

寝屋川市駅前地区におけるにぎわい創出のための住民意識調査とにぎわい創出方策の検討

A study on re-vitalizing plan based on residents' consciousness.

- The case of the station front area in Neyagawa City -

大田香織**・市川克美***・西田純二****・上善恒雄*****

By Kaori OTA*・Katsumi ICHIKAWA***・Junji NISHIDA****・Tsunao JOZEN*****

1. はじめに

高度成長期に急激な人口増加を見た近郊型ベッドタウンの中心駅付近では、市街地の老朽化や高齢化により空洞化が進みつつある地域が多数存在する。中でも、低層住宅地・街路幅員の狭小な商店街で構成される駅前地区においては、広幅員の都市計画道路整備を伴う市街地再開発事業手法により地域の再整備を企図する例が多い。

しかしながら大規模な道路整備を伴う事業手法が導入される場合、徒歩・自転車・公共交通などの従来の駅前地区へのアクセス交通手段が自家用車に転換する可能性が高い。クルマ利用の拡大は、駐車場を備えていない商店街の活力を奪い、市民生活にも大きな影響を与える可能性がある。このような問題を避け、再開発事業を契機により魅力あるまちづくりを進めるための手法の研究は、今後の我が国の多くの再開発事業を伴う駅前整備において、参考になる取組であると考えられる。

すなわち市街地再開発事業を伴う駅前地区において、にぎわいある街づくりを実現するためには、道路や駅前広場等のハード整備に併せて、その公共空間の新たな利用方法を導くための市民参加イベントや商店街活性化策等のソフト施策を有効に展開していく必要がある¹⁾。

本研究の対象とした寝屋川市駅前地区では、寝屋川市駅東地区第二種市街地再開発事業とともに広幅員の都市計画道路寝屋川駅前線の整備が進められている。

寝屋川市では、寝屋川駅前地区のにぎわい創出のためのソフト施策を検討するにあたり、市民や商店主に対

*キーワードズ：市街地整備、公共交通計画

** (株) 社会システム総合研究所
(神戸市中央区下山手通5丁目7番15,
TEL078-361-6323, FAX078-361-6307)

*** 寝屋川市 経営企画部 ブランド戦略室
(寝屋川市本町1番1,
TEL072-824-1181, FAX072-825-0761)

****正員, (株) 社会システム総合研究所
(神戸市中央区下山手通5丁目7番15,
TEL078-361-6323, FAX078-361-6307)

*****博(工), 大阪電気通信大学 総合情報学部
(寝屋川市初町18番8号,
TEL072-824-1131, FAX072-824-0014)

して、駅前地区における都市機能の評価や駅前で必要とする施設に関する調査を行った。また事業実施中である寝屋川市駅東地区市街地再開発事業に関する住民意識を調査した。本論文では、この調査概要を報告するとともに、調査結果からみた今後のにぎわい創出のための施策展開の事例と方策について考察を行った。

2. 問題点の把握

寝屋川市は人口243,428人(2008年10月現在)の特例市で、大阪府北東部に位置し、京阪本線沿線を中心に大阪市のベッドタウンとして発展してきた。調査対象地区である寝屋川市駅周辺地区は(図-1)、戦後から昭和30年代の市街地によって構成されている地域を中心に住宅地の老朽化が進み、平成14年7月には都市再生緊急整備地域に指定されている。

戦災の影響もあまり受けておらず、6つの商店街と東西に延びる交野街道を中心に市街化が進んだが、急激な人口増加による住宅地拡大のため、都市基盤整備が遅れ、安全に歩ける歩行者空間の確保も不十分な状況である。



図-1 調査対象地区

人口動向をみると1960年代の高度経済成長期に、寝屋川市、門真市を中心に大阪府中北部エリアの人口は急増した。寝屋川市においては、1960年から1965年の5年間で2.26倍という大阪府下でも第2位の急激な人口増加に見舞われたが、1995年をピークに減少が続き、2000年から2005年の人口増加率は0.96倍と府内最下位となっている(図-2)。世帯数も同じく1960年ころから急増しているが、人口が減少状態になった後も、世帯数は増加傾向にあり、世帯規模の縮小化が進んでいることがわかる。

少子高齢化も加速し、20年以内には高齢者が年少人口を上回る構造となるのは明らかである(図-3)。

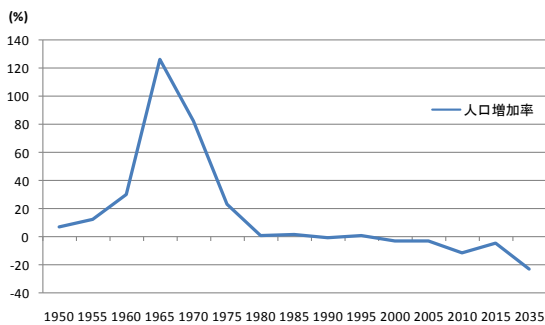


図-2 寝屋川市の人口増加率の推移

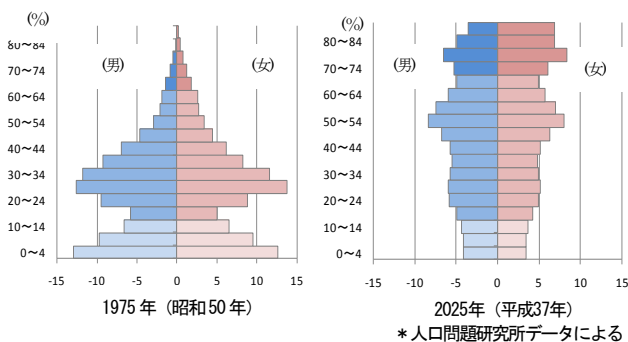


図-3 寝屋川市の人口ピラミッド

また、市内には摂南大学、大阪電気通信大学、大阪府立工業高等専門学校が立地しているが、学生やまちづくりの主力であるべき、M1・F1層¹向けの施設や店舗が少ない。学生やM1・F1層が余暇を楽しみ、楽しく時間を消費できる施設や空間があればこそ、まちに人が集まるのであり、にぎわいなのである。流行の施設ばかりではなく、寝屋川らしい魅力ある新たな地域資源ともいえる施設の整備が必要である。

3. 現状の調査と分析

(1) 市民活動動向調査

にぎわい創出のためのニーズを掴むため、寝屋川市駅周辺地区で駅利用者へのアンケート方式によるヒアリング調査を行った。併せて、市役所内のM1・F1層、また、摂南大学、大阪電気通信大学の学生へも調査を行った結果、670件のアンケートを回収した。

寝屋川市駅周辺の印象についての総合評価をみると(図-4)、「買物の便利さ」は半数以上が普通以上の印象だが、これは駅前にスーパーマーケットが充実している効果である。しかし、自由意見からは日用品以外の買物に関しての店舗の少なさが指摘されている。

「交通の便利さ」は、バス路線が集中し、寝屋川市駅が快速急行、準急の停車駅であるためか過半数が普通以上の印象である。

一方、「道路の整備状況」に関しては不満度が高く、「道路が狭い」との声が多い。

また、「駐輪場の充実度」「駐車場の充実度」に関しても不満度が高い。駐輪に関しては、平成21年2月よりバスターミナル周辺歩道上に有料駐輪システムが導入され、違法駐輪が減少したように見えるが、その分他のエリアへの違法駐輪が増えているのかを検証していく必要がある。

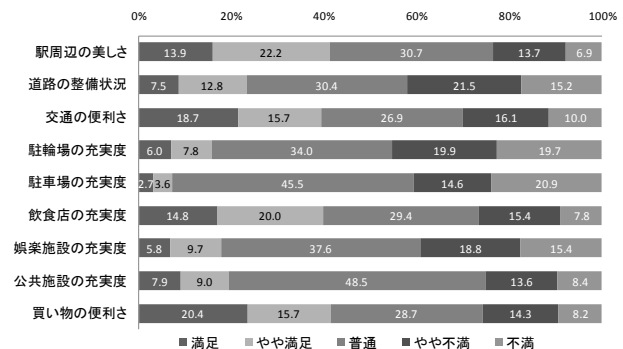


図-4 寝屋川市駅周辺のイメージ

駅前にほしいと思う施設については、大型書店、図書館という学生の意見や、オープンカフェ、公園など、憩える場の要望の声も高い(図-5)。

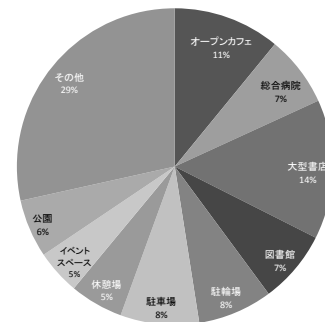


図-5 駅前にほしい施設

住民は、図-4において、駐車場、駐輪場の充実度には大きな不満をもっているにも拘わらず、駐車場の整備よりもオープンカフェや大型図書館などに期待が大きい。ここからもM1・F1層に向けた施設・サービスに住民の期待が大きいことがわかる。

(2) サービス業動向調査

市民(学生・商店主・その他)と共に、再開発後の寝屋川市駅東地区の将来像の見通しをつけ、にぎわい創出構想を策定するための基礎資料とするため、6つの商店街の商店主を訪問し、アンケート方式によるヒアリング調査を行った。

¹ 視聴率やマーケティング業界用語で、男性20~34歳層をM1、女性20~34歳層をF1と呼称する。

商店街の業種を大きく 5 つに分類すると、飲食店が 20%、食料品店が 18%、婦人服などの衣料品店が 13%、その他物販 38%、サービス 11%となっている。

施設・店舗の概要としては、高度成長期の 1960 年代開業の店舗と開業 10 年以内の店舗とが同じ 21%の上位を占めている。床面積 10 坪以内、平均客単価 1,000 円以内、家族経営という形態の店舗が半数を占めており、店舗、店主とも高齢化が進んでいる。

来客の交通手段としては徒歩、自転車がメインで近隣の住民が多いとみられ、客層は 50 代 60 代の中高齢者が多く、店主らの希望する来客年齢層も中高齢となっている（図-6）。

近隣には大学や工業高等専門学校があるが、学生向けの工夫をしている店舗は少ないため、商店街を利用する学生は少なく、学生にとっての寝屋川市駅前が通学のための通過点となっていることがわかる。商店街にも若者からのニーズがあるにも拘わらず、それに対する工夫がないことが、商店街衰退の一因になっている。

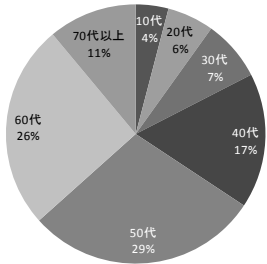


図-6 来客の年齢層

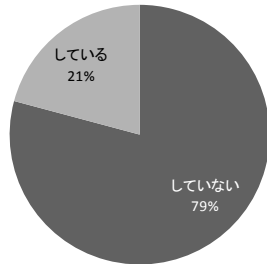


図-7 学生向けの工夫

また、この調査のヒアリング時に、寝屋川市駅前地区の再開発を知らないと答えた声を多く聞き、まちづくりにおける行政側の情報発信のあり方が十分でないことがわかった。まちづくりの主役であるべき市民のニーズを知り、理解と協力の得られるまちづくりが本来は必要不可欠であり、大規模な再開発事業でも、その周辺地域住民は情報を十分に得ていない。情報発信は今後のまちづくりを進めていく上での課題のひとつである²⁾。

4. 具体的方策

公共交通利便性の高い寝屋川市駅前地区に広幅員の都市計画道路を整備することで、過度な自動車利用を生じさせないようにすることは環境問題への対応上も重要である。またアンケート調査の結果から若者が楽しめるまちづくりを目指す必要があるが、従来の商店街中心に発展してきたまちの構造を維持しつつ、商店街と共存できるにぎわい創出のための方策の導入が望まれる。

そこで、広幅員の道路空間を活用して徒歩・自転車・公共交通を中心としたまちづくりに成功した事例を参考に、同地区の賑わい創出のための具体策を考える。

(1) 地域ブランド

寝屋川市ではまちのにぎわい創出のための地域ブランド確立に向け、2009年4月にブランド戦略室を立ち上げ、市のイメージアップを図るための企画立案などさまざまな取組を進めていくこととしている。

寝屋川市駅の駅前地区は京阪沿線の中でも、個性ある駅前イメージを持つわけではない。同地区においてにぎわいのある、魅力ある街づくりを進めていくためには、まちづくりの方向性を明確にしていくことが重要である。M1/F1層に向けたまちづくり、学生でにぎわうまちづくり、徒歩・自転車・公共交通の利便性の維持による商店街を活かしたまちづくりなど、地域ブランド確立に向けて実態調査から浮かび上がるキーワードは多い。

(2) 寝屋川駅前線の活用

まちづくりの成功事例として有名なブラジルのクリチバでは、「車ではなく人を中心とした都市づくり」の強い信念のもと、様々な施策が実行され、成功をおさめている。車道を歩行者専用道路に変えることで、人々が安心して集い憩える空間となった「花通り」、公共交通充実のため、地下鉄に匹敵する輸送能力をもつユニークなバス交通システムの導入など、自動車を排除したまちづくりを行った³⁾。

平成23年の完成を目指す寝屋川駅前線は、全体幅員が32m、片側の歩道幅員が9.5mで将来は国道170号線に接続される計画であるが、それまでの間、歩行者専用道路として利用するのも一つの手段である。車道の一部を歩行者に開放することで、オープンカフェや常設あるいは定期開催の参加型イベント会場として定着させ、人々が集い、憩える空間として利用する。

実施するイベント事例としては、ゴールデンウィークに神戸をはじめ、全国に広がりつつある「インフィオラータ」がある。広場や道路の一部を閉鎖して開放した空間の上に花びらで絵模様を描き、鑑賞するイベントである。大勢の市民がまちに繰り出し、力を合わせて一つのものを作り上げていくことは、住民と来街者が交流する最良のコミュニケーションの場となる。



図-8 インフィオラータの作成風景

(3) コミュニティサイクル

コミュニティサイクルとはレンタサイクルの発展形ともいえる事業モデルであり、市民が自分で自転車を保有することをやめて、コミュニティで自転車の共同利用を進める。この結果、自転車の利用効率が向上し地域が保有すべき自転車総数が減少する。放置自転車対策と自転車利用促進を同時に進めることができる事業モデルである。この成功例は、パリのVélibやバルセロナのスマートバイクで、世界的に同様の取組が進みつつある。

パリのVélibでは、従来は自動車駐車場であった道路空間をサイクルポートに転換し、市内の利便性の高い複数の個所にポートを設置することで、自動車利用の抑制を行いつつ新たな都市交通システムとしての自転車の位置づけを明確にしている。規格化された自転車駐輪施設は、違法駐輪対策にも効果的で、都市の美観向上にも効果が大きい(図-9)。自転車利用者が多く、駐輪対策の必要性の高い寝屋川市でも効果が期待できるだろう。



図-9 車道の一部に設けられたVélib駐輪施設

(4) 情報発信のあり方

市街地再開発事業では、関係権利者や近接する街区の住民には事業同意・開発同意を得るための説明が詳細に行われるが、広く周辺地域に連続的に情報提供を行う手段を準備する事例は少ない。まちづくりに関する情報は常に身の回りにある状況が望ましい。発信方法としては、ホームページや、広報誌がメインとなるが、駅中、駅前や地域の掲示板へのポスターや、ケーブルテレビ、地方紙への掲載など、情報の露出を増やすことが必要である。寝屋川市駅前線においても、ハード整備の概況はほぼ完成しており、積極的な情報提供を通して市民を巻き込む街づくりを実現していく必要がある。

(5) 法整備

魅力的なまちづくりを進めるには、まちを構成している道路や広場等のハード整備にとどまるのではなく、整備された空間を利用する様々な活動を演出していく工夫が必要である。しかし一方で道路や駅前広場は公共用地として法的な制約も多く、イベント等で利用するには

多くの制限がある。独自のガイドラインを設定し、道路法や都市公園法などの法規制に対して柔軟な対応を社会実験として模索する取組も進みつつある。

東京都豊島区にある「巣鴨地藏通り商店街」は、「おばあちゃんの原宿」と呼ばれ、通りの中心にテーブルや椅子を設置し、休憩しながら買い物を楽しめるような工夫を施し、高齢者に優しい商店街としてにぎわっている(図-10)。一般の商店街等では、道路使用許可を恒常的に得る必要があるが、道路管理者、警察や地元自治会との強い信頼関係があれば、寝屋川市駅周辺でも実現の可能性のある取組である。



図-10 巣鴨地藏通り商店街

5. 今後の展開

まちのにぎわいを取り戻し、中心市街地に人々を呼び戻すためには、まず、現在暮らしている市民や駅利用者たちが楽しめるまちづくり、魅力あるまちづくりを実現するための取組が必要である。

寝屋川駅前線の整備は始まっているが、ソフト面からその利用方法を改めて考える必要がある。にぎわい創出の核心は、「人」を中心とした取組にある。しかも一過性に終わることなく継続可能な取組を市民とともに上げる必要がある。

市街地再開発事業と広幅員の都市計画道路の整備による安易なクルマ社会への移行という結果に終わらないように、低炭素社会、人にやさしい街づくり、若者が集う街、などのキーワードを念頭におき、今ある都市機能と地域文化を生かしながら、活力あふれる、にぎわいのあるまちづくりを進めていく必要がある。

参考文献

- 1) 財都市づくりパブリックデザインセンター、公共空間の活用と賑わいまちづくり、(株)学芸出版社、2007.5.
- 2) 寝屋川市、寝屋川駅前線沿道にぎわい創出構想策定業務報告書、2009.3.
- 3) 服部圭郎：人間都市クリチバ、(株)学芸出版社、2006.6.