

寺田駅周辺整備への提言

平成 27 年 4 月

寺田駅前まちづくり協議会

はじめに

私たち寺田駅前まちづくり協議会（以下、協議会）は、平成11年1月に発足して以来、寺田駅周辺地域の活性化に向けて様々なまちづくり活動を展開する一方、城陽市と協働で寺田駅周辺整備についての取り組みを行ってきました。その取り組み成果として、平成18年3月には『寺田駅周辺まちづくり構想の提言』を作成し、城陽市に提出しました。

城陽市は、この提言をもとに、平成20年5月に市としての『寺田駅周辺整備基本計画(案)』（以下、基本計画（案））を作成されました。

この基本計画（案）に基づき、京都府をはじめとする関係機関と協議が行われ、京都府からは、寺田駅周辺については、市の玄関口として早期整備が必要であることは理解されたものの、その事業化については、社会情勢等も踏まえつつ、基本計画（案）にある短期事業のうち、最も必要かつ、効果が期待できる施設を絞り込み、これらを優先的に整備することが得策であるとの考え方が示されました。

この考えをもとに城陽市では、近鉄寺田駅周辺で最も優先的に整備すべき施設を、交通結節機能確保のための駅西側駅前広場、この駅西側駅前広場へアクセスするための道路、駅施設等のバリアフリー化等を図るための駅の橋上化・自由通路の3つに絞り込み、京都府と協議された結果、その考え方が理解されたため、平成26年8月から城陽市と協働で寺田駅周辺の施設等整備について、再度、勉強会を開催することになりました。

以来、6回の勉強会と、先進地事例見学会を行い、城陽市から示された3つの施設について、使い易さの観点とともに寺田駅周辺地域の活性化の観点から検討を行った結果、ここに「寺田駅周辺整備の提言」を作成しました。

今後、久世荒内・寺田塚本地区土地区画整理事業の企業誘致が進むことにより、進出企業の従業員の寺田駅利用が大きく見込まれます。

この提言が、今後、城陽市の玄関口の駅として、事業の推進及び寺田駅周辺地域の活性化に少しでもお役に立つことを願っています。

平成27年4月

寺田駅前まちづくり協議会
会長 奥田 奈々美

1. 駅前広場

(1) 基本方針

寺田駅西側駅前広場の計画については、以下のような方針で検討を行いました。

- ・ **西側駅前広場は近鉄線西側地域の交通を対象とする**
- ・ 近鉄線東側地域の交通は既存交通広場（東側駅前広場）で対応する
 - ※ ただし、バンクーバー通りにおける一方通行の解除が必要となる
- ・ 西側駅前広場に必要な機能については、協議会の『寺田駅周辺まちづくり構想の提言』を基に策定された『寺田駅周辺整備基本計画(案)』の計画内容を基本とする

『寺田駅周辺整備基本計画(案)』西側駅前広場計画の内容

- バス：乗降場あり、(中型バスに対応)
- タクシー：乗降場あり
- 自家用車：乗降場あり

(2) 検討の経緯

以上の基本方針に基づき、以下の2つの候補地において計画案を作成し、各案について比較検討を行いました。

北側候補地：府道内里城陽線の北側・・・図1

南側候補地：府道内里城陽線の南側・・・図2

比較検討の結果、以下の理由から**北側候補地の計画案を選定**しました。

- ① 広場の出入口と踏切との距離が長いため、広場の交通が踏切待ち交通に与える影響が少ない
- ② 右折入場を禁止できるため、府道の交通に与える影響が少ない
- ③ タクシー降車スペースに余裕がある
- ④ タクシープールのスペースが大きい
- ⑤ 送迎用の駐車場が確保できる
- ⑥ 駅前広場の周辺に商店街を形成し易く、寺田の活性化をはかれる可能性がある

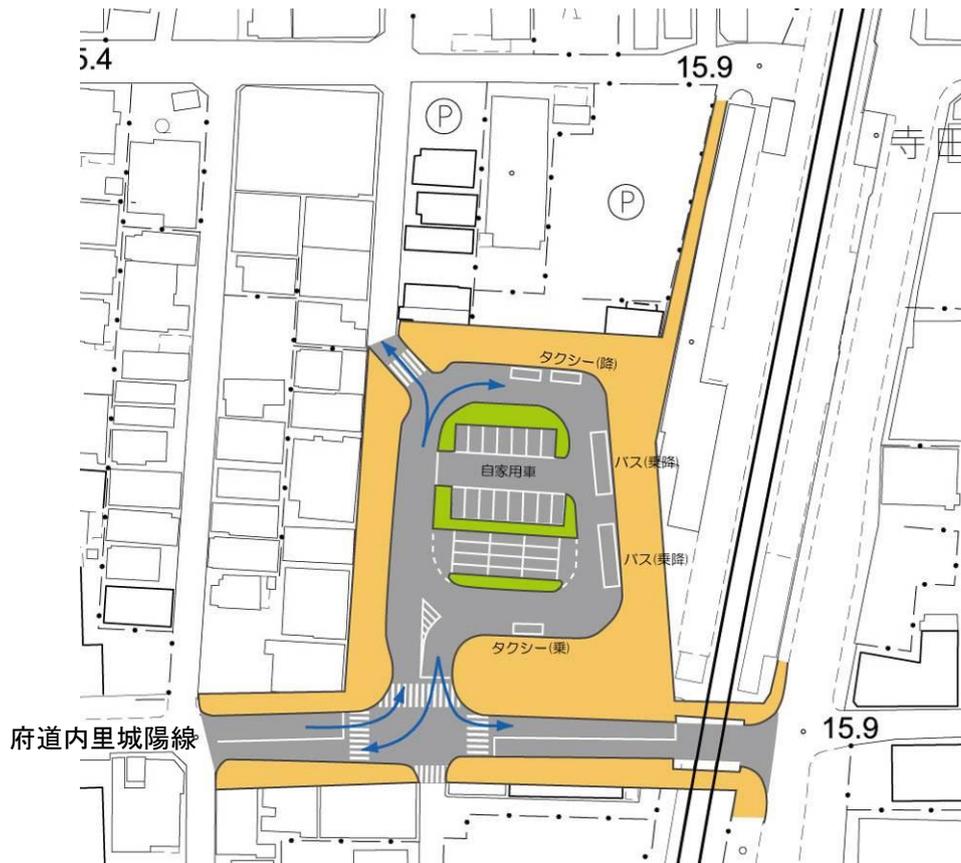


図-1 北側候補地の計画案

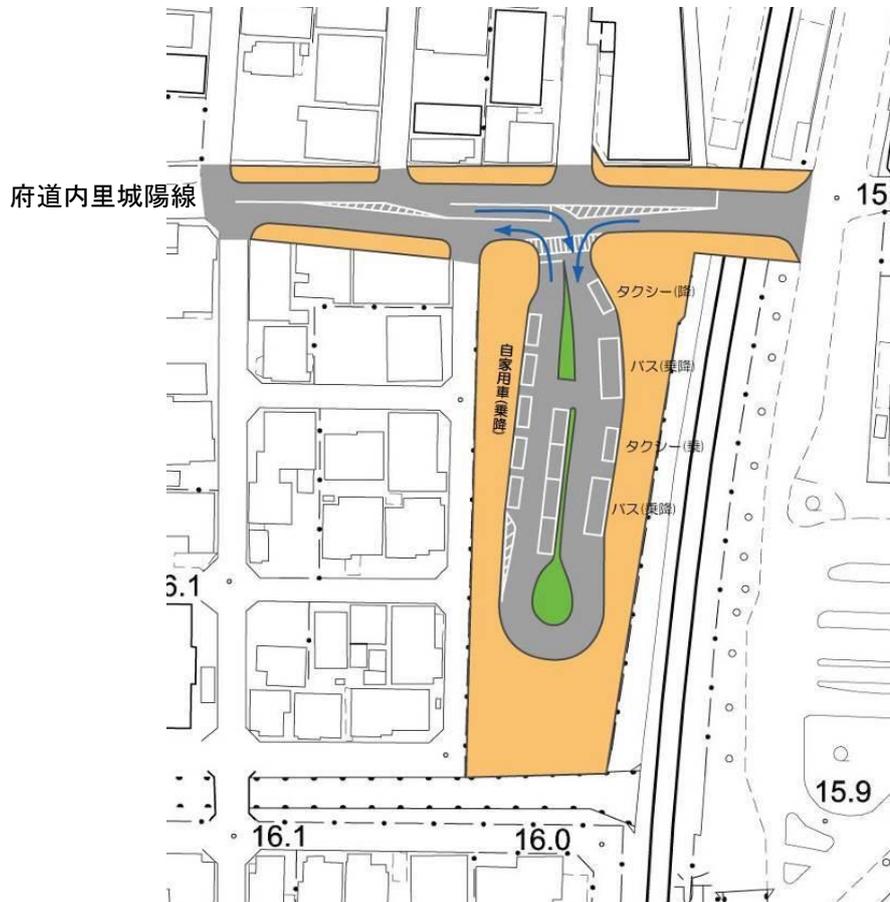


図-2 南側候補地の計画案

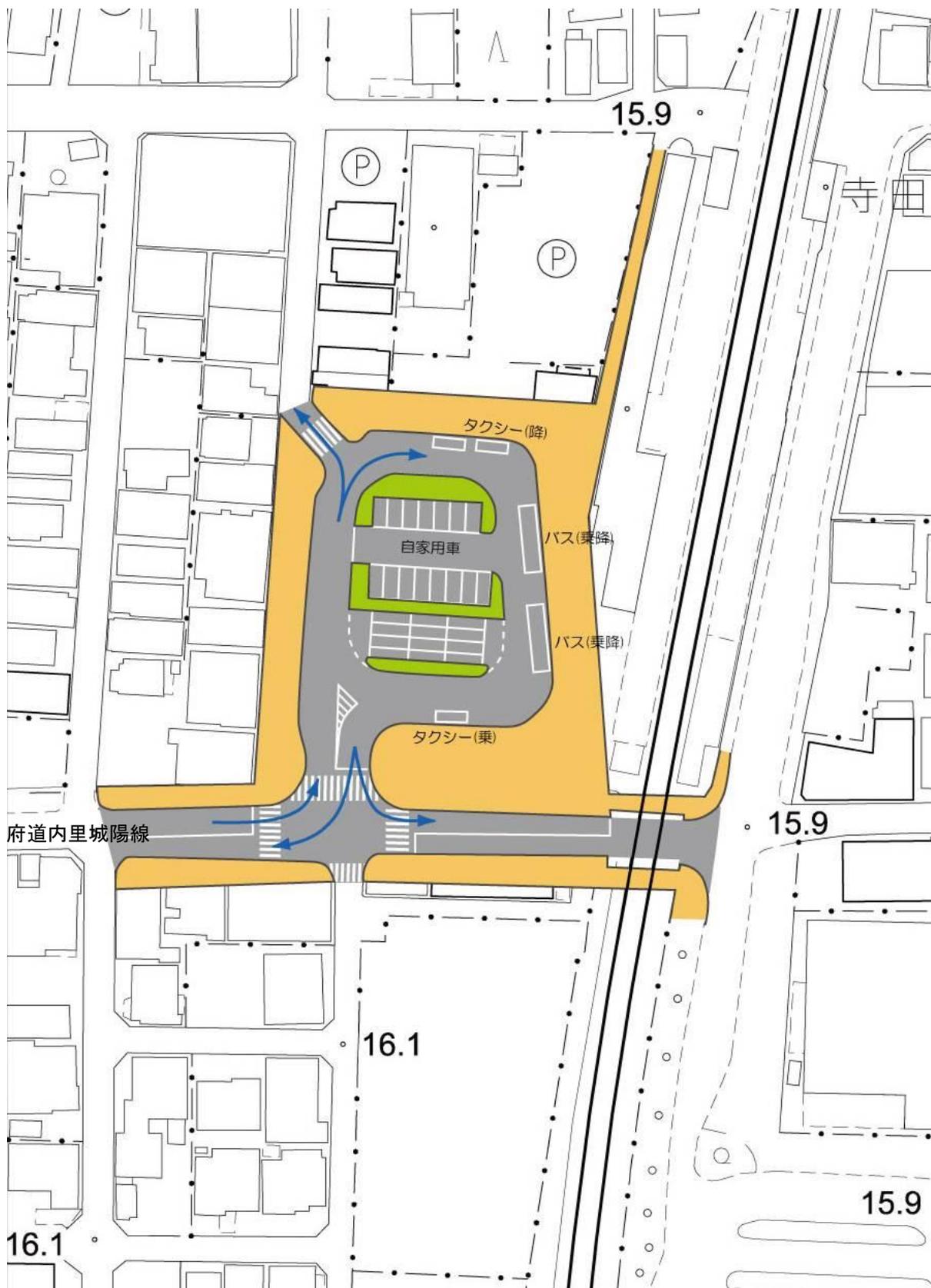


図-3 駅前広場の計画案

(3) 実現化に向けて

この駅前広場計画の実現には、何よりも計画用地に掛る住民の協力が欠かせません。

このため、用地交渉も従来のような移転補償だけではなく、現在地の近くに住み続けたいと希望する人には、その代替地を提供できるような進め方が必要であると考えます。

また、この駅前広場には、単なる交通利便性の向上だけでなく、これを核として新たな賑わい空間が生まれることも期待しています。

そこで、駅前広場の周囲に商店街を計画して、駅周辺に残留を希望する人や新規に商店を経営する人たちに対応することを考えました。

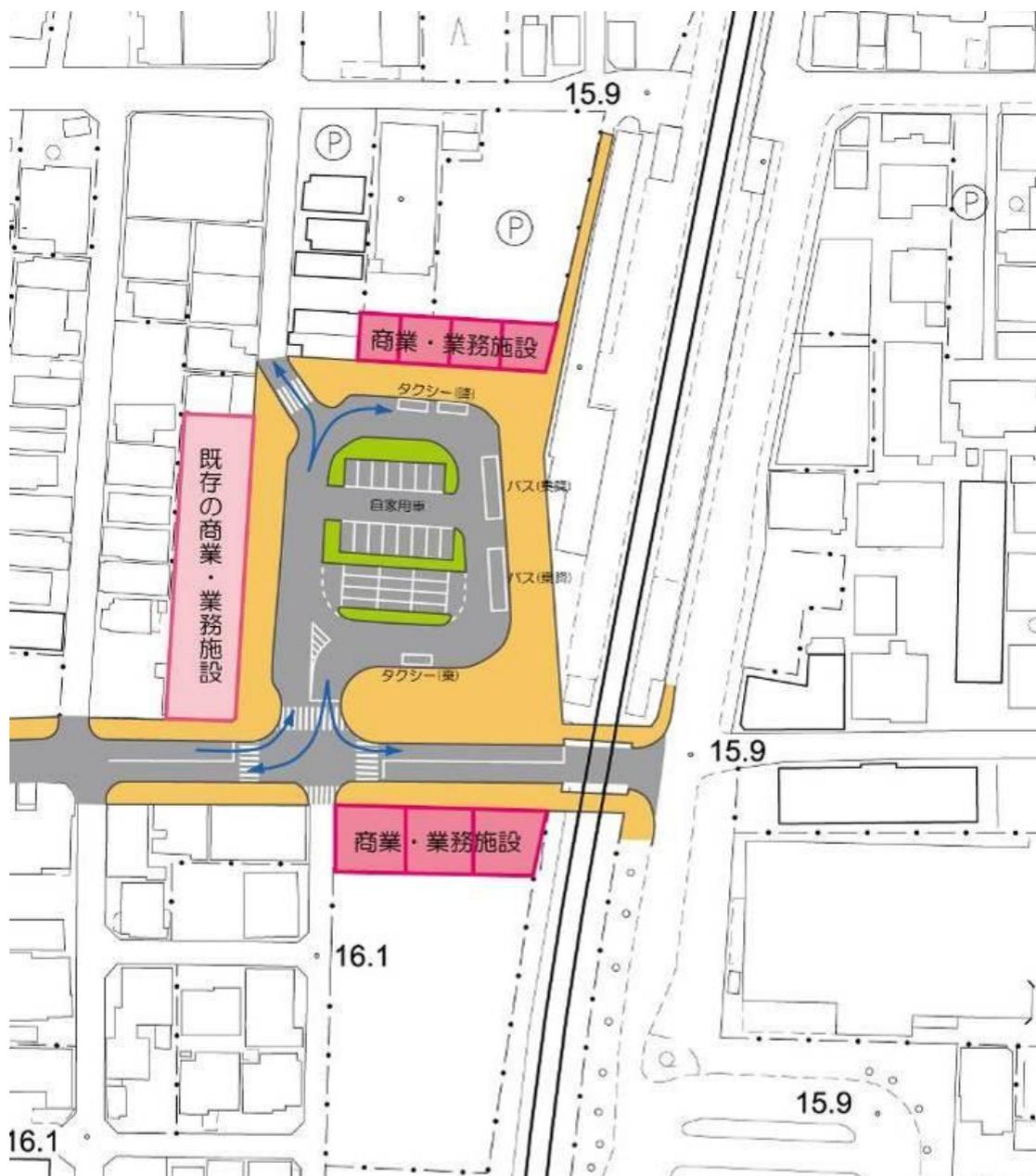


図-4 駅前商店街の計画案(その1)

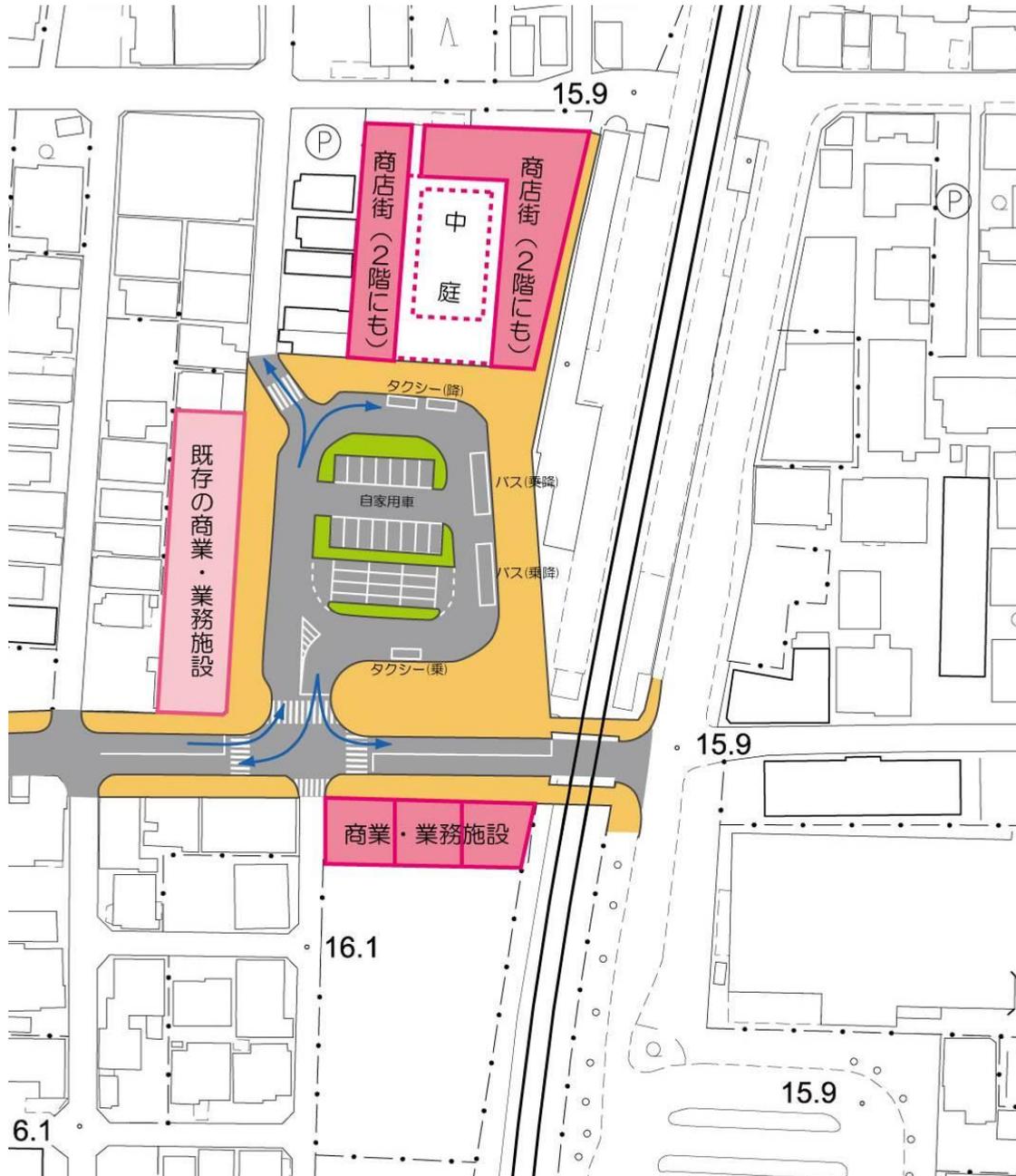


図-5 駅前商店街の計画案(その2)

2. 自由通路・橋上駅

(1) 基本方針

現駅のバリアフリー化をはかるため、以下の方針に基づき、自由通路及び橋上駅の計画を検討しました。

- ・協議会の『寺田駅周辺まちづくり構想の提言』を基に策定された『寺田駅周辺整備基本計画(案)』の計画を基本とする

(2) 検討の経緯

まず、『寺田駅周辺整備基本計画(案)』の計画を基に、最小限必要な自由通路の案を検討しました。

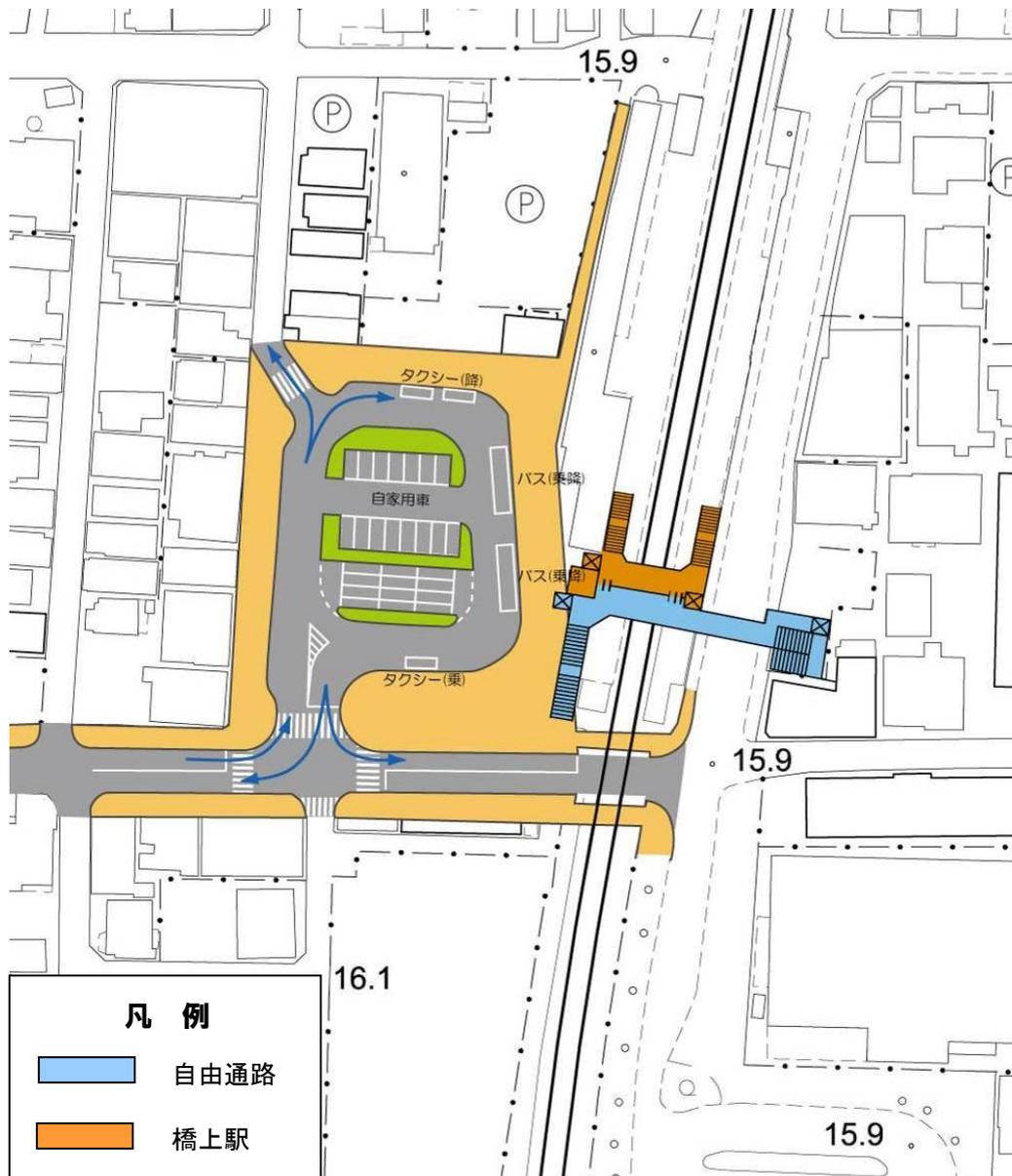


図-6 最小限必要な自由通路の案

しかし、この案では、東側駅前広場及び文化パークからの動線に対応できません。そこで、近鉄線より東側の自由通路を東側駅前広場近くまで延伸させる2つの計画案を作成し、比較検討を行いました。

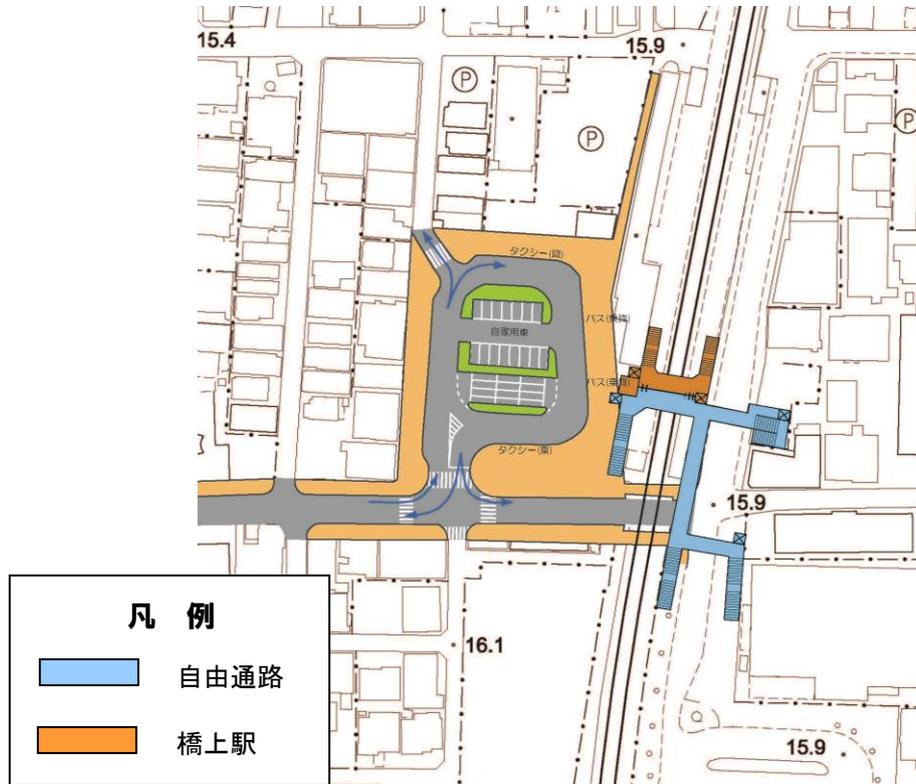


図-7 自由通路・橋上駅の計画案（その1）

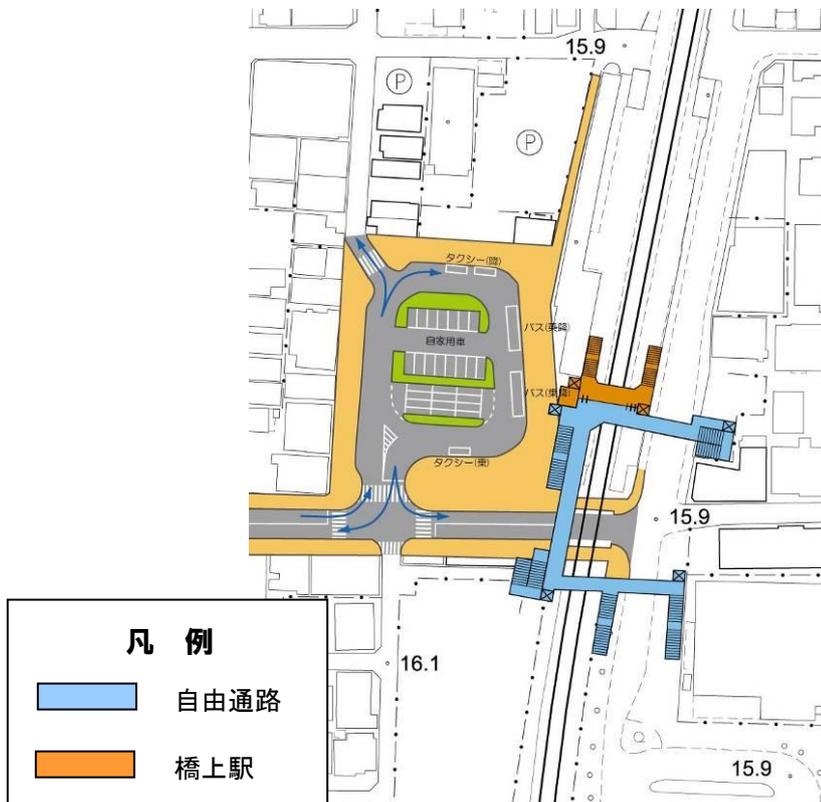


図-8 自由通路・橋上駅の計画案（その2）

比較検討の結果、府道内里城陽線南側に商業施設等が計画された際に連絡通路としても利用できる自由通路・橋上駅の計画案（その2）を選定しました。また、駅前広場北側からの利便性も考慮し、西口階段の形状を工夫しました。

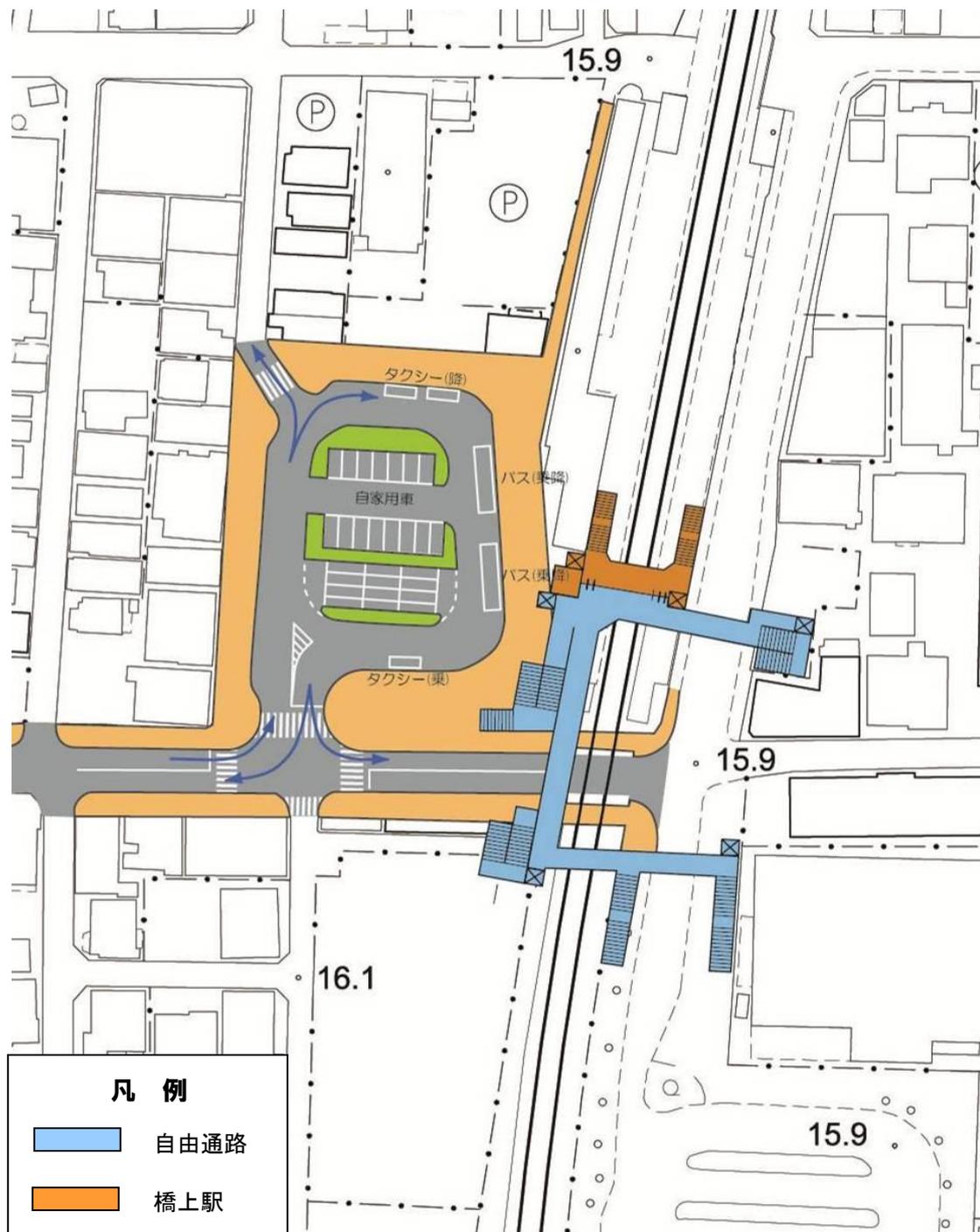


図-9 自由通路・橋上駅の計画案

3. アクセス道路

(1) 基本方針

寺田駅周辺は、街づくり（市街地整備）の基本である道路の整備が遅れていますので、西側駅前広場の整備に合わせて幹線道路の整備が必要であると考えました。

(2) 検討の経緯

西側駅前広場のアクセス道路となる府道内里城陽線は、現在、歩道が北側だけにしかなく、また自転車の通行スペースもないため、駅前広場へのアクセス道路及び近鉄線西側地域の幹線道路としては、交通安全上、不十分な状態にあります。

このため、府道内里城陽線を拡幅して南側にも歩道を設置するとともに、両歩道に自転車の通行スペースを確保する必要があると考えます。

なお、計画区間については、以下の2つのケースが考えられました。

- ① 現在事業中である都市計画道路塚本深谷線に接続できる都市計画道路西城陽線までとするケース
- ② 国道24号まで延伸するケース

どちらを選定するかについては、地元関係住民と協議を行う必要があると考えます。

(3) 実現化に向けて

この道路が実現するには、やはり駅前広場の項で提案したように、用地に掛る人のうち、道路整備後も寺田駅周辺地域に住むことを希望する人には、現在地の近くに代替地を用意できるような事業の進め方が必要であると考えます。

4. 今後の課題

(1) 事業の進め方について

寺田駅周辺整備についての当協議会の目的は、寺田駅前を「安全に住み続けられる、魅力あるまち」としていくことです。駅前広場をはじめとする都市施設を整備するにあたっては、都市施設用地の確保等について地元のご理解とご協力が必要不可欠であり、ご協力いただいた方々には、今後も寺田のまちに住み続けられるように協議会としても取り組みを進め、これをきっかけに周辺の地域が再生されて新たな賑わいが生まれるような取り組みが必要と考えます。

このことから、行政が主体となって進める都市施設と併せて、地域の活性化に向けた取り組みを行政と協働で検討する必要があると考えます。

(2) 潤いづくりについて

都市施設は単に機能を満足するだけでなく、その施設が街や人に潤いを与える空間になることが重要だと考えます。今後、各都市施設の計画を行われるにあたっては、街路樹等の植栽や噴水・モニュメント等の潤い施設についても、住民と協働で検討することが必要であると考えます。

(3) その他利便施設について

どなたでも利用しやすい駅やその周辺とするために、多目的トイレやエレベーターなど、利便施設の整備も必要と考えます。今後、こうした計画を行われるにあたっては、住民と協働で検討することが必要であると考えます。