

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

十五周年記念誌

2022年8月

【 目次 】

1. 北村先生の思想	1
2. 活動の記録	4
2.1 年譜	4
2.2 のべ参加者数	5
2.3 アドバンスドコースの過去フィールド	6
2.4 再生塾の成果	7
2.5 受賞歴	8
2.6 塾生の声	10
2.7 アルバム	18
3. 再生塾からの提言	24
4. あとがき	25

【編集委員】

児玉 宜治, 東 徹, 村尾 俊道 (五十音順)

【再生塾事務局】

橘 恵 (交通システム研究所)

1. 北村隆一先生の思想

一般社団法人グローバル交流推進機構 土井 勉

1.1 はじめに

NPO 法人・再生塾の歩みが 15 年目になりました。新生児が高校生になる年月を小さな NPO の活動が継続することができました。実際に、交通やまちづくりの分野で多くの人々との関わりを持ち、様々な活動を通して、国土交通大臣表彰をいただくなどの成果もあげてきたわけです。

こうした活動の原動力になったのが、再生塾の初代理事長であった故北村隆一先生（当時、京都大学大学院工学研究科教授）の熱い思いであったと思います。既に北村先生が他界されて 13 年経過しています。再生塾の関係者の皆様でも直接北村先生とお話をされた方々は一定の年齢以上になっていると思います。むしろ、直接北村先生と会うことができなかつた方々が多くおられると思います。そうした皆様に向けて、かなり私の主観的な記述になりますが、北村先生と様々な話をする事で学んだことの一部をお伝えしたいと思いません。

1.2 知の巨人

北村隆一先生（1949 年～2009 年）は京都大学に戻られる前は、長年カリフォルニア大学デービス校で交通行動について研究されておられました。ジョン・アーリィの名著「モビリティーズ：移動の社会学」（2015 年）の巻末の謝辞には多くの研究者の名前が列挙されていますが、日本人では唯一北村先生のお名前が掲載されています（発見した時はほんとうに驚愕しました）。

交通計画の分野だけでなく、北村先生は知の巨人のようなところがありました。だから、私などではとてもその思想と魅力をカバーできるはずはないのですが、再生塾を構想された背景の一端を書かせていただきたいと思います。

1.3 「私的領域の拡大と公共領域の縮退」からの転換を

長年、米国の自動車社会で過ごされたわけですが、モータリゼーションの進行について危機感を持っておられました。自動車は便利で快適な乗り物だけれども、それを全面的に肯定することで、失われるものが多くあることに気づかないと地域コミュニティや魅力ある

まちも崩壊しかねないと危惧されていたのです。

モータリゼーションは単に自動車の台数が増えることではありません。道路の容量を越える自動車交通の増加が渋滞を生み出し、その渋滞に対応するために道路整備を進め、さらに、その結果として自動車が行きやすいまちを郊外が拡散していくことになります。自動車が走りやすく渋滞のない都市は人々や施設も分散することになります。そこに住む人々のライフスタイルも自動車を使うことが前提となります。確かに自動車を使うことができれば、便利で快適な生活なのですが、自動車を使うことができない人々にとっては、極めて不便なまちになります。

自動車に乗る場合には、家族や知人などに限定され動く個室とでも言う状況になります。これを北村先生は自動車依存が進むと、感性の「私的領域」が拡大し自分に関わることを中心に考えることになる。そして、地域コミュニティやまちに対する関心や関わり方も希薄なものになってしまう。

それに対して、鉄道やバスなど公共交通は多様な人々を束ねて運ぶ移動手段であり、ここには「公共領域」が存在する。多様な人々と接することで、混沌とした文化や価値観の衝突が起こると、新たなものが生まれてくる。地域コミュニティやまちにも関心や関わり方も深いものになっていく。

これからの交通政策やまちづくりは、こうした私的領域の拡大による公共領域を縮退させることではなく、多様な人々が様々な接点をもって活動ができることをめざしたい。公共領域の拡大を企図したいと様々な機会にお話をいただきました。

こうした発想は2000年の頃は、我が国でもまだ少数派だったと思いますが、様々な人々の努力で少しずつ公共領域の重要性も認識されてきたように思います。北村先生からNPO法人・再生塾を受け継いだ私たちも、こうした考え方を少しでも具現化したいと思っています。

ここでは、北村隆一先生の思想のほんの一部しかお伝えできないので、下記に紹介させていただく参考資料などもご覧いただければ、さらにお人柄やお考えに触れることができると思います。

■北村先生の思想をもっと知るために

1. 土木学会：土木計画学研究会委員長所信（2006年）

北村先生が、土木計画学研究会の委員長に就任された際の所信表明です。読みやすい内容

なので、是非ご一読下さい。

<https://jsce-ip.org/about/message-from-the-chair/%E5%8C%97%E6%9D%91%E9%9A%86%E4%B8%80%E5%A7%94%E5%93%A1%E9%95%B7%E6%89%80%E4%BF%A1/>

2. NPO 法人・再生塾：「記録誌 NPO の法人・再生塾 10 年」（2017 年）

再生塾 10 周年の記録ですが、塾の初期に北村先生が講義された内容が紹介されています。

http://www.saiseijuku.net/wp/wp-content/uploads/20170902_10thAniversary_report.pdf

3.北村隆一編著：「ポスト・モータリゼーション-21 世紀の都市と交通戦略」,学芸出版社,2001 年.

中国語訳された書籍です。下記の URL には北村先生が書かれた「まえがき」が紹介されています。

<https://book.gakugei-pub.co.jp/mokuroku/book/966posm/hajime.htm>

4.「鉄道でまちづくりー豊かな公共空間がつくる賑わい」, 学芸出版社, 2004 年.

こちらも、下記の URL に北村先生が書かれた「まえがき」が紹介されています。

<https://book.gakugei-pub.co.jp/mokuroku/book/5206tetu/maegaki.htm>

5.北村記念シンポジウム（2010 年 4 月）

北村先生を偲んで京都大学大学院の藤井聡先生たちを中心に開催されたシンポジウムの内容の紹介になります。様々な人々から北村先生のことが語られています。私は岡田憲夫先生と小池淳司先生のプレゼンが記憶に残っています。

<http://trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp/tba/archives/88>

この他、University of California, Davis で 2009 年 6 月に開催されたシンポジウム「The Joy of the Journey: Celebrating the Life and Work of Ryuichi Kitamura」の記録が WEB 上で公開されていたのですが、2022 年 5 月の時点では、残念ながらリンクが切れているようです。

2. 活動の記録

2.1 年譜

京都大学大学院の北村隆一先生が登壇された国際シンポジウム「市民のための公共交通を考える」では、わが国における総合交通政策の実現には、法制度や予算の整備と同時に、総合交通政策を担う人材育成の重要性が強調された。この余韻冷めやらぬ 2007 年正月、後に理事・監事となるメンバーが初代理事長となる北村先生のご自宅に集い、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時に、再生塾は産声を上げたのである。この時、名前はまだ無かったが。

年 月	主なできごと
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・朝日新聞社共催) ⇒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	再生塾スタート
2008 年 1 月	近畿運輸局主催のシンポジウム 「まちづくりと交通政策の実践的アプローチ」を支援
2008 年 8 月	基礎編(ワンデーセミナー)スタート
2008 年 10 月	アドバンスドコース スタート
2009 年 1 月	近畿運輸局主催のシンポジウムで塾生が成果発表
2009 年 2 月	再生塾 NPO 法人設立 初代理事長北村隆一
2009 年 2 月	北村先生ご逝去に伴い2代目理事長土井勉
2010 年 5 月	議員編(地方議員向けワンデーセミナー)スタート
2010 年 7 月	WCTR(リスボン)で再生塾の活動を発表
2012 年 5 月	創立 5 周年記念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/韓国交通研究院(KOTI)と交流協定締結
2012 年 11 月	3 代目理事長正司健一就任
2014 年 8 月	技術編(データ解析等をテーマとしたワンデーセミナー)スタート
2014 年 9 月	にしきた商店街を対象とした実践編 スタート
2017 年 7 月	創立 10 周年記念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)よりプロジェクト賞受賞
2017 年 9 月	創立 10 周年記念交流会開催
2021 年 3 月	近畿運輸局地域公共交通優良団体近畿局長表彰受賞
2021 年 7 月	地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞
2022 年 7 月頃	創立 15 周年記念視察研修旅行開催 (島根県隠岐の島町, 石川県珠洲市, 大分県姫島村)
2022 年 8 月	創立 15 周年記念交流会開催

2.2 のべ参加者数

表 参加者数

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 14 回に達し、それぞれ延べ 766 名、延べ 284 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 12 回で 181 名が参加、

セミナー名称	開催回数 (回)	延べ参加者数 (人)
連続セミナー	1	34
基礎編セミナー*1)	14	766
議員対象セミナー	12	181
技術セミナー*2)	7	89
アドバンスドコース	14	284
合計		1,354
令和4年4月1日現在		
*1). オンライン参加者を含まない		
*2). アドバンスドコース参加者を含まない(必須参加)		

2014 年から開催する技術セミナーは 7 回、89 名の参加があり合計で延べ 1,354 名が参加している。

なお各セミナーでは、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。

2.3 アドバンスドコースの過去フィールド

アドバンスドコースの過去にフィールド（16 自治体，14 交通事業者）は，下表のとおりです。

年度	フィールド	区分
2008 年	大阪市交通局「赤バス」	交通事業者
	京福電鉄嵐山線	交通事業者
2008 年・2009 年	京田辺市(京都府)	自治体
2009 年	富田林市(大阪府)	自治体
2010 年	叡山電鉄	交通事業者
	川西市(兵庫県)	自治体
2011 年	KTR 北近畿タンゴ鉄道	交通事業者
	長岡京市(京都府)	自治体
2012 年	京都バス	交通事業者
	河内長野市(大阪府)	自治体
2013 年	水間鉄道	交通事業者
	にしきた商店街(兵庫県西宮市)	自治体
2014 年	京都京阪バス	交通事業者
	大阪市生野区(大阪府)	自治体
2015 年	神戸電鉄	交通事業者
	茨木市(大阪府)	自治体
2016 年	北条鉄道	交通事業者
	尼崎市(兵庫県)	自治体
2017 年	神戸市北区(兵庫県)	自治体
	天川村(奈良県)	自治体
2018 年	和歌山バス	交通事業者
	竜王町(滋賀県)	自治体
2019 年	西日本ジェイアールバス 園福線(京都府)	交通事業者
	奈良市柳生(奈良県)	自治体
2020 年	阪神バス	交通事業者
	守口市(大阪府)	自治体
2021 年	京阪京都交通	交通事業者
	明日香村(奈良県)	自治体
2022 年	神姫バス(姫路市域)	交通事業者
	東近江市(滋賀県)	自治体

2.4 受賞歴

これまでに2017年度JCOMMプロジェクト賞、2020年度近畿運輸局長表彰、2021年度国土交通大臣表彰と、はえある数々の賞を頂戴しました。

北村先生の薫陶を胸に、塾の活動に共感いただいた塾生とLFの皆さんとともに歩んできたからこそその成果であり、ともに栄誉と喜びを分かち合いたいと思います。ま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、ご多忙のところデータ提供や最終発表会への参加等に貴重な時間をさいいただき厚く感謝を申し上げます。



図 JCOMM プロジェクト賞（2017年度）の表彰状



図 近畿運輸局地域公共交通優良団体近畿局長表彰（2020 年度）の表彰状

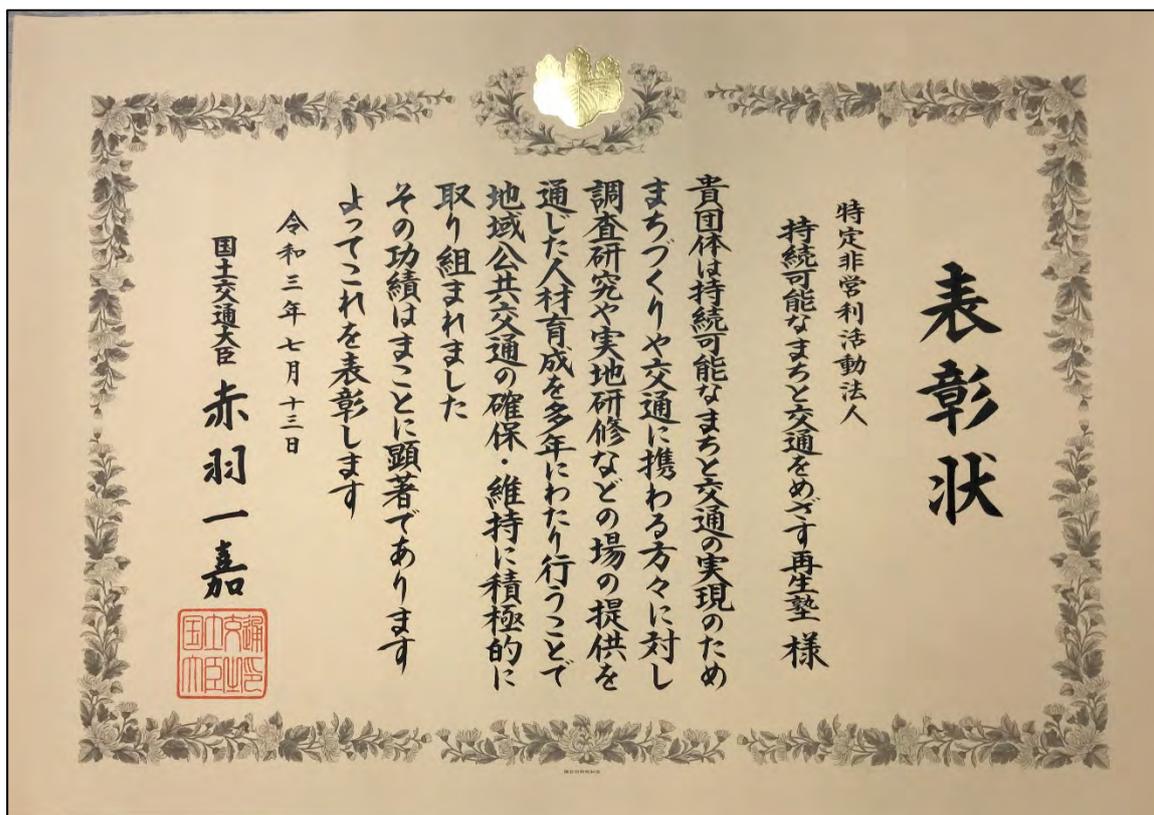


図 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰（2021 年度）の表彰状

2.5 受賞理由

1) 交通分野の実務者教育に極めて有効なプログラムを提供している

実際のフィールドを対象として現地の交通政策課題を設定してその解決に向けた取り組みを行うアドバンスドコースは、少人数のグループを編成して塾生とLF(ラーニングファシリテータ)が一緒になって、問題発見、課題設定、解決策の検討、提案を行うという実践的な研修です。チーム学習によって、ビジョンの共有、互学互習、そしてLFの支援で総合的で実戦的な研修が可能となっています。このため、塾生の満足度も極めて高く、特に、グループワークの方法、問題発見力、課題解決のプロセスなどの受講を通じて身につけたスキルは非常に高く評価されています。

2) 各方面に大きな波及効果をもたらしている

リピート率が高く学びを継続する塾生や、研修後も交流に参加する塾生も多くおられます。アドバンスドコースでの施策提案を事業化するフィールド団体がみられたり、関連する団体と連携したりといったように、多方面にわたって再生塾の取り組みの波及がみられます。このように、再生塾の取り組みは、今後の総合的な交通政策を推進する人材育成に大きな貢献をしています。また、再生塾の取り組みと連携した人材育成が、近畿運輸局や兵庫県・佐賀県等でも行われており、更に全国的に拡大していくことが期待されます。

3) 倦まず弛まず澁刺と

アドバンスドコースでは異なる関係主体の塾生が同じチームで取り組む互学互習と、LFの支援によるグループ型の研修プログラムにより、研修内容が充実し学習効果も相乗的に高まります。また、研修会及び発表会は公開しており、修了後にもフィールド団体との意見交換、学会での発表などを行うため、単なる研修を超えて、提案する施策もより実践的なものとなっています。

さらに、アドバンスドコース修了塾生の中からもLFに登用することから、着実にスタッフの陣容も拡充しており、毎年度に全員が集合して、プログラムの検討などを議論し、次年度の研修に反映することにより、15年間陳腐化せず、活動も停滞せずに継続しています。

2.6 塾生の声

これまでにアドバンスドコースを修了された塾生のみなさまから、頂戴した体験談を紹介します。

中部地方の建設コンサルタント技術者です。

再生塾で得たことは、人的ネットワークが最も大きいです。

具体的には、クロスセクター効果の算出にあたり、当時のチームのLFに技術相談をしました。

アドコースに参加したのは今から8年前ですが、チームメンバーとは今でも繋がりがあり、おそらく2年に1度はOBOG会があります。

そこでは近況報告もさることながら、交通政策に関し情報交換・意見交換をするため、自身の検討業務の検討を深める一助となっています。

チームメンバーと再会した際に、単に昔話に終始せず、意見交換がされるのは、当時汗を流してチームとして活動したからであると考えています。

大阪まで距離があり、家庭を持つ身としては再度の参加がなかなか難しいところですが、機会を見つけて是非アドコースに再挑戦してみたいと考えています。

地方自治体で公共事業評価の実務を担当しております。

事業評価においては、事業の投資効果として、マニュアルに基づく客観的な指標（費用便益分析）により評価するのが一般的です。

一方で、再生塾アドバンスコースでは、表面的なノウハウやマニュアルを学ぶのではなく、現地踏査や地域との意見交換などのフィールドワークを通じて、地域が本当に困っている課題、望まれている取組みについて考えていくというものであり、そうした経験を経て、事業の必要性や効果には、機械的・画一的に判断されるものではなく、地域の背景や価値観まで含めて総合的に判断されるべきものとの考えに至っています。

最初は再生塾のことは全く知らなくて、「交通についての勉強会」程度の感覚でしたので、まずはフィールドワークでLFの方々のデータ採取や、触覚といひますか気づき、考え方を目の当たりにして、「あ、現地調査ってこの部分を見るんだ。こういう考え方もあるのか。こういう主張はしていいんだ。」という気づきがありました。後日2回目の現地調査での他市の職員の方々の行動力も非常に勉

強になりました。

- ① 再生塾の活動を通じて一番感じたのは、「気づく大切さ、自分から行動する重要性」です。
- ② あと現在の情勢とは反しますが、「コミュニケーション（ノミネーション）の大切さ」を学びました。
- ③ 参加されている方との横の繋がりができたことも重要だと思います。

再生塾の経験が生きたエピソードとしては、大学からは学生の勉強のためのフィールドを与えてほしいという要望があり、工事担当課にフィールド提供の依頼をし、次年度に道路整備を控えている箇所を紹介してもらいました。駅から大学に通じる道で、交通量も多い割に、街路樹回りの草木も茂り、ベンチはボロボロで誰も座らず、（土井先生的に言うと）全く愛されていない感じでした。大学のランドスケープという授業でとりあげてもらい、現場説明をさせていただきました。学生に「この愛されていない空間を愛されるようにしてください。」と訴えました。最終の発表会では何人かの学生が愛される空間づくりに本気で考え、訴えかけてくれました。今年度の工事では学生さんの提案も一部ですが反映されています。

そもそもなんのために公共交通があり、なぜそれを当たり前のものとしているのか。このことを体系的に理解できたのは、小池先生のプレゼンでした。あって当たり前！利便性が悪いのは市民が利用しないから！自治体が何もしないから！という単純な思考であったなあ。しっかりと他人に説明できていたのかなあ。と、自問自答する機会を得ました。しかし、思考しようとするほど、本当に思考できているのか…未だに気付けばカオスの中ということもしばしばです。

地域の問題点をどのようにその地域の住民に伝えるか。その際にどのような論点でその問題点を整理しておく必要があるのかについて、大藤先生のプレゼンからヒントを得ました。以降、「あるべき姿と現実のギャップ」を見つけ出すという基準を得て活かしています（…つもりです）。

クロスセクター効果の意義についてはわかったつもりでいましたが、実際にそれがどのように活用され、どのような解釈を経て落とし所に対する効果をもたらしているのかを実際に活用している例を挙げて学ぶことができました。さらに、公共交通の意義を地域全体で考えるという視点は、公共交通の整備にモヤモヤしている（手をつけるとやめられないと思っている）自治体首長に対して、自信を

持っていただくツールになると感じています（実際にそのような自治体もありました）。クロスセクター効果をやってみる！という研修があっても十分価値があるなと感じました。ただし、その効果を使う側である自治体と議員がしっかりとこの価値を認識していないと宝の持ち腐れになるなということも気付きです。

他にもたくさんの気付き、得たものがありますが、基本的には私の考え方を醸成するベースの部分として、日々の業務に活かすことができていると感じています。また、何よりも一緒に議論し、考え、まとめていった仲間の存在は大きいです。自分は小さな地方のフィールドで活動しているといった負い目がありましたが、悩んでいることに対してアドバイスをいただけただけで無く、逆に私の経験が仲間への刺激となったことなど、小さなことではありますが、自分の自信にもつながりました。メンバーの皆さんが日々フィールドにしているところを訪ね、実地での体験を通じて学習したいという気持ちがあります。

■仲間ができた

アドバンスドコースで一緒だったメンバーとは今でもたまに連絡のやり取りがあります。（「地域公共交通計画の詳細な施策メニューってなにがあるの？」や「タクシー用にコロナ対策のシートを手作りすることになってしまったのだけど、どんなふうに作ればよい？」といった実務レベルのものから、「先日、●●に行ったら、竜王町のお酒がおいてありました！」とかまで）

コロナ禍前はたまに集まって、同窓会もしていました。「地域の交通やまちを何とかしたい」という部分が共通している様々な分野の人のつながりで、なおかつ苦楽をともにした+ときに喧々諤々議論したというのは大変貴重です。大きな利害関係もなく、シンプルに同じような志を持った人達と仲間になれたことは他に代えがたい再生塾の功績だと思います。

■地域の見方の変化

再生塾アドバンスドコースを受講している際には、委託業務仕様書に縛られずに、施策をフラットに検討できることにやりがいを感じていました。

しかし、再生塾受講後に振り返ってみると、”フラットに検討する”ことよりも、前段にあたる、地域を理解することの重要性に改めて気付きました。特に自分自身の力になったこととしては、大規模調査や国委員会の資料等の幅広いデータの結果を当該地域の問題点に結び付けて、仮説検証していくことです。

例えば、「送迎問題」に関して、対象地域で起こっている問題と国委員会での検討状況を結び付けて、大きな政策的な話を地域に沿った話にブレイクダウンすることは実業務よりも再生塾で実践できたように思います。

普段の業務では、ついつい地域に特化した話で頭が向きがちになってしまっていたのですが、再生塾を通じて、大きな話から小さな話にブレイクダウンする経験をつめたことで、地域を分析する際の着眼点がいくつも増えたと思います。

弊社は県内での業務が主ですので、県外でのまちづくり等に直接関わったのはよかったです。

特に弊社は、交通関連業務の受注が多いのですが、まちづくりからの視点での課題への取り組みたことは大きな経験になりました。特に参加したチームは、LFも含めると京都、大阪、滋賀、奈良、和歌山、兵庫の近畿2府4県のメンバーで構成されており、広い視点で様々な議論ができたと感じています。

メンバーとは現在もLINEで連絡を取り合っており、このような人的ネットワークができたことも非常に大きい財産だと思っています。たまにメンバーから「こんな事例ないですか」といったLINEが飛んできますが、みんなからとんでもない早さでレスが飛んできます。

また、課題を取り組んでいく中で、子育て世帯の送迎負担は改めて大きな問題であると感じました。業務で地域課題に取り組む際にも、これらの視点を盛り込んで検討するように心がけています。

交通といった同じ課題に対して複数人で話しを行い、いろんな考え方、知らなかった情報や常識ごとなどの経験できたことが何より勉強になったと思っております。また、市町村の交通担当者は、ほとんどが1人ないし2人程度だと思しますので、悩んだ時や相談時の横のつながりという面でも、得るものが大きかったと思っておるところです。

熱意を持って仕事をしている人を見て刺激を得たことで、自己啓発に力を入れるようになった。

行政以外の方とも交流があり、それぞれの立場や、それぞれの業界が抱える問題点が理解できたことにより、仕事でも様々な立場を考えて仕事をするようになった。（仕事柄同じ職種や考え方の人としか交流がないため）

答えありきではなく、まずは、様々な現状を分析し対策を考えるというプロセ

すが身についたことから、方針がある仕事でも、本当に正しいかを考えるようになり、良い意味で批判的になれたように思う。

仕事でプレゼンをする機会がほとんどないので、良い経験になった。

再生塾で良い先生、仲間と出会うことができ、再生塾の縁から先生に協議会の会長をしていただいている。

【社内で具体的な成果に結びついたこと】

徹底的に、お客様や現場を見るとともに、その裏側にあるデータを分析し、温かな心と冷静な頭で答えを出すという実体験は、社内の研修チームで現地調査・アンケート・発売利用データ分析・コスト分析を踏まえた提案をする上で意識面でも知識面でも生かされ、その提案は、結果として社内で新たな交通モードの実証実験を行うというところまで会社を動かすきっかけになった。

【本来業務で活かされていること】

交通を軸としたまちづくりや、それに関わる様々な人々の仕事(フィールドの会社だけでなく、仲間のコンサルや自治体職員含めて)を垣間見ることが出来たことで、自社のどの部門がどの世界と接点を持っているのか、その接点が正常に機能しているのか、接点から入った情報が社内で滞りなく流れているのか、といったことが感覚的に掴めるようになり、本来業務においても、各部門と具体的に深い会話が出来るようになった。

社内で担当業務をしているだけでは決して得られなかった社外の仲間と知り合うことが出来て、そこから更に人脈が広がり、本来業務で課題に直面したときにヒントを得られる機会が増えたとともに、社内限定と思っていた自分の能力やスキル・経験値が、社外の人役に立つこともあるということに気づけた。

【自らのキャリア形成に役立ったこと】

疑似体験ではあったが、現場を知り、ダイヤやまちづくりを考え、収支影響まで想定するという一連の経験をしたことや、社外の人と交流する機会を継続して創ることが出来るようになったことで、大企業の一部門におけるキャリアパスに縛られて働いている中でシングルキャリアになってしまいそうだったところを、パラレルキャリアを形成していくための端緒をつかむことが出来た。

所属も世代も違うメンバーで、自分の仕事とは全く関係ないフィールドで課題設定・解決を目指す経験を積むことで、同じ会社の仲間、ほぼ同じような世代

で、社内のフィールドで議論することは、なんてハードルが低いんだ！と思えるようになれたと同時に、いかに社内で同質化してしまった思考の中に囚われているのか、ということに気づくことが出来るようになった。

【自らのキャリア形成に役立ったこと】

社会に出てからアカデミックな考えを学ぶ機会や、先生と呼べる人と出会う機会はなかなか得られないが、再生塾では、事業者・コンサルタントの講師陣や学問の第一線で研究を続けている先生方とも議論を交わすことが出来、師と呼べる人に出会える機会になったことと、そのおかげで業務においても理論と実践の融合を考えていけるようになった。

元々地域公共交通に関連する業務を担当していたことから興味を持って参加しましたが、交通事業者として、色々な分野の方々と交流を持てたことはプラスになりました。修了後、そのつながりがご縁である地域の乗合タクシーの運行実験に参加する機会がありました。事業としてもプラスになりました。

タクシー会社の立場から地域公共交通に参加していくのは、少々ハードルが高く感じる場合があります。（どうすればいいかわからない、バスのような運行のノウハウがない等…）

短い期間でしたので何もエラそうには言えませんが、勉強になったことも多く、関心を深めるひとつのきっかけになったように思います。（事業者がもっと参加すればいいのに…とは個人的に思っています）

皆様優秀な方ばかりで足を引っ張りそうだったので、いち早く新ダイヤを考えると宣言し、一人でやれそうな内容に逃避しました。叡電は宝ヶ池駅で八瀬方面と鞍馬方面に線路が分岐します。同駅で鞍馬方面←→八瀬方面乗り換えの際、接続があまり良くなかったため、改善提案しようと思ったものです。と言ってみたものの、鞍馬線には単線区間が存在し、案外難しかったです。最終報告会で披露したところ、出席されていた社長（知っている方でした）から翌週電話があり、「折角考えてくれたけど、出町柳手前で上りと下りの行き違いに1分しか取れていない。ポイントの関係もあり実際2分は必要」と言われました。案は不採用となりましたが、社長に返答いただけたのはありがたいものです。

皆様のように、再生塾で学んだことを私は活かし切れていないような気がします。ただ言えるのは確実に人脈は広がりました。学識、自治体、交通事業者、コ

ンサル等多くの人と知り合え、お話できるようになりました。近畿運輸局さんに「まいど〜」ってノリでお邪魔できるようになったのは成果の一つです（笑）

子育て世代へのアンケートに送迎に関する内容があり、それを参考に平成30年9月に当市東部地域住民アンケートを実施し、子育てや高齢者がいる家での送迎問題について調べました。

同じ竜王町チームだった他市職員が、当時担当していた当市バリアフリー教室に興味を持ち、参加しに来られ、参考にされたと聞いています。

土井先生の論文にあるクロスセクター効果分析に興味を持ち、先生と相談しながら令和元年度に当市東部地域のクロスセクター効果分析を実施。当市で総合交通戦略を策定することになり、既存の地域公共交通会議には有識者の委員はいらっしゃらなかったため、土井先生に委員をお願いしました。令和元年8月には当市東部地域での地域公共交通に関する講演会に土井先生を招き、講演していただきました。

12月のアドバンスドコース最終発表には、当市都市整備部長、都市政策課長、東部出張所長、観光協会事務局から参加いただき、交通や地区のまちづくりについて意識を高めることとなりました。（発表後は部長から他市事例等について情報いただくことが多くなりました）

令和2年度は再生塾塾生から地区住民への提案をする予定でしたが、コロナの影響により延期しましたが、令和3年度に地区住民への提案及びワークショップを開催することができ、住民の意識向上につなげることができました。

令和2年4月にコロナ感染対策でタクシー会社へのビニールシートの配布を検討している中、再生塾のメンバーラインで相談し、様々なタクシー会社が実施している事例を教えていただき、それを参考に製品開発を進め、4月中にはタクシー会社に配布しました。そのラインの中で、大阪市バスがやっているという事例を教えてもらい、地元路線バス事業者に相談し、4月に路線バスへのビニールロールの配布を行いました。令和2年12月に東部地区自治連合会長と共に再生塾のフィールド調査で知り合った福知山市の三和地域協議会へ自家用有償運送について視察に行きました。また、再生塾で飲み会を通じて交友を深めていることに感銘を受け、県内の市町村担当者等に声をかけ、担当者ラインを作り、飲み会を行ったり、情報共有したりもしています。

2.7 アルバム

アドバンスドコースの修了式の集合写真を中心に、15年のあゆみを振り返ります。

※ 本冊誌は再生塾のホームページで公開します。写真の掲載を希望されない方は、事務局までご連絡ください。マスキング処理を致します。



2007年



2008年（第1期アドバンスドコース修了の皆さん）



2009年



2010年



2011年



2012年



2013年



2014年



2015年



2016年



2017年



2018年



2019年



2020年



2021年



地域公共交通優良団体国土交通省大臣表彰式（2021年）

3. 再生塾からの提言

再生塾は「持続可能なまちと交通の推進に寄与することを目的とする」と定款に掲げています。セミナー等による人材育成は目的ではなく、持続可能なまちと交通を実現するための手段ですが、前述の栄えある受賞の数々を証左として持続可能なまちと交通の実現に寄与してきたと自負しています。

再生塾の重要成功要因は「互学互修」「チーム学習」ですが、運営側も塾生も多様な立場の意欲ある人間が集うことで、相乗効果を発揮できたことと考えられます。そしてそれは、大学の学識経験者による呼びかけを軸として、実務者が事務局を担い、運輸局の公的なバックアップを得られた組織や仕組みにより実現したと言えます。全国でも本塾のノウハウを活かした人材育成の展開が求められているのではないのでしょうか。

とは言え、北村隆一先生が目指されていた世界水準の都市・交通政策の実現は道半ばと言えます。再生塾のこれまでのアドバンスドコースの提案を振り返り、なぜうまくいったのか、いかなかったのかの検証を通して 20 周年の際には、より洗練されたプログラムになっていることを報告したいと思います。この 15 年間で、行政施策として公共交通の重要性は確実に高まる一方、公共交通の業務に携わる人員、教育体制が充実していないように感じられます。公共交通だけでなく、行政の職場では仕事は増えるが人は増えないという状況が続いており、目の前の仕事に忙殺され研修を受ける余裕が無くなってきているように見受けられます。

設立当初から再生塾は、休日に身銭を切って参加する意欲ある人を対象と考えてきました。我が国の都市・交通政策を世界水準のものに拡充していくためには、平日の勤務時間の研修を充実していく必要があります。平日の勤務時間に研修を受ける余裕が無くなってきているのに、あえて平日の勤務時間をターゲットとして拡充していくには、行政のトップマネジメントの理解が欠かせません。組織におけるリスクリング、人を大切にする組織の重要性を訴え、多様な主体と連携しながら乗り越えていきたいと考えます。

これまでも議員セミナーを実施してきましたが、首長や地方議員が、都市政策・交通政策を自分の言葉で語ることが当たり前になるように、さらに挑戦していきます。

再生塾は、まだまだ、こんなもんじゃないぜ。

4. あとがき

持続可能なまちと交通をめざす再生塾の第一期のセミナーが行われたのは、ちょうど今から15年前、2007年8月11日のことでした。その後2009年2月には特定非営利活動法人として組織化し、ともに活動する仲間を増やししながら、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。

しかし15年を振り返ってみて、定款に掲げた「持続可能なまちと交通の推進」にどれだけ寄与できたのかと考えると、道半ばを認めざるをえず、忸怩たる気持ちになります。しかしその一方で、10周年のタイミングで日本モビリティ・マネジメント会議からJCOMM プロジェクト賞を、そして昨年には、15年目を祝うかのように近畿運輸局地域公共交通優良団体表彰、さらに地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰まで受けることができました。このように節目、節目で温かい評価をいただいたことは、われわれのこれまでの努力の方向が間違っていないことを示すものとして、本当にありがたく、さらに前進し続ける糧となっています。

15周年を記念して作成した本誌は、土井理事による当塾の提唱者である故北村隆一先生のご思想の紹介に始まり、これまでの諸活動の歩み、塾生の皆さんの声、そして塾からの提言をコンパクトにまとめたものとなっています。われわれ塾関係者にとっては、これからの道を歩む際の自省の材料ですが、塾の活動に関心を寄せていただいている読者の皆様にとって、持続可能なまちと交通を考えていく際の一助にもなれば幸いです。

最後になりましたが、われわれが、このように長年にわたって活動を続けてこられたのも、再生塾正会員、賛助会員の皆様、各種セミナーに参加いただいた延べ1350名を超える塾生の皆様、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諸団体の皆様、さらに、これまで多様な形で出会い、意見を交わし、また叱咤激励をいただいた方々のおかげにほかなりません。塾を代表して、厚くお礼申し上げます。また記念誌作成に際しては、編集委員会のメンバーはもちろん、事務局の皆さん、そして塾生の声の収集にあたって中井LFに大変お世話になりました。ありがとうございました。

北村先生に胸をはってご報告できる成果をあげるよう、さらに精進し続ける所存ですので、今後とも再生塾をどうぞよろしくお願い申し上げます。

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 理事長 正司 健一

2022年8月

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/>