高齢化する郊外型大規模ニュータウンにおける持続可能なまちづくりに向けた施策提案と課題 －“再生塾”での活動を通じて－

山本 信弘[1]・上田 将平[2]・児玉 宜治[3]・澤田 洋一[4]・
谷口幸治[5]・平田 洋子[6]・本田 豊[7]

[1]正会員　京都府建設交通部（京都市上京区下立売通り新町西入)
E-mail n-yamamoto41@pref.kyoto.lg.jp

[2]非会員　総合調査設計株式会社（大阪市北区芝田1-8-15梅田北ビル）
E-Mail：ueda@sogo-chosa.com

[3]非会員　京都市交通局自動車部運輸課（京都市右京区太秦下刑部町12）
E-Mail：kodama_y@kotsu.city.kyoto.jp

[4]非会員　京都府長岡京市（長岡京市開田1-1-1）
E-Mail：n-rijir@city.nagaokakyo.kyoto.jp

[5]非会員　京都府流域下水道事務所（長岡京市勝竜寺樋ノ口1）
E-Mail：k-taniguchi33@pref.kyoto.lg.jp

[6]非会員　パシフィックコンサルタンツ株式会社大阪本社（大阪市中央区安土町2-3-3）
E-Mail：youko.hirata@os.pacific.co.jp

[7]正会員　兵庫県阪神南県民局西宮土木事務所（西宮市櫨塚町2-28）
E-Mail：yutaka_honda@pref.hyogo.lg.jp

高度経済成長期に開発された大都市圏の郊外型ニュータウンは，急激な人口増加を伴いながら今日まで発展してきたが，近年は急激な少子高齢化に伴って空洞化が生じ，さまざまな課題に直面おり，将来のまちづくりのあり方が問われている．

兵庫県川西市北部地域も例外ではなく，能勢電鉄沿線と県道川西篠山線沿道には昭和40年代から開発された大規模なニュータウンがあるが，いずれも空き地や空き家が増加していることから，住民や行政には危機感が募っており，将来のまちづくりのあり方が問われている．

本稿は，“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”の人材育成研修の一環として，川西市「大和団地」をケーススタディとして取り上げ，学識経験者・行政・交通事業者・コンサルタントが協働して持続可能なまちづくりのあり方について施策提案した過程と内容を報告するとともに，取り組みにおける議論と提案のとりまとめを通じて得られた知見について考察するものである．

Key Words : *public transportation policy, suburban new town, Saisei-Juku*

1. はじめに

高度経済成長期に開発された大都市圏の郊外型ニュータウンは，急激な人口増加を伴いながら今日まで発展してきたが，近年は社会経済状況の変化や急激な少子高齢化の進展に伴う空き地や空き家の増加，コミュニティの衰退などが生じていることから，住民や行政には次第に危機感が募っており，改めて将来のまちづくりのあり方が問われている．

兵庫県川西市は県南東部の阪神地域(1)に位置し，1965年以降大阪都市圏の郊外ベットタウンとして人口増加を続けてきたが，人口減少時代が到来し，近畿圏の生産年齢人口は 2005 年をピークに減少に転じ，川西市も 2010 年に人口数のピークを迎えたと予測されている．これを踏まえ，川西市では高齢化率が急速に高まりつつある市内の大規模ニュータウンの持続性に関して，兵庫県等とともに「阪神北地域ニュータウン再生研究会」等を設けてニュータウンの将来のあり方について検討を進めてきたところであるが，解決の糸口は見つかっていないのが現状である．

一方，“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」という）”は，持続可

能なまちと交通をめざして総合交通政策を進めていくために最も重要な課題である“人材”に着目し，有用な理論的・実践的情報を共有し意見交換を通して目的観と夢を具現化する趣旨で2007年度から活動してきた[1)2)3)]．

本稿は，再生塾の2010年度人材育成研修において，高齢化する郊外型大規模ニュータウンとして兵庫県川西市の大和団地を取り上げ，持続可能なまちづくりを実現するため，学識経験者・行政・交通事業者・コンサルタントが協働して施策検討・提案した取り組み内容について紹介するとともに，取り組みにおける議論と提案のとりまとめを通じて得られた知見について考察するものである．

図-1 川西市の位置

2. 検討対象地域の選定

(1) 検討の流れ

今回の検討は，最初に川西市役所から市の概要および課題についてレクチャーを受けた後，平成22年8月～12月に，4回の研修会を行うとともに，その間ヒアリングや議論を行った．

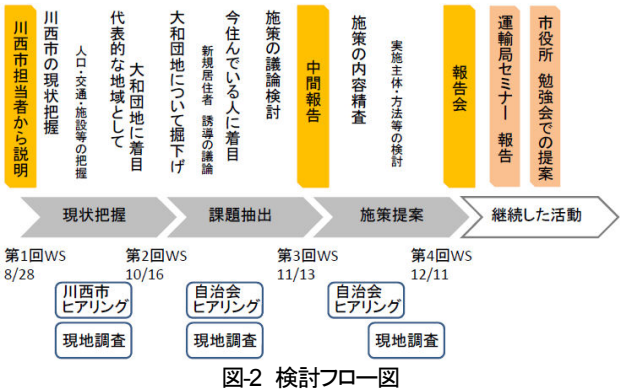

図-2 検討フロー図

(2) 川西市の概要

a) 地形・人口

兵庫県川西市は，南部の平野部にある旧川西町域と，中北部の丘陵地と猪名川沿いの平地部簿旧集落からなる旧多田町域・旧東谷村地域に区分される．南部については，旧市街地に加え，戦前のいわゆる“郊外住宅”[(2)]として販売された低層住宅地が点在している．一方，中北部については，いわゆる“川西方式”[(3)]により，昭和40年代初めからの高度成長期に，丘陵地に造成され始めた民間開発の大規模ニュータウンが点在している．

市の人口は1954年の市制施行以降増加が続いており，人口は約16万人，66千世帯（2010年10月）である．特に大規模ニュータウン群の入居が始まった1960年代中頃以降は急速に増加している．昼夜間人口比率は約76%[4)]と伊丹市・宝塚市など周辺市より低い．一方で，大阪市への従業・通学者が約37%[4)]を占め，周辺都市と比較して，“大阪のベッドタウン”の傾向が強い．

将来推計人口（図-3）は，2010年の159千人をピークに2035年には18千人減少して，141千人になると推計されているが，64歳未満の人口は2000年以降，減少に転じている（図-4）．

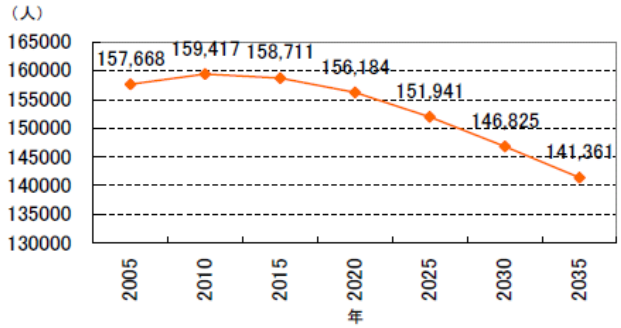

図-3 将来人口推計

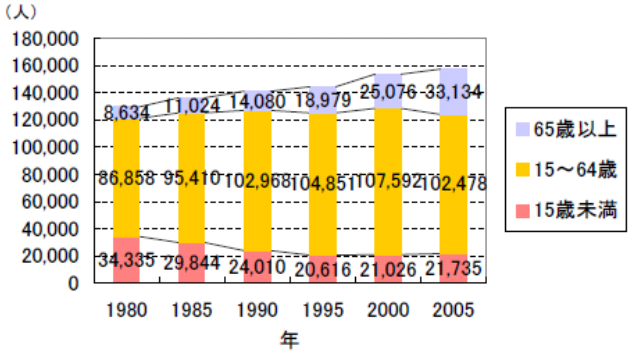

図-4 年齢3区分別人口の推移

表-1 川西市の大規模ニュータウン

	人口 (H22)	世帯 (H22)	開発面積 (ha)	販売開始 (年)	高齢化率 (H22)
多田GH	14,870	6,150	230	1967	36.2%
大和団地	11,482	4,717	160	1968	36.2%
清和台	13,471	5,128	172	1970	24.8%
日生NT	7,862	2,778	116	1985	16.6%

計画戸数 3 千戸以上の代表的な大規模ニュータウンの人口等の比較を表-1 に示す．販売開始年が早い 2 団地については高齢化率が 30%を超えている．

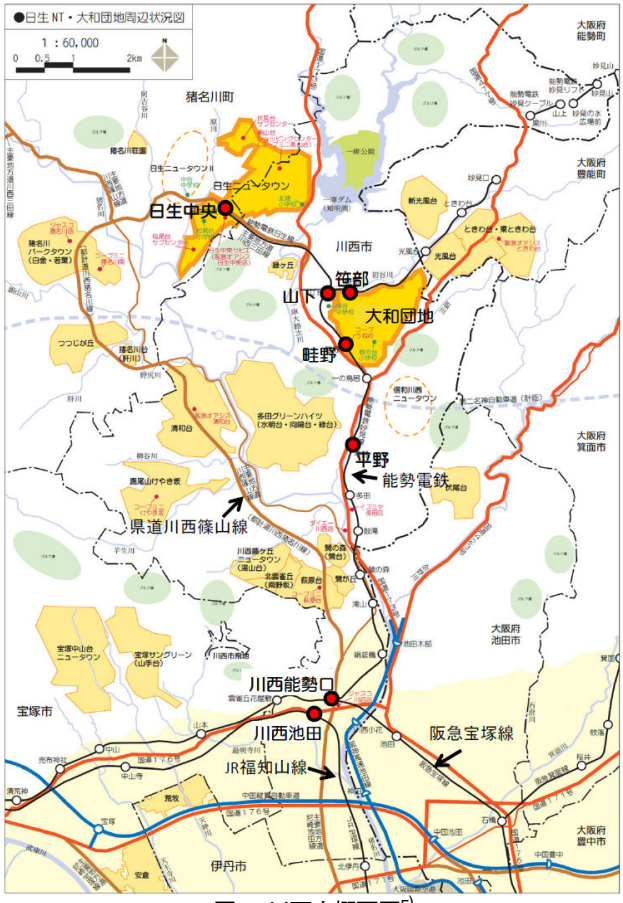

図-5 川西市概要図[5)]

b) 交通

大阪都心部（梅田地区，いわゆるキタ）と市域を結ぶ鉄道路線として阪急電鉄宝塚線・川西能勢口駅，ＪＲ福知山線・川西池田駅があり，約 500m 離れた両駅周辺地区が市の中心商業地域として賑わっている．一方，市域内の公共交通は川西能勢口駅を中心に構成されており，南北に細長い市域の東側を猪名川水系の渓谷部に沿って能勢電鉄が走り（デイタイム 1 時間あたり 6 本），一方西側については丘陵部を貫く県道川西篠山線を軸に多系統のバス路線が高密度に運行されている．

市中北部東側の公共交通を担う能勢電鉄利用者は 1995 年をピークに 2006 年は 71%の水準まで減少している．ちなみに，近畿圏全体では 1995 年がピーク，2005 年で 88%の水準となっており，近畿圏全体から見ても減少速度が速くなっている．駅からの端末交通手段をみると多田グリーンハイツ最寄の平野駅，日生ニュータウン最寄の日生中央駅は，バスアクセスが 3 割程度ある一方，大和団地最寄の畦野駅は徒歩が約 7 割で，その他は自家用車・バイクでのアクセスであり，駅へのアクセス時間が他の 2 駅と比べ短い[6)]．

一方で西側の公共交通を担うバス利用者については微増であるが，県道川西篠山線の整備（道路拡幅，PTPS 導入）が進んだ結果，猪名川パークタウンや清和台地区からの鉄道利用者の転移があったと推察できる．

(3) 検討対象地域の選定

大阪のベッドタウンとして比較的便利な立地により人口増加を続けてきた川西市も既に 64 歳以下の人口減少が始まっており，総人口もピークを迎えている．そうした中，先行的に高齢化が進んでいる中北部の大規模ニュータウンは，フロントランナーとして上手く高齢化に対応して行くことが課題とされており，本研究では川西市のニュータウンで最も高齢化率の高い「大和団地」を選定し，持続可能なまちづくりに向けた検討を行うこととした．

3. 大和団地の現状と課題

(1) 現状の把握

a) 大和団地の概要

大和団地は，大阪・キタから阪急電鉄宝塚線，JR 福知山線で約 25 分の川西能勢口駅から能勢電鉄で約 15 分の畦野駅，山下駅，笹部駅が最寄り駅である．開発面積は 173ha，計画区画数 4,400 で，1968 年から入居が始まっている．開発手法は土地区画整理方式で，用途地域は図-6 に示すとおり，ほとんどが第一種低層住居専用地域であるが，畦野駅周辺及びその駅前から中心部を経て山下駅に結ぶ地域に近隣商業地域が定められている．人口は，約 11 千人，世帯数約 4,700 世帯であり，高齢化率が約 36%と市内でも高い地域である．

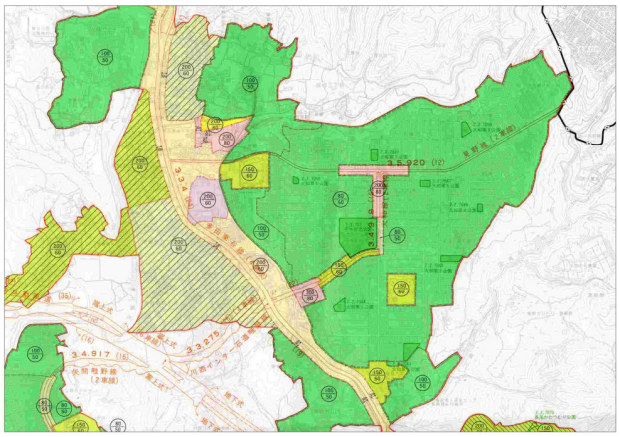
図-6 大和団地の用途地域

図-7 に大和団地と清和台の人口変化を示す．大和地区では 1999 年以降減少傾向にある．一方，清和台では一部地域で大きく人口が増加している結果，2000 年から 2010 年の間で人口は増加している．

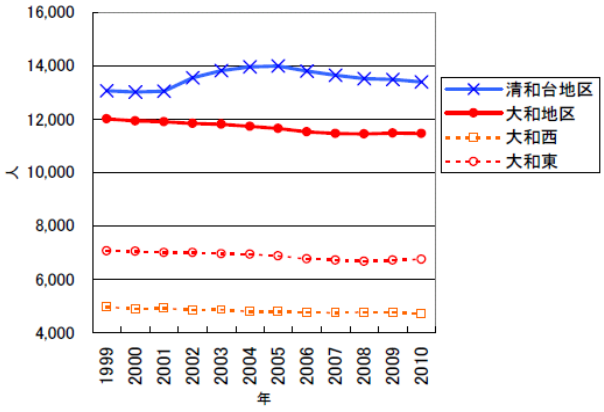

図-7 大和団地と清和台の人口推移比較

b) 施設等

団地内の生活関連施設については，畦野駅前に食料品と生活雑貨を扱う「コープこうべ　うねの店」が立地する他，駅から団地中心部にかけて，個人商店等が立地している．公共施設としては，幼稚園，小学校の教育施設の他，自治会館が 4 ヶ所ある．また，診療所が団地内に多くあるとともに，総合病院として大和団地中心部から西へ約 1.5km の位置に市立川西病院が立地している．

一方で，少し贅沢な商品や電気店・ホームセンターなどが団地内にない．図-6 の中心部に“T 型”に線引きされた近隣商業地域内には，食料品店等が残っているが，食料品や生活雑貨以外の買物はクルマや電車で団地外に出る必要がある．

c) 既存の調査・研究

大和団地については，住民や不動産事業者を対象とした複数のアンケート調査や土地利用状況調査が実施されている[7]．

土地の利用状況について，水野ら[8]によると 2004 年において，大和団地内での総敷地数 4,598 に対して駐車場等の低利用地 161，未利用地 310（空地 225，空家 85）で，駅から遠い大和東地区では未利用地の割合が 7.6%と西地区の 5.5%に比べて高い．

住民の居住環境に関する満足度に関して，水野ら[9]は，2007 年に新規居住者(2002 年以降の居住者)についてアンケートを実施し，新規居住者は当該地区内および近隣地域よりの転居が多く転居前に置ける当該地区の認知度は高いとしている．あわせて，2004 年実施の第 1 世代(団地内に移転してきた世代)，2005 年実施の第 2 世代(団地内で育った世代)のアンケート結果と比較を行なっている．その中で，移動や買物の利便性については第 1 世代の評価が相対的に高く，教育・自然環境・まちなみ・治安といった住環境に関する点については新規居住者の評価が相対的に高い．総合的な住み心地についても新規居住者が最も高くなっている．一方で，全ての項目で第 2 世代の評価が最も低くなっている点が特徴的である．

また，松村ら[10]によれば，2009 年のアンケート結果より，“地域のなじみ”は「慣れ」「親しみ」「非対活動の使いこなし」「任意活動のつかいこなし」の因子から構成されるとし，その中で「任意活動のつかいこなし」すなわち「地域内で知り合いと交流する場所」「賑やかと感じ足を運ぶ場所」「くつろぐ場所」といった地域住民の交流の場所に関する評価が低いことを示している．

d) 自治会長ヒアリング

大和団地自治会長に，大和団地の優れている点と問題点をヒアリングした．その結果，大和団地の優れているところとして，下記の点が挙げられた．

①周辺の大規模ニュータウンと比べて鉄道アクセスが良い
②どのエリアも駅からタクシーを使ってもワンメーター
③団地の出入り口が 2 ヶ所しかなく，安全の確保が容易
④団地内の住民交流が盛ん
⑤総合病院が近い

一方，大和団地の問題とされる点について，下記の点が挙げられた．

①高齢化が進み，幼稚園・小学校のクラス数が激減
②西地区は便利
③空き家が多く，防犯面で懸念
④街のグレードが低い（安普請）
⑤地価が下がっている

また，今後の取り組みとして，駅前ロータリーや主要道路の街路樹の更新など“まちなみ”の改善について，今後検討していきたいとの意見が出た．

(2) 大和団地の強みと弱み

以上より，図-8 に示すように改めて住宅地としての大和団地の強み・弱みや外部環境を整理した．

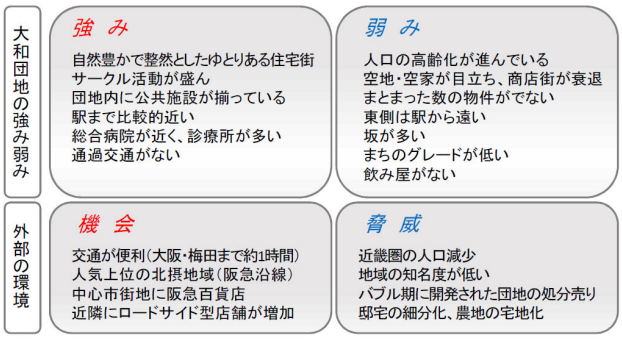

図-8 大和団地の強みと弱み

大和団地は，公共施設が充実し，市内の大規模ニュータウンとしては交通の便が優れている．また，住民交流が盛んで，居住者も今後とも住み続けたいと考えている．一方で弱みとして，空地・空家が目立ち，高齢化が進ん

でいるだけでなく，住民の中で地域住民の交流の場所に対する評価が低い，また団地で育った第 2 世代の地域への評価全般が低いことが挙げられる．

(3) ニュータウンを取り巻く外部環境

高度成長期に作られた大規模ニュータウンが，新規住民を取り込みつつ住宅地として勝ち残ることは外部環境に左右されるところが大きい．不動産としての商品力は，需給関係を前提に，立地（利便性），価格，イメージ，地縁・コミュニティという要素で優劣が決定されるが，人口減少時代を迎え需要が減る一方で，宅地数は未だ増え続けている．図-9 に示すとおり，不動産の需給面からみると，大和団地は魅力が乏しい状態にある．

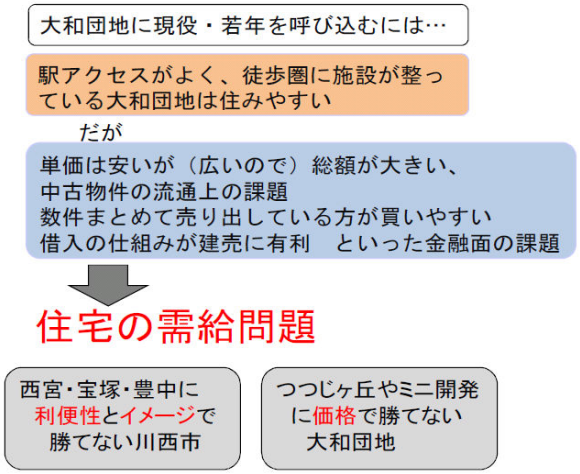

図-9　住宅購入の面から見た大和団地

需要が限られる中，宅地供給量のコントロール，すなわち工場や農地の宅地化，“郊外住宅”等の大きな住宅敷地の細分化を制限することは，都市計画・開発許可などの制度面だけでなく，不動産事業者にとって利益が出やすい小規模戸建住宅建売事業を制限することにもつながり，施策として難しい．

需給関係が厳しい一方で価格については，所有者が“高かった時代の価格”から抜け出せず損切しない，売る必要がない，という点から高止まりしている．

また，既存ストック活用型の施策として，リバースモーゲージや「移住・住みかえ支援機構（JTI）」による終身借上制度等があるが，JTIの実績は2006年の設立以来全国で約200件[11] でしかない．また，中古住宅の売買については，リフォームローンも含め融資条件が厳しく，新築住宅の方が買いやすいのが実態である．

(4) 問題意識と課題の抽出

a)　問題意識

大和団地の現状および大規模ニュータウンを取り巻く住宅事情を考慮した結果，急速に進む高齢化に伴い，住んでいる人が戸建住宅の維持やクルマを利用した買物，医療について不安を抱いていること，空地・空家の増加により防犯面やまちのイメージという点で懸念していることがわかった．

一方で，住宅地としての大和団地を取り巻く環境は厳しい状態であり，新住民を呼び込むためには不動産・金融の制度面の変更等に委ねるしかない状況であり，住民が自発的に対処することが簡単でないこともわかった．

b)　課題の抽出

2002 年に実施された大和地区で行なわれたアンケート[4] によれば，まちの住み心地について不満な人は 2 割弱で，高齢時の居住地について「現在の住まい」との回答が約 78%，その理由として「今の住まいに満足」とした人が約 42%，その他「友人知人がいる」，「利便性」等と合せると肯定的な理由が 5 割を超えている．また，将来の不安として多いものから防犯，福祉・介護サービス，医療となっており，まちの活気は 4 番目である．したがって，将来への不安はあるものの，基本的には住み続けたいと考えていることがわかる．

そこで，まちの活性化を外部の子育て世代に期待するのではなく，今ここで暮らしている人々がいかに楽しく，気持ちよく，安心して暮らし続けることができるかが大切であり，慣れ親しんだ仲間となじみのあるニュータウンで暮らす幸福を享受すること，すなわち高齢者が持続的安心，日常の安心・快適を自らの手で確保する安寧・長久のまちづくりをめざすことが問題解決につながると考えた．

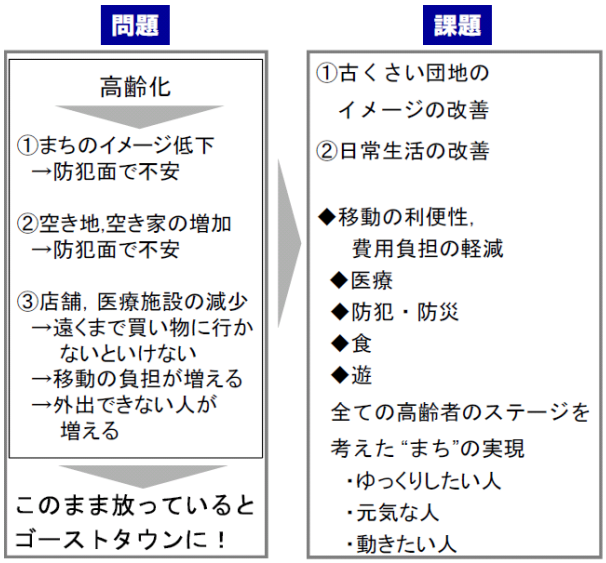

図-10　大和団地の問題･課題

これを踏まえ，大和団地を「シニア・タウン」のめざす先進事例と位置づけるならば，目標は地域のイメージや地縁・コミュニティの質を高める方向に持って行くことになり，大和団地として，①古くさい団地のイメージ

改善，②日々の暮らしの充実と安心，をいかにクリアすればよいかが課題として浮かび上がった（図-10）．

4. 持続可能なまちづくりへの提案

(1) 提案の構成

古くさいイメージの改善と日々の暮らしの充実と安心という 2 つの課題に対して，①日々の活動の充実（生活），②買物手段の充実，③移動方法の充実，④高齢者の安全安心，という 4 つの視点をベースに解決策を“安寧の郷プロジェクト”と名付けて，さまざまな施策の提案を検討した（図-11）．

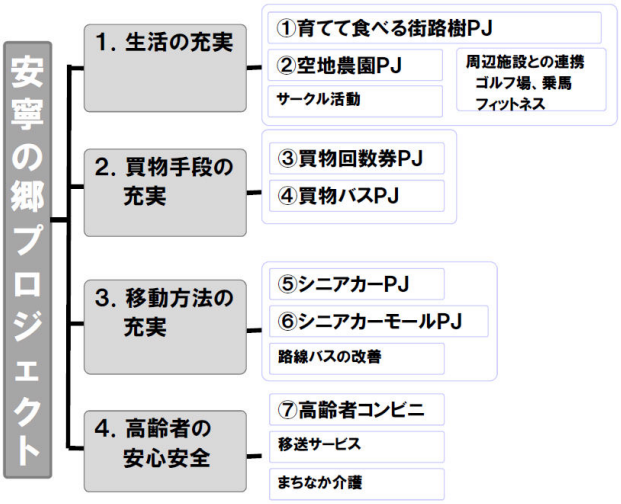

図-11 施策のツリー

(2) 具体的プロジェクトの提案

以下では，それぞれの提案施策について述べる．

a) 生活の充実

a-1. 育てて食べる街路樹プロジェクト

団地内メイン道の街路樹(ｶｲﾂﾞｶｲﾂﾞｷ)の見栄えが悪く，管理も大変であるという住民からの声が多く，植替えの検討がされている．

そこで，人気の高い住宅地ではテーマを決めた街路樹選定がされていること，また，団地住民のジャム作りなどの活動のきっかけにとするため，図-12 のように主要道路に果樹を街路樹として植樹する．その際，樹の種類は道路毎に変え，楽しみを増やす．樹木の管理や果実の収穫は専門業者や有識者，市役所からアドバイスを得ながら団地住民が行い，果実は自らが消費することは勿論，商店等への出荷，お裾分け並びにジャム等に加工して消費及び出荷する．収入は管理や収穫の費用に回す． また，植樹費や管理費を少しでも軽減するため，樹木・通りの命名権等で企業等の協力を得ることも検討する．

図-12 食のプロジェクト

a-2. 空地農園プロジェクト

空区画が 220 区画（1 区画 180 ㎡として約 4ha）あり，一部で空地を菜園として用いられている（図-12）．同様の事例は近隣ニュータウンでも見られる．

そこで，市役所等が，空地農園となる土地の固定資産税相当額で土地所有者から借地するとともに，自治会等の団体を通じて利用者に貸付ける．所有者は貸付けることにより，固定資産税の支払い分を回収するとともに，不法占有やいたずら等の管理リスクから解放される．自治会等は，借地人から使用料を得て運営を行う．ここでは，野菜の他，大和団地の幹線道路や公園のアドプトに用いる花卉苗等も育成する．

行政が固定資産税減免などの一定の支援を行い，自治会等が主体となって運営することにより，所有者も含め「三方よし」の取組が可能となる．

b) 買物手段の充実

b-1. 買物回数券プロジェクト

高齢化の進展に伴い，車の運転をしなくなる人は増加する一方で，百貨店に対する高齢者の需要は根強くある．地元百貨店である川西阪急では駐車場の割引券発行（３千円以上の買物に対し１時間）を行なっており，有料（３千円以上の買物に対し 210 円）で宅配も実施している．

そこで，団地住民が利用する鉄道である能勢電鉄利用者にも車利用者と同等のサービスとして，川西阪急における一定額以上の買い物客に能勢電鉄回数券を配布するとともに，宅配は無料化する．能勢電鉄は，大口利用者（川西阪急）に割安な回数券を新規に創設する．

b-2. 買物バスプロジェクト

食料品をはじめとする日常品の買物については，大和団地内で一定充足できるものの，少々距離はあるが，品揃えの良い大規模ショッピングモール「イオン猪名川シ

ョッピングセンター」を利用したいという住民ニーズがある．しかし，バス・鉄道だけで行こうとした場合，現状では 2 回もの乗継が発生し，時間・費用ともパフォーマンスが悪く，事実上クルマ利用とならざるを得ない．クルマに頼らない生活環境の構築がより一層求められる中で，日々の買物に必要な移動手段の確保が必要である．

そこで，大和団地と「イオン猪名川ショッピングセンター」を乗換えなしで結ぶ「買物バス」を設定する．経路設定にあたっては，総合病院である市立川西病院が経路途中に位置することから，こちらにも経由させ，医療機関へのアクセス確保もあわせて図る．

なお，運営方法としては，

①自治会からバス事業者等への運行委託

②自治会による自主運行

③バス事業者への働きかけによる現行バスルートの活用（経路変更や新規路線の設定）

④自動車教習所などの施設送迎バスとの連携

などが想定されるが，利便性確保はもとより，採算性をはじめ，②④の場合は既設バス路線へ与える影響も大きいと懸念されることから，様々な観点からの検討が必要と考える．

図-13 買物バスルート

c) 移動方法の充実

c-1. シニアカープロジェクト

畦野駅前や駅前のスーパーに買い物にシニアカーで来る人がいるが，停める場所がない．また，大和団地内は坂が多いため移動面での負荷が大きく，特に高齢者にとっては深刻な問題となっている．

そこで，大和団地内の主要箇所（自治会館，畦野駅，笹部駅等）及び空地等を利用し，自分の健康状態にあった交通手段（①電動アシストサイクル，②電動アシスト三輪車，③シニアカー）を選択できる，シニアカーポートを設置する．元気な高齢者から，歩くことが困難な高齢者，ターミナルケアが必要な高齢者までさまざまであり，それぞれの健康状態にあわせて選択できる交通手段を供給する必要がある．

ポート数は 6 箇所程度とすることで，概ね 300m 間隔で大和団地内一体を包含することが可能である．また，高齢者の外出を促すことで，まちに賑わいを創出し，コミュニティの活性化にも寄与する．

c-2. シニアカーモールプロジェクト

現在の大和団地内主要道路 6 路線のうち歩道があるのは 3 路線であり，その 3 路線においても車道と歩道が縁石で仕切られており，歩道部にも凹凸があるため，シニアカーはもちろん人も通行しにくい状態にある．一方，大和団地の特有の事情として，幹線道路が同団地内に存在しないことから通過交通がないため，車道をいじめることは可能である．そこで，主要道路 6 路線において，歩道と車道を仕切っている縁石を撤去し，車道と歩道をフラット化し，歩道をカラー舗装化する．歩道については，幅員片側のみで 3.5m 確保できる区間ではたとえ片側のみでも確保し，確保できない区間においても最低人が歩けるくらいの幅員確保に努める．

なお，これらにかかる整備費及び維持管理費については，自治会もしくは行政からの補助を考える前に，主要道路ごとに命名権を企業に売り，費用を捻出することを検討することとした．

図-14 シニアカーポート位置とシニアカーモール化想定道路

d) 高齢者の安心安全

中心部に昔からあった個人商店や小規模商業施設は廃業してしまったため，日常の買物は畦野駅前のコープがあるものの，現在では大和団地東地区からは遠く，ちょっとした買い物ができる場所が求められている．

そこで，高齢者の安心安全の観点からシニアにやさしいコンビニを提案した．シニアにやさしいコンビニは，2006 年 6 月にローソンが第 1 号店を開店し，その後全国的に展開している．具体的には，シニアカーでも買い物ができるように，店舗の通路幅を広げたり，高齢者が見やすい大型の価格カードを採用し，さらに，飲食スペースやマッサージチェアを用意して，高齢者がくつろげる滞在型の施設を店内に配置し，高齢者に魅力的な店舗としている．

図-15 シニアにやさしいコンビニ [12)]

大和団地においては，シニアにやさしいコンビニの目玉として，自分たちで作った団地内の農産物や加工品の直売コーナーを設けることにより，コミュニケーションの場とする．また，シニアカーでは運びきれない商品については，60 歳以上の会員を対象に店が配達を行う「御用聞き」のサービスも行うこととする．

(3) 実現に向けたスケジュール

安寧の郷プロジェクトは，いずれもその芽が大和団地内に芽吹いているものであり，プロジェクトの推進にあたっては，ニーズの高いもの，取り組みやすいものから取り組むことが重要であり，時間軸を意識した構成が必要とされる．また，これらの実現にあたっては，「公」と「私」という二極ではなく，「共」あるいは「共有」の意識が必要となる [13)]．

時間軸を意識した構成として，各プロジェクトの中で，現在ニーズが明確かつコスト的に安価，制度的にも可能なものから，スケジュール感を整理したうえで構成するとともに，プロジェクトに係る関係者として個人，住民サークル，事業会社，行政機関を図-16 に示した．

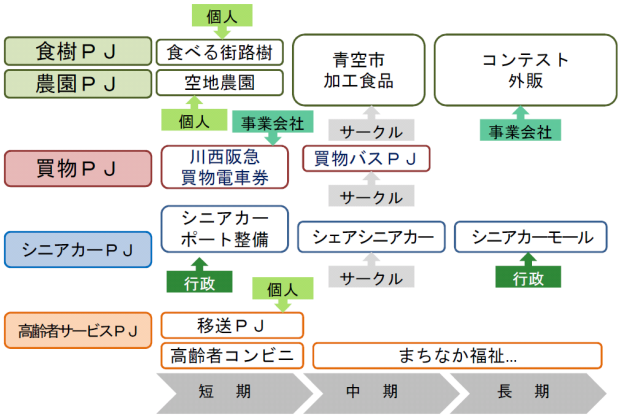

図-16 プロジェクトのスケジュール

実現にあたっては，住民・自治会等団体，行政の役割分担と，いかに住民が「共有」サービスとしての各プロジェクト事業推進団体の実施者（プレイヤー）として参加するかが課題となる(図-17)．そのためには，大和団地の住民がお互いに知り合いでなければ議論が始まらないことから，知り合う機会が第一歩となる．その上で，空地農園，街路樹自主管理，シェアシニアカー，買物バス，などを検討する場について行政が提供することが必要となる．また，事業推進団体となる自治会や地元の活動団体が実行にするにあたっては，行政が土地利用や運営リスクなどの信用補完をすることが求められる．

こうしたプレイヤーは，現役時代の豊富な社会を活かし，立ち上げ期を経たのち，自らの自治会内や団地内に止まらず，スピンアウトして新たな組織を立ち上げ，周辺の困難を抱えるニュータウンの支援にまで手を伸ばすポテンシャルも持っている．

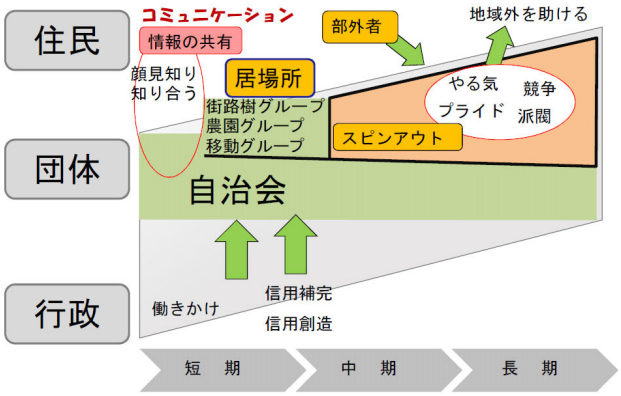

図-17 プロジェクトのプレイヤー

5. 取り組みの成果と今後の展望

(1) 取組みの中でメンバーが得た成果

再生塾にを通じて取り組んだ今回の検討は，行政・交通事業者・コンサルタントなど，職場や専門分野が異なるメンバーが集まり，互学互習の場として統計データや既存報告書等を用いて，主に机上で検討を行ったものである．また，地域の問題認識や課題設定については，通常のコンサルティング業務とは異なって制約がない中でのケーススタディであったため，現況把握から課題設定に至るまでの議論に多くを費やすことができた．

以下では，検討に関わったメンバーがその議論と提案に至るとりまとめの中で得られた知見を述べることとする．

①誰にとって問題かを考える

大和団地の現状について報告書等を調べるとともに，ヒアリングを実施する中で，高齢化により地域の活力がなくなることが問題であり，新住民を呼び込むことがいわゆるオールドニュータウンの課題であるという論調や意見が多く出た．検討メンバーが比較的交通や都市計画に関して精通していたことから，大和団地の中にいかに人を呼び込むかという視点から抜け出すことができなかったが，検討を重ねるうちに，地域に住んでいる方が高齢者となったときの漠然とした不安を取り除いていくことが課題であるかに気づいた．

②できることを考える

地域には，いろいろな活動をしている人や個人で活動している人が存在する．地域住民や行政がそのすべてを把握しているわけではなく，重要だと気づいていないこともある．したがって，検討メンバーがこれまでの業務などで携わった事例と地域の活動，マクロな環境のバランスを上手く取ることが必要である．

③戦略をもって体系付けることを考える

地域の課題とそれを克服するための方法をとりまとめて大系的に整理することにより，いろいろな機会を捕まえやすくなる．

④自分が住みたくなるか，できるか考える

検討にあたって，自らがやってみようと思う取り組み，できそうな取り組みにまでブレークダウンするとともに，本当に自分が住みたくなると思うような検討態度が必要である．

⑤対象者・地域の背中を押す

意見を言われなくてもわかっている，既に行っている，そんなに簡単ではないなどの指摘を受けることもあるが，第三者から言われることにより，確信を抱いたり，自信を持ったり，踏み出すトリガーとなることもあるため，実現するための議論は非常に重要である．

(2) 今後の展望

今回の提案では，既に個人レベルで取り組まれていることも含めて，住民が主体となって活動できる内容であるが，地域の戦略として行うことを考えた場合，決して地域だけでできるものではない．提案実現のための課題解消方法については，再生塾と自治体，地元などの関係者が一緒になって考えていくことが重要となる．

平成 22 年 12 月に提案をとりまとめた後，近畿運輸局の「地域公共交通活性化・再生セミナー」，川西市役所における地元への提案内容の報告会を行う機会を得た．このなかで，特に市役所での報告会においては，市関係者以外に検討対象とした大和団地のまちづくり協議会関係者等にも提案内容を聞いてもらう機会となり，関係者から賛否意見を聞くことができた．

さらに，市役所での発表後，地元に対する報告会として大和団地における地元組織である「大和ネットワーク会議」で議論する機会も継続して得ることができ．単に人材育成研修に止まらず，より具体的なまちづくり活動へとつながる可能性をも秘めている．

6. おわりに

今回の取組に参加したメンバーは，交通やまちづくりに係る業務を行っているものが多いが，本取組で，地域の方々が何を望んでいるか，既にある取組や当面の課題を体系的に戦略として構築することの重要性をあらためて確認した．

“オールド･ニュータウン”問題は，川西市だけの問題ではなく，千里ニュータウンや多摩ニュータウンなど東西問わず各地で検討が進められている．こうしたなかで，今回の提案内容，すなわち，新しい住民を如何に誘導するかという議論ではなく，人口縮小時代を意識し，今の場所を終の棲家にしたい住民がどのようなアクションを起こせば安心して暮らして行けるかという視点のまちづくりは，大規模ニュータウンの縮小モデルとしての可能性を持っていると考えている．「大和団地」が，そうした地域のモデルの先駆的事例になり，“逆・川西モデル”となれるよう働きかけを続けたい．

最後に，今回の再生塾のケーススタディの検討にあたって，フィールドを提供と庁内での発表の場をいただいた川西市役所，公共交通活性化のための人材育成の事例として発表の場を与えていただいた国土交通省近畿運輸局，そして多くのアドバイスをいただいた，大阪大学森栗茂一教授，(株)交通システム研究所　大藤武彦氏をはじめとする再生塾のラーニングファシリテータの方々，再生塾の運営に携わる皆様に感謝の意を表します．

【付録】

(1) 阪神地域：兵庫県のうち大阪府との境界に位置し神戸市より東側の 7 市 1 町（尼崎市，西宮市，芦屋市，伊丹市，宝塚市，川西市，三田市，猪名川町）を指す．

(2) 郊外住宅：大正 5 年の雲雀丘住宅に始まり，花屋敷住宅，鶴之荘，花屋敷荘園等昭和初期までに開発された住宅地．分譲以来 3 世代目となり，細分化される土地が増えている．

(3) 川西方式：1965 年に川西市北部の能勢電鉄沿線に，日本初の民間開発による大規模ベッドタウンが誕生．1967 年の川西市開発要綱は，公共施設の建設を開発業者に義務づけ，川西方式といわれた．

参考文献等

1) 正司健一・大藤武彦・本田豊・村尾俊道・北村隆一：総合交通政策を推進していくための一つのアプローチ～「再生塾－持続可能なまちと交通をめざして」を通じた人材育成の試み～，土木計画学研究・講演集，No.37，CD-ROM，2008.

2) 大藤武彦・土井勉・正司健一・中川大・村尾俊道・本田豊・東徹：持続可能なまちと交通をめざした人材育成の実践－ＮＰＯ法人再生塾の試み～，土木計画学研究・講演集，No.39，CD-ROM，2009.

3) 村尾俊道・土井勉・中川大・正司健一・本田豊・東徹・大藤武彦：総合的な交通政策を実現するための実務者育成の実践，土木技術者実践論文集，Vol.1，pp.83-92，2010.3

4) 川西市：川西市産業ビジョン，2003.
5) 急速な高齢化に伴うニュータウンのあり方研究会 ：急速な高齢化に伴うニュータウンのあり方研究会中間報告書，2005.
6) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査，2000.
7) 阪神北地域ニュータウン再生研究会，阪神北地域ニュータウン再生研究会 調査報告書，2006.
8) 水野優子・角野幸博・青木留美子：郊外住宅地の変容に関する研究－川西市大和団地を事例としてーその１.土地利用の変容，日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿），pp.1105-1106，2005.
9) 水野優子：世代交代を迎えたニュータウンにおける転入者促進のための方策に関する研究～川西市大和団地を事例として～，日本建築学会近畿支部研究報告集，pp.673-676，2008.
10) 松村暢彦・尾田洋平・來田成弘・楠田勇輝・平井祐太郎：場所の記憶の共有化による地域のなじみに及ぼす影響～兵庫県川西市大和団地をケーススタディとして～，土木計画学研究・講演集，No.41，CD-ROM，2010.
11) 毎日新聞，2010.7.5
12) QUICK Money Life　HP，2006.10.22
13) 園田真理子：少子高齢社会における郊外住宅地のこれから，みんてつ36号，㈳日本民営鉄道協会，2010.

PROPOSAL AND PRESENT PROBLEM FOR SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT IN AN AGING LARGESCALE SUBURBAN NEW TOWN - AN ACTIVITY REPORT OF "SAISEI-JUKU"

Nobuhiro YAMAMOTO,Shohei UEDA, Yoshiharu KODAMA,Yoichi SAWATA,
Koji TANIGUCHI,Yoko HIRATA,Yutaka HONDA