

Title	栗東市の新幹線新駅建設事業にみる正当性調達の失敗
Author	石割 信雄
Citation	創造都市研究：大阪市立大学大学院創造都市研究科紀要. 5 巻 2 号, p.1-26.
Issue Date	2009-12
ISSN	1881-0675
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	Publisher
Publisher	大阪市立大学創造都市研究会
Description	
DOI	

Placed on: Osaka City University

大阪市大「創造都市研究」第5巻第2号（通巻7号） 2009年12月

■ 論文 ■

1頁～26頁

栗東市の新幹線新駅建設事業にみる正当性調達の失敗

石割信雄（大阪市立大学大学院・創造都市研究科・客員研究員）

The Failure of Justification: In Case of the Ritto City's Project of the New Station Construction of the Shinkansen

Nobuo ISHIWARI (Visiting Researcher, Graduate School for Creative Cities, Osaka City University)

【目次】

- I. はじめに
- II. 新幹線新駅の事業概要
 - 1. 新駅の位置
 - 2. 誘致の意義
- III. アクターの特徴
- IV. アクターの関心と政治行動
 - 1. 財政基盤
 - 2. 事業効果
 - 3. 住民参加
 - 4. 住民運動
- V. まとめ
- 参考資料（新駅建設事業の年表）

【要旨】

本稿は、2006年7月滋賀県知事選挙により栗東市の新幹線新駅の「正当性」が否定された点を取りあげ、当初付与されていたはずの「正当性」がなぜ調達に失敗したのかを、分析しようとするものである。

新駅設置の経過をたどると、1988年滋賀県南部地域の開発促進を目的として、栗東あたりに新駅を誘致するため、周辺3市11町で期成同盟会の促進協議会を結成した。同年、栗東町議会も全会一致で誘致を決議した。その後、滋賀県が促進協議会に加入、知事が会長に就任した。2002年4月に滋賀県、栗東市、促進協議会、JR東海の四者で「基本協定書」が締結され、誘致が現実化した。

事業費負担をめぐる市（町）間では調整が難航した。促進協議会では知事と市（町）はそれぞれ首長で並列関係にはあるが「正統性」は知事にあるという多元的分散的關係にあり、一方、行政権限は県と市（町）の二層制であった。このことから、栗東市当局はリーダーシップを発揮できる立場になく、悪化する財政状況下で県の財政支援と県の主導による各市間の調整を期待する立場にとどまった。

市民参加面をみると、先ず情報提供は広報紙、説明会、フォーラム等により行っていた。自治会単位や小学校区別の懇談会も行ったが、参加者は少なく、低調であった。とは言え、2004年の民間団体によるアンケート調査では新駅の事業費負担を否定する回答が7割程度あり、市民は無関心でもなかった。

そして、財政状況が悪化するなか、2004年1月に新駅凍結の署名活動が、続いて同年9月には住民投票条例制定要求の署名活動も起こり、住民運動が惹起された。

しかし結局、これらの住民運動で提起された意見は市議会で否定された。

「正当性」をもって事業化を進めるには議論をとおした各アクターの相互理解が必要である。しかし、この栗東の事例ではそのような環境にはなかった。相互理解は困難であったし、行政当局が推し進めてきた政策選好も正当化されなかった。

【キーワード】

正当性、住民参加と住民運動、熟議、期成同盟、公共事業

【Keywords】

Justification, Public Involvement and Citizen Participation, Deliberation, Promotive Association of Public Projects, Public Works Projects

I. はじめに

都市計画事業を成功させるには、計画の正当性や住民の納得性を得ることが重要である。そのため、都市計画法では、都市計画決定に至る過程において、住民参加手法として図書の縦覧や、意見書の提出、公聴会の開催などの手続きを定めている。又、このほかにも事業者には住民説明会などの開催も求めている。これまで住民参加は、公益性の確認と正当性の調達との脈絡において重要な意義をもち、民主主義の内容を高める手法として中心的な役割をなすとされてきた。都市計画策定の過程で住民参加の手続きを組み込んでいるのは、そうした役割に期待してのことである。

ところで、当時の滋賀県栗東町(2001年10月1日に栗東市として単独で市制施行、2000年の国勢調査人口5万4856人)を始めとする3市11町は、1988年に東海道新幹線新駅を建設するために期成同盟会を結成して新駅の誘致活動に取り組んだ。その後1990年に滋賀県の加入を得、知事が期成同盟会の会長に就くことで県の政治選択として誘致活動が進められた。

なかでも栗東町は、東海道新幹線が開業して間もない1969年に「新幹線新駅誘致特別委員会」を町議会に設置し、又、1988年に議員全員の一致により新駅誘致を決定して政策選好を明確にし、他市・町より先んじて事業化に取り組んだ。栗東市においては、新駅問題は長年にわたる重要な政策課題であった。行政は、新駅の開業が地域経済に及ぼすプラス面などの事業効果を掲げて公益性を主張し、議会にその支持を求めた。そして、行政・議会が一体となって新駅の誘致活動と新駅周辺の土地区画整理事業などに取り組んだ。

又、栗東市(町)の行政当局は、土地区画整理事業を施行する際に、事業案の縦覧、利害関係者の意見書提出といった法律上の住民関与のほか、都市計画審議会の開催をとおしての事業の説明、地元説明会の開催や新駅建設事業のパンフレットの配布、市長と住民との懇談などの住民啓発を行った。

こうした新幹線新駅建設事業の取組みにより、行政は新駅建設事業の正当性を調達していたはずであった。しかし、2006年7月に行われた知事選挙で、「もったいない」をスローガンに新駅建設事業の凍結を公約とした嘉田氏が当選したことにより、新駅建設事業の正当性は否定され、事業中止に至った。

又、同年10月に行われた栗東市長選挙においても、事業推進を公約とする現職が当選したものの、事業推進の「中止」を公約した候補者と「中止を含む再検討」を公約した候補者の得票合計数が全体投票数の過半数を超えた。

これらを受けて、滋賀県と栗東市は事業中止の対応を協議するに至った。そして、市施行の土地区画整理事業は、既に仮借換地手続きを終えていたが、栗東市自らの手によって取消された(2008年12月19日栗東市公告)。これは、組合施行の取消しについては土地区画整理法に規定されているものの、法律では市施行に

から約43.8Km、京都駅まで約24.3Kmの距離にあった²⁾。

これを東海道新幹線の各駅間の実距離で見ると、米原駅からの距離は掛川駅-静岡駅間とほぼ同じで、小田原駅-新横浜駅間に次いで長距離であり、京都駅までの距離は新富士駅-三島駅間とほぼ同じであった(図2参照)。

計画された新駅は他の駅間距離と比較して特に短距離にあるものではなかった。

2. 誘致の意義

1988年12月8日、当時の稲葉滋賀県知事が県議会で将来県内の産業・観光振興、又、京阪神大都市圏の外延化・都市化の進展が見込まれることから新幹線の利用も増加すると思われるとして、栗東周辺地に新幹線新駅の設置に取り組むことを表明した。

そして、栗東(町)市長は、新駅を誘致する意義をおおよそ次のように整理した³⁾。

- ① 京都・米原間が長距離にあることから新たな玄関口を設置することで、新幹線の高速性、定時制、大量輸送性、安全性などの優位性を取り入れることができる。
- ② 滋賀県南部地域の広域交流の拠点、琵琶湖リゾートの発着拠点として位置づけることにより経済波及効果が期待できる。
- ③ 産業立地の誘導を図ることができる。
- ④ 新駅建設工事に伴う労働、経済波及効果が期待できる。
- ⑤ 土地区画整理事業による土地資産形成効果から税収増を図ることが期待できる。
- ⑥ 駅近接により生活利便性が向上し、時間短縮効果が享受できる。

こうした事業効果をアピールしての取組みに対して、事業化に共感賛同し、積極的に参画しようとする者、あるいは巨額の事業費が予想されることから将来の栗東市(町)財政に多大な負担を与え、他の事業の遂行に支障をきたすのではないかと危惧し、事業化に反対する者がいた。

次章でこれらのアクターを分類整理し、その特徴を抽出する。

Ⅲ. アクターの特徴

アクターを整理すると次の7者に集約できる。

そして、これらを図3に示すように、まず、新駅設置を進める行政に「共感」しているか、「対峙」しているかを横軸にして区分し、次にその行動内容を縦軸にして「高」に設置活動を活発化し積極的に取り組んでいるアクターを、「低」に比較的低調な取組みに終わっているアクターに区分して整理する。

各アクターの特徴は次のとおりである。

(1)「東海道新幹線(仮称)栗東駅設置促進協議会」(1996年8月に「東海道新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置促進協議会」に改称。以下「促進協議会」と略称する)

促進協議会は1988年2月に新駅誘致を共通目標として行政が中心となって結成された期成同盟会で、各アクターのなかでも誘致活動の中心的存在であった。

栗東町長を会長として3市11町⁴⁾の首長と議長で構成された。後にこれらの市・町は合併に伴い再編されるなどで7市となった⁵⁾。

1990年7月に滋賀県が加入し、1996年には経済団体等が加入した(2002年12月現在8団体)。そして、1999年8月6日に滋賀県知事が会長に就任した。

退会関係では、2002年8月に志賀町が退会した。続いて、大津市も2004年4月に退会届を提出したが、促進協議会の通常総会で保留扱いとされた。

志賀町の退会が容認されたのは、2002年6月に発表された促進協議会による「新駅の波及効果と地域整備戦略に関する調査」で、各構成市町には新駅設置によるメリットが認められるものの、志賀町には新駅から遠距離のために経済効果が少ないことが明らかになったこと、同年4月25日に滋賀県、栗東市、促進協議会、JR東海の四者で新駅設置の「基本協定書」が締結されたことにより、期成同盟会加入の役割を終えたことが理由であった。

同じように大津市も市民の新駅利用の低さが予測されることや逼迫する市の財政状況から退会を申し出たが、県庁所在市である大津市の退会は社会的影響が大きき、又、多額な負担額が他の団体へ転嫁されることなどから保留扱いにされた。

促進協議会の事務局は栗東市が担ったが、政治的主導権は知事がもった。ただ、構成市町の行動をトップダウンで統制するというほどの強い主導権ではなく、各首長と調整し同意を得ながら統治するというもので、その意味で促進協議会の組織はゆるやかな多層的構造であった。

(2) 滋賀県

1988年12月8日、当時の稲葉滋賀県知事は、滋賀県議会本会議で空港建設と合わせて新駅建設を進める旨の所信表明をした。1990年度には「総合交通ネットワーク構想」を策定、これを基幹広域交通網の一環として位置づけ、県の重要プロジェクトとした⁶⁾。

そして、促進協議会の会長と行政庁の立場でJR東海に積極的に誘致を働きかけた。

又、2001年12月27日にJR東海から協議了承の正式回答を得た後は、新駅建設事業を推進するためにこれまでの庁内会議を再編強化し、行政組織を挙げて取り組む姿勢を示した⁷⁾。

会長（知事）は政治的主導権を発揮し、新駅建設費用の負担調整では関係市長と協議を重ねることで、2005年6月2日の促進協議会調整会議での合意に成功した。この役割を知事以外に果たすものはいなかった。

(3) 東海旅客鉄道株式会社（本稿では「JR東海」と略称する）

2001年12月27日に県知事、促進協議会会長が新駅設置の正式協議をJR東海に申し入れ、翌2002年1月8日にはJR東海社長と県知事が会談した。そして、同年4月25日に四者で基本協定が締結された。

以降、JR東海は行政と共同関係をもって事業に取り組んだが、新駅設置の決定権を有していることから優位の立場にあった。

JR東海は促進協議会の構成市町に費用の全額負担、新駅用地の無償譲渡や輸送客誘引のための土地区画整理事業の促進など、新駅設置のための諸条件を示しており、各自治体は条件を達成するよう取り組んだ。

(4) 栗東市議会会派

1988年12月21日に当時の栗東町議会は全会一致で新駅設置の実現を決議した。

二元代表制のもと、行政が事業を成功させるには議会の賛同を得ることは絶対必要条件である。町議会は全会一致で新駅実現を決議したとは言え、その後の新駅設置をめぐる政治的動向は流動的で複雑であった。

2004年6月に、議長選挙の対立も要因の一つではあったが、最大会派である保守系会派（11人）が新駅建設事業費の財政負担を争点に事業推進派「新政栗東」（7人）と慎重派「自由民主党市議員団栗政会」（4人、以下「栗政会」という）に分裂した⁸⁾。

当時、市議会にはこの他に民主党系「栗東市民ネットワーク」（以下「ネットワーク」という）（4人）、「日本共産党栗東市議員団」（以下「日本共産党議員団」という）（3人）、公明党「公明栗東」（2人）の会派があった。

事業推進を主張する保守系会派は、行政と共同しながら事業を推進していく立場から、市民に更なる新駅建設事業の情報開示を行い、又、県に費用負担の増大を求めるよう行政当局に要求し牽制した。又、公明党会派も同様の立場であった。

しかし、これらの会派は他者を同調させるまでには至らなかった。

日本共産党議員団は、利便性向上の観点から広域交通機関の充実に反対はしないとしつつも、建設によって市(町)財政の破綻を招くのではないかとする危惧や栗東市(町)民にとっての必要性の有無、全体施策の優先順位からすれば低い位置にあることから再検討するべきだとして、建設中止の立場をとった⁹⁾。そして、事業化が視野に入ってくると、一貫して中止の立場を取って行政と対峙し、事業凍結を求める署名活動や新駅設置の是非を問う住民運動を行った。

「ネットワーク」会派は新駅建設事業を慎重に検討するとの立場をとり¹⁰⁾、2004年3月に議会に提出された「凍結を求める請願書」については採択に賛成したが、同年12月に出された住民投票条例案については議論不十分として議決に参加せず、議場から退出した¹¹⁾。

同じ慎重姿勢をとる「栗政会」会派は「凍結を求める請願書」については採択に反対し、住民投票条例案では、会派4人のうち2人が賛成、2人が反対し、会派の揺らぎを見せた。

(5)「新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置を進める会」(2004年6月に「新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置早期開業推進協議会」に名称変更。以下「早期開業推進協議会」と略称する)

1994年2月に栗東町商工会を中心に企業、個人で構成する期成同盟会が結成された。結成後9年経った2003年3月現在の入会状況は、個人等1847人、法人57であった¹²⁾。しかし、この会員数も同年11月では合わせて832者になり¹³⁾、減少は顕著であった。又、2004年6月に開催された総会の出席者も110人と低調であった¹⁴⁾。

こうした状況に対し、2004年12月の栗東市議会では推進派の「新政栗東」所属議員から早期開業推進協議会と栗東市との間で連絡が密にできていないことの懸念も示された¹⁵⁾。

なお、滋賀県下では、2005年6月に募金活動を行うため、「滋賀の元気なまちづくり県民会議」が県内11の経済団体によって設立された。

(6) 事業化反対の市民

日本共産党議員団が深く関与して2002年8月に「新幹線新駅問題を考える会」が結成され、2004年1月から3月までの期間に1万862筆(最終的には1万2817筆)の「新幹線(仮称)びわこ栗東駅等の凍結を求める請願書」を集めた。これは2004年10月1日現在の住民基本台帳による人口(5万8424人)の約2割に相当する。高齢者や幼児などを除外すると更に割合は高まる。

この請願書は2004年3月の栗東市議会に提出されたが、「日本共産党議員団」(3)、「ネットワーク」(4)の賛成7、反対12の賛成少数で否決された。

2004年9月に「『新幹線栗東新駅』建設の是非を問う住民投票条例の制定を求める直接請求栗東市民の会」(以下「住民投票直接請求市民の会」と略称する)も日本共産党議員団の深い関与により結成され、同年11月に選挙管理委員会に住民投票条例の制定を求める直接請求署名を提出した(7948筆)。これに基づき、栗東市長は住民投票条例案を議会に提出したが、「日本共産党議員団」(3)、「栗政会」(2)の賛成5、反対10の賛成少数で否決された。

こうして、これらの住民運動はその目的を結実させるまでには至らなかったが、新駅設置問題を政治的争点として市民に提示することに成功した。そして、凍結を公約とする嘉田氏の当選によりその目的を達成することができた。

(7) 地権者

JR東海が利用客の利便性と利用客誘引のために必要であるとした土地区画整理事業、「栗東新都心土地区画整理事業」(上鉤、下鉤、蜂屋、手原地区の一部)約50.2haでの権利者は238人であった¹⁶⁾。

地権者の同意が事業化の前提であることから、行政当局は地元説明会を開催した。交渉を重ねて、2002年

1月時点で区画整理事業地の地権者97%、面積90%の同意を得た¹⁷⁾。2005年1月には未同意者が6人までになったが¹⁸⁾、2006年3月時点で仮換地指定に2人が不服申立てを行った¹⁹⁾。

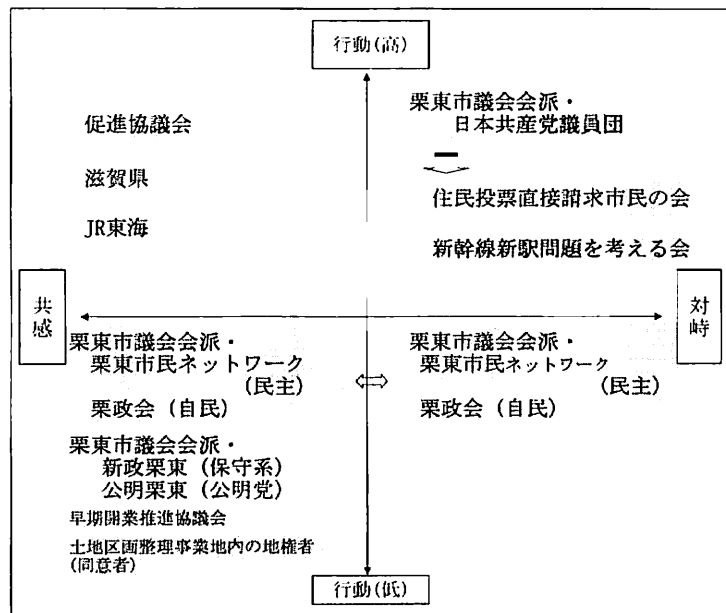


図3 各アクターの関係図

(出所) 筆者作成

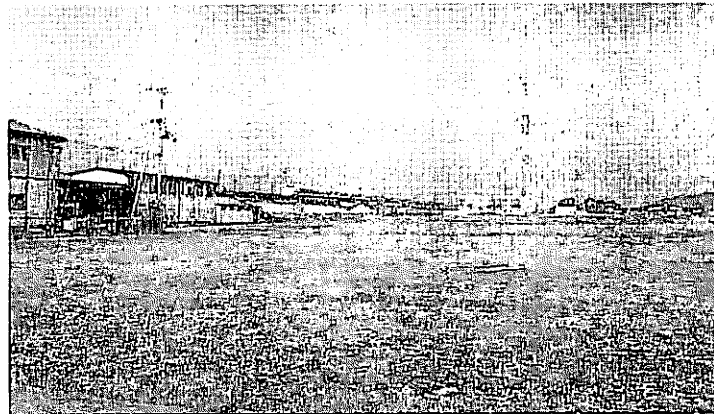


写真1 新駅設置の予定地

(注：新幹線が通過している辺りが新駅設置の予定地であった)

(出所) 2010年1月筆者撮影

(小括) 積極的に新駅設置の誘致活動を起こしたのは、栗東町(市)、滋賀県、期成同盟会の促進協議会であった。駅設置が決まると促進協議会は構成市町の負担金調整を行い、事業化へのステップを踏んでいった。

又、行政誘導により結成した民間主体の早期開業推進協議会は、多数の市民が加入するほどまでには発展せず、低調な活動にとどまった。

一方、日本共産党議員団は、新駅建設によって財政負担が増大し財政状況が悪化するとして署名活動を活発に行い、住民運動を主導して市民の関心を高め、政治問題化した。

保守系議員も新駅設置事業を進めるため、その阻害要因を除去する観点から行政当局を牽制した。

これらのアクターが政治テーマとしたのは巨額な建設事業費負担であった。そして、各会派とも建設事業費が市財政に与える影響が多であることから、市民の納得性を得るために市民参加を重視した。

そして、各アクターはそれぞれの立場から活動したが、それは自らの認識から正当であると信じているところ

に従い行動したものであった。

次章では、各アクターは新駅設置事業の取組み過程で発生した政治テーマに何が正当であると信じて行動したのか、そしてそれがどのような政治的意味をもったのかを分析する。その際、議会における反対勢力との熟議(deliberation)²⁰⁾が政策に重要な影響を与えるというSteiner, et al.[2004]の指摘²¹⁾を参考にして分析する。

IV. アクターの関心と政治行動

新駅設置事業をめぐる各アクターの政治行動の特徴を時系列に整理すると、本文末に添付している「[参考資料] 新駅建設事業の年表」のとおり、およそ次の5期に区分して整理できよう。

- ① [準備期] 1988年2月に促進協議会が結成された。そして同年12月に栗東町議会が全会一致で誘致を決議し、議会、行政ともに新駅誘致への気運が盛り上がった。以降、滋賀県、経済団体の加入など促進協議会の組織体制を強化した。更に、1997年度には土地区画整理事業を進めるために地権者への説明会を始めた。
- ② [高揚期] 1999年ごろになると、促進協議会、栗東町議会、行政が積極的に国やJR東海に要望活動を行った。これら高揚した活動が功を奏して2002年4月に四者「基本協定書」が締結され、新駅設置事業が現実化した。
- ③ [協議期] 2002年4月の四者「基本協定書」締結後、県・関係市町が事業費の負担割合を協議した。
- ④ [混乱期] 2004年4月に大津市が促進協議会からの脱退を表明した。負担割合をめぐる調整が難航し、又、住民投票条例制定の直接請求運動が起こるなど、政治的にも混乱した。
- ⑤ [整理期] 2005年に入って負担割合の協議が進展した。同年12月には四者による「工事協定書」が締結され、2006年5月に新駅が着工されるに至った。

これらの時期に合わせて栗東(町)市議会では、栗東(町)市の財政基盤に与える影響や経費負担のあり方、新駅設置の事業効果、住民参加への対応、住民投票条例の制定などについて議論された。以下、それぞれの議論が正当性の調達のために、どのような貢献をしたのか整理分析する。

1. 財政基盤

1999年11月、栗東町行政当局は議会に事業費の概数として、2面4線の駅で約200億円、2面6線の駅で約250億円になると説明し、又、続いて2000年12月には、2面4線の場合、用地補償費約27億円、路盤工約38億円、橋梁・高架橋関係約74億円、建物・電気関係約86億円の合計で約225億円の見込みであり、関連する草津線の新駅については用地を含めて約30億円になるとした。

事業費の規模や負担額が明らかになった「高揚期」の議会では財政問題に議論が集中し、建設費の負担割合が問われた。

その議会での議論をたどると、先ず、前年度決算を審議する1999年12月議会に日本共産党議員団が土地開発公社などの借入金を含めると一般会計借入額の2～3倍になるとして、財政健全化の視点から1998年度一般会計決算認定に対し反対討論を行った²²⁾。

そして、2000年9月議会でも財政計画を示さない当局に対して不信感を表し²³⁾、2001年3月議会においては、全体の財政状況から更に開発に伴い起債を発行することに強い懸念を表明し²⁴⁾、続いて2001年12月議会では2000年度一般会計決算につき新駅誘致がもたらす今後の財政負担に鑑み、不認定とした²⁵⁾。これ以降も、一貫して栗東(町)市の財政状況から新駅設置に強い疑問を提示し事業に反対した。

これに対して、保守系議員、公明党議員は百年の計の敷石として判断するべきであり²⁶⁾、新駅設置は栗東(町)市の将来発展のために必要であるとした。

新駅設置の議論が高まるなか、2002年4月25日に全額地元負担によって新駅を設置する四者「基本協定書」が締結された²⁷⁾。

栗東市行政当局は、これまでの請願駅の先進事例にならない、建設費の負担割合を県、栗東市、周辺3市10町・寄付金で各1/3とすることで調整を試みたが、2002年6月に促進協議会が調査公表した「新駅の波及効果」で、経済波及効果を大きく受ける自治体とそうでない自治体とでは負担感に差があることが判明し、財政状況から周辺市町の同意を得ることが難しく、議会に立地市である栗東市が1/2の負担もあり得ることを示唆した。

これに対し、日本共産党議員団は、JR東海が駅舎設置の利益を受けることから、受益者であるJR東海に費用負担を求めるべきであると主張した²⁶⁾。

後に、推進派「新政栗東」に属する保守系議員からも、滋賀県に対する負担金増額の要望や県への負担金転嫁の提案がなされた²⁹⁾。又、同様に慎重派「栗政会」の議員も県に1/2以上の負担を求めた³⁰⁾。

このほか、日本共産党議員団は、栗東(町)市の財政状況から新駅設置に反対する質問を繰り返し行い、又、保守系議員も事業推進にあたって財政状況の悪化や他の施策へのしわ寄せを懸念した。例えば、新駅の子算、経費を聖域化しているのではないかといった質問³¹⁾、起債発行額が償還額を上回り負担が増えている厳しい財政状況から今後の見込みについての質問³²⁾、25億円規模の新幹線新駅建設等整備基金の脆弱さの指摘³³⁾、更には、財政は危機的状況と言うよりむしろ末期的状況ではないのか、と言ったようなセンセーショナルな質問³⁴⁾もなされた。

公明党議員は、前提条件が変更していることから長期財政計画の実行性を疑問視し、又、財政基金の積立額が少額であることから他の事業に対する影響を心配した³⁵⁾。

これらの懸念に対して行政当局は、長期財政計画を示したものの、各市町の事業費負担などが確定していないことから財源に不確定要素がある、として、将来の財政状況の見通しなどには明確な答弁は行わず³⁶⁾、基金についても現在の財政状況から精一杯の積立であるとの答弁に終始した³⁷⁾。又、負担金の調整については県の関与が必要であるとの認識を示した³⁸⁾。

そして、建設による事業効果として地域間交流の促進や、産業誘発、雇用促進、観光振興が期待できるといった答弁を繰り返し、議論のすれ違いとした³⁹⁾。又、他の事例でも請願駅は全額地元負担であったことから、この事業についても県、市町で分担することとなり、負担割合は県主導で調整されることを期待するとした⁴⁰⁾。

このように、市長と議員の間には指向する目標に差異があったことから事業の取組みと財政状況との認識にも差異があった。

事業費負担を調整する場としては、2003年9月に関係市町長と県土木部長等で構成する「調整会議」が発足し、県の主導により各市町の協議が進められたが、当初から調整は難航した⁴¹⁾。

こうしたなか、2002年3月に事業波及効果の推計調査報告書が策定された⁴²⁾。これにより、湖西に位置する志賀町は駅勢圏で全域3次圏に位置し、事業効果の少ないことが明確になったことから同年8月に促進協議会を脱退した。

続いて、2004年1月に初当選した目片大津市長も同市にとって効果が少ないことから建設費負担を拒否し、4月には促進協議会からの退会を表明した。これにより、更に負担割合の調整が難航した。

ところで、栗東町は「高揚期」にあった2000年12月段階において、財政上の不安を抱えつつも、市たばこ消費税の増収と県の事業費負担の上積みに期待していた⁴³⁾。

しかし、2004年度から税制改正によりたばこ税に県交付金制度が導入され、これにより充当財源の一部であったたばこ税の税収が大幅に減額されたことから、中長期財政計画の見直しなどが迫られ⁴⁴⁾、資金面で苦境に立たされた。

この事態に対して栗東市行政当局は、2004年6月に県の財政支援を前提にした長期財政計画を作成して、県主導による調整や県の支援を期待しつつ⁴⁵⁾、2010年開業を目標とした事業推進の姿勢をとった⁴⁶⁾。

そして議会では、財源の手当てを巡って議論が沸騰した⁴⁷⁾。

ちなみに、栗東市の財政力指数は2001年度1.44(1999年度から2001年度の3カ年平均)であり、長年にわたり不交付団体であった。住基人口1人当たり税収は約25万円⁴⁸⁾、隣接市の草津市(同11万1061人)約16

万7千円、大津市(同29万1322人)約15万2千円と比較すると5~6割程度多かった。なかでも、税金に占めるたばこ消費税の割合が草津市3.5%、大津市3.4%であったのに対し、栗東市では26.2%と高く、人口1人当たりの額でも他の2市の11~12倍であった。

財政調整基金の現在高は、図4で示すように、2001年度末は7862万円で、これが2003年度末には902万円となり、2004年度末からは14億5247万円と増額し、2005年度末には21億4846万円となった。

一方、地方債現在高は、2001年度に約402億400万円であったものが毎年約10~20億円程度上昇し、2005年度は約458億4500万円となった。そして、図5で見るとように経常収支比率、公債費比率とも毎年上昇した。

もっとも、2001年度時点では経常収支比率は75.8%で、硬直的な財政状況を示すものではないが、2005年度には経常収支比率84.9%まで悪化し、公債費比率も毎年急上昇した。これは、図6で示すように、全国人口10万人未満の都市では歳入の落ち込みから経常収支比率が上昇する団体が増加しており、全国的に財政状態が悪化していたので、栗東市もこうした影響を受けたものと思われる。新駅建設に伴う負担金がかさむことで今後厳しい財政状況になることが予測される状況であったと言える。

加えて、土地開発公社の債務残高が約180億円程度あり、今後の一般会計による買戻しにより、更に負債が増加していくことも予想される状況であった⁴⁹⁾。

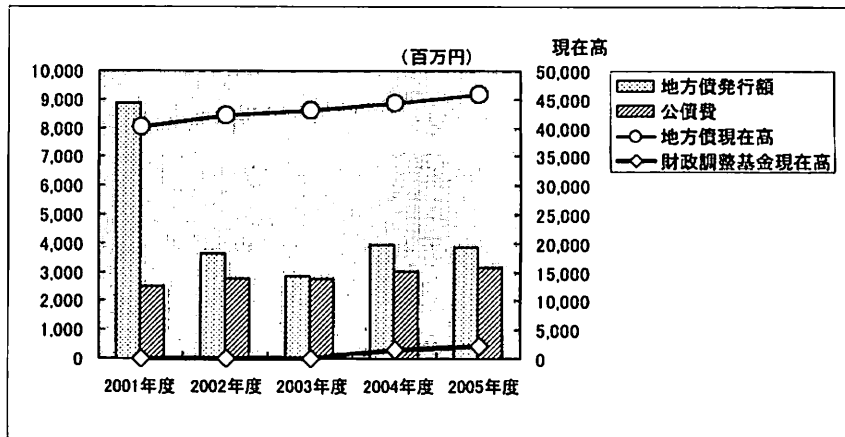


図4 栗東市の公債費と積立金関係
(出所) 栗東市の決算カードより筆者作成

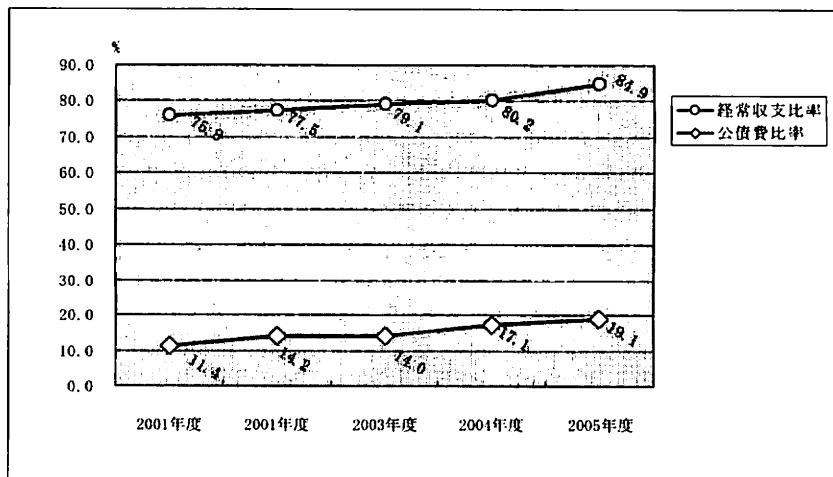


図5 栗東市の経常収支比率・公債費比率の推移
(出所) 栗東市の決算カードより筆者作成

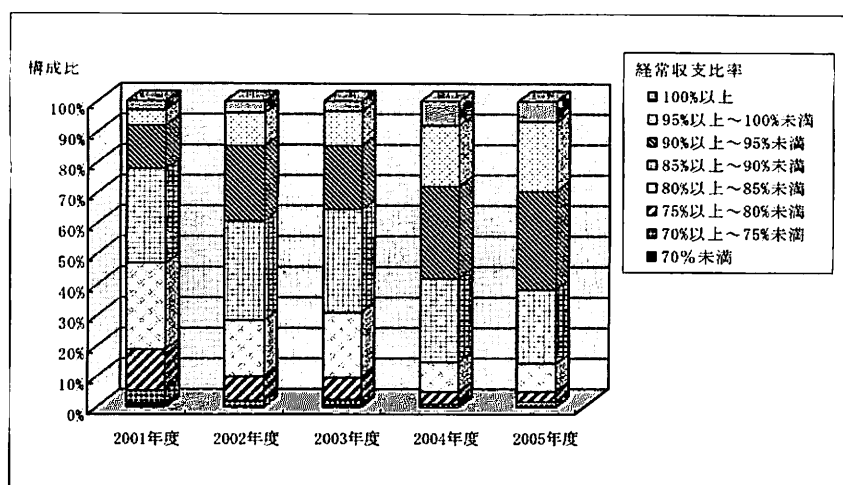


図6 小規模市の経常収支比率分布

(出所)「地方財政統計年報」(財)地方財務協会のデータより筆者作成

(小括)「高揚期」は全国的に地方財政が悪化しだした時期である。栗東市の財政も「町」から「市」へ移行した2001年度あたりから悪化していった。

そして、財政状態が深刻になってくると、「混乱期」では財政問題を争点にして行政と「対峙」する議員、又、将来の事業効果に期待して事業の推進に「共感」する議員がそれぞれに政治性を発揮した。

「対峙」する議員は、栗東市の財政状況から新駅事業の負担金や開発用地購入費で一層財政が圧迫され、その影響を受けて他の市民サービス事業が廃止されることを危惧した。「対峙」する議員には、これを払拭して自らの選好を変更させる行政情報を受けていなかったようである⁵⁰⁾。これが後述の住民運動に繋がったものと思われる。

「混乱期」の促進協議会では、事業費負担問題が最大の政治対立となったが、知事の政治主導で関係市の負担調整が行われた。つまり、知事と市(町)長の関係は並列した構成員の地位にありながら「正統性」は知事にあり、一方、それぞれが代表者(首長)の地位にもあるという多元的分散的關係にあり、又、権限関係では県と市(町)の縦軸の關係にあり二層制で結合していた。

そして、栗東市行政当局は高位置で自立的な判断を示すことができず、議会には県の調整と支援に期待するといった意思表示にとどまらざるを得なかった。又、「準備期」から「混乱期」「整理期」に至るまで、「共感」するアクターで行動の低調なアクターを積極的行動に誘導させることができなかつたと言えよう。

2. 事業効果

促進協議会は、1992年度に実施した新駅設置の効果と活用に関する調査を時点修正して、2001年度「新駅の波及効果と地域整備戦略に関する調査報告書」を作成し、2002年6月の促進協議会総会で公表した。栗東市長はこの報告書によって住民生活の全般にわたり大きな波及効果が見込めることが明らかになった、とした⁵¹⁾。

そして、それを深度化して2004年3月に「新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査」を報告書としてまとめた。

これは、開業10年後の2020年頃の時点をとらえて、新駅を設置した場合の県下全域にわたる経済波及効果と予測したもので、新駅設置の直接的影響と間接的影響に区分し、駅舎建設、住宅や工場、オフィスビル建設の経済波及効果、工場操業活動や消費効果、観光客の消費効果を推計し、それぞれの経済波及効果を算出したものである。

予測では開業に伴う直接的影響として開業10年間の累計で6426億円が、間接的影響として2020年時点で単

年3770億円が見込まれた。

促進協議会では、この波及効果を踏まえて負担調整を行ったが、市町はそれぞれ政治的思惑もあって調整がつかず、「混乱期」に入る一原因となった。

一方、栗東市議会では、専門性の高い調査であることもあって、これの公表時期や市民への公表内容などが議論になった程度で根幹的な議論はなされなかった⁵²⁾。

促進協議会の各構成市町間で繰り上げられた政治折衝上の議論と議会での質疑とでは、コンフリクトの内容に当然に違いがあることから、議会では事業効果の評価について政治的争点にまでは高まらなかったことも理解できよう。

3. 住民参加

新駅設置事業に対する住民参加は、広報啓発や説明会・懇談会の手法により取り組まれた。具体的には、市の啓発紙「まちづくりニュース」の発行、ホームページへの掲載、又、市や促進協議会による「シンポジウム、講演会」の開催、早期開業促進協議会による機関紙の発行などでの情報提供であった。これら手法の特徴は、行政から相手方への一方通行による情報提供であった。

この他に、行政当局は、1997年度から新駅周辺の土地区画整理事業の対象集落で地権者説明会を開催した。土地区画整理事業の実施は、JR東海側から提示された駅誘致の条件でもあった。「高揚期」の1999年には地元の委員と学識経験者や町職員とで「まちづくり」委員会を組織し勉強会も行われた⁵³⁾。とはいっても、この時期は、対象4集落(上鉤、蜂屋、手原、下鉤甲)のうち下鉤甲行政区は地元の理解が得られない状態でもあった⁵⁴⁾。

ただ、下鉤甲地区では、旧建設省の「くらしのみちゾーン」事業に採用されて、2003年11月に地区への車両流入規制や無電柱化事業などの社会実験に取り組んだが、それまでに1998年度から住民集会やワークショップ、まちづくり委員会等合わせて100回以上にも及ぶ意見交換の場を持っていた⁵⁵⁾。こうした事業展開をみると、この地区にはコミュニティ活動の基盤はあったと言えよう。

いずれにせよ、土地区画整理事業に取り組むための説明会は行政と住民とが意見交換をしながら事業案をまとめていこうとするもので、住民参加の手法としては評価できるものであるが⁵⁶⁾、関与した住民は土地区画整理事業の関係者に限定され、権利者や自治会関係者以外の他の市民は参加できなかった。

又、市民参加の一手法として開催された市民懇談会も、説得力ある市民の意見についてはそれを聞いて行政の計画草案を変更しようとするのではなく、行政から住民への説得の場と化していたようである⁵⁷⁾。

「高揚期」ではこうした手法による住民参加がなされたが、これに対して日本共産党議員は計画段階での住民参加と広く市民の理解を得るための住民参加の必要性を指摘した⁵⁸⁾。又、保守系議員からも地元住民の理解と納得を得られる努力をするべきである、という苦言や⁵⁹⁾、建設費負担について住民の納得が得られるように当局の説明責任を果たすよう求める意見⁶⁰⁾、更には「一部学者の行政に迎合したと思われる意見によるばかりでなく、もっと市民の声を聞く機会を設けるべきだ」⁶¹⁾ などと言った質問も出された⁶²⁾。

これに対して、行政当局はこれらの住民参加で市民の意見を汲み取っており、加えて、新駅周辺の「新都心拠点ゾーン」では事業化コンペを募集することで広く市民の意見を反映できると反論した⁶³⁾。しかし、この計画事業化コンペは2002年度に実施されたが、ゼネコンや栗東商工会など専門家の応募で終わった⁶⁴⁾。

「混乱期」では、行政当局は2004年10月頃から小学校区、自治会単位で住民懇談会を開催した⁶⁵⁾。この時期は「住民投票直接請求市民の会」が市長に住民投票条例制定の直接請求を行う住民運動を展開していたときでもあった。

「新政栗東」会派の議員は、この自治会単位の懇談会を取り上げて、事業推進の立場から事業の意義が市民に理解されているのか、との疑問を投げかけ、「市民の参加率が少ないことに問題を感じております。本市にとって極めて重大な事業でありながら、市民の目には、その重大さが写っていないのではなかろうか」「行政と市民の接点をいかにとらえて考え、協働のまちづくりをするか全く見にくい」という質問をしていた⁶⁶⁾。

又、日本共産党議員も懇談会の参加率の低さを指摘していた⁶⁷⁾。

これらに対して市長は、多くの市民が参加しており、新駅事業の内容を理解してもらっていると考える旨の見解を示して、市民の無関心に危機感をにじませたこれらの質問者とは違った捉え方を示した⁶⁸⁾。

このほか、日本共産党議員は、新総合計画策定のために実施した市民アンケート調査を見ると、市民が都市基盤整備で要望として1番にあげているのは生活道路であり、新幹線新駅は8番目であると、指摘した⁶⁹⁾。

これに対して、当局は、住民要望も長期的に必要なものと、すぐに必要なものがあり、すぐに必要なものの順位がどうしても高くなるので、新駅は住民アンケートのなかで順位が低いと説明し、議論のすれ違いとした⁷⁰⁾。

しかし、行政当局は新駅設置事業についてのアンケート調査を特に行っていない。そこで、日本共産党議員は、2002年1月に日本共産党が全市民対象に独自に行ったアンケート調査結果を示して、推進するべきとする意見が20%、止めるべきとする意見が72%であったとして、当局に事業の中止を迫り、駅舎負担反対の立場を鮮明にした⁷¹⁾。

この指摘に対し、市長は、これまでのシンポジウムや市長への手紙、住民説明会で市民の意見を聴いており、又、いろいろな会合においても賛成の人がかなりいる、とかわした⁷²⁾。

その後、2004年2月に滋賀自治体問題研究所等が、関係13市町の住民を対象に、①240億円駅舎建設費負担の是非、②新駅利用の可能性、③新駅の必要性、④利便性は増すか、⑤まちは活性化するか、の5項目についてのアンケート調査を発表した⁷³⁾。

この結果を見ると、事業費を市町が負担することに対して否定的な回答が6割～7割に及び、新駅の利用についても利用しないとする回答が6割～7割であり、新駅を不要とする人が約6割にのぼっている。

これを栗東市域のデータで見ると、「事業費負担について可」とする意見が13市町全体より8.5ポイント上回っているものの、「JRが負担するべき」とする意見ではほぼ拮抗している（栗東市域40.2%、13市町全体42.4%）(図7)。

又、「新駅を利用する」とする意見が全体より6.7ポイント上回っているものの、これも「ほとんど利用しない」とする意見ではほぼ拮抗している（栗東市域40.2%、13市町全体39.4%）(図8)。

「新駅が必要か」とする問いには「不要」とする回答が栗東市域、13市町全体ともに約60%でこれも2.1ポイントの差ではほぼ拮抗している（図9）。

こうした結果を受けて、日本共産党議員は市長にこの結果をどのように受け止めているかを議会で質問しているが、市長はこのアンケート結果を問題提起がなされた上での結果として受け止めている、と答弁するにとどまり、「将来の地域の発展を見据えた社会資本整備への投資は必要である」とした⁷⁴⁾。

しかし、行政当局は住民に対し新駅設置事業の意義などを広報紙やフォーラムなどを通じて啓発していたことを思えば、このアンケートの結果を見る限り、その啓発効果は現れていなかったと言えるのではないだろうか。

そして、「混乱期」においても保守系議員は市民の関心の低さを指摘していたが、アンケート結果は少なくとも市民は無関心ではなかったことを示しており、又、これを見る限りでは市民の支持を得た事業となっていないとも分析できるのではないだろうか。

ただ、「ネットワーク」会派議員から財政状況の悪化に伴って新駅建設の是非を問う住民投票が提案されたことに対し、市長は、十数年間にわたる誘致活動の末に設置が決定されたものであり、以前にも増して新駅の必要性が増大している状況から住民投票でそれを問い直すことは考えていない旨を答弁していたように⁷⁵⁾、市長はこれまでの活動から市民の支持は得られているという認識を示していた。

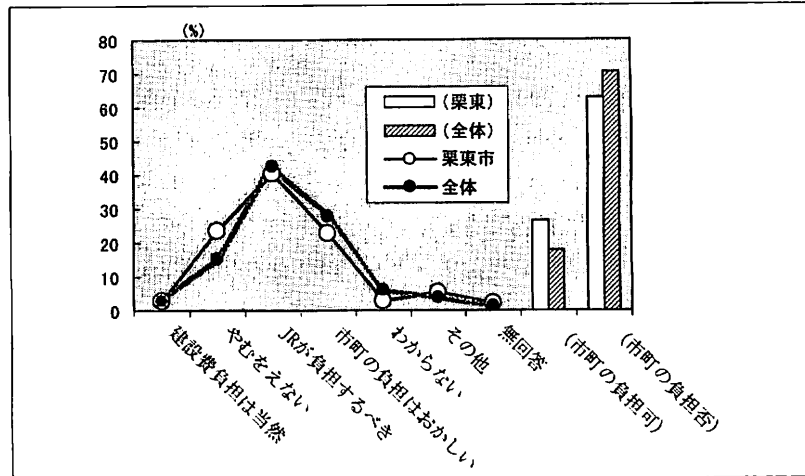


図7 新駅アンケート調査結果 (設問=240億円建設事業費の負担について)
 (出所) 滋賀自治体問題研究所 [2004] のデータを筆者がグラフに加工した

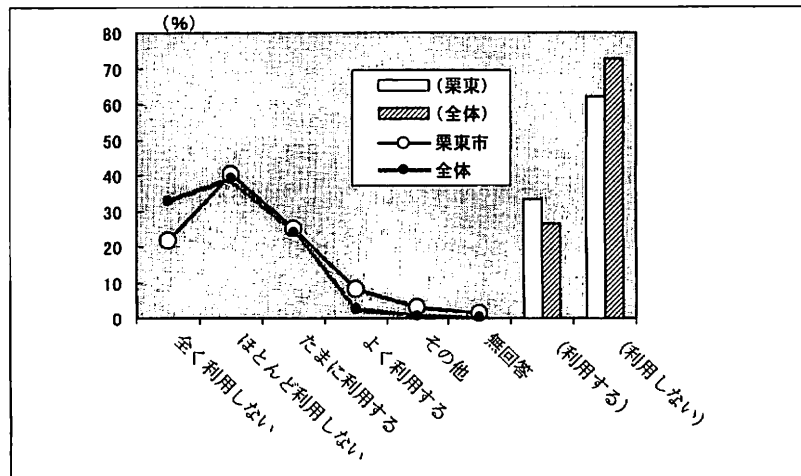


図8 新駅アンケート調査結果 (設問=新駅を利用するかどうか)
 (出所) 滋賀自治体問題研究所 [2004] のデータを筆者がグラフに加工した

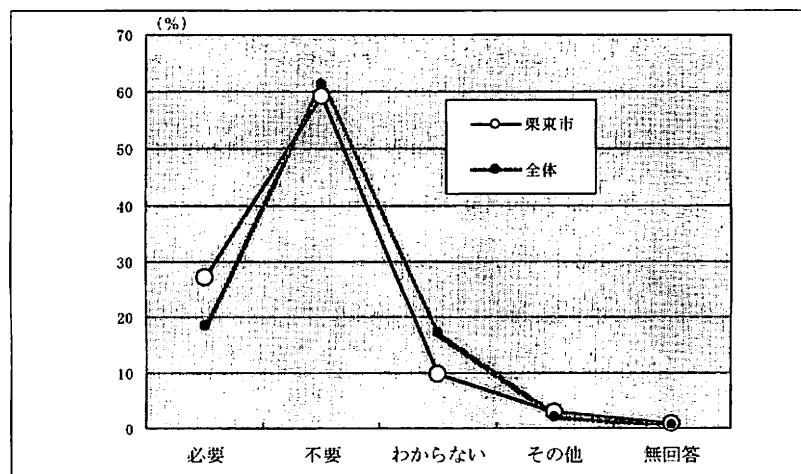


図9 新駅アンケート調査結果 (設問=新駅が必要かどうか)
 (出所) 滋賀自治体問題研究所 [2004] のデータを筆者がグラフに加工した

(小括) 新駅設置事業での住民参加としては、「準備期」「高揚期」においては、新駅設置事業の中核をなす土地区画整理事業での法定による住民参加手続きのほか、権利者や自治会関係者等による会合が行われた。

そして、広く市民には広報やシンポジウムなどでの一方通行による情報提供やフォーラムの開催が行なわれた。

又、「混乱期」には一般市民対象の自治会や小学校区別の懇談会が開催された。これは、行政と参加市民との間で双方向による意見交換会ではあったが、議員からの指摘によると低調のようであった。

ところで、Arnstein[1969]は、図10に示すように「住民参加のはしご8段階」の概念で住民参加の形態を8分類した⁷⁶⁾。

現在の社会は社会学者アーンステインが指摘した当時とはその状況や背景も違うので、そのままこのケースに当てはめることはできないが、あえてこの分類を借用すれば、彼女は、第3段階(告知)・第4段階(協議)は行政が無産階級者の声を聞く程度で、市民側も現状変化を求めて動くだけの力がないといった程度の形式的な段階である、と説明していることから、この場合もこの段階の水準にあるのではないかと考える。

つまり、新駅設置事業は、栗東市にとって財政基盤を揺るがすほどの巨額の事業規模であったが、その事業計画に参加できる市民は限定的であり、行政情報の提供も議員の指摘からすれば多くはなかったことから、熟議民主主義の視点で説明される質の高い熟度ある市民参加はなされていなかったようである⁷⁷⁾。

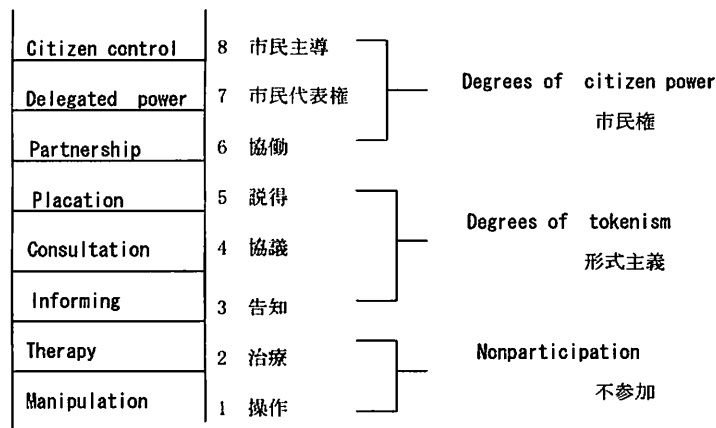


図10 アーンステインの「住民参加のはしご」8段階

(出所) Arnstein[1969], p.243

4. 住民運動

2002年8月3日に「新幹線新駅問題を考える会」が発足した。

滋賀自治体問題研究所がアンケートの調査内容を公表した頃に、「考える会」は新駅の事業計画を凍結する署名活動を行っていた。又、日本共産党栗東市委員会は「新幹線新駅は税金のムダづかい」と見出しに掲げ、このアンケート内容を掲載した党の宣伝紙を市民に配布し、一挙に政治問題化させた。

署名活動は直接市民の意思を政治の場で示し、その目的を達成しようとする住民運動であるが、これによる署名数は1万862筆(最終的には1万2817筆)で、2004年3月議会に提出された。これに対し市長は、財政事情を心配しての署名だと考えるので、今後の市政運営に対しては行財政改革のもとに事務事業を精査して進める旨の見解を示した⁷⁸⁾。

又、続いて2004年9月12日に「住民投票直接請求市民の会」が発足し、10月1日～31日まで住民投票条例制定を求める署名活動が行われた。有効署名数は7948筆で、2004年12月議会で市長提案された。請求の趣旨は、住民参加により新駅事業を進めるべきであり、現在の市の財政状況から事業を進めることに市民判断を求める、というものであった。これに対し市長は、新駅の意義や、これまで取り組んできた経緯を重視すること、これまでの投資が無駄になることを再確認した上で、議会による代表民主主義から慎重な対応が必要である、

市民参加で土地区画整理事業を進め、住民意見が反映されるよう配慮してきており、学区別懇談会や自治会別懇談会、これまでの取組みから市民の意思は十分確認できているので住民投票条例を制定する必要はない、とした⁷⁹⁾。

その後、2005年10月に県下で住民投票条例制定を求める署名運動が起こった。栗東市民はこれで2回住民投票条例制定の署名運動に関わったことになる。2005年の署名数は栗東市内分で7119筆であった。2004年の時と比較して約1割減になっているが、依然として住民は新駅事業に納得していないように見える。

2006年7月2日滋賀県知事選挙で3人が立候補し、嘉田氏が当選した。

その得票総数のうち栗東市での得票数を見ると、事業凍結を公約に掲げた嘉田氏は7241、事業推進の現職知事国松氏は1万405であった。事業中止を掲げた辻氏は3529で、辻氏と嘉田氏の合計得票数は1万770であった(図11)。

嘉田氏の得票数(7241)と住民投票条例請求の署名数(2004年7948、2005年7119)、又、事業凍結を求めた署名数(1万2817)と辻氏と嘉田氏の合計得票数(1万770)とがそれぞれ近似値であった。直接請求に訴えた市民の意思がこの知事選挙に表れたのではないだろうか。

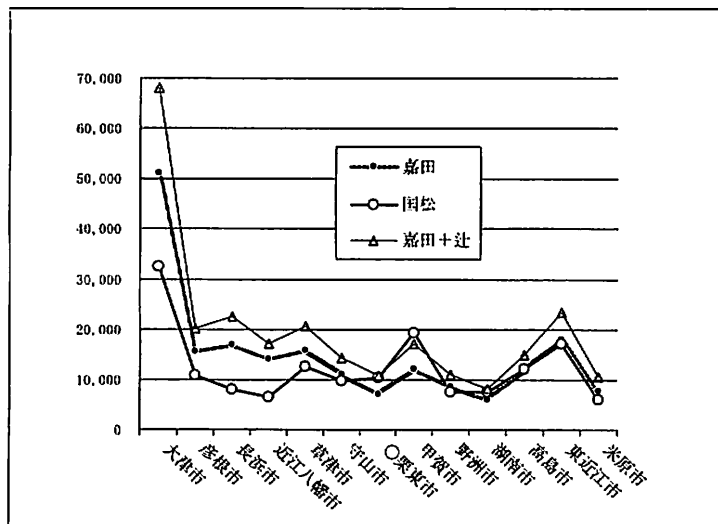


図11 2006年 滋賀県知事選挙 得票結果

(出所) 筆者作表

V. まとめ

栗東新駅のように期成同盟会を結成して新駅設置の誘致活動を展開するケースはよく見られる。1988年3月に開業した新富士駅、掛川駅、三河安城駅がそうであった。

これらの誘致事業では、活発に署名活動や募金活動などの市民運動も行われていた。

しかし、栗東新駅の場合、促進協議会による活発な誘致活動は見られたものの、市民による誘致活動は終始低調であった。他の請願駅で行われたような一般市民が行政と連携してJRに働きかけるような行動も見られなかった。又、栗東市議会では多くの議員が住民の関心の低さと住民への情報提供の少なさを指摘していたが、行政当局は答弁でそれを否定しており、両者の間には認識面で大きな差があった。

特に、住民投票条例の制定要求では市長はこれを拒否し、又、議員も取り扱いをめぐって政治上対立し、議会では結局否決された。

促進協議会でも誘致活動で見せた協調の構図から一転して負担金調整をめぐり構成団体間で対立した。

栗東市行政当局は、議会とは二元代表制から、又、促進協議会の構成市とでは多元的分散性から、更に、

知事とでは二層制からそれぞれ主導的立場になく、対立解消のためにこれらをコーディネートできなかった。

加えて、新駅設置の事業化が明確になってきた際には財政の悪化が危惧された。

市財政力が巨額の事業費負担に将来耐えられるのか、事業波及効果の数値は適正か、の疑問が議員の間からも出された。将来の財政負担に不安を抱えながら、行政当局も、議会も市民に新駅設置の正当性を主張するのは困難であったのではないかと推察する⁸⁰⁾。

そして、納得ある説明がないまま、低かった市民の関心が新駅設置に疑問を感じて展開された署名活動で高まったが、それに対しても行政は争点化し議論しなかった。

Elster [1998] は、民主主義の質を高めるために、熟議民主主義の理論を導入するべきであると主張し、対立より議論をとおして相互理解し決定されたものが正当化される、としている⁸¹⁾。

この指摘からすると、対立構図を解消しないまま相互理解は困難であったし、新駅設置事業に「共感」するアクターと「対峙する」アクターとが相互理解するような環境下でもなかったことを思えば、栗東新駅の政策選好も正当化されなかった、ということになるのかもしれない。

以上、この正当性の調達をめぐる問題は、今後の公共事業の進め方に多くの示唆を与えるものであった。ただ、この事例のように広域にわたる公共事業では、県民の意思と市民の意思とが一致するとは限らない。正当性の調達を分析するには、県及び他の市町ではどうであったのか、とする視点も必要である。本稿では一側面からの分析しかできなかったが、多方面からの分析は派生する諸問題も含めて別稿としたい。

【参考資料】新駅建設事業の年表※

(※滋賀県庁HPで公表された「新幹線新駅(仮称)南びわ湖駅整備計画の概要と平成18年7月までの取組経過」、桜井[2004]、栗東市議会議員馬場氏からの提供資料、栗東市議会議事録などをもとにして筆者が加筆再整理した。)

(1) 1964年(昭和39年)～2006年(平成18年)知事選挙までの動き

① 準 備 期	1964 (昭39年)	10月	・東海道新幹線営業開始。
	1969 (昭44年)	9月	・「新幹線新駅誘致特別委員会」設置(栗東町議会)。
	1982 (昭57年)	4月	・新幹線栗東保守基地の開設。
		10月	・栗東町長選挙。猪飼峯隆氏当選(31日。有権者数2万5074人、投票率75.99%。猪飼峯隆9572、田中実9334)
	1985 (昭60年)	9月	・湖南地域2市3町、甲賀地域7町、志賀町の首長、議長、大津湖南地域広域市長村園会長が滋賀県知事、県議会議長あてに新幹線新駅設置について要望書を提出。
	1986 (昭61年)	11月	・栗東町長選挙。猪飼峯隆氏当選2期目(無投票)
	1987 (昭62年)	4月	・栗東町議会議員選挙。(有権者数2万8000人、投票率75.23%) (26日)
	1988 (昭63年)	2月	・「東海道新幹線(仮称)栗東駅設置促進協議会」発足(3市11町)。
		12月	・滋賀県知事が「県内新駅2駅(栗東周辺、近江八幡周辺)設置、栗東駅を先行して重点的に早期実現を図る」旨を所信表明で述べる。(8日) ・栗東町議会、全会一致で新駅実現を決議。(21日)
	1989 (平元年)	4月	・新幹線新駅設置に向けた調査開始。(栗東町)
	1990 (平2年)	7月	・滋賀県、促進協議会に加入。
		10月	・栗東町長選挙。猪飼峯隆氏当選3期目(無投票)
	1991 (平3年)	4月	・栗東町議会議員選挙。(有権者数3万749人、投票率70.98%) (21日)
	1994 (平6年)	2月	・「東海道新幹線栗東新駅設置を進める会」設立。(栗東町商工会、民間団体、個人等)
		10月	・栗東町長選挙。猪飼峯隆氏当選4期目(有権者数3万4043人、投票率53.97%。猪飼峯隆1万795、西田清祐7371) (23日)
	1995 (平7年)	3月	・「栗東町新幹線新駅関連地域開発整備構想」策定。(滋賀県・栗東町)
		4月	・栗東町議会議員選挙。(有権者数3万4186人、投票率63.42%) (23日)
		5月	・東海道新幹線(仮称)栗東駅設置促進大会を開催(東京)。
	1996 (平8年)	8月	・促進協議会の総会で、新幹線新駅設置要望の位置を決定(JR草津線との交差場所付近)。 ・新駅名を「(仮称)びわこ栗東駅」に決定。 ・県域経済団体等が促進協議会に加入。 ・「東海道新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置促進協議会」に改称。 ・「東海道新幹線(仮称)びわこ栗東駅周辺整備推進会議」発足(地元自治会)。
1997 (平9年)		3月	・「新幹線新駅関連湖南地域開発整備構想」策定。(促進協議会)
			・土地区画整理事業の実施に向けた地権者説明会の実施。(1997年度)
1998 (平10年)		4月	・栗東町長選挙。猪飼峯隆氏当選5期目(有権者数3万8159人、投票率52.02%。猪飼峯隆9475、宇野哲6600、上田寿一3358) (25日)

② 高揚期	1999 (平11年)	3月	<ul style="list-style-type: none"> ・「新幹線新駅関連県南部地域開発整備構想調査」策定。(促進協議会) ・栗東町議会、「新駅等設置対策特別委員長」運輸大臣に新駅設置促進に向け要望。 ・JR東海が栗東町による要望陳情の席上で「受け皿となる土地区画整理事業を着実に進めていただきたい」旨の前向きな発言を行う。 ・蜂屋、上鉤、手原地区で地権者への説明会開催。(栗東町) ・新駅周辺地域まちづくり計画調査を住民参加のもとで実施。(栗東町)(詳細な時期不明)
		4月	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東町議会議員選挙。(有権者数3万8601人、投票率62.74%) (25日)
		8月	<ul style="list-style-type: none"> ・「東海道新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置促進協議会」会長に滋賀県知事が就任。(6日)
		11月	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東町行政当局は町議会「新駅等設置対策特別委員会」で、2面4線の新駅を設置する場合は200億円程度、2面6線の場合は250億円かかる見込みである旨を説明。(19日)
	2000 (平12年)	2月	<ul style="list-style-type: none"> ・「まちづくり講演会」(栗東町主催)で新駅設置の啓発を行う。(参加者：2会場合わせて650人程度)
		8月	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置に伴う土地区画整理事業の地元説明会を開催。(栗東町)
		10月	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東新都心土地区画整理事業に伴う環境影響評価準備書縦覧。(3日間説明会開催)
		12月	<ul style="list-style-type: none"> ・蜂屋、手原地先で区画整理事業実施のための測量を実施。(栗東町) ・蜂屋、野尻、上鉤、下鉤行政区と協議。(栗東町行政当局) ・駅舎建設に係る負担割合として、栗東町当局は町議会に県、栗東町、周辺市町・寄付金等に各3分の1を求める旨を示す。
	2001 (平13年)	1月	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東町長期財政計画策定。
		3月	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価準備書に関する公聴会開催。(栗東町) (24日) ・栗東町長が2007年春の開業を目指す旨を議会で表明。
		10月	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東市制施行。(1日)
		12月	<ul style="list-style-type: none"> ・滋賀県知事、促進協議会会長の連名で東海道新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置にかかる正式協議の申し入れを行い、JR東海が了承。(27日)
③ 協議期	2002 (平14年)	4月	<ul style="list-style-type: none"> ・関係市町長会議で志賀町が促進協議会退会的意思を表明。(24日) ・滋賀県、栗東市、促進協議会、JR東海の四者で「基本協定書」を締結し、新駅設置が「正式決定」。(25日)
		6月	<ul style="list-style-type: none"> ・促進協議会「新駅の波及効果と地域整備戦略に関する調査報告書」公表。
		8月	<ul style="list-style-type: none"> ・「新幹線新駅問題を考える会」発足。(3日) ・促進協議会の総会で「新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度調査の実施」を合意。又、志賀町の退会を了承。(19日)
		10月	<ul style="list-style-type: none"> ・栗東市長選挙 国松正一氏当選。(有権者数4万2404人、投票率51.95%。国松正一1万770、高田徳次8909、馬場宏三2149) (27日)

④ 混 乱 期	2003 (平15年)	4月	・ 栗東市議会議員選挙。(有権者数4万2517人、投票率58.11%) (27日)
		9月	・ 促進協議会の総会で負担のあり方等について、協議・検討を行うため関係市町長と県土木交通部長等で構成する「調整会議」の設置を合意。(13日) ・ 「栗東新都心土地区画整理事業」(約50.2ha、総事業費273億円)認可。(26日) ・ 栗東市主催の第3回「栗東市民参画懇話会」開催。(公募市民25人。全6回。第3回目では新駅問題を話題にする。) (26日)
		11月	・ 促進協議会調整会議(第1回)開催。(負担のありかた、利用予測・波及効果調査結果の取り扱い、新駅を有効利用するためのハード・ソフト整備について議論し、役等会議の設置等を合意) (30日)
		12月	・ 滋賀自治体問題研究所等が関係13市町の住民対象に住民アンケート調査実施。
	2004 (平16年)	2月	・ 促進協議会会長が、「協議会会長関係市で市長選挙が実施されること、市町村合併を控えていることなどから費用負担調整をおおよそ1年延期すること」を表明。 ・ 「新幹線(仮称)びわこ栗東駅活用方策検討会」(県政策調整部)がスタート。
		3月	・ 「新幹線新駅問題を考える会」が「新幹線(仮称)びわこ栗東駅等の凍結を求める請願書」(1万862筆)を栗東市議会に提出。
		4月	・ 促進協議会の正副会長会議で大津市長が退会の意思を表明。(12日) ・ 大津市が促進協議会退会を文書で正式表明。(26日)
		6月	・ 「新駅設置を進める会」が「新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置早期開業推進協議会」(「早期開業推進協議会」)に発展拡充し、改編。 ・ 栗東市議会自民党系会派「栗政会」(11人)が新駅建設推進派(「新政栗東」7人)と慎重派(「栗政会」4人)に分裂。
		8月	・ 促進協議会総会で「新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査」を報告。「大津市の退会を留保すること。」を合意。(17日) ・ 促進協議会が開業時1日7480人の利用を見込む。 ・ 「早期開業推進協議会」が早期開業を求める署名活動を行う。
		9月	・ 「『新幹線栗東新駅』建設の是非を問う住民投票条例の制定を求める直接請求栗東市民の会」(「住民投票直接請求市民の会」と略す)発足。
		10月	・ 甲賀市(水口町、土山町、甲賀町、甲南町、信楽町)、野洲市(中主町、野洲町)、湖南市(石部町、甲西町)が、市町村合併で発足。(促進協議会は、県、7市、7経済団体の構成となる) ・ 栗東市「新幹線(仮称)びわこ栗東駅設置懇談会」(学区別)を主催。(市内全8小学校区18日～29日)
		11月	・ 関係市長会議を開催(第1回)。(滋賀県主導。協議内容:新駅の必要性、負担割合の年度内調整を確認) (30日) ・ 栗東市「住民懇談会」(自治会別)を開催。
	12月	・ 「住民投票直接請求市民の会」が栗東市長に住民投票条例制定の直接請求を行う(7948筆)。栗東市議会は5対10の賛成少数で否決。(24日)	

⑤ 整 理 期	2005 (平17年)	2月	・ 関係市長協議 (第2回) を開催。(協議内容: 「上下分離方式」による負担の考え方を提案、県の負担割合を1/2とする方針を提示) (10日)
		3月	・ 関係市長協議 (第3回) を開催。(協議内容: 県、栗東市、関係市の三区分別での負担割合について合意)、関係市長へ負担額 (県案) 提示 (指標やウエイトを説明し、関係市の負担額提示) (14日)
		4月	・ 甲賀市が促進協議会、県に「要請書」を提出 (甲賀市の負担案を提案)。
		5月	・ 「駅舎建設費100億円の負担中止を求める会」発足 (栗東市)。
		6月	・ 促進協議会調整会議 (第2回) を開催。(地元負担案について合意) (2日) ・ 「滋賀の元気なまちづくり県民会議」 (県内経済団体) 設立。(4日) ・ 栗東市議会が新幹線新駅にかかる2005年度補正予算案 (負担額: 100億9400万円) を可決。(24日)
		7月	・ 滋賀県議会が新幹線新駅設置負担金について、2005年度補正予算 (債務負担行為 限度額: 116億9700万円) 案を可決。(27日) ・ 関係市議会において新幹線新駅にかかる2005年度補正予算案を可決。 7月28日 甲賀市 (限度額: 2億5000万円) 7月29日 草津市 (限度額: 5億3800万円) 7月29日 守山市 (限度額: 3億7700万円) 8月1日 野洲市 (限度額: 2億6900万円) 8月5日 湖南市 (限度額: 3億円)
		8月	・ 促進協議会が「作文・絵画作品」を募集。(～10月終了)
		9月	・ 促進協議会の正副会長等会議を開催。 ・ 「新幹線栗東新駅・住民投票の会」発足
		10月	・ 新駅建設の是非についての住民投票条例制定の署名活動が県下で起こる。(2006年1月13日知事提出。県下7万5497筆。栗東市内では7119筆)
		11月	・ 栗東新都心土地区画整理事業仮換地指定 (全区域)。(15日)
		12月	・ 滋賀県、栗東市、促進協議会とJR東海の四者で、新駅設置にかかる「工事協定書」を締結。(25日) ※工事協定書に基づく工事費負担金総額は、238億2500万円。開業用途は24年度。 (内訳) 滋賀県 116億9700万円 栗東市 100億9400万円 促進協議会 20億3400万円 草津市 5億3800万円 守山市 3億7700万円 甲賀市 2億5000万円 野洲市 2億6900万円 湖南市 3億円 県交付金 3億円
	2006 (平18年)	2月	・ 滋賀県議会、住民投票条例案を5対34の賛成少数で否決。(1日)
		5月	・ 新駅着工記念式典及び記念事業実施。(27日)

(2) 2006年(平成18年)の知事選挙以降

2006(平18年) 7月	・嘉田由紀子氏滋賀県知事当選(2日)
9月	・大津地裁、原告勝訴(栗東市起債行為差止請求)。(25日)
10月	・栗東市長選挙 国松正一氏当選2期目(22日。有権者数4万5926人、投票率63.93%。国松正一1万2082、田村隆光(凍結)1万1053、杉田聡司(中止)5992。 -市議会議員:推進派8人、凍結派9人、中止派3人)。
12月	・「新駅設置に係る2006年度10月期工事費支払いの特例的な猶予等に関する覚書」(滋賀県、栗東市、促進協議会、JR東海) ・栗東市議会、百条調査委員会設置(土地区画整理事業に関連して土地開発公社が先行取得した土地価格について)
2007(平19年) 3月	・栗東市、議会による新駅設置関連予算の減額修正案に対し、再議を求める。(減額修正予算案を否決、市の原予算案を1票差の賛成多数で可決)
4月	・栗東市議会議員選挙。(有権者数4万5923、投票率56.78%) (22日)
10月	・栗東市議会会派「栗政会」が分裂。慎重派の「栗東再生」結成。
12月	・最高裁第2小法廷、上告棄却。(19日) ・促進協議会の協議不調により基本協定類が終了。 ・読売新聞:新県議意向アンケート調査 - 凍結・中止 33人(47人中)
2008(平20年) 7月	・「栗東新都心土地区画整理事業現行計画検証有識者会議」が新駅建設中止により土地区画整理事業の目的を喪失しているとして、事業廃止を提言。(2日) ・栗東市、下鈎地区の土地区画整理事業の地権者に説明会を開催。(4日) ・「滋賀県公共事業評価監視委員会」が「土地区画整理事業の中止は費用便益比から中止が妥当」との結論をだす。(29日)
9月	・栗東市、「栗東新都心土地区画整理事業」取消し計画縦覧。地権者238人。

【注】

- 1) 本稿中に引用する当局答弁、議員質問は、特に注釈のない限り栗東(町)市議会本会議で行われたものである。
- 2) 桜井[2004] p.68。
- 3) 2000年3月13日馬場議員の質問、2000年12月13日三木議員、馬場議員、同月14日野村議員の各質問に対する町長答弁、2002年3月6日議会での市長の市政方針、2002年3月12日馬場議員の質問及び2004年12月15日議会での住民投票条例制定要求に対する市長の意見など。
- 4) 大津市・草津市・守山市・志賀町・栗東町・中主町・野洲町・石部町・甲西町・水口町・土山町・甲賀町・甲南町・信楽町の3市11町。
- 5) 大津市・草津市・守山市、栗東市(2001年10月1日単独市施行)、甲賀市・野洲市・湖南市(3市ともに2004年10月1日市町合併)。
- 6) 1992年3月9日滋賀県議会本会議での生活環境部長答弁。
- 7) 2002年2月28日滋賀県議会本会議での土木交通部長答弁。
- 8) 2004年6月3日付け京都新聞。
- 9) 2000年12月13日馬場議員の一般質問、又、同議員2002年3月12日代表質問など。
- 10) 例えば、「ネットワーク」会派の国松篤議員は2004年9月16日の一般質問で「財源確保の問題が解決すれば前向きな立場をとっている」、同議員2005年3月9日代表質問で「設置時期について再検討すべき」、又、同議員2005年3月24日

反対討論では、厳しい財政状況から凍結するべきとした。一方、同じ「ネットワーク」会派の伊藤議員は2006年3月8日代表質問で、事業化を前提に事業を進める取組み課題について質問しており、この場合は凍結を鮮明にしたものではなかった。

- 11) 2004年12月21日付け 読売新聞。
- 12) 2003年3月17日馬場議員の質問に対する交通政策部長答弁。
- 13) 2003年12月11日馬場議員の質問に対する市長答弁。
- 14) 2004年6月20日付け京都新聞。
- 15) 2004年12月14日太田（利）議員の追質問。
- 16) 栗東新都心土地区画整理事業現行計画検証有識者会議 [2008] p.5。
- 17) 2002年3月6日「新駅等設置対策特別委員会」委員長の報告。
- 18) 2005年3月2日「新都心まちづくり特別委員会」委員長の報告。
- 19) 仮換地調整の条件に対する不服であり、新駅設置は賛成しており、不服は仮換地調整の条件に対してであったようである。(2006年3月23日野村議員（後に推進派「新政栗東」所属）の議案第42号に対する賛成討論の中での発言)
- 20) 熟議民主主義の視点から政策論議を分析したものとして拙稿博士学位論文 [2008a]。
- 21) 政治学者のSteiner,J.（ノースキャロライナ大学チャペルヒル校教授、ベルン大学名誉教授）等は、合意型民主主義は反対者が非常に少ないか、もしくははない制度よりも高度な水準での議会制熟議によって形成される、としている(Steiner,J. et al.[2004] p.82)。
- 22) 1999年12月7日馬場議員討論。1998年度栗東市普通会計ベースで公債比率は11.7%、起債制限比率は9.0%であるが、土地開発公社などの借入額を算入すると巨額になると指摘した。
- 23) 2000年9月13日馬場議員質問。
- 24) 2001年3月14日馬場議員質問。
- 25) 2001年12月7日馬場議員討論。
- 26) 1999年12月7日太田（利）議員討論。
- 27) 滋賀県新駅問題支援対策室のHPによれば、基本協定書の内容は、・新駅の設置位置は栗東市とし、駅設備は2面5線で16両対応・設置着手時期は、栗東新都心土地区画整理事業の進捗、新駅設置工事に要する費用の確保等を前提として、新駅利用者の増加施策の進捗状況等を勘案してJR東海が決定・工事は仮線工法により施行し、JR東海が実施。工事費は滋賀県、栗東市および促進協議会の構成自治体が負担する、というものであった。
(<http://www.pref.shiga.jp/a/shinkansen/yougo/index.html>)
- 28) 2002年6月12日国松（清）議員質問、2002年9月11日馬場議員質問、2003年3月13日国松（清）議員質問、同月17日馬場議員の質問。
- 29) 2002年3月12日井之口議員、同年6月12日三浦議員、同月13日太田（利）議員、同年12月16日三木議員のそれぞれの質問。
- 30) 2004年9月15日谷口議員の質問。
- 31) 2003年3月13日中前議員（後に慎重派「栗政会」に所属）の質問。
- 32) 2001年3月15日太田（利）議員（後に推進派「新政栗東」に所属）の質問。
- 33) 2001年12月13日及び2002年3月8日の太田（利）議員、2003年3月14日の井之口議員（後に推進派「新政栗東」に所属）のそれぞれの質問。整備基金の現在高は2005年度末現在で35億円。
- 34) 2003年3月14日井之口議員の質問。
- 35) 2001年12月13日及び2002年3月8日高野議員の質問。
- 36) 2000年12月13日馬場議員の質問に対する町長答弁。2001年12月13日高野議員の質問に対する助役答弁。2002年6月13日日川崎議員の質問に対する市長答弁。
- 37) 2001年12月13日太田（利）議員の質問に対する助役答弁。
- 38) 2002年12月12日高野議員の質問に対する市長答弁。
- 39) 2002年3月12日馬場議員の質問に対する市長答弁。

- 40) 2001年3月13日馬場議員の質問に対する町長答弁、2002年3月12日井之口議員、馬場議員の各質問に対する市長答弁、2002年6月12日国松(清)議員、谷口議員の各質問に対する交通政策部長答弁など。「混乱期」の2004年9月15日久徳議員の質問に対する市長答弁では「県の資金支援を強く要望する」としてトーンが強くなっていた。
- 41) 2004年1月31日付け京都新聞。
- 42) 2002年3月『新駅整備における波及効果と地域整備戦略に関する調査報告書』。その後この内容を更に深度化したものとして、2004年3月に『新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査報告書』が策定された。河野・宇野・太田[2006]はこの内容の検証を行っている。
- 43) 2000年12月14日野村議員の質問に対する町長、助役答弁。
- 44) 2004年3月9日中前議員の質問に対する市長答弁。
- 45) 2004年3月10日中前議員の質問に対する総務部長答弁。同年9月15日久徳議員の質問に対する市長答弁。
- 46) 2003年3月6日市長施政方針。
- 47) 2004年9月議会では、新駅建設事業費の負担割合、対費用効果、新駅周辺のまちづくりなどについて議長を除く議員19人中10人、つまり、「新政栗東」7人中3人、「栗政会」4人中2人、「栗東市民ネットワーク」4人中2人、「日本共産党議員団」3人中2人、「公明栗東」2人中1人が質問した。14日伊藤議員(ネットワーク)、馬場議員(日本共産党議員団)、国松(清)議員(日本共産党議員団)、15日久徳議員(新政栗東)、太田(利)議員(新政栗東)、北野議員(新政栗東)、谷口議員(栗政会)、西村議員(栗政会)、16日国松篤議員(ネットワーク)、高野議員(公明栗東)。
- 48) 2001年度末の住民基本台帳人口(5万6012人)で地方税収入(決算額)を除いた数値。
- 49) 2003年9月11日伊藤議員は2002年度末の土地開発公社を合わせての市債等が800億円を超えている、と指摘した。これに対し、市長は答弁のなかで市債等の残高803億5600万円の内訳として、公社残高が176億200万円であることを明らかにした。又、2003年3月10日馬場議員の質問に対して企画部次長は、土地開発公社は現在190億円程度の土地を所有していると答弁していた。このほか、2004年6月16日三木議員、中前議員、同年9月15日北野議員、同年12月15日馬場議員などから土地開発公社による先行取得費が市財政に及ぼす影響を危惧した質問がなされた。なお、2006年度の経常収支比率は99.8%、2007年度は93.8%へと悪化した。
- 50) 栗東市議会議員馬場美代子氏へのヒヤリング。
- 51) 2002年3月12日馬場議員の質問に対する市長答弁。
- 52) 2004年3月12日馬場議員、同年6月16日谷口議員、川崎議員、同月17日馬場議員、同年9月14日伊藤議員、同月15日久徳議員の質問。
- 53) 1999年6月10日三木議員の質問に対する町長答弁、2000年12月11日馬場議員の質問に対する建設部長答弁。
- 54) 1999年6月10日三木議員の質問に対する町長答弁、1999年12月13日川崎議員の質問に対する建設部長答弁、2000年12月13日川崎議員の質問に対する建設部次長答弁。なお、この建設部次長答弁のなかで、蜂屋、手原行政区において測量作業に入っていること、同意を得ていない地権者に対しても実施している旨を答弁していた。2001年3月14日坂下議員の質問に対する建設部長答弁では3月中に下鉤甲行政区で説明会を行い、了解をとる旨を答弁していた。
- 55) ぐらしのみちゾーン「栗東市下鉤甲地区」の取り組みの概要については、
<http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/renraku/20030827pdf/28.pdf>を参照。
- 56) 2004年9月15日西村議員は蜂屋地区での会議の進め方に苦言を呈している。
- 57) 2004年10月21日毎日新聞。2004年12月7日「新都心まちづくり特別委員会委員長報告」では、一般市民は質問しにくい雰囲気である、という委員からの質問があった、と報告している。同日市長による重要な市政課題の報告では「参加者からいただきました疑問点や意見は、情報提供不足によるものが多くあり、対面による懇談会において相当の理解を深めていただいていると確信しております」と述べている。
- 58) 2000年12月11日、2002年3月13日での馬場議員の質問。
- 59) 2000年2月28日太田(利)議員、同年3月14日北野議員(ともに後に推進派「新政栗東」に所属)の質問。
- 60) 2002年9月11日野村議員(後に「新政栗東」に所属)の質問。
- 61) 2003年3月13日中前議員(後に「栗政会」に所属)の質問。

- 62) もっとも、公明党議員は2000年12月8日高野議員の賛成討論でみられるように、多様な住民合意の手法を評価した。
- 63) 2002年3月13日馬場議員の質問に対する市長答弁。又、2002年9月11日野村議員の質問に対して交通政策部長は、「新幹線（仮称）びわこ栗東駅周辺新都心拠点ゾーン計画・事業化コンペ」にはアイデア提案45作品、事業化参加計画7作品の応募があったと、答弁している。
- 64) 2006年2月9日付け滋賀報知新聞。同新聞によると、応募のあった作品も参加企業を募るには時期尚早であるとして、2005年度に白紙撤回された。
- 65) 2005年3月9日馬場議員の質問に対し、市長は、学区別懇談会と自治会別懇談会を実施しており、学区別懇談会では2004年10月18日より592名の参加があり、又、自治会別懇談会は、2005年2月末現在、111自治会のうち104自治会において開催し、1239名の参加があった、と答弁している。これによれば、自治会別懇談会は1自治会あたり平均約12人の参加となる。
- 66) 2004年12月14日久徳議員の質問。この他にも久徳議員は、2004年9月15日の質問のなかで、地権者に数十回説明して理解を得ていることを思えば、100自治会に1回まわって説明しただけで理解を得られるのは無理だろうといった指摘もした。
- 67) 2005年3月9日馬場議員は、自治会別懇談会では戸数対参加者で平均6%になると指摘した。同月11日太田（浩）議員の質問も6%の低さを指摘しつつ、住民投票条例制定要求の署名数の重みに対する市長の認識を質した。
- 68) 2004年12月14日久徳議員の質問に対する市長答弁。又、同議員の追質問に対して、交通政策部長は26会場で59自治会・大字に説明会を開催し、総数650人が出席し、1会場あたり平均約25人が参加した旨答弁している。2005年3月11日太田（浩）議員は、懇談会では負担金問題はほとんど触れていない、と質問したことに対し、市長は、駅舎、区画整理事業、連絡通路で約650億円の事業費となり、駅舎負担が80億円と仮定すれば約290億円が栗東市の負担になると説明してきた、と反論した。
- 69) 1999年12月9日馬場議員の質問。
- 70) 2000年3月22日「産業土木常任委員会」の委員長報告で紹介された当局答弁。
- 71) 2002年3月12日馬場議員の代表質問。なお、2002年12月12日での質問では、実施したアンケート調査で74%が反対していると述べた。
- 72) 2003年9月12日馬場議員、2004年3月11日国松（清）議員のそれぞれの質問に対する市長答弁。
- 73) 2003年12月に関係13市町の電話帳電子データから一定比率で3000人を抽出し、往復はがきでの郵送方式で調査した。1339人回答。不在返却数87。回収率46%。
- 74) 2004年3月11日国松（清）議員の質問でアンケート結果への感想を求められた答弁。
- 75) 2004年3月11日宇野議員の質問に対する市長答弁。
- 76) Amstein,S.[1969] p.217。
- 77) 石割 [2007]、石割 [2008a] 参照。
- 78) 2004年3月11日国松（清）議員の質問に対する答弁。
- 79) 2004年3月11日国松（清）議員に対する市長答弁、同年12月15日市長が住民投票条例を付議した際の市長意見、同日の国松（清）議員、馬場議員の一般質問に対する市長答弁。
- 80) ちなみに栗東市の2007年度決算（普通会計）では経常収支比率93.3%、公債費負担比率22.4%で、財政状態は更に悪化していた。
- 81) Elster[1998] pp.8-9。

【参考文献一覧】

- 石割信雄 [2008a]『道路整備事業における住民参加に関する研究～熟議民主主義の視点から～』（大阪市立大学大学院創造都市研究科博士学位論文）。
- 石割信雄・北原鉄也・瀬田史彦 [2008b]「米国オレゴン州輸送計画のPIプロセス分析～熟議民主主義的視点から～」【計画行政】31巻1号, pp.89-97、日本計画行政学会。

- 石割信雄 [2007]「熟議民主主義的視点からみた都市計画行政における住民参加の実態～PI事例と住民参加アンケートを素材にして～」『創造都市研究』第3号, pp.39-58、大阪市立大学創造都市研究会。
- 海老原浩一 [1996]『新幹線－高速大量輸送のしくみ－』成山堂書店。
- 河野・宇野・太田 [2006]「南びわ湖新駅設置計画と湖南地域」2006年12月政策フォーラム発表論文 (http://www.isfj.net/ronbun_backup/2006/local_zaisei/hurukawa.pdf)。
- 桜井伸一 [2004]「－ひろば－新幹線新駅と周辺まちづくり」『月刊区画整理』2004年2月号, pp.68-71、日本土地区画整理協会。
- 佐藤岩夫 [1997]「日本の行政過程における市民参加」(松本博之他編『現代社会と自己決定権－日独シンポジウム－』pp.88-106、信山社出版)。
- 佐藤岩夫 [2001]「都市計画と住民参加」(原田純孝編『日本の都市法Ⅱ』, pp.405-423、東京大学出版会)。
- 滋賀自治体問題研究所発行 [2004]『新幹線栗東新駅に関する住民アンケート結果』。
- 瀬田史彦 [2009]「政治の変化による大規模事業の凍結と計画行政の継続性に関する一考察～滋賀県栗東市の新幹線新駅の事例から～」『日本計画行政学会第32回全国大会研究報告要旨集』, pp.128-131、日本計画行政学会。
- 田村哲樹 [2008]『熟議の理由－民主主義の政治理論』勁草書房。
- 西谷剛 [1977]「計画行政と住民参加」『公法研究』39号, pp.130-144、有斐閣。
- 原口隆行 [2005]『新幹線がわかる事典』日本実業出版社。
- 藤原静雄 [2002]「『市民』・『参加』・住民投票」『公法研究』64号, pp.176-185、有斐閣。
- 栗東新都心土地区画整理事業現行計画検証有識者会議 [2008]『新幹線新駅中止に伴う「栗東新都心土地区画整理事業」の今後のあり方(提言)』(平成20年7月2日)。
(http://www.city.ritto.shiga.jp/media/public/download/No3597_TEIGENSYO.pdf)
- 東海道新幹線(仮称)栗東駅設置促進協議会 [2004]『新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査報告書』(平成16年3月)。
- Amstein, S. [1969] 'A Ladder of Citizen Participation (「住民参加のはしご」)', *Journal of the American Institute of Planners* Vol.35, No.4, 1969.
- Steiner, J., Bächtiger, A. & Spörndli, M. [2004] "*Deliberative Politics In Action* (「行動にみる政治の熟議」)", Cambridge University Press.
- Elster, J. [1998], 'Introduction' in "*Deliberative Democracy*", ed. by J. Elster, Cambridge, Cambridge University Press.