

町づくりと区役所の役割

——戸塚駅周辺再開発の場合——



中野嘉一

目次

- 1 —はじめに
- 2 —再開発の背景
- 3 —住民の抵抗
- 4 —反対運動と対抗手段
- 5 —抵抗から参加へ
- 6 —市民参加のあり方
- 7 —区長への期待
- 8 —区役所の役割
- 9 —おわりに

都市化の進展にともなう社会変化は、多様な行政需要の発生を招いた。行政は今日、否応なくそれに対応することを、迫られている。

たとえば、交通問題。ここ十数年来の首都圏への異常なまでの人口集中は、通勤圏の拡大をもたらした。近郊地域の都市化を促したが、これにともない飛躍的に増加した交通需要は、ほぼ同時期から始まるモータリゼーションとともに、道路の機能を麻ひさせることとなった。今では、それを回復させるための幹線道路の整備や、大量輸送手段としての鉄道の建設が、多くの市民から要請されている。

この要請は、都市化が進めば進むほど強くなる。しかし一方、その実現となると、都市化の進展の度合いに応じて、困難性を増していくといつてよい。まず、用地買収によって生活そのものを奪われる住民が、増加することである。また、道路・鉄道の建設を原因とする騒音・振動・大気汚染・日照妨害などの被害者の数が、都市化に比例して増加することも、困難性を増す原因となる。生活を脅かされるこれらの住民が、計画に反対するのはむしろ当然であろう。

市民相互の間で利害が相反することになるのは、何も道路・鉄道の建設ばかりではない。河川改修にしても、ゴミ処理場や下水処理場の建設にしても、対立を生む公共・公益施設の整備問題は少なくない。また、総合的な町づくりの手段である区画整理や、市街地再開発の事業についても同様である。

要求する側は計画の実現をもとめて、また拒否する側も計画の撤回、あるいは変更をもとめて、行政に働きかけを行う。その方法はさまざまであるが、いずれの場合もそのほこ先は、もっとも身近な行政機関に向けられるのが通例である。本市

の場合、地域を管轄する区役所が、まずその対象となっている。その意味で、区役所こそ行政と住民の接点といってよい。

住民は、区長が自分たちの要望を満たしてくれるものと期待する。しかし、現実にはどうであろうか。多くの場合、区役所は要望を単に受け付ける窓口でしかなく、メッセンジャーとしての役割しか果たしていない。この種の都市計画的な事業に、区長が何の権限も与えられていないということがその理由である。事実、区長はそのための予算も、組織ももってはいない。管轄する地域の問題でありながら、計画の決定に区役所が参画することはまれで、住民の意向を知っても、区役所自らそれを計画に反映できる仕組みではないのである。大区役所主義・区長権限の拡大が叫ばれている今、区役所への権限委譲は、今後あらゆる面で進められていくであろう。しかしながら、特定の地域や一つの区の問題というより、市全域の問題としてとらえなければならない面をもつ都市計画的な事業にまで、これが及ぶとは考えられない。権限の委譲が見込まれないとするならば、住民がいかに区長に期待しようとも、この種の問題に、区役所は何の役割も果たすことはできないのであろうか。ここでは、抵抗から参加までのあらゆる住民運動を経験した、戸塚駅周辺再開発の経過を追いつながら、町づくりにおける区役所の立場・役割を考えていきたい。

2 再開発の背景

戸塚駅周辺が近傍地域の中心的存在となったのは、ここが遠く、東海道の一宿場であったときにさかのぼる。明治20年7月、戸塚駅が開業されると、この地区の交通上の地位はさらに高まり、昭和14年4月、周辺7カ村を巻き込んだ横浜市への

合併による戸塚区の誕生は、戸塚駅周辺を行政的な面でも、これら地域の中心としていった。こうした歴史的事実が、区内で発生する交通を、自然に戸塚駅周辺へ指向させるようになったのである。その後、首都圏への人口集中にともない、戸塚区はベッドタウン化していくが、区内の鉄道のサービス拠点は相変わらず戸塚駅だけで、基本的には戸塚駅中心の交通体系に変化はなく、人口30万人に達した現在までそれが続いている。

戸塚駅の駅勢圏は、戸塚区全域の8割にも及ぶ。ベッドタウン化という生活圏の拡大を背景とした区内への人口流入は、当然戸塚駅の乗降客数を飛躍的に増加させた。今日では、それは1日実に15万人にもものぼるといわれる。しかも、国鉄・私鉄の接続駅のように駅構内だけを移動する見かけの乗降客は、これには含まれていない。さらに、駅前にバス・ターミナルを持たないという条件から、この大量の鉄道利用者のほとんどは、駅周辺の市街地を歩いて通り抜けざるをえない。15万人といえば、鎌倉市の人口と同じである。いわば、毎日鎌倉市全体が、戸塚駅周辺の市街地を通過しているわけで、ラッシュ時には、日本一といわれるさしもの橋上駅舎も乗降客であふれ、駅周辺の街路は人波で埋め尽くされてしまう。

戸塚駅の現在の利用状況からすれば、駅周辺の交通混雑の解消は、ほとんどの区民の要望であるといってよい。加えて駅周辺の商店街は、現状では混雑のため商品の搬出入も思うにまかせず、区民の活発な消費活動を受けとめることができない状況に置かれている。戸塚駅周辺再開発は、今こうした環境を背景として進められているのである。もっとも、再開発が最初に提案された昭和34年当時は、現在のように切迫した状況ではなかった。戸塚区の人口は、そのころ7万5千人<現在の区の区域>、戸塚駅の乗降客は5万人にすぎず、日本住宅公団が上倉田団地を完成させ、矢部団地の

建設を進めるなど、都市化の萌芽は見えてはいたものの、誰も現在のような著しい人口の膨脹と、それにもなう交通の混雑を予想してはいなかった。

この時点では、駅周辺再開発はもっぱら、東海道のいなか町から、首都圏内の中堅都市らしい駅前の体裁を整えることにそのねらいがあり、商業的にも都市型に脱皮しようとするところに、再開発発想の原点があった。

3———住民の抵抗

再開発の強い要望は、まず地元の有力者から出された。これは市の手で土地区画整理事業の計画としてまとめられ、昭和34年4月、関係者100余名が出席する地元説明会に提示された。しかし、出席者の意向は時機尚早論が大勢を占め、提案した市も必らずしもこれに積極的な姿勢を持っているわけではなかった。

こうした空気をよそに、その年の8月開催された駅周辺の住民組織、旭町町内会の臨時総会において町内会長は「好むと好まざるとにかかわらず、戸塚駅前を区画整理し、名古屋駅前のように都市改造をしなければならない。そのため区画整理促進委員会をつくり、促進運動を起こす」と発言、総会を紛糾させた。出席した住民は、有力者と市が結託、有無をいわず区画整理が強行されることを予想しないわけにはいかなかった。

実際、この種の都市計画的な事業は、これまで一般住民の知らないところで計画され、行政が一方的に決定、実施にあたっては問答無用とされるのが普通であった。行政が地元に対してなすべきことといえば、地元の有力者に、あらかじめわたりをつけておくことだけでよかった。有力者の了解は、地域の共同規制により個々の住民の意向を圧殺、

行政は計画の実現を保障されたのである。住民意向が取り上げられなくなれば、行政と住民のパイプ役としての区役所は必要とされない。この種の事業の場合、少なくとも計画時点では、区役所が無視されたのはむしろ当然である。長年培われた「長いものにはまかれる」という日本人の習性が、こうした方法を現実にも可能にしていたといっただけよい。

もっとも、これは過去の問題とはいえない。市民参加が叫ばれている現在でも、行政の一方的な計画のおしつけが原因で、住民の抵抗を受けている事例が少なくない。この場合、その多くについて、行政は住民に対し説明会を行なった事実をあげ、市民参加を求めた証拠としている。しかし、住民意向の計画へのフィードバックがない限り、それは形式的なものにすぎず、一方的なおしつけと本質的に変わるところがない。

ともかく戸塚駅周辺再開発は、行政からみれば、地元の要請にもとづいて計画したものである。しかも、それが有力者の意向となれば、当時としては多少の抵抗はあるにせよ、住民から強い反対が出てくることなど予期しなかったに違いない。しかし、現実には8月の旭町町内会の総会を契機に、戸塚駅周辺は再開発をめぐる賛否両論がうず巻いている。ここでの問題は、市が住民の意向を十分把握せず、計画をすすめた点にあった。

4———反対運動と対抗手段

賛成派住民の再開発の促進を求める陳情、反対派住民の計画の白紙撤回を求める陳情が行なわれる中で、区画整理の計画は次第に具体化していった。昭和35年3月測量開始。翌36年8月調査費交付決定。さらに37年1月には、建設大臣あてに区域決定の申請がなされ、続いてその年2月、都市計画

地方審議会あて、関連公共施設の都市計画が付議されたのである。

そして、昭和37年3月、建設省告示第512号は区画整理をすべき区域を決定した。これをきっかけに、反対派は統一集会をもち、これまでのバラバラな反対運動を、区画整理対象町内会対策連合会<区対連>という形で結集する一方、大量のちらしにより市民にその立場を訴えた。

このころになると、戸塚駅周辺も混雑の様相を呈し始め、利用者からその改善を求める声も聞かれるようになっていた。こうした状況のもとでは、何でも反対という運動では市民の共感を得ることはできない。反対派は市の区画整理計画が一方的に決定されたという点を批判し、住民に大きな犠牲を強いる割合には実効があがらない計画であるとして、町づくりの具体的な方法を別に提案したのである。

住民運動は単なる反対運動から、参加型の抵抗運動に変ぼうしようとしていた。

これに対してまず第一に、住民の納得しうる計画に内容を改善する努力がなされるべきであったが、その前に、賛成派有力者による、この運動に対抗しようとする動きが出ていた。区画整理を支持する住民運動を起し、運動と運動を対決させることによって市民の支持を得、反対運動を抑えようとするものである。

区画整理推進協議会がこのような意図で結成されたのは、区対連が統一集会をもちた37年の11月である。しかし、意図的に作られた運動は、数の上では優位にたっていたものの、生活の浮沈にかかわるといふ切迫感をもった、自発的な抵抗運動のエネルギーの前には、所詮は影の薄いものでしかなかった。

また、行政内部では、区長に対して反対派住民へのあっせんや、説得が求められた。計画に対して反対運動が激化し、こじれてくると、一般にその

時点で区役所の存在がクローズアップされる。たとえ計画・決定の段階で区役所が関係をもたなかった事業であっても、こうした状況になると、区長は必ずといってよいほど引き出される。それは局面打開に、住民が区長に対してもっている親近感・信頼感が必要となるからにほかならない。そこで期待される区長の役割は、計画を納得させるものに変更するための、適確な住民意向の把握ではなく、既定計画を完全に実施するための住民説得である。事業主体である行政の一部としての区長の立場、いわば事業局の出先機関としての機能が求められていることになる。

反対運動が結束をしたこの段階の戸塚駅周辺でも、実はそうした区長の立場や機能に、期待が寄せられたのであった。しかし、いかに住民とのつながりが強い区長といえども、生活の基盤を奪われるとして必死に抵抗する住民を説得することなどできようはずがなかった。

5-- 抵抗から参加へ

混乱のうちに昭和38年の統一地方選挙を迎え、飛鳥田市政が誕生した。地元は新市長の方針、新議員の動向に注目を集めた。とりわけ抵抗運動を続けてきた区対連は、区画整理の白紙還元を期待したのである。

しかしながら、結果は区対連の期待する方向には進まなかった。この時点では、戸塚駅周辺の区画整理は、すでに公共輸送力の確保という使命を負わされており、区画整理を放棄することは、大多数の区民の足を犠牲にすることを意味していた。こうして、区画整理事務所の設置、執行年度割の決定、事業費予算の計上など、計画は既定方針どおり進められていったが、同時に抵抗運動もこれまで以上に過激なものとなり、事態は悪化の一途

をたどることになった。

激しい抵抗運動の中では、当然のことながら事業は完全に停滞した。ついに、昭和39年6月区画整理事務所が現地から引上げ、翌40年3月予算分科委員会が事業費の廃目を決定するなど、最悪の事態を迎えるに至った。

公共の足の確保という大義名分を持つことができても、この区画整理が特定の住民の犠牲の上で成立する事業であることに、変わりがなかった。

「公共の福祉」が少数者の犠牲を要求する場合、説得力のある根拠が必要である。それには計画の決定に住民が主体的に参加したものでなければならないし、さらにその計画は他に比較して最良のものでなければならない。少なくとも戸塚駅周辺の区画整理計画では、第一の住民の参加の要件を欠いており、したがって、この計画が最良のものであるという市の主張も理解されておらず、まして独自の提案を行なっている住民に対しては、説得力が乏しかった。

過去のこうした経過が抵抗運動の根本原因であるとみた飛鳥田市長は、就任2年後の昭和40年6月、区内各界各層の代表者と関係住民200名が集まる「戸塚駅前土地区画整理に関する報告会」で、新たな提案を行なった。「区内各界の代表者に委員をお願いし、区長を会長とする戸塚駅周辺再開発協議会を発足させたい。今までの案にこだわらず、町づくりの方法等について建設的な意見をそこで発表願ひ、市当局がこれに財政的・法律的・技術的見地からの検討を加え、新しい計画案を作成して、できるだけ早く再開発の実現を図りたい」。参加への道は開かれた。抵抗運動を続けてきた区対連の代表も「区画整理原案には反対であるが、原則的に都市改造に反対するものではない」と改めてその姿勢を公けにし、市民参加による町づくりにのってきたのである。

再開発協議会は、昭和40年7月区民の大きな期待をになって発足した。しかし、それは次に控えている波乱の幕あけでもあった。

今でこそ当然のこととされている、市民参加による町づくりも、当時はそのことばさえ聞きなれないものであった。初めての経験は、行政・住民の双方を戸惑わせ、市民参加についての無理解が、多くの問題を生じさせることになったのである。その一つが、委員の構成であった。市民参加はいわば少数犠牲者に対して、多数受益者がどこまで譲歩するか折衝の場である。市民相互の討議を通じて、少数犠牲者の納得できる条件をもとめ、多数者の間にこれを浸透させて共同の決定に到達する。このとき、はじめて市民参加は意義をもち、その役割を果たすことができる。

戸塚駅周辺再開発は、単に駅周辺だけの問題ではなく、再開発の実現による受益者は戸塚区のほぼ全域に及ぶ。こうした意味で、市長が提案したように、委員が区内各界各層から選ばれるのは、むしろ当然であった。しかし、討議の過程では再開発の必要性が強調されるあまり、駅周辺住民の主張は、ともすれば受益者側委員から「公共の福祉」を否定する「地域エゴ」の烙印を押されかねない状況におかれたのである。このことがかかっての反対派に、委員構成は少数犠牲者を抑えるための行政側の作意と受けとられた。

第二に、委員の選定に問題があった。委員の大多数は既存の住民組織や、職能団体の長を、行政側が一方向的に指名したものである。そのため、各委員の市民参加に対する積極的な意欲は期待できなかった。さらに受身の委員であってみれば、その出身母体のメンバーとの間に、再開発についてのコミュニケーションなどもたれるはずがなく、いきおい協議会における発言は、委員個人の見解に

とどまった。こうして協議会は、市民参加の生命ともいうべき市民意向把握の機能を失い、市民参加は形式化の道をたどることになったのである。第三の問題は、討議の素材にあった。行政の市民参加における役割は、市民に対してプランを提示することである。提示されたいくつかの計画素案は、市民によって選択され、修正されて、実施計画にまとめられることになる。専門的知識を持ち合せない市民が、一つの計画をまとめあげるためには、こうした過程が必要であった。

この協議会においても、四つのプランが提示され、委員はその選択をもとめられた。しかし、これには、住民がかねてから主張していた構想を具体化したものは含まれていなかった。討議の素材として提供された計画素案には、選択修正の余地が残されていたとはいうものの、基本的には市が作成したものであり、一方的な計画のおしつけと何ら変わるところがないという批判を浴び、このあとの協議会を紛糾させることになったのである。提示される素案自体、市民の意向を反映したものでなければならなかった。たとえそれが実現のむずかしい問題であったとしても、市は最初からそれを不可能なことと一方的に判定し、無現すべきではなかったろう。

最後に取り上げなければならない問題は、市民参加に対応しうる体制が、行政の側に整っていないことである。計画に市民参加を求める場合、それは片手間ではできないことではない。行政の組織の中で、主として事業計画の策定、その施行という技術的な面を受持っている事業局では、参加を通じて市民間の利害を調整し、計画の構想に対して意思統一をもとめるという作業は困難である。いきおいこの役割は、地域の事情に明るくという理由で区役所が負わされることになるが当時は区役所とて機構上、そうした機能を持っているわけではなかった。事実ここでは、協議会の組織を作

ることから運営に至るまでの企画とその処理に、本来別の業務を持つ庶務課をあてねばならなかったのである。市民参加に対応できる体制がないところに、成果を期待するのはおよそ無理なことであった。これまで指摘した協議会の組織や運営についての不手ぎわも、結局はこの行政の体制の不備に、その原因をもとめることができる。

こうしたいくつもの問題をかかえる再開発協議会は、昭和41年12月市民参加の意義を自ら放棄するような「採決」という挙に出、かつての区対連出身委員の退場する中で、区画整理即時断行という決定を残して、自滅していった。

7———区長への期待

戸塚駅周辺再開発は、このあと見通しのない、長い空白の時間をもたねばならなかった。しかし、駅周辺の混雑はその間も容赦なく激しさを増し、事態は深刻となるばかりで、再開発の早期実現は通勤者にとって切実な願いとなっていたのである。

昭和44年のメーデー戸塚会場では、中心スローガンに通勤混雑の緩和が取り上げられ、その対策として、第一に戸塚駅周辺の再開発促進が訴えられた。戸塚地区労働組合協議会はこれらの声を結集、通勤混雑緩和促進会議を結成して運動を展開しながら、その輪を商店会や、住民組織にまで広げていった。

促進会議が、運動の一環としてこの年の10月開催した住民集会で、ひとりの区民は市長に次のように訴えている。「再開発協議会は3年前に中間報告を出したきりで、その後代った区長は一回も会議を開いていない。戸塚の中心地域の発展に何ら貢献できないような人を、区長として任命しないでほしい。内部ではそれぞれ分担があるのかもし

れないが、区長が駅前再開発を区画整理事務所に任せただけで、我関せずの態度でいるのは困る。区役所の内部に再開発の担当をおき、援助してほしい」

この発言は、区民が区長に何を望み、区役所にどのような役割を期待しているか、ということの回答でもあった。区民は必ずしも、区長に事業の実施権限まで期待しているわけではなかった。区民の立場で行動する区長を、まず望んだのである。具体的には、区民の要望を聞き、行政にその実現を促す区長であり、要求する区長である。さらに区民の意向を受け、計画への反映を事業主体にもとめる区長であった。いわば、市民参加を援助し、その実効をあげるための機能を、区長に期待していたといつてよい。

またこの発言は、区長が区民の期待にこたえるためには、区役所の内部にそれなりの組織をもたなければならないことを指摘している。実は、このことは区長自身が痛感していたことでもあった。これまで戸塚駅周辺の再開発で、区長が積極的な姿勢をもとうにも、もつことができなかったのは、区役所がそうした機構を備えていなかったからにほかならない。

昭和44年、この年は区長と区役所にとって画期的な年となった。これまで区民の期待を裏ざることが多かった区長や区役所のあり方が再検討され、区長権限の拡大と、大区役所主義を指向するいくつかの措置に、手が着けられたからである。

まず10月、区長室が設置された。これは区役所内部で、区長が自ら動かすことのできる初めての機構といつてよかった。続いて迎えた予算編成期には、次年度予算への区長要望が開かれることになり、区民から要望された事業の予算化を、区長が各局に求める道が開かれた。さらに12月の助役通達は、各局所管の事務事業について、事前に区長と協議すること、あるいはその意見を聞くことを

定め、区長に実質的な参画の機能を持たせている。また、この月全面的に改正施行された「区の区域内における事務連絡調整会議規程」は、各局の出身機関がもつ事業について、区長に調整権限を与えたものである。

これらの措置は、各局所管事業の権限を直接区長に委譲するものではなかったが、これによって区長が区民の期待にこたえるための体制は、ある程度整えられたといつてよい。

8 ———— 区役所の役割

住民に多少なりとも影響を与える事業の場合、今や技術的、財政的、あるいは法律的なワクの中だけでその計画をまとめることは不可能である。市民の意向を把握し、その利害を調整し、意思統一をもとめて、それを計画に反映させる過程を欠くことはできず、行政はそのために市民参加の場を用意しなければならなくなっている。前者の、いわば行政内部の事項の検討は事業局の役割としても、後者の市民参加の問題は、それなりの体制を整えよという条件つきで、行政と市民の接点である区役所がその役割を負わねばならない。区民がもめているのは、まさにそうした区役所にほかならない。

区長室の設置により独自の企画・実施部門をもった区役所が、こうした意味から戸塚駅周辺の再開発でなすべきことは、市民参加の場をつくることであった。しかしそれは、市民意向を適確に把握し、意思統一をうる点で実効のあがるものでなければならず、そのために、参加組織の構成や参加代表者の選定には、とくに考慮が払われねばならなかった。

ここでは、直接再開発の影響を受ける駅周辺の住民の代表者が、構成の主体とされた。公共公益の

立場を代表するものとしては、若干の住民組織・労働団体から参加を求めたにすぎなかった。再開発のもつ公共公益性は、今さら論議の余地はなく、駅周辺の住民も十分認識していることである。むしろこのために影響区域外の参加者をふやすことは、過去の例からみて、住民意向を「公共の福祉」の圧力で否定する意図と誤解されるおそれがあった。

一方、影響区域内の住民代表の選定については、地元の手にゆだねるという方法がとられた。一般住民の意向が、代表を通じて参加の場に反映されるためには、また参加の場における協議の内容が代表者を通じ地元知らされるためには、一般住民とその代表の関係が密でなければならない。住民自身の手で代表を選ぶという過程は、その必要条件と考えられたからである。

いかにすれば、すべての関係住民の意向を、特定の代表者を通じ参加の場に吸い上げることができるか、という問題は、代表を選定するこの段階だけでなく、区役所にとって参加のあらゆる段階での、もっとも重要な課題であった。たとえば、協議の段階では、選ばれた代表に対して、個人の見解でなく住民の意向が表明されなければならないこと、そのために出席に先だち、一般住民の意見を集める機会を持つことが絶えず要請された。さらに、一般住民が意見を出せるようにするために、その手がかりとなる情報を、「再開発ニュース」により全戸に流すという方法が講じられたのである。

昭和45年2月発足したこの新しい戸塚駅周辺再開発協議会の事務局は、区役所区長室におかれ、区長が運営の中心となった。しかし、討議の素材の提供、構想をまとめるにあたっての指導助言、公共的な立場での見解などは、専門家である局が主役であり、その意味では、区役所と局の協調が、この市民参加を成功させるための行政側の重要な

カギとってよかった。

3年の歳月をかけ、再開発をすべき区域、再開発の手法、再開発の事業主体についての結論を出した協議会は、昭和48年2月市長にこれを答申した。手法は、駅周辺住民の犠牲を最少限にとどめるためということで、市街地再開発手法いわゆるビル方式を選んでいる。また事業主体も、住民が主体的に事業を進めることのできる組合方式がとられたが、組合方式とはいうものの完全な自主管理ではなく、市がこれに積極的に援助をする、いわば住民と行政の共同方式ともいわれるべきものであった。

戸塚駅周辺再開発における区役所の中心的役割は、終わったといってよい。この構想はいま、再開発協議会のあとを受けた権利者を中心とする実行委員会と、行政内部でこの事業を所管する都市開発局の手で、具体的な計画への煮詰めが行なわれている。

9 ————— おわりに

戸塚駅周辺再開発では、市はまず住民の計画反対の声を浴び、さらに参加型の抵抗運動から計画への市民参加を経て、組合方式という事業の管理運営権限の委譲まで、住民からもとめられている。再開発という一つの事業のなかで、市民参加の発展の段階をすべて経験したわけである。

こうしたあらゆる種類の住民の行動に接し、試行錯誤をくり返してきた局、そうした中で果たすべき役割を模索し続けた区役所が得たものは、も早や市民参加なくして、この種の事業は成立し得ないということである。さらに、それに対応できる体制が行政には必要であり、その役割を住民と行政の接点である区役所が、負わねばならないということであった。

市民の意識に変化がみられるようになった今日、この問題は戸塚駅周辺の再開発に限らず、他のあらゆる都市計画的な事業で、行政は経験させられることである。今後はそうした意味から、この種の事業に対する区役所の立場や役割は、行政内部でもっと理解されねばならない。たとえば、事業の計画にあたり、財政的な面の意見が財政局にもとめられると同様、市民参加についての意見はあらかじめ区に聞かれるべきであり、また、住民意向の代弁者として区を計画の決定に参画させるべきである。

一方、区役所としても、そうした局の要請にこたえられる態勢をもっていなければならない。市民参加については、受身の場づくりから、それを拡張、制度化していくことに主体的立場をとるべきであるし、計画の決定への参画については、住民の立場で問題が指摘できるよう、地域の状況を常に把握しておくべきである。いずれにしても、区役所と地域の結びつきは、より以上強化されていかねばならない。そのために、吏員派出所など区の出先機関はもっと活用されてよい。市民の苦情を処理する目的で設置された、ニューヨーク市の「地域市役所」は、地域の情報を伝え、地域活動を進めるコミュニティ組織の拠点となり、地域と市長を直結する役割を果たしているといわれる。吏員派出所には、それと同様の機能を期待できる条件が整っていると見えよう。

権限委譲の前に、区役所にも、局にも、まだやるべきことが数多く残されているようだ。

<総務局行政部区連絡調整課区庁舎管理係長・前戸塚区役所区長室調整係長>