

大阪・京都のベッドタウン長岡京市への挑戦 ～人材育成の場・再生塾による 都市・交通の政策提案～

大西 博之¹・嶋田 真尚¹・庄 巧郎¹・谷口 幸治¹・中小路 健吾¹・山本 真哉¹
進士 肇¹・戸田 靖子¹・堀 雅清¹・村上 岳史¹・村田 敬暁¹・五十嵐 敏郎¹
池田 宏¹・片岡 伸悟¹・金子 佐和子¹・高麗 敏行¹・吉田 良比呂¹
後藤 正明²・橋本 善之²・東 徹²・森栗 茂一²・正司 健一²・村尾 俊道²

¹NPO法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾 2011年度アドバンスド・コース受講生

²NPO法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾 Learning Facilitator

(〒532-0011 大阪市淀川区西中島七丁目1-17)

E-mail:kaiin@saiseijuku.net

高度経済成長期に人口が急増した大都市のベッドタウンの多くは、ミニ開発で駅前広場など基盤整備が不十分なまま今日まで発展してきたが、近年、少子高齢化に伴って様々な都市問題の課題が健在化している。京都府長岡京市は、阪急京都線、JR東海道本線沿線の大阪、京都のベッドタウンとして、昭和40年代から急速に発展したが、阪急長岡天神駅周辺の中心市街地では面整備や連続立体交差化の構想はあっても人口急増に追いつかず、今後の実現も困難なところ、送迎などの自動車が集中して渋滞が慢性化しており、またバリアフリー重点整備地区にもかかわらず歩道が狭く健常者でも歩きにくい状況にある。

本稿は『特定非営利活動法人持続可能なまちと交通を目指す再生塾』の人材育成研修の一環として、この長岡京市を対象とした3つのチームが今後のまちづくりのあり方についてそれぞれ独自の視点から施策提案した経過とその結果について述べる。

Key Words : Saisei-Juku, the dormitory town, liveable cities, compact cities

1. はじめに

今世紀になって日本の都市を取り巻く環境は厳しさを増している。少子化に伴う人口減少問題、避けようのない高齢化問題、自動車に依存しすぎてきた結果である交通弱者の増加問題等、枚挙すれば限がない。

私たちがフィールドとして取り上げた長岡京市は、京都と大阪の中間に位置する大都市近郊都市である。緑豊かな西山と山麓の田園、比較的コンパクトな市街地と市の東部に工業地帯が配置され、JR及び阪急の2本の京都・大阪間を結ぶ鉄道路線が発達しているなど、一見すると問題が少ないように思われるまちである。

しかし、実際に歩いて現地調査すると、大都市への通勤者を中心に人口が急増してきた郊外型の都市に共通する問題点が浮かび上がってきた。昭和35年から50年の高度成長期に西山山麓を中心に郊外型の住宅地が造成され、働き盛りの人が多く移り住んできた。それから35～50年を経過し、サラリーマンがリタイアし郊外の住宅地の高齢化が急速に進んだ。その結果、通勤・通学者の

減少と共に住宅地と駅を結ぶバス路線の減便化が始まり、路線の廃止も考えられる状況になった。また、高齢化の進展と公共交通の衰退の相乗効果で、住民の買物難民化や引き籠り現象が心配されるようになり、さらに郊外住民が中心市街地に出向く機会が減ったため、商店街の衰退も始まっている。

『特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾』（以下、「再生塾」という）は、持続可能なまち交通をめざして総合交通政策を進めていくために最も必要な有為な人材を育成することを目的に、初代理事長故北村隆一先生のもと、平成19年度から活動を開始した。この再生塾では、基礎編、地方議員対象及びアドバンスド・コースの3コースを実施している。このうち、アドバンスド・コースは、行政・コンサルタント・交通事業者などの5または6名からなる混成チームに分かれて、実際の問題をチームで共有化・検討し、メンバーの多様な視点やグループ討議によって真の原因を発見し、その解決策を立案し、実際に行動することで確実に問題を解決していくプロセスを学ぶ場である。

設 立	◆2007 年度(故北村隆一先生の提唱) ◆2009 年 2 月に NPO 法人化
構成員	まちづくりや交通に関わる学識経験者、行政関係者、技術者の有志 正会員 13 名、賛助会員 30 名(2011 年 9 月)
活 動 目 的	①各地域のまちづくりと交通政策に携わる実務者支援。 ②行政や技術者、地域のリーダーを対象とした塾や研修活動を通じた人材育成。
主 な 活 動 内 容	①再生塾基礎編の実施 ②地方議員研修会の実施 ③再生塾アドバンスコースの実施 ④他団体主催事業への後援 ⑤支援・アドバイス事業(講師派遣等) ⑥情報発信・提供事業(学会等への論文投稿)

図-1：再生塾の概要

第 4 期平成 24 年度のアドバンスド・コースのフィールドとして与えられたのは、鉄道分野が北近畿タンゴ鉄道、そして都市分野が京都府長岡京市であった。それぞれバックグラウンドや年齢の異なる私達 17 名は、再生塾の趣旨に賛同し、自ら費用を負担して参加し、長岡京市をフィールドとして選択した。

今回、A～C の 3 チームに別れてお互いに異なる意見を出し合い、時には衝突しながら議論を進め、市民にとって魅力的な長岡京市に変身するための方策を提言にまとめて長岡京市に報告したところである。

本稿では、共通的な問題認識のもと、各チームが独自にまとめた提言内容の紹介を中心に述べることにする。なお、長岡京市で行ったフィールドワークをベースとした提言であるが、同じような状況に置かれている全国の近郊都市や地方の中小都市の今後の交通政策や都市政策の参考になることを期待する。

2. 検討対象地域（長岡京市）の概要

(1) 地勢、人口

京都府長岡京市は、京都盆地の西南に位置し、西山の水と緑に恵まれた“環境の都”である。また784年に平城京から遷都された「長岡京」がおかれた地でもある。



図-2：長岡京市の位置¹⁾

長岡天満宮、光明寺、勝竜寺城跡など多彩な歴史資源があり、春は長岡天満宮のつつじ、乙訓寺のぼたん、柳谷寺のあじさい、秋は光明寺のもみじが有名である。

高度成長期以降、京都、大阪のベッドタウンとして急成長し、人口が昭和45年には5万人を超え、市制に移行した。平成に入ってからほぼ横ばいであったが、近年また微増傾向にあり、平成23年5月9日には8万人を突破した。

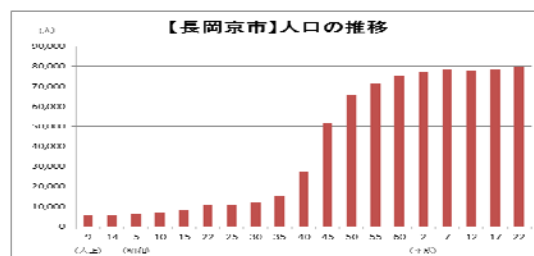


図-3：長岡京市の人口推移²⁾

(2) 産業

農業は、たけのこが名産であり、市街化区域内の農地は生産緑地に指定されているが、今後優良農地をいかに保全するかが課題となっている。

商業は、中心商店街の活力が停滞していて、当該地区での通過交通の流入が課題となっている。一方で、市南部に建設が進んでいる阪急新駅『西山天王山駅』周辺の商業環境の整備が求められている。

工業は、市の東部に先端的企業が立地しているが、その工場の流出防止が大きな課題となっている。

(3) 交通網

『長岡京市都市計画マスタープラン』³⁾作成時の市民アンケートの結果では、長岡京市は交通利便性の高さが最大の売りという結果が出ている。確かにJR、阪急とも大阪（梅田）へ30分、京都（河原町）へ15分と鉄道の利便性が高い都市である。

また、京都第二外環状道路が間もなく開通することを受けて、京都府南部地域、北部地域との利便性が向上するため、八幡市、宇治市、亀岡市さらに宮津市との地域連携にも期待が寄せられている。



図-4：長岡京市付近の交通網⁴⁾

3. 長岡京市の現状と問題点

(1) 地域の概況

阪急京都線とJR東海道本線が市の南北に貫いており、それぞれ中心部に長岡天神駅と長岡京駅がある。

この二つの駅を含む市の中心部には商業地が広がっており、JR東海道本線の東側の地域は工業地、それ以外の地域は住宅地となっている。



図-5：長岡京市の地域概況¹⁾

(2) 総人口の減少と老年人口の増加

国立社会保障・人口問題研究所が行った日本の市町区別将来推計人口によると、長岡京市の人口の推移は2010年と2035年を比較して、総人口は約1万人以上減少する一方、老年人口は約8千人増加し、老年人口の割合は約22%から約34%に増加することが予想されている。

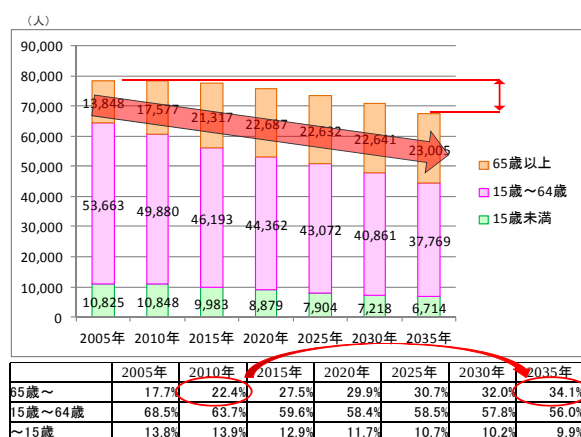


図-6：長岡京市の総人口と老年人口の推計⁵⁾

また、阪急京都線より西側丘陵地の住宅地について55歳以上の高齢者構成率が高いが、これは高度経済成長期に主に団塊世代が郊外部に住居を設け、その後世代交代が進んでいないためと考えられる。

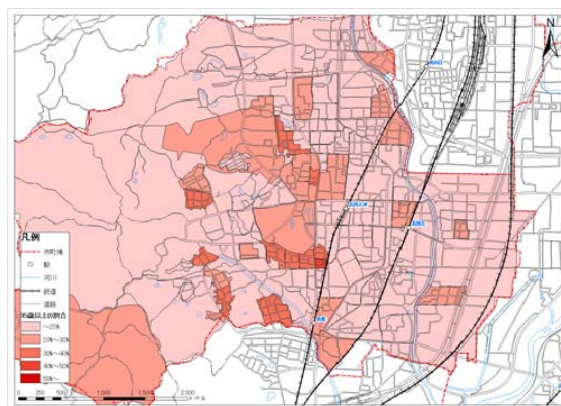


図-7：地区ごとの55歳以上の割合⁹⁾

(3) 長岡京市の都市づくりの理念

『長岡京市第3次総合計画第3期基本計画』⁷⁾では、長岡京市の重点テーマとして、次の6つのテーマを設けている。

- ・新しい都市基盤の構築とその活用による「交流・活力・にぎわい」の創出
- ・市民が誇る「水」と「みどり」の保全・再生による“環境の都”づくり
- ・誰もが安心していきいきと暮らせる「健康・福祉」の推進
- ・「安心・安全」のまちづくりの推進
- ・住民が地域の課題を解決する「地域力」の向上
- ・文化に親しみ、教養を深める機会を創出する「文化力」の向上

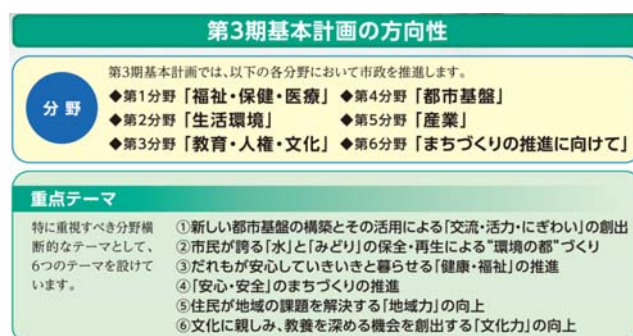


図-8：長岡京市第3次総合計画第3期基本計画の方向性⁷⁾

また、『都市計画マスタープラン』³⁾では、「都市づくりの将来目標」を次の4点としている。

- ・みどりと歴史が生活に溶け込む“うるおいあるまちづくり”
- ・すべての人にやさしい安全で安心の”安らぎあるまちづくり”
- ・活力にぎわいを育てる“いきいきとしたまちづくり”
- ・新たな文化とコミュニティを育てる“みんなで創る

まちづくり”

- ◆ みどりと歴史が生活にとけこむ “うるおいあるまちづくり”
 - 豊かな緑と水辺を守り育てるまちづくり
 - 身近に自然に親しめるまちづくり
 - 歴史を誇れるまちづくり
 - みどりと歴史のネットワークづくり
- ◆ 全ての人にやさしい安全で安心の “やすらぎあるまちづくり”
 - 災害に強いまちづくり
 - 歩きやすいまちづくり
 - 環境にやさしいまちづくり
 - 安全で安心のまちづくり
- ◆ 活力とにぎわいを育てる “いきいきとしたまちづくり”
 - 中心市街地のにぎわいあるまちづくり
 - 地域特性に応じた魅力ある市街地環境づくり
 - 街並みに美を育てるまちづくり
- ◆ 新たな文化とコミュニティを育てる “みんなで創るまちづくり”
 - 市民とともに創り育てるまちづくり
 - 多様な創造と交流活動を育てるまちづくり

図-9：長岡京市都市計画マスタープラン³⁾における都市づくりの将来目標

このように、長岡京市においては、「交流・活力・にぎわい」の創出、魅力ある市街地環境づくりをめざし、都市基盤の分野においても、「うるおい」「やすらぎ」「環境」に配慮し、誰もが安心していきいきとした都市づくりが求められている。

(4) 長岡京市中心部の状況

阪急長岡天神駅周辺の地域は、昭和30年代に土地区画整理事業の都市計画決定が行われているが、事業は実施されていない。そのため、長岡京市交通バリアフリー基本構想の重点整備地区にもかかわらず、区域内の歩道空間が十分確保されていない。

駅の北側にアゼリア通が、南側に天神通が、それぞれ東西に通っており、アゼリア通の沿道には市役所があり、市役所の東側及び阪急京都線踏切の西側に商店が集積している。一方、天神通の沿道には大型商業施設が立地しており、東側は一部区間で4車線化されているが、阪急京都線踏切周辺は2車線確保されていない。



図-10：長岡京市中心部⁹⁾

市の中心部を通る交通のうち、中心部を目的地とする交通は約7割あり、特に大型商業施設や阪急長岡天神駅、JR長岡京駅へ向かう交通が多い。一方、約3割が中心部

に用事のない通過交通である。

また、駅前の整備状況については、JR長岡京駅は西口、東口とも駅前広場が整備されているが、阪急長岡天神駅は駅前広場が整備されておらず、また周辺道路も狭いため、車が駅前に寄り付きにくい状況にある。

晴天時には自転車・原付等が多いが、雨天時はバス利用者やキスアンドライド利用者が多く、特に阪急長岡天神駅前はこれらの交通が輻輳している。

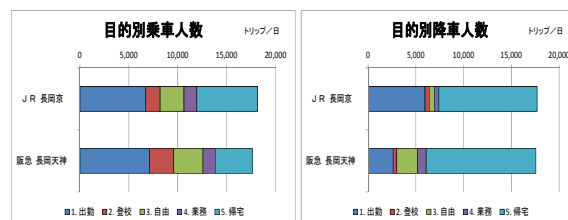


図-11：鉄道の目的別乗車人数及び降車人数⁹⁾

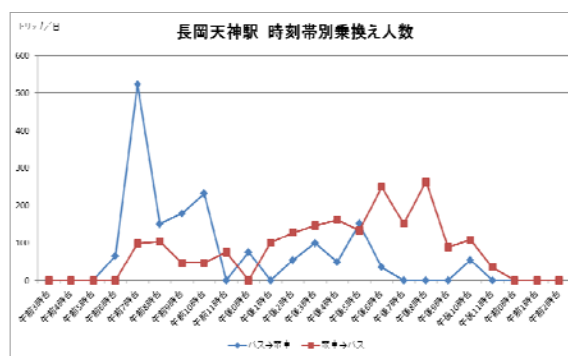


図-12：阪急長岡天神駅の時間帯別乗換人数⁹⁾

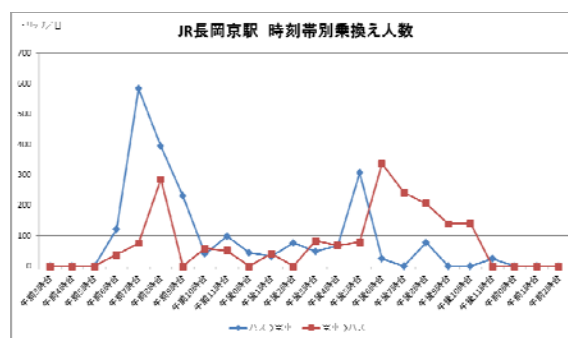


図-13：JR長岡京駅の時間帯別乗換人数⁹⁾

また、JR長岡京駅や阪急長岡天神駅については、長岡京市民だけでなく、京都市伏見区や向日市・大山崎町の長岡京市外の住民の利用も多い。特に伏見区からJR長岡京駅に乗り入れている京都市バスは利用者が増加しており、今年春のダイヤ改正でも増便されたところである。

(5) 周辺住宅地の状況

長岡京市は、大阪から30分、京都から15分という交通便利性の高い、大阪・京都のベッドタウンである。昭和

50年代に開発された西部丘陵部の住宅地は、駅から1km以上2km未満と、歩くには少し遠く、バスに乗るには少し近いところにロケーションしている。

一方、最近では企業跡地などの、従来は非住宅系の土地で新たな戸建て住宅や共同住宅の建設が増えており、新たな課題となりつつある。



図-14：西部丘陵地の住宅地と最近新たに開発された住宅地

(6) 阪急新駅『西山天王山駅』周辺地域の状況

阪急京都線が京都第二外環状道路と交差する位置に、現在平成 25 年度後半完成を目標に新駅の建設が進んでおり、『西山天王山駅』と名称が決定したところである。新駅周辺が豊かな自然が残る西山地域に含まれ、付近には「天下分け目の天王山」として知られる天王山があり、これらの周辺の地域性と歴史を表現できる駅名として「西山天王山駅」と名付けられたものである。

この新駅周辺の地域は、現状では自然に囲まれた郊外型住宅地として開発されてきた地域で、今まで駅が遠く交通不便な地域である。また、多くの住宅があるにも関わらず生活利便施設は少なく主に長岡天神駅周辺地域に頼っている。近年はこれら住宅地の高齢化が進み、バス等の公共交通サービスが十分とはいえないため、さらに問題は深刻化してきている。



図-15：阪急新駅『西山天王山駅』イメージパース¹⁰⁾

4. Aチームが抽出した課題、解決策及びその効果

(1) 検討経過

Aチームのメンバーは、長岡京市職員、隣接の大山崎町職員、地元選出府議、長岡京市居住者及び以前に長岡京市をフィールドに研究した者が含まれており、長岡京

市をはじめ訪れるメンバーは一人しかいなかった。

このようにメンバーは長岡京市についてよく知っていたが、改めて、平成23年9月17日に1日かけて、阪急長岡天神駅周辺部、市西部丘陵住宅地、阪急新駅周辺部及びJR長岡京駅周辺部の現地調査を行い、さらに長岡京市建設部の方への2回にわたるヒアリングを踏まえ、解決すべき課題を整理したところ、日頃はあまり感じていなかった課題も見つかった。

その一つ、長岡天神駅周辺のキスアンドライドの状況について、その現状を把握するため、アゼリア通とセブン通交差点の方向別交通量を朝1時間調査した。その結果、アゼリア通西からセブン通北へ、セブン通北からアゼリア通西への車はそのほとんどがキスアンドライドを行う車であることがわかり、その割合が約8割に上ることが分かった。



図-16：アゼリア通とセブン通交差点周辺部⁹⁾

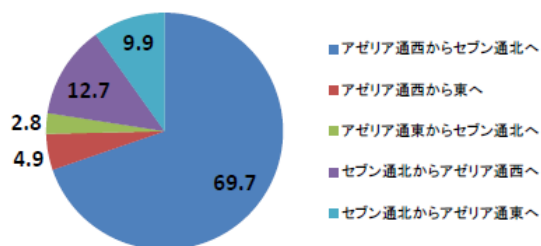


図-17：アゼリア通とセブン通交差点方向別交通量
(平成23年11月21日午前7時から8時まで調査)

このようにAチームでは現地調査をはじめ、再生塾で設定された時間以外に、5回の独自のワーキングを長岡京市内で行い、生活者の視点から検討加えた。

(2) 抽出した課題

大都市（大阪・京都）近郊のコンパクトなまちで、中心部にも商業施設があり、長岡京市は、今は住みやすい、いいまちである。しかし、先に述べた現状から次のような課題がある。

表-1：現状の整理と課題の抽出

現状と問題点	・大都市(大阪・京都)近郊のコンパクトなまち ・中心部にも商業施設 →住みやすいまち
抽出した課題	●阪急長岡天神駅周辺の混雑 ●歩道が狭く、歩行者が安心して歩ける空間がない。 ●総合病院が西山のふもとにあり、交通が不便
課題を放置した時の将来	◆子育てがしにくいまち ◆高齢者が安心して暮らせないまち

これらの課題をこのまま放置しておく、子育てがしにくいまち、高齢者が安心して暮らせないまちになってしまい、滋賀県や京都府南部のライバル都市との都市間競争に負けてしまうと考えた。

(3) 着眼点

そこで、Aチームでは、滋賀県、京都府南部のライバル都市との都市間競争に負けないために、子育てしやすく、高齢者が安心して暮らせる『安寧な都市』を、目指すべき将来都市像としてとらえることとした。

高度成長期にはいわゆるモータリゼーションの進行により、日本全国の市街地が郊外へと拡大していき、大型商業施設をはじめ、総合病院や学校、さらには役所も郊外に移転した都市もある。しかし、近年、少子高齢社会の急速な進行に対応するため、様々な施設や住宅を再度都市の中心部に集中させ、コンパクトなまちづくりを行って中心部のにぎわいを復活させようとする動きがある。

しかし、中心部に集約するにしても、長岡京市においては駅前広場も整備されておらず、また周辺の歩道も狭い状況にある。そこで、阪急新駅を有効に活用し、併せて阪急長岡天神駅周辺の活性化を図ることにより、将来都市像を実現する「転ばぬ先の杖」の提案を行うこととした。

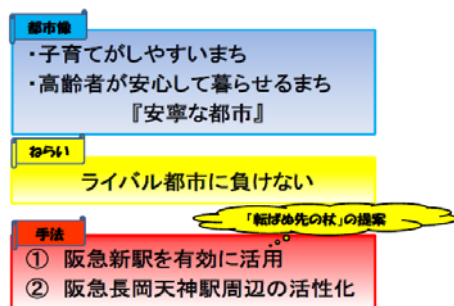


図-18：将来都市像及びそれを実現するための手法

(4) 課題解決のための施策の提案及びその効果

(3)で設定した都市像を実現するため、西部丘陵地住宅地からの自動車交通を阪急長岡天神駅等の中心部から阪急新駅に転換させることを目的に次の施策を提案した。

- ①阪急長岡天神駅におけるキスアンドライドの制限
- ②自転車利用環境の整備
- ③キッズプラザの設置

④バス路線の整備

⑤済生会京都府病院の阪急新駅前移転

⑥モビリティマネジメント (MM) の推進



図-19：Aチームの施策一覧⁹⁾

本稿では、これら6つの施策のうち、阪急新駅に関わる次の4つの施策について、以下に詳細に記述する。

a) 自転車利用環境の整備

西部丘陵地の住宅地からの新駅への通勤に自転車利用を促進するため、まず、新駅に設置する駐輪場の料金を阪急長岡天神駅周辺の駐輪場よりも安く設定する。

また、新駅から市東部の工業地帯への通勤・業務での自転車利用を促進するため、自転車通行帯の整備など自転車走行環境を改善する。

さらに、新駅を拠点に都市型レンタサイクルシステムを導入する。西から東へ住宅地・家・工業地と分布する特性を活かし、図-20のように朝、家から駅までの通勤に、使われた自転車を別の人の駅から工場への通勤に利用できる。また、夕方には工場から駅までの帰宅に、使われた自転車を、また別の人の駅から自宅までの帰宅に利用してもらえる。さらに日中の工場の業務利用に自転車を活用することができる。このように同一規格の自転車を効率的に運用することができるため、駐輪スペースを小さくすることもでき、駐輪場の規模を小さくすることができる。

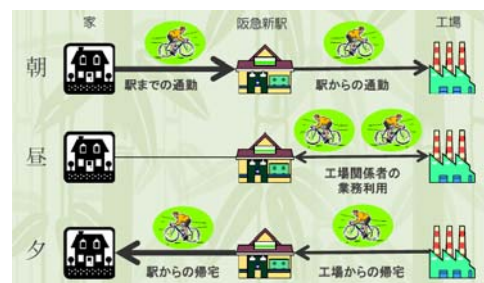


図-20：都市型レンタサイクルのイメージ

b) キッズプラザの設置

長岡京市内の保育施設について、年度当初では特に問題はないが、年度末には待機児童が生じており、年々ニ

ーズが高まってきており、平成22年度末には、待機児童が約120名となった。

一方、市南西部地域については、阪急新駅から半径2km以内の地域には、「友岡保育園」の1施設しか保育施設がない。



図-21：新駅周辺の保育施設⁹⁾

一方、再開発に伴いJR長岡京駅に設置された民間の「キッズスクエアJR長岡京」は、高い利用率が示されている。これは駅前で利便性が高く、預けやすいことが要因とみられる。

表-2：キッズスクエアJR長岡京の利用者数¹¹⁾

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
児童数	234人	313人	307人	412人	414人

そこで、立地が少ない市南西部地域への保育施設の充実を図るために、阪急新駅前の業務施設の一室を保育施設とすることを提案する。その際、公共・民間および公設民営など様々な設置手法を検討する。子供の保育施設は駅前施設の駐車場を利用することができるようにすることにより、阪急電車を利用して大阪・京都に通勤しているお父さん、お母さんが利用しやすい施設とする。

さらにデイサービスセンターなど高齢者施設と同居することにより、高齢者と子供が触れ合う場を提供することができ、新駅周辺の賑わい創出も期待できる。

c) バス路線の整備

現在整備中の阪急新駅については、京都第二外環状道路と交差するという立地条件を利用して、高速バスとの連携を検討されている。

今回その中で、京都府南部地域のバス路線の拠点として阪急新駅前を整備し、京都府北部・中部地域及び宇治方面への高速バスさらには新駅と京阪淀駅を結ぶ路線バスの新設を行うことを提案する。

これにより亀岡などの京都府中部地域から大阪北東部地域、宇治市などの京都府南部地域から大阪北東部地域への時間短縮に寄与するものと考え、さらに現在公共

交通がない京都府南部地域の東西交通軸として、自動車交通の低減につながる効果が期待できる。



図-22：バス路線整備のイメージ⁹⁾

d) 済生会京都府病院の阪急新駅前への移転

現在、長岡京市の西の丘陵部にある済生会京都府病院は、交通の便が悪いところに立地している。そこで、長岡京市は市民のアクセス性向上のために『長岡京はっぴいバス』といわれるコミュニティバスを北ルートと西ルートの2ルート運行している。運行頻度は午前8時から午後5時までの1時間に1本である。



図-23：済生会京都府病院の移転概念図⁹⁾

一方、施設自体も老朽化が著しいため、この病院を交通の利便性の高い、阪急新駅前に移転することを提案する。

病院を移転することにより、ハッピーバスの運行委託を低減することができる。また、京都第二外環状道路という高速道路IC直近の病院として、広域な医療圏を網羅する救急病院としての機能も期待できる。

(5) まとめ

Aチームでは、長岡京市の最大の課題である阪急長岡天神駅周辺地域の活性化を図るために、阪急新駅を活用する方策を中心に検討した。これは、長年の懸案事項である阪急長岡天神駅周辺の整備を今の枠組みの中で解決することは難しいと考え、さらに阪急新駅の利用をいか

に誘導するかという2つの理由からである。いずれも長岡京市に関わっている者としての視点からである。

また、十分な検討はできなかったが、阪急長岡天神駅周辺地域の整備のためのきっかけとして、隣接大山崎町との合併も視野に入れ、市役所の阪急新駅前への移転についても議論したが十分な検討を行うことができなかった。

5. Bチームが抽出した課題、解決方策及びその効果

(1) 検討経過

若年層の未婚率が増加しているなど、「孤独な人」が増加しているとも言える中、東日本大震災を契機として、人と人との絆の必要性が改めて見直されている。

Bチームでは、現地調査、課題の検討を行う中で、長岡京のポテンシャルを活かしながら諸課題への対応を図るため、「出会い」をキーワードとしたまちづくりについて、検討を行ったものである。

(2) 抽出した課題

長岡京市は、かつて「長岡京」が築造された南部に当たる。三川合流地点に程近く、京都盆地や丹波方面への入り口に当たることなど、いにしえより交通の要所であったことが推測される。現在でも、京都や大阪の間に位置し短時間で行くことができること、JR/阪急あわせて1日に40万人がこの地を通過していること、さらに、京都第二外環状道路及び阪急新駅の整備により丹波方面への玄関口となることなど、交通の要所となっている。また、西山、緑、水などの自然環境、大企業が立地する産業基盤等、多くの強みを持っている。

しかし、現在の長岡京市は、京都府内の周辺市と比較して、人口が増加し駅乗降客数が多いにもかかわらず、小売店舗数が減少し商業活動も盛んでない等、単なる通過都市となっているのみであり、そのポテンシャルが十分に活かされていないといえる。

強み - かつては都があった - 大阪から30分圏・京都から15分圏 - 自動車分担率が低い(31.5%) - 鉄道分担率が高い(17.7%) - 里山・農・緑、水など自然環境 - 幹線道路・工場等産業基盤も ・ビール工場等 - 市民まつり「ガラシャ祭」は活気あり	弱み - 商店街に活気がない - 中心部道路等都市基盤未整備 - 歩行者・自転車走行空間不足 - バリアフリー化していない - 東西方向の交通が弱い - 踏切による渋滞
機会 - にそとによる丹波方面との結節 - 新駅の活用可能性 - 震災後の「絆」意識向上	脅威 - 高齢化・人口減少社会の進展 - 路線バスの乗客減、市民負担増 - 激化する都市間競争 - 大型商業施設進出の危機

図-24：長岡京市のSWAT分析

(3) 着眼点

都市間競争が激化する中、このまま現在の状況が続くと、人口減少・高齢化、商店街の衰退、町の魅力低下等、負のスパイラルに陥ることが懸念される。このため、交通結節点というポテンシャルを活かしたまちづくりにより、地域の活性化を図っていくことが必要との考えに至った。長岡京の強みを活かしたまちづくりとして、人と人との「出会い」を育む町、「出会いの都」を都市像として掲げることを提案した。



図-25：出会いに関する着眼点

(4) 課題解決のための施策の提案及びその効果

「出会いの都」を実現するため、大きく次の3つについて目標を掲げ、それぞれについての施策を提案した。

- ①人が会えるための仕掛け作り
- ②自動車に頼らない中心市街地
- ③長岡京の個性を活かした情報発信

a) 人が会えるための仕掛け作り

長岡京市の強みである立地条件や大企業が立地する産業基盤等を活かし、「出会いの都」にふさわしい、人が会えるための仕掛けを用意することが必要である。具体的な施策としては『街コン』や『バル』イベントの実施を提案した。

前者の『街コン』とは、参加者・店舗・主催者が一体化して出会いの場の創出、飲食店等の販促、街を盛り上げる事を目的として、地域に密着して開催する大規模な合コンイベント¹²⁾のことである。平成23年後半より全国各地で実施されており、経済の低迷による消費の低迷や、消費の低迷による飲食店の売上の減少や商店街の衰退、未婚率の増加や少子化による人口の減少といった問題を解決しうるイベントである。

また、後者の『バル』とは、スペインの町でよく見かけられる食堂とバーが1つにまとまったようなものである。食事や休憩、お喋りといった出会いの場を飲食店で実施することにより、赤ちゃんからお年寄りまで幅広い年代に対して出会いの場を提供するもので、これにより経済の低迷による消費の低迷や、消費の低迷による飲食店の売上の減少や商店街の衰退、孤独死といった

問題を解決しうるイベントである。

実際に、こういったイベントを運営する際には行政と大企業の役割が重要である。行政が機会を与え、その後大企業が中心となってイベントを行っていく。長岡京市では、飲食店のイベントである白黒竹のイベントに参加する店舗も多く、このようなイベントを実施出来る潜在性があると考えられる。行政が旗を振り、大企業を中心に商店街などで、イベントを実施することで人が出会うための仕掛け作りを行うと共に、地域の活性化を図ることを提案した。



図-26：人が出会うための仕掛けづくり¹³⁾¹⁴⁾¹⁵⁾

b) 自動車に頼らない中心市街地

長岡京市の中心市街地は、人が歩いて回遊できる町とは言えないため、アゼリア通り及び天神通りの歩行者空間の確保を図るなどにより、「出会いの都」としてふさわしい、中心市街地を歩いて回遊できるまちづくりを目指すことが必要である。

過去に、アゼリア通り及び天神通りで、歩行者空間を確保するため一方通行化する社会実験が行われたが、その際に交通量が約6割増加したことから、アゼリア通りを一方通行化しても交通に大きな支障を及ぼさないよう、中心市街地の自動車交通を削減するための施策を提案した。また、これとあわせて中心市街地へ人が集まるための交通手段の確保にも配慮することとした。

中心市街地における自動車交通は、通過交通の他、駅周辺に点在する商業施設への買い物を目的とした交通、駅への送迎を目的とした交通によるものの割合が大きいことが推察されるため、中心市街地において歩行者や自転車が安心して通行できる環境整備、バス等の公共交通の利便性向上による自動車からの転換促進、駅への送迎など中心市街地への流入抑制により、自動車交通量の削減しつつ人が集まることのできるための提案を行った。

① 代替となる交通手段の提供

- ・4車線道路の車線構成変更や裏道を活用した自転車歩行者ネットワークの確保
- ・バス路線の商業施設巡回バスとしての再編、東西方向の新たなバスネットワーク構築

② 駅周辺への自動車流入抑制

- ・交通結節点の適切な役割分担（3駅の機能分担）
- ・長岡天神駅への送迎車の規制と新駅への誘導
- ・商業施設におけるパークアンドサイクルライド導入による立ち回り交通削減

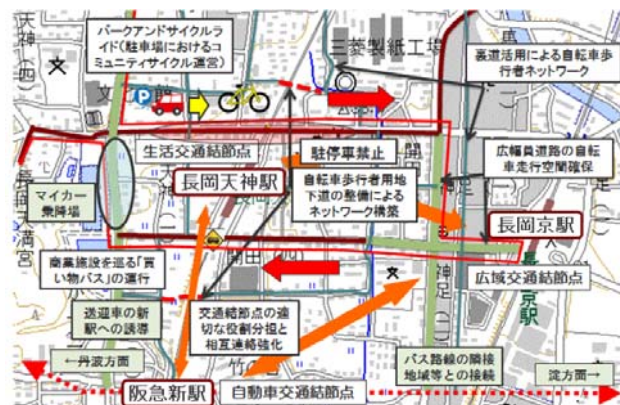


図-27：歩いて回遊できるまちづくり⁹⁾

上記の施策と併せて、イベントなどを通じて段階的に自動車の通行規制を行い、自動車を使わないライフスタイルへと誘導することを提案した。

イベント開催時に、アゼリア通をバス一方通行のトランジットモールとして歩行者に開放するとともに、イベントに合わせたモビリティ・マネジメントを実施するなど、イベントにあわせた交通規制、誘導を行うことで、大きな混乱もなく通行規制ができることが期待できる。

自動車を使わないライフスタイルを段階的に体験することにより、将来的には定着し、恒常的な通行規制の実施が可能と見込まれる。

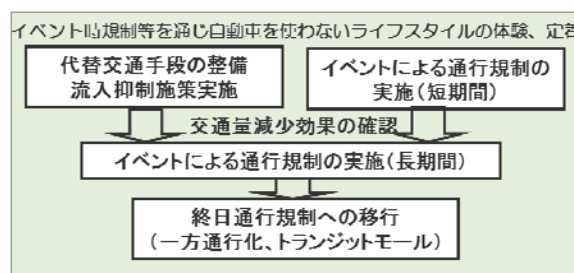


図-28：段階的な通行規制の実施

c) 長岡京の個性を活かした魅力発信

長岡京市景観条例においては、前文で「市街地の間近に西山を望み見ることができ、その山裾には、西山の豊かな緑を背景とした住宅地や、長岡天満宮、光明寺をはじめとする数々の歴史資源を有する地域が広がっている。また、市街地の竹林や田畑の緑は、豊かなうおいを生み出しており、西山から市街地への緑の流れをつなげている。」と記されている。¹⁶⁾

我々は、西山から市街地へと流れる緑のネットワークを形成するために欠かせないものとして、市街地に広がる豊かな農空間に着目した。市街化農地保全と後継者難対策を重要課題とし、これらの魅力発信を通じた出会いの場を提供することを提案した。

放置すれば増加する遊休地を、小さくても持続可能な商業圏として活かすため、就農に誇りをもてる付加価値農業として「小規模・多品目・有機栽培」を普及していくことが有効と考える。公共交通・地域医療・公共教育が整った住環境都市であると同時に、世界有数の文化都市京都の近郊に位置する強みを活かし、「半農半X」が都市的空間で実現できるとして、若者にとって農地が魅力的な就労の場になり得ることを広くPRしていく。市民を対象とした「農業体験」や「就労支援型農業塾」を開催し、ライフスタイルや価値観を共有できる者が出会い、交流できる農業の普及を促す。

先に述べた『街コン』『バル』など出会いを演出する地域活性化イベントや、市内飲食店、「ふれあい朝市・夕市」などに販路を見出すことにより、地域のつながりが生まれる。また、高価な農機具を購入する必要のない「小規模・多品目・有機栽培」は若者や女性の新規就農へのハードルを下げ、地域農業の新たな担い手を生み、後継者を育てるものである。食の安全安心と地産地消によって既存住民の暮らしの質の向上を図り、これらを長岡京市の住みやすさと位置付けて近隣類似自治体との差別化を図ることによって、転入、定住の機会につなげる。「農」を通じた消費者と生産者の出会いと交流は、時間と共に価値が固まり、地域に新しい「絆」を育むであろう。

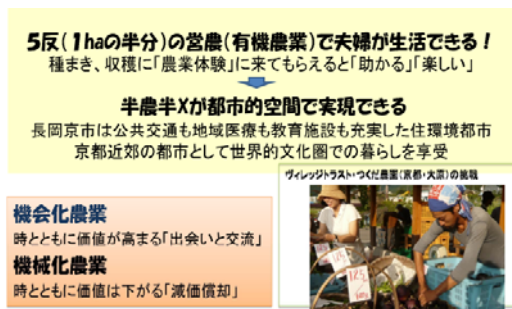


図-29：出会いと交流を育む機会化農業

(5) まとめ

上記の提案により、商店街の活性化、都市コミュニティの再生、生きがいの創出など、多くの効果が期待できる。

「出会いの街」の実現に際しては、都市間競争に勝ち抜くという視点に加え、他の都市との共存・共栄を図る、都市間「共創・協奏」を生み出すことが必要と考えた。実現に際しては、多様な主体が「出会い」、「共創・協

奏」していくことが必要であり、その中で、各主体の力を引き出させる「カタリスト」（触媒）の役割が大きい。行政には、こうした役割も期待される。

6. Cチームが抽出した課題、解決策及びその効果

(1) 検討経過

Cチームでは、平成22年10月に実施した歩行空間の拡大を目的とした阪急長岡天神駅周辺のバリアフリー化社会実験において、アゼリア通及び天神通の一方通行化により道路容量の減少による渋滞の増加等、多くの問題点が発生したことに着目した。そして、阪急長岡天神駅周辺地域における「日常生活がしやすい空間」の実現を目標とすることとした。

検討に先立って、平成23年9月10日に阪急長岡天神駅周辺を中心に現地調査を行った。調査の結果、次の問題点があることがわかった。

- ・アゼリア通、天神通とも、歩行者、自転車、自動車、バイクが輻輳（アゼリア通踏切付近で特に顕著）している。
- ・アゼリア通、天神通とも、歩道が狭く、かつ歩道と車道を分ける段差や鎖が、道路を横断する際の障壁となっている。
- ・天神通では、2車線が確保されていない箇所がある
- ・踏切待ちで渋滞が発生することが多い。



図-30：踏み切り待ちの渋滞の様子（天神通）

- ・駅から少し離れた場所にコインパーキング（駐車場）が散在している。

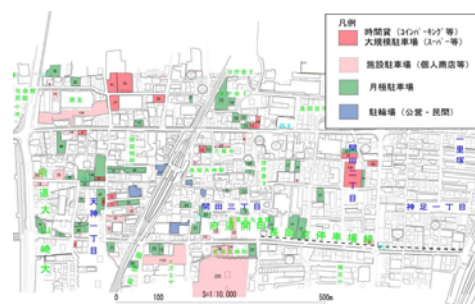


図-31：阪急長岡天神駅周辺の駐車場¹⁷⁾

(2) 抽出した課題

現地調査結果を踏まえ、長岡京市の現状を考慮しながら、チームにて議論を行った。人口推計で長岡京市ではさらなる高齢化が予想される一方、阪急長岡天神駅周辺の歩行空間は、狭い空間に様々な交通が輻輳し、高齢者が安全かつ安心して移動できる環境にないと判断した。そして、郊外で55歳以上の割合が高く、長岡京市の商業施設は阪急長岡天神駅周辺及びJR長岡京駅周辺に集中していることから、自動車を運転できなくなった高齢者は日常生活でバスなどの交通手段で移動する必要がある、行政の対応次第では大量の交通弱者を生み出す危険性があると判断した。

これらより、特に高齢者を対象として、移動の負担を軽減させるために、「クルマ優先から歩行者優先の買い物がしやすく住みやすいコンパクトな街中の実現」を課題に設定した。

(3) 着眼点

a) 既往の調査結果の分析

課題解決にあたって、阪急長岡天神駅周辺の交通輻輳の定量的評価を行うために、既往の交通量調査結果等の分析を行った。その結果、次のことがわかった（図-32参照）。

- ・平日昼間のアゼリア通の単純通過交通は、西行きが35.2%、東行きが36.9%である。¹⁸⁾
- ・路線バスは、アゼリア通経由が20本/h以上であるのに対し、天神通経由は3本/h程度である。
- ・アゼリア通踏切西側にて渋滞が発生しやすく、バスの遅延が発生している。¹⁹⁾
- ・歩行者交通量は、阪急長岡天神駅西側からアゼリア通踏切西側にかけてが最も多く（12時間で8,000人以上）、一方アゼリア通踏切東側及び天神通では比較的少ない。（12時間で4,000人未満）²⁰⁾

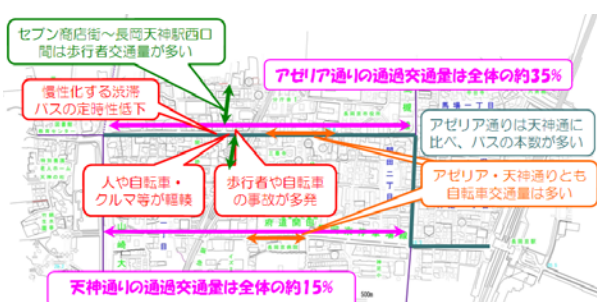


図-32：阪急長岡天神駅周辺の交通の現状¹⁷⁾

- ・阪急長岡天神駅周辺における交通事故は、アゼリア通西側の踏切にて比較的多い²¹⁾

また、アゼリア通は天神通に比べて商業施設が多い。これらのことを踏まえ、アゼリア通と天神通で役割分担を行う方策を提案した。

b) 駐車場用地の活用

高齢者にとって移動が快適な街は、妊婦や乳幼児連れの若年世代等、どの世代にとっても快適な街である。そこで、阪急長岡天神駅周辺には駐車場が散在することに着目し、高齢者が安全かつ快適に生活できるように、中心部を自動車に依存しない街とすることにより、不要となる駐車場を高齢者向けの居住空間に転用し、郊外から中心部への移住を促すことにより、移動負担の軽減による交通弱者の低減を図る施策を提案した。

(4) 課題解決のための施策の提案及び想定される効果

a) 阪急長岡天神駅周辺の交通規制

前述のアゼリア通と天神通の役割分担のために、具体的に次の施策を提案することとした。阪急長岡天神駅周辺における交通の役割分担のイメージを、図-33に示す。商店が多いアゼリア通は自動車流入規制を行うことによるバリアフリー化を図り、自転車を含め、通過交通を天神通へ誘導することとした。

- ・アゼリア通の踏切前後にて、バス及びタクシーを除いた自動車交通の流入を規制（心理的バリアの解消）
- ・アゼリア通における車道と歩道の境界における鎖の撤去及び段差解消（物理的バリアの解消）
- ・アゼリア通における歩道拡幅
- ・天神通における2車線化未整備区間の早期完成
- ・天神通4車線化区間での歩道側1車線に自転車レーンを設置



図-33：阪急長岡天神駅周辺の役割分担のイメージ¹⁷⁾

アゼリア通の交通規制を実施した場合の交通量の想定を行った（図-34参照）。アゼリア通の単純通過交通がすべて天神通経由となったとすると、天神通の交通量は10,500台/日²²⁾となり、全区間2車線化すれば交通容量としては問題ない。なお、平成25年には京都第二外環状道路の開通を予定しており、天神通以外へも通過交通の分散化が期待できる。

アゼリア通の自動車流入規制を中心とした交通規制の実施により、阪急長岡天神駅周辺の自動車交通量の削減、バスの定時性確保、アゼリア通の心理的及び物理的バリアの解消並びに商店街の回遊性向上を図ることができる。

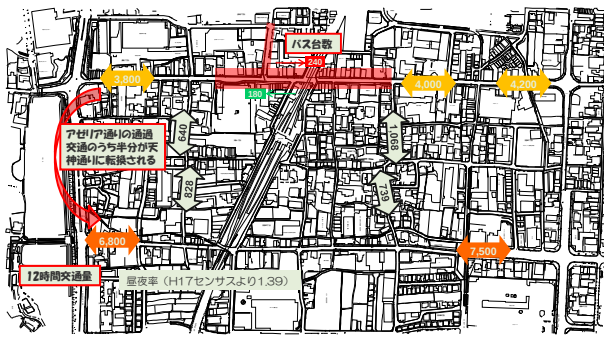


図-34：アゼリア交通規制における交通量の想定¹⁷⁾

b) 高齢者の中心市街地居住促進制度・環境の整備

中心市街地にある、駐車場を中心とした空地に高齢者でも入居しやすい住宅を建設し、入居を促進するために、具体的に次の施策を提案することとした。

- ・サービス付き高齢者向け住宅制度利用を促進させる環境の整備（建築主に対する補助、市役所による広報活動等）
- ・上記制度とも併用できる、中心市街地住宅移住者に対する居住コスト助成制度（住居取得あるいは賃貸住宅家賃に対する補助）の立案・実施
- ・郊外の高齢者住宅を若年世代に賃貸しやすく出来るような環境・仲介制度の整備

これらの施策の実施で高齢者が中心市街地に居住するようになれば、当然、高齢者が郊外部に居住するより、まちなかに外出しやすい状況となる。また、前述のアゼリア交通規制実施による回遊性向上と併せ、「まちなかに外出しやすい状況及びまちなかを安心して歩くことができる環境」が整うこととなる。

なお、コンパクトシティを目指す先進的な富山市では、LRTの新設だけではなく、中心市街地での居住コスト助成制度も整備されている。そういった制度を背景に、地元マスコミでは分譲マンションの供給量の増加してと「団塊世代の購入が目立つ」といった報道もなされている。²³⁾²⁴⁾

そういった取り組みと併せて、次に掲げるような施策も実施していけば、まちなかに賑わいが生まれることも期待できる。

- ・市役所等の駐車場を休日に広場として開放
- ・市民交流のためのイベントを実施
- ・商店街に出店意欲をかきたてるような誘致助成制度の立案・実施

(5) まとめ

施策の実施にあたっては、様々な課題があり、この課題をひとつずつ解決していく必要がある。現時点で考えられる実現にあたっての課題は、次のとおりである。

- ・交通規制にあたっての詳細な交通流シミュレーション

の実施と考えられる問題点の抽出

- ・市民（NPO含む）、行政（長岡京市、京都府、周辺自治体、京都府警等）及び利害関係者（交通事業者、商店事業者）における合意形成並びにそのための専門家（学識経験者、コンサルタント等）による調整
- ・様々な主体が参加したまちづくりのための組織の設立
- ・行政による市民への適切な情報提供
- ・モビリティ・マネジメントによる市民の自発的な交通手段の転換（自動車から公共交通または自転車に）

7. 考察

以上A、B、C各チームの抽出した課題とその解決方策について、述べてきた。

今回、アドバンスド・コースがスタートしたときには、長岡京市は住みやすいまちで、それほど都市や交通の課題はないものと思われた。しかし、それぞれのチームで現地調査をはじめ、様々な資料整理を行ったところ、長岡京市の中心部の現状の問題点が浮き彫りとなってきた。この現状の問題点については、3チームに共通したものであった。しかし、その後の各チームでの議論の経過で、この現状問題点からそれぞれ課題を抽出し、将来都市像及び解決に向けた手法を考えたのが、表-3である。

表-3：各チームの将来都市像及び実現させる手法

	将来都市像	実現させる手法
Aチーム	安寧な都市	阪急新駅を有効に活用し、阪急長岡天神駅周辺の活性化を図る
Bチーム	出会いの都	長岡京の強みを生かし、人と人との「出会い」を育む
Cチーム	コンパクトな街中	・アゼリア通と天神通の役割分担 ・駐車場用地の活用

Aチームは高度成長期の郊外型まちづくりからの転換を、Bチームは今までのまちづくりの観点にはない人と人の出会いを、Cチームは、今のまちづくりの主流となっている中心市街地の活性化を、それぞれ着眼点としてとらえ検討を進めた。これらの着眼点はこれからのまちづくりには非常に重要である。

このように、同じ対象地域の現状問題点のとらえ方はほぼ同じでも、課題抽出及び将来都市像さらにはその解決方策がそれぞれ異なったのは、各チームの特色であり、再生塾が目指す『互学互習』の成果であると考えられる。

8. おわりに

各チームの成果は、今年1月近畿運輸局主催の「地域公共交通確保・改善のためのセミナー」で様々な自治体、事業者の担当者などに向け、また、2月には長岡京市役所職員に向けた発表を行ったところである。なお、今後は市民向けに発表する場を設ける予定である。

今回アドバンスド・コースを受講した者としては、そ提案した施策についてさらに検討が加えられ、一つでも実現することを望むものである。

謝辞：フィールドとしての提供、ヒアリング及び庁内発表の場をいただいた長岡京市役所、公共交通活性化の発表の場をいただいた国土交通省近畿運輸局及び再生塾の運営に携わる皆様の御指導、御助言等について、感謝の気持ちを込めてお礼を申し上げます。

参考文献

- 1) プロアトラス SV6 より著者作成
- 2) 各回国勢調査結果に基づき著者作成
- 3) 長岡京市：長岡京市都市計画マスタープラン,2008.3
- 4) 国土情報ウェブマッピングシステムより著者作成
- 5) 日本の市区町村別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）のデータに基づき著者作成
- 6) 平成17年国勢調査結果のデータに基づき著者作成
- 7) 長岡京市：長岡京市第3次総合計画第3期基本計画, 2011.3
- 8) 電子国土Webシステム（国土地理院）より著者作成
- 9) 平成12年度第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査データに基づき著者作成
- 10) 長岡京市HP
(<http://www.city.nagaokakyo.kyoto.jp/contents/05050016.html>)
- 11) 長岡京市の行政評価シート（平成18年度分～平成22年度分）に基づき著者作成
- 12) 全国街コン応援サイト街コンジャパンHP
(<http://machicon.jp/aboutmachicon>)
- 13) 島原コミュニケーションパーティー島コンHP
(<http://shima-con.com>)
- 14) 京こんHP(<http://www.kyoto-gocon.com/menu.html>)
- 15) 川西市中心市街地活性化協議会HP
(<http://kintakunbar.com/>)
- 16) 長岡京市：長岡京市景観条例, 2009.7.1
- 17) 長岡京市全図(1:10000)より著者作成
- 18) 立命館大学理工学部：ナンバープレート調査結果, 2004.11
- 19) 長岡京市：バス乗降調査結果, 2010.10.11
- 20) 長岡京市：交通量調査結果, 2010.10.11
- 21) 京都府警察本部平成22年中交通事故発生マップ（向日市・長岡京市・大山崎町の全人身事故）
(http://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jikomap_zen/14mukomati_z.htm)
- 22) 京都府：交通量調査結果, 2010.10.11
- 23) 富山新聞(HP版), 2010.12.19
(<http://www.toyama.hokkoku.co.jp/subpage/K20101219301.htm>)
- 24) 北國新聞(HP版), 2011.11.4
(<http://www.hokkoku.co.jp/subpage/K20111104301.htm>)

(2012.5.7 受付)

CHALLENGE FOR NAGAOKAKYO CITY, THE DORMITORY TOWN BETWEEN OSAKA AND KYOTO. THE POLICY PROPOSAL OF THE CITY AND TRAFFIC BY SAISEI-JUKU, THE SCHOOL OF PERSONNEL TRAINING.

Hiroyuki ONISHI, Masanao SHIMADA, Takuro SHO, Koji TANIGUCHI,
Kengo NAKAKOJI, Shinya YAMAMOTO, Hajime SINJI, Yasuko TODA,
Masakiyo HORI, Takashi MURAKAMI, Takaaki MURATA, Toshiro IGARASHI,
Hiroshi IKEDA, Shingo KATAOKA, Sawako KANEKO,
Toshiyuki KOURAI, Yoshihiro YOSHIDA,
Masaaki GOTO, Yoshiyuki HASHIMOTO, Toru HIGASHI, Shigekazu MORIKURI,
Kenichi SHOJI, and Toshimichi MURAO

Many of the dormitory town of the big city where population increased rapidly at high economic growth

era have developed in unorganised small-size developments till today, with infrastructure improvement insufficient, such as a station square. In recent years in connection with aging society with a declining birthrate, the subject of various urban problems has actualized. Although Nagaokakyo City has developed quickly from mid 1960's as the dormitory town of Osaka and Kyoto in the area along of the Hankyu Kyoto line and the JR Tokaido line, it didn't catch up with the population upsurge, where concept of district development plans and the construction of the continuous multi-level crossing, in the central city area around Hankyu Nagaoka-Tenjin Station have been penned and in the future those realization are difficult, and traffic congestion has become chronic in the situation which even persons not physically handicapped can't walk easily the narrowly remained sidewalk in spite of a barrier-free important area. This paper describes the progress and its result in which three teams for this Nagaokakyo City made the proposal from the viewpoint respectively original about the future city planning as part of personnel training of "non-profit organization, Saisei-Juku, the reproduction school which aims at sustainable city and traffic".