

長池駅南側周辺整備基本計画（案）について

長池駅南側周辺整備基本計画（案）を策定しましたので、次のとおり報告します。

1 目的

長池駅周辺においては、平成7年度に、当時無人駅であった長池駅周辺の駅前広場等が未整備の状況から、長期的なまちづくりの対応との整合を図りつつ、木津川右岸スタジアム公園（現府立木津川運動公園）整備への対応を図るため、「JR長池駅周辺地域の新たな将来の都市像の実現に向けて、「JR長池駅周辺整備基本構想・基本計画」を策定した。現在は、基本構想策定から26年が経過し、府立木津川運動公園南側区域の部分供用開始に併せた駅北側の整備が先行して進められ、公園へのアクセス道路となる都市計画道路長池駅スタジアム公園線や長池駅自由通路・橋上駅舎の整備が完了している。

本計画は、今後進めていく駅南側の整備について、東部丘陵地の開発による（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットや府立木津川運動公園の整備が進むなど、基本構想策定当時と状況が大きく異なることから、見直しを行い、ハード面とソフト面の両面から、地域の課題解決、駅利用者や地域住民の生活利便機能の充実を目指すことを目的とする。

2 別添資料

長池駅南側周辺整備基本計画（案）

長池駅南側周辺整備 基本計画(案)

令和4年9月

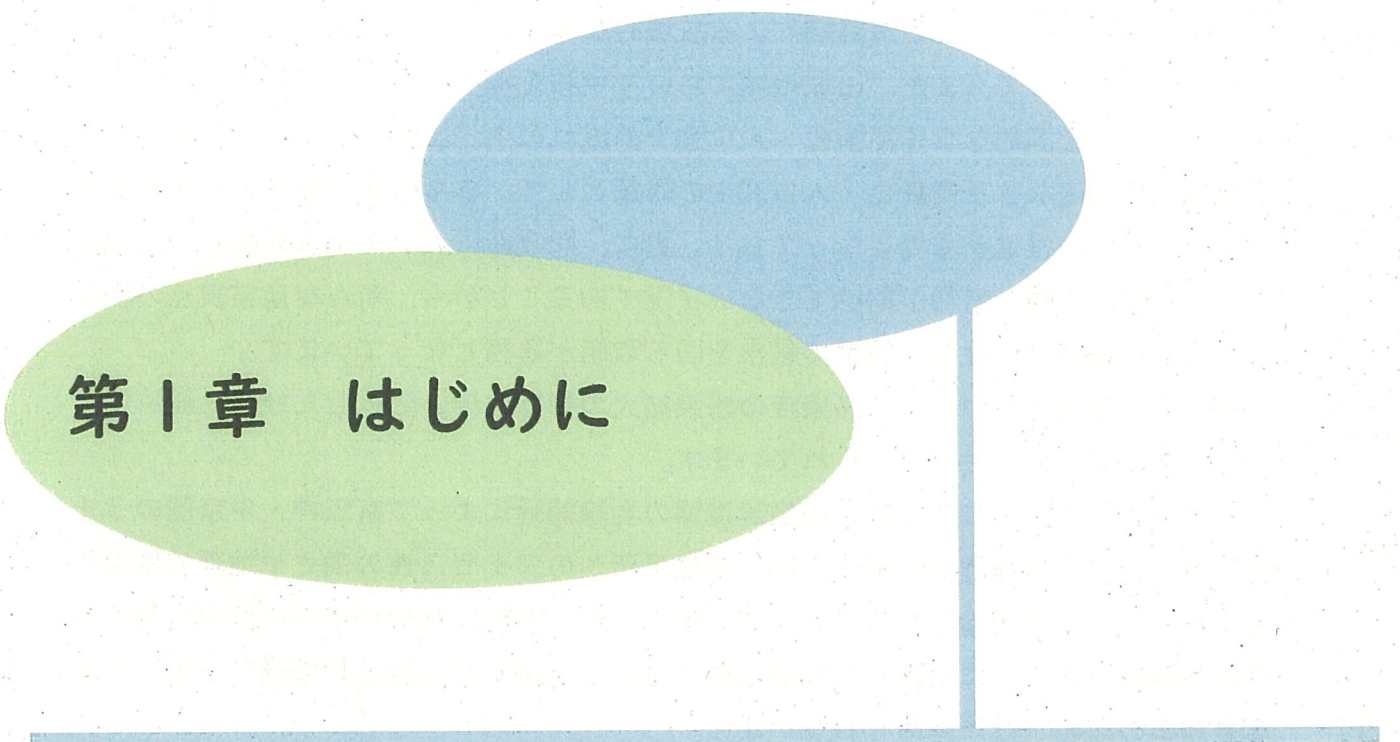


城陽市

JOYO CITY

目 次

第1章 はじめに.....	1
1 背景と目的.....	2
2 対象区域.....	3
3 本計画の位置付け.....	4
第2章 地域の現状整理.....	5
1 人口.....	6
2 都市施設の状況.....	7
3 公共交通の利便性.....	11
4 歴史・文化・地域活動.....	12
5 駅まち空間.....	14
第3章 地域の調査分析.....	16
1 長池駅の利用者について.....	18
2 府道上粕城陽線について.....	20
3 荒見田交差点について.....	21
4 長池駅南側の駅前空間について.....	23
5 住民の地域に対する評価について.....	24
第4章 整備計画.....	25
1 駅まち空間に求められるもの.....	26
2 基本方針.....	28
3 整備イメージについて.....	30
第5章 駅南側周辺整備の実現に向けて.....	31
1 今後のスケジュール.....	32
2 取組内容について.....	34



第1章 はじめに

1

背景と目的

本市は京都と奈良の中間に位置し、ＪＲ奈良線、近鉄京都線の鉄道路線、京奈和自動車道、国道２４号などの道路網による広域的な交通条件の利便性や、豊かな緑に代表されるまちとして、また、山城地域において中核を担う都市として発展してきました。しかし、全国的な少子高齢化・人口減少の流れの中、城陽市においても若年層の市外流出や急速な少子高齢化・人口減少の対策として、まちの魅力発信や人を呼び込むまちづくりの推進が重要となっており、更に、財政面において生産年齢人口の減少により市税の大幅な増額が期待できない状況であることから、新たな産業拠点の創出による地域経済の活性化、雇用の創出を図る取組が急務となっています。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響に伴い変化した社会・経済情勢にも対応していくことが求められています。

そのような中、本市では新名神高速道路の全線開通によって京阪神・中京圏の３千万人のアクセスが飛躍的に強化され、近畿各所へのアクセス性の高さや地理的優位性を生かして、京都府初となるプレミアムアウトレットの立地や日本初の完全自動運転等の新物流システムに対応した高速道路と直結する基幹物流基地の整備などの新たな産業誘導の取組が既に進められています。

長池駅周辺においては、平成７年度に、当時無人駅であった長池駅周辺の駅前広場等が未整備の状況から、長期的なまちづくりの対応との整合を図りつつ、木津川右岸スタジアム公園（現府立木津川運動公園）整備への対応を図るため、ＪＲ長池駅周辺地域の新たな将来の都市像の実現に向けて、「ＪＲ長池駅周辺整備基本構想・基本計画」を策定しました。現在は、基本構想策定から２６年が経過し、府立木津川運動公園南側区域の部分供用開始に併せた駅北側の整備が先行して進められ、公園へのアクセス道路となる都市計画道路長池駅スタジアム公園線や長池駅自由通路・橋上駅舎の整備が完了しています。

本計画は、今後進めていく駅南側の整備について、東部丘陵地の開発による（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットや府立木津川運動公園の整備が進むなど、基本構想策定当時と状況が大きく異なることから、見直しを行い、ハード面とソフト面の両面から、地域の課題解決、駅利用者や地域住民の生活利便機能の充実を目指し、策定します。

2 対象区域

長池駅より南側には、旧奈良街道であった府道上狛城陽線および府道長池停車場線が位置しており、国道24号を挟んだ西側には大規模商業施設であるアル・プラザ城陽が立地しています。また、駅の北側では、住宅地が広がり、駅前広場を含んだ都市計画道路長池駅スタジアム公園線が整備され、良好な住環境が広がっています。

本計画の対象区域は、下図のとおり長池駅より南側の範囲とします。



3

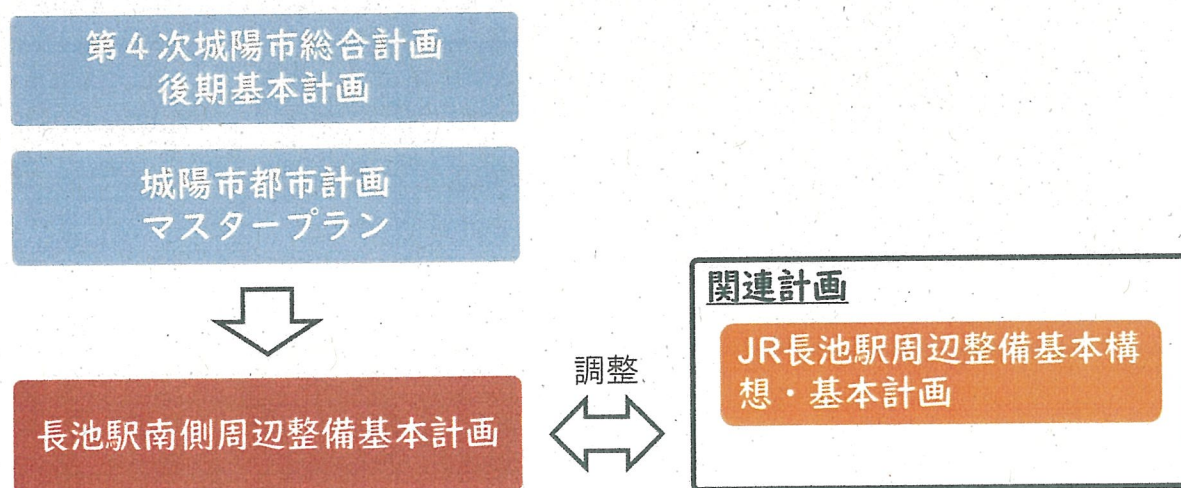
本計画の位置付け

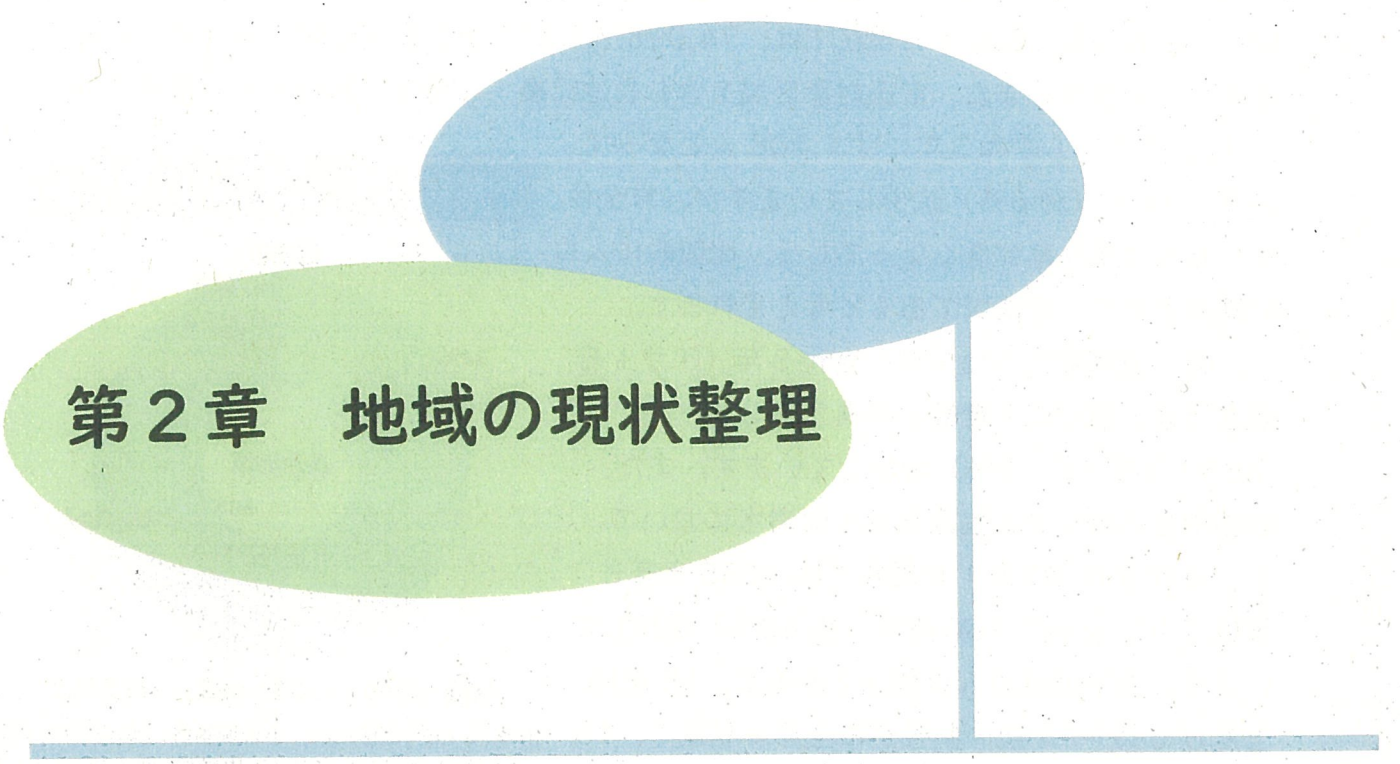
本市では、平成28年に「歴史と未来をつなぎ、人をはぐくむ緑のまち・城陽」を将来像とする「第4次城陽市総合計画」の基本構想を定め、将来像の実現のために、具体的な施策の方針を示した「前期基本計画」を併せて策定し、令和4年3月には「第4次城陽市総合計画後期基本計画」を策定しています。総合計画において長池駅周辺は、駅南側の交通結節機能として駅前広場等の整備の検討を進め、東部丘陵地の玄関口となる市南部地域の中心地区として、地域住民と協働し地域の活性化に努めると位置づけています。

また、平成30年5月には「城陽市都市計画マスタープラン」を策定し、長池駅周辺は東部丘陵地先行整備長池地区の玄関口として、南側駅前広場や駅へのアクセス道路の整備、片奈連絡線の整備を促進するなど、交通結節機能を強化し、東部丘陵地とをつなぐ大きな人の流れを形づくることを目指しています。

本計画は上位計画の考え方を踏まえ、基本的な方針や取組を定めるものです。

基本計画の位置付け





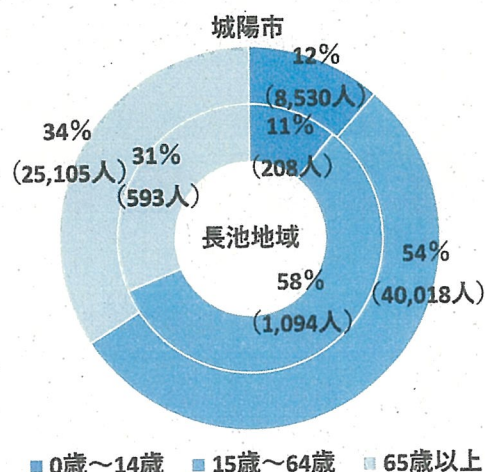
第2章 地域の現状整理

1 人口

本市の人口は、平成7年の85,398人（城陽市人口統計表より）をピークに減少に転じ、令和3年10月1日現在では、74,098人とピークから11,300人（約13%）減少しています。また、計画対象区域を含む長池北裏・北清水においても、平成7年の1,502人から令和3年には1,408人となり、94人（約6%）減少していますが、市全体よりも人口減少率が低くなっており、比較的に人口が維持されている地域であると考えられます。

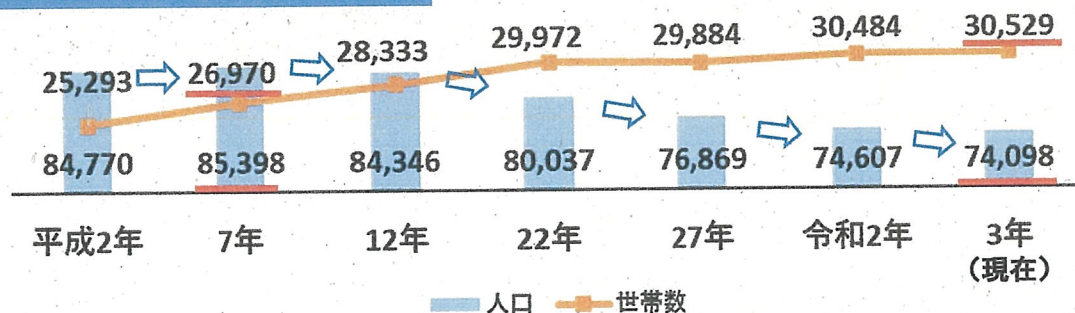
一方、世帯数については、令和3年10月1日現在では、30,529世帯と平成7年と比べて3,559世帯（約13%）増加しています。また、計画対象区域を含む長池北裏・北清水においても、令和3年10月1日現在では、635世帯と平成7年と比べて180世帯（約40%）増加しています。長池地域の人口構成をみると、65歳以上及び0歳～14歳の割合が市全体より低く、15歳～65歳が高いのが特徴です。

城陽市および長池地域の人口構成

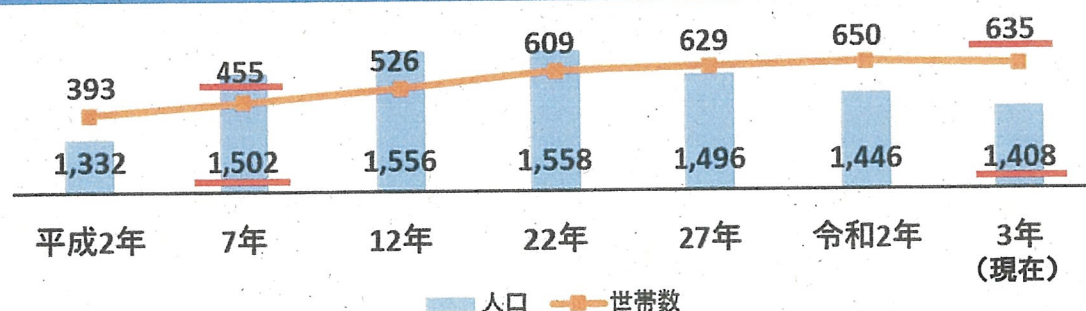


出典：令和2年国勢調査 小地域集計（総務省統計局）
第3表 男女、年齢（5歳階級）別人口、平均年齢
及び総年齢—町丁・字等

城陽市の人口および世帯数の推移



計画対象区域の人口および世帯数の推移（長池北裏・長池北清水の人口および世帯数）



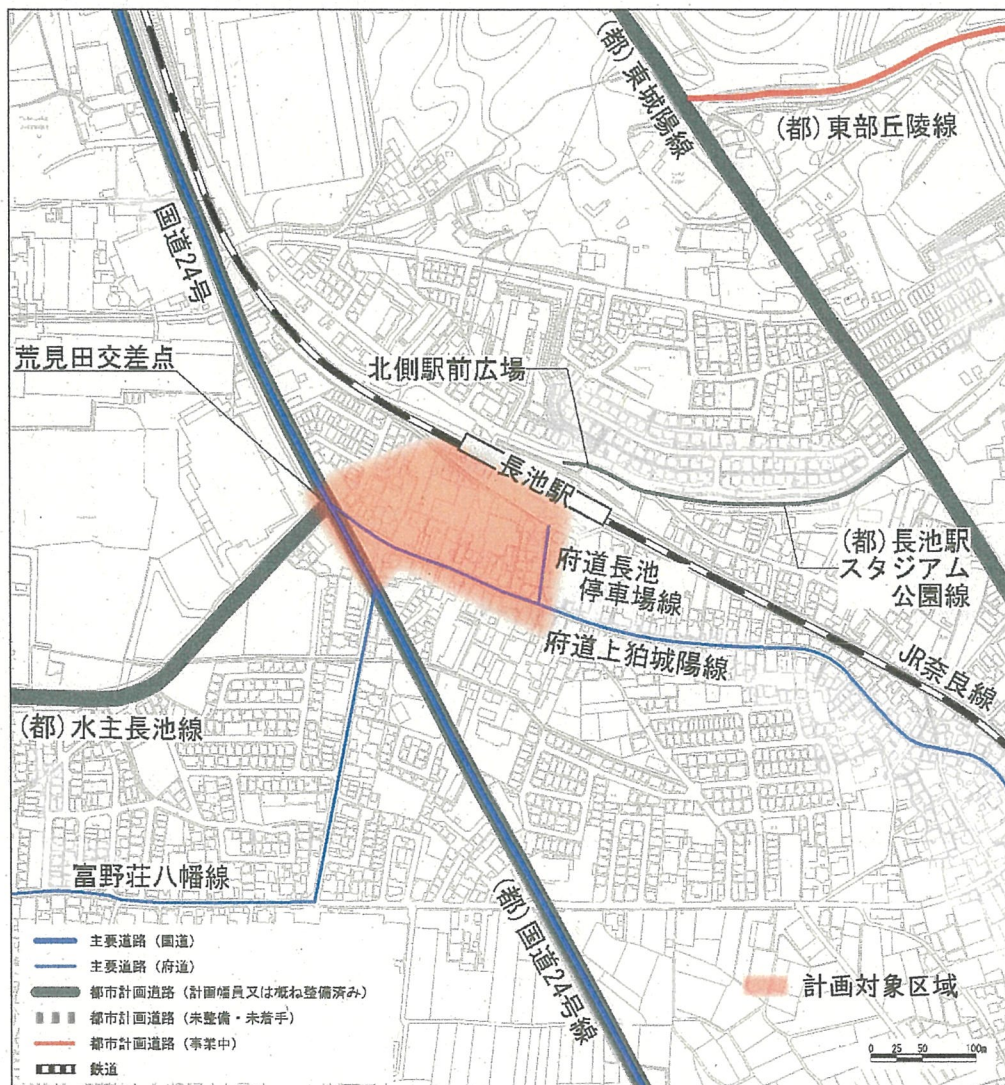
出典：城陽市統計書 平成3年版～令和3年版

2 都市施設の状況

— 道路・鉄道 —

本計画の対象区域西側には国道24号、南側には府道上狛城陽線があり、荒見田交差点で接続されています。また、対象区域内にはJR奈良線の長池駅があり、駅舎は橋上化され、南北を結ぶ自由通路が整備されています。駅北側には、都市計画道路長池駅スタジアム公園線が整備されています。

長池駅周辺における道路・鉄道の立地状況

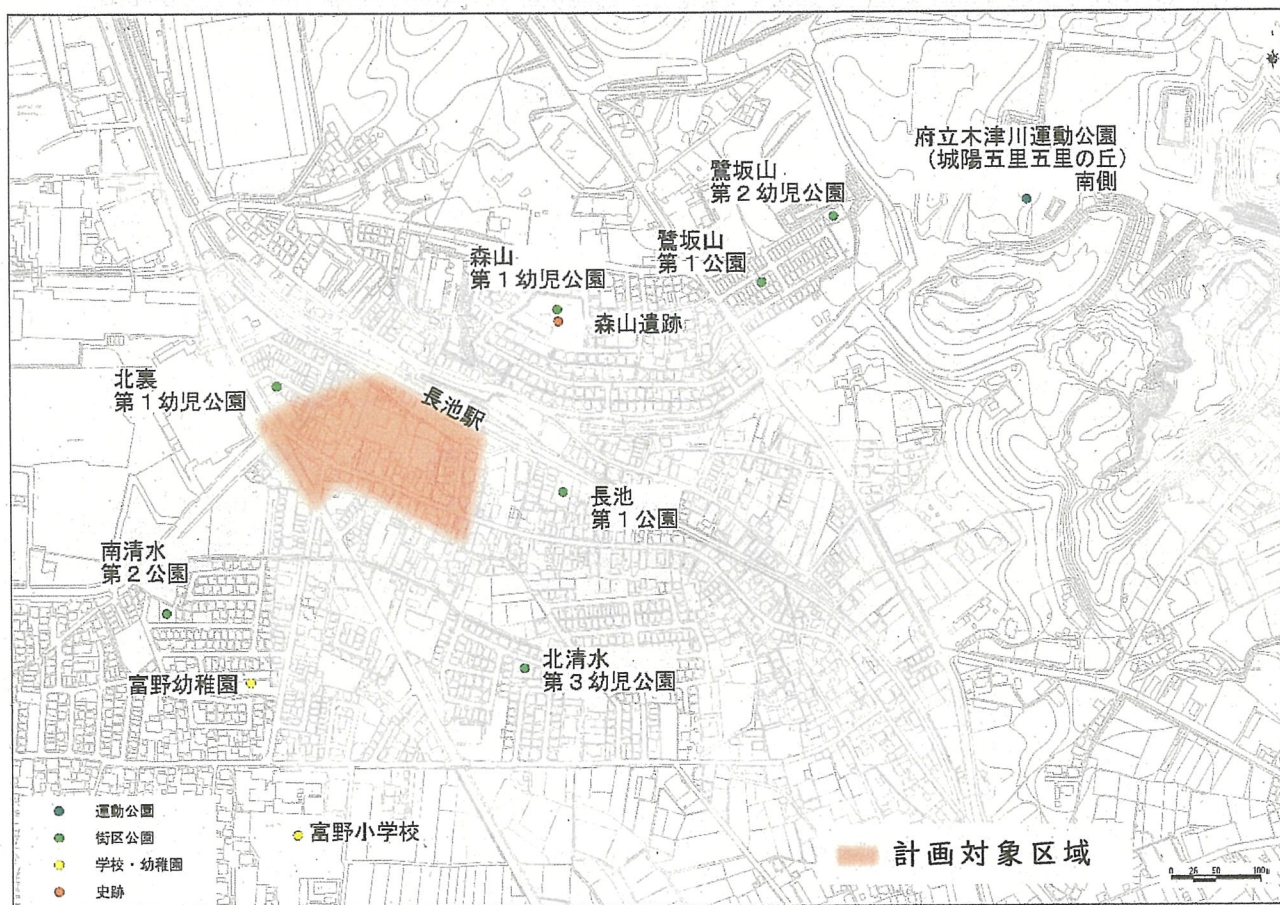


— 公共施設 —

長池駅の北側に国指定史跡となっている森山遺跡があります。森山遺跡は、縄文時代から古墳時代にかけて人々が暮らした集落跡であり、現在は史跡公園として整備を行い、遺構等が復元されています。（市教育委員会 HP より）

また、長池駅の東側には京都府立木津川運動公園「城陽五里五里の丘」が整備されています。大芝生広場や展望台、多目的広場などがあり、イベントなど開催されています。その他、住宅地には街区公園が整備されています。

長池駅周辺における公共施設の立地状況

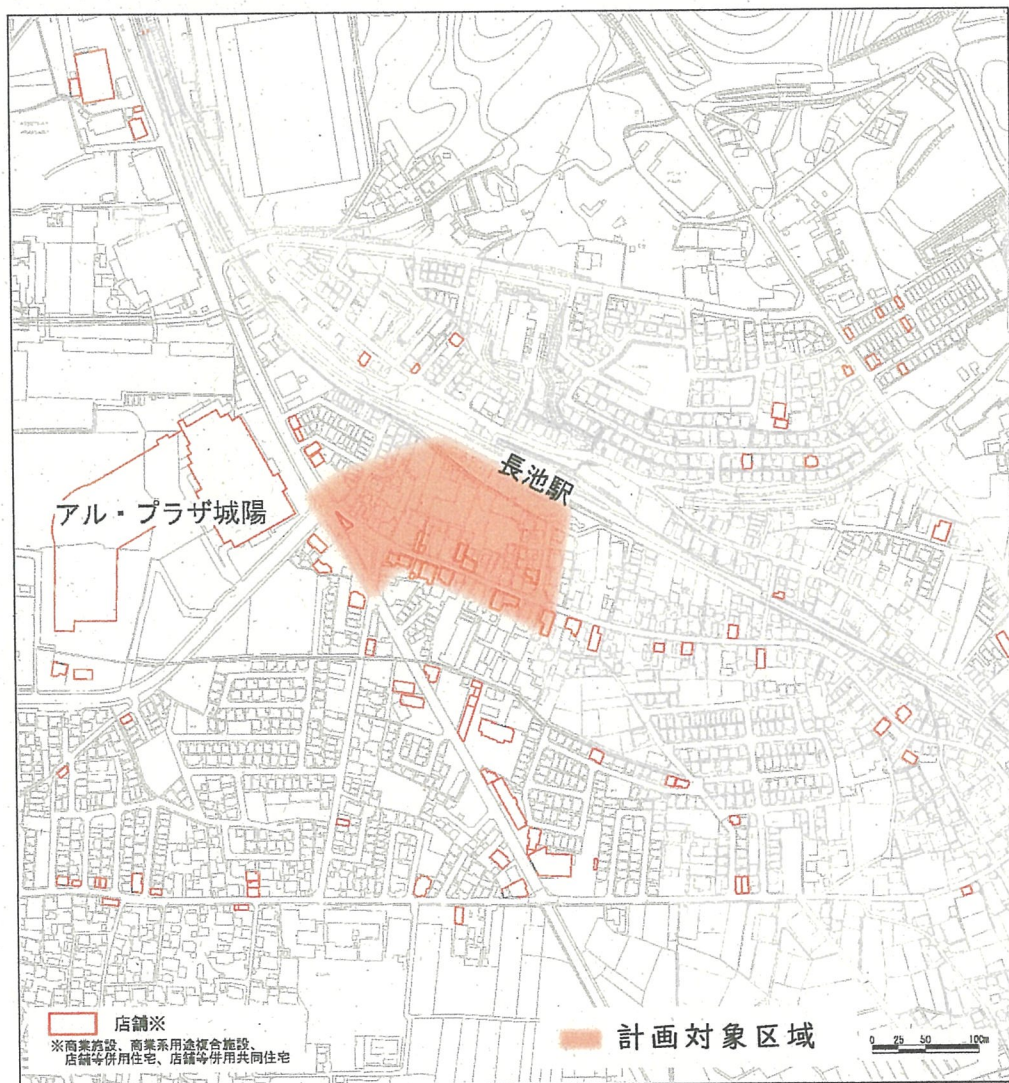


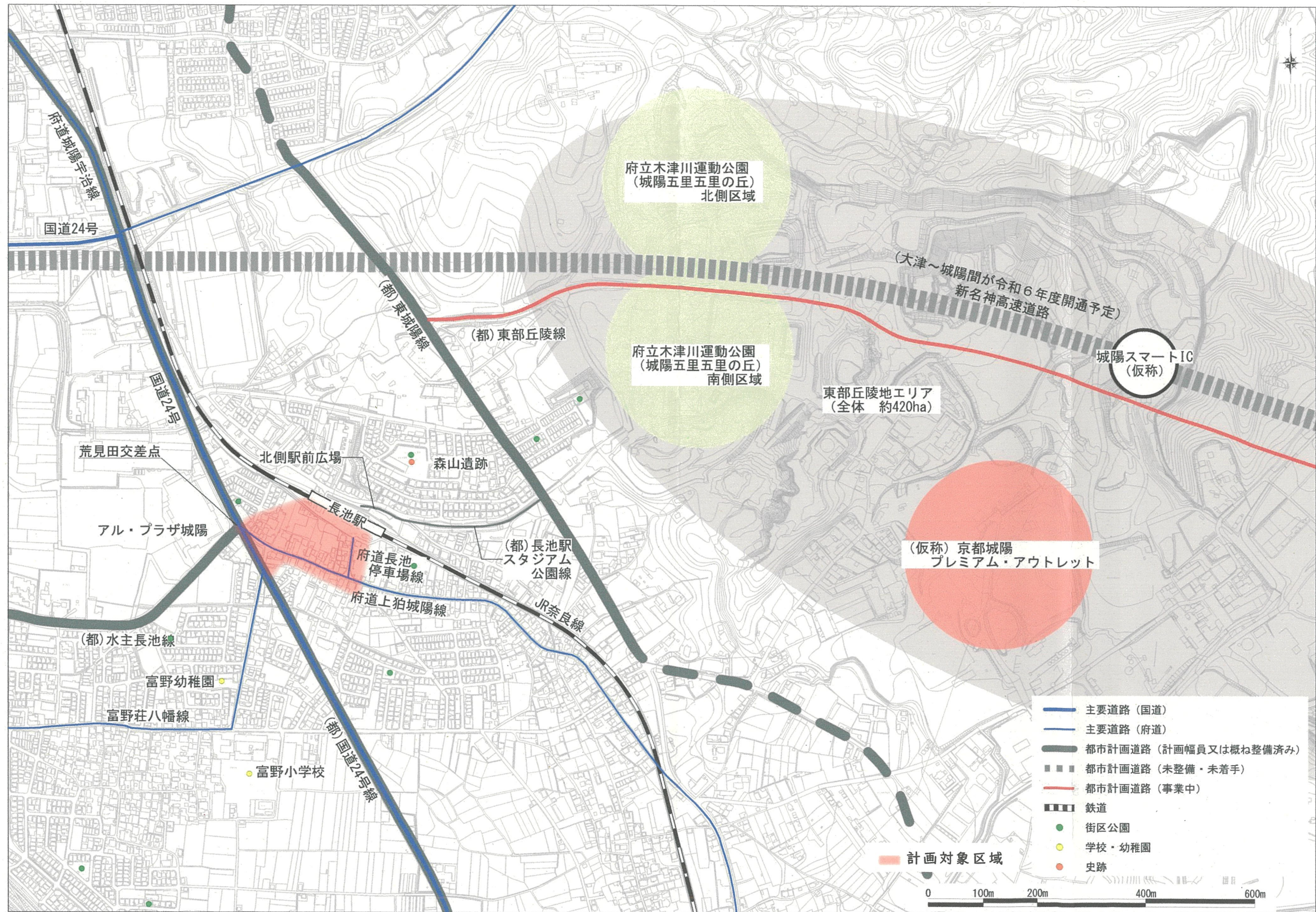
— 商業施設 —

本計画対象区域の府道上狛城陽線沿いは近隣商業地域となっており、区域内には長池商店会があります。また、土地利用は住居系が主となっています。一方、荒見田交差点西側には大規模商業施設のアル・プラザ城陽があり、広域からの集客機能を有しています。

また、計画対象区域の東側には長池駅が玄関口となる東部丘陵地エリアがあります。東部丘陵地エリアでは、「第4次城陽市総合計画」において、新名神高速道路のスマートインターチェンジが設置されるなどの立地条件を生かして、新たな産業の創出・集積に向けたまちづくりを目指しています。

長池駅周辺における商業施設の立地状況





3

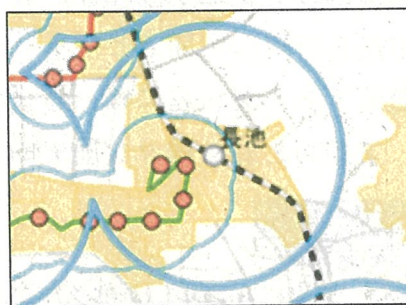
公共交通の利便性

— JR奈良線長池駅 —

対象区域内には、JR奈良線の長池駅が位置しています。長池駅から京都方面への所要時間は、宇治駅まで約10分、京都駅まで約40分となり、奈良方面への所要時間については、奈良駅まで約30分となります。

また、長池駅周辺の市街化区域は、大部分が駅から1,000mの範囲にあります。

長池駅及びバス停の徒歩圏



出典：城陽市都市計画マスタープラン

- JR奈良線
- 市街化区域
- バス停
- 鉄道駅から1,000m圏
- バス停から300m圏

— 城陽さんさんバス —

「鴻ノ巣山運動公園近鉄寺田線」と「プラムイン城陽長池線」の2路線があり、平日・休日とも同じダイヤで毎日運行されています。本計画対象区域には、プラムイン城陽長池線の長池駅口バス停があります。

— 青谷方面乗合タクシー —

青谷地域における交通手段を確保するために、多賀口～城陽市役所間で運行しています。本計画対象区域には、長池駅前に停留所を設置しています。

城陽さんさんバス「長池駅口バス停」・乗合タクシー「JR長池駅乗り場」



4 歴史・文化・地域活動

— 地域資源 —

本計画対象区域周辺では、縄文時代から古墳時代にかけて集落として営まれた集落跡がある森山遺跡が長池駅の北側にあります。また、安土・桃山時代の頃には京都と奈良を結ぶ奈良街道の中間点となる「長池宿」が成立したとされています。その名残として旅籠屋であった松屋には、看板や器などが展示されています。その他にも長池地域では、下図のとおり様々な歴史的資源が残されています。

地域資源の位置図



— 地域資源を活用した本市の取組 —

本市では城陽の魅力を発信して多くの人に来訪してもらうために、地域資源を活用したまちづくりとして「エコミュージアム」に取り組んでいます。その中では、長池地域の散策コースが設定されており、旧奈良街道をはじめとして神社仏閣を巡り、歴史を体感するものとなっています。

— 地域内の文化や活動 —

町や組の地蔵講、個人が所有しているお地蔵様が数多くあり、毎年8月23日を中心に地蔵盆が行われています。また、長池まちづくり協議会と菜の花会の共催による地域活性化イベント「おこしやして長池へ」や「菜の花サロン」が実施されるなど、地域内では様々な活動が行われています。

その他にも、地域から京都府地域主導型公共事業を活用した提案がされており、『長池駅の南北をつなぎ、地域内を回遊できる新たな歩行者動線、賑わいの創出』をテーマに、府・市・地域が協調し、ハード、ソフト両面から地域活性化を図るため、府道土狛城陽線のカラー舗装などの整備が行われました。

様々な地域活動



JOYO
エコミュージアム



「おこしやして長池へ」の様子



地蔵盆の様子



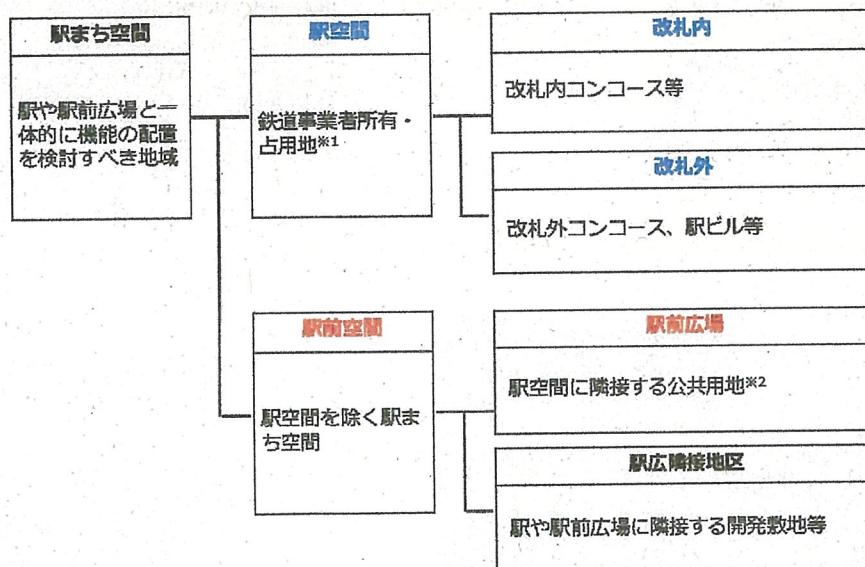
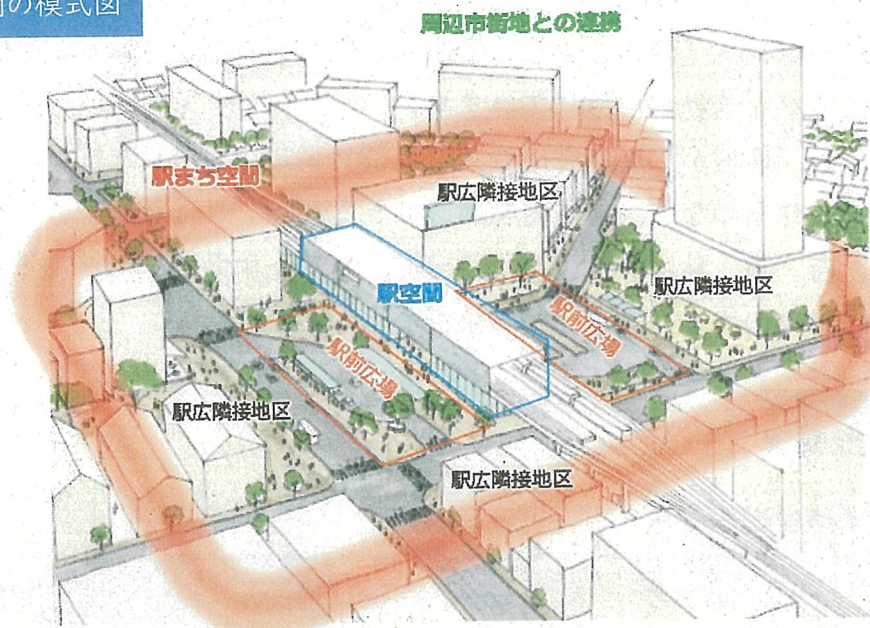
京都府地域主導型公共事業

出典：京都府 HP

5 駅まち空間

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。その具体的な範囲は、個々の駅・交通結節点の特性により変化するものであり、一律に定められるものではありませんが、「駅まち空間」の要素を分類すると以下ようになります。

駅まち空間の模式図

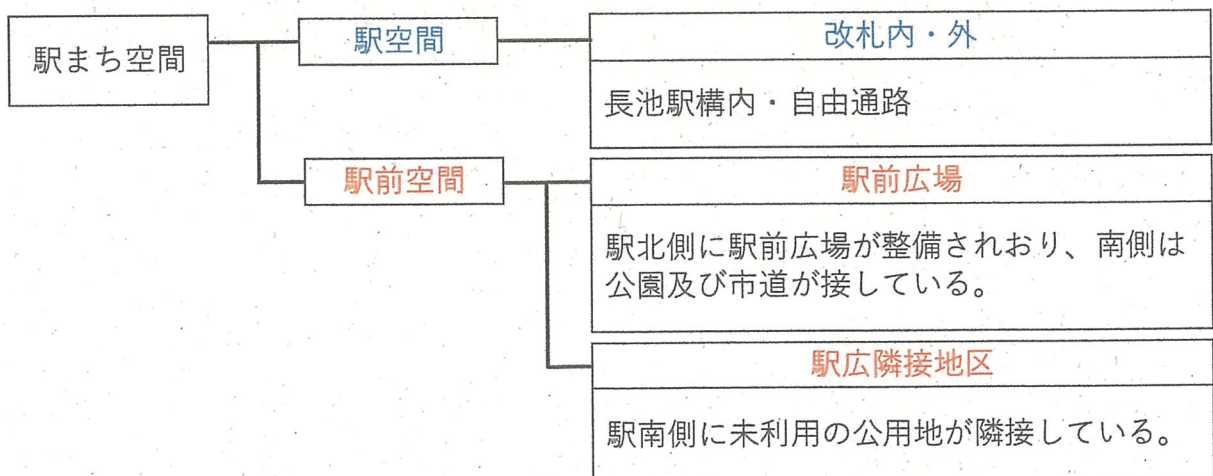
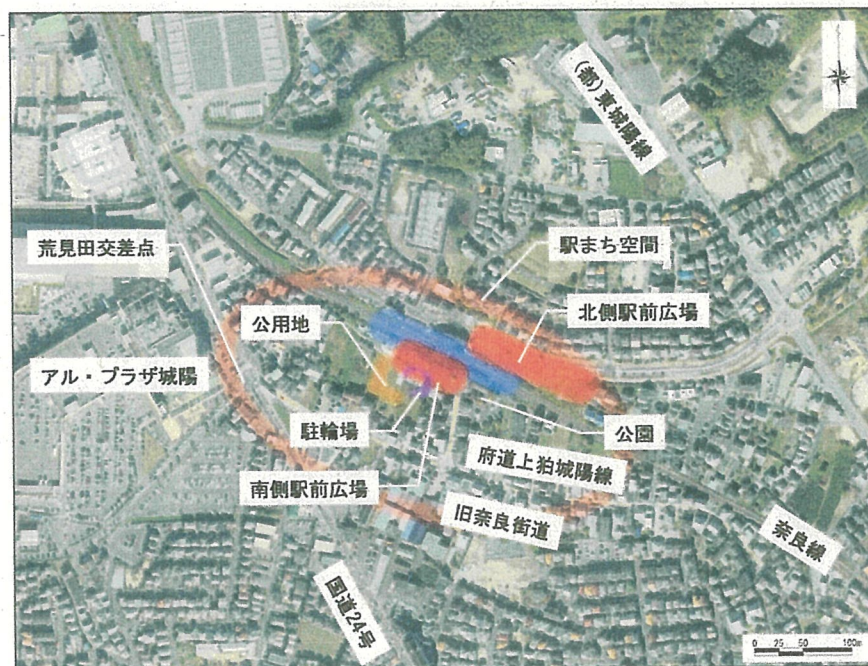


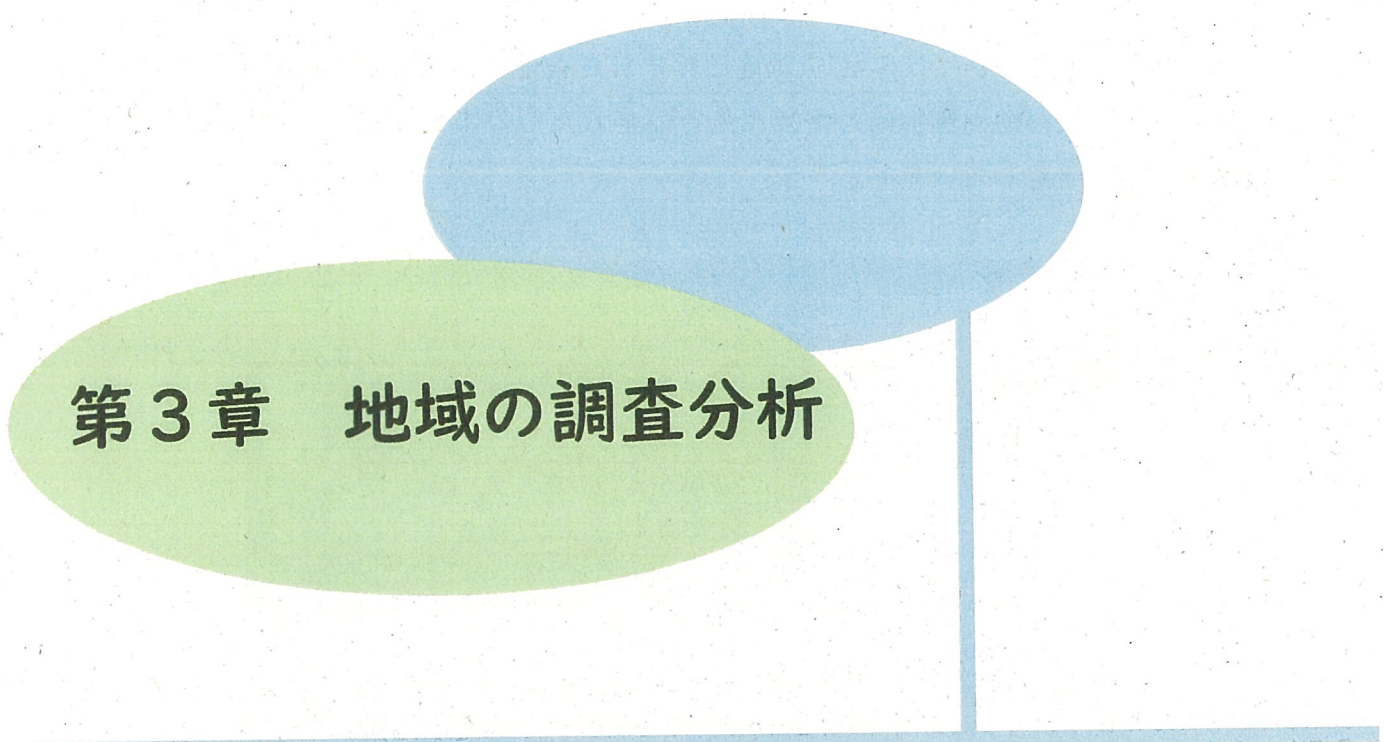
※1 協定駅前広場は除く
※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

出典：『駅まちデザインの手引き』国土交通省 HP

長池駅の駅まち空間は下図のとおりになります。「駅空間」としては、橋上化整備された長池駅および駅の南北を連絡する自由通路が該当します。また、「駅前空間」としては、駅北側の駅前広場と駅南側の公園を含んだ駅前広場が該当します。さらに、「駅広隣接地区」として駅南側には、駐輪場と公用地が駅前広場に隣接しています。公用地については平成7年度に策定した長池駅周辺整備基本構想・基本計画に基づき、将来の駅南側整備のために先行取得したものになります。現在は、一部を駐輪場として活用しています。

長池駅の駅まち空間





第3章 地域の調査分析

アンケート調査及び交通量調査について

「長池駅南側周辺整備基本計画」策定にあたり、地域住民や駅利用者の意見について把握することを目的に下記の通り交通量調査及びアンケート調査を行いました。

— 交通量調査 —

調査目的

長池駅周辺の現状の交通量や流れを把握することで、基本計画策定の基礎資料とすることを目的とする。

調査対象

自動車・歩行者・自転車

調査時期

平成30年11月21日 7時から19時（12時間交通量）

— アンケート調査 —

調査目的

長池駅南側周辺整備基本計画の策定にあたり、地域住民や駅利用者の意見について把握することを目的とする。

住民向け

〔調査対象〕

長池駅周辺に住民票を置いている
16歳以上（令和2年7月1日時点）
1,000人を無作為に抽出

〔調査時期〕

令和2年8月1日から8月31日

〔回答率〕

555件／1,000件
（回収率：55.5%）

駅利用者向け

〔調査対象〕

JR長池駅利用者

〔調査時期〕

令和2年9月24日

〔回答率〕

139件／525件
（回収率：26.4%）

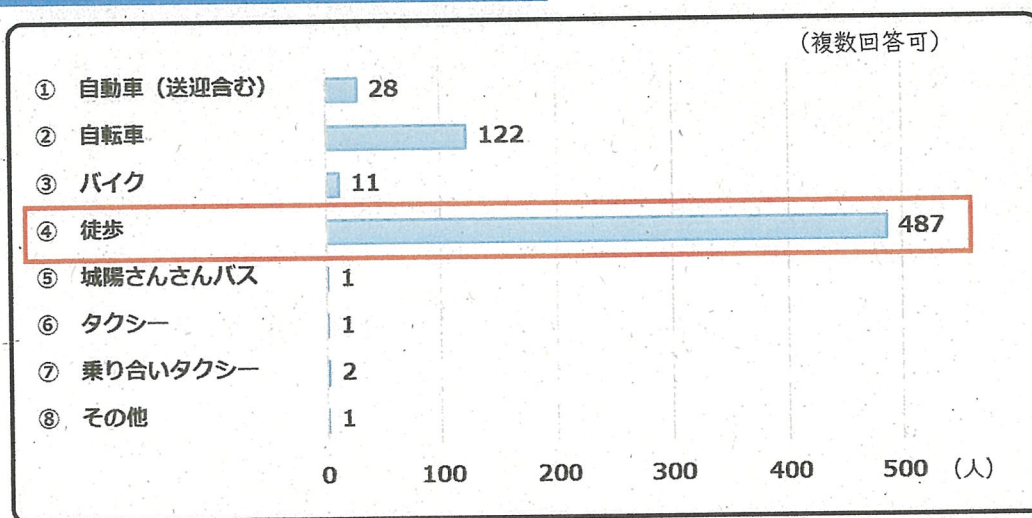
1

長池駅の利用者について

— 駅までの交通手段 —

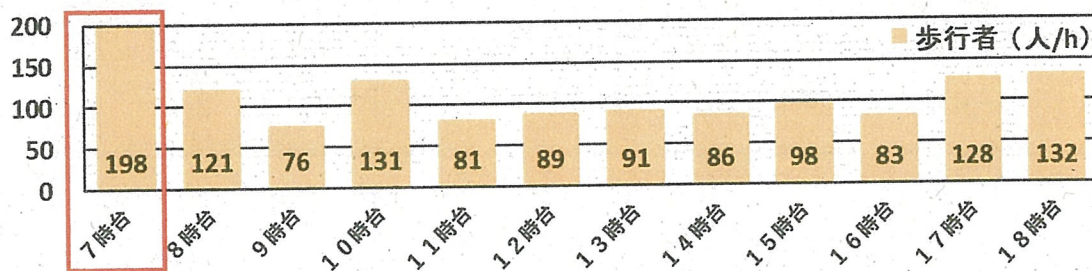
駅までの交通手段として最も多いのは徒歩となっています。また、時間別での駅利用者数は、朝の通勤・通学時間帯である7時台が最も多くなっています。

アンケート調査による交通手段の集計



出典：長池駅南側周辺整備基本計画策定に関する地域住民を対象としたアンケート調査令和2年11月

交通量調査による長池駅改札口の歩行者交通量(12時間)



出典：JR長池駅周辺交通量調査平成30年11月

— 駅の利用者数 —

長池駅の年別一日平均乗降客数は2,400人程度で推移しており、特徴的な点として、アル・プラザ城陽が開業した平成4年と同施設の大幅な増床が行われた平成24年は、本市全体の人口が減少しているにもかかわらず、乗降客数が急激に増加しており、駅周辺の商業施設立地が乗降客数へ影響を与えてはいないかと考えられます。

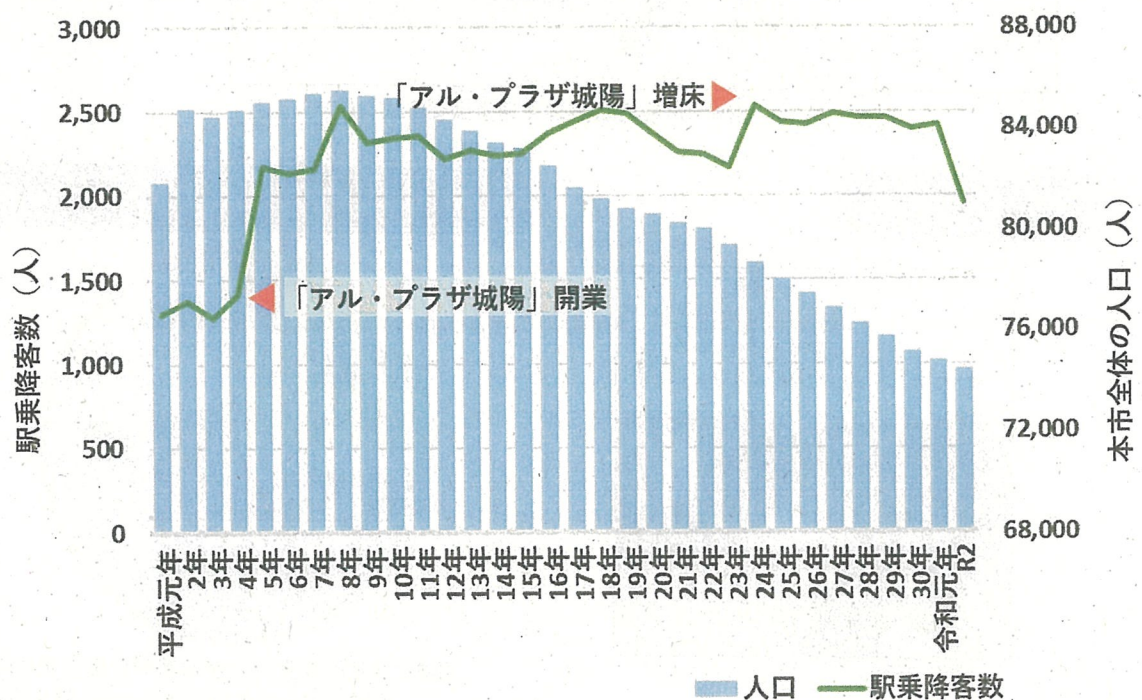
また、令和2年度京都府統計書をもとに、主に通勤・通学利用であると考えられる定期利用の割合に着目すると、長池駅はJR奈良線他駅よりも比較的低いことがわかりました。これは、アル・プラザ城陽へ来店するための利用者がいることで、定期利用の割合が低くなっているのではないかと考えられます。

年間乗客数と定期利用者

駅名	乗車人員 (千人)	定期の割合	
		定期(千人)	割合
上 狛	109	80	73%
棚 倉	161	118	73%
玉 水	281	204	73%
山城多賀	135	95	70%
山城青谷	277	203	73%
長 池	358	233	65%
城 陽	1,006	734	73%
新 田	984	703	71%
J R 小 倉	516	357	69%
宇 治	2,121	1,401	66%
黄 檗	1,016	700	69%
木 幡	807	571	71%
六 地 蔵	2,159	1,480	69%
桃 山	628	425	68%
J R 藤 森	916	657	72%
稲 荷	1,343	695	52%
東 福 寺	2,383	1,567	66%

出典：令和2年度京都府統計書

長池駅の一日の平均乗降客数の推移と城陽市の人口の推移

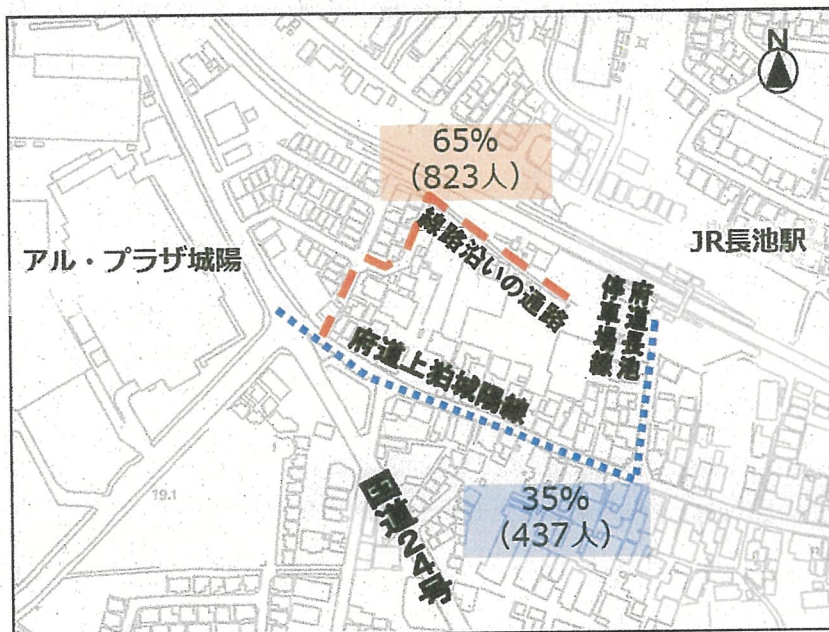


出典：城陽市統計書

2 府道上狛城陽線について

長池駅と荒見田交差点間における日中の歩行者通行量を調査したところ、府道上狛城陽線よりも線路沿いの通路を通行する割合の方が高いことがわかりました。また、地域住民向けのアンケート調査からは、府道上狛城陽線の自動車交通量が多く感じると回答した割合が高くなっており、自動車とのすれ違いを避けるために線路沿いの通路が利用されていると考えられます。

長池駅と荒見田交差点間の歩行者通行量（12時間）

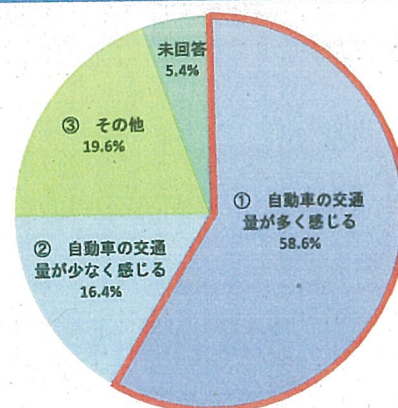


出典：JR長池駅周辺交通量調査平成30年11月

線路沿いの通路



府道上狛城陽線についてどのように感じますか



出典：長池駅南側周辺整備基本計画策定に関する地域住民を対象としたアンケート調査令和2年11月

3 荒見田交差点について

荒見田交差点における府道上狛城陽線と、国道24号の交差部分については、交差角度が鋭角となっており、形状が良くありません。また、交通量調査によると、国道24号の12時間交通量に対して9.6%が府道上狛城陽線に流入していることがわかりましたが、交通量がピークとなる17時から18時には11.5%と増加している傾向がみられます。このことから、国道24号が混雑している際、混雑を避けるためなどの理由から府道上狛城陽線への交通量の割合が増加していると考えられます。

荒見田交差点の形状および交通量について



三角地の通り抜けの対応について

平成30年度に実施した交通量調査では、長池交差点の信号機が赤に変わった際、奈良方面行きの車両が荒見田交差点より府道上狛城陽線へ進入し、三角地を迂回する通り抜け利用が朝の通学時間に多く見受けられていました。現在は、府民協働型インフラ保全事業において、右折矢印式信号機の設置が要望され、採択を受けて信号制御が変更されました。変更後に交通量調査を行ったところ、抜け道利用が減少し、安全面が向上しました。



対策前の状況について



4

長池駅南側の駅前空間について

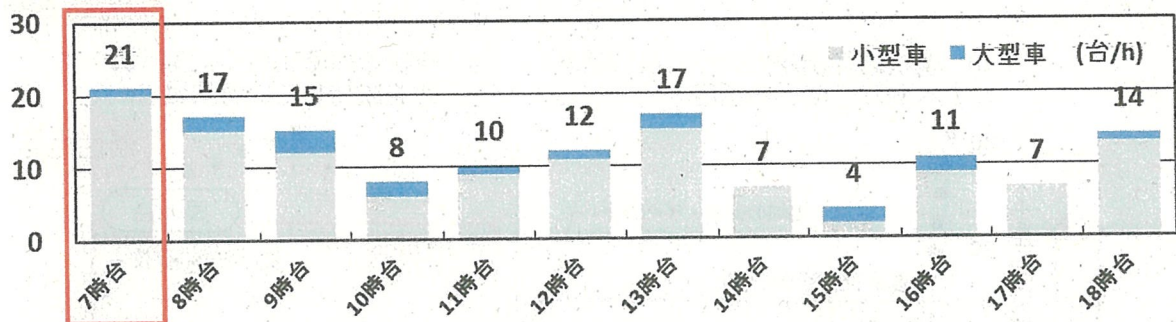
長池駅南側の駅前は約8m～15mの幅員があり、駅前の自動車交通量がピークとなる朝の7時台においても送迎車で渋滞するなどの問題は発生していません。

また、住民アンケートによると、長池駅南側の駅前整備が必要であるという回答は約6割でした。



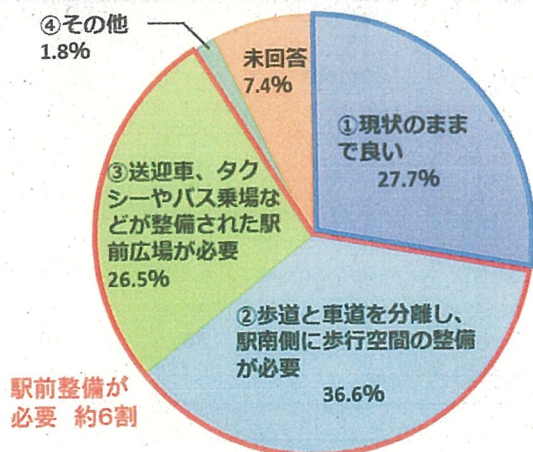
写真：長池駅南側の駅前

長池駅駅前広場の自動車交通量(12時間)



出典：JR長池駅周辺交通量調査平成30年11月

長池駅南側に必要な駅前整備のイメージ



出典：長池駅南側周辺整備基本計画策定に関する
地域住民を対象としたアンケート調査令和2年11月

5 住民の地域に対する評価について

住民が感じている地域の状況を整理したところ、歴史的資源や買い物の利便性をはじめとした「地域資源」への評価が高く、商店街のにぎわいといった「にぎわい」への評価が低くなっていることがわかりました。

長池地域の活性化に必要な要素の抽出

a. 現状の評価が高く、良い状態を維持している項目
買い物の利便性、街なみや景観、住みやすさ

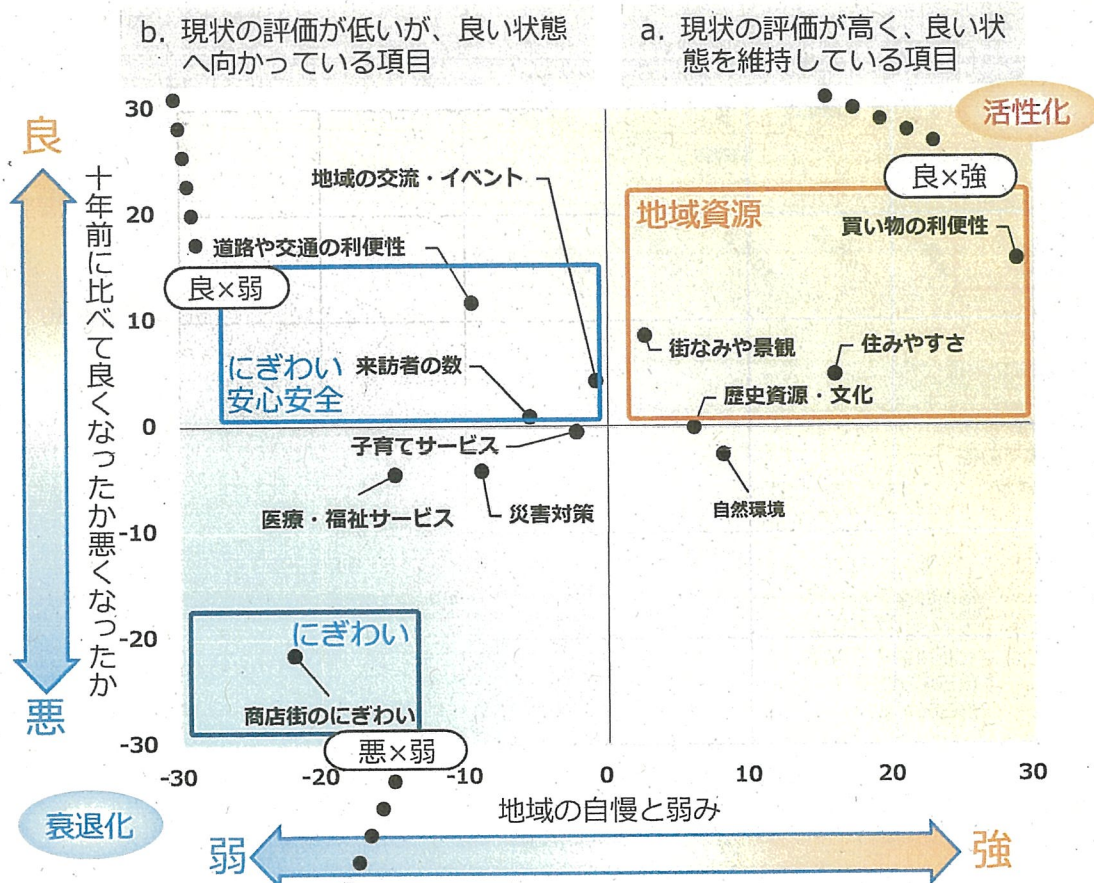
b. 現状の評価が低いが、良い状態へ向かっている項目
道路や交通の利便性、来訪者数、地域交流・イベント

c. 現状の評価が低く、良くない状態が続いている項目
商店街のにぎわい

地域資源 引き続き維持

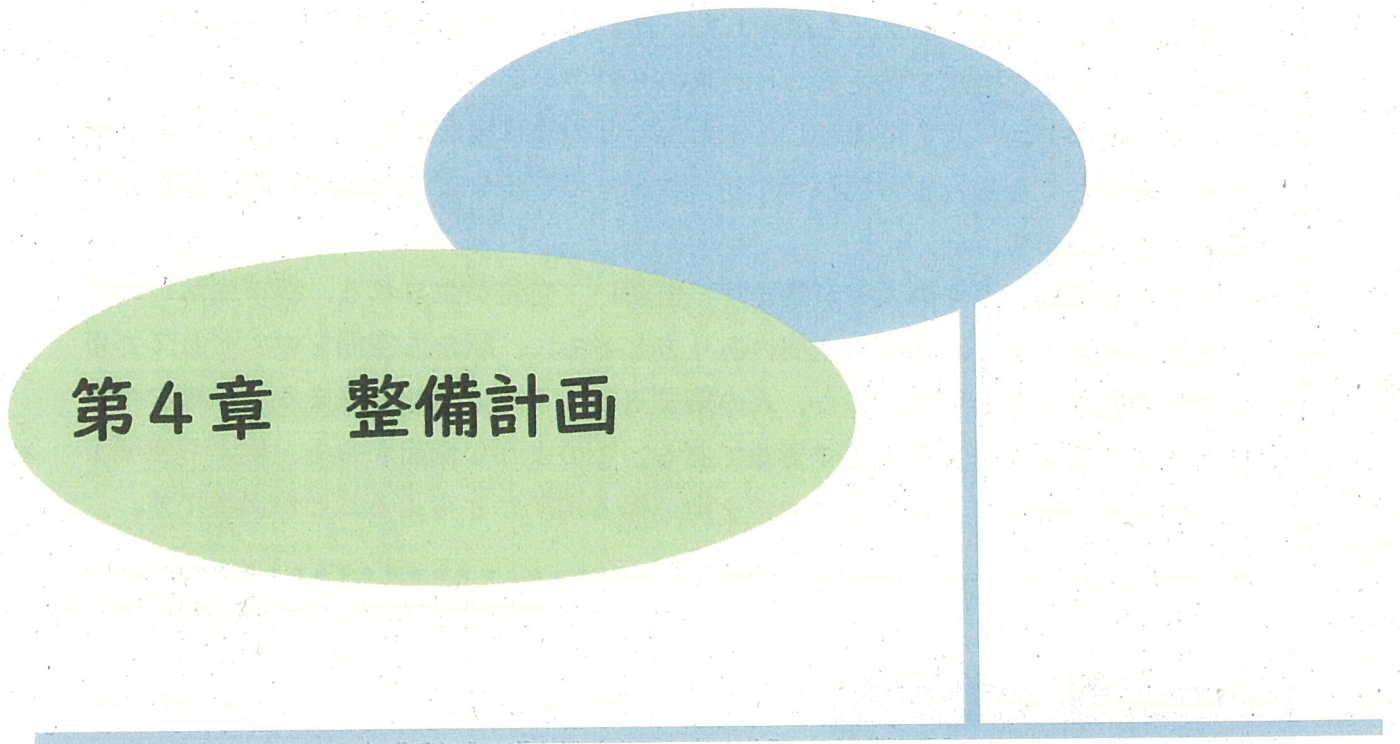
にぎわい さらに力を入れる必要がある
安心安全

にぎわい 何らかの施策が必要である



c. 現状の評価が低く、良くない状態が続いている項目

出典：長池駅南側周辺整備基本計画策定に関する地域住民を対象としたアンケート調査令和2年11月



第4章 整備計画

1

駅まち空間に求められるもの

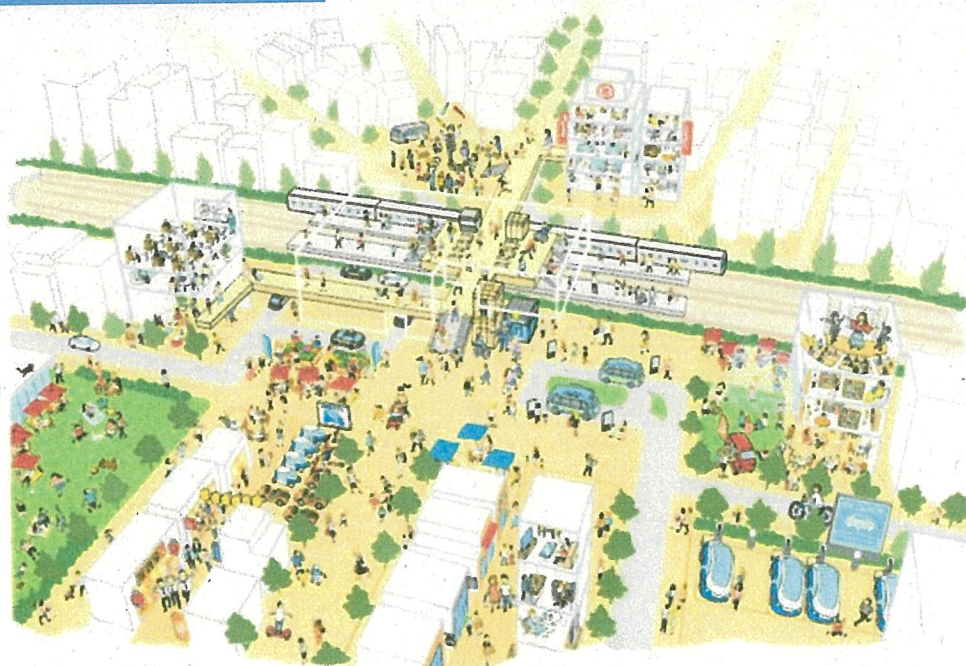
駅まち空間は、スムーズな移動や乗り換えを実現する交通結節機能としての**利便性**、居心地の良い空間や魅力ある景観など充実した都市環境が有する**快適性**、歩車の分離やバリアフリー、災害時の一時避難スペースの確保などによる**安全性**、地域の歴史、文化、気候、風土とも調和した、訪れる人々が愛着を感じられるような**地域性**、このような機能を備えることが求められています。

一方、近年では、人を中心としたまちづくりの注目度が高まっており、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり（ウォーカブルなまちなかの形成）が各地で推進されています。

駅まち空間は、多くの人々が集まり・出会い・交流が生まれる、都市生活における重要な拠点であり、駅まち空間のあり方とともに、駅まち空間を中心として都市を考える視点も重要です。また、人の集まるところには情報も集まる。多様な情報は、新たな付加価値を生み出す資源である。このような側面からも、**駅まち空間をこれからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえることが必要**です。

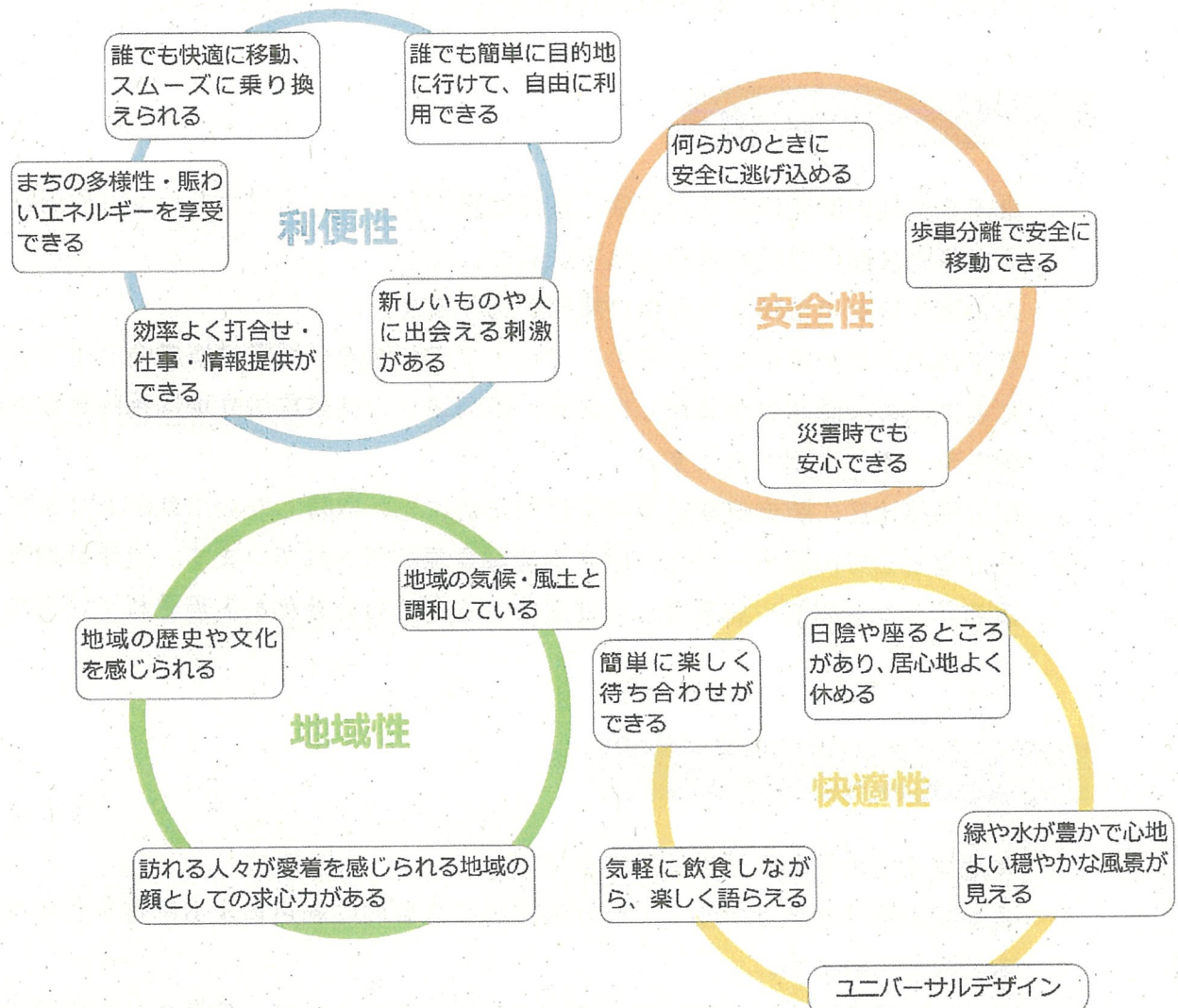
出典：『駅まちデザインの手引き』国土交通省 HP

求められる駅まち空間のイメージ



出典：『駅まちデザインの手引き』国土交通省 HP

駅まち空間のデザインにおいて重視する事項



出典：『駅まちデザインの手引き』国土交通省 HP

2 基本方針

前章までの内容を踏まえ、長池地域の特性を整理し、基本方針を定めます。

長池地域の「現状」について

- 東部丘陵地の開発による（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットや府立木津川運動公園の整備が進められている。
- 人口減少率が市全体よりも低い傾向があります。
- 市全体の人口が減少している中、アル・プラザ城陽の開業や増床のタイミングで長池駅の乗降客数が急増しており、駅周辺への商業施設立地は乗降客数へ影響を与えると推測されます。
- 駅広隣接地区に駅南側駅前広場整備のために先行取得した公用地があります。
- 長池宿としての歴史・文化に関する地域資源が残されています。近年は地域によるイベント開催や府事業への提案による街道の美装化が実現されています。

長池地域の「調査分析」について

- 長池駅までの主な交通手段は徒歩です。
- 長池駅の乗降客数はアル・プラザ城陽の来店目的の利用による影響を受けていると考えられます。
- 長池駅と荒見田交差点間における歩行者通行量について、府道よりも線路沿いの通路を通行する割合の方が高くなっています。
- 国道24号の混雑時、府道上狛城陽線への自動車流入数の割合が増加傾向です。
- 長池駅南側駅前への自動車交通量はピーク時であっても混雑していません。
- アル・プラザ城陽による買い物利便性が良くなったことから、地域資源への評価が高い一方、商店街のにぎわい低下により、にぎわいが低評価となっています。

基本方針について

次の3つを「基本方針」として本計画を策定します。

長池の魅力を引き出し **にぎわい**を創出する

地域住民が**安心安全**に暮らせるまちづくり

地域資源を活用した取組を推進する

人と人がつながり 地域をはぐくむ 新たな長池宿

地域住民をはじめとした様々な人が集い、活動することのできる場所づくりに努めることで、長池地域に関わる人が増え、地域の魅力が広がり、住んでいる人が誇りを持てるまちづくりを目指します。

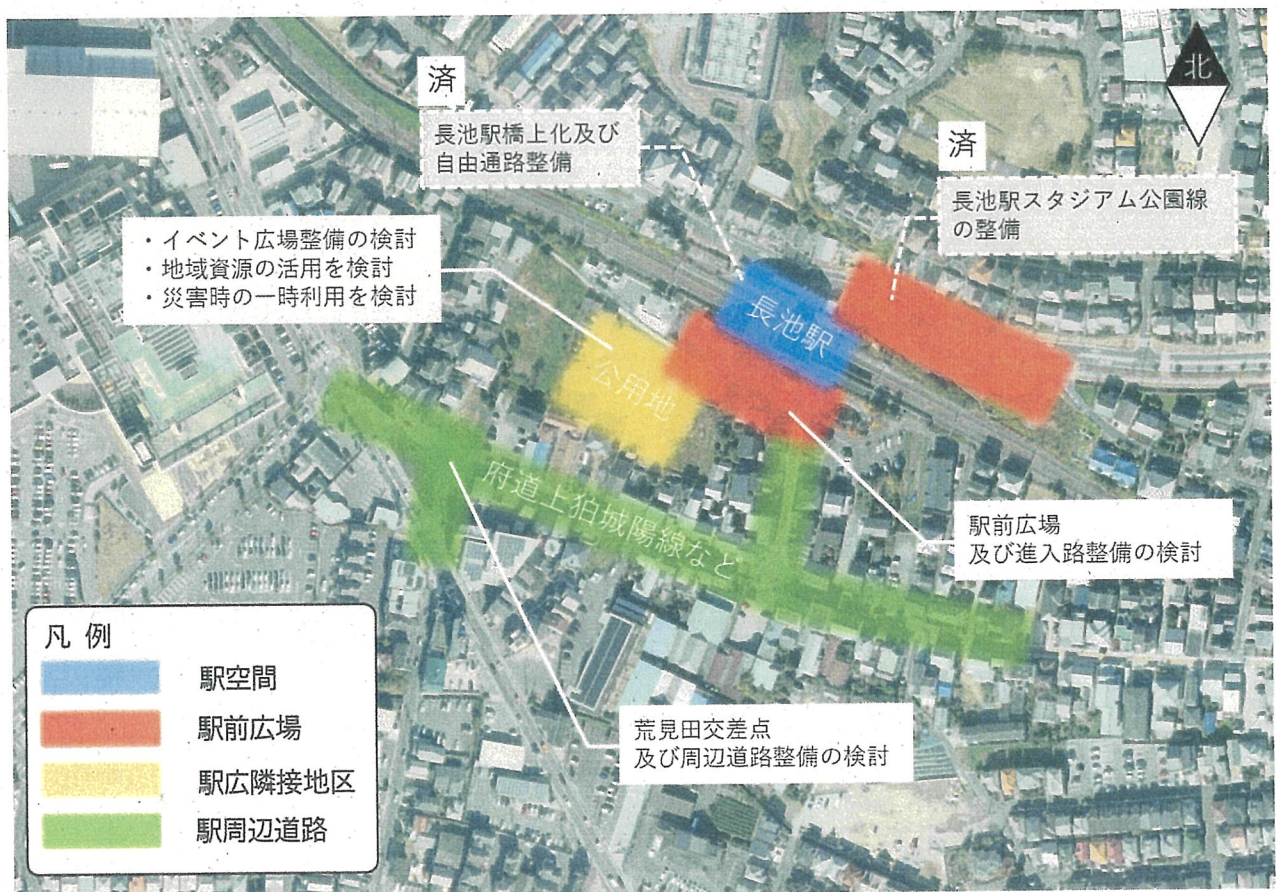
3 整備イメージについて

基本方針をもとに取組箇所のイメージを示します。

駅まち空間をデザインするにあたっては、駅まち空間を構成する駅、駅前広場、周辺市街地において、鉄道事業者、地方公共団体、開発事業者等がそれぞれ個別に空間づくりに取り組むのではなく、**共有すべきビジョンを明確化し、空間や機能を一体的に捉え**、鉄道事業者、地方公共団体、開発事業者、市民等の関係者が連携し、管理・運営も含めて、**柔軟かつ総合的に取り組む**ことが重要である。

出典：『駅まちデザインの手引き』国土交通省 HP

まちづくりの基本方針図

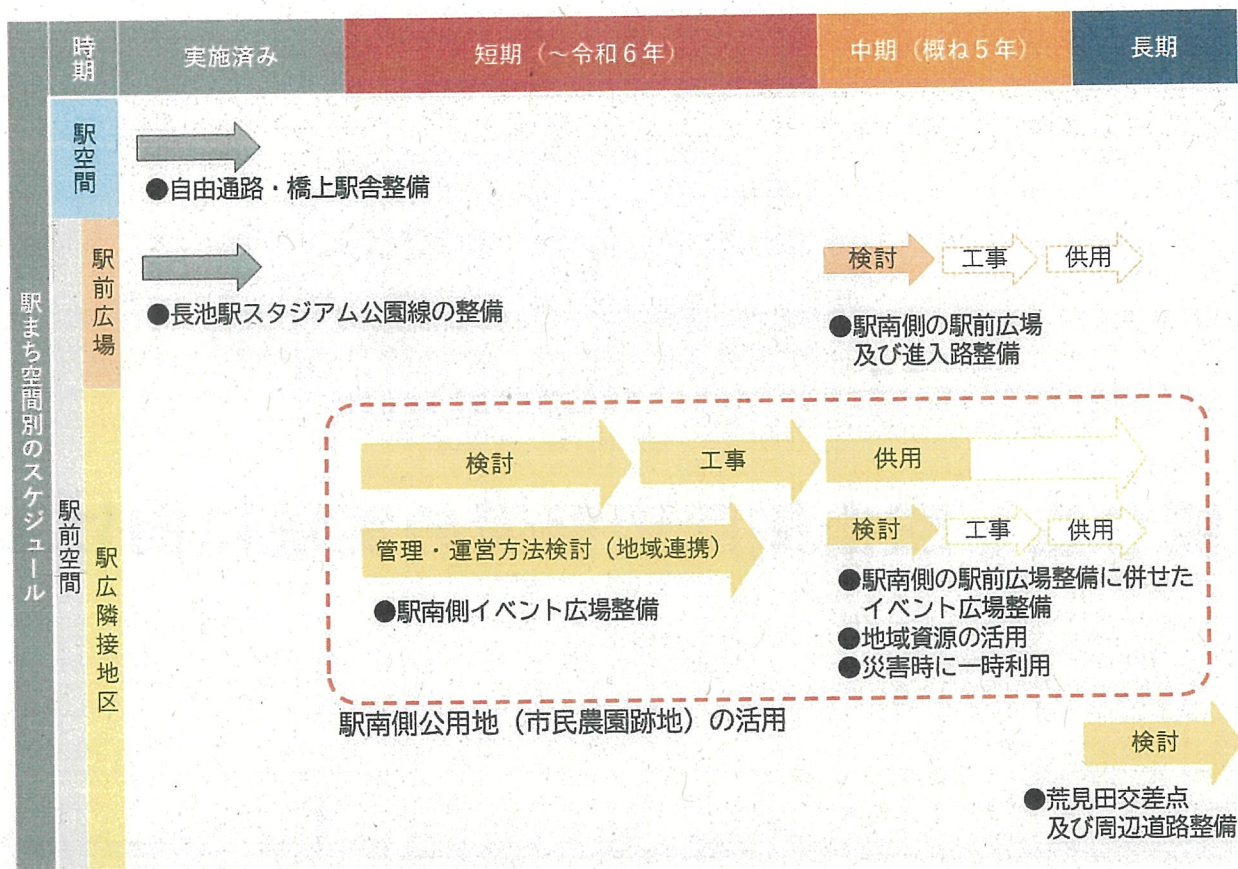




第5章 駅南側周辺整備の実現に向けて

1 今後のスケジュール

駅南側周辺整備の取組時期のイメージは下記のとおりになります。



今回の取組は、段階的に展開することで、地域のまちづくりの機運を高めながら進めていくものとなっており、行政が主体的に実施するものや地域住民・事業者の取組を推進するものも含まれています。また、進捗状況や社会情勢の変化を踏まえて柔軟に対応することが重要となります。

今後、（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットや府立木津川運動公園の整備により、交流人口の増加が見込まれる長池地域では、まちの魅力増進を図ることが定住人口の維持や増加に繋がることと期待されます。そのため、まずは短期的に駅南側の公用地を活用したにぎわいの創出に取り組み、地域交流や活動が活発になる“きっかけ”をつくり、住んでみたいと思われる魅力あるまちづくりを進めていきます。

短期

令和6年度に予定されている新名神高速道路大津～城陽間の開通及び（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの開業までを目標として、まずは、長池駅南側のにぎわい創出に取り組みます。

中期

（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの開業をはじめとした東部丘陵地エリアの開発が進んだ長池地域では、交通や人流に大きな変動が起きると考えられます。中期計画では、この変動に合わせた検討を行い、必要に応じて駅周辺の整備に取り組みます。

長期

広域的な交通網を視野に入れ、その時点の社会情勢や課題に合わせたまちづくりの検討を行います。

2 取組内容について

短期

➤ 「にぎわい」を創出するイベント広場をつくる にぎわい・地域資源

長池駅南側駅前広場整備のために先行取得している公用地を活用し、地域住民や事業者が交流・活動することのできる広場づくりを目指します。駅前を中心に地域活動の活発化を促すことで、地域の取組に関わる人の増加やまちづくりに対する機運醸成を図ります。



取組箇所の位置について

【参考】地域内での活動について

長池地域内では、地元団体による地域活性化イベントが定期的に行われています。令和4年6月に開催された際には、当該地を活用した取組が実施されました。



地域活性化イベントでの活用状況

➤ 地域と連携したイベント広場づくりに取り組む にぎわい

地域に求められる広場づくりを目指すため、地域と一体となって活用方法を検討し、管理や運営方法を含めてどのようにしていくのかビジョンの共有を図ります。

取組事例 ①

兵庫県川西市の事例

名称：藤ノ木さんかく広場

川西能勢口駅東出口から北へ100メートルほど歩くと、左手に約500平方メートルのイベント広場「藤ノ木さんかく広場」があります。この広場は、整備するにあたり、市民ワークショップで話し合いを重ねながら、使い方を考えられた場所です。

行政や地元商業者だけでなく、広く市民や事業者が活用できるミニイベント会場としてリニューアルし、使い方もフリーマーケットやワークショップ、展示販売など様々で、無料で利用することが可能な場所となっています。



出典：川西市中心市街地活性化協議会 HP

取組事例②

愛知県豊田市の事例

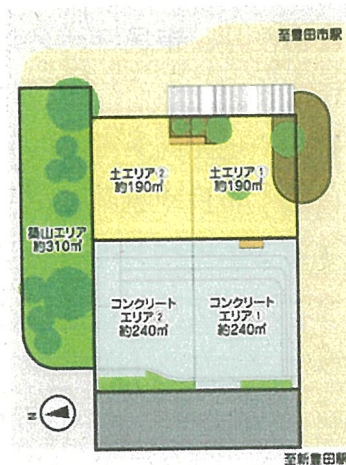
名称：新とよパーク（新豊田駅東口駅前広場）

駅前の好立地でありながら、人が滞留しづらい暗い印象であった空間をワークショップや実証実験を通じ、多様な市民が様々なアイデアと自由な空間のあり方を検討し、にぎわいと活気のある広場へとリニューアルされました。

広場運営として、市が事務局となる運営組織を実施しながら、将来は民間が主体となる運営組織づくりが進められています。



新とよパーク
（新豊田駅東口駅前広場）



配置図

出典：豊田市 HP

中期

- 長池駅南側の駅前広場及び進入路整備を検討する にぎわい・安心安全
地域の拠点となる駅前広場及び進入路の整備の検討を行い、地域住民が安心安全に暮らせるまちづくりを目指します。
- 駅前広場の整備に併せたイベント広場整備を検討する にぎわい
駅前広場の整備と併せて検討し、さらなるにぎわい創出を目指します。
- 宿場町としての歴史をもつ地域資源を活用したまちづくりを推進する 地域資源
宿場町としての歴史をもつ地域固有の魅力を高め、そこに住む人々が誇りと愛着を感じる魅力と活力あるまちづくりへの展開を図ります。

取組事例 ③

愛知県碧南市の事例

名称：大浜地区（約190ha）

室町時代からの豊富な歴史資産が点在する大浜地区ですが、細街路等があり、木造住宅密集地域のため、安全な歩行空間の確保や防災機能の向上とともに地域の魅力の保全が課題でした。

地域住民の協働による歩いて暮らせる街づくり事業が開始され、道路の美装化による歩車分離や、細街路に面した辻広場の整備による防火・防災スペースが確保されました。また、地域の景観シンボルである大正建築（旧警察署庁舎）をまちづくりの拠点施設として活用し、地域住民による「大浜にぎわいづくり実行委員会」が「てらまちウォーキング」など住民等の交流を図る取組を定期的の実施開催しています。更に様々な助成などを活用した研究活動なども実施しており、まちの魅力の発掘や保全にも注力しています。



出典：国土交通省『居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン・事例から学ぶその要素とポイント』令和3年6月

長期

➤ 荒見田交差点改良及び周辺道路の整備を検討する 安心安全

荒見田交差点は、国道24号と府道上狛城陽線とが交差するため、国と京都府との協議や広域的な交通網を視野に入れた検討が必要となります。また、短期・中期の取組状況や、地域の道路環境の変化にも対応しながら、周辺道路の整備も含めて検討する必要があります。