



大阪大学コミュニケーションデザイン・センター
「市民協働による道路空間コミュニケーションマネジメント」寄附研究部門
まちみちコミュニケーション研究室

総合交通体系(地域モビリティ戦略)研修

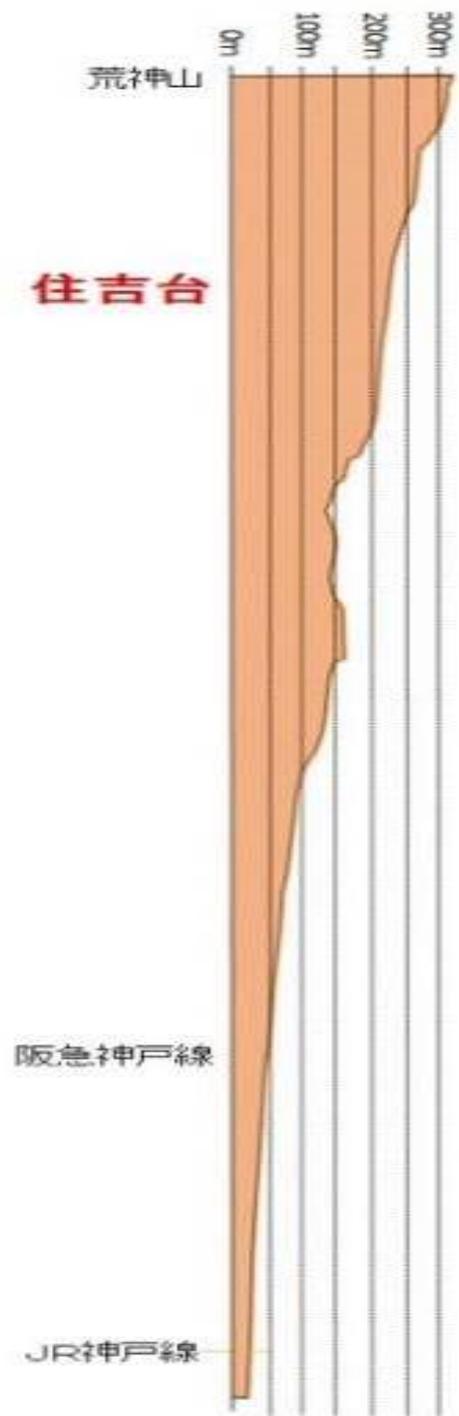
交通計画における住民協働の有効性と展開手法
—住吉台の人口変動・生活変化と開通8年目のくるくるバス—

大阪大学コミュニケーションデザイン・センター
森栗茂一

六甲山麓住宅地(住吉台・鴨子ヶ原・渦森台)



1920年代以降	鴨子ヶ原では、住吉聖心女子学院、御影師範学校などの設立や地域開発がなされる。
1961年	鴨子ヶ原に、住宅公団御影団地、民間開発が展開し、市バスが走る。
1961-69年	神戸市が渦森台団地を造成し、市バスが走る。
1979年頃	兵庫県が住吉台を造成し、県営住宅を開発し、区分所有住宅を販売する。バスの議論はあったが、入らなかった。
1981年	住吉台最奥の御影石の石切り場跡にエクセル住吉台(11階建て、134戸)が建設され、谷底の渦森橋バス停から当該住宅まで315段階段がついた。
1995年-	県営住吉台住宅の空家に、阪神淡路大震災の介護が必要な被災高齢者が多数入居した。
2005年	住吉台くるくるバス開通
2004-06年	鴨子ヶ原ではUR団地が建て代わり、赤塚山高校跡地(元御影師範敷地)に巨大マンションが建設される。
2005-08年	鴨子ヶ原に、特別養護老人ホームが建設される。



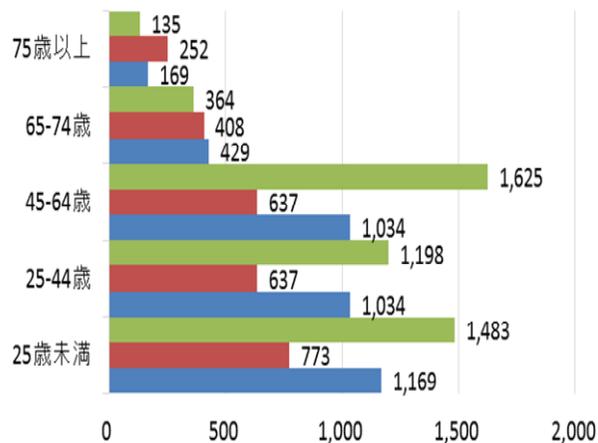


住吉台の人口変遷

[単位は人. 国勢調査, 神戸市
住民基本台帳2015年6月30
日より]

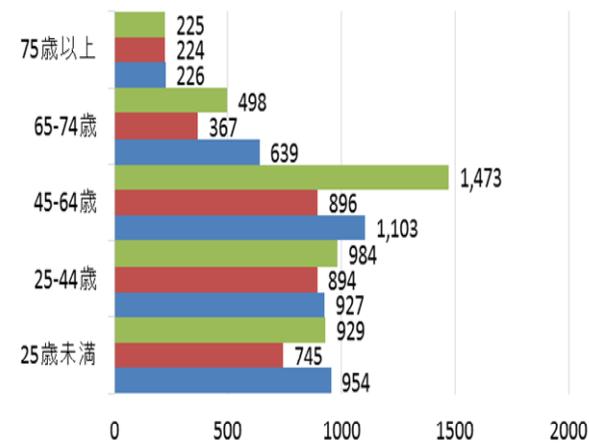
5

1995年



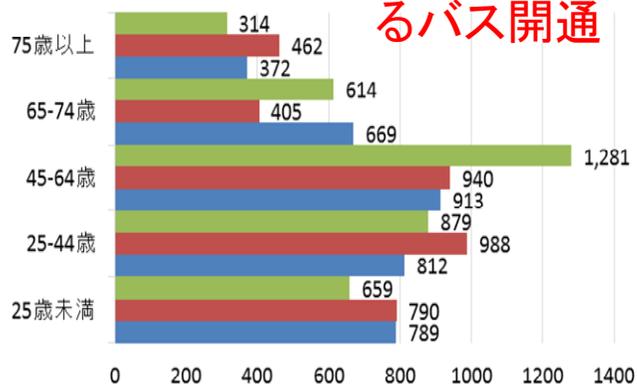
	25歳未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
住吉台	1,483	1,198	1,625	364	135
鴨子ヶ原	773	637	637	408	252
渦森台	1,169	1,034	1,034	429	169

2000年



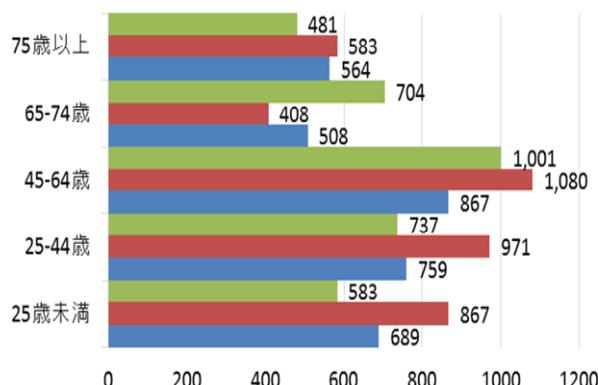
	25歳未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
住吉台	929	984	1,473	498	225
鴨子ヶ原	745	894	896	367	224
渦森台	954	927	1,103	639	226

2005年 **住吉台くるくるバス開通**



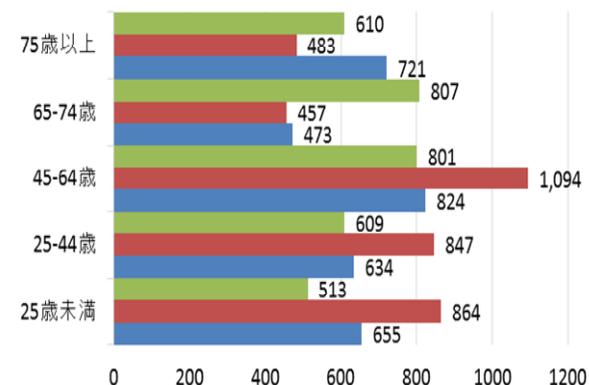
	25歳未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
住吉台	659	879	1,281	614	314
鴨子ヶ原	790	988	940	405	462
渦森台	789	812	913	669	372

2010年



	25歳未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
住吉台	583	737	1,001	704	481
鴨子ヶ原	867	971	1,080	408	583
渦森台	689	759	867	508	564

2015年度6月末



	25歳未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
住吉台	513	609	801	807	610
鴨子ヶ原	864	847	1,094	457	483
渦森台	655	634	824	473	721



住吉台の動き

行政はできません

要望の数年連続

■ 危機感の見える化



■ 我が事意識

- 外部のメディエーター
- 市民のなかのファシリテーター
- 行政内のコーディネーター

情報公開
「通信」全世帯配布
現場議論

東灘交通市民会議

東灘区山麓部の自治会、
管理組合、老人クラブ、
ふれあいのまちづくり協
議会代表者、協力者、N
P O（毎回参加者50名
程度）

住民合意によるバスを走らせ
る意欲のある**運輸業者**

区役所

サポート

信頼・協力

連絡、調整、リーダーシップ

会議のとりまとめ、解説、方向示唆

地元世話人

座長（学識経験者）

ファシリテート メディエート・モデレート

コーディネート

市役所企画調整局

相談、
お願い

指導

調整

市役所交通局

市役所建設局

警察

国道事務所

国の諸機関

他の運輸業者

取組み経過(前半戦)

平成15年2月	<p>神戸市TDM研究会の発足 流通科学大学森津教授・京都大学中川助教授・近畿運輸局・神戸市企画調整局・環境局・交通局・CS神戸・ネットワーク『地球村』inKOBE・ECOレンジャー・南京町商店街振興組合・大丸神戸店・神戸長田TMO・北神急行等多数参画</p>	上位の計画
9月22日	<p>「全国都市再生モデル調査」として「くるくるおでかけネットワークプロジェクト調査」(CS神戸)が採択される</p>	国の制度、NPO
平成16年2月21日~3月31日	<p>バス走行実証実験 (2月21~28日:無料、3月1日~31日:有料) CS神戸から「みなと観光バス(株)」に実験運行委託</p>	
5月28日	<p>「全国都市再生モデル調査」報告会 ・CS神戸が、地域住民に対して報告 ・「東灘コミュニティバスの今後」(森栗報告)で市民合意とバス停確保の重要性を共有化⇒交通市民会議の必要性を共通理解⇒準備会</p>	実証実験後が大切、市民主体
6月30日	<p>第1回東灘交通市民会議 ・JR住吉駅前バス停の検討状況報告 ・警察・国道事務所・市建設局・市交通局との調整プロセスの公開</p>	公開、共有
7月	<p>「東灘交通市民会議」の運営に兵庫県のパワーアップ助成獲得</p>	カネはとりに行く
7月末から8月	<p>JR住吉駅前などバス停の共用に関して、既使用者である既存のバス事業者2社から基本的に理解・協力が得られた事をもとに、相互間のバス運行時刻が重ならないようなダイヤ設定を行うなど、具体的な調整を進めた。</p>	ネゴシエーション
8月9日	<p>第2回東灘交通市民会議 バス停設置に関する道路管理者、警察署、市交通局との調整状況の報告と今後の取り組みについて議論(住吉台:ルート・バス停等、渦森台・鴨子ヶ原:新たなバス導入の必要性について)</p>	

取り組み経過（後半戦）

8月19日	<p>住民と事業者による運行ルート・バス停位置の現地調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住吉台に実際にバスを持ち込み調査 ・地元住民がバス停位置の検討を行い、地元住民自らが、バス停予定地近隣の住民と設置の交渉を行う 	<p>現場議論</p> <p>住民主体行動</p>
8月末～9月12日 (最大の危機!!)	<p>エクセル住吉台前バス停調整で、1軒の民家から異論が発生。マンション管理組合は、議論の末、当初予定のマンション前のバス停を断念(9/12理事会決議)し、バス停を「エクセル東」(鉄塔前)に変更</p>	<p>困難→断念→次善策</p>
9月13日	<p>東灘交通市民会議住吉台部会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停、ルート、ダイヤ最終確認 ・住吉台住民が自ら集約した地元住民の方針・意向をもとにバス運行事業者が、ダイヤ編成など具体的な作業に入る。 	<p>他地域も視野に</p>
8月上旬～ 11月下旬	<p>残る1社(JR住吉駅前バス停共用3社のうち)に対するJR住吉駅前バス停共用の同意取得に時間を要した。8月上旬からバス事業者間で話し合いをしたが同意が得られず、10月中旬には住民代表と座長が交通市民会議の「市民合意」内容を踏まえて詳しく説明し、理解いただけるよう懇願した。</p>	<p>事業者調整</p>
11月26日	<p>第3回東灘交通市民会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの関係者との調整状況とバス運行概要の報告 ・今後の課題整理 	<p>困難共有</p>
12月末	<p>JR住吉駅前バス停共用について、残る1社の同意を得る。</p>	
平成17年 1月11日	<p>第4回東灘交通市民会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行開始日のお知らせ、開通式の計画策定 ・バスの愛称「住吉台くるくるバス」に決定 	
1月8～20日	<p>JR住吉駅バス停拡幅工事</p>	<p>5m⇒7m</p>
1月23日	<p>「住吉台くるくるバス」運行開始</p>	

地域の交通は、

①地域の交通に関するまちづくりの**ビジョン**を考える必要がある

⇒ビジョン:何が課題か? は生活知(現場)にある

(コミバスとかはモード手段であってもビジョン・目的ではない)

②その課題解決のため、何が緊急優先課題か、何が中期課題か

⇒**工程作成**

③その課題解決のための交通手法を考えるとともに、

③-1 誰がするのか(経営責任) 本当に行政直営?

住吉台は守る会JVみなと観光バス

※課題が多様化し、事業費が不足する現代では、サービスをくまなく無料で提供することは不可能。優先課題とそのコストを明示化し、自立市民や市外も含めた事業者のノウハウを活用する

⇒職員**マネジメント力**が求められる。⇒直営・委託・指定管理・PFI・コンセッションについては、次頁の表

③-2 **持続性**は担保できるのか=どの程度補助すれば良いのか

∴経費計算

バスのイニシャル経費=車両減価償却費、燃料費、高速料金、運転手給与(年間400万円?) + α

片道50分の距離を、8-16時発で往復すれば、運転手は休憩時間も含め2人必要(2ニク) ⇒ $2 \times 400 \text{万円} = 800 \text{万円}$

比較	①直営	②委託	③指定管理	④-1PFI(サービス購入、独立採算)	④-2PFI(コンセッション)
期間	—	単年	1-5年	10-30年	10年-∞
資金調達	官	官	官	民	民
料金徴収	官	官	官	民	民
運営リスク	官(無料、百円バス)	官	官	官民分担	民
発注方法	—	仕様書	仕様書	性能発注(評価項目の作りこみプロセス共有、中間プロセス評価)	
契約関係	—	契約	行政処分	契約	契約

コンセッション＝民間と政府(行政機関)の間で締結される契約
リース契約(lease contract)
運営契約(management contract)

官民連携と①②③はどこが違うのか？⇒長期的総コスト
事業継続リスクは民にも官にもある

ブロック(抜粋)	実車走行距離あたりの原価
東北(民営)	287.73
東北(公営)	657.08
北関東(民営)	286.73
武蔵・相模(民営)	497.80
京浜(民営)	615.10
京浜(公営)	792.43
東海(民営)	344.82
東海(公営)	619.30
京阪神(民営)	483.43
京阪神(公営)	758.16
四国(民営)	291.67
北九州(民営)	349.95

京浜民営の場合

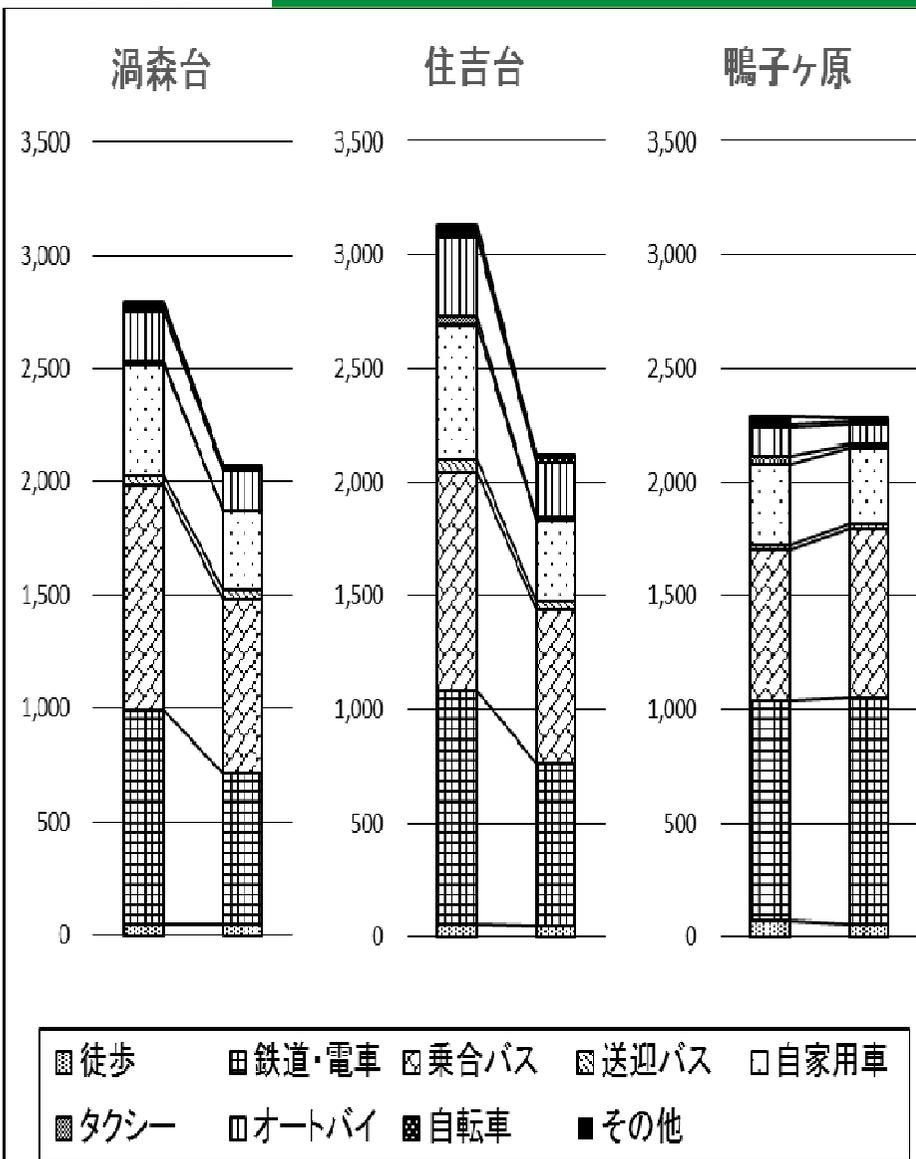
人件費	367.47
燃料費	40.12
車両修繕費	16.63
車両償却費	46.26
利子	2.22
諸経費	149.40
計	615.10

平成22年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）



住吉台, 鴨子ヶ原, 渦森台の通勤手段の変化

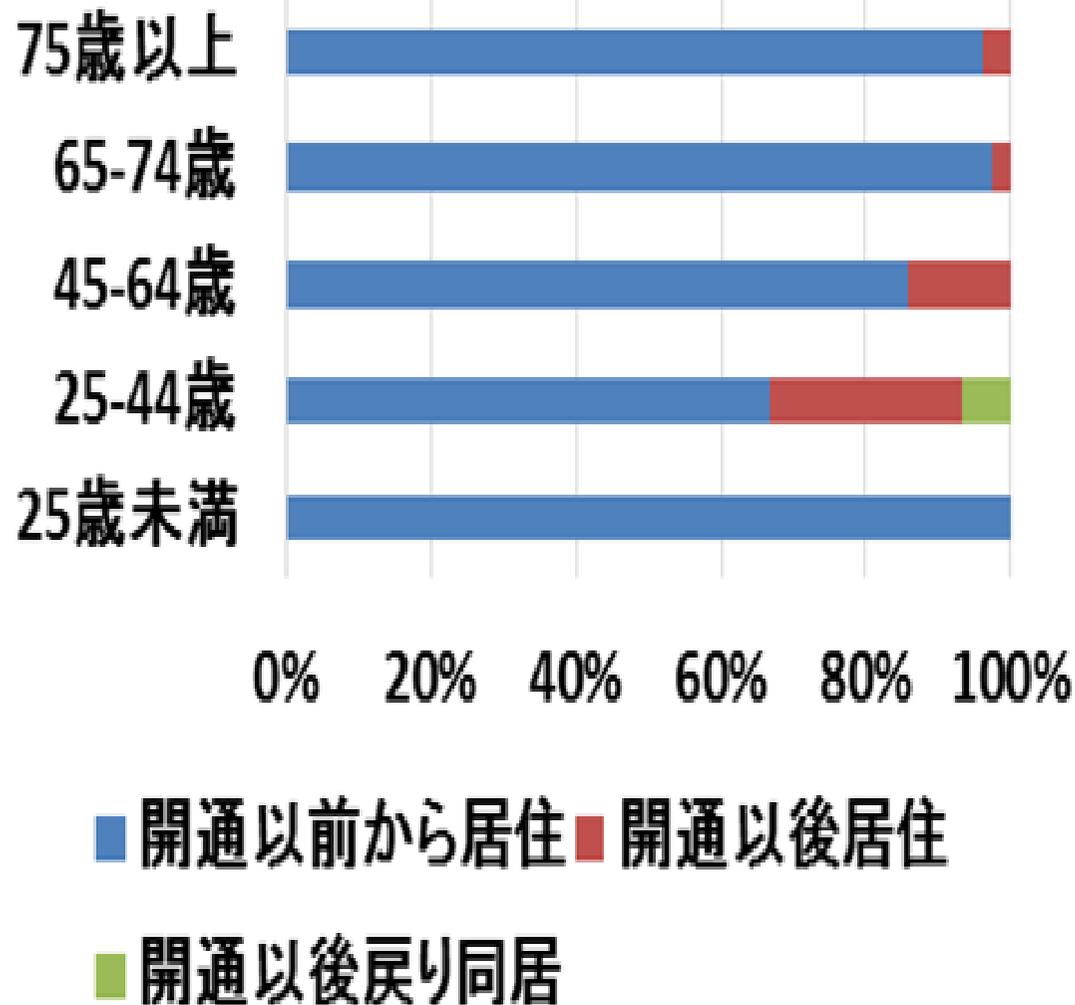
[重複回答件数. 平成12年, 22年国勢調査による]



		徒歩	鉄道・電車	乗合バス	送迎バス	自家用車	タクシー	オートバイ	自転車	その他	総数
渦森台	2000年	51	943	991	40	490	21	217	25	21	2799
	2010年	45	668	769	44	347	5	170	18	9	2075
鴨子ヶ原	2000年	70	973	659	25	355	33	128	9	37	2289
	2010年	59	998	742	20	336	10	87	17	14	2283
住吉台	2000年	60	1025	956	59	589	42	345	24	38	3138
	2010年	47	718	676	35	358	12	244	20	15	2125

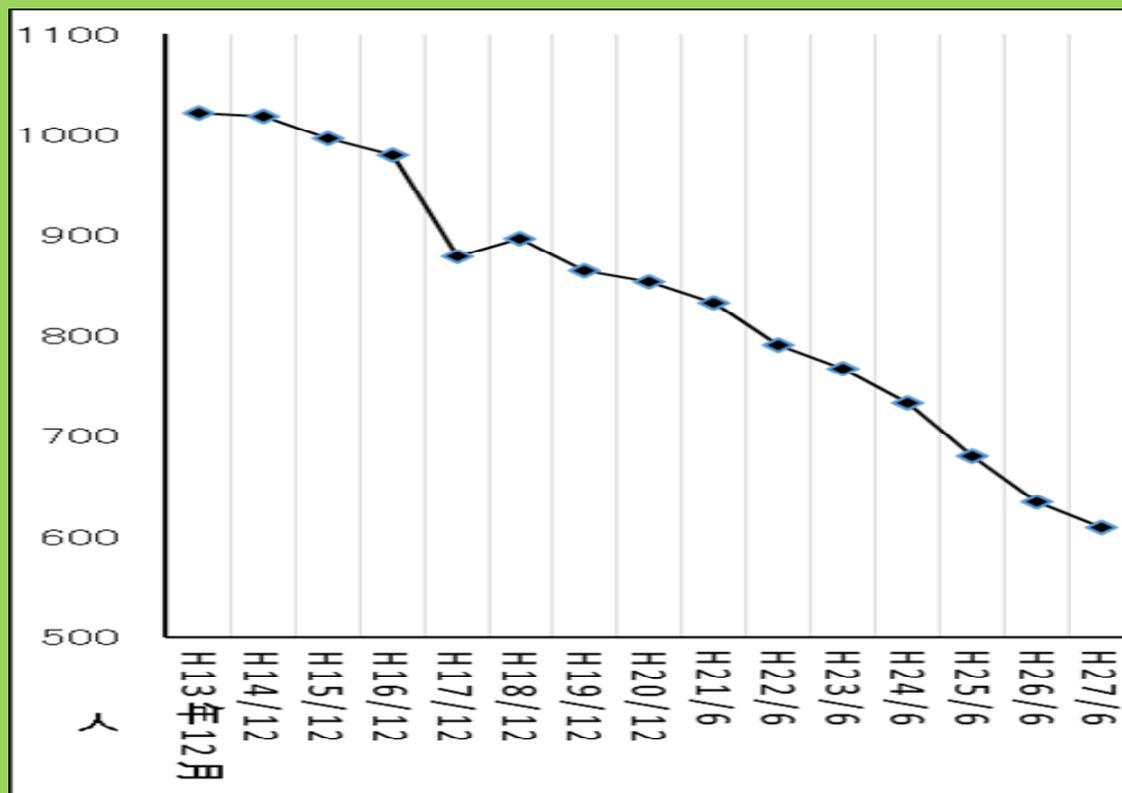


年齢別，くるくるバス開通以後入居，戻り同居数



	開通以前から居住	開通以後居住	開通以後戻り同居	不明
25歳未満	1	0	0	0
25-44歳	20	8	2	2
45-64歳	84	14	0	0
65-74歳	114	3	0	4
75歳以上	49	2	0	3
不明	6	1	0	0
合計	274	28	2	9

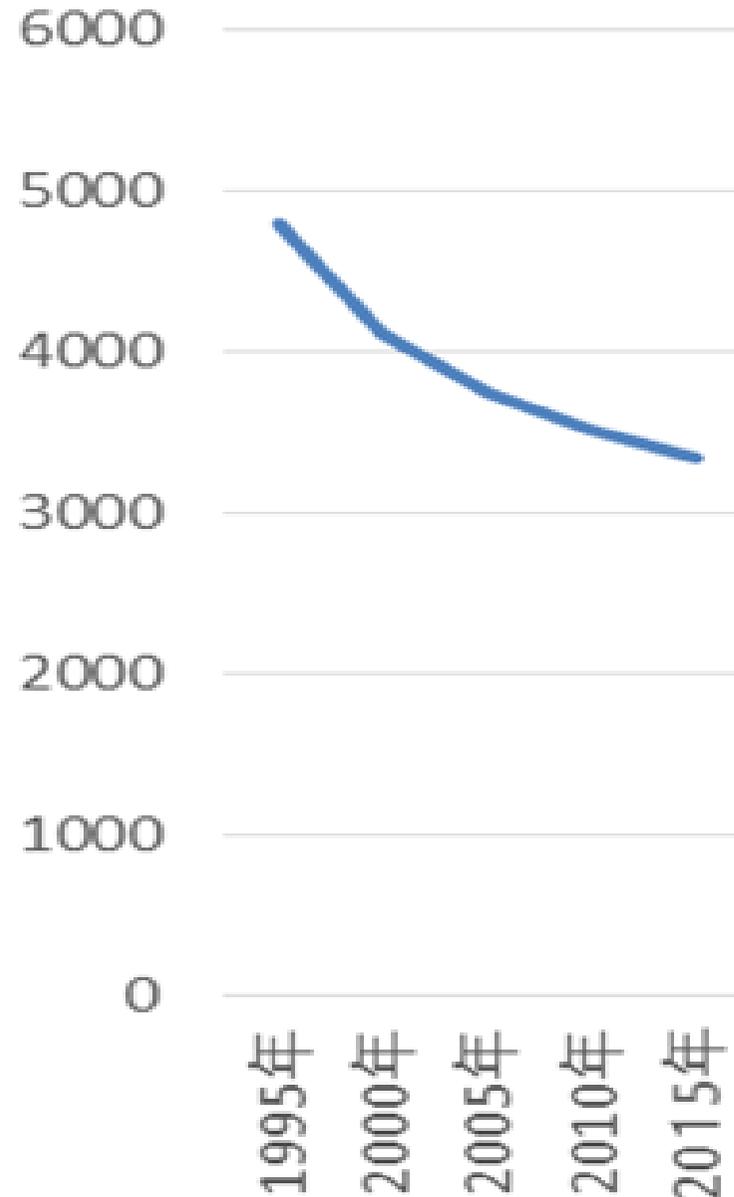
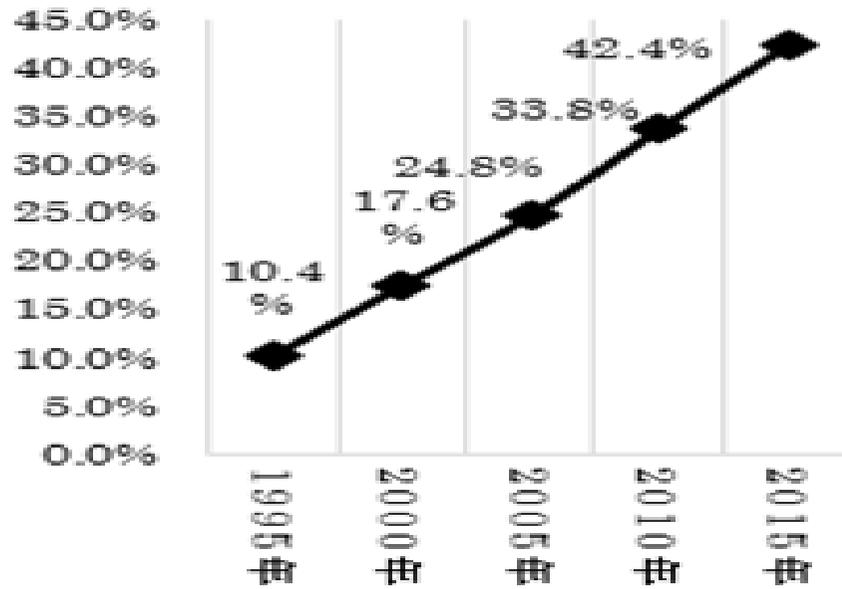
住吉台の25-45歳の人口変化（神戸市住民基本台帳より）と 新入居、戻り同居者



	h13年12月	h14/12	h15/12	h16/12	h18/12
25-44歳	1022	1018	996	980	897
全人口	4101	4094	4017	3956	3826
	h19/12	h20/12	h21/6	h22/6	h23/6
25-44歳	865	854	832	790	767
全人口	3764	3727	3706	3651	3642
	h24/6	h25/6	h26/6	h27/6	h27/6
25-44歳	733	680	634	609	609
全人口	3541	3459	3400	3340	3340

戻り同居、新入居についてはくるくるバスが大きな動機である	9 (うち2は戻り)
戻り同居、新入居についてはくるくるバスも少しは考慮した	9
戻り同居、新入居についてはくるくるバスは無関係	12

結局・・・住吉台の人口減と高齢化・近隣の基準公示地価(坪単価)



年	住吉台13-17		渦森台3-13-4		鴨子ヶ原1-10-23	
1995	995,041	218.1%	978,512	182.7%	-	
2000	760,330	166.7%	717,355	134.0%	-	
2005	456,198	100.0%	535,537	100.0%	687,603	100.0%
2010	442,975	97.1%	525,619	98.1%	714,049	103.8%
2015	416,528	91.3%	502,479	93.8%	727,272	105.8%



くるくるバスの利用目的

(単位は、表の上部が重複回答件数、下部が各年齢での比率)

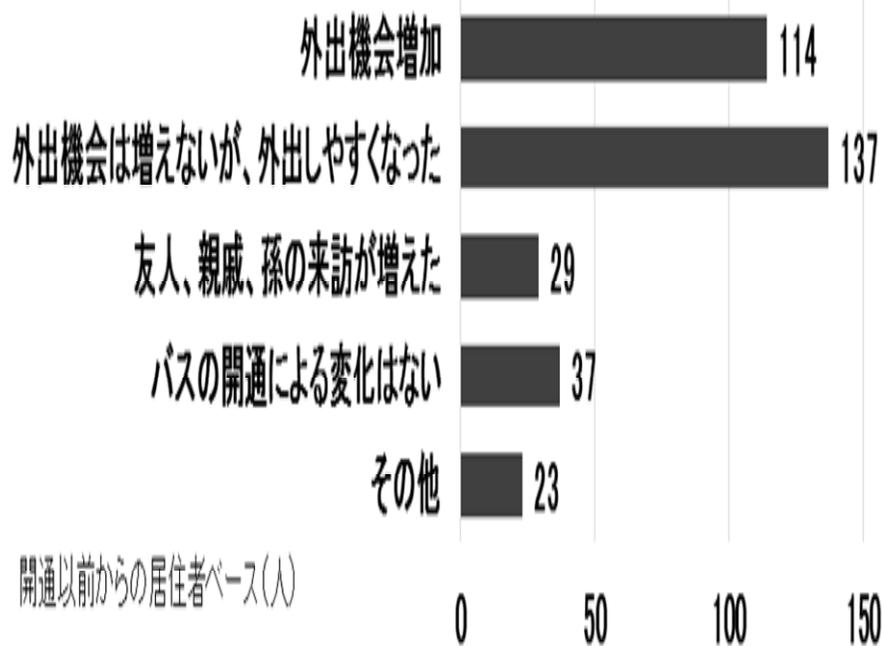


	全体 (下部 は%)	通勤	通院(介 護も含 む)	趣味	知人・ 親戚へ の訪問	買い物	その他	不明
合計	313 100.0	93 29.7	108 34.5	120 38.3	63 20.1	241 77.0	43 13.7	0
25歳 未満	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	1 100.0	1 100.0	0
25-4 4歳	32 100.0	22 68.8	7 21.9	4 12.5	3 9.4	20 62.5	3 9.4	0
45-64 歳	98 100.0	50 51.0	24 24.5	35 35.7	16 16.3	65 66.3	14 14.3	0
65-74 歳	121 100.0	18 14.9	48 39.7	60 49.6	38 31.4	102 84.3	16 13.2	0
75歳 以上	54 100.0	1 1.9	23 42.6	19 35.2	6 11.1	46 85.2	8 14.8	0
不明	7 100.0	2 28.6	6 85.7	1 14.3	0 0.0	7 100.0	1 14.3	0



バスによる外出機会の有無とクルマ所有率減少

(従前居住者ベースの回答件数)



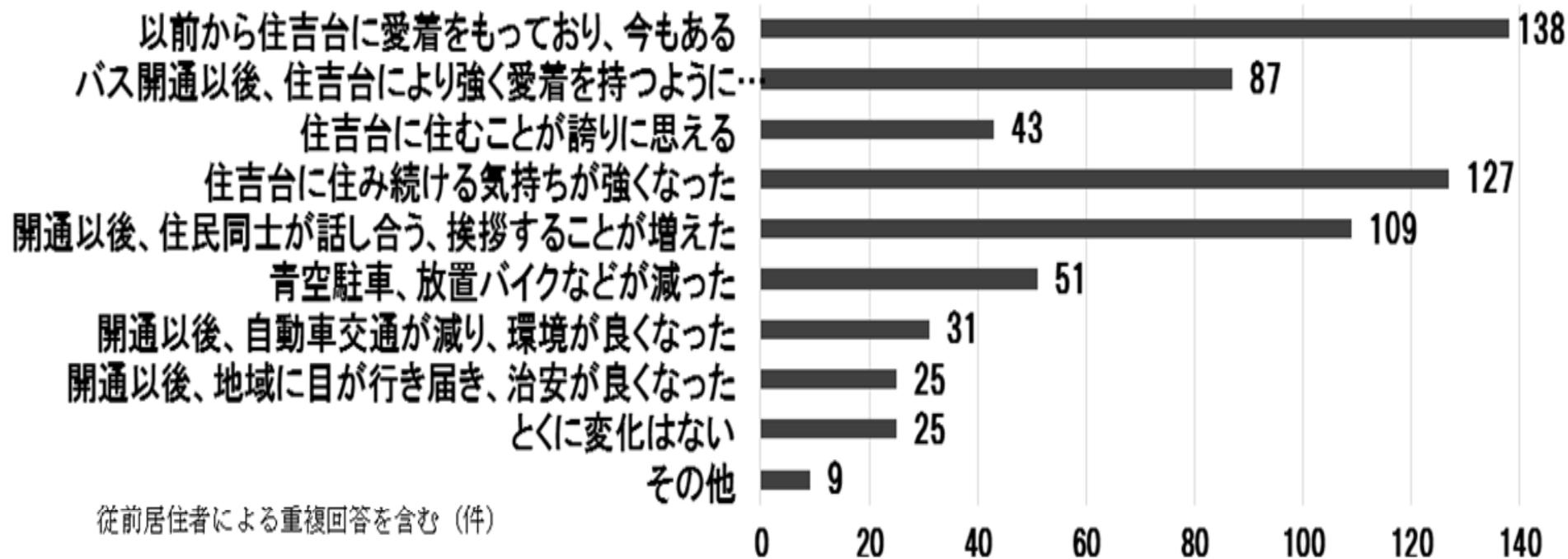
開通以前からの居住者ベース(人)

上は回答件数、下は%	全体	外出機会増加	外出機会は増えないが、外出しやすくなった	友人、親戚、孫の来訪が増えた	バスの開通による変化はない	その他
合計	282	114	137	29	37	23
	100	40.4	48.6	10.3	13.1	8.2
24歳以下	1	1	0	0	0	0
	100	100	0	0	0	0
25-44歳	22	8	12	2	2	1
	100	36.4	54.5	9.1	9.1	4.5
45-64歳	84	29	39	7	18	9
	100	34.5	46.4	8.3	21.4	10.7
65-74歳	117	50	57	10	12	10
	100	42.7	48.7	8.5	10.3	8.5
75歳以上	52	23	27	9	3	3
	100	44.2	51.9	17.3	5.8	5.8
不明	6	3	2	1	2	0
	100	50	33.3	16.7	33.3	0.0



くるくるバス開通以後の生活意識変化の自己認識

(従前居住者による重複回答を含む件数)



全体 (重複回答のため合計は一致しない)	以前から住吉台に愛着をもっており、今もある	バス開通以後、住吉台により強く愛着を持つようになった	住吉台に住むことが誇りに思える	住吉台に住み続ける気持ちが強くなった	開通以後、住民同士が話し合う、挨拶することが増えた	青空駐車、放置バイクなどが減った	開通以後、自動車交通が減り、環境が良くなった	開通以後、地域に目が行き届き、治安が良くなった	とくに変化はない	その他
282回答	138	87	43	127	109	51	31	25	25	9
比率(%)	48.9	30.9	15.2	45.0	38.7	18.1	11.0	8.9	8.9	3.2

継続居住者の自由意見にも「くるくるバスのおかげで実家から京都大学博物館のプロジェクトに参加・通勤できた」(25歳以下、女性)

「若い娘を持つ家庭では(くるくるバスで)助かっている. もっと若い世代に住んで欲しい」(45-64歳、女性)

「若い娘がいるとバスがあれば安心. 今後, 孫子の世代に住んでもらうにはバスが大切」(45-64歳女性)

「子どもたちの将来通学通勤の支えになって安心」(25-44歳女性)

「長男が赤ちゃんのとき, 谷底(を走る)の市バスで買い物にでかけると, ベビーカーと荷物, それに子どもを抱えて階段を登り, 高台の自宅に戻るのにブルーになりましたが, 次男のときはくるくるバスが自宅近くに停まり, お出かけを楽しめるようになった」(25-44歳女性)

「(谷底の市バスのバス停に行くのに)高いヒールが履けなかったが(くるくるバスができて)おしゃれになった」(45-64歳、女性)

「友人と外出の約束をしやすくなった」(45-64歳女性)

「定期券を買って出かける回数が増えた」(65-74歳女性)

「家の前から出ているので, 外出を躊躇していても決断がついて外出が増えた」(65-74歳女性)

「外出してもすぐ帰れるという安堵感がある」(65-74歳女性)

「長く会えていなかった地域の少し離れた知人と, 最近, バスで会えます. これもくるくるバスのおかげ」(75歳以上、女性)

「最終バスにまにあわせるため帰宅時間が早くなり家族の対面時間が増えた」(45-64歳女性)

「芦屋のレストランで隣の席からくるくるバスの話が聞こえる.(なんだか)住民として誇らしく思えた」(65-74歳、不明)



くるくるバス開通以前と以後のクルマ所有・利用

(表の上部は回答件数, 下部は世代ごとの割合)

開通(2005年)以前

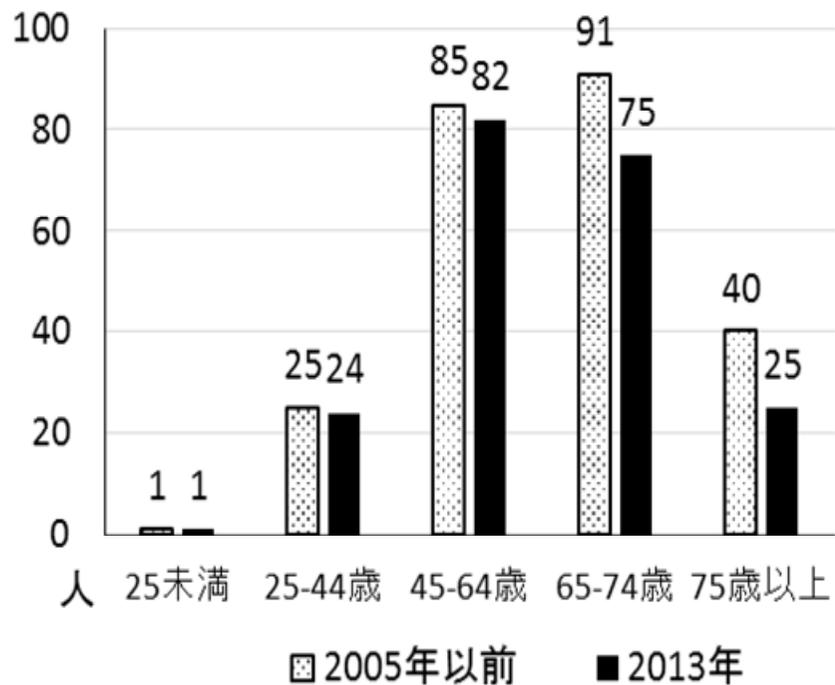
開通8年目(2013年)

上部は回答件数、下部は世代ごとの割合	開通(2005年)以前					開通8年目(2013年)					
	全体	車を所有していた	車を所有していないが、営業車、親戚・友人の車を持ち帰り、利用していた	車を所有しておらず、利用もしていなかった	不明	上部は回答件数、下部は世代ごとの割合	全体	車を所有している	車を所有していないが、営業車、親戚・友人の車を持ち帰り、利用している	車を所有しておらず、利用もしていない	不明
合計	289	244	4	41	24	合計	295	208	10	77	18
	100	84.4	1.4	14.2			100	70.5	3.4	26.1	
25歳未満	1	1	0	0	0	25歳未満	1	1	0	0	0
	100	100	0	0			100	100	0	0	
25-44歳	29	25	0	4	3	25-44歳	32	24	2	6	0
	100	86.2	0.0	13.8			100	75.0	6.3	18.8	
45-64歳	97	85	0	12	1	45-64歳	97	82	2	13	1
	100	87.6	0.0	12.4			100	84.5	2.1	13.4	
65-74歳	111	91	2	18	10	65-74歳	117	75	5	37	4
	100	82.0	1.8	16.2			100	64.1	4.3	31.6	
75歳以上	48	40	2	6	6	75歳以上	45	25	1	19	9
	100	83.3	4.2	12.5			100	55.6	2.2	42.2	
不明	3	2	0	1	4	不明	3	1	0	2	4
	100	66.7	0.0	33.3			100	33.3	0.0	66.7	

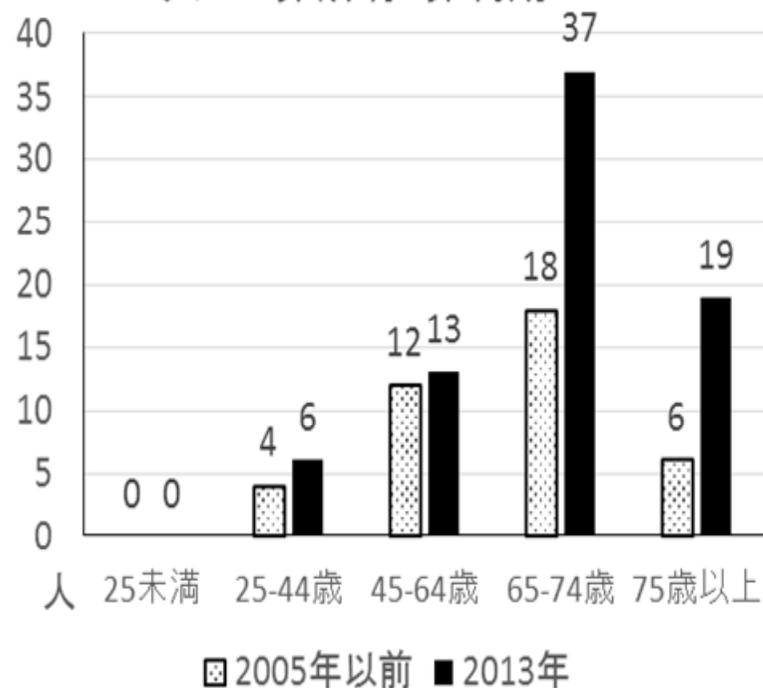
世代別クルマ所有率の減少（％）

	クルマ所有率			
	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
2005年以前	86.2	87.6	82	83.3
2013年	75	84.5	64.1	55.6

クルマ所有



クルマ非所有・非利用



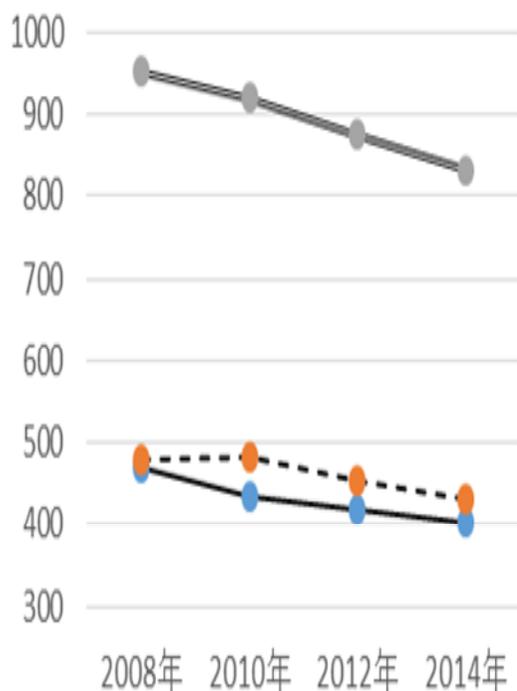
	クルマ所有				
	25未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
2005年以前	1	25	85	91	40
2013年	1	24	82	75	25
増減率	0%	96.0%	96.5%	82.4%	62.5%

	クルマの非所有・非利用				
	25未満	25-44歳	45-64歳	65-74歳	75歳以上
2005年以前	0	4	12	18	6
2013年	0	6	13	37	19
増減率	0	150.0%	108.3%	205.6%	316.7%



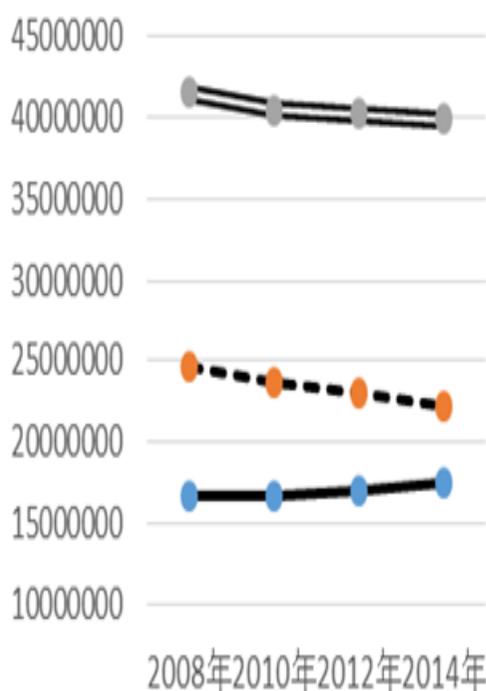
住吉台，全国の普通自動車登録台数(自動車検査登録協会より抽出依頼,公開資料より作成。軽乗用車台数は事情で困難であった。)

住吉台自動車登録台数



- 住吉台普通乗用
- - 住吉台小型四輪乗
- 住吉台普通車合計

全国自動車登録台数



- 全国普通乗用車
- - 全国小型普通乗用車
- 全国普通乗用車計

年度3月々台	2008年	2010年	2012年	2014年	
住吉台	普通乗用	471	436	420	402
	小型四輪乗	481	484	455	430
	合計	952	920	875	832
全国	普通乗用車	16757827	16698953	17098065	17586128
	小型普通乗	24711162	23719967	23045376	22234915
	普通乗用車	41468989	40418920	40143441	39821043
	軽四輪乗用	16082259	17483915	18585902	20230295



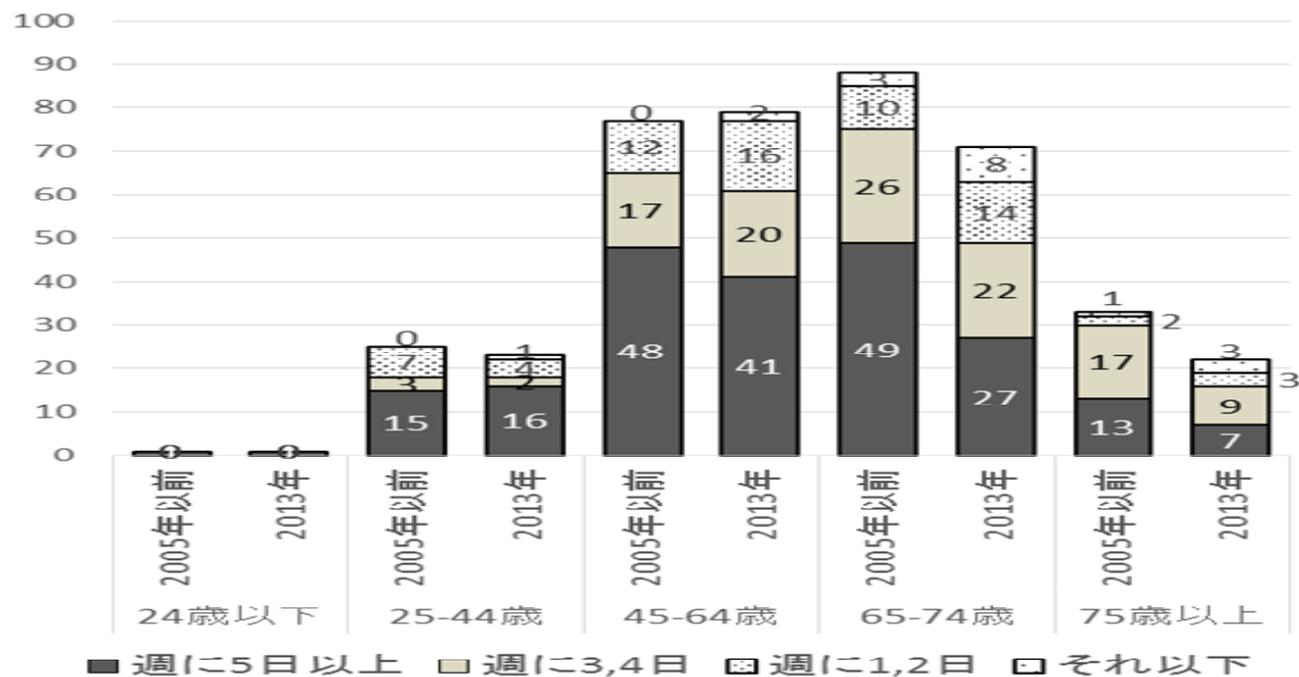
「年金生活2年目。収入と支出のバランスを検討、マイカーを手放しました。外出は歩くとバス・電車にしています。足腰が鍛えられるし、目的地までの時間も計算できるし、駐車場探しにイライラなくてよいし、買い物もたくさん買わなければよいだけ」(65-74歳男性)

「歳をとればお世話になります」(65-74歳男性)

「くるくるが来てから車を手放された方がちらほら、私も年ですし、近い将来くるくるに乗り換えようと」(65-74歳女性)

「開通時に(たまたま)クルマを買い替え、今は運転しにくくなり、もっぱらバスを利用し、気が楽になった」(45-64歳女性)

くるくるバス開通 以前と以後のク ルマ利用頻度 (従前居住者ベース)



上部が従前居住者回答数. 下部が比率	全体	週に5日以上	週に3,4日	週に1,2日	それ以下	不明
合計	226	126	64	32	4	46
	100	55.8	28.3	14.2	1.8	
24歳以下	1	1	0	0	0	0
	100	100.0	0.0	0.0	0.0	
25-44歳	25	15	3	7	0	3
	100	60.0	12.0	28.0	0.0	
45-64歳	77	48	17	12	0	9
	100	62.3	22.1	15.6	0.0	
65-74歳	88	49	26	10	3	15
	100	55.7	29.5	11.4	3.4	
75歳以上	33	13	17	2	1	15
	100	39.4	51.5	6.1	3.0	
不明	2	0	1	1	0	4
	100	0.0	50.0	50.0	0.0	

くるくるバス開通以前

上部が従前居住者回答数. 下部が比率	全体	週に5日以上	週に3,4日	週に1,2日	それ以下	不明
合計	197	93	53	37	14	39
	100	47.2	26.9	18.8	7.1	
25歳未満	1	1	0	0	0	0
	100	100.0	0.0	0.0	0.0	
25-45歳未満	23	16	2	4	1	3
	100	69.6	8.7	17.4	4.3	
45-65歳未満	79	41	20	16	2	6
	100	51.9	25.3	20.3	2.5	
65-75歳未満	71	27	22	14	8	13
	100	38.0	31.0	19.7	11.3	
75歳以上	22	7	9	3	3	13
	100	31.8	40.9	13.6	13.6	
不明	1	1	0	0	0	4
	100	100.0	0.0	0.0	0.0	

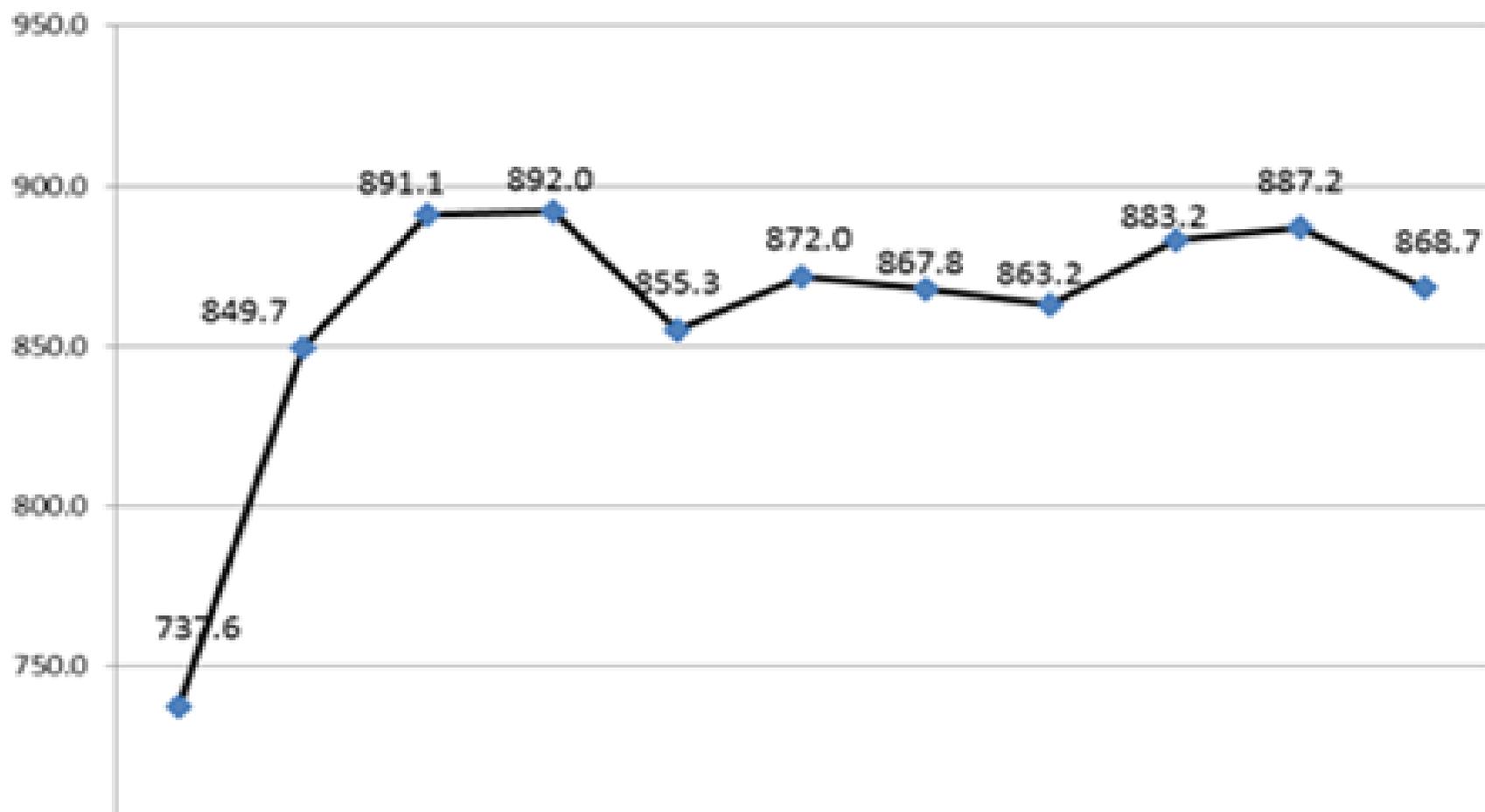
開通8年目 (2013年)



くるくるバス一日あたりの乗降客数の変遷

(単位:日乗降客数)

乗車人数 日平均値(年次変遷)



	2005年1月23日～	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年6月迄
●— 平均値	737.6	849.7	891.1	892.0	855.3	872.0	867.8	863.2	883.2	887.2	868.7



8年目のくるくるバスの評価

- 高齢化と現役人口減、総人口減、地価下落、を
食い止められたわけではない。
- 10%ほどの新居住者を得、その6割がバスが動機・考慮になり
、若者の戻り、転出予防にも効果があった。
- 12.6%以上のクルマ所有減、クルマ利用減があった。
- ◎ バス乗降客数は、初年度から黒字水準を越え、今なお微増傾向
にある。

おかげ、助かっている、大切、お出かけを楽しめる、おしゃれ、決断がついて、
家族の対面時間が増えた、おかげ、誇らしく思えた、お世話になります

コミュニケーション効果

地域の物語の共有

挨拶の増加

住み続ける、誇り、安心

住民協働の記憶

大阪大学 まち・みちづくり社会人公開講座 開講

大阪大学コミュニケーションデザイン・センター（大学院共通科目：CSCD）では、日本みち研究所の支援を受け、このたび、大学院科目「まち・みちづくり」を整備し、社会人聴講生を若干名募集します。（9500円／一科目）ぜひ、この機会に、チャレンジしてみてください。3月に、CSCDのサイト、森栗ブログに詳細が示されます。シラバスを確認の上、申込みください。

科目名	担当の先生	開講時間	開講場所	特色
入門・地域の育て方	辻、森栗、板倉ら	10月－2月初旬 毎月曜10:30－12:00	吹田学舎（北千里駅約15分）	コミュニティ交通の作り方、道路の活用、協働などを対話形式で議論する
地域での対話法	森栗、板倉、土井	9月3・4日、10・11日（一部欠席者、18日補習）	中之島センターなど	合意形成事例から学ぶ対話法とワークショップ・ファシリテーション
地域情報活用法	森栗、辻(連携団体※の協力)	6月11・12日、25・26日（一部欠席者、7/2補習）	中之島センターなど	オンライン情報の活用・見方、GISの基礎
郊外の再生論	辻、森栗、板倉、三好、天米	4月5・19日、5月18-21時:数回、5月15日、6月19日	豊中学舎など 能勢電沿線	沿線の物語づくりと市民出資と協働
地域の「みち」づくり論	板倉	4月－8月初旬・隔週水曜18:00－21:00、土日1回	豊中学舎 見学場所現地	みちづくり、維持管理活用の協働 模擬ファシリテーション、市民とは
まちづくりのマネジメント	土井ら	4月－8月初旬・隔週水曜 18:00－21:00	豊中学舎	総合交通政策とまちづくり、社会的ジレンマ、持続可能な地域社会、交通まちづくり
まち・みち交流実践論	森栗、板倉ら	4月12・26日18:00－21:00 5/2-5終日 他	豊中学舎。徳島県高知県など現地	歩き道によるコミュニケーションの意味を学び、現地で実践する。

指導陣 まちみちコミュニケーション研究室

森栗茂一 教授 博士（文学）	民俗学からまちづくりを見る	板倉信一郎教授 工学修士	国交省・大阪府道路行政に詳しい
土井勉特任教授 博士（工学）	総合交通政策とまちづくり	天米一志招聘研究員	官民連携の実際に詳しい
三好庸隆招聘教授 博士（工学）	都市環境計画、郊外計画	辻寛特任助教 学術修士	欧州の交通まちづくりに詳しい



申し込み:

morikuri@cscd.osaka-u.ac.jp

学芸出版 2013年 1890円(税込)

はじめに 負けない地域をつくる

序章 なぜ今、協働

1 民間による交通資本整備の日本近代史

2 1ブロック1バス会社独占提供の課題

3 地域公共交通計画と大阪市交通局民営化

第1章 住吉台くるくるバス—都市住民が主体

第2章 淡路島・長沢ミニバス:過疎化地域住民が主体

全戸が年間1万円を拠出するミニバス

住民が運営するコミュニティ交通のつくりかた

第3章 山口市民交通計画:住民と事業者・行政の協働

交通政策の柱をつくる

〈コラム〉タクシー事業者の声／市民の声／運転手の声

第4章 京丹後・上限200円バス—事業者と行政の協働

1 論より便利、乗車行動こそ住民協働

2 住民・行政の本気度が事業者も変える

〈森栗コラム〉北近畿タンゴ鉄道をどう考えれば良いか

第5章 当別町コミュニティバス—民間企業と行政の協働

官民共同によるバス運行

〈森栗コラム〉あるもの全部使わねば北海道は守れない

第6章 RACDA高岡—市民団体の主導

おわりに 地域を守る知恵を活かせ