

記録誌

NPO 法人・再生塾の 10 年

2017 年 9 月

NPO 法人・持続可能なまちと交通をめざす再生塾

【 目次 】

1. はじめに	-1-
2. 再生塾をはじめよう	-2-
2.1 発端 総合交通政策を実現するために	
2.2 北村隆一先生が残したもの	
2.3 プログラムの拡大と充実	
2.4 これからの再生塾	
3. 再生塾の人材育成プログラム	-8-
3.1 人材育成プログラムの概要	
3.2 セミナー開催実績	
3.3 セミナーの実際	
3.4 その他の取り組み	
4. 再生塾に対する塾生からの評価	-17-
4.1 アンケート調査	
4.2 塾生の評価	
4.3 実務者教育に必要なだと思う内容	
4.4 アドバンスドコース参加者の評価	
4.5 アフター再生塾（各コース・プログラム以外への参加）	
4.6 今後の再生塾に期待すること	
4.7 まとめ	
5. 再生塾への期待 ～ラーニング・ファシリテータ（LF）からのメッセージ～	-22-
6. あとがき	-29-
資料：再生塾に関する論文等	-30-

【編集委員】

大藤武彦, 土井勉, 山本信弘

【再生塾事務局】

橘 恵 (株)交通システム研究所)

1. はじめに

理事長 正司健一（神戸大学大学院教授）

2007年8月11日、「わかっちゃいるけどやめられない交通問題（交通行動）を、どうすればいいのか」、記念すべき再生塾の第一期セミナーは当塾の提唱者でもある故北村隆一先生（当時：京都大学大学院教授）のこの言葉から始まりました。2009年2月には特定非営利活動法人として改組し、その活動を拡張させながら行政担当者や技術者、交通事業者、地域のリーダー等を対象とした人材育成を中心に、まちづくりと総合交通政策の実現に向けて継続して取り組んできました。今日まで10年にわたって進めてこられたのも再生塾正会員、賛助会員の皆さま、そして各種セミナーに参加いただいた延べ958名(実質で587名)を超える塾生の皆さまのおかげです。この場を借りて厚くお礼申し上げます。

さらに、アドバンスドコースにフィールドを提供していただいた団体（自治体11、交通事業者等9）の皆さま、関西交通政策実務者懇話会、京都大学大学院工学研究科交通政策研究ユニット、地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu（Qサポネット）、近畿運輸局他、すべての組織名を挙げる事ができず恐縮なのですが、多様な形でこれまでわれわれと連携して下さってきた各組織の皆さま、そして土木計画学研究発表会春大会における関連セッションをはじめとして、交通まちづくりや人材育成に関する議論の場でご一緒させていただいた方々にも深く感謝いたします。

特定非営利法人発足を待つかのように他界されてしまった北村先生に、胸をはって報告できるだけの成果をあげてきているか、“まち”と“交通”の問題の解決への歩みが着実に進む流れをしっかりと根付かせることができたのかについては、正直、忸怩たるものがあります。その一方で、本年7月、われわれの10年間にわたる総合的な交通政策の実現を担う人材育成と支援の取り組みに対して、日本モビリティ・マネジメント会議から平成29年度JCOMMプロジェクト賞を受けたことは、われわれの努力の方向が間違っていなかったことを示す証拠の一つとして、10年を祝っていただいたうれしい出来事でした。

しかし、まだ道半ばであると自覚しております。皆さまとともに“ビジョン”と“夢”を共有し、安心して豊かなくらしの実現に寄与していくようさらに努力し続ける所存ですので、今後とも、どうかよろしくお願い申し上げます。最後に、記念誌作成に際していろいろご協力いただきました皆さま、編集委員の皆さま、そしていつも何かとお世話になっている事務局の皆さまへの感謝の意を表して、理事長としての挨拶に代えさせていただきます。

2. 再生塾をはじめよう

土井 勉

2.1 発端 総合交通政策を実現するために

1998年に太田勝敏先生がまとめられた「新しい交通まちづくりの思想-コミュニティからのアプローチ」(鹿島出版会)が発行され、「交通まちづくり」という言葉が誕生した。これは、これまでの道路の渋滞対策を中心にした交通政策から、P&R (Park & Ride) などのTDM (Transportation Demand Management) に代表される自動車交通の抑制を含めた交通政策への転換が始まったわけである。また、2006年7月には東京で第1回のJCOMM (日本モビリティ・マネジメント) が開催され、自動車交通だけでなく、公共交通も含めて、まちづくりと連動した交通政策の重要性が広く認識されつつあった。そして、LRTの導入など人間を中心とした賑わいのある都市空間の形成の実現なども交通政策の重要な課題であることが欧州や米国の都市で推進されつつあり、我が国でも、なんとかこうした取り組みを実現したいと考える人たちが増えてきた。

ちょうど2006年12月に神戸国際大学で国際シンポジウム「市民のための公共交通を考える」が実施され、基調講演にはソウル市開発研究院(SDI)の金敬喆氏、パネリストとして京都大学大学院の北村隆一先生、それに現在ではタマ電車の生みの親として名高い両備グループの小島光信代表などにお越しいただき、前記のテーマで意見交換を行うことになった。この時に、総合交通政策を我が国でも本気で実現するためには、法制度や予算を整備することが重要であることの他に、それを担うことのできる人材育成をすることの重要性が強調された。シンポ終了後の懇親会でも、この話題で意見交換することが続き、人を育てるのであるから「ビジョン」だけでなく「ドリーム」を持つことの重要性が何度も強調された。

このシンポの余韻が残っている2007年の正月に京都市上京区にある北村先生のご自宅に、後に再生塾の理事・監事になるメンバーが招集されて晩ご飯とワインをいただきながら本気で人材育成を行うことについて意見交換をした。先ずは出来るところから取り組もうということになり、夏から総合交通政策をテーマに連続セミナーを毎月実施し、学識経験者と実務者が毎回話題提供を行い、それについて全員で意見交換をするという進め方の骨格が決まった。再生塾という名称はこの時にはまだ無かったが、再生塾がこの日から実質的にはスタートとした。

表 2.1 再生塾の歩み

年 月	主な出来事
2006年12月	国際シンポジウム「市民のための公共交通を考える」(神戸国際大学) ⇒韓国, ソウル市の劇的な変化
2007年正月	北村先生の自宅に集結!
2007年8月～08年2月	再生塾スタート
2008年1月28日	シンポ「まちづくりと交通政策の実践的アプローチ」 ⇒近畿運輸局主催のシンポジウムを支援. 継続的に取り組む
2008年8月	基礎編(ワンデーセミナー)スタート
2008年10月～09年1月	アドバンスドコース スタート
2009年2月	再生塾IPO法人化初代理事長北村隆一先生
2009年2月	北村先生ご逝去に伴い2代目理事長土井勉
2009年6月	第39回土木計画学研究発表会(徳島大学)で塾生発表 ⇒以降, 継続的に取り組む
2010年5月24日	地方議員向け・地域公共交通政策セミナー スタート
2010年7月14日	WCTR(リスボン)で再生塾の活動を発表
2012年5月	韓国視察研修旅行開催
2012年8月	創立5周年記念交流会開催と ⇒韓国交通研究院(KOTI)と交流協定の締結
2014年8月	技術編セミナー スタート
2014年9月	にしきた商店街を対象として実践編 試行的にスタート
2014年11月	理事長土井勉から正司健一(3代目)に交代
2017年7月	台湾視察研修旅行開催
2017年7月	日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)よりJCOMMプロジェクト賞受賞
2017年9月	創立10周年記念交流会の開催

2.2 北村隆一先生が残したもの

北村隆一京都大学名誉教授(故人, 1949年—2009年)は京大土木の計画学系講座において交通行動分析等の分野で世界的に価値のある研究業績を積み上げるとともに, 多くの弟子を育成された。研究者であると共に優れた教育者としても稀有の存在であった。

そして理論研究と現場の知恵との融合について多くの関心を持たれていた。だから, 多忙な時間を割いて他大学の学生の育成などにも取り組まれていた。こうした活動の一環として再生塾も構想されたのである。



再生塾の第1回は2007年8月11日 写真 2.1 講演する北村隆一先生(第1回再生塾)

(土)の大阪府立ドーンセンターで開催された。北村先生は「“まち”と“交通”の問題をどう考えるか？ 今、公共交通・公共空間整備が意味するもの」と題して、最初の話題提供を行われた。なお写真 2.1 で北村先生は腕を三角巾で吊っておられる。これは当時体調不良であり、自宅の 2 階から前面道路に誤って落下されて怪我をされたためである。我々には内緒にされていたが癌の進行が想定以上に早かったことも一因かと想像している。そんな状況でも、京都から大阪まで出向かれた熱意を感じるものである。

この時の内容は再生塾 5 周年記念事業で冊子にして配布している。この中で印象的な発言をいくつか紹介したい。

■何故“まち”と“交通”の問題は解決しないのか？

- 交通需要という観点からすると、特に都心部において交通需要というのはクルマだけではとてもまかなえるものではありません。道路というのはほんのわずかな需要をまかなっているに過ぎないのです。もちろん物流や、緊急車両を通すために道路は必要です。道路が必要でないと言っているわけではありません。全体の人々の流れから見ると、道路が担っている割合は極めて限られているという事実を認識していただかず、いつまでたっても“そんなことをしたら自動車で道が混む”という発想のもと、有効な交通政策が実施できない状況が続いているということを訴えたいのです。

■「公共領域の衰退」、そして「私的領域の拡大・肥大」

- 公共領域の衰退と私的領域の肥大化を推し進めている状況には①クルマ社会化 (Motorization : クルマ主体のまちの構造)、②郊外化 (Suburbanization : クルマなしには生活できない)、③商品化 (Commodification : 何もかもが商品、値札がつかないモノを軽視する) という3つが手を取り合いの三身一体化している背景があります。そして、それらの共通項として“クルマ”が浮かび上がってくると思います。
- 公共交通で一体どんな良さがあるのかということの人々に訴えかける必要があります。それが自動車会社と同じぐらいセンセーショナルで格好いいコマーシャルができるものかと思うのです

その後の再生塾の活動にも、北村先生は体調と相談しながら、積極的に参加いただいた。2009年には再生塾のNPO法人化の取り組みが進展し、2月には認可されることになった。初代理事長は北村隆一先生が就任された。ただ、本当に残念なことであるが、2009年2月19日にご逝去された。

2.3 プログラムの拡大と充実

2007年度は手探りで話題提供と意見交換を行う連続ワンデーセミナーを実施し、その年度末には国土交通省近畿運輸局主催の人材育成プログラム「まちづくりと交通政策の実践的アプローチ」について再生塾のメンバーが講演を行うことになり、これ以降、様々な形で近畿運輸局の人材育成の取り組みについてサポートすることになる。

2007年度の連続ワンデーセミナーの後で、参加者から座学だけでなく現場に近いところでゼミ形式の講座の開設の要望が出されるようになった。

そこで入門編としての座学中心のワンデーセミナー（現在の基礎編セミナー）とゼミ形式の連続コース（現在のアドバンスドコース）の2つのプログラムを実施することになった。

プログラムも手探りであり、毎回のセミナー後には良かった点、修正点などを率直に意見交換することで、内容の充実を図ることも重視することになった。こうした手探りの活動を村尾俊道他が整理して論文化したものが土木学会の土木技術者実践論文集に掲載された「総合的な交通政策を実現するための実務者育成の実践」（2010年3月）である。ここで再生塾の理念として「ビジョンとドリーム」と共に教育理念として「互学互習」が明確に打ち出されることになった。この互学互習を支えるために、LF（Learning Facilitator）がサポートし議論の活性化役を担うことの重要性を提示している。

さらに、総合交通政策を実現するためには、議員の人たちがこの問題に関心を持ってもらうことが重要であると考えて、2010年には「地方議員向け、地域公共交通政策セミナー」を実施することになった。これは、ワンデーセミナーであるが講義後半に時間を取って、参加者と講師陣との意見交換や質疑を行うものである。流石に議員の皆さんは講義への集中度も高く、質問も鋭いものが多いので、講師自身が鍛えられる場にもなっている。

また、アドバンスドコースの取り組みを重ねている過程で、参加者の属性により調査分析やプレゼン資料作成などのスキルに大きな差があることが判明してきた。そこで、この差を埋めるためにGISや様々な公的データの所在、アンケート調査や統計分析などの入門編を講義する「技術編セミナー」を2014年から開設している。

ここでアドバンスドコースは再生塾のメインのプログラムとして、これまでの様々なフィールドでの提案を行っている。提案についても、自分が担当することになった際には、責任を持って実施できるものが期待されている。その結果、嵐電では帷子ノ辻駅における構内踏切の整備や京都バスにおけるダイヤ再編など実現しているものも少なくない。

これらの各プログラムでは毎回の終了後に懇親会を開催することになっている。ここで懇親

を深めることで、人的なネットワークの拡大なども広がっている。実際に、ここで親しくなり、こうした関係の拡がりも仕事にも好影響を与えている。

さらに、設立5年目、10年目には韓国や台湾に20名を越えるメンバーで研修旅行を行い、現地の組織との交流や公共交通に乗りまくるツアーなどを実施している。これも見聞を拡大するだけでなく、参加者相互の交流も多くの生まれている。

これまでにプログラムに参加いただいた塾生は総数で延べ958名（実質は587名）となっている。

また、まちづくりや交通政策に関心を持つ人たちが集う関西交通政策実務者懇話会の活動や、京都大学大学院工学研究科交通政策研究ユニット（2009年設立の低炭素都市圏政策ユニットから発展的に改称）における教育研究活動も再生塾の活動とは相互に好ましい影響を与える関係となっている。



図 2.1 5周年記念韓国研修旅行報告の表紙

2.4 これからの再生塾

こうした再生塾の10年間の活動が評価されて日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）から2017年度のJCOMMプロジェクト賞をいただくことができた。まことに有り難いことである。この受賞は、塾の原型を創っていただいた北村先生のおかげであるとともに、塾の活動に共感をいただき様々なプログラムに参加いただいた塾生の皆さんが継続的におられたから可能となったものである。そして塾の活動を無償の愛で支えていただいているLFの皆さんの参加無しには再生塾の活動そのものが継続しなかった。アドバンスドコースのフィールドを提供いただいた諸団体には、ご多忙のところ我々の訪問を気持ち良く受け入れていただき感謝を申し上げたい。

さらに国土交通省や様々な府県市での塾生の皆さんの活躍による再生塾のプログラムの移転なども、心強く感じることである。また、九州のQサポネットなど共に活動ができる団体が増えてきたことも喜ばしいことである。

再生塾の今後の展望について簡単に触れておきたい。

今後の活動の方向として、期待されるものの一つは再生塾発足の原点である「総合交通政

策」の実現に少しでも近づけるように、人材育成だけでなく、様々な局面で関わっていくことをメンバーが意識的に取り組んでいくことであろう。このことを通じて、10年間にわたってご支援をいただいた多くの皆さんにお返しをすることになるものと考えられる。

もう一つは、都市や交通を取り組まく現状はどんどん変化をしている。これまでに蓄積してきた再生塾の方法だけでなく、新たな取り組みが期待される。そのためには、常に現在の活動が最善であるかどうかについて冷静に検証し適切な方策を選択することや、新たな人材の参加についても積極的に取り組んでいくことが必要となろう。

最後に、何故再生塾の活動が活発なのか？あるいは継続しているのか？を問われることが多い。こうした時に、一体何故なんだろうと自問することがある。そしてわかったことは、素晴らしい仲間と出会えることと、参加することの愉しさが活動推進のエンジンになっていることである。

これからも、素晴らしい仲間との出会いと楽しい時間の共有ができる再生塾であることを目指したいと考えるものである。

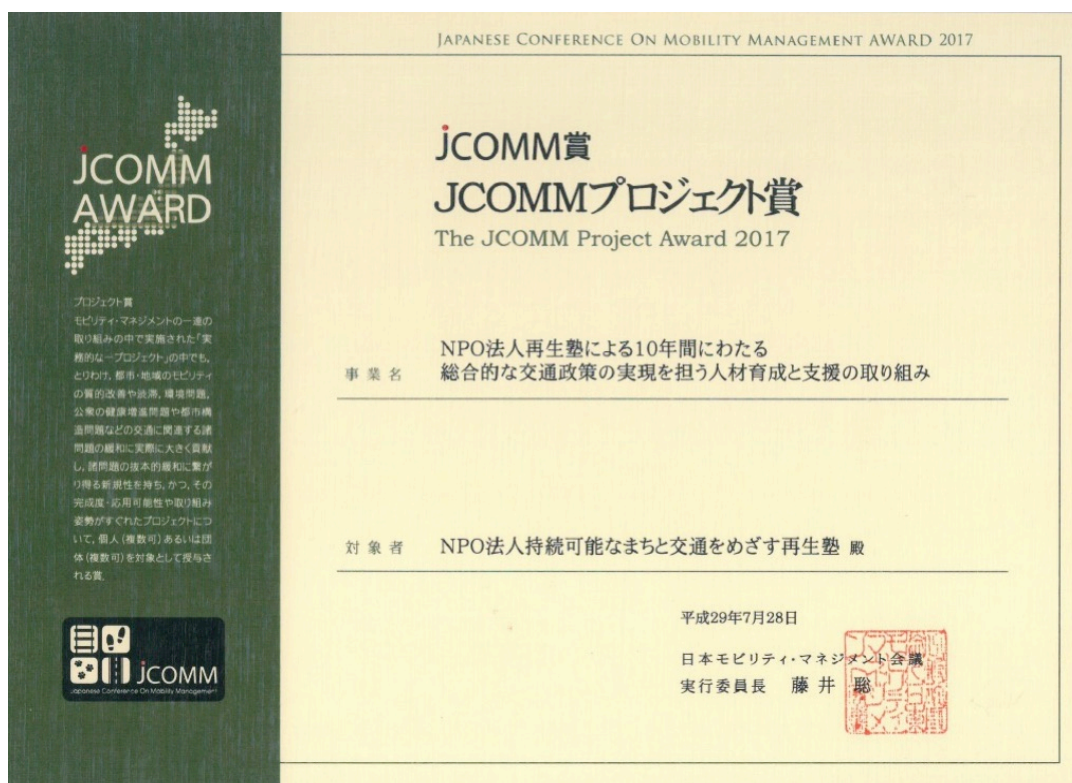


写真 2.2 JCOMM プロジェクト賞(2017 年度)の表彰状

3. 再生塾の人材育成プログラム

大藤 武彦

3.1 人材育成プログラムの概要

(1) 構成と対象

再生塾の人材育成プログラムは、基礎的研修としてのセミナー、実践的研修としてのアドバンスドコース、そしてその他の塾生支援プログラムで構成される（図 3.1）。

基礎的研修としては、参加対象者に応じた基礎的なセミナーと基礎的技術を習得するための技術セミナーで構成される。実践的研修は、実際のフィールドを対象として課題解決に取り組むアドバンスドコースを実施している。なお、フィールドからの要請に基づいてプロジェクトに取り組む実践編を試行している。さらに、塾生の学びを支援するためのその他の支援プログラムとして情報提供、交流活動などを提供している。

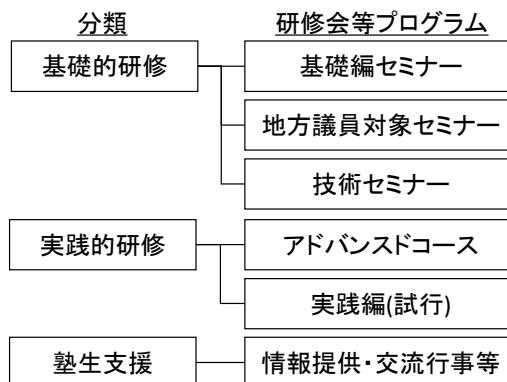


図3.1 再生塾人材育成プログラムの構成

これらのプログラムの参加対象は、まちづくりや交通政策に携わる地方自治体等職員、地方議会の議員、交通事業者、コンサルタント、NPO などの活動をしている人たち、学生等に対して広く案内し、参加者の意思に基づいて参加申し込みをすることとしている。

(2) プログラムのねらい

初年度は、総合的な交通政策を実現するためには、関係者が有用な理論的・実践的情報を共有し、かつ「ビジョン」「夢」を持つこと、そして“総合”交通政策を推進できる人材を育成することが重要であるという認識に基づき、多様な組織に所属する実務者を対象として連続セミナーを開催した。

初年度の連続セミナーの反省と参加者等からの声も踏まえて、交通分野の経験が比較的浅い実務者も理解できる内容の基礎編と、基礎編修了者及び交通分野に一定の実務経験を有するメンバーを対象とする実践的研修を行うアドバンスドコースを開催することとした。

また、カリキュラムは、自ら学び、教えあう機会を持ち続ける「互学互習」をコンセプトとして、多様な知識が交流し、多様な知識習得と新たな知の創出を促すことをねらいとして構築している。基礎的研修においても、参加者の所属にかかわらず異なる視点からの意見交換を推奨するようなチーム編成のもとでグループワークを導入するとともに、アドバンス

ドコースでは、実際のフィールドを対象として異なる属性のメンバーを組み合わせたチーム学習を行い、ラーニングファシリテータ(Learning Facilitator(LF))を導入するなど、再生塾のプログラムは、学習の定着率を表すラーニングピラミッド

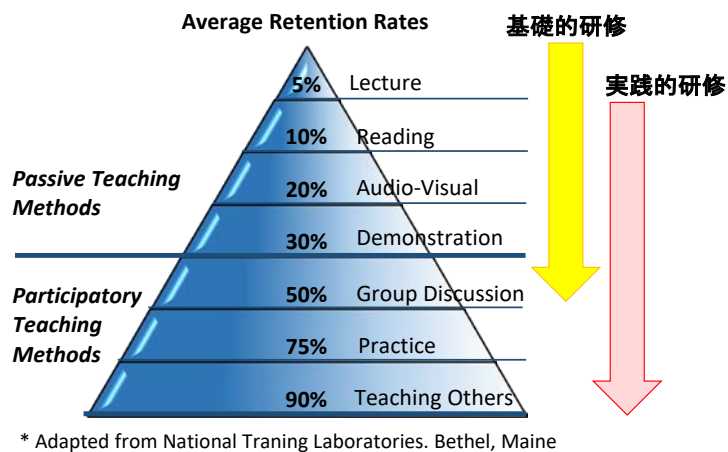


図3.2 ラーニング・ピラミッドと再生塾プログラムの位置付け

と対応させると、学習の定着率の高い内容をめざしたものとなっている。

(3) プログラムの概要

再生塾が実施した初期の「連続セミナー」、基礎的研修として実施「基礎編セミナー」、 「地方議員対象セミナー」、 「技術セミナー」、そして実践的研修である「アドバンスドコース」の概要は、表 3.1 に示すとおりである。

表 3.1 再生塾が主催するセミナー概要

セミナー名称	定員	参加費	概要
(初年度のみ) 連続セミナー	30名	3,000円/回	交通政策を推進するために有用な理論的・実践的情報を学び、参加者相互の意見交換を通して「ビジョン」と「夢」を共有して、関係各方面で取り組む交通政策への支援に資する。
基礎編セミナー	60名	3,000円	交通政策に関する基礎的な知識の習得を目指し、行政担当者、交通事業者、コンサルタント等を対象として講義とグループワークを組み合わせた入門コース。
地方議員対象セミナー	15名	15,000円	主に地方議員を対象として公共交通の再生に向け、交通政策の基本的な考え方や先進事例、計画手法を講義し、参加者との質疑応答を組み合わせた研修。
技術セミナー	40名	10,000円	交通計画に関連する技術力の向上を目指す人たちを対象として、調査手法、既存データへのアクセス方法、分析方法、表現方法等についての基礎的な研修。アドバンスドコース参加者は必須。
アドバンスドコース	20名	20,000円	自治体・交通事業者・コンサルタントなどで実践的な研修を希望する人たちを対象として、実際のフィールドで現地の交通政策課題に取り組む。少人数のチームを編成し参加者とラーニングファシリテータと一緒に、問題発見、課題抽出、解決策の提案と発表まで行う。

3.2 セミナー開催実績

2,007 年に開催した再生塾の初期「連続セミナー」には、34 名の参加を得た。2008 年から開催した基礎編セミナーとアドバンスドコースはいずれも 10 回に達し、それぞれ延べ 531 名、延べ 198 名が参加した。また、2010 年から開催する地方議員対象セミナーは 8 回で 144 名が参加、2014 年から開催する技術セミナーは 3 回、38 名の参加があり合計で延べ 945 名が参加している。

ここで、各セミナーでは、リピート参加者が存在する。基礎編セミナーに参加してさらにアドバンスドコースに参加した塾生、アドバンスドコースに複数回参加した塾生などであり、アドバンスドコースに最高 5 回（上限を 5 回と設定している）の参加をした塾生もいる。これらの重複参加を考慮すると実質 587 名もの参加者となっている。

表3.2 セミナー開催概要

セミナー名称	開催回数	延参加者数
連続セミナー	1	34名
基礎編セミナー	10	531名
地方議員対象セミナー	8	144名
技術セミナー ^{*)}	5	(単独51名)
アドバンスドコース	10	198名
合計		958名

平成29年8月31日現在(実参加者数:587名)

^{*)}アドバンスドコース参加者は必須参加

3.3 セミナーの実際

(1) 連続セミナー『再生塾-持続可能なまちと交通をめざして』

初年度の連続セミナーでは、2007 年 8 月から 2008 年 2 月まで全 6 回開催し、表 3.3 に示すように講師による話題提供に基づく質疑と意見交換を行った(写真 3.1)。また、毎回、参加者からは実務を通して日々直面する課題が紹介され、終了後には、塾を通して学んだことを再整理する機会として事後レポートの提出を求め、それに対する講師陣からのフィードバックを行った。

連続セミナー参加者からは、多様な立場のメンバーによる議論と意見交換ができる場の提供に対して、高い評価を得るとともに、継続



写真3.1 連続セミナーの様子



写真3.2 近畿運輸局主催地域公共交通セミナーの様子

的な開催を求める声を多くいただいた。また、この連続セミナー開催が評価され、この連続セミナーを踏まえた近畿運輸局主催の地域公共交通セミナー「まちづくりと交通政策の実践的アプローチ」2008年1月28日が開催された(写真3.2)。

一方で、交通分野に携わる期間が短い地方自治体職員と経験があるコンサルタントでは知識や技術水準に大きな開きがあり、レベルに応じた塾の開催を求める意見があった。また、広範な話題提供に対して意見交換を行ったことから、連続セミナーの目標像への方向性が必ずしも明確に示されていないとの声や、実際のフィールドを対象としたワークショップなどの開催の期待など、より実践的・具体的な議論を行いたいといった声も寄せられた。

このような反省や要請に基づき、基礎編セミナーとアドバンスドコースの開催が検討されることとなった。

表3.3 連続セミナー「再生塾-持続可能なまちと交通をめざして」プログラム

日時	会場	話題提供
2007年8月11日 (土), 10:00-13:00	ドーンセンター, 4階 セミナー室	「“まち”と“交通”の問題をどう考えるか?」(北村隆一)
2007年9月15日 (土), 10:00-13:00	ドーンセンター, B1 階多目的ルーム	「まちづくりと公共交通政策」(土井勉) 「持続可能なまちと交通をめざして～鉄道計画者の視点から」(植林俊光)
2007年10月13日 (土), 10:00-13:00	大阪府私学教育文化会館 401号室	「やる気とビジョンが公共交通を変える」(中川大) 「交通政策は地方分権で」(土井博司)
2007年11月17日 (土), 10:00-13:00	大阪府私学教育文化会館 402号室	「まちづくりと交通政策にかかる経営論」(正司健一) 「なぜ公共事業者は経営危機に陥ったか?」(塩土圭介)
2007年12月8日 (土), 10:00-13:00	ドーンセンター, 5階 セミナー室2	「事業をどう進めていけばよいか?-関係主体の連携-」 (村尾俊道) 「思い切って行政マンの枠をはみ出してみませんか(本田豊) 「交通計画の目的関数は何か?」(東 徹)
2008年2月23日 (土), 14:00-17:00	エルおおさか, 2F 文化プラザ	「交通政策を進めるための技術と戦略」(大藤武彦) 「事例紹介:失敗事例に学ぶ」(再生塾幹事メンバー)

(2) 基礎編セミナー

基礎編セミナーは、地方自治体の交通分野に初めて赴任した職員や新たに交通分野の業務に携わるようになった方々、そしてこれから交通の問題に取り組まれる各界の方々など、交通分野の経験が比較的浅い実務者を対

表3.4 基礎編セミナーのカリキュラム

- ・まちづくりと交通政策総論(土井勉)
- ・わたしの問題意識-(参加者全員)
- ・公共交通の経営(正司健一)
- ・交通政策とコミュニケーション(松村暢彦)
- ・公共交通活性化, 再生の実践(中川大)
- ・グループ・ワーク「持続可能なまちと交通-課題解決に向けて-」(参加者全員)

象として、基礎的な政策や理論、そして実践事例などの講義によるワンデーセミナー形式とした(表 3.4).

また、講師からの一方的な講座にならないように、参加者全員から自分の問題意識の発表の機会を設け、さらにレクチャー後に全員でワークショップによる意見交換を行うこととし、参加者の発言機会の機会と他の参加メンバーとの意見を聴く機会を確保することとしている。



写真3.3 基礎編セミナーの様子



写真3.4 グループワークの報告会

(3) 地方議員対象『地域公共交通政策セミナー』

地方議員対象「地域公共交通セミナー」は、交通政策の基本的な考え方や先進事例、計画手法等を知りたいという多くの地方議会関係者を対象としたワンデーセミナーとして、2010年から開催している。

表3.5 地方議員対象「公共交通セミナー」カリキュラム

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・自治体における公共交通政策総論(土井勉) ・私の問題意識(参加者全員) ・公共交通政策の財政と負担(正司健一) ・世界の都市交通政策フロントランナー(松中亮治) ・公共交通政策の実践(中川大) ・持続可能なまちと地域公共交通-課題解決に向けて-に関する質疑応答(全員) |
|--|

ここでは、少人数制で都市政策・交通政策・環境政策・観光政策等の基礎的な政策や理論を講義するとともに、各々が現場で直面する実際の課題をお聞きし、多くの時間を質疑応答にあてており、好評を得ている。



写真3.5 議員対象セミナー講義風景



写真3.6 議員対象セミナー質疑応答の様子

(4) 技術セミナー

技術セミナーは、交通政策に関連する技術力の向上をめざす関係者を対象として開催するワンデーセミナーである。特に、アドバンスドコース受講者は、少なくともこの程度の技術は習得しておきたいというねらいでカリキュラムを構成している(表 3.6)。

このため、経験豊富で技術力のある現役コンサルタントが講師を務めることとし、カリキュラムは、調査手法、既存データへのアクセス方法、分析方法、表現方法等、交通政策で活用するデータの解説と分析技術を主な対象として、できるだけ演習を取り入れるなどの工夫を行っている(写真 3.7, 3.8)、さらに、ベテランのコンサルタントによる実際のプロジェクトの現場や経験を踏まえた鼎談など、できるだけ実戦的で受講者の興味を喚起する内容を検討している。

表3.6 技術セミナーのカリキュラム

<ul style="list-style-type: none"> ・データ全般: データの種類・入手・処理方法(塩土圭介) ・オープンデータ(PT 調査, 大都市交通センサス, 道路交通センサス等)と分析(白水靖郎) ・データ分析と演習(東徹) ・調査設計, アンケート調査計画と演習((大藤武彦) ・ベテランから学ぶまちづくりと交通政策の勘どころ(大藤武彦, 塩見光男, 後藤正明)



写真3.7 技術セミナーの演習画面例1

アンケート調査の必要なサンプル数を求めよ

- ・ α : 信頼度: 5% → $K(\alpha)=1.96$
- ・ e : サンプル誤差 (精度): 5%
- ・ P : 母比率: 0.5
- ・ N : 10,000件

答: 370件

「サンプル数: n の算定式」

$$n = \frac{N}{\left(\frac{e}{K(\alpha)}\right)^2 \left(\frac{N-1}{P(1-P)}\right) + 1}$$

α : 母集団特性値の推定を誤る確率 (通常5%)
 $K(\alpha)$: 正規分布の性質から与えられる値
 ($\alpha = 5\%$ の時 $K(\alpha) = 1.96$)
 e : 許容できるサンプル誤差
 P : 母比率 (一般的には0.5を用いることが多い)
 N : 母集団の大きさ

写真3.8 技術セミナーの演習画面例2

(5) アドバンスドコース

アドバンスドコースは、実際のフィールドでのケース・スタディを通して、経験豊富なラーニングファシリテータ(以降、LF と称する)と意見交換しながら実践的な研修を行うものである。

フィールドは、原則として毎年2団体の異なる特徴をもった自治体や団体を対象としており、候補となる自治体や団体には、事前に再生塾役員が趣旨を説明して、データ等の提供と第1回研修会におけるガイダンスでの現状と問題意識の報告、そして検討成果と提言を報告する最首報告会への参加などの協力を求めている。これまでにご協力いただいた自治体・団体は、20団体である(表 3.7)。

アドバンスドコースでは、少人数のチーム学習の形態をとり、行政、コンサルタント、交通事業者の参加者が混在する形でグループを形成する。各グループは、役割（リーダー・進行・書記・発表）が当たるように4～5名のチーム編成とし、各チームには2～3名のLFが専従してチームを見守ることとしている。

LFは、チームが効果的に機能しているかをチェックし、うまく機能していなければ介入し、参加者の気づきを促すような質問により、課題発見、課題解決を参加者相互の対話を通じ行う補助者となる。

研修会は、毎月1回、技術セミナーを含めて6回開催することとし、毎回の検討結果は、全体の場で発表し、参加者相互に質問を課すことで、プレゼンテーション力、コミュニケーション力を高め、チームビルディングを学ぶようにしている(図3.3)。また、各チームは、中間報告、最終提言に向け、E-mailを活用し、定例の研修会以外にも集まりチーム単位で議論を重ね、最終アウトプットをまとめて、最終回では、フィールドの関係者も参加する最終報告会で提言と意見交換を行っている。

なお、アドバンスドコース終了後も、塾で学んだことを踏まえて、関連する学会での発表や近畿運輸局主催のセミナーでの発表を行ったり、フィールド団体との個別の意見交換会を開催するなど、いくつかの学びの機会も発生している。

さらに、アドバンスドコースでの提言に基づき、フィールド団体では、いくつかの具体の

表3.7 アドバンスドコースのフィールド

年度	フィールド
2008年	京田辺市, 京福電鉄嵐山線, 大阪市交通局(赤バス)
2009年	京田辺市, 富田林市
2010年	川西市, 叡山電鉄
2011年	長岡京市, KTR北近畿タンゴ鉄道
2012年	河内長野市, 京都バス
2013年	にしきた商店街, 水間鉄道
2014年	大阪市生野区, 京都京阪バス
2015年	茨木市, 神戸電鉄粟生線
2016年	尼崎市, 北条鉄道
2017年	神戸市(北区), 奈良県天川村



図3.3 アドバンスドコースの構成



写真3.9 現地視察の様子

事業として実現している。



写真3.10 グループ討議の様子



写真3.11 最終報告会の様子



写真3.12 最終報告会・参加者記念撮影

(6) 実践編（試行）

2014 年から、アドバンスドコース終了後、フィールドからの要請に基づいて、フィールドへの施策提言内容実現に向けたプロジェクトを支援する実践を試行している。

実践編（試行）は、「にしきた商店街」からの要請に基づいた「にしきた『ゆっくり天国』」があり、交通社会実験としてのプロジェクトとして位置付け、実際のプロジェクトに参加したいと希望する塾生と LF が一緒に実際のプロジェクトに参加しての学びを経験し、現在、検証、評価を行い、今後の取り組みに向けた議論を行っている。



写真3.13 にしきた「ゆっくり天国」社会実験

3.4 その他の取り組み

再生塾では、研修会では原則として終了後の懇親会を開催して懇談的に交流を可能としている。また、アドバンスドコースの報告会では、会員及び賛助会員にオブザーバ参加と懇親会への参加を案内し、多くの参加をみている。

さらに、5周年/10周年記念交流会や研修旅行、会員及び賛助会員が自主的に進める「クラブ活動」や各年度のアドバンスドコースの参加者が開催する「同期会」なども継続して実施されるなど、塾生及び塾生OBが継続的に人脈を新たにし、学びの動機を活性化できるように努め、活発な活動が行われている。



写真3.15 5周年記念研修旅行
(韓国交通研究院訪問)



写真3.16 5周年記念交流会
(韓国交通研究院 KIM GyeonChul院長講演)



写真3.17 NPO法人再生塾・韓国交通研究院
交流協定調印式記念写真

4. 再生塾に対する塾生からの評価

山本 信弘

4.1 アンケート調査

再生塾では人材育成として、基礎編、技術編、議員向けセミナーといったワンデーセミナーと、約半年間かけて行うアドバンスドコースというプログラムを行っている。毎年実施後にアンケートを行い、評価を確認しているが、今回あらためて新たな質問を追加したうえで過去 10 年間に参加した塾生に WEB アンケート調査（2017 年 2 月実施）を行い、98 名から回答を得た。

表4.1 回答者内訳

会員種別	ワンデイセミナー参加者	アドバンスドコース参加者	合計
正会員	1	8	9
賛助会員	0	17	17
非会員	43	29	72
計	44	54	98

ワンデイコース：基礎編、議員向け、技術編
参加コース別集計では、網掛け部を集計

4.2 塾生の評価

図 4.1 のとおり、参加者の満足度は高く、費やした時間や費用に見合う成果や成長が得られたと参加者は自己評価している。加えて、再度の参加意欲、職場等での話題によるアクティブな参加態度が見てとれる。

図 4.2 に参加コース別の満足度評価尺度を示す。「得た人脈が仕事に役立っている」という項目で、他の項目と比較するとワンデーセミナー参加者の評価が他の項目と比較すると高くなかった。1 日限りの講座というということもあり、参加者同士が深く知り合うことが難しいと推察できる。

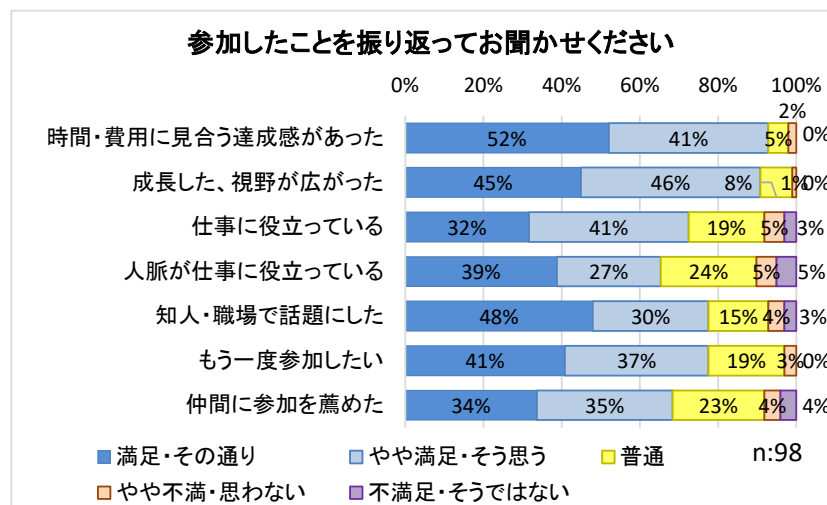


図4.1 塾生の評価

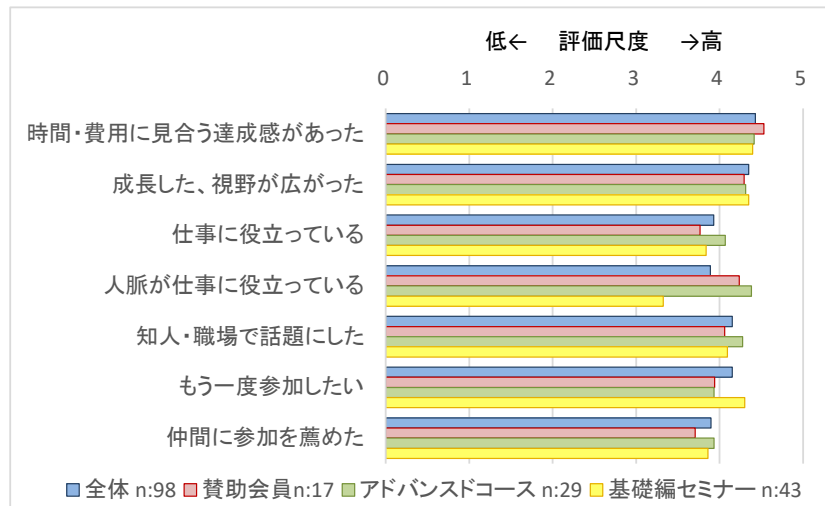


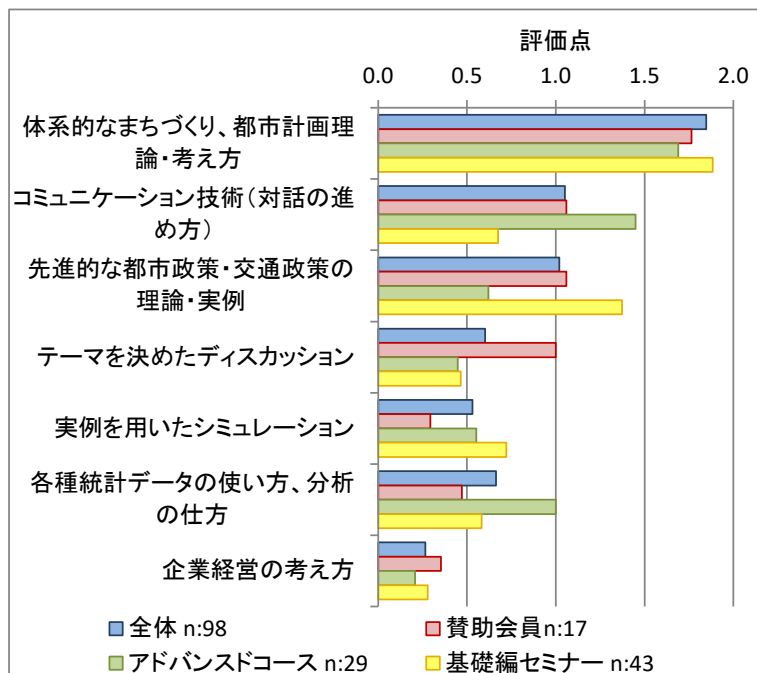
図4.2 参加コース別塾生の評価(満足度尺度)

【自由回答からの抜粋】

- ・ 予想外に受講生が多種多様なところから来られていた
- ・ 参加した時点の自分の力量を客観的に把握できた

4.3 実務者教育に必要だと思う内容

受講者全体では、「体系的まちづくり理論」「コミュニケーション技術」,「先進理論・実例」が重要との回答が多い(図 4.3)。また,参加コース別にみると,賛助会員は「ディスカッション」,アドバンスドコース参加者は「コミュニケーション技術」「各種データの使い方」,ワンデーセミナー参加者では「先進理論・実例」のスコアが高い。アドバンスドコースでは,現地を視察するとともにデータを分析し議論することから,データ分析やコミュニケーション技術が必要と感じていると推察される。一方,ワンデーセミナーは,「体系的まちづくり



(1位:3点, 2位:2点, 3位:1点として平均値を評価点とした)

図4.3 実務者教育に必要だと思う内容

理論」や「先進理論・実例」の講義を行っており、その内容を必要だと認識していることがわかる。

4.4 アドバンスドコース参加者の評価

参加者は、「受講を通じて身につけた知識・スキル」を図 4.4 のように評価している。アクティブラーニングであるアドバンスドコースの趣旨と参加者の評価が一致している。

一方、「物足りなかったこと」への回答では「議論が十分にできなかった」、「他チームとの交流がもっとあればよかった」が3割～4割あり、参加者は今以上の議論やコミュニケーションを求めている。その一方で、「参加者の意識やレベルに差がありすぎた」も3割弱あった。自由回答の中にも同様の回答がいくつか見られた(図 4.5)。

【自由回答からの抜粋】

- 意識もスキルも、目的も職種も異なる人と出会える
- 実務者として知識や技術を身につけることと、交通まちづくりのファシリテーターとしてのコミュニケーション能力を身につけること二兎追っているが、グループをチームとして機能させることに成功したときには、二兎得ることができるが、場合によっては知識吸収型にする方がいい場合もある
- 第三者であればこそ自由な議論
- 現実の業務で抱える課題との間の乖離
- 発表の内容等ややマンネリ化している
- 作業がコンサルに集中

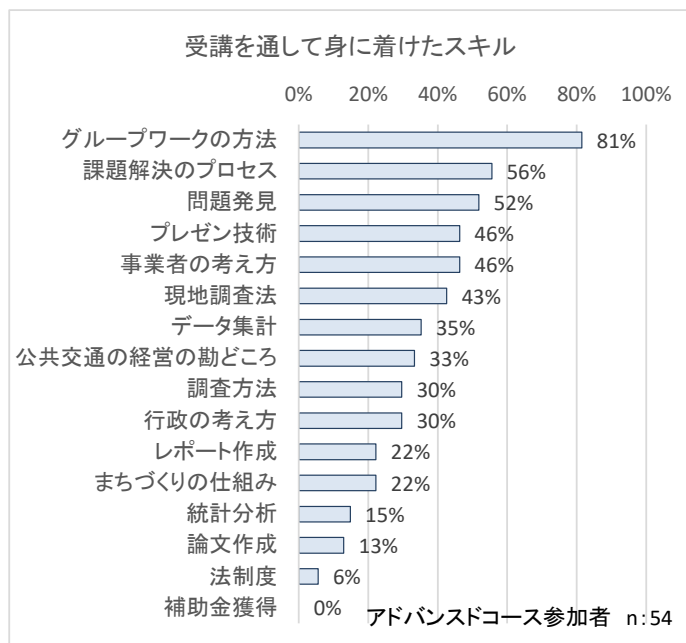


図4.4 アドバンスドコース受講を通じて身につけたスキル

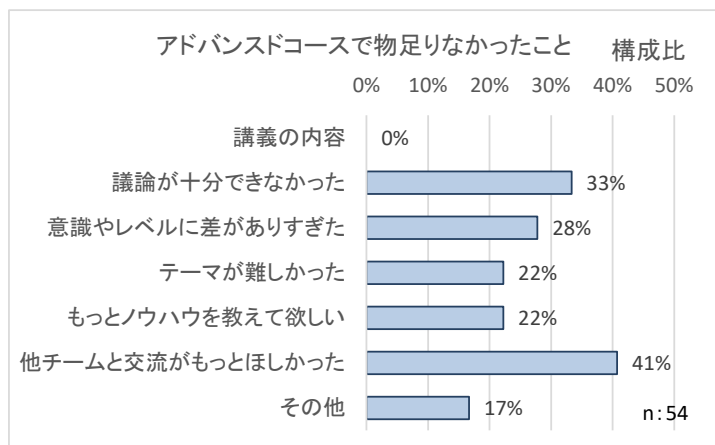


図4.5 アドバンスドコースで物足りなかったこと

4.5 アフター再生塾（各コース・プログラム以外への参加）

再生塾では、アドバンスドコースの発表会等に過去参加者（OB）にも参加を懇請している。また、アドバンスドコース参加者の一部は自発的に“同窓会”や“勉強会・視察”を開き、つながりを持続している。交通まちづくりを考える人たちのつながりの拡大という視点で、ワンデーセミナーやアドバンスドコース以外の各種取り組み・イベント（以下、アフター再生塾という）への参加について質問を行った。

賛助会員は約 9 割が何らかの活動に参加しており複数に参加している会員も多い。アドバンスドコース参加者も 5 割強が参加しており、参加者は平均 2 つの取り組みに参加している。一方、ワンデーセミナーのみの参加者のアフター再生塾への参加は約 2 割に留まる。アフター再生塾への参加頻度と各コース・プログラムへの参加や賛助会員としての参加の相関性は強いことが推察できる(図 4.6)。

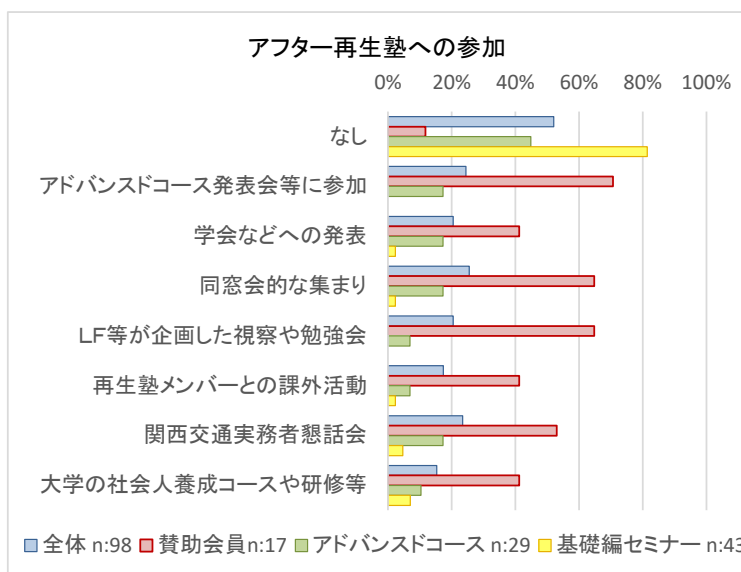


図4.6 アフター再生塾への参加状況(複数回答)

4.6 今後の再生塾に期待すること

「今後の再生塾に期待すること」の各項目を大きいものから順番に見ると、半数強の回答者が再生塾の発足来の目的である「人材育成」に引き続き期待している。次に大きいのが「実際の現場に入っている活動」、「情報発信」となっている。多少の大小はあるが、参加コース別に見ても、ここま

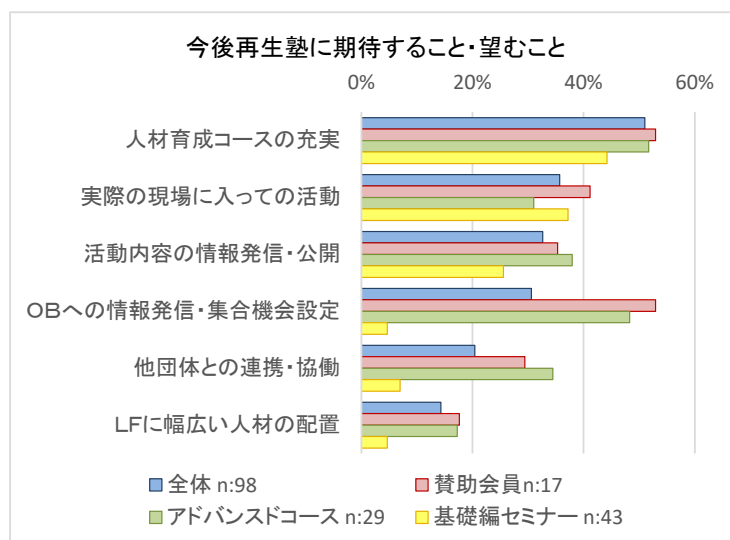


図4.7 今後の再生塾に期待すること

では3割以上の塾生が期待を示している。一方で「OB・他団体との交流」や「他団体との連携・協働」への期待は、ワンデーセミナー参加者において著しく低い。ワンデーセミナーは、グループワークを行う基礎編においても、その時間3時間程度であり、限られたメンバーと時間でのコミュニケーションとなる。そうしたことから、そもそもOBという意識を持つことが難しい、その後のかかわりを持ちにくいと考えられる(図4.7)。

4.7 まとめ

今回のアンケート結果から、各種セミナー等の参加した塾生の満足度は高く、塾生が必要と考える知識・スキルと講義・演習内容の適合性も高いことが確認できた。

一方で、今後に向けての課題は以下のとおりである。

- ワンデーセミナー参加者は、参加したセミナー等への満足度が高い一方、人脈の形成やその後の活動・交流への関心は低い。つながりを広げていくためには、アドバンスドコース以外にも、継続してかかわりを持ってもらうための仕掛けが必要である。
- アドバンスドコースでは、参加者間の意識・知識のギャップ解消のためのチームビルディングの工夫と、各班縦断のコミュニケーションが求められている。
- アフター再生塾(各コース・プログラム以外への参加)では、ワンデーセミナー参加者にも参加を慫慂すべく、アドバンスドコース発表会参加の案内、HP等での各種取り組みの案内等、継続して関心を持ってもらう仕掛けが必要である。
- 今後の活動への期待では、“プログラムの充実”“現場での活動”を求める声大きい。それに応えるには、各プログラムの研鑽と教える側の人材育成、それに適切なフィールドとの連携が必要である。

5. 再生塾への期待 ～ラーニング・ファシリテータ (LF) からのメッセージ～

(1) 「再生塾」との出会い。そして、これからも。

児玉 宜治 (京都市交通局)

初めて再生塾に参加させていただいたのは 2010 年夏。

随分緊張した心持ちで研修会場の扉口に向かったのを思い起こします。

まちと交通をテーマに志高く熱意ある様々な立場や世代の人が集い、知恵を持ち寄り、広い視野で考え、議論を重ね、ココロの中に明かりが灯るような気づきがある。「互学互習」という「再生塾」ならではのカタチがあるからこそと感じます。

交通事業者に身を置く者として、再生塾は日々の業務の中ではなかなか得ることができないこと、体感できないことに接することができる貴重な場です。

本業に活かせる沢山の引き出しを持てるようになるためにも、新たな人との出会いを楽しみに、これからも再生塾で一緒にできればと思います。

(2) 「再生塾での“学び”の浸透」

後藤 正明 (株式会社シティプランング)

2016 年度にK市の公共交通案内改善に関する業務に携わらせていただきました。この業務では、複数の交通事業者が自ら問題点・課題を探り改善策を見つけ出し、出来ることから実施していくという方針で、数回ワークショップを開催しましたが、毎回、非常に有意義なワークショップとなりました。

ふと、何故こんなにうまくワークショップが出来るのだろうかと廻りを見みると、参加者(交通事業者、行政、コンサルタント)の約 20 名のうち 1/3 は再生塾の経験者だと気がつきました。

「再生塾で学んだ人がどの会社にも居て、その人達のネットワークを活かした実践が、明日のまちと交通を築いていく。」これこそが、再生塾のめざすべきところと実感しました。

(3) “想像(Imagine)”は“創造(Create)”への第一歩

塩見 光男 (総合調査設計株式会社)

まずは想像。バブル崩壊後、現実的かつ質実な考え方以外は忌避されがちとなった。確かに、現状認識に始まるトレンド分析は王道ではあるがブレークスルーは難しい。20 年 30 年先を見据えるためには、夢があり、それなりに大胆でわくわくする発想がほしい。自分の

感性を信じ、その感性を磨くことが大切と思う。

次に創造。理解したつもりや屁理屈ばかりでは机上の空論。行動に繋げてこそ光り輝く。
“わかる(理解)”から“かわる(行動)”ことで創造への道が開かれる。幸運の神様に後ろ髪はないことを肝に命じつつ。

(4) 再生塾への招待

正司健一（神戸大学大学院）

「縁とは不思議なもの」、「世間は(意外と)狭い」そんな言葉を思わず口にされたこと、皆さんありませんか。小生が再生塾とかかわることになったきっかけも、そんな一言がふさわしいものでした。それから10年、あっという間に時間は過ぎ去ってしまいました。でもそれは、再生塾がたんに心地よい場所だからではありません。ゆでがえるをつくる塾ではないし、また使命感からでもありません（ごめんなさい）。

ではなぜか、ここに集う皆さんからいただく多種多様な刺激、これに対峙することで自らに生まれる小さな成長、それに呼応するかのようさらに一段と大きくなっていく刺激。そのすばらしさを体験しに、ぜひ気軽に塾の門をたたいて下さい。

(5) 「再生塾からまちづくりの名医を！」

白水靖郎（中央復建コンサルタンツ株式会社）

「お父さんの仕事は“まちづくりのお医者さん”なんだよ。」

10数年前、娘と交わした会話を会社で話題にしたら、上司がこう言ってきた。「確かに君もそこそこの“処方箋”を書くようになったけど、“治療”はしたのか？」

「治療もしたことがないのに医者語るな」と言われた時に会ったのが、再生塾である。「治療」を行う行政や事業者も含め様々な立場のメンバーが集まり、職域を超えてまちの“処方箋”を考える。そして、いくつかのプロジェクトは実際に“治療”まで結びつけている。

人口が減少し高齢化が進むこれからのまちは、様々な難病を抱えており、大きな手術も必要になる。再生塾から生まれる“まちづくりの名医”への期待は大きい。

(6) 立場を超えた議論から見えるもの

進士 肇（大阪府）

様々な立場・考えの方の参加する再生塾では、参加させていただく度にいろいろな意見に触れ、新たな発見が生まれるなど、新鮮さがあります。

参加したアドバンスドコースでは、同じフィールドで2班が議論を交わしても、同じ視点、同じ答えはありませんでした。答えは一つではない、参加者間の議論によって新しい発想が生まれます。

仕事上では現実追認、目の前の課題解決になりがち。また置かれた立場で考えることを求められます。再生塾では、理想を考え、どうすれば実現できるか、異なる立場も理解し議論する場所となっています。

ここで学んだメンバーの力が、まちを変えるエンジンとなることを期待しています。

(7) 再生塾への期待

大藤武彦（交通システム研究所）

2007年に、北村隆一先生と”持続可能なまちと交通をめざす再生塾”の活動を始めてから、10年が経過した。なぜ”まち”と交通”の問題は解決しないのか？という問いかけから始まり、我々ができることに取り組み、幸い約600人もの塾への参加をみるようになった。参加者の皆様には、心より感謝したい。

どれだけ問題が大きく、解決が困難であろうと、互いに連携しながらできることを積み上げていくアプローチが大切であり、その潮流は確実なものとなったと確信する。釈尊やガンジー、そしてその弟子たちが、「四方の人」と呼ばれたように、今後は、塾生、及びこれからの塾生が、地域や人々の中に足を運ぶ実践を重ねていくことで、希望となり、未来が開かれることを期待する。

(8) 笑顔がまちをつくる

辻堂史子（株式会社シティプランニング）

皆さんは、お仕事を楽しんでますか？ 交通まちづくりを楽しんでますか？

交通まちづくりとは、そこに住まう人の幸せを考え、暮らしに想いを馳せること。だから、そこに関わる私達も「幸せ」であることが大事であると思います。「笑顔」は伝染するから！

人との対話を練習する、議論する、意見を伝える、アイデアを出し合う、夢を語り合う、

考え抜く力をつける。ここから、皆の笑顔がうまれます。

再生塾は、大人が本気で遊べる場です。これからも、再生塾から一緒に、笑顔を発信しませんか???

(9) 再生塾の原動力

土井 勉 (大阪大学/システム科学研究所)

10年間の再生塾の活動は、①北村隆一先生との約束(総合交通政策を担う人材を育成し、いつの日かそれを実現する)、②参加いただいた塾生の皆さんの熱意(自主的に参加された多様な人たちの意欲や期待の大きさ)、③LFの皆さんとの信頼関係(毎回の議論や意見交換を通じて)の3つが適切に組み合わせられたことと、④人と交わることの愉しさが原動力となって継続し、発展してきたように思います。

今後も再生塾で、まちづくりや交通政策、これからの社会のデザインを考えている多くの皆さんとお目にかかり、小さな一歩でも良いので(ホントはドラスティックに)より良い社会を実現していきたいと考えています。これまでお世話になった皆様、まだ見ぬ仲間の皆様、今後どうぞよろしくお願い致します。

(10) 再生塾への期待

中川 大 (京都大学名誉教授/富山大学副学長)

再生塾の趣旨である「持続可能な都市と交通を目指す」という視点からみると、この10年間には大きな変化があったと感じます。10年前には、公共交通がなぜ大切なのかということから説明を始めなければいけないのが現実であったと思います。交通と都市構造の関係、例えば、中心商店街の衰退が公共交通の衰退と密接な関係があることなども広く知られているわけではなかったですね。コンパクトシティや交通まちづくりといった言葉も一般的であったとはいえません。再生塾の活動はそれらの概念を社会一般に普及することに大きな役割を果たしたと思います。

しかし、考え方は進化してきたと言っても、それが大きな政策転換や財源増につながっているとはまだ言えません。政策としての実践につなげること、それが次の10年間の目標だと思います。

(11) 「偉大な再生塾、この10年」

橋本善之（NPO 法人理事長（元京田辺市職員））

住民と直に接する地方公務員とりわけ市町村職員は、社会や住民ニーズの多様性に適切に対応すべきだが、最近の行財政改革の推進により職員数が削減され、公僕としての多忙な日々を余儀なくされている。

他方で公務員は社会動向を的確に把握し、常に豊富な知識で市民サービスを向上させる努力が重要だ。それには自己啓発が不可欠であり、定時後や余暇の少しの変化で、知識と人的ネットワークは飛躍的に拡大する。

「井の中の蛙、大海を知らず」そんな公務員にはなりたくなかった。アドバンスドコースでは経営に問題を抱える多くの交通事業者や自治体職員と接する中で、その対策について遅くまで熱く議論する。陶酔気分で最終電車で揺られ帰宅。すなわちこれが再生塾である。

(12) 再生塾への期待

東 徹（システム科学研究所）

はじめに「再生塾への期待」というテーマを伺った時、「期待」やと他人まかせな感じがするので、自分がすべきと思う「抱負・所信」を書きたいと思った。しかしながら書きはじめてみると、自分だけの力で再生塾をどうこうできるものでもない事を強く感じた。という事で、再生塾への期待であるが、まずはともかく続いて欲しい、続けていきたい。もとより螻蛄の斧は百も承知の出立であるが、雨垂れ石を穿つとも言う。「持続可能なまちと交通」の実現は簡単ではない。時間はかかるだろう。情熱と判断力を酷使しながら、じわっじわっと硬い岩に穴をくりぬいていきたい。LFも塾生も「持続可能なまちと交通」への想いをともにする仲間となって切磋琢磨していきたい。トモニイコウ。

(13) 再生塾への期待

福永 良一（大阪府）

再生塾はふしぎなところ。

「持続可能なまちと交通をめざす再生塾」という名称だが、まちと交通だけの塾ではない。特にアドバンスドコースはそれを実感する、フィールドについて、どこに問題があるのか、その問題を解決するのに何を達成すべきなのか、その達成すべき課題に対してどんなアクションを起こすべきなのかを幅広く考えなければならない。そしてそれをチームで考え導いていく。これは、今は交通と直接関係が浅い部署についている私のような者もふくめ、社

会の課題について関わる人すべての人に必要なステップだと思う。その過程はやや苦しいが刺激的で、そして充実感は何物にも代えがたい。そこが自分もこの塾に関わりたいモチベーションになっている。

これからも、そんな再生塾であってほしい。

(14) 再生塾への期待

本田 豊（兵庫県）

再生塾に関わって10年。いつも自分の力のなさを痛感している。

人材育成を目的にする再生塾に関わっているが、果たして塾生の人材育成のお手伝いができているのだろうか。それどころか、自分自身がいつも周囲から刺激を受け、育成してもらっている。

再生塾に関わるLFの方々、再生塾で何かを得ようと思って参加する塾生の方々はモチベーションが高く、熱意を持ち、かつ知識も豊富である。

まちや交通に関する議論や検討が始まると、いつの間にか引き込まれていく自分がいる。数年前からは、より実務的な取り組みとして「実践編」も試行が始まった。

持続可能なまちや交通をめざして、もっと塾生のリピーターを増やして、再生塾を通じ自分自身も共に成長していきたい。

(15) 再生塾への期待

村尾俊道（京都府政策企画部）

異次元の高齢社会の到来や人口減少の本格化に直面し、各地で地方創生の取組が進められています。

現在よりも未来はもっと素晴らしいと地域の人たちが考えること、「希望」を持つことで、地域への愛着や投資が進みます。地方で希望をつくっていくために大切なポイントを東京大学の玄田有史さんは指摘します。

○地域らしさを磨き続ける。

○地域の内外を越えてネットワークを築く。

○様々なニーズや力を持つ住民の間で対話を積み重ねる。

それによって「希望の共有」をはかる。

地域の将来に希望があると公言し、その実現に向けて行動している人「希望活動人口」を

増やすことだと。

苦しい状況を打開するには、「勉強すること」と「仲間を持つこと」。

再生塾はまさに「希望」を生み出すインキュベーター。

(16) あー憧れの再生塾

森栗茂一（大阪大学）

私は、再生塾の発起人ではない。最初の勉強会を、羨望をもって眺めた。

土井先生にお声がけをいただいて、参加したのは2年目か3年目。いろんな方に出会い、いろんな現場に出会い、楽しかった。

交通とは、「①人や乗り物が一定の道筋を通過して行き来すること」のみならず、「②人と人がつきあうこと。意思のかよいあい」と定義される（『大辞林』第三版）。人口減社会の課題の議論は、ますます必要となっている。

気づけば、再生塾には新しいリーダーが輩出し、己の歳は60を越えた。かつてよりも、地域課題は複雑、かつ切実になっているが、人の移動をどう考えるかという根幹は揺らがない。

新しいリーダーのもと、再生塾のこれから10年に、大いに期待したい。

(17) 再生塾への期待

山本 信弘（JR西日本）

いろいろな目線で「まちと交通」を見つめることができる場所。というのが私にとっての再生塾。それは、いろいろな立場や意見の参加者がディスカッションをするなかで、いろいろな意見を聴き交わす。アドバンスドコースでは、そうしたやり取りを、一つの提案に結び付けていく。そうすることで、自分が持っていない目線を学び、知ってもらえる場所となっています。

仕事として「まちと交通」にかかわっていると、関係者との合意形成、かけひきや、お金の話など、現実との折り合いをつけていくことが必要となりますが、理想や夢があってこそ現実。理想や夢を“ワイワイガヤガヤ”再生塾でやりましょう！

6. あとがき

土井 勉

NPO 法人再生塾の 10 周年の歩みを記録誌として残すことができた。こうして資料を振り返ってみると塾の運営についても結構大変な時期もあったと思うが、その渦中においてはあまり大変だと思えることがなかった気がする。これは信頼できるメンバーが一緒だったからだ。理事や塾生の皆さんとの信頼関係が深まったのは、北村先生の愉快でこだわりのない人柄が私たちに与えた影響が大きかったのだと思う。

再生塾 10 周年記念プロジェクトを支えた人々についてここに記載しておきたい。これらのメンバーは 2016 年の 1 月に確定し、それぞれ担当の活動について準備を始めたわけである。

- ①研修旅行チーム 辻堂史子，福永良一
- ②交流会チーム 村尾俊道，児玉宣治
- ③記念誌チーム 土井勉，大藤武彦，山本信弘

実際には、このメンバーが幹事役となって現場では多くの理事・LF・そして塾生の皆さんが縁の下の力持ち的な活動をしていただくことで、10 周年の記念プロジェクトを遂行することができた。再生塾得意の一気にパワーを集中したわけである。

また、この記念誌の作業は楽しいことでもあった。とくに、ここに収録されている各 LF の「言葉」は編集していても特に楽しいものであった。各自の文章にそれぞれの個人の特徴が出ていて、読んでいるとその人と語り合っている気分になる。300 文字という縛りも個性を際立たせることに効果的だったように思う。

10 年間の歴史を紐解く行為は現状を確認する行為でもあった。現状を確認することは、常に目指すべき目標を明確にし、そこから現状を検証することである。まだまだやるべきことが山積している。やるべきことの一つに次代を担う人たちに再生塾の活動に関する DNA を伝えていくことがあろう。そうしたツールにこの記念誌が少しでも役立つことになれば幸甚である。

20017 年 9 月 2 日

資料：再生塾に関する論文等

大藤 武彦

(1) 査読付き論文

1. 村尾俊道, 土井勉, 中川大, 正司健一, 本田豊, 東徹, 大藤武彦: 総合的な交通政策を実現するための実務者教育の実践~NPO 法人・再生塾の活動から~, 土木学会: 土木技術者実践論文集 Vol.1, pp.83~92., 2010年3月.
2. T.Doï,K.shoji,T.Daito,D.Nakagawa,T.Murao,Y.Honda,T.Higashi: Implement Human Resources Development for "Machizukuri" and Integrated Transportation Policy.: A Practice of "SAISEI-JUKU", WCTR2010, Lisbon.

(2) 学会誌等投稿

1. 土井勉: NPO 法人・再生塾における交通まちづくりを担う人材育成の実践-まちづくりと一体で進める交通政策実現のために-, 土木学会誌 Vol.99No.4, pp.64~65, 2014年4月.

(3) 発表論文など

1. 大藤武彦, 土井勉, 正司健一, 中川大, 村尾俊道, 本田豊, 東徹: 持続可能なまちと交通をめざした人材育成の実践-NPO 法人再生塾の試み, 土木計画学研究・講演集 No.39, CD-ROM 配布, 2009年6月.
2. 山本信弘, 土井勉, 後藤正明, 宮崎秀夫, 土屋樹一, 塩土圭介: 「嵐電」をケース・スタディとした持続可能な中小鉄道の活性化計画, 土木計画学研究・講演集 No.39, CD-ROM 配布, 2009年6月.
3. 辻堂史子・井上哲也・山室良典・義浦慶子: 「新田辺駅東地区」をケース・スタディとした中小都市における新しい駅前, 土木計画学研究・講演集 No.39, CD-ROM 配布, 2009年6月.
4. Tsutomu DOI: Sustainable Community Development Through Transportation Measures , Kitamura Symposium in UC Davis , 20090627
5. 土井勉, 正司健一, 大藤武彦, 中川大, 東徹, 本田豊, 村尾俊道: なぜ総合交通政策は実現しないのか? -NPO 法人再生塾の取り組み-, 北村隆一記念シンポジウム 2010年4月25日.
6. 矢持高士・辻堂史子・宮崎哲・岡本英晃・佐藤貴行: 郊外都市における公共交通が主体のまちづくり・ライフスタイルへの転換方策の検討, 土木計画学研究・講演集 No.41, CD-ROM 配布, 2010年6月.
7. 土崎伸・井上哲也・岩佐浩之・松原光也: 大都市圏の郊外都市における「持続可能なまちと交通」を目指す交通体系の提案と課題について~再生塾への参加を通じて, 土木計画学研究・講演集 No.41, CD-ROM 配布, 2010年6月.
8. 村尾俊道, 土井勉, 正司健一, 大藤武彦, 中川大, 東徹, 本田豊: 総合交通政策推進のための実務者育成の実践-NPO 法人再生塾での知見, 第5回日本モビリティ・マネジメント会議 pp.45, 2010年7月.
9. 土屋樹一, 後藤正明, 土井勉, 塩土圭介, 山本信弘, 宮崎秀夫: 都市近郊中小鉄道の活性化施策の提案と検証~『嵐電』モデルの可能性~, 土木計画学研究・講演集 No.43, CD-ROM 配布, 2011年5月.
10. 合原収・大路健志・堀雅清・山内有紀・山下敦史: 都市近郊における中小鉄道の利用促進及び沿線活性化に向けた取り組みの提案~叡山電鉄を事例として~, 土木計画学研究・講演集 No.43, CD-ROM 配布, 2011年5月.
11. 山本信弘・澤田洋一・平田洋子・谷口幸治・本田豊: 高齢化する郊外型大規模ニュータウンにおける持続可能なまちづくりに向けた施策提案と課題-"再生塾"での活動を通じて-, 土木計画学研究・講演集 No.43, CD-ROM 配布, 2011年5月.

12. 谷口幸治・進士肇・戸田靖子・高麗敏行・片岡伸吾：大阪・京都のベッドタウン長岡京市への挑戦～人材育成の場・再生塾による都市・交通の政策提案～，土木計画学研究・講演集 No.45，CD-ROM 配布，2012年6月。
13. 大西友世・児玉宣治・中井雄作・増馬武彦・山本悟朗；北近畿タンゴ鉄道の経営改善に向けた政策提案～再生塾での活動を通じて～，土木計画学研究・講演集 No.45，CD-ROM 配布，2012年6月。
14. 畑中則宏・辻堂史子・辻寛・合原収：地方鉄道の再生に向けた取り組みの提案～北近畿タンゴ鉄道を事例として～，土木計画学研究・講演集 No.45，CD-ROM 配布，2012年6月。
15. 福永良一・安藤愛・谷口幸治・松本顕治・山崎雄一・山門知弘：大都市近郊都市への新たな提案～“平成の高野街道”を軸としたまちづくり～，土木計画学研究・講演集 No.47，CD-ROM 配布，2013年6月。
16. 尾崎友彦・辻堂史子・辻寛・山本真哉・嶋田真尚：都市における路線バスの新たなサービスに向けた課題～急行着座型バスの運行について～，土木計画学研究・講演集 No.47，CD-ROM 配布，2013年6月。
17. 村尾俊道，正司健一，土井勉，中川大，本田豊，大藤武彦，東徹：総合交通，政策推進のための実務者教育の実践-熟成する再生塾...世界に広がる再生塾-，第8回日本モビリティ・マネジメント会議 pp.66，2013年7月
18. 樋口一雄・尾崎友彦・庄司宣充・谷口幸治・富山育子：地域とともに取り組む商店街づくりに向けた新たな方策に関する一考察～時間軸に着眼点をおいたまちづくりの提案～，土木計画学研究・講演集 No.49，CD-ROM 配布，2014年6月。
19. 山本真哉・進士肇・油谷寛・大西博之；地域再生へのかかわりを通じた地方鉄道の存続方策の提案～水間鉄道と沿線の健康・交通まちづくり～，土木計画学研究・講演集 No.49，CD-ROM 配布，2014年6月。
20. 東徹，正司健一，土井勉，中川大，本田豊，村尾俊道，大藤武彦：総合交通政策推進のための実務者教育の実践-再生塾アドバンスドコースの成果，第9回日本モビリティ・マネジメント会議 pp.60，2014年7月。
21. 樋口一雄・尾崎友彦・本田豊・後藤正明；商店街活性化をめざした実践的まちづくり支援のあり方に関する一考察，土木計画学研究・講演集 No.53，CD-ROM 配布，2016年5月。
22. 土井勉，大藤武彦，正司健一，村尾俊道，本田豊，東徹：総合交通政策を担う人材育成プログラムの開発と実践-NPO 法人・再生塾の取り組みを通して，第11回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) 発表概要，pp.38，2016年7月。
23. 土井勉，大藤武彦，正司健一，村尾俊道，本田豊，東徹：総合交通政策を担う人材育成プログラムの取り組み，くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2016，NO.43，2016年10月。
24. NPO の法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾：10年間にわたる総合的な交通政策の実現を担う人材育成と支援の取り組み，第12回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) 発表概要，2017年7月
25. NPO の法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾：10年間にわたる総合的な交通政策の実現を担う人材育成と支援の取り組み，第12回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) 発表概要，2017年7月

(4) その他

1. 土井勉；交通まちづくりの担い手とその育成. 原田昇他編著「交通まちづくりー地方都市からの挑戦」，鹿島出版会，2015年7月，pp.49～55，に所収。
2. 国土交通省総合計画局：「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（詳細編）」，「7.6 アドバイザー・コーディネーター」に再生塾が紹介されている。

2017年9月2日

特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾

<http://www.saiseijuku.net/>