

## 4. プレーンストーミング 2

司会者による研究の経緯の説明

箕面市による箕面市の交通政策の現状説明

< 意見交換 >

司会：簡単に箕面との関わりをご紹介ください。

### 歩いて初めてわかる箕面の魅力

E：行政と関わったのは2年前の都市計画審議会の都市計画道路の見直しです。それ以前は、単なる居住者として関わらせていただきました。学生から就職後1年間は箕面の駅前に住んでいました。結婚して子供ができるまで大学の寮に住んでいまし、今は西緑丘に住んでいます。週末は家族サービスで歩いてヴィソラに行ったりと、歩いて暮らしています。歩いて暮らすことの楽しさが箕面では結構あると思います。今はロマンチック街道沿いに住んでいるので、点と点を結んでクルマで移動するというクルマを持っているなりの楽しみ方はあると思いますが、実はそうではない楽しみがものすごく沢山宝石のようにあって、それは歩かないと分からないところばかりなので、そういうところの良さを皆さんにもっと知ってほしいなと思ってまわりの人には口伝えしています。しかし、なかなか理解してもらえないので、まずは家族からということで、クルマなしで暮らしています。

### 延伸と連動したバス路線の再編

D：学生の際は豊中市千里に2年間おり、2年で箕面市の小野原に移りました。小野原はたいへん田舎で、田んぼばかりでした。食用蛙や蛸も多く、山が好きだったので仲間と勝尾寺を抜けてよく歩いていました。桂まで歩くこともありました。昔の風情があって楽しかったです。小野原も区画整理事業をして変わってしまい、今は楽しくなくなりました。住宅公団の宅地分譲に3回ほど応募しましたが、外れました。本当は住みたかった。その悔しさもあります。仕事ではさまざまな委員としてかかわらせていただいています。

箕面市は北大阪急行の延伸と連動してバスの再編をしなければいけない状況にあります。

### 目的を失っている水と緑の健康都市

E：生活者としての関わりはありませんが、市の委員をしたことがあります。10何年か前です。その後もいくつか委員をやりました。水と緑の健康都市のアプローチ道路の件でした。自動車にとって便利なことより、人間が歩くことの方が大事よと言ったらそれ以来あまり声がかからなくなり、現在に至っています。

D：水と緑の健康都市は私も、道路の線形や土地利用でよくしようとしたのですが、結局開発自体の本来の意味があるかどうか、そこまで本当考えないとダメだったと今は思っています。

- E：水と緑の健康都市に関しては、バス停の位置が住宅から何メートルも離れたところにあります。バス会社の選定をしようにも結局誰も手を上げずに、阪急にお願いするしかありませんでした。
- G：今回水と緑の健康都市には大阪府下の公立では初めての小中一貫校が開校します。旧集落の小学校はなくなり、新しい学校を新旧住民の交流拠点にするという構想です。
- D：中高一貫というのは、田舎に行けば珍しいことではありません。有料道路はよく利用されていますか？
- G：計画では暫定で日 4500 台としていますが、平均で 3000 台くらい通っています。今日のように寒い日はトンネルを出たとたん橋梁部分が凍るので、通行止めになっています。

### **クルマなしで住めない、「環境にやさしい街」は本当か？**

- E：水と緑の健康都市のような町は、クルマなしでは住めないところなのに、環境にやさしい緑の町だと広告などでアピールするのが大嫌いなのです。近くに緑があります、環境にいいライフスタイルでやっています、家の中は木材を使って家具をそろえています。そう言いながら、ちょっとご飯食べたいなと思ったら、クルマで出かける。そういう生活が環境に優しいのでしょうか？ 環境負荷はどう考えても大きい。それにも関わらず、環境に優しいことを売りにするというのが嫌なのです。箕面の山のこちら側も同様です。緑がいっぱいある住宅地とって売するのに、実際は緑なんか無くて駐車場があり、緑いっぱいの街区にもなっていない。
- D：環境負荷が高いということをちゃんと理解して住んでいけばそれでいいのです。
- E：二十年前は、自分は不便だけでも、緑のところに住みますというのも理解できます。しかし最近地球温暖化や、二酸化炭素の話で環境が語られ、環境の中身が変わっています。それなのに、ディベロッパーの売り方は、昔の環境を持ってきて等価ですよというわけですがこれは違うと思います。今の時代の環境は今の環境で等価になるような暮らした方をしなければいけないし、そうでなければお金を払うのか、時間を払うのかしなければいけない。クルマは使うけれどもお金は払いますという政策を立てていけば、どんな人も自分の懐が痛むからわかるのです。もう少し環境のことを考えたらどうですかと情報提供することも行政の仕事かも知れません。来年度の取り組みとして実際にやっていかなければなりません。
- D：豊中市の環境審議会で、緑被率が目標値に近づくどころか、どんどん下がっていると報告があったのですが、それなら緑率に変えましょうかという話になる。そんな小手先の議論ではありません。豊中市は緑を食いつぶしているのに、一方で空き家もたくさんあります。土地持ちの主張が通ります。箕面市も、水緑、彩都がこれからどうなるかという議論があります。

### **住宅をつくと支出も多くなる**

- F：住宅をつくることは公共にとって、大変お金がかかります。ゴミを収集しなくてはならない、密度が低ければコストも下がるのです。密度が高くなれば税金が増えるということではなく、トータルに考えなければなりません。作ることをやめた方が、将来

的負担が少なくなる場合もあります。教育も福祉もお金がかかります。

G：税金は固定資産と住民税が増えますがその分、経費もかかります。収入で一番大きなのは固定資産税です。水緑では、当初百人ずつ募集していく予定でしたが、それではなかなかまちは成熟しないのではないかという意見もありました。普通ニュータウンは一気につくるので高齢化も一気ですが、百人ずつ入れるとまんべんなく進んでいくという効果があります。止々呂美地域は道路ができ、地元の人は喜んでいきます。

### **Mバスの路線バス化と受益者負担意識**

D：Mバスの路線バス化が現状のシステムのまま進むと、結局赤字の差額分を市が負担することになり、業者に走っていただいているという感覚で市が主導権をとれなくなることが心配です。阪急がバスを走らせているという感覚で、みんなのバスという気持ちも醸成しなければなりません。阪急バスはとても運行費が高いのです。

G：市は14年にコミバス検討しましたが、赤字が膨らむということで導入を見送りました。コミバスのように市が運営主体となって民間に運行を任せるのではなく、路線バス化で運営主体を阪急バスとする方法をとりたい。赤字を市が補填するのではなく、他のもので還元したい。その一方で、コミバスに近い形をとるため、市民参加の中でルートを決めたり、社会実験にむけた実行委員会を作るといった工夫を考えたいのです。

D：場合によっては事業者を変えるくらい市が独自性を持ってよいかと思えます。以前、市はよその会社に委託しましたが、うまくいかずすぐ阪急に変えた経緯がありますが。

G：Mバスもそうで、運行委託を競争入札したら別の会社が取ったのですが、運行がうまくできず、結局阪急バスにお願いしました。

D：明石市のたこバスは、もともと神姫バスだったのですが、他の事業者がとり、うまくやってくれました。競争相手がいたことがうまく作用しました。

### **Mバスは誰が求めているのか？**

E：Mバスは、誰が欲しいって言っているのですか？

G：アンケート調査をしたのですが、Mバスを利用している人に、尋ねましたら、6～7割の人が自由に乗り降りしたい、有料化しても乗りますと答えました。

E：210円になったら、乗らないでしょう。

G：アンケート調査の結果から考えると、高齢者の料金は100円にしなければ利用者は少なくなるでしょう。

E：住民や利用者など「乗りたい」という人が負担するのが大前提です。「年間何千人利用しないのなら、やめます」ということも必要です。回ってもらっている施設は、客を集めてもらっているのだから、寄付金や補助金という形で負担しなければならないでしょう。単なるサービスはあり得ません。神戸のくるくるバスは、特別なケースです。普通のところは、身の丈に応じた公共交通を導入して、地域のタクシー会社のようなちょっと大きな運行主体が自治体を巻き込んでいき、近くのスーパーマーケットが補助金か寄付金を出し、徐々に盛り上がり、行政がマスコミなど広報面で支援をし、ようやく黒字になるというものです。

### 行政の施策に乗った交通戦略

F：この研究会で以前から話題になっているのですが、循環バスというシステムがありますが、そうではなくてそのバスルートを負担する地域を明確にする方がわかりやすいと思うのですがいかがですか？

A：民間がもうかるところからバスを走らせるのではなく、行政が公共交通戦略を持たなければなりません。福祉バスは、その福祉目的を明確にしなければ福祉財源から投入できません。これからの地方自治体は、道路を整備するなどのトンカチ部隊ではなく、政策をきっちり実行できる力を持たなくてはなりません。戦略をつくったら自らが管理する。今後は、地域公共交通活性化法が成立したので地域公共交通総合連携計画をつくらなければなりません。

### 居住地ベースのバスルート設定

F：一般的なバスのルート設定は、行きたいところがあって、目的地ベースなのです。そうではなく、居住地ベースにしていこうと考えたわけです。もともとは住宅地開発から発生する事業的な問題です。そのようにしてみると、今はライフスタイルや人間の問題になる。

D：一方で、「交通」は個人ベースの話ではなく、それを束ねたり集約したりするものなので、量を抑えなければなりません。

### 地域に見合った事業性の評価方法

F：今「交通」がうまくいかないのは、量で事業性をみることに原因があるのだから、それに変わる事業性の評価、負担のあり方の評価を変えていかなければなりません。

E：その通りです。浜松市が合併して、山間部を合併しました。ある町ではコミュニティバスを走らせていたのですが、今後どうしようかという問題が出てきました。旧の町の住民は残してほしい、どうやって残すかの議論の末、自治会費の一部から費用を払うから走らせてほしいというように解決しました。全員で払うシステムです。

### 交通サービスの公共性

D：しかし、それが乱暴に行き過ぎると怖いのですよ。交通サービス水準が地域によって違う結果になります。事業者ベース、営利企業ならばそれでよいが、行政として公平性を考えたときに、交通サービス水準自体を公共的な基盤としてとらえる必要があるのですから、悪いところに投入しなければならない。悪いところほど自己負担が増えるということですから、問題があります。

司会：これまでの研究の中で、阪急が開発していない住宅地の不便さが話題になったことがあります。結局公共性のルールで行くと、そこだけを走らせることもできない、ある団地から一方通行の路線はあり得ないという話になりました。

F：公共交通だから公共がやるということではなく、今公共交通といわれているものも、結局民間がやっていて、公共性などないのです。いろいろな可能性を公平性でつぶすわけにはいきません。

D：行政が市民の生活機能のレベルの程度をどこまで保証するかを考えることで、それは

人間がどう生きていくかということを経験から押さえることです。

### **環境負荷を下げるための多様な解決方法の可能性**

- F：例えば、限界集落などは場所によってはバスよりもタクシー券出すほうがずっと安いところもあるし、それぞれの場所によっても解決の仕方が違っていいはず。バスの話も、バスだけの話ではありません。
- F：トータルとしての環境負荷を下げる、トータルとしての居住者が何を選擇するかという問題です。これからが本当の都市計画です。作るのではなく、減らすときには計画論が必要になります。今回の話は、そのよいトレーニングで、行政も、コストバランスを考えながらマネジメントしなければなりません。
- G：バスと住宅地の関係ですが、阪急の開發した住宅地は阪急がバスを走らせる、その横の阪急が開發していない住宅地は、バスは来ないけどその分安くて、それをわかって購入しているのに、どうしてそこに市が負担してバスを走らせるのかという意見もあります。

### **市民生活をどのように保証するか**

- D：市として、市民の生活をどうするかという姿勢を持っておかなければいけません。それでは空港の周辺の話と一緒に。納得して住みに来たのだからどうでもよいというわけにはいきません。阪急が開發したから阪急バスが走ると思っているけれど、それも保証はない。

### **公共交通を開發とセットで捉える**

- E：開發は、行政が許可をしたのです。行政が正しく誘導しなければいけません。北大阪急行線延伸でも同じことが起きます。駅ができるから、周辺がポロポロ開發されていきます。それからでは遅い。バスでも同じで、必要だと言いついた時にはもう遅いのです。集約するような需要はなくなっている。その前に開發とセットで公共交通も考えなくてはいけません。住みたい人はマイカー持って来なさいが、開發の条件になっているようではだめです。そうってからでは、バスがほしいという話は出てこない。そのうちに高齢化して、バスが必要だと言いついてからでは対応できないのです。
- E：公共サービスのできないところや公共交通のないところは、開發してはいけないという姿勢が必要です。そういう冷徹なところも、都市のマネジメントには必要です。
- D：土地流通規制ができないので、やる方法がありません。
- F：今は、縮小時代なのでできるはず。行政自体が今までとちがって自覺的に悩むはず。
- D：交通サービスは行政の義務ではないのです。住民ニーズから出てくる話ですが、どう決めるかは議会の話です。

### **面倒見切れない住宅地を縮小していく都市計画**

- F：箕面市がどのように土地を整理していくかという話です。面倒見切れないところは、見捨てて、軽やかにするしかありません。

司会：先日のブレーストーミングでは、箕面市の密度制限でマンション開発が進まない  
ので建てていいところをゾーニングするという話題がありました。バス路線はあきら  
めて、駅前にどんどん建てていくという話もありますが、バス路線が決定したところ  
でしか開発させないという考え方もあります。これが都市計画ですね。

F：これからは都市計画が絶対にいります。縮小する話はなかなか表に出ませんが、やろ  
うとしている自治体もあります。ある市では、じっさいにやろうとしたのですが、急  
激な人口減ではなかったので時期を待っています。おそらく10年くらいかけて整理す  
るつもりでしょう。バス路線が来ているのに、人が住んでいないという状況もある。  
それなりの整理の仕方を考える必要があります。

### **市街化調整区域内の農地は箕面の宝**

D：都市計画でメリハリをつけなければいけません。北大阪急行線が箕面まで来たら、公  
共交通のサービス圏域は広がるのだから、効果的に組み合わせれば効率的になり  
ます。

E：そのとおりです。ところが、歩いていると「ここは農業委員会で駐車場にすることが  
認められました」なんていう看板があったりする。おいおいちょっとまてよ！俺はこ  
この田んぼが好きやったのに、田んぼにしておいてくれるなら一万円でも金出すよと  
思うのです。駐車場になったということは、ゆくゆくはここにマンションが建つわけ  
です。こんなところに建てるなよと思います。

D：市街化調整区域内の農地の虫食いがどんどん進んでいます。都市計画審議会ほど無力  
で無意味なものはありません。

F：それは無力としか言いようがない。あの都計審ほどいやなものはない。それでも何と  
かしなければとの思いで、市民農園的にできないか、そのためのシステムとして何が  
できるかという議論もするのですが、あまり良い気持ちではありません。

### **交通政策から抑える都市計画**

E：そういう議論とあわせて公共交通サービスの話もしなければなりません。土地利用は  
面、バス路線は線ですが、面の中に線が入ったときに、制度上やはり面でしか対処で  
きないので、結局はこの面の薄そうなところにポロポロ建っていきますよ。面から抑  
えるのではなく、線から誘導するようにしなくてはなりません。クリチバでうまく言  
ったという話があっても、無理だと思いますが、30年くらい頑張ればできるかもしれ  
ないとも思います。今から30年くらいがんばれば、路線バスのところに開発が寄っ  
ていって、そこにたくさん人が住むようになって、放っておいてもクルマじゃなくてバ  
スに乗ってくれる、そんな町ができるかも知れません。

### **大切な住宅地を守る都市計画**

D：そのためには、市がしっかり方針を持っていることが大事です。例えば阪急バスが路  
線を変えても公共交通は確保されますというように。

E：それまでの経過措置として、ある住宅地に住んでいる人が不便だからどうにかして欲  
しいという話になったときに、身銭を切る場合も出てきます。私たちはこのスーパー  
に行きたい、スーパーもお金を出すというように。そこに市がお金を出すという話が

あると余計に良くないのです。自分たちの身の丈にあった方法を選んで欲しい。箕面市の中で大切な地域を決めるのが良いと思います。この人たちは大切にしてくけど、ここは50年後は放棄するというように。

司会：そこを阪急に任せてしまっているところがありますね。

### **バスのイメージアップ戦略**

D：住宅が建ってしまうと路線は守られるけれど、便数はどんどん減らしています。バス自体の快適性も変わったらイメージを変える必要がありますね。丸の内を走っているようなバスとか。人の動きは目的地で決まってくるのですから、その時に箕面市として何ができるでしょうか。かやの中央の位置づけとして戦略的に決め、人の動きをそっちに誘導してもいいわけで、何をやるにも梅田へ出るというような無駄な動きはなくすべきです。

E：しかし、かやの中央は千里中央と競争したら負けますよね。

D：千里中央で嫌なのは、クルマが使いにくいことです。駐車場が一箇所に集中して道路は混雑するし、あの中は歩いて楽しくないです。

### **董野中央は歩いて楽しい街になるのか**

司会：クルマを置く場所としては千里中央よりかやの中央でしょう。結局駐車場の場所が変わるのです。

E：しかし、はっきり言ってヴィソラに魅力がありません。

司会：小さな子供のいる家族には、千里中央よりヴィソラは人気があります。駐車場がただですからね。

E：店舗の魅力がありません。結局お金が落ちるのは店舗でしょう。よくヴィソラに行くといいましたが、ヴィソラに魅力があるのではなくて、そこまでの道に魅力があって楽しいのです。店舗の魅力は千里中央のほうがあります。

D：本気で変えるのなら、市民病院をかやの中央に移すことです。都市施設を集約させる。市役所もかやの中央に移さなければ。

E：商業施設の魅力というのは、いろいろな飲食店があって食べ歩きできることも大事ですが、そこでどうやって人が出会ったりとか、話をしたりしてお金を落とせるかということなんです。そういう戦略があると人は自然に集まってきます。

### **自転車は交通手段かリクリエーションか**

D：バスだけでなく自転車も交通手段として考えていく必要があります。箕面の東のほうからかやの中央までは3、4キロなので自転車で往復できますね。旧西国街道を自転車道路にするのです。バスと自転車の両方から攻めて、遠くにクルマで出かせないようにすると、結構面白いですね。

G：自転車はよく利用されていますが、箕面は地形にアップダウンがあります。今国が自転車道の走行環境の改善を言っていますが、大きい道路に自転車用レーン等を作るというもので、歩車共存の中での対応という流れはありません。

F：自転車が、交通手段なのかリクリエーションなのかという位置づけがあいまいで、自

転車と人とクルマの共存の議論もちゃんとできていません。不法駐輪の問題、自転車の使い方、走り方、止め方について、国は一側面しか見ていないので、自分にあったちょうど良い加減を見つけるのが大事です。

G：歩車共存道路で、自転車を優先にする道路の役割付けの方法を研究しています。モデル地区を作る話も出ています。国は、レーン等で通行帯を分けるという考えです。箕面市としては、歩車共存の道路をどのように分けるか、自転車を優先する道路を別にするかというところを研究しているところなので、今後はその辺りも打ち出していきたいと思っています。

### **日本の交通政策は警察が変革を抑えている**

F：都心で歩いて暮らせるという話をするとき、都心や周辺に住んでいる人は確かに日常的には歩いていますが、長距離はクルマを利用します。交通分離しているのです。

D：日本での一番の問題は仕組みです。政策決定をどこですか。交通政策、財源の話といろいろな話がありますが、海外では交通政策は重要なので、場合によっては住民投票もやります。モール化や路面電車もそうやって実現する。しかし日本は事業系でいくので、最後に警察で引っかかるのです。警察は大変保守的なので、変革することのプラスより、マイナスが出るのが許せない。住民パワーが強くなると変わらないので、一方通行すらなかなかできません。

F：少なくとも都市計画ベースでは変わってきており、自治体も戦略的にやれば何とかなる部分もありますが、事業的には無理です。

E：交通政策はトップダウンしかありえないです。富山でうまくいったのは、住民の意見を聞かなかったから。市長がお金とってきて、やると決めた。高岡でトラムが走らずに、先に富山まで走ったのは、市長のちがいです。

### **行政は意思を曲げずに事業を推し進める**

D：富山が恵まれていたのは、国が応援したからです。意思をまげないから応援できる。

E：岡山でできないのは市長がしっかりしないからです。

D：アンケート結果であった反対の2割の人を説得しようなどと思わなくて良い。理由は調べればよいですが、6割が賛成だったら、進めればいいのです。その中で本当にマイナスの影響を受ける人を救済していかなければならない。それは、海外でもちゃんとやっています。それが参加型です。

G：反対の人の理解をどのように得るのかといところも大切です。

D：そこは曖昧にせずに、科学的に詰めていくのです。

F：住民参加というのは住民の言うことを聞くのではなく、住民にきちんと説明できるということです。

### **駐車場付置のミニム規定（駐車場を造らせない）**

G：箕面市は昭和53年から施行している「まちづくり推進条例」があり、マンションの100%駐車場付置義務があります。駅前でもでもどこでも一律です。この義務化はどうでしょうか？

D：ヨーロッパでは公共交通サービス水準で差をつけています。便利さについては、駅周辺だったら駐車場は作らせないといった上限規定を設けています。箕面市は上限規定でなくてもよいですが、ミニマム規定で、50%以上でよいのではないですか？

司会：100%でないと思えないという声もありますよ。

### **住む人を選ぶ住宅地**

D：変わってきていると思いますよ。一方で迷惑駐車を取り締まりは厳しくしなければならない。市としては、駅周辺は車を持たない人に住んでほしいのだという姿勢をはっきり打ち出さなければならない。一方で違法駐車したら徹底的に取り締まる。エンジンバラでやっているカーフリーゾーンです。車庫なしエリアを指定して、住む人が自分でクルマを持ちませんという契約書を書く。そうすると公園が広くとれたり、一戸当たり安くなるかもしれません。

F：計画トレードオフという考えもあります。住民と自治体が税金でトレードオフするのです。場当たりにトレードオフするのではなく、経済的に成り立つ状況を知った上で、お互い納得で、都市計画の上に立ったトレードオフをしなければなりません。

E：日本では、車庫付きの住宅という選択しかありません。

F：条例の法的拘束力がこれまでと違うものになっており、ある程度地域の条例が広がりつつあるのが、都市計画サイドの理解です。

司会：車なしの住宅地を作ると、庭もそれなりにとれて、とても豊かなものになるのです。駐車場を造らないメリットが何かないとだめですね。

### **ヴィソラ周辺の市街化調整区域の緑を担保する方法**

D：ヴィソラ近くの市街化調整区域はとても気になるのです。このまま残るとは考えられない。駅ができれば大きな開発が出てくるでしょう。

G：都市計画審議会の中で、市街化調整区域の在り方を検討しています。

F：このような場所の将来はまじめに考えなければなりません。

D：よくこのようなところが市街化調整区域で残っていますね。

E：これは、箕面市の資産だと思います。駅が来る前に担保しておかなければなりません。

D：地主さんの意向を聞きながら、緑をしっかり残していかなければなりません。

### **どのような車の利用を減らすか**

司会：歩くことの目的が、買い物などから健康のように歩くこと自体が目的になっていますが、どうでしょうか？

D：ちょこちょこ魅力的なものがあったら、歩きますね。すぐに車を使ってしまうのは、意識を変えないと難しいですが。

司会：歩く気のしない住宅地が多いですが・・・。

D：日本全体の一人当たりのクルマの移動距離は頭打ちです。これからは下がっていくでしょう。車のよいところもあるけれど、使い方をわかってきている層が多くなってきていますが、町がそれに対応していません。

### **クルマを使わないことを前提にしたまちづくり**

- E：歩いて楽しいなと思えるような道は、みんながクルマを使っている限りできません。クルマを持っていない人が住む開発住宅地ができてくると、歩いてみようかなと思える道もできてきます。住み手ではなく開発側の要請です。クルマを持っているという前提で、楽しい道づくりをやっていこうと思っても、クルマが走ってしまうことによってできなくなるのです。
- 司会：開発をしてしまってから問題だと言っても意味がなくて、どういうところを開発するかが大切ですね。
- D：行政のほうは常に後追いになって、行政に期待していても期待できなという状況になってしまいます。

### **力を入れる住宅地と縮小させる住宅地**

- F：私たちの世代になると、十分な退職金も出ないので、マンションへの買い替えもできそうにありません。そうすると、空き家がとて多くなる。この動向は東京より関西の方が早いと思います。空き家といっても本当の空き家ではないので、統計上は出てきませんね。
- 司会：どこの町も、住み続けられないという現代社会のシステムの問題があります。居住者には多くを期待できないのです。
- E：そういうときには、箕面市がここは目をかけるんだという、誘導が必要です。
- 司会：東側の交通が不便な住宅地もそうですが、阪急が開発した西の住宅地は転売されていくだけに無秩序に変わっていく可能性があります。
- G：東側は人口が減少し空き家も出てくるので縮小するように誘導し、公共交通を整備する、西側は便利だから土地活用がされていく、ということですか。
- E：それは行政として指導なり条例なりで誘導していかなければなりません。
- F：箕面はよい住宅地を持っているので、守っていこうという姿勢を前面に出せば、うまく誘導できる可能性があります。
- E：そう思うと市街化調整区域を放置してはダメなのです。
- F：税金を払ってくれるような住民が逃げ出さないようにするには、どうしたらよいかを考えなければいけません。芦屋市は、人口より税金を払ってくれる人が大切だとわかっています。阪神淡路大震災の時も、芦屋市が一番心を砕いたのは、9割の税金を払ってくれている1割の人が出ていかないようにすることでした。

### **住宅地開発と交通施策**

- G：クルマに依存しない郊外生活というのは、過度に依存しないというのであって、全て依存しないという意味ではないです。どの程度までを「過度に依存」というかは、グレーゾーンがあってもいいと思います。それと対応して、公共交通がどこまで担うかというところも見えてくるのでしょうか。
- 司会：そのような考え方もありますが、依存しない生活をする地域を作ってもいいのではないかとおもいます。

- D：クルマに依存しないということとクルマを持つということの違いも整理しなければ。走行距離を減らすのか、車庫を抑制するのか。走行距離はサービス水準の関係で決まっていますが、クルマを持ちながら出来るだけ依存しないように誘導型でいく場合は、価値観を入れてこないとうまくいきません。
- E：住まいを選ぶ時に、交通はあまり考えません。駅が遠くても車があるからという話になるのが普通です。それをいかに意識的に考えさせるかがだいじです。ここはこんな人に住んで欲しいなという思いを込めて計画する住宅地など。交通と住宅っていう開発の話セットにしないとだめです。
- 司会：駅から何メートルは・・・という話ではなくて、この開発はという話ですね。

### **住宅地の再編と誘導**

- F：開発っていう言葉ではなく、今すでに使っている土地をどう再編していくかという話です。今の環境をきちんと評価すべきだし、今の住み方もきちんと評価すべき。その中で住宅地としての戦略をつくるっていうことでしょう。
- E：住宅地ごとに評価していき、箕面全体を見た時に公共交通のネットワークとしてこういうふうなところが重要だというのが見えるようにジグソーパズルをはめていくのです。箕面市はこういうことを考えていたのだということがわかることが重要で、先に公共交通の戦略を立てなければなりません。
- D：南北は鉄道軸でいけますが、東西が問題ですね。
- F：横の交通機関を考えることより、それぞれの住宅地の側からサービスの在り方を考えていかないと、手間がかかります。

### **市としての一体化を目指した都市計画**

- D：市としての一体感を目指しながら、将来像を考えなければなりません。箕面市は住宅が良いというけれど、それで本当に十分なのかということです。
- F：箕面市は「箕面市の中で都市計画を重視させる」という方向に誘導していかなければなりません。東西に動くことが前提です。その時には目的が必要です。D：それが巡回福祉バスの機能でもあります。ちょうど真ん中に新駅ができるのだから、それを機会に東西をつながなければなりませんね。
- 司会：今日は時間がきましたのでありがとうございました。