

第2章 「くらし」の現状

1. 「くらし」の実態を語る

本章は、2004年9月14日、箕面市民である北野義幸氏（大阪府企画調整部企画室）、堀口浩司氏（地域計画建築研究所）、及び箕面市民の学生を交えて行なった研究会の記録をもとに作成したものである。

1-1 箕面市のマンション居住者の生活

私が普段どういう生活ぶりをしているのかというのをお話します。私はコンサルタントをかれこれ25年間しています。コンサルタントのライフスタイルは、比較的朝は普通に出て行くのですが、夜の終わり方は様々なタイプがあります。住民対応で夜遅くまで会議をしたり、大学の先生と会議をしたり、自分自身も会社で夜遅くまでメモを作ったりすることが多くあります。とても不定期です。今日は交通が主題となっているので今日はそのことを中心に話したいと思います。

私は和歌山県和歌山市の出身で、大学は京都だったので京都に8年近く住みました。卒業後は大阪市内に13年くらい住みました。住吉区です。その後、現在住んでいる公団住宅の抽選に当たりました。ちょうど子供が小学校に入る前で、子供の成長のタイミングに合わせたのもあります。ルミナスという如意谷4丁目に住んでいます。

私の平日のライフスタイルを話しますと、まず朝8時過ぎのバスに乗ります。私がとった統計によると私の住んでいるマンションでは一番遅いようです。みなさん7時から8時の間頃に出かける方が多いようです。千里中央行きにバスに乗って、千里中央に8時45分から9時の間くらいに着きます。そして会社に着くのは9時半ごろです。

帰りはデスクワークの日は9時過ぎになります。その時は千里中央に奥さんが迎えに来てくれます。奥さん比率がとても高くなっています。その他に梅田などで会議があるとき等は阪急で帰ります。阪急箕面駅からタクシーに乗ることが多いです。ワンメーターで帰ることが出来ます。梅田以外で会議等があることも多いですが、梅田より南では地下鉄で千里中央まで帰って、奥さんに迎えにきてもらいます。

タクシーの乗り方は住民のみなさん、いろいろ工夫されていようです。山麓線より急勾配なところは住宅とエレベーターでつながっています。上まで乗るとメーターが上がってしまうので、エレベーターの下で降りる人が多いようです。また携帯電話ができて、迎えに来てもらうのにうまく活用しているのが感じられます。

土日は、車で必ず買い物に行きます。歩いて買い物に行くのはほとんどあり得ないです。隣に住んでいられる方は車をお持ちでないです、時々車で送ることもあります。コンビニと宅配が無ければ生きていけないとおっしゃっています。もう少し体がしんどくなったら、出て行かなければならないとっておられます。ルミナスの中にはコープがありますし、山麓線まで出ればそこそこお店があります。現在はこれらのお店で買い物をしているそうです。

買い物はほとんど、171 沿いしかありえないです。たまに南北方向の桃山台などにいき

ますが、171号線沿線で買い物をしています。その他にしんどいことは、周りに施設が少ないことです。病院があまりありません、小さい診療所はありますが。ほんとうに車無しでは病院にいけません。歯医者は船場まで予約していきます。18時からの診察だと会社を早退していかねばなりません。大変です。800mくらいありますが12、3分かけて千里中央から歩いていきます。帰りは奥さんに迎えに来てもらいます。二次交通が非常に大変になってきます。

マンションの66戸のうち、車を所有していない家庭は5件だけです。9割以上が車を所有していることになります。また66戸のうち12、3件は学校の先生です。学校に車で通うことができるからですね。また夫婦共に教師のパターンもありますが、その場合は団地から下ったところに駐車場を借りて、毎朝二人で家から車に乗り込んで一人を途中で降ろして、2台で通勤しているそうです。いかに車に依存しているかがわかりますね。1時間以上かけて通われている人もいます。

学生の話をしみると、高校生はみんな自転車や原付バイクに乗るようになります。坂の上なので帰りは自転車を押して帰ります。大学生になると、とたんに家を出て行きます。若しくは車やバイクで通う人がほとんどです。そのため、5人家族で車とバイクの数を足すと平均7台くらいになります。大学生はモビリティが高いので自由にやっているようです。

妻は平日は大阪大学に勤めています。勤務先を選択するときも、吹田キャンパスは車を使えるのが大きく影響しました。勤務後は、スーパーなどで買い物をして帰ることが多いようです。子供は全員大学生以上なので、食事時間は私に合わせるようになっています。子供の食事などが大きく影響しているのですね。妻は夕方は自由度が高いので、趣味の時間を夕方にとっています。箕面の駅前の英会話スクールや図書館に行っています。もちろん全て車で移動しています。妻は車移動がほとんどで、あまり歩きません。施設間の距離があるので2つ以上の施設を移動するにはバスなどでは不便で、車で移動せざるを得なくなってしまう。ちなみに大阪市内に住んでいるときには車を持っていませんでした。車の走行距離も、近くを走るだけなのであまり走りません。

1-2 箕面市に住む学生の生活実態

(1) 学生にとっての小野原

- 阪急北千里駅の北東、茨木市・吹田市との境界に位置する住宅街であり、西国街道近辺の古い地域と、区画整備で出来た比較的新しい地域とで構成されている。

→これらは成立時期が異なり、次の3種類に分別される。(図2)

- 古くからの集落が残る西国街道沿いの北部
- 比較的新しい住宅地である南部
- 現在開発が進む西部
- 敷地面積の大きい家やマンションが多くある。
- 大阪大学や大阪外大が近くにあるため、一人暮らし



図2-1 小野原の位置

しの大学生がとても多い。

- 生活関連施設が整備されており、街路樹・公園が整備され緑が多い。
(主に南部の「2. 比較的新しい住宅地」の開発に伴って整備された)



図 2-2 小野原内の地域分類



図 2-3 小野原の生活関連施設 1



図 2-4 小野原の生活関連施設 2

(2) 小野原の暮らし

この小野原で、車に依存しない二人の生活者 A, B を取り上げる。彼らの属性は次の通りである。

- 工学部 4 回生
- 小野原在住 2, 3 年目
- 吹田キャンパスから自転車で約 10 分、徒歩で約 25 分のマンションに住む。
- ほぼ自転車での生活
- 自転車は 1 回生のとき購入。(3 段変速付)
- A・B とともに自転車を主な交通手段とする友人が多い。



図 2-5 大学-自宅の通学経路

(3) 自転車生活圏

日常・・・大学・北千里駅・小野原(スーパー・本屋・薬局・郵便局等を利用)
 時々・・・千里中央・茨木・石橋



図 2 - 6 自転車生活圏 (A)

(4) 徒歩生活圏

雨の日や気が向いたときに徒歩で移動する (徒歩約 30 分圏内)



図 2 - 7 徒歩生活圏 (A)

(5) バス生活圏

- 茨木、千里中央、石橋・豊中キャンパス
- 北千里駅 (雨天時)
- 近距離だが、坂がきつい・雨であるなど、自転車や徒歩での移動が困難なときに利用
- 遠距離の移動に利用 (電車のない東西方面)



図 2 - 8 バス生活圏

(6) まとめ

その二人が車に依存しない理由は以下の通りである。

- ・ 自転車・徒歩での移動範囲で十分生活できるから。(学校・スーパー・駅・バス停が近い)
- ・ 原付は欲しいが、国道171号線が危険ということで親に反対されている。
- ・ 経済的理由・・・購入費・維持費・駐車場代

小野原で、二人が感じる自転車・徒歩生活での長所は、

- 小回りが効く
- 音が聞こえる (話し声・虫の声・生活音など)
- 人を感じる
- 自然を感じる (季節感)
- 体力が付く
- 気分転換になる
- 自分の思うままにどこへでも移動できる

などである。2人とものもんびりした時間を好む性格であることもあって、徒歩や自転車による生活にそれほど不満はない。しかし、もちろん自転車・徒歩生活での短所もあり、

- 移動に時間がかかる
- 移動範囲が限られる
- 天候に左右される
- 荷物が多く持てない
- ゴミが気になる (⇔細かいところに眼が届く)
- 自転車はどこでも邪魔ものである (歩道・車道のどちらにいても危険)
- きれいな駐輪場にはお金がかかるし、お金のかからない駐輪場は置きにくい上いつも満員である
- 駐輪場が夜11時に閉まる (北千里駅前)
- 夜は危険である
- 体力的な問題

など、やはり車がないことで生活に色々な制限も生まれている。

そこで、もし車があったら・・・と考えると、

- 行動範囲が広がる
- 天気に左右されない行動ができる
- 荷物が沢山持てる
- バスや電車の時刻を気にせず行動できる
- 体力的にも時間的にもとにかく楽である

いつも必要なわけではないが、時と場合に応じて車もあつたらいいな、というのが本音である。

最後に、車に依存していない自転車生活者としての希望としては、

- 安くてセンスのある電動自転車の開発 (と、おぼさんの乗り物という概念の払拭)

- 自転車道の整備
- 駐輪場、レンタサイクル等の充実（バス停近くに駐輪場が欲しい）

である。車に依存しなくても、小野原では十分に生活はしていける。しかし、もう一步世界を外に広げるための足を持ち、より便利な生活をするにもあこがれる。マンションで共有の車があったり、公共機関の運賃がもっと安かったり、本数が多かったり、・・・と、1人1台車を所有できない学生にも優しい、《新》車に依存しない生活の形があってもいいのではないだろうか。

以上、小野原で車に依存しない生活を送る大学生の日常でした。

1-3 箕面市で生まれ育った居住者の生活実態

私は小野原西で、西国街道沿いに住んでいました。1954年に生まれです。中学高校は自転車通っていました。就職は1979年でしたが、そのころは今のよう生活利便施設はほとんどありませんでした。その頃やっと小野原の区画整理が始まったころでした。小野原の西一丁目の旧集落の真ん中の実家に結婚するまで住んでいました、結婚してからは小野原東6丁目のマンションに移りました。ここらで初めにできたマンションです。46歳くらいまでそこに住みましたが、現在は山田西に移って吹田市民になっています。

土日以外はサラリーマンの生活ですが、ほぼ電車のある時間には帰れる勤務状況です。買い物は、ちょっと良いものを買いたいと思うと、箕面や山田のイカリスーパーに行きます。箕面駅方面のレストランなどに車で行くこともあります。現在は山田に住んでいるので山田駅前にもよく行きます。

子供は千里ニュータウンの中の藤白幼稚園に通わせていました。家族で、千里北公園でバーベキューなどをよくしました。子供は、最近、茨木のマイカルによく行っています。ヴィソラ等も距離的にはあまりわかりませんが、マイカルですとモノレールで行けるといふ点が大いようです。ヴィソラに行くときは私が車で送ります。

仕事で豊能町に通っていたときがあります。バスを乗り継いで1時間半以上かけて通っていました。バスの本数も少なく、大変だったので車をリース契約で借りました。ちょうど彩都の開発が始まって道が整備されたので、車を使うと35分で通うことができました。しかしリースといっても結局車を買うのと同じくらいの費用がかかってしまいました。

私が小さかった時は、あまり車も多くなくみんな歩いて生活していました。高校のときも豊中まで自転車で通っていました。

1-4 意見交換

- 箕面市は福祉バスを相当な密度で走らせていて、一般の方も乗ることが出来るのですが。みなさんお乗りになるでしょうか。
- 乗るのに勇気がいるのではないのでしょうか。お年寄りが乗るイメージがあるので。でも買い物などにうまくタイミングを合わせて使っている人もいます。
- 沖縄に行った際にタクシーが安くて非常に便利でした。バスが終わってしまったあとなど、タクシーにのると料金の高さが気になります。タクシーが安くなるとよいのではないのでしょうか。三菱が最近出てきたのでちょっと気楽になってきましたが。タクシーの初乗りが安くなってくればよいのでしょうか。
- 私はソウルに2年4ヶ月住んでいましたが、そのときは車を持ってなくて、地下鉄、バス、タクシーで移動していました。他の物価に比べて公共交通の値段がとても安いです。また、韓国ではタクシーの相乗りもとても多いです。4人みんな乗って、運転手がそれぞれ目的地まで行きます。
- 千里中央からのタクシーの相乗り経験は、10年間で2回くらいしかありませんでした。
- 日本では相乗りは特に女性に敬遠されてしまいます。知らないおじさんと乗るのは嫌だし、家の前で降ろされるのが原因のようです。
- 相乗りタクシーは今まで認可がむずかしかったんですが、今年から国土交通省が地域交通会議を地域ごとにつくって、タクシーの認可をそこでするといふことです。コミュニ

ティバスを含めた地域に合った交通が認められていくと思います。

- MKのように迎車料金が無料のサービスなどもあります。
- 先程の学生の発表にもありましたように、車は大人には便利なのかもしれません。高齢者や若者にはとても過酷ではないでしょうか。高校生は自転車で移動するしかないわけですし。弱いものにはとても過酷な車社会なのです。私達が車に依存してしまっているのはものすごい便利だからであって、もう少し車を手放すことで見えてくる生活の豊かさがあるという事を気づかせていくことが大切なのではないでしょうか。
- もう一つは、宅配などの社会システムがあるのではないのでしょうか。塾や英会話、幼稚園などの送迎バスがあちこちを走り回っています。いろんなサービスがたくさんあります。いつ、どこでどんなものがあるのか整理していかなければならないでしょう。
- 大阪市の赤バスは、公共施設を結んだだけで大赤字です。
- 車に依存しない郊外生活ということですが、箕面は坂道が多くて自転車では救世主になれません。バス等に頼らざるを得ないでしょうが、民間でやっているために限界があるのでしょうか。
- 10月1日から箕面の駅前レンタルサイクルを始めます。電動自転車の社会実験もやろうと計画しています。レンタルサイクルは駐輪場より価格が安くできます。駐輪スペースが小さくてすみますし、一台を何人にも分けて使うことができるからです。
- 年を重ねて自分では車を運転するのが困難になってきたときに、どうされますか。郊外から都心に移るのでしょうか。
- 私はもともと街中でそだったもので、都心に住むということに抵抗感はありません。近所に住んでいるひとは、もっと自然愛好的な方も多いです。隣の方は足が悪いのにも関わらず、現在のところに住んでいるということは、そういう志向ということです。本当に動けなくて困ったら、駅に近い方に移るという話は考えているようです、それでも都心には行きたくはないようですね。
- 私の父は病院の送迎者に乗って週一回リハビリに通っていますが、それをとても楽しみにしています。
- 働いているときとリタイアしたときの行動って変わってきますよね。時間の自由度が変わりますし。そういう行動や目的別に選択肢が変わってくるのではないのでしょうか。
- 高齢者になると、そんなに規則正しい生活をする必要がないのではないのでしょうか。もっとバスの時間にあわした柔軟な生活をする事ができるのではないのでしょうか。
- 多くの選択肢がありますが、もっと整理していく必要があるのではないのでしょうか。どのような目的でどんな動き方が可能なのか把握する必要があるでしょう。
- みんなでもうちょっと、負担をして自分達のデマンドを自分達で作っていかなければならないのではないのでしょうか。学生をただにするというのではなくて、学生もある程度の負担をするなど。みんなですこずつお金を出して動きやすくしていかなければならないでしょう。
- 今の学生は、自転車とバスの共通券とか、今では現在関係性がないものをつないでいくことが良いのではないのでしょうか。雨が降っても、容易にバス移動に切り替えることができるようにするのが大事でしょう。いろんな乗り方が出来たらよいでしょう。
- 究極的には、バスの中に自転車が乗ってしまえばいいんですが。なかなか難しいですね。

- 子供さんが大きくなると、もう一台車が必要になってくると思います。そうなった場合にどうされるのでしょうか。
- 私の息子は茨木の小学校につとめています。学校の駐車場は一杯で順番待ちの状態だそうです。原付で雨の日もカッパをかぶって通勤しています。休みの日も、原付やバスで移動しています。
- 近所にいくら日常生活のものが買えたとしても、ちょっと良いものを買に行き、「ちょっとおでかけ」というものは必要でしょう。またそうした場所の存在が町の魅力になってくるでしょう。ちょっと楽しむとか、ちょっと出かけるという要素が大事でしょう。
- 現在2人で住んでいますが、二人で食事に出かけてもお酒を飲むことが出来ません。どちらが運転して帰るのか決めるのが大変です。
- どうしてお酒を飲むと分かっているのに、車で移動されるのでしょうか。タクシーなどに乗るのはどうでしょうか。
- 車に乗らないでタクシーを使うことにしても、生涯使うお金はあまり変わらないでしょう。
- タクシーの料金が安くなれば変わってくるでしょう。
- 車を持っていて、タクシーも乗るから高くつくんでしょうね。
- 私も車を持っていなかった頃は、タクシーに乗ることに抵抗は感じませんでした。
- バスの値段や本数を改善するか、タクシーの値段を下げるかがありますが、箕面ではタクシーの料金を下げるのが良いかもしれません。
- 箕面では移動の距離が長くなってしまっているので、難しいのではないのでしょうか。
- 大阪市内ではバスの本数が多くて、待つ苦痛がありません。主要路線の本数を増加させていくことがよいのではないのでしょうか。
- 京都などでも、本数が多くてとても乗りやすいです。

1-5 まとめ

(1) 中高生にとって過酷な車依存生活

箕面郊外生活は車がなければ生活が出来ない。特に自立した子供は自動車があれば生活に自由度がなくなり、家を出て行ってしまう。

(2) 目的地の選択肢はあるが、公共交通で移動できない

目的地が複数ある場合、バスを使っては移動できない。このことは一方で、複数の拠点を利用しながら生活している実態を示している。例えば、買い物は千里中央、習い事は箕面駅前というように。選択肢は増えているが車でなければ移動できない。

(3) 公共交通は学生にとって大変高い

路線バスのバス代、バイクの駅での駐車代など、公共交通を利用しようとすると、学生にとってはとてもコストがかかる。

(4) 乗り物によって道を選ぶ

バイクの走り易い道、自転車の走り易い道、歩きやすい道はそれぞれ違う。

(5) 既存交通システムの見直し

安いタクシー、路線の見直し、運行本数時間帯の見直し、様々なライフスタイルの人が利用することを考えて、利用しやすくなるように、既存の交通システムを見直す必要がある。

第2章 「くらし」の現状

2. 郊外でのくらし——ファミリー世帯の郊外生活

2-1 調査概要

調査対象地内の西部、中部、東部の3地域の中で、計画市街地と非計画市街地、すなわち集落を中心とする市街地からなる地域を選び出し、ファミリー世帯が住むことのできる規模の住宅に対し、アンケート調査を行った。

調査対象とした地域は、西から桜井、如意谷、粟生間谷である。

桜井は、第二次世界大戦前に開発された計画的市街地と集落からなる住宅地で、阪急電鉄箕面線の桜井駅が近い。如意谷は、山麓沿いに位置し、70年代、90年代に開発された集合住宅と集落からなる。旧街道沿いを中心に小売店舗が点在している。鉄道駅からは距離があり、公共交通はバスのみである。粟生間谷(以後、間谷)は、山沿いに大規模に造成された土地に集合住宅、戸建住宅が計画的に配置された地区と集落とで構成される。如意谷と同様に公共交通はバスのみであり、地区中心にはスーパー等の集積がみられる。

桜井では計画市街地、非計画市街地にそれぞれの戸建住宅に対し各200票、如意谷では計画市街地の集合住宅200票、非計画市街地の戸建住宅200票、粟生間谷では計画市街地集合住宅100票、戸建住宅100票、非計画市街地では、戸建住宅と集合住宅をあわせて200票配布した。



図2-9 調査対象地域とその周辺状況

アンケートの配布は、平成 16 年 12 月 8 日（水）に戸別訪問で行い、2 週間の留め置き後、12 月 22 日締め切りで郵送回収を依頼した。

回収率は、43.3%である。

表 2-1 アンケート調査対象地区

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|--------|------|------|-----|------|
| 配布数 | 400 | 400 | 400 | 1200 |
| 回収数 | 189 | 163 | 172 | 524 |
| 有効回収数 | 186 | 162 | 172 | 520 |
| 回収率(%) | 46.5 | 40.5 | 43 | 43.3 |

地区別年齢構成では、桜井が最も 60 歳以上の高齢者占める割合が高いが、大きな差は無い。男女比は、総数で男性 36.7%、女性 63.3%で地区による違いは顕著には見られない(図 2-11)。

回答者の年齢構成は「60 歳代」が最も多く 26.2%、次に「50 歳代」が 23.8%となっている。間谷地区では回答者の中に大学生が含まれていたため、20 歳未満の割合が他と比べて高くなった(図 2-10)。

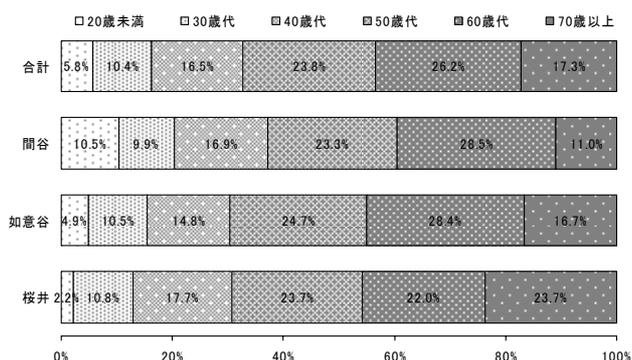


図 2-10 回答者の地区別年齢構成

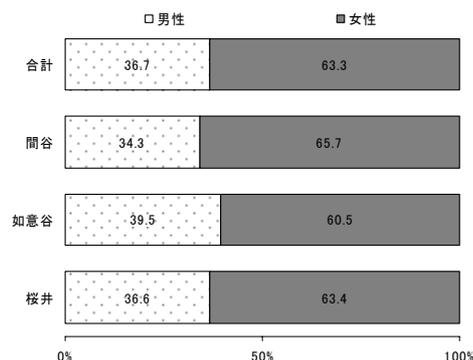


図 2-11 回答者の地区別男女比

回答者を世帯構成と年齢から、「子育て世代」「大人世帯」「高齢大人世帯」「老人世帯」「大人単身世帯」「老人単身世帯」の6つに分類した（表 2-2）に示す。

全体の割合をみると、「子育て世帯」が 15.4%、「大人世帯」が 27.9%、「高齢大人世帯」が 28.8%、「高齢世帯」が 19.0%、「大人単身世帯」が 5.2%、「老人単身世帯」が 4.2%となった。間谷地区では、回答者に学生がおり「大人単身世帯」が他より多くなっているが、3地区とも子育て世帯は2割にいたらず、成熟した世帯が居住している（図 2-12）。

表 2-2 ライフステージ別分類方法

| ライフステージ別分類 | |
|------------|-----------------------|
| 子育て世帯 | 12歳未満の子供のいる世帯 |
| 大人世帯 | 12歳未満子供も、60歳以上老人もない世帯 |
| 高齢大人世帯 | 60歳以上老人のいる大人世帯 |
| 老人世帯 | 60歳以上老人のみの世帯 |
| 大人単身世帯 | 60歳未満の単身世帯 |
| 老人単身世帯 | 60歳以上の単身世帯 |

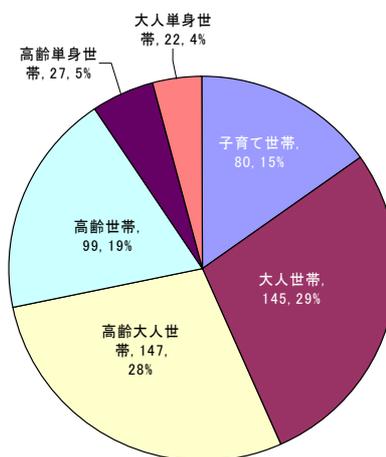


図 2-12 ライフステージの割合

2-2 住まい

(1) 形態と所有

住まいの形態と所有をみると、各地区とも持家が7割以上となっており、桜井、間谷はそのほとんどが一戸建て住宅であるが、如意谷のみ、集合住宅と戸建住宅が半数ずつを占めている。これは、ほぼ各地区の実態を示している。

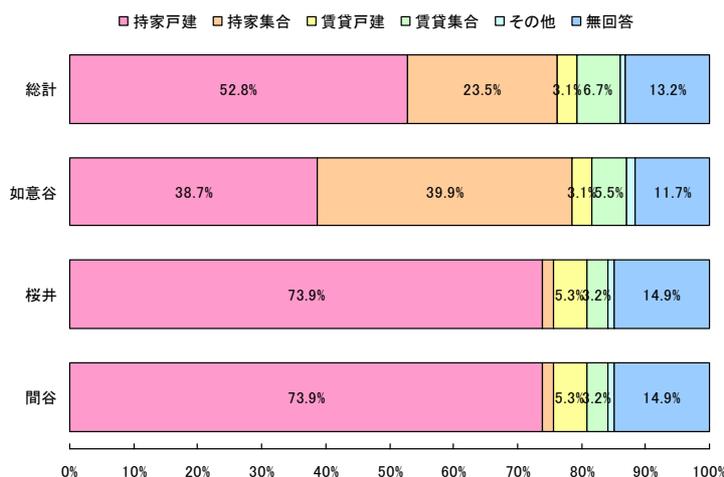


図 2-13 地区別住まいの形態と所有

(2) 居住年数

居住年数は「21年から30年」が36.8%と最も割合が高かった。桜井には居住年数10年未満の世帯は無かった。また、間谷では30年以上の居住者がいなかった。

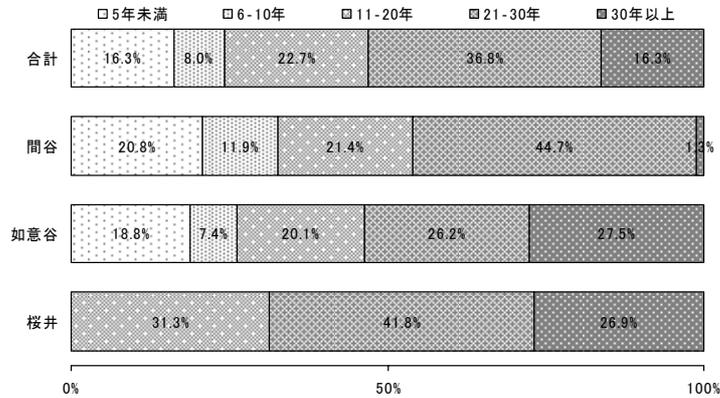


図 2-14 地区別居住年数

(3) 居住暦

居住の経緯をさらに詳しく見ると、居住の経緯は、桜井地区は「親の代から住んでいる」が37.6%と高い割合となった一方で、如意谷・間谷地区では、「持ち家や広い家に住みたかったから」と答えた割合が高くなった

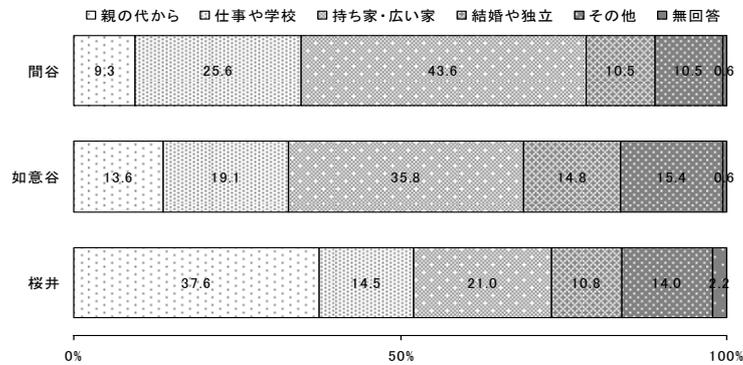


図 2-15 地区別居住の経緯

(4) 居住地選択理由

居住地選択理由を尋ねたところ、公共交通(鉄道駅)から離れた如意谷、間谷地区では、空気のきれいさや、景色、公園などの項目が選択理由として高く、一方で「交通の便がよい」の割合が低い。「近くで買物ができる」のポイントの低さや、「車で動きやすい」のポイントの高さから、居住者が近隣店舗ではなく、自家用車による郊外型店舗での買物を前提に居住地を選定したと考えられる(表 2-3)。

表 2-3 地区別住まいの選択理由

| | 静か | 空気がきれい | 景色がよい | 車で動きやすい | 散歩道がある | 交通の便 | 公園や緑道 | 職場が近い | 親と同居 | 土地があった | 教育レベル | 犯罪が少ない |
|-----|-------|--------|-------|---------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|
| 桜井 | 61.8% | 42.5% | 14.0% | 18.8% | 11.8% | 55.4% | 8.6% | 10.8% | 23.1% | 26.3% | 18.3% | 9.1% |
| 如意谷 | 59.9% | 64.2% | 47.5% | 29.0% | 22.8% | 14.8% | 24.1% | 14.2% | 12.3% | 7.4% | 6.2% | 9.3% |
| 間谷 | 64.0% | 65.1% | 29.7% | 25.0% | 19.2% | 3.5% | 19.8% | 23.8% | 9.9% | 6.4% | 15.1% | 11.6% |
| 合計 | 61.9% | 56.7% | 29.6% | 24.0% | 17.7% | 25.6% | 17.1% | 16.2% | 15.4% | 13.8% | 13.5% | 10.0% |

| | 親戚知り合いが多い | 近くで買い物 | 高級住宅地 | 公共施設が多い | 近所が煩わしくない | よい近所付合い | 動物が飼える | 家庭菜園 | コンビニが近い | 新しい街 | 行きつけの店 | 繁華街 |
|-----|-----------|--------|-------|---------|-----------|---------|--------|------|---------|------|--------|------|
| 桜井 | 14.5% | 16.1% | 20.4% | 6.5% | 11.8% | 8.6% | 5.9% | 2.7% | 4.8% | 0.5% | 3.2% | 3.8% |
| 如意谷 | 6.2% | 5.6% | 2.5% | 3.1% | 3.7% | 4.3% | 10.5% | 5.6% | 0.0% | 1.9% | 1.2% | 0.0% |
| 間谷 | 7.6% | 6.4% | 3.5% | 15.7% | 5.8% | 7.0% | 4.1% | 3.5% | 5.8% | 7.6% | 1.2% | 1.2% |
| 合計 | 9.6% | 9.6% | 9.2% | 8.5% | 7.3% | 6.7% | 6.7% | 3.8% | 3.7% | 3.3% | 1.9% | 1.7% |

次にライフステージ別に選択理由をみたものが表 2-3 である。どの分類においても自然環境要素を重視する傾向が見られる。特に高齢者を含む世帯はその傾向が強い。一方で高齢者のいない世帯ではその傾向が若干弱く、車での動きやすさや、近くで買物が出来ることが重視されている。

表 2-4 ライフステージ別住まいの選択理由

| | 静か | 空気がきれい | 自然が豊か | 景色がよい | 職場が近い | 散歩道がある | 交通の便 | 車で動きやすい | 公園や緑道 | よい近所付合い | 同じ暮らしの人がある |
|--------|------|--------|-------|-------|-------|--------|------|---------|-------|---------|------------|
| 子育て世帯 | 56.3 | 43.8 | 48.8 | 20.0 | 10.0 | 8.8 | 23.8 | 27.5 | 12.5 | 6.3 | 10.0 |
| 大人世帯 | 61.4 | 53.1 | 51.7 | 31.0 | 23.4 | 15.9 | 31.0 | 26.2 | 18.6 | 4.8 | 12.4 |
| 高齢大人世帯 | 62.6 | 64.6 | 63.3 | 32.0 | 16.3 | 17.7 | 24.5 | 25.9 | 16.3 | 5.4 | 9.5 |
| 老人世帯 | 68.7 | 69.7 | 62.6 | 34.3 | 7.1 | 26.3 | 25.3 | 24.2 | 23.2 | 9.1 | 12.1 |
| 老人単身世帯 | 70.4 | 59.3 | 70.4 | 37.0 | 11.1 | 33.3 | 29.6 | 11.1 | 11.1 | 22.2 | 11.1 |
| 大人単身世帯 | 40.9 | 13.6 | 18.2 | 9.1 | 36.4 | 4.5 | 0.0 | 0.0 | 9.1 | 0.0 | 13.6 |

| | 土地があった | 教育レベル | 親と同居 | 犯罪が少ない | 近くで買い物 | 高級住宅地 | 近所が煩わしくない | 親戚知り合いが多い | コンビニが近い | 公共施設が充実 | 動物が飼える |
|--------|--------|-------|------|--------|--------|-------|-----------|-----------|---------|---------|--------|
| 子育て世帯 | 18.8 | 11.3 | 16.3 | 7.5 | 13.8 | 6.3 | 2.5 | 18.8 | 1.3 | 6.3 | 5.0 |
| 大人世帯 | 14.5 | 13.1 | 13.1 | 8.3 | 10.3 | 10.3 | 5.5 | 8.3 | 1.4 | 11.0 | 10.3 |
| 高齢大人世帯 | 12.2 | 13.6 | 19.7 | 12.9 | 10.2 | 11.6 | 7.5 | 8.8 | 3.4 | 7.5 | 5.4 |
| 老人世帯 | 13.1 | 17.2 | 16.2 | 10.1 | 7.1 | 10.1 | 13.1 | 8.1 | 8.1 | 9.1 | 6.1 |
| 老人単身世帯 | 14.8 | 18.5 | 11.1 | 18.5 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 7.4 | 0.0 | 7.4 | 7.4 |
| 大人単身世帯 | 4.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.1 | 4.5 | 4.5 | 0.0 | 13.6 | 4.5 | 0.0 |

(5) 満足度

現在の住まい環境の満足度を尋ねた結果が図 2-16 である。「満足している」73.5%、「満足していない」10.8%となった。地区別にみると、公共交通(鉄道駅)からの距離が遠くなるにつれて、「満足している」と答えた回答者が少なくなっている。

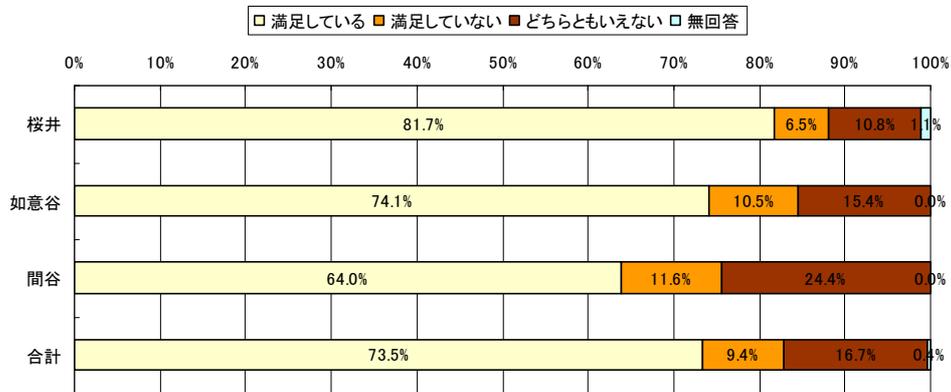


図 2-16 地区別住まい環境への満足度

2-3 日常的な移動

(1) 移動の方法

世帯毎の移動手段を見たものが表 2-4 である。各表の無回答は、0人とみなすことができる。

家族に自転車に乗っている人が何人いるかを尋ねたところ、如意谷で 58.7%、間谷で 67.4% が乗っている人がいないと答えたのに対し、桜井では 47.1% とその割合が低い。世帯構成に大きな差はないので、地形的な面での自転車の使いにくさが反映しているものと考えられる。

福祉バス利用者は、如意谷で若干多く、14.2% と多いが、全体平均としては、9.2% と低い。家族に、車を運転する人がいるかを尋ねたら、如意谷、間谷、桜井の順で車を運転する人のいる割合が低くなっている。桜井で、3割の世帯で車を運転する人がいないことがわかる。では、車の保有台数をみる。保有率の高さは、車を運転する人の有無と同様、如意谷、間谷、桜井の順で割合が高いが、台数では、桜井、間谷で2台以上の車を持つ世帯が多くなっている。これは、如意谷には多くの集合住宅が含まれているのに対し、桜井、間谷は戸建住宅地であることが影響しているであろう。

表 2-5 地区別世帯の交通手段 (%)

自転車に乗っている人

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0人 | 4.3 | 45.1 | 20.9 | 22.5 |
| 1人 | 26.3 | 22.8 | 22.1 | 23.8 |
| 2人 | 19.4 | 13.0 | 4.1 | 12.3 |
| 3人 | 8.6 | 2.5 | 4.7 | 5.4 |
| 4人 | 6.5 | 2.5 | 0.6 | 3.3 |
| 5人 | 1.6 | 0.6 | 0.6 | 1.0 |
| 6人 | 0.5 | 0.0 | 0.6 | 0.4 |
| 無回答 | 32.8 | 13.6 | 46.5 | 31.3 |

鉄道を利用している人

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0人 | 1.6 | 38.3 | 21.5 | 19.6 |
| 1人 | 29.6 | 21.0 | 21.5 | 24.2 |
| 2人 | 19.4 | 13.0 | 8.1 | 13.7 |
| 3人 | 8.6 | 5.6 | 1.7 | 5.4 |
| 4人 | 4.3 | 0.6 | 0.0 | 1.7 |
| 5人 | 0.5 | 0.6 | 0.0 | 0.4 |
| 無回答 | 36.0 | 21.0 | 47.1 | 35.0 |

福祉バスを利用している人

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0人 | 9.1 | 60.5 | 36.0 | 34.0 |
| 1人 | 2.2 | 9.9 | 9.3 | 6.9 |
| 2人 | 0.5 | 3.7 | 1.7 | 1.9 |
| 3人 | 0.0 | 0.6 | 0.6 | 0.4 |
| 無回答 | 88.2 | 25.3 | 52.3 | 56.7 |

バスを利用している人

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0人 | 9.7 | 33.3 | 19.2 | 20.2 |
| 1人 | 7.5 | 26.5 | 32.0 | 21.5 |
| 2人 | 2.7 | 16.7 | 10.5 | 9.6 |
| 3人 | 0.0 | 4.9 | 2.3 | 2.3 |
| 4人 | 0.5 | 1.2 | 2.3 | 1.3 |
| 無回答 | 79.6 | 17.3 | 33.7 | 45.0 |

車を運転している人

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0人 | 2.7 | 15.4 | 2.9 | 6.7 |
| 1人 | 26.3 | 38.3 | 27.9 | 30.6 |
| 2人 | 32.8 | 32.1 | 33.1 | 32.7 |
| 3人 | 5.9 | 5.6 | 9.9 | 7.1 |
| 4人 | 3.2 | 1.9 | 4.1 | 3.1 |
| 5人 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 0.2 |
| 無回答 | 29.0 | 6.8 | 21.5 | 19.6 |

バイクを運転している人

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0人 | 7.5 | 43.2 | 20.9 | 23.1 |
| 1人 | 12.9 | 26.5 | 19.8 | 19.4 |
| 2人 | 4.3 | 9.9 | 9.9 | 7.9 |
| 3人 | 1.1 | 1.9 | 1.7 | 1.5 |
| 4人 | 0.5 | 0.0 | 2.3 | 1.0 |
| 無回答 | 73.7 | 18.5 | 45.3 | 47.1 |

クルマの台数

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0台 | 2.2 | 10.5 | 9.9 | 7.3 |
| 1台 | 47.8 | 69.8 | 51.7 | 56.0 |
| 2台 | 25.8 | 13.0 | 24.4 | 21.3 |
| 3台 | 3.8 | 3.1 | 6.4 | 4.4 |
| 4台 | 0.5 | 1.2 | 0.0 | 0.6 |
| 5台 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| 無回答 | 18.8 | 2.5 | 7.6 | 10.0 |

バイクの台数

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|
| 0台 | 7.0 | 43.8 | 33.7 | 27.3 |
| 1台 | 18.8 | 33.3 | 26.7 | 26.0 |
| 2台 | 2.2 | 8.0 | 11.0 | 6.9 |
| 3台 | 1.6 | 3.1 | 2.3 | 2.3 |
| 4台 | 0.5 | 0.0 | 1.2 | 0.6 |
| 無回答 | 69.9 | 11.7 | 25.0 | 36.9 |

(2) 送り迎えの有無

自家用車で家族の送り迎えを行うかを尋ねた結果を図 2-17 に示す。送り迎えを「する」と答えたのは、桜井地区において 35.1%であったのに対して、公共交通(鉄道駅)から離れた如意谷・間谷地区ではそれぞれ、63.0%・70.3%と高い割合になった。

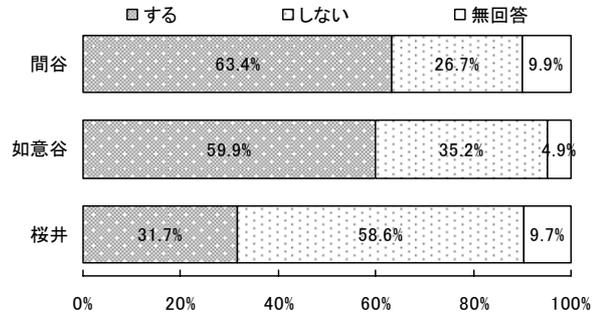


図 2-17 地区別家族の送り迎えをするか

(3) クルマの利用頻度

「歩いていけるところへも自動車で行くか」という問いの結果を図 2-18 に示す。「よく行く」と答えた割合が桜井地区において 12.9%であったのに対して、如意谷・間谷地区ではそれぞれ、29.6%・32.6%と高い割合になった。

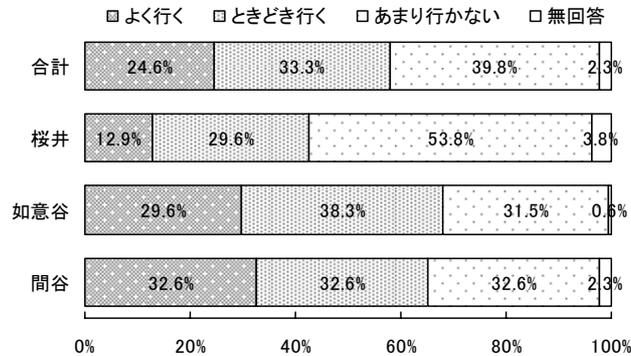


図 2-18 地区別歩いていけるところへ車で行くか

その理由を尋ねたところ、桜井地区では「雨の日だから」と答えた割合が他の2地区と比べて多く、日常的には自家用車を用いていない傾向がみられる。逆に、如意谷・間谷地区では「荷物を持たずにすむ」「あちこちついでにいける」と答えた割合が桜井地区よりも高くなり、自動車移動の自由性を活かして、複数の場所を回り買物等の日常生活をおこなっていることがわかる（表 2-5）。

表 2-6 地区別クルマを利用する理由

| | 桜井 | 如意谷 | 間谷 |
|-------------|-------|-------|-------|
| 夜道が怖い | 2.7% | 3.7% | 2.3% |
| 子供が多い | 1.6% | 1.2% | 2.3% |
| 雨の日だから | 12.4% | 8.6% | 8.1% |
| 服装が気楽 | 1.1% | 4.9% | 4.7% |
| 荷物を持たずにすむ | 19.4% | 27.2% | 26.7% |
| あちこちついでに行ける | 18.8% | 32.7% | 29.7% |
| その他 | 4.3% | 9.3% | 8.1% |

同じ質問の結果をライフステージ別にみると、「よく行く」と答えた割合が、子育て世代で 26.3%・大人世帯で 33.1%と比較的年齢層の若い世帯において割合が高く、日常生活における自家用車への依存度の高さがわかる（図 2-19）。

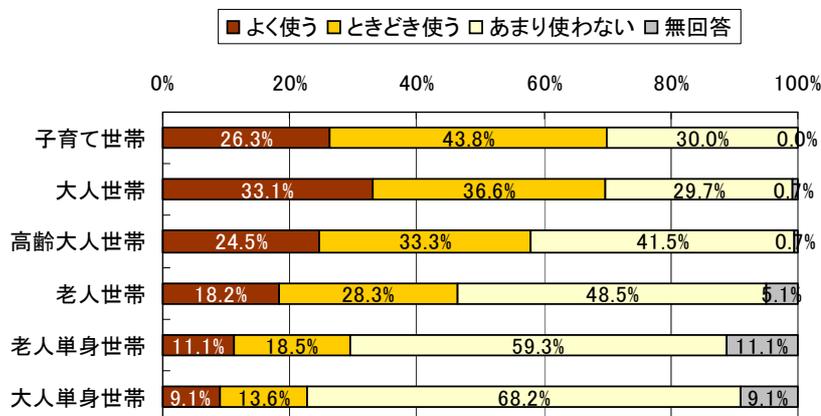


図 2-19 家族タイプ別クルマを利用する頻度

(4) 思った時の買物における自動車利用

日常的な買物ではなく、急に思いついて買物にでかける際の交通手段として自動車を用いるかどうかをみた。タバコは3地区とも自動車利用が低かった。桜井地区では徒歩圏内に商店が比較的集積しており、どの項目も低めの値になっている一方で、如意谷・間谷地区においては自動車利用率が高くなっている（図 2-20）。

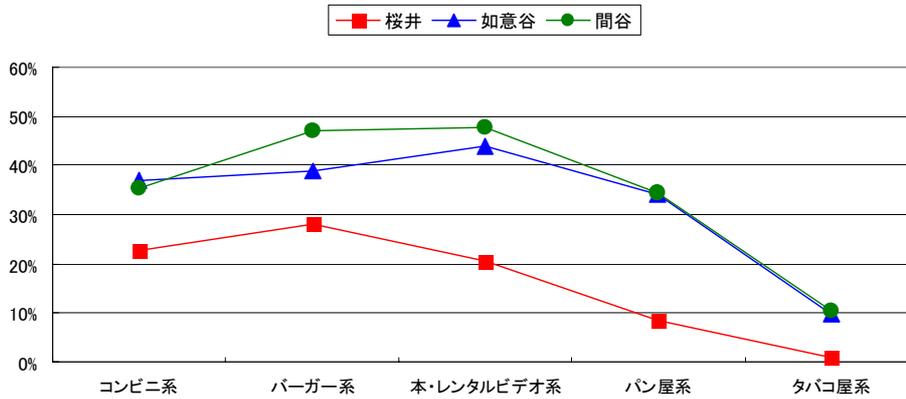


図 2-20 地区別クルマを利用する目的

2-4 クルマ(自家用車)依存度と日常生活

(1) クルマ依存度による分類

前章で分析した、「車の所有」、「家族の送り迎えの有無」と「自動車の利用頻度」の調査結果から、回答者を「依存生活」「限定依存生活」「所有非依存生活」「非依存生活」の4つに分類した（表 2-6）。次ページ、図 2-21 に分類別割合を示す。

表 2-7 クルマ依存度分類表

| クルマ依存度別集計 | |
|-----------|-------------------|
| 依存生活 | 車所有+家族の送り迎え+どこでも車 |
| 限定依存生活 | 車所有+家族の送り迎えだけ |
| 所有非依存生活 | 車所有+積極的には使わない |
| 非依存生活 | 車なし |

全体の割合をみると「依存生活」45.0%、「限定依存生活」10.8%、「所有非依存生活」30.4%、「非依存生活」13.8%となった。地区別にみると「依存生活」に該当する割合は桜井地区の27.4%に対して、如意谷地区53.1%、間谷地区56.4%と2倍近くの値になっている。自家用車への依存度が、交通の便に関係していることがわかる。

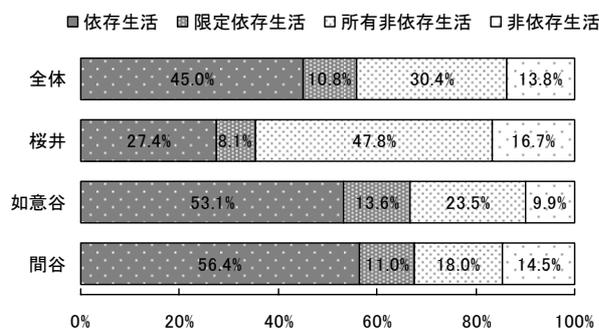


図 2-21 地区別自家用車への依存度

クルマへの依存度をライフステージ別にみると、「依存生活」に該当する割合は、「大人世帯」57.2%、「高齢大人世帯」47.6%、「子育て世帯」46.3%、「老人世帯」39.4%となり、単身世帯以外においては非常に高くなっている（図 2-22）。

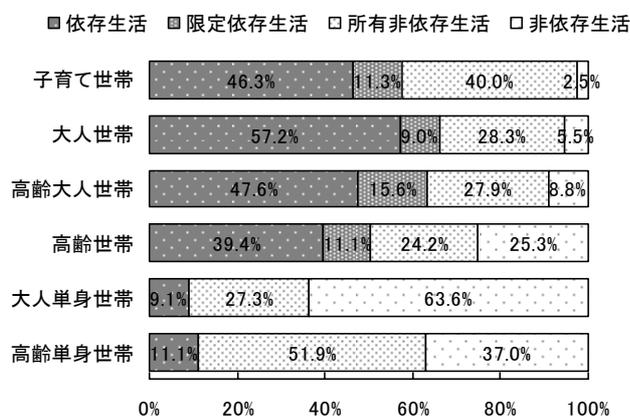


図 2-22 ライフステージ別自家用車への依存度

(2) 思い立って出かける時の交通手段

クルマへの依存度別に思い立って買物にでかける際の交通手段をみた(表2-7)。また図2-23には自家用車利用の割合を示した。「依存生活」に該当する居住者ではタバコ系の買物以外の項目で自動車利用が主となっている。「限定依存生活」「所有非依存生活」該当者においては自動車利用割合が20%前後になり、自転車利用率が高くなっている。また「所有非依存生活」に該当者は外食時や趣味(本、レンタルビデオ)の行動に自動車を用いていることがわかった。

表2-7 クルマ依存度別思い立って出かけるときの交通手段

| 依存生活 | | | | | | 限定依存生活 | | | | | |
|------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | コンビニ系 | フード系 | 本・ビデオ系 | パン屋系 | タバコ系 | | コンビニ系 | フード系 | 本・ビデオ系 | パン屋系 | タバコ系 |
| 徒歩 | 21.4% | 3.0% | 7.7% | 17.9% | 29.5% | 徒歩 | 37.5% | 7.1% | 14.3% | 23.2% | 39.3% |
| 自転車 | 7.7% | 7.3% | 11.5% | 10.7% | 2.6% | 自転車 | 30.4% | 28.6% | 33.9% | 26.8% | 8.9% |
| バイク | 9.0% | 6.8% | 6.8% | 8.1% | 2.6% | バイク | 7.1% | 8.9% | 8.9% | 3.6% | 0.0% |
| 車 | 50.9% | 59.4% | 59.4% | 44.4% | 13.7% | 車 | 10.7% | 25.0% | 17.9% | 16.1% | 1.8% |
| バス | 0.4% | 1.3% | 1.7% | 1.3% | 0.4% | バス | 0.0% | 1.8% | 1.8% | 0.0% | 0.0% |
| 電車 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 電車 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.8% | 0.0% |
| 無回答 | 10.7% | 22.2% | 12.8% | 17.5% | 51.3% | 無回答 | 14.3% | 28.6% | 23.2% | 28.6% | 50.0% |

| 所有非依存生活 | | | | | | 非依存生活 | | | | | |
|---------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | コンビニ系 | フード系 | 本・ビデオ系 | パン屋系 | タバコ系 | | コンビニ系 | フード系 | 本・ビデオ系 | パン屋系 | タバコ系 |
| 徒歩 | 32.3% | 12.7% | 25.9% | 38.6% | 27.8% | 徒歩 | 50.0% | 20.8% | 38.9% | 37.5% | 30.6% |
| 自転車 | 29.1% | 22.8% | 24.7% | 25.9% | 7.6% | 自転車 | 23.6% | 16.7% | 16.7% | 15.3% | 5.6% |
| バイク | 2.5% | 5.1% | 4.4% | 3.8% | 1.9% | バイク | 2.8% | 6.9% | 6.9% | 6.9% | 1.4% |
| 車 | 24.1% | 27.2% | 26.6% | 10.8% | 1.9% | 車 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| バス | 0.6% | 1.9% | 1.9% | 0.6% | 0.6% | バス | 0.0% | 9.7% | 8.3% | 8.3% | 0.0% |
| 電車 | 0.0% | 1.3% | 2.5% | 1.3% | 0.0% | 電車 | 0.0% | 2.8% | 2.8% | 0.0% | 0.0% |
| 無回答 | 11.4% | 29.1% | 13.9% | 19.0% | 60.1% | 無回答 | 23.6% | 43.1% | 26.4% | 31.9% | 62.5% |

表2-8 クルマ依存度別思い立って出かけるときの交通手段

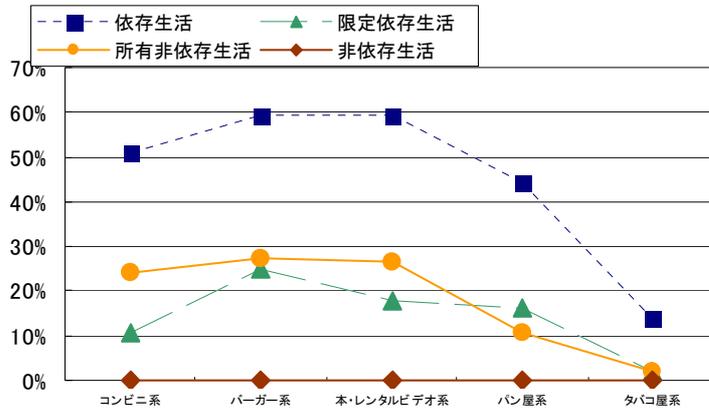


図2-23 クルマ依存度別思い立って出かけるときの交通手段

2-5 駅への移動

各地区の回答者に、阪急箕面駅、千里中央駅、阪急北千里駅、JR茨木駅へ行くかどうかを尋ねた。桜井地区の回答者は、主に阪急箕面駅、次いで千里中央駅へ行っていた。また、如意谷地区の回答者は、同じく主に阪急箕面駅、千里中央駅に行っていた。しかし、最も東に位置する間谷の回答者は、阪急箕面駅、千里中央駅、阪急北千里駅はいずれも高い割合で利用しており、最も近いJR茨城駅は半数の人しか利用していないことがわかった。子のように、利用する駅は距離に関係なく、目的や行くための交通手段によって選ばれていることが予測される。

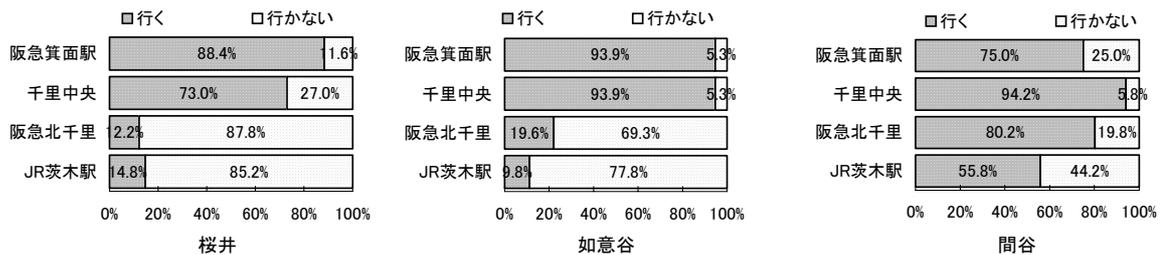


図 2-24 居住地区別行く駅

各駅別に「電車に乗る」以外の目的を聞いたところ、4つの駅とも買い物をする回答者が半数以上おり、特に千里中央駅、JR茨木駅はその割合が高い。千里中央駅は食事目的も半数が回答している。また、JR茨木駅は映画目的が高くなっている。阪急箕面駅は、特に銀行目的が6割に達しており、そのほか公共施設利用、行政サービス目的が高くなっており、もっとも西に位置しているものの、やはり箕面市の中心であるといえる。

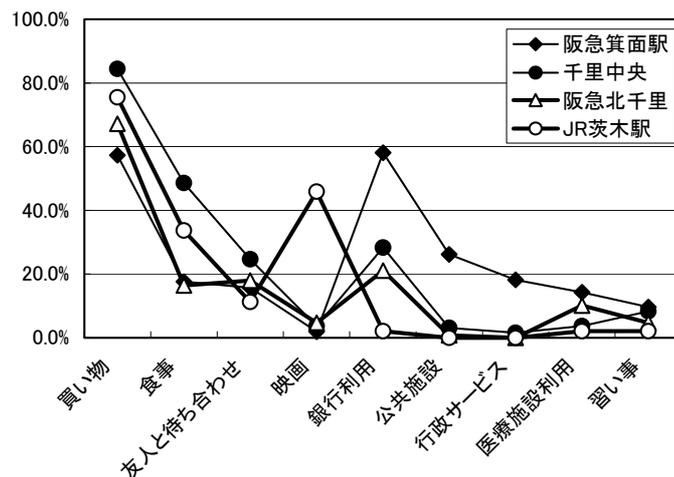


図 2-25 駅別目的

それぞれの駅へ行くための交通手段を見ると、阪急箕面駅にはクルマ、バイク、徒歩、路線バスと、様々な交通手段でアクセスされていることがわかる。これに対し、千里中央駅は、自分のあるいは家族のクルマがあわせるとそれぞれ半数近くに達しており、次いで路線バスがあがっている。それに対し自転車、徒歩は極めて少ない。阪急北千里駅、JR茨木駅はよく似た傾向を示しており、クルマ、バイクが特に高く、自転車、路線バス、徒歩がほとんど見られない。箕面駅で徒歩が多いのは、徒歩圏内の住宅地である桜井が調査対象地区となっているためではあるが、千里中央は路線バスのアクセスが良いものの、バイクや自転車でのアクセスが少ない。このことは駅の整備状況を反映しており、二輪車を駐車する施設が少ないことが予測される。それに対し、阪急北千里駅やJR茨木駅は、バイクを止める施設が整っていることがうかがえる。また、路線バスは、使いやすい交通手段とはなっていないことがわかる。

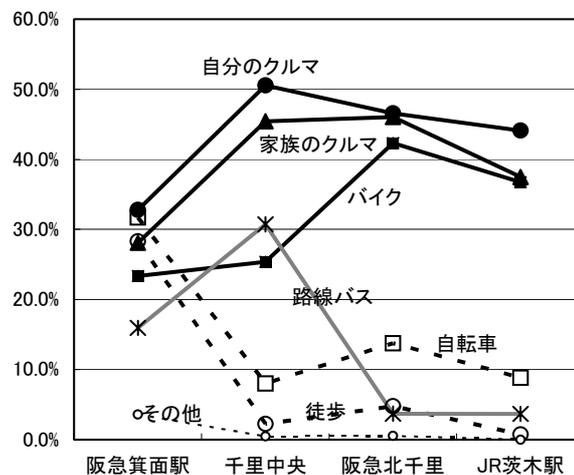


図 2-26 駅別目的

2-6 まとめ

以上の調査結果から得られた知見をまとめる。

(1) 調査対象地域とした箕面市南部は、戦後多くの住宅地が立地したものの、国道 171 号線には日常生活を支える施設は立地しておらず、近年山麓線が開通してからようやく日常生活を支える様々な店舗が立地した。

(2) 国道 171 号線沿道には、広域的な市場をターゲットにした多数の自動車・バイク関連店舗が立地してきた。これらの店舗は、現在の箕面市の発展に貢献をしたといえるが、地域社会の自家用車に依存した生活もサポートしてきたといえる。

(3) 調査対象となった駅から離れた住宅地の居住者は、住宅を選ぶ条件として、交通の利便性ではなく、自家用車での動きやすさをあげており、自家用車に依存した生活を送ることを前提とした居住地選びをしている。しかし、現在の住宅への満足度は駅から離れた住宅地ほど低いものとなっている。

(4) 一方で、駅に近い住宅地においても自家用車の保有率は高く、自家用車の所有については、例えば経済的要因や駐車スペース有無など、自家用車への依存に関係のない要因も見出せる。

(5) 駅から離れた住宅地に住む人々は、ちょっと思い立って買い物に出るときにも、自家用車を利用する割合が高い。

(6) 駅から離れた住宅地では、特定の最寄り駅はなく、目的に応じて駅を選んでいる。その場合、駅までの距離はあまり問題にはならない。

(7) 今回の調査には、駅に近い住宅地も含めていたにもかかわらず、回答者の半数は、自家用車を持ち、駅への送り迎えのみならず、歩いていけるところへも、つい自家用車を利用する自家用車依存生活者であることが明らかとなった。

自家用車に依存する生活は、もちろん駅から離れた住宅地に居住していることがもっとも大きな要因であり、既存のバスなどの交通網が十分に利用されておらず、有効な運用が求められる。

しかし、徒歩圏内に出かけるときにも、あるいはちょっと思い立って出かけるときにも、自家用車を利用する割合が高いのは、自家用車を出し入れしやすい家のづくり、車で走りやすい街のづくりであることも要因となるが、一方で歩いて移動しにくい街になっている可能性も考えられる。今回調査対象とした住宅地は、いずれも住宅地内には店舗などの集積がなく、特に夜間は歩く人もまばらで暗く、不安な街となっている。このような住宅地のづくりが影響しているとも考えられる。

現在の調査対象地域全域における店舗の立地状況は今回の調査では十分に把握していないが、自家用車の利用を前提として入居してきた人々が暮らしてきた街であることを考えると、歩くことを前提にした街の形成されていない可能性は高いと考えられる。

駅から離れた住宅地に居住する限り、ある程度の自家用車への依存は当然ではあるが、郊外住宅地を歩いて暮らすことが可能であるかを検証することが次の課題である。

3. 郊外でのくらしー学生の郊外生活

3-1 調査の概要

学生用アンケート票を 300 票準備し、大阪大学の学生、大阪外国語大学の学生に配布した。一週間の留め置き後、郵送回収を依頼した。有効票数は、91 票であった。男女はほぼ同数である。

居住地は、小野原が半数以上、粟生間谷、瀬川、如意谷、その他であった。

3-2 生活の様子

(1) 日常的に利用している移動手段を尋ねたところ、91 人中、クルマ所有は 7 人 (7.6%) バイク所有は 37 人 (40.7%)、自転車所有は 75 人 (83.3%) であった。

また、レンタカーをときどき利用する人は 25 人 (27.5%)、福祉バスを利用したことのある人は 4 人 (4.4%)、無料の送迎バスを利用したことのある人 16 人 (17.6%) であった。

(2) 住まいの形

91 人の学生の住まいの形は、マンションが半数以上を占めており、他文化住宅、アパートは 2 割ずつであった。

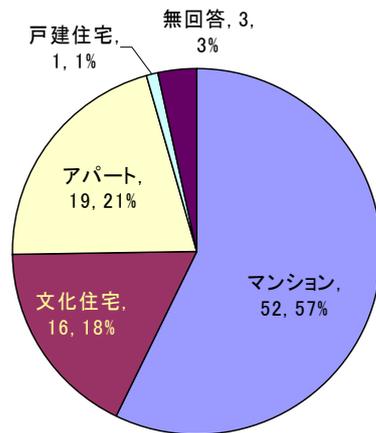


図 2-27 学生の住まいの形

(3) 居住年数

居住年数は、大阪大学吹田キャンパスは大学院生が多いことを反映して、4 年以上が 4 割を占めていた。

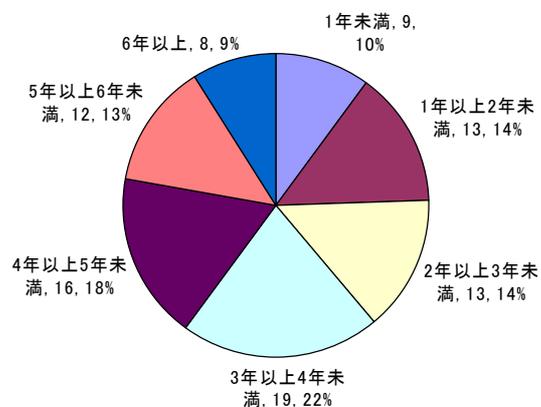


図 2-28 学生の居住年数

(4) 住まいを選んだ理由

学生が住まいを選ぶ理由は、何よりも大学に近いことであり、次いで静か、コンビニが近い、大学生が住んでいるが3割以上となった。交通の便のよさを理由とした回答は2割に満たなかった。

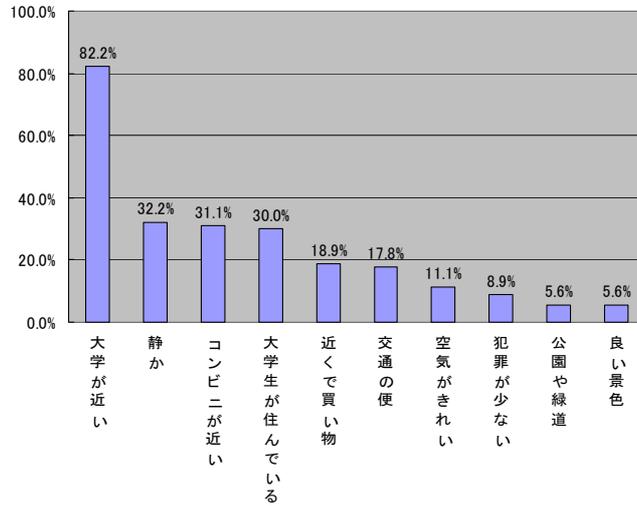


図 2-29 学生の住まいを選んだ理由

3-3 日常生活の移動

(1) 歩いていくところ

学生が歩いていくところは、6割がコンビニエンスストアをあげている。ついで高いのはスーパーマーケットである。その他の場所に歩いていく学生の割合は3割未満であった。

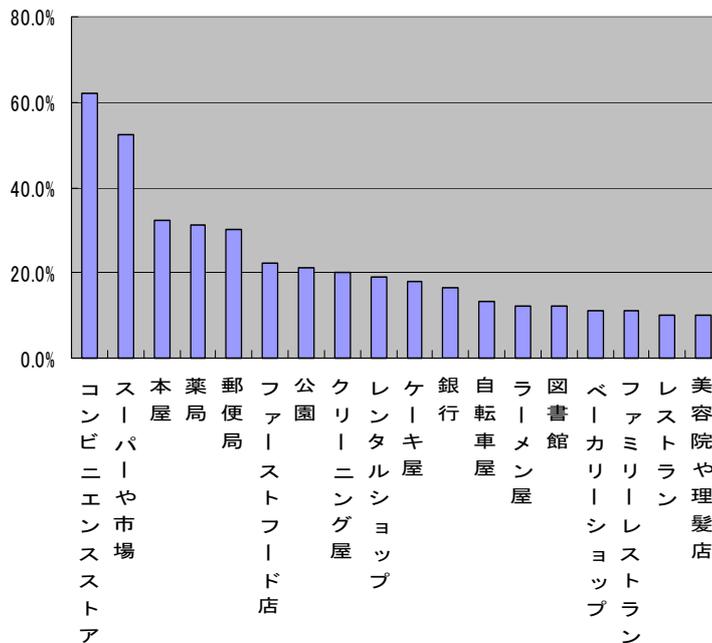


図 2-30 学生が歩いていくところ

(2) センターの利用と目的

調査対象となった学生の住まいが、箕面市東部地域に居住しているため、西部地域の「伊丹ダイヤモンドシティ」や「阪急箕面駅周辺」の利用者は少ない。「JR茨木駅・マイカル茨木」と「箕面ヴィソラ・カルフル」はその利用目的にいた傾向があり、買い物、遊びが多いのに対し、「阪急北千里駅周辺」と「千里中央駅周辺」は買い物、食事のほか、様々な施設の利用を目的としていることがわかる。

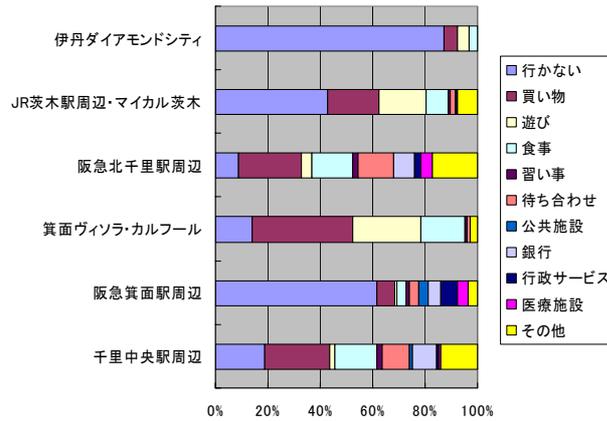


図 2-31 センターの利用と目的

(3) センターに行くときの交通手段

いずれのセンターへも徒歩へ行くことはほとんどなく、自転車、バイクがおもな移動手段となっているが、JR 茨木駅、阪急北千里駅、千里中央駅の利用では、有料バスもよく利用されていることがわかる。

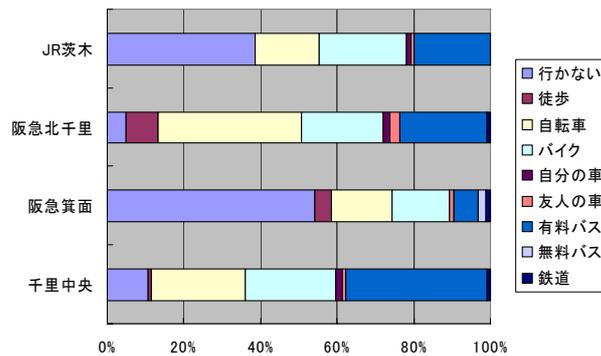


図 2-32 センターへ行くときの交通手段

(4) 天候別通学手段

天候別の通学手段を見ると、晴れの日には2割が徒歩、自転車、バイクを合わせると76%になるが、雨の日には4割が徒歩となる。バスの利用は雨が降っても5%しか伸びない。

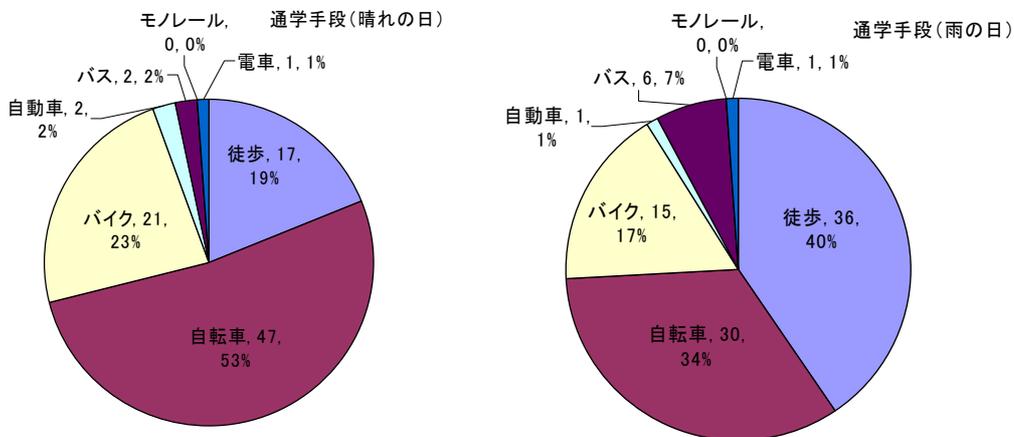


図 2-33 天候別通学手段

4. まとめ

(1) 荷物を持つのは負担が大きい

アンケートで、「荷物を持たずにすむ」という理由でクルマを選択している人が多い。荷物を持ちながら公共交通を乗り継いで移動するのは大変である。(特に、子連れのファミリーや高齢者など)

(2) 住居選択の理由と理想の住まい環境はほぼ一致する

公共交通が不便な地域に住む人はそれを覚悟で住んでおり、代わりに自然の豊かさを重視する度合いが高い。公共交通が便利な地域に住む人は、もともと交通の便を重視する人が多い。

(3) ショッピングセンターは人気が高い

郊外に暮らす人は、休日に過ごす場所として、ショッピングセンターを選択する割合が非常に高い。

(4) 繁華街に出るには公共交通が必要

公共交通の便がよい地域に住む人には、休日に過ごす場所として、ショッピングセンターのほかに、繁華街に出るという選択もありえる。

(5) 車がなければ利用できない駅

公共交通の便が悪い地域ではどこの駅に行くにも車やバイクに依存する。ただし車で行ける駅ならどこでも同じなので利用する駅の選択肢は多い。

(6) 徒歩圏に店があれば人はまちを歩く？

徒歩で行く場所が多い地域は、徒歩圏に商店や公共施設が多くある地域である。(アンケートでは頻度までは聞いていない)

(7) 思い立ってでかけるときも車はよく利用される

駄菓子やバーガー、タバコなどを思い立って買いに出かけるときの交通手段としても、車はよく利用される。

(8) 歩くのに邪魔な荷物、手間

徒歩圏の移動でも車は利用される。その主な利用価値は荷物を持たずにすむこと、あちこちついでにいけることである。

(9) 学生の足は自転車、バイク、時にはレンタカー

学生は、8割以上が自転車を持っている。バイクを持っている人は半数以下。友達やゼミで遠出するときはレンタカーを利用する。

(10) 学生の住む場所選びの要素は少ない

学生の住まい選びの要素は、大学に近く、静かで、コンビニが近く、学生の多く住んでいるところ。

(11) 学生が歩いていくのは、コンビニとスーパー

歩いていくのは、コンビニとスーパーぐらいで、徒歩圏利用施設のバラエティがない。

(12) 学生は自転車、バイクが足代わり

どこに行くのも、自転車とバイクという学生が相当数いる。これはクルマ依存予備軍か？
交通手段に選択肢を持とうとしない。

(13) 遠くてもヴィソラは好き

最もよく利用するのは、北千里だが、ヴィソラもよく利用している。目的は、買い物と遊び。

(14) 学生は意外とバスを利用する

世帯アンケートに比較すると、千里中央、JR茨木、北千里に出るために路線バスを利用する学生が多い。

(15) 学生は、雨が降ると歩くしかない。