的整備など計画的・重点的な整備を推進していくことが必要である。

また、今後は本プログラムをベースに、都市計画マスタープランや総合都市交通マスタープランを反映した事業化のための市街地再編のトータルプログラムとして展開していくことも考えられる。

## 3. ネットワーク時代の地域連携

地方分権に伴い熾烈な都市間競争が展開され、各自治体によって勝ち組と負け組が明確化し、地域格差の拡大が予想される。これに対抗するためには、自治体単独で都市機能をすべて備えることは財政等からみて殆ど不可能であり、自治体間が連携し、都市機能を相互に補完することが必要不可欠である。

ここでは、まず、全国の政令指定都市の都市計画所管部局によって組織された「INEX」による行政ネットワークを取り上げ、都市計画行政に関わる情報交換を通じたネットワーク型政策形成の先進的取り組みを紹介する。

次に、西遠都市圏の交通・土地利用マスタープランの実現化をミッションとした「総合都市交通推進調査会」を取り上げ、都市圏を構成する自治体の広域連携と相互の役割分担によって始めて実現しうる交通・土地利用政策と、その実現化の取り組みについて概説する。

### 3.1 <事例> 政令指定都市都市計画所管部局による行政ネットワーク

近年、わが国では地方分権の推進や、都市化社会から都市型社会への移行といった社会情勢を受け、都市計画に関する関係法令が大幅に改正されてきた。それらの対応にあたり、INEX 推進協議会では、計画制度や制度運用等に関する様々な情報交換、意見交換を都市間で行ってきており、都市計画行政の向上の場として、成果をあげてきている。

#### (1) 都市計画行政の向上を旨としたネットワーク形成

政令指定都市の都市計画所管部局は、平成5年1月に、国内外の都市計画のさらなる充実を旨とした「国際都市計画交流組織(INEX、International city planning association for technical Exchanges) 推進協議会」を設立し、都市計画に関する実務的な都市間ネットワークの形成を、「国際レベル」及び「国内レベル」の2つの方向で推進してきている。

「国際レベル」では、国土交通省が推進する国際交流プログラムへの支援、参画を中心に活動を展開してきており、近年では、「都市計画・都市整備に関する日中交流会議」への参画、支援や、「アジア都市開発戦略福岡会議 2000」における「アジア都市交流会議」の企画、実施等の活動を通じ、国際的な都市間ネットワークの形成を推進してきている。

一方、「国内レベル」では、政令指定都市が抱える共通課題に関する調査研究、調査研究を深化させるための研究会実施等の活動を行なう中で、「政令指定都市における都市計画分野での権限移譲に関する提言」等成果が得られるとともに、政令指定都市における実務レベルのネットワークが形成された。また、調査研究のテーマは、地方分権に伴う都市計画決定システムのあり方のみならず、市町村における都市計画の方針（市町村マスタープラン）策定に係わる諸問題、都市化社会から都市型社会への移行により今後求められる持続的発展可能な新たなまちづくりの対応のための都市構造再編プログラムの策定に係わる諸問題など、政令指定都市が抱える問題について議論を行ない、成果を取りまとめてきた。

## (2) 地方分権時代の行政ネットワークのあり方

わが国は、平成 12 年 4 月の地方分権一括法の施行に伴い、本格的な地方分権の時代を迎えるに至った。こうした分権時代に地方公共団体に求められることは「自治事務としての自主的自立的なまちづくりへの取組み」「円滑な制度運用」であり、これを支援する仕組みとしての行政ネットワークの構築が希求される。

従来、機関委任事務として「国 都道府県市区町村」の縦系統により実施されてきた制度運用の仕組みが、地方公共団体の自治事務による運用へ変革することに伴い、「国(地方整備局)間、都道府県間、市区町村間」の横系統の連携が強く求められることになる。こうした横系統の連携の一例として、INEX

推進協議会の取り組みはユニークな活動であり、分権時代のソフトインフラとしての活躍が期待される。

また、国レベルや地方公共団体レベルで取り組まれてきている各種の「協議会活動」についても、その場で構築される行政ネットワークが分権時代のソフトインフラとしての機能を担うものと期待されることから、各協議会の活動がより充実し、活性化されるとともに、各協議会間の交流促進を期待したい。

## 3.2 <事例> 西遠都市圏の広域都市政策

### (1) 日常生活圏の拡大

西遠都市圏では、平成 7 年度～9 年度の 3 ヶ年で PT 調査に基づく都市交通マスタープランが策定されたところである。

本調査は今回で 3 回目であり、第 1 回調査（昭和 50 年度～52 年度）では 5 市町村、第 2 回調査（昭和 60 年度～62 年度）では 16 市町村、そして今回の調査では 3 市町村が加わり、調査対象範囲が拡大してきた。これは、地方中核都市として位置づけられている浜松市を中心に日常生活圏域の広域化を反映している。

### (2) 西遠都市圏の将来像

本マスタープランでは、めざすべき都市圏構造(図 1)として 2 つの目標を提案している。

- ① 道路と鉄道が一体となった 3 つの都市軸形成による浜松都心部と副次拠点都市の連携強化と都市軸沿線居住の推進
- ② 放射・環状道路のネットワーク化による都市軸の強化と郊外部における適正な土地利用の誘導

これらの目標は、浜松都心部における都市機能集積の活用による求心性を回復するとともに、3 つの都市軸に位置する副次拠点都市における機能分担による都市機能の強化をねらいとして設定したものである。すなわち、浜松市を中核とした周辺市町村の育成と連携による広域都市圏の形成及び機能強化をめざしている。

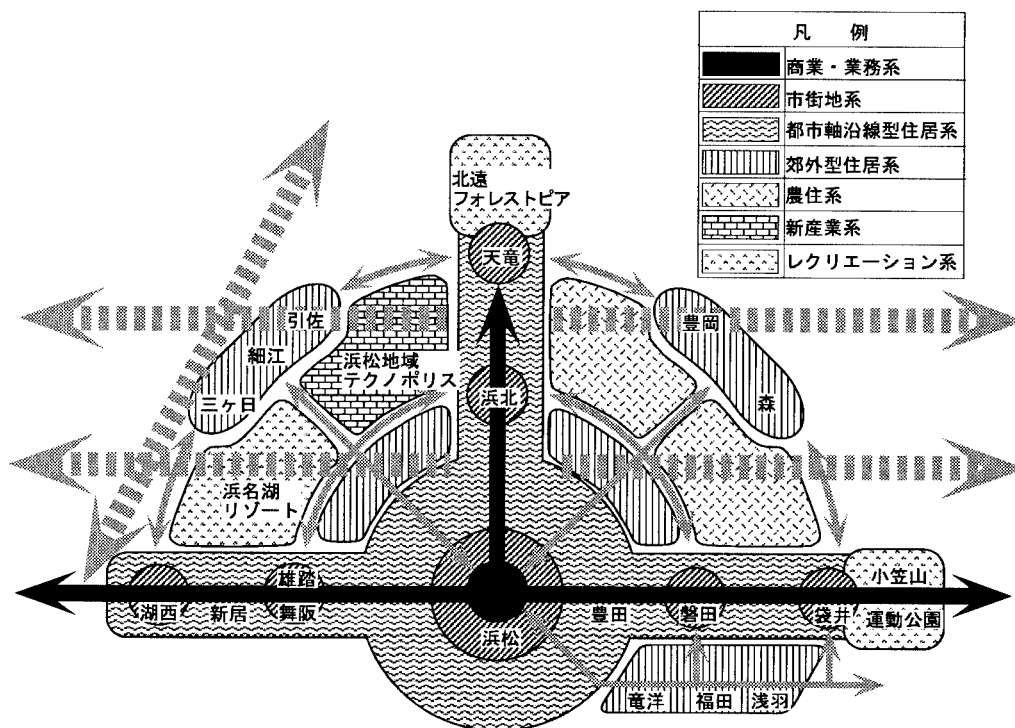


図1 西遠都市圏の将来都市構造

### (3) 都市交通マスタープラン実現のための展開

西遠都市圏都市交通マスタープランの実現化を図るためには、必要な施策の検討や各市町村及び関係機関相互の協議・調整を行うことが必要であり、これらを円滑に推進することを目的とした「西遠都市圏総合都市交通計画推進調査会」を平成10年度に設立した。

本調査会では、以下の3つの活動を短期的及び中長期的に実施していくこととしている。

- ① 地域課題に対する協同協議による詳細検討
- ② 都市交通マスタープラン実現に向けての各市町村及び関係機関への啓発
- ③ 都市交通マスタープランの維持と社会経済情勢の変化に応じた更新

これまでの他都市圏のPT調査はマスタープランを策定した段階で調査会も解散されたが、西遠都市圏では、マスタープランの実現化に向けて調査会を存続させ、広域都市圏の連携を維持する点で、全国的にも先進的な取

り組みとして大きな意義があると考えられる。

## 4. パートナーシップ時代の政策形成

情報公開法の施行や地方分権化に伴い、地方レベルにおいても都市行政に対する説明力が問われることが予想される。

これまででも多くの幹線道路計画やゴミ処理施設などのいわゆる迷惑施設の計画や建設においては、強い反対運動に遭遇しつつ、舌を噛まないような説明をしようと苦慮してきた。

今後は、線引きや色塗りといった土地利用規制、市街地整備、都市施設の計画や建設の優先順位なども同様に、都市行政に関わるあらゆる側面から、納得のいく説明が必要とされよう。

例えば、商業施設の立地に伴い用途地域の変更を要請され、これを拒否あるいは変更に至った場合、その理由を周辺住民から求められたり、市街地整備の計画や事業の遅延を問題にされた場合に、行政あるいは議会がどの

ように説明するのか？もはや自治体は、国や県の方針に従ったという理由を持ち出せないのである。そして、都市行政はどう判断をしていくのか？多様な市民の多様な価値観の中で、良い計画と悪い計画をどう判断し、いかに選択を絞り込むのか？

その方法論を見いだせないがために、各地で都市行政に関わる様々な問題が顕在化しており、今の都市行政は深刻な危機にさらされていると認識すべきである。

本章では、当研究所において受託した市民参加やパブリックインボルブメントに関わる調査研究のなかから、都市政策に関わるエッセンスを紹介する(4.1)。なお、諸外国のパブリックインボルブメントに関する研究の詳細については、文献「都市計画210(第46巻/第5号) pp 39~54」を参照されたい。

次に4.2では、交通社会実験における市民合意形成について、浜松市での具体的な取り組みを紹介する。

#### 4.1 政策形成の新たな方法論

##### (1) 政策形成上の課題

土地利用、交通、環境、財源、土地といった制約条件をそれぞれどう満足するように計画が立案されているか、という問いに対し、合理的確証をもって答えられることが、今、まさに問われようとしている。

「答える」とは返答すれば済むと言うことだけではなく、まずは、計画の根拠の合理性を高めることが必要である。

もう一点必要なことは、政策形成の過程において、「説明」という行為の有効性を持たせることにある。

##### (2) 欧米の知恵

欧米でも概ね60年代以降からこうした問題が顕在化し始めたが、それへの対応としてdue processの考え方を貫いている。

due processとは、民主的な計画手続きやそのあり方が法律で位置づけられ、この手続きに則って策定された計画であれば、間違い

は少ないだろう、という考え方で、間接的に計画策定過程に潜む問題点を排除しようとするものである。

ドイツの例を見ると、計画手続きの流れが法制化されているとともに、計画立案において考えられる代替案と比較考量することが原則とされるが、立案段階でこれを怠った計画は、行政裁判所の裁定のもと、再度計画を検討することが求められる。

アメリカの例では、民主的な計画策定過程やその考え方をパブリックインボルブメント(PI)と称するが、多様な市民に能動的にアプローチし、主たる意思決定の前に、制約されること無く、意見できることが計画手続きの基本条件として法制化されている。

このような民主的手続きを基礎として、より民主的であるための様々な工夫も重要で、特にアメリカでは多様な市民にアプローチするための多重的な対話手法が多様に開発されている。また、そのための専門家が用意されており、ボタンの掛け違いといった、実質的でない計画論議の無駄を避けている。このように、市民との関係を対立からパートナーシップに移行するための不断の努力が積み重ねられている。

##### (3) 今後の都市行政における対応

我が国においても単なる世論対応や形ばかりの民主化を進めるといったレベルではすまない段階に来ており、都市行政が金縛りにあったり裁判で叩かれることを避けるためには、政策策定プロセスの改善が喫緊の課題である。

このため、まず、政策形成や計画立案の上流段階にさかのぼって、そもそも論から市民と議論を重ねた上で決定する仕組みへ方向転換を行うべきである。

政策や計画の立案の過程を民主的な手続きとして新たにルール化し、そのルールのもとで、可能な選択肢から最良の案を絞り込み、様々な論議を交わし、広い視野で最も合理的な選択を民主的に行うことが必要である。

そのとき、意思決定の仕方、責任の所在と範囲を明確にしておくことも重要である。これを不明確にしておくことや、行政だけで全てを抱え込むことは、今後考え得る行政訴訟に対して過大なリスクを負うことになる。

国ばかりでなく、都市行政に関わる様々な意思決定を円滑に進めていく自治体においても、まずは、この新たなルールを明確に位置づけ、今後に備えることが必要ではないか。その上で、合理的な説明力を身につけ、その技術とデータ整備を進めておくことが肝要である。

## 4.2 計画実現化プロセス

### <事例> 浜松市のトランジットモール実験

#### (1) 社会実験の捉え方

社会実験は、道路と交通に関する施策について、「社会的に大きな影響を与える可能性が高い新しい施策の導入に先立ち、場所と期間を限定して施策を試行するとともに、試行結果の評価を行い、施策を本格的に導入するか否かの判断材料を得る」ことを目的とし、計画実現化プロセスの途中段階で広く市民の反応や意見を聞くことのできる手法の1つである。

浜松市では、従来からこの手法を適用し、市民や地元関係者などの意見・要望を参考に、中心市街地交通管理計画の推進に向けた提案を行なっている。

#### (2) トランジットモール実験の背景

浜松市では、歩きやすい中心市街地をめざして、昭和60年に中心市街地交通管理計画(以下ゾーンシステム)を策定し、これまでに中心市街地内の街路のモール化や一方通行規制を行なうとともに、通過交通を処理する幹線道路(外周道路)の整備を進めてきた。

ゾーンシステムの完成には、目抜き通り(幅員36m、6車線)のトランジットモール化(6車線の自動車交通の通行を規制して歩行者と公共交通のための利用に転換すること)が残されているが、整備に伴い、自動車交通

への影響や地区内の日常生活ならびに業務活動などへ大きく影響することが予想された。

そのため、一定期間、実験的にトランジットモールを試行することで、トランジットモールの効果や影響などの整備課題を把握するとともに、トランジットモールに対する意見・要望を広く市民に問いかけることにした。

#### (3) 実験を通じた合意形成方策

##### ① 実験準備と実験中のコミュニケーション(意見交換)

実験計画を作成していく中で、地元関係者への説明会を実施し、要望事項を協議・調整した。また、実験中には現地に係員詰め所を設置し、トランジットモール体験者の声を直接聞く機会を設けた。

##### ② 実験に関する情報の提供

様々な広告媒体を用いて、実験時の交通規制やイベント情報を市民に広く提供した。

##### ③ 実験に対する意見の収集

一般市民、住民、商店・事業者、駐車場事業者)にアンケートを実施し、それぞれの立場ごとのトランジットモールに対する意見を収集した。

#### (4) 実験による効果・期待

##### ① 市民や地元関係者と行政との関係

実験準備過程における関係者との度重なる協議・調整を通して、今後のトランジットモールの実現に向けた市民や地元関係者と行政との協働協議の下地(地元関係組織の窓口やキーパーソン)ができた。

##### ② 周知度の向上と実体験を通じた意見・要望の収集

国内に本格導入事例がないトランジットモールを実験したことは、市民の周知度を高めただけでなく、実体験に基づく市民の声を直接収集できたため、今後の本格導入に向けた協議プロセスにおいても、より実質的な議論を展開していく下地をつくることができた。

#### (5) 今後の展開に向けて

浜松市が市民と行政が一緒になってまちづ



くりに取組む協議型まちづくりに向けた新たな一歩を踏み出したことで、協議型の必要性・重要性を各関係主体間で共通認識できただけでなく、地元地域との話し合いの重要さやコミュニケーションの難しさを、自らの経験から学習できたことに大変意義があった。

また、期間限定の社会実験（試行）という手法を用いることで、市民が率直に意見を表明できる絶好の機会を設けることができ、マスコミや市民の関心を高めることができたが、トランジットモールの導入目的や必要性などに関する市民や関係者との話し合いやPRが必ずしも十分ではなかったとの多くの指摘を受ける結果となった。

これらのことから、今後のトランジットモールの検討の進め方そのものに対しても、まずは市民や地元関係者の意見・要望をベースにして考えることが必要不可欠であることが浮き彫りとなった。

そのため、市民や地元関係者が実験をふりかえりながら、中心市街地の交通面から見た問題・課題とその対応方策について、自由に意見を交換していく中で、より納得できる今後の検討の進め方を考える機会を設けることを提案し、現在公募市民や市民団体、地元関係者で構成される「オープンサロン」の企画、実施、運営を行いながら、市民による提言をまとめているところである。