

駅から始まる コンパクトシティ 形成促進方策に関する研究

2018年7月10日

都市住宅学会関西支部 郊外・すまいと鉄道研究委員会



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４） 報告会

2018年7月10日

調査研究の目的と体制

関西学院大学 角野幸博



調査研究の位置づけ

郊外再編の
基本方策

個々の住宅地 の持続方策

- 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
- 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

- 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

- コミュニティカの強化と規制緩和
- 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1.5ターン拠点

鉄道沿線間競争



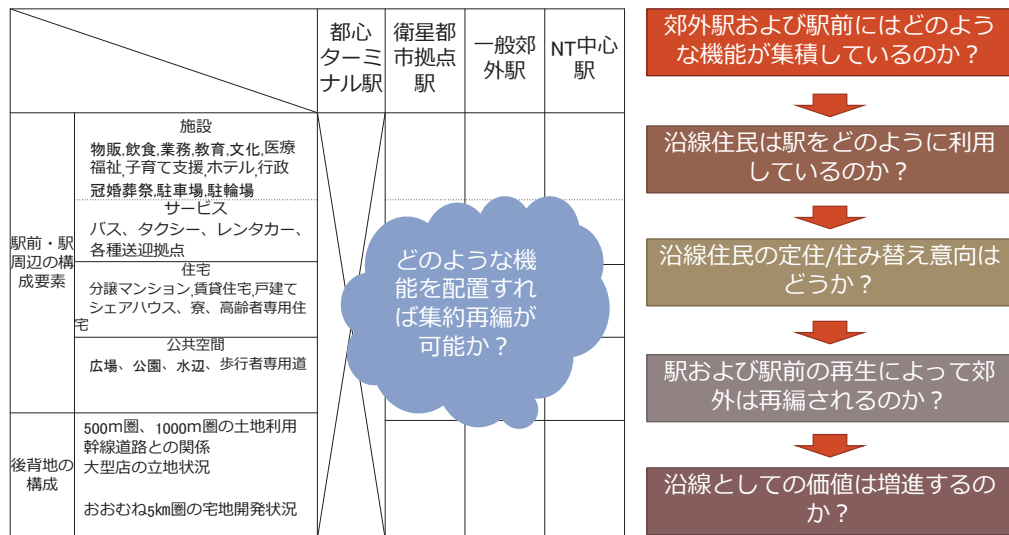
立地適正化計画

鉄道を脈とした
集約再編

駅を核とした
集約再編

コンパクトシ
ティ化の検討

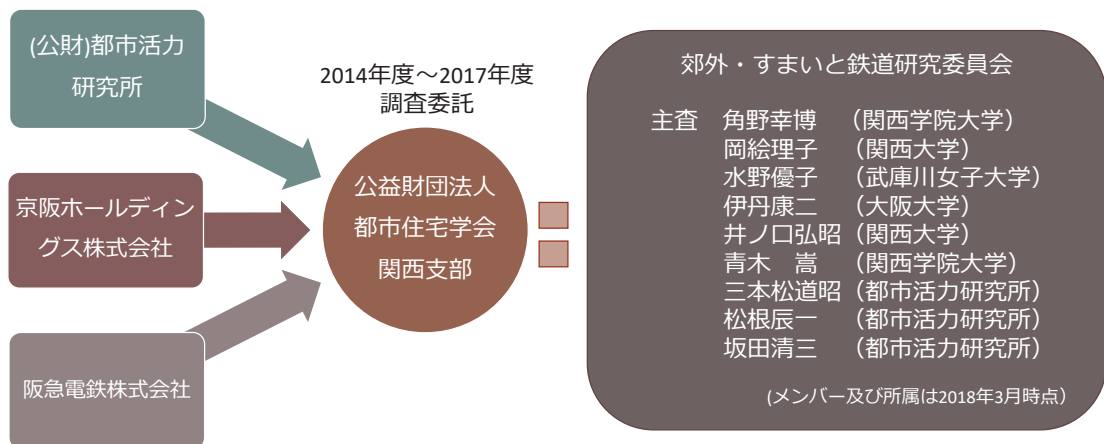
駅を拠点とした郊外再編の可能性



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

4

調査研究体制



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

5

各年度の成果

	2014年度	2015年度	2016・2017年度
調査対象地域	近鉄奈良線 学園前駅、富雄駅周辺 能勢電鉄 日生中央駅周辺 南海高野線 林間田園都市駅周辺	近鉄奈良線 学園前駅、富雄駅周辺 能勢電鉄 日生中央駅周辺 南海高野線 林間田園都市駅周辺	京阪本線 枚方市駅、枚方公園駅、光善寺駅、香里園駅、寝屋川市駅 阪急京都線 高槻市駅、富田駅、総持寺駅、茨木市駅、南茨木駅
調査項目	住民アンケート 居住環境評価、定住意向、外出頻度、駅および駅周辺施設の利用実態 駅周辺土地利用 諸施設立地状況	住民アンケート結果の精査 パーソントリップ分析 居住者グループインタビュー 高校生街頭インタビュー 自治体ヒアリング	カード利用者アンケート パーソントリップ分析 駅周辺土地利用・施設集積実態 駅周辺イメージ調査 高架下活用事例調査 自治体・鉄道事業者ヒアリング
主な成果	住民の生活行動分析 駅周辺土地利用特性 駅の機能及び使われ方のパターン化	住民等の駅活用実態と希望 パーソントリップ分析による 駅勢圏把握 行政からみた駅前の位置づけ 駅周辺への機能集積の考え方 山下駅ケーススタディ	カード利用者の生活行動および消費行動把握 パーソントリップ分析による 駅勢圏把握 駅周辺整備の基本的考え方 高架下活用の基本的考え方

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

6

1. 統計データからみた 阪急電鉄および京阪電鉄の10駅の特徴

大阪大学 伊丹康二



第1章 基礎データからみた阪急電鉄および京阪電鉄の10駅の特徴（伊丹 康二）

1. 調査対象駅

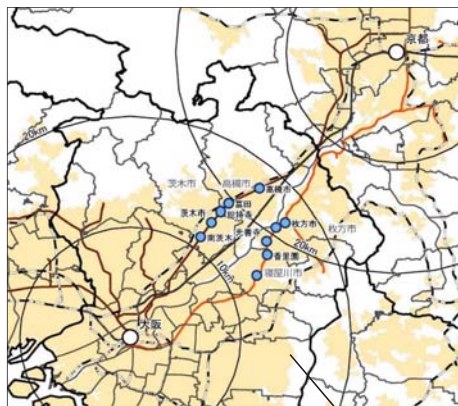


図1 対象10駅の分布

DID地区



図2 対象10駅周辺地図

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

2

第1章 基礎データからみた阪急電鉄および京阪電鉄の10駅の特徴（伊丹 康二）

2. 沿線の計画的住宅地の分布

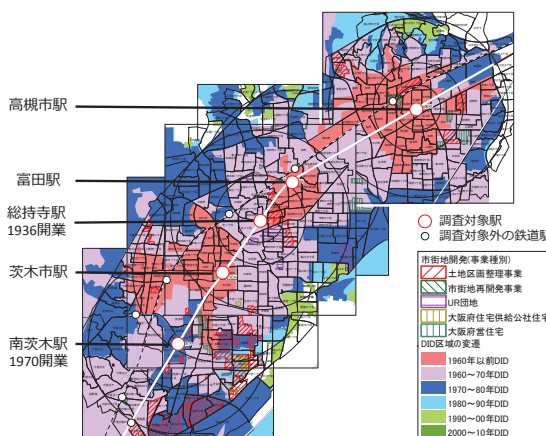


図3 阪急沿線のDID区域の変遷

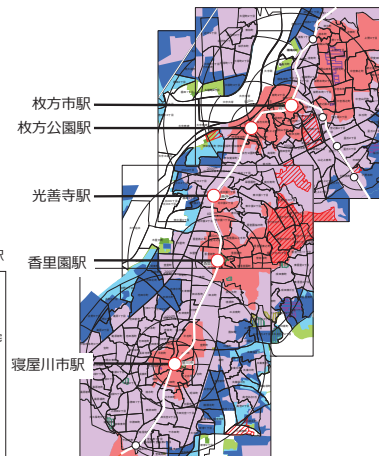


図4 京阪沿線のDID区域の変遷

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

3

3. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅の現況

（1）鉄道駅の概要と乗降客数

表1 10駅の乗降客数

路線		阪急京都線					京阪本線					路線
駅名称		高槻市	富田	総持寺	茨木市	南茨木	枚方市	枚方公園	光善寺	香里園	寝屋川市	駅名称
接続路線		阪急京都線	阪急京都線	阪急京都線	阪急京都線	阪急京都線 大阪モノレール	京阪本線 京阪交野線	京阪本線	京阪本線	京阪本線	京阪本線	接続路線
停車列車	快速特急											快速特急
	特急	○			○		○					特急
	通勤特急	○			○		○			○	○	快速急行
	快速急行	○			○		○	○		○	○	急行
	快速	○			○	○	○	○	○	○	○	準急
	準急	○			○	○	○	○	○	○	○	区間急行
	普通	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	普通
乗降客数※ （人/日）	総数	70444	22674	19989	70425	44162	91363	18459	21001	59276	66577	総数
	定期	36644	13071	10636	37477	22282	40536	8050	9704	26607	34533	定期
	定期外	33800	9603	9353	32948	21880	50827	10409	11297	32669	32044	定期外
	定期割合	52.0%	57.6%	53.2%	53.2%	50.5%	44.4%	43.6%	46.2%	44.9%	51.9%	定期割合
乗降客数の 変化 （H26/H22）	総数	1.07	1.09	1.12	1.03	1.07	0.92	1.00	0.95	0.97	1.00	総数
	定期	1.13	1.19	1.15	1.07	1.13	0.90	0.97	0.88	0.92	0.99	定期
	定期外	1.02	0.97	1.08	0.99	1.01	0.94	1.03	1.03	1.02	1.00	定期外

※データは、大阪府統計年鑑による。H26。

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

4

3. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅の現況

（2）駅からのバス路線体系

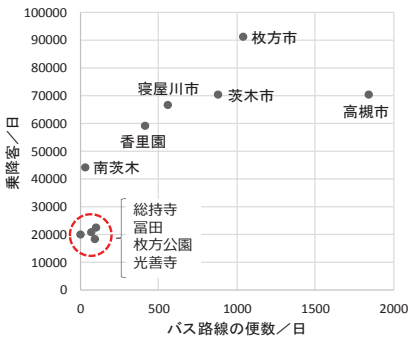


図5 バス路線の便数と駅乗降客数の関係

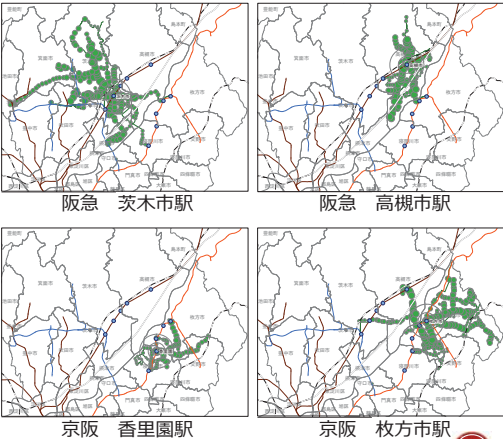


図6 駅前からのバス路線網の例

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

5

3. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅の現況

（3）駐車場の分布と台数

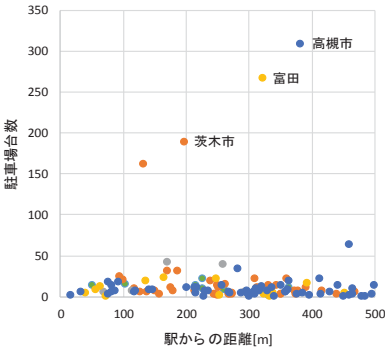


図7 阪急沿線の駅周辺の駐車場台数

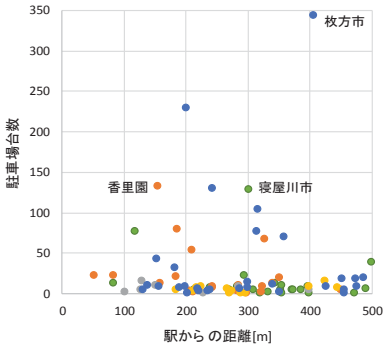


図8 京阪沿線の駅周辺の駐車場台数

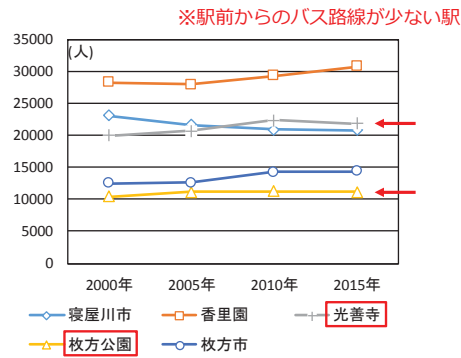
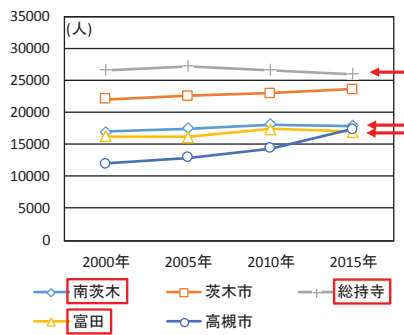
※データは、「ナビタイム」および住宅地図から抽出。

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

6

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況

（1）500m圏人口



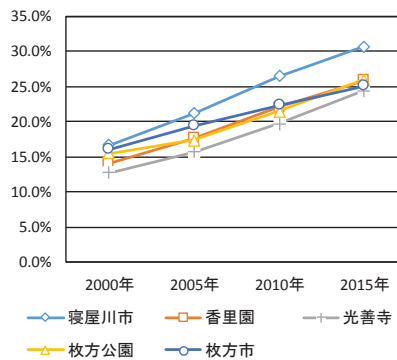
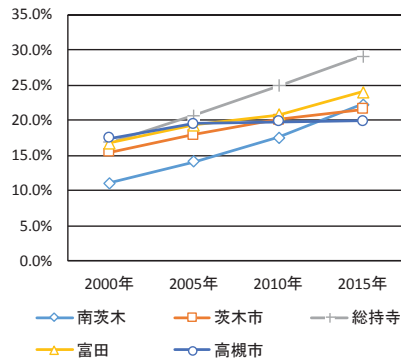
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

※データは、国勢調査結果による。

7

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況

（2）500m圏高齢化率



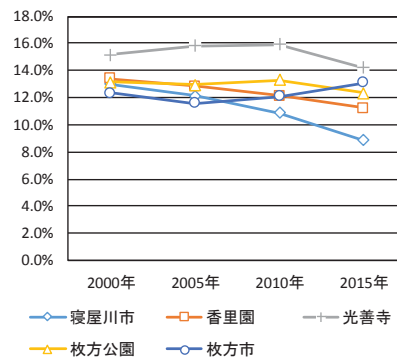
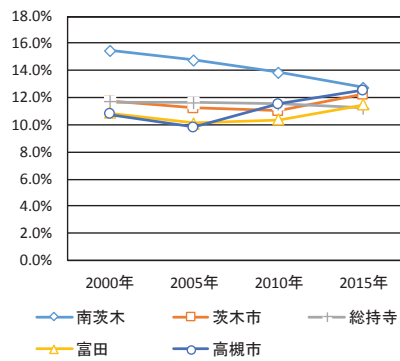
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

※データは、国勢調査結果による。

8

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況

（3）500m圏年少人口率



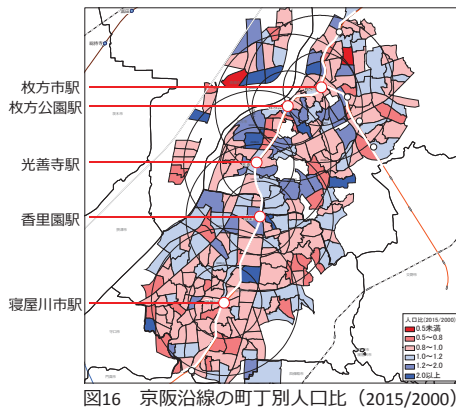
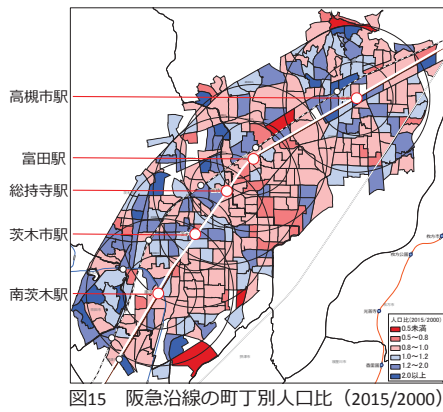
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

※データは、国勢調査結果による。

9

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況

（4）駅周辺の人口の変化



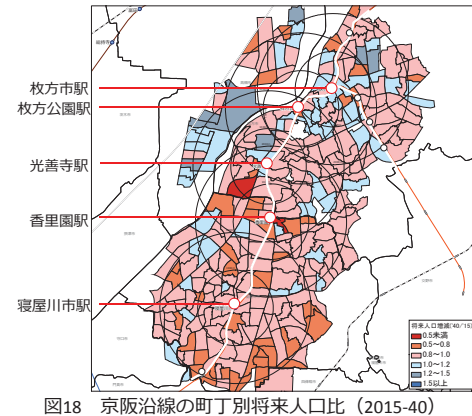
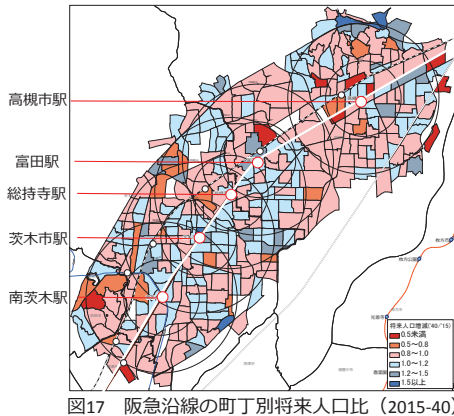
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

※データは、国勢調査結果による。

10

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況

（5）将来人口推計（2015-2040）



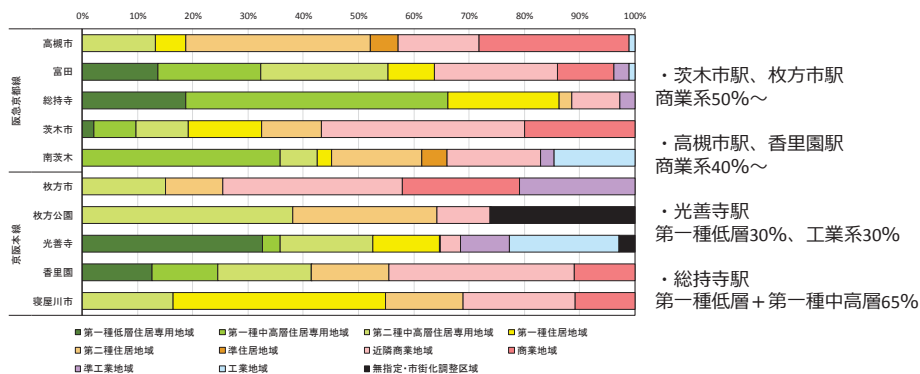
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

※データは、「SengokuLAB」による。

11

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況

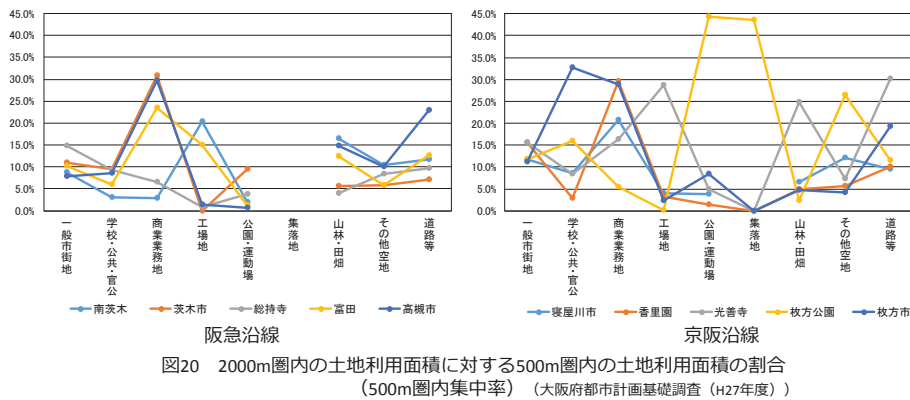
（6）用途地域の面積割合



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

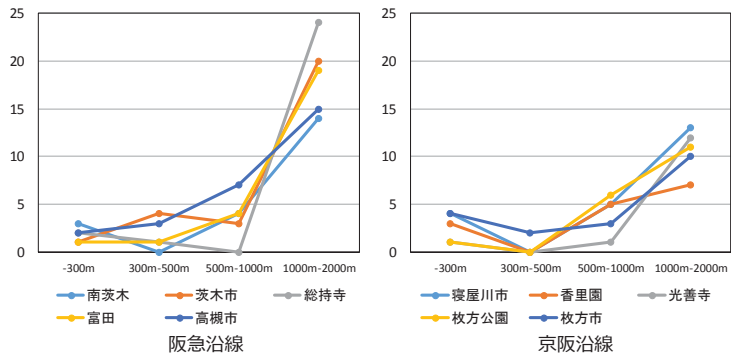
12

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況
(7) 土地利用状況



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

4. 阪急電鉄および京阪電鉄の調査対象駅周辺の現況
(8) 地域施設（商業施設）の分布



※データは「全国スーパーマーケットマップ」による

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

5. 小結

		阪急京都線					京阪本線				
		高槻市	富田	総持寺	茨木市	南茨木	枚方市	枚方公園	光善寺	香里園	寝屋川市
駅周辺の市街地開発の歴史				東にUR団地		1970年以降			60年代以降（西側）		
駅	乗降客[千人/日]	70	23	20	70	44	91	18	21	59	67
	近接駅、乗換駅	JR460m	JR170m	JR560m		モノレール乗換	交野線乗換				
	定期割合	52.0%	57.6%	53.2%	53.2%	50.5%	44.4%	43.6%	46.2%	44.9%	51.9%
	バス路線便数	343	102	0	876	28	1040	91	72	410	557
500m圏人口	人口(2015)[千人]	17.4	17.0	26.0	23.5	17.9	14.4	11.1	21.8	0.8	20.8
	人口変化[人] (2015/2000)	5,387	760	▲ 610	1,569	928	1,861	673	1,865	2,474	▲ 2,291
	高齢化率変化[ポイント] (2015/2000)	2.5	7.3	12.3	6.1	11.2	9.1	10.5	11.7	11.7	14.0
	年少人口率変化[ポイント] (2015/2000)	1.7	0.6	▲ 0.5	0.5	▲ 2.7	0.8	▲ 0.8	▲ 0.9	▲ 2.2	▲ 4.1
	将来人口推計 (2040/2015)	▲ 2,281	1,105	▲ 836	▲ 90	221	▲ 692	▲ 305	▲ 209	▲ 5,987	▲ 2,919
土地利用	用途地域	商業系45%		住居系65%	商業系55%		商業系50%		工業系30%	商業系45%	
	土地利用の駅前集中	商業業務地	商業業務地		商業業務地	工場地	学校・公共 商業業務地	公園 集落	工場地 山林・田畑	商業業務地	商業業務地
	施設分布	300m以遠にも分布			300m以遠にも分布						

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

2. 駅を中心とした人の移動分析

関西大学 井ノ口弘昭

第2章 駅を中心とした人の移動分析（井ノ口弘昭）

1. 対象地域の設定

- ・鉄道利用者の平日・休日の交通行動を把握
- ・近畿圏パーソントリップ調査（PT調査）（2010年実施）データを用いる
⇒人の1日のすべての動きをとらえる調査 10年間隔で実施
- ・鉄道の利用実態、駅勢圏、活動場所に関して分析



表1 分析対象駅と降車客数(平日)

京阪本線	阪急京都線
①枚方市駅(39,549)	①高槻市駅(28,628)
②枚方公園駅(9,562)	②富田駅(10,010)
③光善寺駅(9,952)	③総持寺駅(8,180)
④香里園駅(31,097)	④茨木市駅(26,459)
⑤寝屋川市駅(35,954)	⑤南茨木駅(17,114)

（降車客数は2010年PT調査集計結果）



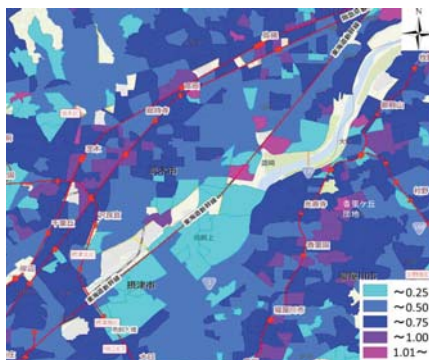
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

第2章 駅を中心とした人の移動分析（井ノ口弘昭）

2. 沿線住民の鉄道利用実態

対象駅周辺の**居住者**の鉄道の利用実態を把握する

郵便番号ゾーン単位で平日・休日の**鉄道利用率**を算定 ※10駅に限らず、全ての鉄道利用トリップを集計
 （鉄道利用率）＝（鉄道を利用したトリップ数）／（居住者数） ※往復利用していれば2



ゾーン別鉄道利用率（平日）

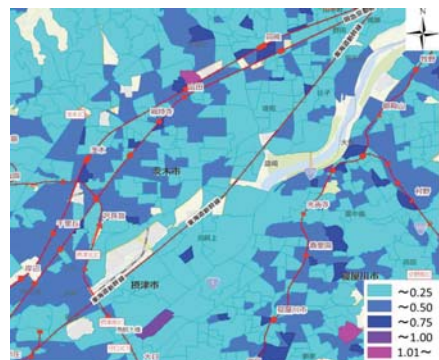
京阪沿線

- ・香里園駅・寝屋川市駅周辺地域は比較的高い
- ・駅からは離れているが、利用率が高い地域がある

阪急沿線

- ・茨木市駅～南茨木駅周辺で利用率が高い
- ・総持寺駅周辺では利用率が高い地域が見られない

- ・休日の利用率は全体的に低い

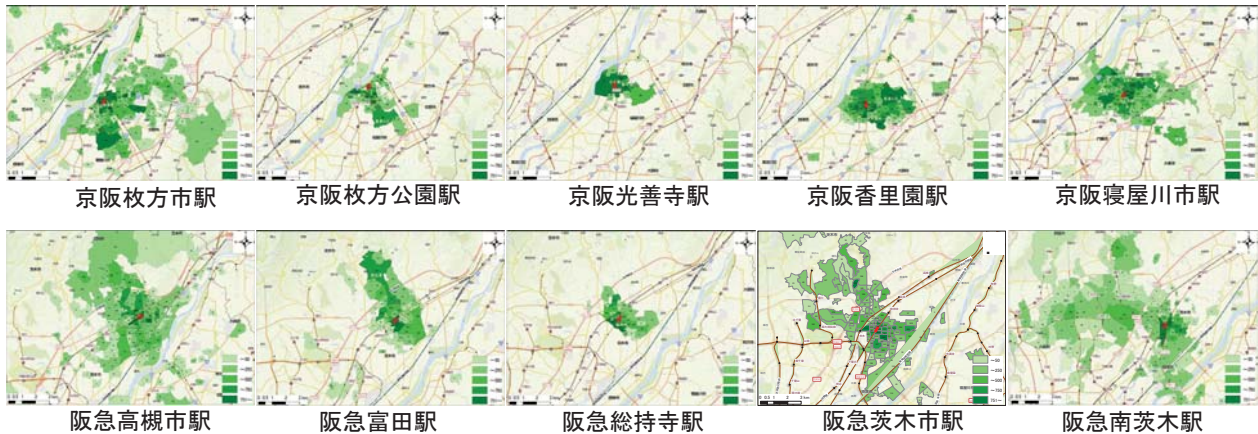


ゾーン別鉄道利用率（休日）

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

3. 各鉄道駅の駅勢圏の分析

各駅に関して降車客の最終目的地を分析する。具体的には、平日のPT調査データから、対象駅での降車トリップに関して、最終目的地を郵便番号ゾーン単位で集計する。



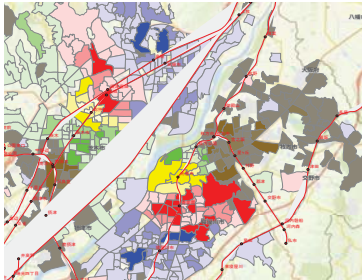
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

4

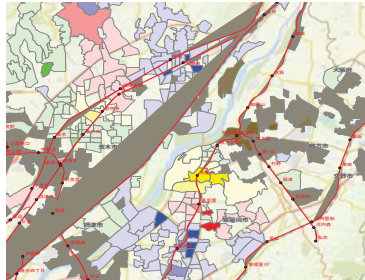
第2章 駅を中心とした人の移動分析（井ノ口弘昭）

4. 目的地種別ごとの駅勢圏の分析

自宅

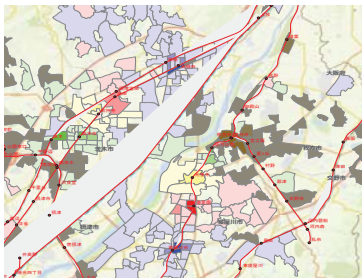


通勤・
通学先



目的地種別（自宅、通勤・通学先、その他）ごとに駅勢圏を検討する。郵便番号ゾーンごとに、最も利用者が多かった駅の数を色別に表示する。

その他



目的地種別が通勤・通学先の場合、枚方市駅、光善寺駅では駅周辺地域で利用者が多くなっているが、その他の駅では駅から離れた地域での活動が多い。これらは大学の立地の影響が大きい。目的地種別がその他（買い物など）の場合、駅周辺を目的地とするトリップが多い。

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

5

第2章 駅を中心とした人の移動分析（井ノ口弘昭）

5. 鉄道駅周辺地域の自由活動の分析

※10駅に限らずに鉄道利用者を集計

「買物」
目的



対象駅の周辺地域での自由活動について分析する。トリップ目的として「買物」「食事・社交・娯楽」を取り上げる。代表交通機関として鉄道・自動車を利用したトリップを対象とする。自動車利用者は、鉄道利用者と比較すると広範囲に広がっている。

「食事・
社交・
娯楽」
目的

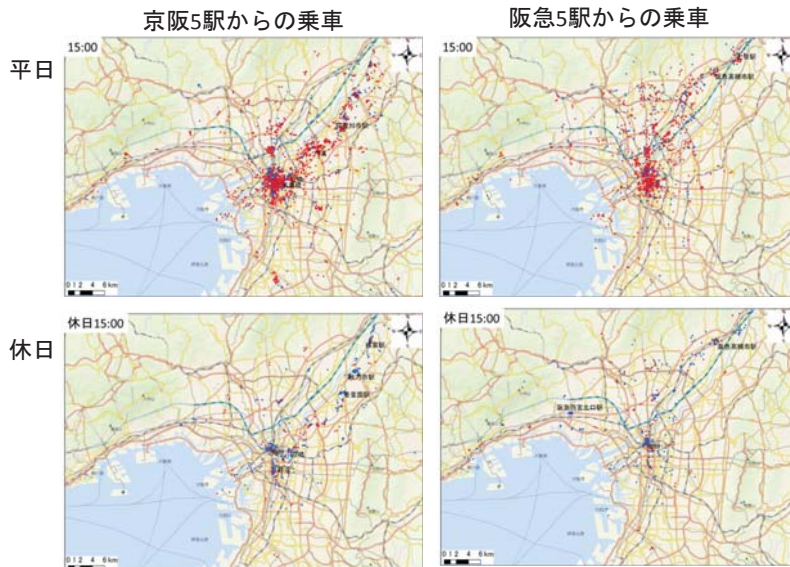


駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

6

6. 鉄道駅利用者の活動場所の分析

自宅を出発し、対象鉄道駅5駅から乗車したサンプル（1点20人）



鉄道利用者の活動場所について時系列的に分析する。自宅を出発し、対象鉄道駅10駅から乗車したサンプルに関して、各時刻に外出している者を郵便番号ゾーン単位で集計する。このとき、移動中を除き、自宅外で活動を行っているサンプルのみ集計する。

赤色：通勤・通学先、
青色：その他
（自宅、通勤・通学先以外）

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

7

7. まとめ

パーソントリップ調査データを用いて、駅利用者・駅周辺住民の交通行動を分析し、特徴を整理した。

- 1) 沿線住民の鉄道利用実態
京阪沿線：駅から少し離れている場所でも鉄道利用率が高い地域が見られた。
阪急沿線：茨木市駅～南茨木駅周辺の地域において、比較的鉄道利用率が高い。
⇒比較的住宅が密集している地域では、鉄道利用率が高い傾向が見られた。
- 2) 各駅の駅勢圏に関する分析
特急停車駅である京阪枚方市駅、阪急高槻市駅ではバス路線に沿って広範囲に広がっている。
京阪光善寺駅、阪急総持寺駅などでは、駅へのアクセス手段は徒歩が中心。
通勤・通学先を目的地とするトリップでは、大学の立地の影響を大きく受けている。
- 3) 駅周辺地域の自由活動場所についての分析
鉄道利用者は京阪枚方市駅、阪急高槻市駅などの周辺での買い物・食事が多い。
自動車利用者は大規模ショッピングセンターを中心として、広範囲に広がっている。
- 4) 鉄道利用者の活動場所
京阪利用者・阪急利用者とも活動場所は大阪市内および各鉄道路線沿線が比較的多い。
京阪利用者は、阪急利用者と比較して京橋・淀屋橋周辺での活動者が比較的多い。

今回の分析では2010年のデータを用いているため、鉄道利用が比較的多いと考えられる枚方T-SITE（2016年開業）、JR茨木駅周辺地域に立地した新キャンパス（2015年）などは反映されていない。

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

8

3. 利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用

関西学院大学大学院博士後期課程 青木 嵩



第3章利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用（青木 嵩）

利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用

〔アンケート目的〕

「郊外住宅地の住民の生活特性や鉄道駅の相互利用、
駅および沿線への意識を調査し、今後の沿線郊外再編への基礎とする」

〔本発表 / 分析の目的〕

特急駅利用者と各停・準急停車駅利用者が...

- ①日常生活において利用する主なエリアの比較
- ②最も利用する駅周辺や沿線所の他駅で利用する施設の整理
- ③わざわざ沿線上の他の駅（都心部を除く）まで赴いて利用する傾向が強い施設とそれを利用する居住者の傾向の把握

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

2

第3章利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用（青木 嵩）

1. アンケート概要

-調査対象と調査方法

調査対象

- A) 阪急：高槻市・茨木市に居住するSTACIAカード正会員
- B) 京阪：枚方市・寝屋川市に居住するe-kenetカード正会員

- ・鉄道事業者のクレジットカードを保有
- ・事業者からの案内メールを受信している正会員（家族会員を除く）
- ・メールにてWebアンケートへの調査協力を依頼。
- ・回答者には各カードの200ポイントを進呈。

※郊外居住者の中でも生活、意識が、より鉄道利用者に寄った層への調査であることに留意が必要。

A) 阪急STACIAカード
配布期間：2016年12月12日～19日
対象者：5,442人
回答数：427人

有効回答数：418 (7.7%)

B) 京阪e-kenetカード
配布期間：2017年3月3日～15日
対象者：15,317人
回答数：3,485人

有効回答数：3,465 (22.6%)

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

3

1. アンケート概要

-本アンケートの特徴（従来のアンケートとの違い）

	従来のアンケートの主な特徴		本アンケートの特徴
回答者の性別	世帯主に多い男性や 家事専業に多い女性の どちらかに偏りやすい		男女間の回答比率に大差はない
回答者の年齢	60代や70代の高齢者が多い		40代や50代の比率が最も多く、 比較的若い世代の意見が集まる
回答者の世帯構成	高齢者層の回答が多い為、 夫婦のみ世帯や単身世帯が多い		2世代家族世帯が多い
回答者の職業	家事専業や無職が多い		正規雇用者が多い
その他			鉄道利用者に寄った層の回答

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

4

第3章 利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用（青木 嵩）

2. 居住者の生活行動特性

-調査対象と調査方法

アンケート項目
「最も利用する駅」から
該当者を抽出

特急停車の有無により都心部
などへの所要時間が異なるため
特急停車駅と各停・準急停車駅
に分類

※右表の対象駅以外を利用する
回答者もいるため、本分析の
対象者の総数は今回のアンケートの
回答総数と異なる。

グループ	対象駅	n=
阪急	特急停車駅 茨木市駅 高槻市駅	138
	各停・ 準急停車駅 南茨木駅 総持寺駅	114
京阪	特急停車駅 枚方市駅 樟葉駅	956
	各停・ 準急停車駅 寝屋川市駅 香里園駅 光善寺駅	1446

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

5

第3章 利用者アンケート調査からみる沿線郊外居住者の生活特性と施設利用（青木 嵩）

小結①

- （1）阪急沿線の方は、日常の買い物、外食ともに「都心」を利用する割合が高い
- （2）京阪沿線の方は、日常の買い物、外食ともに「ロードサイド」を利用する割合が高い
- （3）特急停車駅利用者は、自身が普段利用する駅周辺で買い物、外食をする傾向にある
- （4）各停・準急停車駅利用者は、都心部を除く沿線上の他の駅周辺で日常の買い物と外食をする傾向にある

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

6

3. 主な利用施設と利用者属性 -アソシエーション分析とは

マーケティング分野より派生した統計手法
→特定の選択肢「X」を選ぶ人が、別の選択肢「Y」も選ぶ傾向の強弱を測る
※本分析の場合「X=各種回答者の属性」「Y=他の駅周辺で利用する施設」

アソシエーション分析における各指標尺度

Support (支持度) $\frac{ X \cap Y }{ A }$		全体の中でXもYも選択される確率
Confidence (信頼度) $\frac{ X \cap Y }{ X }$		Xを選択した人がYも選択する確率
Lift (リフト) $\frac{(X \cap Y / X)}{(Y / A)}$		Yを単体で選択する確率と Xを選択しかつYも選択する確立の比率 ※Lift ≥ 1 で効果があるとされる

出典：Basic Knowledge on Data Analysis
(https://www.albert2005.co.jp/knowledge/marketing/customer_product_analysis/abc_association)

本分析における最低条件

- ①**全体の100人に1人**は特定のルール（属性と施設の組み合わせ）に該当する。（Support値 ≥ 0.01）
- ②その**属性に該当する人たちの4分の1以上**がその施設を使っている。（Confidence値 ≥ 0.25）
- ③その属性が少なからず施設の利用に影響を与えている。（Lift値 ≥ 1）

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

7

3. 主な利用施設と利用者属性 -沿線上の他駅で各施設を利用する傾向の高い人々の特徴

	阪急 特急停車駅利用者	阪急 各停・準急停車駅利用者	京阪 特急停車駅利用者	京阪 各停・準急停車駅利用者
レストラン	女性 非正規雇用	学生や20代-30代の女性	2世代家族世帯で70代以上の高齢者	単身か夫婦のみ世帯の女性
カフェ	20代-40代の単身世帯	男性の60代や20代-30代の学生	夫婦のみ世帯の30代-40代女性	20代-30代の女性
居酒屋	60代の正規雇用者	70代以上の高齢者	60代の正規雇用者	主に2世代家族世帯
趣味などの教室	単身世帯の女性 中年・若年層	主に60代の女性で家事専業・無職	60代の家事専業・無職	×
文具/雑貨屋	×	20代-30代の家事専業・無職	×	×
衣料品店	×	女子学生	×	女性
美容院/理髪店	×	2世代家族世帯の学生（特に女性）	×	20代-30代の正規雇用

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

8

小結②

- （1）各停・準急停車駅を利用する人は、食料品の購買施設と生活サービス施設を普段利用する駅周辺で利用する割合が高い
- （2）特急停車駅利用者も飲食店関係および趣味や習い事をする教室は他の駅で利用する可能性が見られる
- （3）各停・準急停車駅利用者は、食料品以外の購買施設や生活サービス施設も他の駅周辺で利用している
- （4）施設の種類によって他の駅からわざわざ利用する為に訪れる人の特徴が異なる

4. 利用者アンケート調査からみる 沿線各駅および駅周辺の 利用実態と評価

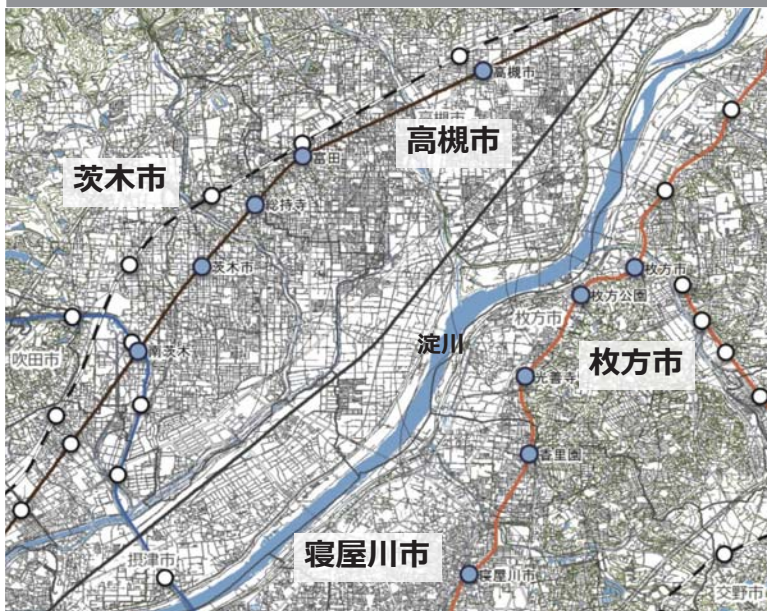
関西大学 岡絵理子

1

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

第4章 利用者アンケートからみる沿線各駅及び駅周辺の利用実態と評価

調査分析の目的



駅

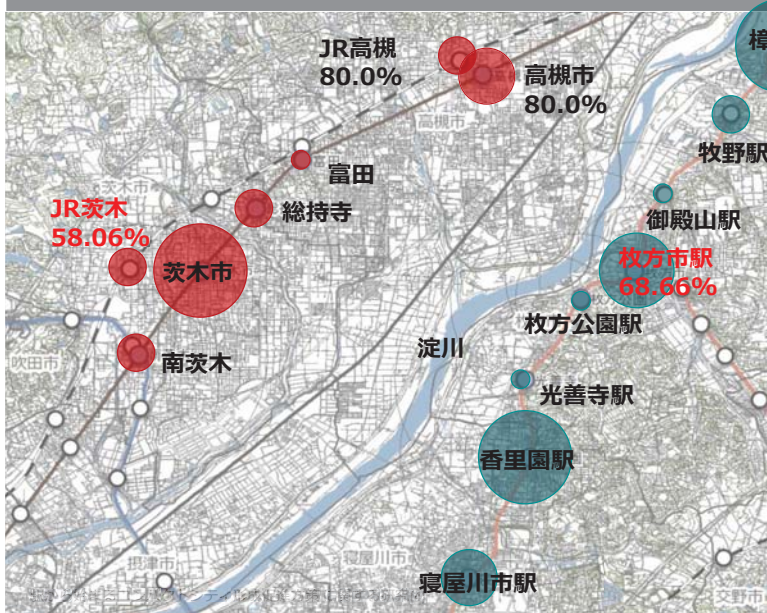
最寄駅としての拠点性
電車に乗ってでも行き
たい特徴があるところ
よく使う駅

利用者にとって、どのよ
うな駅か、どう評価され
ているのか？

2

第4章 利用者アンケートからみる沿線各駅及び駅周辺の利用実態と評価

(1) 最寄率



最寄率 = $\frac{\text{最寄駅との回答者数}}{\text{最もよく使う駅との回答者数}(\%)}$

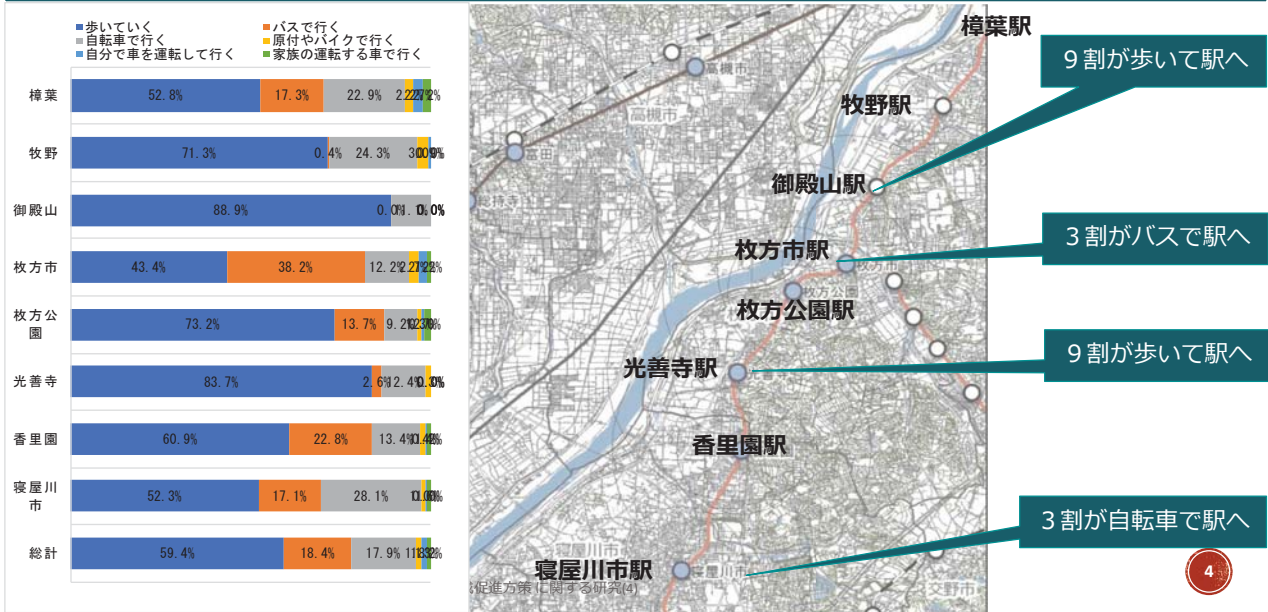
最寄率の低い駅

京阪沿線；枚方市駅
阪急沿線；JR茨木駅

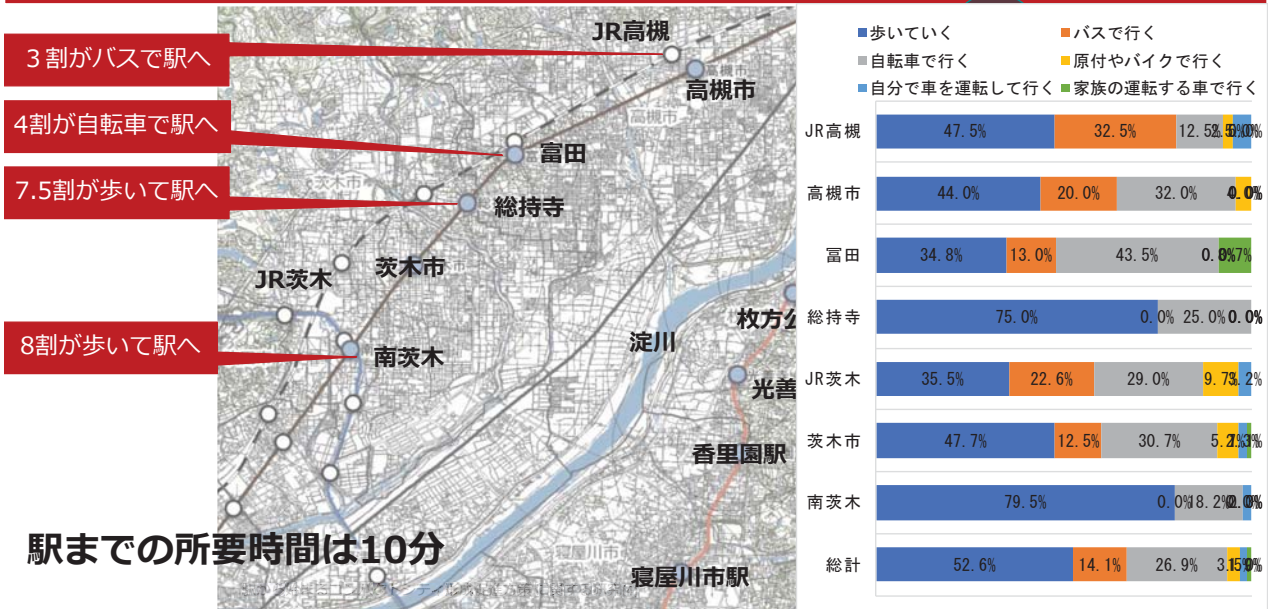
京阪カード回答者の3%以上
阪急カード回答者の5%以上

3

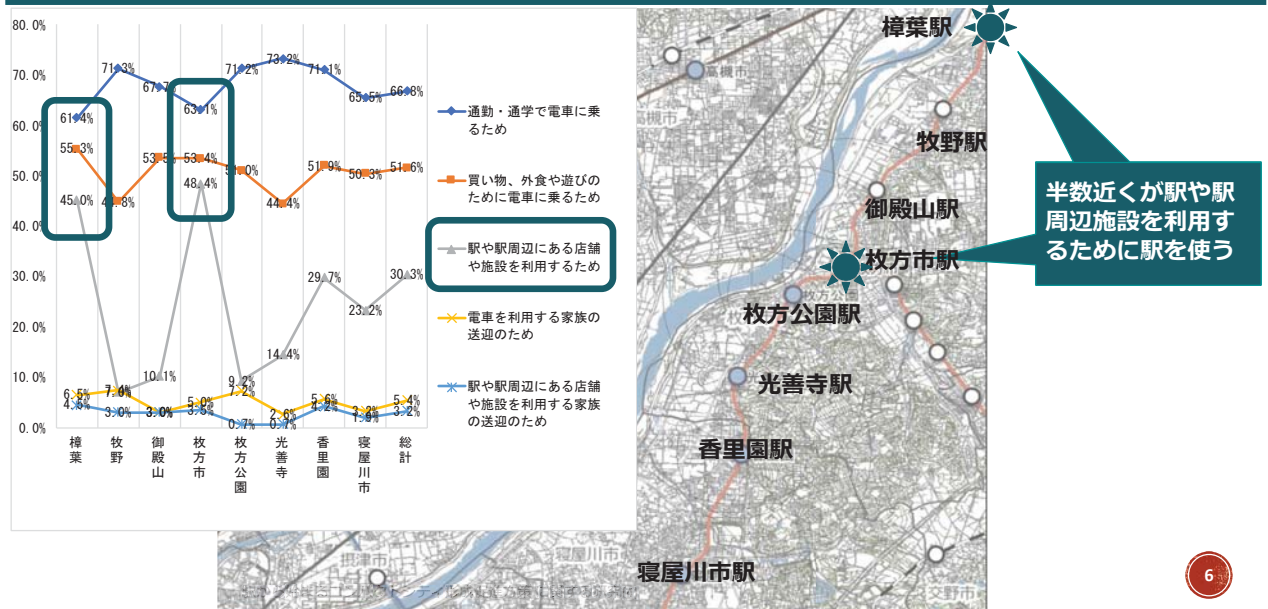
(2) 駅までの交通手段



(2) 駅までの交通手段



(3) 駅へ行く目的

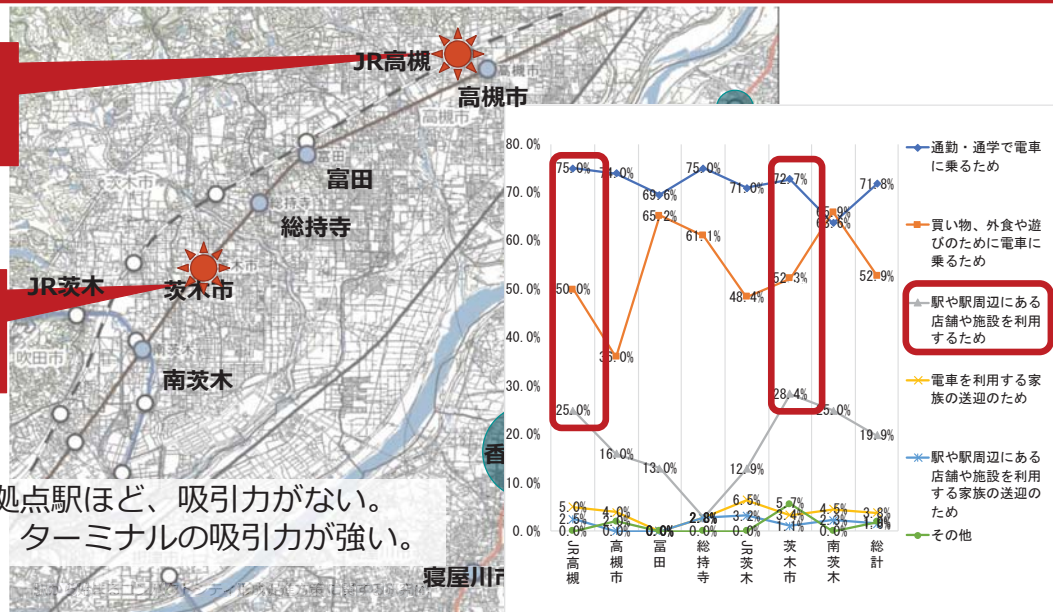


(3) 駅へ行く目的

半数近くが駅や駅周辺施設を利用するために駅を使う

半数近くが駅や駅周辺施設を利用するために駅を使う

京阪沿線の拠点駅ほど、吸引力がない。
阪急沿線は、ターミナルの吸引力が強い。



(4) 駅および駅周辺で満足しているところ

最もよく使う駅	駅に急行や特急等が停まること	駅に飲食店や商業施設が充実していること	バスへの乗り換えがスムーズなこと	駅に駐輪場があること	駅にATM、クリーニング店などのサービス施設が充実していること	タクシーを利用しやすいこと	駅前に車を駐停車させやすいこと	駅に駐車場があること	総計
樟葉	95.9%	67.7%	23.2%	21.8%	24.5%	9.5%	9.9%	10.6%	100.0%
牧野	0.9%	1.7%	2.2%	22.2%	3.5%	7.4%	15.2%	0.0%	100.0%
御殿山	0.0%	0.0%	0.0%	14.1%	3.0%	0.0%	12.1%	0.0%	100.0%
枚方市	94.0%	46.1%	38.2%	12.7%	16.2%	10.7%	2.7%	3.0%	100.0%
枚方公園	17.0%	3.3%	18.3%	11.8%	2.0%	6.5%	13.7%	0.0%	100.0%
光善寺	0.7%	2.6%	2.0%	4.6%	0.7%	0.0%	0.7%	0.0%	100.0%
香里園	62.9%	29.7%	24.8%	9.6%	9.2%	9.8%	7.8%	2.2%	100.0%
寝屋川市	66.1%	19.7%	17.7%	13.5%	8.4%	8.7%	4.8%	1.0%	100.0%
総計	60.7%	32.6%	20.7%	14.7%	12.0%	8.3%	7.9%	3.5%	100.0%

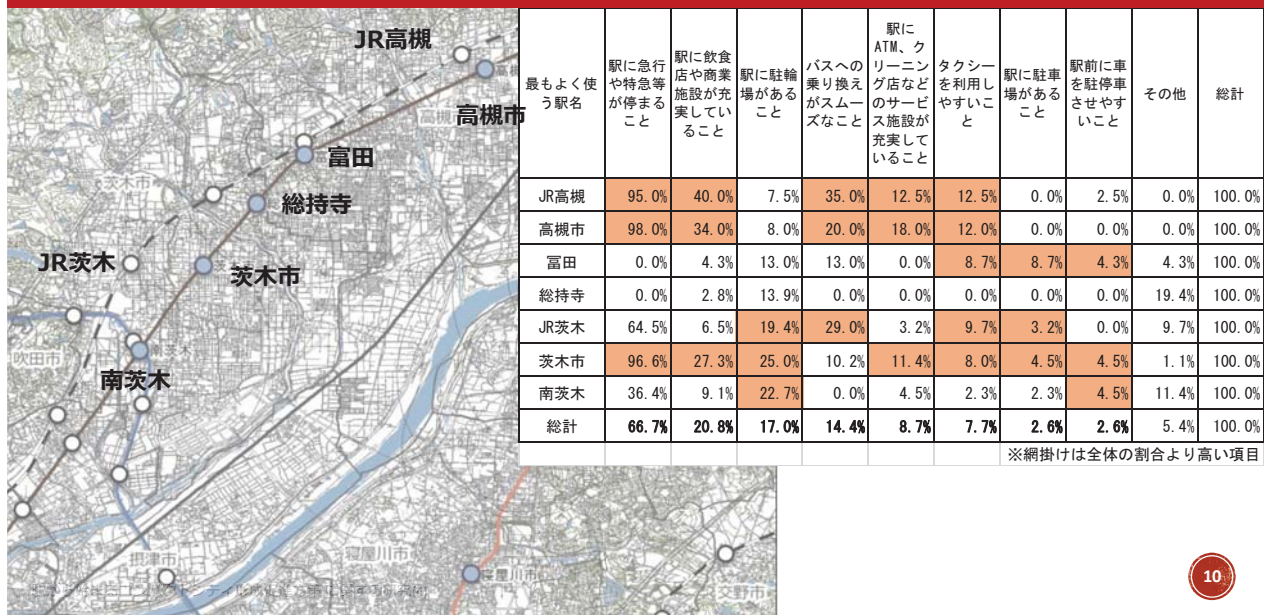
網掛けは全体の割合より高い項目

(4) 駅および駅周辺で満足しているところ

最もよく使う駅	銀行や公共サービス施設が揃っている	必要な商業施設や飲食店が揃っている	にぎわいのある商店街や飲食店街がある	歩いて楽しむことができる	夜も明るく、安全である	街並みや、道が美しい	地域のコミュニティ拠点である	災害時に地域の拠点になる	総計
樟葉	88.5%	89.4%	78.7%	75.5%	68.1%	57.8%	33.9%	27.0%	100.0%
牧野	38.3%	15.2%	3.5%	8.7%	17.4%	7.0%	8.3%	5.7%	100.0%
御殿山	5.1%	4.0%	1.0%	14.1%	21.2%	12.1%	6.1%	5.1%	100.0%
枚方市	90.3%	59.4%	39.7%	39.9%	41.1%	18.5%	29.4%	24.4%	100.0%
枚方公園	12.4%	3.3%	3.9%	24.8%	24.8%	26.8%	7.8%	8.5%	100.0%
光善寺	11.8%	7.2%	5.9%	5.9%	9.2%	3.9%	10.5%	4.6%	100.0%
香里園	73.1%	65.9%	59.3%	38.9%	30.1%	14.4%	13.0%	9.6%	100.0%
寝屋川市	80.3%	36.8%	34.5%	20.3%	24.8%	13.9%	16.8%	12.9%	100.0%
総計	66.5%	51.3%	42.6%	38.2%	36.8%	24.4%	19.8%	15.6%	100.0%

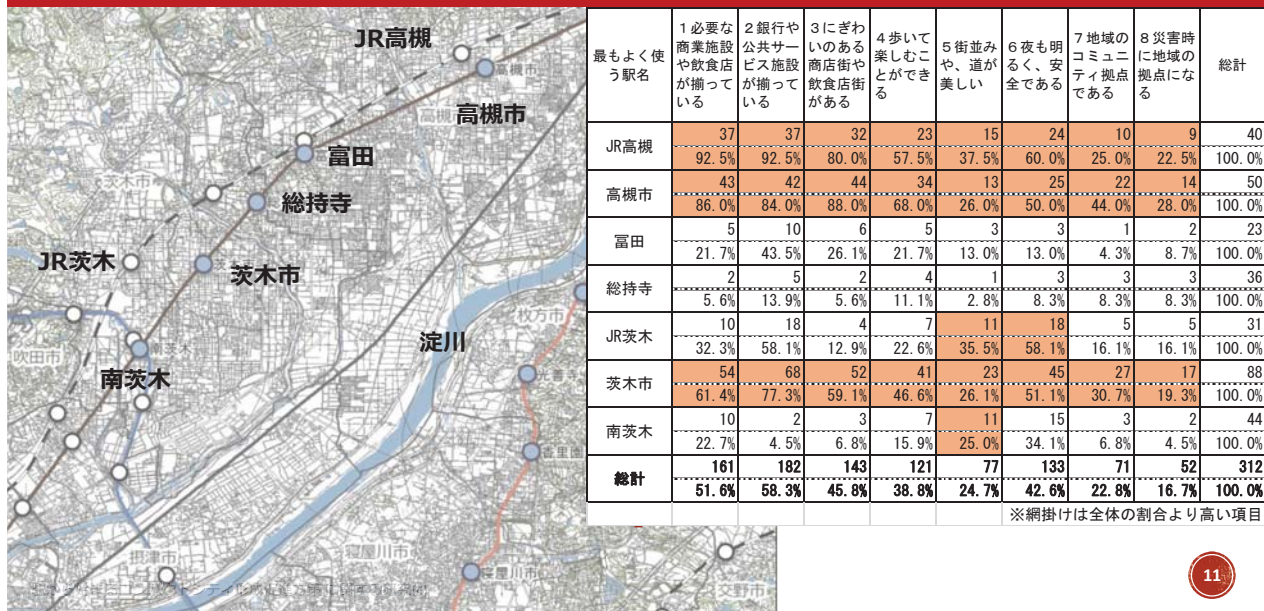
網掛けは全体の割合より高い項目

(4) 駅および駅周辺で満足しているところ



10

(4) 駅および駅周辺で満足しているところ



11

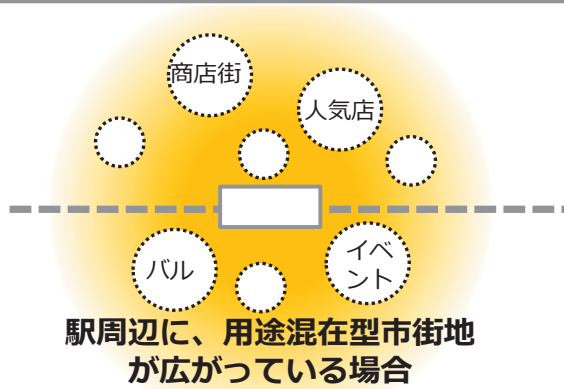
(5) 駅で利用する施設

最もよく使う駅	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位	17位	18位	19位	20位
樟葉駅	スーパーマーケット	書店	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
樟葉駅	76.2%	40.1%	40.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
牧野駅	スーパーマーケット	コンビニエンスストア	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
牧野駅	77.8%	44.3%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
御殿山駅	コンビニエンスストア	スーパーマーケット	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
御殿山駅	54.0%	49.5%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
枚方市駅	コンビニエンスストア	スーパーマーケット	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
枚方市駅	54.0%	49.5%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
枚方公園駅	コンビニエンスストア	スーパーマーケット	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
枚方公園駅	54.0%	49.5%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
光善寺駅	スーパーマーケット	コンビニエンスストア	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
光善寺駅	77.8%	44.3%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
香里園駅	スーパーマーケット	コンビニエンスストア	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
香里園駅	77.8%	44.3%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
寝屋川市駅	スーパーマーケット	コンビニエンスストア	パン屋・ベーカリー	レストラン	文房具・雑貨店	コンビニエンスストア	カフェ	ケーキ屋・和菓子屋	駐輪場	美容院・理髪店	居酒屋	図書館	クリーニング店	花屋	スポーツジム	趣味や習い事をする教室	ギャラリー	バー・パブ		
寝屋川市駅	77.8%	44.3%	44.3%	46.7%	40.2%	35.1%	31.7%	31.4%	29.2%	7.5%	16.6%	16.6%	13.2%	12.3%	6.8%	4.9%	2.3%	2.2%		
総計	4人に3人が使う施設	2人に1人が使う施設	2人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設	4人に1人が使う施設

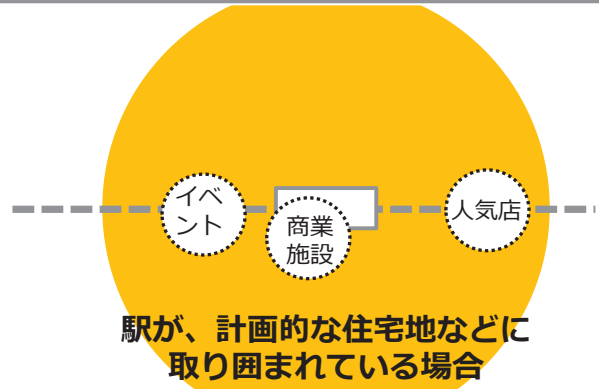
12



考察;最寄率の高い駅の特徴づけ



エリアまちづくりとして、特徴ある駅周辺を誘導して行くことで、特徴付けができる可能性がある。



駅や高架下などをフル活用して、**駅への居場所づくり**で、ありきたりでない特徴づけをしていく必要がある。

エリアまちづくりとして、駅周辺の建物用途の混在化、新しい特色づけ。

5. クチコミ情報の内容分析による 駅および駅周辺のイメージ

武庫川女子大学 水野優子

第5章 クチコミ情報の内容分析による駅および駅周辺のイメージ（水野 優子）

1. 調査の概要

- 調査目的：駅および駅周辺のイメージの概況を把握する
- 調査手法：各駅に関する質的データ（テキスト型データ）により、内容分析（文章・音声・映像など、さまざまな質的データの分析）を実施
※内容分析においては、「テキストマイニング」の手法を用いた

【テキストマイニング】
計量的分析手法を用いて、定型化されていないテキスト型データの集合を語句に分割・整理し、それらの出現頻度や相関関係を分析して、有用な情報を抽出する内容分析の手法

※分析において、計量テキスト分析用ソフトウェア「KH Coder」を利用した

【KH Coder】
樋口耕一氏（立命館大学産業社会学部現代社会学科准教授）が開発し2001年から公開する計量テキスト分析用フリーソフトウェア（<http://khc.sourceforge.net/>）

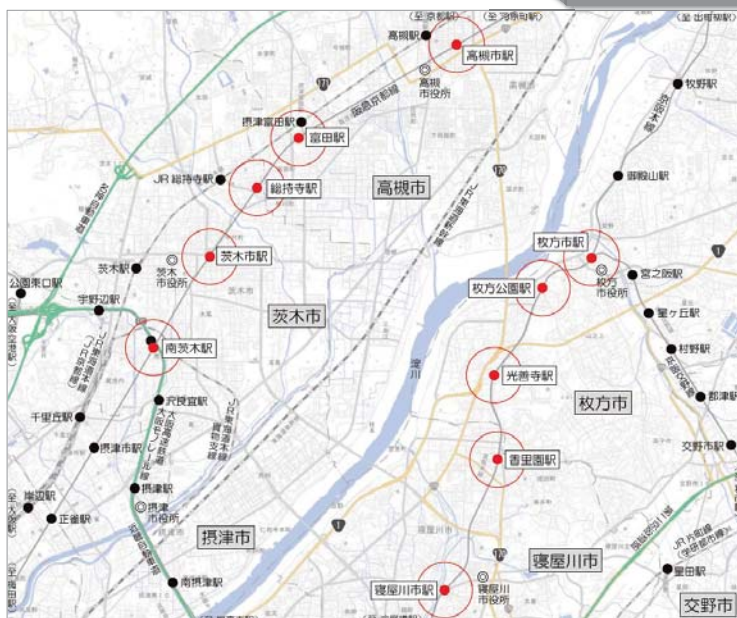
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

2

第5章 クチコミ情報の内容分析による駅および駅周辺のイメージ（水野 優子）

1. 調査の概要

■ 調査対象：2 沿線 10 駅



阪急京都本線

京阪本線

- ・高槻市駅
- ・富田駅
- ・総持寺駅
- ・茨木市駅
- ・南茨木駅
- ・枚方市駅
- ・枚方公園駅
- ・光善寺駅
- ・香里園駅
- ・寝屋川市駅

※下線は拠点駅

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

3

■ 調査資料：特定の不動産関連ウェブサイトにおける、 駅および駅周辺に関する利用者のクチコミ情報

不動産総合ウェブサイト「GOO住宅・不動産」（NTTグループのエヌ・ティ・ティ・ソリューションズ(株)、<https://house.goo.ne.jp/>）、2018年3月17日時点で掲載されていたクチコミを利用

●クチコミ投稿者：特定の駅周辺で実際に住んでいる方、もしくは、住んでいた方

●クチコミ対象：駅からおおよそ300m圏内



●総クチコミ数：573件

駅	阪急京都本線（計319）					京阪本線（計254）				
	高槻市駅	富田駅	総持寺駅	茨木市駅	南茨木駅	枚方市駅	枚方公園駅	光善寺駅	香里園駅	寝屋川市駅
件数	94	16	45	120	44	52	36	38	77	51

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

4

2. 拠点駅における駅および駅周辺イメージ

■ 拠点駅における特徴的な語

	阪急京都本線				京阪本線	
	高槻市駅		茨木市駅		枚方市駅	
1	高槻	.147	駅	.150	枚方市駅	.153
2	多い	.122	茨木	.150	駅	.114
3	店	.122	多い	.137	非常	.106
4	行く	.111	茨木市駅	.127	京阪	.105
5	周辺	.104	少し	.123	特急	.099
6	JR	.103	周辺	.119	周辺	.096
7	少ない	.097	阪急	.114	公園	.094
8	飲食	.097	場所	.101	たくさん	.086
9	充実	.091	近く	.100	京都	.086
10	施設	.090	JR	.099	便利	.084

特徴的な語：データ全体と比較して、それぞれの集計単位（各駅）において特に高い確率で出現している語。

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

5

3. 非拠点駅における駅および駅周辺イメージ

■ 非拠点駅における特徴的な語

	阪急京都本線						京阪本線							
	富田駅		総持寺駅		南茨木駅		枚方公園駅		光善寺		香里園		寝屋川市駅	
1	乗り換え	.158	安い	.105	モノレール	.174	ひらかたパーク	.227	限る	.122	バイク	.095	駅前	.117
2	富田駅	.125	近く	.089	必要	.087	考える	.111	コンビニ	.085	車	.092	寝屋川市駅	.096
3	立ち並び	.111	総持寺	.089	阪急	.081	枚方市駅	.106	地域	.082	スーパー	.087	子供	.093
4	苦労	.105	少し	.080	多い	.076	徒歩	.095	場所	.080	夜	.085	寝屋川	.091
5	路線	.095	茨木	.076	行く	.074	行ける	.092	数	.080	便利	.084	行ける	.089
6	本	.091	思う	.068	便利	.072	自転車	.092	光善寺	.079	病院	.083	駅	.088
7	徒歩	.089	周辺	.068	道	.071	距離	.083	ひらかたパーク	.077	良い	.081	出来る	.086
8	結構	.087	JR	.067	車	.069	子供	.082	徒歩	.076	道路	.074	買い物	.077
9	付近	.087	お寺	.067	近畿自動車道	.068	飲食	.081	早い	.071	コンビニ	.073	自転車	.075
10	電車	.083	安威	.067	万博記念公園	.068	近い	.079	出る	.069	少し	.069	多い	.073

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

6

■ 拠点駅における駅および駅周辺イメージ

- 都心（大阪、京都）への出かけやすさへの評価・・・3駅ともに。
- 複数選択できることに対する評価
 - ・ 商業施設（飲食、物販）、医療施設の立地、集積
 - ・ 阪急高槻市駅、茨木市駅に関しては、JRとの関係性・・・阪急2駅
- 自動車での生活のしやすさ
 - ・ 駅へのアクセス（狭い道路、駅前広場、駐車場、等）
 - ・ 自動車での移動を必要とする生活

阪急 高槻市駅

- ・ 多様な（雑多な）まち
- ・ 商業施設（飲食、物販）の集積

阪急 茨木市駅

- ・ 歩いて暮らせる
- ・ 生活しやすさ
- ・ 子育て、子ども
- ・ 祭りやイベント

京阪 枚方市駅

- ・ 駅に直結した大型商業施設
- ・ 多様な（雑多な）まち
- ・ 学生のまち

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

7

■ 非拠点駅における駅および駅周辺イメージ

- 交通利便性
 - ・ 都心（大阪、京都）への出かけやすさの評価・・・枚方公園駅 光善寺駅 香里園駅 寝屋川市駅
 - ・ 他の路線利用・・・富田駅 南茨木駅
- 日常的
 - ・ スーパーやコンビニ等の買い物利便・・・南茨木駅 総持寺駅 光善寺駅 香里園駅 寝屋川市駅
 - + 教育・・・香里園駅
 - + 子育て・・・南茨木駅 香里園駅 枚方公園駅
 - + 公園・緑地・・・南茨木駅 香里園駅 枚方公園駅
 - + 物価の安さ・・・総持寺駅
- 非日常的
 - ・ にぎわい・・・富田駅 寝屋川市駅
 - ・ レクリエーション、文化・観光施設・・・枚方公園駅

・ プラスαがみつけづらい光善寺駅
・ 拠点駅のイメージに近い寝屋川市駅

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

8

6. 自治体・事業者ヒアリング

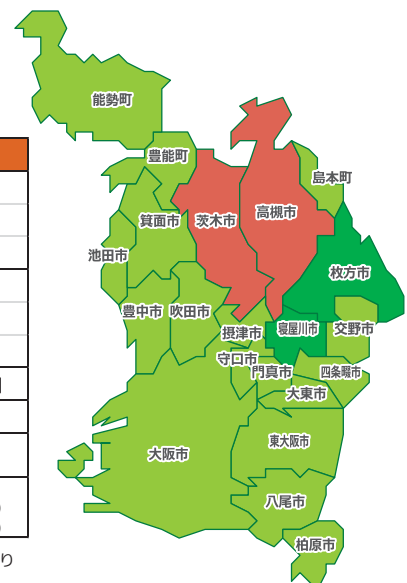
都市活力研究所 松根 辰一

第6章 自治体・事業者ヒアリング（松根 辰一）

各自治体の基本データ

	枚方市	寝屋川市	高槻市	茨木市
総面積 (km ²)	65.12	24.7	105.29	76.49
総人口 (人)	405,600	238,700	354,800	279,600
人口密度 (人/km ²)	6,229	8,617	3,370	3,655
市街化区域面積	41.88	21.62	33.29	33.23
市街化区域人口	400,900	238,700	341,300	270,800
市街化区域人口密度	9,573	11,041	10,252	8,149
都市計画マスタープラン	2017(H29)年3月	2012(H24)年3月	2011(H23)年3月	2015(H27)年3月
立地適正化計画	2017(H29)年3月	2018(H30)年4月	2017(H29)年3月	策定中
総合交通計画等	総合交通計画 2018(H30)年3月	地域公共交通網形成計画 策定中	総合交通戦略 2016(H28)年3月	総合交通戦略 2016(H28)年3月
駅の数	11 (京阪本線・交野線) 3 (JR片町線)	3 (京阪本線) 1 (JR片町線)	3 (阪急京都線) 2 (JR東海道本線)	3 (阪急京都線) 2 (JR東海道本線) 6 (大阪モノレール)

面積・人口の数値：「平成28年度国土交通省都市計画年報」より



2

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）

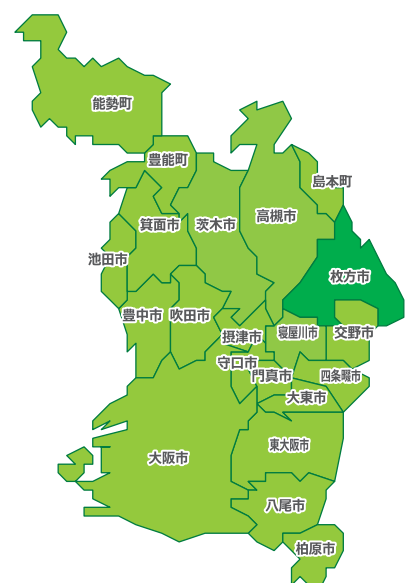
第6章 自治体・事業者ヒアリング

枚方市

- ・広域中心拠点：枚方市駅
- ・広域拠点：樟葉駅、長尾駅、枚方公園駅
- ・枚方市駅周辺再整備
(枚方市駅周辺活性化協議会)
- ・光善寺駅西地区市街地再開発事業
- ・京阪電気鉄道との包括連携協定
(地域活性化)

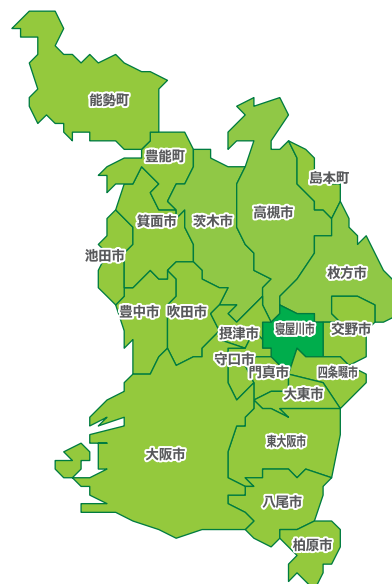


「枚方市HP」より

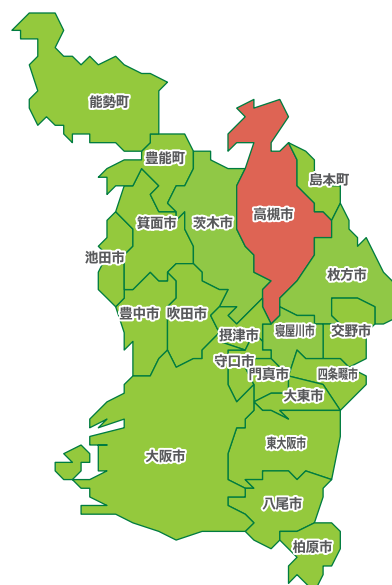


3

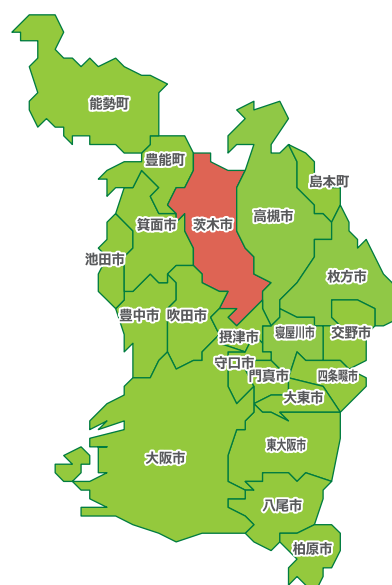
駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（４）



4



5



6

京阪ホールディングス・京阪電気鉄道

- ・1910年、天満橋～京都五条間が開通。
- ・沿線の住宅開発で人口乗客を増やしてきた。
- ・1991年をピークに乗客が減少。

人口減少トレンドにおいて、従来のビジネスモデルからの発想の転換が必要。

- くずはローズタウン → KUZUHA MALL **京阪沿線まちづくりの集大成**
- マイホーム借り上げ制度による住替え支援
- 多世代交流型マンションによる住み替え促進 **空き家・シニア世帯対応**
- カジスキー **単身・共働き・シニア世帯対応**
- 枚方市駅リニューアル **駅のブランディング**
- 光善寺駅前再開発（連続立体交差） **駅の拠点性の再編**

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

7

第6章 自治体・事業者ヒアリング（松根 辰一）

阪急電鉄・阪急不動産

- ・1928年、新京阪鉄道が天神橋～高槻町間を開通。同年京都西院まで開通
- ・小林一三は私鉄経営のビジネスモデルを築いたとされる
- ・今後、沿線人口の減少を想定

- ・沿線の価値向上
- ・新たなマーケットの開拓

- 阪急西宮ガーデンズ **周辺開発による駅のブランディング**
- スタジモにしのみや **地元のサードプレイスに**
- MUSE たかつき
- コミュニティ彩都
- アフタースクールKippo **子育てしやすい沿線に**
- マンション建替え・リノベーション
- 空家サポート **空き家問題をビジネスに**

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

8

第6章 自治体・事業者ヒアリング（松根 辰一）

まとめ

コンパクトシティ形成のために

自治体

- 「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」による誘導
関連施策：住宅マスタープラン、総合交通計画、公共施設等総合管理計画、
空き家対策、駅周辺再整備計画 等

～コンパクトシティ形成をめざす

鉄道会社グループ

- 沿線都市の形成に歴史的に大きく関与
沿線に居住施設・都市施設を整備して人口・乗客を増やす戦略
（住宅地、商業施設、エンターテインメント施設の開発、
フィーダー交通の経営など）

人口減少トレンドで、戦略の転換が必要

- 顕在化する課題に対応する試み
・単身世帯・共働き世帯、子育てや高齢者を支援する事業
・空き家や空き地を流通させる試み
- 駅周辺のリノベーション、開発により駅・沿線のイメージ向上

**地に密着した鉄道事業者ならではの
沿線活性化の努力が継続されている**

自治体及び鉄道会社グループ

- ・人口減少を食い止めるために、市域や沿線の価値を高めようとする姿勢
- ・駅の拠点性を高める施策、事業
- ・市域や沿線の魅力、住みやすさを強化
- ・連携の必要性を意識

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究（4）

9

第7章 駅及び高架下空間の拠点化

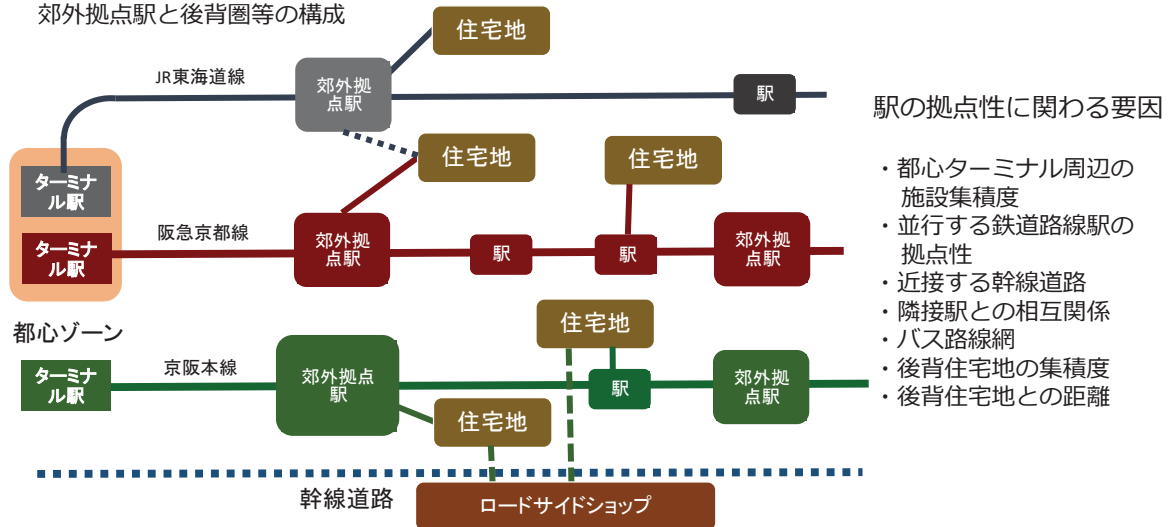
関西学院大学 角野幸博



第7章 駅及び高架下空間の拠点化

1. 都心ターミナルと郊外拠点駅および後背圏の構造

郊外拠点駅と後背圏等の構成



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

2

第7章 駅及び高架下空間の拠点化

2. 郊外における駅の拠点化の可能性と計画課題

拠点性向上のための与件

- 後背圏の夜間人口及び昼間人口
- 居住者の家族構成と生活スタイル
- フィーダー公共交通充足度
- 先端技術の普及時期（自動運転等）
- 立地適正化計画等の進捗状況



拠点性向上のための課題

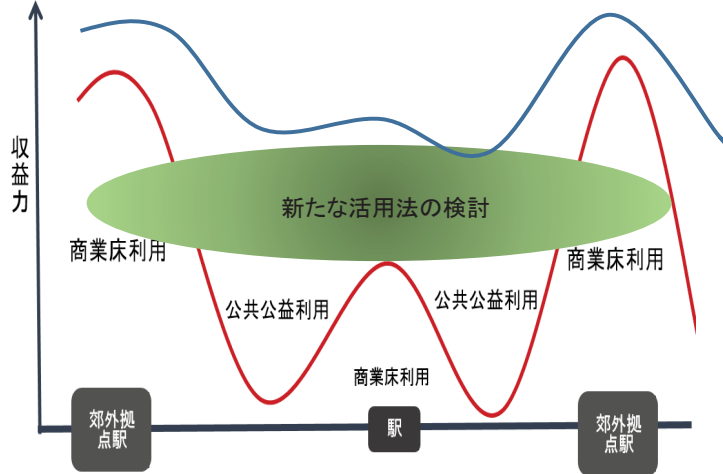
- 多様な機能の誘致（業務・教育・文化・医療・居住他）
- 子育て支援機能の強化（後背圏の人口増加策）
- スポンジゾーンの積極的対応（後背圏を含めたブランド化）
- 郊外駅周辺の工場等の用途転換

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

3

3. 駅と周辺地区との関係

(1) 駅からの距離による収益力の減減



- ・収益性が高い駅周辺は商業床利用が常識
- ・公共公益の利用は駅間の高架下になりがち



- ・公益性が高い施設をあえて駅周辺に誘致し、後背住宅地の価値を高める
- ・特に新駅開発や乗降者数が少なめの駅には公益性を優先させる
- ・駅間には目的性が高い個性的な施設を誘致する



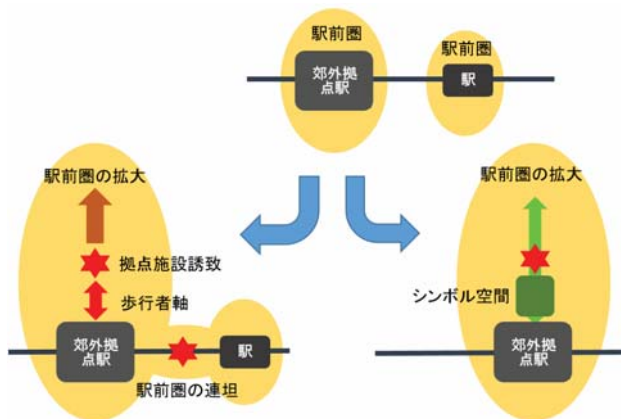
- ・総体的沿線価値の向上

駅から始まるコンパクトシティ形成促進策に関する研究(4)

4

3. 駅と周辺地区との関係

(2) 駅前空間の滲み出し

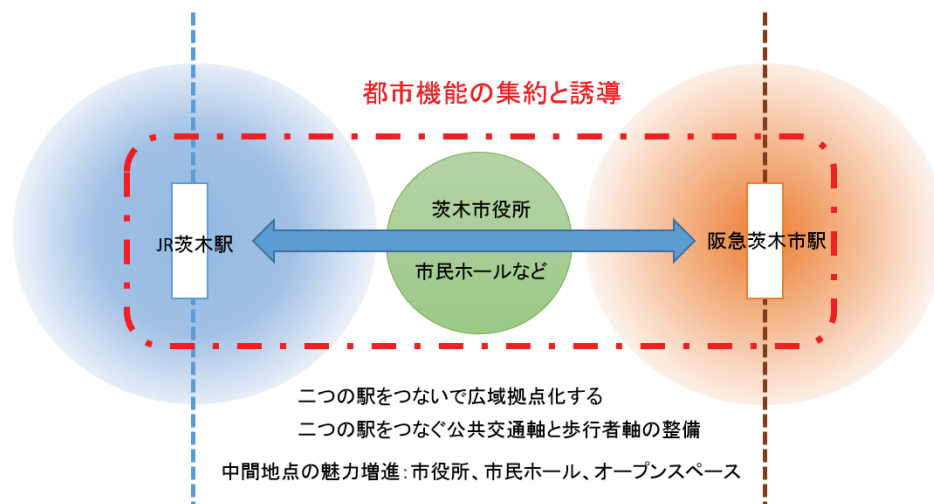


駅から始まるコンパクトシティ形成促進策に関する研究(4)

5

3. 駅と周辺地区との関係

(3) 拠点駅間の一体的整備の検討

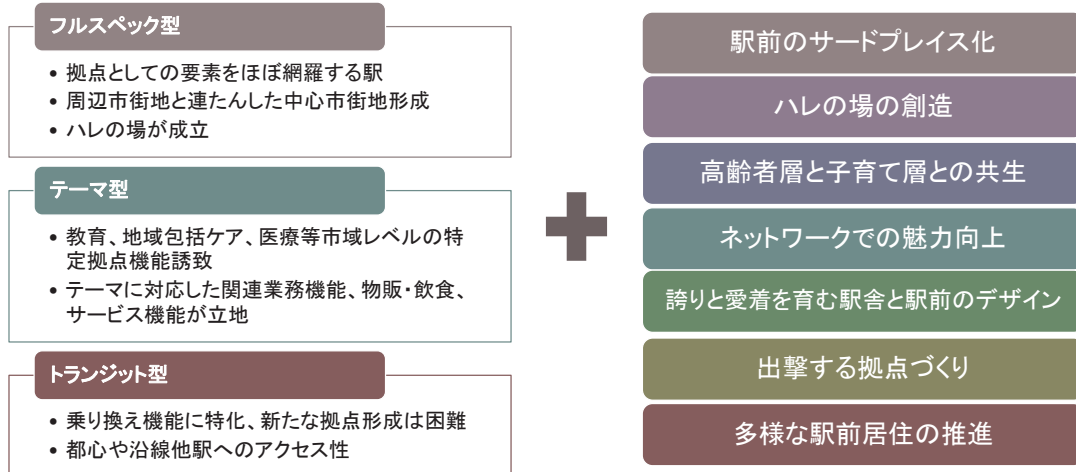


駅から始まるコンパクトシティ形成促進策に関する研究(4)

6

4. 駅および高架下の活用方策

(1) 拠点機能と象徴的魅力 ① 拠点駅のタイプと7つの方向性

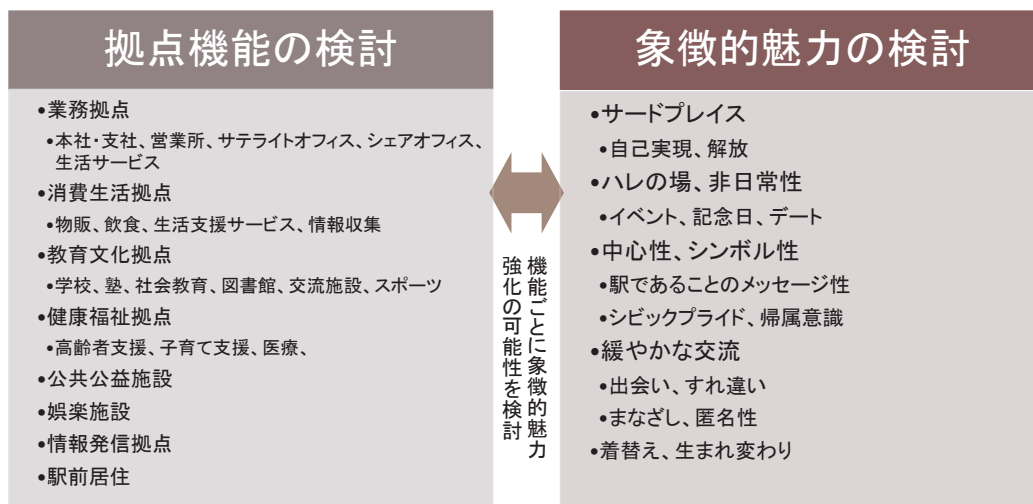


駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

7

4. 駅および高架下の活用方策

(1) 拠点機能と象徴的魅力 ② 検討のためのキーワード



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

8

4. 駅および高架下の活用方策

(2) 空間デザイン上の留意点

- 広場、デッキなど歩行者空間の充実
- バス、タクシー、パークイングの必要性検討と機能的デザイン
- 周辺との連続性、一体的デザイン
- 駅ナカ、駅ソト、高架下への機能配分
- 駅としてのシンボル性の発信

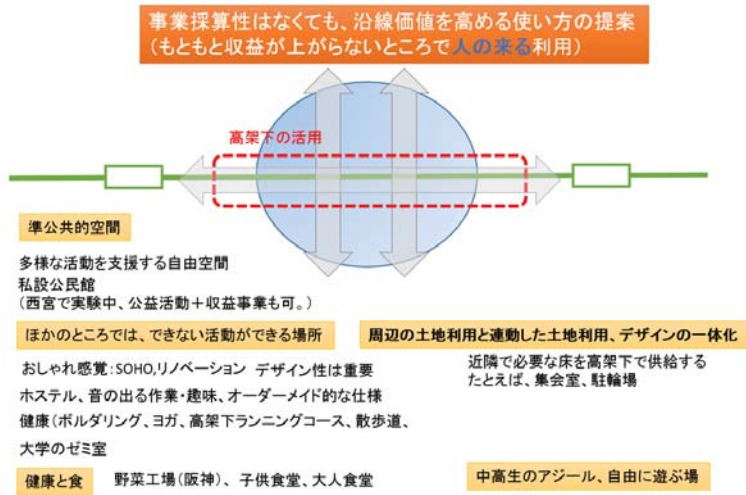


駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

9

4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ①高架下活用の考え方



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

10



4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ②高架下活用の事例(東小金井)



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

11

4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ③高架下活用の事例(武蔵境)



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

12

4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ④高架下活用の事例 (稲城長沼)



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

13

4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ⑤高架下活用の事例 (秋葉原～御徒町)



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

14

4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ⑥高架下のはみだし活用 (浜松)

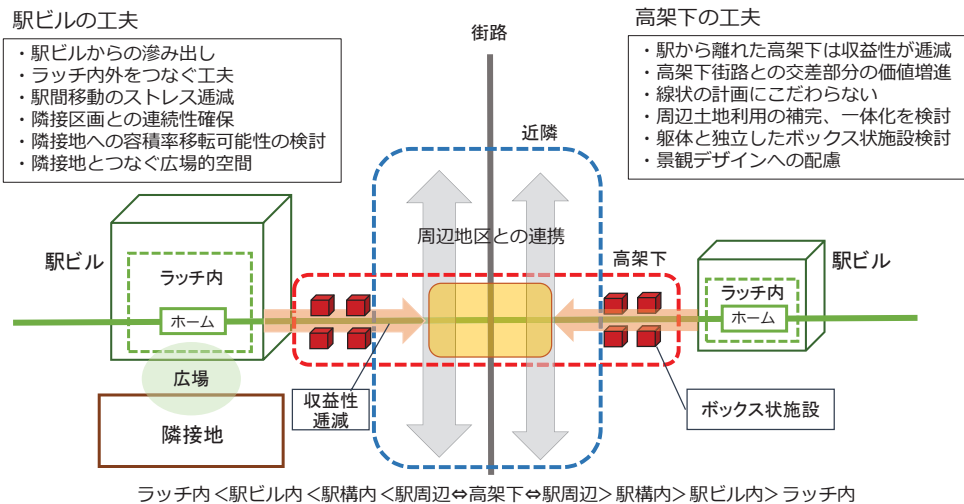


駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

15

4. 駅および高架下の活用方策

(3) 駅ビルと高架下空間の連続的活用 ⑥総括図



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

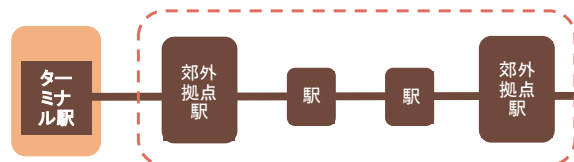
16

4. 駅および高架下の活用方策

(4) 駅間相互利用の促進

- 施設の駅間相互利用の促進
- 郊外拠点駅間の相互利用
 - ・ホール、図書館、大型商業等
- 非拠点駅
 - ・ベーカリー、コンビニ、クリーニング等
 - ・個性的な飲食店、評判のクリニック等
 - ・一つ目小町
- 移動時間や運賃のバリアーの軽減
 - ・スマホ、ICカード利用などに伴う割引制度
 - ・改札内外からの施設へのアクセス
 - ・高架下空間の連続的（物語）活用

相互利用促進・移動コスト低減



駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

17

5. 沿線ブランド再構築にむけて

郊外戦略の壁

- 均質化する沿線戦略
 - ・小林一三モデルの一般化
 - ・駅前と郊外の均質化
 - ・均質化しつつある沿線ブランド戦略
- 郊外の渋谷化、阪神間化
 - ・パルコ、二子玉川高島屋、紀伊国屋
 - ・いかりスーパー、アンリシャルパンティエ
 - ・高度消費社会：消費スタイルが消費される
- 明るく健康的な郊外の限界
 - ・周縁性とクラブ性の相克
 - ・サードプレイスの陳腐化
 - ・テーマパーク的違和感
 - ・通勤族が評価する郊外

都市人口減少に伴う
都市圏構造の変化
→
技術革新に伴う
生活行動の変化

鉄道会社の可能性

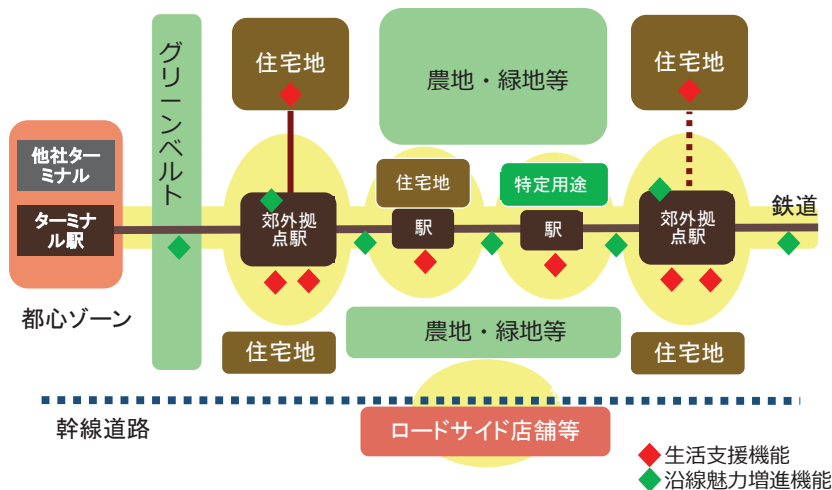
- 鉄道を脈とした立地適正化計画
 - ・「つなぐ」インフラとノウハウに自信
 - ・移動時間を活性化させる
- 新しい公共性の誘導
 - ・公共空間としての駅
 - ・多様なコモンスの導入
- 第3の郊外文化
 - ・多様性とカウンターカルチャー性
 - ・縄文的郊外の創造
 - ・地元住民が評価する郊外

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

18

6. 沿線型コンパクトシティの展望

鉄道を脈としたコンパクトシティ
ー 滲み出しと集約化 ー



- 沿線魅力増進機能の戦略的配置
- 駅周辺への生活支援機能の誘導
- 駅周辺に多様な住宅供給
- 住以外の特定用途の検討
- バス圏住宅地への生活支援機能の選択配置
- 農地・緑地の積極的保全
- ロードサイド型施設との差別化
- 駅間移動のコスト削減

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

19

ありがとうございました

駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)

20