

## 調査報告会

### 「駅から始まる郊外再生」～沿線型コンパクトシティの形成をめざして～

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

少子高齢化、人口減少に伴う都市の縮退化が進行する中、官民共通の課題としてコンパクトシティ形成方策が模索されていますが、関西の郊外住宅地は鉄道の沿線開発によって形成されてきた歴史があり、公益社団法人都市住宅学会関西支部と公益財団法人都市活力研究所は、郊外住宅地の再編を鉄道駅周辺への拠点機能の戦略的配置と沿線の高付加価値化によって推進できるのではないかと仮説のもと、2014年度より調査研究を行ってきました。

2016・2017年度の2年間は、京阪本線と阪急京都線沿線の中核市クラスの衛星都市をとりあげ、駅の拠点化および駅間ネットワークの可能性について、沿線住民のアンケート調査による生活行動実態分析をふまえて検討するとともに、駅周辺の空間特性やイメージを調査し2017年6月に中間報告を実施しました。2017年度は、さらにアンケート結果の詳細分析を行い、またパーソントリップ調査の分析から沿線居住者のトリップ特性を明らかにし、沿線自治体へのヒアリングも行いました。

これまでの調査をふまえて、駅周辺および高架下空間の拠点化の基本的考え方についても考察いたしましたので、これら調査結果を報告させていただいたうえ、意見交換を行います。

日 時：2018年7月10日（火）16：00～18：15

会 場：グランフロント大阪ナレッジキャピタル タワーC8F  
カンファレンスルーム Room C03

報告者：関西学院大学総合政策学部 教授 角野 幸博  
「調査研究の目的と体制」 「駅及び高架下空間の拠点化」

関西大学環境都市工学部 教授 岡 絵理子  
「利用者アンケート調査からみる沿線各駅および駅周辺の利用実態と評価」

武庫川女子大学生活環境学部 講師 水野 優子  
「クチコミ情報の内容分析による駅および駅周辺のイメージ」

大阪大学大学院工学研究科 助教 伊丹 康二  
「統計データからみた阪急電鉄および京阪電鉄の10駅の特徴」

関西大学環境都市工学部 准教授 井ノ口 弘昭  
「駅を中心とした人の移動分析」

関西学院大学大学院博士後期課程 青木 嵩  
「利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用」

公益財団法人都市活力研究所 主席研究員 松根 辰一  
「自治体・事業者ヒアリング」

「調査研究の目的と体制」  
関西学院大学総合政策学部 教授 角野 幸博

都市住宅学会関西支部の「郊外・すまいと鉄道研究委員会」を数年前から継続していますが、ここ2年間、鉄道会社と情報交換しながら調査した成果を報告します。最初に全体の研究のフレームを紹介したあと、研究を担当したメンバーから順次報告し、最後に鉄道会社からコメントを頂きます。

この調査研究の目的と体制ですが、少子高齢化が進んで人口減少のもとで郊外がどんどんシュリンクしていく状況に対して、郊外をどのように活性化できるのか、あるいは再生するのかという基本的な問題意識を持って研究会を始めました。

郊外再生の基本方針ですが、要するに3つあるのではないかと、1つ目は、それぞれ個々の住宅地そのものをいかに持続、再生させていくかということ、2つ目は、都市圏全体の人口が減っていく中では、都市圏での集約再編が必要ではないかと、3つ目は、そもそも専用住宅ばかりが集まった郊外住宅地にもう限界があるのではないかと、普通のまちにしていくための方策も必要ではないかと、こういう3つの選択肢を持ったわけです。

研究会では、そのうち都市圏での集約再編に軸足を置き、その中で鉄道を軸とした集約再編、あるいは駅を核とした集約再編、そして今、国が進めようとする立地適正化計画を踏まえて、鉄道を軸としたコンパクトシティ化の可能性があるのかどうかという問題意識を持って始めました。

この数年間の研究会の一番初めに考えたことは、そういう中で駅の機能をもう一度見直して、そこが郊外の集約再編の核になるのではないかと、あるいは核にしていくためにはどのようなことを検討していくかを考えたわけです。その問題意識の元で、都市住宅学会関西支部に研究委員会を作り、2014年度から2017年度の4年間にわたり調査を進めて来ました。最近の2年間は公益財団法人都市活力研究所、京阪ホールディングス株式会社、阪急電鉄株式会社からの委託研究として調査を進めました。

まず2014年度は、近鉄奈良線、能勢電鉄、南海高野線に焦点を当て、近鉄は学園前駅や富雄駅の周辺、能勢電は日生中央駅の周辺、それから南海高野線は林間田園都市駅周辺を取り上げて、住民アンケートをしたり、駅周辺の施設の立地動向、あるいは土地利用の変化などを調べ、そのアンケート結果、土地利用特性などからいくつかのデータを収集することが出来ました。それから2015年度は、同じく近鉄奈良線、能勢電鉄、南海高野線で、前年度の住民アンケートの結果をもう少し精査することと、グループインタビュー等を行いました。若い人たちがキーになるのではないかと高校生へのインタビュー調査をしたり、さらにパーソントリップの分析も見直す作業を行ったわけです。

そして2016年、2017年度は、京阪本線、阪急京都線の駅周辺を取り上げ、それぞれの鉄道会社が運営するクレジットカードの利用者に着目してアンケート調査を行いました。これは、今までにどこもやってなかったデータが得られたのではないかと考えています。また、パーソントリップ分析や土地利用の周辺調査、イメージ調査等々を行い、駅そのものの再生の方向性と、高架下の活用策について検討を行い、今日はこの赤枠で囲った部分の報告をさせていただきます。

## 「統計データからみた阪急電鉄および京阪電鉄の 10 駅の特徴」

大阪大学大学院工学研究科 助教 伊丹 康二

昨年度から 10 駅を対象に、基本的な特性などを押さえてきましたので、その 10 駅の特徴を説明します。まず、対象とする 10 駅は、阪急京都線の高槻市駅から南茨木駅の 5 駅、京阪本線の枚方市駅から寝屋川市駅までの 5 駅、計 10 駅を対象としています。それぞれの駅の周辺がどのように市街化してきたかということ、DID 地区になった時期などを元に地図に落としたものです。

基本的には 1960 年以前に DID 地区になった真ん中あたりに駅があります。しかしそれ以外で特徴的な駅が 3 駅あります。1 つは南茨木駅。これは 1970 年に開業して 1970 年代に DID 地区になった比較的歴史の浅い駅です。それから総持寺駅、光善寺駅は 1960 年代に DID 地区になったということで、少し歴史が浅い、もしくは市街地の端の部分で駅が開業したという歴史があるかと思えます。つまり、その位置と時代背景に、駅の個性があるということです。

乗降客数は、阪急の特急停車駅、京阪の枚方市駅などは 7 万人から 9 万人ぐらいですが、一番少ない富田駅、総持寺駅、枚方公園駅、光善寺駅は、およそ 2 万人前後です。利用者について特徴的なことは、阪急は定期利用が過半数、京阪は定期外の利用が過半数になっており、沿線の利用の特徴が表れています。

鉄道駅は交通の拠点でもあるわけですが、バスの路線網と、駐車場の整備状況から見てみたいと思います。まずバス路線の体系ですが、このグラフは右がバス路線の平日 1 日の便数です。縦軸が 1 日の鉄道の乗降客数ですが、高槻市駅は市営バスが走っていて、高槻市内を多くのバス便で網羅しているのがわかります。それから枚方市駅と茨木市駅、この 2 つの駅はかなり広範囲に人を集めているのがわかります。特に枚方市駅は、高槻市駅とか茨木市駅までバスが延びており、そのバスによる集客の範囲が広いことがよくわかります。逆に、この南茨木駅を含めた 5 駅はバス便がほとんどなく、主な鉄道の利用者は徒歩圏の人に限られると思います。

次に駐車場ですが、これは駅からの距離と駐車場台数を、それぞれ阪急沿線と京阪沿線でプロットしたものになります。京阪は 50 台から 150 台ぐらいの比較的大きな駐車場が香里園駅、寝屋川市駅、枚方市駅にありますが、阪急は大規模なものが少数あるだけで、あとは小規模な駐車場が分散しています。こういった駐車場の分布の仕方も、マイカーの利用者が駅にアクセスするときの利用形態、近寄りやすさにも影響するのではないかと考えています。

次に駅周辺の人口を国勢調査から見てみます。駅から 500m 圏内の 2000 年から 2015 年の人口の変化を見ると、一番特徴的な変化が阪急高槻市駅です。15 年の間に 6,000 人くらい増えています。マンションの建設などで右肩上がりというのも特徴かと思えます。一方、バスがほとんど出ていない駅である総持寺駅では、駅のすぐ近くにも住宅地が広がっていて、人口だけ見ると阪急沿線の 5 駅の中で一番 500m 圏人口が多いことが確認できます。

次に 500m 圏内の高齢化率を見てみます。基本的に右肩上がりですが、この濃い青い丸の駅が高槻市駅で、高齢化率が 20% ぐらいで推移しています。やや上昇というのが茨木市駅と富田駅です。次に 15 歳未満の年少人口の割合ですが、高槻市駅、茨木市駅、富田駅は年少人口が増加していることがわかります。京阪沿線でも、枚方市駅はやや増加している傾向が確認できました。

こちらの図は国勢調査の 2000 年と 2015 年の町丁別人口の割合を示しています。濃い赤色の

部分が半分以下に減ったところでは、極端に人口が少ない町丁は白色にしています。それから2倍以上になっているのが一番濃い青色になります。駅付近で見ると、やはり高槻市駅付近に青色の町丁が多いことがわかります。茨木市駅も比較的増加しています。集計してみると、京阪のほうも枚方市駅、光善寺駅、香里園駅の3駅付近は増加という結果が出ています。ただ、寝屋川市駅は駅周辺だけでなく、市全域で減少傾向が続いています。

これが将来人口推計で、マイクロベース社が独自の集計方法で導き出した町丁別の将来人口推計です。引越しの実態等を踏まえて独自の方法で精度を高めているらしく、その集計方法の詳細がわからないのですが、一つのデータとして見ていただきたいと思います。高槻市駅周辺は、現在人口が増えていますが、今後25年間で減少に転じると予測されています。逆に、茨木市駅周辺はまだ増加が続いているとか、富田駅周辺も増加している町丁が多く、全体を集計してみると増加するという予測になっています。京阪沿線では、香里園駅は過去15年間増加していましたが、これから25年後には減少する予測に、寝屋川市駅も減少する予測になっています。駅の近くではないのですが、阪急が開発した白川住宅地では、過去15年間では減少していましたが、25年後には増加するという予測になっています。そうした少し駅から離れた郊外住宅地でも、世代交代と同時に人口が減少したとしても、住宅地に価値を見いだすことができれば人口が回復する可能性があるのかもしれない。

用途地域の面積割合を出してみると、駅それぞれに個性があります。例えば光善寺駅は第一種低層が約3割ある一方で、工業系が3割もあります。総持寺駅は65%ぐらいが第一種低層と第一種中高層など、駅の特徴が見えます。

これは、駅から2km圏内の土地利用面積で、大阪府の2000年の調査になります。この分類で、駅から500m圏内の土地利用面積の割合が高いのが、その駅付近に特に多い用途だとわかります。南茨木駅は商業や学校が少ないという傾向がありますが、その他の阪急沿線の駅は傾向が似ています。一方、京阪の5駅は、公園が多い枚方公園駅、工場や山林が多い光善寺駅、学校や官公庁が多い枚方市駅というように、駅それぞれの土地利用の傾向や個性があると言えます。

最後に地域施設について、スーパーとショッピングセンターと商店街の、駅からの分布状況を見てみます。京阪沿線の5駅はすべて300m圏内の施設数よりも300-500m圏内の施設数のほうが少なくなっているため、駅周辺に施設が集中していることがわかります。一方、阪急沿線の茨木市駅と高槻市駅は300m圏内の施設数よりも300-500m圏内の施設数のほうが多いので、駅から300mを超えたところにもスーパーやショッピングセンターが立地しているということで、市街地が広がっていることがわかります。

今までお話ししたことをまとめた一覧をお配りしていますので、これからの報告を聞く際に参考にしていただければと思います。

「駅を中心とした人の移動分析」  
関西大学環境都市工学部 准教授 井ノ口 弘昭

角野：

駅を中心とした人の移動分析ということで、パーソントリップの結果を関西大学の井ノ口先生にご報告いただきます。

井ノ口：

私は、2010年に実施したパーソントリップ調査のデータを用いて分析を行っています。パーソントリップ調査は、1日のすべての動きを捉える調査で、10年間隔で実施されています。先ほどの京阪5駅、阪急5駅を中心として分析を行っています。

まず初めに、沿線住民の鉄道の利用実態を把握するために、各ゾーンの居住者に対して鉄道利用率を算定しました。この利用率は、分母が居住者数で、分子が鉄道を利用したトリップ数です。これは、この住民が他の地域で移動した分も含んだ数になっています。これを見ますと、京阪沿線では香里園駅や寝屋川市駅周辺で比較的高くなっています。駅から少し離れていますが、香里ヶ丘団地では利用率が1を超えているところがあります。また、阪急沿線では茨木市駅から南茨木駅のあたりで高く、総持寺駅の周辺ではあまり高い地域が見られません。休日が右側ですが、全体的に低い状況になっています。

次に、各鉄道駅の駅勢圏です。京阪の枚方市駅の駅勢圏は比較的広く、JR片町線の東側の地域にまで広がっています。また、枚方公園駅では比較的駅勢圏は狭くなっています。光善寺駅でも駅の周辺部に集中していることがわかります。香里園駅では、先ほど紹介した香里ヶ丘や三井南町などで、駅から少し離れていますが、高い地域が見られます。寝屋川市駅では、大学などの立地の影響を受けて比較的高い地域が見られます。また、阪急では、高槻市駅は山間部や、淀川の地域まで広がっています。富田駅では比較的狭い状況になっています。総持寺駅は駅の南側に集中しています。茨木市駅では、大学などへの通勤、通学トリップが1,600程度見られます。南茨木駅ではモノレール沿線に広がっていることがわかります。

次に、先ほど見たものを目的地の種別ごとに詳しく見ていきます。この図は、自宅を目的地とするトリップの目的地の分布となっています。この右側のグラフで見ますと、600から800m程度の距離で比較的多くなっています。次に通勤通学先を目的地とする場合は、規模の大きな大学や事業所の影響を大きく受けていますので、このような分布になっています。また、京阪と阪急を比較してみますと、京阪のほうが利用者が多いことがわかります。また、その他の例えば商業施設などを目的地とするトリップでは、400m程度の比較的短距離のものが多くなっています。

次に、自由活動について鉄道利用者と自動車利用者を比較します。これは、買い物目的の目的地の分布を示したものです。鉄道利用者は枚方市駅や香里園、樟葉、大日、あとJR高槻の周辺で多くなっています。また、自動車利用者が広範囲に広がっていることがわかります。樟葉や大日などでは、鉄道利用者の2倍程度の利用者が見られます。食事・社交・娯楽目的の場合も同様に見てみると、枚方市駅や高槻市駅の周辺で比較的多く見られます。

最後に鉄道利用者の活動場所を時刻別に見てみます。これが自宅を出発して京阪の5駅から乗車した人が、どこで活動しているのかを表したもので、赤の丸が勤務先で、青の丸がその他です。6時を過ぎるとこの赤が急激に増えて、特に大阪市内や京阪の沿線で比較的多くなって

います。また、夜になると枚方市駅などの京阪沿線で、青のその他のものが見られます。阪急の5駅の利用者について見ますと、この場合も9時を過ぎますと大阪市内での活動が増えますが、その場合は大阪市内の西側の地域での活動が多くなっていることがわかります。また、夜になると、高槻市や大阪市内での活動が見られます。

次に休日の京阪の5駅の利用者について見てみます。この場合は、勤務先よりもその他の買い物などが多くなっていますが、大阪のキタ、ミナミ、あと京橋付近と、枚方市駅などで多く見られます。阪急の休日について同様に見てみると、大阪市内ではミナミよりも大阪のキタエリアで集中していることがわかります。また、西宮などでの活動者も見かけることがわかります。

最後にまとめますと、沿線住民は比較的住宅が密集している地域では、鉄道の利用率が高い傾向が見られることがわかります。また、通勤、通学先を目的地とするトリップでは、大学の立地の影響を大きく受けています。また、利用者の活動場所では、大阪市内や各鉄道駅の沿線の活動が比較的多いことがわかります。

## 「利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用」

関西学院大学大学院博士後期課程 青木 嵩

### 角野：

ここまでは各駅の特徴や駅勢圏、人がどのように動いているのかを紹介しました。情報量が多いので、全体像を把握するのに時間がかかるかもしれませんが、これらを踏まえてアンケート調査の結果をご紹介しますと思います。1、2章でご説明した、駅や、人の行動の全体をベースに聞いていただくとより理解しやすいと思います。

### 青木：

伊丹先生が各駅あるいは駅周辺の特徴を、井ノ口先生がパーソントリップをベースに人々が沿線をどう動いているかという話をされました。私は、さらに住民がどのように沿線を使っているのか、住民の目線から見るためにアンケート調査を基に分析・説明していきます。沿線あるいは駅を軸とした再編を考えるにあたり、住民がどう動いているか、あるいは駅・沿線に対してどのような評価をしているかが重要と思われます。その為、本調査では今後の再編の基礎にするために鉄道沿線の郊外居住者を対象にアンケートを行いました。

その中でも私は、特に特急駅と、その他の各停とか準急が停まる駅の利用者がどう動いているかに着目します。というのも、特急駅とそれ以外の駅では駅周辺の施設の状況や、都心部、遠方へのアクセサビリティが変わってくるので、その点を注意して分析していきます。

今回のアンケートは、阪急と京阪どちらも、鉄道会社の関連会社が運営するカード会員制度のカード所有者を対象としました。郊外居住者へのアンケートである為、阪急では、高槻市、茨木市、京阪では枚方市、寝屋川市の居住者を対象にしています。注意点として、一般的なアンケートと比べると、より鉄道利用者、鉄道駅を頻繁に活用する人への調査であることを念頭に置く必要があります。

回答があった地域はこのようになります。赤が阪急、緑色が京阪です。下部でスパッと分かれています。これは調査を行った居住地域の兼合で分かれています。有効回答数は、阪急 418、京阪 3465 となっています。

回答者の属性は、阪急、京阪であまり大きな違いはありませんでした。年代では大体 40 代から 50 代、世帯構成で 2 世代家族世帯が多くなっています。男性が 50%弱、女性が 50%強で、職業は正規雇用者、いわゆるサラリーマン、公務員の回答が多くなっています。

こうしたアンケートでは一般的に、高齢者の回答が多いケースや、世帯主の男性の回答が多くなる、あるいは時間のある専業主婦等の女性からの回答のどちらかに偏る傾向があります。ですが、今回は男女間の回答比率に大きな差はなく、40 代から 50 代の比較的若い、働いている世代の回答が多くなっており、私たちが駅、あるいは沿線を中心とした再編を考えていく中では、適した結果が得られたと思われます。

居住者の生活行動特性に関しては 2 点、日常的な食料品の購買場所と、主な外食の場所を見ていきます。その中で、特急駅とそれ以外の駅とで行動の仕方が違うだろう、駅周辺の施設とかが違うので変わってくるだろうと考え、今回は 4 グループに分けます。阪急では茨木市駅と高槻市駅が、京阪では枚方市駅と樟葉駅が特急停車駅で、それぞれのグループにおける回答数を表の右側に記しています。どのグループにおいても回答者の傾向に大きな変化はないため、比較検証可能と判断します。最初に日用食料品の買い物で特徴的な点を挙げます。一つ目は、

京阪沿線は阪急と比べるとロードサイドの店舗をよく利用する傾向にありました。一方で、阪急沿線は都心部店舗の利用率が高いです。これは、カイ2乗検定あるいはフィッシャーの正確確立検定を用いて、その間の差異の確認はしています。

もちろん特急駅に関しては普段利用する駅を利用する傾向が強い。一方で各停や準急停車駅は、比率自体は全体で見ると少ないのですが、沿線上の他の駅、1つ2つ隣の駅やその周辺を利用する傾向にありました。この沿線上の他の駅というのは、都心部のターミナル駅は除きますので、京阪で考えると、光善寺駅の利用者が枚方市駅、あるいは枚方公園駅に行くようなイメージを持っていただいても構構かと思います。

一方外食傾向は、特別な日の外食をする場所を伺いました。結果、日曜食料品の購買場所と同じような傾向が見られました。京阪はロードサイド、阪急は都心部を利用しています。また特急駅はやはり普段利用する駅周辺の飲食店を利用しています大きな違いとして、阪急は、食事でもどちらかと言えば都心のほうに移動している。一方、京阪は都心より、ロードサイドに引っ張られていく。沿線の郊外住宅地は同じような利用傾向にあるのではということが見えてきました。

一度まとめます。阪急は都心、京阪はロードサイドで外食や日常の買い物をする傾向にある。特急停車駅利用者はよく使う駅の周辺で外食をしており、それに比べて各停・準急停車駅利用者は、都心を除いた沿線上の他の駅で買い物をしています。

では、どのような施設をよく利用する駅周辺で使うか、或いは都心を除く沿線上の他の駅まで行って利用するかを見ていきます。各グループ、阪急と京阪それぞれの特急停車駅利用者とは各停・準急停車駅利用者がよく利用する駅周辺で使う店舗を、1位から15位まで並べました。その結果、基本的にはスーパーマーケットとコンビニエンスストアが一番上にきています。一番濃いのが50%以上の利用率があるものです。次が25%以上。その次が10%以上の人たちが利用すると回答した施設です。

これをみると、主にスーパーマーケットとコンビニエンスストアの利用率は、どのグループでも若干高いです。恐らく、どの駅にもその2つは付随しやすいからだと思われます。また順位では少し下になりますが、生活サービス施設、理髪店とか美容院とか病院も利用されています。特急停車駅利用者は15位までの施設全てにおいて10人に1人以上が使用する割合があるのに対して、各停・準急停車駅利用者ではやはりそこまで利用率が高くない。これは施設が各駅に引っ付いているかどうかによると思われます。

よく利用する駅とその周辺における食料品以外の購買施設や飲食店の利用率は、各停・準急停車駅利用者では少なかった一方で、都心部ではない沿線上の他駅、まで行って使われる施設は、全てのグループにおいて一番上に大型ショッピングセンターがきます。くずはモールのような施設があると、どうしても引っ張られてしまい、利用率は高くなります。なお映画館も利用率が高いです。

まとめると、大型ショッピングセンターと映画館の利用が多く、さらに飲食店もグループに関係なく比較的高い利用率でした。ただ、特急停車駅利用者では、利用施設が「特にない」という回答が阪急で3位、京阪で4位に入っており、当たり前ですが特急停車駅の人にはわざわざ沿線上の他駅に向かうのではなく、都心部あるいはロードサイドへ出るか、自分たちの利用駅周辺の施設を活用しています。各停・準急停車駅利用者は、飲食店に加えて購買関係の施設も、他の駅まで出向いて使う傾向にありました。



各グループの駅利用者は、どの施設を他の駅にわざわざ訪れて使うのでしょうか。飲食店は、特急駅利用者グループでも他駅での利用率が高くなっていました。ここではどの施設を沿線上の他駅まで行って利用しているのかを見ます。これは単純な引き算ですが、普段利用する駅周辺の利用率から、都心を除いた沿線上の他の駅で利用する利用率を引いています。0%よりマイナスならば、他の駅周辺でその施設を利用する傾向にあります。

各停・準急停車駅利用者では、そうした施設が利用駅周辺にないということで、洋品店とか書店、文房具、雑貨店が他の駅で使われる傾向にあります。また、美容院、医院も、各停・準急停車駅を利用する人は他の駅まで出向く傾向にあります。面白いのが、特急駅利用者。施設が集中していると思われませんが、飲食店はかなりマイナス傾向です。京阪はマイナスまではいってないですが、もともと利用する駅周辺での利用率がかなり高いところからここまで落ちているので、どちらかという他駅にも引っ張られる傾向があると思われまます。加えて、目立たないですが、趣味などの習い事をする教室も全部マイナスです。それがフィットネスなのか、生け花とか伝統的なものかはわかりませんが、特急停車駅からわざわざ他の駅に向かう傾向にありました。

飲食店関係、趣味や習い事の教室は、特急駅でも各停、準急停車駅でも他の駅で使われる傾向にあります。それに加えて、特急以外の駅の利用者は食料品以外の購買や生活サービス施設を他の駅に行って利用する傾向にあります。飲食店、趣味などの教室、衣料品店などを利用する際にわざわざ他の駅まで行く傾向は伺えましたが、どのような人がそこに行くのかを見ていきます。

この分析では、マーケティング分野のアソシエーション分析という統計手法を用います。その結果、その中でも特に関連性の高い利用者が抽出されたものだけ紹介します。書店とかも駅で利用されていますが、特にどのような人が書店を利用しに行くのかは統計的に確認できませんでした。例えば非正規雇用、家事専業層の女性の方がよくこの施設を使っている、などの傾向が見られた施設のみ紹介します。それぞれの駅利用者グループが、沿線上の他駅周辺で利用する傾向の強い施設のうち、関連性の高い利用者の属性を表にまとめています。

これは阪急の特急駅利用の人が、他の駅で利用する施設です。そのうちレストランは非正規雇用の女性が利用する傾向が強く、カフェは若い20代~30代の方々が行く傾向にありました。また趣味の教室は主に単身世帯の女性が利用しています。

これは阪急の各停・準急停車駅利用者グループです。文具雑貨店は家事専業あるいは無職の若年層、20代~30代が主に利用しています。衣料品店は学生、特に女性が利用する傾向にあります。レストランは先ほどの特急駅利用者とは変わって、女性の若い世代が主に使用していて、カフェは若年層や男性の早期高齢者層、本分析では60代の方々が使っています。なお今回、年齢は20代~30代、40代~50代、60代と70代以上に分けています。これはリタイアする年齢も変わってきているので、少し具体的な傾向が見るために、60代とそのさらに上の70代としています。美容院は2世代家族世帯の女性、特に学生が利用している。趣味の教室は、主に60代の女性が利用しています。

京阪では、特急停車駅利用者が他の駅で、このような施設を利用しています。レストランは2世代家族世帯の高齢者層、つまり70代以上が利用しています。カフェになると20代~30代の、お子さんのいない夫婦のみ世帯の特に女性、が利用しています。

各停・準急停車駅利用者の利用者の傾向です。衣料品店などは女性が多いのですが、世帯構

成、職業は特定の種類に限らず、いろいろな人が利用しています。理髪店や美容院は、正規雇用の20代～30代が主に利用しています。レストランは単身世帯、夫婦のみ世帯の女性が利用していて、カフェは20代～30代の女性が主に利用しています。居酒屋は幅が広いです。20代～30代の若年層や、高齢者世帯まで幅広く利用する傾向にあります。

こうしたことから見えてきた特徴は、例えばカフェは、グループに関係なく20代から30代の若い世代が利用している。最近はインスタ映えとかありますので、それに適したカフェがあると、若い方、特に女性は行きやすい傾向にあるのではと思います。

居酒屋に関して、阪急や京阪の特急停車駅を利用する人のうち、60代前後の正規雇用者層であるサラリーマンや公務員が、居酒屋を他の駅で使う傾向にあります。一方で、各停・準急停車駅利用者は、高齢、若年関係なく主に2世代家族世帯、恐らく実家に住む人が、他の駅で居酒屋を利用する傾向があります。

趣味などの教室は、特急とか、阪急、京阪とか沿線での区別があまりつきませんでした。主に60代の女性の家事専業無職層が使う傾向にありました。恐らく、今回対象のエリアが郊外住宅地なので、パート、あるいは家事専業の人が習い事のために他の駅を利用していると思われ。最後に、購買関係、文具とか雑貨、衣料品店、美容院、理髪店に関しては、どれも若い世代の女性を中心という傾向にありました。

まとめです。各停、準急停車駅を利用する人は、少なくとも食料品とか生活サービス施設に関しては、普段利用する駅でも利用しています。特急停車駅利用者も、飲食関係および趣味や習い事をする教室は他の駅までわざわざ行って利用する傾向がありました。各停・準急停車駅利用者の人は、食料品以外の購買施設や生活サービス施設も、他の駅周辺で利用しています。さらに、施設の種類によって他の駅からわざわざ利用しに来る人の属性、あるいは特徴が異なる傾向にありました。

私は、まず郊外鉄道駅利用者がどのような生活行動を行うのかという点と、特にどのような施設であればわざわざ都心以外の沿線上の他駅まで訪れるのかを見てきました。その中で、沿線の構造によって利用する施設の場所が異なることが見えてきました。阪急では都心部に寄り、京阪ではロードサイドに寄る傾向にあります。今後、駅あるいは沿線を軸に再編を考えていくにあたっては、こうした普段利用する駅、その他の駅以外との地域との折り合いをどのようにつけていくか、駅構造、沿線構造からも考える必要があると思います。

また、施設の種類によっては、施設が集まっている特急停車駅からも人が来る傾向にあります。例えばカフェでも昔ながらの純喫茶みたいなところか、インスタ映えするようなカフェなのかはさらに事細かに分析をしていく必要がありますが、こうした施設をうまく配置して駅相互間の利用を考えていくべきではないかと思われ。アンケート調査で住民がどう行動しているかという視点で以上の知見が得られたと考えます。

## 「利用者アンケート調査からみる沿線各駅および駅周辺の利用実態と評価」

関西大学環境都市工学部 教授 岡 絵理子

### 角野：

アンケート結果をさらに深掘りし、特徴で洗い出したということで、関西大学の岡先生にお願いしたいと思います。膨大な量の分析で判りづらい部分を、岡先生がわかりやすく説明してくださいませ。

### 岡：

アンケートから、沿線各駅および駅周辺の利用実態と、その評価について報告をしたいと思います。駅には、近くに住んでいる人にとっての拠点となる駅と、電車に乗ってでも行きたい魅力が集積している駅の2つがあると思います。そのような違いに注目して、どう評価されているかを知ろうというのが今回の目的です。

最寄駅より、よく使う駅に注目して分析を行いました。これはアンケートでよく使う駅として回答を得た駅です。円の大きさが回答の割合を示しています。京阪沿線と阪急沿線のデータ数に相当な違いがありますが、とりあえず割合で示しています。京阪と阪急のカードで行った調査ですが、JR 東海道本線の高槻駅と茨木駅がよく使う駅として挙がってきたので、JR 東海道本線や、その他支線、モノレールの駅まで分析しています。

これらの駅の施設状況を概観したいと思います。まず初めに敷設されたのが JR 東海道本線です。駅名は変わっていますが、JR の駅からは貨物専用線が工場まで来ていたのが特徴で、敷設当時の JR の駅は旅客駅というより、貨物駅のような傾向があります。最近はその工場跡地に総持寺駅ができました。次いで京阪本線が敷設されますが、こちらの駅は集落を結ぶようなかたちでできています。最後にできたのが阪急です。それからモノレール、阪急では南茨木駅が 1970 年万博の時に開設され、1990 年にモノレールができました。

最寄率とは、最もよく使う駅との回答数に占める、最寄駅と答えた人の割合を示しています。最寄率が高いということはその駅周辺の人たちが使う駅で、最寄率が低いということは、他駅を最寄りとする人もよく使っている駅になります。JR 茨木駅と、京阪の枚方市駅が最も最寄率が低い駅でした。枚方市駅は、京阪交野線や JR 片町線から乗り換える人がいて、最寄率 78.6%となっています。JR 茨木駅は、1970 年の万博会場に行くためのバスターミナルがつけられたその影響でモノレール駅を最寄りとする人も、日常的にはバスを使って JR の駅に来る人が多いと考えられます。

次に、駅までの交通手段を集計しました。面白いのは、9 割の人が駅前まで歩く駅があったり、3 割ぐらいの人がバスで来るとか、3 割ぐらいが自転車に来る、この「自転車」と「歩く」との違いがよくわからないのですが、淀川の東側や御殿山駅と光善寺駅では 9 割が歩いて来ています。自転車利用が多いのは寝屋川市駅です。淀川の西側の駅のほとんどが歩いていく駅として挙げられます。南茨木駅や総持寺駅がそうです。自転車利用が多いのが富田駅で、バス利用が多いのが JR 高槻駅です。自転車利用が多い駅は駐輪場がちゃんと整備されているからかという、そうではないところもあります。また、交通手段を問わずいつも使う駅までの所要時間は 10 分でした。

駅に行く目的はもちろん電車に乗るためですが、それ以外の目的で行くとの回答が半数近くあった駅は、淀川の東側では樟葉駅と枚方市駅です。淀川の西側では、特に強い求心力がある

駅はなかったのですが、25%ぐらいの人が行っているのがJR高槻駅と阪急茨木市駅。梅田駅や河原町駅のようにターミナル性の強い求心力があるためだと思います。これは先ほどからの発表にもあった傾向です。

駅への満足度をみてみましょう。もちろん特急や急行が停まることが駅の満足度を高めています。樟葉駅は、いずれの項目でも平均より満足度が高い駅となっています。枚方市駅も満足度は高いのですが、駐輪場とか駐車場、車の停めやすさがネックになって満足度の高い優良駅にはなりません。全体に満足度の低い駅でも、牧野駅や枚方公園駅は、車の停めやすさで満足度が得られています。これも駐車場が整備されているわけではありませんが、利用者が少なく停めやすいということで満足度が高く出ているのではないかと思います。また、先ほどは駅そのものではなく、駅周辺の満足度では樟葉駅がいずれの項目でも満足度が高くなっています。京阪沿線では樟葉駅一人勝ち状態です。ただ、枚方公園駅のように街並みだけ満足度が平均よりも高いとか、寝屋川市駅は公共施設や銀行があるところが評価されています。このように特徴的な満足度の高い点をさらに意識して伸ばすと、拠点としての特徴づけができるのではないかと考えています。

淀川の西側でも同様に、特急や急行が停まる駅の満足度が高くなっています。こちら側には樟葉駅のような優等生の駅はありませんでした。しかし個別の特徴があり、例えば富田駅は車の利用が便利という評価が得られています。こちらも整備されているわけではなく、未整備で利用者が少ないから満足度が高いということのようです。駅周辺の満足度では、すべての項目で平均より高い駅が3駅あります。JR高槻駅、阪急高槻市駅、茨木市駅の、拠点駅といわれるところです。そのほかで、満足度が平均よりも高いところを見ると、JR茨木駅では街並みと夜の明るさ、南茨木駅では街並みが評価されていることがわかりました。

次に、駅周辺でよく利用する施設を見ました。多くの施設があって、順番に並べてパーセンテージで色分けをしていますが、一番濃いのが4分の1の人が使っているものです。薄くなるにつれて、4分の1ずつどんどん利用率が減っていくのですが、樟葉駅と枚方市駅はよく使われている施設の種類の多く、よく集積しています。それに対して施設の種類のたくさんあるけど、多くの人が使っている施設はあまりないのが香里園駅と寝屋川市駅です。淀川の西側でも同様に、施設の種類の多くてよく使われている施設がある駅が、商店街、複合施設が集積しているJR高槻駅、高槻市駅です。施設はあるけれどあまり使われていないのが、富田駅と総持寺駅となります。

JR茨木駅と茨木市駅の関係が気になるかと思いますが、茨木市駅は、施設が多くありどの施設もみんな使っているのですが、JR茨木駅は比較的施設がたくさんあるのに使う人が限られています。これは阪急茨木市駅の近くには古い商店街があり、この力の差ではないかと考えています。これも駅の特徴をつける手がかりになると思っています。

さらにJR高槻駅と富田駅を見ると、第2位にベーカリーが出てきます。JR高槻駅には西武百貨店もあり、多くのパン屋さんがありますが、富田駅をネットで調べると、実はランクづけで結構高いパン屋さんが多く出てきます。こういうパン屋さんが多くあるというのも、駅を特徴づける一つの理由になるのではと考えています。

今の駅にあなたの居場所がありますか、と尋ねました。淀川の東側では、樟葉駅、枚方市駅、香里園駅が平均よりもたくさん居場所があり、くつろぐ、待ち合わせる場所が出てきますが、黄色で示したところが居場所が全くない駅です。御殿山駅、光善寺駅がこのあたりにあたりま

す。京阪沿線は駅間の差が激しいですね。それに対して淀川の西側で見ると、総持寺駅が居場所のない駅となっているだけで、他は何かしら居場所がある駅であることがわかります。

駅の周辺の市街地の状況が、その施設立地に大きく関係しています。混在型の用途の市街地が広がっている場合は、既にもう拠点駅になっている場合も多いですが、このような場合はエリアとしてのまちづくりを考えて、今は十分に活用されていない商店街とか、細かい施設などを活性化するあるいは手当てすることで、人気店が出てくる、ある業種が集まってくるということで特徴づけが出来てくる可能性があります。

一方、駅が計画的な住宅地などに取り囲まれて、駅前を出たらすぐに戸建て住宅、集合住宅が並んでいるような市街地では、なかなか駅からの広がりが出てきません。そういうところでは駅そのもの、あるいは駅の高架にも注目し、駅の有効に利用されていない空間をそフルに活用して、駅の居場所づくりをおこなうのなど、ありきたりではない特徴づけが必要です。駅の特徴づけになる店、たとえばパン屋とかカフェなどとは、チェーン店ではないと思います。小さなお店でもそこにしかないもので特徴づけはできるのではないかと感じています。あるいはまちづくりとして、駅周辺の建物用途が住宅しかなかったところでも、空き家などを活用しながら他の用途を入れていくことによって新しい特徴づけができるのではないかと考えます。

## 「クチコミ情報の内容分析による駅および駅周辺のイメージ」

武庫川女子大学生生活環境学部 講師 水野 優子

**角野：**

次は武庫川女子大学の水野先生から、クチコミにおいてそれぞれの駅がどのように評価されているかについての報告です。

**水野：**

私からは利用者がウェブサイトに掲載したクチコミ情報の内容分析による、駅および駅周辺のイメージについて報告させていただきます。トピックス的なものとして聞いていただければと思います。

今回、駅や駅周辺のイメージの概況を把握することを目的に、各駅に関する質的データの内容分析を行いました。この内容分析では、テキストマイニングの手法を用いています。調査対象である2沿線10駅のうち、特急が停車する3駅（阪急高槻市駅、同茨木市駅、京阪枚方市駅）を拠点駅、それ以外の7駅（阪急富田駅、同総持寺駅、同南茨木駅、京阪枚方公園駅、同光善寺駅、同香里園駅、同寝屋川市駅）を非拠点駅として区分し分析しました。

調査資料としては、不動産関連ウェブサイトに掲載されている駅や駅周辺に関する利用者のクチコミ情報を用いました。皆さんも日常生活の中で飲食店を検索したり商品情報を得たりするなど、クチコミ情報を利用する機会も多くなっていると思います。近年、様々な分野でクチコミを投稿することのできるウェブサイトが開設されています。今回の調査では、エヌ・ティ・ティレゾナント株式会社が運営するウェブサイトGOO住宅・不動産に掲載されているクチコミ情報を元に分析を行いました。このウェブサイトでは、「その駅の周辺で実際に住んでいる方、あるいは住んでいた方が投稿すること」「クチコミ対象はその駅からおおよそ300m圏内の事柄であること」「運営側が用意した幾つかの視点の中からコメントしたいものを投稿者が選択し、それに対して満足ポイント・不満ポイントとしてコメントすること」といった投稿形式が取られています。10駅に対する総クチコミ数は、調査時点で573件でした。

始めに拠点駅3駅の分析結果を説明します。

「特徴的な語」とは、単に数多く用いられている語（頻出語）ではなく、10駅全体のデータと比較した場合、その駅において特に高い確率で出現している語のことであり、それを駅毎に抽出しました。拠点駅では、結構似通った語が使われていることがわかります。例えば「多い」「充実」「たくさん」といった語は、この3駅で共通して用いられています。阪急の2駅では、「JR」という語も多く挙がっていました。駅別の特徴としては、阪急高槻市駅では「飲食」、京阪枚方市駅では「公園」といった語が登場します。枚方市駅は公園が多いというお話もありましたので当たり前かもしれませんが、そういったことが分析結果にも表れています。

さらに各駅で特によく用いられている「頻出語」について、その相互の関係性を検証するために、駅毎に共起ネットワーク分析を行いました（資料中、駅別頁の左図）。この図は共起関係があることを図示したもので、図中において線でつながれている語同士は一つの文脈の中で一緒に使われる傾向の強い語である、つまり共起関係にあることを示しています。また、このウェブサイトは、前述の通り満足ポイント・不満ポイントに区分して投稿されています。満足・不満の評価と、それぞれの語がどういう関係性を持つかを示すため、その2区分を指標とした共起ネットワークの分析も行いました（資料中、駅別頁の右図）。満足・不満から出てくる文脈、

そしてそれが評価にどのようにつながっているのかが見えてくるものになります。

これらの調査結果のうち、阪急高槻市駅では「都心（大阪や京都）への出かけやすさ」が非常に評価されていることがわかりました。また、「買い物環境」「医療環境」「阪急と JR の相互利用」といった利便性の他、「飲食店の集積」などが評価されていることが見えてきます。

阪急茨木市駅では、阪急高槻市駅と同じ傾向である「都心への出かけやすさ」「阪急と JR の相互利用」といった語の他に、「子ども」「子育て環境」や「お祭り」「フェスティバル」などに関する語も出ており、拠点駅の中で唯一「歩いて暮らせる」という語も挙がっています。

京阪枚方市駅では、他の 2 駅と同様の傾向に加え、「百貨店」「ステーションモール」といったように、駅と近接した商業施設の立地が評価につながっている結果が見えました。少し変わったところでは、「学生」の存在が駅周辺にイメージを及ぼしているという点があります。そしてやはり「公園」の語が多く挙げられました。しかし、投稿の原文を読み込んでいくと、それは「公園がたくさんある」という好評価ではなく、「子どもを遊ばせる公園が少ない」というコメントが非常に多く見られました。このことから、公園が多いという実際の空間特性が利用者に伝わっていない状況や、公園が多くても実際には利用しにくいものになっているのではないかといったことが伺える結果となりました。

次に非拠点駅 7 駅の分析結果を説明します。

「特徴的な語」については結構バラバラの傾向であり、拠点駅 3 駅と比較すると、なかなか共通する語が挙がっていないところが一つの特徴といえます。そしてもう一つの特徴としては、固有名詞が見られる点です。例えば「総持寺」「万博記念公園」「ひらかたパーク」といった施設名称が多く挙げられていました。そして阪急線の 3 駅では「乗り換え」「モノレール」「近畿自動車道」といった他の交通手段に関する語が挙がってきます。京阪寝屋川市駅は、どちらかというといふと拠点駅と結構似通っている傾向があり、「多い」「できる」などの語が見られました。

最後にまとめとして調査結果を整理します。

まず、拠点駅 3 駅でどのようなイメージが持たれているかという点、やはり特急が停まるというイメージが非常に強いようです。そのため「都心へ出かけやすさ」という点が強く表れていました。そして商業集積についても強いイメージがありました。また、10 駅すべてで必ず自動車に関するコメントが出ていました。自動車に関しては「アクセスしづらい」「狭隘な道路」「駅前に駐車場がない」など、不満につながるコメントが多く見られます。前述のように阪急茨木市駅では「歩いて暮らせる」という語もありましたが、それに対して「自動車がないと生活できない」といったコメントが拠点駅で多く見られました。

次に非拠点駅 7 駅について整理します。今回、特急の停まらない駅を非拠点駅としましたが、京阪線の 4 駅は意外と「都心への出かけやすさ」が評価されており、「準急も停まる」といった回答が 4 駅共に見られたというのが特徴です。阪急線のうち富田駅と南茨木駅では、モノレール・JR といった「他の路線利用」が評価されていました。

日常的な生活面の視点では、「スーパーやコンビニなどの買い物利便」に関する評価が、阪急南茨木駅、阪急総持寺駅、京阪光善寺駅、京阪香里園駅、京阪寝屋川市駅などで見られました。その一方で駅毎の特徴も見られます。例えば、「教育」の面では京阪香里園駅が浮かび上がります。「子育て」や「公園・緑地」の面では阪急南茨木駅、京阪香里園駅、京阪枚方公園駅が挙がってきます。また、阪急総持寺駅に関しては「物価の安さ」というコメントが非常にたくさん出てきました。日常的な面において「買い物利便」以外の要素の有無を見ると、京阪光善寺駅

ではあまり登場してこず、こうした相違が駅毎に少しずつ見られました。

非日常的な面では、阪急富田駅にパン屋さんがたくさんあるというお話がありましたが、「にぎわい」という点でその富田駅や施設集積のある京阪寝屋川市駅が挙がっていました。「レクリエーション、文化・観光施設」としては京阪枚方公園駅が特徴的でした。

今回、特定のクチコミ情報を元に、駅や駅周辺のイメージに関する分析を試みました。その駅が利用者においてどのようにイメージされているかを把握し、駅を核とした都市再構築を考えていく基礎的なデータとして、クチコミ情報のような質的データも活用できるのではないかと考えます。



「自治体・事業者ヒアリング」  
公益財団法人都市活力研究所 主席研究員 松根 辰一

角野：

それでは次に、都市活力研究所の松根さんから、行政へのヒアリングをして、駅周辺が例えば立地適正化計画あるいは都市マスタープランなどにどのように位置づけられているのかを確認していただきましたので、そのお話をお願いします。

松根：

沿線の自治体と鉄道会社グループにヒアリングを実施しましたので、その結果と、併せて調べたり考えたりしたことを含めてお話したいと思います。ヒアリングをしたのは、京阪沿線の枚方市と寝屋川市、阪急沿線の高槻市と茨木市、鉄道事業者である京阪宮グループ、阪急グループです。

これらの自治体はいずれも京都と大阪の中間にあつて、戦後から高度成長期に大阪、京都のベッドタウンとして、鉄道駅を中心に市街地が拡大しました。

これが各市の基礎データです。総面積と市街化区域の面積を比較すると、寝屋川市は総面積に対して市街化区域の面積がほとんどを占めていますが、他の市はそれほどではなく、市域に山間部、農地など一定の割合あります。人口では、総人口に対して市街化区域人口が4市ともほぼ100%に近く、市街化区域に人口が集中しています。

各自治体とも共通して、都心計画マスタープランや立地適正化計画等において、鉄道駅を中心に拠点形成されている都市構造や、そうした各拠点の都市機能を維持・強化しつつ、バスなどのフィーダー交通によってネットワークを強化していくという考え方がベースになっています。

各市の都市構造を見てもらいたいと思います。

枚方市ですが、このように鉄道駅がありますが、枚方市駅を中心拠点と位置づけ、枚方市駅周辺の再整備により拠点性の強化を図ろうという取り組みをしています。また、枚方市駅周辺活性化協議会を立ち上げて、エリアマネジメントの促進をされています。

次、寝屋川市です。寝屋川市は子育て世代の流出を大きな課題と捉えております。鉄道の拠点駅を都市核と位置づけ、寝屋川市駅周辺に子育て支援施設を誘導しようとしています。また拠点駅の香里園駅については、市の魅力や利便性を高めるために宿泊施設を誘導しようとしています。

次に、阪急沿線の高槻市ですが、このような都市構造の中で、JRと阪急が並行して走っている。高槻市駅とJR高槻駅が近接しており、高槻駅周辺にコンベンション機能を誘導しようとしています。都市機能の充足率を10年後の2030年には100%とする目標にしています。

茨木市ですが、鉄道は阪急とJRの他に大阪モノレールも走っていますが、立地適正化計画を現在策定中で、阪急茨木市駅とJR茨木駅の中間のシビックゾーンの活性化を課題としています。また市民会館の建替え計画もあります。

立地適正化計画は、居住と都市機能の立地をコントロールすることでコンパクトシティの形成促進を目指すもので、大都市近郊エリアの課題によく適合した方策と思われます。

今回のヒアリングで、誘導区域や誘導施設の設定に際して、地域の実情については、地域の自治体として非常によく把握しており、それに即した配慮とかご苦労があることが感じられま

した。

その一方で、実際に課題として顕在化する現象というのは、子育て世代の流出であったり、都市施設の老朽化・陳腐化や減少、空き家、空き地の発生などだと思います。これらの問題は、個人や企業の資産、権利に大きく関係しており、行政による規制や誘導が及びにくい部分だと思われる。

こうした中で、沿線都市の形成に非常に強く関係してきた鉄道、グループ企業によって新しい試みがなされています。

これが京阪グループの試みです。京阪電鉄は 1910 年に営業を開始しました。沿線において住宅地を開発・分譲することで沿線人口や乗客を増やしてきました。しかし、乗客数は 1991 年をピークに減少に転じており、人口減少トレンドにおいて、従来のビジネスモデルからの発想の転換を迫られてきました。

今回、取り上げたこれらの事業を、もしキャッチフレーズ的に言うなら右に書いているようなことになるかと思えます。

樟葉駅における KUZUHA MALL のリニューアルが、京阪沿線のまちづくりモデルの集大成かと思えます。1972 年に代表的な住宅団地であるくずはローズタウンのタウンセンターとして、日本初の郊外型商業モールのくずはモール街が開業しました。乗降客数はニュータウン造成を開始した 1967 年の 3500 人から、この年には 2 万 3000 人となりました。しかし、1990 年代にはくずはローズタウンのオールドタウン化、あるいは施設の老朽化や陳腐化もあって、KUZUHA MALL としてリニューアルされました。施設は京阪百貨店、イズミヤ、TOHO シネマズ、専門店街からなる魅力的な複合商業施設となり、成功を収めました。マンション分譲事業でも沿線から多くの顧客を集めることに成功しており、現在は特急停車駅となった樟葉駅の乗降客数は 6 万 1000 人となりました。いま、京阪沿線で一番住みたい駅と言われています。

それから、カジスキーをご紹介します。カジスキーは住宅事業関連の取り組みで、単身者世帯、あるいは共働き世帯、シニア世帯をターゲットとして、さまざまな家事を専門業者と提携して提供するサービスです。特にハウスクリーニングの需要が高いそうです。

次に枚方市駅のリニューアルですが、単なる美装ではなくて、駅に求められる機能やサービスがハード・ソフト両面から検討されています。木目調のシンプルで心地よいデザインを採用して、京阪百貨店 2 階の無印良品の店舗内装と、駅のコンコースのデザインを一体的にデザインしていくということです。このような試みは駅で初めてではないかと思えます。また、インスタグラム等の無印良品の SNS とも連携して海外に情報発信を行い、駅の観光資源化を目指すとのことです。

次に光善寺駅前の再開発ですが、寝屋川、枚方両市の 5.5 キロの連立事業を計画しており、21 カ所の踏切が解消される予定です。線路による街の分断が解消されますが、並行して進む光善寺駅前の再開発事業が今年 3 月に都市計画決定されています。事業の立ち上げや推進にあたっては、京阪ホールディングスが貢献しています。鉄道の高架化で新しく生み出される高架下空間の利用や、駅周辺において都市機能を新たに作り出していくことで、駅を中心としたコンパクトシティの形成促進に関わる大きな可能性を有していると考えます。

次に阪急グループの取り組みです。阪急京都線は開業時は奇しくも京阪の子会社の線路でした。現在の天神橋筋六丁目から高槻市までの営業を 1928 年に開始しています。阪急電鉄の創始者の小林一三は私鉄経営のビジネスモデルを築いた人物とされていますが、人口減少期を迎

えた現在では沿線の価値向上を事業戦略として掲げています。こうした事業については、キャッチフレーズでいうと右のような感じになると思います。こちらもいくつか紹介したいと思います。

まず、阪急西宮ガーデンズ、今回取り上げた沿線とは違い、西宮北口駅は神戸線の駅です。以前は街が神戸線と今津線で4つのエリアに分断されて、街としての魅力が不足しているといわれ、住宅地としてもそれほど高い評価は得られていない場所でした。阪神淡路大震災のあと、周辺の市街地再開発や、兵庫県芸術文化センターなどの建設が進んで、2008年には西宮スタジアム跡地に大規模な複合商業施設である阪急西宮ガーデンズがオープンしました。阪急百貨店、イズミヤ、それからTOHOシネマズOSと、約260の専門店からなっており、商業施設として高い評価を得ました。

その後この地域では9棟のマンションが分譲され、また今津線の高架化の進捗でエリアの分断が緩和され、これらが功を奏して駅周辺の姿が大きく変わり、現在は非常に人気の高い住宅地となっています。西宮北口の乗降人員は、西宮ガーデンズ開業前の2007年に7万5000人でしたが、2016年では9万9000人となっています。既存の駅周辺で鉄道、不動産部門や、グループ会社が協力して街の価値を向上させた事例だと思っています。

次にアフタースクール Kippo を紹介します。小学校入学後の学童保育を事業としている民間企業は関西では少ないようです。公設の学童保育は制約も多いために、小1の壁という言葉があるようですが、子どもの小学校入学をきっかけに就労継続をあきらめる女性も少なくないということです。阪急電鉄は2015年4月に、民間の学童保育であるアフタースクール Kippo を始めました。現在は豊中、西宮北口、池田の3駅の直近に施設が設置されており、ジャンボタクシーを利用した下校時のお迎えサービス、最大21時までの延長預かりサービスなどを行っています。アフタースクール Kippo のおかげで自分のキャリアを途切れさせずに済んだという女性の声もあるということで、女性の就労支援としても非常に効果が大いだと思います。

また、地元のサードプレイスを目指す「スタジモ西宮」、あるいは空き家問題をビジネスに変える「空き家サポート」という取り組みもあります。

こうした新しい事業は、沿線の価値向上を念頭において、社会で顕在化している課題に対して、駅や駅周辺でこれまでになかったサービスを実施する取り組みだと思っています。また、樟葉駅や西宮北口駅のように、駅周辺のリノベーションや開発によって、結果的に駅のイメージを向上させ乗降客を増やし、街の活性化に貢献した事例、子育て世帯や高齢者世帯を支援する事業展開など、地元に着目した鉄道事業者ならではの沿線活性化の努力が継続されていると思います。

今回のヒアリングで、自治体や鉄道会社のいずれにおいても、市域あるいは沿線の価値を高めようとする姿勢が感じられました。それぞれが連携の必要性も意識しており具体的な動きもあることが分かりました。こうした動きがどのように機能していくかは未知数の部分もあるとは思いますが、動向には引き続き注目していきたいと思っています。

## 「駅及び高架下空間の拠点化」

関西学院大学総合政策学部 教授 角野 幸博

ここまで、各メンバーから役割を分担して報告させていただきました。多方面からの、かなりの情報量の報告となりました。沿線全体としての特徴もありますし、やはり駅それぞれ違うということもご理解いただけたと思います。

最後に私から、この4年間にわたる調査研究を踏まえて、冒頭で申し上げた沿線の再構築、再生、あるいは沿線型のコンパクトシティはどう成立し得るのかについての一般解のようなものを提案したいと思ったのですが、そんな簡単にできるわけはありません。またそれぞれの調査結果は、皆さんの中でさらに読み込んでいただいたほうが良いと思います。明らかになった特徴をいくつか踏まえながら、今後駅の再生や沿線の再構築をしていくために、こういう点に注意すべきではないかと、こういう特徴は少し注目しておいたほうが良いのではないかと、ということをご紹介して、この報告会のまとめに代えたいと思います。また今回は駅だけではなく、高架下の空間についても注目しています。

この図は、今回われわれが対象とした郊外の空間構成を大胆に整理したものです。都心のターミナル、ロードサイドショップ、郊外の拠点駅、それ以外の駅、それらにぶら下がる住宅地がこんな関係になっているということを確認する図です。そして、その駅の拠点性に関わる要因としては、ここに書いてあることがかなり影響してきます。駅の拠点性向上のための与件としてこうしたことをチェックしようということです。それを踏まえて、拠点性の向上のための課題として、今までいろいろ調査した項目そのものが関係してきますが、どういった機能を整備すべきか、郊外を持続させるには若い世代をどういったかたちで呼び込むことができるのか、いわゆるスポンジゾーンとの関係性をどう取り持つべきなのか、それから今後さらに周辺の土地利用転換が起こるときに、どういう方向に誘導していくかなどが検討すべき課題になります。

もう一つは駅と周辺地域の関係性ですが、当然のことながら駅に近い土地のほうが収益力があり、特に拠点駅のほうが高い傾向があります。駅周辺の新たな活用方策として、特に公益性の高い施設をあえて駅周辺に持って行くといったことも今後は考える必要があるのではないのでしょうか。こうすることで、駅周辺の価値、ひいてはその総和である沿線の価値を復活させられるのではないかと考えています。

それから駅と駅周辺との関係についての提案です。今日はアンケートの結果をみながら、駅の構内や駅の敷地をどう整備すべきかという話と、隣接地をどう整備すべきかという話が繰り返し語られました。拠点性を高めていくためには当然駅そのものの価値を高めるとともに、その駅前圏の魅力を高めて駅勢圏を拡大していくことが必要です。そうしたときに、例えば駅の近所に何らかの拠点的な施設を誘致することで、しかもそれを駅の中ではなく、ちょっと離してそこと駅を歩行者軸でつないで駅前圏域を拡げることはできないか。例えばこれは駅前から歩行者道を住宅地に向けて計画的に延ばして、その沿道に商業を入れている関東のある私鉄駅前の例です。またこれは、駅前にシンボリックな公園を作り、その周りに商業とかいろんな施設を整備した、ロンドン郊外のウェルウィン・ガーデンシティの駅前です。

駅勢圏を拡げるといっても、阪急茨木市駅とJR茨木駅のように、駅間距離が微妙に離れている場合どうするか。この区間は、それをつないでいく仕掛けを駅間にどう作り込んでいくかも考えなければいけません。また、どういう機能を拠点駅あるいはその周辺に持っていくべき

かについてのヒントが、この調査報告の中にいろいろあったと思います。特急が停車する拠点駅の場合と、そうでない各停の場合でも、こういった施設がどのように立地し得るのかということですが、同時に考えなければいけないのは、沿線の居住者あるいは利用者にとって、どういう意味や価値を持ち得るのか。例えばサードプレイスであったり、緩やかな交流の場であったりとか、抽象的な文言が並んでいますが、施設の機能を設定するときにこうした象徴的な意味をどう付け加えていくかについても考えなければいけないと思います。

ここに書いてあるようなことも必要です。例えばこれは戦前の田園調布の駅で今はシンボル空間化しています。これは国立の駅ですね。三角屋根は国立ではずっと市民に愛着を持たれていた場所です。そういったシンボル性を作っていく、新しい駅の場合にはなかなかそれができない。ガンダムでも置いてみるかとか、もちろん理由がちやんとあるのですが、いろんなことを考えてきているわけです。

今回は駅のあり方と高架下のあり方をセットで見たいこうと考えました。高架下は、各鉄道会社ともうまく使いたいだろうと思いますが、駅の近接部分はそれなりに不動産価値が高くて駅から遠くなるほど価値が遞減します。そうした場所にどういう可能性を見出していくのかという議論です。普通は、駅との間をどうつなぐかをリニアに考えてしまいます。リニアにしすぎて高架下の内側ばかり見ていくと、沿線に対して閉鎖的なものになります。リニアな考え方に加えて、むしろ沿道の土地利用とか、関係性をどう持っていくかが重要かと思います。

既に各地で、リニアな土地利用、活用と同時に、沿線に対してどういう顔を見せていくのか、あるいは周辺地域とどういう関係を取り持っていくのかについて、さまざまな先進事例が出てきています。例えばこれは東小金井の例、これは武蔵境の例です。また、これは新駅ができて間もなく商業がそれほど張り付いてない稲城長沼という駅ですが、こういったところにこそ、最初に何らかのきっかけを作っていくこともあるのかと思いました。

もう一つは、浜松の遠州鉄道で川の上に鉄道の高架ができたときに、旧河川敷をまたぐようなかたちで、沿道、旧河川と一体化して公園化しました。このようなことも可能性としてはあると思います。

それで、いろんなヒントがここにあります。特に、駅ビルといってもラッチ内とラッチ外の関係、隣接する土地との関係性をどうつないでいくか、そしてこの高架下とそれらとをどうつないでいくか。そのときにリニアに考えるだけではなくて、こっちの方向を考えましょうということです。今日も高架下の話とか、いろいろ相互利用の話がありました。最寄り駅ではないが、一駅電車に乗ってでも使いたくなる施設もあります。そのためには駅間相互利用の促進が重要な課題になるかと思っています。駅の相互利用をしてもらうために、ハード、ソフトの両面で工夫がいるだろうと考えます。

沿線ブランドの再構築に向けて、小林一三モデル自身は各鉄道会社も随分真似た結果、均質化がすすみました。こればかり追いかけても、次の時代に沿線の価値を確保することはなかなか難しいでしょう。今までは一言で言えば、郊外を渋谷化させたり、郊外を阪神間化させようとしてきたわけです。それはそれで今までは成功している部分もありますが、全部が全部これからもその方針でいけるとはとても思えません。特に、明るく健康的な郊外づくりというのはもう限界になっています。

こういう課題に対して、少し違うことを考えようと思いました。鉄道会社にはいろんな可能性があります。特に鉄道を脈として開発を行ってきた実績があるわけで、それに自信を持って

ただきたい。そういう中で新しい公共性の導入であったり、さらには第3の郊外文化を鉄道沿線と合わせて提案していただきたいと思います。これが最後の図ですが、こういうかたちで沿線型コンパクトシティを考えていく必要があると考えています。

## コメント

京阪電鉄不動産株式会社 取締役事業推進部長 泉谷 透

京阪グループとしては長期経営戦略を定めており、美しい京阪沿線、世界とつながる京阪グループへということで、2050年ぐらいまでのビジョンと、2026年を目標年次にして、長期戦略構想を掲げていますが、その中で主軸戦略として、駅から始まるまちづくりというものを掲げております。

そういう中で、われわれが今回この研究会と一緒にやらせていただくことになったのは、寝屋川、枚方間の連続立体交差事業が既にスタートしており、今の予定は2029年ぐらいの竣工を目標にして、大阪府、寝屋川市、枚方市と一緒に事業を進めていますが、これが大体5.5キロぐらいの事業区間で、3つの駅、香里園、光善寺、枚方公園という駅が高架になるということです。

ここで膨大な高架下の空間が生まれるわけで、京阪沿線、特にこのエリアは割と古い街並みでオールタウン化している部分もあります。今回この連続立体交差事業で、街を更新、リファインしたいという問題意識が非常に強くありました。その中で、ちょうどこの研究会で、駅および高架下空間の拠点化というテーマで研究をされていたということでご相談したところ、この2カ年、研究を進めていただくことになりました。

パーソントリップはもちろんですが、カード利用者に向けてのアンケート調査、それから口コミの調査、いわゆる利用者、住民からのいろんなニーズとか、駅をどう考えているかとか、今回の調査、研究で明らかになったことが非常に特徴的かと思っています。阪急と比較すると、駅よりもむしろロードサイドの店舗を使う傾向が京阪は高いとか、阪急と比較して京阪の特徴というのも出てまいりました。今回、われわれとしても、それぞれの駅を全部、金太郎飴型にするのではなく、沿線ライフスタイルモールといっているのですが、沿線を一つの商業モールに見立てて、各駅にそれぞれの特徴にあったコンテンツを作って電車をつないでいくというようなことを、今回、連続立体交差事業の区間では実施したいなど。ですから今後、今回の研究でいろんな知見、成果がありましたので、事業の中でこの成果を生かして、駅およびその周辺、高架下利用を含めた開発に生かしていきたいと思っております。この2カ年、どうもありがとうございました。

## コメント

阪急阪神不動産株式会社 開発事業本部 開発推進部 開発グループ 課長 山貫 崇之

私からは、鉄道事業者ならびに不動産事業者としての立ち位置からの感想を中心にコメントさせていただきます。この研究で、各駅ごとの特徴、あるいはそのまちの特徴などが明らかになったことが、非常に大きな成果だったと思います。特に不動産事業の面から見ると、駅前のビルが老朽化したから建て替えないといけないとか、店舗が空いたから埋めないといけないといった、どうしても目の前の課題ばかりを追い続けるような仕事に追われていますので、まちの性格、駅の性格のようなものをユーザーの視点から俯瞰する経験があまりなかったというのが本音のところでは。

それを踏まえて、まず今回の研究では、例えば隣の駅から利用されているお客様がおられたり、わざわざレストランあるいは習い事のために、電車に乗って隣の駅に行く、そういう使われ方があるというのは非常に参考になりました。駅が一つだけではなく、いくつかが連坦して役割を持つという機能を、改めて認識したところでは。

もう一点は、私自身は不動産事業に携わっており、どうしてもまちづくりを事業採算性で考えてしまうため、例えば駅前の再開発で資金を回収するにはどういう用途が必要か、そういった視点になってしまいがちです。人口が減っている今のご時世に次の時代のまちづくりを考えるには、駅前の事業性だけではなく、高架下や、隣の駅も含めた新しいまちの在り方を考える必要があると感じました。そのあたりの提言をいただき、非常に示唆に富んだ研究だったと思います。

阪急電鉄では沿線の価値向上を目指していく中で、今後は十三、淡路など新線がらみで新しく高架化していくエリアもあり、今後の参考にしていきたいと思います。本当にどうもありがとうございました。



## 意見交換

— まちをどうするかいうと悩ましいことばかりだと思いますが、縄文的郊外の創出と書かれていますが、ちょっとわかりにくいイメージなので、どんなことを思っておられるかご説明いただけたらありがたいと思います。

### 角野：

縄文と弥生を比較する議論というのがよくあります。例えば岡本太郎的なデザインは、よく縄文のイメージで紹介されます。私のイメージでは狩猟採集文化的に、どんどんいろんなものを獲得していく、そういう意味での元気さというものが、沿線に求められるのではないのでしょうか。デザイン面でも生活行動面でも、とにかく沿線に行ったら、その駅の周りなり郊外のいろんな資源をどんどん自分で狩猟採集していきながら、そこで文化を構築していくというような沿線イメージを作り出すことも必要ではないかと申し上げております。

先ほど、明るく健康的な郊外の限界とか、郊外の渋谷化とか阪神間化という現象を指摘しました。実は戦後の高度経済成長で、ほとんどの梗概がこれのことをずっと追い求めてきたのです。その結果、結構いい感じの郊外文化が作られてきたような錯覚をしたのですが、実はパルコの真の戦略はそんなことではなくて、もっとカウンターカルチャー的、サブカルチャー的なものを意識した改革をやろうとしてきました。

また香里団地の初期の例で、例えば哲学者のサルトルが訪れたり、すごく先端的なこともやっているのです。戦前の郊外文化もそういった部分があって、そういうエネルギーで野生的な、でも知的な文化をこれからの郊外にもう一度呼び戻していかないと、どんどん縮小、再生産的なことしか見えてこないという意識をこめて、縄文的郊外という言葉を使わせていただきました。

— 岡先生と水野先生の発表で、樟葉駅がすごく面白い駅で、パーフェクトという話があったり、水野先生の手法で樟葉をやったらどうなのかすごく関心があります。寝屋川市、枚方市の連続立体化があるということで、今回3つの駅に入っていないと思いますが、これからのことを考えるのには、計画的に作られた駅でみんながどう感じているのかは、もう少し突っ込んでもいいという気がしたのが1点です。

もう一つは、京阪電車はカーブが多いですが、それは山裾を走っていることがすごく大きいと思っていて、自転車を使う駅が少ないのは、駅の片方が山ばかりで、自転車だと下りはいいけど帰りが大変みたいなことがあると思うんです。その地形、高低差も踏まえて駅の特徴を見たら、もうちょっと面白いことが出るんじゃないかという感想です。

### 岡：

計画的にできた樟葉の駅ですが、やはり結果を見ると、あそこがあるので京阪の方々には両端に引っ張られずに、中を行き来されてる。それと、実は T-SITE がすごく効いていて、京阪の沿線に本と文房具という言葉がいっぱい出てくるんですね。そういうふうには、新しいものが次々入ることによって沿線が随分変わるなど。イメージであるとか、引っ張られ方が変わる。自分の駅にも T-SITE ほしいみたいな話がいくらでも出てくる。

それから自転車のことは本当にその通りで、やはり平たい駅に自転車の利用が多いという結果だと思います。

**角野：**

報告会としては終わらせていただきます。また別に何かの形でシンポジウムのディスカッションやディベートができるような機会があればいいと思いますし、いわゆる調査報告書ではなくて、いろんな意見を踏まえた新しい郊外論などについて本が作ればいいのかと思っています。今日は長い間ありがとうございました。

以 上