

◆研究紀要◆

地域から育てる交通まちづくり

大阪大学大学院工学研究科 准教授
松村 暢彦楽しい交通まちづくりを目指して
～交通まちづくりは楽しいですか？

観光まちづくり、福祉のまちづくり、安全まちづくり、景観まちづくり、公園まちづくり、などなど…「〇〇まちづくり」という言葉が大流行している。これには、

- ・「まち」に様々なものがつまっているのに、それらの言葉と相性がよい
- ・「づくり」という言葉に前向きな姿勢が表れている
- ・「まちづくり」というひらがなが、誰でも参加できそうな敷居が低い感じを受ける

ということが考えられよう。

そんな「〇〇まちづくり」の一つに、「交通まちづくり」というジャンルができあがりつつある。交通はこれまで、国・都道府県・市町村などの道路管理者や警察など交通管理者によって対策がなされてきた。そんななか90年代にコミュニティ道路の取組が全国に広がるに伴って、道路管理者や交通管理者だけではなく、住民も設計や管理に関与してもよい、関与すべきだという認識が広まってきた。そういう意味で、コミュニティ道路は交通まちづくりの端緒とも言えよう。

一般の方々を対象にワークショップをすると必ずといってよいほど交通に関する問題点があがってくる。放置自転車、クルマの排気ガス、段差だらけの道路、誰も乗っていないバスなどがその代表例である。交通まちづくりとは、こうした交通に関するまちの問題点からアプローチして、地域を改善していくとする住民など地域の取組を総称して呼ぶこと

が多い。しかし、「交通問題」という言葉に象徴されるように、よいところをどう伸ばすのかというよりも、問題から出発してどう改善していくか、どう対処していくかという受け身的な取組が主である。したがって交通まちづくりは、「まちづくり」というふわっとした親しみやすい語感とは裏腹に、「交通」というある意味受け身的な言葉がついているために、まじめで、献身的で、楽しみの少ない取組しか許されないという宿命を負っているのかもしれない。その宿命を乗り越えて、ボトムアップで問題を解決しようと思うのなら、ごくごく普通の住民からみたときに、その活動に楽しさ、愉快さを見いだすことができなければ、その活動は内輪の盛り上がりで終わることを忘れてはなるまい。この普通の住民とは、クルマが環境に悪いことは知っていてもついつい使ってしまう、自分が年をとってクルマが乗れなくなったときのことを改めて考えてみれば、バスがないのは不安に思う人のことを想定している。であるならば、クルマに依存した生活が短期的にも長期的にも自分自身を含めた社会に及ぼす様々な影響を真摯に伝えるとともに、バスや鉄道を使ったときの楽しみや心地よさをいかに感じてもらうかについても、まじめに考える必要があるのではないか。そんな一つの突破口として、バスマップづくりがあげられる。バスマップ自体はバス路線を網羅しただけに他ならないが、それを使ってどう街の新たなよさを発見し、人と人とのつながりを楽しむかを考えるツールにもなりえる。

本稿では、地域をフィールドに活動しているNP

〇、行政、交通事業者が協働して楽しい交通まちづくりの取組事例を紹介することを通じて、地域で交通まちづくりを育てていくために必要なポイントについて考察したい。

バスを活用した交通まちづくりの事例 ～バスのってスタンプラリーはどうですか～

(1) NPO法人 ひらかた環境ネットワークとは
ここでは、NPO法人 ひらかた環境ネットワーク会議（以下、ネットワーク会議）を中心とした組織が行っている交通まちづくりの事例を紹介したい。ひらかた環境ネットワーク会議は、枚方市をフィールドとして様々な環境活動を行っている団体で、市民をネットワーク化することによって市民・事業者・行政とのパートナーシップを形成し、ともに取組を行うための拠点組織として2004年に発足した。2006年4月にはNPO法人に認定されている。正会員は201名、賛助会員は43名にのぼる（2006年現在）。ネットワーク会議は自然環境部会、ごみ・エネルギー部会、公共交通部会、まちづくり部会、環境教育サポート部会の5つの部会から構成され、それぞれ特徴的な活動を行っている。ここでは公共交通部会を中心とした活動を紹介する。

(2) 上下分離型バスタウンマップの作成

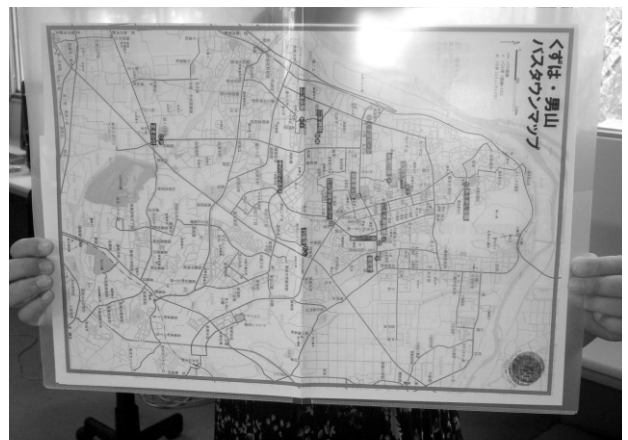
最近、全国でバスマップづくりがブームになっている。公共交通に対する公共の一端を担う役所の関与が日本ではなぜか諸外国と比べて限定的で、バス路線図といっても交通事業者が事業所別に印刷していることが多い。その結果、利用者である住民が割を食う。ある人がバスに乗ってある施設に行こうと思っても、異なるバス会社であれば当然のこと、同じバス事業者でも複数の地図を見ないとわからないことが普通で、たいがいの人は調べる途中でギブアップしてしまう。また、路線のわかりやすさを優先するあまり、地形をデフォルメして路線図を作成するため、最寄りのバス停がわからなかったり、目的地までの距離感がつかめなかったり、従来の路線図だけではバスの情報としては不十分な有様である。

そこで、複数の交通事業者をあわせて一枚の路線図にまとめたり、地形図を活かして距離感をそろえたりしたバスマップが作成されはじめている。

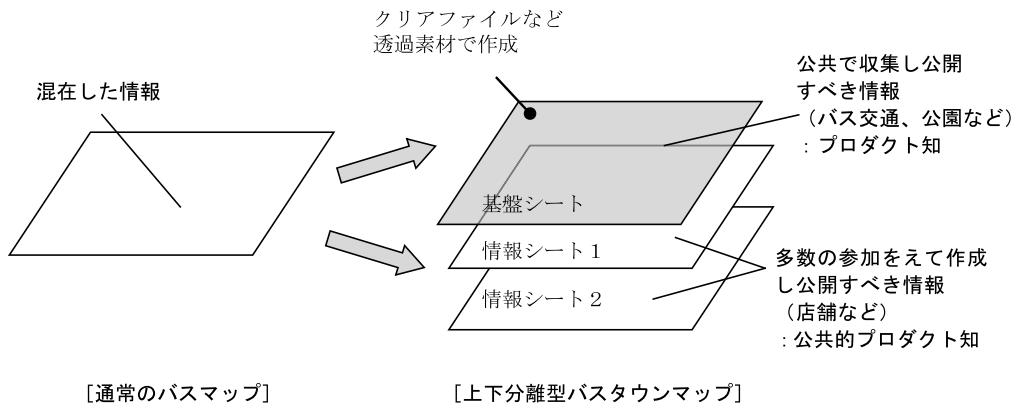
このようなバスマップはその便利さから各地で人気を博しているが、バスマップを使ってバスの面白さ、街のユニークさを伝える活動にまで展開している事例は少ない。これは、交通はあくまでも派生需要であることを頭に入れると、バスマップでは普通の方々が新たに「ちょっとバスを使ってみよう」と思ってもらうには不十分と言わざるを得ない。なぜバスを使うのかというと、当然のことながら、目的地に行くためであるから、バスマップには面白そうな目的地の情報が含まれていることが望ましい。つまりバスマップよりもバスタウンマップのほうが好ましいのは自明であろう。しかし、行政で配布するのなら民間施設の情報はのせられない、情報を更新するのは大変、公園の情報は課が異なるからわからないなどの理由(?)で、多くの人にとって知りたい情報とはいえない行政情報だけが掲載されているバスマップができあがる。もともと地図には人の心をわくわくさせる効用があるにもかかわらず、なんとつまらない地図が役所に氾濫していることか。

そこで、ランチがおいしいレストランや家族で楽しめる遊具がある公園などの地域資源の情報とあわせてバス、鉄道の情報を提供する手段として上下分離型バスタウンマップを編み出した(写真-1)。透明のクリアファイルに地形や道路、バス路線などいわゆる公共的な情報を印刷してそれを基盤シートとし、その下に様々なタウン情報シートを重ねること

写真-1 上下分離型バスタウンマップ



図一 上下分離型バスタウンマップの概念



で情報にあわせたバスタウンマップになる(図一)。たとえば、公園・史跡シートを挟むことで行きたい公園の最寄りのバス停が一目で分かるようになる。さらに、この下にはさむ情報シートを変えることによって、様々なバスタウンマップに変身する。また、このマップは、行政、民間などの情報の種類と作成主体をわけている点にミソがある。公的情報が掲載されている基盤シートは行政が作成し、その下の情報シートはNPOや自治会、商店街などまちづくり主体が作成するといった具合に、役割に応じた地図の作成が可能となる。

このようなコンセプトのもとで、くずは・男山バスタウンマップを作製し、最初の情報シートでこの地域のユニークな公園、史跡を紹介した。この公園・史跡シートは、ポイントの簡単な説明と写真、もよりのバス停を含んだ地図、住民からのおすすめ理由などを示している。この地域は、枚方市だけではなく生活圏に枚方市くずは地区が含まれる八幡市男山地区も含んでおり、行政区で区切るのではなく生活圏で区切ることで市はおろか府をこえた範囲の地図になっている点にもう一つの特徴がある。

(3) バスのってスタンプラリー

せっかく作ったバスタウンマップも使われなければ意味はない。使ってもらうためにはまずは広く知ってもらう必要がある。通常はバスマップができあがったら、案内所などにおいてもらって終わりだが、ネットワーク会議では「一般の方々にも広く知ってもらう機会を作ろう!」、「バスタウンマップを通じ

て、バスの便利さ、街の面白さを知ってもらおう!」ということで盛り上がった。検討を重ねた結果、一般の方々でも「参加してみようかな」と思ってくれるであろう“バスのってスタンプラリー”を行うことになった。このイベントは、くずは・男山地区バスタウンマップの区域内の地域資源にスタンプポイントを設けて、それらをバスタウンマップを使いながら、半日を使ってバスと徒歩で巡ってもらうという企画である。スタンプポイントには、交野天神社、楠葉中央公園をはじめ17箇所を設定した。集めたスタンプポイントを使ってビンゴゲームをし、景品を持ってかえってもらうようにした。景品はネットワーク会議のメンバーのつてや交通事業者の協力で集めることとした。こういうところでも人と人とのネットワークの力が活かされる。

第1回バスのってスタンプラリーは2006年3月26日に開催した。好天にも恵まれ、幼稚園児からお年寄りまで幅広い年齢層186名が参加してくれた(写真一2)。イベントは、挨拶の後、私からバスとまちの関係について10分程度で動きを交えて説明があって、そのあとゲームのルール説明、10時30分スター

写真一2 まちとバスのお話を聞く参加者



写真-3 バスのってスタンプラリー（念願の初ポイント）



トで各自思い思いのルートでスタンプラリーを行った（写真-3）。15時に再集合して、ビンゴゲームを行って解散。参加者からは、「ふだんバスをほとんど利用しないが、バスに乗ってまちを廻るのも意外と便利で楽しい」、「どのバスに乗ればよいか分かった」、「車イスで初めてバスに乗った」など大変好評だった。子どもたちがはじめて行く公園で遊びに興じて、お母さん方が次のポイントに行くのにやきもきする姿や歴史のある神社の前で家族写真をとる姿、バスタウンマップを広げて他人同士が作戦を練る姿など、このイベントならではの風景もみられた。参加してくれた人は、週に1日もバスを使わない人が59%もいたが（図-2）今回のイベントに87%が面白いと感じてくれていた（図-3）。さらに、今回の取組を通じて、バスに乗ってみたいと思った人は74%を占めた（図-4）。これらのことから、バスに普段あまり乗っていない人に対して楽しみながらバスに乗ってもらう機会を設けるといふこのイベントの趣旨はある程度達成できたと考えられる。さらに、イベントが終わった後には、このバスタウンマップを周辺の自治会を通じて2万世帯以上に配布した。

第2弾の情報シートは、くずは地区の自治会を通じて配布していただいた住民アンケートの結果をもとにして、おいしいと評判のレストランなどの地域自慢のお店を掲載した。こういう店舗や民間施設の情報を掲載できるのはNPOならではの活動といえよう。そして、2006年11月にこのお店情報シートを使って、2回目のスタンプラリーを実施した。このときには店舗にスタンプ台を置いてもらうだけでなく、店によっては様々な参加賞（割引券や商品など）を用意してくれるところもあった。前回と比べ

図-2 参加者のバス利用頻度



図-3 参加者のイベントの感想

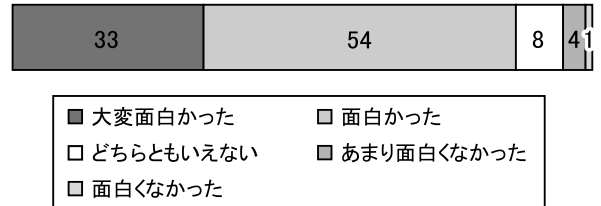
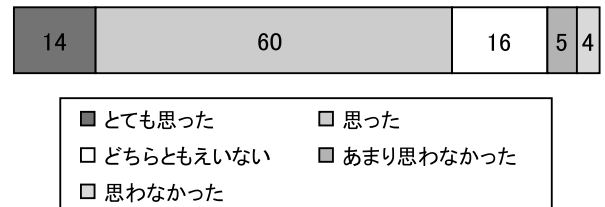


図-4 参加者のバスの利用意図



てさらに地域の貴重な財産である魅力的な店舗とバスとの結びつきを自然と知ることができたのがよかったと感じた。また、大人一人につき同伴の小学生以下二人までが無料になる大阪府「バスエコファミリーキャンペーン」期間中のため、京阪バスがゲーム範囲内有効の一日乗車券も同様の扱いとしてくれたため、親子連れの多くの参加者でにぎわった。参加者からは「近くに住んでいても、知らない史跡やお店などの新しい発見があって楽しかったです。」「またバスに乗ってみようと思った。」との感想を頂いた。

第3弾のイベントは2007年6月に、日置天神社の見事なだんじりを見学するだけでなく、他のNPO団体の協力をえながら、1つの都市公園のなかで環境をテーマにしたブースをめぐる少し趣向をかえたスタンプラリーを行った。この回はネットワーク会議だけではなくシニア自然大学などNPOの輪が広がった活動を行うことができたのが成果としてあげられる。

そして、第4弾は枚方市制60周年記念事業として、枚方バースデーバスタウンマップを作製した（写

真一4)。このマップは、枚方全域のバス路線が系統別に示されていて、どのバスに乗ればどこに行けるかが一目で分かるように工夫してある。また、枚方八景双六がバス路線でできる遊び心をいれている(単なる双六ではなく、それなりに戦略性があるようなこだわりのルールを考えている)。そして、枚方八景をバスでめぐるスタンプラリーを2007年11月に実施した。

写真一4 枚方バースターバスタウンマップ



(4) 継続のコツ

このようなバスのってスタンプラリーを活用した交通まちづくりの取組が継続しているポイントはどこにあるのだろうか。思いつく点を挙げてみたい。

●行政計画のなかで位置づけている

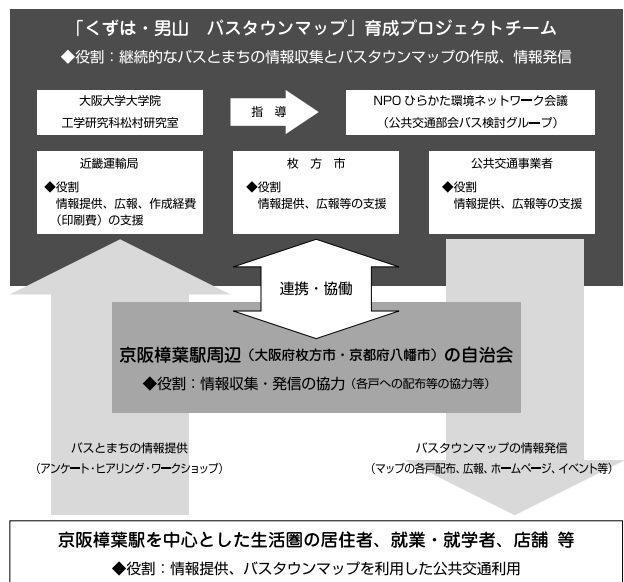
このようなバスタウンマップの作成、イベントの実施は、くずは地区の公共交通活性化基本計画に位置づけられている(2005年3月策定)。この委員会の構成メンバーとして、行政関係者、交通事業者の他にネットワーク会議のメンバーも含まれており、計画の行動メニューとしてマップを活用した公共交

通利用促進をあげていた。このように行政計画に位置づけておくことにより、市役所内部で課を横断して協力を得やすくなると考えられる。

●多様な主体の連携のもとで実施している

公共交通部会の活動の中でもバスタウンマップの育成プロジェクトチームは、さまざまな主体の連携のもとに活動を継続している(図一5)。ネットワーク会議がバスタウンマップの作成および情報発信の中心となっているが、近畿運輸局、枚方市、公共交通事業者が情報提供や広報、作成経費等の支援を行ってきた。さらに、大学の研究室がバスタウンマップの作成に当たっては専門的な知識の提供を行っている。情報シートの作成に当たっては、くずは地区の住民の方々に自治会を通じてアンケートを配布し、広く意見を収集させてもらった。NPO独自でアンケートを配布するには限界があるが、枚方市役所と協力しながらすすめることで、くずは地区周辺の住民自治会に依頼することで可能になった。

図一5 各主体間の関係図(馬場明男氏作成)



●飽きさせないイベントの内容にしている

イベントは一過性に終わりがちになるが、地域と密着したバスを扱っている以上、地域密着したイベントを継続していくことがもっとも重要である。そういう意味で半年に1度の割合でイベントを実施してきていることは大いに評価できよう。それは、バスを活用したスタンプラリーというコンセプトは変

わからないものの、スタンプポイントが公園史跡、評判の店舗や史跡、寺社史跡や環境をテーマとしたミニイベントブース、枚方八景と街の多様な資源と結びつきつつ、微妙に変わっているのが功を奏しているのだろう（2008年4月には桜の花見のポイントを予定している）。こうすることによって、一般の住民の目からすると目先が変わって飽きることがなく、徐々にではあるがバスイベントとして定着しつつあるといえる。

●楽しみながら、楽しんでもらいながら行っている

そして何よりもコアメンバーが当日はイベントを楽しんでいることが大きい。準備のために月1度は集まって次回のネタを考えたり、地図や情報シートを作成したりしているが、その最中は毎回、“キー！”となることも多い。ただ、どんな風にしたら楽しくなるか、街がよくなるかの思いを共有しているので、いろいろなアイデアがでてくるのが楽しくてついつい集まってしまう。

交通まちづくりのはじめ方と育て方 ～どうしたら楽しく続けられるでしょうか～

ここでは、前章で紹介したバスを活用した交通まちづくりの実践事例を通して、私が感じた交通まちづくりのはじめ方と育て方についてのポイントをあげてみたい。

①地域環境が変わるタイミングを逃さない

バス路線ができたり、再開発が行われたり、街が変わるときは多くの人の目が引きつけられる。このときを逃さず、住民が参加してもらう場を設定したい。望むらくは、このような地域環境が変わる前から住民やNPOと一緒に活動を行っていて、その組織が引き続きこれらの問題に取り組む常態的なまちづくりが続いているとよい。

②プロジェクトに乗ってみる

モビリティ・マネジメント（一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策）の取組が全国で広がっている。それにとまって、自分の街のバスマップづくりが行

われることも珍しくなくなってきた。こういうプロジェクトに乗ってみて、マップを活かして継続的なまちづくりにつなげることも考えられる。

③行政計画に位置づける

交通まちづくりの担い手が生まれてきたら、それらの活動を行政計画の中に位置づけることがその後の活動の広がり大きく寄与する。役所内の合意、協力をとりつけやすくなり、役所内外で活動が認知されやすくなる。枚方の事例では、公共交通活性化基本計画であったが、このほかバリアフリーの基本構想、都市計画マスタープランなど様々な場が想定される。

④効果を計測する。集計的な効果を出す。

ある程度活動の実績が積み上がってきたら、交通事業者などを巻き込んで目で見える効果、集計的な効果を数値で示すことによって、より周りを巻き込むことにつながる。そのためには、各種のプロジェクトをとって、より大きく担い手と活動を育てることが必要になる。

⑤担い手を育てる

行政職員がまちづくりに関わる際には、部署がかわっても顔を出すようにしたい。職務でまちづくりに関わっているのと一私人で関わっているのでは、周りの人々の反応が全く変わってくる。

また、NPOをはじめとする中間集団の活性化にも目を配る必要がある。多くのNPOはある程度活動を続けるとバラバラになったり、メンバーの仲が悪くなったりすることが多い。それを避けるためには以下のようなことに気をつけたい。

●動く人が決める

定年後に今まで培ってきたノウハウをまちづくりに活かすぞと意気込むのはよいのだが、往々にして上が決める、年上がきめるなど縦社会の意志決定を持ち込む人が多い。中間集団はフラットな組織であるので、実際に動く人が決めるのが基本であることを忘れてはならない。そういった点では、コミュニティのつきあいにもまれてきたおばちゃん感覚に見習う点が多い。もちろん、人の意見を聞く傾聴の態度は重要であるのはいうまでもない。

●いろいろな参加形態を認める

まちづくり活動が続けていくとどうしても活動の熱心さ、参加度に差が出てくる。往々にして、熱心に活動している人について行けないと脱落していくことが多いようだ。そんな場合は、多様な参加（たとえば、会議だけの参加、イベントだけの参加、今年忙しかつても来年は参加、何から何まで参加など）を認める雰囲気を作っていくことが必要である。動く人が決める原則は貫かなければならないが、いろんな人が関わらなければまちづくりは動かない。

●地域社会の情報を貯めて発信する

地球環境もいいが、そんな情報はどこにでも転がっている。それよりも地域のオリジナルな情報を形にして残すことのほうが重要である。ただ収集しただけでは単なる数値や言葉のデータであるが、それを分類したり、発表したりすると情報として生きてくる。さらに、いろいろな人と交わることで情報に意味が加えられて知識となる。そんな知識をどれだけもっているかが地域のまちづくりの担い手として一般の人々に受け入れられるかの要因となろう。

っていくのだから。

単に、たくさん参加してもらうために、おもしろおかしくするのはなく、参加した後に種明かしをしてもらうと、「なるほど地域のためになるのだな」と納得できる意味の持った活動だけが生き残る。そうした活動が、〇〇まちづくり大流行の今、必要とされていると感じている。

【マッセO S A K K A研究紀要第11号（平成20年3月発行）より転載】

おわりに ～交通まちづくりをしてみましょう～

まちづくりは続かないと意味がない。続けるためには楽しくないといけない。もし公共交通に楽しさを感じることができなければ、いくら環境問題が至上命題になったとしてもボトムアップの交通まちづくりはかけ声だけで終わってしまう可能性が大きい。実際にバスに乗ったらわかるように、バスの車内は面白い。いろいろな人がいろいろな過ごし方をして、いろいろなハプニングで満ちあふれている。そんな楽しさを実感することで社会の規範を自然と学ぶことができるし、もちろん街としても環境、渋滞、安全、景観さまざまな面で改善される。そんなまじめさを奥に潜ませた極上の楽しさをたくさんの人たちに感じてもらうために、ごく普通の人たちが参加できる、敷居の低い活動は何だろうと考えることも必要である。なぜなら、そんな人たちが少し意識を、行動を変えてもらうことによって劇的にまちが変わ