

近鉄大阪線長瀬駅・弥刀駅周辺の利用実態からみた

面的整備の課題と展望

Issues and Prospects for Area Development Based on Actual Usage around Nagase Station and Mito Station on the Kintetsu Osaka Line.

近畿大学総合社会学部 田中晃代

1. はじめに

本研究は、近鉄大阪線連続立体交差事業による長瀬駅・弥刀駅周辺を対象に、面的再整備に向けた課題の抽出と基礎的条件の把握ならびに今後の展望を目的とする。連続立体交差事業の採択基準については、単なる鉄道工事ではなく「都市計画事業」として位置づけられ、「連続立体交差事業実施要綱」によって、事業の採択基準（踏切の数や除却による効果など）や、費用負担のルールが明確化されている。具体的には、①事業の必要性、②事業効果、③事業の実現性、④緊急性、⑤総合評価が考えられるが、近年の国土交通省の採択傾向として、踏切の「ボトルネック」型が優先で、また、単なる立体化ではなく「駅前広場」や低未利用地の活用、市街地再開発を組み合わせる面的再整備がセットで要求され、さらには、立地適正化計画との整合性が採択要件として重視されている。

東大阪市では、長瀬駅前、弥刀駅前の市街地再開発の必要性は認めているものの、合意形成のむずかしさ等で踏み切れない状況である。また、市では、既に近鉄奈良線が高架化事業やモノレールの延伸事業（門真市駅－仮称瓜生堂駅約 8.9 km）も 2033 年の開業を目指して工事が進められており、複数の高架化事業の実施で、マンパワーや費用面での負担を強いられている。しかし、当エリアは、学生数が全国上位に位置し、人や自転車、自動車の往来が輻輳する近畿大学（2025 年 5 月時点：短期大学を含めると約 3 万 3,400 人）も立地しており、沿線住民の利便性向上に期待が寄せられている。そこで、まちづくりの一環として近鉄大阪線長瀬駅から弥刀駅までの連続立体交差事業や面的整備を進めるための基礎資料を整えるため、東大阪市公民連携協働室まちづくり助成金として筆者が 2 年連続採択され調査を実施した。本論文は、その調査を取りまとめたものであ

る。

近年の都市再開発というと、「経済効果」や「不動産価値の上昇」といったハード面の成果だけでなく、住民の生活環境や満足度といったソフト面の向上をいかに実現するかが重要な課題となっている。特に面的整備である市街地再開発事業は、鉄道利用の利便性を高めると同時に、公共施設や広場といった公共空間の整備を通じて、地域住民の生活の質に直接的な影響を与える。しかしながら、従来の研究や政策評価は、地価の変動や人流増加といった客観的指標に偏重する傾向があり、住民の主観的評価を取り込んだ総合的な分析は、管見の限り見られない。

そこで、本研究では、質問紙調査による沿線住民の生活環境評価を中心に居住者の主観的分析をおこない、合わせて駅から半径 500m 圏の人流データによる客観的分析を相互補完的におこなうことで、連続立体交差事業も含めた面的整備の課題と展望を明らかにする。既往論文では、①ハード整備を中心とした「駅周辺の一体的整備」に着目した岩本らの研究がある¹⁾。また、②生活環境・住民満足度を中心に、「生活の質」に着目した吉田らの研究や²⁾、鉄道を介した近隣に位置する駅間の相互利用に伴うコンパクトな生活圏の形成と施設利用の実態について分析した青木らの研究がある³⁾。さらに、③人流・滞在・交流を中心に、都市と建築計画の視点から GPS データを用いた白林らの研究や⁴⁾、人口動態という視点から鉄道駅の魅力を示した Yi Wu らの研究⁵⁾、鉄道会社への期待と満足度に関して住民の視点から分析している Kiyohito Utsunomiya らの研究⁶⁾がある。本研究は、これらの研究を参考にしつつも「②生活環境・住民満足度」とそれらを補完する「③人流」を合わせて分析し、エリア内の整備にあたっての留意点を整理することを企図している。

2. 研究対象と課題設定

本研究の対象地域である長瀬駅および弥刀駅は、大阪府東大阪市に位置し、住宅地や商店街が広がる生活密着型の沿線エリアである。また近畿大学が近接することから、「学生・教職員」、「子育て世帯」「高齢者」といった多様な住民層が生活している。近年、駅前再開発事業として公共空間や生活利便施設の再整備が進められ、地域住民の生活環境にどのような効果をもたらしているかを把握することが求められている。本研究では、この地域特性を踏まえ、居住者満足度の分析と現在の「滞在人口の動態」から、将来の整備において考慮すべき「潜在的なニーズや安全上の懸念事項」を特定するための指標として人流データを合わせて分析・考察を進める。

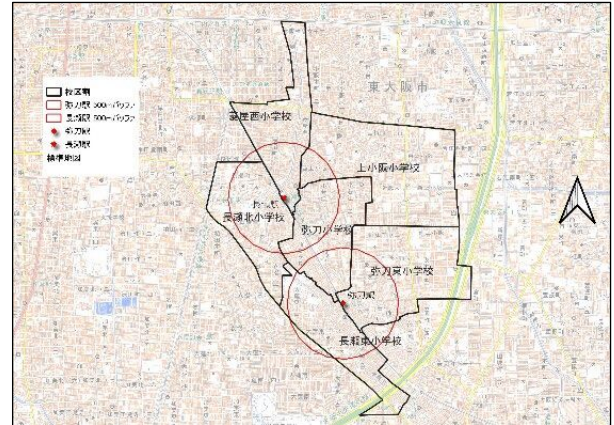


図1 6校区の区割りと駅から半径500mの範囲
長瀬駅を中心とする半径500m内に位置する校区：長瀬北、菱屋西、上小阪、弥刀、弥刀駅を中心とする半径500m内に位置する校区：弥刀、弥刀東、長瀬東を示す。

3. 研究方法

(1) 質問紙調査の実施

質問紙調査の目的は、近鉄大阪線沿線の校区ごとにみた駅周辺エリアの居住者の利用実態や満足度を分析するためにおこない、調査項目および方法は、「属性（選択肢方式）」「生活環境の満足度（10段階評価）」「空き家の現状（選択肢方式）」「暮らしやまちへの思い（選択肢方式）」「自由記述」である。調査時期は、2024年11月～12月である。調査対象者は、近鉄大阪線長瀬駅から弥刀駅までの沿線に隣接する自治会を対象に単位自治会につき30部を均等割付し、長瀬北小学校区（76部）（吉松町、長瀬町）、上小阪小学校区（148部）（宝持、上小阪、東上小阪、西上小阪、南上小阪、新上小阪）、長瀬東小学校区（133部）（金岡、大蓮東）、菱屋西小学校区（198部）（横沼町、菱屋西）、弥刀東小学校区（180部）（源氏ヶ丘、近江堂、友井）、弥刀小学校区（270部）（小若江、近江堂）の6校区（図1）を対象に1,005部の質問紙を配布した結果、801部の回収（回収率80%）となった。こうした回収率の高さは、沿線住民の高架化事業に対する関心の深さに起因すると考えられる。調査対象者について、回答者は、50歳代から70歳代が中心で（図2a）、性別に関しては、女性が6割である（図2b）。専業主婦・主夫が3割、非正規・正規・自営業等4割が就労している（図2c）。通勤圏については、自宅から徒歩30分以上が3割を超えている（図2d）。また、回答者の8割が持ち家・戸建て住宅である（図2e）。建築年を見ると、昭和25年以前と平成3年～12年に建設数が増加している（図2f）。さらに、居住年数は、10年以上居住して

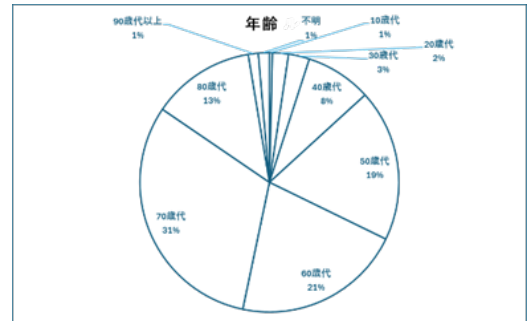


図2a 質問紙調査対象者の構成：年齢

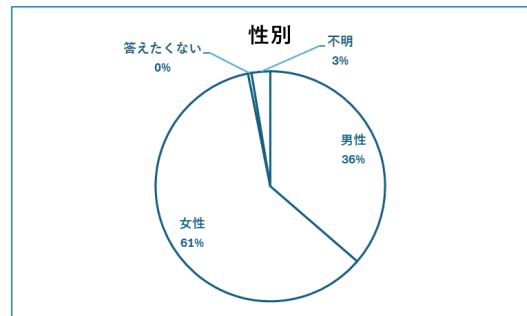


図2b 質問紙調査対象者の構成：性別

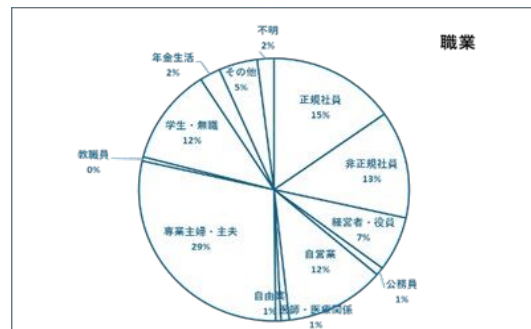


図2c 質問紙調査対象者の構成：職業

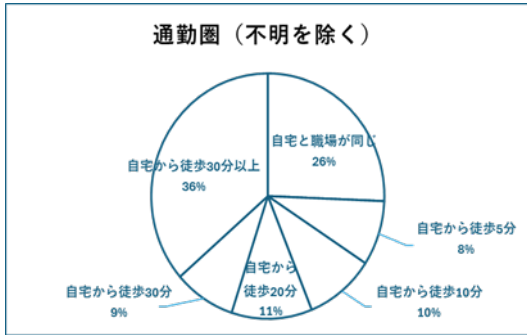


図 2d 質問紙調査対象者の構成：通勤圏

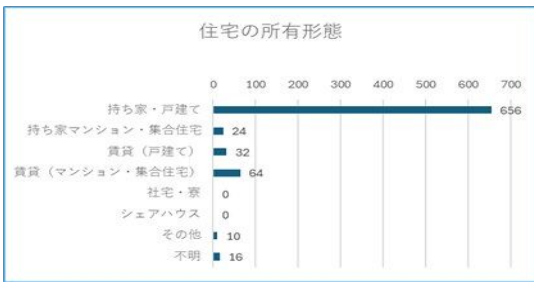


図 2e 質問紙調査対象者の構成：住宅所有形態

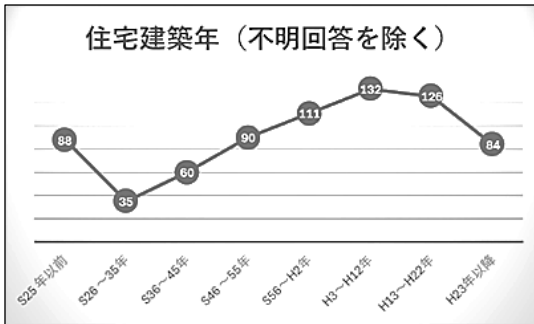


図 2f 質問紙調査対象者の構成：住宅建設年

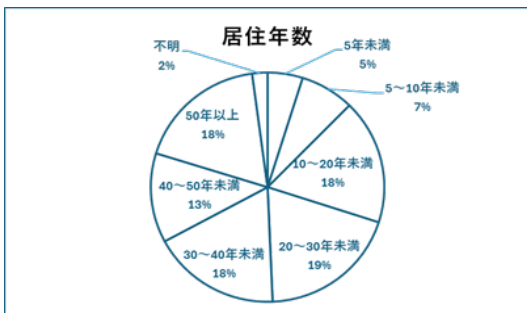


図 2g 質問紙調査対象者の構成：居住年数

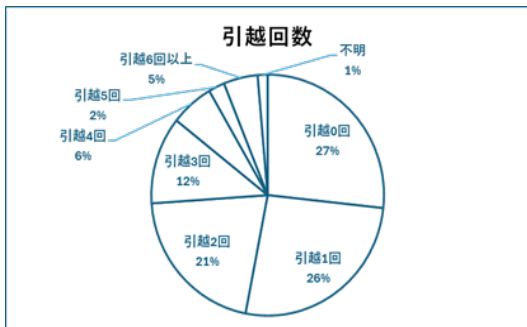


図 2h 質問紙調査対象者の構成：引越回数

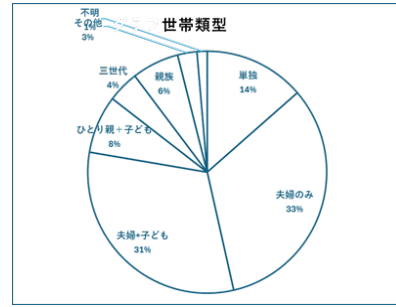


図 2i 質問紙調査対象者の構成：世帯類型

いる回答者が 8 割を超えている（図 2g）。引越し回数についても 3 割が引越しを経験していない（図 2h）。世帯類型は、「夫婦のみ」と「夫婦+子ども」がそれぞれ 3 割である。単独世帯は、1 割強である（図 2i）。

(2) 人流データ分析

携帯電話位置情報および駅利用者統計を活用し（クロスロケーションズ(株)人流アナリティクス）、駅から半径 500m 圏における滞在人口の時間帯別推移の分析をおこなっている。特に利用動向や滞在時間の変化を把握する。

(3) 生活環境の実態把握に基づく面的整備の留意点

校区ごとの居住者を中心とした質問紙調査の満足度と駅から半径 500m 圏の人流データを分析することで、「居住者の主観的評価」と「来街者の客観的な利用状況」の関係性を把握した。これにより、駅周辺エリアの面的整備計画に示唆を与えるものとする。

4. 分析結果

(1) 質問紙調査の分析結果

1) 居住者の生活環境に関する満足度

図 3 は、沿線の 6 つの地区別のそれぞれの項目の満足度の平均を比較した。不明を除く 559 サンプルのなかで、いずれの校区においても共通する点は、「道路の広さ・通行のしやすさ」「公園の広さ・アクセス」の公共空間の満足度が低い点である。それにあわせて、「災害に強い」「事故・犯罪に強い」「子育て環境」の満足度も同様に低い。

校区別にみると、長瀬駅に近接する「長瀬北」「菱屋西」「弥刀」は、ともに「災害に強い」「消防・救急活動に強い」「事故・犯罪に強い」などの暮らしの安心安全の満足度が低い。長瀬駅に隣接する「長瀬北」については、他の 2 校区と比較すると「住みやすさ」や「買い物環境」「スポーツや趣味・学習」の満足度が極めて低い。一方、弥刀駅に近接する「弥

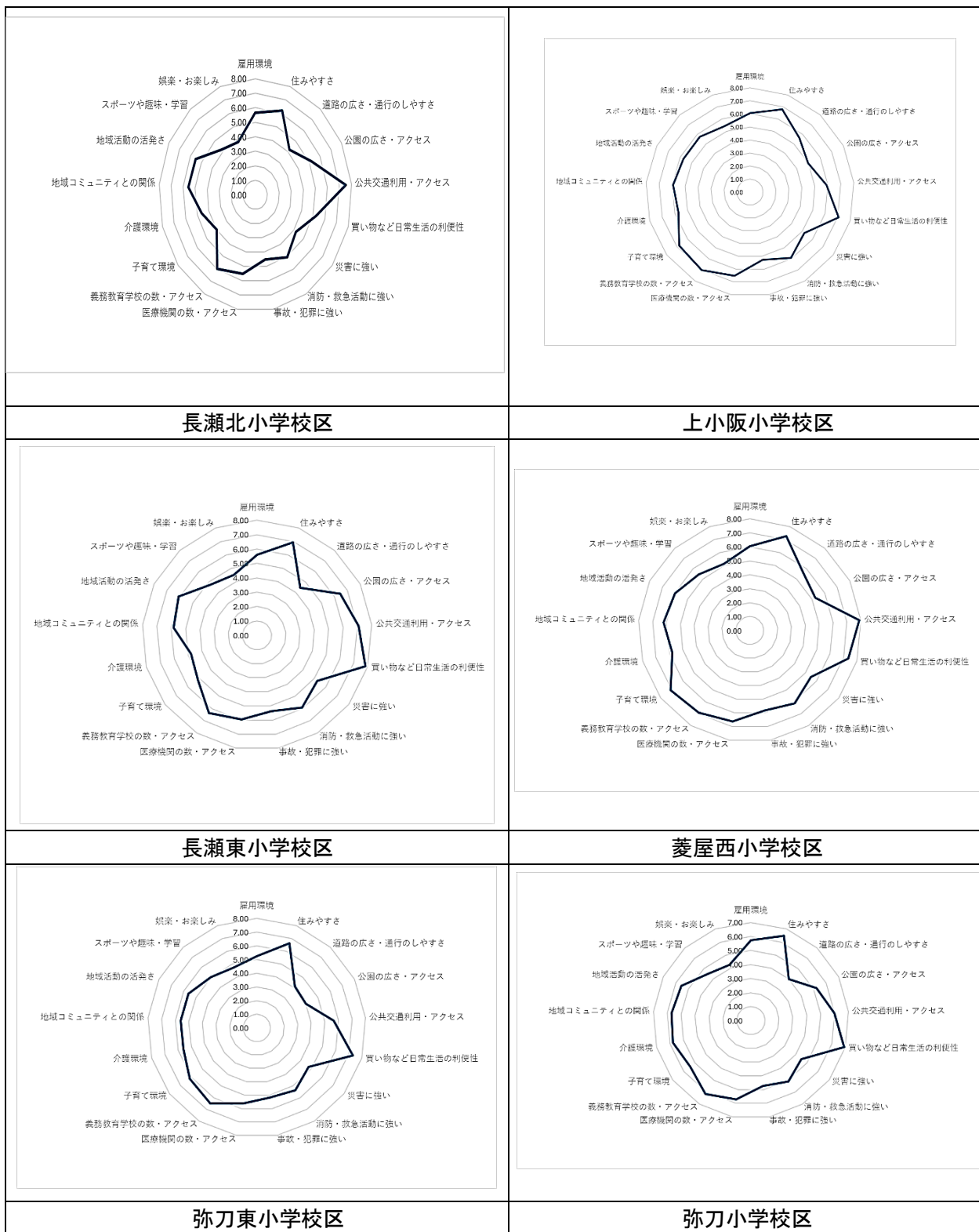


図3 質問紙調査結果にみる生活満足度評価 (不明回答を除く 559 サンプル対象)

刀東」「長瀬東」「弥刀」については、長瀬駅と同じく暮らしの安心安全の満足度はともに低いものの、「住みやすさ」「買い物環境」については満足度が高く、「スポーツや趣味・学習」が低い。

以上のことから、長瀬駅周辺の居住者は、駅に隣接する校区ほど、「住みやすさ」「買い物環境」「スポ

ーツや趣味・学習」などに対する不便を感じており、一方、弥刀駅周辺の居住者は、「住みやすさ」や「買い物環境」に関して満足度は高いが、「スポーツや趣味・学習」などの生涯学習に対して不満を感じていることから、同じ近鉄大阪線沿線の隣接する駅において、居住者満足度の違いがあることがわかった。

2) 「住みやすさ」と「満足度」

次に、「住みやすさ」を目的変数とした重回帰分析をおこなった。以下カッコ内は、標準化偏回帰係数を示している(表1)。このモデルによって「住みやすさ」の変動R²が約52.6%と説明できており、社会科学の質問紙調査などでは比較的高い説明力であると考えられる。また、すべての変数のVIFが10未満(最大でも「スポーツや趣味・学習」の4.305)であるため、変数間の強い相関によって係数が不安定になる「多重共線性」の問題は低いと考えられる。

「住みやすさ」を高める主要な要因は、「買い物など日常生活の利便性」(0.283)であり、最も影響力が強い要素で、日々の生活のしやすさが直結していると考えられる。次に、影響力があるのは、「道路の広さ・通行のしやすさ」(0.218)であり、移動のストレスの少なさが重要視されている。また、「地域コミュニティとの関係」(0.198)についても、居住歴が20年以上の居住者が7割強であるため、物理的な環境だけでなく、人間関係も住みやすさの大きな柱であるといえる。さらに、職住近接や仕事の選択肢も影響しており「雇用環境」(0.159)、憩いの場の有無も有意なプラス要因と考えられる「公園の広さ・アクセス」(0.153)なども影響を及ぼしている。

特に興味深いのは、「地域コミュニティとの関係」で、「コミュニティとの関係(0.198)」はプラスであるにもかかわらず、「活動の活発さ(-0.118)」はマイナスに効いている。これは、「近所付き合いは大事だが、行事や当番などが多すぎると負担(住みづらさ)に感じる」というライフスタイルの現代的な傾向を示唆しているといえる。

3) 「住み続けたい」と「思い出のある場所やこだわりのある場所」の関係

面的整備を計画する際重要なことは、当該エリアに「住み続けたい」と考える居住者がどれぐらいいるかという視点である。面的整備で住民排除やコミュニティ崩壊が起こらないように考える必要がある。そこで、「住み続けたい」と感じている居住者が、地域の特定場所に対してどのようなこだわりをもっているのかについて分析考察をおこなった。

「住み続けたい」と感じている住民は、85%と多く、「思い出やこだわりのある場所」との関係性がないという仮説をたて、両者の関係性を見るためχ²検定をおこなった。分析結果は、P=0.015814358、p<0.05で有意差があり、仮説は棄却された。

表1 「住みやすさ」を目的変数にした場合の満足度の重回帰分析結果

変数名	住みやすさ	95%下限	95%上限	VIF
雇用環境	.159 **	0.089	0.230	1.487
道路の広さ・通行のしやすさ	.218 **	0.145	0.292	1.604
公園の広さ・アクセス	.153 **	0.083	0.224	1.476
公共交通利用・アクセス	.102 **	0.031	0.173	1.499
買い物など日常生活の利便性	.283 **	0.207	0.359	1.696
災害に強い	-.035	-0.128	0.059	2.574
消防・救急活動に強い	.033	-0.063	0.128	2.724
事故・犯罪に強い	.040	-0.053	0.133	2.547
医療機関の数・アクセス	-.060	-0.154	0.035	2.652
義務教育学校の数・アクセス	-.003	-0.087	0.080	2.054
地域コミュニティとの関係	.198 **	0.091	0.306	3.438
地域活動の活発さ	-.118 *	-0.225	-0.010	3.432
スポーツや趣味・学習	-.012	-0.132	0.108	4.305
娯楽・お楽しみ	.063	-0.056	0.182	4.207
R ²	.526 **			

注) 分析方法:「フリーの統計ソフトHAD(清水裕士)」を使用。

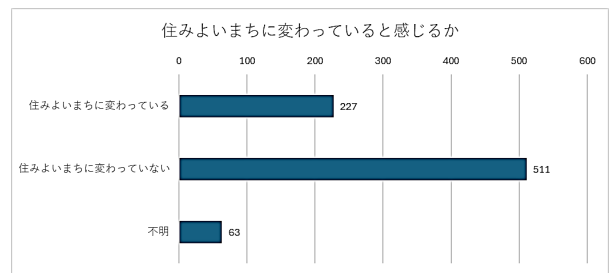


図4 住みよいまちに変わっていると感じるか

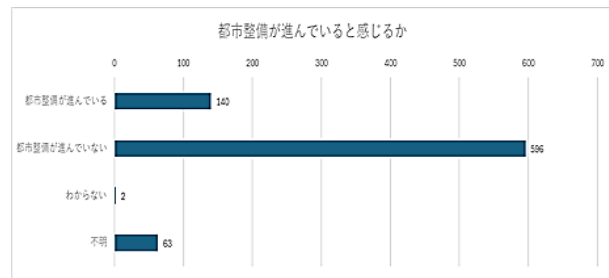


図5 都市整備が進んでいると感じるか

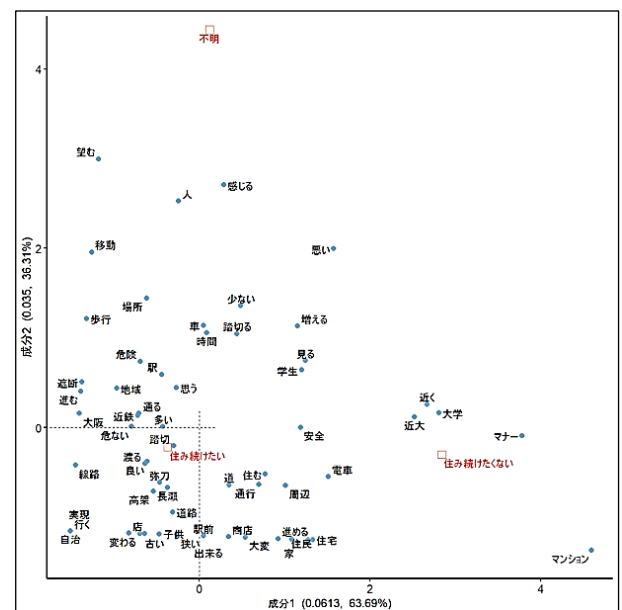


図6 対応分析(住み続けたいかどうか)

「住み続けたい」に関する「思い出やこだわりのある場所」の出現場所が175サンプル回答あった。しかも近鉄大阪線沿線の周辺が主な場所であるところも興味深い。出現場所が1つしかない場所で歴史的な価値ある場所や民家についても居住者への周知が必要であることがわかった。一方で「住みよいまちには変わっていない」(64%)や「都市整備が進んでいない」(74%)と感じている居住者も多く、近鉄大阪線沿線の面的整備の早期実現が望まれる(図4、図5)。また、自由記述について、KHCoderを使ってテキストマイニングにおける対応分析(コレスポネンデンス分析)の結果を示した散布図を作図した。自由記述などのワード(青い点)と、特定の属性(赤色の四角:「住み続けたい」「住み続けたくない」「不明」)が、平面上でどのように関係しているかを可視化したものである。また、この図の読み方として、「近い位置にある点ほど関係性が強い」と解釈できる。結果として、「住み続けたい」と感じている居住者は、道路、店、駅前、商店、自治、子供、便利、良いといったワードが出現している。以上のことから生活インフラが整っていることや、地域コミュニティ(自治)がしっかりしていることが、継続居住の意向を支えていることがわかり、変わる、古いといったワードで、まちの変化や歴史を肯定的に捉えている層が含まれている可能性がある。一方、「住み続けたくない」と感じている居住者は、マンション、マナー、大学、近大、学生といったワードが出現している。特定の施設立地(大学やマンション)に関連する悩みが推測され、特に「マナー」が近くにあることから、「学生のマナー」や「マンション建設・居住による環境変化」が、転出意向の大きな要因となっている可能性が高い。

また、第1成分(横軸:寄与率63.69%)については、左側の「生活の質・利便性(ポジティブ)」と、右側の「外部要因・マナー問題(ネガティブ)」の対立である。第2成分(縦軸:寄与率36.31%)については、下側の「具体的・物理的な環境(店、道路)」と、上側の「意識・感覚的な変化(思い、感じる)」の違いを表している(図6)。

(2) 人流データの分析結果

次に人流データについては、質問紙調査を実施した2024年11月時点について「長瀬駅」と「弥刀駅」の半径500mを中心とする対象駅周辺における人流特性の把握をおこなった。図7の用途地域図を見る

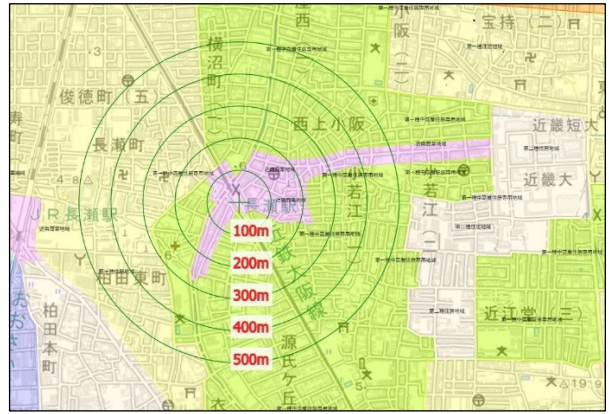


図7 長瀬駅より半径500m圏域

凡例:ピンク(近隣商業地域)、緑(第1種中高層住居専用地域)、黄色(第1種住居地域)、出典:大阪府地図情報提供システム

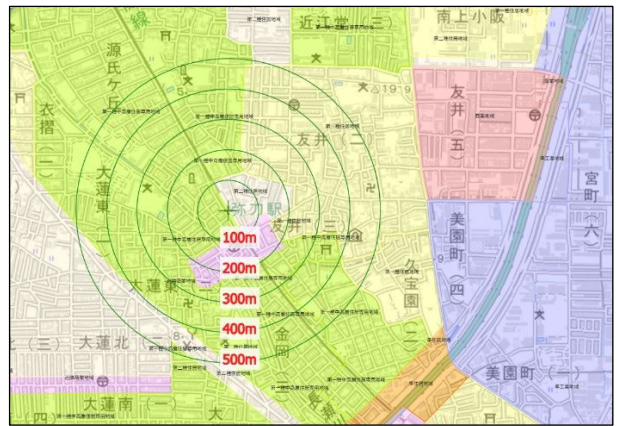


図8 弥刀駅より半径500m圏域

凡例:ピンク(近隣商業地域)、緑(第1種中高層住居専用地域)、黄色(第1種住居地域)、出典:大阪府地図情報提供システム

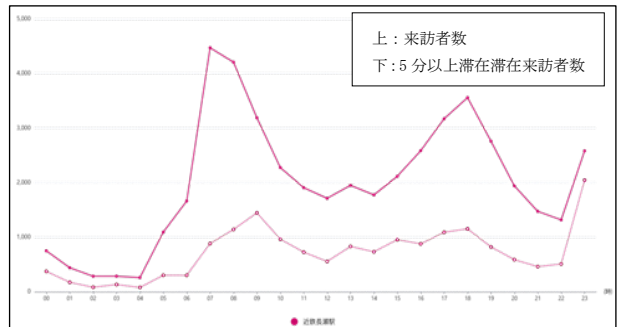


図9 時間ごとの推計来訪数(人)

(近鉄大阪線長瀬駅半径500m圏)2024年11月時点

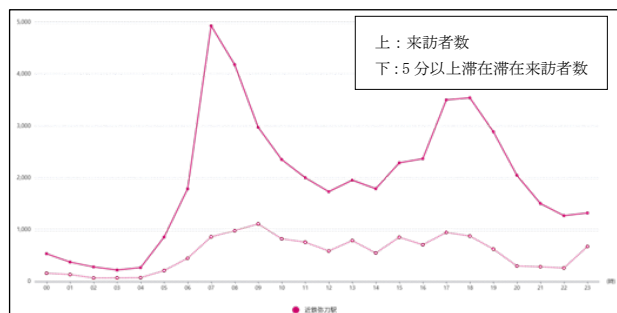


図10 時間ごとの推計来訪数(人)

(近鉄大阪線弥刀駅半径500m圏)2024年11月時点

限り、近鉄長瀬駅は、駅を中心に「第一種中高層住居専用地域」が取り囲み、その内部に「商業地域」が大学まで伸びているが、図8の弥刀駅は、駅を境にして「第一種中高層住居専用地域」と「第一種住居地域」が分かれており、両地域の緩衝帯としての商店街が伸びている。以上のことから、この両地域は、まったく生活環境が異なるエリアに立地していることがわかった。

次に、近鉄長瀬駅の2024年11月の時間帯別来訪者データによると、全来訪者数のピークは7時の4,470人であり、通勤時間帯の朝の混雑を反映している。来訪者数が少ない時間帯は4時で259人と非常に少なく、深夜から早朝にかけての移動が限定的であることが示されている。「5分以上滞在した来訪者数」の最大値は23時の2,045人であり、夜遅くにも一定数の滞在者が存在することがわかった。また、近鉄弥刀駅においては、最大の推計来訪数（合計）は7時の4,933人で、朝の通勤時間帯に特に来訪者が集中している。最小は3時の222人で、深夜から早朝にかけて来訪者が非常に少ないことが明らかとなった。「5分以上滞在した来訪者数」も7時から9時にかけて多く、特に9時の1,112人が最大値で、駅に長時間滞在する利用者が多いことを示唆している（図9、図10）。

(3) 人流データによる面的整備課題の可視化

近鉄長瀬駅周辺は、近大通りを中心とした学生・教職員の通学通勤路であり、学生・職員数も多く、朝夕のラッシュアワーに加えて「5分以上滞在した来訪者数」が、22時以降も多いことから、終電後の駅周辺の安全対策や待機スペースの充実を検討する必要がある。夜間の人流については、質問紙調査の自由記述や満足度にも出現していなかったことから、単一の調査では見落とされがちな整備課題が明らかになった。一方で、近鉄弥刀駅周辺は、住宅地であり、夜間（20時以降）は来訪者数が徐々に減少していることから、朝のピーク時間帯（6時～9時）における混雑緩和策の検討が望ましい。また、朝のラッシュアワーの駅構内の導線確保や案内スタッフの増員、周辺交通手段の連携強化なども考えられる。

5. まとめ

本研究は、近鉄大阪線長瀬駅・弥刀駅周辺を対象

として、面的再整備に向けた課題の抽出と基礎的条件の把握ならびに今後の展望を明らかにすることを目的とし、住民満足度といった主観的評価を中心に客観的人流データを補完的に用いることで、単一の調査では見落とされがちな整備課題を可視化できることを明らかにした。駅前再開発事業は単なる商業利便性の向上にとどまらず、生活の安全性や交流機会の拡大を通じて地域社会の質的向上に寄与していることが確認された。特に、主観的評価と客観的データを鉄道沿線というエリア内で総合的に分析する枠組みは、居住者の実感を反映しつつ政策的課題を可視化する点で有用であり、他地域の都市再開発や公共空間整備の評価にも応用可能である。

本研究の結果は、一律の「鉄道高架化」ではなく、駅ごとの人流特性と住民ニーズのミスマッチを解消する個別最適化された整備計画の必要性を提起している。長瀬駅には「交流と安全」を両立させる空間設計、弥刀駅には「生活の質と安心」を支える機能配置とした。このように、主観（質問紙調査）と客観（人流データ）のズレを両駅間で比較検証することで、東大阪市が今後進めるべき面的再整備の具体的な優先順位と、設計上の留意点を明確に示した。

今後の課題は、①長期的な人流データを蓄積し再開発効果の持続性を検証すること、②年齢層や世帯類型といった住民属性ごとの評価を比較することで異なるニーズに対応した施策立案を行うこと、③質問紙や人流以外のデータ（不動産動向、防犯統計、健康指標など）の収集による多面的な効果指標を検討する必要があるといえる。

参考文献

- 1) 岩本敏彦・中村文彦・岡村敏之・矢部努「都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備に関する研究」『土木計画学研究・論文集』23巻 pp.641-649,2006年
- 2) 吉田朗・鈴木淳也・長谷川隆三「近隣環境における「生活の質」の測定に関する研究」『1998年度第33回日本都市計画学会学術研究論文集』37,pp.37-42,1998年
- 3) 青木崇・角野幸博「鉄道を用いた近接系周辺施設の利用実態に関する考察」『公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集』Vol.56 No.3,pp.1397-1404,2021年
- 4) 白林・卯月盛夫「GPSデータを用いた来場者人流特性統計分析手法とシステムツール」『日本都市計画学会都市計画報告集』20巻4号,pp.386-390,2022年
- 5) Yi Wu et al. Exploring urban railway station-based attractiveness considering demographic-specific demands : Case study of Odakyu line, *Japan Cities* 158 2025
- 6) Kiyohito Utsunomiya et al. Expectations and satisfaction towards railway companies by residents in Japan. *Research in Transportation Economics* Volume100, September 2023