

交通を活かしたまちづくりと市民参画・協働・ボランタリー起業

—住吉台くるくるバス・山口市市民交通計画から
(株)神戸まちづくりまで—

もり くり しげ かず
森 栗 茂 一

(大阪大学コミュニケーションデザイン・センター教授)

はじめに

従来は、道路交通は行政が、公共交通は事業者に任せて国が管理すれば良かった。近年、モータリゼーションが進行し、首都圏以外では公共交通を整備維持することが困難になった(土井2008)。高齢化や環境問題だけでなく、持続的まちづくりにとって、いかにクルマに頼りすぎない社会を創るかは重要課題である。

私事にわたるが、都市民俗学として震災以後のコミュニティ再生に関わった私が、都市再生モデル実証実験の後を受け、東灘交通市民会議という住民協働により、補助金なし自立運営の住吉台くるくるバス本格運行実現に関与したのは(森栗2005)、今から思えば、当然の成り行きであった。

山口市はくるくるバスの住民協働に着目し、地域のバス計画と運営に住民自らが協働する、市民交通計画をつくり実践し、筆者は副委員長として関わった。

くるくるバスのようなバス路線の新規参入、既存事業者がなしえないニーズ発掘・住民協働によるサービス開発は、一見、聞こえは良いが、内

実はドロドロした既存事業者からの排他的圧力が激しい。とくに駅前バス停に関する参入障壁は高い。駅前バス停確保こそ、バス事業計画・経営の鍵を握る。駅前バス停は、既存バス事業者にとって、血と涙の成果物であり、自治体所有駅前広場・国道に関わらず、行政の指導には従わない。ましてや、東灘交通市民会議なる住民の任意団体ごときに、タクシー乗り場やバス停の権益は譲歩できない。住吉台くるくるバス本格運行の最大の課題は、バス路線のダイヤではなくて、JR住吉駅前バス停の確保であった(森栗2005)1)。かくて、くるくるバスの駅前バス停確保を住民協働で成しえた成果に近畿運輸局が注目し、三ノ宮駅周辺における公共交通円滑化検討会議(後に推進会議。以下、円滑化会議と称す)が公共交通活性化プログラムとして始まった。

1 都市再生モデル実証実験

神戸市では自動車による中心市街地来訪増加に対してTDM(Transportation Demand Management)研究会を2003年に始め、国、自治体、NPO、交通事業者、商業者、学識の参画を得、プラットフォームで議論した。TDMは交通需要調整による渋滞緩和が主目的であるが、神戸市では環境負荷低減のための公共交通利用促進を目的とした。具体的には、土曜日曜に大人1人につき、地下鉄・市バス・北神急行の小人2人までの料金を無料にするエコファミリー制度と、デパートなどに公共交通で買い物に行くと割引が受けられるエコショッピング制度を試みた(田中・森津2006)。

1) 従来よりバス停を維持していた神戸市バス・阪神電鉄バスのくるくるバスのバス停確保に関する理解は、企画調整局の努力によって、比較的早期に得られた。しかるに、フェリーターミナルの移動にともない、JR住吉駅前に自前でバス停を設置した第三の事業者の理解と同意を得るのに、膨大な時間と労力を要した。

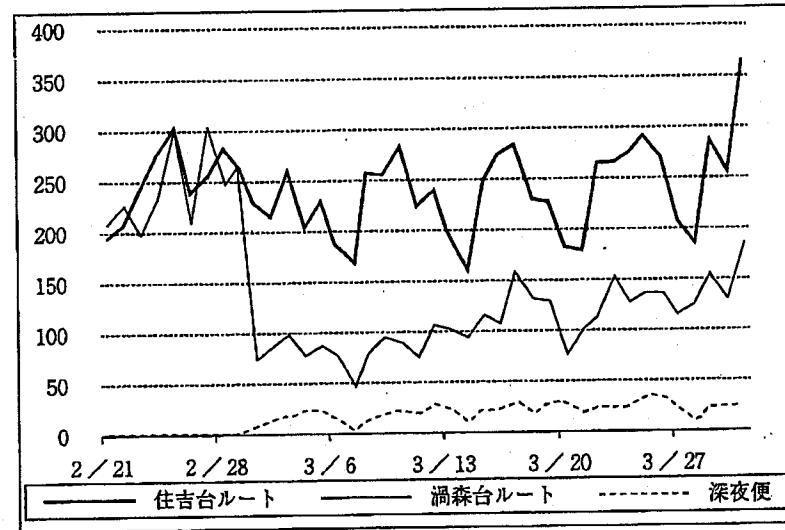


図-1 くるくるバス実証実験の乗客数

この一環として、2004年、都市再生モデル実証実験として、くるくるお出かけプロジェクトが採択された。受託した(株)CS神戸は、2000年頃よりくるくるコミュニティと称し、太陽光発電と電気自動車等CEV(NEDO 2001)による循環型まちづくり構想のなかで、交通弱者輸送を模索していた。

しかしながら、その実際には、道路運送法上の課題(白タク行為禁止)もあり、交通弱者輸送の効果をあげることができず、受託はその再チャレンジという側面もあった。筆者は、その実証実験でのコンサルティングとして参画した。

病院やスーパーでのアンケート調査に基づき、渦森台鴨子ヶ原コース、住吉台コース各1時間ごと、小型バスで実証実験を行った。2月21~29日間は無料での実験とし、3月1~31日が200円/回の料金負荷実験とした。結果、

- ① 市バス（鴨子ヶ原—阪神御影駅）が走っている鴨子ヶ原地区において、市バスの経由しないJR住吉駅方面のニーズがあること
- ② 住吉台においては有料でも乗る人が増え続けたというニーズの強さがあること
が実証された²⁾。

2 東灘交通市民会議からくるくるバスを守る会へ

実証実験に関わっていない多くの住民は、バスは4月以降も走ると期待した。が、実証実験終了後、4月1日からバスは走らない。本格運行に向けた模索があったが、営業車の持帰り青空駐車が日常になっており“密かに”バス路線を歓迎しない住民、バスは欲しいが実証実験のNPOを警戒する市民、無関心の人々…。思惑が入り乱れ地域は混乱した。

こうしたなか、実証実験を本格運行に結びつけるには、ビジョンを示し、多様な人々を結びつけるコーディネーターが求められた。かくて、筆者を座長とした東灘交通市民会議への出席が、区役所を通じ、CBO（地縁団体）に呼びかけられた³⁾。

5月28日、実証実験の報告会と東灘交通市民会議準備会が開かれ、以後、4回の会議と住吉台部会、住吉台部会バス停検討現場議論が行われた。住吉台では会議の結果や事業者との交渉プロセスは、逐次、自治会・管理組合を通じて、即日、印刷され全世帯に配られた⁴⁾。こうした住民の動きと、その議論の全住民への情報公開は、交通事業者に以下のような新

2) 住吉台以外では市バス路線があり、70歳以上無料の敬老バスがあって、市バス以外の有料バスへの移行弾力は小さい。
3) 実証実験中、朝から通学路に立ち、子どもたちを誘導し、日夜バスに乗って住民と議論したことで、住民が期待したのであろうか。予算は、皆無、手弁当であった。
4) 「東灘交通市民会議速報」

サービスを提供させることとなった。①鴨子ヶ原を通る市バスの一部をJR住吉駅経由に変更させ、②住吉台では2005年1月23日、くるくるバスを開設させた（森栗2005）。

特筆すべきは、開設して筆者が去って以後である。従来バラバラであった住吉台のすべての自治会・管理組合からなる、くるくるバスを守る会ができた。守る会では「くるくるバス通信」を出し続け、現在22号を数えている。この間、まちの課題を共有しつつ、バスを見守り、守る会が中心となって見回り依頼し続けた結果、1年で不法駐輪路上駐車を絶滅させた。住宅地の道路のそこかしこに両側駐車していたクルマ、歩道に乗り上げていたクルマは一掃された。ふるさとづくりも盛んとなり、新住宅地も販売され、子どもが戻ってきて三世同居も始まった。守る会では、路線開通時の東灘交通市民会議当時の住民も、新たに自治会・管理組合役員になった人も集まり、活動が維持されている（森栗2007a）。

日乗客数はコンサル予測で平均500（筆者予測：ランニング採算ライン667）は初年度758人で軽く突破、3年目で891人、126%となっている。人口が減少し、高齢化率が、開通当時23.5%から現在、30.1%に急上昇したなかでの乗客増は、くるくるバスが地域を変え、バスのある暮らしが認知された結果である。住吉台は、超高齢課題問題地区ではなく、くるくるバスによって安心して暮らせる、理想的な持続的長寿地域に変貌した⁵⁾。

表-1 くるくるバス乗客数と人口比

	バス乗客比	人口比
H17	100	100
H18	120	94.5
H19	126	94.4
H20	127	94.3

5) こうした交通を活かした持続地域づくりは高く評価され、2007年度交通工学研究会技術賞を受賞している。

3 くくるバス方式は西へ—山口市市民交通計画—

住吉台くくるバスの理念を自治体ぐるみで計画化したのが、山口市市民交通計画である。「子や孫の代まで続く公共交通にしよう！—創ろう！守ろう！みんなの公共交通」という基本方針は、くくるバスが開通したとき「これで孫子の代まで住めます」と吐露した高齢住民の言葉が参考になっている。

計画では、市民が創り育て、事業者がノウハウを提供し、行政がサポート・調整を行い協働することとした。山口市全域で、くくるバスのような住民協働型の展開を整備方針とした。

基幹交通は行政と事業者が連携してわかりやすく使いやすいように整備し、コミュニティ交通（コミバス、コミュニティタクシー〔以下コミタクと称す〕）は、市民主体で整備する。基幹交通とコミュニティ交通の結節点の乗継円滑化（料金円滑化、移動距離円滑化、乗継時間円滑化、待合所の快適化、ユニバーサルデザイン（UD）、ターミナル整備）は、行政の課題とした。

表-2 山口市市民交通計画によるセクター別役割分担

	幹線整備	結節点・情報提供、運賃支援・UD	フィーダー
市民	—	—	計画・運営
行政	計画	計画・整備・支援	支援
事業者	運営・運行	連携	運行委託

さらには、マップ、地域ごとのお出かけ時刻表、端数のないゾーン運賃、児童生徒・地元大学への自宅通学の通学定期支援、無償の高齢者福祉優待バスを子育て世帯も含めた支援に拡大し、高齢者が安心して免許返納可能なように、総合環境バスへの移行を求め、さらには、安全な歩行者道・自転車道・駐輪場、パークアンドライド、まちなか循環バスも視野に入れている（森栗2007b）。

過疎地が多い山口市の場合、幹線からのフィーダーは、コストが低いコ

ミタクの適正な運行が必然と考え⁶⁾、市民に向けて社会実験（1年間）を公募した。市民交通計画に従い、住民主体の運行組織を作り、ルート・ダイヤ・運行計画・運営資金計画を作ることが条件であった（行政のサポートあり）。これに5地区が応募し⁷⁾、住民主体で実証実験が行われてい

表-3 コミュニティタクシー実証実験エントリー団体事業概要

	O地区	M地区	K地区	OY地区	A地区
事業主体の構成員	自治会	自治会	自治会	自治会	自治会、社協、商工会等
ダイヤ	週3日	週4日	週4日	平日運行	週3日
往復便数	3	3.5	3.5	4	2
ルート	集落—支所—幹線バス停—コミバス終点	集落—駅—幹線バス停—病院—スーパー	集落—駅—幹線バス停—スーパー—駅	団地—スーパー—団地—病院—スーパー—団地※	集落—幹線バス停—スーパー—病院
平均距離	12.3km	6.4km	8.5km	11.6km	Av.6.2km
車両	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー	セダntaxi	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー
運行経費	466万円	379万円	410万円	930万円	375万円
収入見込	99万円	127万円	92万円	260万円	128万円
欠損見込	367万円	252万円	318万円	670万円	247万円
自主財源比率	21.2%	33.5%	22.4%	28.0%	34.1%

※ タクシー会社との関係で新山口駅にはつげられない。

- 6) マイクロバス（30人乗）によるコミバス、ジャンボタクシーによるコミタク、セダntaxiによるコミタクを比較すると、8kmでは9本以下/日運行の場合、コミタクが有利である。コミバスが有利なのは12本/日以上である。（淡路圏域生活交通検討会議での専門委員会検討）
- 7) 委員・職員が11地区に出かけ地域勉強会を行った。その上で関心を持った地区で数回の検討会を重ねた上での公募である。

る。

しかし過疎地が多く、計画では自主財源比率が50%を超えない⁸⁾。自主財源とは、運賃収入・広告収入・地域の負担など補助金以外の全収入である。地域の病院、スーパー、商店に住民が頼み込み協賛金を集め、それもかなわなければ社協、農協に協力を依頼する。それでも足らねば地域の全世帯が回数券を買うなど、多様な増収計画が公開され、その計画の多くは実施された。

山口市では、限界集落、自治体の財政難、クルマに頼る郊外住宅団地の限界……。これら一切を情報公開し、ときには広報紙で全世帯に示し、11の現場で地域検討会を行った。山口市民がとくに意識が高いわけではない。市民活動が活発なわけでもない。予算もない。情報公開で地域デマンド・地域の維持が困難なこと、財政危機により行政の支援が困難であるという危機意識を共有し、コンサルに頼らず、ひたすら職員が現場に出かけて語りあうことを繰り返したにすぎない。その結果としての住民主体のコミタク実証実験なのである。

4 駅前は何のものか

日本の駅前は、多様な事業者の既得権がからみ、利用者からみて、必ずしも効率的な運営が行われているわけではない。新規の必要な路線のバス停が駅から遠く離れたところにあたり、同じ方面に行くバスが異なる複数の乗り場から出ていたり、A鉄道駅構内の案内にはAバスの案内はあるがBバスCバスの案内がなく、Bのバス停案内地図にはB路線バスのみ案

8) 実験途中の住民と行政担当との「サポート相談会議」によれば、実際は30%に及ばない。行政・事業者・住民、いずれに負担をかけすぎても、うまくいかない。今後は、住民と事業者との相互理解が期待される。その「秘策」については、ここには書けない。

内し、Cバスの案内がない。こうした課題事例は、枚挙にいとまがない。

しかし、これは事業者間・民民の問題であり、国や自治体がこれを指導する立場にない。ましてや、利用者、住民の声は届かず、人々はわかりにくいターミナルに迷い、公共交通サービスに気づかず、心ならずもクルマで移動しようとする。

くるくるバスは、住民も予想せぬ成果をおさめた。駅前バス停の利用に関し、利用者サイドの住民合意の市民活動と自治体サポートがあれば、事業者調整が可能であることを示した。かくて、私は、問題山積する神戸の中心、三宮駅⁹⁾を取り扱うことになった。

A鉄道事業者は「駅前は何の庭」だと、円滑化検討会議の座長に言い放った。円滑化や駅前景観は（事業採算を考慮して）鉄道事業者が決めることであり、市民や自治体は口出ししにくい。一方、自治体では、都市計画局が国の都市再生事業を導入して駅前広場を設計するのであり、交通計画担当や鉄道事業者・バス事業者が口出ししにくい。観光は観光部局、インフォメーションは広報と観光、放置自転車は建設部局と、ターミナルの統一した計画デザインを示すことは困難であった。

従来、神戸の陸上交通は、地形的制約もあり、通過点であり、三宮には小さな市バスロータリーと、鉄道高架下に切り返しバックで入れる神姫バスターミナル¹⁰⁾しかなかった。ところが明石海峡大橋開通（1998年）以後、高速バス時代ともあいまって、三宮周辺は60余社が乗り入れる大ター

9) 旧鉄道省は、中央官吏が読み間違えないようにするため、三ノ宮、西ノ宮のように「ノ」を入れた。これに対して、官営鉄道と競合しないことで敷設を認可された民鉄は、「三ノ宮」を避け、地元地名「三宮」を採用した。

10) 交通整理の必要から（乗り場のすぐ前は公道）係員が配置され、乗り場は狭く、乗客は案内の放送があるまで、待合室に待機し、乗り場への立ち入りは禁止されている。

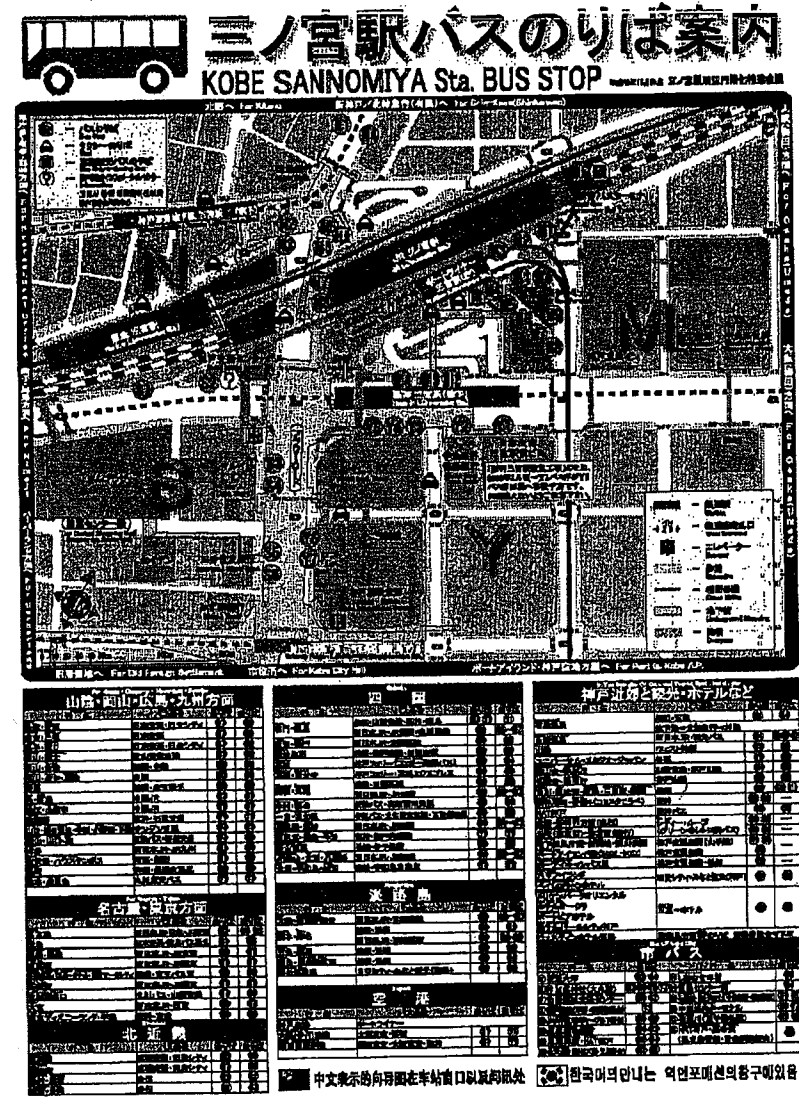
ミナルとなった。バス事業者は個々に乗り入れ、淡路島行や徳島行は、道路上など3箇所。高松行は、道路上など4箇所に、各々停留所を置き、結果、自転車置き場脇にバス停があったりして、放置自転車を避けて乗る乗客には不便であり、そもそもどこでチケットを売っているのか、どこから乗るのか、どこに到着するのか、知っている人しか知らない迷宮になっていた。

多くの相談・苦情が、総合インフォメーションに毎日寄せられ、その対処のため、インフォメーション職員はバス乗り場地図（内部文書）を作ったが、バス停は刻々変わり、路線の新設・改廃も日常茶飯であった。しかも、バス事業者からは何の連絡もない。駅の窓口にお問い合わせが殺到するが、対応できない状態が続いた。道路上の目立つところには多数のバス停や案内板があるが、市バスの停留所、市バス案内のみであり、駅前にはタクシーが群れ停まり、タバコを吸っている。クルマ洪水のなか、高速バス乗り場を探して駅前を彷徨したビジターのフラストレーションはつるばかりであった。

交通は市民のものであるという交通市民主義を標榜したくるくるバスの森栗は、駅前には市民・ビジターのものであると提言して、5つの鉄道事業者、60以上のバス事業者（共同運行委託者も含む）、国、県、市役所各部署、2つのまちづくり協議会、3つのNPO、総合インフォメーションセンターを集め、2005年、三ノ宮駅周辺における公共交通円滑化検討会議を行うことになり、国交省ユニバーサルデザイン政策大綱に記載された。同年、バスのりばマップと総合時刻表を作成したが、逐次更新が困難であり、6ヶ月とたたない間に陳腐化した。

そこで、2006-7年、ワンストップサービスのための交通総合サイト（国交省公共交通利用円滑化補助事業）により、総合バス時刻・のりばポータルサイトを構築する作業に入った。こうして2006年11月、新バスターミナル（都市再生：まち交付金事業）が完成し、2007年、検討会議は神戸市による円滑化推進会議に発展し、2010年まで継続することとなっ

図-2 三宮バスのりばマップ（神戸まちづくり研究所制作）



た。2007年バスのりばマップ更新にあわせ、バスのりばチラシを作成しポータルサイトの広報を行った。

こうして、2008年乗り場インフォ三宮 (http://sannomiya.noriba.info/) は実証実験を経て、4月より本格稼働した。これにあわせ、(株)神戸まちづくり研究所の一部メンバーが運営会社「(株)神戸まちづくり」を設立した。神戸市役所は、庁内に三宮駅円滑化推進に関する実務者の連絡会議を設置し、全体の推進会議の前に、庁内で課題整理・対応調整をする会議がもたれるようになった。

こうして、ターミナル運営の連携協議会ができ、交通情報ポータルサイト運営の民間エージェンシーが誕生した。

5 乗り場インフォ三宮と(株)神戸まちづくり

駅の情報円滑化のためには、使い勝手のよいソフトを充実させ、案内者(ボランティアや駅窓口など)の人的パワーを最大限バックアップすることが重要と考え乗り場インフォ三宮なるポータルサイトを構築することとなった。これは、

- ①バスサービスの環境変化にフレキシブルに対応可能で、コストもより低く実現できる。
- のみならず、

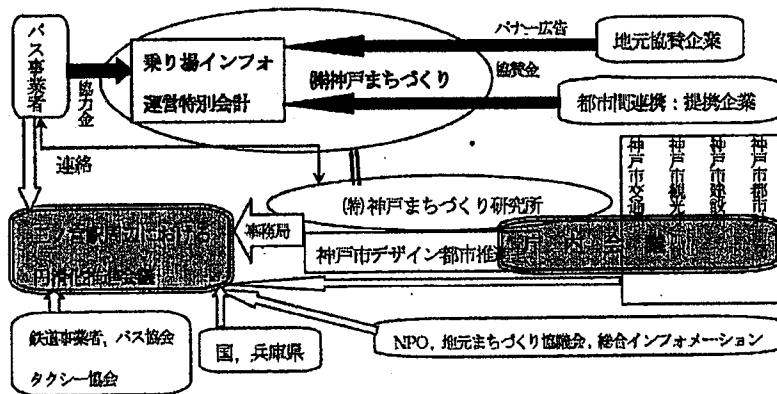


図-3 円滑化会議とインフォを支えるステークホルダー

- ②このサイトを活用して、高速バスで結ばれた都市間連携を促進させ、
 - ③バスを活用した神戸や諸都市の魅力づくりを推進し、
- 結果、公共交通利用者を増進させようとした。運営は、(株)神戸まちづくり研究所を母体とした社会起業「(株)神戸まちづくり」を設立し、これが事業として行うこととした。

(株)神戸まちづくりは、バス事業者協力金を基礎にポータルサイトを運営する会社ではない。自治体の補助も期待できない。バス会社の協力金は、必要経費40万円/月に対して、約17万である。半分以上、その足らざる部分を、都市間連携、交流型観光など、バスで結びついた地域経営をサポートし、それによって経費補填してポータルサイトの自立運営をめざしている。他にも、EST、グリーン電力認証、地域交通再生など多面的な事業を予定している。まさに、環境と交通を活かしたまちづくりを戦略的に協働展開する起業エージェンシーとしての社会企業である。

2008年には、まち歩きプログラムをエージェンシーと協働で企画しており、案内所をかねたモビリティセンター(ベディングも含め)の実験的設置を考えている。乗り場インフォにおいても、まち歩きと連動した広報、神戸の魅力展開を考えている。また、乗り場インフォで連携している、鳥取市、徳島市、淡路島、北近畿諸都市のまちづくり・交流型観光とのブリッジング(他、有馬温泉、岡山市、萩市も視野に)や、四国お遍路観光推進(森栗2008b)との連携を考えている。

6 社会起業の自己評価

(1) 社会起業の必要性

ターミナルバス情報の一元発信サイト「乗り場インフォ三宮」の企画運営における(株)神戸まちづくりの評価に関して、「起業的アプローチによる交通マネジメント」(小林2008a)が参考になる。ここでは、小林の評価手法に従い、私の関わった、

- ① くるくるお出かけプロジェクト(都市再生モデル事業:受託CS神

戸)

- ② 東灘交通市民会議とくるくるバスを守る会 (神戸まちづくり研究所サポート)(森栗2007 a)(森栗・土井2007)
- ③ 山口市市民交通計画 (森栗・土井2008)(森栗2007 c)
- ④ 三宮円滑化推進会議と乗り場インフォ三宮 (株神戸まちづくり, 運営)

について位置づけをしたい。

小林は、土木計画の政策には3段階があることを示し¹¹⁾、現代では、ボランティアによる起業支援政策が重要であると指摘する。従来、行政はボランティア活動に対して、へ理屈・頭でっかち・口ばかり⇒批判ばかり、参加自由なので不参加も自由⇒無責任、という不信・不安を持っていた¹²⁾。そうした否定的側面はともかく、小林はボランティアな起業の効果を以下のように指摘している。

- ① 善意に基づく責任感
- ② 時間コストの削減
- ③ ニーズ即応・ファインチューニングの構築
- ④ 潜在的クライアントの発掘
- ⑤ 行政サービスの革新

確かに、くるくるバスは、クルマ所有者のなかにある潜在的なバスニーズを掘り起こしたからこそ、黒字になった。乗り場インフォ三宮は、利用

11) 以下の政策フェーズと課題がある。

第1フェーズ	供給政策	供給だけでは解決困難な問題が増えてきた
第2フェーズ	社会実験政策	実験のための実験が増えてしまった
第3フェーズ	起業支援政策	今、求められている

12) 市民は行政に対して、行政は市民を信用しない・無責任・勝手使用と、判断する傾向にある。鏡の論理による相互不信である。

者のニーズにファインチューニングしたからこそ、鉄道事業者や商業者の協力が得られている。神戸まちづくり研究所が多様なセクターを集めて円滑化推進会議をしたからこそ、行政セクションの垣根を越えた、庁内会議が動き出した。モビリティセンターも行政だけでは、5年かかっても困難だが、ボランティア起業なら、その方向で動き出す。

(2) 住民協働型交通まちづくりの階ステージ

小林は、ボランティアな起業に、3つのステージがあることを指摘している。

- ① Joint creation (サービス創造のステージ)
- ② Coprovision (政策決定への参画ステージ)
- ③ Cofinancing (出資、自立経営のステージ)

である¹³⁾。そのボランティア起業についても、小林は、以下の3つのアプローチを示している。

表-4 ボランティア起業アプローチのステージ

事例	住民協働の活動諸ステージ	住民協働のアプローチ
1) くるくるバス実証実験 (株)CS神戸受託	A) サービスの創造	a) 市民参加
2) 東灘交通市民会議・くるくるバスを守る会 (株)神戸まちづくり研究所サポート	B) 政策決定への参画	b) ステークホルダー議論
3) 山口市市民交通計画 山口市交通計画課施策	B) 政策決定への参画	c) Agency 機能
4) 三宮駅円滑化とまち歩き (株)神戸まちづくり運営	C) 出資・経営	c) Agency 経営

13) 小林は、協働活動の条件は、市民個人の参加、建設的参加、制度化をめざすの3点であると指摘している。

- (a) 市民参加アプローチ
- (b) ステークホルダーアプローチ
- (c) Agency アプローチ

(a)は市民参画の試みであり、(b)は異なる立場の利害関係者の連携・協働である。(c)は外部と連携し、人材と資金を集め、自ら自立経営することである^{14), 15)}。

この小林評価表を、交通を活かしたまちづくりに入って3年目の筆者個人の活動に置くと、表-4のようになる。私の3年間の現場体験は、お釈迦様の掌でおどる悟空のごとく、小林のステージを踏んできた。極めて個人的な経験から、小林理論の正当性を一点突破で実証できたのではなからうか。

そう考えてみると、三宮乗り場インフォを運営する「(株)神戸まちづくり」こそ、新時代の交通を活かしたまちづくりに期待されるエージェンシーといえよう。

7 大阪市への課題提言

都市公共政策における交通は、効率的整備のみならず、住民の参画、さ

- 14) 普通は困難であり、出資経営するエージェンシーアプローチは、極めて難しい。小林は、ソーシャルキャピタルの活用、危機感の共有、第三者評価の必要を説いている。
- 15) 住民協働型交通まちづくりリーダーの条件として、小林の言葉を私の言葉(括弧内)に置き換えるならば、▼ビジョン、ドリームの唱導(ほら吹き)、▼戦略・ミッション・戦術の提示、瞬時の現場対応力(俄か芸)、▼矛盾の一手引受(二枚舌)、▼ユニークネスの創造(変人)、▼人間力[かわいげ](微笑んでごまかす詐欺師)、▼ライバルづくり・仲間づくり(策略家)、▼リスクマネジメント(逃げを打つトンズラ野郎)である。これは、行政内における優れた推進者にもいえるが、こうした人材はときに排除される。

らには、行政・交通事業者・商業者との協働による、活用が求められる。行政がCBO代表の意見を全部取り入れ、区ごとの複雑怪奇な100円バス路線を、毎年17億円の大赤字で維持する時代ではない。区域を越えた生活圈ごとの時代ニーズにあわせた再編を、市民議論の英知に期待し協働で再編せねばならない。

大阪は市民力の町である。区ごとのコミュニティ協会も、市民寄付が基金になっている。大阪市は「自分たちの街は自分たちで経営する」というAgency機能、大阪市民力に、交通再生を任せるべきである。交通局自身によるバス事業改革は、知りうる限りこれまで3度行われているが、事業者視点からの改革には限界がある。そうではなくて、皆が安心して暮らせる、かつ効率的な都市交通は、市民の参画、多様なステークホルダーの議論、市民経営によってのみ可能なのではなからうか。

<参考文献>

- ・小林潔司 2008 a 「起業的アプローチによる交通マネジメント」【第37回土木計画学（春大会）講演集】
- ・小林潔司 2008 b 「総括ソーシャルキャピタルと起業的アプローチ」【土木計画シンポジウム：土木計画におけるソーシャルキャピタル—リスクマネジメントの観点から】土木学会土木計画学研究委員会
- ・新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO） 2001 「関西におけるCEV導入普及のための具体的方策に関する調査」
- ・田中孝司・森津秀夫 2006 「神戸市における公共交通利用転換に関する交通社会実験」【平成18年度土木学会全国大会第61回年次学術講演会】
- ・土井勉 2008 「公共交通・負のスパイラルからの脱却について」【第37回土木計画学（春大会）講演集】
- ・能村聡 2008 「ターミナルバス情報の一元発信サイト『乗り場インフォ三宮』の紹介とその活用方向」【第3回JCOMM】
- ・森栗茂一 2005 「東灘交通市民会議と補助金なし黒字バス」【新バスシステム】地域科学研究会
- ・森栗茂一 2006 「マイバスが走る幸せのまち」【月刊福祉】2006年8月号
- ・森栗茂一 2007 a 「くるくるバスがもたらした持続可能なオールドニュータウン」【交通工学】42-1
- ・森栗茂一 2007 b 「交通まちづくりなくして中心市街地活性化なし」【都市住宅学】第58号
- ・森栗茂一 2007 c 「山口市の住民協働型交通まちづくりについて」【地域研究交流】Vol. 23, No. 2
- ・森栗茂一・土井勉 2007 「くるくるバスに学ぶ交通まちづくりの正便益持続可能論」【第36回土木計画学（春大会）講演集】
- ・森栗茂一 2008 a 「リスクを再生・創造のエネルギーに変える現場コ

- ミュニケーション」【土木計画シンポジウム：土木計画におけるソーシャルキャピタル—リスクマネジメントの観点から】土木学会土木計画学研究委員会
- ・森栗茂一 2008 b 「お遍路公共交通会議の提案」【交通工学】43-2
- ・森栗茂一・土井勉 2008 「自治体ぐるみの住民協働交通まちづくり計画—山口市交通まちづくりから」【第37回土木計画学（春大会）講演集】