

関西大学工学部 学生員 ○木村 元彦  
 関西大学大学院理工学研究科 学生員 森田 隆義  
 関西大学環境都市工学部 正会員 北詰 恵一

## 1. 研究の背景と目的

近畿圏では近年、活発に新駅設置が行われている。表1はJR西日本旅客鉄道株式会社が近年設置した、もしくは設置予定である駅の、新線開業に伴うものを除いた、代表的なものである。JRの動きに対し、競合する私鉄各線もそれぞれ対応策を講じている。

表1 JR西日本の近年開業した駅・予定の駅

駅名	開業(予定)	路線名	設置場所
さくら夙川	2007/3/18	東海道本線	西宮-芦屋
島本	2008/3/15	東海道本線	山崎-高槻
須磨海浜公園	2008/3/15	山陽本線	鷹取-須磨
桂川	2008/10/18	東海道本線	西大路-向日町
(未定)	2010年(予定)	加古川線	日岡-神野
(未定)	2011年(予定)	山陽本線	明石-西明石
春日出(仮称)	未定	桜島線	西九条-安治川口

本研究では、このような状況下で開業した新駅周辺地域住民に対してアンケート調査を行い、そのデータをもとに、この地域での新駅設置が、鉄道会社にとって有益だったか、地域住民にとって利便性の向上につながったか、を分析することを目的とした。

## 2. 研究対象地域について

阪急洛西口駅は桂川駅と東向日駅間に2003年3月16日に開業し、桂川駅は西大路駅と向日町駅間に2008年10月18日に開業した。この2つの駅は、5年という短い期間内に設置されたことが特徴である。洛西口駅には普通と準急が、桂川駅には一部を除いて普通のみが、それぞれ停車する。

本研究対象地域には、4種類のバス路線が通っており、バス路線密集地域となっている。東西方向には鉄道が走っていないため、駅から離れた洛西ニュータウンに住んでいる住民の駅までのアクセス手段は主にバスもしくは自動車しかない。道路環境においては複数の国道と比較的近くに高速道路が整備されているので、自動車利用者にとっては利便性の高い地域となるが、鉄道利用者にとってはあまり利便性が良くない地域といえるだろう。

## 3. アンケート調査の概要

本研究では、洛西口駅・桂川駅開業による周辺住民の行動変化に着目し、新駅開業によって自動車交通から公共交通への転換効果や駅勢圏の変化があったのか、また地域住民の利便の向上につながったのかを調査するために、洛西口駅と桂川駅を中心とした南北1.8km・東西6.8kmの範囲にお住まいの住民の方にアンケート調査のご協力をお願いした。

調査票は世帯票、個人票1、個人票2(京都・河原町方面、個人票2(大阪・梅田方面)の4つに分け、世帯票は世帯主の方に、個人票1は通勤もしくは通学されている方に、個人票2は買い物・レジャー等でそれぞれの方面へ出かけられる方に、こたえていただくこととした。

調査方法はポスティングし、郵送回収する方法で、アンケートを計3000部配布した結果、回収率は15.4%となった。回収数は世帯票が462部、個人票1が406部、個人票2(京都・河原町方面)が349部、個人票2(大阪・梅田方面)が166部であった。

## 4. アンケート集計結果

図1に示すように、両駅開業時にそれぞれ利用交通手段や利用駅を変更した人は、洛西口駅開業時には、通勤・通学、買い物・レジャー(京都方面、大阪方面)それぞれの場合において、9.9%、17.5%、15.1%、桂川駅開業時には、10.6%、9%、18.7%となった。しかし、図2に示すように、新駅を利用するようになった人のほとんどが鉄道利用者で、自動車からの転換はわずかであった。また、外出の頻度を増加させた住民もわずかであった。

また、図3を見ると、バスが主な駅までのアクセス手段だったが、新駅が開業した事により、徒歩で駅まで行くことが可能となり、徒歩が主な駅までのアクセス手段となった。このことより、利用者の乗り換えの利便や料金の負担の軽減の効果があったと考えられる。

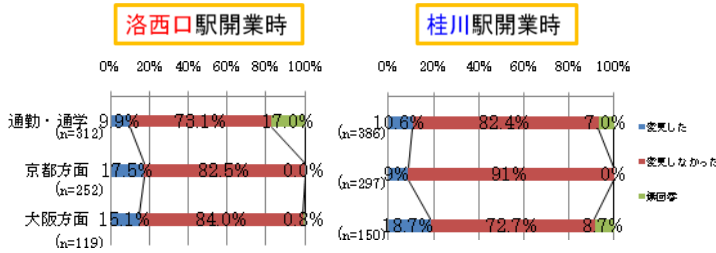


図 1. 交通手段(利用駅変更も含む)変更の有無

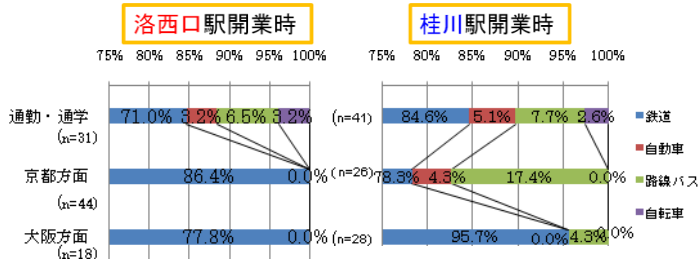


図 2. 変更した人の変更前の交通手段

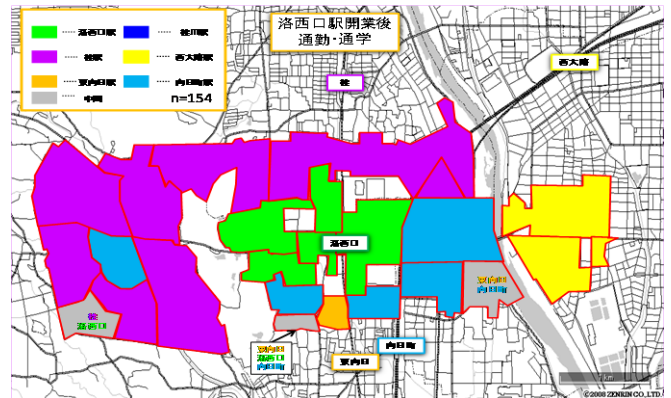
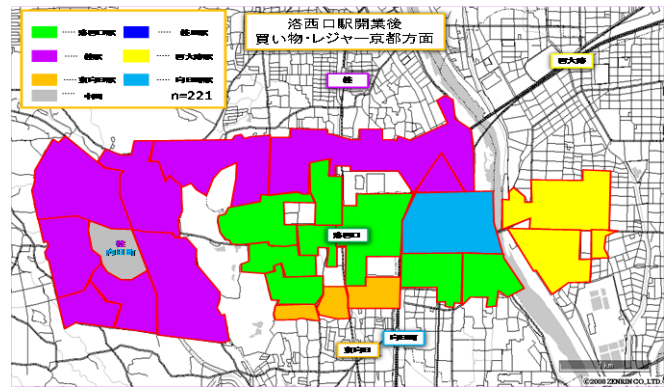


図 4. 駅勢圏変化の比較(洛西口駅開業時)

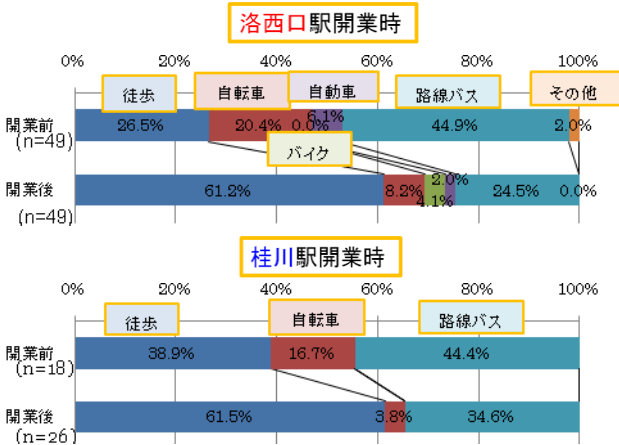


図 3. 買い物・レジャー(京都)のアクセス手段変化

### 5. 駅勢圏の変化

本研究では、バス路線などを考慮して地区を分け、駅勢圏を作成し、以下に示す利用率を計算した。

$$\text{ある駅の利用率} = \frac{\text{ある地区のその駅の利用者数}}{\text{ある地区の鉄道利用者数}} \times 100$$

図 4 に示すように、洛西口駅開業時の京都方面への買い物・レジャーと通勤・通学の駅勢圏で変化の違いを比べた結果、洛西口駅は通勤・通学においては利用者をあまり取り込めなかったが、買い物・レジャーにおいては、南部・東南部を中心に、多く取り込めたことがわかる。桂・洛西口・東向日の3駅の定期乗降客数合計は2003年の駅開業前後でも減少し続けているのに対し、定期外乗降客数は盛り返し

ている。この駅勢圏の取り込み状況の違いが反映していると思われる。

また、いずれの場合も、対象地域西部にある洛西ニュータウンの住民の多くは、優等列車が停車する桂駅から利用駅の変更をしていない。東部の川を越えた地区の住民も両新駅への変更をしない。この結果、洛西口駅、桂川駅の駅勢圏は小さくなっている。

### 6. 結論

競合する鉄道会社の経営戦略や地元請願による新駅開業の効果は、必ずしも一律ではない。本対象地域の場合、鉄道会社間ではパイの取り合いになっており、鉄道需要全体の減少傾向に対して、少なくとも短期的には歯止めになっていない。一方で、駅勢圏の範囲内では、徒歩へのアクセス手段変更が見られ、TODに代表されるまちづくりに貢献している。駅間は短いので隣接駅と駅勢圏を共有するが、その範囲での居住者の増加が、鉄道利用者の増加および公共交通を基本とした居住形態の促進につながる。新駅建設において、このような視点を明確に持つことが重要であろう。