

# 郊外都市における公共交通が主体のまちづくり・ライフスタイルへの転換方策の検討\*

Integration of transportation policy in suburbs, "machizukuri" and life-style change\*

矢持高士\*\*・辻堂史子\*\*\*・宮崎哲\*\*\*\*・岡本英晃\*\*\*\*\*・佐藤貴行\*\*\*\*\*

By Takashi YAMOCHI\*\*・Fumiko TUJIDO\*\*\*・Satoru MIYAZAKI\*\*\*\*・Hideaki OKAMOTO\*\*\*\*\*・Takayuki SATOH\*\*\*\*\*

## 1. はじめに

郊外都市においては、自動車交通を中心としたまちづくりが進められており、モータリゼーションの進展に伴う自動車に依存したライフスタイルの定着は、公共交通機関の衰退や中心市街地の空洞化など様々な問題を引き起こしている。

今後の都市における緊急課題として高齢化問題や地球環境問題、中心市街地の活性化などを考えた場合、公共交通を中心とした交通体系、ターミナルを中心とした賑わいづくりなど、公共交通が主体のまちづくりやライフスタイルへの転換が必須となっている。

本稿は、京都府京田辺市三山木地区をフィールドとした、自動車利用が中心の交通体系やまちづくりから公共交通が主体のまちづくり、ライフスタイルへの転換方策についての検討プロセスや提案内容を報告するものである。なお本報告は、「特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾（以下、再生塾）」での人材育成研修の一環として検討したものである。

## 2. 三山木地区を取り上げた背景

### (1) 京田辺市の概要

京田辺市は、図-1に示すように京都府南部に位置する人口約6.3万人の都市であり、大阪、京都、奈良各都市からは鉄道で約30分の通勤圏にあるため、人口は現在も増加傾向にある。また、市内南部には同志社大学が立地しており、平日には約1.8万人の通勤・通学流動がみられる。

生活圏については、北部は大阪方面とつながりの強い松井山手地区、中部は由来からまちの中心部として栄え

\*キーワード：地区交通計画、市民参加、プロジェクト構想

\*\*篠山市 まちづくり部

(兵庫県篠山市北新町41, TEL:079-552-1111,

E-mail:yamochi-takashi@gw.city.sasayama.hyogo.jp)

\*\*\*株式会社シティプランニング

\*\*\*\*工修, 京田辺市 建設部

\*\*\*\*\*正員, 工修, 交通エコロジー・モビリティ財団

\*\*\*\*\*正員, 工修, 株式会社オリエンタルコンサルタンツ

た新田辺地区、南部は本稿で取り上げた三山木地区と大きく3地区に分かれている。

京田辺市内には鉄道駅がJRと近鉄あわせて9駅立地しており、鉄道駅を中心としてバス路線網が形成されている。しかし、道路網が発達しているため、自動車の分担率が年々増加<sup>1)</sup>しており、京田辺市は自動車交通が中心の交通体系といえる。

また、京田辺市周辺には、図-2に示すように店舗面積1万㎡以上の小売店が多く立地するなど、小売業中心性指数は周辺都市と比較し低い状況にあり、郊外型施設立地の進展が自動車依存の生活を加速させる状況にある。



図-1 京田辺市の位置

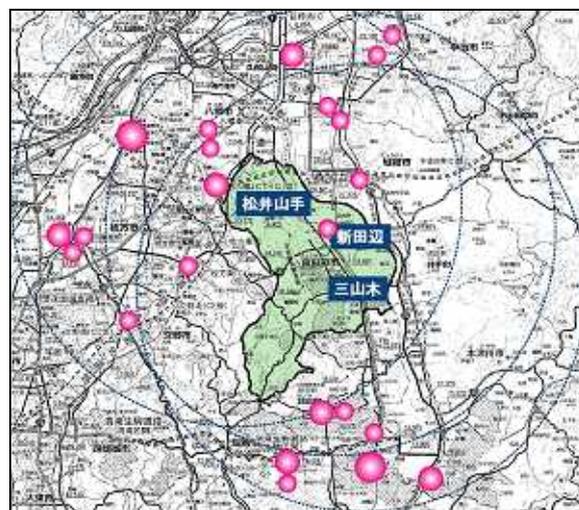


図-2 店舗面積1万㎡以上の小売店の立地状況<sup>2)</sup>

## (2) 三山木地区の現況

### a) 三山木地区の概要

三山木地区には、JR三山木駅と近鉄三山木駅が近接して立地しており、鉄道の高架化と合わせた駅周辺地域の整備が土地区画整理事業により実施され、平成19年頃から土地利用が開始された。

三山木駅の西側には同志社大学、UR都市機構が開発した同志社山手団地が立地しており、三山木地区はこれからの新しい“まち”として発展途上の地域である。また、三山木駅の東側については、市街化調整区域となっており、農地が広がっている。

- ・ 駅利用者数<sup>3)</sup>：JR三山木駅 1,066人/日  
近鉄三山木駅 6,276人/日
- ・ 駅周辺の土地区画整理事業（平成8～23年度）
- ・ 同志社大学関係者：18,000人/日（通勤・通学含む）
- ・ 同志社山手団地（平成20年5月～）  
（計画人口6,100人：現在約600人）

### b) 三山木駅前広場

JR三山木駅と近鉄三山木駅の間には、同志社山手団地を含む駅勢圏内の計画人口に基づき設計・施工された駅前広場が整備されている。しかし、現状においては、商業施設等の立地が少なく、歩行者の少ない賑わいのない空間となっている。（以下、JR三山木駅と近鉄三山木駅をあわせて「三山木駅」という）

### c) 三山木駅周辺の土地利用

三山木駅直近地区は商業系の用地地域に指定されているが、戸建て住宅や学生向けの共同住宅の立地が目立ち、駅直近地区における商業系の土地利用が進まない状況にある。一方、駅周辺の府道沿道では飲食店など郊外型の商業店舗の立地が進んでいる。また、周辺の戸建て住宅には、2台のマイカー駐車場が整備されており、三山木地区においても、自動車中心のライフスタイルであると想定できる。

### d) バス路線

三山木地区のバス運行状況については、駅前広場から同志社大学や京田辺市南部の山間地域への路線バス等に加え、同志社山手団地への路線バスが運行している。しかし、三山木駅から同志社山手団地への路線については、バス利用者が少ないため現在は赤字運行であり、交通事業者としては先行投資として位置付け、運行を継続している状況にある。なお、同志社大学の学生は、同大学により運賃50%の補助を受けている。

また、同志社山手団地の西側に位置する自動車教習所においては、三山木駅から同志社大学経由の送迎バス

を運行している。

### 【三山木地区を運行している主なバス】

路線バス（平日昼間：約30分間隔）

- ・ 100系統：三山木駅～同志社大学
- ・ 51系統：三山木駅～同志社山手団地

自動車教習所の送迎バス（平日昼間：約20分間隔）

- ・ 三山木駅～同志社大学～教習所



図 - 3 三山木地区（検討対象地区）の位置

## (3) 現況の問題

### a) 交通面からみえる問題

同志社山手団地をはじめとする三山木地区は、JR駅と近鉄駅の2駅が立地しているため、大阪、京都、奈良への電車通勤が可能で、公共交通の利便性が高い地区である。しかし、同志社山手団地をはじめ、周辺住民はクルマ2台所有があたり前のクルマに依存したライフスタイルとなっており、電車利用の際にも、多くの住民は三山木駅へマイカーでアクセスしている。このため、三山木駅への路線バス利用者は少なく、同志社山手団地から三山木駅への路線バスは赤字運行を続けている。

つまり、平日の三山木駅はただの通過点であり、週末はクルマで外出するため、三山木駅は生活に必要なない場となっている。

### b) 機能面からみえる問題

三山木駅周辺の土地利用は戸建て住宅や共同住宅など住居系が多く、商業系の土地利用が進んでいない。また、公共機能等も有しておらず、駐車場が広がっている状況にある。

つまり、三山木駅周辺に集客能力がなく、賑わいが少ない状況にある。

## (4) 将来の交通問題

三山木地区における現況の問題を踏まえ、同志社山

手団地の居住者について、ライフステージ別に、10年後の生活を想像し、将来の交通問題を考えると、様々な問題が見えてくる。

#### 会員のライフスタイルイメージ

田辺ひろし(36歳 46歳)

- ・会社員，JR三山木駅を利用して大阪へ通勤，三山木駅まではマイカーで行き，駅前駐車場に。
- 10年後
- ・リストラに会い無職，マイカーを手放す羽目に。愛車はマイカーから自転車へ。
  - ・坂が辛いし，たまにはクルマに乗りたい。

クルマ所有の維持費がかかり，家計を圧迫。

#### 主婦のライフスタイルイメージ

田辺あい(33歳 43歳)

- ・主婦，子供は6歳と2歳，買物や子供の送り迎えはマイカーで。
- 10年後
- ・高校生の子供を毎朝，三山木駅までマイカーで送り迎え。
  - ・通学に利用できるバスが走っていれば。

子供の通学に公共交通(路線バス)がないと，マイカーで送り迎えが必要。

#### 学生のライフスタイルイメージ

田辺つとむ(7歳 17歳)

- ・三山木小学校1年生，小学校へは歩いて通学。
- 10年後
- ・高校生2年生，近鉄三山木駅から京都の学校へ通学。
  - ・三山木駅まで自転車を利用しているが，雨の日や冬が寒い。

通学に公共交通(路線バス)がないと，子供も大変。

#### 高齢者のライフスタイルイメージ

田辺三木子(65歳 75歳)

- ・主婦，買物は毎日，マイカーで。
- 10年後
- ・最近，クルマの運転が怖い，でも，坂がきついから自転車は無理。
  - ・いつまでもクルマを手放せない。

クルマ依存の生活になり，将来運転できなくなった時に，ライフスタイルの転換が大変。

このような現状整理などにより，このまま民間開発に頼り続けるだけでは，将来的には，近隣地区と同様に駅前が大規模駐車場となり賑わいのない空間になるなど，各地の郊外型都市同様の問題が発生するのではないか。三山木駅周辺の土地利用が進む前に，三山木駅周辺の将来像を提案できないか。また，「公共交通という視点」から三山木地区のまちづくりの支援や持続可能な仕掛け

が提案できないか，との議論に至った。

こうした視点から，「三山木地区の将来像，将来の課題に対する方策の提案」を検討テーマとして設定した。

### 3. 将来像の提案

#### (1) 将来像の提案

前述の三山木地区の現況や問題，将来の交通問題より，三山木地区においては，自動車交通を主体とした各地の郊外型拡散型都市にならないように，駅を中心としたエコ・コンパクトシティの形成やそれを支える持続可能な交通やコミュニティの形成が必要ではないかと考え，三山木地区及び同志社山手団地の将来像を次のように設定した。

##### 【三山木地区の将来像】

『まちに賑わいを！』

子供が走り，学生が集い，市民が憩う，  
賑わいのあるまち ~三山木~

##### 【同志社山手団地の将来像】

『三山木を終の棲家に！』

将来，交通が便利な都会に  
引っ越さなくても大丈夫！

#### (2) 将来像の実現に向けて

三山木地区において，現状のクルマに依存したライフスタイルを続けることにより，次のような状況に陥ることが懸念される。

同志社山手団地の開発が進み住民が増加する将来は，電車通勤にも三山木駅までマイカーを利用するため，朝夕はキス&ライドによるマイカーで，駅前広場及び周辺道路が混雑するのではないかと。

同志社山手団地と三山木駅間の路線バス利用者が減少することにより，サービス水準が低下し，さらに利用者数が減少する悪循環が懸念され，将来的には路線バスの撤退が考えられるのではないかと。

郊外型商業施設等へのクルマ利用により，三山木駅周辺は人の賑わいが少ない空間になるのではないかと。そのため，商業施設などが立地せず，さらに人が集まらない悪循環が懸念される。また，京田辺市周辺の郊外都市の駅前と同様，将来は三山木駅周辺に大規模駐車場が広がっているのではないかと。

三山木地区及び同志社山手団地の将来像の実現に向けては，このような負のスパイラルからの脱却が必要であり，現状の赤字バス路線を運行しているバス事業者へ負担のかからない運行形態の見直しやクルマに依存したライフスタイルの脱却，人の集まる場や仕組みの創出など，将来像に向けた転換が必要である。

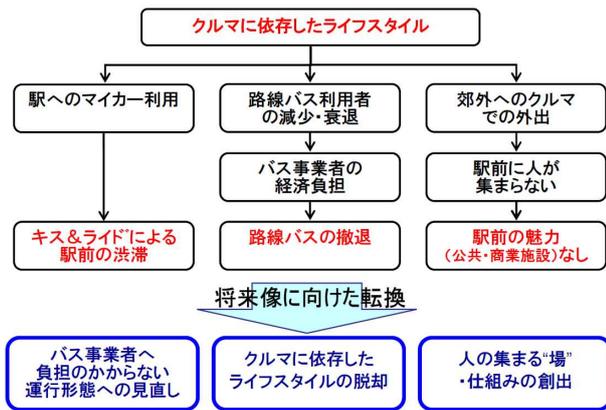


図 - 4 将来像の実現に向けた転換

#### 4. 課題設定と施策提案

##### (1) 課題の設定

前述の三山木地区及び同志社山手団地の将来像の実現に向けて、次のように課題を整理した。

##### a) 代替交通手段の確保・利便性の向上（交通課題）

三山木駅へのアクセスの充実

- ・バスの利便性向上策の実施（バスの再編など）

新たな交通手段の確保

- ・カーシェアリングの導入
- ・レンタルサイクルの導入

鉄道の利便性・魅力向上

- ・JRの増便（京田辺市内を往復するコミュニティトレイン，など），近鉄の急行停車（現在は普通電車のみ停車）
- ・公共交通利用ポイント導入，交通と商業等のサービスの融合

##### b) 地域全体のコミュニティの醸成

- ・機能の確保（公共・商業・農業・医療・介護・子育て・遊び）
- ・コモンスペースの設置（憩いの場・イベント・学生活動）

##### c) 意識啓発（ライフスタイルの提案）

- ・MM手法を用いた意識啓発
- ・住宅メーカーや交通事業者と連携した住まい方の提案

##### (2) 施策提案

まちづくりにおいては、交通課題だけではなく、地域独自のコミュニティ形成や持続可能なライフスタイルの提案などが重要となってくるが、施策提案にあたっては、検討期間が限られていたため、交通課題である「代替交通手段の確保・利便性の向上」を中心に検討した。課題解決のために必要と考えられる施策提案は次のとおりで

ある。

##### a) 三山木駅へのアクセスの充実

同志社山手団地から三山木駅への公共交通アクセスの充実のため、現状の路線バス及び教習所送迎バスの再編を行うことにより、現状より増便しバス利用者の利便性の向上を図る。

そうすることにより、現在、三山木駅までクルマアクセスしている通勤者を路線バス利用へ転換してもらい、地域全体で路線バスの維持・運営等を担う。

なお、現状の同志社山手団地と三山木駅を結ぶ路線、同志社大学と三山木駅を結ぶ路線、教習所の送迎バスを再編することにより、現在20～30分間隔の路線バスを10分間隔の循環バスとして運行することが可能であると考えられる。

##### b) 新たな交通手段の確保

三山木地区において、過度なクルマ利用の抑制によるクルマ離れや交通手段の選択肢の増加を狙いとして、カーシェアリングやレンタサイクルの導入を図る。

そうすることにより、現在2台所有しているクルマを1台手放して、路線バスやカーシェアリング、レンタサイクルなどを利用してもらう、過度なクルマ依存から脱却してもらう。

また、これらの導入は事業としてだけではなく、市民一人一人がライフスタイルを考える「きっかけ」として提案している。

##### (3) 実現に向けた仕組みづくり

##### a) 組織の形成

三山木地区において、前述した施策の実施には、住民、同志社大学、学生、商業者、農家、自動車教習所、開発業者・住宅メーカー（UR都市機構等）、バス事業者、鉄道事業者（JR・近鉄）、カーシェアリング・レンタサイクル事業者、京田辺市・京都府など、多くの主体が関係している。

施策の実施には、これら関係者が将来像の共有化を図り、密に連携しながら、継続的に実施していくことが必要である。

そのため、三山木地区の関係者による施策実施のための運営組織を早期に設置することを提案した。具体的には、三山木地区に既存する、「サスティナブル・アーバン・シティ協議会」（同志社大学、UR都市機構、京田辺市等で構成されるタウンデザインを検討する協議会）を母体として発展させ、地域の将来像や地域交通をマネジメントする組織「（仮称）三山木まちづくり株式会社」の形成が可能であると考えられる。

組織の主な目的は、次の3つを考えている。

##### ライフスタイルの提案

- ・自動車に頼らないライフスタイル、資源である自然

や農地を活用したライフスタイルの提案（家庭菜園，市民農園），など  
活動の場と機会の提供

- ・周辺農家と連携した駅前広場での朝市の開催，同志社大学と連携した子育て支援の場，駅前広場での学生活動によるイベント，住民の憩いの場となるコモンスペースの設置，など
- 交通サービスの提供
- ・循環バスの運営など交通サービスの提供

#### b) 組織の仕組み

組織の構成としては，住民や同志社大学，商業者など，三山木地区の関係者が出資者となる株式会社を設立し，京田辺市などと連携しながら，三山木地区のまちづくりを担っていく。

組織の仕組みとしては，それぞれのサービスの受益者が株式会社に対価を支払い，その一部を運営資金として組織を維持していくことを考えている。

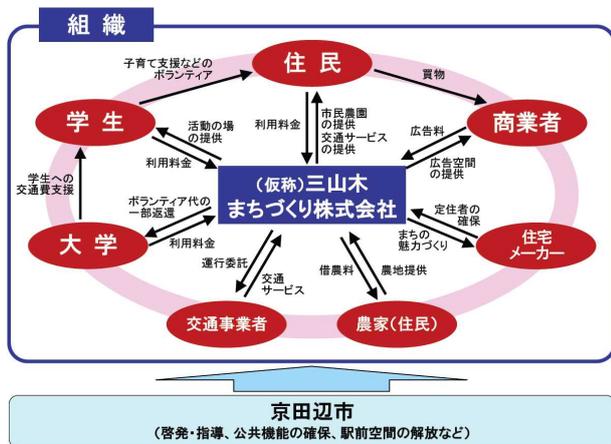


図 - 5 組織の仕組み

#### 6. おわりに

##### (1) 本取組みにおける提案と成果

本取組みにおいては，三山木地区をフィールドとして交通課題と対応方策の検討，それらの施策を実施し，継続的にまちづくりを担っていくべき組織や仕組みづくりの検討や提案を中心に行ったため，地域コミュニティの醸成や意識啓発（ライフスタイルの提案）についての具体施策の提案には至っていない。

しかし，他の郊外都市における問題や課題は地域により様々であるが，地域コミュニティの形成や将来を見据えたライフスタイルの提案・転換，市民参加の持続可能な仕組みづくりについては，今後の郊外都市におけるまちづくりにおいて，課題解決のための重要な要素ではないかと考える。

また，今回の取組みや提案内容については，再生塾で

の提案後，地域公共交通の活性化・再生計画検討のケーススタディとして，国土交通省近畿運輸局のセミナーにおいて発表の場を設けて頂いた。その後，京田辺市庁内においても発表の場を提供して頂き，三山木地区の現状や提案内容について議論させて頂いた。その中で，「このような場は初めてであり，様々な人との議論が楽しかった」というご意見を頂き，「まちづくりに関して議論する場が少ないこと」を改めて認識するとともに，市民の誰もがまちづくりについて議論できる場の形成が望まれていると痛感した。

##### (2) 今後の課題

本取組みは，再生塾での研修であるため，行政マンやコンサルタント等の知識や経験が異なる多様なメンバーと一緒に取組んだものであり，貴重な議論の経験や検討プロセスの習得，提案の成果が得られた。また，何より3カ月間という短期間での取組みであったが，交通やまちづくりについて語り，議論できる仲間を得ることができた。

この再生塾の取組みで学んだことをどう活かしていくかが，塾生の今後の大きな課題であると考えている。

最後に，再生塾でのケーススタディの検討にあたり，フィールドや発表の場を提供いただいた京田辺市に感謝するとともに，本取組みに際して多大なるご指導，アドバイスを頂いた京都大学大学院中川大教授，京田辺市橋本善之氏，社団法人システム科学研究所東徹氏に深く謝意を表する。

##### 参考文献等

- 1) 京阪神都市圏パーソントリップ調査
- 2) 大規模小売店舗立地法に基づく届出の概要（経済産業省）より作成
- 3) 京田辺市：平成20年度京田辺市統計書