

私²

森栗茂一の場合
もりくりしげかず

交通まちづくり

まちを育てる、 コミュニティー エージェンシーを育てる

民俗学と都市研究を出発点にした
「実践フィールドワーク」をしながら住民協働を
プロデュースしています。交通を活かしたまちづくり現場、
限界集落からオールドニュータウン、シャッター通り
商店街から、クルマが押し寄せて困っている観光地…
交通のコミュニケーション課題を抱えている
ところを歩いています。



これが
私の
きょうどう しゅぎ
協働主義！

フィールドワークを 社会学連携のまえに、

私はもともと民俗学から出発し、都市のあり方を研究していました。そして阪神大震災を経験し、まちづくりに取り組むことになりました。

現在大学では教育・研究・社会連携（社会学連携）と分けられています。が、実態はみんな一緒になっているはず。そもそも、社と学の連携と協働のためには、市民公開講座とか近隣と仲良くすることだけでなく、もう少し大学が連携する意義を活かして、市民参加による課題解決の参画を模索しても良いと思います。でも、全国的に市民参画協働事業に関わっている立場から言えば、世の中そう甘くない。本当に大阪でそうした社会学連携と協働をするなら、大阪市がどういう政策をもって市民と結びついて何をしようとしているのかを把握しなければなりません。無計画に大学から「こんなあります」とやったところで、とんちんかんです。地域に生きる大学として社会的責任を感じ、教育・研究・社会連携を一体としてすすめるには、日常の教育・研究活動でも地域に根ざした活動を意識的に展開する必要があります。

その意味で、総長が指摘される「大学の責任、USR^[1]を果たすために“実践的なフィールドワーク”が重要」は卓見だと思います。参与観察者として社会のなかにフィールドをもつという研究ではなく、大学の関わりとして参画し、協働し、一緒にやっていく。そこに教育も入っていき、研究成果もそこから得るのだというのが私の姿勢です。「フィールドワーク」という言葉と実践が重要です。社会学連携のまえにまずフィールドワークをどうするかを考えたほうがいいですね。研究のためのフィールドワークではなく、社会的責任、教育、研究、社会連携を混ぜたUSRのフィールドワークを考えなければいけない。

交通とまちの コミュニケーション

さて、私にとっての課題は、コミュニティのコミュニケーション^[2]です。しかし現実には、通常の都市の、現場のコミュニケーションは、よもやま話とコミュニケーションレスの対立の間をうろうろしています。これをど

[1] USR : University Social Responsibility
大学の社会的責任。USRの取り組み内容は大学により様々だが、情報公開・法令順守・説明責任・危機管理などがあげられる。

[2] ブログ「森栗茂一のコミュニティ・コミュニケーション」
<http://morikuri.cocolog-nifty.com/blog/>

まちづくり、
バスでくるくる、

うやってコーディネートするのか、プロデュース、コントロールするのか。それがおそらく、社会学連携の大きな課題、プロデューサーとしての教員の役割ではないでしょうか。私は、研究・教育は、多かれ少なかれ社会に対する政策に関わったほうが楽しいと 생각합니다。学生もそうでしょうね。広義の政策とは二つあり、一つは、地域で人々が自分たちの地域を自分たちでつくるローカル・ガバナンス、もう一つは、みんなの意見を受けて、自治体が施策・条例を作る、国で法制化するという政策です。どちらも重要ですが、地場のできごと、問題解決と結びつけて、より有機的な政策を提示することが我々の役目だと考えます。

私はコミュニティのコミュニケーションを「まちコミュニケーション」という教科目名として表現しています。そのアプローチと期待される成果が、どのように位置づけられるのかをお話します。

いま、まちづくりへの参画、さらには、市民が自分たちでエリアマネージメントをする、エリアエージェンシーを作る、ということが世の趨勢です。例えば、バスがないところにバスを走らせてみようという住民みんなで話し合い、NPOが入り、バスを走らせる社会実験をしました【表:事例1】。車ばかりの町でしたが走らせたなら多くの人が乗った。やっぱり、やってみるとわからん、関わってみるとわからん。こうしたサービスの創造という、社会学連携のステージがあります。ここに私は関わりました。これは市民参加のアプローチです。社会学連携のためには、自分はどんなステージで何をするかを明確にすることが必要です。

次なるステージは何でしょうか。「東灘交通市民会議^[3]」をつくって、実際に本格的にバス（「住吉台くるくるバス^[4]」）を走らせます【表:事例2】。

【表】住民協働のステージ

事例	住民協働の活動諸ステージ	住民協働のアプローチ諸ステージ
1. くるくるバス実証実験 (C-NPO)	サービスの創造	市民参加
2. 東灘交通市民会議～くるくるバスを守る会 (特)神戸まちづくり研究所)	政策決定への参画	ステークホルダー議論
3. 山口市市民交通計画		シェアホルダーによる運営
4. 三宮駅円滑化と(株)神戸まちづくり	出資・経営	エージェンシーの経営

路線（4条バス）を本格運行させるには、みんなで議論して、政策を作らねばなりません。実際に路線バスを開通させても、それをみんなで維持する活動をしなければいけない。これはローカルガバナンスです。ここに政策決定の参画という、社会学連携のステージがあります。このためにはみんなで議論をすること、例えば、住民、区役所の人、国の人、バス事業者など利害関係の異なる人たちのプラットフォームでの議論が不可欠です。

そのやり方が評価され、山口市から招かれ、「山口市市民交通計画^[5]」をまとめました〔表：事例3〕。もちろん、10箇所の現場に、何度も足を運び、公民館で、畑の隅で、支所でお話を伺い、地域がみんなの思いをまとめるお手伝いをしました。これも政策決定への参画です。それぞれの地域の移動は、自分たちで作ってください、自分たちが主体的につくってください、自分たちがやらないところは行政もしませんよ、自分たちでやろうってところは行政もサポートします、森栗も行きますよという計画です。人口が少ない地方でバスを走らせるのは難しい。いくら役所の予算をつけても、続けることができません。でも、もう少しコストのかからないようなコミュニティタクシーならば、やり方を行政はサポートします、ただし自分たちで維持してください、自分たちで経営してください、どうしても赤字にならなかつたら、半分以上は役所が補助します、というわけです。自分たちで主体的にやるのが重要です。この手法は、法制化されて、国の政策になり、今、全国を回っています。

公共交通は みんなで金出して、 支えなアカン！

先ほどの政策決定の東灘交通市民会議と山口市の計画はどこが違うのでしょうか。東灘交通市民会議はみんなで議論はしていますが、運行や運営はバス会社が行っている。ところが山口では、自分たちで経営するエージェンシーなんです。このアプローチの仕方を、エージェンシー

〔3〕東灘交通市民会議

2004年6月に発足。神戸市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、NPOなどから、毎回50名程度が参加した。また学識経験者が座長を務め、会議のとりまとめ、解説、方向示唆を行った。

〔4〕住吉台くるくるバス

JR住吉駅（神戸市東灘区、JR神戸線）から住吉台地区のエクセル東までの間を走る路線バス。高台にある住吉台地区は神戸市東灘区の北西に位置し、昭和40年代に開発された住宅地で、近年高齢化が進んでいるが、公共交通機関が近隣になく、不便な状態に置かれていた。「東灘交通市民会議」の取り組みの結果、通常の民間路線バスとして運行を2005年1月より開始した。

〔5〕山口市市民交通計画

「市民だれもが移動しやすいまちづくり」に向けて、山口市における望ましい交通のあり方を明らかにし、それを実現するための効果的で効率的な方策を示すもの。平成19年9月策定。

的機能、シェアホルダー・プラットフォームといいます。自分たちで運営するから、最初走らせるときにみんなで金出そうということです。例えば、淡路島で過疎の村、100戸の長沢という村（あわじ市）がある。「どうすんねん？ バスなくなっちゃった！」そこで自分たちで、1世帯1万円ずつ出し、一年間で100万円集め、自分たちだけが乗るバスをつくる。こういうエージェンシー的な機能でやるのが重要です。そこに関わるフィールドワークもある。

こうした公共交通は、社会的共通資本です。不採算であっても、誰が経営するのか難しくて、みんなで支えないかん。病院も学校・大学も、道も公共交通のターミナルなんかも、みんなで支えなアカン。しかし、実態は、それぞれの鉄道会社、バス会社がそれぞれのサービスをしてる。でも、お客さんみんなにとって便利なターミナルを作るためには、情報提供を共通化しなければならない（社会的共通資本としての総合交通情報）。これはなかなか難しい。例えば、情報共有のためのポータルサイトを作るとする。ではそのポータルサイトを誰がどのように運営するのか。これもコミュニティから会社をつくるしかないんですね。コミュニティ・エージェンシーを作らなアカンんですね。つまり地域の社会的共通資本を自ら出資し、経営する。エージェンシー的な経営が求められていく[表:事例4]。社学連携は、大学発社会企業・大学発NPOの展開に行き着くでしょう。

学生と行く、

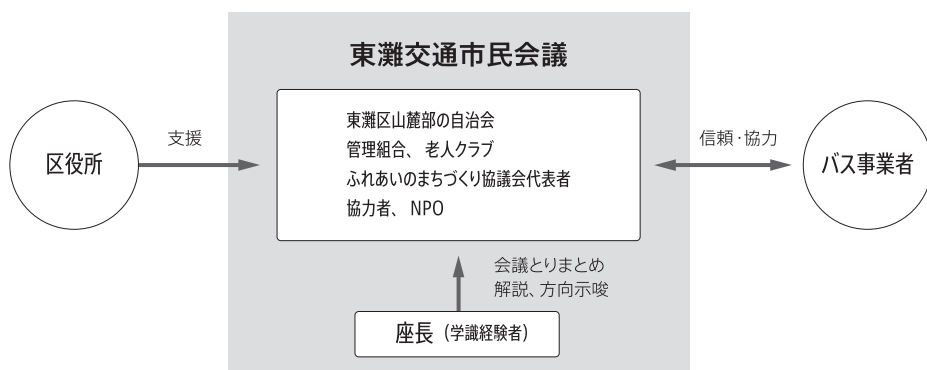
まちづくりのフィールドワーク

以上は教育とも連携しています。

CSCD科目「交通まちコミュニケーション」のほか、「交流ツーリズム

実践論」（お遍路）、「交流ツーリズム」（大阪市）そして、土木計画などの工学のまちづくりにも関係しています。なぜ科目名が「まちコミュニケーション」なのか。「まちづくり」は「ハコものづくり」の発想になりがちです。そうではなくて、その関係性をつくっていくということで、「まち育て」とか、「待ちづくり」。こういう考え方で、まちのコミュニケーションと教科名をつけています。

これからは、こういう市民力によってまちづくりをすることが重要になってきます。「住吉台くるくるバス」は、こういう形になっています[図]。住民の組織があり、区役所などいろんなところが支援しています。こっちはバス事業者があり、利害関係が入り組んだなかでの議論をしていたわ



〔図〕住吉台くるくるバス

けです。「住民主体」というのを「住民だけでできる」と勘違いしてはいけない。考え方としては、まずは市民合意で、いろんな人たちが共同で議論する。市民合意をするためには情報公開が重要ですね。大阪市ではこの情報公開を進めていきます（わがまち会議における多面的協働）。いろんな人たちが、現場で議論する。それぞれ立場が違いますから、現場でこんなふうにできるやん、ああできるやんと、議論する。その上で、できることを協働する。これは大事で楽しい。先日、議論の現場にコーディネーター（森栗）・ファシリテーター（学生）として行って、いろんな人たちと議論をした。現場で議論し、さらに現地をフィールドワークする。学生たちをそこに立ち合わせるといろんな発見ができる。経験的知識が得られる。どんな方向に進むのか、専門家としてのビジョンを描くことがプロデューサーとしての重要な資質です。そのビジョンを、住民のお話を聞きながら一緒に練り上げていく、方向性をまとめあげていく。これが住民協働型の手法です。

住民協働の方法として、PDCA法 (plan-do-check-act cycle)^[6]が援用されますが、PDCAは、一定の目的のために何かをするだけです。実は地域づくりにおいて一番重要なことは、「こんなまちやったらええなあ」というドリームです。ドリームをみんなで議論する。そして、だいたいこんな方向やったら

手法より大切なのは、
まちのドリーム

〔6〕PDCA法

典型的なマネジメントサイクルの1つで、計画 (plan)、実行 (do)、評価 (check)、改善 (act) のプロセスを順に実施する方法。

いけるぞ、というビジョン^[7]を考える。さらに、情報公開^[8]して現場で議論をする^[9]プラットフォームをつくる。D+V+PDCA、それにI（インフォメーション）、A（オープンアクセス）。現場では、大きな声で無理矢理説得すとか、数値で抑え込むのではなくて、誠実に議論していくなかで「そういう方向だね」という納得をどうつくるのが課題です。説得は意味をもちません。その上で、プロデューサーは、仕掛けた物語が動き出したら去る。流れ者は去るということ、撤退の流儀も重要なのです。

こうしたコーディネーター力。専門のことができるだけでなく、現場に対応して、その専門を生かしながらいろんなことができる人間が、現場では求められる。自治体の財政危機のときに、経営の人が出てきて、これを減らせ、切れ、と一方的に指示するだけでは、財政を改善できても、まちをよくすることはできません。こんなふうにしたらいい、こんなことができる、とみんなで議論する。そして、どうしたら効率的にできるか、そのため財政をどうするかを、市民の議論のなかで練り上げていかなければなりません。夢を上手に作る、夢を現実的なプログラムにする、そのための戦略をちゃんと組み込む、そういうことが重要です。

協働は 技術と智慧の 曼荼羅である

こういう都市のコミュニケーションの考え方として、真言密教：大日如来の世界が参考になる。密教では両界曼荼羅でその世界観を示しています。両界曼荼羅には金剛界と胎蔵界があります。金剛界とは技術の世界

[7] ビジョン

ビジョンとは、市民がどのような交通を創りたいか、という想いである。その想いにそって、地域に最もふさわしい交通システムを地域住民、NPOや地域民間事業者（病院・商業・集客施設）と共に作り上げ、地域全体で支えていく仕組みづくりを深めていく。

[8] 情報公開

情報公開は、そのための市民合意に欠かせない。バス路線の新設は要望・陳情だけでは実現は難しい。交通事業者も巻き込んだ市民会議を通じて実現が可能になる。特にバス停の共用については、現況では事業者間の調整は不可能に近いが、市民合意を尊重し合意可能となった。

[9] 現場で議論

また、現場で議論しながら、社会実験によって成長した市民とそのリーダー、それを支える学識経験者、交通事業者、企業、NPO、関係行政機関がスクラムを組み目標実現に取り組むことで信頼関係が構築され、多面的協働につながり、路線実現の実績をあげることになる。

です。胎蔵界とは簡単にいうと、暮らしです。金剛界というのは知恵と技術で成り立っている。論理で事実を説得していく。こうだというふうに思い込んでいく。研究を貫徹するためには、我儘をとおすというのは重要なことです。例えば交通システムの技術を使ったり、都市計画のハードを使ったり、土木計画をたてたり、計算したり、それが重要です。一方で、胎蔵界というのがある。胎蔵界とは智慧です。「智慧」の字が違います。心理に働きかけるような共感、慈悲で同情を誘発し、思いやる。「納得」を誘発することが「社会工学における態度変容」として重要です。例えば、車に頼らない社会をつくるというようなモビリティ・マネージメントというのは、難しい。「やっぱり車便利やし」となる。それをどうやって変えてもらうかという、現場で一緒に共感するようなありかた、そういうようなアンケートのとりかた、コミュニケーションの練り上げをする。これが協働のまちづくりで大変重要なことになるのです。

社会学連携とは何か。例えば、土木計画は正義の実践である、土木計画そのものが、きちっと現場から立ち上がっていけばよいのだから、社会学連携の理念を議論している暇はない、何やってんの？ というご意見もあると思います。コミュニケーション技術や語学などは、留学したり現場で実践したりしている間に、必要にせまられて身につくのではないかと、いう意見もある。僕としては、知識知と同等に実践知が重要だと思います。土木計画でも、無理な需要予測や、ビジョンを見失う、コミュニケーションレスで方向を見失うことが多々あります。ですから、工学の専攻の実践をやれば社会学連携は充分、CSCDの教育は必要ない、とは言えないでしょうね。専門を超えるメンバーで、社会学協働のフィールドワークをもっと実践する必要がある。そういう多様な学生による実践知が重要です。そういう意味で、USRをどう組み立てていくのかというのは大学として重要なことですし、CSCDの社会学連携の取り組むべきミッションだと考えています。今後は、理念や技量にとどまることなく、現場実践で鍛えられる経験知が重要なのではないかと考えています。