

## 7. パブリックコメント



## 「阪急長岡天神駅周辺整備基本計画（案）」に対する意見募集の結果について

■意見募集期間：平成31年1月21日（月）～平成31年2月15日（金）

■意見提出数：18名（52件）

■ご意見の内容とこれに対する市の考え方

### 1. 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画とは

番号	意見の該当箇所	意見の内容	市の考え方
1	基本計画について	<p>長岡京市の発展に必要な人づくりをもう一つの重点にさせていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小学校の生徒数が大きく片寄り、特に第五小学校は理科室、音楽室は各一教室しかなく、又体育館も狭く、授業の公平、充実という面から他校に比べて劣っている。</li> <li>・長岡京市の学校区の適正化にも取り組んでいただきたい。</li> <li>・宅地開発の将来像の見直しをご検討願います。</li> </ul>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>子育てや保育等の人づくりにかかわる全体的な施策については市の最上位計画である「長岡京市第4次総合計画」において取り組みを進めております。学校の施設整備なども計画に沿って取り組んでおり、ハード・ソフト両面で対応しているところです。</p> <p>ご指摘いただいた宅地開発の将来見通しの検討につきましては、貴重なご意見として担当部署と情報を共有します。</p>
2	基本計画について	<p>「概ね20年間のこれからのまちづくりの具体的な取り組みを行う際の指針となる計画」とあるが、この指針を示す前提が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口の推移(20年)～(50年)</li> <li>・事業の総額見込み。</li> <li>・夢は大切だが体力に見合ったものに。市民の負担額と耐える額は、どの程度か示されたい。</li> <li>・長岡京市内には大型スーパーが中心部に集中しており、商店の営業が成り立つのかの見直しが必要。</li> </ul>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>人口の推移については、市の最上位計画である「長岡京市第4次総合計画」において人口フレームとして8万人の維持を目指しており、関連計画である「長岡京市人口ビジョン」において、子供を産み育てたいと思えるまちづくり、また、施設の更新と再配置により、現在の市の都市環境をより充実させ都市活力が保たれた選ばれるまちを目指しています。</p> <p>総事業費の見込みについては、今後、各事業計画を作成していく中で明らかにしていきたいと考えています。事業実施に当たっては、今後の財政見通し等を十分検証のうえ、極力負担を少なく事業を展開していきたいと考えています。</p> <p>その他のご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>
3	基本計画について	<p>「概ね20年間のこれからのまちづくりの具体的な取り組みを行う際の指針となる計画」とあるが、人口急増地の周辺地域の対策を望む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設を各中学校又は小学校区内に</li> </ul>	<p>今後の取り組みの参考とします。</p> <p>ご指摘の通り、駅周辺地区外との繋がりも非常に重要となってきます。地区外との繋がりを念頭におき、本市の地域特性やポテンシャルを活かした独自のコン</p>

		分散設置し、住民の交流の場を増やしてほしい。高齢化が進む中で特に必要。 ・買物で集える小型スーパーの誘致を。	パクト+ネットワークにより、人・モノ・情報の交流・出会いが活性化することで、将来にわたり持続可能なまちづくりを進めていきたいと考えています。 その他のご意見については今後の参考とさせていただきます。
4	基本計画について	全体に整備が完了、完成はいつですか？ 概ね 20 年間とありますが。	ご質問にお答えします。 「6-(2) 計画実現に向けたロードマップ」に示していますが、短期は事業認可まで、また中期～長期については事業認可から工事完了までを想定しています。本計画はまちづくりの方針を示したもので、概ね 20 年間で想定しております。具体的な事業期間については、今後設計を進める中で決定していきます。
5	基本計画について	長岡京市らしさは、今まで暮らしてきた人々が代々築いてきたまちを尊重するところから始めるべきだと思う。現在の駅前も混んとした街並みも、他にはない面白さと魅力がある。必要に応じた改修は必要だが、現在の魅力を評価し活かすことが、市民はもちろん訪れる人々を引き付けるであろう。 毎日のことではないので私は踏切で待つのは苦にならないし、電車を見て喜ぶ幼児を見るのも微笑ましい。高架化で待ち時間が解消されるよりは、現在の雰囲気大切にしてほしいと思っている。 これから 30 年、工事中のまちで暮らすのは大変だし、人口減少の中、新市役所をはじめ多くのものの維持を背負ってゆく若い世代の意見をもっと聞いてほしい。	今後の取り組みの参考とします。 ご指摘の通り、本市には、他所にはない魅力的な地域資源、自然景観を有しています。今後これらの魅力を最大限活用しながら将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていきたいと考えております。 若い世代からの意見聴取につきましても、計画を進める上で出来る限り情報を公開し、積極的に参加・参画していただける体制を築いていきたいと考えています。
6	基本計画について	阪急長岡天神駅周辺整備は結果的に中心市街地の再構築。 人の流れも変化が予想される中で中心市街地以外の活性途上エリアや団体にとって当該計画が逆風とならないよう対応が必要。 中心市街地に商業施設、交流施設を誘導し一定地域に賑わいを創出する事業計画。市民の動線にも変化が生じ、新たな賑わいや商店街の創生も一定地域内で予想される。 一方、具体例を挙げるとセブン商店会のように整備計画外の商業団体や事業者にと	ご意見を踏まえ一部追記しました。 ⇒「2-(6) 長岡天神駅周辺まちづくりに対する合意形成」関係団体ヒアリングを追記します。 ⇒「6-(2) 計画実現に向けたロードマップ」について、本計画の策定後、「市民や長岡天神駅周辺まちづくり協議会などの関係機関との協働及び京都府や交通事業者などの関係機関と連携を行い」に修正します。 阪急長岡天神駅周辺まちづくりについて、「2-(6)長岡天神駅周辺まちづくりに対する合意形成」に示すとおり、計画段

	<p>って同整備が実施されることで買い物動向に変化が生じ来街者の減少や商店街の衰退も懸念される。</p> <p>何も活動していない状況で淘汰されるのは仕方がないが、セブン商店会のように過去3年間で加盟店を倍増し、地域密着の各種努力を継続している商業団体を後押しする事は行政の役割とも考える。</p> <p>今回の大型中心市街地整備と並行して、中心市街地から住宅街に続く動線も同時整備し市内回遊や商店街利用を促進するための具体的施策が必要。</p> <p>整備計画内か別途かは別として、計画地域外商店街の賑わい創出のための協議の場を早急に設置いただくよう求めます。</p>	<p>階から市民や関係団体等の意見や要望を多様な方法で意見聴取してきました。</p> <p>今後、事業実施段階においても、市民や長岡天神駅周辺まちづくり協議会などの関係機関と協働し、市・市民・民間事業者・市民活動団体等の積極的な参加・参画が必要不可欠であると考えています。</p> <p>計画を進める上で出来る限り情報を公開し、積極的に参加・参画していただける体制を築いていきたいと考えています。</p>
--	---	--

## 2. 阪急長岡天神駅周辺地区を取り巻く状況

番号	意見の該当箇所	意見の内容	市の考え方
7	(1) まちづくりの背景	市の西部地区の開発が進んでいるが、既にハザードマップに示されているレッドゾーンやイエローゾーンがあり、住民が不安な生活で過ごしている。「良質な住宅都市」の表現は真逆に思える地域もあり適正でない。 むしろ、レッドゾーンとイエローゾーンの原因を除去することから手をつけていただきたい。	ご意見ありがとうございます。 本市は、交通利便性と豊かな自然や歴史に恵まれていることから「良質な住宅都市」と表現しています。 防災課題への取組みは、「長岡京市地域防災計画」や「長岡京市防災ハザードマップ」等により順次取組みを進めていきます。
8	(1) まちづくりの背景	人口減少が予想されるにもかかわらず、計画が大規模すぎる。本市の魅力は駅前周辺に点在する田畑、入り組んだ生活道路、筍や季節の野菜の販売所など、長岡京市ならではの生活感が感じられるところだと思う。私はこの雰囲気に着かれて、30年前に長岡京市に転居してきた。 (おいしい地下水が飲めなくなったのはとても残念)	ご意見ありがとうございます。 ご指摘の通り、本市には、他所にはない魅力的な地域資源、自然景観を有しています。今後これらの魅力を最大限活用しながら将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていきたいと考えております。
9	(3) まちづくりの課題	各種委員会で検討された(案)で御苦労を多とするものですが、現代文明のベースである化石燃料の入口と出口が詰まり始めた時代の街づくりのあり方を考慮すべきでないかの視点で、 ①踏切にまつわる諸条件 不便さを解消するには高架 or 地下しかないのかについて疑念をもちます。踏切の幅広げ等によって、多少の問題解決にならないか、別の技法はないのかの検討を。多少の不便さを容認する寛容さが求められる時代ではないかと。 ②駅のターミナル、広場計画 たしかに特急が停まるステーションからみれば車も入れない、環境整備が出来ていない駅周辺です。 多額の費用負担を後世に残さない為にも東西に広場をつくるのではなく、天王山駅の様片面でバスターミナル兼自家用車乗降場をつくる等の経費削減を計るべきと考えます。	ご意見ありがとうございます。 踏切の拡幅等により歩行者、自転車通行の安全性向上に取り組んでおりますが、踏切の拡幅では、渋滞緩和、安全対策等の道路交通環境の抜本的な改善は見込めません。 将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都心拠点づくりが必要であり、鉄道の高架化もその実現化のための事業の一つだと考え、実現化に向けた取組みを進めていきたいと考えています。 駅前広場については「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり東西両側を一体的に整備し「にぎわいの拠点」を形成していきたいと考えています。 事業実施に当たっては、今後の財政見通し等を十分検証のうえ、極力負担を少なく事業を展開していきたいと考えています。

10	<p>(6) 長岡天神駅周辺まちづくりに対する合意形成</p>	<p>踏切での渋滞解消のみが強調され、高架化によるデメリットが触れられていない。</p> <p>高架化による住宅地への騒音、日照障害はどの範囲でどの位増すのか。既存の高架下を見ると、駅周辺はきれいだが、その他の場所はフェンスで囲われた空き地や駐車場になるなど、潤いのある風景とはいえない、防犯面も心配である。</p> <p>高架になっても道路には何か所か信号は設置されるので、待ち時間は歩行者と車で各々どの位なのか。</p> <p>また、想定外の災害で高架に被害が出た場合、市域が分断される可能性もぜひ検証してほしい。このようなデメリットも併せて市民に提示するべきである。</p>	<p>今後の取り組みの参考とします。</p> <p>ご指摘いただいた騒音や日照問題等については関係機関と協議しながら、安全性や利便性についても十分な検討を行っていきたいと考えています。</p> <p>また、高架下の利用につきましても、鉄道事業者と共に利用計画の検討を行うとともに、関係機関との協議・調整を行っていきたいと考えています。</p>
----	---------------------------------	--	---

### 3. 阪急長岡天神駅周辺まちづくりの基本コンセプト

番号	意見の 該当箇所	意見の内容	市の考え方
11	(1) まちづくりの将来像 (2) まちづくりの目標	今以上の「賑わい」を市民が望んでいる根拠は何か。 今もそれぞれ個性のあるスーパーが十分あり、買い物はとても便利である。 広場や広い道路を渡って商店を巡るのは、日常の買い物では敬遠されるであろう。	ご意見ありがとうございます。 阪急長岡天神駅周辺まちづくりについて、「2-(6)長岡天神駅周辺まちづくりに対する合意形成」に示すとおり、計画段階から市民や関係団体等の意見や要望を多様な方法で意見聴取してきました。 その結果、中心市街地における魅力的な都心拠点づくりが望まれており、「ひと中心の賑わいのあるまち」づくりが必要と考えています。
12	(1) まちづくりの将来像 (2) まちづくりの目標	最近の長岡京市内は小さな商店が閉店したり古い建物がなくなったり、特徴の無い魅力が少ない街になりつつある気がします。 長岡京市のまちづくりコンセプトはどこの街にでもあるようなもので、はっきりした個性が感じられません。スーパー以外の買い物や食事、レジャーに出掛けるのは大阪か京都市内へ出てしまい、平凡なベッドタウン化していずれは人が減っていく気がします。 インフラ、箱モノを整備するのもいいですが、人が集いやすい交流しやすいソフト政策を十分考えてソフト政策と整合が取れた計画を立てて欲しいです。かっちりとした計画を立てて箱モノを作ってしまうのではなくて、その時代に合わせて柔軟に変化し続けられる街づくりをして欲しいです。そのためには無駄かもしれない余裕を持った空間、時間を見込んで欲しいです。 計画策定の為にたくさんの方がご尽力されていると思いますが、より良い街づくりをよろしく願います。	今後の取り組みの参考とします。 ご指摘のとおり、賑わいの創出には、ハード整備と連携したソフト面での仕掛けづくりが必要と考えております。 賑いを創出するため「官民連携」を推進し、今後、検討を進めていきたいと考えています。

#### 4. 阪急長岡天神駅周辺全体のまちづくり計画

番号	意見の 該当箇所	意見の内容	市の考え方
13	(1) 土地利用計画	「将来的な人口減少が懸念される(2.(1))」にもかかわらず、土地の高度利用が必要なのか。高架化も同様であるが、駅周辺に高い建物が建てば東側から西山を望むときの障害となり、長岡京市らしい雰囲気をも大きく変えてしまう。	ご意見ありがとうございます。 将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都心拠点づくりが必要と考えています。 ご指摘の通り、本市には、他所にはない魅力的な地域資源、自然景観を有しています。今後これらの魅力を最大限活用しながら将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていきたいと考えております。
14	(2) 交通・道路計画	阪急電車。北部分から市役所に向けて入ってくる。かなり立ち退きが少なく高架化も楽に。バス、タクシー等も入りやすい。この駅から北部の方面に向かう。洛西ニュータウンに向かう支線を新駅で(北)作る。	ご意見ありがとうございます。 ご指摘いただいた駅の位置、線形については、今後具体的な検討を進める中で決定していきます。 長岡京市においては、洛西ニュータウンに向かう支線の予定はございません。
15	(2) 交通・道路計画	駅前広場は駅への取付き口から離れているのでしょうか。 第4工区の完成が36年とされている天神通りは最終いつ完成するのでしょうか。 アゼリア通りも拡幅されるのでしょうか。 補助幹線道路はどのように整備されるのでしょうか。 高架化や道路の拡幅などで立ち退きが必要になると思われますが、その地域はどこなのでしょうか。 計画案を読んだだけではあまりわかりませんでしたので、補助資料があればよかったです。	ご質問にお答えします。 駅前広場については、「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり東西両側を一体的に整備し「にぎわいの拠点」を形成していきたいと考えています。 天神通りの最終完成年度は、現時点では未定です。 アゼリア通りは現在2車線(片側1車線)で、車道の拡幅予定はないと京都府より聞いておりますので、関係機関と調整し、道路空間の再配分などにより歩行空間の創出を目指していきたいと考えています。 補助幹線道路については、アゼリア通りと天神通りを結ぶ駅周辺の南北方向の交通ネットワークを形成し、歩行者、自転車の安全・快適に通行できる空間を確保することにより、まちづくりのコンセプトである「ひと中心の賑いのあるまち」を創出することを目指すとしています。 本計画はまちづくりの方針を示したもので、具体的な鉄道の高架位置や道路形状、駅前広場等については、今後設計を進める中で検討していきます。

16	(2) 交通・道路計画	<p>長岡京市の人口の増加は中長期的に見込めない。阪急線路の以西の人口は増加が見込めないと同時に通勤などの車両は昔は阪急長岡天神駅の踏切を通過するしか経路がなかったが、現在はニソに伴う道路整備で市外に出る便利な経路が増えている。</p> <p>踏切を通過する車両の増加は見込めず、むしろ減少すると予想できる。費用対効果から、高架化を断念し道路拡幅と駅前整備のみで進めたい。</p> <p>アゼリア通りと天神通りの道路拡幅のみでも劇的に踏切の車両通過が改善すると思われる。高架化と切り離して、これだけの予測を検討資料として出してはどうか。</p>	<p>ご意見を踏まえ一部追記しました。</p> <p>⇒「5-(4)天神通り・アゼリア通りの計画」②アゼリア通りについて「歩行空間の創出を目指します」を追記しました。</p> <p>阪急長岡天神駅周辺まちづくりについて、「2-(6)長岡天神駅周辺まちづくりに対する合意形成」に示すとおり、計画段階から市民や関係団体等の意見や要望を多様な方法で意見聴取してきました。</p> <p>将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都心拠点づくりが必要であり、鉄道の高架化もその実現化のための事業の一つだと考え、実現化に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。</p> <p>道路拡幅については、天神通りで拡幅整備を順次進めています。アゼリア通りは現在2車線(片側1車線)で、車道の拡幅予定はないと京都府より聞いておりますので、関係機関と調整し、道路空間の再配分などにより歩行空間の創出を目指していきたいと考えています。</p> <p>また、踏切の拡幅等により歩行者・自転車通行の安全性向上に取り組んでおりますが、踏切の拡幅では、渋滞緩和、安全対策等の道路交通環境の抜本的な改善は見込めません。</p>
17	(2) 交通・道路計画	<p>踏切周辺の車両渋滞は踏切の遮断機による通行の遮断だけではない。確かに阪急電車の通過を待つのは長いですが、もっと問題になるのが歩行者の横断である。歩行者は場所を構わず横断する。歩行者と車両の通行を分離できたら劇的に変化する。アゼリア通り北側と天神通り南側を結ぶ高架歩道で解決できる。</p> <p>線路両側に高架歩道を作る際には両端を踏切の東西両側に下ろしておく。</p>	<p>今後の取り組みの参考とします。</p> <p>ご提案の内容については、安全性や利便性、費用対効果等についても十分な検討を行い、将来的な交通流動の変化にも対応できるよう進めていく必要があると考えています。</p>
18	(2) 交通・道路計画	<p>送迎車の流入と駐車が周辺の交通を麻痺させている。現状でも交通政策の工夫で解消する方法はあるはずだが全く無策な警察と行政がなんともできずに今回のような案に依存するのみなのだ。</p> <p>踏切の通過車両の通行経路を変更させる方法をまず考えて実現させたい。</p>	<p>今後の取り組みの参考とします。</p> <p>抜本的な対策の実現までには長期間を要することから、駅周辺の即効的な対策や改善については、今後も段階ごとの状況に応じて市民の皆さんと議論が出来るような場を持ちたいと考えています。</p>

		外環状線のような道路が 1 本でも増えれば、なにも踏切を通過しなくてよい。 身の丈に合った政策を提起するのが、これからの時代の市政と考えます。	
19	(2) 交通・道路計画	高架化について ・高架の位置を示すこと	ご意見ありがとうございます。 本計画はまちづくりの方針を示したもので、具体的な鉄道の高架位置や線形等については、今後高架化に向けた具体的な検討を進める中でお示します。
20	(2) 交通・道路計画	駅の南北の道路の渋滞緩和 ⇒以前、阪急電車の線路を高架にという話があったと思いますが、阪急が高架にできないのであれば、道路を高架にできないのでしょうか？ 西向き東向き通り抜ける車をそれぞれ別の高さで高架にしたら、歩行者への安全確保にもつながる。	ご意見ありがとうございます。 市街地の一体化など、まちの賑わいを向上させるためには、道路や鉄道の立体化の検討を行った上で、鉄道を立体化していく方が良いと考えています。 将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都心拠点づくりが必要であり、鉄道の高架化もその実現化のための事業の一つだと考え、実現化に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。
21	(2) 交通・道路計画	高架化で渋滞は解消するかもしれないが、街の景観にとっては大いにマイナスである。他の方法、例えば踏切が閉まるタイミングの変更、電車のダイヤの見直しは不可能性なのか。アゼリア通り、天神通りから西国街道への通り抜けは、他のルートも検討できるのではないか。 済生会病院が西山天王山駅付近に移転すれば、救急車の搬送ルートも踏切を渡らず確保できるのではないか。	ご意見ありがとうございます。 景観については、基本計画「5-(1)阪急長岡天神駅周辺の将来イメージ図」にも示したとおり、駅西側、特に南方向は長岡天満宮を意識し建物の高さを中低層とし、高架した駅舎からの新しい視点場の形成を図っていきたいと考えています。 踏切の閉まるタイミングの変更は、鉄道事故防止の観点から遮断時間を短くすることは難しい現状があります。 その他のご意見については今後の参考とさせていただきます。
22	(2) 交通・道路計画	立体交差化よりも急ぐべきは踏切内道路の拡幅化による車歩分離です。利権、地権の絡まない早急に改善できる事であり、又、「人にやさしい 安心・安全なまち」をつくる上で、自動車の交通利便性より優先されてしかるべき改善だと考えます。 拡幅化は副産物として、車道の流れの改善にも寄与する事でしょう。 又、線路が上を通ろうが下を通ろうが、改善が必要なポイントでもあります。	ご意見ありがとうございます。 踏切の拡幅等により歩行者、自転車通行の安全性向上に取り組んでおりますが、踏切の拡幅では、渋滞緩和、安全対策等の道路交通環境の抜本的な改善は見込めません。 将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都心拠点づくりが必要であり、鉄

		<p>無駄にコンクリートで固める取り組みよりも、今の長岡京の良さを再認識されたく思います。</p> <p>最後に基本私見として、立体交差化については不要だと考えています。そもそも自動車の往來を増やす事を必要とは考えておらず、現状の200mの渋滞は問題の有るレベルだとは考えておりません。</p>	<p>道の高架化もその実現化のための事業の一つだと考え、実現化に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。</p>
23	(2) 交通・道路計画	<p>大型開発でなく、阪急天神駅の高架化をしなくてもよいようにする。</p> <p>・国道馬場から三菱電機前の道を文化通り、さらに西山体育館までの幹線道路をつくる。</p> <p>・阪急踏切渋滞は、電車が京都、大阪から来た時に遮断機が降りるのを、電車はすべて停まるのだから、発車する時に遮断機が降りるようにすればかなり改善されると思う。</p> <p>・今生きている人間が大切。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>踏切の閉まるタイミングの変更は、鉄道事故防止の観点から遮断時間を短くすることは難しい現状があります。</p>
24	(2) 交通・道路計画	<p>(阪急長岡天神駅の入口の位置について)</p> <p>阪急長岡天神駅の入口を天神通りとアゼリア通りの中間点付近、線路の東西に作り、そこに東西とも駅前広場を作り、T字型の補助幹線道を作る計画とのことですが、日本全体が人口減少時代に入中、長岡京市の人口が大きく増える見通しもない中、駅前広場の周囲、東西T字型の補助幹線道、さらに何本かの歩行者主要道路の両側に商店街を形成することができるのでしょうか？</p> <p>この計画では、アゼリア通りと天神通りの商店街が駅入口から離れてしまい、駅から十分な人の流れを期待できなくなるのではと危惧します。</p> <p>・長岡京駅前広場とそこにつながる幹線道路に十分な賑わいがあるか、神足商店街？に長岡京駅から人の流れを導いているかを考えるべきではないでしょうか？</p> <p>むしろ、阪急長岡天神駅の入口をアゼリア通りに面した北口と天神通りに面した南口とし、両通りと駅入口を直結させた方が商店街への人の流れを期待できるのではないのでしょうか？</p> <p>南口には駅前広場を作りバスの始発も可能な乗降場も用意するとして、北口は駅前広場は商店街への人の流れを止めてしま</p>	<p>今後の取り組みの参考とします。</p> <p>駅前広場については「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり東西両側を一体的に整備し「にぎわいの拠点」を形成するとともに、市民や来訪者が歩いて回遊できる歩行者ネットワークを整備し、地域に根差した商店街を活かしていきたいと考えています。</p>

		<p>うので作らない方がよいのではないのでしょうか？</p> <p>・北口バス停はアゼリア通り沿いに分散配置すれば、現在と同様バス乗降客をある程度商店街に誘導できる。</p> <p>タクシーや自家用車によるピックアップの場所はアゼリア通りと天神通りの間、線路の西側あるいは両側に補助幹線道路を設置し、その道路沿いに設置すればよいでしょう。</p>	
25	(2) 交通・道路計画	<p>&lt; 阪急長岡天神駅付近の駐車場について &gt;</p> <p>ひと中心のまちづくりとして、中心部に歩いて楽しい道路を整備するのは非常によいことですが、長岡京市の広がり、人口密度を考えれば、市内を徒歩で移動するのは多くの市民にとって現実的ではなく、また高頻度のバス運行もあり得ません。</p> <p>したがって中心部に車でアクセスし易い街というのも避けられない課題でしょう。</p> <p>駐車場は駅の各入口の至近の場所に必要です。ただし、出入口を除き(補助)幹線道路に駐車場が面していない配置とし、通りの賑わいの邪魔をしないようにすることが重要です。</p> <p>・長岡京駅前のように二階以上を駐車場にすることも考えられます。</p> <p>また、アゼリア通り、天神通りの商店街にも車で気軽に行けるよう駐車場の整備が望まれます。</p> <p>アゼリア通り、天神通りの商店街の広がりを見ると、それぞれ東、中央、西の3か所に安価な公共駐車場を用意したいです。</p> <p>* 人の流れを遮らぬよう、入口以外はアゼリア通り、天神通り に面していない駐車場とすることが重要です。</p>	<p>今後の取り組みの参考にします。</p> <p>ご指摘いただいた駐車場整備については、今後検討を進めていく上で適切な場所への配置の必要があると考えています。</p>
26	(2) 交通・道路計画	<p>(阪急電車の高架化について)</p> <p>費用の点と規範の点を考えると、当市では難しいと思う。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都心拠点づくりが必要であり、鉄道の高架化もその実現化のための事業の一つだと考え、実現化に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。</p>

27	(2) 交通・道路計画	(東・西駅前広場について) 案は理想だが、両方の整備にはお金と犠牲が大きいので、西側だけにしたら良いと思う。	ご意見ありがとうございます。 駅前広場計画については、「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり、東西両側を一体的に整備し「にぎわいの拠点」を形成していきたいと考えています。 事業実施に当たっては、今後の財政見通し等を十分検証のうえ、極力負担を少なく事業を展開していきたいと考えています。
28	(2) 交通・道路計画	(補助幹線道路について) 不要。天神通りの整備とアゼリア通りの拡幅(と、文化通り、神足小学校前の通り)を重点とすべき。	ご意見ありがとうございます。 補助幹線道路については、アゼリア通りと天神通りを結ぶ駅周辺の南北方向の交通ネットワークを形成し、歩行者、自転車の安全・快適に通行できる空間を確保することにより、まちづくりのコンセプトである「ひと中心の賑いのあるまち」を創出することを目指すこととしています。
29	(2) 交通・道路計画	補助幹線道路はいらない。それより天神通りかアゼリア通りを幹線道路とすべき。	また、駅前広場へのアクセス性の確保や駅周辺は消防車等が入りにくい現状から、防災面における市街地形成を図る上でも、道路配置が必要と考えております。
30	(2) 交通・道路計画	阪急西側を車が通れるようにしてほしい。	ご意見ありがとうございます。 ひと中心のまちづくりを進めていくため、鉄道沿いを含む駅直近は歩行者優先の道路とします。ただし補助幹線道路を利用することで自動車による南北の通行は可能です。
31	(2) 交通・道路計画	整備計画の中に駅周辺での駐車場等の事はありません。もし、この周辺にマイカーで来られた方がどれ程 JR 長岡京側の市営駐車場や近辺のパーキングに入れて下さるかが問題です。近くの住宅地や近隣商業施設への無断駐車が多発し、本来の利用者が迷惑する事が懸念されます(路上駐車も)。 同じ阪急の洛西口をモデルにされると伺いましたが、あちらは JR と阪急の近さがあるからこそ駐車場が必要なく、長岡天満宮さんや文化センター等の駐車場もそれ程台数が止められない状況なのでより一層心配です。近くの駐車場もいつも満杯な事が多いです。 民間の駐車場でまかなってもらうにしても、道路も広げる事により買い物での停車等も	今後の取り組みの参考にします。 ご指摘いただいた駐車場整備については、今後検討を進めていく上で適切な場所への配置の必要があると考えています。

		<p>増えると思います。そうなれば今以上に渋滞がおこる気がします。発展させ、一部観光地化させるには草津温泉の様に近くになくとも駐車場から誘導させる動線が必要かと。</p>	
32	(3) 景観・環境計画	<p>点(駅前広場)と線(アゼリア通り、天神通り)に加え、面については長岡天満宮前面があるものの、景観・環境計画の対象地域が非常に限定的な地域に絞られていることに懸念があります。エリア全域を通じた景観・環境計画の基本的な考え方が示されるべきだと思います。</p> <p>例えば、ヒートアイランド対策、気候変動への適応を目的に、緑被率、緑視率等の目標をもう少し具体化してはどうでしょうか。</p> <p>気候変動の影響、都市化(ヒートアイランド)の影響で、都市では今後ますます熱中症の被害が増えると予想されており、その対策としては緑化、風の通り道などの対策が示されております(環境省(2012)「ヒートアイランド対策マニュアル」)。他都市では、街路樹の植込みにより隣接する住宅・店舗等の土地価格(資産価値)の上昇につながった事例もあります。</p> <p>本計画でも街路樹のイメージは書かれておりますが、数十年先を見越して、より具体的に緑被率、緑視率の目標を定めて、街路樹(長岡天満宮からの風の通り道を含めて)、駅前の緑等の配置を検討すべきと考えます。質の高い住環境整備・街づくりの観点からもエリア全体を通じた緑化計画の具体化を望みます。</p>	<p>ご意見を踏まえ一部追記しました。</p> <p>⇒「4-(3)景観・環境計画」に「無電柱化を含めた」を追記しました。</p> <p>⇒「5-(4)天神通り・アゼリア通りの計画」②アゼリア通りについて「沿道部では建物のセットバックを誘導し」を追記しました。</p> <p>景観・環境計画の基本的な考え方につきましては、長岡京市景観計画(平成30年12月改訂版)に基づき取り組みを進めます。</p> <p>長岡京市景観計画では、無電柱化の推進、道路附属物の集約化やデザイン統一により、すっきりとした道路景観の形成を図る方針や建物の敷地内の植栽本数を新たに基準化し、緑化の推進を目指しています。</p> <p>また、長岡京市みどりの基本計画【改訂版】では、長岡天神駅周辺を含む緑化重点地区の緑被率の目標(H37)は15%となっています。</p> <p>今後、詳細な検討を行う中でご意見を参考にしながら進めていきたいと思えます。</p>

## 5. 阪急長岡天神駅周辺まちづくり計画

番号	意見の該当箇所	意見の内容	市の考え方
33	(2) 鉄道高架化の計画	高架下の活用は、商店の集約場所と収容軒数によって現商店の移転を見定める。又、用地買収の経費節減になる。この計画の見直しを優先すべきである。	今後の取り組みの参考とします。高架下の利用につきましては、鉄道事業者と共に利用計画の検討を行うとともに、関係機関との協議・調整を行っていきたくと考えています。バリアフリー化の検討の中でエスカレーターやエレベーター等の設置についても今後検討していきたくと考えております。
34	(2) 鉄道高架化の計画	駐輪場も設置	
35	(2) 鉄道高架化の計画	エスカレーターとエレベーターを設置	
36	(2) 鉄道高架化の計画	プラットフォームから西山の景観が見通せるように配慮する。	ご意見ありがとうございます。基本計画「5-(1)阪急長岡天神駅周辺の将来イメージ図」にも示しているとおり、高架した駅舎からの新たな視点場の形成を図っていきたくと考えております。
37	(2) 鉄道高架化の計画	<高架化について> ・費用、予算はどうなるのか。阪急・国・府・市の負担は市民に知らせてもらいたい。	ご意見ありがとうございます。今後、関係機関と協議を進め、お示しできる段階で予算や負担費等についてはお知らせします。
38	(2) 鉄道高架化の計画	鉄道高架化でなく、アゼリア通りと天神通りの鉄道下部分を地下化したらどうか。 理由：交通渋滞と南北分断の解消のためには確かに鉄道高架化がベストの策であり、市民アンケートでも多数であるが、あまりに多額の費用と年数がかかることを考えると、本当に別の選択肢はないかと考えた結果の案です。天神通りの拡幅完成部分を見てみると、片道2車線になっており、歩道部分もとても広くとられています。これから石段下までこのようにする予定でしょうし、アゼリア通りもいずれはこのような拡幅がされるものと思います。この合計4車線の内側2車線のみ地下化する方法は不可能なのではないでしょうか。規模は違いますが国道9号線の千代原口交差点はこのような形ではないかと思えます。西山天王山駅周辺の道路の様子をみてもそれほど地下部分は長い区間とらなくてもいいようです。あくまで一市民の「素人考え」ですので、専門家のご意見を教えていただきたいと思います。	ご意見ありがとうございます。立体交差化につきましては、まちづくり協議会を始めとする各種団体のご意見や市民アンケート、オープンハウスや意見交換会にご参加いただいた多くの市民の声をもとに、基本計画策定委員会において専門的知見から立体交差事業がもたらす直接的な効果だけでなく、市街地の発展やまちづくりに関する間接的な効果などあらゆる角度から検討を行った結果を踏まえ決定しています。将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、本市の魅力を維持するためにも、阪急長岡天神駅周辺の魅力的な都市拠点づくりが必要であり、鉄道の高架化もその実現化のための事業の一つだと考え、実現化に向けた取り組みを進めていきたくと考えています。

39	(3) 駅前広場の計画	<p>&lt; 駅の西口東口ともにロータリーの設置 &gt;  ⇒バス停が駅から離れていたり、各個人の送迎時、非常に不便であり、平成も終わるこの時代にロータリーのない駅は時代に乗り遅れすぎていて恥ずかしい</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  駅前広場については、「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり東西両側を一体的に整備し「にぎわいの拠点」を形成していきたいと考えています。  今後の詳細な検討の際には、社会情勢や交通流動の変化にも対応できるよう進めていきたいと考えております。</p>
40	(3) 駅前広場の計画	<p>駅前広場のデザインは JR 駅前や西山天王山駅のような円環型は絶対駄目。祝園駅のような直線部の長いのがベスト。なお祝園駅は歩車分離が完全である。視察されたい。</p>	<p>今後の取り組みの参考とします。  ご指摘の内容については、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
41	(3) 駅前広場の計画	<p>あちこちにある駅前広場と変わらない。霧島つつじや瓦葺きの建物で長岡京らしさのある駅前ということであれば、あまりにも安易だと思う。</p>	
42	(3) 駅前広場の計画	<p>(西)駅前広場、(東)駅前広場に路線バスが入れるように。バスをおりてすぐ鉄道にのれるように。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり、路線バスは、定時性確保の点などから、現状のバス路線を活かしアゼリア通りにバスベイを設けることを基本として検討を進めていきます。</p>
43	(3) 駅前広場の計画	<p>乗用車が阪急長天駅に迎えにいけるような広場を。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  「5-(3)駅前広場の計画」に記載のとおり、自家用車による送迎のためのスペースを配置する計画としています。</p>
44	(4) 天神通り、アゼリア通りの計画	<p>アゼリア通りの2車線化を→阪急電車の踏切も少しは通り易くなる。天神通りも同じく、踏切を拡幅。  上記の拡幅により、踏切の通過に多少余裕がでる。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。  アゼリア通りは現在2車線(片側1車線)で、車道の拡幅予定はないと京都府より聞いております。  また、踏切の拡幅等により歩行者、自転車通行の安全性向上に取り組んでおりますが、踏切の拡幅では、渋滞緩和、安全対策等の道路交通環境の抜本的な改善は見込めません。  天神通り踏切については、鉄道高架化までの暫定拡幅に向けて、関係機関と今後も協議を進めていきます。</p>

45	(4) 天神通り、アゼリア通りの計画	<p>天神通りの自転車通行計画の具体化をお願いいたします。</p> <p>市内において自転車で移動際に現在一番危険を感じることは、天神通りの踏切付近です。本計画のイメージ絵を見ますとアゼリア通りには自転車通行帯がありますが、天神通りには自転車の絵がなく、どのような計画となっているのかよく分かりませんでした。</p> <p>天神通りも自転車通行可とするなら、通行帯があったほうがよいと思いますし、スペース的な問題等から自転車通行を認めないとするなら、具体的な迂回路の検討が必要だと思います。新しく「長岡京市安全で快適な自転車の利用の促進に関する条例」も制定されたことすし、ぜひとも自転車への配慮をして頂きたいです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>天神通りの自転車通行については、既に供用済みの部分と同様、自転車通行可の歩道となる予定です。</p>
----	--------------------	---	---

## 6. 阪急長岡天神駅周辺まちづくりの手順等

番号	意見の 該当箇所	意見の内容	市の考え方
46	具体的なまちづくりの手法	立ちのきを出来るだけ少なくする。	今後の取り組みの参考とします。 本計画はまちづくりの方針を示したもので、整備手法、全体事業費について、現時点で確定していません。 事業実施に当たり、今後の財政見通し等を十分検証のうえ、極力負担を少なく事業を展開していきたいと考えています。
47	具体的なまちづくりの手法	全面的に、旧体制(旧市)の立ちのきの必要で金がいくらあっても無理。より新しい考えが必要である。	
48	具体的なまちづくりの手法	気がかりなのは多額の事業費です。市の28年度決算では法人市民税などが減少したことにより7年ぶりに財政調整基金から繰り入れが行われました。(その後回復)しかし、市税収入が好転する材料に乏しい中で、社会保障費は自然増が見込まれるなど財政運営は予断を許さない状況とされています。こうした厳しい状況の中、このビックプロジェクトによって市民生活にしわ寄せがいたり、市財政の健全化が損なわれないように進めてくださいますようお願いいたします。	

## その他

番号	意見の 該当箇所	意見の内容	市の考え方
49		三菱製紙工場と市役所とのドッキング。	ご意見ありがとうございます。 ご指摘の通り、駅周辺地区外との繋がりが非常に重要となってきます。地区外との繋がりを念頭におき、本市の地域特性やポテンシャルを活かした独自のコンパクト+ネットワークにより、人・モノ・情報の交流・出会いが活性化することで、将来にわたり持続可能なまちづくりを進めていきたいと考えています。
50		京都市伏見区の開発とドッキングする。 (南)浄化工事、現在進めている。当市もスポーツセンターあり。松下電気もマンションに進めている。京都市と手をつなげて進むようにする。 国からの資金も必要と思う。	
51		長岡天神計画とは直接関係ありませんが、長岡天神駅前を街の顔にふさわしいシンボリックなものにするならば、もう一つの玄関口であるJR長岡京駅の前に、御神木だったとは言え枯れたクスノキの切株をライトアップしていつまでも飾っておくのは如何なものかと思います。	ご意見ありがとうございます。 JR長岡京駅前の環境整備につきましては、貴重なご意見として担当部署と情報を共有します。
52		阪急電鉄に、駅に停止し客の乗り降りがおわってから踏切がしまるよう要請してほしい。(出発信号をひいたら踏切がしまるように)(現在、特急など待機している状態にする)	ご意見ありがとうございます。 踏切の閉まるタイミングの変更は、鉄道事故防止の観点から遮断時間を短くすることは難しい現状があります。