



高齢化を迎える大規模住宅街の実態と今後

調査報告書

高齢化を迎える大規模住宅街の実態と今後

ー 柏ビレジにおけるアンケート調査から

1. 属性 ～高齢化を迎える柏ビレジ～
2. 自動車保有 ～自動車社会からの転換～
3. 駅への移動 ～重要性を増すバス路線～
4. 交通手段への評価 ～バス利用の再認識～
5. 買い物場 ～買い物時の移動手段～
6. 支部別に見る移動 ～1住宅地の中に見られる多様な移動～
7. 支部別に見る利用駅 ～立地による多様な移動形態～
8. 支部別に見る買い物場所 ～集約され得る移動～
9. 交流の場 ～生活の延長線～
10. これからの交流の場 ～生活の重なり～

私たちは、まちに入り込み、住民の皆さんと協力しながら、人々が暮らす、都市という空間を豊かにしていく方法を、日々模索しています。

現在、モビリティを使って機能運び、地域の生活を豊かにするシステムを提案しています。

住民の皆さんと共に、人と人、地域と地域を結ぶ空間を育んでいきたいです。

balloon
urban design partners -since 2009-

URL : <http://www.tanacar.co.jp/>

mail : balloon@tanacar.co.jp

twitter : ball66n

facebook : <http://www.facebook.com/ball66n/>



balloon の提案 ーたなカー & ぷらっとー

これからの都市デザイン

近頃、「買い物難民」という言葉が新聞、テレビで聞かれるようになった。本格的な人口減少社会、高齢化社会の到来により、普段の生活に必要なものすら自らの手では購入できない人達が増加している。

こうした社会的状況を背景として、都市計画の分野では、コンパクト・シティに代表されるように、居住圏を改めて限定し、交通をはじめとする社会インフラの効率を高める研究や提案が増えている。これは低炭素社会にふさわしい都市の構築を試みている取り組みである。そうした取り組みは重要である一方で、人々の生活に非常に大きな影響を与えるために十分に慎重である必要がある。

私達の提案は、もう一つの選択肢を与えることを目的としている。今ある都市構造を活かしながら、モビリティが機能運びサービスを提供することで、人々の都市の生活を支えていくシステムを提案する。すなわち、これからの社会に必要とされるモビリティによるユニバーサル・サービスに、真正面から取り組むものである。

低炭素社会、少子高齢化社会という大きな枠組みを考えるにあたり、日々の生活サービスの充実やコミュニティの形成につながるようなものを提案したい。特に少子高齢化社会の到来を重く受け止めており、コンパクト・シティをはじめとして広く議論されている、「歩いて暮らせる」という基本的テーマを捉えたものである。

動く機能

①機能固定の限界

コンパクト・シティを始めとする限定された居住圏における社会インフラの効率化は、「周辺」の人口を減らし、「中心」により密集させるというものである。一方、本提案では「周辺」において、「周辺」の持つ良さを活かしながら、豊かな生活を持続させる可能性を示したい。そのためにはまず、「周辺」に日々の生活を支える機能が必要である。

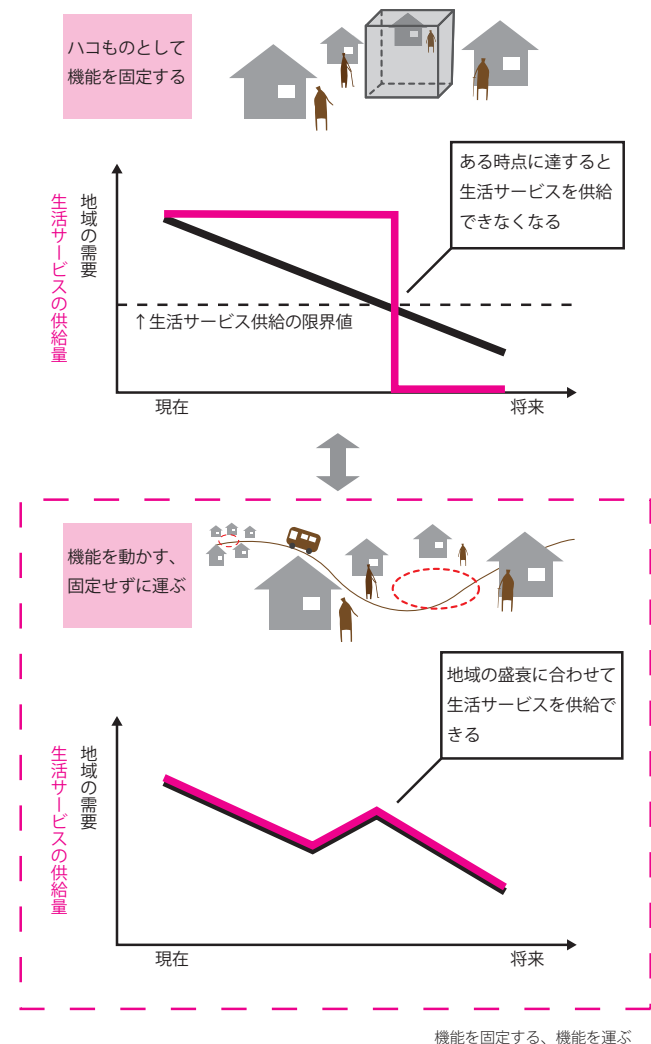
「周辺」に必要な機能をどう配置するのか。一般的な方法としては、各地区の中心的な場所に機能を配置する、つまり、ハコを用意しそこに必要な機能を入れる。それは役所の機能の場合も、医療の機能の場合も、図書館のような文化的な機能の場合もある。地区の中である程度人が集まれる、アクセスの比較的よい場所に建物を建設し、人々がそこを訪れ利用する。これが、「周辺」に機能を配置する際に考えられる一番目の回答であるだろうし、日本全国多くの地域でとられる対応であろう。

しかし、私たちはその対応に限界を感じている。ハコものとして機能を固定する。それは、地域の暮らしを支える生活サービスの供給に、限界値、つまりサービス供給の終焉を自ら設定しているのではないだろうか。機能を固定する場合、ある程度の需要が常に存在することが前提で、その上で効率よくサービスを提供することを狙っている。しかし、需要が

ある程度までなくなってしまうと、その効率性は崩れる。施設の維持が困難になり、施設が閉鎖する可能性がある。現に、日本の地方都市では、病院等の施設が次々と閉鎖している状況がある。これからの人口減少、少子高齢化社会を考えると、その危険性は非常に高いと考えられる。特に高齢者が増加すると、地区内での移動も簡単ではなく、施設へのアクセスすら重要な課題となってしまう。

②機能を動かす

そこで私たちは、機能を固定するのではなく、機能を動かす、運ぶことを提案する。車で機能運び、様々な地区を訪れ、その場所でサービスを提供する。医療機能を持った車がやって来る。役所の機能を持った車がやって来る。そういった車がネットワークを組んで、地域全体の生活サービスを支えるというものである。ただし、機能を運ぶ車と、そのネットワーク、システムをデザインし、より幅のある生活サービスの提供、地区内での魅力ある空間の創出を実現するものである。



③動く機能の可能性

機能が動くということ。それは大きな可能性を持っている。

1つ目は、車を用いることで、人々の家の近くまで行くことができる。高齢者でも歩いていける場所で、サービスが供給される。2つ目は、訪れる頻度を変えられるという点である。地区のニーズによって、訪れる回数、やって来る時間、滞在する時間帯をフレキシブルに変更できる。3つ目は、訪れる場所を変えられることである。訪れる場所を増やしたり、減

らしたり、変化する社会の中で柔軟に対応ができる。機能が必要でなくなったところ、機能が新たに必要となったところ、その地区の状況に合わせて、生活サービスを供給できる。4 つ目は、動く機能同士の組み合わせができるという点である。車が複数台存在する場合、違った機能同士がある場所で同時にサービスを提供できる。その組み合わせによって、普段とは違った空間を創出できる。日や時間、場所、によって組み合わせを変えることが可能であり、多様なシーンが展開される。自分の住んでいるまちの一角に、魅力的な都市空間が創出される。

④社会の変化するニーズに対応する

このように、動く機能は、様々な課題を抱え、日々変化するそれぞれの地域に対して、柔軟性のある生活サービスを提供することが可能である。変化し続ける社会の、各地域のニーズにフレキシブルに対応できるという点で、機能を動かすことの意味は大きい。

たなカー&ぷらっと

機能を動かし、地域での生活を支えるシステムを構築するために、「たなカー」というモバイル施設と、「ぷらっと」という小さな公共空間を提案する。

① たなカー

「たなカー」という名前は、部屋の中の“棚”のように、すぐに手の届くところにある施設、という意味からきている。また、「たなカー」は機能をのせた“棚”であり、機能を商品棚の上の商品のように運んでくる。「たなカー」のベースとなるのは既存の移動販売車である。そこにいくつかの改造を加えていき、既存の移動販売車よりも停まった場所と一体化し滞留空間を創出するようなものを目指している。また、将来的には電気自動車を用いた低炭素なシステムを想定している。「たなカー」は訪れた場所で一定時間過す。商品を運ぶ「たなカー」であれば店舗に、医師・医療機器を運ぶ「たなカー」であれば診療所に、市の職員・窓口を運ぶ「たなカー」であれば役所の出張所になる。家の近くにその時間だけ、施設が登場するのである。

「たなカー」により、機能が近所にやってくる。それと同時に、「中心」が近付く。すなわち、「中心」に人を運ぶモビリティから、「中心」を人へと運ぶモビリティへの転換である。これが「たなカー」の持つ可能性の1つである。

さらに、「たなカー」の持つ可能性で、私たちが期待していることは、普段の何気ないまちかどに、多様なシーンを創出することである。

「たなカー」が来ることで、ある時は家の前がレストランに、またある時は図書館に、またある時はこどもの遊び場になる。さらに、将来このシステムが普及していくと、2つの機能が同時に来ることもある。そこは、病院の待合室であり、ご近所さんと世間話をするカフェでもある。違う日には、流行の服が買えるショップであり、おじいちゃんたちのリハビリセンターでもある。

そこには世代を超えた交流があり、家の外のちょっとした安らぎの場であり、自分の居場所になる。「たなカー」は機能

を運んでくるだけでなく、豊かな空間をも運んでくるのである。これから到来する高齢化社会において、家の近くに人々の交流する空間があることは非常に重要である。人と触れ合う機会を高齢者から遠ざけないこと。子どもも含め、地域全体で見守っていくこと。コミュニティの面からみても、「たなカー」は貢献することができる。

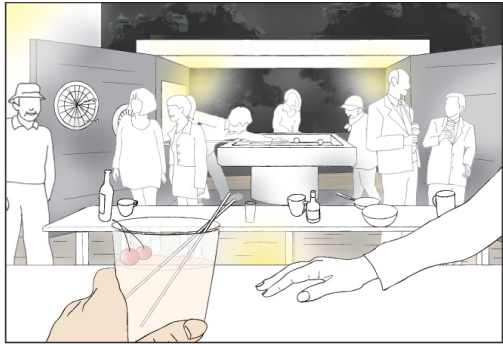
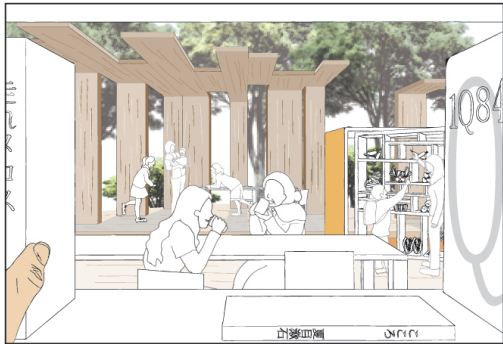
「たなカー」のメリットの一つに、停まる場所を増やしたり、減らしたり、簡単に変更できるという面がある。「たなカー」の停まる場所は簡単な操作で生み出すことができる。空いている駐車場に停まったり、空地を利用したりできる。それによって、柔軟に社会に対応できるのである。

②ぷらっと

「たなカー」が停まる、プラットホームのような場所を作ることで、まちにとって良い影響をもたらすことができる。それが「ぷらっと」という小さな公共施設である。「たなカー」が停まる場所。” あそこには、明日、「たなカー」がやってくる”、そのイメージが住民の頭に描かれた時、そこはまわりとは少し違った、ちょっとだけまちなかで際立つ空間となる。既存の建物を改修したり、屋根だけ架けたりと、ほんの少しの操作でその空間を作ることができる。自然と住民が集まってくる、自然と笑顔がこぼれる場所が、まちなかに生まれる可能性がある。

どこにでも停まれるということ、停まる空間を創出すること、両方をバランスよく行うことで、「たなカー」の持つ可能性はさらに広がる。

移動販売や小さな公共空間は今も多く存在する。しかし、それに名前をつけネットワークを組みシステムとして構築することで、一つ一つの足し算ではなくかけ算となり、人々の生活を支えるまでの大きな機能となると考えている。それが「たなカー」「ぷらっと」なのである。



「たなカー」が来た「ぷらっと」のイメージ

ーアンケート実施にあたってー

住宅開発最盛期に作られたニュータウン

balloonの「たなカー&ぷらっと」という提案は、これから迎える高齢化社会、低炭素社会を想定している。そして「たなカー&ぷらっと」が効力を発揮すると考えられるのが、過疎化が進む地方都市、中山間地域、さらには都市部郊外の住宅地である。地方都市、中山間地域に関しては、都市デザイン研究 vol.1 ～事例集～「モビリティによる生活文化圏の再生」にて、全国の移動販売の事例を紹介しており、その可能性が示されている。今回、それに続く都市デザイン研究 vol.2 では、都市部郊外の住宅地における「たなカー&ぷらっと」の持つ可能性、期待できる効果、さらには実現可能性を考察したい。

本格的な人口減少社会を迎えた日本において、その影響を受けるのはもはや過疎化が進む地方都市だけではない。都市部においても高齢化は大きな問題となってくるだろう。特に、住宅開発最盛期に作られたニュータウンには、同世代の住民が住んでおり、ちょうど今、その世代が定年退職を迎えるような時期にきている。同時期に一気に作られた住宅地は、一気に高齢化を迎えることになるのである。また、そういった住宅地は自動車での移動を基本に考え作られており、これからの高齢化社会に適していない面がある。今後より高齢化が進行し、車での移動が困難になると、地域での生活が突然不便なものになると考えられる。そして、その可能性がある住宅地は全国どこにでもあり、今、解決策・対応策を考えなければいけない時期にきている。balloonが提案している「たなカー&ぷらっと」は、その解決策として、どのように機能するのであろうか。実際の住宅地を対象に、住民に対してアンケート調査を行い、現在の住宅地での生活はどういったものなのか、そして今後どのように変化していくのか、実態を把握した。アンケート調査は、千葉県柏市の柏ビレジという住宅街で行ったものだが、全国の他の住宅地とも重なる部分が多いと考えられる。この結果を踏まえ、今後の都市デザインの進め方を考えることは、大きな意味があるだろう。

柏ビレジ／閑静な戸建て住宅街

柏ビレジは千葉県柏市の北部に位置する約30年前に開発された戸建て住宅街である。庭付きの住宅が約1600戸並んだ、緑豊かな閑静な住宅街となっている。住宅は全て建築家・宮脇檀によって設計され、美しい町

並みを築いており、景観としての評価も非常に高い地域である。鉄道はつくばエクスプレス線、JR常磐線の2路線が利用できるが、どの駅からも1km以上離れており、決して交通の便の良い地域ではない。地区中央の商店街は住宅と同時に開発され、併設されたスーパーが地域住民の生活を支えていたが、5年前に撤退し、商店街は活気を失いつつある。20～30年前に30代～40代で家を購入した世帯が多く、現在50代以上が人口の半数を占めている。進行する高齢化、商店街の衰退、駅から離れた立地、といった背景は、他の住宅地にも当てはまるものであり、この柏ビレジを1つのモデルとし、これからの都市部の大規模郊外住宅地の都市デザインを考えていきたい。また、balloonは2010年から柏ビレジにて、まちづくり活動を進めており、今回のアンケート結果を踏まえ、「たなカー&ぷらっと」の実現に向けてさらなる展開をしていきたい。

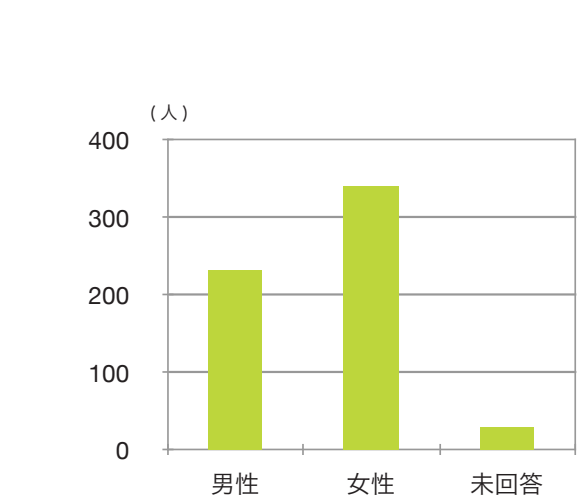
アンケート結果の分析

柏ビレジでのアンケートは「柏ビレジにおける交通と生活に関するアンケート」と題し、2011年3月に配布し、翌4月に回収を行った。次ページから始まるアンケート結果とその考察においては、見開きで2ページで1つのテーマとなっている。左ページにアンケートの問いとそれに対する回答の単純集計がまとめられている。右ページでは、クロス集計や基礎データを用いての分析などを行い、そこから得られる視点、ポイントを整理している。6.～8.では、支部別に詳細なデータをまとめ、1つの住宅地の中での、支部による差異や特徴を整理している。考察においては、柏ビレジの実態から捉えられる課題を抽出し、まとめている。高齢化社会は未だ誰も体験したことのないものであり、それ故に正しい対応策も見出されていない。まずは課題を捉えることが必要であり、そこから今後の都市デザイン、まちづくりをどう進めるか、議論することが重要である。また、最後のまとめの項では、アンケート結果から考えられる、柏ビレジにおける「たなカー&ぷらっと」の持つ可能性を整理している。もちろん、これからの柏ビレジにおいて、「たなカー&ぷらっと」が最善の策とは言い切れない。しかし、捉えられた課題から解決策を1つ見出すのは非常に困難であるのも事実である。balloonとしては、今提案でき得る「たなカー&ぷらっと」というもので、どれだけのことに挑めるか、その視点でアンケート結果を受け止め、今後の活動につなげていきたい。

1. 属性 ～高齢化を迎える柏ビレジ～

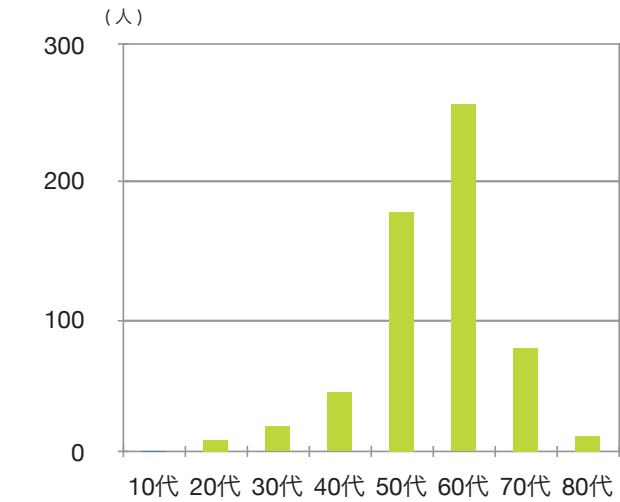
Q1. 回答者について該当するものに○をつけてください。

①性別 男性（ ） 女性（ ）



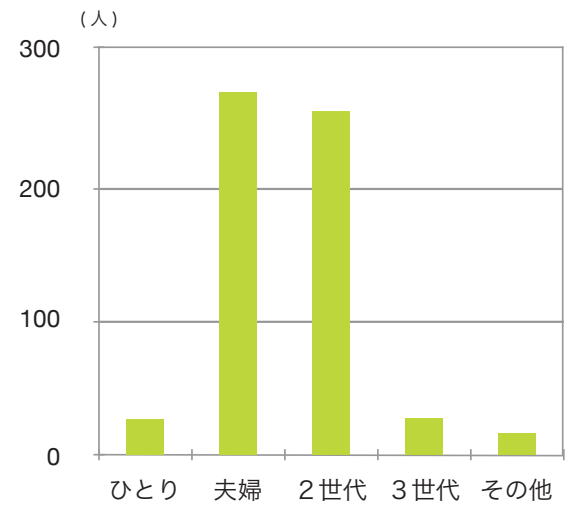
男女別回答者を比べると、女性の回答者が多かった。

②年齢
10代（ ） 20代（ ） 30代（ ） 40代（ ） 50代（ ）
60代（ ） 70代（ ） 80代（ ）



年齢別では、50代～70代の回答者が多く、高齢者の地域に対する関心の高さがうかがえる。

③家族構成
ひとり暮らし（ ） 夫婦のみ（ ）
親と子（2世代世帯）（ ） 親と子と孫（3世代世帯）（ ）
その他（ ）



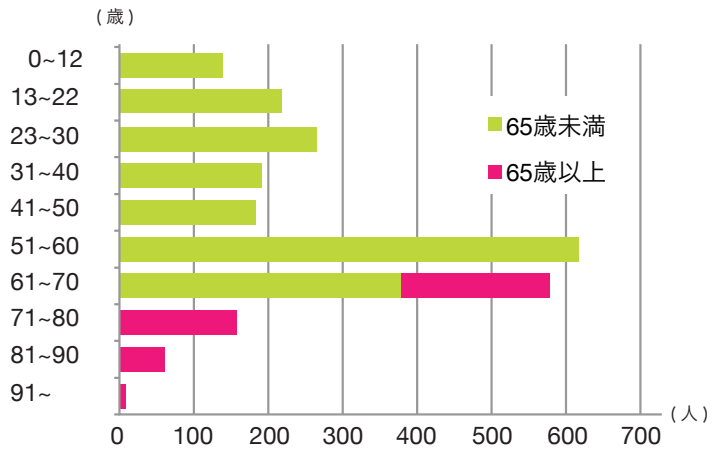
夫婦のみ、二世帯世帯が圧倒数を占め、現段階で単身世帯はまだ少数である事がわかった。

④お住まいの支部（ ）

支部	回収数	世帯数	回収率
不明	59		
1	52	161	32%
2	64	187	34%
3	69	190	36%
4	68	216	31%
5	68	158	43%
6	49	172	28%
7	33	109	30%
8	31	93	33%
9	65	175	37%
10	46	75	61%
アパート		40	
計	604	1576	38%

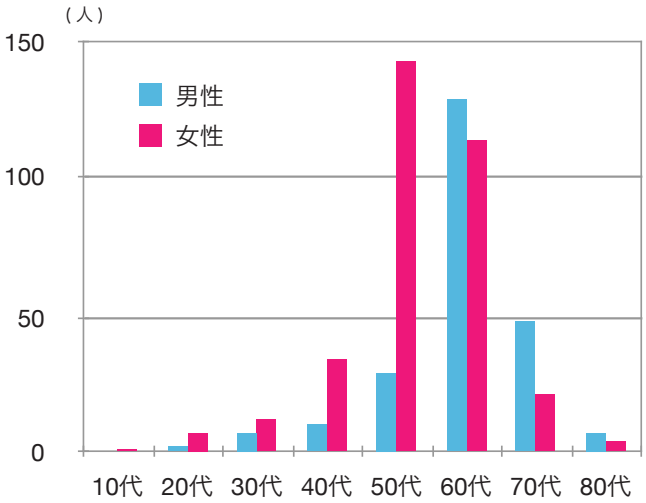
全体の回答率は40%程度だったが、10支部は61%の回答率であり、関心の高さがうかがえる。

■柏ビレジ年齢別人口分布（2009年）（柏ビレジ自治会アンケートより）
回答数：679世帯 回答人数：2,424人



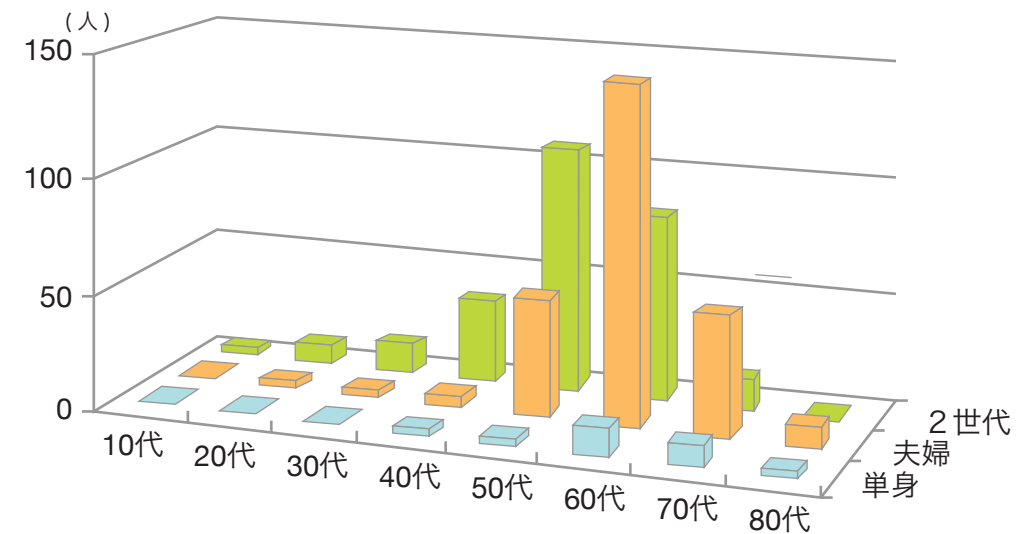
柏ビレジは50～60代で半数を占めるが、今回のアンケートはそれらの世代の意見が反映された結果であることを示しており、人口分布に沿った結果となった。これから高齢化を迎える柏ビレジを考えるにあたってふさわしいアンケートとなった。

■男女別アンケート回答者数



男女、世代別回答者のグラフからは、リタイアした男性の関心の高さが顕著に表れた結果となった。就業世代の50代男性から、リタイアした60代男性の回答者数は約4倍にも増加しており、退職後に地域社会への関心が高まることがわかる。こうしたリタイアした男性層が、地域社会にどう関わっていくかは、重要なテーマであると考えられる。

■回答者の年齢と家族構成の関係



家族構成を年代別にみると、2世帯、夫婦世帯が多く、現段階では予想より単身世帯はまだ少ない結果となった。今後、単身世帯が増えてくる中で、どう地域とのつながりを持っていけるかが、重要となるであろう。

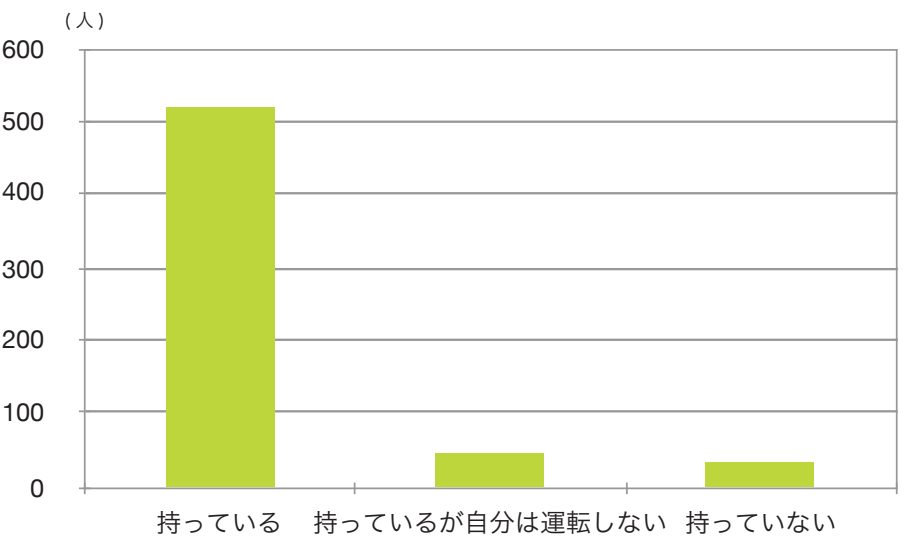
☆ポイント リタイア世代の地域への参加が重要なテーマとなってくる。

2. 自動車保有 ～自動車社会からの転換～

Q2. 交通手段についてお尋ねします。該当するものに○をつけてください。

①自動車を所有していますか？

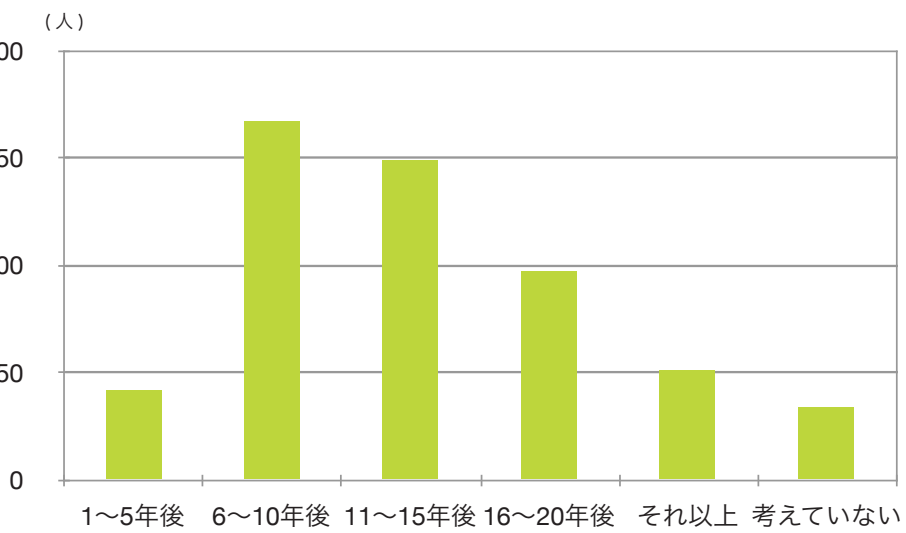
1. 持っている 2. 持っているが自分は運転しない（家族が運転している）
3. 持っていない



現段階においては、自動車保有率は圧倒的に高い結果が示されている。

②あなた自身が自動車を将来運転しなくなる時期は、いつ頃だとお考えですか？

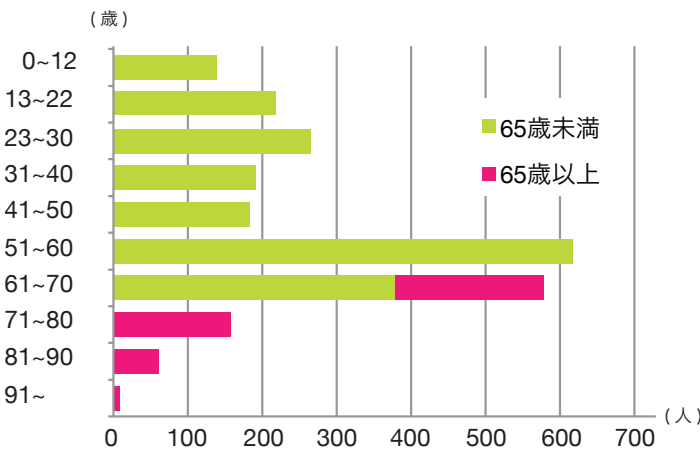
1. 1～5年後 2. 6～10年後 3. 11～15年後 4. 16～20年後 5. それ以上
6. 考えていない



Q2の①（上）での自動車保有率が9割近くであるにもかかわらず、今後15年以内に所有者の半数以上が自動車を手放す考えがある事がわかった。こうした動きに対し、自動車に代わる交通手段を見出す必要があるといえる。

■柏ビレジ年齢別人口分布（2009年）（柏ビレジ自治会アンケートより）

回答数：679世帯 回答人数：2,424人



■運転をしなくなる時期の予想（年代別）

	40代	50代	60代	70代	80代
有効回答数	44	177	256	77	12
運転者数	42	164	232	61	5
1-5年後			18	16	3
6-10年後		28	100	36	2
11-15年後	4	61	76	7	
16-20年後	13	58	24		
それ以上	19	10	3		
考えていない	6	7	11	2	
20年以内に運転をやめる	17	147	218	59	5
10年以内に運転をやめる	0	28	118	52	5
	0%	17%	51%	85%	100%

50代以上で現在自動車を運転していると回答した人のうち9割以上が20年以内に運転をやめだろうと予想している。60代では約半分が10年以内に運転をやめると予想している。自動車を運転している人は、現在の年齢が高い人ほど運転をやめる年齢も高く予想する傾向があるが、全体としては、70代ー80代の間に運転をやめると考えている人が多い。

現在の柏ビレジの人口分布をみると、60代前半の人口が最も多い。そのためこれからの10年で、これまで自動車を主な移動手段として使ってきた人が運転をやめて他の交通手段に移行するケースが大幅に増え始めることが予測される。

多くの人々が運転をやめると予想される今後10年以内に、新たな交通手段を見出せるかが課題と言える。

☆ポイント 10年以内に自動車に替わる交通手段の活用を進めなければいけない。

3. 駅への移動 ～重要性を増すバス路線～

- ③普段の生活で最も利用頻度が高い駅を教えてください。④③の駅までの主な移動手段の組み合わせを教えてください。（複数回答可）
1. 柏たなか駅

2. 柏の葉キャンパス駅

3. 北柏駅

4. 柏駅

5. その他（ ）
1. 自動車

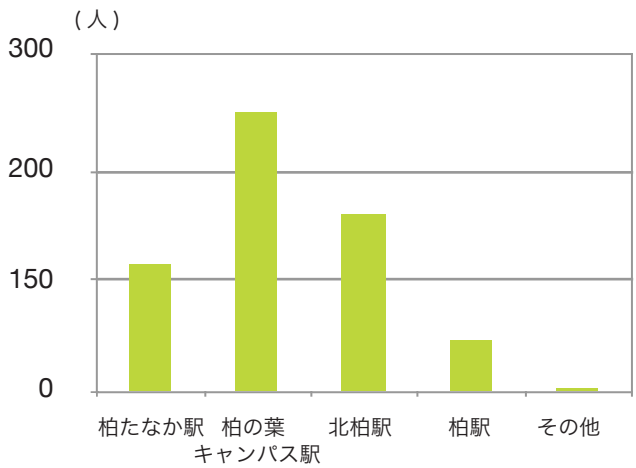
2. バス

3. タクシー

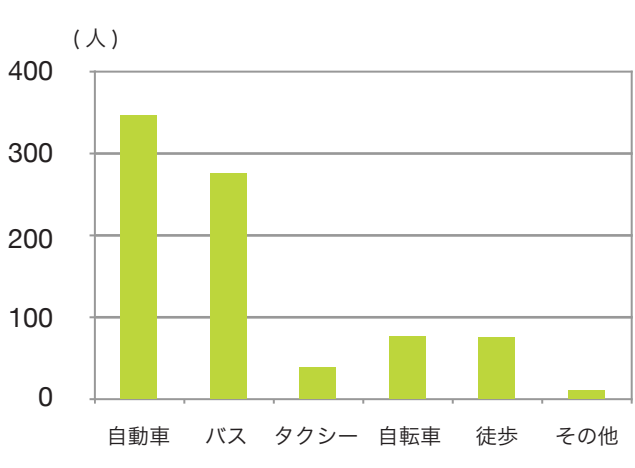
4. 自転車

5. 徒歩

6. その他（ ）



柏の葉キャンパス駅の利用が多いが、柏たなか駅、北柏駅とともに三駅に分散していることがわかる。



自動車とバス利用の高さがわかる。

- ⑤①で1、あるいは2と答えた方にお尋ねします。自分もしくは家族の方が自動車に乗れなくなった場合、駅までの移動手段で何を利用しますか？
1. 自動車

2. バス

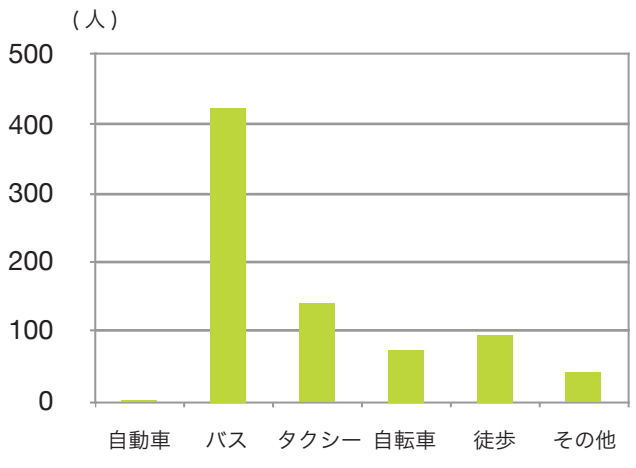
3. タクシー

4. 自転車

5. 徒歩

6. より利便性の良い地域に引っ越す

7. その他（ ）



自動車に代わる交通手段として、バスへの期待が非常に高いことがわかる。

- ⑥今後以下の新しい移動手段で使ってみたいものがありますか？（複数回答可）
1. 電気自動車

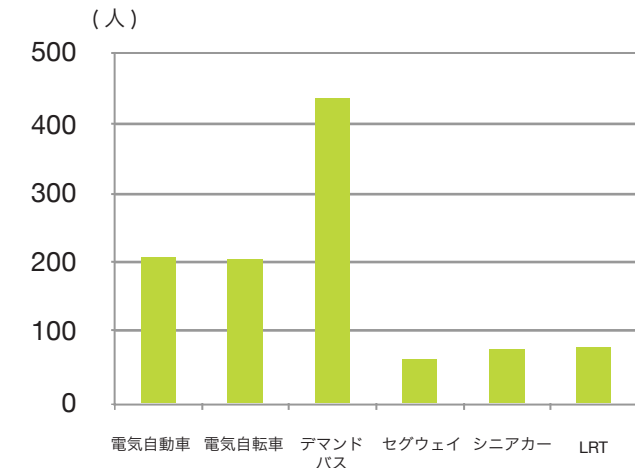
2. 電気自転車（電気を動力とする自転車）

3. デマンドバス（決まったルートを持たず、利用者の要求に応じて運行する形態のバス）

4. セグウェイ（電動立ち乗り二輪車）

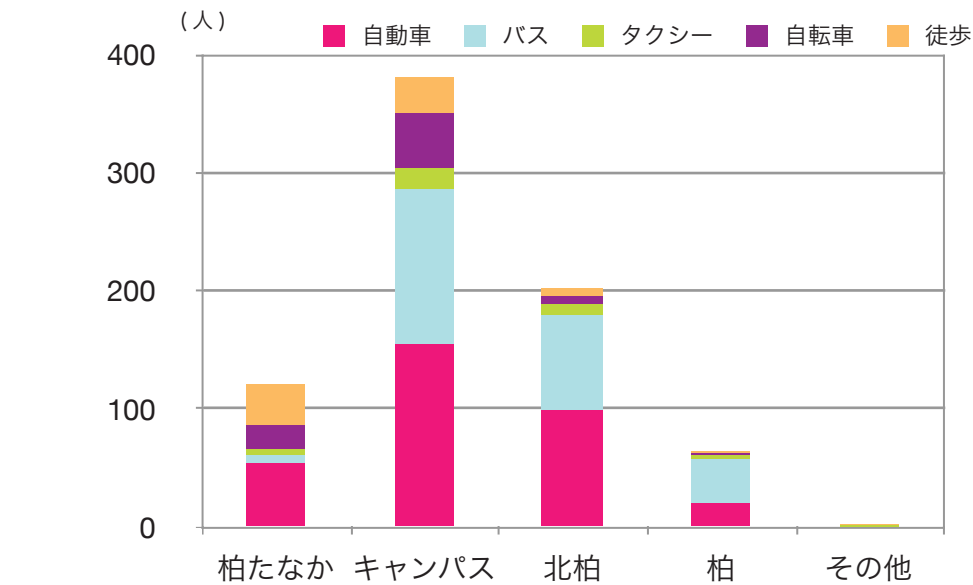
5. シニアカー（高齢者向け一人乗り電動車両）

6. LRT（次世代型路面電車）

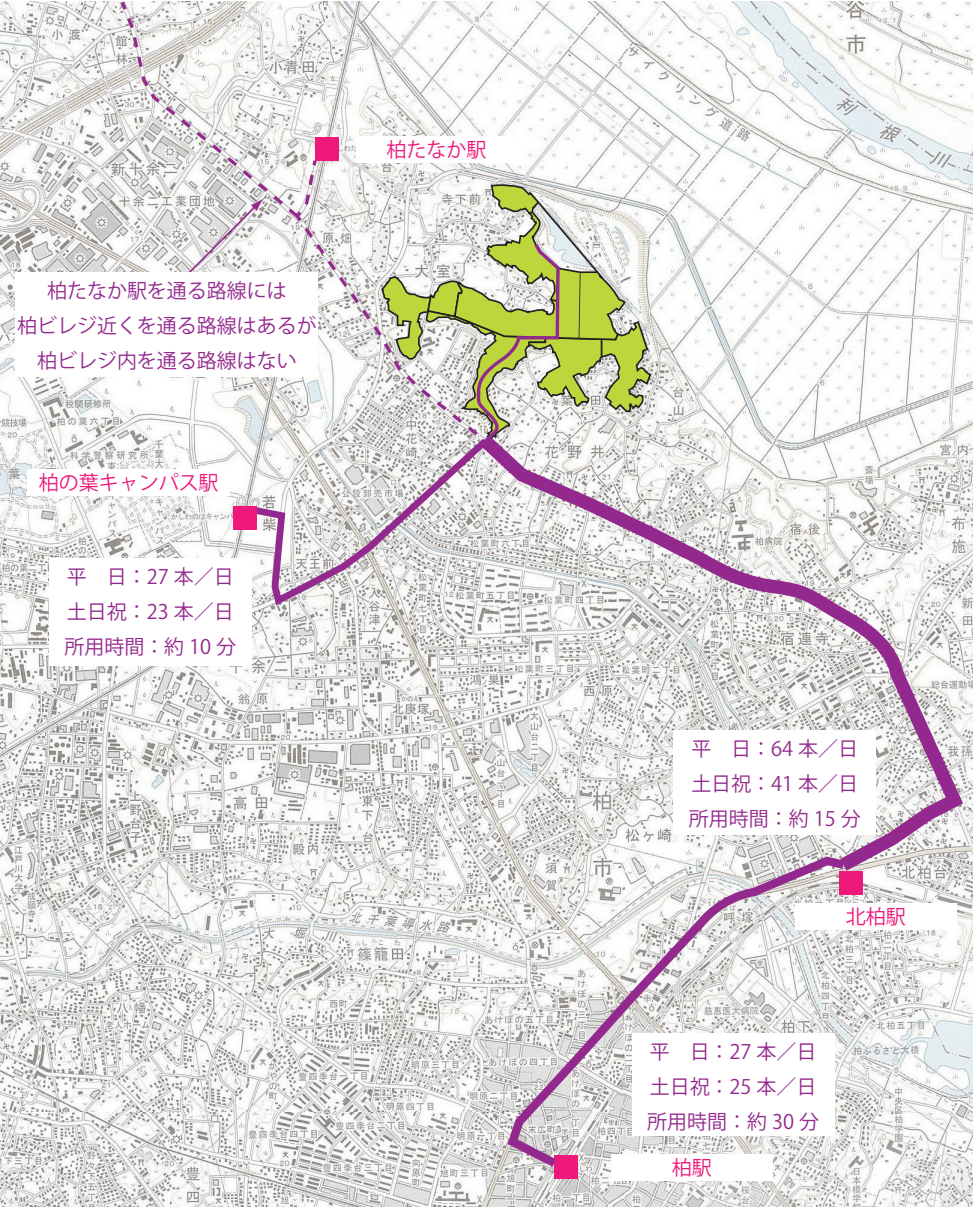


こちらにおいてもバスへのニーズが高いことが示された。また、自分で運転することよりも、運んでもらうことへのニーズが高いことがわかる結果となった。

■利用する駅と交通手段



■柏ビレジ周辺の駅と利用できるバス路線



☆ポイント これからの高齢社会では柏たなか駅へのアクセスが課題となる。
一方、既存のバス路線の維持も不可欠である。

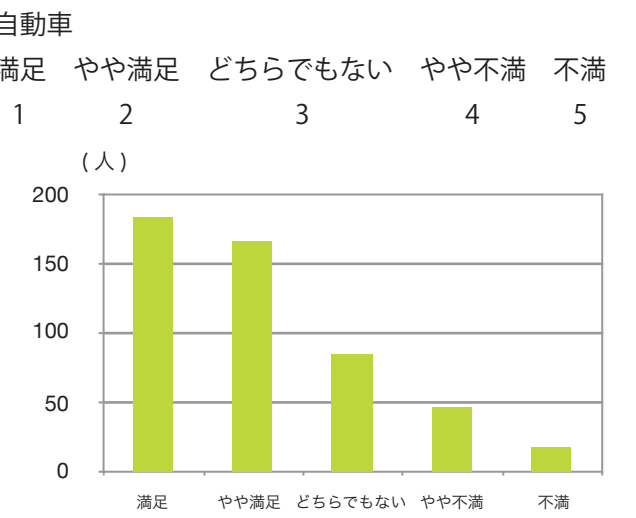
柏ビレジから最も距離に近い柏たなか駅であるが、直接柏ビレジに行くバス路線がないため、柏の葉キャンパス駅、北柏駅よりも利用されていない。また、つくばエクスプレスの各駅停車しか停車しない、という点も利用されない理由であろう。

一方、バス路線のある柏の葉キャンパス駅、北柏駅を利用する人が多い。北柏駅行きの方が本数は圧倒的に多いが、所要時間、またつくばエクスプレスの区間快速が利用できる点で、柏の葉キャンパス駅がより利用されている。北柏駅は常磐線の各駅停車しか停まらない。柏の葉キャンパス駅、北柏駅共に、自動車を利用する人が多く、この距離であれば、自動車でも便利に使えるということであろう。柏の葉キャンパス駅へは、徒歩・自転車での移動も見られる。柏駅行きのバスは本数があるものの、距離が遠いことから、あまり使われていない。また、同様に自動車も利用されていない。

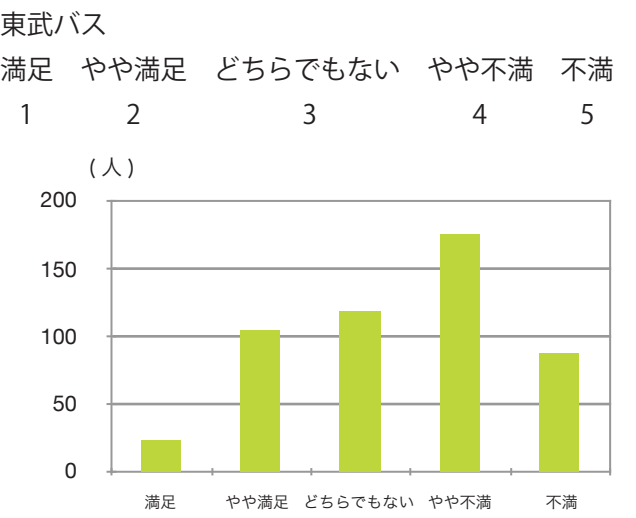
将来、自動車を利用できない高齢者が増えると予想される中で、最寄りの柏たなか駅へのアクセスを改善する必要がある。また、バスへの依存度が高まると考えられるため、柏の葉キャンパス駅、北柏駅を利用する人が増加するであろう。現在、バスの利用率は低く、場合によっては廃線になる可能性も否めない。将来を見据えて、既存のバス路線を維持するための努力も必要である。

4. 交通手段への評価 ～バス利用の再認識～

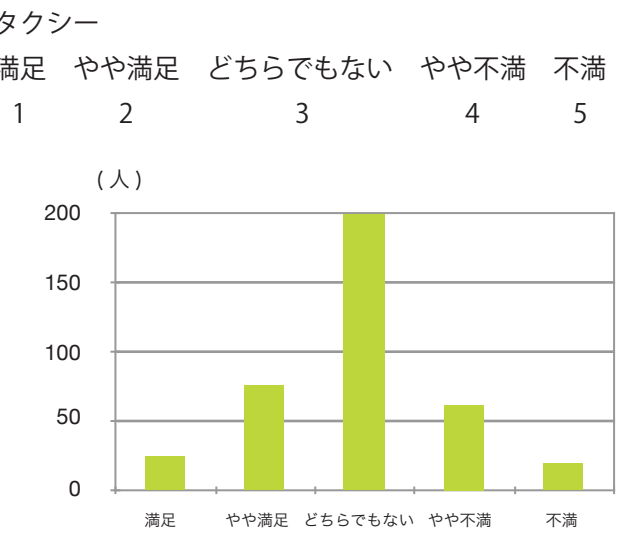
⑦以下の交通手段に対する満足度を教えてください。



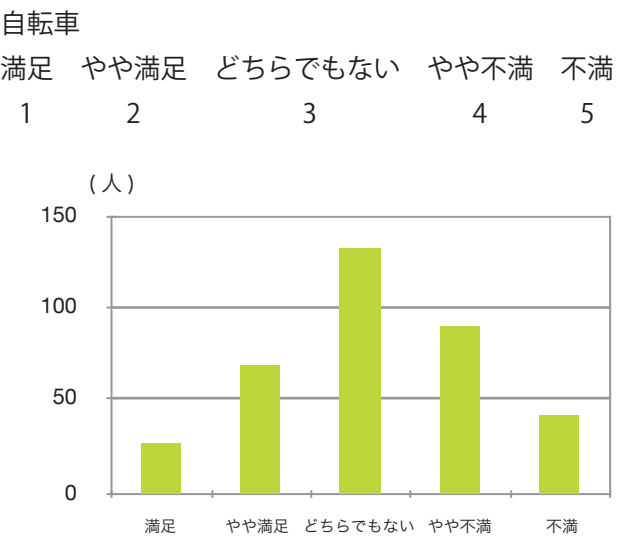
自動車への満足度は高く、保有率の高さも頷ける。



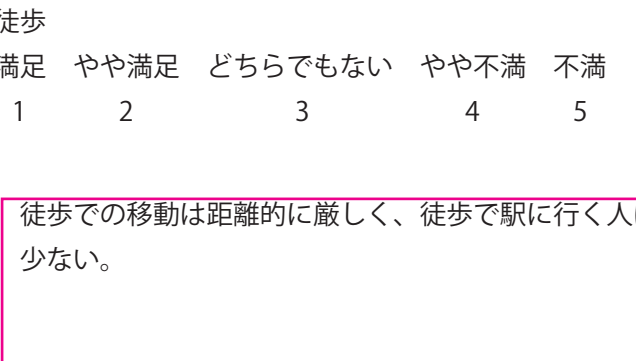
バスの利用率は二番目に多い事に対して満足度は非常に低い。



タクシーの利用率は低い、満足度に関しても決して高くはない。



あまり利用している人が多くないこともあり、満足度は低い結果となった。



徒歩での移動は距離的に厳しく、徒歩で駅に行く人は少ない。

■満足度に関するコメント

自動車	
時間	自分に合わせた時間の使い方ができる。
利用環境	駅前に駐車場がない。渋滞に巻き込まれる。
利用者	今後の運転を心配する声も。
環境問題	エコに関する関心も高い。
金銭的負担	ガソリン代がかかる。

バス	
時間	本数が少なく、バスに合わせなければならない。自分でコントロールできない。
利用環境	ルートが少ない。
利用者	
環境問題	
金銭的負担	料金は適切。

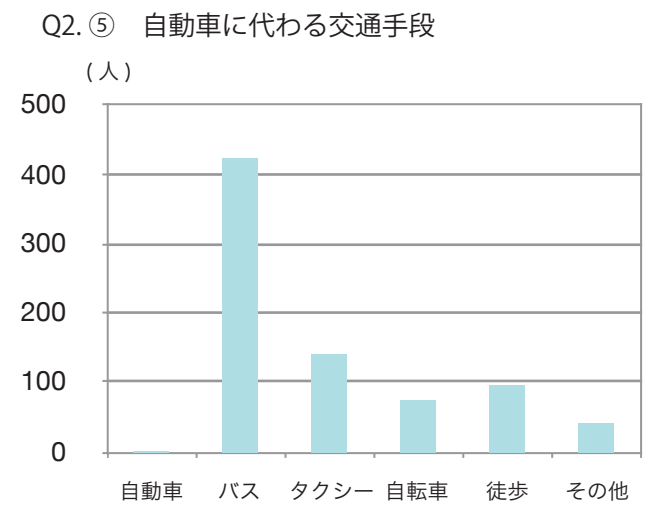
- ◆バスへのコメント（ルートへの要望）
- ・北柏行き（松葉町経由）がなくなった。（2支部）
 - ・ビレジ - 松葉町 - 北柏路線の復活希望。（3支部）
 - ・柏たなか駅に行くバスがない。（3支部）
 - ・東急柏ビレジから柏たなか駅行のバスがない。（5支部）
 - ・松葉町経由がない。（7支部）
 - ・たなか駅へ連絡がない。（7支部）
 - ・ビレジ中心部以外からの路線がほしい。（9支部）

タクシー	
時間	自分でコントロールできる。使いたい時に利用できる。
利用環境	どこへでも来てくれる。
利用者	
環境問題	
金銭的負担	料金が高い。

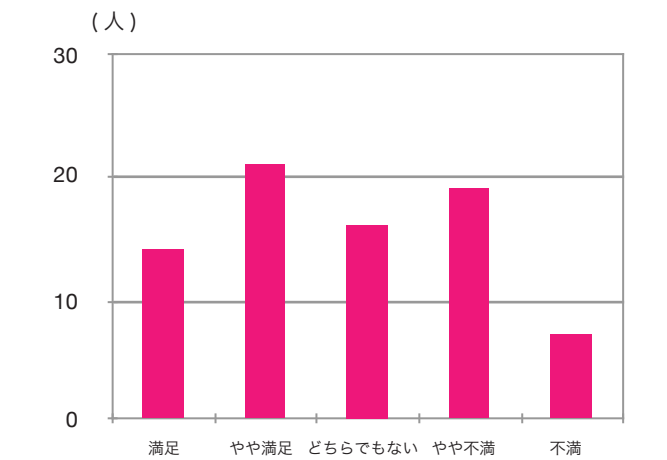
自転車	
時間	自分でコントロールできる。
利用環境	道幅が狭く、坂道も多いので利用は危険。
利用者	体力的に不安。
環境問題	
金銭的負担	

徒歩	
時間	自分でコントロールできる。
利用環境	駅までは遠い。
利用者	体力的に不安。
環境問題	
金銭的負担	

■車に代わる交通手段としてのバスへの期待



■車を持っていない人のバスに対する満足度



バスに期待する人が圧倒数を占める結果となったが、ルートや本数に対する不満から、バスへの満足度は低く、期待に反しているのが現状である。今後10年前後で運転をやめる人々が多数想定される中、自動車にかわる期待の高い交通手段として、バスには課題がある。しかし、一方で、現在車を持たない人々のバスへの不満は少なく、概ね満足していることから、バスを利用せざるを得ない人々にとってのバスの重要性を示しているといえる。運転をやめる人々の今後のバスへの価値観の変化が予想される。

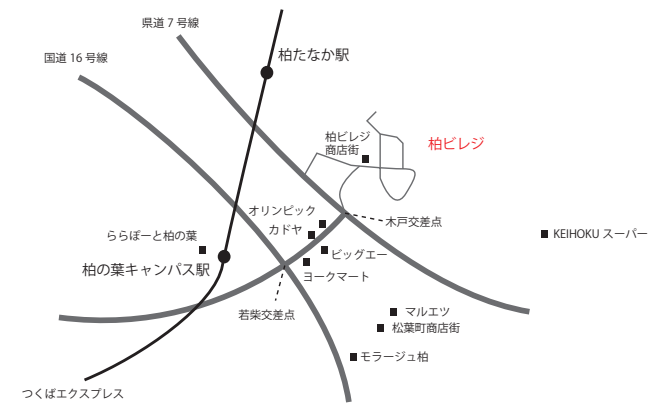
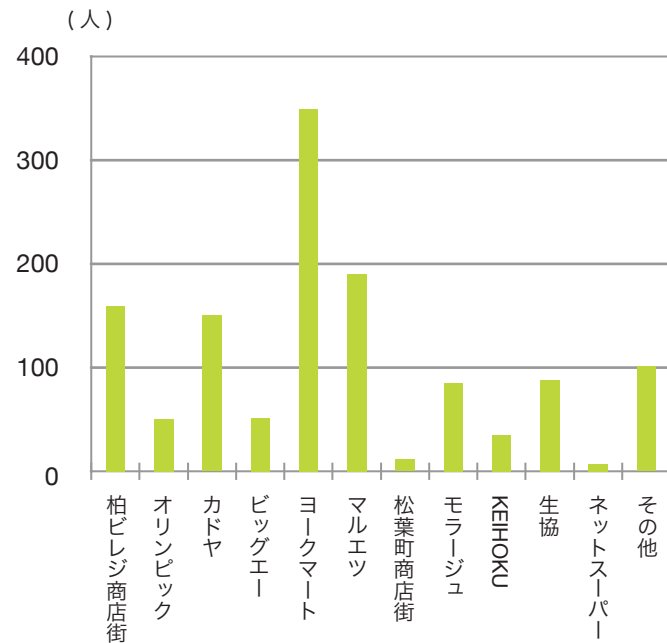
☆ポイント 今後重要となるバス路線であるが、利用している人と利用していない人との間に、バスに対する捉え方の違いが見られる。

5. 買い物場 ～買い物時の自動車依存～

Q3.生活サービスについてお尋ねします。該当するものに○をつけてください。

①普段最も利用する買い物先を教えてください。(下の地図参照)

1. 柏ビレジ商店街 2. オリピック 3. カドヤ 4. ビッグエー 5. ヨークマート
6. マルエツ 7. 松葉町商店街 8. モラージュ柏 9. KEIHOKU スーパー 10. 生協などの宅配
11. ネットスーパー 12. その他（ ）



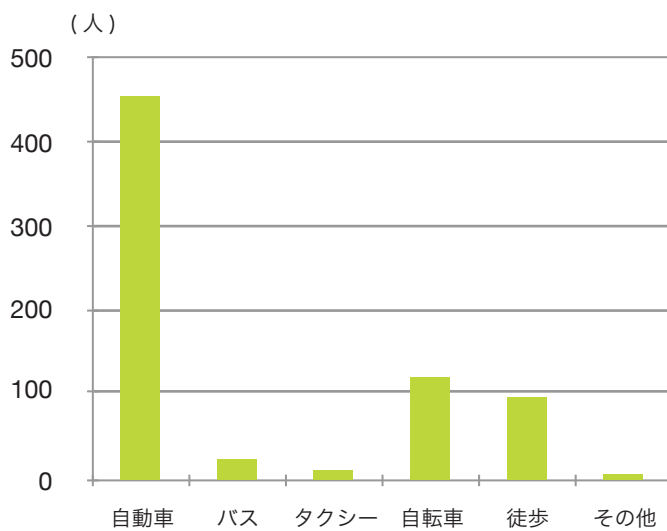
木戸交差点と若柴交差点の間のロードサイドショップの利用が約半数を占めた。その中でもヨークマートが圧倒的に利用されている。マルエツ、柏ビレジ商店街がヨークマートに続いている。

②①で1~9、12を選択した方にお聞きます。

(10、11 を選択した方は③へ)

その場所にはどのような交通手段を使って行きますか？

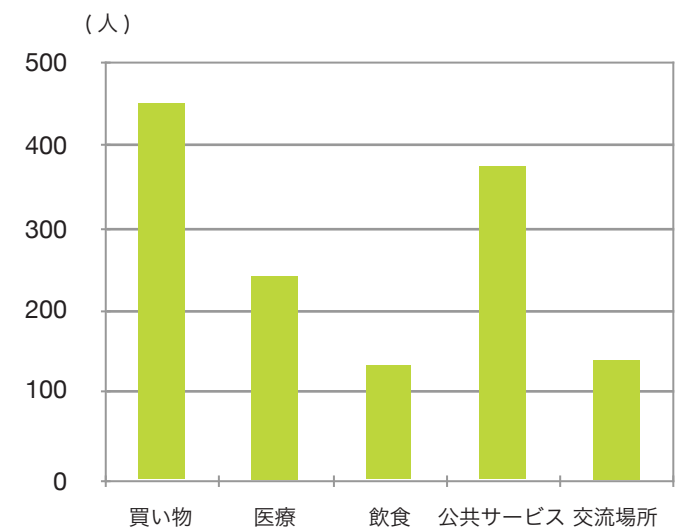
1. 自動車 2. バス 3. タクシー
4. 自転車 5. 徒歩
6. その他 ()



駅への移動では交通手段に多様性があったが、買い物では自動車が圧倒的に高い。

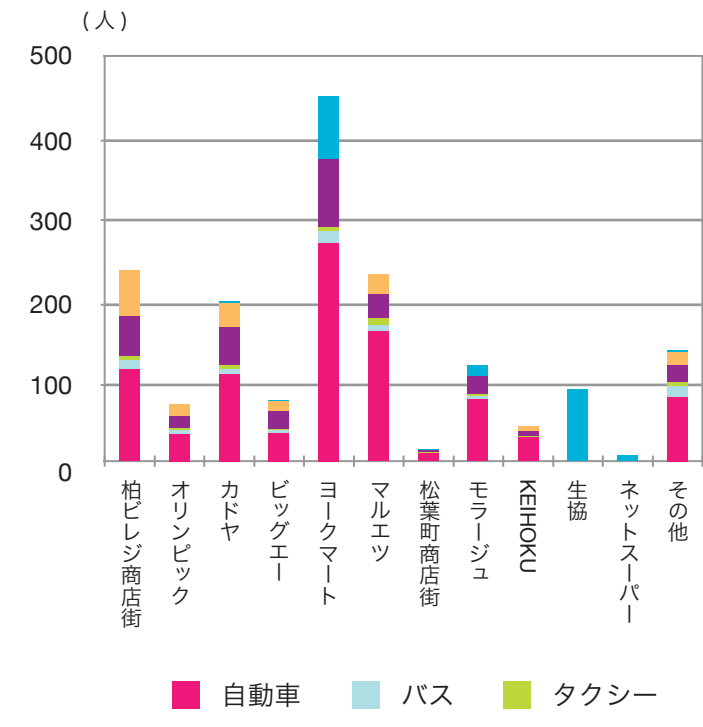
③柏ビレジ内にあってほしい機能・サービスはなんですか？（複数回答可）

1. 買い物（スーパーマーケット、コンビニ、商店等）
2. 医療（診療所、デイケア、マッサージ、リハビリ等）
3. 飲食（カフェ、レストラン、バー等）
4. その他の公共サービス（郵便局、銀行、行政窓口等）
5. 交流場所（図書スペース、情報センター等）
6. その他（ ）

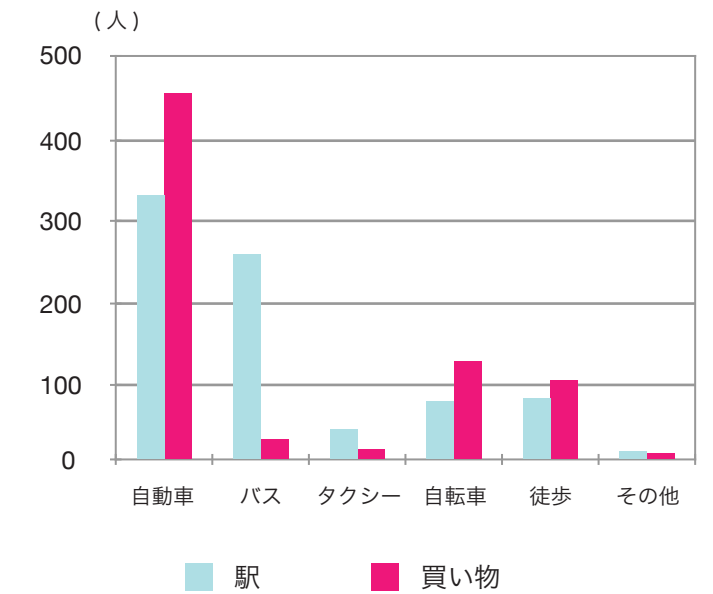


買い物の場が幾つかあるものの、買い物の場へのニーズは依然存在する。公共サービスへのニーズも高い事がわかった。

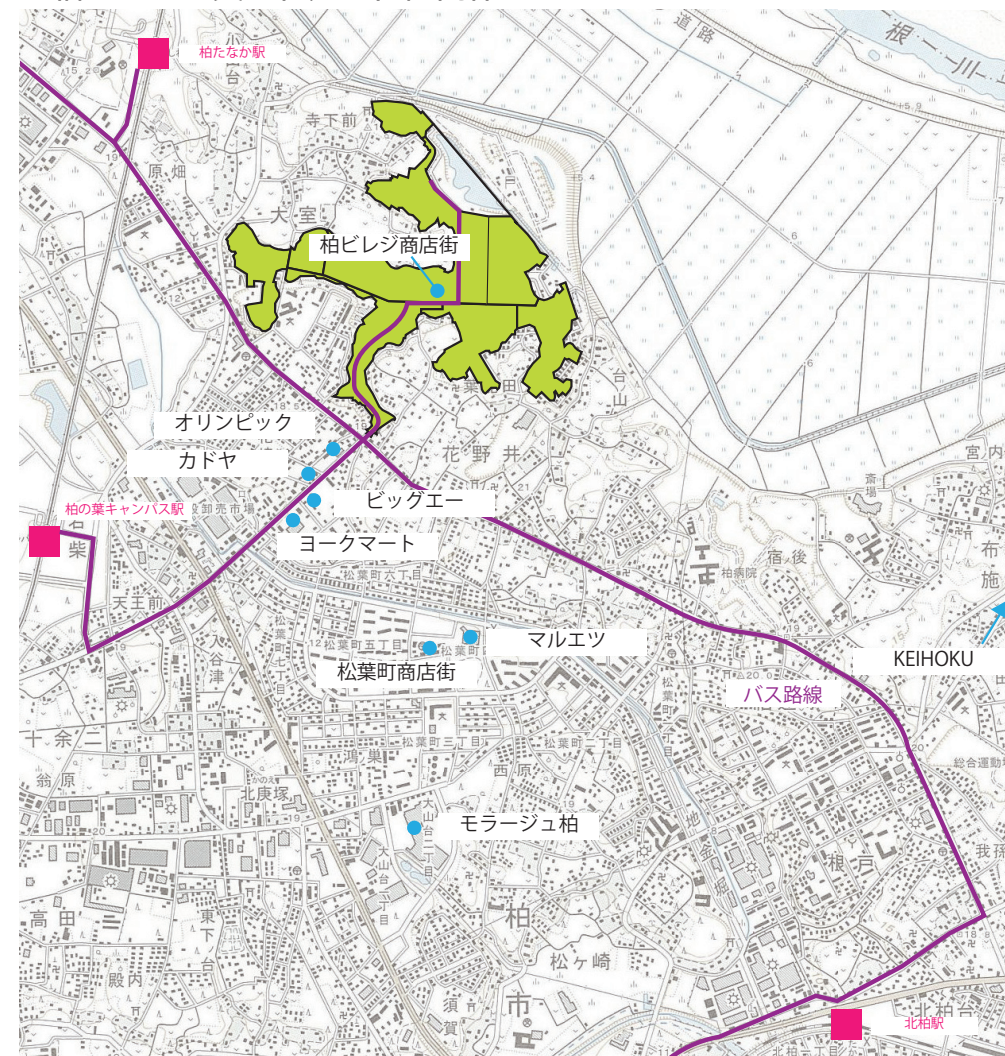
■買い物先と交通手段



■目的別の利用交通手段

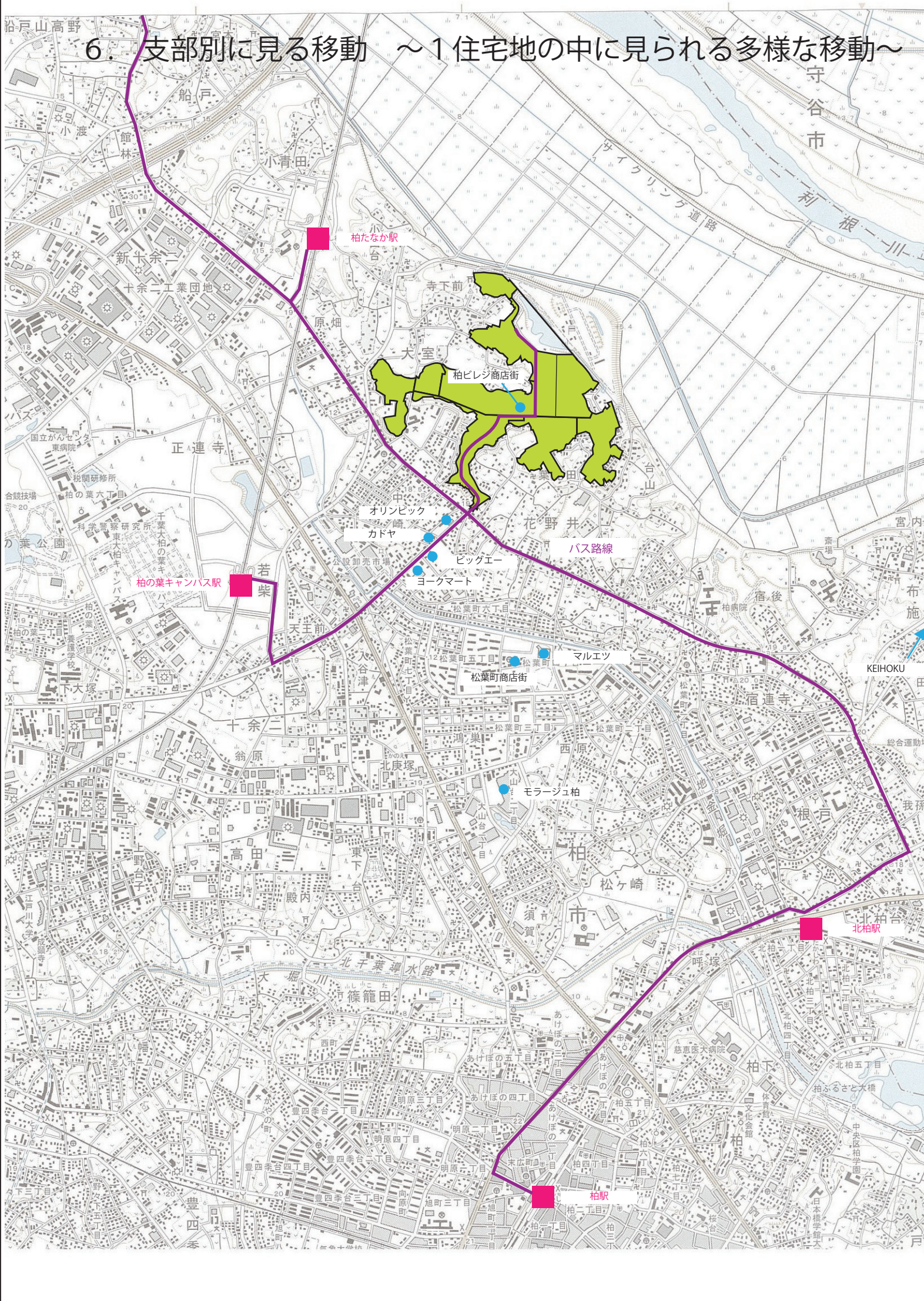
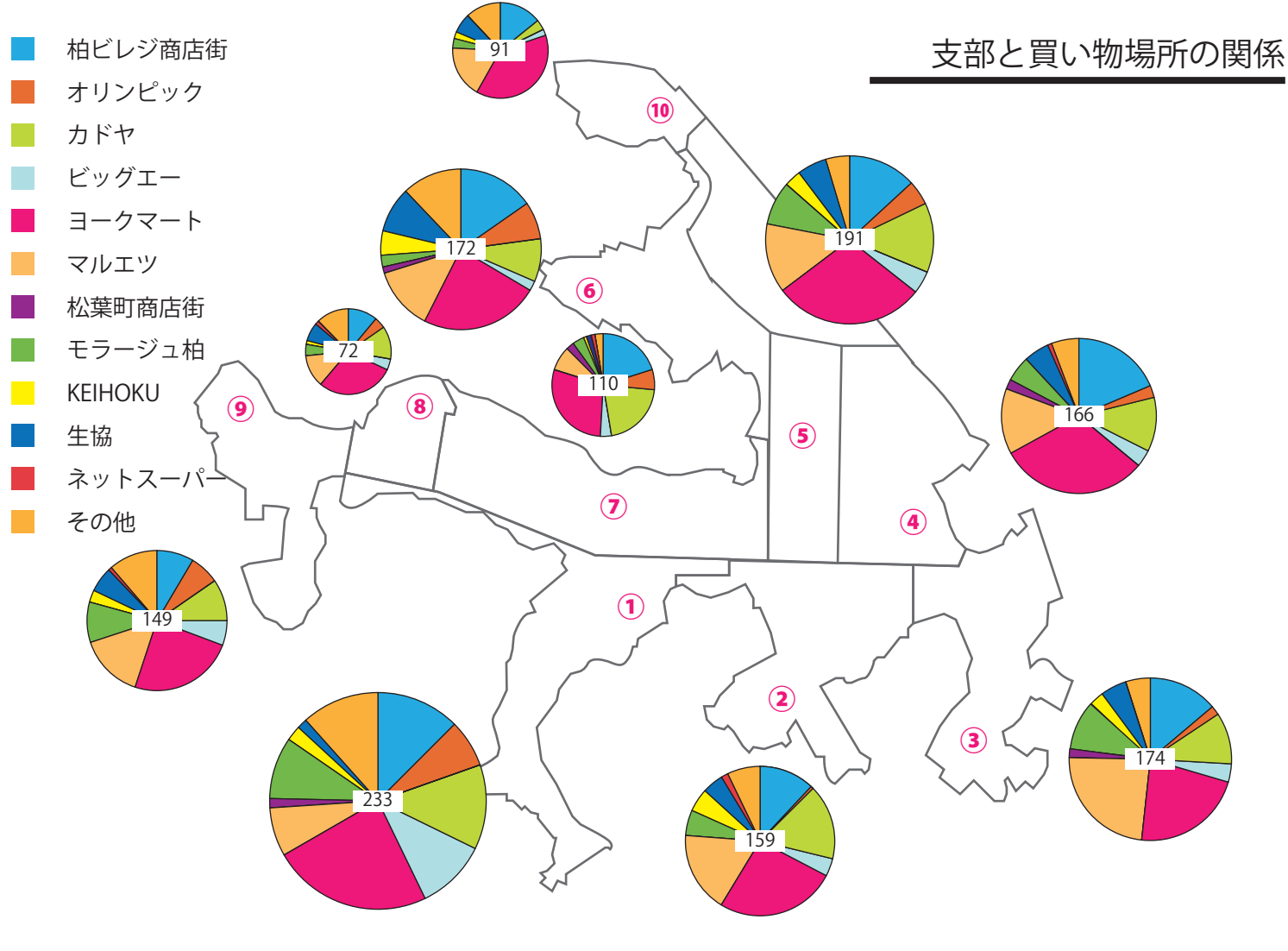
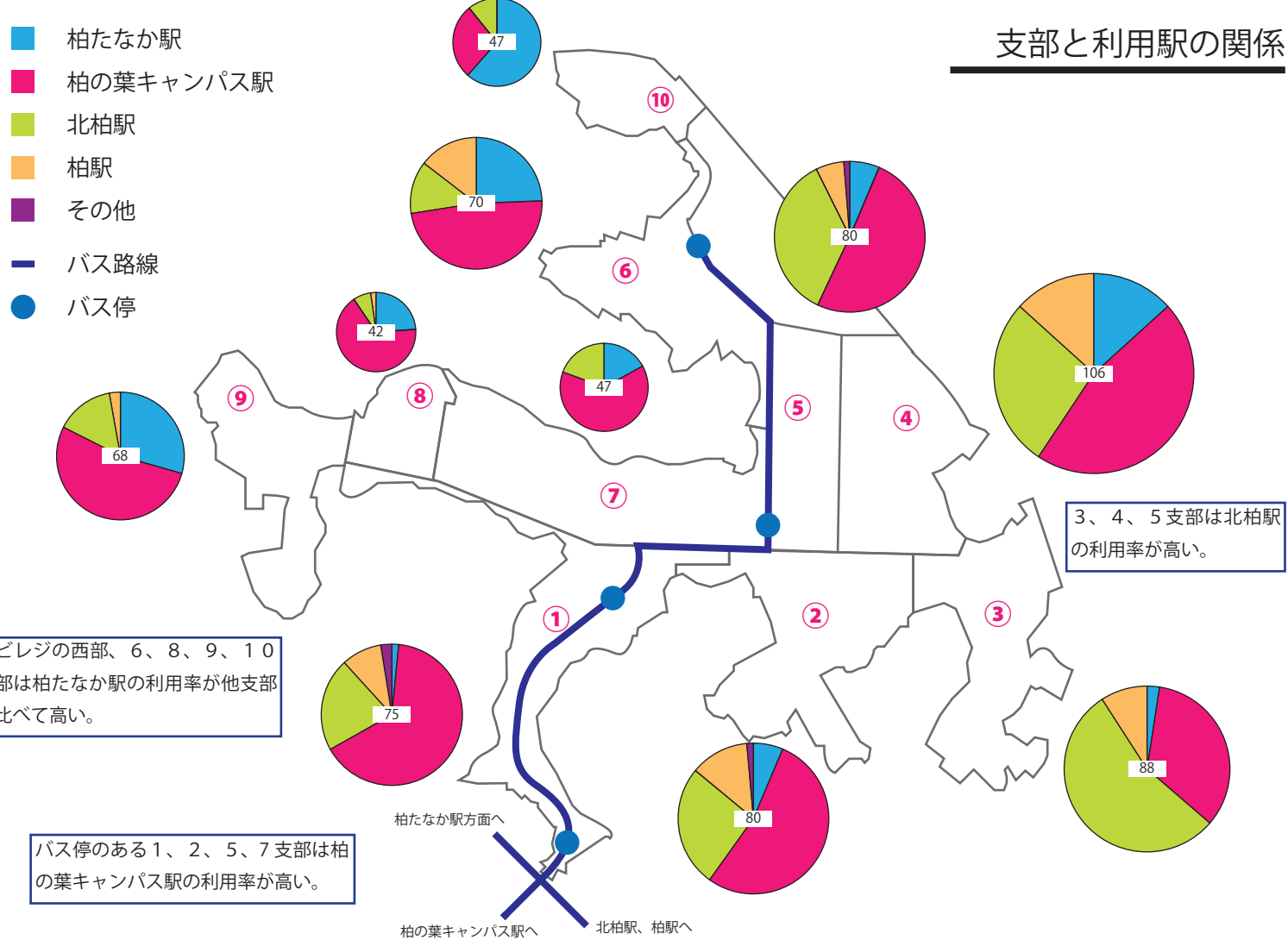


■柏ビレジと買い物先の位置関係



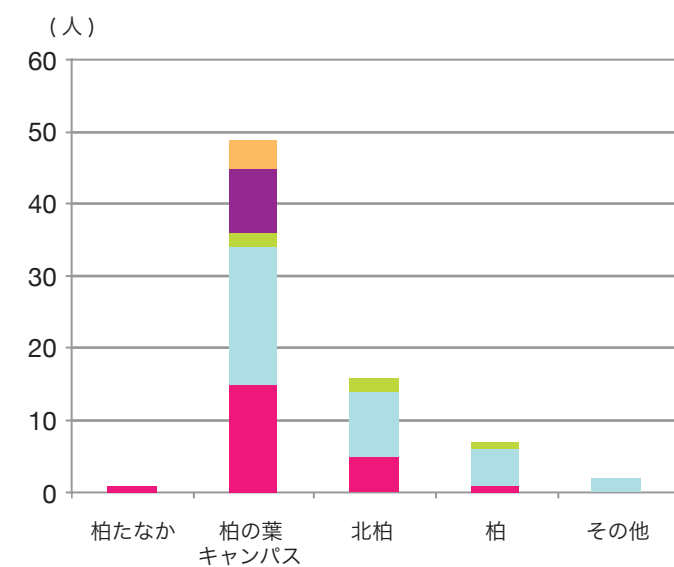
駅への交通手段として、自動車とバスの利用者数が同程度であるが、買い物となると利用者数の差が顕著である。買い物では、荷物を運ぶ、そして自分で時間をコントロールできる点において自動車が最適な交通手段である。しかし、今後自動車を手放す人口が増える事が予想されており、現段階では自動車に代わる交通手段として、バスが挙げられているが、バスでは荷物を運ぶ、時間を自分でコントロールできるという点において解決する事が出来ない。こうした問題点からは、バスの限界が考えられる。

☆ポイント 買い物時の移動におけるバス利用には荷物・時間の面で課題が多い。

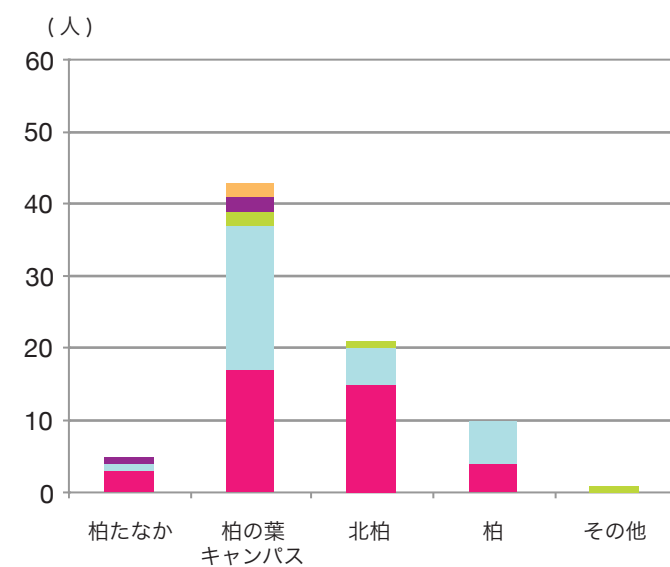


7. 支部別に見る利用駅 ～立地による多様な移動形態～

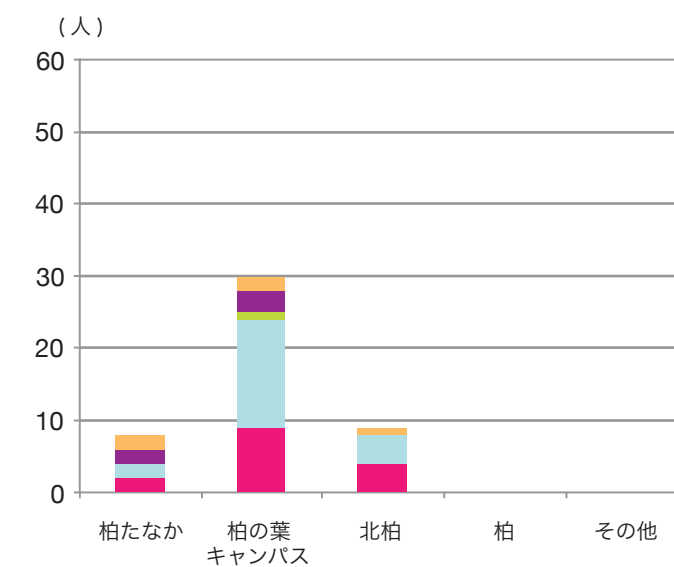
1 支部



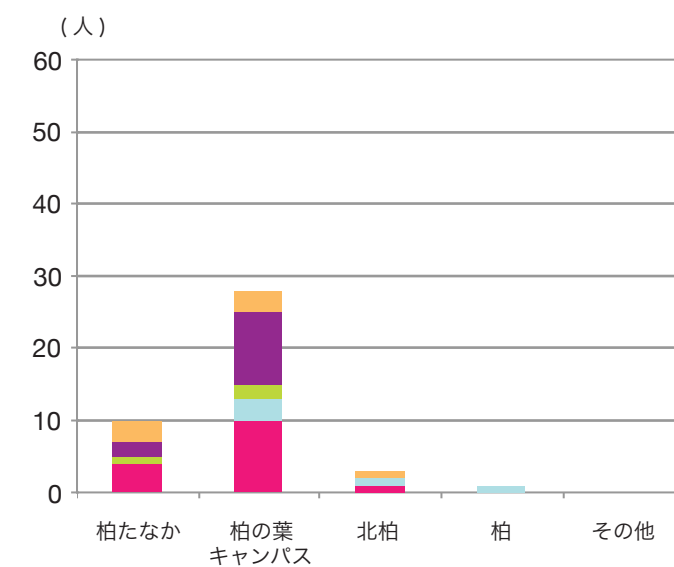
2 支部



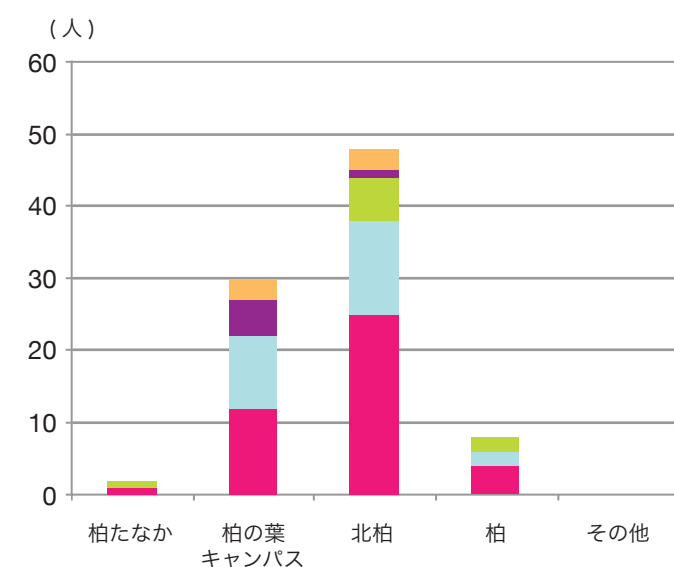
7 支部



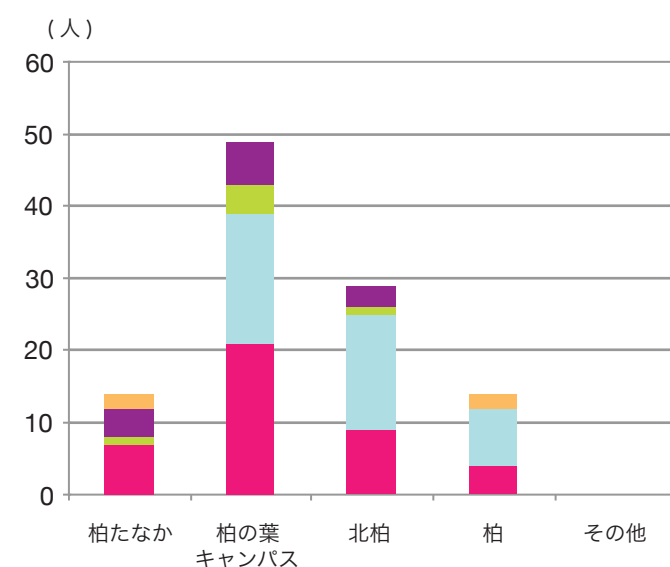
8 支部



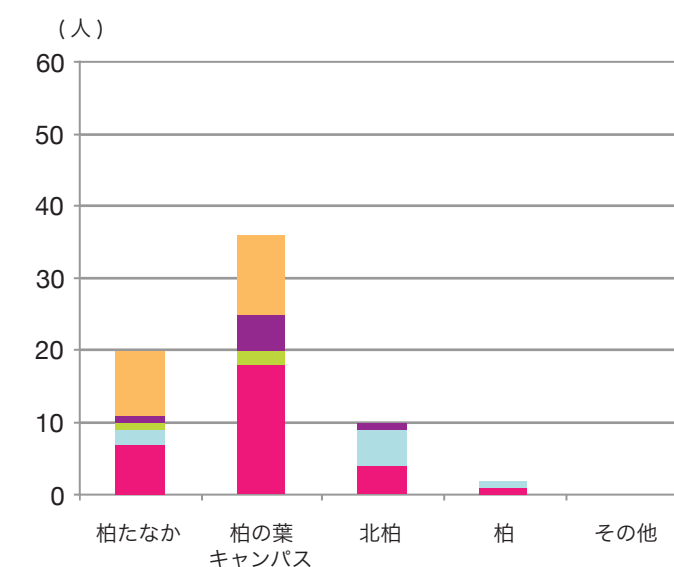
3 支部



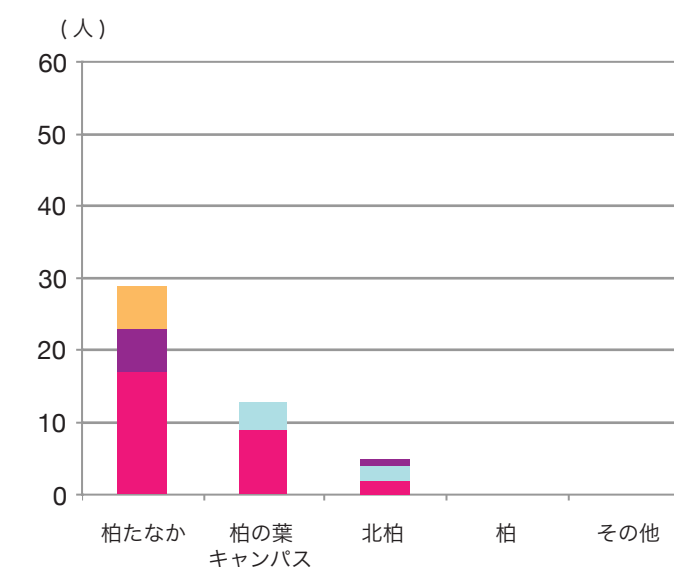
4 支部



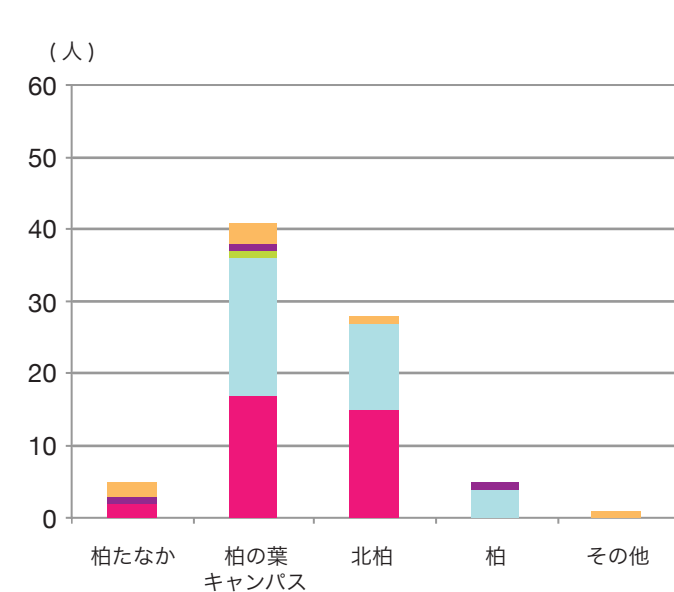
9 支部



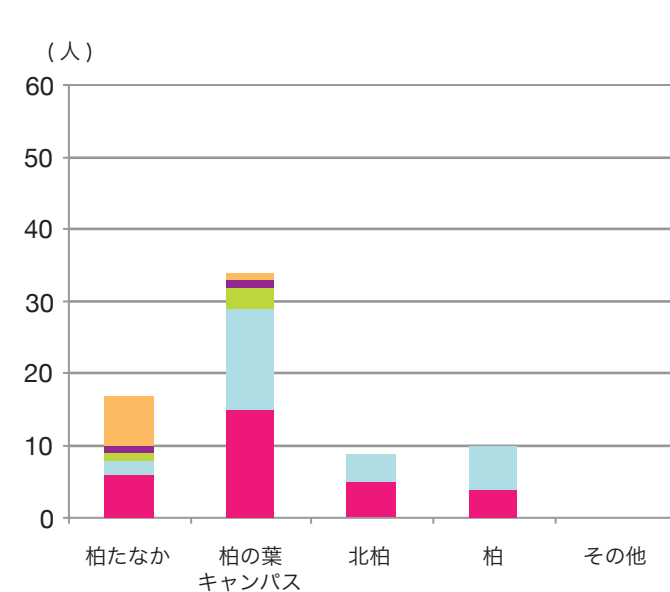
10 支部



5 支部



6 支部



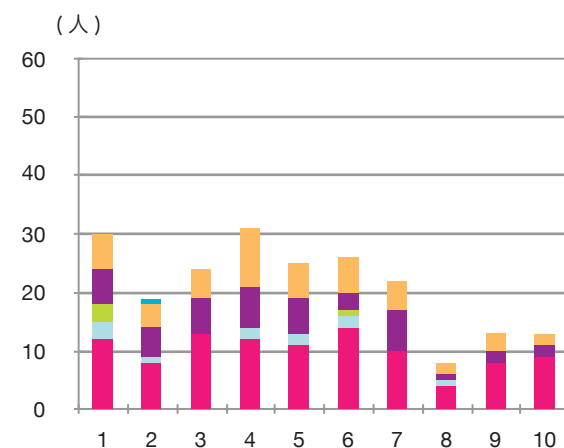
自動車 バス タクシー 自転車 徒歩

柏ビレジという1つの住宅地の中でも、立地によって利用する駅と、そこまでの交通手段は変わってくる。ほとんどの支部で、柏の葉キャンパス駅が最も利用されているが、柏ビレジの最も東に位置する3支部では北柏駅、最も北の10支部では柏たなか駅が利用されている。両支部とも、それぞれの駅に車ですぐに行ける距離だからであると言える。10支部は柏たなか駅に歩いて、または自転車で行ける距離でもある。1支部と8支部では、柏の葉キャンパス駅に近いので、自転車を利用して行く人が多い。9支部に関しては、徒歩で柏の葉キャンパス駅に行く人も比較的多い。バス停のある1、2、5、6、7支部ではバスの利用が比較的高く、特に柏の葉キャンパス駅行きのバスがよく使われている。3、4支部にはバス停がないが、バス停まで歩いて行き、そこからバスで駅まで行く人が多く見られる。一方、バス停から離れている8、9、10支部では、バスの利用率が非常に低い。今後、バスもしくは新しいモビリティによる移動を考えて行く際、こういった多様な移動形態をどう集約させていくのが課題となる。

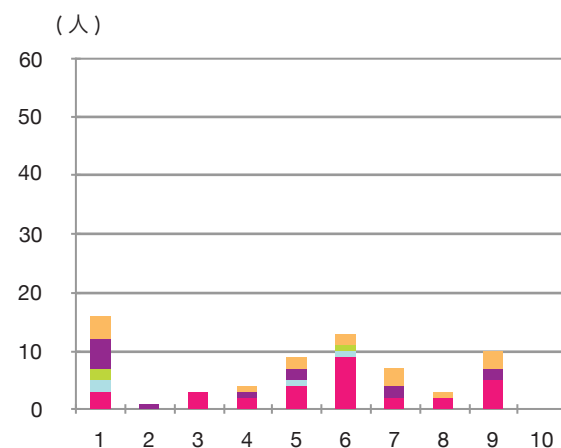
☆ポイント ビレジ内に存在する多様な移動形態を今後集約させていく必要がある。

8. 支部別に見る買い物場所 ～集約され得る移動～

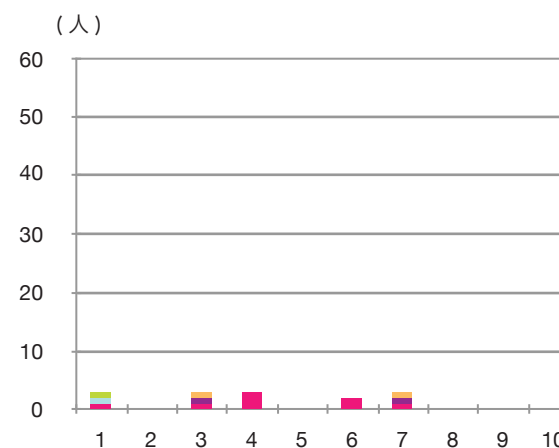
柏ビレジ商店街



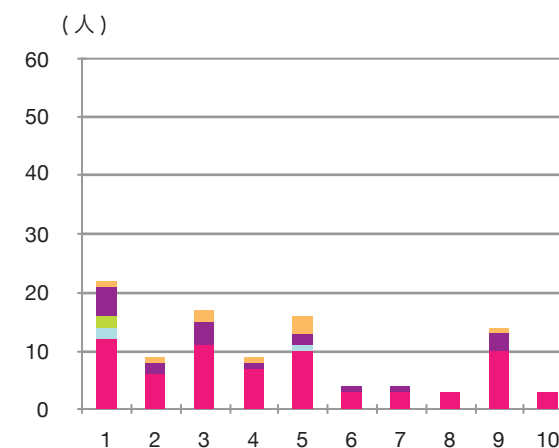
オリンピック



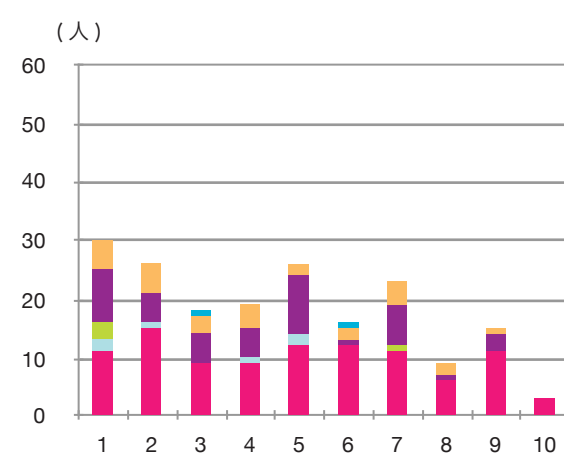
松葉町商店街



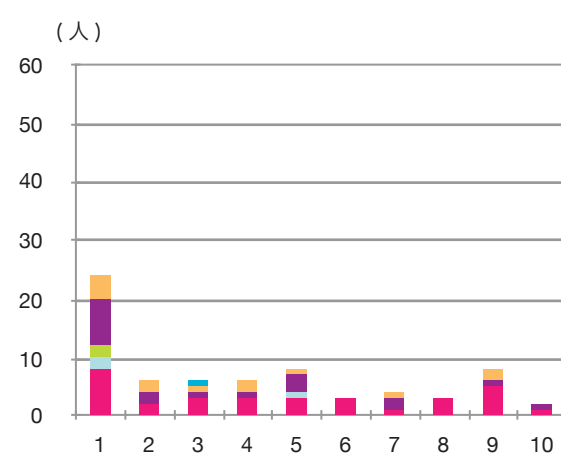
モラージュ柏



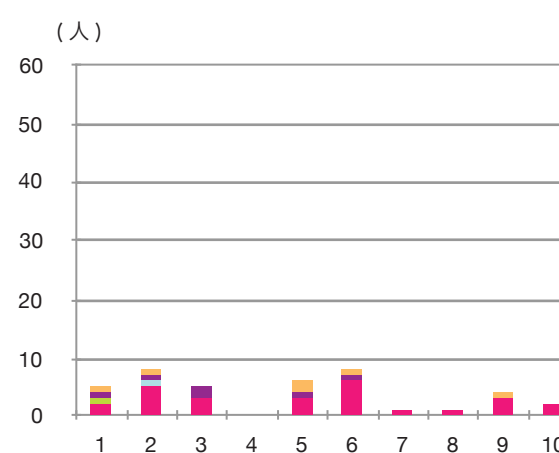
カドヤ



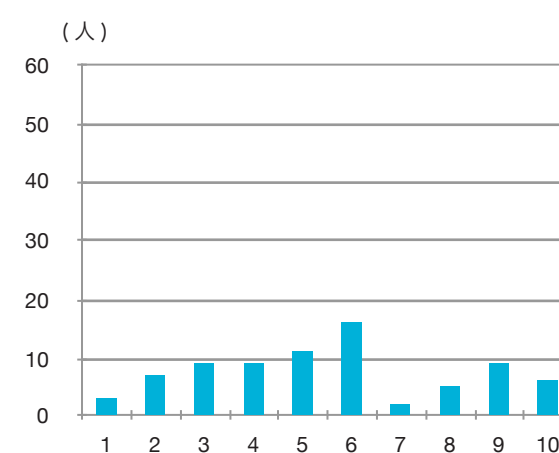
ビッグエー



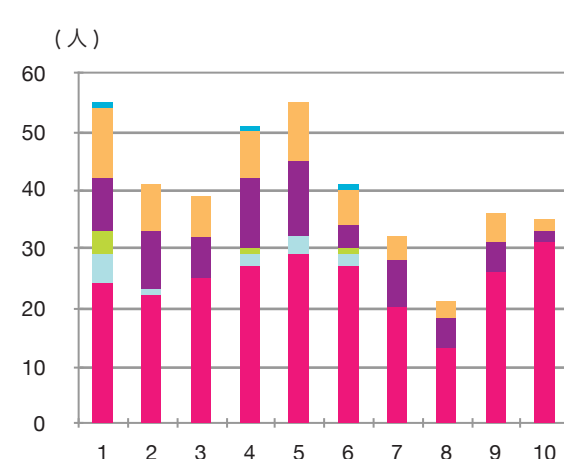
スーパー KEIHOKU



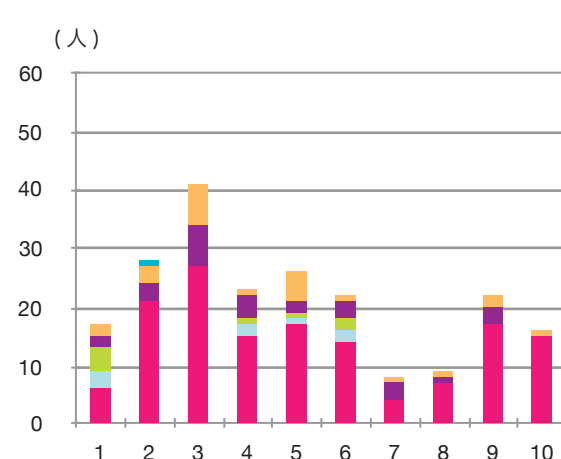
生協



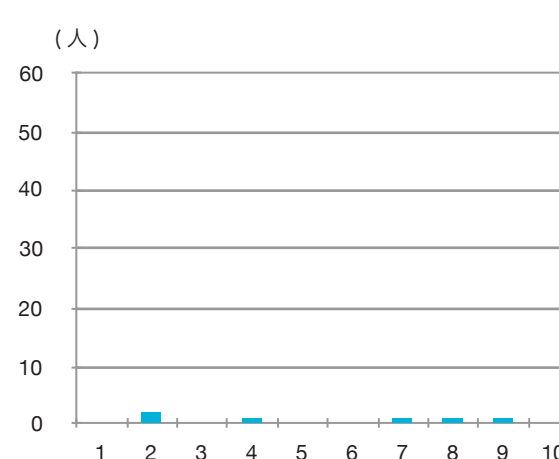
ヨークマート



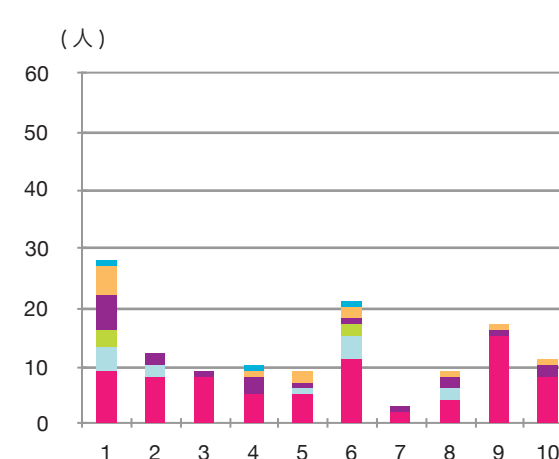
マルエツ



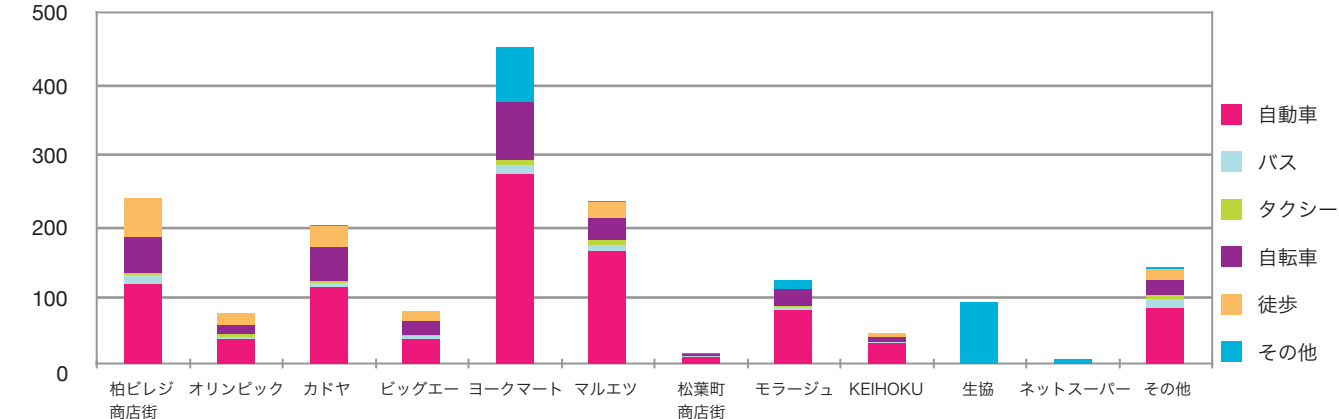
ネットスーパー



その他



全体



オリンピック、カドヤ、ビッグエー、ヨークマートといった、柏ビレジと柏の葉キャンパス駅の間に位置する商店には、最も距離的に近い1支部からの利用者が多かった。また、マルエツには、最も近い3支部の利用者が多かった。しかし、自動車での利用が大半を占めることから、それ以外に支部による大きな差は見られない。自動車以外では自転車を利用する人が多いが、商店への距離がある6、9、10支部の自転車利用率は低い。全体として、支部による偏りはなく、ヨークマート、柏ビレジ商店街、マルエツ、カドヤが使われており、ビレジ内ではニーズが明確であることがわかった。

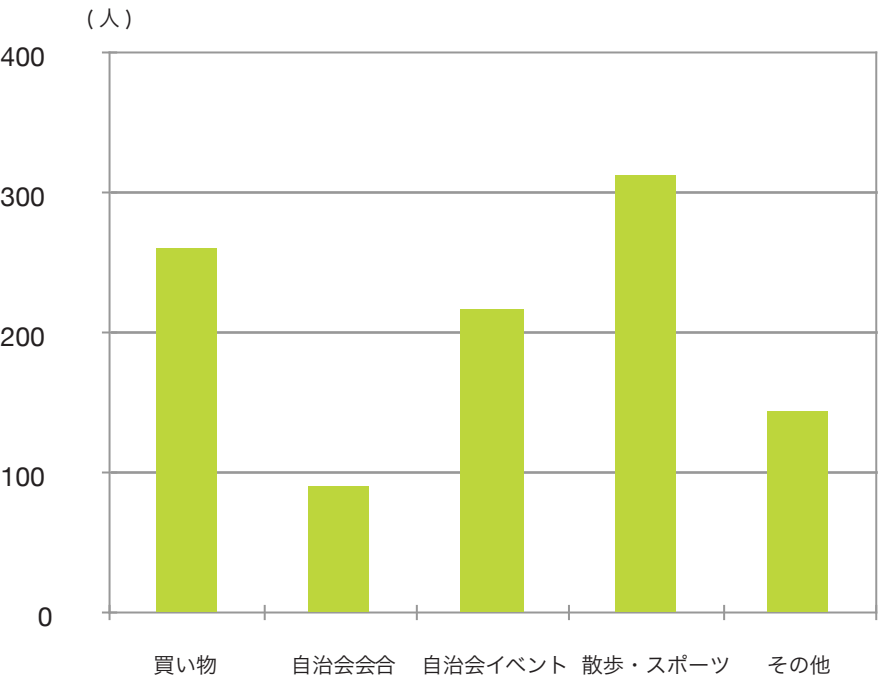
☆ポイント ビレジの住民が利用する商店は主に4つあり、そこへのアクセスを今後どう保って行くかが重要である。

9. 交流の場 ～生活の延長線～

Q3. 交流の場についてお尋ねします。該当するものに○をつけてください。

①どんな機会に柏ビレジにお住まいの方と顔を合わせますか？（複数回答可）

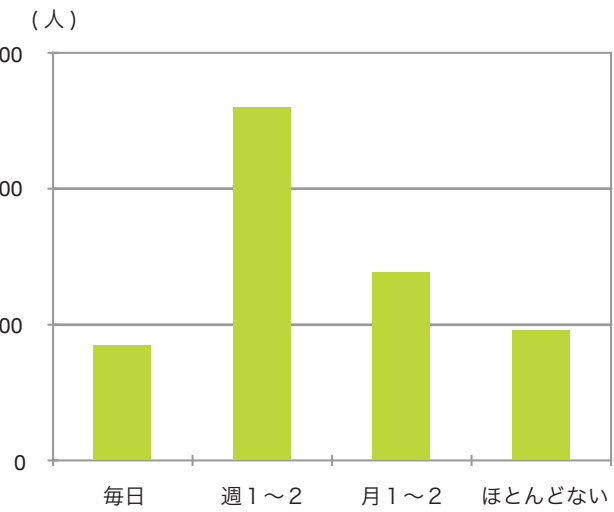
1. 買い物
2. 自治会の会合
3. 自治会のイベント（祭など）
4. 散歩、スポーツ
5. その他（



散歩・スポーツ、買い物が住民同士の会う機会となっている。次いで自治会主催のイベントが多い。その他では"はなみずき"(商店街内のコミュニティ・カフェ)や"ゴミ出し"という回答が多かった。

②その頻度はどれくらいですか？

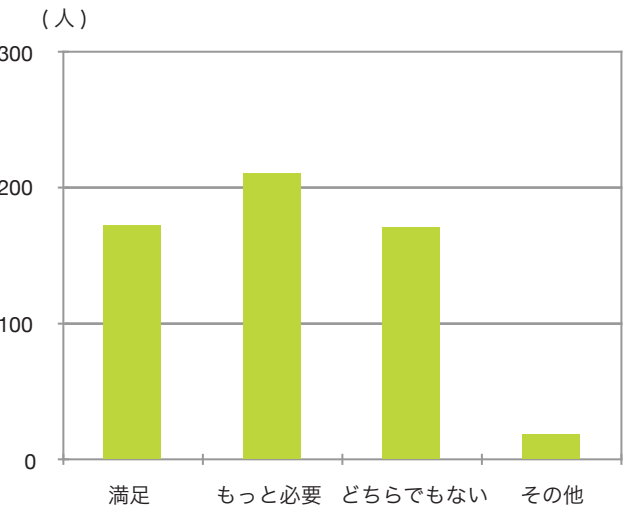
1. 毎日のように
2. 週 1~2 回
3. 月 1~2 回
4. ほとんどない



毎日顔を合わせるのではなく、機会があれば顔を合わせる程度の頻度である事を示している。

③では、その現状をどう思われますか？

1. 満足している
2. もっと必要だと思う
3. どちらでもない（分からない）
4. その他（



"満足"、"もっと必要"、"どちらでもない"のどれも同数程度であり、顕著な特徴は見られなかった。

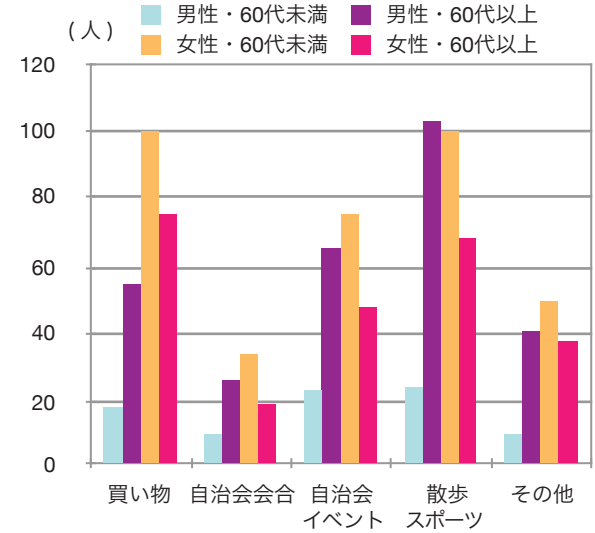
■交流に関するコメント

自分たちの生活パターンができていますので、現状のままでいい。(60 代女性)

現代の住民は深入りしない交際を望んでいる。交流が好きな人とそうでないタイプがあると思います。(60 代女性)

就業の有無によって行動パターンが大きく異なる（中略）
（専業）主婦間ではかなり交流は可能ですが、都内に通勤する大方の亭主間では、なかなかそういう機会は持てないのが実情です。これから団塊世代が順次リタイアした時には、事情は変わっていくと思います。(60 代男性)

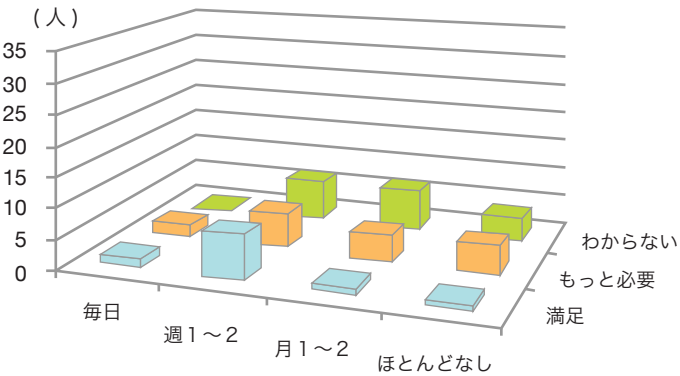
■男女別、年齢別に見た交流の実態



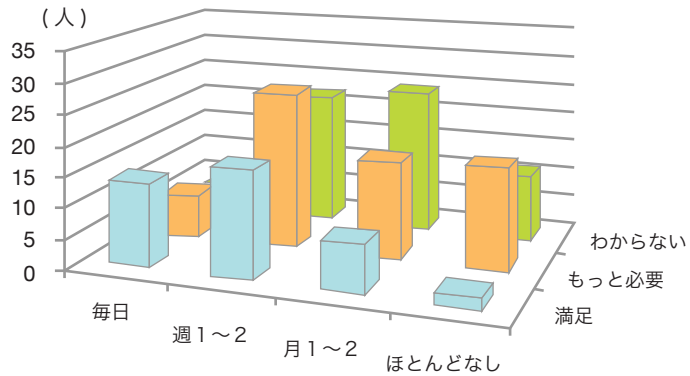
女性は買い物、散歩・スポーツの両方で顔を合わせる機会が多い。男性は買い物の場に行くことが少なく、散歩・スポーツが重要な交流の場である。特にリタイア後の男性にとっては重要な機会となっている。

■男女別、年齢別に見た交流の頻度と満足度

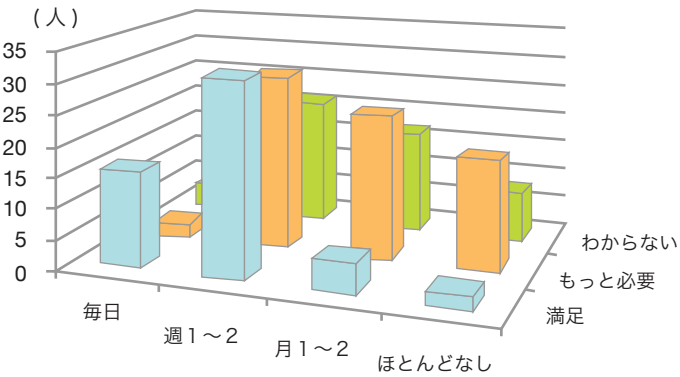
男性・60 代未満



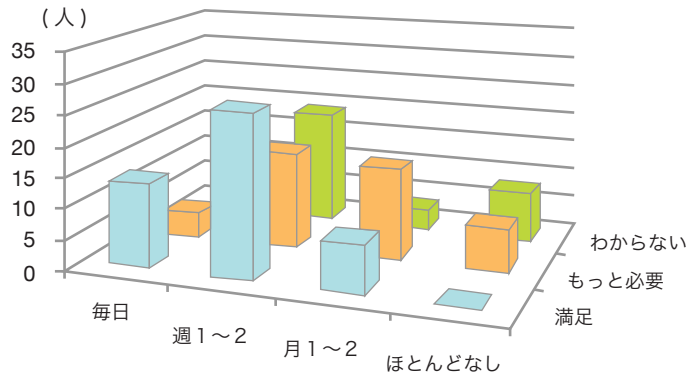
男性・60 代以上



女性・60 代未満



女性・60 代以上



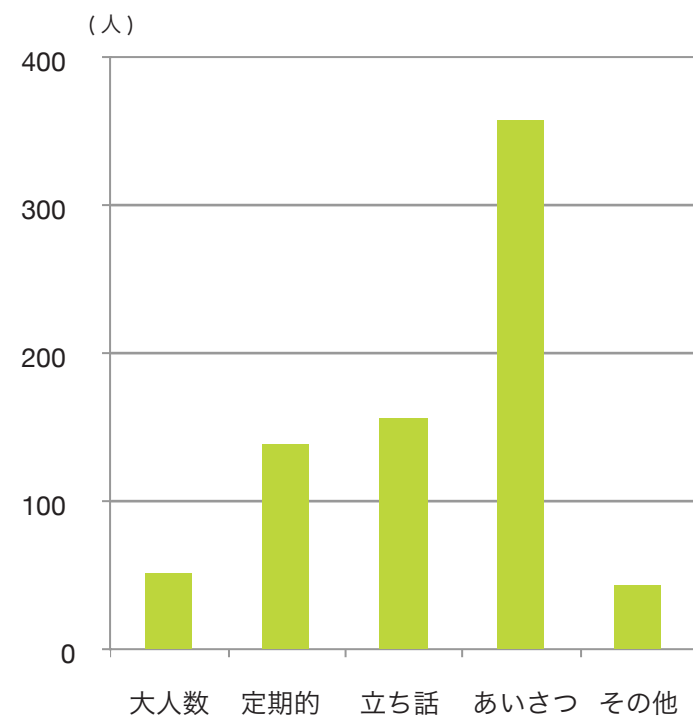
女性は週 1~2 回機会があれば満足している人が多い。月 1~2 回程度だと、必要に感じている。一方、60 代以上の男性は週 1~2 回でも、さらなる必要性を感じている。新たに加わった地域社会での交流の場を求められていると考えられる。

☆ポイント リタイアした男性の生活の場を地域に創出していく必要がある。

10. これからの交流の場 ～生活の重なり～

④地域での交流として必要だと思うものに○をつけてください

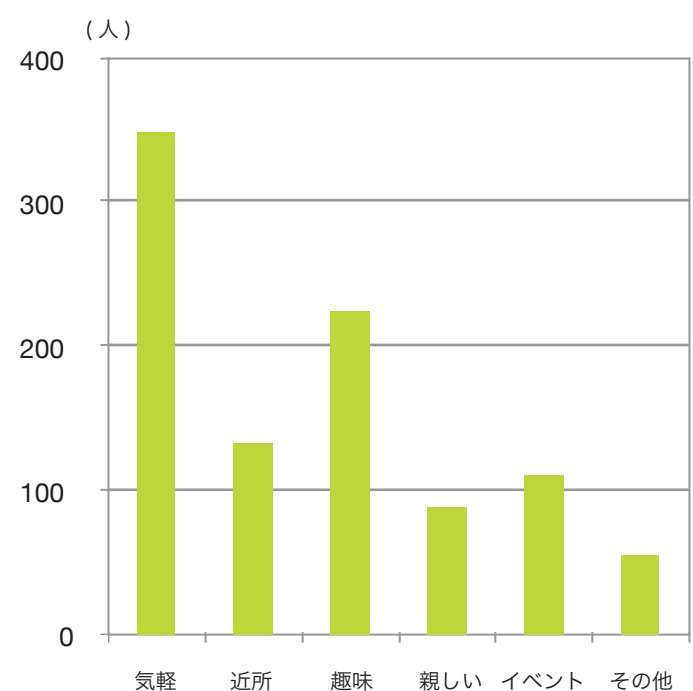
1. 大人数で集まり賑やかに過ごす
2. 定期的に集まる
3. 立ち話をする
4. 見かけた際にあいさつをする
5. その他（ ）



あいさつ、立ち話といった日常の生活の延長での交流が理想とされている、

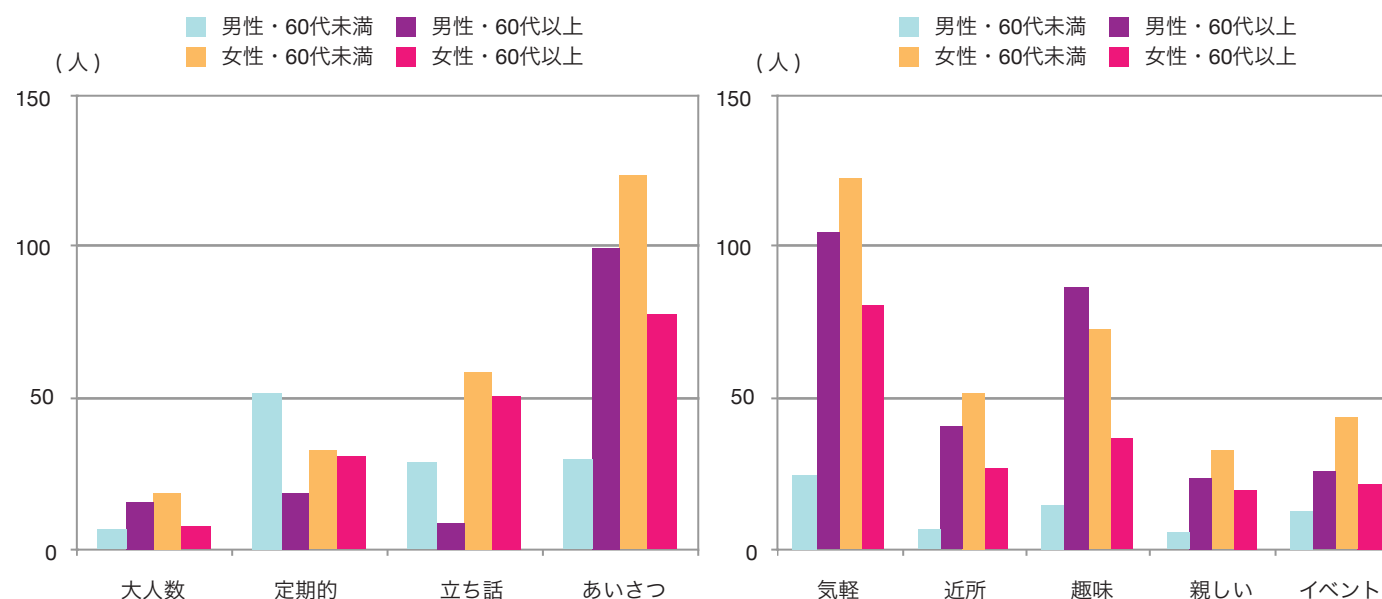
⑤では、それはどのような交流の場所があれば可能だと思いますか？（複数回答可）

1. 誰もが気軽に立ち寄れる場
2. 近所の人たちが集まれる場
3. 趣味が共通する人たちが集まれる場
4. 親しい人たちが集まれる場
5. イベントなどで大勢が集まれる場
6. その他（ ）



交流の場には気軽さが最も求められている結果となった。また、今後は共通の趣味という楽しみを通じて交流をはかる場の提供も考えられる。

男女別、年齢別の求める交流



交流の場に関するコメント

現代の住民は深入りしない交際を望んでいる。交流が好きな人とそうでないタイプがあると思います。(60代女性)

高齢者や1人暮らしの人が相談できるような人員を配した場。あるいは相談事を中継できる場。(50代女性)

小学校の講堂での文化祭がなくなったのが残念。新しい交流の場となり、自分作りの発見となったり、文化的に高揚できる場ともなるのではないかと。ぜひ取り上げてください。(60代)

若いママ達の公園での交流。はなみずき作品展。犬の散歩の方がベンチでおしゃべり。自然で自由な交流が望ましい。(70代)

現在有効に使われている「はなみずき」はそういう意味で素晴らしい取り組みだと思うが、スペースが狭いのでどうしても「女性だけの場」になりがちで、男性高齢者には敷居の高いスペースのような印象があります。(中略) 日本各地ですで行われている小学校内の空き教室の利用で子供たちの防犯も兼ねる事の出来るスペースなど出来たら、もっと活力のある街になるのではと思います。(40代女性)

お年寄りの集い場として「アイビーサロン」を10年前に作りました。老人の閉じこもりを防ぐためのサロンの継承は必要。(70代女性)

人々が集まる場や機会を設けて交流をはかるのではなく、日常の生活の延長線上で、交流をする事が理想的であることがわかった。また、交流の機会のその他として「ゴミ出し」の際に交流をはかるという回答が多く、グラフで示された「買い物」の際の交流頻度の高さもふまえると、改めて日常の生活行動の延長での住民間交流が盛んに行われている。

しかし、就業者の男性の多くは地域で過ごす時間が少なく、日常の延長線上の交流とはいかない。加えて、そんな男性たちがリタイアした後の交流のきっかけづくりは今後の課題であるといえる。コメントでも指摘されているように、「～会」など設定された交流の場では敷居の高さもあり、男性が地域社会に参画する際のきっかけや活躍の場を考える必要がある。

☆ポイント リタイアした男性の生活が重なる場をいかに創出していくかが課題である。

ーアンケート結果のまとめー

交通・生活サービス・交流の3つの軸

今回のアンケートでは、大きく3つの要素を軸にして質問を作成した。

1つ目が「交通」である。高齢化を迎える柏ビレジでは、自動車を運転しなくなる方が今後増えてくると予想されるが、その中で、都市での生活の根本的な「移動」という行為をいかにしていくのかは、今後の柏ビレジでの生活の大きなテーマとなり得る。

そして2つ目が、「交通」の問題から派生する「生活サービス」をどう享受するか、という点である。都市内での「移動」の仕方によって、「生活サービス」の受け方も変わる。今後「交通」手段がシフトしていくなかで、どのように「生活サービス」が提供されれば良いのかは、重要な視点となる。

最後は「交流」である。柏ビレジをはじめ、新しく作られた住宅地は、もともとの地縁がないため、ゼロからコミュニティを形成しなければならない。しかし、自動車での移動をベースに作られた住宅地では、なかなかコミュニティが育たないのが現状である。震災後、地域の力として見直されているコミュニティを、どう養っていくのか、これは多くの地域での深刻な課題となる。

そしてこれらの3つの軸は、「たなカー&ぶらっと」という提案においても、重要な要素である。このまとめの項では、3つの視点から柏ビレジの現状を捉え、「たなカー&ぶらっと」によって貢献できる部分、貢献できるように変えていかなければいけない部分を整理する。

交通

交通に関するアンケートからは、柏ビレジの住民の現在の自動車依存の生活、そしてそれが今後非常に不安定であることが明らかになった。近年、新しいモビリティの開発に力が入られ、高齢者でも簡単に操作できる一人乗りのモビリティが日常生活に組み込まれていく可能性もあるが、すでに自動車を運転しなくなった人にとっては、これから利用するとは考えられない。高齢化にもう足を踏み入れている柏ビレジでは、今すぐに導入しないと、地域で使われるモビリティとはならないだろう。一方、アンケートの結果にもあるように、自動車の代替手段としてはバスに期待が寄せられている。しかし、現状の運行状況では、本数が少ない点、路線が柏ビレジの一部しか通っていない点において、バスは使いづらい交通手段として認識されている。逆にバス会社にとっては、

乗車人数が少ないため、収益は全く見込めず、路線を変更したり、本数を増やしたり、という投資は非常にリスクが高く、手がつけられないのが現状である。これは日本の路線バスが抱える悪循環で、バスの運行状況は一向に改善されない。しかし、このまま改善されなければ、柏ビレジにおける「移動」が困難になることは確実である。どうすればよいのか。本格的に高齢化が進む前に、バスに関して見直しが必要である。

ここで重要なのが、住民、バス会社が共に歩み寄ることである。住民が日頃から利用するのであれば、バス会社も運行本数を増やしたり、路線を変更することもできる。どちらかが動くのを待つのではなく、お互いが共に動かなければいけない。他の地域では、住民が月々に一定人数以上利用しなければバスを廃線にする、という契約を住民とバス会社間で交わしている、という事例がある。住民は自ら使うことで、自分たちの足を確保するのである。また、住民のニーズに合わせて柔軟に路線を変えながら走るオンデマンドバスの導入も選択肢としてはあるが、この場合も地域に合うように住民が協力した上で、システムをデザインする必要がある。これらが唯一の解というわけではないが、このように新しい公共交通のあり方を検討するべき時期に、柏ビレジはきている。

生活サービス

生活サービスに関するアンケートでは、柏ビレジ住民の日用品の買い物に焦点を当てた。アンケート結果からもわかるように、自動車を運転できなくなった際に、日常の買い物は非常に大きな影響を受ける。駅に行く時よりも買い物に行く時の方が自動車を利用する理由としては、まず荷物が考えられる。米や水などの重い荷物は、バスや徒歩はもちろん、自転車でも困難な時がある。また、主婦にとって、買い物は時間が出来た時にさっと済ませたいものである。その時にバスの運行時間に束縛されるのは、ストレスになると考えられる。こうして買い物時は特に自動車に依存するため、今後生活サービスをいかに享受するか、真剣に考える必要がある。

この問題は交通の問題とも大きく関連し、今後バスを主に利用すると考えるのであれば、そのバス路線上に買い物をする場所がある方が当然良い。今回のアンケートによって、柏ビレジ住民がどこで買い物するかを聞いている。その結果、ある程度買い物する場所は集約されることが明らかとなった。今後バスを見直す際、よく利用する買い物場所を考慮し、バス路線を検討したり、商店

側とも協力し、バス路線の確保を進めるなどの対策が重要となってくるであろう。一方で、これによって買い物場所へのアクセスは改善されるかもしれないが、荷物の問題は解消されない。これに関しては、ある程度住民側のニーズが把握されていれば、移動販売や宅配などの、地域内にサービスを持ち込むという方法が効果的であるように思える。もちろん全てのニーズに応えられるわけではないし、買い物に出かけるという楽しさも必要である。アクセスを改善し買い物に行けるようにすると同時に、地域に持ち込むべきサービスは地域内に移動させる。この両者のバランスを取ることで、柏ビレジにおける今後の生活が支えられるのではないだろうか。

交流

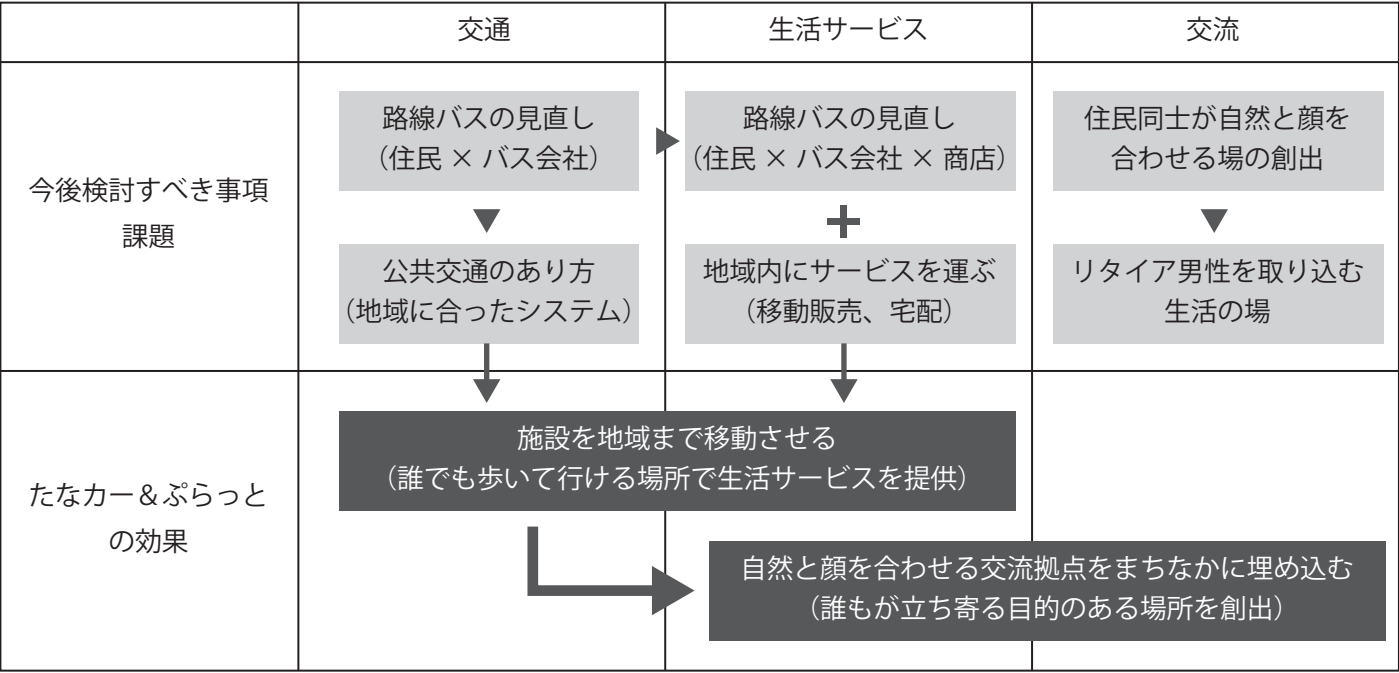
移動や買い物もそうだが、高齢になると1人で出来ないことが増えてくる。その時に必要なのが、地域住民同士で助け合うことである。それぞれが自分のできる範囲で、できることをやる。そしてお互いできないものを補い合っていく。これが今後社会に問われるコミュニティの力だろう。そのためには、高齢化が本格的に進行する前に、コミュニティの原型を築かなければいけない。そのためには、地域内で住民同士が顔を合わせることが重要な第一歩であろう。

地域での交流といっても形態は様々である。今回のアンケートから、柏ビレジ住民が必要だと感じている地域での交流の形としては、日常生活の延長線上にあるものであることがわかった。「さあ、皆で集まって交流しましょう！」と言われても、なかなか参加しにくいのは事

実である。特に同じ地域に住んでいるもの同士こそ、気を使ってしまう。そうではなくて、普通に過ごしている中で生まれる交流の方が、自然と受け入れられる、ということである。

買い物をしたり、サークルなどの活動に参加したり、地域で過ごす時間が多い女性にとっては、近所の方と会う機会は日常に散りばめられている。一方、1日のほとんどを会社で過ごし、地域での生活が少ない男性は、なかなか近所の方と顔を合わせることがない。男性は女性に比べて、それぞれの生活が地域内で重なることがないのである。男性に関しては、生活の延長線上で近所の方と顔を合わせる機会を作ってあげる、と同時に、サークルや○○会といった形式的な場を用意することも必要である。女性は、これまで通り、生活の中で自然と顔を合わせる場を失わないようにすれば、よいだろう。

ここで重要なのが、柏ビレジにおいて、今後地域で時間を過ごす男性、つまり仕事を退職する男性が急増するということである。これは柏ビレジのコミュニティの力という観点から見れば、大きなチャンスである。社会での経験、知識が豊富な人達が地域で活動するようになれば、地域住民だけでも様々なことに挑んでいく力となる。このチャンスを活かすためには、そういった人達がすんなりと地域に入っていける環境を作っていくことが重要である。地域の中に、生活する場、活動の目的となる場を散りばめる。つまりは、参加したくなる、自然と参加するプログラムを用意する、ということである。それは、買い物でもいいし、ゴミ出しでもいいし、公園でのレジャーでもいいのである。



「たなカー&ぷらっと」でできること

以上のように整理された、3つの要素に対して、balloonが提案する「たなカー&ぷらっと」が果たし得る役割を表(前ページ)にまとめた。

柏ビレジにいくつか設置された「ぷらっと」に「たなカー」がやって来る。誰でも歩いて行ける場所にお店が出現するのである。米や水といった重いものは2、3分で家まで運ぶことができる。時には日用品だけでなく、なかなか周辺では買えない高級食材の店が来てもよいし、おしゃれなカフェが来てもよい。日常を支える生活サービスから、日常に喜びをもたらす娯楽まで、様々な「たなカー」がやって来る。「ぷらっと」は路線バスの停留所にもなり得る。「ぷらっと」からバスに乗車し、駅にも、ロードサイドのスーパーマーケットにも行ける。バスを降りて家に帰る前に「たなカー」でお買い物をしてよいし、バスを待っている間に買い物に来た友達とおしゃべりをしてよい。「ぷらっと」にはいろいろな人がやって来るのである。「たなカー」が日用品を運べば主婦が集まる。駄菓子屋の「たなカー」がやって来れ

ば子ども達で賑わう。「たなカー」でバーが開かれれば男性陣の笑い声が聞こえる。誰もが歩いて気軽にやって来られる。自然と住民同士が顔を合わせる。「たなカー&ぷらっと」によって、そんな風景を柏ビレジに生み出すことができるのではないだろうか。

実現に向けて

「たなカー&ぷらっと」が、これから高齢化を迎える柏ビレジを支える生活インフラの1つとして機能する。今回のアンケート結果を受け、そんな可能性を見出すことができた。そしてそれは、全国にある同様の住宅地にも言えることであろう。柏ビレジにおいては、今後も継続して住民のニーズを把握し、行政、事業者、住民といった異なる主体の連携を促すことで、「たなカー&ぷらっと」の実現に向けて、活動を展開したい。そして、それが高齢化を迎える全国の住宅地のモデルとなることを、目指したい。

urban design partners balloon



2011年12月

balloon
urban design partners -since 2009-