

「都市の魅力アップ方策の研究 研究成果報告書」

**クルマに依存しない
郊外生活の可能性に関する研究**
箕面市の住宅地を事例に

2005 年

大阪大学大学院工学研究科 環境工学専攻
都市環境デザイン学領域

クルマに依存しない郊外生活研究会

はじめに

大阪大学大学院工学研究科教授
澤木 昌典

江戸時代まで寒村であった箕面だが、明治 43 年に箕面有馬電気軌道（後に阪急電鉄）が滝や紅葉の探勝客のために鉄道を敷設し、後の大正時代には住宅地経営を始めたことを契機に、戦後には加速度的に宅地化して「大阪のベッドタウン」へと変貌してきた。これは箕面地域が南に開け日当たりのよい緑豊かな丘陵地という、近代以降の住宅地が求める自然条件とともに、大阪へ鉄道の便により通勤できるという地理的条件を有していたからである。この間、千里ニュータウンの建設という国家的大事業が当地域に隣接して施行された影響もあり、千里丘陵や粟生丘陵は完全に市街化し、北摂山地の山麓にまで郊外住宅地化が進んだ。

これらの市街化の進展とともに、近年のモータリゼーションの進展や人々の生活要求の変化に伴って、自動車の利用が増大している。市内を東西に貫通する国道 171 号線沿道をはじめ、市内各所に自動車利用を前提とした店舗が次々と立地し、萱野地区には大規模駐車場を有する郊外型の大型商業施設が完成した。

一方、地球環境問題の深刻化に対し、平成 17 年 2 月には地球温暖化防止のための京都会議に基づく京都議定書が発効したところであるが、箕面市ではこれに先立つ平成 12 年に「箕面市地球環境保全行動計画」（いわゆるローカル・アジェンダ）が行政・市民・事業者の協働によって策定され、地球環境保全への取り組みも始まっている。その市民編では、自動車利用について、「ガソリン、軽油の使用量を 10% 削減する」ことが目標に掲げられ、自動車やバイクの利用を見直し、徒歩や自転車の利用を心がけることが取り上げられている。

また、自動車を利用する生活スタイルは、それまでの中心市街地を中心とした消費行動に大きな変化をもたらし、それらを衰退させている。さらに、町中における人と人との会話などの直接のコミュニケーションの機会を減らすとともに、家族単位や個人単位の行動を多く誘発し、人々の生活を個の単位に分化（個化）していつている。さらには、自動車を利用した部外者による窃盗や街頭犯罪の増加なども全国的に起きており、自動車利用の利便性の一方でこうした種々の社会問題発生背景ともなっている。

自動車に依存する都市形態・都市社会については、これまでもヨーロッパやアメリカの都市において、その反省から都心部の歩行者モール化や公共交通重視への政策転換などがなされてきている。

鉄道の敷設に始まった箕面市の市街化は、今日、自動車の利用が前提となっていると言って過言でない都市構造を有する町へと変貌を遂げてしまっている。現代の郊外住宅地として特徴づけられるこのような箕面市について、自動車に依存しない生活のあり方、そしてそれを支える都市構造のあり方を考察していくことは、今後の箕面市の各地域の持続可能な地域社会の形成、より住みよい地域環境の形成、さらには地球環境問題解決への貢献といった点から重要であり、本研究の成果がそのような箕面市の形成の一助となれば幸いである。

都市の魅力アップ方策の研究
クルマに依存しない
郊外生活の可能性に関する研究
箕面市の住宅地を事例に

序 章 研究のねらいと方法	1
1. 調査研究の視点	1
2. 調査研究の方法	2
第1章 「まち」の現状	5
1. 「まち」の構造と住宅地開発の履歴	5
2. 隠れた交通システム	18
3. 国道 171 号および山麓線における店舗立地過程	26
第2章 「暮らし」の現状	31
1. 「暮らし」の実態を語る	31
2. 郊外での暮らし ファミリー世帯の郊外生活	41
3. 郊外での暮らし 学生の郊外生活	56
第3章 可能性を考える視点	61
1. 「暮らし」の場の再考：歩いて暮らせるまちづくり	61
2. 交通機関の再考：コミュニティバスを利用する	77
結 章 クルマに依存しない郊外生活の可能性	85
1.クルマに依存しない郊外生活を考える視点	85
2. これからの郊外の「まち」と「暮らし」に向けての提案 「まち」とシステムのあり方、そして私たちが今できること	93