令和5年度の成果品の抜粋です。前提条件等が現在と違いますので附属事業施設等を検討する際の参考としてください

第5章　施設規模算定・土地利用計画図

5.1 施設規模算定の前提条件 5-1
5.1.1 施設規模算定の前提条件 5-1
5.2 計画人口の算出 5-7
5.2.1 算出する計画人口種別 5-7
5.2.2 民間開発施設の想定規模 5-8
5.2.3 計画人口の算出 5-11
5.2.4 その他利用者数 5-20
5.2.5 計画人口のまとめ 5-23
5.3 施設規模算定 5-24
5.3.1 駅前広場 5-25
5.3.2 仮設駐車場（第Ⅰ期整備） 5-53
5.3.3 駐車場 5-55
5.3.4 自転車駐車場 5-58
5.3.5 広場 5-62
5.3.6 アクセス道路 5-63
5.3.7 施設規模のまとめ 5-70
5.4 既存側道の改良・医大への通り抜け道路 5-73
5.4.1 現況 5-73
5.4.2 検討条件 5-73
5.4.3 比較検討 5-74
5.5 土地利用計画図 5-78
5.5.1 第Ⅰ期整備 5-78
5.5.2 第Ⅱ期整備 5-80
5.6 鳥瞰図・イメージパース 5-82
5.6.1 鳥瞰図 5-82
5.6.2 イメージパース 5-85

5.1 施設規模算定の前提条件

5.1.1 施設規模算定の前提条件

(1) 都市計画法（用途地域）による指定

対象地は第一種住居地域に指定されており、建物の建築において、容積率 200%、建蔽率 60%の制限を受ける。

また、対象地において整備が想定される商業系施設、業務系施設については上記の制限の他、建物用途に係る制約として、延床面積 3,000 ㎡以下の制限を受ける。

【建築物全般にかかる制限】
容積率：200%　建蔽率：60%
【建物用途によってかかる制限】
延床面積（商業系施設・業務系施設）：3,000 ㎡以下

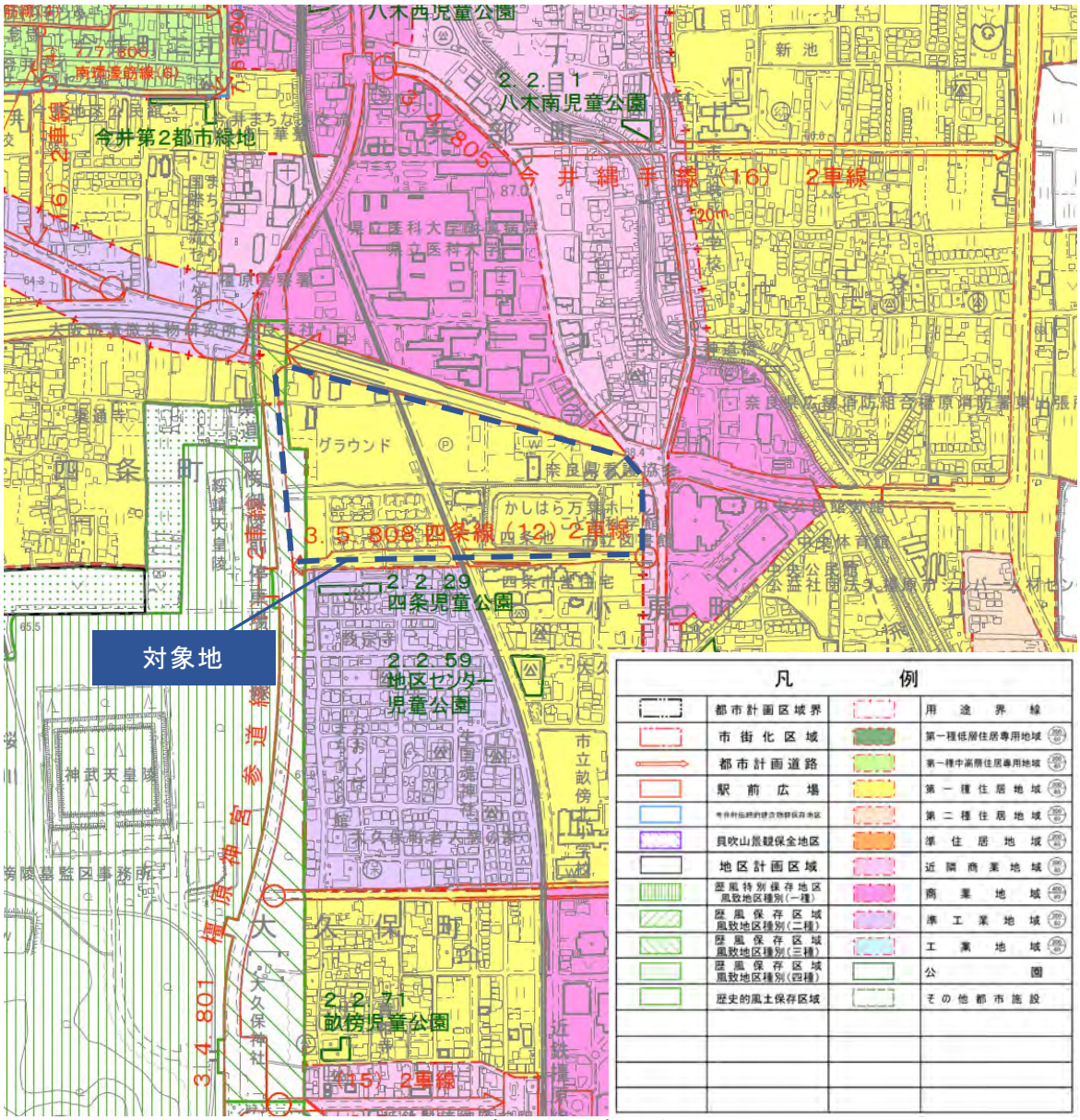


図 5-1 対象地の用途地域

出典：橿原市都市計画図

（参考）建築物の制限

都市計画区域	容積率	前面道路の最大幅員が12m未満の場合	建ぺい率	道路斜線制限 適用距離	道路斜線制限 勾配	隣地斜線制限	北側斜線制限	外壁の後退距離	絶対高さ
第1種低層住居専用地域	60%	幅員（m）×0.4	40%	20m	∠1.25		5m+∠1.25	1.5m	10m
	80%		50%					1.0m	
第1種中高層住居専用地域 第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域	200%		60%			20m＋∠1.25			
近隣商業地域	200%	幅員（m）×0.6	80%	20m	∠1.5	31m＋∠2.5			
商業地域	400%								
	600%			25m					
準工業地域 工業地域	200%		60%	20m					
市街化調整区域	80%	幅員（m）×0.6	30%	20m	∠1.25	20m＋∠1.25			
	100%		40%						
			60%						
	200%		60%						
			70%						
	400%		70%	30m	∠1.5	31m＋∠2.5			

出典：橿原市

（参考）日影による中高層の建築物の制限

地域又は区域		制限を受ける建築物	平均地盤面からの高さ	規制される日影時間 5mを超え10m以内の範囲	規制される日影時間 10mを超える範囲
第一種低層		軒の高さが7mを超える建築物又は地階を除く階数が3以上の建築物	1.5m	4時間	2.5時間
第一種中高層 第二種中高層		高さが10mを超える建築物	4.0m	4時間	2.5時間
第一種住居 第二種住居 準住居	15m高度	高さが10mを超える建築物	4.0m	4時間	2.5時間
	15m斜線高度				
	20m高度			5時間	3時間

出典：橿原市

（参考）用途地域による建築物の用途制限の概要

別紙②

用途地域による建築物の用途制限比較表

用途地域内の建築物の用途制限
○ 建てられる用途
× 建てられない用途
①、②、③、④、⑤、▲ 面積、階数等の制限あり

		住居専用地域	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	田園住居地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	用途地域の指定のない区域※	備考
住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○		
兼用住宅で、非住宅部分の床面積が、50㎡以内かつ建築物の延べ面積の1/2未満のもの		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	非住宅部分の用途制限あり	
事務所等 店舗・	2階以下かつ床面積の合計が150㎡以内の一定の店舗、飲食店等＊	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④	○	①当該用途に供する部分が2階以下かつ1,500㎡以下の場合に限り建築可能	
	2階以下かつ床面積の合計が500㎡以内の一定の店舗、飲食店等＊	×	×	⑤	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④	○	②当該用途に供する部分が3,000㎡以下の場合に限り建築可能	
	＊印以外の店舗、飲食店	×	×	×	×	①	②	③	③	○	○	○	③	×	③	③当該用途に供する部分が10,000㎡以下の場合に限り建築可能	
	＊印以外の事務所等	×	×	×	×	①	②	○	○	○	○	○	○	○	○	④物品販売店舗、飲食店が建築禁止 ⑤地域の農産物を取扱う場合に限る	
ホテル、旅館		×	×	×	×	×	▲	○	○	○	○	○	×	×	○	▲ 3,000㎡以内	
風俗施設・遊戯施設・	ボーリング場、スケート場、水泳場、スキー場、ゴルフ練習場、バッティング練習場等	×	×	×	×	×	▲	○	○	○	○	○	○	×	○	▲ 3,000㎡以内	
	カラオケボックス等	×	×	×	×	×	×	①	①	○	○	○	①	①	①	① 10,000㎡以内	
	マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場等	×	×	×	×	×	×	①	①	○	○	○	①	×	①	① 10,000㎡以内	
	劇場、映画館、演芸場、観覧場、ナイトクラブ等	×	×	×	×	×	×	×	①	○	○	○	×	×	○	① 客席200㎡未満	
	キャバレー、料理店等	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	×	×	○		
	個室付浴場等	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	×	×	×	○		
大規模集客施設（延べ面積が10,000㎡を超える劇場・映画館・演芸場・観覧場・店舗・飲食店・展示場・遊技場・勝馬投票券発売所・場外車券売場等）		×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	×	×	×	劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る	
学校等 公共施設・病院・	幼稚園、小学校、中学校、高等学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	○		
	大学、高等専門学校、専修学校等	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	○		
	図書館等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○		
	巡査派出所、公衆電話所等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	神社、寺院、教会等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	病院	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	○		
	公衆浴場、診療所、保育所等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	老人ホーム、福祉ホーム等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○		
	老人福祉センター、児童厚生施設等	▲	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	▲ 600㎡以内	
	自動車教習所	×	×	×	×	×	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	▲ 3,000㎡以内	
工場・倉庫等	単独車庫（附属車庫を除く）	×	×	×	▲	▲	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	▲ 300㎡以内 2階以下	
	建築物附属自動車車庫 ①②③については、建築物の延べ面積の1/2以下かつ備考欄に記載の制限	①	①	①	②	②	③	③	○	○	○	○	○	○	○	① 600㎡以内 1階以下 ② 3,000㎡以内 2階以下 ③ 2階以下	
	倉庫業倉庫	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○		
	床面積の合計が15㎡を超える畜舎	×	×	×	×	×	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	▲ 3,000㎡以内	
	パン屋、米屋、豆腐屋、菓子屋、洋服屋、畳屋、建具屋、自転車店等で作業場の床面積が50㎡以内	×	▲	▲	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	原動機の制限あり、▲ 2階以下	
	作業場の床面積の合計が50㎡以内の工場で危険性や環境を悪化させるおそれが非常に少ないもの	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	原動機・作業内容の制限あり	
	作業場の床面積の合計が150㎡以内の工場で危険性や環境を悪化させるおそれが少ないもの	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○		
	作業場の床面積の合計が150㎡を超える工場又は危険性や環境を悪化させるおそれがやや多い工場	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○		
	危険性が大きいか又は著しく環境を悪化させるおそれがある工場	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○		
	自動車修理工場 作業場の床面積の合計が150㎡以内	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○		
	自動車修理工場 作業場の床面積の合計が300㎡以内	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○		
	火薬、石油類、ガスなどの貯蔵・処理の量危険物の 量が非常に少ない施設	×	×	×	×	①	②	○	○	○	○	○	○	○	○	① 1,500㎡以内かつ2階以下 ② 3,000㎡以内	
	火薬、石油類、ガスなどの貯蔵・処理の量危険物の 量が少ない施設	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○		
	火薬、石油類、ガスなどの貯蔵・処理の量危険物の 量がやや多い施設	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○		
	火薬、石油類、ガスなどの貯蔵・処理の量危険物の 量が多い施設	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○		
	農産物の生産、集荷、処理施設	×	×	③	×	①	②	○	○	○	○	○	○	○	○	① 1500㎡以内かつ2階以下 ② 3000㎡以内 ③ 原動機・作業内容の制限あり	
	農産物や農業の生産資材を貯蔵する倉庫	×	×	③	×	①	②	○	○	○	○	○	○	○	○		
卸売市場、火葬場、と畜場、汚物処理場、ごみ焼却場等		都市計画区域内においては都市計画決定が必要															

※ 市街化調整区域を除く。
注）本表は、すべての制限について掲載したものではありません。建築物の用途については、建築基準法上の制限以外に別の法律によって制限を受ける地域があります。

出典：橿原市

(2) 都市計画法（高度地区）による指定

対象地は 15m 高度地区に指定されており、15m 以上の建物の建築は不可。

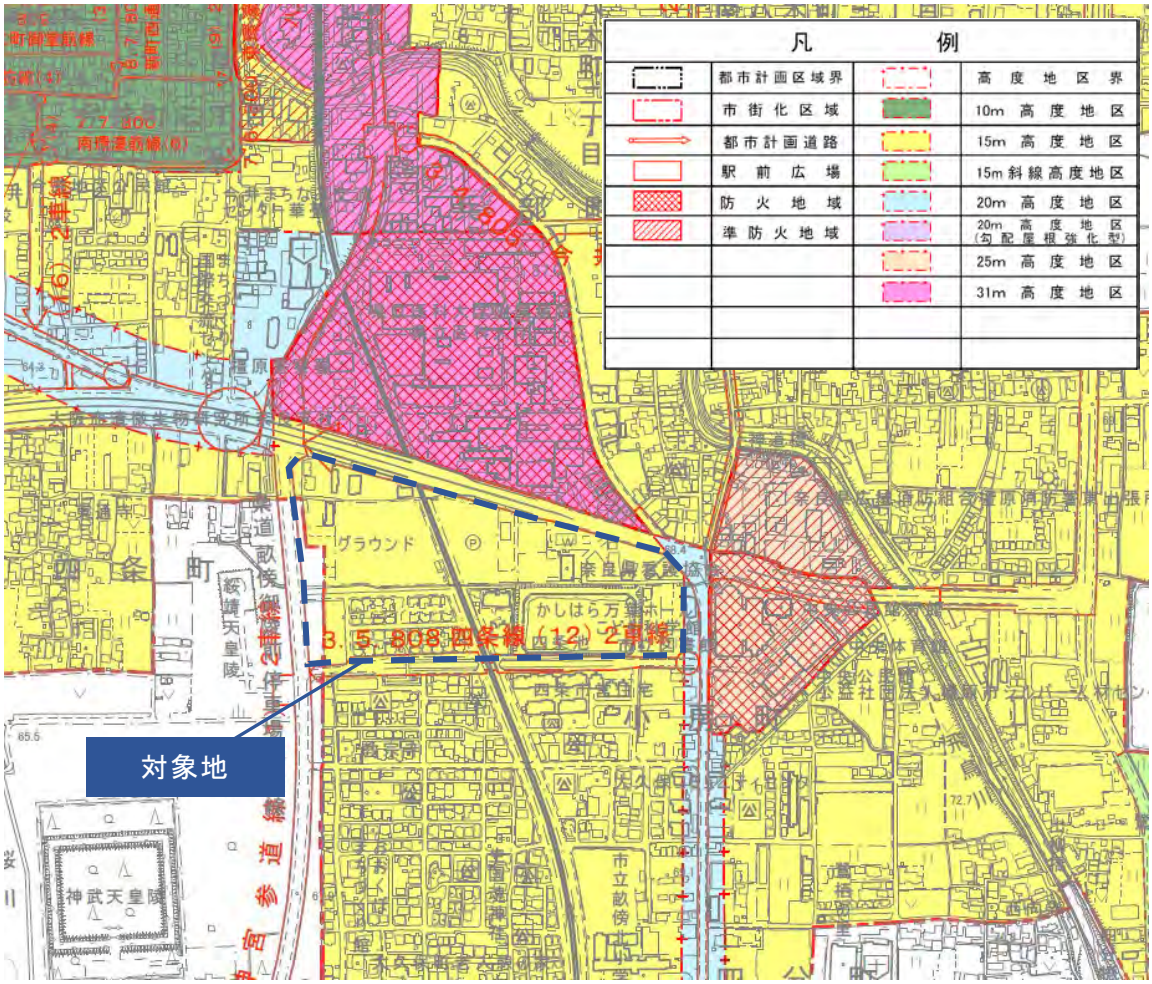


図 5-2 対象地の高度地区指定

出典：橿原市都市計画図

(3) その他指定

上記の他、対象地は以下の区域に設定されている。

表 5-1 対象地の指定状況

都市計画区域（行政界）	大和都市計画区域
区域区分	市街化区域
用途地域	第一種住居地域（建蔽率 60%／容積率 200%）
高度地区	15m 高度地区
防火・準防火地域	建築基準法第 22 条区域
許可地域（屋外広告物）	大和三山眺望景観保全地区（第２種）
景観計画区域	遠望景観保全エリア

出典：かしはらのちず（橿原市地理情報システム）

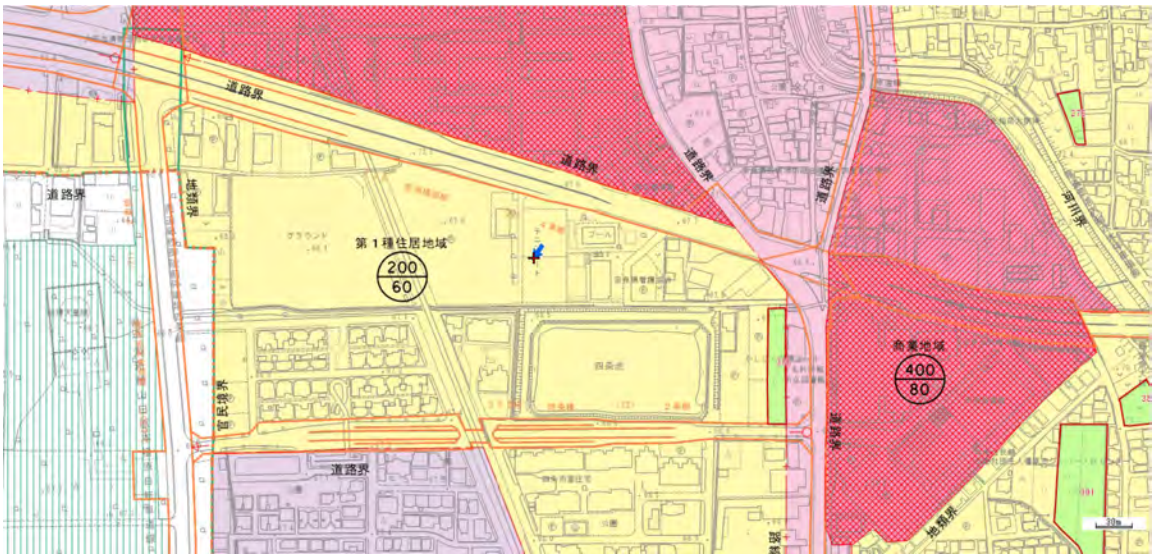


図 5-3 対象地の用途地域

(4) 新駅利用者数・分担率

奈良県別途委託業務である「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））」にて算出された駅利用者数を利用する。なお、新駅利用者の端末交通手段別分担率は、平成 22 年のパーソントリップ調査結果より、近隣駅の平均的な距離帯別アクセス交通手段分担率を集計し、医大前新駅の距離帯別利用者数に当てはめて推測を実施している。

表 5-2 新駅の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	2031年		2041年	
	まちづくり	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

出典：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））
（奈良県別途委託業務）

(5) 表記の整理

過年度までの検討において、新駅が設置された段階を「新駅供用時」、対象地全体の整備が完了した段階を「将来像」としていたが、本章以降より、新駅設置及び駅西側整備を「第Ⅰ期整備」、駅東側整備（仮設駐車場撤去以降）を「第Ⅱ期整備」と表現する。

5.2 計画人口の算出

5.2.1 算出する計画人口種別

新駅需要予測にあたって求める計画人口種別は以下のとおりである。

表 5-3 計画人口種別

人口種別	人口の定義
常住人口	地域の「夜間人口」
就業人口	当該地域における居住者のうち働いている人口
従業人口	当該地域において実際に働いている人口
就学人口（15 歳未満・以上）	当該地域における居住者のうち学校に通っている人口
従学人口（15 歳未満・以上）	当該地域における学校に通学している人口

（参考）各人口の定義

	人口の意味	設定方法
常住人口	いわゆる地域の「夜間人口」	国立社会保障・人口問題研究所による市区町村別の平成 25 年 3 月推計人口を用いる。
就業人口	当該地域における居住者のうち働いている人口。（居住地における就業者の人口集計。）	市区町村別・性別・年齢階層別に、就業率（就業人口/常住人口）を設定し、これが将来一定として設定する。
従業人口	当該地域において実際に働いている人口。（通勤地における就業者の人口集計。）	府県別には就従率（従業人口/就業人口）を設定して将来一定とし、市区町村別には現況比で分配されるものとして設定する。 （ただし、近畿計では就業人口＝従業人口となるように府県別人口の段階で調整する。）
就学人口	当該地域における居住者のうち学校に通っている人口。（居住地における通学者の人口集計。）	市区町村別・性別・年齢階層別に、就学率（就学人口/常住人口）を設定し、これが将来一定として設定する。
従学人口	当該地域における学校に通学している人口。（通学地における通学者の人口集計。）	府県別には就学従学率（従学人口/就学人口）を設定して将来一定とし、市区町村別には現況比で分配されるものとして設定する。 （ただし、近畿計では就学人口＝従学人口となるように府県別人口の段階で調整する。）

出典：大阪市

5.2.2 民間開発施設の想定規模

計画人口の算出にあたり、過年度土地利用計画図、他都市類似事例及び用途地域による延床面積の制約をもとに施設規模を決定した。

【敷地面積】
商業系施設：約 8,700 ㎡
業務系施設：約 6,900 ㎡
住宅系施設：約 10,300 ㎡
芝生広場　：約 11,200 ㎡

（参考）過年度整備計画と敷地面積

土地利用	面積（㎡）	割合
整備範囲全体	65,622	100.0%
線路西側	30,184	46.0%
駅前広場	3,200	4.9%
駐車場	1,800	2.7%
商業系利用	8,700	13.3%
緑地①	7,000	10.7%
緑地②	4,200	6.4%
道路・歩道　他	5,284	8.1%
線路東側	35,438	54.0%
駅前広場	2,100	3.2%
住宅系利用	10,300	15.7%
業務系利用	6,800	10.4%
（四条池）	7,079	10.8%
（既設市営住宅）	3,574	5.4%
道路・歩道　他	5,585	8.5%

過年度成果より抜粋

(1) 商業系施設（民間）

敷地面積が 8,700 ㎡かつ、第一種住居地域のため、住居系の施設用途の場合は延床面積 17,400 ㎡、建築面積 5,220 ㎡の建物の建築が可能であるが、用途による制限を受けるため、延床面積：3,000 ㎡として設定した。

【商業系施設面積】
延床面積：3,000 ㎡
⇒第一種住居地域のため、床面積 3,000 ㎡以下とする必要あり

（参考）用途制限を受けない場合の延床面積及び建築面積

延床面積：8,700 ㎡×200％＝17,400 ㎡
建築面積：8,700 ㎡× 60％＝ 5,220 ㎡

(2) 業務系施設（民間）

敷地面積が 6,800 ㎡かつ、第一種住居地域のため、住居系の施設用途の場合は延床面積 13,200 ㎡、建築面積 4,080 ㎡の建物の建築が可能であるが、用途による制限を受けるため、延床面積：3,000 ㎡として設定した。

【業務系施設面積】
延床面積：3,000 ㎡
⇒第一種住居地域のため、床面積 3,000 ㎡以下とする必要あり

（参考）用途制限を受けない場合の延床面積及び建築面積

延床面積：6,800 ㎡×200％＝13,200 ㎡
建築面積：6,800 ㎡× 60％＝ 4,080 ㎡

(3) 住居系施設（民間）

第一種住居地域の指定に基づいた場合、建蔽率 60%での建築が可能であるが、他都市事例（ローレルスクエア健都ザ・テラス）を参考のうえ、住棟に限った場合の建蔽率が 37%程度であること及び 15m 高度地区の制限より最大４階相当の建物となることを考慮し、以下の計算で各種規模を算出した。

また、整備が想定される「①患者家族向け滞在施設」と「②医大研究機能併設型住宅」の建築面積割合は県の意向をもとに設定した。（①1/3 ②2/3 で設定）

【住棟建築面積】

10,300 ㎡（敷地面積）×37%（住棟のみ建蔽率）＝3,800 ㎡

【延床面積（①患者家族向け滞在施設）】

建築面積：3,800 ㎡×1/3＝1,270 ㎡

延床面積：1,270 ㎡× 1 階＝1,270 ㎡

※類似施設の「ドナルド・マクドナルド・ハウスおおさか健都」が延床面積 1,292.88 ㎡・平屋の建物のため、１階として設定

【延床面積（②医大研究機能併設型住宅）】

建築面積：3,800 ㎡×2/3＝2,530 ㎡

延床面積：2,530 ㎡× 4 階＝10,120 ㎡

（参考）敷地面積を最大活用した場合の延床面積及び建築面積

延床面積：10,300 ㎡×200%=20,600 ㎡

建築面積：10,300 ㎡× 60%= 6,180 ㎡

（参考）ドナルド・マクドナルド・ハウスおおさか健都／施設概要

ドナルド・マクドナルド・ハウス
おおさか健都

〒566-0002 大阪府摂津市千里丘新町5-30
電話：06-6339-5855 FAX：06-6339-5856

施設概要

2005年10月に誕生した「おおさか・すいたハウス」は国立循環器病研究センターの向かい側に建てられました。国立循環器病研究センターの移転に伴い、2019年6月より「おおさか健都ハウス」として、ベッドルーム数を18室から20室に増室し、大阪府摂津市にてご家族を支援しています。

ハウス情報

オープン：2019年6月
延床面積：1,292.88㎡

ベッドルーム数 **20室**

収支報告（単位：円）

▼収入		▼支出	
利用料	3,944,200	給与手当	9,546,531
寄付金収入（運営費）	14,486,394	水道光熱費	3,129,593
会費収入	571,000	租税公課	0
その他	345,000	その他	4,764,420
運営補填金（財団内）	0	固定資産支出	751,300
前年度ハウス繰越金	0	次年度ハウス繰越金	1,154,750
合計	19,346,594	合計	19,346,594

2021年実績

利用家族数 …… 240 家族
総宿泊数 …… 3,348 泊
平均滞在日数 …… 17.2 日
ボランティア登録者数 …… 173 名
ボランティア活動時間数 …… 10,361 時間

出典：ドナルド・マクドナルド・ハウス年間報告書 2021
（公益財団法人ドナルド・マクドナルド・ハウス・チャリティーズ・ジャパン）

5.2.3 計画人口の算出

(1) 常住人口―現状―

常住人口に計上する箇所として、四条団地が想定されるが、橿原市の施設カルテ（令和３年度末データ）より０人とする。そのため、現状の就業人口、就学人口も同様に０人とする。

（参考）施設カルテ：四条団地（ペア）

施設カルテ

基準日: 2022/3/31　管理番号: 186

施設名	四条団地(ペア)	大分類	市営住宅	小分類	公営住宅
		中分類	市営住宅		

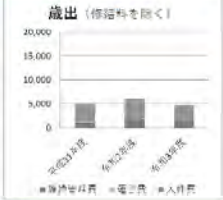
基本情報

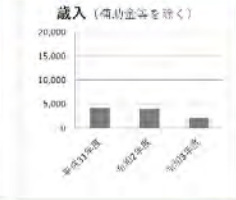
所在地(住所)	四条町241-1	配置形態	単独	運営形態	直営
地域区分	中部地域	財産区分	行政財産	管理者	
所管課	住宅政策課	延床面積	4,212.04	整備・修繕計画	橿原市公営住宅等長寿命化計画、橿原市営住宅修繕・管理計画
施設供用開始日	1979年4月1日	敷地面積	13,227.98		
施設概要	居室、DK、便所、浴室				
設置目的	公営住宅法(昭和26年法律第193号)に基づく、市営住宅及び共同施設の設置及び管理について法及び地方自治法(昭和22年法律第67号)並びにこれらに基づく命令の定めるところによるほか必要な事項を定めることを目的とする。				
設置根拠法令等	橿原市営住宅条例				
転用・廃止等の制限					
土地所有状況	市所有	避難所指定状況	指定なし		
目的外使用・貸付等	有	12条点検実施状況	対象外		
運営時間	～	駐車可能台数	0		
環境対応	自然エネ・太陽光 －	バリアフリー化	出入口 － 昇降機 －	備考	
	屋上緑化・壁面緑化 －		廊下 － 便所 －		
	環境対応設備 －		階段 － 駐車場 －		

コスト情報

●歳出　（千円）

区分	平成31年度	令和2年度	令和3年度
総合計	**5,176**	**6,264**	**4,803**
施設の維持管理にかかる経費【合計】	1,157	1,779	1,232
光熱水費	5	2	5
施設維持に関する委託料等	1,099	1,723	1,174
その他	53	54	53
施設の運営にかかる経費【合計】	149	140	67
施設運営に関する委託料等	91	84	0
その他	58	56	67
施設の修繕にかかる経費【合計】	260	165	87
修繕料	260	165	87
人件費	3,610	4,180	3,417
職員人件費	0.46人 3,319	0.53人 3,892	0.40人 2,933
その他	291	288	484





●歳入　（千円）

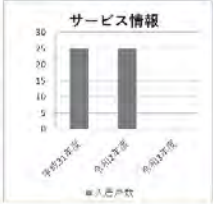
区分	平成31年度	令和2年度	令和3年度
総合計	**4,042**	**3,906**	**2,049**
施設収入【合計】	4,042	3,895	2,038
事業収入	4,032	3,895	2,038
その他	10	11	11
施設整備補助金等の収入【合計】	0	0	0
施設整備補助金・保険金等	0	0	0

備考

サービス情報

区分	単位	平成31年度	令和2年度	令和3年度
実利用者数	人			
延利用者数	人			
利用件数	件			
定員数	人			
在籍者数	人			
蔵書冊数	冊			
貸出冊数	冊			
管理戸数	戸	64	64	64
入居戸数	戸	25	25	0
空家戸数(政策空家含む)	戸	39	39	64
車・一時預かり延台数	台			
自転車・一時預かり延台数	台			
車・定期契約延人数	人			
自転車・定期契約延人数	人			
予備欄	－			

区分	主な貸室	平成31年度	令和2年度	令和3年度
主貸室の稼働率				



備考

棟情報

公有財産No.	棟名称	建物用途	主要構造	取得価格(円)	取得年月日	延床面積	地上	地下	耐震診断	耐震改修
6343	四条団地(ペア住宅A-1～A-3号)	住宅	PC	24,160,000	1979/3/31	176.58	2	0	旧耐震基準	－
6344	四条団地(ペア住宅B-1～B-3号)	住宅	PC	24,160,000	1979/3/31	176.58	2	0	旧耐震基準	－
6345	四条団地(ペア住宅A-4・A-5号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6346	四条団地(ペア住宅A-6・A-7号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6347	四条団地(ペア住宅A-8・A-9号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6348	四条団地(ペア住宅A-10・A-11号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6349	四条団地(ペア住宅A-12・A-13号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6350	四条団地(ペア住宅A-14・A-15号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6351	四条団地(ペア住宅B-4・B-5号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6352	四条団地(ペア住宅B-6・B-7号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6353	四条団地(ペア住宅B-8・B-9号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6354	四条団地(ペア住宅B-10・B-11号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6355	四条団地(ペア住宅B-12・B-13号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6356	四条団地(ペア住宅B-14・B-15号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6357	四条団地(ペア住宅B-16・B-17号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6358	四条団地(ペア住宅B-18・B-19号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6359	四条団地(ペア住宅C-1・C-2号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6360	四条団地(ペア住宅C-3・C-4号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6361	四条団地(ペア住宅C-5・C-6号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6362	四条団地(ペア住宅C-7・C-8号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6363	四条団地(ペア住宅C-9・C-10号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6364	四条団地(ペア住宅C-11・C-12号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6365	四条団地(ペア住宅C-13・C-14号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6366	四条団地(ペア住宅C-15・C-16号)	住宅	PC	15,984,090	1979/5/31	117.72	2	0	旧耐震基準	－
6367	四条団地(ペア住宅物置A-1・A-2号)	倉庫・物置	PC	1,466,000	1979/5/31	13.50	1	0	旧耐震基準	－

出典：橿原市公共施設カルテ（令和３年度末データ）

(2) 常住人口―住宅系（第Ⅱ期整備）―

第Ⅱ期整備完了後に常住人口として想定されるのは、患者向け滞在施設及び医大研究機能併設型住宅の居住者であるため、住宅系施設の人口を対象地全体の常住人口とする。

なお、第Ⅰ期整備において住宅系エリアは仮設駐車場として利用予定であり、上記２施設は未整備であるため、常住人口は0人である。

①患者家族向け滞在施設（延床面積：1,270 ㎡） 類似事例の「ドナルド・マクドナルド・ハウスおおさか健都」の数値をもとに算出 ②医大研究機能併設型住宅（延床面積：10,120 ㎡） 建物の延床面積、橿原市の持ち家の専有面積・世帯人員等より算出

①患者家族向け滞在施設について

延床面積：1,270 ㎡に対して、戸数：20 戸を想定。

計画人口：20 戸×１人※1＝20 人

※１戸当たりの滞在人員は、類似事例「ドナルド・マクドナルド・ハウスおおさか健都」では各ベッドルームに２床程度のベッドが設置されていること、2021 年実績でベッドルーム 20 室に対して総宿泊数 3,348 泊であることを踏まえて設定した。

②医大研究機能併設型住宅について

専有面積：10,120 ㎡×70%（レンタブル比）=7,084 ㎡ 総戸数：7,084 ㎡／76 ㎡（１戸当たりの専有面積）＝93.21 戸≒93 戸 計画人口：93 戸×2.22 人（１世帯当たりの世帯人員）=206.46 人≒206 人

※レンタブル比は「建築物に対する景観規制の効果の分析手法について」で用いられたマンションのレンタブル比（70～80%程度）を参考に医大研究機能併設型住宅の特性上、共有部が充実する施設となることが想定されるため、70%で設定した。

※１戸当たりの専有面積は、平成 30 年住宅・土地統計調査における「橿原市―持ち家―共同住宅：１住宅当たり延べ面積」の数値、76 ㎡を利用した。

※１世帯当たりの世帯人員は、平成 30 年住宅・土地統計調査における「橿原市―持ち家―共同住宅:世帯数、世帯人員」の数値をもとに以下にて算出した 2.22 人を利用した。

１世帯当たりの世帯人員： 11,110 人（世帯人員）／5,010 世帯（世帯数）＝2.22 人

①、②より常住人口―住宅系（第Ⅱ期整備）―は以下のとおりである。

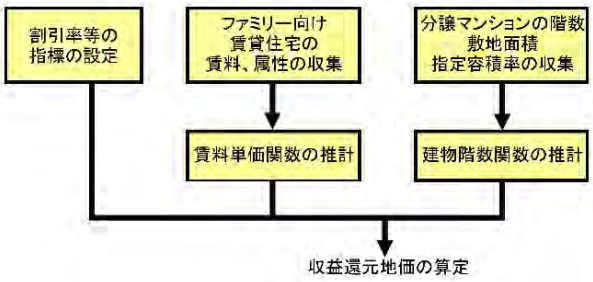
20 人（①にて算出）＋206 人（②にて算出）＝226 人

（参考）マンションのレンタブル比

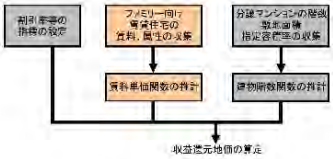
Ⅱ－４　収益還元地価の算定

Ⅱ－４－１　収益還元地価の算定方法

景観規制の費用を推計するための収益還元地価は、「不動産鑑定評価基準」に従い、ＤＣＦ法により算定する。ＤＣＦ法による収益還元地価の算定に用いる指標の設定は、次のとおりとする。



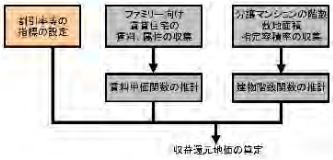
（１）賃料収入の算定方法



収益還元地価の基になる賃料収入については、地域のファミリー向けマンション等（例えば、面積30㎡以上で月額賃料50万円未満のマンション等）の賃料実績と物件属性データ（面積、最寄り駅までの距離・所要時間、部屋の方位、建物階数、部屋の階数、築年数等）を収集し、貸室面積当たりの賃料単価を目的変数、物件属性を説明変数とする賃料単価関数を重回帰分析により推計し、モデル敷地における物件属性データを代入することで算定する。

次に、地域の月極駐車場の賃料相場を調べ、モデル敷地の駐車場賃料の総額を貸室面積の合計で除した貸室面積当たりの駐車場賃料単価を推計する。

（２）各種指標の設定方法



①　割引率、売却時の還元利回り

地域におけるファミリーマンション等の期待利回りを参考に設定する。

②　経費率

賃料収入に占める（維持管理費＋公租公課＋保険料）の割合として、通常、賃料の20%程度を設定する。

③　貸室稼働率

地域の賃貸住宅市場状況により設定する。

④　レンタブル比

レンタブル比は、延べ面積に占める専用部分の床面積の比率であり、延べ面積の70～80%程度を設定する。

出典：建築物に対する景観規制の効果の分析手法について／国土交通省

(3) 就業人口―住宅系（第Ⅱ期整備）―

第Ⅱ期整備完了時の就業人口について、常住人口 226 人を基礎数値として算出。

0~14 歳人口：226 人×11.5%（0~14 歳の人口割合）＝25.99 人≒26 人
15 歳以上人口：226 人―26 人＝200 人
就業人口：200 人（15 歳以上）×50.3%（就業者割合）＝100.6 人≒100 人

（参考）橿原市における人口割合（総人口：119,554 人）

0~14 歳：13,788 人(11.5%)

15～64 歳：70,666 人(59.1%)

65 歳以上：35,100 人(29.3%)

15 歳以上の就業者割合：50.3%

(4) 就学人口―住宅系（第Ⅱ期整備）―

第Ⅱ期整備完了時の就学人口について、常住人口 226 人を基礎数値として算出。

15 歳未満就学人口：226 人×7.5%（6~14 歳の人口割合）=16.95 人≒17 人
※6 歳～14 歳は義務教育として、全員就学と仮定
15 歳以上就学人口：200 人×5.1%（15 歳以上就学者割合）＝10.2 人≒10 人

（参考）橿原市における人口割合（総人口：119,554 人）

内、6～14 歳の人口割合：8,944 人／119,554 人=0.075⇒7.5%

15 歳以上の就学者数：5,432 人と推定（推定方法は次頁参照）

15 歳以上の就学者割合:5,432 人／105,766 人(15 歳以上人口)＝0.0513⇒5.1%

（参考）橿原市における 15 歳以上就学者数の算出方法

（Ⅰ）橿原市統計書（令和４年度）より、以下の数値を抽出

■学校に所属する生徒・学生数

小学校	中学校	中等教育学校	高等学校	短期大学大学	専修学校各種学校
5,812 人	2,836 人	中等：154 人 高等：105 人	2,371 人	1,580 人	308 人

⇒橿原市内の学校所属の 15 歳以上（高校生以上）の学生：

105 人+2,371 人+1,580 人+308 人=4,364 人

■小学生・中学生に相当する年齢の人口

7 歳～12 歳（小学生相当）	13 歳～15 歳（中学生相当）
5,986 人	3,291 人

■市外への通学者数、市内への通学者数

市内⇒市外への通学者数	市外⇒市内への通学者数
4,186 人	2,643 人

（Ⅱ）市外へ通学が想定される小・中学生を算出

市内⇒市外への通学が想定される小学生：5,986 人―5,812 人＝174 人

市内⇒市外への通学が想定される中学生：3,291 人―(2,836 人＋154 人)＝301 人

市内⇒市外への通学が想定される小中学生：174 人＋301 人＝475 人

（Ⅲ）市外へ通学が想定される 15 歳以上（高校生以上）の就学者数を算出

市内⇒市外への通学が想定される 15 歳以上の就学者数：4,186 人―475 人＝3,711 人

（Ⅳ）橿原市内の学校所属かつ市内に在住する学生数と橿原市外の学校所属かつ市内に在住する学生数を足し、橿原市内に在住する 15 歳以上の就学者数を算出

橿原市内の学校所属かつ市内に在住する就学者数：4,364 人―2,643 人＝1,721 人

橿原市内に在住する 15 歳以上の就学者数：1,721 人＋3,711 人＝5,432 人

（参考）橿原市内の学校の在学者数（小学校・中学校・中等教育学校）

3. 小学校

年	学校数	学級数	教員数（本務者）	職員数	児童数								
					総 数	男	女	1 年	2 年	3 年	4 年	5 年	6 年
平成30	16	291	413	52	6,308	3,203	3,105	1,079	1,016	1,006	1,045	1,076	1,086
令和1	16	291	409	61	6,172	3,150	3,022	940	1,069	1,017	1,017	1,047	1,082
2	16	284	410	57	6,088	3,081	3,007	975	944	1,080	1,023	1,018	1,048
3	16	284	413	53	5,954	3,005	2,949	930	981	936	1,069	1,025	1,013
4	16	280	408	52	5,812	2,937	2,875	866	931	983	935	1,072	1,025

学校基本調査

4. 中学校

年	学校数	学級数	教員数（本務者）	職員数	生徒数					
					総 数	男	女	1 年	2 年	3 年
平成30	6	107	217	26	3,029	1,556	1,473	990	970	1,069
令和1	6	106	213	28	2,934	1,490	1,444	966	993	975
2	6	108	215	27	2,949	1,485	1,464	975	970	1,004
3	6	107	208	27	2,881	1,440	1,441	940	971	970
4	6	104	197	27	2,836	1,443	1,393	922	940	974

学校基本調査

5. 中等教育学校

年	学校数	学級数	教員数（本務者）	職員数	生徒数								
					総 数	男	女	中等部			高等部		
								1年	2年	3年	1年	2年	3年
平成30	1	12	34	4	286	145	141	46	46	45	39	55	55
令和1	1	12	35	4	261	131	130	31	47	47	44	37	55
2	1	12	35	4	251	126	125	56	31	45	40	43	36
3	1	12	35	4	253	129	124	43	57	29	43	39	42
4	1	12	35	4	259	138	121	55	42	57	28	40	37

聖心学園中等教育学校

出典：橿原市統計書（令和４年版）

（参考）橿原市内の学校の在学者数（高等学校・短大大学・大学・専修学校・各種大学）

6. 高等学校

年	学校数	教員数（本務者）	職員数	生徒数						
				総数	男	女	1年	2年	3年	4年
平成30	3	175	22	2,487	1,302	1,185	826	844	807	10
令和1	3	171	24	2,499	1,310	1,189	849	808	831	11
2	3	173	23	2,442	1,269	1,173	797	842	795	8
3	3	169	23	2,410	1,228	1,182	798	777	827	8
4	3	169	23	2,371	1,193	1,178	813	787	762	9

学校基本調査

7. 短期大学・大学

年	学校数	教員数（本務者）	学生数
平成30	2	398	1,493
令和1	2	408	1,507
2	2	418	1,557
3	2	409	1,557
4	2	399	1,580

奈良芸術短期大学、奈良県立医科大学

8. 専修学校・各種学校

年	学校数	教員数（本務者）	学生数
平成30	8	45	668
令和1	8	38	775
2	7	44	519
3	7	37	329
4	6	37	308

学校基本調査

出典：橿原市統計書（令和４年版）

(5) 従業人口―現状―

奈良県看護研修センターの常駐職員の想定値として 10 人を計上する。

(6) 従業人口―住宅系（第Ⅱ期整備）―

住宅系施設の常駐職員の想定値として 10 人を計上する。

(7) 従業人口―業務系（第Ⅱ期整備）―

業務系施設の延床面積：3,000 ㎡をもとに算出した。

なお、第Ⅰ期整備において業務系エリアは未整備のため 0 人とする。

3,000 ㎡×75%（レンタブル比）=2,250 ㎡
10 ㎥/人（従業員一人当たりの空間）／ 2.5m（天井高）＝4.0 ㎡/人
2,250 ㎡／4.0（㎡/人)=562.5 人≒563 人

※従業員一人当たりの気積は事務所衛生基準規則の数値（下記参照）

※レンタブル比は国交省の「建築基準法の見直し検討会資料」で用いられた数値

（参考）従業員一人当たりの気積

第二章　事務室の環境管理

（気積）

第二条　事業者は、労働者を常時就業させる室（以下「室」という。）の気積を、設備の占める容積及び床面から四メートルをこえる高さにある空間を除き、労働者一人について、十立方メートル以上としなければならない。

出典：事務所衛生基準規則

（参考）年間事業規模算定にあたっての事業所ビルのレンタブル比想定

国交省の建築着工統計調査・平成21年の建築物の着工床面積及び平成21年の新設住宅着工戸数より 日本全国の年間着工規模	年間事業規模	14日換算	第五回建築基準法の見直しに関する検討会の資料 構造計算適合性判定制度に係る関連データの説明 5.適判審査に係る審査状況より 確認審査及び適判審査に要する実日数 H22年3月の平均60.4日 60.4日−21日（H19年6月以前の申請期間） 39.6日換算
事務所ビル 年間1,878,525坪（621万㎡）	全国平均賃料18,466円／坪 レンタブル比75%想定 1,408,893坪×18,466円/坪・月×12ヶ月 約3,122億円/年	312,199,417,656 ×（14日/365日） 約120億円	312,199,417,656 ×（39.6日/365日） 約339億円
マンション 年間76,678戸	購入価格全国平均 3593.7万円 76,678戸×3593.7万円 約2兆7,555億円/年	275,557,728.6万 ×（14日/365日） 約1057億円	26,423,343.8383 ×（39.6日/365日） 約2,990億円
商業テナントビル 年間1,763,575坪（583万㎡）	全国平均賃料19,438円／月坪 レンタブル比70%想定 1,234,502.5坪×19,438円/坪・月×12ヶ月 約2,880億円/年	287,955,115,140円 ×（14日/365日） 約110億円	226,250,447,610円 ×（39.6日/365日） 約312億円

出典：第８回建築基準法の見直しに関する検討会資料_国土交通省

(8) 従業人口―商業系（第Ⅰ期整備・第Ⅱ期整備）―

商業系施設の延床面積：3,000 ㎡、全国のスーパーマーケットの店舗状況平均値(2023年版白書に掲載の 2022 年データ（最新）)をもとに算出。

売場面積：3,000 ㎡×70%（売場の比率）＝2,100 ㎡
従業員数:(14.7＋44.2)人(千㎡あたりの従業員数)×2,100 ㎡/1,000=123.69≒124 人

※売場の比率はバックヤード比率 30.5%より、70%として設定した。

（参考）全国のスーパーマーケットの店舗状況平均値

8．店舗状況

		2022 年	2021 年	2020 年	2019 年
		全体（平均値）	全体（平均値）	全体（平均値）	全体（平均値）
営業時間		11.9 時間	12.1 時間	12.1 時間	12.3 時間
売場 1,000㎡あたり専用駐車場台数		93.8 台	89.7 台	97.3 台	92.6 台
バックヤード比率		30.5 %	30.2 %	29.7 %	29.5 %
売場 1,000㎡あたりレジ台数		6.4 台	6.0 台	6.0 台	5.7 台
売場 1,000㎡あたりセルフレジ・セミセルフレジ台数		2.8 台	2.6 台	2.0 台	—
レジ台数に占めるセルフレジ・セミセルフレジ設置率		49.4 %	45.9 %	37.5 %	
売場 1,000㎡あたり正社員数		14.7 人	12.7 人	11.5 人	12.9 人
売場 1,000㎡あたりパート・アルバイト数		44.2 人	40.9 人	38.0 人	39.5 人
売場 1㎡あたり年間売上高		133.2 万円	122.0 万円	112.4 万円	125.9 万円
従業員 1 人あたり年間売上高		25.9 百万円	25.3 百万円	24.6 百万円	25.2 百万円
1 日平均客数	平日	1,755.2 人	1,835.2 人	1,799.3 人	1,911.5 人
	土日祝	2,010.4 人	2,101.4 人	2,069.4 人	2,163.5 人
売場 100㎡あたり 1 日平均客数	平日	155.9 人	153.8 人	152.9 人	155.2 人
	土日祝	173.6 人	173.4 人	172.3 人	170.3 人
レジ 1 台あたり 1 日平均客数	平日	251.8 人	255.4 人	263.5 人	278.2 人
	土日祝	282.7 人	290.7 人	299.6 人	311.6 人
土日祝客数比（対平日）		1.16 倍	1.15 倍	1.16 倍	1.14 倍
客単価	平日	2,013.6 円	1,988.5 円	1,974.5 円	1,884.9 円
	土日祝	2,320.4 円	2,259.0 円	2,218.2 円	2,148.4 円
1 人あたり買上点数	平日	9.8 点	9.7 点	9.8 点	9.5 点
	土日祝	10.9 点	10.9 点	11.0 点	10.7 点
売上高構成比	青果	16.2 %	16.3 %	16.4 %	16.0 %
	水産	11.4 %	11.3 %	11.6 %	11.4 %
	畜産	14.2 %	14.0 %	14.3 %	13.4 %
	惣菜	10.2 %	9.7 %	10.0 %	10.2 %
	日配品	17.8 %	18.1 %	18.3 %	18.1 %
	一般食品	25.0 %	24.8 %	24.3 %	25.3 %
	非食品	5.2 %	5.8 %	5.1 %	5.5 %

出典：2023 年版スーパーマーケット白書_一般社団法人全国スーパーマーケット協会

5.2.4 その他利用者数

(1) 芝生広場利用者数

類似の芝生広場（健都レールサイド公園：大阪府吹田市）の利用者数実績から 1ha あたりの日利用者数を推計し、当該芝生広場面積に対する日利用者数を算出した。なお、健都レールサイド公園を類似事例として用いたのは、当該芝生広場と同様に健康増進を目的とした芝生広場であるためである。

表 5-4 健都レールサイド公園（大阪府吹田市）の利用状況

公園敷地面積（ライブラリーを除く）	約 2.27ha
公園利用者数（令和２年度）	41,933 人／年
公園利用者数（令和３年度）	42,642 人／年

出典：指定管理者制度導入施設の管理運営状況総合評価シート（令和３年度）

①類似の芝生広場の年間利用者数を日利用者数に換算

42,642（人／年）／1.0%（最大日率）=426.42≒427（人／日）

※最大日率（出典：造園マニュアル p.708）

季節型	１季	２季	３季	４季	
最大日率	1/30	1/40	1/60	1/100	**＝1.0%**

⇒最大日率は年間利用者数に対する最大利用日の割合であり、当該芝生広場は通年での利用が見込まれることから「４季」を採用

②単位 ha あたりの日利用者数

427（人／日）／2.27（ha）＝188.1≒189（人／（日・ha））

③当該芝生広場の日利用者数

189（人／（日・ha））×1.12（ha）＝211.68≒212（人／日）

※最大日率は年間利用者数に対する最大利用日の割合であり、当該芝生広場は通年での利用が見込まれることから「４季」を採用した。

(2) 商業施設利用者数

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(改訂版)/H26.6/国土交通省都市局都市計画課」をもとに算出した。発生集中原単位を商業施設利用者数とした。

【平日の発生集中原単位】

10,600×1.0(α1)×1.0(α2)＝10,600（人 T.E/ha・日）

発生集中交通量：10,600(人 T.E/ha・日)×0.3(ha)＝3,180(人 T.E/日)

発生（集中）交通量：3,180(人 T.E/日)/2=1,590(人 T.E/日) ⇒商業系施設利用者数

※α1：延床面積による割引率（下参考：図Ⅲ－７）

α2：鉄道駅からの距離による割引率（下参考：図Ⅲ－８）

※発生（集中）交通量は発生集中交通量を等分した数値

【休日の発生集中原単位】

16,100×1.0(α1)＝16,100（人 T.E／ha・日）

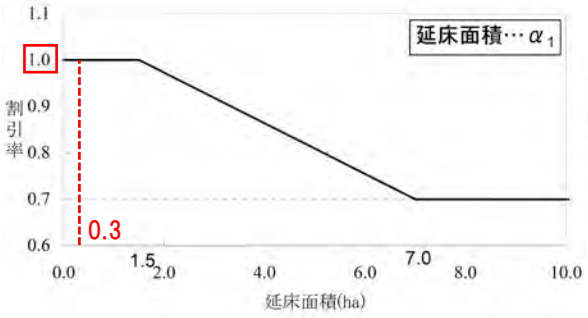
発生集中交通量：16,100(人 T.E/ha・日)×0.3(ha)＝4,830(人 T.E/日)

発生（集中）交通量：4,830(人 T.E/日)/2=2,415 (人 T.E/日) ⇒商業系施設利用者数

※α1：延床面積による割引率（下参考：図Ⅲ－10）

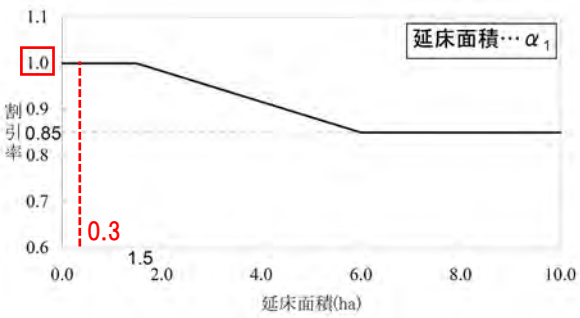
※発生（集中）交通量は発生集中交通量を等分した数値

（参考）商業施設（平日および休日）の発生集中原単位（割引率）



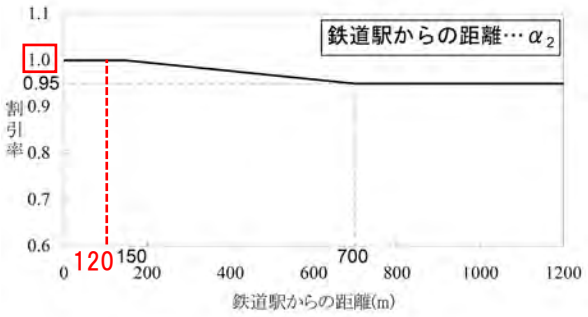
図Ⅲ—7　延床面積による割引率

（商業施設－三大都市圏周辺部および地方都市／平日）



図Ⅲ—10　延床面積による割引率

（商業施設－三大都市圏周辺部および地方都市／休日）



図Ⅲ—8　鉄道駅からの距離による割引率

（商業施設－三大都市圏周辺部および地方都市／平日）

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル(改訂版)/H26.6/国土交通省都市局都市計画課

（参考）商業施設（平日および休日）の発生集中原単位（算出式）

［平日の発生集中原単位］

平日の商業施設の発生集中原単位は、次式により設定する。

① 三大都市圏中心部（別表３参照）

20,600（単位：人T.E/ha・日）

② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市（別表３参照）

11,600×α_1×α_2（単位：人T.E/ha・日）

ただし、α_1　：延床面積による割引率（図Ⅲ－５により算定）

α_2　：鉄道駅からの距離による割引率（図Ⅲ－６により算定）

③ 三大都市圏周辺部および地方都市（別表３参照）

10,600×α_1×α_2（単位：人T.E/ha・日）

ただし、α_1　：延床面積による割引率（図Ⅲ－７により算定）

α_2　：鉄道駅からの距離による割引率（図Ⅲ－８により算定）

［休日の発生集中原単位］

休日の商業施設の発生集中原単位は、次式により設定する。

① 三大都市圏中心部（別表３参照）

21,800（単位：人T.E/ha・日）

② 三大都市圏郊外部および地方中枢都市（別表３参照）

18,600×α_1（単位：人T.E/ha・日）

ただし、α_1　：延床面積による割引率（図Ⅲ－９により算定）

③ 三大都市圏周辺部および地方都市（別表３参照）

16,100×α_1（単位：人T.E/ha・日）

ただし、α_1　：延床面積による割引率（図Ⅲ－１０により算定）

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル(改訂版)/H26.6/国土交通省都市局都市計画課

5.2.5 計画人口のまとめ

算出した計画人口を以下に整理した。

表 5-5 計画人口のまとめ

（人）

用途	ｽﾃｰｼﾞ	常住人口	就業人口	従業人口	15歳以上就学人口	15歳以上従学人口	15歳未満就学人口	15歳未満従学人口
商業系	現状	—	—	—	—	—	—	—
	第Ⅰ期整備	—	—	124	—	—	—	—
	第Ⅱ期整備	—	—	124	—	—	—	—
住宅系	現状	—	—	10*1	—	—	—	—
	第Ⅰ期整備	—	—	—	—	—	—	—
	第Ⅱ期整備	226	100	10*2	10	—	17	—
業務系	現状	—	—	—	—	—	—	—
	第Ⅰ期整備	—	—	—	—	—	—	—
	第Ⅱ期整備	—	—	563	—	—	—	—

※第Ⅰ期整備において住宅系施設、業務系施設は未整備のため、０人と設定

※整備範囲において既存存置となるエリアは除く

※*1は奈良県看護研修センターの常駐職員の想定値、*2は住宅等施設の管理人の想定値

5.3 施設規模算定

医大・周辺まちづくりにおいて、以下の施設の規模を算定した。

表 5-6 施設規模算定対象一覧

施設名称	規模算定対象	計画書への反映
新駅	—※1	○
自由通路	—※1	○
駅前広場（東西両側）	○	○
仮設駐車場（第Ⅰ期整備）	○	○
駐車場（交通島内）	○	○
自転車駐車場	○	○
広場	○	○
アクセス道路	○	○

※1：奈良県の別発注業務にて施設規模算定を実施

5.3.1 駅前広場

(1) 駅前広場基準面積算定方式の選定

駅前広場計画策定にあたって採用されている基準面積の算定方式としては「28 年式」、「小浪式」、「48 年式」及び「98 年式」の 4 種類がある。このうち 28 年式は、駅の立地条件により、乗降客数をもとに回帰式により一義的に定まる方式である。一方、残りの 3 式は駅前広場に求められる各種機能ごとに必要な面積を算定し、積み上げて求める方式となっている。中でも、98 年式は従来の 28 年式、小浪式、48 年式の作成された時代から駅前広場に求められる機能、役割が多様化してきた時代背景に対応するために作成されたものであり、駅前広場を交通空間と環境空間に分けて考えて面積を算定し、これらの総和を駅前広場基準面積としている。

特に環境空間の考え方については 1945 年の「駅前広場設計標準」から変遷を続け、48 年式では広場の 20%を歩道以外の環境空間として整備すること、98 年式では広場面積の 50%以上を車道以外の空間として確保することが示され、算定方式において環境空間重視の傾向が強まっている。

本計画の基本方針として、歩行者空間の充実が挙げられることから、より環境空間の確保に重きを置く 98 年式を採用した。

表 5-7 駅前広場算定手法の移り変わり

<table>
<tr><th>年度</th><th>指針・算定式</th><th>時代背景</th><th>環境空間の考え方</th></tr>
<tr><td>1945 年（S20）</td><td>駅前広場設計標準</td><td>交通広場としての
駅前広場整備</td><td rowspan="2">歩道空間確保と緑化</td></tr>
<tr><td>1953 年（S28）</td><td>28 年式</td><td>モータリゼーション
の進展</td></tr>
<tr><td>1968 年（S43）</td><td>小浪式</td><td rowspan="3">モータリゼーション
の一層の進展
駅周辺地区の再開発
事業増加</td><td rowspan="2">環境空間の概念創出</td></tr>
<tr><td rowspan="2">1973 年（S48）</td><td>都市計画道路の
設計標準</td></tr>
<tr><td>48 年式</td><td>広場の 20%を歩道以外
の環境空間として整備</td></tr>
<tr><td>1998 年（H10）</td><td>98 年式</td><td>非鉄道利用者の駅前
広場利用増
都市空間の有効活用
や重層化した都市機
能への対応</td><td>広場面積の 50%を車道
以外の空間として確保</td></tr>
</table>

※駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修）、
都市と交通 No.36（第 50 回 運輸政策コロキウム）、
駅前広場における歩行者空間の面積と施設配置に関する研究（蓮見和紀）をもとに作成

（参考）環境空間の考え方

5――まとめ

今回の発表では，これまでの駅前広場の整備経緯を概括した上で，首都圏のJR，私鉄駅を対象とし，現在必要とされる駅前広場の整備量の把握を試みた．その結果，特に戦前に市街化が進んだ郊外部の駅前において整備水準が低いことが明らかとなった．今後は，機能別の駅前広場の評価を行い，その上で，整備方策に関する検討を行う予定である．

■ コメントの概要

1――はじめに

国土交通省が発足し，関係する政策分野の連携が叫ばれる今日，駅前広場は鉄道と道路の結節点として，連携の代表としての意味合いがあり，駅前広場に関する研究発表はきわめて時宜にかなったものと言えよう．

以下では，主として国及び地方自治体における行政実務者としての経験に基づきコメントする．

1994年の建設省都市局都市交通調査室の調べによると，現在，駅前広場は全国で1586駅が整備済み，又は整備中であり，その平均面積は約4千m²である．広いと感じられる駅前広場は1万m²以上のものであり，平均的には広いとはいえないのが現状である．では，なぜ駅前広場は狭いのか．また，なぜ美しくないといわれているのであろうか．美しい駅前広場を造るためには，よいデザインを施すだけの広場としてのゆとりが必要と考えれば，駅前広場の問題は，基本的には供用面積の不足と言える．先ほどの発表では，この面積の点に焦点を当てたもので，的確な問題意識に裏付けられたものと感じた．以下では供用面積不足を考える切り口として，従来の計画面と整備面を取り上げる．即ち，前者では「都市化に立ち後れた当初の都市計画」，「コンセプトの変化による所要面積増」を，後者では「整備の費用と手間」，「駅タイプによる整備の差異」の4点を採りあげ，総論的な解説を行った上で，千葉駅の広場を例として整備経緯の具体例を示す．

2――都市化と駅前広場計画

三大都市圏の都市化は1955年から70年にかけて起こり，そのピークは1960年から65年で，首都圏では年間30万から40万人の流入超過であった．一方，同じ建設省の調べによれば，駅前広場の都市計画決定は当初計画が1956～65年の間に最盛期を迎えているが，これはちょうど都市化のピークと重なる時期であった．また最終都市計画年は1966～85年の間に最も多く行われている．即ち，駅前広場の計画は都市化に立ち遅れて計画され，都市化のピークを過ぎた時期に計画変更された．

この間に駅前広場の計画コンセプトは変遷している．1945年の「駅前広場設計標準」では歩道空間確保と緑化が示されたが，1974年の「都市計画道路の設計標準」には修景等の環境空間の確保についての概念も現れ，48年式では広場の20%を歩道以外の環境空間として整備する方針が示されている．

その後，駅周辺への非鉄道利用者の増加，旧国鉄施設跡地における拠点開発等を受け，さらに環境空間重視の傾向は強まり，1998年の駅前広場計画指針においては広場面積の50%を車道以外の空間として確保すべきことが示されている．即ち，駅前広場を計画する場合の所要面積はコンセプトの変化により増加する一方である．また，同じ建設省の調べによれば，このような流れを受けて，駅前広場の都市計画決定面積は，ほぼ一貫して増加する傾向にある．

次に整備面を見ると，駅前広場の整備には多大な費用と労力を要する．その原因として，駅周辺の地価の高さ，高密度な土地利用と複雑な権利関係，地権者の開発期待による用地買収の困難さ等が挙げられる．国鉄跡地を利用した広場整備は例外的に土地取得が容易なものといえる．従って，買収方式による広場整備の可能性は限定的であり，区画整理，再開発などの面的整備方式が必要である．

ここで，全国の乗降客5千人以上（JR，大手民鉄）の2,499駅を対象とした（社）日本交通計画の調査報告書（2001年3月）によって，駅のタイプによる広場整備の有無をみると，大都市ターミナル駅では90%以上が整備済みであるのに対し，大都市郊外駅では38%にとどまり，未整備が著しい．ターミナル駅では以前より端末交通需要が高く，広場整備が進捗してきた．一方，郊外駅の駅勢圏は，かつては徒歩圏であったので駅前広場の必要性が低かったものが，人口増加とモータリゼーションにより市街地がバス到達圏まで広がったことにより，郊外駅のターミナル性が高まったにもかかわらず，既に駅周辺が市街化されてしまっていて，未整備のまま現在に至ったものと考えられる．また，JRと民鉄では，都市側，鉄道側の整備ルールについて差が存在することも整備水準の違いの一因といえよう．

一方，整備がなされた駅は，戦災復興，再開発，ニュータウンのように周辺市街地の面的整備に包含されたものがあり，一方で鉄道新線建設，新駅設置あるいは連続立体交差化のように鉄道との一体的整備が行われたものが多い．逆にいうと，駅前広場整備の主たる責任を有する市町村は，それら市街地整備又は鉄道整備を契機とした駅前広場整備に手一杯で，それ以外の駅については整備のきっかけすら無かったといえよう．

3――JR千葉駅前広場計画

ここでは，JR千葉駅の広場整備の経緯を例として，地方自治体の努力を紹介する．現在千葉駅には東口，西口，北口の3広場が存在する．はじめに東

出典：首都圏における駅前広場の評価と整備方策 第 50 回運輸政策コロキウム

(2) 広場面積の算定

1) 駅前広場総利用者数の設定

① 方向別鉄道利用者数

駅前広場面積算定の対象とする医大前新駅の位置は、下図のとおりである。

図 5-4 医大前新駅の位置

駅前広場面積の算定に際して使用する鉄道利用者数は、別途推計した下表の４つのケースのうち、予測年次「2041 年、まちづくり完成形」を採用することとする。

表 5-8 医大前新駅乗降客の駅勢圏

（人／日）

予測年次	新駅	まちづくり		まちづくり西側	まちづくり東側	医大病院	医大新ｷｬﾝﾊﾟｽ	その他	合計
		西側	東側						
2031	○	○	×	90	0	1, 738	1, 802	5, 354	8, 984
2031	○	×	×	0	0	1, 726	1, 850	5, 390	8, 966
2041	○	○	○	96	526	1, 408	1, 778	4, 626	8, 434
2041	○	×	×	0	0	1, 442	1, 786	4, 730	7, 958

② 方向別鉄道利用者数

「2041 年、まちづくり完成形」の方向別駅利用者数は、駅東側は約 4,500 人/日、駅西側は、約 3,900 人/日である。

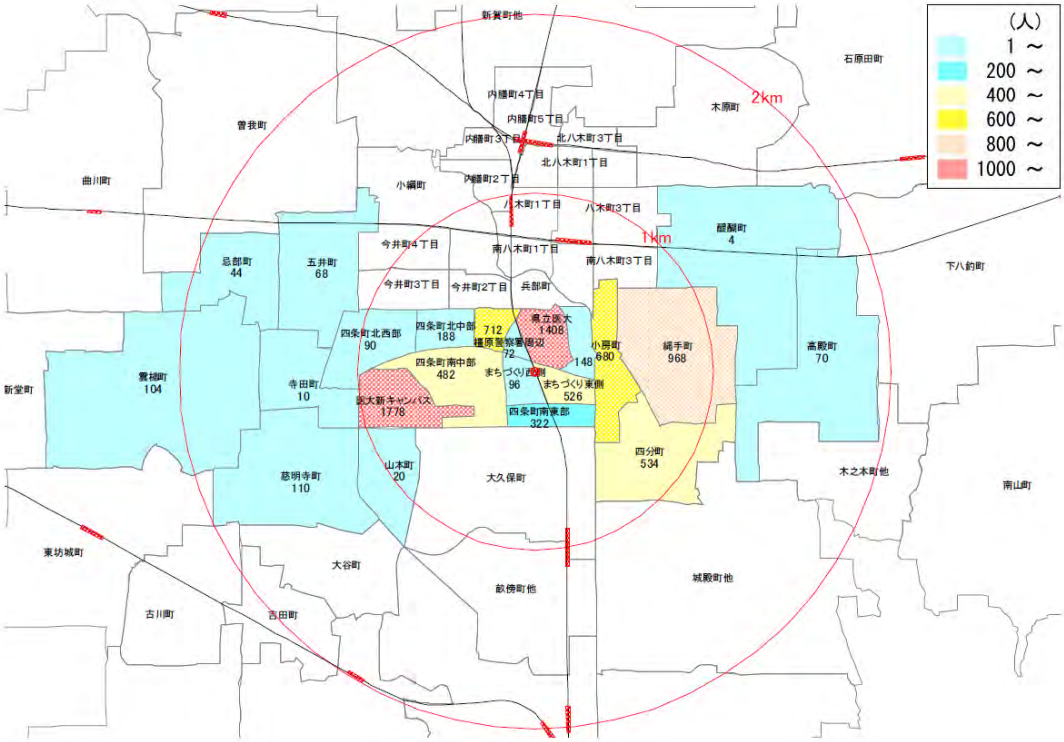


図 5-5 医大前新駅の駅勢圏と利用者数（2041 年、まちづくり完成形）

出典：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））
（奈良県別途委託業務）

表 5-9 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	2031年まちづくり暫定形		2041年まちづくり完成形	
	まちづくり	あり	なし	あり	なし
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

出典：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））
（奈良県別途委託業務）

③ 方向別非鉄道利用者数と駅前広場総利用者数の算出

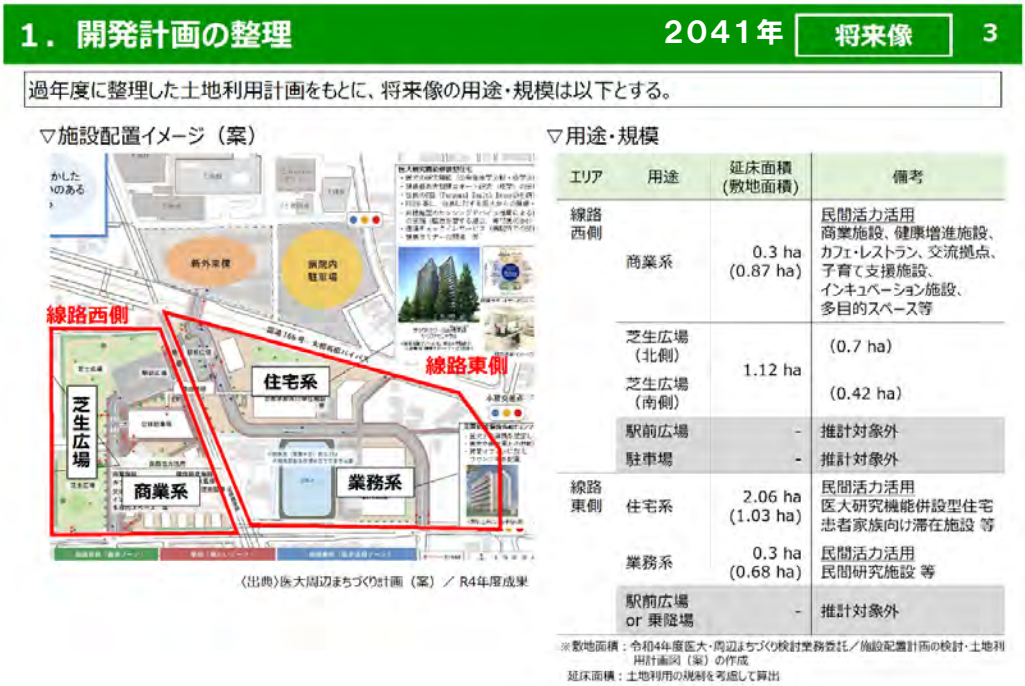
非鉄道利用者数は、開発関連の発生集中量から鉄道利用者数を除いた人数とする。

○駅周辺まちづくりの開発計画

駅周辺まちづくりの開発計画内容は、下図のとおりである。

開発計画による発生集中交通量は、想定床面積等をベースに事例や大規模開発地区関連交通計画マニュアル（改訂版）等より算出し、平日約 4,600TE/日、休日約 5,800TE/日とした。

発生集中交通量の東西の内訳は、駅西側は、平日約 3,400TE/日、休日約 5,000TE/日、駅東側は、平日約 1,200TE/日、休日約 800TE/日である。



発生集中交通量（人・TE/日）

方向	施設	平日	休日	平休加重平均
西側	商業系	3,180	4,830	3,722
	芝生広場	212	212	212
	計	3,392 73.2%	5,042 86.4%	3,934 78.3%
東側	住宅系	791	791	791
	業務系	450	0	302
	計	1,241 26.8%	791 13.6%	1,093 21.7%
合計		4,633 100.0%	5,833 100.0%	5,027 100.0%

平休加重平均は、平日245日、休日120日として算出

図 5-6 過年度開発計画と発生集中交通量

○駅前広場総利用者数の設定

開発関連の鉄道利用者数は、まちづくりありの場合の鉄道利用者数とまちづくりなしの場合の鉄道利用者数の差と考えることとする。

ここで、まちづくりの発生集中量から開発関連の鉄道利用者数を差し引いた値が開発関連の非鉄道利用者数となる。

この考え方による非鉄道利用者数は、西側広場で約 3,900 人/日、東側広場で約 700 人/日となる。

上記の人数を、まちづくりありの鉄道利用者数に加えると駅前広場総利用者数は、西側広場で約 7,900 人/日、東側広場で約 5,200 人/日となる。

方向別開発関連鉄道利用者数

a.まちづくりあり鉄道利用者数（人/日）			b.まちづくりなし鉄道利用者数（人/日）			c.開発関連鉄道利用者数 a-b （人/日）		
西側	東側	計	西側	東側	計	西側	東側	計
3,935	4,499	8,434	3,882	4,076	7,958	53	423	476

方向別開発関連非鉄道利用者数

d.まちづくり発生集中交通量（TE/日）			c.開発関連鉄道利用者数（人/日）			e.開発関連非鉄道利用者数 d-c （人/日）		
西側	東側	計	西側	東側	計	西側	東側	計
3,934	1,093	5,027	53	423	476	3,881	670	4,551

方向別駅前広場総利用者数

a.まちづくりあり鉄道利用者数（人/日）			e.開発関連非鉄道利用者数（人/日）			f.駅前広場総利用者数 a＋e （人/日）		
西側	東側	計	西側	東側	計	西側	東側	計
3,935	4,499	8,434	3,881	670	4,551	7,816	5,169	12,985

2) 媒介変数

① 端末交通手段別分担率

駅前広場の規模算定の際に用いる端末交通手段別分担率は、第 5 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 22 年）（以下「PT 調査」と略す）による新駅直近の駅である大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅の乗降別端末交通手段別分担率の加重平均値を用いることとする。

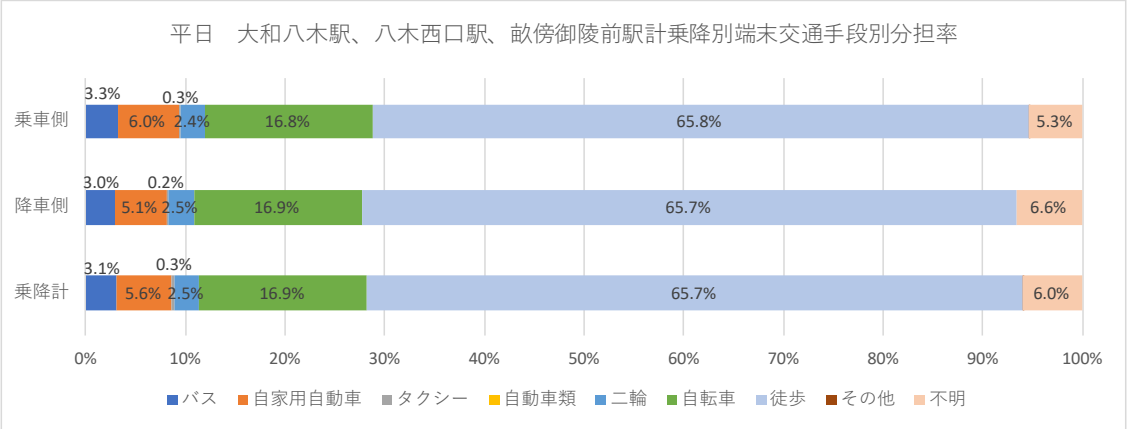


図 5-7 周辺駅の端末交通手段別分担率

出典：第 5 回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会

② ピーク率

駅前広場の規模算定の際に用いるピーク率は、PT 調査による新駅直近の駅である大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅の乗降別ピーク率の加重平均値を用いることとする。

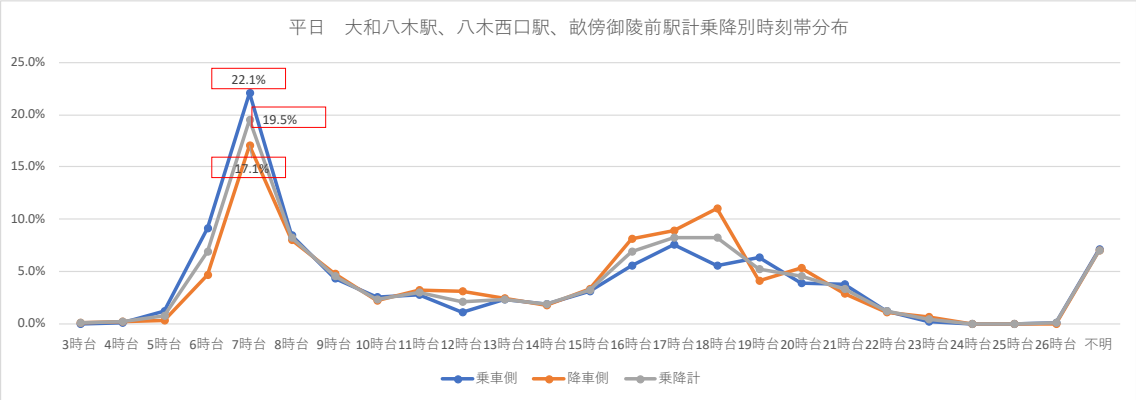


図 5-8 周辺駅の乗降別時刻帯分布

出典：第 5 回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会

3）駅前広場計画指針による必要規模の算定

① 規模の算定の手法と手順

駅前広場の面積算定については、原則として駅前広場計画指針に準拠し、算定するものとする。

算定に際し、以下の２段階で面積を求めるものとする。

○第１段階

数値的条件に限定した必要規模の算定

PT 調査による周辺駅の駅端末交通手段率をベースに算定する。

ここでの計算は、数値上最低限の導入機能と必要面積を予め把握するために行う。

○第２段階

都市政策上の観点に加え計画する敷地の形状やレイアウトを考慮した必要規模の算定

ここでは、以下の点について配慮し、想定する敷地の形状やレイアウトに則した必要な規模を算定する。

- バス等の導入機能について交通政策上必要な台数に置き換える。
- 円滑な交通空間を整備する上で必要な歩行者空間（階段、スロープ、エスカレーター、EV、施設間の連絡通路、歩行者広場等）を加算する。
- 計算上現れない動線（歩道や車道）の面積や、やむを得ない残地などの面積を加算する。
- なお、本駅前広場においては通常の駅前広場より広い歩行者広場を確保するものとするが、平常時は市民の憩いの空間として役割を果たし、災害時においては、奈良県立医科大学附属病院との連携のもと負傷者などへのトリアージ機能としての役割を行う空間を一時的に確保するものである。

② 第 1.0 段階：数値的条件に限定した必要規模の算定

駅東側　駅前広場計画指針による導入機能及び必要面積の算定

鉄道利用者　4,499 人／日
非鉄道利用者　670 人／日

駅前広場利用者数　5,169 人／日　（鉄道利用者＋非鉄道利用者）

鉄道利用者の利用交通手段別ピーク時駅前広場利用者数の算定

駅端末交通手段分担率（平日）

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計
乗車	3.3%	0.3%	6.0%	90.4%	100.0%
降車	3.0%	0.2%	5.1%	91.7%	100.0%
乗降計	0.9%	0.4%	1.5%	97.2%	100.0%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

鉄道利用者　端末交通手段別駅前広場利用者数　人/日

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計	乗降比率
乗車	74	7	135	2,034	2,250	50.0%
降車	67	4	115	2,062	2,248	50.0%
乗降計	141	11	250	4,096	4,498	100.0%

ピーク率（平日）

	ピーク率
集中（乗車）	22.10%
発生（降車）	17.10%
発生集中計（乗降計）	19.50%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

ピーク時交通手段別駅前広場利用者数　人/時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	16	2	30	450	498	131	1,014
降車	11	1	20	353	385		
計	27	3	50	803	883		

駅前広場端末交通の乗降ベースによるピーク時交通手段別駅前広場利用者数

人/時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	11	1	20	353	385	131	1,014
降車	16	2	30	450	498		
計	27	3	50	803	883		

広場交通の乗降は、駅の乗車が広場の降車となり、駅の降車が広場の乗車となる。

A. 交通空間基準面積の算定

a. 必要とする導入機能の必要量

a-1　バス施設の計算

a-1-1　バス・バース

乗車＝((ピーク時バス乗車客数)/(バス1台あたりの平均乗車客数)
×(バスサービス時間))×1/60
＝((　11　人/時)／(40人/台)×5分)×1/60＝　0.02
＝　1 バース

降車＝(ピーク時バス降車客数)×(1人あたりの所要時間)/60
＝(　16　人/時)×(2/60)/60＝　0.01
＝　1 バース

a-1-2　バス待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時バス乗車客数)×(バスサービス時間)/60
＝　11　×5/60＝　0.92
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2　タクシー施設の計算

a-2-1　乗車バース＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(1人あたりタクシー乗車所要時間)/60
＝(　1　人/時)×(10/60)/60＝　0.003
＝　1 バース

a-2-2　降車バース＝(ピーク時タクシー降車客数)×(1人あたりタクシー降車所要時間)/60
＝(　2　人/時)×(30/60)/60＝　0.020
＝　1 バース

a-2-3　タクシー待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(タクシーサービス時間)/60
＝　1　×5/60＝　0.08
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2-4　タクシープール

＝(タクシー待ち滞留客の計画交通量)/(タクシー1台あたり平均乗車人員)
＝　1　/1.4＝　0.71
＝　1 台

a-3　マイカー(自家用車)の計算

a-3-1マイカーバース

＝((ピーク時マイカー利用者数)/(マイカー1台あたりの平均乗車人数)
×(マイカー平均停車時間)/60
＝(　50　人/時)/ (1.3人/台)×　1/60＝　0.64
＝　1 バース

a-3-2　福祉のための乗降スペース

＝　1 バース

a-4　歩道に関わる計画交通量

＝(ピーク時駅前広場総利用者数)/60分
＝　1,014　/ 60
＝　17 人/分

a-5　車道に関わる計画交通量

＝(ピーク時バス乗降数／バス1台あたりの平均乗車人員)×1.7
＋(ピーク時タクシー乗降数／タクシー1台あたりの平均乗車人員)
＋(ピーク時マイカー乗降数／マイカー1台あたりの平均乗車人員)
＝(　27　/40)×1.7+(　3　/1.4)+(50　/1.3)
＝　42 台/時

b. 必要導入機能からの必要面積

b-1 バス乗降場関連面積

＝(乗車バース数＋降車バース数)×バス乗降場施設原単位
＋バス待ち滞留客の計画交通量×バス乗客1人あたりの滞留空間
＝(1 バース＋ 1 ﾊﾞｰｽ)×70㎡/台＋ 1 ×1㎡/人
＝ 141 ㎡

b-2 タクシー乗降場関連面積

＝(乗車バース数＋降車バース数)×タクシー乗降場施設原単位
＋タクシー待ち滞留客の計画交通量×タクシー乗客1人あたりの滞留空間
＝(1 バース＋ 1 ﾊﾞｰｽ)×20㎡/台＋ 1 ×1㎡/人
＝ 41 ㎡

b-3 マイカー(自家用車)乗降場関連面積(福祉のための乗降スペースを除く)

＝ 乗車バース数×マイカー施設原単位
＝ 1 バース×20㎡/台
＝ 20 ㎡

b-4 福祉のための乗降スペース関連面積

＝ 乗車バース数×マイカー施設原単位((5m+3m)×3.5m=28㎡⇒30㎡)
＝ 1 バース×30㎡/台
＝ 30 ㎡

b-5 駐車場関連面積

＝ タクシー駐車台数の計画交通量×駐車施設原単位
＝ 1 台×30㎡/台
＝ 30 ㎡

b-6 交通処理のための車道面積

＝(0.4×車道に関わる計画交通量＋36.1)×計画車線幅員
＝(0.4× 42 ＋36.1)×5.5
＝ 291 ㎡

b-7 歩道面積

＝(歩道に関わる計画交通量÷歩行者密度)×(0.009×(バス乗降場関連面積
＋ﾀｸｼｰ乗降場関連面積＋自家用車乗降場関連面積＋福祉のための乗降スペース関連面積
＋駐車場関連面積＋交通処理のための車道面積)＋82.4)
＝(17 人/分÷ 27 人/分・m)×(0.009×(141 ㎡＋ 41 ㎡＋ 20 ㎡＋ 30 ㎡＋
30 ㎡＋ 291 ㎡)＋82.4)
＝ 0.63 m× 87.38 m→ 6 m× 88 m＝ 528 ㎡
(6m以下の場合は、6mとする。)

b-8 小計(b-1～b-7の合計)

141 ＋ 41 ＋ 20 ＋ 30 ＋ 30 ＋ 291 ＋ 528 ＝ 1,081 ㎡

歩道幅を 6m とする根拠

道路構造令解説と運用「自歩道、歩道の幅員（道路構造令　第 10 条 2、第 11 条)」

歩行者交通量の多い歩道 3.5m+施設帯 0.5m＋ベンチの上に上屋を設ける場合 2m＝6m

交通空間基準面積のまとめ

区分	施設	必要施設数	原単位	必要面積	備考
バス	乗車バース	1 バース	70 ㎡/台	70 ㎡	a－1，b－1参照
	降車バース	1 バース	70 ㎡/台	70 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			141 ㎡	
タクシー	乗車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－2－1，a－2－2，a－2－3，b－2参照 乗車バースは乗降兼用とする。
	降車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			41 ㎡	
マイカー	乗降車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－3－1，a－3－2，b－3，b－4参照
	福祉のための乗降スペース	1 バース	30 ㎡/台	30 ㎡	
	計			50 ㎡	
駐車場	タクシープール	1 台	30 ㎡/台	30 ㎡	a－2－4，a－3－3，b－5参照
	短時間駐車場	0 台	30 ㎡/台	0 ㎡	
	計			30 ㎡	
車路面積		$W_C \times L_C$		291 ㎡	C_C＝ 42 台/時
	平均車路延長（L_C）	L_C＝0．4×C_C＋36．1		（ 52.9 m）	W_C＝ 5.5 m
小計				553 ㎡	A_O
歩道面積		（C_W／D_W）×L_W		528 ㎡	C_W＝ 1,014 /60分
	平均歩行距離（L_W）	L_W＝0．009×A_O＋82．4		（ 88 m）	17 人/分
	必要歩道幅	C_W／D_W		（ 6 m）	D_W＝ 27 人/分･m
合計				1,081 ㎡	

B．環境空間面積の算定

環境空間比は、指針において「駅前広場基準面積が約4，000～10，000㎡程度の駅において0．5を用いる」としており、これをもとに0．5を用いることとする。

環境空間比0．5を確保するために別途確保すべき環境空間面積をχとする。

$$\frac{\text{車道部分を除く全ての面積（滞留面積＋歩道面積＋}\chi\text{）}}{\text{駅前広場総面積（交通空間基準面積＋}\chi\text{）}} = 0.5$$

$$\frac{1 + 1 + 528 + \chi}{1{,}081 + \chi} = 0.5$$

$$\chi = 21 \quad ㎡$$

C．駅前広場総面積

交通空間基準面積＋環境空間比0．5を確保するために別途確保すべき環境空間面積

＝ 1,081 ＋ 21
＝ 1,102 ㎡
≒ 1,110 ㎡

駅西側　駅前広場計画指針による導入機能及び必要面積の算定

鉄道利用者　3,935　人／日
非鉄道利用者　3,881　人／日

駅前広場利用者数　7,816　人／日　（鉄道利用者＋非鉄道利用者）

鉄道利用者の利用交通手段別ピーク時駅前広場利用者数の算定

駅端末交通手段分担率（平日）

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計
乗車	3.3%	0.3%	6.0%	90.4%	100.0%
降車	3.0%	0.2%	5.1%	91.7%	100.0%
乗降計	0.9%	0.4%	1.5%	97.2%	100.0%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

鉄道利用者　端末交通手段別駅前広場利用者数　人／日

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計	乗降比率
乗車	65	6	118	1,779	1,968	50.0%
降車	59	4	100	1,803	1,966	50.0%
乗降計	124	10	218	3,582	3,934	100.0%

ピーク率（平日）

	ピーク率
集中（乗車）	22.10%
発生（降車）	17.10%
発生集中計（乗降計）	19.50%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

ピーク時交通手段別駅前広場利用者数　人／時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	14	1	26	393	434	757	1,527
降車	10	1	17	308	336		
計	24	2	43	701	770		

駅前広場端末交通の乗降ベースによるピーク時交通手段別駅前広場利用者数

人／時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	10	1	17	308	336	757	1,527
降車	14	1	26	393	434		
計	24	2	43	701	770		

広場交通の乗降は、駅の乗車が広場の降車となり、駅の降車が広場の乗車となる。

A. 交通空間基準面積の算定

a. 必要とする導入機能の必要量

a-1 バス施設の計算

a-1-1 バス・バース

乗車＝((ピーク時バス乗車客数)/(バス1台あたりの平均乗車客数)
×(バスサービス時間))×1/60
＝((　10 人/時)／(40人/台)×5分)×1/60＝　0.02
＝　1 バース

降車＝(ピーク時バス降車客数)×(1人あたりの所要時間)/60
＝(　14 人/時)×(2/60)/60＝　0.01
＝　1 バース

a-1-2 バス待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時バス乗車客数)×(バスサービス時間)/60
＝　10 ×5/60＝　0.83
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2 タクシー施設の計算

a-2-1 乗車バース＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(1人あたりタクシー乗車所要時間)/60
＝(　1 人/時)×(10/60)/60＝　0.00
＝　1 バース

a-2-2 降車バース＝(ピーク時タクシー降車客数)×(1人あたりタクシー降車所要時間)/60
＝(　1 人/時)×(30/60)/60＝　0.01
＝　1 バース

a-2-3 タクシー待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(タクシーサービス時間)/60
＝　1 ×5/60＝　0.08
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2-4 タクシープール
＝(タクシー待ち滞留客の計画交通量)/(タクシー1台あたり平均乗車人員)
＝　1 /1.4＝　0.71
＝　1 台

a-3 マイカー(自家用車)の計算

a-3-1マイカーバース
＝((ピーク時マイカー利用者数)/(マイカー1台あたりの平均乗車人数)
×(マイカー平均停車時間)/60
＝(　43 人/時)/ (1.3人/台)× 1/60＝　0.55
＝　1 バース

a-3-2 福祉のための乗降スペース
＝　1 バース

a-4 歩道に関わる計画交通量
＝(ピーク時駅前広場総利用者数)/60分
＝　1,527 / 60
＝　26 人/分

a-5 車道に関わる計画交通量
＝(ピーク時バス乗降数／バス1台あたりの平均乗車人員)×1.7
＋(ピーク時タクシー乗降数／タクシー1台あたりの平均乗車人員)
＋(ピーク時マイカー乗降数／マイカー1台あたりの平均乗車人員)
＝(　24 /40)×1.7+(　2 /1.4)+(43 /1.3)
＝　36 台/時

b. 必要導入機能からの必要面積

b-1 バス乗降場関連面積

＝(乗車バース数＋降車バース数)×バス乗降場施設原単位
　＋バス待ち滞留客の計画交通量×バス乗客1人あたりの滞留空間
＝(　1　バース＋ 1 ﾊﾞｰｽ)×70㎡/台＋　1　×1㎡/人
＝　141　㎡

b-2 タクシー乗降場関連面積

＝(乗車バース数＋降車バース数)×タクシー乗降場施設原単位
　＋タクシー待ち滞留客の計画交通量×タクシー乗客1人あたりの滞留空間
＝(　1　バース＋ 1 ﾊﾞｰｽ)×20㎡/台＋　1　×1㎡/人
＝　41　㎡

b-3 マイカー(自家用車)乗降場関連面積(福祉のための乗降スペースを除く)

＝ 乗車バース数×マイカー施設原単位
＝　1　バース×20㎡/台
＝　20　㎡

b-4 福祉のための乗降スペース関連面積

＝ 乗車バース数×マイカー施設原単位((5m+3m)×3.5m=28㎡⇒30㎡)
＝　1　バース×30㎡/台
＝　30　㎡

b-5 駐車場関連面積

＝ タクシー駐車台数の計画交通量×駐車施設原単位
＝　1　台×30㎡/台
＝　30　㎡

b-6 交通処理のための車道面積

＝(0.4×車道に関わる計画交通量＋36.1)×計画車線幅員
＝(0.4×　36　＋36.1)×5.5
＝　278　㎡

b-7 歩道面積

＝(歩道に関わる計画交通量÷歩行者密度)×(0.009×(バス乗降場関連面積
　＋ﾀｸｼｰ乗降場関連面積＋自家用車乗降場関連面積＋福祉のための乗降スペース関連面積
　＋駐車場関連面積＋交通処理のための車道面積)＋82.4)
＝(　26　人/分÷　27 人/分･m)×(0.009×(　141　㎡＋　41　㎡＋　20　㎡＋　30 ㎡＋
　30　㎡＋　278　㎡)＋82.4)
＝　0.96　m×　87.26　m→　6　m×　88　m＝　528　㎡
(6m以下の場合は、6mとする。)

b-8 小計(b-1～b-7の合計)

141　＋　41　＋　20　＋　30　＋　30　＋　278　＋　528　＝　1,068　㎡

歩道幅を 6m とする根拠

道路構造令解説と運用「自歩道、歩道の幅員（道路構造令　第 10 条 2、第 11 条)」

歩行者交通量の多い歩道 3.5m+施設帯 0.5m＋ベンチの上に上屋を設ける場合 2m＝6m

交通空間基準面積のまとめ

区分	施設	必要施設数	原単位	必要面積	備考
バス	乗車バース	1 バース	70 ㎡/台	70 ㎡	a－1，b－1参照
	降車バース	1 バース	70 ㎡/台	70 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			141 ㎡	
タクシー	乗車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－2－1，a－2－2，a－2－3，b－2参照 乗車バースは乗降兼用とする。
	降車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			41 ㎡	
マイカー	乗降車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－3－1，a－3－2，b－3，b－4参照
	福祉のための乗降スペース	1 バース	30 ㎡/台	30 ㎡	
	計			50 ㎡	
駐車場	タクシープール	1 台	30 ㎡/台	30 ㎡	a－2－4，a－3－3，b－5参照
	短時間駐車場	0 台	30 ㎡/台	0 ㎡	
	計			30 ㎡	
車路面積		$W_C \times L_C$		278 ㎡	C_C＝ 36 台/時
	平均車路延長（L_C）	L_C＝0．4×C_C＋36．1		（ 50.5 m）	W_C＝ 5.5 m
小計				540 ㎡	A_O
歩道面積		（C_W／D_W）×L_W		528 ㎡	C_W＝ 1,527 /60分
	平均歩行距離（L_W）	L_W＝0．009×A_O＋82．4		（ 88 m）	26 人/分
	必要歩道幅	C_W／D_W		（ 6 m）	D_W＝ 27 人/分･m
合計				1,068 ㎡	

B．環境空間面積の算定

環境空間比は、指針において「駅前広場基準面積が約4，000～10，000㎡程度の駅において0．5を用いる」としており、これをもとに0．5を用いることとする。

環境空間比0．5を確保するために別途確保すべき環境空間面積をχとする。

$$\frac{\text{車道部分を除く全ての面積（滞留面積＋歩道面積＋}\chi\text{）}}{\text{駅前広場総面積（交通空間基準面積＋}\chi\text{）}} = 0.5$$

$$\frac{1 + 1 + 528 + \chi}{1{,}068 + \chi} = 0.5$$

$$\chi = 8 \quad ㎡$$

C．駅前広場総面積

交通空間基準面積＋環境空間比0．5を確保するために別途確保すべき環境空間面積

＝ 1,068 ＋ 8
＝ 1,076 ㎡
≒ 1,080 ㎡

③ 第２段階：都市政策上の観点に加え計画する敷地の形状やレイアウトを考慮した必要規模の算定

導入機能については、前頁までで求めた計算値から以下のように変更する。

表 5-10 駅東側広場の導入機能の変更

導入機能		計算値	変更値	変更理由
バス	乗り場	１バース	２バース	バス運用のフレキシビリティ性を考慮し、乗降兼用とする。
	降り場	１バース		
タクシー	乗り場	１バース	１バース	計算値の台数に合わせ１バースとする。
	降り場	１バース	―台	降り場を特定しない。
	待機場	１台	１台	計算値の台数に合わせ１台とする。
一般車乗降場		２バース		福祉乗降場１バース含む
一般車駐車場		―台	８台	交通島の有効活用として、交通島内で整備可能な台数を確保する。

表 5-11 駅西側広場の導入機能の変更

導入機能		計算値	変更値	変更理由
バス	乗り場	１バース	２バース	バス運用のフレキシビリティ性を考慮し、乗降兼用とする。
	降り場	１バース		
タクシー	乗り場	１バース	１バース	計算値の台数に合わせ１バースとする。
	降り場	１バース	―台	降り場を特定しない。
	待機場	１台	１台	計算値の台数に合わせ１台とする。
一般車乗降場		２バース		福祉乗降場１バース含む
一般車駐車場		―台	１８台	交通島の有効活用と、交通島内で整備可能な台数を確保する。

駅東側　駅前広場計画指針による導入機能及び必要面積の算定

鉄道利用者　4,499　人／日
非鉄道利用者　670　人／日

駅前広場利用者数　5,169　人／日　（鉄道利用者＋非鉄道利用者）

鉄道利用者の利用交通手段別ピーク時駅前広場利用者数の算定

駅端末交通手段分担率（平日）

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計
乗車	3.3%	0.3%	6.0%	90.4%	100.0%
降車	3.0%	0.2%	5.1%	91.7%	100.0%
乗降計	0.9%	0.4%	1.5%	97.2%	100.0%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

鉄道利用者　端末交通手段別駅前広場利用者数　人/日

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計	乗降比率
乗車	74	7	135	2,034	2,250	50.0%
降車	67	4	115	2,062	2,248	50.0%
乗降計	141	11	250	4,096	4,498	100.0%

ピーク率（平日）

	ピーク率
集中（乗車）	22.10%
発生（降車）	17.10%
発生集中計（乗降計）	19.50%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

ピーク時交通手段別駅前広場利用者数　人/時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	16	2	30	450	498	131	1,014
降車	11	1	20	353	385		
計	27	3	50	803	883		

駅前広場端末交通の乗降ベースによるピーク時交通手段別駅前広場利用者数

人/時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	11	1	20	353	385	131	1,014
降車	16	2	30	450	498		
計	27	3	50	803	883		

広場交通の乗降は、駅の乗車が広場の降車となり、駅の降車が広場の乗車となる。

A. 交通空間基準面積の算定

a. 必要とする導入機能の必要量

a-1　バス施設の計算

a-1-1　バス・バース

乗車＝((ピーク時バス乗車客数)/(バス1台あたりの平均乗車客数)
×(バスサービス時間))×1/60
＝((　11　人/時)／(40人/台)×5分)×1/60＝　0.02
＝　1 バース　⇒乗降兼用とする。

降車＝(ピーク時バス降車客数)×(1人あたりの所要時間)/60
＝(　16　人/時)×(2/60)/60＝　0.01
＝　1 バース　⇒乗降兼用とする。

a-1-2　バス待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時バス乗車客数)×(バスサービス時間)/60
＝　11　×5/60＝　0.92
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2　タクシー施設の計算

a-2-1　乗車バース＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(1人あたりタクシー乗車所要時間)/60
＝(　1　人/時)×(10/60)/60＝　0.003
＝　1 バース

a-2-2　降車バース＝(ピーク時タクシー降車客数)×(1人あたりタクシー降車所要時間)/60
＝(　2　人/時)×(30/60)/60＝　0.020
＝　1 バース⇒　おりばを特定しないため「0バース」とする。

a-2-3　タクシー待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(タクシーサービス時間)/60
＝　1　×5/60＝　0.08
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2-4　タクシープール
＝(タクシー待ち滞留客の計画交通量)/(タクシー1台あたり平均乗車人員)
＝　1　/1.4＝　0.71
＝　1 台

a-3　マイカー(自家用車)の計算

a-3-1マイカーバース
＝((ピーク時マイカー利用者数)/(マイカー1台あたりの平均乗車人数)
×(マイカー平均停車時間)/60
＝(　50　人/時)/ (1.3人/台)×　1/60＝　0.64
＝　1 バース

a-3-2　福祉のための乗降スペース
＝　1 バース

a-3-3　マイカー短時間駐車場
＝　8 台(別紙参照)

a-4　歩道に関わる計画交通量
＝(ピーク時駅前広場総利用者数)/60分
＝　1,014　/ 60
＝　17 人/分

a-5　車道に関わる計画交通量
＝(ピーク時バス乗降数／バス1台あたりの平均乗車人員)×1.7
＋(ピーク時タクシー乗降数／タクシー1台あたりの平均乗車人員)
＋(ピーク時マイカー乗降数／マイカー1台あたりの平均乗車人員)
＝(　27　/40)×1.7+(　3　/1.4)+(50　/1.3)
＝　42 台/時

b. 必要導入機能からの必要面積

b-1 バス乗降場関連面積

=(乗降バース数)×バス乗降場施設原単位
＋バス待ち滞留客の計画交通量×バス乗客1人あたりの滞留空間
=(2 バース＋ 0 ﾊﾞｰｽ)×70㎡/台＋ 1 ×1㎡/人
= 141 ㎡

b-2 タクシー乗降場関連面積

=(乗車バース数＋降車バース数)×タクシー乗降場施設原単位
＋タクシー待ち滞留客の計画交通量×タクシー乗客1人あたりの滞留空間
=(1 バース＋ 0 ﾊﾞｰｽ)×20㎡/台＋ 1 ×1㎡/人
= 21 ㎡

b-3 マイカー(自家用車)乗降場関連面積(福祉のための乗降スペースを除く)

= 乗車バース数×マイカー施設原単位
= 1 バース×20㎡/台
= 20 ㎡

b-4 福祉のための乗降スペース関連面積

= 乗車バース数×マイカー施設原単位((5m+3m)×3.5m=28㎡⇒30㎡)
= 1 バース×30㎡/台
= 30 ㎡

b-5 駐車場関連面積

= (タクシー駐車台数の計画交通量＋マイカー駐車台数の計画交通量)×駐車施設原単位
=(1 ＋ 8)台×30㎡/台
= 270 ㎡

b-6 交通処理のための車道面積

=(0.4×車道に関わる計画交通量＋36.1)×計画車線幅員
=(0.4× 42 ＋36.1)×5.5
= 291 ㎡

b-7 歩道面積

=(歩道に関わる計画交通量÷歩行者密度)×(0.009×(バス乗降場関連面積
＋ﾀｸｼｰ乗降場関連面積＋自家用車乗降場関連面積＋福祉のための乗降スペース関連面積
＋駐車場関連面積＋交通処理のための車道面積)＋82.4)
=(17 人/分÷ 27 人/分･m)×(0.009×(141 ㎡＋ 21 ㎡＋ 20 ㎡＋ 30 ㎡＋
270 ㎡＋ 291 ㎡)＋82.4)
= 0.63 m× 89.36 m→ 6 m× 90 m= 540 ㎡
(6m以下の場合は、6mとする。)

b-8 小計(b-1～b-7の合計)

141 ＋ 21 ＋ 20 ＋ 30 ＋ 270 ＋ 291 ＋ 540 ＝ 1,313 ㎡

歩道幅を 6m とする根拠

道路構造令解説と運用「自歩道、歩道の幅員（道路構造令　第 10 条 2、第 11 条)」

歩行者交通量の多歩道 3.5m＋施設帯 0.5m+ベンチの上に上屋を設ける場合 2m＝6m

交通空間基準面積のまとめ

区分	施設	必要施設数	原単位	必要面積	備考
バス	乗降バース	2 バース	70 ㎡/台	140 ㎡	a－1，b－1参照
		バース	70 ㎡/台	0 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			141 ㎡	
タクシー	乗車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－2－1，a－2－2，a－2－3，b－2参照 乗車バースは乗降兼用とする。
	降車バース	0 バース	20 ㎡/台	0 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			21 ㎡	
マイカー	乗降車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－3－1，a－3－2，b－3，b－4参照
	福祉のための乗降スペース	1 バース	30 ㎡/台	30 ㎡	
	計			50 ㎡	
駐車場	タクシープール	1 台	30 ㎡/台	30 ㎡	a－2－4，a－3－3，b－5参照
	短時間駐車場	8 台	30 ㎡/台	240 ㎡	
	計			270 ㎡	
車路面積		$W_C \times L_C$		291 ㎡	C_C＝ 42 台/時
	平均車路延長（L_C）	L_C＝0．4×C_C＋36．1		（ 52.9 m）	W_C＝ 5.5 m
小計				773 ㎡	A_O
歩道面積		（C_W／D_W）×L_W		540 ㎡	C_W＝ 1,014 /60分
	平均歩行距離（L_W）	L_W＝0．009×A_O＋82．4		（ 90 m）	17 人/分
	必要歩道幅	C_W／D_W		（ 6 m）	D_W＝ 27 人/分･m
合計				1,313 ㎡	

B．環境空間面積の算定

B-1　交通空間面積に対応する不足分の環境空間面積

環境空間比は、指針において「駅前広場基準面積が約4，000～10，000㎡程度の駅において0．5を用いる」としており、これをもとに0．5を用いることとする。

環境空間比0．5を確保するために別途確保すべき環境空間面積をχとする。

$$\frac{\text{車道部分を除く全ての面積（滞留面積＋歩道面積＋}\chi\text{）}}{\text{駅前広場総面積（交通空間基準面積＋}\chi\text{）}} = 0.5$$

$$\frac{1 + 1 + 540 + \chi}{1{,}313 + \chi} = 0.5$$

$$\chi = 229 \ \text{㎡}$$

B-2　本広場形状の特殊性によるその他の環境空間面積（面積計測図参照）　＝　1,984 ㎡

C．本広場形状の特殊性によるその他の交通空間面積（面積計測図参照）　＝　599 ㎡

D．駅前広場総面積

D-1．計算上の必要面積

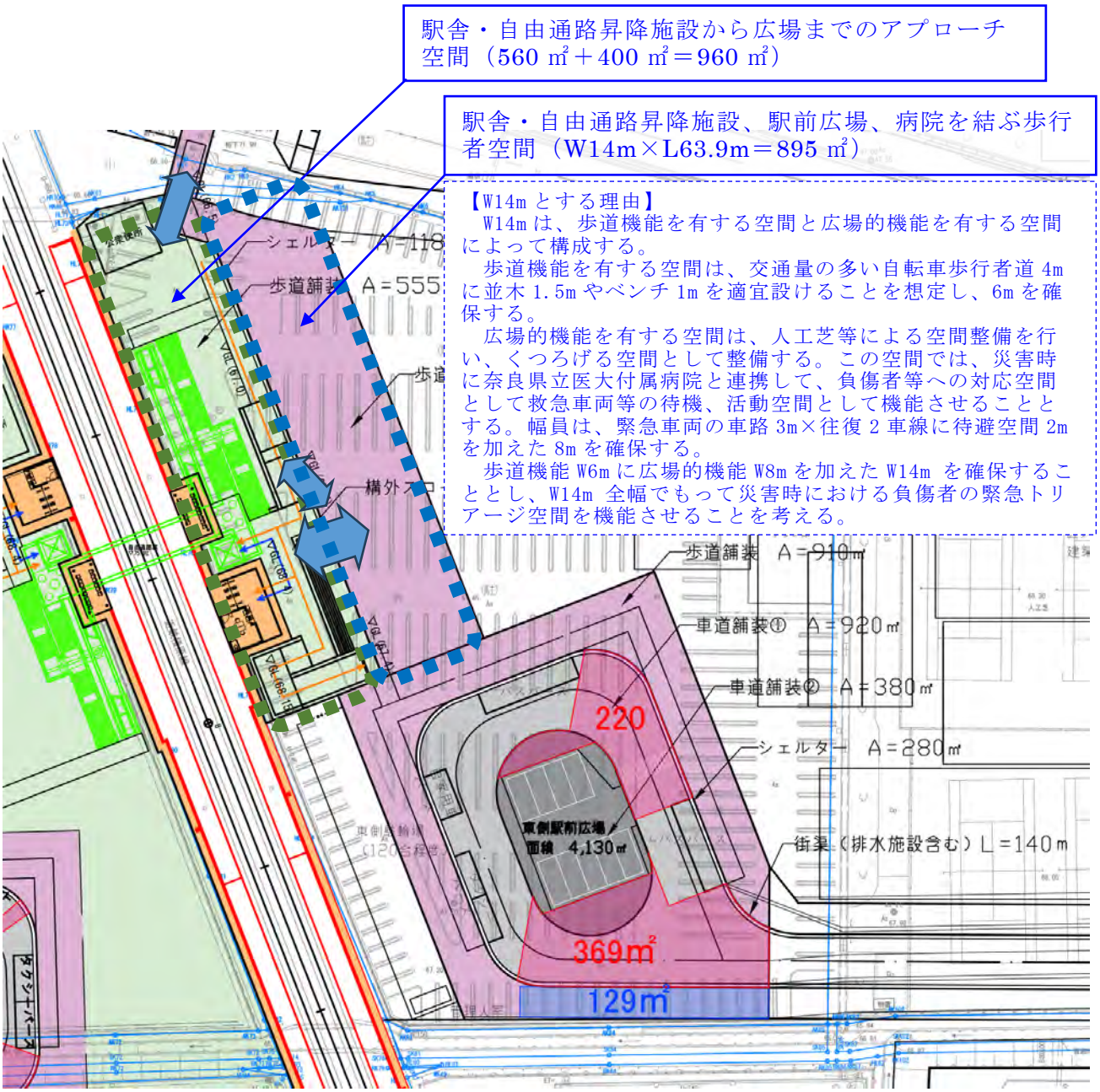
	計算上の交通空間面積（上表の歩道面積と客待ち空間を除く）	＝	771 ㎡
	計算上の環境空間面積	＝	771 ㎡
＋	（上表の歩道面積＋客待ち空間＋0.5を確保するための面積）		
			1,542 ㎡

D-2．本広場形状の特殊性による面積　1,984㎡ ＋ 599㎡　＝　2,583 ㎡

D-3．駅前広場総面積

	交通空間面積計	771 ㎡ ＋ 599 ㎡	＝	1,370 ㎡
＋	環境空間面積計	771 ㎡ ＋ 1,984 ㎡	＝	2,755 ㎡
				4,125 ㎡

≒ 4,130 ㎡



	交通空間面積	環境空間		
		駅舎前	病院アクセス路	広場内
	220 ㎡	560 ㎡	895 ㎡	129 ㎡
	369 ㎡	400 ㎡		
	10 ㎡			
計	599 ㎡	960 ㎡	895 ㎡	129 ㎡
		1,984 ㎡		

図 5-9 駅前広場計画指針では計算上現れないエリアの面積

駅西側　駅前広場計画指針による導入機能及び必要面積の算定

鉄道利用者　3,935　人／日
非鉄道利用者　3,881　人／日

駅前広場利用者数　7,816　人／日　（鉄道利用者＋非鉄道利用者）

鉄道利用者の利用交通手段別ピーク時駅前広場利用者数の算定

駅端末交通手段分担率（平日）

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計
乗車	3.3%	0.3%	6.0%	90.4%	100.0%
降車	3.0%	0.2%	5.1%	91.7%	100.0%
乗降計	0.9%	0.4%	1.5%	97.2%	100.0%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

鉄道利用者　端末交通手段別駅前広場利用者数　人/日

駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	合計	乗降比率
乗車	65	6	118	1,779	1,968	50.0%
降車	59	4	100	1,803	1,966	50.0%
乗降計	124	10	218	3,582	3,934	100.0%

ピーク率（平日）

	ピーク率
集中（乗車）	22.10%
発生（降車）	17.10%
発生集中計（乗降計）	19.50%

出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会
大和八木駅、八木西口駅、畝傍御陵前駅トリップ計の分担率

ピーク時交通手段別駅前広場利用者数　人/時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	14	1	26	393	434	757	1,527
降車	10	1	17	308	336		
計	24	2	43	701	770		

駅前広場端末交通の乗降ベースによるピーク時交通手段別駅前広場利用者数

人/時

鉄道利用者						非鉄道利用者	合計
駅の乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩その他	計	徒歩	
乗車	10	1	17	308	336	757	1,527
降車	14	1	26	393	434		
計	24	2	43	701	770		

広場交通の乗降は、駅の乗車が広場の降車となり、駅の降車が広場の乗車となる。

A. 交通空間基準面積の算定

a. 必要とする導入機能の必要量

a-1 バス施設の計算

a-1-1 バス・バース

乗車＝((ピーク時バス乗車客数)/(バス1台あたりの平均乗車客数)
×(バスサービス時間))×1/60
＝((　10 人/時)／(40人/台)×5分)×1/60＝　0.02
＝　1 バース　⇒乗降兼用とする。

降車＝(ピーク時バス降車客数)×(1人あたりの所要時間)/60
＝(　14 人/時)×(2/60)/60＝　0.01
＝　1 バース　⇒乗降兼用とする。

a-1-2 バス待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時バス乗車客数)×(バスサービス時間)/60
＝　10 ×5/60＝　0.83
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2 タクシー施設の計算

a-2-1 乗車バース＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(1人あたりタクシー乗車所要時間)/60
＝(　1 人/時)×(10/60)/60＝　0.00
＝　1 バース

a-2-2 降車バース＝(ピーク時タクシー降車客数)×(1人あたりタクシー降車所要時間)/60
＝(　1 人/時)×(30/60)/60＝　0.01
＝　1 バース⇒　おりばを特定しないため「0バース」とする。

a-2-3 タクシー待ち滞留客の計画交通量

計画交通量＝(ピーク時タクシー乗車客数)×(タクシーサービス時間)/60
＝　1 ×5/60＝　0.08
＝　1 人/サービス時間(st)

a-2-4 タクシープール
＝(タクシー待ち滞留客の計画交通量)/(タクシー1台あたり平均乗車人員)
＝　1 /1.4＝　0.71
＝　1 台

a-3 マイカー(自家用車)の計算

a-3-1マイカーバース
＝((ピーク時マイカー利用者数)/(マイカー1台あたりの平均乗車人数)
×(マイカー平均停車時間)/60
＝(　43 人/時)/ (1.3人/台)× 1/60＝　0.55
＝　1 バース

a-3-2 福祉のための乗降スペース
＝　1 バース

a-3-3 マイカー短時間駐車場
＝　18 台(別紙参照)

a-4 歩道に関わる計画交通量
＝(ピーク時駅前広場総利用者数)/60分
＝　1,527　/ 60
＝　26 人/分

a-5 車道に関わる計画交通量
＝(ピーク時バス乗降数／バス1台あたりの平均乗車人員)×1.7
＋(ピーク時タクシー乗降数／タクシー1台あたりの平均乗車人員)
＋(ピーク時マイカー乗降数／マイカー1台あたりの平均乗車人員)
＝(　24 /40)×1.7+(　2 /1.4)+(43　/1.3)
＝　36 台/時

b. 必要導入機能からの必要面積

b-1 バス乗降場関連面積

＝(乗降バース数)×バス乗降場施設原単位
　＋バス待ち滞留客の計画交通量×バス乗客1人あたりの滞留空間
＝(　2　バース＋　0　ﾊﾞｰｽ)×70㎡/台＋　1　×1㎡/人
＝　141　㎡

b-2 タクシー乗降場関連面積

＝(乗車バース数＋降車バース数)×タクシー乗降場施設原単位
　＋タクシー待ち滞留客の計画交通量×タクシー乗客1人あたりの滞留空間
＝(　1　バース＋　0　ﾊﾞｰｽ)×20㎡/台＋　1　×1㎡/人
＝　21　㎡

b-3 マイカー(自家用車)乗降場関連面積(福祉のための乗降スペースを除く)

＝ 乗車バース数×マイカー施設原単位
＝　1　バース×20㎡/台
＝　20　㎡

b-4 福祉のための乗降スペース関連面積

＝ 乗車バース数×マイカー施設原単位((5m+3m)×3.5m=28㎡⇒30㎡)
＝　1　バース×30㎡/台
＝　30　㎡

b-5 駐車場関連面積

＝ (タクシー駐車台数の計画交通量＋マイカー駐車台数の計画交通量)×駐車施設原単位
＝(　1　＋　18　)台×30㎡/台
＝　570　㎡

b-6 交通処理のための車道面積

＝(0.4×車道に関わる計画交通量＋36.1)×計画車線幅員
＝(0.4×　36　＋36.1)×5.5
＝　278　㎡

b-7 歩道面積

＝(歩道に関わる計画交通量÷歩行者密度)×(0.009×(バス乗降場関連面積
　＋ﾀｸｼｰ乗降場関連面積＋自家用車乗降場関連面積＋福祉のための乗降スペース関連面積
　＋駐車場関連面積＋交通処理のための車道面積)＋82.4)
＝(　26　人/分÷　27 人/分･m)×(0.009×(　141　㎡＋　21　㎡＋　20　㎡＋　30 ㎡＋
　570　㎡＋　278　㎡)＋82.4)
＝　0.96　m×　91.94　m→　6　m×　92　m＝　552　㎡
(6m以下の場合は、6mとする。)

b-8 小計(b-1～b-7の合計)

141　＋　21　＋　20　＋　30　＋　570　＋　278　＋　552　＝　1,612　㎡

歩道幅を 6m とする根拠

道路構造令解説と運用「自歩道、歩道の幅員（道路構造令　第 10 条 2、第 11 条)」

歩行者交通量の多歩道 3.5m＋施設帯 0.5m+ベンチの上に上屋を設ける場合 2m＝6m

交通空間基準面積のまとめ

区分	施設	必要施設数	原単位	必要面積	備考
バス	乗車バース	2 バース	70 ㎡/台	140 ㎡	a－1，b－1参照
	降車バース	バース	70 ㎡/台	0 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			141 ㎡	
タクシー	乗車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－2－1，a－2－2，a－2－3，b－2参照 乗車バースは乗降兼用とする。
	降車バース	0 バース	20 ㎡/台	0 ㎡	
	待ち客の滞留空間	1 人	1 ㎡/人	1 ㎡	
	計			21 ㎡	
マイカー	乗降車バース	1 バース	20 ㎡/台	20 ㎡	a－3－1，a－3－2，b－3，b－4参照
	福祉のための乗降スペース	1 バース	30 ㎡/台	30 ㎡	
	計			50 ㎡	
駐車場	タクシープール	1 台	30 ㎡/台	30 ㎡	a－2－4，a－3－3，b－5参照
	短時間駐車場	18 台	30 ㎡/台	540 ㎡	
	計			570 ㎡	
車路面積		$W_C \times L_C$		278 ㎡	C_C＝ 36 台/時
	平均車路延長（L_C）	L_C＝0．4×C_C＋36．1		（ 50.5 m）	W_C＝ 5.5 m
小計				1,060 ㎡	A_O
歩道面積		（C_W／D_W）×L_W		552 ㎡	C_W＝ 1,527 /60分
	平均歩行距離（L_W）	L_W＝0．009×A_O＋82．4		（ 92 m）	26 人/分
	必要歩道幅	C_W／D_W		（ 6 m）	D_W＝ 27 人/分･m
合計				1,612 ㎡	

B．環境空間面積の算定

B-1　交通空間面積に対応する不足分の環境空間面積

環境空間比は、指針において「駅前広場基準面積が約4，000～10，000㎡程度の駅において0．5を用いる」としており、これをもとに0．5を用いることとする。

環境空間比0．5を確保するために別途確保すべき環境空間面積をχとする。

$$\frac{\text{車道部分を除く全ての面積（滞留面積＋歩道面積＋}\chi\text{）}}{\text{駅前広場総面積（交通空間基準面積＋}\chi\text{）}} = 0.5$$

$$\frac{1 + 1 + 552 + \chi}{1{,}612 + \chi} = 0.5$$

$$\chi = 504 \ \text{㎡}$$

B-2　本広場形状の特殊性によるその他の環境空間面積（面積計測図参照）　＝　3,642 ㎡

C．本広場形状の特殊性によるその他の交通空間面積（面積計測図参照）　＝　892 ㎡

D．駅前広場総面積

D-1．計算上の必要面積

計算上の交通空間面積（上表の歩道面積と客待ち空間を除く）　＝　1,058 ㎡

計算上の環境空間面積　＝　1,058 ㎡

＋　（上表の歩道面積＋客待ち空間＋0.5を確保するための面積）

2,116 ㎡

D-2．本広場形状の特殊性による面積　3,642㎡ ＋ 892㎡　＝　4,534 ㎡

D-3．駅前広場総面積

交通空間面積計　1,058 ㎡ ＋ 892 ㎡　＝　1,950 ㎡

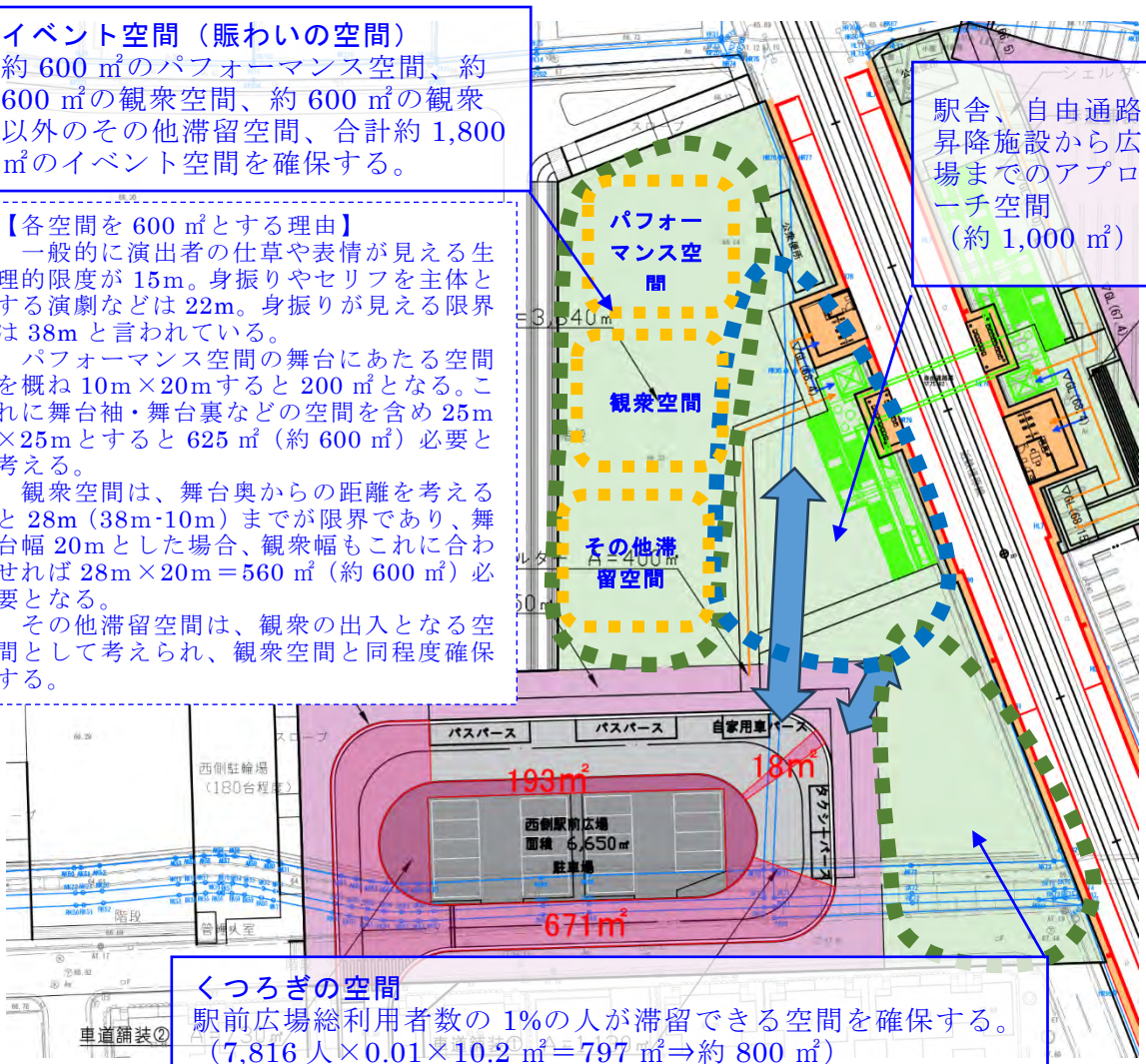
＋　環境空間面積計　1,058 ㎡ ＋ 3,642 ㎡　＝　4,700 ㎡

6,650 ㎡

≒　6,650 ㎡

イベント空間（賑わいの空間）
約 600 ㎡のパフォーマンス空間、約 600 ㎡の観衆空間、約 600 ㎡の観衆以外のその他滞留空間、合計約 1,800 ㎡のイベント空間を確保する。

【各空間を 600 ㎡とする理由】
一般的に演出者の仕草や表情が見える生理的限度が 15m。身振りやセリフを主体とする演劇などは 22m。身振りが見える限界は 38m と言われている。
パフォーマンス空間の舞台にあたる空間を概ね 10m×20m すると 200 ㎡となる。これに舞台袖・舞台裏などの空間を含め 25m×25m とすると 625 ㎡（約 600 ㎡）必要と考える。
観衆空間は、舞台奥からの距離を考えると 28m（38m-10m）までが限界であり、舞台幅 20m とした場合、観衆幅もこれに合わせれば 28m×20m＝560 ㎡（約 600 ㎡）必要となる。
その他滞留空間は、観衆の出入となる空間として考えられ、観衆空間と同程度確保する。



くつろぎの空間
駅前広場総利用者数の 1%の人が滞留できる空間を確保する。
（7,816 人×0.01×10.2 ㎡＝797 ㎡⇒約 800 ㎡）

【10.2 ㎡の理由】
パーソナルスペースによる公衆距離は、360 ㎝以上と言われている。
一人当たりの空間で考えると約 10.2（半径 1.8m×1.8m×3.14）㎡に一人存在することになる。

【歩行者の空間を２つに分ける理由】
災害時においてイベント空間では、東側のトリアージ空間との連携のもと、一時的な救護に対応する支援空間としての役割を持たせる。くつろぎの空間では、被災者に対する炊き出しや給水などの支援空間としての役割を持たせる。
災害時においては負傷者と健常者との空間的区分を行うこととする。

	交通空間面積	環境空間
		駅舎前
	671 ㎡	3,642 ㎡
	193 ㎡	
	18 ㎡	
	10 ㎡	
計	892 ㎡	3,642 ㎡

図 5-10 駅前広場計画指針では計算上現れないエリアの面積

○算定結果のまとめ

以下に算定結果のまとめを示す。

表 5-12 算定結果のまとめ

区分	施設	第1段階 数値的条件に限定した必要規模の算定		第2段階 都市政策上の観点に加え計画する敷地の形状やレイアウトを考慮した必要規模の算定		備考
		東側	西側	東側	西側	
バス	のりば	1 バース	1 バース	2 バース	2 バース	のりば、おりばの各1バースを各々乗降兼用とする。
	おりば	1 バース	1 バース			
タクシー	のりば	1 バース	1 バース	1 バース	1 バース	
	おりば	1 バース	1 バース	－ バース	－ バース	限定しない
	待機場	1 台	1 台	1 台	1 台	交通島内に整備
自家用車送迎場		1 台	1 台	1 台	1 台	自動車送迎場と福祉のための乗降場は兼用として整備する。
福祉のための乗降場		1 台	1 台	1 台	1 台	
自家用車駐車場		台	台	8 台	18 台	交通島内での整備可能台数を確保
交通空間面積		551㎡	538㎡	1,370㎡	1,950㎡	
環境空間面積		551㎡	538㎡	2,755㎡	4,700㎡	
必要面積計		1,110㎡	1,080㎡	4,130㎡	6,650㎡	10㎡単位で切上

5.3.2 仮設駐車場（第Ⅰ期整備）

(1) 駐車スペース

将来的に住宅系施設の敷地となる箇所で、医大新外来棟の工事中の仮利用の駐車場を整備する。整備主体は医大となるため、敷地規模に対して、確保可能な駐車マス数を参考値として提示する。

また、施設配置案の作成にあたっての駐車マスのレイアウトは「駐車場設計・施工指針について（建設省/R6）」を参考とした。

【参考】確保可能な駐車マス数の算出
敷地面積：約 12,500 ㎡（医大病院への通り抜け動線含む）
駐車可能台数：約 417 台（＝12,500 ㎡／30（㎡／台））
※駐車マスのレイアウトにより駐車可能台数の増減あり
⇒レイアウト補正で約 390 台程度の確保が可能。

写真 現在の医大病院利用者用駐車場

（参考）駐車ますの大きさ・車路の幅員（駐車場設計・施工指針について）

２．４．２　駐車ます

駐車ますの大きさは、設計対象車両に応じて、表－２．４．１に示す値以上とすることを原則とする。

表－２．４．１　駐車ますの大きさ

〔単位：m〕

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

２．４．４　車路の幅員

（１）車室に面した車路の幅員

駐車ますに車両を駐車させるための後退・転回等が行なわれる車路（以下「車室に面した車路」という）の幅員は、表－２．４．３の左欄に示す値を確保することが望ましいが、空間の制約等によりやむを得ない場合には、右欄に示す値まで縮小することができる。

表－２．４．３　車室に面した車路の幅員

〔単位：m〕

設計対象車両	幅員		幅員	
	歩行者用通路なし	歩行者用通路あり	歩行者用通路なし	歩行者用通路あり
軽自動車 小型乗用車 普通乗用車	7.0	6.5	5.5	5.5 （対面通行） 5.0 （一方通行）
小型貨物車	7.5	7.0	6.5	6.0
大型貨物車およびバス	13.0	12.5	11.5	11.0

（２）車室に面していない車路の幅員

車両の後退・転回等が行なわれることなく、車両の通行のみに用いられる車路（以下「車室に面していない車路」という）の幅員は、表－２．４．４に示す値以上の幅員を確保するものとする。

表－２．４．４　車室に面していない車路の幅員

〔単位：m〕

設計対象車両	幅員	
	対面通行	一方通行
軽自動車 小型乗用車 普通乗用車	5.5	3.5
小型貨物車	5.9	3.7
大型貨物車およびバス	6.5	4.0

5.3.3 駐車場

東西の駅前広場の交通ロータリー中央部に位置する交通島が未活用となるため、該当箇所に設置可能な台数の駐車場を確保する。なお、交通島内の駐車マスの一部はタクシーの待合バースとする。

なお、本計画において、パークアンドライドに関連する駐車場の整備は想定しないが、当該駐車場を整備する場合は次頁に示す駐車台数が必要となる。

【駐車場設置可能台数】
東側駅前広場：９台　西側駅前広場：19 台　※いずれもタクシーバース含む

写真 交通島内の有効活用を目的とした駐車場のイメージ（近鉄結崎駅）

（参考）パークアンドライドを想定した場合の必要駐車台数（１／２）

まちづくりを行う前提としたときの自動車利用者数は、2031 年で 1,021 人/日と、2041 年で 925 人/日となっている。数値は 2031 年の方が大きいが、将来的に減少することから、2041 年段階の数値を整備台数の根拠とする。

また、自動車の利用特性として、送迎利用を除けば、鉄道乗車時に駐車し、鉄道降車時にその自動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 を自動車利用者数とする。

さらに、駅前広場計画指針における自家用車平均乗車人数である 1.3 人／台の数値をもとに台数に換算すると約 350 台／日となる。

１日あたりの自動車利用者数：925(人/日)×１／２＝462.5(人/日)
１日あたりの自動車利用台数：462.5(人/日)／1.3(人/台)＝355.8≒350 台/日

表 新駅乗降人員の予測結果

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	2031年		2041年	
	まちづくり	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

出典：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））（奈良県別途委託業務）

■新駅公営駐車場の利用特性

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、朝に駐車場へ駐車して夕方に出庫する（すなわち昼間利用）と考えられる。

新駅は近傍に大学や病院があるものの、駅利用者が通勤・通学のために新駅から上記施設までの間での移動で自家用車を利用することはなく、夜間利用の可能性は低いと考えられる。

また、自動車利用者の中には、利用者本人が運転することなく、新駅までの送迎によっての利用も想定される。

このため、以下では駐車場利用者の昼夜分布及び送迎利用の割合を推測して必要台数を求めることとする。

（参考）パークアンドライドを想定した場合の必要駐車台数（２／２）

■昼夜分布・送迎利用の割合を考慮した必要台数

①昼夜分布

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。

【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%　　と推測される。

なお、上記以外の割合（100-32.1-43.3=24.6%）は送迎等を目的とした、昼間の比較的短時間の利用と考えられる。昼間の短時間利用については 3%前後で推移しており、駅前広場内に設置する停車バースで充足すると考えられる。

よって、昼間利用の 32.1%がピーク時に必要となる駐車台数の割合であると考えられる。

②送迎利用の割合

自動車の利用者として駐車場利用の他、通勤・通学者を送迎する利用も考えられる。送迎車両は駅前広場の停車バースへの停車のみ想定すればよいため、必要駐車台数からは除いて考える。

駅乗降人員の予測結果で参照されている新駅周辺の９駅において定期利用者に占める自動車利用者数の合計は以下であり、自動車利用者数に占める送迎利用の割合は 58.5%であり、その数値を除した 41.5%が駐車場を利用すると想定した。

表 端末交通手段別人員表（鉄道定期利用者）

（人／日・片道）

	車（送迎）	車（その他）	計
９駅合計	889（58.5%）	632（41.5%）	1,521

出典：第 12 回大都市交通センサス　平成 28 年度調査（集計）

③必要駐車場台数

①、②の条件より必要駐車場台数は約 50 台程度であると算出される。

350(台/日)×32.1%(②の割合)×41.5%(③の割合)=46.6 台≒50 台

5.3.4 自転車駐車場

(1) 日利用者数の設定

まちづくりを行う前提としたときの二輪利用者数は、2031 年で 1,584 人/日と、2041 年で 1,440 人/日となっている。数値は 2031 年の方が大きいが、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、約 720 台/日となる。

表 5-13 新駅乗降人員の予測結果

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	2031年		2041年	
	まちづくり	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

出典：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））（奈良県別途委託業務）

(2) ピーク時利用台数の設定

1) 新駅附属自転車駐車場の利用特性

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。

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。

2) 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）

【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も、分散して入庫されると考えられる。

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。

$$720 \times 0.433 = 311.8(台)$$

上式より、300 台程度を必要台数とする。

(3) 東側・西側の整備台数

表 5-13 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・西側の整備台数を下記のとおりとする。

東側：300×583/1,440＝121.5≒120（台）
西側：300×857/1,440＝178.5≒180（台）

（参考）時間帯別トリップ数（平成 22 年パーソントリップ調査）

平日　新駅周辺駅時刻別トリップ数

		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	50	318	120	75	11	14	55	35	7	38	64	107	56	47	8	48	47	36	0	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ソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会

休日　新駅周辺駅時刻別トリップ数

		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	0	4	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	0	4	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ソントリップ調査　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　新駅周辺駅時刻別トリップ数

		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　新駅周辺駅時刻分布

		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%	0.2%	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%	0.0%	14.3%	100.0%
	計	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%	100.0%
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%	0.9%	0.0%	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%	0.0%	8.0%	100.0%
	計	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%	100.0%
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%	6.5%	4.5%	1.3%	1.6%	2.5%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	100.0%
	計	0.0%	0.5%	0.5%	4.6%	19.3%	7.0%	6.9%	2.7%	3.1%	3.9%	2.0%	2.6%	2.8%	8.9%	8.2%	5.9%	3.6%	4.2%	2.3%	1.3%	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%	9.4%	100.0%

(4) 自転車駐車場マスのレイアウト

配置案作成にあたり、東側・西側の自転車駐車場マスの大きさは 1.14 ㎡／台（=0.6m×1.9m）とした。レイアウトは「道路構造令の解説と運用（令和３年）」に記載の以下の図を参照とした。

（参考）自転車の駐車区画への収容方法

(2) 収容方法

自転車の駐車区画への収容方法を**図 9－12**（主線通路式）および**図 9－13**（主線，支線通路式）に示す。

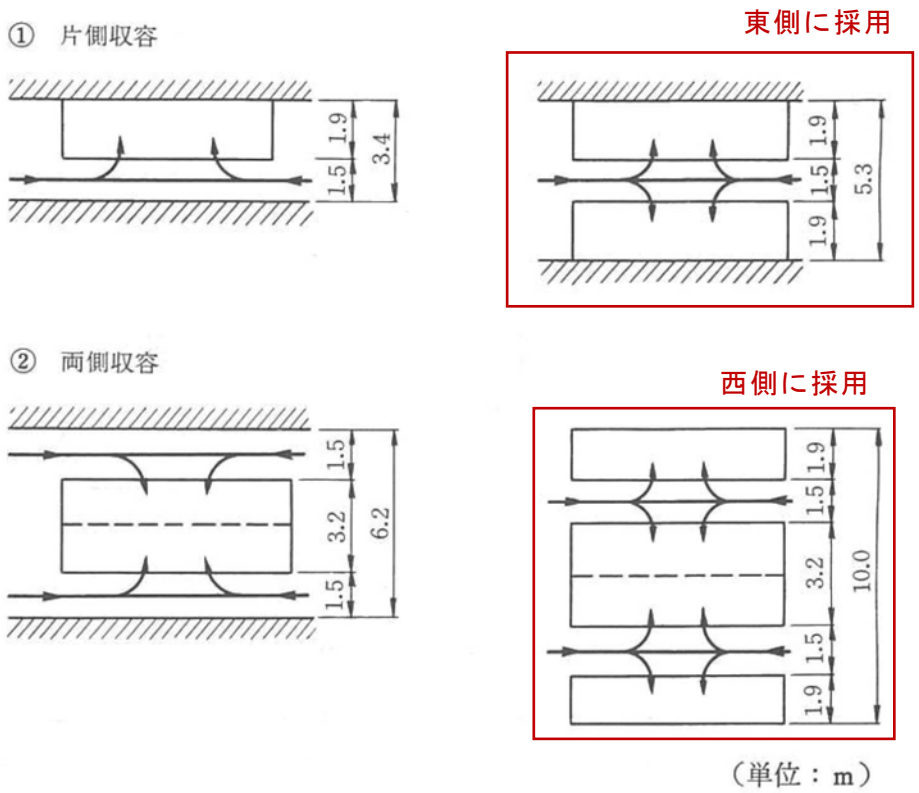


図 9－12 駐車区画への収容方法（主線通路式）

出典：道路構造令の運用と解説（R3.3）

5.3.5 広場

都市計画法施行令において、5ha 以上の都市開発事業では、開発区域面積の 3%以上に相当する面積の公園・緑地の確保が義務付けられている。対象地の面積は約 9ha であることから、区域内において 2,700 ㎡以上の公園・緑地を確保することとする。

なお、広場においては健康増進に寄与する機能やイベントの実施可能なレイアウトとするとともに、既存敷地の高低差も活かしたデザインの検討が必要である。

（参考）開発区域における必要な公園・緑地面積

（開発許可の基準を適用するについて必要な技術的細目）

第二十五条　法第三十三条第二項（法第三十五条の二第四項において準用する場合を含む。以下同じ。）に規定する技術的細目のうち、法第三十三条第一項第二号（法第三十五条の二第四項において準用する場合を含む。）に関するものは、次に掲げるものとする。

一　道路は、都市計画において定められた道路及び開発区域外の道路の機能を阻害することなく、かつ、開発区域外にある道路と接続する必要があるときは、当該道路と接続してこれらの道路の機能が有効に発揮されるように設計されていること。

二　予定建築物等の用途、予定建築物等の敷地の規模等に応じて、六メートル以上十二メートル以下で国土交通省令で定める幅員（小区間で通行上支障がない場合は、四メートル）以上の幅員の道路が当該予定建築物等の敷地に接するように配置されていること。ただし、開発区域の規模及び形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、これによることが著しく困難と認められる場合であつて、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がないと認められる規模及び構造の道路で国土交通省令で定めるものが配置されているときは、この限りでない。

三　市街化調整区域における開発区域の面積が二十ヘクタール以上の開発行為（主として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。第六号及び第七号において同じ。）にあつては、予定建築物等の敷地から二百五十メートル以内の距離に幅員十二メートル以上の道路が設けられていること。

四　開発区域内の主要な道路は、開発区域外の幅員九メートル（主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為にあつては、六・五メートル）以上の道路（開発区域の周辺の道路の状況によりやむを得ないと認められるときは、車両の通行に支障がない道路）に接続していること。

五　開発区域内の幅員九メートル以上の道路は、歩車道が分離されていること。

六　開発区域の面積が〇・三ヘクタール以上五ヘクタール未満の開発行為にあつては、開発区域に、面積の合計が開発区域の面積の三パーセント以上の公園、緑地又は広場が設けられていること。ただし、開発区域の周辺に相当規模の公園、緑地又は広場が存する場合、予定建築物等の用途が住宅以外のものであり、かつ、その敷地が一である場合等開発区域の周辺の状況並びに予定建築物等の用途及び敷地の配置を勘案して特に必要がないと認められる場合は、この限りでない。

七　開発区域の面積が五ヘクタール以上の開発行為にあつては、国土交通省令で定めるところにより、面積が一箇所三百平方メートル以上であり、かつ、その面積の合計が開発区域の面積の三パーセント以上の公園（予定建築物等の用途が住宅以外のものである場合は、公園、緑地又は広場）が設けられていること。

八　消防に必要な水利として利用できる河川、池沼その他の水利が消防法（昭和二十三年法律第百八十六号）第二十条第一項の規定による勧告に係る基準に適合していない場合において設置する貯水施設は、当該基準に適合しているものであること。

出典：都市計画法施行令第 25 条

（参考）公園等の設置基準

（公園等の設置基準）

第二十一条　開発区域の面積が五ヘクタール以上の開発行為にあつては、次に定めるところにより、その利用者の有効な利用が確保されるような位置に公園（予定建築物等の用途が住宅以外のものである場合は、公園、緑地又は広場。以下この条において同じ。）を設けなければならない。

一　公園の面積は、一箇所三百平方メートル以上であり、かつ、その面積の合計が開発区域の面積の三パーセント以上であること。

二　開発区域の面積が二十ヘクタール未満の開発行為にあつてはその面積が一千平方メートル以上の公園が一箇所以上、開発区域の面積が二十ヘクタール以上の開発行為にあつてはその面積が一千平方メートル以上の公園が二箇所以上であること。

出典：都市計画法施行規則第 21 条

5.3.6 アクセス道路

(1) 車道部

1) 計画交通量

駅東西で想定される最大の計画交通量は西側 3,328 台/日、東側 723 台/日となる。

表 5-14 施設利用別計画交通量

利用別	時点	方向別	平日（台／日）	休日（台／日）
施設利用	第Ⅰ期整備完了時	西側	1,420	2,635
	第Ⅱ期整備完了時	西側	1,420	2,635
		東側	440	358
駅利用	第Ⅰ期整備完了時	西側	693	693
	第Ⅱ期整備完了時	西側	385	385
		東側	231	231
バス	第Ⅰ期整備完了時	西側	40	0
	第Ⅱ期整備完了時	西側	40	0
		東側	52	46
計	第Ⅰ期整備完了時	西側	2,153	3,328
	第Ⅱ期整備完了時	西側	1,845	3,020
		東側	723	635

（参考）施設利用の台数（本業務：将来交通量推計より抜粋）

施設利用の発生集中交通量(人 T.E/日)を台数換算係数を用いて台数換算し、自動車発生集中交通量（台 T.E/日）を算出した。台数換算係数の根拠を以降に示す。

□算定式

自動車発生集中交通量＝自動車利用の発生集中交通量／台数換算係数

表 1-24　自動車の台数換算係数

用途	台数換算係数（人/台）		参考
商業系	平日	1.5	マニュアルより
	休日	1.5	平日と同様であると仮定
芝生広場	平日	2.0	造園マニュアルの「車 1 台当たりの平均乗車人数 2～3 人／台」を参考に危険側である 2 人／台を採用
	休日	2.0	
住宅系	平日	1.4	マニュアルより
	休日	1.4	平日と同様であると仮定
業務系	平日	1.3	マニュアルより
	休日	1.3	マニュアルより

表 1-25　施設利用車両の発生集中交通量（新駅供用時）

エリア	施設	発生集中交通量（人 T.E/日）		台数換算係数（人/台）		発生集中交通量（台 T.E/日）	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
線路西側	商業系	2,100	3,900	1.5	1.5	1,400	2,600
	芝生広場	40	70	2.0	2.0	20	35
線路東側	仮設駐車場	0	0	－	－	－	－

表 1-26　施設利用車両の発生集中交通量（将来像）

エリア	施設	発生集中交通量（人 T.E/日）		台数換算係数（人/台）		発生集中交通量（台 T.E/日）	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
線路西側	商業系	2,100	3,900	1.5	1.5	1,400	2,600
	芝生広場	40	70	2.0	2.0	20	35
線路東側	住宅系	400	500	1.4	1.4	286	358
	業務系	200	0	1.3	1.3	154	0

（参考）駐利用車両の台数（本業務：将来交通量推計より抜粋）

1.4.3 駐利用車両

(1) 発生集中交通量

前項で算出した駐利用者の交通手段別発生集中交通量より、「交通手段：自動車」の発生集中交通量は以下の通りである。なお、平日・休日とも同じ値を用いることとした。

表 1-36 駐利用の発生集中交通量

エリア		発生集中交通量（人／日／乗降）
新駐供用時	西側	600
	東側	300
将来像	西側	500
	東側	300

駐利用車両の発生集中交通量(人 T.E/日)を台数換算係数を用いて台数換算し、自動車発生集中交通量（台 T.E/日）を算出した。台数換算係数の根拠を以降に示す。

□算定式

自動車発生集中交通量＝自動車利用の発生集中交通量／台数換算係数

表 1-37 台数換算係数

用途	台数換算係数（人/台）		参考
駐利用	平日	1.3	駐前広場計画指針より
	休日	1.3	

表 1-38 駐利用車両の発生集中交通量

エリア		発生集中交通量（台／日／乗降）
新駐供用時	西側	462
	東側	231
将来像	西側	385
	東側	231

（参考）バス運行本数

各路線の１時間あたりの運行本数を整理した。平日は９時台、休日は 10 時台・13 時台が最も多いため本検討の対象とした。

東側利用路線／平日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
51～53	小房	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	0	2	0	0
ｺﾐｭﾊﾞｽ	かしはら万葉ﾎｰﾙ	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0
	合計	1	1	3	4	1	2	2	3	2	2	2	0	3	0	0

東側利用路線／平日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
53	小房	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
52	小房	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
51	小房	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0
ｺﾐｭﾊﾞｽ	かしはら万葉ﾎｰﾙ	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0
	合計	0	4	0	3	3	1	3	2	2	2	2	2	1	1	0

西側利用路線／平日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	0	0	0
	合計	0	0	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	0	0	0

西側利用路線／平日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	2	2	1	3	1	1	1	2	2	2	0	0	0
	合計	0	0	3	2	2	4	1	1	1	2	2	2	0	0	0

平日

路線	方面	1時間当たり運行本数															
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
東側路線	北方面	1	1	3	4	1	2	2	3	2	2	2	0	3	0	0	52 本
	南方面	0	4	0	3	3	1	3	2	2	2	2	2	1	1	0	
西側路線	北方面	0	0	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	0	0	0	
	南方面	0	0	3	2	2	4	1	1	1	2	2	2	0	0	0	40 本
	合計	1	5	9	12	8	9	8	7	6	8	8	6	4	1	0	

※平日は、合計本数が最も多い「9時台」を採用

東側利用路線／休日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
51～53	小房	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	0	1	0	0
ｺﾐｭﾊﾞｽ	かしはら万葉ﾎｰﾙ	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
	合計	1	1	2	2	3	1	2	3	1	3	1	1	1	0	0

東側利用路線／休日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
8	小房	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
53	小房	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
52	小房	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
51	小房	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0
ｺﾐｭﾊﾞｽ	かしはら万葉ﾎｰﾙ	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
	合計	0	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0

西側利用路線／休日／北方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

西側利用路線／休日／南方面

No.	参照バス停	1時間当たり運行本数														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
28	農業試験場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	大和八木	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

休日

路線	方面	1時間当たり運行本数															
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
東側路線	北方面	1	1	2	2	3	1	2	3	1	3	1	1	1	0	0	46 本
	南方面	0	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0	
西側路線	北方面	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	南方面	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 本
	合計	1	4	3	5	5	3	4	5	3	5	3	2	2	1	0	

※東側利用路線の休日は、合計本数が最も多い「9･10･13･15時台」のうち個別本数分布が同じ「10･13時台」を採用

2) アクセス道路の種級

道路構造令及び計画交通量より、東西のアクセス道路はともに「第４種第３級」の道路に相当する。「第４種第３級」の道路かつバスの通行が想定されることから車道の有効幅員を 3.0m と設定する。なお、路側帯は 0.5m とする。

＜道路構造令第3条第1項＞

高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別 ＼ 道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路	第 1 種	第 2 種
その他の道路	第 3 種	第 4 種

※都市部：市街地を形成している地域又は市街地を形成する見込みの多い地域をいう。
※地方部：都市部以外の地域をいう。

四　第４種の道路

道路の種類 ＼ 計画交通量（単位 1日につき台）	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一般国道	第 1 級		第 2 級	
都道府県道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	
市町村道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級

出典：道路構造令の解説と運用（p.134）

第 3 種	第 1 級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第 2 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第 4 級		2.75
第 4 種	第 1 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 2 級 及び 第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75

出典：道路構造令の解説と運用（P.199）

(2) 歩道部

アクセス道路の歩道空間は動線を考慮して、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国交省/令和４年)」における歩行者の交通量が多い道路の基準である有効幅員3.5m+余裕幅 0.5m（施設帯等）の計 4.0m を確保することとする。

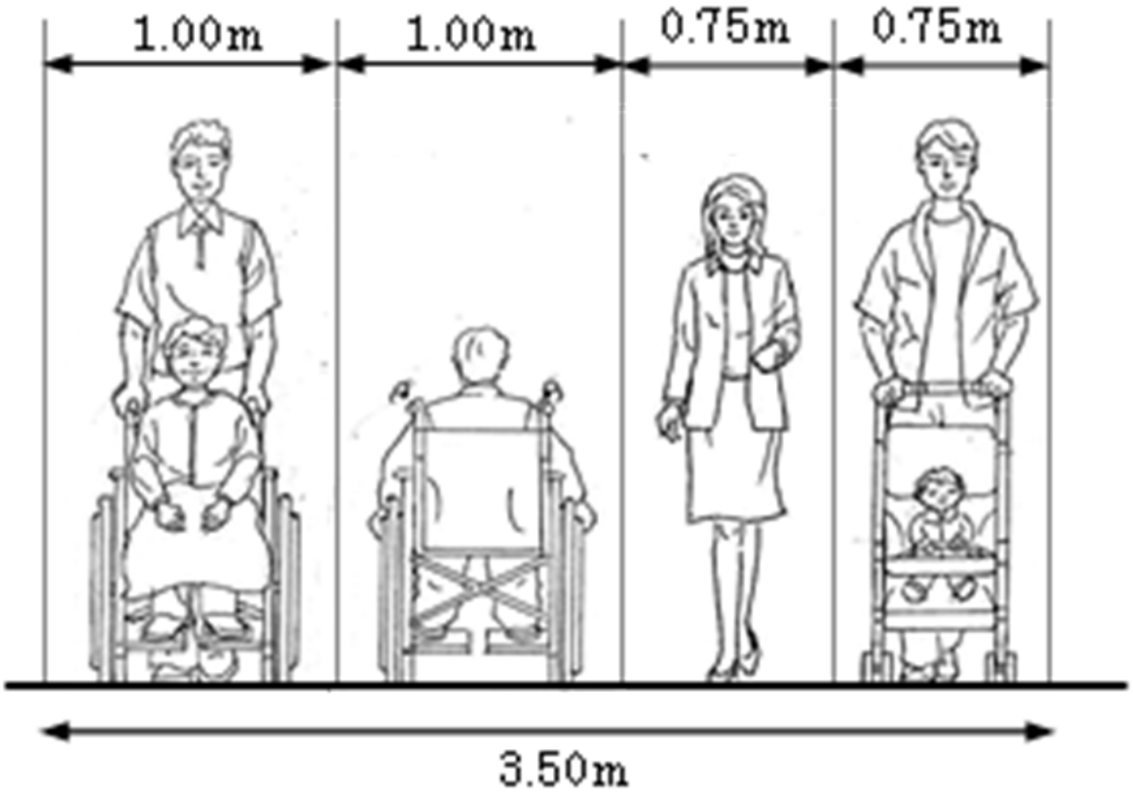


図 5-11 歩道の幅員の考え方（幅員 3.5m の歩道の場合）

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン／国交省

(3) アクセス道路の標準断面

車道部の幅員、歩道部の幅員より、アクセス道路の標準断面構成を以下とする。
なお、植樹や照明等は施設帯に含まれるものとする。

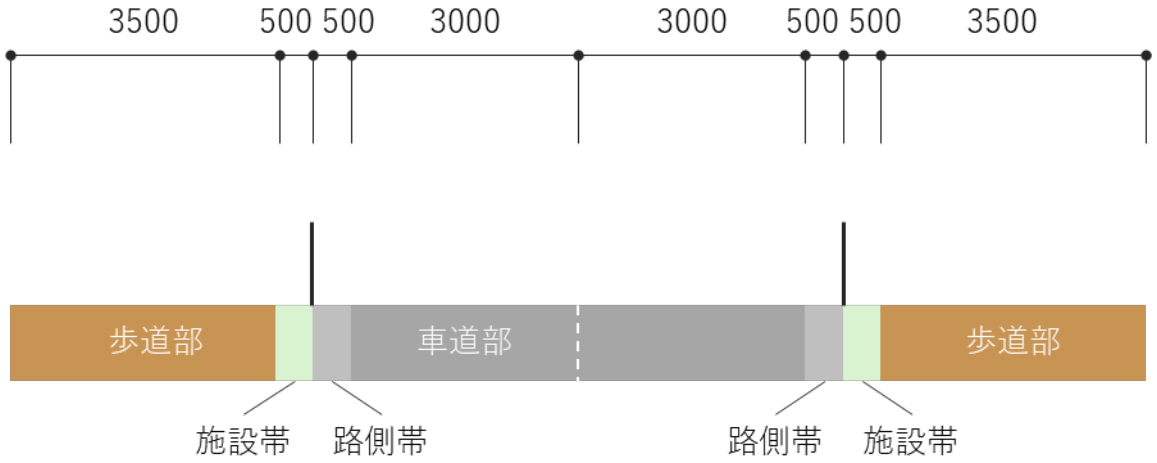


図 5-12 アクセス道路の標準断面構成

5.3.7 施設規模のまとめ

前項までに算出した施設規模を以下のとおり整理した。

導入機能	整備方針	施設整備量の算定	利用人員の設定	備考
新駅	・2 面 2 線の相対式ホーム ・ホーム長 135.0m(6 両対応) ・ホーム有効幅員 3.0m ・ホーム（南端）有効幅員 2.5m ・改札：東西各 1 箇所(地平駅舎) ・構外スロープ：幅員 3.5m(東側) ・待合室（東西 1 箇所ずつ）	まちづくりによる発生集中交通量を考慮した四段階推計法による需要予測で算定	最大 9,000 人/日（2031 年）	・ホーム長、幅員は近鉄実施基準に準拠
自由通路	・自由通路有効幅員 3.5m ・エレベーター東西各 1 基 ・エスカレーター(上りのみ)東西各 1 基	医大・周辺まちづくりエリア利用者に想定される身障者に配慮し、車いす 2 ＋歩行者 2 のすれ違いが可能となる有効幅員 3.5m（道路構造令における歩行者交通量が多い歩道と同等）を想定	歩行者交通量が多い歩道の目安である 1 日の自由通路利用者 500 人以上を想定	・道路移動等円滑化基準及び道路構造令に準拠
駅前広場	駅利用者数の数値をもとに各種規模を設定した駅前広場を東西に整備する。	【東側駅前広場】 敷地総面積：約 4,130 ㎡ 環境空間：約 2,760 ㎡　交通空間：約 1,370 ㎡ 各種バース：タクシー駐車場　1 台（交通島内） タクシー乗降場　1 台 バス　2 台 自家用車（送迎用）2 台（身障者 1，一般 1）	鉄道利用者　：4,499 人/日 非鉄道利用者　：　670 人/日 駅前広場利用者数：5,169 人/日	・バスバースは既存の路線バスとコミュニティバスの乗り入れを考慮し、2 バース確保（バスの運行事業者と要調整） ・タクシー駐車場は交通島内に整備 ・タクシー乗降場は計算上、乗車バースと降車バースで計 2 バースと算出されているが、乗降兼用の運用を想定し、図上は 1 バースとしている（タクシーの運用方法は要検討）
		【西側駅前広場】 敷地総面積：約 6,650 ㎡ 環境空間：約 4,690 ㎡　交通空間：約 1,960 ㎡ 各種バース：タクシー駐車場　1 台（交通島内） タクシー乗降場　1 台 バス　2 台 自家用車（送迎用）2 台（身障者 1，一般 1）	鉄道利用者　：3,935 人/日 非鉄道利用者　：3,881 人/日 駅前広場利用者数：7,816 人/日	・バスバースは既存の路線バスと医大新キャンパスと新駅間を結ぶ路線バスの乗り入れを想定し、2 バース確保（バスの運行事業者と要調整） ・タクシー駐車場は交通島内に整備 ・タクシー乗降場は計算上、乗車バースと降車バースで計 2 バースと算出されているが、乗降兼用の運用を想定し、図上は 1 バースとしている（タクシーの運用方法は要検討）
仮設駐車場 （第Ⅰ期整備）	病院内駐車場の整備完了まで、医大従業員が活用する駐車場を整備する。	**駐車可能台数：約 390 台** ※現施設配置案の駐車マスのレイアウトに基づく数値 敷地面積：約 12,500 ㎡（医大への通り抜け道路も含む） （参考）1 台当たりの占有面積に基づく算出 **駐車可能台数：約 417 台（＝12,500 ㎡／30 ㎡／台）** ※1 台当たり占有面積：30 ㎡／台 （駅前広場計画指針より設定以下同様）	医大の利用者数に準ずる	・平面駐車場を想定 ・住居系施設整備までの暫定土地活用 ・医大利用者向けの駐車場のため、医大側の必要台数に応じた台数を要調整 ※駐車可能台数はあくまで目安であり、敷地形状や駐車マスの配置によって前後する

導入機能	整備方針	施設整備量の算定	利用人員の設定	備考
駐車場	駅前広場ロータリー内の交通島の未利用地の有効活用として、駅利用者のための駐車場とする。	**西側駐車可能台数：19 台（内 1 台タクシー駐車場）** **東側駐車可能台数： 9 台（内 1 台タクシー駐車場）** （参考）パークアンドライドの利用を想定する場合 必要台数：約 50 台　※新駅需要予測より **必要面積：約 1,500 ㎡（＝50 台×30(㎡／台)）**	未利用地の有効活用とする （参考）パークアンドライドの利用を想定する場合 **利用想定台数：約 50 台** **（＝①462.5 人／②1.3 台×③32.1%×④41.5%）** ①日利用者数：462.5 人（=925 人／2） ②日利用台数：約 350 台／日（=462.5 人／1.3 台） ③昼間利用のピーク率：32.1% ④送迎利用割合：41.5%	・駅前広場内の自家用車（送迎用）のバースとは異なる。 ※必要面積はあくまで目安であり、敷地形状や駐車マスの配置によって前後する
自転車駐車場	駅利用者のための自転車駐車場を整備する。	西側必要台数：180 台　※新駅需要予測より 東側必要台数：120 台　※新駅需要予測より **西側必要面積：約 370 ㎡（≒180 台×2.04 ㎡／台）** **⇒レイアウト補正により約 340 ㎡** **東側必要面積：約 250 ㎡（≒120 台×2.04 ㎡／台）** ※１台当たりの占有面積 0.6m×1.9m（駐車マス）＋0.6m×1.5m（通路幅）＝2.04 ㎡／台	**利用想定台数：約 300 台** **（＝①720 台(人)×②43.3%）** **【内訳】** **西側：約 180 台（=300 台×857／1440）** **東側：約 120 台（=300 台×583／1440）** ①日利用者数：720 人（=1,440 人／2） ②夜間利用のピーク率：43.3%	・第一種住居地域に単独車庫として整備する場合は、300 ㎡以下、２階以下の制限あり（商業施設への附属車庫とする場合、２階以下の制限あり） ・都市計画決定されたものは面積制限無 ※必要面積はあくまで目安であり、敷地形状や駐車マスの配置によって前後する
広場	健康づくり・身体づくりを目的に周辺住民や学生がウォーキングに来る空間。イベント活用、通過、歴史文化活用等の利用も想定する。	広場：約 7,630 ㎡ ●芝　生：約 5,500 ㎡ ●園　路：約 1,400 ㎡（スロープ含む） ●植　込：約　430 ㎡ ●階　段：約　300 ㎡ 敷地面積：約 7,630 ㎡	**日利用者数：212 人** ※類似の芝生広場の実績データより推計 ※広場日利用者数は過年度計画図の広場面積 11,700 ㎡に基づく	
アクセス道路	新駅東西の駅前広場にアクセスするためのアクセス道路を整備する。	東側アクセス道路：約 250m 西側アクセス道路：約 75m 【アクセス道路の幅員】 **車道有効幅員：3.0m** （道路構造令における第４種第３級の普通道路に相当） **歩道有効幅員：3.5m(＋施設帯：0.5m)** ⇒車いす２＋歩行者２のすれ違いが可能となる幅員 （道路構造令における歩行者交通量が多い歩道に相当）	１日あたりの計画交通量 【第Ⅰ期整備完了時（平日／休日)】 西側：2,153 台／**3,328 台** 【第Ⅱ期整備完了時】 西側：1,845 台／3,020 台 東側：　**723 台**／　635 台	

導入機能	整備方針	施設整備量の算定	利用人員の設定	備考
商業系施設（民間）	【整備機能】 商業施設、カフェ・レストラン、交流拠点、インキュベーション施設、多目的スペース、健康増進施設（医大監修）、子育て支援施設　等	**延床面積：3,000 ㎡　※第一種住居地域の制限の最大値** 売場面積：2,100 ㎡（＝3,000 ㎡×70%） ※バックヤード率 30.5%より売場面積割合を 70%で設定 南東敷地面積：約 8,000 ㎡　※敷地南の緑地も含んだ面積 南西敷地面積：約 5,000 ㎡　※敷地南の緑地も含んだ面積 ※延床面積は民間活力導入施設に敷地を 1 敷地としたときに最大限確保できる面積とする	**従業員数：124 人** **来客数：平日 1,590 人 休日 2,415 人** ※商業系施設の発生（集中）交通量より	・高度制限は 15m ・第一種住居地域の指定に基づき、延床面積は最大 3,000 ㎡
住居系施設（民間）	医大研究機能併設型住宅や患者家族向け滞在施設等の多種多様な住宅機能を整備する。 患者家族向け滞在施設　：20 戸 医大研究機能併設型住宅：93 戸	住棟建築面積：10,300 ㎡×37%=3,800 ㎡ 【患者家族向け滞在施設】 建築面積：1,270 ㎡（＝3,800 ㎡×1/3） **延床面積：1,270 ㎡（＝1,270 ㎡×1 階）** ※類似施設の「ドナルド・マクドナルド・ハウスおおさか健都」が延床面積 1,292.88 ㎡・平屋の建物のため、1 階として設定 【医大研究機能併設型住宅】 建築面積：2,530 ㎡（＝3,800 ㎡×2/3） **延床面積：10,120 ㎡（＝2,530 ㎡×4 階）** 専有面積：7,084 ㎡（＝10,120 ㎡×70%） 敷地面積：約 8,800 ㎡ ※住棟建築面積は過年度計画図の敷地面積 10,300 ㎡に基づく	**職員数：10 人**（想定） **入居者数（患者家族向け滞在施設）：20 人** ※ドナルド・マクドナルド・ハウスおおさか健都では居室 20 室の各ベッドルームに 2 床程度のベッドが設置されていること、2021 年実績でベッドルーム 20 室に対して総宿泊数 3,348 泊であることを踏まえて設定 **入居者数（医大研究機能併設型住宅）：206 人** 総戸数：7,084 ㎡／76 ㎡＝93.21 戸≒93 戸 計画人口：93 戸×2.22 人=206.46 人≒206 人（1 戸当たり 2.22 人） ※1 戸当たりの専有面積、世帯人員は「橿原市一持ち家一共同住宅」の 1 世帯当たり延床面積：76 ㎡、世帯数：5,010 世帯、世帯人員：11,110 人をもとに算出	・高度制限は 15m ・第一種住居地域の規制に基づき、容積率 200%、建蔽率 60% ※最終敷地面積 8,800 ㎡に対する建蔽率は 43%(=3,800 ㎡/8,800 ㎡)のため、算出面積分の建築が可能
業務系施設（民間）	【整備機能】 民間研究施設（医大連携）　等	**延床面積：3,000 ㎡　※第一種住居地域の制限の最大値** 占有面積：2,250 ㎡（＝3,000 ㎡×75%） 敷地面積：約 6,900 ㎡	**職員数：563 人** ※一人当たりの就業スペースと専有面積より	・高度制限は 15m ・第一種住居地域の規制に基づき、延床面積は最大 3,000 ㎡ ・建築面積は最大 4,080 ㎡(=6,800 ㎡×60%)確保可能なため、平屋での整備が可能

5.4 既存側道の改良・医大への通り抜け道路

5.4.1 現況

バイパス側道及びバイパス下道路の現況を以下に示す。

バイパスの橋脚が側道まで張り出しており、現状では路線バス等の通行ができない。

写真 バイパス側道とバイパス下道路の現況

5.4.2 検討条件

既存側道の改良及び医大への通り抜け道路の検討条件を以下のとおりとする。

①第Ⅰ期整備完了時は駅東側を医大へ通り抜け出来る形状とし、路線バスが通り抜けることも想定する。(バイパス下の転回を考慮し、車道幅員 8.0m 程度で想定)
②既存側道はバイパスの橋桁の干渉を避けるため、現医大駐車場側へ張り出すように線形変更する。(記載上、線形変更した側道も既存側道と表記)
③第Ⅱ期整備完了時には医大への通り抜けは出来ない形状とし、既存側道を介して路線バスが医大へ乗り入れることとする。
④道路の主従関係は安全面への配慮及び医大への通り抜けが暫定となることを考慮し、「主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路」とする。
⑤第Ⅰ期整備完了時の東側の歩行者空間は医大への通り抜けに必要最低限な空間を確保することを想定する。

前頁の前提条件をもとに以下の３案で側道改良案を比較した。

総合評価より「案１（走行性を重視）」を採用し、道路の主従関係を明確にするという課題に対しては「①通り抜け道路の接道側へ一時停止規制」、「②既存側道へ車道外側線を記載」の２つの対策を施す想定として、土地利用計画図を作成した。

表 5-15 医大への通り抜け道路と既存側道の接道比較表

■比較表

※バス軌跡の種類　ピンク線：通り抜け道路～バイパス下～医大への軌跡　赤線：既存側道～バイパス下～医大への軌跡

	案１（走行性を重視）	案２（道路の主従関係を重視）	案３（参考）
レイアウト図			
配置概要	医大への通り抜け道路を直線的に北側へ延長し、側道に対して斜めに接道する案。	医大への通り抜け道路を東側に折り曲げ、側道に対して直角に接道する案。	医大への通り抜け道路を駅舎側に寄せ、Ｓ字クランクのような形状でバイパス下道路に対して直線的に接道する案。
道路の主従関係（安全性）	医大への通り抜け道路が既存側道とバイパス下道路に斜めに接道する形になるため、主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路の関係性が分かりづらく、<u>主従を明確にする対策が必要</u>。 △	医大への通り抜け道路が既存の側道に対して直角に接道するため、主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路の関係が明確となる。 ◎	医大への通り抜け道路が既存側道とバイパス下道路に直線的に接道する形になるため、主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路の関係性が分かりづらく、<u>主従を明確にする対策が必要</u>。 △
走行性	医大への通り抜け道路とバイパス下道路の接続角度が緩やかになるため、転回の回数が少なく済み、バス等の大型車の通行もスムーズとなる。 ◎	既存側道への接道にあたり、医大への通り抜け道路を仮設駐車場側へ折り曲げて接道が必要となる。通行においては直角の転回を短い間隔で２回する必要があり、通行のしやすさに欠ける。 △	バイパス下への接道において、医大への通り抜け道路がＳ字クランクのような線形となるが、案２の直角転回を２回必要とする線形よりは通行しやすい。 ○
周辺敷地との関係	駅や自由通路から医大方面へ抜ける歩行者空間が通り抜けに必要な幅員を確保できかつ整形である。仮設駐車場の形状も案３と比較して整形であり、案２より敷地面積を確保することが可能となる。 ◎	駅や自由通路から医大方面へ抜ける歩行者空間に加え、西側と同様に広場的空間ができる。仮設駐車場の形状は整形であるが、仮設駐車場の敷地面積が小さくなり、確保できる駐車マス数が減少する。 ○	駅や自由通路から医大方面へ抜ける歩行者空間が小さくなり、Ｓ字クランクを緩やかにするほど、歩行者空間が小さくなる。仮設駐車場側敷地の角に駐車マスの配置の難しい形状の土地ができる。 △
総合評価	医大への通り抜け道路は直線かつバイパス下への接続角度も緩やかなため、走行性に優れる。周辺敷地の活用への影響も少なく、周辺の土地を最大限に活用可能。 ◎	直角の転回を短い間隔で２回する必要があり、通行のしやすさに欠ける。駅前の歩行者空間は広くなるが、仮設駐車場の敷地が小さくなり、確保できる駐車マス数が減少する。 ○	医大への通り抜け道路に既存側道が接道する印象が強く、道路の主従関係は逆となる。駅前の歩行者空間も小さくなりかつ仮設駐車場の形状も不整形となるため、周辺敷地への影響も大きい。 △
	最適案	【参考】道路の主従関係を明確にする対策案 ①通り抜け道路の接道側へ一時停止規制（通り抜け道路が医大敷地内の場合は除く）　②既存側道へ車道外側線を記載	

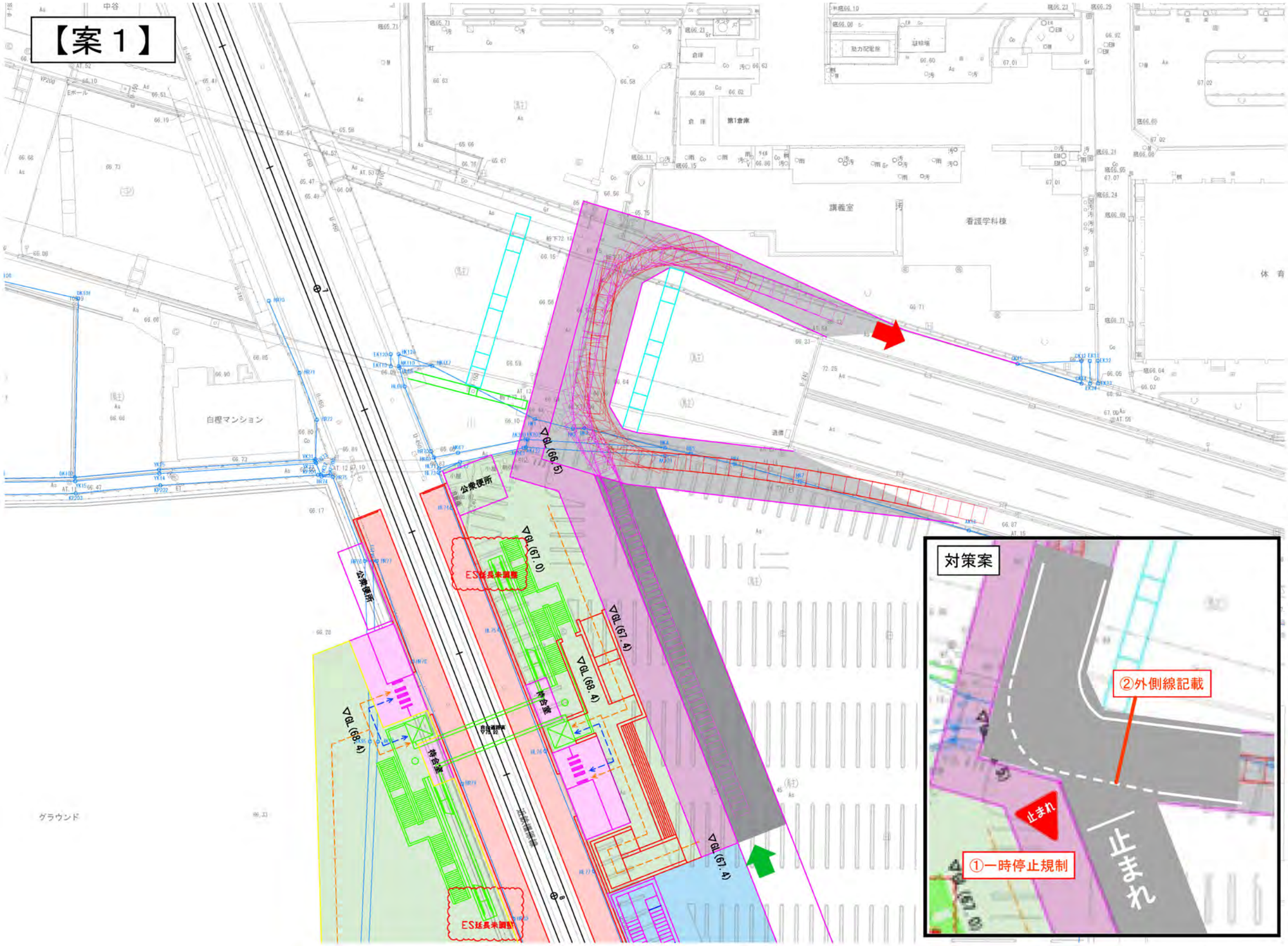


図 5-13 走行性重視の接道案

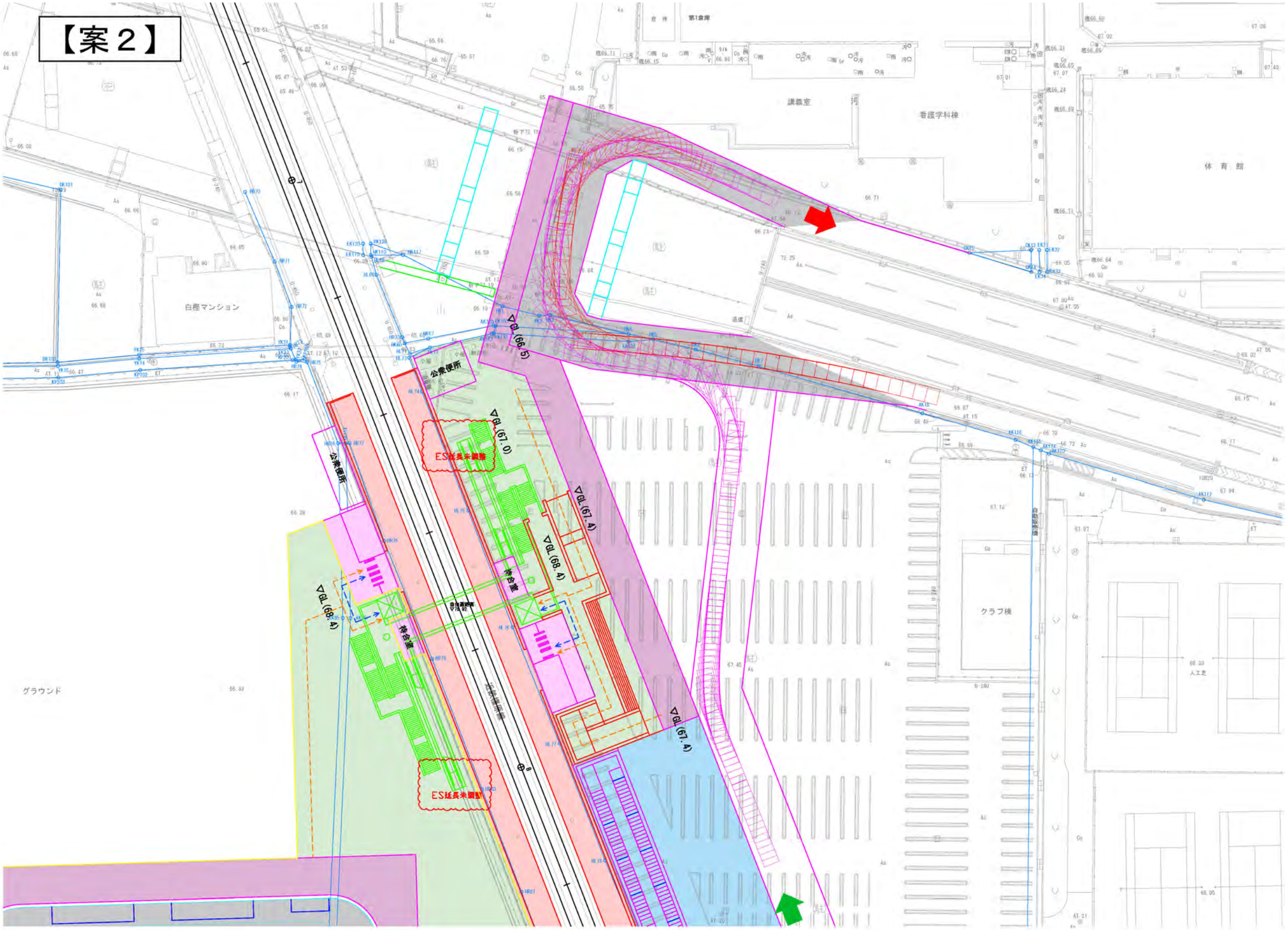


図 5-14 道路の主従関係重視の接道案

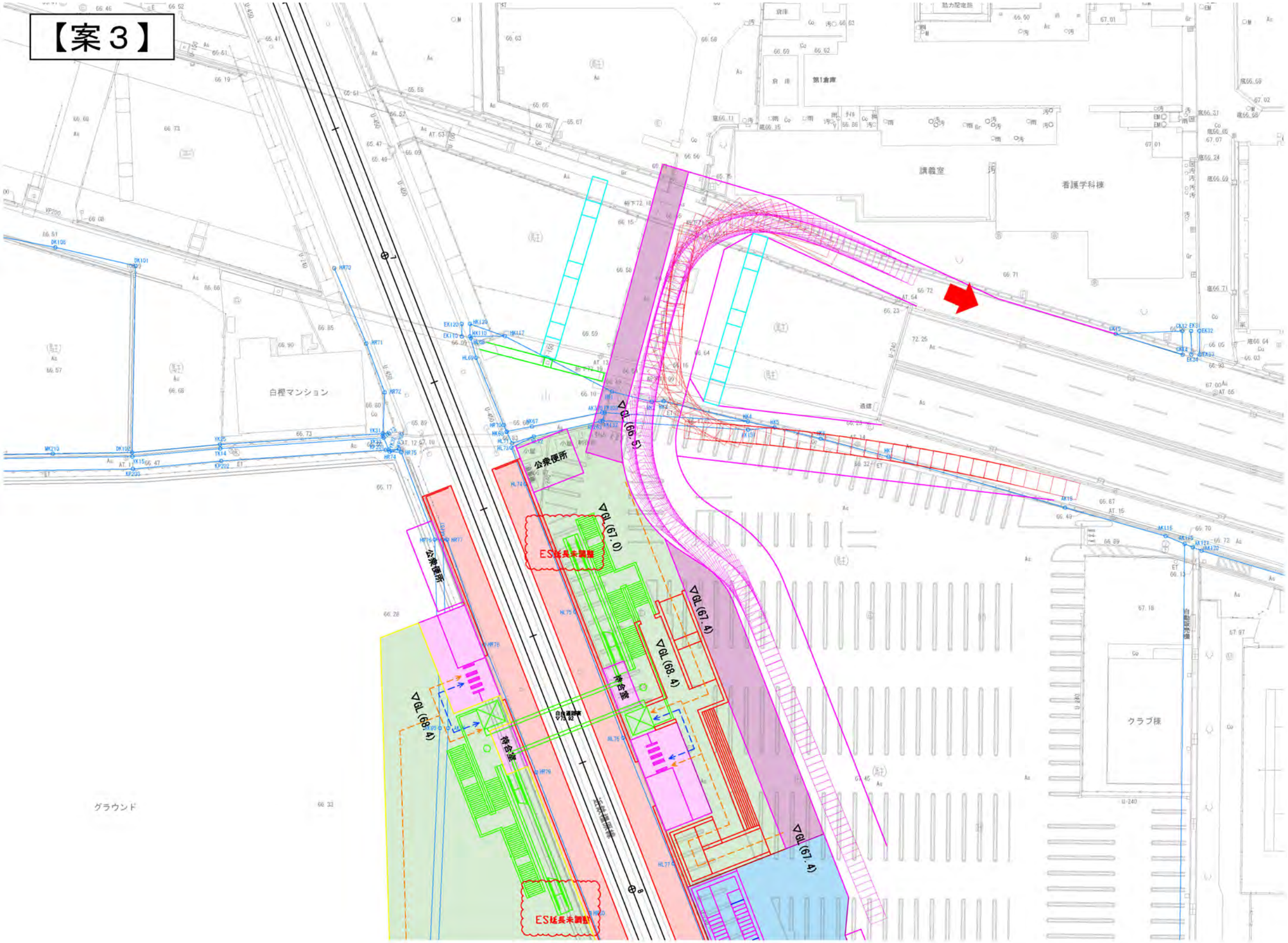
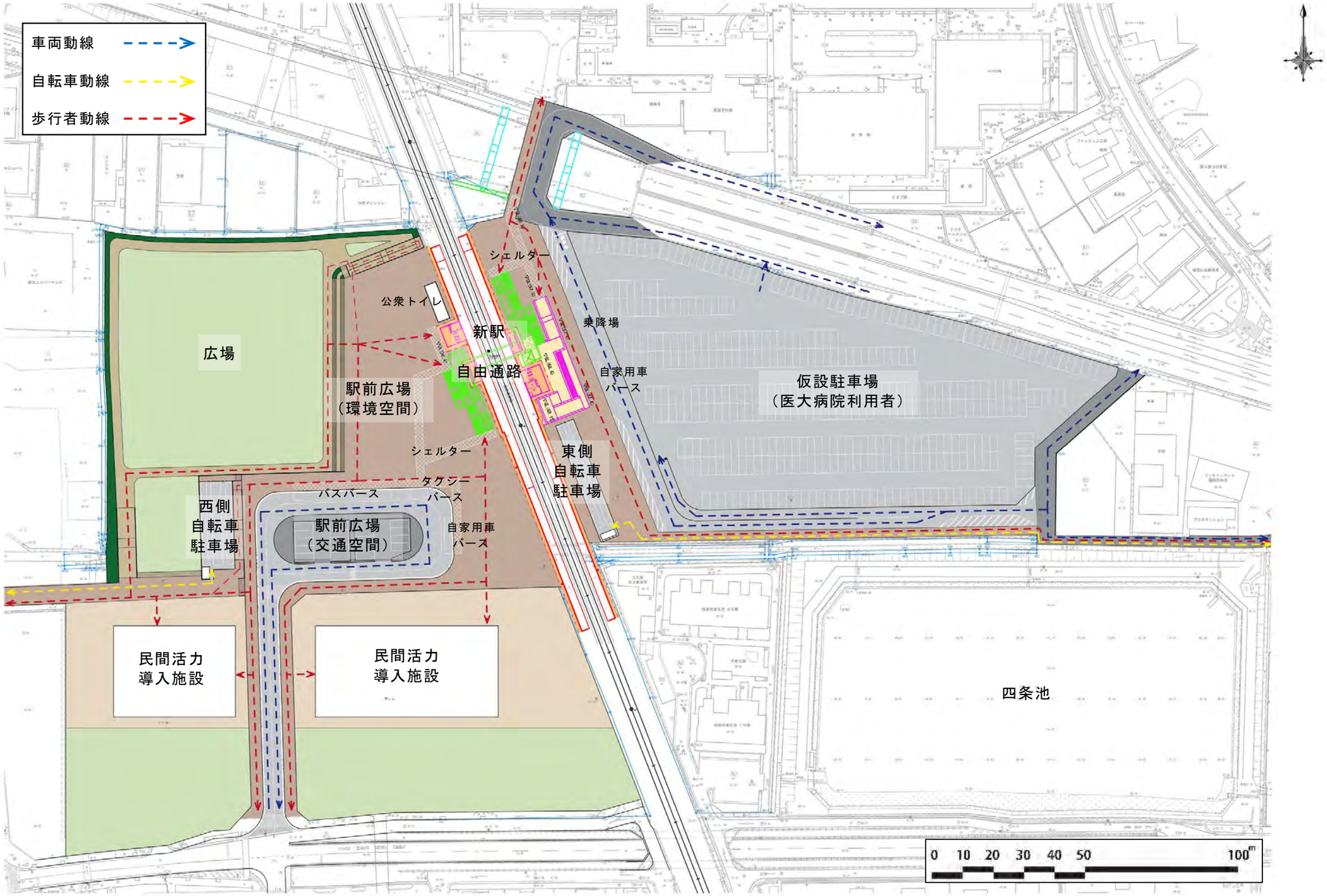


図 5-15 バイパス下へ直線的に接道案

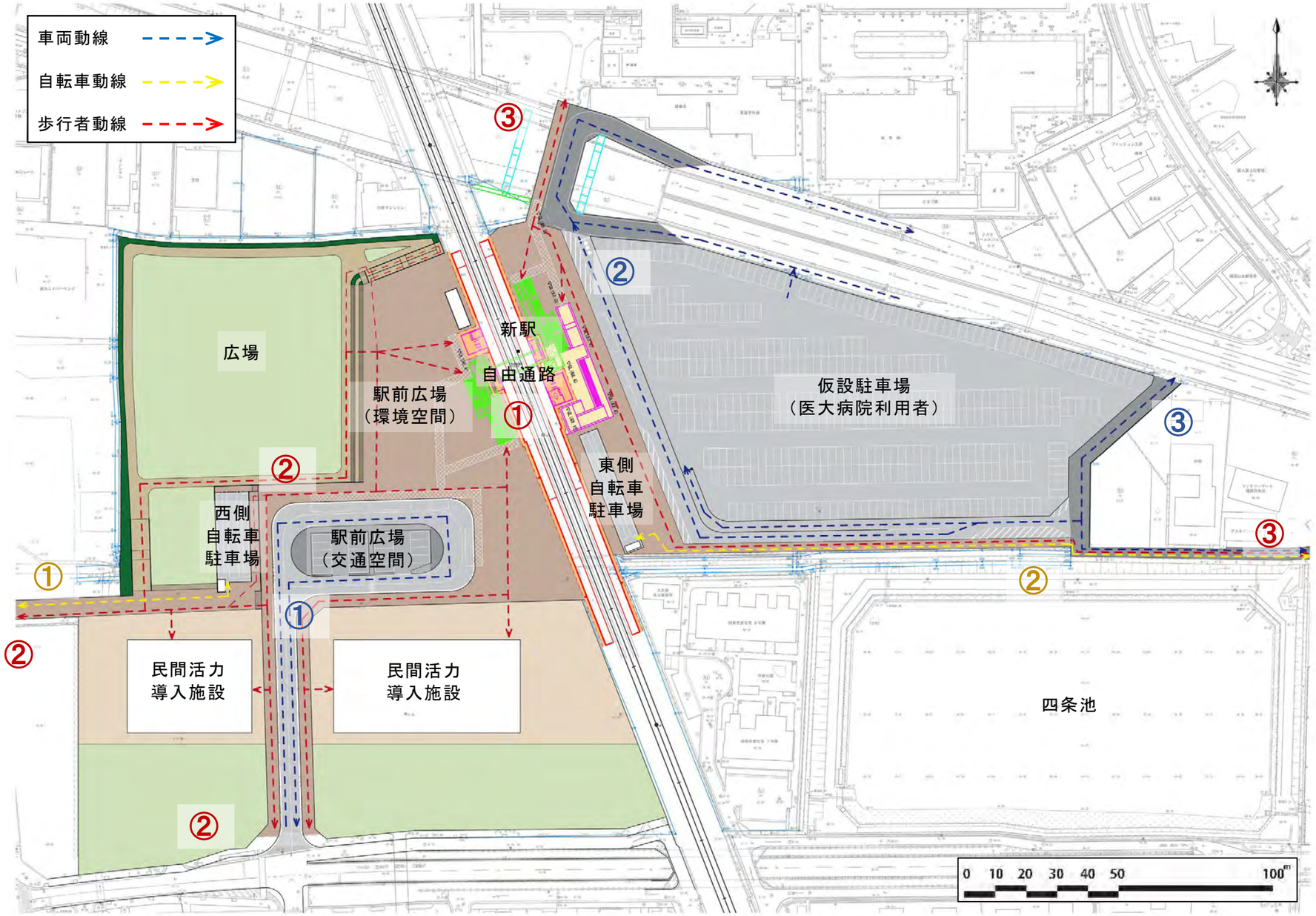
5.5.1 第Ⅰ期整備

(1) 施設配置案



(2) 動線計画

各動線の交差を少なくし、歩行者の安全性を最重要視した“ひと”中心のまち



【動線計画】

明確な歩車分離により、安全な歩行者空間を確保するとともに、医大病院用の仮設駐車場も確保されるため、駅東側の車両の医大への通り抜けへも配慮する。

■車両動線

①駅西側は開発エリア南側から交通ロータリーへのアクセス動線を確保し、交通ロータリーを駅舎に近づけすぎず、開発エリア内の車両進入範囲を小さくする。

②駅東側は医大病院の仮設駐車場が運用されるため、駅舎東側に医大への通り抜け動線を確保し、バイパスの既存側道へ接続する。

③駅東側への車両の進入はバイパス側から既存側道を活用する。

■自転車動線

①駅西側は県道 161 号線から既存市道を通って、駐輪場へアプローチする動線を想定し、駅前広場内への進入を防ぐ。

②駅東側は既存市道を通って、駐輪場へアプローチする動線を想定する。

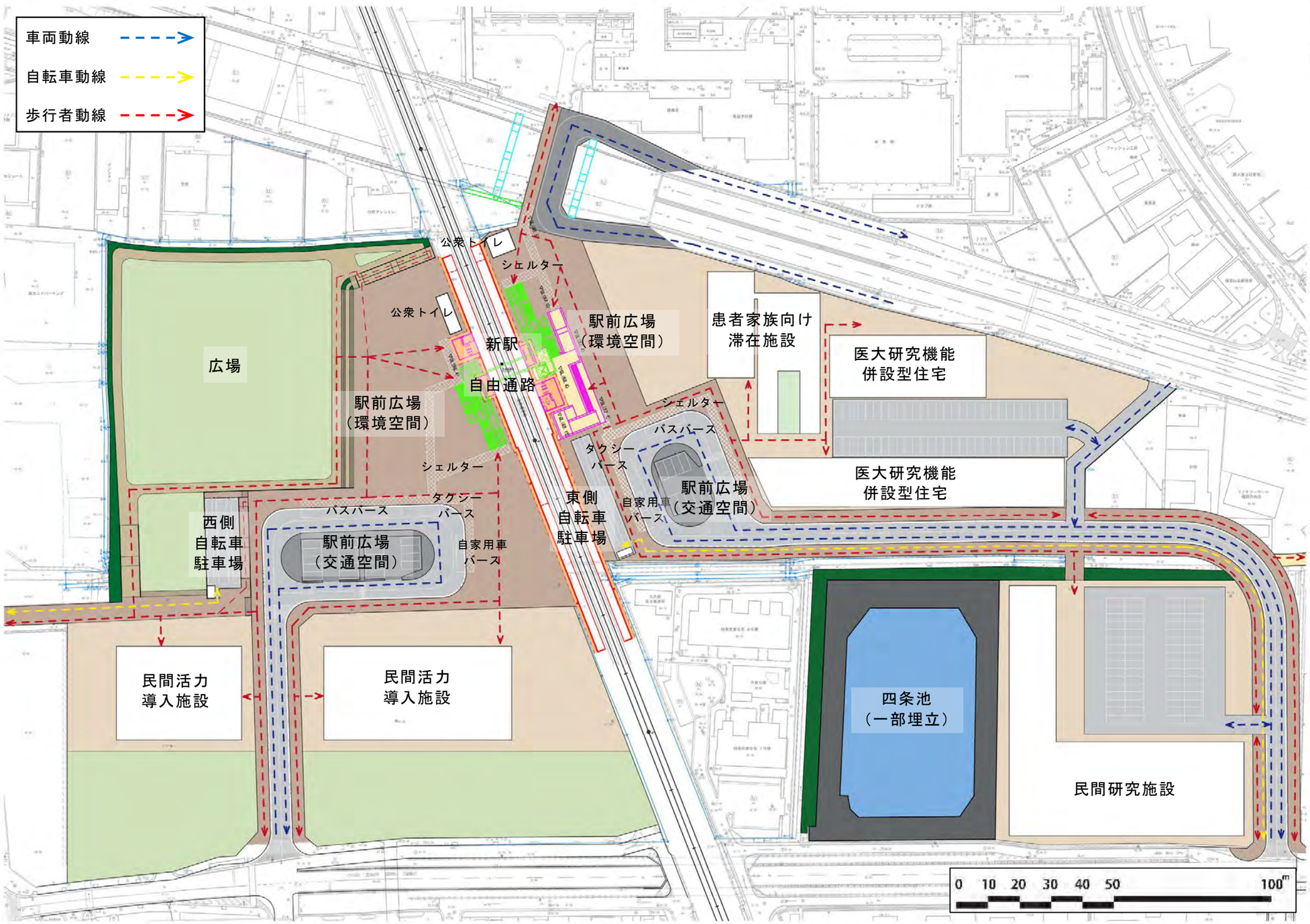
■歩行者動線

①駅東西は自由通路にて歩行者の動線を確保する。

②駅西側は橿原神宮や新キャンパス等南西方面の往来が主となり、広場や交通ロータリーを経由する複数の動線をシームレスな段差解消により確保する。

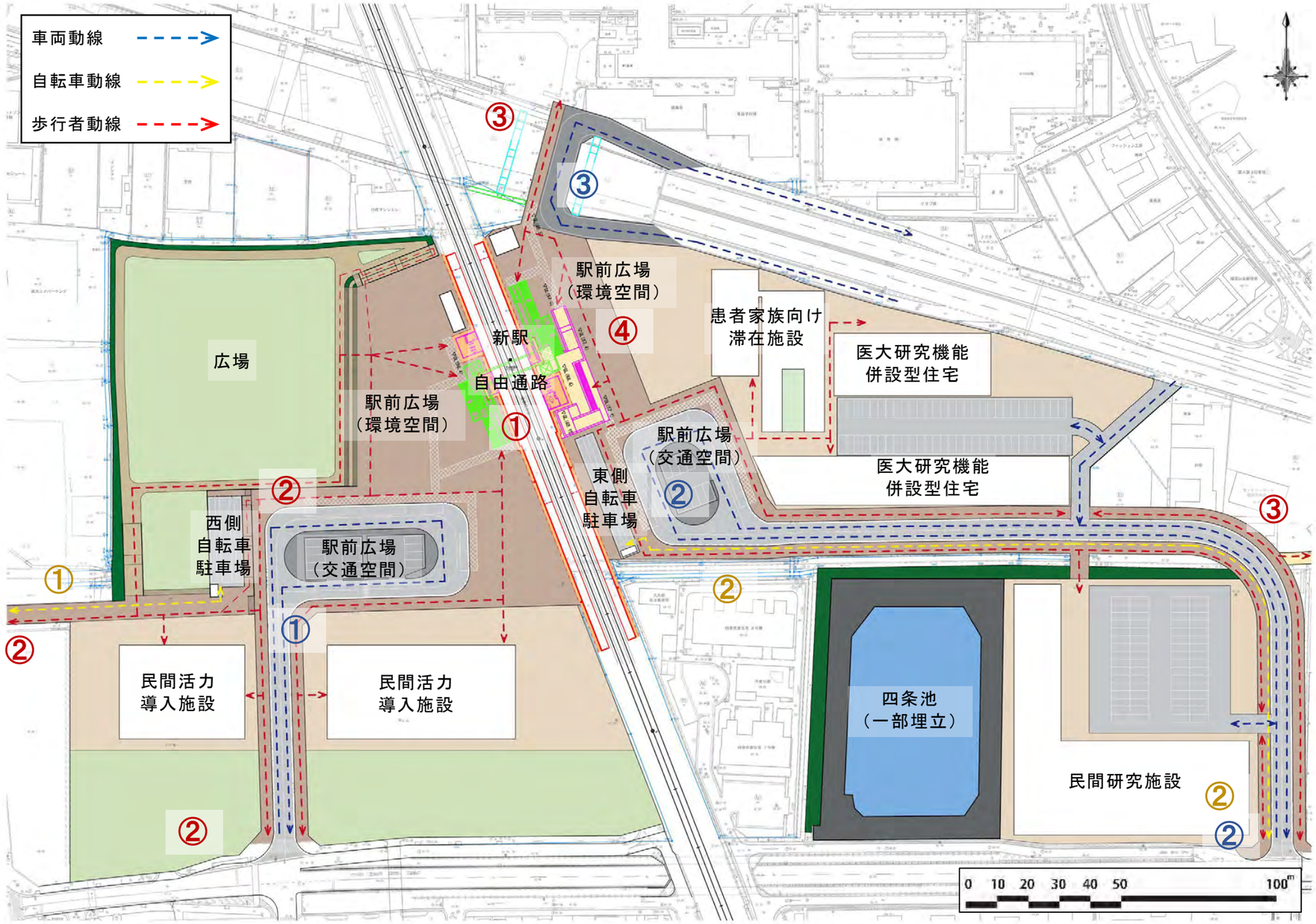
③駅東側は医大方面、万葉ホール方面の往来を想定し、各方面の往来に必要最小限の動線を確保する。

(1) 施設配置案


車両動線
自転車動線
歩行者動線
公衆トイレ
シェルター
公衆トイレ
駅前広場
（環境空間）
患者家族向け
滞在施設
医大研究機能
併設型住宅
広場
新駅
自由通路
駅前広場
（環境空間）
シェルター
バスバース
タクシー
バース
シェルター
医大研究機能
併設型住宅
タクシー
バース
バスバース
駅前広場
（交通空間）
自家用車
バース
東側
自転車
駐車場
西側
自転車
駐車場
駅前広場
（交通空間）
自家用車
バース
民間活力
導入施設
民間活力
導入施設
四条池
（一部埋立）
民間研究施設
0 10 20 30 40 50 100m

(2) 動線計画

各動線の交差を少なくし、歩行者の安全性を最重要視した“ひと”中心のまち



【動線計画】

駅東側においても開発が完了するに伴って、車両の医大への通り抜け道路を無くし、駅東西で歩車分離をより明確化させ、安全な歩行者空間を確保する。

■車両動線

①駅西側は開発エリア南側から交通ロータリーへのアクセス動線を確保し、交通ロータリーを駅舎に近づけすぎず、開発エリア内の車両進入範囲を小さくする。

②駅東側は四条池南東に位置する交差点から四条池を迂回する形でアクセス動線を確保し、駅舎南西のロータリーで転回する。

③医大へのアプローチは既存側道からバイパス下を通る動線に限定する。

■自転車動線

①駅西側は県道 161 号線から既存市道を通って、駐輪場へアプローチする動線を想定し、駅前広場内への進入を防ぐ。

②駅東側は車両のアクセス動線と同様とし、駅前広場内への進入を最小限とする。

■歩行者動線

①駅東西は自由通路にて歩行者の動線を確保する。

②駅西側は橿原神宮や新キャンパス等南西方面の往来が主となり、広場や交通ロータリーを経由する複数の動線をシームレスな段差解消により確保する。

③駅東側は医大方面、万葉ホール方面の往来を想定し、各方面の往来に必要最小限の動線を確保する。

④駅改札口と住宅系施設間の車両動線は排除し、安全な歩行者空間を確保する。

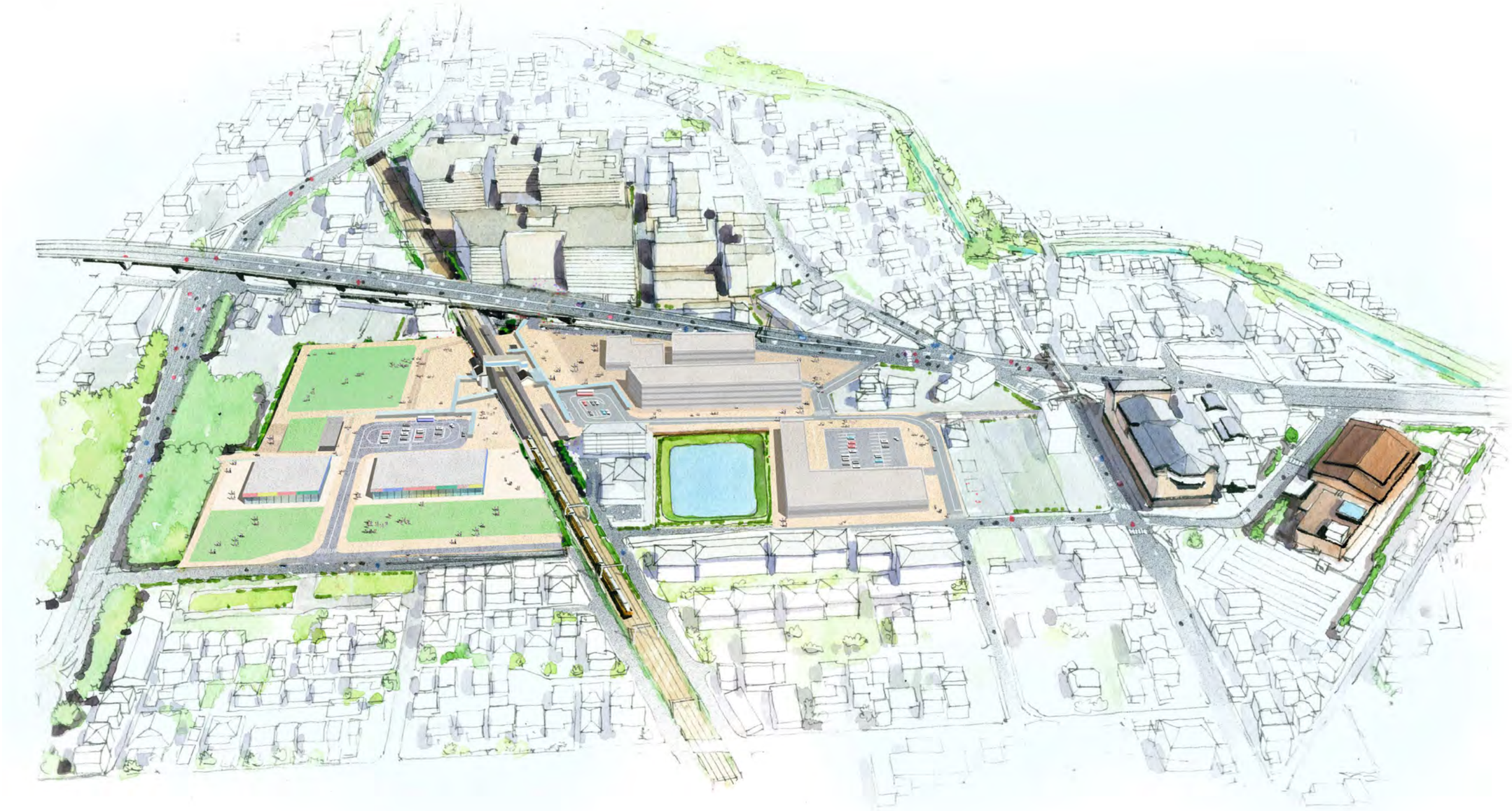
5.6 鳥瞰図・イメージパース

5.6.1 鳥瞰図

第Ⅰ期整備完了時及び第Ⅱ期整備完了時の２時点における鳥瞰図を作成した。

(1) 第Ⅰ期整備完了時

(2) 第Ⅱ期整備完了時



5.6.2 イメージパース

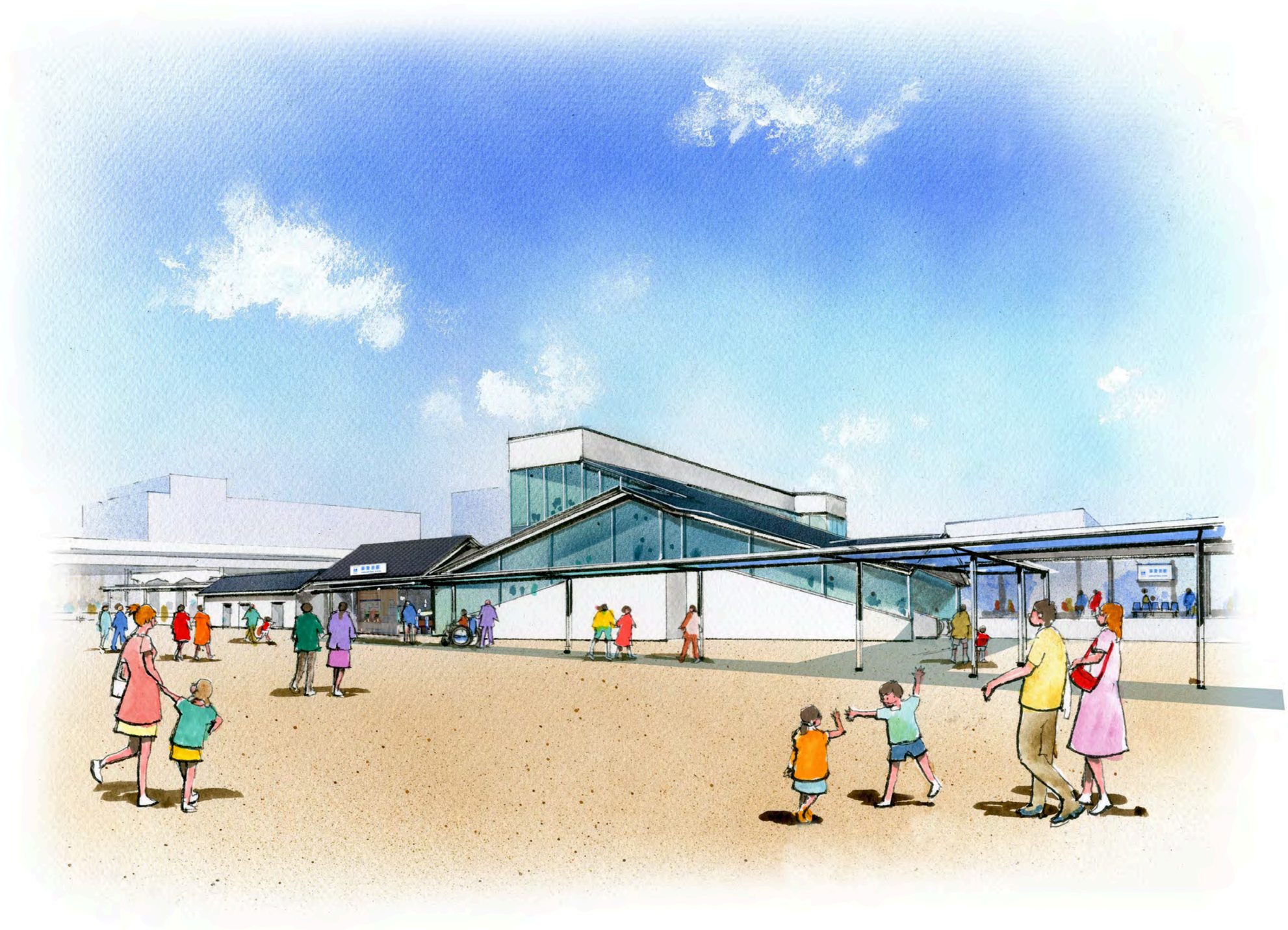
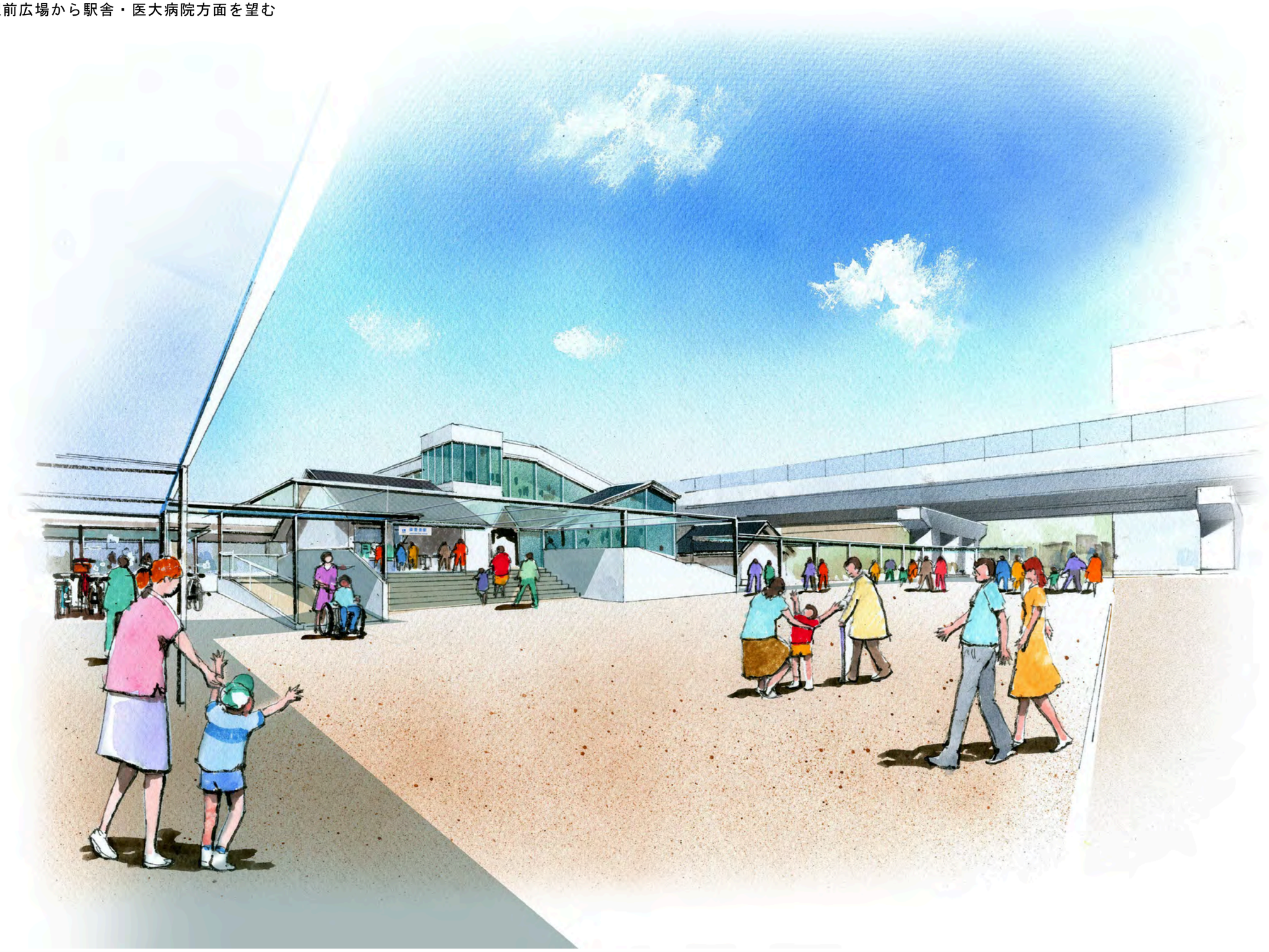
以下の４地点にてイメージパースを作成した。

（１）西側駅前広場（交通空間）と民間活力導入施設を望む
（２）西側の広場から駅舎方面を望む
（３）西側駅前広場（環境空間）と駅舎を望む
（４）東側駅前広場から駅舎・医大病院方面を望む

(1) 西側駅前広場（交通空間）と民間活力導入施設を望む

(2) 西側の広場から駅舎方面を望む

(3) 西側駅前広場（環境空間）と駅舎を望む



(4) 東側駅前広場から駅舎・医大病院方面を望む