



研究交流セミナー

「これからの郊外、住まいと鉄道」第3回 講演録

価値創造による郊外住宅地の再生を目指して

主 催：公益社団法人 都市住宅学会関西支部 公益財団法人 都市活力研究所

後 援：一般社団法人 日本建築学会近畿支部

日 時：2013年10月1日（火） 午後3時～5時30分

場 所：ナレッジキャピタル カンファレンスルーム

ー プログラム ー

15:00

主催者あいさつ

解 題

関西学院大学 総合政策学部 教授

公益社団法人都市住宅学会 関西支部 支部長 角野 幸博 氏

「鉄道と地域の関わり」

大阪大学大学院工学研究科 准教授 松村 暢彦 氏

「近鉄沿線の現状と取り組み」

近畿日本鉄道株式会社 総合戦略室 事業開発部長 松井 利喜 氏

「能勢電鉄沿線の現状と取り組み」

能勢電鉄株式会社 代表取締役 常務取締役 奥野 雅弘 氏

「ニュータウンの再生と鉄道会社への期待」

武庫川女子大学 生活環境学部 教授

のせでんアートライン妙見の森・2013 総合プロデューサー 三好 庸隆 氏

休 憩

ディスカッション

・コーディネーター

関西学院大学 総合政策学部 教授

公益社団法人都市住宅学会 関西支部 支部長 角野 幸博 氏

17:30

閉 会

関西学院大学 総合政策学部 教授

公益社団法人都市住宅学会 関西支部 支部長 角野 幸博 氏

大阪毎日新聞の大正 11 年の見開き広告を見ると、大阪から郊外へというキャンペーンが張られていて、すでにこの時期には関西の様々な鉄道会社が各セクターに路線を伸ばし、沿線のリゾート開発と郊外住宅地開発は戦前のピークを迎えようとしていたことが判ります。明治の末期から昭和 10 年ぐらいの時期には、現在の有名な郊外住宅地すなわち高級住宅地はほぼ顔をそろえています。そして戦後の高度経済成長期にかけては、すさまじい勢いで市街化が進んでいきました。模式的に居住地の拡大プロセスを考えると、前近代には、母都市と旧街道沿いの旧町とがあって、その周辺には農村集落が散らばって

いました。近代になって鉄道会社が鉄道を伸ばし沿線開発が進み、あわせて中心都市の都市化が進んで市街地が広がります。新駅がつけられ住宅地開発が進みます。高度経済成長期になると本線沿いの開発だけではなく、枝線として新線が引かれたりバス路線の開設とともに大規模な住宅地開発、計画的な大規模開発、一般の企業やデベロッパーによる住宅地開発が進みます。1980年代以降にはさらにその外側に開発が進み、関西の郊外というのは3つの層に分けて理解されるようになりました。主に戦前に開発された内郊外、主に高度経済成長期に開発された外郊外、さらにその外側に開発された超郊外という3層構造です。戦前の開発、高度経済成長期の開発、バブル期の開発と簡単に整理していますが、それぞれに誕生、成長、変容、解体、再編という経緯があって、状況の異なる郊外というのが同時に都市圏の中に存在しています。そして、それぞれが個別の課題を持ち、いかに再編していくか悩んでいるわけです。

人口が減少し都市圏が縮小するといわれていますが、均質に縮小するわけではなく様々な核、コアに向かって縮小すると考えています。こんな状況のなかで居住者の方々、デベロッパーの方々、そして鉄道事業者の方々は様々な再生の方法を模索されています。研究者たちもこの20年ぐらいのあいだに様々な提案をしてきました。政策を大きく区分すると、個々の住宅地をいかに持続させていくか、都市圏のなかでどのように集約再編していくか、専用住宅地であることを見直す、この3つになると考えます。多様な答えをそれぞれが探らざるを得ず、再生にしても場合によっては消滅するにしても複数のシナリオが検討されることになると思います。

研究者レベルでは問題点や課題の整理はしてきていますが、整理された課題をどのようにクリアしていくのかはなかなか難しいというのが現状です。それぞれの提案の総括あるいは評価をしていくなかで、それぞれのゾーンの居住価値といったものを再発見する必要があるのではないのでしょうか。基本的な考え方、すなわち都心に通勤するサラリーマンのベッドタウンという前提そのものを見直していきながら、それぞれの場所に住む価値にはどういうものがあるのか、あるいは今後どういう価値を作り出すことができるのかという原点に立ち戻って考えなければいけないのです。

その際に、電鉄会社の役割に強く期待します。沿線としての戦略を総合的に考えて、都心、近郊外、遠郊外を結び付けることができないうか、そして沿線価値の向上をはかっていけないかということ、それが今日のシンポジウムのテーマです。鉄道会社が過去の郊外開発の中でどのような価値をつくってきたか、ベースには何があったのか、その後社会情勢はどのように変化してきているのか、鉄道沿線としての総合的なマネジメントのあり方があるのではないかと。総合的な生活支援サービスを行うことに、すでにいくつもの電鉄会社に取り組んでおられるわけですが、そのあたりのことを今日は教えていただきたい。高度経済成長期につくられ現在人口減少や高齢化が進んでいる郊外や、そのさらに外側にある郊外は、もともとはリゾートとしての魅力があったと同時に、地元の農村社会の文化が強く残っているところが少なくありません。そこに新たな価値を見出せる可能性があるかもしれないのです。いかにその価値を伝えていくかという新しいコミュニケーション戦略も課題として見えてくると思います。

また住宅地においてもエリアマネジメントという概念が少しずつ広まってきています。電鉄会社と地元の行政、そして居住者の方々がしっかり手を組んで地域をマネジメントしていくという課題もできています。大きな視点からは電鉄会社の役割が軸になりますが、一方的に電鉄会社にお願いする話では

なく、行政の役割はどうか、住民はどのように考え行動しなくてはいけないかというあたりまで議論が深まれば良いと考えています。

大阪大学大学院工学研究科 准教授 松村 暢彦 氏

「鉄道と地域の関わり」

京阪神都市圏の鉄道利用者数の変化を 1991 年バブルのころからみるとずっと右肩下がりになっています。関東では関西型と言われるようですが非常にドラスティックに変わっている。人口ベースでみると郊外で人口が減少しつつ都心に回帰し、高齢化が進展している。昨年の 12 月に実施されたパーソントリップ調査のデータをみると総トリップ数が減少している。これはかなり衝撃的な結果で、とくに大阪市を中心とした都市間のトリップ数が 10 年前から減少している。その一つの原因は 20 代から 40 代の生産年齢人口の活動の減少です。逆に高齢者については増加傾向にあります。自動車の分担率は 10 年前とほとんど変わっていません。男性も女性も 20 代から 40 代の自動車分担率は減って高齢者層で自動車分担率が増えている。横軸に人口密度をとって立て軸に自動車の分担率をとると全国でも京阪神都市圏でも右肩下がりのカーブになることから人口を集中させていきたいと思いますというシナリオが描かれます。

関経連の多角連携型・重層型環境都市圏や国土交通省の近畿圏広域地方計画では公共交通軸上に市街地や都市機能を集約していく、拡散的に広がった市街地はスリム化を誘導していく。10 年前までは素直にこういうものだ、これからはコンパクトシティの時代だと思って研究していました。

あるときヒアリング調査で駅近の高層マンションに引っ越してきたおばあさんと話したら「もう死にたい」とボツリと言われました。息子の勧めに従って買い物が便利な市街地にいまのうちに動いたほうが良いという合理的な選択をした。確かに買い物は便利になった。お友達は最初のうちは遊びに来てくれたが、その間隔が広がってついには一人ぼっちになってしまった。他人としゃべったのは 3 週間ぶりだと言われました。こういう都市政策は正しいのかと疑問に思い初めて、郊外を活かし住み続けながらコンパクトにできる方法はないか、ブランド郊外ができないかということを実践的にやってみようと考え始めました。つまり生活の機能的だけではなく生活の質を考え、人のつながりを確保していく方策はないのかということです。

能勢電鉄がシニアパスを発行していて 65 歳以上は 2 か月間乗り放題、川西の市街地と郊外部を日常的な場とはれの場ということで使い分けて、車ではなく鉄道で行き来する。郊外型の新しい住まい方がスムーズにできるのではということで、その効果を測ろうとシニアパスを購入された方とされていない方にアンケートを取りました。合わせて家から引っ張り出すように目的地の情報を学生が毎日メーリングリストで送りました。毎日 1 通、3 つの情報が書いてあって希望者の方にお送りするというのをプッシュの政策としてやってみました。そうするとシニアパスを購入された方は非常によく鉄道を利用している。分析してみると余暇目的の外出が増えて、生活満足度がかなりプラスになっていることが検証できました。中心市街地への来訪頻度が増えたので中心市街地活性化にも寄与しているのではないかと。

川西市の大和は団地の中に駅がある便利なところ。住民自治会が活発で体育祭、盆踊り、サークル活動、ボランティア活動が盛んな地域です。自治会も自分たちの地域をアピールしたいということで

大和の地域を紹介するリーフレットをつくって配布し、前向きにブランド郊外をつくろうと頑張っています。そこで記憶を継承していけないかということで、学生たちと一緒に地域のひとと記憶、大和のものがたりを集めていくという取り組みをしました。体育祭で思い出の場所のエピソードを書いてもらってまとめて冊子にして配布する。例えば DISCOVER 大和「みんなの思い出公園編」では「平木谷公園での思い出、30年前に引っ越してきた翌日、息子が平木谷公園に遊びに行き家がわからず迷子。その息子も33歳になり、来年結婚します」。思い出を集めてみなさんが共有化していく。見た人は大和に対して親しみを感じ、記憶の継承が郊外の住宅団地における様々なマイナス点を克服する可能性があると思います。もともとこの場所にはこういうストーリーがあるということがこれまでのまちでは自然に継承されていたが、郊外のニュータウンではそういうことをする主体がいない、継承していくようなかたちがないということから、思い出を取り上げました。

現在、川西市ではふるさと団地再生協議会がつくられています。様々な取り組みがされているが、主体もバラバラで対象もバラバラなのを取りまとめていく、川西市の住宅地の暮らしはいいというメッセージを発信できるようなプラットフォーム型の協議会です。川西市が事務局で電鉄会社、デベロッパー、銀行、自治会が入って活動しています。その取り組みの一つの事例として川西市の親元近居制度があります。子育て・介護等の共助を促進し、若年世帯の流入・定住化を促進するというで親と近いところに住みたいという世帯に対して20万円を上限として助成をする制度です。血縁をビルトインして住まうことを奨励する取り組みで、さらに池田泉州銀行が有利なローンを組むという制度も併せて実施されています。

こういうことを組み合わせていくことで川西市の郊外がブランド郊外として生き残っていく戦略があるのではと考えています。

近畿日本鉄道株式会社 総合戦略室 事業開発部長 松井 利喜 氏

「近鉄沿線の現状と取り組み」

昭和25年の学園前が近鉄グループの大規模な開発の第1号で現在も販売継続中のものも含め総計で3万3千戸ぐらいです。奈良線・けいはんな線・生駒線が奈良県北部で1万2千戸ぐらい、戦後から高度経済成長期にかけての郊外型の住宅地開発です。現在も奈良県・大阪府・京都府・三重県にわたって住宅地開発を継続しています。けいはんな線のターミナル駅、学研奈良登美ヶ丘住宅地、関西学研都市での民間開発第1号の京都府木津川市木津川台住宅地、奈良県の生駒市と平群町にまたがる菊美台住宅地、近接地に近畿大学の奈良病院を誘致しています。三重県名張市の桔梗が丘住宅地は昭和39年に新駅を設置してまちびらきをしました。

鉄道モデル、新線・新駅を整備してその周辺で行った住宅地開発で近鉄グループで最も代表的なものが学園前駅周辺の開発です。戦前の昭和16年に帝塚山中学を誘致してその翌年に学園前駅を新設、第2次世界大戦後の昭和25年の学園前南住宅地の分譲から始め、周辺にショッピングセンターや美術館等を整備しています。けいはんな線の一番北側の登美ヶ丘周辺では現在も開発が続いています。近鉄奈良線生駒駅から分岐したけいはんな線は生駒市から奈良市を通っています。昭和63年に白庭台住宅地が先にできて、奈良線の混雑緩和という意味もあって住宅地が先行しながらあとで新線を設置したとい

う例になります。

大阪のベッドタウンになっているのはどこまでか？ 県外就業率は奈良市で3割、生駒市では5割を超えています。奈良市でもニュータウンが集中している西部に限ると生駒市に近い数字になります。吉野郡大淀町、三重県名張市では県外就業率、大阪府への就業率は10%前後で大阪のベッドタウンとは言えません。住宅分譲、宣伝広告の対象エリアで考えると変える大淀町、名張市はその地域で一番のブランドの住宅地を目指すという方向性になります。

全線の輸送人員の推移をみると平成24年でピークの30%減、24万人減っています。24万人という数字は関西の私鉄で言えば南海電鉄や京阪電鉄の年間輸送人員とほぼ近く私鉄1社の輸送人員がこの20年で消滅したことになります。減少数の8割が定期のお客様です。郊外と都心をつなぐ奈良線はピークからの減少率が全線よりは若干高く、減数の9割が定期です。

奈良県の人口動向をみると県全体で減少傾向にあつて、2030年になると15歳以下の人口が現在の3分の2ぐらいになり、一方で75歳以上、サポートが必要なシニアの世代は1.7倍ぐらいまで増える。奈良市は奈良県全域にはほぼ近く、生駒市は現時点で人口が若干増えていて、2030年の0～15歳の減少割合は比較的穏やかですが、75歳以上の増加は2倍を超えおり高齢化が進みます。

国勢調査データから平成9年の20歳から24歳と平成14年の25歳から29歳を比較してみると、人口が増加している生駒市でも減少している奈良市でも若者世代、20歳から24歳は同じように1割ぐらい減っています。ファミリー世代、30～35歳では生駒市は増えていて奈良市はほぼ横ばいです。若者の流出ではなくて一旦出たファミリー世代が戻ってこないというのが人口減少の原因と考えられます。

購入者のアンケート調査をみると生駒市北部の戸建て住宅地では県外が60%、大阪府が50%、年齢は30代・40代で8割ぐらい、勤務地は大阪府が8割、家族数は平均2.9人、2人～4人が多い。郊外の住宅地に新たに住むファミリー層の一般的なイメージに近いと思いますが、残念ながらこういう住宅供給は今後減っていきます。奈良市のあやめ池駅前の新築分譲マンションでは前住地は奈良が8割、購入者の平均年齢は52歳、50代以上で6割を超えます。50代以上の夫婦が同じ生活圏の郊外から引っ越してきて、おそらく子供は独立している。駅前マンションはこのような層がメインになっています。生駒市で開発後30年を経過した郊外型ニュータウン（分譲一戸建て）の場合、居住者は2人以下が約6割、世帯主の年齢は8割が60代以上、無職の方が6割近い。この住宅地は荒れているわけではなく非常にきれいで普通に住まれています、高齢化がここまで進んでいます。今後、住み続けたいが6割、難しいけど住み続けたいをいれると8割は定住志向です。3割は住み続けるのは難しいとっていて、将来の不安としては買い物・炊事・身の回りの世話、60台以上の夫婦で夫はリタイヤしておそらく子供は独立している、いまは元気だけど将来的には自動車が使いにくくなるので不安というのが一般的な像になります。現在、親世帯もしくは子供世帯と近居同居しているかを調べると、同居している比率が70%を超えます。とくに平成7年以降入居で比較的若い世代の近居率は9割近くになり、新しい転入者は親と近居するという目的で移ってきた可能性が高い。開発後30年から40年たっている住宅地で高くなります。

イメージでまとめると、35歳、子供が5歳のときに引っ越して入居、10年たったころから子供さ

んの流出が始まって、20年たったころには夫婦2人のパターンが増える。30年たったころから親世代は転居して駅前マンションとか老人ホームとかに住み替える、あるいは子供さんが近居して住み続ける。子供世代から見てもヤングファミリー（25～35歳）は子供さんが小学校までが住み替えやすい・・・。

鉄道会社としてまとまった施策がある訳ではないが、考え方としてはそれぞれの世代に必要なハード＝住宅とソフト＝生活サポートを提供していくことだと思います。住宅ストックの活用として中古住宅をリノベーションし新築に近い性能でリーズナブルな価格の住宅を提供することが必要になってくると考える。生活サポートが必要なのは子育て世代とサポートが要るシニアになる。前者では認可保育所、学童保育、住宅取得補助、医療費の免除、後者では買い物支援、見守り、訪問看護などで、民間では難しく行政サービスに近くなるので自治体との連携が重要と考えます。ではないかと考えております。

別の観点から言うとエリア間・都市間の競争、人口の誘致合戦はやむを得ない。沿線のブランドづくりのためにメッセージを明確にすること、子育てしやすい街、安心安全の街、コンパクトシティ＝自動車のいらない街という情報発信をきちっとしていく。これは自治体と利害が一致するので自治体と連携していく。エリア内は主にシニア、エリア外はヤング・ファミリーにメッセージを伝えていく。子育て世代やシニア世代にコールセンターから生活応援サービスを紹介する、無料セミナーを開催する、フェイスブック「奈良で暮らそう」での情報発信などを始めています。

コンパクトシティということで駅前に食品スーパー、病院、老人ホーム、幼稚園、小学校、レストランなどをまとめる、安心安全の街づくりということでタウンセキュリティを導入するということを登美が丘でやっています。花吉野ガーデンヒルズでは駅前に病院を誘致し、施設用地に自社でメガソーラーと植物工場を整備する安心安全のまちづくりを奈良県、大淀町、日産自動車、関西電力とやっています。

開発して30～40年たった住宅地で6千戸近くが残っていてその住宅地の活性化が課題です。繰り返しになりますが郊外の住宅地の中では、定住志向の方の応援、子育て世代の誘致、中古住宅のリノベーションなど、行政と一緒に情報発信しながら、郊外の住宅地の世代交代ができればと考えています。

能勢電鉄株式会社 代表取締役 常務取締役 奥野 雅弘 氏

「沿線価値の維持向上に懸ける～次の100年のために」

今年の4月13日で能勢電鉄は開業100年を迎え100周年記念事業を展開しています。大正2年に川西能勢口駅から一の鳥居駅まで、その10年後に妙見口まで開業しました。日蓮宗の関西の総本山である能勢妙見宮への参拝客と能勢地方の産物の輸送を目的に創立されました。その後、大阪都市圏の近郊で自然に恵まれているため郊外型のベッドタウンとして急激に発展しました。昭和53年には山下から日生中央までの路線が整備され、日生ニュータウンが開発されました。

輸送人員の推移をみると昭和58年の2200万人から平成7年には3300万人弱まで伸びています。ニュータウンの開発で輸送人員が1.5倍に増えましたが、平成7年をピークに極端に減りだして昨年度は2103万人で3分の2になるという激動の30年間です。多田グリーンハイツが昭和42年、大和団地が昭和43年、清和台が昭和45年、日生ニュータウンが昭和60年から各々、分譲が開

始されています。高齢化は40年代に開発された多田グリーンハイツ、大和団地で65歳以上の割合が38%弱、日生ニュータウンはまだ18%、けやき坂は16%ですが今後が気になります。駅別の周辺年齢構成をみると大和団地の最寄駅の畦野駅、多田グリーンハイツの最寄駅の平野駅で非常に高齢者の割合が大きくなっています。駅別の乗降人員の推移では1994年をピークに右肩下がりで畦野や平野の減り方が顕著です。2002年に都市計画道路が開通した直後に日生中央駅が大きく減っています。自動車交通、バスに転移した。

沿線価値の維持向上ということで沿線の市長、町長と話をしますと、能勢電鉄とは運命共同体であり能勢電鉄を存続させることが地域のためになると言われます。そのためには鉄道利用者を確保していかなければなりません。

鉄道利用者の確保には大きくは交流人口の増加と定住人口の増加の2つの手法があります。交流人口の増加は定期外需要の確保、定住人口の増加は定期需要の確保です。

交流人口の増加としては、積極的なイベントの実施、ホームページ・SNSを用いた広域的なPR、能勢電ファンの獲得、100周年記念事業の新規イベントへのチャレンジ、妙見の森のケーブル、リフト、バーベキュー場などの活性化、地域との連携による新たな魅力創出に取り組んでいます。直接的には定期外需要の確保ですが、それが魅力ある住みたい沿線、沿線価値の維持・向上、将来の定住人口の増加につながればと考えてやっています。定住人口の増加としては、かつては住宅事業をやっていましたが今はやっていないので、みずから住宅関係に取り組むことはできません。新規立地住宅、企業需要の取り込み、ふるさと団地再生協議会のようなオールドニュータウンの再生、親元近居制度などによる若年層の流入促進、中断している沿線開発の有効活用。高齢者にも優しい鉄道、シニアパスなどによる高齢者が住みやすいまちなどになります。

積極的なイベント実施、のせでんファンの確保ということで広報・宣伝・イベント拡充に取り組んでいます。タイムリーなプレスリリースということで積極的に広報していく、News2uのベストニュースリリース賞を受賞しました。宣伝についてはフェイスブックの開設、ブログによる時々の情報提供。イベント拡充では、おでん電車、気球、妙見山での婚活イベント、カップルが成立したら沿線に住んでもらうなどどんどん新機軸を出しています。

100周年記念事業のコンセプトは「100年の感謝、沿線の魅力再発見、新たな魅力創造」で、JAZZ電車、「目指せ100キロチャレンジ」（達成するとTシャツをプレゼント）、創業当時の電車の塗装のドーナツの箱、100周年のポスター（評判が良かった）、びよんちゃん・のんちゃん（キャラクター）などいろいろやっています。妙見山はハード整備を行って活性化ということで愛称を「妙見の森」としました。ケーブルの駅はレトロ風に少しきれいにした。エドヒガンという桜が群生しているのが非常に珍しい（川西市の天然記念物に指定）ので大木に「出会いの妙桜」と名付けました。子供さんが遊べるような遊具施設や9月14日に開業した山上の足湯をつくりました。

地域連携による沿線活性化にも力を入れています。山下駅東谷地区では「東谷ズム」（東谷に住む）ということで実行委員会をつくって地域の再認識による活性化を目指しています。東谷地域は昭和初期まで銅の製錬所があってダンスホールなど当時としてはモダンな施設があった。大正ロマントレイン（復刻塗装の電車）、当時の駅員の衣装などを共催事業として実施しています。

妙見口駅吉川地区は能勢妙見の参道で栄えた地域で昔は旅館、食事処、温泉までありました。10分に1本の電車を維持してほしいというのが地域、行政の望みで、我々も協力して何とか盛り上げていこうと地元と一緒に取り組んでいます。2012年度より地域が主体となってイベントを実施し、地域主導で活性化プランも作成しました。「のせでんアトライン妙見の森2013」では地域とアーティストが協調して作品を展示しています。当社もこれに合わせて妙見口駅の改修を行いました。

ニュータウン再生が能勢電鉄の再活性化には不可欠で、交流人口の増加といっても数万人程度であり、定住人口の増加の方が効果大きい。川西市のふるさと団地再生協議会の一つの答えが親元近居助成と池田泉州銀行のローンであり、豊能町では「とよのに住もう」というパンフレットを帰省される時期に配布されています。皆様のお知恵を借りながら沿線の価値の維持向上、魅力ある住みたい沿線を実現していきたいと考えております。

武庫川女子大学 生活環境学部 教授 三好 庸隆 氏

「郊外住宅地の再活性化と郊外鉄道への期待」

私はニュータウンの計画設計の実践とそれを評価して研究をするということをしており、事務所と大学を行ったり来たりしています。建築・都市計画・まちづくりの仕事、千里ニュータウンの後半、三田のウディタウン、彩都などニュータウン計画設計をずっとやってきました。彩都では従来のニュータウンの持っている課題を踏まえてサステナブルなソフト、ハードをどう組み込むかだいたい議論をしました。私が設計しましたガーデンヴィレッジあさぎは景観がいい戸建て住宅地として専門図書によくとりあげられています。

典型的な郊外住宅地として千里ニュータウンと泉北ニュータウンがあります。千里ニュータウンはブランド化していますが、泉北ニュータウンはブランド化しつくしていない。泉北ニュータウンの中には泉が丘地区センター、府営住宅、都市機構の住宅など公的セクターが持っているものがあって大阪府・堺市と協議会をつくっていろいろ考えて取り組んでおられます。

明舞団地は明石市と神戸市にまたがっていて兵庫県が主導した団地です。6～7年前にセンター地区を含むニュータウンの活性化計画のアイデア・コンペがあり大阪ガスとチームを組んで応募し最優秀賞をいただきました。その後、センター地区の事業コンペでも採択され、今年の3月に第1段階の建物が新しくオープンしました。郊外住宅地ではハードだけではなく並行してソフトの仕掛けを充実することが大事です。明舞団地は200ヘクタール弱の規模なので周辺のまちに視野を広げて課題を解決していく必要があります。バスで10分のところに学園都市があるので、大学の先生に働きかけて明舞再生塾という情報共有の仕組みをつくって2～3か月に一度集まって研究を実践に結び付けるようにしています。センターの商業施設というのは大きなインパクトがあり、オープンときには明舞団地にこれほど人がいたのかというくらいの人出がありました。エスカレーターを道路側に持ってきて少しでもにぎわいを創出する工夫をしました。既存のピーコックが核テナントとして移転しました。高齢者の方がほっこりしてもらえるようなスペースも用意するといった細かなことにも配慮しています。またオープンイベントでは明舞再生塾の神戸芸術工科大学の修士生に明舞団地を研究した修士論文を発表してもらいました。

千里ニュータウン、泉北ニュータウン、明舞団地では公的機関やそれに準じる機関が権利を持っていて、住宅地をどうするか、センターをどうするかなどを考える何らかのきっかけがあります。私が心配しているのは郊外の戸建て中心の住宅地の活性化問題で「誰が考えるのか」ということです。機会があればこの問題に取り組んでみたいと思っていましたが、縁があって能勢電鉄の100周年記念イベントの企画に参画する機会がありました。ときわ台は大変いいところで思わずカメラで取りたくなります。山下駅を過ぎると里山風景が広がっている。ところが高齢化が進むとどうなるのか、まちの活性化を誰が考えるのか、誰がまちづくりの責任を取るのか、これらは日本の問題であって電鉄会社の問題ではありません。戦後の住宅政策にもとづいてニュータウンが出来て、人口が減ってきたから中心市街地、コンパクトシティだというのはちょっと違うのではないかと、そう単純な論理ではないと思います。

能勢電沿線の生活圏の活性化につながっていくような試み、いろいろなイベントを串刺しするようなイベントということで「のせでんアートライン妙見の森2013」を提案しました。16~7名のいま旬の若いアーティストを中心にイベントを構成し、妙見の森の奥のほうを中心に川西能勢口駅にもアートを置いています。NHKや新聞にも取り上げてもらいました。

郊外住宅地のオールタウン化の問題は総論的な現状分析とか課題抽出はおおむね出揃っていると言っているでしょう。ところが課題間を貫く暮らしのイメージの提案が乏しいのではと思っています。経済系の先生は郊外住宅地の再生は自己責任で...と言われますが、それはどこか違うと思います。戦後の都市拡張期に標準家族を背景とした住宅供給システムのなかで形成されてきて、その前提が大幅に崩れようとしています。縮退期における住宅システムを支える政策も必要ですし、企業も行政も努力するという総力戦で取り組まないと問題は解決しないという危機感を持っています。

生活圏のライフコーディネータ的な役割が求められますが、それを支えるしくみ、どの主体が取り組めばよいか大きな問題です。行政は行政区域と生活圏の不一致が多く、公平に取り組まないといけない、財政、人材、ノウハウ面でもパワー不足です。主体を作り出すプロセスという意味では公の機関ですから大事です。住民組織、NPOも継続性に問題がある。インフラ事業者で可能性があるのはひとつはエネルギー系の事業者で、エネルギーマネジメントを中心に暮らしのマネジメントをサポートしていくという可能性があります。もう一つは交通系の事業者で、移動という切り口から暮らしのサポートをしていく可能性があると思います。

「のせでんアートライン妙見の森」はさめた目で見るとイベントにすぎないのですが、何らかのかたちで継続するシナリオをつくって鉄道沿線の付加価値の発見やブランド化への試みをやっていく必要があると思っています。より強力なブランド化、住んでおられる生活圏の方々の誇りを形成していく。住民の方々との創造的共創的コラボレーションが必須です。身近な目標としては幾人かの新たな定住と生活圏にふさわしい交流人口の創造、これをどうやっていくかということになると思います。

<パネルディスカッション>

角野) 大きく3点についてご意見をいただきたいと思っています。1点目は交流人口を定住人口にシフトさせることができるのか、できるとしたら何が条件になるか。2点目は情報提供のあり方です。情報発信の効果と留意点をどう考えるか。3点目は主体の問題です。鉄道事業者、地方公共団体、住民のコーデ

イネート、組織のあり方はどうか。

まず1点目については鉄道事業者の方はどうお考えでしょうか？

松井) 近鉄の場合は観光地とニュータウンはエリア的に分かれているので、あまり交流から定住へというようには考えていません。観光では新型特急しまかぜの導入、クラブツーリズムの企画で列車の中でワインの試飲というように鉄道に乗ること自体への魅力付けを行っています。

奥野) 難しい問題で直結はしないと思います。住宅地にもブームがあるので能勢電沿線を再認識してもらうためにまた一度訪れていただく機会になればと思います。

角野) 2点目の情報提供と沿線価値の向上の関係について松村先生いかがでしょうか。

松村) そこに住んでおられる方が発信するのが重要だと思います。あまねく住んでおられる方々にということ考えると紙の媒体になります。紙の媒体を中心としながらネットで補完する。観光の話に戻りますが、リゾートで住んでおられる方々と縁を作っていくようなイベントのあり方もあるのではないのでしょうか。

三好) 情報はたくさんあればいいというものではない。アクションをできるだけブランド化することで情報が伝わりやすくなる。今回であれば「のせでんアトライン妙見の森」ということになります。また、ロコミも大事で、ロコミを戦略的に組み立てていくのが大事だと思います。

角野) 情報伝達の機会としてアートイベントはどのような効果があるのでしょうか。

三好) アートというのは素人でも参画しやすい。今回は能勢電の社員も参加しました。情報のキャッチボールにはいいツールだと思います。

奥野) 現代アート展を見に行くと20代～30代の女性が結構見受けられます。住む場所を決める場合、その世代の女性がイニシアチブをとっていますから、住宅地や沿線を理解してもらうチャンスになります。どういう人に何を訴えかけるかが情報提供のポイントになると思います。

角野) 多くのイベントをやってみられて何か実感はあるのでしょうか？

奥野) 乗降人員が増えたという実感はないのですが、沿線の住民、行政の方々から活性化していると言われます。能勢電にいくと面白いことを一緒にやってくれるという手応えはあります。

松井) 住宅地で子育てしやすい、安心安全のまちというエリアイメージを伝えるには継続する方法があると思います。沿線外に伝えるにはネット、ロコミなどいろいろな方法を考えていかないといけない。郊外に住んでいるシニアから子供たちに「もどってこいよ」というメッセージをうまく伝える方法を自治体さんと一緒に考えていくのが今後の課題と考えています。

角野) 3点目の様々な主体をどうつなぐか、それぞれの主体・組織の役割について三好先生いかがでしょうか。

三好) 戦後の日本近代化のなかで主体が喪失していることを大変危惧しています。あの人がやっていたら私は参加しないということもよくあります。公的機関が上手に主体、リーダーを浮かび上がらせる努力をもっとしないといけないと思います。アイデアを持っている人に活躍の場を用意する、そういう主体の形成に公的機関は知恵を絞る。

松村) 川西市では市がふるさと団地再生協議会を作りたいということで事務局は川西市です。けれども市が主導的にやっているのではなく主体はあくまで構成メンバーの方々です。よくプラットフォームづ

くりと言いますが、活動をやっている方が集まるようなプラットフォームをつくらないといけない。行政は補助金をとってきてそれをインセンティブに活動している人を集めないと、何もなしでは難しい。

松井) 住み替えの支援と定住の支援と2つがあります。住み替えは土地の売買や賃貸などビジネスにつながるので企業でかなりのことができる。土地の売買や賃貸を伴うので。定住の方はコミュニティがあって住民同士でうまく助け合う、行政がうまくサポートして住民が動く、それを企業がバックアップする。なかなかうまくいきませんが、シニアの社会参加、生きがいとコミュニティがうまくつながってコミュニティビジネスとして継続できるのがいちばんいいと思います。

奥野) 元気な地域住民を見つけ出して行政と鉄道事業者が支援しながらやっていくというスタートでないとなかなか難しい。

三好) 生活圏のなかからリーダーをどう発掘するか、どう上手く位置づけてあげるか。行政が補助金をもってくるのは大事だがいつ切れるかわからない。自分のことは自分で考えてやろう、能勢電はみんなで支えないといけないと言うようにみんなで支える構造になっていったらいいと考えています。

瀬渡) 私はURの関西学研本部にいます。最初に角野先生が3つの層をあげられましたが、それぞれで対応は違う。平城ニュータウンは男性が少なく15歳から65歳まででは女性4人に男性3人の割合です。高齢化は進んでいない。30年経っているが案外入れ替わっていて居住地をよくしたいと頑張っています。角野先生の2番目の層にあたるどころです。では、超郊外はどうしたらいいのでしょうか。

角野) 高度経済成長期以降につくられて、必ずしも全部売れなかつたり別の土地利用を考えざるを得ないようなところということになります。難しい問題です。

松村) 超郊外をあまりよく判っていませんが新たな投資をすべきではないと思います。市街地、中心部に投資をしてそこに集めていく、超郊外はシュリンクさせていくべきではないか。

松井) 閉じたエリアで一番の住宅地としてうまく回ったら一番いい。問題は販売宅地が残っていて高齢化が進んでいるところです。企業単独で何とかできる問題ではありませんが沿線である以上捨てるというわけにはいきません。メガソーラーを導入したところは駅近くに施設用地が残っていて電力買い取り制度ができたので地域の自己電源になりエリアの魅力付けにならないかということで実施した。

奥野) 超郊外でも鉄道があれば都心までの便が良いところは駅前を中心にまだ開発の余地はある。それ以外のところは新たな開発は難しい。若い人が東京や海外からいずれ戻ってくるような施策も考えながら頑張っていきたい。

三好) 能勢電の生活圏はマーケット的には行き止まり型になっていて難しい。梅田を中心に考えると行き止まりだが、地図を逆に見たら能勢電の各駅からいろんなところに行ける。発想をを転換して組み立てていくことが大切だと思って次の提案を考えているところです。

角野) 郊外を取り巻く課題については学会で状況の分析、課題の整理をやってきましたが、その上でどうするかが見えない状況が続いています。一般解ではなくて個別解を積み上げていながら研究や分析する場面になってきています。都市住宅学会では、実務をやっておられる方々、暮されている方々、行政の方々に最新の情報、生の状況を教えていただき一緒に議論していきたいと考えておりますので、ぜひ皆様にご支援、ご協力をお願いしたいと思います。本日はありがとうございました。