

結 章 クルマに依存しない郊外生活の可能性

1 . クルマに依存しない郊外生活を考える視点

本項では、委員とワーキンググループメンバーによるワークショップを行うことにより第1章、第2章、第3章から明らかとなったこと、提案できることなどをキーワードとして抽出した。その内容を以下に示す。

第1章 「まち」の現状

(1-1) クルマ依存度の高い箕面市民

箕面市民が普段の移動に自動車を使う割合は37%と、周辺市に比べ約10%も高い値となっている。

(1-2) 箕面市の発展を支えてきた国道171号

箕面市を東西に貫く国道171号の沿道には、業務施設、商業施設、サービス施設が数多く立地している。クルマ社会が進展する中で、沿道型施設が集積する国道171号の存在が、箕面市の発展を支えてきた側面がある。

参考

道路の特性に着目してこの要因を考えると、「中央分離帯がなく沿道利用しやすいこと」や「道路混雑が比較的少ないこと」、「未利用地が多くあること」加えて、並行する大阪中央環状線が走行性を優先する道路で、商業、サービス系の土地利用に向かず、「吹田、豊中市の北部地域も沿道施設の商圈になっている」こともあげられるのではないかと。

(1-3) 国道171号に増加するロードサイドショップ

1975年から2004年に至る国道171号沿いにおける店舗立地の変化を見ると、沿道店舗数が大きく増加していることがわかる。また、その中でも比較的規模の大きな駐車場を併設した店舗（ロードサイドショップ）が高い割合を占めていることがわかる。

(1-4) 国道171号の自家用車をサポートする、自動車関連店舗の立地

国道171号沿いには、自動車関連店舗（自動車販売店、修理店、カー用品、ガソリンスタンド等）が多く立地している。こうした店舗の存在が、日常的に利用される自家用車を支えている。

(1-5) 箕面市民だけでなく、通過交通を対象とした国道171号沿道店舗

国道171号沿いの店舗の8割以上が、駐車場を併設したロードサイドショップとなっている。こうした店の多くは必ずしも箕面市民のみを対象としているのではなく、通過交通として箕面市内の国道171号を利用している人たちも対象とし成り立っている。

(1-6) 国道 171 号の北に並行して走る山麓線は、地域の暮らしを反映した小売店舗が多い。国道 171 号の大規模幹線道路と違って山麓線には、駐車場を併設していない、バイクや自転車でアクセスする消費者を対象とした小売店舗が比較的多く存在している。

(1-7) 山麓線でも生活関連商品のロードサイドショッポの増加

山麓線沿いにおいても、ここ数年で規模の大きな駐車場を持った店舗(ドラッグストア、酒販売店など)の立地が目立ってきている。

第 2 章 「くらし」の現状

(2-1) クルマで結ぶネットワーク型生活圏

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クルマでなければ移動できない。

(2-2) 中高生、高齢者にとって過酷なクルマ依存生活

箕面郊外生活は車がなければ生活が出来ない。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、学生にとってはとてもコストがかかる。お金のない若者がバスに乗りやすい割引制度は導入できないだろうか。中高生にとって過酷である。結局、自立した子供は自動車が必要なければ生活に自由度がなくなり、箕面を出て行ってしまふ。結局、住宅地はハンドルを手放せない超高齢者を無限に抱えることになる。

坂道の多い住宅地においては、クルマに依存することができる年代にはあまり問題がない。しかし、車を運転することが出来なくなった高齢者や子供などにとっては、生活における自由度がとても少ない。

(2-3) 乗り物によって道は選ばれる。

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。

(2-4) 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。

(2-5) 「ちょっとおでかけ」がまちの魅力

ちょっと良いものを買に行く、特別な食事をしに行くといった「ちょっとしたおでかけ」気分は、クルマで移動していたのでは味わえない。そういうときには、タクシーでお出かけしたいものだ。ちょっとお酒を楽しむこともできる。

(2-6) 「ついで」のできるバスサービス

クルマに乗ると目的以外のこと、思いつきの動きに対応できる。クルマなしでこのような「ついで」を実現するには、通勤・通学、都心へ出かけるついでに乗り換え駅やバス停で買い物や用足しができるように、荷物（時間指定の配達など）の保管・配達サービス、や待ち時間を楽しむことの施設があればよい。

また、生活系道路沿道で商店集積のあるところやコンビニエンスストアなど、人々の日常生活の中心となるゾーンを設定し、そこへのクルマ以外でのアクセスを容易にする工夫をする。また、そうしたゾーンは滞留でき、複数の目的が果たせるゾーンとして整備する。

(2-7) 居住地選択と働き方、暮らし方

現在郊外に住んでいる人たちにとっては、持ち家を持つとすると、通勤は不便でも郊外住宅地の選択肢しかなかった。そのなかで少しでも環境の良いところを選んだ。クルマは生活を快適にする手段であった。クルマに変わる快適性とは何かを考えなければならない。

(2-8) いつでもどこでもクルマを使う「クルマ依存度」の高い世帯は 45%

クルマでの送り迎えはもちろん、ちょっと思い立って出かけるときもクルマを利用してしまふ、そんなクルマ依存世帯が全体の 45% もいることがわかった。

(2-9) 「クルマ依存度」の高い世帯は、子供のいる世帯や高齢者がいる世帯より、大人ばかりの世帯（6割が「クルマ依存世帯」）

クルマ依存度の高い世帯は、荷物がどうしても多くなってしまう子供のいる世帯や高齢者がいる世帯では、それぞれ半数以下であるが、大人ばかりの世帯では 57.2% がクルマ依存生活を送っていることがわかった。

(2-10) 箕面郊外生活における自身のクルマ利用実態について点検してみる。

家族がいつ、どこにクルマで行ったのかを 1 ヶ月間記録してみる(クルマの環境家計簿)。家族の移動パターンを把握し、その中でクルマでないと行けないところ、自転車や徒歩で行けるところ、公共交通機関があればそれを使うところを話し合ってみる。

(2-11) 自宅から 2 km 以内は自転車、500m 以内は徒歩で行くようにする。

自転車を乗りやすくする社会資本整備（自転車が安全に走れる道路やルート、レーンの整備、バス停に駐輪場を設けて乗り換えられるようにするなど）が前提となるが、できるだけ自転車を活用するライフスタイルに変換する。

(2-12) まちのあちこちに自転車置き場が欲しい

街中で自転車置き場を見つけるのは意外に難しい。自転車をもっと利用してもらうには、駅前や大規模店舗だけでなく、バス停や小さな店の前など、まちのあちこちに気軽に自転車をおける場所があることが大事。

(2-13) 携帯電話でクルマでの出迎えが便利に

携帯電話の普及で、いつでもどこでも連絡がつくようになり、出迎えがしてもらいやすくなった。IT化の進展が市民の生活を変えている例。もっと、活用できるのではないかな？

(2-14) 新しいシステムの提案

電動自転車のレンタルシステムやタクシーの相乗り制度など、規模の大きなものに限らず新たなシステムを構築していくことによって、今までになかった人の動きが生まれてくる。

(2-15) 学生のバス利用優遇策

阪急バスが実施している65歳以上の高齢者対象の全線フリー定期券(グランドバス65, 3ヶ月1万円)のような制度を、学生対象に設けることで、通学でのバス利用が促進されると考えられる。

また現行の環境(エコ)定期券(土日祝日に通勤定期券を持っている人に同伴するバス利用者は大人100円,子ども50円の割引運賃で利用できる)の適用を通学定期にも拡大できないだろうか

(2-16) クルマを手放しても暮せるまちづくり、システムづくり

齢を重ねるにつれ、いつかはクルマを手放さねばならない時が来るが、そのとき移住を余儀なくされるような状況にならない公共交通の整備状況が必要。箕面では平和台で高齢者世帯の脱出(駅に近いマンション等への住み替えなど)が生じており、そうならないための条件。住宅地ができて20~30年経ちライフステージで前期高齢者夫婦世帯が大きな割合を占めるようになった地域では、住民が移住を考えずにクルマを手放せるようなソフトランディングのためのコミュニティバス路線の開設の検討が必要。

(2-17) 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。

(2-18) 都心の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。逆に、公共交通から遠い住宅地に住む人々は、クルマを捨てて、繁華街に出るという場合は非常に少ない。

(2-19) 徒歩圏に店があれば人はまちを歩くだろうか？

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)

(2-20) 思い立ってでかけるときもクルマはよく利用される

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。夜にぶらぶら歩ける住宅地になっていない可能性がある。

(2-21) 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。しかし、自転車やバイクがクルマに代わる日は近い。クルマ依存予備軍ともいえる。

(2-22) 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。家族のそれぞれが満足できる居住地選びは、至難の業。

(2-23) 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。これは、学生が悪いのか、街が悪いのか。

(2-24) 学生は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。学生街がない学生たちの遊び場である。

(2-25) 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。

(2-26) 学生は、雨が降ると歩くしかない

第3章 可能性を考える視点

(3-1) クルマに依存は箕面市に限らず現代的課題

京都の町は変質してしまい、日常生活を支える店舗がなくなり住みにくくなっている。この点では箕面と同様、クルマがないと買い物にもいけない暮らしになっている。クルマに依存は都心、郊外、伝統都市、新興都市といった問題ではなく現代的課題である。

(3-2) 歩きたい街、歩きたい道

歩行者道路を整備することだけでは歩きたくならない。多様な暮らしぶりや自然に出会える道は歩いていて楽しい。

(3-3) 生活圏のようなまとまりが見える街

生活圏、テリトリーが個性あるまとまりを持つと、歩いていて楽しい。変化を楽しみ、出会いを楽しむことが出来る。まとまりの精神的なシンボルも重要である。

(3-4) 自転車の位置付け明確にした交通政策

(京都のような規制市街地では) 自転車を取り入れるには、駐輪場などの問題も多い。しかし、自転車利用を想定したまちづくりもあるはず。レンタサイクルの導入。自転車優遇策など。自転車で楽しめる沿道型の街。

(3-5) ソフト中心のまちづくり

まちを歩きながら、認識の拡大を経験する。そんな探検、訓練の機会を提供しては？

(3-6) 媒体としての駐輪場

まちの中で軽いコミュニケーションが発生する場所。地域と自転車を使う人の中で、駐輪場を上手に使いこなしてみる。

(3-7) 駐輪場のネットワーク整備

定期券を買うと、どこの駐輪場でも止められるようにして、駐輪場どうしをつないでいく。自転車は、歩くという行為を拡張するツール。

(3-8) バスを端末交通手段に

例えば、バスを端末交通手段にしてはどうか。現行のネットワーク型は、定時性が担保しにくくなり、使いにくい。端末と割り切って、路線を分割して駅と団地や地域(設定は難しいが)との往復型にする。

(3-9) 生活の多様性による移動の多様化

目的地が広域分散している生活をしている人、地域で生活が成り立っている人、移動の時間帯が不規則な人、規則的な人、子供のいる人、高齢者など、多様な動き方があるのが町であり、交通だけ考えても歩いて暮らせるまちにはならない。

(3-10) 散歩型のまち移動

目的のある買い物と何となく出る買い物がある。散歩型のまち移動が広域化するとクルマ散歩になる。こうしたクルマ利用と目的型のクルマ移動を分けて考える？

(3-11) 街の様子と関わる暮らし方

京都の都心のように元来は徒歩生活圏で日常生活が成り立っていた地域での店舗撤退により暮らしにくくなっている状況と、ある程度クルマを前提に町や商業施設が立地している箕面での暮らしにくさは同じとは考えにくいのではないだろうか

(3-12) 応分負担の生活支援システム

本当に役に立つ路線で走るコミュニティバスは、市民が応分負担することで受け入れられる(100円バスなど)。税財源に頼るのではなく、ビジネス感覚をもってモビリティ政策を行なうことが重要である。一方で、無料バスは、これまでバスを利用しなかった人たち、

特に子供たちにまでその利用を拡大できるように工夫しなければならない。みんなが便利になるシステムの導入は、お金を払うことで自分たちのものになる。

(3-13) 自動車に頼らず「出会える街」を作ろう

自動車、バイク、原付でうろろうろしていたのでは、市民は出会わない。楽しく歩けるまち、自由に動ける市民の会おう結節点を作っていこう。

(3-14) 「エコひいき」政策

車で来た人に駐車代金の割引をするのならば、バスや歩いてきた人にもちょっとお得なことがあってもよいのではないか。家族でバスに乗ると、子供料金が無料になる制度など、作れないものか。

(参考 = 神戸市のエコファミリー制度・六甲摩耶エコファミリー制度)

(3-15) 地球に優しいことは、身体にも優しい

地球環境のためにクルマを使うなどと言っても、人は簡単には変わらない。「クルマを使わないことは、あなたに身体のためによいことだ」と広報し続けることが大切だ。

(3-16) ローテクバリアフリー

子供連れ、ベビーカーを持った人にとって、バスは大変乗りにくい。バリアフリーの低床バスの導入も重要だが、乗務ボランティア(市民)が手助けすることもできる。

(3-17) 箕面バージョンの交通システムの考え方

コミュニティタクシー、現在の路線バスの路線の見直し、その他、地域にあった解決方法を模索しなくてはならない。箕面での暮らし方を考えて「クルマなし生活」を考えることが大切。

(3-18) 実証実験・体験から始まる

新しいシステムの導入は、体験から始まる。例えば、コミュニティバスも、路線バスも使ったことのない市民にいくらアンケートをとっても無駄である。具体的な実証実験により体験することから、生活の見直しが始まる。どのようにして体験させるかの具体的なインセンティブや方法があったほうが説得力が増す。

(3-19) 施設目的型移動は現在ある無料バスサービスを調整して移動ビジネスにする

いくつもの施設がそれぞれ、無料バスを運行しているが、これらを調整してビジネスに出来ないか？

(3-20) 高齢化が進んで、通勤・通学のないコミュニティになる可能性がある

今後は、現在問題になっている移動目的、移動時間、移動距離が変化する可能性がある。

(3-21) レンタカー利用の日常化はどう考えるか？

維持費を考えると、必要なときに借りれば良いという人もいる。そのためには、日常的にはクルマの要らない生活が可能となっていることが前提である。

(3-22) 新交通システム導入はみんなで使い考える手法論を提案しよう

コミュニティバスの路線や運行時間など、使う人が求めるニーズが多様なことは確かだが、そうした多様なニーズをどのように把握してコミバス運行開始にまで持っていくかのプロセスについても、具体的に提案したほうが説得力が増す。障害を持った人が利用できるようにするにはぜひとも必要。

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

調査研究から抽出されたキーワードを、委員とワーキンググループメンバーによるワークショップを行い整理したところ、クルマに依存しない郊外生活を可能とするため、次の3つの視点から考えるのが望ましいことが明らかになった。

クルマに依存しない郊外生活を可能とする鍵

「まち」をどのように作るか

どのような「システム」を導入するか

人々の「意識」をどのようにして変えるか

以下に、それぞれについて解説を加え、指針とする。

2.1 「まち」をどのように作るか

人々は、「箕面はクルマなしでは暮せないまちだ」と考えている。データの上でも、「(1-1)クルマ依存度の高い箕面市民」であることは事実である。「(2-2)中高生、高齢者にとって過酷なクルマ依存生活」なのである。

ここにはいくつもの意味が隠されている。「(2-16)都心の繁華街に出るには公共交通が必要」というように、大阪の梅田や京都の河原町、神戸の三宮といった繁華街があるような都心に出るには、まず駅まで行く手段としてクルマに依存せざる得ない場所にすまいがあるという意味、「(2-21)学生が歩いていくのは、コンビニとスーパー」といようにちょっと歩いていけるようなところでは、行きたい店がない、欲しいものを手に入れることが出来ないという意味、ちょっと歩けば欲しいものを手に入れることはできるのだけれど、歩く気がしないという意味など。ここで問題となるのは、一つ目にあげた『「まち」をどのように作るか』という課題である。

「(2-17)徒歩圏に店があれば人はまちを歩くだらうか?」。「(3-11)街の様子と関わる暮らし方」である。箕面のまちの構造は、「(1-3)171号線に増加するロードサイドショップ」、「(1-4)171号線の自家用車をサポートする、自動車関連店舗の立地」というように、クルマを使って暮らしやすいまち、クルマ依存をサポートするまちとなっている。「(1-6)171号線の北に並行して走る山麓線は、地域の暮らしを反映した小売店舗が多い」とは言うものの、「(1-7)山麓線でも生活関連商品のロードサイドショップの増加」がみられるように、クルマでのアクセスを前提としたまちが出来上がっている。調査によると、人々は「(2-18)思い立ってでかけるときもクルマはよく利用される」という。このような街だから、クルマ依存がより進むのである。「(2-1)クルマで結ぶネットワーク型生活圏」が出来ている。

「(3-2)歩きたい街、歩きたい道」に街を変えていくことにより、クルマ依存を軽減する可能性がある。「(3-13)自動車に頼らず「出会える街」を作ろう」というように、人との出会いを作ることによっても、人々は歩き出すに違いない。「(3-3)生活圏のようなまとまりが見える街」の提案も参考となる考え方である。

2.2 どのような「システム」を導入するか

「箕面はクルマなしでは暮せないまちだ」といわれるが、その解決にはもちろん「(2-4) 既存交通システムの見直し」が求められるであろう。それだけでなく、「(2-12) 新しいシステムの提案」は、出先での荷物を運んでくれるサービス、新たな料金体系のタクシーの導入、共用レンタカーシステムなど、さまざまなシステムが提案されている。「(2-14) クルマを手放しても暮せるまちづくり、システムづくり」が求められている。

交通システムを考えるならば、クルマをもたない学生はどのような交通手段を利用しているのかが参考になる。「(2-19) 学生の足は自転車、バイク、時にはレンタカー」である。このような学生も、「(2-22) 学生は遠くてもヴィソラは好き」で、このような場合は、「(2-23) 学生は意外とバスを利用する」のである。しかし、箕面市で交通システムを考える場合、贅沢できない学生を如何に救済するかという視点も大切であるが、例えばタクシーを多く利用すると少し安くなるといった、贅沢でも少しお得な「(3-17) 箕面バージョンの交通システムの考え方」を提示する必要がある。

まず、自転車については、「(3-4) 自転車の位置付け明確にした交通政策」の提案があり、具体的には、「(3-7) 駐輪場のネットワーク整備」、「(3-6) 媒体としての駐輪場」が掲げられる。バスについては、「(2-13) 学生のバス利用優遇策」、「(3-14) 「エコひいき」政策」など、バスの利用を促すアイデア、「(3-19) 施設目的型移動は現在ある無料バスサービスを調整して移動ビジネスにする」など、バスの路線を再編する提案がされている。「(3-8) バスを端末交通手段に」は、コミュニティバスとは異なった発想で、バス路線の中でも多くの人々が利用する路線、例えば鉄道駅とある住宅地を LRT(路面電車)のような固定した公共交通として整備し、コミュニティバスのような利便性の高いバスと使い分けようという提案もあった。これは、バスターミナルとして、住宅地の中心をつくり、まちのまとまりの仕掛けとしても役立つ。レンタカーについては、「(3-21) レンタカー利用の日常化はどう考えるか？」が課題である。

このようなシステムの前提条件として、「(3-20) 高齢化が進んで、通勤・通学のないコミュニティになる可能性がある」との予測もされていることも考慮しなければならない。また新しいシステムの導入手法として、「(3-22) 新交通システム導入はみんなでき考えよう」という手法論を提案しよう、「(3-18) 実証実験・体験から始まる」、「(3-12) 応分負担の生活支援システム」といった提案もされており、居住者が自分たちの要求を反映させ、自分たちで作り出し、支援することにより、自分たちのシステムだと思ふことの重要性が語られている。

2.3 人々の「意識」をどのようにして変えるか

「(3-1) クルマに依存は箕面市に限らず現代的課題」という考え方もある。クルマに依存するのは、公共交通の空白や、まちのつくり方に起因するのではなく、現代が生み出したライフスタイルだという考え方である。その結果、「(2-8) いつでもどこでもクルマを使う「クルマ依存度」の高い世帯は 45%」特に、「(2-9) 「クルマ依存度」の高い世帯は、子供のいる世帯や高齢者がいる世帯より、大人ばかりの世帯(6割が「クルマ依存世帯」)」と

なっている。その結果、「(3-9)生活の多様性による移動の多様化」が起こっているのである。エリアに縛られることなく、自らが求めるところへ好きなようにアクセスする。

しかし一方で、2005年2月16日、地球温暖化を防止するための国際条約ともいわれる「京都議定書」が発効されたこともあり、環境に対する配慮や健康的な生活に共感する人は少なくない。「(3-15)地球に優しいことは、身体にも優しい」。「(2-9)自宅から2km以内は自転車、500m以内は徒歩で行くようにする」と健康のために決めるのもよい。人々の「意識」を変える方法として、「(2-8)箕面郊外生活における自身のクルマ利用実態について点検してみる」も、提案された。

今後の課題として、クルマに依存しなくてもくらすことできるシステムの構築を目指した、小さなまちのまとまりを作り出していくための「まちの拠点」探しがあげられる。よりどころのない地域を自由に移動するのではなく、まとまりのあるまちは、歩くスケールで整備することが可能である。

さらに、新たにできる「まちの拠点」のひとつである「しんみのお(仮称)」が、広域的な意味での「箕面新都心」として、あるいは地域のまとまりの中心としてどのようなことが望ましいかを検討することも重要である。