

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

(2) 新駅利用者の出発地・目的地

新駅利用者の出発地（新駅で降車）・目的地（新駅で乗車）は次のとおりであり、新駅から半径50km圏以上に広く分布している。特に、橿原市内を含む近鉄大阪線・橿原線沿線での利用が多くなっている。

表 3-2-4 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2031年、まちづくり西側整備）

(人/日)		
地域	乗降人員	割合
奈良県(橿原市内)	2,198	24.5%
奈良県(奈良市内)	712	7.9%
奈良県(その他)	4,388	48.8%
大阪府	1,160	12.9%
京都府	250	2.8%
三重県	42	0.5%
兵庫県	32	0.4%
滋賀県	12	0.1%
その他	190	2.1%
合計	8,984	100.0%

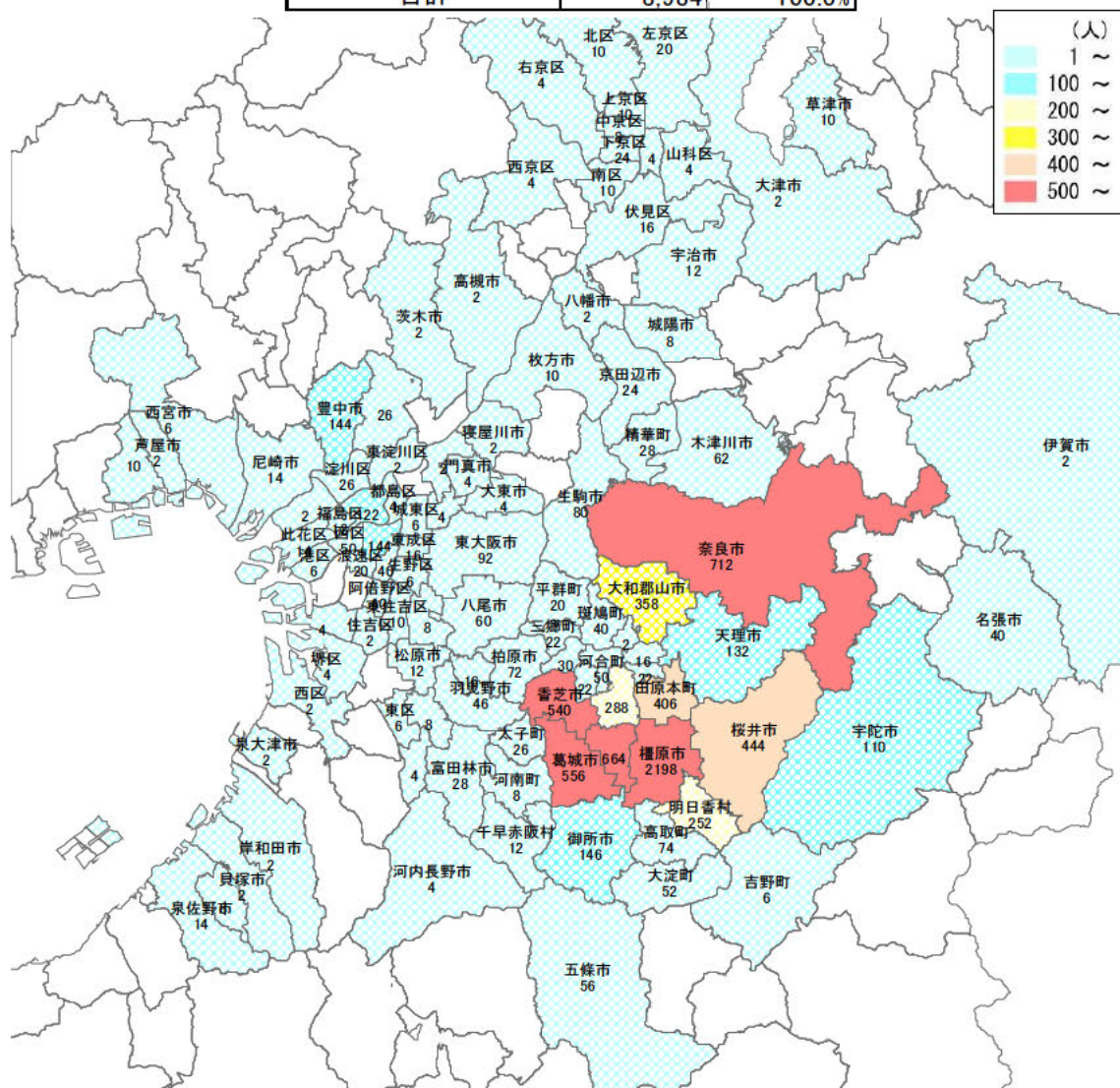


図3-2-7 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2031年、まちづくり西側整備）（人/日）

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

表 3-2-5 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2031年、まちづくりなし）

(人/日)		
地域	乗降人員	割合
奈良県(橿原市内)	2,206	24.6%
奈良県(奈良市内)	718	8.0%
奈良県(その他)	4,332	48.3%
大阪府	1,158	12.9%
京都府	272	3.0%
三重県	54	0.6%
兵庫県	26	0.3%
滋賀県	10	0.1%
その他	190	2.1%
合計	8,966	100.0%

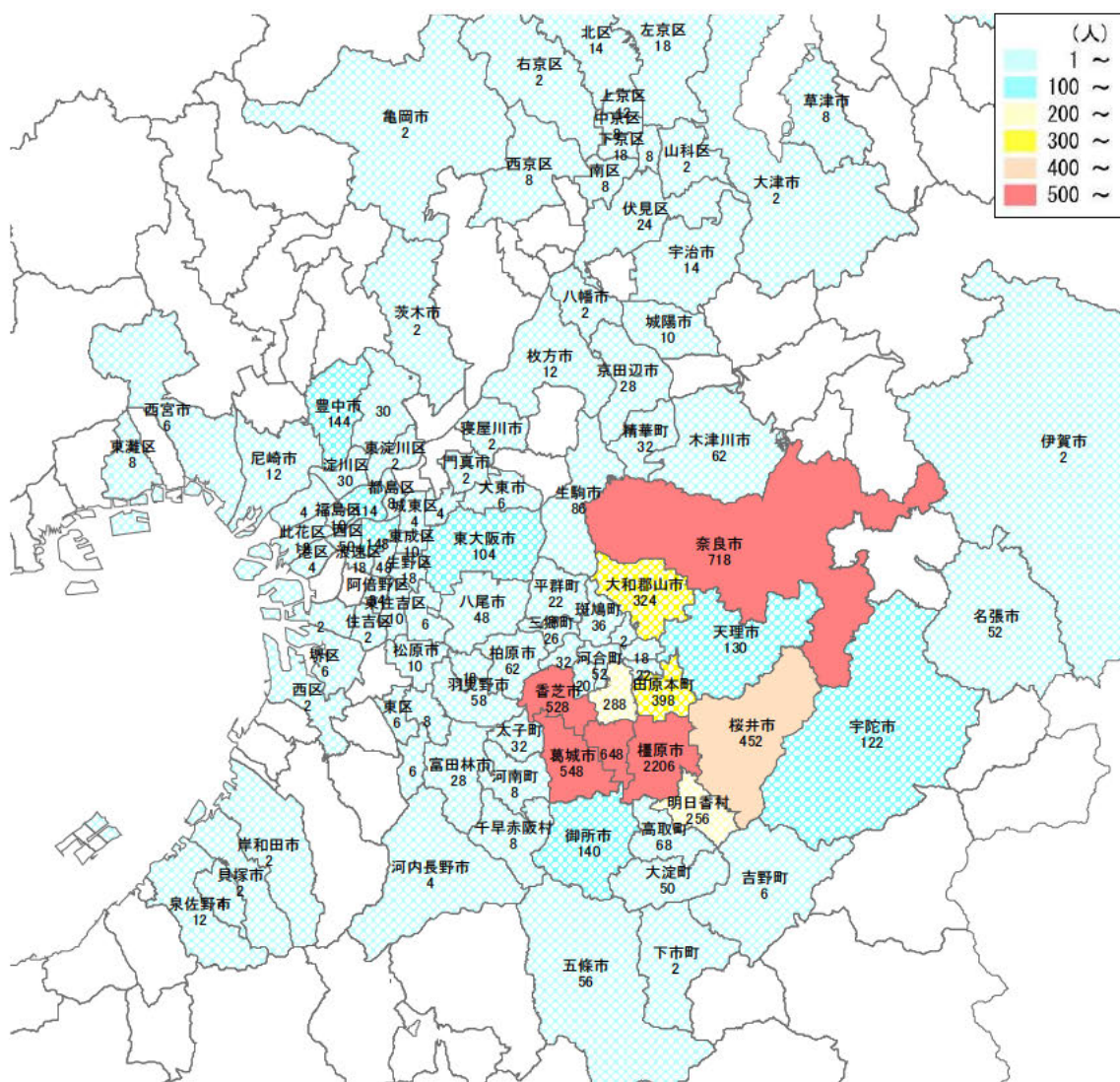


図3-2-8 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2031年、まちづくりなし）（人/日）

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

表 3-2-6 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2041 年、まちづくり東西整備）

(人/日)		
地域	乗降人員	割合
奈良県(橿原市内)	2,028	24.0%
奈良県(奈良市内)	676	8.0%
奈良県(その他)	4,170	49.4%
大阪府	1,084	12.9%
京都府	212	2.5%
三重県	46	0.5%
兵庫県	28	0.3%
滋賀県	6	0.1%
その他	184	2.2%
合計	8,434	100.0%

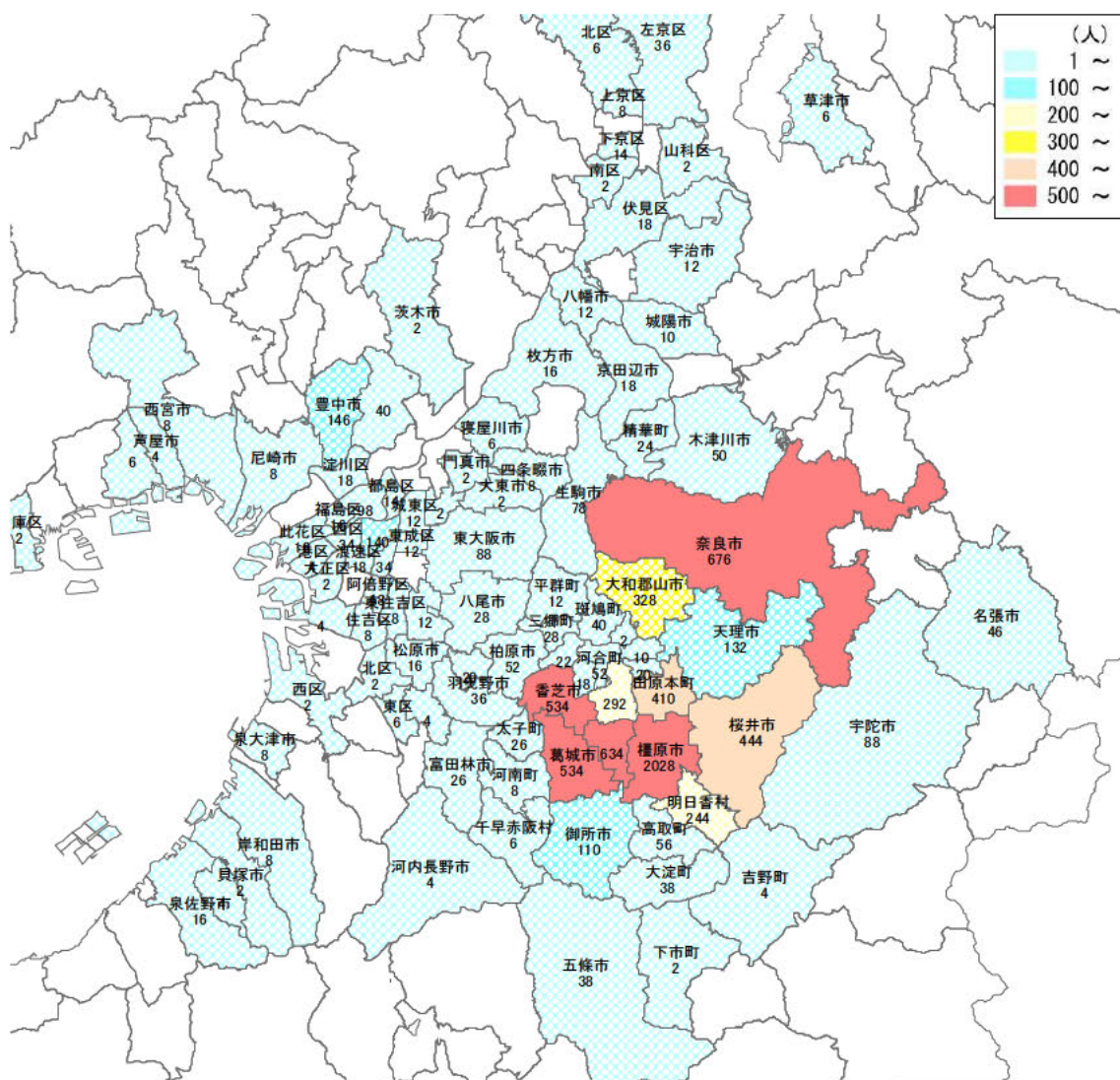


図3-2-9 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2041年、まちづくり東西整備）（人/日）

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

表 3-2-7 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2041 年、まちづくりなし）

(人/日)		
地域	乗降人員	割合
奈良県(橿原市内)	2,020	25.4%
奈良県(奈良市内)	618	7.8%
奈良県(その他)	3,862	48.5%
大阪府	1,022	12.8%
京都府	198	2.5%
三重県	32	0.4%
兵庫県	28	0.4%
滋賀県	6	0.1%
その他	172	2.2%
合計	7,958	100.0%

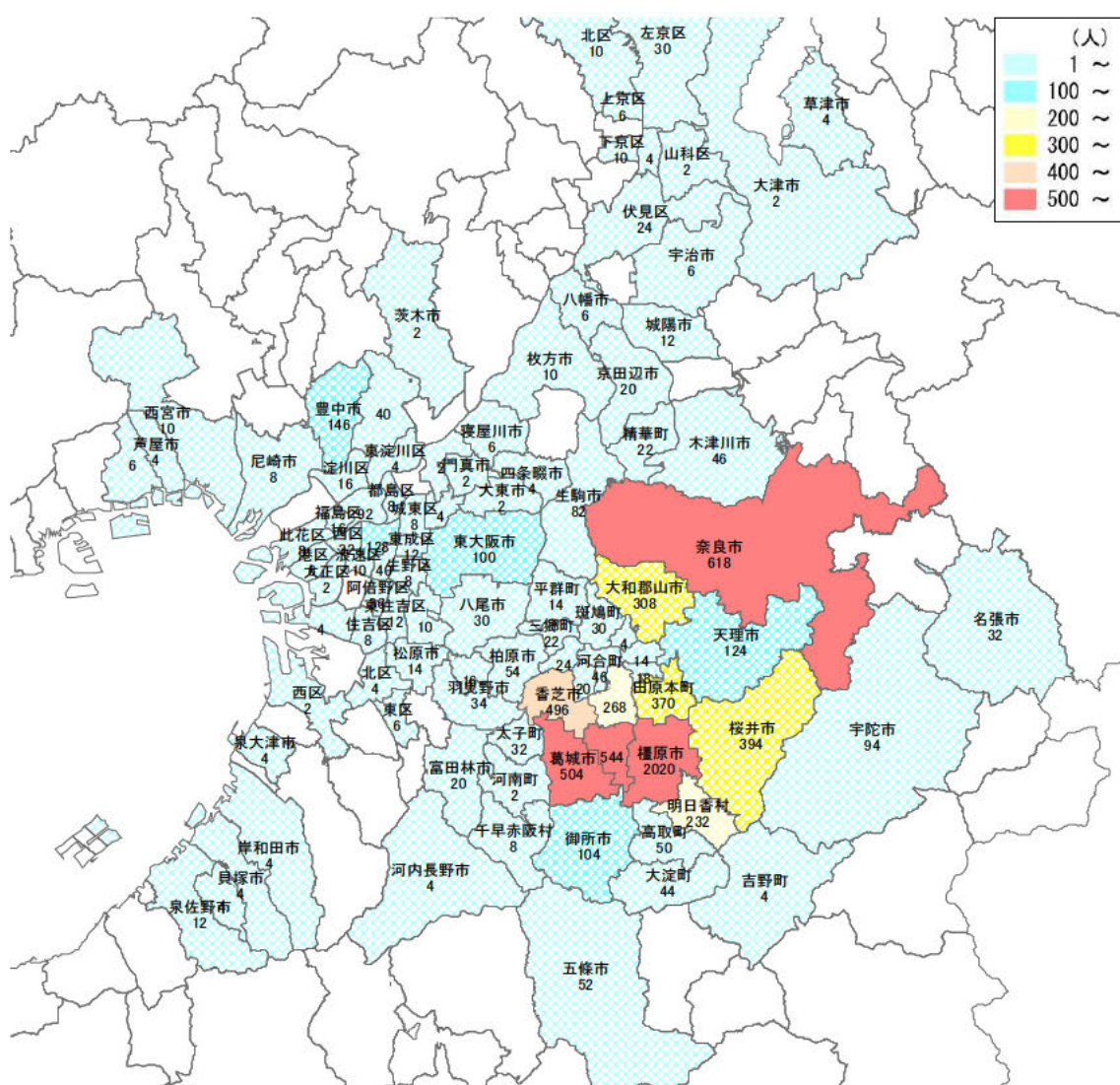


図3-2-10 医大前新駅乗降客の出発地・目的地（2041年、まちづくりなし）（人/日）

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

(3) 新駅利用者の交通目的

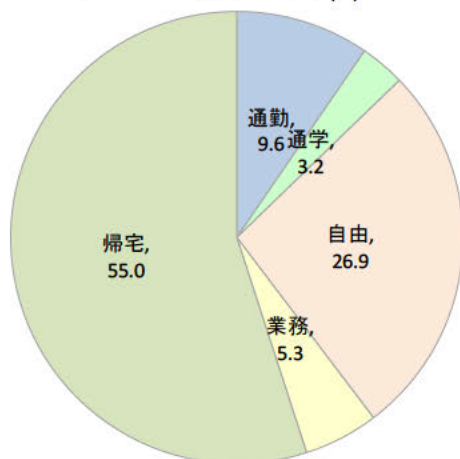
新駅利用者の交通目的は次のとおりである。乗車では帰宅目的が約5割強を占め、利用者の半数以上は、新駅周辺への通勤・通学者や通院・買物等自由目的での来訪者であることが分かる。

表3-2-8 新駅利用者の交通目的（2031年）

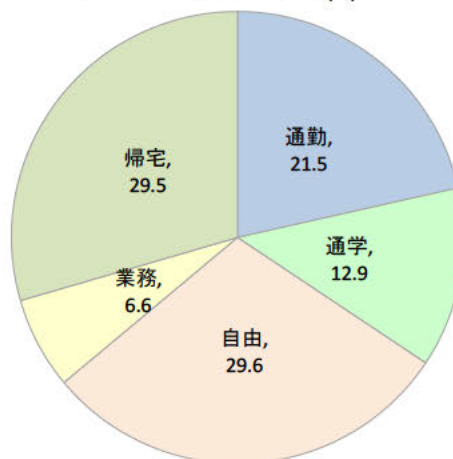
医大前新駅(2031年)

目的	交通量(人)				構成比(%)			
	まちづくり暫定形		まちづくり無し		まちづくり暫定形		まちづくり無し	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
通勤	429	965	431	934	9.6	21.5	9.6	20.8
通学	145	578	146	575	3.2	12.9	3.3	12.8
自由	1,208	1,328	1,208	1,342	26.9	29.6	26.9	29.9
業務	240	296	278	296	5.3	6.6	6.2	6.6
帰宅	2,470	1,325	2,420	1,336	55.0	29.5	54.0	29.8
目的計	4,492	4,492	4,483	4,483	100.0	100.0	100.0	100.0

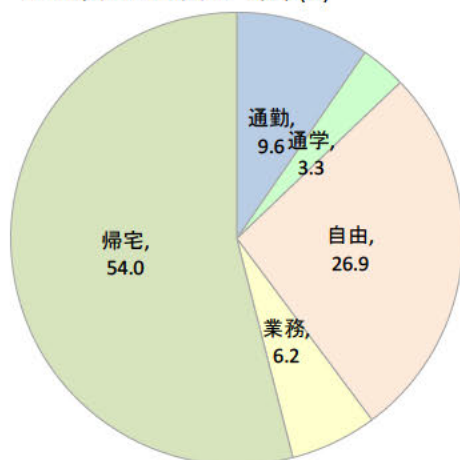
2031年まちづくり暫定形 乗車(%)



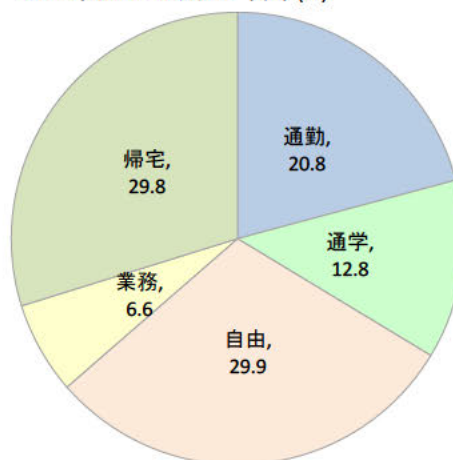
2031年まちづくり暫定形 降車(%)



2031年まちづくり無し 乗車(%)



2031年まちづくり無し 降車(%)



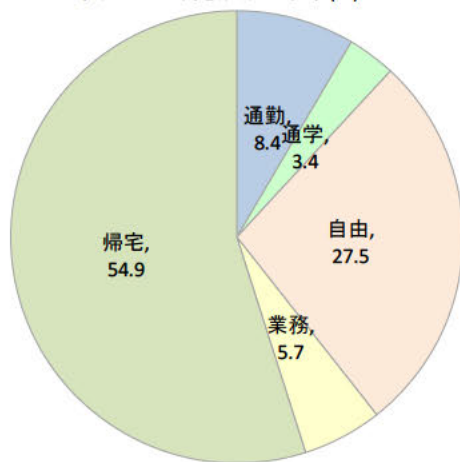
※通院は自由目的に含む

表3-2-9 新駅利用者の交通目的（2041年）

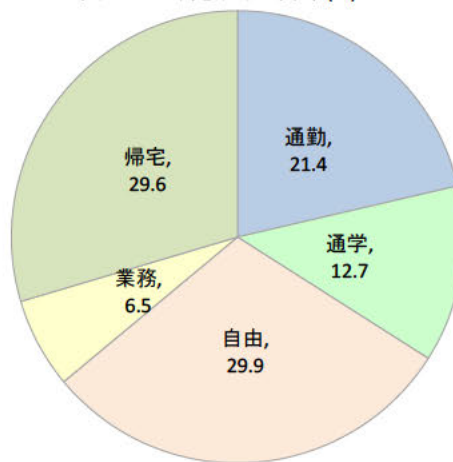
医大前新駅(2041年)

目的	交通量(人)				構成比(%)			
	まちづくり完成形		まちづくり無し		まちづくり暫定形		まちづくり無し	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
通勤	356	901	350	767	8.4	21.4	8.8	19.3
通学	145	534	138	535	3.4	12.7	3.5	13.4
自由	1,160	1,262	1,122	1,234	27.5	29.9	28.2	31.0
業務	240	272	222	250	5.7	6.5	5.6	6.3
帰宅	2,316	1,248	2,147	1,193	54.9	29.6	54.0	30.0
目的計	4,217	4,217	3,979	3,979	100.0	100.0	100.0	100.0

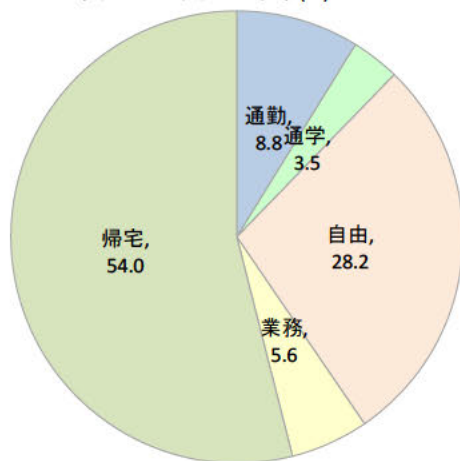
2041年まちづくり完成形 乗車(%)



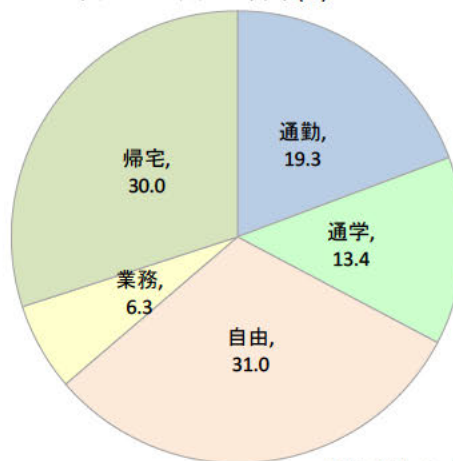
2041年まちづくり完成形 降車(%)



2041年まちづくり無し 乗車(%)



2041年まちづくり無し 降車(%)



※通院は自由目的に含む

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

(4) 新駅のアクセス手段別乗降人員

医大前新駅利用者のアクセス手段別分担率には、平成22年のパーソントリップ調査結果より、樫原市内の鉄道駅の距離別アクセス交通手段分担率より分担率式を設定し、医大前新駅利用者の駅からのアクセス距離に当てはめて算定した。（図3-1-2 参照）

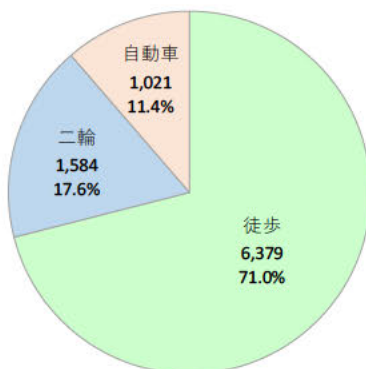
ただし、バスについては、現況路線が近鉄樫原線に並行する南北方向の路線であるため、主要交通手段がバスから鉄道へ転換することは予測されるが、当新駅でバスと鉄道を乗り換える動きは生じないと考えられる。このため、新駅へのアクセス手段にバスは考慮しないものとした。

予測結果は下記のとおりである。

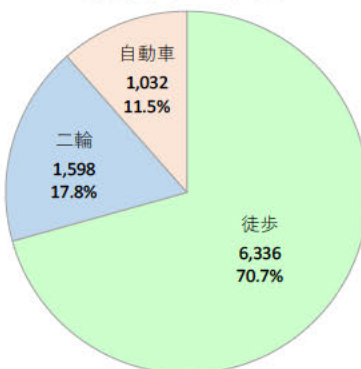
表 3-2-10 医大前新駅アクセス手段別乗降人員

医大前新駅アクセス手段別乗降人員		(人/日/乗降)			
駅東西	アクセス手段 まちづくり	2031年		2041年	
		西側:○ 東側:×	西側:× 東側:○	西側:○ 東側:○	西側:× 東側:×
東側	徒歩	3,610	3,586	3,571	3,123
	二輪	661	655	583	598
	自動車	393	391	345	355
	計	4,664	4,632	4,499	4,076
西側	徒歩	2,769	2,750	2,498	2,443
	二輪	923	943	857	862
	自動車	628	641	580	577
	計	4,320	4,334	3,935	3,882
東西計	徒歩	6,379	6,336	6,069	5,566
	二輪	1,584	1,598	1,440	1,460
	自動車	1,021	1,032	925	932
	計	8,984	8,966	8,434	7,958

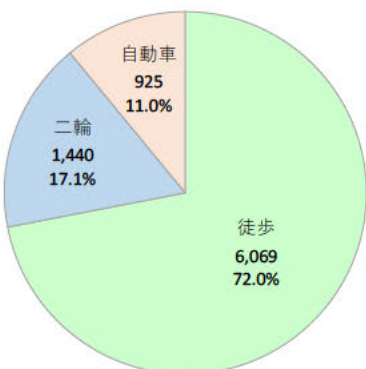
2031年まちづくり暫定形あり



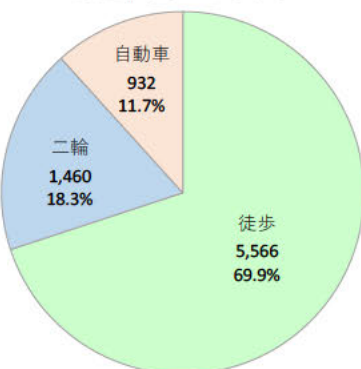
2031年まちづくりなし



2041年まちづくり完成形あり



2041年まちづくりなし



(5) 駐輪場利用者数の推定

まちづくりを行う前提としたときの二輪利用者数は、前頁の表3-2-10より2031年で1,584人/日、2041年で1,440人/日となっている。数値は2031年の方が大きい、将来的に減少すること、2041年の東側まちづくり整備までは東側用地の一部を仮設の駐輪場として使用することも考えられることから、2041年段階の数値（1,440人/日）を整備台数の根拠とする。

また、二輪の利用特性として、乗車時に駐輪し、降車時にその自転車に乗って出ていくという形態がほとんどである。上記数値は乗降客数であることから、その1/2を駐輪場利用台数とすると、720台/日となる。

●医大前新駅における駐輪場の利用特性

一般的に朝に駅から乗車する利用者は、周辺住民の通勤・通学客が主体となり、朝に駐輪場へ入庫して夕方に出庫する（すなわち昼間利用）と考えられる。

一方、朝に駅から降車する利用者は、駅周辺に通勤・通学する人が多く、朝に駐輪場を出庫し、夕方に入庫する（すなわち夜間利用）と考えられる。

医大前新駅は近傍に大学や病院があることから、夜間利用も多いものと考えられる。昼間利用と夜間利用がほぼ入れ替わって入庫することから、分担率から求められる利用台数をそのまま整備台数とする必要性はないと考えられる。

このため、以下では駐輪場利用者の昼夜分布を推測して必要台数を求めることとする。

●昼夜分布を考慮した必要台数

ここで、奈良県立医大に近い八木西口駅、畝傍駅の時刻帯別トリップ数（平成22年パーソントリップ調査）を平均化した数値を下表に示す。（詳細根拠は次頁の表3-2-11参照）

【乗車】

3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明
0.0%	0.3%	0.6%	5.9%	15.9%	5.6%	4.7%	2.6%	3.2%	3.3%	2.3%	2.4%	2.9%	7.9%	10.3%	7.1%	5.7%	5.5%	3.3%	1.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%	9.2%

32.1%

【降車】

3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明
0.1%	0.6%	0.4%	3.2%	22.6%	8.5%	9.0%	2.7%	3.0%	4.5%	1.7%	2.7%	2.8%	9.9%	6.1%	4.7%	1.5%	3.0%	1.4%	1.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	9.5%

43.3%

通勤・通学の乗降が主体となる6～9時台に着目すると、

乗車（＝昼間利用）：32.1%

降車（＝夜間利用）：43.3%

と推測され、通勤・通学としては夜間利用の方が多いと考えられる。

なお、上記以外の割合（100-32.1-43.3=24.6%）は買い物等を目的とした、昼間の比較的短時間の利用と考えられる。つまり、この24.6%分は昼間の乗降割合が3%前後で推移していることから、分散して入庫されと考えられる。

よって、夜間利用の43.3%分の台数を確保しておけば、昼間の必要台数はカバーできるといえる。

$720 \times 0.433 = 311.8$ （台/日） → 300台を必要台数とする。

報告書

令和5年度 新駅・自由通路整備検討業務委託（医大・周辺まちづくり検討事業（都づくり））

●東側・西側の整備台数

表3-2-10より、2041年の二輪利用者1,440人/日の東西内訳は、東側583人/日、西側857人/日である。よって、東側・西側の整備台数は下記のとおりとする。

東側：300×583/1440=121.5÷120(台)

西側：300×857/1440=178.5÷180(台)

表 3-2-11 八木西口駅・畝傍駅の時刻帯別トリップ数（平成22年PT調査）

平日 新駅周辺時刻別トリップ数																											
	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計	
乗車側	八木西口駅	0	6	23	150	594	195	185	82	105	61	109	61	106	277	347	184	214	246	160	27	3	0	0	6	197	3,338
	畝傍駅	0	11	8	151	209	31	17	16	18	49	12	8	14	55	140	136	88	33	0	29	0	0	0	0	171	1,196
	計	0	17	31	301	803	226	202	98	123	110	121	69	120	332	487	320	302	279	160	56	3	0	0	6	368	4,534
降車側	八木西口駅	0	35	13	130	807	282	277	100	122	86	31	55	89	382	146	197	31	142	12	33	0	0	0	0	303	3,273
	畝傍駅	0	0	0	0	50	318	120	75	11	14	55	35	7	38	64	107	56	47	8	48	47	36	0	0	97	1,233
	計	0	35	13	180	1,125	402	352	111	136	141	66	62	127	446	253	253	78	150	60	80	36	0	0	0	400	4,506
乗降計	八木西口駅	0	41	36	280	1,401	477	462	182	227	147	140	116	195	659	493	381	245	388	172	60	3	0	0	6	500	6,611
	畝傍駅	0	11	8	201	527	151	92	27	32	104	47	15	52	119	247	192	135	41	48	76	36	0	0	0	268	2,429
	計	0	52	44	481	1,928	628	554	209	259	251	187	131	247	778	740	573	380	429	220	136	39	0	0	6	768	9,040

出典：第5回京阪神都市圏パースントリップ調査 京阪神都市圏交通計画協議会

休日 新駅周辺時刻別トリップ数																											
	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計	
乗車側	八木西口駅	0	0	6	13	107	113	50	85	83	74	7	76	23	159	93	115	17	46	38	0	20	0	0	0	196	1,321
	畝傍駅	0	0	0	33	18	44	60	7	20	66	6	48	50	41	63	17	0	0	0	0	0	0	0	0	77	550
	計	0	0	6	46	125	157	110	92	103	140	13	124	73	200	156	132	17	46	38	0	20	0	0	0	273	1,871
降車側	八木西口駅	5	3	10	0	228	72	153	40	28	211	23	132	17	149	53	13	1	34	39	10	0	0	0	0	199	1,420
	畝傍駅	0	1	9	0	41	72	151	38	39	14	39	52	41	74	126	0	8	0	4	0	0	0	0	0	66	775
	計	5	4	19	0	269	144	304	78	67	225	62	184	58	223	179	13	9	34	39	14	0	0	0	0	265	2,195
乗降計	八木西口駅	5	3	16	13	335	185	203	125	111	285	30	208	40	308	146	128	18	80	77	10	20	0	0	0	395	2,741
	畝傍駅	0	1	9	33	59	116	211	45	59	80	45	100	91	115	189	17	8	0	4	0	0	0	0	0	143	1,325
	計	5	4	25	46	394	301	414	170	170	365	75	308	131	423	335	145	26	80	77	14	20	0	0	0	538	4,066

出典：第5回京阪神都市圏パースントリップ調査 京阪神都市圏交通計画協議会

平日・休日加重平均：平日245日、休日120日として加重平均した値 加重平均値＝（平日値×245日＋休日値×120日）÷365日

平日・休日加重平均 新駅周辺時刻別トリップ数																											
	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計	
乗車側	八木西口駅	0	4	17	105	434	168	141	83	98	65	75	66	79	238	263	161	149	180	120	18	9	0	0	4	197	2,674
	畝傍駅	0	7	5	112	146	35	31	13	19	55	10	21	26	50	115	97	59	22	0	19	0	0	0	0	140	982
	計	0	11	22	217	580	203	172	96	117	120	85	87	105	288	378	258	208	202	120	37	9	0	0	4	337	3,656
降車側	八木西口駅	2	24	12	87	617	213	236	80	91	127	28	80	65	305	115	137	21	106	21	25	0	0	0	0	269	2,661
	畝傍駅	0	0	3	34	227	104	100	20	22	42	36	22	39	67	113	38	34	5	32	33	24	0	0	0	87	1,082
	計	2	24	15	121	844	317	336	100	113	169	64	102	104	372	228	175	55	111	53	58	24	0	0	0	356	3,743
乗降計	八木西口駅	2	28	29	192	1,051	381	377	163	189	192	103	146	144	543	378	298	170	286	141	43	9	0	0	4	466	5,335
	畝傍駅	0	7	8	146	373	139	131	33	41	97	46	43	65	117	228	135	93	27	32	52	24	0	0	0	227	2,064
	計	2	35	37	338	1,424	520	508	196	230	289	149	189	209	660	606	433	263	313	173	95	33	0	0	4	693	7,399

平日・休日加重平均 新駅周辺時刻別トリップ数

平日・休日加重平均 新駅周辺時刻別トリップ数																											
	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	25時台	26時台	不明	合計	
乗車側	八木西口駅	0.0%	0.2%	0.6%	3.9%	16.2%	6.3%	5.3%	3.1%	3.7%	2.4%	2.8%	2.5%	3.0%	8.9%	9.8%	6.0%	5.6%	6.7%	4.5%	0.7%	0.3%	0.0%	0.0%	7.4%	100.0%	
	畝傍駅	0.0%	0.7%	0.5%	11.4%	14.9%	3.6%	3.2%	1.3%	1.9%	5.6%	1.0%	2.1%	2.7%	5.1%	11.7%	9.9%	6.0%	2.2%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	100.0%	
	計	0.0%	0.9%	1.1%	15.3%	31.1%	9.9%	8.5%	4.4%	5.6%	8.0%	3.8%	4.5%	5.7%	13.8%	21.5%	15.9%	11.6%	13.4%	9.2%	1.2%	0.3%	0.0%	0.0%	9.2%	200.0%	
降車側	八木西口駅	0.1%	0.9%	0.5%	3.3%	23.2%	8.0%	8.9%	3.0%	3.4%	4.8%	1.1%	3.0%	2.4%	11.5%	4.3%	5.2%	0.8%	4.0%	0.8%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	10.1%	100.0%	
	畝傍駅	0.0%	0.0%	0.3%	3.1%	21.0%	9.6%	9.2%	1.9%	2.0%	3.9%	3.3%	2.0%	3.6%	6.2%	10.4%	3.5%	3.1%	0.5%	3.0%	3.1%	2.2%	0.0%	0.0%	8.0%	100.0%	
	計	0.1%	0.9%	0.8%	6.4%	44.2%	17.6%	18.1%	4.9%	5.4%	8.3%	6.6%	5.0%	6.2%	17.6%	14.8%	8.7%	4.0%	4.5%	3.5%	5.3%	2.2%	0.0%	0.0%	9.5%	200.0%	
乗降計	八木西口駅	0.0%	0.5%	0.5%	3.6%	19.7%	7.1%	7.1%	3.1%	3.5%	3.6%	1.9%	2.7%	2.7%	10.2%	7.1%	5.6%	3.2%	5.4%	2.6%	0.8%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	8.7%	100.0%
	畝傍駅	0.0%	0.3%	0.4%	7.1%	18.1%	6.7%	6.4%	1.6%	2.0%	4.7%	2.2%	2.1%	3.2%	5.7%	11.1%	7.1%	4.5%	1.3%	1.6%	2.5%	1.2%	0.0%	0.0%	11.0%	100.0%	
	計	0.0%	0.8%	0.9%	10.7%	37.8%	13.8%	13.5%	4.7%	5.5%	8.3%	4.1%	4.8%	5.9%	15.9%	18.2%	12.7%	7.7%	6.7%	7.0%	3.7%	1.4%	0.0%	0.0%	0.2%	19.7%	200.0%

出典：第5回京阪神都市圏バーンシステム計画協議会

出典：第5回京阪神都市圏バーンシステム計画協議会