近鉄大阪線五位堂駅南側駅前広場整備基本構想



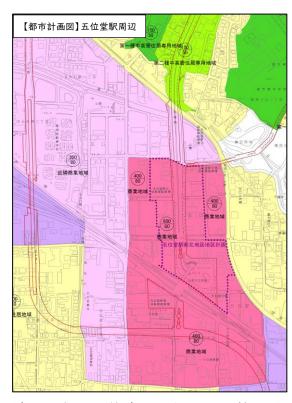




1 構想の背景・目的

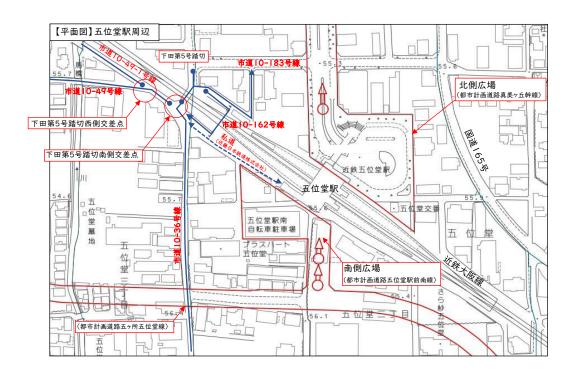
近鉄大阪線五位堂駅(以下「五位堂駅」という。)前は、平成10年に近鉄大阪線五位堂駅北側駅前広場(以下単に「北側広場」という。)を整備し、鉄道、路線バス及びタクシー等の公共交通を始めとする交通機関をつなぐ交通結節点としての機能を有し、周辺の円滑な交通の実現に一定の役割を果たしている。

近年においては、近隣における商業施設や共同住宅の建設、北側における私立大学の設置や南側における住宅開発などによって、周辺道路における車両や歩行者の交通量が増加するとともに、北側広場内においても慢性的に混雑が目立つ状況となっている。



また、鉄道により分断された南北の地域をつなぐ五位堂駅西側の下田第5号踏切は、平成30年に歩行者通行部分を整備して拡幅したものの、同踏切とその南側で接する市道10-36号線、市道10-49号線、市道10-162号線、市道10-183号線及び近畿日本鉄道株式会社所有の私道と接続する道路の交差点(以下「下田第5号踏切南側交差点」という。)付近及び市道10-49号線及び市道10-49-1号線の交差点(以下「下田第5号踏切西側交差点」という。)では車両及び歩行者の交通が混雑して入り乱れる状況が見られる。

今後、本市としては、令和6年9月に策定した第一次香芝市都市計画再編基本方針に基づき、五位堂駅の北側及び南側共に周辺の商業地域における高度地区による建築物の高さの最高限度の見直しや、南側における市街化調整区域の区域区分の見直し等により、人口増加に向けて、人々の集う新たな商業施設の整備、マンション等の共同住宅や一戸建て住宅の建設を促進していく方針である。このことから、五位堂駅周辺における道路の整備、取り分け近鉄大阪線五位堂駅南側駅前広場(以下単に「南側広場」という。)の整備が急務である。南側広場の整備の基本構想を示すことで、関係する土地の地権者や地域住民、関係機関等と整備の方向性やスケジュールを共有することを目的とする。



2 五位堂駅南側の課題等

(1) 五位堂駅の乗降客数

五位堂駅の一日当たりの乗降客数は、平成25年から令和元年までは約26,000人前後で推移し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で令和2年には約20,000人に落ち込んだものの、回復傾向にある。近鉄大阪線の奈良県内の駅のうち、大和八木駅に次いで乗降客数が多い駅である。

また、前記1のとおり、五位堂駅の周辺では現状においても混雑が目立っており、今後、第一次香芝市都市計画再編基本方針に基づいて人口増加に向けた諸施策を講じていく方針であることから、中長期的には乗降客数の更なる増加が見込まれる。

いずれにしても、これらの五位堂駅の乗降客やその送迎用自動車等の交通の円滑化を図る必要がある。



(2) 南側広場の未整備による交通の混雑

南側広場が整備されていないことから、乗降客の送迎用自動車が五位堂 駅南側の道路上へ駐停車したり、南側の住民等の一部には下田第5号踏切 を通過して北側広場を利用したりするなど、南側の道路、下田第5号踏切及 び北側広場の混雑に拍車を掛けている。

北側広場には路線バス等の公共交通が発着しているが、五位堂駅の南側 については、南側広場が整備されていないこともあって路線バスやコミュ ニティバスが運行されていないことから、鉄道の乗降客やその送迎用自動 車等の利用が多く、結果として南側の交通量が多く慢性的な混雑が発生し ている。

(3) 歩車分離の未実施による交通安全への影響

南側広場が整備されておらず、周辺道路の整備も進んでいないことから、 歩行者と車の動線が分離されていない。それぞれの安全性が確保されてい ない状況である。

また、周辺道路は香芝市立五位堂小学校や香芝市立香芝東中学校の通学路 にも指定されており、多くの児童や生徒の通学時の交通安全の観点からも課 題がある。





近畿日本鉄道株式会社私道(東方向)



下田第5号踏切南側交差点(東方向)



下田第5号踏切西側交差点(西方向)

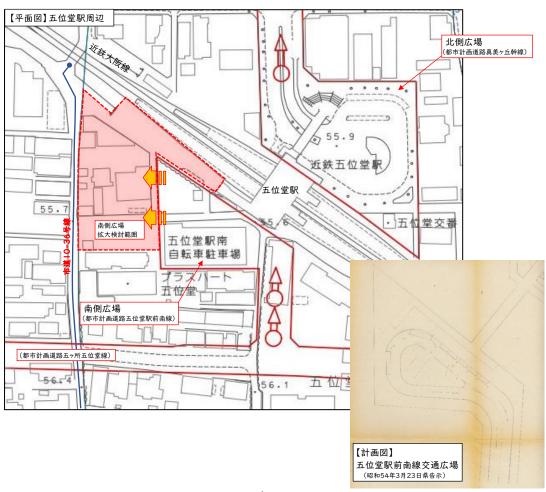
3 整備の方向性

(1) 規模

南側広場は、既に「五位堂駅前南線」の一部として約3,700㎡の交通広場として都市計画決定を経ており、現在でもその整備のための区域として示されている。面積の算定は、「駅前広場計画指針」(監修建設省都市局都市交通調査室)に基づいて、後記(5)に記載する事項等の検討を行い、最小でも現在の都市計画決定を経て南側広場として位置付けられている範囲であると考えられる。

一方で、仮に面積を大きく確保しようとしたところで、現状における周辺の土地の利用状況から、その範囲は西側へ拡大することが考えられるが、最大でも市道 10-36 号線の東端が限界であると考えられるから、その規模についても極めて狭い範囲で選択の余地があるに過ぎない。

したがって、将来的に更に交通量が増加する可能性を見込んだ場合にはなるべく面積を大きく確保する方向で検討することになるが、後記(8)アに示すとおり、現状の都市計画決定に基づく規模であっても一定の機能を有することとなると思われるから、最終的には現状の土地利用の状況や関係する土地の地権者の意向を踏まえながらその範囲を確定していくことが望ましい。



(2) コンセプトの設定の要否

五位堂駅周辺については、改善の余地はあるものの既に北側広場が整備され、周辺における商業施設や共同住宅の整備も一定程度進んできており、南側についても既に共同住宅や一戸建て住宅の建設が進んできている。

さらに、香芝市都市計画マスタープランにおいて「にぎわい拠点」として 位置付けられており、第一次香芝市都市計画再編基本方針においてもそれに 沿った都市計画の見直しを実施していく予定である。

したがって、南側広場を整備するに当たっては、新たに街づくりの方針としてコンセプトを定める必要性はなく、前記(1)のとおり南側広場として整備していく範囲はいずれにしても限定的であるから、街づくりとしてのコンセプトを新たに定める実益に乏しい。

(3) 景観

前記(2)のとおり新たに整備のコンセプトを定めないが、景観については おおむね北側広場と整合的なものとする。ただし、第一次香芝市都市計画再 編基本方針に基づき、周辺の商業地域における高度地区による建築物の高さ の最高限度の見直しをすることにより、現状よりも高さのある建築物が周辺 に建築されていくことが見込まれる。

このことから、なるべく南側広場については隣接する建築物により圧迫感を抱かせないように開放的な空間とすることが望ましいと考えられる。

また、今後、良好な景観を形成し維持していくためには、本市が目指す景観に関する条例の制定に併せて、南側広場及びその道路の境界線から一定の範囲についても景観計画により重点景観形成区域に指定することなど、建築物の配置、規模、色彩及び意匠等について明確な基準を設定していくことが望ましいと考えられる。なお、建築物の高さ制限については、高度地区による規制において実施する。

(4) 車両動線(入出路)

南側広場の整備に当たっては、主な入出路として、都市計画決定を経ているとおり、「五位堂駅前南線」を設置することとする。

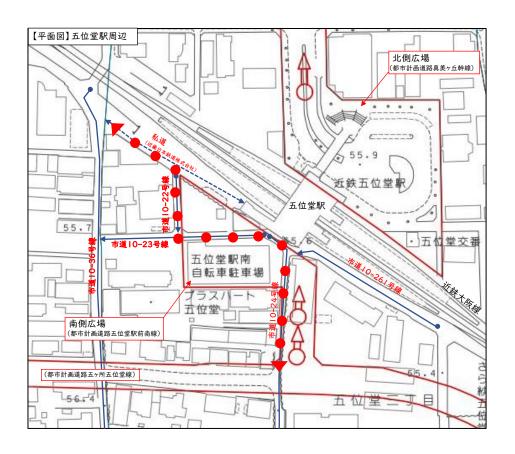
次の各入出路の設置の要否については、南側広場内の通過交通を抑制することを基本として検討していく。

ア 下田第5号踏切南側交差点からの入出路の設置の要否

現状では、下田第5号踏切南側交差点から近畿日本鉄道株式会社所有の私道と接続する道路及び市道10-22号線、市道10-23号線を経由して市道10-24号線へ通り抜ける車両が見受けられる。

しかし、南側広場を整備した場合には、その区域内に存在する店舗や南側広場内の駐車区画として設置するもの以外の駐車場は存在しなくなるし、仮に通過するだけであれば後記イに記載する入出路を設置すれば代替経路が確保されることになる。また、下田第5号踏切南側交差点は、下田第5号踏切西側交差点と近接しているため、実質的に五叉路の複雑な形状をしているがゆえに車両及び歩行者の交通が混雑して入り乱れる状況が見られる。

以上のことから、南側広場の整備に当たっては、下田第5号踏切南側交 差点からの入出路を設置する許容性及び必要性は小さい。

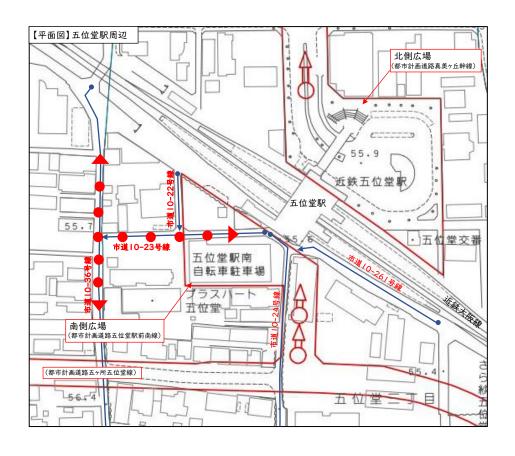


イ 市道10-36号線及び市道10-23号線の交差点付近からの入出 路の要否

現状では、市道 10-36 号線から市道 10-23 号線へ進入してくる車両が見受けられる。市道 10-36 号線及び市道 10-23 号線の交差点付近からの入出路を設置すれば、前記アのとおり下田第5号踏切南側交差点からの入出路を設置しなくても代替経路を確保することができる。

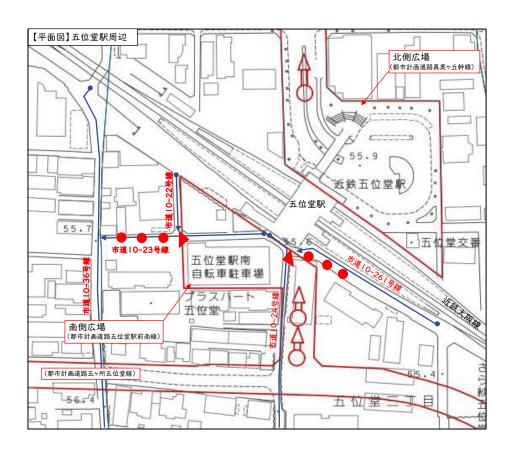
また、主な入出路を「五位堂駅前南線」に限定してしまうと交通が集中することになり、円滑な交通を阻害する可能性がある。市道10-36号線及び市道10-23号線の交差点付近からの入出路を設置しても、下田第5号踏切との距離がやや近い点は考慮しなければならないが、少なくとも現状より周辺の交通に大きな影響を及ぼすとは考えにくい。

以上のことから、南側広場の整備に当たっては、市道10-36号線及び市道10-23号線の交差点付近からの入出路を設置する必要性が認められるから、その許容性について下田第5号踏切との距離がやや近い点と南側広場への通過交通に係る影響の関係で丁寧に調査をしていくこととする。



ウ その他周辺道路と接続する入出路の設置の要否

前記ア及びイのほか、南側広場の区域と市道10-261号線等の接続の要否については、通行を歩行者に限定することなども含めて、南側広場内の通過交通を抑制することを基本として検討していく。



(5) 交通空間機能と環境空間機能

南側広場に求められる機能として、交通空間機能と環境空間機能を適切に組み合わせつつ、必要な空間を確保することとする。

ア 交通空間機能

(7) バス乗降場(駐車場)

路線バスの発着のためのバス乗降場は、北側広場の施設を利用する ものとして、南側広場には設置しないこととする。

一方で、今後の地域公共交通施策の在り方によっては、コミュニティバスの発着が想定されることから、それに対応することができる乗降場等の設置を検討する。

(イ) タクシー乗降場(駐車場)

タクシー乗降場は、将来的な北側広場の混雑予測や南側広場からの タクシー利用の利便性などを考慮して設置を検討する。

設置する場合の位置やタクシーの待機場所の大きさについては、北 側広場と南側広場の利用者数の予測や南側広場自体の大きさとの兼ね 合いを考慮して決定する。

(ウ) 自家用車駐車場、乗降場

鉄道の乗降客やその送迎用自動車のうち、短時間駐車に対応するための駐車区画を設置する。区画数は、南側広場の利用者数の予測や南側広場自体の大きさとの兼ね合いを考慮して決定する。

また、北側広場では、家族等による鉄道の乗降客の送迎のためのキス・アンド・ライドが顕著に見受けられることから、南側広場にもこれに対応することができる乗降場の設置を検討することとする。

(I) 歩道

南側広場利用者(非鉄道利用者を含む。)のための歩行空間を十分に確保する。

歩道幅員は、「駅前広場計画指針」(監修建設省都市局都市交通調査室)において小さな駅でも最低限確保すべき広場面積にて示されている6メートル以上を確保することを基本として検討していく。

(オ) 車道

南側広場を利用する交通処理のための車道空間を確保する。

(か) その他の施設

五位堂駅南側における民間駐輪場の区域は、南側広場の一部として「五位堂駅前南線」の都市計画決定を経ており、用地取得の対象となる。

そのため、当該駐輪場がなくなった場合における代替の駐輪場を整

備する必要があるものと考えられるが、その整備については、当該駐輪場を設置する事業者の意向を聴取するなどして検討し、場合によっては、事業において駐輪場を設置することも視野に入れる。

イ 環境空間機能

(7) 市街地拠点機能

ペデストリアンデッキや地下空間等の設置は、アクセス性の向上が 見込めるものの南側広場では設置しないこととする。

(イ) 交流機能

南側広場の利用者数の予測などから、利用者の憩いの場、集いの場として滞留スペースの導入を検討する。

(ウ) 景観機能

前記(3)のとおり北側広場と整合的な景観とし、植樹やモニュメントなどのシンボル施設の設置等により、景観的に優れた南側広場を目指すこととする。

シンボル施設の検討に当たっては、香芝地域ブランドKashib a+に認定されている物の活用を検討する。

(エ) サービス機能

公共的サービスとして、公衆トイレ、郵便ポスト、電話ボックス、 案内板等の設置を検討する。

(6) 下田第5号踏切南側交差点の整備の検討

南側広場の整備に関連して、下田第5号踏切南側交差点を整備する。 車両及び歩行者の交通が混雑して入り乱れる状況を改善するため、下田第5号踏切と市道10-36号線との交差角や近畿日本鉄道株式会社所有の私道との接続について整理していく。

(7) 市道10-36号線の拡幅の検討

南側広場の整備及び前記(6)による下田第5号踏切南側交差点の整備に関連して、市道10-36号線の同交差点から都市計画道路五ヶ所五位堂線との交差点までの区間を拡幅することを検討する。

前記(6)のとおり、下田第5号踏切との交差角を考慮すると、より緩やかな 角度となるように、拡幅する方向は西側が望ましいと考えられるが、最終的 には現状の土地利用の状況や関係する土地の地権者の意向を踏まえながら その範囲を確定していくことが望ましい。

整備のスケジュールとしては、下田第5号踏切南側交差点及び市道10-36号線整備基本計画を近鉄大阪線五位堂駅南側広場整備基本計画と同時に策定する。その後、用地取得は早期に進めるが、工事の時期については周辺の交通状況を考慮し、南側広場の整備の進捗状況を踏まえて決定する。

(8) 整備イメージ ア 現状の都市計画決定に基づく規模のイメージ











イ 拡大した規模のイメージ (現状の都市計画決定の範囲より西側へ約25メートル拡大)











4 整備のスケジュール

令和7年3月香芝市議会定例会において近鉄大阪線五位堂駅南側広場整備 基本計画の策定に係る予算案を提出し、令和7年度から遅くとも令和8年度 前半までの間で近鉄大阪線五位堂駅南側駅前広場整備基本計画の策定業務に 取り組む。

策定に当たっては、都市計画道路五位堂駅前南線の都市計画区域について検 討し、見直しが必要な場合には速やかに都市計画変更の手続を行う。

遅くとも令和9年度に詳細設計を実施することを目指す。

5 事業推進上の留意すべき事項

(1) 官民連携

民間の事業計画と一体となって南側広場周辺における地域活性化を進めていくため、官民連携による整備を検討する。

後記(2)のほか、近鉄大阪線五位堂駅南側広場整備基本計画策定の業務については、官民連携基盤整備推進調査費を活用することも検討し、時機を逸することなく必要な手続を実施していく。

(2) 補助事業等の活用

基本的には本市にとって有利な国の補助事業等を活用することとし、時機を逸することなく必要な手続を実施していく。

国の補助事業等については、社会資本整備総合交付金の活用等を検討することとし、国土交通省等の関係機関に対して積極的に要望活動を実施する。その措置率が低いために事業の進捗が見込めない場合に備えて、整備内容を工夫するなどして他の財源を活用できる方法についても常に検討していく。

それでもなお事業の進捗が見込めない場合には、その事業が停滞することによる人件費の増大や事業効果の発現の後倒しによる不利益等を考慮し、事業費の一部について本市の一般財源を充ててでも実施を進めていくことを検討する。

(3) 鉄道事業者との都市計画による駅前広場の造成に関する協議

都市計画による駅前広場の造成に関して、土地所有区分や鉄道事業者が 負担する用地補償費及び工事費、管理運営等について協議していく。

(4) 関係機関との協議等

南側広場の整備に当たって近畿日本鉄道株式会社との協議や、関係法令に基づく奈良県公安委員会との協議を実施していく。