

# 都市常任委員会行政視察報告書

## 1 視察日程

令和4年10月13日（木）～14日（金）

## 2 視察先及び項目

### (1) 京都府長岡京市

阪急長岡天神駅周辺のまちづくりについて

### (2) 京都府城陽市

青谷方面乗合タクシー運行事業について

## 3 人員

委員長 伊 東 幹 雄

副委員長 塚 本 路 明

委 員 嵐 芳 隆

飯 川 英 樹

大 塚 裕 介

菅 野 文 男

緑 川 利 行

随 行 加 澤 信 太 郎

## 4 視察内容

別紙のとおり

## ●阪急長岡天神駅周辺のまちづくりについて（京都府長岡京市）

### ◇視察目的

京都府長岡京市では、阪急長岡天神駅周辺の整備に関する事業を実施しており、整備計画の策定段階から市民、関係団体の意見や要望を積極的に取り入れ、計画策定後も報告会や意見交換会を開催するなど、市民参加の機会を確保しながら事業を推進している。

八千代市においても、規模は異なるものの、京成本線沿線のまちづくりとして駅周辺の活性化を推進する事業を実施していることから、参考となる部分があると考え、視察を実施した。

### ◇事業内容

#### (1) 概要

阪急長岡天神駅周辺は、ＪＲ長岡京駅周辺と並ぶ長岡京市の「まちの玄関口」の一つとなっている。

ＪＲ長岡京駅周辺については、平成１７年に西口再開発事業が完了し、利便性が大きく向上、その姿も近代的なものへと変貌したが、阪急沿線については、市南部域において、京都縦貫自動車道の開通に合わせた阪急西山天王山駅の開業に向けたまちづくりを先行して行ったこともあり、阪急長岡天神駅周辺は長らく目に見える形で大きなまちの変化がない状況であった。

しかしながら、平成２７年に地元住民や地域の事業者、市等が連携する長岡天神駅周辺まちづくり協議会が設立、平成３０年に阪急長岡天神駅周辺のまちづくりの道しるべとなる長岡天神駅周辺まちづくり基本構想が提言され、平成３１年には大きな節目となる阪急長岡天神駅周辺整備基本計画を約４年にわたる議論を経て策定するなど、近年、阪急長岡天神駅周辺のまちづくりが大きく動き出している。

#### (2) まちづくりの背景

阪急長岡天神駅周辺は、長岡京市の中心市街地としての役割を長年にわたって担ってきた地区であり、戦後、都市基盤施設の強化や都市機能の増進を目的

に、開田土地区画整理事業を昭和32年に都市計画決定したものの、社会・経済情勢の変化や市街化の発展、また、地権者の意向調整に難航した経過もあり、当初の計画どおりの事業実施が実質的に困難な状況となっていた。

この間、JR長岡京駅周辺の駅前再開発や、京都縦貫自動車道の開通に合わせた阪急西山天王山駅周辺整備を先行して実施してきたところであるが、将来的な人口減少や都市活力の減少が懸念される中、京都、大阪間の交通至便で良質な住宅都市としての長岡京市の魅力を維持し、京都府内でも有数の観光資源をいかしたまちづくりを進めるために、市の玄関口であり都心拠点でもある阪急長岡天神駅周辺の整備、魅力的な都心拠点づくりが強く望まれることとなった。

### (3) まちづくりの課題

#### 《道路・交通》

- 1) 歩行者・自転車通行の安全性、快適性の確保
- 2) 踏切付近での交通渋滞の解消
- 3) 駅へのアクセス性向上と交通結節機能の強化
- 4) 鉄道による東西市街地の分断解消
- 5) 狭くて通りにくい生活道路の改善
- 6) アゼリア通りへの交通集中、著しい混雑の解消

#### 《土地利用・賑わい》

- 1) 長岡京市の玄関口にふさわしい駅前空間の創出
- 2) 駅近の利便性を活かした土地利用
- 3) 長岡天満宮や周辺商店街への回遊を促す仕組みづくり

#### 《住環境》

- 1) 安全・安心な住環境の形成
- 2) 快適で品格ある都市環境・景観形成

### (4) 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画

長岡京市では、平成28年3月に市全体の将来のまちづくりの方向を示す第二期長岡京市都市計画マスタープランを策定し、阪急長岡天神駅周辺について

は、市の玄関口として利便性をいかした空間を有効に活用し、バランスの取れた都市機能と住宅整備によるにぎわいのあるエリア形成を図る重要な地域として位置付けている。

また、平成30年3月には、地域住民等で構成される長岡天神駅周辺まちづくり協議会より、阪急長岡天神駅周辺の総合的な将来像を描いた、長期的なまちづくりの道しるべとなる長岡天神駅周辺まちづくり基本構想が市に提言された。

阪急長岡天神駅周辺整備基本計画は、これらを踏まえ、市民、事業者、行政が連携して、阪急長岡天神駅周辺のおおむね20年間のまちづくりに関する具体的な取組を行う際の指針となる計画である。

計画の策定に当たっては、まちづくりに対する意見や要望を積極的に取り入れるため、シンポジウム、市民アンケート、意見交換会、オープンハウス、関係団体ヒアリング等、多様な方法により市民の意向を把握し、集約している。

また、開田土地区画整理事業よりまちづくりの検討範囲を絞った上で、優先度の高い駅付近を重点整備地区として設定することで、計画の実効性を高めている。

#### (5) まちづくりのコンセプト・目標

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」を実現するため、まちづくりの目標を次のように定めている。

##### ① 安全・安心で楽しく回遊できる人にやさしいまち

東西市街地の一体化や歩行者、公共交通が優先された道路空間の創出による誰もが安全で安心して楽しく回遊できるまちを目指します。

##### ② 駅を中心として人が集い交流するまち

阪急長岡天神駅周辺を利用する誰もがアクセスしやすく利用しやすい空間とすることで、駅とまちの賑わいをつなぐ人の流れを生み出し、多くの市民や観光・ビジネスによる来訪者など多様な人々が集い交流するまちを目指します。

##### ③ 長岡天神らしい歴史と賑わいを感じるまち

多くの人々が訪れる長岡天満宮や西山の景観など、長岡天神らしさを表す

地域資源を活かしながら、来訪者に回遊する楽しみをもたらす商店街の充実や、まちの玄関口にふさわしい都市機能を集積し、賑わいを創出する歴史と賑わいを感じる個性あるまちを目指します。

#### ④ 便利で良質な住み心地の良いまち

阪急長岡天神駅に近接している利便性を活かすとともに、西山や長岡天満宮の緑など、長岡京市を代表する地域資源を身近に感じることが出来る便利で良質な住み心地の良いまちを目指します。



#### (6) 現在の状況と今後の予定

現在は、連続立体交差事業（鉄道高架化）、西地区市街地整備事業、東地区市街地整備事業の3つの事業について、並行して検討を進めている。

連続立体交差事業の事業主体は京都府であり、京都府、長岡京市、阪急電鉄株式会社の3者で協議を行い、課題の整理等を行っている。現時点では事業化の時期等は未定である。

西地区市街地整備事業については、連続立体交差事業の影響が小さいため、早期着手、道路や駅前広場の一体的整備が可能となっている。今後は地権者による検討会を設置し、整備内容について検討する予定である。

東地区市街地整備事業については、連続立体交差事業の影響を大きく受けるため、西地区市街地整備事業のような一体的整備が困難な状況となっている。そのため、着手可能なところから段階的に整備していくステップアップ事業を展開することとしており、その第一歩として、連続立体交差事業が開始されるまでの期間の暫定的な駅前広場を整備する予定である。

◇主な質疑応答

問 長岡天神駅周辺まちづくり協議会の設立は、地元住民と市（行政）のどちらの意向によるものか。

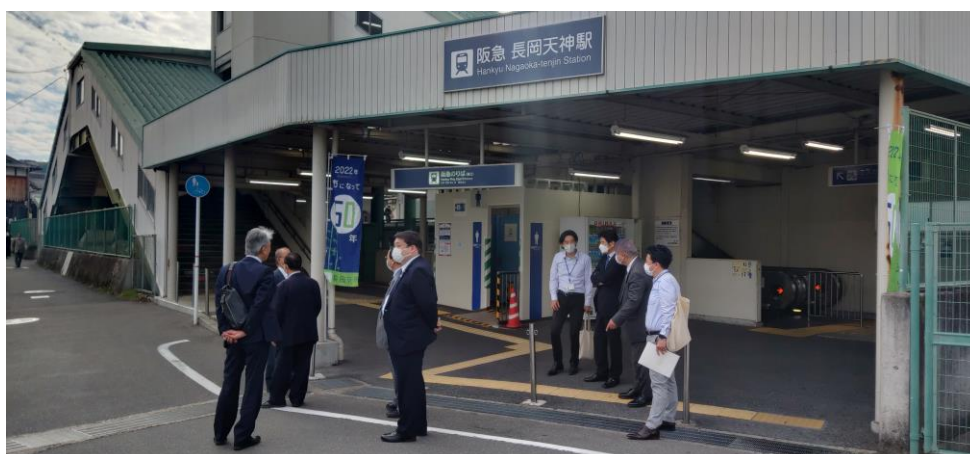
答 地元住民と市（行政）の双方の意向により平成27年に設立された。

問 長岡天神駅周辺まちづくり協議会への支援は。

答 長岡京市まちづくり条例に基づき市長が認定したまちづくり協議会に対する助成金（助成対象経費の4分の3、年30万円限度）や、事務局機能の支援がある。

問 連続立体交差事業（鉄道高架化）の状況は。

答 地域により異なるが、鉄道事業者の費用負担割合は7%程度であり、残りは行政側（国、府、市）の負担となるため、鉄道事業者は事業に前向きである。事業主体である京都府は、府内各地域の課題に対応しなければならないため、都市部の長岡京市への対応を優先することには慎重なのではないかと受け止めている。



## ●青谷方面乗合タクシー運行事業について（京都府城陽市）

### ◇視察目的

京都府城陽市では、青谷地域における交通手段を確保するため、誰でも利用可能な乗合タクシーを運行している。

八千代市においても、コミュニティバスを運行しており、また、デマンド方式等の公共交通を検討していることから、持続可能な公共交通として参考となる部分があると考え、視察を実施した。

### ◇事業内容

#### (1) 概要

青谷地域から城陽市役所、保健センター等の公共施設への移動手段を確保することを主な目的として、路線バスと同様に予約不要で誰でも利用可能な乗合タクシーを運行している。利用状況により運行を継続するか否かを判断するため、市民に積極的な利用を呼び掛けている。

#### (2) 経緯

平成24年4月の路線バスの運行休止に伴い、地域住民から路線バスの復活について定期的に要望されるようになり、平成27年度に開催した、交通政策や福祉分野の学識経験者、交通事業者、市民代表で構成される「城陽市高齢化社会における地域交通のあり方検討有識者会議」からの提言等を踏まえ、青谷地域での交通手段の確保について、市の内部で検討を行い、地元説明会等も行った結果、平成30年6月にセダン型のタクシー車両を使用した試験運行を開始することとなった。

約10か月の試験運行を経て、平成31年4月に本格運行を開始した。

#### (3) 運行事業の内容

運行区間は多賀口からJR山城青谷駅、JR長池駅、アル・プラザ城陽、保健センター等を経て、城陽市役所までとなっている。停留所については、公共施設のほか、青谷地域において運行休止となった路線バスの停留所の配置を基

本として設定している。

運行車両はセダン型のタクシーとなっているが、利用方法は路線バスと同様であり、各停留所で乗降する。満員で乗車できない場合は追加の車両が手配されるが、追加便の到着まで最大15分程度待つこととなる。

運行日は毎週火曜日・木曜日で、1日3往復（6便）となっている。運行の主な目的が公共施設への移動手段の確保であるため、平日のみの運行としており、保健センターの乳幼児健康診査の実施日に合わせた曜日を運行日として設定している。

運行時刻は2時間間隔のパターンダイヤとし、路線バスや城陽さんさんバスとの接続を考慮して設定している。

運賃は城陽さんさんバスと同様、大人150円、小人80円となっている。運賃の割引も城陽さんさんバスと同様である。

#### (4) 運行継続の判断

1年ごとに運行継続の判断をすることとしており、年間（11月から翌年10月まで）の1便当たりの平均利用人数が3人以上という基準を設け、次年度も運行を継続するか否かを判断している。需要が極端に少ない場合の財政負担の是非を毎年検討する仕組みを当初から構築している。

なお、令和3年度及び4年度分の運行継続の判断に当たっては、新型コロナウイルス感染症の影響により基準を適用しないなどの措置を取っている。

利用状況については、毎月自治会回覧、市ホームページ等で周知し、市民に積極的な利用を呼び掛けている。利用者は固定となっており、新たな利用者の確保が課題となっている。

「利用して公共交通を維持しよう」という地域住民の意識付けに寄与しているものと考えられることから、基準に満たない場合は次年度の運行を行わないという現在の方針を今後も維持していく予定である。



※利用状況

	利用人数合計	運行日数（便数）	1便当たりの平均
令和元年11月～ 翌年10月	1,769人	104日 (624便)	2.83人
令和2年11月～ 翌年10月	1,705人	104日 (624便)	2.73人
令和3年11月～ 翌年10月	1,887人	104日 (624便)	3.02人

◇主な質疑応答

問 利用が多い停留所は。

答 商業施設であるアル・プラザ城陽が最も多く、次いで城陽市役所となっている。

問 事業費は。

答 年間約200万円である。

問 運行事業者の選定方法は。

答 市内のタクシー事業者は2者であるが、一方の事業者は車両数等の関係から対応できないとのことであったため、現在の運行事業者に決定した。

問 1便当たりの平均利用人数が3人未満となり、基準に満たない場合でも、運行継続と判断することはないのか。

答 地域住民に対しても当初からそのように説明しているのでも、基準に満たない場合は廃止することになる。ただし、その時点で別の方法を検討する可能性はある。

