

長岡天神駅周辺まちづくり基本構想

平成30年3月

長岡天神駅周辺まちづくり協議会

< 目次 >

1.	はじめに	
1-1.	まちづくり基本構想に対する想い.....	1
1-2.	まちづくり協議会の歩み.....	2
2.	長岡天神駅周辺の特徴	
2-1.	都市計画でのまちの位置づけ.....	3
2-2.	まちの特徴.....	4
3.	まちの課題	
3-1.	地域の現状に対するアンケート調査.....	6
3-2.	まちの課題.....	7
4.	まちの将来像	
4-1.	将来イメージに関するアンケート調査.....	8
4-2.	まちの将来像.....	9
5.	まちづくりへの提案	
5-1.	阪急線路の立体化の推進について.....	10
5-2.	駅前広場の整備について.....	14
5-3.	駅周辺の道路計画の考え方について.....	17
5-4.	土地利用の考え方について.....	19
6.	まちづくり基本構想の実現に向けて	
6-1.	段階的なまちづくりの実行.....	22
6-2.	今後のまちづくりの進め方.....	24

【参考】

「長岡天神駅周辺まちづくりに関するアンケート」調査票

1. はじめに

1-1. まちづくり基本構想に対する思い

阪急長岡天神駅周辺は、長岡京市の中心部として古くから賑わいのある地域です。

しかし、駅周辺は道路幅員が狭く、歩行者や自転車が安心して通行できる状況ではなく、また踏切による渋滞が発生し、交通面・安全面で課題を抱えているほか、駅前広場がなく、鉄道との乗り換え利便性も良くない状況であるなど、私たちの暮らしに影響を及ぼしています。

このため、駅周辺の住環境の向上と、利便性のある安全で安心して暮らせるまち、市の中心部として相応しい賑わいのあるまち、地域住民や市民だけでなく市に来られる人々にも誇れるまちを目指し、行政や関係機関、専門家と協働しながら、その実現に向けたまちづくりを進めることを目的として、開田自治会区域内に居住する者を中心に「長岡天神駅周辺まちづくり協議会（以下、まちづくり協議会）」を設立しました。

まちづくり協議会では、平成27年7月の発足以来、2年9か月にわたり、長岡京市の支援を受けながら勉強会や先進地の視察を重ねてまいりましたが、このたび、まちの将来像やまちづくりへの提案などをまとめた、『まちづくり基本構想』を策定しました。

基本構想の策定にあたり、関係する方々をはじめ、地域住民を対象とした「長岡天神駅周辺まちづくりに関するアンケート調査」にて多くのご意見を寄せていただいた皆さんに、心から感謝申し上げます。

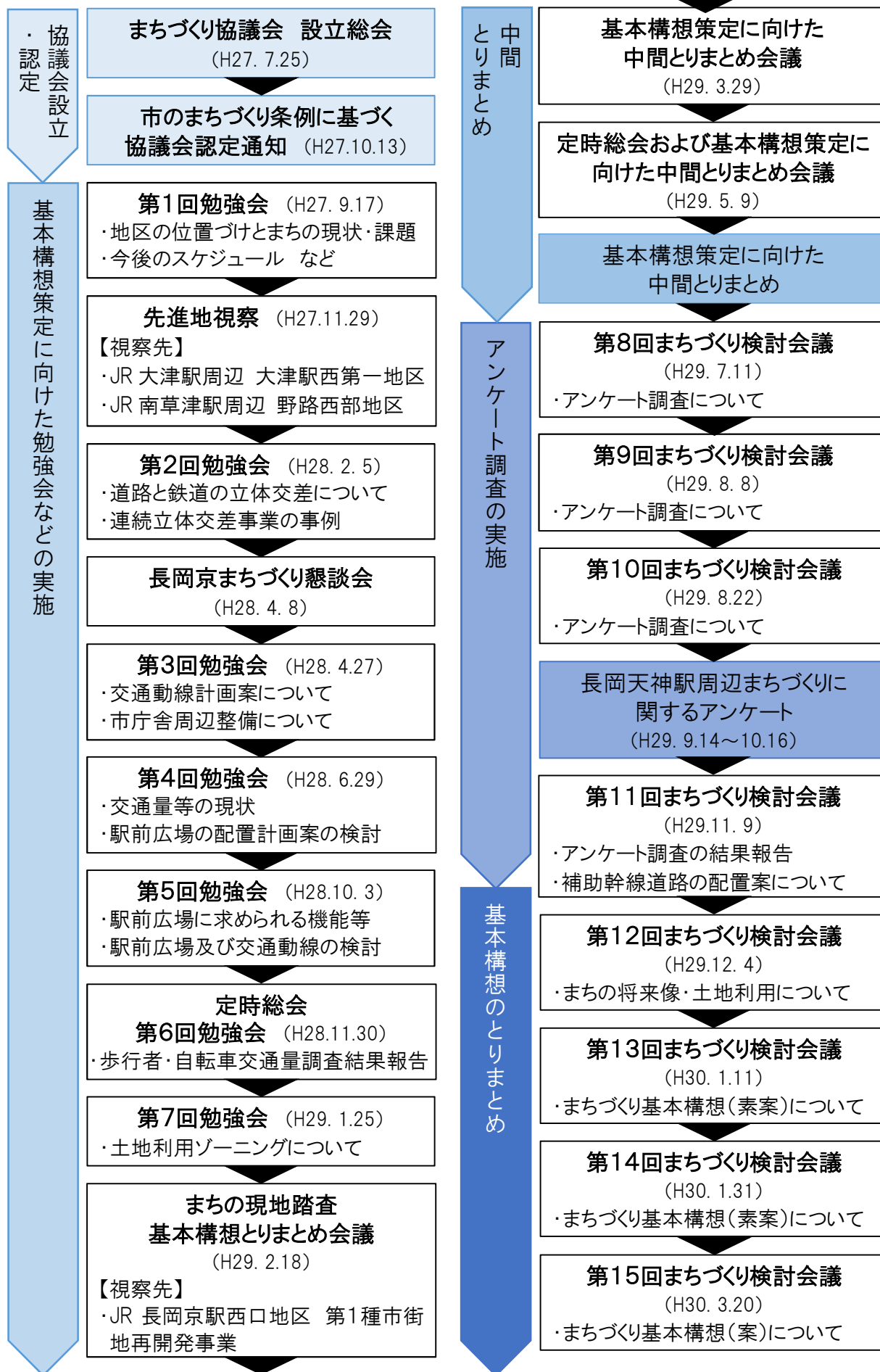
まずは、私たち住民自らが考えた基本構想をもって、長岡京市まちづくり条例に基づく「意見の申出及び施策の提案」を長岡京市に行い、この基本構想をベースに、専門的な視点から検討いただき、基本構想の実現化に向けた取り組みを進めていただきますよう要望します。

私たちの活動が、課題が山積する阪急長岡天神駅周辺のまちづくりへ向けた最初の一步となり、この『まちづくり基本構想』が大きく深い池の中へ投げ入れた石となり、市民を巻き込んだ議論という波になれば幸甚に存じます。

平成30年3月

長岡天神駅周辺まちづくり協議会
委員一同

1-2. まちづくり協議会の歩み



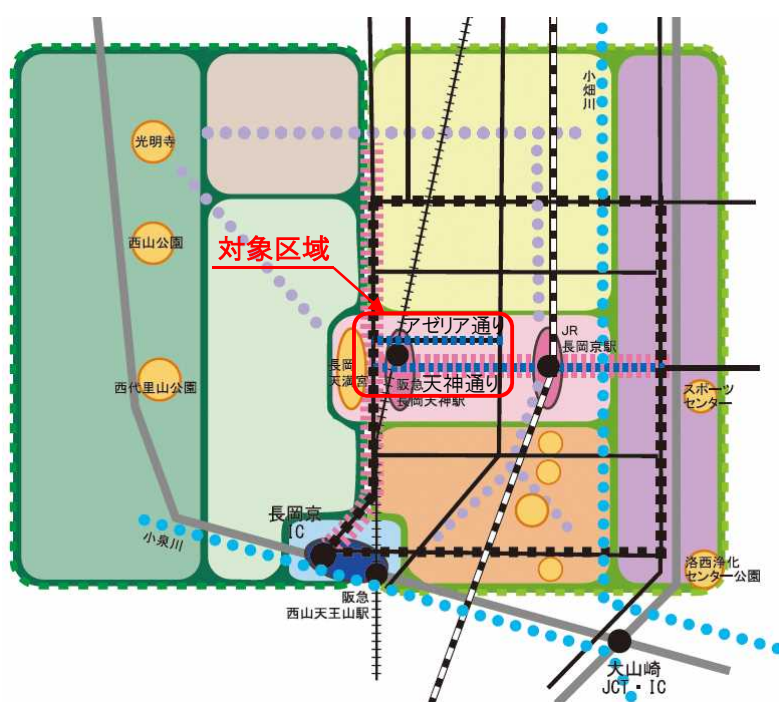
2. 長岡天神駅周辺の特性

2-1. 都市計画でのまちの位置づけ

基本構想で対象区域とする長岡天神駅周辺地域における、第二期長岡京都市都市計画マスタープラン（H28.3）での位置づけを確認します。

■ 都市の将来の構造図

（出典：第Ⅱ期長岡京都市都市計画マスタープラン（H28.3））



拠点名称	機能
都心拠点	本市の商業・業務機能などの中核を担う拠点
広域交通拠点	広域公共交通網である鉄道と高速道路を結び拠点
歴史・文化レクリエーション拠点	主要な歴史・文化・レクリエーション資源拠点
名称	機能
高速道路軸	京阪神、京都府内を南北に結び、広域高速移動を可能にする道路
幹線道路軸	都市間を結び道路、市街地内の交通を円滑にする道路
交通メイン軸	公共交通サービスの充実やひとを優先する道路
環状道路	通過交通の流入抑制により市街地内交通を円滑にする環状の道路
交通結節点	駅や高速道路 IC などの各移動における乗り換え・接続の拠点
回廊名称	機能
シンボル軸	都心拠点などを結ぶ歩きたくなる回廊
うるおい水辺軸	主要な河川沿いの水辺空間を楽しむ回廊
歴史ふれあい軸	主要な歴史資源、社寺仏閣、田園の原風景をめぐる回廊
みどり資源	山林や農地などの面的みどりを活かしながら「守り、残す」
市域西部	
市域東部	水辺や主要道路などの線的なみどりを活かしながら「創り、育てる」

- ・長岡天神駅周辺は、JR 長岡京駅周辺とともに交通利便性が高く、本市で最もにぎわいのある『都心ゾーン』に位置し、商業・業務機能などの中核を担う『都心拠点』として位置づけされています。
- ・アゼリア通りと天神通りは、公共交通サービスの充実やひとを優先する『交通メイン軸』、長岡天神駅は乗り換え・接続の拠点である『交通結節点』として位置づけされています。
- ・天神通りと大山崎大枝線は、都心拠点などを結ぶ歩きたくなる回廊『シンボル軸』として位置づけされています。

対象区域

基本構想策定の対象区域は、長岡天神駅の周辺に位置する幹線道路（アゼリア通り、天神通り、大山崎大枝線、西京高槻線）に囲まれた、東西に約1 km、南北に約0.5 kmの各幹線道路の沿道を含んだ範囲とします。

本区域は、長岡京市の中心市街地であると同時に、まちづくり協議会を構成する開田地域にとっても自治会区域の中核を担っております。

2-2. まちの特性

長岡京市は、京都と大阪という二大都市の中間に位置する交通の要衝として栄え、長岡京の都がおかれた歴史を持つ、利便性と文化的な生活が両立した、他に誇れるまちです。

開田地域は、古くは田園風景の広がるのどかなまちでしたが、1928年に現在の阪急京都線の長岡天神駅が開業し、高度経済成長期には長岡天神駅を起点とした宅地開発が進んだことで、人口も増え大きく発展してきました。

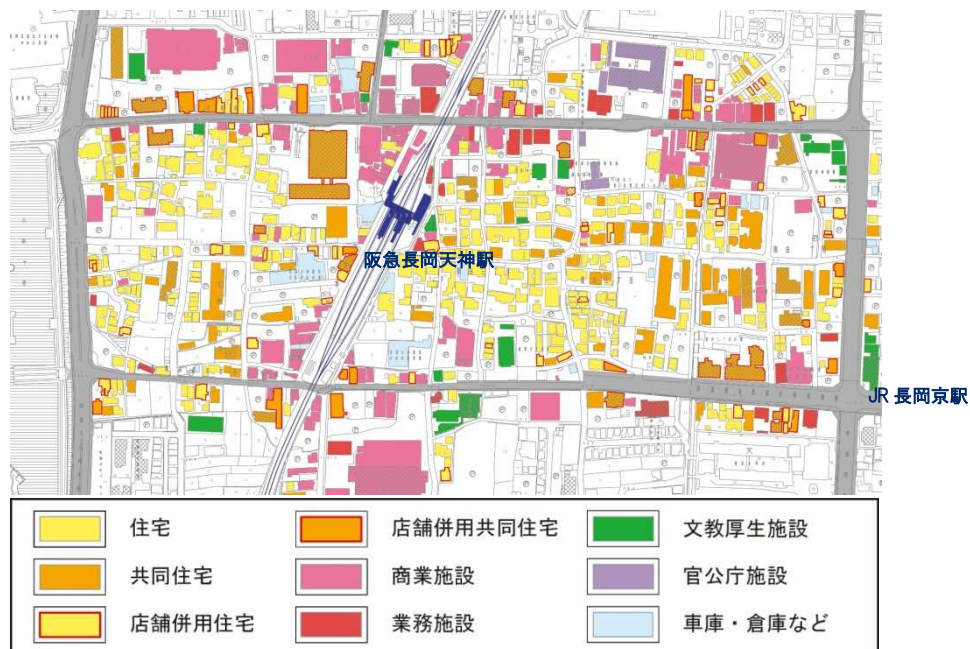
しかし、今後全国的に人口減少や高齢化社会の到来が予測されるなかで、長岡京市の人口も横ばい状態に遷移しつつあり、このまま何も対策を講じずに人口減少が起こると、まちの活力が低下することが危ぶまれています。

《立地特性》

- ・ 区域には、市役所、図書館、産業文化会館、郵便局などの公共公益施設が集中しています。
- ・ 長岡天神駅を中心に商店街や複合商業施設、スーパーマーケットなどが集積し、長岡京市における商業の中心地となっています。
- ・ 区域の西側には、学問の神様として知られる長岡天満宮があり、多くの参拝者や観光客が訪れています。

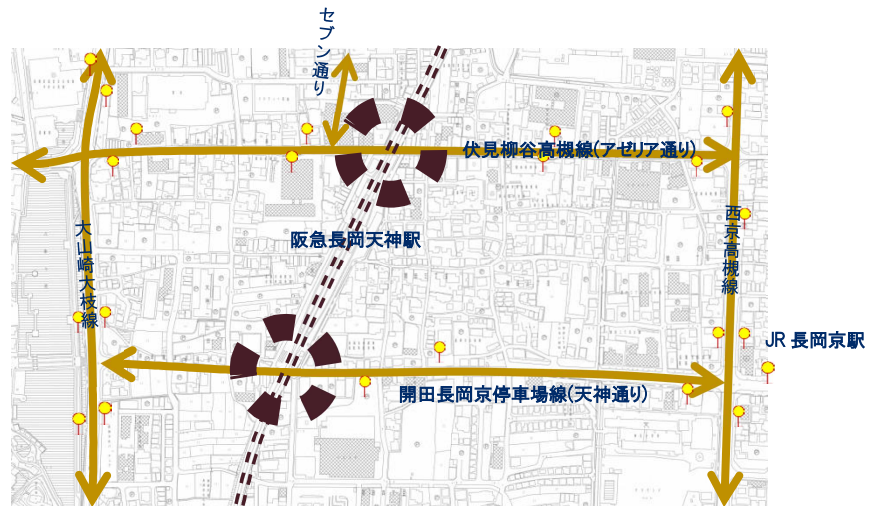
《土地利用特性》

- ・ 区域内の土地利用は、住宅系の利用が中心となっています。特に、JR長岡京駅との中間に位置するエリアには、共同住宅が多く立地しています。
- ・ その他の土地利用としては、アゼリア通りと天神通りの沿道を中心に、商業・業務系の利用が集まっています。
- ・ 区域の中には農地の点在が見られるほか、平面駐車場も多く存在しています。



《交通特性》

- ・市西部の住宅地から市中心部や国道 171 号方面へ向かう交通がアゼリア通りや天神通りに集中しています。また、アゼリア通りは歩行者・自転車の交通量が多く、特に歩行者の交通量は天神通りの約 2 倍となっています。



- ・駅両端の踏切では最大踏切遮断時間が約 35 分/時間と長く、特に朝夕の通勤通学時間帯には、踏切付近に歩行者や自動車等の滞留が多く発生しています。
- ・駅最寄りのバス停留所へは、一日に約 390 本、ピーク時は 20 本/時間（東向き）の路線バスが運行しています。また、駅からバス停までの距離は約 200m と、乗り継ぎに 2～3 分歩く必要があります。
- ・駅利用者の約 8 割が徒歩や自転車で駅を利用しています。
- ・駅周辺には送迎用の駐車スペースがないため、セブン通り等周辺道路での駐停車が日常化しています。



《住環境特性》

- ・駅周辺には、商業施設が集積するなど生活利便施設が多いものの、地域住民が憩える公園や広場などのオープンスペースがほとんどありません。一方、本区域の西側に隣接する八条ヶ池は、長岡天満宮と一体になった景観を形成しており、市民の憩いの場として親しまれています。
- ・区域全体としては家屋の密集度は高くないものの、昔ながらの狭い道路が多く残っています。



3. まちの課題

今後のまちづくりを考えるために、まずは地域の課題について、的確に把握し共有したうえで、対策を考える必要があります。そのため、アンケート調査を実施することで地域の方々の意見を広く把握し、まちの課題について整理しました。

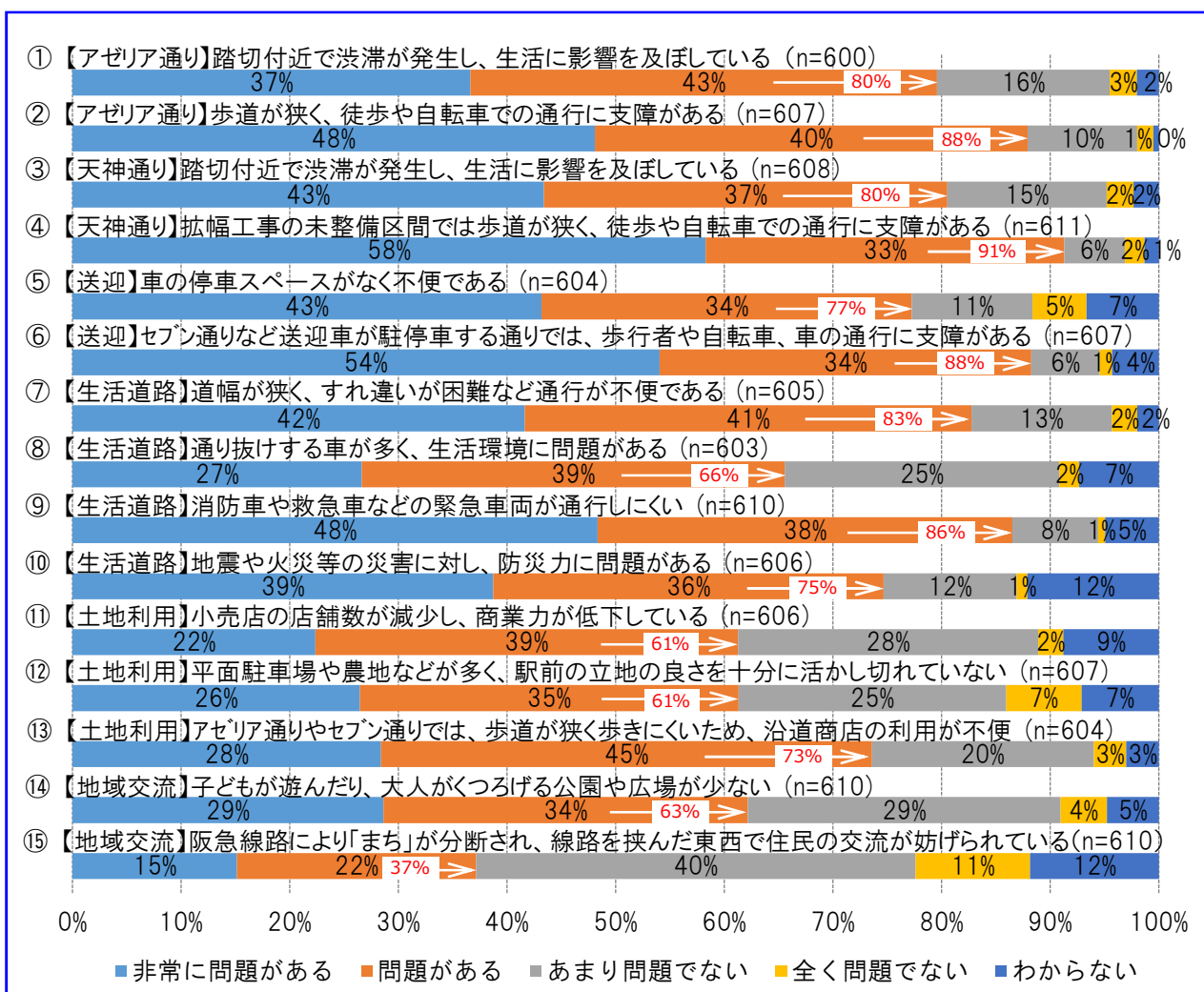
3-1. 地域の現状に対するアンケート調査

アンケート調査では、「長岡天神駅周辺のまちの現状」についてご意見をお聴きしました。

その結果、交通対策や道路整備の不十分さについて、多くの方が問題意識を持たれていました。併せて、生活の安心・安全についても問題意識が高い傾向にありました。

また、自由意見として駅前の魅力が足りないことや、踏切付近の交通の混乱など、様々なご意見をいただきました。

■ 長岡天神駅周辺のまちの現状について



3-2. まちの課題

長岡天神駅周辺のまちの課題について、まちの特性やアンケート調査の結果を踏まえて、「道路・交通」「土地利用・にぎわい」「住環境」の3つの視点で整理しました。

《道路・交通》

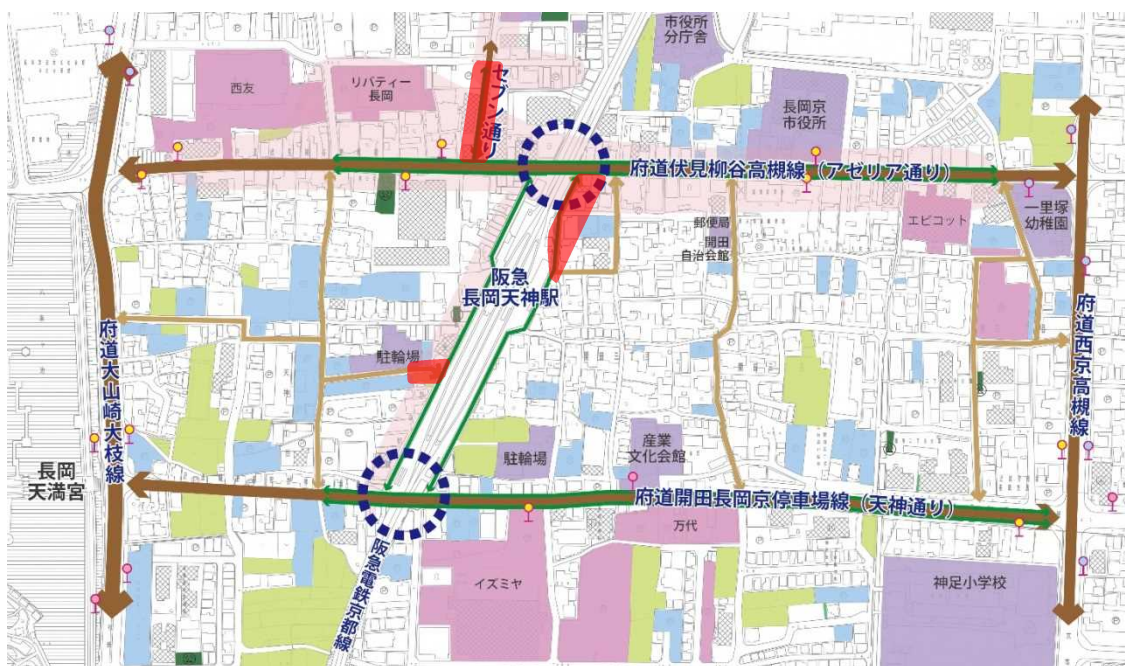
- (1) 歩行者・自転車通行の安全性、快適性の確保
- (2) 狭くて通りにくい生活道路の改善
- (3) 踏切付近での交通渋滞の解消
- (4) 駅周辺道路での送迎による駐停車の解消

《土地利用・にぎわい》

- (1) 駅近の利便性を活かした土地活用
- (2) にぎわい・駅前魅力の創出

《住環境》

- (1) 安心・安全な住環境の形成
- (2) 憩いの場の創出



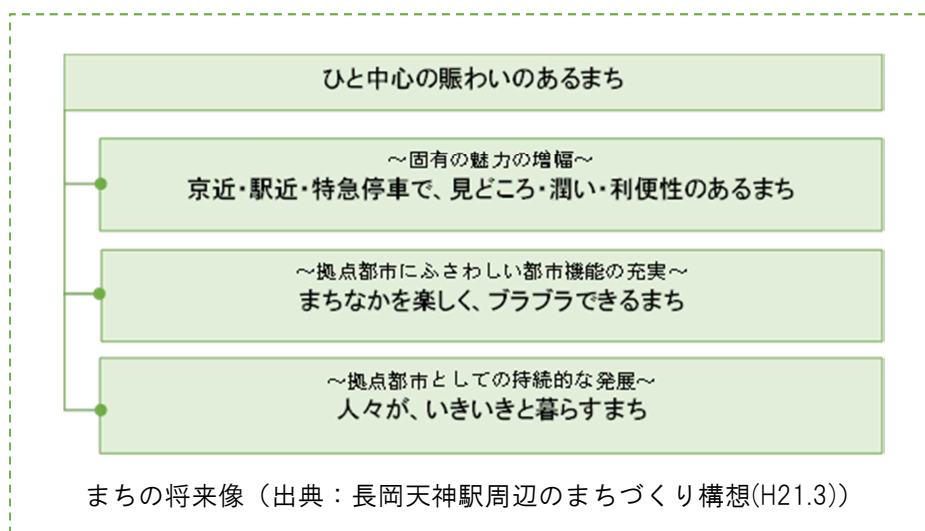
まちの現況図

凡 例					
	農地(田・畑)		車両交通量が多い道路		バス停(阪急・はっぴい)
	平面駐車場、空き地等		通過交通の多い生活道路		バス停(阪急)
	主要な公共公益施設		歩行者・自転車交通量の多い道路		バス停(はっぴい)
	商店街		踏切		公園
	大規模商業施設(駐車場含む)		駐停車の多くみられる箇所		緑地

4. まちの将来像

長岡天神駅周辺のまちづくりを進める上で、まちづくりに関わる人々が共有できる「まちの将来像」を持つことが大切だと考えました。そのため、まちづくり協議会では、『長岡天神駅周辺のまちづくり構想（平成21年3月）*』を踏まえ、勉強会での議論やアンケート調査の結果をもとに長岡天神駅周辺のまちの将来像を検討しました。

*『長岡天神駅周辺のまちづくり構想（平成21年3月）』は、市民や関係団体の代表者、学識経験者などから成る「長岡天神駅周辺整備構想検討委員会」において策定されました。



4-1. 将来イメージに関するアンケート調査

アンケート調査では、「長岡天神駅周辺エリアの将来イメージ」について自由なご意見をお聴きしました。

その結果、駅を中心とした賑わいや、乗継ぎが便利な駅前、ひとにやさしいまちなど、様々なご意見をいただきました。

■ 長岡天神駅周辺エリアの将来イメージについて <主な自由意見>

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| ➤ 駅を中心に賑わいがある [29 件] | ➤ 住みやすさ(マンション等)を望む [8 件] |
| ➤ 乗継ぎが便利な駅前 [21 件] | ➤ すっきりとした明るいまち [7 件] |
| ➤ ひと中心・ひとにやさしいまち [14 件] | ➤ 緑豊かなゆとりある人の集まる駅前 [7 件] |
| ➤ 子ども・子育てにやさしいまち [10 件] | ➤ 安全なまち [6 件] |
| ➤ 自然・歴史など長岡京の特徴を活かしたまち [9 件] | ➤ 観光地としての整備が必要 [6 件] |
| ➤ 高齢者にやさしいまち [8 件] | ➤ 落ち着いてゆったり過ごせるまち [5 件] |
| | ➤ 魅力的な商業施設が必要 [4 件] |

4-2. まちの将来像

長岡天神駅周辺のまちづくりにおいては、これまで培われてきたこの地域の特性を活かしつつ、前章のまちの課題やアンケート調査で寄せられた将来イメージに関するご意見を踏まえ、将来に危惧されるまちの活力低下を抑え長岡京市の魅力を発揮するため、まちの活力の源となる居住人口や交流人口を維持・増加させ、駅を中心とした賑わいの創出が必要だと考えました。そして、賑わい創出のため、駅や商店などを利用する歩行者が主役になれるまちが望ましいと考え、まちづくりのコンセプトに、「ひと中心の賑わいのあるまち」を掲げました。

そして、これからのまちづくりを具体的に検討していく際に、まちづくりに関わる人々が共有できるまちづくりの目標として、「人にやさしい安心・安全なまち」、「賑わいがあり、歴史を感じるまち」、「ゆとりある、住みたくなるまち」の3つのキーワードを設定しました。

さらに、長岡天神駅周辺のまちづくりを進める上では、古くから“天神さん”の愛称で親しまれている長岡天満宮に隣接する地域として“長岡天神”の魅力をさらに高めるため、まちづくりのコンセプトの副題として、「長岡天神に暮らす」を掲げました。

■ 長岡天神駅周辺まちづくりのコンセプト

ひと中心の賑わいのあるまち ～長岡天神に暮らす～

まちづくりの目標

人にやさしい安心・安全なまち

- ・ 安心・安全な歩行空間づくり
- ・ 生活道路の改善
- ・ 踏切付近での渋滞の解消
- ・ 利用しやすい公共交通

賑わいがあり、歴史を感じるまち

- ・ 長岡天神駅周辺のエリア価値の向上
- ・ 買い物しやすい商店街づくり
- ・ 何度も訪れたいくなる駅前づくり
- ・ 天神詣りを楽しめるまちづくり

ゆとりある、住みたくなるまち

- ・ 便利で良質な住環境づくり
- ・ 今ある風景を大切にしたいまち
- ・ ゆったりと歩きたいくなるまち
- ・ ほっとくつろげる憩いの場づくり

まちの課題

歩行者・自転車通行の
安全性、快適性の確保

狭くて通りにくい生活道
路の改善

踏切付近での交通渋滞の
解消

駅周辺道路での送迎によ
る駐停車の解消

駅近の利便性を活かした
土地活用

にぎわい・駅前魅力の創出

安心・安全な住環境の形成

憩いの場の創出



5. まちづくりへの提案

まちづくり協議会では、前章で定めた「まちづくりの目標」をもとに、下記の4つの都市整備に関する整備方針を提案します。

4つの提案

1. 阪急線路の立体化の推進について
2. 駅前広場の整備について
3. 駅周辺の道路計画の考え方について
4. 土地利用の考え方について

5-1. 阪急線路の立体化の推進について

天神通りは、JR長岡京駅から長岡天満宮を結ぶ、市のシンボル軸として整備が進められています。昭和42年に決定された都市計画の内容では、阪急線路を交差する部分は、道路を高架にする計画となっています。

線路を跨ぐ道路橋を整備すると、自動車の移動性が向上し、渋滞の解消や踏切事故の恐れもなくなりますが、一方で歩行者や自転車、車いす、ベビーカーなども道路橋を上り下りして移動することになり、現状よりも移動の負担が大きくなります。また、道路橋により開田地域が北と南に分断されるため、地域の繋がりが薄れ、コミュニティが断たれてしまいます。さらには、商店などの賑わいも減退し、商業への悪影響が懸念されます。

これらの問題を解決するためには、その計画の代替案として、踏切での交通渋滞等を解消するだけでなく、まちの一体化や土地の有効活用を図ることが可能な、阪急の線路を立体化することが考えられます。

そのため、「道路を高架化した場合」と「鉄道を立体化した場合」で比較検討を行うとともに、アンケート調査の結果を踏まえながら、立体交差方法について検討しました。

(1) 立体交差方法の比較

比較対象とする交差方法は、「道路の高架化」と「鉄道の高架化」の場合とし、比較する項目は交通やまちづくりの観点等から検討を行いました。

その結果、それぞれの案に下表のような特徴がありますが、長岡天神駅周辺のまちづくりを考えていくにあたっては、道路の高架化より事業費が高く、事業期間も長くなりますが、まちの一体化や交通環境の向上、土地の有効活用を図ることが可能な、鉄道の立体化が望ましいと考えました。

	道路(長岡京駅前線)の高架化	鉄道の高架化
踏切事故や渋滞の解消	 <p>長岡京駅前線の踏切のみ除去される。 アゼリア通りでの踏切事故の恐れや渋滞は解消しない。</p> <p>アゼリア通りは現状のまま</p>	 <p>アゼリア通りと天神通りなど、複数の踏切が除去される。 複数の踏切で、踏切事故の恐れがなくなり、渋滞も解消する。</p> <p>鉄道を高架化した事例</p>
歩行者や自転車の移動	 <p>歩行者や自転車、車いす利用者などにとっては、高架道路を上り下りして移動することによる負担が大きい。</p> <p>道路高架化のイメージ</p>	 <p>現状と同じ平面の道路で移動することが出来る。 踏切遮断による待ち時間がなくなるため、現状よりも移動がしやすい。</p> <p>鉄道高架化のイメージ</p>
沿道環境景観	 <p>日照</p> <p>高架構造物により圧迫感を感じたり、日照・電波障害の可能性がある。</p> <p>南側に道路橋がある事例</p>	 <p>圧迫感</p> <p>高架構造物により圧迫感を感じたり、日照・電波障害の可能性がある。</p> <p>鉄道高架沿いの側道事例</p>
市街地の一体性	<p>鉄道による市街地の東西分断は解消されない。 高架道路によって市街地が南北に分断される。</p>	<p>鉄道による市街地の分断が解消される。 鉄道高架下に利用可能な空間が創出され、新たな施設の誘導が可能となる。</p>
周辺宅地への影響	 <p>本線への乗入が不可</p> <p>長岡京駅前線側道に面する宅地からは直接、本線(高架道路)に乗り入れできない。</p>	 <p>長岡京駅前線(整備済区間)</p> <p>長岡京駅前線の整備により沿道の土地利用の活性化が期待できる。</p>
事業費	<p>長岡京駅前線高架化 約 130 億円 うち市負担 65 億円 (参考)アゼリア通り高架化 約 60 億円 うち市負担 30 億円</p>	<p>約 250~300 億円 うち 市負担 50~60 億円</p>
事業期間	<p>『鉄道高架化』に比べて高架区間が短いため、事業期間は短くなる。</p>	<p>『道路高架化』に比べて高架化区間が長いため、事業期間は長くなる。</p>
総合評価	<p>事業費が低く抑えられるものの、市街地内の交通環境が現状よりも悪化するとともに、特に長岡京駅前線沿道の土地利用が不便となる。 このことにより、道路高架化ではまちの課題の解消はできない。</p>	<p>事業費が高く、事業期間は長いものの交通の安全・快適性が向上するとともに駅前広場やアクセス道路の整備とあわせることで、市街地東西方向のアクセス性が向上し、市街地内の交通環境が現状より格段に良くなる。 交通環境の向上は、駅周辺宅地の利用価値の向上につながり、土地の有効活用や活発な施設立地の動きが期待できる。</p>

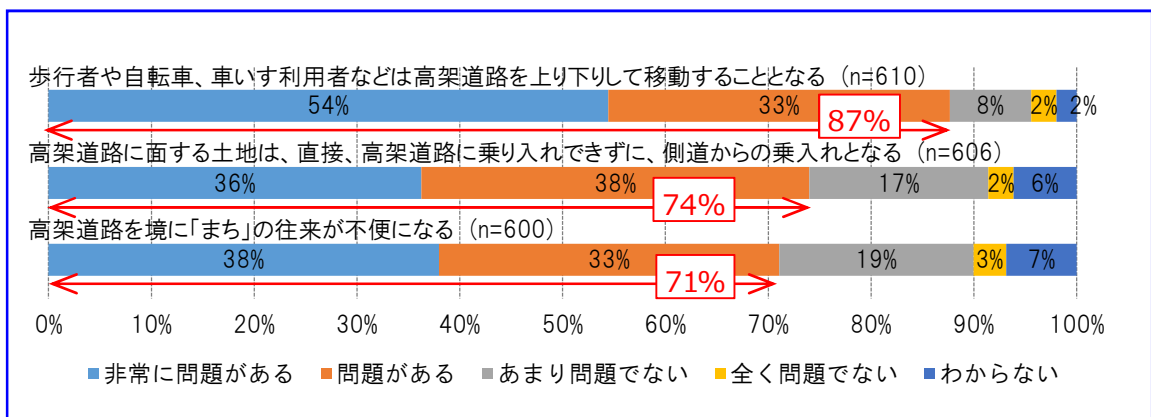
(2) アンケート調査結果

アンケート調査では、「道路高架にした場合の影響」及びまちづくり協議会による考え方として「鉄道を立体化することを前提として検討を進めていく」という方向性についてご意見をお聴きしました。

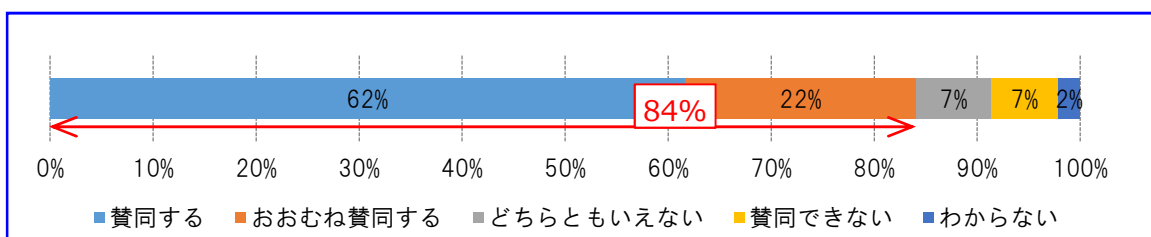
その結果、天神通りを道路高架にした場合は、歩行者等の移動については8割以上、高架道路への乗り入れ、まちの往来については7割以上の方が、その影響について問題意識を持たれていることから、道路による高架化は望まれていないと考えられます。

さらに、今後の検討の方向性として、鉄道の立体化を前提に検討を進めていくことについては、8割以上の方から賛同が得られましたが、自由意見として、事業費の高さを懸念する意見を多くいただいていることから、建設費用の低減に努め、住民負担を少なくする必要があります。

■ 天神通りと阪急線路が交差する部分を、道路高架にした場合の影響について



■ 今後の検討の方向性として、鉄道の立体化を前提に検討を進めていくことについて (n=612)



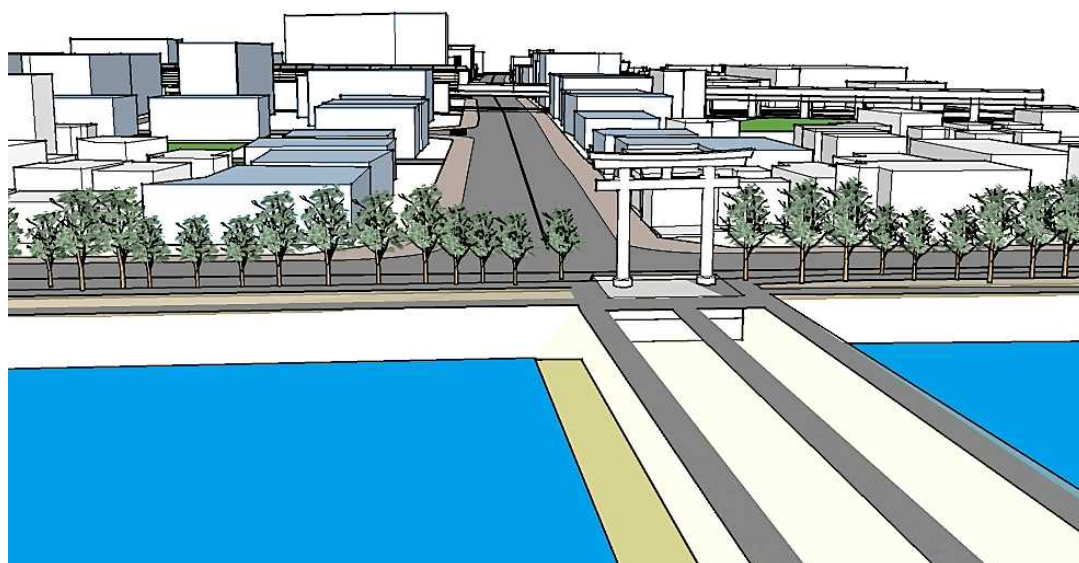
提案内容

道路と鉄道との立体交差方法について、下記のとおり、**阪急線路の立体化の推進**を提案します。

- 都市計画で決められている、天神通りを道路橋として阪急線路を跨ぐ計画は、歩行者等の負担が大きくなり、地域コミュニティが断たれるため、望まない。
- 鉄道の立体化は、道路を高架にするよりも事業に掛かる費用が大きくなりますが、交通環境の向上と、土地の有効活用によるまちの活性化を図ることが可能なため、阪急線路の立体化を推し進めていただきたい。
- なお、鉄道の立体化に向けた検討にあたっては、事業費の低減に努め、住民負担を少なくすることに留意いただきたい。

阪急線路の立体化に伴い期待できる効果

- ◆ 踏切での交通渋滞が解消され、人や車の移動が円滑になります。
- ◆ 踏切遮断がなくなり、緊急車両による消防・救急活動の信頼性が高まります。
- ◆ 踏切での事故がなくなります。
- ◆ 駅構内のバリアフリー化や歩行の快適性が向上します。
- ◆ 立体化に伴い、新たに活用できる土地が生まれます。
- ◆ 踏切遮断や一旦停止がなくなり、排出ガスが削減されて環境がよくなります。



5-2. 駅前広場の整備について

長岡天神駅前には駅前広場がないため、駅周辺における乗換えの利便性が良いとは言えない状況であるとともに、駅周辺の道路上では送迎のために駐停車する自家用車が多く見られ、歩行者・自転車などの通行の妨げになっています。

これらの問題を解決するためには、鉄道とバス、タクシー、自家用車などの乗換えの利便性を向上させるため、駅近くにバス・タクシー乗降場がある駅前広場や送迎のための自家用車乗降場・短時間駐車スペースを整備することが考えられます。

駅前広場の具体的な配置として、下記の3案が考えられます。

- アゼリア通り沿いに設置する案
- 天神通り沿いに設置する案
- 駅の直近に設置する案

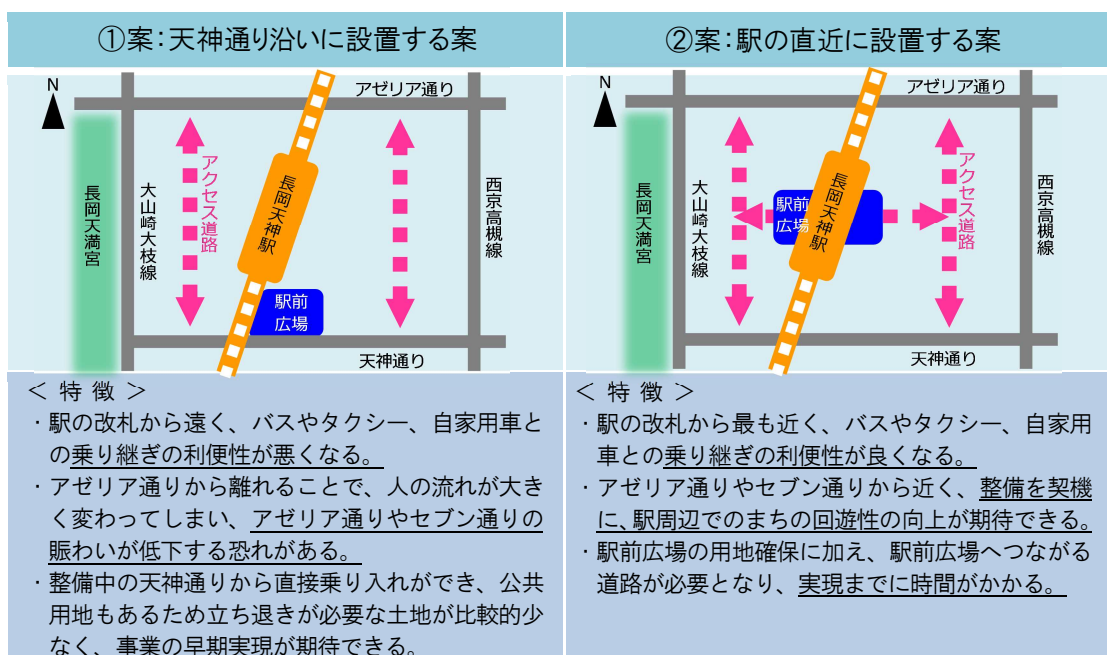
この中で、「アゼリア通り沿いに設置する案」は、歩行者・自転車交通量の多いアゼリア通りに駅前広場を利用する自動車がさらに集中し、進入口で渋滞を引き起こしたり、アゼリア通りを横断する歩行者にとっても危険が増すため検討対象から除外し、残る2案について、比較検討を行うとともに、アンケート調査の結果を踏まえながら、検討しました。

(1) 駅前広場の配置パターンの比較

駅前広場が持つ交通結節機能や人の流れなどの特徴を比較し、検討を行いました。

その結果、用地の確保に時間は掛かるものの、乗継ぎしやすく、商店街からの距離も近い、駅の直近に設置する②案を、鉄道が立体化される場合の将来の整備位置として検討を進めていきたいと考えました。

一方で、鉄道の立体化には長期間かかることから、駅への送迎や乗継ぎが不便な現状を早期に解消するため、天神通り沿いに設置する①案を、鉄道の立体化が完成するまでの一時的な駅前広場の整備位置として検討を並行して進めていきたいと考えました。



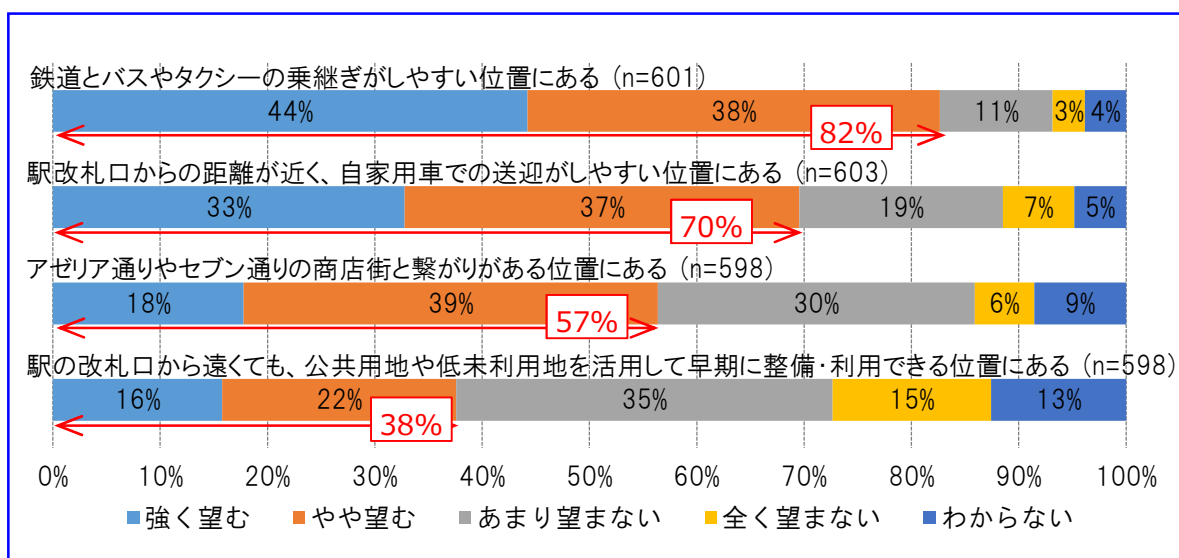
(2) アンケート調査結果

アンケート調査では、「駅前広場の望ましい位置」及びまちづくり協議会による考え方として「駅の直近に設置する案」を将来の整備位置、「天神通り沿いに設置する案」を一時的な整備位置として検討を進めていく」という方向性についてご意見をお聴きしました。

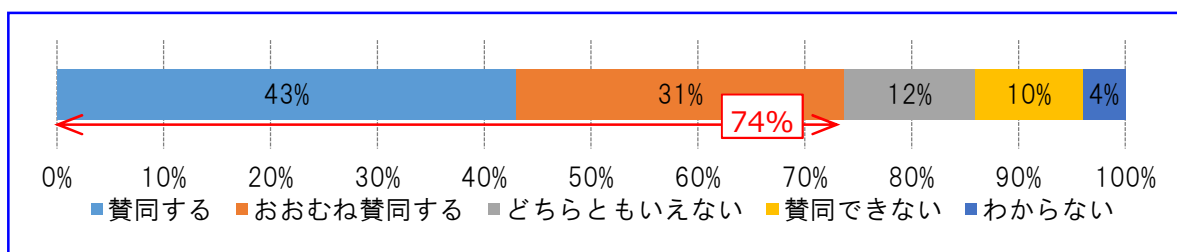
その結果、駅前広場の望ましい位置については、整備の早期実現よりも、利便性のよい位置への設置が望まれていると考えられます。

さらに、今後の検討の方向性として「駅の直近に設置する案」を将来の整備位置、「天神通り沿いに設置する案」を一時的な整備位置として検討を進めていくことについても、7割以上の方から賛同が得られましたが、自由意見として、二重投資とならないようにとの意見を多くいただいていることから、天神通り沿いに設置する一時的な駅前広場は、出来るだけ費用のかからないものとする必要があります。

■ 駅前広場の望ましい位置について



■ 今後の検討の方向性として「駅の直近に設置する案」を将来の整備位置、「天神通り沿いに設置する案」を一時的な整備位置として検討を進めていくことについて(n=606)



提 案 内 容

下記のとおり、**駅前広場の整備**を提案します。

- 鉄道とバス、タクシー、自家用車などの乗換えの利便性を向上させるため、駅近くに乗降場がある駅前広場の整備を推し進めていただきたい。
- 鉄道が立体化される場合の整備位置としては、乗継ぎがしやすく、商店街からの距離も近い、「駅の直近に設置する案」が望ましい。
- 路上への駐停車や通行の不便さなど喫緊の課題に対しては、早急な対応が必要であるため、事業が早く、公共用地も活用できる「天神通り沿いに設置する案」を一時的な駅前広場として整備することが望ましい。
- なお、天神通り沿いに設置する一時的な駅前広場については、二重投資とならないよう、最低限必要な機能の整備とすることに留意いただきたい。

駅前広場の整備により期待される効果

- ◆ 交通機関相互の乗継ぎの利便性が向上します。
- ◆ 駅周辺道路における路上駐車の緩和が期待できます。
- ◆ 都市の広場としての機能を兼ね備えることにより、まちの玄関口としてのシンボル性や人々の集い・憩いの場としての役割を担うことが期待できます。
- ◆ 災害時の一時避難場所など、防災機能を果たします。

5-3. 駅周辺の道路計画の考え方について

現在、駅周辺には幹線道路として、南北方向に府道大山崎大枝線と府道西京高槻線、東西方向にアゼリア通りと天神通り（（都）長岡京駅前線）があります。これらの幹線道路に囲まれた本構想の対象区域では、市の中心部でありながら道幅が十分でないため、通行する自動車のすれ違いが困難な状況であり、消防などの緊急活動にも妨げとなっています。

これらの問題を解決するためには、円滑な交通の流れを生む道路整備と合わせて、住宅地内での通過交通が極力発生しないように、既存道路を活かした道路ネットワークを構築する必要があります。

そのため、まちづくり協議会では駅前広場の考え方に合わせて議論を行うとともに、アンケート調査の結果を踏まえながら、駅周辺の道路計画について検討しました。

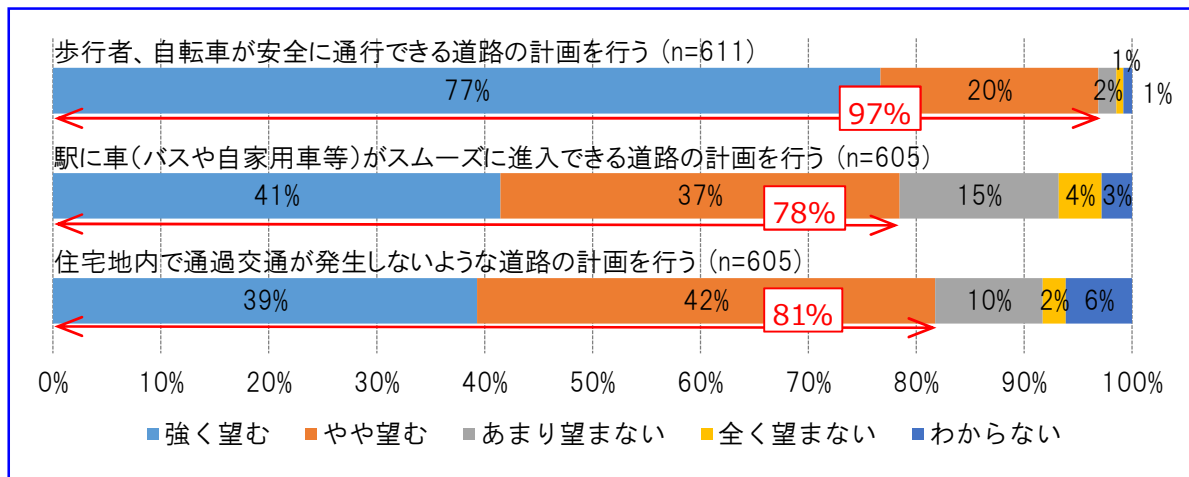
(1) アンケート調査結果

アンケート調査では、「駅周辺の道路計画」についてご意見をお聴きしました。

その結果、歩行者等が安全に通行できる道路計画をほぼ全ての方が望まれており、駅へのアクセスの利便性や住宅地内への通過交通の排除を望まれる意見は約8割となりました。

また、自由意見として、自動車交通の円滑化よりも歩行者優先のみちづくりに配慮すべきとの意見を多くいただいていることから、安全・快適な歩道や自転車道などを整備する必要があります。

■ 駅周辺の道路計画について

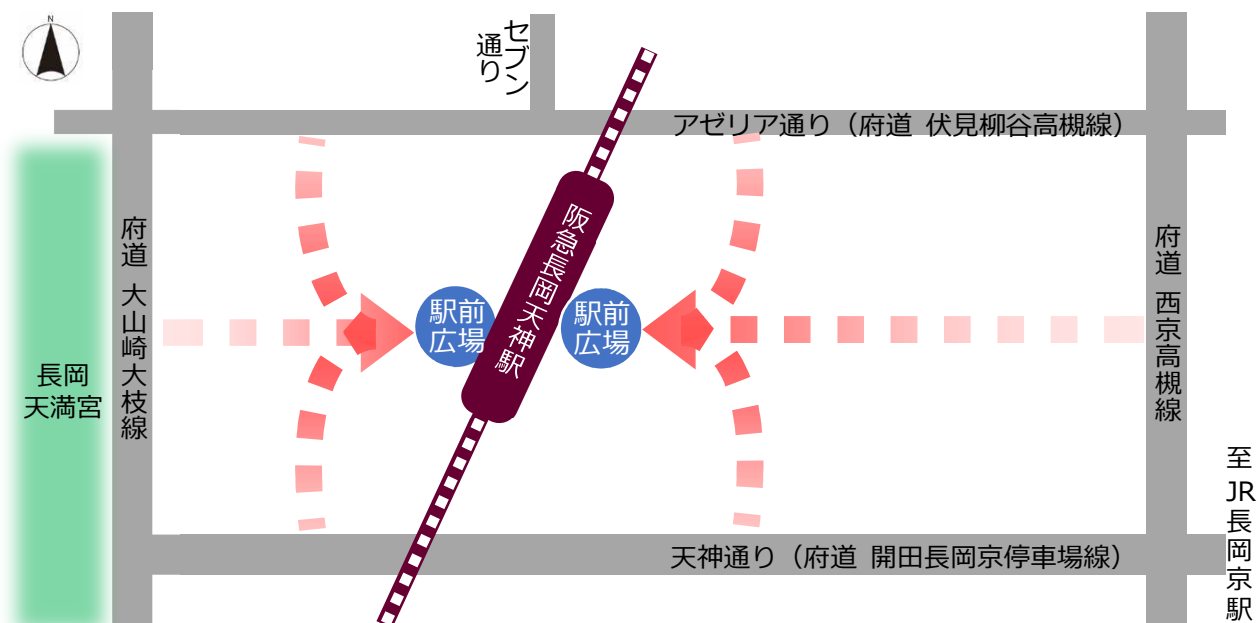


提 案 内 容

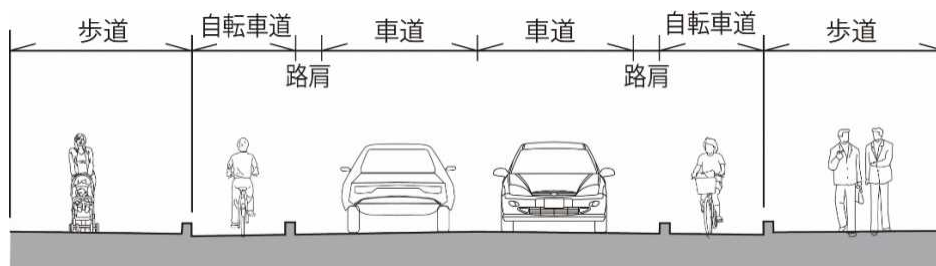
駅周辺の道路計画の考え方について、下記のとおり提案します。

- 鉄道の立体化により、渋滞の原因であり安全性が確保されていない踏切の除去を行い、幹線道路における安全かつ円滑な交通環境の向上を目指す。
- 駅前広場へのアクセス性の確保と、住宅地内を通り抜けする車両の抑制、災害等に対する安全性などを考慮した道路ネットワークの構築を目指すとともに、歩道や自転車道を整備し、安全・快適な歩行者、自転車ネットワークの形成を目指す。
- 道路整備等の際には、移転を余儀なくされる居住者について、生活再建に配慮すること。
- なお、具体的な検討については、市民の意向及び専門家などの意見を反映しながら、まちづくりと一体となった道路計画の検討を望みます。

【駅前広場とアクセス道路の整備イメージ】



【アクセス道路の断面構成イメージ】



5-4. 土地利用の考え方について

長岡天神駅周辺の土地利用は、住宅地の利用が中心となっていますが、住宅が密集している地域は長岡天神駅の開業以前から住宅地として開発されてきました。そのため、住宅が密集しているものの、現在においては低密度な土地利用にとどまっています。また、住宅地の中には農地が点在しているほか、平面駐車場も多くあります。

今後、全国的に人口減少や高齢化社会の到来が予測されるなかで、交通利便性が高く、市民生活の拠点となっている本区域においては、さらなる都市機能の集約や既存商店街の活性化により駅周辺のにぎわいを高め、さらに長岡京市への観光の玄関口としての機能を強化することにより、市民の暮らしやすさと交流を促進するまちづくりを進める必要があります。

そのため、『第二期長岡京市都市計画マスタープラン(H28.3)』における土地利用の方針を参考に、まちづくり協議会にて議論を行うとともに、アンケート調査の結果を踏まえながら、地域の特徴を活かした土地利用の考え方を検討しました。

(1) 第二期長岡京市都市計画マスタープラン(H28.3)での位置づけ

■ まちづくりの方向（都心ゾーン）

(出典: 第二期長岡京市都市計画マスタープラン(H28.3))

都心ゾーン
まちづくりの方向

利便性を活かした空間を有効に活用し、
バランスのとれた都市機能と住宅整備による
にぎわいのあるゾーンを目指す。

(土地利用の方針)

JR 長岡京駅西口地区、阪急長岡天神駅周辺において、市民生活を支援する商業・福祉・医療・教育サービスや交流などの機能の集積とともに、既存商店街のにぎわいをさらに高める商業機能の強化を目指します。

八条ヶ池周辺は都心にやすらぎを与える自然地として保全を目指します。



中心商業拠点地区		中・低層住宅地区	
近隣商業地区		中・低層住宅専用地区	
沿道複合地区		低層住宅専用地区	
都心住宅地区			
業務複合地区			
工業地区			

(2) アンケート調査結果

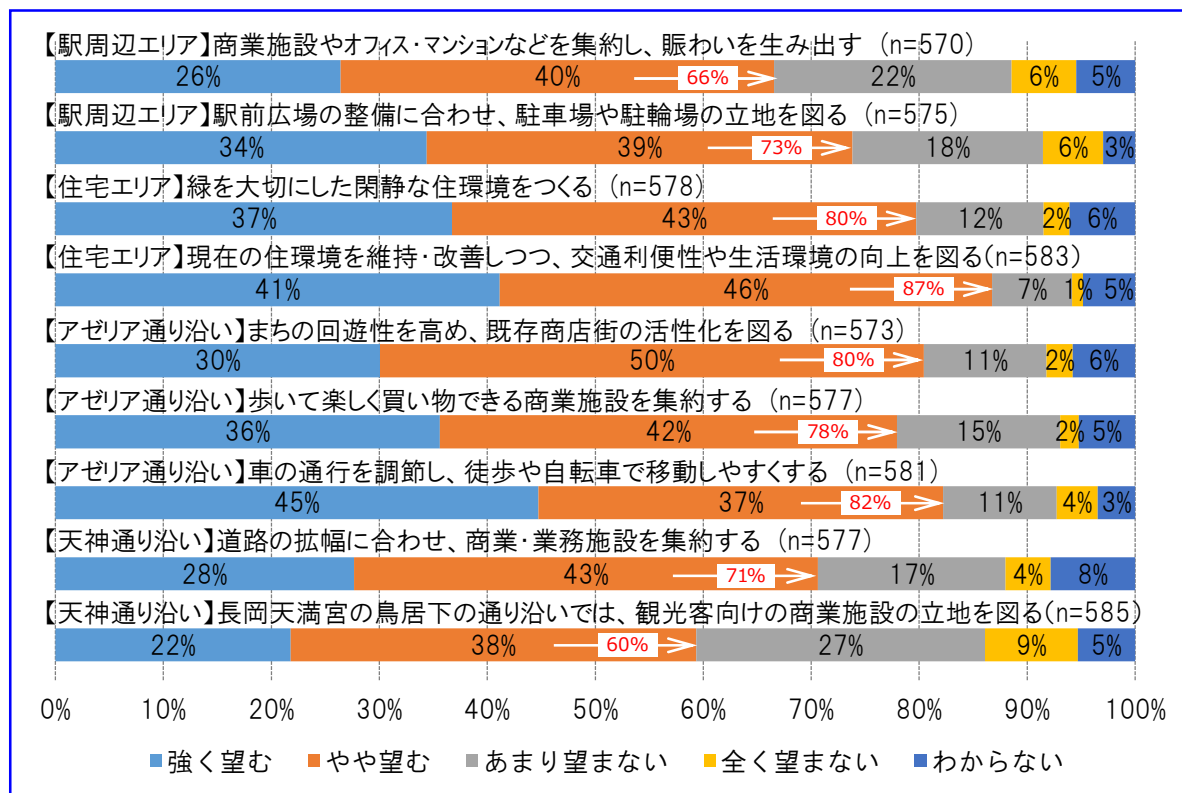
アンケート調査では、「長岡天神駅を中心とする将来の土地利用」についてご意見をお聴きしました。

その結果、駅周辺エリアでは、商業施設やオフィス・マンションの集約による賑わいの創出を望まれる意見が約7割となり、駅前広場と合わせた駐車場施設の整備も約7割の方が望まれています。

また、住宅エリアでは、現在の住環境を維持・改善しつつ、生活環境の向上を望む意見が、約9割となりました。

アゼリア通り沿いのエリアでは、歩行者空間を確保することが最も望まれながら、既存商店街の活性化や商業施設の集約を望む意見がそれぞれ約8割となりました。また、天神通り沿いのエリアでも、道路整備に合わせて、商業・業務施設の集約を望む意見が約7割となりました。

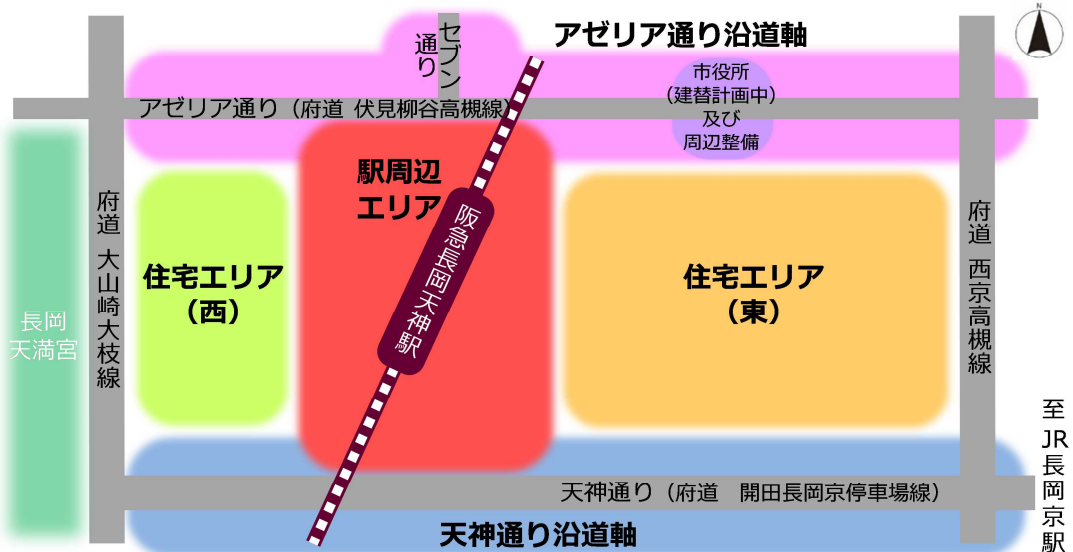
■ 長岡天神駅を中心とする将来の土地利用等について



提案内容

土地利用の考え方について、下記のとおり提案します。

【土地利用のイメージ】



- 市民にとってゆとりがあり、暮らしやすい魅力的なまち
- 交流人口の拡大を図り、にぎわいと活力のあるまち

- 駅周辺エリア：駅と駅前広場を拠点に、多様な人々が行き交う賑わいのあるまちを目指す。
 - ・近隣都市に近い立地を活かし、オフィスや宿泊施設など都心型産業の集積を目指します。
 - ・土地の高度利用を図り、共同住宅と商業、医療、子育て支援、福祉施設などの生活利便施設が調和した利便性の高い都市空間の形成を目指します。
 - ・阪急線路の西側エリアでは、長岡天満宮への参拝客も楽しめる空間の形成を目指します。
- アゼリア通り沿道軸：歩いて楽しく買い物できる商店街づくりを目指す。
 - ・鉄道の立体化にあわせて、買い物しやすい安心・安全なみちづくりを目指します。
 - ・歴史や文化を感じる、特色ある商店街づくりを目指します。
 - ・市庁舎建替えの際には、アゼリア通りの賑わい創出につながる計画を望みます。
- 天神通り沿道軸：商業・業務による活気と、長岡天満宮への参道を活かしたまちを目指す。
 - ・長岡京駅前線の整備にあわせて、主に商業・業務機能の立地を目指します。
 - ・長岡天満宮に向かうシンボル道路としてふさわしい風格あるまち並み形成を目指します。
- 住宅エリア(東)：2つの鉄道駅に近い立地を活かし利便性の高い住宅地の形成を目指す。
 - ・阪急とJRの2駅に近い立地を活かし、利便性の高い住宅地の形成を目指します。
 - ・既存の閑静な住環境を引き継ぎながら、居住環境の保全・改善を目指します。
- 住宅エリア(西)：長岡天満宮の景観と調和する住宅地の形成を目指す。
 - ・長岡天満宮の隣接エリアとして、景観と調和する住宅地の形成を目指します。

6. まちづくり基本構想の実現に向けて

6-1. 段階的なまちづくりの実行

前章の「まちづくりへの提案」の実現には、長期にわたる取り組みが必要になります。取り組みの中には、喫緊の課題に早急に対応しなければいけないものがある一方で、鉄道の立体化や駅前広場の整備など長い期間と多額の費用が必要なものもあります。

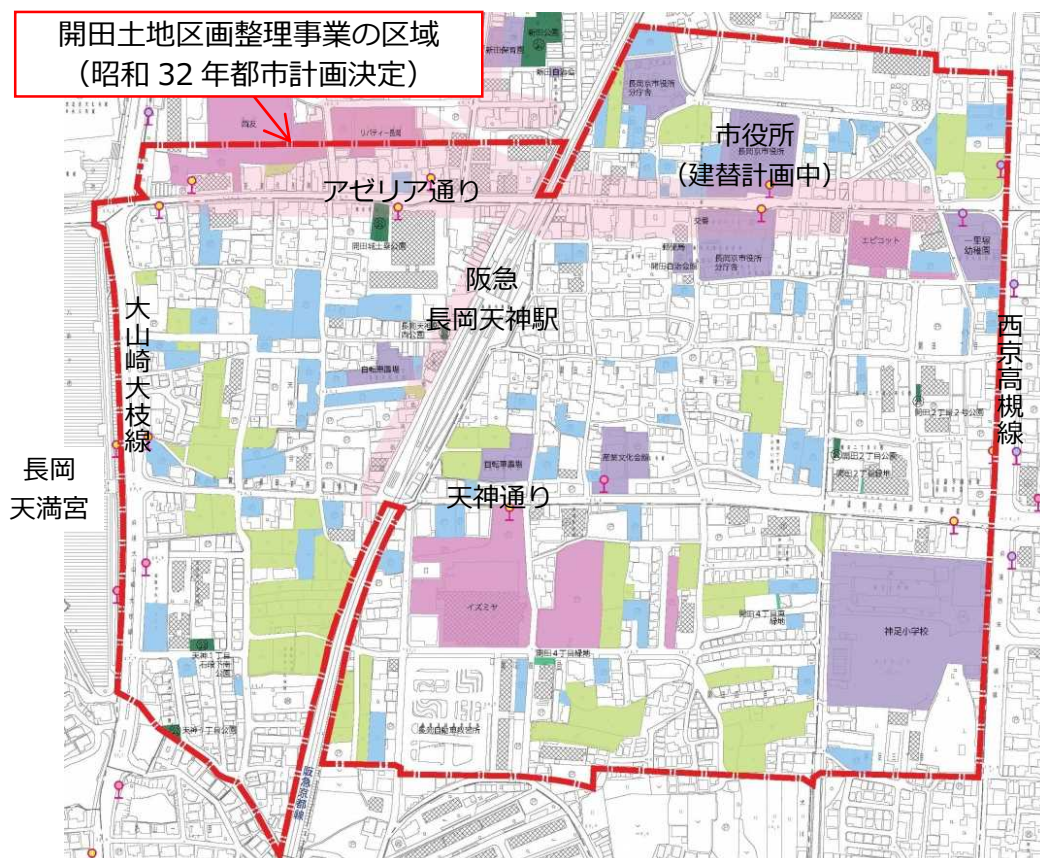
今後、まちづくりの実行にあたっては、社会状況や市民ニーズの変化をくみ取りながら、それぞれの事業の緊急性や優先度、関係者との合意形成の状況などを踏まえ、段階的にまちづくりを推進する必要があります。

(1) 開田土地区画整理事業施行区域の見直し

開田地域では、昭和 32 年に都市計画決定された「開田土地区画整理事業*」が施行されないまま今日に至っています。また、都市計画決定された当時とは状況が異なり、既に一定の生活基盤施設が整備され宅地化が進行しています。

そのため、まちづくりの推進にあたっては、土地区画整理事業等による面整備の効果が期待される「駅周辺エリア」などに特化することを検討し、段階的な整備が可能な土地区画整理事業等への見直しを進めることが望まれます。

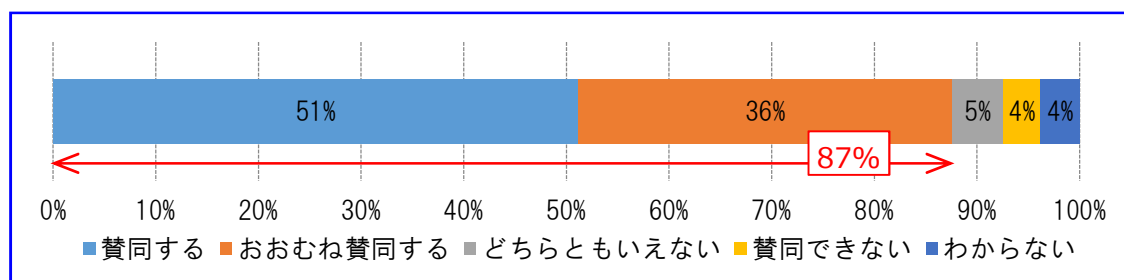
*土地区画整理事業とは、道路や公園などの生活基盤施設（公共施設）の整備と併せて宅地の再編を一体的・総合的に行う面整備の手法です。



アンケート調査では、長岡天神駅周辺のエリアに特化したまちづくりの検討を進めていくという方向性について、ご意見をお聴きしました。

その結果、8割以上の方から賛同が得られました。

■今後の検討の方向性として、段階的な整備として、まずは長岡天神駅周辺のエリアに特化したまちづくりを進めていくことを検討し、それ以外のエリアについては、交通安全対策などを中心に並行して検討を進めていくことについて (n=582)



(2) 市役所の建替えと周辺整備

長岡京市では、現在市役所の建替えを検討しており、2020年度の工事着手が予定されています。市役所の建替えが、周辺地域にさらなる賑わいを創出する機会となることが期待されており、建物の整備にとどまることなく、市役所周辺地域も含めたエリア全体で、賑わいの創出につながる計画の検討や整備が望まれます。

(3) 天神通り（(都)長岡京駅前線）と踏切の拡幅整備

天神通り（都市計画道路 長岡京駅前線）の拡幅整備を順次実施していくとともに、鉄道の立体化が実現されるまでは、暫定的に踏切道の拡幅を行い、踏切付近での通行の安全性を確保していくことが望まれます。

6-2. 今後のまちづくりの進め方

基本構想の実現には、地域住民、事業者、行政などがそれぞれ果たすべき役割を分担した上で、互いに連携・協働しながらまちづくりに取り組むことが大切であると考えます。

このうち、地域住民は、「自分たちが暮らすまちのことは、自分たちで考え、行動する」との意識で、まちづくりに主体的に参画し、取り組んでいくことが大切です。

そして行政は、地域住民がまちづくりに参画しやすい環境づくりなどの支援や、広域的な観点から必要な都市施設の検討・整備などを行うことが望まれます。

まちづくり協議会では、まずは基本構想を市と協働して広く市民に周知し、長岡天神駅周辺のまちづくりへの関心を高めていきたいと思いをします。

さらに、今後のまちづくりへの取り組みにも積極的に関わっていききたいと思いをします。