



人をつなぐ街を創る — 世田谷区の実践事例

小柴 直樹 先生（一般財団法人 世田谷トラストまちづくり 常務理事）

世田谷区における街づくりの実践事例を通して、住民参加のあり方と合意形成のプロセスを提示。下北沢の街づくりなど行政と住民が協働するための取組を紹介。対立を乗り越え相互理解を深めるための心得と、地域の魅力を高める活動の展開を示す。

講演内容(要約)

1. 世田谷区街づくり条例

1975 年の地方自治法改正と 1980 年の地区計画制度創設を受けて 1982 年に制定され、その後も時代の変化に合わせて改正されてきた。条例の特徴として、地区街づくり計画という独自のルールと、区民主体の街づくりのための支援の仕組みを導入している。

2. 下北沢駅周辺地区の街づくり

戦災復興計画に基づく都市計画道路の計画決定に始まり、小田急線連続立体交差事業を契機として、2006 年に地区計画が決定し事業が着手された。この過程で住民間に道路の是非などの賛否の対立が生じ裁判にまで発展した。2014 年から世田谷区は、住民と世田谷区あるいは事業者との対話の場として、「北沢デザイン会議」を開催している。会議の特徴として、先着や抽選といった選別なしの当日参加、誰でも発言できる機会の確保、録音・撮影の許可による情報開示など、開かれた参加の仕組みを備えている。行政の縦割りを補う情報共有のために「北沢デザイン通信」を発行し、地域への情報発信の一元化も図った。さらに、住民活動を行政が支える仕組みとして 2016 年に「北沢 PR 戦略会議」（現シモキタリングまちづくり会議）を発足し、案内所活動やまちピアノプロジェクト、今ではシモキタ園藝部として成長したシモキタ緑部会など、多様な活動が生まれた。

3. 街づくりの心得

私の本で紹介している「誰も置き去りにしない街づくりの心得」として、①正義はひとつではない、②情報量

を合わせる努力をする、③パートナーとしての関係性を創る、④価値観を尊重したプロセスを組む、⑤今の仕組みを疑う心を持つ、といったことを大切にしてほしい。合意形成とはひとつの結論を求めることだけが目的ではなく、相互理解を深める過程でもある。行政はより住民に寄り添うこと、住民は行政の役割や行政計画の仕組みや背景を理解してほしい。さらに、反対意見を排除せず多様な形でまちづくりに関われる可能性を示すことが、持続的な協働につながる。それによって「シビックプライド」、つまり「自分の住んでいる地域に対する市民の誇り」が醸成される。

質疑応答

Q. 下北沢の裁判で住民側が負けていたらどうなっていたのか。

A. 下北沢の裁判は他の事例のような、住民側が徹底的に痛めつけられる前に和解に至った。現世田谷区長は大型再開発を止めるという公約で当選したが、世田谷区では都市計画道路を含め公約の対象となった都市計画は変わってはいない。対話による住民の納得を得た結果でもある。都市計画と勝負するのは難しいことではあるが、都市計画を進める過程で住民の暮らしを守る方法を考える議論が大切である。

Q. 住民のテクニクとして、行政の方にやる気を出してもらうためのアドバイスはあるか。

A. 組織よりも個人が重要なため、話ができる職員を見つけて大切にし、たくさん会話をすることが効果的である。声をかけた職員に「一緒に楽しむこと」を提供することが大切だ。要求型の関係ではなく、共に悩む

協働型の関係を創ることである。

Q.市民活動のための資金集めや組織化について、アドバイスはあるか。

A. SNS やクラウドファンディングの活用も有効である。
また、行政とのコラボレーションもひとつの方法で、広報やホームページなどの行政のチャンネルの活用や、企業との連携も考えられる。賛成とか反対とかの考えで区別することなく、多様な人が集まる場を作ることが重要であり、そうした集まりが豊富なアイデアを引き出す。

Q.都市計画道路を変えることが非常に難しいという結論は残念に感じた。東京都だけが都市計画道路の変更率が低い(2%)という特殊性についてどう思うか。

A. 東京都は都市計画の廃止が特に難しい地域である。
都市計画法第 53 条に基づく規制がかかっている土地を制限解除することは非常に困難であり、また、道路はネットワークとして機能しているため一部だけを廃止することも難しい。ただし、道路整備の方向性は決まっても、商店街などの地権者の支援などは、別の観点からの考え方を模索していくことはできる。