

オールドニュータウンの持続を担保するくるくるバス活動の位置づけについて

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, morikuri@cscd.osaka-u.ac.jp)

Evaluation of community bus activities to ensure the sustainability of the Old New-Town
Shigekazu Morikuri (Communication Design Centre, Osaka University)

要約

住民主体により、2005年の住吉台くるくるバスが開通した。住民の活動には、①2003～4年のNPOによる実証実験、②2004～5年の東灘交通市民会議、③2005年くるくるバス開通以後の住民主体のくるくるバスを守る会、があった。バス開通後、新住民の入居、モーダルシフト、安定した乗降客数などの成果がみられたが、その原因は、③くるくるバスを守る会 による住民主体のバス運営に関与する活動と、バス事業者の専門家としてのサポート（コミュニティデザイン）、住民による「問う」「聞く」「伝える」といったコミュニケーションデザインによるものである。

キーワード

住民主体, コミュニティバス, コミュニティデザイン, コミュニケーションデザイン, まちづくり

1. はじめ

成長期の日本の公共交通は、独立採算で成り立っていた。安定成長期以後、わが国の地方の地域公共交通の維持は、国や自治体の赤字補助で支えてきた。こうしたなか、1995年、武蔵野市のムーバス以来、コミュニティバスによる高齢者などの決め細やかな移動支援が各地で展開した。国は、コミュニティバスの補助を実施した。たとえば、山口市でも、市バス廃止にともない、2001年、国の補助を受けてコミュニティバス3路線が登場した。

ここでいうコミュニティバスとは、「交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、事業者へ委託、または市町村運営有償運送で運行する」（国土交通省「コミュニティバス導入ガイドライン」2006年告示）地域利便に供するバスである。

しかし、コミュニティバスについて、市町村等行政だけでは、住民のニーズに即したものを提供することはむづかしい。むしろ、当事者である住民の参加、協働が重要であることを早い段階で指摘したのは「紹介 市民の手によるペネトレーション—京都・醍醐方式コミュニティバス（特集 少子高齢化時代の交通）」（中川, 2003: 38-42）である。中川が指導した醍醐バスを目標に、神戸市の住吉台くるくるバスは、住民とバス事業者の主体的な協働をすすめて、2005年に開通し、10年以上、補助金なし、黒

字で走っている（森栗, 2013: 25-48）。醍醐方式コミュニティバス（2004年10月開通）、住吉台くるくるバス（2005年1月開通）前後から、各地で地域交通確保をめざした住民主体の活動がみられるようになった（表1）。

こうしたなか、国は2013年制定の交通政策基本法で「行政、事業者、交通施設管理者、住民が連携・協働しなければならない」と明記した。

森栗他は「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」（森栗他, 2015）で、「くるくるバスが10年近くを経て地域の人口減でも利用者を増やしつづけ黒字運行し、自動車登録台数を14.4%以上減じクルマに頼りすぎない町にした。かつ10%程度（アンケートによる推計）の転入を実現し（うち6割がくるくるバスを考慮して転居）、オールドニュータウンである住吉台が超高齢化しても持続的に暮らせるようになった」ことを報告している。

筆者は、移動確保や地域交通の問題は、住民自身の地域における暮らしの改善、自動車依存でない生活改善をとともう内発的発展（鶴見, 1996: 100）と考え、くるくるバスを守る会の住民主体によるバス運営に関わる運動こそが、地域改善・モーダルシフトの要因と考えている。

実は、くるくるバスを守る会以前にも、阪神大震災以後、神戸市東灘区ではNPOによる環境配慮による移動確保を求める活動があったが、住民主体ではなかった。本論は、くるくるバス開通（2012年）の事前・事後における東灘区、および東灘区住吉台における3つの移動支

表1：地域交通に関する住民運動、および住民運営組織、商工会・社会活動協議会による運営の動向

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
住民・住民等組織の参加、協働			2	1	3		5	4	9	3		4	3	1	2			
住民運営組織の参画、出資、運営関与						1	3	3	3	2	5	3		2		1		
商工会、社会福祉協議会の運営			2	1	1	2	1	4	3	1		1						

注：国土交通省地域公共交通支援センターの地域公共交通活性化事例77例から作成。

援・地域交通確保の住民主体の運動を、その不足点・挫折をも含めて、コミュニティデザイン、コミュニケーションデザインの観点から位置づけし、住吉台におけるモダリティシフトによる地域持続の要因を検討することを目的とする。

2. 神戸市東灘区における地域交通確保に関する運動

2.1 東灘区における4つの移動確保・地域交通の運動

住吉台を含む神戸市東灘区では、移動確保にむけた4つの運動があった(表2)。

ただし、①1995年の阪神淡路大震災以後の神戸市役所と連携したNPO主体の活動は、住民主体の運動ではないので位置づけの対象としないが、①②③の前提となるものであるため、経過報告のみを次節(2.2)で述べる。

①2003年10月～2004年3月末 都市再生モデル実証実験はNPO主体であるが、筆者(神戸まちづくり研究所所属)も加わり、住民との意見交換や交通事業者・行政との調整をすすめた。これは、住民に関わる運動と考え、位置づけの対象とする。

2.2 ①1995年の阪神淡路大震災以後のNPOと神戸市役所とが連携した活動

震災後の助け合いボランティア(東灘助け合いネットワーク)をコミュニティビジネスに発展させ、高齢者などへの有償移送サービスや、「あたふたクッキング」で作った弁当を届けるなどのコミュニティビジネスをめざましく展開したNPOはコミュニティサポート神戸(以下、CS神戸とよぶ)である。移送サービスは1997年11月からボランティア団体の東灘助け合いネットワークから、CS神戸に運営主体が移っている。

一方、神戸市は1997年の地球温暖化防止京都会議議定書(COP3)を踏まえ、1998年、地元企業に出資を呼び掛けて神戸エコカーを設立し(2001年廃業)、CEV(Clean Energy Vehicle)の普及に取り組んだ(新エネルギー・産業技術総合開発機構 2001)。こうしたなか1999年、神戸市は東灘区魚崎下水処理場の一部に設置した太陽光発電所(20kw)の運営をCS神戸に委託し

た。CS神戸はこれをくるくる発電所と称した(CS神戸, 2004: 2-6-2)。神戸市は2006～7年度、国土交通省新世代下水道支援事業制度により消化ガス精製装置を魚崎下水処理場に設置し、神戸バイオガスと称し、市バスの燃料として使った。

こうしたなか、国のCEV事業「CEVかんさい」の「プロジェクト創出事業」の一つとして、「循環型コミュニティ」実験がCS神戸に委託された。CS神戸は、「くるくるお出かけネットワーク」プロジェクト(以下、くるくるお出かけプロジェクトとよぶ)を構想し、1999年から東灘区各地でアンケートを実施し、20回以上のタウンミーティングで「くるくるお出かけプロジェクト」の説明、地域交通に関するヒアリング・ミニワークショップを重ね、CEV試乗体験会などを実施した(新エネルギー・産業技術総合開発機構, 2001: 第5章)(CS神戸, 2004: 2-1-2)。

移送ニーズのアンケートは、CEVの普及を目的としていたため、交通不便地域を特定せず東灘区全域に実施した。その結果、市バス路線が十分で、70歳以上が無料になる敬老パス(当時)が行きわたっている状況では、

- ・ 80%の人が現在の交通手段に概ね満足している
- ・ 新たな移送手段の料金の希望は、100円以内が53%、200円までで92%であった

との結論が得られ、移送支援の必要性、事業可能性が明示できなかった。

こうしたなか、2000年7月、CS神戸は、通常車両によりデマンド方式の無料実験を山麓部で6日間行い、魚崎地区でルート方式を5日間行った。しかし、この実証実験は、近畿運輸局より無認可の「自家用車によるタクシー営業」として実験中止を求められた。

2.3 ①都市再生モデル実証実験「くるくるお出かけプロジェクト」

2.3.1 全国都市再生モデル調査事業の経緯

CS神戸のくるくる発電所「くるくるお出かけプロジェ

表2: 住吉台などの移動確保にむけた運動

①	1995年	阪神淡路大震災以後のNPOと神戸市役所とが連携した活動	NPO主体
	1997年	有償ボランティア移送サービス「小旅」	NPO主体
	1999年	NEDOのCEV(Clean Energy Vehicle)かんさいとして「くるくるお出かけネットワークプロジェクト」タウンミーティング・アンケート	NPO主体
	2000年	CEVかんさいデマンド無償実験→中止	NPO主体
①	2003年10月～ 2004年3月末	都市再生モデル実証実験(神戸市推薦)タウンミーティング・アンケート無償・有償実験	NPO主体
②	2004年6月～ 2005年1月(開通)	東灘交通市民会議	住民×外部識者× 神戸市×交通事業者
③	2005年1月～	くるくるバスを守る会	住民主体
	同	住民主体の困難期	住民×交通事業者

クト」のリーダー松井勝明「くるくるバス実証実験計画の経過」(CS 神戸, 2004: 6-3-1)によれば、2003年2月、国土交通省、神戸市が事務局になり神戸市の公共交通機関(市バス、地下鉄)の利用者増と、環境の改善、商業施設の活性化、経済活性化等を目的とした交通調査のためにTDM(交通需要マネジメント)研究会が発足した。この研究会の議論のなかで地域交通の課題解決が提議され、2003年8月、内閣府都市再生本部募集『全国都市再生モデル調査事業』の実証実験に、CS神戸の『くるくるお出かけプロジェクト』が神戸市の推薦を受け採択された。

2.3.2 アンケートとタウンミーティング

『全国都市再生モデル調査実施報告書』(以下、報告書とよぶ)によれば、「調査事業」の受託者であるCS神戸は、当初、タウンミーティングで、幅広く地域交通に関する住民意見を聴取する予定であった。しかし、住民の協力が得られず、タウンミーティングを十分に実施することができなかった。

アンケートは、JR住吉駅、医療機関、区役所、商業施設などで計18日、調査員のべ68人以上、また渦ヶ森ふれあいのまちづくり協議会、コープ共同購入グループを通じて、有効1573枚を回収した。その結果、「100円バスによるデマンドという需要がある。敬老バス(70歳以上無料)もあるので、市バスに対する満足者が多数ある」という結論が得られた。結局、有償デマンド交通の運営は困難との結論に達した。

一方で、アンケートのなかには、市バスのサービス水準に対して「最終時刻」「バス停の位置」「路線」「本数」など厳しい批判があった。これらの批判からは市バス以外の交通の可能性をうかがうこともできた(CS神戸, 2004: 1-1-6)。そこで実証実験では、アンケートにもとづきコースを選定し、2月21-29日(9日間)を周知期間と位置づけた無料実験とし、3月1~31日を有償実験とした。

2.3.3 実証実験での体験

『報告書』には実証実験による、多様な住民の体験、エピソードが記録されている(CS神戸, 2004: 6-2-2)(支援者として実験に参加した筆者の観察記述)。

- (1) 慣れ親しんだ郊外住宅の独居高齢者や高齢夫婦世帯が、バスの実証実験がきっかけに外出するようになった。
- (2) 無料期間の土曜日曜、多くの住民が親子連れで、公共交通に乗る体験をした。
- (3) (実証実験)バスの市民乗務ボランティアが、乗車した住民のバスへの理解のひろがり、協力に感動した。
- (4) 実証実験したバスの利便性を、住民が体感した。

- (1) 高齢者については、「毎朝、(筆者補筆：団地から実

証実験のバスで、既設路線バスでは通にくい、阪急御影の)西村珈琲までコーヒーを飲みに行く楽しみができた男性独居高齢者」や「(新婚以来)50年ぶりに裏山の展望公園にくるくる(実証実験)バスで登り、新婚時代を懐かしんだ子供のいない独居高齢者の笑顔」などが記されている。

- (2) (無料実験バスに)乗った多くの親子連れについては、満員バスのなかで、相互に席を譲りあう体験をしたと記されている。
- (3) (実証実験)バスの市民乗務ボランティアについては、『私、(地域外の)友達に回数券を送って、遊びに来てもらって(有償実験に協力して)いるの』『用事は何も無いけど、子供に女の子(孫)が生まれて、住吉台から渦森台1周(実証実験バス乗車)を3日続けた』との市民の協力の声に(乗務ボランティアが)感動したことや、「乗務ボランティアが車中で回数券やサポート券(定期券)販売を通じて、バスへの住民の理解が広がっていくことを(バスの)乗務員と喜びあった」などの記述がある。

さらには、3月の実証実験終了が近づくにつれて、

- (4) 乗客市民から「この身体が、くるくるバスの利便さを覚えてしまった。4月に走らさないなんて、どうしてくれる」「ここまで走らせておいて、認可の関係が何か知らないが半年も待てない。夏までには走らせなければ無責任だ」(CS神戸, 2004: 7-1-4)という声が寄せられた。実証実験によって、市民の間にバスの必要性が体感的に理解されたことがわかる。

2.4 2ヶ月の空白と②東灘交通市民会議

『報告書』(CS神戸, 2004: 6-3-1)によれば、CS神戸は実証実験後、ただちに「住民の代表(市民代表会議メンバー約15名と乗務ボランティアの約40名の有志)からなる「バスを走らせる会」をたちあげ、企画運営、広報、走行ルート・ダイヤ・利用料金、各施設・企業・自治会・マンション管理組合・公共施設との渉外、会計庶務を決め、会長1名、副会長2名選出する/事務局(CS神戸)を設置し「バスを走らせる会」と合同で今後の本運行へのスケジュール方針を決定する」としていた。

実験後のCS神戸主導の住民巻き込みによるバス運行をめざすため、都市再生モデル実証実験「くるくるお出かけプロジェクト」では、乗降客数の統計、バス停の設置と時刻表掲示を、CS神戸の職員のみでおこなおうとした。

しかし、実際には、実証実験での住民への協力依頼が遅れ実験運行前夜でもバス停の設置が決まらず、住民への時刻表の告知が遅れ、実証実験でバスが走る通学路の安全確保に関する学校との連携不足、毎日の乗降客数の統計処理の齟齬などが頻発した。NPOだけですすめようとした結果、運行したバス事業者、支えた行政、利用した住民の信頼を逃した。一部住民を巻き込んだ乗務ボランティアなど、評価すべき努力もあるが、NPO主体を急

ぐあまり、住民、交通事業者、行政とのコミュニケーションが不足した。

その結果、3月末の実証実験後、実験に協力した住民、バス事業者の協力が得られず、『報告書』に記載されたCS神戸主導によるバス運行が困難となり、2ヶ月間の空白期間がつづいた。

6月、一部の住民が、バスを本格運行させるために集まった。住民はNPOに頼ることなく、東灘交通市民会議（②2004年6月～2005年1月）を発足させた。筆者は東灘交通市民会議の場の運営、その舵取り、多様な意見の聞き役、さらには『東灘交通市民会議速報』を編集（全世帯への印刷、配布は住民による）にボランティアで支援することとなった。こうして住民と交通事業者・行政の協働による新たな交通のための東灘交通市民会議が発足した。その活動の結果、2005年1月、住吉台くるくるバスが開通した。

事後、住民リーダーは次のように総括している。

「住吉台には、これまで多くの課題があったが、住民の意見を聴き（以下、下線・括弧内は筆者加筆）、認識を共有するという合意形成が諮られたことは一度もなかった。今回、バスを軸として、みんながまとまったことは大変意義深い。この貴重な体験を大事にせねばならない。東灘交通市民会議は課題解決のための市民・関係者による実行部隊である。住吉台では、これまで住民組織がそれぞれの目的のために個別で活動しており、まとまることはなかった。ノリシロも接着剤もなかった。こうした中で、今回、（マンションの）管理組合が交通市民会議のモビリティテーブルに付いてくれたことは、住吉台が連帯し、今後、取り組まねばならない『まちづくり』への大きな前進力となっている」（永原，2006）

これまでの住民活動について、自己批判的に厳しい総括をしつつ、住民が東灘交通市民会議を交通に関するプラットフォームとして高く評価していることがわかる。

2.5 ③くるくるバスを守る会

2005年1月のくるくるバス開通以後、住民は東灘交通市民会議のボランティア支援をしてきた筆者を含まず、住民のみでバス事業者をオブザーバーに「くるくるバスを守る会」（以下、守る会と称す）を発足させた。住民が隔月で発刊し、全世帯に配っていた『くるくるバス通信』（以下『通信』と略す）には（表2）、バス路線の安定した運営を心配する住民のために、毎号バス乗降客数が掲載された。定期券・回数券の販売、バス運転手へのインタビューなどバスに関する記事も掲載されている。そのみならず

- 「エクセル東バス停にお花が植えられベンチが置かれた」（『通信』第2号 [以下、2号と略す]）、2005年7月）
- 「路上駐車「ヒヤリ、ハット！」」（2号、2005年7月）

が掲載され、これがきっかけとなって路上駐車追放活動がおき、同年10月には住吉台が違法駐車等追放推進地域に指定されている（5号、2005年10月）。

- 「急坂のバス道で幼稚園バスとくるくるバスのすれ違いに時間を要した」（12号、2006年9月）ことから、道路拡幅工事が決定している（13号、2006年11月）。
- 「くるくるバスがCO₂負担の軽減を考え、カーボンオフセット契約を結んだ」（24号、2020年10月）。

など、バスを中心とした地域改善の動きが報告されている。

さらには『通信』には、ふれあい喫茶の呼びかけ（9号、2006年3月）、児童見守り活動（10号、2006年5月）、救急講習会（12号、2006年9月）、猿出没（13号、2006年11月）など、バス以外の地域の話も報告され、全世帯に配布されている。結果、「自分たちのバスは自分たちで守り、走り続けさせるために何ができるか、問題意識をもった住民が市民力をつけ、まちは変わり始めてきた。経営の持続性を事業主と共に考えていく、意識の高い『守る会』に成長した。（自治会が）未組織であった地域に自治会も新しく出来た」「（今後は）これまでの体験を積み重ねグレードの高い“まち”を目指す発展的取り組みが必要である。顔見知り、住み慣れた環境の中で孫子の代まで住み続けられる、そんな持続的な、環境に優しい福祉豊かな“まち”を作っていかなければならない」（永原，2006）という。「守る会」は、“バスを守り続ける”から“住吉台地域をひとつにまとめていく”、『地域を考える会』に進化しようとしています」（10号、2006年5月）と宣言している。

3. 社会課題の解決に向けた活動の位置づけ

3.1 社会課題解決に向けた活動の哲学と方法・技法

筆者は、①1995年の阪神淡路大震災以後のNPOと神戸市役所とが連携した活動に関心をもっていった。しかし、NPOのタウンミーティングにおける循環型社会をめざした「くるくるお出かけプロジェクト」の説明（新エネルギー・産業技術総合開発機構，2001：第5章）を受動的に聞かされ、NPO主導の下に、住民が移動サービス受益者としてのみ位置づけられることに違和感があった。

なぜなら、移動確保や地域交通の問題は、住民自身の地域における暮らしの改善、自動車依存でない生活改善を意味しており、内発的な生活課題であるからだ。本来、NPOや外部支援は、「政治権力でもなく、経済でもなく、人々が自律した発言力と行動力を主張する」内発的発展・住民主体を「たすける」エンパワメントでなければならない（鶴見，1996：27-28.100）。『山崎亮とゆくコミュニティデザインの現場』（渡辺，2013）によれば、こうした、内発的発展・住民主体のためには、コミュニティデザインやコミュニケーションで住民の声を聞く専門家が必要である。

そこで、本論では住吉台を含む神戸市東灘区の移動確

表3:『くるくるバス通信』の記事概要

号	発行	バス関連	コミュニティ関連	環境・その他
1	2005・6	まちにまった開通 セミナーで全国発信	人にも環境にも優しい生き生きとしたまちに 守る会誕生。中学生の塾・クラブ帰り利用	
2	・7	定期発売日時場所。六甲山ハイクコースに バス案内掲示	ヒヤリ、ハット、路上駐車。バス停のベンチ、声 かけ運動掲示	マイカーから マイバスに
3	・8	運転手さん、バス停紹介		区役所から
4	・9	祝、日乗車 900 人突破	守る会の会議風景（ご意見箱、運転手出席）	
5	・10	バス停を飾る、運転手紹介	違法駐車追放地域指定	
6	・11	運転手紹介、一周年式典準備中	中学体験学習受入	
7	・12	運転手紹介。年末運行告知。 バス停にクリスマスツリー	バス開通で地域が明るくなる？	
8	2006・1	森栗「幸福の良き町」、区長「まちを変えた バス」	守る会・運転手祝辞、住民の声（感謝、安心、挨拶、 知り合いが増える、地域が明るくなる）	
9	・3	一周年記念式典報告	ふれあい喫茶の呼びかけ 子ども駅長	
10	・5	日乗車 993 人（安全確保課題）運転手紹介	バス運行パワーをまちづくりに。 児童見守り活動依頼	
11	・7	新車試乗会、運転手紹介	地域の高齢化の見通し、老人会の寄稿	
12	・9	坂道で通園バスとのすれ違い困難。各地の コミバス	救急講習会のお知らせ	道路拡幅 急 務。駐禁対策
13	・11	子供回数券。坂は車両部品交換多く維持費 が課題	まちを歩こう、猿出没、守る会会合報告	道路拡幅工事 決定
14	2007・1	二周年式典、	絵画バス、開通記念まつり	
15	・3	夢の持てるバス、バスを介してまちの再発見		環境にやさしいまちへ
16	・5	新車両の運行	守る会新メンバー紹介	
17	・7	新車両効果で客数 UP	見守り隊、300 段階	
18	・9	バス騒音	住吉台北自治会、盆踊り大会	
19	・11	第 20 回「くるくるバスを守る会」会合報告	3 周年記念パネル展の絵・写真を募集。住吉台中・ 県営住宅自治会紹介	
20	2008・1	すばらしいバスとまちをめざして、	同朋幼稚園、南自治会紹介	
21	・3	くるくるバスの先進性	街灯が増える	
22	・5	利用者 100 万人突破	ふれあい喫茶	
23	・8	代表世話人の交代	大竹市自治会連合会研修	カーボンオフ セット
24	・10	新設停留所	ミニコープ周辺の騒音	
25	2009・?		住吉台各団体の協力で「守る会」の財源が安定。 荒神山住宅・住吉台東自治会紹介。	
26	・5	4 周年記念会合報告	調査アンケート依頼	六甲の緑
27	・8	バス後部ドアは閉鎖	新型インフルエンザ、「守る会」運営協賛金	住吉川

保、地域交通にむけた3活動を、住民主体の内発発展の観点から、山崎亮が提案するコミュニティデザイン（山崎，2012:114-130）や、鷺田清一が提唱するコミュニケーションデザインで位置づける。

3.2 コミュニティデザイン

山崎は、コミュニティデザインには、①専門家がコミュニティのために整備する広場のデザイン、②広場の整備に住民が加わる「参加のデザイン」、③整備を前提とせず、たのしいこと・課題などを住民が話しあうつながりのデザイン という3種類があるという（山崎，2012）。

同様のソーシャルデザインを「まち育て」と称する延

藤安弘は、「建築家（著者注：建築家ではない）は、住み手たちに「集まって住む楽しさ」や「住民役のまちづくりの深い意味」を歌うように語るプレーヤーでありたい」（延藤，2001:246）と集住のデザインを提供している。

山崎も、広場のデザインのみならず、住民が多用に話しあいつながるデザインを支援している（③）。

これらをふまえ、本論では、コミュニティデザインを以下の三種にわけて、考察する。

- ・【コミュニティデザインP】住民の議論の場、活動の場、プラットフォームがあるもの。
- ・【コミュニティデザインS】山崎や延藤などの外部専門

家や行政、専門事業者のサポートがあるもの。

- 【コミュニティデザイン M】住民が主体的に社会課題に対して運営、出資、マネジメントを实践する、または関与する組織があるもの。

3.3 コミュニケーションデザイン

コミュニケーションデザインとは、専門的知識をもつ者ともたない者の間、利害や立場の異なる人々をつなぐコミュニケーション回路を構想・設計・実践することである。

コミュニケーションデザインを提唱した鷺田清一は、コミュニケーションデザインにおいて、問いを立て（鷺田，2014）、待ち（鷺田，2006）、聞くこと（鷺田，1999）の重要性を指摘している。

本論では、コミュニケーションデザインを以下の三種にわけて考察する。

- 【問いをたてること】問いをたて待つこと
- 【聞くこと】待つて聞くこと
- 【つなぐ回路】コミュニケーションの結果・プロセスを伝えること

3.4 3つの活動の位置づけ

①都市再生モデル実証実験、②東灘交通市民会議、③くるくるバスを守る会、をコミュニティデザイン（P、S、M）、コミュニケーションデザインの3種（問いをたてる、聞く、つなぐ回路）にわけて位置づけする。

① 都市再生モデル実証実験

行政の支援、NPOの主体的運営としては、実証実験後の自主運営まで構想し、コミュニティデザインMの意思はあった。ただ2000年のデマンド実験中止の影響もあり、住民の信頼を得たタウンミーティングができず、十分な問いをたてられないコミュニティデザインのアンケートは、課題発掘ができず成果を示しえなかった。

しかし、実証実験での高齢者や子どもをともなった住民の乗車、乗務ボランティアの体験、乗車経験者のバス利便の体感、タウンミーティングを補ってあまりある、住民の意思を醸成する大きな成果であった。バス実証実験は、乗車経験・体感から住民の身体に訴える「問い」であった。ただ、住民の声を聞き、住民全体につなぎ共有化する回路は、この実証実験では十分ではなかった。

コミュニティデザインMの意思が強すぎて、専門家（バス事業者）のサポートを拒否し行政サポートに頼ったコミュニティデザインS'と位置づける。実験運行によってバスの必要性に対する住民に対する問いはたてられたが、住民をつなぐ回路はできず、声は聞いていない。NPOはコミュニケーションデザインが貧しすぎた。

② 東灘交通市民会議

東灘交通市民会議は、外部支援者（筆者）による「住

民の意見を聞き」、バス停確保、ダイヤなどの「認識を共有するという合意形成が諮られ」（永原，2006）たと評価された。東灘交通市民会議は、外部専門家の支援を受けたコミュニティデザインSと位置づけられる。

数回の会議と「東灘交通市民会議速報」（第1～5号）の全戸配布は、意見を「聞き」、聞いて議論した内容を会議に出席していない住民につないだ。東灘交通市民会議は、コミュニケーションデザインの「聞く場」「つなぐ回路」であった。結果、東灘交通市民会議は、「今後、取り組まねばならない『まちづくり』への大きな前進力となっている」（永原，2006）と住民から評価された。

ただし、バスの本格路線運行のみに特化し、住民にどのようなまちづくり、生活をめざすのかという問いについては不十分なコミュニケーションデザインであった。

③ くるくるバスを守る会

『くるくるバス通信』には、毎号、バスの乗客数が掲載され、「自分たちのバスは自分たちで守り、走り続けさせるため」「経営の持続性を事業主と共に考えていく」（永原2006）とある。住民の主体的なバス事業への運営責任が示されている。また「マイカーから“マイバス”に、ライフスタイルを見直しませんか？」（2号、2005年7月）と、住民の生活改変への問いを呼びかけている。

また、子どもをまちづくりの一員と考え「バス停の子ども駅長さん」構想をすすめ、わたしたちのまち意識をはかろうとしている（5号、2005年10月）。「地域ぐるみの取り組みで、わがまちへの愛着心を育み地域力を高めていくことが大切です。バスは『住民交流サロン』（14号、2007年）と地域づくりを内発的にすすめている。

守る会については、「くるくるバスを守る会は、孫子の代まで住み続けられる、そんな持続的な、環境に優しい福祉豊かな“まち”を作っていかなければならない」（永原，2006）とされ、『くるくるバスを守る会』は、“バスを守り続ける”から“住吉台地域をひとつにまとめていく”、『地域を考える会』に進化しようとしています（10号、2006年5月）と住民自らが守る会を位置づけている。

これは住民主体による内発的なコミュニティデザインMである。守る会は、バスのみならず多様な地域課題を住民に問いかけ（路上駐車や地域の高齢化、環境に優しいまちなど）、住民の声を聞き合う議論（寄稿、老人会の声など）をしていることが、『通信』（表3）よりわかる。

かつ、毎回、バス乗降客数や運転手紹介、定期券、回数券販売を知らせるのみならず、住民が「坂が多い地域では車両部品交換多く、燃料高騰のなかで、くるくるバスの維持費が通常よりかかっていること」を住民がバス事業者から学んでいる（13号、2006年11月）。守る会は東灘区役所・みなと観光バスという外部専門家の知識支援も受けつつコミュニティデザインSをすすめてきたともいえる。

表 4：住吉台の地域交通に対する活動の位置づけ

	①都市再生モデル実証実験	②東灘交通市民会議	③くるくるバスを守る会
コミュニティデザインの種類	NPO 主体のコミュニティデザイン S'	住民主体のコミュニティデザイン S	住民主体のコミュニティデザイン M、S
つなぐ回路	×	『速報』 全戸配布○	『通信』 全戸配布○
コミュニケーションデザイン		バスのみに特化し生活 を問うていない ×	住民相互の自問自答 ○
問い	実証実験という問い ○		
聞く	×	交通市民会議○	聞きあい○

『通信』（隔月発刊）は住民自身によって、全世帯（自治会空白区はない）に配布され、守る会の議論は、会議に出ていない住民にも、地域課題、バス運営の課題を伝え、全世帯に共有された。
上記の位置づけを、表 4 に整理した。

4. 結論

2005 年のくるくるバス開通以後、神戸市住吉台では、モーダリシフトがすすみ、10 年以上、住民主体で走らせたバスが、補助金なしで今も維持されている。

この地域づくりの基礎には、震災以後の活動に端を發した CS 神戸の長年にわたる活動があることはいままでもない。それが ①都市再生モデル実証実験 に受け継がれた。しかしながら、現在のバスや地域の持続の要因をたどれば、住民自らが多様な地域課題に取り組んだ、くるくるバス開通以後の ③くるくるバスを守る会 のバスの健全運営に関わったコミュニティデザイン M、それを支えた行政・バス事業者のコミュニティデザイン S に起因する。また住民自身が、地域課題を守る会で自問自答し、聞きあい行動し、その議論や行動を全世帯に『通信』でつないだ「守る会」のコミュニケーションデザインに起因すると考える。

そうした住民力は、NPO の耕してきた地域づくりの上に（ときにはそれに対する絶望、反発の上に）、「自分たちのバスは自分たちで守り、走り続けさせるために何ができるか、問題意識をもった住民が市民力をつけ、まちは変わり始めてきた。経営の持続性を事業主と共に考えていく、意識の高い『守る会』（永原 2006）と、住民自身によって総括されている。

②東灘交通市民会議は、実証実験の①以後の空白を受けて聞く場、つなげる回路としてコミュニケーションデザインの方法を住民に示し、くるくるバス開通と、③くるくるバスを守る会につなげた活動であった。

住民主体の地域交通づくり、住民が運営に関わる地域交通は、今日では珍しいことではない。しかし価値観や生活感覚が多様な「わかりあえないことを前提とした」現代社会（平田オリザ 2012:205-209）では、合意形成は簡単ではない。本論では、住民主体の地域交通づくりの活動を、コミュニティデザイン（場づくり、専門家参加、マネジメント）とコミュニケーションデザイン（問うこと、聞くこと、つなぐ回路）で位置づけ、内発的地域づくり

の方法として提案するものである。

引用文献

- 延藤安弘（2001）. 「まち育て」を育む. 東京大学出版.
平田オリザ（2012）. わかりあえないことから. 講談社.
河上牧子（2005）. 環境・まちづくりとソーシャル・キャピタル・地域力. 日本のソーシャル・キャピタル. NPO 研究情報センター, 79-89.
（特）コミュニティ・サポートセンター神戸（2004）. 全国都市再生モデル調査実施報告書—東灘区コミュニティバス実証実験と地域再生方向に関する概要—. 森栗他（2013）. コミュニティ交通のつくり方. 学芸出版.
森栗他（2015）. 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. 土木計画学研究・講演集, Vol. 52.
永原隆憲（2006）. やっぱりバスが必要や、このバスは値打ちがある！. くるくるバス通信 一周年記念号.
中川大（2003）. 紹介 市民の手によるペネトレーション—京都・醍醐方式コミュニティバス（特集 少子高齢化時代の交通. 交通工学, Vol. 38, No. 1, 38-42.
新エネルギー・産業技術総合開発機構（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—クリーンエネルギー貨物自動車大量普及事業具体化方策検討.
鶴見和子（1996）. 内発的発展論の展開. 筑摩書房.
鷺田清一（2015）. 「聴く」ことの力—臨床哲学試論. ちくま学芸文庫
鷺田清一（2006）. 「待つ」ということ. 角川選書
鷺田清一（2014）. 哲学の使い方. 岩波新書
渡辺直子（2013）. 山崎亮とゆくコミュニティデザインの現場. 織研新聞社.
山崎亮（2012）. コミュニティデザインの時代. 中央公論新社.

Abstract

By the public activity of inhabitants in Sumiyoshi-dai in Kobe, community bus was inaugurated in 2005. The public activity of inhabitants had following three contents. (1) Experimental bus service by the NPO, 2003-2004, (2) Platform meeting for community bus of the activity, 2004-2005, (3) Management organization of bus service, 2005-. After the bus service opening in 2005, they achieved such a stable number of passengers, an in-

crease of new inhabitants, and modal shift. This is because there were (3) Management organization and their communication-design for relationship of inhabitants.

(受稿：2016年9月2日 受理：2016年11月12日)