

## 『駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（3）』

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

日 時：平成 29 年 6 月 16 日（金）18：00～20：00

会 場：公益財団法人都市活力研究所 セミナールーム  
（グランフロント大阪ナレッジキャピタル タワーC 7F）

### 「趣旨説明」

関西学院大学総合政策学部 教授 角野 幸博 氏

この研究会は過去三年間続けております。関西で郊外開発が始まって百年ちょっと経ちますが、その中で電鉄会社が果たした役割は極めて大きなものでした。関西の鉄道ネットワークは 99%が戦前に伸びております。戦前の郊外住宅地は駅から徒歩圏で開発されてきました。電鉄会社直営でも土地会社でも、徒歩圏で住宅地開発が起こったわけです。

戦後、高度経済成長期になりますと、需要が徒歩圏だけでは追いつかず、路線を延ばしたり、バス便でアクセスするところに広大な郊外住宅地が生まれてきました。つまり、戦前の郊外都市圏はそれぞれの駅・拠点があってスリムな郊外だったわけですが、戦後の郊外開発の中で、そのスリムなところがだんだん太って行って、戦前と比べると徒歩圏と言いながら、そこからバスでいくようなところまでずいぶん太ってしまいました。

人口が減少過程に入っていく中で、太っていった郊外をいかにバランスよくスリムにしていくかを考えざるを得なくなってきており、その時に、ひとつの拠点というのは駅、あるいは駅前だろう、ただし、鉄道会社と協働するバス路線とかあるいは鉄道のない郊外開発されたロードサイド型のショッピングセンター、およびその周辺の開発などもひとつの核になるかもしれないと考えております。

そういう状況下で、各自治体の下で計画立案は進んでいますが、それを個々の自治体ではなく沿線でみたときに一体どういう姿を描くことになるのか、スリムにしていくための拠点に、一体どういう機能があればわれわれが今後求めるべき都市圏像に近づいていくのだろうか、そんな問題意識を持ちました。

初年度は近鉄奈良線の富雄や学園前界限、それから南海高野線の一番郊外のはずれ、和歌山県の橋本市林間田園都市界限、それから北のほうでは能勢電の日生ニュータウン界限といったあたりに焦点を当てて様々な研究を行いました。さらに2年目はそれを引き継いで、例えばグループインタビューを能勢電沿線と近鉄奈良線沿線で実施したわけです。

それらを踏まえて明らかになったこともありました。昨年度は、さらに京阪沿線をしつかり見てみようということになりました。京阪沿線の場合は、例えば枚方市や御殿山、あるいは樟葉など、駅の拠点性がありますが、その南の丘陵地帯に住宅地がどんどん延びてきた。さらにもう少しくと JR が走っている。そういう状況の中で京阪沿線はどうなんだろうという問題意識を持ちました。また比較対象する形で、淀川を挟んで反対の阪急京都線あたりも並行して比較してみたいという問題意識を持って昨年度の調査を行いました。

アンケート調査を研究者はよくやりますが、住宅地単位でやるとどうしても回答者が高齢者にシフトしてしまいがちです。今回は一番働き盛りの方も含めてバランスよくアンケートをとれないかと考え、それぞれの電鉄会社のハウスカードの会社のご協力を得て、カード会員に向けたアンケートを試みました。これは全国的にも珍しいと思っています。

今日はいくまで昨年度の中間報告です。今年度の結果も含めてより深い分析を進めていきますので、中間段階の結果を皆さんに聞いて頂いて、またいろいろアドバイスを頂戴できればと思います。いまから順番に研究チームのメンバーの報告をさせていただきます。

### 「鉄道会社と沿線まちづくり研究の動向」

関西大学環境都市工学部建築学科 教授 岡 絵理子 氏

「都市住宅学」の2017年春号で、関西の鉄道について編集委員をやらせて頂きました。その時に関西だけではなく、関東、九州の電鉄会社の方にも書いて頂いたんですが、今回は関西に注目して、内容をパワーポイントでお見せします。

まず、政策研究大学の岡本先生ですが、東京と関西の電鉄会社の動向はどう違うのか、営業距離では京阪神圏は東京の6割くらいしかない、鉄道分担率では東京、横浜は30%を越しているのに大阪・京都・神戸ではとても低い、これが関西の特徴と報告されています。かつ広域ネットワークを持つJRが強く、京阪神間でもJRの輸送人キロが上がってきて私鉄全体とあまり変わらなくなってきています。

それはどういう意味があるのかですが、各社が持つハブ駅の割合をJR以外とJRとの接続に分けています。だいたいJRが広域を結んでいて私鉄はそこから近いところを結ぶように出来ている、東京圏でも山の手線を中心にJRが来て、そこから私鉄が放射状に延びる形になっています。ところが関西、京阪神の場合JRの分担率がすごく低い、なかなか乗り換えがしづらいということです。その上に乗り換えの歩行距離が長く、首都圏が191mに対して近畿圏は220mですが、阪急にしても南海にしてもJRから遠いところに駅があります。

ここでは、東京では都心を抜けて郊外から郊外へ通り抜けるJRや私鉄が多数あるが、関西では阪神・近鉄、JRのみであるというのが京阪神の私鉄の特徴で、この広域ネットワークを持つJRとの接続の悪さと、それぞれが自分たちのいきたい方向に行って、まちの中で繋がらないというところが、京阪神の私鉄の弱さだと指摘されています。このことは角野先生の論文にある収益比率をみてもわかります。関西の私鉄は他の分野への進出がすさまじく、関東では7割くらいが鉄道で占めているが、関西は5割から6割、阪神に至っては4割と示されています。

郊外の住宅地はどんな暮らしがされているか。水野先生からご指摘があったのは、長く郊外に住んできた高齢者は、ぎりぎりまでそこで生活しようと思っていて、電鉄会社に助けてほしいという思いもあり、電鉄会社もそうすることが期待されている。

新しく郊外住宅地に転入してきた人に注目してアンケート分析を行った。昔は自分の家を立派にして住宅地を綺麗にしておけばそこにずっと居る人たちだったが、この頃は、自然環境や郊外の環境を享受しながら広域的に住んでおられる。そういう人たちは、広益施設を備えた拠点としての駅の整備を求めているということを報告しています。

角野先生によると、鉄道会社は定期券利用も減り、沿線の高齢化も進み、駅への依存も低くなって運輸業以外の事業を展開している。また沿線はロードサイド店舗が別のところでできて薄く広がる市街地になり、マスタープランや立地適正化計画で駅の拠点性を位置付けています。結果的にはコンパクトでネットワーク型の駅の拠点整備が求められ、通勤駅から生活駅への再編が求められている。その中で考えるべきは、自治体の壁を超えた沿線としてのネットワークづくりとか、郊外生活弱者への支援や、多様な駅前居住の推進が指摘されている。その中で、駅の中の施設の充実、そして駅の外あるいはその裏街を含めた駅の拠点を整備する必要がある。公共施設やサービス施設を駅に集約させる必要があるという話もされている。

ここは大和西大寺駅の中にある地元の酒蔵の居酒屋があったり、ドラッグストアがあったり一大ショッピングセンターのような乗換駅があるというところです。

これは伊丹市の綾野さんです。阪神淡路大震災以降、阪急伊丹駅の乗降客数が減少し、JR 駅前にはダイヤモンドシティができて逆転現象が起きている。これをほっておけないと、やはり中心は阪急のほうにあるという意識を持ちながら活発なソフト展開をした。二つの駅をつなぐところに「三軒寺前広場」を整備し、市民の方々が「いたみわっしょい」や「だんじり」、「伊丹まちなかバル」などを展開することで全体を巻き込んだ駅と駅とを繋ぐような事業になっていると思います。

生駒の北田さんに書いていただきました。再開発事業を進め、そこに交流施設を盛り込み賑わいの空間をつくる。駅の反対側にあった旧商店街の活性化もそこに巻き込まれていく形で進んでいる。このような新しい再開発の形が駅拠点として出てきている。

また南海は前年度の調査対象で、伊丹先生から林間田園都市駅に道の駅を入れる提案です。集客とか駅そのものを拠点整備するのも手遅れ、パークアンドライドの駅になるなど、駅の拠点性がなくなっている。面白いのは駅が散歩やウォーキングの立ち寄りの場所になり、駅って何だという状態になっている。ここでは道の駅と合体して、そこに図書館とか公民館を入れる等、魅力ある拠点として整備する方向もあるのではと提案されています。

一方で高橋先生の論文ですが、南海電鉄は泉北高速鉄道を買収したことで、泉北ニュータウンから難波の駅までが沿線となって今躍進をしているという話です。一体的に拠点整備が出来たり、あるいは難波の駅の拠点性も強められ、さらにバス路線の見直しも提案をされている。このように南海の表と裏がでたような報告もあります。

そして泉谷さんに書いていただいた京阪グループの取り組みですが、首都圏を含む都心部や、ロジスティクスにまで沿線内外の事業拡大を進めている一方で、沿線再耕ということで、街の再生プロジェクトもやっておられて、京阪沿線ライフスタイルモールというのを提案されている。このような中で今回調査しているところもあります。この中では特に「くずはローズタウン」での取り組みが紹介されている。マイホーム借り上げ制度を使った住み替え促進であるとか既存住宅の新たな価値の向上、住み替えとなる住宅の供給、そして住宅支援サービスの展開、「カジスキー」というものを提案されています。

阪急の方はハード整備として少し郊外の駅の拠点の整備をされた「西宮ガーデンズ」、あるいはマンションの建て替えリノベーションの支援をされていたり、それからソフト事業では住宅地におけるコミュニティ活動の促進や、沿線地域でのコミュニティ活動支援、子

育て女性の就労支援、空き家サポートなどもされていることが報告されています。

このような話を全てまとめて、三菱総研の堀井先生が、鉄道会社の今後の可能性ということで、沿線居住者が主要顧客だった二点を結ぶというような時代から、沿線居住者中心の郊外拠点と都心ターミナル、観光などの広域での集客、という形で電鉄会社は変わってきていると指摘されています。いままでの鉄道と不動産で動いていた両輪のものから、ライフスタイルビジネスであるとかアイデアや資金で新たな事業やサービスを生み出すという三層型のまちづくりに変わっていく。それは沿線を忘れているのではなく、非沿線で企業ブランドが認知されて相乗効果が現れると、それが沿線の鉄道不動産をうまく回す力になるのだということでこの論文が終わっています。

皆さんに書いていただいたことを盛り込みまして今の関西の鉄道会社の実態というのをご報告いたしました。詳しくはご覧になっていただけたらと思います。

### 「駅および駅周辺の交流機能」

武庫川女子大学生生活環境学部生活環境学科 講師 水野 優子 氏

アンケート調査と並行して行いました、交流機能に着目した調査の結果報告です。

今回の対象は阪急京都線と京阪本線の2沿線です。阪急京都線は淀川の右岸を、JRと共に京阪間を結ぶ本線です。京阪本線は、逆に淀川の左岸を結ぶ沿線です。今回の調査対象駅は、阪急は総持寺駅、茨木市駅、南茨木駅、そして京阪は、枚方市駅、枚方公園駅、光善寺駅、香里園駅の7駅となっております。特に枚方市駅、香里園駅、そして茨木市駅は、市の都市核のような位置付けがある駅です。京阪は現在連続立体交差事業が進められています。円の大きさは乗降客数です。

阪急京都線の沿線はもともと旧茨木村という城下町在郷町を中心に市街地が発展していった住宅地です。淀川沿いやJR沿線側に工業系用途も張り付いています。

一方、京阪本線は沿線の西側と東側で少しタイプが異なり、沿線の西側、もともと京街道のあったところに枚方宿があり、これが枚方市の中心市街地のもとになっています。西側は耕作地が住宅地や工業用地に変わり、一方で東側は枚方球場と交野台地がある。この辺りは香里園や公団の住宅団地ニュータウンなどの大規模な住宅地開発が行われました。

今回、広い意味での情報発信を含む交流機能を、駅の一つの魅力として、一つは空間的なポテンシャルとそこでのアクティビティに着目して検証しました。オープンスペースは駅構内、公園、道路、広場、陸橋などで、利活用の状況について聞き取り調査を行いました。交流施設というと図書館、公民館、ミュージアムなどが一般的ですが、それに加えてカフェ、ファストフードやホテルなども交流施設とみなしました。あとは新しい働き方とか集い場、子育て、観光・情報発信などの現状を調べました。調査範囲は駅から500m圏内です。

まず京阪枚方市駅は枚方市の中心駅で市内最多の乗降客数を誇ります。こちらは交通結節点として駅が機能しています。駅の東側は市役所をはじめ官庁が広がり、西側は大学付属の特定機能病院が立地しています。オープンスペースは、駅の東西2か所に交通広場、駅の自由通路、陸橋などがあります。そして市役所に面した「岡東中央公園」、こちらに国

営公園の「淀川河川公園」が広がっています。「枚方宿」は枚方公園駅に続いています。ピンクの丸が情報発信に関するもので、例えば駅構内にFM大阪の「FMひらかたサテライトスタジオ」、「ひらかた観光ステーション」のような情報発信の機能があるもの、赤はファストフード、茶色はカフェ、黄色がホテルです。かなり大きな商業施設も多様にある状況です。ここでの活動は、オープンスペースが豊かで、交通広場を会場にして年間多くのイベントが開催されています。「岡東中央公園」では市の「賑わい空間創出事業」に関連する事業が月二回くらい行われており、さらに「枚方宿」では「五六市」というイベントが行われています。比較的多くのアクティビティが聞き取れました。

次に枚方公園駅はここまで「枚方宿」が延びており、駅南側には「ひらかたパーク」があり、比較的近くに「淀川河川公園」があります。オープンスペースは東西二か所の交通広場、公園、歴史的な資源もあるが、「枚方宿」の「五六市」以外は、全くオープンスペースは活用されていない状況です。ただ面白いのは「枚方宿」の中に新しい働き方、情報発信も兼ねたコワーキングスペース「ひらば」があり、他の駅とは違った動きをしているかと思います。最近では駅の近隣商店街で新たな地域活性化の取り組みが生まれつつある状況です。

光善寺駅では交通広場は未整備です。一帯に市街地が広がり住工混在のエリアです。オープンスペースも商業集積もなく、駅としての中心性がほぼみられないところです。

香里園駅は、寝屋川市北部の都市核と位置付けられています。乗降客数は寝屋川市駅について二番目です。近年、再開発事業で住宅や商業施設がリニューアルし、東西 2 か所の交通広場、陸橋があります。少し離れたところに街区公園がみられます。交通広場で結構たくさんのイベントがなされていました。例えば「市民たそがれコンサート」、「香里園バル」、「アートピクニック」など。この辺りは連続立体交差事業に伴って香里園駅周辺地区まちづくり構想が平成 20 年度に策定され、その中に駅のにぎわい創出、まちへの回遊などを目指して、文化的空間創出が盛り込まれ、実際に寝屋川市も駅前でのイベントをサポートしている状況がみられました。

次に阪急総持寺駅も基盤整備が脆弱な住宅地に位置しています。交通広場は都市計画決定されてはいるが未整備の状態です。駅周辺にオープンスペースはなく、そうしたことから駅構内にネスカフェスタンドができたのかも知れません。交流機能やアクティビティに関する中心性等はみられません。

茨木市駅は、市での乗降客数は JR 茨木に次いで 2 番目です。茨木市は JR 茨木駅と阪急茨木市駅の 2 核構造になっています。バス路線も充実して交通結節点ともなっています。オープンスペースは東西 2 か所に交通広場があり商業業務集積も見られます。茨木市駅の中には鉄道会社系列のショッピングモールがあり、にぎわい創出を目指したイベント開催に積極的に取り組んでいるところです。

最後に南茨木駅です。こちらは大阪モノレールの乗換駅で交通結節点です。周辺は集合住宅が広がり、下駄ばきで商業集積は見られます。東西 2 か所に小さい交通広場、東側比較的近くに「元茨木川緑地」があり、いくつかのイベントは見られましたが、駅前で見られず、駅の中心性は弱いところでした。

今回は現況がどうかを調査しましたが、京阪枚方市駅、香里園駅、阪急茨木市駅におい

て交流機能の集積や駅周辺のオープンスペースを活用したアクティビティが確認されました。これを可能にする要因を3点あげると、第1に行政的な位置付けや計画、駅の乗降客数が大きなものとしてあります。一方で空間としてのポテンシャルを考えると、そもそも空間がなければアクティビティの存在が難しいので、光善寺駅や総持寺駅では難しいと思われま。ただし枚方公園駅のように空間、観光資源や歴史資源があってもそれが上手くネットワークされていないところもあります。3点目は、アクティビティには、空間があっても、主体・仕組みが大きく効いてくるのではないかということで、例えば枚方市であれば賑わい空間創出事業との関連性、あるいは香里園駅であればまちづくり構想、そして主体ということでは行政、鉄道事業者が力を入れている駅は多くのものが行われるし、あるいはショッピングモールとの連携をしているといった主体・仕組みが関連すると思いました。

今回は7駅に絞って交流機能に特化しましたが、京阪本線では連続立体交差事業で大きく空間が変容していく中、拠点性を有する駅は既にありその駅を強化していくのか、枚方公園駅のように新たな拠点性を有する駅、違った魅力を持たせるような駅をつくっていくのかを考えないといけないと思いました。

### 「阪急沿線居住者の生活行動と駅に対する意識」

大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教 伊丹 康二 氏

調査の目的は、郊外鉄道沿線における各駅およびその周辺が持つ拠点性の実態と今後の可能性を考察することです。そこで今回、阪急沿線と京阪沿線の鉄道会社のカードを持っている人を対象に生活スタイルや駅や鉄道に対する意識を明らかにすることにしました。すなわち今回の対象者は、生活や意識が鉄道会社に寄っている居住者ということになります。ふたつの沿線でそれぞれ STACIA カードと e-kenet カードを持ち、かつ鉄道事業者からの案内メールを受信している正会員で、阪急沿線は茨木市と高槻市、京阪沿線は枚方市と寝屋川市の住所を登録している人に案内メールを配信し、WEB アンケートに回答していただきました。回答者数は、阪急は418人、京阪は3,465人です。

私の報告では、3つの用語が出てきますので先に説明します。

ひとつが「沿線」(図1参照)ですが、これは鉄道の軌道から1,000m圏内に郵便番号ゾーンの重心が入る場合、その郵便番号ゾーンの住民を「沿線」居住者とします。阪急とJRがかなり接近しているため、「阪急沿線かつJR沿線」という住民が166人いることとなります。また、「阪急沿線」とは、線路の南側のエリアになります。逆に「JR沿線」はJRの線路よりも北側かつ阪急沿線に入らないゾーンになります。オレンジ色の部分が沿線1,000m圏外です。

用語の二つ目は「駅勢圏」(図2)ですが、これは各駅から1,000m圏内を指します。

用語の三つ目は「拠点駅」ですが、ここでは駅を拠点駅と非拠点駅に分類して集計しました。拠点駅の条件は2つあり、1つは普通以外の電車が止まる駅、もう1つはアンケート調査で、よく使う駅に対する印象評価と駅が持つ拠点性評価でいずれも高評価のものを拠

点駅としました。印象評価と拠点性評価をグラフ化（図 3）すると、第一象限のところが拠点駅になります。

調査結果を説明します。まず前提となる回答者の属性（図 5～7）ですが、通常のアンケート調査では半数以上が 65 歳以上の高齢者で占めがちですが、今回は 40・50 代が中心となりました。職業別では給与所得者で会社員とか公務員、男性では 8 割近くが勤労世帯、家族構成は 60 代以上になると夫婦のみが半数、それ以外は 2 世代家族が大半を占め、3 世代居住はごくわずかでした。このような方がどのような生活をし、どのような意識を持っているかを見ていきます。

居住年数（図 8）では、生まれた時から住んでいる人は少なく、ほとんどの人が他から移転してきたことがわかります。およそ 30 代で現在の住宅に住み始めた人が大半を占めます。居住形態では 75% ぐらいが持ち家です。

居住者の購買行動（表 5）では、週 2, 3 回以上買い物に出掛ける人が約 7 割です。通勤等のついでに買い物をする人は駅で買い物する人が多い。休日にまとめ買いをする人は、ロードサイドが多いのですが、駅、家の近くも使っているので、「休日のまとめ買い＝郊外」ではないことがわかります。ただし複数回答なので解釈には注意が必要です。沿線別（表 6）では、阪急沿線の住民は都心のデパートや駅付近に買い物に行く人が相対的に多いことがわかります。JR 沿線の住民は沿線 1, 000m 圏外の人と同じような場所で買い物をしており、ロードサイドが 31%、駅周辺の利用は少ない傾向があります。このように JR 沿線と沿線 1, 000m 圏外の人買い物の行動が似ていることがわかりました。

日常の外食行動（図 9～10）を見ると、外食しない人は居住地に関わらず 50% 弱います。ただ、駅 1, 000m 圏外の方は少し外食の頻度が減ります。拠点駅の近くに住んでいる人は非拠点駅の近くに住んでいる人よりも外食頻度は低く、市街地に住む人の外食頻度は必ずしも高くないことがわかってきました。

ハレの日の外食場所（図 12）を見ると、駅勢圏では非拠点駅の近くに住んでいる人は都心に出かけていき、駅 1, 000m 圏外に住んでいる人はロードサイドの割合が高いことがわかります。阪急沿線の方はハレの日にも都心に出かけるが、JR 沿線の方はロードサイドが主流になっており、ハレの日の外食も阪急沿線と JR 沿線で生活行動に違いがあることが見えてきました。

駅の利用と駅までの時間（図 13～14）ですが、駅に近い所に住んでいても、1 割ぐらいは駅をほとんど使いません。また、駅をよく使う人の、駅までの所要時間は交通手段にかかわらず 20 分以内のようです。

駅利用の目的（表 7～8）ですが、駅や駅周辺にある店舗等施設を利用するために駅を使う人が 66 人いました。その人の駅勢圏を集計すると、駅 1, 000m 圏外の方が駅の施設を利用するために駅に行く割合が決して低くない、特に非拠点駅の近くの人よりも駅 1, 000m 圏外の方が駅に行っているという結果が出ています。

駅利用の頻度（図 15～16）では、勤労世帯が多いので平日は殆ど毎日となりますが、どこに住んでいても 8 割ぐらいの人が週に数回以上、駅に行くようです。ただ殆ど行かない人は含まないので全住民の 8 割ではないことに注意が必要です。住む場所よりも職業の方が、利用頻度に影響することもわかりました。

続いて、居住者の意識です。現在の住宅を選んだ理由（表 9）は、家が駅から歩いて近いという理由が 147 人。ただこのうち最寄りの駅が気に入ったというのは 33 人です。ある駅が気に入ってその駅の近くに住んでいる人は少ないと言えます。「駅近」という言葉のように、駅を物理的な環境としては評価するが、質的な環境としては評価されていないという現状が読み取れます。また駅から近いから住んでいるという 147 人のうち、拠点駅と非拠点駅の数はほぼ同数の 60 人と 58 人になります。最寄り駅が気に入ったという人は拠点駅の方が 27 人、非拠点駅は 8 人と差が出ています。

沿線に対する評価（図 17）は、沿線での生活に満足しているかということですが、どちらかといえば満足しているなど、満足に近い評価の人が約 9 割、住む場所によらず満足していることがわかります。

沿線別にみた沿線生活で満足している点（表 10）についてです。沿線 1,000m 圏外の人には、「沿線駅が個性的でいろいろ楽しめる場所がある」との回答が他の地域の人よりも高く、11.3%の人が評価しています。駅の魅力づくりでは、駅の近くの人だけがターゲットではないことを示しています。

利用駅の満足度（表 11）です。拠点駅と非拠点駅に対する満足度は当然のように大きな差があります。施設の集積度合いやサービス施設の有無によって満足度が変わりますが、駅 1,000m 圏外の人でも拠点駅近くの人以上に満足していることがわかります。

利用駅に対する印象評価（図 19）です。「にぎわいのある商店街や飲食店街がある」という点は、非拠点駅のほうが「そう思わない」という回答が突出しており、非拠点駅にはこれらの施設がないことを強く意識されている可能性があります。

最後に駅に対する要望（表 12）です。拠点駅と非拠点駅と駅 1,000m 圏外を見比べるとおおよそ同じような傾向であることがわかります。

以上の内容から特徴的な結果を示します。（1）阪急沿線と JR 沿線では買い物に行く場所、ハレの日の食事の場所に違いがあります。（2）沿線 1,000m 圏外の人でも沿線生活に満足しており、駅が個性的で楽しいという評価の人が相対的に高い。（3）拠点駅周辺に住んでいる人がよく外食しているわけではない。（4）家を選ぶときに駅が近いという物理的な環境を評価しているが、駅の質的な評価はされていない、などの結果が見えてきました。

### 「京阪沿線居住者の生活行動と駅に対する意識」

関西学院大学大学院総合政策研究科博士前期課程 青木 嵩 氏

京阪沿線の居住者の生活行動と駅に対する意識ということでお話させていただきます。京阪沿線のアンケートは回答数が 3,000 を超えるのでかなりいろんな角度から分析できると思います。その中で今現在行っている集計で特徴があったものを報告します。

京阪沿線の対象地は、京阪本線萱島駅から樟葉駅間のところ、交野線の宮之阪駅から郡津駅間のところになっております。枚方市駅の周囲というより樟葉駅や寝屋川市駅の方に若干回答が集中していると思います。こちらでは阪急沿線と京阪沿線で比較をするために出しています。徒歩圏の区切り方は 1,000m 圏内と圏外です。拠点駅と非拠点駅の抽出の仕方は阪急沿線と同様です。京阪沿線では、拠点駅が樟葉駅、枚方市駅、香里園駅、寝屋川



市駅です。

回答者属性です。阪急と同様、40・50代のように正規分布にある程度沿うような形になっています。職業に関しても、給与所得者層が一定数いる形で従来の住宅地を対象にしたアンケートとは違った形が出てきています。家族構成は京阪沿線では2世代家族が56%、阪急沿線では単身家族世帯が一定数いたが、京阪では夫婦のみの世帯が若干多くなっています。住居形態では6割が戸建て住宅の持ち家で、京阪の方が若干持ち家率が高いです。居住年数は、京阪沿線のほうが長く住んでいる方が若干多く、10年未満の方が京阪で約25%、阪急では31%、住民の入れ替わりが京阪の方が落ち着いていると思われます。ポイントとしては、2世代家族と夫婦のみの世帯が中心となっており、戸建て住宅と集合住宅を合わせた持ち家率が80%、居住年数が若干長い傾向にあります。

生活行動の傾向です。まず阪急と京阪で、日常食料品の購買頻度には大きな違いはなく、だいたい週に複数回の方が大半で、一方で購入場所は阪急が都心デパートを、京阪ではロードサイド、利用駅周辺の店舗を使う傾向にあると思われます。

京阪の沿線では1,000m圏外がロードサイド、圏内が利用駅周辺を使う傾向です。1,000m圏内同士では、京阪はロードサイドが多くて都心の利用が少なく、最もよく使う駅周辺の店舗でも、京阪が若干利用率が高いです。

拠点駅と非拠点駅では、京阪では1,000m圏と同じような形で、非拠点駅のほうがロードサイドに少し流れる、一方で拠点駅の方は駅周辺の店舗を利用している。また非拠点駅の方はロードサイドに流れるか電車に乗って隣接駅周囲の店舗を利用していると思います。

拠点駅を阪急と比べると、やはり京阪の方がロードサイドが高く、都心より利用駅周辺の店舗を使う傾向にある。日常食料品の購買に限ると、阪急は都心に出る傾向があるが、京阪は利用駅周辺あるいはロードサイドに行くという2極化のような傾向にある。

外食については、阪急と比べると一気にロードサイドの割合が高くなる。頻度的は、外食に行かないか土日休日に外食する方が多く、日常的に外食に行く方は少ないです。ロードサイドが36%と多く、一方で阪急はロードサイドより都心に出る、日常食料品の購買の傾向がより強く出ている。

1,000m圏内と圏外では共にロードサイドが一番多くなる。1,000m圏内も外食はロードサイドに行く傾向にあると思われます。同じく1,000m圏内同士、阪急と京阪を比べると京阪の方がロードサイド、阪急の方がより都心の飲食店を利用する結果となっています。

拠点駅・非拠点駅でも、結局ロードサイドに出てしまっている。非拠点駅はもちろんロードサイドの飲食店をより利用している。拠点駅同士を比べても同じ傾向が顕著に現れ、阪急も京阪も利用駅周辺の利用率は増えているが、阪急でもロードサイドの利用が多く、京阪はそれ以上にロードサイドを利用しています。

日常食料品の購買では、京阪は家の近くの店舗が一番使われているが、利用駅周辺やロードサイドの店舗もよく使われている。反対に都心に出かけることは少ないです。一方外食では、家の近くの飲食店よりはロードサイド、どの地区でもロードサイドに流れている結果となった。ロードサイドに生活圏が引っ張られている傾向にあるが、ロードサイドのみでなく利用駅周辺の店舗も使われているので、阪急沿線の居住者が沿線を利用して都心まで出る一方、京阪は生活圏がある程度固定化されていると思われます。

駅利用の傾向と意識です。まずどのくらいの人が駅を使っているのか、京阪では阪急と比べると8割弱が駅を日常的に使い、2割がほとんど使わない。駅を利用しない理由は、京阪ではいつも自動車を利用しているが50%以上で、車に依存しているのが見えてくる。一方で駅を利用する人は8割弱で、基本的には歩くか、自転車かバスという形です。

駅に行く目的です。通勤・通学が大きいです。一方で買い物や遊びや外食のため電車に乗るため、あるいは駅や駅周辺にある店舗や施設を利用するための割合が若干京阪のほうが大きい。利用駅は、樟葉・枚方市・香里園で少し下がって寝屋川市。拠点駅がよく使われています。拠点駅とした寝屋川市がここまで低いことにまだ理由は分かりません。周辺施設を含めてみてみるといいかもしれません。

樟葉・枚方市・香里園を中心に駅あるいは駅周辺の施設を利用している人は京阪全体とかなり似通っています。この方々が普通の全体と比べてどの施設を使っているのかを見ました。主に、全体的に利用施設にあまり差はないが、日常食料品以外の花屋、文房具・雑貨、書店などはかなり割合が増えている。これらと飲食店関係が強く、医療施設や美容院など特に必要なものとは別に、駐輪所や駐車場の割合もかなり増えてはいる。駅あるいは駅周辺の施設を利用している人が何に惹かれているかということ、基本的には日常食料品以外の購買関係の施設、あとは飲食店、ただアクセシビリティの駐輪場や駐車場などの来やすいような空間も必要と思われまます。

遊びや外食その他購買で沿線利用のために駅に行く人が、隣接駅周辺のどの施設を使っているかですが、目的が京都や大阪の人が含まれ、全部が隣接駅ではないが、京阪全般と比較すると、同じようにその他購買と飲食店で少し利用している割合が増えています。

設置希望施設に関しては、どのような区切り方でもあまり差異は出なかったもので、京阪全体のものにしております。特に書店やカフェ、娯楽の中では映画館が一番多い。

駅利用の傾向と意識を簡単にまとめますと、駅を利用しない人の50%が車を利用しており京阪沿線では車依存が進んでいるのかなと。一方で利用駅周辺の利用施設というのは飲食と日常食料品以外の購買に加えて、駐輪場や駐車場も確立している必要があると思われまます。他駅の施設を利用する人も飲食や日常食料品以外の購買施設を使う傾向にある。そうした施設は、沿線を利用してでも行こうという可能性が出てくると思われまます。

回答者属性別の生活行動と駅利用の傾向です。基本的には年齢が上がるにつれて持ち家率が上がり、持ち家率が非常に高い。40代以降になると賃貸率も少し上がる。居住年数でも同じような形で、居住年数が長いほど持ち家率が高い。

購買場所は、家の近くの店舗が多いが、年齢別では少しずつ駅周辺の店舗が増えている。一方で60代くらいまではロードサイドの利用が多いが、それ以降はおそらく車の運転に係りしてロードサイド利用は減る傾向にある。居住年数別では、ロードサイドや駅周辺の店舗はある程度の利用率のまま進んでいます。

外食では、ロードサイドの店舗を使う傾向が40代を境目に下がっている。一方で利用駅周辺の飲食店は40・50代を境に上がっている。飲食店に関しては年齢が高い方は利用駅周辺に欲しい傾向にあると思われまます。居住年数別でもロードサイドが20・30年住んだ以降から少し落ちていき、利用駅でもある程度利用率は残ったままというような結果です。

沿線満足度は、年齢が上がるにつれ不安や不満が強くなっている。これは居住年数でも

同じような結果がみられており、居住年数が長くなれば長くなるほど、将来が不安であるとか満足していないところが出てくる形になっています。

一方で居住継続傾向は、年齢が高いほど住み続けようという傾向にあり、また居住年数が上がるにほど地域に残ろうという形になっています。

ではどんな居住希望地を求めているのかですが、コミュニティがあるやアクティビティがあるほどの年代もポジティブに見ている一方で、タワーマンションに関しては都心であろうがお住いの地域であろうが、どの年代も、特に高齢者層は住みたいと思うのは1割いるかいなかです。居住年数で区切っても同じように1割前後で、あまりタワーマンションに住みたいという意識はなく、良好な住宅街に住みたいという結果です。

基本的には、40代未満で賃貸率が増加し、日常食料品の購買はロードサイド利用率が60代くらいまでは増加するがそれ以降は減り、逆に利用駅周辺の店舗は増える傾向にありました。外食に関してはそれがかなり顕著にでています。沿線満足度、居住継続意向は年代及び居住年数が増加するに従い満足度は下がり、居住継続意向は上がっていています。

まとめですが、京阪沿線では生活圏がロードサイドに引っ張られているが、沿線沿いの施設利用及びニーズは存在している。特に飲食店ではロードサイドではなく駅周辺を利用してもらう余地はあると思われました。また年齢及び居住年数が上がるにつれ持ち家率が高く、移住へは消極的な傾向にあるが、一方で不安や不満は上がっているのも、それが解消されれば住み替え促進にも何かしら可能性が出るのかなと。ただしタワーマンションに関してはあまりよい印象は持っていない。

今後はより詳細なところで分析していきたいと思っております。

## 「総括」

角野 幸博 氏

発表はどうしても分かりやすさという面で阪急と京阪を比較して違いを言いたくなりがありますが、本質的に鉄道沿線の生活者たちが鉄道沿線をどうみてるのか、どういった点において駅に依存しているのか、あるいは依存していないのかということ、一般的にどうかということかをみることを忘れてはいけないと思います。その上で2つの鉄道沿線にはどのような差があるのかということだと思います。アンケートの報告とそれから水野先生の、現在の駅が何を備えているのかを比べながら考えなければいけないと思います。駅の拠点性を何を持って測るのかということですが、一つは買い物・飲食という商業系のもの、それから公共公益施設がどうあるかということ、利用者のボリュームは決して多くはないが交流機能、装置としての広場的なものを水野先生のほうで紹介してもらったわけです。そういうセッティングに対して、そのどの部分を沿線のどの居住者たちがどれくらい使っているのかを、今後整理して絵を示せたらと思っております。

ある程度は想像はしていましたが、駅に近いからといって駅に依存しているかということ必ずしもそうではない、というグループが存在している。逆に結構離れているが何かの時にやっぱり駅に頼るかな、という集団もあるらしい。それで郊外のコンパクト化、そしてそれを駅を拠点にという話を冒頭でしましたが、なかなか一筋縄ではいかない。なぜかと

いうと一つはロードサイド型の店舗などが特に飲食・買い物については引っ張っていく可能性が高い。最寄りの駅ではなく都心のターミナルの引力をどうとらえるのか。

今回はティピカルに2つの沿線を比較したときに、京阪の方はロードサイド型の店舗に引っ張られている傾向がありますということは発表者が申し上げたと思います。また都心へどれくらい依存しているのかは阪急の沿線の居住者のほうが都心に引っ張られている傾向にあります。要するに引力が都心とそれから最寄り駅あるいは拠点駅それから駅以外のロードサイド型のものその3つの引っ張る力の中で、住宅地の人はどっちの場合にどっちに引っ張られるのかということを整理し、みていきたいと思っております。

実際に駅を使う、日常生活を駅に依存している、物理的に依存している、というようなものと、実はそれほど依存していないけどもそれに対して帰属意識を持っている、駅を使うということではなく駅に準拠している、または鉄道ファンだという部分も含めて居住地と駅との関係を見ていくことができないのかな。というのはどうしても郊外の縮退というのはスポンジ状に残っていくことがあるわけです。なかなか駅周辺に住み替えてくれない。スポンジ状に縮退しているところに住んでいる人たちが駅に対してどう評価しているのかということを中心に個人的に調査していきたいところです。

あくまで中間報告でぼんやりとしたことしかお示しできてないんですが、あと半年くらいかけて詳細に詰めていきたい、また議論していきたい。今日の本当の目的は皆さんの意見を聞くということです。ありがとうございました。

## 「質疑応答」

**司会：**ではご意見やご提案があれば是非お願いしたいと思います。

**Q1：**駅前の商店街がシャッター街になる問題もあるが、例えば高槻は元気な商店街があるが、個別の店舗ではなくまちとしての店舗について研究されているのか教えて頂ければと思います。

**岡：**アンケートに商店街を入れてない。駅周辺の店舗としていて商店街を特化して入れてないです。

**Q1：**なぜ聞いたかといいますと、コンパクトシティというのは駅を中心にまちが形成されていくものだがその対極にあるのが郊外型のものだと思うので、それが外に向かって車中心の社会を形成してきたというところもあるので、その対極にあるのが商店街ということで質問させて頂きました。

**角野：**駅周辺にどんな機能がほしいかというときに、それが既存の商店街の中にあっても構わないし駅ビルの中にあっても構わない。集まり方の形態については引いてしまっています。商店街とってしまうと、商店街としてのアイデンティティのばらつきが多いので研究しづらいかなと。駅周辺の施設の集まり方の段階で考える必要があるのかなと考えました。

**Q2：**香里団地に住んでいます。移動もタクシーなど簡単にできるので非日常の場合に駅に行くのが多いです。駅前で行けばワンストップで楽しめる、地方の駅もそういった場所に代わってきたのかなと思います。単なる感想でございます。

**角野**：逆に質問です。衰退した地区センターはどうしたらいい？

**Q 2**：日常は地区センターでいい。非日常は駅に行くとかいう段階的な考え方がいいのかなと思います。

**岡**：枚方市駅のT-S I T Eなどは都心に匹敵するくらい拠点性があるのかなと思います。

**Q 3**：アンケートで思ったことが市場性に伴わないもの、例えば行政窓口が欲しいというのが阪急で20とか25%で出てまして、これを高くみるのか低くみるのかどうかと、いるのかいないのかという考えを教えてください。

**岡**：アンケートでの欲しい施設では、なんでも欲しいとなりがち。そういった点でいうと、すべての駅では行政の窓口は無理かなと。すべての駅で役割分担して、すべての駅で標準装備すべきではないかなと思います。

以 上