



## 神戸市東灘区における地域交通確保に関する活動

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	NEDのCEV(Clean Energy Vehicle)かんさい「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～04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～05年1月(開通)	東灘交通市民会議	住民x外部x神戸市x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x交通事業者

先導的NPO市民の主導で住民主体がない?

■高齡化と現役人口減、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。
- 登録数で14.4%以上のクルマ所有減があった。
- ◎ 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、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



# 2006年以前は、住民主体による「地域公共交通運営組織」はほとんどなかった

担い手	行政	事業者、事業者組織	住民組織・活動	まちづくり・地域公共交通運営組織	ワークショップ	イベント
まち再生事例	38/150 (25.3%)	9/150 (6%)	45/150 (30.0%)	35/150 (23.3%)	125/150 (83.3%)	117/150 (78%)
地域交通活性化事例	39/77 (50.6%)	17/77 (22.1%)	21/77 (27.3%)	10/77 (13.0%)	0	0

2005年から2006年にかけて国土交通省都市・地域整備局調査した「まち再生データベース」150例と、国土交通省地域公共交通支援センターが整理した地域公共交通活性化事例のうち、2006年以前77事例（交通事業者の工夫・改善や、ノーマイカーデーなど間接的な地域公共交通施策は省いた）により作成

## 地域公共交通活性化事例の、地域交通に関する住民運動および住民運営組織、商工会・社会福祉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
①住民・住民等組織（協働、主体、主導、自主）			2	1	3		5	4	9	3		4	3	1	2			
②交通運営組織						1	3	3	3	2	5	3		2		1		
④商工会、社会福祉協				2	1	1	2	1	4	3	1		1					

くるくるバス開通

国土交通省地域公共交通支援センターが整理した地域公共交通活性化事例（交通事業者の工夫・改善や、ノーマイカーデーなど間接的な地域公共交通施策は省いた）184より作成（一部重複計算） 3

# NPOによる支援ではなく 住民主体のためのコミュニティデザイン

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ことをたすける**

(鶴見 1996:pp.27-28.) = 内発的発展

## 内発的発展の要素

◆ **暮らしのスタイルを変える** (鶴見 1996:100) をめざす

◆ 調査の単位は **地域** → **東灘区** という行政地域ではなく、**住吉台** という生活地域

◆ 人間の生長(ママ)を主要目標とし、経済生長をその条件とする ⇒ **黒字のバス運行**  
(鶴見 1996:pp.35-39.)

鶴見和子(1996).内発的発展論の展開. 筑摩書房

渡辺直子 著, 山崎亮とゆくコミュニティデザインの現場 = Exploring with Ryo Yamazaki Spectacle of the Community Design 織研新聞社, 2013 **コミュニティデザインのエンパワメント理論**

-「自分たちで元気になる」ためのデザインの手法(「他人ごと」を「自分ごと」に近づける)。

**コミュニティデザインは、内発的発展 のための方法**



# 住吉台の地域交通に対する活動の位置づけ

		①2003年都市再生モデル実証実験	②2004年東灘交通市民会議	③2005年くるくるバスを守る会
コミュニティデザイン		NPO支援	行政・外部支援	運営に関与する住民組織
デザインコミュニケーション	つなぐ回路	タウンミーティングの失敗×	速報全戸配布 ○	通信全世帯配布 ○
	問い	実証実験の体験・体感による問い○	運行なし×	守る会での自問自答。聞きあい ○
	聞く	理念説明のみ×	交通市民会議 ○	

自分たちのバスは自分たちで守る

この身体が、くるくるバスの便利さを覚えてしまった。

夏までには走らせなければ無責任だ

住民の意見を聴き、認識を共有するという合意形成がはかられた

**まちづくり**  
 (路上駐車追放地区、バス停花壇、すれ違いのための道路拡幅、カーボンオフセット契約) 2

# 守る会でおきた変化

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、7月）  
⇒生活改変

世界初「バス停の子ども駅長さん」構想も同時進行中。子どもをまちづくりの一員として認め、遊びも兼ねて、

わたしたちのまち意識を育成し、  
その力を地域に生かす場を提供するお手伝いができればと思います。（5号 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」でもあり、その一端を担っております。（14号 二周年、2007年）

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出来るか、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