

生活行動圏からみたコミュニティ政策の方向性

— 流山美田自治会調査を事例に —

土屋 薫*・林 香織**

要 約

千葉県流山市美田地区では、つくばエクスプレスの開通と市の整備したタウンバス（「流山ぐりーんバス」）が住民の最寄り駅をシフトさせた。つまり、都市計画とモビリティ・マネジメントがマッチングして住民のモビリティを変化させたのである。レジャー行動から見ると、そのことは美田地区の凝集性を高めることにつながったと考えられる。

一方、美田地区から徒歩・自転車移動圏内にある江戸川台地区におけるガーデニング活動は、コミュニティ内へ閉じていく傾向にある美田地区のベクトルを外に向け交流を高める資源として注目に値する。

自宅の庭の緑化を通して「コミュニティ・ベネフィット」を意識させコミュニティの活性化を図るという市策である「流山グリーンチェーン戦略」を考えたとき、美田自治会と江戸川台東自治会という近隣の2つの自治会に交流を持たせることは、コミュニティ政策上の課題と言える。ただしそのためには、美田自治会に対してモビリティ・マネジメントを行って、江戸川台方面への交通行動から引き起こされる関心を喚起すべきである。その際、日常生活の行動範囲において「可視化」に有効であった緑のカーテンだけでなく、より広い範囲で情報を共有するツールとしてGISの導入は有効であろう。

キーワード：モビリティ・マネジメント、コミュニティ・ベネフィット、地域資源

はじめに

2011年、日本の「戦後」は名実共に終わったと指摘する向きが多い。3月11日の東日本大震災のあと「災後」という新たな枠組みに入ったと云うのである。この状況を東浩紀は「震災でぼくたちはばらばらになってしまった」と表現した（東2011）。

確かに「一億総中流」という意識は、バブル経済とその後の「失われた20年」に端を発する格差意識によってかすみ、「世代間の連帯、地域の

連帯、職場の連帯は急速に解体した」。ただそれでも東は、震災前であれば、消費という行為における平等、即物的な意味のみならず、どのような記号として消費するかという観点から見れば、そこに人々の連帯の可能性を見出すことはできたはずだ、と言う。連帯の核としてのコミュニティを構想するには消費では力不足であることを、震災は明らかにしてしまったのである。

それでは既存のコミュニティはどういう状況にあるのだろうか。

2011年4月16日、千葉県流山市にある流山生涯学習センターにおいて「流山ゴーヤカーテン普及促進協議会」（略称：ながれやまゴーヤクラブ）が市内の有識者および有志によって設立された^①。会長は流山市美田地区の美田自治会会長松島英雄氏で、会の目的はゴーヤカーテン運動を通じて

2011年11月30日受付

* 江戸川大学 ライフデザイン学科准教授 レジャー社会学、レジャー産業論

** 江戸川大学 マス・コミュニケーション学科専任講師
メディアコミュニケーション論

「エコの輪、地域の輪」を拡げ持続可能なまちづくりに貢献することだと言う。そしてこの活動には多くの美田自治会会員が関わっている。

松島氏が自治会長を務める美田地区は65歳以上の高齢化率が30%に及ぶが、婦人部が発展的解消してできた「ハッピーサークル」や2005年に設立されたソフトボールチーム「美田エンジョイズ」をはじめとして、「美田お楽しみ農園」のほか、囲碁、将棋、オープンゴルフ等、各種同好会活動を起点として特にここ数年自治会が活発化している⁽²⁾。

この美田自治会は地区をあげた防災活動や緑化活動の取り組みで全国的にも評価されているが、今度はその自治会が中心になって協議会を立ち上げ、流山市全域へのゴーヤカーテンの普及、またそのことによる快適な暮らしの実現を目指しているのである。

上記東の指摘と比較したとき、美田自治会のこのエネルギーと実行力には目を見張るものがある。コミュニティというものの成り立ちを考えたとき、その会員が意識する共同性や地理的・空間的距離のような静的な条件ではなく、実は美田自治会に見られるような活発な動きこそ、着目すべきと考えられる。もちろんこの「動き」の中には物理的な移動という意味も含まれる。なぜなら、上記の諸活動は「思い出話に花を咲かせる」ような姿勢では決して成り立たない。

そこで本研究では、この美田自治会を事例に活動的なコミュニティの現在を捉え、今後のコミュニティ政策の方向性を探っていく。

1. 研究背景

流山市美田周辺は江戸幕府開闢以来小金原放牧場としての歴史を持つが、1969年頃より宅地造成が始まり、1971年5月に「美田」と名づけられた。1973年3月には自治会が発足し、現在は約600世帯（1900人）の会員を有する。

この美田自治会では2008年から流山市が推奨する緑のカーテン普及活動に自治会として取り組んだが、当初は60世帯の参加に過ぎなかった。

それが今のように200世帯あまりが参加する地区を巻き込んだ本格的な緑のカーテンづくりにまでなったのにはいくつかの契機が考えられる。

ひとつは、2002年に発足した市民団体「温暖化防止ながれやま」が2009年度に計画していた「市民CO₂削減運動」に自治会として参加することにした点である。

また流山市による2009年の「緑の住まいづくり講座」（5月20日）では甲斐徹郎氏（株式会社チームネット）を講師に迎え⁽³⁾、100名ほどの自治会会員が参加した。ここで「体感温度」の重要性と緑のカーテンの意義について再認識し、動機づけがなされたことも大きな契機となっている。そしてこれに続く「緑のカーテン作り講座」（6月21日）で栽培方法に関する具体的な指導がなされ、緑のカーテン作りが拡まっていく。

これには、かねてからつくばエクスプレス開業に伴う環境変化の調査を流山市から委託され実施していた江戸川大学との間に、住民アンケート調査や緑陰効果測定を通じて接点ができたことも契機の一つとして挙げられる。

ただしこの動きを大きな機運として高めたのは、単に自治会の活力からだけではなく、「グリーン・ぐりーん大作戦」と銘打って同自治会がこれらの要素をPDCAサイクル（Plan→Do→Check→Action）に位置づけて大きなひとつの運動に統合した点にあると思われる⁽⁴⁾。

この名称の中の「ぐりーん」は流山市内のタウンバス名に由来する⁽⁵⁾。平成17年のつくばエクスプレス開業は、新駅を中心として路線バスを新設・再編することにより市内の公共交通網を向上させたが、それは路線バスが通らない地区に焦点を当てることにもなった。そこで流山市では、バスの利用が見込める地区を中心に、市独自の交通手段としてタウンバス（名称：「流山ぐりーんバス」）の運行を計画したのである。そして美田地区でも、2009年3月1日から流山おたかの森駅発の「美田・駒木台ルート」が運行されるに至った。美田地区にとって「ぐりーんバス」は新しい地域の「足」として位置づけられる。

そこで本研究ではコミュニティ政策の中でも特

に美田地区のモビリティに着目した。

2. 先行研究

我々が流山をフィールドに2008年から継続してきた研究で、流山市民の生活行動には以下のような特徴があることを明らかにした。

1. 流山市民は、東葛エリア内の施設利用が9割、柏市・市内の施設利用が6割を超えており、それほど行動半径が広くない（林・土屋・木村2009）。
2. 流山市民は、居住地区近隣の施設利用が多く、狭い範囲内で様々なニーズを完結させられている（林・土屋2010）。
3. 流山市民のレジャー活動で全国と比べて特徴的なのは、「ガーデニング、野菜づくり」への参加度の高さ（林・土屋・木村2009）。

このような特徴を踏まえ着目したのが、美田自治会である。自治会の活動については、既に触れたが、昨年度は聞き取り調査によって、更に詳細な美田自治会の生活行動の範囲を特定することが出来た（林2010）。

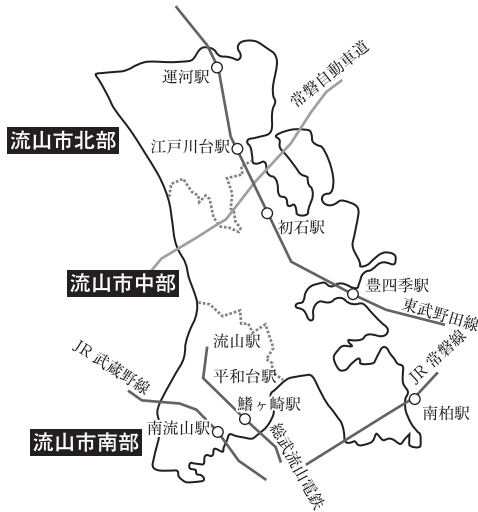
1. 美田地区の住人の行動範囲は、自宅を中心にした半径1.5km圏内。その中の移動は、徒歩、自転車、車、グリーンバスが多用されている。
2. 商業施設やスポーツ施設の利用が活発で、レジャー施設の利用はやや少なめ。

また昨年の聞き取り調査の結果からは、曜日や気象・体感・都市計画・ライフステージの変化が行動範囲を決定付ける要因になりうることを見出した。本研究では、そのうち、都市計画が行動範囲を決定しているのかを確認することを目的の一つとしている。

これを確認するために用いるのがモビリティ・マネジメント（以下、MM）の考え方である。MMとは、国土交通省の『モビリティ・マネジメント——交通をとりまく様々な問題の解決にむけて——』によると「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」とある。MMが

目指すのは、当該地域や都市の「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと変化させていくことである。自動車の集中による慢性的渋滞の解消、自動車利用に伴うCO₂削減が社会問題として取り上げられるようになって久しい。流山市では、低炭素型社会の実現を目指し、2009年には本学との間に「低炭素まちづくりセンター」に関する協定が締結され、「低炭素まちづくりセンター」が学内に設置された。関連調査として昨年度は、環境省プロジェクト「低炭素地域づくり面的対策推進事業」として、流山市内10自治会に対する量的調査が行われた。前出の美田自治会への聞き取り調査は、この量的調査のプレ調査と位置づけられるものであった。どのような手段を用いてどのような施設を利用しているかを明らかにした上で、自動車利用が多い地域へのコミュニティバス導入をすることで、渋滞の解消を考えるなどがMMの考え方である。環境省が把握しているMMの導入事例として、特に住民を対象としたものが32例。2005～2006年に福岡を中心に家庭訪問調査から明らかになった交通行動を元に、車利用の代替手段の提案を行うことで、車利用時間が22%減少、CO₂排出量の22%削減に成功するなどの成功例が挙げられる。路線バスルートマップ、人気スポットへのバス利用方法などを提示するコミュニケーションツールの配布によって、車の代替手段を提案していく地道なコミュニケーション活動を続けた結果として、利用時間の減少などの具体的効果が得られたという。

このMMに必要な不可欠なのが、住民の交通手段と施設利用の関係性だが、我々が行った調査のみならず、本研究では「東京都市圏パーソントリップ調査」を参考とする。パーソントリップ調査とは、『『東京都市圏に居住している人を対象』に、『どのような人が』『いつ』『何の目的で』『どこから』『どこへ』『どのような交通手段で』移動したかについて調査し、平日の一日のすべての移動を捉える』ものである。なお、この調査は、昭和43年から10年に一度のペースで実施されており、近年では平成10年、平成20年に行われた。流山



出典：「流山市公共交通体系策定調査」より

図1 流山市内のゾーン区分

市はつくばエクスプレス開業に伴う都市計画整備のため、平成10年の調査結果を分析し、タウンバス（現：流山ぐりーんバス）導入経路の策定計画を『流山市公共交通体系策定調査』にまとめている。なお、パーソントリップ調査及び上記報告書では、流山市を北部・中部・南部の3つのゾーンに区分（図1）しており、本研究の対象地域となる美田地区は、「中部」に属していることを付記しておく。

3. TX 開業が美田地区に与えた影響

まず、つくばエクスプレスの開業は美田地区の居住者の生活行動にどのような影響を与えているのかを見ていくこととする。

平成10年のパーソントリップ調査によると、「ゾーン内々の移動、つまり、近隣への移動では徒歩や自転車の割合が高く、ゾーンを跨ぐ移動では自転車の割合が多い。」ことが見出されている（表1）。

美田を含む中部地区では、他の地区に比べてゾーン内移動の徒歩・自転車利用率が高い。

つくばエクスプレス開業後の現在、美田地区の住人にとっての行動範囲が、美田自治会を中心として、「流山おおたかの森SC」を含む流山おお

表1 流山市及び周辺地域の発生手中交通量の交通手段分担率

（単位：%）

	鉄道	バス	自動車	二輪車・自転車	徒歩	合計
流山市南部	19.1	0.2	37.2	19.9	23.6	100.0
流山市中部	23.3	0.6	35.8	18.9	21.3	100.0
流山市北部	20.4	0.1	37.2	19.8	22.5	100.0
流山市合計	21.0	0.3	36.7	19.5	22.5	100.0
松戸市	23.8	1.6	31.0	18.4	25.3	100.0
柏市	23.1	1.4	36.5	17.2	21.8	100.0
野田市	11.7	0.3	54.0	16.5	17.4	100.0

出典：「平成10年パーソントリップ調査」より



図2 美田地区の居住者の生活行動範囲

たかの森駅周辺エリアと、「柏の葉公園」「ららぽーと柏の葉」を含む柏の葉キャンパス駅周辺エリアの半径1.5km圏内で、この間は、徒歩、自転車、流山ぐりーんバスの移動が多いことは昨年の聞き取り調査から明らかになっている。

近隣の、特に北東・南西方向への移動が活発である。

美田地区の聞き取り調査では、つくばエクスプレス開業後「明らかに人の流れが減ったと感じるのは豊四季駅周辺」「昔は柏によく行っていたが、

表2 東武野田線駅別乗車人員推移 (1日平均)

区 分		H 11 年度	H 12 年度	H 13 年度	H 14 年度	H 15 年度	H 16 年度	H 17 年度	H 18 年度	H 19 年度	H 20 年度	H 21 年度
初 石	乗車人数	11,533	11,448	11,312	11,103	10,936	10,776	10,221	9,641	9,319	9,188	3,054
	普 通	3,219	3,303	3,376	3,437	3,492	3,491	3,503	3,388	3,246	3,120	3,018
	定 期	8,314	8,145	7,936	7,666	7,444	7,285	6,718	6,253	6,073	6,068	6,036
	対前年度 増 減 率	▲ 0.1	▲ 0.7	▲ 1.2	▲ 1.8	▲ 1.5	▲ 1.5	▲ 5.2	▲ 5.7	▲ 3.3	▲ 1.4	▲ 1.5
流山おおたかの森	乗車人数							11,359	15,809	21,083	22,994	23,553
	普 通							4,660	5,714	8,122	8,678	8,801
	定 期							6,699	10,095	12,961	14,316	14,752
	対前年度 増 減 率							—	39.2	33.4	9.1	2.4
豊 四 季	乗車人数	9,236	9,290	9,100	8,884	8,995	8,951	8,579	8,061	7,909	7,698	7,443
	普 通	2,724	2,792	2,832	2,909	3,020	3,031	3,051	2,965	2,934	2,877	2,790
	定 期	6,512	6,498	6,268	5,975	5,975	5,920	5,528	5,096	4,975	4,821	4,653
	対前年度 増 減 率	▲ 1.5	0.6	▲ 2.0	▲ 2.4	1.2	▲ 0.5	▲ 4.2	▲ 6.0	▲ 1.9	▲ 2.7	▲ 3.3
柏	乗車人数	86,111	86,231	85,285	83,283	82,663	81,527	76,583	71,106	70,783	70,397	69,358
	普 通	25,088	25,707	26,141	26,445	26,882	26,722	26,234	26,650	25,919	26,010	25,431
	定 期	61,023	60,524	59,144	56,838	55,781	54,805	50,349	45,456	44,864	44,387	43,927
	対前年度 増 減 率	▲ 0.8	0.1	▲ 1.1	▲ 2.3	▲ 0.7	▲ 1.4	▲ 6.1	▲ 7.2	▲ 0.5	▲ 0.5	▲ 1.5

<http://www.pref.chiba.lg.jp/>より作成

今はあまり行かない」「最寄り駅が自転車で行って
いた初石駅から、車で送ってもらう・もしくは流
山ぐりんバスで出る流山おおたかの森駅に変化
した」という回答に賛同が集まった。東武野田線
の駅別乗車人員推移を見ると、初石、柏、豊四季
駅はつくばエクスプレスの開業以来、乗車人員数
が減少していることがわかる。

美田地区の住民にとって、東武野田線の初石駅
を最寄り駅とする柏方向への移動は、東部野田線
という交通手段によって決定されていた、生活行
動と規定することができよう。

つくばエクスプレスは、東武野田線が南東・北
西方向へ走るのに対し、その逆の北東、南西方向
を貫く形で敷設された。しかし、美田地区からは、
流山おおたかの森駅よりも豊四季駅の方が距離的
に近い。なぜ、住民の最寄り駅が流山おおたかの
森へシフトしたかという点、タウンバスである流
山ぐりんバスの導入が大きいと考えられる。

つくばエクスプレス開業と市民の交通利便性が



図3 流山ぐりんバス 美田・駒木台ルート

検討された結果、平成17年を皮切りに現在7ルートが策定されている。美田自治会は、このうち「美田・駒木台ルート」に入っている。当初、この地区にタウンバスを導入する計画はなかった。しかし、住宅地内の道路の幅員が狭いため、既存の路線バスをルート変更しても進入が困難なことから、新ルート新設となった。この流山ぐりーんバス利用が流山おおたかの森駅へのアクセスを促した結果、「最寄り駅は初石ではない」という感覚を生み出したものと考えられる。

パーソントリップ調査やその他市民の利用意向調査から見出した交通計画の実行に沿った形で、住民のモビリティが変化したことは実に興味深い。MMと都市計画がマッチングし、住民のモビリティが変化したと言い換えることも出来る。

しかし、つくばエクスプレス開業によるモビリティは良い方向性にばかり変化したわけではない。

4. レジャー行動から見た美田地区の特性

こうした動きがどういう傾向の現れなのか、ここでは2010年度低炭素地域づくり面的対策事業で行われた流山市自治会調査の結果から、美田地区のレジャー行動を取り上げることで見てみたい。

この調査は、自治会現役員と元役員をサンプルとする世帯に配布回収されたものであるが、美田自治会では60件の回答を得ている。またレジャー行動について、レジャー白書の中で参加人口上位20位のうち順位の変動の少ない14のレジャー活動を取り上げて、それへの参加度について5件法（ほとんどしない=1/たまにしかない=2/どちらとも言えない=3/よくする=4/非常によくする=5）で聞いている（図4）。

美田に隣接する東初石4丁目自治会の集計結果と合わせた資料が表3と図5である（東初石4丁目自治会は230の世帯で構成されており、30件の回答を得ている）⁶⁾。

1. あなたの余暇活動について、おたずねします。 (○印は各行にひとつずつ)	ほとんどしない	たまにしかない	どちらとも言えない	よくする	非常によくする
A あなたは、園芸、庭いじりをしますか？	1	2	3	4	5
B あなたは体操（器具を使わないもの）をしますか？	1	2	3	4	5
C あなたはビデオの鑑賞（レンタルを含む）をしますか？	1	2	3	4	5
D あなたは音楽鑑賞（CD、レコード、テープ、FMなど）をしますか？	1	2	3	4	5
E あなたはパチンコをしますか？	1	2	3	4	5
F あなたは競輪・競馬をしますか？	1	2	3	4	5
G あなたは麻雀をしますか？	1	2	3	4	5
H あなたはジョギングをしますか？	1	2	3	4	5
I あなたは宝くじを買いますか？	1	2	3	4	5
J あなたは楽しみのひとつとして、外食をしますか？	1	2	3	4	5
K あなたはカラオケをしますか？	1	2	3	4	5
L あなたは釣りをしますか？	1	2	3	4	5
M あなたは映画を見に出かけますか？	1	2	3	4	5
N あなたはボウリングをしますか？	1	2	3	4	5
O あなたは国内観光旅行に出かけますか？	1	2	3	4	5
P あなたはドライブに出かけますか？	1	2	3	4	5
Q あなたは動物園、植物園、水族館、博物館に出かけますか？	1	2	3	4	5

出典：平成22年度「低炭素地域づくり面的対策事業報告書」より

図4 レジャー行動に関する設問

表3 レジャー行動への参加度の比較（平均得点）

	外食	音楽鑑賞	ビデオ鑑賞	カラオケ	映画	ドライブ	動物園・博物館	パチンコ等	宝くじ	釣り	体操	ジョギング	演芸・庭いじり	国内観光旅行
美田	2.67	2.62	1.71	1.80	2.07	2.24	2.15	1.15	1.78	1.05	3.20	2.38	3.35	2.82
東初石4丁目	2.42	2.46	1.85	1.58	1.77	2.00	1.85	1.13	2.04	1.19	2.50	1.50	2.46	2.19

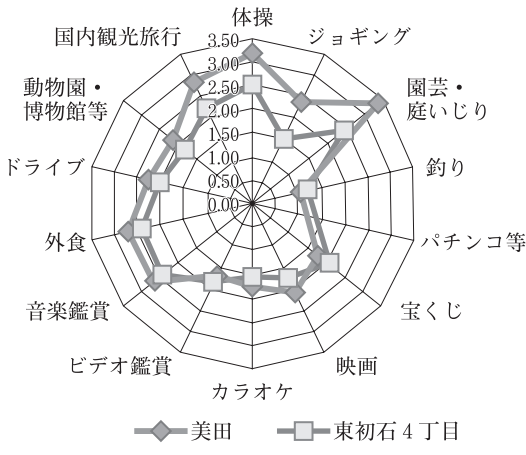


図5 代表的なレジャー行動への参加度



図6 東初石4丁目と美田地区の位置関係

これを見ると、「夕食・音楽鑑賞・ビデオ鑑賞・カラオケ・映画」のような消費型レジャーや「ドライブ・動物園・博物館」のような行楽型レジャー、「パチンコ・宝くじ」のようなギャンブル型レジャーへの参加度に比べ、「体操・ジョギング」といった個人種目としてのスポーツ活動や「園芸・庭いじり」といった趣味、「国内観光旅行」への参加度は美田地区がぐんと高くなっていることがわかる。

前節で見た通り、つくばエクスプレスと流山グリーンバスの開通によって、美田地区のモビリティは変化している訳だが、東初石4丁目は美田地区に隣接しているものの、初石駅圏内のため、美田地区のような恩恵を直接受けていないのが現実である（図6の網かけ部分が東初石4丁目）。

つくばエクスプレス開通前のデータが存在しないので単純に結論づけることは出来ないが、美田地区における自治会内の同好会活動の活性化がつかばエクスプレスの開通と軌を一にしていることからすると、それがコミュニティの凝集性を高める方向に作用した可能性は否めない。またそのことは、他のコミュニティとの接触をしにくい方向へ転換させてしまったとも考えられる。少なくとも、隣接する東初石4丁目との交流を促進する資料は見受けられない。

それでは美田地区の近隣地域には住民の交流を促すような資源は存在していないのだろうか。

5. 江戸川台地区におけるガーデニング活動の状況

先行研究にもある通り、流山市は2005年から流山グリーンチェーン戦略という施策を掲げて、市内の緑化の促進とそのことによるコミュニティの活性化を図っている。このことは、先に見た美田地区の緑のカーテンづくりの契機としてとらえられる「緑の住まいづくり講座」がグリーンチェーン戦略担当課であった流山市まちづくり推進課の管轄で実施されていることからわかる。

また一方で、グリーンチェーン戦略を契機とした市民による緑化活動のひとつに、ながれやまガーデニングクラブ花恋人（カレント）の設立と、その花恋人（カレント）によるオープンガーデンの実施がある⁽⁷⁾。

毎年5月に実施されている流山市のオープンガーデンは、「花恋人（カレント）」会員自身によるカウントによれば、2009年には6,907人にも及んだ（オープンガーデンを実施した31庭の来場者の単純合計）。

全市的に展開されているオープンガーデンであるが、実際に公開されているのは30軒前後で、2011年は①江戸川台東、②江戸川台西、③初石、④流山セントラルパーク、⑤宮園、⑥南流山、⑦南柏の7つのエリアで公開された⁽⁸⁾。その中で江戸川台東地区は公開している庭が10軒と最も多くなっているが、中でも毎年常連の来場者が訪れ

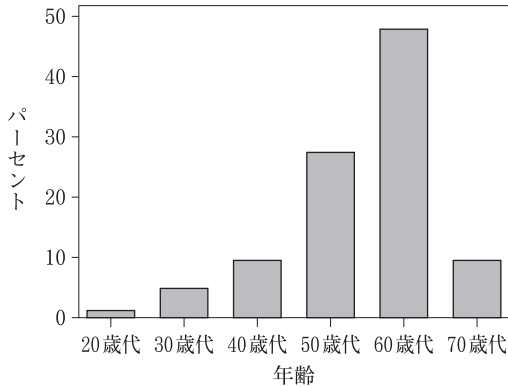


図7 オープンガーデン来場者の年齢構成

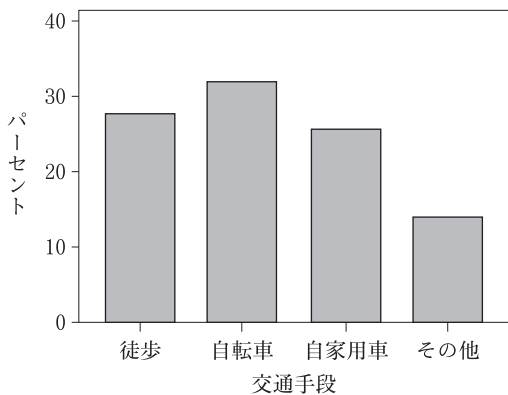


図8 オープンガーデン来場者の来場手段

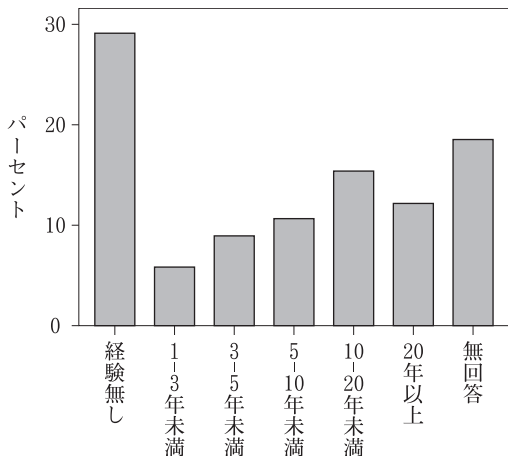


図9 オープンガーデン来場者のガーデニング歴

るK邸は、2011年の調査では5月20日(金)～22日(日)の会期中に計970名の来場者が訪れている。

またこのK邸で来場者にアンケートを行なっ

たところ(留置法)、有効回答数は190だったが(回収率19.6%)、60歳代が47.9%と最も多くかった(図7)。交通手段は自転車(32.1%)、ついで徒歩が27.9%という回答が多かった(図8)。ガーデニング歴について聞いてみると、未経験者が28.9%おり、来場者には10年程度の経験者と未経験者の2つの大きな層のあることがわかった(図9)。

グリーンチェーン戦略の推進という視点から見れば、花恋人(カレント)によるオープンガーデンは、新住民を対象とした緑化とコミュニティの担い手づくりを目指して始められたものながら、今のところその担い手はつくばエクスプレス開業以前から流山に居住する「退職後」の世代である(土屋・新井2009)。

このような状況とオープンガーデン来場者を対象とした調査結果から問題にしたいことは、東武野田線初石駅の隣りにある江戸川台駅最寄り、美田地区からきわめて近距離のところオープンガーデンで多数の来場者を引きつけるエリアが存在する、ということである。

その意味で、モビリティが変化した結果、凝集性の高まっていると考えられる美田地区のベクトルを外に向けて交流を高めていく資源として、江戸川台東地区のオープンガーデンは注目に値する。来場者の年齢構成は美田地区で緑のカーテンを牽引している層と重なっているし、「園芸・庭いじり」への参加度から見ると、美田地区とガーデニング、オープンガーデンとの親和性は高いと考えられるからである。また、日本におけるガーデニング普及の経緯からすると、ガーデニングは新しいライフスタイルの範疇に属する活動であると捉えられるが(土屋2010)、オープンガーデンの見学が必ずしもガーデニング歴に左右されるものではないとすると、世代や経験にとらわれない交流の資源としてオープンガーデンを位置づけることができるだろう。

今後の展望

本研究では、千葉県流山市美田自治会の生活や

レジャー行動を通して既存のコミュニティの状況を見つめてきた。そこでは、つくばエクスプレスの開通と市の整備したタウンバス（「流山ぐりんバス」）が、地域の新しい「足」として住民にモビリティを提供していた。このことは、「都市計画の変化が行動範囲を決定付ける要因になりうる」という先行研究の知見を裏づけることになった。

すなわち、つくばエクスプレス開業前から「近隣への移動では徒歩や自転車の割合が高く、ゾーンを跨ぐ移動では自転車の割合が多い」傾向は見出されていたが、南東・北西方向へ走る東武野田線に対し、その逆の北東、南西方向を貫く形で敷設されたつくばエクスプレスは、美田地区の住民の最寄り駅を流山おおたかの森へシフトさせた。MMと都市計画がマッチングして住民のモビリティが変化した訳である。

レジャー行動からは、「体操・ジョギング」といった個人種目としてのスポーツ活動や「園芸・庭いじり」といった趣味、「国内観光旅行」への参加度がぐんと高くなっているが、他のコミュニティとの接触をしにくい方向へ転換させてしまったとも考えられる。一方、美田地区から徒歩・自転車移動圏内にある江戸川台地区におけるガーデニング活動の状況を見てみると、モビリティの変化で凝集性が高まっていると考えられる美田地区のベクトルを外に向けて交流を高めていく資源として、江戸川台東地区のオープンガーデンは注目値する。

自宅の庭の緑化を通して「コミュニティ・ベネフィット」を意識させコミュニティの活性化を図るという市策である「流山グリーンチェーン戦略」を考えたとき⁹⁾、美田自治会と江戸川台東自治会という近隣の2つの自治会が交流を持つことは、まさにコミュニティ政策上の課題と捉えることが出来る。ただしそのためには、現在凝集性の高いコミュニティになりつつある美田自治会に対して、今後MMを行って、江戸川台方面への交通行動から引き起こされる関心を喚起すべきである。

また緑のカーテン活動が美田自治会の活動を促進させたことを考えると、少なくともこの地区の

MMにおける「可視化」の重要性が浮かび上がる。日常生活の行動範囲において緑のカーテンは有効であったが、それを超える往来・交流に関してその有効性は未知数だからである。その意味でも、より広い範囲で情報を共有するツールとしてGISを導入すること、さらにそのプロセスで周辺に位置する大学等のソーシャル・キャピタルやメディアを巻き込んでいくことはMMの実現に向けて大きなサポートになると思われる。

《注》

- (1) 4月28日(木)には流山市役所庁議室において設立の記者会見が行われたが（『美田コミュニティだより』168号、2ページ）、5月17日付の読売新聞千葉版では「節電 緑のカーテンで流山 ゴーヤ苗配布に殺到」という見出しで記事に紹介されている。
- (2) 美田自治会が発行する『美田コミュニティだより』154号の「平成21年度会長挨拶および方針」（1ページ）の中で松島会長によって概括されている。
- (3) 流山市と江戸川大学の共催という形で行われた「緑の住まいづくり講座」（2009年4月26日：<http://www.teamnet.co.jp/pdf/GCsiminpanhu.pdf>）のフォローアップセミナーという形で行われた。
- (4) NPO法人温暖化防止ながれやまによる冊子『広げよう エコの輪と地域の和——「美田モデル」から学ぶ協働まちづくりの秘策——』（2010）では、これを「美田モデル」と呼んでいる。代表の平手氏は美田地区の住民ではないが流山在住の市民である。
- (5) 流山ぐりんバスについては以下参照のこと。（<http://www.city.nagareyama.chiba.jp/section/toshikei/04koutuusitu/taun/town-top.htm>）
- (6) 古いデータなので直接比較検討できるわけではないが（2000年）、同じ設問形式でなされた全国4大都市（札幌・東京・名古屋・大阪）の集計結果と比較すると（平成12年度私学振興財団「特色ある教育研究の推進」事業報告書）、「外食・音楽鑑賞・ビデオ鑑賞」といった消費型レジャーでは、全国の得点より平均で1.76点低いが、「体操・ジョギング・園芸・庭いじり」といったレジャー活動では、逆に0.71点上回っている。
- (7) 詳細は以下参照のこと（<http://www.minaminagareyama.org/2bangai/living/current.htm>）（<http://na-shimin.org/memberlist/pdf/18-54.pdf>）
- (8) 2011年のオープンガーデン実施詳細について

- は、流山市の広報を参照のこと (<http://www.city.nagareyama.chiba.jp/koho/110501.pdf>)
- (9) 「流山グリーンチェーン戦略」に関しては、以下参照のこと。(http://www.city.nagareyama.chiba.jp/section/kouen/gc/gc_main.htm)
- ただし、現在のところ流山市は「グリーンチェーン指標」自体に焦点を当てている。

参考文献

- 安斉真吾・後藤春彦・佐久間康富 (2001)：「河川形態に着目した沿岸住民の生活行動圏と意識圏に関する研究」『日本建築学会計画系論文集』, 日本建築学会, 550, 179-184
- 東 浩紀 (2011)：「震災でぼくたちはばらばらになってしまった」『思想地図 beta』, vol. 2, 8-17
- 二江卓磨・益田英明・宗本順三・吉田 哲・屈 小羽 (2008)：「日常利用する店舗・施設の数と距離, 満足度：京阪神における都心と郊外の居住者の生活行動圏域の研究 その1」『学術講演梗概集, F-1, 都市計画, 建築経済・住宅問題』, 1551-1552
- 林 香織 (2011)：「コミュニティ形成とメディア利用——流山自治会調査にみる自治会の特徴——」『情報と社会』, 江戸川大学, 21号, 291-296
- 林 香織・土屋 薫・木村文香 (2009)：『学際的アプローチによる地域研究——流山コミュニティモデルの構築と大学の役割——』江戸川大学学内共同研究報告書
- 国土交通省 (2007)：『モビリティ・マネジメント 交

- 通をとりまく様々な問題の解決にむけて』
- 流山市 (2005)：『流山市公共交通体系策定調査報告書』
- 温暖化防止ながれやま (2010)：『広げよう エコの輪と地域の和——「美田モデル」から学ぶ協働まちづくりの秘策——』
- 澁谷泰秀・土屋 薫 (2001)：「余暇行動モデルの行動計量学的分析」平成12年度私学振興財団「特色ある教育研究の推進」事業報告書
- 新地域社会システム研究機構 (2011)：『平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書 (流山地域)』
- 土屋 薫 (2011)：「レジャー論から見た『オープンガーデン』に関する一考察——千葉県流山市を事例として——」『情報と社会』, 江戸川大学, 21号, 211-217
- 土屋 薫 (2010)：「『流山グリーンチェーン戦略』に見られる住民参加の課題」『コミュニティ政策学会第9回大会資料集—第2分科会—』, コミュニティ政策学会, 8-10
- 土屋 薫・新井正彦 (2010)：『緑化と地域コミュニティ構築の担い手に関する研究』2009年度学内共同研究成果報告書, 江戸川大学
- 土屋 薫 (2010)：「『ガーデン・シティ』に見られる田園理想郷の系譜」『ニュージーランド研究』, ニュージーランド学会, 17巻, 19-39
- 土屋 薫・林 香織 (2010)：「GISを用いた流山市民の生活行動分析——ライフスタイルとコミュニケーションの視覚化——」『情報と社会』, 江戸川大学, 20号, 43-50