

神戸都心の交通社会実験における市民参加の取り組み*

Citizen participation for social experiment of transportation planning in the heart of KOBE city*

東徹**・能村聡***・辻信一****・西田純二*****

By Tohru HIGASHI**・Satoru NOUMURA***・Nobukazu TSUJI****・Junji NISHIDA*****

1. はじめに

神戸市では、過度なマイカー利用から公共交通への利用転換を図るため、平成14年度より、「都心部」及び「都心周辺部」の特性に応じて種々の施策を一連の取り組みとして継続的に実施している。

具体的には、平成14年度より国土交通省（近畿運輸局）及び神戸市、NPO等で構成される「神戸市TDM研究会」を立ち上げ、休日の公共交通機関の利用促進を促すための実証実験（名称：エコモーション神戸¹⁾、期間：平成15年10月～平成17年9月までの2年間）の中で、大人が同伴する小学生以下の地下鉄・バスの料金を2名まで無料とするエコファミリー制度や、地下鉄・バス利用者に対して地域の商店街等が商品の割引等のサービスを実施するエコショッピング制度などのメニューを検討し、平成17年度秋より本格実施に移行している。この取り組みは、都心部におけるESTへと継続発展し、平成17年度には「神戸市EST推進協議会」が発足するに至った。協議会では「おしゃれな神戸らしい環境を優先した生活」の実現に向けて、「地球環境の保全」「都心の活性化」「交通利便性の向上」といった多様な観点から、事業者、交通事業者、行政、交通・道路等の管理者、各種事業所、住民来訪者等が協働しながら、まちづくりと一体となって交通施策を検討し、戦略にしたがって個々の施策を順序だてて実現化していくサイクルを繰り返すことにより、「交通からまちづくりへ」「行政主導から市民主体へ」「地域から神戸市全体へ」といったスパイラル・アップにより目標を実現していく「神戸EST省エネルギー詳細ビジョン」を策定した。

*キーワード：都心交通、市民参加、EST

**正員，工修，(社)システム科学研究所 調査研究部
(京都市中京区新町通四条上ル小結棚町428新町アイエビル
TEL 075-221-3022, higashi@issr-kyoto.or.jp)

***特定非営利活動法人 神戸まちづくり研究所
(神戸市中央区吾妻通4丁目1番6号，
TEL 078-230-8511, rsa73202@nifty.com)

****(株)環境緑地設計研究所
(神戸市中央区海岸通2-2-3サンエビル8F
TEL 078-392-1701, tsuji@eld.jp)

**正員，株式会社 社会システム総合研究所
(神戸市中央区下山手通5-7-15
TEL: 078-361-6323, nishida@jriss.jp)

平成19年度秋には、この「神戸EST省エネルギー詳細ビジョン」を具体化する最初の第一歩として、都心部の回遊性向上を目的として、「KOBESTちょいのりバス」の運行と連携した神戸都心の交通社会実験「KOBEST2007²⁾」を実施した。

本稿では、平成19年10月18日(木)～11月4日(日)の18日間にわたって実施したKOBEST2007において、実験のコンセプトならびに、実験の名称やロゴデザイン、実験で運行したちょいのりバスとバス停のデザイン、実験と連携したまち歩きツアーやエコバック作成・配布を企画・実施した市民参加の取り組みについて報告し、市民参加による成果と課題について概観する。

2. 交通社会実験「KOBEST2007」

平成19年度秋に交通社会実験を実施することは、前年度(平成18年度)において策定した「神戸EST省エネルギー詳細ビジョン」の中において「おしゃれな神戸らしい環境を優先した生活」について市民に自ら考える契機として交通社会実験を実施する必要性が指摘されていた。また、「都市」の魅力は「都心」によって生み出されるものであり、都心を如何に魅力的な地域にすることができるかということが、都市の浮沈を左右するような重要事項であると認識されていた。

神戸の都心は、南を海に、北を山に挟まれた数km程度の幅の比較的狭い平地に位置している。この平地部には、JR、私鉄(阪急・阪神)、市営地下鉄といった複数の鉄道が東西方向に運行している。観光地として有名な異人館があり商業・飲食施設が集積している北野地区は山側にあり、結構な斜面を登らなければならないことは、神戸を訪れる観光客には案外知られていないようで、こんなに坂を登らないといけないとは思わなかったという声を、時折耳にする。しかしながらタクシーを利用しようとしてもワンメータ未満の距離なので、運転手があまり良い顔をしないという話も聞く。東西に走る鉄道路線の南側には、業務施設や南京町(中華街)、ブランドショップが立ち並び旧(外国人)居留地等が位置している。

東西の移動は鉄道も充実しているため課題は少ないが、南北の移動は高低差がきつく、利用に適した交通手段がないため、不便な状況であった。

そこで、「都心の魅力と交通の関係」について、市民のみなさんに考える契機を提供することを目的として、都心部の南北方向の移動に利用することにより都心を快適に歩いて楽しむことを支援できる「ちょいのりバス」を運行する交通社会実験を実施することとした。

3. ちょい乗り実証実験WG

(1) 概要

交通社会実験の実施に先立ち、平成 18 年度において策定した「神戸 E S T 省エネルギー詳細ビジョン」の検討に関わったメンバーを中心として、「ちょい乗り実証実験WG」が設立された。

「ちょい乗り実証実験WG」の当初の構成メンバーは、学識経験者、地元商業者、NPO、コンサルタント、交通事業者、行政などである。「ちょい乗り実証実験WG」は無報酬であり、行政メンバーにも交通社会実験を直接担当していない担当者が含まれていた。「ちょい乗り実証実験WG」の第1回が開催されたのは、交通社会実験を実施した前年度の年度末であり、この時点では、交通社会実験の名称である KOBEST2007 や、ちょい乗りバスのルートも決定していなかった。

表1 ちょい乗り実証実験WGの実施概要

	日時	主な議題
第1回	3月30日(金) 15:00~17:00	基本方針 バスを楽しむアイデア
第2回	4月10日(火) 15:00~17:00	実施体制とスケジュール 検証項目、トータルデザインなど
第3回	4月25日(水) 16:10~18:00	バスのルートと実施時期 検討事項と分担
第4回	5月14日(月) 15:00~17:00	トータルデザインについて バスの運行について
第5回	5月30日(水) 14:30~16:30	料金体系および駐車場との連携 マップ作成
第6回	6月11日(月) 15:00~17:00	実験名称(KOBEST2007)の決定 デザイン、エコバックなど
第7回	6月25日(月) 15:00~17:50	ロゴマーク ホームページ
第8回	7月9日(月) 15:00~18:00	ロゴマーク パイオガスタクシー
第9回	7月20日(金) 15:00~17:50	ロゴマーク エコバック
第10回	8月7日(火) 15:15~17:30	ロゴマーク、ロゴタイプ、キャッチコピー 効果検証
第11回	8月24日(金) 15:00~17:50	ロゴマーク、ロゴタイプ、キャッチコピー の決定、エコバック、バス停名
第12回	9月5日(水) 15:15~18:30	バスラッピング ポスター・チラシ
第13回	9月19日(水) 15:00~17:00	バスラッピング、バス停のデザイン 広報関連
第14回	10月3日(水) 15:15~17:00	まちあるきツアー 効果検証
第15回	10月26日(水) 15:00~17:00	利用者数速報 期間中の広報
第16回	11月19日(月) 16:40~18:20	利用者数、アンケート結果 成果と課題

実験の実施運営や効果計測に関わる作業に関しては、神戸市より委託業務として発注される予定であり、「ちょい乗り実証実験WG」のミッションは、メンバーそれぞれの立場・専門知識を活用し、おしゃれな神戸らしい環境を優先した生活について市民に考える契機となる実

験を成功させるために、実験本体のコンセプトを明確化するとともに、実験と連携した様々な取組を実施することであった。

(2) 実験コンセプトの検討

検討の当初から実験の実施に至るまで、過年度の検討結果を踏まえながら、「都心の魅力と交通の関係」について、市民のみなさんに考える契機を提供するという実験のコンセプトを明確化し、トータルデザインに配慮した。実験の名称であるKOBEST2007は、KOBEとESTとBESTを織り込んだ造語である。またKOBE + ST と分解すれば神戸主義者といった意味にも解釈できるものである。実験名称に「神戸」を入れたいという意見が多く、各メンバーが提案した名称を列挙し、メンバーが投票した結果選定された実験名称である。

ちょい乗りバスの運行ルートについては、南北の移動を支援するルートであることと、鉄道駅に接続すること、活用できるバス車両の範囲内で運行間隔を10分以内とすることを条件として設定したものである。ちょい乗りバスのバス停の設置位置については地元や警察協議により当初案からの若干の調整はあったものの、概ね設置が可能であった。また、バス停の名称についても、地元住民ならびに観光客に分かりやすい名称となるようにちょい乗り実証実験WGで検討した。



図1 ちょい乗りバスの運行ルート

ちょい乗りバスの料金については、一回利用を市バスの通常料金より安い百円とするとともに、関西の公共交通料金の後払い方式のICカードであるPiTaPaや、KOBESTエコバック(後述)を掲示すると無料とすることにより、まちのエレベータとして利用できる公共交通を体験できるようにした。

(3) ロゴマーク・キャッチフレーズの検討

実験のロゴマークの作成にあたっては、ちょい乗り実

証実験WGに神戸芸術工科大学のメンバーが参画して、検討が進められた。基本イメージや素案提示などの各段階でちょい乗り実証実験WGにて議論と多数決を重ねながら検討を進めた。

この検討の際、ロゴマークのデザインについては、嗜好性の問題が発生するとともに、インパクトの強いデザインは、賛成意見とともに反対意見も多いという傾向が見られた。したがって、メンバー全員が妥協できるデザインは、インパクトの弱いデザインになってしまうのではないかと懸念が指摘された。このため、ロゴマークデザインの検討は紛糾を重ね、当初の予定より決定時期がかなり遅くなったものの、討議を重ねることにより、最終的には投票により実施案の採択に至った。



図2 ロゴマークと実験名称ロゴ

また、実験のキャッチフレーズについても、実験名称と同様に、各メンバーが提案したものを投票により決定した。提案されたキャッチフレーズには、英語のものが多かった。これは、行政の取組的な「優等生さ」「退屈さ」を払拭しようとする感性であったと考えられるが、投票にあたって、実験名の次に目にするキャッチフレーズは、実験の目的が何も知らない人にもよく分かる言葉である必要があるとの討議結果を踏まえて、「都市エコを楽しもう」が採択された。ただし、KOBESTエコバック（後述）のキャッチフレーズには、英語の「KOBEST changes, if I change.」が採択された。

このような経緯により決定したロゴマークや、キャッチフレーズは、実験を告知するポスター、チラシや、ちょい乗りバスのルート沿道に掲出されたバナー、ちょい乗りバスのラッピングやバス停、まち歩きマップ、KOBESTエコバックなどに統一して使用され、実験の目的を周知するとともに、実験と連携した取組の一体感を醸成することに大きく寄与した。

(4) バスラッピング・バス停のデザイン

実験時に運行したちょい乗りバスには、車体広告と同様の手法によりラッピングデザインが施された。この車体のデザインについてもロゴマークと同様にちょい乗り実証実験WGに参画した神戸芸術工科大学のメンバーが提案し、WGにおいて投票・採択するという手順により

決定した。基本方針的な素案提示の段階で、シンプルなデザインと、動物の足跡や、群衆をモチーフとした賑やかなデザインが提示された。実験終了後の本格導入を目指した飽きが来ないデザインという観点ではシンプルなデザインが支持されたが、2週間の実験中は、インパクトを重視しても良いのではないかという意見もあり、群衆をモチーフとした賑やかなデザインが選定された。

実験時に運行したバスは、寒色系ベースとした車体と、暖色系をベースとした車体の2種類があったため、ラッピングのデザインも青をベースとしたものと、赤をベースとしたものの2種類が作成された。

バス停は、紙製の円筒に、バスラッピングと同様のモチーフをデザインしたものとし、赤と青を交互に配置した。室内や駐車場では、カラフルなデザインが非常に目を引くように思われたが、実際にまちなかを走行していると、予想外にまちの風景にとけ込んでしまっており、それほど目立たないのが不思議な程であった。

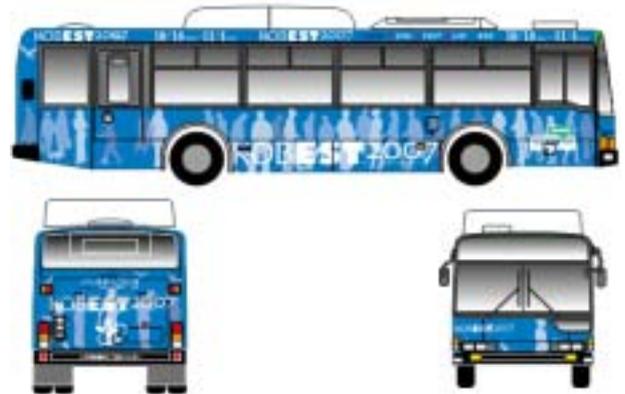


図3 ちょい乗りバス車体デザイン

(5) まち歩きマップの作成

交通社会実験；KOBEST2007の周知広報ツールとして配布するまち歩きマップの作成にあたって、ワークショップを実施して、掲載内容を検討した。ワークショップは当初四回の実施で計画し、前半2回をマップ内容の作成、後半2回をまち歩きツアーの実施（後述）を、それぞれ検討するものとした。

ワークショップの参加者数は各回とも30名程度であり、参加メンバーは、地元事業者や、環境問題に取り組んでいるNPO、学生などであり、過年度から実施していたまちと交通の関係を考えるワークショップから継続して参加した者が半数程度を占めていた。また、今年度は、まち歩きツアーを実施することから、これまで観光案内を実施してきたガイドボランティアのメンバーも参加した。

ワークショップでは、複数班に分かれて都心のエリアを区分し、担当エリアを実際に歩いてみたりしながら、紹介すべき情報の内容や種類が討議した。例えば、ワー

クショップ参加者の経験に基づく「ガイドブックには載っていないマル秘情報」や、南北の高低差と坂の傾斜を「汗の数」で表すといったアイデアが提案された。また、実験を支援する地元商業者らによって、ちよい乗りバス利用者に対して商品の割引販売や粗品進呈等のサービスが提供された。これらの協力店舗は85店舗にのぼり、「KOBESTなお店」と称されて、まちあるきマップおよびホームページにより紹介する必要があった。このため、まち歩きマップに掲載する情報については、情報量とスペースの関係から、「KOBESTなお店」を中心としたかなり限定された情報のみを掲載することとした。マップの内容には盛り込むことのできなかったガイドブックには載っていないマル秘情報等のアイデアについては、次項で述べるまち歩きツアーにおいて活用された。

(6) まち歩きツアーの実施

KOBEST2007の実験期間中に、市民ガイドボランティアによるまち歩きツアーを実施した。同様のとりくみとしては長崎さるく³⁾があげられる。このため、実験にあわせて開催したシンポジウムに長崎さるくのプロデューサーである茶谷幸治氏を招いた。ツアーの内容については、前項のまち歩きマップの続きのワークショップにおいて討議し、ツアーのガイドもワークショップの参加者から募集して実施した。アイデアは評価されたがガイドの引き受け手がないために見送られたツアーもあった。当初予定していた4回のワークショップの時間内では、ガイドによるツアーの詳細検討までは当然至らないため、別途検討会を設けて検討を重ねた。計画された10ツアーのタイトルは、以下のとおりである。「北野異人館街めぐり」「開港で生まれた神戸の異国情緒を歩く」「世界の宗教教会めぐりツアー(入門編/上級編)」「神戸の中のユーラシア」「PiTaPaクイズラリーと地下鉄海岸線エコ探訪」「南米移民の道を歩く」「ヴィッセル神戸をスポーツパーで応援しよう」「神戸が舞台の文学を現地でちよい読み」「トアロード:山~海への風の坂道を歩こう」

各ツアーの定員は10名であり、開催予定回数はツアーによって異なる。参加者が0名であった回のツアーは実施しなかった。合計で60回の開催予定のうち44回のまち歩きツアーが実施され、実施したツアーの参加率は43%であった。

また、こうべバイオガスを使ったエコタクシーを実験期間中の土日の2日間に運行したり、映画「不都合な真実」の上映会&トークショーを実施するなど、多様なイベントを連携して実施した。

(5) KOBESTエコバックの作成

実験の広報戦略の一環として、KOBESTエコバックを作

成した。このデザインについては、ロゴマークやちよい乗りバスのデザインと同様に神戸芸術工科大学が検討し、ちよい乗り実証実験WGとともに分科会を設けて具体的な議論を重ねた。表面は麻生地で、“KOBE changes, if I change.”と書かれた赤い小さなタブが付いており、裏地は水色の綿生地でポケットがついており、ロゴが小さく並んで印刷されている。実験に賛同し神戸市の環境保全活動に寄付(一口500円)された方に、このKOBESTエコバックをプレゼントするものとしたところ大変好評で、実験終了を待たずに品切れとなった。集まった寄付金により、震災記念公園に植樹した。また、前述したように、KOBESTエコバックを掲示すると無料でちよい乗りバスを利用できるものとし、まちのエレベータとしての機能を体験できるようにした。

3. おわりに

本稿では、神戸都心において「都心の魅力と交通の関係」を市民が自ら考える契機を提供することを目的として実施した KOBEST2007 における市民参加の取り組みについて報告した。行政主導の実験に対して、市民参加による非常に多様な連携施策を実施することによって相乗効果を創出することができた点において、今回報告した市民参加の取組は、意義深いものであると考える。

しかしながら、本取組は、あくまで市民が自ら考える契機を提供することであり、実験の成果を踏まえながら今後の取組を展開し継続していかねば、実験を実施した意味はないと言っても過言ではない。

まちと交通に関する市民参加活動は、各地で成果を収めつつあるだけでなく、プロジェクトの成否を握る重要な要素であると認識されてきている。したがって、このような市民参加活動の成果を発揮・継続できる条件を早急に醸成していかなければならない。

謝 辞

本稿において報告した取り組みの推進にあたっては、神戸国際大学経済学部土井勉教授、神戸大学経営学部正司健一教授ならびに、神戸芸術工科大学、地元商業者、NPO、交通事業者、行政職員と筆者らにより構成される「ちよい乗り実証実験WG」における議論と、メンバーの尽力が不可欠でした。ここに記して深謝の意を表します。

参考文献

- 1) 田中孝司, 森津秀夫: 神戸市における公共交通利用転換に関する交通社会実験とその成果, 交通工学研究発表会, 2006
- 2) <http://kobest2007.jp/>
- 3) 茶谷幸治: まち歩きが観光を変える, 学芸出版, 2008