

第5章 地域資源と生活交通による「不動通り」の活性化

1 研究のテーマ

第三分科会では、 μ プランとして、東武東上線「東武練馬駅」から都営地下鉄三田線「西台駅」近辺に至る全長約2kmのほぼ直線の道路である「不動通り」と大東文化大学の付近の活性化を目標としている。

μ プラン地域内における商店街のうち東武練馬駅や西台駅付近に比べ、明らかに「不動通り」沿いは、賑わいがなく元気がない。商店街としての様相も、商店が連担しているのではなく、24時間営業のコンビニエンスストアや飲食店が点在しているような状況にある。

今回私が研究のサブテーマとしたのは「地域資源と生活交通による「不動通り」の活性化」である。 μ プランの目標である「活性化＝元気な状態」をいかにして創出していくか、プログラムを策定し実際に動き出せるようにするすことを目標としている。そのため仮説を設けて、他都市の事例を研究しながら、 μ プラン地域内で検証していく。

2 「活性化」とは

「活性化する」とは「元気な状態にする」ことである。「商店街が元気」であるということは、人々が行き交い、集まる賑やかさを持ち、情報の発信などによりエネルギーを放出しているような明るさがあることに他ならない。そのような状態にするため、「いつ」「誰が」「何を」、「どのようにするか」ということを具体的な形でプログラム化していくことが必要となる。あわせてもうひとつ大事なことは「どのようなまちにしていくのか」といった

誰もが具体的に抱ける全体像がないと目標も現実味がでてこない。

ここで改めて「活性化」という言葉の意味を確認しておきたい。広辞苑で見ると「沈滞していた機能が活発に働くようにすること。また、そのようにすること。」とある。活性化させるためには、内的外的作用により今の状態に対して刺激を与え、変化をもたらす状態の変化をきたいすることである。

3 地域資源の利活用

内的外的作用のために必要とされるものに地域資源がある。地域資源を具体的に述べる前に、地域資源の定義について、資源エネルギー庁では、「資源とは、人間が社会生活を維持発展させて行くための糧であり、時代背景や新しい文明の出現により、資源となる対象や資源観は変わる可能性を持つ」としている。ここで広く従来から考えられてきた資源を挙げると、「エネルギー資源」としての石油・石炭・ガスなどや「食糧資源」としての農産物や水産物、「鉱物資源」としての鉄や銅や金など、「モノの豊かさ」に関するものが主流であった。しかしながら、社会全体の価値観が多様化している今日では、知恵と工夫次第であらゆるものが地域資源となる可能性を秘めており、「歴史・伝統」、「文化・芸術」、地域固有の「サービスやおもてなし」、「知識や知恵」など、いわゆる、モノではなく「ココロの豊かさ」に関するものに新たな価値を見出し、それらもまた重要な地域資源として位置づけられるようになってきた。

地域資源を分類したものが図表5－1のとおりである。

図表 5－1 地域資源の分類

自然資源	気候的資源	光、風、雪など
	地理的資源	地質、地勢、秘境など
	原生資源	原生林、自然草地など
	二次資源	人工林、農地、牧草地など
	動植物資源	野生動植物など
	鉱物資源	鉱物各種
	エネルギー資源	太陽光、風水、水力など
	水資源	河川、地下水、湧水など
	空間資源	風景、美的空間など
人文資源	歴史資源	遺跡、文化財、歴史的建造物、歴史の人物など
	文化芸術資源	伝統文化、芸能、民話伝説、伝統的祭事など
	人工資源	家屋、街、道路、トンネル、ダム運河など
	知的資源	伝統的技能、伝統的技術、高齢者、子供、女性など
	サービス資源	もてなし、人情、エンターテインメントなど
	情報資源	知恵（生活の知恵）、ノウハウ、発明、発見など

つまり、地域の活性化につながる地域資源は、柔軟で広い視点に立ってハード・ソフト両面からの発掘により、利活用していくことが必要である。

しかし、地域資源を発掘したが、その利活用方法の誤りは活性化には繋がらないばかりか、かえって衰退化（マイナス）となる場合も考えられるので慎重さとともに、いかに効率よくまた、内容や影響の大きさなどを考えて、時系列の立ち短期、長期の実行性と難易度を考慮しながら重層的に利活用していくことが必要である。

4 「不動通り」の地域資源

では、「不動通り」の地域資源を考えた場合、まずまっ先に考えられるのは、近接する大東文化大学板橋キャンパスの学生・教職員である。3、4年生を中心として5000人以上が板橋キャンパスに集い学んでいる（1、2年生は東松山キャンパス）。学生及び教職員の多くは、東武東上線東武練馬駅から、キャンパスまでの交通手段として、駅から5分ほどにある大東文化会館からの無料スクールバスを利用し、途中大学施設前の一箇所に停車しただけで、降りる者もなく「不動通り」をほぼ素通りの状態で通り抜け、7分ほどで板橋キャンパスに到着する。

スクールバス利用の学生及び教職員のうちの何割かでも、「不動通り」を通ることになれば、人の流れ（賑わい）の創出することの第一歩として捉えられる。さらに具体的な検討事項として挙げられるのは、スクールバスの廃止であり、代替となる輸送方法による積極的に「不動通り」に学生の流れを創ることが可能となる。

5 生活交通の必要性

代替となる輸送方法としては、マストラといわれる大規模な設備投資を必要とする大型輸送機関である鉄道や新都市交通などは全く論外として、ここでは、生活交通としてのバスを中心して、地域の生活に密着した生活交通を考えていくべきであると考えらる。

生活交通とは、モータリゼーションの進展と少子高齢化により乗合バス（路線バス）の利用者は年々減少し、バス事業者は採算性の低い路線からの撤退や路線変更の見直しにより、余儀なくされる高齢者や学生、自家用車を利用できない住民の通院、通学、買い物などの、日常生活に欠くことのできない公共交通を意味している。

板橋区内には、57系統の路線バスが、国際興業、関東、東武、

東京都交通局の各事業体により運行されている。μプラン内も路線バスは運行しており、その有効的な活用も生活交通導入と同様に平行して考えていかなければならない。そのうち東武東上線東武練馬駅から、「不動通り」を通る路線は3系統あり、さらに2系統が東武練馬駅から浮間舟渡駅、高島平駅間を運行し、大東文化大学近接では停留所はなく、高島六の橋にある。大東文化大学前の停留所のある路線としては、東武東上線成増駅北口から赤羽駅西口の一路線で、この路線は「不動通り」を通行しない。大東文化大学の付近を通る路線バスは、国際興業が運行している。いずれの路線バスも池袋から放射状に延びる、東武東上線、都営三田線、JR埼京線の各鉄道間を環状に結ぶ重要な路線である。

参考：これらの路線バスが起終点にしている東武東上線成増駅、東武練馬駅、都営三田線高島平駅、JR埼京線浮間舟渡駅の各乗降人員は図表5-2のとおりである。

図表5-2 平成16年度乗車人員一覧

駅 名	乗車人員	一日平均乗車人員
成増駅	11,508,704	31,531
東武練馬駅	10,411,577	28,525
高島平駅	5,855,802	16,043
浮間舟渡駅	6,491,575	17,785

6 今後の研究の方向性

生活交通を考えるうえで、いま最も自治体で検討されているのが、コミュニティバスである。東京都23区でのコミュニティバスの運行状況は、2006(平成18)年度までで、既に12区※となっている。さらに2007(平成19)年度からは文京区で運行が開始される予定である。

※コミュニティバス運行実施区

千代田区、中央区、江東区、渋谷区、世田谷区、中野区、台東区、杉並区、練馬区、荒川区、足立区

これら現在運行されているコミュニティバスについては、運行目的、利用料金の設定や運営主体などは各々違いがあるが、共通していることは、既設既成の路線バス等での対応できない、柔軟な発想に応じて運行されている点である。

生活交通の必要性は理解するものの、その運営にかかる経費、人員等の財政的な課題をどのように克服していくか、また、地元自治体はその運営に携わることによりどのようなメリットがあるのか、企業の協賛という形式で運行されているもの、また市民が直接関わっているものなど23特別区に限らず全国レベルで具体的な事例を研究し手置くことが必要と考える。また、コミュニティバスというひとつの交通手段に捉われることなく、μプランの地域に相応しい生活交通というものが存在するのか、区民との協働との考えから進めるためには、どのようなことに留意しなければならないのか、もう少し掘り下げてこの問題に取り組んでいく。

さらに、地域資源については、学生の数について着目し一部述べたが、地域資源にはハード・ソフト両面で潜在・顕在化された地域資源があり、今後発掘していかなければならない。さらに「新しい公共」の視点から「協働」のあり方を踏まえて研究を進め、具体的成果に結びつける。