





秋山孝正・奥嶋政嗣・北村隆一(2004)「交通行動データを用いた鉄道と買物に関する基礎的分析」『交通学研究』2004年研究年報(通巻48号), pp. 169-178.

秋山孝正・奥嶋政嗣・北村隆一(2008)「都市活動に着目した鉄道駅とまちづくりに関する実証的分析」『交通学研究』2007年研究年報(通巻51号), pp. 99-108.

奥嶋政嗣・秋山孝正・北村隆一(2009)「高齢者の交通行動に着目した鉄道駅とまちに関する分析」2008年研究年報(通巻52号)(掲載予定).

「メールありがとうございます。論文の件、解析・執筆・投稿と進めていただきありがとうございました。都市の老人人口は相対的に増えていくでしょうし、公共交通の利用も比重が増すと思います。この研究の応用範囲は広がっていくと期待しています。奥嶋君から詳細が届くのを楽しみにしています。」

「年齢とモビリティ」の件、よろしく願いいたします。これからの平成老人がどのようなモビリティを持つのか、面白いですね。(2008年12月19日 15:14)

北村記念シンポジウム
第2部(平成22年4月25日)

鉄道駅とまちづくりに関する交通行動分析

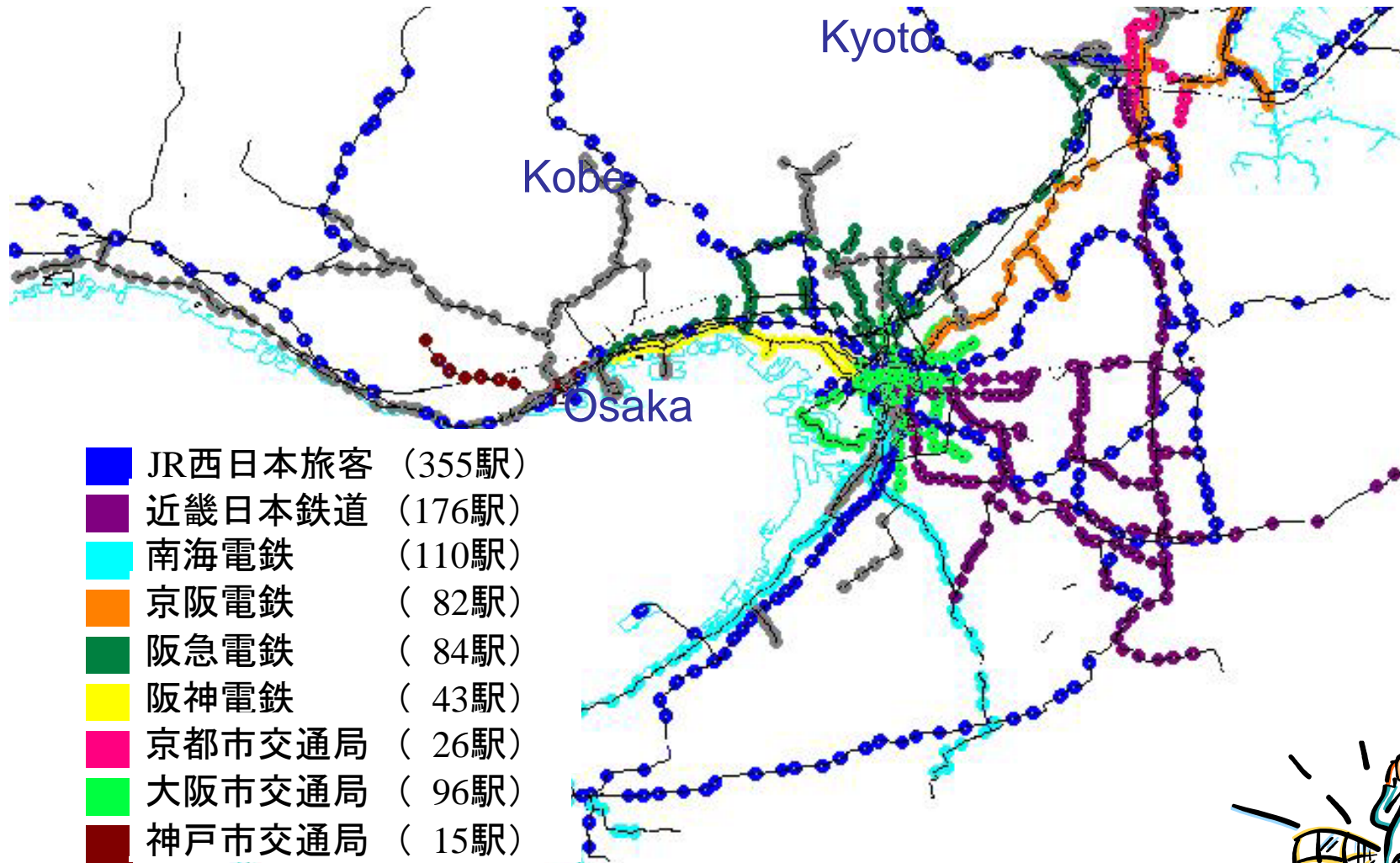


秋山孝正 (関西大学)

奥嶋政嗣 (徳島大学)

井ノ口弘昭(関西大学)

■京阪神都市圏の都市鉄道網

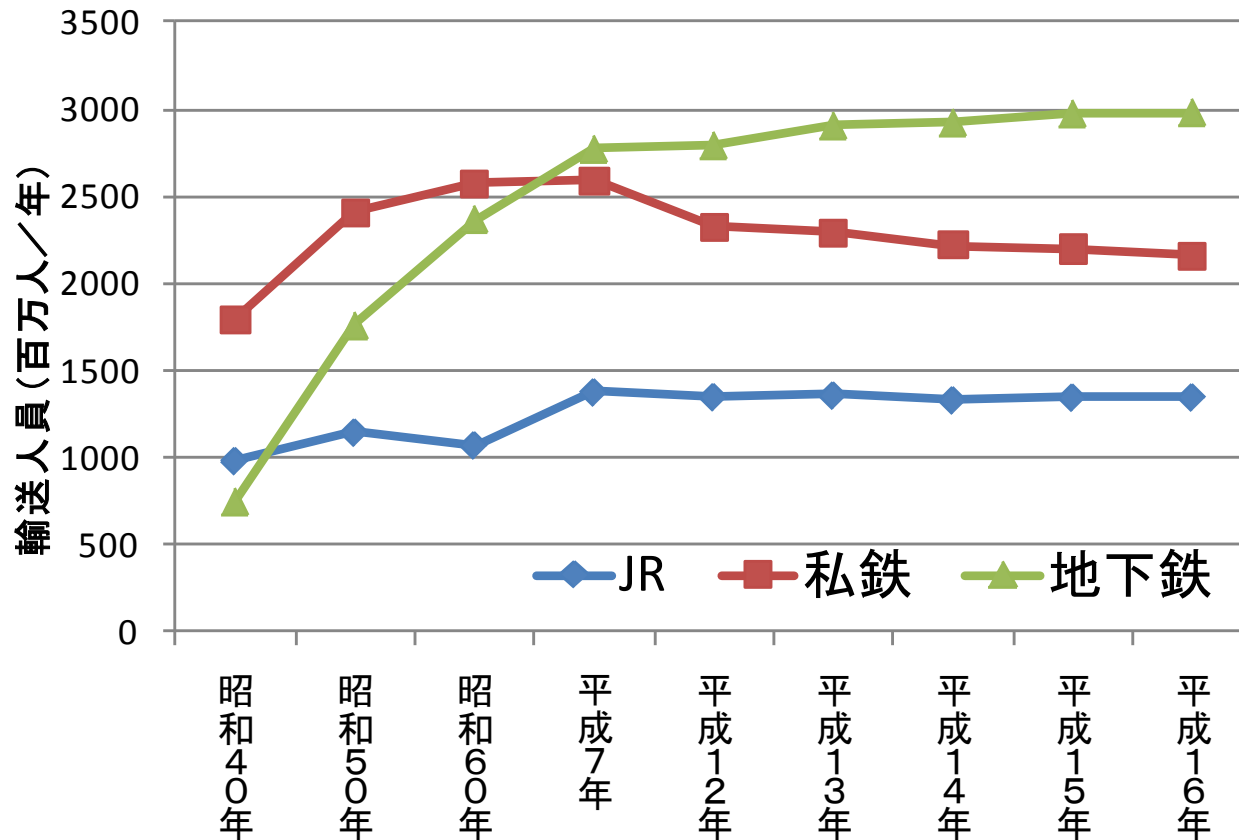


Motorization

Aging society with a falling birthrate



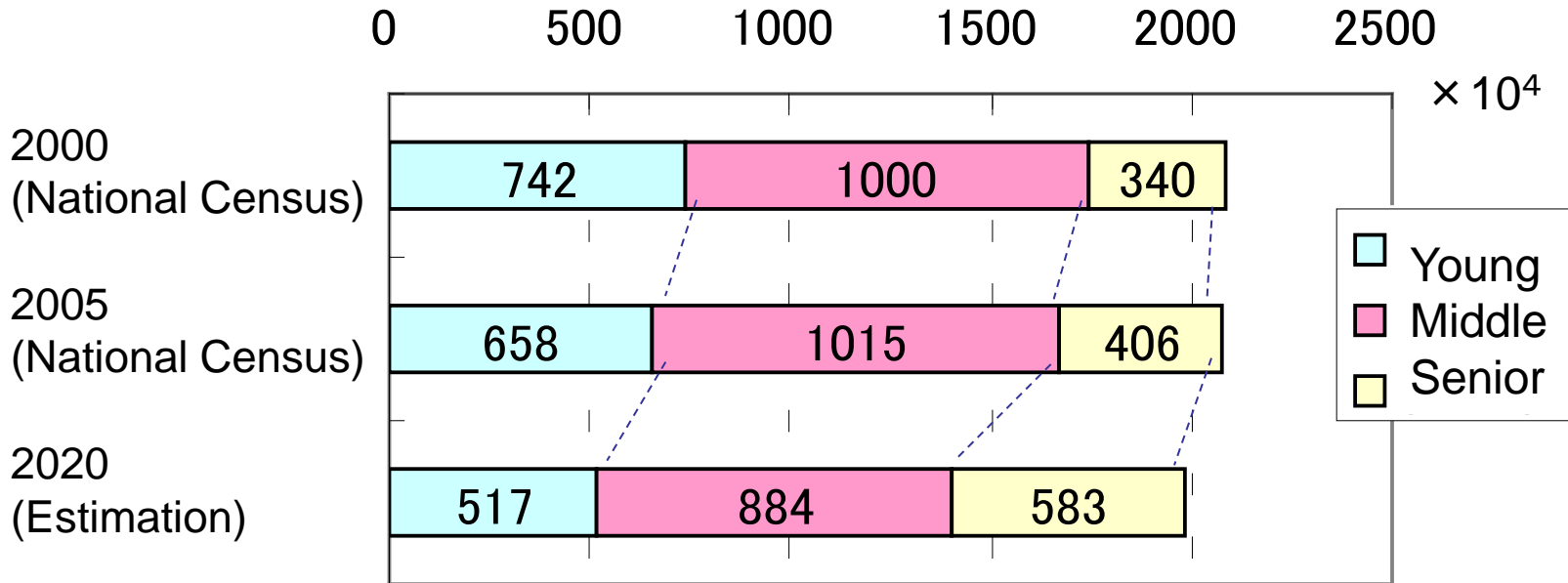
京阪神都市圏の輸送人員の経年変化



私鉄は、JR・地下鉄は含まず、モノレールなどを含む
JRは平成7年から、ほぼ横ばい
私鉄は平成7年をピークに減少傾向
地下鉄は路線拡大に伴い増加傾向

出典：都市交通年報

■ 少子高齢社会



Definitions:

Young - under the age of 30

Middle - between 30 and 64

Senior - aged 65 or over

The number of senior citizens is increasing rapidly.

■鉄道でまちづくり

鉄道都市(もともとの題名)

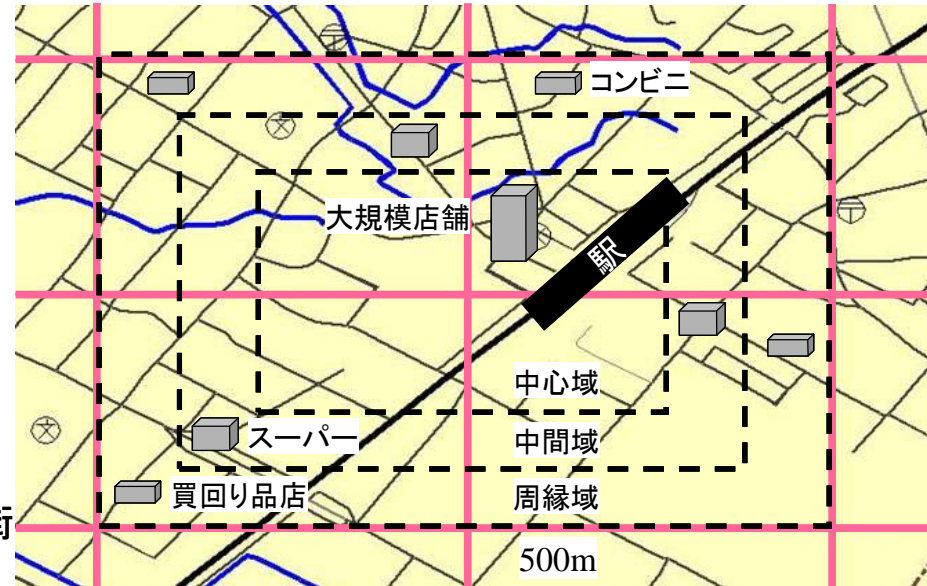
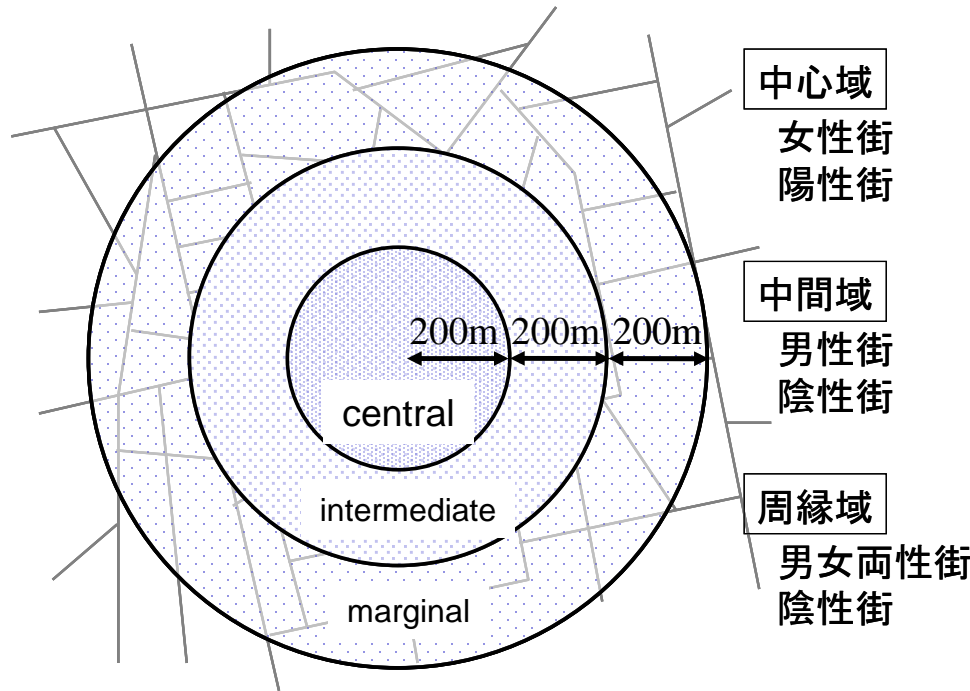
モータリゼーションは必然的に
非都市化をもたらす

三層構造
中心域・中間域・周辺域

陽性の中心域は<ハシ>の街
であり、磨きこまれた商業空間
であり、旺盛な消費活動の場
である。陰性の中間域は<ケ>の
空間と見なせよう。

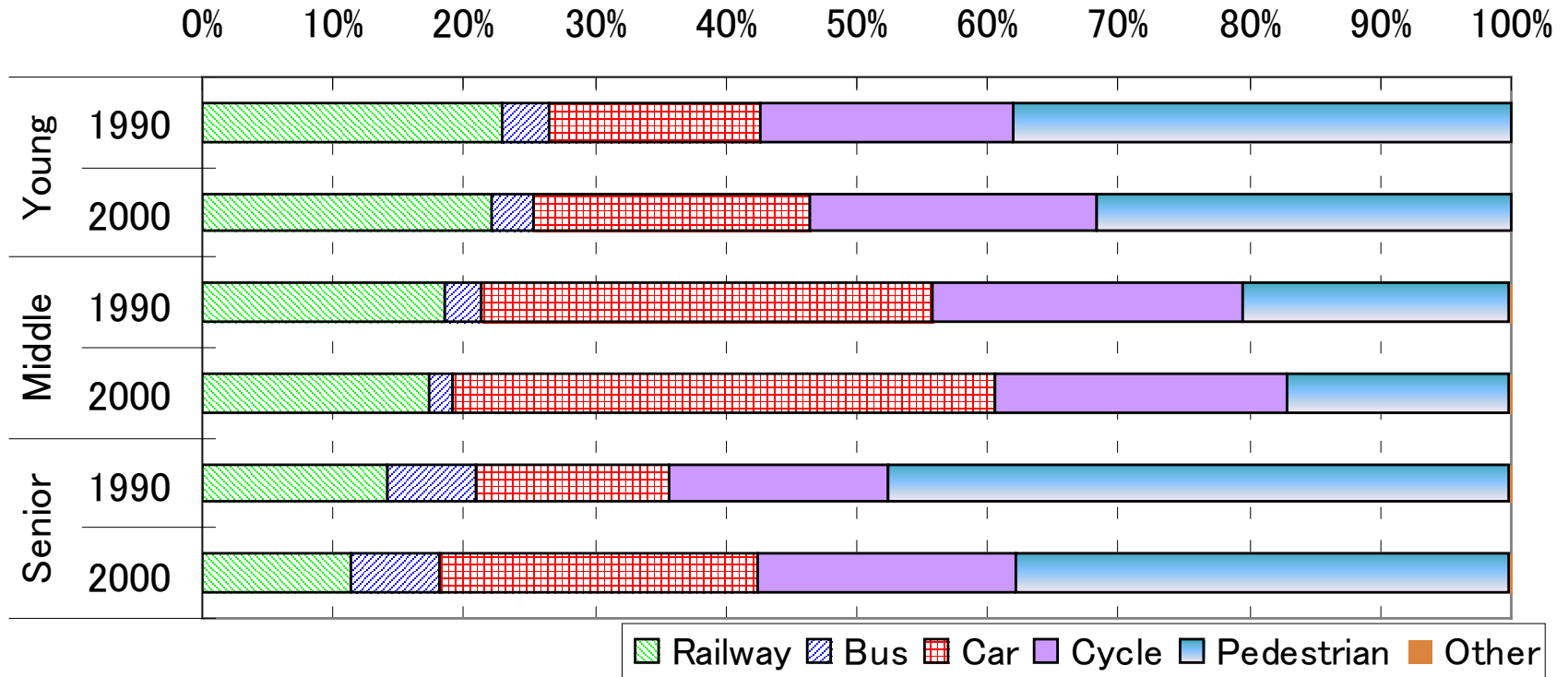


■三層構造



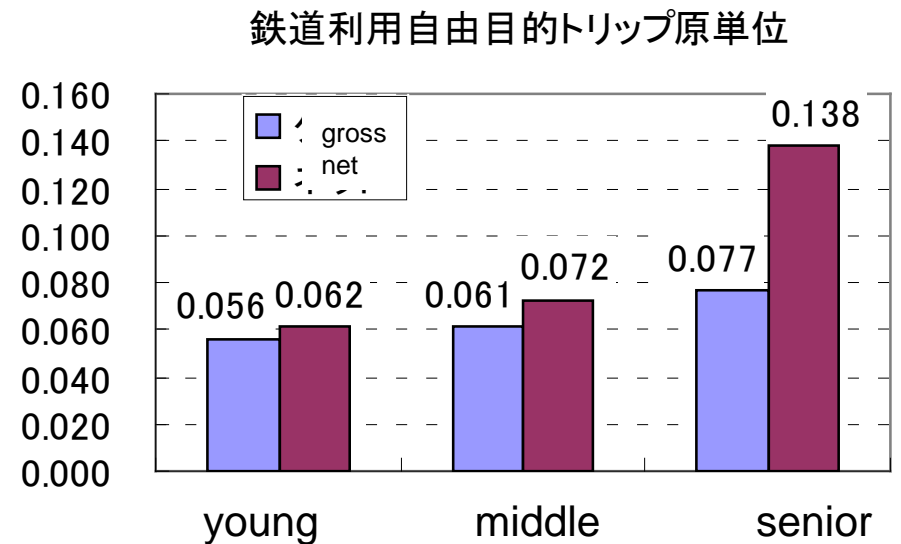
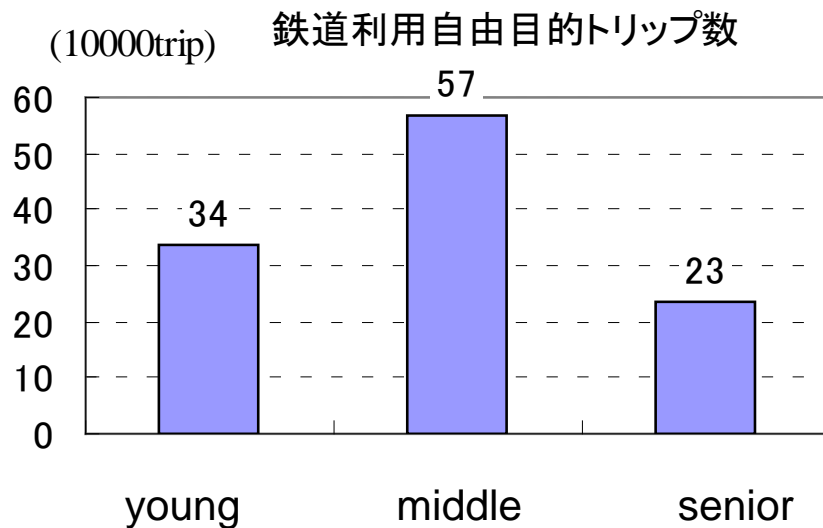
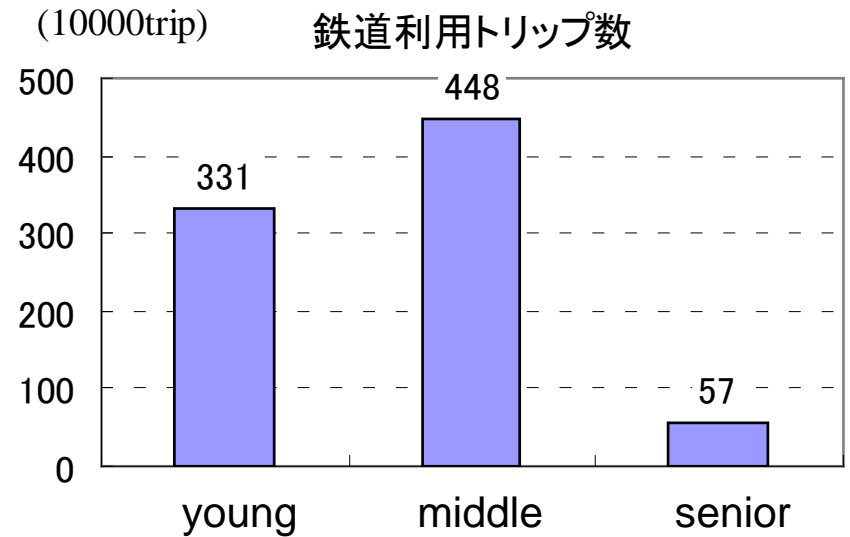
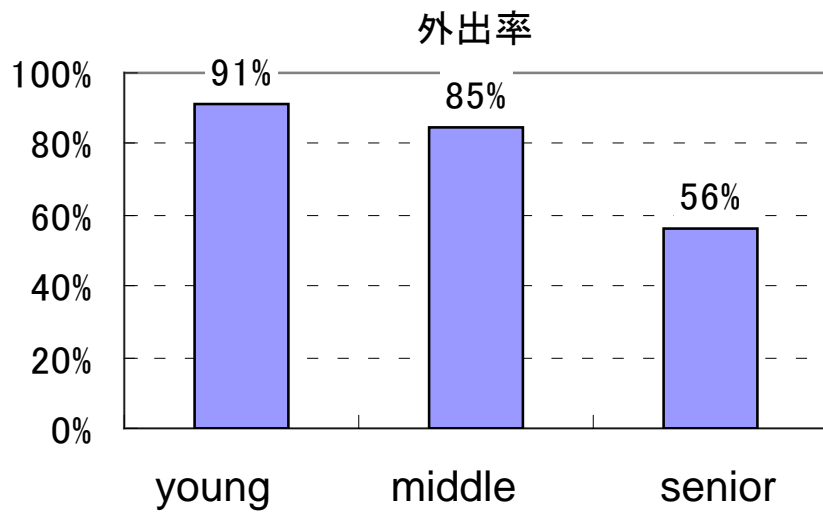
**<ハシ>の空間だけで都市住民のニーズが満たされはしない。
第三の場所も<ケ>の街があって初めて成立しうるのである。**

■年齢階層別の交通機関選択



京阪神全域で、①各年齢層で、自動車利用は増加している。
②高齢者は徒歩交通が依然として多い(まちを歩くひと)。

■年齢階層別の鉄道利用



京阪神都市圏のトリップパターン

large

small

[1] HB/rail
(no free)

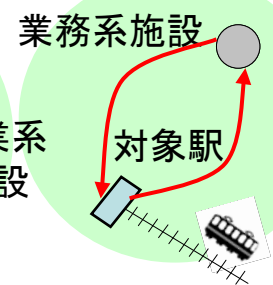
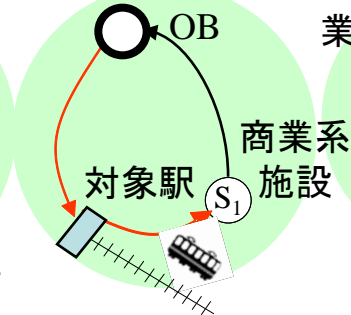
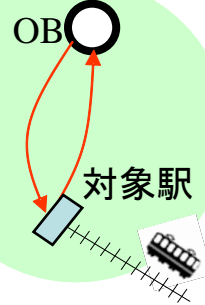
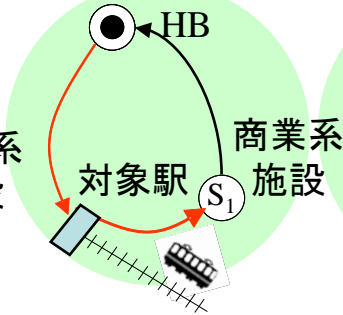
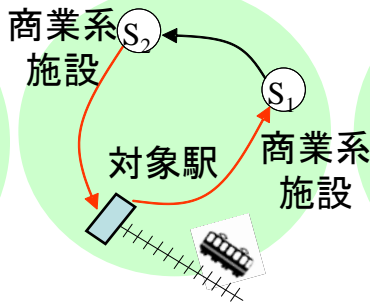
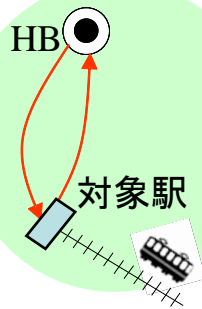
[2] visitor/rail
(free)

[3] HB/rail
(free)

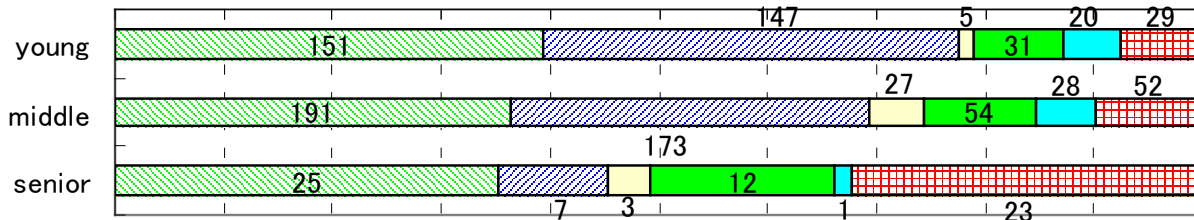
[4] OB/rail
(no free)

[5] OB/rail
(free)

[6] visitor/rail
(no free)



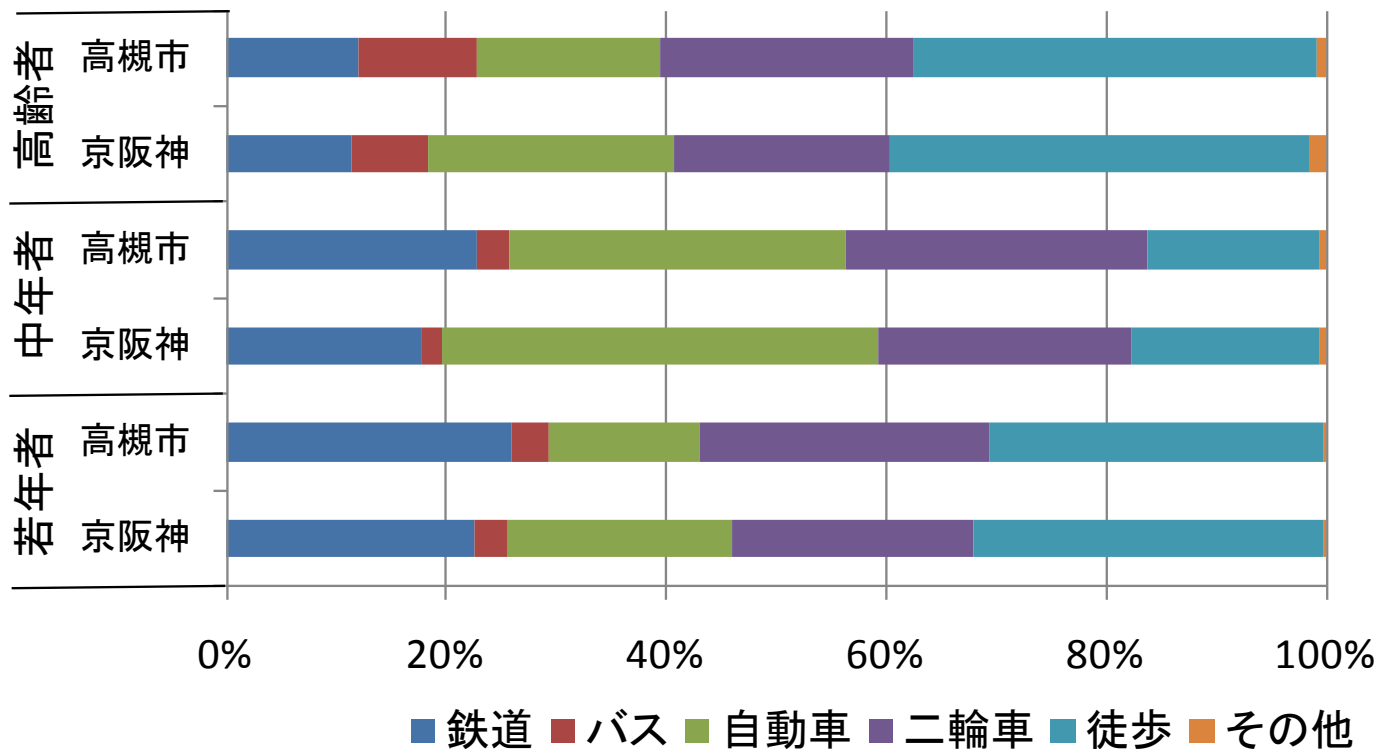
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



- HB•rail use (no free activity)
- OB•rail use (no free activity)
- Visitor•rail use (no free activity)
- HB•rail use (free activity)
- OB•rail use (free activity)
- Visitor•rail use (free activity)

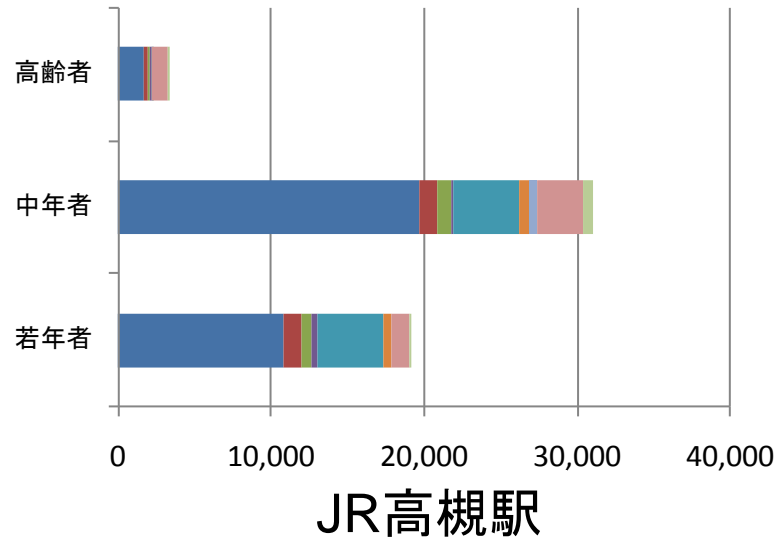
X1,000,000 (persons)

■京阪神全域と高槻市居住者の交通手段構成

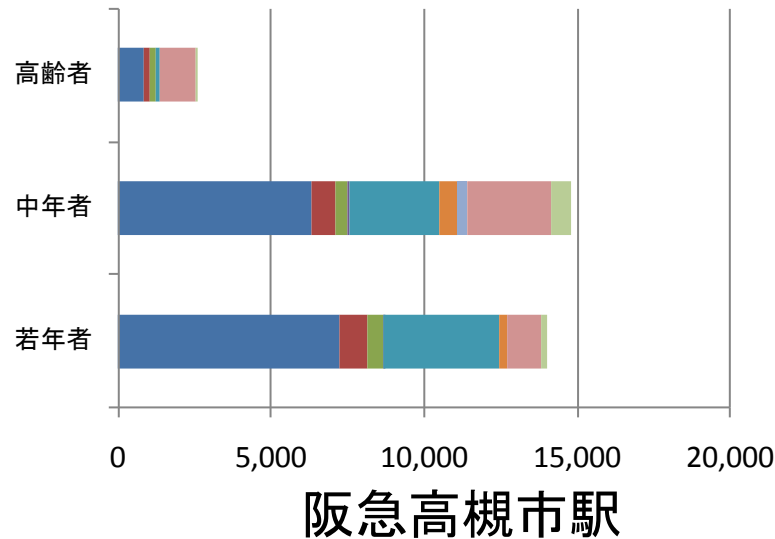


京阪神全域と比べると、高槻市は鉄道の利用率が高く
自動車の利用率が低い

■年齢階層別交通行動パターン

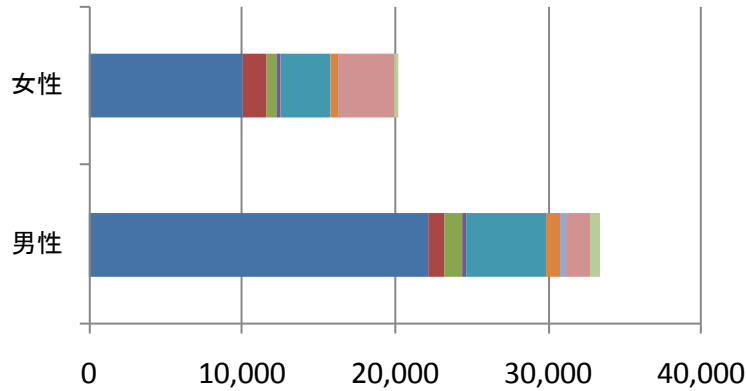


- ① HB・駅利用(活動なし)
- ② HB・駅利用(帰宅前・自由活動)
- ③ HB・駅利用(帰宅後・自由活動)
- ④ HB・駅利用(業務活動など)
- ⑤ OB・駅利用(通勤のみ)
- ⑥ OB・駅利用(通勤+自由活動)
- ⑦ OB・駅利用(通勤+業務活動)
- ⑧ その他・駅利用(自由活動)
- ⑨ その他・駅利用(業務活動など)

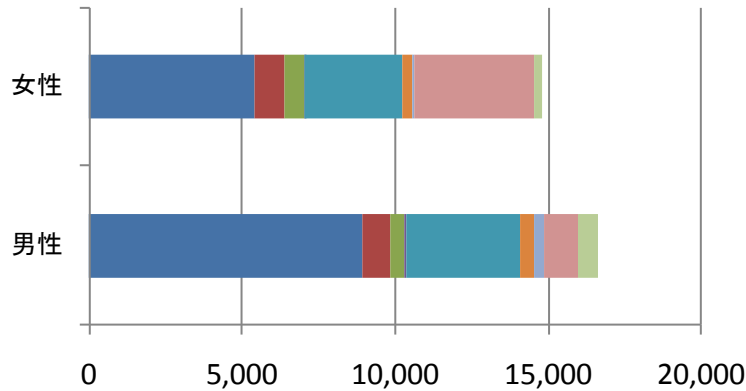


- ① HB・駅利用(活動なし)
- ② HB・駅利用(帰宅前・自由活動)
- ③ HB・駅利用(帰宅後・自由活動)
- ④ HB・駅利用(業務活動など)
- ⑤ OB・駅利用(通勤のみ)
- ⑥ OB・駅利用(通勤+自由活動)
- ⑦ OB・駅利用(通勤+業務活動)
- ⑧ その他・駅利用(自由活動)
- ⑨ その他・駅利用(業務活動など)

男女性別別交通行動パターン



JR高槻駅



阪急高槻市駅

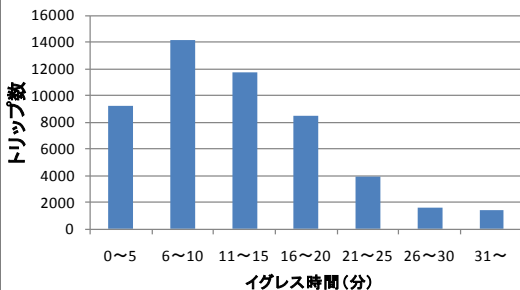
■都市域の構造をみる



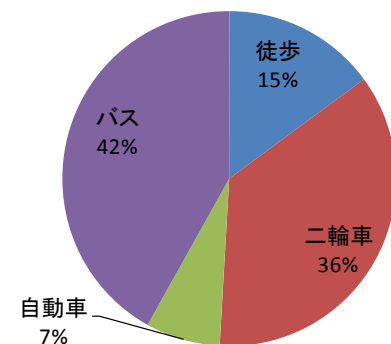
出典: 高槻市観光サイト

■鉄道駅と目的地(全目的)

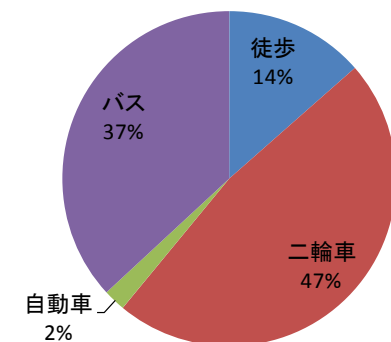
JR高槻駅利用者のイグレス時間



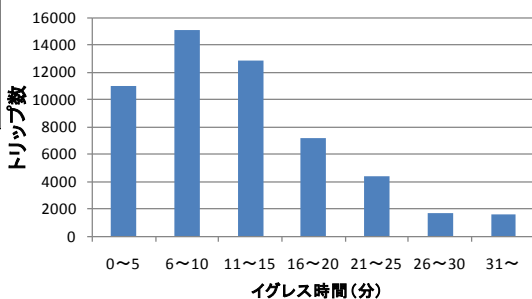
JR高槻駅利用者のイグレス交通手段



阪急高槻市駅利用者のイグレス交通手段



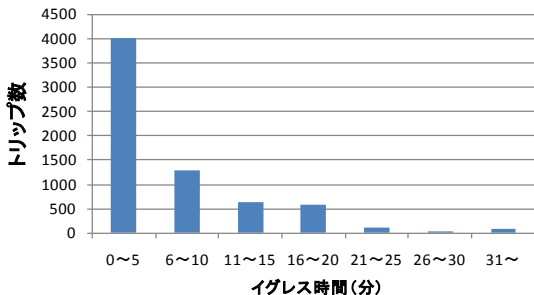
阪急高槻市駅利用者のイグレス時間



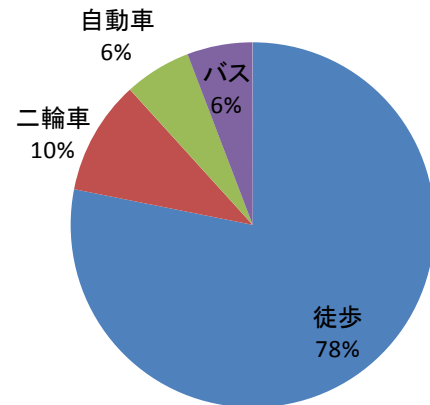
鉄道駅降車客の目的地分布(全目的)

■鉄道駅と目的地(自由目的)

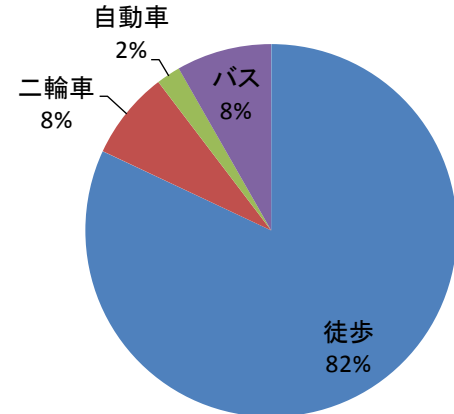
JR高槻駅利用者のイグレス時間



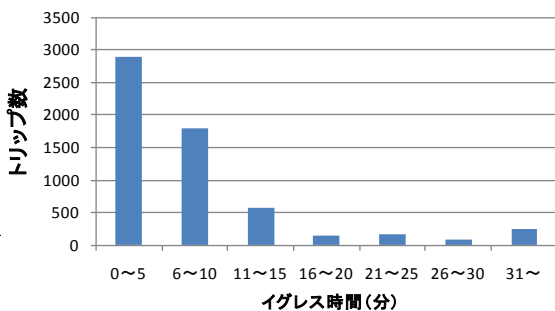
JR高槻駅利用者のイグレス交通手段



阪急高槻市駅利用者のイグレス交通手段

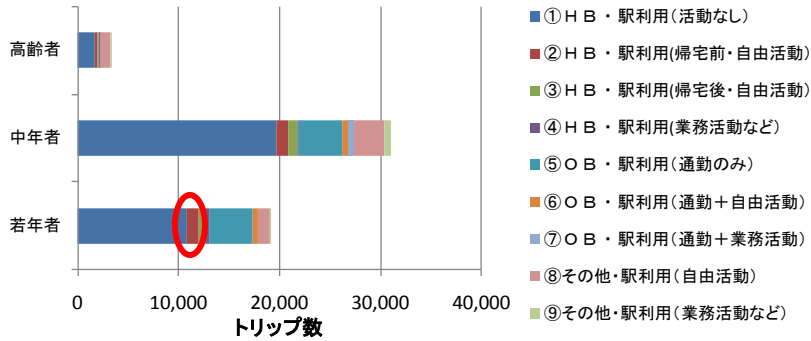


阪急高槻市駅利用者のイグレス時間

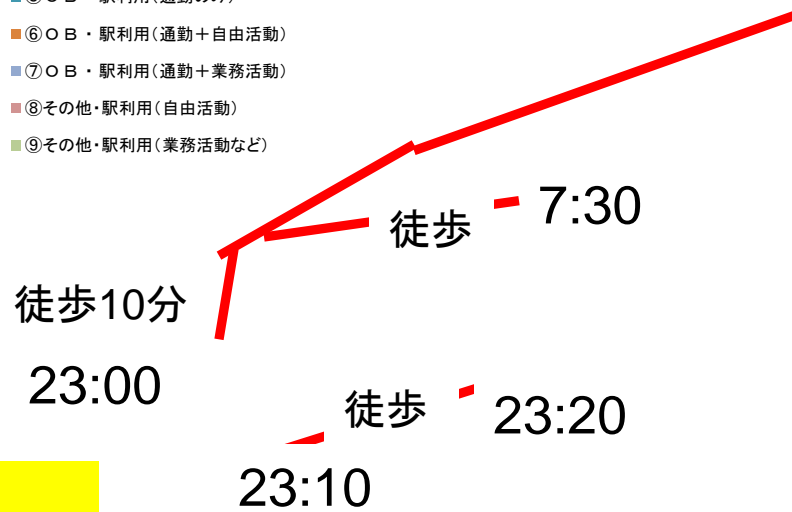


鉄道駅降車客の目的地分布(自由目的)

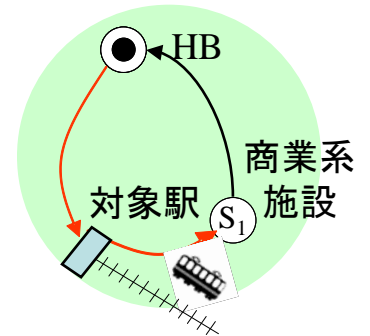
交通行動パターン（例1）



長岡京市へ

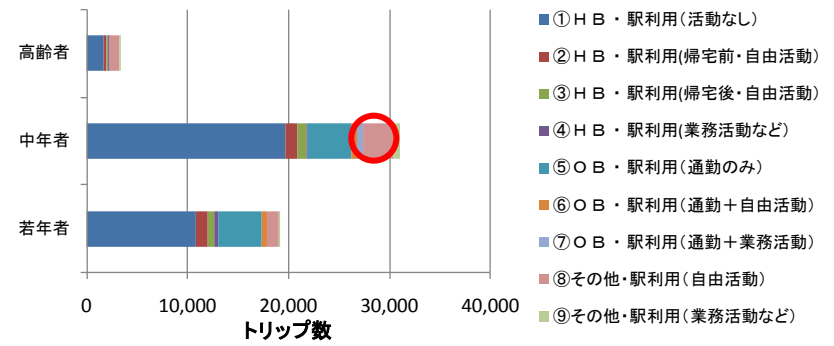


25~29歳 男性
専門的・技術的職業従事者

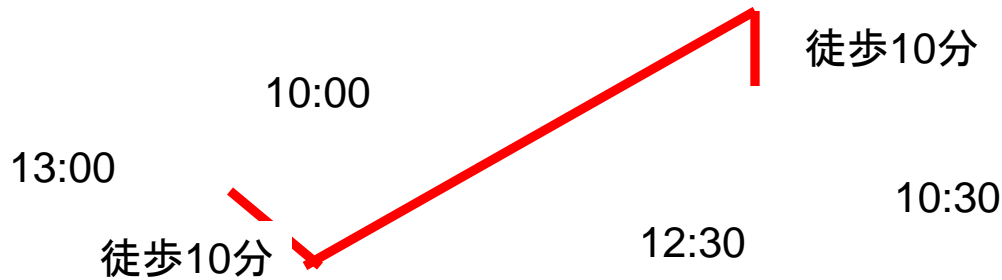


トリップ例：②HB・駅利用(帰宅前自由活動)

交通行動パターン (例2)



55~59歳 男性
販売従事者



トリップ例: ⑧その他・駅利用(自由活動)

■新キャンパスの開設

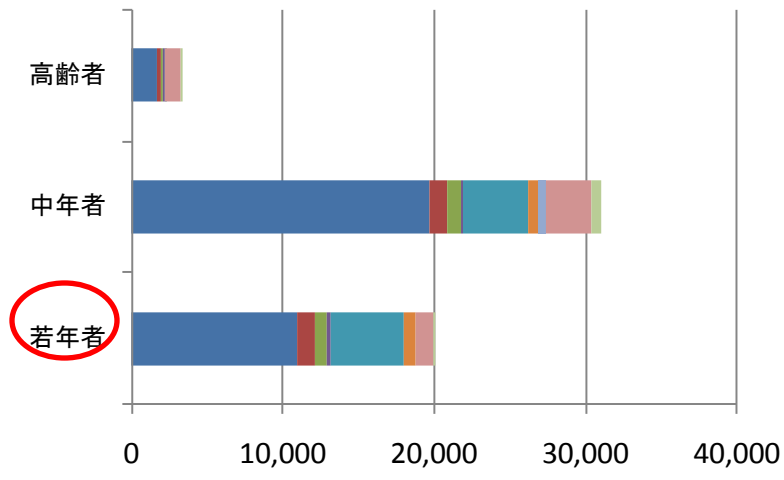
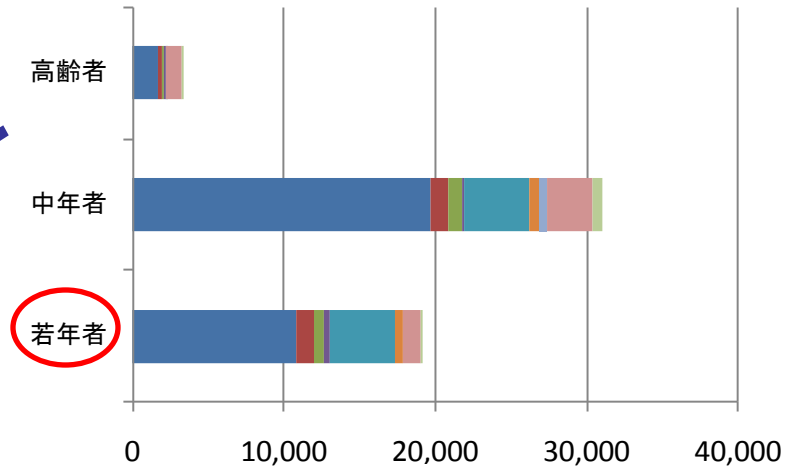


関西大学 高槻ミュージアムキャンパス

- ・関西大学初等部
- ・関西大学中等部
- ・関西大学高等部
- ・関西大学 社会安全学部
250名×4年
- ・関西大学 社会安全研究科

京阪神都市圏のトリップパターン

JR高槻駅利用 交通行動パターン



- ① H B・駅利用(活動なし)
- ② H B・駅利用(帰宅前・自由活動)
- ③ H B・駅利用(帰宅後・自由活動)
- ④ H B・駅利用(業務活動など)
- ⑤ O B・駅利用(通勤のみ)
- ⑥ O B・駅利用(通勤+自由活動)
- ⑦ O B・駅利用(通勤+業務活動)
- ⑧ その他・駅利用(自由活動)
- ⑨ その他・駅利用(業務活動など)

■まとめ

- 1) まちづくりと年齢階層別の交通行動パターンに着目した分析を行った。高齢層の都市活動は、まちづくり(中心市街地活性化)からも重要である。
- 2) <ハシ>と<ケ>の都市構造の必要性を検討した。高槻市においても、同様の都市構造が見られることがわかった。にぎわいのあるまちの形成ができる？
- 3) 新キャンパスの設置⇒若年層のまちへの誘致に関連する効果を、交通行動パターン変化として検討した。(あまりインパクトはない?)

