# 駅から始まるコンパクトシティ形成に向けて（２）
## 調査の背景と目的と方法

平成28年6月10日

都市住宅学会関西支部　郊外・住まいと鉄道研究委員会
関西学院大学　角野幸博

# 2014年度調査の概要

# 郊外再生のための諸課題

## 個々の住宅地の持続方策

ー自助、共助に基づくエリアマネジメントの実現ー

- 空地の集約と再活用、不在地主政策
- 中古住宅市場の活性化と住み替え支援：情報、税制、公的保証
- 持続のための規制見直し：用途、公共交通
- 減築を含む団地再生
- 住宅履歴、住宅地履歴の蓄積と公表

## 都市圏での集約再編

ー選択と集中の促進策ー

ーエリアマネジメンのビジネス化ー

- 生活拠点（都市核）の設定
- これ以上の膨張の抑制策
- 駅前居住および多様な都心居住の促進策
- 競争的集約再編
- 空地空家管理法人の設立

## 専用住宅地からの訣別

ーまちなか化あるいはビレッジ化ー

- コミュニティ力の強化と規制緩和
- コミュニティビジネスの支援
- 高齢者居住施設の積極的誘致
- 逆線引きを含む規制強化
- 二地域居住あるいはIターン拠点

**再生または消滅の複数のシナリオ**

# 改正都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画

- コンパクトシティ・プラス・ネットワーク
- 市町村マスタープランの高度化版
- 公的不動産の活用
- 空洞化防止の選択肢

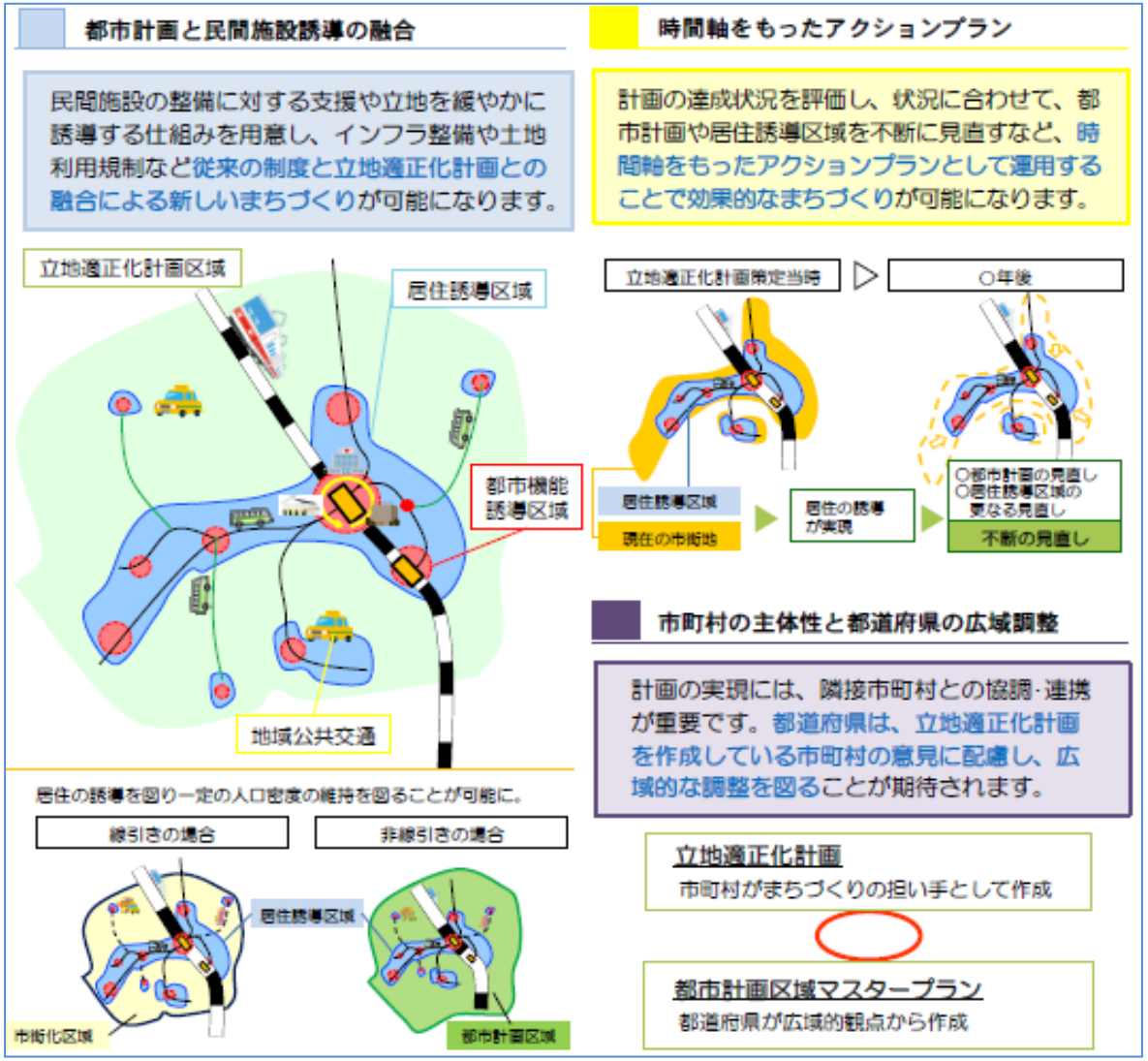
**ゾーニングの上乗せ**

**立地適正化計画区域**
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 地域公共交通

↓

**特例措置・税制措置・支援措置**

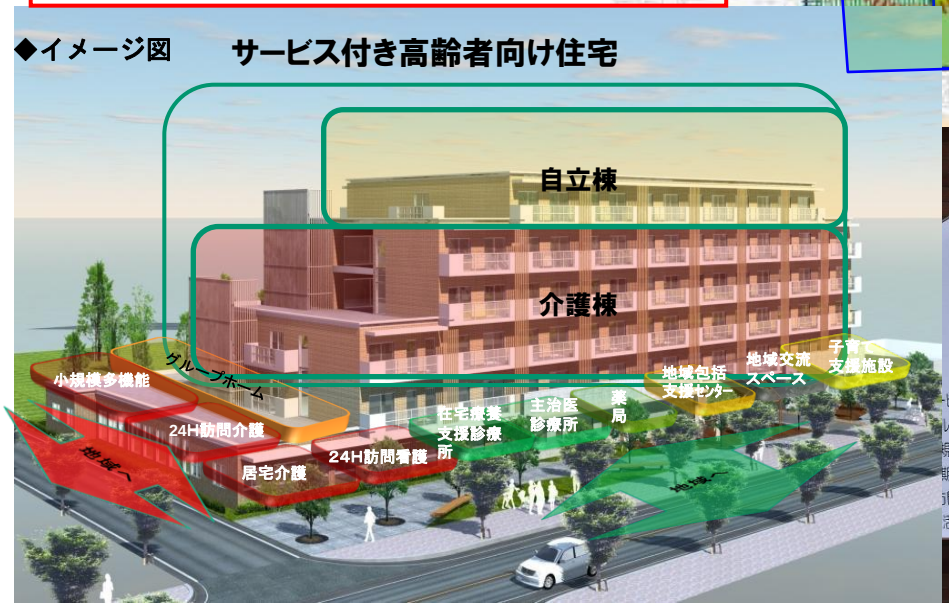
国土交通省作成パンフレットより



# テーマ型コンパクトシティの可能性～柏市～

〇柏市豊四季台地区では、柏市、東大(高齢社会総合研究機構)、UR都市機構が連携し、高齢者と子育て世帯の融合するまちづくりのため、在宅医療・福祉施設の導入や子育て支援施設の整備を実現。

〇 サービス付き高齢者向け住宅の整備
※24時間対応の在宅医療・看護・介護サービス



国土交通省作成資料を筆者が加筆



Yukihiro KADONO

# 駅を拠点とした郊外再編の可能性

| | | 都心ターミナル駅 | 衛星都市拠点駅 | 一般郊外駅 | NT中心駅 |
|---|---|---|---|---|---|
| 駅前・駅周辺の構成要素 | 施設<br>物販,飲食,業務,教育,文化,医療<br>福祉,子育て支援,ホテル,行政<br>冠婚葬祭,駐車場,駐輪場 | | | | |
| | サービス<br>バス、タクシー、レンタカー、<br>各種送迎拠点 | | | | |
| | 住宅<br>分譲マンション,賃貸住宅,戸建て<br>シェアハウス、寮、高齢者専用住宅 | | | | |
| | 公共空間<br>広場、公園、水辺、歩行者専用道 | | | | |
| 後背地の構成 | 500m圏、1000m圏の土地利用<br>幹線道路との関係<br>大型店の立地状況<br>おおむね5km圏の宅地開発状況 | | | | |

どのような機能を配置すれば集約再編が可能か？

郊外駅および駅前にはどのような機能が集積しているのか？

↓

沿線住民は駅をどのように利用しているのか？

↓

沿線住民の定住/住み替え意向はどうか？

↓

駅および駅前の再生によって郊外は再編されるのか？

↓

沿線としての価値は増進するのか？

# 大都市圏の鉄道沿線における高齢者が生活しやすい環境づくり

○ 大都市郊外において、**高齢者が一定の高次の都市機能を身近に備えられる環境づくり**が意識されている。

・**東急田園都市沿線**では、**住みかえ支援やまち再構築の取組みが展開**されている。

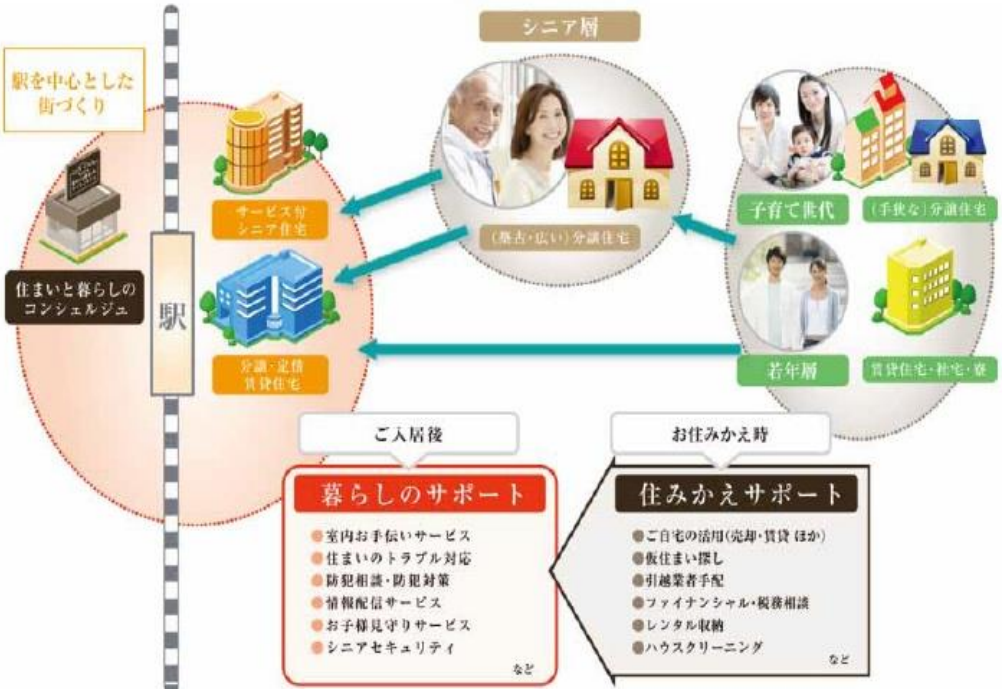
## 東急電鉄の次世代型「住みかえ」推進事業

○目的（要旨）

・世代毎のライフスタイルに合わせた、“住みかえ前”から“住みかえ後” までをトータルにサポート。

・シニア層に対しては利便性の高い立地への積極的な「住みかえ」を提案し、生活満足度の向上を図る取組を展開。

**《住みかえ促進のサポートメニュー》**
・「住まいと暮らしのコンシェルジュ」（駅前無料相談窓口）による、「住みかえ」サポートのワンストップサービスで提供。
・防犯対策、トラブル対応、情報提供サービス等、暮らしのサポートをグループ会社と連携して提供。



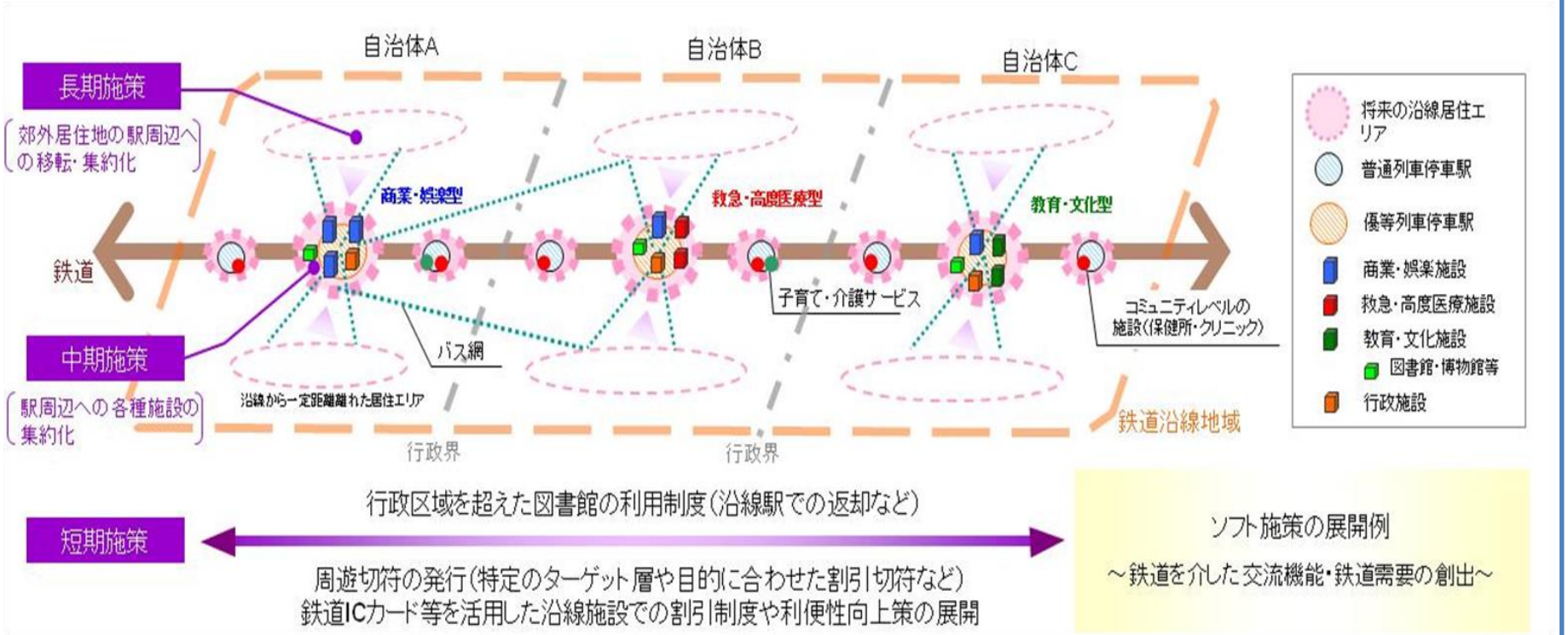

Yukihiro KADONO

国土交通省作成資料

# 大都市圏の鉄道沿線における高齢者が生活しやすい環境づくり

○ 沿線を一つの都市圏と捉え、沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携し、各駅毎の役割分担、これに伴う鉄道を活用した沿線内交流人口の増加等にかかる方策を 検討している。

## 沿線地方公共団体の連携・役割分担による都市機能のイメージ




Yukihiro KADONO

国土交通省作成資料

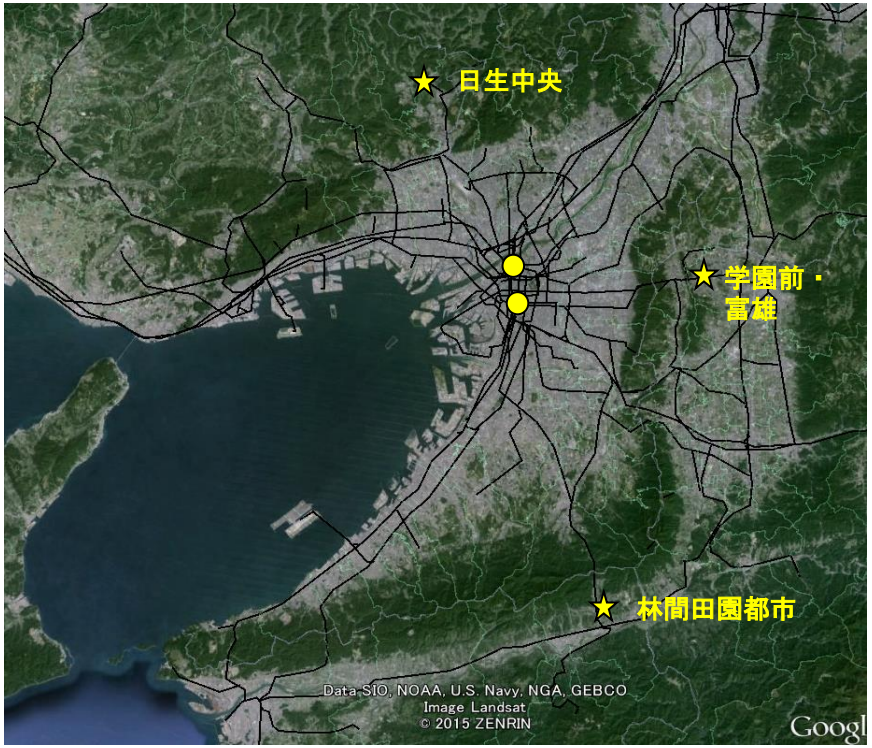
# 脈の強化：京王電鉄沿線価値創造部

- 沿線活性化に向けた新サービス検討
  - 多摩市との包括連携協定、沿線地域連携
  - 子育て、シニアビジネス等
- 京王ほっとネットワーク
  - リフォーム、家事代行、ホームセキュリティ、宅配、移動販売
- 子育てサポート
  - 子育て支援マンション、認証保育所、学童保育、企業内保育所
- シニアレジデンス
  - 介護付き有料老人ホーム
- 地域コミュニティサイト

# 2014年度調査対象

- 目的
  - 拠点としての私鉄郊外駅の可能性と整備課題を探る
- 調査対象地区
  - 学園前・富雄（近鉄奈良線）
  - 日生中央（能勢電鉄）
  - 林間田園都市（南海高野線）

  ▸地区毎に駅との距離を勘案してアンケート調査住区を抽出
- 調査方法
  - 基礎的データの収集と解析
  - 駅周辺施設等立地調査
  - 住民意識調査
- 調査体制
  - （公財）都市活力研究所から（公社）都市住宅学会関西支部への調査委託
  - 学会での調査チームの立ち上げ
- 調査期間
  - 2014年10月～12月




| 調査対象駅 | 配付数 | 回収数 | 有効回収率 |
|---|---|---|---|
| 日生中央 | 2500 | 853 | 34.1% |
| 学園前・富雄 | 4314 | 1323 | 30.7% |
| 林間田園都市 | 1800 | 460 | 25.6% |
| 合計 | 8614 | 2636 | 30.6% |

# 注目すべき調査結果

▸郊外住宅地の一般的傾向としての、高い居住環境評価と永住志向
▸高齢化の進行と高齢者の関心の高さ（年代別回答率の偏り）

1. 駅周辺での住宅の流動性の高さ（とくに学園前）
2. 徒歩圏とバス圏との行動パターン
3. 駅前継続立地施設の特徴
   - 教育・学習支援・クリーニングなどは駅前に、
   - 飲食物販は大型店やロードサイド店舗との競合が大
4. 駅周辺への施設立地ニーズと実際の駅周辺利用度のギャップ大
5. 高齢者の行動機会の減衰と駅への依存度の増大
6. 案外つつましい郊外生活者像

**ライフスタイル提案型拠点づくりの必要性**

# 拠点としての駅のタイプ

- フルスペック型
  - 拠点としての要素をほぼ網羅する駅
  - 周辺市街地と連たんした中心市街地形成
  - ハレの場が成立
- テーマ型
  - 教育、地域包括ケア、医療等市域レベルの特定拠点機能誘致
  - テーマに対応した関連業務機能、物販・飲食、サービス機能が立地
- トランジット型
  - 乗り換え機能に特化、新たな拠点形成は困難
  - 都心や沿線他駅へのアクセス性

## 駅と住宅地のつなぎ方

・マイカーから近距離公共交通（バス）への緩やかなシフト
・通勤通学に偏らないバスサービスの可能性検討
・駅前立地大型店との共存のあり方を探る

# 拠点化のための具体的方針

駅前のサードプレイス化

ハレの場の創造

高齢者層と子育て層との共生

ネットワークでの魅力向上

誇りと愛着をはぐくむ駅舎と駅前のデザイン

出撃する拠点づくり

多様な駅前居住の推進

# 2015年度調査の目的と方法

調査対象駅

能勢電鉄
鼓滝以北各駅

近鉄奈良線
生駒～大和西大寺

近鉄けいはんな線
白庭台、学研北生駒、学研奈良登美ヶ丘

近鉄京都線
高の原、平城

**駅周辺への都市機能及び人口集積実態調査**

- 500m圏、1000m圏、2000m圏への諸施設集積実態調査
- 同圏域への人口集積実態調査
- 立地特性からみた駅の分類

**後背圏住民の生活行動分析**

- パーソントリップ調査分析
- 住民アンケート調査追加分析
- 住民グループインタビュ-調査
- 高校生街頭インタビュー調査

**沿線自治体における駅の位置づけ調査**

- 都市計画マスタープラン等確認
- 沿線自治体都市計画担当部門ヒアリング調査

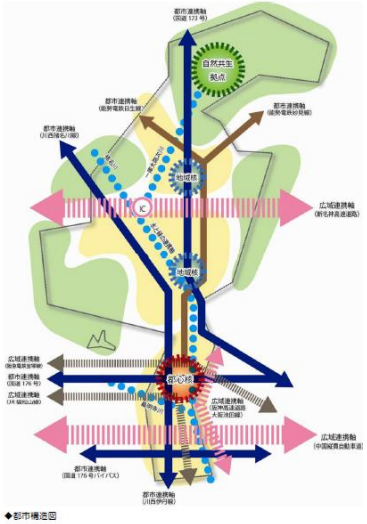
**沿線構造と拠点のあり方**

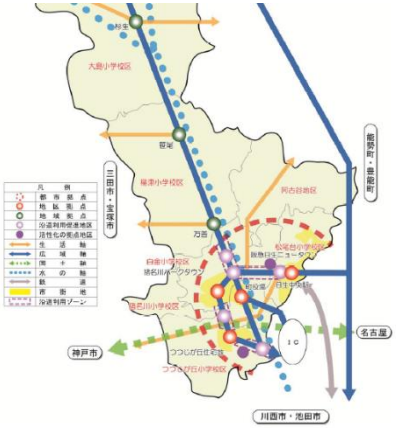
- 沿線構造の未来像
- 駅前型拠点の機能構成
- 拠点整備の方法と課題

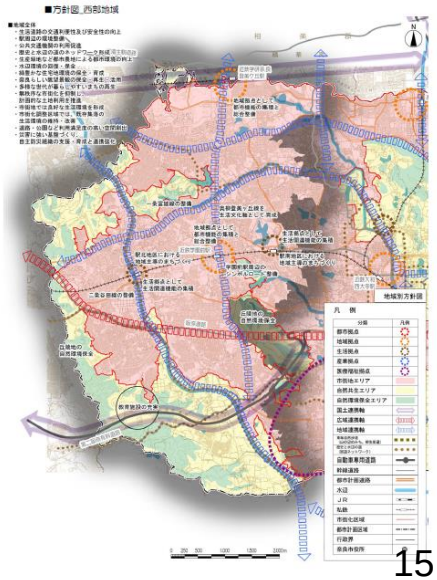
**沿線活性化に向けての駅のデザイン提案**

# 都市マスタープラン等での位置づけ

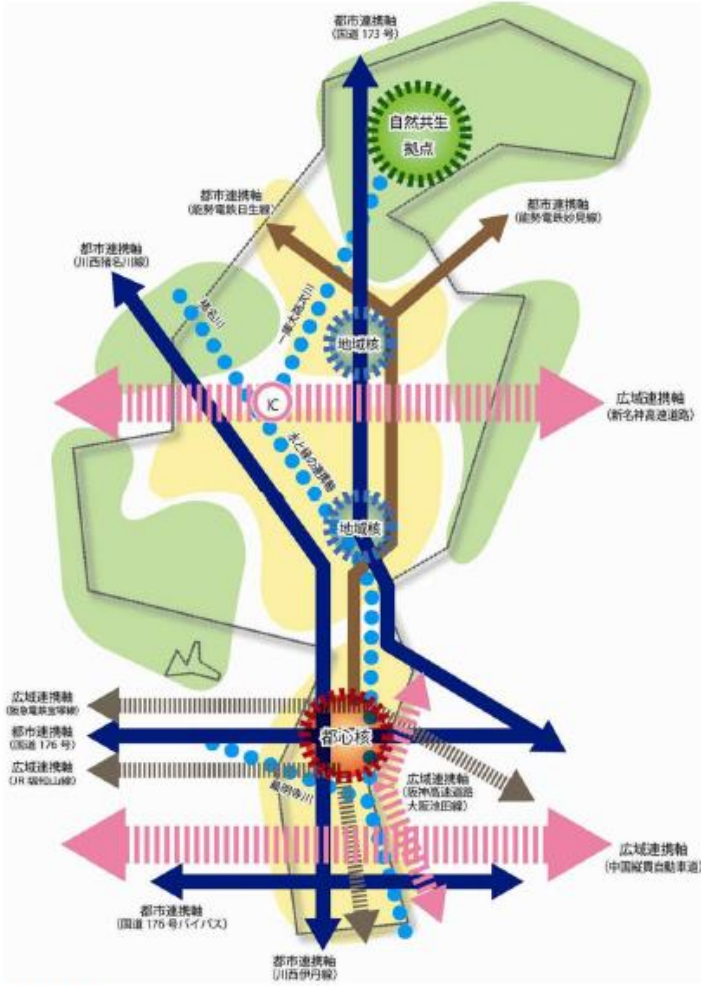
## ー自治体ヒアリング調査ー





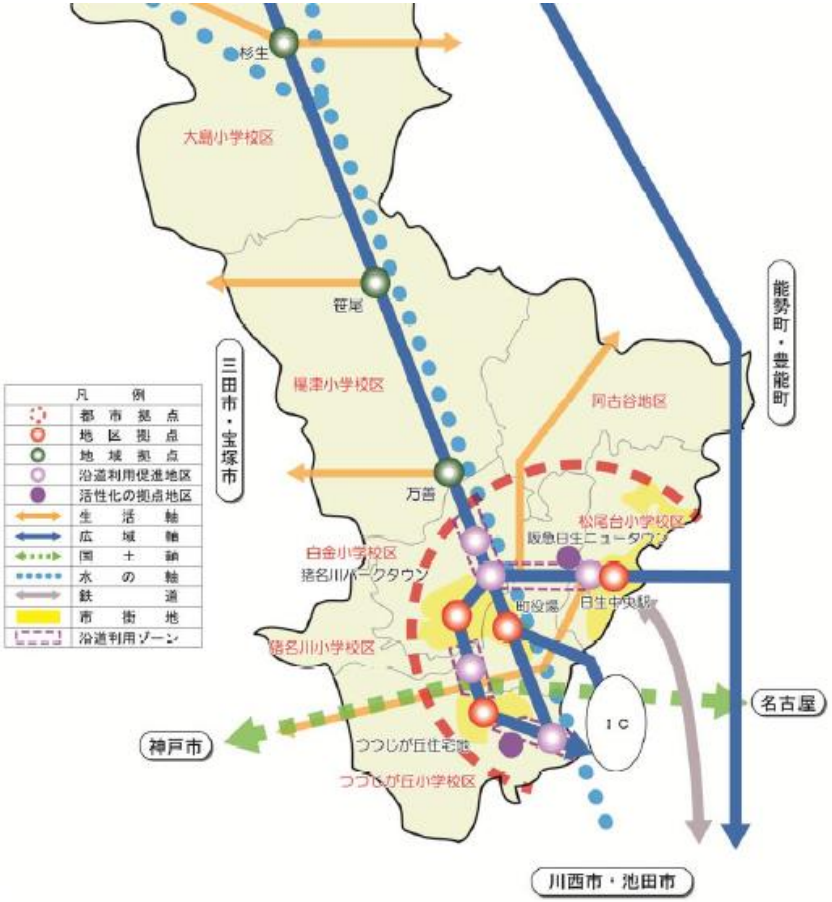
# 川西市




◆都市構造図

- 拠点と連携軸
  - 都心核:川西能勢口
  - 地域核:多田、山下
  - 広域連携軸
  - 都市連携軸
    - 国道173号+能勢電鉄
    - 都市計画道路川西猪名川線
- 2本の基幹公共交通軸
  - 住宅地のクラスターと基幹公共交通軸との接続状況の差異
  - ロードサイドショップ
  - 団地レベルでの公共交通計画
  - 地域核、駅周辺の位置づけは希薄

# 猪名川町




猪名川町都市計画マスタープラン
（平成28年2月）

- 都市拠点：南部一帯
- 地区拠点
  - 日生中央駅：公共交通、商業
  - パークタウン：商業、文化
  - つつじが丘：日常生活
  - 町役場周辺：行政
- 活性化の拠点地区
  - 南部2か所の町有地
- 軸：国道173号、川西猪名川線
- 日生中央駅の位置づけ強化

# 奈良市西部地域

- 集約型都市構造を目指す
  - 都市拠点：近鉄奈良駅、JR奈良駅、近鉄大宮駅周辺
  - 地域拠点：大和西大寺駅、学園前駅、高の原駅、学研奈良登美ヶ丘周辺
  - 生活拠点：あやめ池駅、富雄駅周辺
- 地域別構想（西部地域）
  - 学園前駅、学研奈良登美ヶ丘駅に地域の中心的都市機能集積
  - 富雄駅、あやめ池駅周辺に生活関連機能集積
  - 大和西大寺は広域を対象とした都市機能集積と歴史観光の玄関口
  - 大和西大寺以外は具体的な取り組みが希薄
  - 近鉄が学園前駅に「住まいと暮らしのぷらっとHOME」開設

奈良市改訂都市計画マスタープラン（平成27年7月）

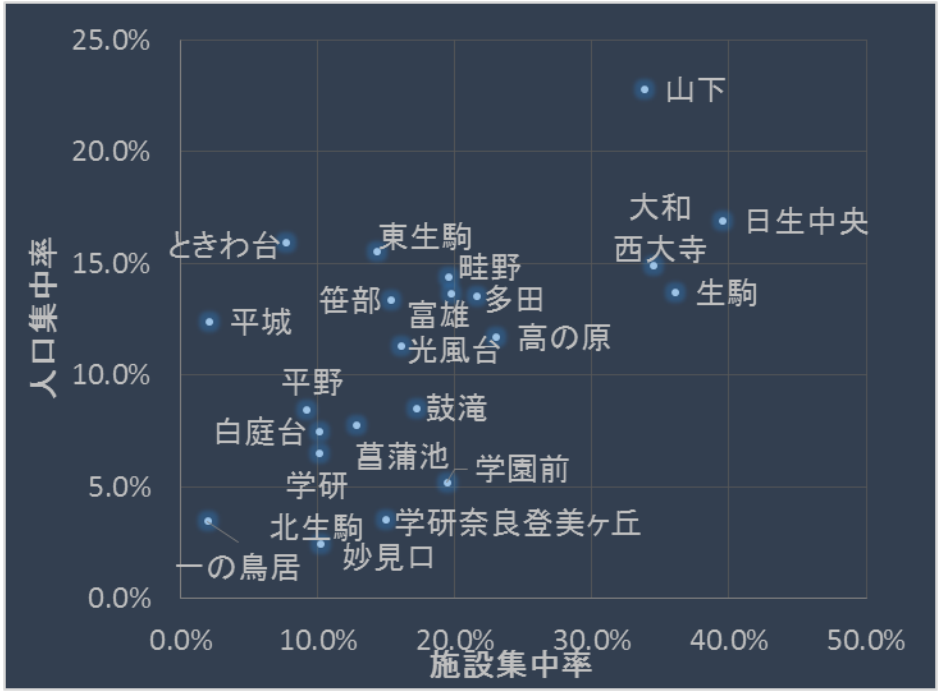
# 生駒市

- 拠点が連携するコンパクトな都市づくり
  - 都市拠点：生駒駅を中心拠点とし、東生駒駅とで構成。様々な都市機能を集積。駅前再開発と市立総合病院。
  - 地域拠点：学研北生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅、白庭台駅、南生駒駅。生活サービス・交流・居住等機能充実と、歩きたくなるまちづくり。
- 各駅と各住宅地開発が結びつく
- 生駒市と近鉄とがまちづくりに関する協定を締結

# 自治体ヒアリングまとめ

- 各自治体とも集約型都市構造を目指している
  - 駅周辺を拠点とし、階層的に位置づけている
  - 現状追認型で、拠点毎の具体的取り組みが見えづらい
  - 商業のロードサイド化への対応が見えづらい
  - 拠点間連携手段は必ずしも鉄道ではない
  - 駅と住宅地を結ぶバス交通等についての課題が残る
  - 生駒駅北口再開発は拠点形成の一つのモデルか？
- 隣接する自治体間の調整が不十分か？
- 行政と鉄道会社の連携が十分ではない

# まとめ　拠点としての駅周辺のあり方




- 施設及び人口集積からみて
- 乗降客数及びパーソントリップからみて
- アンケート調査及びグループインタビューからみて
- 高校生街頭インタビューからみて
- 自治体ヒアリングからみて

# 郊外生活モデルの変化

- 少子高齢化+家族像の多様化
  →従来の中心的家族タイプとのミスマッチ
  →ワークライフスタイルの多様化
  →従来からの郊外像とのミスマッチ
- 消費行動の変化
- 根強いマイカー依存
- 公共交通の役割見直し
- 住民意識の多様性

# 郊外住宅地の空間構造変化

- 外延的開発の停滞
- 集合住宅用地の戸建て用地化
- 公共空間の管理問題
- 公共施設ニーズの変化
- 沿線間格差の発生

- 同一団地内格差（駅徒歩圏かどうか）の発生
- 駅前居住の多様化と駅前圏拡大の可能性

# 沿線構造の未来像

- 沿線間競争の活発化
  - 沿線価値向上の可能性
  - 関連ビジネスについての居住者からの信頼感
  - 非住居系用途（業務、大学等）の役割
  - 既存資源、既存集落などの価値再発見
- 駅間役割分担の可能性
  - 都市機能誘導区域の運用
  - 自治体間調整の困難さ
  - 駅間移動コストの軽減、バス路線の工夫
  - マイカー利用者への対応

# 駅前拠点の機能構成

- 拠点としての駅前の特徴と可能性
  - ロードサイド型拠点との競合または共存
  - マイカー圏域の存在
- 充足すべき魅力

駅前のサードプレイス化

ハレの場の創造

高齢者層と子育て層との共生

ネットワークでの魅力向上

誇りと愛着をはぐくむ駅舎と駅前のデザイン

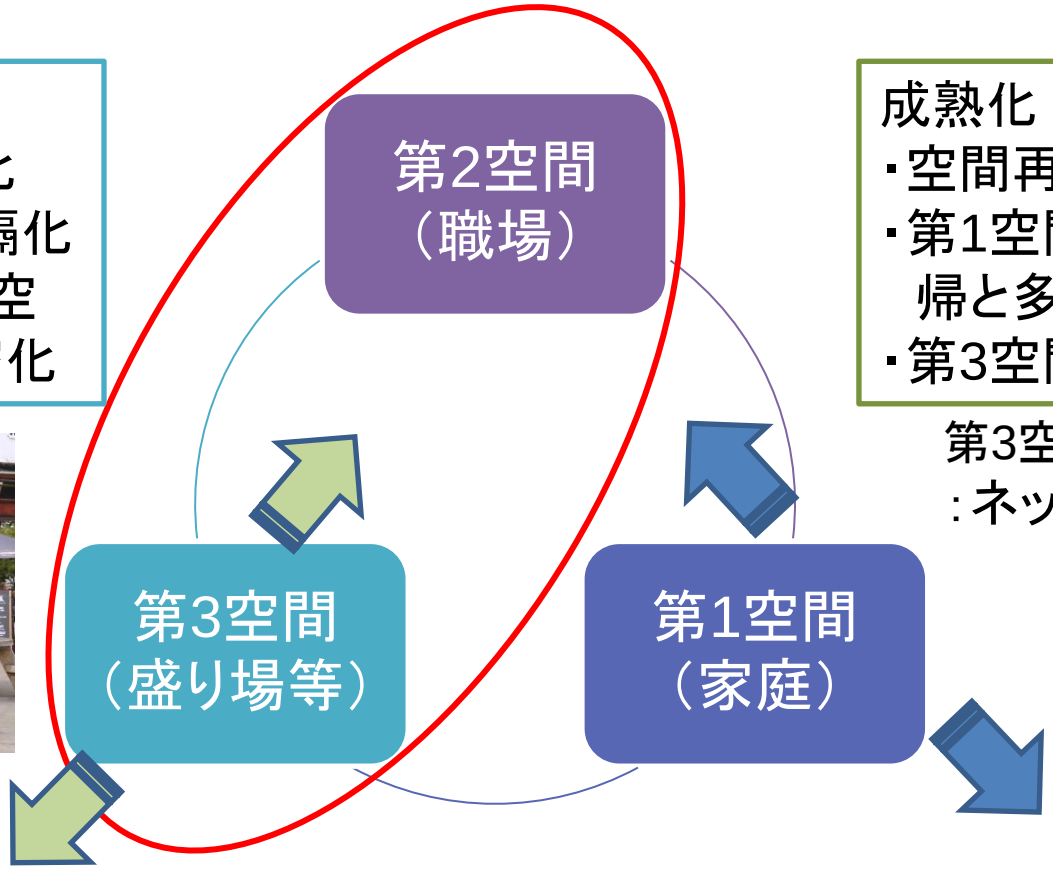
出撃する拠点づくり

多様な駅前居住の推進

# サードプレイスの創造

産業化・都市化にともない生産と消費が分化し，家庭（第1の空間）と職場（第2の空間）が分離されたが，同時にその間に盛り場などの第3の空間が出現した。磯村英一、オルテンバーグ等

近代化
・空間分化・純化
・第1空間の遠隔化
・第2空間と第3空間との関係緊密化



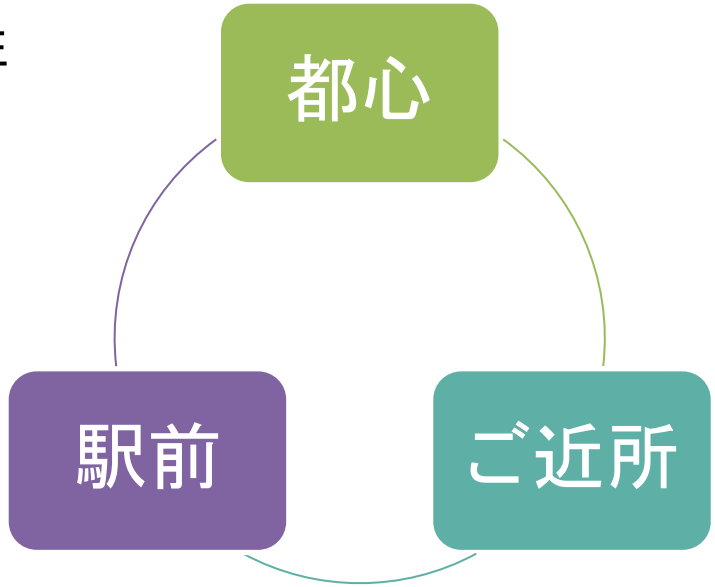

成熟化
・空間再融合
・第1空間の都心回帰と多様化
・第3空間の多様化

第3空間での態度
：ネットワーク探し

# ハレの場の創造

非日常的な楽しみと交流の場。おしゃれをして出かける場。とくに目的が無くても、出かけるといろんな楽しみに出会えるのではないかという期待感。都会性、祝祭性の演出

- 駅前空間の両義性
- 圏域人口の限界
  →こじんまりとした特別な場所の可能性
- 常設の限界
  →仮設の空間、イベントの可能性

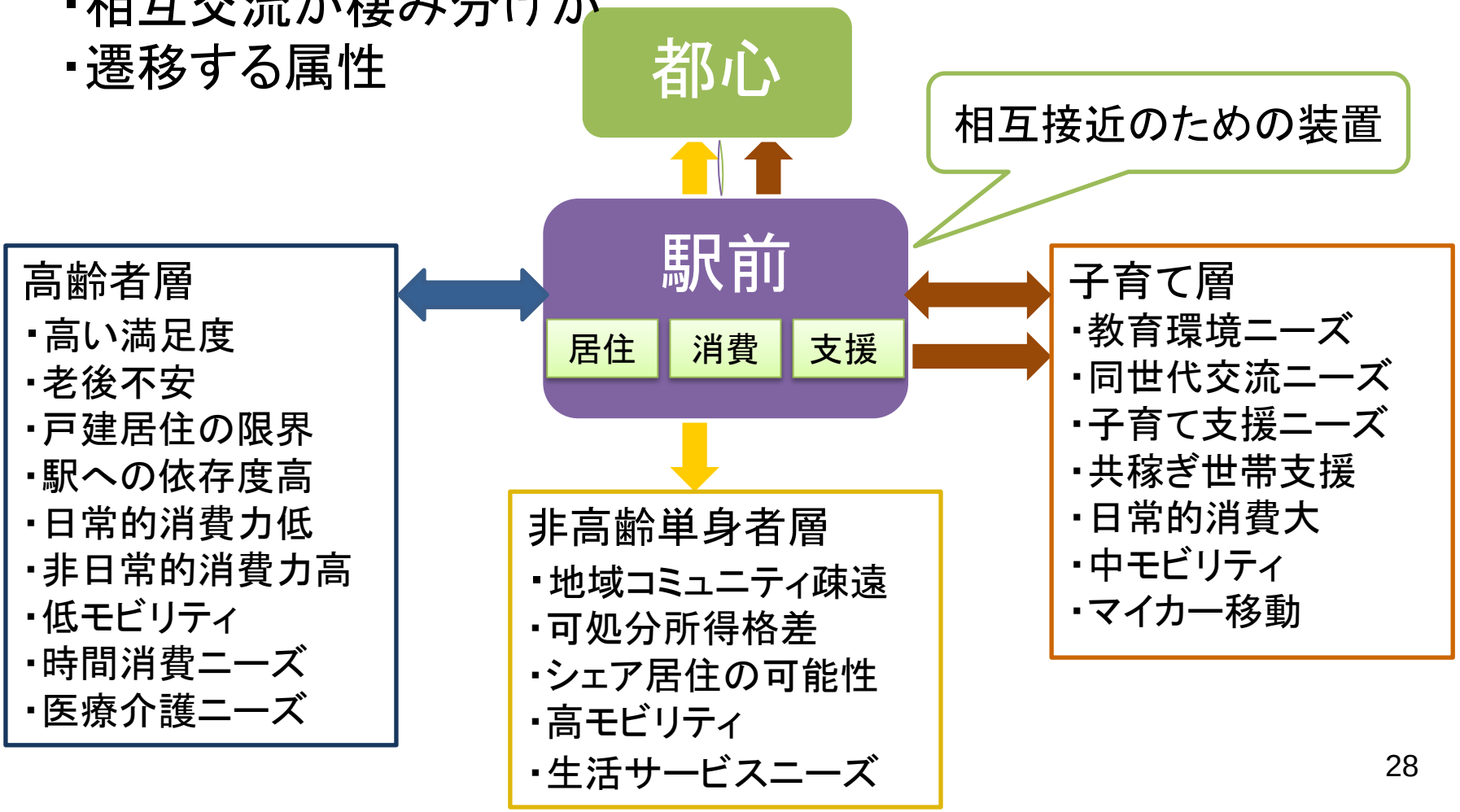



ハレ（非日常）のくらしを楽しめる施設と場所

ケ（日常）のくらしを支える施設と場所

# 高齢者層と子育て層との共存

・多様な家族タイプへの対応
・相互交流か棲み分けか
・遷移する属性

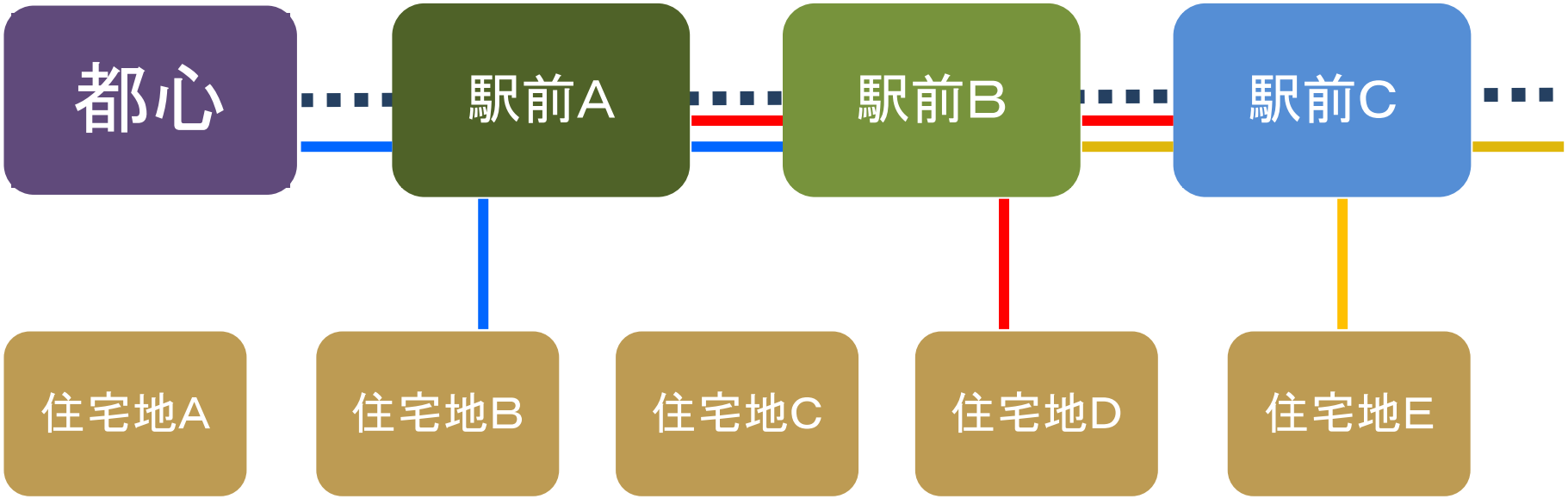





Yukihiro KADONO

# ネットワークでの魅力向上

分散的多核化の進展：郊外での多様な拠点の成立可能性
複数の拠点駅を役割分担させながらネットワーク化
個々の駅の個性化→セミラチス的関係性の構築
駅間の移動負担の軽減

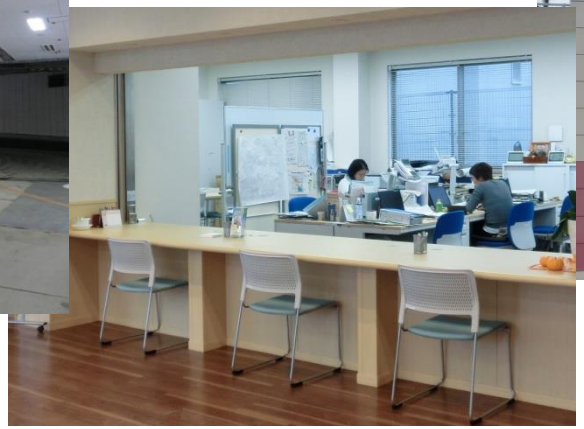


# 誇りと愛着を育む駅舎・駅前のデザイン

住宅地のシンボル空間としての駅舎と駅前広場
印象に残るふるさとの風景
大通り、ロータリー、広場、公園

# 出撃する拠点づくり

「駅へきてもらう」だけでなく「駅から発信する」「駅から届ける」
交通弱者、買い物弱者への支援サービス
広義のケータリングサービス、ルームサービス→高級感？
駅からの生活情報発信、生活相談窓口：駅コンシェルジェ
拠点としての駅への信頼感⇒「頼りになる駅」

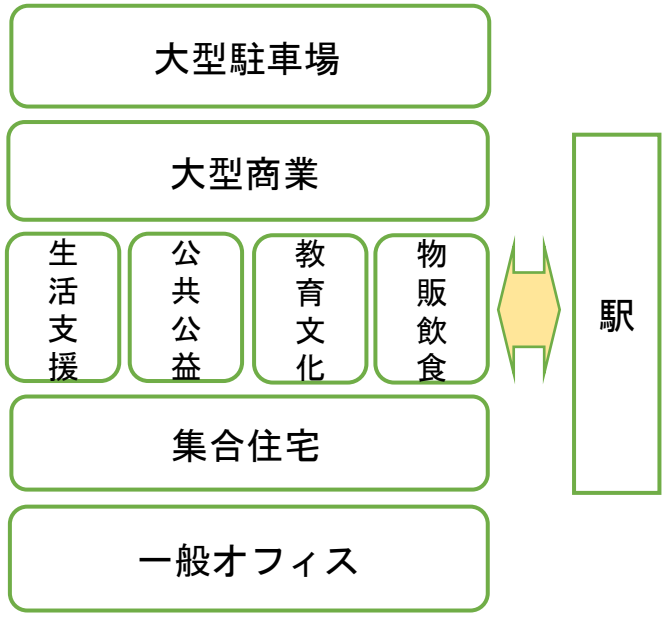


# 多様な駅前居住の推進

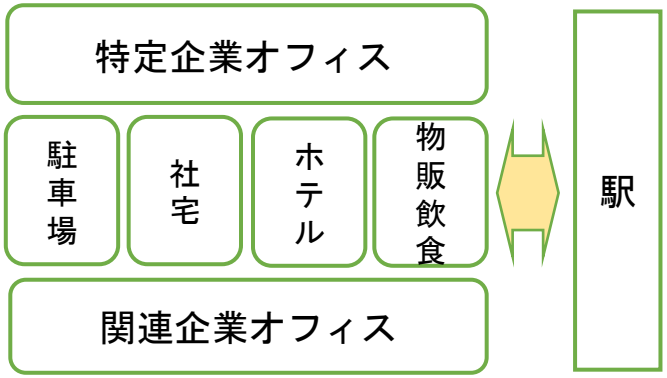
拠点に住まう魅力と誇り
駅前の流動性
高層分譲マンション以外の選択
・居住重視のサービス付き高齢者住宅
・コンバージョン住宅
・駅前戸建て
・シェアハウス
・併用住宅
・近居住宅

# 駅前型拠点のタイポロジー

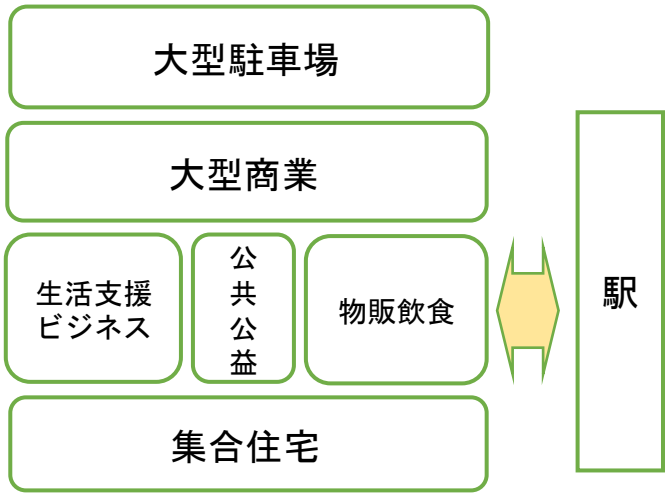
拠点を構成する諸機能について




総合型拠点




ビジネス拠点

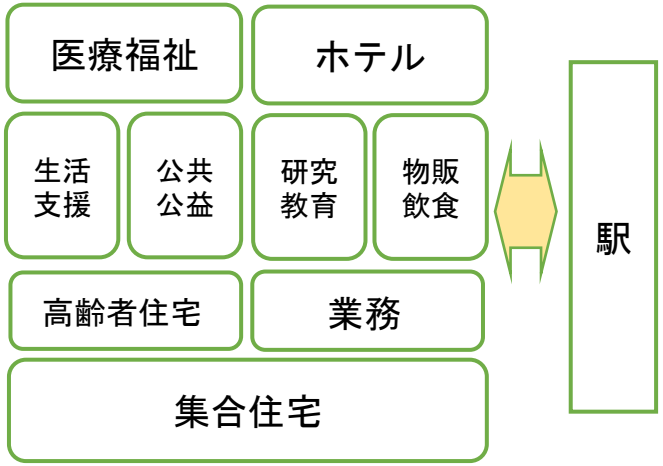



消費拠点

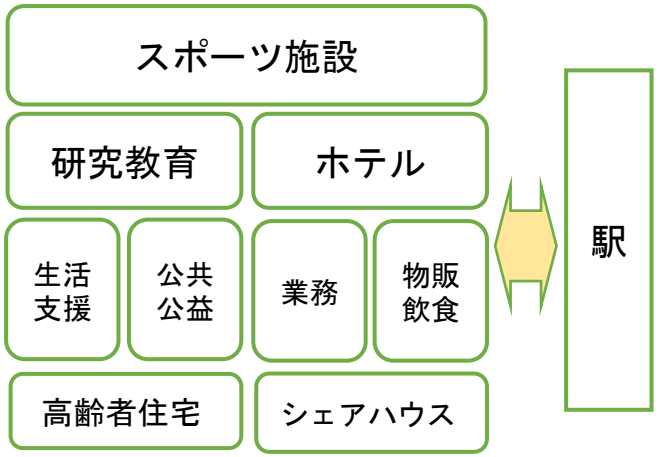


Yukihiro KADONO

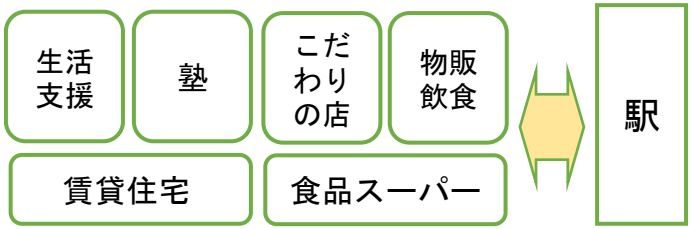
# 駅前型拠点のタイポロジー




テーマ拠点（医療福祉）

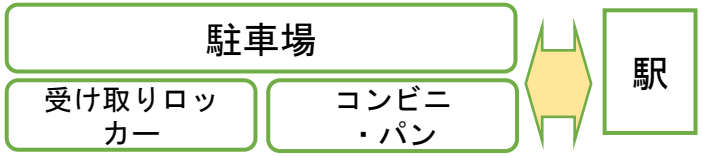



テーマ拠点（研究教育）

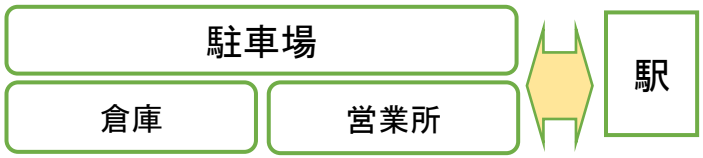



下町拠点

ミニマル拠点




乗換拠点




生活支援サテライト

# 駅前型拠点整備の方法と課題（1）

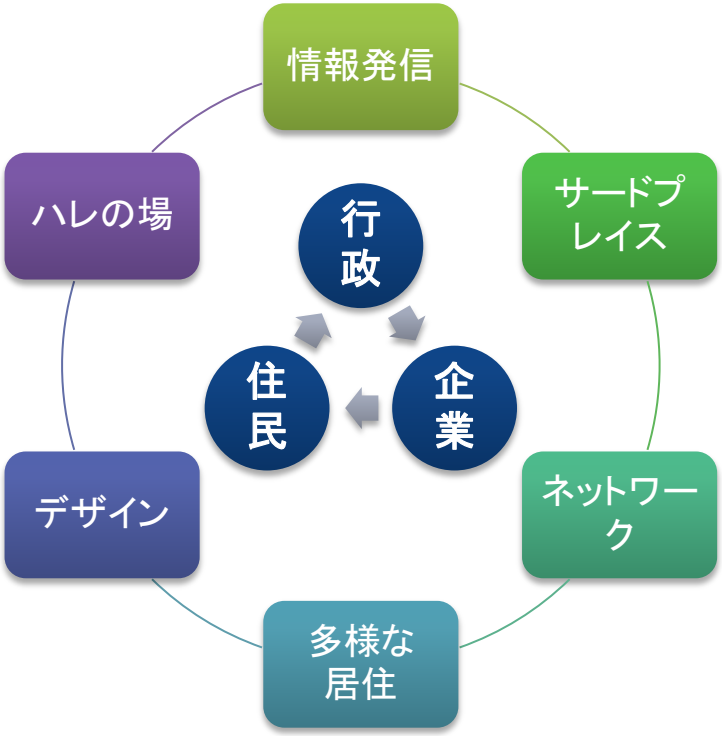
- 公共的視点と民間事業的視点の共存
  - 公共的視点
    - コンパクトシティ化のビジョンづくり
    - 公共公益施設の戦略的配置、駅周辺の用途混在誘導
    - 鉄道とバス路線との調整・再構築
  - 民間事業的視点
    - 総合的生活支援サービス事業の受付窓口
    - 商圏の段階的設定
    - 駅に住民交流サロン
    - 多様な駅ナカ施設の開発と駅周辺への滲み出し

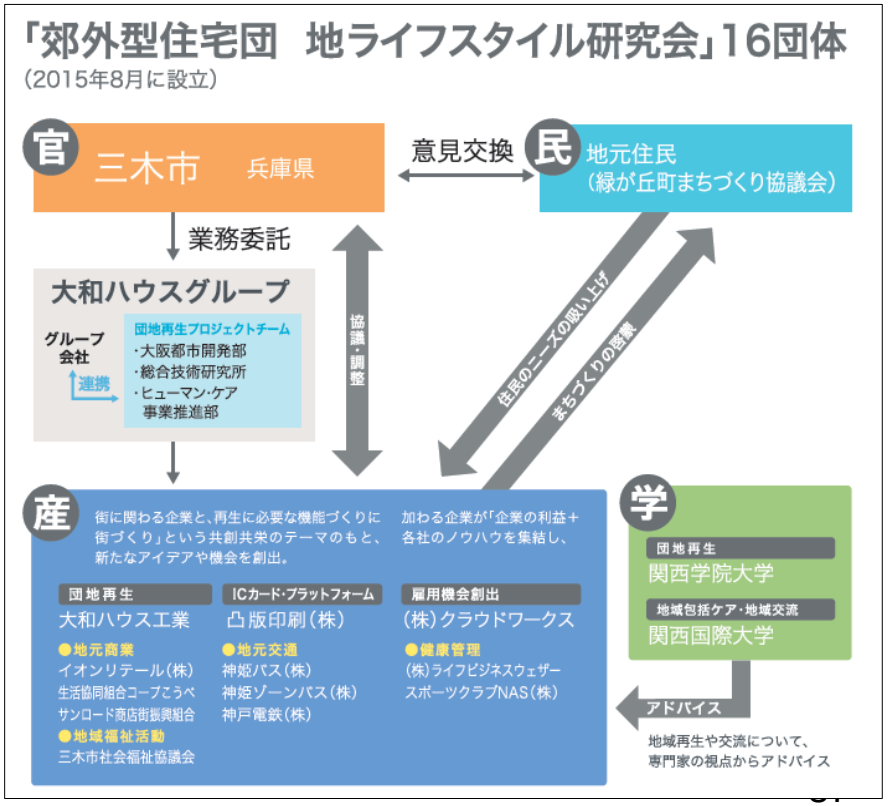
# 駅前型拠点整備の方法と課題（2）

- 多様な住宅供給への取り組み
  - 住み手の多様化に対応
  - 高齢者向け住宅
  - 流動層への対応：転勤族、単身赴任者
  - 公的賃貸住宅再生事業との連携
  - 併用住宅の積極的誘導

# 駅前型拠点整備の方法と課題(3)

- 住宅地エリアマネジメントと拠点経営の一体化
  - 拠点運営の組織化





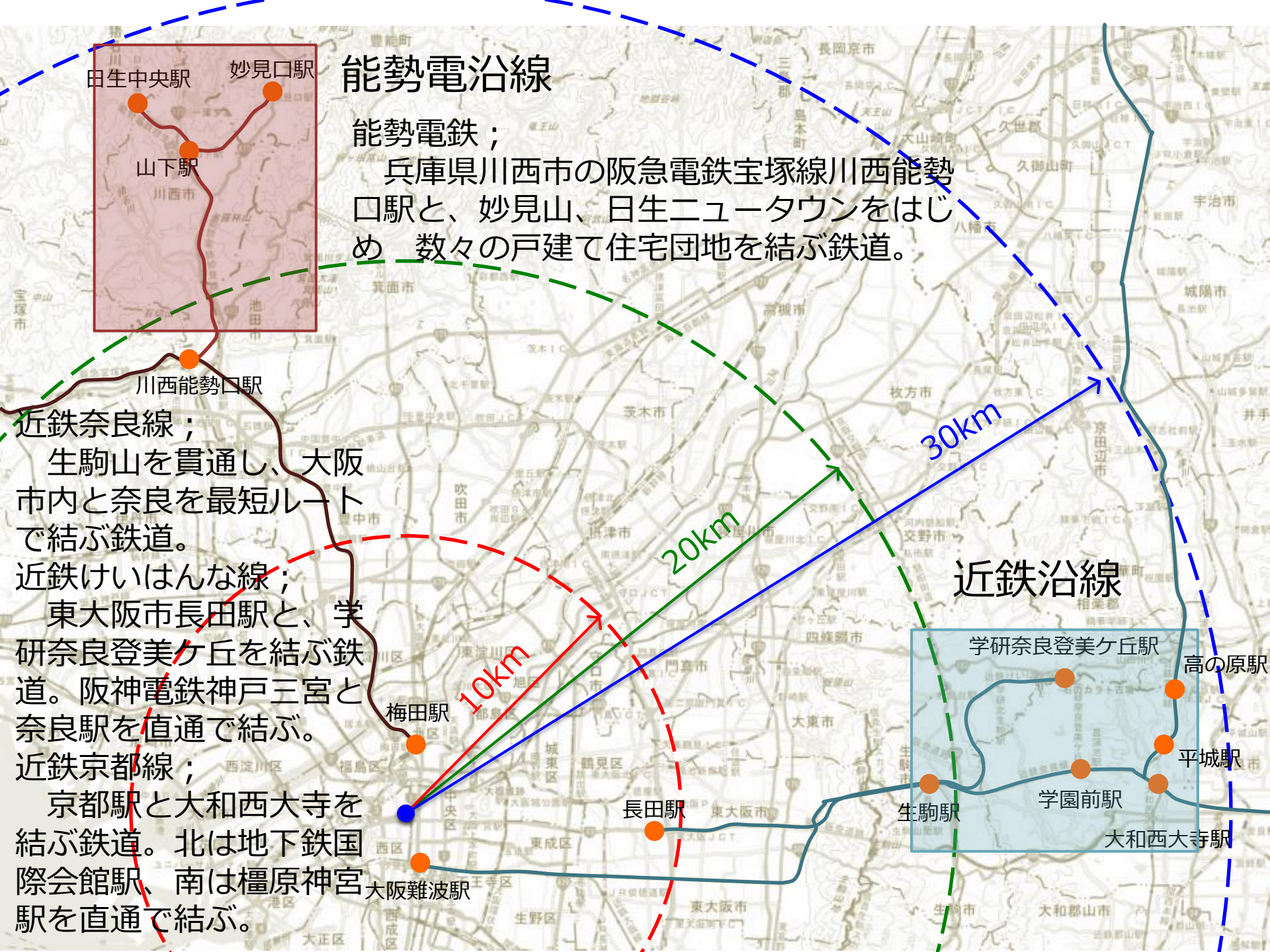

出典；NAGOMI No.294 2016.1

# おわりに

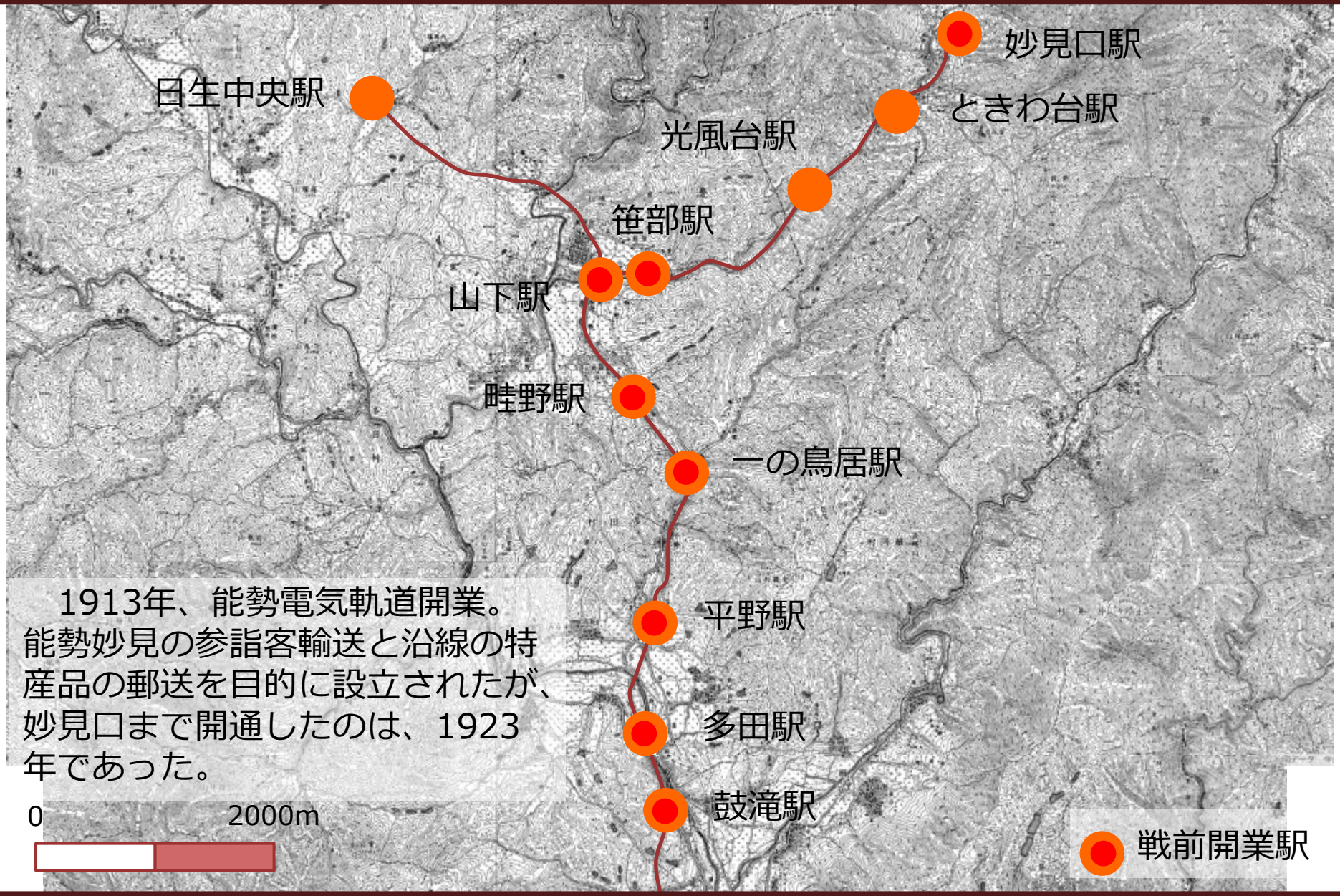
ありがとうございました

# （２）沿線の概要

関西大学　岡 絵理子

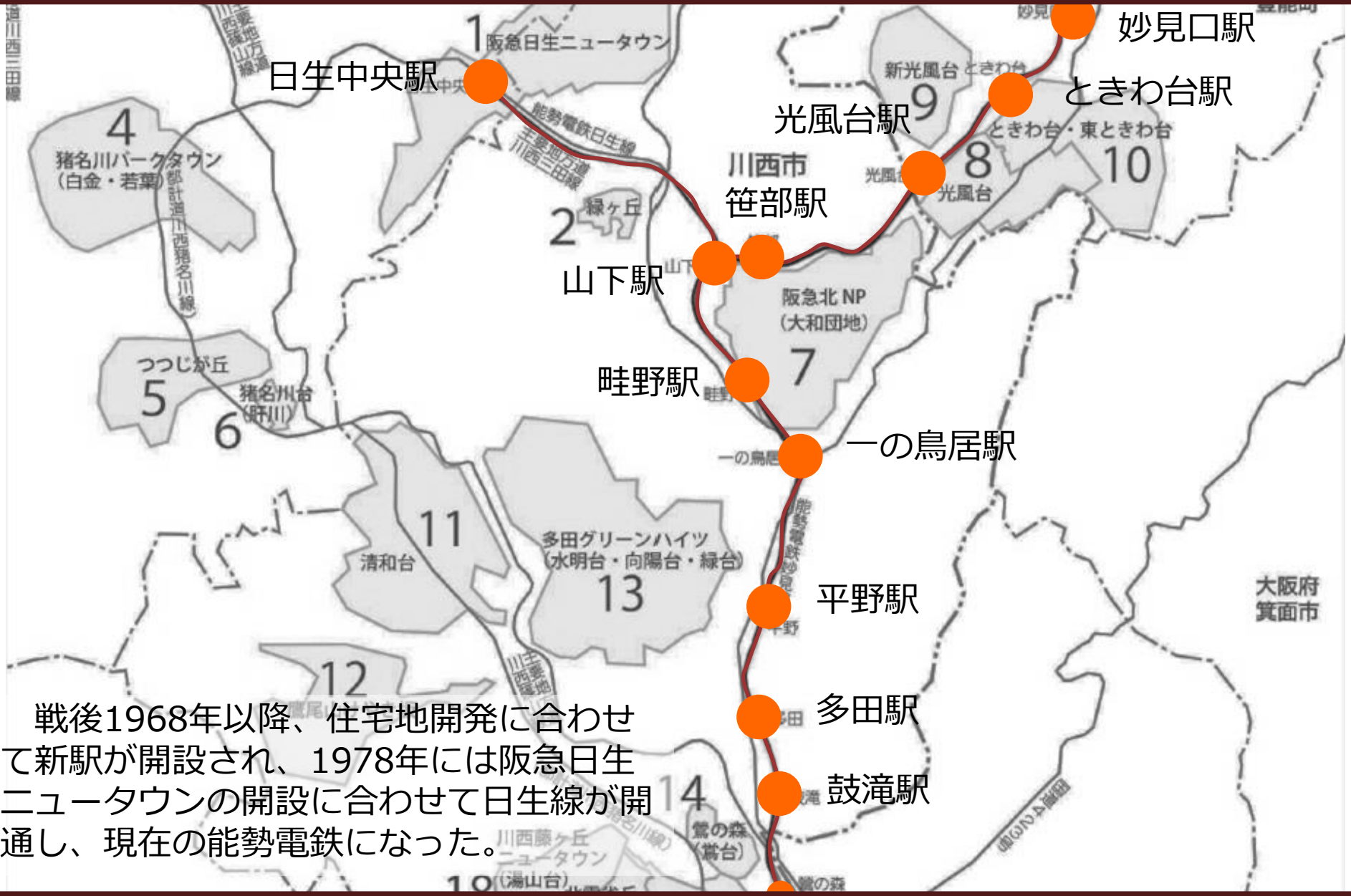

能勢電沿線
能勢電鉄；
兵庫県川西市の阪急電鉄宝塚線川西能勢口駅と、妙見山、日生ニュータウンをはじめ　数々の戸建て住宅団地を結ぶ鉄道。
田生中央駅
妙見口駅
山下駅
川西能勢口駅
近鉄奈良線；
生駒山を貫通し、大阪市内と奈良を最短ルートで結ぶ鉄道。
近鉄けいはんな線；
東大阪市長田駅と、学研奈良登美ケ丘を結ぶ鉄道。阪神電鉄神戸三宮と奈良駅を直通で結ぶ。
近鉄京都線；
京都駅と大和西大寺を結ぶ鉄道。北は地下鉄国際会館駅、南は橿原神宮駅を直通で結ぶ。
10km
20km
30km
梅田駅
長田駅
大阪難波駅
近鉄沿線
学研奈良登美ケ丘駅
高の原駅
平城駅
学園前駅
生駒駅
大和西大寺駅

# 能勢電沿線



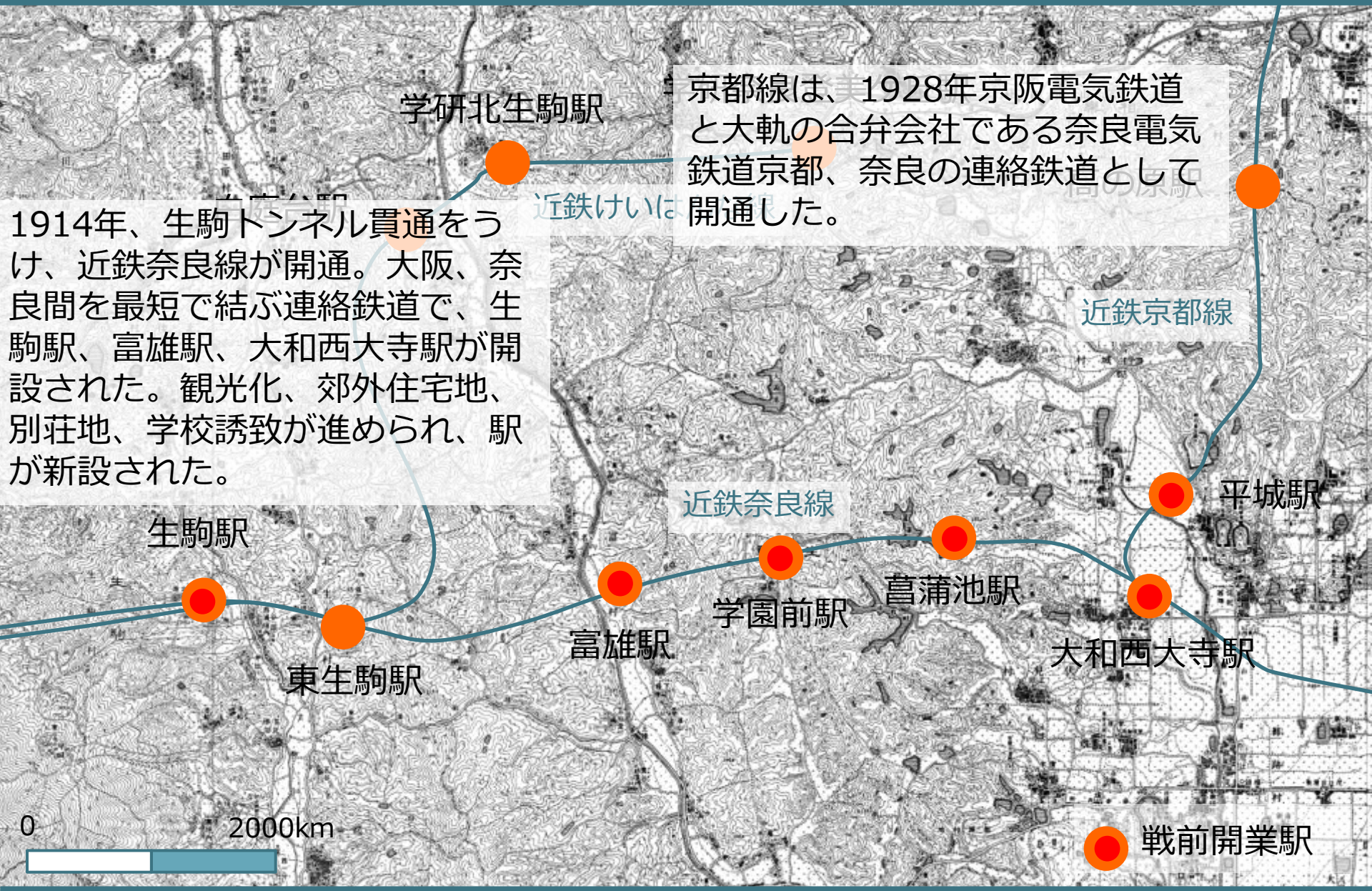

1913年、能勢電気軌道開業。能勢妙見の参詣客輸送と沿線の特産品の郵送を目的に設立されたが、妙見口まで開通したのは、1923年であった。

# 能勢電沿線




戦後1968年以降、住宅地開発に合わせて新駅が開設され、1978年には阪急日生ニュータウンの開設に合わせて日生線が開通し、現在の能勢電鉄になった。

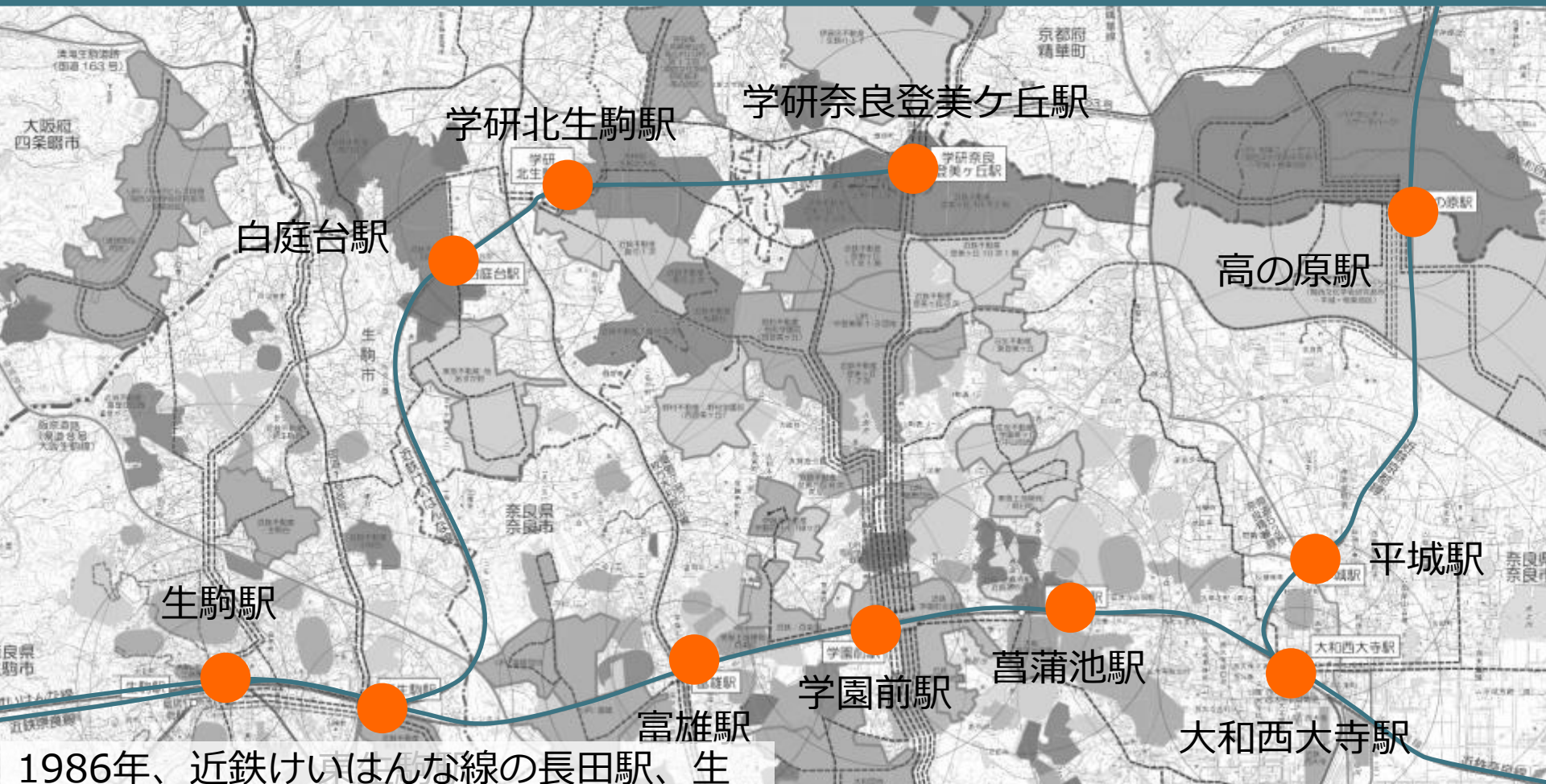
# 近鉄沿線




京都線は、1928年京阪電気鉄道と大軌の合弁会社である奈良電気鉄道京都、奈良の連絡鉄道として開通した。

1914年、生駒トンネル貫通をうけ、近鉄奈良線が開通。大阪、奈良間を最短で結ぶ連絡鉄道で、生駒駅、富雄駅、大和西大寺駅が開設された。観光化、郊外住宅地、別荘地、学校誘致が進められ、駅が新設された。

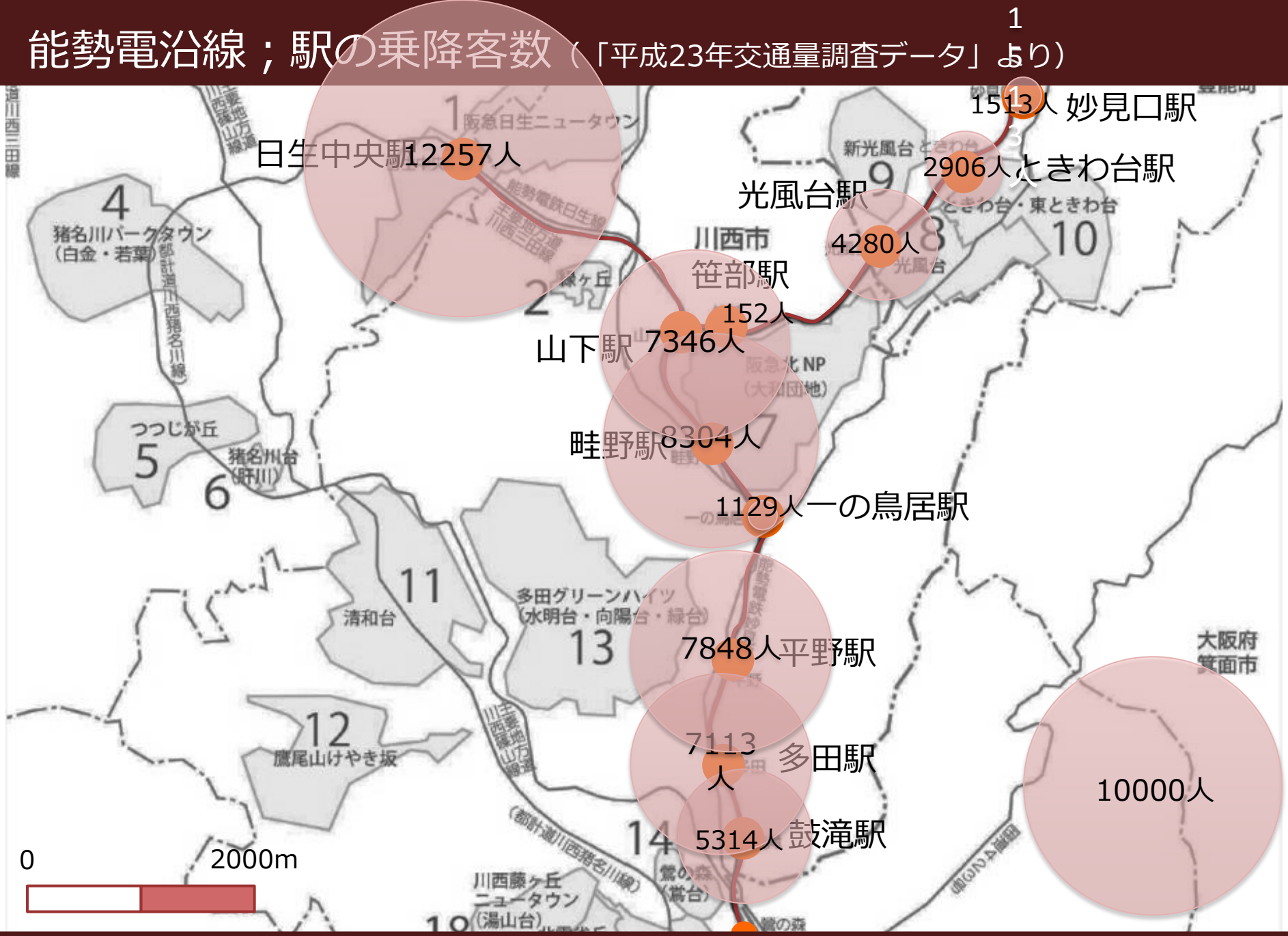
# 近鉄沿線



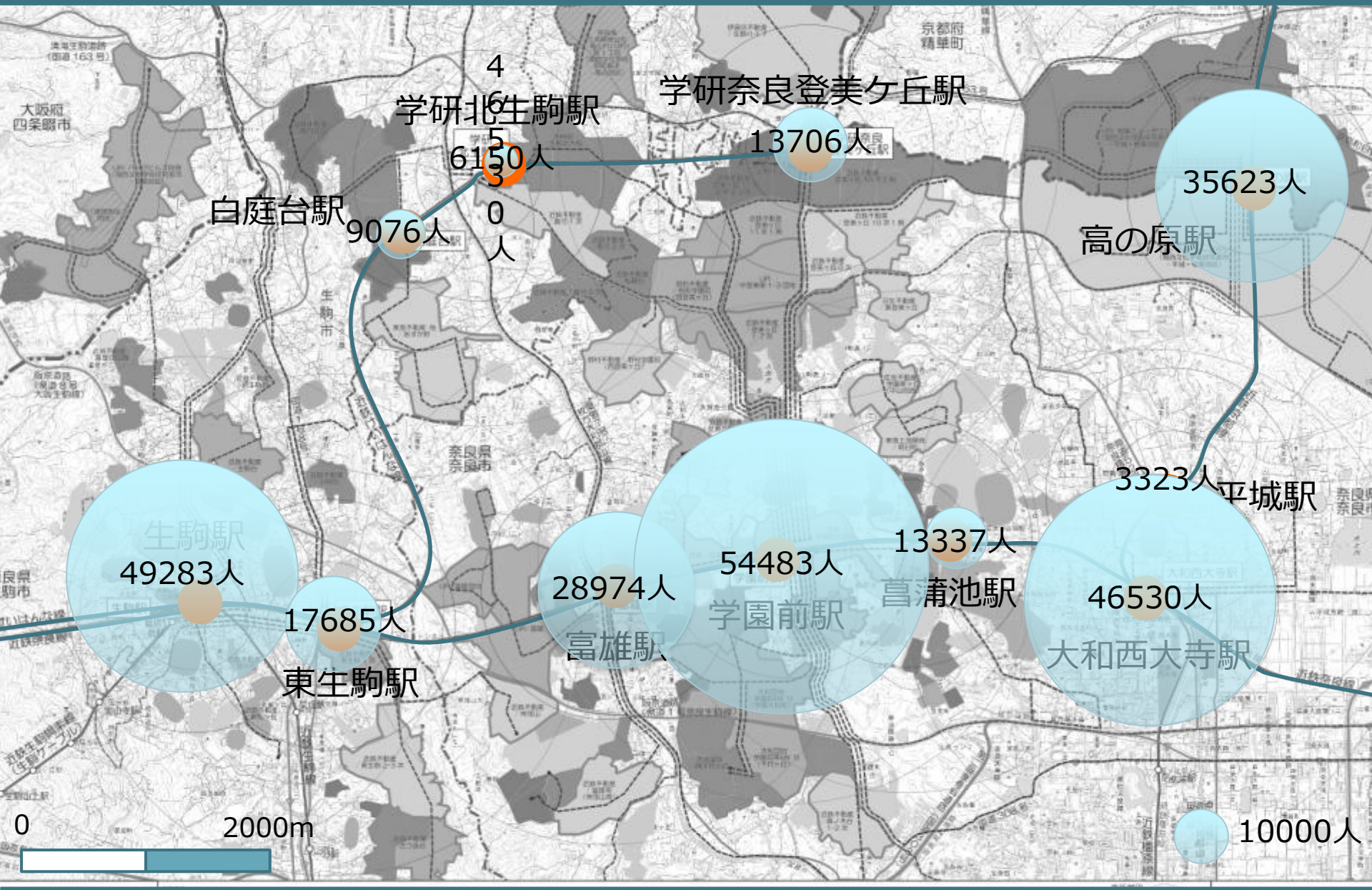

1986年、近鉄けいはんな線の長田駅、生駒駅間が開通。2006年、関西文化学術研究都市と大阪を結ぶ路線として、３つのトンネルを掘削し、大阪ベイエリアと関西文化学術研究都市が結ばれた。

1963年近鉄が奈良電気鉄道を買収し、近鉄京都線となった。1972年、ニュータウン建設に伴い、高の原駅が開設された。

# 能勢電沿線；駅の乗降客数（「平成23年交通量調査データ」より）

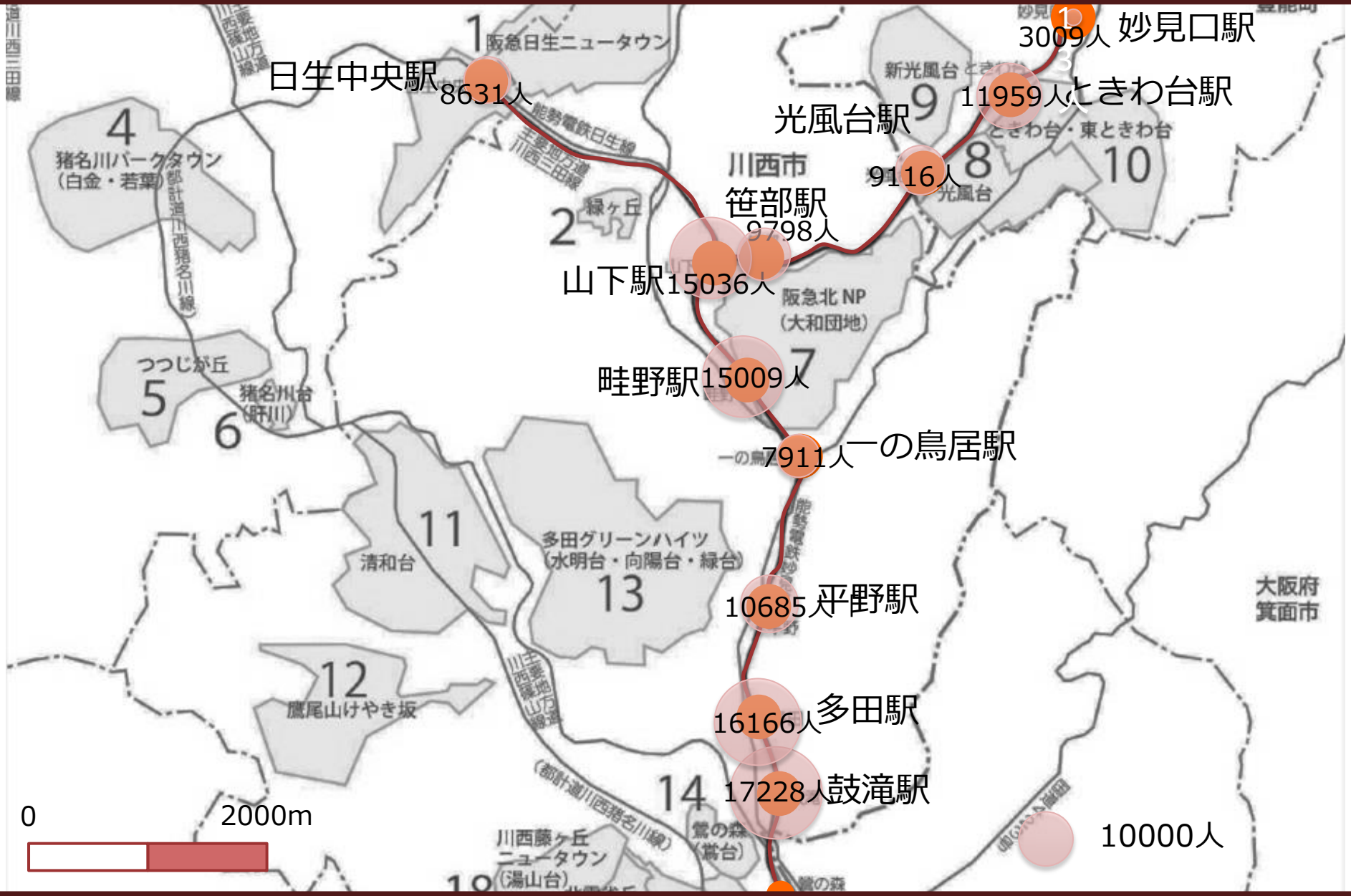


# 近鉄沿線；駅の乗降客数（調査日：平成27年11月10日）

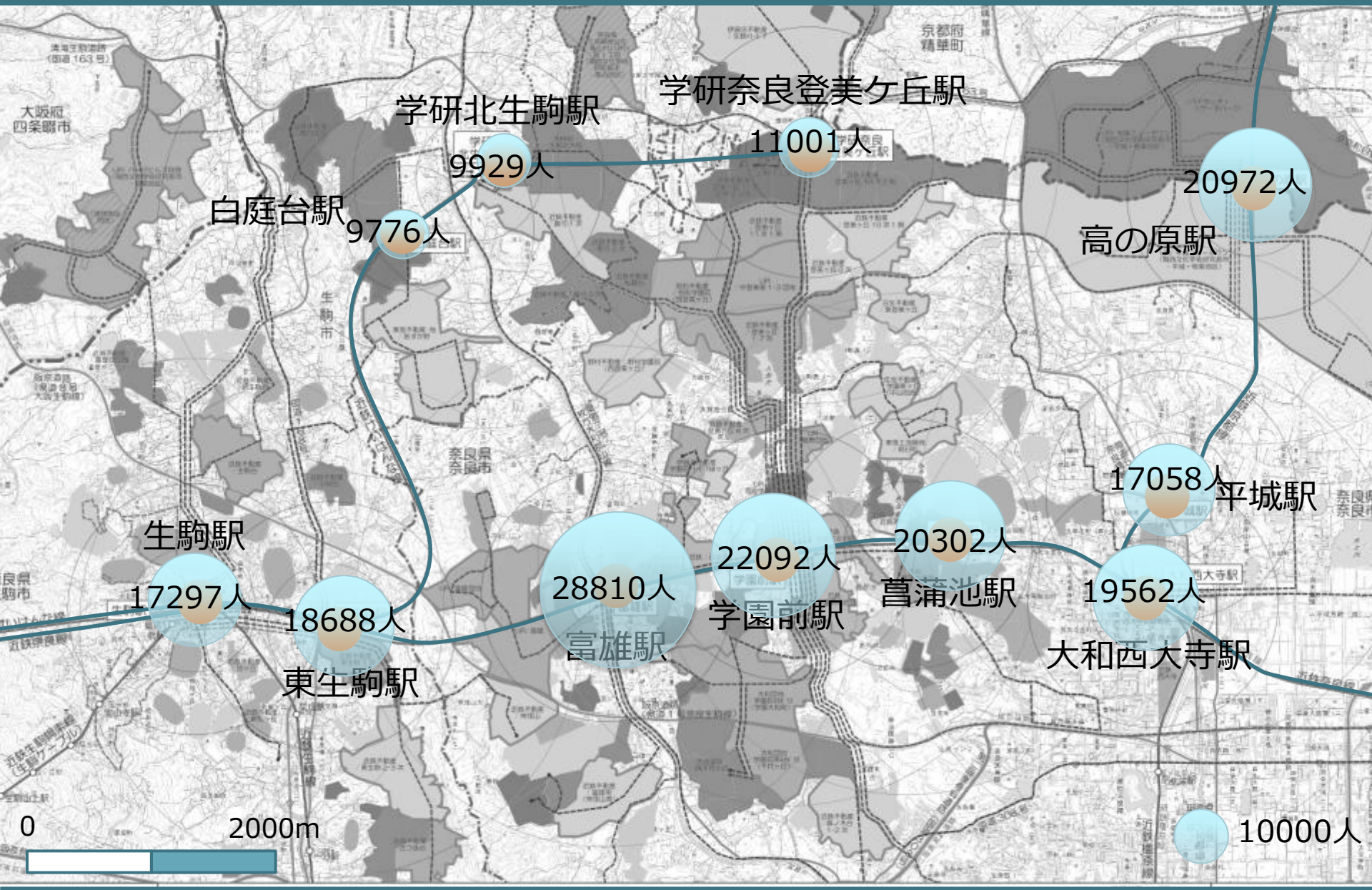


# 能勢電沿線；1km圏人口（「2010年国勢調査」より）

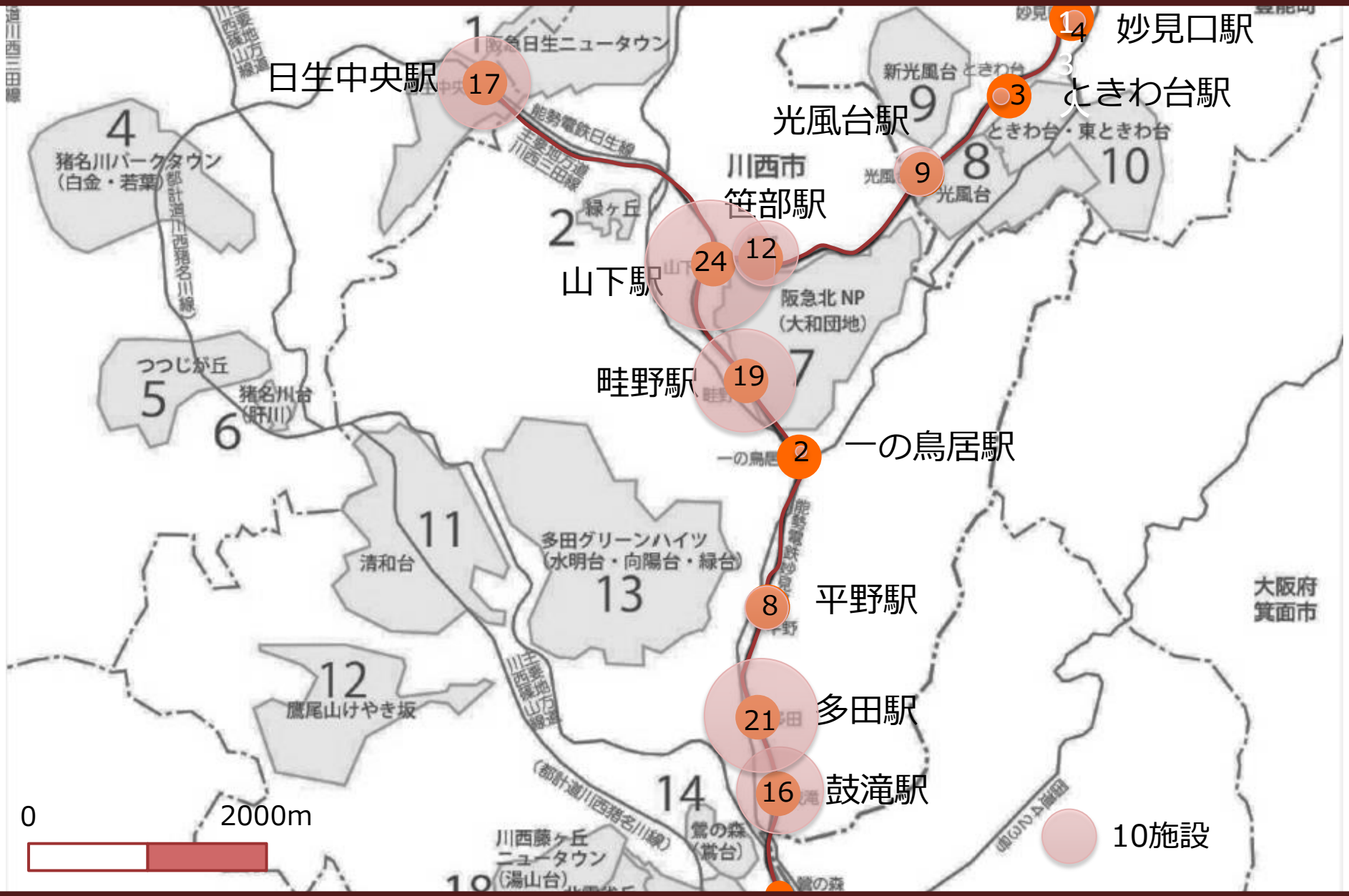




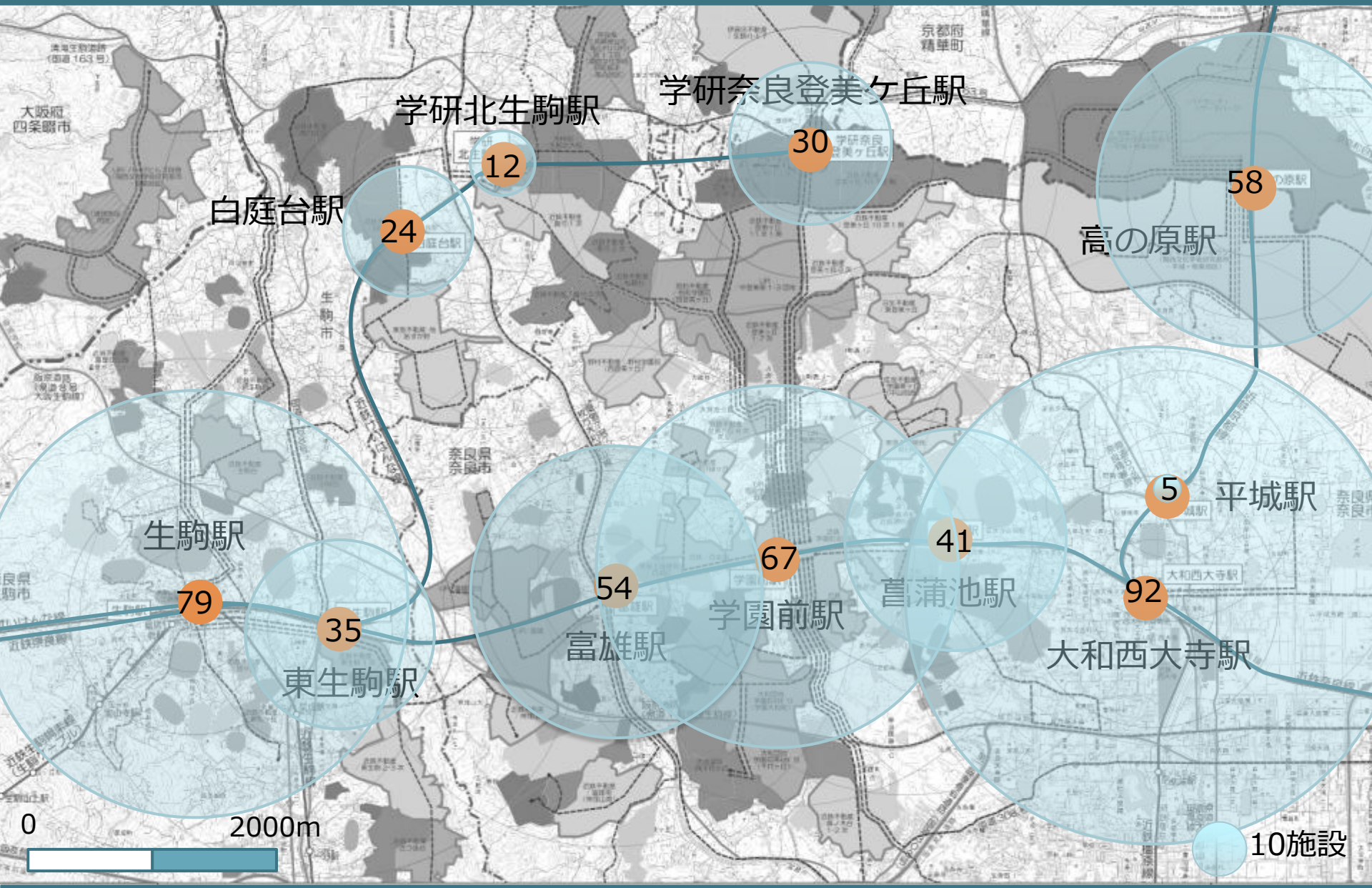
# 近鉄沿線；１km圏人口（「2010年国勢調査」より）



# 能勢電沿線；500m圏施設数（公共施設＋業務施設＋医療施設＋児童・高齢者施設）



# 近鉄沿線；500m圏施設数（公共施設＋業務施設＋医療施設＋児童・高齢者施設）



# 立地特性からみた鉄道駅の分類

## 駅周辺への都市機能及び人口集積の実態調査

大阪大学　伊丹康二

# １．目的

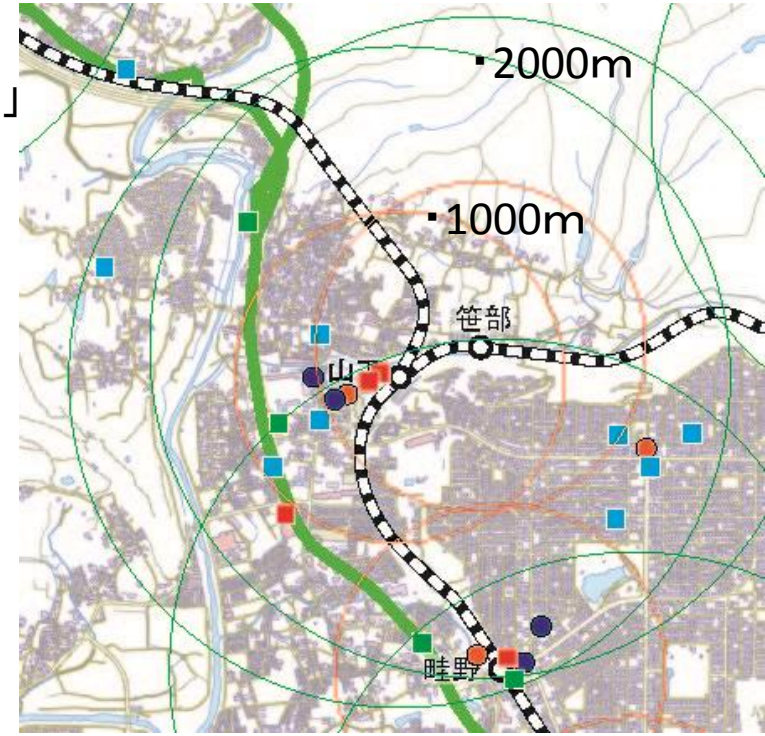
鉄道沿線に開発された郊外住宅地を後背圏に持つ郊外の鉄道駅が
どのような拠点になりうるのか、また拠点形成に向けた方策を検討するため、
能勢電鉄沿線11駅、近鉄沿線11駅の計22駅を対象として、
以下の2点について考察を行う。

（1）郊外を含む鉄道沿線における鉄道駅の特徴を把握

（2）立地特性からみた鉄道駅の分類

# 2. データの収集方法

能勢電鉄「山下駅」




商業、業務施設の分布

1. 鉄道駅に関する基礎情報

(1)乗降客数　7,346人

(2)発車本数　348本(平日)

2. 鉄道駅周辺の交通ネットワーク

(1)幹線道路との関係　420m

(2)路線バスの本数　48本(平日)

3. 鉄道駅周辺の人口構成と住宅構成

(1)人口構成　2000、2005、2010年／500、1000、2000m

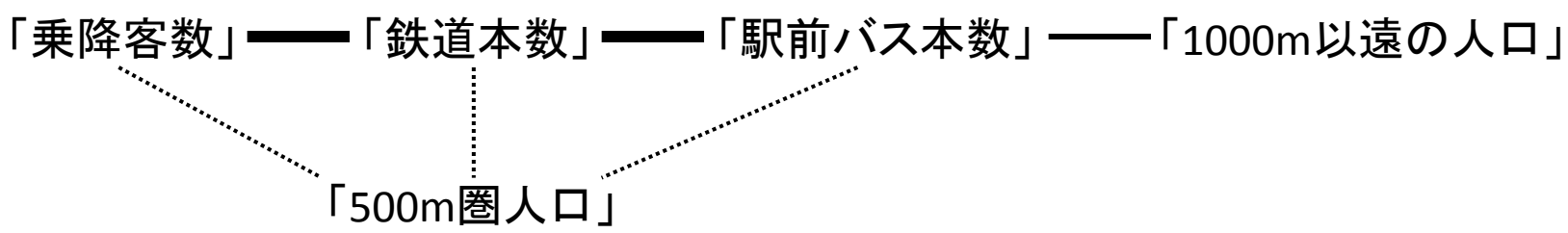
(2)住宅構成　戸建て住宅、集合住宅／ 500、1000、2000m

4. 鉄道駅周辺の地域施設分布　公共、商業、業務、医療、児童、高齢者の施設

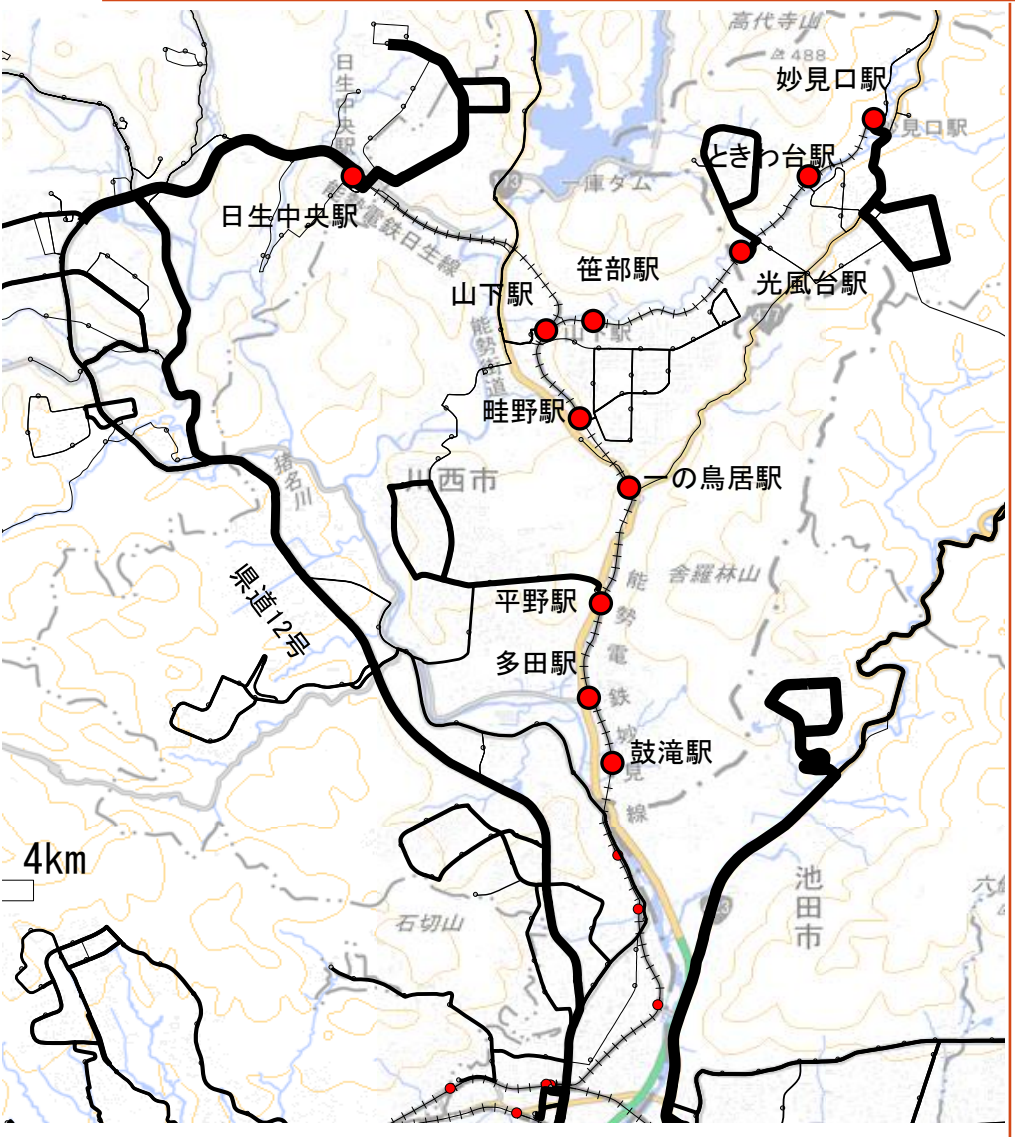
# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴

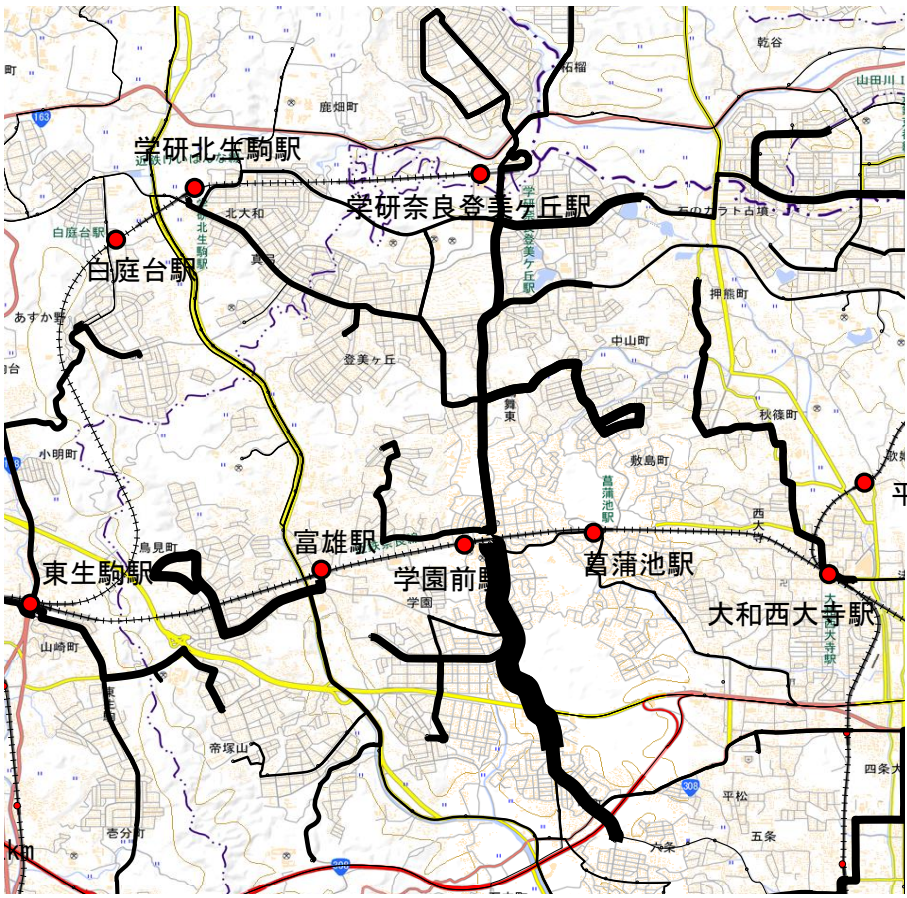
表1　駅の乗降客数に関係する要因間の相関係数

| | 乗降客数 | 鉄道本数 | 500m圏人口 | 500-1000m圏人口 | 1000-2000m圏人口 | 駅前バス本数 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 乗降客数 | 1.000 | | | | | |
| 鉄道本数 | 0.796 | 1.000 | | | | |
| 500m圏人口 | 0.459 | 0.372 | 1.000 | | | |
| 500-1000m圏人口 | 0.631 | 0.244 | 0.504 | 1.000 | | |
| 1000-2000m圏人口 | 0.518 | 0.205 | 0.478 | 0.629 | 1.000 | |
| 駅前バス本数 | 0.762 | 0.361 | 0.125 | 0.472 | 0.535 | 1.000 |



# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴

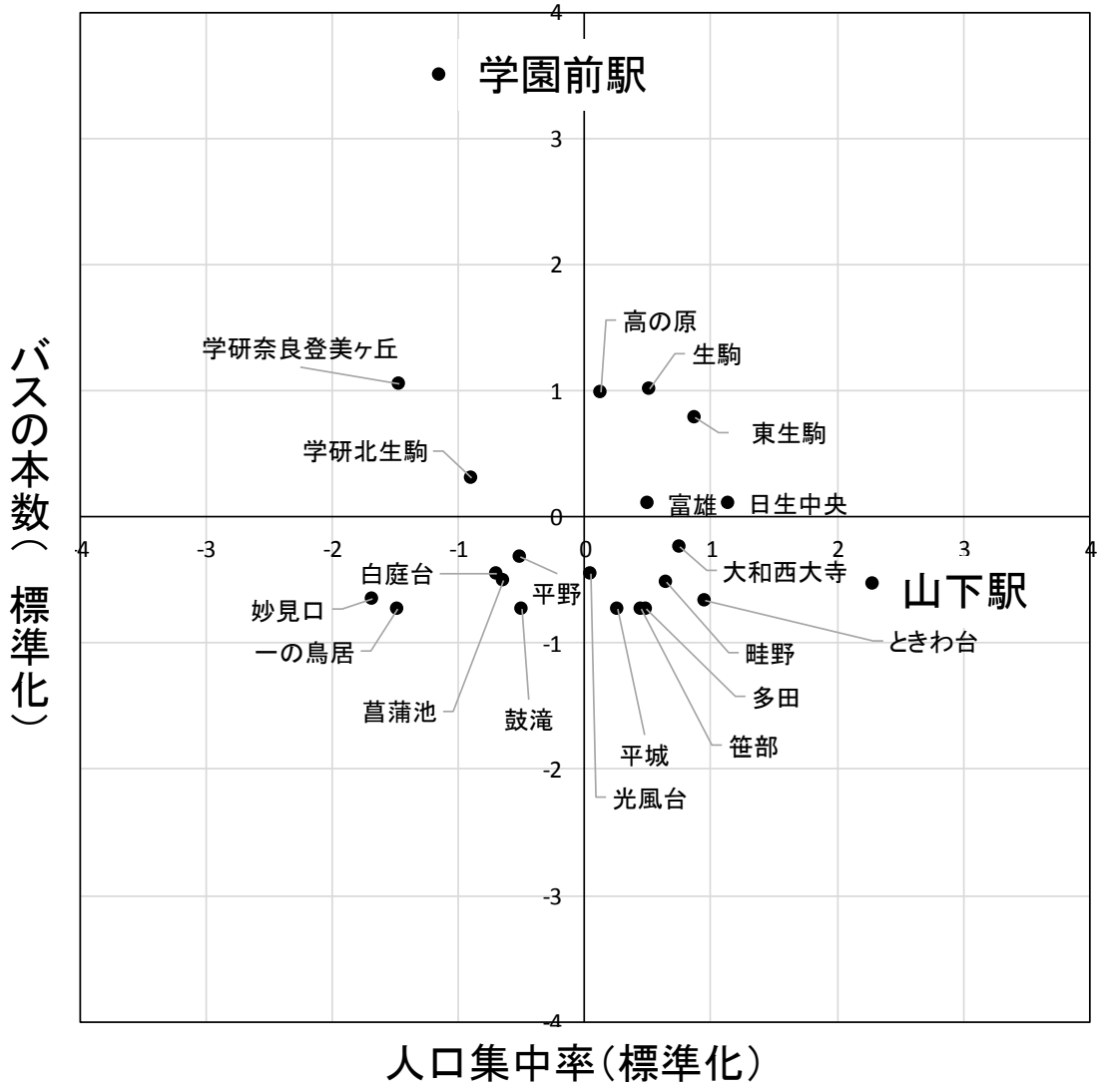



←能勢電鉄沿線　　↑近鉄沿線

図1　鉄道とバス路線（2010.7）

# ３．郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴




■山下駅:
・人口集中率が高い。
・バス本数が少ない。
→徒歩圏の住民を対象とする駅

■学園前駅、学研奈良登美ケ丘駅
・人口集中率が低い。
・バス本数が多い。
→遠方から駅利用者を確保する駅

※人口集中率とは、
2000m圏内の人口に対する500m圏内の人口の割合

図２　人口集中率とバス本数の関係

# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴

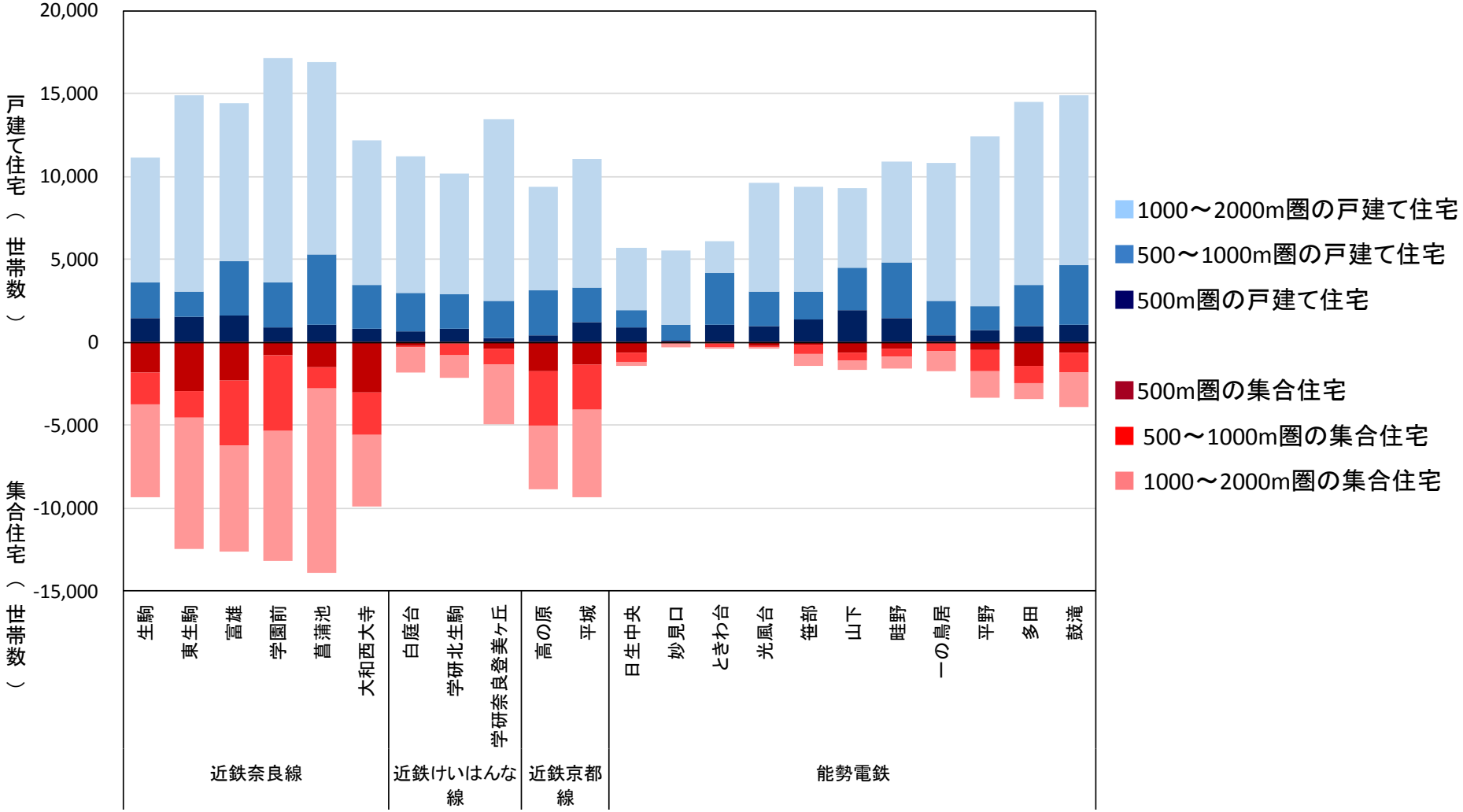
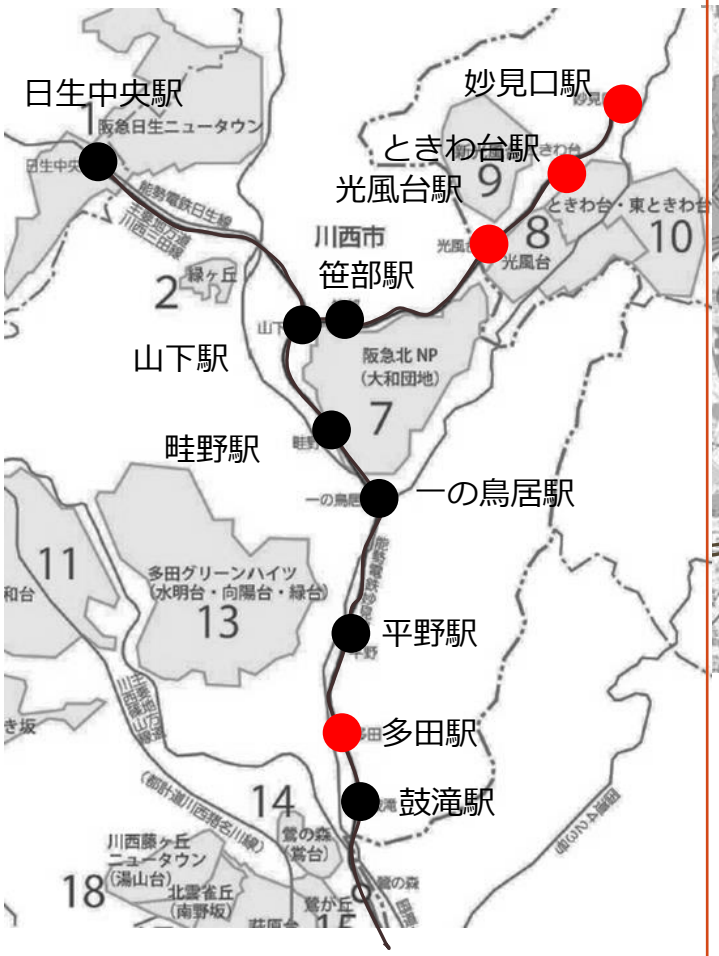
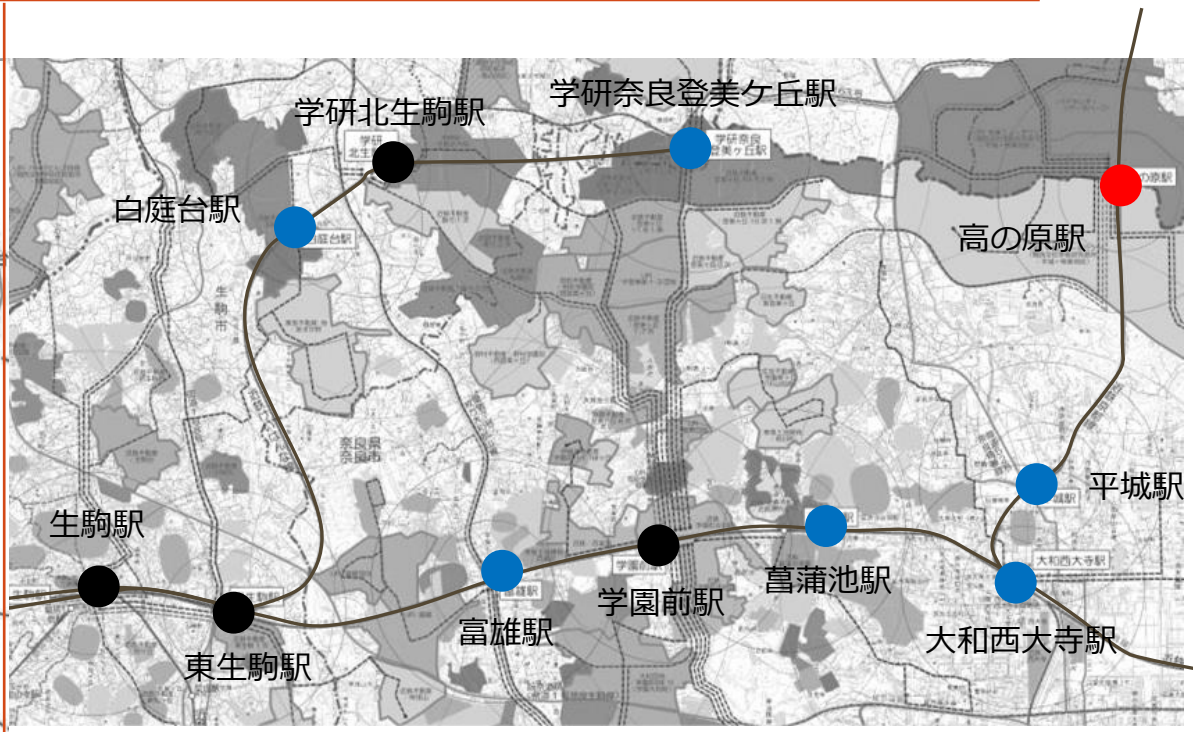



図3　駅周辺の住宅構成

# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴

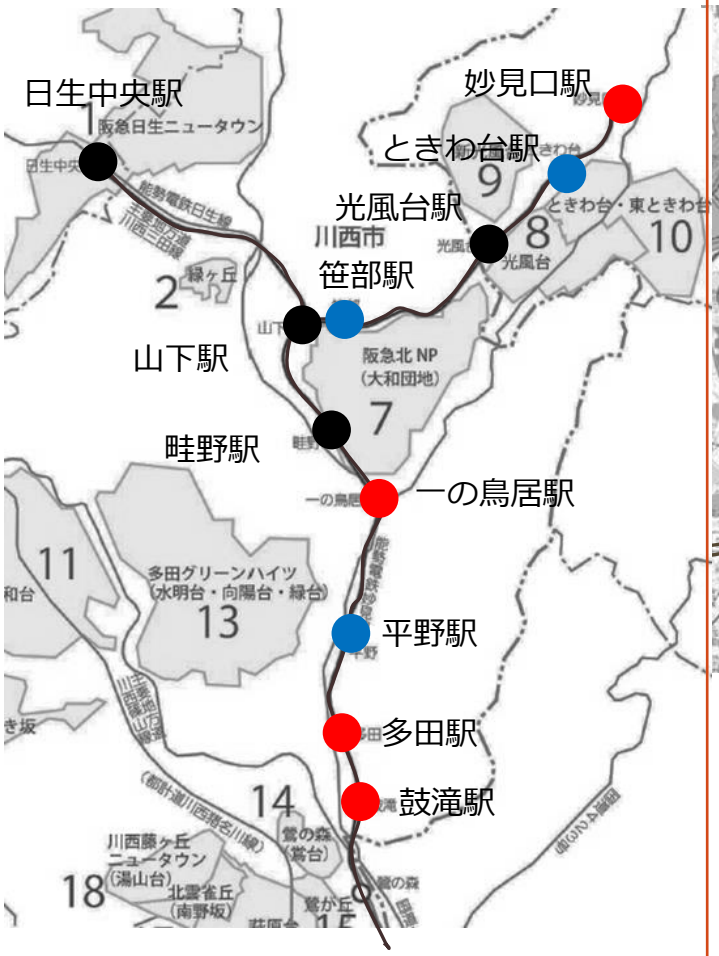


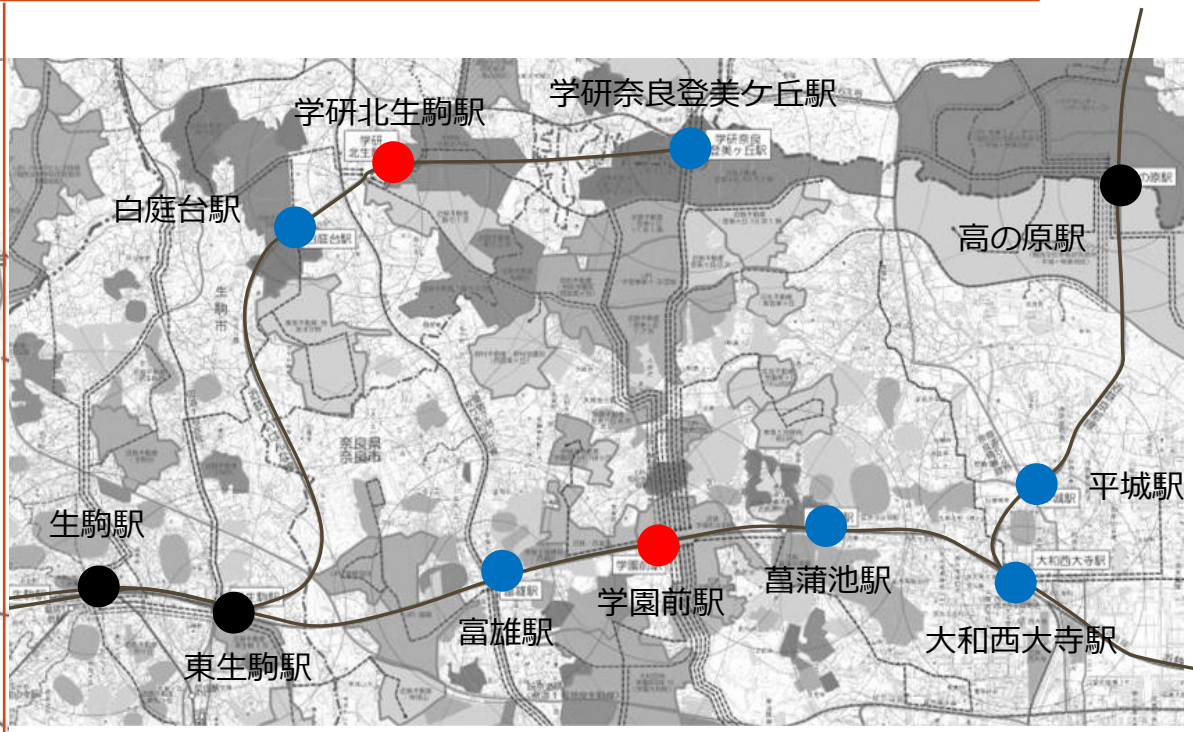




- 2000年、2005年、2010年の間、人口が増加
- いずれでもない
- 2000年、2005年、2010年の間、人口が減少

図4　500m圏人口の増減

# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴




- 2000年、2005年、2010年の間、人口集中率が増加
- いずれでもない
- 2000年、2005年、2010年の間、人口集中率が減少

※人口集中率とは、
2000m圏内の人口に対する500m圏内の人口の割合

図5　500m圏人口集中率の増減

# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴

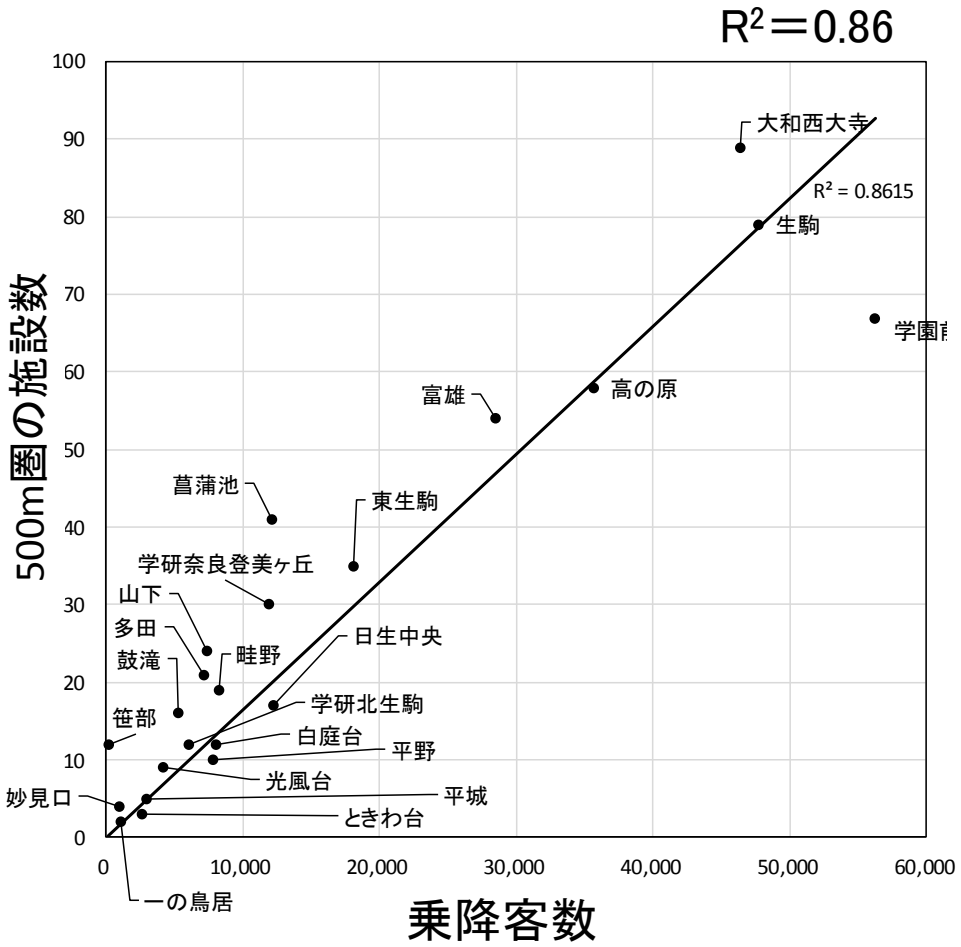



図6　500m圏の施設数と乗降客数

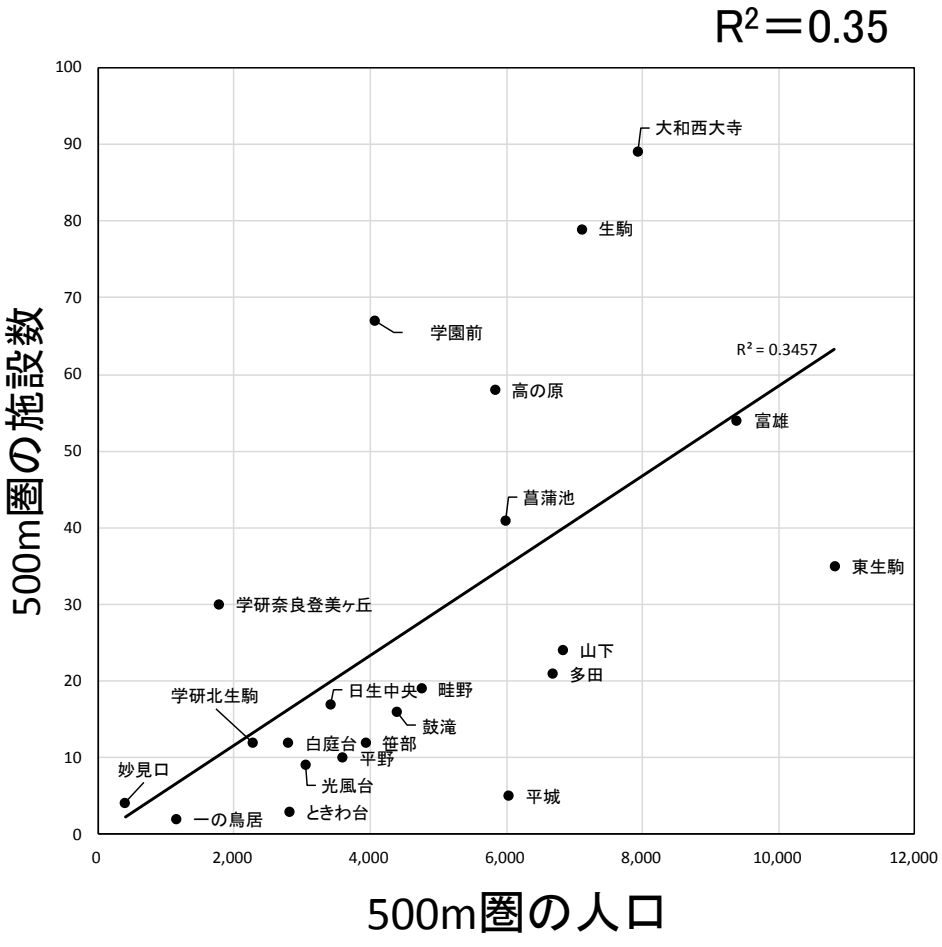
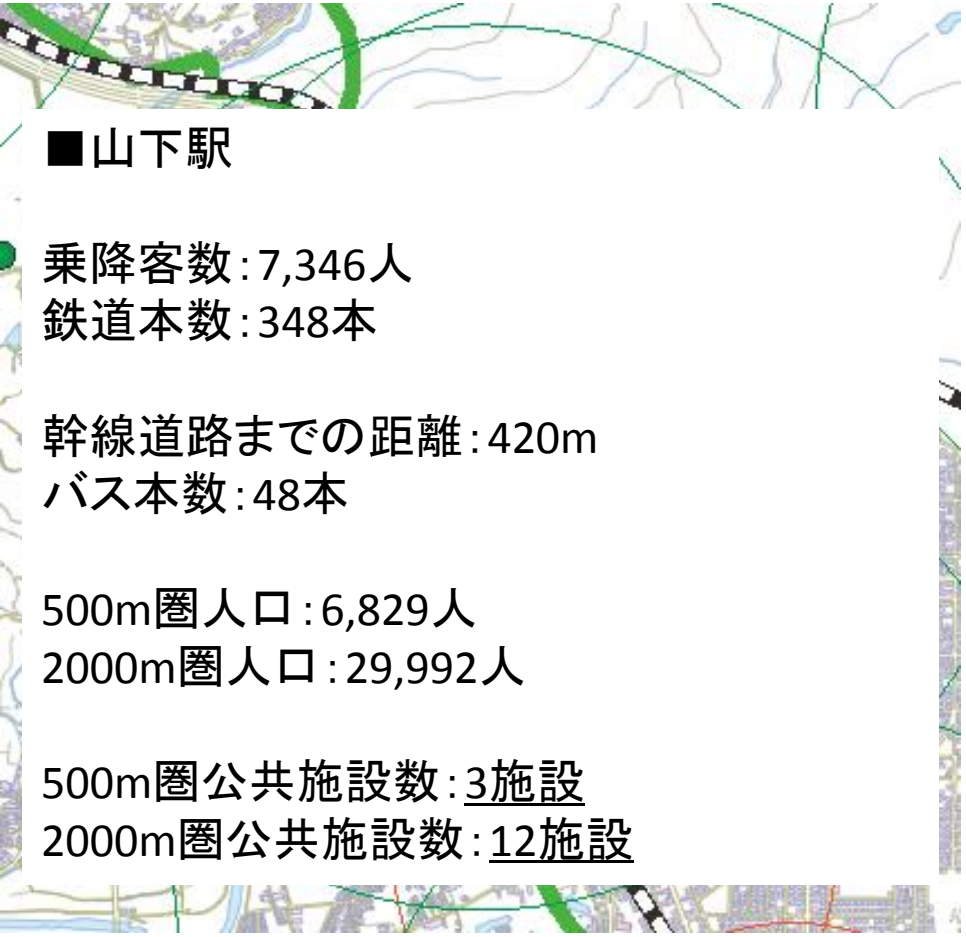



図7　500m圏の施設数と人口

# ３．郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴



■山下駅

乗降客数：7,346人
鉄道本数：348本

幹線道路までの距離：420m
バス本数：48本

500m圏人口：6,829人
2000m圏人口：29,992人

500m圏公共施設数：3施設
2000m圏公共施設数：12施設

山下駅付近

■学園前駅

乗降客数：56,257人
鉄道本数：461本

幹線道路までの距離：1350m
バス本数：1029本

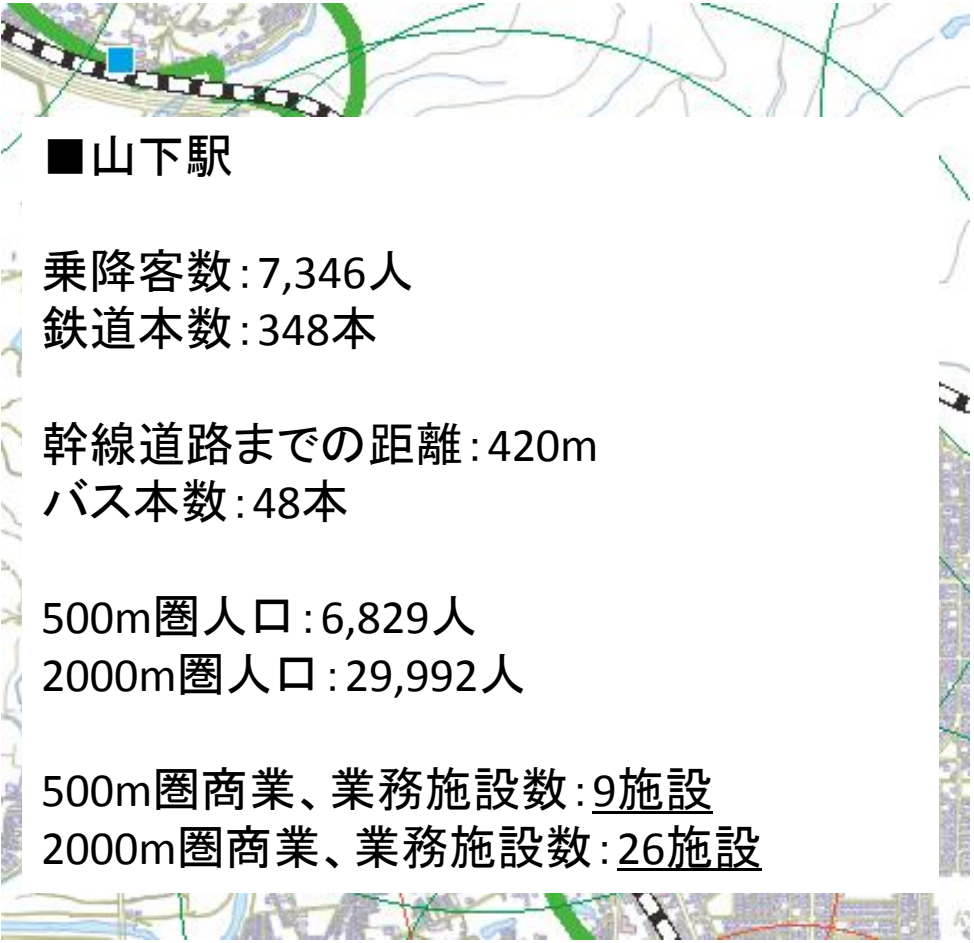
500m圏人口：4,064人
2000m圏人口：77,931人

500m圏公共施設数：11施設
2000m圏公共施設数：49施設

学園前駅付近

図８　地域施設（公共施設など）の分布

# ３．郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴



■山下駅

乗降客数：7,346人
鉄道本数：348本

幹線道路までの距離：420m
バス本数：48本

500m圏人口：6,829人
2000m圏人口：29,992人

500m圏商業、業務施設数：9施設
2000m圏商業、業務施設数：26施設

■学園前駅

乗降客数：56,257人
鉄道本数：461本

幹線道路までの距離：1350m
バス本数：1029本

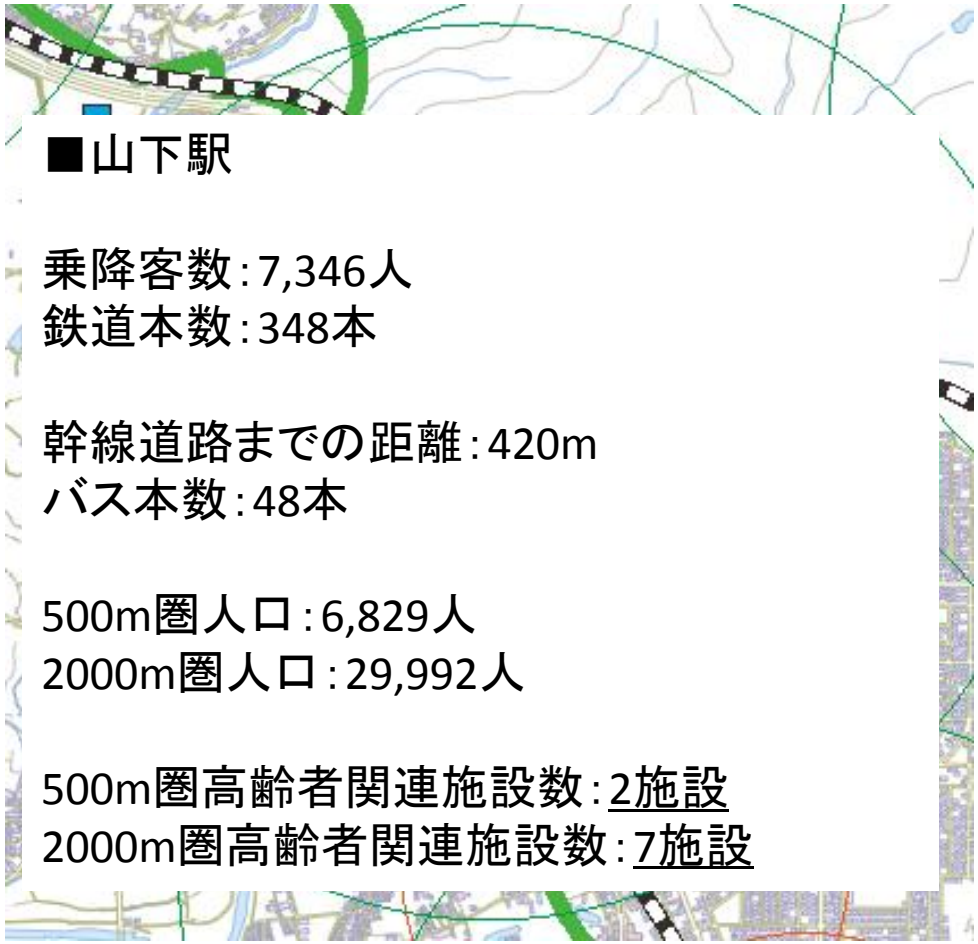
500m圏人口：4,064人
2000m圏人口：77,931人

500m圏商業、業務施設数：13施設
2000m圏商業、業務施設数：60施設

山下駅付近　　学園前駅付近

図9　地域施設（商業、業務施設）の分布

# ３．郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴



■山下駅

乗降客数：7,346人
鉄道本数：348本

幹線道路までの距離：420m
バス本数：48本

500m圏人口：6,829人
2000m圏人口：29,992人

500m圏高齢者関連施設数：2施設
2000m圏高齢者関連施設数：7施設

山下駅付近

■学園前駅

乗降客数：56,257人
鉄道本数：461本

幹線道路までの距離：1350m
バス本数：1029本

500m圏人口：4,064人
2000m圏人口：77,931人

500m圏高齢者関連施設数：1施設
2000m圏高齢者関連施設数：57施設

学園前駅付近

図10　地域施設（高齢者関連施設）の分布

# 3. 郊外鉄道沿線における鉄道駅の特徴

## 表2　鉄道駅から500m圏の施設集中率

| | 近鉄奈良線 | | | | | | 近鉄けいはんな線 | | | 近鉄京都線 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 生駒 | 東生駒 | 富雄 | 学園前 | 菖蒲池 | 大和西大寺 | 白庭台 | 学研北生駒 | 学研奈良登美ヶ丘 | 高の原 | 平城 |
| 公共施設等 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | ● | |
| | 21.2% | 12.8% | 10.9% | 22.4% | 11.8% | 34.2% | 8.3% | 4.2% | 8.6% | 20.0% | 0.0% |
| 商業施設 | ● | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | |
| | 42.9% | 6.3% | 28.6% | 12.2% | 24.3% | 34.9% | 4.8% | 15.0% | 25.0% | 26.5% | 0.0% |
| 業務施設（銀行、郵便局） | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | ● | |
| | 53.3% | 18.8% | 22.2% | 42.1% | 5.6% | 43.8% | 12.5% | 12.5% | 30.0% | 33.3% | 0.0% |
| 医療施設 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | 47.5% | 21.2% | 26.2% | 26.9% | 12.7% | 48.8% | 13.3% | 17.2% | 15.9% | 33.3% | 2.5% |
| 児童関連施設 | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | | | |
| | 33.3% | 14.7% | 15.0% | 13.3% | 4.3% | 18.8% | 26.7% | 0.0% | 10.0% | 9.4% | 11.1% |
| 高齢者関連施設 | ● | | ● | | ● | ● | | ● | | ● | |
| | 12.1% | 5.1% | 10.3% | 1.8% | 15.8% | 15.6% | 0.0% | 10.0% | 5.0% | 10.5% | 0.0% |

| | 能勢電鉄 | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 日生中央 | 妙見口 | ときわ台 | 光風台 | 笹部 | 山下 | 畦野 | 一の鳥居 | 平野 | 多田 | 鼓滝 |
| 公共施設等 | ● | ● | | ● | ● | ● | | ● | | ● | ● |
| | 25.0% | 11.1% | 0.0% | 16.7% | 14.3% | 25.0% | 6.7% | 7.1% | 0.0% | 12.5% | 14.3% |
| 商業施設 | ● | | | | | ● | | | | ● | ● |
| | 55.6% | 0.0% | 16.7% | 9.1% | 15.8% | 33.3% | 13.0% | 0.0% | 4.2% | 27.3% | 18.2% |
| 業務施設（銀行、郵便局） | | | | ● | ● | ● | ● | | | ● | ● |
| | 0.0% | 0.0% | 25.0% | 33.3% | 25.0% | 37.5% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 27.3% | 20.0% |
| 医療施設 | ● | | | ● | | ● | ● | | ● | ● | ● |
| | 33.3% | 0.0% | 6.7% | 18.8% | 9.5% | 41.2% | 22.9% | 0.0% | 14.6% | 20.0% | 16.7% |
| 児童関連施設 | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● |
| | 50.0% | 66.7% | 0.0% | 20.0% | 22.2% | 33.3% | 25.0% | 0.0% | 16.7% | 22.2% | 20.0% |
| 高齢者関連施設 | ● | ● | | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 60.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 14.3% | 28.6% | 28.6% | 11.1% | 14.3% | 22.2% | 15.4% |

注）上段の●印は、500m圏内の施設数が、1000m圏内の施設数の1/4以上、かつ2000m圏内の施設数の1/16以上であることを示す。
下段の数値は、2000m圏内の施設数に対する500m圏内の施設数の割合（施設集中率）を表す。

# ４．立地特性からみた鉄道駅の分類

駅の立地特性や周辺の状況から、以下の4点に着目し、今後の発展可能性を視野に入れた駅の分類を行う。

（1）駅の立地：

　計画的な住宅地／市街地／計画的な住宅地と市街地の境界

（2）駅前の地域施設：

　大規模商業施設／大規模商業施設と小規模施設／中規模施設／小規模施設

（3）幹線道路との関係：

　幹線道路に近接／幹線道路との関係なし

（4）用途地域：

　商業地域／近隣商業地域／その他

# 4. 立地特性からみた鉄道駅の分類

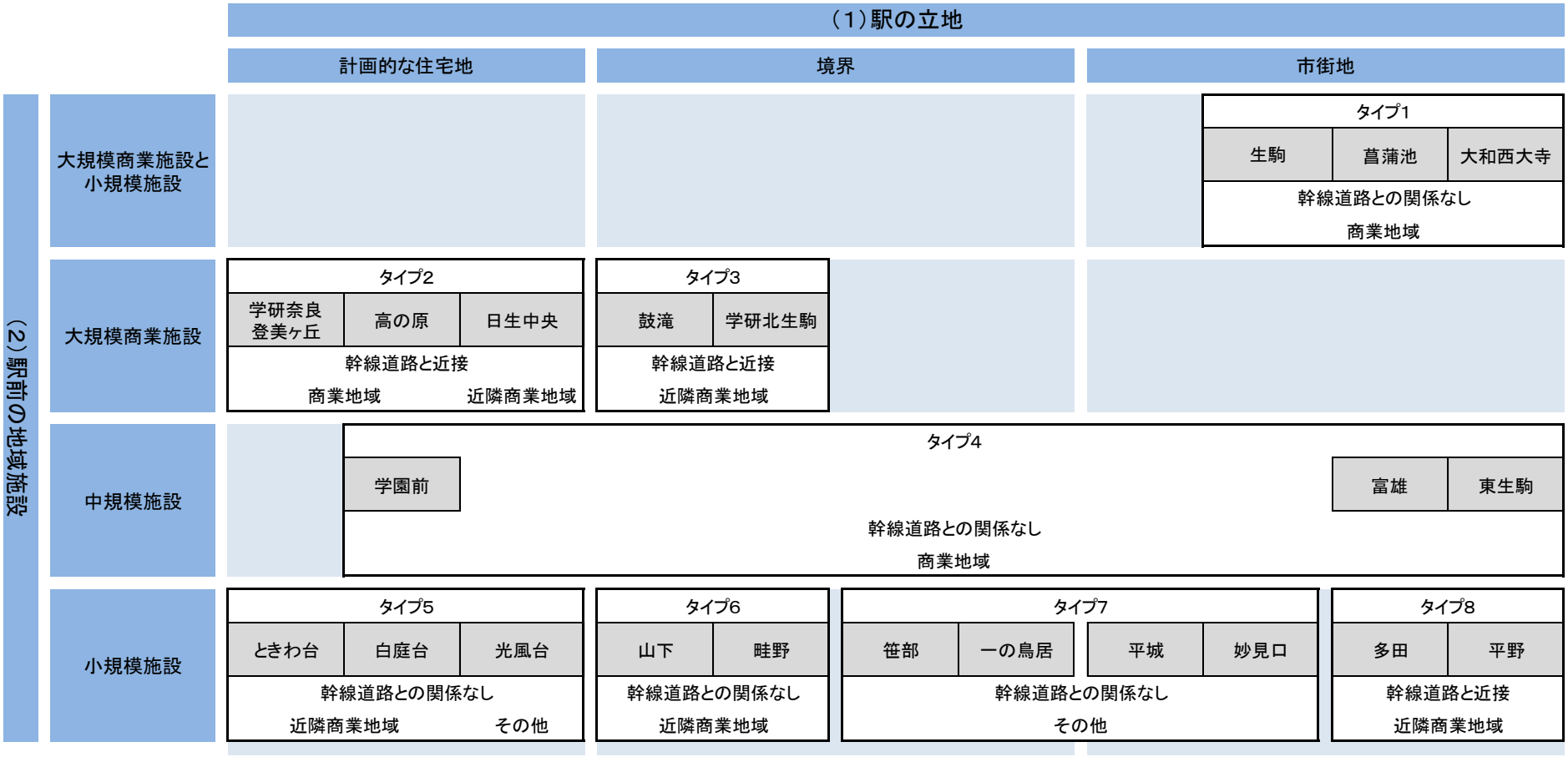



図11　立地特性からみた鉄道駅の分類

# 4. 立地特性からみた鉄道駅の分類

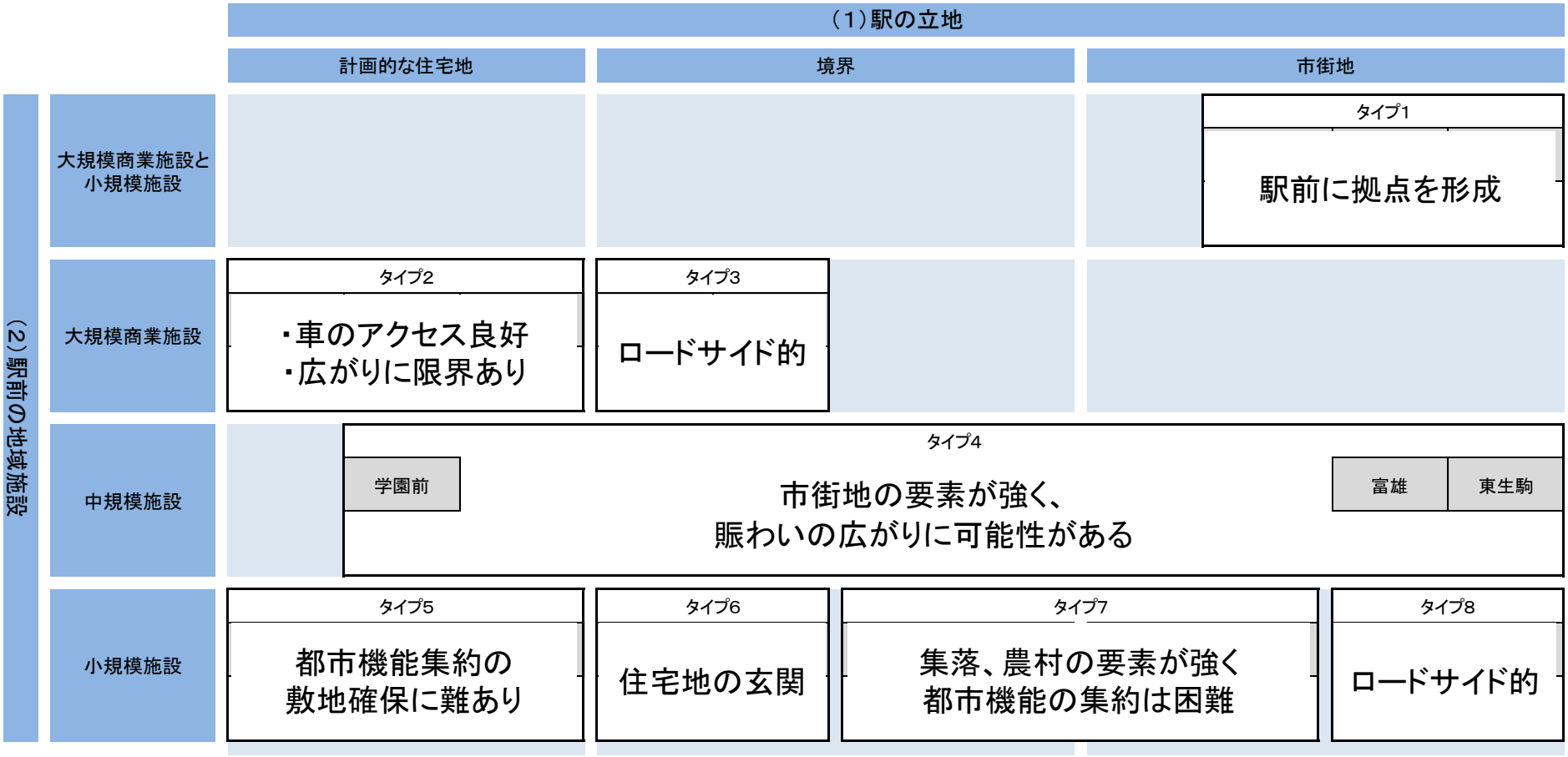
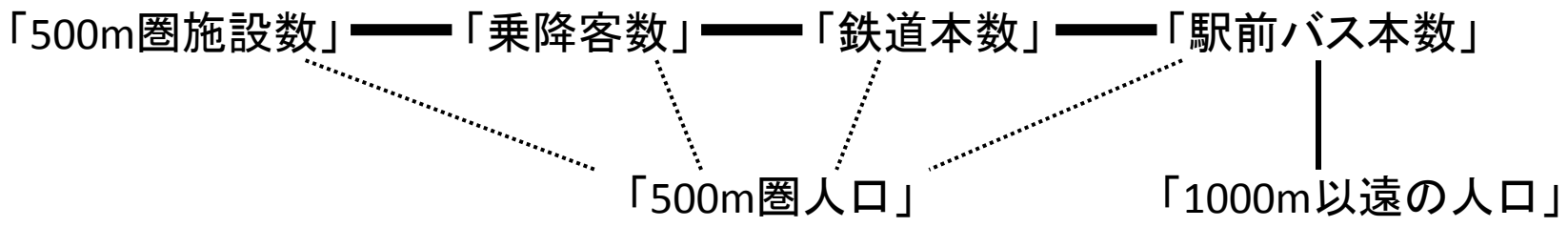



図11　立地特性からみた鉄道駅の分類

# ５．まとめ




まとめ１．拠点性を向上させる駅においては、駅と後背圏の住宅地を結ぶバス路線を確保するような交通ネットワークが重要である。

まとめ２．駅によって駅周辺施設の業種の傾向は異なることから、立地特性による駅のパターンを見極めながら、各駅の方向性の設定が求められる。

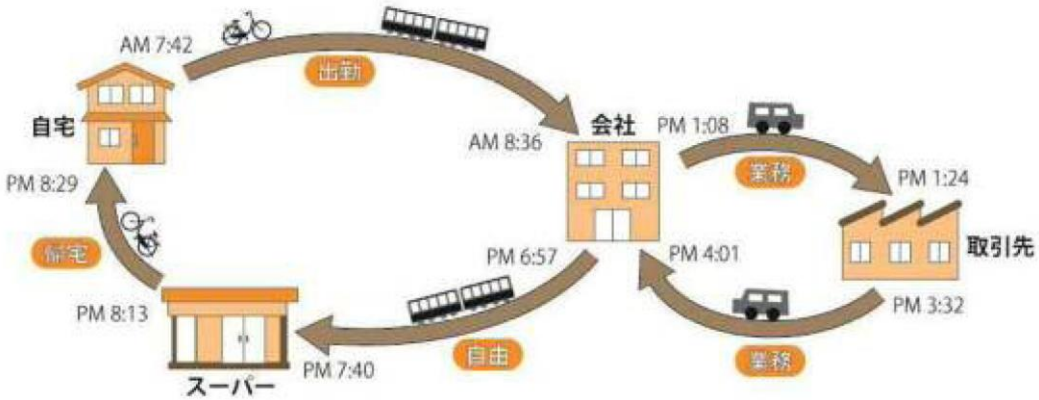
# 鉄道駅関連トリップの特性

井ノ口 弘昭（関西大学）

# 鉄道駅関連トリップ分析方法

## （1）第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

・パーソントリップ調査（PT調査）は「人の動き」を調査するもの
・大都市圏において10年間隔で実施
・第5回調査：平成22年に実施、約35万世帯、約74万人から回答
・調査対象地域：近畿2府4県（大阪府・京都府・滋賀県・奈良県・和歌山県・兵庫県）
・平日および休日の1日の動きを調査
・「第5回近畿圏パーソントリップ調査　データ集計システム」を用いて分析




出典：平成22年の京阪神都市圏における人の動き（京阪神都市圏交通計画協議会）

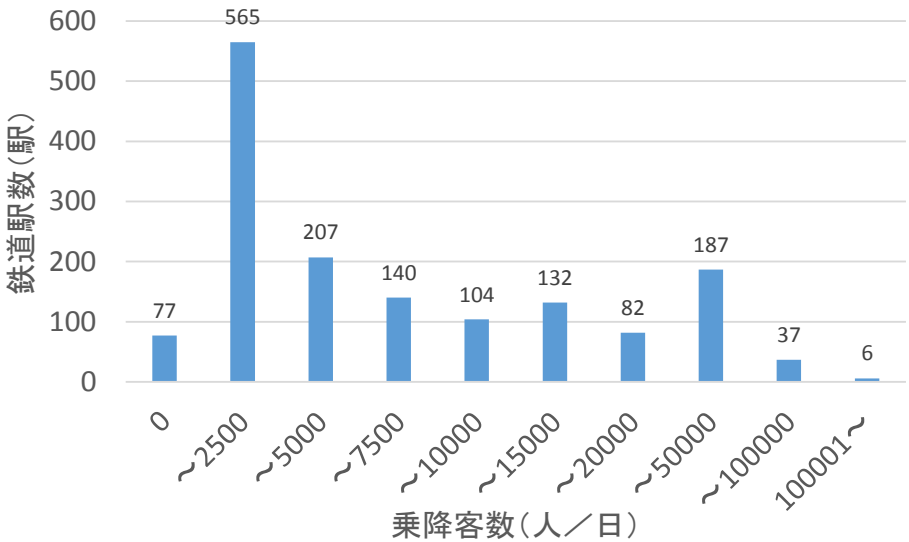
## （2）関連GISデータ

・「国土数値情報ダウンロードサービス」に掲載されているデータを利用
・「駅別乗降客数データ」などが公開されている

# 能勢電鉄沿線のトリップ特性

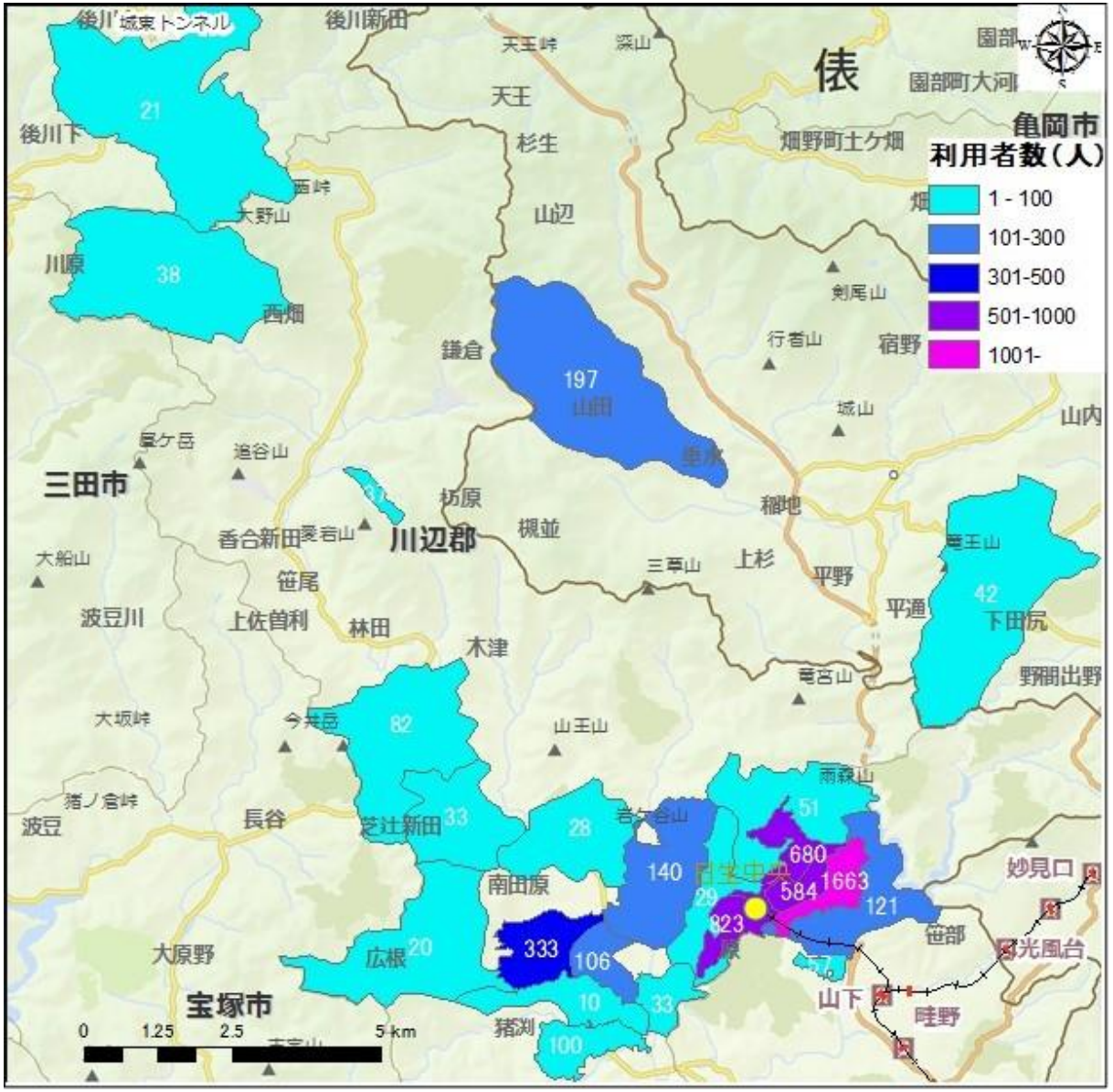
対象駅の乗降客数（能勢電鉄）

| 鉄道駅 | 乗降客数（H22PT） | 乗降客数（H23統計） |
|---|---|---|
| 日生中央 | 11,472 | 12,257 |
| 山下 | 6,361 | 7,346 |
| 多田 | 5,489 | 7,113 |
| 川西能勢口 | 11,330 | — |




近畿圏鉄道駅の乗降客数の分布（H22PT調査）

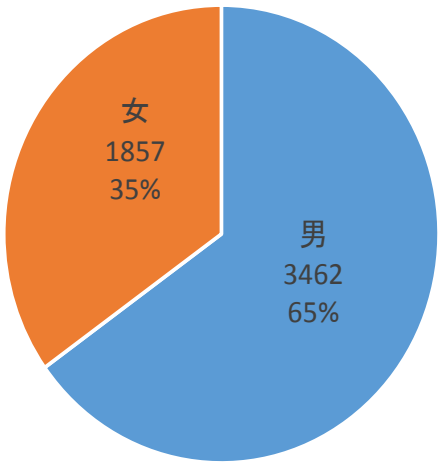
# 日生中央駅利用者の分析（1）



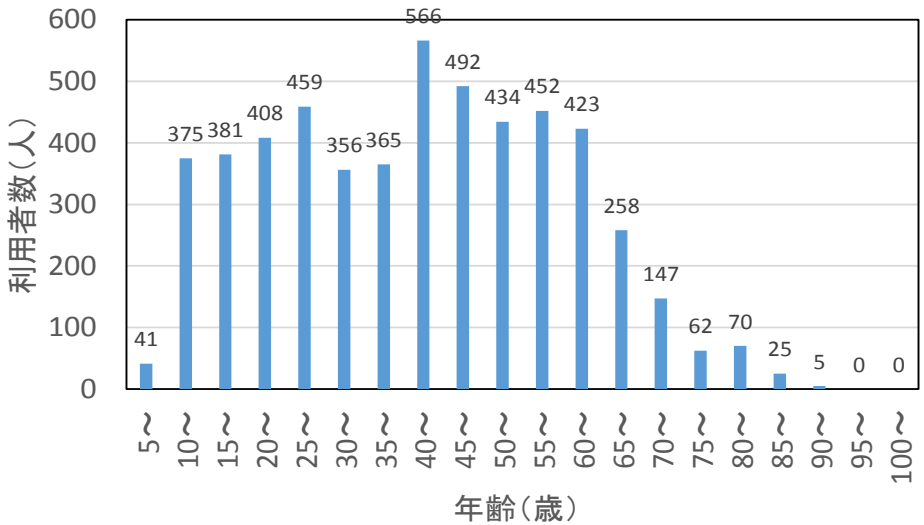

降車客の目的地分布

- 駅から2km程度の範囲での利用者が多い
- 駅から離れた利用者も存在
  （例）豊能郡能勢町山田
  距離：11km、利用者：197名

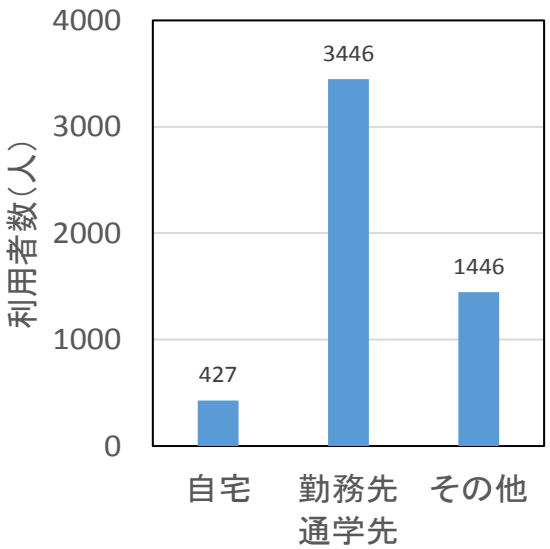
# 日生中央駅利用者の分析（2）



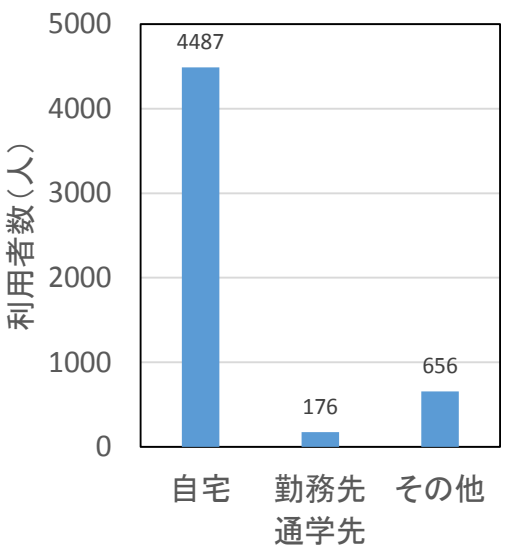

降車客の性別構成




降車客の年齢構成



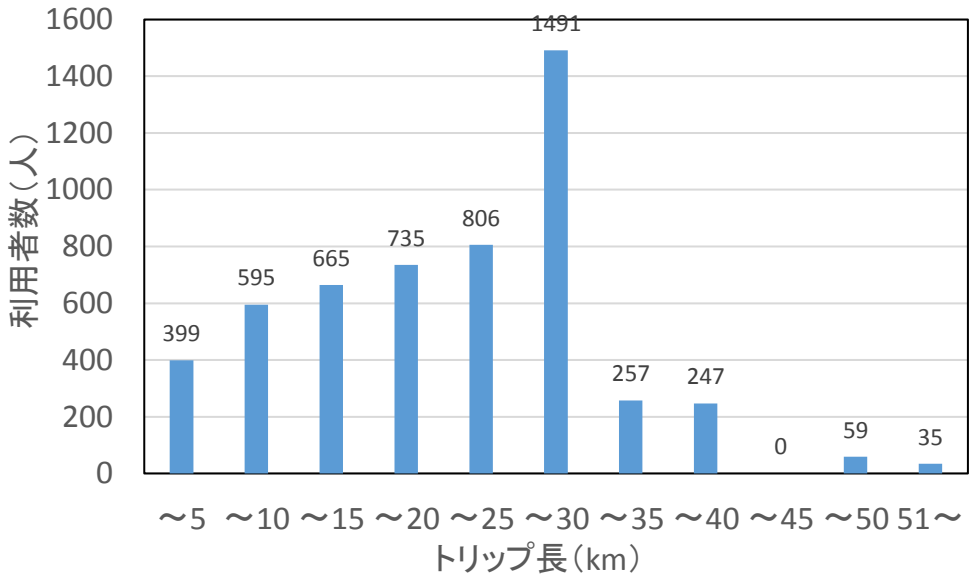

降車客の出発地種別



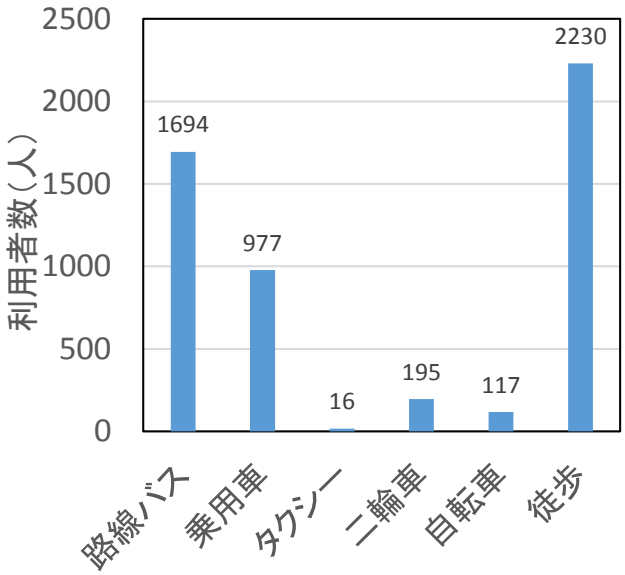

降車客の目的地種別

- 男性が多い
- 若年層から中年層までの年齢層を中心に利用
- 通勤・通学先⇔自宅（駅周辺）の利用が多い

# 日生中央駅利用者の分析（3）




降車客のトリップ長分布




端末交通手段

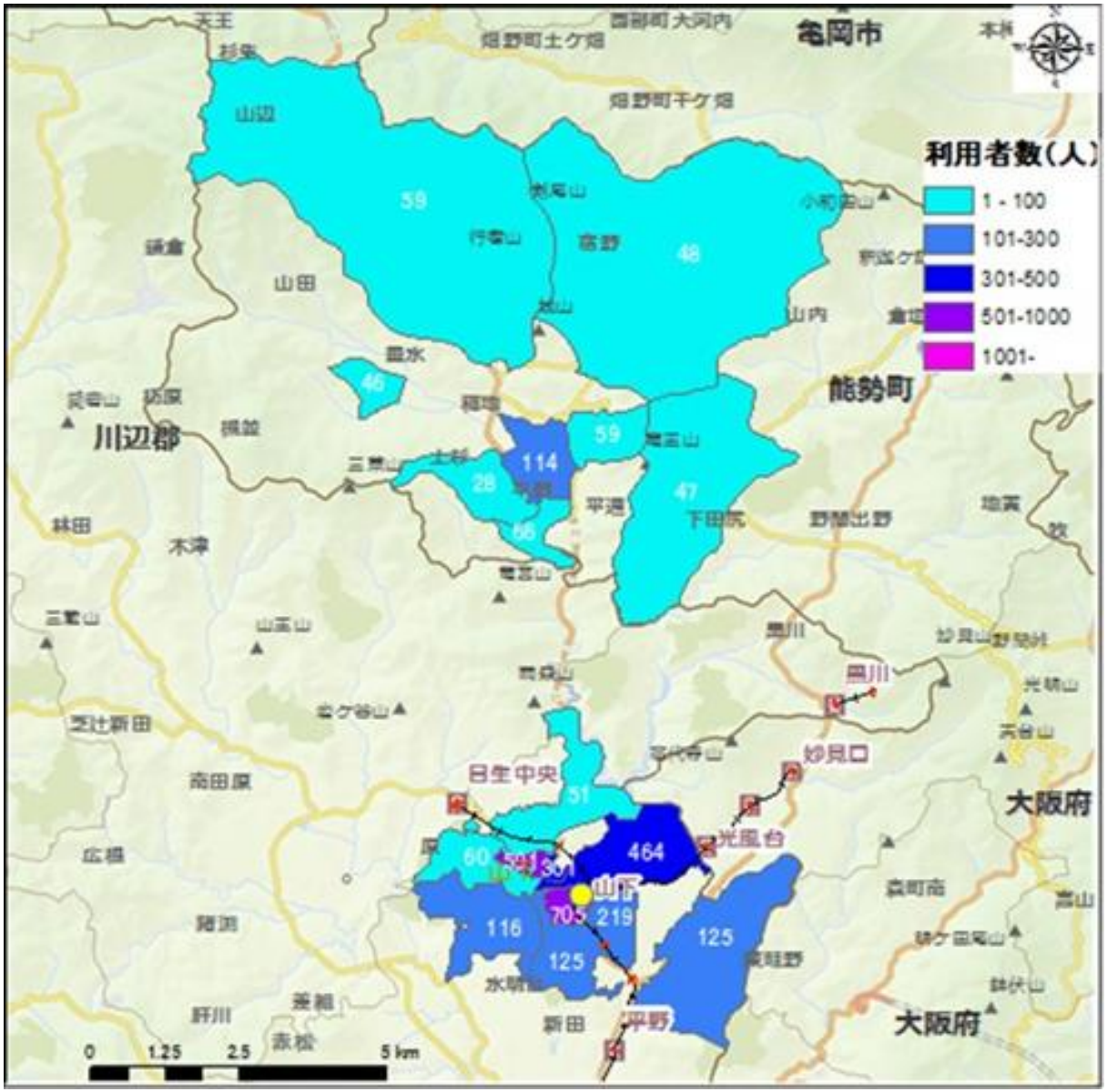
トリップ長：
　出発地ゾーンから目的地ゾーンまでの直線距離

日生中央駅降車後の目的地までの交通手段

・25～30kmのトリップ長が多い
　日生中央駅⇔阪急梅田駅の鉄道路線長は28.0km
　梅田周辺地域からの利用者が多い

・端末手段は徒歩が多い
　周辺地域は勾配があることから、自転車の利用がしづらい

# 山下駅利用者の分析（1）

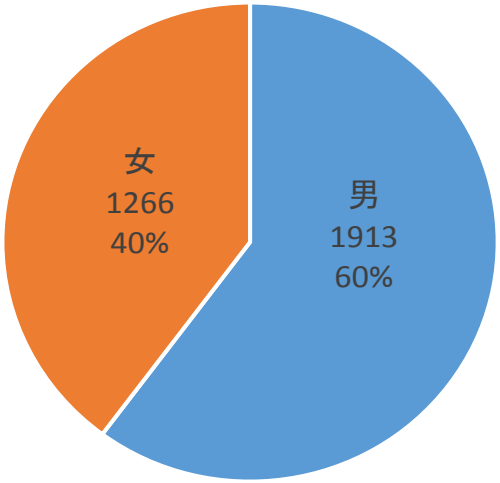



降車客の目的地分布

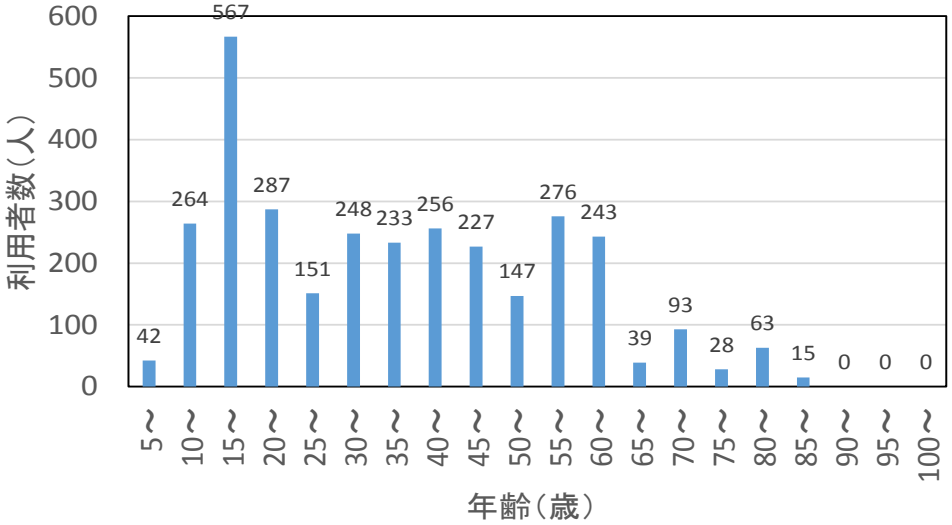
- 駅から2km程度の範囲での利用者が多い
- 駅から離れた利用者も存在
  北部地域へは阪急バス西能勢線が1時間1本程度の間隔で運行

  北部地域では、日生中央駅利用者との重なりは少ない

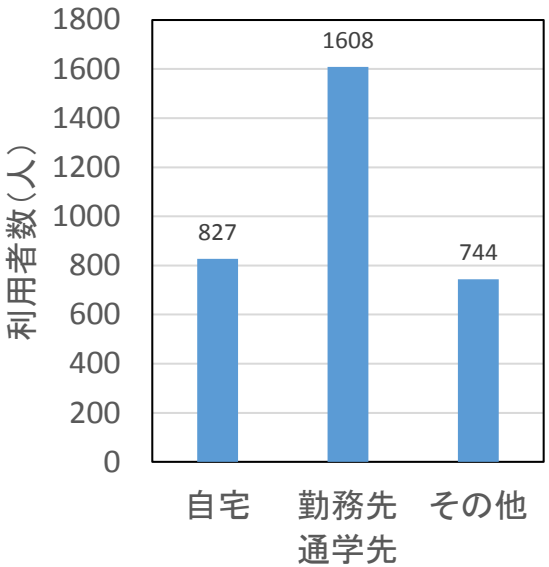
# 山下駅利用者の分析（2）



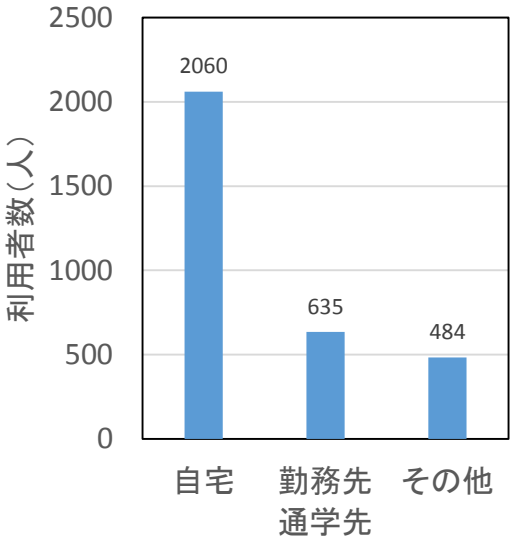

降車客の性別構成




降車客の年齢構成



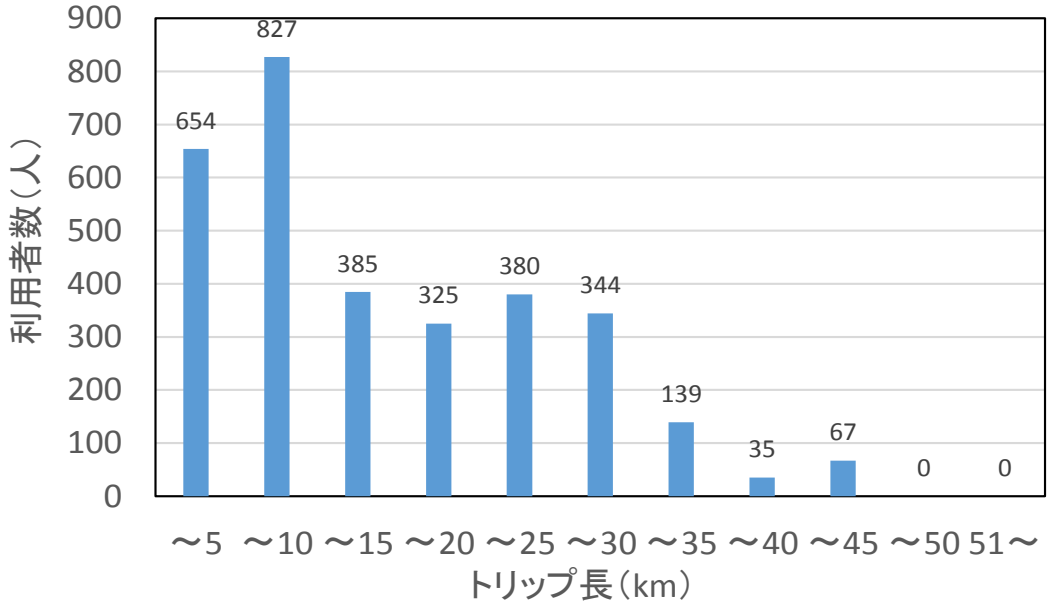

降車客の出発地種別



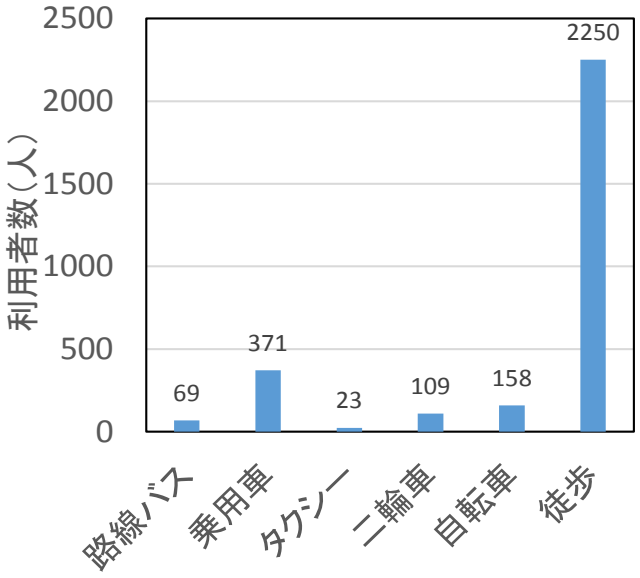

降車客の目的地種別

- 男性がやや多い
- 15～19歳の利用が多い（通学利用）
- 山下駅周辺への来訪者も比較的多い（高校など）

# 山下駅利用者の分析（3）




降車客のトリップ長分布

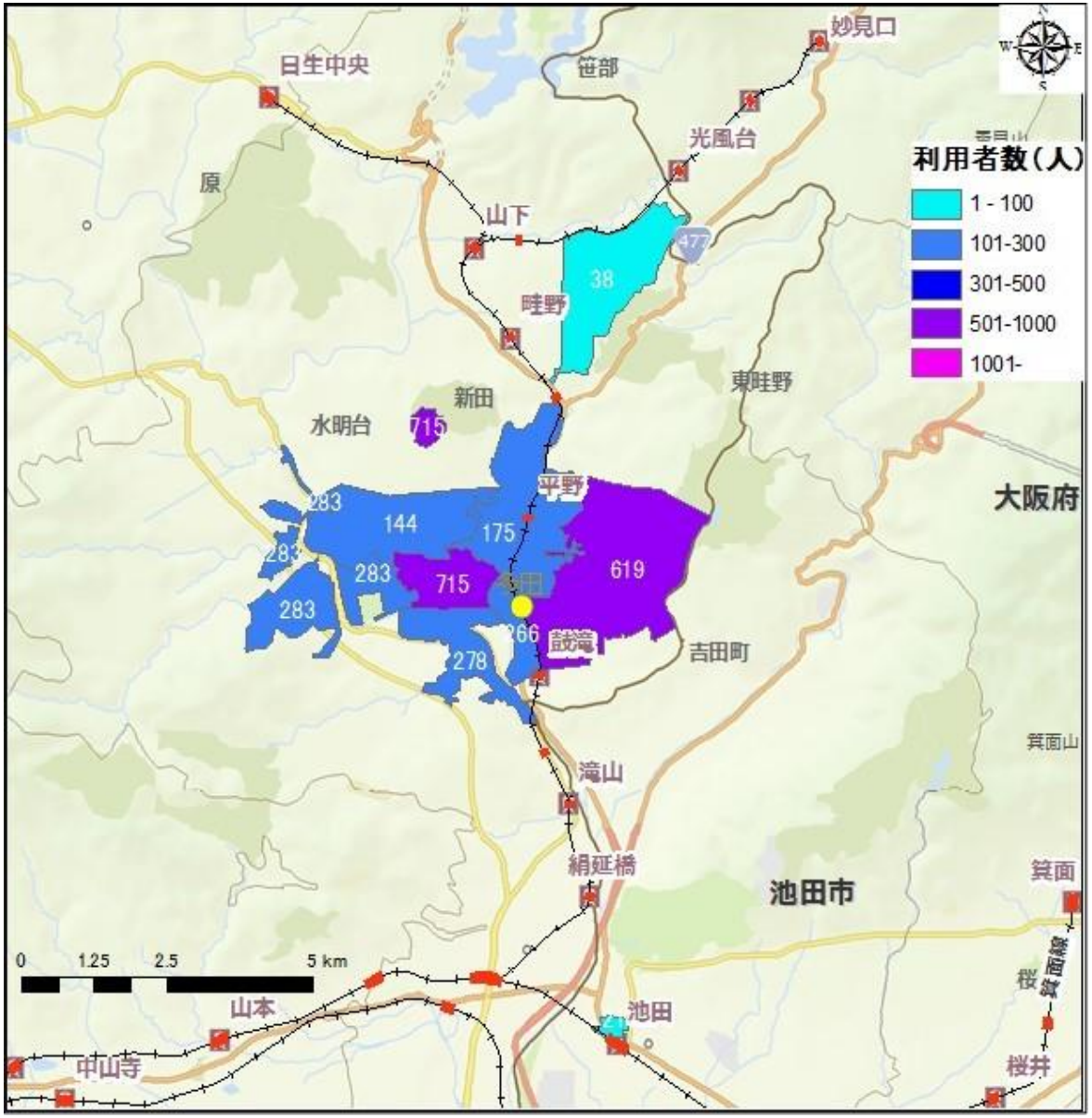



端末交通手段

・5～10km程度の利用者が多い
　阪急梅田駅からの乗車は全体の5%
　川西能勢口を含めた能勢電鉄の乗車が全体の31%

・端末手段は徒歩が多い
　端末交通としてのバス利用者は少ない

# 多田駅利用者の分析（1）

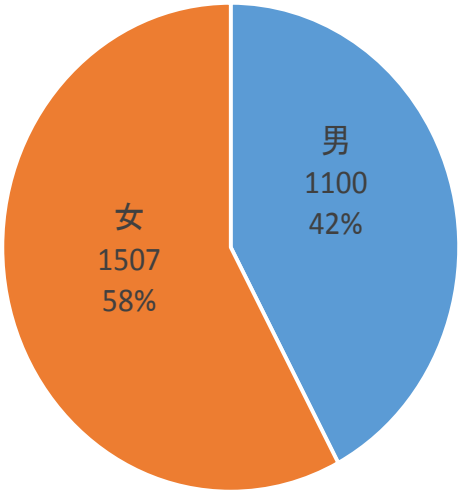



降車客の目的地分布

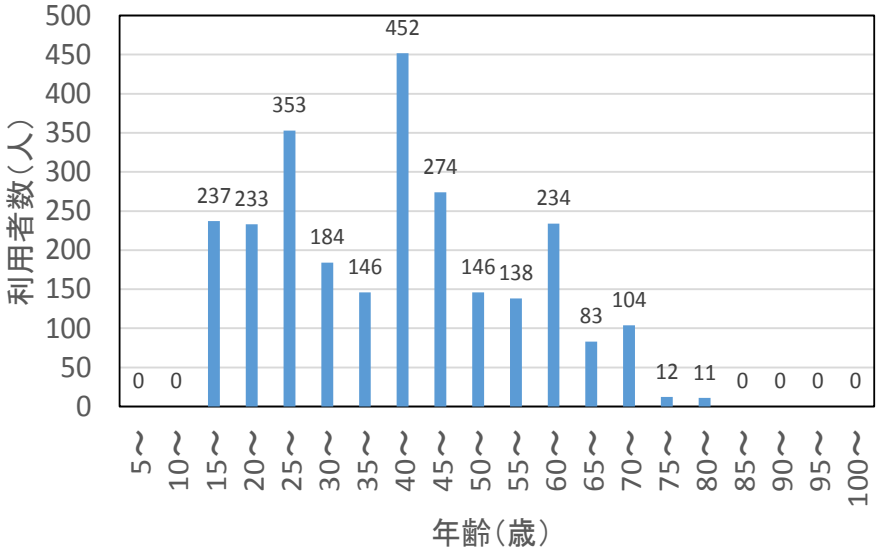
・駅から2km程度の範囲での利用者が大半を占める

駅から離れた利用者は少ない

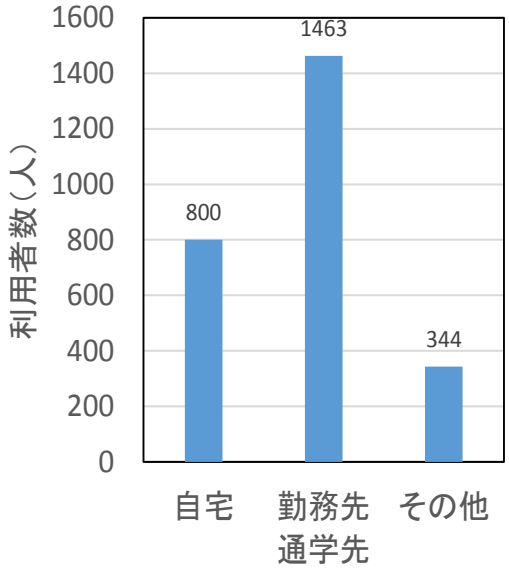
# 多田駅利用者の分析（2）



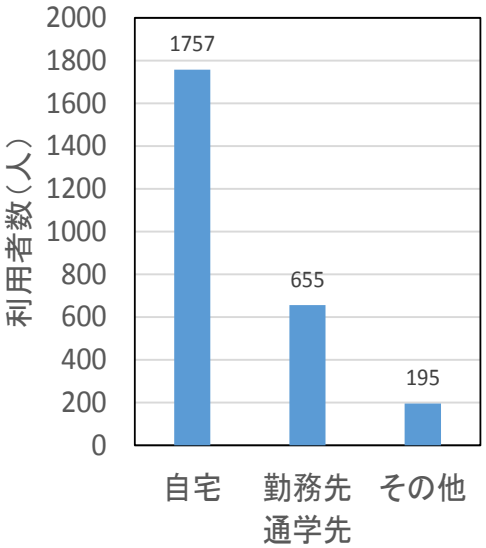

降車客の性別構成




降車客の年齢構成



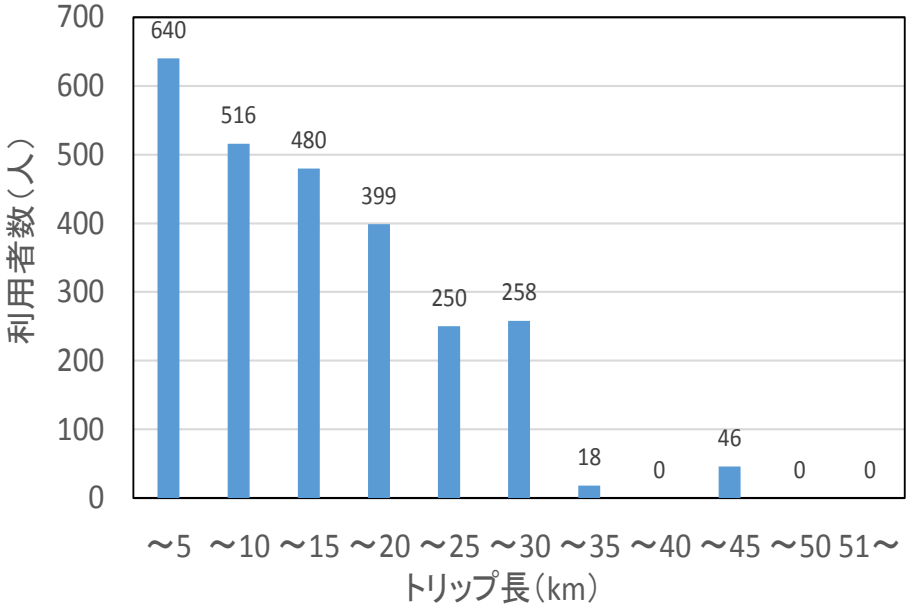

降車客の出発地種別



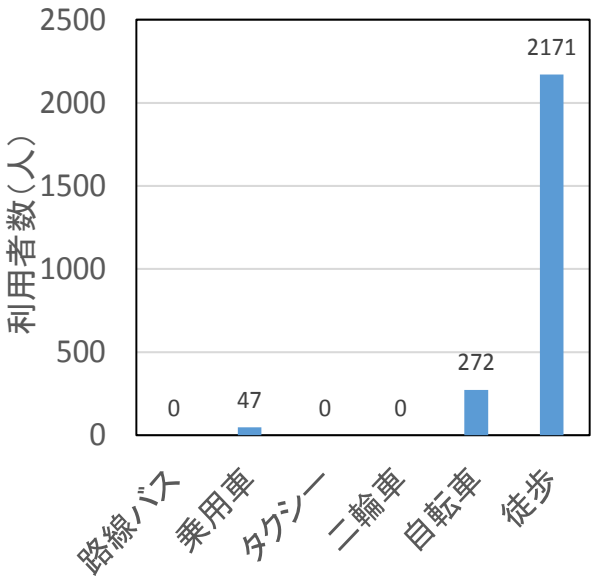

降車客の目的地種別

- 女性の割合が高い
- 40～44歳の利用者がやや多い
- 多田駅周辺への来訪トリップが31%

# 多田駅利用者の分析（3）




降車客のトリップ長分布

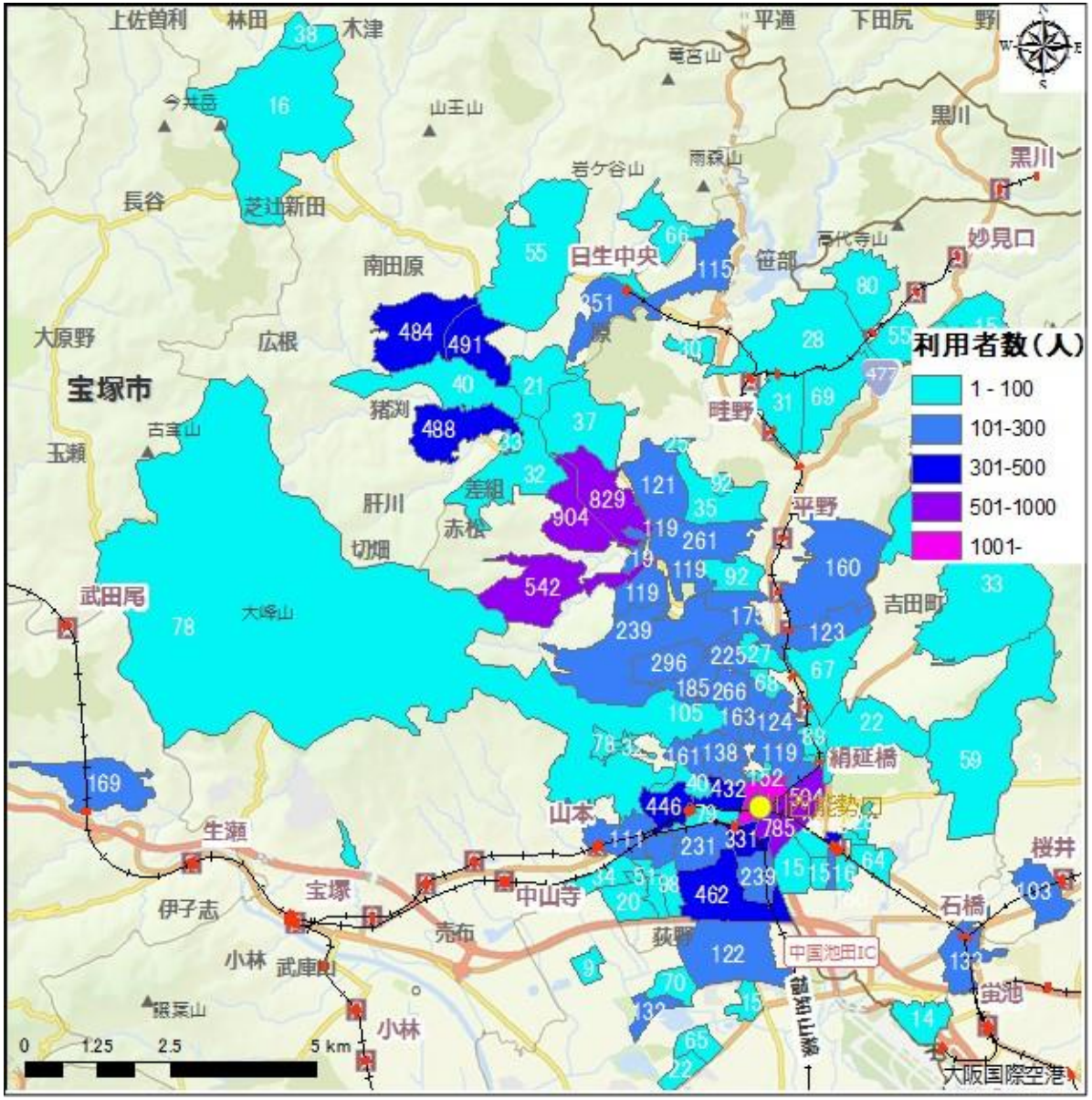



端末交通手段

・5km以内の短距離での利用者が多い
　能勢電鉄内の利用者は21%（川西能勢口からの乗車が多い）

・端末手段は徒歩・自転車が多い
　駅前には路線バスの停留所がない

# 川西能勢口駅利用者の分析（1）

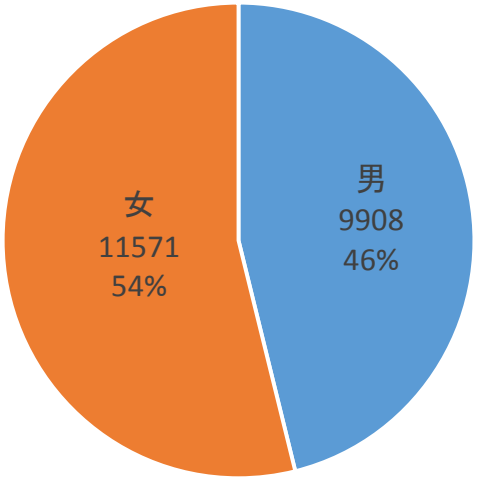



降車客の目的地分布

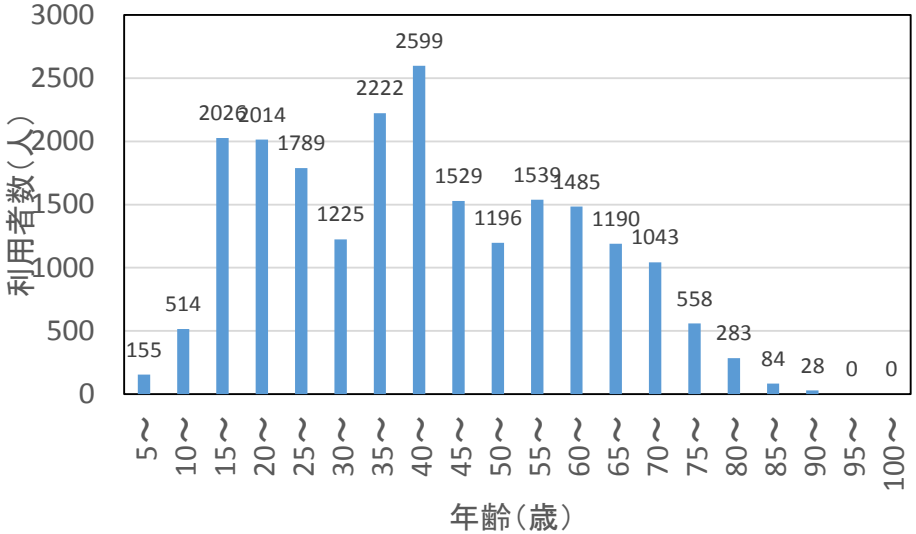
※阪急電鉄の駅利用者を含める

- 駅周辺地域の利用者が多い
- 北西方面等の鉄道路線から離れた地域の利用者も多い
- 雲雀丘花屋敷駅周辺地域からの利用者も存在

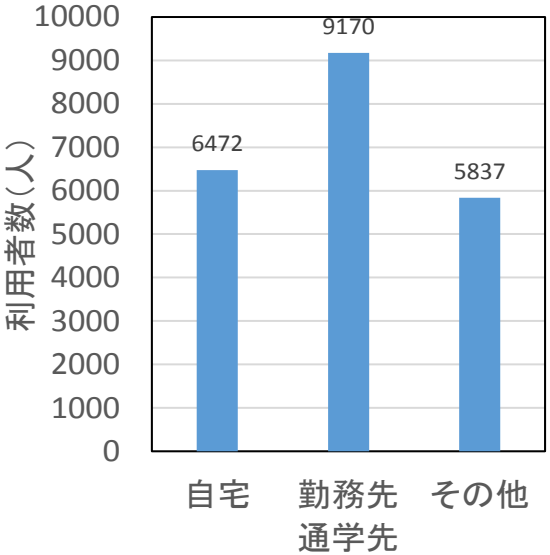
# 川西能勢口駅利用者の分析（2）



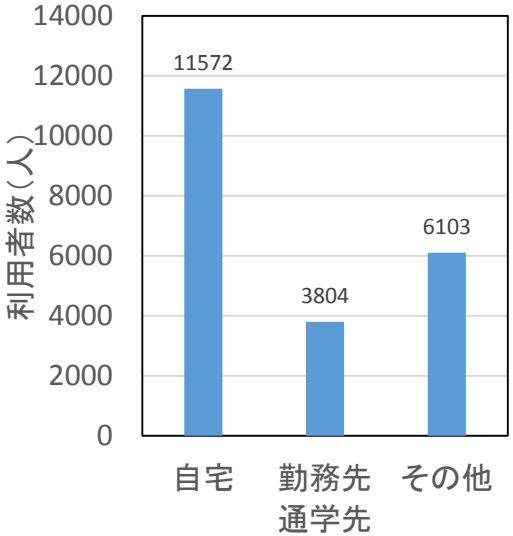

降車客の性別構成




降車客の年齢構成



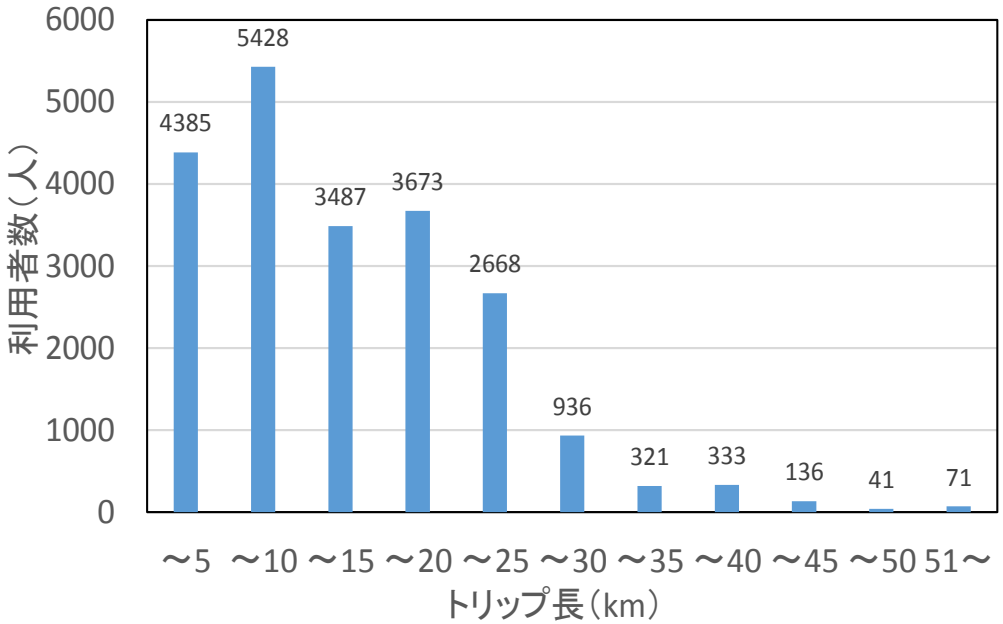

降車客の出発地種別



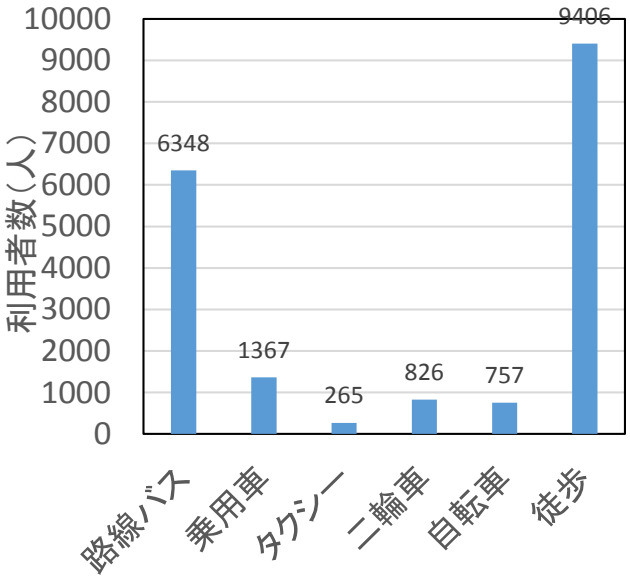

降車客の目的地種別

- 女性が半数をやや超えている
- 15～19歳、40～44歳が比較的多い
- 自宅やその他の施設を出発地とするトリップも比較的多い

# 川西能勢口駅利用者の分析（3）




降車客のトリップ長分布




端末交通手段

・5～10km程度の利用者が多い
阪急電鉄内からの利用者は63%（うち阪急梅田駅12%）
能勢電鉄からの利用者は16%

・端末手段は徒歩・路線バスが多い
駅前には、「川西バスターミナル」がある

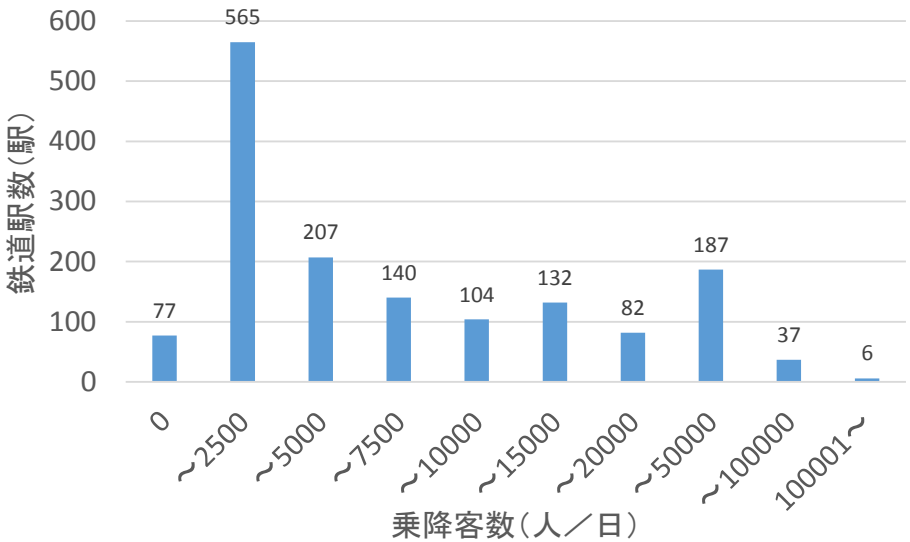
# 能勢電鉄沿線の駅利用者の特徴

| | |
|---|---|
| **日生中央駅** | ・駅から離れた地域を目的地とする利用者がいる<br>・男性の若年層から中年層までの利用者が多い<br>・梅田周辺の勤務先・通学先を出発地として、自宅を目的地とするトリップが多い<br>・端末交通手段は、徒歩が多いが、駅からの自動車利用も多い |
| 山下駅 | ・自宅を出発地とし、勤務先を目的地とするトリップも一定数存在する<br>・トリップ長は比較的短距離の割合が高い<br>・端末交通手段は、徒歩・自動車が中心 |
| 多田駅 | ・駅周辺を目的地とする利用者がほとんど<br>・女性の割合が比較的高い<br>・トリップ長は比較的短い |
| 川西能勢口駅 | ・到着地施設として、商業施設の利用者が比較的多い<br>・トリップ長は、5～10km程度の利用者が比較的多い<br>・到着地は広範囲に広がっている<br>・端末交通として徒歩・路線バスの利用者が多い |

# 近鉄奈良線沿線のトリップ特性

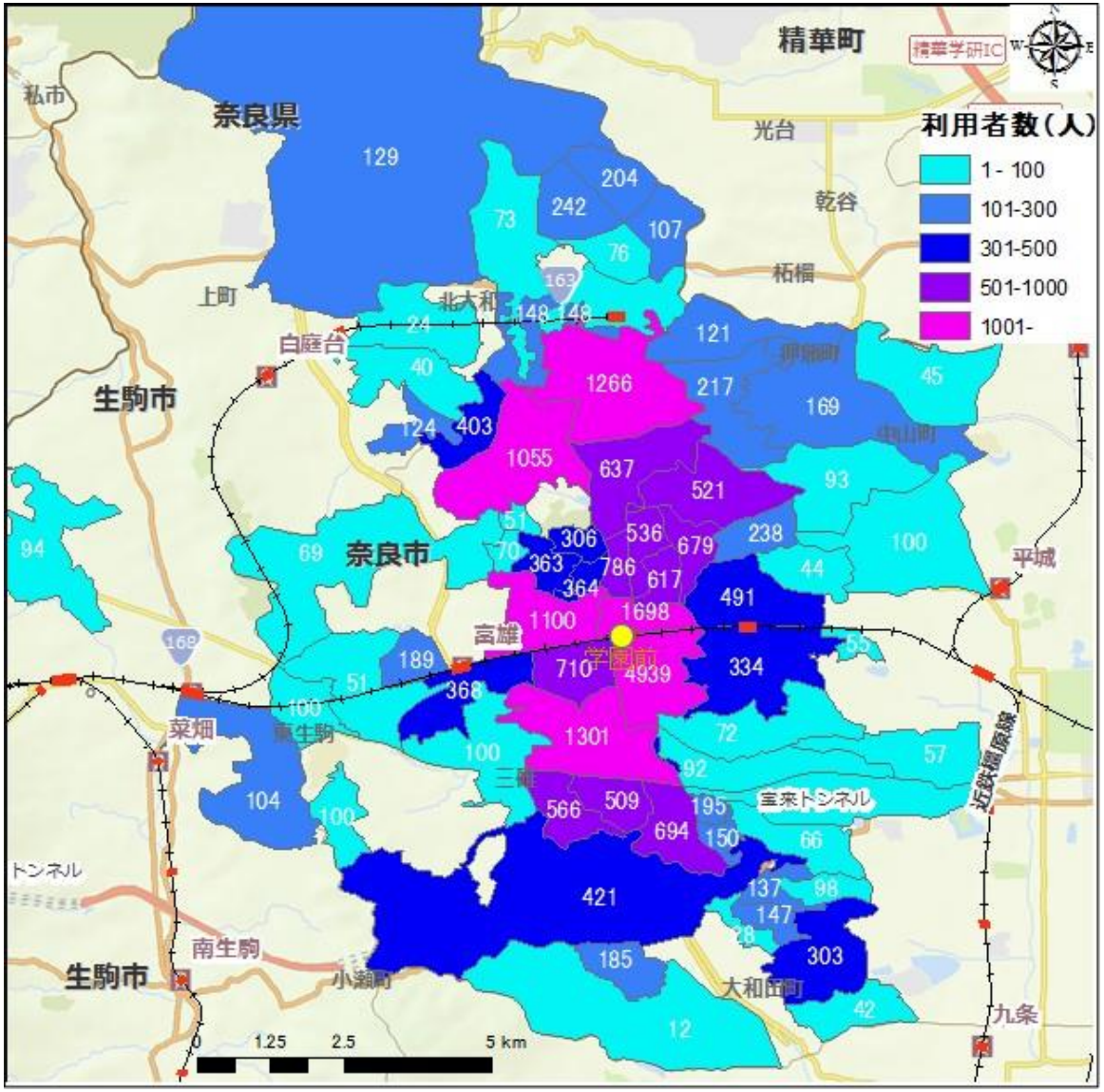
対象駅の乗降客数（近鉄奈良線）

| 鉄道駅 | 乗降客数（H22PT） | 乗降客数（H23統計） |
|---|---|---|
| 学園前 | 51,391 | 57,064 |
| 富雄 | 29,400 | 29,120 |




近畿圏鉄道駅の乗降客数の分布（H22PT調査）

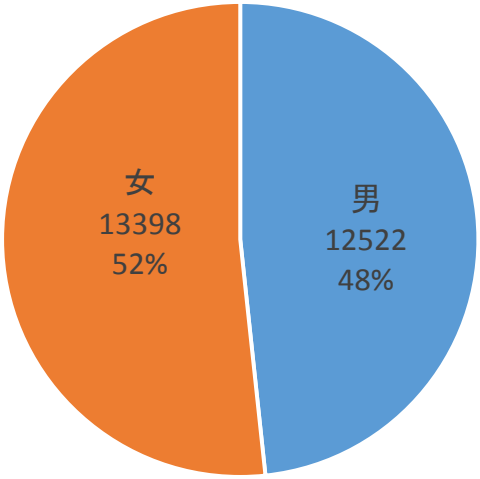
# 学園前駅利用者の分析（1）



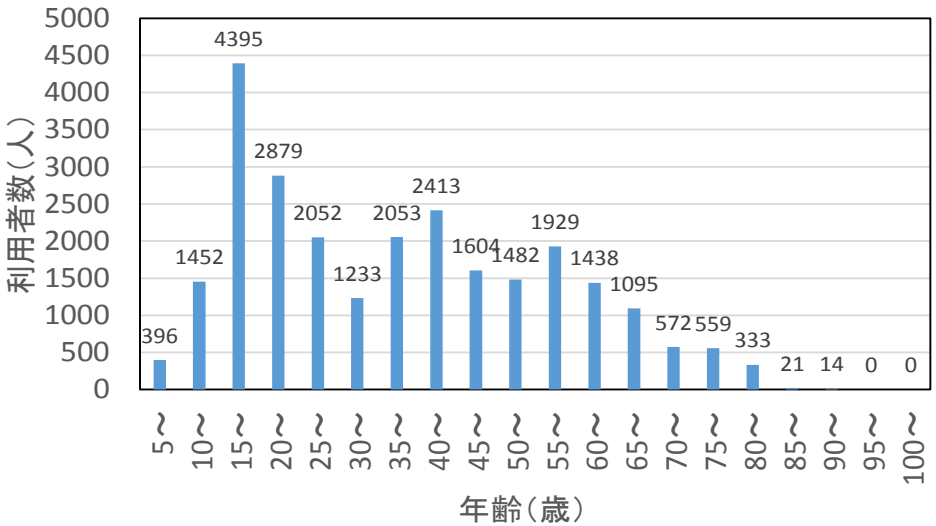

降車客の目的地分布

- 目的地は比較的広範囲に分布している
- 駅南部に帝塚山大学および小・中・高校が位置しているため、利用者が多い
- 北部の学研奈良登美ヶ丘駅に近い（中登美ケ丘など）利用者、学研奈良登美ヶ丘駅よりさらに北部の利用者（鹿ノ台など）も存在（特に奈良駅方面からの利用者）

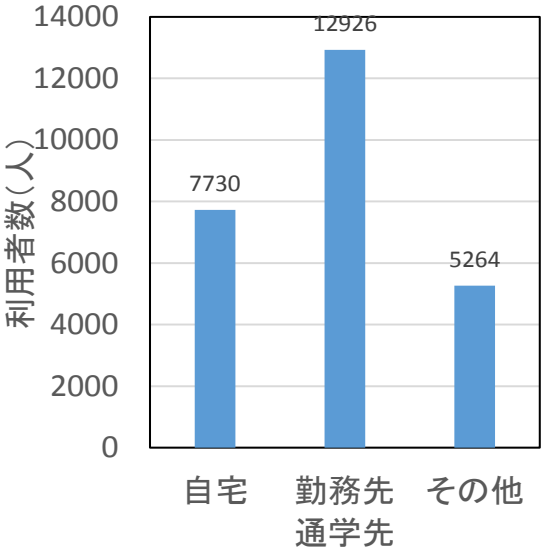
# 学園前駅利用者の分析（2）



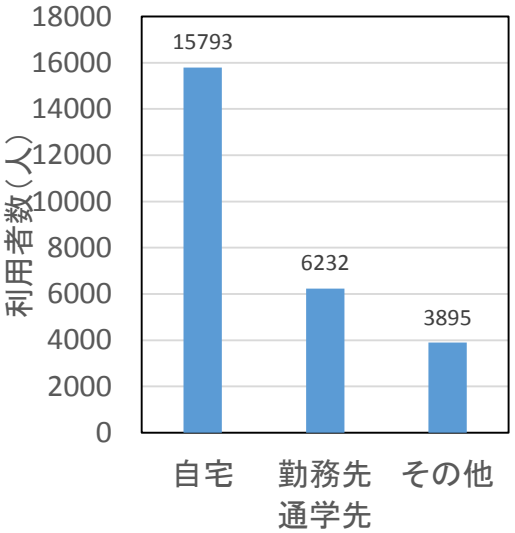

降車客の性別構成




降車客の年齢構成



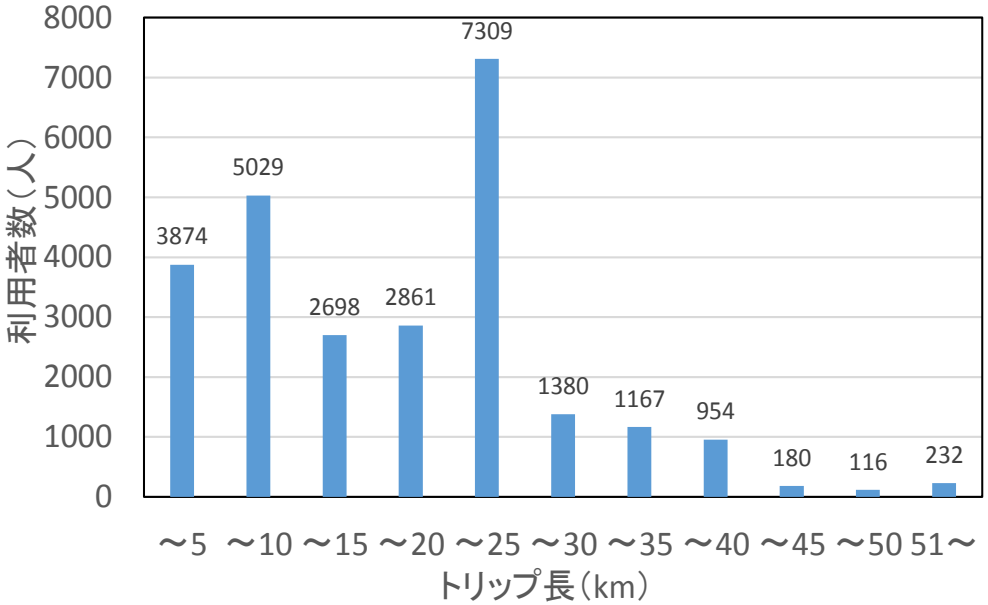

降車客の出発地種別



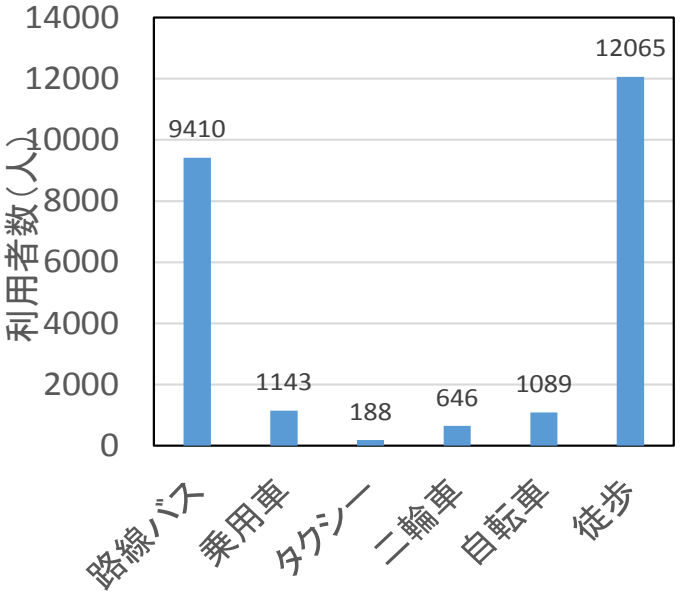

降車客の目的地種別

- 男女比はほぼ等しい
- 15歳～24歳の利用者が28%
- 学校関係者の利用もあるが、学園前駅周辺に自宅がある利用者も多い

# 学園前駅利用者の分析（3）




降車客のトリップ長分布

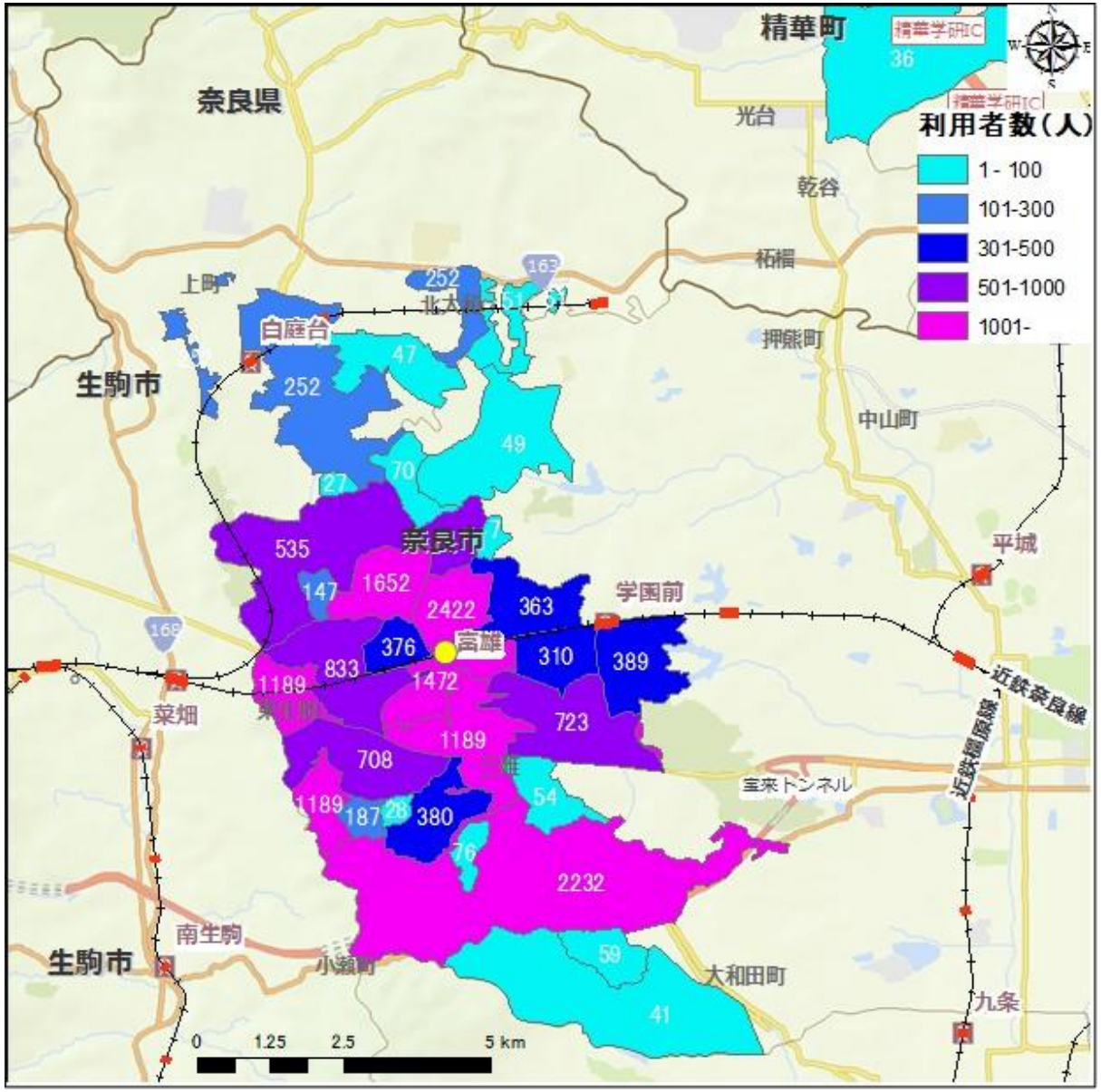



端末交通手段

・20～25kmの利用が比較的多い
　出発駅は、近鉄線内が65%（奈良駅からも多い）

・端末手段は徒歩・路線バスが多い
　乗用車は1,143人→送迎の自動車で混雑

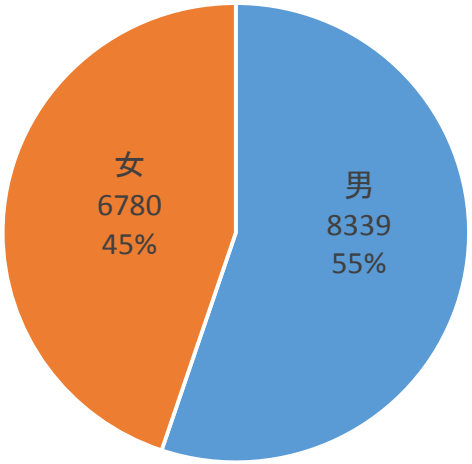
# 富雄駅利用者の分析（1）



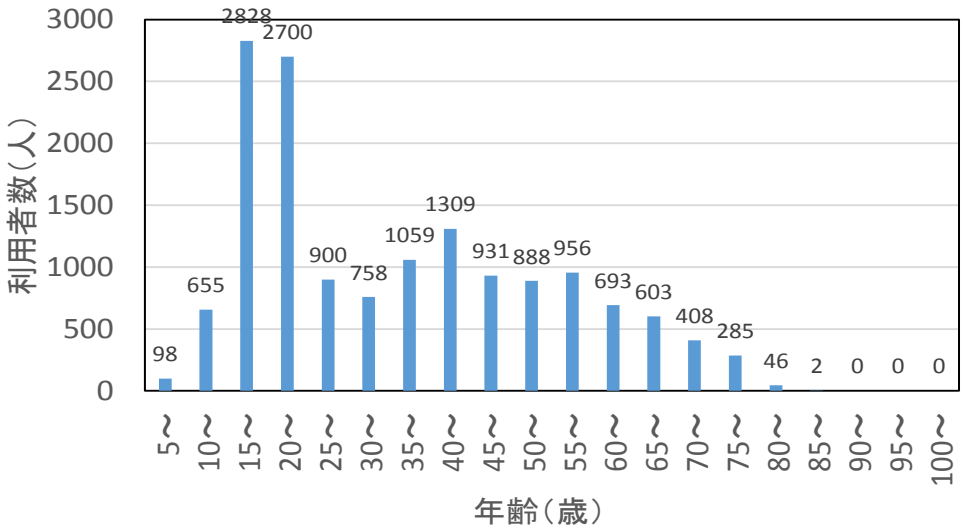

降車客の目的地分布

- 学園前駅と比較して範囲は狭い
- 北部の学研北生駒駅周辺の利用者も存在
- 南部（奈良市中町）には近畿大学農学部がある

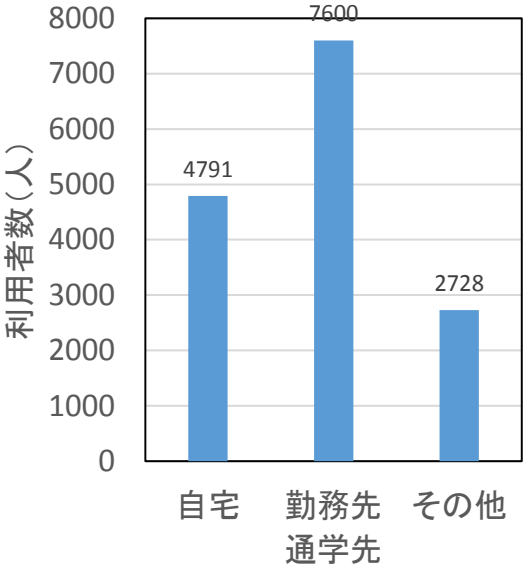
# 富雄駅利用者の分析（2）



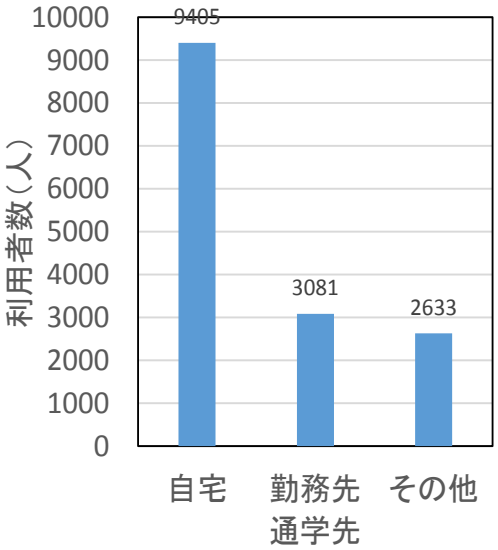

降車客の性別構成




降車客の年齢構成



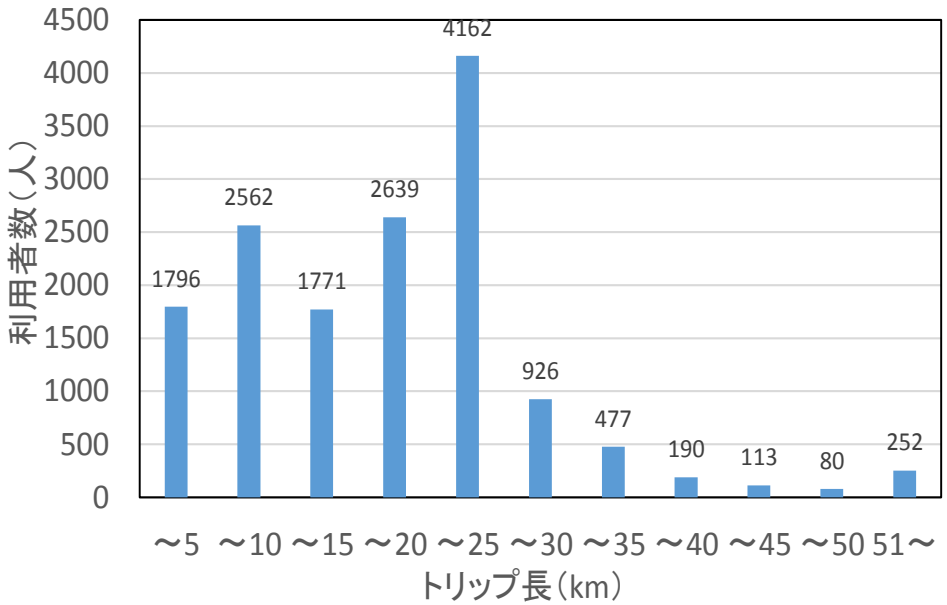

降車客の出発地種別



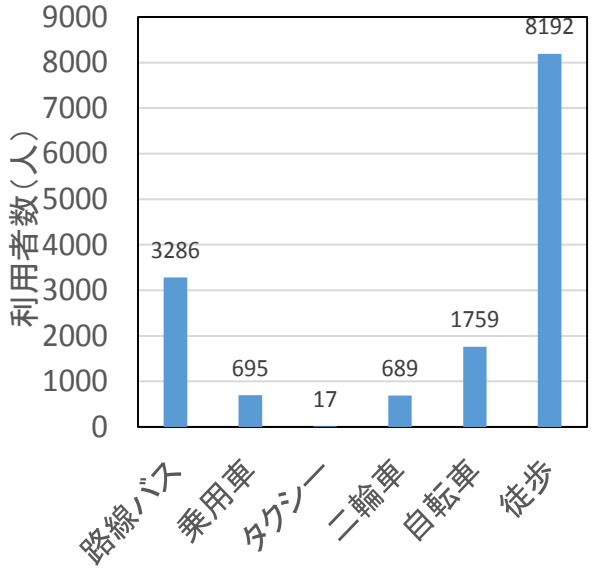

降車客の目的地種別

- 男性がやや多い
- 15～24歳が37%を占める
- 富雄駅周辺への来訪者もいるが、自宅を目的地とする利用者が多い

# 富雄駅利用者の分析（3）




降車客のトリップ長分布




端末交通手段

・20～25kmのトリップ長が多い
　乗車駅は近鉄線内が61%

・端末手段は徒歩・路線バスが多い
　学園前駅と比較すると路線バスの割合がやや低い

# 近鉄奈良線沿線の駅利用者の特徴

・今回対象とした2駅は比較的類似した傾向

・乗降客数は多く、比較的大規模な駅

・駅利用者の目的地は広範囲に分布し、近鉄けいはんな線に近い利用者も存在

・利用者は、駅周辺の大学等に通学する学生もいるが、6割程度が駅周辺に自宅がある帰宅トリップ

・端末交通としてバス利用者が多い

・自動車利用者も人数では多い

・トリップ長は20～25km程度が比較的多い

# 鉄道駅関連トリップ特性のまとめ

1) 今回対象とした能勢電鉄の駅は、近畿圏内の駅の乗降客数では中程度であり、近鉄奈良線の駅は、乗降客数が比較的多い駅である。

2) 能勢電鉄の日生中央駅・山下駅では比較的遠方の利用者も存在し、日生中央駅では路線バスあるいは自動車、山下駅では自動車を端末交通としている。

3) 日生中央駅では、大部分が駅周辺に自宅がある利用者であるが、山下駅・多田駅では、駅周辺の勤務先へ通勤するトリップも見られる。

4) 日生中央駅では、梅田周辺からの利用が多いが、山下駅・多田駅では比較的短距離のトリップも多い。

5) 日生中央駅・山下駅は男性の利用がやや多いが、多田駅では女性の利用がやや多くなっている。

6) 川西能勢口は、駅周辺に自宅がある利用者も多いが、商業施設などを目的地とする利用者も比較的多い。

7) 近鉄奈良線の学園前駅・富雄駅の利用者は比較的類似した傾向がみられる。学生の利用も見られるが、駅周辺に自宅がある利用者が多い。

8) 近鉄奈良線の利用者は、駅から離れた地域からの利用者も多い。特に、近鉄けいはんな線に近い利用者も見られた。

研究交流セミナー「これからの郊外・住まいと鉄道」
駅から始まるコンパクトシティ形成に向けて
2016年6月10日（金）

# 生活行動、意識と駅

水野優子
武庫川女子大学

# 沿線居住者グループインタビューより

# 調査概要

＜調査目的＞
2014年度アンケート調査を実施した能勢電鉄沿線、近鉄奈良線沿線に立地する郊外住宅地居住者に対し、郊外の日々の生活、意識、駅の位置づけ、将来の居住意向等について明らかにするため、グループインタビューを実施した。

| 地区 | | 能勢電鉄沿線の住宅地<br>・能勢電鉄駅直結 | 近鉄奈良線沿線の住宅地<br>・近鉄富雄駅から1km超圏の矢田丘陵東麓 |
|---|---|---|---|
| 住宅地<br>開発諸元 | 事業主体 | 大手民間開発業者 | 大手鉄道事業者系 民間開発業者 |
| | 事業手法 | 土地区画整理事業 | 都市計画法第29条の開発許可 |
| | 事業期間 | 1967～82年（S42～57） | 1972～75年（S47～50） |
| | 事業面積 | 173ha | 31ha |
| | 計画戸数 | 4,400戸 | 579戸 |
| 人口諸元 | 人口、世帯数 | 10,978人、4,772世帯 | 1,760人、738世帯 |
| | 年齢三区分別人口 | 0-14歳：1,203人（11.0%）<br>15-64歳：5,359人（48.8%）<br>65歳-：4,416人（40.2%） | 0-14歳：153人　（8.7%）<br>15-64歳：792人（45.0%）<br>65歳-：806人（45.8%） |
| | 出典 | 登録人口2016.3.31/川西市総務課 | 登録人口2016.1.1/奈良市総務課 |
| 最寄駅 | | 畦野駅、山下駅、笹部駅 | 富雄駅 |
| 路線バス | | ・畦野駅、山下駅との路線あり | ・富雄駅との路線あり |
| グループインタビュー | | グループ1：男性3名、女性2名（1月23日）<br>グループ2：男性3名、女性2名（1月24日） | グループ1：男性8名（1月16日）<br>グループ2：女性7名（1月16日）<br>グループ3：男性8名（1月28日） |

# 日常の生活-買い物

## 能勢電鉄沿線

対象地の最寄り駅3つのうち、畦野駅、山下駅の駅前にスーパーマーケットが立地している。調査対象地内には商業施設用地が計画的に配置されているが、現在は青果店、精肉店等、数軒となっている。

- 買い物はコープ（畦野駅前）
- 住宅地外のショッピングモール（猪名川町）や食品スーパーへ車で。
- コープの宅配も利用している。

## 近鉄奈良線沿線

対象地の周辺には、複数のスーパーマーケットや近年開設された郊外型の大型ショッピングセンターが点在する。それらの施設はバスで約10分かかる駅前や、調査対象地と駅とを結ぶ幹線道路沿いに立地している。調査対象地内には商業施設用地が計画的に配置されており、そこにはかつてスーパーマーケットが営業していたが十数年前に閉店し、現在、住宅地内の物販は米穀店1軒のみとなっている。

- 多くは「自動車で行く」といい、「バイクを利用する」「運動がてらに１時間くらいかけて自転車で行く」という話も少数あったが、丘陵地にあるため「電動アシスト付自転車でなければ坂道がたいへん」。
- 「生協などの宅配サービスを利用している」も複数あったが、多くは実店舗と宅配サービスの併用で、「多くを宅配サービスで賄っている」のは2名程度。

# 日常の生活-買い物

※ 2014年度アンケート

## ●交通手段別 買い物（食料品）の場所

徒歩　　自家用車

| | | 駅からの距離 | 主な交通手段：徒歩 | | | | | 主な交通手段：自分あるいは家族が運転する車 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | お住まいの住宅地 | お住まいの住宅地の周辺 | 駅の近く | その他 | 回答者数 | お住まいの住宅地 | お住まいの住宅地の周辺 | 駅の近く | その他 | 回答者数 |
| 近鉄 | 百楽園 | 500～1000m | 10.0% | 37.5% | 52.5% | 0.0% | 40 | 0.0% | 70.2% | 19.1% | 10.6% | 47 |
| | 登美ヶ丘 | 1000m～ | 22.6% | 71.0% | 6.5% | 0.0% | 31 | 2.2% | 81.5% | 15.2% | 1.1% | 92 |
| | 学園大和町 | 1000m～ | 26.1% | 54.3% | 17.4% | 2.2% | 46 | 5.1% | 69.7% | 16.3% | 9.0% | 178 |
| | 西登美ヶ丘 | 1000m～ | 4.0% | 96.0% | 0.0% | 0.0% | 25 | 1.6% | 81.4% | 8.7% | 8.2% | 183 |
| | 鳥見町 | 500～1000m | 2.2% | 26.1% | 69.6% | 2.2% | 46 | 2.5% | 43.8% | 33.1% | 20.7% | 121 |
| | 帝塚山南 | 1000m～ | 5.0% | 70.0% | 25.0% | 0.0% | 20 | 0.0% | 55.0% | 30.2% | 14.8% | 149 |
| 能勢 | 阪急北NP | ～500m | 41.7% | 18.3% | 40.0% | 0.0% | 60 | 23.5% | 55.3% | 10.6% | 10.6% | 85 |
| | ときわ台・光風台 | ～500m | 83.0% | 13.4% | 3.6% | 0.0% | 112 | 44.7% | 41.2% | 1.2% | 12.9% | 85 |
| | 日生NT（近） | 500～1000m | 20.0% | 2.9% | 77.1% | 0.0% | 35 | 16.4% | 26.2% | 50.0% | 7.4% | 122 |
| | 日生NT（遠） | 1000m～ | 16.7% | 16.7% | 66.7% | 0.0% | 6 | 15.1% | 42.9% | 38.9% | 3.2% | 126 |
| | 猪名川PT | 駅なし | 71.4% | 28.6% | 0.0% | 0.0% | 28 | 31.7% | 50.0% | 13.4% | 4.9% | 82 |
| 南海 | 三石台 | ～1000m | 33.3% | 0.0% | 33.3% | 33.3% | 6 | 0.7% | 27.5% | 1.3% | 70.5% | 149 |
| | 小峰台 | 2000m～ | – | – | – | – | 0 | 0.0% | 39.1% | 8.0% | 52.9% | 87 |
| | 柿の木坂 | ～1000m | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 1 | 0.0% | 11.5% | 0.0% | 88.5% | 96 |
| | 御幸辻 | ～1000m | 33.3% | 66.7% | 0.0% | 0.0% | 3 | 0.0% | 19.1% | 0.0% | 80.9% | 68 |
| 全体 | | | 38.1% | 32.7% | 28.1% | 1.1% | 459 | 8.4% | 49.3% | 17.5% | 24.7% | 1670 |

- 通勤通学で駅を日常的に利用していても、買い物などでは自家用車の利用が多い。
- 駅から500m圏に居住する場合も、自家用車の利用に流れる傾向がある。

# 日常の生活-買い物

※ 2014年度アンケート

●駅の利用度別、駅前に様々なサービスがあれば利用としたいと思う人の割合

駅前にあれば利用したい　　駅の利用度

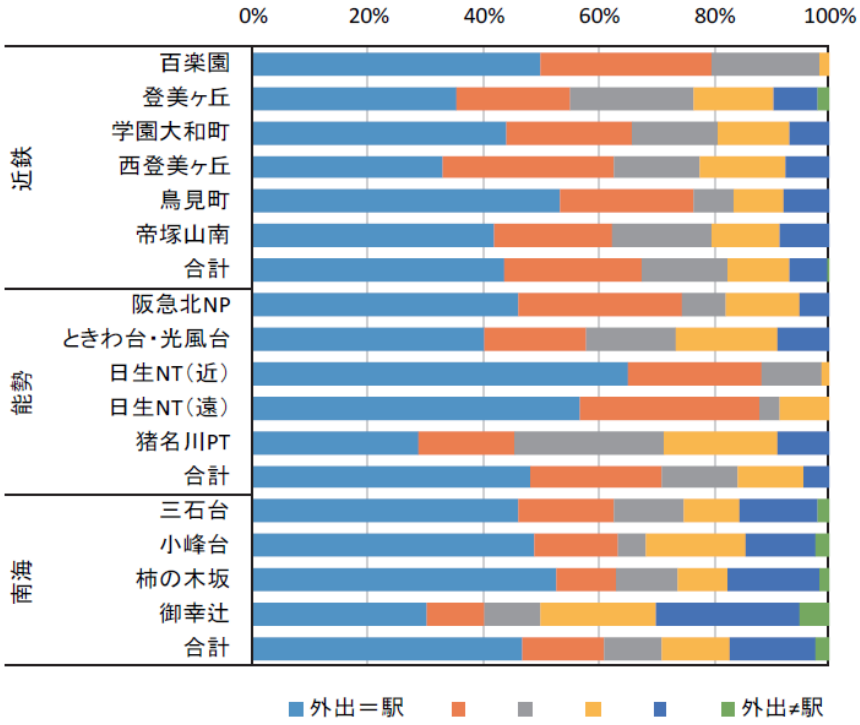
| | | 駅からの距離 | 問19 | | | 問1 | 問3 | | 問8 | 問12 | 問15 | 問31 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 回答者数 | 身近にあれば利用したいと思うサービスが「最寄駅周辺にあれば利用したい」人数（M.A） | 最寄駅にあれば利用したい人の割合 | 電車をよく利用する | ほぼ毎日一回、駅に行く | 週に数回、駅に行く | 日常の食料品等の買い物をしに、駅に行く | よく行く飲食店は、駅の近くにある | よく行く医療施設は、駅の近くにある | 同居家族に自動車を運転できる人がいない |
| 近鉄 | 百楽園 | 500～1000m | 124 | 88 | 71.0% | 80.0% | 76.7% | 72.2% | 76.1% | 73.5% | 71.9% | 67.6% |
| | 登美ヶ丘 | 1000m～ | 150 | 67 | 44.7% | 53.8% | 66.7% | 45.1% | 51.7% | 72.4% | 53.3% | 47.1% |
| | 学園大和町 | 1000m～ | 318 | 168 | 52.8% | 60.3% | 56.9% | 60.7% | 57.1% | 60.5% | 59.5% | 51.0% |
| | 西登美ヶ丘 | 1000m～ | 285 | 108 | 37.9% | 43.7% | 50.0% | 45.1% | 46.3% | 55.4% | 35.7% | 38.5% |
| | 鳥見町 | 500～1000m | 215 | 132 | 61.4% | 66.3% | 72.6% | 64.4% | 67.6% | 73.5% | 73.3% | 70.1% |
| | 帝塚山南 | 1000m～ | 231 | 107 | 46.3% | 56.6% | 66.7% | 46.6% | 57.7% | 47.7% | 62.3% | 45.7% |
| 能勢 | 阪急北NP | ～500m | 172 | 71 | 41.3% | 42.7% | 46.2% | 48.0% | 44.7% | 58.8% | 47.4% | 47.5% |
| | ときわ台・光風台 | ～500m | 208 | 48 | 23.1% | 22.7% | 40.0% | 72.3% | 50.0% | 83.3% | 33.3% | 18.2% |
| | 日生NT（近） | 500～1000m | 170 | 104 | 61.2% | 62.1% | 63.9% | 30.2% | 65.3% | 55.9% | 68.2% | 61.8% |
| | 日生NT（遠） | 1000m～ | 173 | 98 | 56.6% | 57.0% | 65.1% | 37.6% | 53.1% | 58.6% | 78.6% | 61.8% |
| | 猪名川PT | 駅なし | 127 | 28 | 22.0% | 45.5% | 42.9% | 56.7% | 28.6% | 33.3% | 45.5% | 15.0% |
| 南海 | 三石台 | ～1000m | 174 | 134 | 77.0% | 81.8% | 80.4% | 92.9% | 75.0% | 55.6% | 66.7% | 76.7% |
| | 小峰台 | 2000m～ | 92 | 20 | 21.7% | 34.6% | 33.3% | 41.7% | 12.5% | 0.0% | 18.2% | 18.2% |
| | 柿の木坂 | ～1000m | 107 | 54 | 50.5% | 52.6% | 58.6% | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 44.4% | 47.1% |
| | 御幸辻 | ～1000m | 87 | 49 | 56.3% | 81.5% | 61.5% | 66.7% | | 80.0% | 60.0% | 65.0% |

- 普段から駅を使う頻度の多い住民（駅になじみのある住民）は諸施設の立地を駅周辺に希望する割合が高く、そうでない住民は駅周辺にはこだわらない。
- ただし、駅周辺に立地を希望する住民が実際に利用するかどうかは不明。

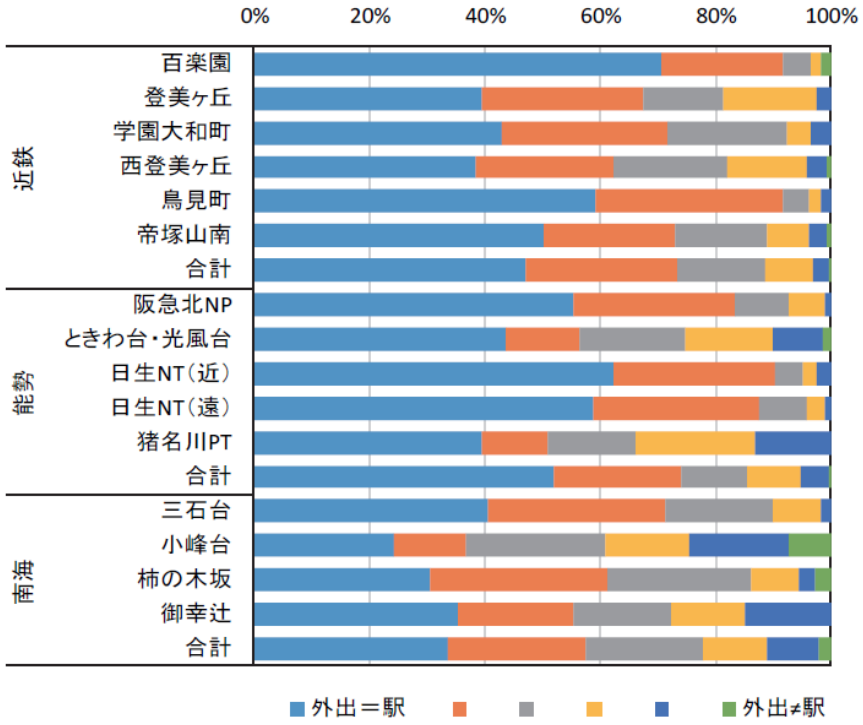
# 日常の生活-買い物

※ 2014年度アンケート

## ●外出頻度と駅へのアクセス頻度の関係




64歳以下




65歳以上

注）「外出頻度：１日数回」で「駅の頻度：１日数回」の回答者を「外出＝駅」とし、「外出頻度：１日数回」で「駅の頻度：ほとんど行かない」を「外出≠駅」とみなし、その差の度合いを６段階で評価した。

- 近鉄沿線では高齢化とともに駅周辺への外出頻度と期待度が高まる。

# 駅、駅前の利用

## 能勢電鉄沿線

- 鉄道の利用頻度は低い。
- 喫茶店が３軒あるが、どれも入る気になれない。きちんとしたカフェがあってほしい。スターバックスやマクドナルができたら行きたい。マクドナルドは道路沿いにあるが、そちらは高齢者も多い。焼きたてのパン屋が1 軒あり美味しいが、駅前でなく場所が悪い。
- 映画館がほしい。大きい本屋がほしい。本屋とカフェが一緒にあると行ってみたい。健康施設がほしい。

## 近鉄奈良線沿線

- 駅前に出かける頻度は月数回程度が多数で、鉄道の利用頻度はさらに低い。
- 駅前では診療所や銀行、飲食店などの利用が挙げられたが、飲食店については回答者のなかで意見が分かれる結果となった。「居酒屋や学生向けの店などは多くある」という意見があるのに対し、特に女性からは「友人をランチで連れていくようなレストランがない」といった意見がみられた。

- 鉄道利用が低く、駅前利用も低い傾向。
- 駅周辺の施設の立地状況と、利用者側の要求とのバランスが崩れている。

# 将来の不安①

- 「自動車の運転が困難になる」が多数。

⇒回答は男性に多いが、具体的な対策を考えるに至っていない面も。

⇒女性は自動車免許の未取得者が多く、買い物などは夫の自動車に同乗するとある一方、“歩く”“自転車”“バイク”といった別の手段も用いており、「運転できなくなってもなんとかなる」「ネットスーパーがある」との意見も。

- 運転の困難は、多くを自動車に依存している居住者にとっては、生活の質が変容することを意味している。

- 一方、鉄道利用の頻度は低い。
  「電車は無くなったら困る。絶対いるけれど今はあまり利用する必要がない」

# 将来の不安②

- 「家事、日常生活に関する不安」も不安項目に挙げられた。

⇒より男性が不安視。
「妻がいなくなったらどうやって生きていったらいいか」「生活が想像できない」「一人になった時のために今から料理や買い物をするように心がけている」という回答者も。

⇒民間が提供する家事代行サービスはあまり認識されておらず、利用意向もみられなかった。理由は「いくつまで生きるかということがわからないので、できる限り現在の生活は倹約したい」「あまり家の中のことを知られたくない」。

⇒「こうした住宅地では助け合いは必要だけれども、もしかすると自分が大変になったらこの住宅地を出ていくかも」「庭の草引きや電球交換など、困っていることをボランティアでサポートする活動が既にあるものの、なかなか利用者が広がらない」といった意見も。

- 居住者間の助け合いにも限界があることを、居住者自身も薄々感じていることがうかがえる。
- 家事代行サービスなどについて関心はやや低く、多少家事などがたいへんであったとしても、利用するに至るのは少数であると推測される。

# 将来の居住意向

- 明確に持っている回答者はごく少数。
- むしろ将来的な家族の状況や自身の健康状態のもとで、住まいや環境を変えざるを得ないとの認識は持っている。

⇒「配偶者が亡くなり一人暮らしになった場合や認知症などになった場合に引っ越す」が多数。

⇒転居先候補は「戸締りが戸建ては面倒なので、マンションに」「利便性の高い駅前や病院の近く」「子供との近居」「高齢者施設やサ高住」など。

⇒しかし、なんとなく想定している段階に留まっており、多数は「できる限り今のままの生活をしたい」。

- 不具合を感じながらもギリギリまで現在の生活を続けている状況が多数発生している。
- 継続居住をサポートする生活支援サービスは、近年、各地で始められているが、知名度や利用意向は低く、十分に機能しているとはいいがたい。
- サービスとそれから得られる効果や必要性が、利用者側に十分認識されていないことが課題。

# 現住宅の行方

- 「子世代に引き継ぐ」というハッキリとした意向を持つ回答者はごく少数。

⇒引き継がない理由は、子世代が「仕事で戻って来られない」「既に住宅を取得した」「配偶者の親と同居」「同居を提案したが“高齢者ばかりで、孫と同世代の子供が少ない” と拒否」

⇒住宅の更新はさほど進んでいないが、リフォーム、建て替え済みもあり。「90歳まで生きると想定し、あと20～30年の生活を見据えて水回りや段差を改修」「子世帯が隣に住むきっかけで建て替え」「建て替えたことで“住み続ける”ことを決心」

- 今後、住宅の継承が円滑にいかない状況がみられる。
- 現居住者が転居せざるを得ない状況になると、不動産の運用や処分の煩雑さ、困難さなどから、住宅が空き家のまま放置されることも想定される。
- 全国的に空き家の増加やその放置の問題が叫ばれているが、その予備軍が大量に控えている。
- 資産の運用や取り引き、信託などを円滑にする仕組みや、総合的な相談窓口などが、今後さらに必要になると考えられる。
- 生活相談と資産運用相談などの総合的な取り組みは、既に不動産業者などにより展開されているが、その意味合いや必要性が利用者側に十分認識されていないことが課題。

# 近年の転入者

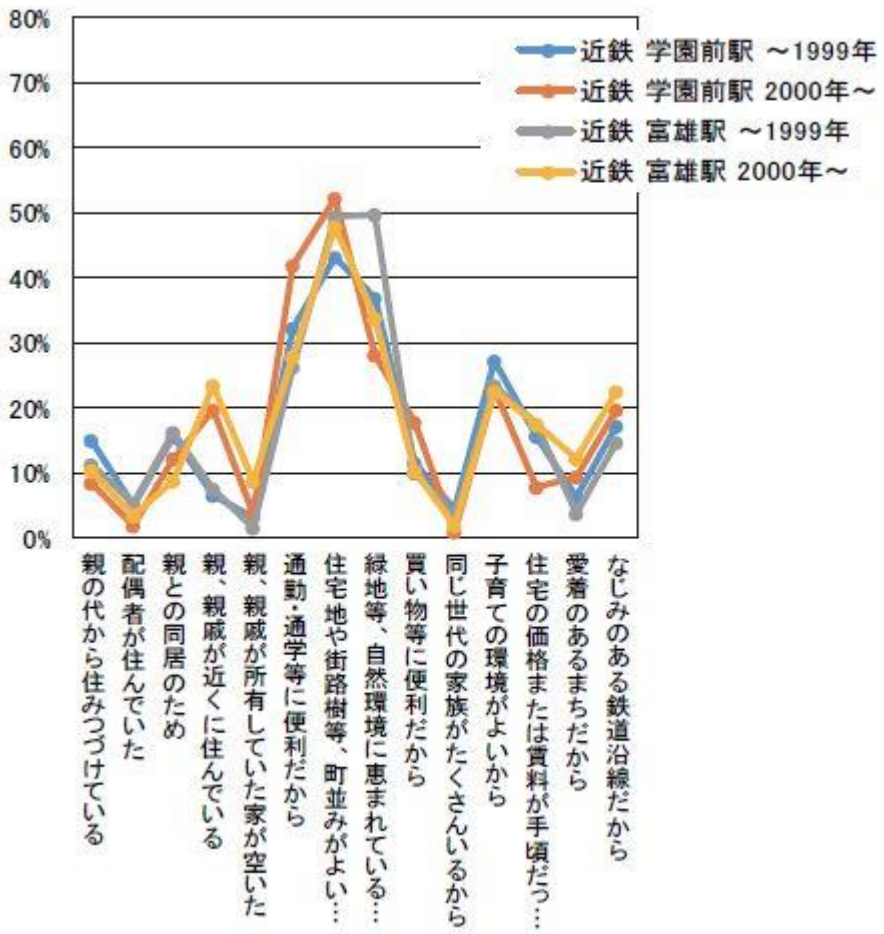
- 23 名中3 名（2世帯）が、
  2010 年代に入ってからの入居者

- 生まれ、育ち、勤務地は大阪
- しかし、妻の実家や勤務地、自身の親族の勤務地がこの近辺のため、入居前からよく知る場所だった
- 親族の農業を継ぐため、手頃な中古住宅も見つかり入居

- 以前は、親世帯との同居解消を機に大阪で居住
- 急遽決まった転居のため、従前住戸は賃貸の仮住まい
- その賃貸住宅が取り壊しのため、中古住宅を購入し、夫婦で近年入居

※2014年度アンケート

入居時期別にみた住み始めたいきさつ



# まとめ

- 回答者は高齢者中心だったが、車を日常的に利用してアクティブに行動している。
- 電車よりも車中心の生活が多いために、駅への期待度が低い。

- 駅周辺の施設現況と、利用者側の需要とにかい離がみられる。
- 将来的な不安、居住意向、住宅の継承に、住宅地としての不安要素がある。

- 鉄道会社などが開始している生活支援サービスは、まだ認知度が低い。
- 今後に対する漠然とした不安を感じるなかで、
  元気なうちに如何に自らの将来を考える機会を作るかが課題。

# 駅前高校生インタビューより

# 調査概要

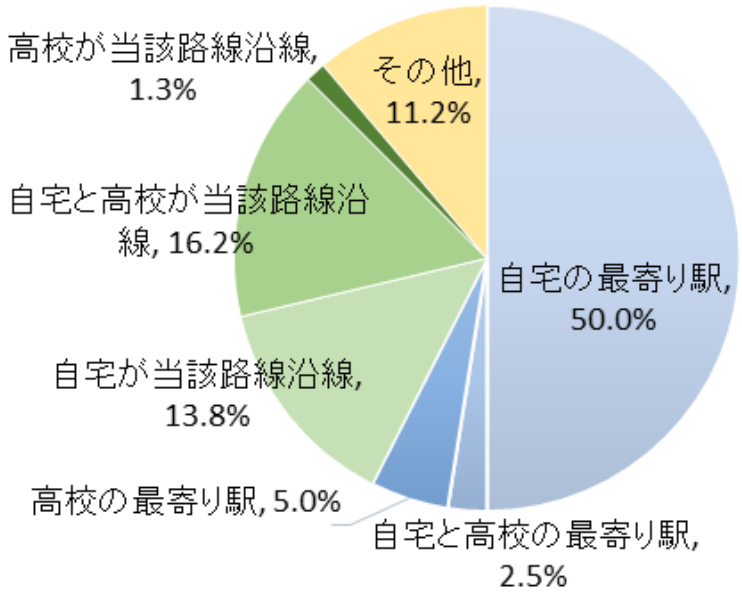
＜調査目的＞
若年層のうち、通学などで鉄道を使う機会があり、行動範囲も広がりだす高校生世代に対象を絞り、駅および駅前に対する意識や利用実態を明らかにし、駅前空間のあり方を検討する上での一つの考察材料とする。

| | 学園前駅 | 生駒駅 | 日生中央駅 | 川西能勢口駅 |
|---|---|---|---|---|
| 調査実施駅 | 近鉄奈良線 | 近鉄奈良線･生駒線･けいはんな線 | 能勢電鉄日生線 | 能勢電鉄妙見線、阪急宝塚線 |
| | 奈良県奈良市 | 奈良県生駒市 | 兵庫県猪名川町（一部 同県川西市） | 兵庫県川西市 |
| 調査日時 | 2016年3月20日（日）10:00～15:00 | 同3月20日（日）15:15～16:30 | 同3月22日（火）10:00～12:00 | 同3月22日（火）13:00～16:00 |
| 調査対象者 | 調査日時に調査実施駅の駅前を通行する高校生（今春、新1年生となる年代を含む） | | | |
| 調査方式 | 対面インタビュー調査 | | | |
| 調査時間 | 回答者一人（1票）あたり15分程度 | | | |
| 調査項目 | ・回答者属性（学年、性別、居住地、通学地、通学時の交通手段など）<br>・調査実施駅について（調査時の利用状況、普段の利用状況、評価など）<br>・よく利用する駅について（よく利用する駅の有無、利用目的、評価など）<br>・好きな駅について（好きな駅の有無、利用目的、評価など）<br>・その他（休日行きたい場所、通学時に立ち寄る場所、駅でのエピソード、将来住みたいところなど） | | | |

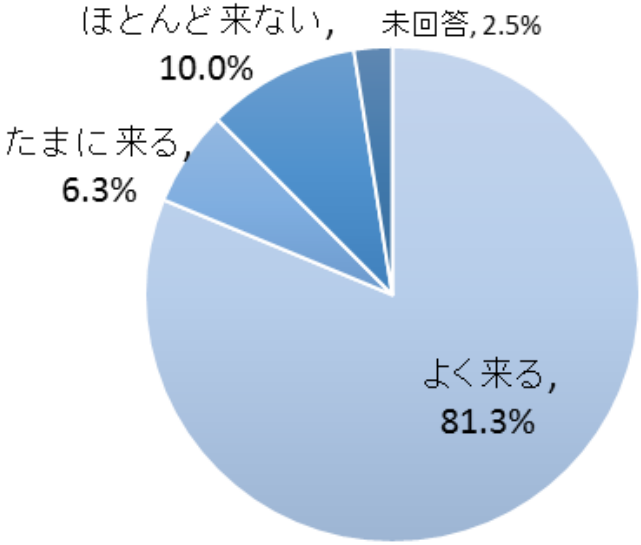
回答者数　　計80名
（内訳）学園前駅：35票　生駒駅：10票　日生中央駅：10票　川西能勢口駅：25票
・学年は1～2年生が約8割、3年生および今春入学する新1年生はそれぞれ1割程度。
・性別は4割が男子生徒、6割が女子生徒であった。

# 回答者にとっての調査実施駅

## 調査実施駅との関係性（n=80、複数回答）




## 利用頻度（n=80、複数回答）

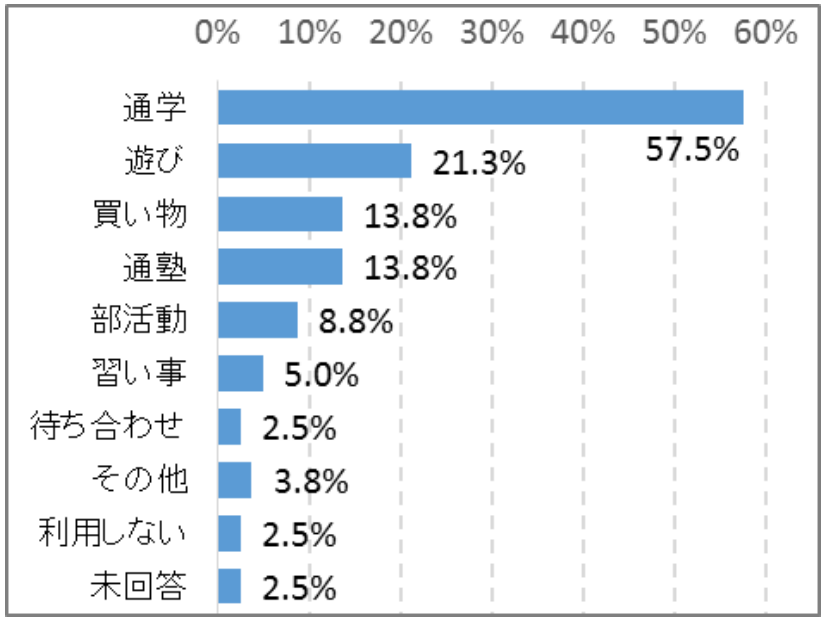



・回答者と調査実施駅との関係は、「自宅（と高校）の最寄り駅」であるのが約半数の52.5%で、「最寄り駅ではないが自宅（と高校）が当該路線沿線」であるのが30.0%。
　⇒調査実施駅が「自宅」を起点とする行動圏にある回答者が82.5%を占める。

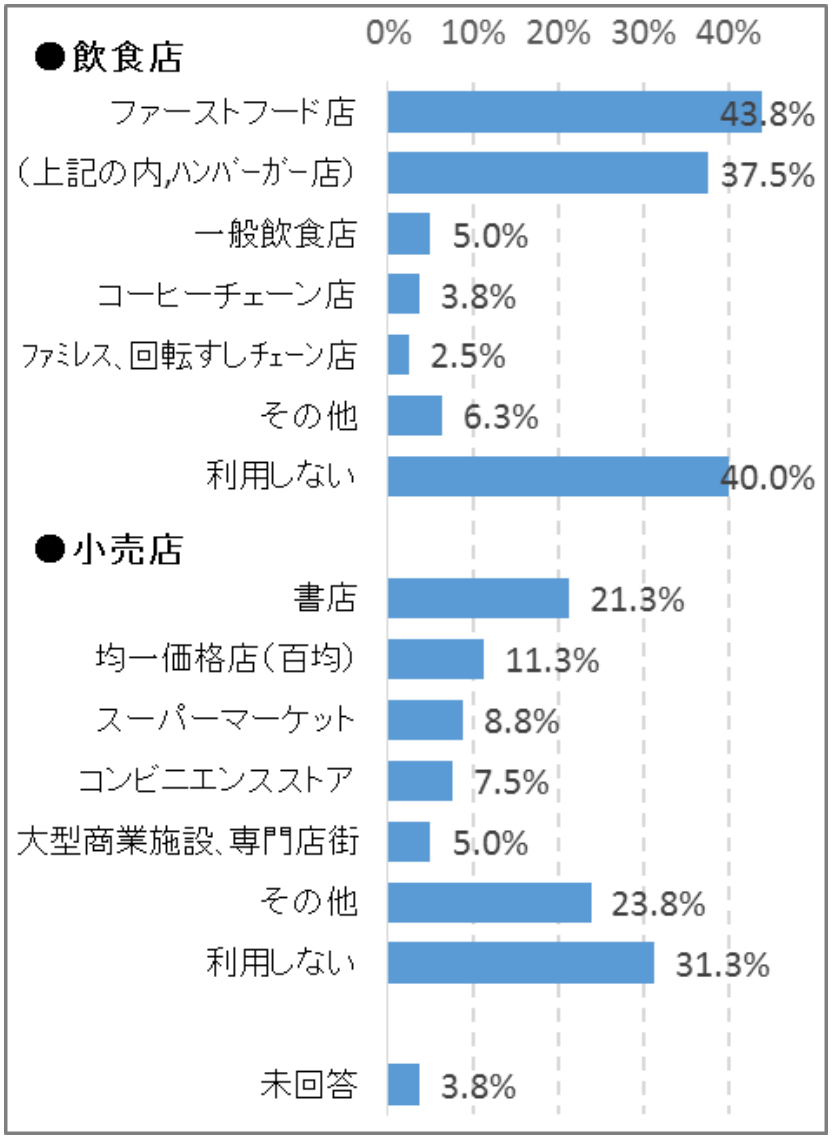
・調査実施駅を利用する頻度は、8割強が【よく来る】（週に数回程度）としており、回答者の多くが普段から調査実施駅を利用。

# 回答者にとっての調査実施駅

## 利用目的（n=80、複数回答）




## 利用施設（n=80、複数回答）




・利用目的は、【通学】が多くを占め57.5%であった。これに【部活動】【通塾】を含めた“学業関連”の利用が上位で目立つ。
・駅前の利用施設のうち、飲食店はファーストフード店が圧倒的多数で43.8%。
・小売店は【書店】が21.3%であり、【利用しない】とする回答者も31.3%。

# 回答者にとっての調査実施駅

| 駅名 | 【好き】【やや好き】 | 【やや嫌い】【どちらでもない】 |
|---|---|---|
| 学園前駅（n=35） | （27票）<br>店が多くて、友達と遊びやすい。/全部の電車が止まるから。マクドナルドがある。/色々なお店がある。アクセスがいい。/店がたくさんあってバスもたくさんあり良い。便利だから。/にぎやかで便利だから。/なんでもそろっている。/利便性がすごくいい。/飲食店が多くある。/きれい、大きい、店舗ある。/きれい。駅前店舗充実。特急止まる。/良く利用する。便利。/飲食店もあるし、駅前にも商業施設がある。/きれい。/店が多い。/きれいだと思う。駅前が広い。/お店が多くて便利。電車であまり時間をかけないでもどこでも行ける。/バスの行き先が多い。にぎわっている。/色んな店舗が一通りある(書店、食事、スーパー)。/食事処の充実。幼少時から馴染みがある。/予想していたよりも色々店があった。/ショッピングモールがある。食事がちょっと高い。/食事処がある。/きれい。電車が多く停まる。店はあまりない。/便利だから。/なんでもあるから。/いろいろお店が駅周辺にあるから。/きれいだと思う。駅前が広い。 | （8票）<br>愛着、他の駅は知らない。/大学のアクセスがいいが、暇が潰せない。/駅の活発な感じが好き。/初めて訪れたため。/初めて訪れたため。/考えたことない。/単なる通り道。/意外と人多い。 |
| 生駒駅（n=10） | （9票）<br>ホームセンター、百貨店、何でもあるから。/店舗の充実。交通の集中。/お店があっていいから。/大阪に行くのにアクセスがいいから。/様々な店がある。/家が近いので愛着が強い。/通いなれているから。/ベルテラスという友達とでも利用できる施設ができた。/特急が止まる。 | （1票）<br>あまり駅前のことなどは考えたことがない。 |
| 日生中央駅（n=10） | （7票）<br>地元の友達がいるから。/サピエがあるから。/広い空間であるためストレスがない。/静かで落ち着く。/穏やかなところだから。/きれい。オアシスに寄れる。/綺麗。買い物できる。 | （3票）<br>通学の中間地点でしかない。/馴染みすぎてなんとも思わない。/空気はきれいだが、お店が少ないから。 |
| 川西能勢口駅（n=25） | （15票）<br>店が多く便利。/遊ぶところが多い。/便利だから。/どこにでも行きやすいから。/100均があるから。/都会っぽくないところ。/店が多いから。/ラウンドワン、図書館、TSUTAYAがあるから。/いろいろお店がある。/交通面もお店も便利だから。/人が多すぎず、程よく盛えているから。/イルミネーション。/落ち着く場所であるため。/道がわかりやすい。/お店がたくさんある。 | （10票）<br>遊ぶところが少ない。/少し栄えてはいるが規模が中途半端。/遊ぶところが少ないため。/考えたことがない。/何もないから。/何もないから。/よく知らないから。/よく知らないから。/飽きてきた。/阪急とＪＲとの距離が遠い。 |

【好き】【やや好き】と回答した理由

“店が多く集まっている”“電車やバスの便が整っている”⇒「利便性」

“にぎやか”“きれい”“広い”“穏やか”“わかりやすい” ⇒「雰囲気」

“愛着がある”“友達がいる”⇒個人の経験による「馴染み感」

# 好きな駅について

・利用頻度を問わず、好きな駅について質問したところ、80名中48名が好きな駅が【ある】と回答。
・その全員が「よく利用する駅」の調査項目における回答とは別の駅を挙げている。

| 分類 | 駅名 | 路線 | 回答数 | 理由 |
|---|---|---|---|---|
| 都心(24) | 大阪駅・梅田駅 | 阪急他 | 9 | 買い物をよくするから。/店がたくさん集まっているから。/規模が大きい。/綺麗。/遊びも買い物も充実している。/駅の形が好き。かっこいい。グランフロントに買い物。/ショッピングができ好きなお寿司屋さんがあるから。/川西能勢口にはないものが多い。/ヘップが近い。 |
| | 大阪難波駅 | 近鉄他 | 7 | 駅周辺のお店がある。/お店がいっぱいある。/買い物をするのが好き。/行くだけでテンションが上がる。一日居ても時間が潰せる。/周りに商業施設、商店街がすぐあるので便利。一日居ても時間が潰せる。/交通が便利で店が多い。/天王寺よりもなんでもそろっている。ブランドも食べ物も。 |
| | 心斎橋駅 | 地下鉄 | 2 | 飲食店が周辺に多いから。/買い物。 |
| | 天王寺駅・大阪阿部野橋駅 | 近鉄他 | 2 | にぎやかだから。/遊ぶところが多い。 |
| | 京都駅 | 近鉄他 | 1 | ラーメン横丁に食べに行ける。駅周辺のお店がたくさんある。 |
| | 河原町駅 | 阪急 | 2 | にぎやかで店が多いから。/京都の雰囲気が好きだから。 |
| | 神戸駅 | JR他 | 1 | 景色がきれい。 |

・「都心」の駅を回答した理由には、店舗の多さやにぎわいなどが多く挙げられており、「買い物」「飲食」「遊び」の場として利用していることがうかがえる。

# 好きな駅について

| 分類 | 駅名 | 路線 | 回答数 | 理由 |
|---|---|---|---|---|
| 近鉄線(8) | 近鉄奈良駅 | 奈良線 | 1 | 公園や寺がある、外国人が多い。 |
| | 新大宮駅 | 奈良線 | 2 | 娯楽施設がある。/食べ放題のたこ焼き屋がある。遊べるから。 |
| | 学園前駅 | 奈良線 | 1 | 近い。よく利用する。 |
| | 富雄駅 | 奈良線 | 1 | ラーメンのためだけ。 |
| | 生駒駅 | 奈良線他 | 1 | 店舗などが多くて便利だし、山が近く感じる。 |
| | 南生駒駅 | 生駒線 | 1 | 落ち着く感じ。恋人を見送りに行く時に寄るから。 |
| | 鶴橋駅 | 奈良線他 | 1 | 焼肉店、ブックオフ、電車一本で行ける。 |
| 能勢電鉄線・阪急線(12) | 日生中央駅 | 能勢電 | 1 | 地元だから。 |
| | 滝山駅 | 能勢電 | 1 | 雰囲気がいいから。落ち着くから。 |
| | 川西能勢口駅・川西池田駅 | 能勢電他 | 2 | 本屋もパンもコンビニもあり充実していて遊べるから。 |
| | 宝塚駅 | 宝塚線他 | 1 | 綺麗。好きなパン屋がある。 |
| | 池田駅 | 宝塚線 | 1 | 以前の居住地であったため愛着がある。 |
| | 石橋駅 | 宝塚線他 | 1 | 明るい。 |
| | 箕面駅 | 箕面線 | 1 | 混雑がなく落ち着く場所であるため。 |
| | 西宮北口駅 | 神戸線他 | 2 | 交通が便利だし、駅がきれい。また、店が周辺に多いから。/西宮ガーデンズがあるから。 |
| | 武庫之荘駅 | 神戸線 | 1 | 駅前広場の雰囲気が好き。 |
| | 高槻市駅・高槻駅 | 京都線他 | 1 | ラウンドワンにスポッチャがあり、友人とよく行くから。 |
| その他(4) | 舞子駅 | JR他 | 1 | 海がみえるため。 |
| | ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙｼﾃｨ駅 | JR | 1 | USJがありわくわくした気持ちになる。 |
| | 東京駅 | JR他 | 1 | 駅舎や構内が綺麗、広い、百貨店が充実。 |
| | 渋谷駅 | JR他 | 1 | 駅前に巨大な広告などがあり、最新情報があふれている。 |

・近鉄や阪急などの沿線の駅を回答した理由には、普段の生活で利用している駅であることや、“愛着”“雰囲気”“落ち着き”といった文言が挙げられ、理由が利便性だけ留まらないことを示している。

# 駅の思い出や印象的なエピソード

・駅や駅前での思い出や印象的なエピソードについて質問したところ、80名中46名が回答。

## 交友

・飲食店の利用や友人との遊びなど、日常的なエピソードが多く紹介された。「交友」に関して駅は「待ち合わせ」の場所としても利用されており、そういった楽しい記憶と駅の記憶とが一体となっている。

## 出会い・再会

・普段会う機会のない友人、知人と偶然に「再会」するといったシーンも多い。生活圏、行動圏が近しい人同士では、会う機会を設けていなくとも、特定の施設の利用頻度が高くなればなるほど起こり得る現象である。共通する生活圏の中で特に利用頻度の高い駅や駅前ならではのエピソードといえる。

## 災難

財布や定期券を取り出して使う機会の多い駅では落し物をする確立も高まる。不特定多数の人が輻輳するため、人的災難に遭う可能性もある。一般的に災難に遭った記憶は印象強く残るものと思われが、駅と災難とがセットとして印象に残りやすい様子がうかがえる。

# 駅の思い出や印象的なエピソード

| 分類 | 内容 |
|---|---|
| 交友・飲食など(10票) | 学園前駅：友人とよく話す。/友人と話すことがある。/ベンチで中学生時代の友人と話す。/大和西大寺駅：友達とスタバにいつも行く。/アイスを食べた。/富雄駅：ラーメンをよく食べに行く。/西宮北口駅：駅中のパン屋にお父さんと良く行った。/友人と遊びに行った際に利用した思い出。/彼氏とか友達とよく遊んだ。/大和西大寺駅：周辺で昔の交際相手と音楽を聞いたり喋る。 |
| 待ち合わせ(3票) | 生駒駅：みんなと遊びに行く時に集合していく。/仲のいい子と遊びに行くとき待ち合わせた。/梅田駅：クラスの打ち上げの時待ち合わせた。 |
| 再会(8票) | 偶然友達と会う。/小学校時代の友達に久しぶりに会う。/中学時代の友人とよく会う。/川西能勢口：友人とよく会う。/違う学校の子と会えた。/学園前駅：幼稚園や小学校の懐かしい友達にも会えることがある。/東生駒駅：幼稚園や小学校の懐かしい友達にも会えるし、お世話になった先生たちも利用しているので、久しぶりにばったり会って長時間駅前で話すようなことがある。/堅田駅：卒業した先輩にばったり会って話し込んだ。受験前で不安だったが励まされた。 |
| 災難(6票) | 財布を落とした。/天王寺駅：構内で部活の遠征帰りに財布を落として途方に暮れた。/定期を落とした。/平野駅：定期を落とした。/靴を落とした。/尼崎駅：ヤンキーに絡まれた。 |
| 鉄道関連(5票) | 鶴橋駅：乗り換えが難しく迷った。/心斎橋駅：初めて行ったときに迷った。案内表示が分かりづらかった。/乗り換え間違えて、行きたい目的地とは違う方面に行く快速に乗ってしまった時に、焦りすぎてよくわからない駅で降りたり、失敗を重ねてしまい、田舎の方の無人駅についたことがある。周りに街頭も店もないので暗くて怖かった。/地下鉄全般：地下鉄のホームに入る、ファーンという音が昔怖かった。/香芝駅：駅員さんが親切でいい人だった。 |
| その他の思い出・印象(12票) | 大阪駅：彼女との初デートの体験が忘れられない。/学園前駅：受験で見送られて。/王子公園駅：第一志望の高校で、落ちてしまったが印象にある。/日生中央駅：高校入試で盛大に先生に見送りをされた。/奈良駅：育英高校の受験時にピリピリしていた思い出。小さい頃の遠足。/池田駅：家族写真を撮った。/特にないが、部活帰りにジムなどに寄っていたことがあり、それが思い出ではある。/ JR尼崎：駅前で鳩と遊んだ。/大阪城公園駅：初めてのライブで友人と行った。/大阪ドーム前駅、大阪城公園駅：アイドルのコンサートでファン仲間との交流。/難波駅：3回スカウトされた。ラーメンの匂いがする。/渋谷駅：ハチ公がいて感動した。毎年東京には行くがその度圧倒される。 |
| その他(2票) | 大和西大寺駅：60歳ぐらいのおじいさんが妊婦さんに席を譲っていた。/おじいさんが転ぶところを何度か目撃している（中には頭から血を流している人も）。 |

# まとめ

- 高校生と駅との関係は、通学を主体とする学業関係、交友や遊びを主体とする遊戯関係、家庭生活や学業に関する買物を主体とする生活関係に区分することができる。
- 「通学には多くが公共交通機関を利用し、行き帰りにはコンビニや大手ハンバーガー店に立ち寄ることもある。休日には時おり都心やテーマパークにも行くが、身近なカラオケ店や映画館などでも楽しむ」という、やや画一的な行動が見えてきた。
- 駅は「待ち合わせ」はじめ様々な思い出をつくる場所としても、<u>象徴的な存在として受け入れられる可能性</u>がある。
- 一方で、不特定多数が行き来することに伴う災いもあり、背中合わせの関係。

高校生が駅に求めるものとは･･･

人と人が出会う空間、にぎわいやアクティビティ、わかりやすさや安全性･･･