



研究交流セミナー

「これからの郊外、住まいと鉄道」第4回 講演録

---

---

## 駅から始まるコンパクトシティ形成に向けて

日時：2015年5月28日（木） 15：00～17：30

会場：CIVI 北梅田研修センター 507会議室

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 准教授

岡 絵理子 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

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

株式会社メディサイト 代表取締役

勝川ファミリークリニック 事務長

松村 眞吾 氏

株式会社ダイナミックマーケティング社 国際事業部長

関西大学 大学院商学研究科 非常勤講師

郷田 淳 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

木下：公益財団法人都市活力研究所専務理事の木下です。本日は多数ご参加いただきありがとうございます。当財団ではまちづくり分野の取り組みとして 2013 年度より公益社団法人都市住宅学会関西支部と「駅から始まるコンパクトシティ形成促進に関する研究」を実施しております。昨年度は郊外の3地区を選び駅周辺の土地利用、住民の方々の意識調査などを行いました。本日はその調査研究の成果を発表する機会として本セミナーを開催させていただきます。

司会：本日のセミナーの前半は調査研究の報告、後半はメンバーによるディスカッションで、さらに皆様からのご意見、ご質問もいただければと考えております。最初に本調査研究の全体総括の関西学院大学総合政策学部教授、都市住宅学会関西支部長の角野先生からお話させていただきます。

角野：まず今回の調査の趣旨について説明します。この研究テーマになぜ取り組んだのか。郊外住宅地、郊外ニュータウンが高齢化し今後縮退していくのではないかという問題意識はずっと前からあります。学会などでいろいろ調査・研究が行われ、一部の自治体ではその対策がとられ始めています。様々な問題点の指摘、たくさんの提案がされています。しかし、住宅地をどうする

かという話だけではなかなか答えが見えない。そういう中で昨年の夏に立地適正化計画という制度ができて、全国の自治体がいろいろ考えているところだと思います。

今回は郊外の再編の一つの方策として拠点のあり方を探ってみたい。他にも中古住宅市場の活性化、空き地・空き家の活用などいろいろあります。今回はそれらも意識しながら、再編における拠点のあり方、駅が拠点の候補ではないかという問題意識で始めました。

コンパクトシティについてはいろいろな定義があります。例えば、経済財政諮問会議の選択する未来委員会WGが2014年10月に「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」という定義をしています。コンパクトシティは今ふってわいたような話ではなく、都市が成長拡大しているときにも歩いて楽しめるコンパクト化を図るべきなど都市膨張過程のコンパクトシティ論もありました。いま日本で注目されているのは都市の縮小期、都市収縮過程のコンパクトシティ論です。

コンパクトシティ化の手段についてもいろいろあります。外縁部の開発を規制する規制的な手法、市街地へ都市機能を移転誘導していく方法、それを支える公共交通の整備、また再開発、混合土地利用という考え方も出てきます。国の考え方は市街地への都市機能の移転誘導と公共交通の整備です。

ただし、どのような市街地タイプでも同じような答えが成立するかというとそうではありません。大都市の中心部、大都市圏の郊外都市、あるいは地方都市、県庁所在地や中核都市、さらに広域合併した場合どこにまとめていくか、それぞれで戦略が異なると思います。今回は大都市圏のニュータウンや郊外住宅地を対象にしています。

立地適正化計画は計画区域を設定して都市機能誘導区域と居住誘導区域を定め公共交通整備で利便性を確保していくという考え方です。自治体に対しては実現していくために特例措置、税制措置、支援措置を講じています。この制度にはいろいろな疑問や問題の指摘もあります。それに対して、一極ではなく多極、全ての人口の集約を図るものではない、強制的ではなく誘導すると説明されています。では郊外のニュータウン、住宅地は具体的にどう進めるか。

郊外住宅地の課題は空間的課題と人間的課題に整理されます。空間に関する課題は空地・空家、敷地細分化、センター地区の疲弊、施設のミスマッチなど。人間に関する課題は高齢化、人口減少の問題など。これらが相互作用を持ちます。なぜこんなことがおこってしまったのか。短期間に非常に大きな住宅需要があつて大量の住宅を一気に供給しなければいけなかった。そのために即席で均質なコミュニティが成立しその人達が一気に高齢化して大きな課題となっています。

郊外の再生のための提案は大きく3つのグループに分けることができます。1番目は個々の住宅地の持続、住んでいる方々が快適に暮らすことができる、エリアマネジメントの実現というような方策です。2番目が都市圏での集約再編、コンパクトシティ化のひとつのねらいです。3番目が専用住宅地の塊はいらない、用途混在も含めて専用住宅地を見直して「まちなか化」あるいは「ビレッジ化」していくという考え方です。

全国各地、とくに東京方面ではいろいろな試みがされています。ニュータウンのセンター地区を核とした再生としては、志木ニュータウンでは小学校を活用したいいききサロン、街なかの空

き店舗にふれあいサロンスペースをつくっている。柏市ではURの豊四季台で東大（高齢社会総合研究機構）と連携して在宅医療・福祉の施設を核にもってきています。

鉄道沿線で再編していくという考え方で、沿線の地方公共団体が連携、役割分担をしていくべきであるという議論もされています。東急電鉄は次世代型「住みかえ」推進事業を既にやっています。京王電鉄は沿線価値創造部という組織を立ち上げてさまざまな生活支援サービスを総合的に行っています。駅前に子育て支援の施設をつくる、シニアレジデンスを用意するなどです。

兵庫県の川西市は数年前からふるさと団地再生事業を進めている。団地の自治会長、能勢電鉄、金融機関、住宅デベロッパー、ハウスメーカーなどが一緒になって団地をどう再生していくかというプロジェクトを続けています。

こういう動きを踏まえ集約再編の拠点に駅はなりうるのかをテーマにしました。郊外駅前にはどのような機能が集中しているのか、駅前を住民の方々はどのように利用しているのか、住民の方々の定住や住み替えの意向はどうか、駅や駅前の再生によって郊外は再編されるのか、その結果、沿線の価値は増進するのか、そういう問題意識、仮説をもって調査を行いました。岡先生からその調査結果についてお話しいただきます。

**岡：**関西大学の岡です。「3つの沿線 比較調査からの知見」についてお話しします。研究体制は角野先生が研究総括で、私、水野先生、伊丹先生の3人が沿線を分担して調査を行いました。3つの地区は梅田または難波からだいたい同じくらいの距離で電車に乗って40分～50分のところです。近鉄沿線は学園前・富雄、その先には奈良があります。南海沿線は林間田園都市、その先には橋本があります。能勢電鉄沿線の日生中央だけが終点駅です。川西能勢口で阪急の宝塚線から能勢電鉄に乗り換えて山下駅で妙見線と日生線に分かれています。

近鉄沿線は学園前と富雄の2つの駅を対象としています。学園前駅は戦前に大阪の帝塚山学院の男子校、帝塚山学園が進出、近鉄と共同で住宅・文化都市をつくるという将来像で駅をつくりました。駅の南に帝塚山学園があつて周りが高級住宅街、奈良で皆さんが住みたい街となっています。学園前駅から北の方にモザイク状に住宅地の開発が進みました。さらに近鉄けいはんな線を延伸して学研奈良登美が丘駅ができた。その駅にはイオンモールがあります。ちなみに郊外の研究ではイオンモールがキーになっているところがあります。学園都市、文化都市ということで地元密着型の教育施設や学習支援施設がたくさんある。もう一つの富雄駅は、旧集落につくられた駅です。南北に県道7号線が富雄川沿いに走っていてそれに沿って住宅地が開発されている。一般的な店舗は最近減りつつあつてロードサイド型の店舗が増え、駅の周りの集積がちょっとばらけてきた状況にあります。

能勢電鉄の日生中央駅は日生ニュータウンができたときにつくった駅で猪名川町にあります。日生ニュータウンの半分は川西市です。能勢電鉄は大阪府の豊能町と兵庫県の川西市と猪名川町にわたっています。日生中央駅には猪名川町の役所窓口機能もあります。本来、延伸して猪名川パークタウンまでいく予定だったのですが中止になっています。猪名川パークタウンの中心にはイオンモール猪名川があつてこの地域一帯の大切な施設になっています。

南海沿線は林間田園都市駅です。橋本、高野山まで行く高野線の駅で難波から急行で44分です。駅前のスーパーマーケットのオークワがちょうど昨年の夏に撤退し地元の方々が危機感をもっている状況で調査することになりました。どの駅も乗降客数が7~8割に減ってひどいところでは半分くらい、それでも沿線では比較的乗降客数が多い駅です。

今回の調査は住宅地を全部調べたわけではなく、そのエリアの特徴的な住宅地を選んで調査をしています。学園前・富雄エリアでは、学園前の百楽園、登美ヶ丘、学園大和町、西登美ヶ丘、富雄の鳥見町、帝塚山南です。日生中央エリアでは、駅に近い住宅地として阪急北ネオポリス（大和団地）、ときわ台、光風台、駅から離れた住宅地として猪名川パークタウンです。林間田園都市エリアでは、林間田園都市駅に近い三石台、美幸辻駅に近い美幸辻と柿の木坂、沿線から離れた住宅地の小峰台です。

今日は全体をまとめた集計結果でお話しします。アンケート調査の回収率は3割ぐらいでごく普通の水準です。回答者の年齢構成をみると55歳以上、65歳以上が多く、高齢化が進んでいます。55歳未満の方は2割程度しかいない。林間田園都市エリアは比較的若い人が多くなっています。全体としては仕事をしている人の割合は2~3割で、10人に2~3人しか働いていない。「ほぼ毎日、通勤・通学している人が家族にいますか」と質問をしたところ、4~5割が一人もいない世帯です。家族がみんなずっと家にいるという世帯がほぼ半数、これが郊外住宅地の今の姿です。さらに家族の人数を見ると3人以上が少なく、1人暮らしが1割、それに2人暮らしを合わせると5~6割になります。

「住み始めたいきさつ」は「緑地・自然環境に恵まれているから」「住宅地や街路樹など町並みがいいから」という理由が多いのですが、学園前・富雄エリアでは「住宅地や街路樹など町並みがいいから」が多く、日生中央エリアでは「住宅の価値または賃料が手頃だったから」が多くなっています。「親が近くに住んでいる」「親との同居のため」「親の代から住み続けている」などのデータを住宅地別に細かく見ていくと、学園前エリアで「親の代から住んでいる」が2割ぐらいの住宅地もあります。

「住宅の入手方法」は、住宅地の売り方にもよりますが、エリアによってずいぶん違います。学園前・富雄エリアでは7割の方が土地を購入して家を新築、林間田園都市エリアでは新築住宅を購入した方が多い。入手年代別に見ると日生中央は80年代に大きな山があつてあとは下がっていく、これが普通の街の感じですが、学園前・富雄エリアは、70年代に多く売れて、そのあと住み始めた方も多し。住宅を壊して土地を売る、住宅を中古市場に出すといった動きがあるようです。とくに学園前・富雄エリア、日生中央エリアの駅に近いところではそういう動きが多いようで、日生中央エリアでは新築住宅を建てて売る、学園前・富雄エリアではさら地で自由設計で売るのが多いようです。

電車はどのエリアでも8割ぐらいの方がよく利用しています。ただし電車をほとんど利用しない人も2~3割います。駅までの交通手段は林間田園都市エリアは7割が徒歩、日生中央エリアは6割が徒歩あとはバスです。学園前・富雄エリアはバスが発達しているので、徒歩は2割5分で6割がバスです。

「自動車の保有」と「運転できる人が家にいますか」という2つの質問をしています。「運転する人がいない家族」が「自動車を持っていない家族」より10ポイントほど多い。運転する人はいないのに車は家にあるという方が結構います。息子たちが帰ってきたときに要るから置いてある、車あるけどそのまま放ってあるというようなことがあるそうです。

「外出の頻度」は各エリアであまり変わらず半数強が「1日数回」「ほぼ毎日1回」外出をしています。年齢別に見ると35歳未満の若い方は毎日出かける人が多く、年齢が上がって75歳以上では「週に数回」となります。

「駅の日常的な利用」をみると「1日に数回」「1日に1回」という方を合わせると半数以上いますが、林間田園都市エリアでは2割近くが「ほとんど行かない」と回答しています。年齢別に見ると高齢化すると「毎日」は減りますが年齢による差はあまり大きくありません。

「通勤・通学以外の目的で駅に行くときの交通手段」についてきくと、林間田園都市エリアでは85%が自家用車です。先ほどの駅までの交通手段では徒歩が7割近くでした。通勤・通学以外では歩いて行けるところでも皆さん車でいきます。日生中央エリアでも7割弱が車です。学園前・富雄エリアでは車の方が他のエリアより減ってバスを使う方が多くなっています。

「施設・サービスへのニーズ」では「気軽に食事のできる飲食店」「図書館」「カフェ・喫茶店」など人と出会える施設が上がっている。「代行サービス」「宅配サービス」「カーシェアリング」などにはあまり関心がない。

「よく行く、行きたくなるところ」を聞くとやはり食べるものの人気が高くなっています。「新鮮な地元の食材が買える」「美味しいものが食べられる」「好みのものを購入できる」など。エリアで違いがあるのは「温泉」で、実際にあるところとないところで差が出ています。「イベントをやっている」「楽しみに出会える」という項目をサードプレイスを意識して入れてみましたが、経験したことがないものにはほとんど反応がないという結果でした。

「日常の食品等の買い物」はほぼ「毎日」「週に数回」が多く各エリアであまり変わりません。林間田園都市エリアは日曜にまとめ買いが少し多い。「どこに行きますか」と聞くと、林間田園エリアでは「住宅地」「住宅地の周辺」「最寄駅」ではなく「その他」が多い。日生中央エリアでは住宅地に小さなスーパーマーケットがあるので「住宅地のなか」「住宅地の周辺」が多く、学園前・富雄エリアでは「住宅地の周辺」が多い。日生中央エリアと学園前・富雄エリアではその次に「最寄駅周辺」が出てきます。

「日常の買い物の交通手段」は林間田園都市エリアはほとんど駅に行かず車でいけるところに買い物に行っています。日生中央エリア、学園前・富雄エリアでは徒歩もありますが車が多くなっています。

「飲食店と医療施設を利用する頻度」はいずれも各エリアであまり変わらず、「月に数回」「ほとんど行かない」という回答が多い。

「飲食店の場所」を聞いたところ驚いたことに「ほとんど行かない」方が3割以上いる。林間田園都市エリアは住宅地の周りにあまりないので「その他」のところに行く。日生中央エリア、学園前・富雄エリアでは「住宅地の周辺」ロードサイドが3割、学園前・富雄エリアでは「最寄

駅周辺」もある程度いる。飲食店への交通手段は「自分で運転する車」、「家族が運転する車」が多く、林間田園都市エリアは車を利用する率がとくに高い。日生中央エリアと学園前・富雄エリアでは少し少なくなって、「電車」が1割ぐらい出てきます。日生中央エリア、学園前・富雄エリアの駅に近い住宅地ではもっと増えます。

「利用する医療施設の場所」は住宅地に医療施設が点在していることから「住宅地のなか」「住宅地の周辺」が多い。「医療施設への交通手段」では林間田園都市エリアで車で行っている人が多く、日生中央エリア、学園前・富雄エリアでは徒歩が多い。住宅地のあり方と交通の手段に関係があることが判ります。

「住環境の満足度と不満度」を見ると満足しているのは家に関する事、「家の広さや間取り」「周辺の自然環境」「住宅地の景観や雰囲気」などです。エリアで差が出るのが「買い物施設までの距離」で林間田園都市エリアで駅前のオークワがなくなったため満足度が落ちて不満度が高い。「駅までの距離感」はそんなに悪いわけではない。

「不安度」では各エリアとも「徒歩圏内の店舗の減少」「医療や福祉」「車の運転が出来なくなる」など高齢化の漠然とした不安が高い。林間田園都市エリアで70%が「徒歩圏内の店舗の減少」をあげています。

「生活の満足度」は総じて8割ぐらいの方が満足なのですが、「満足だが将来には不安」という項目を入れてみたらそこに答えた方が結構いらっしゃいます。

「定住意向」は「住み続けますか」と聞くとやはり7~8割と多くの方が「住み続ける」と答えています。林間田園都市エリアは少し低くなっています。「移転する場合、希望する場所」は回答者数が少ないのですが「家族や親せきがいる」と「子どもがいる」で3割ぐらい。多いのが「サービスが集積している都心」と「サービスが集積している駅周辺」です。駅周辺に引っ越したい方が3割前後おられますが「サービス施設が集積している」という条件が付きまします。「希望する住宅の種類」は「戸建て」もおられますが、「分譲マンション」「賃貸マンション」という方もいる。そのつぎが「ケア付きマンション」「有料老人ホーム」です。学園前・富雄エリアでは、その割合が大きく戸建てよりもむしろ集合住宅という方も多い。

最後に、各エリアの詳しい分析から得られたことも含め、注目すべき調査結果を6つあげたいと思います。

1つ目、駅周辺では住宅の流動性が高い。駅前の住宅地は結構動いています。中古ではなく更地になって売り出されて新しい家が出来ます。駅から遠いところはほとんど動いていない。むしろ中古住宅で動いているのは遠い住宅地です。

2つ目、徒歩圏の居住者の方が駅の利用度は高いが、通勤目的以外では駅に近くても遠くても車で行く。

3つ目、教育・学習支援、クリーニングなどの通勤通学途上での利用が想定されるような業種は継続的に駅前に立地しています。これは、土地利用の調査で分かりました。

4つ目、駅周辺への施設立地ニーズと実際の駅周辺の利用度に相当ギャップがあります。

5つ目、高齢でない方と高齢者の外出の機会と意欲の差は大きいですが、駅前にあると高齢者は駅

に行く、高齢者も駅だったら行けるといように駅への依存度が高くなっています。

最後は案外つつましい郊外生活者像です。あまり外出しない、外出しても外食はしない、静かに暮らしているという生活像が見えてきました。

総合すると居住者のニーズから出てくるものには限りがあって、そういうもので拠点づくりをするのではなく、潜在的なニーズ、いろいろなライフスタイルを想定して提案する拠点づくりが必要ではないかと考えます。

**司会：**2 つだけ補足します。今回の意識調査は集合住宅では実施していません。全部戸建て住宅です。また回答者の高齢化率が非常に高いのですが、実は住宅地の高齢化率よりも高くなっています。これは回答をいただいた方に高齢者が多いことによります。

**角野：**引き続き「駅は郊外の拠点になるか」について報告します。

このようなアンケート調査を行うと居住環境評価と永住志向についてはどこでも高い水準の結果となります。高齢者の回答が多く関心は高いのですがアンケート調査結果からだけではなかなか答えが見えてこない。生活者の方に気付いてもらわないといけない、あるいはこちらから新しい提案をしていかなければ難しい。これからお話しするのはいくつかの仮説です。

まず郊外でどういう拠点が成立するか。計画レベルでは公民館、集会所、地区センター、公園・広場、あるいは喫茶店や居酒屋が生活の拠点として思い浮かびますが、均質で同じようなところに住んでいる方の需要は5年、10年で変わっていきます。それがニュータウンの問題です。変動に対して長続きする持続可能性が一番気になります。拠点のあり方として持続が保証されること、施設の使い勝手がフレキシブルでニーズに合わせて変わっていくこと、それを支えていく活動の組織や管理体制ということです。商業施設として経営者と消費者がいるという形だけでは解決しない問題で、マネジメント体制を確立しないとはいけません。

拠点と言うなら駅に何かが集積すればいい、いろいろなものが集積すれば人々が集まり、魅力を感じると当たり前のように考えますが、実は集積ではなく分散していこうとする力も働きます。例えば、地価、交通の利便性の問題から郊外型の大型店は駅前では成立しないがロードサイドならまとまった土地も手に入り地価も高くないということになる。集積力と分散力をどう考えるかも整理しておかないと提案ができない。開放的なマーケットで事業者と顧客が分離している市場社会型、市場原理の施設はそれでいいけれども、もはやそれだけでは解決しない。それとは異なるNPO型、倶楽部社会型など、拠点を支える仕組み、社会システムを考える必要があります。

今回の対象駅に対応するわけではありませんが3つのタイプを考えました。1つ目はいろいろな機能が集積しているフルスペック型。2つ目はテーマ型で、教育、地域包括ケアなど特定のテーマに関する機能が集積するものです。広域レベルの拠点機能、それに関連した業務、生活サービスも自然に立地してくることになります。3つ目はトランジット型で、乗り換え、移動に特化し、その駅は拠点にならないが別の拠点に行きやすいというものです。

さらに拠点化のための具体的な方針、要素、考え方として7つの仮説を考えました。<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>の7つです。

1 番目のサードプレイスとは第3空間です。職場が第1空間、家庭が第2空間でその間に盛り場などの第3空間があるという考え方です。磯村英一、オルテンバーグなどの社会学者が言っています。高齢化が進んだとき職場の近くの盛り場ではなく、家の近くに遊び場ができないか。これまでと違う生活パターンを用意しなければいけません。

2 番目はハレの場の創造です。都会、都心はハレの空間のイメージ、非日常的な楽しみと交流の場所でそう言ったものも暮らしのどこかにはあって欲しい。より身近で大規模でもないけれどもちょっとおしゃれをして行ってみたい、用はないけれども行ったら何かあるかもしれない、そんな駅がつかれないか。常設が難しければ仮設の賑わいの場をつくる。20世紀の初頭の阪神間の住宅地にはクラブハウスがありました。エッセンの郊外の住宅地にはホテルがあります。日本ではホテルは無理でもそのような空間をいかに成立させるかということになります。

3 番目が高齢者層と子育て層との共存、これは間違いなく必要不可欠な課題です。高齢者は駅との関係を強めたいと思っている。子育て層はいろいろニーズを持っていて都心に通勤している人も多い。単身者層（非高齢）はほとんど駅前素通りタイプの人達です。この人達が駅前で時間と場所を共有できるような仕掛けを考えてみたい。

4 番目が一つの駅で無理ならネットワークを考えてみようということです。最寄駅にある機能だけではなく最寄駅ではない駅にある機能も使う。これを実現するためには駅間の移動が便利で安くなければいけません。

5 番目は空間デザインです。海外の郊外ニュータウンの駅では印象に残る駅舎があります。建築デザインがすべてを解決するとは思いませんが、この駅が好きだとかこんな風景が思い出になっているとかというようなことも必要ではないか。国内では国立駅（旧駅舎）、田園調布駅、浜寺公園駅などがあります。

6 番目が出撃する拠点づくり。駅へ来てもらうだけではなく、駅に様々な支援サービスの空間を用意しそれを高齢者、交通弱者とつなぐ、物理的につなぐだけではなくネットでつなぐ可能性もある、京王電鉄は駅前のスーパーが移動販売車をやっています。移動販売車は黒字にはならないが鉄道路線への信頼感が生まれます。

最後は駅前居住、やはり住んでもらうことが大切です。住んでもらえばいろいろな機能もできる。高齢者向けサービス付き住宅、シェアハウスなど多様な駅前居住を推進するという事です。

**司会**：続いて専門的な立場からコメントをいただきたいと思います。まず医療・福祉の見地から松村様、引き続いて商業の見地から郷田様をお願いします。

**松村**：駅発コンパクトシティにおける「地域包括ケア」、超高齢社会における医療福祉とまちづくりについてお話しします。高齢化とよく言いますが、実際の高齢化はこれから始まります。将来



人口推計によると 2025 年に団塊の世代が 75 歳以上の後期高齢者となります。津波のような高齢化と言われています。今回の調査ではなかなか医療の意識が出てこないのですが、高齢化の本番は実はこれからで、それにどう対応していくかが必要になるという視点を持っていただきたいと思います。

地域包括ケアシステムは、都市部なら人口 2 万人、地方なら 1 万人くらい、概ね 30 分圏の住み慣れた地域で最期まで自分らしく暮らし続けることができる医療と介護の総合的なケアのシステムをつくろうというものです。

地域包括ケアはコンパクトシティと双子の関係にあって、都市再生特別措置法改正と同時に医療介護総合確保推進法が施行されています。注目すべきは厚生労働省の図の真ん中に住まいがあることです。高齢者の住まいを中心に医療や介護のサービス、生活機能があるというまちづくりが基本にあります。病院完結型医療から地域で生活しながら療養する地域完結型医療へというのは社会保障と税の一体改革の中で明確に打ち出されています。

地域包括ケアシステムをつくっていくうえでの問題点は担い手は誰かということです。地方では自治体の地域中核病院になりますが、都市部では地域民間病院＋地域参加になると考えています。

都市部の課題は医療・介護と地域に接点がないことです。医療・介護の業界は非常にクローズな業界で地域にほとんど目を向けていません。自分達がチームを組んでサービスの体制をつくれればそれで完結すると考えています。地域の方も医療・介護に関係ない世代はほとんど関心を持ちません。10 年後にピークを迎える超高齢化に対する備えは、医療・介護の業界の側にも地域の側にもまだ意識が出来ていないところが問題なのです。今回の調査でも明確な意識が住民の側にありませんでした。

医療・介護の業界と地域を結びつけるものは何か。仮説 1 は社会福祉協議会、地域の社会福祉の組織、仮説 2 は自治会、柏の豊四季台は団地自治会も関係しています。仮説 3 は地域に根差した企業などで、企業の参加は大きな力を持っています。とくにインフラ事業者、電鉄会社は街を開発しても逃げない。UR なども含めたデベロッパー、とくに電鉄資本の役割に期待できないかと考えています。

3 地区における可能性を考えると、学園前・富雄ではデベロッパーの近鉄が近鉄スマイルサブライというグループ会社で介護事業を展開しています。出店のペースはスピーディーではないですが、デベロッパーは高額な有料老人ホームから入ることが多い中でデイサービス、ヘルパー派遣などの介護事業を行っています。ポテンシャルとして沿線の付加価値向上に貢献する可能性が大きいのではないかと思います。

能勢電鉄沿線では、ある地域で社会福祉法人がコミュニティとの交流のために「福祉カフェ」をやっています。まちづくりが話題になったが議論が行き詰まりましたが、そこに能勢電鉄が参加されて何か突破口が見えたような空気になったという話があります。能勢電鉄もお金がある訳ではなく実践はこれからですが、鉄道会社がまちづくりをリードする可能性があるのではないかと思います。

林間田園都市はスーパーも撤退し駅を医療・福祉の拠点にするのは難しいかも知れないですが、開発区域内に市民病院が立地しています。橋本市は地方モデルになると思うので、市民病院が地域包括ケアの拠点になる可能性があります。駅の拠点は別の視点が必要になりますが、市民病院とのコラボレーションを南海電鉄がやってみると可能性が出てくるのではと考えます。

都市再生特別措置法は歩いて楽しいまちづくりと言っています。厚生労働省の「地域包括システムの5つの構成要素」は住まい・医療・介護・予防・生活支援ですが、メインは医療・介護・生活支援で住まい・予防が抜け落ちています。国交省の「健康・医療・福祉のまちづくり」の5つの取組みは健康意識と運動習慣・コミュニティ・徒歩で可能な都市機能・街歩きの空間・公共交通で要するに歩いて楽しいまちづくりです。歩くことによる予防、地域に参加することによる認知症予防など可能性をコンパクトシティは秘めている。国土交通省のコンパクトシティは厚生労働省の「地域包括ケアシステム」よりも健康にいいかも知れないと思います。

**郷田**：商業立地分野からのコメントをお話します。まず都市圏内での位置づけを見ると、都心部（梅田、難波）があつて日生中央と林間田園都市は一番外側、一番新しい住宅地です。学園前・富雄は奈良との中間でちょっと性格が異なります。

商業は重層構造で都心拠点型、郊外拠点型、郊外近隣型の3層構造です。梅田、難波が都心拠点型の商業地域で中心にあります。郊外拠点型は川西能勢口、千里中央、高槻、枚方などです。日本の場合、鉄道網が非常に発達していて世界的にみても例のない公共交通インフラが整っています。都心の拠点は鉄道の発着ターミナル駅、梅田、難波などになります。郊外の拠点は乗り換え駅、住宅地に近いところが郊外の近隣型になります。日生中央なら都心の拠点が梅田、郊外の拠点が川西能勢口で近隣型の拠点が日生中央になります。郊外の近隣型の商業地にはNSC（近隣型ショッピングセンター）、スーパーマーケット、商店街があつたりします。

郊外の商業地をみていく場合、都市の中でどの階層に位置づけられるかが一番重要で、それが入れ替わることはありません。川西能勢口はいくら頑張っても梅田にはなれない。その変わりほっておいたら衰退します。郊外の駅前の近隣型の商業地もほっておいたら衰退します。

このような三層構造がかつては当たり前で、郊外の駅前には商業地がありました。それが変わりつつあります。いま現在が変わり目です。何が起きているか。郊外の拠点型が駅前からロードサイドに立地移動しています。駅前はまだ旧立地と言ってもいい場所となっています。

日生中央は川西能勢口からイオンモール伊丹など、学園前・富雄は大和西大寺からイオンモール高の原など、林間田園都市は泉ヶ丘かららぼーと和泉など、駅優位からロードサイド優位に立地移動が起こっています。郊外の百貨店も、必ずしも駅前ではなく駅周辺で車でのアクセスがよいロードサイドに移っています。

2000年を境目に、2000年までは駅前立地、以降はロードサイド立地が中心になっています。引き金になったのは大店法から大店立地法に変わったことです。出店の立地規制がなく、いくら大きいものを出してもいい。駅前よりは大きな物件のある郊外、車のアクセスがよくて集客力のあるロードサイドに変わりました。駅前には土地がなく地価が高い。店舗の大型化が起き

て郊外拠点型で店舗面積5万㎡が基準になります。郊外近隣型は1万㎡ですが、それより大きいのがどんどん出てきています。業態は単独から複合になり、ロードサイドの大型複合業態が圧倒的になります。

時間軸を入れると、住宅地は50年サイクルで住む人も建物も50年で入れ替わります。日生中央は1975年の開発ですから今から10年後の2025年に更新時期を迎えます。世代のシフトがもう起こっているところもあります。商業施設は20年サイクル、建物の老朽化、業態の陳腐化で20年前のものがいまどんどん変わっています。インターネットショッピングが出てきたので20年前と同じ店舗では全く売れない状況になってきています。それから事業用定期借地法が1992年に施行されて20数年経ちました。期限切れの定借物件がいまたくさん出てきてあっさりやめるものもあります。

商業面から何が言えるのかですが、まずは住宅地としての更新ができるかということ、それから駅前で商業の大型化に対応できる用地があるかということです。最後に一番難しいですが成立可能な適正な地価が必要です。ただし大手の投資家は投下資本を回収しなくてもいい、証券化するのでリターンさえあればいいことになります。ですから土地の値段はあまり関係ないかも知れない。となると住宅地として本当に更新できるか、本当に土地があるかという2点になります。

#### (休憩)

司会：それでは後半を始めます。各地区を担当された先生方から問題提起をいただきそれをベースに議論を進めたいと思います。

水野：学園前・富雄を担当した武庫川女子大学の水野です。

学園前は近鉄奈良線でもっとも乗降客数が多い駅です。帝塚山学園誘致に伴って駅が設置され、駅を中心に住宅開発が同心円状、モザイク状に進んでいったエリアです。学園前と富雄の2つの駅の2キロ圏内に約10万人がお住まいで、バス網が発達していて住宅地と駅がバスで緊密に結ばれています。帝塚山学園だけではなく多くの教育施設があり、美術館、図書館などの文化施設が整っています。学園前の駅前には奈良市役所の出張所などの行政機能まであって、いろいろなものがそろっている駅です。そういったこともあり周辺は高級感のある非常に良好なイメージの住宅地です。

アンケートの結果で学園前・富雄のエリアは他の2地区と比べると、買い物、飲食などにおいて駅の利用率が高く、「これからほしい施設、あるいは欲しいサービスがどこにほしいですか？」と聞くと、大多数の方が「駅前」「沿線」と答えています。お住まいの方々の中に駅が生活の拠点としてイメージされているようです。

では、実際の駅前はどうなのか？ 商業施設はある程度そろっています。けれども実は住宅地のような知的・文化的なイメージが駅前には少し弱い印象があります。今後、駅の拠点性を高めるためには具体的に何をしたらいいか少しお話ししたいと思います。

学園前駅は南北それぞれに駅前広場があって、南側の西部会館には市の出張所、ホール、公民館が入っており、たくさんのサークルも活発に活動しています。しかし、それが駅利用者からは認知されにくい印象があります。そういったものを見えるようにすることで、「駅前にふらりと立ち寄るといつも何かが展開されている」といった駅前のイメージをもっとつくれるのではないかと。『サードプレイス』『ハレの場の創造』ということであると、学園前らしい知的・文化的な体験ができる駅前をつくるということです。

『駅舎と駅前のデザイン』ということであれば、学園前・富雄の駅前広場もややごちゃごちゃ感があるので少し整理すると駅前のポテンシャルが出てくるのではないかと思います。

『ネットワークでの魅力向上』については、学園前と富雄は駅間距離が近いながら、駅を中心にそれぞれバス網が形成されているため、ユーザーが分断されてしまっています。少し一体的につながりような仕組みが考えられないか。例えば、富雄に図書館が欲しいと多くの方が回答されていますが、実は市立図書館が学園前にはあるので、共用するといったことも考えられます。

『出撃する拠点づくり』ということであると、本来、家事、介護のサービスはどこにあってもいいはずですが、実は非常に多くの方が「駅前」を選ばれています。よく行く駅前に頼れる拠点があることが安心感、住み続けにつながると思います。

学園前の北側駅前広場の外側には、実は放射状、同心円状に広がる郊外住宅地を特徴づける素敵な街区があります。しかし、駅前広場に面する大きな建物で遮られ、街の姿がなかなか見えない。そこにはおしゃれなレストラン、物販もあるので、それが駅利用者から視覚的にイメージできるようにする、あるいは沿線ニュースなどで流していくというようなことでずいぶん変わるのではないかと思います。

**司会：**周辺の住宅地の広がりから見ると郊外の商業拠点になってもおかしくないようなところですが、駅周辺にあまり開発余地もない。郷田さん、商業面で新たなまちづくりの可能性はどうでしょうか。

**郷田：**商業的には数としては充足しています。どこのエリアでも言えることですが、これから先どう変えられるのかということになります。商業の業態の変化、店舗のサイズ、それに対応できる駅前なのかどうか、交通体系がちょっと弱いので自動車対応ができる駅前かどうかも重要になります。

**司会：**つぎに日生中央について岡先生お願いします。

**岡：**私が住んでいるのは阪急の宝塚線の古い住宅地です。宝塚線のどの駅も結構可愛らしかったのですが、今は多くが高架駅になっています。最寄駅は地上駅で残っている服部天神で、それを見慣れて育ってきたので、山下、畦野、笹部、ときわ台、光風台の駅を回ったときとても殺風景に感じました。駅の周りには車しか寄り付けない、駅に近い住宅がない、駅と住宅地が離れてい

る。駅にだんだん近づいて行くのにぎやかになっていくというグラデーションのイメージがあるのですが、駅に立つと真っ暗というちょっと信じられないところがあります。

それでも駅を利用される方、よく行く高齢者の方がおられます。もう少し駅の前を整備する、駅らしくする、ロータリーはやめれば良いと思います。ロータリーは駅までご主人を車で迎えに行くものです。そうではなく子どもが傘を持ってお父さんを迎えに行く、畦野や笹部でそんな駅前が実現すると随分変わるのではないのでしょうか。福祉拠点が駅前にできてハレの舞台は日生中央に乗り換えていくような話ができれば良いと思います。

今回一番驚いたのは妙見線と日生線が分岐する山下駅の周りの土地利用状況の調査結果で最も多い用途が駐車場だったことです。駅前の住宅がどんどん駐車場になっています。これを新しい拠点施設に変えていくことはできないか、歩いて駅に行こうという話に展開できないかと今回の調査で感じました。

**司会：**ありがとうございました。伊丹先生、林間田園都市についてお願いします。

**伊丹：**林間田園都市駅は大阪から高野山につながる高野街道の和泉山脈を越えてすぐの和歌山県の入口にあります。高野街道は国道 371 号線となり、それと並行する橋本バイパスが昨年全線開通しました。林間田園都市駅はバイパスと国道の交差点に位置していて車にとっても鉄道にとっても交通の要衝にあるという特徴ある駅です。

そのような特徴のある駅の駅前がどうなっているか、駅前と周辺の住宅地に 2000 台近くの駐車場があります。どんどん住宅地に広がっています。奈良県の五條市など遠方の住宅地から朝車で来てパーク&ライドで出勤しています。3分の1くらいが奈良県ナンバーです。

先ほど角野先生が言われたトランジット型の駅ということになります。駅前はスーパーが撤退し小規模な店舗が 20 店あるだけです。そういう状況なので例えば学園前・富雄のようにどんなコンパクトシティを目指すかという話と全く状況が違います。何かできないか1つだけ提案したいと思います。

地元野菜などが購入できると同時に公共サービスなどの拠点を複合させたようなもの、「鉄道駅×道の駅」というイメージです。道の駅は安全で快適に道を利用するための休憩、地域情報、地域防災の拠点であり地域創成の場にもなっています。そういう機能に地域住民が日常的に利用できる機能に付加し、仰々しい建物ではなく、いろいろ楽しめる、役に立つ機能をミックスさせていくイメージです。この発想には 5 つの理由があります。

1 つ目は駅前の核店舗がない状態で今回アンケート調査をしましたが、「行きたくなるような場所はどこですか」と質問すると「新鮮な地元の食材が買える」「美味しいものが食べられる」「好みのものが購入できる」などが上位を占めています。他の地域でもこれらが高めの回答で、食べ物に関しては皆さん少しこだわりがあると考えます。

2 つ目に郊外の駅は周辺市街地とのつながりも考えていけないといけない。地元の食材は地元の農家の方が育てるので道の駅が旧住民と新住民の接点とならないかと考えました。

3 つ目はスーパーなど一般的な店舗と異なる場をつくらなければ、すぐに閉店、撤退していくことが明らかだからです。住民は車を日常の足としていますから、似たような店舗が他にあれば安い方、駐車場が広い方に行きます。林間田園都市駅の東側は地形的に全く使えません。駅前は国道で囲まれているので駐車場を広げていくということができません。コンビニくらいしか成り立たない場所なので違うものを提供するような商業形態を考えました。

4 つ目は駅近の住宅地に住んでいる住民が「駅に行く理由」の自由記入欄に「散歩」「ウォーキング」が 4%ほどありました。散歩で駅の方に行って「昨日はどここの野菜を売ってたけど今日はあるかな」という楽しみができれば外出機会も増えると考えました。

最後の理由は高野街道の途中にあるので、高野山の観光客の活用が期待できないかということです。週末に大阪から車で来たらここに車を停めて電車で高野山に行ってくださいというような逆効果のパーク&ライドも考えられないか。林間田園都市と高野山のイメージが乖離していますので簡単にはいかないと思いますが、駐車場という資源の活用を考えました。

以上のような理由から「鉄道駅×道の駅」ということを考えました。

**司会：**コンパクトシティの形成において駅周辺での拠点形成を考えると、やはり個別の駅で考えてみないといけないということで 3 地区を選んで調査をしてみました。それぞれの駅の状況に応じたシナリオについてお話をいただきました。

**角野：**3 つの駅をなぜ選んだか。戦後の高度経済成長とともに市街地が広がっていく中で、多様な郊外駅が誕生しました。学園前・富雄は 3 地区のなかでは一番歴史があり、大学誘致とともに建設された新駅と、旧集落に建設された駅とが隣り合っています。その周辺にデベロッパーと近鉄がパッチワーク状に住宅開発を進めました。その次が日生中央で、日生ニュータウンの拠点として駅ができて周辺に商業施設や行政の出張所をもってきました。ニュータウンは当初の計画通りには完成せず集合住宅用地が戸建て用地に変わったりしています。ある需要を想定して広い駅前空間をつくったが十分に使われていないような状況にあります。さらに鉄道に頼らない別の拠点もできつつあります。林間田園都市は時代的には一番新しくバブル以降に開発された超郊外の住宅地です。今後どれくらいの人口集積があるか怪しいけれども駅は駅として存在し続けています。

3 つのタイプの駅が同じ答えを持つとは始めから想定せず、状況の違う中でそれぞれの駅はどんなシナリオを描けるのか調べてみようということで始めました。福祉あるいは商業の観点から専門の方にアドバイスもいただきました。駅前の商業は郊外型店舗に比べて劣勢です。商業以外の可能性を探った方がいいかもしれませんが、郊外型の大型店は 20 年もたてば無くなるかもしれないので、長期戦に持ち込むという考え方もあります。アンケート調査の結果から高齢化するほど駅に対する期待は高まっていますが、その一方で高齢者のモビリティや消費力は減衰します。そこでどんな駅の姿を考えるか。福祉・介護はいけるかも知れません。

機能ベースの提案はしていませんが、商業施設を想定したらどんな業種・業態が成立するか、

医療・福祉施設を想定したらどんな方向性が見えるかということになります。ボリュームは大きくなくてもいいかも知れません。例えばフルスペック型のハレの空間は人口が2~30万人いないとできません。しかし、小さい街ですごく愛されている駅前空間とかお店とかはどこにでもあつる。そういう可能性を考えたいし、それを支えていく仕組みは市場原理とは別でNPO型とか組合型とかになります。そのように何か突破口がないかと思っています。

3地区の話であらためて聞いてそうかと思ったことが2つ3つあります。1つはもう少し見える化した方がいい。日生中央の駅前は殺風景で人っ子一人いないですが、サピエの中に入ると高齢者の方が休憩所のようなところで時間をつぶしています。センタービルという公民館のような建物も屋内化していて見えない。見えないとなかなか行ってみようとしません。水野先生も学園前で活動しているが全然見えないと言われていました。そこへ行ってみようと人を呼び込むのは部分的なデザインで解決できる場所もあるかも知れません。

もう1つは頼りになる駅前を目指すべきではないかということです。何かあつたときに「駅前にあれがある」となることです。毎日使っていないけれども困ったときに頼りになる施設、人、会社を駅前にもつてくることができれば頼りになる駅前になります。

最後にもう1つ、道の駅をちゃんと考えてみたい。伊丹先生が提案されましたが猪名川町でも道の駅がすごく流行っています。それが駅の近くにあれば相乗効果が出ます。地代の問題がクリアできれば駅と道の駅をセットにすればニュータウンの住民だけではなく地域の拠点あるいは観光資源になるかも知れません。

### 【質疑応答】

Q：商業立地でロードサイドという話があつたが、伊丹など駅に近いイオンモールも多い。イオンの立地傾向も最近変わってきたのでは？

郷田：和歌山、伊丹のイオンモールは駅前です。しかし顧客調査の交通手段をみれば、鉄道利用者は和歌山で数%、伊丹は若干上回りますが10%いかない。駅前ですが幹線道路沿いで駅前にたまたま土地があつた。駅前に出店する流れもありますが、駅前では土地がなく、その場合小型化している。それでも土地がないという状況です。

土地がないというのはどういうことか。駅前である一定の区画の土地が空くと商業で貸すよりはマンションをつくった方がいい。金になるから土地のオーナーは商業ではなくまずマンション業者に話をします。だから商業者には土地がないという状況です。

Q：立命館大学の村橋です。今年度も研究を継続されるのであれば「ネットワークでの魅力向上」と他のテーマを分けた方がいいように思います。ひとつの駅の周辺の街を考える話と沿線で考える話で視点を変えた方がいい。関東では東急、東武、小田急で鉄道事業者と地方公共団体が一緒になって各駅がどう機能分担していくべきか勉強しています。今年度中に国交省がそのガイドラインを出します。

関西でも多くの自治体が立地適正化計画の検討を始めています。各都市がフルセット型でコン

パクト化の計画をつくってしまうと地域全体としての分担ができません。本当はその方が鉄道事業者にとっては人の動きが出てきます。

関西ではなかなかそういう動きになりません。横浜市と東急電鉄は地域包括協定を結んで各駅の機能分担を検討しています。ただし、全部、横浜市のエリアです。関西では各駅で自治体が違うのでうまくいかない。そういう事情はありますがぜひネットワークでの魅力向上というテーマを検討いただきたいと思います。

司会：ありがとうございます。

Q：うちの町内会は本当に高齢化なんですが高齢者はとても元気です。働きたいというのをよく聞きます。高齢者、65歳以上の方達が医療・介護で働く場が駅前に出来ないでしょうか？高齢者同士のネットワークがあるので、それを上手く活用するのがいいのではと思います。

松村：現在は20～64歳人口2.4人で65歳以上の人口1人を支えています。2040年になると1.2人で1人を支えることになります。65歳以上の人間の3人に1人が支える側にまわると2.4人が1人を支える水準が維持できます。ですから高齢者の参加というのは非常に重要なテーマです。

さらに高齢者と子育て層の共存もあります。高齢者住宅と保育所機能の併設、それに障がい者施設も合わせて駅前につくるのも大いに意義があると思います。家族の介護力がなくなったという話がありますが、支えるのは別に他人でいい。住居ではシェアハウスが出てきている。そうしたものをつくれれば駅をコミュニティの拠点として再生させていくことができると思います。

くらしの保健室という活動も広がっています。学校の保健室を地域でつくるようなもので、日常的に困った人が駆け込み寺のように相談できる。ボランティア形式で地域社会福祉協議会、青年会議所もパワーを提供する。高齢者にも参加できるパワーがあります。

コミュニティという視点から駅で地域の医療・福祉の拠点づくりをする可能性は大にある。鉄道会社は沿線の都市力が弱っていけば収益も落ちるので長い目でマーケティングする拠点としても駅を使えると思います。

司会：鉄道沿線の郊外開発は、一戸建てを持つのが目標という「住宅すごろく」の世界でしたがその時代はもう終わって、新しいライフスタイルの時代になっています。そこでコンパクトシティとか沿線まちづくりをどうするか。村橋先生からもお話がありましたが、首都圏では鉄道会社、自治体、URがいろいろな取り組みを行い、新しいものを形にしていっています。

都市住宅学会関西支部と都市活力研究所では今年度も引き続き研究活動を行います。その研究活動に行政、鉄道会社の方も参加いただけるようにしていきたいと考えております。取り上げるべき駅、テーマなどがありましたらぜひご意見をお寄せください。本日は長時間にわたりありがとうございました。