



Title	まち・みちづくりを通した“公”の形成
Author(s)	板倉, 信一郎; 森栗, 茂一; 土井, 勉 他
Citation	Communication-Design. 2016, 14, p. 1-18
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/55641
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

まち・みちづくりを通した“公”の形成

板倉信一郎（大阪大学コミュニケーションデザイン・センター：CSCD）

森栗茂一（大阪大学CSCD）

土井勉（大阪大学CSCD）

辻寛（大阪大学CSCD）

武知俊輔（大阪大学CSCD）

Encouragement of “Public Mind” by communicative activities in community and its roads

Shinichiro Itakura (Center for the Study of Communication-Design: CSCD, Osaka University)

Shigekazu Morikuri (CSCD, Osaka University)

Tsutomu Doi (CSCD, Osaka University)

Hiroshi Tsuji (CSCD, Osaka University)

Shunsuke Takechi (CSCD, Osaka University)

CSCD「市民協働による道路空間コミュニケーション・マネジメント」寄附研究部門（設置期間：平成25年10月～28年9月）の平成27年時点までの研究とそれに基づく実践の途中経過について報告するとともに、今後の方向性について述べる。

Our laboratory, who is a time-limited organization, has been established in order to aim at improving the quality of community and road environment while communicating with people. It is reported progress of our two year practices and our future direction.

キーワード

社学連携、政策形成、公共心

socio-academic collaboration, policy making, public mind

1. はじめに

「市民協働による道路空間コミュニケーション・マネジメント」寄附研究部門がコミュニケーションデザイン・センター内に設置されて約2年が経過した。ここでは、本部門の設立経緯、平成27年9月末時点までの研究・実践の状況等について報告したい。

2. 寄附研究部門設立の経緯

明治以降、21世紀に至るまで、わが国の社会基盤整備は、常に先進国追随、かつ経済成長

による需要増への追従のため、量の充足を重視して進められて来た。特に道路整備については、第二次世界大戦後、世界銀行のワトキンス調査団報告書において「日本の道路はしんじがたいほど悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本のほかにない。」¹⁾とされた状態を出発点としており、その後、自動車の爆発的増加による渋滞緩和、交通事故対策、大気汚染・騒音対策などクルマ社会への対応に忙殺されてきた感が否めない。

しかし、21世紀になり、人口増や経済成長の鈍化の中で漸くクルマのための車線供給が需要に追いついてきており、今後は自動車交通処理だけでなく、歩行者、自転車、公共交通への配慮や、本来「みち」²⁾が持っていた他の機能、すなわちコミュニティ形成機能、ライフライン収容機能、防災機能、都市景観機能等に力を入れることが可能になってきた。一方、国民の価値観の多様化、高齢化等に対応するため、高質化、使い勝手の良さを考えつつ質的改良を考えて行くことが求められている。また、戦後急速に整備した施設の経年変化への対応や、近年激化している災害への対応等を限られた財源・人員の中で適切に行っていくためには、社会基盤の運営管理を全て専門家に任せきりにするのではなく、可能な範囲で地域住民が自発的にインフラの維持・活用に参画していくことが重要となってくる。

このような問題意識に基づき、(財)道路環境・道路空間研究所(現(財)日本みち研究所)の寄附により、平成25年10月に大阪大学コミュニケーションデザイン・センター(CSCD)内に「市民協働による道路空間コミュニケーション・マネジメント」寄附研究部門(通称「まちみちコミュニケーション研究室」)が開設された。当初は、CSCD常勤教員の森栗・榎本を中心に、辻、武知らが特任助教として任にあたっていたが、平成26年4月には国土交通省から板倉が寄附研究部門教授として着任、27年4月には榎本の離任後、土井が特任教授として着任している。この他、招へい教員・研究員、及び大学内の兼務教員が存在する。なお、寄附研究部門の存続期間は平成25年10月1日から3年間とされている。

3. 現時点までの成果

寄附研究部門としての性格上、研究・社会学連携活動が主となっているが、全学共通の高等教育機関でもあるCSCD内に設置されたメリットを活かして、教育活動を通じた研究成果の反映及び、教育活動における受講生との対話の研究成果への反映も行っている。

研究は、インフラ整備やコミュニティ交通維持の観点からの活動事例の分析、関係者との意見交換、非専門家としての講義受講生やカフェ参加者との対話、研究室メンバーによる討議等を通して進められており、その成果を、土木学会等を主に発表している。得られた知見については、概ね以下のようにまとめられるものと考えている。

- a) 今後のまちづくり、みちづくりにおいて、施設の質や使い勝手を重視していくべきで

ある。その際、地区計画や地域内道路の質的改良には、地域内の利用者（住民）の意向を十分に把握することが必要である。

- b) 地域内の課題である交通安全、景観整備、災害対応等は、ハード整備だけでは不十分で、制度等のソフト施策との総合化や住民との協働が課題解決の成否につながる。
- c) 行政機構内部の専門化・細分化が進む一方で、住民の（オルテガの言うところの）「大衆」³⁾ 化やコミュニティの消失により「公」について住民が話し考える機会と場が失われてきている。このため、行政と住民の対話や合意形成はより困難になりつつある。
- d) 地域住民のニーズにあったまちづくりやみちづくりのための総合的施策を、行政・地域住民の協働で実現するには、以下①～④の機能（文末の〈参考〉参照）を担う「地域公共人材」及び公的議論に参加できる資質を持つ（アレントの言うところの）「市民」⁴⁾ の育成が望まれる。

①高度に専門化、分業化された行政施策について市民に分かりやすく話すことのできる者（モデレーター）

②個別分節化した市民の意見を大きくとりまとめ、かつ、大筋で合意可能なイメージとして集約することができる者（ファシリテーター）

③合意可能なイメージの施策化に向け関係者を組織化する者（コーディネーター）

④施策が具体的になるにつれて発生する利害関係者同士の対立を調整する者（メディエーター）

- e) 一方c) の裏返しとして、まちづくりやみちづくりは地域住民すべてに関わることであり、これをコミュニケーションしながら行うことが、「公」の再形成につながる。

4. 寄附研究部門の活動

前章に述べた知見、特にd) を意識し、「地域公共人材」、公的議論に参加できる資質を持つ「市民」の育成及び、それに向けた行政内における気運醸成を目指し、大きくは講義、カフェ、研究会、行政との懇談会の4つに大別される活動を行っている。

4.1 講義

4.1.1 CSCD における講義の特徴

CSCDが大学内で提供している講義は主として全学の大学院生向けに行っており、それぞれの専門課程での研究以外とのコミュニケーション能力を高めるものである。受講生は、工学、経済学、法学などの公共政策に関連の深い研究科のみならず、文学、社会学、医学などに所属している者もいる。一方、中には社会経験豊かな受講生もあり、まちづくりやみちづ

くりに関して保有する知識の度合いに大きなばらつきがある。また、選択科目であり、負担の多寡や、達成感が得られることへの期待の持たれ方が受講者数に大きく影響する。

4.1.2 まち・みちづくりデザイン講義群の概要・ねらい

4.1.1に述べたようなことを考慮し、入門から専門的技術、その活用などを個人の経験や知識、興味の度合いに応じて選択できるよう、

- a) 概論：まちづくりやみちづくりに関する制度、施策、課題等を概観、
- b) 演習：第3章d) ①②のような多人数とのコミュニケーションに必要な技術を修得、
- c) 特論：b) で得た技術を活用し、現場で関係者と議論しながら具体的施策を提案
- d) 体験：狭い自我に捉われないコミュニケーション能力を培う

の4種を設定した。

表1 2015年度まち・みちづくりデザイン講義群

概論	まち・みちづくり概論
演習	〃 演習Ⅰ（ファシリテーション等の対話技法）
	〃 演習Ⅱ（データリテラシー・データ表現法）
特論	〃 特論Ⅰ（鉄道沿線の地域活性化）
	〃 特論Ⅱ（協働のみちづくり）
	〃 特論Ⅲ（総合交通、まちづくり）
体験	〃 交流実践論（お遍路による共感能力涵養）

これにより、演習Ⅰでファシリテーション技法修得、演習Ⅱでモデレーションのための説明能力の向上とデータリテラシーを修得することを狙っている。特論においては受講生間での議論に際し、ファシリテーションやモデレーションを講師が受講生に対して行なったり受講生同士で行ったりする一方、現場での関係者等との議論を通じてコーディネーションやメディエーションに必要な行政・施策に関する知識を習得することを狙っている。これらは全て90分×15回（2単位）の時間数で構成している。

4.1.3 講義の進め方

概論、特論においては、基本的には

- a) 30分程度の教員あるいは行政や民間の実務者等からの課題・行政施策・事例説明（図1）
- b) いくつかのグループに分かれての討議（図2）
- c) グループ別の討議結果発表と質疑応答（図3）
- d) 教員等からのコメント・ふりかえり、受講生による講義へのアンケート記入

といった流れで実施することとしている。この過程において受講生がb) でファシリテ



図1 講義冒頭における話題提供



図2 グループ討議



図3 受講生による発表と質疑応答

ション、c) でモデレーションを経験することを意図している。

一方、コーディネーション、メディエーションについては、かなり具体的な施策の案がなければ、受講生に体験させることが困難である。現段階では特論において、表2のような課

題を受講生に与え、提案を求めている、その際の質疑応答により対応している。

表2 特論において与えられる課題の例

講義名	課題
特論Ⅰ	能勢電鉄沿線の活性化（H27は能勢電アートラインと関連付けて）
特論Ⅱ	地域の道路の課題解決（H27は鉄道下の狭小ガードにおける交通安全対策）

4.1.4 平成27年度前期における講義の実践事例

a) 演習Ⅰ

演習Ⅰは、ファシリテーション等の対話技法を修得させるものである。近年、わが国におけるファシリテーションや熟議の関係者によって、日本の民俗学者宮本常一による「対馬にて」において叙述されている「寄り合い」のあり方や、相手の話を傾聴するという手法が注目されているが、この講義は民俗学を出自とする森栗が、ファシリテーションを宮本常一と関連づけながら、技法のみならず、その基本的態度までを論じる意欲的なものである。

大学院生だけでなく、まちづくり・みちづくりに携わる行政関係者やコンサルタントの専門家など社会人聴講生も受け入れることとし、ゴールデンウィーク時に集中講義形式で実施した。技法の修得には短期間に集中的に行うことが重要であると考えた結果であるが、実際には受講生は聴講生も含めて6名程度、しかも社会人経験者でない大学院生は1名と、当初の想定より少な目であった。アンケートや受講生からの聞き取りでは、4月に履修決定でゴールデンウィークでの集中講義では、社会人受講生だけでなく、学生でも、「4月になっていきなりゴールデンウィークに来いと言われても、普通の人は、もう旅行やなんかの予定が入っており無理」とのことであった。また、今年新たに開講した講義のため、知名度が低く単位の取得の難易度を想定しにくかったこと、科目名が抽象的であり「全然響かない」、しかもシラバスを一読しただけでは、一般の学生にはファシリテーションの重要性や宮本常



図4 演習Ⅰ ファシリテーション技法

一との関連、さらには自らの専攻や今後のキャリア形成にどのようにプラスになるのかを理解しかねたことも原因と思われる。一方で社会人経験者からは、技法だけでなく思想的バックボーンまで論じたことが評価されたようである。

来年度以降の対応として、開催時期を後ろにずらす、科目名の変更、シラバスにおける一般的な受講生の心に響くような表現を考えるとともに、まちづくり・みちづくりや公共政策等に関係の深い研究科などへの周知を図っていきたい。

b) 演習Ⅱ

演習Ⅱは、近年、行政機関がインターネットで種々の地域データを公開しており、これを用いて、他者の施策提案等の妥当性を検証したり、ステークホルダーに分かりやすく説明する際に必要な技術として、公開データの獲得方法、分析方法、データリテラシーを修得するものである。集中講義形式で、主として5月中旬以降の土日で実施した。受講生は社会人聴講生2名、大学院学生・学部学生等5名であった。具体的にデータ及びデータ解析ソフトを用いるため、建設コンサルタンツ協会近畿支部とCSCDの間で相互協力のための協定を結ぶこととし、建設コンサルタンツ協会加盟会員会社の社屋内でPC等を借りて実施した。また、データアクセス方法や解析ソフト活用の指導には、当該会社の社員の全面的協力を得た。

地域データの分析は汎用性が高いため、演習Ⅰに比べて社会人未経験の学生の参加も多く、具体的な技術を学ぶことができたため、受講生からは概ね高い評価を受けた。一方で、出身学科の違いにより、受講生が求める分析のレベルに大きな差があることも事実である。例えば、医学研究科で疫学を学んでいる者（実験計画法、確率分布関数、検定などの知識を求められる）と、公共交通計画のための需要予測を今あるデータから導くことを要求される者（たくさんのデータ系列の中からとりあえず2つの変数間の相関式を作ることを求められる）では、同じデータに対しても見方が異なってくる。コンピューターに対するリテラシーにも大きく差がある。このため、協力を頂いたコンサルタント会社の方々にも若干のとまど



図5 演習Ⅱ PCを用いたデータ分析

いがあった。この演習は、モデレーションのための説明能力の向上とデータリテラシーの修得を目的としており、今後はシラバスにおいてそのような方向性を明確にしたい。

なお、協力頂いた方々からは、行政施策形成に関わるコンサルタント会社として、社員の説明能力向上、聞き手である一般市民のデータリテラシー向上は大きな関心事であり、幅広い分野の学生に講義を行うことが、「自らの資質の向上に役立った」との感想を頂いている。

c) 特論 I

特論 I は、昨年まで「地域交通コミュニケーション」として開講していたもので、従来から能勢電鉄沿線地域のうち、現在著しい高齢化が進みつつあるニュータウン地区および里山地域の活性化及び交通問題を取り上げていた。今年度は、沿線全域を対象とした地域活性化プロジェクトである「能勢電アートライン2015」に着目し、これに関連する地域協働型プロジェクトを提案することを目標として、鉄道会社やアートライン関係者等との対話を行っている。

本講義は、ここ数年続いているものであり、学生間のクチコミや能勢電鉄沿線居住者の参加もあり、前記2講義に比べて比較的受講生が多く、本学学生数6名、社会人聴講生2名であった。さらに能勢電アートラインをプロデュースしている三好庸隆教授の所属する武庫川女子大の学生3名の聴講もあり、多様な受講生間で全体討議、グループ別討議を効果的に行うことができた。例えば、開講当初、能勢電鉄のサービスについて、沿線居住受講生の「運賃が高い」「大阪まで時間がかかる」という意見に対し、「10分に1本も走らせなくていいのでは?」「地方私鉄に比べれば運賃は安い」「地域で支えないと鉄道が廃止になったら高校にも行けなくなる」という反応、「神戸近郊の私鉄でさえ廃止の議論が出ている」等指摘があり、視野が広がられたようである。その後、前述のように電鉄社員や三好教授との対話、現地調査等を行う過程で学生間に共通認識が生まれ、グループに分かれて討議する中で、お互いの専門知識を活かしつつ、沿線地域活性化に向けた4つの提案が行われた。あるグループは、経済学専攻の学生が将来需要推計から鉄道経営が厳しくなることを、保健学専攻の学生が地域別高齢化率をコホート分析で推計しクルマ移動が困難になることから自治体が直面する問題を指摘し、自治体と鉄道会社が運命共同体であることを論じた。別のグループは沿線出身者でかつ、宇宙物理専攻の2人が協働で地域の文化的資源である多田銀山と北極星をモチーフにしたアートラインのインスタレーションを結びつけた子供向け探訪ストーリーを提案した。7月上旬の中間発表時には、能勢電幹部や教員から提案に対するフィードバックや、関係者間をどのように組織化（コーディネート）し、利害調整（メディエート）していくのかに関して厳しく追及されたが、これによく対応し、8月9日に能勢電鉄本社で行われた成果発表会では、能勢電鉄社長や、地元自治会長から高い評価を受けた。

本講義は選択科目であり、しかも直接学生自身の研究分野に関連しないものであるが、昨年の提案事例紹介により、内容によっては学外の社会人から高評価を受けることを知らされ

ていたこと、多様な意見をもつ者同士が共通の体験を経て協働で提案を作成していくことの面白さを実感できたことが高いモチベーションの維持に繋がったと思われる。



図6 特論Ⅰ 学外関係者も交えた対話

d) 交流実践論

交流実践論は、昨年まで「交流システム論」として実施していたもので、四国における歩き遍路の体験を通じて、多くの人の好意に支えられて生きていること、その過程で必ずコミュニケーションが生じていることを実感してもらう講義である。従来は、その結果を個人レポートとして提出してもらう程度であったが、今年度は、それぞれの体験を、後述するカフェにおいて、一般市民向けに発表してもらうこととした。

これにより、受講生は遍路実施時から、各自の体験の自己省察に努めるとともに、カフェ実施時における参加者への分かりやすい説明や、柔軟なコミュニケーションの大切さを実感できたと考える。なお、受講生は9名であったが、社会人経験者やサハラ横断経験者、留学生など多彩な受講生が集まった。

4.1.5 今後の課題

9月末時点では概論、特論Ⅱ、Ⅲが未実施であるが、現時点では以下のような点を課題として認識している。

- a) 受講生の安定的確保
- b) 受講生の関心事項と社会的課題解決の間の乖離
- c) 受講生毎の取り組み姿勢に大きな差があること
- d) 課題解決のために受講生が時間外で集まって議論する時間の確保が困難
- e) 現地調査に割ける時間、関係者との意見交換の時間確保が困難

これらは大学の講義だけの問題ではなく、受講生を地域住民と読み換えれば、現実の社会

の中で地域住民に公的な議論に参加してもらう際の課題に通じるものがある。講義における課題の解決の中には実社会における課題解決の糸口になるものもあると考えている。

基本的には、講義（社会問題の解決のための議論）の重要性、受講生（地域住民）同士が議論することが受講生（地域住民）に及ぼすメリット、講義（議論）の流れと求められているアウトプットを広く学内（地域内）に周知することであり、時間外における自主的な集まりや現地の確認の機会を強制的ではない形でセットすることであるように思っている。

4.2 まちみちカフェ

4.2.1 まちみちカフェの概要・ねらい

このカフェは、毎月1回第2水曜19時から約2時間程度、北新地駅横の国道2号曾根崎地下歩道（図7）で実施しているものである。国土交通省大阪国道事務所の協力のもと、敢えて公共空間である道路敷地内で実施している。これは、人々が家を出て最初に遭遇する公的空間が道路であり、みちづくりは全ての人々が「公」について考えるきっかけとなること、道路の本来持っている機能の中のコミュニティ形成機能を現実に回復させたいとのねらいを、当研究室と道路管理者とで共有できたことによる。

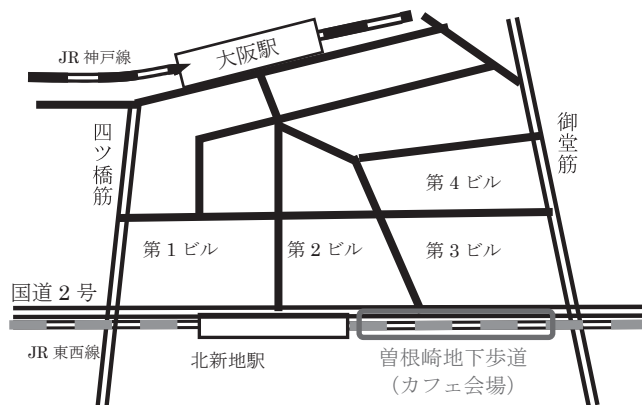


図7 カフェ開催場所

カフェについては、

- ・ 広く一般市民対象であるが、彼らは必ずしも哲学愛好者のような知識や議論の仕方に関する素養を持っているわけではない
- ・ 開設当初は常連的メンバーがいない（将来的にもメンバーが固定化するとは考えにくい）こともあり、すぐに打ち解けたり、率直に意見をいえる人は少ない

ことから、

- ・最初にカフェ主催者がゲストスピーカーが話題提供する
 - ・ただし、聴講主体ではなく、その後の意見の出し合い、議論に時間を割く
- を方針とし、表3の様な話し合いのマナーをカフェ会場に示している。

表3 まちみちカフェの話し合いのマナー

- ・「お話は、名前を言って手短に」
- ・「話し上手は、聴き上手」
- ・「他人の引き写しや、色眼鏡でない、ご自分の意見を」
- ・「せっかく来られたんだから、一言、ご感想を」

長期的には、公的な議論をきちんと噛み合った形で行える市民が育つ場として、意見を無理にまとめるものではなく、互いに許容しあいながら自分の意見も人に理解してもらえるように話すことのできるカフェにしていきたいと考えている。一方、行政関係者には、ゲストスピーカーとして参加するなどして、市民へのモデレーションを体験してもらう場、新たな施策について市民の反応を確かめる場としての活用を考えている。学生には4.1.4d) に示すようにカフェでの発言・運営を体験してもらう他、後期講義においては、カフェへの参加を出席時間数が足りない受講生への救済措置とすることも検討している。大学スタッフの立場としては、このような試みから、それぞれ価値観も知識も異なる者同士が、いかにして共通認識を得て行くかを観察する機会でもあると認識している。

4.2.2 設営場所

設営場所は前述図7のとおりであるが、乗降客数一日約10万人の都心駅の横であり、北にダイヤモンド地下街や大阪駅前再開発ビル、南に北新地があるため、通行人が極めて多い。

第1～4回は曾根崎地下歩道から少し奥まった「みちまちスクエア」において実施していたが、参加者数が増えて（といっても10～15人程度であるが）手狭になってきたこと、入りやすい雰囲気を出したいことなどから、第5回からは、曾根崎地下歩道内の「PRコーナー」の一角に移動して実施している。それぞれの場所の特徴は表4のとおりである。

表4 カフェ開催場所の特徴

場所	みちまちスクエア	曾根崎地下歩道PRコーナー Aゾーン
特徴	・歩行者動線から少し奥まっており、区切られた空間 ・狭い（15名程度、6m×5m程度） ・途中参加、退出しづらい ・声は通りやすい ・照明は明るい ・今年度は独占的に使用可能	・地下駐車場直下の歩道空間であり、開放的 ・広い（34m×19m）展示なども可 ・途中参加、退出は比較的抵抗少 ・声が拡散して通りにくい ・暗い ・他のイベントなどと競合の可能性あり

表4 カフェ開催場所の特徴（続き）

場所	みちまちスクエア	曽根崎地下歩道PRコーナー Aゾーン
写真		

4.2.3 カフェの状況

進行に際しては、話題提供のためにプロジェクターを使用しているが、マイクは使用していない。最初にカフェの趣旨、ルール説明等を行い、主催者かゲストスピーカーから話題提供を行う。その場の雰囲気、打ち解け具合に応じて参加者にはA4用紙を用いて名前、近況、参加理由などをサインペンなどで大きく記入してもらって自己紹介をしてもらうこともある。その後、自由討議となるが、これもA4用紙やポストイットに質問や意見の骨子を記入してもらうなどしてそれを基に手短かに発表してもらうことが多い。この辺りは、従来から森栗らが講義や行政の委員会等で行ってきたファシリテーション技術に拠るところが多い。概ね1時間半から2時間程度経ったところで、まとめに入り、主催者からふりかえり、コメントを行い、参加者にアンケートへの記入をしてもらい流れ解散というパターンが多い。

周知方法としては、曽根崎地下歩道の掲示板2箇所にはポスターを貼っているが、チラシの設置・配布はしていない。大学・行政関係者、カフェ参加者のうち、アンケートにメールアドレスを記入していただいた方にはメールで開催の配信をしている。

参加者は、当初は行政関係者が多かったが、回を重ねるうちに、少しずつ一般市民が増えつつある。時間的に帰宅途中の勤め人が多く足早に通過する人が多いが、地下街でスライドを映写して何か話をしているというのは奇異に映るようで、数分間、中には十分以上遠巻きに眺めている人もいる。声をかけると席について参加する人も出てきている。

4.2.4 カフェ開催状況

カフェの開催日、参加者数、内容等の概要は表5に示すとおりである。

表5 カフェの開催状況

第1回 4月8日 みちまちスクエア 約10人	「阪大でまち・みちづくり講義やります」森栗、土井、板倉 まちみちコミュニケーション研究室担当の講義の説明 比較的關係者の多い中での1回目 文字主体のプレゼンのため、意見が出にくかったと思われる 不慣れでタイムスケジュール通りいかず 寒いとの意見多数
------------------------------	---

第2回 5月13日 みちまちスクエア 約15人	「生活と公共の関わりを考える」森栗 大阪市明治地区における昔の写真を用いた地域内世代間交流 ゲストスピーカー（大阪市大特任研究員上野氏） 上野氏所縁の明治地区関係者が参加 昔の写真と地図を映写したことから、関係者以外からも意見が比較的活発に出たが、ノスタルジックな意見が多く当初の「生活と公共」にまで話が到達しなかった
第3回 6月10日 みちまちスクエア 約10人 （但し受講生除く）	「四国遍路を語る」学生 交流実践論に参加した阪大生によるプレゼン 学生が企画、遍路の白装束着用や写真、地図など展示に工夫 参加者以外に、着席せずに遠巻きに眺めている人が多数いた 一般市民から学生への質問多く学生にも達成感
第4回 7月8日 みちまちスクエア 約20人	「道の駅の使い方」板倉 道の駅の現況と将来構想等について説明、参加者から意見聴取 ゲストスピーカー（国土交通省近畿地整交通対策課長東氏） 一般市民の参加多数 道の駅は、市民にもなじみがあり、意見が出やすかった
第5回 9月9日 PRコーナー A 約15人	「阪大式「まち・みちづくり」」土井、板倉 後期開講の特論Ⅱ、Ⅲについて概要説明 PRコーナーに移動したため、席配置に余裕ができた 開放的空間のため、声が聞こえにくかったとの意見あり 導入部でクイズを行なったことで、意見が出やすくなった

4.2.5 カフェ実践上の課題

現時点では以下のような点を課題として認識している。

- a) 一般市民同士の闊達な意見交換とするためには、なお一層の集客対策が必要
- b) 意見が出やすくなる工夫が必要
- c) 暗さ、寒さ、声の聞こえやすさなどの外部環境対策が必要

集客対策としては、ポスター以外にチラシによる周知も考えたい。カフェの趣旨を考えると、専門家（行政など）、非専門家（一般市民）の割合に大きな偏りが無いほうがいいので、多くの人の興味を引きそうなタイトルやイメージ写真の掲載も必要と考える。チラシは関係者へのメール等による送付、開催場所である曽根崎地下歩道みちまちスクエア内のパンフレット設置コーナーに置くほか、毎回の参加者や興味を示して立ち見している人への配布を考えている（無差別配布は許可が必要なので行わない）。また、当日の声掛け（公共空間であり過度の声掛けは不可）、入りやすい工夫（ポスターなどの掲示、椅子の配置）、通行人に対して目立つ工夫（風景写真等の映写や、パネルによる写真展示等）も考えたい。

意見が出やすくなる工夫としては、選択型クイズ（挙手など参加者に単純な動作をさせる）、比較的意見の言いやすいオープンクエスチョン（写真などへの感想）、まとまった意見を言ってもらう際の文字化（A4用紙に書かせる）といったように少しずつ高度な内容に馴染ませていくことが考えられる。また、関係者の一部をフロアに配置して参加者の理解の一助

となるような質問やスピーカーとのやりとりを他の参加者に示すことも試してみたい。

4.3 まちみち研究会

4.3.1 研究会の概要・ねらい

まちづくり・みちづくりに関係する広範な話題について、やや専門的な見地から行政関係者、公益事業者、大学研究者等が自由に意見交換をする中から、新たな施策や研究課題を発掘する社会学連携の場として、基本的には毎月第4水曜19時から大阪大学中之島センターで研究会を実施している。具体的には、まちみちコミュニケーション研究室のメンバー、あるいは外部から招いたゲストスピーカーが、自分の研究成果や論文の発表、行政の新規施策、企業における新たな試みなどを30分～60分程度話し、その後、意見交換をしている。

4.3.2 研究会開催状況

研究会の開催日、内容などは表6のとおりである。

表6 研究会の開催状況

a) 第1回 4月22日	まちづくりのメデイエーション、市民出資を考える 話題提供 板倉、森栗（阪大まちみち研） 参 加 者 阪大まちみち研メンバー
b) 第2回 5月27日	若年者の生成原単位減少問題について 話題提供 土井（阪大まちみち研） 参 加 者 阪大まちみち研メンバー、近畿地整、ネクスコ西日本等
c) 第3回 6月24日	地域公共人材制度について 話題提供 渡邊（大阪市民局） 参 加 者 阪大まちみち研メンバー、田中（近大）、大阪市等
d) 第4回 7月22日	まちみち研講義演習Ⅱの振り返り 話題提供 白水（中央復建コンサルタンツ） 参 加 者 阪大まちみち研メンバー、中央復建
e) 第5回 8月26日	うめきたのまちづくり 話題提供 植松（阪急電鉄不動産事業本部） 参 加 者 阪大まちみち研メンバー、田中（近大）、近畿地整
f) 第6回 9月30日	道路における維持管理の委託と管理責任の所在を考える 話題提供 武知（阪大まちみち研） 参 加 者 阪大まちみち研メンバー、近畿地整、大阪府、 ネクスコ西日本、阪神高速等

4.3.3 研究会運営における課題

今まで、開催日だけを決めており、話題についてはその時々における研究室メンバーの関心事項や研究の進捗に応じて1ヵ月程前に決定し、日頃の付き合いの中でスピーカーを決め、その話題に関心を持ちそうな参加者への呼びかけを行うという、いきあたりばったりの運営になっている。

今後は、講義、カフェ、行政との懇談会と有機的に結合し、効果的な社会学連携を図れるような話題設定、スピーカーの決定、参加者への呼びかけを行うようにしたい。

4.4 行政との懇談会

4.4.1 懇談会の概要・ねらい

国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局の部長級幹部とまちみちコミュニケーション研究室をはじめ阪大教員が、まちづくり、みちづくり、公共交通対策について幅広く議論し、連携施策を生み出す場として昨年6月に設置したものである。年2回程度実施したいと考えているが、本年6月の3回目は、整備局、運輸局、学内連携教員、まちみち研教員混成の班を3つ編成し、班別に行政・大学の連携についての討議をワークショップ形式で行った。

4.4.2 懇談会開催状況

懇談会の開催日、内容などは表7のとおりである。

表7 懇談会の開催状況

a) 第1回 6月10日 (H26)	・ 大阪大学まちみち研究室の研究活動の紹介 ・ 近畿地整・近畿運輸局のまちづくり、みちづくり、公共交通・観光政策に関する施策の紹介 ・ 市民との協働のあり方、道の駅における連携などについて意見交換
b) 第2回 12月9日 (H26)	・ 今回から学内連携教員として工学研究科交通・地域計画領域教員が新たに参加 ・ 同領域の研究活動の紹介 ・ 道の駅関連の施策、地域公共交通活性化施策の紹介 ・ 道の駅における連携、地域交通活性化等について意見交換
c) 第3回 6月25日 (H27)	・ 今回から学内連携教員として文学研究科人文地理学講座教員が新たに参加 ・ まちみち研究室の今までの活動概要報告 ・ まちみち研究室からの行政と大学との連携についての提案 ・ 行政・大学間連携についての班別討議とその結果報告 ・ 班別討議の結果を踏まえた全体討議

なお、この懇談会での議論から、道の駅や、社会基盤のストック効果分析に関する近畿地方整備局と大阪大学との連携が生まれてきている。また、大学講義や行政内研修における連携に関しても議論の俎上に上がっており、今後も各種連携に向けた議論を懇談会において継続していきたい。

5. 今後の方向性

講義、カフェ、研究会、行政との懇談会はそれぞれ対象も目的も異なるところがあるが、つまるところ、大学学生、行政等の実務担当者、教員でもあり研究者でもある大学スタッフの3者の協働の場であると考えている。

例えば、講義において、行政実務担当者に話題提供をしていただき議論することは、社会的課題に対してどのように問題解決を図っていくかを学ぶ機会でもある一方、行政の担当者が自ら実施しようとしている施策を一般市民に分かりやすく説明し、あるいは市民のニーズを施策にどのように反映していくかの実践的練習の場でもある。また、そのコミュニケーションの状況に立ち会うことが大学スタッフにとっては研究の場ともなりうる。

カフェについても同様に学生、行政の担当者を巻き込みたい。カフェで一般市民と共に考え、あるいは時には自らの提案を発表し市民の反応を知ることは、コミュニケーション能力の実践的獲得につながると考える。

一方、研究会では、分野の異なる研究者や企業・行政の担当者が共通の話題について意見交換しながら、社学連携のきっかけを作ることができればと考えており、話題の選定についても、参加メンバーの希望を聞きながら、それに応じた話題提供者を招くこととしたい。

行政との懇談会については、今のところ、国土交通省の出先機関である近畿地方整備局、近畿運輸局との間で実施しているが、いくつか具体的な連携事案が生まれてきている。中でも道の駅に関する連携では大阪大学人文地理学教室の学生がインターンとして参加したり、社会基盤のストック効果の分析については、交通・地域計画領域や経済学研究科の学生を交えた討議が行われるなど、学生も含めた3者の協働が生まれてきており、行政側の求めに応じつつ、学内の教員、学生との協働に結び付けて行きたい。また、国の機関だけでなく大阪府等大阪大学近辺の地方自治体等との間にも広げて行くことを考えている。

これらの協働は、社会における諸課題の解決に向けて関係者を巻き込み、認識を共有化し、相互の立場を理解し合い、提供できるリソースについて情報交換し合うというコミュニケーションの中から生まれてくるものであり、実はそのようなコミュニケーションの場こそが“公”なのではないかと考えている。この“公”の形成過程を、カフェや研究会の場で市民や行政・企業にも示しつつ、大阪大学で学ぶ多くの学生が“公”を支える担い手となるようにしていくことから、協働による社会のイノベーションを実現していきたい。

〈参考〉公的施策形成に必要とされるコミュニケーション過程の構造化について

筆者らは、交通、まちづくりに関する地域内での対話経験、総合的施策形成における行政

内部での調整経験、ドイツ・アメリカにおける行政・市民間の仲介者の動向に関する調査結果、ADR等に関する知見等を交えた討議から、施策形成場面における熟議・合意形成にむけて必要とされるコミュニケーションを4つに分類（図8～11）、熟議を形成するメカニズム（民主的メカニズム、ソクラテス的メカニズム）及びコミュニケーションの形態（伝える、まとめる）の2軸で構造化できる（図12）との仮説を提起している（板倉他 [2015]）。

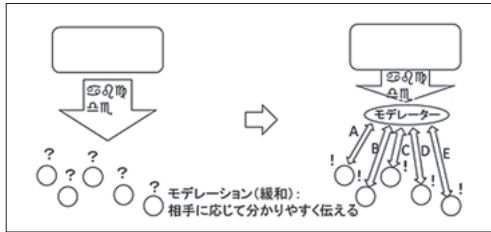


図8 モデレーション

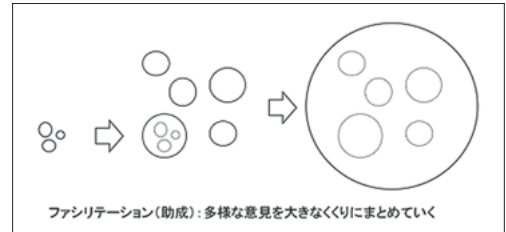


図9 ファシリテーション

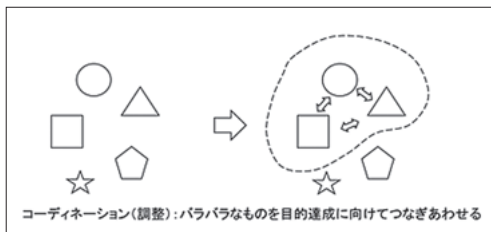


図10 コーディネーション

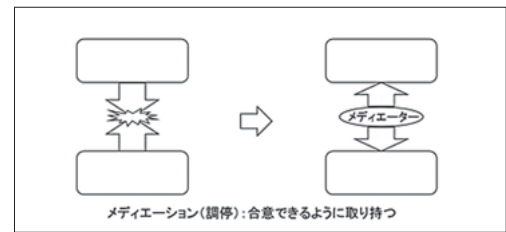


図11 メディエーション

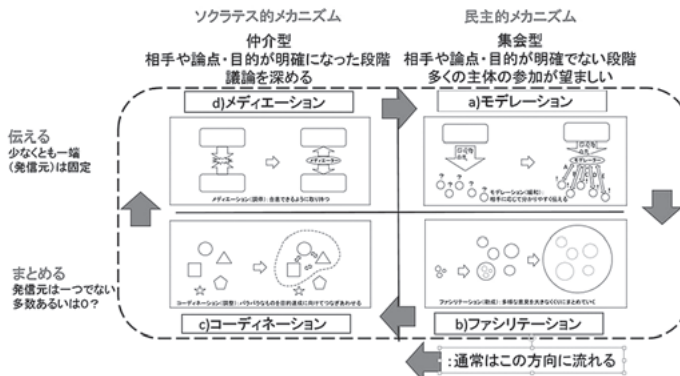


図12 施策形成のためのコミュニケーション過程の構造化

地域インフラの改善や運用に地域住民の意見を取り入れ、協働を行なっていく場合を想定すると、この4つの形態が、現実には時には行きつ戻りつしながらも概ねa) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ d) の順に流れていくものと考えられる。これらは時間、予算、人員等の制約や合意形成の状況に応じてプロセスの一部が省略されることもありうるが、このようにコミュニケーション過程の構造化を行なっておくことで、施策導入への合意形成が円滑に行かない場合に、

どのプロセスが不全であったかをチェックし善後策を採ることが可能となると考えている。

なお、従来の行政発議型の施策形成の場合は、行政内部の一部門の中で、担当者の発案が部内で非公式非定形的にa')、b')が行われる中で施策のたたき台として形成され、行政内部での部門間コーディネート（他部局への根回し、呼びかけ）c')、部門間メディエーション（他部局との個別協議、折衝）d')を経て行政施策としてまとめられた後、地域住民への（一方的）施策説明がモデレーションにまでは至らない形で行われていたとも解される。

また、今後増えると思われる地域発議型の施策形成の場合は、地域内でのa) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ d) のプロセスの後、住民から行政内各部門へのモデレーションa')が行われ、しかる後に行政内部でb') ~ d')が行われるようになるとも考えられるし、地域内と、行政内部で同時並行的に二つのサイクルが行われることもあると考えられる。

註

- 1) ワトキンス報告書自体は英文で書かれているが、戦前のわが国の道路整備に対する軽視を指摘し、戦後高度成長期における道路整備重視の契機を作った重要な言葉として、道路行政関係者によって日本語に訳された上で数多く引用されている。ここでは武部〔2015: 188〕に拠った。
- 2) ここで「みち」と平仮名で表記したのは、車の走る空間としての「道路」だけでなく、本来、自然発生的で豊かな意味合いをもつ空間としての「道」「路」「径」…を志向する言葉として表現したいためである。このような考えは近年、道路行政関係者の中でも共有されてきている。例えば（財）道路空間高度化機構〔2007: VI-IX〕など。
- 3) 高度に分業化、専門化された文明社会の中で、「（文化の基本的価値などに）共同責任を負おうともしないし、その価値に奉仕する心構えもない」（オルテガ〔1995: 127〕）、「自分が知らないあらゆる問題において無知者としてふるまうのではなく、そうした問題に関しても専門分野において知者である人がもっているあの傲慢さを発揮する」（同〔1995: 160〕）に表わされる。
- 4) ここでは、画一的なものを押しつけたり無批判に受容する者ではなく、共同の生活への参画を決意した者という程度の意味で用いている。

引用・参考文献

- 板倉信一郎・森栗茂一・辻寛・武知俊輔（2015）「わが国における地域インフラの維持・活用に向けたメディエーターの必要性」『第51回土木計画学講演集』（CD-ROM: 351pp.1-8）
- 武部健一（2015）『道路の日本史 古代駅路から高速道路へ』中央公論新社
- （財）道路空間高度化機構編（2007）『みち 創り・使い・暮らす』技報堂出版
- オルテガ・イ・ガセット（1995）『大衆の反逆』筑摩書房