

米国の成長管理にみるコミュニティ活動

谷口 守^{*}

石田東生^{**}

成長管理について多くの先進事例が見られる米国を対象に、それらの実現化においてコミュニティが担う役割や留意点について、多角的な整理を行った。具体的には、(1)成長管理政策の多くは交通対策を念頭においていること、(2)民意反映の一手段としての住民投票の考え方とプロセス、(3)コミュニティ活動への関わり方に関する指針、(4)現在行われている方法に関連する現実的な課題、について明らかにすることができた。

Community Involvement in Growth Management in the United States

Mamoru TANIGUCHI^{*}

Haruo ISHIDA^{**}

A multilateral study was performed on the growth management of the U.S.in which many prominent case studies were observed,concerning the role of the community and the points to be considered when implementing. Specifically,the following points were defined; (1)The traffic countermeasures as a major consideration for many growth management policies; (2)The philosophy and process of referenda as a means of reflecting the will of the public; (3)Guidelines concerning methods of community involvement; (4)Defining pragmatic issues relating to methods currently in use.

1. はじめに

近年、欧米諸国において都市の成長管理政策や交通需要マネジメント政策といった、従来のような成長志向に基づく政策とはむしろ逆の諸政策がよく採用されるようになってきた。このような政策は、地域住民が一定の環境を享受するために自らの手で政策提言を行い、決定に持ち込むというものが多い。その過程においては地域における様々なレベルにおけるコミュニティでの討議、議論の盛り上げを通じ、民主的なプロセスに基づいて決定されるのが一般的である。

本稿では、交通需要マネジメント政策や成長管理政策において、多くの先進事例が見られる米国を対象として取り上げ、コミュニティの各政策に対する関わりや政策の実現化においてそれぞれのコミュニティが担う役割について明らかにする。さらに、わが国に対するインプリケーションを考える上でどのようなことに留意すべきかを把握することを目的とした。

具体的には以下のような研究方法と構成を採用した。

(1)主に成長管理政策に関する事例を幅広く収集する。その動向や意図について概観し、全体的な傾向を明らかにする。実際の状況を客観的に明らかにすることで成長管理政策をめぐる大きな流れを把握する。

(2)実際の都市・地域計画において民意を反映させるための米国での一般的な手法である住民投票のシステムの考え方とプロセスを実例に基づいて整理する。

* 岡山大学環境理工学部講師
Assit.Professor, Faculty of Environmental Science
and Technology, Okayama University

** 筑波大学社会学系助教
Associate Professor, Institute of Socio-Economic
Planning, The University of Tsukuba
原稿受理 1995年7月10日

(3)コミュニティが成長管理等の政策に自発的に関わり、住民投票等による決定へ持ち込むためには、各自は何に留意し、どのように動いていくべきかについて、コミュニティ活動のための諸マニュアルをもとに整理を行う。このことによって、特別な専門的知識のない普通の米国人がコミュニティ活動に関わっていく際に、何が戦略的に求められるかを検討し、あわせて米国のコミュニティ活動において前提となっている「常識」についても理解を深める。

(4)コミュニティ活動の実例から、その陥りやすい問題点について考察を行う。また、以上の結果をもとに、コミュニティが自発的な活動を続けていくためには、どのような条件が必要となるかについて考察を行う。

2. 成長管理政策の動向

成長管理政策の先進地域であるカリフォルニア州の地方自治体（市、カウンティ）の成長管理政策に関する採用状況は、近年増加傾向にある¹⁾。また、Table 1 に示すように、人口・住宅開発に着目した成長管理政策を行っている自治体のうち90%以上の自治体が、また産業開発に着目した成長管理政策を行っている自治体のうち70%程度が「交通負荷の軽減」をその主要目的として挙げている。このことから、広い意味で捉えれば、成長管理政策は交通需要マネジメント政策を内包するものであるということが可能である。

また、これら成長管理政策のほとんど（8割以上）はコミュニティレベルの議論から、法案 (bill) として提出されたものが、住民投票 (ballot) によって法令 (act) 等として認められたものであり、このようなわが国にはないスタイルのコミュニティ活動のプロセスが成長管理政策の策定において重要な役割を占めていることが明らかとなった。

ここで市などの地方自治体は、小さいものでは面積数km²、人口も数千レベルであり、わが国でいうところの市よりも小さいレベルのものまでが含まれている。このような地域社会において、都市の成長や開発の進展に伴い、それによって生起する様々な環境影響を小さくするためにコミュニティレベルでの成長管理政策が議論、議決されていることができる。

3. 住民投票

具体的な住民投票の例として、ここでは1990年の

Table 1 カウンティ、シティ等の地方自治体が成長管理に期待する事柄（カリフォルニア州）

政策のタイプ	期待する事柄	選択確率(%)
人口・住宅開発に着目した成長管理政策について	(1)生活の質を保つ	98
	(2)交通負荷の軽減	93
	(3)下水容量の確保	82
	(4)余裕ある水道供給	63
	(5)自然環境の保持	55
産業開発に着目した成長管理政策について	(1)交通負荷の軽減	70
	(2)生活の質を保つ	65
	(3)下水容量の確保	50
	(4)余裕ある水道供給	40
	(5)自然環境の保持	26

6月に実施されたプロポジション111を例に説明する。これは住民や議会等の発案に基づき、交通混雑緩和のため、ガソリン税を1ガロン当たり5セント増やし、そこで得られた増収を公共交通の整備にあてようとする動議（プロポジション）である。このプロポジションの採否はその他の様々なプロポジションとあわせ、州知事の選挙の際に州民一人ひとりがイエスかノーを選択する。プロポジションによっては、特定の関係団体やコミュニティが事前にその否決や成立をねらって、それぞれ活発な宣伝活動を行う場合もある。選挙に先だって、選挙民のいる家庭には次頁 Fig.1 に示すような各プロポジションに関する詳細情報が配布される²⁾。この資料に基づいて各自が判断し、住民投票 (ballot) においてそのプロポジションが法令として成立しうるかどうかを問うのである。原則として投票者の過半数の賛成をもってこのように法令として成立させることにより、その政策は確実にオーソライズされることになる。現在までに社会的に合意形成が求められる多くの課題についてこの方法が適用されてきた。

上記の他にもカリフォルニア州において有名な事例をあげると、サンフランシスコ市におけるオフィスの建設制限をもちこんだプロポジションM（1986年）、カリフォルニア州での固定資産税の上限を設定したプロポジション13（1978年）などがある。また、住民投票は何もこのような大きな政策決定の際に利用されるだけでなく、例えば「不足している刑務所建設のための債権を発行することの是非」を問うものまであり、その守備範囲は広いといえる。

4. コミュニティ活動のプロセス

このように、成長管理政策の多くは自治体ベースで住民投票によって決定されているものが多い。米

国の自治体は日本のようにどの自治体も同じような仕組みであるというわけではなく、首長－議会型、理事会型、議会－支配人型等といったいくつかの分類がなされている。一般に理事会型の地方自治体では市民参加がしやすく、議会－支配人型の自治体では行政過程が住民にとって理解しやすいということが言われているが、ほとんどの場合、自治体住民のごく一部のコミュニティから運動が発展し、自治体全部をまきこんだ形で決定に至るといった流れが多いと考えられる。

それでは、そのような小さなコミュニティレベルの動機づけから、一般に法令 (act) と呼ばれるようになるものにまでこの運動を昇華していくのはどのようなプロセスによっているのであろうか。

以下、本章では、一般住民のために米国のプランナーがまとめたコミュニティ活動ガイドブック等に掲載されている情報などを整理することにより、その代表的な経緯と留意点をまとめた。なお、ここでは事例として最も一般的といえる地域開発プロジェクトを例にしている。プロセスの一例を Fig.2 にフローチャートとしてまとめた。以下、このフローに従って議論を進める。

このフローチャートの中で、問題解決への基本的

プロセスは①～⑤で捉えることができる。また、⑥～⑧は関連する方策や情報、⑨～⑩はプロセスの全体を通じて共通する姿勢および留意点である。

1) 目的の明確化

どのような計画課題に対しても、まず目的として何を考えるのか明確にする必要がある。地域がおかれている状況を把握した上で、コミュニティが考える地域開発プロジェクトとはどのようなものなのか、またコミュニティに影響を及ぼそうとしている地域開発プロジェクトの中身は何なのか。それらを明らかにした上で地域としての、そのプロジェクトに対する考えをまず明確化する必要がある。

2) 基本戦略の選択

何らかの開発プロジェクトがある場合、それに対する基本的な戦略は少なくとも以下の3つのいずれかに該当するはずである。

- (1)開発を行わない (禁止してしまう)
- (2)開発を遅らせる
- (3)適切な開発を進める

単純に考えると、地域が開発抑制をしたいという考え方を持っている場合、(1)の開発を行わない (禁止してしまう) という方法が最も適切な考え方のように見える。しかし、何でも禁止してしまうという

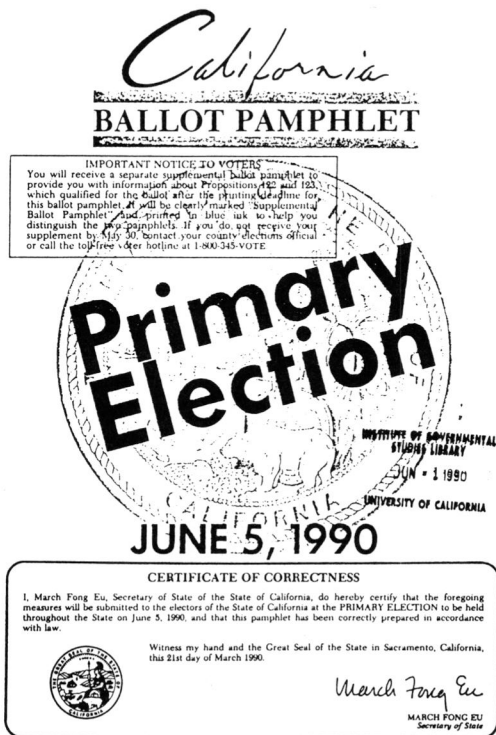


Fig.1 住民投票のための資料 (カリフォルニア州 プロポジション111の場合)

111 The Traffic Congestion Relief and Spending Limitation Act of 1990

Official Title and Summary

THE TRAFFIC CONGESTION RELIEF AND SPENDING LIMITATION ACT OF 1990. This measure would enact a statewide traffic congestion relief program and update the spending limit on state and local government to better reflect the needs of a growing California population. It would provide new revenues to be used to reduce traffic congestion by building state highways, local streets and roads, and public mass transit facilities. This measure would enact a 35% increase in truck weight fees and a five-cent per-gallon increase in the fuel tax on August 1, 1990, and an additional one cent on January 1 of each of the next four years. This measure updates the state appropriations limit to allow for new funding for congestion relief, mass transit, health care, services for the elderly, and other priority state programs, while still providing an overall limit on state and local spending. This measure would continue to provide that public education and community colleges receive at least 40% of the state General Fund budget, and would provide that revenues in excess of the state appropriations limit are allocated equally between education and taxpayers.

Final Vote Cast by the Legislature on SCA 1 (Proposition 111)

Assembly: Ayes 63 Noes 5	Senate: Ayes 34 Noes 2
-----------------------------	---------------------------

Analysis by the Legislative Analyst

Background
Under the California Constitution, there is a limit on the amount of tax revenues that the state and most local governments can appropriate in a given year. This appropriations limit does not apply to *miscellaneous revenues*, such as user fees, or to certain excluded appropriations, such as debt service on voter-approved bonds. Whenever a local government cannot appropriate all of its tax revenues, these "excess revenues" must be returned to taxpayers. However, any excess *state* revenues, up to a specified limit, must go to public schools and community colleges. Any excess revenues above that limit must be returned to taxpayers.

The California Constitution also requires the state to provide a minimum level of funding for public schools and community colleges (K-14 education).

Finally, the state now collects a 6-cent per-gallon tax on motor vehicle fuels and also collects commercial vehicle weight fees. These revenues must be used for transportation purposes and are subject to the appropriations limit.

Proposal
This measure makes changes in how the appropriations limit operates and in how the minimum funding guarantee for public schools and community colleges is determined. Passage of this measure also would cause several changes in laws relating to transportation funding to take effect. These changes are described below.

Changes in the Appropriations Limit Formula. The state and local appropriations limits are based on the amount of tax dollars appropriated in 1978-79, adjusted for subsequent changes in the cost of living and population. The current cost-of-living adjustment is made using the *lower* of the change in (1) the United States Consumer Price Index (USCPI), or (2) California per capita personal income. The current population adjustment is based on the change in each jurisdiction's population, except for schools, where the adjustment is the change in the number of students based on average daily attendance (ADA).

This measure changes the cost-of-living and population factors for both the state and local appropriations limits as described below.

- **New cost-of-living factor.**
 - For the state and for schools, it is the change in California per capita personal income.
 - For local governments, each local government annually may choose either:
 - The change in California per capita personal income; or
 - The percentage change in the jurisdiction's assessed valuation which is attributable to nonresidential new construction.
- **New population factor.**
 - For the state, it is based on both the change in attendance at public schools and community colleges and in statewide population.
 - For local governments, the Legislature may establish an alternative population factor.

Changes in the K-14 Education Funding Guarantee. Under existing law, two formulas are used to determine the minimum funding guarantee for public schools and community colleges. One (known as the "percentage-of-revenues" formula) guarantees these schools and colleges collectively the same percentage (about 41 percent) of state General Fund tax revenues as

(Continued on page 61)

のは一般的に得策でない場合が多く、そのようにしても長期的視点で見れば、後からまた開発圧力がかかってくる場合が多い。また、ただ単に(2)開発を遅らせるというのは本質的な解決策でない場合が多く、これも次世代へツケを残すことになる場合がある。長期的な視点を考慮した上で適切な開発を進めることができるのであれば、それが最上の策である。

3) 目標の設定

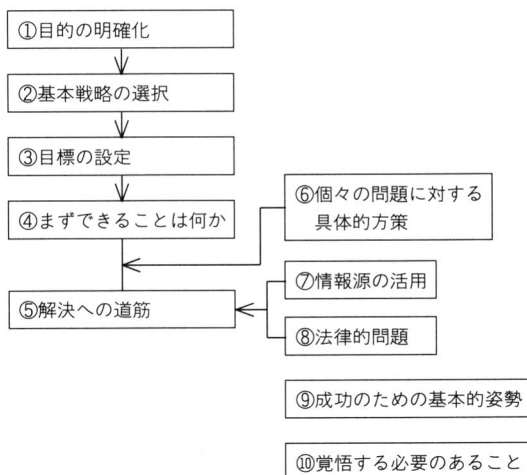
該当するプロジェクトの実施に伴い、どのような問題点、利点が発生するか。またそれに伴って個別の目標をどのように設定していくかを検討する。まず、開発によって将来的にどのような問題が発生する可能性があるかについて洗い出しを行う。そのためには、対象地区における各ロットの開発可能性はどれだけか、現在の法のもとでは可能性としてどのような開発が実施され、どのような問題が起り得るか、また開発が実施されるに伴い、そのプロセス上で発生すると考えられる可能性のある事柄（例えば工事騒音等）は何か、等を可能な限り書き出してみる。このような検討を行った上で、開発に伴うメリットと開発しないことによるメリットを整理してみる。

具体的には、開発から得られるメリットの例として、雇用の促進、税収の拡大、資産価値の上昇、都市環境の改善等が考えられる。また開発を行わないことによるメリットの例として、良好な環境の保持、農業生産の保持といった事柄が考えられる。

このような利害得失を把握した上で、具体的な目標を設定する。目標の具体的な例としては、生起する問題の最小化を考えたり、開発に伴って発生する損失を補って余りある便益が発生するかどうかを検討すること等が考えられる。このようにそのプロジェクトに伴う利害得失を最初にきっちり押さえておくことが肝要である。また、開発から得られるメリットも公正に評価する必要がある。

4) まずできることは何か

コミュニティ活動の主体が住民一人ひとりである以上、とにかく各自ができることから手をつける必要がある。例えば、各自の利害と開発に関係する不動産所有者の利害が一致しているのかどうか、確認を取ることが考えられる。そのような意見交換を行うためには、手紙、電話、会合等を通じて積極的に動く必要がある。このような行動を通じて各自の希望、不動産所有者の意向をはっきりさせる必要がある。自分を含め、開発プロジェクトに関わる各プレ



注) 参考文献4) ~10) を参考に作成。

Fig.2 コミュニティ活動のプロセスの一例

イヤーがどのような考え方を有しているのか、問題の無さそうな部分については早めに意見交換をしておくことが求められる。さらに、提示されている開発計画に対し、その考え方自体に問題はないか、州や地方の条例等に抵触しないか検討を行わなければならない。この段階でわからないことは、コンサルタントや弁護士を頼む以前の段階であるため、行政の窓口や話を親身に聞いてくれる直接利害に関係しない不動産屋などに聞くことも考えられる。

5) 解決への道筋

様々な具体的方策を比較し、情報等を十分に集めることができれば、問題に対して解決可能性のある方策がいくつか見えてくるはずである。ここでは各解決策の利害得失を洗いなおし、それら解決策の中でどれが妥当かを決めていく必要がある。その際注意が必要なことは、最終的に誰が決める権利を持っているかに十分注意を払っておくことである。例えば、周囲がどのような意見を出しても、該当する不動産所有者の意思のみで決められてしまう問題なのか、それとも行政組織によって制限がかけられる問題なのか。また、自発的意見に基づくコミュニティ住民が決定に参画する余地があるのかどうかである。また、決める権利を持っている者が、地域コミュニティの意見を取り入れる可能性があるかどうか、十分に検討しておく必要がある。その際、一つのキーとなるのは、コストや利潤等の金銭的な問題が考えられる。場合によっては、開発に伴って得べかりし利潤を、開発を制約することによって誰かが補填するというようなことも考えられる。いずれにしても、

これら重要な問題は「多分 (maybe)」といったあいまいなレベルで対話することは禁物である。

6) 個々の問題に対する具体的方策

解決への道筋をさぐるためには、個々の問題に対する具体的な方策を積み上げていく必要がある。ここでは多くの事例において取り上げられることの多い、土地保全のための方策を例として取り上げる。地域開発をコントロールしようとする場合、土地をどのように自分達のコントロール下におくかということがコミュニティ活動の一つの大きなポイントになる。土地保全の場合だけを取り上げても、下記のような4種の方策があげられる。どの方策が最も適切かということはケースごとの条件に応じて変わってくる。保全という意味では取得ができれば一番良いわけだが、それが地主側の意向等で不可能な場合は、保全権の設定などにもちこまれる。また、権利をうまく移転できるような他の土地がある場合は、開発権の移譲も検討する価値があろう。

(1)取得 (Acquisition)

土地の取得には以下のように様々な方法がある。

- ・政府による買い取り、最終的には強制収用
- ・土地信託 (Land Trust)
- ・基金 (Foundation)
- ・市民組織による取得

(2)保全権の設定 (Conservation Easements)

- ・不動産所有者と保全主体の間で結ぶ取り決め
- ・所得、固定資産税等の減免、保全料を支払い所有者を説得する

(3)開発権の移譲 (TDR)

(4)制限的開発投資 (Limited Development Venture)

[例] 400エーカーの土地で地主が1万 (ドル/エーカー) の売値を希望しているとする。そのうち100エーカーのみを開発し、その収益から地主への支払い400万ドルを渡し、残り300エーカーは保全する。

7) 情報源の活用

知識の無いままコミュニティ活動を続けていても成功への展望は開けてこない。必要な知識を提供してくれる主体は随所にある。これらを有効に活用していくことによって、よりよい解決策が得られる可能性が高まる。具体的には、以下のようなところがあげられる。

(1)自発的諸組織 (Advocacy Organization)

環境保護団体、消費者組織、近隣組合、利益団体

などの諸組織。優秀、有力な組織は常に何らかの立法活動を行っているため、そのような組織を見つけるには地方立法府へ出向くのが最も手取り早い。

(2)コンサルタント

時間が無い場合、自分が動けない場合に依頼するとよい。

(3)政府機関

順序として、ここから情報収集を始めるのが妥当であろう。関わる問題によっては、複数の部局が関連することもあるので注意が必要である。当該自治体のみならず、関連する町、市、郡に対しても広めの情報収集を心がけること。

(4)諸法人

(5)マニュアル、基準書

(6)他地域等における先例

(7)大学

(8)コンピュータによる文献照会、図書館

開発による環境影響評価や既存計算例で照会できるようになっているものがある。それらの情報を有効に活用すべきであろう。

8) 法律的問題

米国の場合、日本よりも弁護士の存在や訴訟等はより身近なものである。これらを有効に利用できるかどうかで勝敗は決まるといっても過言ではない。特定のコミュニティの意見を、その自治体全体のルールとして明文化するためには、住民投票が最も一般的なプロセスである。そのためには適切な弁護士を介して以下のようなプロセスで法律的問題を解決していくのが有効である。

(1)弁護士を選ぶ

適切な弁護士を選ぶことが成功への大きな条件である。そのためには、先述した自発的諸団体に問い合わせを行ったりすることが重要であろう。また、Martindale-Hubbell Inc. や Summit New Jersey といった弁護士グループの出しているレファレンスから情報収集を行うことも必要だろう。

(2)弁護士の評価ポイント

よい弁護士を選ぶためのポイントは、こちらの質問をきちんと聞いた上で事柄に関する明確な説明をしてくれるか、成功の可能性に関する説明をきちんとするか、適切な報酬を要求しているか、十分な経験を今まで積んでいるか、といったことが評価のポイントになる。

(3)弁護士が決まったら

関連する情報はすべてきちんと弁護士に伝えるこ

と。また、弁護士はあくまでアドバイザーであり、コミュニティのスポークスマンではないということに留意する必要がある。

(4)法律に手を加える

今の法が現実の問題に対して不十分な場合は、法を変える可能性を検討しなければならない。州、郡、市、町の議会等の立法機関に法案を提出し、それが住民投票によって過半数を獲得すると可決され、法令になる。

9) 成功のための基本的姿勢

コミュニティ活動のプロセス全般を通じ、成功への近道のための基本的姿勢について、以下のように整理できる。

- (1) やみくもに開発をやめることを主張するのではなく、それによる影響をいかに小さくするかを考えよ。
- (2) 機会を取り逃がさないように、できることからとにかくすぐ始めよ。
- (3) プロセスの途中においては様々な難問が発生することが容易に予想されるが、物事を前向きに、良い方に考えよ。
- (4) 政治的戦略と法的戦略をうまくジョイントさせることを考えよ。
- (5) 熱意の無いところに成功はない。

10) 覚悟する必要があること

コミュニティ活動を続けるにおいて、様々な障害が発生することが考えられる。その中には自分と考えを異にする者の意図的な妨害活動も含まれる可能性があることに注意しておく必要がある。例えば、

- (1) 策略によってコミュニティのグループを分裂させられる。
- (2) 本質的ではない議論に話をそらされる。
- (3) コミュニティ活動の進行を遅れさせ、参加者の興味が薄れるのを待たれる。
- (4) 訴訟に訴えられる。
- (5) NIMBY (Not in My Backyard: 利己主義) 呼ばわりされる。
- (6) 密談で勝手に話が進められる。
- (7) コミュニティが提示した論拠データに対する批判。といった問題の発生が考えられる。

以上のステップから明らかなように、このようなコミュニティ活動はやる気があってポイントさえきっちり押さえれば基本的には誰にでもできるということである。しかし、その際に弁護士やプランナーなどのまちづくりのプロフェッショナルによるサポ

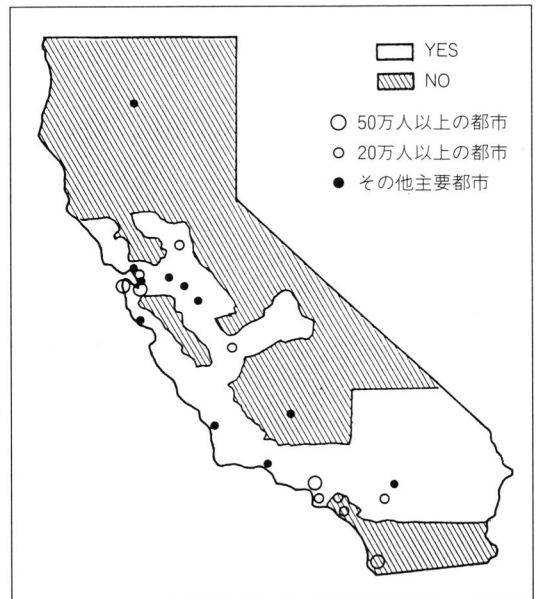
ートを的確に受けなければ、成功は容易ではないことも明らかである。さらに、情報収集の重要性、及び意思決定者への説得など地味な作業の積み上げの上にはじめて視界が開けるといえる。また、本稿では議論をわかりやすくするためにプロセスをシステムティックに整理したが、現実的な作業プロセスとしては随所でフィードバックの必要な、より交錯した状況になろう。

5. いくつかの課題

ここでは、以上のようなコミュニティ活動を通じ、実際に成長管理政策を実施した自治体において、どのような問題が生じているかコメントする。また、そのような課題認識を通じて、わが国への応用を考える際の参考意見を示す。

1) 決定プロセスに関する問題

前章で示したように、成長管理政策の採用は最終的に住民投票で決着がつくことが多いため、ある意味で非常に民主的なシステムに乗っ取っているといえることができる。しかし、一方で住民投票の際に短期的な視点で各自が自分の利益しか考えないのであるなら、民主的プロセスの結果得られた成果というものはずしも長期的な視点から皆を幸福にするものではなくなる場合がある。例えば、先述した1990



注1) プロポジション111はガソリン税を増加させ、公共交通整備の財源にあてようとするもので、1990年6月5日に住民投票により可決された。
2) サンフランシスコ・クロニカル&エグザミネー紙より作成。

Fig.3 プロポジション111に対する住民投票結果

年のカリフォルニア州のプロポジション111の場合、前頁Fig.3に示すような採決結果が得られている。これは、公共交通が現在存在しない所に住む者は公共交通の補助など考えていない反面、都市部の住民は公共交通に対する補助が必要だと認識していることを示している。すべてがそうだというわけではないが、民主的と言われる住民投票の結果はこのように自分の目先の利害に左右されることが多いといえる。

2) 公平性に関する問題

成長管理政策は何らかの形で新しい参入者に負担を強いる政策であるということもできる。このことから、既存立地者と新規参入者の間での公平性の問題をどのように担保していくかという課題^{11,12)}がある。興味深いことに、成長管理政策が実施されているところでは新規参入者が不平を述べることは少なく、どちらかといえば、新規参入者の側でもそのような負担を通じて地区の魅力が向上することを期待している傾向さえあるといえる。

3) 実施効果に関する問題

成長管理政策が実行されても、その政策が実際に効果を発揮しているのかどうか、実際にはよく確認されていないことが多い。コミュニティ活動を通じてそれらのモニタリングを進めていくことも重要な事柄の一つと言えるだろう。

6. おわりに

本研究で得られた成果を再整理すると下記のようになる。

(1)カリフォルニア州の地方自治体(市、カウんティ)の成長管理政策に関する動向を見ると、成長管理政策を行っている自治体のほとんどが「交通負荷の軽減」をその主要目的として挙げていた。広い意味で捉えると、成長管理政策は交通需要マネジメント政策を内包するものであるということが可能である。

(2)また、そのプロセスにおいては住民投票による法令の作成というわが国にはないスタイルのコミュニティ活動のプロセスが重要な役割を占めていることが明らかとなった。

(3)成長管理政策の実現化におけるコミュニティ活動においては、情報収集、意見交換、意思決定者への説得の重要性が指摘されている。特に弁護士やプランナーと連携し、十分な専門的知識に基づくアドバイスがポイントになる。この点、わが国ではコミュニティ活動をサポートできるだけの専門家側の

組織体制は十分整っていないといえよう。

(4)成長管理政策を議論する際、成長を維持するだけの社会基盤を誰が最終的に負担することになっているのかという議論を忘れてはならない。住民投票というプロセスを経る政策決定については、投票者の短期的な利害関係が結果に影響する側面が強く、住民一人ひとりの賢明さが求められている。各自の利害を長期的に良好な地域計画に高めていくための住民ひとりひとりの学習と、良識ある専門家によるサポートがその点でも必要といえる。

海外、特に米国におけるコミュニティ活動を研究することは、実際のところ容易ではない。それは例えば一般の米国人が日本の都市計画における意思決定の仕組みを理解するのが容易ではないことと表裏の関係にある。

簡単な例をあげれば、コミュニティ活動の「場」となる地方自治組織一つを取り上げても、米国の地方自治組織は日本のそれと比較して非常に多様に富んでいる。また、コミュニティ活動の成立可能性という観点から考えれば、わが国におけるほとんどの都市計画に関わる問題は、米国と比較して「官」と「個人」の利害の対立として捉えられる場合が多く、コミュニティ活動の原動力となるそれらの中間の「公共」的視点が不十分であることもよく指摘されている(その良否は別として)。さらに、労働環境の違い等も一因となり、一般勤労者が地域コミュニティの活動へどれだけ自主的に参加できるかということはわが国と米国では大きな差があるといえる。この他にも我々が気づかない違いは数多くあると思われるが、それらの背景をより明確に整理していくことは今後の研究課題として重要である。いずれにしても、米国等におけるコミュニティ活動の良く見える部分だけを、安易にわが国に移植することは厳に慎まなければならない。また、このようなコミュニティ研究に関する難しさが、その研究の重要性、必要性を一層高めていることも事実であろう。

海外におけるコミュニティ活動の内容と課題を明らかにするという難題に対し、本稿がその重責を十分に果たし得たとは考えていない。わが国の都市・地域計画の現状を見るにつけ、さらに掘り下げた形でのコミュニティ活動に関する研究が今後さらに求められているということができよう。

本研究は財団法人交通安全学会研究調査プロジェクト H616「地域コミュニティから見た交通マネジメント等交通改善に関する研究」によるものである。

参考文献

- 1) Glickfeld M. & N. Levine: The New Land Use Regulation "Revolution", Why California's Local Jurisdiction Enact Growth Control and Management Measures, UCLA Extension Public Policy Program, 1990
- 2) California Secretary of State: California Ballot Pamphlet, Primary Election for June 5 1990
- 3) ジョセフ・ツィンマーマン、神戸市地方自治研究会訳『アメリカの地方自治—州と地方団体—』劉草書房、1986年
- 4) Klein R.D.: Everyone Wins!, A Citizen's Guide to Development, American Planning Association, 1990
- 5) Jones B.: Neighborhood Planning, A Guide for Citizens and Planners, Planners Press, 1990
- 6) Eric Damian Kelly: Managing Community Growth, Policies, Techniques, and Impacts, 1993
- 7) Acropolis Books Ltd.: The Better Community Catalog, 1989
- 8) Herbert H. Smith: Planning America's Communities, Paradise Found? Paradise Lost?, Planners Press, 1991
- 9) H.H.Smith: The Citizen's Guide to Planning, Planners Press, 1993
- 10) Project Management Publications: The Agency/Public "Cooperation Manual", 1993
- 11) Deakin E.: Growth Controls and Growth Management: A Summary and Review of Empirical Research, Ed. by D.Brower et.al., "Understanding Growth Management" The Urban Land Institute, 1989
- 12) Ellickson R.: Suburban Growth Control, An Economical & Legal Analysis, Yale Law Journal, No.86, 1977
- 13) Schiffman I.: Alternative Techniques for Managing Growth, Institute of Governmental Studies, Berkeley, University of California, 1989
- 14) J.M.DeGrove: Planning & Growth Management in the States, Lincoln Institute of Land Policy, 1992
- 15) J.M.Stein: Growth Management, A Sage Focus Edition, 1992
- 16) 谷口守「都市成長管理の発展と課題」『環境創造と都市戦略』仲上・中川編、法律文化社、1994年