

実践的まちづくり支援を通じた実務者育成の新たな試み

— NPO 法人再生塾実践編の取り組み—

本田 豊（兵庫県阪神南県民センター 西宮土木事務所, yuataka.honda@dream.nifty.jp）

後藤 正明（株式会社シティプランニング, goto-cp@par.odn.ne.jp）

樋口 一雄（株式会社かんこう, higuchi@kanko.cityis.co.jp）

A new trial for human resource development through the practical "Machizukuri" support: A practice of "Saisei-Juku"

Yutaka Honda (Hyogo Prefectural Government)

Masaaki Goto (cityplanning.jp Co., Ltd.)

Kazuo Higuchi (KANKO Co., Ltd.)

要約

我が国において総合的な交通政策を推進するためには、政策に関わる実務者の人材育成が求められているが、特定非営利活動法人「持続可能なまちと交通をめざす再生塾」は、さまざまな組織に所属する実務者に対し、人材育成と交流ネットワークづくりの活動を進めてきた結果、徐々に成果を上げている。本研究では、更なる実務者の人材育成の試行的活動として「再生塾実践編」の取り組みを報告する。再生塾実践編では、車両通行規制により商店街のメインストリートを行歩行者天国としたうえで、仮設駐輪場を設置して放置自転車対策を組み合わせた交通社会実験「ゆっくり天国」を地域とともに実施する試みであり、地域を巻き込んだ社会実験の実現により、地域住民が自分たちでも交通規制を伴うまちづくり活動ができるという期待感や自信を持ってもらうことができた。あわせて、実践編を通じて地域のまちづくりをコーディネートする人材となつて、地域に何度も足を運び、地域とともに実験を体感した実務者にとって、実践編の取り組みは専門家として成長するために有益な人材育成の場となった。今後ますます必要になるであろう地域が主体となったエリアマネジメント推進のためには、実務者が現場で能動的にまちづくりプロジェクト施策に関わることを通じて、地域に寄り添いながら地域をコーディネートする人材となつて活動することが重要である。

キーワード

総合交通政策, まちづくり, 再生塾, 人材育成, エリアマネジメント

1. はじめに

持続可能なまちと交通をめざして総合的な交通政策を推進するためには、地域と交通の関係をはじめ、まちづくりや道路整備、公共交通の経営、情報提供、住民や事業者の主体的な参加促進など、多岐にわたる分野に明るい人材が必要であり、地域をうまくコーディネートできる人材が非常に重要である。まちや交通の活性化・再生は、地域と行政等関係者が連携しながら、地域が主体的に取り組むを行うことが求められるため、自治体の担当者、事業者、コンサルタントなど実務者の人材育成が急務である。

しかしながら、持続可能なまちと交通をめざすための技術や専門的知識を獲得する機会は十分とはいえないのが現状であり、総合的な都市交通政策を体系的に習得する場が官民いずれにおいても十分に提供されていない。

特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾（略称：NPO 法人再生塾）（以下、「再生塾」という）は、総合交通政策を進めていくために最も重要な課題である“人材”に着目し、多様な組織に所属する実務者に対し、総合交通政策を推進するために有用な理論的・実

践的情報を提供するとともに、参加者相互の意見交換（グループワーク）を通して「ビジョン」と「夢」を共有し、総合交通政策を推進できる人材を育成するという趣旨で、故北村隆一京都大学大学院教授が提唱され、平成 19 年度（2007 年度）から活動を開始した。

再生塾の活動については、これまでに正司他（2008）をはじめ、大藤他（2009）、村尾他（2010）、土井（2014）、後藤・本田（2015）、土井他（2016）など、その活動内容や人材育成の実践に関する論文や発表が多数ある。これらによれば、いずれも再生塾の活動が実務者の人材育成にとって一定の効果を上げていることを示唆している。

一方で、再生塾の実務者育成プログラムを拡充するためには、技術や専門的知識を習得した実務者がまちや交通に課題を抱えた地域の住民や商業関係者等と一緒に能動的に関わり、現場で実践的な活動とともに体験することにより、より磨かれた専門家として活動できる人材の育成につながっていく。

本研究は、再生塾がこれまでに実施してきた人材育成の取り組みを概観したうえで、再生塾が新たに平成 26 年度から兵庫県西宮市の「にしきた商店街」において、地域に寄り添い取り組む実践的なまちづくり支援活動を行う「再生塾実践編」について報告し、その成果から総合的な交通政策を推進するために活動する実務者育成に向けた知見について明らかにする。

2. 再生塾の運営と活動

平成 19 年 8 月から「再生塾研修会：基礎コース」の開講という形で活動を開始した再生塾は、平成 20 年度にはワンデーセミナー（基礎編）及び 5 回シリーズの研修会（アドバンスド・コース）を開催し、さらに取り組みを定着させ、より発展させていくため、あわせて経理内容を公開することが望ましいと考え、平成 21 年 2 月に NPO 法人の認証を取得し今日に至っている。

2.1 再生塾の運営

2.1.1 再生塾の運営体制

再生塾の役員は、平成 28 年 9 月現在で理事長、副理事長を含め 7 名の理事と 1 名の監事により構成されており、事務局長は理事（建設コンサルタント）の 1 名が兼任している。また、再生塾は、正会員 19 名及び賛助会員 36 名により支えられている。

再生塾における各年度の事業等に関わる内容は、年 3 ～ 4 回開催される理事会を通じて、理事の合議により意思決定がなされ、毎年度秋に開催される通常総会において会員の承認を得て運営されている。

2.1.2 再生塾の運営資金

再生塾の収支決算報告によれば、再生塾の運営資金に関しては、各種人材育成活動にかかる経費のほか、事務局の管理に必要な人件費及び経費といった支出に対して、正会員及び賛助会員の入会金及び年会費と、各種人材育成プログラムへの参加者の参加費収入で賄われている。

しかしながら、財務体質としてはきわめて脆弱であり、再生塾の趣旨に賛同する会員が半ばボランティアで支えているのが実情であり、必ずしも十分な資金の元に運営が行われているわけではない。

2.2 再生塾の活動（事業プログラム）

NPO 法人の認証を取得後、受講対象者とその研修内容に応じてプログラムを拡充し、これまでに「基礎編セミナー」「アドバンスド・コース」「議員対象セミナー」「技術セミナー」という 4 つのプログラムを実施してきた。

2.2.1 基礎編セミナー

基礎編セミナーは、平成 19 年度の参加者からの声を踏まえ、交通政策に関する経験が比較的浅い実務者にも基礎的な知識の習得ができる内容で、主に地方自治体の交通政策担当者をはじめ、交通事業者の計画担当、交通政策プロジェクトを推進するコンサルタント、交通政策を学ぶ学生を対象に、20 年度から入門コースとして開催している。定員は 60 名で、参加費は 3,000 円としている。

具体的には、「まちづくりと交通政策」「公共交通の経営」「交通政策とコミュニケーション」「公共交通活性化・再生」といった内容について講義を行い、講師からの一方的な講義の聴講に終わらないように、参加者全員から自分の問題意識の発表の機会を設けるとともに、講義の聴講後には全員でグループ・ディスカッションを行うことによ

り、参加者の緊張感と発言機会を確保している。

2.2.2 アドバンスド・コース

2.2.2.1 概要

アドバンスド・コース（以下、「アドコース」という）は、主に国や自治体の交通政策担当者、交通事業者、コンサルタント等で、基礎編相当の基本的な考え方や基礎的な交通技術を習得している方、及び交通分野に数年程度の実務経験を有する方を対象に開催している実践的な研修を行うコースであり、毎年 8 月～ 12 月にかけて、計 6 回（技術セミナーを含む）の連続講座として実施する再生塾の中心的な人材育成プログラムである。定員は 20 名で、参加費は 20,000 円としている。

具体的には、表 1 に示すまちづくりや交通政策課題を抱える実際のフィールドを対象に、行政、コンサルタント、交通事業者など多様な参加者が混在する形とし、4 ～ 5 人という少人数の塾生に加え、経験豊富なラーニング・ファシリテータ 3 ～ 4 人で一つのチームを編成し、約 5 ヶ月間にわたり、現地調査の実施を含め意見交換をしながら実践的な研修を行うものであり、研修の最後にはフィールドが抱える政策課題に対する提言発表を行っている。アドコースで塾生が施策提案した成果については、辻堂他（2009）、山本他（2009）、土崎他（2010）、山本他（2011）、合原他（2011）、大西他（2012）、大西他（2012）、安藤他（2013）、尾崎他（2013）、樋口他（2014）など、毎年その多くが学会等の論文として発表されている。

表 1：アドバンスド・コースのフィールド

年度	フィールド 1	フィールド 2
2008	京都府京田辺市 京福鉄道嵐山線	大阪市交通局
2009	京都府京田辺市	大阪府富田林市
2010	兵庫県川西市	叡山電鉄
2011	京都府長岡京市	北近畿タンゴ鉄道
2012	大阪府河内長野市	京都バス
2013	にしきた商店街	水間鉄道
2014	大阪市生野区	京都京阪バス
2015	大阪府茨木市	神戸電鉄粟生線
2016	兵庫県尼崎市	北条鉄道
2017	神戸市北区	奈良県天川村

注：2008 年度は 3 つのフィールドを対象に実施した。

2.2.2.2 ラーニング・ファシリテータ（LF）

再生塾のアドコースにおいて、特徴的なシステムの一つがラーニング・ファシリテータ（以下、「LF」という）の存在である。LF とは、塾生によるチームの一員として議論に入り込むが、チームが効果的に機能しているか、積極的な議論が行われているかをチェックしながら、うまく機能していなければ議論に介入し、塾生の気づきを促す適切な質問を行うなどにより、塾生の互学互修を意識づけ、塾生が実践するフィールドに対する課題発見、

課題抽出、解決策の提案等について、対話や議論を活性化させる補助的な機能を担っている。決して過度な介入をせずに塾生の実践を見守ることが LF の役割である。

LF は、現在 16 名（内訳：大学 3 名、行政 5 名、コンサルタント 6 名、交通事業者 2 名、うち理事・監事が計 8 名、塾生の OB・OG が計 8 名）で構成されている。

2.2.3 議員対象セミナー

地方自治体において総合的な交通政策を推進するために、交通関係に携わる実務者だけでなく、多くの地方議会議員からも交通政策の基本的な考え方や先進事例、計画手法等を知りたいという声が寄せられることが多いことから、再生塾では平成 22 年度から、主に地方議員を対象としたワンデーセミナーを開催することとなった。

セミナーは、講師による交通政策の基本的な考え方や先進事例、計画手法について講演を行うとともに、参加者からの質疑応答を組み合わせた研修としている。定員は 15 名の少人数制で、参加費は 15,000 円としている。

2.2.4 技術セミナー

技術セミナーは、交通政策に携わる行政団体担当者をはじめ、交通事業者の計画担当、交通政策プロジェクトを推進するコンサルタント、交通政策を学ぶ学生を対象に、定量的な技術力の向上をめざす人向けのコースとして、新たに平成 25 年度から開催している。

具体的には、講師による調査データの種類や入手方法に始まり、既存データへのアクセス方法、分析方法、表現方法等についての講義が中心となっており、アドコースの塾生は、定量的な検討力確保のため、技術セミナーの受講を必修としている。定員は 40 名で、参加費は 10,000 円としている。

2.3 活動の成果と課題

再生塾の取り組み成果については、村尾他（2010）、土井他（2016）に詳しいが、活動が 10 年目を迎えた再生塾には、これまで関西だけでなく北は東北地方から南は九州地方まで全国広域からの参加があり、945 名（延べ人数）もの参加者を得ている（表 2）。また、図 1 に示すように、実参加者数 575 名の内訳としては、行政担当者が 38.7 %、コンサルタント・民間が 21.6 %、議員 20.0 % となっている。

また、アドコースでフィールドに対して施策提案した内容のうち、初年度の京福鉄道嵐山線では、塾生が提案した内容がフィールドで検討された結果、実現している事例もある。

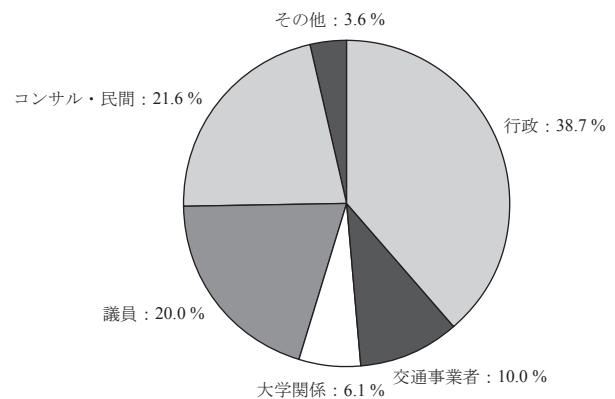


図 1：再生塾への参加者の内訳

注：実参加者数：575 名（平成 29 年 7 月現在）

アドコース参加者への研修終了後のアンケート調査によれば、9 割以上の参加者が「受講を通じて得たスキルが仕事の役に立っている」と感じ、9 割近くの参加者が「受講を通じて得た人脈が仕事の役に立っている」と感じる結果となっており、人材育成と交流ネットワーク構築において成果が得られているといえる。

さらに、アドコース塾生のリピーターが再生塾の新たな LF として登用されるなど、人材面でも徐々に再生塾の運営に対する持続可能な NPO 体制が構築されつつある。

しかしながら、持続可能なまちと交通をめざして総合的な交通政策を推進するための技術や専門的知識を習得してもらうための実務者育成プログラムを実施している中で、研修の中心的なプログラムであるアドコースでは、毎年政策課題を抱えるフィールドに対して、課題を解決するために提言内容を発表しているものの、課題を抱える地域で専門家として活動するための実務者の育成をめざすためには、さらにもう一步踏み込んで、提言内容を実現するためのまちづくり支援活動の実践を通じ、地域の住民や事業者等の関係者とともに現場を動かすノウハウを習得し、現場の感覚を経験することが求められる。

そのためには、再生塾が現場で実践的なまちづくり支援活動を行う新たなプログラムを立ち上げ、アドコースを経験した塾生と LF が従来のプログラムとは別に、更なる人材育成をめざして活動することが考えられた。

3. 再生塾の新たな取り組み

3.1 再生塾実践編試行への背景

3.1.1 にしきた商店街の活性化への提案

平成 25 年 8 月から 12 月までの第 6 期再生塾アドコー

表 2：再生塾への参加者数

	連続セミナー	基礎編	アドバンスド・コース	地方議員セミナー	技術セミナー	計
開催回数	1	10	10	8	3	
参加者数	34	531	198	144	38	945

注：参加者数は平成 29 年 7 月現在の延べ人数を示す。

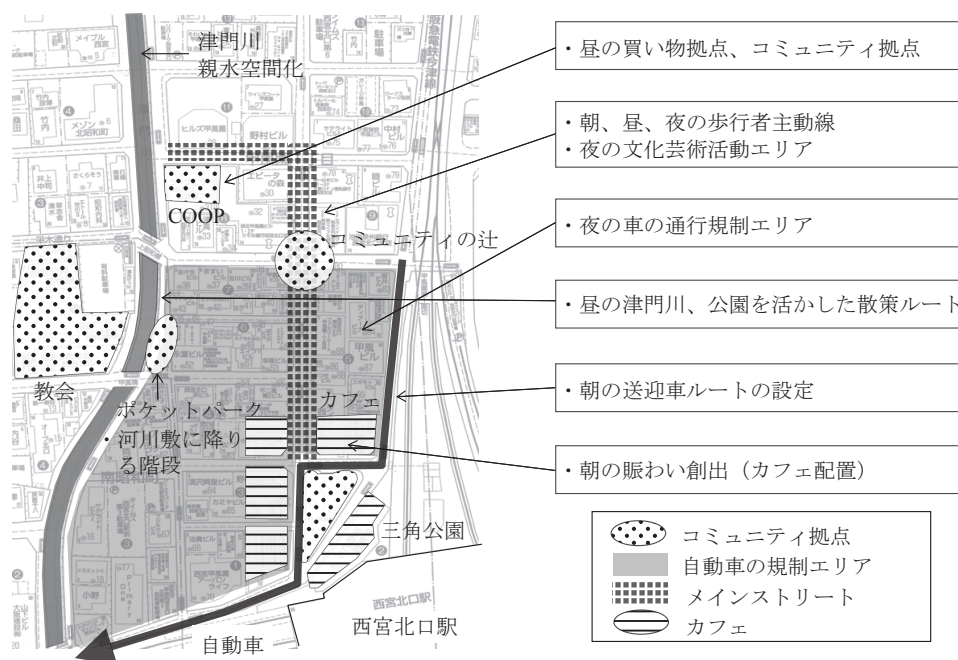


図2：にしきた商店街のまちづくりの将来像

引用：樋口他, 2014 及び 2016

スでは、大阪の中心部からも神戸の中心部からも20分以内という、兵庫県西宮市の阪急西宮北口駅前に位置する「にしきた商店街」をフィールドの対象にして、にしきた商店街のにぎわいづくりを目的に、塾生5名及びLF3名のチームが地元関係者とも議論を重ねながら研修を行い、商店街の将来像として「ぶらぶら寄り道したくなるにしきた商店街」をめざすことを目的に、それを実現するための具体的な施策として、商店街の中に自動車の規制エリアを設け、①“ゾーン20”の導入、②夕方から夜の時間帯における車両通行規制の導入、③これらの交通規制と連動したにぎわいづくりに寄与するメインストリートの形成、④昼の時間帯のコミュニティ拠点をめざした「にしきたつどいの場」の整備、⑤「津門川親水空間」の形成を提案した(図2)。

3.1.2 にしきた商店街の活性化に向けた実践活動

平成25年12月にアドコースのプログラムが終了した後、平成26年2月1日ににしきた商店街及び周辺住民有志の方を対象に、再生塾が提案した施策内容の報告会を開催したところ、施策の提案内容が地域から評価を得るとともに、再生塾に対し今後の継続的な商店街づくりの活動への協力の期待を得ることとなった。

これを踏まえ、再生塾の塾生とLFは、具体的な施策提案実現に向け実践の段階へと進んでいくためには、自分たちが地域のニーズを把握しながら地域と行政をつなぐ橋渡しとなる専門的な組織あるいは人材としてさらに地域に入り込み、商店街や地域住民が主体となって施策に取り組むためのサポートを行う必要があることを強く認識した。

これをきっかけに、引き続き商店街を支援する活動を

続けたいという機運が生まれたことから、再生塾の理事会で協議が行われた結果、平成26年度から地域(フィールド)と行政を橋渡しする専門的な組織づくりと人材確保につながる試行的な取り組みとして、これまで再生塾が行ってきたアドコースの取り組みをさらに踏み込んで、現場でより実践的なまちづくり活動を行う新たな研修プログラムの場として「再生塾実践編」(以下、「実践編」という)という名称で、にしきた商店街を対象に、まちづくりの実現に向けた実践活動を行うこととなった。

3.2 実践編の活動の流れ

実践編の活動の流れについては、図3に示すフロー図のとおりである。

にしきた商店街におけるチームの活動の詳細は樋口他(2014; 2016)に譲るが、再生塾が提案したにしきた商店街のまちづくりの将来像の実現に向け、地域住民や商店街関係者に車両の通行しない道路空間が安全で安心して歩いてもらえるまちづくりにつながることを体感してもらうため、2ヶ年にわたって車両通行規制を伴う社会実験を企画提案し実施するとともに、それぞれ効果検証を行ってきた。

3.3 実践編の実施体制と方針

3.3.1 実施体制

にしきた商店街を舞台とした実践編の実施体制については、アドコースの塾生のリピーターが中心となって新たにメンバーを再構築することとし、平成25年度のにしきた商店街Aチーム(塾生5名、LF3名)及びBチーム(塾生6名、LF3名)を基本に、平成26年9月から、有志の

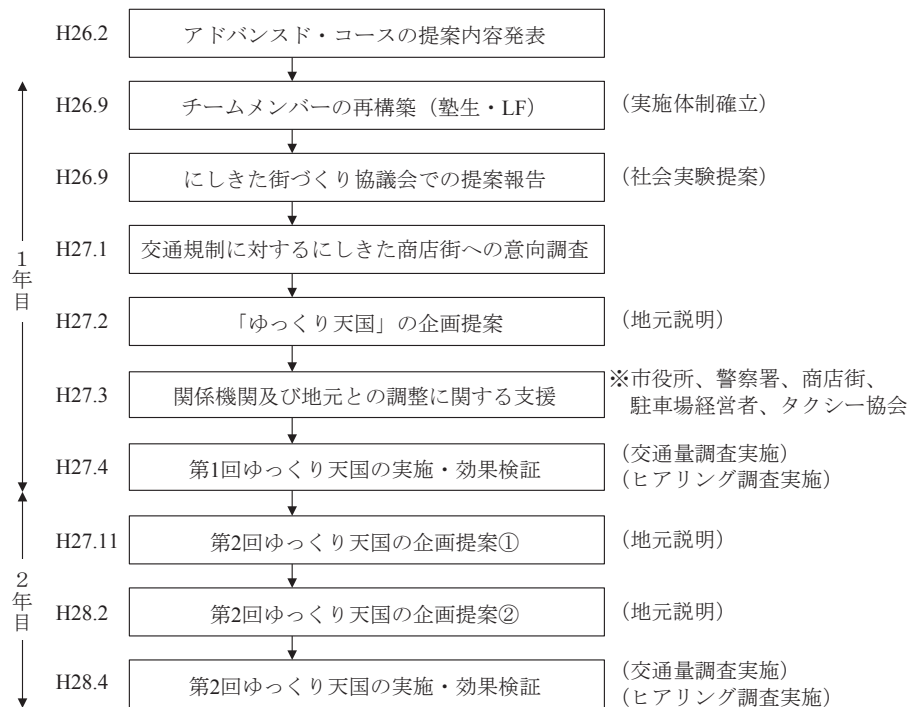


図3：再生塾実践編の活動の流れ

塾生6名（2年目から塾生7名）及びLF3名による新たな「再生塾にしきた商店街チーム」（以下、「再生塾（チーム）」という）によって取り組むこととなった。ただし、アドコースにおけるLFはあくまでも塾生の実践を補助的にサポートする役割であったが、実践編においては生の現場でまちづくりを実践するという失敗が許されないプロジェクト支援の要素が強いため、LFも塾生とともに主体的に関与する場面に幾度も遭遇することとなった。

なお、塾生6名のうちの2名（西宮公同教会の牧師、にしきた商店街の経営者）ならびにLF3名のうち1名が地元の関係者であったことは特筆的なこととして挙げられる。

3.3.2 実施方針

再生塾（チーム）が提案した「にしきた商店街」のめざす将来像である「ぶらぶら寄り道したくなるにしきた商店街」の実現に向けた第1ステップとして、

- “ゾーン20”の導入（速度規制の強化）
- 車両通行規制の導入
- メインストリート（にぎわい軸）の形成

をめざしたまちづくりのプロジェクト支援活動を行うことを実施方針として定めた。

また、再生塾（チーム）の取り組みの特徴として、将来的に地域主導のまちづくりの取り組み、すなわちエリアマネジメントを実現するために、常ににしきた商店街等の地元と協議を重ねたうえで実施する施策として内容を決めていくこととした。

3.4 交通社会実験「ゆっくり天国」の企画提案

再生塾（チーム）は、平成26年9月19日（金）に地域のまちづくり活動を担う「にしきた街づくり協議会」⁽¹⁾主催の「みんなで考えるまちづくり～これからの道路政策から～」の場において、実施方針に示した交通規制を伴うまちづくりの提案内容について報告し、地域の方々と議論したところ、再生塾（チーム）の提案した実施方針に違わず、地域では自動車の通行に加えて放置自転車に関する交通問題を改善したいが、その第一歩が踏み出せない状況となっていることが明らかになった。

これをきっかけに、再生塾（チーム）はにしきた商店街と協議を重ね、翌27年4月18日（土）の年に一度開催するイベント“にしきたバル&マルシェ”（以下、「バル」という）に合わせて、商店街のメインストリートを歩行者天国としたうえで仮設駐輪場を設置するという交通社会実験を企画提案するとともに、地域が主体となった取り組みとして発展していけるよう、再生塾（チーム）は地域に寄り添いながら実施することとした。

歩行者天国と仮設駐輪場設置を実現するにあたっては、商店街の意見を踏まえた車両通行規制及び仮設駐輪場設置計画とするため、再生塾（チーム）は平成27年1月に商店街の協力のもと、実施に向けた事前の意向調査を実施した。

なお、にしきた商店街では、様々なイベント開催時には「ゆっくり」をテーマに掲げて実施していることから、人々が車を心配することなしにゆっくりと商店街を歩き、新しい出会いを発見してもらえればという願いを込めて、地域からの発案により今回の社会実験を「ゆっくり天国」

と命名して実施することにした。

3.5 ゆっくり天国における再生塾の役割

3.5.1 再生塾と地元関係者との基本的な役割分担

平成 27 年 4 月に実施した「第 1 回ゆっくり天国」については、再生塾（チーム）とにきた商店街との協働作業で進めることとなったが、まず再生塾（チーム）がその実施内容案を検討し、フィールドとなるにきた商店街と協議を重ねたうえで実施する内容を決めていくこととした。また、影響を受ける周辺住民やにきた商店街の店舗・事務所に対しては、にきた商店街組合の会長をはじめとする役員から内容を説明し、組合員から実施した場合に考えられる問題点について提起してもらい、商店街からの内容説明及び回答に対する受け答えに対しては、再生塾（チーム）が側面支援を行うという役割分担とした。

3.5.2 関係機関及び地元調整に関する支援

再生塾（チーム）としては、地域が主体となってゆっくり天国を継続して実施できるよう、その鍵となる道路管理者、交通管理者、駐輪場確保にかかる駐車場運営者、タクシー協会等関係機関との協議や地元調整においては、再生塾（チーム）が必要な資料作成を行う一方、実際の協議や地元への周知活動については、商店街組合及びまちづくり協議会など地域の関係者に主体となって実行してもらい、ゆっくり天国を実施するためのノウハウを継承できるようにした。

3.5.3 ゆっくり天国の実施に伴う効果検証に関する調査

再生塾（チーム）は、ゆっくり天国の実施内容についての効果を検証するため、いくつかの調査を実施した。

第 1 回ゆっくり天国実施時（平成 27 年 4 月 18 日（土）14 時～21 時）においては、自動車交通量、仮設駐輪場利用状況、放置自転車台数の各調査を実施するとともに、

商店街来訪者へのヒアリング調査を実施した。一方、平時（平成 27 年 5 月 23 日（土）17 時～21 時）においても、自動車交通量、歩行者交通量、自転車交通量、及び放置自転車台数について調査を実施した。

また、平成 28 年 4 月実施の「第 2 回ゆっくり天国」時にも、同様に自動車交通量、仮設駐輪場利用状況、放置自転車台数の各調査を実施するとともに、商店街来訪者へのヒアリング調査を実施し、1 年目との比較が行えるようにした。

3.6 調査結果と効果検証

ゆっくり天国実施時の交通量調査、来訪者ヒアリング調査、商店街へのアンケート調査から、その効果について検証した。効果検証の詳細は、樋口他（2016）に詳しい。

3.6.1 交通量調査

- 歩行者：
ゆっくり天国のメインストリートにおける 14 時から 21 時までの歩行者数は 9,615 人で、最大 1,655 人/時（17 時台：第 2 回ゆっくり天国）と多くの歩行者交通量がある。
- 自動車：
にきた商店街入口の交差点における自動車交通量は、7 時間で約 880 台（第 2 回ゆっくり天国時）あり、このうち約 4 割がタクシーであった。一方、普段の自動車交通量は約 80 台/時（平成 27 年 5 月 23 日（土）調査）であり、これらがにきた商店街から排除されたことになる。
- 自転車：
仮設駐輪場の利用は 183 台であったが、普段のピーク時（20 時台）で 147 台であった放置自転車が 44 台（第 1 回ゆっくり天国）になり、約 7 割（最大約 100 台）が減少した。

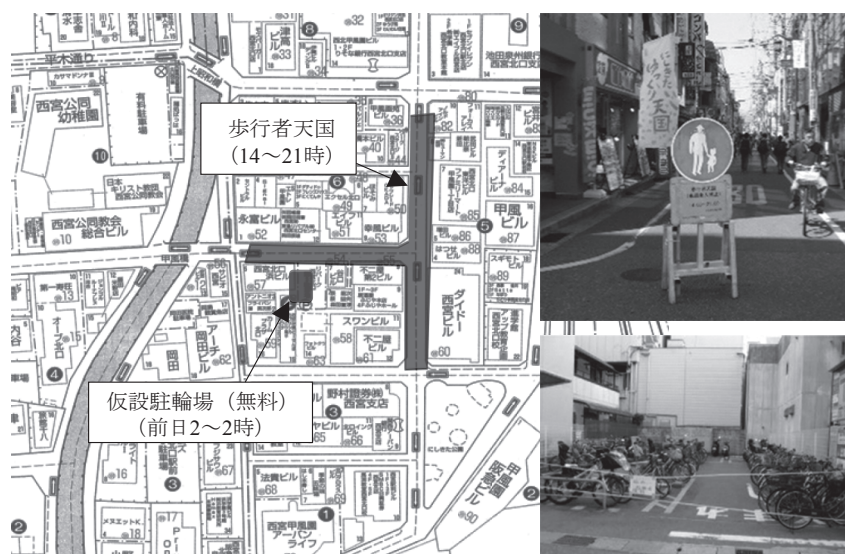


図 4：「ゆっくり天国」（歩行者天国＋仮設駐輪場）

3.6.2 来訪者ヒアリング

昼間 14 時～17 時と夜間 17 時～21 時に分けて来訪者ヒアリング調査を実施し、ゆっくり天国を実施したことに対する感想を問いかけたところ、2 回ともに「安心して歩けた」が最も多く、特に家族連れが多い昼間帯では「毎日でも」ゆっくり天国を実施してほしいという意見が最も多く、「実施しなくて良い」は 2 年続けてゼロであった。

3.6.3 にしきた商店街へのアンケート調査

第 1 回ゆっくり天国の実施前後に、にしきた商店街の組合員に対してアンケート調査を実施した結果、実施前には実施することに反対していた組合員（商店主）も約 1 割いたが、実施後はゆっくり天国について「良かった」あるいは「継続した方が良い」という回答が 100 % であった。

ただし、にしきた商店街の組合員が実施前に期待していた「にぎわいと来客の増加」については、にぎわいこそ実感できたものの、客の増加を実感できるまでには至らなかった。

4. 「ゆっくり天国」の成果

実践編としてゆっくり天国を実施した成果については、再生塾（チーム）の活動がアドコースで取り上げたフィールドの要望に応えるまちづくりのプロジェクト支援につながったかどうか、また再生塾の更なる人材育成の場を創出したいという観点から、ゆっくり天国を通じて再生塾（チーム）の塾生にとって技術力向上をめざした人材育成につながったかどうか、更には実践編に参加した LF にとっての学習効果という 3 つの視点から考察することとした。

4.1 まちづくりのプロジェクト支援

ゆっくり天国では、14 時～21 時の時間帯にメインストリートの車両を通行止めとしたうえで、商店街エリア内に仮設駐輪場を設け、随所に誘導員（再生塾（チーム）メンバーとアルバイト）を配置したことにより、放置自転車を大幅に減らすことができた。その結果、歩行者空間が大幅に広がり、商店街の歩行環境が改善され、歩行者は安心して歩くことが可能になった。

加えて、にしきた商店街では、夜間になると風紀と治安を乱す路上でのガールズ・バーの呼び込みが問題となっていたが、ゆっくり天国の実施時間中は呼び込みが全く現れることはなく、地域にとってより安心して歩ける道づくりに繋がる思わぬ結果ももたらした。

一方で、社会実験の実施について事前に関係者への説明を行っていたこともあり、当日の商店街では、車両通行規制による大きな混乱や苦情は一切発生しなかった。

ゆっくり天国の取り組みが地域のまちづくりへのプロジェクト支援として地域に与えた成果についてまとめると、次のとおりである。

- にしきた商店街の会長がめざす「ベビーカーも安心して歩くことができる商店街」を実現することができた。

- にしきた商店街の来訪者やにしきた商店街の方々から、現地で多くの賞賛の声を聞くことができた。また、多くの方から今後もゆっくり天国を開催してほしいという意見をもらうことができた。
- 地域住民とにしきた商店街に対し、対策を実施すれば放置自転車は減らすことができることを実証できた。また、ゆっくり天国によるまちづくりの効果を実感してもらうことができた。

このように、ゆっくり天国の実施は、再生塾アドコースで提案した内容がフィールドの要望に応える更なるまちづくりのプロジェクト支援につながったと評価することができる。

4.2 塾生の技術力向上をめざした人材育成

ゆっくり天国という取り組みが再生塾（チーム）の塾生にとって技術力向上をめざした人材育成につながったかどうかについて見極めるため、ゆっくり天国の実施を通じて、塾生が感じた学習効果について列挙し、それを取りまとめることにより判断した。

ゆっくり天国という取り組みが果たして人材育成につながったかどうかの判断の視点としては、下記の 4 点とした。

- ゆっくり天国を実施する中で、地元とのやりとりや関係機関協議を通じて学んだことがあったかどうか。
- ゆっくり天国の施策として実施した車両通行規制や放置自転車対策の実行プロセスを通じて学んだことがあったかどうか。
- ゆっくり天国の意義と継続するための課題について見えてきたものがあったかどうか。
- ゆっくり天国を通じて塾生が自身のスキルアップにつながったと感じたかどうか。

4.2.1 地元との協議調整・関係機関協議を通じての学び

表 3 に示すように、再生塾（チーム）の塾生は地元とのやりとりや関係機関協議の過程で、再生塾という NPO が地域に入っても関係性を築く難しさを実感する一方、地域に入って活動する NPO と地域との信頼関係構築の方

表 3：塾生が感じた学習効果（1）

-
- NPO として地域に入ることの難しさを実感した一方で、NPO と地域が信頼関係を築くために必要となるプロセスを学ぶことができた。
 - にしきた商店街組合の会長のような周囲から信頼される地域のリーダーが動けば、苦情や反対意見は表出しないことがわかり、リーダーを発掘することの重要性を学ぶことができた。
 - 西宮警察署との協議は困難という先入観を持っていたが、交通管理者に対する的確な調書づくりを行ったうえで、地域が明確な意思を示し前面に出て協議を行うなど主体的に取り組めば、交通管理者の理解を得ることができ、比較的簡単な手続きで交通規制に対する許可が下りることを学んだ。
-

法や手順を学んだほか、地域のリーダーが動くことにより、施策実施に対する地域の文句や苦情、反対意見が表立っては出なかったことから、地域のリーダーを発掘することの重要性も学んだ。また、交通規制を伴う社会実験においては、交通管理者である警察との協議が最も大きな障害になると思っていたところ、地域住民が前面に出て警察との協議を行い、主体的に説明を行うことにより理解を得ることができた経験から、地域が関わることでにより交通規制に対するハードルが低くなることも学ぶことができた。

このように、地元や関係機関協議を通じて多くの学びがあったことから、ゆっくり天国は塾生の人材育成に寄与したと言える。

4.2.2 ゆっくり天国の実行プロセスでの学び

表4に示すように、再生塾（チーム）の塾生は、ゆっくり天国で実施した車両通行規制及び放置自転車対策の実行プロセスを通じて、交通規制時の迂回路の重要性、歩行者の多い商店街における交通規制の効果の大きさを実感するとともに、交通規制の周知時期について学ぶことができた。また、総合的な自転車政策として放置自転車対策を実施することの重要性を実感するとともに、歩行者天国の実施時に必要となる仮設駐輪場設置のノウハウなど多くのことを学ぶことができた。

表4：塾生が感じた学習効果（2）

①車両通行規制
- 迂回路さえ確保できていれば、メインストリートを通行止めにしても、自動車・バイクに大きな混乱は起こらないことを実証できた。 - 歩行者に笑顔が多く、楽しみながら歩いている状況を確認でき、歩行者が多い商店街では車両通行規制の効果が高いことがわかった。 - 交通規制を実施するという事前情報については、早期に周知するべきであるが、極端に早く周知する必要はないことを学んだ。
②放置自転車対策
- 徹底した放置自転車の取り締まりは、エリア内の数を減らす対策としては有効であるが、結局放置自転車はエリア外に移動するだけであり、総合的な自転車政策の必要性を再認識した。 - 歩行者天国の実施の際には、仮設駐輪場の整備とあわせて、案内標識や誘導体制が重要であり、事前に放置自転車の数や駐輪場所を把握しておく必要があることを学んだ。 - 今回の社会実験では、仮設駐輪場の借り上げ費用（駐車場の借り上げ）が経費の大部分を占めたことから、ゆっくり天国の継続を考えた場合、費用面での協力要請が重要になることを学んだ。

このように、社会実験の実行プロセスを通じて多くの学びがあったことから、ゆっくり天国は塾生の人材育成に寄与したと言える。

4.2.3 ゆっくり天国を実施した意義と継続するための課題

表5に示すように、再生塾（チーム）の塾生はゆっくり天国の実施により、社会実験でも成功事例の積み重ね

表5：塾生が感じた学習効果（3）

- ゆっくり天国により、商店街ににぎわいが生まれ、地域から今後も継続実施したいとの意見が多数出てきたことから、社会実験での成功事例の積み重ねが地域を動かす原動力になり得ることを学んだ。
- 地域の方々に、ゆっくり天国で得られた効果と避けられたリスクを経験してもらえたことにより、地元の意識が変わることを体感できた。
- 地域には商店街の関係者と住民など立場の違いがあり、それぞれの利害から同じ考えでは施策を進められない中、地域との協議を通じてまちづくりを進めることの難しさを体験することができた。
- ゆっくり天国によって、地域や商店街関係者の意識は着実に変わりつつあり、これを契機として、まちの活性化を議論するための組織づくりがますます重要となることから、今後は地域活動を支える人材を発掘する必要があると感じた。
- ゆっくり天国の継続的な取り組みには、市役所の支援も重要であり、市役所と地域の橋渡しを行う存在が必要であることを学んだ。

が地域を動かす原動力になり、得られた効果と避けられたリスクの経験が地元の意識の変化につながったという意義を実感することができた。一方、塾生にとっては、地域においては立場の異なる人々によってまちづくりの考え方が異なることを念頭に置いてまちづくりを進めること、今後地域活動を支える組織づくりや人材の発掘が必要となること、市役所など行政の支援の必要性から行政と地域の橋渡しができる調整者が必要となること、その専門家育成として実践編の活動の拡充に至るまで、ゆっくり天国を継続するための課題がさまざまな観点から見えてきた。

このように、社会実験を実施した意義や継続するための課題という観点からも多くの学びがあったことから、ゆっくり天国は塾生の人材育成に寄与したと言える。

4.2.4 塾生自身のスキルアップ

表6に示すように、再生塾（チーム）の塾生はそれぞれ、ゆっくり天国をめぐる一連の取り組みを通じて、交通規制を計画実施するためのノウハウや、地域とともにまちづくりを行っていく条件として体制づくりと時間が必要であることの大切さを学ぶだけでなく、今回の体験と知識の習得を今後への財産としてとらえることができおり、塾生自身のスキルアップという観点からも、ゆっくり天国は人材育成に寄与したと言える。

4.3 LF にとっての学習効果（LF の人材育成）

前章でも述べたように、アドコースでは再生塾のLFはあくまでも塾生の実践を補助的にサポートする役割であるのに対し、実践編ではLF自身も主体的に社会実験に関与したことから、ゆっくり天国を通じて社会実験を実施する際のコーディネーターとしてのスキルを身につけることができたほか、塾生との互学互修を実践したことにより、塾生に対してどのようなタイミングでどのようなアドバイスを行うかだけに止まらず、行政の後ろ盾が全く

表 6：塾生が感じた学習効果（4）

- ・ 施策を実現するためには、臨機応変な計画変更が必要であることを学ぶことができ、行政マンとして大いに参考となった。
- ・ 今回、交通管理者への手続きなど商店街の交通規制を実施するためのノウハウを掴むことができたが、実際の事例を体験できたことにより、今後まちづくりに携わる際に、ゆっくり天国の効果を自分の事例として語れることは大きな財産になる。
- ・ 交通規制を実施する際には、内容に無理がなく行政や警察が納得しやすい計画から始める必要があることを実感した。
- ・ チームが仮設駐輪場の管理をしたことにより、実施時間や駐輪容量、人員配置などに問題があったことがわかり、実施前のリサーチと計画策定の重要性を学んだ。
- ・ 新たな取り組みは地域を活性化し、地域における新たなリーダーの発掘にも寄与することを学んだ。
- ・ 机上の提案のみで地域主体でプロジェクト施策を実施してもらうことは困難であり、地域とともにまちづくりを行っていくには、実施するための体制づくりと時間が必要であることを学んだ。
- ・ 条件さえ整えば、行政との交渉も不可能ではないことを地域の方に理解してもらうことができた。

ない中においても、NPO と地域が信頼関係を築くために必要となるプロセスを学ぶことができ、実践編は LF にとっても交通まちづくりを進める上でのいくつかの新たな気づきを得ることができる学習の場となった。

また、実践編においては、再生塾（チーム）は主にメールによるコミュニケーションを行いながら活動したが、肝心要のタイミングでは、何度も地域に足を運び、地元関係者を交え LF と塾生が一堂に会して直接議論することにより、プロジェクトの熟度が上がっていき、改めて互学互修の重要性を認識することとなった。

5. 再生塾実践編の評価と今後の課題

5.1 実践編の目的

再生塾では、今回の実践編の試行にあたり、従来取り組んできた再生塾アドコースの活動を踏まえ、地域の要望に応えるまちづくりのプロジェクト支援を行うことと、塾生の更なる人材育成の場を創出することの 2 点を「実践編」の目的として位置づけた。

- ・ アドコースで取り上げたフィールドの要望に応えるまちづくりのプロジェクト支援：
アドコースで提案した施策内容がフィールド（地域）から評価された場合、専門家として地域へ入り、地域主体で施策を実施していけるようにするため、地域への適切なアドバイス、相談への的確な対応など、継続したまちづくり支援活動を行う。
- ・ アドコースの塾生リピーターを対象とした再生塾の更なる人材育成の場の創出：
塾生リピーターを対象に、アドコースで提案した内容について、現場でまちづくり支援活動を実践することにより、交通政策やまちづくりに取り組む人材育成の

フィールドづくりを行う。

5.2 実践編の成果

にしきた商店街においては、再生塾アドコースの塾生と LF で構成されたチームがまちづくりの専門家として地域に入り込み、地域の関係者を巻き込みながら、実践的なまちづくりの取り組みを実施してきたが、実践編の目的を踏まえた上で、改めてゆっくり天国が実現できた要因を考察すると、以下の 4 点が挙げられる。

- ・ 再生塾という NPO 法人のボランティア組織において、行政、コンサルタント、大学関係者と多様な職種で構成されたチームに、いずれも熱意と志を持った気心の知れた仲間が集まり、個人に負担がかかることなく互学互修とチーム学習により取り組めたこと。
- ・ チームの中にまちづくり実現への非常に熱い思いを持った地元の関係者が複数名存在し、精力的に取り組んでくれ、ゆっくり天国を企画した再生塾（チーム）とバルを開催するにしきた商店街、自治会を含めたにしきた街づくり協議会など、利害関係の異なる地域の組織との架け橋になってくれたこと。
- ・ 自主的には動かない地域に対し、チームが提案する商店街のまちづくりの将来像を実現する第一歩として、総合的で実現性のある施策を地域のイベントに合わせた社会実験として提案することにより、地域に他人任せではなくまずやってみようという機運が醸成され地域の合意形成につながったこと。
- ・ 再生塾（チーム）が継続してプロジェクト支援活動することにより、1 回目の成功体験を通じて、地域の中に本気で取り組む人、応援してくれる人が現れ、2 回目の実施に発展したこと。

これらはいずれも実践編を通じた成果であるが、ゆっくり天国を実施したことにより、地域住民や商店主に対し、具体的に歩行者が安全で安心して歩ける道路空間の創出がもたらす効果を示し、地域住民が自分たちでもまちづくり活動ができるという期待感や自信を持ってもらうことができたことは、何よりも実践編の成果である。

また、ゆっくり天国の実施過程の中で、まちの安全・安心優先のにしきた街づくり協議会と個々の利益優先のにしきた商店街組合とは同じ地域でもまちづくりの目的や利害が異なる組織であることから、同じ接し方や手法ではプロジェクト施策をうまく進められないという誘導の難しさを痛感したことにより、結果的に臨機応変な対応に結びつき、再生塾（チーム）に参加した実務者にとっては利害関係の異なる関係者とのコミュニケーションを通じて、まちづくりを進めていく貴重な経験となった。

一方、既に依藤他（2011）、樋口他（2016）で指摘されているように、地域でまちづくり活動が持続的に行われるためには、活動を実施するために担い手を受け入れるプラットフォームとしての「組織」が存続することが必要であり、地元関係者の意識づけのためにゆっくり天

国のような実践的な活動が積み重ねられることは重要で、活動を通じて形成される人と人とのつながりの広がりにより、まちづくり活動の担い手が継承されていくことが重要である。地域主体でまちづくり支援プロジェクトの取り組みを進めるためには、「まちづくりへの思いを持った地域のコーディネータとなる組織が必要」（樋口他、2016）であるが、実践編の取り組みを通じ、再生塾（チーム）のようなまちづくりの専門家としての実務者が地域に入り込むことにより、地域の人材を発掘し育成することにつながっていくことが明らかになった。

5.3 実践編の総括評価

再生塾は、総合的な交通政策を推進するために、実務者の人材育成を目的に、対象者と研修内容に応じてプログラムを構成し、過年度より「基礎編セミナー」「アドバンスド・コース」「議員対象セミナー」「技術セミナー」という4つのプログラムを実施してきたが、10年間の活動を経て十分な成果を上げてきた。

そして今回、再生塾が新たな試みとして取り組んだ実践編は、地域を巻き込んだフィールドワークを通じ、アドコースの机上学習では得られない、塾生・LFに実務者としてのさらなる育成の場づくりに貢献した。また、実践編は、地域の要望に応えるまちづくりのプロジェクト支援の一端を担っただけでなく、塾生に止まらずLFも含めた実務者の人材育成と成長に貢献した。

すなわち、再生塾が取り組んだ実務者育成の新たな試みは、持続可能なまちと交通をめざして総合的な交通政策を推進するための技術や専門的知識を体系的に習得する場として十分に機能したと言え、実務者の人材育成のためには、今後も何らかの形で続けていく価値のあるプログラムであると評価できる。今後、にしきた商店街以外のアドコースの新たなフィールドに対しても、再生塾の塾生（リピーター）あるいはLFが地域ニーズに応えるまちづくりプロジェクト施策を現場で推進するための実践的活動を展開していくことは意義がある。

再生塾（チーム）に参加した塾生・LFとしては、新たなフィールドとのつながりを構築するためにも、実践編の拡充に期待したい。

5.4 地域主体のまちづくり支援活動の継続に向けた課題

一方、今後にしきた商店街において、地域主体のまちづくりを軌道に乗せるためには、まだしばらくの間再生塾（チーム）がまちづくりの専門家として人的支援を継続するべきであると考え、地域主体のまちづくり支援に対し、再生塾（チーム）がNPOとしてどのように関わっていくべきなのかについては、課題は多い。

再生塾はNPOとしては組織も財務体質も極めて脆弱であり、実践編のような生のフィールドを舞台にした新たな人材育成活動を展開するには、更なる運営側の人材や事務局機能の維持拡充などが必要になり、資金面において何らかの運営経費の獲得が必須となることは事実である。これまで再生塾（チーム）に参加する塾生・LFにとっ

て、資金的な後ろ盾がなく、人材育成とは言え現状はすべてがボランティアベースでの活動となっていることから、今後最低限の活動費用をどのように確保していくのかは大きな課題である。今後も実践編のようなNPO組織が活動を継続していくためには、まちづくり支援に対する民間基金の活用などを検討するとともに、ゆっくり天国の実施に向けては、地域自身がより主体的に取り組めるしくみを構築することが不可欠だと考えている。

さらに、実践編の継続にかかわらず、地域主体のまちづくり支援活動のためには、国や地方自治体が地域に受け入れやすい人的支援や資金的な支援制度づくりを行っていくことも、重要な課題の一つである。

6. おわりに

本稿では、再生塾が平成26年度から兵庫県西宮市の「にしきた商店街」において、地域とともに取り組む実践的なまちづくり支援を通じて実施している実務者育成の新たな活動「再生塾実践編」について報告し、その成果について示しながら、その評価を行うとともに、実践編を通じて実務者育成の課題についても言及した。改めて、本研究において明らかになった実務者育成についての知見をまとめると、次のとおりである。

- ・ 実務者育成のためには、地域が自ら動かない現場において、実務者がまちづくりプロジェクト施策を通じて地域に何度も足を運んで地域に入りこみ、現場で能動的にプロジェクト施策に関わるることにより、地域に寄り添いながら地域をコーディネートする人材となって活動することが重要である。
- ・ 塾生、LFに関わらず、行政、事業者、コンサルタント、研究者などできるだけ多様な職種で構成されたメンバーが密なコミュニケーションを図りながら、互学互修とチーム学習により取り組むことにより、より効果的な実務者育成が可能となる。
- ・ 地域には利害関係の異なる地元関係者がいるため、地域に入っている確かな地域のリーダーを発掘、発見し、関係者との臨機応変なコミュニケーションを通じて、実務者と地域が連携、役割分担してまちづくりを進めることが、実務者育成につながる。
- ・ 一方、地域において実務者育成を継続、展開するには、最低限の活動費用をどのように確保していくのかが大きな課題であり、行政による地域に受け入れやすい人的支援や資金的な支援制度づくりは重要な課題であると言える。

再生塾実践編として活動してきたチームのメンバーは、これまでの実践的まちづくりに手応えも感じており、まちづくりの専門家として、地域の課題を解決し地域が主体となってまちづくりを持続的に進めていけるよう、実践編の活動として、引き続きプロジェクト支援を行っていきたいと考えているところである。

現時点では、平成29年度はにしきた商店街がバルに参

加しないこととなったため、第3回ゆっくり天国の実施が見送られたが、チームはにじきた商店街及びにじきた街づくり協議会と協議を行いながら、さらに活動を継続したいと考えており、実践編の取り組みが持続可能なまちと交通を実現するまちづくり支援の全国最先端の事例となることを望んでいる。

謝辞

「ゆっくり天国」の実施にあたり、にじきた街づくり協議会、にじきた商店街関係者の皆さまのご協力、ご努力に敬意を表すとともに、再生塾にじきた商店街チームの皆さまのご支援、ご協力に心から御礼申し上げます。

注

⁽¹⁾ にじきた街づくり協議会は、にじきた商店街のほか、商店街周辺の4つの自治会住民、津門川の自然を守る会、防犯協会北口西支部からなる地元組織である。

引用文献

- 合原収・大路健志・小澤友記子・橘高徹・白水靖郎・辻堂史子・堀雅清・山内育紀・山下敦史・山本真哉 (2011). 都市近郊における中小鉄道の利用促進及び沿線活性化に向けた取り組みの提案—叡山電鉄を事例として—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 43, CD-Rom.
- 安藤愛・谷口幸治・福永良一・松本顕治・山崎雄一・山門知弘 (2013). 大都市近郊都市への新たな提案—“平成の高野街道”を軸としたまちづくり—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 47, CD-Rom.
- 大藤武彦・土井勉・正司健一・中川大・村尾俊道・本田豊・東徹 (2009). 持続可能なまちと交通をめざした人材育成の実践—NPO 法人再生塾の試み—. 土木計画学研究・講演集, No. 39, CD-Rom.
- 土井勉 (2014). NPO 法人・再生塾における交通まちづくりを担う人材育成の実践—まちづくりと一体で進める交通政策実現のために—. 土木学会誌, Vol. 99, No. 4, 64-65.
- 土井勉・大藤武彦・正司健一・村尾俊道・本田豊・東徹 (2016). 総合交通政策を担う人材育成プログラムの開発と実践—NPO 法人・再生塾の取り組みを通して—. 第11回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM).
- 後藤正明・本田豊 (2015). 総合交通政策推進のための実務者教育の実践—NPO 再生塾の施策実現に向けた新たな取り組み—. 第10回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM).
- 樋口一雄・尾崎友彦・庄司宜充・谷口幸治・富山育子・後藤正明・本田豊 (2014). 地域とともに取り組む商店街づくりに向けた新たな方策に関する一考察—時間軸に着眼点を置いたまちづくりの提案—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 49, CD-Rom.
- 樋口一雄・尾崎友彦・本田豊・後藤正明 (2016). 商店街活性化をめざした実践的まちづくり支援のあり方に関する一考察. 土木計画学研究・講演集, Vol. 53, CD-Rom.
- Rom.
- 村尾俊道・土井勉・中川大・正司健一・本田豊・東徹・大藤武彦 (2010). 総合的な交通政策を実現するための実務者育成の実践. 土木技術者実践論文集, Vol. 1, 83-92.
- 大西博之・嶋田真尚・庄巧郎・谷口幸治・中小路健吾・山本真哉・進士肇・戸田靖子・堀雅清・村上岳史・村田敬暁・五十嵐敏郎・池田宏・片岡伸悟・金子佐和子・高麗敏行・吉田良比呂・後藤正明・橋本善之・東徹・森栗茂一・正司健一・村尾俊道 (2012). 大阪・京都のベッドタウン長岡京市への挑戦—人材育成の場・再生塾による都市・交通の政策提案—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 45, CD-Rom.
- 大西友世・児玉宜治・中井雄作・増馬武彦・山本悟郎・飯尾圭造 (2012). 北近畿タンゴ鉄道の経営改善に向けた政策提案—再生塾での活動を通じて—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 45, CD-Rom.
- 尾崎友彦・辻堂史子・辻寛・山本真哉・嶋田真尚・東徹・片岡伸悟・畑中則宏・加納陽之助・亀谷義忠・長谷川吉典 (2013). 都市における路線バスの新たなサービスに向けた課題—急行着席型バスの運行について—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 47, CD-Rom.
- 正司健一・大藤武彦・本田豊・村尾俊道・北村隆一 (2008). 総合交通政策を推進していくための一つのアプローチ—「再生塾—持続可能なまちと交通を目指して」を通じた人材育成の試み—. 土木計画学研究・講演集, No. 37, CD-Rom.
- 土崎伸・井上哲也・岩佐裕之・松原光也 (2010). 大都市圏の郊外都市における「持続可能なまちと交通」を目指す交通体系の提案と課題について—再生塾への参加を通じて—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 41, CD-Rom.
- 辻堂史子・井上哲也・山室良徳・義浦慶子 (2009). 「新田辺駅東地区」をケーススタディとした中小都市における新しい駅前空間の提案. 土木計画学研究・講演集, Vol. 39, CD-Rom.
- 山本信弘・土井勉・後藤正明・宮崎秀夫・土屋樹一・塩土圭介 (2009). 「嵐電」をケーススタディとした持続可能な中小鉄道の活性化計画. 土木計画学研究・講演集, Vol. 39, CD-Rom.
- 山本信弘・上田将兵・児玉宜治・澤田洋一・谷口幸治・平田洋子・本田豊 (2011). 高齢化する郊外型大規模ニュータウンにおける持続可能なまちづくりに向けた施策提案と課題—“再生塾”での活動を通じて—. 土木計画学研究・講演集, Vol. 43, CD-Rom.
- 依藤光代・松村暢彦・澤田廉路 (2011). 地方都市の商店街活性化におけるまちづくりの担い手の継承とその要因に関する研究—水木しげるロードをケーススタディとして—. 都市計画学会・都市計画論文集, Vol. 46, No. 3.

Abstract

To execute an integrated transportation policy and promote sustainable community development in Japan, it has sought the human resources development for practitioners involved in the policy. A non-profit organization “Saisei-Juku” has been promoting the activities of human resources development, and the construction of exchange network for practitioners who belong to various organizations. Its activities are paying off gradually. In the present study, we report a trial of “Saisei-Juku Practical version” as a new activity of the human resources development for practitioners. In “Saisei-Juku Practical version”, we have attempted to a social experiment “Yukkuri-Tengoku” by the pedestrianized main street of the shopping district by the vehicle traffic regulation, and the measure against an illegally parked bicycle by the installation of a temporary parking lot with local residents. Many local residents were able to have expectations and confidence which “Machizukuri” activities accompanied by the vehicle traffic regulation could be performed, through success of the social experiment tried together with the local community as these achievements. In addition, “Saisei-Juku Practical version” has become a new field of valuable human resources development in order to grow through the activities of the site clearly for the practitioners who were able to experience the social experiment together with the local community. For the promotion of the Area-Management, it is important that practitioners work in the human resources to coordinate the local community together with local residents, through that practitioners are involved in urban development project measures in the field.

(受稿：2016 年 11 月 1 日 受理：2017 年 11 月 2 日)