

# 駅から始まるコンパクトシティ形成に向けて 調査の背景と目的と方法

---

平成27年5月28日

都市住宅学会関西支部 郊外・住まいと鉄道研究委員会  
関西学院大学 角野幸博

1

## 1. 調査の背景・目的・方法

---



Yukihiro KADONO

2

## コンパクトシティ論の系譜

- 定義
  - 都市の中心部に居住と各種機能を集約させた人口集積が高密度なまち（選択する未来委員会 地域のみらいWG報告 2014.10）  
選択する未来委員会：経済財政諮問会議（内閣府）が平成26年1月に設置
- 二つの系譜
  - 都市膨張過程のコンパクトシティ論
  - 都市収縮過程のコンパクトシティ論
- 共通イメージ
  - 都市機能の集約立地
  - 一定の人口集積
  - 公共交通＋豊かな歩行者空間
  - 用途混在

Yukihiko KADONO

3

## コンパクトシティ化の手段

- 規制的手法
  - 外縁部の開発規制
- 市街地への都市機能移転誘導
  - 除却や移転の補助
  - 公平性、コンセンサス確保の必要性
- 公共交通整備、歩行者空間整備
  - 定量的評価の必要性
- 再開発促進、混合土地利用容認
  - 規制緩和：都市再生緊急整備地域
  - 空き地、空家、空きビル活用

Yukihiko KADONO

4

# 都市タイプ別コンパクトシティ政策

- 大都市中心部
  - 都市再生緊急整備地域
  - 密集市街地再生
- 大都市圏郊外都市
  - 拠点都市
  - ニュータウン、郊外住宅地
- 地方都市
  - 県庁所在地、中核都市
  - 広域合併市



それぞれ戦略が異なる

Yukihiro KADONO

5

## 改正都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画

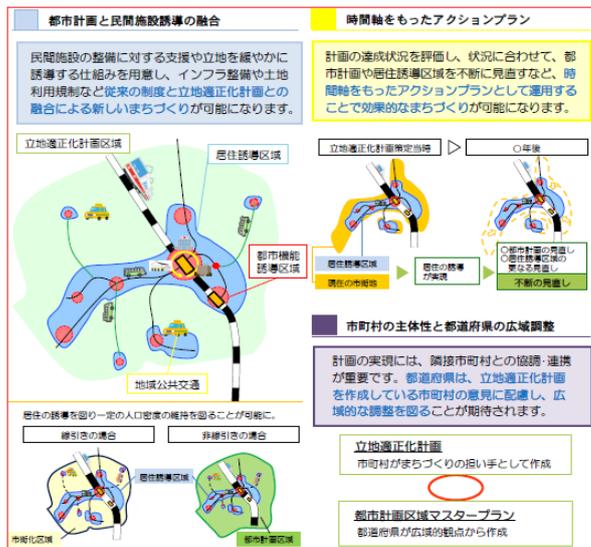
- コンパクトシティ・プラス・ネットワーク
- 市町村マスタープランの高度化版
- 公的不動産の活用
- 空洞化防止の選択肢

ゾーニングの上乗せ

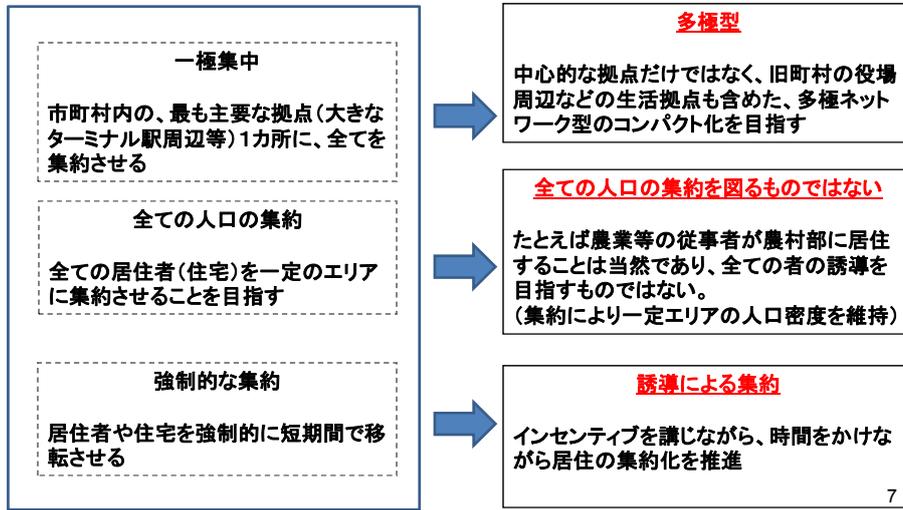
立地適正化計画区域  
都市機能誘導区域  
居住誘導区域  
地域公共交通

特例措置・税制措置・支援措置

国土交通省作成パンフレットより



# コンパクトシティの実現可能性

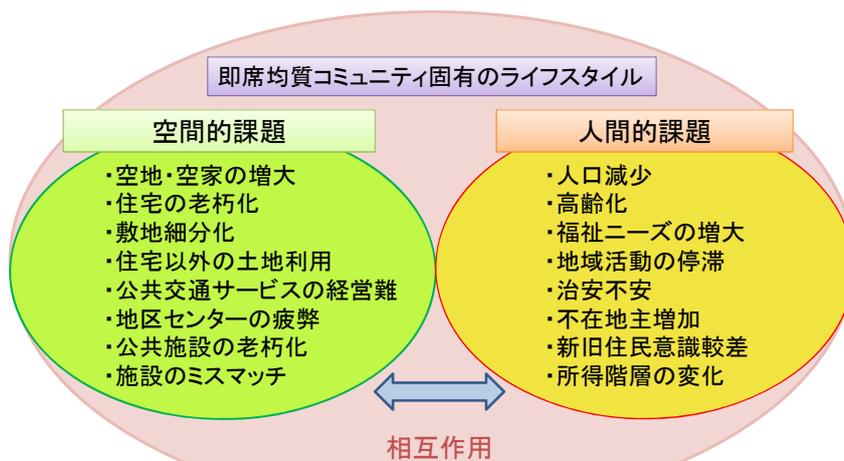


Yukihiro KADONO

国土交通省作成資料を筆者が要約

7

# 郊外住宅団地の諸課題



ストック価値の毀損・従来型郊外生活モデルの不適合<sup>8</sup>

Yukihiro KADONO

## 再生のための諸提案の方向

### 個々の住宅地の持続方策 —自助、共助に基づくエリアマネジメントの実現—

- 空地の集約と再活用、不在地主政策
- 中古住宅市場の活性化と住み替え支援: 情報、税制、公的保証
- 持続のための規制見直し: 用途、公共交通
- 減築を含む団地再生
- 住宅履歴、住宅地履歴の蓄積と公表

### 都市圏での集約再編 —選択と集中の促進策— —エリアマネジメントのビジネス化—

- 生活拠点(都市核)の設定
- これ以上の膨張の抑制策
- 駅前居住および多様な都心居住の促進策
- 競争的集約再編
- 空地空家管理法人の設立

### 専用住宅地からの訣別 —まちなか化あるいはビレッジ化—

- コミュニティ力の強化と規制緩和
- コミュニティビジネスの支援
- 高齢者居住施設の積極的誘致
- 逆線引きを含む規制強化
- 二地域居住あるいはターン拠点

再生または消滅の複数のシナリオ

Yukihiro KADONO

9

## NTセンター地区を核とした再編

- 駅前以外のセンター地区を核とした再編は成り立つか？
- どのような施設誘導が可能か？
- 大型SCは中核機能を持ち得るか



柏地域医療連携センター(柏市豊四季台)



柏駅イオン

Yukihiro KADONO

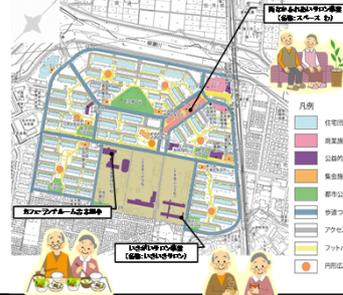
10

# 大都市圏郊外の団地再生とコンパクトシティ

○ 志木ニュータウンでは学校の空き教室、駅前の空き店舗等を活用して地域の交流空間を整備

## 〈カフェ・ランチルーム志木四小〉

・志木第四小学校の余裕教室を活用し、学校給食の提供を行い、前後の時間に専門職員による口腔指導や健康体操、その他様々な介護予防事業を実施している。  
 ・高齢者同士の交流を深めるとともに、介護予防や高齢者の見守り、閉じこもり防止をはかっている。



## 〈いきいきサロン〉

・志木第二小学校社会福祉ふれあい館内において、高齢者の社会参加を促す憩いの場の創出や、高齢者間の連帯やコミュニケーションを深め、いきがいのある生活を支援することを目的としている。  
 ・小学校の児童とのふれあい交流も行われている。



## 〈街なかふれあいサロン「スペース・わ」〉

・ペアモール商店街の空き店舗を活用し、高齢者のゆるやかなたまり場として、お話しや相談ができるスペースとしている。  
 ・運営はボランティアグループ「ダリアの会」が行っている。



Yukihiro KADONO

国土交通省作成資料

# テーマ型コンパクトシティの可能性～柏市～

○ 柏市豊四季台地区では、柏市、東大(高齢社会総合研究機構)、UR都市機構が連携し、高齢者と子育て世帯の融合するまちづくりのため、在宅医療・福祉施設の導入や子育て支援施設の整備を実現。

○ サービス付き高齢者向け住宅の整備  
 ※24時間対応の在宅医療・看護・介護サービス

### 施設の概要『柏こひつじ園』

- 特別養護老人ホーム (定員 90 名)
- 併設ショートステイ (定員 10 名)
- 認知症対応型共同生活介護 (定員 9 名)
- 老人デイサービスセンター (定員 20 名)

事業 者：社会福祉法人 小羊会  
 敷地面積：約 3,000 m<sup>2</sup>  
 延床面積：約 5,100 m<sup>2</sup>  
 規 模：RC造地上6階地下階  
 開設時期：平成 23 年 10 月予定



OUR賃貸住宅の建替え  
 事業前：4,666戸→事業後：2,100戸(UR賃貸)、2,600戸(民間分譲)



国土交通省作成資料

Yukihiro KADONO



柏地域医療連携センター(柏市豊四季台)

13



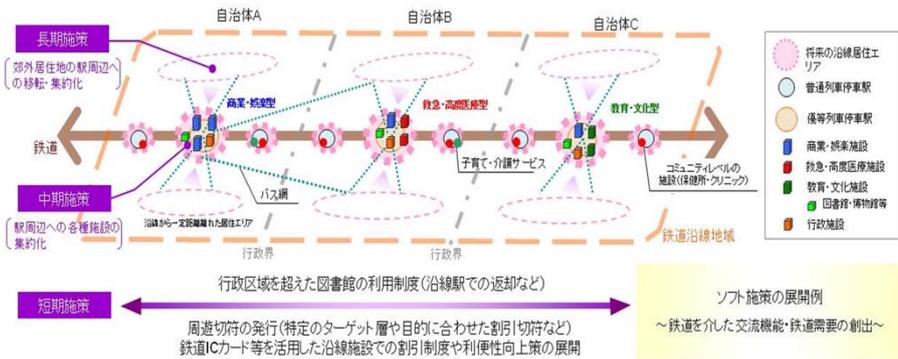
柏市豊四季台

14

## 大都市圏の鉄道沿線における高齢者が生活しやすい環境づくり

- 沿線をも一つの都市圏と捉え、沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携し、各駅毎の役割分担、これに伴う鉄道を活用した沿線内交流人口の増加等にかかる方策を検討している。

### 沿線地方公共団体の連携・役割分担による都市機能のイメージ



Yukihiro KADONO

国土交通省作成資料

## 大都市圏の鉄道沿線における高齢者が生活しやすい環境づくり

- 大都市郊外において、**高齢者が一定の高次の都市機能を身近に備えられる環境づくり**が意識されている。

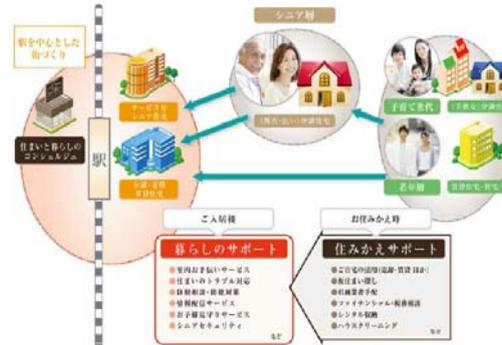
・東急田園都市沿線では、**住みかえ支援やまち再構築の取組みが展開**されている。

### 東急電鉄の次世代型「住みかえ」推進事業

#### ○目的(要旨)

- ・世代毎のライフスタイルに合わせた、“住みかえ前”から“住みかえ後”までをトータルにサポート。
- ・シニア層に対しては利便性の高い立地への積極的な「住みかえ」を提案し、生活満足度の向上を図る取組を展開。

**《住みかえ促進のサポートメニュー》**  
 ・「住まいと暮らしのコンシェルジュ」(駅前無料相談窓口)による、「住みかえ」サポートのワンストップサービスを提供。  
 ・防犯対策、トラブル対応、情報提供サービス等、暮らしのサポートをグループ会社と連携して提供。



Yukihiro KADONO

国土交通省作成資料

## 脈の強化:京王電鉄沿線価値創造部

- 沿線活性化に向けた新サービス検討
  - 多摩市との包括連携協定、沿線地域連携
  - 子育て、シニアビジネス等
- 京王ほっとネットワーク
  - リフォーム、家事代行、ホームセキュリティ、宅配、移動販売
- 子育てサポート
  - 子育て支援マンション、認証保育所、学童保育、企業内保育所
- シニアレジデンス
  - 介護付き有料老人ホーム
- 地域コミュニティサイト

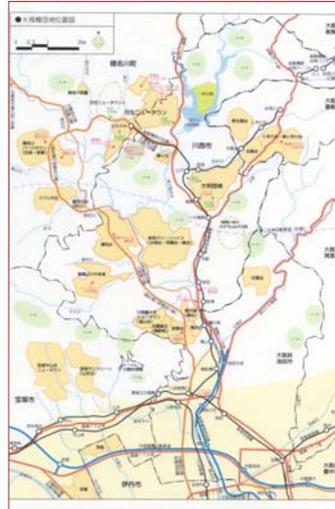


Yukihiro KADONO



## ふるさと団地再生事業(兵庫県川西市)

- 基礎調査(平成23年度)
- ふるさと団地再生協議会(H23年度～)
  - 団地自治会長(3団地)
  - 能勢電鉄
  - 池田泉州銀行
  - 大和ハウス工業
- ◎活発な自治会活動
- ◎親元近居推進→助成制度検討
- ◎JTIの協力



出典「ふるさと団地再生モデル基礎調査報告書」川西市

Yukihiro KADONO

19

## 駅を拠点とした郊外再編の可能性

		都心ターミナル駅	衛星都市拠点駅	一般郊外駅	NT中心駅
駅前・駅周辺の構成要素	施設 物販、飲食、業務、教育、文化、医療、福祉、子育て支援、ホテル、行政、冠婚葬祭、駐車場、駐輪場				
	サービス バス、タクシー、レンタカー、各種送迎拠点				
	住宅 分譲マンション、賃貸住宅、戸建てシェアハウス、寮、高齢者専用住宅				
	公共空間 広場、公園、水辺、歩行者専用道				
後背地の構成	500m圏、1000m圏の土地利用、幹線道路との関係、大型店の立地状況				
	おおむね5km圏の宅地開発状況				

どのような機能を配置すれば集約再編が可能か？

郊外駅および駅前にはどのような機能が集積しているのか？

沿線住民は駅をどのように利用しているのか？

沿線住民の定住/住み替え意向はどうか？

駅および駅前の再生によって郊外は再編されるのか？

沿線としての価値は増進するのか？

Yukihiro KADONO

20

### 3. 駅を拠点としたコンパクトシティ像



Yukihiro KADONO

### 注目すべき調査結果

- ▶ 郊外住宅地の一般的傾向としての、高い居住環境評価と永住志向
- ▶ 高齢化の進行と高齢者の関心の高さ(年代別回答率の偏り)

1. 駅周辺での住宅の流動性の高さ(とくに学園前)
2. 徒歩圏とバス圏との行動パターン
  - ▶ 徒歩圏居住者は駅の利用度は高いが通勤以外は車に依存
3. 駅前継続立地施設の特徴
  - ▶ 教育・学習支援・クリーニングなどは駅前に存続
  - ▶ 飲食物販は大型店やロードサイド店舗との競合が大
4. 駅周辺への施設立地ニーズと実際の駅周辺利用度のギャップ大
5. 高齢者の行動機会の減衰と駅への依存度の増大
6. 案外つつましい郊外生活者像



ライフスタイル提案型拠点づくりの必要性

Yukihiro KADONO

# 多様な拠点の成立可能性

## 拠点の多様化

- ・ 公民館、集会所
- ・ 地区センター
- ・ 小学校、福祉施設
- ・ 公園、広場
- ・ 喫茶店・居酒屋
- ・ その他

- ・ 需要の変動
- ・ 管理者VS市民という図式
- ・ 単なる「ハコ」になりがち
- ・ 利用者がセグメントされる
- ・ 持続可能性に不安

- ・ 持続が保証される拠点
- ・ フレキシブルな施設・装置
- ・ 多様な活動組織と管理体制

## マネジメント体制の確立

拠点経営と住宅地経営との連携  
「マチ」としての魅力創造と継続的運営

Yukihiko KADONO

# 拠点の集積力と分散力

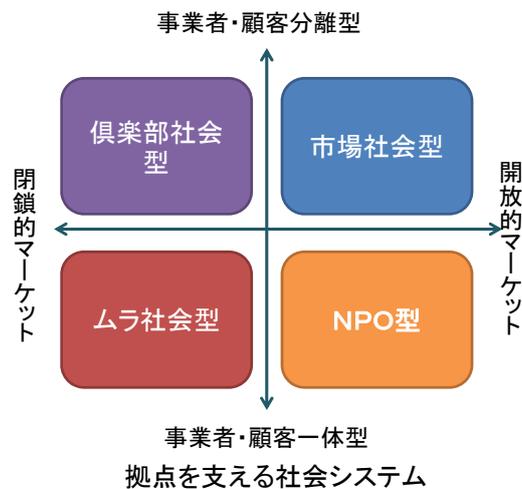
## 日常生活の質を高める拠点

- 商業・業務
- 文化、娯楽、交流
- 医療・福祉

⇕ 排他性の克服

## 良好な専用住宅地

「いろいろな経済活動を1ヶ所に集めようとする集積力と、それを分散しようとする分散力という2つの力のせめぎ合いで自己組織化が起こり、安定的な空間構造ができる。それが不安定化すると、新しい空間構造にうつっていく。空間経済学の理論的な中心は、**内生的集積力**をどう説明するか(藤田昌久)」



Yukihiko KADONO

24

## 拠点としての駅のタイプ

- フルスペック型
  - 拠点としての要素をほぼ網羅する駅
  - 周辺市街地と連たんだ中心市街地形成
  - ハレの場が成立
- テーマ型
  - 教育、地域包括ケア、医療等市域レベルの特定拠点機能誘致
  - テーマに対応した関連業務機能、物販・飲食、サービス機能が立地
- トランジット型
  - 乗り換え機能に特化、新たな拠点形成は困難
  - 都心や沿線他駅へのアクセス性

### 駅と住宅地のつなぎ方

- ・マイカーから近距離公共交通(バス)への緩やかなシフト
- ・通勤通学に偏らないバスサービスの可能性検討
- ・駅前立地大型店との共存のあり方を探る

25

## 拠点化のための具体的方針

駅前のサードプレイス化

ハレの場の創造

高齢者層と子育て層との共生

ネットワークでの魅力向上

誇りと愛着をはぐくむ駅舎と駅前のデザイン

出撃する拠点づくり

多様な駅前居住の推進

26

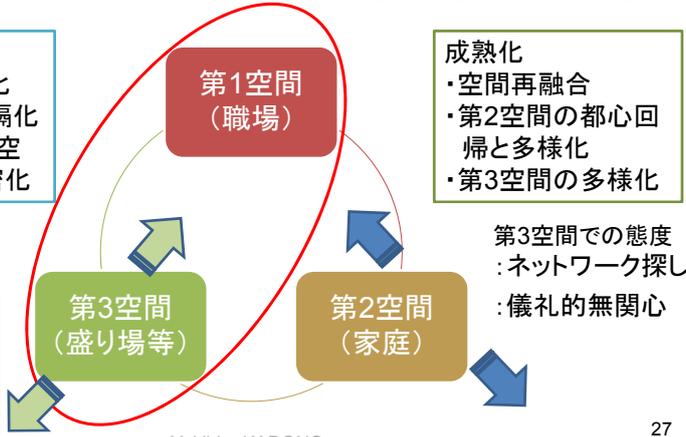
Yukihiro KADONO

# 駅前のサードプレイス化

産業化・都市化にともない生産と消費が分化し、職場(第1の空間)と家庭(第2の空間)が分離されたが、同時にその間に盛り場などの第3の空間が出現した。磯村英一、オルテンバーグ等

**近代化**  
 ・空間分化・純化  
 ・第2空間の遠隔化  
 ・第1空間と第3空間との関係緊密化

**成熟化**  
 ・空間再融合  
 ・第2空間の都心回帰と多様化  
 ・第3空間の多様化



第3空間での態度  
 : ネットワーク探し  
 : 儀礼的無関心

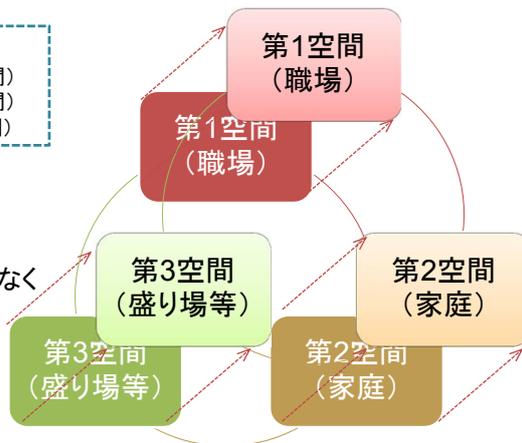
Yukihiko KADONO

27

## 参考 第3空間論の発展

**アンリ・ルフェーブル**  
 1、空間的实践(知覚される空間)  
 2、空間の表象(思考される空間)  
 3、表象の空間(生きられる空間)

第1空間は現実の場所,  
 第2空間は想像上の場所,  
 第3空間はそのどちらでもなく  
 どちらでもある  
 (エドワード・ソジャ)



上の概念を援用すると・・・  
 磯村の3空間それぞれに想像上(ネット上)の第2空間があり、それぞれの第1空間と第2空間の間に「生きられる空間」としての第3空間がある<sup>28</sup>

Yukihiko KADONO

# ハレの場の創造

非日常的な楽しみと交流の場。おしゃれをして出かける場。  
とくに目的が無くても、出かけるといろんな楽しみに出会える  
のではないかと期待感。都会性、祝祭性の演出

- ・駅前空間の両義性
- ・圏域人口の限界  
→こじんまりとした特別な場所の可能性
- ・常設の限界  
→仮設の空間、イベントの可能性



ハレ(非日常)のくらしを楽しめる施設と場所

ケ(日常)のくらしを支える施設と場所

ハレ(晴れ、霽れ)は**儀礼**や**祭**、**年中行事**などの「非日常」の状態、ケ(曇)はふだんの生活である「日常」の状態を示す日本人の伝統的な**世界観**のひとつ。衣食住や振る舞い、言葉遣いなどが明確に区別された。柳田國男によって提起された。

Yukihiro KADONO

29

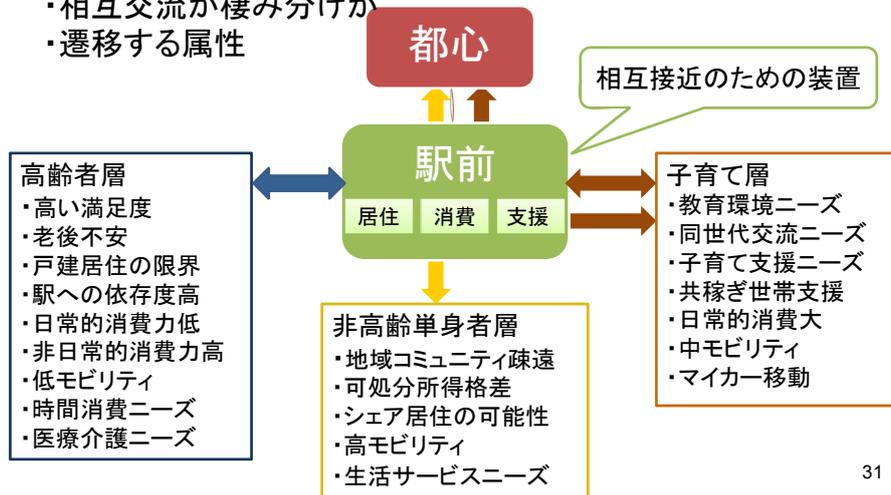


Yukihiro KADONO

淡交社『阪神間モダニズム』より

## 高齢者層と子育て層との共存

- ・多様な家族タイプへの対応
- ・相互交流か棲み分けか
- ・遷移する属性



31

Yukihiro KADONO

## ネットワークでの魅力向上

- 分散的多核化の進展: 郊外での多様な拠点の成立可能性
- 複数の拠点駅を役割分担させながらネットワーク化
- 個々の駅の個性化
- 駅間の移動負担の軽減



Yukihiro KADONO

32

## 誇りと愛着を育む駅舎・駅前デザイン

住宅地のシンボル空間としての駅舎と駅前広場  
印象に残るふるさとの風景  
大通り、ロータリー、広場、公園



Yukihiko KADONO

33

## 出撃する拠点づくり

「駅へきてもらう」だけでなく「駅から発信する」「駅から届ける」  
交通弱者、買い物弱者への支援サービス  
広義のケータリングサービス、ルームサービス→高級感？  
駅からの生活情報発信、生活相談窓口：駅コンシェルジェ  
拠点としての駅への信頼感⇒「頼りになる駅」



Yukihiko KADONO

34

## 多様な駅前居住の推進

- 拠点に住まう魅力と誇り  
 駅前の流動性  
 高層分譲マンション以外の選択
- ・居住重視のサービス付き高齢者住宅
  - ・コンバージョン住宅
  - ・駅前戸建て
  - ・シェアハウス
  - ・併用住宅
  - ・近居住宅

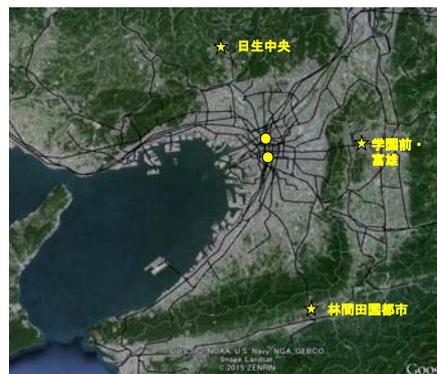


Yukihiro KADONO

35

## 調査の概要

- ・ 目的
  - － 拠点としての私鉄郊外駅の可能性と整備課題を探る
- ・ 調査対象地区
  - － 学園前・富雄(近鉄奈良線)
  - － 日生中央(能勢電鉄)
  - － 林間田園都市(南海高野線)
  - ▶ 地区毎に駅との距離を勘案してアンケート調査住区を抽出
- ・ 調査方法
  - － 基礎的データの収集と解析
  - － 駅周辺施設等立地調査
  - － 住民意識調査
- ・ 調査体制
  - － (公財)都市活力研究所から(公社)都市住宅学会関西支部への調査委託
  - － 学会での調査チームの立ち上げ
- ・ 調査期間
  - － 2015年10月～12月



調査対象駅	配付数	回収数	有効回収率
日生中央	2500	853	34.1%
学園前・富雄	4314	1323	30.7%
林間田園都市	1800	460	25.6%
合計	8614	2636	30.6%

Yukihiro KADONO

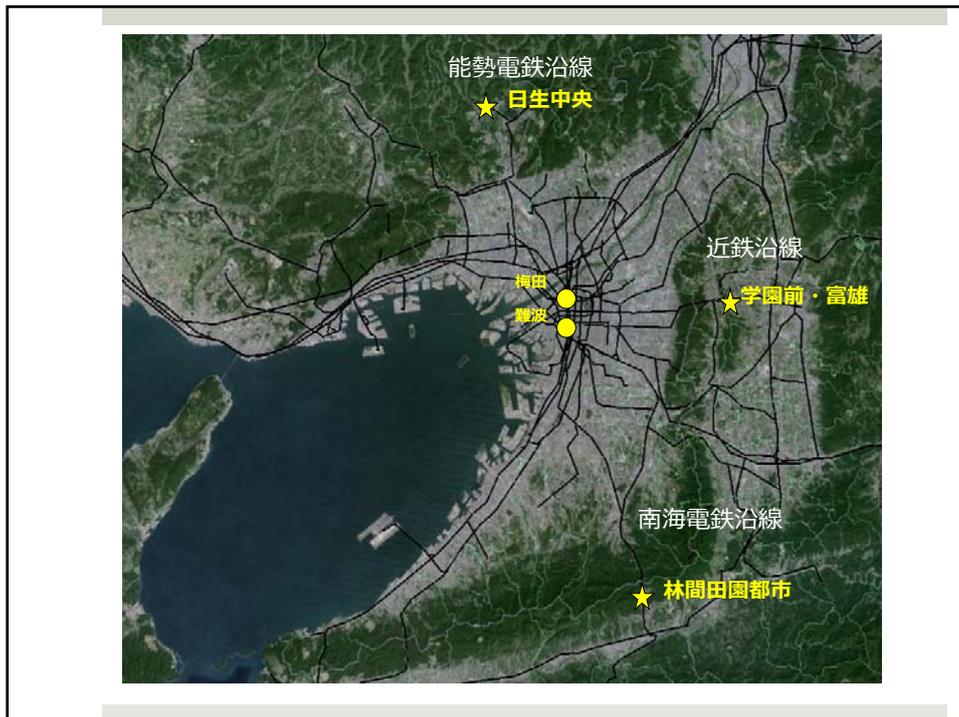
36

## 3つの沿線 比較調査からの知見

関西大学 岡絵理子

## 研究の体制と方法

- 能勢電鉄日生中央駅班：  
班長 岡絵理子（関西大学環境都市工学部 准教授）
- 近畿日本鉄道学園前駅・富雄駅班：  
班長 水野優子（武庫川女子大学生生活環境学部 講師）
- 南海電鉄林間田園都市駅班：  
班長 伊丹康二（大阪大学大学院工学研究科 助教）
- 研究総括  
角野幸博（関西学院大学総合政策学部 教授）



## (1) 各駅の特徴と周辺土地利用状況

### ■ 学園前駅

奈良市学園南3丁目

近畿日本鉄道奈良線

大阪難波駅から急行で30分（440円）

大阪の帝塚山学院が男子校として開校した帝塚山学園に合わせ開業した新駅

周辺は高級住宅街で、北に向け戦後モザイク状の住宅地開発

複合機能をもった駅前再開発／駅周辺の店舗数は2009年以降は減少

近鉄けいはんな線の学研奈良登美が丘駅でのイオンモール開業

ロードサイド型大型店が立地

地元密着型施設（教育・学習支援、理容・洗濯業、医療・福祉業）は増加

盛り場状の飲食店集積はない。

## (1) 各駅の特徴と周辺土地利用状況

### ■ 富雄駅

奈良市富雄元町2丁目  
近畿日本鉄道奈良線  
大阪難波から石切経由32分（440円）

旧集落の立地に合わせて駅を設置  
戦後は南北に走る県道7号線を軸に住宅地開発／バス便の整備  
店舗数は多少の増減／教育・学習支援業は一貫して増加  
理容・洗濯業、医療・福祉業については2004年に急増、その後は微増  
駅周辺よりもロードサイド店舗の増加  
沿線には、帝塚山学園以外にも複数の私学が立地  
文教エリアとしてのイメージが強化  
駅北部（駅から1000m程度および2000m程度）に多くの居住型福祉施設の立地

## (1) 各駅の特徴と周辺土地利用状況

### ■ 日生中央駅

兵庫県川辺郡猪名川町  
能勢電鉄日生線の駅  
梅田から川西能勢口経由44分（580円）  
梅田から日生エクスプレスで40分  
計画された大規模ニュータウンのターミナル  
業務機能や役所窓口機能有り  
スーパーマーケット、飲食店、業務機能や役所窓口機能  
施設立地は低密度  
近くに大型電器店とホームセンター  
駅前ロータリー等を広く、住宅地との距離感有り  
猪名川パークタウンまでの鉄道延伸計画は中止  
猪名川パークタウンにAEON MALL猪名川

## (1) 各駅の特徴と周辺土地利用状況

- 林間田園都市駅  
橋本市三石台1丁目  
南海電気鉄道高野線の駅  
難波から急行で44分(640円)  
駅周辺への都市機能の集積はほとんどない  
旧市街地である橋本駅との連携も弱い。  
日常の約30店舗がある。  
スーパーマーケット(オークワ)が撤退  
周辺の店舗数は、福祉施設や美容院などは微増  
飲食施設、日用品の物販施設は減少傾向  
もともと生活拠点としての駅の求心力は弱い。  
周辺住宅地から大阪府への通勤者は微減傾向

## 各エリアの調査対象住宅地

- 学園前・富雄エリア
  - 学園前勢圏：百楽園／登美ヶ丘／学園大和町／西登美ヶ丘
  - 富雄駅勢圏：鳥見町／帝塚山南
- 日生中央エリア
  - 駅近住宅地：阪急北ネオポリス／ときわ台／光風台
  - 日生ニュータウン(駅近／駅遠)
  - 猪名川パークタウン
- 林間田園都市エリア
  - 林間田園都市駅：三石台
  - 美幸辻駅：美幸辻／柿の木坂
  - 小峰台

## アンケートの配布回収状況

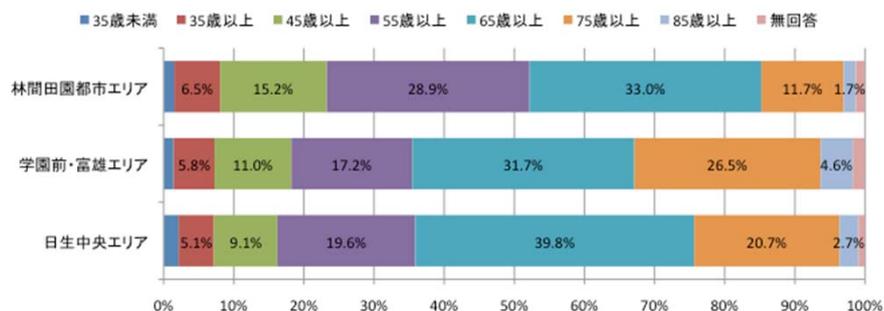
- 各地区とも、2014年10月から11月にかけて調査員によるポストイングと郵送による回収を行なった。
- 各地区の配付数、回収数、有効回答率は表1.1の通りであった。

表 1.1 アンケート票配付回収数

調査対象駅	調査票配付数	回収数	有効回収率
日生中央（能勢電鉄）	2500	853	34.1%
学園前・富雄（近鉄）	4314	1323	30.7%
林間田園都市（南海）	1800	460	25.6%
合計	8614	2636	30.6%

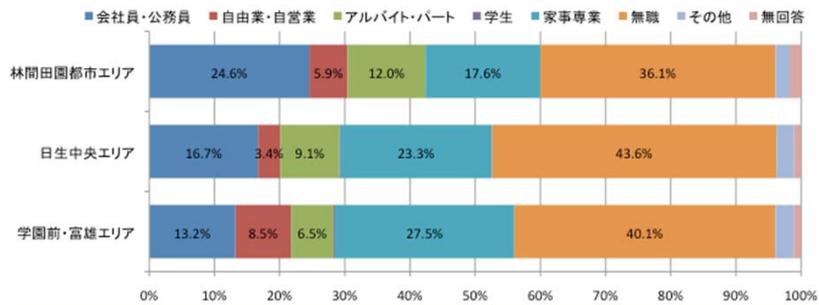
## (2) 人口・世帯推移と高齢化

- **年齢構成は**、各地区とも高齢者の関心が高かったためか、65歳以上の回答者が60%を越えた。



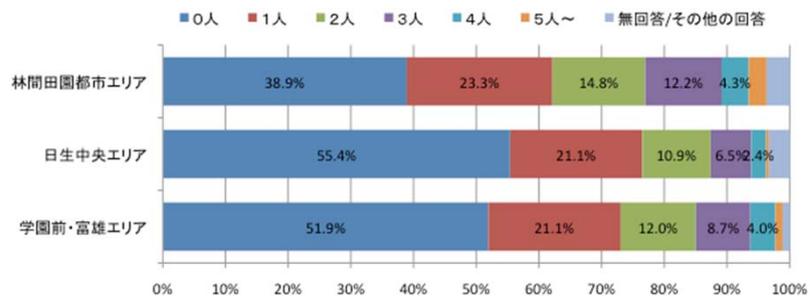
## (2) 人口・世帯推移と高齢化

- 現役で仕事をしている回答者の比率は、学園前・富雄エリアが21.7%、日生中央エリアが20.1%であるのに対して、林間田園都市エリアでは30.5%であった。



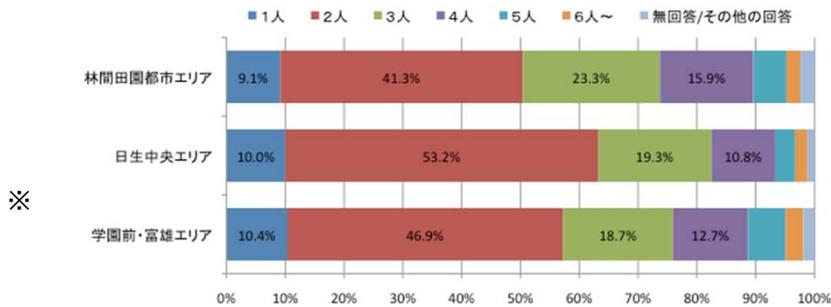
## (2) 人口・世帯推移と高齢化

- 「ほぼ毎日通勤通学をしている人」が一人もいない世帯は、学園前・富雄エリアが51.9%、日生中央エリアが55.4%であるのに対して、林間田園都市エリアでは38.9%であった。

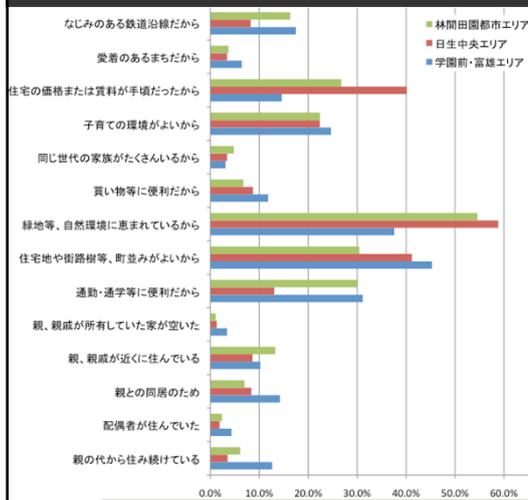


## (2) 人口・世帯推移と高齢化

- **家族人数**の分布は三地区ともあまり差がなく、いずれも2人世帯が約半数を占め、その後に3人世帯、4人世帯、単独世帯と続く。



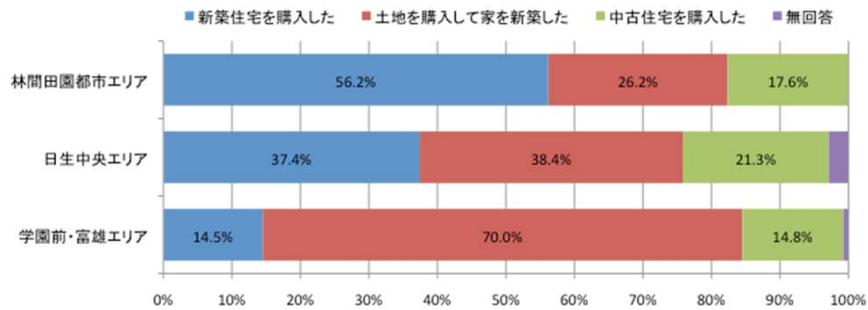
## (3) 住み始めたいきさつ



- **住み始めたいきさつ**は、各エリアとも自分の意思で土地または住宅を購入した人が多いことは自明だが、その理由は、「自然に恵まれている」「街並み」の住環境要素が大きい。
- 差がある項目は、「利便性」、「価格が手頃」など。

### (3) 住み始めたいきさつ

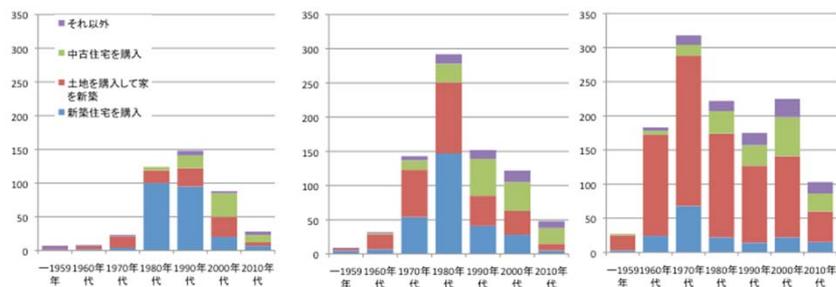
□ **住宅の入手方法**では、林間田園としエリアでは新築住宅の購入、学園前・富雄エリアでは7割が土地購入



### (3) 住み始めたいきさつ

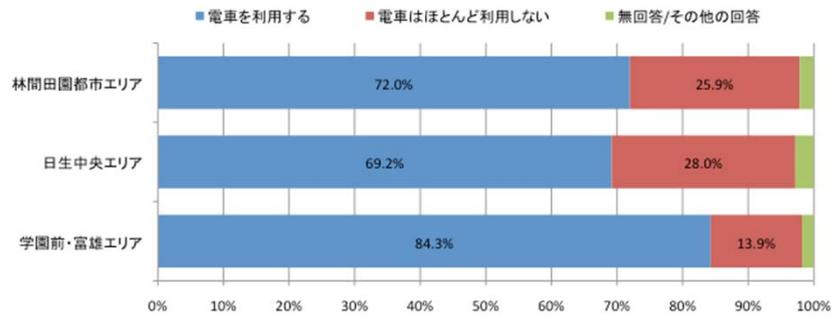
□ **住宅の入手方法**；学園前・富雄エリアでは、土地が動いているが、林間田園都市エリアでは、新築住宅→中古

林間田園都市エリア      日生中央エリア      学園前・富雄エリア



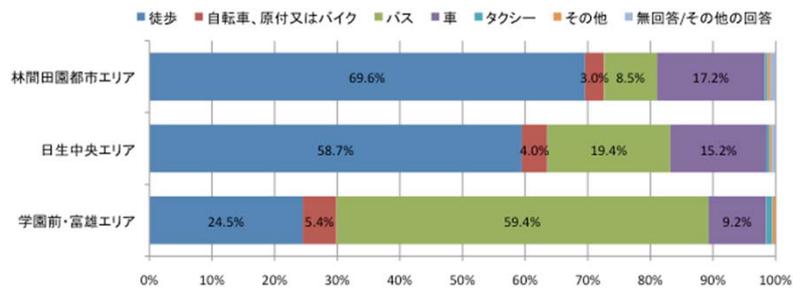
## (4) 電車・車の利用実態

- **電車の利用実態**はエリアによって異なる。学園前・富雄エリアでは「よく利用する」が84.3%。、他2エリアは30%近くが「ほとんど利用しない」。



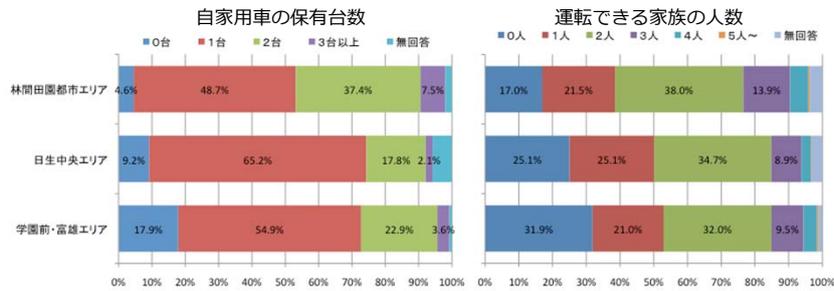
## (4) 電車・車の利用実態

- **駅までの交通手段**は、林間田園都市エリアでは7割が徒歩、一方、学園前・富雄エリアでは6割がバスと答えている。



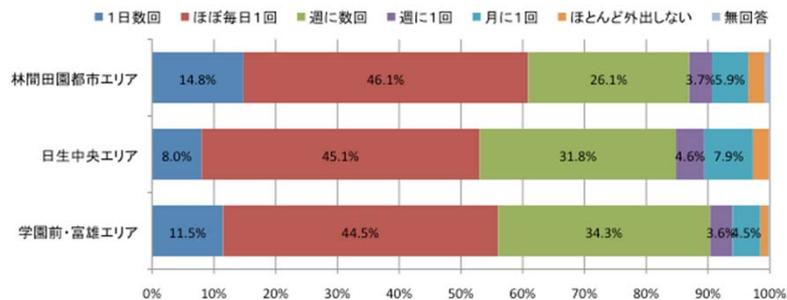
## (4) 電車・車の利用実態

- **自家用車保有比率**は極めて高く、とくに林間田園都市エリアでは95%近くが保有しているが、学園前・富雄エリアと日生中央エリアでは、**運転できる家族のいる比率**が10ポイント程度低い。



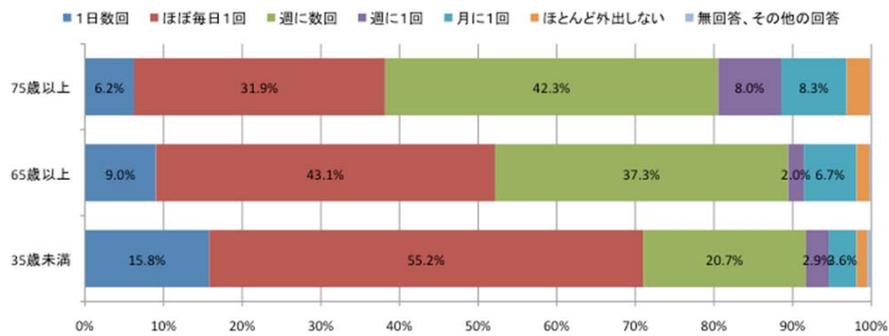
## (5) 駅の日常的利用と外出頻度

- **外出頻度**は各エリアとも、半数強が1回数回またはほぼ毎日なんらかの外出をしている。



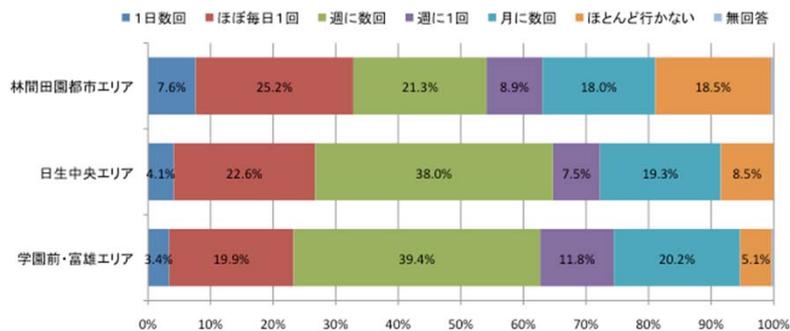
## (5) 駅の日常的利用と外出頻度

■ **年齢別外出頻度**は高齢化するとともに減るが、高齢者でも週に数回は外出している。



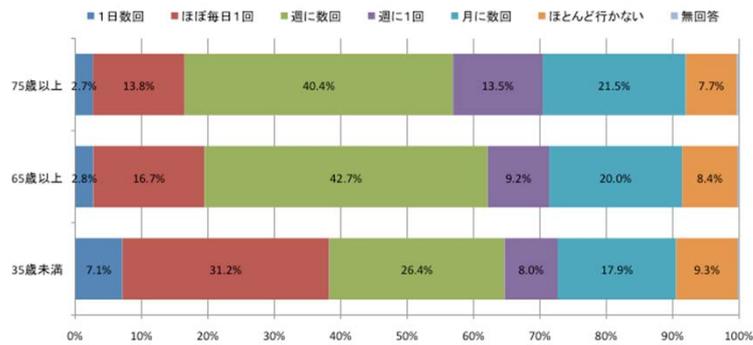
## (5) 駅の日常的利用と外出頻度

■ **駅の利用実態**は、特に林間田園都市エリアで、「ほとんど行かない」が18.5%にもおよぶ。



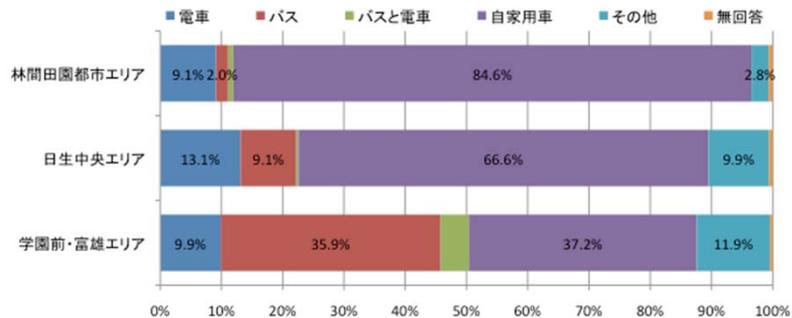
## (5) 駅の日常的利用と外出頻度

- **年齢別駅利用頻度**は高齢化すると毎日でかける人は減るが、大きな差はない。

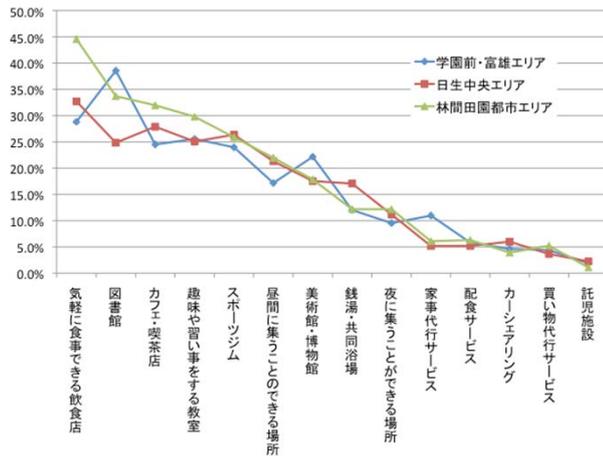


## (5) 駅の日常的利用と外出頻度

- **通勤、通学以外の目的での駅への交通手段**は、エリアにより異なり、林間田園都市エリアでの自家用車利用は85%。

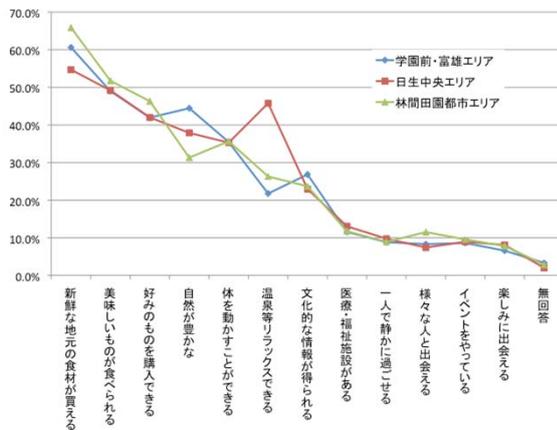


## (6) 施設・サービスへのニーズ



- 欲しい施設は、人と出会うことのできる場所、自宅でのサービスニーズは低い。
- 欲しい場所は、最寄駅からロードサイド。

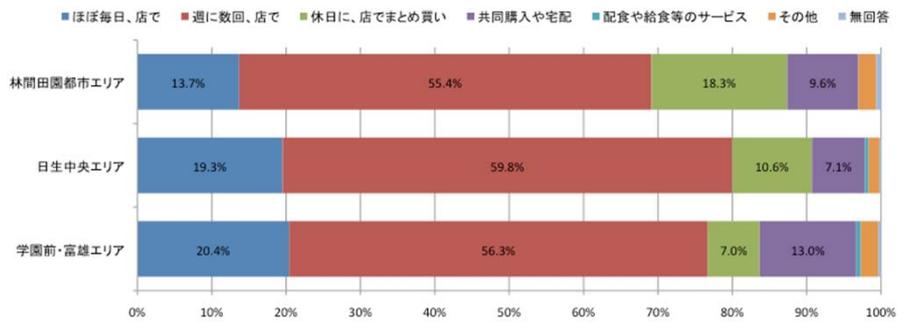
## (6) 施設・サービスへのニーズ



- よく行く、行きたくなるところは、新鮮な野菜や食材、おいしいもの、好みのもの、自然が豊かな場所。

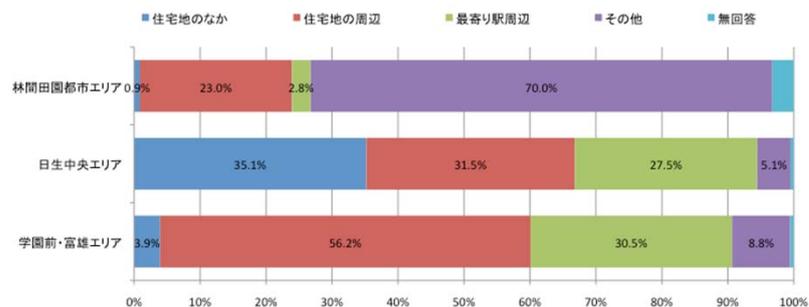
## (7) 目的別外出実態

□ 日常の食品等の買い物は各エリアとも、約14~20%がほぼ毎日、50%~60%が週数回行っている。



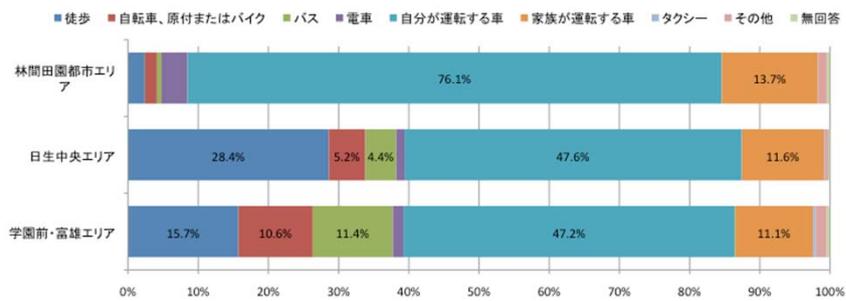
## (7) 目的別外出実態

□ 日常の食品等の買い物は林間田園都市エリアでは、住宅とも駅とも別の大型ショッピングセンターで行っており、日生中央エリアや学園前・富雄エリアでは3割が駅周辺。



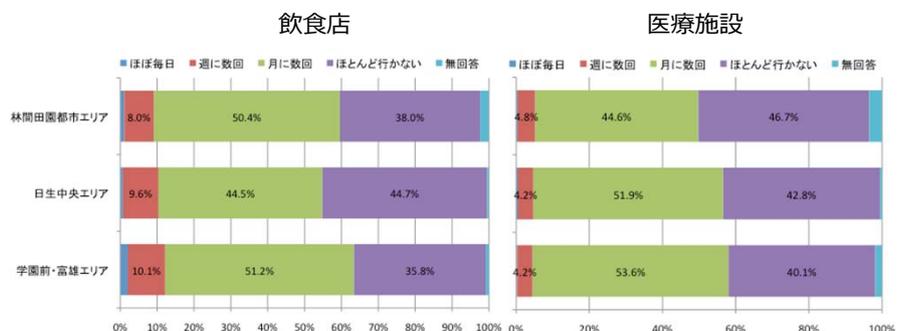
## (7) 目的別外出実態

□ 日常の買い物への交通手段は、どのエリアとも車への依存度が高いが、特に林間田園都市エリアで90%にもおよぶ。



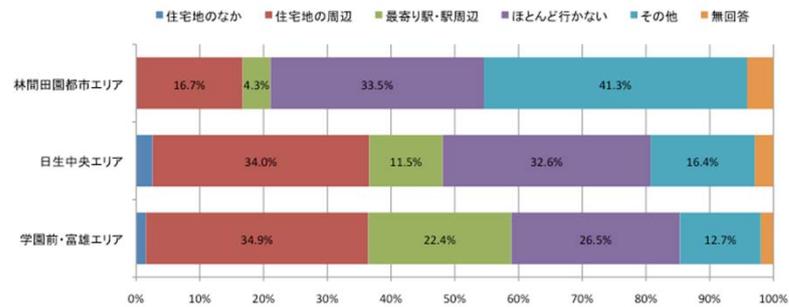
## (7) 目的別外出実態

□ 飲食店、医療施設を利用する頻度は、どのエリアでもほぼ同じ



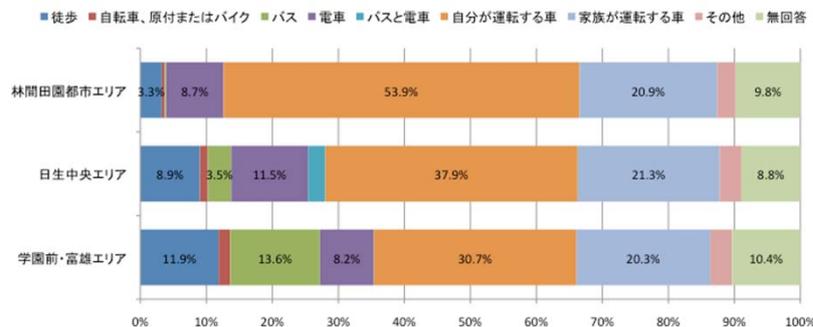
## (7) 目的別外出実態

- **利用する飲食店の場所**は、林間田園都市エリアでは、大型SCが最も多い。他のエリアでは3割が住宅地の周辺のロードサイドである。



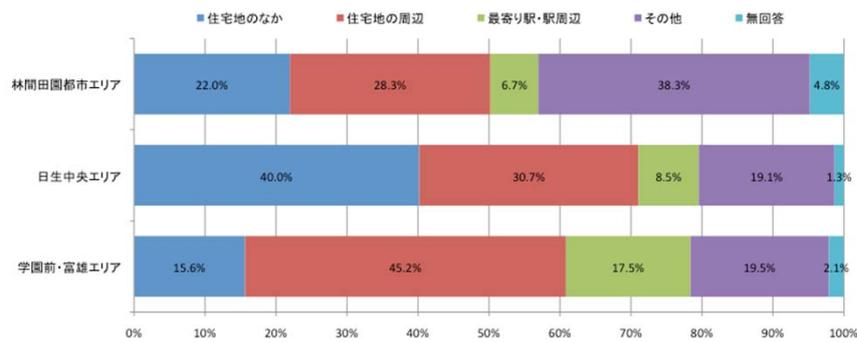
## (7) 目的別外出実態

- **飲食店への交通手段**は、林間田園都市エリアで、特に車依存が強い。電車利用は1割前後である。



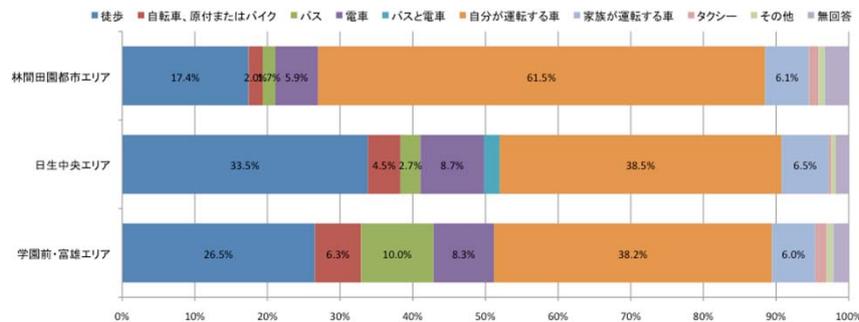
## (7) 目的別外出実態

□ 利用する医療施設の場所は、住宅地のなかの割合が高くなる。

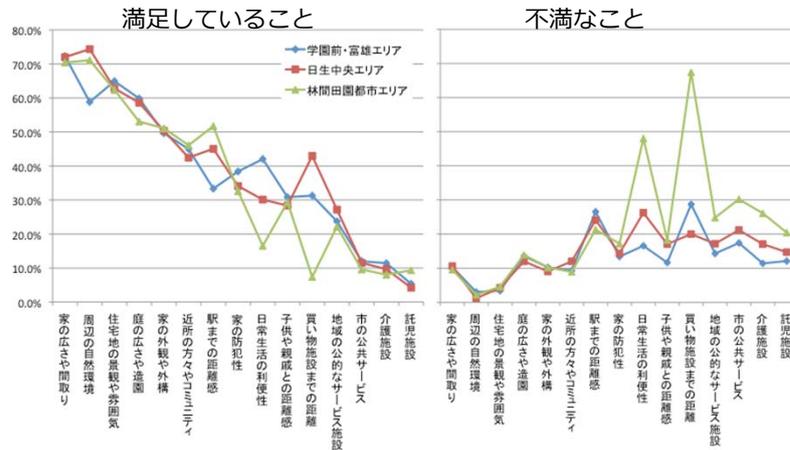


## (7) 目的別外出実態

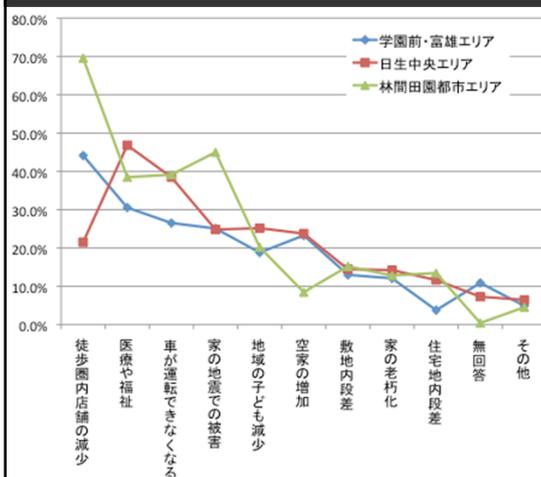
□ 医療施設への交通手段は、徒歩が多くなるが、林間田園都市エリアで、特に車依存が強い。電車利用は1割前後である。



## (8) 住環境の満足度と不満度、不安度



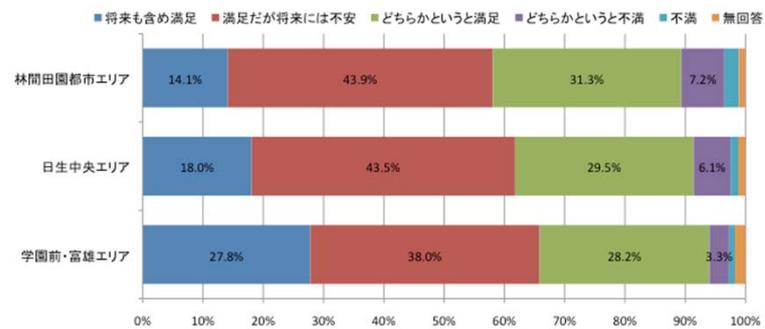
## (8) 住環境の満足度と不満度、不安度



生活不安項目では、各エリアとも「歩いて行ける店が減っている」「自家用車の運転ができなくなる」「医療福祉面」があげられ、高齢化がもたらす漠然とした不安が高まっている。

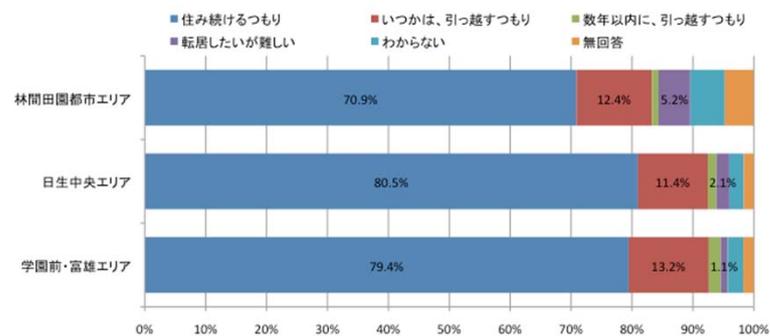
## (8) 住環境の満足度と不満度、不安度

- 生活満足度は、総じて高い。特に学園前・富雄エリア。「満足しているが、将来には不安がある」が、4割前後。



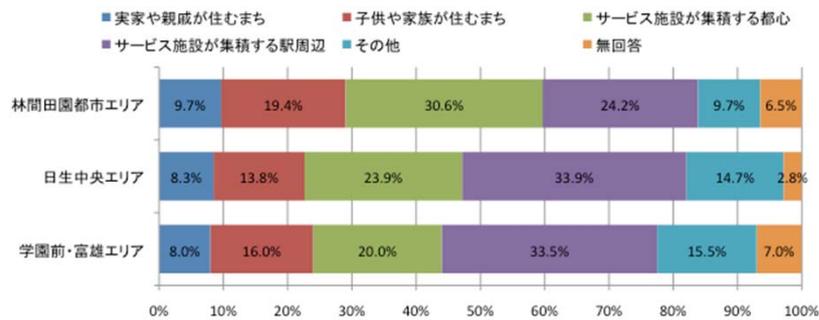
## (9) 定住意向

- 定住意向は各エリアとも極めて高くさらに高齢者ほど高くなる。



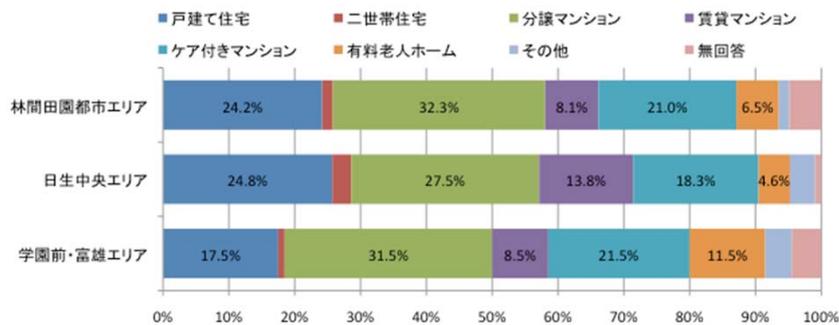
## (9) 定住意向

□ 移転する場合、希望する場所は、サービスが集積する都心、駅周辺への希望が半数を占める。



## (9) 定住意向

□ 移転する場合、希望する住宅の種類は、一般のマンションが約3割、ケア付きマンションが20%強、有料老人ホームが10%強。



## (10) 注目すべき調査結果

※各エリアの調査地区別調査結果もふまえています。

1. 駅周辺では住宅の流動性が高い。駅近くの住宅地では、転入者が比較的多い。
2. 徒歩圏の居住者の方が駅の利用度は高いものの、通勤以外の目的では、駅に近くても駅から遠くても車で駅に行く。
3. 駅には、教育・学習支援、クリーニングなど通勤通学途上で利用が想定される業種は継続的に駅前に立地する。
4. 駅周辺への施設立地ニーズと実際の駅周辺利用度のギャップがある。

## (10) 注目すべき調査結果

※各エリアの調査地区別調査結果もふまえています。

5. 非高齢者の方が高齢者よりも外出の機会と意欲が大きい、高齢者の方が駅への依存度が高まる傾向がある。
6. 案外つましい郊外生活者像。



居住者のニーズに対応した拠点づくりだけでなく、多様な世代に対してライフスタイルを提案する拠点づくり