



研究交流セミナー

「これからの郊外、住まいと鉄道」第6回 講演録

駅から始まるコンパクトシティ形成に向けて（2）

日時：2016年6月10日（金） 15：00～17：45

会場：ナレッジキャピタル コングレコンベンションセンター ルーム2

グランフロント大阪 北館 B2階

主催：公益社団法人 都市住宅学会 関西支部

公益財団法人 都市活力研究所

講師：関西学院大学 総合政策学部 教授

角野 幸博 氏

関西大学 環境都市工学部 建築学科 教授

岡 絵理子 氏

大阪大学 大学院工学研究科 地球総合工学専攻 助教

伊丹 康二 氏

関西大学 環境都市工学部 都市システム工学科 准教授

井ノ口 弘昭 氏

武庫川女子大学 生活環境学部 生活環境学科 講師

水野 優子 氏

コメンテーター：

大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 教授

木多 道宏 氏

司会：公益財団法人都市活力研究所 主席研究員

坂田 清三

司会：本日は前半では2015年度の調査内容について各先生から報告いただき、後半ではコメンテーターの先生も交えてディスカッションを行いたいと思います。

角野：公益社団法人都市住宅学会と公益財団法人都市活力研究所では2014年度、2015年度と「駅から始まるコンパクトシティ形成に向けて」という調査研究を進めています。

郊外再生のための課題を整理すると、個々の住宅地の持続方策、都市圏での集約再編、専用住宅地からの訣別の大きく3つがありますが、2つ目の都市圏の集約再編でどのような核や拠点形成していくかという視点で議論をしています。

国土交通省では立地適正化計画を進めています。それに限らず例えば柏市の豊四季台では高齢者対応の機能を集約し地域の拠点としていく取り組みがあります。今回の調査研究では駅が集約再編の核になるのではという仮説で検討しています。東急田園都市線沿線では既にそういう試みが行われています。さらに国の方では複数の駅の役割分担、自治体をまたがる再編という話も進めています。また鉄道会社では沿線価値の向上の組織をつくって事業を進めているところもあります。

2014年度は能勢電鉄の日生中央駅、近鉄奈良線の学園前駅と富雄駅、南海高野線の林間

田園都市駅を事例として周辺の住民の方々へのアンケート調査などを行いました。居住環境の評価が高く永住志向が強い、駅周辺は住宅の流動性が高い、駅周辺への立地ニーズはある、高齢化に伴い駅への依存度は高まる、暮らしている方の生活は案外慎ましいなどが判りました。ライフスタイル提案型の拠点でないとし、難しいと考え、拠点としての駅のタイプ、拠点化の具体的な方針などを提案しました。

2015年度は調査対象を能勢電鉄沿線と近鉄沿線（奈良線、けいはんな線、京都線）の2沿線とし、3つの検討作業を行いました。1つ目が駅周辺への都市機能及び人口集積の実態調査です。2つ目がパーソントリップ調査の分析、住民の方々や高校生へのインタビュー調査などによる生活行動の分析です。そして3つ目が自治体における駅の位置づけで自治体の方にヒアリング調査もさせていただきました。これらに基づいて沿線構造や拠点のあり方について提案しています。さらに具体的な姿ということで学生にアイデアを出してもらっていますが、これは最後に少しご紹介します。

岡：それではまず能勢電鉄と近鉄の沿線の概要についてお話します。いずれも大阪の中心から30km圏にある郊外住宅地で、日生エクスプレスで日生中央駅から梅田が44分、けいはんな線で学研奈良登美ヶ丘駅から本町までが39分です。

能勢電鉄沿線は11の駅を対象にしました。1913年に開業し谷沿いを走り小さな集落のところに駅があります。1968年以降にいくつも住宅地が開発され新駅も開設され、1978年には阪急日生ニュータウンが開発に合わせて日生線ができました。

近鉄沿線でも同じく11の駅を対象にしました。1914年に奈良線、1928年に京都線が開業し、当初は集落のあった生駒駅、富雄駅、大和西大寺駅の3駅でした。戦前から住宅地開発、学校誘致、観光開発が行われ学園前、菖蒲池に駅ができました。1972年にニュータウン建設に合わせて高の原駅が開設され、関西学研都市の路線として2006年にけいはんな線ができて現在の路線の形となりました。

各駅の乗降客数は能勢電鉄沿線では日生中央駅が1万2千人で、あとは妙見口駅、笹部駅などは周辺に住宅地がないので少なく全て1万人未満の駅です。近鉄沿線では学園前が5万4千人、生駒駅が4万9千人、大和西大寺駅が4万6千人と多くなっています。

1km圏の人口をみると能勢電鉄沿線は住宅地と離れているので1万人以下と少ない駅が多く、山下駅、平野駅、多田駅、鼓滝駅など一般的な市街地のある駅の方が一定の人口があります。近鉄沿線では駅周辺が住宅地、既成市街地のため2万人以上の人口となっています。

500m圏の施設数では能勢電鉄沿線は全般に少なく、山下駅、多田駅が少し多いのですがこれには駅近くのロードサイド型施設が含まれています。ほとんど施設のない駅もあります。近鉄沿線では生駒駅79、学園前駅67、大和西大寺駅92など全般的に駅前における施設の集積がみられます。

伊丹：能勢電鉄沿線と近鉄沿線の合計 22 駅について駅の特徴の把握と立地特性からみた分類を試みました。

駅の特徴については乗降客数と発車本数、幹線道路とバスの本数、人口と住宅の構成、駅周辺の施設数の 4 つのデータでみました。それぞれの相関係数をみると、乗降客数はバスの本数との相関係数が高く、駅周辺の人口との相関係数は低くなっている。駅周辺の人口の中でも 500m より遠い人口の方が相関係数が高くなっています。

バスのネットワークを調べると、能勢電鉄沿線では駅につながっているニュータウンもありますが、西側では都市計画道路のバスで川西能勢口につながっていて駅との関係が希薄になっています。近鉄沿線では駅とつながっている住宅地が多いことがわかります。

次に人口集中率（駅から 2000m 圏内の人口に対する 500m 圏内の人口の割合）です。例えば山下駅は人口集中率が高く駅周辺に住んでいる人が多い。逆に学園前駅、登美ヶ丘駅は人口集中率が低いのですが、バスの本数が多く遠くから人を集めています。人口集中率も低く、バスの本数も少ない駅は現状では拠点になりにくいと考えられます。住宅構成では近鉄けいはんな線と能勢電鉄の沿線は集合住宅が少なくなっています。500m 圏の人口の増減、人口集中率の増減をみると、ときわ台駅は全体的に人口が減っていることがわかります。

500m 圏内の施設数と乗降客数、500m 圏内の施設数と人口の関係をみると、駅から徒歩圏である 500m 圏内の施設数は、500m 圏内の人口ではなく、乗降客数と高い相関があります。すなわち、駅前の施設は人口ではなく乗降客数に応じて成立することが読み取れます。例えば、能勢電鉄の山下駅と近鉄の学園前駅を比べると 500m 圏内の人口は 7 千人と 4 千人、2000m 圏では 3 万人と 8 万人、バスの本数は 50 本と 1000 本、乗降客数は 7 千人と 5 万 6 千人となり、施設数は 4 倍程度の差が出ています。また、学園前駅から 2000m 圏内の高齢者関連施設は 57 施設ありますが、駅前ではなく外延部に立地する傾向がみられました。

施設の種類と駅周辺への集中率をみると生駒駅、富雄駅、大和西大寺駅、山下駅、多田駅は様々な施設が駅前に集積する傾向があります。その他の駅では全ての施設種別を集積させることは考えにくく、各駅で商業系、公共系など方向性を検討していくことが妥当と考えられます。

最後に、駅の立地、駅周辺が計画的住宅地か市街地か、施設の立地状況、駅前施設の商業施設の規模によって 22 駅を分類し、各タイプの拠点性について考察を試みました。たとえば、駅周辺が市街地で大規模な商業施設と小規模施設が混在する生駒駅、西大寺駅などは駅前に拠点を形成し得るタイプになります。登美ヶ丘駅、高の原駅、日生中央駅は幹線道路沿いにあり、大規模な商業施設もありますが、駅周辺が計画的住宅地であるため賑わいが広がりにくい。同じく駅周辺が計画的住宅地であるときわ台駅、白庭台駅は幹線道路がなく敷地的にも機能の集約が難しいなど、駅のタイプによって拠点形成の可能性に違いがあることが見えてきました。

まとめると、1 点目として拠点性を向上させる駅はバスのネットワークで乗降客数を確保

することが求められます。2点目として駅ごとに施設の立地状況が異なるためそれをもとに各駅の拠点形成の可能性を検討することが必要になります。

井ノ口：平成22年のパーソントリップ調査などにより、能勢電鉄の4駅と近鉄の2駅を対象に駅の利用者を分析しました。

能勢電鉄の4駅の乗降客数は日生中央駅と川西能勢口駅が1万1千人程度、山下駅が6千人程度、多田駅が5千人程度で近畿圏では中程度の駅になります。日生中央駅の利用者の目的地は駅周辺が多いのですが遠方の利用者もいます。若年層から中年層の男性が多く、梅田周辺の勤務先、通学先から自宅を目的とするトリップが多くなっています。山下駅は男性、15～20歳がやや多く、目的地は自宅が多いが、山下駅周辺に勤務先、通学先がある利用者もいます。トリップ長は5～10kmと比較的短距離の割合が高くなっています。多田駅は自宅あるいは来訪で駅周辺を目的地とする利用者がほとんどで、女性、40～45歳が多く、能勢電鉄内の利用が多くトリップ長は短くなっています。川西能勢口駅は駅周辺の利用が多いのですが、バス路線沿いに到着地は広範囲になっています。女性、20～25歳、40～45歳の利用がやや多く、到着地として自宅だけではなく商業施設の利用者が多くなっています。

近鉄の2駅の乗降客数は学園前駅が5万7千人、富雄駅が2万9千人で近畿圏でも規模が大きな駅になります。2駅は類似した傾向があり、利用者の目的地は広範囲でけいはんな線沿線まで広がっています。端末交通としてバス利用者が多く、自家用車も人数的には結構多くなっています。利用者の目的地は自宅が多いが、大学等があることから通学も多くなっています。トリップ長は20～25km程度が比較的多くなっています。

水野：生活行動、意識と駅について居住者へのグループインタビュー調査の結果と駅前での高校生街頭インタビュー調査の結果を報告します。

居住者のグループインタビュー調査は、能勢電鉄沿線は畦野駅、山下駅、笹部駅に隣接した大和団地、近鉄奈良線沿線は富雄駅から南約1.7kmの帝塚山南住宅地で実施しました。大和団地が街開きから49年、近鉄奈良線沿線の住宅地が44年で、両方が戸建住宅を中心とする住宅地で高齢化率が40%を超えています。大和団地が2グループ10名、近鉄奈良線沿線の住宅地が3グループ23名、計33名で65歳以上の高齢者がほとんどで、地域活動にも積極的に活動されているアクティブシニアというイメージです。

日常の買い物は能勢電鉄沿線では駅前のコープが多いのですが、住宅地外のショッピングモールに車で行くという回答もありました。近鉄奈良線沿線では住宅地の周辺の複数のスーパーマーケットに自動車で行く、目的・気分で使い分けているという回答が多かったです。宅配の利用はほとんどが実店舗との併用でした。

前年度のアンケート調査でも買い物では自家用車を利用する方が圧倒的に多いという結果でした。通勤通学ではバスを利用している場合、あるいは駅から近い場所に住んでいる

場合でも駅前に買い物に行く場合は自家用車を利用しています。また、外出頻度と駅へのアクセス頻度の関係を見ると、例えば今回の調査対象住宅地では高齢化とともに駅周辺への外出頻度と期待度が高まるという傾向があります。

グループインタビューで駅前の利用について伺うと能勢電鉄沿線では駅に多少の商業集積はあるがカフェ、ファーストフード店が欲しいという意見でした。近鉄奈良線沿線では駅から離れている住宅地のため駅前に出かける頻度は月数回程度と低く、富雄駅前にはある程度商業集積があるが女性が行きたくなるような店がないという意見でした。駅周辺の現状とニーズのバランスが崩れているのではという感じがあります。

将来の不安について聞くと一番多く出されたのが自動車の運転が困難になるということでした。特に男性が多く、生活の質が落ちてしまうと言っておられます。もうひとつ多かったのが家事、日常生活が将来不安だという意見です。男性からの意見が多く、現状でも少し困っている方もおられます。家事代行サービスについてはほとんどの方が利用するつもりはないというお答えです。いつまで生きるか判らないので多少不自由でも費用をかけずに儉約して生活したいというお話でした。

このまま住み続けるか、転居するかと聞きますと不自由を感じていてもぎりぎりまで現在の住宅で生活をしていきたい方が大多数でした。現在の住宅をどうするかについては「引き継ぐ相手もないし、売れないかもしれない」というあいまいな回答が多かった。ぎりぎりまで現在の生活が続けても、実際には家族が亡くなったり体調が悪くなったりすると転居せざるを得ず空き家になってしまう。実態は意外と深刻な状況が進展しているのではという印象を受けました。生活サポートと資産の運用を総合的に相談できる窓口が今後必要ではないかと考えられます。

駅前での高校生インタビュー調査は、近鉄奈良線沿線では学園前駅、生駒駅、能勢電鉄沿線では日生中央駅、川西能勢口駅で実施し回答者は計 80 名でした。自宅の最寄り駅、自宅の沿線の駅など自宅の行動圏でよく利用する駅が約 8 割となっています。駅の利用目的は通学が 6 割、部活動、通塾の利用が 1 割で、駅前の利用ではファーストフード店が 4 割、書店が 2 割です。

駅が好きな理由を聞くと、店、電車、バスなどの利便性、にぎやか、綺麗、広いなどの雰囲気、愛着、友達などの個人の経験の 3 つでした。好きな駅をたずねると、よく使う駅ではなく都心の駅が多く、賑わい、買い物・飲食・遊びの場として機能しているようです。

駅、駅前で印象的なエピソードや思い出はあるかと聞くと 80 名中 46 名があると回答しています。交友関係、普段出会わない友達に出会ったなどの出会い・再開が多く、トラブルに巻き込まれたなど災難のエピソードもありました。

高校生と駅との関係は通学が主体で、帰りにはコンビニ、大手ファーストフード店に寄って、休日にはテーマパーク、身近なカラオケ店や映画館に行くというやや画一的な行動が見えてきました。待ち合わせ、思い出が作られるなど若い世代でも駅が象徴的な存在として受け入れられる可能性があるという印象を受けました。高校生が駅に求めるものとし

ては、人と人が出会う空間、賑わいやアクティビティ、わかりやすさや安全性などがキーワードとしてあげられると思います。

角野：自治体における駅の位置付けとして、それぞれの自治体が都市計画マスタープランなどで駅周辺をどのように位置付けているのかを確認しました。

川西市は川西能勢口を都心核、多田、山下を地域核と位置付けて、能勢電鉄と都市計画道路の2本を基幹公共交通軸に設定してそれぞれに住宅地が張り付いています。

猪名川町は南北に長く中北部が農村地域であり、南部一带を都市拠点としています。地区拠点としては日生中央駅、パークタウンの中心部、つつじが丘、町役場周辺が位置付けられています。日生中央駅の位置付けの強化が課題ではと考えます。

奈良市では調査対象地域は西部地域にあり、都市拠点として大和西大寺駅、学園前駅、高の原駅、学研奈良登美ヶ丘駅、生活拠点としてあやめ池駅や富雄駅が位置付けられています。

生駒市は生駒駅と東生駒駅を合わせて都市拠点として位置付け、学研北生駒駅と南生駒駅などが生活拠点として位置付けられています。生駒市の場合はそれぞれの駅にそれぞれの住宅地が結びついています。また近鉄とまちづくりに関する協定を結んでいます。

基本的にはどの自治体も集約型都市構造を目指しており、駅周辺は階層的に拠点として位置付けられていますが、基本的には現状追認型で具体的な取り組みがやや見えづらい部分もあります。ロードサイド化への対応も見えづらいです。隣接する自治体間の調整はあまりなさそうでした。また鉄道会社との連携の部分もこれからというところでした。

いろいろな報告をさせていただきましたが、駅周辺が拠点として成り立つかがわれわれの議論の目的です。郊外が衰退しているのは高齢化、人口減少ということだけではなく、郊外住宅地を支えてきた家族像、生活モデルが変わってきているからでもあります。従来の住宅地とのミスマッチが起きている、駅は近くても買い物はマイカーで行く、高齢化していくがまだ運転できると言った生活者の感覚があります。住民意識そのものを変えていく必要があるのかも知れません。

郊外住宅地の空間構造変化として既にいろいろなポイントが指摘されていますが、同じ団地でも駅の徒歩圏部分とそうでない部分で格差ができてきていることが分かりました。人口の集中率と施設の集中率の両方が高い日生中央駅、山下駅、大和西大寺駅、生駒駅などは拠点として可能性があることも見えてきました。これから沿線間競争が活発化しますが、生活支援ビジネス、生活支援サービスでは、やはり電鉄会社はそれなりの信頼感を住民から得られているということも関東、関西の鉄道会社へのヒアリングで分かりました。非住居系の用途の役割は大きいようです。旧集落、戦前からのまちの持っている資源の価値についても議論する必要があります。駅間の役割分担というのをどういう形で実現できるのか、そういう中で駅の拠点性をどう高めていくかを検討しなければなりません。

駅前拠点のプラスアルファ機能、充足すべき魅力については昨年度の報告でも提案しま

した。サードプレイスになり得るか、ハレの場を創造することはできないか、高齢者層と子育て層が共存できるような仕組みはないか、複数の駅間をいかにネットワークさせていくか、愛着の持てる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というようなことです。

機能面の組み合わせで駅前型拠点のタイポロジーを考えてみました。総合型拠点、いろいろあったら当然いい拠点になる。ビジネス拠点、それなりの企業の本社があればいろいろな機能も集まる。消費拠点、近年は大型のロードサイド店が駅前に擦り寄ってきている。この3つのタイプは都市圏やマーケットが成長拡大している関東圏には全てありますが、関西では全てがそうはいきません。それぞれの駅が何かをテーマにして、もう少しこじんまりした拠点のタイプを想定できないか。医療福祉や研究教育をテーマに関連機能をミックスさせられないか。後背圏の狭いところでは下町拠点というのもあり得ます。またターミナル駅のひとつとなりの各停の駅にユニークなこだわりの店などが発生しやすいという事実があります。最小限の要素だけを備えたミニマル拠点もあるかもしれません。さらにコンビニと無人の宅配便の受け取りロッカーと駐車場だけで構成される乗換拠点、パークアンドライド拠点というのもあり得ます。他にも生活サービスのデリバリーの拠点である生活支援サテライトなどまだまだいろいろな駅の姿を検討する可能性があるだろうという議論をしています。

ではどのようにして実現していくのか。1つは公共的な視点と民間事業的視点との共存が必要です。公共的な視点からは、コンパクトシティ化、拠点化するという明確な意思とビジョン、先導する公共公益施設の配置、用途混在を認めるような仕組み、鉄道路線とバス路線の調整、再構築がいきます。民間事業的な視点からは鉄道会社が軸になって、総合的な生活支援サービス事業の受付窓口の設置、段階的な商圈の設定、住民のための交流サロン、駅ナカ施設の周辺へ滲み出し、駅前圏を拡大するなどです。それからもう1つ、多様な住宅供給への取り組みが不可欠です。

それを進めるために住宅地のエリアマネジメントと駅、拠点の運営を一体化できないでしょうか。行政と企業に住民を加え、価値を維持し続ける仕組みが必要だと思います。例えば兵庫県の三木市では官と民と産、そこに学も入ってそういうことを検討しています。

最後に学生さんたちから駅のアイディアを募集しましたので少しだけご紹介します。山下駅を想定してサードプレイス、ハレの場として駅を創造してくださいということで募集しました。高架下に壁をうまく使いながらハレの空間をつくれませんか、あるいは駅前に大きなテーブルをつくらうという提案がありました。また、駅と駅前空間、北西側と南東側を高低差を意識しながらつなぐという提案もありました。いろいろな方々に問題を投げかけていくと、いろいろなアイデアが出てくると思います。

司会：後半のパネルディスカッションではまずコメンテーターの木多先生にコメントをいただきながらディスカッションを進めたいと思います。

木多：3つコメントがあります。1つ目は駅前が拠点として成り立つかどうかです。買い物は車というようなライフスタイルで駅前に拠点性が求められているのか。いろいろなタイプの駅前に既に成立していてそこでさらに拠点をどう形成するのか。千里中央ではコラボというまちづくりの拠点ができて各地域のコミュニティ活動がそこに集まってしまっていて地域が希薄化している印象があります。小学校区、中学校区などの地域の段階的な構成と拠点の関係はどうか。

水野：実際の利用とイメージがマッチしていない、バランスが崩れている面があります。昨年度のアンケート調査で利用する頻度は少ないが生活を支えるような店舗、サービスは駅前にあった方がいいという回答が多かった。居住者の意識、行動が変わらないと郊外の生活が成り立たなくなってきたという印象があります。

角野：実は人々は段階的に施設を選ばないということがあって、近隣住区理論、段階構造で生活行動を規定するのは難しい。この駅はこういう機能があって2つ3つ隣の駅はこういう魅力がある。アレクサンダーが言うように、ツリー構造ではなくセミラティス構造になるのではと思います。駅は鉄道で他とつながっているというアドバンテージがあり、また鉄道が無くなるとその地域として大きな問題になるので、やはり駅前を優先的に考えた方がいいのではないかと。ただ実際に駅前での拠点づくりがなかなか進まないのは、地価の高止まり、権利者が多いなどの要因もあると思います。

木多：よく判るのですが、拠点をどうつくるか、タイプをどう決めるかをセットで考えないといけない。

角野：拠点という言葉を使い換えた方がいいかも知れません。この駅前にはスイミングスクール、隣の駅前には子育て支援センターがあって利用者の圏域は広くて、そういうものが二重三重に重なっていく。ただし全体の利用を促すには心理的、金銭的な移動コストをできるだけ下げなければいけない。複数の駅を動けるバス路線、鉄道の料金体系の見直しなどアイデアはいろいろあると思います。

木多：2つ目になりますが、能勢電鉄沿線のようにバスと鉄道が競合したり、近鉄沿線のようにけいはんな線沿線の方がバスで奈良線の駅を利用するなど錯綜したりしています。バスと鉄道のトータルなマネジメントは考えられるのでしょうか。

伊丹：都市工学の分野では、鉄道が幹で末端にバス路線があるため、バス路線だけを取り上げて赤字だという議論はおかしいと言われていています。近鉄沿線は幹と枝がありますが、能勢電鉄沿線はバス路線も幹になっているため、拠点が作りにくいのではないのでしょうか。

井ノ口：近鉄沿線では、けいはんな線の沿線の方でも奈良方面への利用者は奈良線の学園前駅まで行った方がいいことになります。

角野：必ず出てくる議論で、バスは鉄道につなぐのが原則だと思いますが、会社が違って運賃の問題がある。鉄道とバスの乗り継ぎ割引を考えられないか。またこれもよく言われますが、マイカー利用者は駐車場の割引があるのに電車で来たら何の割引もない、本当は同等レベルの割引の仕組みを作らないといけない。赤字前提で支える仕組みでしかも経営

努力もする、住民に使わないと無くなることをもっと説明するなどソフト面ではいろいろあります。バスやミニバスの自動運転が出来るようになるとまた話が変わるかも知れません。

木多：3つ目で最後のコメントになりますが、沿線価値の向上の具体的な施策はいかがでしょうか。

角野：むしろ鉄道会社の方にお伺いしたいところです。関東の鉄道会社のヒアリングでリフォーム、家事代行サービスなどの営業をするとやはり電鉄会社あるいは関連会社の方が安心して受け入れてもらえると感じました。沿線価値の向上は信頼感を積み重ねていく、息の長いプロセスだと思います。地域住民と鉄道会社、そこに自治体も入って信頼を積み重ねる。

司会：データからみた駅の特徴と実際に現地調査から持つ印象はどうかという質問を質問票でいただいています。

岡：データは結構正直に出ていると思いますが、既成市街地のところは判りにくい。能勢電鉄の沿線は結構寂しい駅が多くあります。高架になるとどこの駅か判らない。ほとんどが無人駅で駅が冷たくなってしまった。傘を持ってお父さんを迎えに行くというのも昔の話。高校生インタビューにあった人との出会いがあると駅のあり方が戻ってくるのではないのでしょうか。

水野：富雄駅は集落、商店街のあるところにつくられた駅ですが、学園前駅は学校、住宅を誘致して計画的につくられた駅です。計画的につくられた駅周辺は最初から出来上がっていて、年を経てもなかなか広がりが出ていかないように思います。

司会：財源確保をどうするのかという質問もいただいております。

角野：つい大きな駅前再開発を考えてしまいますが、新しい床に市場性があれば小型の再開発や駅の敷地の有効活用があるかも知れません。ただし月極駐車場の方が粗利が大きい限りは駅前の再生はありません。月極駐車場よりも稼げる提案、賃貸住宅を組み合わせるとかケース・バイ・ケースで事業ベースで考える。それから確かに人は大事なので、給料を払わない駅長さんを公募するような仕組みもあるかも知れません。

司会：会場からのご質問はいかがでしょうか。

Q：住んでいるニュータウンで買い物難民の話があります。川西の奥の方ではどうだったでしょうか。

岡：残念ながらインタビュー調査は買い物難民ではなく元気な方々でみんな川西能勢口で買い物をされています。ただ駅から自宅までがきついでタクシーに安く乗れないかという話がありました。コミュニティ・ビジネス的な乗り合いタクシーのようなものがあるとだいぶ違うと思います。

水野：近鉄奈良線沿線のインタビューでは買い物に困っているかたがある程度おられました。自治会がしっかりしていて唯一残っているお米屋さんにもいろいろな商品を置いてもらうとか週に1回青空市をやるとか住民間でサポートし合っていました。

角野：都市住宅学会関西支部と都市活力研究所で2年間進めてきましたが、今年度も続け

ていきます。個別の沿線でケーススタディを行い、それを一般化する方向で調査、議論を進めていきたいと考えております。ここでやって欲しい、一緒にやりたいということがありましたらぜひお教えください。そしてまた機会をみて成果の報告をさせていただき、社会に還元していきたいと考えております。