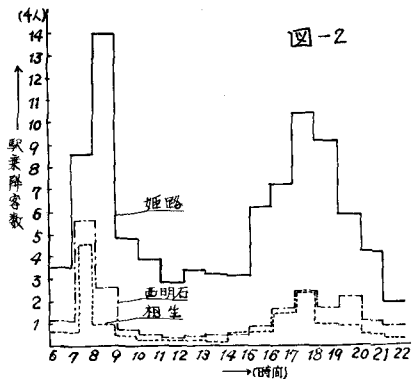
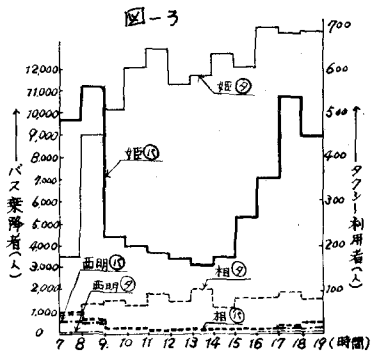


3 調査結果について 国鉄乗降客数調査、現況交通調査共、5.4.4.17(水)～19(金)に実施した。10分間隔の取扱いである。調査結果のモード毎の利用者に関する時間分布を図化して図2～4を得た。同図によると国鉄乗降客の分布は朝夕のラッシュ時集中し、同時刻のバス・自家用車の利用傾向も国鉄のそれに対応しているが、タクシーについては、比較的平均して利用されており特に大きなピークは見られない。次に積上方式にて用いる原単位としての基礎数値について述べる。3駅についての集計結果として、

平均停車時間 バス；1.25～3分、タクシー；0.15～0.35分、
 自家用車；1～12分（駐車時間を含む）
 平均乗降人員 バス；10～30名（ピーク時の平均を含む）
 タクシー；1.2～1.77名、自家用車0.9～1.61名



1時間（タクシーの客付5） 7.1～9分
 平均サイクル時間（タクシー） 27～35分 を得た。



4 駅広域設計画における従来方式と積上方式の比較
 図-1に示した手順に従って、両方式にて必要とされるであろう駅広域施設の規模を算定した結果を表-1に示す。

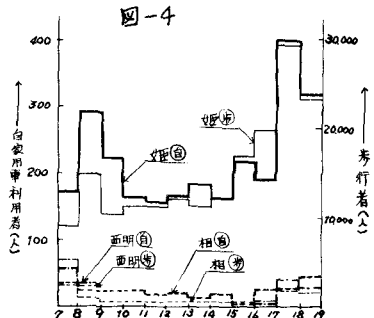


表-1

方式	従来方式	積上方式
駅名	駅の性格及び算定式	式(人) 総面積(m ²) 総面積(m ²)
西明石	電車標準 $H=0.119X$	71,800 8,560 6,100
姫路	汽車標準 $H=0.1657X$	232,600 24,900 21,500
相生	電車上限 $H=0.128X$ 汽車下限 $H=0.162X$	41,300 5,300 6,500

但し X；1日平均乗降客数(5.65) 各駅共最小自乗法で求め
 別途駅勢図乗車習慣の伸び等により比較検討した。

なお、積上方式にて設定した将来利用率；コントロール・タール；同時駐停車台数算定式及び、駅広内部施設の個々の算定面積等については、当日発表する予定である。

5 考察 表-1によると各駅前広域共、従来方式より積上方式の方が13%～30%程度、低目となる。駅広の規模は、従来方式では表-1のXの推定方法、駅の性格判定等に左右され、しかも個々の内部施設の面積算定は出来ない。一方積上方式においても、将来利用率、コントロール・タール等の設定、推定の精度、及び施設配置形式の選択によって駅広の必要面積は左右される。例えば積上方式の内、直接算定することの困難な(図上精査の要あり)歩車道面積の全体に占める割合が約65%～70%に達することより明らかなである。結局、上記の諸問題を改善し、マクロ的な従来方式とミクロ的な積上方式の活用により、合理的な規模求定の手法を確立して駅前広域施設設計画は策定さるべきと考へる。

主な参考文献 1. 交通計画(小川博三) 2. 建設省駅広資料(都府局) 3. 大阪周辺資料(近畿地連) 4. 将来交通需要および流動パターンの変化に関する調査(日本道路公団) 5. 泉野振興計画(兵庫県)

なお、本研究は建設省都府局指導の下に明石市、姫路市、相生市の協力を得て行われたものである。