

3. 市民アンケート調査

目 次

1. 調査の概要	19
(1) 目的	19
(2) アンケート調査内容	19
(3) アンケート調査対象者	19
(4) 調査方法・期間	19
(5) 回収の状況	19
(6) 調査結果の精度	19
2. 調査結果の概要	20
3. 調査結果	22
問1 長岡天神駅周辺のまちづくりに関する認知度	23
問2 現状の問題に対する認識	23
問3 対象地区の利用状況	27
問4 対象地区の活性化に向けた意向	31
問5 駅前広場の整備に対する意向	35
問6 バス乗換に関する意向	38
問7 阪急線路の立体交差化に対する意向	40
問8 阪急線路の立体交差化による波及効果について	44
問9 重点的に取り組むべき施策について	46
問10 あなたについて	48
問11 自由意見	51

(参考) 調査票

1. 調査の概要

(1) 目的

本アンケート調査は、阪急長岡天神駅周辺整備基本計画の策定を進めるにあたって、市民の意見の傾向を把握することを目的に実施しました。

(2) アンケート調査内容

長岡天神駅周辺地域における、土地利用方針、駅前広場整備、鉄道立体交差について、市民意向の確認を行いました。

(3) アンケート調査対象者

長岡京市在住の18歳以上の市民 67,437人 (平成30年6月1日現在の人口) より3,000人を無作為に抽出しました。

(4) 調査方法・期間

調査方法 : 郵送配布・郵送回収

調査期間 : 平成30年7月19日(金)～平成30年8月3日(月)

(5) 回収の状況

有効回答数 : 1,324件、有効回答率 : 44%

(6) 調査結果の精度

世論調査では、信頼度95% (同じ調査を対象を変えて行った場合に、100回中95回は同様の結果が得られると考えるとよい) の水準を求めることが一般的とされており、調査結果の許容誤差は5%が標準とされています。これに基づき、今回の調査における標本測定値の標本誤差を算出しました。この結果、標本誤差=2.67%(小数第3位四捨五入)となっています。(「はい」と答えた人が50%の場合、全体では47%～53%が「はい」と答えるだろう)

$$\varepsilon = \pm 1.96 \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{P(1-P)}{n}}$$

ε : 許容誤差 ± 1.96 : 信頼度95%の時の係数

N : 母集団数 (長岡京市在住の18歳以上の市民: 67,437) n : 標本数 (有効回答数: 1,324)

P : 標本測定値 0.5 (50% (0.5) のときに最大となるため0.5で計算)

2. 調査結果の概要

問1 長岡天神駅周辺のまちづくりに関する認知度

- 「知っていた」が56%で過半数が認知しており、一方「知らなかった」は37%となっています。

問2 現状の問題に対する認識

- 「アゼリア通り・天神通りの踏切で足止めされ、予定通りに行動できないことがある」は、48%が「よくある」、38%が「たまにある」となっており、86%が踏切により予定通りに行動できていません。
- 「アゼリア通り・天神通りの歩道が狭く、徒歩や自転車・車での通行にヒヤリとすることがある」は、65%が「よくある」、29%が「たまにある」となっており、94%がヒヤリとしたことがあります。
- 「長岡天神駅への送迎の際に、停車スペースがないため、周辺道路に路上駐車することがある」は、28%が「よくある」、30%が「たまにある」となっており、58%が路上駐車をすることがあります。
- 「長岡天神駅での待合せ場所を相手に伝えづらいことがある」は、22%が「よくある」、26%が「たまにある」となっており、48%が伝えづらい経験をしています。

問3 対象地区の利用状況

①主な利用目的

- 「買い物や飲食店等」が78%、「市役所・銀行等」が72%で、7割を超える市民がこれらの目的で対象地区を利用しています。次いで「店舗（美容室等）」が36%、「病院や福祉サービス」が28%となっています。

②平均した利用頻度

- 「週数日程度」が30%で最も多く、次いで「週1日程度」が17%、「週5日程度」が14%、「毎日」が13%となっており、74%が週に1回以上、本地区を利用しています。

③主な交通手段

- 「自転車」が31%で最も多く、次いで「自家用車」30%、「徒歩」が18%となっています。「バス」は5%に留まっています。

問4 対象地区の活性化に向けた意向

①生活を快適にするために必要な施設／②長岡京市の活性化のために必要な施設

- 生活を快適にするために必要な施設は、「多様な医療施設（クリニックなど）」が52%となっています。次いで「大規模な商業施設」が36%、「個性的な店のある商店街」と「子育てで利用できる施設」が33%となっています。
- 市の活性化のために必要な施設は、「イベント等が開催される広場」が39%で、「観光やビジネス向けの宿泊施設」が37%、「大規模な商業施設」が35%の順に多くなっ

ています。

問5 駅前広場の整備に対する意向

- 「バス乗り場や送迎スペースなどを駅の東西に効率的に配置する」が81%で他より多くなっています。次いで、「長岡京市の特色である緑や歴史を感じられる駅前にする」が43%となっています。

問6 バス乗換に関する意向

①日常的（通勤・通学など）なバスと電車の乗り換え

- 「日常的にバスの乗り換えをしている」は11%になっています。

②電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離の許容値

- 電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離は、現況の半分である「約100m」が46%で最も多く、次いで「約50m」が19%、現況と同じ「約200m」が18%となっており、全体の72%が「約100m（現況の半分）」を許容できるとなっています。

問7 阪急線路の立体交差化に対する意向

①線路の立体交差化について

- 「高架化がよい」が72%で、「地下化がよい」が18%となっています。また、「立体交差化は不要」が6%となっています。

②「高架化」または「地下化」を選択した理由

- 「高架化」「地下化」を選んだ理由は、「概算事業費・市負担の割合」が46%で最も多くなっています。次いで「交差道路」が12%で、それ以外の項目はいずれも10%以下となっています。

問8 阪急線路の立体交差化による波及効果について

- 「アゼリア通りの混雑を解消して、歩行者の通行をしやすいにする」が78%で最も多く、次いで「天神通りの踏切部分も含めた拡幅整備が進む」が61%、「線路を横断する新たな道路をつくり、東西の往来をしやすいにする」が52%となっています。

問9 重点的に取り組むべき施策について

- 「阪急線路の立体交差化（踏切撤去）」が58%で最も多く、次いで「駅周辺の中心市街地の活性化」が17%、「駅前広場の整備」が16%となっています。

3. 調査結果

【結果の見方】

- 「市全体」には、属性の不明・無回答を含んでいます。
- 「n」は質問の回答者数、「MA」は複数回答を示しています。
- 「無回答」には、回答が無記入であったものと、1つの回答を求めている設問に対し2つ以上回答しているものを含んでいます。
- 結果数値(%)は、少数点以下第1位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100%になりません。
- 居住地別の意向分析は、市全体を西地域、周辺地域、東地域の3つに区分し、その区域界を以下のように分類しています。

西地域	西国街道より西側を主とし、周辺地域を除くエリア
周辺地域	長岡天神駅を中心にした徒歩圏（駅からおおむね600m圏）
東地域	西国街道より東側を主とし、周辺地域を除くエリア

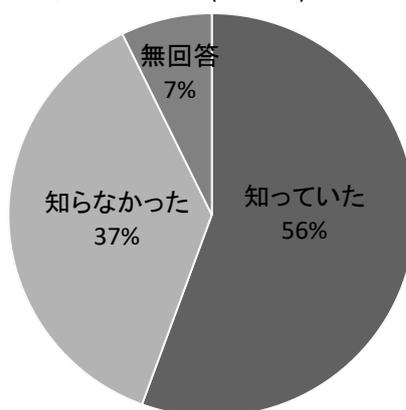


問1 長岡天神駅周辺のまちづくりに関する認知度

長岡京市が、長岡天神駅周辺のまちづくりについて検討を進めていることをご存知でしたか。(1つに○)

「知っていた」が56%で過半数が認知しており、一方「知らなかった」は37%となっています。

問1 長岡天神駅周辺のまちづくりに
関する認知度(n=1324)



問2 現状の問題に対する認識

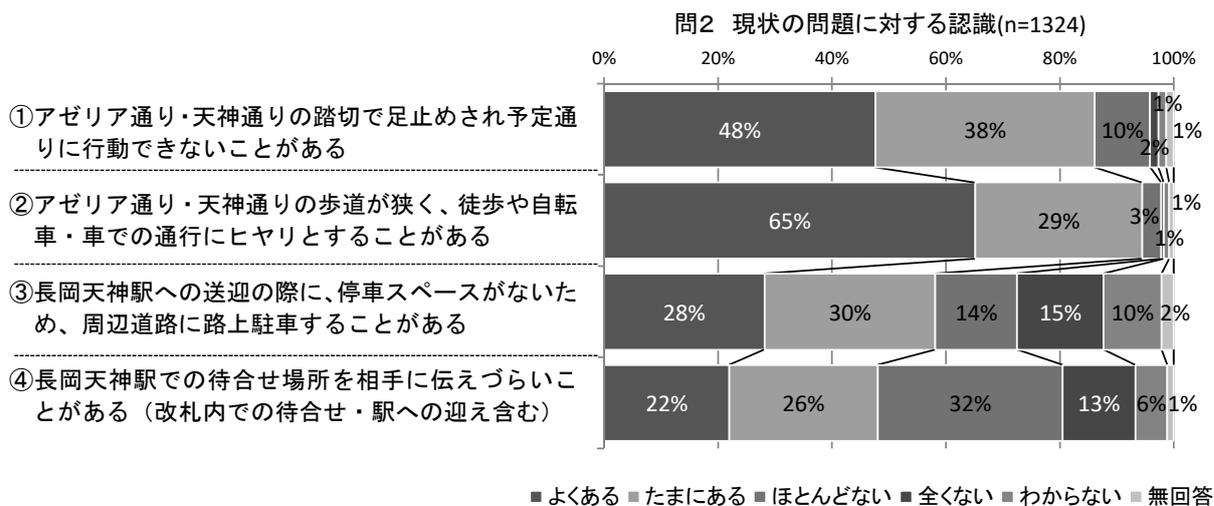
長岡天神駅周辺の①～④のまちの問題について、どのように感じていますか。(それぞれ1つに○)

「アゼリア通り・天神通りの踏切で足止めされ、予定通りに行動できないことがある」は、48%が「よくある」、38%が「たまにある」となっており、86%が踏切により予定通りに行動できていません。

「アゼリア通り・天神通りの歩道が狭く、徒歩や自転車・車での通行にヒヤリとすることがある」は、65%が「よくある」、29%が「たまにある」となっており、94%がヒヤリとしたことがあります。

「長岡天神駅への送迎の際に、停車スペースがないため、周辺道路に路上駐車することがある」は、28%が「よくある」、30%が「たまにある」となっており、58%が路上駐車をすることがあります。

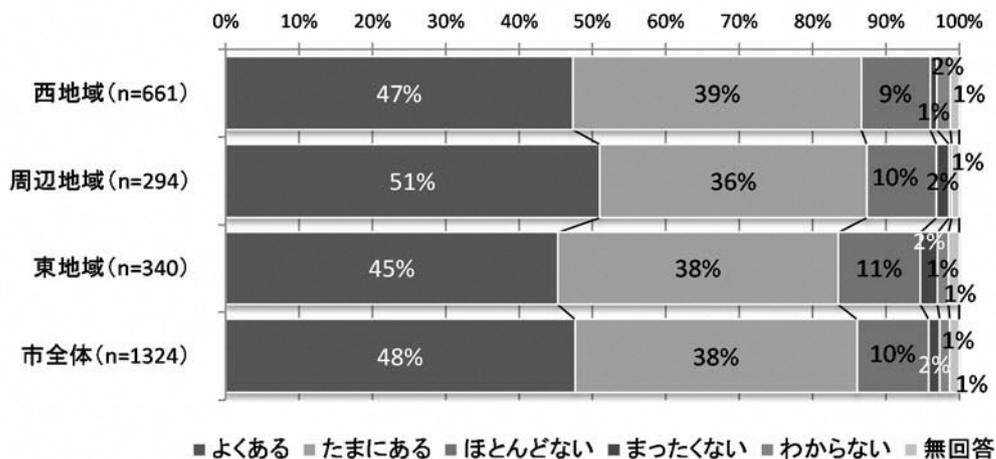
「長岡天神駅での待合せ場所を相手に伝えづらいことがある」は、22%が「よくある」、26%が「たまにある」となっており、48%が伝えづらい経験をしています。



■①アゼリア通り・天神通りの踏切【居住地別】

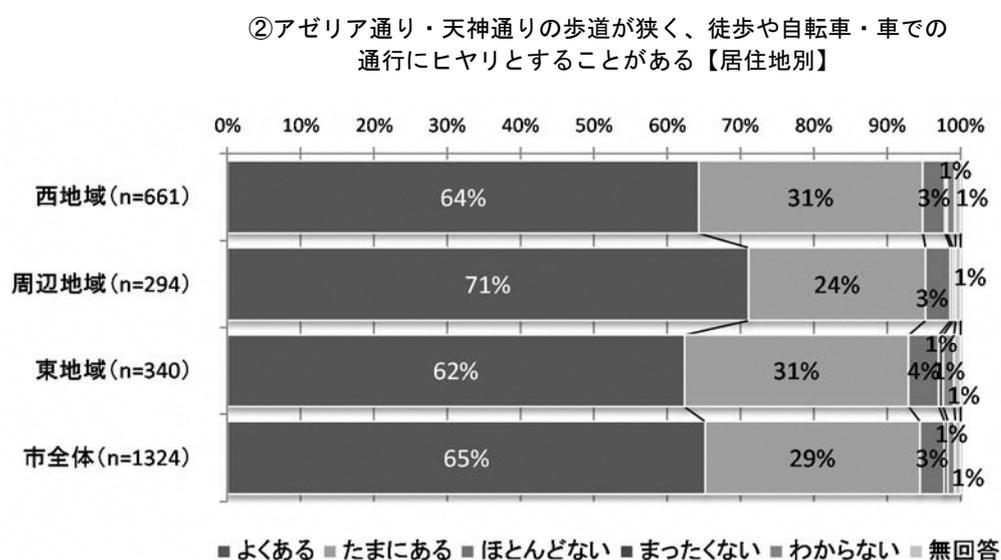
居住地別では、大差はみられません。

①アゼリア通り・天神通りの踏切で足止めされ予定通りに行動できないことがある【居住地別】



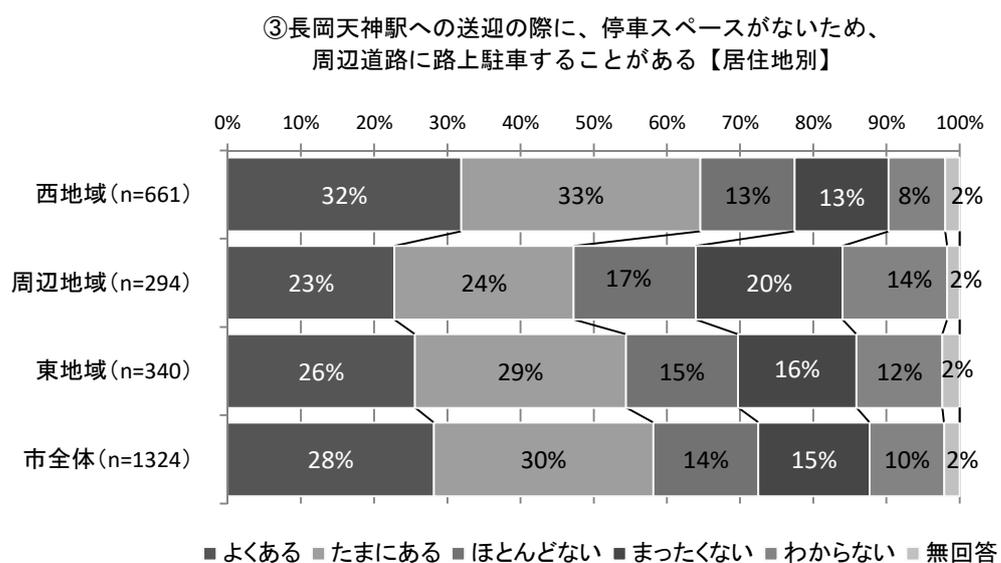
■②アゼリア通り・天神通りの通行【居住地別】

居住地別では、周辺地域で「よくある」が多くなっています。



■③長岡天神駅への送迎【居住地別】

居住地別では、「よくある」「たまにある」の合計が西地域で65%となっており、周辺地域に比べて18ポイント、東地域に比べて10ポイント多くなっています。

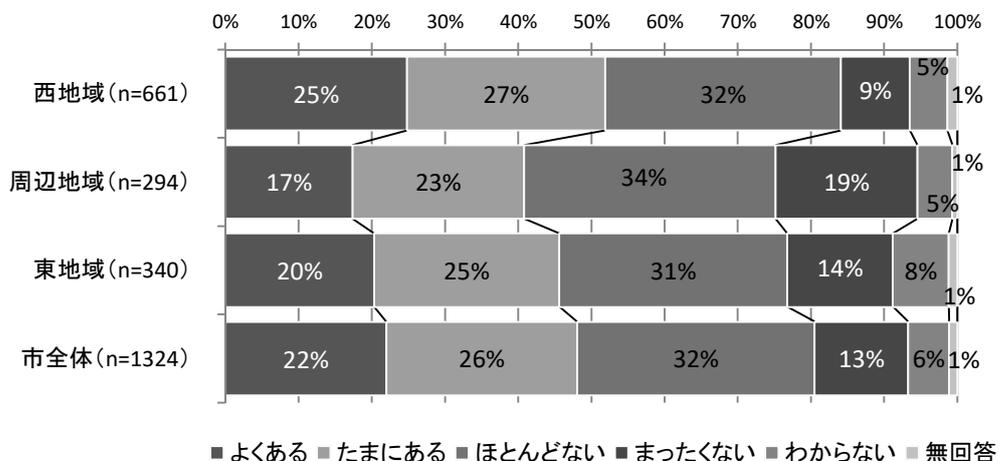


■④長岡天神駅での待ち合わせについて【居住地別】

居住地別では、「よくある」「たまにある」の合計が西地域で52%となっており、周辺地域に比べて12ポイント、東地域に比べて7ポイント多くなっています。

一方で、周辺地域では、「ほとんどない」「まったくない」の合計が53%で、他地域より多くなっています。

④長岡天神駅での待合せ場所を相手に伝えづらいことがある
(改札内での待合せ・駅への迎え含む)【居住地別】



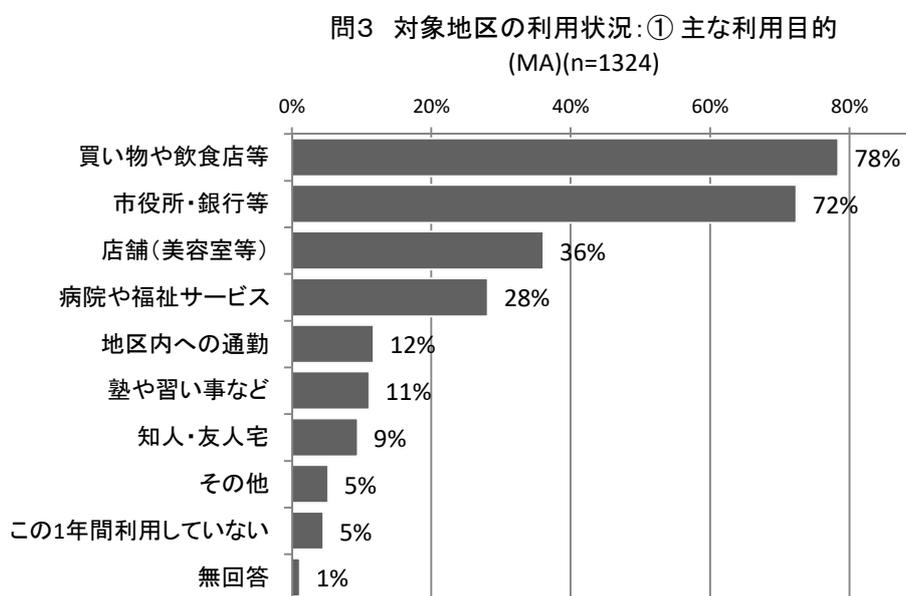
問3 対象地区の利用状況

対象地区の、あなたの利用状況（利用目的、利用頻度、主な交通手段）をお聞きます。
 なお、問①で「9」を選択した場合は、②と③の問いの答えは不要です。

①主な利用目的（あてはまるものすべてに○）

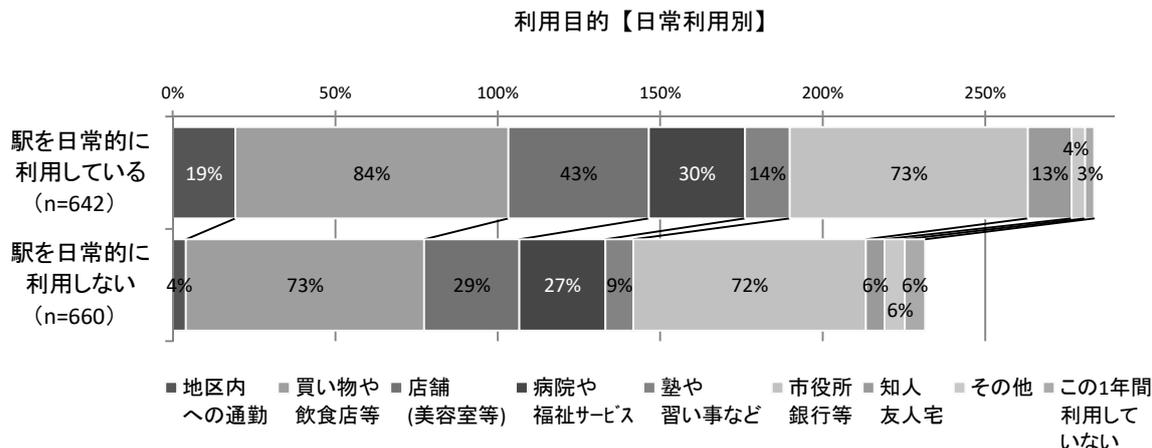
「買い物や飲食店等」が78%、「市役所・銀行等」が72%で、7割を超える市民がこれらの目的で対象地区を利用しています。

次いで「店舗（美容室等）」が36%、「病院や福祉サービス」が28%となっています。



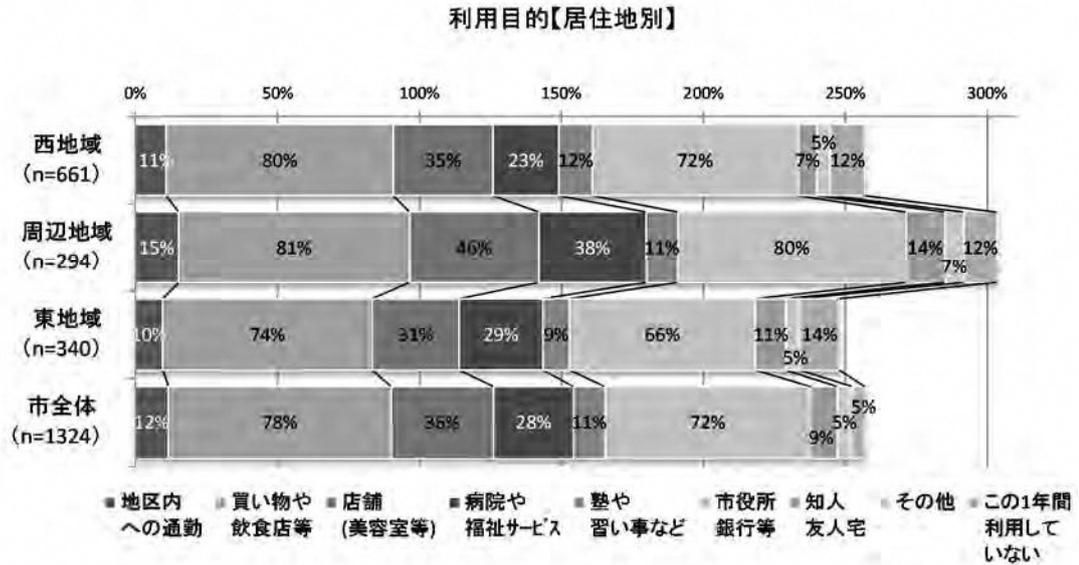
■利用目的【日常利用別】

「駅を日常的に利用している」の対象地区の通勤通学以外の利用目的は、「地区内への通勤」「買い物や飲食店等」「店舗（美容室等）」が「利用していない」に比べて10ポイント以上多くなっています。また、各利用目的を合わせた構成比の和は、「利用しない」に比べて51ポイント多くなっています。



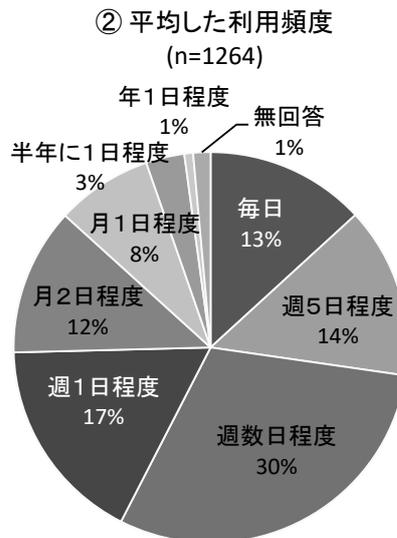
■利用目的【居住地別】

周辺地域では、「店舗（美容室等）」、「病院や福祉サービス」、「市役所・銀行等」が、他の地域よりも10ポイント程度多くなっています。また、各利用目的を合わせた構成比の和は、他の地域に比べて50ポイント程度多くなっています。



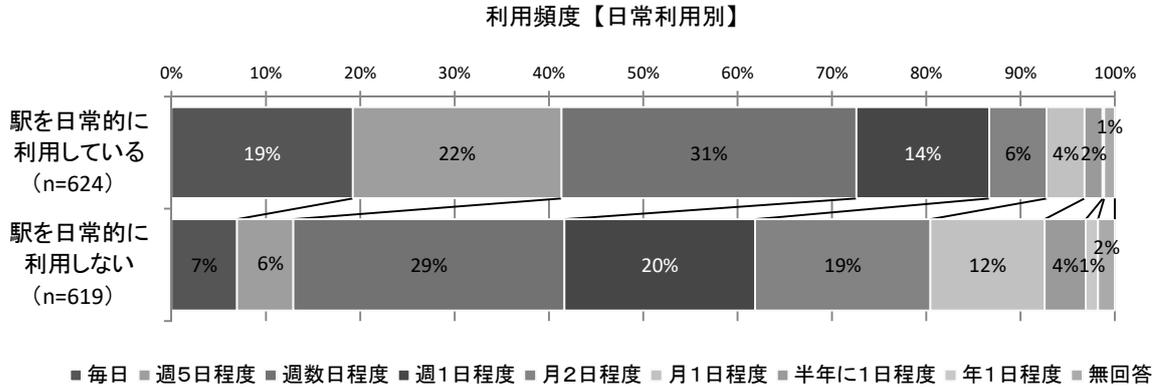
②平均した利用頻度

「週数日程度」が30%で最も多く、次いで「週1日程度」が17%、「週5日程度」が14%、「毎日」が13%となっており、74%が週に1回以上、本地区区を利用しています。



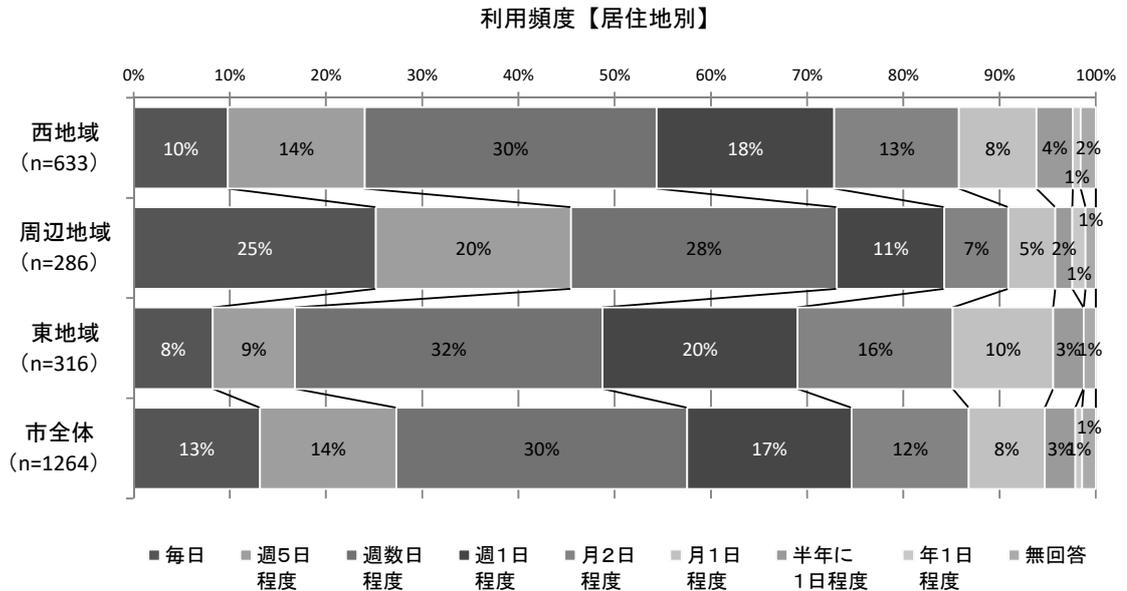
■利用頻度【日常利用別】

駅を日常的に利用している人の対象地区の通勤通学以外の利用頻度は、駅を日常的に利用していない人よりも多くなっています。「駅を日常的に利用している」では、「週5日程度」以上の利用が41%と、「利用しない」に比べて28ポイント多くなっています。



■利用頻度【居住地別】

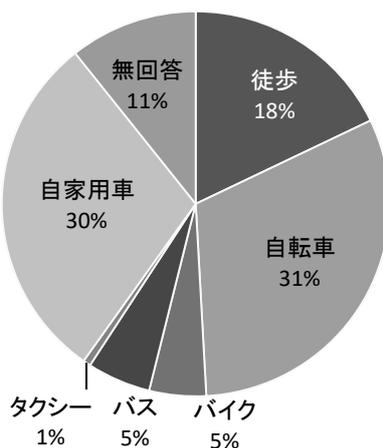
周辺地域では、「毎日」「週5日程度」の合計が45%となっており、他地域に比べて20ポイント以上多くなっています。



③主な交通手段

「自転車」が31%で最も多く、次いで「自家用車」30%、「徒歩」が18%となっています。「バス」は5%に留まっています。

③ 主な交通手段
(n=1264)



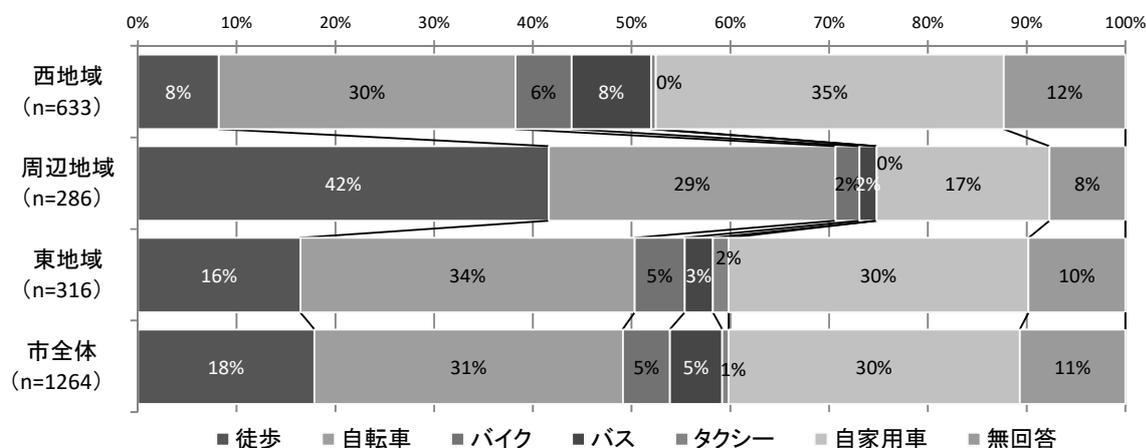
■交通手段【居住地別】

「徒歩」は、周辺地域で42%となっており、他地域よりも30ポイント程度多くなっています。

「自転車」「バイク」「タクシー」は、3地域で大きな差はみられません。

「バス」は西地域で8%、「自家用車」は西地域で35%となっており、いずれも他地域よりも多くなっています。

交通手段【居住地別】



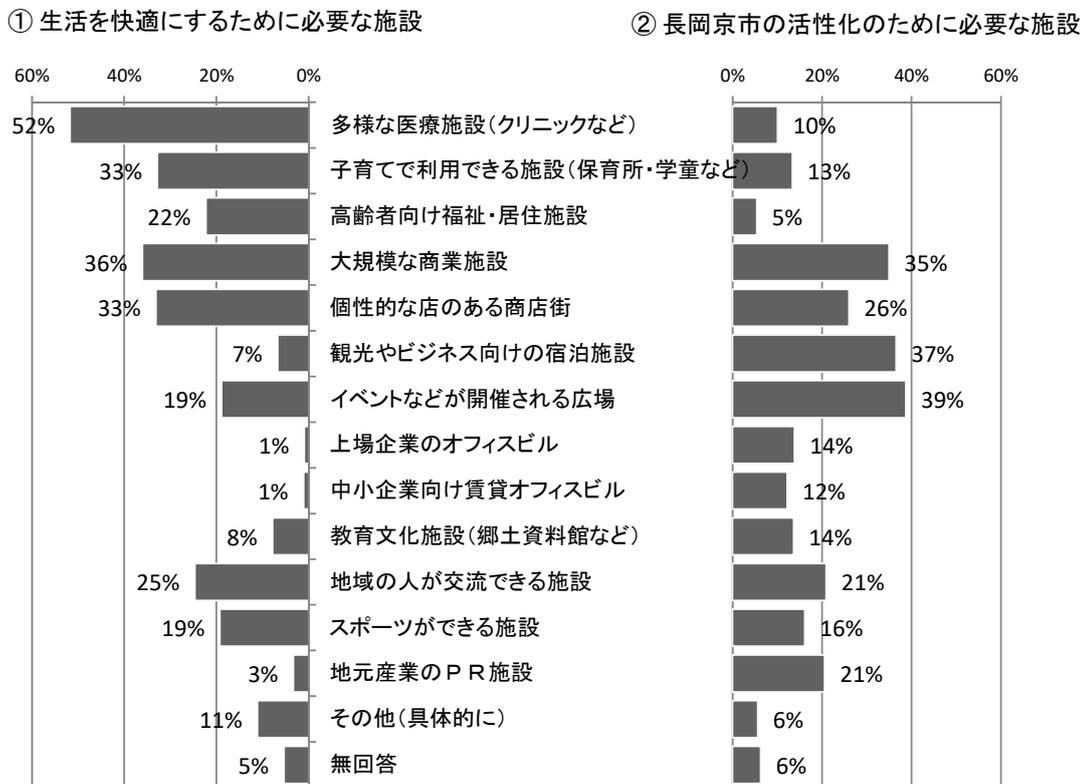
問4 対象地区の活性化に向けた意向

対象地区の中でも駅直近は、人が集まりにぎわいのあるエリアになることが期待されます。あなたはどのような施設が必要だと思いますか。(①,②とも各3つ選択)

生活を快適にするために必要な施設は、「多様な医療施設（クリニックなど）」が52%となっています。次いで「大規模な商業施設」が36%、「個性的な店のある商店街」と「子育てで利用できる施設」が33%となっています。

一方で、活性化のために必要な施設は、「イベント等が開催される広場」が39%、「観光やビジネス向けの宿泊施設」が37%、「大規模な商業施設」が35%の順に多くなっています。

問4 対象地区の活性化に向けた意向(3つまで) (n=1324)



■必要な施設【年齢別】

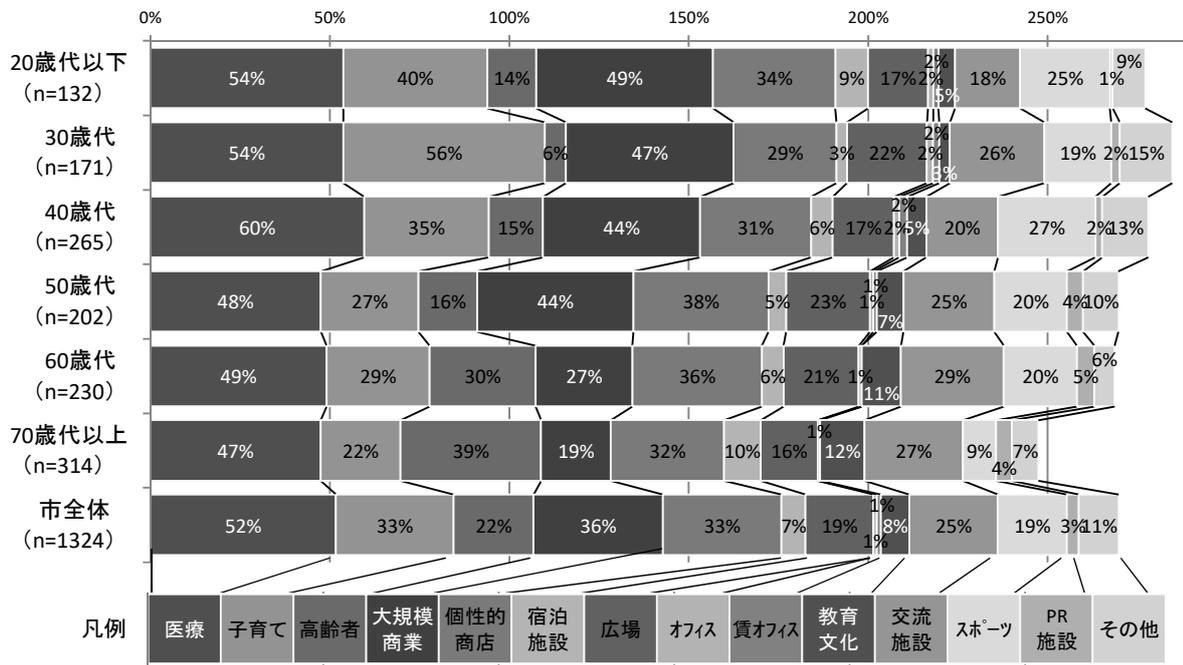
1) 年齢別の生活を快適にするために必要な施設

30歳代を除く全世代で「多様な医療施設」が最も望まれています。30歳代では、「子育てで利用できる施設」が56%と最も多くなっており、また40歳代以下で、全体に比べ高い値となっていることから、若い世代に望まれる傾向にあります。

50歳代以下では、「大規模な商業施設」を40%程度が望んでおり、全体に比べて多くなっています。一方で、「個性的な店のある商店街」を全世代で30%程度が望んでいます。

60歳代以上では、「高齢者向け福祉・居住施設」は30%以上が望んでおり、全体に比べて多くなっています。

生活を快適にするために必要な施設【年齢別】(MA)



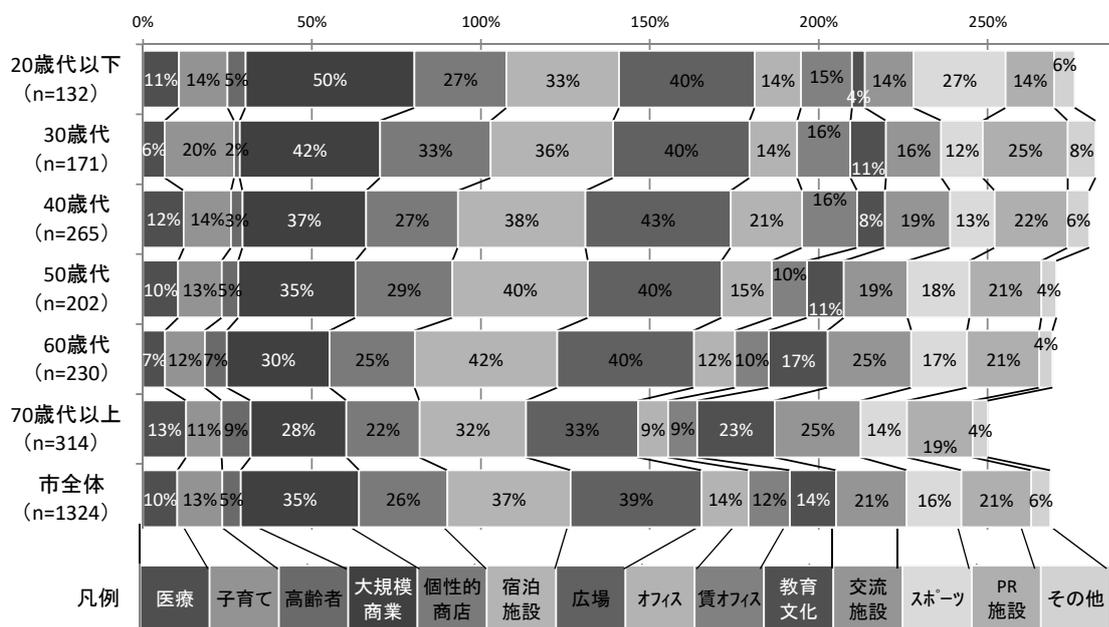
2) 年齢別の長岡京市の活性化のために必要な施設

20歳代以下は、「大規模な商業施設」を50%、「スポーツ施設」も27%が望んでおり、全体を大きく上回っています。30歳代では、「大規模な商業施設」が42%と最も多くなっており、若い世代に望まれていることが伺えます。

40歳代以上では、「イベント等が開催される広場」や「観光やビジネス向けの宿泊施設」が多く、全体平均と同様の傾向が見られます。

60歳代以上では、「教育・文化」と「交流施設」が50歳代以下に比べ多くなっています。

長岡京市の活性化のために必要な施設【年齢別】(MA)

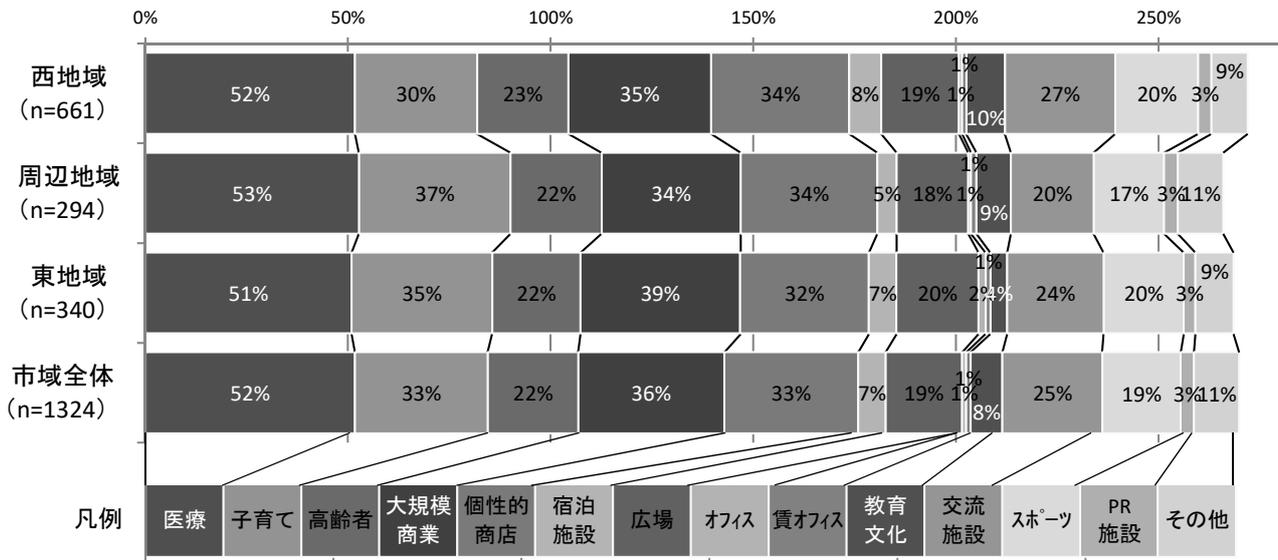


■必要な施設【居住地別】

1) 居住地別の生活を快適にするために必要な施設

居住地別では、大きな違いはみられません。

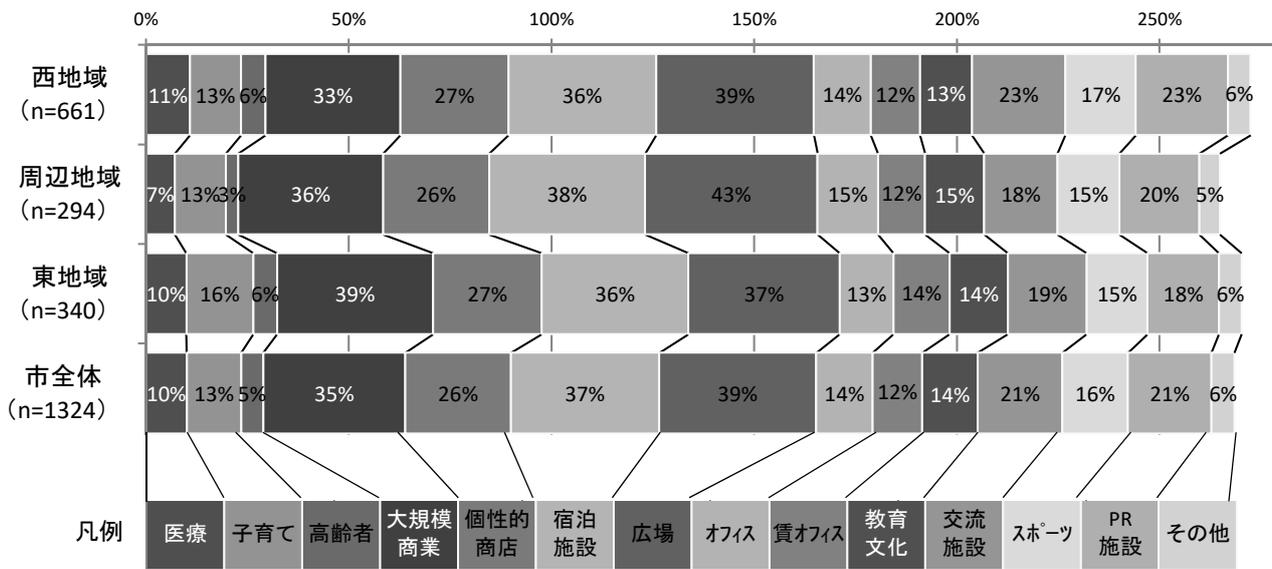
生活を快適にするために必要な施設【居住地別】(MA)



2) 居住地別の長岡京市の活性化のために必要な施設

居住地別では、大きな違いはみられません。

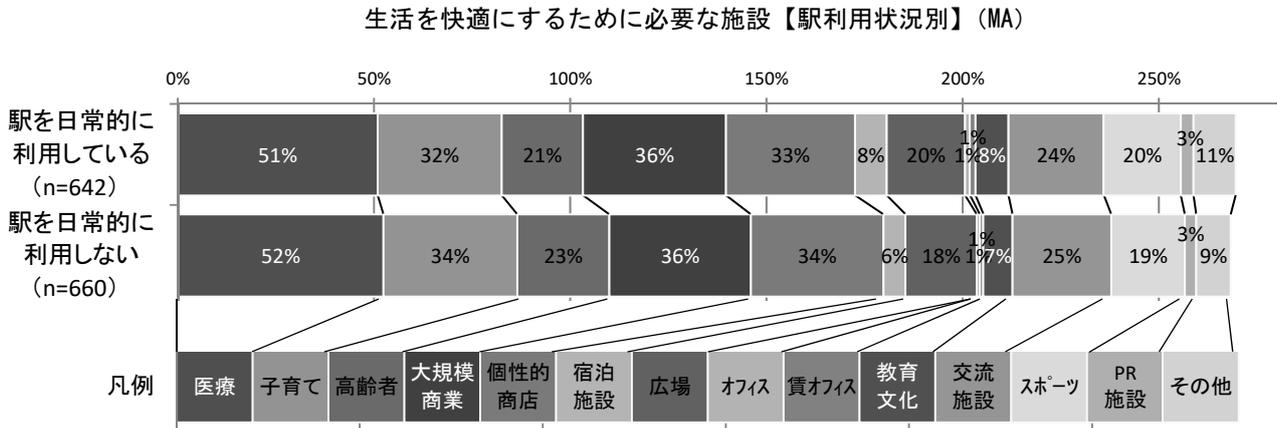
長岡京市の活性化のために必要な施設【居住地別】(MA)



■必要な施設【日常利用別】

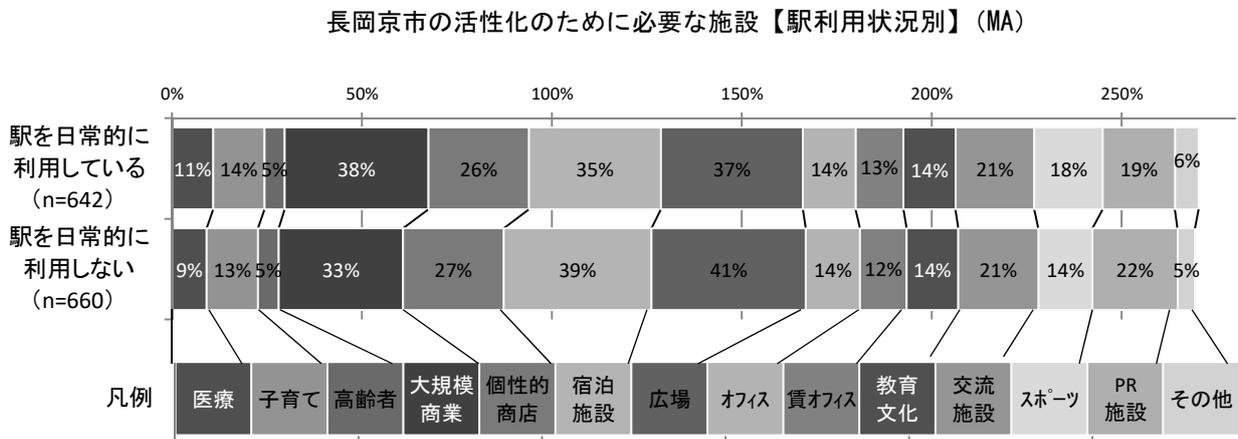
1) 駅利用状況別の生活を快適にするために必要な施設

駅利用状況別では、大きな違いはみられません。



2) 駅利用状況別の長岡京市の活性化のために必要な施設

駅利用状況別では、大きな違いはみられません。

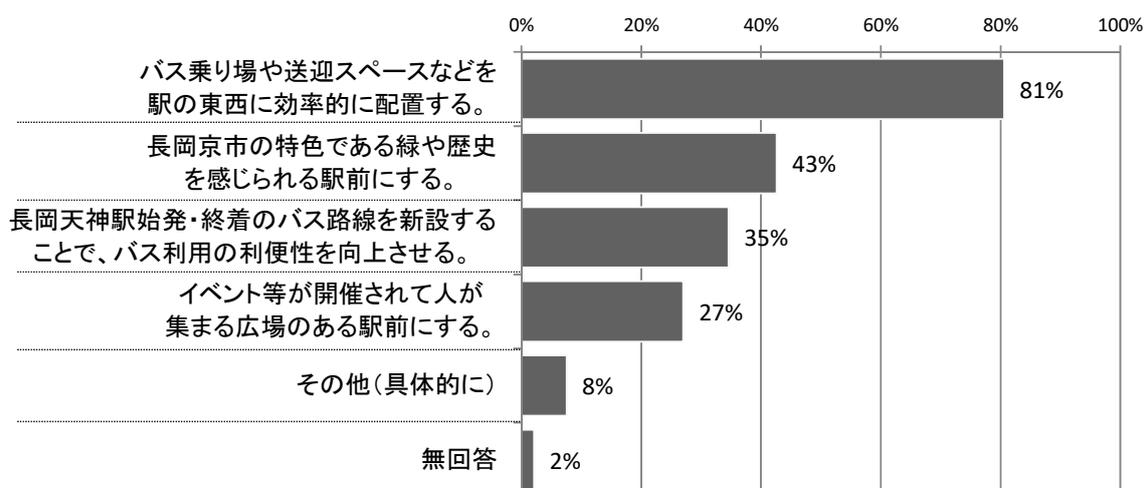


問5 駅前広場の整備に対する意向

事業費を抑えつつ、利便性の高い駅前広場の整備を検討しています。あなたが重視すべきだと思うことは何ですか。(あてはまるものすべてに○)

「バス乗り場や送迎スペースなどを駅の東西に効率的に配置する」が81%で他より多くなっています。次いで、「長岡京市の特色である緑や歴史を感じられる駅前にする」が43%となっています。

問5 事業費を抑えつつ、利便性の高い駅前広場の整備を検討しています。あなたが重視すべきだと思うことは何ですか。(MA)(n=1324)

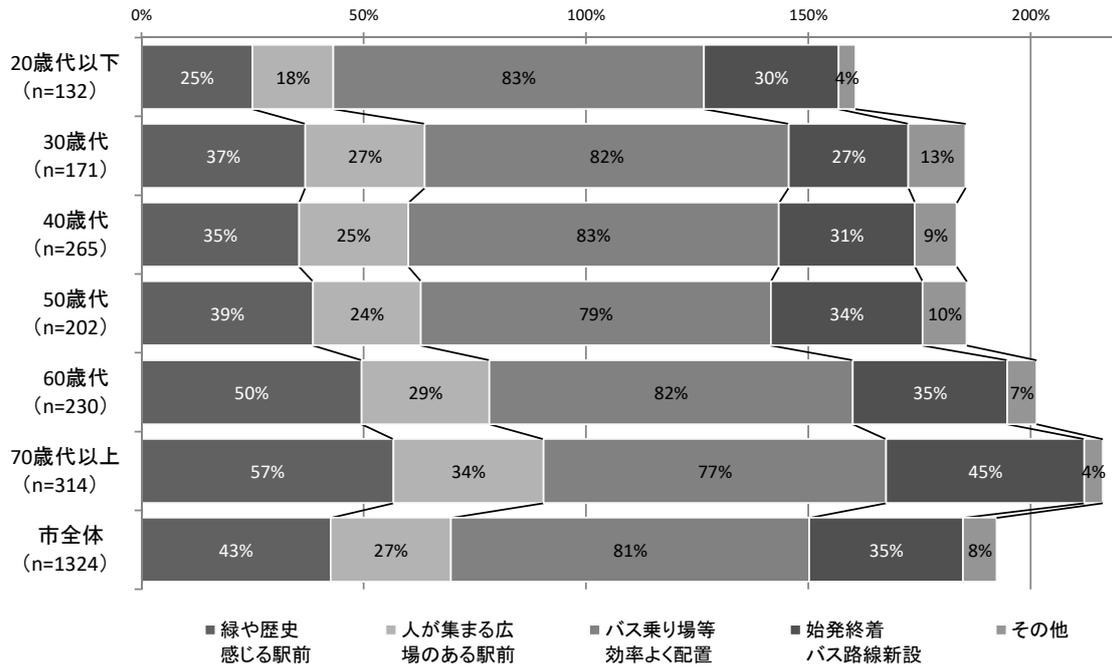


■駅前広場で重視すべきこと【年齢別】

全ての年代において、「バス乗り場や送迎スペースなどを駅の東西に効率的に配置する」が最も多くなっています。

次いで、市全体では「緑や歴史を感じられる駅前にする」が多くなっていますが、20歳代以下は、「長岡天神駅始発・終着のバス路線を新設することで、バス利用の利便性を向上させる」が30%で、2番目に多くなっています。

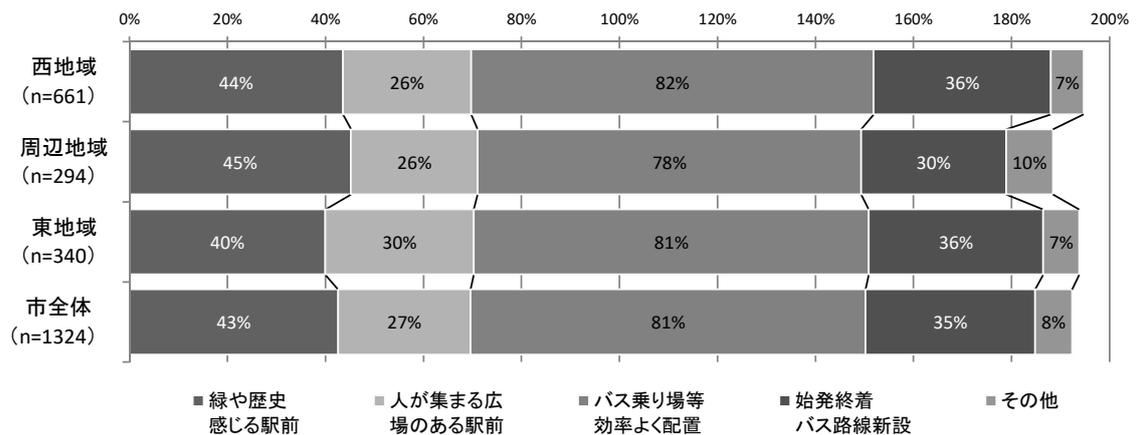
駅前広場で重視すべきこと【年齢別】(MA)



■駅前広場で重視すべきこと【居住地別】

居住地別では、大きな違いはみられません。

駅前広場で重視すべきこと【居住地別】(MA)

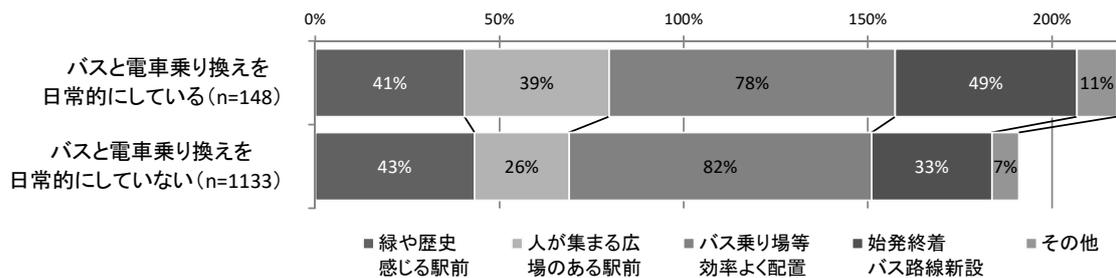


■ 駅前広場で重視すべきこと【バスの乗換有無別】

「バスとの電車乗り換えを日常的にしている」では、「イベント等が開催されて人が集まる駅前広場がある」が39%、「長岡天神駅始発・終着のバス路線を新設することで、バス利用の利便性を向上させる」が49%で、いずれも、「バスと電車乗り換えを日常的にしていな

い」よりも10ポイント以上多くなっています。

駅前広場で重視すべきこと【駅利用状況別】(MA)



問6 バス乗換に関する意向

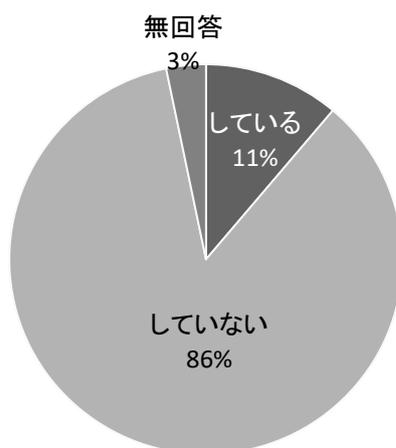
バス乗換に関する以下の①,②の問いにお答えください。

①あなたは、通勤・通学などで日常的にバスと電車の乗り換えをしていますか。

「日常的にバスの乗り換えをしている」は11%になっています。

① あなたは、通勤・通学などで日常的にバスと電車の乗り換えをしていますか。

(n=1324)

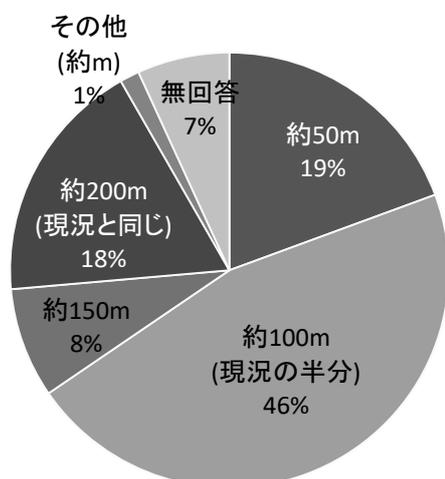


②あなたは電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離についてどのくらい許容できますか。

(参考) 長岡天神駅の駅舎～バス停「阪急長岡天神」までの距離は約200mあります。

電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離は、現況の半分である「約100m」が46%で最も多く、次いで「約50m」が19%、現況と同じ「約200m」が18%となっており、全体の72%が、「約100m(現況の半分)」まで許容できる、となっています。

② あなたは、電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離について、どのくらい許容できますか。(n=1324)

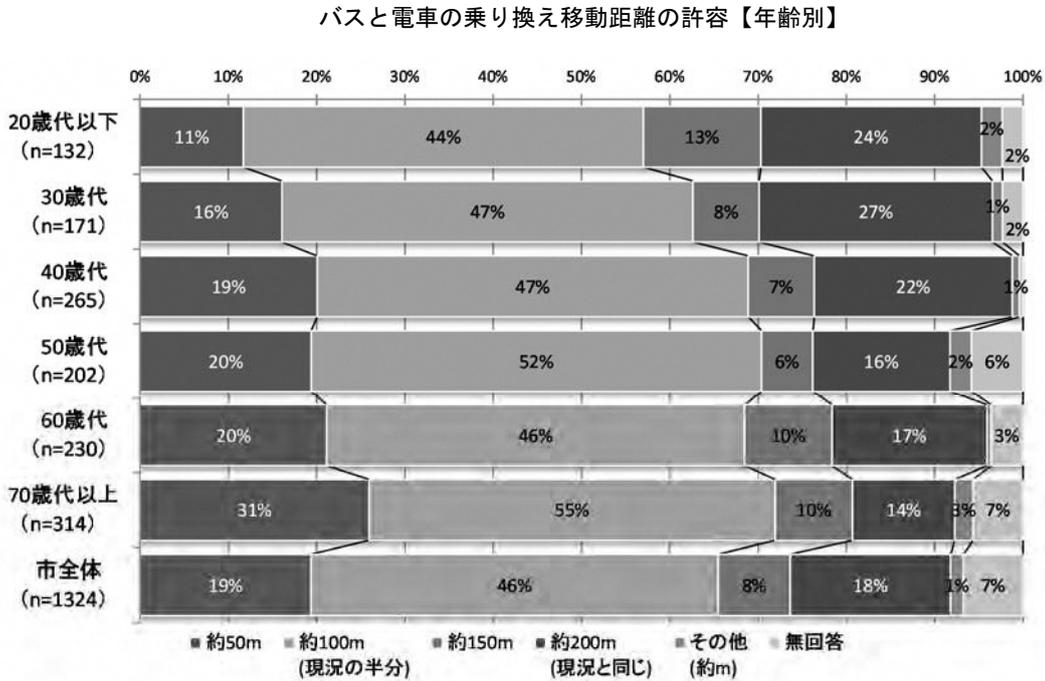


<その他>

0m (2軒)	2m
10m	20m
25m	30m
50mより近くにして	250m
300m	400m
500m	
雨天時は現状×	
JR長岡京のように目の前にあってほしい	
乗ってみないとわからない	
駅前すぐ	
利用しない	

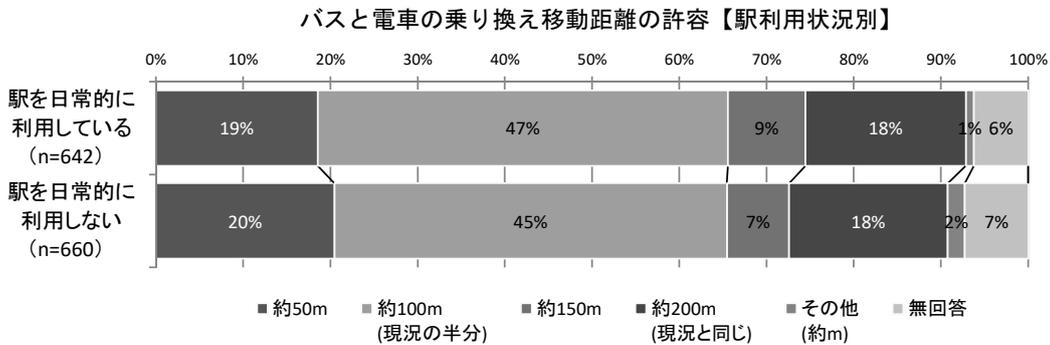
■バスと電車の乗り換え移動距離の許容【年齢別】

全ての年代において、「約100m（現況の半分）」が最も多く、次いで、50歳代以上では「約50m」、40歳代以下では「約200m（現況と同じ）」が多くなっており、若い年代ほど移動距離の許容範囲は大きくなる傾向がみられます。



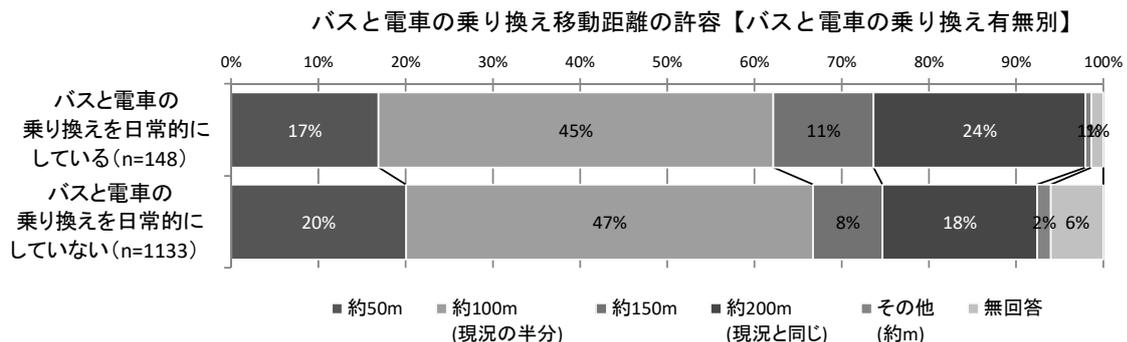
■バスと電車の乗り換え移動距離の許容【駅利用状況別】

駅の利用状況別では、大きな違いはみられません。



■バスと電車の乗り換え移動距離の許容【バスと電車の乗り換え有無別】

「バスと電車の乗り換えを日常的にしている」では、「約200m（現況と同じ）」が約24%となっており、「乗り換えを日常的にしていない」の18%よりも多くなっています。



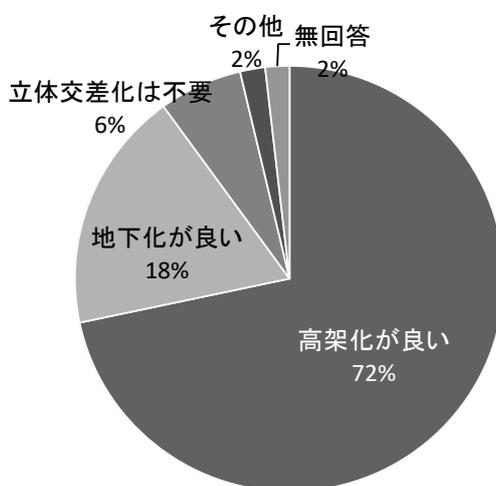
問7 阪急線路の立体交差化に対する意向

踏切での交通渋滞の解消や歩行者の快適性の向上に向け、阪急線路と天神通り・アゼリア通りの「立体交差化（高架化/地下化）」を検討しています。市では、基本計画策定委員会での議論を踏まえ「線路の高架化」を前提に検討を進めています。下表を参考に、以下の①～③の問いにお答えください。

①あなたは、「線路の立体交差化」についてどのように考えますか。

「高架化がよい」が72%で、「地下化がよい」が18%となっています。また、「立体交差化は不要」が6%となっています。

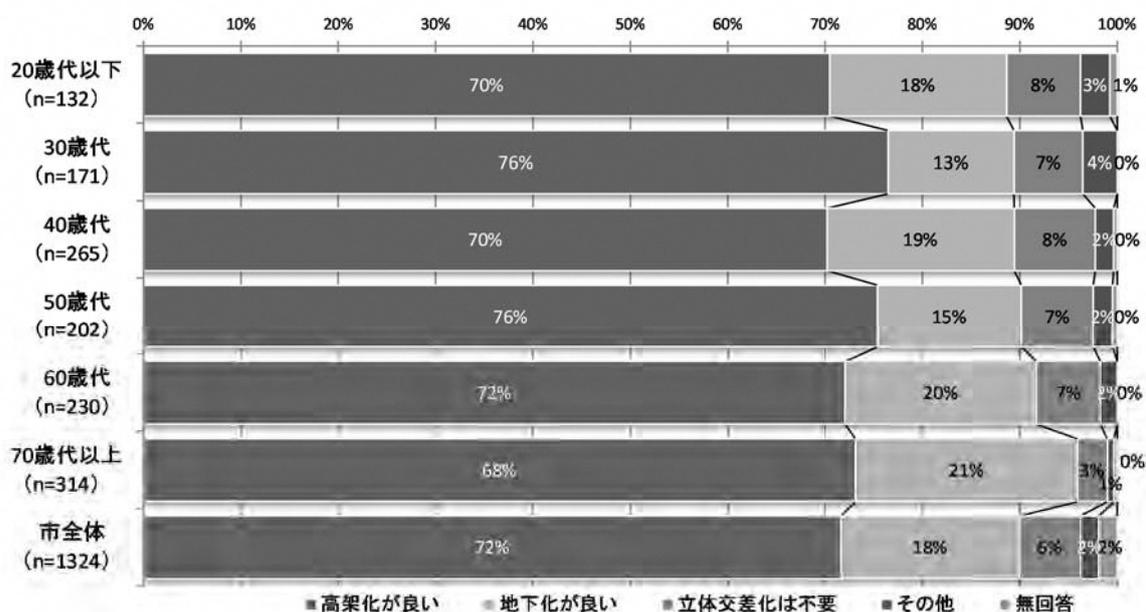
①あなたは、「線路の立体交差化」についてどのように考えますか。(n=1324)



■立体交差化に対する意向【年齢別】

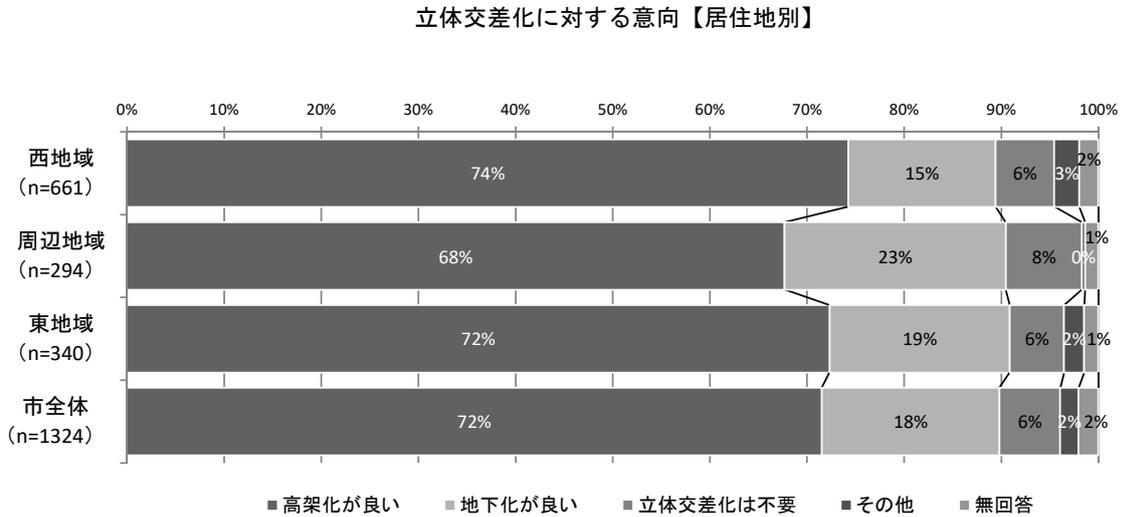
年齢別では、大きな違いはみられません。

立体交差化に対する意向【年齢別】



■立体交差化に対する意向【居住地別】

居住地別では、大きな違いはみられません。

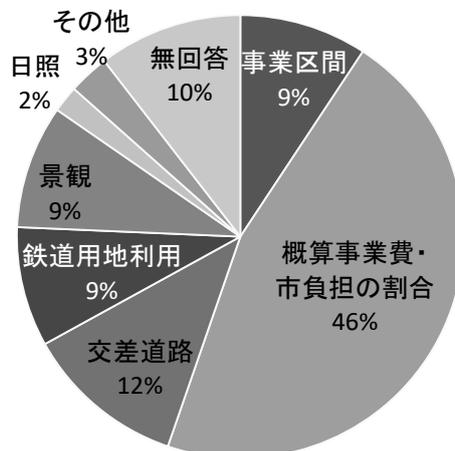


②問①で「1」又は「2」を選ばれた場合、最も重視された比較項目は何ですか。

「高架化」「地下化」を選んだ理由は、「概算事業費・市負担の割合」が46%で最も多くなっています。

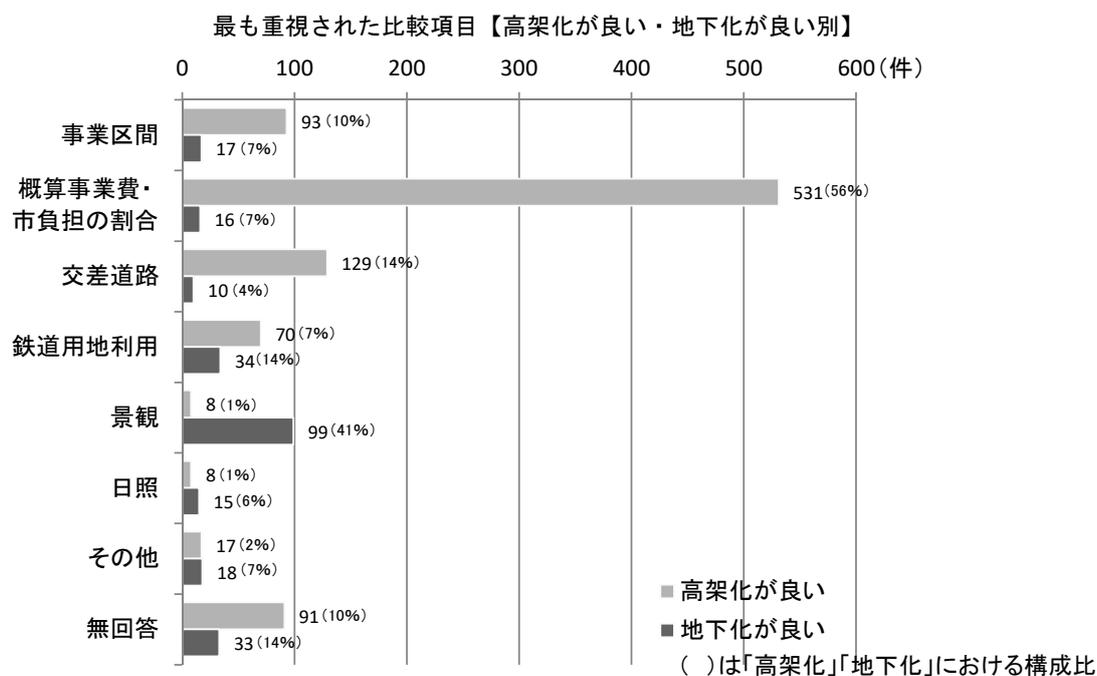
次いで「交差道路」が12%で、それ以外の項目はいずれも10%以下となっています。

②問①で「1」又は「2」を選ばれた場合、最も重視された比較項目は何ですか。(n=1189)



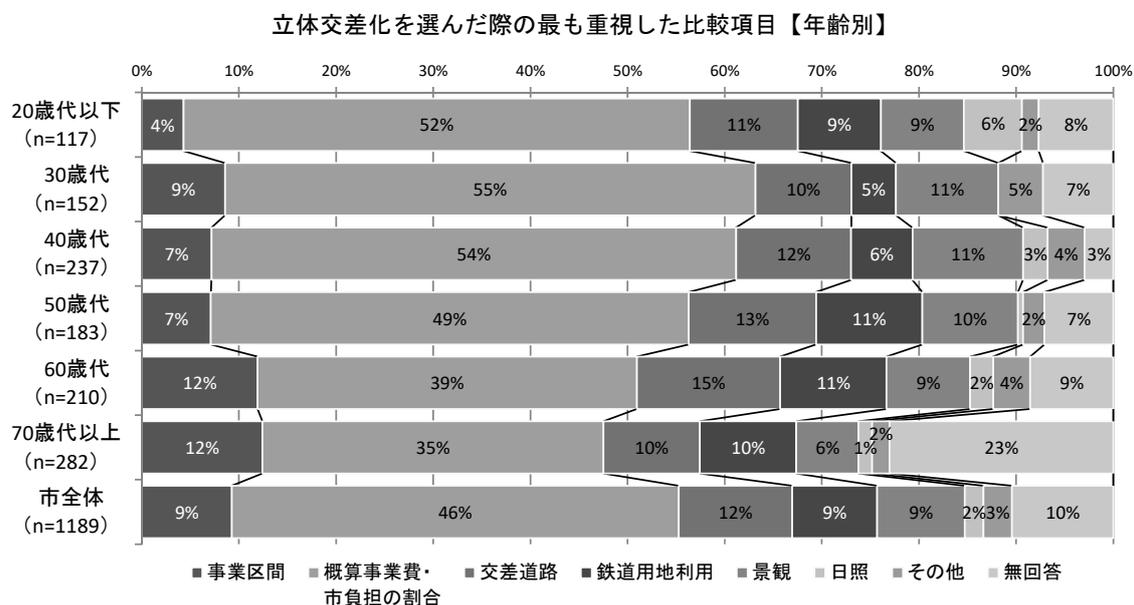
「高架化が良い」「地下化が良い」を選んだそれぞれの最も重視された比較項目をみると、「高架化が良い」では「概算事業費・市負担の割合」が531件（56%）、次いで「交差道路」が129件（14%）となっています。

一方で、「地下化が良い」では、「景観」が99件（41%）、次いで「鉄道用地利用」が34件（14%）となっています。



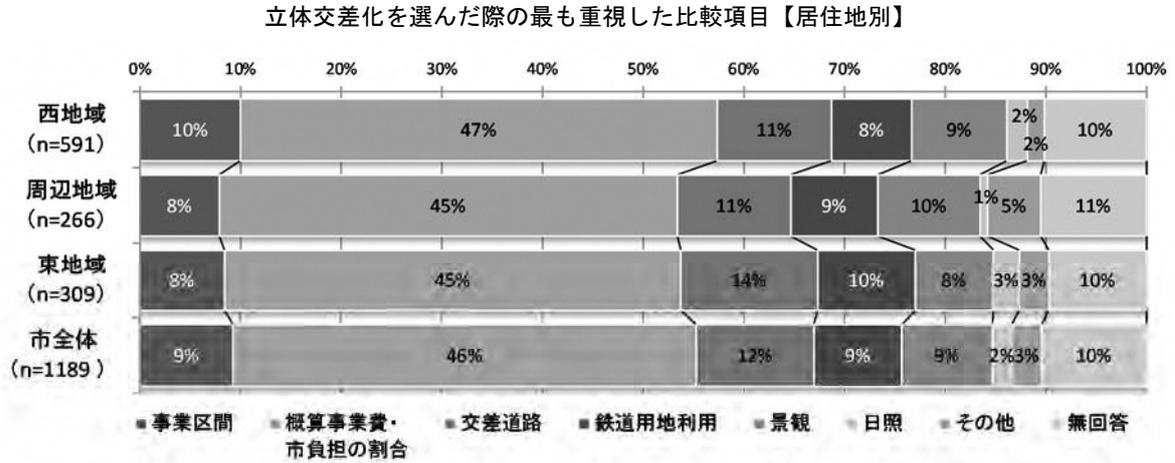
■立体交差化を選んだ際の最も重視した比較項目【年齢別】

60歳代以上では、「概算事業費・市負担の割合」が30%代で、他の年代の50%前後に比べて10ポイント程度少なくなっています。



■立体交差化を選んだ際の最も重視した比較項目【居住地別】

居住地別では、大きな違いはみられません。



③問①で「3」を選ばれた場合、理由は何ですか。

「立体交差化は不要」とした理由として 60 の意見がみられ、以下のように分類されます。

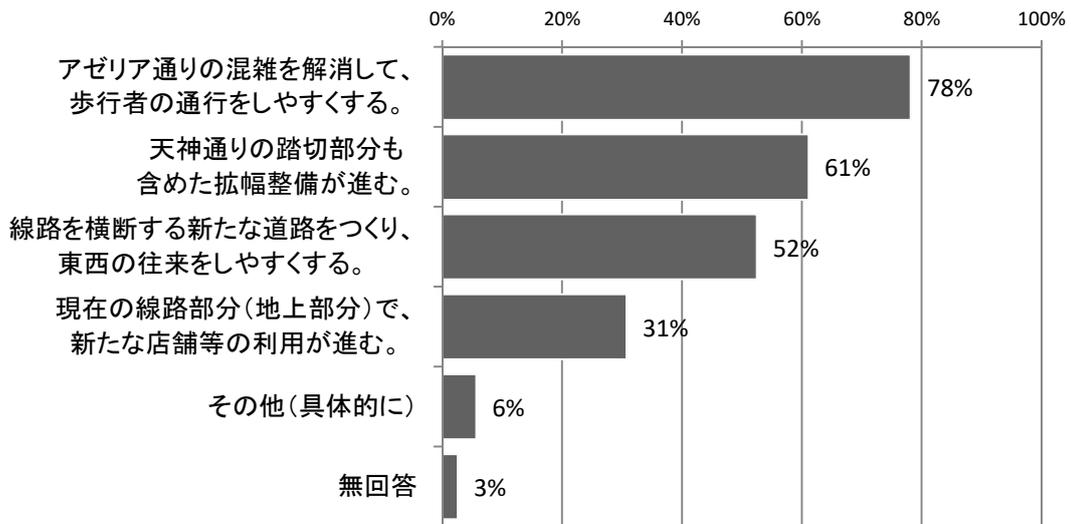
- ・事業費や市負担に関すること・・・18 件
- ・立体化の必要性・効果に関すること・・・14 件
- ・施策の優先度に関すること・・・7 件
- ・工事期間や施工に関すること・・・5 件
- ・利用していない・・・4 件
- ・景観や日照などの環境に関すること・・・3 件
- ・その他・・・9 件

問8 阪急線路の立体交差化による波及効果について

阪急線路の立体交差化が実現することで、次のような周辺整備への波及効果が期待されます。あなたは、どのような効果に期待しますか。(あてはまるものすべてに○)

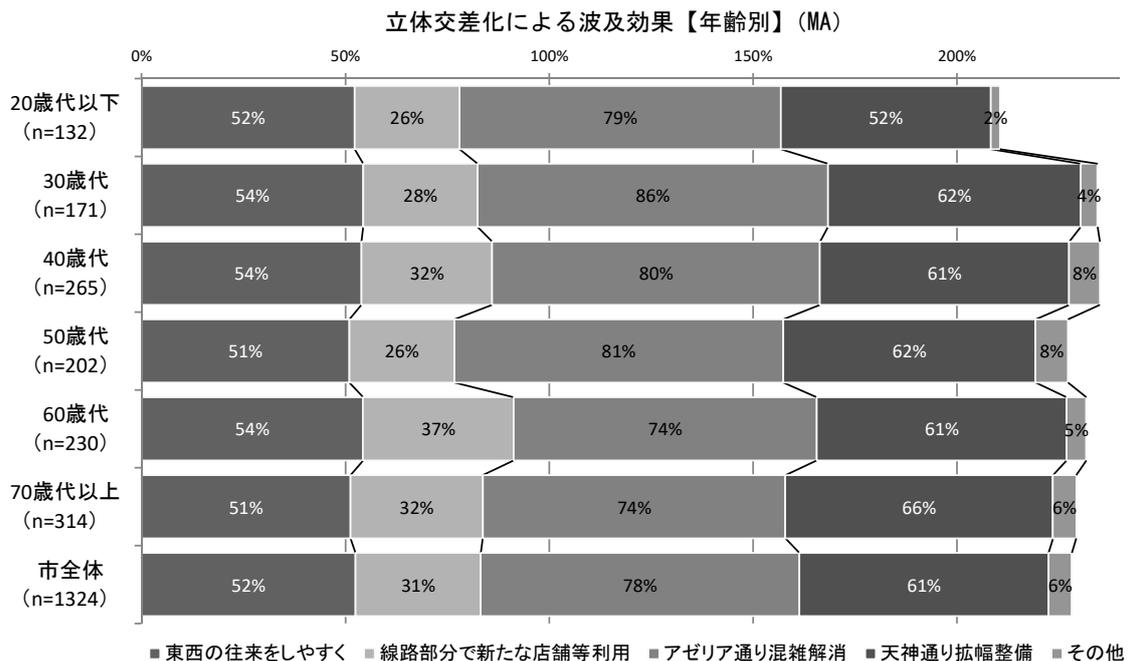
「アゼリア通りの混雑を解消して、歩行者の通行をしやすいにする」が78%で最も多く、次いで「天神通りの踏切部分も含めた拡幅整備が進む」が61%、「線路を横断する新たな道路をつくり、東西の往来をしやすいにする」が52%となっています。

問8 阪急線路の立体交差化による波及効果について
どのような効果に期待しますか。(MA)(n=1324)



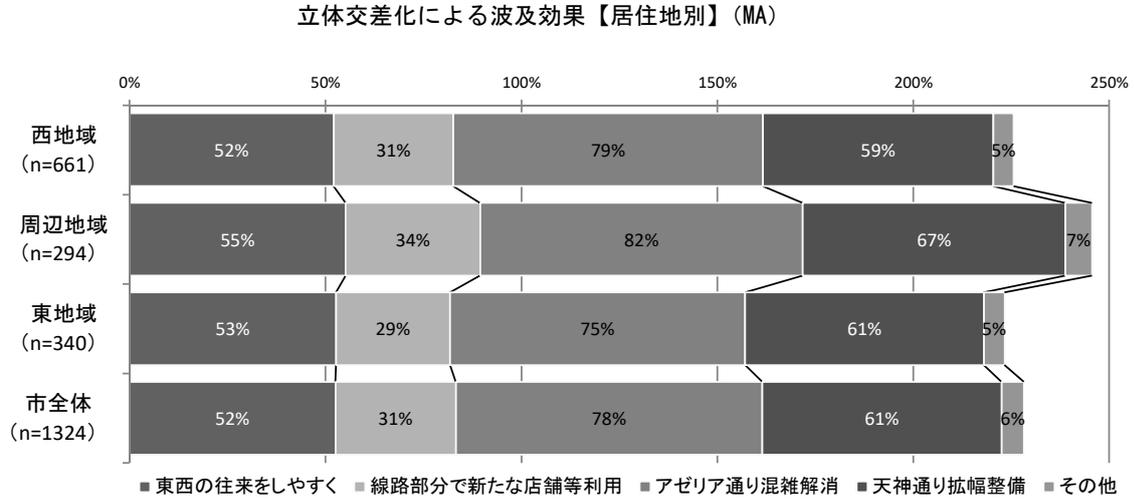
■立体交差化による波及効果【年齢別】

年代別では、大きな違いはみられません。



■立体交差化による波及効果【居住地別】

居住地別では、大きな違いはみられません。

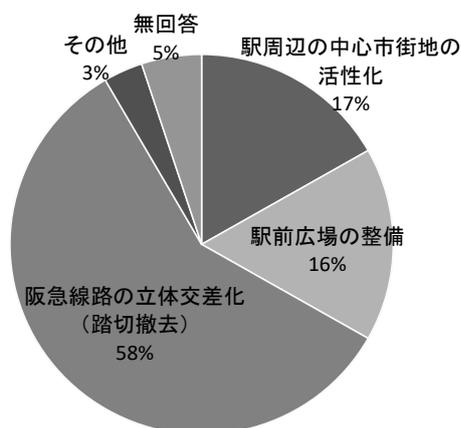


問9 重点的に取り組むべき施策について

あなたは市が検討を進める以下の施策のうち、どれを重視しますか。(1つに○)

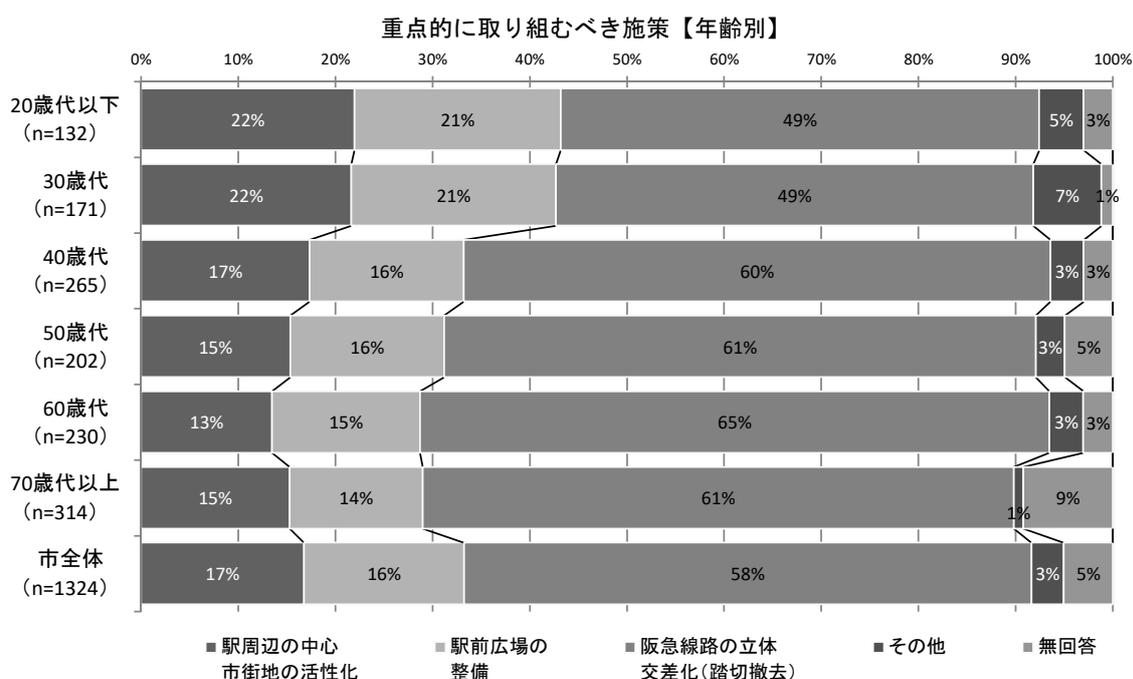
「阪急線路の立体交差化（踏切撤去）」が58%で最も多く、次いで「駅周辺の中心市街地の活性化」が17%、「駅前広場の整備」が16%となっています。

問9 重点的に取り組むべき施策について(n=1324)



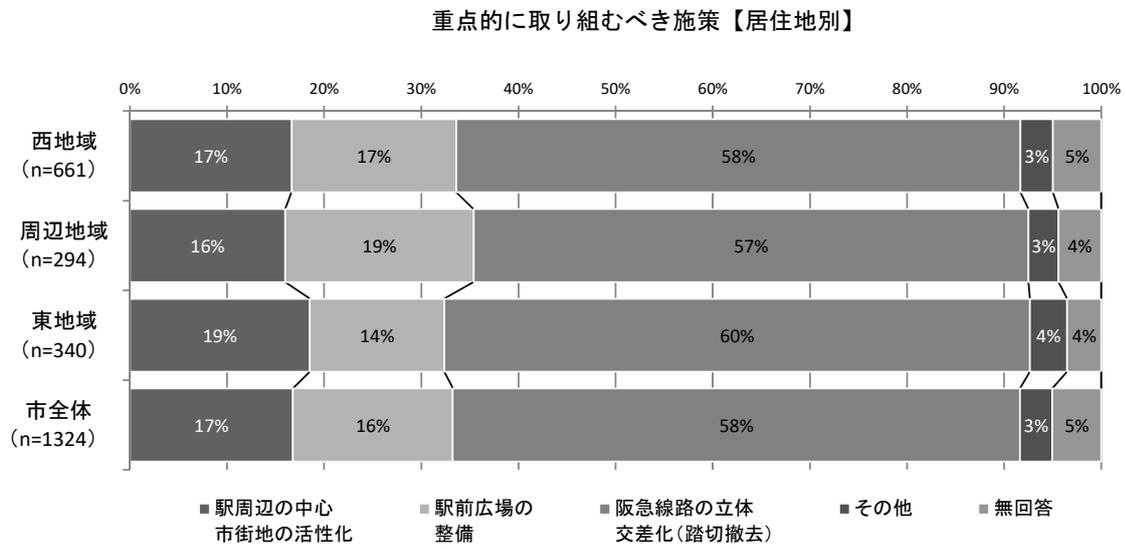
重点的に取り組むべき施策【年齢別】

「阪急線路の立体交差化（踏切撤去）」は、30歳代以下では49%であるのに対し、40歳代以上では60%を超えています。一方、「駅周辺の中心市街地の活性化」「駅前広場の整備」は、30歳代以下では20%以上で、40歳代以上より多くなっています。



重点的に取り組むべき施策【居住地別】

居住地別では、大きな違いはみられません。



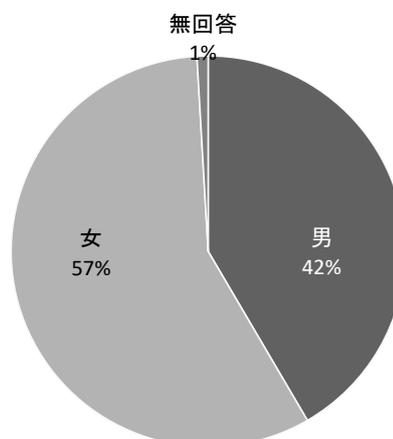
問 10 あなたについて

以下の設問のあてはまる番号に○をつけてください。設問4は郵便番号の下2桁をご記入ください。

① 性別(n=1324)

①性別

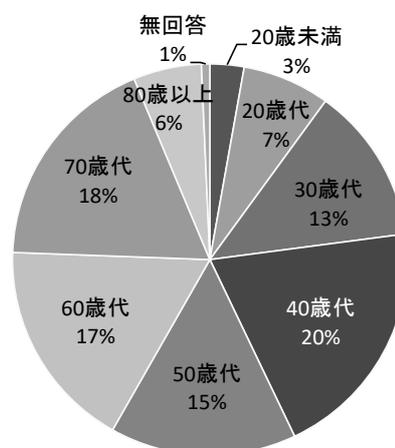
性別は、男性が42%、女性が57%となっています。



②年齢

年齢は40歳代が20%で最も多く、50歳代以下が58%、60歳代以上が41%となっています。

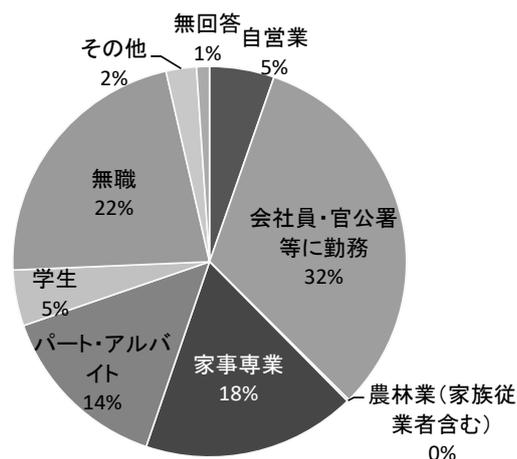
② 年齢(n=1324)



③主たる職業

職業は、「会社員・官公署等に勤務」が32%で最も多く、次いで「無職」22%、「家事専業」が18%となっています。

③ 職業(n=1324)



④居住地（の郵便番号）

回答者の居住地比率は以下の通りとなっています。

回答者の居住地比率 全 1,324 件（全 67,437）

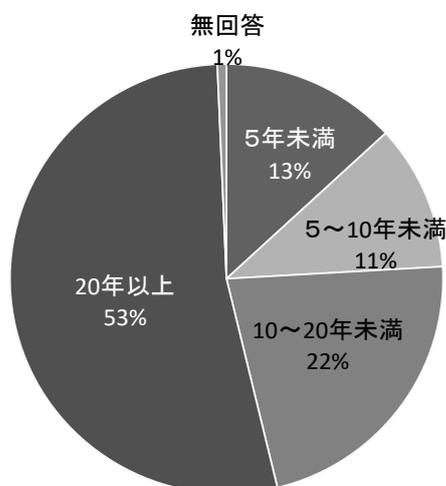
今里	8.2%	(8.7%)	滝ノ町	2.6%	(3.2%)	うぐいす台	1.1%	(1.0%)
神足	7.8%	(9.4%)	高台	2.5%	(1.7%)	竹の台	1.1%	(1.0%)
天神	6.6%	(5.6%)	長法寺	2.5%	(2.7%)	金ヶ原	1.1%	(1.2%)
奥海印寺	6.4%	(6.7%)	緑が丘	1.9%	(1.9%)	柴の里	1.0%	(0.9%)
長岡	6.2%	(6.7%)	西の京	1.5%	(1.6%)	城の里	0.9%	(1.0%)
友岡	5.6%	(5.4%)	河陽が丘	1.5%	(1.2%)	こがねが丘	0.8%	(0.6%)
開田	4.9%	(5.1%)	野添	1.4%	(1.8%)	高台西	0.8%	(0.5%)
一文橋	4.1%	(4.0%)	八条が丘	1.4%	(1.2%)	花山	0.5%	(0.5%)
馬場	4.1%	(4.0%)	東神足	1.4%	(1.9%)	光風台	0.5%	(0.4%)
下海印寺	3.8%	(3.0%)	梅が丘	1.4%	(1.3%)	一里塚	0.4%	(0.5%)
久貝	3.5%	(4.1%)	調子	1.4%	(1.9%)	泉が丘	0.4%	(0.5%)
勝竜寺	2.9%	(3.4%)	栗生	1.4%	(1.6%)	浄土谷	0.0%	(0.03%)
井ノ内	2.7%	(2.6%)	東和苑	1.3%	(1.0%)	無回答	2.2%	

() 内の数値は、調査対象者の居住地比率を示しています。

⑤居住年数

居住年数は、「20年以上」が53%で最も多く、次いで、10～20年未満が22%となっています。

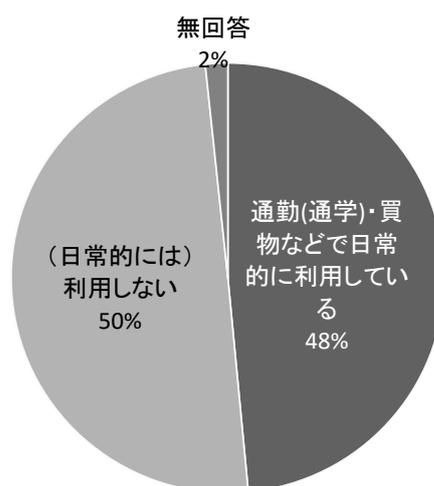
⑤居住年数(n=1324)



⑥長岡天神駅の利用

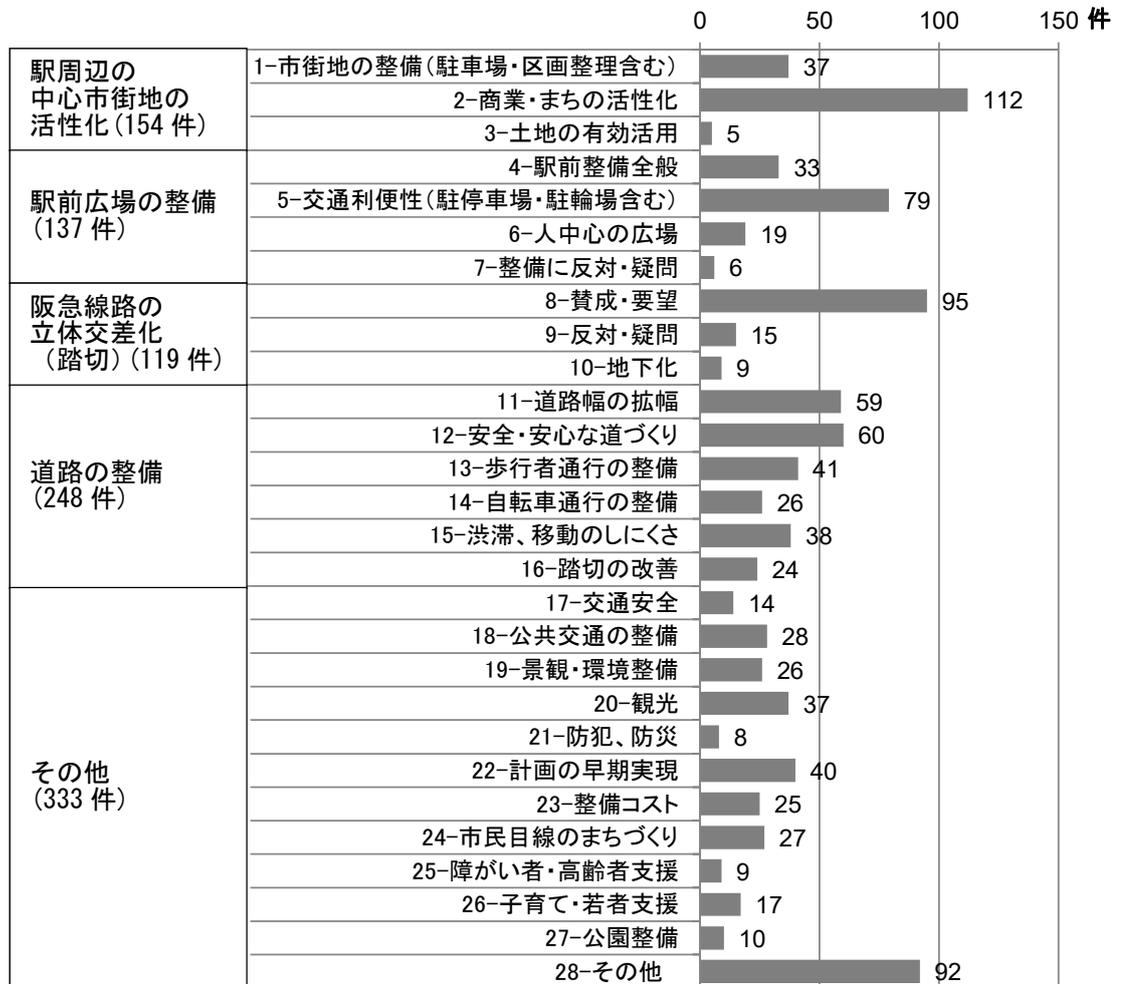
「長岡天神駅の利用」は、「日常的には利用しない」が 50%、「通勤・通学や買い物など日常的に利用している」が 48%となっています。

⑥長岡天神駅の利用(n=1324)



問 11 長岡天神駅周辺のまちづくりに関するご意見などがございましたら自由にご記入ください。

全 574 件の自由意見がありました。ご意見の内容を以下のカテゴリーで分類したため、延べ 991 件とカウントしています。



長岡天神駅周辺まちづくりに関するアンケート アンケート調査へのご協力をお願い

現在長岡京市では、市の中心にある阪急長岡天神駅の周辺を、賑わいがあるまち、安全で安心して暮らせるまちになるよう、阪急長岡天神駅周辺整備基本計画の策定を進めているところです。

そこで、市民の皆さまのご意見を計画に反映させるために、市内にお住まいの18歳以上の方々の中から3,000人を無作為に選ばせていただいて、調査へのご協力をお願いすることといたしました。

この調査でご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、所期の目的以外には一切使用いたしません。回答者の方々にご迷惑をおかけすることはありませんのでご安心ください。

ご多忙のこととは存じますが、調査の趣旨をご理解いただき、何卒ご回答くださいますようお願いいたします。

平成30年7月

長岡京市長 中小路 健吾

ご記入に当たっての注意

- 1.宛名ご本人のお考えやご意見を回答してください（ご本人が記入できない場合、家族の方などの代筆でも結構です。）
- 2.原則として、質問ごとに当てはまる番号を○で囲んでください。
- 3.ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒に入れ、**8月3日（金）**までに投函してください（切手は不要です）

お問合せ先

長岡京市役所 建設交通部 まちづくり政策室 市街地整備担当
住所：〒617-8501 長岡京市開田一丁目1番1号
電話：075-955-9719（直通） FAX：075-951-5410
E-Mail：machidukuri@city.nagaokakyo.lg.jp



かしこ暮らしっく

長岡京

長岡天神駅周辺まちづくりに関するアンケート

現在、長岡京市では、以下の長岡天神駅周辺の問題に対し、駅周辺の中心市街地の活性化、駅前広場の整備、阪急線路の立体化を中心に、まちづくりの検討を進めています。



問1 長岡天神駅周辺のまちづくりに関する認知度

長岡京市が、長岡天神駅周辺のまちづくりについて検討を進めていることをご存知でしたか。(1つに○)

- 1. 知っていた
- 2. 知らなかった

問2 現状の問題に対する認識

長岡天神駅周辺の①～④のまちの問題について、どのように感じていますか。(それぞれ1つに○)

	よくある	たまにある	ほとんどない	全くない	わからない
(例) 石につまずくことがある	1	②	3	4	5
①アゼリア通り・天神通りの踏切で足止めされ、予定通りに行動できないことがある	1	2	3	4	5
②アゼリア通り・天神通りの歩道が狭く、徒歩や自転車・車での通行にヒヤリとすることがある	1	2	3	4	5
③長岡天神駅への送迎の際に、停車スペースがないため、周辺道路に路上駐車することがある	1	2	3	4	5
④長岡天神駅での待合せ場所を相手に伝えづらいことがある(改札内での待合せ・駅へのお迎えも含みます)	1	2	3	4	5

※アゼリア通り・天神通りの位置は上記の地図を参照してください。

問5 駅前広場の整備に対する意向

事業費を抑えつつ、利便性の高い駅前広場の整備を検討しています。あなたが重視すべきだと思うことは何ですか。(あてはまるものすべてに○)

1. 長岡京市の特色である緑や歴史を感じられる駅前にする。
2. イベント等が開催されて人が集まる広場のある駅前にする。
3. バス乗り場や送迎スペースなどを駅の東西に効率的に配置する。
4. 長岡天神駅始発・終着のバス路線を新設することで、バス利用の利便性を向上させる。
5. その他(具体的に)

問6 バス乗換に関する意向

バス乗換に関する以下の①、②の問いにお答えください。

① あなたは、通勤・通学などで日常的にバスと電車の乗り換えをしていますか。(1つに○)

1. している
2. していない

② あなたは、電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離について、どのくらい許容できますか。(1つに○)

(参考) 長岡天神駅の駅舎～バス停「阪急長岡天神」までの距離は約200mあります。

1. 約50m
2. 約100m(現況の半分)
3. 約150m
4. 約200m(現況と同じ)
5. その他(約 m)

問7 阪急線路の立体交差化に対する意向

踏切での交通渋滞の解消や歩行者の快適性の向上に向け、阪急線路と天神通り・アゼリア通りの「立体交差化(高架化/地下化)」を検討しています。市では、基本計画策定委員会での議論を踏まえ「線路の高架化」を前提に検討を進めています。下表を参考に、以下の①～③の問いにお答えください。

① あなたは、「線路の立体交差化」についてどのように考えますか。(1つに○)

1. 高架化が良い
2. 地下化が良い
3. 立体交差化は不要
4. その他(具体的に)

② 問①で「1」又は「2」を選ばれた場合、最も重視された比較項目は何ですか。(下表の選択肢の1つに○)

阪急線路の立体交差化方法の事業比較表

比較項目	線路の高架化	線路の地下化
1 事業区間	事業区間：約1.8km 除去踏切：3箇所	事業区間：約2.4km 除去踏切：3箇所
2 概算事業費	約280～340億円	約510～520億円
	市負担の割合 約60～70億円(約21%を想定)	約110億円(約21%) 他、地下化に伴う負担増
3 交差道路	支障なし	地下に潜る場所で代替の道路が必要
4 鉄道用地利用	高架下を利用(高さ制限あり)	地上を利用(重量制限あり)
5 景観	道路上に線路の橋桁ができる	支障なし
6 日照	日陰ができる	支障なし

(参考) 平成30年度長岡京市歳出予算



問②の選択肢(1つに○)。その他の場合、7. その他(具体的に)

③ 問①で「3」を選ばれた場合、理由は何ですか。⇒ (自由記述)

問8 阪急線路の立体交差化による波及効果について

阪急線路の立体交差化が実現することで、次のような周辺整備への波及効果が期待されます。あなたは、どのような効果に期待しますか。(あてはまるものすべてに○)

1. 線路を横断する新たな道路をつくり、東西の往来をしやすくする。
2. 現在の線路部分（地上部分）で、新たな店舗等の利用が進む。
3. アゼリア通りの混雑を解消して、歩行者の通行をしやすくする。
4. 天神通りの踏切部分も含めた拡幅整備が進む。
5. その他（具体的に _____)

問9 重点的に取り組むべき施策について

あなたは市が検討を進める以下の施策のうち、どれを重視しますか。(1つに○)

1. 駅周辺の中心市街地の活性化
2. 駅前広場の整備
3. 阪急線路の立体交差化（踏切撤去）
4. その他（具体的に _____)

問10 あなたについて

以下の設問のあてはまる番号に○をつけてください。設問4は郵便番号の下2桁をご記入ください。

1	性別	1. 男	2. 女		
2	年齢	1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代
		5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代	8. 80歳以上
3	主たる職業	1. 自営業	2. 会社員・官公署等に勤務	3. 農林業（家族従業者含む）	
		4. 家事専業	5. パート・アルバイト	6. 学生	
		7. 無職	8. その他（ _____)		
4	居住地の郵便番号	6 1 7 - 0 8 <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> ←不明な場合は地区名・丁目（ _____)			
5	居住年数	1. 5年未満	2. 5～10年未満	3. 10～20年未満	4. 20年以上
6	長岡天神駅の利用	1. 通勤(通学)・買物などで日常的に利用している 2. (日常的には) 利用しない			

問11 長岡天神駅周辺のまちづくりに関するご意見などございましたら自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。