

## 2 地域の意見収集等

対象地区の課題や地区に望まれる機能やまちづくりの方向性の整理にあたり、アンケート調査を実施した。

### 2.1 アンケート調査

地域の意見を収集することを目的にアンケート調査を実施した。調査の概要と調査結果の概要については、下表の通りである。

| 調査概要        |  |   |
|-------------|--|---|
| 期間          | 令和2年9月29日～令和2年10月20日   |   |
| 配布枚数        | 3,000部   |   |
| 提出手段        | アンケート用紙への記入、QRコードでの回答  |   |
| 回答数         | 1,033人<br>(アンケート用紙への記入：771人)<br>(QRコードでの回答：262人)   |   |
| 調査結果の概要     |  |   |
| 利用頻度        | 最も多い回答は④年に数回(40%)で、次いで③月に数回(25%)であった。①ほぼ毎日(12%)、②週に数回(10%)を含めると回答者の87%が平端駅を利用している。   |   |
| 利用目的        | 最も多い回答は③買い物や飲食(37%)で、次いで④通院(16%)、⑦送迎(13%)であった。   |   |
| 改善してほしいこと   | 最も多い回答は④魅力的な商店や施設の少なさ(24%)となっているが、 <u>交通便利性に関する項目の⑤歩道の狭さや歩きにくさ(23%)、③自家用車での送迎のしにくさ(21%)、②バス、タクシーなどの公共交通の利便性(13%)の回答が多くなっている。</u> |   |
| 平端駅東側に対する回答 | どんな場所になってほしいか  | 最も多い回答は④利便性の高い場所(50%)で、次いで②安心・安全な場所(27%)、①にぎわいのある場所(16%)であった。③緑を感じ憩える場所は5%、⑤歴史を感じられる場所は1%となっており、 <u>利便性やにぎわいのある場所を求める回答が多くなっている。</u>  |
|             | どんな施設があってほしいか  | 最も多い回答は②駅にアクセスしやすい道路(24%)で、次いで、④自家用車での送迎・駐車スペース(19%)、⑨商業施設(18%)、①東口の駅出口、駅前広場(14%)であった。改善してほしいことと同様に <u>交通関係に対する回答が多くなっている。</u>  |
|             | 自由意見   | 寄せられた意見の分類をした結果、 <u>交通関係の意見183件、まちづくり関係の意見122件、早期実現の要望50件、その他の意見67件</u> であった。<br>交通関係においては、 <u>道路拡幅の要望やアクセス性の向上、夜間の防犯、駐車場・駐輪場の必要性</u> といった意見が多くなっている。<br>まちづくり関係については、 <u>スーパーやコンビニといった商業施設の設置やまちの活性化、利便性の向上、子育て世代に優しいまちづくり</u> といった意見が多くなっている。 |

## 2.2 地域住民のニーズ

アンケート調査の中で、平端駅周辺地区に対して地域住民のニーズが多い項目について抽出した。その結果、商業施設と駅へのアクセスのニーズが多いことが明らかとなった。

### (1) 平端駅周辺地区で改善してほしいと感じること

- 最も多い意見は、④魅力的な商店や施設の少なさとなっている。
- 2番目に多い意見は③自家用車での送迎のしにくさ、3番目に多い意見は⑤歩道の狭さや歩きにくさとなっている。
- 商業施設の不足や、駅へのアクセスのしにくさに対して改善を期待するニーズが多い。

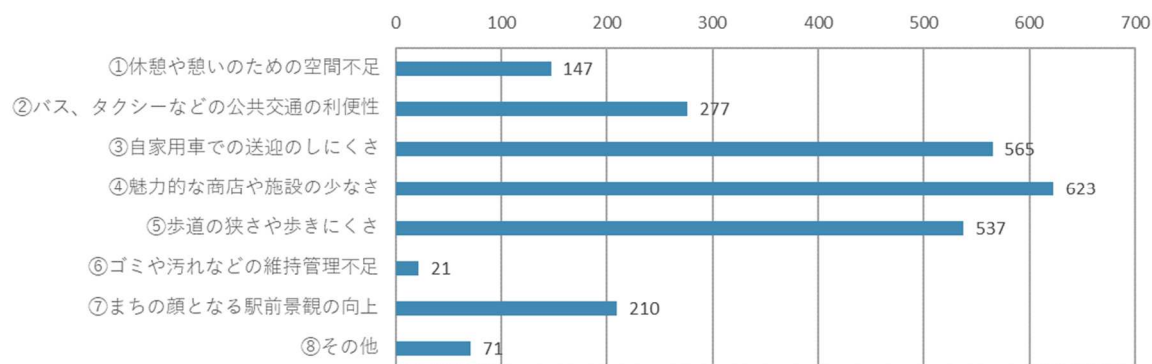


図 2.1 平端駅周辺地区で改善してほしいと感じること（アンケート結果）

### (2) 平端駅東側地区がどんな場所になってほしいか

- 最も多い意見は、④利便性の高い場所となっている。
- 2番目に多い意見は②安心・安全な場所、3番目に多い意見は①にぎわいのある場所となっている。
- 便利でにぎわいのある場所になってほしいというニーズもある中で、安心・安全で住みやすい場所を求めるニーズも多い。

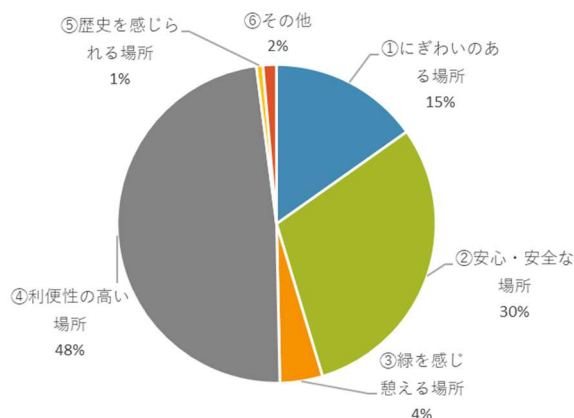


図 2.2 平端駅東側地区がどんな場所になってほしいか（アンケート結果）

(3) 平端駅東側地区にどんな施設があってほしいか

- 最も多い意見は、②駅にアクセスしやすい道路となっている。
- 2番目に多い意見は⑨商業施設、3番目に多い意見は④自家用車での送迎・駐車スペースとなっている。
- 改善してほしいと感じることと同様に、駅へのアクセス性の向上や商業施設の立地などのニーズが多い。

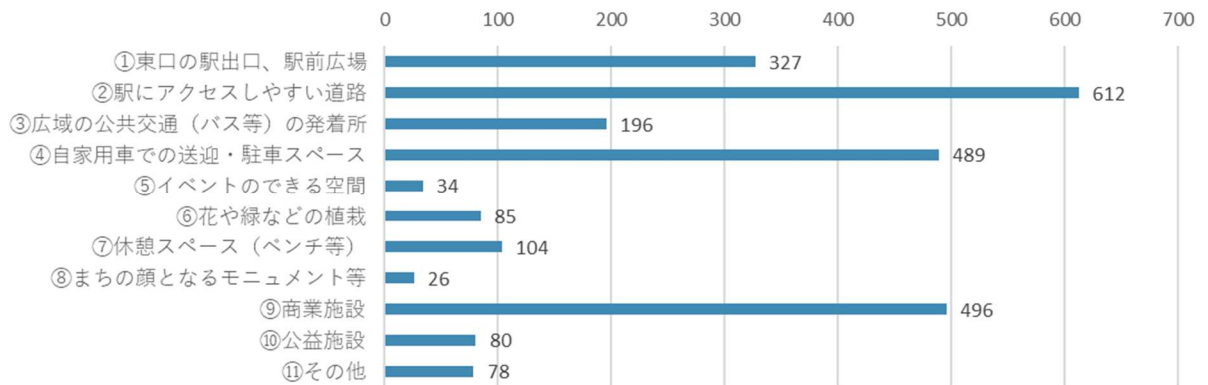


図 2.3 平端駅東側地区にどんな施設があってほしいか（アンケート結果）

### 3 対象地区の課題

#### 3.1 現状の課題

対象となる平端駅周辺地区の課題について、前章までに把握された各種統計による地域特性やアンケート調査による地域の意見により得られた課題を下表に整理した。

表 3.1 前章までに把握された課題の一覧

|         | 課題  |
|---------|---|
| 各種統計    | ・人口の減少、高齢化の進行。  |
| 上位関連計画  | ・都市計画マスタープランにおいて、「近鉄平端駅周辺においては、都市的機能を担う地区として、商業機能の強化等にぎわいの創出に努めるとともに、地区の玄関にふさわしい景観の形成を図る」ことを目標とされているが、現在は商店等も少なく、地区の玄関にふさわしい景観とはなっていない。 |
| 周辺の整備計画 | ・(仮称)平端バイパスの事業化にあたっては、平端駅周辺の『まちづくり』の検討が必要である。<br>・奈良県中央卸売市場が近いにも関わらず、平端駅からのアクセスが確保されていない。   |
| アンケート調査 | ・回答者の多くが商店や施設の少なさを改善してほしいと感じており、利便性の高い場所になってほしいとの意見が多い。<br>・駅にアクセスしやすい道路が施設として最も求められており、自家用車や東側の駅出口、駅前広場といった交通関係に関する回答が多い。              |

#### 3.2 交通状況の課題

対象となる平端駅周辺地区の課題について、交通状況等の現況の課題を次頁に整理した。



# 平端駅周辺の現状の問題点

## 【問題点】交通結節機能の脆弱【駅西側】



・駅利用者の約7割が通勤・通学（定期）利用者※1であるが、路線バスの乗り入れはなく※2、駐輪場も少ない【写真①】。

※1：H30年度の乗車人員実績値（統計なら）より総数860,502人/年うち定期563,070人/年  
 ※2：安堵町のコミュニティバスの乗り場及び観光施設の無料送迎バス発着所が設置されている

## 【問題点】交通安全上の問題の発生【県道】



・駅前広場に接続する県道148号平端停車場線の幅員が狭く、歩道も未整備のため、徒歩による駅へのアクセスが多い中、歩行者の安全性が確保されていない【写真②】。

## 【問題点】歩行空間のバリアフリー化への対応



・不特定多数の人が利用する交通結節点であるため、整備にあたっては、段差解消や有効幅員の確保、案内誘導等の面で、バリアフリーの基準を満たすような整備が必要である。【写真③】。

## 3・4・307 筒井柏木額田部線



## 【その他】

- ・平端駅周辺には、集客施設（観光施設や商業（飲食や物品販売等）施設など）の立地が少ない。
- ・周辺の街路は、幅員が狭く、歩道も未整備の区間が多い。
- ・昭和工業団地へは、歩道やバス路線の整備、集客施設の立地がみられる隣駅の筒井駅から徒歩やバスにより通勤する人が多い。
- ・駅東側には西名阪道の郡山ICや京奈和道路が整備されているが、そのポテンシャルを活かしきれていない。

## 【問題点】交通安全上の問題の発生【市道】



・駅前広場に接続する市道の幅員が狭く、歩道も未整備のため、徒歩による駅へのアクセスが多い中※、歩行者の安全性が確保されていない【写真⑤】。

※：第5回（H22）PT調査より、平端駅の乗降客の交通手段として通勤の約7割、通学の約5割が徒歩



・ピーク時は踏切の遮断時間が長く、渋滞が発生している。また、歩行者の通行も重なるため交通安全上の問題が発生している【写真⑥】。

## 【問題点】交通結節機能の脆弱【駅東側】



・現在、駅東側から平端駅を利用することができず（改札口は西側の1箇所のみ）、駅を利用するには西側に廻り込む必要があるため不便である【写真⑦】。

## 【問題点】鉄道・駅を挟んだ東西地域の分断



・現在、鉄道や駅により地域が東西に分断されており、東西間の移動が不便である【写真④】。

## 【上位計画における位置づけ】

・大和郡山市都市計画マスタープラン（H21.3）において、平端駅周辺で地域の中心的地区としてふさわしい、にぎわいのある拠点形成を行うことや地区の玄関にふさわしい景観形成を図ることが記されている



### 3.3 まちづくり方針

現状の課題とアンケート調査等で把握した地域住民のニーズにより、平端駅周辺地域のまちづくり方針を設定した。

#### 現状の主な課題

##### 地区全体

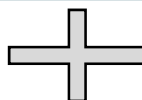
- ・急行電車の停車駅にも関わらず、商業施設等が周辺になく、賑わいや利便性が低い。
- ・駅の乗降客数が増加しているが、駅周辺の基盤施設（特に道路）が整っていない。

##### 駅西側地区

- ・住宅が密集しており、道路幅員が狭く、歩道も未整備のため、歩行者の安全が確保されていない。

##### 駅東側地区

- ・現状では駅までのアクセス道路や駅前広場がなく、駅から東側の地区へのアクセス性が悪い。



#### 地域住民のニーズ

平端駅周辺で改善してほしいこと（アンケート結果上位3位）

- 1位:商店や施設の少なさ、2位:歩道の狭さや歩きにくさ、  
3位:自家用車での送迎のしにくさ

平端駅周辺がどんな場所になってほしいか（アンケート結果上位3位）

- 1位:利便性の高い場所、2位:安心・安全な場所、3位:にぎわいのある場所

平端駅周辺にどんな施設があってほしいか（アンケート結果上位3位）

- 1位:駅にアクセスしやすい道路、2位:自家用車での送迎・駐車スペース、3位:商業施設



#### まちづくり方針

### 駅東西の役割分担による便利で安全なまち

#### 駅西側地区

##### 目指す姿

- ・歩車分離により、歩行者と自動車の交錯を少なくし、近隣住民が安心して歩いて暮らせるまちを目指す。

#### 駅東側地区

##### 目指す姿

- ・駅前広場やアクセス道路の整備により、自家用車での送迎等をしやすくし、民間主導の商業施設の立地により、便利でにぎわいのあるまちを目指す。

# 平端駅周辺のまちづくり方針

## 『駅東西の役割分担による便利で安全なまち』

### 駅西側：安心して歩いて暮らせるまち

#### 1. 駅西側地区は、徒歩・自転車等を中心として安心して暮らせるように

1) 歩行者・自転車利用者の駅へのアクセス・利用環境を充実

- ①安全・安心な歩行空間の確保
  - …県道 148 号平端停車場線は街灯が少なく夜間の通行が危険である。歩行者や自転車の安全・安心の確保、犯罪の防止等に資する街灯の整備を図る
- ②駐輪場の整備
  - …現在、駐輪場は、民間が運営する小規模な施設が点在している。健康増進志向等による自転車利用ニーズの増加に対応するため、空き地や未利用地を活かした駐輪場の整備を図る

2) 駅西側の駅前広場は有効活用。西側地区の居住者や事業者等の利用を便利に

- ①バリアフリー化、景観形成の促進
  - …歩道の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、身障者用の乗降バースの整備等によるバリアフリー化、花や緑の配置による景観形成など、既存の駅前広場を可能な限り有効活用しつつ、利便性の向上を図る
- ②歩行者・自転車の安全性の向上
  - …現在、西側駅前広場に接続する東西方向の道路は歩車分離がなされていないため、カラー舗装等で歩行空間を明確化する等により、安全性の向上を図る【イメージ写真①、②】



イメージ写真①



イメージ写真②

BF化、景観形成

安全・安心な歩行空間

### 駅東側：便利でにぎわいのあるまち

#### 1. 急行停車駅である「平端駅」の利用を便利に

- ①平端駅の利用促進
  - …現在、平端駅は西側にしか改札口がないため、駅東側の住民にとっては利用しにくい状況である。そのため、未着手の都市計画道路（筒井長安寺線）と一体的に整備する事で、駅東側地区だけではなく、国道 25 号や筒井二階堂線等の幹線道路沿いの居住者の利用促進を図る
- ②地区の玄関口にふさわしい拠点形成
  - …緑地等の整備による良好な景観の形成【イメージ写真①、②】、バリアフリー化の推進、周辺もしくは都市計画道路沿道への商業施設の誘致による賑わいの創出等、地区の玄関口にふさわしい拠点形成を図る



イメージ写真①



イメージ写真②

#### 2. 駅前を核としてまちに賑わいが生まれ発展するように、必要な機能を充実

- ①民間主導による賑わい施設の充実
  - …賑わい形成のため、地区計画等による商業施設等の立地の誘導を行うことで、民間の商業施設などが、進出しやすい環境にする（民間事業者による立地を想定）



イメージ写真①

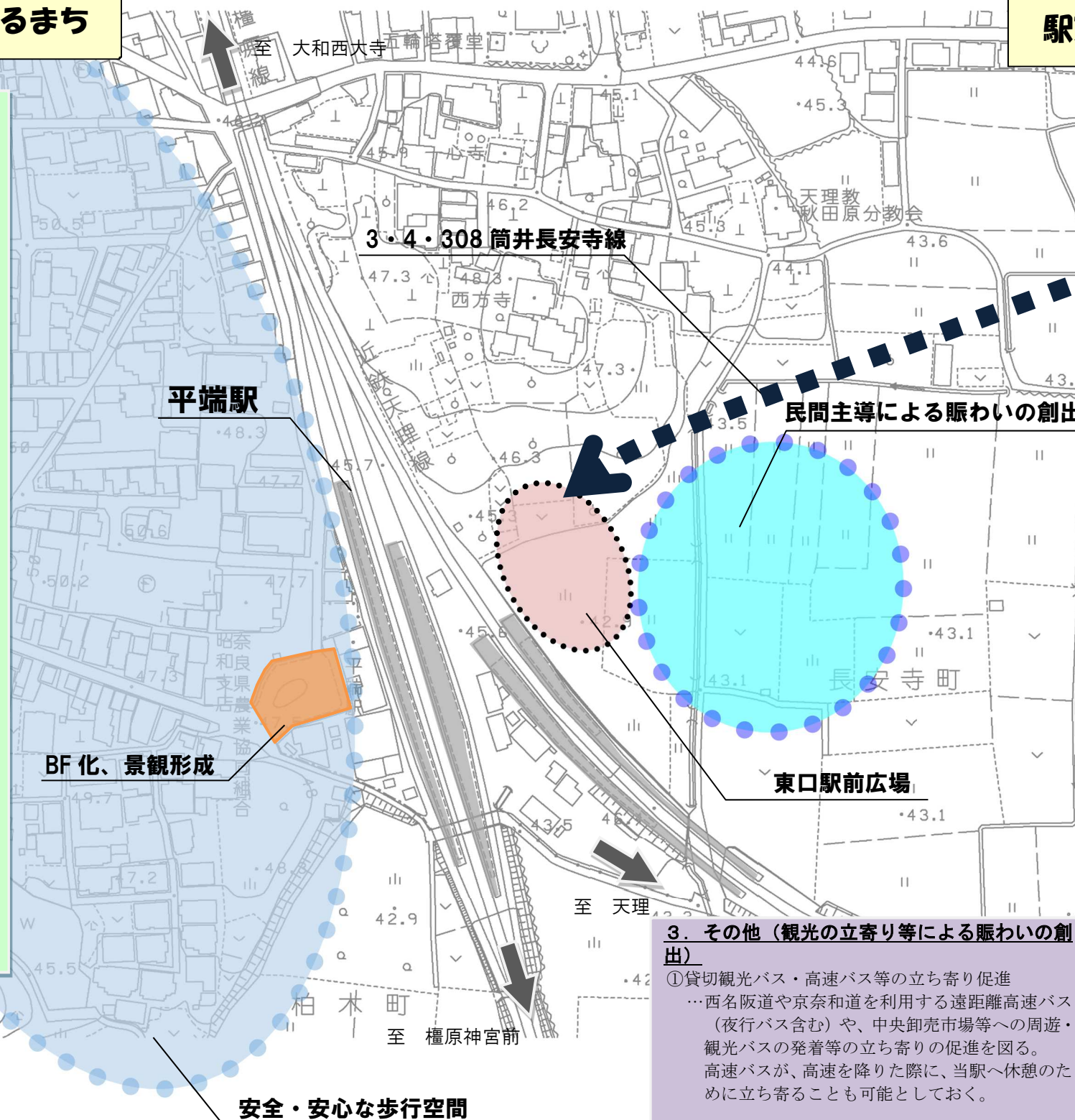


イメージ写真②

- ②京奈和自動車道からの利用者の引込
  - …京奈和自動車道と近接（約 1km 程度の距離）していること、近郊には休憩所となる道の駅がない（最も近い道の駅（道の駅大和路へぐり）まで約 10km）ことから、休憩機能を備えた駅前広場としての整備を図る
- ③乗換えの待ち時間を有効活用
  - …例えば、一度改札を出ても一定時間（最大 30 分程度）内なら再入場できる仕組みをつくる

#### 3. その他（観光の立ち寄り等による賑わいの創出）

- ①貸切観光バス・高速バス等の立ち寄り促進
  - …西名阪道や京奈和道を利用する遠距離高速バス（夜行バス含む）や、中央卸売市場等への周遊・観光バスの発着等の立ち寄りの促進を図る。高速バスが、高速を降りた際に、当駅へ休憩のために立ち寄ることも可能としておく。



## 4 整備メニュー等

平端駅周辺において、導入する整備メニューとして、(1)東口駅前広場、(2)（都）筒井長安寺線、(3)商業施設等の立地誘導の3つを設定し、検討を行った。

### 4.1 東口駅前広場

東口駅前広場の整備にあたり、現時点で想定される必要面積や配置計画について、検討を行った。今後、バス事業者やタクシー事業者との協議や地権者等との調整により、設置するバース数等は変更となる。

#### (1) 駅前広場の必要規模

現況の平端駅の乗降客の半数が東口駅前広場を使用すると仮定し、駅前広場計画指針を基に駅前広場の必要規模を算定した。

交通施設として、昭和工業団地等へ向かうバスや中央卸売市場へ向かうバスを想定し、路線バスの乗降バースは2台、タクシーの乗降バースを1台、タクシープールを2台設定している。また、自家用車でのアクセスが改善されることから、自家用車での送迎のため、乗降バースを4台、身障者用乗降バースを1台設定している。

算定結果として、駅前広場の必要面積は1,291.1 m<sup>2</sup>となったが、駅前広場計画指針では、駅前広場の面積は最小でも2,000 m<sup>2</sup>必要であること、バスの旋回スペースや乗降バース数、歩道幅員等の条件により、駅前広場の面積は約3,000 m<sup>2</sup>~3,500 m<sup>2</sup>となる。

表 4.1 東口駅前広場の規模算定結果

|                         |              | 原単位              | 提案値                 |                              |
|-------------------------|--------------|------------------|---------------------|------------------------------|
|                         |              |                  |                     | 面積                           |
| 交通空間                    | 路線バス         | 乗降バース            | 70.0 m <sup>2</sup> | 2台 140.0 m <sup>2</sup>      |
|                         | タクシー         | 乗降バース            | 20.0 m <sup>2</sup> | 1台 20.0 m <sup>2</sup>       |
|                         |              | プール              | 30.0 m <sup>2</sup> | 2台 60.0 m <sup>2</sup>       |
|                         | 自家用車         | 乗降バース            | 20.0 m <sup>2</sup> | 4台 80.0 m <sup>2</sup>       |
|                         | 身障者用         | 乗降バース            | 20.0 m <sup>2</sup> | 1台 20.0 m <sup>2</sup>       |
|                         | 車道           |                  | 6.00 m              | 54.26 m 325.6 m <sup>2</sup> |
|                         | 小計1          |                  |                     | 645.6 m <sup>2</sup>         |
|                         | 歩道           | 歩道に関わる計画交通量、歩行者密 |                     | 192.0 m <sup>2</sup>         |
| 環境空間                    | 環境空間比=0.5を確保 |                  |                     | 645.6 m <sup>2</sup>         |
| 駅前広場必要面積(=交通空間+環境空間-歩道) |              |                  |                     | 1,291.1 m <sup>2</sup>       |



## (2) 交通施設配置パターン

一般的な駅前広場の配置パターンは下図の5パターンに分類される。

駅前広場の規模や交通状況から5パターンの内、東口駅前広場へは（都）筒井長安寺線からの乗り入れを想定しており、アクセス道路は1箇所となることから、ワンループ型とダブルループ型で検討を行う。

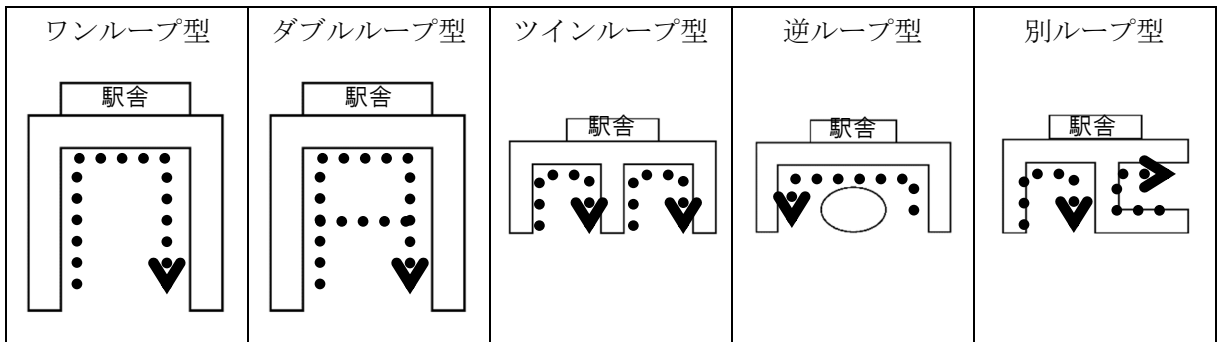


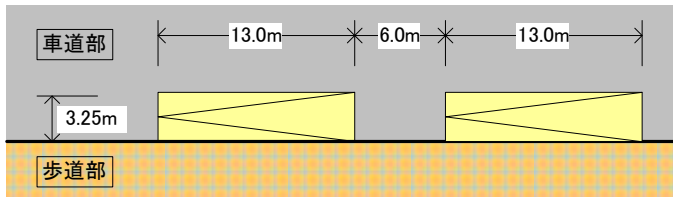
図 4.1 交通処理の方法からの施設配置形態

検討にあたって、バスや一般車等の乗降場のスペース・配置間隔や歩道幅員の構成については、下記の通り設定する。

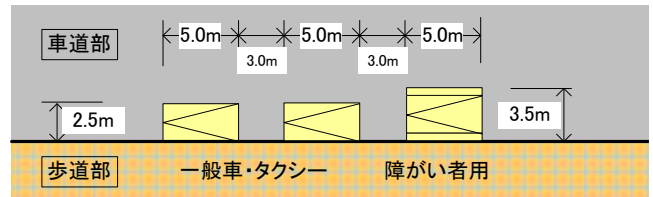
### 乗降場のスペースと配置間隔

- 乗降場スペース寸法
  - …バス（13.0m×3.25m）、タクシー・一般車（2.5m×5.0m）
- 配置間隔
  - …一般車・タクシー・障がい者：3m間隔、バス：6m間隔

#### ■ 普通自動車(大型バス)の「乗降場スペース寸法」と「配置間隔」



#### ■ 一般車・タクシー・障害者の「乗降場スペース寸法」と「配置間隔」



### 歩道幅員

- 歩道幅員：5.5m（自転車歩行者道 3.0m＋上屋 2.0m＋横断防止柵 0.5m）

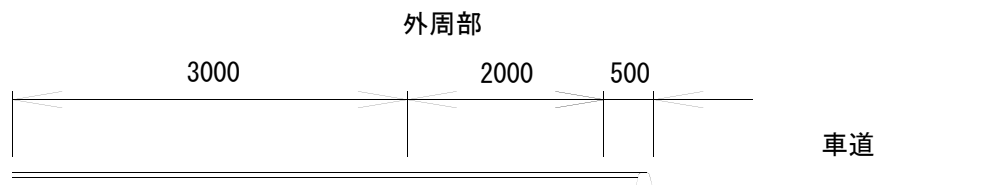


表 4.2 ワンループ型とダブルループ型の比較

|          |         | ワンループ型   | ダブルループ型  |
|----------|---------|--|--|
| 施設配置イメージ |         |  |  |
| 施設数      | バス乗降場   | 2 バース  |  |
|          | タクシー乗降場 | 1 バース  |  |
|          | 一般車乗降場  | 4 バース  |  |
|          | 障がい者乗降場 | 1 バース  |  |
| 面積       |         | 約 3000 m <sup>2</sup> (用地の形状やシェルターの有無、歩道幅員等により変動有り)  | 約 3500 m <sup>2</sup> (用地の形状やシェルターの有無、歩道幅員等により変動有り)  |
| 長所       |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>面積を最小限とすることが可能なため、事業費を抑えることができる。</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>一般車乗降場とバスの通行スペースが分離されているため、駅前広場内の車両の交錯が少なく、比較的安全な通行が可能となる。</li> </ul> |
| 短所       |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの通行スペースに一般車の乗降場があるため、一般車とバスの交錯が発生しやすい。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>面積がワンループ案より大きくなるため、事業費が多くなる。</li> </ul>                               |

(3) バスの車両軌跡図

ワンループ型、ダブルループ型について、計画諸元を基に図面化した上で、バスの車両軌跡を描き、バスが旋回できるスペースを確保した場合の駅前広場の規模を確認した。

表 4.3 ワンループ型とダブルループ型のバス軌跡と規模の確認

|          | ワンループ型  | ダブルループ型   |
|----------|---|---|
| 施設配置イメージ |   |   |
| 規模       | 約 3000 m <sup>2</sup> (用地の形状やシェルターの有無、歩道幅員等により変動有り) | 約 3500 m <sup>2</sup> (用地の形状やシェルターの有無、歩道幅員等により変動有り) |



#### (4) イメージパース

駅東側の駅前広場について、イメージのパースを作成した。本イメージパースはあくまでも現時点の想定であり、施設数も今後の検討により決定される。また、検討の際には、パースのようにバスがバス停に正着できるタイプ等、駅前広場の形状なども利便性や安全性の観点から検討する。



図 4.2 東側駅前広場のイメージパース（想定）

#### 4.2 (都) 筒井長安寺線

東口駅前広場への周辺道路からのアクセスを確保するためには、未着手となっている(都)筒井長安寺線の整備が必要である。

(都)筒井長安寺線が整備されることで、東口駅前広場へのアクセスだけでなく、再整備される中央卸売市場へのアクセス性も向上され、中央卸売市場の利用者の平端駅の利用も期待される。

加えて、将来的に(仮称)平端バイパスが整備された場合、平端駅東口駅前広場へのアクセスが大幅に改善される。また、安堵町や川西町から平端駅へのアクセスも容易となるため、駅利用者の増加も期待される。

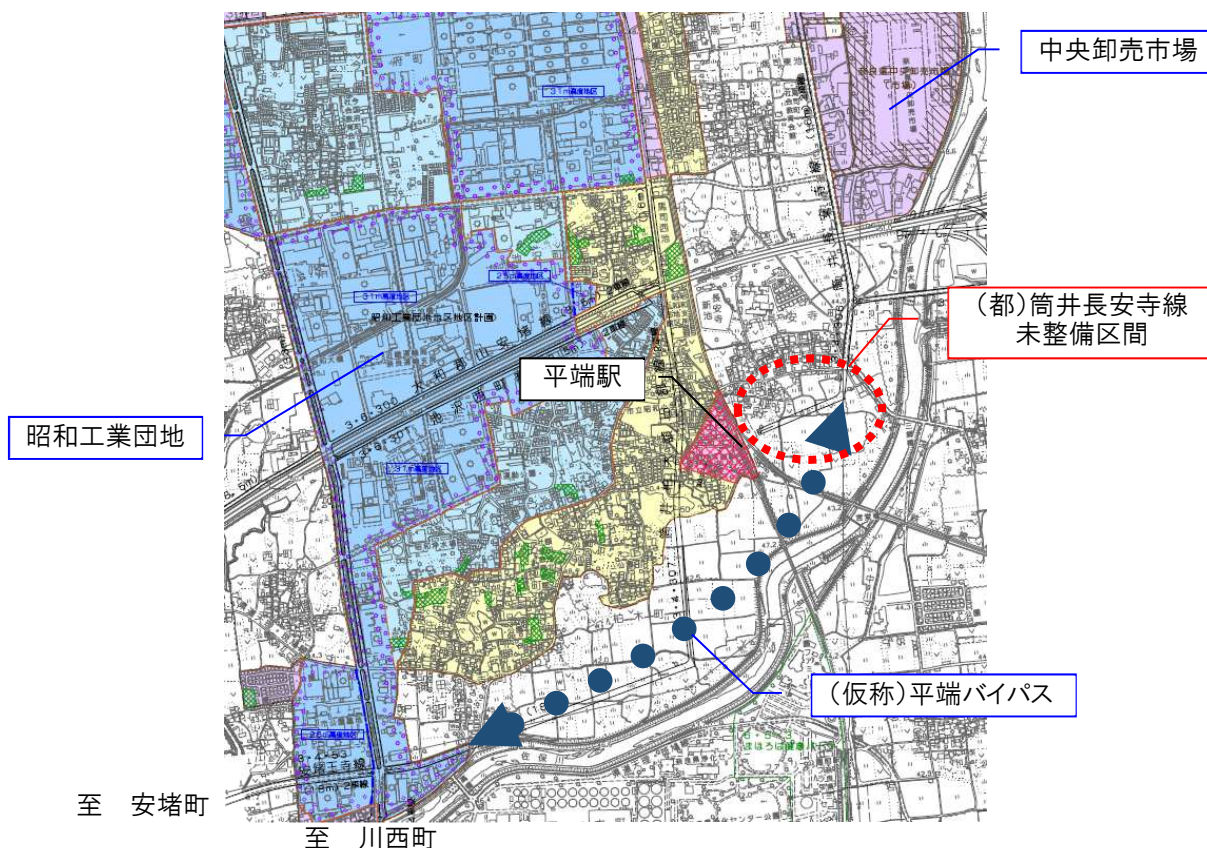


図 4.3 (都) 筒井長安寺線未整備区間の位置と周辺の状況

また、(都)筒井長安寺線の幅員 16m、幅員構成は下図の通りを想定しており、東側駅前広場の歩道の検討の際に参考とする。

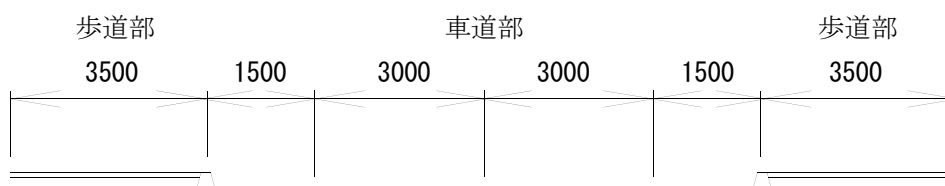


図 4.4 (都) 筒井長安寺線の幅員構成



加えて、川西町では、川西町唐院工業団地の周辺地区において、約 11 万㎡の工業団地を建設予定であり、令和元年に進出企業の募集を行っている。また、安堵町では、民間企業による物流施設（敷地面積約 8 万㎡）が建設予定である。

（仮称）平端バイパスが建設されることにより、大和郡山市内のみならず、周辺市町村において、大阪、京都、名古屋方面からのアクセスが改善され、利便性がさらに向上する。

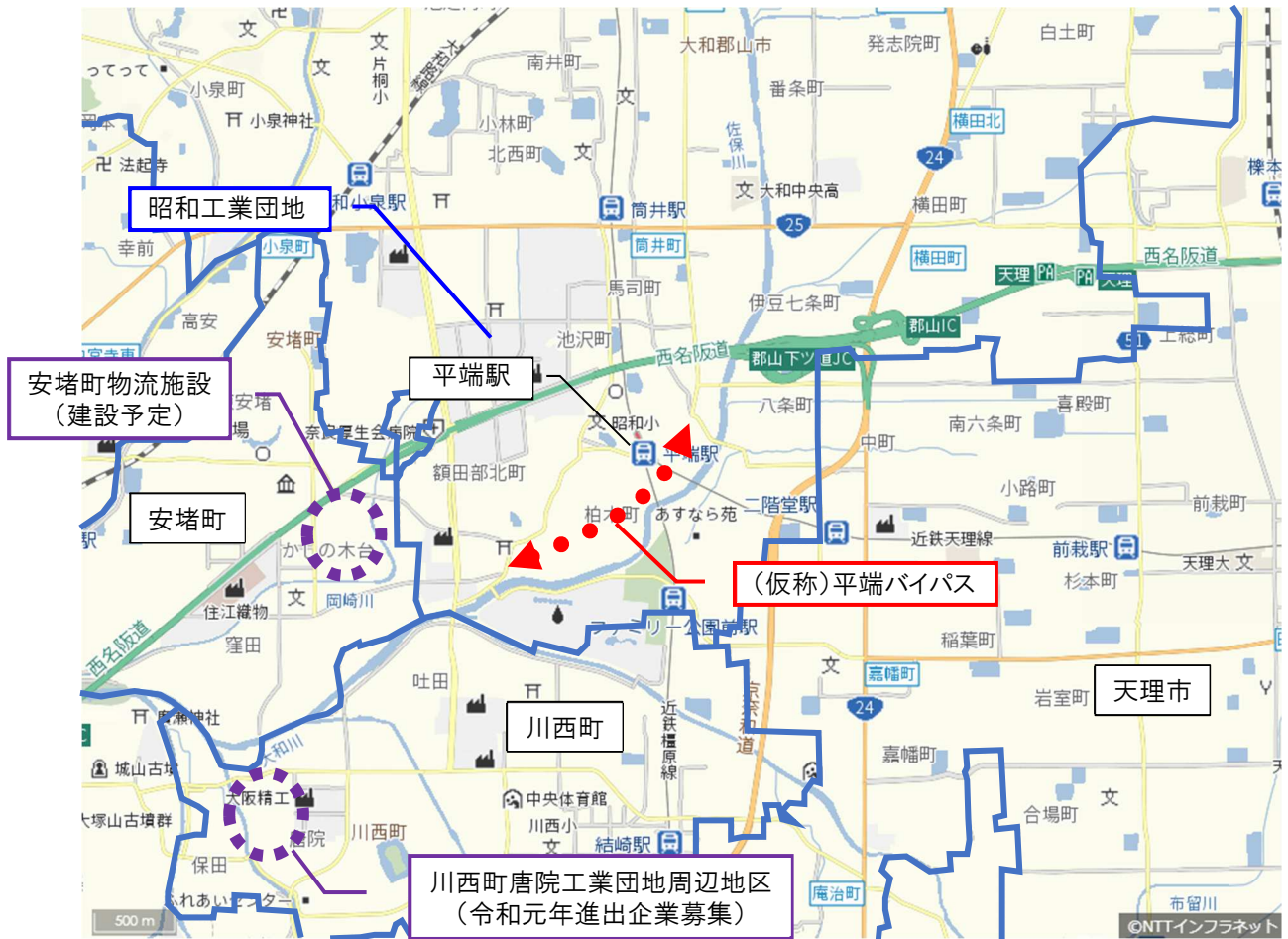


図 4.5 周辺の新設の工業団地等



### 4.3 商業施設等の立地誘導

駅東側は、現在、市街化調整区域となっており、原則として、市街化を抑制する区域のため、建物を建築するハードルが高く、商業施設等の民間事業者の参入が難しい状況にある。

民間事業者主導で商業施設等を設置しやすくするために、想定される法的な立地誘導の方策を下表にまとめ整理した。

具体的に採用する方策については、東口駅前広場の事業化の際に改めて検討を行う。

表 4.4 商業施設等の立地誘導の方策の検討

| 方策                  | 概要  |
|---------------------|---|
| ①現状のまま<br>⇒設置不可     | 都市計画法第 34 条第 1 号にて、日常生活に必要な物品の販売店舗等の用に供する開発行為は市街化調整区域でも許可される。<br>しかし、立地基準の一つとして、市街化区域から一定の距離（奈良県では 500m）離れている必要があり、今回のエリアは市街化区域に近接しているため、立地基準を満たさない。<br>そのため、現状では商業施設等の設置はできない。 |
| ②地区計画の設定<br>⇒設置可能   | 都市計画法第 34 条第 10 号にて、地区計画内において、地区計画に定められた内容に適合する建築物の建築、建設の用に供する目的で行う開発行為は市街化調整区域でも許可される。<br>そのため、地区計画において、建築物の用途を店舗等に設定することにより、市街化調整区域内においても商業施設等の設置が可能となる。                      |
| ③市街化区域への編入<br>⇒設置可能 | 整備エリアは市街化区域に隣接するため、区域区分の見直しの際に、市街化区域へ編入することができれば、商業施設等の設置が容易になる。<br>ただし、現在の駅東側は農地として利用されており、現状では市街化されているエリアではない。また、市街化区域への編入の検討は個別のエリアに対してだけでなく、奈良県全域を対象とし、編入の妥当性が検討される。        |

## 5 今後のスケジュール

平端駅東側地区において、東口駅前広場、(都)筒井長安寺線の整備のスケジュールは下記の通りである。(スケジュールは現時点の想定)

|      |   |
|------|---|
| 初年度  | 基本構想策定  |
| 2年度～ | 現況測量・予備設計<br>用地測量①<br>用地測量②<br>事業説明会の開催 (事業認可の取得)<br>詳細設計・用地取得①<br>用地取得②・発掘調査①<br>用地取得③ (～④)・発掘調査② (～④) |
| 9年度  | 工事 (予定)   |