

3. ブレーンストーミング 1

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 >

クルマ依存を前提とした住宅地選択

A：私がクルマに依存しないという話題には、一番適合しています。私は運転免許も携帯電話をもっていません。頑なに拒否をしています。

司会：その場合、箕面のどこかの開発住宅地を選択しますか。

A：基本的には、住宅地の選択の時にクルマを持って生活するか、なしで生活するかという選択をします。私は現在、Sニュータウンに住んでいますが、駅前まで歩いて17、8分かかります。これは歩くぎりぎりの距離ですね。近隣センターまでは歩いて6分ほどです。この距離であればバスにもクルマにも依存しないで、徒歩で生活できる、そのような条件で住宅地選択をしているのです。住宅地の選択の時に、クルマをどう考えて選択したかという問題です。戦前の住宅地である桜井や箕面は、クルマがないことを前提に住宅地を選択していますが、粟生や外院は基本的にはクルマ利用を前提に住宅地を選択しています。

住宅手当と通勤手当がある日本の社会

司会：学生と話していて気が付きましたが、クルマの利用を前提にしていることに加え、サラリーマンであるとか、学生であるということが前提になっているようにおもいます。交通費が会社から出る、あるいは学割がきくということが前提なので、所属先がなくなった途端に、交通機関が使えなくなります。やはり郊外住宅地はサラリーマンのまちですね。

A：都市がスプロールをするのは、日本は各企業が交通費を払いすぎるからだという話があります。通勤手当と居住手当を選択制にすれば、都心居住が進み都心はもっと活性化されて、郊外居住があまり進まなかったのではないかとこの考え方です。通勤費はいくらでも出してくれる、住居費はある一定しかでないというのは、郊外居住を促進させています。それがリタイアすると通勤手当もなくなるのです。

箕面市を東西に移動したい

バス交通は千里中央へ集まるような仕組みになっていますが、私は山麓保全活動のグループをお手伝いしており、その関係で市内を東西に移動をしたいのです。ところが市内移動のバスルートが非常に不便です。全部拠点駅につながる仕組みになっているため市内移動ができないのです。これは山麓保全活動のメンバー全員が同じ思いです。基本的にはメンバーは自然保全派なので、極力クルマ移動はしたくないのです。ところが、市内を移動しようと思ってもバス路線がありません。例えばリタイアして地域の中での消費時間が非常に長くなれば、市内の拠点をつなげるようなバスルートの再編をやらない限り、市内で時間を消費できないのです。バスの路線が千里中央駅や新

しいかやの中央駅に全部引っ張られると、単に千里中央駅から2つ駅が伸びただけで、仕組みそのものは変わらない。まちなみ街道グループや、山麓保全グループの方々が、市内を歩き回って、絵を描くなど様々な活動しているにもかかわらず、大変不便だという声をよく聞きます。市内に住んでいるのに、市内の他の場所には大変行きにくい。私のように他の市からやってきて千里中央駅からバスに乗って行くほうが早いぐらいです。

乗り換えの料金的、肉体的スムーズなシステム

新しくできるかやの中央駅は千里中央駅と違って箕面市内の中心にあります。バスターミナルなどの拠点ができると思いますが、そこでの乗り換えシステムが重要です。萱野中央駅では連続料金でバスの乗り換えができるといった仕組みが進むとかやの中央駅にバスターミナルができる意味があります。市内での拠点がターミナル化し、そこで料金的にも肉体的にもスムーズな乗り継ぎができれば、市内の人が動き出すはずですよ。

G：確かに、平成18年度市民満足度アンケート調査の追加項目の結果にも表れておりまして、鉄道駅へのフィーダーとしての路線バスの不満足度は4%しかありませんが、市内移動に関しては最も不満足度が高くなっています。路線バスは、乗降数の多いところを走らせますから、どうしても市内の東西方向移動に関する公共交通の利便性を確保は難しいです。

A：そのようなバス事業は、コミュニティバスやデマンドバスがカバーするのでしょうか。デマンドバスはあまりうまくいっておらず、富山や高岡の百円バスが最初に脚光を浴びたのは、百円取ることによって買い物にも使えるということですよ。ご老人の方は病院へ行った帰りに市場に寄って買い物をしたいのだけれど、公共で無料のデマンドバスは市場には行ってくれない。これは生活実感とは離れています。富山デマンドバスは病院を核にしてコミュニティバスのネットワークを組んでいます。病院がご老人の集客ポイントなのです。病院がターミナル化しており、次のところへ乗り換えて行くことができる、そうすれば市場によって帰れる、カルフルで買い物して帰れる。そのような仕組みがほしいと思います。

箕面市は箕面市だけで考えてはいけない

B：堺市はLRTを導入していますが、そこで話題になったのが、泉北ニュータウンから浜寺に行けないということです。公共交通で行くと2000円ぐらいかかります。家族4人で泉北ニュータウンから浜寺に行こうとすると、1万円近く交通費がかかってしまう。そのような思いがLRTにつながっています。やはり都心から放射状に交通網が出来ていて、それを横に通るのはとにかく弱い。箕面市に限らずどこの都市でもそうになっています。どこも持っている課題なのです。

箕面市のことは箕面市だけで考えてはいけないと思います。船場の辺りは豊中と千里中央に結びついているのでは？ 東のほうは彩都ができてまた変わってきましたね。

路線バスとMバスリンケージの方法

暮らしを見ると市の境界線は関係なく、大きく圏域図を描いて、その中で病院のためだけじゃなく、暮らしの中で完結するようなサークルで交通網を構築することが重要になります。路線バスとMバスのリンケージを考えるのなら、市の境界線を意識しないという考えも重要です。

わかりやすいバスルート、わかりやすいバスシステム

C：フランスの地方都市は地下鉄とバスがリンクしており、例えば一時間以内の乗り換えだったら一枚の切符で行くことができます。箕面市の福祉バスも、「福祉」という名をとってしまい、100円か200円をとるよう有料化して、本数を増やし、延伸した北大阪急行線の終点から乗り継いだ場合は、そのままの料金体系で安く乗ることが出来るというように、お年寄りだけでなく普通の主婦も気楽に乗ることの出来るバスになっていけば良いなあと思います。

また、よく地域を知っている人は良いのですが、私が調査にいます大町市のコミュニティバスも、外から来たものにとってはどこを走っているのか大変分かりづらいのです。バス停には、地名や通過時間が書いてあるのですが、よそから来たものにとっては地名が分からないので、ルートとなるともうさっぱり分かりません。結局バスに乗りたくても、歩くかタクシーに乗るかという選択になってしまいます。バスシステムも外から来た人が一目瞭然わかるようにし、市外の人に比べれば割高の料金でもかまわないけれど、それでもタクシーを利用するより安いというように、さまざまな人が使えるようにすれば、バスの利用者も増えると思います。

B：バス路線は、上級者向きなのです。

A：交通機関の信頼性は、線路があることです。LRTの人気があるのはそのためです。加えて、分かりやすさです。バスはルートの選択が非常に難しいのです。それが分かりやすくなるというのは大変良い事です。

バスの一定料金の導入

日本の交通の料金体系にはゾーンシステムが取り入れられてないのです。ヨーロッパではゾーンシステムが取り入れられています。ゾーンの中では一定料金で、何回でも乗り換えが出来、ゾーンを越えたときにはじめて料金を加算されるゾーンシステムの導入を考える時期に来ているのではないのでしょうか。

C：富山市内に美術館を巡る無料バスがあります。一時間に一本あるのですが、例えば定時に固定すればもっと分かりやすくなりと思います。また、1時間に1本はやはり少なく、時間がもったいないのでタクシーに乗ろうかとか歩こうかと思いますが、30分に1本はほしいですね。

公共交通評価には頻度が重要

A：国のバス路線の評価では、これまで1時間に1本しかなくても「公共交通機関がある」としていましたが、去年方針を変えて、1時間4本以上でない「公共交通がある」とは評価しないというように変わったと思います。堺市でも1時間に1本しか無いバ

ス路線を公共交通機関の整備エリアと評価していましたが、おかしいと思います。朝晩一本ずつしかない路線でも整備エリアです。公共交通機関評価には、頻度が重要です。

司会：やはり、公共交通としてはバスでしょうか？

A：効率から考えるとバスが一番でしょう。

司会：箕面市では、国道 171 号の渋滞がひどいことがバスを敬遠させる要因になっていますが、やはりバスでしょうか？

B：箕面市の東西の移動は、本当に必要ですか？ 先ほど、必要だという話はありませんでしたが、どうなのでしょう？

司会：東西のバスはスクールバスが多いです。

地域内消費を高める必要性

A：交通弱者というと、後期高齢者が対象になるのですが、もう一つの交通弱者は高校生です。中学生は校区内で生活が終わりますが、高校生は広域移動しなければならないのに原付免許も規制されており、一番の弱者です。

A：なぜ、市内移動にこだわるかと言いますと、高齢化社会では地域内消費を高めるという事も郊外都市の都市戦略だと考えており、そういう時期に入っていると思うのです。そうして地域の魅力づくりをしていかなければ、人口は減っていく、市内の中での消費時間が満足されない、さらに地域が衰退していくという悪循環になります。市内での生活時間を満足して過ごすという意味で、市内交通が重要となる時代がくるのです。

G：Mバスは現在無料なのですが、有料化についてアンケートをとりました。その中に、「箕面市のどこに行きたいですか」という設問がありましたが、どこの地域の居住者でも最も多く解答されたのが「箕面の駅と箕面駅周辺」、「市民病院」でした。今後、バス再編を考えるときには、箕面駅に行く路線も考えなければなりません。箕面市の誇る「箕面の滝」なのに、住む地域によっては、箕面の滝に行くために一度市外に出なければなりません。平成 14 年度に、箕面市もコミュニティバスの導入を検討しましたが、その時に歩いて暮らす圏域にある買い回り品の商業施設が、安くて便利なバス路線を整備する事によって衰退するのではないかという懸念が指摘されました。

地域商業施設の見直し

A：結局は商業施設のあり方の問題です。単なる買回り品としての商業施設は既に誰も評価しておらず、コンシェルジュ付きの買回り品の商業施設でないと地域生活では受け入れられないのです。例えば電気屋でも、量販店では細かいフォローはありませんが、近所の電気屋では、ちょっとコードをつなぎ換えたい時にきてくれるとか、定期的のぞいてくれて何か困っていることはないか聞いてくれるといったサービスをしてくれるというものです。このようなコンシェルジュ付きでないと、近隣センター的な商業施設は維持できないのです。単なる商業では量販店に吸い上げられるのは目に見えています。商売をしている側の意識が変わらなければなりません。

司会：住宅地にあった近隣センター的な商業集積施設も、核となる商業施設の撤退が見られますね。電気屋やクリーニング店といった本来の地域商業施設が廃業し、奥さんが

行きたくなるようなこだわりの飲食店やパッチワークなどの趣味の店は、新たに生まれています。クルマに乗って家族で買いに行くことのできる日用品の店はなくなり、奥さんが楽しい時間を過ごせる特別な施設が残っています。

B：北大阪急行線の延伸を契機に、「脱千里中央」をしたいということですか。

G：そのような事を考えています。東西間の交通も再編できると考えています。現在ヴィソラは、千里中央からの行きは210円、帰りは無料のシャトルバスが運行し、よく利用されています。

司会：昨年の調査研究では、日常的な生活を支える商業施設とバスの駅を合体させた施設を住宅地の中心に作り、そこへ向って歩くような町の再編を提案したのですが、ワークショップをやってみると、どなたもそういうものを欲しいとはおっしゃらなかったのです。高齢者の参加者が半数でした。そこまでしなくても、必要があれば便利なところへ移るよ、とおっしゃるのです。

C：それは仕方が無い事と思います。私自身も子育てをするには部屋数もいるので、不便な場所の戸建て住宅に住んでいますが、将来的に自分ひとりになったとき、大きい戸建てに住む必要があるのかと考えると、条件のいいマンションに住み替えたいと思います。郊外住宅地に無理に高齢の方が住み続けるよりは、そこを売りに出して新しい人が入るほうがいいのではないのでしょうか。

市内住み替えと駅前マンション

司会：住宅地の中で、戸建て住宅の賃貸情報を発信し、若い子育て世帯に賃貸住宅を提供する話題も出ましたが、実態は空き家が大変多いのです。親が家の子供世帯に譲るといふ家族間の相続も無い訳ではありませんが、自分の居住地を自分でコントロールできる時代ではありません。

A：親がかやの中央駅や千里中央駅の駅近に住み替えて、早めに子供世帯に家を譲る仕組みが欲しいものです。

G：市内で住み替える事が出来れば良いですね。駅に近いマンションを建設する事で、市内住み替えの受け皿が整います。箕面市にまちづくり推進条例があり、マンションを建設する場合、人口密度規制により戸数制限をしていますので事業性があがらないとも言われています。また、駐車場の付置義務もあるので、マンション建設には、様々な制限があります。

駐車場付置義務マンションの功罪

C：駐車場の付置義務は、必要の無いクルマの所有を勧めているようなものです。

A：駐車場の付置義務は、全国的に再考の時期に来ています。駅から300メートル以内のマンションでは駐車場付置義務を付けるのではなく、レンタサイクルとレンタカーのセットでマンション開発するというような種分けが必要です。駐車場付置義務が交通量を発生させていることになりかねません。

司会：マンションも、2段の駐車場を沿道につくる等、見苦しくなってしまう。

C：北大阪急行線は、とても魅力的な路線です。もしかやの中央の新しい駅前に見晴らしのよいマンションができたなら、歳を取ったら移ってもいいなと思いますね。平素の住

まいは駅前マンションで、多自然地にセカンドハウスという可能性もあります。

箕面市民は何に困っているのか？

B：箕面市の開発住宅地に住んでおられる方は、本当に困っているのですか？

司会：困っておられません。3年間調査してきてわかったことは、みんなクルマに依存して豊かに暮らしおり、困っていないという事が分かりました。公共交通で移動しにくいという話は出てきますが、そんなに困ってはいません。しかし、地域が高齢化している事、住宅地に子供が少なくなっている事、住宅地の買い回り店舗が無くなっている事も事実ですが、問題はライフスタイルとしてクルマへの依存度が非常に高いという事です。

B：泉北ニュータウンもよく似ています。近隣センターが無くなっていくのは問題だとは言いますが、では、どうしているのと聞くと、光明池の高島屋で買い物をしている。

司会：1年目の調査で日常的な買い物サービスを提案しましたが、その後阪急百貨店の宅配サービス、キッチンエールが出来て、よく利用されています。

C：お年寄りたちは、ほんとに車椅子に乗らなきゃいけなくなった時のことをどう考えてらっしゃるのでしょうか。

司会：本当に車いすの状態になったときには、家に住んでいられなくなり、高齢者用の住宅に移ったり、子供のところに移り住んだりされます。ちょっと早めに対処して、千里中央の高層マンションへ住むのだとおっしゃる方もいます。では、開発住宅地はどうなるのか、そちらが深刻な問題になってきます。

C：若い世帯への住み替えを推進するのがよいのでしょうか。

幹線としての国道 171 号

B：新駅であるかやの中央を拠点にすると、171号を横軸とするのでしょうか。

司会：そうなります。しかし171号は大変混雑し、バスを利用しても定時制が損なわれるので、利用を敬遠しますね。

G：今回、Mバスの路線バスとのミックスを考えるルートでも、出来るだけ171号は通らないように考えようとしていますが、なかなか代替の道路がないのです。171号は通過交通で混雑しています。

A：山麓線が代替ルートとなります。沿道景観もよい道路です。

箕面市では、都市計画道路の見直しをしていますが、廃止したのは2路線でした。箕面市の道路網は、グリッドの仕組みが弱いのです。かやの中央や調区を通る都市計画道路が出来ていません。道路網が強化されると、市内交通も分散し171号への集中も緩和するはずですが。

B：171号をうまく使うという手があります。箕面市の景観誘導はうまくいっていると言われているのですが、171号の沿道店舗は、まったく言うことを聞いてくれないそうです。171号の沿道店舗を上手くクルマに依存しない生活に取り込む方法は無いのでしょうか？

司会：1年目の調査では、171号は自動車の販売所とバイクの店が多く、生活系の店舗は少ないのです。モノレールが開通して、状況は変わりましたか？

A：既成市街地が便利になるような所には、利権調整が上手く行かず結局駅が出来なかつ

たのです。

- G：東部地域の住宅地に住む人々は、あまりモノレールは使わず、バスを使っています。大阪外大（現大阪大学）の学生は、校門の位置もかわったのでモノレールも使っているようです。大学間の移動は、1時間に1本、大学が走らせているシャトルバスを利用しています。

気持ちよく歩けることが住宅地の魅力

- B：やはり箕面市の問題は、西と東でしょう。西の戦前からの住宅地は歩いて暮らす構造が確保されていますが、東の新しい住宅地は難しいですね。
- A：最近行った生活行動調査では、高齢になると屋外消費時間がずいぶん減る事が分かりました。しかし、健康のためのウォーキングは時間が確保されています。そうすると、健康のために歩くことのできる道のネットワークが自分のまちにあるというのはとても大事で、それが気持ちよく歩き回れたら、住宅地としての魅力になるわけです。健常の老人にとって歩けるということは非常に大きな魅力ですよ。
- B：買い物にいくとかもあるでしょうか、日常的に歩くということ、どうやって仕掛けるかということが課題です。

歩く道のモデルルートづくり

- A：健康のためにはむしろ階段や坂があるほうがよい。バリアフリーを推進するのも大事ですが、身体が弱る前の段階で、弱らせない施策をしないといけない。健常老人と予防健康的な意味でのアピールの仕方というのは大事です。ある村では、小山をつくって居住者百何人に毎日そこを3往復しなさいと指導する。すると、それだけでほんとに医療費が少なくなったのです。そのためには気持ちの良い歩ける道や、歩くためのモデルルートをいくつか提示することも必要です。

司会：外院では、公園が住宅地の中央にあり、その遊歩道を皆さん歩かれています。

- A：泉北では、谷筋の農村部を歩いているようです。まちなかとはちがう田園居住の気分を獲得できます。河内長野で総合計画では小さな道づくりを提案しました。山の頂上を削って住宅地が開発されているので、そこから下の農村部に降りる道をつくらうという提案です。そうすれば、田園居住を楽しめる仕組みになります。

- C：そういった道では、夜も安全に歩く事が出来るように街路灯の整備が大事です。

司会：横浜の港北ニュータウンでは歩く道の整備を住民の方々が主体でやっておられ、その道にそってカフェが出来ています。カフェが遊歩道沿いに建つ事によって、安全な道にもなります。旧西国街道は、東西の歩く道や自転車道として、整備するのもよいですね。

自転車道ネットワークの整備

- G：現在、自転車道ネットワークの計画を考えており、モデルコースとして旧西国街道を整備する案がでています。歩車共存の道路でいかに自動車に遠慮してもらうかというところが課題です。

自動車がゆっくり走る道の整備

- A：ヨーロッパはゾーン 30 が取り入れられています。ゾーン 30 というのは近隣住区の入
り口部分の道路にランプを作って、住区内は 30 キロ制限ですよと指定するものです。
ゾーン 20 ぐらいでも良いと思います。農村集落の中では、道を拡幅してほしくありま
せん。狭いほうが、接触事故は増えても死亡事故等の大きな事故に繋がらない。道が
よくなると、事故件数は極端に減るけれど、一度起こると死亡事故につながります。

箕面を楽しむ遊歩道整備

司会：集落をつなぐ遊歩道も提案できればいいですね。

- A：せっかく山に近い箕面市なのだから、山に行くルートもいいですね。山を東西に歩け
る、愛宕社に行けるというのもよい。
- B：箕面には緑の百選に選ばれている桜通りという美しい道があるのですが、それもクルマ
が通るから歩道を整備する、すると歩道にある木が邪魔になり、歩きにくい道にな
る。下手に歩道をつくるとよけいに歩きにくくなります。歩道をつくる事は歩く道をつ
くる事ではありません。

道情報の提供

- A：海外では、公園に歩く道のルート選択の看板があって、この道は心臓に負荷がかから
ないとか、この道はフラット、この道は傾斜度 3 % 以下だから車椅子でも通れる、こ
っちは車椅子に介助がないと通れない、といった説明がしてあります。そのような道
の情報提供をすると、ちょっと遠回りだけれど車椅子でゆったりいけるなあ、介助の
人がいるといけるなというルートが分かるのです。そういう情報を提供してもらおうと自
分の体調に合わせて道を選択ができます。このようにするとすべての道をバリアフリ
ーにする必要は無いのです。

自転車は今事故率が高くなって来ていますから、他の都市でも交通マスタープランに
取り入れる等、注目されています。自転車をバスに代わる中高速の交通手段とみるの
か、あるいはレクリエーション用としてみるのかで全然違います。

バス路線の見直し、使い方の見直し

- C：学生は自転車をよく使います。電動自転車も性能の良いものが出ているので、年配の
方もよく乗っています。バスの話に戻れば、本数が多い事が大事ですが、巡回バスは
は遠回りしているようで使いにくい。

- B：バスの路線に関しては、大きくは二つの考え方があります。生活圏を設定してその中
で完結させる方法と、拠点をちゃんと決めてそこをきっちり結ぶ方法です。乗り継ぎ
の抵抗が無いようにしなくてはなりません。

司会：箕面市役所の支所は止々呂美と豊川支部の 2 カ所にあるのですが、住民票一つとる
のも不便だとの声があります。

- G：Mバスを路線バス化して、走らせても一時間 1、2 本で、本数を増やすとお金がかか
ります。新駅ができるとフィーダー型になるので、採算面も見込め本数を増やすこと
ができます。

A：幼稚園などの昼間空いている送迎バスと契約して、送迎時間以外はMバスみたいに走ってくれということができないでしょうか？

司会：1年目の研究でもそのような調査をしました。

C：スクールバスを走らせている学校は、かなり厳しく台数を管理しています。どの授業に何人登録しているか調べて無駄のないようにしています。大学のバスに中高も乗せるようにしようかなど考えるのですが、なかなかうまくいきません。

B：むしろ、路線バスを充実させて、そちに乗ってもらえるようにするのがいいのではないですか？

C：阪急バスは協力的ではないのです。スクールバスとの時間調整も全くできていなくて、スクールバスと阪急バスが運行時刻を補完していないのです。

G：Mバスでも同様の指摘があります。運行時刻が山麓線バスとほとんど一緒なのです。

新駅の本格的バスターミナル化

B：新駅ができれば、大学のバスも阪急のバスもそちらに集めてバスターミナルの拠点を充実させることができます。バスターミナルの確保は、なかなか難しいことです。高速バスもここを拠点にすればよいのですが・・・。バスとバスの乗り換えをスムーズにすることが大事です。171号を走っている限り、定時制の確保が難しいですね。

A：乗り継ぎ抵抗は料金にあります。乗り継いでまた初乗り料金を取られると抵抗感があります。

G：バスと電車の乗り継ぎ割引きを阪急バスに検討してもらおうよう働きかけましたが、難しいようです。バスとバスとの乗り継ぎは少ないと思われるので、その整備をすることの採算性が難しいのです。市内だけに着目すると、乗り継ぎ割引きを解決できるのは一日券ですね。

A：現行ですと、バスは千里中央に集まるので乗り継ぐ意味がありませんが、新駅ですと乗り継ぎ抵抗を下げる意味が出てくるとおもいますが。

B：山の上の不便な住宅団地では、赤字路線で廃止だと言われたバス路線を住民がお金をだしてバス会社と契約し、何年間かかけて盛り返したという話もあります。自分たちで走らせると乗るのです。

司会：地域の施設とはそういうものですね。なくなったら不便だと思えば、使わなければいけないのです。安ければどこでもよいという考え方では成り立ちません。

B：毎回お金を払うのではなく、基本的には固定費みたいな考え方でいいと思います。

C：乗りたくなるようなバスにしなければなりませんね。

ハブと急行バス

司会：たとえば、良く紹介されていますクリチバのバスシステムですか、バスが止まっている姿もいいですね。乗ってみたいくなります。色分けができていて、ルートもわかりやすい。

G：現在箕面市が補助して阪急に走らせてもらっているバスはありません。Mバスは市が運営しており、運行を市が阪急に委託しているので、一種のコミュニティバスといってもよいと思います。

B：クリチバの場合は急行のバスもあります。

A：おそらくバスターミナルに拠点性やハブ性を持たすと、ハブとハブをつなぐのが急行で、ノンストップで行くことになる。箕面森町（水と緑の健康都市）への路線でもすべてのバスが千里中央に行くのではなくて、拠点で乗り換えて千里中央まで行くという乗り方が便利でしょう。循環バスも走っていてもよいですが、途中で何度も止まるようでは、誰も乗りません。

人口減少と開発住宅地

C：箕面市は人口を増やす施策は何かされていますか。

G：人口の受け入れは、彩都、水と緑の健康都市及び小野原西地区の新市街地があります。その他の調整区域をどうするかは、今都市計画審議会で検討しています。

C：高額所得者が多いので、人口減少はあまり関係ないのでしょうか。

A：箕面市でも、人口減ではなく現状維持だと認識していますね。しかし、かなり強力な人口施策を打ち出さない限り、現状維持も難しいです。

司会：箕面市では、高額所得者の高齢者が大阪市内の高層マンション等に引っ越すのを恐れています。西の箕面駅周辺の戦前からの住宅地は、いくらでも次の世代が入ってきます。ちゃんと持続可能な町になっていますが、東の方が危ないのです。

A：急ごしらえの住宅開発地は、どうやって死に水とるのかを考える必要があります。すべてを元気なまま生きながらえさせる訳に行かないので、どう縮小するかを考えなければなりません。

用途地域の見直し

B：船場辺りは、パチンコ屋が出来たりして大変な事になっていますね。

A：規制をしたのですが、用途は商業地域のまま住宅が出来ています。本当は、商業地域から近隣商業地域に下げるとか、住居系の用途に見直す必要のある商業地域があるのです。一時居住のマンションばかりが出来てしまいます。しかしその見直しがなかなか出来ません。

G：繊維業界の不況等により、土地を手放していくのです。ここは商業地域なので様々な土地利用が可能で、まちの様相が急激に変化しつつあります。それをどう誘導するかが問題です。マンションが出来ていますが、小学校も大変遠くになります。

A：こういう商業地域や、準工業地域はたくさんありますね。そのような用途の土地が今どんどんマンションに変わっています。すると今度は、前からある工場が出ていかなければならなくなる。悪循環です。

G：船場地域でマンションが建ちだしたのは、人口密度の緩和をしたことが原因の一つです。

マスタープランの見直し、市街化調整区域の取り扱い

B：私は景観計画検討会議に出ていたのですが、山並みや西国街道など、箕面市のいいところを見つけて位置付けようという会議でした。箕面の魅力を引き継ぐ手法も考えなくてははいけません。

A：箕面はきっちり都市マスタープランを見直さなければいけない時期になっています。都市計画道路の見直しも、市街化調整区域のあり方検討も、都市マスタープランや交通マスタープランに反映させる時期に来ています。大きな開発は一通り終わっているので、今後は市街化調整区域の取り扱いが課題ですが、市街化区域への編入は国も府も基本的にはあり得ないと言い切っています。ですから調整区域の検討は悩ましいのです。彩都へ向う都市計画道路の通るところに区画整理事業の話が出ていますが、市街化区域に入れずにどのように考えるかです。今の都市マスタープランでは、中抜きの市街化調整区域も市街化区域となっています。市街化調整区域の中抜きの部分にも、市街地予備地的なゾーンと、農地保全的なゾーンの色分けをしていかなければいけません。箕面では、昨年新農業基本指針が出ていますが、具体的施策はありません。箕面市は農業振興地域を持っていないからです。国の農水関係の予算は農振農用地がないと資本投下しない。府は白地農地にも資本投下できる仕組みをつくり、4月から施行されますが、潤沢に資金投資できる仕組みにははっていません。大阪府独特の中抜け市街化調整区域は農地だけです。集落側はすべて市街化地区に入ってしまったままです。調整区域の中に旧集落が含まれているのは止々呂美だけでしょう。その時に議論しなければならないのは、本当に自分たちの生活に必要な施設が何かということです。おそらく商業施設ではないでしょう。

本当に必要で、成立しうる地域施設は何か

バスターミナルがハブや拠点になったとして、その周りに商業がはりついて、昔の駅前商店街のように、駅を中心とした生活圏は成立しません。しかし、それを生活サポート施設と言ってしまふ。生活サポート施設としてほんとに民間企業が成立している施設ってのはいったい何かあるのかを考えなければいけません。地域にどのような施設がほしいかという欲求もイメージもない。住宅地には、地域を結び付ける祭りやまとまりがほとんどありません。

テーマ型コミュニティの醸成とそのためのスムーズな市内移動

G：旧集落では祭りをしますが、新興の住宅地では自治会のつながりもうすいです。マンション建設問題がおきて、初めて周りの人の顔がわかるようになる地域もあります。

A：これは全国共通したニュータウン問題です。箕面の救いは、テーマ型コミュニティがたくさんあることです。多分、地縁型コミュニティは旧農村のもので、新住民に地縁型コミュニティづくりはむずかしい。それを拒否した人たちが住んでいるのですから。むしろテーマ型コミュニティをいかに活性化するかが重要です。箕面市は参加条例もあって市民も高学歴社会の中でがんばっている人もたくさんいますので、そういう意味で市内流通をさせたいのです。テーマ型コミュニティをいっぱい育てていこうと。かやの中央のセンターには市民プラザのようなものがあります。

司会：箕面市民でよかったなと思えるような場所がバスでうまくつながっていて、楽しむことのできる地域型コミュニティが交流できるのがいいですね。そろそろ時間が来てしまいました。何か言い残したことはございますか？

B：クルマに依存しないというのがテーマでしたね。「クルマに依存しない」の反対語が「歩

いて楽しい」ではないのです。歩いて楽しい要素があるということを、因数分解していくと、都市像になっていく。

C : 「歩く」は交通手段ではなく、そのものに自体に意味がある。

司会 : 徒歩圏内の考え方も見直さなければいけないし、箕面市で歩いて暮らしたいと思える要素はなにかというところも見直ししなければなりません。箕面の良さを箕面の市民が楽しめるような東西の交通の見直しが必要です。

今日はありがとうございました。