

参加型まちづくりと交通整備

芦田英機*

豊中市の私鉄駅前で、商業者、住民が地域環境改善運動に取り組み、交通渋滞や地域分断の解決をはかるため、行政、研究者、運送事業者と「共同配送」の研究を始めた。運輸省がこの「まちづくり活動」に着目し、「物流円滑化のためのガイドライン策定調査」のモデルとしたため、道路計画研究者の技術的支援を受けることとなった。計画内容の明確化、関係者への浸透に向け活動は続けられている。地域における計画への参加の経過を報告する。

“Machizukuri” – A Form of Public Participatory Action for Town Construction

Hideki ASHIDA*

Business operators and residents of Toyonaka are involved in a local environment improvement drive in front of the station belonging to a private railway line and have initiated a study into a common delivery service in conjunction with local government, researchers and transport operators to try and resolve traffic congestion and community division. This town planning activity has come under the notice of the Ministry of Transport. Because the Ministry wishes to use the drive as a model for its inquiry into suitable guidelines for smoother commodity distribution, the drive has won the technological assistance of road planning experts. Work continues to make available planning details and distribute that information to all those involved. This paper reports on the course of that participation in planning in the region.

1. はじめに

「中に入ってもいいですか?」「もちろんいいですよ」「サンフランシスコ市民、いやアメリカ国民ではないのですが…」「これはパブリック・ミーティングですから誰でも自由に参加できます」

以上の会話は、サンフランシスコ訪問時にちょうど開催されていたミッド・エンバルカデロ・プロジェクトの市民提言委員会(Citizen Advisory Com-

mittee)への参加受付でのやりとりだ。改めて、アメリカの参加の場の公開性に感銘を受けつつ会場に入った。わが国の交通計画における住民参加は、道路網などインフラの整備水準が遅れているという課題や、広域的計画に対する地方自治体の限られた権限などを考えると、最も難しさを伴う分野である。しかしながら、従来の交通計画が各地で行き詰まりを見せている現状や、交通計画の内容にもソフトが含まれるようになってきていること、さらに人々の居住環境への関心が一般的に高まっていることなどから、住民参加は避けて通れない課題となりつつある¹⁾。

今回報告する事例は、レベル・スケールの差異は

* 豊中市政策推進部長
General Manager of Staff Office for Policy Making,
Toyonaka City Office
原稿受理 1998年4月7日

あるものの、大阪市の郊外にある豊中市の私鉄沿線駅前の商業地において進められている、こうした「参加型まちづくりと交通整備」の実験事例である。まちづくり協議会という「仕組みづくり」を通じた「施設づくり」でもある。交通の結節点の整備によって、まちは再び活性化され、賑わいを取り戻し、コミュニティ施設や文化施設の建設によって市民は便利になり、商業者にとっては、これらの活動を通じて「仕事づくり」ができる。さらに行政にとっては、都市施設への投資によって土地が有効に利用されるようになり、税収を向上し、市民福祉への再配分ができるようになる。

2. 豊中駅前における市民参加のまちづくりの出發

これまでの豊中市は、高度経済成長時のスプロール現象によって生じた庄内地区での木造賃貸住宅密集地の再開発、大阪国際空港周辺の航空機騒音・排気ガス公害、蛍池駅前での大阪モノレール建設、そして阪神・淡路大震災という貴重な社会的経験を経てきている。

これらには、構成メンバーのあり方（代表制の是非について）、活動のあり方（反対・抵抗運動と提案運動との違いについて）、意思決定過程への関係住民の関与のあり方²⁾とそれぞれ住民参加の課題が提示されていると考えるが、ここでは割愛する。

さて、この地域の課題を「豊中駅前のまちづくりについて—基本方針」³⁾は、市民の組織である豊中駅前まちづくり協議会が提案した「まちづくり構想」の指摘を引用しながら次のように整理している。

①居住性能や住環境に関わる問題点として、古い住宅や店舗が多く、火災や非常時の防災性能が劣る。住宅や店舗の建て替えが資金や権利関係の複雑さなどの原因で進まない。地区の高齢化が進んでいる。

②道路・公園など基盤に関わる問題点として、道路の配置が複雑で、いつも駅前が混雑している。安心・

快適に歩ける道路が少ない。建物や歩道の段差が多い。子どもが遊んだり、老人が憩える空間が少ない。道路が狭く、救急車や消防車の進入が困難な地区がある。

③まちの機能に関わる問題点として、人口が減りつつあるので、地域活動に支障をきたす。人口減少や高齢化で購買力が低下している。駐車場不足や道路混雑により、車利用の来街者が少なくなっている。客層・客数を改善するような動きが少ない。商業地としてのゆとりや回遊性に欠けている。

これらの活動の対象地域は、「豊中駅前まちづくり構想」⁴⁾等によると、阪急豊中駅前（豊中市本町1、3、4、7丁目）の約12haである（Fig.1）。商業者・居住者・企業・土地建物所有者など会員数621、会員対象数900で組織率は69%（平成9年1月現在）である。なお豊中駅の乗降客数は約6万人で、バスバースが7である（七夕祭りの開催日には、停留所一つを移動させ歩行者天国としている）。

「商業近代化豊中地域計画報告書」⁵⁾によれば、豊中駅前地区は、庄内地区、千里中央とともに豊中市の3大商業核として位置付けられており、この計画策定時のテーマは「コミュニティと商業」であった。交通計画の方針としては、「駅前通り（12m）を歩行者専用道路とし、買い物公園化する。また、駅前通り沿いにダブルデッキを設置し、改札口、駅前人工

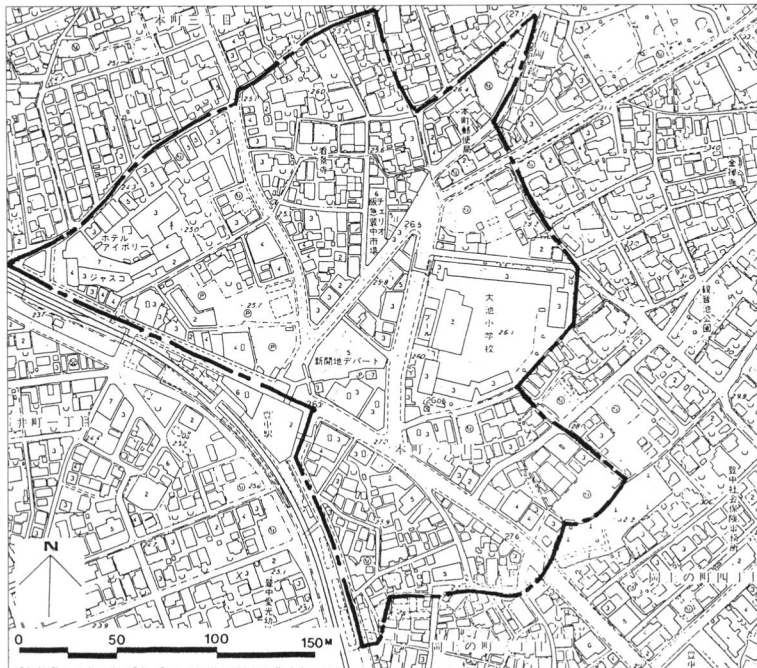
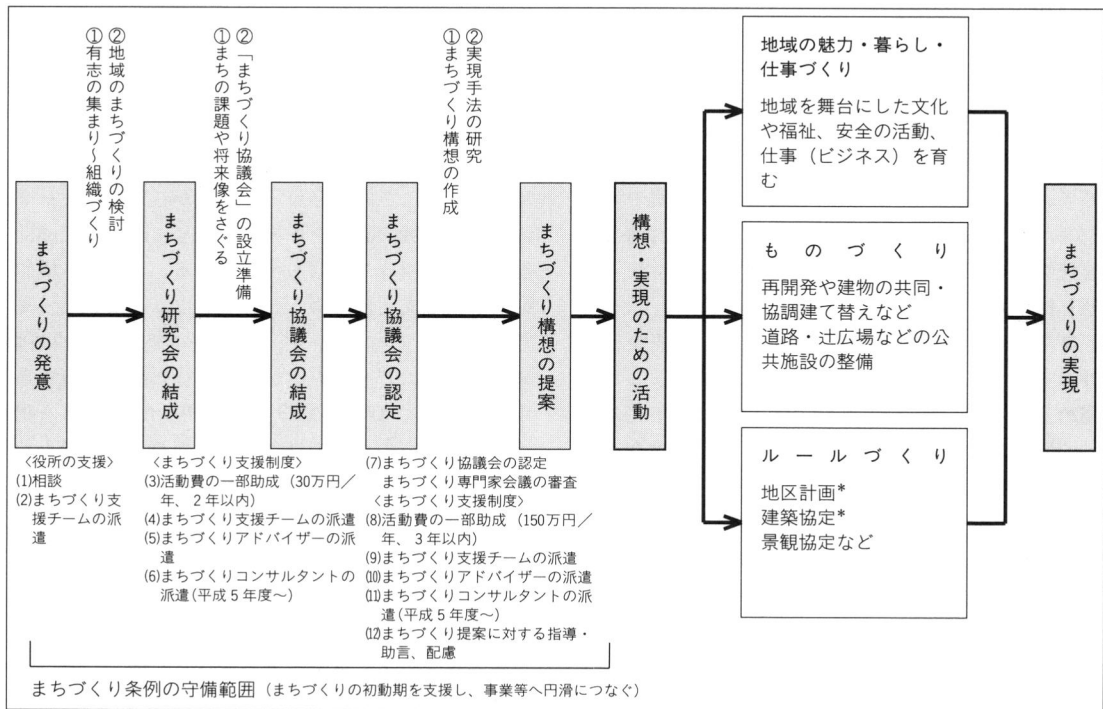


Fig.1 まちづくり協議会の区域⁴⁾

スラブ、ダブルデッキ、ショッピングプラザの同一レベルでの自由往来を可能にする。都市計画道路大阪箕面線と東豊中線交差点を改良するために、第2街区北端で幅員16mのバイパスを新設する。これに伴って新交差点から旧交差点までの約80mに道路拡

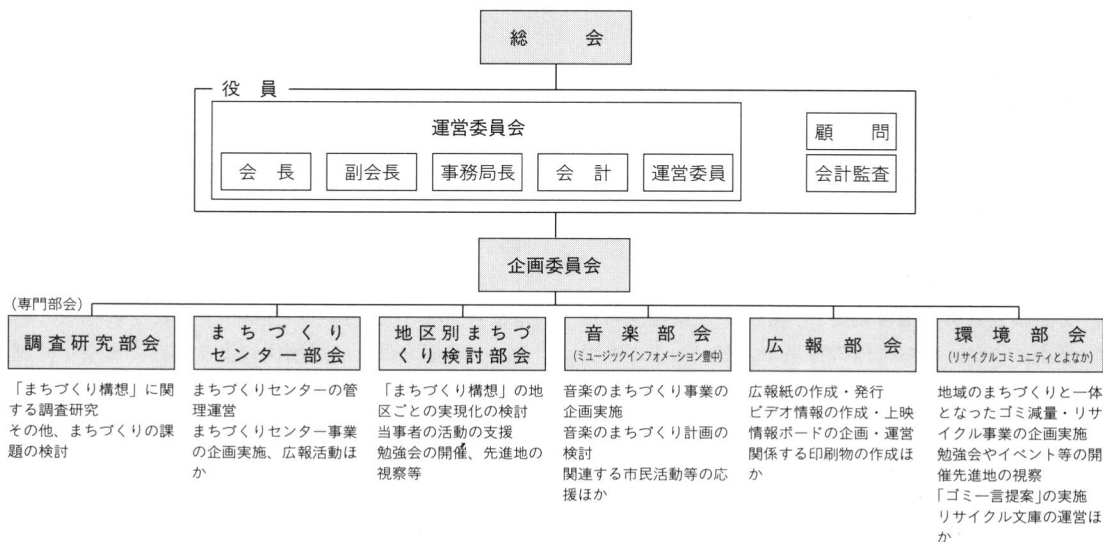
幅を行う。第3～5街区の整備にあたっては、都市計画道路大阪箕面線と国道176線を直結し、各街区のサービス道路となる北側道路を6～8mに拡幅する」となっており、その後も行政・専門家によるいくつかの計画は策定され、同様の指摘がされていた



注) *の手続きは、まちづくり条例の中に規定されている。

出典) 豊中市『まちづくり活動ハンドブック①一身近なまちづくり活動を支援します』。

Fig.2 まちづくり条例とまちづくりの進め方



注) 平成8年6月現在。

出典) 豊中市政策推進部・まちづくり支援室「まちづくり資料集・パート2 人・まち・しくみ・まちづくり」。

Fig.3 まちづくり協議会の組織図

が⁶⁾、これらが、市民的な共通認識・合意を得ていたとは言い難かった。

3. 計画策定のプロセス

豊中市まちづくり条例(1993年1月)で定められた計画策定のプロセスは、Fig.2のとおりであるが、行政と市民・事業主体(組織)との間に位置する中間組織としての「まちづくり協議会」の役割が大きい(Fig.3)。この協議会は10年近くの活動を経て1993年2月に設立されたが、活動内容は、有志の勉強会、核メンバーの結成、まちづくりビジョン素案の策定、シンポジウムの開催、研究会の結成、公開討論会の連続開催、アンケートといったさまざまな手法・形態を採用している。

まちづくり協議会活動の特徴の一つは、正会員以外にも、地域の施設利用者が討論に参加することを認めるということである。この討論会は3年間の活動の間に16回、講演会は7回開催され、討論会には、いろいろなアイデアを引き出しながら、分かりやすい形にしていくグループ討論(いわゆるワークショップ)とそのアイデアの実現方策や活動の方向づけ、対立した論点の整理などを行う二つのスタイルがあった。この準備には専門家・行政などの支援者とともに考える「スタッフ・ミーティング」という作戦会議、勉強会、アンケートを初めとする資料作成、講師・助言者との交渉、マスコミ対応などが行われた。

まちづくり討論会での主なテーマは、

- ・「まちづくり構想」の検討の進め方
- ・まちづくりアンケート調査の結果とまちの課題
- ・駅前交通の問題点はここ
- ・交通問題の解決策、新しい幹線道路と沿道のイメージ
- ・地域で仲間と暮らすシニアハウスの試み
- ・まちの将来イメージ
- ・大池小学校の建て替えとまちづくり
- ・4人の専門家が提案する将来イメージ
- ・まちに公共駐車場は必要かー北・中・南地区の将来イメージ、まち全体の将来イメージとその実現方策
- ・「まちづくり構想」第1次案について徹底討論
- ・「まちづくり構想」第2次案について徹底討論
- ・防災・地震に備える

である。1988年に「まちづくりビジョン素案」の勉強を始めてから8年で「まちづくり構想」の策定にこぎつけた。これらの公開の討論会では、討議の司

会も意見集約も協議会の役員が行うというスタイルを常に採用し、市の都市計画課長もコンサルタントも説明役をせず、会場の一員として出席している。

小学校の建て替えに関連した地下駐車場建設問題では、会場にテレビの報道カメラが入るなか、行政・PTAと地域内の住民とで協議会の主催の討論会が行われ、また教育番組でも、障害者とともにまちづくりに取り組む市民主体の活動現場が紹介された。公開を重視している「まちづくり構想」に対して市から回答された「基本方針」の中間報告に対しては、協議会から、さらに会員・権利者からはアンケートによって地域の意見を集約するなど、改めて交通問題への取り組みの要請も行っている。この間、構想策定活動を支えるため、シンポジウム・講演会・見学会のほか、コンサート、ジャズ・フェスタを開催、また町並みに音を組み込む研究も行われた。阪急電車高架化時には町中のビルの窓に祝いの横断幕を掲げ、新駅からのまちの見学、未来の豊中・こども絵画展(小学3年生100人分をホテルで発表後、高架化された駅構内に展示)、歴史街道イベントの開催、電鉄会社のプリペイドカードの図柄にも反映させるなどの試みも行われた。電力会社営業所の建て替え時には、町並みに合ったデザインを要請し、古本市や防災講座・文化講座を証券会社と共催、ペーパークラフト展、環境部会のEM菌を使った土づくりによるハーブの植木鉢を設置して、放置自転車を少なくする運動等によって活動層が広がっている。これらの会場は、ショッピングセンターの集会室、ホテル、証券会社や商店のホール、寺の本堂、空店舗を活用した「まちづくりセンター」、時には小学校の体育館であり、七夕祭りでは路上である。まちづくりセンターでは、古本の利再来(リサイクル)文庫、協議会活動を紹介する情報紙・地図・模型に囲まれて運営委員会、勉強会、作戦会議が開かれ、各部会が展開するリサイクル・料理・インテリア・パソコン等の講座が開催され、身近な生涯学習センターの性格をもつ場として新しい仲間づくりにも役立っている。七夕祭りは、商業団体による実行委員会が結成され、バスの停留所を移設しての歩行者天国では交通安全のパレードも同時に行われ、これまで、すでに17回開催され、モール化へのシミュレーションになっている。

4. 「豊中駅前まちづくり構想」

このようにして策定された「豊中駅前まちづくり

構想」では、九つのテーマを掲げている。まちの将来像を「いろいろな人が集い、交わり、みんなが楽しく暮らせるまち」とし、新しい発見・感動があり、自己表現、自己主張できるまち、誰もが安心して暮らせるまち、ゆっくり歩き回れるまち、「みんなで育てるまちづくり」に取り組むまち、としている。

そのうち交通問題は次のとおりである。

- ・幹線道路のつながりを改善して、車の流れをよくする
- ・地区内の道路、通りの改善
- ・交差点を改善する
- ・駐車場・駐輪場をつくって、行きやすいまちにする
- ・荷捌き施設をつくる
- ・共同集配に取り組む

地域住民への働きかけは、模型を作り、地域住民が共通の将来像として考えられるようにする。また、ホテルの建て替え時に、壁面を後退させて道路を拡張することを提案し、同じく国道を跨ぎ、駅と地域を結ぶ歩道橋をホテル内に取り込み、ホテルのエレベーター・エスカレーターを利用できるようホテルと行政に提案した。これは、地域課題の解決という面から、地域という横社会が事業者や縦割り組織の行政を動かした一つの例であろう。

「まちづくり構想」から「基本方針」への流れは、Fig.4のとおりである。

5. 技術的な計画のチェック

このようにして「構想」の策定作業が始まったが、単に協議会会員の理念・思いを将来像としてまとめるだけでなく、“夢を形にする力”のためには専門的観点からの計画の実現性を点検する必要である。この契機が「産業まちづくり研究会」から生まれた。この会は、地域社会におけるまちづくりを共通のテーマとして、まちづくり活動家・行政・コンサルタント・研究者・事業者が共同研究する組織である。そしてマスコミにも参加を求め、新鮮な情報の提供やPR効果を期待するだけでなく、「公民の密室での癒着の構造」がないことの証人役も期待している。

研究会では、過去にも商業地の駐車場についての事例研究を続けたこともあったが、本格的な交通問題に関する取り組みの発端は、市役所の新庁舎建設に伴う事務室移転に日本通運から引っ越し業務の申し出があったことである。引っ越し業務での関わり方だけでなく、まちづくり協議会が交通混雑の一因

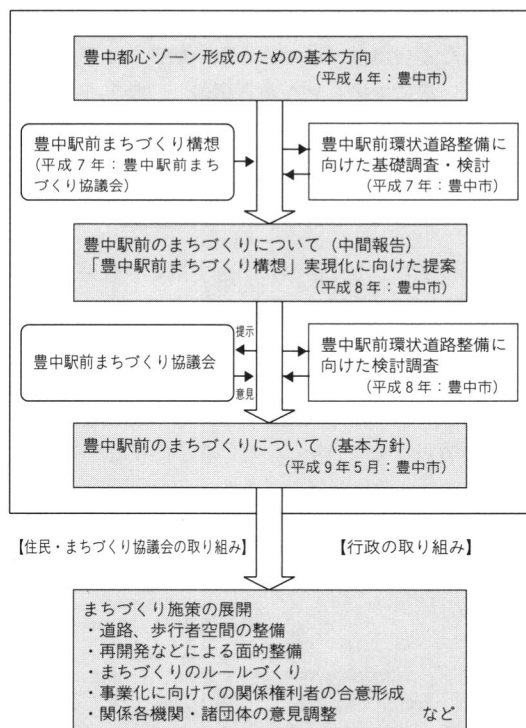


Fig.4 豊中駅前のまちづくりの基本方針³⁾

として対策を志向していた路上駐車・路上荷捌き排除の一策として共同配送の可能性を研究したいと提案し、OBP(大阪ビジネスパーク)や福岡・天神での事例の研究がスタート、やがて、参加していた新聞記者が記事にしたため、おりから政策検討の対象地域を選定していた運輸省の「共同配送ガイドライン」策定事業に採用された。「商業・業務集積地における物流円滑化のためのガイドライン」(1994年3月運輸省運輸政策局)が、その結果である。

2年目(1994年度)からも近畿運輸局の支援により、調査結果に基づく提言の実現に向けて全日本トラック協会から、3年目には大阪府トラック協会からの財政的・技術的支援を受け、研究が続けられた。メンバーは学識経験者、行政(近畿運輸局・豊中市)、地元(まちづくり協議会事務局長)、トラック事業者であり、技術的支援としての学者・専門家の献身的な支援は大きく、「豊中駅前地区共同荷受けシステム等物流効率化プラン策定調査」(1995年3月豊中市)が行われ、「豊中駅前地区共同荷受けシステム等物流効率化プラン策定調査」(1996年3月豊中市)ではく歩行者中心の商店街化および物流効率化に向けた全体フロー——1.地区の交通問題・課題の整理 2.歩行者中心の商店街化に向けた整備の方向 3.物流

対策について>となってまとめられた。これら3年間にわたる会議は、いずれも豊中駅前のホテルで開催され、常に現場を見ながら議論し、地元事業者の大阪市内まで出かける時間的負担を少なくしてもらった。参加のための配慮でもある。

6. 「まちづくり構想」提案後の経過

市民のまちづくり活動によって策定された「まちづくり構想」は、市長に提案され、審議会である「まちづくり専門家会議」にかけられ、その後、行政内の関係課長による「豊中駅前まちづくり構想実現化方策検討ワーキング会議」によって、構想を整理し、行政の方針としてオーソライズした(Fig.5)。参加メンバーは、政策推進部まちづくり支援室・企画調整室を事務局とし、都市整備部計画調整課・都市開

発課、土木部交通対策課・管理課・連続交差事務所、建築部住宅課・開発指導課・建築指導課の課長級職員とコンサルタントであった。最終案が決定されるまでに、市の中間報告、中間報告授与式、中間報告説明会、協議会の権利者へのアンケート実施、意見集約、意見書提出、市の基本方針提示、市の基本方針説明会が行われている。その内容は次のとおりだが、ここでも、市の基本方針提示の際に説明を受けた協議会の役員が会員に説明する。行政は協議会に依頼されたコンサルタントとともに、アドバイス役として参加、要請に応じて説明するだけである。一見無責任に見えるが、計画については行政の基本方針として示しており、会の運営について、協議会の主体性を極力重視し、当事者意識を涵養しようとしている。

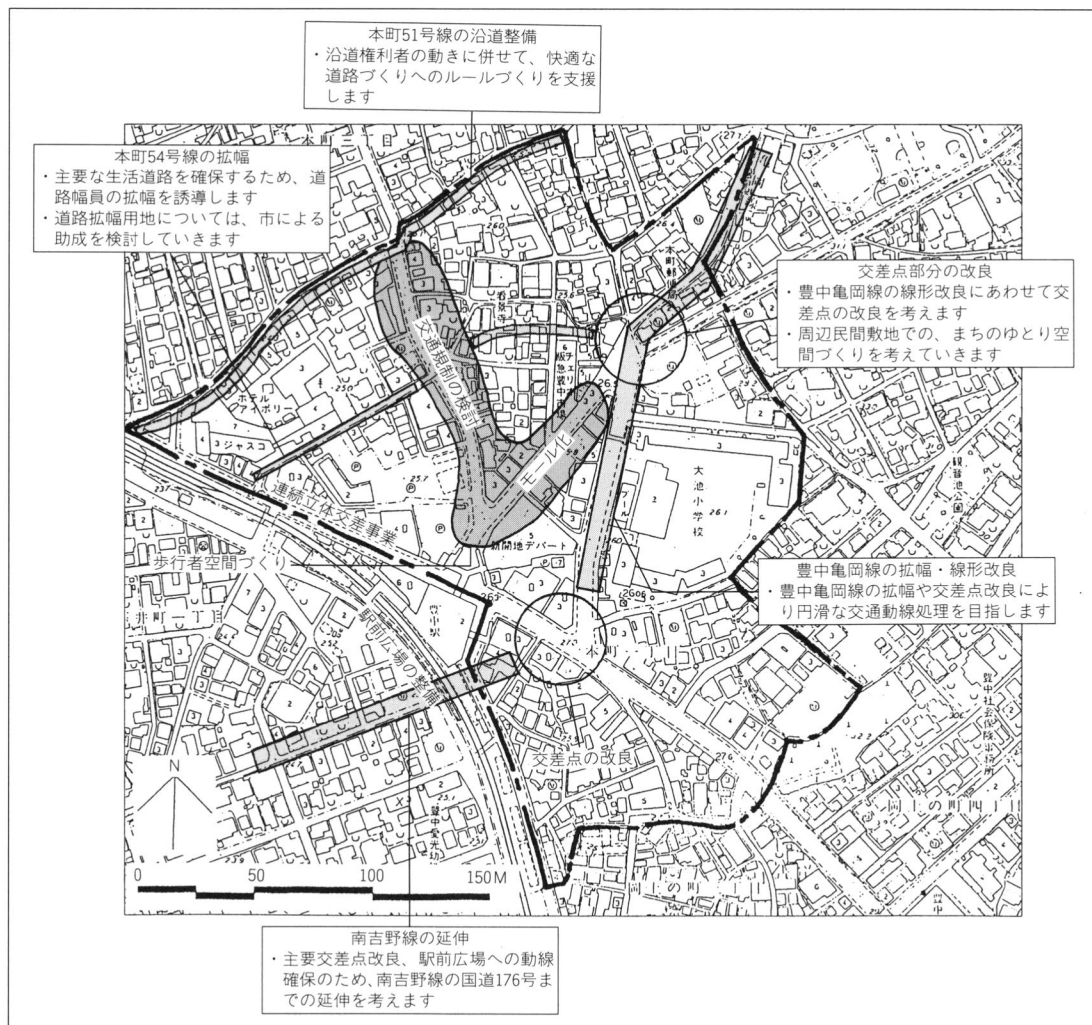


Fig.5 基本方針の計画内容図—公共施設整備³⁾

一方、まちづくり協議会の活動は、順次、事業化のため重要な諸課題について関係権利者の合意を強固なものとするため、行政の支援を受けながら、まちづくり実践大学地域版を「まちづくりリレー講座」と銘打って10コマ分開催している。地域内のホテルで商業問題3講座（大阪情報センター、野村証券、該当商業者による）、住宅問題4講座（住都公団、長谷工等による）とともに、豊中駅前まちづくり地区に焦点を当てた交通問題が3講座であった。

2月14日に開催された交通問題の講座は、『豊中駅前の交通問題はここだ』と題して、

- (1)豊中駅前の交通の現況
 - a. 豊中駅
 - b. 道路網と自動車交通の現況
 - c. 路上駐停車の現状
 - d. 地元の問題意識
- (2)現状の交通問題
 - a. 国道の交通処理が優先するため交差道路の処理能力が制約を受けている
 - b. 交差点が近接し国道の信号待ち車の滞留スペースが不足している
 - c. 国道との鋭角交差や横断歩行者が豊中亀岡線の交差処理能力を低下させている
 - d. 東豊中線と豊中亀岡線の交差点形状が悪く交通処理能力や交通安全を阻害している
 - e. 銀座通りや豊中亀岡線の駐停車車両が円滑な道路交通を阻害している
 - f. 銀座通りや一番街商店街の歩道が狭く、楽しく歩ける環境が備わっていない
 - g. 混雑解消が潜在需要を顕在化させる恐れもある
- (3)交通問題の解決の視点と方向
 - a. 南吉野線の延伸と豊中亀岡線の拡幅および交差点改良
 - b. 銀座通りのモール化
 - c. 地区外周の道路および駐停車施設、共同荷捌き施設等の整備
 - d. 交通実験や勉強会を通じた漸進的なアプローチ

であった。最後のテーマは、

- ・通りのモール化のイメージ
- ・車の減量化や速度抑制の可能性
- ・道路の拡幅や新設の是非

という内容である。

これらの市民による構想、そして行政の基本方針は、現在、市の「豊中駅前東口地区整備計画調査」

として、さらに「豊中駅前東口地区整備計画推進調査」という詳細計画として引き続き進められようとしており、建設省の「都市防災構造化推進事業（住民等のまちづくり活動支援事業）」にも採用され、国の重要施策となっている「中心市街地活性化事業」を大阪府として推進する「大阪府中心市街地活性化検討調査」のモデルとして位置付けられ、さらに計画の精度・位置付けを高めようとしている。

7. 構想策定活動をささえる制度

詳しくは、本文末に紹介するいくつかの拙文に譲るが、参加のまちづくりを支える制度・活動として、まず行政の姿勢がある。市長は、市民のまちづくりを支援しようとボランティアのように活動を開始した市の職員の取り組みを平成2年、“みんなの計画、役所の支援”として選挙公約の一つに掲げ、当選後の1991年「まちづくり支援係」を行政組織として位置付け、翌1992年「まちづくり支援室」に昇格させた。今日では、平成9年近畿市長会が主催した「市民参加のまちづくり」研修に参加した都市で、まちづくり支援課、まちづくり推進課、まちづくり支援係、都市づくり課、まちづくり推進室、街づくり推進課、と微妙に名称は違うものの市民とのパートナーシップを志向するセクションが誕生している。

また、専門家の派遣として、年間を通じてのコンサルタント派遣やテーマ毎のアドバイザー派遣の制度を、地元の要請に応じて運用し、市の係長級職員24人で構成する「まちづくり支援チーム」は、ソフト・ハード両面からの職員派遣であり、このような行政・市民の活動を制度的に保障するのが「まちづくり条例」である。リーダーの実力向上をはかる「まちづくり実践大学」では、市内各地のテーマとして交通問題も取り上げている。交通問題専門家による“地域ぐるみで車社会に対応する試み”を学ぶとともに、「中高生のためのまちづくり講座」によって、若者の公共性への関心と次代のリーダー養成をねらっている。

一例として、前述した「産業まちづくり研究会」における今日の交通問題に関連する活動を紹介しておく。1998年2月7日(土)7:00~9:00の「産業まちづくり研究会」は、ホテルの一室を借り、豊中駅前の交通問題を取り上げている。参加者は30名（うち商業者・リーダー10名、行政11名、コンサルタント7名、学者・学生2名。この日は珍しくマスコミ関係者なし）。改めて、豊中駅前の交通問題を取り上

げる。具体的な内容は、昨年7月の七夕祭り開催時と8月通常時の方向別交通量、交通需要分析、交通サーキュレーション案の分析、交通シミュレーション、銀座・一番街の交通環境の予測、サーキュレーション案の評価の項目で渋滞・交通事故・快適さ・横断の容易さになどついて議論・学習した。こうした一連の研究により、モール化・交通量の減少に向けての理論的裏付けを行い、地域内で共通理解を求めようとする取り組みにいっそうの説得力を持つようになった。

8. 活動を通じて学んだこと

商業地のまちづくりは税を投入すれば、その経済効果が乗数的に及ぶだけでなく、地域社会にさまざまな効果生まれるものである。交通整備のような公共的な事業・社会的共同消費手段への投資は、その事業効果が大きい、市街地での権利調整は利用者・権利者の利害が錯綜し、調整のコストが大きく、参加型のまちづくり手法に適した事例である。

この手法によって、

1986(S61)	1987(S62)	1988(S63)	1989(H1)	1990(H2)	1991(H3)
-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------

1. 豊中駅前の交通問題の取り組み 産業まちづくり研究会
商業地・SCでの駐車場整備
(~92.3 全8回)

地元のまちづくり活動

豊中駅前青年協議会 まちづくり勉強会~ まちづくり研究会~

2. 市政方針(まちづくりの分野)

5. あなたと共にまちづくり
~みんなの計画、役所の支援~

3. 上位計画などの動き

◆総合計画

4 大プロジェクト ◇産業振興ビジョン行政案策の策定
 1. 庄内再開発 3. 空港周辺整備計画
 2. 阪急宝塚線の高架事業 4. 大阪モノレール事業

◆産業振興ビジョンの策定
(産業振興ビジョン策定委員会)
 1. 産業とまちづくりの一体化
 2. 市民・企業・行政の3者が連携したまちづくり
 3. 戦略プロジェクト
 (商業活性化と街並み整備、
 産業・まちづくり支援機構構想ほか)

5 大プロジェクト

1. 豊中都市ゾーンの形成 4. 空港周辺整備計画
 2. 庄内再開発 5. 大阪モノレール事業
 3. 阪急宝塚線の高架事業

4. まちづくり条例

5. 支援活動としくみ

(1)技術的支援 産業振興ビジョン策定に参加した職員が地元に入って活動 ▷「まちづくり支援チーム」派遣
▷「商業環境づくりコンサルタント」派遣制度

(2)財政的支援

(3)フォーラム 産業界リーダー・フォーラム 産業フォーラム 地域活性化フォーラム とよなか

(4)リーダー養成

(5)共同研究

(6)情報提供 ●「エコー」(隔月刊) ●「フォーラム・レポート」(月刊)の発行 「フォーラム・レポート合冊版」
「店もまち仲間とともに」(資料集)

6. 組織 産業経済課分室(ビジョン策定室) →ビジョン推進担当室→政策推進部企画課まちづくり支援係→

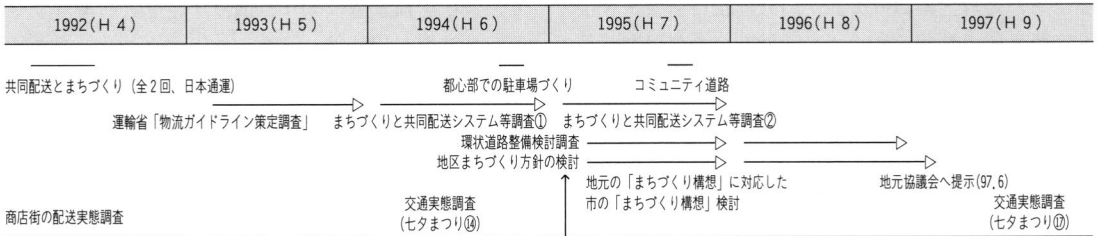
Fig.6 豊中駅前のまちづくり活動(交通問題を中心に)

- ・地域の事情をよく知っている
- ・自分たちの計画の実現に積極的になる
- ・できた施設に愛着を持つ
- ・計画がいくつかの制約条件のもとにつくられていることを策定過程で知る（例えば、豊中市域は航空法で建物の高さ制限がある等）
- ・結果的に専門家が助言・提案した計画への信頼が増す
- ・予定調和的に結論が出されないことを知り、一部の権利者・権力者と癒着のないことを納得する

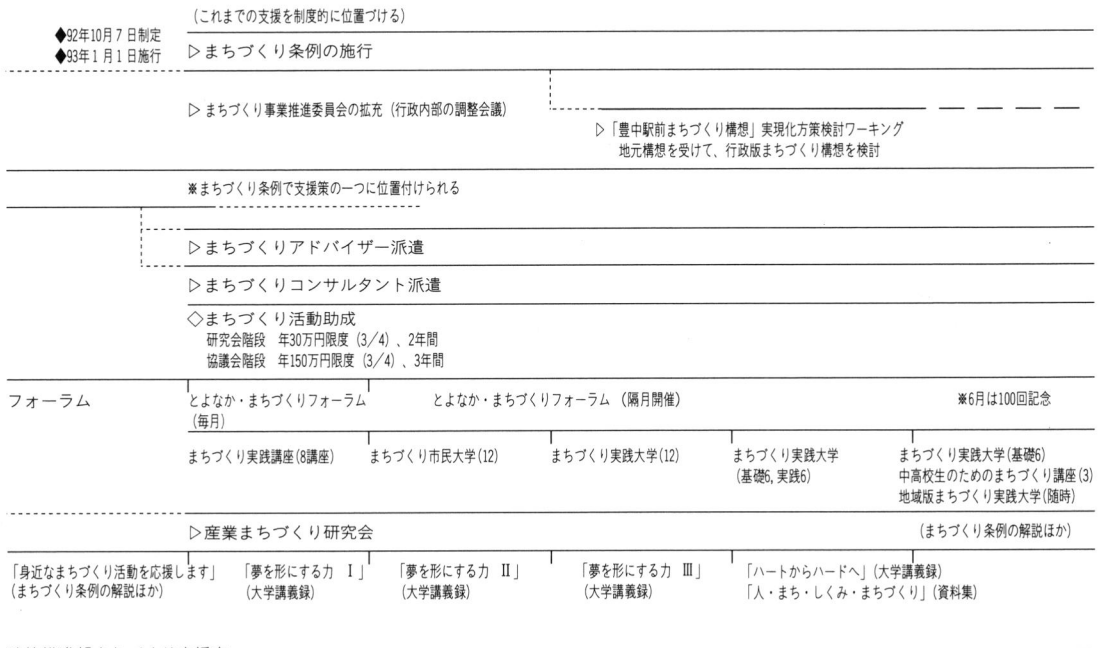
ということを学んだ。

また、まちづくりは、仕組みづくり(社会計画)、仕事づくり(産業計画)、施設づくり(都市計画)の3面から取り組まれて初めて地域社会が改善されるものであり、施設づくりを先行するわけにはいかない。そのための“タウン・マネージャー”としてのまちづくりの担い手、中間組織としての「まちづくり協議会」の役割が大きく、それに対応する行政の姿勢が重要なポイントであるということも学んだ。

阪神・淡路大震災時のボランティア活動が引き金



6. あなたと共にまちづくり
～参加と協働のしくみづくり～



政策推進部まちづくり支援室

となったNPO活動が「特定非営利活動促進法」の成立を契機に地域社会において大きな役割を果たすであろうが、その時、行政が必ずやるべきこと、行政にやらせてはならないことは何かを見きわめる訓練・慣れ・試行錯誤が必要である。

明治以来の中央集権国家体制から地方分権・地域主権の時代を迎え、住民自治の能力が問われるようになってきた。高齢社会を迎えて、価値観の多様化、公共サービスへの需要の高まりなどが進む一方、税負担の多くを期待ができなくなった現在、都市型社会における自治のあり方、とりわけ、都市基盤・社会的消費手段の整備をめぐって地域社会の住民が「利用する」だけでなく、「関心をもち」「関わる」という実験が、小さな行政が達成されるためにも不可欠な営みであると考えている。

今日まで地域社会で市民のまちづくり活動の支援に携わった経験により、行政と市民とのパートナーシップで行われるまちづくりは、「市民と行政がお互いを信頼し、初めはお互いが不完全であることを認め合い、まちづくり活動の中でお互いに育ちながら市民の組織とそれを支援する行政のそれぞれの組織を改革しつつ、生活・事業の共通の場である“まち”に仕組み・仕事・施設をつくり、守り、利用し、手入れをしていく活動」であると考えているに至っている。

そのために市民・行政の取り組みとそれを支える専門家の協力と技法の開発が待たれる。未だ参加の手法が確立されているとは言い難いが、以上述べた実践を重ねることでこのような課題が解決されていくのではないか。10年前、シンポジウムに招いた都市問題の専門家から、「このまち・地域を活性化させるには道路問題の解決、町の構造的な再編が不可欠だから専門家に徹底して研究してもらえ」との助言を受けた。それ以来の取り組みである。しかし、課題の解決への取り組みは緒に就いたばかりである。

今日までも多くの専門家の協力を得ているが、今後とも各方面の支援を是非お願いして報告を終えたい。

参考文献

- 1) 浅海義治「交通計画における住民参加研究会」『都市計画』Vol.146, No.3, P.80
- 2) 大阪モノレール訴訟団「ルートは誰が決める？」『大阪モノレール訴訟顛末記』都市文化社
- 3) 豊中市「豊中駅前のまちづくりについて～基本方針」1997年
- 4) 豊中駅前まちづくり協議会「豊中駅前まちづくり構想」1995年
- 5) 『商業近代化豊中地域計画報告書』1976年
- 6) 「豊中市公共交通網整備基本計画策定調査」1992年
「豊中市産業振興ビジョン」1990年
「豊中都心ゾーン形成のための基本方向」1992年
「豊中駅前環状道路整備に向けた基礎調査・検討報告書」1996年
- 7) 「まちづくり条例のあらまし」1992年

くより詳細な活動を紹介した拙文
「まちづくり協議会『まちづくり構想』提案への市民活動」『都市問題研究』1996年
「地域小売商業の振興とそれへの行政支援」『ビジネスインサイト』Autumn, No.19, 神戸大学経営学部、1997年
「市民主導のまちづくりと行政の支援」『鉄道高架とまちづくり 下』地域科学研究会、1994年
「芦田英機とまちづくり支援室」『造景』創刊号、建築資料研究社
「支援のまちづくりー豊中駅前まちづくり構想について」同上書9号、1997年