

## 結 章 クルマに依存しない郊外生活実現のための 住宅地のつくりの提案

### 1. 調査結果のまとめ

本研究では、「住宅地のつくり」が、居住者が選択する移動手段に関係があるという認識に立ち、郊外の住宅地開発を取り上げ、その生活実態を明らかにすることにより、歩いて暮らすことのできる住宅地の整備の方向を示すことを目的とした。

調査結果から明らかとなったことを以下に示す。

第1章では、箕面市を対象に、住宅地開発の分布状況を年代ごとに整理するとともに、開発事業主ごとの特性を把握した。その結果、戦前住宅地では住宅地内をクルマが通ることは想定されていたが、各住宅に駐車場を設けるなどの配慮はされておらず、また、道路幅員に変化をもたせることにより、性格の異なった道路を供給していた。それに対し、戦後の住宅地は、駐車スペースを各住戸に確保しており、クルマに依存した生活を前提とし手いることがわかった。

第2章、第3章では、住宅地の空間的特性が居住者のライフスタイルと関連するという仮説から、第1章で取り上げた箕面市の住宅地開発の中で、開発年代が異なり、空間特性に差異がみられる住宅地を抽出し、居住者へのアンケート調査を実施し分析を行った。

その結果、居住者の生活実態として

本調査では、配布世帯の半数の回答を得たが、いずれの住宅地でも高齢化が進んでおり、交通の便利のよい「箕面」を除き、新規の居住者は少なかった。

回答者の多くが、高齢者で、無職や専業主婦が多く、子供がいない成熟した大人家族であった。

自家用車の所有率はきわめて高く、外院南では9割に及ぶ。

日常的な買い物は、徒歩が自動車を交通手段としており、公共交通機関であるバスの利用はほとんど見られなかった。

日常的な買い物に限らない交通手段は、自家用車の割合が高いものの、バスの一定の利用が見られた。

隣接した「外院の里」と「外院南」であるが、開発時期の10年の違いがクルマを所有する環境や、家族の免許取得状況と関係している。古い住宅地である「外院の里」では、車の利用が比較的少ない。また、自家用車所有世帯でのクルマは必要不可欠であるとの回答の割合も、「外院南」と比較すると低いものになっている。

クルマ依存度の高い人の割合も、「外院南」と「外院の里」では10ポイント以上の差が見られる。

自家用車を所有していない世帯にも、車は必要であるという回答は高い割合を示しているが、必要なときはタクシーを利用していることがわかった。

クルマへの依存度の低い人は、単身や夫婦の高齢者が高い割合を示していた。

また、まちのしくみとライフスタイルに関連する事実としては、

クルマへの依存度が低い人ほど、広域な徒歩生活圏を持っていることが明らかとなった。

クルマ依存生活者は、自宅の周辺の施設をあまり利用していないことが明らかとなった。

クルマ依存生活者の割合の低い「箕面」では、道路の歩きやすさに対し厳しく、クルマ依存者の多い「外院南」や「外院の里」では、比較的歩きやすさに対する厳しい意見が少ない。

「箕面」では、交通量の多さ、道の狭さ、はみ出している街路樹など、歩きにくさを要因が上がっているが、一方で理想的な道路環境を問うたところ、歩道があること、道が広いことがその要素として上がっているわけではなく、むしろ緑は積極的に評価していることがわかった。

「箕面」では住宅地のメインストリートとして整備された並木の道がお気に入りの道として上がっているが、戦後の開発である「外院南」や「外院の里」では、自然が豊かな公園の遊歩道がお気に入りの道として上がっている。

## 2. 考察 調査結果から読み取れること

郊外生活を支える交通機関は、徒歩、自転車、そして自動車

郊外住宅地にすまう世帯には、地域の中で生活する主婦や高齢者がおり、日常的には公共交通機関を利用することなく、徒歩、自転車、自動車で生活している。

郊外住宅地における高齢化に起因するクルマ離れは進みつつある

開発から20年以上が経過した郊外住宅地では、比較的交通の便のよい、居住者の入れ代わりが見られる住宅地においても、高齢化が進んでおり、高齢単身世帯や高齢夫婦世帯のクルマへ依存できない状況となっている。しかし、クルマはやはり必要であるとの意見も根強く、日常的に不自由さを感じていることがわかった。その中で、タクシーやバスは一定の役割を果たしている。

開発時期の10年の差が、クルマ依存度の差として現れる。

「外院の里」と「外院南」の開発時期は、10年の差である。その差が、居住者のライフスタイル、特にクルマへの依存度の差となって現れており、新しい住宅地ではクルマ依存度が高い。

クルマへの依存度の低い人ほど地域を知っている

クルマへの依存度が低い人は、徒歩や自転車での生活圏を広く持っており、また徒歩圏内の訪れる施設も多い。

新しい住宅地のメインストリートは必ずしもみんなの愛着ある道とはならない。

「外院の里」と「外院南」のメインストリートは、歩道もあり街路樹もあるものの、必ずしも居住者が愛着を持つ道とはなっておらず、むしろ公園の散歩道が愛着のある道となっている。歩く道と、クルマで通る道が区別されている。

愛着のある道は、歩きやすい道ではない。

「箕面」の道に街路樹がはみ出したメインストリートは、愛着のある道として最も多くの回答を集めたが、歩きやすい道とは認識されていない。

店舗が並んだ道は、郊外住宅地の愛着ある道にはなりにくい。

一般的な市街地では、店舗の集積が商店街として愛着ある道になる場合が多いが、郊外住宅地の場合、住宅地の道であることが必須である。

### 3．クルマに依存しない郊外住宅地への再生に向けて

郊外住宅地の高齢者がクルマを手放さざるを得ない状況が、近い将来やってくるのが今回の調査で改めて確認された。そのような状況に対応するための住宅地の再生にむけて、次の4つの方法が提案する。

#### 1．日常的な暮らしが徒歩圏内のできること

世帯の中には、日常的に住宅地外の広い圏域とつながりながら生活する人もいるが、郊外住宅地の場合、住まいを拠点として地域社会で生活する人が必ずおり、次第に広い圏域とつながる必要がなくなる人が増えている可能性が高い。このような今後の状況を考えると、日常的な買い物や楽しみが徒歩圏内のできる地域社会として住宅地を整備する必要性は高い。

#### 2．バスやタクシーなどの交通機関とうまくつながることのできる拠点が整備されること

現在でも、病院に通う、役所に行くために、バスやタクシーを利用する人が一定割合折り、クルマに依存できない人が今後増加することを考えると、住宅地内にクルマに依存しない、あるいはできない人をサポートする交通拠点を整備する必要がある。交通拠点では、バス亭、タクシーの待機所などのほか、週に数回だけ車を利用する人に対するレンタカーの窓口などを設けることも考えられる。

#### 3．地域や住宅地の徒歩圏内の施設情報が、十分に周知され地域内施設が活用されること

クルマに依存しないで生活する人々は、地域の施設をたくさん知っている。このような情報を共有するための、イベントや情報誌など、地域コミュニティの密度を高めるシステムが求められている。

#### 4．住宅地の中を心地よく歩くことのできる愛着の持てる道の整備を進めること

箕面には、散策に適した遊歩道がいくつもあるが、住宅地としてのアイデンティティを高めるためにも、住宅地の道として愛着の持てる道の整備が求められる。その手法は、必ずしも歩きやすい道路ではなく、クルマと人との共存、美しい住宅地景観の創造がテーマである。