

5．クルマに依存しない郊外生活実現に向けて

2回のブレインストーミングから得られた視点をまとめると、次のようになる。

(1)ブレインストーミングから得られた視点

社会の現状を再認識する視点

クルマへの依存という観点から、社会の現在の状況を再認識する視点が様々に指摘された。

1．人々は、クルマに依存することを前提とした住宅地選びをしていること、(クルマ依存を前提とした住宅地選択)

2．その前提として住宅手当や通勤手当など日本の社会システムが市街地のスプロールを可能にしてきたこと(住宅手当と通勤手当がある日本の社会)

3．線的な整備である交通政策は、面的な整備である都市計画とリンクして整備すべきものであるにもかかわらず、そのようには取り組まれていないこと、大胆に取り組みようとしても、交通政策は警察に抑えられてしまうこと(日本の交通政策は警察が変革を抑えている)などが挙げられた。

また、現在の交通施策を考える上で、考慮すべきこととして、

4．交通サービスには常に公共性が求められていること(交通サービスの公共性)

5．公共交通の評価は路線がある、なしではなく、その頻度も合わせて評価しなければならないこと(公共交通評価には頻度が重要)などが指摘された。

新しい住宅地開発については、

6．人口減少が進む孤立住宅地の問題(人口減少と開発住宅地)と、その一方でクルマを持つことを前提とした孤立住宅地が、「環境にやさしい街」を前面に打ち出し販売される現状に対する疑問が投げかけられた(クルマなしで住めない、「環境にやさしい街」は本当か?)。本当に環境にやさしい住宅地とは、どのようなものなのかについての議論が交わされた。

箕面市の現状を認識する視点

箕面市を交通政策からみた場合、どのようにとらえるかについても意見交換がなされた。

7．箕面市を一つのエリアと認識しているのは行政だけで、住民はいくつかのエリアに分かれている、あるいは周辺市の駅と強く繋がっていると認識している(箕面市は箕面市だけで考えてはいけない)

8．箕面市は次々と住宅地を開発しているが、そのことが一方で支出を増やしているということを認識しなくてはならない(住宅を造ると支出も多くなる)

9．箕面市でとられている100%の駐車場付置義務は、実はクルマに依存する生活を誘導することになっていないか(駐車場付置義務マンションの功罪、駐車場付置のミニマム規定(駐車場をつくらせない))

10．箕面市民はクルマへの依存度が大変高く、どこへ行くにもクルマで行くが、箕面の本当の良さは、歩いて初めてわかるのだ(歩いて初めてわかる箕面の魅力)

11. さらに、箕面市民は、本当は何に困っているのか、クルマに依存した生活に現状で不満を漏らすことはなく、将来高齢者になった場合困るに違いないと思い、不安になっている。しかし、そのために地域の改善を求めるのではなく、自らが他の場所に移ることにより解決が図られる。

箕面市の市民に対する姿勢

12. 住民参加、住民の意向調査が行われ、そのことを行政はくみ取らなければならない。反対意見がどのような理由で出てくるかを知ることが重要であるが、行政も意思を持って事業をすすめることが必要だ（行政は意思を曲げずに事業を押し進めることが重要）。特に交通政策においては、行政は強い態度で望まなければならない。

13. その一方で、交通政策の公共性についての議論は重要で、どこにおいて、どのようなサービスで、どの程度まで市民生活を保証するかについては十分議論しなくてはならない（市民生活をどのように保証するか）。

(2) 今後取り組むべき事柄

北大阪急行の延伸に向けて、今後見守らなければいけないエリア

14. 今後その動向を見守らなければいけないエリアがいくつか指摘された。

(1) 箕面船場（箕面船場の用途地域の見直し）においては、箕面市の厳しい人口密度規制の緩和などにより建設されたマンションに対し、疑問が投げかけられた。

(2) 水と緑の健康都市については、本当に環境にやさしい、自然にやさしい住宅地となっているのかについて、話題となった。

(3) 国道171号（幹線としての国道171号）は箕面市の中でありながら、圏域幹線であることから異質な空間となっており、地域コンセンサスが図りにくいところである。北大阪急行の延伸後は、箕面市の東西を結ぶバス交通の幹線として重要となることから、沿道の土地利用コントロールを検討し生活を支える施設が集積する幹線と変えていくことにより、周辺エリアの市民にとって意味のある空間となる可能性がある。

(4) 市域に点在する市街化調整区域は、マスタープランの見直し（マスタープランの見直し、市街化調整区域の取り扱い）農地の担保（市街化調整区域内の農地は箕面の宝）萱野中央駅周辺の土地利用（ヴィソラ周辺の市街化調整区域の緑を担保する方法）など、箕面市の重要な課題と指摘された。

既存の住宅地の改善

箕面市の既存の住宅地の改善策として、

15. 衰退する近隣施設が上げられた。住宅地に買いまわり施設がないことがクルマ依存を引き起こしているのではなく、近隣施設が依然として買いまわり施設としてしかないことが衰退を引き起こしている。居住者が日常的な買いまわり商品購入のためにクルマを利用することは止められない。地域で成立している地域施設（本当に必要で、成立しうる地域施設は何か）とはどのようなものであるかについて調査するなどして、商業施設経営者側も努力すべきであるとの意見が出された。また、そのような施設の集積が新たな住宅地の

魅力を生み出す手がかりとなる可能性も高い。

16．住宅地内に空き家が多く発生することについては、定住の難しい社会構造はあるものの、都心や近隣市の駅近くでのマンションなどの建設の影響も考えられる。箕面市は密度規制が厳しいことからマンション立地が難しい。そこで、市内で住み替えることのできる駅前マンションの提案も出されたが、そのようなマンションの建設は、先にもふれた駐車場付置義務を外した、クルマに依存しない環境にやさしい暮らしを望む人々の暮らす場として計画されれば、立地の可能性もある（*市内住み替えと駅前マンション*）が、

17．歩くための道の確保により、住宅地の魅力を増強の方法も検討された（*気持ちよく歩けることが住宅地の魅力*）

住宅地に対する今後の考え方

既存住宅地に対する考え方として、

18．守っていく住宅地（*大切な住宅地を守る都市計画*）と、計画的に縮小をしていく住宅地を見定めることの重要性が指摘された（*面倒見切れない住宅地を縮小していく都市計画、力を入れる住宅地と縮小させる住宅地、住宅地の再編と誘導*）。これまでの、箕面市の交通政策とセットではなかった住宅地開発を見直すべきであるとの議論である。この考え方に対しては、行政としてどのようなサービスをすべきか、公共サービスの公平性の立場から、必ずしも一致した見解は得られていないが、住宅地を維持・持続させ津子との難しさを十分に覚悟した上での住宅地開発がなされるべきであるという点においては、見解の一致をみた。その上で、出された意見が次のものである

19．住宅地の開発は、交通施策とのリンクの中で考えるべきで、今後の住宅地の開発基盤として公共交通を位置付けることが提案された（*住宅地開発と交通施策、公共交通を開発とセットで捉える*）。そのうえでは、バス路線の確保、路線バスの頻度など、どのような交通施設を公共交通と定めるかを検討する必要がある。また、住宅地開発時に居住者が一部負担してバスを走らせるという手法も考えられる。

クルマに依存しない方法

以上の意見交換の中から、再度クルマに依存しない方法を考えたところ、

20．箕面市で自転車の交通手段としての位置付けることの可能性（*自転車は交通手段がリクリエーションか*）が検討された。具体的には、171号に並行して走る西国街道の自転車道としての整備が提案された。

車のどのような利用を減らすのか（*どのような車の利用を減らすか*）という議論の中からは、

21．環境負荷を下げるという目的を据えることにより、クルマに頼らずバスに乗るという答えだけでなく、多様な解決方法が見えてくることが指摘され、（*環境負荷を下げるための多様な解決方法の可能性*）新駅周辺のように、公共交通の整ったクルマに依存せずに暮らすことのできる地域では、積極的にクルマに依存しない生活を実現できる住宅地開発を推し進めることも箕面市の役割として重要である。

(3) 北大阪急行延伸、新駅にともなう整備

バスシステムの改革案

具体的なバスシステムの改革案として、

22 .新駅にハブ機能を持たせた上で、スムーズな乗り換えシステム(乗り換への料金的、肉体的スムーズなシステム)の実現、あるエリアは一定料金にすること(バスの一定料金の導入)による料金負担の低減、現在検討中のMバスと路線バスのリンケージ(路線バスとMバスリンケージの方法)においても、その上でのバス路線の見直しが必要とされた(バス路線の見直し、使い方の見直し、延伸と連動したバス路線の再編)

23 .Mバスの路線バス化においては、住民のバスという意識が希薄になることが指摘された(Mバスの路線バス化と受益者負担意識)これまでの目的ベースのバス路線の設定ではなく、居住地をベースとした路線の設定(居住地ベースのバスルート設定)を行うことにより、受益者が明確になるとの提案もあった。そのことにより、身の丈に合った事業が行うことの重要性も指摘された(地域に見合った事業性の評価方法)

24 .バスを身近なものにする方策として、バスのイメージアップ策、急行の導入、バスルートやバスシステムをわかりやすくすることなどが提案された(わかりやすいバスルート、わかりやすいバスシステム)

クルマに依存しないために箕面市が取り組むべき「みちの整備」プロジェクト提案

25 .クルマに依存しない生活の実現のため、以下のようなプロジェクト提案がなされた。

- ・ 歩く道のモデルルートづくり
- ・ 自転車道ネットワークの整備
- ・ クルマがゆっくり走る道の整備
- ・ 箕面を楽しむ遊歩道整備(山を楽しむ遊歩道など、南北の歩く道整備)
- ・ 道情報の提供(車椅子で進めるルートの表示、歩行負荷情報など)

かやの中央駅の整備と箕面市の一体性

26 .北大阪急行線の延伸による新駅、かやの中央駅の箕面市交通ハブとしての(かやの中央駅)期待は強い。箕面市の大きな問題点である東西方向の移動の不自由さ(箕面市を東西に移動したい)を、バス路線の見直しとともに解決するチャンスとすべきである。箕面市を一つのエリアとしてとらえることは問題だとする指摘もあったが、今後の住民の高齢化に向けて、地域内消費を高める必要性や(地域内消費を高める必要性)市域内テーマ型コミュニティの醸成のために(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)スムーズな市内移動は必要不可欠である。そのためには市としての一体化を目指した都市計画の導入(市としての一体化を目指した都市計画)は言うまでもないが、その中に位置付けられた新駅の本格的なバスターミナルとしての整備(新駅の本格的バスターミナル化)とともに、かやの中央そのものが歩いて楽しい街になることが求められている(萱野中央は歩いて楽しい街になるのか)

(4) まとめ 今後のまちづくりの考え方

考え方1 住宅地の開発は、公共交通とのセットで行うことを前提としよう。

今後の新たな住宅地の開発は、公共交通の担保をすべきだ。たとえば受益者負担のバス路線でもよい、何らかの公共交通が担保された住宅地開発を進めるべきである。クルマに依存しないと暮らすことができない住宅地をこれ以上つくらない。

考え方2 クルマに依存しなくても暮らすことのできる集合住宅や住宅地では、積極的にクルマのない生活を後押ししよう。

駅前、駅近のマンションでは、駐車場付置義務を外す、あるいは住宅地開発では、駐車場を取らない代わりにコモンスペースを設けるなど。クルマなしのライフスタイルを積極的に支援、推奨する。

考え方3 箕面市の良さは、歩いて初めてわかる。遊歩道のネットワーク整備とともに、箕面の宝を大事にしよう。

歩いて初めてわかる箕面市の良さがたくさんある。西から東、あるいは箕面の山に向けて、遊歩道のネットワーク整備おこない、多くの人が箕面市の良さを見つけ、また見つけた宝物の監視人になろう。

考え方4 箕面市の宝の一つは、農地である。農地を市民の宝として守る方法を考えよう。

歩いてわかる箕面の良さの一つに、今も点在する農地とその周りの景観がある。市街化調整区域においては、市街地予備的なゾーンと農地保全的なゾーンの区分を行わなければならない。

考え方5 新駅にハブ機能を持たせて、東西の移動をスムーズにしよう。

新駅は、箕面が交通システムを再編する上でのチャンスととらえ、バスを積極的に取り入れた東西交通の整備、他地域との整備を行なおう。Mバスの再編も同時に行い、使いやすいバス交通を目指そう。