

# まち・みちづくり概論

開講科目名	まち・みちづくり概論	講義題目	まち・みちづくり概論
単位数	2単位	授業形態	講義科目   開講言語   日本語
開講科目名(英)	Introduction of Community Communication		
時間割コード	360234		
定員	15人		
担当教員	辻 寛、森栗 茂一、板倉 信一郎、武知 俊輔		
対象所属・年次	全研究科大学院生、全学部生、社会人（若干名）		
開講区分・曜日・時間	第2学期＝月曜2限（10月5日～）		
開講場所	吹田キャンパス：授業開始までにKOANに掲示します。		
キーワード	交通計画、まちづくり、みちづくり、中心市街地活性化、モーダルシフト、住民協働、コミュニティ		
授業の目的・概要	<p>(1) 各地の公共交通維持も含めたまちづくりの基礎を教授し、多様な専攻学生による対話型学習により体得させる。</p> <p>(2) 世界の交通まちづくり、まちづくりメディエーションなどについての基礎を教授し、多様な専攻学生による対話型学習により体得させる。</p> <p>(3) 道路政策の新しい方向について教授し、多様な専攻学生による対話型学習により体得させる。</p> <p>(4) まちづくり、みちづくりにおける、法務課題、マイクロファイナンスの入門を教授し、多様な専攻学生による対話型学習により体得させる。</p>		
学習目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本および世界の公共交通を含めた多様なまちづくり、みちづくり、ならびに日本の新しい道路政策の基礎を理解し、専攻の違いによる多様な理解を再発見し、幅の広い思考を身に着ける。</li> <li>・法務課題、マイクロファイナンスも含め、これからのまちづくり、みちづくり入門的知識を習得し、体得し、日常の市民生活における公民的態度を養う。</li> </ul>		
授業計画	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 オリエンテーション（教科書）</li> <li>2、くるくるバスと話し合い（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>3、淡路島長沢バスと話し合い（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>4、なぜ今、コミュニティ交通を協働で考えねばならないか（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>5、山口市交通まちづくり計画と話し合い（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>6、京丹後市上限200円バスと話し合い（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>7、ラクダ高岡など交通NPOと話し合い（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>8、北海道の交通（予習 教科書）と話し合い（予習 教科書）[話し合い手法]</li> <li>9、道路の維持管理、長寿命化と話し合い（板倉）[話し合い手法]</li> <li>10、イギリス、及びヨーロッパの交通政策メディエーション（辻）[話し合い手法]</li> <li>11、クリチバなどラテンアメリカの交通とまちづくり（ゲスト：辻堂史子（コンサルタント））[話し合い手法]</li> <li>12、道路空間再構築と自転車（辻、森栗、板倉）[話し合い手法]</li> <li>13、まちづくりとマイクロファイナンス（武知、板倉）[話し合い手法]</li> <li>14、道の駅と地域づくり（板倉、森栗）[話し合い手法]</li> <li>15、子どもとまちづくり、みち（板倉、辻、森栗）[話し合い手法]</li> </ol>		
授業外における学習	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎時間、教科書・参考文献等を読んで、課題をみつめてくる。（15時間）</li> <li>・道の駅に関する研究を継続することがある（10時間）</li> <li>・まちづくりの現場に行き、グループワークなどに積極的に参加すること（その機会については授業でアナウンスを行う）（5時間）</li> </ul>		

履修条件・受講条件	地域社会のあり方、及び自己のコミュニケーションデザイン能力の開発に関心のある院生の受講を歓迎する。学部学生も受講できる。
教科書・教材	森栗他「コミュニティ交通の作り方」学芸出版1500円（教室で割引配布）
参考文献	<p>【資料1】森栗「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、2007年。 森栗「交通を活かしたまちづくりと市民参画・協働・ボランティア起業」『都市問題研究』696、大阪市都市問題研究会、2008年</p> <p>【参考文献1】宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波新書</p> <p>【参考文献2】森栗「交通計画における住民協働の有効性と展開手法」『運輸と経済』第69巻第12号、2009年。</p> <p>【参考文献3】ブログ「森栗茂一のコミュニティ・コミュニケーション」</p>
成績評価	授業への参加50%、授業における発言など20%、レポート30%。
特記事項	なし

### ■交通まちづくりとは

クルマ社会の一方で高齢化、格差がすすみ、交通弱者対策として、バス、自転車、歩行者もしくは道路状況・地域ニーズに応じた地域交通計画が必要となった。これは都市計画部局の下にある。これに対して、地域福祉、協働による持続的  
地域づくりの観点から、市民政策NPOや現場改善型研究者からは、「交通まちづくり」が主張された。国土交通省は「公共交通を活かしたまちづくり」「クルマに頼りすぎないまちづくり」「福祉のまちづくり」という表現で、MM（mobility management）施策などを行っている。本講義では「交通まちコミュニケーション」と表現している。

### ■地域交通計画から交通まちづくりへ

日本の地方自治体には、交通政策はほとんどない。ただ、田中内閣（1972－74年）以後、地方自治体では、道路特定財源による道路政策があった。渋滞解消の道路計画は、クルマを使った便利な暮らしを演出したが、クルマに頼りすぎる弊害も目立った。規制緩和による地方交通の切捨ては、クルマに乗れない子ども・高齢者・障害者に負担を強いる。また、地球環境に過大な負担をかける。福祉輸送=STS（スペシャルトランスポートシステム）もあるが、人間は輸送物ではない。多様な人が尊厳を持って在宅で暮らし、自由な移動が担保されることが重要だ。

### ■みちづくりの課題

道路法は、作ることのみ考慮し、どのように使うか（公物管理）に十分配慮せず、道路交通法（公物警察）のみに負わせているという意見もある。結果、現状維持で、道路は通過交通、自動車だけのものになってしまい、オープンカフェも、子供たちの通学路も制限される。しかも、道路法は設置者主義で、ネットワークを意図していない。さらには、維持管理の発想がほとんどない。これを越える、道路と公共交通、徒歩と自転車と自動車シェアを組み合わせたまちづくり、みちづくりが求められている。