

8. 委員会の記録

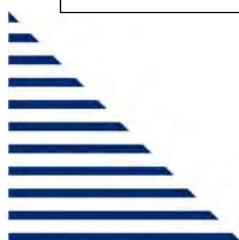


阪急長岡天神駅周辺まちづくりについて

阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 第1回～第12回資料 抜粋

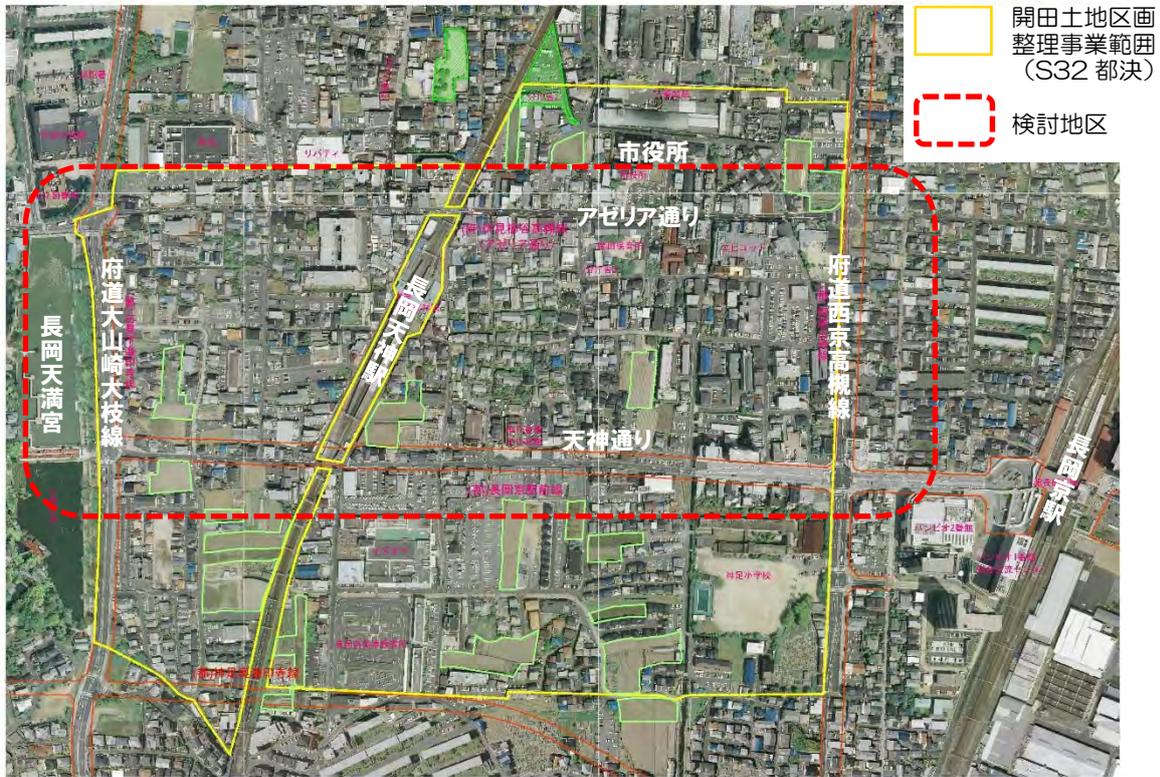
---内容---

1. 阪急長岡天神駅周辺の現状	…115
1) 阪急長岡天神駅周辺地区の位置及び検討地区	…115
2) 阪急長岡天神駅周辺地区の現状（土地利用）	…116
3) 阪急長岡天神駅周辺地区の現状（交通）	…119
4) 阪急長岡天神駅周辺地区の課題整理	…126
2. まちづくり協議会・基本計画策定委員会について	…127
1) 長岡天神駅周辺まちづくり協議会について	…127
2) 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会について	…127
3) 基本計画策定委員会での具体的な検討内容	…128
4) 年間スケジュール	…128
3. 基本計画策定委員会での検討内容	…129
1) 道路と鉄道の立体交差方法について	…129
2) 鉄道の立体化方法の検討について	…131
3) 鉄道高架下空間の活用事例	…135
4) 駅舎の完成イメージについて	…136
5) 駅前広場の配置・機能について	…138
6) 駅前広場の機能分担について	…145
7) 駅前広場の空間構成（交通・環境空間）の検討	…160
8) 駅舎（高架）下道路の構造の検討	…166
9) 地区内の道路網について	…169
10) 補助幹線道路配置パターン案の検討	…175
11) 補助幹線道路配置の考え方（まとめ）	…193
12) 土地利用計画の検討について	…195
4. 基本計画策定に向けた合意形成手法について	…206



1. 阪急長岡天神駅周辺の現状

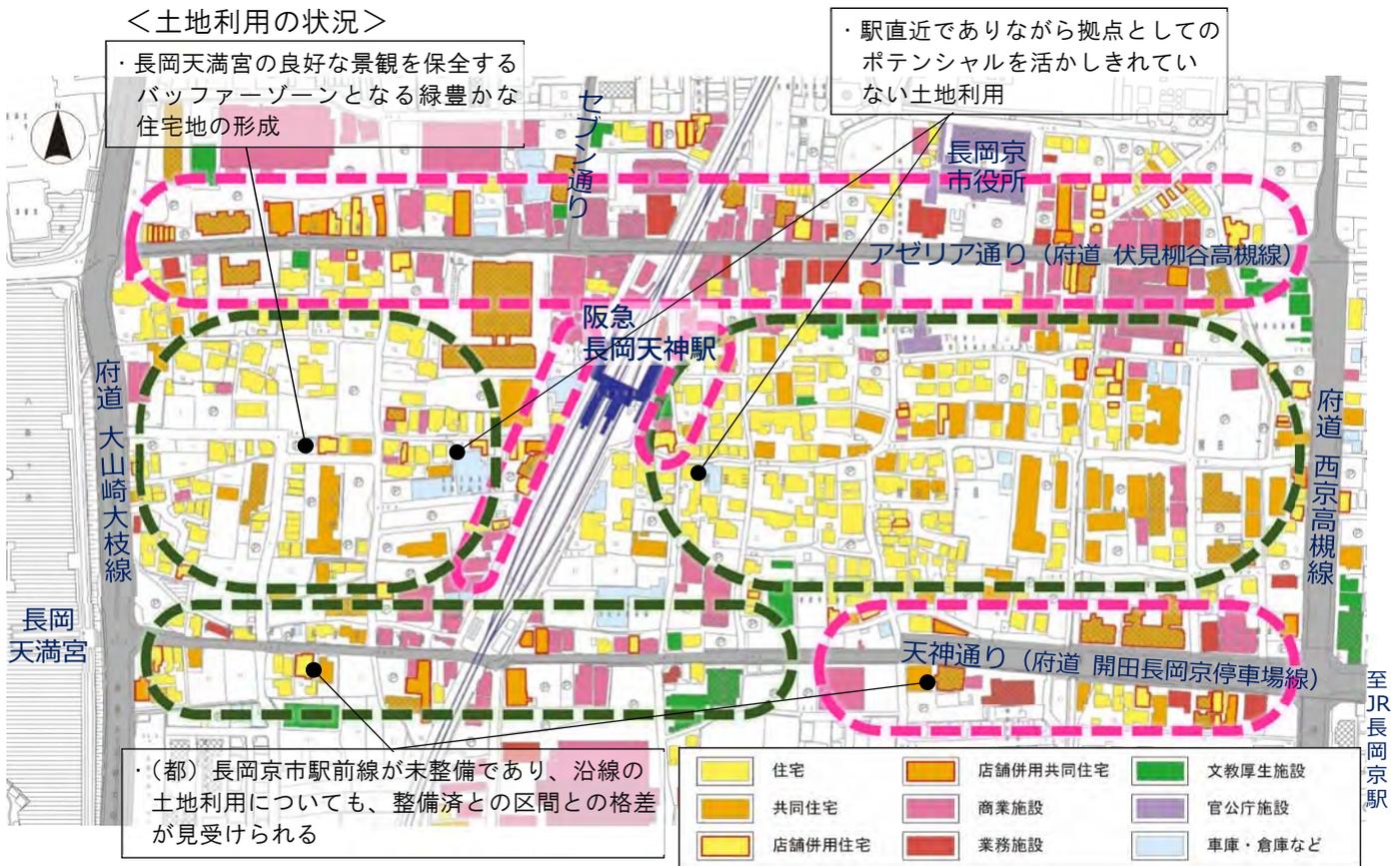
1) 阪急長岡天神駅周辺地区の位置及び検討地区



2) 阪急長岡天神駅周辺地区の現状（土地利用）

(1) 建物用途・土地利用

- ・ 建物利用をみると、アゼリア通りや天神通りの沿道、長岡天神駅付近では主に商業・業務施設が集積し、その他は主に住宅・共同住宅、店舗併設住宅・共同住宅が集積している。
- ・ 阪急長岡天神駅に接する道路沿道のみ商業立地がみられるものの、周辺部まで面的な広がりをもたず、拠点としてのポテンシャルを活かしきれていない。
- ・ 天神通り沿道は商業立地がみられるものの、道路の拡幅整備が終わっていないこともあり土地利用が進むのはこれからという状況にある。
- ・ 長岡天満宮に近い住宅地は長岡天満宮の良好な景観を保全するバッファゾーンと位置づけられており、本市を代表して地域の誇りとなるような景観の形成が求められる。



商業の現状

【市全体の小売商店数と年間商品販売額の推移 (資料: 商業統計調査)】

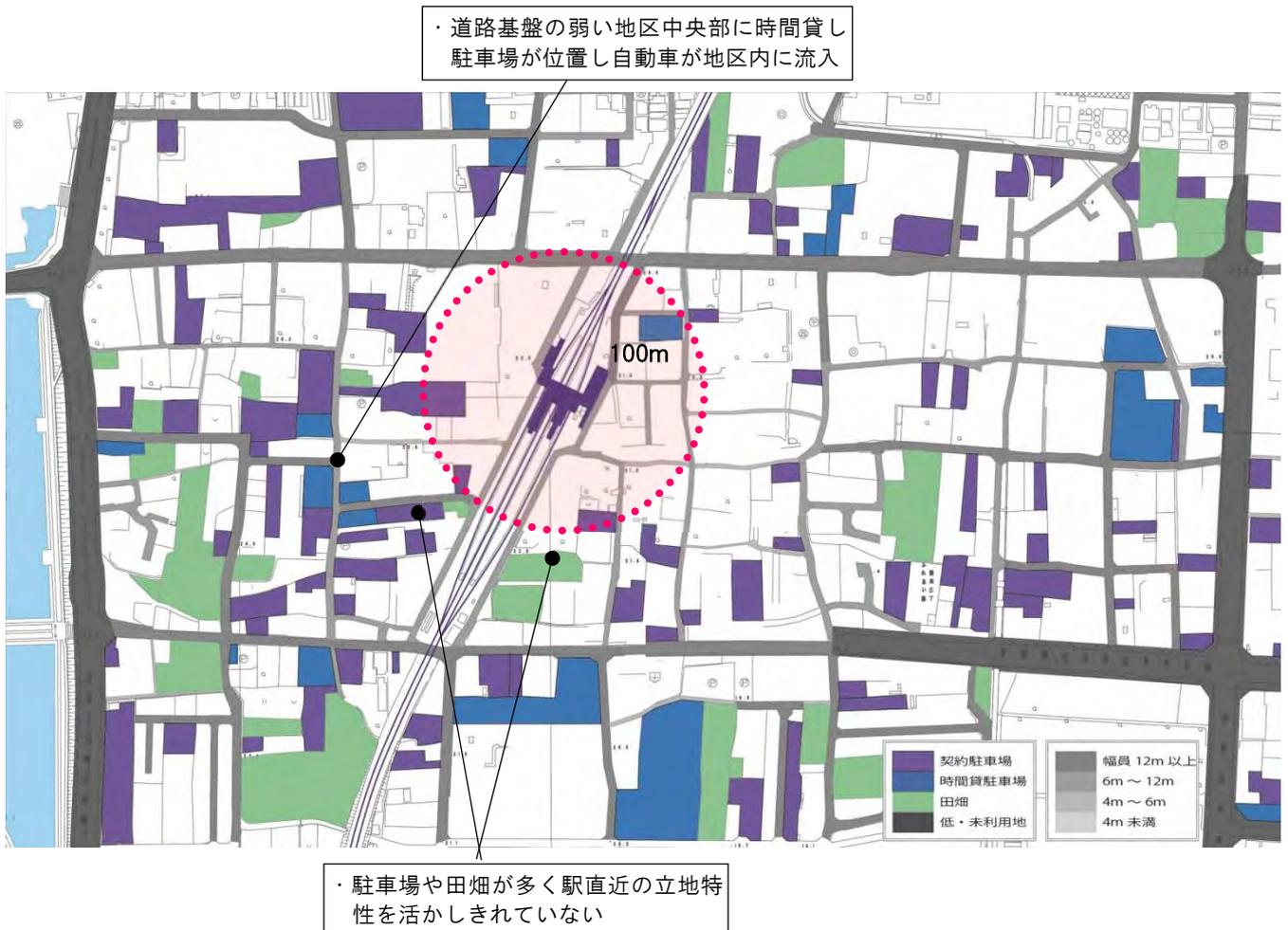


主に商業・業務施設が集積しているエリア

主に住宅・共同住宅が集積しているエリア

- 建物以外の土地利用として、地区内には駐車場や田畑が点在している。特に長岡天神駅の西側では、平面駐車場や農地が点在しており、駅に近い立地特性が活かされていない。
- 長岡天神駅西側では駅に近いブロックの中央部に時間貸し駐車場があり、道路基盤が弱い地区内部への自動車の流入を招いている。

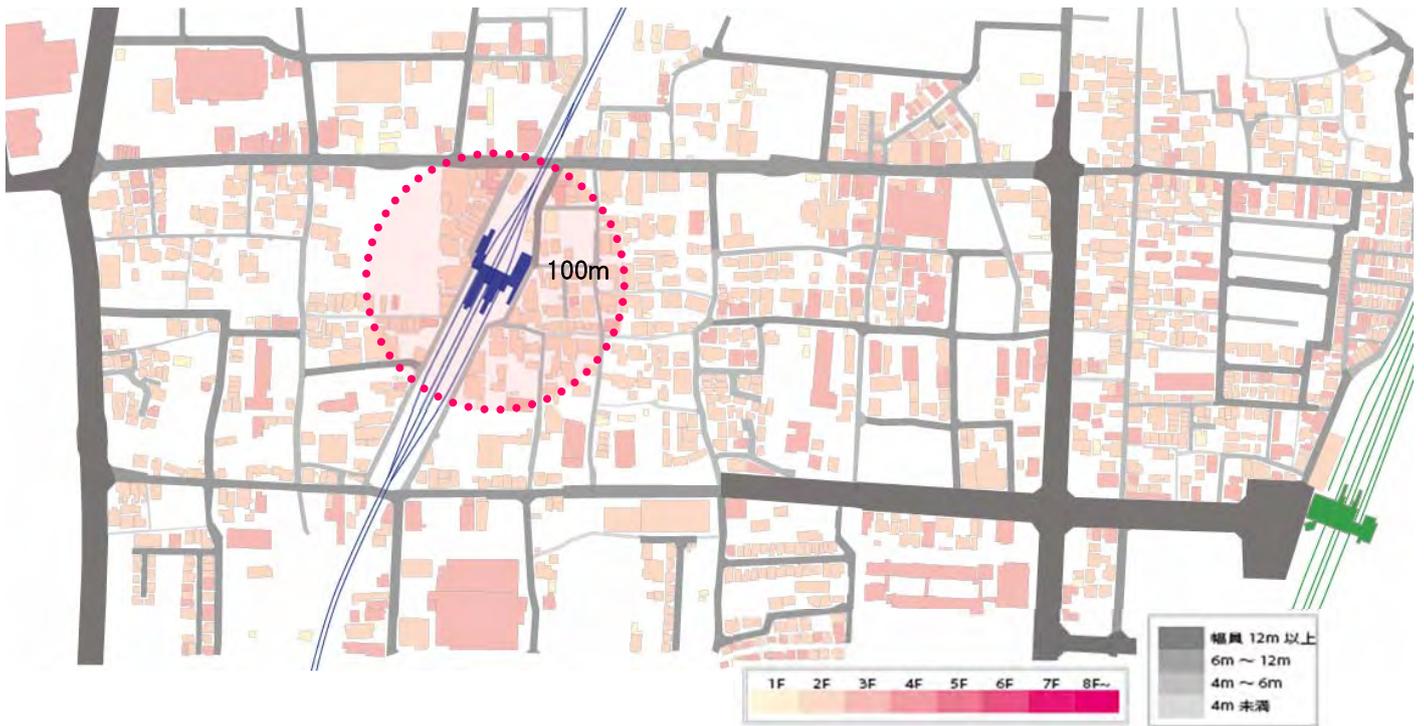
< 駐車場と田畑・未利用地の状況 >



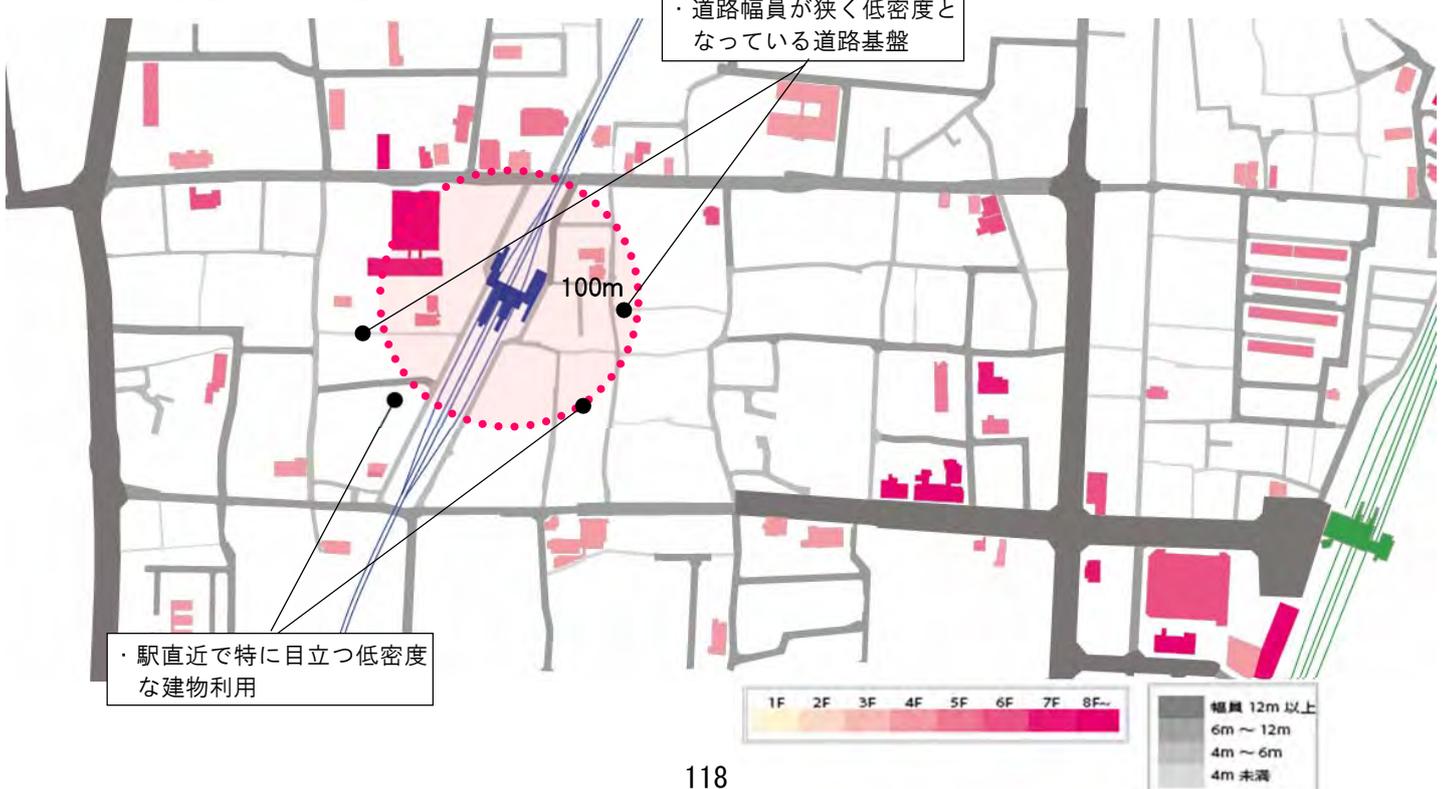
(2) 高度利用と道路基盤の状況

- ・ 地区内部は幅員の狭い道路が多く、また道路の密度もそれほど高くないなど、道路基盤が弱い状況にある。
- ・ こうした道路基盤状況を反映して特に駅直近での低密度な建物利用が目立っている。
- ・ このため地区内は1～3階建ての低層建築物が多く、4階建て以上の建物は道路基盤の整った場所限定されている。

< 1～3階建ての建物と道路幅員 >



< 4階建て以上の建物と道路幅員 >



3) 阪急長岡天神駅周辺地区の現状（交通）

(1) 踏切周辺における交通状況

- 阪急長岡天神駅に近接しているアゼリア通りや天神通りの踏切では、1時間あたりの踏切遮断時間が最大約35分となっている。
- その結果、アゼリア通りや天神通りの踏切付近では渋滞（最大350m程度）が発生し、特に朝夕の通勤通学時においては、公共交通の定時制が保たれていない。
- 加えて、これらの通りは市内の幹線道路でありながら、歩道幅員が狭く、歩行者、自転車、車が混在するなど安全面で課題を抱えている。



▲アゼリア通りの渋滞の状況



▲アゼリア通りの踏切付近の状況
(車、自転車、歩行者が混在)

- 駅停留所へ停まる路線バスは1日で約390本、ピーク時は20本/hで運行しており、バス停での停車も渋滞の要因。
- 駅からバス停までの距離は約200mと遠く、道路横断もあり乗換の利便性は良くない。
- 駅周辺には送迎用の停車スペースがないため、付近の道路へ駐停車している状況であり、歩行者通行の妨げとなっている。



狭い歩道上のバス停



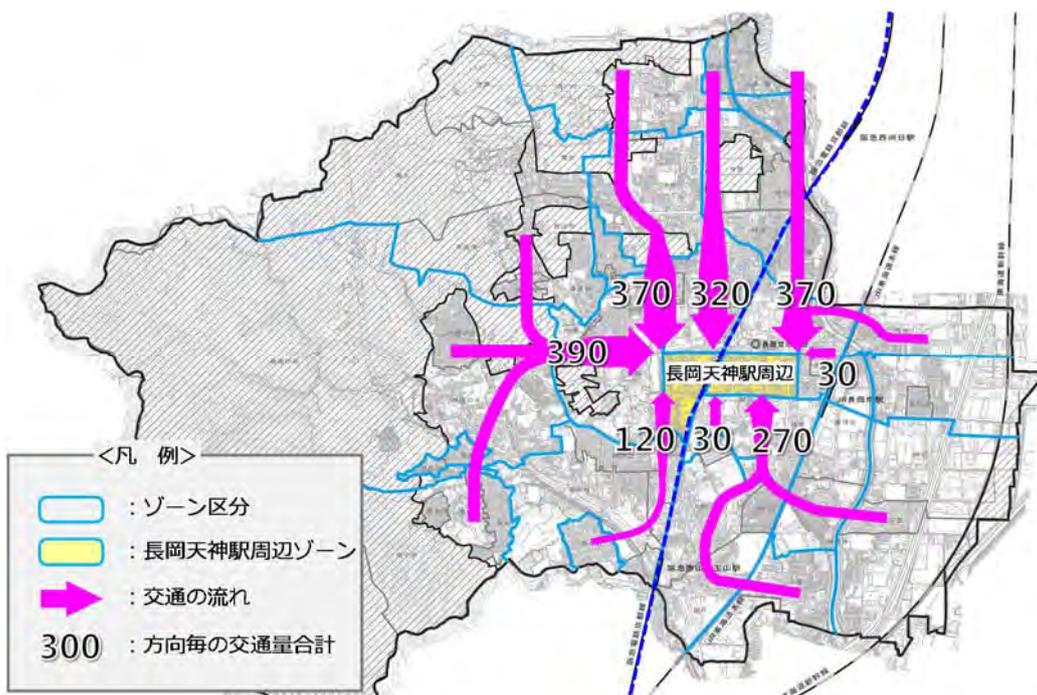
送迎用の駐停車

(2) 阪急長岡天神駅周辺の交通量

- 交通量は自動車、歩行者、自転車ともに天神通りよりもアゼリア通りの方が多い。
- 特に、歩行者交通量は、アゼリア通りは天神通りの2倍以上となっている。



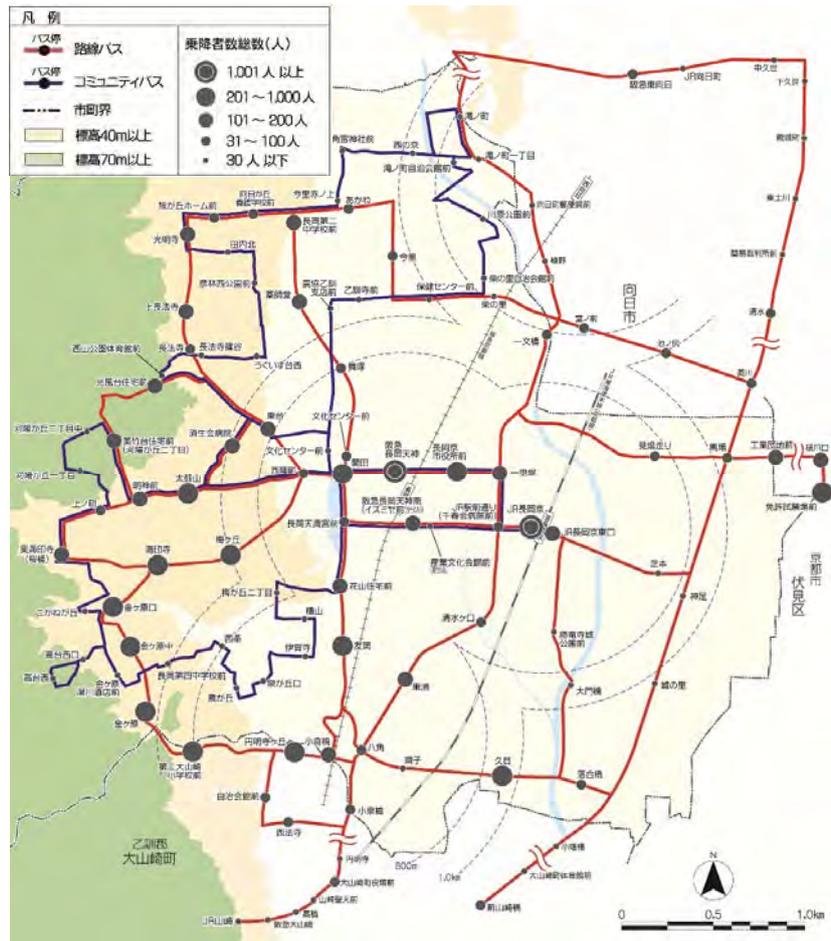
<市内各地から阪急長岡天神駅周辺に向かう自動車交通の流れ(台/日)>



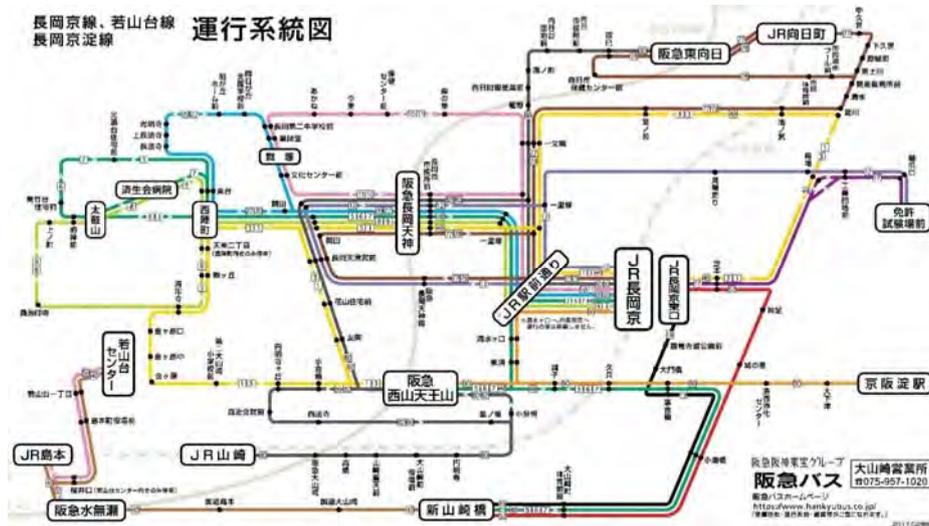
(3) 阪急長岡天神駅周辺のバス路線の状況

- 阪急長岡天神駅周辺では、路線バスとコミュニティバスが走っており、主にJR長岡京駅西口をターミナルとするバス系統となっている。
- JR長岡京駅と阪急長岡天神駅、市西部の住宅地を結ぶバス路線の運行本数が最も多く、アゼリア通りにバス路線が集中している。
- 阪急長岡天神駅では駅前広場が整備されていないため、アゼリア通りに設置されているバス停での乗り降りとなっている。
- 阪急長岡天神駅に最も近いアゼリア通り沿いのバス停「阪急長岡天神」での運行本数は378本/日で、乗降客数は約3,000人/日である。

<バス乗降客数（路線バス
及びコミュニティバス
：平日）（H24 調査）>



<バス路線（阪急バス）>



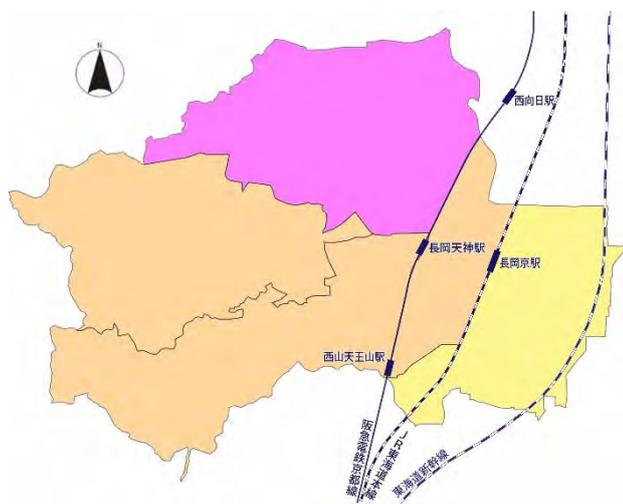
(4) 阪急長岡天神駅の駅勢圏 (出典:H27年度大都市交通センサス)

- ・ 阪急長岡天神駅は徒歩での利用者が最も多く、また駅の北側・西側からの利用者が多くなっている。

【駅端末交通手段別人員】

交通手段	人数(人/日・片道)	割合
全交通手段	5,767	100.0 %
徒歩	4,089	70.9 %
自転車	1,065	18.5 %
バイク	297	5.2 %
乗用車	48	0.8 %
バス	268	4.6 %

【市内及び周辺鉄道駅のゾーン別人員(全交通手段)】

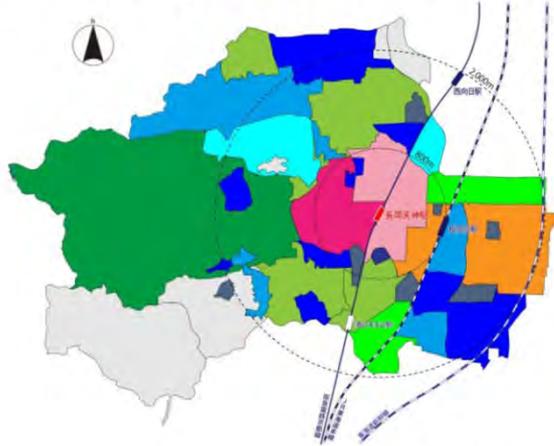


(5) 阪急長岡天神駅を端末とした交通特性

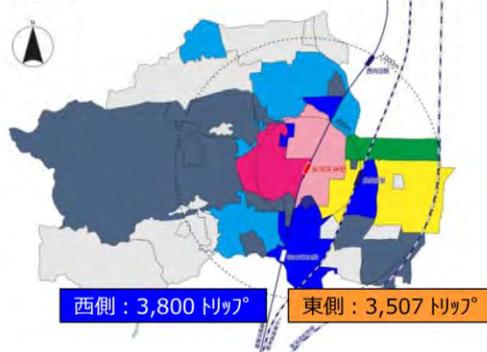
- 阪急長岡天神駅から概ね半径 800m 圏内では徒歩での駅利用者が多く、概ね半径 800m 圏外では自転車での利用が多くなっている。
- 乗用車、タクシー、自動二輪・原付、及びバスでの駅利用者は、駅より西側・北側からが多くなっている。

【郵便番号ゾーン別・駅端末交通手段別 トリップ数】(乗車側のみ) (出典:H22 近畿圏パーソントリップ調査)

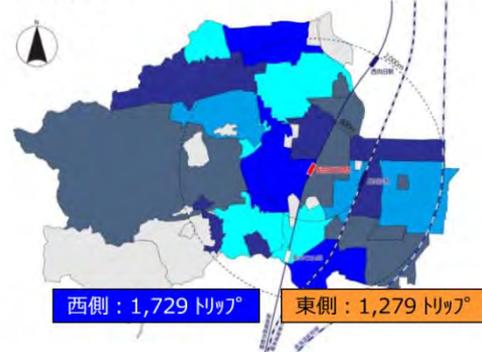
[全交通手段]



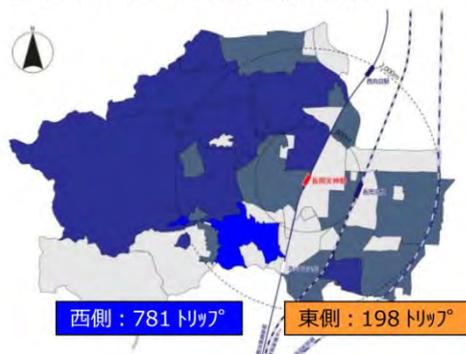
[徒歩]



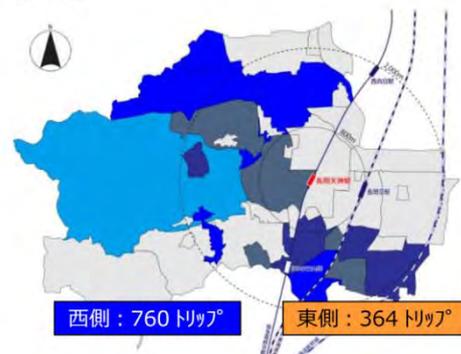
[自転車]



[乗用車、タクシー、自動二輪・原付]



[バス]



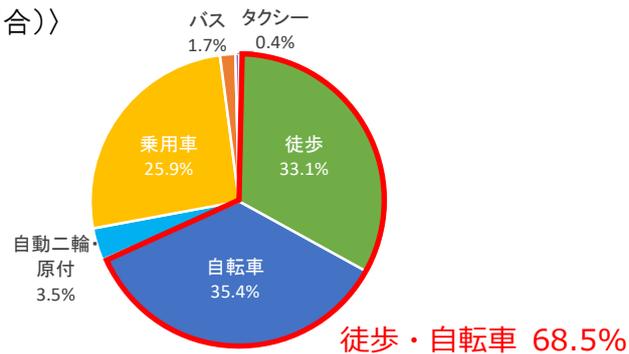
凡 例			
2,001～	801～ 900トリップ	401～ 500トリップ	51～ 100トリップ
1,501～2,000トリップ	701～ 800トリップ	301～ 400トリップ	1～ 50トリップ
1,001～1,500トリップ	601～ 700トリップ	201～ 300トリップ	
901～1,000トリップ	501～ 600トリップ	101～ 200トリップ	

(6) 阪急長岡天神駅周辺への買物等の交通手段

- ・ 買物等（買物・食事・社交・娯楽）を目的として阪急長岡天神駅周辺（長岡、天神、開田）の商店街などに訪れる人は、駅周辺を中心として市のほぼ全域に広がっている。（市の北部や南部の一部エリアを除く）
- ・ 来訪者の交通手段は徒歩・自転車が約7割を占めている。
- ・ 徒歩・自転車利用者は駅周辺（長岡、天神、開田）からが多く、乗用車等（乗用車、タクシー、自動二輪・原付）利用者は駅西側・北側からが多くなっている。

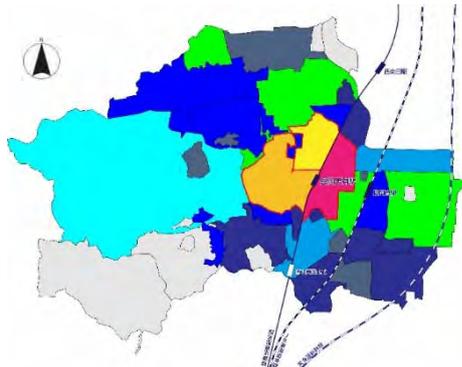
【買物等（買物・食事・社交・娯楽）を目的として市内から阪急長岡天神駅周辺に訪れたトリップ数】 （郵便番号ゾーン別・交通手段別）（出典：H22年 近畿圏パーソントリップ調査）

〈交通手段別 トリップ数(割合)〉

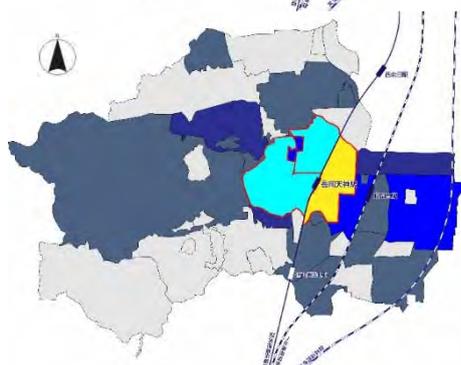


〈郵便番号ゾーン別・交通手段別 トリップ数〉

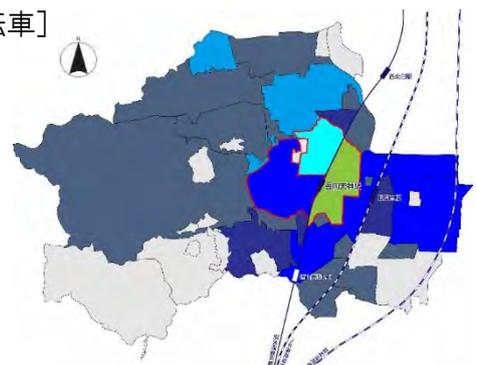
[全交通手段]



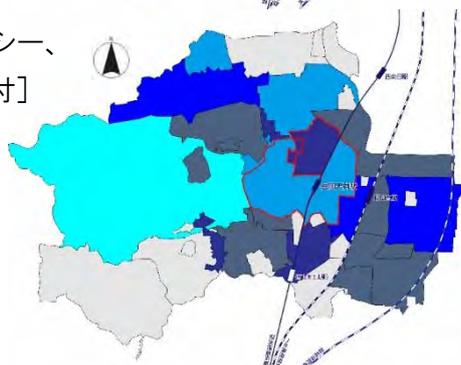
[徒歩]



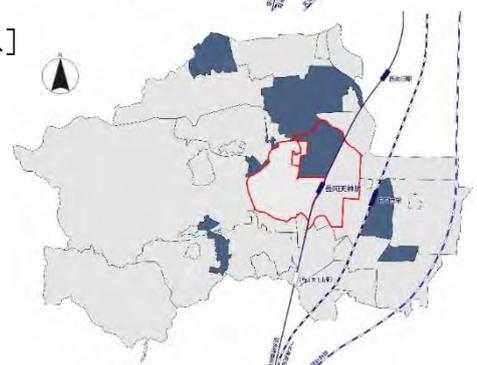
[自転車]



[乗用車、タクシー、
自動二輪・原付]



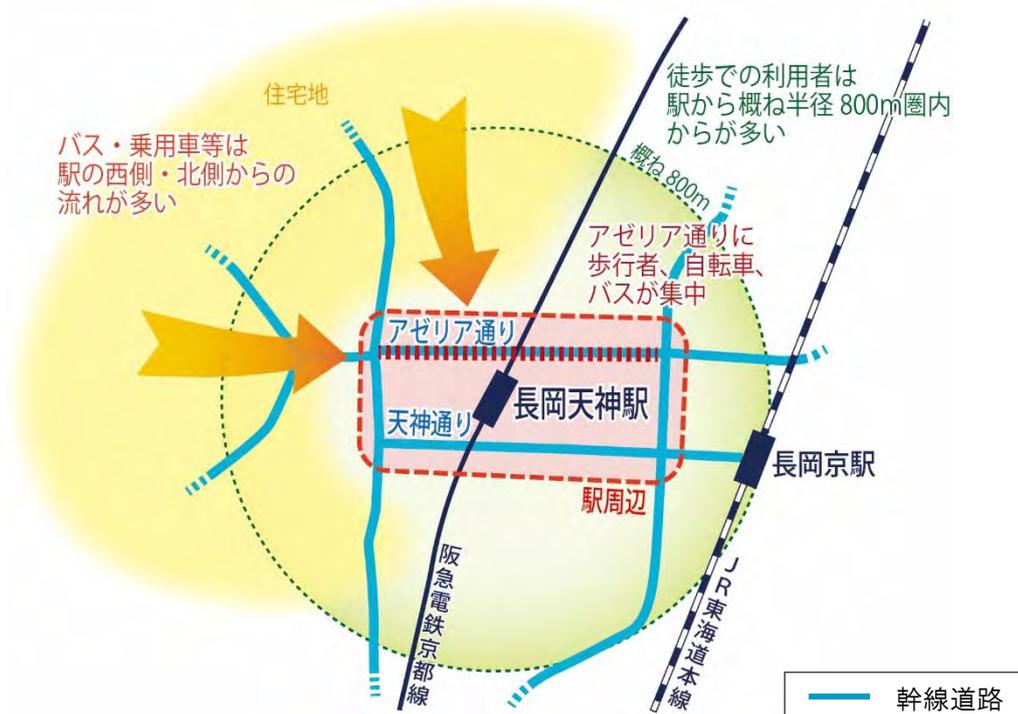
[バス]



(7) 阪急長岡天神駅周辺の交通特性（まとめ）

- ・ 阪急長岡天神駅利用者の約8割が徒歩または自転車を利用し、また駅周辺に買物等で訪れる人の約7割が徒歩または自転車を利用しており、駅周辺では徒歩、自転車が主な交通手段となっている。
- ・ 駅周辺には、比較的駅の西側・北側からの交通の流れが多く、歩行者、自転車、バスはアゼリア通りに集中している。

交通手段	交通手段別の特性
徒歩・自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅利用者のうち、駅から概ね半径 800m圏内では徒歩での利用者が多く、概ね半径 800m圏外では自転車での利用者が多くなっている。 ・ また、買物等で駅周辺を訪れる人のうち、徒歩・自転車利用者は駅周辺からが多くなっている。 ・ 歩行者・自転車交通量は、アゼリア通りが周辺の道路に比べ多く、特に歩行者交通量は天神通りの2倍以上となっている。
乗用車・タクシー・自動二輪	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅利用者のうち乗用車等利用者は約1割、買物等で駅周辺を訪れる人のうち乗用車等利用者は約3割である。 ・ これら乗用車等利用者は駅より西側・北側からが多くなっている。 ・ アゼリア通りと天神通りの自動車交通量は共に約 6,000 台/日で、府道大山崎大枝線と府道西京高槻線の自動車交通量は 10,000 台/日を超えている。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅利用者のうちバス利用者は約1割、買物等で駅周辺を訪れる人のうちバス利用者は1割未満である。 ・ これらバス利用者は駅より西側・北側からが多くなっている。 ・ バス路線は、アゼリア通りと府道西京高槻線に集中している。



4) 阪急長岡天神駅周辺地区の課題整理

- 踏切付近での著しい渋滞、車両と歩行者の交錯
- アゼリア通りへの交通集中、著しい混雑
- 生活道路への通過交通流入
- 鉄道による市街地の分断、不便な東西市街地のアクセス
- 商業力の低下
- 多く点在する低未利用地

2. まちづくり協議会・基本計画策定委員会について

1) 長岡天神駅周辺まちづくり協議会について

(1) 協議会の活動目的

長岡天神駅周辺及び開田地区の住環境の向上と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をもったまちを目指して、行政や関係機関、専門家と協働して実現に向けたまちづくりを進めることを目的とする。

(協議会会員数：22名 H31.3月時点)

(2) 活動経緯

- | | |
|---|------------------------------------|
| ■ H27. 7.25 まちづくり協議会設立総会 | ■ H29. 8.22 第10回検討会議 |
| ■ H27.09.17 第1回勉強会 | ■ H29.09.14 まちづくりアンケート実施
～10.16 |
| ■ H27.10.13 条例に基づく協議会認定通知 | ■ H29.11.09 第11回検討会議 |
| ■ H27.11.29 先進地視察 | ■ H29.12.04 第12回検討会議 |
| ■ H28.02.05 第2回勉強会 | ■ H30.01.11 第13回検討会議 |
| ■ H28.04.08 長岡京まちづくり懇談会 | ■ H30.01.31 第14回検討会議 |
| ■ H28.04.27 第3回勉強会 | ■ H30.03.20 第15回検討会議 |
| ■ H28.06.29 第4回勉強会 | ■ H30.03.29 基本構想(提言) |
| ■ H28.10.03 第5回勉強会 | ■ H30. 4.17 第16回検討会議 |
| ■ H28.11.30 定時総会及び第6回勉強会 | ■ H30. 5.18 まちづくり協議会 定時総会 |
| ■ H29.01.25 第7回勉強会 | ■ H30. 6.27 第17回検討会議 |
| ■ H29.02.18 まちの現地踏査 | ■ H30. 8.21 第18回検討会議 |
| ■ H29.03.29 基本構想策定に向けた
中間とりまとめ会議 | ■ H30.10. 2 第19回検討会議 |
| ■ H29.05.09 定時総会 | ■ H30.11. 2 第20回検討会議 |
| ■ H29.05.10 基本構想策定に向けた
中間とりまとめ(市へ報告) | ■ H30.12.20 第21回検討会議 |
| ■ H29.07.11 第8回検討会議 | ■ H31. 1.31 先進地視察 |
| ■ H29. 8. 8 第9回検討会議 | ■ H31. 3.15 第22回検討会議 |

2) 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会について

(1) 委員会の設置目的

にぎわいのある都心づくりを目指し、連続立体交差事業の可能性や、開田土地区画整理事業の見直しなどの交通基盤の検討と併せて、都市機能の集積、既存商店街のにぎわいの強化、機能性の高い居住空間の実現に向け、総合的なまちづくり計画とした、阪急長岡天神駅周辺整備に関する基本計画を市が策定するために、学識経験者、市民、関係行政機関等の意見を聴取することを目的とする。

(2) 委員(17名)

- ・学識経験者：2名
- ・関係団体：(商工会、観光協会、商店街組合、身障者団体、自治会、公募委員等)
- ・交通管理者(向日町警察)
- ・鉄道事業者(阪急電鉄)
- ・バス事業者(阪急バス)
- ・道路管理者(京都府乙訓土木、長岡京市)

(3) 開催実績

H29. 3.28	第 1 回委員会	(設置の目的、現状及び課題の報告、検討内容の確認)
H29. 5.29	第 2 回委員会	(まちづくり基本構想中間とりまとめ報告、道路と鉄道の立体交差方策)
H29. 8. 1	第 3 回委員会	(高架下空間の活用事例・市街地分断の解消事例紹介、駅前広場とアクセス道路)
H29.11.14	第 4 回委員会	(駅前周辺の交通の流れ、駅前広場と補助幹線道路の配置)
H30. 2. 7	第 5 回委員会	(駅前広場の配置・機能、駅前広場と道路網の検討)
H30. 4.25	第 6 回委員会	(駅舎下構造及び道路網の検討、鉄道立体化方法の検討、駅舎完成イメージ、合意形成手法の検討)
H30. 6.29	第 7 回委員会	(土地利用計画の検討、駅前広場機能分担の検討、アンケート内容)
H30. 8.24	第 8 回委員会	(道路網の検討、駅前広場機能配置の検討、基本計画骨子(案)8 月版、アンケート調査結果速報)
H30.10.11	第 9 回委員会	(意見交換会の開催報告、市民アンケート調査結果、駅前広場・補助幹線道路の検討、基本計画骨子)
H30.11.12	第 10 回委員会	(基本計画(素案)、オープンハウス開催報告)
H31. 1.16	第 11 回委員会	(基本計画(案)、オープンハウス開催報告)
H31. 3.20	第 12 回委員会	(パブリックコメント結果、基本計画)

3) 基本計画策定委員会での具体的な検討内容

- 道路・交通計画
 - ・ 阪急電鉄京都線との交差方策
 - ・ 駅前広場、幹線道路、駐車場等の検討
- 土地利用計画
 - ・ 住宅地、商業・業務等複合地等の検討
- 開田土地区画整理事業の見直し
- 段階的な整備手法の検討
- コミュニケーションプロセスの進め方
 - ・ 計画策定者と住民・関係者等との双方向のコミュニケーションの実施

4) 年間スケジュール

	基本計画策定委員会	まちづくり協議会
平成 28 年度	委員会設立	基本構想(中間とりまとめ)報告
平成 29 年度	まちづくり基本構想に関する助言 基本計画の検討	基本構想の検討 基本構想策定・提案
平成 30 年度	基本計画の検討	基本計画に関する意見

平成 30 年度：基本計画策定(市)

3. 基本計画策定委員会での検討内容

1) 道路と鉄道の立体交差方法について

- 踏切付近での渋滞を解消するためには、鉄道と道路との立体交差化が必要であるが、その方法として「道路を高架化する」方法と「鉄道を高架化あるいは地下化する」方法が考えられる。
- 現状の都市計画道路 長岡京駅前線（天神通り）は、「道路を高架化する」方法で都市計画決定されている。

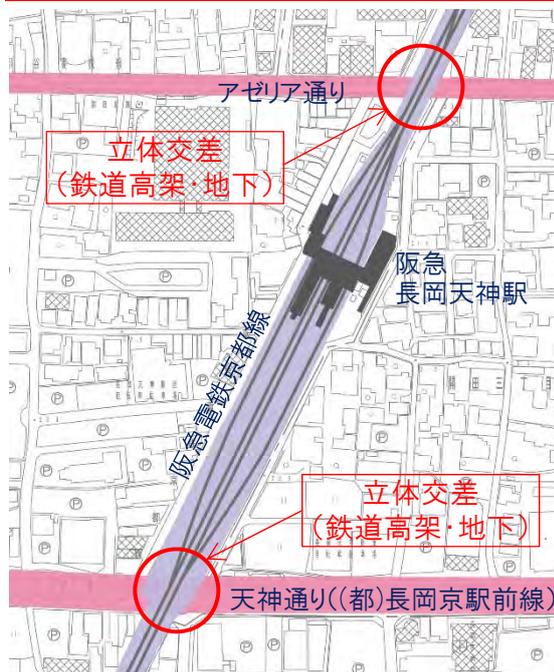
[方法①] 道路を高架化する



▼高架道路の事例



[方法②] 鉄道を高架化・地下化する



▼鉄道を高架化した事例



「道路高架化」と「鉄道高架化」の比較

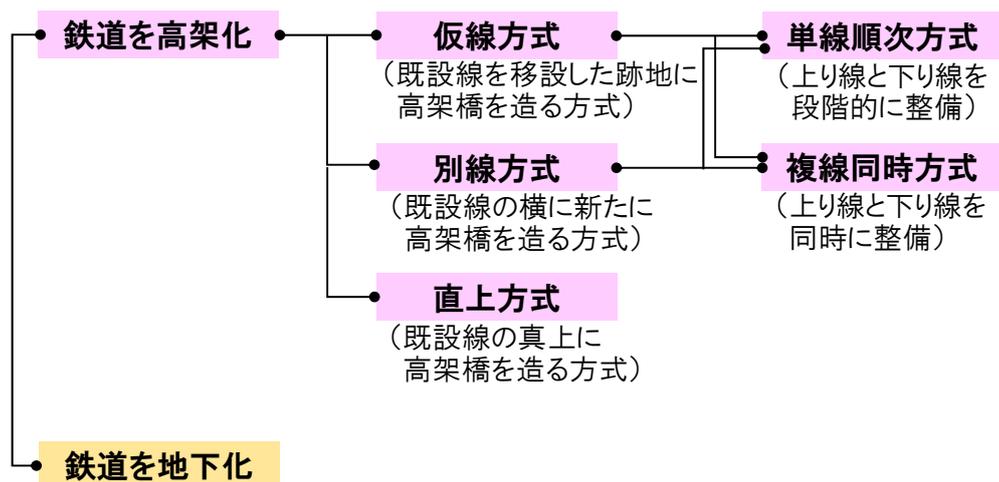
(○:良い、△:やや悪い、×:悪い)

	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	△	長岡京駅前線(天神通り)の踏切はなくなるが、アゼリア通りの踏切は残るため、アゼリア通りでの渋滞や踏切事故は解消しない。	○	アゼリア通りと天神通り、都市計画道路 馬場長法寺線の3ヶ所の踏切がなくなるため、踏切事故の恐れがなくなり、渋滞も解消する。
歩行者・ 自転車の 移動	×	歩行者や自転車、車いす利用者などにとっては、高架橋を歩行・走行するか、階段・エレベーターなどで上下移動する必要があるため、現状より不便になる。	○	鉄道横断部は、現状と同じほぼフラットな道路で移動することになり、踏切がなくなることで踏切遮断による待ち時間がなくなるため、現状よりも便利になる。
沿道環境 ・景観	△	高架構造物による圧迫感や、日照・電波障害の可能性はある。	△	高架構造物による圧迫感や、日照・電波障害の可能性はある。
市街地の 一体性	×	鉄道による市街地の東西分断は解消されず、さらに高架道路によって市街地が南北に分断される。	○	鉄道による市街地の分断が解消される。
周辺宅地 への影響	×	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)に乗り入れできず不便になる。 また、本線(高架道路)に乗り入れるための周辺生活道路の通過交通が増え、生活環境の悪化が懸念される。	○	高架下の空間を有効利用できる。 交通環境の向上により、駅周辺宅地の利用価値が向上し、駅周辺で新たな土地活用・施設立地の動きが活発になる可能性が高い。
事業費	○	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	×	約280~340億円【高架化の場合】 うち 市負担 56~68億円
事業期間	○	『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。	×	『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。
総合評価	×	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(都)長岡京駅前線沿道の宅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づくりの課題である「交通関係の課題」の解消はできない。	○	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アクセス道路や駅前広場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、低未利用地を含めた土地の有効活用・活発な施設立地の動きも想定できる。

2) 鉄道の立体化方法の検討について

- 鉄道の立体化方法には、鉄道を『高架化』する方法と『地下化』する方法がある。
- また、施工方法として、『仮線方式』、『別線方式』、『直上・直下方式』があり、『仮線方式』と『別線方式』では、それぞれ上り線と下り線を段階的に整備する『単線順次方式』と、上り線・下り線同時に整備する『複線同時方式』がある。

■ 鉄道立体化の施工方法

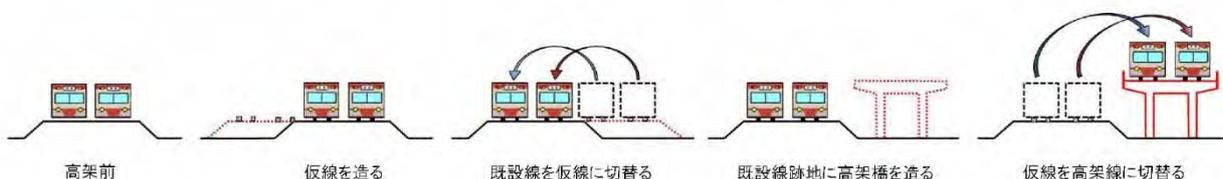


①仮線方式(単線順次方式)の施工手順

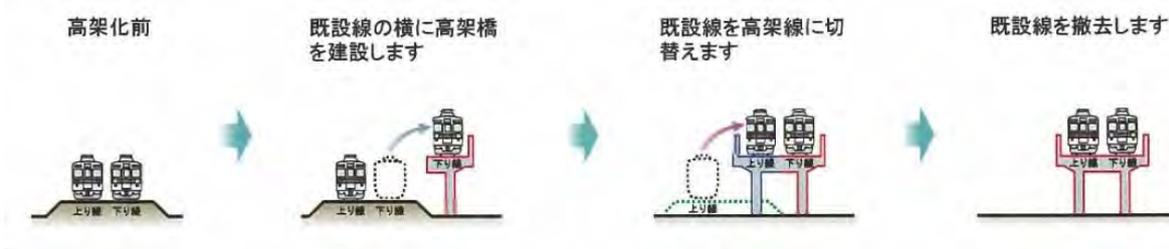


(出典:大阪府の連続立体交差事業:大阪府連続立体交差事業協議会)

②仮線方式(複線同時方式)の施工手順

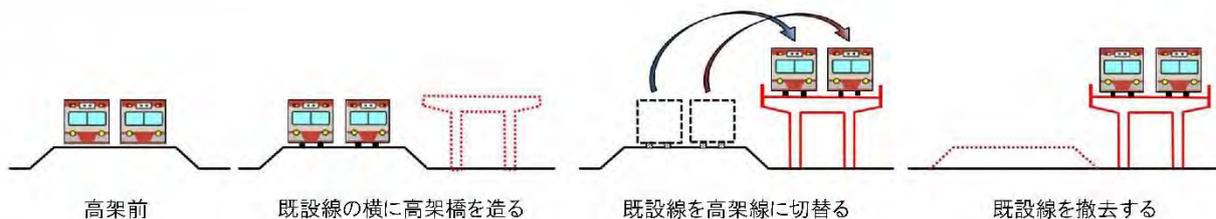


③別線方式(単線順次方式)の施工手順



(出典:大阪府の連続立体交差事業:大阪府連続立体交差事業協議会)

④別線方式(複線同時方式)の施工手順



■ 鉄道立体化方法の比較

	鉄道高架化	鉄道地下化	鉄道地下化 (掘割：浅い地下)
概要	立体交差区間延長： 約 1,800m 除去踏切：3 箇所	立体交差区間延長： 約 2,300m 除去踏切：3 箇所	立体交差区間延長： 約 2,100m 除去踏切：3 箇所
概算 事業費	約 280～340 億円	約 510～520 億円	約 370～390 億円
	仮線方式・複線切替： 340 億円 別線方式・単線切替： 280 億円	仮線方式・複線切替； 510 億円 別線方式・複線切替； 520 億円	仮線方式・複線切替； 390 億円 別線方式・複線切替； 370 億円
線形 (縦断勾配)	検討条件：10‰	検討条件：25‰ (特例値)	検討条件：25‰ (特例値)
		運行ダイヤに支障が生じる	運行ダイヤに支障が生じる
交差道路 (取付部)	・全区間において立体交差化が可能	・友岡踏切道、友岡地下道、奥ノ町架道橋部の代替機能が必要	・奥ノ町架道橋部の代替機能が必要
地下埋設物 水路対応	・比較的容易	・掘割区間において東西地域の分断が生じる ・天神通りの下水幹線（西幹線）に支障が生じる	・掘割区間において東西地域の分断が生じる ・天神通りの下水幹線（西幹線）に支障が生じる ・アゼリア通りの雨水函渠等に支障が生じる
鉄道用地 の利用 (完了後)	・盛土区間及び空頭 3.2m 以下の高架区間についての使用は不能	・掘割区間の使用は不能 ・駅施設や機械室は地下にも配置される ・地下 BOX の上部は建築物の重量や杭の位置に制約がかかる	・掘割区間の使用は不能 ・駅施設や機械室は地上に配置される（土地利用に制約あり） ・地下 BOX の上部は建築物の重量や杭の位置に制約がかかる
景観	・周辺景観との調和に配慮が必要	・従前よりも良くなる（地上部の整備方針による）	・従前よりもよくなる（地上部の整備方針による）
環境 (振動・騒音)	・側道を整備するなど沿道環境への配慮が必要	・一般的に高架案より良好	・一般的に高架案より良好
環境 (日照)	・側道を整備するなど沿道環境への配慮が必要	・日陰は発生しない	・日陰は発生しない

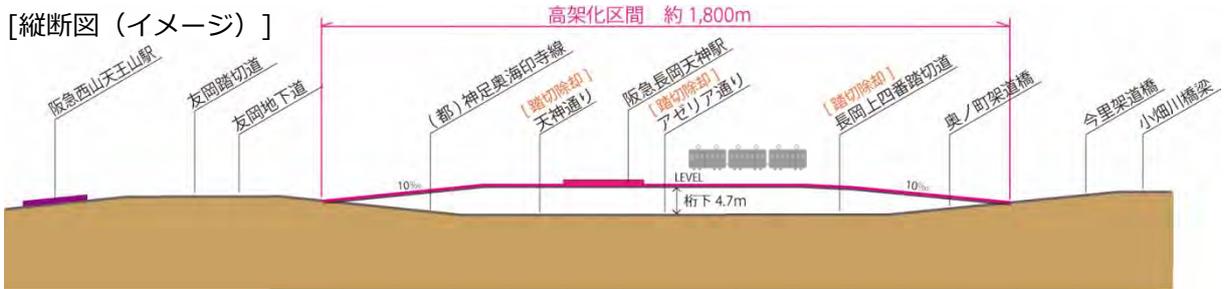
【 注 意 】

- ・本比較資料については、平成 29 年度に検討した資料を基に作成したものであり、あくまで、縦断勾配や高架橋の高さ・地下化の深さを仮に設定した場合の特徴や事業費であって、上記パターンに決まったものではない。

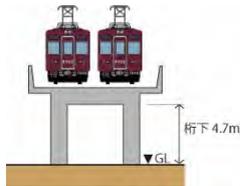
--参考-- 「鉄道高架化」と「鉄道地下化」のイメージ

鉄道高架化 (縦断勾配 10‰、桁下 4.7m を確保した場合)

[縦断図 (イメージ)]

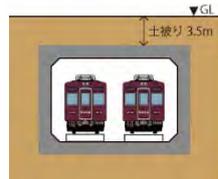
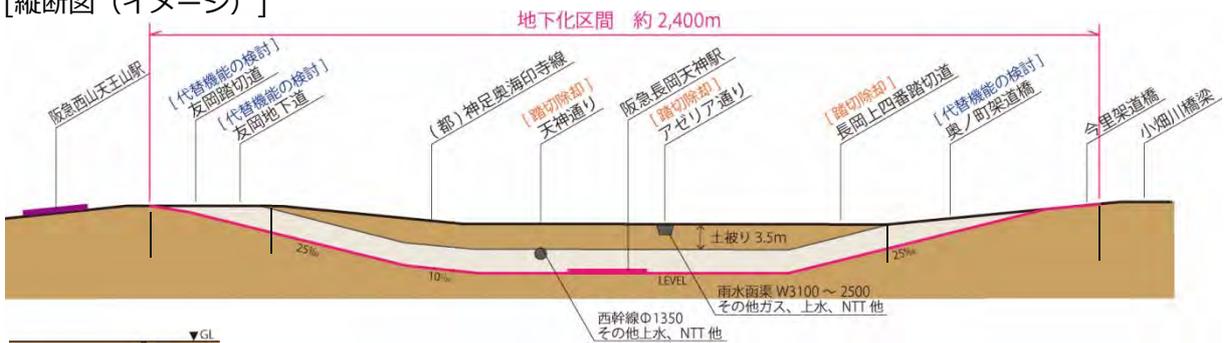


[横断図 (イメージ)]



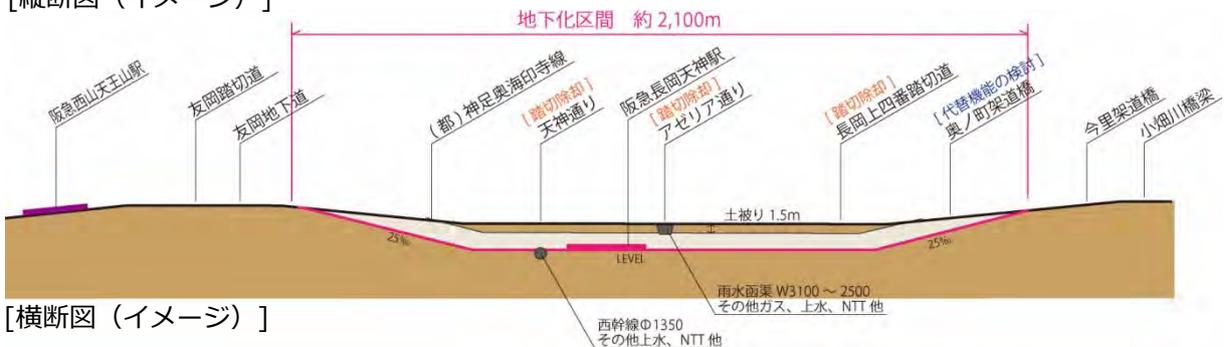
鉄道地下化 (縦断勾配 25‰、土被り 3.5m を確保した場合)

[縦断図 (イメージ)]

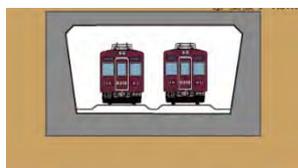


鉄道地下化 (縦断勾配 25‰、土被り 1.5m を確保した場合)

[縦断図 (イメージ)]



[横断図 (イメージ)]



3) 鉄道高架下空間の活用事例

事例1) 阪急京都線 茨木市駅 (乗客数(2015年度): 30,624人/日)



▲高架下店舗



▲献血ルーム



▲側道側外観

事例2) 京阪本線 古川橋駅 (乗客数(2015年度): 11,208人/日)



▲高架下店舗



▲都市型保育園



▲側道側外観

事例3) JR山陰本線 二条駅 (乗客数(2015年度): 13,244人/日)



▲スーパーマーケット



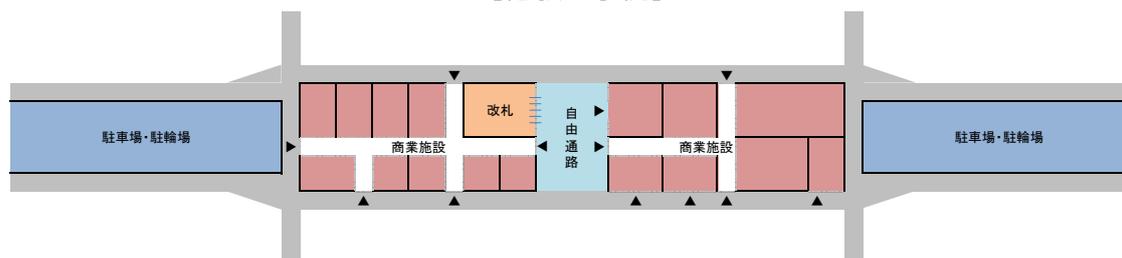
▲駐輪場



▲時間貸駐車場

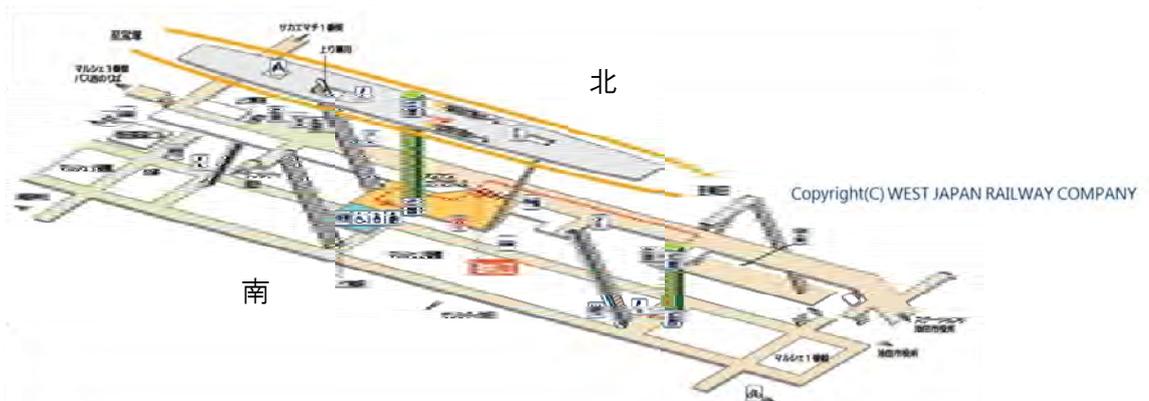
他駅の鉄道高架下空間では、商業施設はコンコース及び改札を中心に配置され、駐車場、駐輪場は商業施設の周辺部に配置される傾向にある。また、下図に示す出口管理された中通路型の商業施設が配置される事例が見受けられる。

【他駅の事例】



4) 駅舎の完成イメージについて

事例1) 阪急宝塚線 池田駅 (乗客数: 51,236 人/日) 【3階建て】



▲ 駅舎北側



▲ 駅舎南側



▲ 2階コンコース

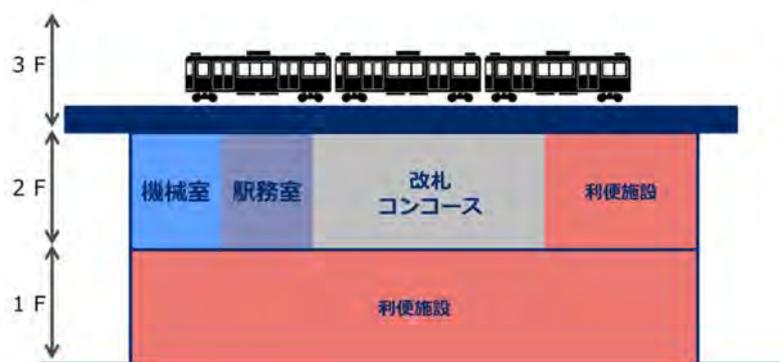


▲ 1階は商業施設として利用

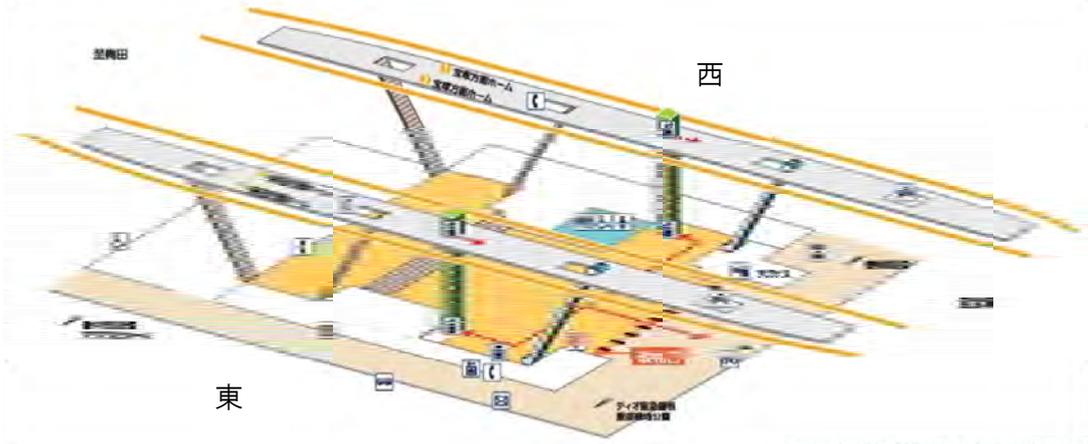


- 池田駅では駅舎機能は2階に集約されており、2階の一部及び1階を利便施設として活用していた。

< 3階建て駅舎イメージ >



事例2) 阪急宝塚線 曾根駅 (乗客数: 25,441 人/日) 【2階建て】



Copyright(C) WEST JAPAN RAILWAY COMPANY



▲ 駅舎東側



▲ 駅舎西側

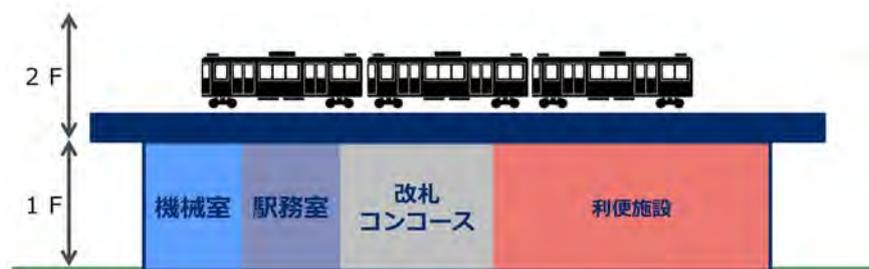


▲ 商業施設利用



- 曾根駅では駅舎機能が1階に配置され、残りのスペースを利便施設として活用していた。

< 2階建て駅舎イメージ >

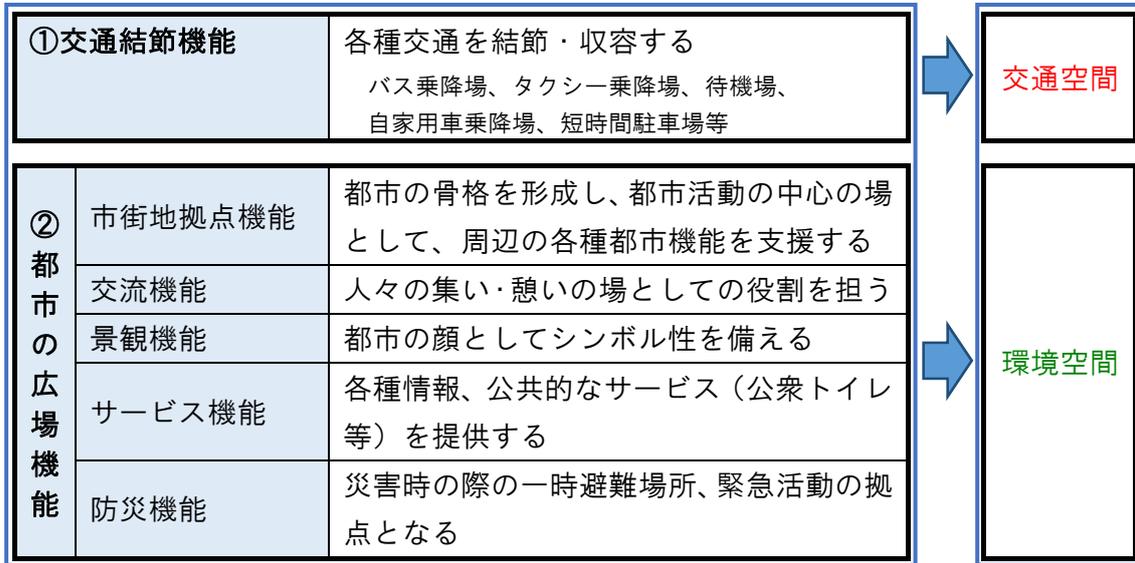


5) 駅前広場の配置・機能について

(1) 駅前広場の機能

- 駅前広場の機能には大きく分けて、①交通結節機能（交通空間）と②都市の広場機能（環境空間）がある。

駅前広場の機能



例) JR 長岡京駅東口広場



(2) 駅前広場の配置案の検討

- 駅前広場の位置については、「A 案：アゼリア通りに隣接して配置する」、「B 案：天神通り沿いに配置する」、「C 案：駅に隣接して配置する」の3つの案が考えられる。
- ここでは、駅前広場の交通結節機能と、周辺の道路などへの影響の観点から比較。（次頁参照）

■駅前広場の配置案の比較

(○：良い、×：悪い)

駅前広場配置		A案：アゼリア通りに隣接して配置する		B案：天神通りに隣接して配置する		C案：駅に隣接して配置する	
配置パターン図							
周辺への影響	交通結節機能	○	駅からバス停・タクシー乗降場・自家用車乗降場までの距離がB案に比べて短く、利便性に優れている。	×	駅からバス停・タクシー乗降場・自家用車乗降場までの距離が長く、利便性に劣る。 駅近くの道路に駐停車する自家用車が多くなると予想される。	○	駅に隣接することから、駅からバス停・タクシー乗降場・自家用車乗降場までの距離が短く、利便性に最も優れている。
	施工性	×	支障物件が多い。	○	公共施設用地等の活用が可能である。	×	支障物件が多い。 駅前広場へのアクセス道路を新たに整備する必要がある。
	道路への影響	×	アゼリア通りから直接駅前広場に入出入りすることで、「ひと中心のみちづくり」を目指すアゼリア通りに、駅前広場利用の車両が集中し、現状よりも渋滞が発生すると予想される。	○	天神通りから直接駅前広場にアクセスすることにより、駅前広場利用の車両は天神通りに集中するが、天神通りは拡幅整備されるため混雑は少なく、またアゼリア通りでは、車両交通が現状より減少し、渋滞の緩和が予想される。	○	駅前広場へのアクセス道路を新たに整備することにより、アゼリア通りの車両交通は現状より減少し、渋滞の緩和が予想される。
	既存商店街への影響	○	歩行者・自転車交通量の多いアゼリア通りに面する。	×	歩行者・自転車交通量の多いアゼリア通りから離れた位置に駅前広場ができることにより、アゼリア通り・セブン通りのにぎわいが低下する恐れがある。	○	歩行者・自転車交通量の多いアゼリア通りに近い位置となる。
まとめ		<p>駅に近く、駅利用者の利便性に優れている。 しかし、支障物件が多く、「ひと中心のみちづくり」を目指すアゼリア通りに自動車交通が集中し、現状よりも渋滞が発生すると予想される。</p>		<p>アゼリア通りの交通集中や渋滞を緩和でき、駅周辺での円滑な交通の流れを確保することができると考えられる。 また、現在天神通りの拡幅整備を行っており、駅前広場へのアクセス道路を新たに整備する必要がない。 しかし、駅前広場から駅までの距離が長いことにより利便性が低く、また歩行者の流れが変わることで、既存商店街への影響は避けられない。</p>		<p>駅に隣接することから、駅利用者の利便性に最も優れている。 支障物件が多く、駅前広場へのアクセス道路を新たに整備する必要があるが、アクセス道路整備によりアゼリア通りの交通集中・渋滞を緩和し、駅周辺での円滑な交通の流れを確保することができると考えられる。</p>	

(3) 駅前広場の段階的整備の検討

- ・現状の交通特性や課題を踏まえ、駅前広場の段階的な配置を考える。

[第1段階] (鉄道立体化以前に整備)

- ・ 事業効果の早期発現を図ることを目的に、駅前広場へのアクセス道路を新たに整備する必要がなく、公共用地を活用できる天神通り沿いに駅前広場を配置する案を、鉄道立体化が完成するまでの一時的な駅前広場として検討する。
- ・ これにより、駅近くの道路上の駐停車が減少すると予想され、現状よりも歩行者・自転車通行の安全・快適性が向上すると考えられる。
- ・ 一方、バスは現状と同じバス路線で運行し、タクシーも現状と同様な運行となる。
- ・ 歩行者・自転車の流れは、現状とほぼ変わらないと予想される。

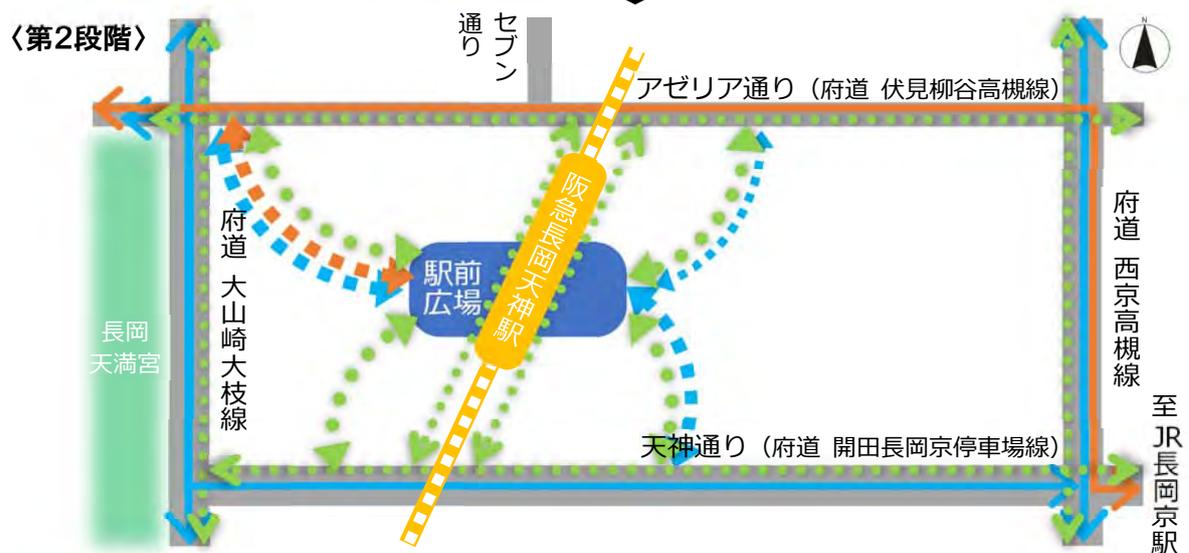
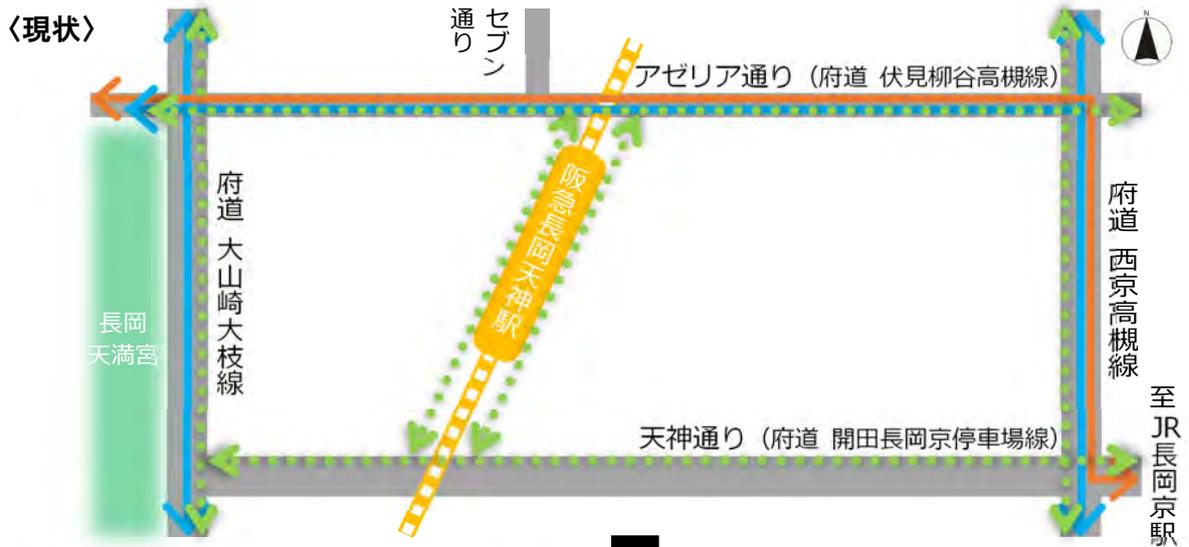
[第2段階] (鉄道立体化と併せて整備)

- ・ 歩行者・自転車通行の安全・快適性の向上と併せて、自動車交通の円滑化や公共交通の利便性を確保することができる駅直近部に駅前広場を配置する案を、鉄道立体化する場合の整備位置として検討する。
- ・ また、駅前広場の交通機能分担を検討する。

- ・ 駅前広場の交通空間には下記の施設を設けることが考えられる。

交通手段	施設(案)
徒歩	歩道
自転車	(駐輪場：鉄道高架下空間等の活用を検討)
バス	バス乗降場
タクシー	タクシー乗降場・待機スペース
自家用車	自家用車乗降場(身障者用を含む)、短時間駐車場

- ・ バスやタクシー、自家用車が駅前広場に乗り入れることで、それぞれ駅利用の利便性が向上する。特に、バスは駅前広場を起終点とした運行が可能となる。
- ・ また、天神通り等から駅前広場へスムーズにアクセスできる道路を整備することで、アゼリア通りでの交通量が減少すると予想される。これにより、アゼリア通りでの歩行者・自転車通行の安全・快適性の向上が図られるとともに、駅前広場へのアクセス道路に歩道や自転車通行帯あるいは自転車道を設けることで、駅周辺での安全・快適性の高い歩行者・自転車ネットワークが形成される。



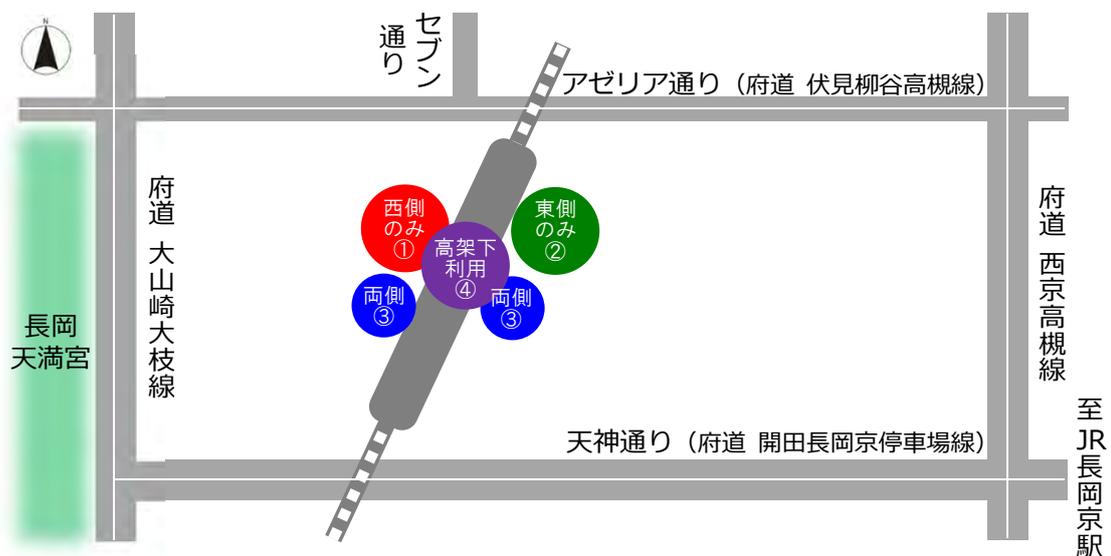
- 幹線道路
- 駅を利用する
主な歩行者・自転車動線
- 駅を利用する
主なバス動線
- 駅を利用する
主な自家用車動線

(4) 駅前広場の配置・機能パターン案の検討

- ・ 駅直近部に駅前広場を設置する場合（第2段階）の駅前広場の配置及び機能について検討するにあたり、下記の4つのパターン案が考えられる。

- 案①：駅西側のみに配置・集約
- 案②：駅東側のみに配置・集約
- 案③：駅の東西両側に配置・機能分担
- 案④：高架下空間を利用し配置

- ・ 上記の駅前広場の配置・機能パターン4案について、利用実態、都市の将来計画、交通計画との整合性、道路網との関係性などの観点から検討を行う。ただし、「案④：高架下空間を利用し配置」については、鉄道計画や駅舎計画などと十分な整合を図りながら一体的に検討する必要があると、具体的な設計段階における検討事項となることから、本検討では考慮していない。



■駅前広場の配置・機能パターン案の比較

- ・駅前広場の配置・機能パターンの3つの案（①案：駅西側のみに配置・集約、②案：駅東側のみに配置・集約、③案：駅の東西両側に配置・機能分担）について、比較する。

評価項目	①案：駅西側のみに配置・集約	②案：駅東側のみに配置・集約	③案：駅の東西両側に配置・機能分担
歩行者の安全・快適性	・歩行者動線と自動車動線とが分離され、人の滞留・交流空間（待合せの場、憩いの場など）とも一体となった駅前広場の歩行者空間（歩道）が西側にあることで、駅西側では歩行者の安全・快適性が高いが、駅東側では劣る。	・左記の駅前広場歩道が東側にあることで、駅東側では歩行者の安全・快適性が高いが、駅西側では劣る。	・左記の駅前広場歩道が東西両側にあることで、駅東西両側で歩行者の安全・快適性が高い。
送迎車による路上駐車 の解消	・駅前広場のない駅東側では、補助幹線道路等に送迎車が駐停車する可能性がある。	・駅前広場のない駅西側では、補助幹線道路等に送迎車が駐停車する可能性がある。	・両側に自家用車乗降スペースなどを設けることで、補助幹線道路等での路上駐車の可能性は低い。
滞留・交流空間の確保	・駅の東西両側から徒歩や自転車での駅利用者が多い中で、人が滞留・交流する空間（待合せの場、憩いの場など）が西側のみとなり、東側からの駅利用者にとっては不便で、魅力に欠ける。	・駅の東西の両側から徒歩や自転車での駅利用者が多い中で、人が滞留・交流する空間（待合せの場、憩いの場など）が東側のみとなり、西側からの駅利用者にとっては不便で、魅力に欠ける。	・人が滞留・交流する空間（待合せの場、憩いの場など）を東西両側に確保することで、駅利用者にとって便利で、魅力ある広場となる。
自動車交通の利便性、 円滑化	・駅の西側・北側からの自動車交通（バスや乗用車・タクシー）の流れが多い中では、駅前広場が西側にあることで、②案よりもアクセス性が高く、自動車交通による駅利用者の利便性が高い。	・駅の西側・北側からの自動車交通（バスや乗用車・タクシー）の流れが多い中では、駅前広場が東側にあることで、①案よりもアクセス性に劣り、自動車交通による駅利用者の利便性が低い。	・駅前広場が駅の東西両側にあることで、自動車交通による駅利用者の利便性が最も高くなる。 ・また、駅利用の自動車交通が駅西側・東側に分散することで、アゼリア通りや天神通りの一部区間で交通量が減少する。
	<p>駅前広場の配置（西側）</p>	<p>駅前広場の配置（東側）</p>	<p>駅前広場の配置（東西両側）</p>
まちの顔（玄関口）としてのシンボル性	・駅前広場のある駅西側が『まちの顔（玄関口）』となる。 ・特に長岡天満宮など駅西側への観光の出发点として機能させるには良い配置案である。	・駅前広場のある駅東側が『まちの顔（玄関口）』となる。 ・特に、都心拠点である阪急長岡天神駅周辺とJR長岡京駅周辺とのつながりを強化し、また庁舎建替え等を行う市役所周辺とのつながりを生み出すには良い配置案である。	・駅前広場のある駅の東西両側ともに『まちの顔（玄関口）』となり、①案・②案それぞれの『まちの顔（玄関口）』の機能を兼ね備えることで、駅のシンボル性がより高まる。
駅前広場の規模（面積）	・駅前広場の規模（面積）は①案と②案とでほぼ同じである。		・両側に駅前広場を配置することで、①案、②案よりも必要な駅前広場面積が大きくなる。

6) 駅前広場の機能分担について

(1) 交通手段別東西分担率

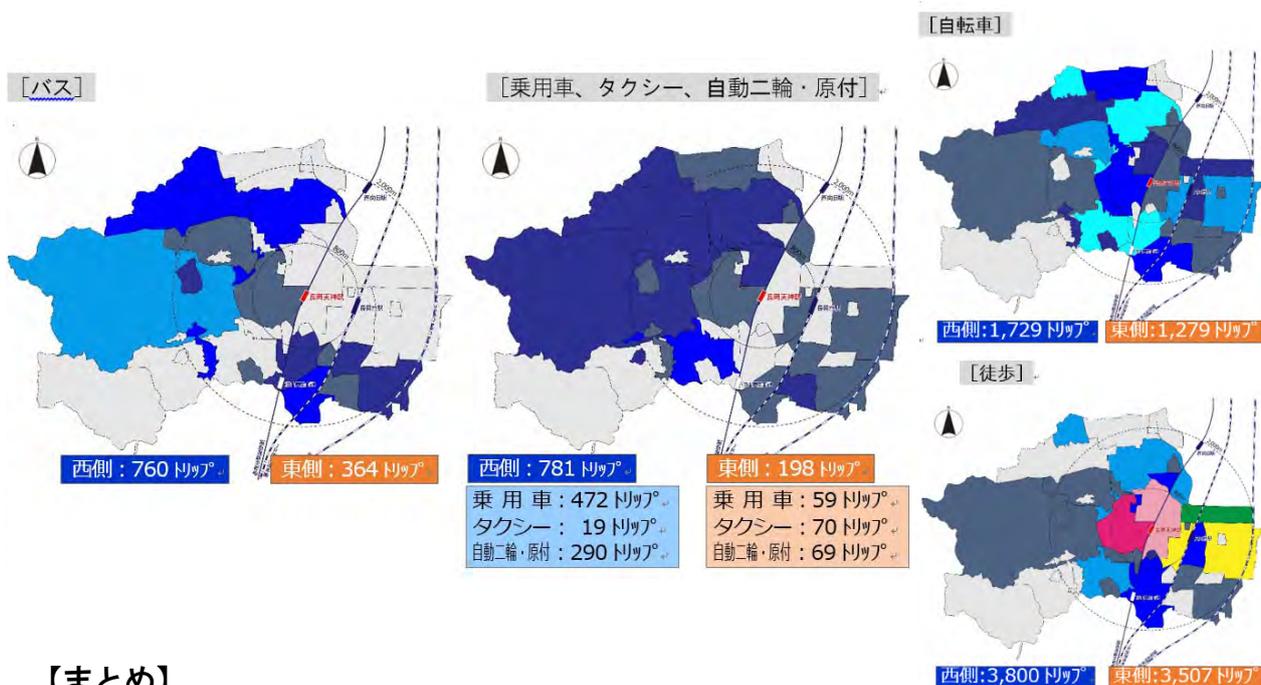
① 交通実態調査による東西分担率

- ・ 現状の交通の流れからみた、交通手段別の東西分担率は、以下のとおりである。

<郵便番号ゾーン別・駅端末交通手段別 トリップ数(乗車側のみ)>

※ 長岡天神駅利用者が、出発地(長岡京市内)から駅までに利用した主な交通手段のトリップ数

(出典: H22年近畿圏パーソントリップ調査)



【まとめ】

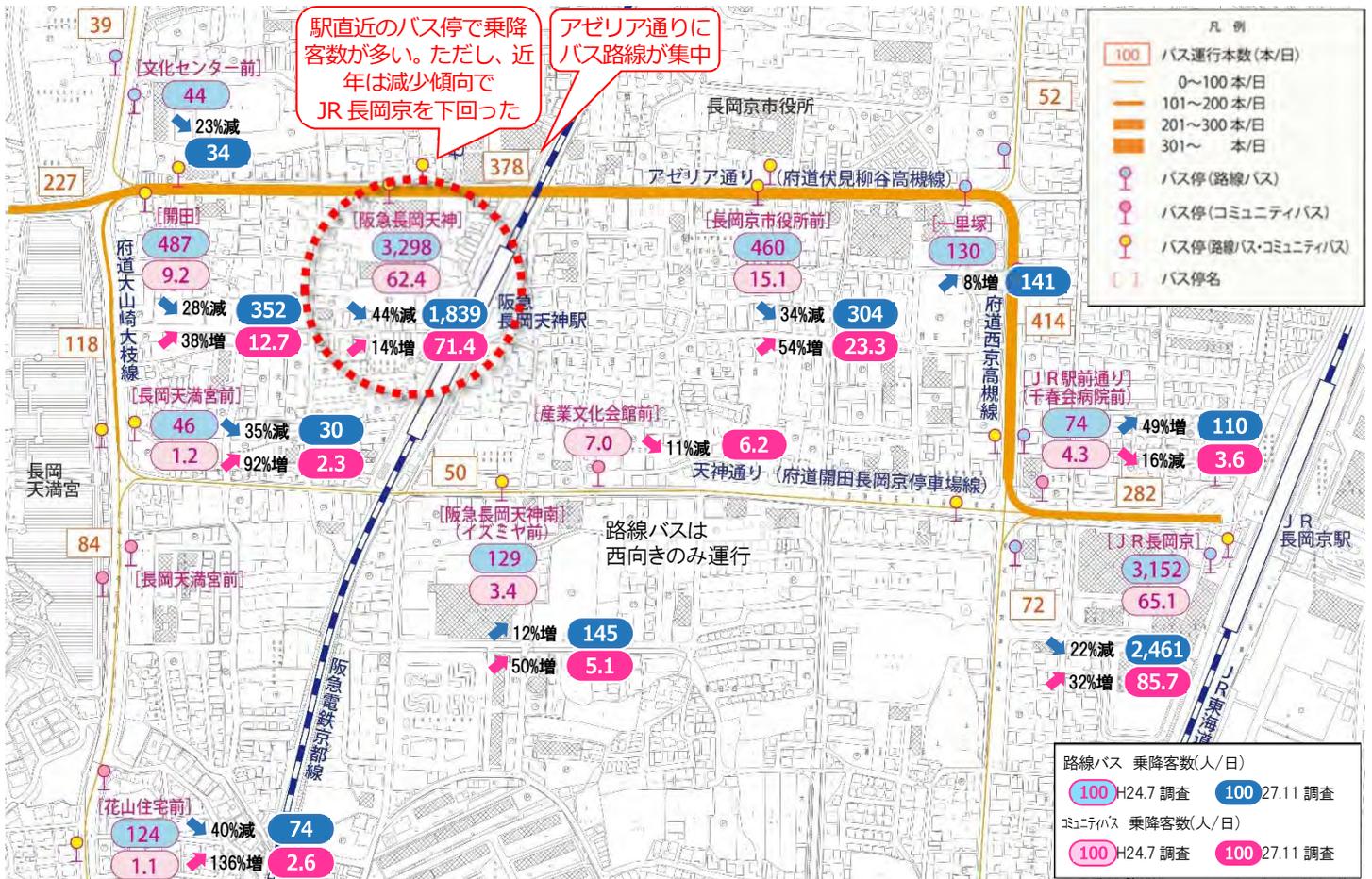
	交通特性	トリップ数			東西分担率		交通手段 分担率
		西側	東側	計	西側	東側	
バス	駅より西・北側が多くなっており、 西側が約7割 を占めている。	760	364	1,124	68%	32%	9.1%
タクシー	タクシーのみ 東側 が多くなっており、 約8割 を占めている。	19	70	89	21%	79%	0.7%
乗用車	西側 が大部分を占め、 約9割 となっている。	472	59	531	89%	11%	4.3%
自動二輪 ・原付	西側 が多く、 約8割 を占めている。	290	69	359	81%	19%	2.9%
自転車	東側に比べて西側が少し多くなっているが、 ほぼ同じ割合 となっている。	1,729	1,279	3,008	57%	43%	24.2%
徒歩	東側に比べて西側が少し多くなっているが、 ほぼ同じ割合 となっている。	3,800	3,507	7,307	52%	48%	58.8%

※ 自転車及び徒歩の下段数値は、歩行者自転車交通量(H28.10調査:7:00~9:00,17:00~19:00の4時間)による

② 交通施設の利用状況による東西分担

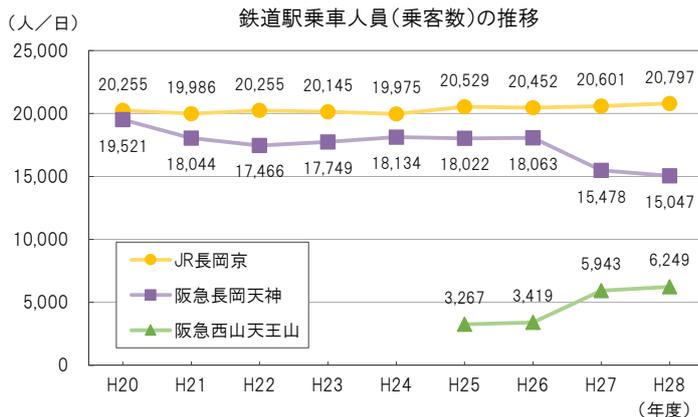
＜バス乗降場＞

- ・ 阪急長岡天神駅周辺では、路線バスとコミュニティバスが走っており、主にJR長岡京駅西口をターミナルとするバス系統となっている。
- ・ JR長岡京駅と阪急長岡天神駅、市西部の住宅地を結ぶバス路線の運行本数が最も多く、アゼリア通りにバス路線が集中している。
- ・ 駅に最も近いアゼリア通り沿いのバス停「阪急長岡天神」の乗降客数は、平成24年7月調査では約3,200人/日と最も多かったが、平成27年11月調査では約1,800人/日（44%減少）となり、バス停「JR長岡京」の乗降客数約2,500人/日を下回った。
- ・ 阪急西山天王山駅の開業（平成25年12月）により、平成26年以降、阪急長岡天神駅の乗客数は減少傾向にある。



(出典：[運行本数]阪急バス HP、長岡京市 HP

[乗降客数]長岡京市地域公共交通ビジョン (H24.7 調査)
乗降客数]阪急バス乗降客数 (H27.11 阪急バス調査)・
コミュニティバス乗降客数 (長岡京市調査 H27.11)

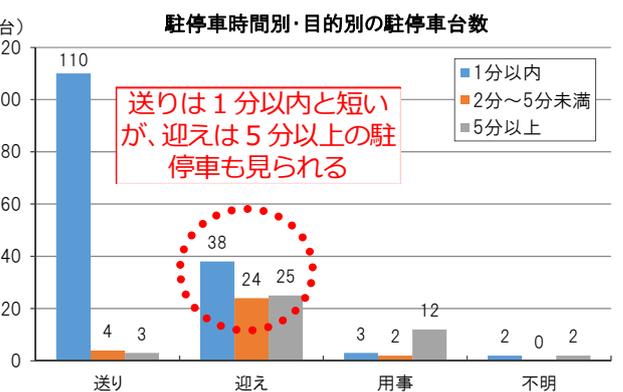
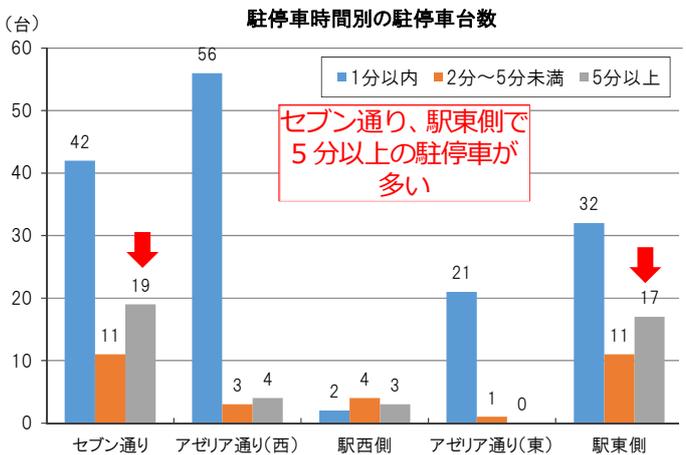
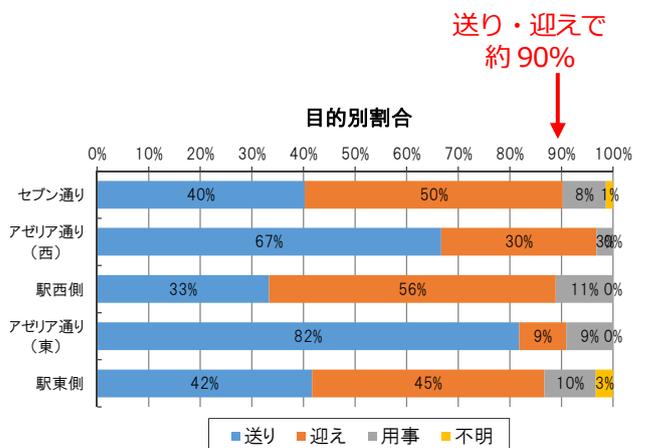
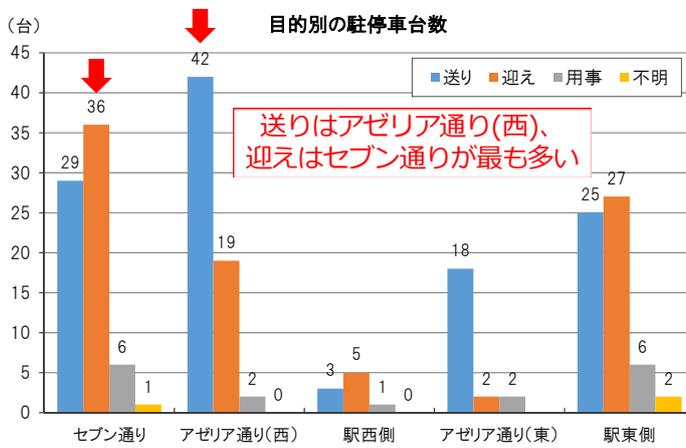
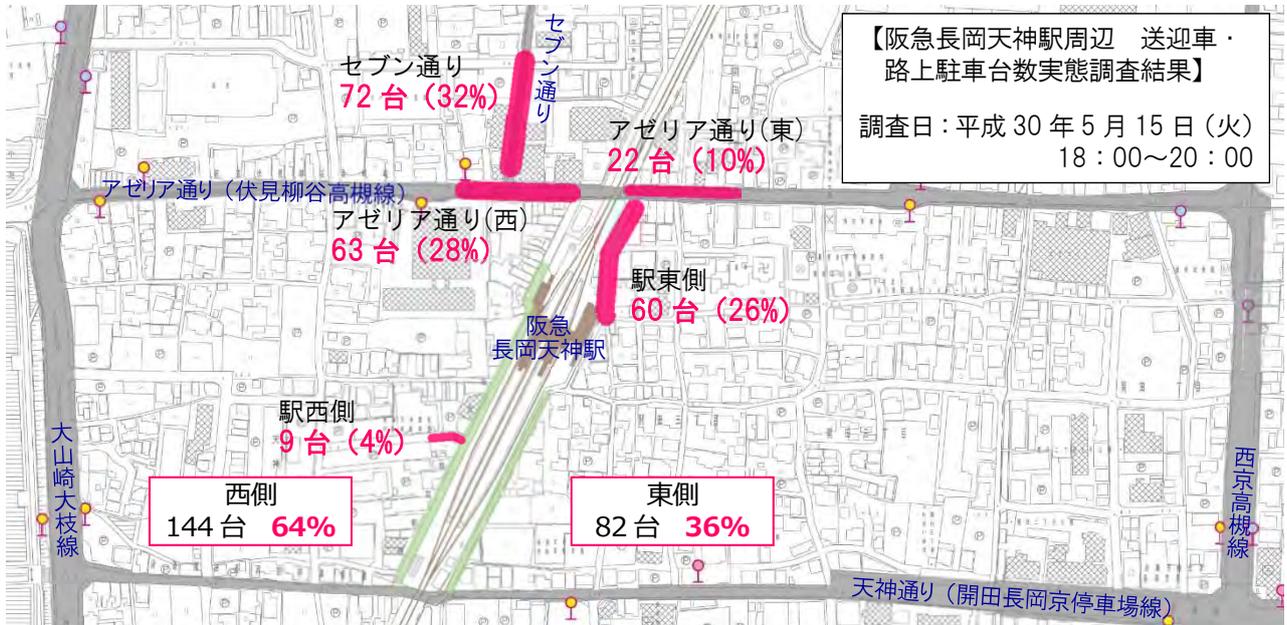


(出典：京都府統計書)

※年間乗車人員の1日あたりの平均
(乗車の人員のみ)

< 駐車場・路上駐車（乗用車） >

- ・ 阪急長岡天神駅周辺には、契約駐車場と時間貸駐車場が多く分布している。
- ・ 駅近くに送迎用の駐停車スペースがなく、駅へのアクセスルートもないため、近くの道路上に駐停車する自家用車が多く見られ、歩行者などの通行の妨げになっている。
- ・ 駅周辺の路上駐車調査（H30.5実施）の結果では、駅の東西で226台/2hrの路上駐車が
見られ、西側と東側の割合は約6：4で西側が若干多くなっている。



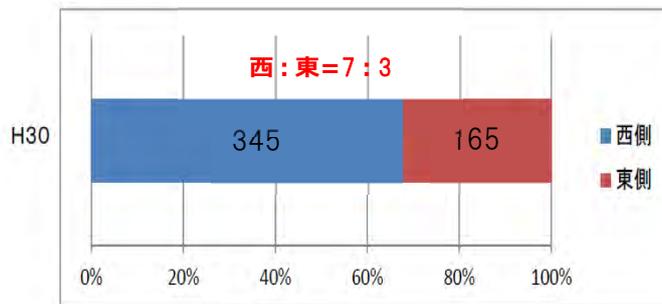
<タクシー乗降場>

- ・ 阪急長岡天神駅周辺には、 駅西側改札口に隣接して阪急タクシーの乗降場と、 駅東側のアゼリア通りに面して都タクシーの乗降場がある。
- ・ 都タクシーと阪急タクシーの方面別の利用状況を見ると、 西側と東側の割合は約 7：3 で西側が多くなっている。また、 発着状況では、 西側・東側ともに駅発の乗降客数が多く、 特に駅から東側に向かう乗降客数が多くなっている。

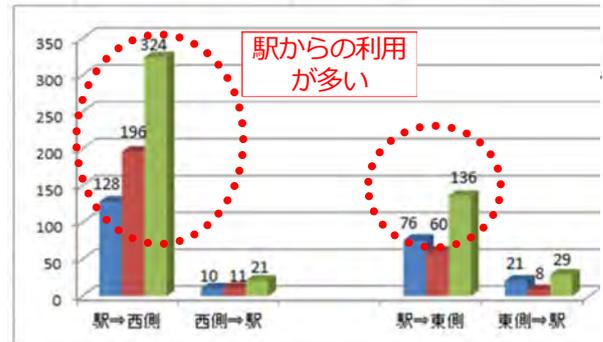
【都タクシー、阪急タクシー利用状況（阪急長岡天神駅発・阪急長岡天神駅着）】

対象日：平成 30 年 5 月 13 日(日)～19 日(土)の 7 日間

方面別のタクシー台数(台/日)



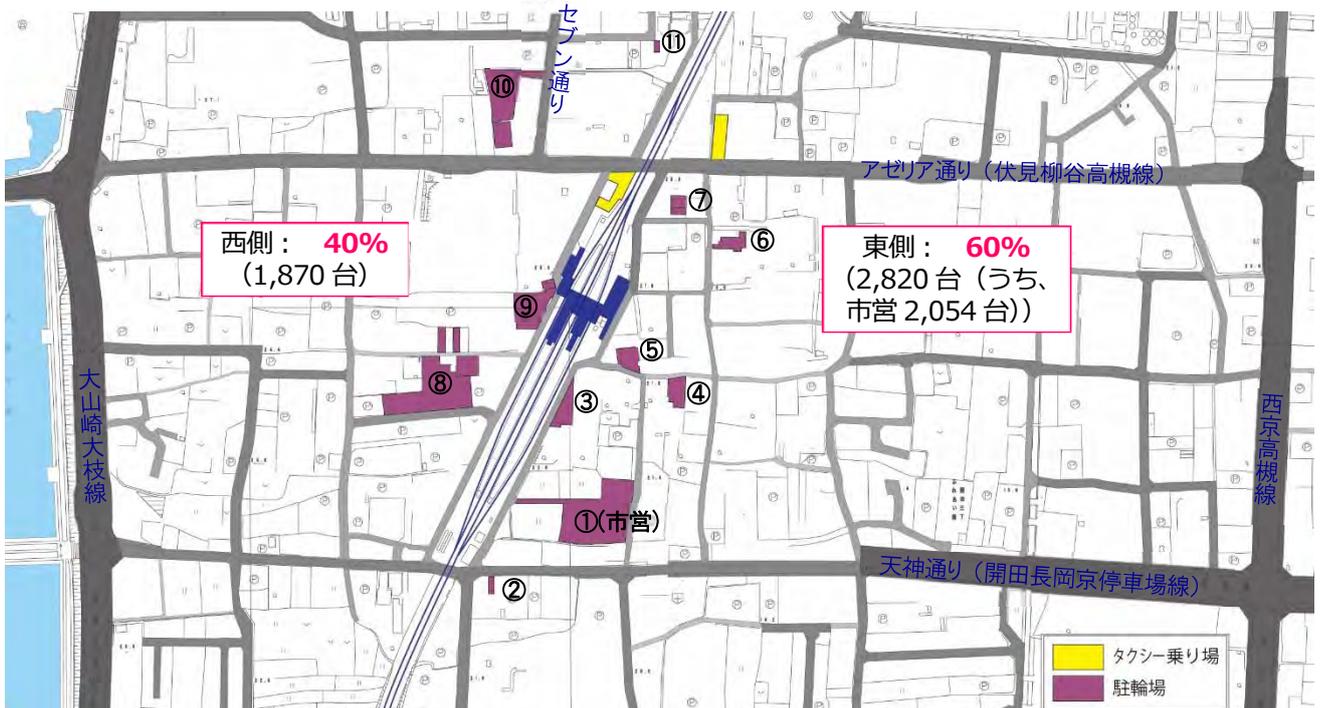
方面別・発着別のタクシー台数(台/日)



<駐輪場（自転車・自動二輪・原付）>

- ・ 阪急長岡天神駅の東・北側に、市営駐輪場が 1 か所（自転車 1,573 台、自動二輪・原付 481 台）あるほか、民営駐輪場が東側に 6 か所（自転車・自動二輪・原付 766 台）、西側に 4 か所（自転車・自動二輪・原付 1,870 台）あり、収容台数は市営・民営合わせて 4,690 台となっており、西側と東側の割合は約 4：6 で東側が若干多くなっている。
- ・ 市営駐輪場の利用状況は、定期と一時利用を合わせて約 3 割程度の稼働率となっている。

タクシー乗降場・自転車駐車場の分布図



(2) 機能分担の方針（案）

① 駅前広場面積算定における交通施設配置数

- 駅前広場計画指針による駅前広場面積算定での交通施設配置数は、以下のとおりである。今後、これをもとに地区の実情を踏まえて、機能構成や配置計画などを検討し、最終的に駅前広場面積を確定していく必要がある。
- このうちタクシーについては、乗車降車それぞれ1バースとなっており、駅東西の両側に設置するとそれぞれ2バース設置することになり過大となることから、タクシー機能は東西どちらか1か所に配置する。またタクシー降車場については乗用車の乗降場と兼ねるなどより効率的な活用を図ることも考えられる。

<参考> 駅前広場計画指針による面積算定での交通施設配置数

		駅前広場計画指針による 面積算定でのバース数	備 考
バス	乗降場	[乗車] 1バース [降車] 1バース	現状は、阪急長岡天神バス停には3つの乗り場(1番・2番・3番)がある
	待機スペース	3台	JR 長岡京駅西口と同数
タクシー	乗降場	[乗車] 1バース [降車] 1バース	
	待機スペース	3台	設置の有無を含めた検討が必要
乗用車	乗降場	[乗降] 5バース [身障者用] 1バース	
	短時間駐車場	26台	設置の有無を含めた検討が必要

② 機能分担の方針（案）

- 以上の検討を踏まえ、駅前広場の機能分担の考え方、および導入施設の配置案をまとめると次頁のとおりである。

■機能分担の考え方

手段	施設	機能分担の考え方
バス	バス乗降場 バス駐車場 (待機スペース)	<ul style="list-style-type: none"> バス機能確保のための必要面積が大きいことと、バス利用者の利便性の面から、<u>駅東西のどちらか1か所に配置</u>する。 駅西側の利用者が多いことから、<u>駅西側に配置</u>の方が利用者の利便性は高い。 今後、鉄道立体化の施工方法や補助幹線道路との関係について調整しながら、<u>駅西側で配置検討</u>を進める。 ただし、バスベイ案（アゼリア通りにバスベイ設置）とする場合でも、将来の需要変化や歩行が困難な方への配慮等からもコミュニティバス等を駅前広場にバスが乗り入れ可能な構造とする。
タクシー	タクシー乗降場 タクシー駐車場 (待機スペース)	<ul style="list-style-type: none"> <u>必要規模から駅東西のどちらか1か所かつ利用者の利便性・わかりやすさの観点から、バス機能と同じ方にタクシー乗降場を配置</u>する。待機スペースは設置の有無を含めた検討が必要。 タクシー降車場については乗用車の乗降場と兼ねるなど効率的な活用を図る。
乗用車	自家用車乗降場 (身障者用を含む) 短時間駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性が高く、路上駐車の可能性を低くするため、<u>駅東西両側に自家用車乗降場を配置</u>する。短時間駐車場は設置の有無を含めた検討が必要。
自動二輪 ・原付 自転車	駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> 駅東西両側に駐輪場を配置する。 ただし、歩行者動線に配慮し、駅前広場内ではなく、鉄道高架下空間の活用など、<u>別途専用駐輪場を設ける</u>ことを検討する。
徒歩	歩道	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全・快適性を高めるために、歩道は<u>駅東西両側に配置</u>する。併せて、人が滞留・交流する空間などの環境空間も駅東西両側に配置する。

※バスルートの変更は事業者の意向や地域公共交通会議にて決定する。

■導入施設配置数

施設	必要施設規模			設定の考え方	
	算定値	設定値			
		西側	東側		
バス	乗降場	[乗車] 1 [降車] 1	路線バス 2 コミュニティバス等 1	—	<ul style="list-style-type: none"> 阪急長岡天神駅を起終点とするバス系統はないと想定されるため、乗降兼用1バースを基本とする。ただし、上・下線別に分離することが望ましいため、空間が確保可能な場合には2バースを確保する。 5分以内の間隔で発着時間が集中している時間帯7～8時台(31、35台/時間)に必要となる2バースを確保する。 コミュニティバス、民間バス(企業の送迎バスや観光バス等)の乗降場、また時間調整のために1バースを確保する。
	待機スペース	3 (JRと同数)	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 阪急長岡天神駅を起終点とするバス系統はないと想定されるため設置しない。
タクシー	乗降場	[乗車] 1 [降車] 1	[乗車] 1 [降車] 1	—	<ul style="list-style-type: none"> 算定値を基本とする。
	待機スペース	3	3	—	<ul style="list-style-type: none"> 算定値を基本とする。ただし、事業者の意向を踏まえて台数を決定する。
自家用車乗降場	乗降場	[乗降] 5 [身障者用] 1	[乗降] 2 [身障者用] 1	[乗降] 2 [身障者用] 1	<ul style="list-style-type: none"> 算定値を基本とする。 ただし、現状、駅周辺での駐停車が多い状況と、ピーク時の一時的な集中に配慮して、停車可能なスペースの確保を検討する。
	短時間駐車場	26	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り駅前への車両進入を抑制するため、駅前広場には短時間駐車場を設けない。 所用目的の鉄道利用者や駅周辺の商業施設の立ち寄りに利用できる駐車場は、天神通り沿い等の周辺に集約し、短時間無料措置等を検討する。

※駐輪場は、鉄道高架下など駅前広場以外での設置を検討

(3) バス機能の配置の検討

① バス機能配置の条件整理

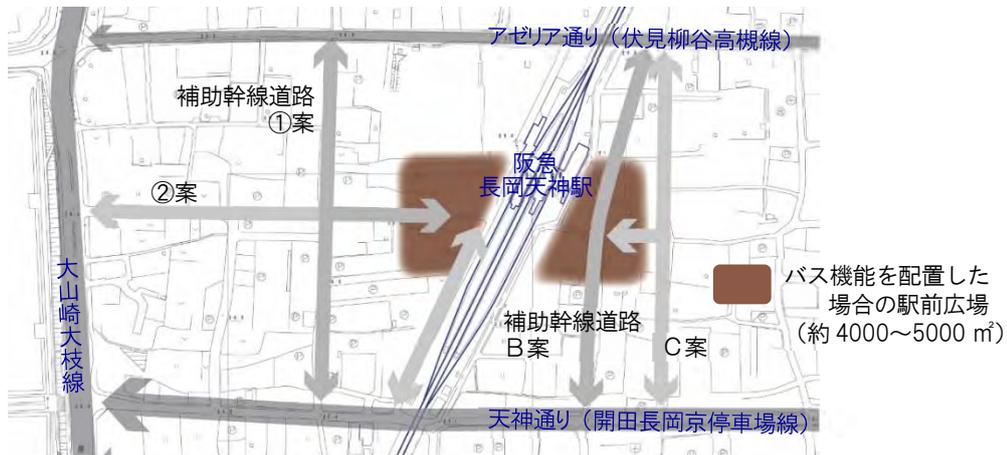
- バス機能を駅前広場に配置する場合、バスが回転でき、かつ1台は駐停車可能なスペースを確保するためには、約50×40mの広さが必要となる（駅前広場計画指針より）。
- これに加え、タクシーや乗用車乗降場などの交通空間や環境空間を設けると、約4,000～5,000㎡の面積が必要と考えられる。

※駅前広場基準面積:約5,000㎡（交通空間2,500㎡、環境空間2,500㎡）

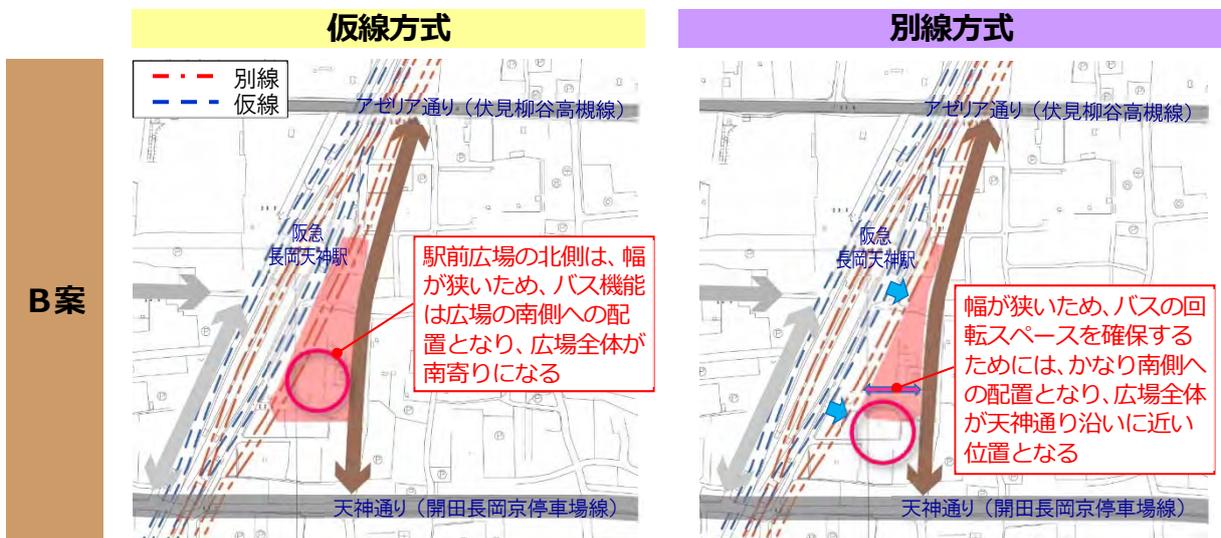
- この面積を確保するにあたっては、補助幹線道路配置パターンや高架化の施工方法（仮線方式、別線方式）により、確保できる駅前広場の形状や位置に制約がでてくる。
- この制約条件を整理すると、以下のとおりとなる。

西側にバス機能を配置：①案、②案とも中央に配置可能
 東側にバス機能を配置：B案の場合、中央より南側への配置となる
 C案であれば、中央に配置可能

バス機能の東西配置イメージ



【東側にバス機能を配置+補助幹線道路B案：高架化の施工方法と駅前広場の関係】



② バス乗降場配置案の検討

- バス機能は、駅東西のどちらか1か所に配置することとし、補助幹線道路や鉄道高架化の検討と調整しながら今後検討を進める。
- ただし、現在の路線バスの交通需要を勘案すると、バスは駅前広場に乗り入れずに、駅直近の道路上で処理する手法も考えられる。
- 次頁に、バス乗降場を駅西側・駅東側・駅直近道路上（アゼリア通り）に確保した場合、またバス乗降場を駅西側に確保し高架下道路を通行出来るようにした場合のメリット・デメリットを比較したものを示す。

■バス乗降場配置案の比較

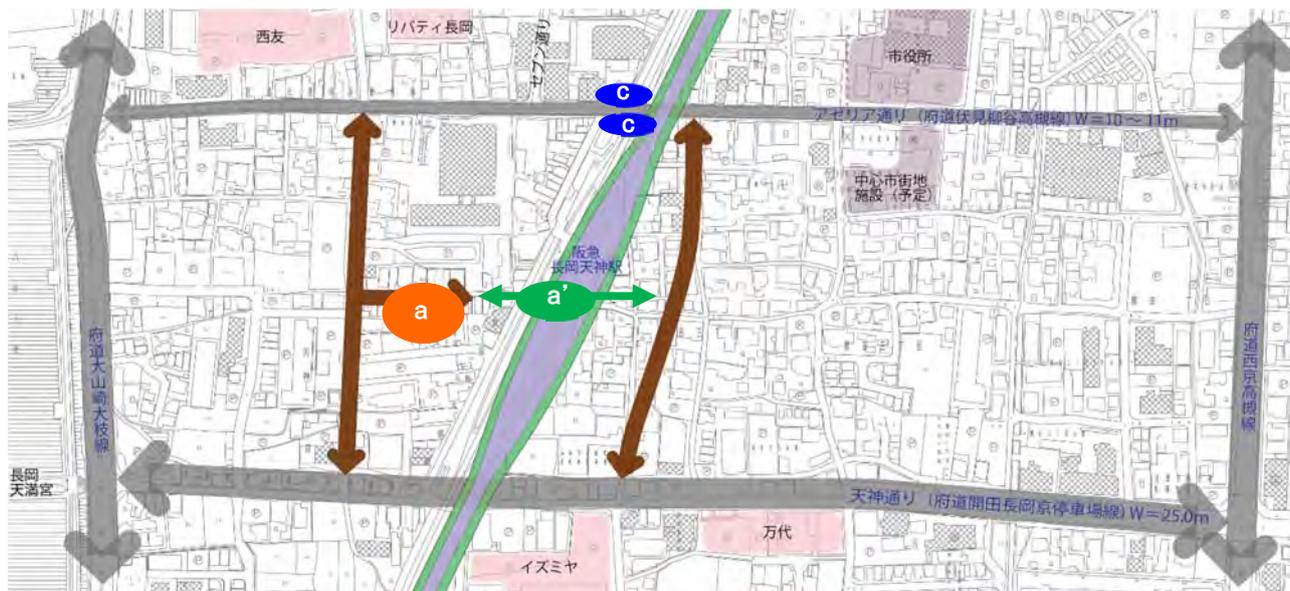
(◎：良い、○：普通、△：やや悪い)

評価項目	a 案：駅西側にバス乗降場を配置	b 案：駅東側にバス乗降場を配置	c 案：駅前広場にバス乗降場を配置しない (アゼリア通りにバスベイ等を設置)	a' 案：駅西側にバス乗降場を配置 + 東西を結ぶ高架下道路を配置
配置イメージ図				
バス利用者の利便性	◎ <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り換え利便性が良くなる。 ・西側からの利用者にとっては、信号機が1か所でb案よりも所要時間、走行距離とも短くなり、アクセス性が高い。 	○ <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り換え利便性が良くなる。 	△ <ul style="list-style-type: none"> ・現状のバス停（阪急長岡天神）よりは駅に近くなる（現在約200m→約120m）。 ・ただし、駅からバス停までは一定の距離があり、乗り場の位置がわかりにくく乗り継ぎが不便である。 ・歩行が困難な方への配慮等から検討が必要である。 ・雨天時の対策が必要である。 	◎ <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り換え利便性が良くなる。 ・a案と比べると、西側だけでなく東側からの利用者にとっても、信号機が1か所となりアクセス性が高い。
バスの運行	△ <ul style="list-style-type: none"> ・阪急長岡天神駅を起終点とした運行ルートを設定することができ、多様な運行が可能となる。 ・駅前広場への乗り入れが必要となり、現状より走行距離・所要時間が長くなる。 	△ <ul style="list-style-type: none"> ・阪急長岡天神駅を起終点とした運行ルートを設定することができ、多様な運行が可能となる。 ・駅前広場への乗り入れが必要となり、現状より走行距離・所要時間が長くなる。 	◎ <ul style="list-style-type: none"> ・現状と変わらない。 ・駅前広場への乗り入れの時間ロスがない。 	○ <ul style="list-style-type: none"> ・阪急長岡天神駅を起終点とした運行ルートを設定することができ、多様な運行が可能となる。 ・駅前広場への乗り入れが必要となるが、a・b案と比べると、バスルートの走行距離・所要時間が短くなる。
駅前広場の規模	△ <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場面積は大きくなる。 	△ <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場面積は大きくなる。 ・補助幹線道路B案の場合、中央より南側への配置となる。 	○ <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場面積は小さくなる。 ・ただし、アゼリア通りでの用地確保が必要となる。 	○ <ul style="list-style-type: none"> ・バスの転回場を設けなければ、駅前広場面積は小さくなる。 ・高架下道路分の面積が必要となる。
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・西側の利用者にとっては、b案よりも利便性が高く、西側の利用者が約70%を占めることを考慮すると、b案に比べるとa案の方が望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の利便性は高い。ただし、西側の利用者が多いことから、a案よりも若干劣る。 ・補助幹線道路B案の場合、広場位置が南寄りとなり、交差点角度が鋭角となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス乗り場まで一定の距離があり、乗り継ぎは不便である。 ・駅前広場へのバスの時間ロスがない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・西・東側ともバス利用者の利便性は高い。 ・高架下道路を歩行者が横断する必要があるため、バス動線と歩行者動線の交差対策が必要。

③ バス乗降場配置案の検討（まとめ）

- 4つのバス乗降場配置案のうち、b案（駅東側にバス乗降場を配置）を除く、以下の3つの案で検討を進めることとなった。

- a 案：駅西側に配置
- a' 案：バス専用的高架下道路に配置
- c 案：アゼリア通りに配置（バスベイ型）



■バス乗降場配置案の概要

- ・ 3つのバス乗降場配置案の概要を以下に示す。
- ・ 駅前広場の各機能については、コンセプトである「ひと中心の賑わいのあるまち」の観点から、交流や憩いの広場、緑地などの環境空間をできるだけ駅直近に配置することとし、以下のとおり、バス機能を含む交通空間及び環境空間を配置した。

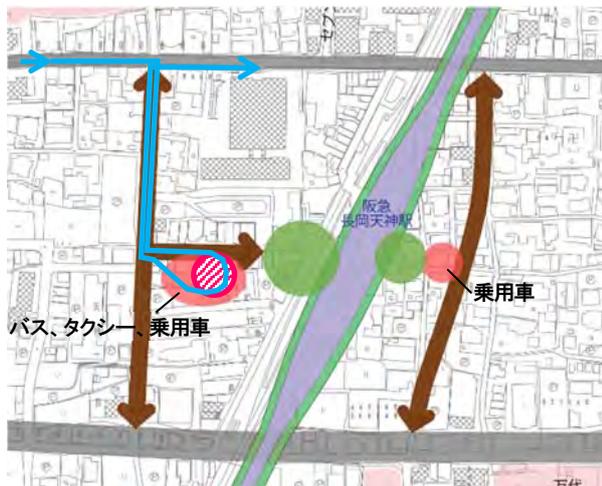
a 案：駅西側に配置

- ・ 駅西側にロータリーを設け、バス・タクシー・乗用車機能を集約

《交通機能の配置場所》

駅前広場

- 西側：バス乗降場 3
タクシー乗降場 2、タクシープール 3
乗用車乗降場（身障者含む） 3 台
- 東側：乗用車乗降場（身障者含む） 3 台



a' 案：バス専用的高架下道路に配置

- ・ 東西を結ぶバス専用的高架下道路を整備し、高架下付近にバス乗降場（バスベイ）を設置

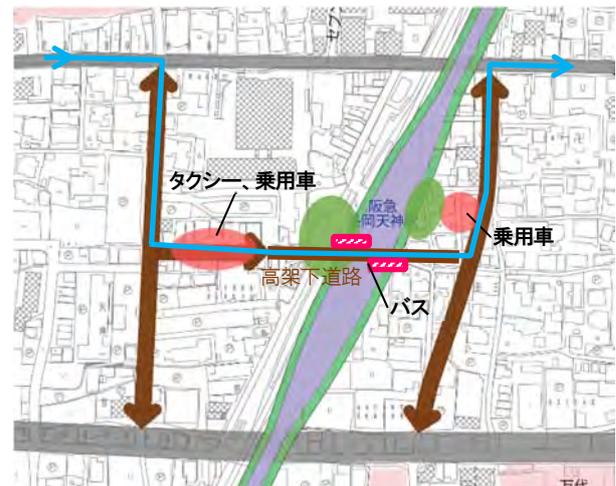
《交通機能の配置場所》

駅前広場

- 西側：タクシー乗降場 2、タクシープール 3
乗用車乗降場（身障者含む） 3 台
- 東側：乗用車乗降場（身障者含む） 3 台

駅前広場外

- 高架下道路沿い：バス乗降場（バスベイ型）
4（東西方向各 2）



c 案：アゼリア通りに配置（道路両側に配置）

- ・ アゼリア通り沿いの高架下付近にバス乗降場（バスベイ）を設置

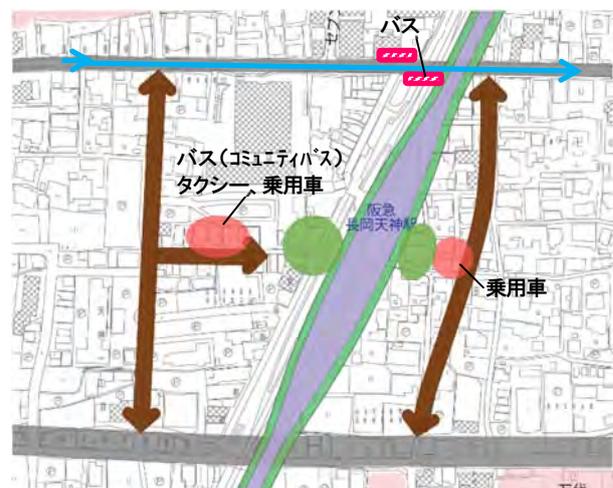
《交通機能の配置場所》

駅前広場

- 西側：バス乗降場（コミュニティバス）1
タクシー乗降場 2、タクシープール 3
乗用車乗降場（身障者含む） 3 台
- 東側：乗用車乗降場（身障者含む） 3 台

駅前広場外

- アゼリア通り沿い：バス乗降場（バスベイ型）
4（東西方向各 2）



■バス乗降場配置案の比較

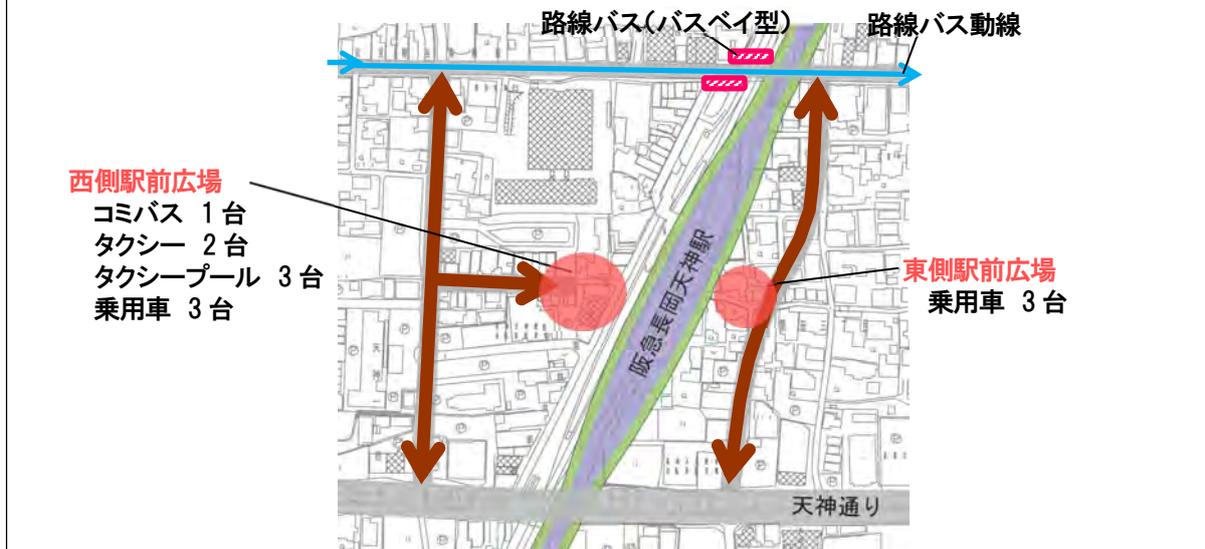
(◎：良い、○：普通、△：やや悪い、×：悪い)

評価項目		a 案：駅西側に配置		a' 案：バス専用的高架下道路に配置		c 案：アゼリア通りに配置（バスベイ型）	
バス 利用者の 利便性	改札までの距離 （仮定）	○	・距離は中程度（約 90m）	◎	・距離は最も短い	△	・距離は最も長いですが、現状のバス停（阪急長岡天神）よりは近くなる（現在約 200m→約 120m）
	バス乗降場位置の わかりやすさ	◎	・駅前広場内のため、わかりやすい	◎	・改札直近で駅前広場に面しているため、わかりやすい	△	・改札から一定の距離があり、かつ駅前広場外であるため、わかりにくい
	動線の安全性	◎	・駅前広場と歩道の利用が可能で安全性は高い （歩行者とバス動線の交差はない）	○	・西向きは、バス専用道路の横断が必要 ・ただし、バス専用道路のため交通量は少ない	△	・東方向は、アゼリア通りの横断が必要 ・歩道幅員が狭いため、安全な動線と十分な滞留空間を確保するための対策が必要
	歩行が困難な方等への 配慮の必要性	○	・シェルターの設置など、雨天時の対策講じることが望ましい	◎	・高架下配置により利便性は高い	○	・シェルターの設置など、雨天時の対策を講じることが望ましい
バスの 運行	東方面の場合の時間ロス （走行距離と想定所要時間 ※1）	×	走行距離：約 730m 想定所要時間：3.65 分 右折 3ヶ所 ・現行からの時間ロスが最も大きく、2～3 分程度の時間ロスが見込まれる	△	走行距離：約 480m 想定所要時間：2.4 分 右折 2ヶ所 ・現行より 1～2 分程度の時間ロスが見込まれる	◎	走行距離：約 250m 想定所要時間：1.25 分 右折なし ・ルートの変更がないため、現行と所要時間は同じで時間ロスなし
駅前広場の 必要規模	駅前広場の大きさ	△	・駅前広場面積は最も大きい	○	・a 案よりは小さい（バス離合スペース等設置） ・高架下道路での面積が必要	◎	・a 案よりは小さい ・アゼリア通りでの用地確保が必要
	必要な交通空間面積 （車道部・乗降場・待機場）	—	西側：約 1800 m ² 東側：約 500 m ²	—	西側：約 1600 m ² 東側：約 500 m ² （バスベイ部）：約 180 m ²	—	西側：約 1400 m ² 東側：約 500 m ² （バスベイ部）：約 180 m ²
ひと中心・賑わいの創出		○	・交通施設が西側補助幹線道路沿いに集約されているため、駅とアゼリア通りへの回遊性は低い	×	・高架下道路により、歩行者回遊動線を分断 ・交通施設と鉄道の距離が近く、周辺施設への回遊性は低い	◎	・バス乗降場がアゼリア通り沿いのため、駅とアゼリア通りへの回遊性が高くなる
まとめ			・駅前広場内に整備されることにより、バス利用者にとってはわかりやすく、歩車分離により安全性は高い ・ただし、利用者が多い JR 長岡京駅への速達性は現行より低下する		・JR 長岡京駅への速達性は現行より低下するものの、改札直近にバス乗降場を設置することが可能で、阪急駅利用者にとっての利便性は高い ・ただし、高架下道路を歩行者・自転車が横断するため、ひと中心の観点からは望ましくない		・バス運行上は現行と変わりなく、利用者の多い JR 長岡京駅への利便性は高い ・交通空間面積が最も小さい ・アゼリア通りへの回遊性は高くなるが、アゼリア通りを安全に横断するための対策が必要

※1：走行距離は、バス動線における、補助幹線道路とアゼリア通りの 2ヶ所の交差点間距離。所要時間は、現在の路線バスルートのバス停「開田～JR 駅前通り」間の距離及び所要時間より、平均速度を計算して算出（走行距離約 1050m、走行時間 5 分、よって平均速度約 12 km/h とする）

(4) 交通施設配置の考え方 (まとめ)

- ・ 路線バス乗降場は、アゼリア通りにバスベイを設けるc案を基本に検討を進める。
- ・ 送迎のための短時間駐車場は、駅前広場には設けない。



考え方1 観光バスの駅前広場への導入について

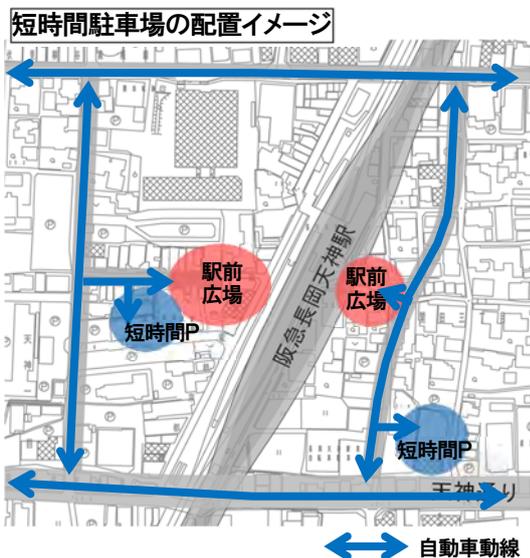
- ・ 京都第二外環状道路の高架下にて観光バス駐車場を40台整備(平成30年度完成予定)するため、駅前広場には観光バス駐車スペースは設けないこととする。
- ・ 長岡天満宮や駅周辺商業施設への観光バスについては、天神通り沿い等の長岡天神駅周辺に観光バス乗降スペースを設置することを今後検討する。

考え方2 短時間駐車場の配置について

- ・ 朝夕や雨天時に集中する送迎用一般車などに対応するため、短時間無料駐車場を天神通りや補助幹線道路沿いに配置することを今後検討する。

考え方3 駐輪場の配置について

- ・ 歩行者と自転車の動線が錯綜しないように配慮しながら、高架下を活用して駐輪場を整備することを今後検討する。



7) 駅前広場の空間構成（交通・環境空間）の検討

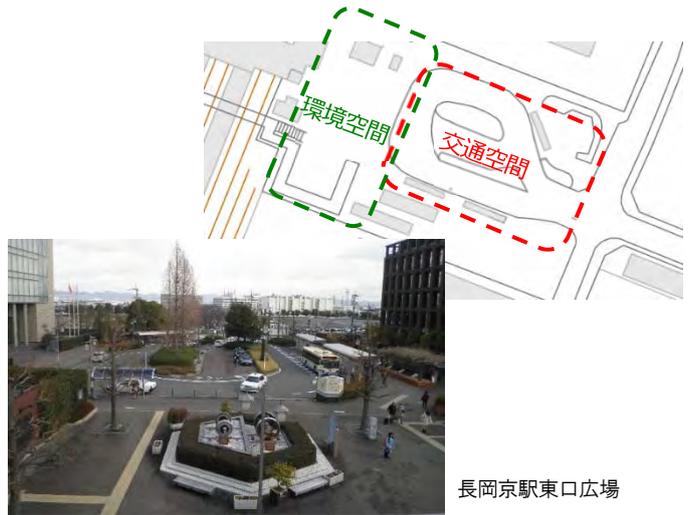
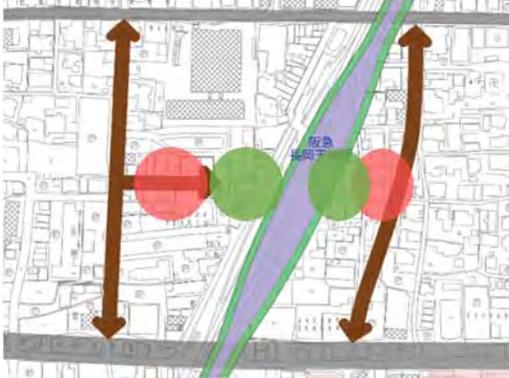
(1) 交通空間と環境空間の配置

- 駅前広場には、交通結節機能を果たす「交通空間」と、都市の広場機能を果たす「環境空間」がある。この2つの空間の配置については、以下の3つのパターンが考えられる。

- ①案：駅中央に環境空間を配置
- ②案：駅の南北に環境空間と交通空間を配置
- ③案：駅中央に交通空間を配置

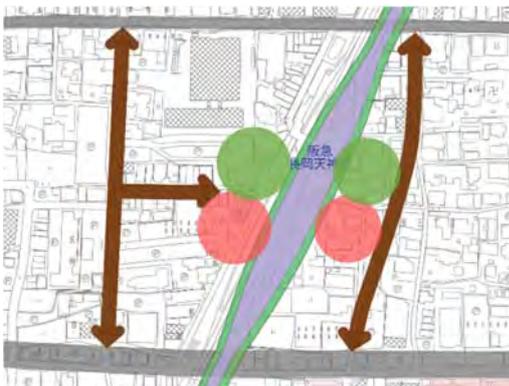
①案：駅中央に環境空間を配置

- 駅直近に東西の環境空間を配置
(従来の車中心から人中心の新しい駅前広場)



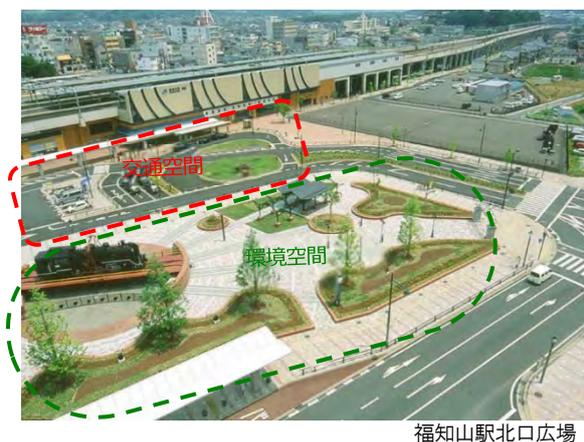
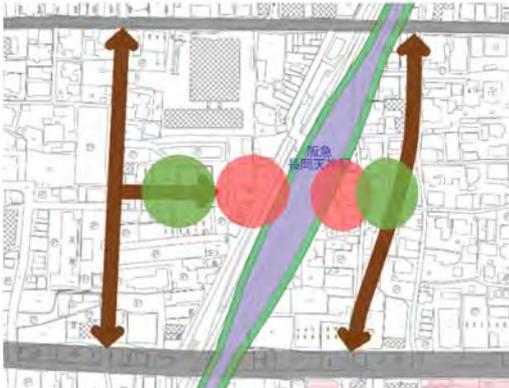
②案：駅の南北に環境空間と交通空間を配置

- 補助幹線道路を中心に駅の南北に環境空間と交通空間を分けて配置



③案：駅中央に交通空間を配置

- 駅直近に交通空間を配置
(従来の車中心の駅前広場)



■交通空間と環境空間の配置案の比較

(◎：良い、○：普通、△：やや悪い、×：悪い)

評価項目		①案：駅中央に環境空間を配置		②案：駅の南北に環境空間と交通空間を配置		③案：駅中央に交通空間を配置	
ひと中心・賑わいの観点	ひと中心の広場空間の形成	◎	・駅直近に、ひと（歩行者）優先の豊かな広場空間を確保	○	・人と車どちらも優先せず、半々に配置	×	・駅直近に交通空間を設け、車優先
	まちの顔に相応しい空間の形成	◎	・駅を降りると豊かな環境空間が広がる、個性ある長岡天神らしい駅前広場の形成が可能	○	・駅を中心に南北のどちらか一方のエリアでは、まちの顔に相応しい駅前広場の形成が可能	△	・従来型の交通空間がメインの駅前広場
	まちへの回遊性	◎	・環境空間を拠点として、まちへと導き回遊性を高めることが可能	○	・①案と比較すると、まちへの回遊性は低くなる	△	・鉄道と交通施設の乗換利便性が高いため、まちへの回遊性は低くなる
歩行者の観点	スムーズな歩行者動線	◎	・車道で分断されずに、駅前広場からまちへとスムーズに歩くことができる	○	・南北どちらか一方のエリアへは、交通空間による歩行者動線の迂回が生じる	△	・交通空間による歩行者動線の迂回が生じる
交通の観点	鉄道と交通施設の乗換利便性	△	・駅改札と交通施設に一定の距離があるため、乗換利便性は低い	○	・駅改札と交通施設の距離が近く、乗換利便性は高い	◎	・駅改札と交通施設の距離が近く、乗換利便性は最も高い
	歩行が困難な方等への配慮	△	・バスやタクシー等の公共交通施設と駅改札の距離が最も遠い	○	・バスやタクシー等の公共交通施設を優先し、駅改札に一番近い位置に配置する必要がある	◎	・駅改札と交通施設の距離が最も近く、利便性は高い
まとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・長岡天神らしい賑わいあふれる「ひと中心」の広場空間を形成することができ、コンセプトであるひと中心の観点からは最も望ましい ・駅からまちへの快適でスムーズな歩行者動線の確保が可能 ・ただし、駅改札と公共交通施設との間の距離が最も長くなるため、歩行が困難な方等への対策が必要 		<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と車等利用者の両方の利便性について、バランスがとれた配置である ・ただし、駅前広場から南北方向へのゆたかな歩行者空間は、交通空間により分断されるなど、「ひと中心の賑わいのあるまち」の観点からは、①案より劣る 		<ul style="list-style-type: none"> ・バスやタクシー、車等の利用者にとって利便性は高い ・ただし、これまでの車中心の駅前広場となり、「ひと中心の賑わいのあるまち」の観点からは望ましくない 	



より詳細な検討を進める（次頁）



【①案】



【②案】



■配置パターン案比較表

評価項目	①案：駅中央に環境空間を配置 (交通空間は少し離す)	②案：交通空間と環境空間を 南北に配置
交通施設利用者の利便性 (交通空間と駅改札の距離)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅改札までの距離は、西側約 100m、東側約 60m。 (※アンケート結果より、全体の約 72%の方が、バス停までの移動距離約 100mを許容できると回答) ・②案に比べると、鉄道との乗換利便性は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅改札までの距離は、西側約 40m、東側約 40m。 ・鉄道との乗換利便性は高い。
ひと中心の広場空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・駅直近に広場空間が広がり、まちへの回遊の拠点となる空間形成が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・従来型の交通空間がメインの駅前広場となり、車優先の空間となる。
事業の早期実現性(現課題の早期解決)	<ul style="list-style-type: none"> ・西側、東側ともに、連続立体交差事業の進捗状況に関係なく、先行して交通空間の整備が可能。(交通空間が、連続立体交差事業影響範囲外に位置するため) 	<ul style="list-style-type: none"> ・西側は、連続立体交差事業と同時、若しくは整備後に交通空間の整備が可能となる。(交通空間が、連続立体交差事業影響範囲内に位置するため) ・東側は、連続立体交差事業の進捗状況に関係なく、先行して交通空間の整備が可能。
まとめ	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人を中心としつつも、交通施設ともバランスのとれた案である。ただし、歩行困難な方等への対応を検討する必要がある。 ・鉄道高架化に関係なく、交通空間の整備が可能であり、課題とされている渋滞や駐停車等の早期解決が可能である。 	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通施設利用者にとっての利便性は高いが、人中心の観点からは望ましくない。 ・西側の交通空間の整備については、鉄道高架化と同時に実施する必要があり、完成までに時間を要する。

(2) 環境空間機能の検討

① 環境空間の必要性

- ・ 駅前広場は、交通の処理だけではなく、「都市の広場」としての役割を担っており、その機能を果たすための空間である「環境空間」を確保する必要がある。
- ・ また、まちづくりのコンセプトである「ひと中心の賑わいのあるまち」の実現に向けて、人々との交流が楽しくなる賑わいのある広場や、周辺景観と調和したシンボル性のある空間など、十分な環境空間の確保が重要である。
- ・ 駅前広場基準面積が約 4,000～10,000 m²程度の駅において、標準的な環境空間機能を確保した場合、標準的な環境空間比（駅前広場に占める環境空間の比率）は 0.5 である。

② 求められる役割と導入施設

- ・ 土地利用方針を踏まえ、西側及び東側の駅前広場に求められる役割と導入が考えられる施設は、以下のとおりである。

	西側駅前広場	東側駅前広場
広場の空間形成方針(案)	長岡天満宮や八条ヶ池等への観光の出发点として、市民だけでなく観光客も楽しめる拠点となる広場空間を形成する	JR 長岡京駅や新庁舎とのつながりを生み出す交流の核として、市民だけでなくビジネス来訪者等のアクセスの拠点となる広場空間を形成する
求められる役割(導入が考えられる施設)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賑わいを生み出す(来訪者・市民が交流する、楽しさを実感する) ⇒イベント広場、オープンカフェスペース <p><事例：日向市駅（野外ステージ）></p>  <p><事例：長野駅善光寺口駅前広場></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賑わいを生み出す(日常的に人々が交流する、楽しさを実感する) ⇒集会・イベント・コミュニケーションの場となる広場 <p><事例：名古屋駅周辺まちづくり構想素案より></p>  <p><事例：日向市駅（交流広場）></p> 

- 駅とまちをつなぐ（回遊の起点、駅と周辺をつなぐ）

⇒待ち合わせ・公共交通機関の乗車待ちスペース（ベンチ、屋根）、観光・交通機関情報施設（案内板、サイン）、休憩・休息スペース、公衆トイレ

<事例：伊勢崎駅南口（シェルター）>



- まちの顔、玄関口となる（長岡天神らしさを見せる、まちのシンボルとなる）

⇒モニュメント

<事例：福井駅西口広場（動く恐竜のいる広場）>



<事例：伊勢市駅前広場（鳥居のある広場）>



- 駅の魅力を高める（良好な景観）

⇒緑地、花壇、樹木

<事例：金沢駅西口広場（ホキリシマツツジ）デザイン検討会資料より>



- 駅とまちをつなぐ（回遊の起点、駅と周辺をつなぐ）

⇒待ち合わせ・公共交通機関の乗車待ちスペース（ベンチ、屋根）、観光・交通機関情報施設（案内板、サイン）、休憩・休息スペース、公衆トイレ

<事例：博多口駅前広場（案内サイン）>



- 地域の顔となる（憩い・集いの場）

⇒緑陰のある滞留スペース（ベンチ）、緑地・花壇・樹木

<事例：甲府駅（広場）>



<事例：博多口駅前広場（緑陰広場）>



8) 駅舎（高架）下道路の構造の検討

- ・ 駅前広場は「駅の東西両側に配置・機能分担する」方向で検討する。
- ・ 駅東西両側の駅前広場を結ぶように駅舎下（高架下）に設ける道路（下図参照）について、3つの案（1案：歩行者のみ通行可能なコンコース、2案：歩行者、車両の全てが通行可能な道路、3案：歩行者、自転車、バスのみ通行可能な道路）について比較・検討を行う。



■案の比較

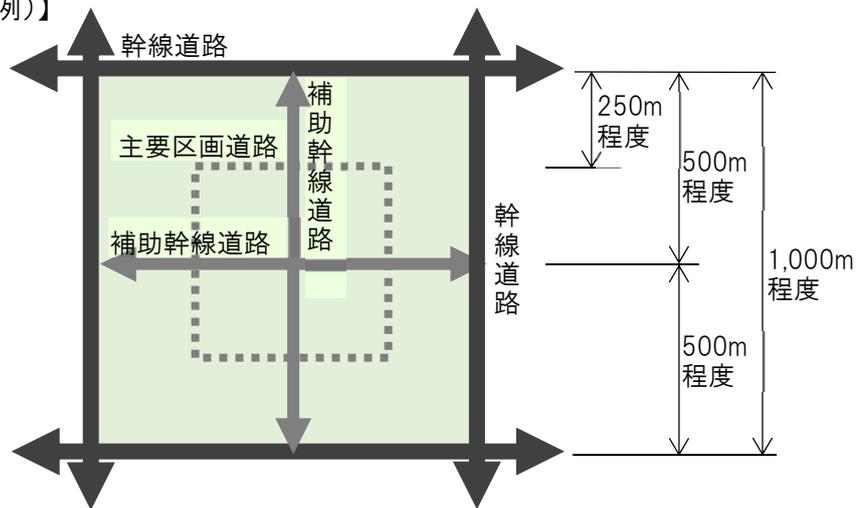
	1案：歩行者のみ通行可能なコンコース	2案：歩行者、車両の全てが通行可能な道路	3案：歩行者、自転車、バスのみ通行可能な道路
配置イメージ図			
事例	〔福井県福井市：JR 福井駅〕 駅のコンコースで、隣接して改札口と駅ビルへの入口がある 	〔大阪府東大阪市：近鉄八戸ノ里駅〕 駅・駅前広場に隣接した道路で、道路に隣接して改札口がある 	〔兵庫県姫路市：JR 姫路駅〕（類似イメージ） 駅のコンコースの他に、歩行者・自転車が通行できる自由通路が駅の東・西側にある
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の安全・快適性が高い。 ・駅前広場との一体的な空間づくりにより、人が滞留・交流する空間をより広く確保し、魅力ある空間にすることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両（自家用車、タクシー、バス、自転車など）の利便性が高くなる。 ・一方、通過交通が発生しやすくなり、駅近傍での自動車交通量が多くなる。 ・自動車よりも歩行者での駅利用者が多い中、駅の傍まで自動車が入ることで、歩行者の安全・快適性が低下する。特に鉄道沿いの南北方向の歩行者通行を車道で分断することになり、歩行者にとっては不便で、安全・快適性に劣る。 ・駅東西両側の駅前広場の出入口や補助幹線道路との交差点との間隔が短く、混雑の発生が予想される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車、バスの利便性は高くなる。 ・1案より歩行者の安全・快適性は劣るが、自転車とバスの通行のみに限定されており、2案よりも車両の交通量は少なく、混雑も限定的である。
歩行者交通の安全性と快適性	安全性・快適性は高い ○	歩行者によっては不便で、安全性・快適性は劣る ×	自転車の通行より安全性・快適性はやや劣る △
自転車交通の安全性と利便性	通行不可のため迂回が必要 ×	利便性は高い ○	利便性は高い ○
自動車交通の安全性と利便性	通行不可のため迂回が必要 ×	利便性は高い ○	通行不可のため迂回が必要 ×
公共交通（バス）の安全性と利便性	通行不可のため迂回が必要 ×	利便性は高い ○	利便性は高い ○
ひと中心のにぎわいの創出	回遊可能な歩行空間を整備し新たな交流の場を形成しやすい ○	通過交通が発生しやすくなり、駅近傍での自動車交通量が多くなる ×	自転車とバスの通行のみに限定されており、2案よりも車両の交通量は少なく混雑も限定的である △

9) 地区内の道路網について

(1) 道路網整備の基本的な考え方

- 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がある。
- これらの幹線道路に囲まれたエリアにおいて、交通の流れを良くし、また既存住宅地内で通過交通が極力発生しないように、既存道路を活かし強化しながら道路網を整備する。
- 道路網は、「幹線道路」、「補助幹線道路」、「主要区画道路」、「区画道路」及び「特殊道路（歩行者専用道路など）」等各種道路の機能分担を明確に位置づけ、それぞれの機能を十分果たせるように、適切な段階的構成を図る。

【道路の配置パターン図(例)】



【駅周辺における幹線道路の状況】



<補助幹線道路について>

- ・ 幹線道路と地区内の生活道路を結び付け、それら道路の交通を集散させる道路である。

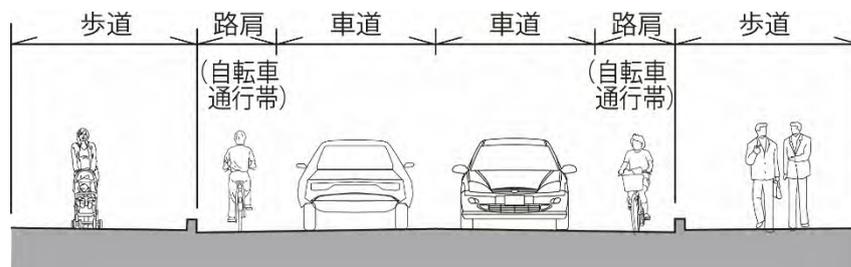
【配置・整備の基本的な考え方（案）】

- ・ 補助幹線道路の機能(役割)を果たし、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全・快適・円滑に通行できるように配置・整備する。
- ・ 整備により、沿道宅地の利用価値を高め、駅周辺にふさわしい都市機能(施設)の立地を促進させる効果が十分発揮されるように、また、市街地の景観形成や沿道の環境保全などにも資するように、配置を検討する。

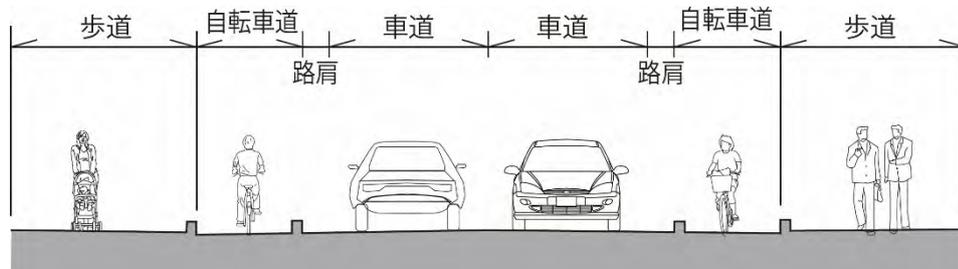
【幅員構成イメージ（案）】

〈幅員〉 16~18m

(案1)



(案2)



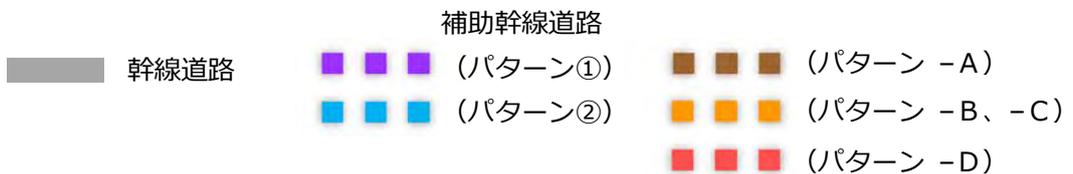
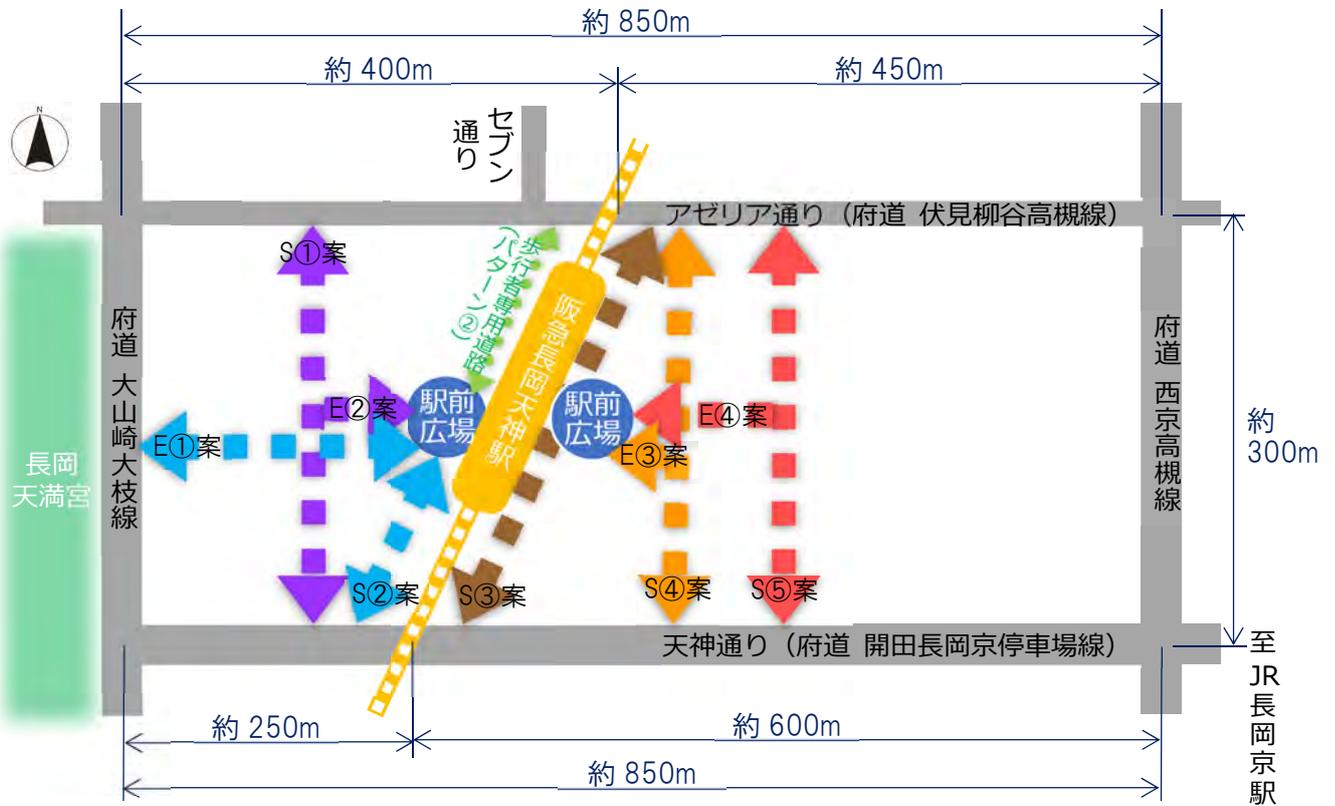
(2) 補助幹線道路の配置検討

【検討する配置パターン】

駅西側	パターン①	パターン②
配置パターン (組み合わせ)	S①案+E②案	E①案+S②案(一部歩行者専用道路)
	アゼリア通りと天神通りを結ぶ南北方向の補助幹線道路と、駅とを結ぶ東西方向の補助幹線道路を、現道を活かし配置する。	府道大山崎大枝線と駅を結ぶ東西方向の補助幹線道路を、現道を活かし配置するとともに、駅と天神通りを結ぶ南北方向の補助幹線道路を、鉄道沿いに配置する。なお、アゼリア通りの自動車交通量の減少を図るため、駅とアゼリア通りを結ぶ道路は歩行者専用道路とする。



駅東側	パターン -A	パターン -B、-C	パターン -D
配置パターン (組み合わせ)	S③案	S④案+E③案	S⑤案+E④案
	アゼリア通りと天神通りを結ぶ南北方向の補助幹線道路を、鉄道沿いに配置する。(鉄道関連側道との兼用)	アゼリア通りと天神通りを結ぶ南北方向の補助幹線道路を、現道を活かし配置する。	アゼリア通りと天神通りを結ぶ南北方向の補助幹線道路を、鉄道と府道西京高槻線の概ね中間に、現道を活かし配置する。



(3) 補助幹線道路の配置案について

補助幹線道路の配置パターン



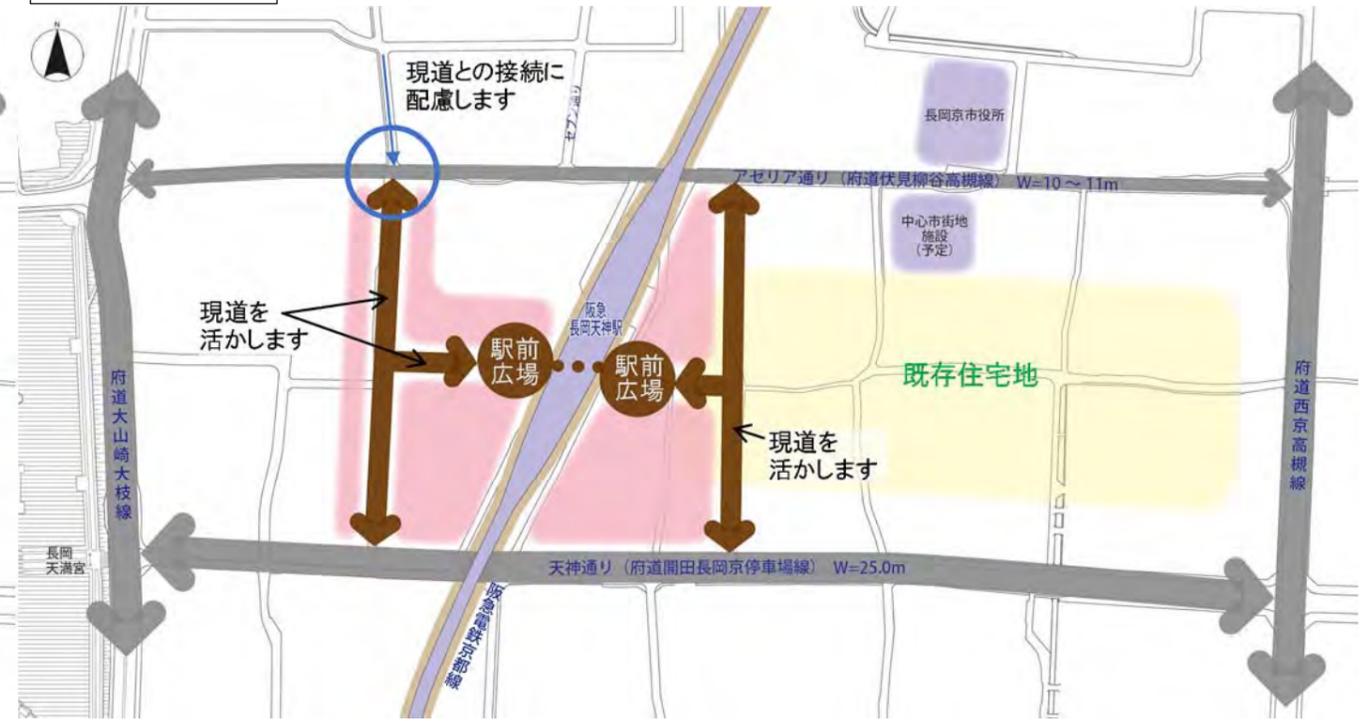
■パターン案の比較 (○:良い、-:普通、△:やや悪い)

評価項目	パターン①				パターン②					
	-A	-B	-C	-D	-A	-B	-C	-D		
交通	安心して歩ける歩行者空間づくり	○ 補助幹線道路の整備に併せて歩道や自転車通行帯あるいは自転車道を設けることで、駅周辺での安全・快適性の高い歩行者・自転車ネットワークが形成される。								
	駅東側	△ 駅と駅前広場を行き来するのに道路を横断する必要がある。				△ 駅と駅前広場を行き来するのに道路を横断する必要がある。				
	駅西側	○ アゼリア通りを介しての駅前広場へのアクセスとなる。駅周辺のアゼリア通りの交通が緩和できる。				○ 交通量の多い府道大山崎大枝線からアゼリア通りを通らず直接駅前広場へアクセスすることができる。パターン①よりもアゼリア通りの交通が緩和できる。(ただし、天神通りと駅西側の補助幹線道路との交差角が他の案に比べて直角に近くないため、交差点での見通しが悪い。また、府道大山崎大枝線の交差点間隔が短くなる。)				
	自動車交通の円滑化	△ 補助幹線道路と天神通り、アゼリア通りとの交差角がパターンB・C・Dに比べ直角に近くないため、交差点での見通しが悪い。	○ 天神通りより南に位置する現道に接続する道路となる。	- 天神通りより南に位置する現道に接続しない道路となる。 府道大山崎大枝線と府道西京高槻線とのほぼ中央に位置し、アゼリア通りと天神通りに対する交差角がほぼ直角の配置パターンである。	○ 天神通りから市役所や中心市街地施設へのアクセスが良くなる。	△ 天神通りと駅西側・駅東側の補助幹線道路との交差点間隔が狭いため、交差点付近での交通混雑が起きやすい。交差角もパターンB・C・Dに比べ直角に近くないため、交差点での見通しが悪い。	○ 天神通りより南に位置する現道に接続する道路となる。	- 天神通りより南に位置する現道に接続しない道路となる。 府道大山崎大枝線と府道西京高槻線とのほぼ中央に位置し、アゼリア通りと天神通りに対する交差角がほぼ直角の配置パターンである。	○ 天神通りから市役所や中心市街地施設へのアクセスが良くなる。	
	公共交通の利便性	○ バス及びタクシー乗り換えの利便性が向上し、駅前広場を起終点としたバスの運行が可能となる。								
土地利用・環境	整備による周辺宅地への影響	○ 周辺宅地への影響(支障物件数など)が最も少ない。	○ 補助幹線道路が既存住宅地と駅周辺の土地利用検討エリアとの緩衝帯となる。 パターンDに比べ既存住宅地への影響は少ない。(パターンCは、パターンBに比べ既存住宅地への影響範囲が多少大きい)	- 既存住宅地内を通るため、旧来からの身近なコミュニティの分断が懸念される。	○ 周辺宅地への影響(支障物件数など)が最も少ない。	○ 補助幹線道路が既存住宅地と駅周辺の土地利用検討エリアとの緩衝帯となる。 パターンDに比べ既存住宅地への影響は少ない。(パターンCは、パターンBに比べ既存住宅地への影響範囲が多少大きい)	- 既存住宅地内を通るため、旧来からの身近なコミュニティの分断が懸念される。			
	整備を契機とした周辺宅地での土地利用・新たな都市機能立地の可能性	駅西側	○ 低未利用地が多いエリアに補助幹線道路を配置するため、整備を契機として道路沿道に位置する低未利用地等での土地の有効活用の動きが高まる可能性が大きい。				○ 整備を契機として道路沿道に位置する低未利用地等での土地の有効活用の動きが高まる可能性が大きい。なお、補助幹線道路沿道に位置する低未利用地がパターン①より少なく、一部区間では既存住宅地が隣接することになるため、土地の有効活用の動きはパターン①より小さいと考えられる。			
		駅東側	- 補助幹線道路沿道に位置する低未利用地等での土地の有効活用の動きが高まる可能性がある。パターンB・Cに比べその動きは小さいと考えられる。	○ 低未利用地が多いエリアに補助幹線道路を配置するため、整備を契機として道路沿道に位置する低未利用地等での土地の有効活用の動きが高まる可能性が大きい。	- 既存住宅地で補助幹線道路を整備するため、道路沿道では整備に伴う建替えなど、従前と同様な住宅が建ち並ぶ可能性が高い。	- 補助幹線道路沿道に位置する低未利用地等での土地の有効活用の動きが高まる可能性がある。パターンB・Cに比べその動きは小さいと考えられる。	○ 低未利用地が多いエリアに補助幹線道路を配置するため、整備を契機として道路沿道に位置する低未利用地等での土地の有効活用の動きが高まる可能性が大きい。	- 既存住宅地で補助幹線道路を整備するため、道路沿道では整備に伴う建替えなど、従前と同様な住宅が建ち並ぶ可能性が高い。		

パターン①-B



パターン①-C



パターン②-B

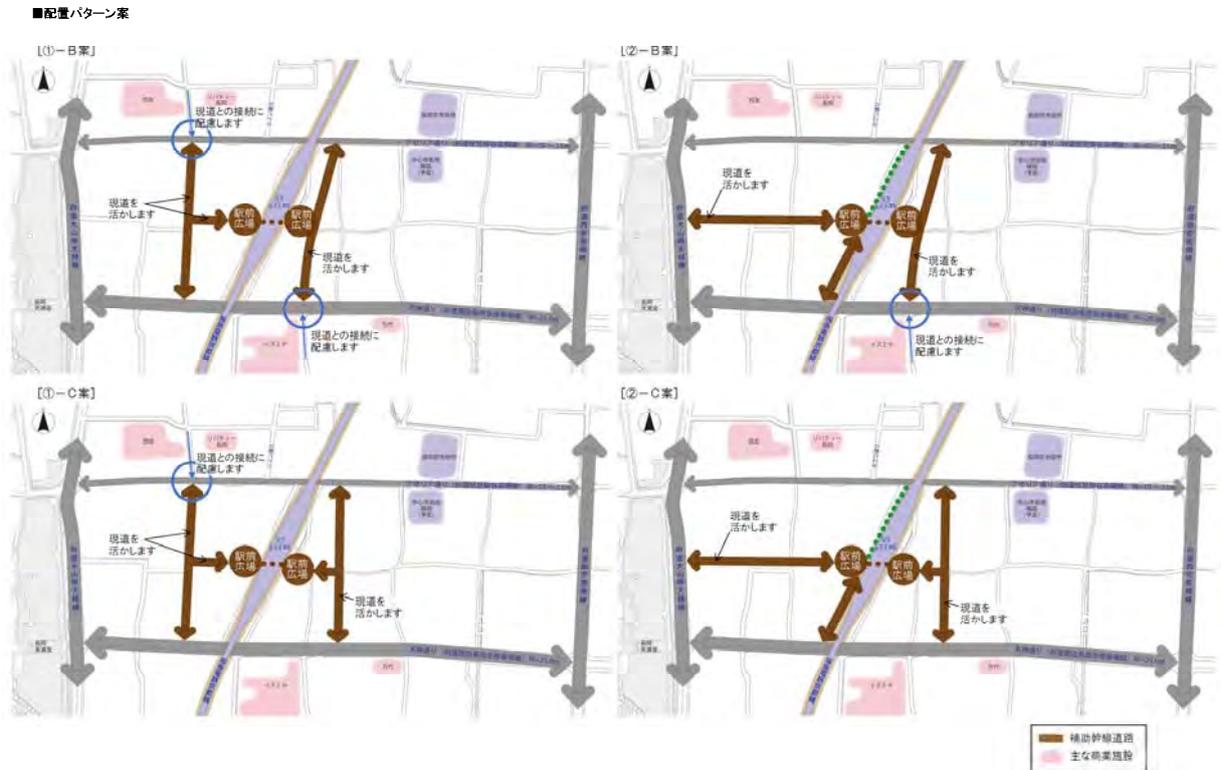


パターン②-C



10) 補助幹線道路配置パターン案の検討

- 補助幹線道路配置パターン案について、4つの案（①-B案、①-C案、②-B案、②-C案）に絞り込み検討することとなった。



- 検討にあたっては、下記の観点から評価比較を行う。

■パターン案の評価項目

		評価項目・指標
評価 1	歩行者・自転車交通の安全性と利便性	歩行者・自転車の流れ
評価 2	自動車交通の円滑化	現状と整備後の交通の流れの変化
		交差点付近での混雑
		生活道路の交通の流れ
評価 3	公共交通の利便性	バスの運行ルート
評価 4	経済性・実現性	補助幹線道路整備に必要な用地面積
		補助幹線道路整備に伴う移転物件数
評価 5	波及効果	周辺宅地での土地の有効活用の可能性
評価 6	コンセプトとの整合性	ひと中心の賑わいの創出
		回遊性のある歩行者ネットワークの形成
評価 7	土地利用との整合性	望ましい土地利用の可能性

評価1 [歩行者・自転車交通の安全性と利便性] 歩行者・自転車の流れ

- ・現状の歩行者・自転車交通量の状況を踏まえ、整備後の歩行者・自転車の流れ（動線）を確認する。

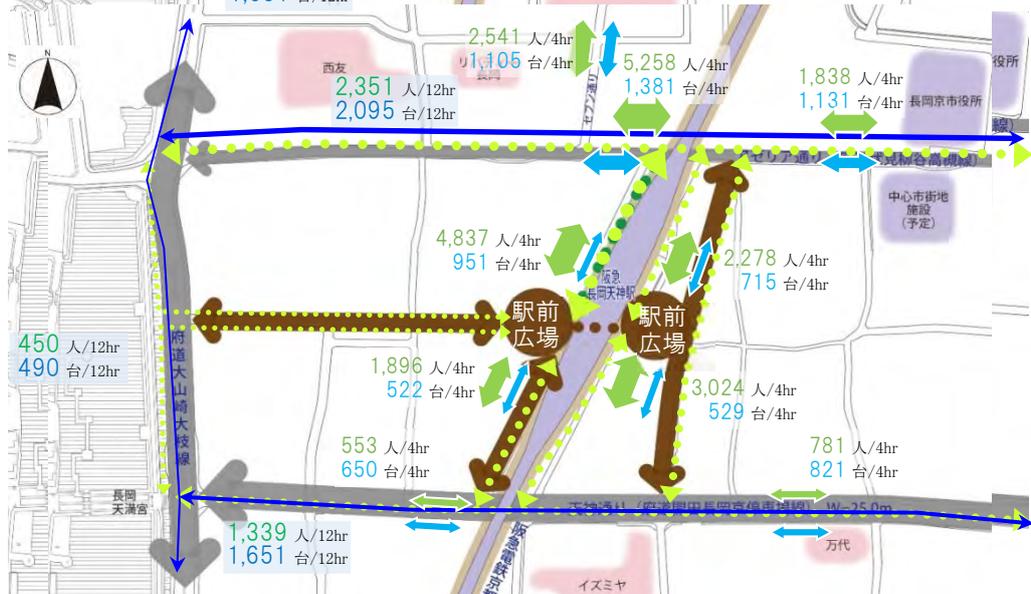
【整備後】

- ・補助幹線道路には、歩行者・自転車通行の安全・快適性の向上を図るために、車道の両側に幅広い歩道と自転車道あるいは自転車通行帯を整備する。
- ・駅西側について、現状の歩行者・自転車の流れ（アゼリア通りやセブン通りから駅に向かう流れが多い等）を勘案すると、①案の方が②案よりも補助幹線道路の歩道・自転車通行帯（あるいは自転車道）を利用されやすい。すなわち、①案の方が歩行者や自転車通行の利便性が高くなるとともに、安全・快適性が高まると考えられる。

【①-B案】



【②-B案】



[H27 道路交通センサス]	[H28.10 調査(7~9時、17~19時)]
◀●●●▶ 歩行者・自転車動線	↔ 歩行者・自転車交通
	上段 歩行者交通量 (昼間 12 時間)
	下段 自転車交通量 (昼間 12 時間)
	歩行者交通 (上段 昼間 4 時間交通量)
	自転車交通 (下段 昼間 4 時間交通量)

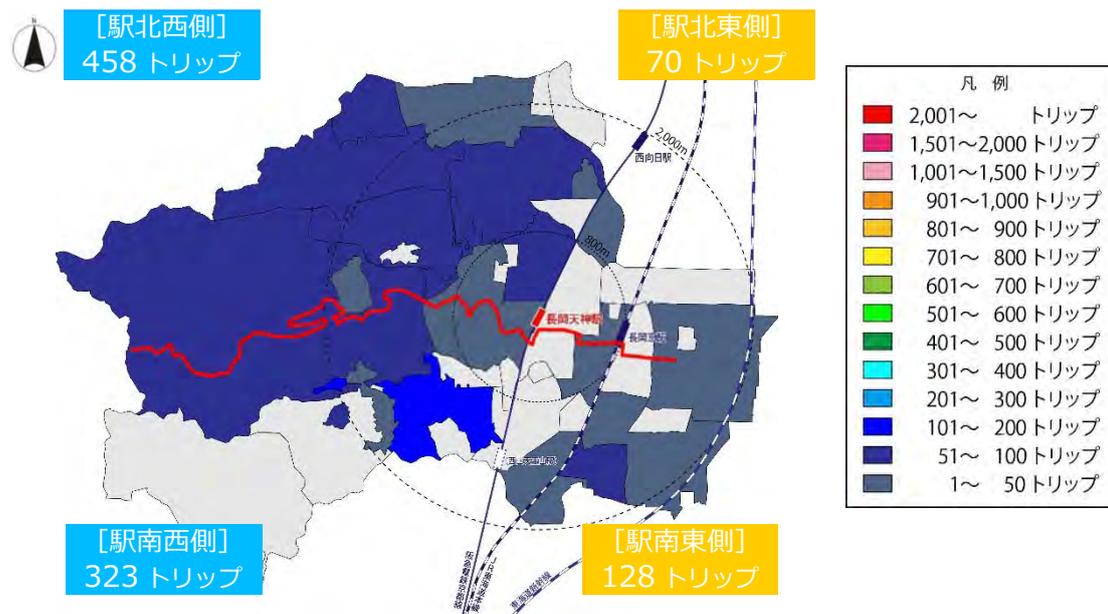
評価2 [自動車交通の円滑化]

(1) 現状と整備後の交通の流れの変化

- 現状の駅利用の自家用車、タクシー等の流れから、整備後のアゼリア通りと天神通りの交通の増減を確認する。

■ 駅利用の乗用車、タクシー、自動二輪・原付のトリップ数*(乗車側のみ)

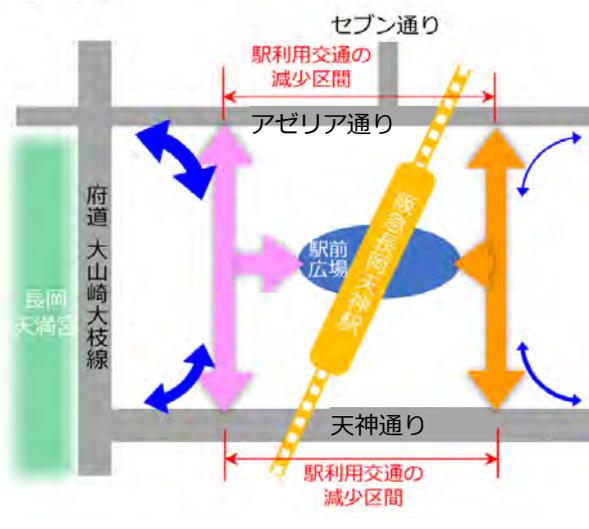
* 郵便番号ゾーン・駅端末交通手段別トリップ数(出典:H22 近畿圏パーソントリップ調査)より、駅を中心として北西側、南西側、北東側、南東側に位置する各ゾーントリップ数を集計した。



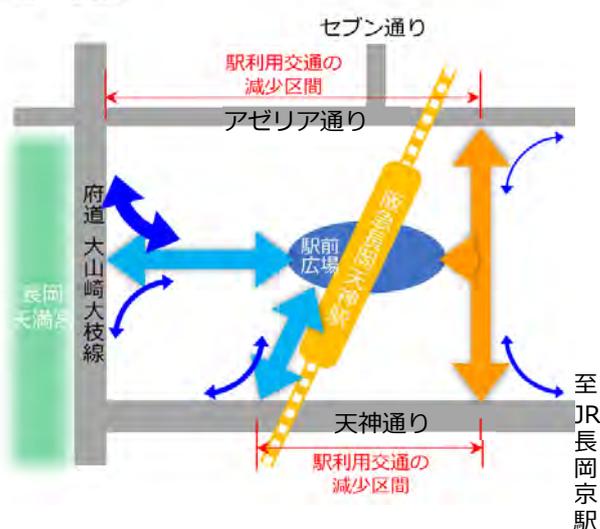
【整備後】

- アゼリア通りと天神通りにおいて、駅利用の交通が減少すると思われる区間は、②案の方が①案よりも長く、特にアゼリア通りでの減少の度合いが大きいと思われる。

【①-B・C案】



【②-B・C案】



〈補助幹線道路〉

パターン①

パターン②

パターン -B、-C

〈交通の流れ〉

←→ 駅利用の自家用車、タクシー等の流れ

(2) 交差点付近での混雑

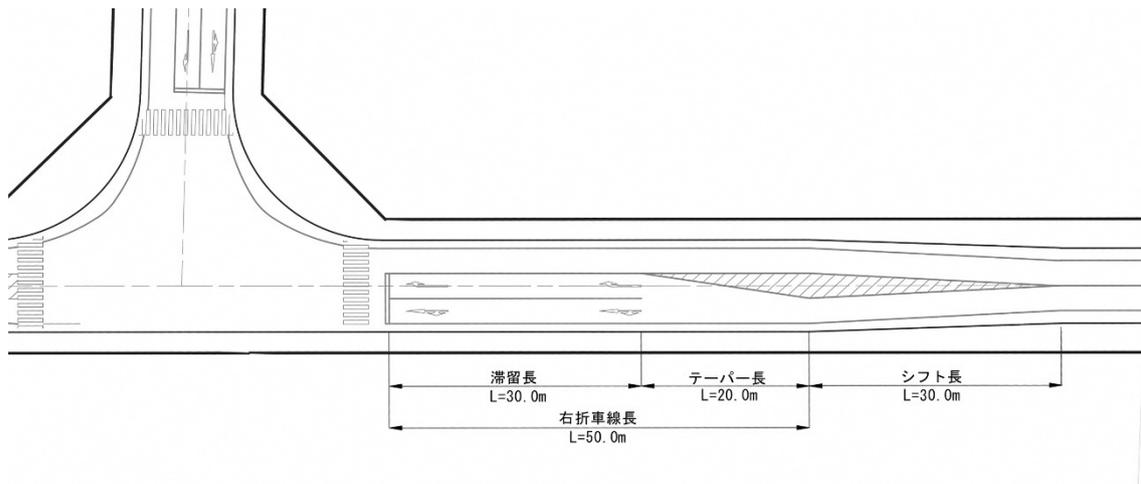
- 補助幹線道路との交差点において、隣接交差点の間隔からみて混雑が起こる可能性について確認する。

■補助幹線道路における右折車線長

- 「第4種第3級 設計速度 40km/h」として算定すると、下図のとおり右折車線長は $L=50.0\text{m}$ (滞留長 $L=30.0\text{m}$ +テーパー長 $L=20.0\text{m}$)、本線シフト長は $L=30.0\text{m}$ となり、交差点部の長さは $L=80.0\text{m}$ 必要 となる。

(なお、滞留長は $L=30.0\text{m}$ (最低でも確保することが望ましい長さ*) とする。)

* 出典: 道路構造令の解説と運用 (H27.6 公益社団法人 日本道路協会)



- 交差点間隔が短い場合は下図のような車線構成となり、少なくとも $L=80.0\text{m}$ は必要 となる。

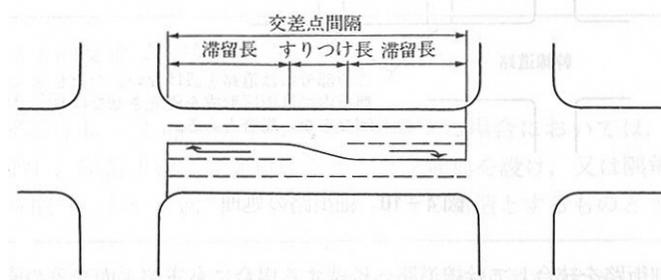


図 右折車線長により交差点間隔が制約される例
(出典: 道路構造令の解説と運用)

■府道大山崎大枝線における右折車線長

- 「第4種第1級 設計速度 60km/h」として算定すると、右折車線長は $L=60.0\text{m}$ (滞留長 $L=30.0\text{m}$ +テーパー長 $L=30.0\text{m}$)、本線シフト長は $L=40.0\text{m}$ となり、交差点部の長さは $L=100.0\text{m}$ 必要となる。

- ・ B案は現道（イズミヤ東側）と接続した補助幹線道路となり、スムーズな交通処理が可能となる。
- ・ その他、①案ではアゼリア通りの一部区間において、駅前広場に向かう右折車両が多くなるため右折車線を設ける必要がある。

[①-B案]



- ・ ②案では府道大山崎大枝線と府道伏見柳谷高槻線との交差点（八条ヶ池交差点）の西側道路において、駅前広場に向かう右折車両が多くなる。
- ・ ②案では交通量の多い府道大山崎大枝線において新たに交差点が設置され、交差点間隔が比較的短くなるため、交差点付近で混雑が起きる可能性がある。また、C案では天神通りにおいて交差点と補助幹線道路との交差点間隔が短く、交差点付近で混雑が起きる可能性がある。

[②-C案]



補助幹線道路
 主な商業施設

〈交差点間隔〉
 約 100m 概ねの交差点間（停止線間）の距離

〈交通の流れ〉
 駅利用の自家用車・タクシー等の流れ

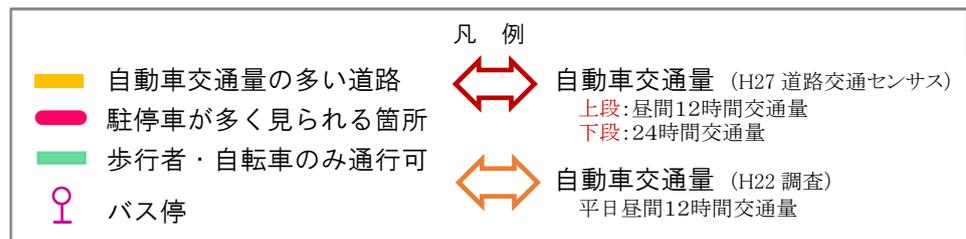
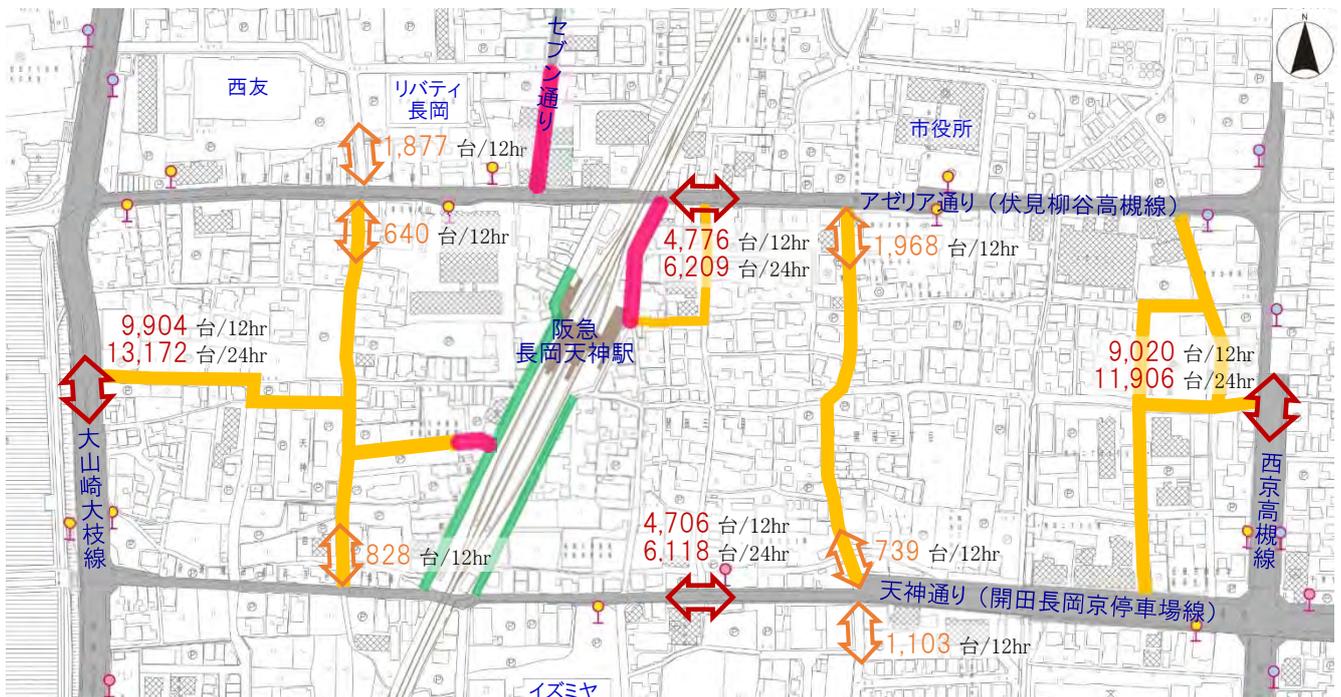
(3) 生活道路の交通の流れ

- ・ 現状の生活道路の交通状況を踏まえ、整備後の交通の流れを確認する。

【整備前（現況）】

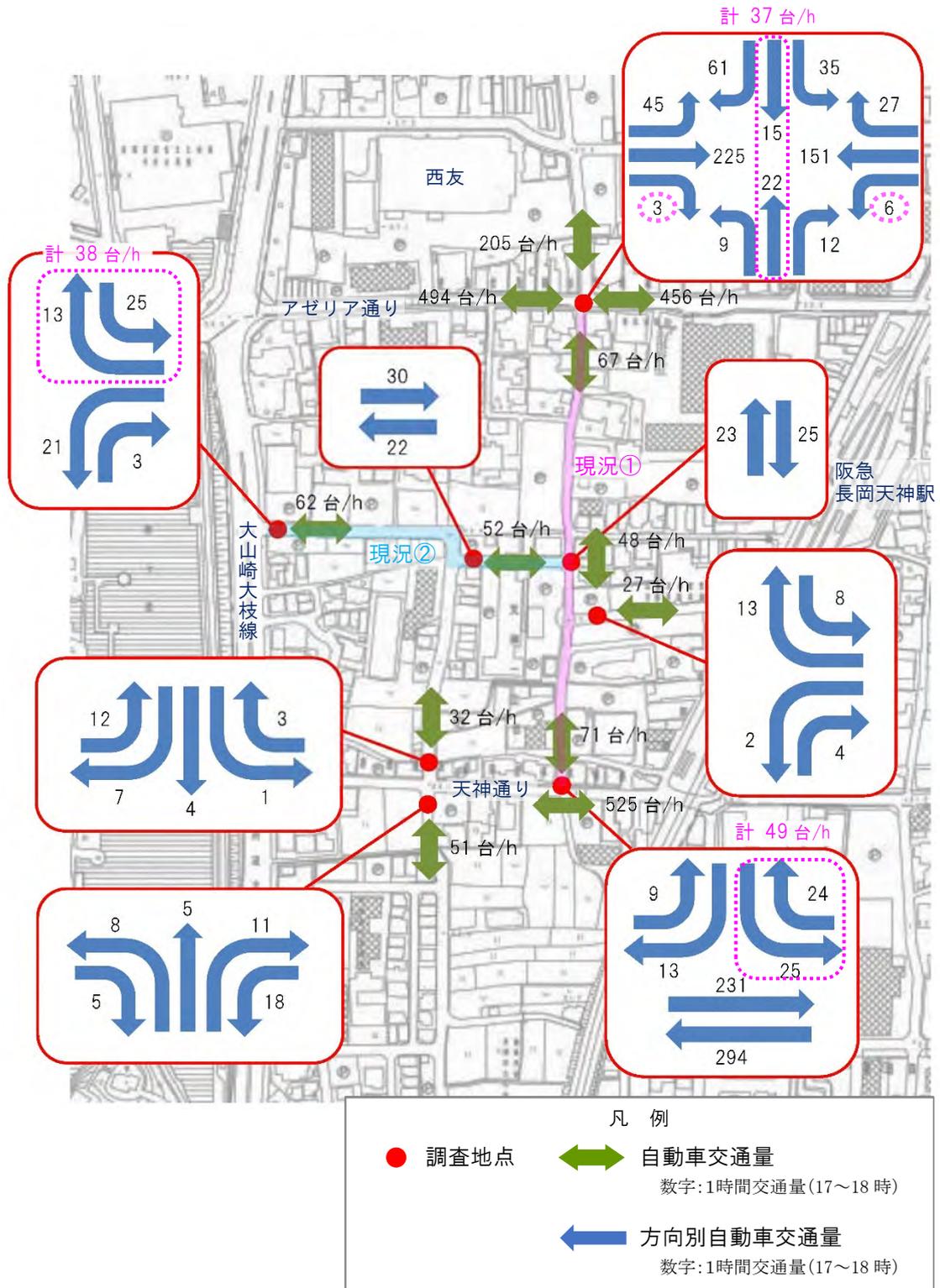
- ・ 一部の南北方向の生活道路では交通量が多い。
- ・ 駅西側では、「西友」・「リバティ長岡」にアクセスする道路と、その南側の南北方向の生活道路において一定の交通量がある。
- ・ 駅東側では、市役所にアクセスしやすい南北方向の生活道路において一定の交通量がある。

■自動車交通量（H22 調査、H27 道路交通センサス）



- ・ 駅西側の生活道路のうち、自動車交通量が多い下図の2路線（現況①、現況②）については、ほぼ同じ交通量である。
- ・ 駅周辺の幹線道路等から当該2路線に出入りする方向別交通量をみると、天神通りから現況①への右折方向と、大山崎大枝線から現況②への左折方向、また「西友」に隣接する道路から現況①への直進方向の交通量が他に比べて多い。

■自動車交通量（H30.3.16（17～18時）調査）



【整備後】（駅西側）

- ・駅西側について、①案、②案ともに現状の一定量の交通をスムーズに流すことができる。
- ・天神通りの拡幅整備後は天神通りが通行しやすくなることから、現況①へ流れる交通量が多くなると予想されること、また「西友」に隣接する道路から現況①への直進交通量が多いことを勘案すると、②案より①案の方が現況よりもよりスムーズに交通が流れると考えられる。

【①-B案】



【②-B案】



〈交通量〉	100(橙字)台/12hr	自動車交通量(平日昼間 12 時間)(H22 調査)
	100(緑字)台/h	自動車交通量(17~18 時)(H30.3.16 調査)
〈交通の流れ〉	←→ (blue arrow)	駅利用自家用車・タクシーの流れ

(4) 信号機設置の可否

- 補助幹線道路の交差点において、隣接交差点の間隔からみた信号機設置が可能かどうかを確認する。

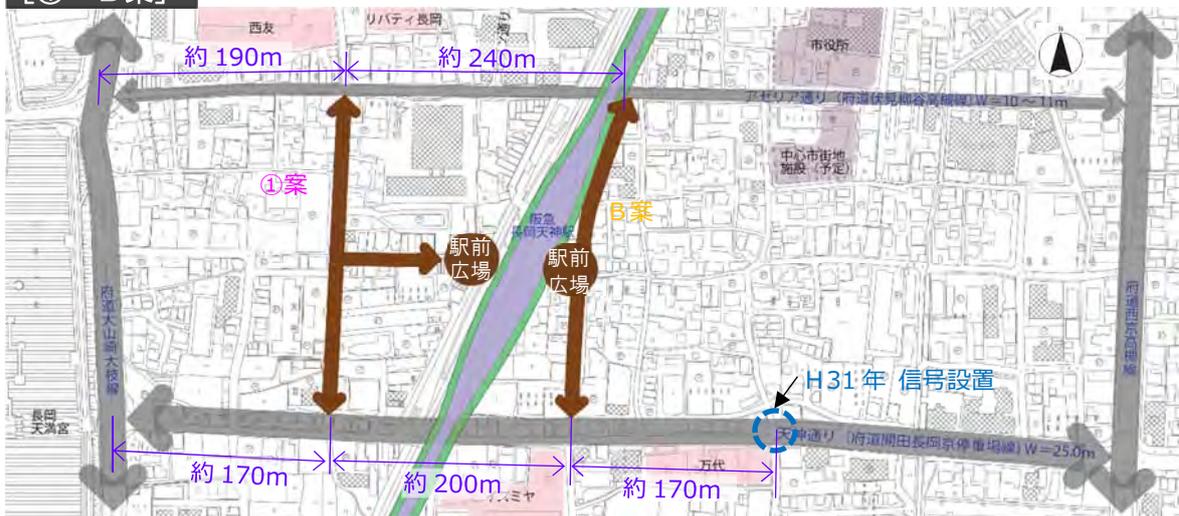
■ 隣接する信号機との距離

交通信号機の設置については、全国的な基準を警察庁が「信号機設置の指針」として定めており、5つの必要条件と4つの択一条件が示されている。その指針において「隣接する信号機との距離が原則として150メートル以上離れていること」とされている。

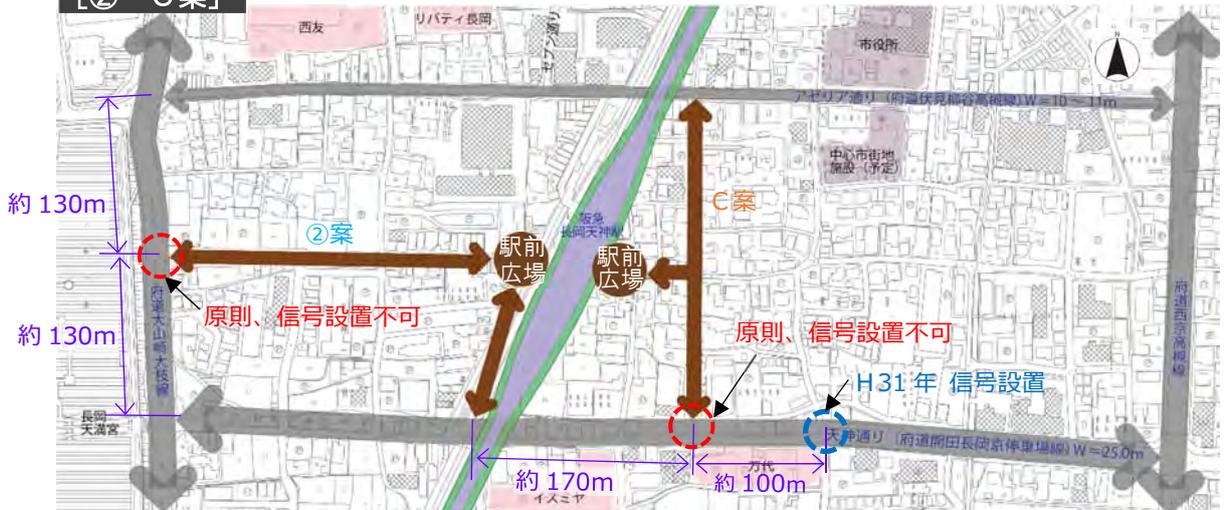
【西側】②案については、大山崎大枝線との交差点において、隣接信号機との間隔が短く、原則として信号設置が不可能である。

【東側】天神通りの既存交差点において平成31年信号設置が予定されている。C案の場合、この既存交差点との間隔が短く、原則として信号設置が不可能である。

【①-B案】



【②-C案】



〈交差点間隔〉
約〇〇m 概ねの交差点間（中心）の距離

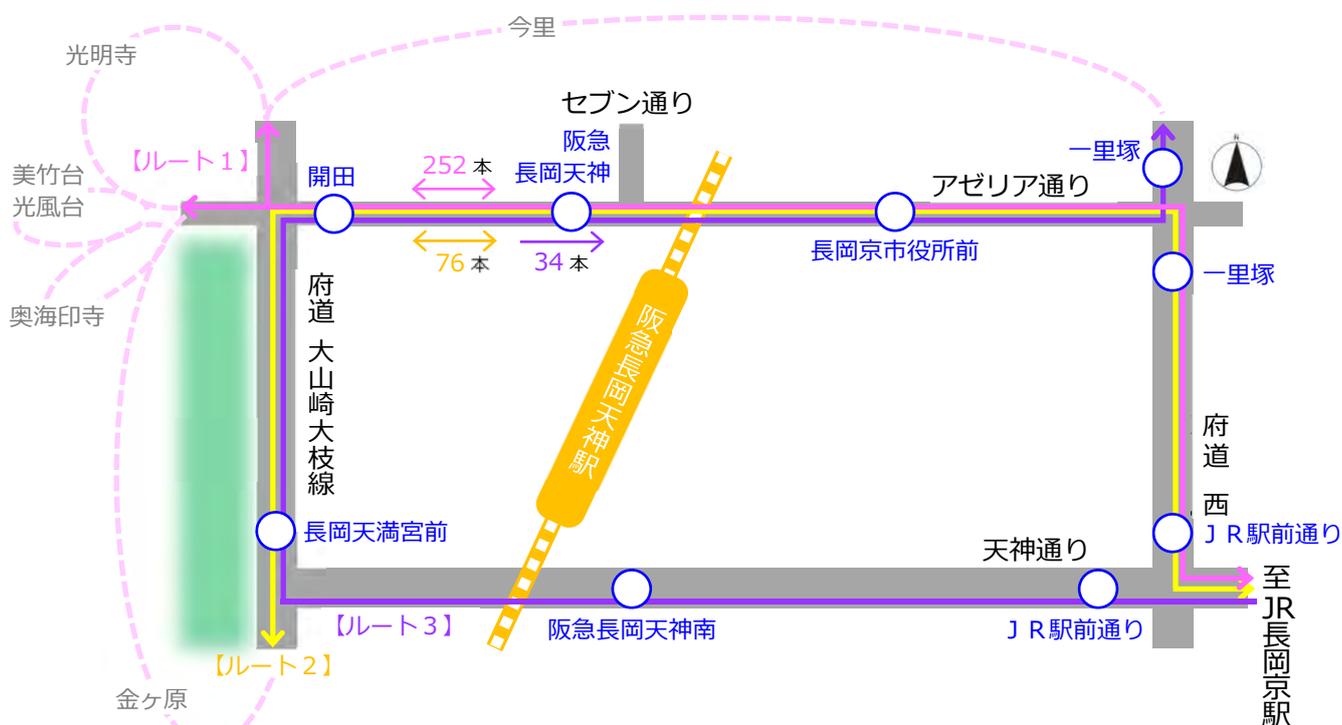
評価3 [公共交通の利便性] バスの運行ルート

【整備前（現況）】

- ・ 阪急長岡天神駅周辺でのバスの運行ルートは、大きく3つのルートがある。（下図参照）
- ・ JR長岡京駅を起終点に「阪急長岡天神」バス停を經由し、市街地の北・西側に広がる住宅地（今里、光明寺、美竹台、光風台、奥海印寺、金ヶ原など）を循環するルートの運行本数が多い。

■ 阪急長岡天神バス停での運行本数（阪急バス時刻表より集計）

	バス運行本数（阪急長岡天神バス停：阪急バス）		
	西向き	東向き	計
ルート1	125 本/日 (循環ルート 125 本/日)	127 本/日 (循環ルート 107 本/日)	252 本/日 (循環ルート 232 本/日)
ルート2	36 本/日 (循環ルート 24 本/日)	40 本/日 (循環ルート 29 本/日)	76 本/日 (循環ルート 53 本/日)
ルート3	—	34 本/日	34 本/日
計	161 本/日 (循環ルート 149 本/日)	201 本/日 (循環ルート 136 本/日)	362 本/日 (循環ルート 285 本/日)



バスの運行ルート (阪急バス)	<p>↔ ルート1</p> <p>↔ ルート2</p> <p>→ ルート3</p> <p>--- 市街地北・西側の住宅地を循環するルート</p>	○ バス停 (名称)
--------------------	--	------------

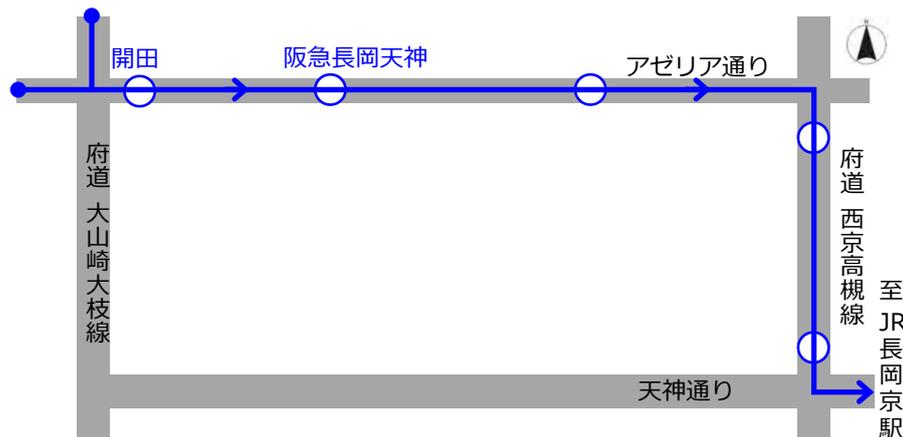
【整備後（想定）】

- ・整備後の運行ルートは、基本的に現状の運行ルートに近いルートになると想定される。
- ・JR長岡京駅を起終点とするのではなく、阪急長岡天神駅を起終点として市街地の北・西側に広がる住宅地を循環するルートを設定することも考えられる。

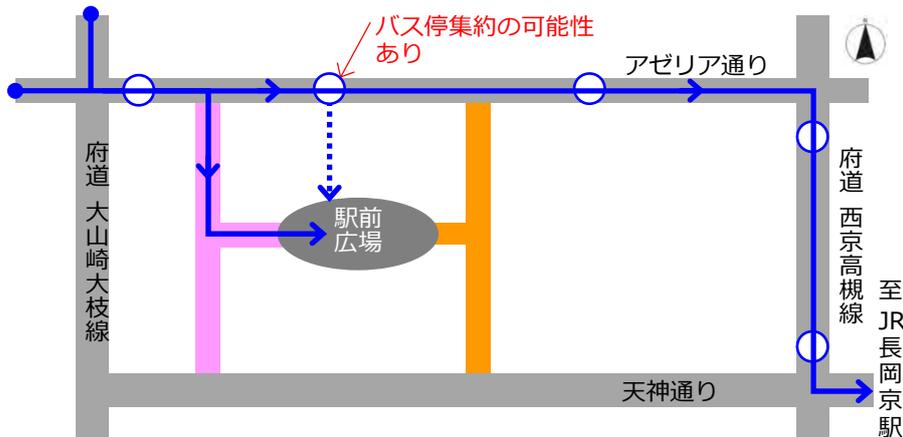
■想定ルート（利用の多い市街地北・西側から阪急およびJRに向かうルートで検討）

- ・現状の運行ルートに近いルートを設定できるのは①案である。
- ・運行本数が最も多いルート1について、現状と同様のバス停と駅前広場のバス乗降場を経由すると、②案は①案よりも走行距離が長く、時間がかかる。

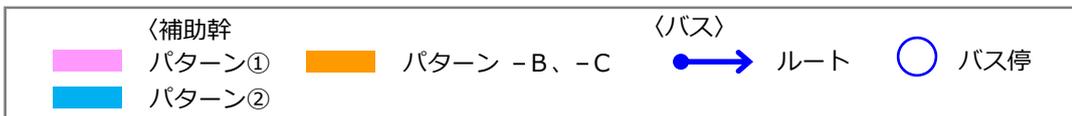
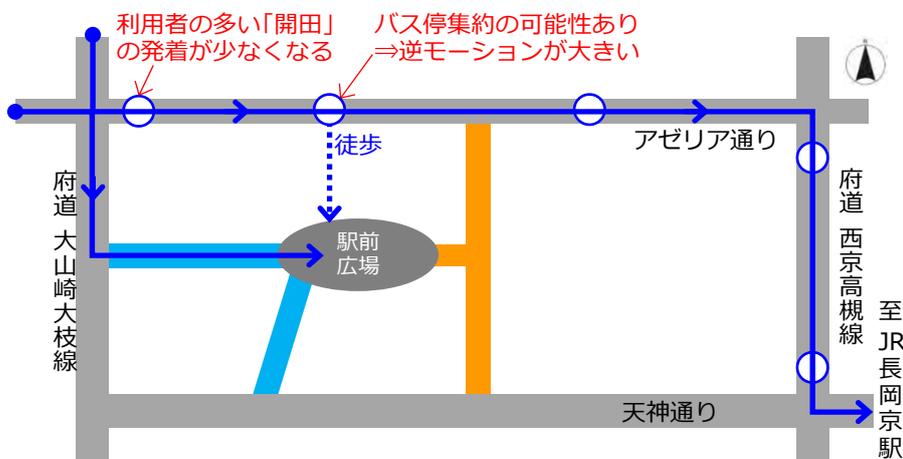
【現在】



【①-B・C案】



【②-B・C案】

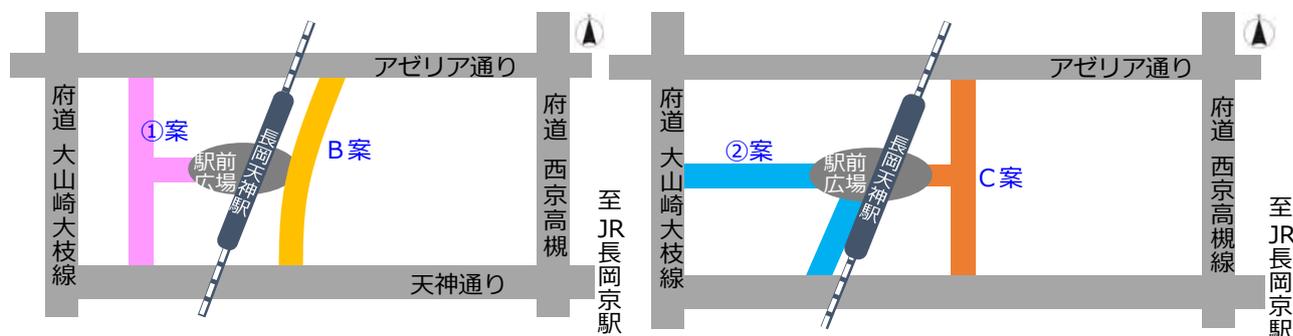


評価4 [経済性・実現性] 駅前広場と補助幹線道路の用地確保、移転物件数

- パターンごとに、補助幹線道路の整備に必要な用地面積と移転物件数を確認する。
(なお、用地面積と移転物件数は概ねの数値であり、補助幹線道路の配置ルートによって変わる。)

- 用地面積について①案と②案を比較すると②案の方が用地面積は少ないが、移転物件数については、ほぼ同じ。
- B案とC案を比較すると用地面積はほぼ同じであるがB案の方が移転物件数が少ない。

■パターンごとの補助幹線道路整備に必要な用地面積、移転物件数



	西側		東側	
	①案	②案	B案	C案
用地面積	約 5,000 m ²	約 4,000 m ²	約 4,000 m ²	約 4,000 m ²
移転物件数	約 30~40 棟	約 30~40 棟	約 20~30 棟	約 30~40 棟

《参考》駅前広場の面積*、補助幹線道路の幅員

駅前広場	面積	交通空間 (歩道含まない)	約 2,500 m ²
		環境空間 (歩道含む)	約 2,500 m ²
		計	約 5,000 m ²
補助幹線道路	幅員	16m	

* 駅前広場の面積は『駅前広場計画指針』に基づく概算。

〈交通空間面積〉

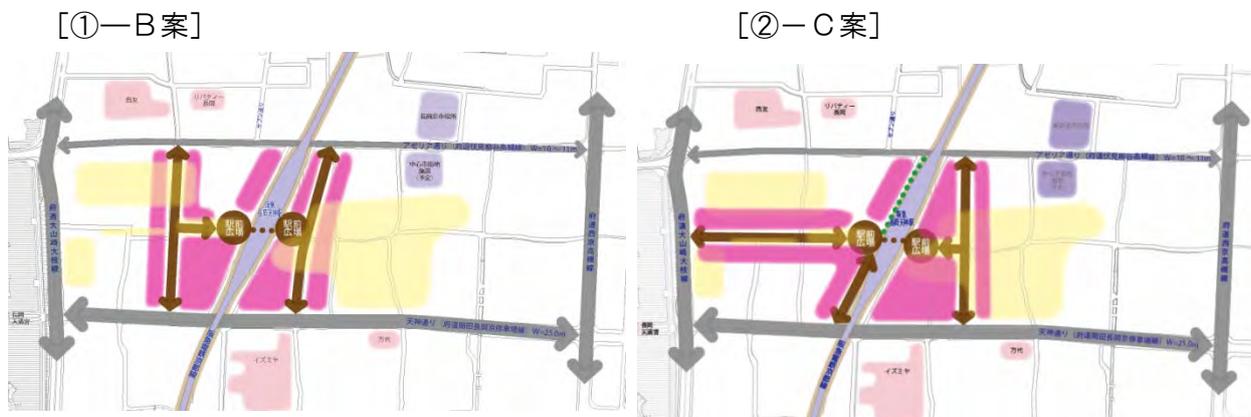
予測される駅前広場利用者（鉄道利用者と非鉄道利用者）の施設別利用者数に基づき、各施設の計画交通量を設定し、これらに各々の施設原単位を掛けることにより求められた必要施設面積を積み上げる。

〈環境空間面積〉

環境空間(歩道含む)比を 0.5 とする。

評価5 [波及効果] 周辺宅地での土地の有効活用の可能性

- ・ 駅前広場・補助幹線道路の整備に伴い、その周辺宅地で土地の有効活用の可能性が高いと思われる一団のエリアの面積等をみってみる。



- ・ ただし、新たな都市施設が立地するかどうかは、土地・建物所有者など関係権利者の合意形成や、施設の立地需要・事業採算性などに左右される。

[関係権利者の合意形成に関して]

C案はB案に比べてエリア面積は大きいものの、その分権利者数も多くなり、また当該エリアに係る現況宅地のうち戸建住宅地の面積割合が大きい。そのため、C案がB案よりも良いとは一概に言えない。

- ・ そのため、周辺宅地での土地の有効活用の可能性については、単にエリア面積による比較で評価されるものではない。

■ パターンごとのエリア面積

【エリアの設定条件】

- ・ 駅直近部に位置し、鉄道や駅前広場、補助幹線道路・アゼリア通り・天神通りの道路に囲まれたエリア、または補助幹線道路の沿道宅地

	西側		東側	
	①案	②案	B案	C案
土地の有効活用の可能性が高いと思われる一団のエリア面積（合計）	約 23,000 m ²	約 20,000 m ²	約 11,000 m ²	約 22,000 m ²

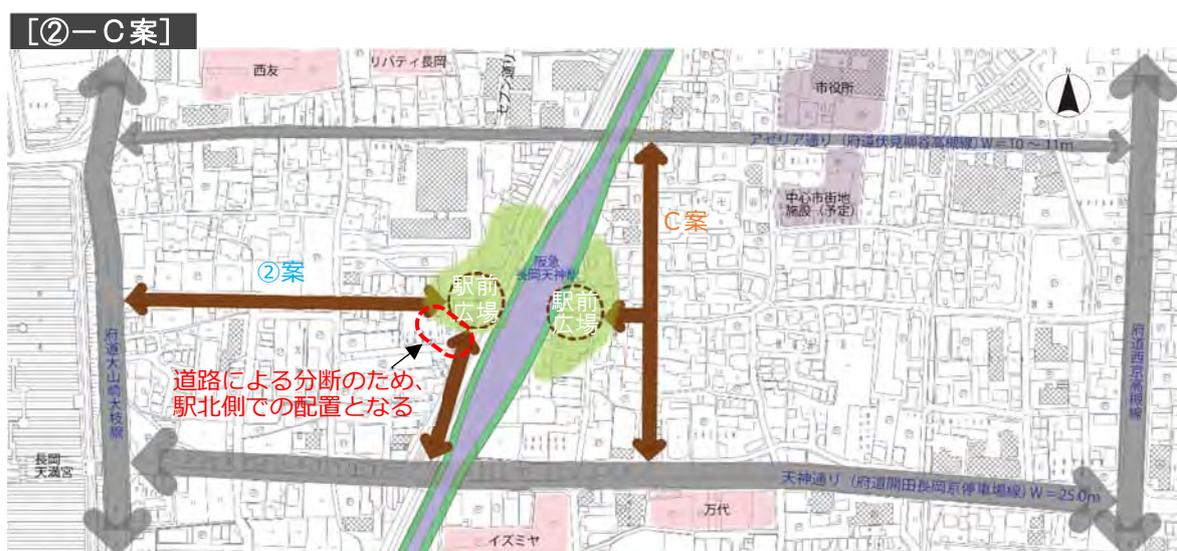
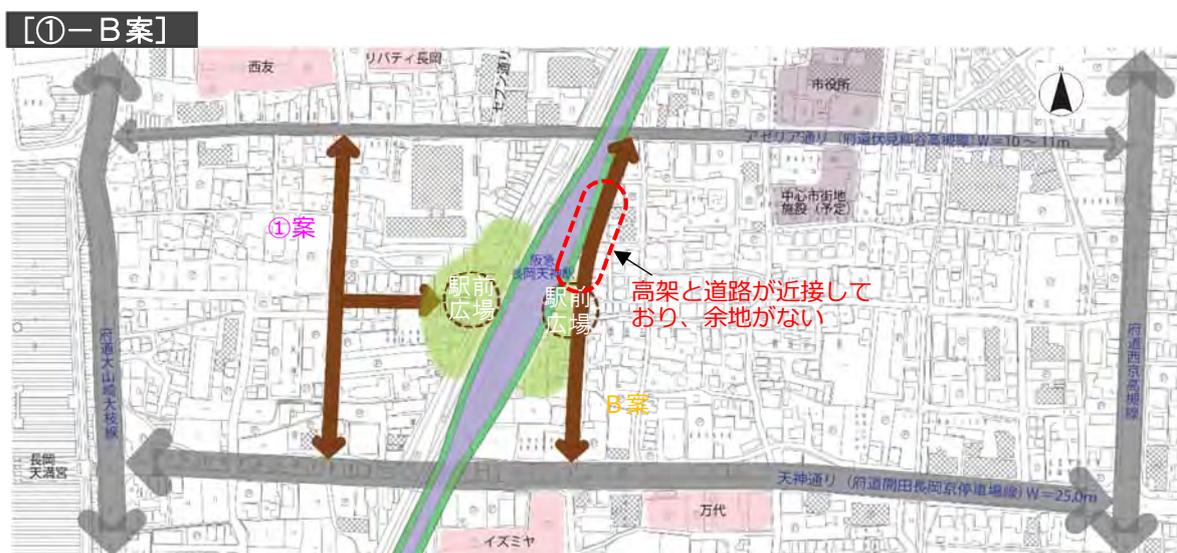
評価6 [コンセプトとの整合性]

1) ひと中心の賑わいの創出

- 「ひと中心の賑わいのあるまち」の形成に向けて、その拠点となる広場空間（環境空間）を補助幹線道路で分断されることなく駅直近に確保できるか確認する。

【西側】①案と②案を比較すると、②案は南側で補助幹線道路により分断されるため、①案の方がより豊かな広場空間の確保が可能である。

【東側】B案は、高架と補助幹線道路の間が狭く確保できる面積が小さい。C案の方が、豊かな広場空間の確保が可能である。



■ 広場空間として配置可能なエリア

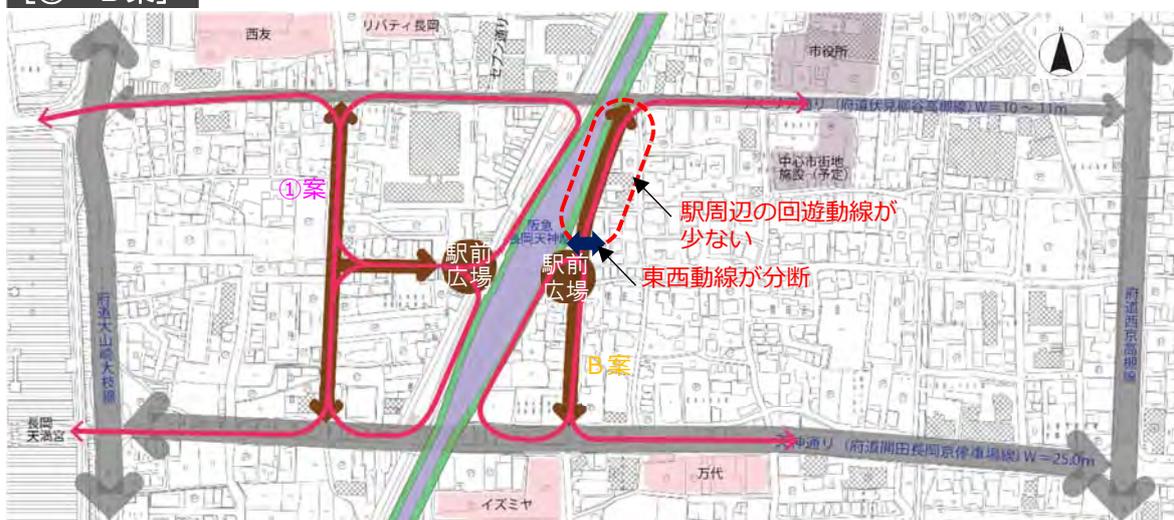
2) 回遊性のある歩行者ネットワークの形成

- 駅前広場を拠点として、アゼリア通りと天神通りを結び、駅周辺を回遊できる歩行者ネットワークの形成が可能か確認する。

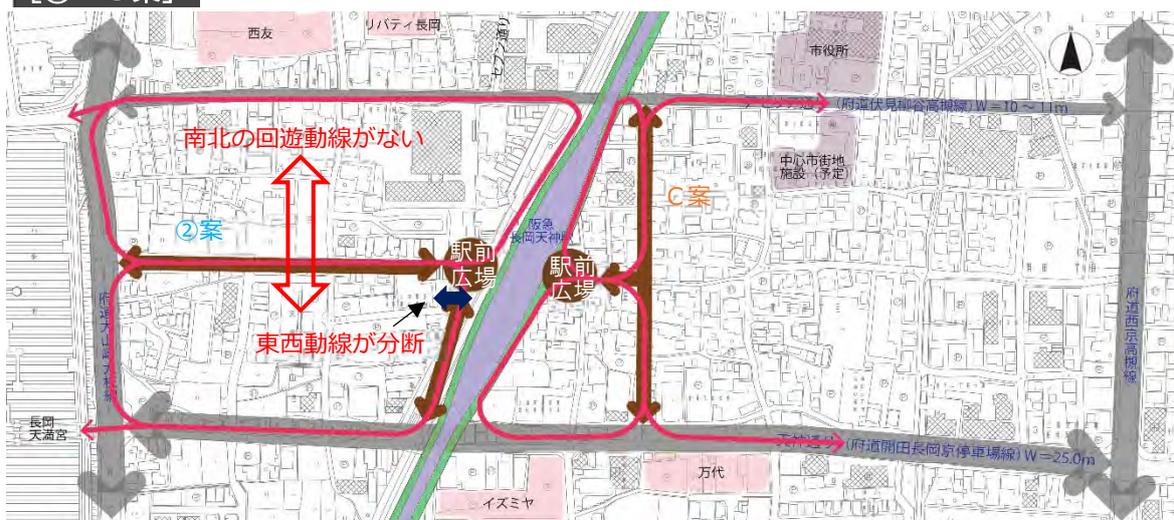
【西側】①案は、駅周辺での駅とアゼリア通り・天神通り、そして長岡天満宮への歩行者回遊動線が形成される。②案は、アゼリア通り・天神通りを結ぶ南北の歩行者動線が①案より少ない。

【東側】B案は、線路沿いに補助幹線道路が配置しているため、駅北側での歩行者回遊動線がC案より少ない。

【①-B案】



【②-C案】



→ 主な歩行者動線

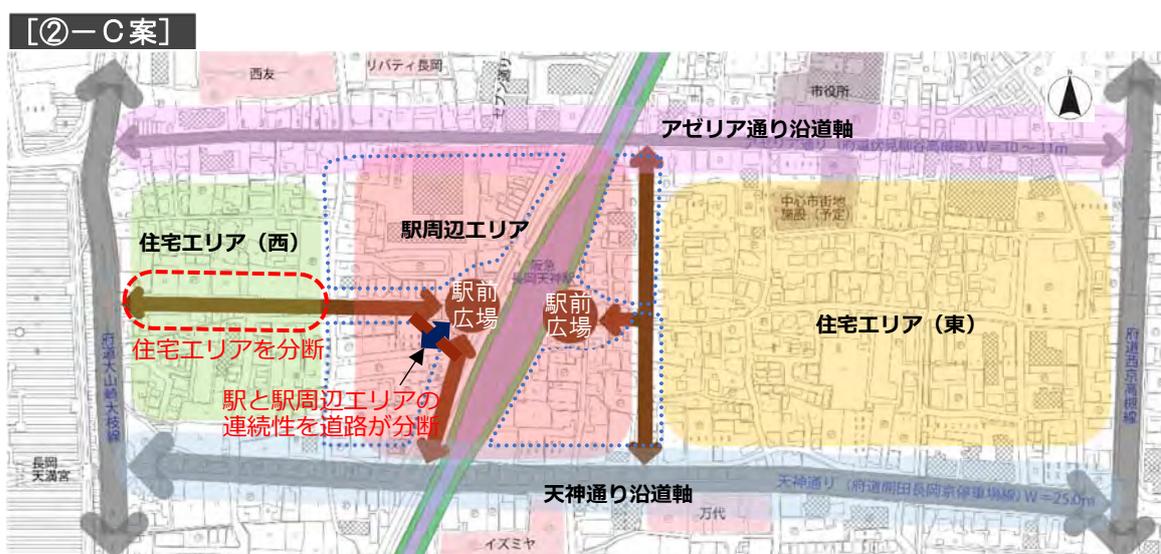
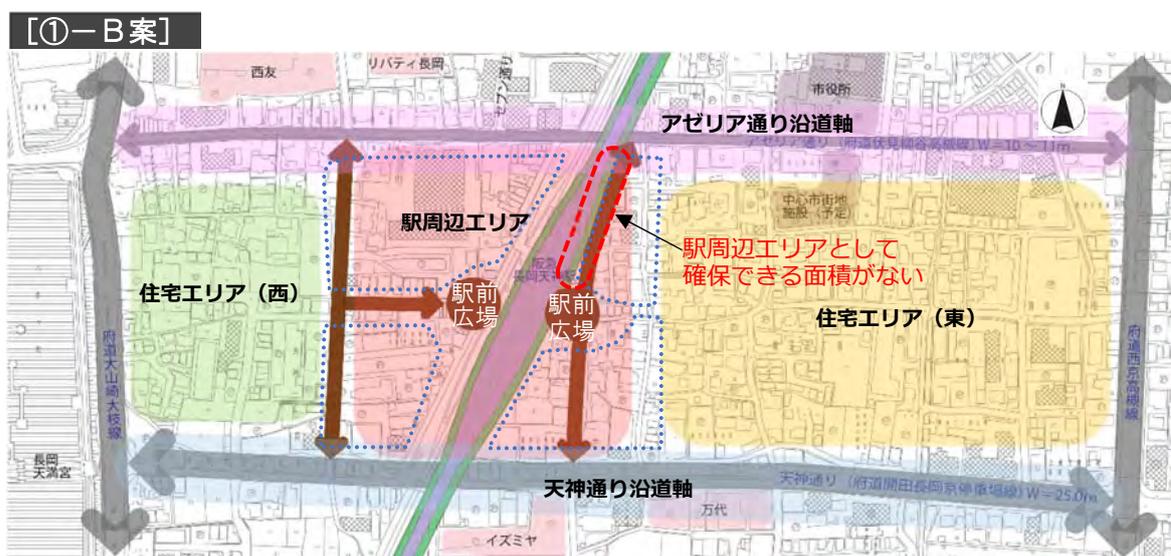
評価 7 [土地利用との整合性]

1) 望ましい土地利用の可能性

- 補助幹線道路の整備により、土地利用ゾーニングに示す望ましい土地利用が可能かどうかを確認する。

【西側】②案は、住宅エリアを南北に分断するため、住宅環境の保全に影響がある。また、補助幹線道路沿いに住宅以外の多用途への転換が懸念される。

【東側】B案は、駅周辺エリアとして確保できる面積がC案に比べると小さい。ただし、C案は、現行住宅地内を通ることから、土地利用転換に時間を要することが懸念される。



■補助幹線道路配置パターン案の比較 (◎：よい ○：普通 △：やや悪い ×：悪い)

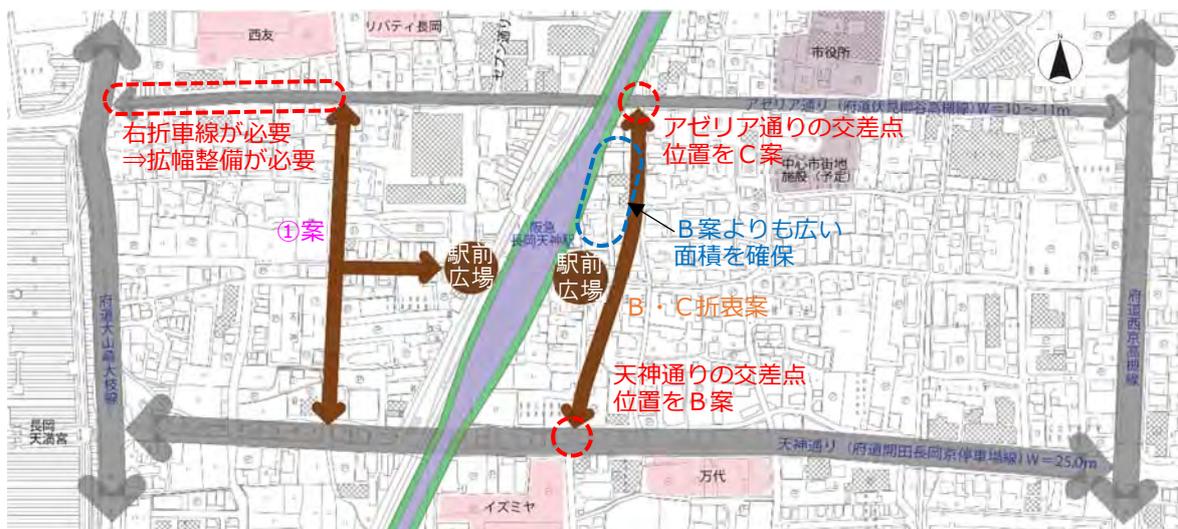
		西側パターン		東側パターン			
		①案	②案	B案	C案		
配置図							
【評価1】 歩行者・自転車 交通の安全性と利便性	歩行者・自転車の流れ	◎	利便性が高く、安全・快適性が高い	△	①案に比べ利便性は低い	—	南北を横断する同動線であるため比較なし
【評価2】 自動車交通の円滑化	現状と整備後の交通の流れの変化	△	駅利用交通減少区間が小さい	◎	駅利用交通減少区間が大きい	△	駅利用交通減少区間がC案よりやや小さい
	交差点付近での混雑	○	アゼリア通りの拡幅が必要	△	大山崎大枝線の交差点間隔が短くなり新たな混雑の可能性	○	現道と接続のためスムーズな交通処理が可能
	生活道路の交通の流れ	◎	現状の交通の流れを考えるとスムーズとなる	△	①案に比べ現在の交通の流れを勘案すると悪くなる	○	現道と接続するためスムーズとなる
	信号機設置の可否	○	信号設置の検討が可能	×	大山崎大枝線の交差点において、信号設置が原則不可能	○	信号設置の検討が可能
【評価3】 公共交通の利便性	バスの運行ルート	○	現状の運行ルートに近い	△	現状の交通の流れを勘案すると、①案よりも走行距離が長く、時間がかかる	—	南北を横断する同動線であるため比較なし
【評価4】 経済性 実現性	補助幹線道路整備に必要な用地面積	△	約 5,000m ²	○	約 4,000m ²	○	約 4,000m ²
	補助幹線道路整備に伴う移転物件数	○	約 30~40 棟	○	約 30~40 棟	○	約 20~30 棟
【評価5】 波及効果	周辺住宅での土地の有効活用可能性 (可能性の高いと思われるエリア面積)	○	約 23,000m ²	△	約 20,000m ²	△	約 11,000m ² ※C案に比べて少ない合意形成で市街地再開発等が可能
【評価6】 コンセプトとの整合性	ひと中心の賑わいの創出	◎	駅直近での豊かな広場空間が確保可能	○	駅直近の北側での広場空間が確保可能	△	駅北側で環境空間を確保できる余地小
	回遊性のある歩行者ネットワークの形成	◎	駅とアゼリア通り・天神通りの歩行者回遊動線が形成可能	△	南北の歩行者動線が①案より少ない 駅と天神通りの歩行者回遊動線が、線路沿いの補助幹線道路で分断	△	駅北側での歩行者回遊動線がC案より少ない 駅北側の線路沿い東西の歩行者回遊動線が補助幹線道路で分断
【評価7】 土地利用との整合性	望ましい土地利用の可能性	○	駅周辺エリアと住宅エリア(西)を補助幹線道路で区分して住宅環境を保全することが可能	△	住宅エリア(西)を補助幹線道路が南北に分断し住宅環境の保全に影響あり(道路沿いでの他用途への転換の恐れあり) 線路沿いを補助幹線道路が南北に通ることで駅と駅周辺エリアの賑わいの連続性を分断	○	市役所に向かう北東側での駅周辺エリアとして確保できる面積小 C案に比べて南東側の駅周辺エリアとして確保できる面積は小さい
総合評価		◎	・現状の歩行者、自動車、バス等の交通の流れから見て利便性が高い。また、歩行者回遊動線や土地利用の観点からも望ましい	△	・住宅エリアの分断は望ましくない ・自動車交通の円滑化の観点から課題が多く、将来、広幅員の天神通りが整備されることから、南北ルートを設定する方が望ましい	○	・自動車交通の円滑化や、住宅エリアの住環境保全の点で優位 ・ただし、北東エリアの確保可能な土地が狭く、広場空間等の環境空間形成に課題あり
						△	・確保できる面積が大きく、B案より土地利用の点で優位 ・ただし、天神通りでの交差点間隔の確保に難あり

1 1) 補助幹線道路配置の考え方 (まとめ)

- 以上の検討を踏まえ、補助幹線道路の配置については、以下の考え方で今後詳細な検討を進めていくこととする。

【西側】①案とする。右折車線設置のため、アゼリア通りの拡幅が必要。

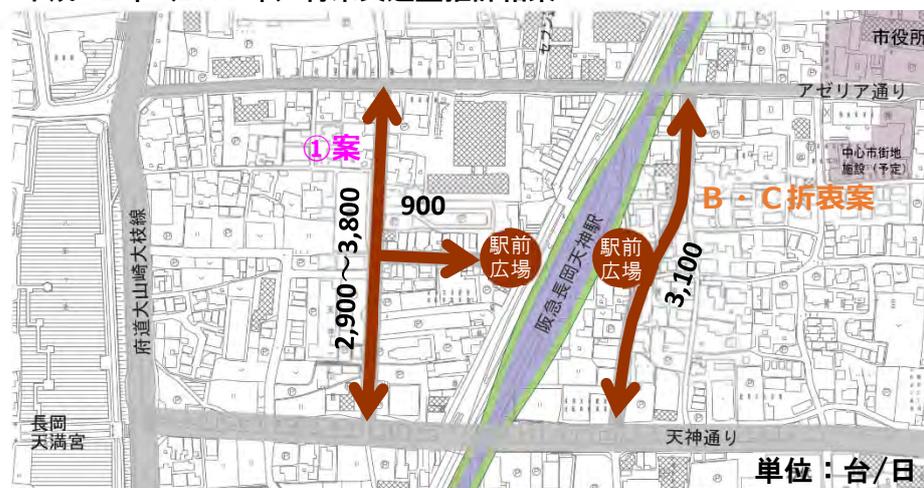
【東側】B案は、駅北側での確保面積が小さい。C案は、天神通りでの交差点間隔が狭く、混雑の可能性や信号設置の原則不可など交通上大きな課題があることから、B案とC案の折衷案とする。



(1) 将来交通量推計

- 阪急長岡天神駅周辺道路における将来交通量の推計結果より、補助幹線道路西側①案と東側BC折衷案の将来交通量は、下記の図のとおりである。

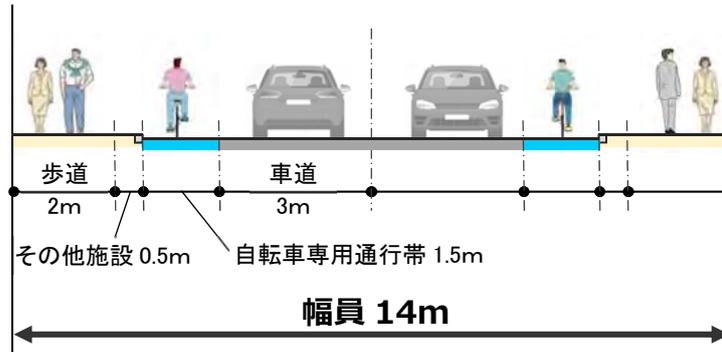
平成42年(2030年) 将来交通量推計結果



(2) 幅員構成の考え方 (案)

- ・ 前述の将来交通量推計結果より、補助幹線道路の幅員構成は以下のとおりとする。

- ・ 道路の区分は、第4種第3級とする。
- ・ 車線の幅員は3m (普通道路) とする。
- ・ 自転車専用通行帯を道路の各側に設け、幅員は1.5mとする。
- ・ 各側に歩道を設け、幅員は2mとする。また、歩道には、標識や植栽等を設ける場合のスペースとして幅員0.5mを加える。



【参考 道路構造令、道路交通法等】

道路の種類

道路の存する地域		<道路構造令第3条第1項>	
		地方部	都市部
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			
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	

道路の級別

道路の種類	計画交通量 (単位1日につき台)	<道路構造令第3条第2項>			
		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

歩道 (設置要性)

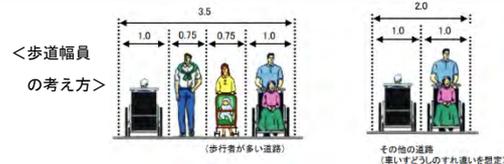
<道路構造令第11条第1項、第2項>

- ・ 次の場合、両側に設ける(やむを得ない場合を除く)
 - 第4種の道路(第4級を除く)
 - 歩行者の交通量が多い第3種の道路(第5級を除く)
 - 自転車道を設ける第3種又は第4種第4級の道路

歩道 (幅員)

<道路構造令第11条第3項、第4項、第5項>

- ・ 歩行者交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする
- ・ 幅員は、その道路の歩行者の交通の状況を考慮して定め



自転車専用通行帯 (用語の定義)

<道路交通法第20条第2項>

- ・ 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

自転車専用通行帯 (幅員)

<安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン>

- ・ 幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。

歩道 (路上施設等を設ける場合の幅員)

<道路構造令第11条第4項>

- ・ 路上施設等を設ける場合、前項に規定する幅員の値に以下の値を加えて同項の規定を適用するものとする。

- 横断歩道橋等を設ける場合：3メートル
- ベンチの上屋を設ける場合：2メートル
- 並木を設ける場合：1.5メートル
- ベンチを設ける場合：1メートル
- その他の場合：0.5メートル

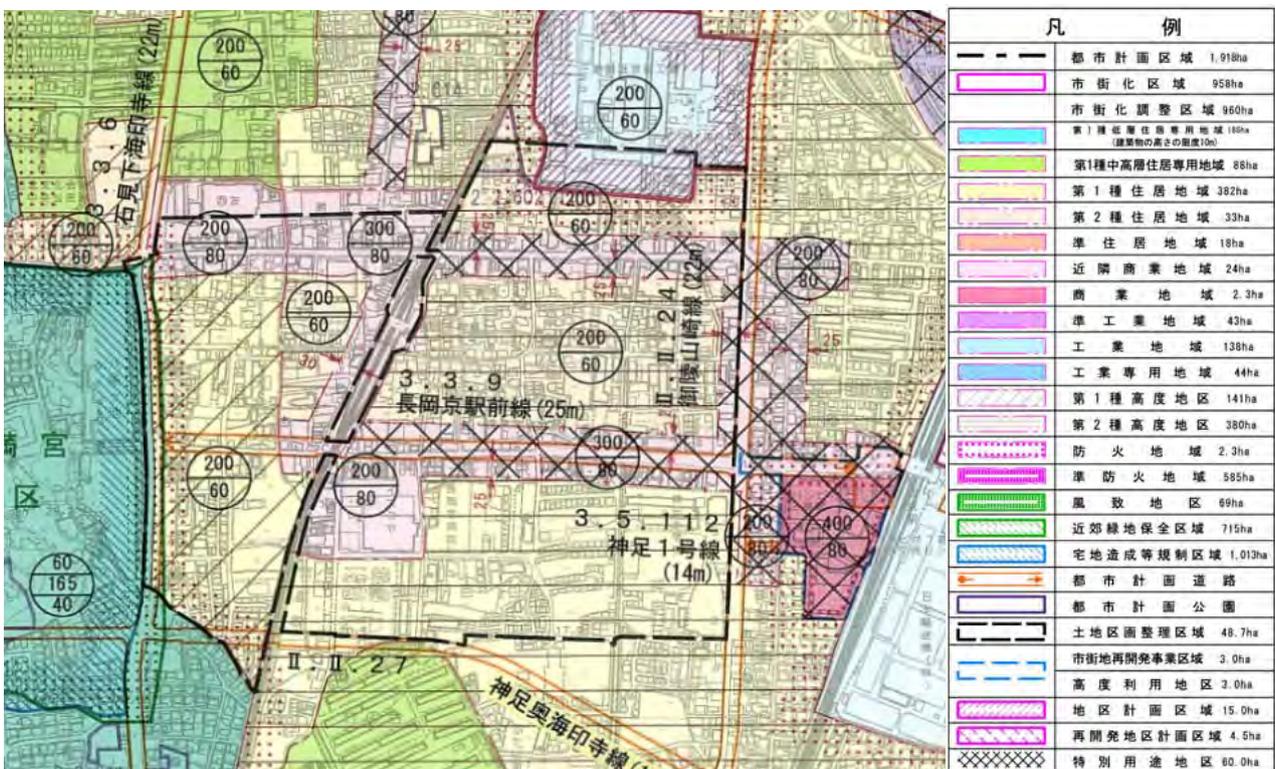
1 2) 土地利用計画の検討について

(1) 法規制・上位計画等における土地利用の方向

- ・ 阪急長岡天神駅周辺は、都市計画による用途地域等が定められている。
- ・ 阪急長岡天神駅周辺の位置づけやまちづくりの方向を示した上位計画等として、第Ⅱ期長岡京市都市計画マスタープラン、長岡京市立地適正化計画と、長岡天神駅周辺まちづくり協議会がとりまとめた長岡天神駅周辺まちづくり基本構想をとりあげる。

① 都市計画による法規制の状況

- ・ 長岡天神駅周辺は用途地域として第1種住居地域、第2種住居地域、近隣商業地域に指定され。それぞれ建物用途・建ぺい率・容積率が制限されている。
- ・ また、長岡京駅前線・アゼリア通り・セブン通りの各沿道は特別用途地区として特定大規模小売店舗制限地区に指定され、店舗部分の床面積が1万㎡を超える小売店舗は建築できない地区となっている。
- ・ 長岡天満宮に近い第1種住居地域は第1種高度地区、第2種住居地域では第2種高度地区に指定され、第1種高度地区では高さ15mまで、第2種高度地区では高さ20mまで建築物の高さが制限されている。駅周辺の近隣商業地域は、高さ制限はない。



② 第Ⅱ期長岡京市都市計画マスタープラン（H28.3）

- ・ 第Ⅱ期長岡京市都市計画マスタープランにおいて、都市づくりの理念と4つの都市づくりの方針を設定している。
- ・ 長岡天神駅周辺は「都心ゾーン」に位置づけられ、特に駅の周囲は本市の商業・業務機能などの中核を担う「都心拠点」として位置づけられている。

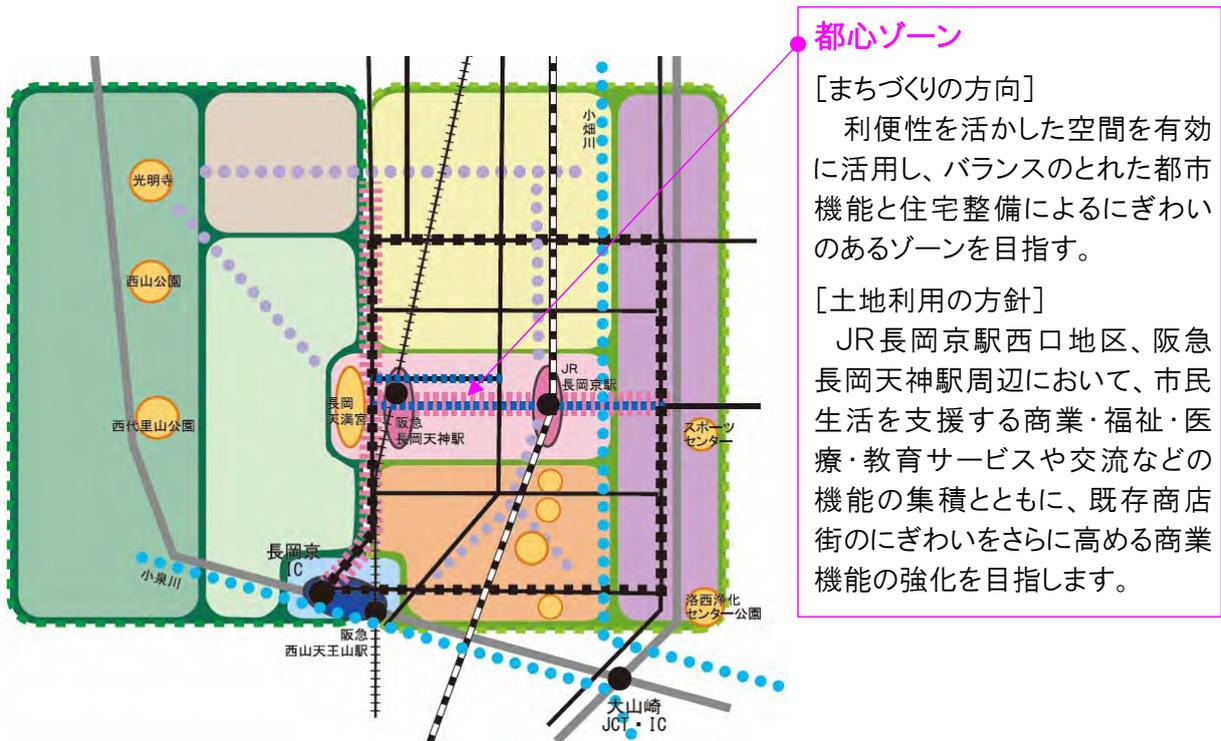
【都市づくりの理念】

～訪れたい、住みたい、住み続けたい～
みどり・歴史・ひとの織りなす にぎわいとuringおいの 長岡京

【都市づくりの方針】

- <環境> みどりと歴史を活かした魅力づくり
- <交流> 地域特性に応じた交流とにぎわいづくり
- <安全> ひとや環境にやさしく安全で安心な空間づくり
- <ひと> 市民が文化やコミュニティを育む環境づくり

【将来都市構造】



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。

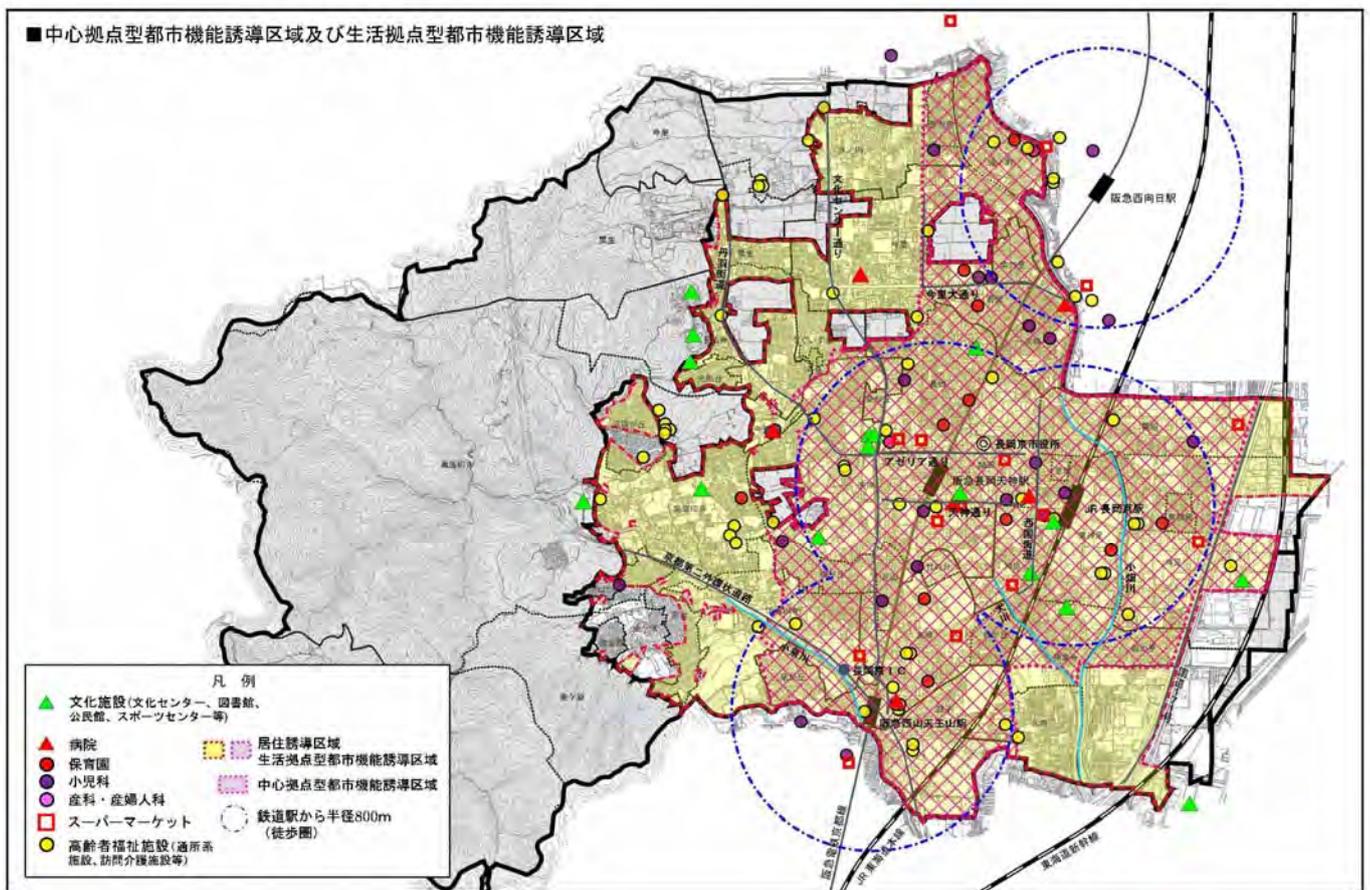
[土地利用の方針]
JR長岡京駅西口地区、阪急長岡天神駅周辺において、市民生活を支援する商業・福祉・医療・教育サービスや交流などの機能の集積とともに、既存商店街のにぎわいをさらに高める商業機能の強化を目指します。

土地利用ゾーン	4つのタイプ	8つのゾーン		
	にぎわい	都心ゾーン	交流拠点ゾーン	山麓住宅ゾーン
住宅	山麓住宅ゾーン	田園住宅ゾーン	文教住宅ゾーン	農業ゾーン
産業	農業ゾーン	工業ゾーン	西山ゾーン	
自然	西山ゾーン			

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ぶ拠点
歴史・文化レクリエーション資源拠点	主要な歴史・文化・レクリエーション資源拠点

③ 長岡京市立地適正化計画 (H29.4)

- 長岡天神駅周辺は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域である都市機能誘導区域のうち、市民の日常生活に必要な都市機能を、居住地から徒歩や自転車、公共交通によりアクセスしやすい鉄道駅周辺などの都市の拠点に誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図り、市民の生活利便性を高めるとともに、都市の活力を維持・向上させることを目的とした中心拠点型都市機能誘導区域に設定されている。
- また、市民の生活利便性を高めるとともに、子育て環境の充実や、高齢期の豊かな暮らしを支える環境の充実を図り、人口減少抑制に向けて特に子育て世代の移住者を居住誘導区域に誘導するなど、都市の活力の維持・向上を図るために必要な都市機能を、中長期的に都市機能誘導区域に誘導・維持する施設として、誘導施設が設定されている。
- 誘導施設には、医療施設、福祉施設（高齢者福祉施設、障がい者(児)福祉施設）、子育て支援施設、教育文化施設、商業施設が指定されており、具体的には後に示す表のとおりである。



■誘導施設(まとめ)

種別	誘導施設	詳細	中心拠点型 都市機能 誘導区域	生活拠点型 都市機能 誘導区域
医療	病院	医療法第1条の5第1項に定める病院	●	
	診療所(内科、外科、小児科、産婦人科)	診療科目に内科、外科、小児科、産婦人科のいずれかを含む法第1条の5第2項に定める診療所	●	●
	地域医療支援病院	医療法第4条に定める地域医療支援病院	●	
高齢者 福祉	高齢者介護予防・健康増進施設	トレーニング機器の他、プール・体育館等を備えた、高齢者が運動機能向上に取り組める施設	●	
	小規模多機能型居宅介護・看護小規模多機能型居宅介護	介護保険法第8条第19項及び第23条、第8条の2第14項	●	●
	認知症対応型通所介護	介護保険法第8条18項、第8条の2第13項	●	●
障がい者(児) 福祉	障がい福祉サービスを提供する事業所	障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に規定する以下の障がい福祉サービスを提供する事業所 ・法第5条第7項に定める生活介護 ・法第5条第10項に定める施設入所支援 ・法第5条第12項に定める自立訓練(機能訓練または生活訓練) ・法第5条第13項に定める就労移行支援 ・法第5条第14項に定める就労継続支援 ・法第5条第15項に定める共同生活援助 ・法第5条第25項に定める地域活動支援センター ・法第5条第8項に定める短期入所	●	●
	障がい児通所支援を提供する事業所	児童福祉法第21条の5の2に定める障害児通所支援を提供する事業所	●	●
子育て 支援	保育所	児童福祉法第39条第1項に規定する施設	●	●
	認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6項に規定する施設	●	●
	小規模保育施設	児童福祉法第6条の3第10項に規定する事業に関する施設	●	●
	事業所内保育施設	児童福祉法第6条の3第12項に規定する事業に関する施設	●	●
	地域子育て支援センター	児童福祉法第6条の3第6項に規定する事業に関する施設	●	●
	病児病後児保育施設	児童福祉法第6条の3第13項に規定する事業に関する施設	●	●
教育 文化	健康増進施設	体育館、水泳プール、運動場等のスポーツ施設及び集会場機能を備えた施設	●	
	子育て支援施設	児童福祉法第6条の3第2項に定める放課後児童健全育成事業を行う事業所、児童福祉法第6条の3第2項に定める放課後児童健全育成事業を行う事業所で小学生向け学習塾等の教育施設と学童保育サービスを併設した子育て支援施設	●	●
	地域交流センター	地域住民の相互交流を目的とし、地域活性化の活動拠点として、文化・スポーツ・地域交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設	●	●
	地域文化調査研究施設	博物館法第29条に定める博物館相当施設 発掘調査成果を整理及び研究しその成果を広く展示、公開する場としての施設	●	
商業	小売商業又はサービスを営む店舗	—	●	
	食料や日用雑貨など多数の品種を扱う小規模な店舗	—	●	●

④ 長岡天神駅周辺まちづくり基本構想（H30.3 長岡天神駅周辺まちづくり協議会）

- ・ 長岡天神駅周辺まちづくりのコンセプトを「ひと中心の賑わいのあるまち ～長岡天神に暮らす～」と定め、「人にやさしい安全・安心なまち」「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つをまちづくりの目標としている。
- ・ 土地利用のイメージとして、「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」を形成するため、駅周辺エリア・アゼリア通り沿道軸・天神通沿道軸・住宅エリア(東)・住宅エリア(西)の5つのエリア区分によるまちの形成を目指すとしている。

【まちの将来像】

■ 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

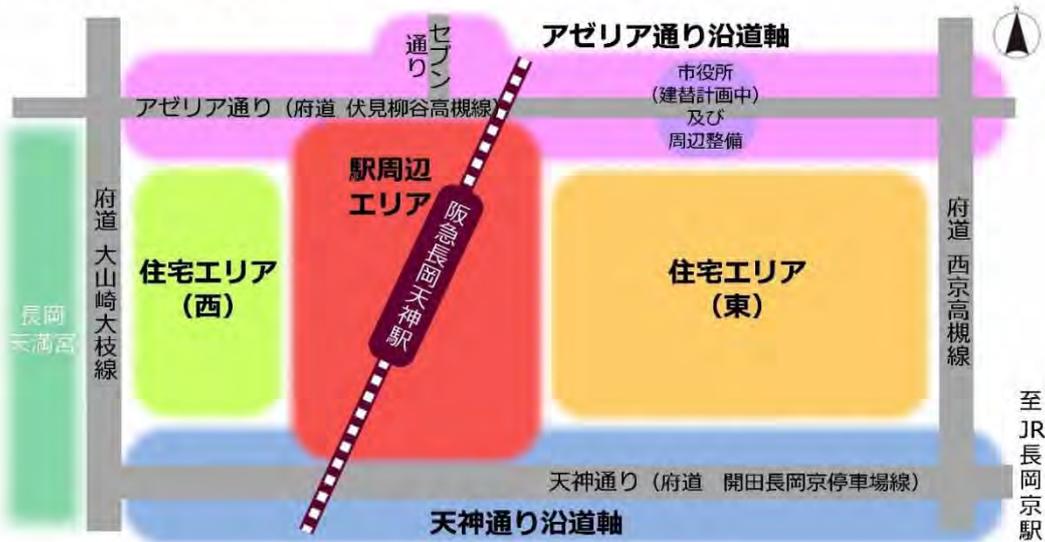
にぎわい・駅前魅力の創出

安心・安全な住環境の形成

憩いの場の創出

【土地利用の考え方（提案）】

【土地利用のイメージ】



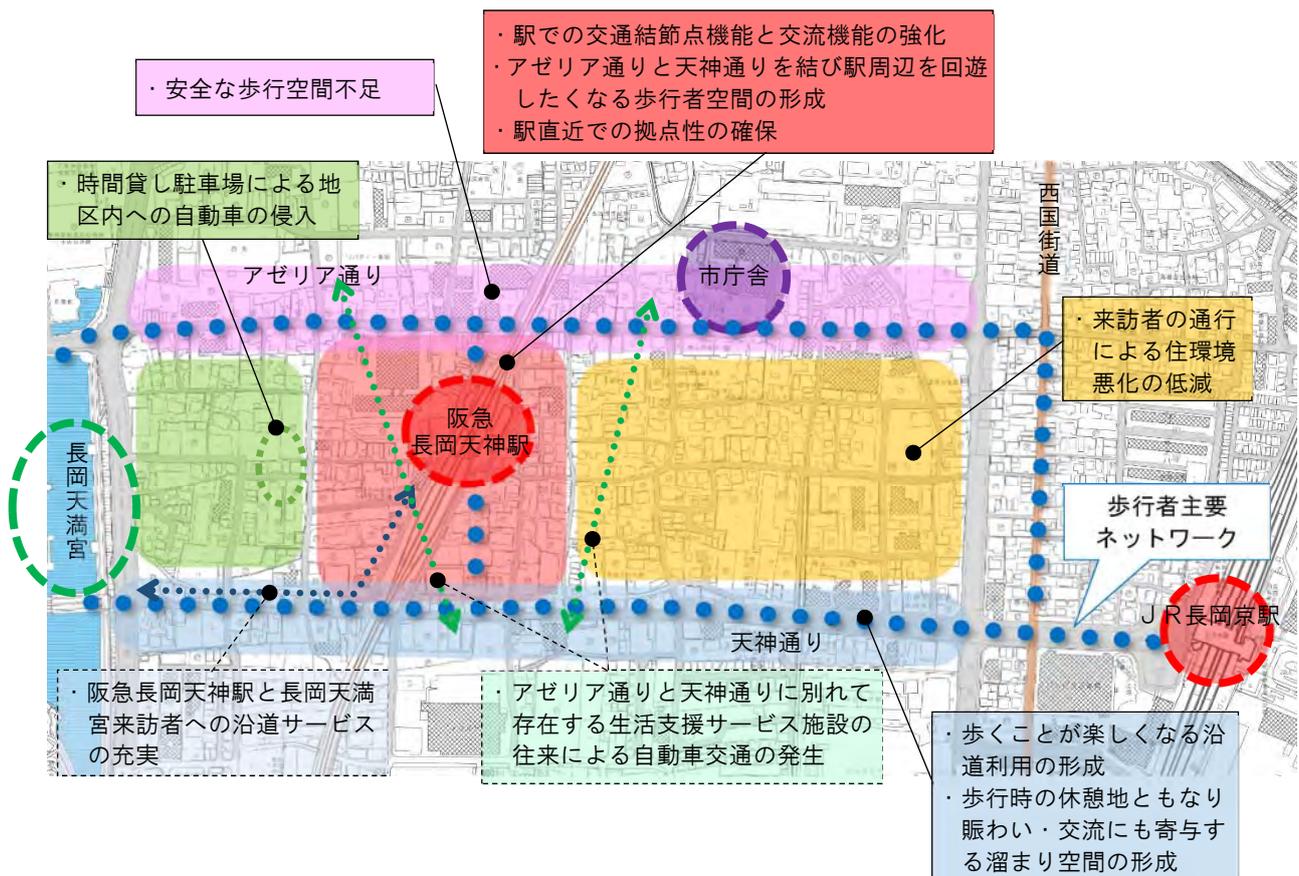
- 市民にとってゆとりがあり、暮らしやすい魅力的なまち
- 交流人口の拡大を図り、にぎわいと活力のあるまち

- **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。

(2) 「ひと中心の賑わいのあるまち」形成に向けた課題

- ・ 長岡京市都市計画マスタープランにおける市街地整備方針である「魅力的な都心拠点づくり」、「長岡天神駅周辺まちづくり基本構想」においてまちづくりのコンセプトに掲げている「ひと中心の賑わいのあるまち」を目指すためには、阪急長岡天神駅、JR長岡京駅、長岡天満宮、市庁舎、西国街道などの拠点となる施設を自由に安心して歩くことのできる歩行者ネットワークが形成されることが必要である。
- ・ また、拠点だけでなくこの歩行者ネットワーク上においても、積極的に歩きたくなるような沿道空間の楽しさや人が集まる空間など、賑わいを創り出すための仕掛けが必要不可欠である。
- ・ 各拠点を回遊する歩行者主要ネットワークになると考えられるルートと、そのルート上及び周辺土地利用での課題は以下の通りである。

《歩行者主要ネットワークと「ひと中心の賑わいのあるまち」形成に向けた課題》



(3) まちの将来像

- ・ 上位計画である長岡京市都市計画マスタープラン、地域でとりまとめた「長岡天神駅周辺まちづくり基本構想」、これまでの検討を踏まえ、まちの将来像を以下のように整理する。

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

第Ⅱ期長岡京市都市計画マスタープラン

長岡天神駅周辺まちづくり基本構想
まちづくりの目標

都市づくりの将来目標

方針〈環境〉 みどりと歴史を活かした魅力づくり

方針〈安全〉 ひとや環境にやさしく安全で安心な空間づくり

方針〈交流〉 地域特性に応じた交流とにぎわいづくり

方針〈ひと〉 市民が文化やコミュニティを育む環境づくり

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

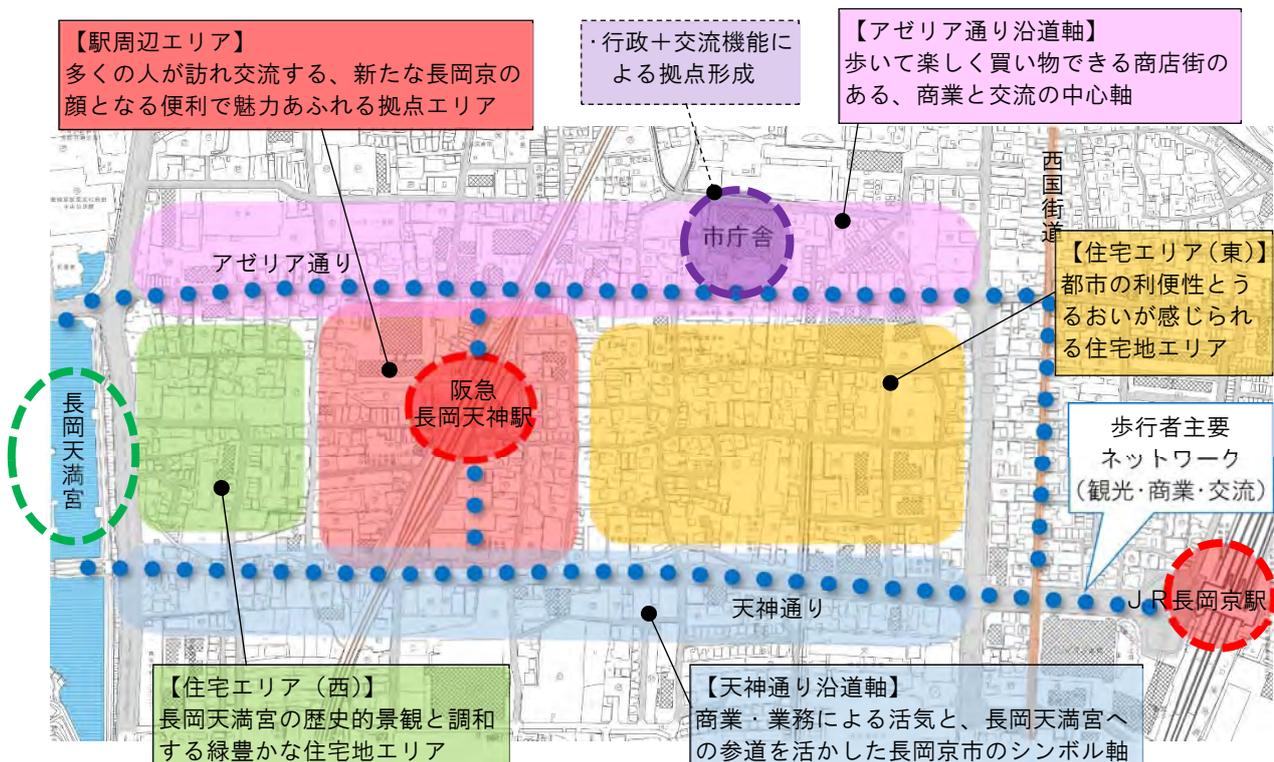
都心ゾーン
まちづくりの方向

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。

(4) 土地利用ゾーニング

- ・ 長岡天神駅周辺まちづくり基本構想における土地利用イメージを基本として、土地利用における課題等を踏まえ、各拠点をつなぐ歩行者主要ネットワークを意識して土地利用ゾーニングを以下のようにとりまとめる。
- ・ なお、駅周辺エリアについては、周辺土地利用との連携可能性を含めさらに細かい区分イメージを提示する。

<土地利用ゾーニング（全体）>



駅周辺エリア

多くの人が訪れ交流する、新たな長岡京の顔となる便利で魅力あふれる拠点エリア

- ・ 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図る。
- ・ 土地の高度利用を図り、低層部に商業や医療、子育て支援、福祉施設などの生活サービス施設を配置した複合型中高層住宅による利便性の高い都市空間を形成する。
- ・ 駅前広場や交通ターミナル、道路などの整備により、交通結節点機能の向上を図る。
- ・ 阪急線路の西側エリアでは、長岡天満宮や八条ヶ池等への観光の出发点として、市民だけでなく観光客も楽しめる拠点として駅前広場空間を形成する。
- ・ 阪急線路の東側エリアでは、JR長岡京駅や新庁舎とのつながりを生み出す核となる駅前広場空間を形成する。
- ・ 通過交通の抑制や歩行者・自転車専用通路の整備などにより、歩いてまわれる快適な環境を創出するとともに、回遊性のある歩行者ネットワークを形成する。

アゼリア通り沿道軸

歩いて楽しく買い物できる商店街のある、商業と交流の中心軸

- 長岡天満宮と西国街道を結ぶ道路であることを活かし、小規模店舗を中心に、歴史や文化を感じる特色ある商店街を形成するとともに、地元団体や商店街によるイベントの開催などを促進する。
- 鉄道の立体化にあわせて、自動車通行を抑制し、買い物しやすい安心・安全な歩行者空間を形成する。
- 建て替え時の壁面後退を誘導するとともに、ヒューマンスケールで緑豊かな景観形成と休憩場所の創出により、快適な歩行者空間を創出する。
- 整備予定の新庁舎や中心市街地施設と一体となって、回遊性・滞留性の向上を図り、アゼリア通りの賑わいを創出する。

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長岡京市のシンボル軸

- 長岡京駅前線の整備にあわせて、主に商業・業務機能の誘導を図るとともに、駅周辺での買い物や観光のための駐車場整備を図る。
- 長岡京市の玄関口である JR 長岡京駅から長岡天満宮へと続く、シンボル道路としてふさわしい風格ある沿道のまちなみを形成する。
- 低層部には歩行者に回遊する楽しさを与える商業施設や交流施設を誘導するとともに、休憩場所となるオープンスペースの形成を図る。

住宅エリア（東）

都市の利便性とうるおいが感じられる住宅地エリア

- 阪急と JR の 2 駅に近く、中心商業地に隣接する利便性を活かし、共同住宅や生活利便施設の誘導を図り、まちなかにふさわしい居住環境と利便性が調和した住宅地を形成し、都心居住を促進する。
- 既存の閑静な住環境を引き継ぎながら、居住環境の保全・改善を図る。

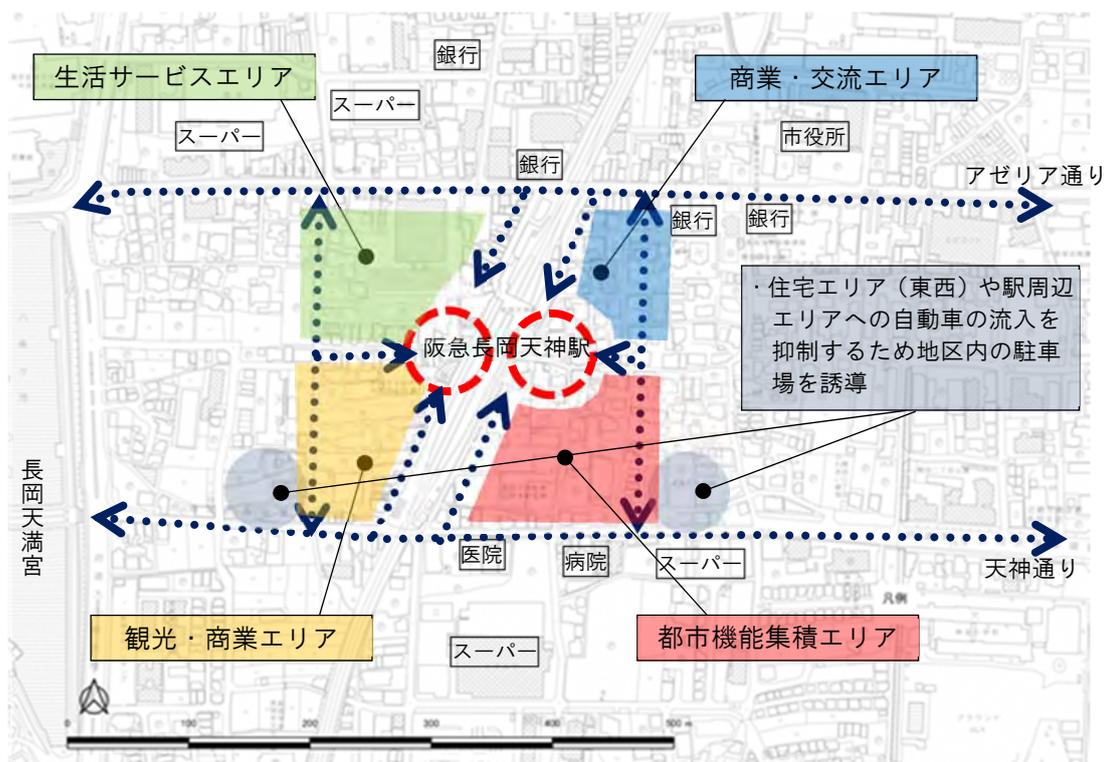
住宅エリア（西）

長岡天満宮の歴史的景観と調和する緑豊かな住宅地エリア

- 長岡天満宮や八条ヶ池の歴史的な景観と、西山からの緑の連続性に配慮し、周辺景観と調和した緑豊かなうるおいのある住宅地を形成する。

- ・ 駅周辺エリアについては、まちの顔となる駅前広場を拠点として多くの人が集まる駅と周辺のまちとのつながりを良くすることで、人を集めまちの賑わい向上へつなげる歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・ 阪急長岡天神駅の駅前空間及び駅周辺エリア内においても、周辺施設や歩行者ネットワークにおける役割を加味した詳細な土地利用区分を行う。
- ・ 想定される土地利用区分等は以下の通りである。

《駅周辺エリアにおける詳細な土地利用と歩行者主要ネットワーク》



- | | |
|-------------|--|
| 生活サービスエリア | ： 商業、子育て支援施設、福祉施設等を有する中高層住宅を誘導 |
| 商業・交流エリア | ： 商業、地域の情報発信と展示・集会機能を有する交流施設を誘導 |
| 都市機能集積エリア | ： 低層部に回遊性を高め休憩所となる広場を有する商業施設を有するオフィス・宿泊施設等の都市機能の集積を図る |
| 観光・商業エリア | ： 低層部に主に来訪者を対象として回遊性を高める商業施設を有する中高層住宅を誘導 |
| 歩行者主要ネットワーク | ： 市を訪れる観光客や地区内の歩行者が楽しく快適に回遊でき、安全に通行できる歩行者主要ネットワークの形成を目指す。
駅前広場からアゼリア通り、天神通りを介して各拠点を結ぶわかりやすく賑わいのある回遊ネットワークの主導線を整備する。 |

4. 基本計画策定に向けた合意形成手法について

(1) 合意形成手法の考え方（案）

- ・ 市民等との合意形成を図るため、計画について市民や関係団体等へ周知し、地域課題や計画の目的を共有するとともに、意見や要望を把握し「基本計画」に反映することを目的に行う、市民等との対話（コミュニケーション）による合意形成手法を考えます。

(2) 合意形成手法について

- ・ 効果的な合意形成を図るため、その目的に応じた適切な手法を考えます。
- ・ 市民等が計画への関心・理解を高めるため、多様な手法を重ねて用いることが有効です。

【合意形成手法の目的及びねらい】

手法	目的	対象者	ねらい
1 シンポジウム	計画の周知	関心のある人	・ 広く市民の関心を喚起して、計画に関する認知を高める効果が期待できる。 ・ 関連テーマを設定し、基調講演やパネルディスカッションを開催する。
2 アンケート調査（サンプリング式）	意見調査	住民の中から無作為に抽出	・ 市民を対象に、課題への認識や意見の傾向を効率的に把握することができる。
3 パブリックコメント（意見公募）	意見聴取	計画により影響が及ぶ人	・ 計画を策定しようとするときに、公に意見・改善案などを求め、その結果を計画に反映させることができる。
4 市民説明会（対話式）	計画の周知 要望の把握	開催地の周辺住民	・ 計画に関する情報を説明する小規模の集会で、地区ごとに開催することもできる。
5 オープンハウス（対話式）	計画の周知 課題や目的の共有 要望の把握	開催地付近に立寄る市民等	・ 参加者が、計画検討過程にある情報を得ることができる。パネル展示や資料配布等により、計画やすすめ方に関する情報を提供し、担当スタッフに質問することができ、意見を述べることもできる。
6 関係者ヒアリング（対話式）	課題や目的の共有 要望の把握	計画により影響が及ぶ団体やグループ	・ 特定の関係者で構成されるグループを対象に、対象グループの関心、懸念、ニーズ等を把握することができる。
7 ワークショップ（対話式）	課題や目的の共有 計画への積極的な関与	関心のある人	・ 参加者間での議論を通じて、地域課題や計画目的を共有し、協働作業を通して創造的なアイデアを見出すことができる。

(3) 合意形成プロセスの考え方（案）

- ・ 効率の良い合意形成を図るため、各手法の効果に応じた適切な実施時期を考えます。
- ・ 効果的な合意形成プロセスを形成するためには、計画に関する一定の周知期間を設けた後に、対話式による計画説明の機会を設けることが考えられます。

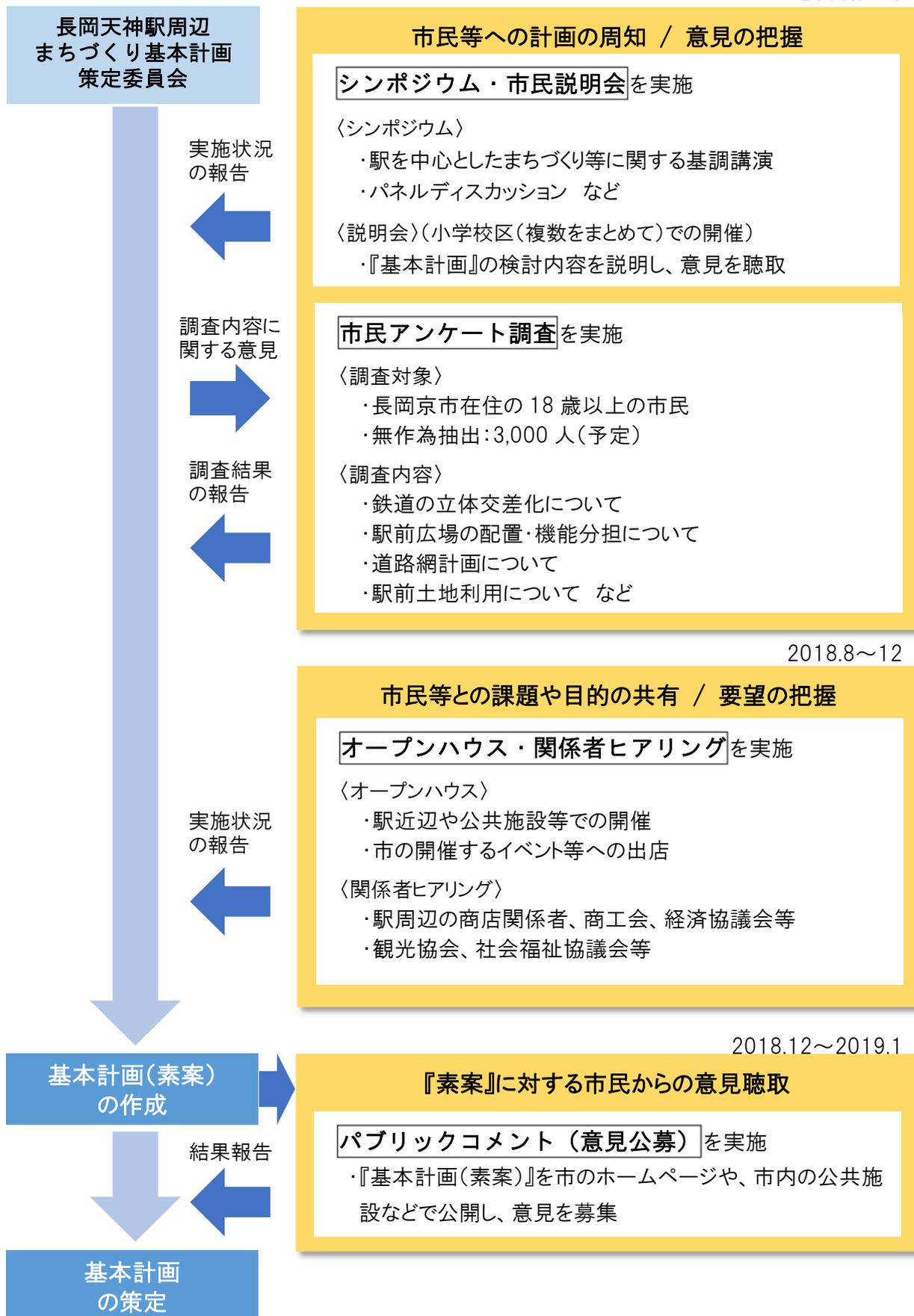
【合意形成手法に期待される効果】

手 法		コミュニケーションの方向性		期待される効果
1	シンポジウム	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一度に多くの人を集めることができる。 ・ マスコミ等に取り上げられることで、計画への関心が広がる可能性を期待できる。
				
2	アンケート調査 (サンプリング式)	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の課題認識や意見の傾向を把握することで、計画の方針を決定する際に判断基準の一つとすることができる。
				
3	パブリックコメント (意見公募)	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画案に対する透明性を確保することができる。
				
4	市民説明会 (対話式)	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画に関する正確な情報提供を行うことができる。また、意見を把握する機会とすることもできる。
				
5	オープンハウス (対話式)	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加者がスタッフと1対1で対話できるため、大勢の前で発言をためらう市民等の参加を促すことができる。
				
6	関係者ヒアリング (対話式)	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対象グループ内での議論を通じて、グループ内で共通する意見を把握することができる。
				
7	ワークショップ (対話式)	市	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関心を持つ人が集まることで、計画に対する参加者間での、意見・要望・提案等を把握することができる。
				

- ・ 計画検討段階において、ワークショップの開催も想定されるが、地域課題や計画の目的が市民等と共有化されていない現況では、参加者相互で協働作業を行うにあたっての諸条件の共通認識化が図れず、効果的な結果を得られない恐れが考えられる。
- ・ そのため、今後の展開を捉え、種々の手法により参加した市民等から計画について関心の高い人をメーリングリスト化し、計画に関する最新情報を発信していく準備を行うことが考えられる。

(4) 「基本計画」策定に向けた合意形成プラン（案）

2018.7～8



第1回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成29年3月28日（火）14:00～15:00

■場 所：長岡京市役所 北棟4階 大会議室B

- 議 題：1) 基本計画策定委員会の目的及び検討内容
2) 阪急長岡天神駅周辺地区について
3) 阪急長岡天神駅周辺地区の現況と課題
4) 長岡天神駅周辺まちづくり協議会について
5) 委員会での具体的な検討内容(案)
6) 今後のスケジュール(案)

■内 容

- ・委員会設置の背景や目的、長岡天神駅周辺地区の位置付けについて報告
- ・長岡天神駅周辺の現状（商業、駅乗降客数、移動手段、交通量、土地利用）について報告
- ・長岡天神駅周辺の課題（交通状況、乗換、土地利用）について確認
- ・長岡天神駅周辺まちづくり協議会での主な活動・検討内容について報告
- ・基本計画策定委員会での具体的な検討内容について確認
- ・今後のスケジュール（H29：基本構想策定・提案、H30：基本計画策定）について確認

■主な意見

- ・道路高架化と、鉄道高架・地下化について次回委員会にて長所・短所などをまとめ、比較した資料を提示すること。
- ・長岡京駅前線は道路高架化で都市計画決定されているが、現実的に見てこれでよいのか議論が必要である。
- ・セブン通りにおける駅への送迎による駐停車が問題であり、早期解決が必要である。
- ・将来の整備計画と、そこに至るまでの段階的な整備を考えていく必要がある。

第2回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成29年5月29日（月）14:15～16:00

■場 所：長岡京市役所 南棟3階 第一委員会室

- 議 題：1) 第1回委員会議事内容の確認
2) まちづくり基本構想 中間とりまとめについて（報告）
3) 道路と鉄道の立体交差方策について
4) 今後のスケジュール(案)

■内 容

- ・長岡天神駅周辺まちづくり基本構想の策定に向けた中間とりまとめ について報告
- ・長岡天神駅周辺の踏切における交通状況について確認
- ・道路と鉄道の立体交差方法について確認
- ・今後のスケジュール（委員会日程毎の検討内容）について確認

■主な意見

【 まちづくり基本構想 中間とりまとめについて 】

- ・一旦、南側に駅前広場を整備すると、人の流れが変わり、アゼリア通りが衰退しかねない。
- ・南側の駅前広場が出来たとしても、天神通りの4車線道路に停車できるため、利用されるか疑問がある。
- ・暫定的な駅前広場の整備は、段階的な整備効果を上げるために必要ではあるが、暫定期間が10年を超えると、それを前提とした土地利用や人の流れが固定化されるため、最終ゴールを見据えて検討する必要がある。
- ・「暫定形」という言い方ではなく、「第1段階」「第2段階」という言い方にして、「完成形」は「最終形」という表現とする。
- ・駅前広場に関しては、次回の委員会にて議論を行う。

【 道路と鉄道の立体交差方法について 】

- ・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、道路を高架化にするのではなく、鉄道を立体化していくという方向で、今後検討を進めていく。

【 鉄道の高架化と地下化について 】

- ・地下化について、景観面などから検討してほしい。

- ・地下工事の技術も進歩しており、工事費用も以前よりは下がっているのではないか。
- ・高架化にするか、地下化にするかについては、予算の制約もついてくる中で、費用対効果の面を考慮する必要がある。
- ・連続立体交差事業は、東京都以外ではほとんどが高架化で行っており、その理由は工事費用の面から決まっている。
- ・現状の地形を見ると、長岡天神駅周辺は周辺よりも低いため、技術的に効率的な施工を選択すると、高架化とする事が一般的ではないか。
- ・鉄道の高架化に関して、長岡天満宮の鳥居が高架構造物で隠れるのかどうかなど、景観がどうなるのか立体的に検討する必要がある。
- ・鉄道の地下化に関して、地下インフラの移設面を含めて費用を確認し、検討を進めていく必要がある。
- ・鉄道の立体化について、費用面や施工面といった問題点を整理し、提案すること。
- ・鉄道高架下空間の有効活用事例を提示する。
- ・連続立体交差事業の実施効果として、市街地分断の解消事例を提示する。

第3回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成29年8月1日（火）15:00～17:00

■場 所：長岡京市役所 北棟4階 大会議室B

■議 題：1) 第2回委員会議事内容の確認
2) 鉄道高架下空間の活用事例紹介
3) 市街地分断の解消事例紹介
4) 駅前広場とアクセス道路について
5) 今後のスケジュール(案)

■内 容

- ・ 鉄道高架下空間の活用事例と市街地分断の解消事例について報告
- ・ 駅前広場の配置について交通結節機能や周辺への影響を踏まえて検討
- ・ 道路網の配置の考え方について確認（次回検討）
- ・ 今後のスケジュールについて確認

■主な意見

【 鉄道高架下空間の活用事例と市街地分断の解消事例について 】

- ・ 連続立体交差事業はルールが決まっており、高架下空間は自治体が15%、鉄道事業者が85%活用でき、費用分担が決まっている。最近の事例では、自治体と鉄道事業者が一緒にどういう仕掛けで周辺地域の方々に喜んでいただけるかを考えていく雰囲気が出てきている。
- ・ 鉄道を挟んだ左右の地域の人々が行き来できる仕掛けをどうするか、地域のつながりも考えていく必要がある。
- ・ 高架下空間を周辺と関わりがないようなものとはせず、賑わいがにじみ出し周辺の地域と影響し合うような空間づくりが重要である。
- ・ 高架になると側道が暗くなり、防犯上の問題が生じる。具体的な設計段階における配慮事項として、委員会からの申し送り事項とする。

【 駅前広場の配置について 】

- ・ アゼリア通りを拡幅しないままA案の駅前広場を整備すると、新たな交通渋滞を生み出してしまうのではないかと懸念されている。
- ・ B案では鉄道立体化の工事を行っている間に、アゼリア通りが衰退してしまう。

- ・ 鉄道立体化には何十年もの時間を要するため、駅前広場の整備が喫緊の課題であれば、B案も考える必要がある。ただ、人の流れが変わり、バスの路線も変わってしまうため、配慮が必要である。
- ・ B案とC案が一つの駅前広場になり、一体となって賑わいを生み出すことも考え、C案が完成するまでの暫定の形がB案という考え方ではなく、B案からC案にゆるやかに流れるというやり方がよい。
- ・ 駅前広場の配置について、アゼリア通りの方はアゼリア通りに来てほしく、天神通りの方は天神通りに来てほしいといろいろな意見があり、B案、C案ともいろいろな用途に使う可能性があつてよいのではないか。
- ・ 駅前広場は駅の顔であるため、駅の改札口の近くに設置されるC案が一般論だと思う。考えるべきことは、駅前広場にバス、タクシー、自家用車を全て入れる必要はないのではないかとこの事で、交通機能を分担する方法もある。土地利用や交通機能の分担などを考慮し、議論すべきである。
- ・ 現状で道路上でのバス乗降が可能になっており、交通機能の分担という点では、バスのために駅前広場が必要とは言いきれない。今後の可能性として、バスの利用者が減っていくと予想される中で、公共交通の確保という観点からは、バス利用者の増加のきっかけとして、駅前にバス停があることが望ましいとも考えられる。

【 道路網の配置の考え方について 】

- ・ 駅前広場はC案が一般的だと思うが、アゼリア通りと天神通りをつなげるなど、つなげ方には設計上様々な方法がある。
- ・ まずは天神通り沿いに駅前広場（B案）をつくり、その後は駅直近（C案）につくる場合、その間の交通機能や人の動きの移り変わりなど、プロセス毎の計画を立てて検討するべきである。
- ・ 現在、駅の東側はゾーン 30 の地域で、生活道路の安全対策をしている。駅までのアクセス道路を整備することは、非常に良いこと。
- ・ アゼリア通りも歩行者、自転車、車を分離することが望ましいが、現在は幅員が狭いため、鉄道立体化に合わせてアクセス道路が整備されるのであれば、アゼリア通りも合わせて整備した方が、より安全なまちになるのではないか。

第4回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成29年11月14日（火）13:30～15:30

■場 所：長岡京市役所 北棟4階 大会議室A

- 議 題：1) 第3回委員会議事内容の確認
2) 長岡天神駅周辺まちづくり協議会のアンケート結果について
3) 阪急長岡天神駅周辺の交通の流れ
4) 駅前広場の配置について
5) 補助幹線道路の配置案について
6) 今後のスケジュール（案）
7) 庁舎等再整備について（報告）

■結 果

<駅前広場の配置について>

- ・鉄道立体化が完成するまでの一時的な駅前広場（自家用車の短時間駐車スペース）は、天神通り沿いを概ねの位置として検討を進める。その際、設計段階での配慮事項として、将来整備に向けて二重投資とならず、有効利用が可能なものとする。さらに、セブン通り及びアゼリア通りの対処方法も合わせて検討することを委員会からの申し送り事項とする。
- ・鉄道立体化をする場合の将来の整備位置としては、駅直近部に駅前広場を配置するという方針で検討を進める。

<補助幹線道路の配置案について>

- ・駅東側については、土地利用の観点ではパターンB案及びC案、鉄道工事等の観点ではパターンA案となる。今後はパターンD案を除外し、駅西側のパターン①案及び②案を含めて、より詳細な検討を進め、比較を行うこととする。

■主な意見

【 長岡天神駅周辺まちづくり協議会のアンケート結果について 】

- ・次回、自由意見の取りまとめ、属性別をかけたクロス集計結果について報告する。

【 阪急長岡天神駅周辺の交通の流れ及び駅前広場の配置について 】

- ・セブン通り及びアゼリア通りの路上駐車対策として、新田保育所の跡地を第1段階の暫定的な駅前広場にしてはどうか。（両通りの路上駐車対策に即効性はある。）

- ・新田保育所の跡地は距離が離れており、第1段階としての駅前広場は、天神通り沿いに配置する方が良いのではないかと。
- ・天神通り沿いに配置するにあたり、セブン通り及びアゼリア通りの駐停車にも効果があるよう、周知や誘導が必要である。
- ・PT調査では駅を利用する車の割合は4%となっているが、天神通り沿いの暫定駅前広場の設計の前に、実際の路上駐車台数を把握する必要がある。その際、朝夕のピーク時及び雨天時に考慮すること。
- ・天神通り沿いの暫定駅前広場の位置については、市西部からの流入が多いことを考慮すると鉄道を挟んで西側の需要が多いと考えられる。人の行動とニーズを踏まえて検討する必要がある。
- ・駅の改札を南側に設置することも考えられる。鉄道工事の仮設時での設計段階において検討する必要がある。

【 補助幹線道路の配置案について 】

- ・駅西側のパターン①案と②案について、絞り込みにはもう少し検討が必要である。
- ・駅東側のパターンA～D案については、まちづくり協議会では、A案については、線路沿いの広い道路に送迎車の駐停車が生じてしまうことや、駅前での横断による飛び出しの可能性があること、D案については、住宅街に幅員の広い道路ができると車の速度も上がり、住宅地内の安全性に問題が生じてしまうことから、A案とD案は望ましくないと考えている。
- ・D案については、道路を約16mに広げると住宅地内に交通が増加し、好ましくない。
- ・A案については、アゼリア通りと天神通りの交差点で角度が付き、右左折時の見通しが悪くなると考えられる。
- ・鉄道工事の観点からは、仮線を整備する必要があるとあり、その仮線用地を駅前広場や道路等にするとA案のケースが多い。コスト面でも住宅等の移転が少ない。駅前広場についても必ず東西両側に整備する必要はなく、コンコースで行き来は可能となる。両側に整備する場合でも、仮線用地及び道路形状の工夫により、道路を渡らなくても駅前広場を整備することも可能となる。交差点の角度については、交差点部のみ直角に近い形状とすることが可能である。
- ・技術的にA案も十分可能であることからA案も引き続き詳細な検討を進めてみてはどうか。
- ・駅舎直下に位置する東西両側の駅前広場を繋ぐ道路については、道路を通すと駅前に車が集中してしまうため、自由通路とするか、道路とするか、公共交通のみとするかなど、慎重な議論が今後必要である。
- ・補助幹線道路の幅員構成については、自転車通行帯を整備する場合は車道扱いとなり、停車帯として利用されるケースがある。また幅員が広がることで速度が上がり安全性に対して懸念される。そのため、コスト的な問題はあがるが、車道と分離された自転車道を整備する案が望ましいのではないかと。

第5回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成30年2月7日（水）14:00～15:30

■場 所：長岡京市役所 北棟4階 大会議室A

- 議 題：1) 第4回委員会議事内容の確認
2) 駅前広場の配置・機能について
3) 駅前広場の配置と道路網の検討について
4) 委員会の今後のスケジュール（案）
5) 長岡天神駅周辺まちづくり基本構想（素案）【報告】
6) 庁舎等再整備について【報告】

■結 果

<駅前広場の配置・機能について>

- ・駅前広場は駅の片側のみに設置すると駅周辺に表裏ができることが考えられることから、駅の東西両側に配置する方針で検討を進める。その際、両側ともにバス・タクシー・自家用車等のすべての乗降場を設置するのではなく、利便性を考慮し、さらには自転車も交通機能としたうえで、東西両側で機能分担させることとする。
- ・高架下空間を利用して配置する案については、技術的な問題や必要性等について具体的な設計段階において検討することとし、合せて自転車駐輪場なども高架下を有効に利用できる案を検討することを委員会からの申し送り事項とする。
- ・駅前広場に関しては、駅と共に新しいまちの顔となるデザインの検討を行うことを委員会からの申し送り事項とする。

<駅前広場の配置と道路網の検討について>

- ・補助幹線道路の配置パターンについては、駅東側はパターンB案又はC案とし、駅西側のパターン①案及び②案と合わせて、より詳細な検討を引き続き進める。

■主な意見

【駅前広場の配置・機能について】

- ・駅前広場の位置によって、住民の生活様式が変わると思われる。東西に分けてしまうとリスクがあり、駅の東西にバランス良く設けることが、まちにとって大きなリスクにならないのではないか。
- ・JR長岡京駅にバスターミナルがあるので、長岡天神駅に新たなバスターミナルを作る必要はないのではないか。

- ・長岡天神駅にバスターミナルを作ることで、長岡天神駅を起終点とするバス路線を考えることができるので、バスターミナルの設置についても検討すべきではないか。
- ・自転車も交通機能の一部として、自転車置場の配置も合わせて検討してはどうか。
- ・片側に設けると駅の裏側ができるという危険性をはらんでいる。
- ・両側に同じものを作ることは二重投資になるので、バス・自家用車・タクシー・自転車の機能をそれぞれ位置付けて機能分担する必要がある。

【 駅前広場の配置と道路網の検討について 】

- ・バス・タクシー・送迎車の走行がメインとなる動線が大きな道路に接続するところで混乱しないように設計することが、良い駅前広場となる条件である。
- ・バスや送迎車の動線と歩行者の動線を分離するように考える必要がある。
- ・線路から補助幹線道路までの距離によって、間に挟まれた土地活用エリアで、どのような土地利用が検討できるのか、その規模が変わってくる。
- ・C案では、補助幹線道路から駅前広場に入っていくので、転回できる場所が必要になる。
- ・公共交通と自家用車が駅前広場内で交錯しないようにするのがよい。
- ・高架化された時の駅のイメージ（中心部にある駅の建物）がどのようなものになるのか、頭に描いた上で検討を進めるべきではないか。

【 長岡天神駅周辺まちづくり基本構想（素案）について 】

- ・西側は鳥居前広場というように、長岡天満宮を訪れる人が、降りた時に天神さんの駅だと思えるようにして、参拝客の方を通じてまちの活性化につながるような、駅前まちづくりを進めていきたい。
- ・駅周辺の建物は、中高層建物をイメージしていると思うが、構想の中では西側の住宅エリアでは閑静な住宅地を形成するとの文言もあるので、委員会の中でも議論していきたい。
- ・駅前広場のデザインについて、駅前の新しい顔をどうするかは大切なことなので、駅と共にきちんとデザインすることを考えていただきたい。

第6回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成30年4月25日（水）10:00～12:00

■場 所：長岡京市役所 北棟4階 大会議室A

- 議 題：1) 第5回委員会議事内容の確認
2) 長岡天神駅周辺まちづくり基本構想【報告】
3) 駅舎下の構造及び道路網の検討について
4) 鉄道の立体化方法の検討について
5) 駅舎の完成イメージについて
6) 合意形成手法の検討について
7) 委員会の今後のスケジュール（案）
8) 庁舎等再整備について【報告】

■結 果

<駅舎下の構造検討について>

- ・駅舎下の構造は、歩行者が安心して自由に行き交うことができる1案で具体的な検討を進める。なお、駅舎下の自転車通行に対する取扱いや自転車置場の配置位置などを今後設計段階で検討することを委員会からの申し送り事項とする。

<補助幹線道路配置パターンの検討について>

- ・補助幹線道路の配置パターンについては、駅西側のパターン①案及び②案、駅東側はパターンB案又はC案で今後も検討を進めるものとするが、現状の交通の流れを考慮すると、駅西側については①案を主として検討していくこととする。

<鉄道の立体化方法の検討について>

- ・鉄道の縦断勾配25%は特例値のためダイヤの運行面で課題がある。
- ・鉄道の立体化方法については、事業効果や景観的な面も含め、今後も総合的な視点で検討を続けていくことを委員会からの申し送り事項とする。

<合意形成手法の検討について>

- ・事務局からの提案に沿って進めることとする。

■主な意見

【 駅舎下の構造検討について 】

- ・ 駅舎下の構造パターン、補助幹線道路の配置パターンが様々であり、複合した各パターンでの比較検討を行うことができればよいが、複雑になるため難しい。今後のまちづくりのイメージを考えた上で議論をしていくことが重要である。
- ・ 駅舎下の構造は、東西の駅前広場の機能分担、歩行者を優先としたひと中心の観点から、1案が望ましいのではないかと。
- ・ 駅下構造について、歩行者を施設内通路（コンコース）として通すのか施設外通路（自由通路）として通すのかについては今後議論していく余地がある。また、自転車通行に対する取扱いや自転車置場の配置位置などを今後設計段階で検討する必要がある。

【補助幹線道路配置パターンの検討について】

- ・ 補助幹線道路の配置について駅西側①案にした場合、アゼリア通りとの接道箇所は通学路でもあることから今後信号機設置等の検討が必要である。
- ・ 現状天神通りからアゼリア通り間は、狭隘な生活道路しかない中、府道大山崎線へ迂回している状態である。交通の利便性を考えるならば必然的に①案が使われやすいのではないかと。
- ・ 駅東側の補助幹線道路のC案は、住宅地内に速度の速い車が増加し好ましくない、ひと中心の観点から考えるとB案の配置がよいのではないかと。
- ・ 補助幹線道路の配置パターンの比較検討において、ひと中心のにぎわい創出という観点からも評価を行うことも考えていただきたい。なお、事業評価については、費用対効果の点など整理していく必要がある。

【 鉄道の立体化方法の検討について 】

- ・ 長岡天神の地形上、地下化を行うことは鉄道の形としては、好ましくないのではないかと。

【 駅舎の完成イメージについて 】

- ・ 3階の駅舎の場合、車椅子利用だと、エレベーターの位置が隅に設置されることが多いため駅舎は2階構造で良いかと思われる。
- ・ 駅舎周辺のビジョンにもかかわるが、人中心のゆとりある空間形成に配慮していただきたい。
- ・ 駅舎の設計をする際は、市民等の意見を汲みながら進めていただきたい。

第7回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成30年6月29日（金）9:30～11:00

■場 所：長岡京市立図書館 大会議室(3階)

- 議 題：1) 第6回委員会議事内容の確認
2) 土地利用計画の検討について
3) 駅前広場の機能分担の検討について
4) アンケート内容について

■結 果

<土地利用計画の検討について>

- ・まちづくりのコンセプトは、「ひと中心の賑わいのあるまち」とする。
- ・土地利用ゾーニングは、2つの軸（アゼリア通りと天神通り）と3つのエリア（駅周辺エリアと駅東西の2つの住宅エリア）を基本方針として、今後詳細に検討を進めていく。
- ・詳細な土地利用については、今後実施する市民アンケートの結果も踏まえて検討する。

<駅前広場の機能分担の検討について>

- ・バス機能は、駅前広場西側に配置するa案を優先案として検討を進める。ただし、アゼリア通りにバスベイを設けるc案、駅舎下をバスが通行可能な高架下道路を設けるa'案についても、詳しく技術的な検討を行う。
- ・タクシー機能は、東西のどちらか一方でバス機能と同じ方面に設ける。
- ・一般乗用車の乗降場は、東西両側に設ける。
- ・設計段階での配慮事項として、高架下は歩行者が自由に往来できるため、東西の駅前広場を一体的な広場とすること。その際、東西の駅前広場や高架下通路のあり方も合わせて検討することを委員会からの申し送り事項とする。

<アンケート内容について>

- ・事務局からの提案とおりに進めることとする。

■主な意見

【土地利用計画の検討について】

- ・可能な限り駅前に車が入らないように、周辺に駐車場を集約することが望ましい。
- ・民間駐車場をどのように誘導するのか、マネジメントを合わせて考えていく必要がある。

【駅前広場の機能分担の検討について】

- ・バス機能は、利用実態からみて西側に配置することがよいのではないかと。バスロータリーができることで、バス路線の設定が広がる可能性がある。
- ・a案のバス路線では、どの程度の時間ロスがあるのか検討する必要がある。
- ・バスとタクシーを西側に配置する場合、一般の乗用車より、バスやタクシーの公共交通を優先して、駅改札の一番近い場所に設けることを考えて欲しい。
- ・駅前広場を經由して JR 長岡京に行くバス路線は、時間ロスが大きい。JR への通勤利用者が多いことを考えると、アゼリア通りにバスベイを設ける必要性は高いのではないかと。
- ・バスを降りてすぐ駅がある配置では、商業施設の利用者が減少する恐れがある。賑わいをつくることを考えると、楽しんで安全に歩ける空間があるのが良いのではないかと。
- ・c案は、バスが駅前広場に入ってこないことで広場面積を有効に使えるという利点がある。一方、駅までの距離は比較して遠く、歩行困難な方や高齢者、雨天時への配慮が必要である。
- ・c案でも雨天時への対応は、シェルターなどで対応可能である。
- ・c案では、アゼリア通りを横断する歩道が必要になる。横断歩道は、通常は交差点部に設けられることになる。また、歩行者の乱横断が発生する恐れがあり、バス利用者が安全に駅に行ける手段を考える必要がある。
- ・アゼリア通りは、現状より歩道が広くなり、歩きやすくなるのではないかと期待している。
- ・駅の西側は、長岡天神の文化や歴史が感じられ、長岡京の顔となる設えが必要である。来訪者が何度も訪れたい空間にしていきたい。

第8回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成30年8月24日（金）9:30～11:30

■場 所：長岡京市役所北棟4階 大会議室B

- 議 題：1) 第7回委員会議事内容の確認
2) 道路網の検討について
3) 駅前広場の機能配置の検討について
4) 基本計画骨子(案)8月版 について
5) 長岡天神駅周辺まちづくりに関するアンケート調査結果速報について

■結 果

<道路網の検討について>

- ・補助幹線道路の配置は、駅西側は①案、駅東側はB、C折衷案を基本として検討を進める。
- ・基本計画には、補助幹線道路と歩行者の回遊ネットワークの案をそれぞれ明記する。

<駅前広場の機能配置の検討について>

- ・駅前広場の交通空間と環境空間の配置について、事務局より3案が提示され、駅正面に環境空間を設ける案が有力であった。
- ・路線バスの乗降場はアゼリア通りにバスベイを設けるc案を基本として検討を進める。
その際、アゼリア通りの歩行者の横断に対する安全対策、歩行困難な方や高齢者、雨天時への対策を行うことを基本計画に明記することを委員会からの申し送り事項とする。
- ・駅前広場の機能分担については、駅西側にコミュニティバス・タクシー・一般乗降場、駅東側は一般乗降場を設けることを基本とする。また、送迎のための短時間駐車場は駅前広場に設けないこととする。

<その他>

- ・基本計画骨子については、事務局からタタキ台として提案のあったまとめ方で進めることとなった。
- ・アンケート速報では、利便性の高い駅前広場の整備について「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81%、線路の立体交差化について「高架がよい」が72%などの結果が出た。今後、分析していく。

■主な意見

【道路網の検討について】

- ・観光客だけでなく、市民の方が快適に回遊してもらえるように、道の駅やおかげ横丁のような施設整備も検討する必要がある。
- ・駅西側の道路配置について、①案と②案を組み合わせた十字型はどうかという意見もあったが、歩行者を優先するまちづくりを行うためどちらかの案にする。

【駅前広場の機能配置の検討について】

- ・車いす利用者や高齢者等にとっては、屋根があつてすぐに駅に入れる駅前広場が良いが、ひと中心のまちづくりや景観の観点からは、駅舎と駅前広場の間に空間がある方が良い。
- ・路線バス乗降場をアゼリア通りに設置する際には、歩行者横断の問題、高齢者等への配慮としてシェルター設置など、駅までの導き方についての対策をする必要がある。
- ・駅前広場のロータリーに、コミュニティバスだけでなく観光バスも入れるスペースを設けてはどうか。
- ・観光バスをロータリーに入れるためには、補助幹線道路の幅員が広くなり、道路でまちが分断されてしまう恐れがある。
- ・路線バスのバス停に観光バスなど他のバスはルール上停車することはできない。
- ・長岡天神駅の場合、駅に集合してからどこかに行くのではなく、どこかからバスで来られることが主流だと思うので、駅前広場を利用する需要は少ないのではないか。
- ・ひと中心のまちづくりの一方で、まちの課題でもある駅周辺の違法駐停車や渋滞を解決する駅前広場整備の目的が果たせるように留意いただきたい。
- ・朝夕のラッシュ時に柔軟に対応できる駅前広場の整備を考えてはどうか。

第9回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成30年10月11日（木）15:00～17:00

■場 所：長岡京市役所南棟3階 第一委員会室

- 議 題：1) 第8回委員会議事内容の確認
2) 意見交換会の開催報告
3) 市民アンケート調査結果について
4) 駅前広場の検討について
5) 補助幹線道路の検討について
6) 基本計画骨子について

■結 果

<市民アンケート調査結果について>

- ・電車からバスに乗り継ぐ時の移動距離について、全体の72%が「約100m（現況の半分）」を許容できる。
- ・阪急線路の立体交差化について、「高架化が良い」が72%となった。
- ・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」が58%となった。
- ・連続立体交差事業については、アンケート結果を踏まえ、高架化を前提としたまちづくりを進めていくことを委員会の合意事項とする。

<駅前広場の検討について>

- ・駅前広場の西側は①案とし、駅直近には環境空間を配置し、交通空間は少し離す。東側は②案とし、交通弱者の駅へのアクセスに配慮し、南北に交通空間と環境空間を配置する。
- ・観光バス用、一般車用の駐車場は駅前広場内に設けない。
- ・駐輪場は、高架下を活用し、アクセス性に配慮した出入り口を配置する。その際、バス乗降客との動線が錯綜しないように、設計段階における検討事項とすることを、委員会からの申し送り事項とする。

<補助幹線道路の検討について>

- ・補助幹線道路は幅員14m、自転車専用通行帯を両側に設けた道路を基本とする。ただし、路上駐車対策について、設計段階において検討することを、委員会からの申し送り事項とする。

<基本計画骨子について>

- ・長岡天神駅周辺の将来イメージ図は、東側は高度利用、西側は長岡天満宮を意識し南方向は低層のイメージとして、次回委員会で提示する。合わせて、駅前広場などのイメージ図も提示する。

- ・長岡天神駅周辺整備事業は、土地区画整理事業を主体として進めることとする。

■主な意見

【市民アンケート調査結果について】

- ・市民の意向としては、立体交差化による踏切の撤去、まちの活性化、交通利便性の向上、ということだと考えられる。

【駅前広場の検討について】

- ・東西の広場空間が同じ大きさである必要はない。また JR 長岡京や新庁舎にも広場があり、それぞれの役割に応じた大きさや形態を考えるべきである。西側は天満宮へ続く景観に配慮した広場、東側は土地を有効利用するなど、東西でメリハリを付けた方がよい。
- ・現在課題となっている交通渋滞を解決できる駅前広場となるように進めてほしい。
- ・東西の駅前広場で機能分担を考え、西側は賑わいと長岡天満宮への誘導を考慮した長岡天神の顔となるような広場、東側は交通弱者にも配慮した市民の利便性を重視した広場を考えてはどうか。
- ・アゼリア通りのバスベイ近くに駐輪場を設置する場合は、バス利用者の動線とも錯綜しないよう配慮が必要である。
- ・駐輪場については、出入口の位置によって道路の交通量も変わってくる。出入口の配置については特に留意してほしい。
- ・駅前広場について、賑わいのある商業と緑が一体となったイメージ図を次回提示していただきたい。

【補助幹線道路の検討について】

- ・補助幹線道路に自転車専用通行帯が計画されているが、補助幹線道路にだけ整備されても意味がないので、周辺道路を含めた全体の自転車ネットワークを考える必要がある。

【基本計画骨子について】

- ・イメージとして、駅西側は建物の高さを低くした方がよいと思う。
- ・視点場をどこに考えて天満宮を意識するのかによって、西側全体を低くしたら良いのか、部分的で良いのか変わってくると思う。駅舎の高さ及びどこからの眺望を意識するのか、視点場を明確にしておく必要があるのではないかと。
- ・駅西側から天神通りへの方向と、駅のホームから雰囲気わかるように駅から長岡天満宮の方向を意識して西側の南方向は低くするが、北方向は少し高度利用しても良いのではないかと。
- ・実際に高さ制限をするとすると合意を得るのは大変である。天満宮を意識した景観を考えた上で理屈づけを伴った規制でないと合意は得にくいのではないかと。
- ・長岡天神駅周辺整備事業については土地区画整理事業を主体として進めていくことになると思う。
- ・賑わいを生み出すための施設については、箱だけつくっても需要がなければ埋まらない。既存商店街とバッティングしないものや、長岡天神に合ったものと考えていく必要があるが、それを考えるのは行政だけでなく市民、民間の方等いろいろな方にアイデアを出してもらった方がよいと思う。

第10回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成30年11月12日（月）14:00～15:30

■場 所：長岡京市役所北棟4階 大会議室A

- 議 題：1) 第9回委員会議事内容の確認
2) 基本計画（素案）について
3) オープンハウスの開催報告について
4) その他
5) 委員会の今後のスケジュール（案）

■結 果

＜基本計画（素案）のイメージ図について＞

【駅周辺の将来イメージ図】

- ・駅周辺の将来イメージ図においては、駅東側は都市機能の高度化・集約化、駅西側（南方向）は、長岡天満宮を意識し中低層化という考え方でイメージ図を作成する。
その際、緑については現状の宅地内の緑も踏まえてもう少し豊かに描くこととする。
- ・整備に関わる舗装や樹種については、ランニングコストに配慮したものとすることを設計段階での申し送り事項とする。無電柱化は要望とする。

【駅前広場のイメージ図】

- ・事務局が提示したイメージ図を基本とし、「賑わい」、「商店街や長岡天満宮などの地域資源とのつながり」が感じられるようイメージ図を修正し、次回着色したものを提示する。

【天神通り・アゼリア通りのイメージ図】

- ・事務局が提示したイメージ図を基本とし次回着色したものと提示する。

■主な意見

＜基本計画（素案）のイメージ図について＞

【共通】

- ・イメージ図に、「ひと中心の賑わいのあるまち」を体現するためのセールスポイントが上手く表れると良いと思う。
- ・長岡天満宮の視点場を意識した計画（イメージ図）になれば望ましい。
- ・建物等の色彩については、景観計画とあわせて進めていただきたい。

【駅西側駅前広場のイメージ図】

- ・長岡天満宮を意識した西側駅前広場であり、長岡天満宮とのつながりが感じ取れるように、駅周辺の将来イメージ図とあわせて進めていただきたい。

【駅東側駅前広場のイメージ図】

- ・東側は、イメージ図で賑わいが感じられていて良いと思う。

【天神通りのイメージ図】

- ・幅員拡幅により、高齢者等にとっては横断に時間がかかるため、道路横断に対する配慮を今後検討して欲しい。

【アゼリア通りのイメージ図】

- ・あまり詳しく描きすぎると現状と違うということにもなり難しいが、強調したいところを丁寧に描くという方向で考えて欲しい。

第 1 1 回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成 31 年 1 月 16 日（水）10:00～11:30

■場 所：長岡京市役所南棟 3 階 第 1 委員会室

- 議 題：1) 第 10 回委員会議事内容の確認
2) 基本計画（案）について
3) その他（オープンハウスの開催報告について）
4) 委員会の今後のスケジュール（案）

■結 果

<基本計画（案）について>

- ・基本計画の具現化に向けては、今後、都市計画手続きも含め、京都府や阪急電鉄株式会社など関係機関と連携しながら協議・調整を進めていく必要がある。
- ・基本計画（案）については、細かい文言のチェック等を事務局で行うこと。
- ・基本計画策定に向け、次回の第 12 回委員会では、本日委員会での意見及びパブリックコメントでの意見を反映した基本計画について事務局より報告を行い、特に大きな課題が生じない限り次回で完成させるものとする。

<パブリックコメントについて>

- ・パブリックコメントの実施については、実際に阪急長岡天神駅を利用している方々をはじめ、より多くの市民から意見をいただけるよう、オープンハウスのような方法で可能な限り計画(案)を説明することを検討して欲しい。
- また、長期計画であることも踏まえ、若い世代をターゲットにした意見募集や世代別の意向把握等にも配慮して欲しい。

第12回 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画策定委員会 議事概要

■日 時：平成31年3月20日（水）15:00～16:30

■場 所：長岡京市役所北棟4階 大会議室A

- 議 題：1) 第11回委員会議事内容の確認
2) 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
3) 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画について
4) その他

■結 果

<阪急長岡天神駅周辺整備基本計画について>

- ・パブリックコメントの意見では本委員会で議論してきた内容を否定するものも含まれるが、計画内容の抜本的な変更はせず、今回とりまとめた内容で基本計画を策定する。
- ・今後のまちづくりの進め方についても、委員会で議論して得られた結論を今後も丁寧に市民や関係団体等に説明し、十分連携して進めていくことを委員会からの申し送り事項とする。
- ・将来的な社会情勢の変化等にも対応しながら弾力的にまちづくりを進めていただきたい。