

金沢市自転車安全施策における トランジションの分析 - トランジション・マネジメント初動期の評価を目指して -

榎尾 果歩¹・山中 英生²・滑川 達³・松浦 正浩⁴
・三国 千秋⁵・三国 成子⁶・片岸 将広⁷

¹学生会員 徳島大学大学院 創成科学研究科 理工学専攻（〒770-0814 徳島市南常三島町 2-1）
E-mail: makio.tu.19@gmail.com

²正会員 徳島大学大学院教授 社会産業理工学研究部（〒770-0814 徳島市南常三島町 2-1）
E-mail: yamanaka.hideo@tokushima-u.ac.jp

³正会員 徳島大学大学院准教授 社会産業理工学研究部（〒770-0814 徳島県徳島市南常三島2-1）
E-mail: namerikawa@ce.tokushima-u.ac.jp

⁴正会員 明治大学専門職大学院教授 ガバナンス研究科（〒101-8301 東京都千代田区神田駿河台1-1）
E-mail: mmatsuura@meiji.ac.jp

⁵非会員 地球の友・金沢

E-mail: c3mikuni@gmail.com

⁶非会員 地球の友・金沢

E-mail: jza07160@nifty.com

⁷正会員 株式会社日本海コンサルタント（〒921-8042 金沢市泉本町2丁目126番地）
E-mail: m-katagishi@nihonkai.co.jp

社会経済システムの変革に向けた政策の策定や実施段階においてオランダを中心にトランジション・マネジメント（TM）手法が提案され、実践されているが、TMの施行には、年月を要することが容易に予想され、初動期にその成果の評価は困難であることが多い。本研究では、石川県金沢市の自転車交通施策をトランジションが生じた事例として着目し、その実践者らへのプロファイル分析を行うことで、トランジションのきっかけとなった出来事や人の動きコミュニティの動きを評価した。その結果、トランジションにはネットワークの形成が重要であり、実践コミュニティと見なせる共同体形成の重要性が示された。

Key Words: bicycle, transition management, transformation, Kanazawa city, Communities of Practice

1. はじめに

現在、持続可能な社会構築の必要性が声高に叫ばれる一方で、その実現に向けては社会経済システムの変革が課題となっている。社会経済システムの変革に向けた政策の策定や実施段階においては社会的な合意形成を要することになるが、既得権や既存の法制度によってその実現が阻まれる場合が多く見られるとされる。

本研究グループでは、持続可能な社会に向けた取り組みの1つである自転車政策を対象に、自転車の真の活用を実現する社会変革を目指している。自転車は、未就学児から高齢者まで幅広い年齢層に活用され、生活に欠かせない交通手段の1つであり、環境負荷の低さや、健康志向の高まり、さらには高齢ドライバーの自動車を代替する交通手段としてなど、その利活用による社会改善に世界中で注目が高まっている。わが国では2018年に公布

された自転車活用推進法のもと、自転車活用の国家戦略となる自転車活用推進計画が2021年に閣議決定され、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の目標を掲げ、施策が取り組まれている。また、この国の計画のもとで、地方自治体でも地方版自転車活用推進計画策定が進み、多様な施策が試行されている。

しかしながら、戦後のモータリゼーションの進展の中、自動車を中心に備えた社会基盤や交通法規が整備され「クルマ社会」ともいわれる社会システム構築の中、自転車があいまいな位置づけに置かれてきたことなどから、様々な側面で自転車の活用には障壁が見られる。

こうした障壁を突破して、社会変革を進めるための社会的手法として、オランダを中心にトランジション・マ

ネジメント（以下、TM）手法が提案され、試行されている¹⁾。TM は、目指すべき未来に向けて、ステークホルダー全体の合意形成を図るのではなく、フロントランナー（先駆者）の挑戦的な取組みを小規模ながらも実践することで、社会構造に再帰性をもたらし、システムの転換を促す方法とされる。本研究グループでは、障壁に阻まれる根強い社会問題の 1 つである自転車の活用推進政策を例に、その実現方法の開発を目途として、TM の適用を試みている^{2,3)}。

筆者らは試行した TM ワークショップで探索したフロントランナーの特性を把握する研究⁴⁾、ワークショップで策定したビジョンの社会的評価を調べる研究⁵⁾を行っているが、実際に社会変革を起こす挑戦的取組みとなり得るのかについては明らかではなく、その実証には年月を要することが容易に想像できる。TM を試行する道しるべとして、初動期にその成果を評価するフレームの必要性が高いことが認識されている。

そこで、本研究では、TM 手法適用初動期の評価フレームを明らかにすることを目的としている。具体的には、トランジションが生じた過去の事例を対象として、その実践にかかわった人物を対象に、人物の行動や出来事を聞き取るプロファイル分析^{6,7)}を用いた。これによって、第一に、トランジションのきっかけとなった出来事や人の動き（本研究ではトランジション・トリガーと呼ぶ）を明らかにすること、さらには、初動期の活動を最適化するためにはコミュニティの形成が重要になるのではないかという仮説のもと、トランジション・トリガーの背景にある人やコミュニティ形成を、「共通の専門スキルや、ある事業へのコミットメントによって非公式に結びついた人々の集まり」である「実践コミュニティ」⁸⁾の形成の視点から評価する。これらによって、TM 初動期における取組みの評価方法についての示唆を得ることを目的としている。

2. 研究方法

(1) 研究対象地域の概要

石川県金沢市では、2007 年に国道 359 号浅野川大橋～山の上交差点間のバス専用レーンに法定外表示である「自転車走行指導帯」を設置し、自転車関連事故を削減する効果を得ている(写真-1)。これは、周辺に重要伝統的建造物保存地区に指定されている主計町茶屋街などの観光地があるため道路の拡幅が困難であった金沢市で、歩道上での自転車と歩行者の錯綜の対策として自転車を車道に下ろすために実施された。さらに、細街路でも自転車走行空間整備を実施し(写真-2)、2011 年には、「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、中心



写真-1 金沢市・バス専用レーン内での自転車走行指導帯
(当時、現在は矢羽根になっている)



写真-2 金沢市・細街路の自転車走行指導帯整備例

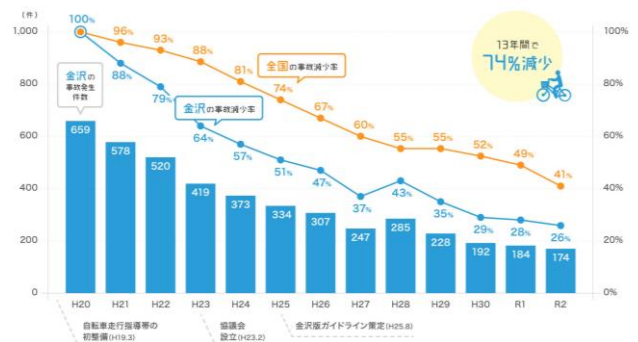


図-1 金沢市・自転車関連事故の推移

(出典: <https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/maintenance/>)

市街地を対象として、自転車通行空間、駐輪環境、ルール・マナー向上からなる総合施策を進めている。そして、通行空間整備と併せた街頭指導等のソフト施策の成果によって、自転車関連事故が 12 年間で 72% 減少するという実績を挙げている(図-1)。これら一連の施策は、学識者、道路管理者、警察から成る「金沢自転車ネットワーク協議会」での連携と協働のもとで推進されてきたことが示されている⁹⁾。筆者らの研究^{10,11)}では、金沢市中心部では、自転車の左側通行が、走行指導帯整備区間やその周辺の細街路においても浸透しており、そのことが事故低減につながっていることを明らかにしている。

こうした金沢市の自転車をめぐる変遷を 1 つのトランジション事象と位置づけ、今回取り扱うトランジションが生じた過去の事例として選定した。

表-1 ヒアリング対象者

No.	名前	施策実施時の所属
1	石川 俊之	金沢河川国道事務所
2	伊藤 正秀	金沢河川国道事務所
3	島田 貴幸	石川県県央土木総合事務所
4	中山 哲也	金沢市
5	西 啓介	金沢市
6	森本 励	金沢河川国道事務所
7	三島 眞次	石川県警察本部
8	吉田 英治	金沢河川国道事務所
9	高山 純一	金沢大学教授
10	三国 千秋	地球の友・金沢
11	三国 成子	地球の友・金沢
12	片岸 将広	㈱日本海コンサルタント

(2) プロファイル調査

本研究では、過去のトランジションに関わった人物に対するプロファイル調査を実施し、聴取した発言内容を質的データ分析ソフト「MAXQDA」を使用し、質的分析を行った。

プロファイル調査は、金沢自転車ネットワーク協議会が公開している 10 年誌「連携と協働で歩んだ 10 年の軌跡 金沢の自転車施策 2007-2017」⁹⁾ で「担当者の声」として掲載されている人物から主要な自転車交通安全施策に関わった 8 名を抽出し、さらに金沢自転車ネットワーク協議会の会長である金沢大学教授の高山純一氏、市民団体として官民連携で自転車施策に携わり続けてきた三国千秋と三国成子、初期段階から金沢市の自転車施策にコンサルタントとして携わってきた片岸将広を加えた表-1 の 12 名を対象に 2021 年 8 月～11 月に実施した。

聞き取りは表-1「ヒアリング対象者」内の No.10, 11 については対面で実施し、その他 10 名はオンラインで実施している。また、No.4, 5 は 2 名同時に実施している。オンラインでのヒアリング実施時には画面録画を行いビデオ・音声データを収集し、対面の際には音声データを収集した。

調査は「金沢の自転車施策に自身関わって苦労したが、成果が生まれ、金沢での自転車施策が進むきっかけとなったような出来事で、印象に残る事を 1 つ選んでお聞かせください」と質問し、対象者からエピソードを聞き出した。この聞き取り調査で明らかになった施策（トリガーイベント候補）を表-2 に示す。ヒアリング対象者の No.10～12 には上記に加え、トリガーイベントの内容や波及効果についても聞き取りした。

(3) プロファイルの分析方法

本研究では、ヒアリングによって聴取した音声データを文字起こしし、段落の順序を入れ替える、調査者の質問を削除する等の編集を加えた言述データを作成し、質的データ分析ソフトウェア MAXQDA を使用してその内容をコーディングすることで質的に分析した。

表-2 実践者聴取から抽出された金沢市自転車施策

No	年度	施策	概要
1	2003 ～ 2006	自転車歩行者安全マップ/道の点検簿	「地球の友・金沢」が通学路の安全調査を目的に自主制作を実施した「金沢自転車マップ」の取組みに注目した金沢河川国道事務所が協働制作を持ち掛け「自転車歩行者安全マップ」の制作を始める マップ制作に留まらず危険箇所の改善の必要性を感じたため、危険箇所とその改善提案、改善率を WEB サイト「道の点検簿」で公開
2	2006 ～ 2007	バス専用レーンを活用した自転車走行指導帯整備	旧国道 159 号の狭い歩道上で自転車と歩行者の錯綜が頻発して危険と「道の点検簿」の取組みで明らかになり、金沢河川国道事務所の石川元課長を中心に改善に向けて動き出す 道路拡幅は困難なため、山側環状道路が開通し交通量が減少したバス専用レーン内に車道混在型で自転車を走行させる「自転車走行指導帯」を設置
3	2010	細街路の自転車走行指導帯整備	金沢市の「協働のまちづくりチャレンジ事業」に採択された「地球の友・金沢」が金沢市と連携し、自転車の危険運転が問題視されていた中央小学校周辺の細街路において「自転車走行指導帯」を整備
4	2010	協議会設立	国、県、市、警察、学識者から成る「金沢自転車ネットワーク協議会」を設立
5	2012	警察主体の自転車通行空間整備	「地球の友・金沢」や道路管理者と連携し、地域住民の参加・協働により、石川県警察本部が主体となって自転車通行空間整備を通じた交通安全対策を検討・実施 取組みの成果が 2013 年に石川県警察本部が警察庁長官賞を受賞
6	2013	金沢自転車通行空間整備のガイドライン策定	自転車通行空間整備に関する統一基準としてのガイドラインを全国に先駆けて立案 国が指定したガイドラインを踏まえつつ金沢独自のルールを明示
7	2014	県道自転車走行指導帯整備	地元住民と協働で現場確認などを行いながら整備を実施 耐久性に配慮した溶融式の路面表示を試験的に施工

分析には、トランジションの生起可能性を評価する「変革インパクト評価」、アメリカの教育理論家および実践者である Wenger による「実践コミュニティ」への、担当者やフロントランナーを取り巻く環境の該当性を評価する「実践コミュニティの設計評価」を用意した。各評価指標の説明は後述する。

3. 変革インパクト評価

－トランジション・トリガーの出来事の評価－

どのような出来事がトランジション・トリガーとして金沢市のトランジションを加速させたのか、その特性を

表-3 変革インパクト評価の評価項目

区分	評価項目
革新的	従来と本質的に違う
	できなかったことを可能にする
	規範・ルールを破壊する
象徴的	ワオ!と言ってしまう
	ロコミ拡散、シンボルの効果がある
	明確な未来像を伴っている
波及効果	魅力的で参加したいと思う
	従来の考え方、組織、人間関係に影響を与える
	新しい活動を可能にする
	今は例外でも将来は当たり前になる
学習効果	異なる場所・場面でも調整して実施できる
	学習や内省に配慮している
ネットワーク	多様な人に支えられて実施する
	関係者からの支援がある

明らかにするため、聴取した「印象に残っている出来事」を表-3に示す変革インパクト評価項目によって評価した。

変革インパクト評価は、ロッテルダム大学トランジション研究所長の Derk Loorbach がトランジションを起こす取り組みの特徴として提唱しているもので、本研究では TM を試行した「はじめの一步ワークショップ」²⁾の際に、同氏が作成し、松浦が邦訳した項目を用いた。

分析では、プロフィール調査で聴取した発言に各項目に該当する内容を抽出し、その発言回数の総数を聴取者数で除した値を用いた。その結果、全項目での発言があった施策は全 7 施策中、4 施策となった(図-2)。以下に 4 つの施策の評価とその特徴を示す。

(1) 自転車・歩行者安全マップ/道の点検簿

市民団体「地球の友・金沢」が自主制作で始めた通学

路の安全マップ制作から、金沢河川国道事務所と協働で危険箇所を WEB 上で公開する、道の点検簿の取り組みまでを 1 つの出来事として評価した。

この施策には高い【学習効果】があったことがわかる。これは他の 3 つの施策と比べ、1 番高い値となっている。特徴的な点は、マップや道の点検簿といった成果物によって、関係者以外にも調査結果や学習成果が開示された点である。また、当初は危険箇所を調査し、成果物をまとめることを目標に始まったマップ制作が、調査を通じて明らかになった危険性から「やはり危険箇所は直さなければいけない」という使命が生まれ、提案が行われていった、というエピソードからも本施策が学習効果の高い出来事であったと言える。

他の出来事と比べ、低い値を示したのが、【波及効果】である。これは、マップ制作がそれ以後、別の地域などで広がりを見せなかったことや、道の点検簿の活動も現在は WEB 上に当時の情報が公開されているのみで更新が途絶えてしまったことに起因すると考えられる。これらの業務は、民間の「地球の友・金沢」が関わっているとはいえ、金沢河川国道事務所が主体となった業務であり、継続的な予算を確保しにくい行政構造や、担当者の入れ替わりが多い公務員の性質上、継続が困難になったことが想定される。また、自転車施策に係る担当者は他の業務に比べ少ない傾向にあり、少ない人員でハード整備や定例の業務をこなしていく中で、こうしたソフト整備に費やす時間にも限りがあると考えられる。しかしながら、後に設立された金沢自転車ネットワーク協議会によって情報共有が行われ、ネットワーク整備が進められるようになっており、別の形で成果の共有が行われており、本施策が形を変えて機能していることが指摘できる。

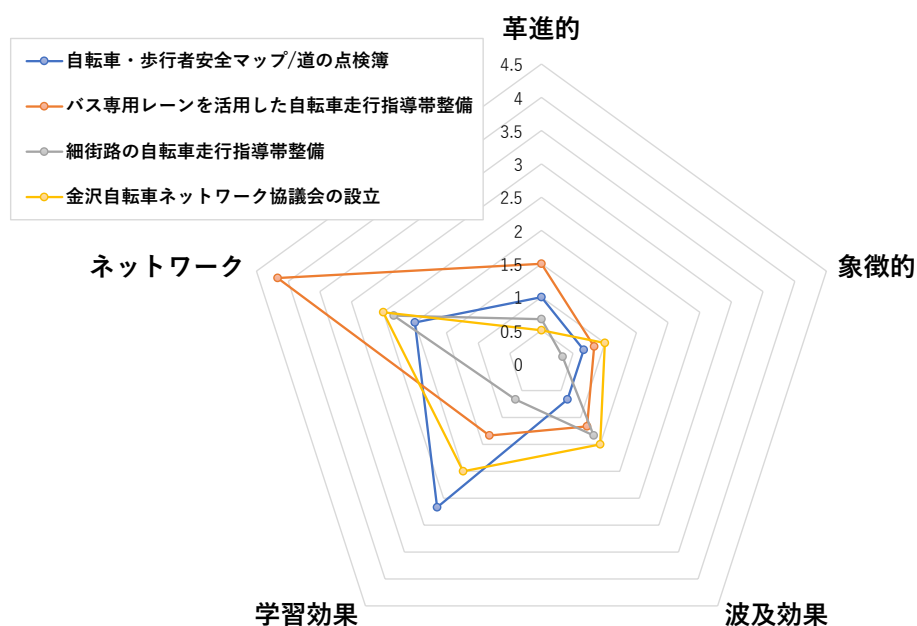


図-2 変革インパクト評価の結果

(2) バス専用レーンを活用した自転車走行指導帯整備

この施策は、他の施策に比べ【ネットワーク】項目の評価が高い値を示している。協議会を設置して多様なステークホルダーを集めて合意形成を図っていることや、ハード整備後のモデル走行等にも様々な関係者が関わっていたことに起因すると考えられる。また、現在では金沢市の至る所で目にする自転車走行指導帯が初めて共用された施策であり、金沢の自転車施策の第1歩目として殆ど白紙の状態から活動をスタートしたことで、施策の実施が関係者のネットワークの構築につながったことも要因として考えられる。

また、【革進的】も他に比べ高い評価となっている。これは、本施策が全国初の取組みであり、金沢特有の狭い道路構造という障壁を乗り越え、車道上に自転車と自動車を混在させる現在の形を生み出した先駆的な取組みであることが要因として挙げられる。施策検討段階では今までにない取組みであったため困難を極めたものの、各ステークホルダーが納得した形で、できなかったことを可能にした革進的な施策と認識されている。

(3) 細街路の自転車走行指導帯整備

本施策では、【波及効果】の項目が他の施策に比べて比較的高い評価を示している。これは、中央小学校周辺での取組みが報道などによって他地域の目に触れることで、その後の整備が容易になったことや、走行指導帯を支持する声が大きくなっていったという指摘からである。本施策を印象に残る施策としている、当時金沢市担当者の中山氏は「最初は強く反対していた町会長さんから整備後には肯定的なコメントを頂いた」と発言しており、地域内でも波及効果が見られたことが明らかになっている。

また、【ネットワーク】についても高評価がみられる。金沢市の補助事業であるチャレンジ事業に採択された「地球の友・金沢」が地元住民と協議会を設置して改善提案を出したことからはじまり、金沢市が地域住民や「地球の友・金沢」と協働で街頭指導などを行ったことで、市として自転車走行帯整備事業とともに、住民を巻き込んだコミュニティの形成へと進んだ時期であったことが要因として考えられる。

一方で、【象徴的】、【学習効果】は低い値である。自転車走行指導帯整備の実績は旧国道159号の施策で知られていた点、実施場所が細街路であり国道に比べて人目に触れにくい点が要因として考えられる。金沢市では同時期に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の策定や公共レンタサイクル「まちなか」の社会実験なども実施しており、体系的な自転車通行空間整備を実施している最中であり、本施策はその中の一角を担うものであったため一施策としては象徴性や学習効果が印象に残っていない可能性も考えられる。

(4) 金沢自転車ネットワーク協議会の設立

本施策では【象徴的】の項目が他に比べて高い値を示している。これは設立時に「持続可能な組織づくり」を掲げ、明確な目標を持った上で関係者との調整を進めていった背景に起因すると言える。

【波及効果】、【学習効果】、【ネットワーク】も比較的高い数値であり、協議会で一堂に会して情報共有やコミュニケーションを図るため設立した経緯から考えてもこの評価結果に合致するものと言える。

一方で【革進的】は低い評価値となっている。国、県、市、警察、学識者による協議会であるという、特性はあるものの、協議会の設置自体は珍しいことではないことや、協議会の設立そのものはルールや規範に変化をもたらし、トラジションへ直結するような変化を起こすものではないと認識されていると考えられる。

(5) トリガーイベントの特徴の共通点と変遷

これら4つの出来事の特徴として、どの施策もチャートのバランスを見ると、【ネットワーク】の評価が高い。よってトランジション・トリガーとなる出来事ではコミュニティの形成など人脈のネットワーク構築が重要であるという当初の仮説を裏付けることができた。

また、4つの施策の時系列とそれぞれの施策の評価値の特徴を重ね合わせると、金沢市ではマップ制作や道の点検簿などによって【学習】し、その後の施策で【ネットワーク】を形成しつつ【波及効果】を得ることで活動を拡大していった過程が明らかになった。分析によって、トランジション・トリガーとなる出来事を複数見つけることが出来たが、これらの出来事は単体として評価するよりも、4つの出来事が重なっていった過程を重視すべきなのではないかと考える。複数のトリガーを連続して誘発させるためには、先にも述べたように学習しながらネットワークづくりを行い、その効果を波及させていく必要があると考えられる。

4. 実践コミュニティの設計評価

－トランジションの背景のコミュニティの評価－

金沢市の成功の背景には、人々のネットワーク形成が鍵となっていることが示唆された。このことを「実践コミュニティが形成されている」という仮説をたて、「金沢自転車ネットワーク協議会（以後本節及び次節では協議会と略す）」を対象として実践コミュニティの概念への適合性を評価した。評価に用いた項目とその適合確認結果を表-4に示す。

評価項目は、Wengerの著書「Cultivating Communities of Practice」を参考に筆者が作成したものである。また、適

合確認のために、協議会が実践コミュニティの評価項目に該当しているかについて片岸、三国千秋、成子の回答結果と、表-1 の対象者から聴取した内容から協議会について語られたものを抽出し、前述した方法と同様に発言回数を算出した結果を表示している。

結果として、表に示すようにすべての項目について、確認できる事象があり、協議会は実践コミュニティとして成り立っていると言える。なお、3 名の聞き取りで異なる結果となった項目について理由と筆者の考察を示す。

「コア・メンバー、アクティブ・メンバー、周辺メンバーなど様々なメンバーが各レベルを行き来している」について、片岸は「あてはまらない」とし、その理由を、「各レベルを行き来しているかどうかと言われると組織の性質上難しいかもしれない」としている。協議会が行政メンバー主体の組織であるため、参加者は異動の度入れ替わりがあり、各レベルのメンバーの行き来が難しいという発言はもっともである。一方で、三国成子は「公務員は異動してしまうが、必ず繋がっていてその人たちがアドバイスや知恵をくれる」と述べている。協議会のメンバーが各レベルを行き来する要素は少ないものの、定期的な異動によってメンバーの入れ替わりが起き、過去の担当者もアドバイザーとして協議会に関わり続けている状況は、レベルの行き来が生じていると考えられる。

「発展を促進することを目標としている」について、成子は組織拡大を意図として「あてはまらない」と回答したが、「発展」は組織の活動やコミュニティが成長していくことを指しており、該当している見なしでよい。

「おなじみのイベントと刺激的なイベントを組み合わせている」に対して三国千秋と成子は“イベント”を催し物としてとらえて「最近イベントをしていないし、イベントをすることを目的としていない」とも述べているが、定例会合や懇親会といったメンバーの会合なども“イベント”であり、定例会議に加えて、年に1度の勉強会、不定期に行われる街頭指導などが本項目に当てはまると言える。

前述の分析によって、各施策によってネットワークが形成されてきたことは明らかであり、その積み重ねによって、最終的に協議会が実践コミュニティでありながら、1つの公式な組織として成立したと推測できる。

また協議会設立以前の国、県、市の業務に日本海コンサルタント、「地球の友・金沢」、高山教授が継続して関わってきたことで信頼関係が構築され、協議会設立時にもスムーズな関係構築が行われたことが推測される。

以上から、協議会は実践コミュニティとして成立していると考えられる。

表4 実践コミュニティの設計評価の項目

項目	片岸	三国千秋	三国成	ヒアリング
発展を促進することを目標としている	○	○	×	4
構造にとらわれず、コミュニティの発展に手を貸すこと設計の目的にしている	○	○	○	2
コミュニティの本質を深く理解する部内者の視点を持っている	○	○	○	3
コミュニティの潜在能力を見抜くための部外者の視点を持っている	○	○	○	3
コア・メンバー、アクティブ・メンバー、周辺メンバーなど様々なメンバーが各レベルを行き来している	×	○	○	1
メンバーが集う公共空間と私的空間の両方で様々な交流が行われている	○	○	○	1
組織やメンバーが組織自体やメンバー自身に価値をもたらしている	○	○	○	7
価値をはっきりと言葉に表して表現している	○	○	○	7
おなじみのイベントと刺激的なイベントを組み合わせている	○	×	×	2
定期的な会合や交流がある	○	○	○	3
不規則な活動があってもその活動によってコミュニティが大きく発展している	○	○	○	2

5. 実践コミュニティのコーディネーターの評価

協議会では、コア・メンバー、アクティブ・メンバー、周辺メンバーの行き来は少ないものの、異動した担当者や三国千秋・成子の間にその後も交流が続いている。一方で、行政担当者同士の繋がりは以前程強くはない。すなわち協議会は千秋・成子を中心としたアクティブ・メンバーの集まりとして、実践コミュニティが機能している可能性が示唆された。

さらに、千秋・成子は全国の自転車関連の活動を実施している学識者や自転車関連業従事者、あるいはNPOなどのネットワークを持っており、そうしたコミュニティも実践コミュニティの一部であると考えられる。勉強会や視察にそうしたネットワーク内のメンバーが招かれ、人を結びつける活動が行われており、コミュニティが彼らをハブとして成立している様子が見られる。

以上から、千秋・成子が実践コミュニティの「コーディネーター」の役割を果たしているとの仮説を検証してみた。

実践コミュニティのコーディネーターとは「メンバーの中で、コミュニティが領域に焦点を当て、さまざまな関係を維持し、実践を開発できるように手助けをする人」を指すとされている。本研究では分析項目として、実践コミュニティのコーディネーターの役割を整理し、評価項目を構成し、三国千秋、成子の発言内容、他者の2名についての口述を分析した。その結果を表-5 に示す。

対象者の発言にも 2 名に関する口述があり、「夫妻から海外の事例について学んだ」、「夫妻が方向性を示してくれたため協議会が円滑に運営できる」等の発言があった。

発言回数には表れていないが、千秋・成子が果たした役割が大きいと考えられるのが表-5 の c)「コミュニティ・メンバーを非公式に結びつける。組織内のユニット間の境界を越えて知識資産を仲介する」、e)「コミュニティと公式の組織（チームやその他の組織単位）との間の境界を管理する」、g)「コミュニティの状態を判断し、メンバーや組織への貢献を評価する」である。

c)では、懇親会などの不規則なイベントを通じて道路管理者、警察と関係調整を行っている他、担当者が代わる度に挨拶に出向き、関係づくりを実施している。

e)では、施策実施時の住民と行政との協議会を設置する際に市民と行政マンの間に潤滑剤の役割を果たしていた。施策実施当時、石川県警課長であった三島氏は「三国夫妻が住民と警察、行政との間のコーディネーターを務めてくださった」と発言している。

g)について、複数の対象者から「夫妻にお褒めの言葉を頂き嬉しかった」という発言がある。また、千秋は「何かうまくいったら必ずお祝いをするようにしている」と発言しており、メンバーへの評価や称賛が意識されていることが分かる。実際に、警察主体の自転車専用通行帯整備時に石川県警察本部として警察庁長官賞を受賞した際には、協働で業務を行った外部のメンバーを集めた、警察としては異例のお祝いの場を設けられたことが語られている。

自転車走行空間整備の効果は着実に表れてきてはいるものの、異動が多く、他業務もあるため、自転車施策のみに力を入れることが難しい行政者のモチベーションを保ち、整備を積み重ねて走行指導帯のネットワーク整備を進めることができた要因は、千秋・成子が周りを励まし続けたことが要素となっている。年 1 度の勉強会では国、県、市、警察から年度の取組みの成果をプレゼンする機会を設け、外部に発信する機会も作っており、こうした刺激の組み合わせも重要な要素として働いている。

Wenger は、優れたコーディネーターは「一般的にはその分野における第一人者ではないことが多い。コーディネーターの主な役割は人と人を結びつけることであって、質問に答えることではないため、一流の専門家であることはハンデになり得るのだ」としている。実際に、三国千秋・成子は元々は自転車の専門家ではない。今では知識と経験を積み、専門家として活躍しているが、そうした背景から他の専門家や技術者を敬い、意見を聴取して実践に移すスタイルが定着しているのではないだろうか。

表-5 実践コミュニティコーディネーターの評価結果

項目	発言回数
a)領域内の重要な問題を特定する	7
b)コミュニティのイベントを企画し、推進する	14
c)コミュニティ・メンバーを非公式に結びつける。組織内のユニット間の境界を越えて知識資産を仲介する	14
d)メンバーの成長に手を貸す	9
e)コミュニティと公式の組織（チームやその他の組織単位）との間の境界を管理する	13
f)実践の構築に手を貸す（知識ベース、教訓、ベスト・プラクティス、ツール、方法、学習イベントなど）	12
g)コミュニティの状態を判断し、メンバーや組織への貢献を評価する	6

6. 終わりに

変革インパクト評価の結果、トランジション・トリガーとなる出来事ではコミュニティの形成など人脈のネットワーク構築が重要である可能性が示唆された。

実践コミュニティの設計評価からは、「金沢自転車ネットワーク協議会」が実践コミュニティの性質を持つことが示された。そして、1 つの可能性として三国千秋・成子を中心とした実践コミュニティが全国的に広がっており、「金沢自転車ネットワーク協議会」はその中の核であり、アクティブ・メンバーの集まりであるという新たな仮説を得ることができた。また、千秋・成子は実践コミュニティのコーディネーターとして機能していることも明らかになり、その役割が 10 年以上続く、金沢市の自転車施策の継続を可能にしている要因であることも示唆された。

以上の分析から、トランジションを目指したマネジメントの初期期評価の視点としての提案を以下にまとめた。

- ・ 初期期の活動では学習や内省に配慮し、その後のネットワーク形成や波及効果に繋ぐことを意識する
- ・ 多様な主体間のネットワークの構築が重要であるため、フロントランナーたちを結び付ける実践コミュニティのコーディネーターのような人脈形成に長けた人物を配置する

今回は、石川県金沢市の自転車施策のみを対象としたため、他のトランジションが生じている事例との比較ができていない。今後の研究では、他地域の事例も同じ項目で評価し、トランジションの背景に実践コミュニティの存在が認められているのか明らかにすると共に、更なるトランジションを加速させるための有効な手立てを指摘する一助としたい。

謝辞：本研究は科学研究費基盤研究B「自転車交通の真の活用推進へエビデンスベース型トランジション・マネジメント」（20H02278）の助成を得て実施している。

参考文献

- 1) 松浦正浩：トランジション・マネジメントによる環境構造転換の考え方と方法論，環境情報科学，2017，46(4)，pp.17-22.
- 2) 中川諒一郎，松浦正浩，山中英生，榎尾果歩，尾野薫：自転車の未来とはじめの一步を考えるトランジション・マネジメント，土木計画学研究・講演集，Vol.60，2019.
- 3) 榎尾 果歩，山中 英生，松浦 正浩，三国 成子，三国 千秋，尾野 薫：トランジション・マネジメント・ワークショップによる自転車活用プロジェクト創生の試み，土木計画学研究・講演集，Vol.61，2020.
- 4) 松本 潤，榎尾 果歩，山中 英生，松浦 正浩：自転車トランジションマネジメントの取組みにおけるフロントランナーの特徴分析，土木計画学研究・講演集，Vol.63，2021.
- 5) 松浦 正浩，榎尾 果歩，山中 英生：自転車活用推進に向けたトランジション・マネジメントに関する4都県アンケート調査，土木計画学研究・講演集，Vol.63，2021.
- 6) 松浦正浩，山口行一，山中英生，八木絵香，坂本真理子：合意形成の調整役機能理解のための実践のプロファイリング手法の研究レビュー，土木学会論文集 D3 (土木計画学)，Vol. 70, No. 5, pp. I_143-I_150, 2014.
- 7) Forester, J. F. : The Deliberative Practitioner, The MIT Press, 1999.
- 8) Wenger,E. McDermott,R. and Snyder,W.M.(2002), Cultivating Communities of Practice,Harvard Business School Press.(野村恭彦監修・野中都次郎解説・櫻井祐子訳 [2007]『コミュニティ・オブ・プラクティス—ナレッジ社会の新たな知識形態の実践』翔泳社).
- 9) 金沢自転車ネットワーク協議会：連携と協働で歩んだ10年の軌跡 金沢の自転車施策 2007-2017，2019.
- 10) 山中 英生，中川 諒一郎，三国 成子，尾野 薫，岡野 玲奈：細街路での自転車走行指導帯整備による通行秩序化空間波及効果の分析，交通工学研究発表会論文集，Vol.39，43-47，2019.
- 11) 山中 英生，三国 成子，尾野 薫：細細街路での自転車走行指導帯整備による 交通通事故低減効果，土木計画学研究・講演集，Vol.60，2019.

Kanazawa City Bicycle Safety Policy Analysis of Transitions -Towards an evaluation of the initial stage of transition management-

Kaho MAKIO, Hideo YAMANAKA, Ssumu NAMERIKAWA,
Masahiro MATSUURA, Chiaki MIKUNI, Shigeko MIKUNI,
and Masahiro KATAGISHI

Transition management (TM) methods have been proposed and practiced in the formulation and implementation of policies for the transformation of socio-economic systems, mainly in the Netherlands, but it is easy to predict that it will take many years to implement TM, and it is often difficult to evaluate the results in the initial stage. In this study, we focused on the bicycle transportation policy in Kanazawa City, Ishikawa Prefecture, as a case where transitions occurred, and evaluated the events that triggered the transitions and the movements of people and communities by analyzing the profiles of its practitioners. As a result, it was shown that the formation of a network is important for transitions, and that the formation of a community, which can be regarded as a community of practice, is important.