令和３年１１月８日
建設水道常任委員会資料
都市整備部都市計画課

「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」について

「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」について

（１）資料について

① 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）　参考資料１

② 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）への市民意見募集について　参考資料２

（２）「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会」の開催状況

Ｒ１年度

第１回　R1/11/25　現況の把握

Ｒ２年度

第２回　R2/6/25　検討の進め方確認　地区の特性確認　駅構造の紹介

第３回　R2/10/16　まちの将来像の検討　駅構造の検討①　課題の抽出

第４回　R3/2/24　駅構造の検討②　短期（早期）課題の検討①　中長期課題の整理

Ｒ３年度

第５回　R3/6/2　短期（早期）課題の検討②　中長期課題の検討①

第６回　R3/10/15　中長期課題の検討②　駅構造の検討③　**基本構想（原案）**

現　在

基本構想（素案）

☆地域説明（意見聴取）
11 月 29 日、12 月 2 日の
2 回（駅東西で各 1 回）

☆パブリックコメント（意見聴取）
11 月 24 日～12 月 24 日

第７回　R４/1 月中旬　**基本構想（素案）市民意見報告**

第８回　R4/２月下旬　**基本構想（案）**

参考資料１

近鉄小倉駅周辺地区
まちづくり基本構想
（素案）

宇治市

令和３年１１月

～ 目 次 ～

1. 基本構想の策定にあたって ..... - 1 -
(1) 策定の目的・趣旨 ..... - 1 -
(2) 対象範囲 ..... - 1 -
(3) 上位・関連計画における基本構想の位置づけ ..... - 2 -
1) 基本構想の位置づけ ..... - 2 -
2) 上位計画 ..... - 2 -
(4) 基本構想策定に係る体制 ..... - 4 -
1) 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会 ..... - 4 -
2) その他の内容 ..... - 5 -
2. 地区におけるまちの現状と特性・課題 ..... - 7 -
(1) 地区の現状 ..... - 7 -
1) 人口 ..... - 7 -
2) 土地利用等の状況 ..... - 8 -
3) 災害 ..... - 18 -
(2) 地区の特性と課題の整理 ..... - 20 -
1) 各ゾーンにおける課題・魅力等の整理 ..... - 20 -
3. 地区におけるまちづくりの基本方針 ..... - 22 -
(1) まちづくりの方向性 ..... - 22 -
(2) まちの将来像 ..... - 24 -
(3) 駅前ゾーンにおける各エリアの機能 ..... - 25 -
(4) 具体的な取り組み方針 ..... - 26 -
1) 「短期（早期）に検討すべき課題」に対する取組み方針 ..... - 26 -
2) 「中長期検討に検討すべき課題」に対する取組み方針 ..... - 31 -
(5) まちづくり構想図 ..... - 35 -
4. 基本構想の実現に向けて ..... - 36 -
(1) 構想の実現に向けた取り組み手法「段階的なまちづくり」 ..... - 36 -
1) 段階的な取り組み ..... - 36 -
2) まちの変化への柔軟な対応 ..... - 36 -
(2)取り組みのまとめ ..... - 38 -
1) 早期着手を目標とする取り組み ..... - 38 -
2) 中期着手を目標とする取り組み ..... - 38 -
3) 長期着手を目標とする取り組み ..... - 38 -
4) その他の取り組み ..... - 39 -

1.基本構想の策定にあたって

(1) 策定の目的・趣旨

近鉄小倉駅周辺地区は、都市計画マスタープランにおいて「地域拠点」と位置付けており、日常生活をおくる上で利便性が高く、暮らしやすい環境を形成することに加え、市内随一の商業集積地である特徴を踏まえた更なる発展、人を集める新たな魅力の創出をはかるとともに、他拠点の魅力の共有や連携を図るなど、新しい特色を持った拠点を目指しています。

一方、本地区においては住環境の改善や商業の活性化、また駅前広場の設置や地下通路のバリアフリー化など日常の生活に直結する課題に加え、防災機能の強化など多くの課題があり、これらに対し将来のあるべき姿を見据えたまちづくりを総合的に検討し進めるため、近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（以下、「基本構想」という。）を策定することとしました。

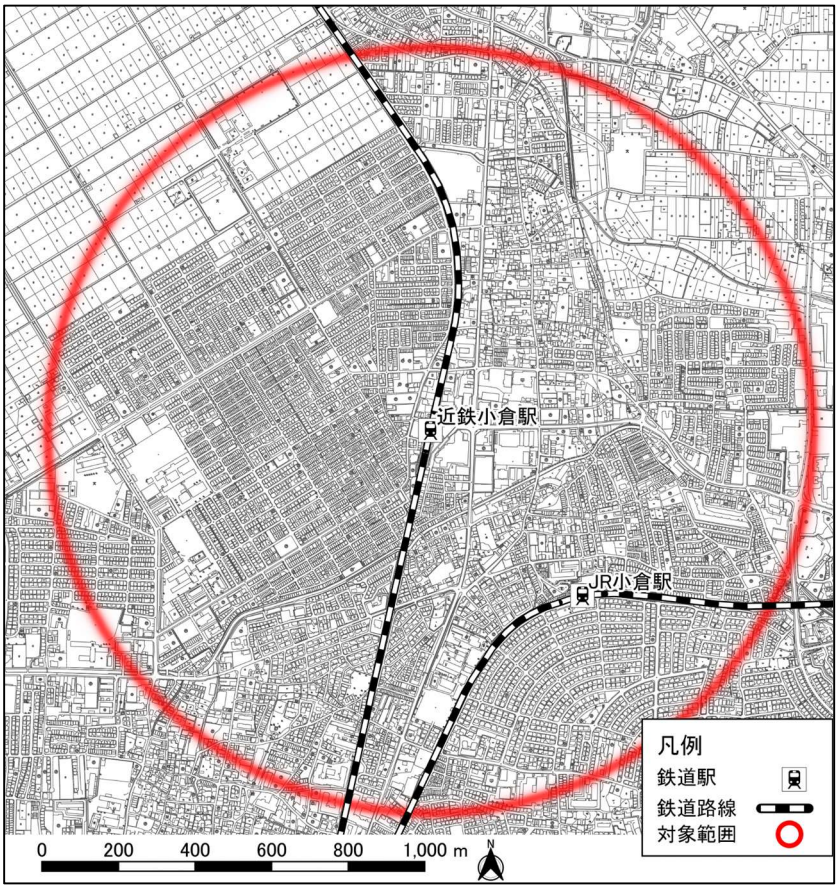
(2) 対象範囲

本基本構想における対象範囲は、近鉄小倉駅より半径 1km の地区です。

近鉄京都線の西側は、1930 年頃から巨椋池干拓により農地として整備された地域で、その後 1960 年代に駅周辺地区において宅地造成が進行しました。

近鉄京都線の東側は、旧大和街道沿いに茶商が立地するなど歴史あるまちなみが残されており、主要地方道城陽宇治線沿いは、規模の大きい商業施設が立地する地域です。

駅周辺では駅前広場や商業施設などをはじめ、多くの都市施設整備再編検討の必要性が生じており、単一の施設整備のみではなく、駅周辺地区全体での社会基盤マネジメントが求められています。

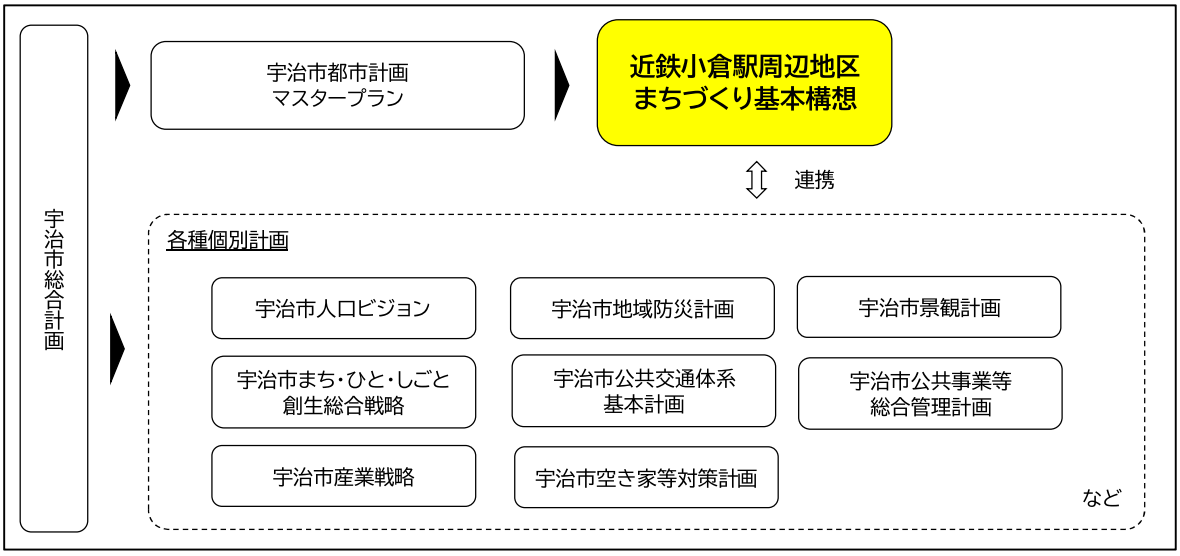


基本構想の対象範囲

(3) 上位・関連計画における基本構想の位置づけ

1) 基本構想の位置づけ

本基本構想は、宇治市の総合計画である「第 6 次総合計画」（R4～R15）、宇治市都市計画マスタープラン（2021 年）等の上位計画の方針を踏まえて検討を行いました。



基本構想の位置づけ

2) 上位計画

① 第 6 次総合計画（R4～R15）

第６次総合計画では、目指す都市像に「一人ひとりが輝く伝統と新たな息吹を紡ぐまち」を掲げ、目指す都市像の実現のための目標として５つの「まちづくりの方向」を、目指す都市像の実現のための土台目標として３つの「まちづくりの土台」を示しています。

第６次総合計画	
目指す都市像	一人ひとりが輝く伝統と新たな息吹を紡ぐまち
まちづくりの方向	１．安全・安心に住み続けられるまち ２．子育て・子育ち支援が充実したまち ３．誰もがいきいきと暮らせるまち ４．地域経済が活発なまち ５．伝統と歴史が輝くまち
まちづくりの土台	（１）時代の潮流を捉えた市政運営 （２）多様な主体との連携・協働と担い手づくりの推進 （３）将来を見据えた持続可能な行財政運営

② 都市計画マスタープラン

ア）全体構想

都市計画マスタープランでは、2042 年を目標年次とし、都市づくりの基本理念である「一人ひとりが輝く　伝統と新たな息吹を紡ぐまち」を踏まえ、4 つの基本目標「宇治らしさを活かした選ばれる都市づくり」、「多様な住まい方・働き方を支える都市づくり」、「総合的に災害リスクに対応できる都市づくり」、「地域と地域が相互に連携し支え合う都市づくり」を定めています。

本地区は、将来的な市街地の範囲として「市街地ゾーン」に位置し、日常生活をおくるうえで利便性が高く暮らしやすい環境の形成を目指す「地域拠点」とされています。

都市計画マスタープラン全体構想における部門別取り組み方針	
土地利用	交通結節機能や都市基盤の役割に応じた市街地の形成 交通ネットワーク等を通じて地域と地域が連携・補完し、それぞれのまちの資源を共有することで市民が享受できる都市的サービスの質を確保・向上を図る。住宅地は、鉄道駅を中心としたコンパクトで交通利便性が高く、まとまりのある市街地を実現するため、社会経済情勢の動向を踏まえ、医療、福祉、商業、公共交通など都市機能の適正な水準をめざす。 地域の特性に応じた住環境の改善・整備 密集した既成市街地などを含む地域の特徴に応じて、地区計画や地区まちづくり計画などの活用により円滑な住環境の改善・整備を進める。 地域の特性を考慮した魅力ある商業地の誘導 鉄道駅周辺においては、既存の商業・業務施設を中心に、商業ニーズを踏まえ地域の特性を生かした魅力ある商業・業務集積を誘導し再生を図る。 すべての人が集い、にぎわいと交流を生み出す快適な都市空間の創出 交通結節点を中心に商業・業務機能の集積とあわせ、人々が行き交う歩行者空間の充実を図るなど、回遊できるまちづくりに努め、子どもから高齢者までが集い、にぎわいと交流を生み出す快適な都市空間を創出する。

■地域拠点

・都市計画マスタープランでは、地域の特色を活かし都市機能の集積・役割分担を行いつつ地域を育てていくための中心的な役割を担う「拠点」を配置。

・本地区は、日常生活をおくるうえで利便性が高く、暮らしやすい環境をつくるために「地域拠点」と位置づけ。公共交通の利便性を活用することを念頭に、日用品を主体とした商業施設や生活利便施設などを基本としつつ、様々な生業の商業や歴史・文化が重層的に織りなすことで、魅力ある多様な交流の場を創出する。

・特に近鉄小倉駅周辺は、市内でも代表的な商業集積地であり、任天堂資料館（仮称）が設置されることによる相乗的な発展、**人を集める新たな魅力の創出を図る**とともに、**他の拠点の魅力の共有や連携を図る**など、新しい特色を持った拠点をめざす。

イ）地域別構想

本地区は都市計画マスタープラン地域区分の小倉地域に属しています。小倉地域における地域づくりのテーマ及び基本方針の要約は以下のとおりです。

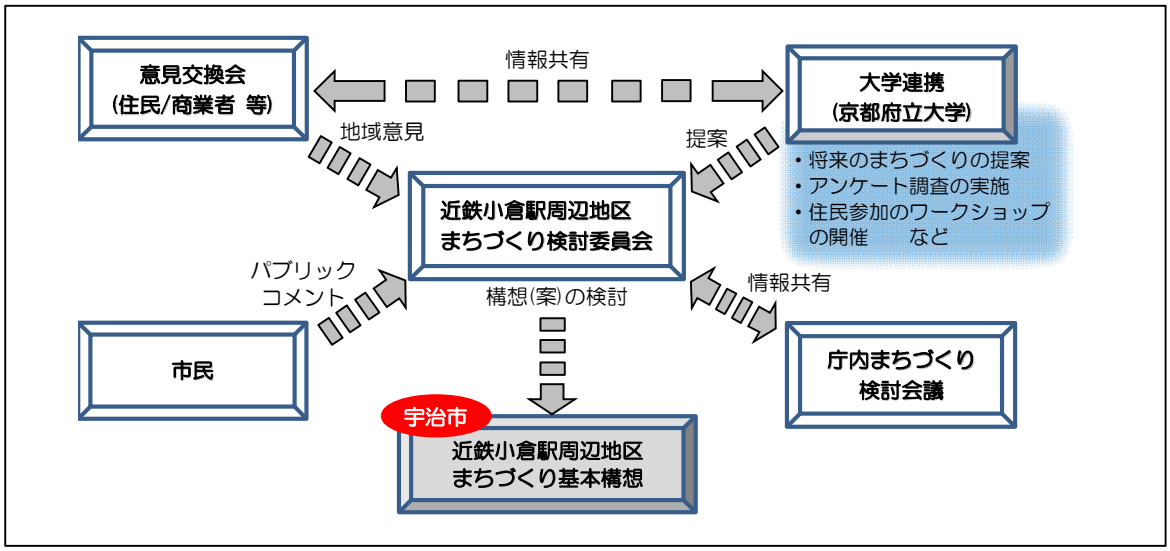
都市計画マスタープラン地域別構想	
地域づくりのテーマ	• 生活利便性向上をめざした安全でくらしやすいまちづくり • 生活と商いが融合した活気あるまち • まちの玄関にふさわしいにぎわいのある駅前空間 • 地域の貴重なみどりを保全しつつ、人々が憩い、交流のできる空間の確保
地域づくりの基本方針	密集市街地の改善による良好な住宅地の形成 • 住宅が密集している区域では、必要な都市基盤等のあり方を検討し、災害に強い安全で安心して居住できる良好な住宅地の形成をめざす。 地域の生活拠点としての機能の充実や魅力の向上 • 近鉄小倉駅周辺では、個性的で特色のある生活と商いが融合した活気あるまちを目指すとともに、駅前やアクセス性の良さをいかした上で、任天堂資料館（仮称）の新たな魅力を加え、主要地方道城陽宇治線沿道には魅力ある商業・業務集積を誘導する。

(4) 基本構想策定に係る体制

1) 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会

基本構想を策定するにあたり、上位計画の基本的な考えに各種調査や課題整理の結果及び地域意見を踏まえ、まちづくりについて様々な観点から検討を行うため、近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会を設置しました。

検討委員会は学識経験者・市民公募委員・公共交通事業者・行政関係者で構成し、地区の課題の確認や将来像の検討、早期課題や中長期課題に対する検討を行ったほか、大学連携によるアンケート、意見交換会、パブリックコメントなどを活用して意見集約し構想に反映させています。



近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想策定に係る組織図

近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会の検討内容と開催状況

開催日	検討内容
第1回 R1/11/25	現況の把握
第2回 R2/6/25	検討の進め方確認、地区の特性確認、駅構造の紹介
第3回 R2/10/16	まちの将来像の検討、駅構造の検討①、課題の抽出
第4回 R3/2/24	駅構造の検討②、短期(早期)課題の検討①、中長期課題の整理
第5回 R3/6/2	短期(早期)課題の検討②、中長期課題の検討①
第6回 R3/10/15	中長期課題の検討②、駅構造の検討③、基本構想(原案)
R3/11下旬～12上旬(予)	地域説明
R3/11下旬～12下旬(予)	パブリックコメント
第7回 R4/1月中旬(予)	基本構想(素案)の修正
第8回 R4/2月下旬(予)	基本構想(案)の確認

2) その他の内容

①京都府立大学地域貢献型特別研究（府大ＡＣＴＲ）

京都府立大学は平成１６年度から、京都府政の推進及び府域の発展に寄与し、社会的貢献を果たすため、府域の課題等に的確に対応した地域振興、産業・文化の発展等に関する調査・研究活動の推進を図ることを目的として、「京都府立大学地域貢献型特別研究（府大ＡＣＴＲ)」を実施しています。宇治市は本研究制度を活用すべく、近鉄小倉駅周辺地区のまちづくり検討について申請し、平成 30 年から令和 2 年までの 3 ヶ年で採択されています。

■京都府立大学との共同取組の経過

平成 30 年度

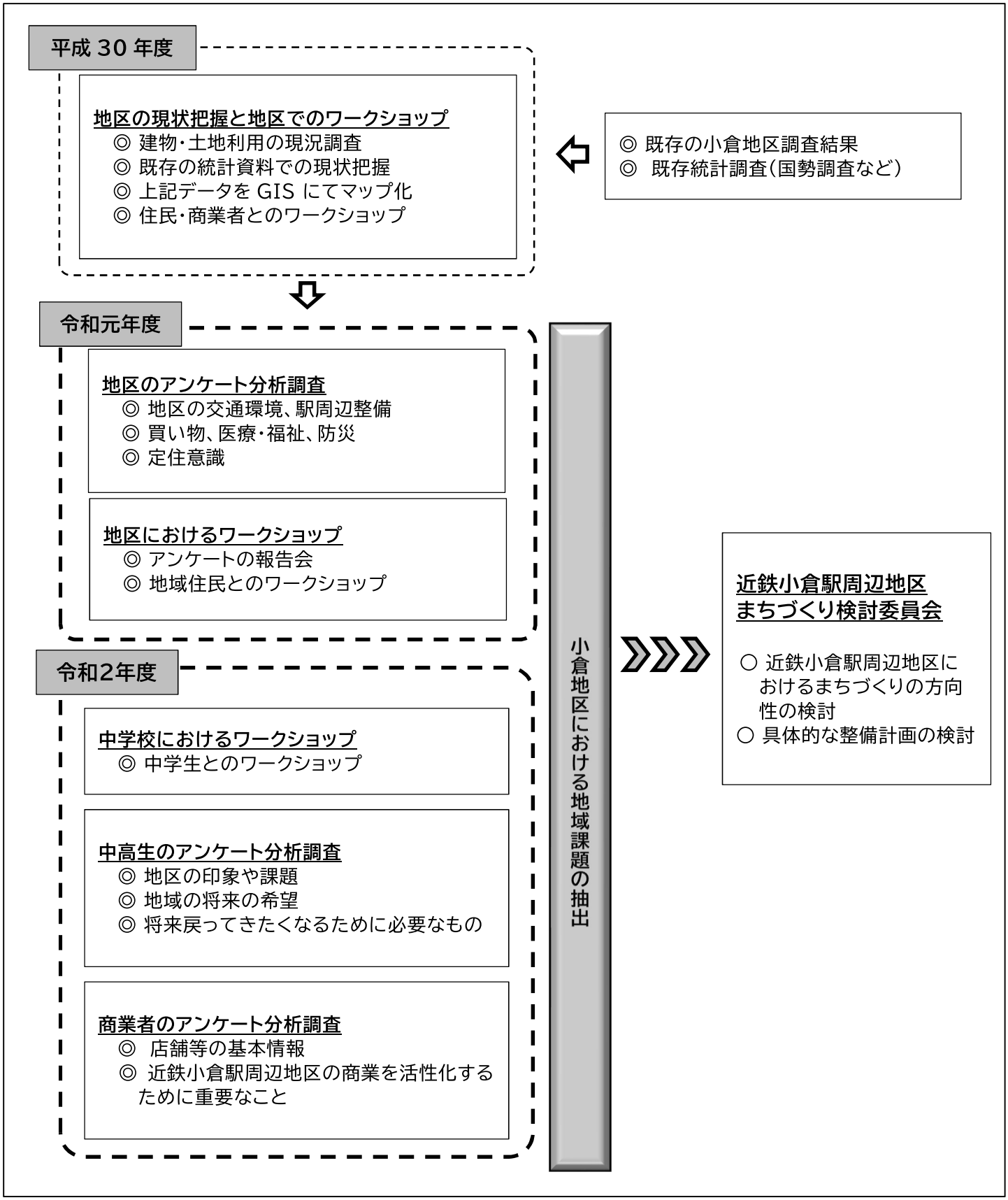
地区内の商業･サービス業の経営者とのワークショップを 1 回、地域でのワークショップ 2 回を開催し、地区の課題とニーズを把握しました。

令和元年度

地区内に住む約 7,600 世帯へのアンケートを実施し、その調査結果報告会を地区内で 3 回実施。併せて駅周辺地区整備の方向性などについてワークショップを開催しました。

令和 2 年度

地区内2つの中学校と1つの高等学校とでアンケートを、うち中学校ではワークショップも実施し、若年層の意見を確認しました。また、地区内の商業関係者を対象にアンケートを行いました。



京都府立大学との共同取組の経過

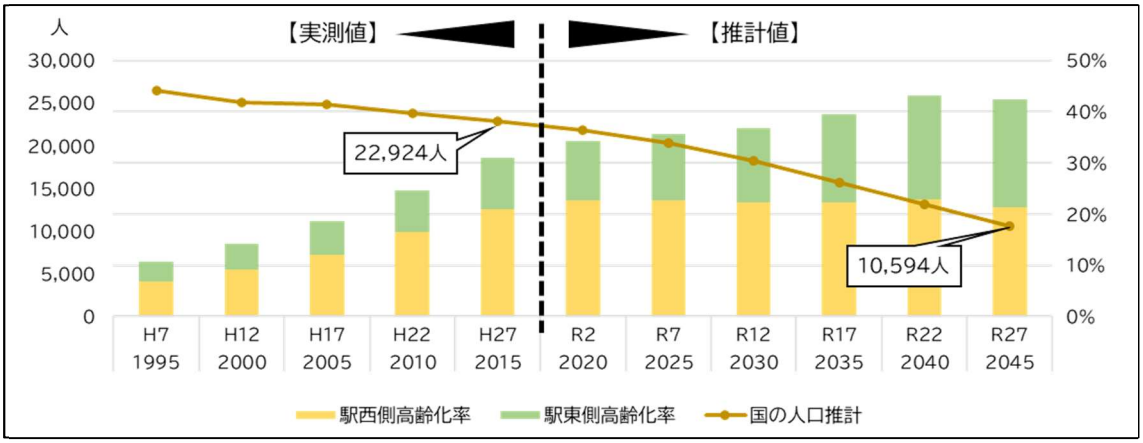
2.地区におけるまちの現状と特性・課題

(1) 地区の現状

1) 人口

① 本地区の人口

本地区の人口は 1995 年から 2015 年までの間で、約 1.0%/年ずつ減少しています。国の推計では、人口減少の割合は 2025 年頃から加速し、2045 年には現人口の半数以下にまで減少する見込みです。2005 年頃から高齢化率が急速に増え、2015 年で 30%を超えており、2045 年には 40%を超えると推計されています。



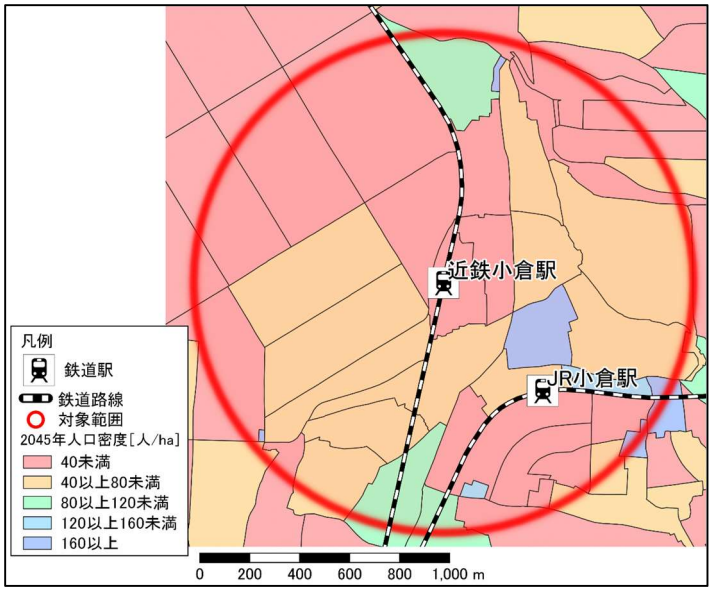
小倉地区の人口の推移及び推計

駅東：宇治蔭山、御廟、小倉町老ノ木、神楽田、春日森、久保、寺内、天王、中畑、西畑、西山、東山
駅西：小倉町西浦、蓮池、堀池、南浦、南堀池、山際、伊勢田町南遊田

（出典：将来人口・世帯予測ツール V2（国土交通省 国土技術政策総合研究所）を基に作成）

② 本地区の人口密度（推計）

人口密度は人口減少に伴い急速に減少し、2045 年時点では DID 地区の要件である 40 人/ha を、ほとんどの字で維持できないと推計されています。“将来にわたせるまちづくり”の推進のため、人口維持に向けた取組みが喫緊の課題となっています。



小倉地区の人口密度推計（2045 年）

（出典：将来人口・世帯予測ツール V2（国土交通省 国土技術政策総合研究所）を基に作成）

2) 土地利用等の状況

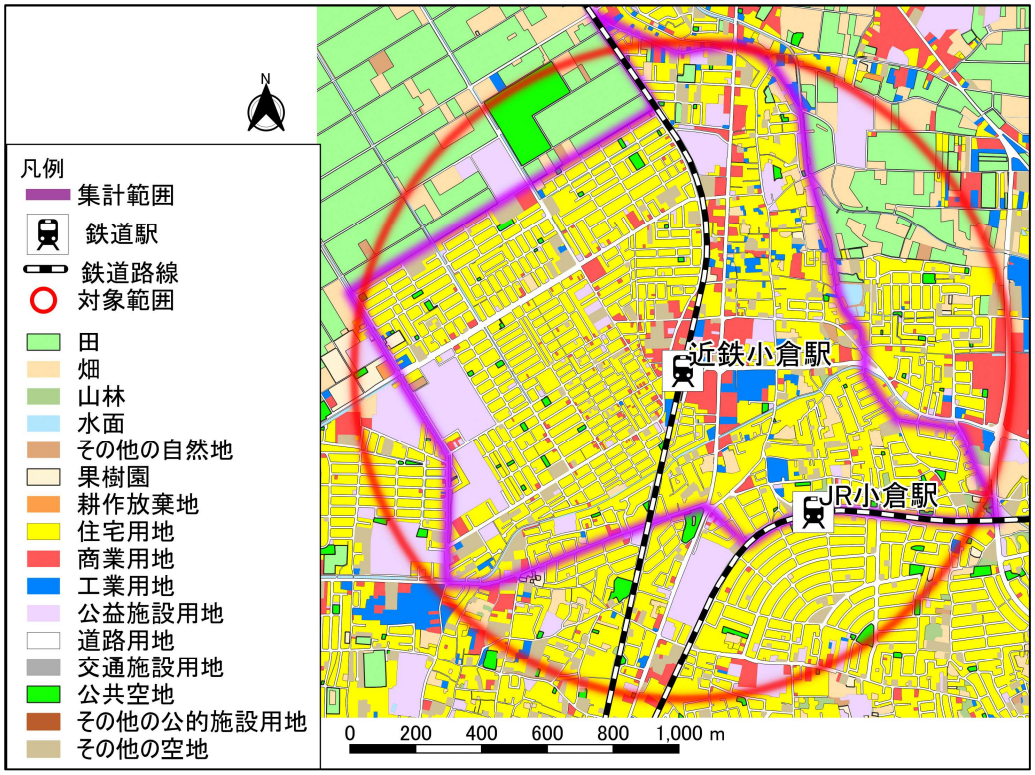
① 土地利用・建物用途

本地区の住宅地には小規模な商業施設や店舗併用住宅が多く、用途は混在しており、敷地面積が 100m² に満たない敷地が多数集まっています。

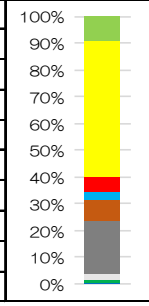
新都市計画法施行前に開発された近鉄小倉駅西側地区の道路は大半が私道であり、公園もあまり配置されていません。

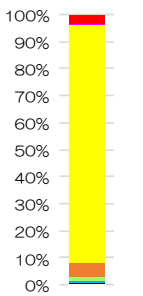
地区内及び隣接地区には保育園・小中学校・高等学校が多くあり、駅周辺には専門医院から総合病院まで複数の病院が立地しています。

主要な公共施設としては地区中央に西小倉コミュニティセンターがあり、近鉄京都線の東側には小倉公民館があります。



土地利用				建物		
用途		面積[ha]	グラフ	用途	棟数	グラフ
宅地	農地その他	15.1		商業・業務	293	
	住宅	88.2		宿泊・遊戯	5	
	商業	10.3		住宅	7,738	
	工業	4.2		併用住宅	491	
	公益施設	14.8		官公庁	4	
公共用地	道路	34.6		文教厚生施設	147	
	鉄道	3.1		工業	42	
	空地	1.8		運輸倉庫	80	
	水面	1.9		その他	10	
	合計	174		合計	8,810	





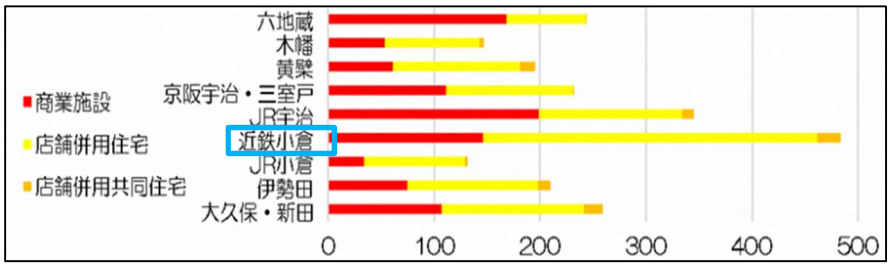
検討範囲周辺の土地利用と建物利用の現況

（出典：宇治市都市計画基礎調査（2012 年）を基に作成）

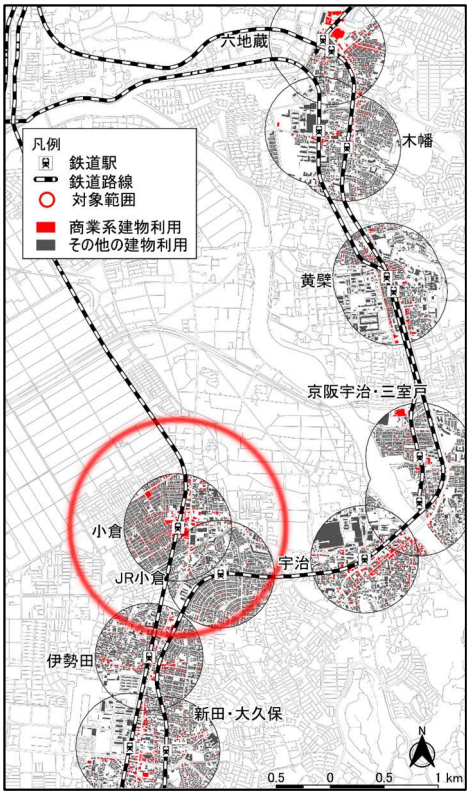
② 商業

市内の鉄道駅周辺 500m 以内の商業系建物利用の集積状況をみると、商業施設が最も多いのは JR 宇治駅周辺（199 棟）で、次いで六地蔵駅周辺（168 棟）、近鉄小倉（146 棟）です。店舗併用住宅及び共同住宅は、近鉄小倉駅周辺が特に多く（338 棟）、次いで大久保駅周辺（152 棟）、JR 宇治駅周辺（146 棟）です。

これら商業系建物棟数の合計が最も多いのは近鉄小倉駅周辺であり、駅近辺に多くの商業系建物が集積していることが分かります。

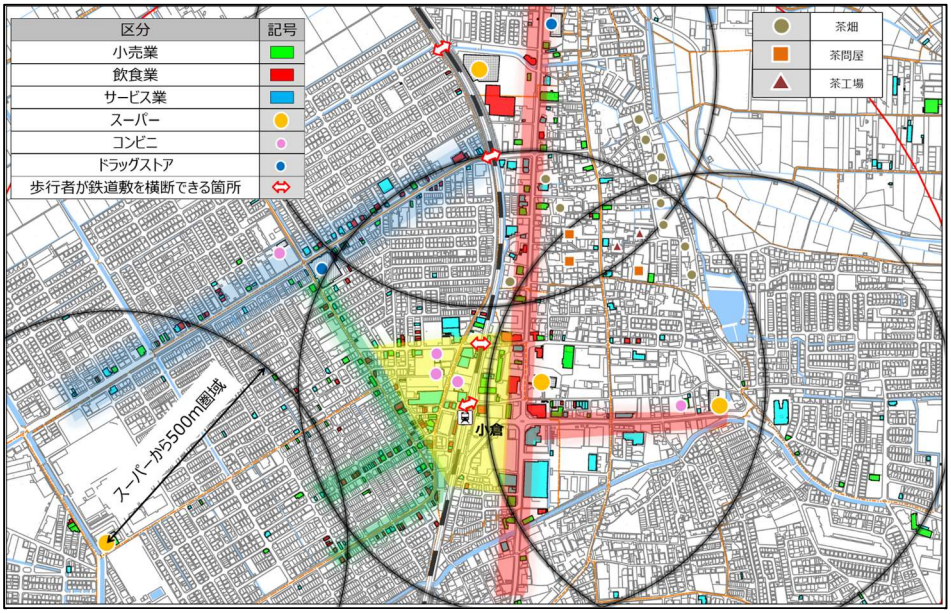


宇治市の駅 500m 以内の商業系建物の分布



近年は複数の中～大型商業施設が閉店するなど地区全体の店舗数は減少しており、駅前の商業地としては核となる施設を欠いた状態になっていますが、現在においても、宇治市内の駅周辺では最も店舗数が多い地区であり、住宅地内を歩けば地域住民のための日用サービス施設から隠れ家的飲食店等、様々な施設を目にすることができます。

さらに地元商店らによる商店振興イベントも定期的に開催されており、地域振興に向けた住民・事業主らによる自発的な活動が活発に行われています。



近鉄小倉駅周辺地区における商業施設等の立地状況

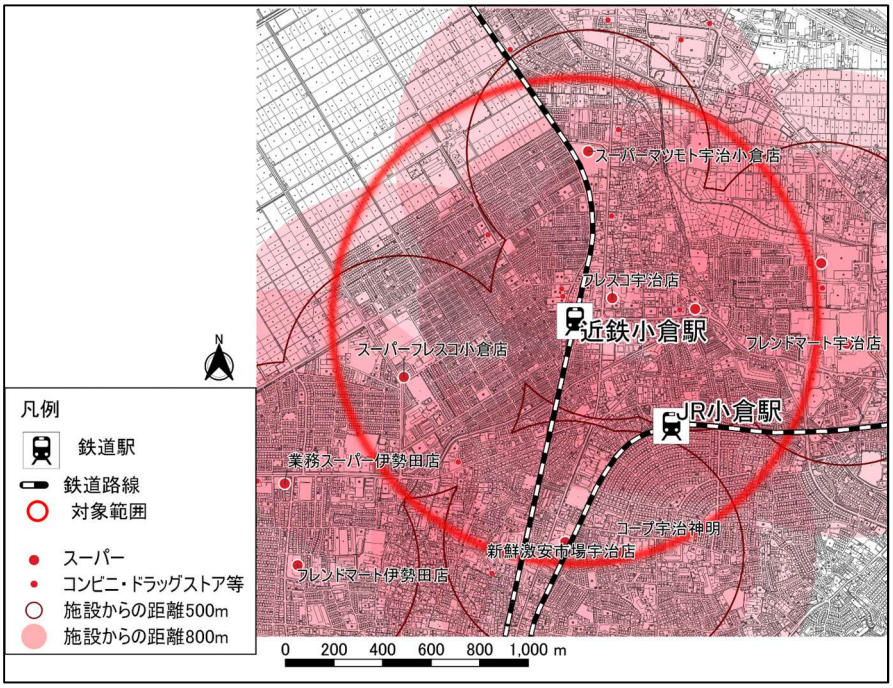
※都市計画基礎調査（R1）、H30 建物調査（京都府立大学）、住宅地図を基に作成しているため、現状の区分と異なる場合があります。
※複合施設の場合、いずれかの区分で表示しています。

近年の小倉地区における商業施設の状況

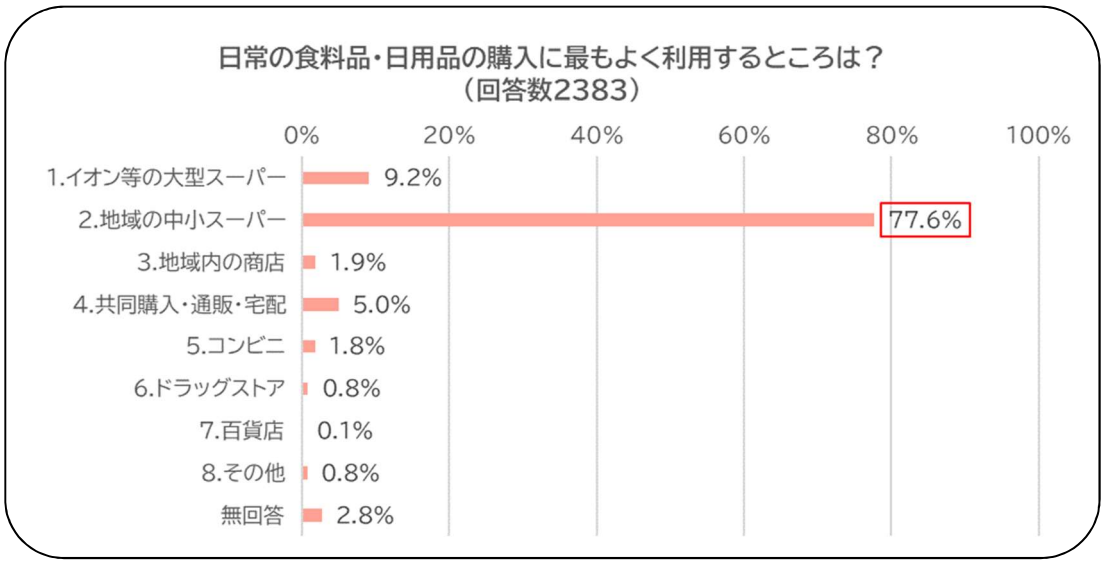
年	種別	施設名称
2011	開店	フレスコ宇治店
2011	閉店	小倉駅前デパートビル（平和堂）
2017	開店	スーパーマツモト
2018	閉店	オーレ丸山
2018	新装開店	フレスコ宇治店・小倉店
2019	閉店	レインボー小倉（近商ストア・ダイソー等）

※コンビニエンスストア等の小規模店舗は含まない

駅北西側には、自家用車などを利用できない高齢者にとっては不便である最寄りスーパーから 500m 圏外の区域が一部あります。複数店舗を回りたい購買者のニーズを考えると、実質的には地区東側の幹線道路沿道の店舗（ロードサイド店舗）もしくは、地区外南西の店舗が立地する区域周辺が主要な買い物エリアとなっています。



小倉地区の商業店舗の 500ｍ圏域図



（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年 9 月実施））

③ 公共施設

本地区における主要な公共施設の立地状況は以下のとおりで、人口あたりの施設配置割合は、市内の全 14 駅周辺地区の中で中位となっています。

●集会施設等

コミュニティセンター：行政サービスコーナーを併設

集会所：対象範囲内におよそ 20 箇所

●社会教育系施設

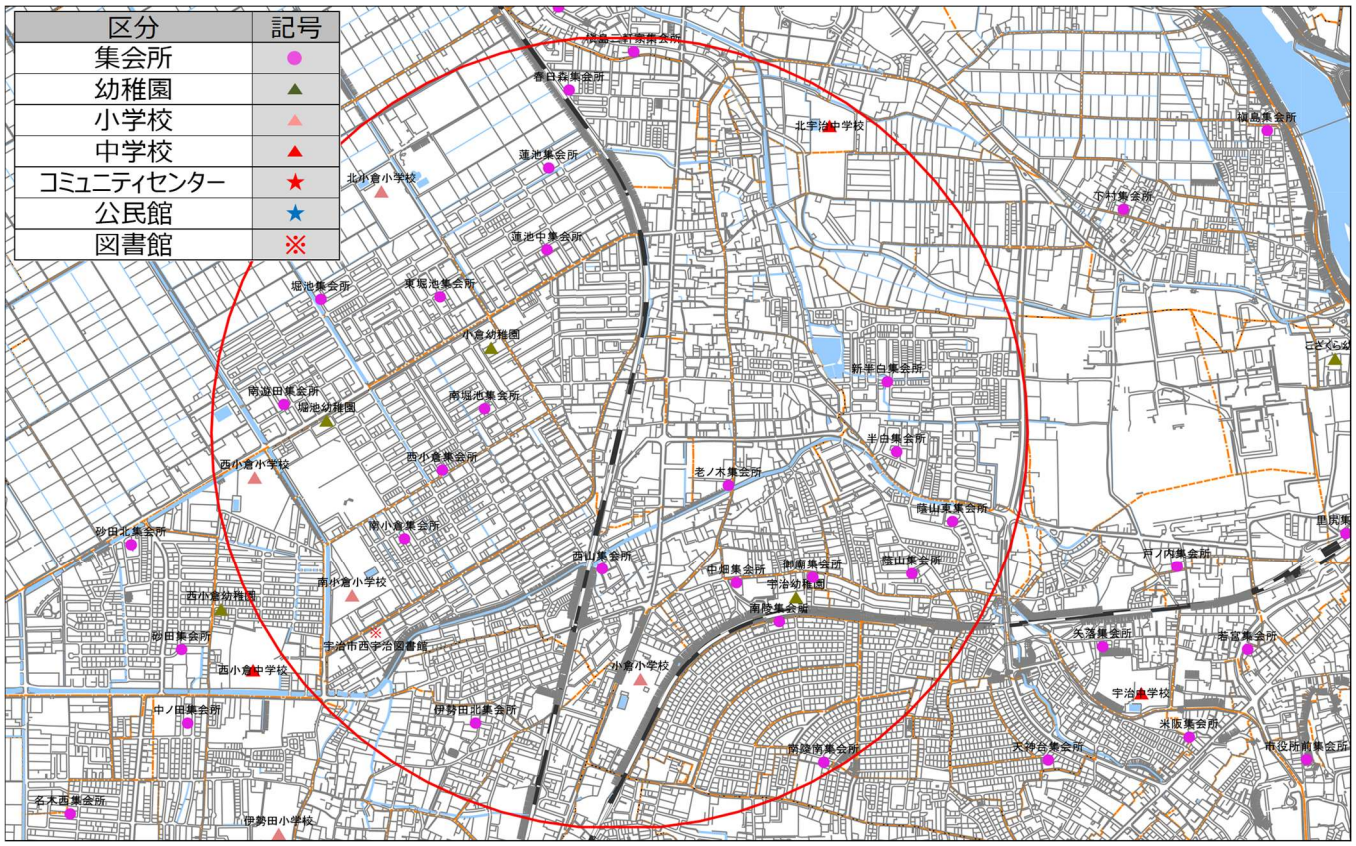
図書館：市内全３箇所のうちのひとつが立地

公民館：市内全４箇所のうちのひとつが立地

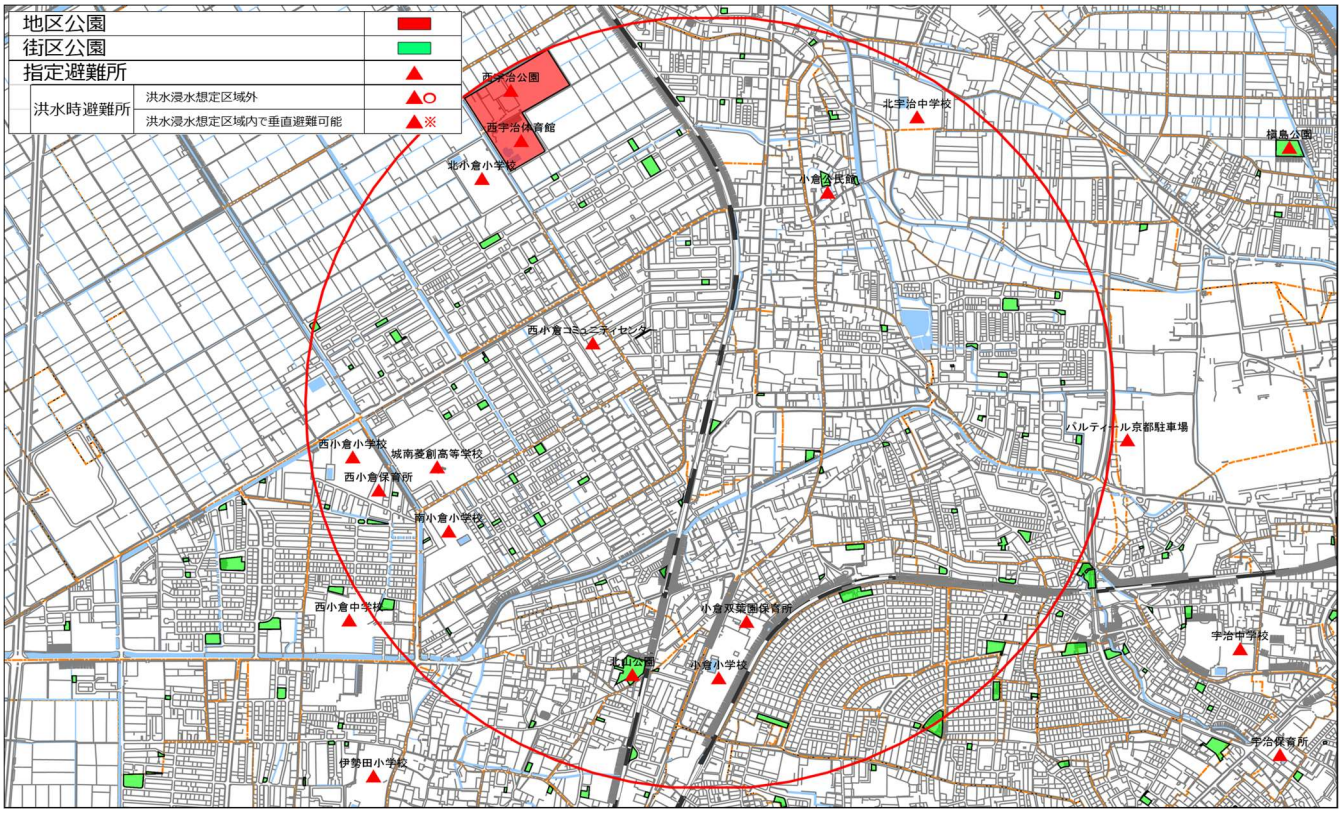
●公園施設等

西宇治公園：西宇治地域の防災拠点（3.87ha）

指定避難所：基本は市立小中学校を指定。コミュニティセンター、公民館、西宇治公園も指定。



近鉄小倉駅周辺地区における主な公共施設の立地状況



近鉄小倉駅周辺地区における公園・指定避難所の立地状況

●公共施設における今後の方針（宇治市公共施設等総合管理計画）

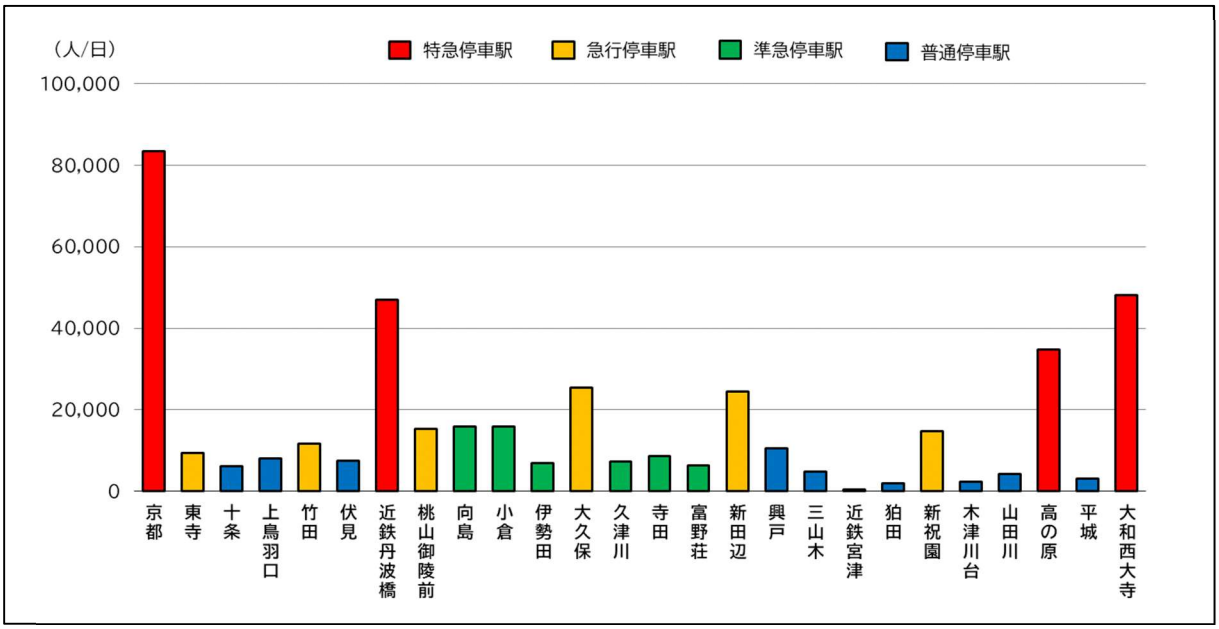
・「人口減少社会の進展や市民ニーズの変化等を踏まえ、公共施設の機能の見直しとともに、規模及び配置の適正化を図る」

・駅周辺まちづくりを考えていく中で、公共施設の利便性を見直し、可能な限り公共施設の規模及び配置の適正化について検討していくことも必要

④ 鉄道

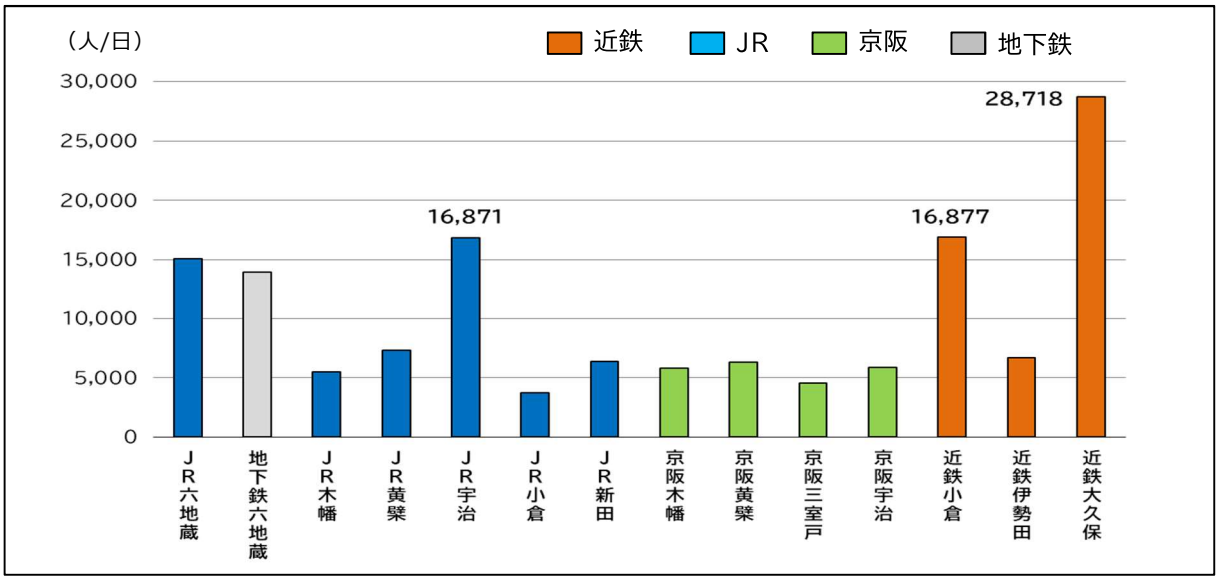
近鉄京都線は京都と奈良をつなぐ主要路線で、本地区を南北に縦断しています。本地区中央に位置する近鉄小倉駅は、１日の乗降客数が約１万６千人（R1）の準急停車駅であり、急行停車駅の東寺駅・桃山御陵前駅よりも多くなっています。

また、市内にある全 14 駅で比較しても、近鉄大久保駅に次いで２番目に乗降客数が多い駅となっています。



近鉄京都線の駅別乗降客数

（出典：近畿日本鉄道（2018 年 11 月 13 日実績）を基に作成）



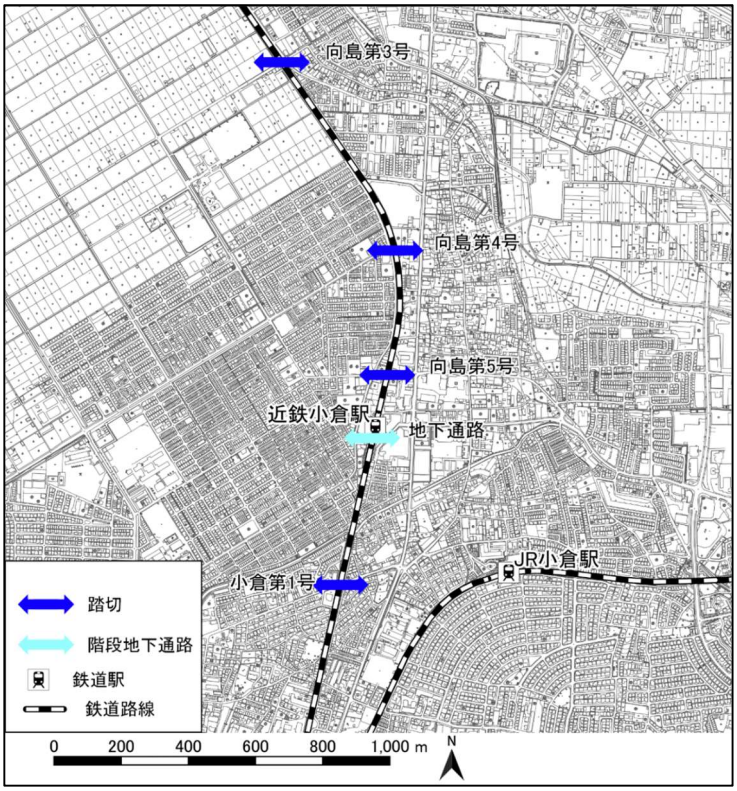
宇治市の駅別乗降客数

（出典：宇治市統計書（R1）を基に作成）

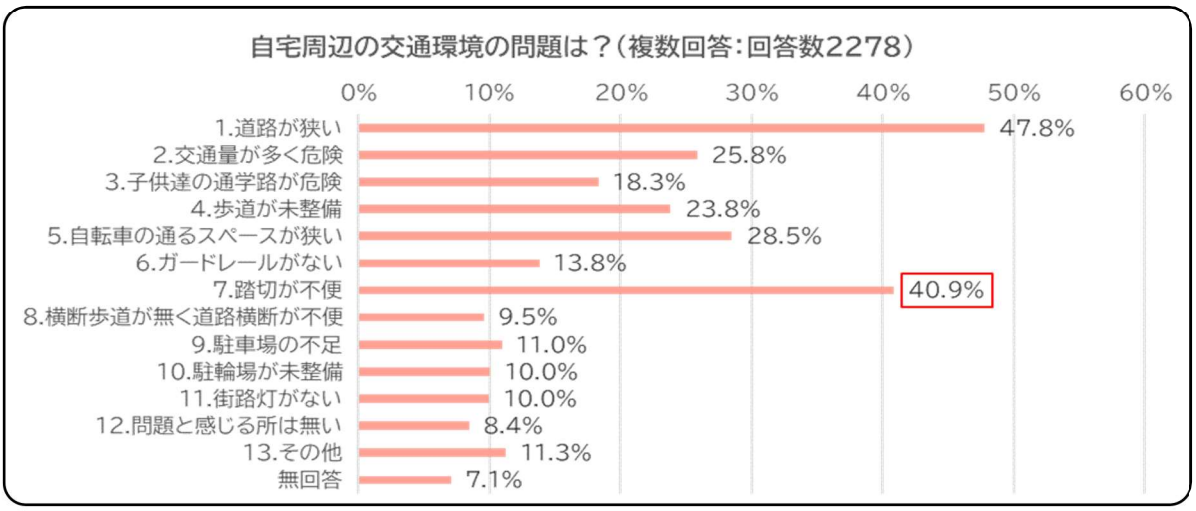
⑤ 東西連絡経路

本地区は近鉄京都線により東西が分断されており、地区周辺で駅東西を連絡する経路は、地区内の踏切 3 か所及び地区界の向島第 3 号踏切、近畿日本鉄道株式会社が有する地下通路 1 か所の計 5 か所となっています。このうち、近鉄小倉駅より半径 500m 以内で利用可能な東西を連絡する経路は、向島第 5 号踏切及び地下通路の 2 経路のみとなっています。地下通路は鉄道事業者の所有で 24 時間一般市民に開放されていますが、スロープやエレベーター等のバリアフリー設備を有していません。

近鉄小倉駅はバリアフリー法の基準を満たしているものの、高低差を乗り越えられない車いす利用者等は、遮断頻度の高い向島第５号踏切まで迂回する必要があり、通行者の満足度は高くありません。



近鉄小倉駅周辺地区における東西連絡経路（踏切・地下通路）

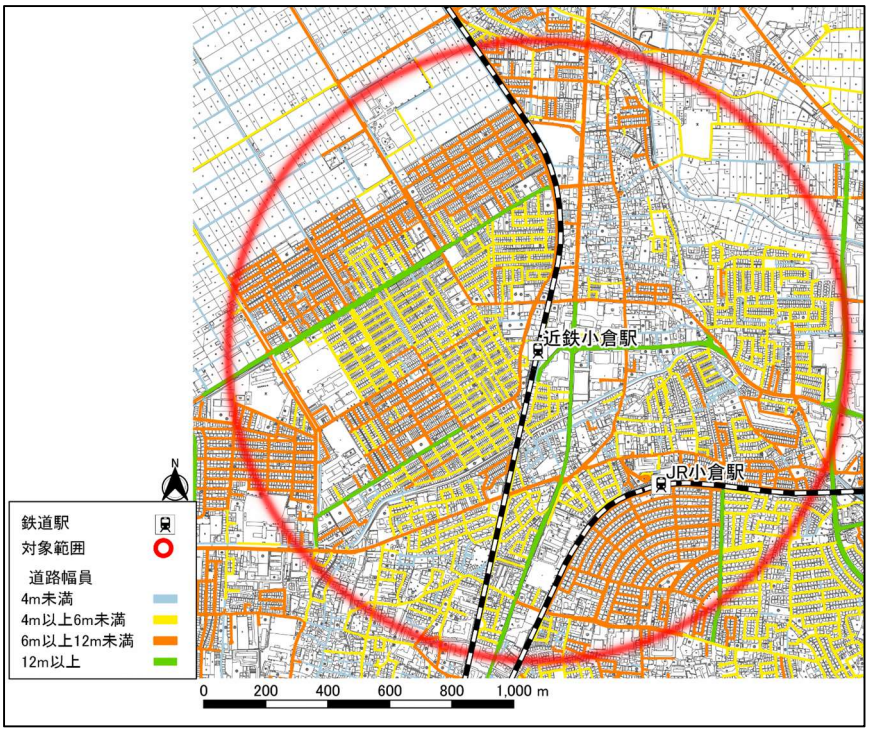


（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年 9 月実施））

⑥ 道路

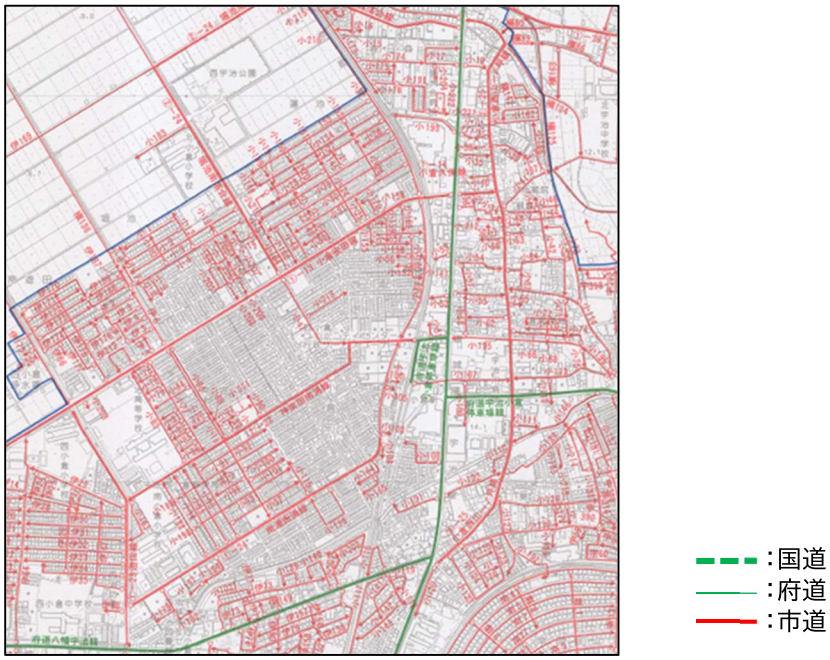
地区内の骨格的道路は、南北の府道城陽宇治線及び東西の府道八幡宇治線・市道小倉安田線であり、歩道の有無や交差点部の拡幅等により最大幅員は 15m となっていますが、いずれも車道部は片側１車線の道路です。府道城陽宇治線においては渋滞が発生することも多く、旧大和街道（市道小倉西山一ノ坪線）に迂回する車両が見られます。

駅の西側における区画道路の多くは私道で、幅員 4m 以上 6m未満の道路が大半となっています。地区内には明確な補助骨格的道路がなく、住宅地内の通過交通を排除しきれない道路配置となっています。



近鉄小倉駅周辺地区における道路幅員

（出典：宇治市都市計画基礎調査（2012 年））



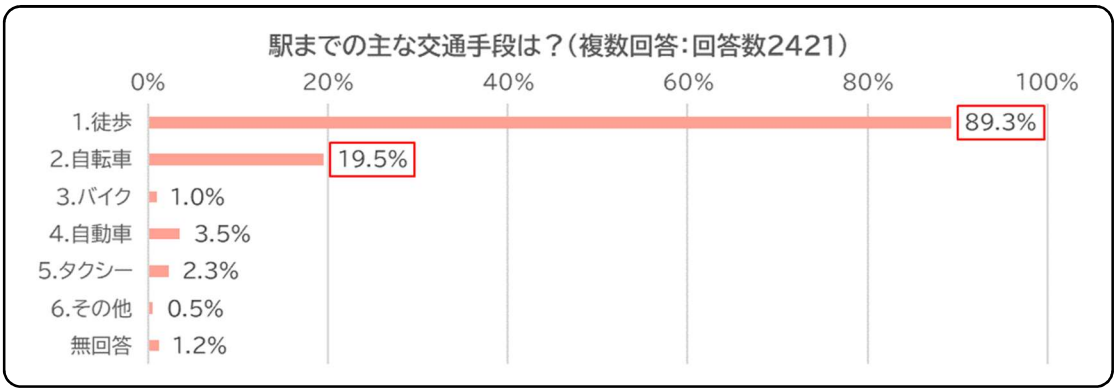
近鉄小倉駅周辺地区における道路種別

近鉄小倉駅前に交通広場が整備されていないため、自家用車利用者は、駅周辺の駐車場への駐車、もしくは送迎（周辺一時停車）を選択せざるを得ない状況です。一方で、駅の端末交通手段の９割以上は徒歩・自転車であり、駅利用のための自家用車による慢性的な渋滞は発生していませんが、交通安全上の課題を抱えています。

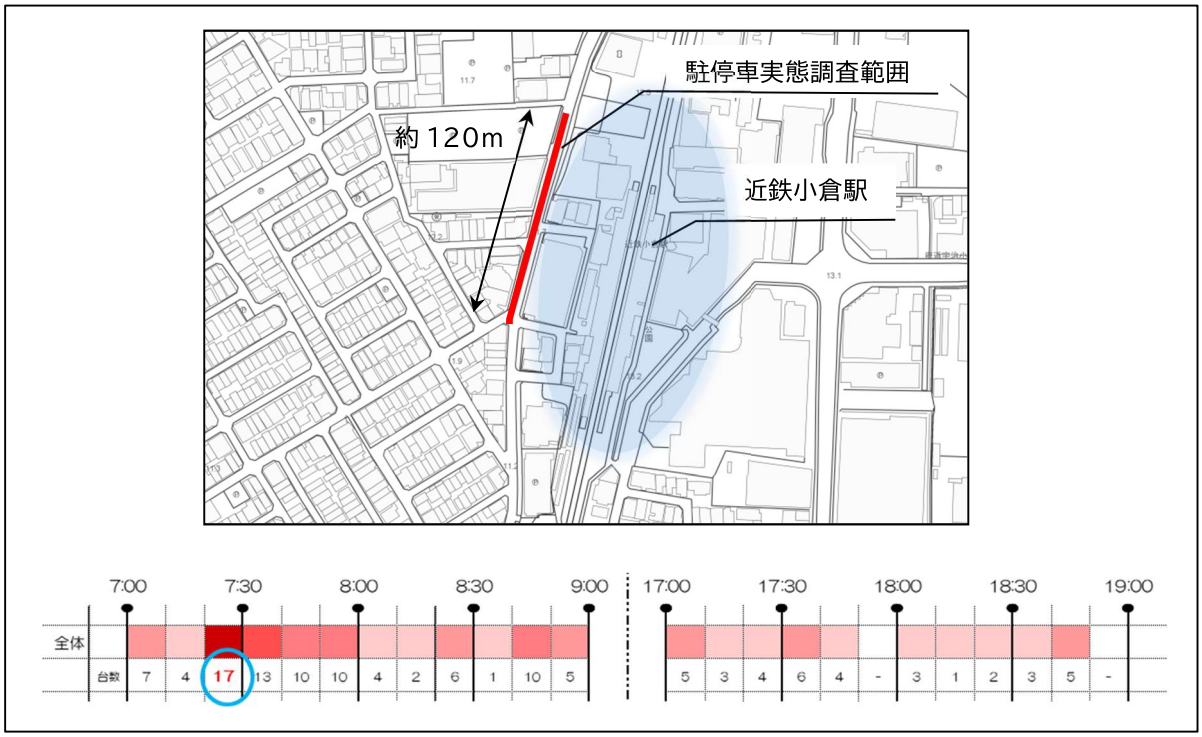
近鉄小倉駅の平日端末交通手段分担率

区分	バス	自家用自動車	タクシー	自動車類	自動二輪	自転車	徒歩	その他	不明	計
乗車	52	104	14	0	70	1,338	4,311	0	135	6,024
	0.9%	1.7%	0.2%	0.0%	1.2%	22.2%	71.6%	0.0%	2.2%	100.0%
降車	10	85	66	0	38	1,444	3,880	0	195	5,718
	0.2%	1.5%	1.2%	0.0%	0.7%	25.3%	67.9%	0.0%	3.4%	100.0%
乗降計	62	189	80	0	108	2,782	8,191	0	330	11,742
	0.5%	1.6%	0.7%	0.0%	0.9%	23.7%	69.8%	0.0%	2.8%	100.0%

（出典：第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査　京阪神都市圏交通計画協議会）



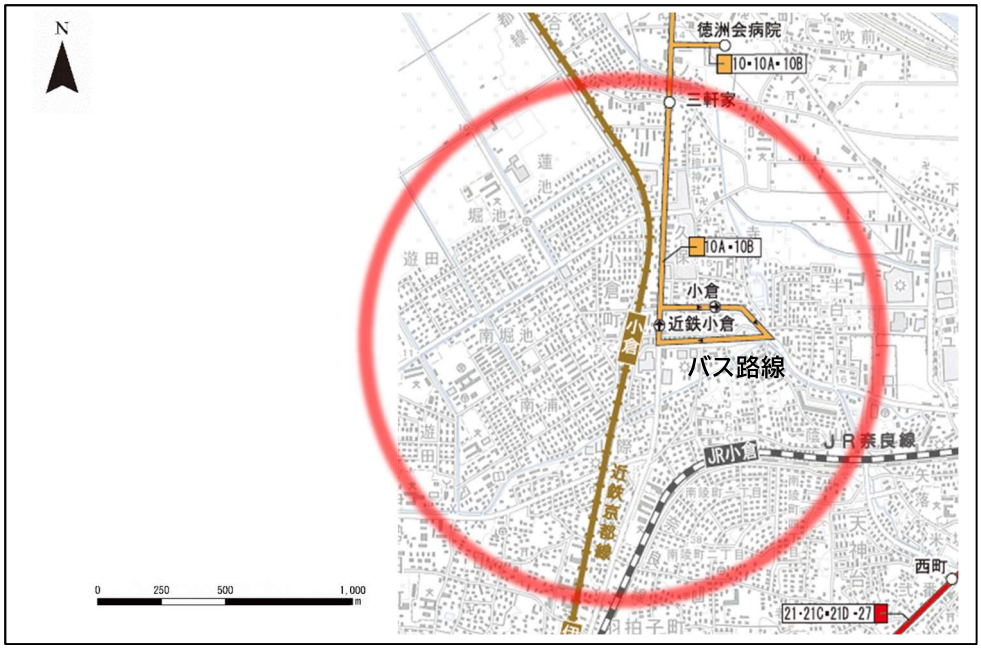
（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年９月実施））



近鉄小倉駅西側（市道南浦西浦線）におけるピーク時10分ごとの送迎停車台数

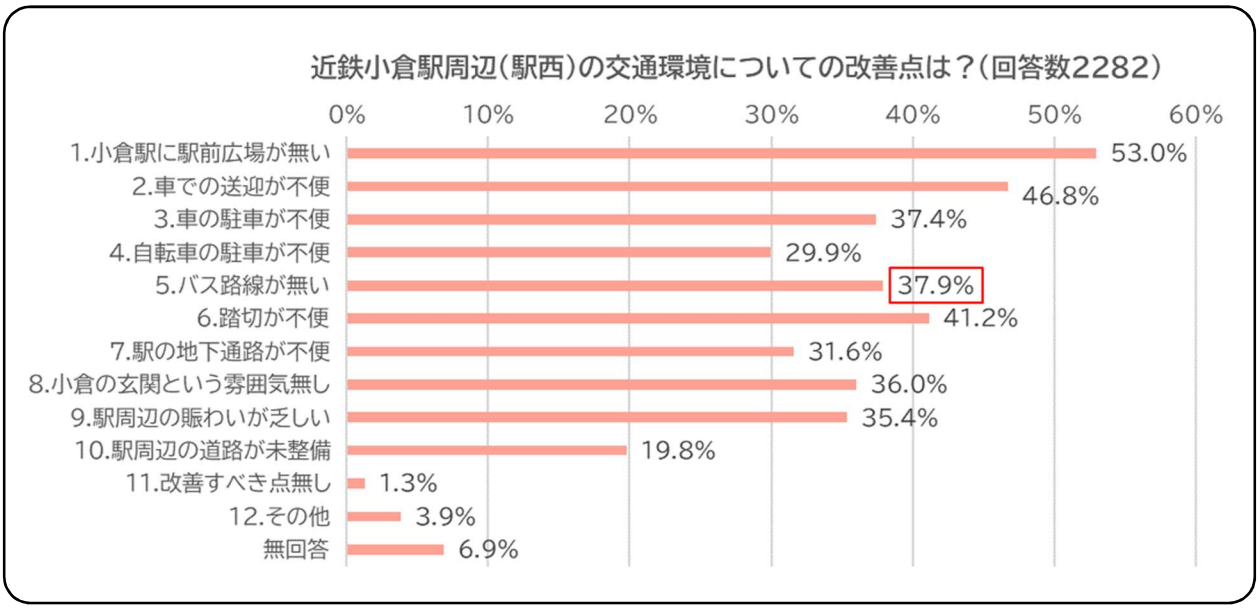
⑦ バス

本地区では近鉄小倉駅と近鉄向島駅をつなぐ京都京阪バスが 1 日 1 本運行しています。「近鉄小倉」のバス停は、近鉄小倉駅前に交通広場が整備されていないこともあって、駅から約 140m 離れた府道城陽宇治線沿いに設置されており、鉄道とバス間の結節性は良好とはいえません。



近鉄小倉駅周辺地区における鉄道敷及びバス運行路線

（出典：宇治市おでかけマップ（2019 年 8 月 4 日））

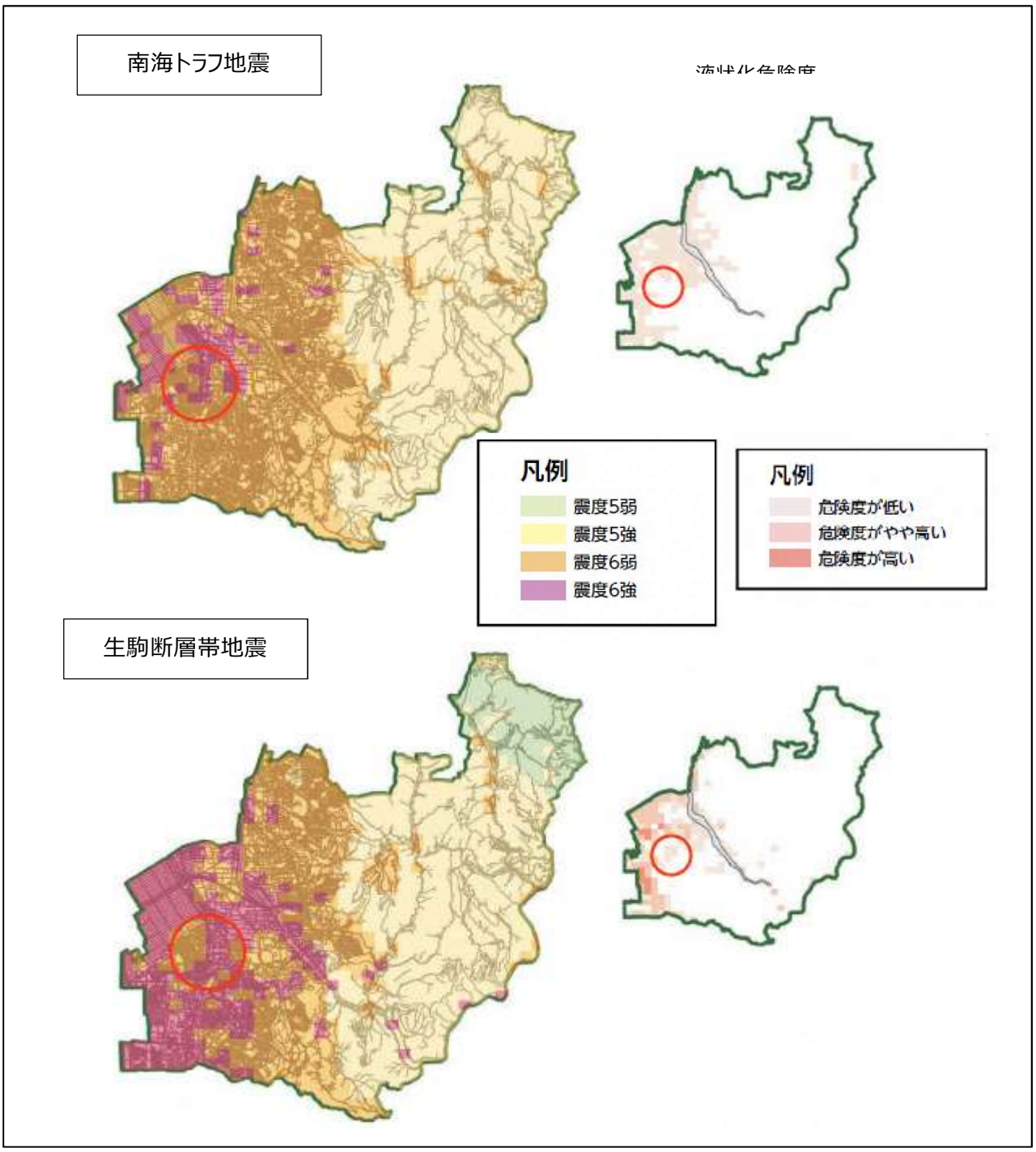


（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年 9 月実施））

3) 災害

① 地震

本地区は、地震及び液状化のリスクが宇治市の中で比較的高い地区で、生駒断層帯地震の震度は震度 6 弱から 6 強と想定されています。小規模木造建物が密集していることから倒壊や道路閉塞等の危険性が高く、液状化についても元々の干拓農地を宅地に転用した地区であるため注意が必要な地区です。



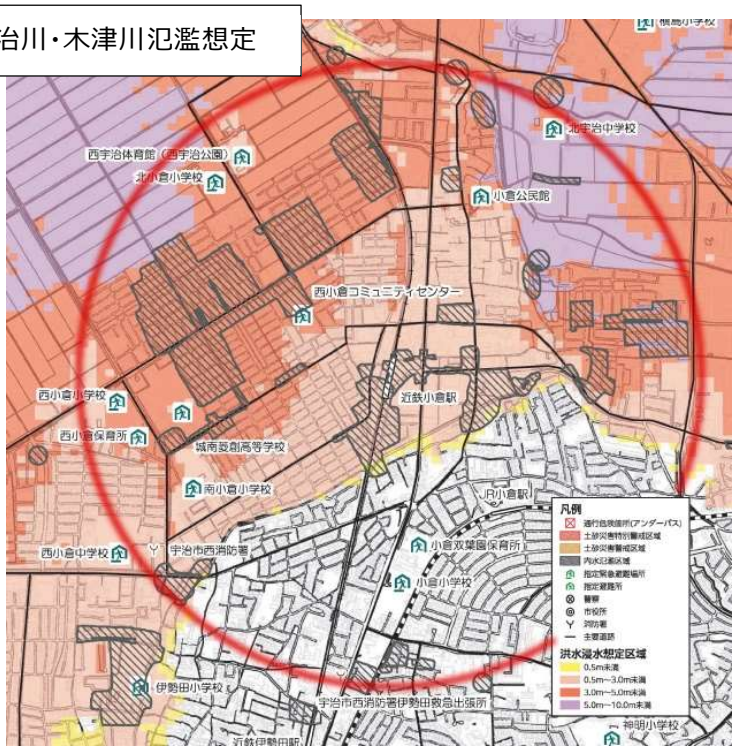
小倉地区の地震リスク（左：南海トラフ地震、右：生駒断層帯地震）

（出典:宇治市防災マップ(2018 年)）

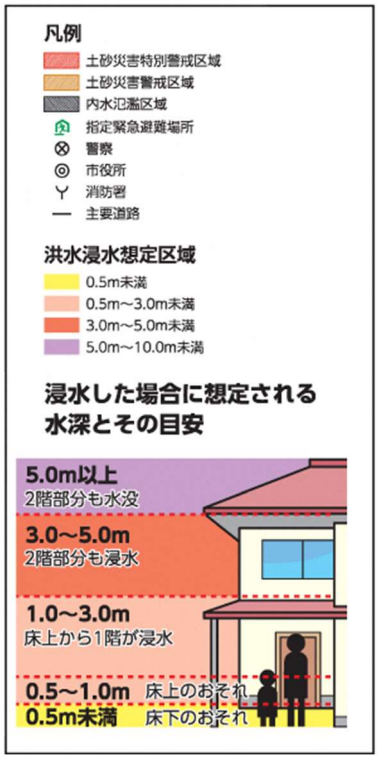
② 浸水災害

宇治川・古川が氾濫したいずれの場合でも、より標高が低くなっている地区北西部ほど浸水深も上昇し、地区のおよそ３分の１は２階部分も浸水する被害が想定されています。

宇治川・木津川氾濫想定



古川（井川・名木川含む）氾濫想定

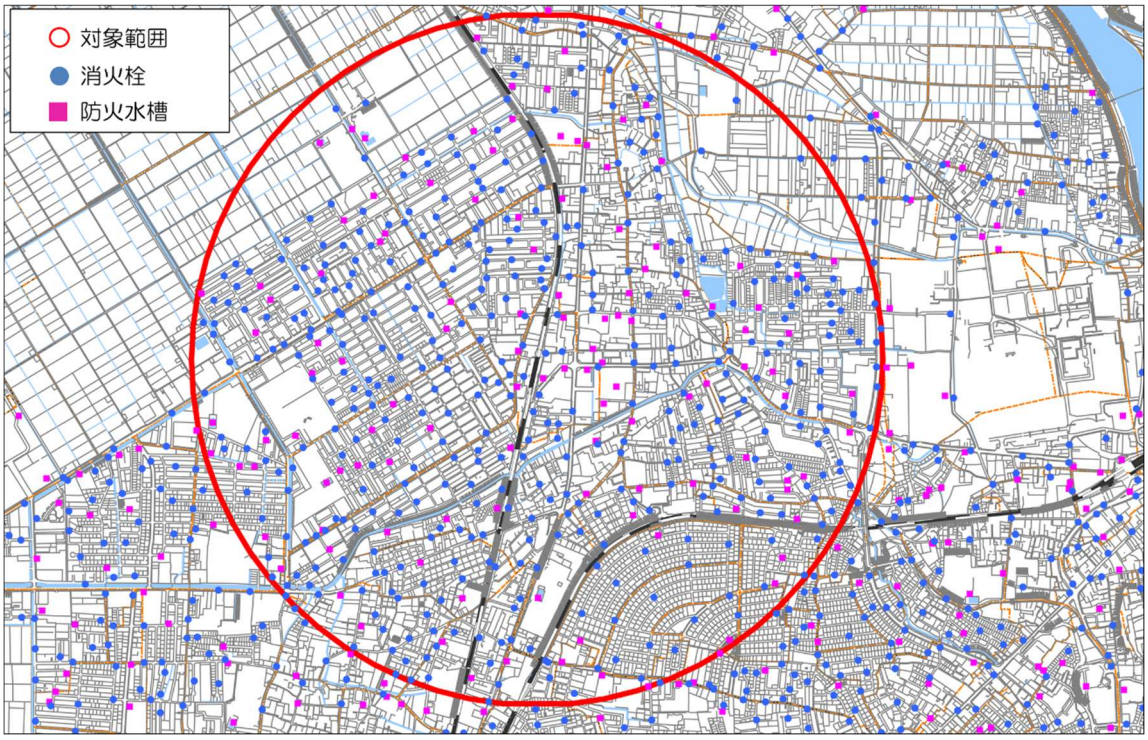


小倉地区の浸水リスク（上：宇治川、下：古川）

（出典：宇治市防災マップ（2018 年））

③ 火災

地区内の消防水利施設（消火栓・防火水槽）は、一般的な消防水利施設の設置基準を満たしており、現状の消火栓・防火水槽の配置で地区内の居住区域をカバーできています。



近鉄小倉駅周辺地区における消防水利施設分布図

(2) 地区の特性と課題の整理

1) 各ゾーンにおける課題・魅力等の整理

対象範囲を４つのゾーンに区分し、特性を次のとおり整理しています。

【エリア全体】

●人口

・市内の他駅と比べ、駅周辺の人口減少かつ高齢化が今後著しく進行すると予測

●商業

・住宅地に小規模な商業店舗や店舗併用住宅が多く、土地利用が混在

・市内の他駅と比べ、駅周辺には多くの商業店舗が集積

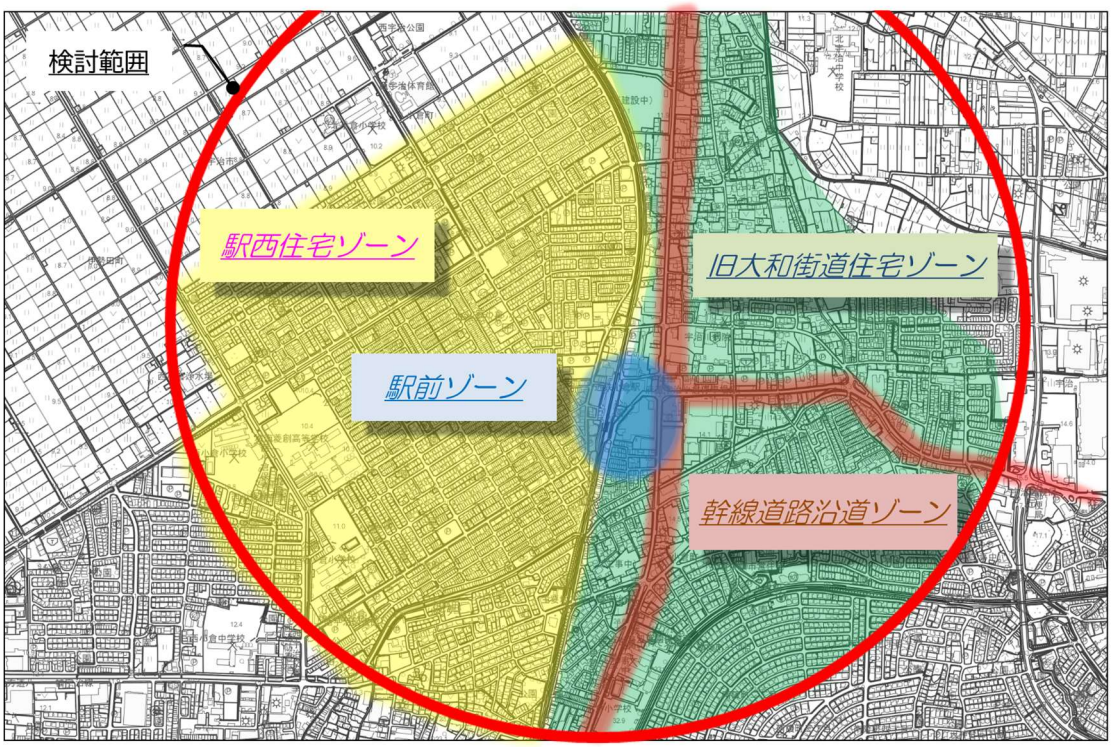
●災害

・内水、外水氾濫時の浸水リスクがある

●交通

・鉄道により東西の地域が分断されており歩行者、自動車とも移動・交流が不便

・鉄道以外の公共交通サービスが以前より低下



検討範囲とゾーン区分

各ゾーンの特性と課題

	特性	課題
駅前 ゾーン	・市内第2位の乗降客数がある主要駅の駅前 ・起伏が少なく各ゾーンから徒歩圏に位置	・駅の東西移動ルート(地下通路)が不便 ・駅前広場が未整備で送迎が不便 ・中規模商業店舗の閉鎖が目立つ
駅西住宅 ゾーン	・住宅と生活に密着した商業・生活サービス施設が独特に混在 ・路地に昔ながらのまちなみが滲みだしている ・ゾーン各所からスーパーまでは概ね徒歩圏	・他ゾーンと比べて内水・外水氾濫時の浸水リスクが高い ・老朽家屋が多く、地震時建物倒壊や火災延焼等のリスクが高い ・都市計画法施行前に土地利用が十分にコントロールされずに形成された市街地が多くある ・狭い私道が多く残っている
幹線道路沿道 ゾーン	・自動車アクセスに優れ、沿道には商業店舗も多く、市内外から多くの方が利用 ・本地区内のスーパーのほとんどが幹線道路沿道ゾーンに立地 ・府道城陽宇治線および宇治小倉停車場線の沿道商業地区	・ラッシュ時には渋滞が発生する
旧大和街道住宅 ゾーン	・旧大和街道沿いから広がる住宅地 ・近鉄小倉駅、JR小倉駅、府道城陽宇治線に近く、交通利便性が高い ・古くからの日本家屋や茶畑・茶問屋が見られ、歴史的なまちなみを緩やかに形成	・ラッシュ時には幹線道路で渋滞が発生し、旧大和街道への迂回車両が目立つ

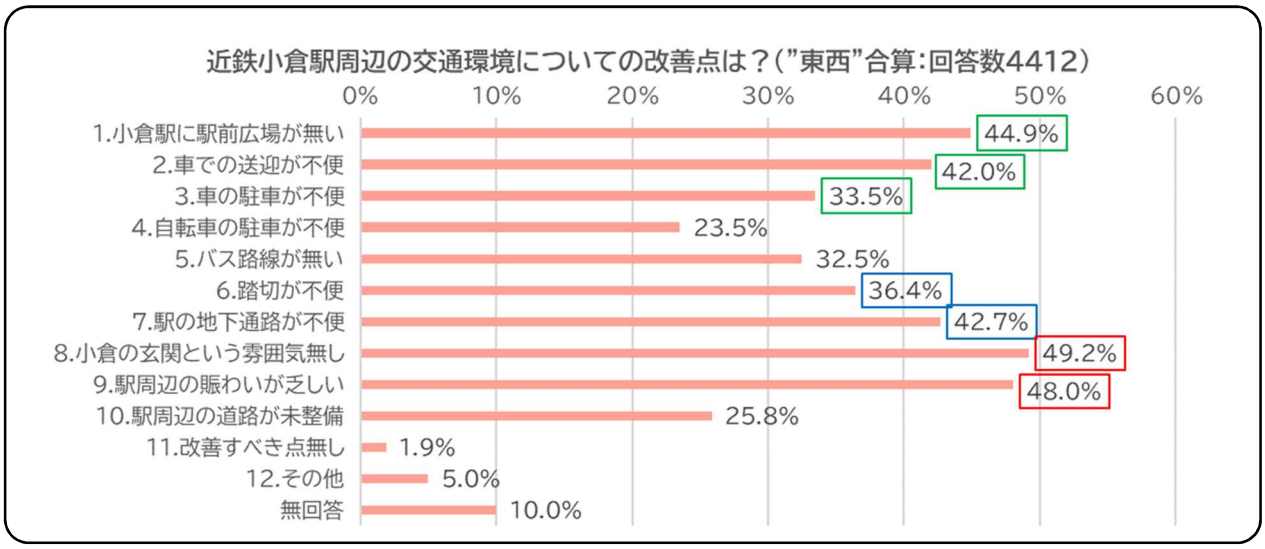
3.地区におけるまちづくりの基本方針

(1) まちづくりの方向性

まちの主な特性・課題より、各ゾーンのまちづくりの方向性を整理しています。

【駅前ゾーン】

» 駅アクセス性の改善
» 鉄道による地域分断改善
» まちの玄関にふさわしい にぎわいのある空間の創出



（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年９月実施））

【駅西住宅ゾーン】

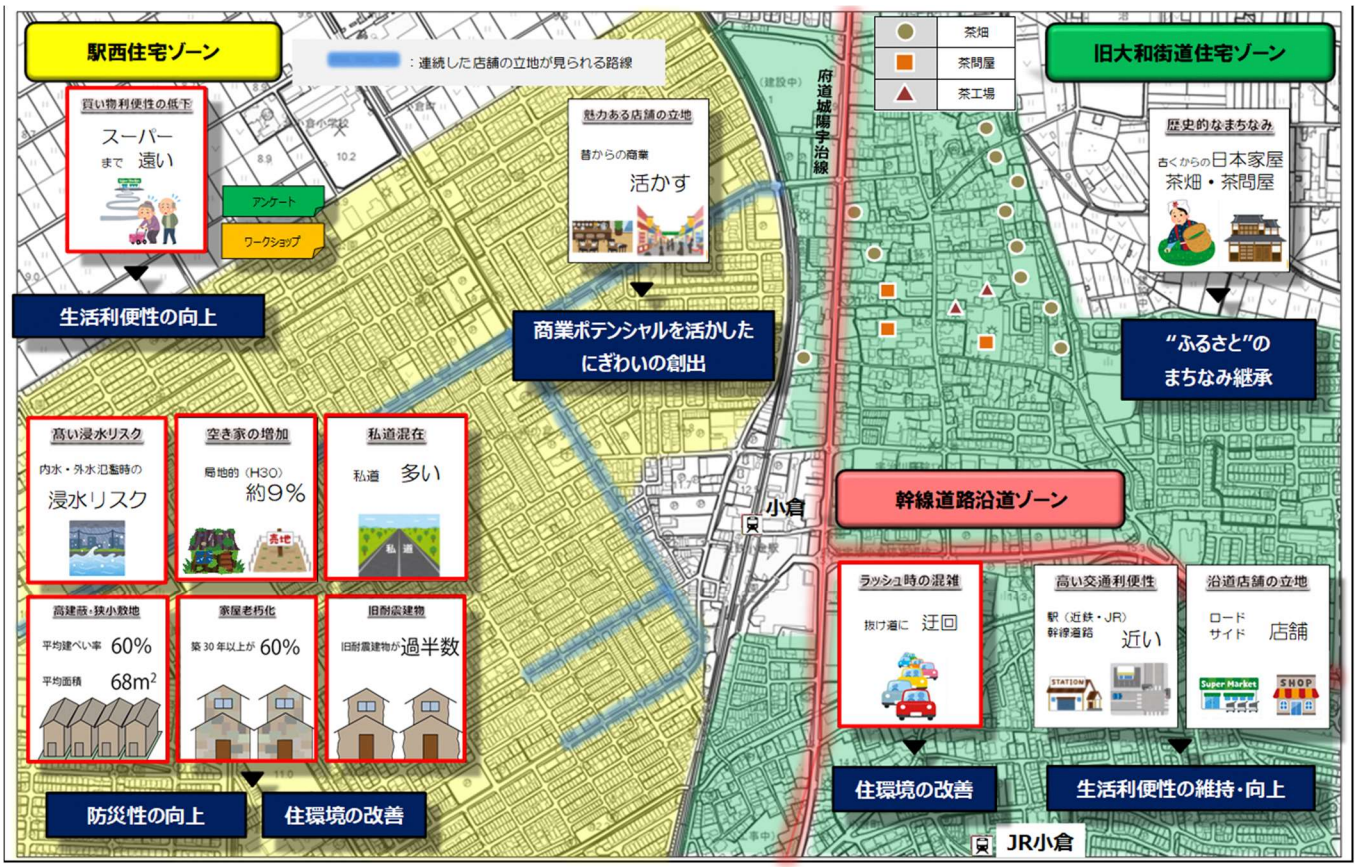
» 生活利便性の向上
» 商業ポテンシャルを活かしたにぎわいの創出
» 防災性の向上
» 住環境の改善

【幹線道路沿道ゾーン】

» 住環境の改善
» 生活利便性の維持・向上

【旧大和街道住宅ゾーン】

» “ふるさと”のまちなみ継承



(2) まちの将来像

まちづくりの方向性を基本に、各ゾーンで以下に掲げたまちの将来像を目指します。

【駅前ゾーン】

» バリアフリーで東西へアクセスしやすい駅
» 送迎エリアのあるアクセスしやすい駅前
» 商業施設などで人が集い にぎわう駅前

【駅西住宅ゾーン】

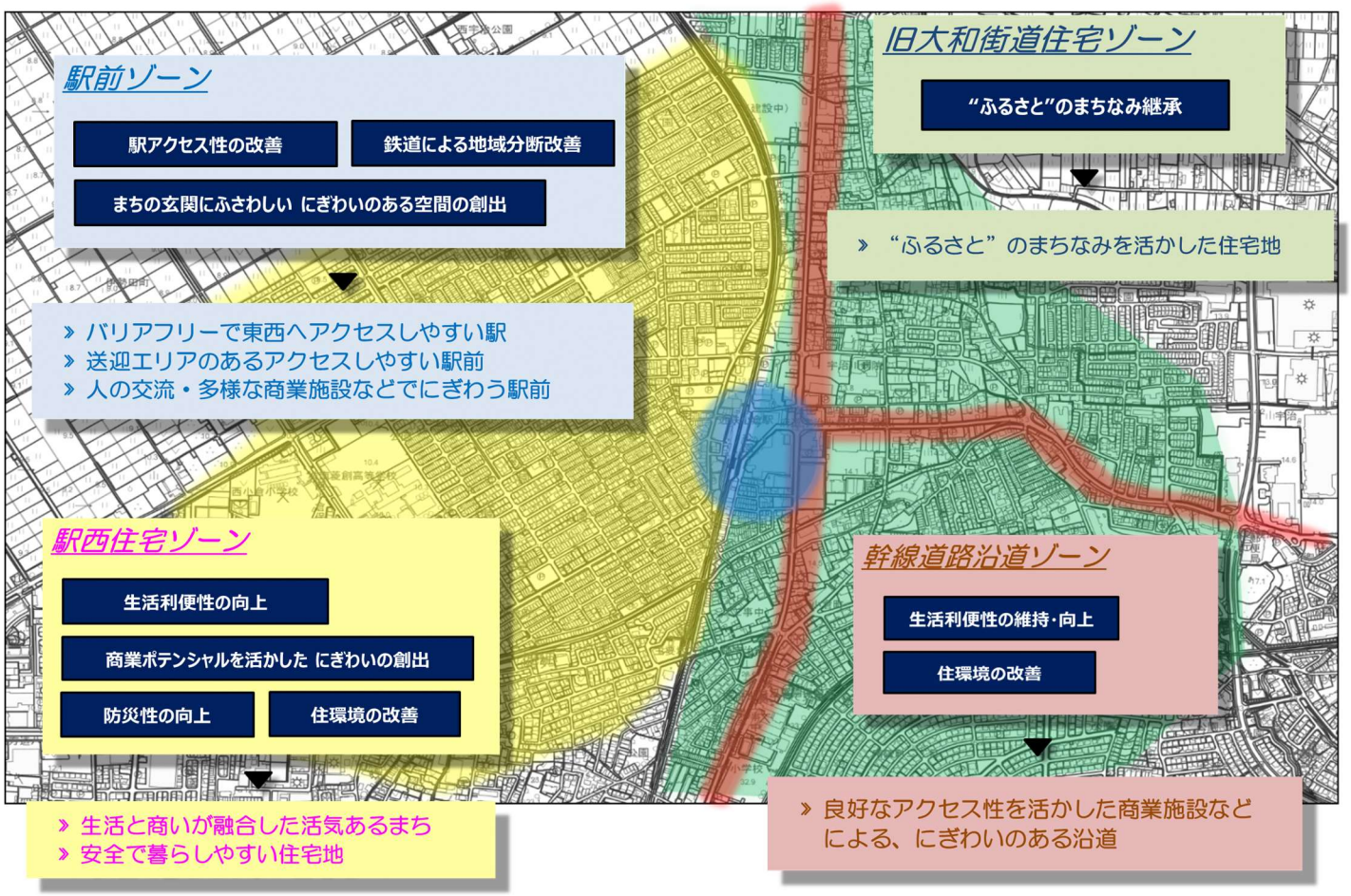
» 生活と商いが融合した活気あるまち
» 安全で暮らしやすい住宅地

【幹線道路沿道ゾーン】

» 良好なアクセス性を活かした商業施設などによる、にぎわいのある沿道

【旧大和街道住宅ゾーン】

» “ふるさと”のまちなみを活かした住宅地



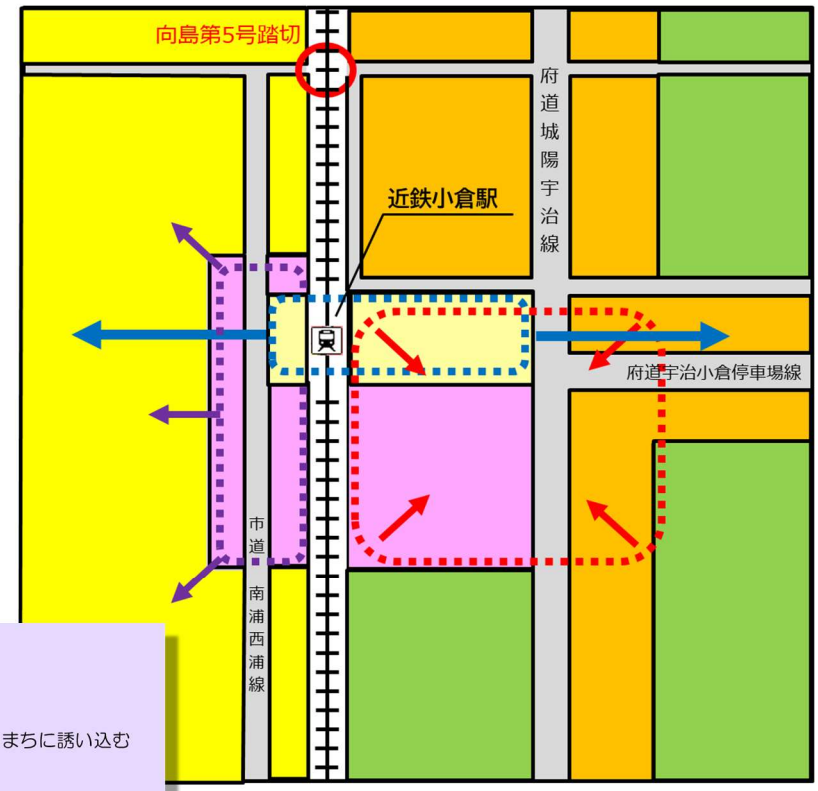
(3) 駅前ゾーンにおける各エリアの機能

駅前ゾーンを更に３つのエリアに分け、各エリアが有する機能を設定しています。

■駅前エリア(西)
「いざなう」

■駅と駅周辺エリア(交通広場)
「つなぐ」

■駅前エリア(東)
「あつめる」



駅前商業地
駅西住宅ゾーン
幹線道路沿道ゾーン
旧大和街道住宅ゾーン
交通広場

駅前エリア（西）　～ いざなう ～

生活と商いが融合した活気あるまちへ“いざなう”
ー駅西住宅ゾーンの玄関口として駅から人を誘導し、にぎわうまちに誘い込む

» 商業ポテンシャルを活かした、魅力ある店舗群の立地

駅と駅周辺エリア（交通広場）　～ つなぐ ～

まちの玄関として東西の地域を“つなぐ”
ー鉄道によって分断された駅西住宅ゾーンと幹線道路沿道ゾーン・旧大和街道住宅ゾーンをつなぐ

まちの玄関として道路と駅を“つなぐ”
ー駅と自家用車・自転車・バス・タクシー等※利用者をつなぐ

災害時の避難ルートとして東西の地域を“つなぐ”
ー災害時にバリアフリーで移動可能な避難経路を確保する

» 東西移動性（歩行者バリアフリー）の向上
» 【東】中距離エリアをカバーする交通結節機能の設置
» 【西】駅近傍に車の乗降環境を整備

駅前エリア（東）　～ あつめる ～

人を“集める”
ー地区に住む人、働く人、遊びに来る人が集う拠点をつくる

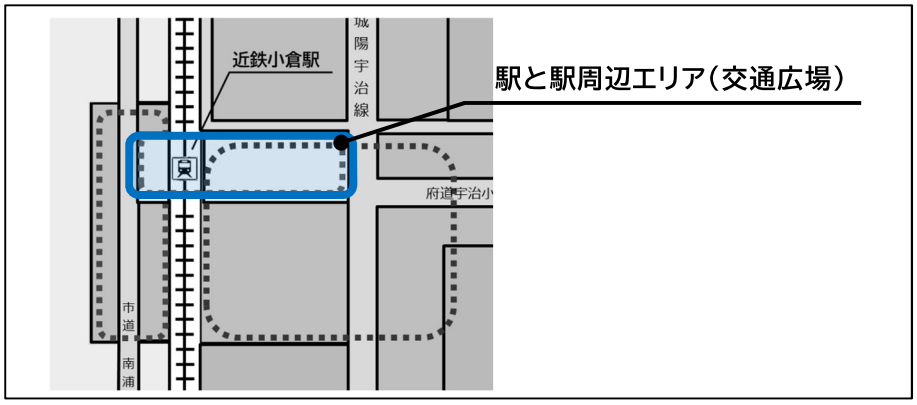
サービスを“集める”
ー地域拠点としてふさわしい機能を集め、駅を中心とした暮らしやすいまちを目指す

» 商業施設や住居など周辺環境と調和した施設で、にぎわいを創出

(4) 具体的な取り組み方針

課題に対する将来像の実現のため具体的な取り組み方針を検討しました。本地区が抱える課題について、短期（早期）に検討すべき課題と中長期に着手する課題とに分類することで、事業の優先度を明確にし、持続的に発展するまちを目指します。

1) 「短期（早期）に検討すべき課題」に対する取組み方針



駅と駅周辺エリア

① 駅前広場整備の検討（駅西口）

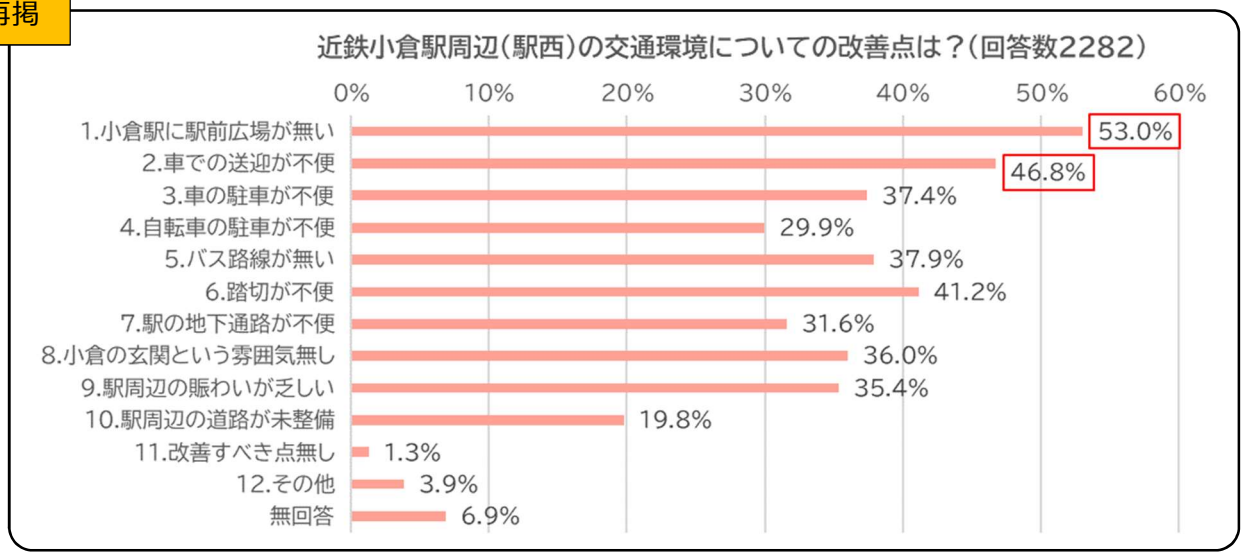
●アンケート調査結果（R1）

駅前西側の改善点として求められていることは、

・駅前広場がない

・車での送迎が不便

再掲



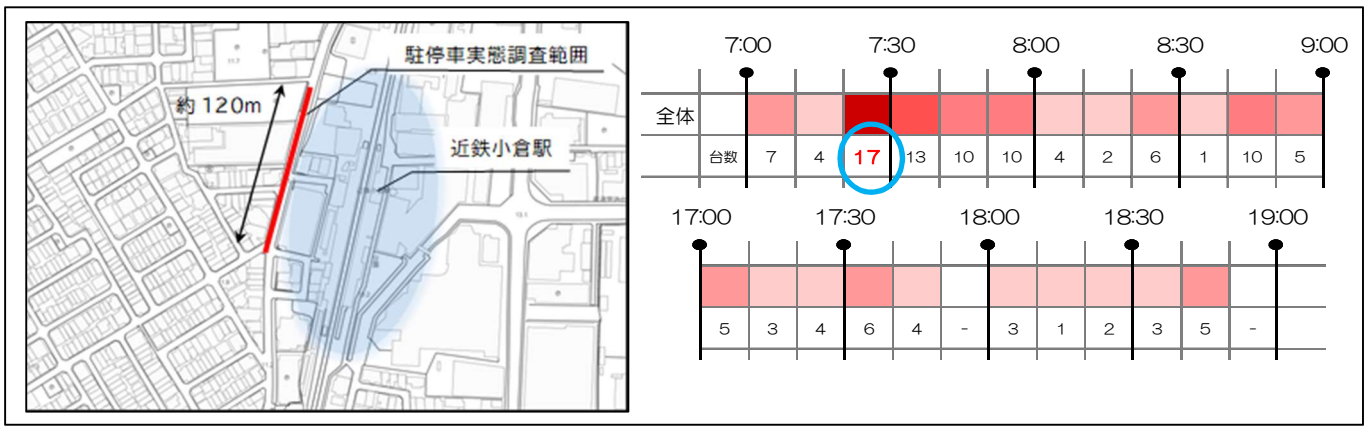
（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年９月実施））

●ワークショップ（H30、R1）

駅前広場の整備をはじめとした車の乗降環境の整備を求める声が多数ありました。

●地域の実態（R2）

駅西側における路上駐停車の実態調査（簡易目視調査：R2）として、朝夕の送迎実態について調査。特に午前７時から午前９時のうち、10分間で17台が道路上に停車する時間帯もありました。（送迎車の約90%が１分以内の短時間停車）



（出典：R2 近鉄小倉駅周辺路上駐停車実態調査（簡易目視））

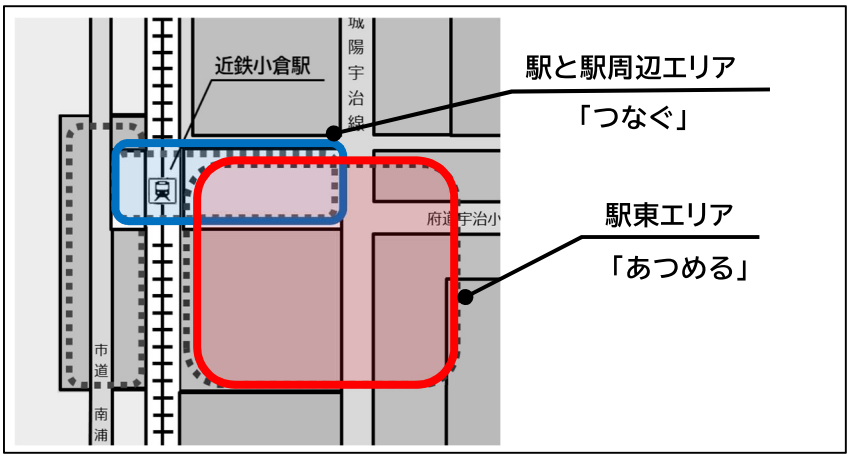
駅西口の駅前広場整備については、地域の実態や、いただいたご意見を参考に“駅と駅周辺エリア”における「つなぐ」機能の強化を目指すこととし、令和３年４月に事業用地を宇治市が取得しました。取得した用地を活用し、駅前広場整備も含めた交通結節機能の強化に向け取り組みます。

●交通結節機能（道路と駅を“つなぐ”）の強化
・駅西口の北側で駅前広場を整備
（駅と車両（自家用車・タクシー）利用者をつなぐ）
・駅西口の南側で市営駐輪場を整備
（駅と車両（自転車）利用者をつなぐ）

駅西口の整備イメージ

② 駅前広場整備の検討（駅東口）

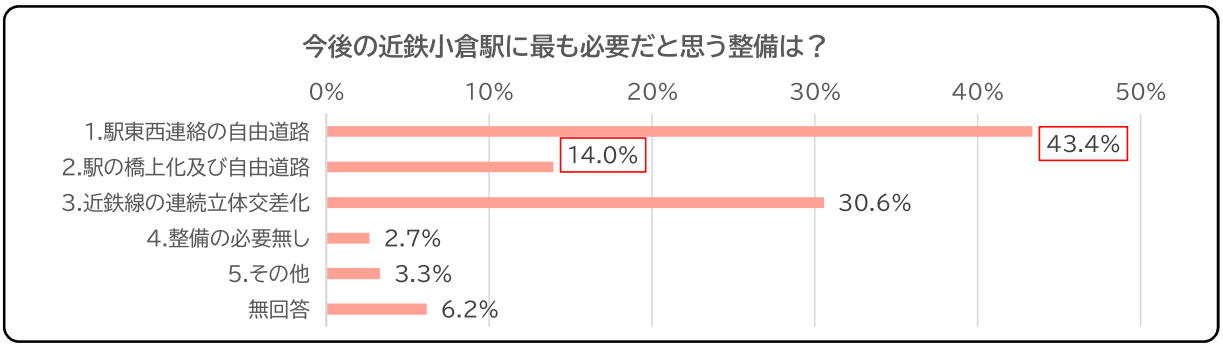
駅東口の駅前広場の整備については、“駅と駅周辺エリア”における「つなぐ」機能の強化とともに、“駅東エリア”の「あつめる」機能を果たすためにも必要であり、土地所有者や周辺関係者へのまちの将来像に沿った土地利用の協力要請など、事業の実現に向け意見交換を行っていきます。



「駅と駅周辺エリア」と「駅東エリア」

③ 駅舎整備の検討

アンケート調査やワークショップでも多くご意見をいただいた駅東西の移動の改善」のため、関係機関との協議を重ねることで事業の実現性も確認し、駅東西の移動の改善を目指します。



（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年９月実施））

●委員会での検討経過

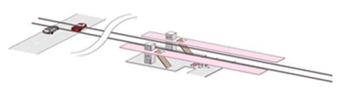
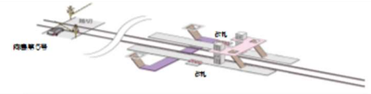
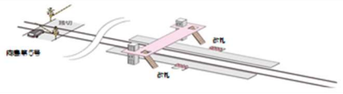
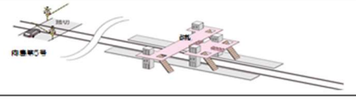
■第２回（R2.6.25）：代表的な４手法の紹介
→　代表的な４手法の特徴等について紹介

■第３回（R2.10.16）：４手法の比較検討（１）
４つの手法について事業効果、実現性などの面から比較
→　委員意見を踏まえ、詳細な資料へ修正を。

■第４回（R３.2.24）：４手法の比較検討（２）
①連続立体交差
実施できると事業効果は大きいが、現時点で市が主体的にまちづくりの課題に取り組んでいける手法ではない。超長期的に検討する可能性は否定しない。
②駅構内跨線橋
「地域分断改善」という本来の目的達成ができない。
③跨線自由通路または④橋上駅舎
宇治市が主体的にまちづくりに取り組んでいける手法であり、この２つで検討を進めていく。

■第６回（R３.10.15）：２手法（③、④）の比較検討

駅東西の移動の改善のための手法 （第4回検討委員会(R3.2.24)後の比較検討内容）

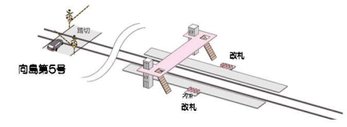
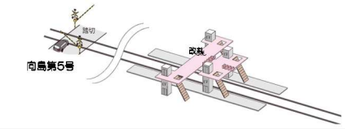
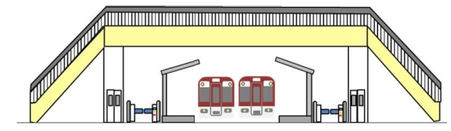
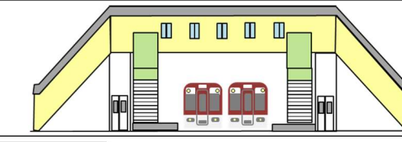
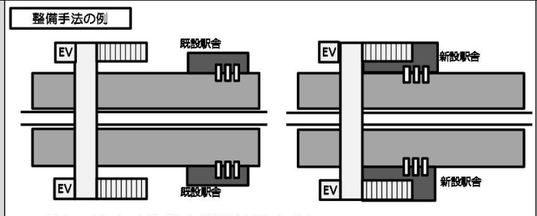
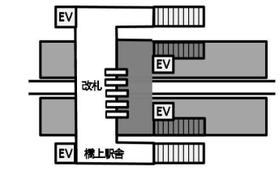
手法案				①連続立体交差	②駅構内跨線橋	③跨線自由通路	④橋上駅舎
概要							
事業効果	まちの発展に関する効果	地域分断改善	歩行者の円滑な通行	駅東西の安全で円滑な平面移動が可能となる。	ホーム間移動は可能となるが、鉄道利用者にのみ有益な改良となる。	自由通路部分を通行することで、駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。	
			自動車の円滑な通行	鉄道が高架構造となり、すべての踏切が解消。	道路と鉄道が平面交差する状況は変わらず、改善はない。		
		歩行者の回遊性		歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。	駅構外への波及効果はなく、歩行者の回遊性は向上しない。	歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。	
		関連事業の誘発 商業活動等への波及		区画整理事業等の面的整備が一体的に実施され、新規出店等による商業活動の活性化が期待できる。	駅構外への波及効果はなく、商業活動への波及効果も見込めない。	人の東西移動が活発となり、既存商業施設での商業活性化が期待できる。	駅舎改築をはじめとする駅周辺整備によるまちの魅力の高まりなどによる人の東西移動の活発化により、既存商業施設での商業活動の活性化が期待できる。
	安全なまちの形成に関する効果	バリアフリー化の推進		鉄道が高架構造となり、駅東西の移動はバリアフリー化される。	駅構内のみバリアフリー化される。地下通路は残り、駅東西の移動はバリアフリーとはならない。	自由通路部分へ上がる（エレベータ、エスカレーター）必要はあるが、駅東西の移動はバリアフリー化される。	
		避難経路の確保		鉄道が高架構造となり、すべての踏切が解消され、安全な避難経路が新たに確保できる。	地下道部分の浸水可能性は残る。	避難情報により事前に避難する場合の経路として通行が可能となる。	跨線通路部分については、避難情報により事前に避難する経路として通行が可能となる。
	鉄道事業者への効果	駅舎の改善		駅舎を改築することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。	駅舎は既存利用のため改善はない。		駅舎を改築することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。
まちの将来像の実現性	駅と駅周辺エリア		つなぐ	東側または両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。	跨線橋は駅構内をつなぐのみで地下通路は残り、東西の地域をつなぐ機能および防災機能の向上にはならない。	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。
	駅前エリア（東）		あつめる	自動車・歩行者の円滑な通行が可能となり、「人を集める」、「サービスを集める」ことが一層進む。	跨線橋設置による駅構外への影響はなく、駅前広場を整備しても駅前エリア（東）の「あつめる」効果へほとんど波及しない。	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる。	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる。
	駅前エリア（西）		いざなう	歩行者の円滑な通行が可能となることで、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。	跨線橋設置による駅構外への影響はなく、駅前広場を整備しても駅前エリア（西）へ「いざなう」機会は変わらない。	両側の改札口は現状のままで、駅西側へのアクセス性は現状とあまり変わらない。	改札口が線路上部に集約されることで、例えば京都方面からの降車客が、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。
経済性・事業期間	概算事業費（用地費込み）			**約400～550億円** 他都市の複数事例より（事業延長L=2.0～2.8km）。 用地補償費を含む。	**約30～40億円** 両側の駅前広場整備工事費および用地補償費を含む。		
	概ねの事業期間		工事期間（工事着手～完了）	**約10～20年** （用地取得などにかかる期間は含まない）	**約10カ月**	**約1年** （用地取得などにかかる期間は含まない）	**約2年** （用地取得などにかかる期間は含まない）
			都市計画決定までに要する期間	**5年以上**	**なし**	**約2～3年**	

▼ ▼ ▼ ▼

手法案		①連続立体交差	②駅構内跨線橋	③跨線自由通路	④橋上駅舎
評価	事業効果	最も大きい	ほとんどない	大きい	より大きい
	まちの将来像の実現性	大きく寄与する	寄与しない	寄与する	より寄与する
	経済性・事業期間	多大な費用を要し、効果発現までに長期間を要する	事業費は抑制できるが、そもそも「地域分断改善」という本来の目的に対する効果がほとんどない	事業費をより抑制でき、早期の効果発現が期待できる	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる
第4回検討委員会での検討結果		実施できると事業効果は大きいが、経済性・事業効果を鑑みると、現時点で市が主体的にまちづくりの課題に取り組んでいける手法ではない。超長期的に検討する可能性は否定しない。	「地域分断改善」という本来の目的に対する効果がほとんどないため、検討の対象としない。	検討委員会で検討していく基本構想（案）としては③、④の手法をを中心として検討していく。両手法について、もう少し詳細に比較検討し、望ましい手法を絞り込んでいく。	

「③跨線自由通路」または**「④橋上駅舎」**で検討を進めていく。

駅東西の移動の改善のための手法（第６回検討委員会（R3.10.15）後の検討内容）

手法案		③跨線自由通路	④橋上駅舎
概略図			
概要図 （図は簡単にイメージを示すためのもので、設備等の配置・向き・大きさなどを確定するものではありません。）	立面図（イメージ）		
	平面図(イメージ)	整備手法の例  ・現在の駅舎や改札を継続使用するケース ・現在の駅舎や改札を撤去改良するケース　etc・・	整備手法の例  ・現在の駅舎や改札を撤去し、改良するケース （改札は軌道上へ移設する。） etc・・

経済性 事業期間	概算事業費 （事例より・用地費除く）		約5～10億円（自由通路） ※駅舎を改良する場合は、その費用が追加で必要	約15～20億円（自由通路＋駅舎）
	概ねの事業期間	都市計画決定までに要する期間	1～2年	
		工事期間 （工事着手～完了）	約1年　（用地取得などにかかる期間は含まない）	約2年　（用地取得などにかかる期間は含まない）

第4回での評価	事業効果		大きい	より大きい
	まちの将来像の実現性		寄与する	より寄与する
	経済性・事業期間		事業費をより抑制でき、早期の効果発現が期待できる	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる

事業効果	まちの発展に関する効果	東西移動改善	歩行者の円滑な通行	自由通路部分を通行することで、駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。	
			自動車の円滑な通行	道路と鉄道が平面交差する状況は変わらず、改善はない。	
		歩行者の回遊性		歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。	
		関連事業の誘発 商業活動等への波及		人の東西移動が活発となり、既存商業施設での商業活性化が期待できる。駅舎を改良する場合は、それによる魅力の高まりも期待できる。	駅舎改築をはじめとする駅周辺整備によるまちの魅力の高まりなどによる人の東西移動の活発化により、既存商業施設での商業活動の活性化が期待できる。
		駅前広場用地 との接続		改札が現在の位置に残る場合、必要な交通機能は確保できるが、階段などの設置範囲に制約が生じ、駅前広場の歩行者空間・オープンスペースを最大限活用できない可能性がある。駅舎と改札を改良する場合は、それらの制約がなくなる可能性がある。	改札等を改良（撤去・移設）することで、階段などをコンパクトに収めることができ、駅前広場の歩行者空間・オープンスペースを広く確保できる。
		自由通路部分の 利活用		「自由通路部分」は通路としての機能のみで必要最小限の幅員となることが想定される。そのスペースの利活用としては、壁面への広告掲示等が考えられる。	駅利用者及び自由通路通行者のすべてが「自由通路部分」を通過するため、その空間を店舗利用、広報・企業広告、待合スペース等で多目的に利活用することもできる。
	安全なまちの形成に関する効果	バリアフリー化の推進		自由通路部分へ上がる（エレベータ、エスカレーター）必要はあるが、駅東西の移動はバリアフリー化される。	
		避難経路の確保		自由通路部分が避難情報により事前に避難する場合の経路として通行が可能となる。	
		より安全な軌道横断経路		既存踏切以外に自由通路が整備されることで、より安全な軌道横断ルートが選択可能となる。	
	鉄道利用者への効果	駅機能の利便性		改札が現在の位置に残る場合、駅の機能は現状と変わらず、自由通路と改札が離れる可能性がある。駅舎と改札を改良する場合は、より効率的な導線とできる可能性がある。	トイレなど一部機能を集約することができる可能性がある。自由通路と改札は近接する。
		改札へのアクセス		往・復のどちらかは平面でのアクセスが可能。	往・復のいずれにおいても上下移動が必要となる。
		駅舎の改善		駅舎を改良する場合は、駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。	駅舎を改築することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。

まちの将来像の実現性	駅と駅周辺エリア	つなぐ	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。	
	駅前エリア（東）	あつめる	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる。	
	駅前エリア（西）	いざなう	両側の改札口は現状のままで、駅西側へのアクセス性は現状とあまり変わらない。	改札口が線路上部に集約されることで、例えば京都方面からの降車客が、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。

2) 「中長期に検討すべき課題」に対する取組み方針

各ゾーンの特性・課題を踏まえた将来像の実現に向けて、「にぎわい」・「くらし」の視点から各ゾーンにおける具体的な取り組み方針を検討しました。

にぎわい

駅前ゾーン

特性・課題

多くの乗降客

H30
約17,000人

商業施設撤退

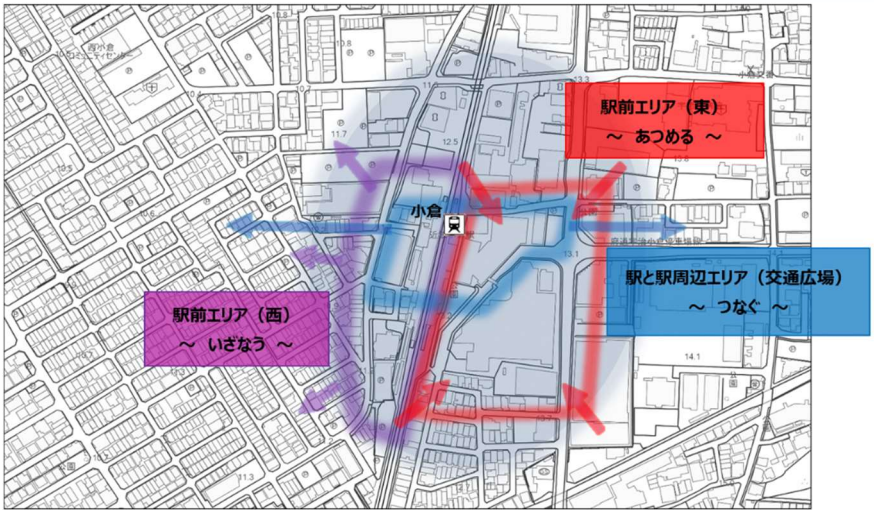
近隣店舗
の相次ぐ 閉店

まちづくりの方向性

まちの玄関にふさわしい
にぎわいのある空間の創出

まちの将来像

人の交流・多様な商業施設などで
にぎわう駅前



具体的な取り組み方針

駅前商業地の活用
（駅東）
"あつめる"ポテンシャルのある商業施設等の立地を促す

事業者への"まちの将来像"に沿った土地利用の協力要請
（要請例）
- ●にぎわい創出施設：商業施設・店舗・文化施設等
- ●オープンスペースの創出：公開空地

駅前商業地の活用
（駅西）
"いざなう"ための駅西口既存店舗によるまちの活性化

小規模商業の振興
商店組合等の連携を活用した駅東西に立地する小規模店舗の連なり・つながりによるまちの活性化

宇治市産業戦略に基づく支援等

●事業のしやすい環境づくり
＞商店街等への補助
・・・イベントや共有施設の設置、情報発信事業への補助
●市内産業の情報発信
＞魅力的な市内企業情報の発信
・・・市内企業や市内産品等を情報発信するための
パンフレットやウェブサイトの作成
＞商店街の活性化支援
・・・商店街等の情報発信や消費拡大に向けた取り組みへの支援
●事業の担い手の確保
＞新規起業家への開業資金の補助
・・・新たに起業する人や第二創業を行う人に対して、その経費の一部を補助

駅西住宅ゾーン

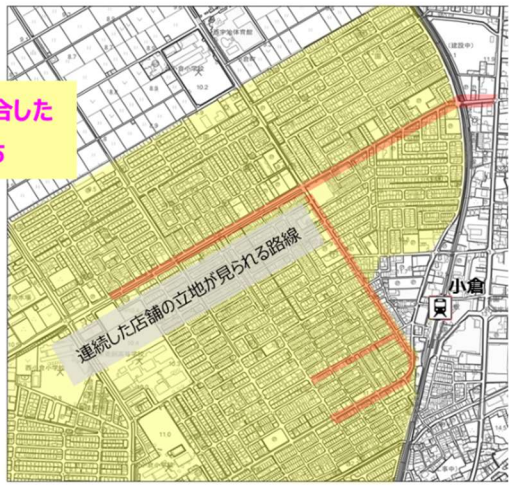
特性・課題

まちづくりの方向性

- 商業ポテンシャルを活かしたにぎわいの創出
- 生活利便性の向上

まちの将来像

生活と商いが融合した活気あるまち



具体的な取り組み方針

小規模商業の振興

商店組合等の連携を活用した駅東西に立地する小規模店舗の連なり・つながりによるまちの活性化

宇治市産業戦略に基づく支援等

- ●事業のしやすい環境づくり
  - ＞商店街等への補助
    - ・・・イベントや共有施設の設置、情報発信事業への補助
- ●市内産業の情報発信
  - ＞魅力的な市内企業情報の発信
    - ・・・市内企業や市内産品等を情報発信するための パンフレットやウェブサイトの作成
  - ＞商店街の活性化支援
    - ・・・商店街等の情報発信や消費拡大に向けた取り組みへの支援
- ●事業の担い手の確保
  - ＞新規起業家への開業資金の補助
    - ・・・新たに起業する人や第二創業を行う人に対して、その経費の一部を補助

幹線道路沿道ゾーン

特性・課題

まちづくりの方向性

- 生活利便性の維持・向上

まちの将来像

良好なアクセス性を活かした商業施設などによるにぎわいのある沿道

具体的な取り組み方針

商業施設などによる沿道のにぎわい創出

駅前のにぎわい拡大との相乗効果による沿道の活性化

- ・駅における交通結節機能の向上 → 沿道ゾーンへのアクセス機会の増大
- ・駅周辺の活性化 → 沿道ゾーンでの生活利便施設の需要増

まちの成長に伴う更なるにぎわい創出施設の立地誘導

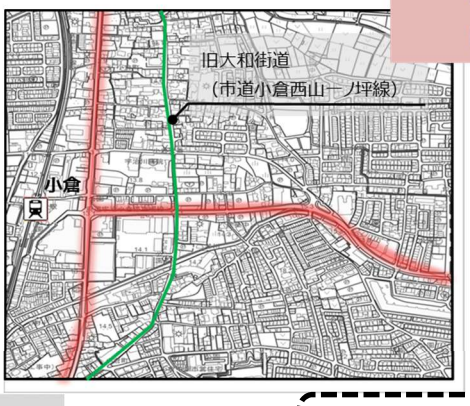
くらし

幹線道路沿道ゾーン

特性・課題

まちづくりの方向性

住環境の改善



まちの将来像

良好なアクセス性を活かした商業施設などによるにぎわいのある沿道

具体的な取り組み方針

良好なアクセス性の維持・向上
交通安全対策事業等の推進

歩行者安全対策の実施

- 旧大和街道（市道小倉西山一ノ坪線）の歩行者安全対策（実施済み）

交通渋滞の解消

- 道路の安全性・快適性向上のための道路改良の検討

通過交通の低減

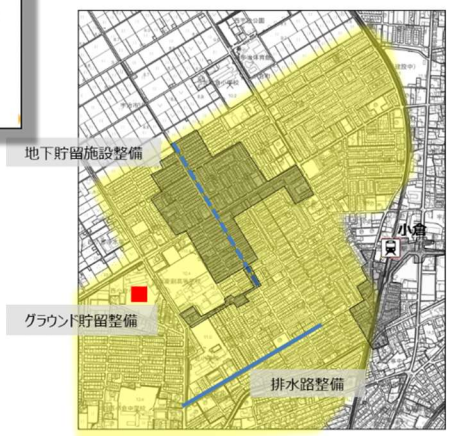
- 周辺土地利用の変化に対応できる道路網の検討

駅西住宅ゾーン

特性・課題

まちづくりの方向性

防災性の向上



まちの将来像

安全で暮らしやすい住宅地

具体的な取り組み方針

継続的な浸水対策
宇治市公共下水道（洛南処理区）雨水排除計画による雨水対策事業の実施

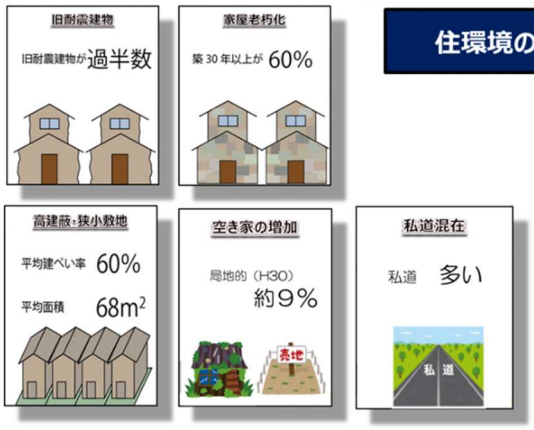
雨水流出抑制施設等の整備

局地的豪雨の際に一時的に雨水を貯留することにより、排水路の負担を軽減し、浸水リスクの低減に努める

- グラウンド貯留の整備
  - ＞西小倉小学校：H29実施済み
    グラウンドに2,100㎥の雨水を貯留
- 地下貯留施設の整備
  - ＞小倉町堀池地区：R3実施中
    道路の地下にΦ2,400mmの貯留管を設置
    2,400㎥の雨水を貯留
- 排水路の整備
  - ＞市道南浦西浦線：H27～H30実施済み
    既存排水路の負担軽減のため、道路の地下にΦ700mmのバイパス管を設置

駅西住宅ゾーン

特性・課題

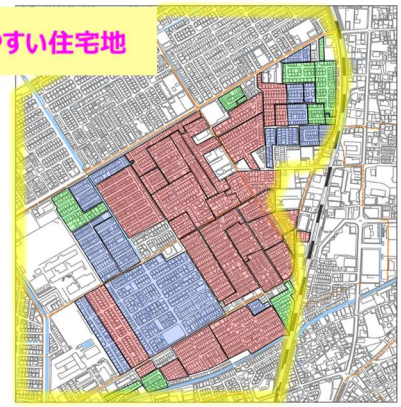


まちづくりの方向性

住環境の改善

まちの将来像

安全で暮らしやすい住宅地



具体的な取り組み方針

住宅ストックの質向上と活用促進
管理やリフォーム等の推進による住宅ストックの質の向上、流通・利活用の促進

宇治市空き家等対策計画に基づく支援等

- 管理不全な空き家等の発生抑止
  - ＞空き家等に関する市民意識の啓発や制度の周知に努め、適正な管理が行われていない空き家等の発生を抑止し、地域住民の生活環境を保全
- 空き家等の流通・利活用の促進
  - ＞地域ごとの需要を踏まえた空き家等の流通や利活用に結びつくような情報提供や相談体制の充実

土地境界の明確化

- 土地境界の明確化などによる土地利用、不動産流通促進の後押し

地区内道路（私道）の市道認定
私道の市道認定の取り組み促進

宇治市市道認定基準等に関する要綱の改正（H30）

- 市道認定基準の見直しなどによる私道の市道認定の後押し
  - ＞自治会等が認定申請への取り組みを起こしやすくなる
  - ＞すでに取り組みがスタートしているものの取り組みが停滞している自治会等の負担を軽減

旧大和街道住宅ゾーン

特性・課題

まちづくりの方向性

“ふるさと”のまちなみ継承

まちの将来像

“ふるさと”のまちなみを活かした住宅地

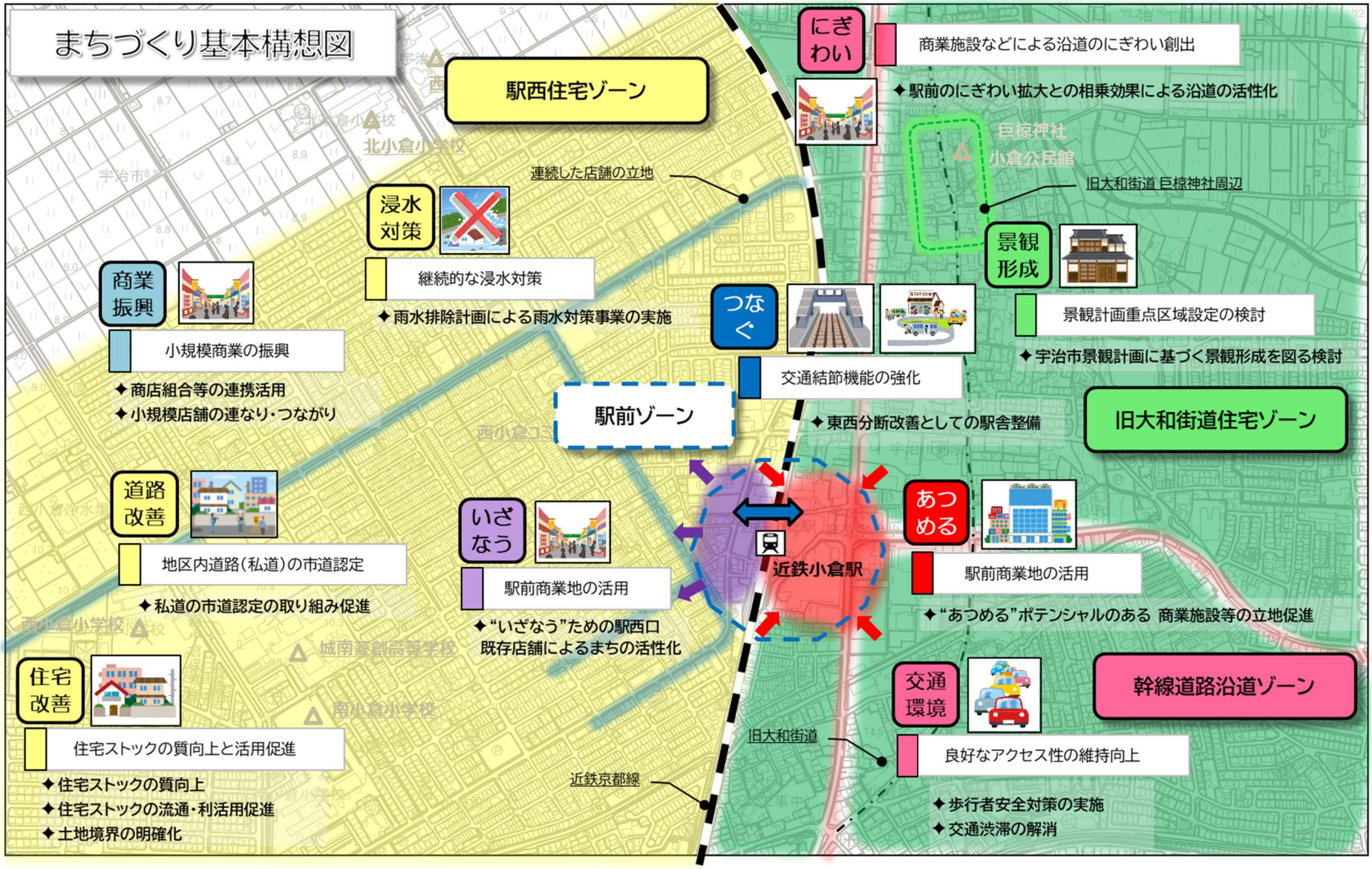
具体的な取り組み方針

景観計画重点区域設定の検討
旧大和街道の巨椋神社周辺において景観計画等により景観形成を図る検討

宇治市景観計画に基づく検討

- 景観計画重点区域の拡大検討
- 景観重要建造物の指定（景観形成を意識した改修）

（５）まちづくり基本構想図



4.基本構想の実現に向けて

(1) 構想の実現に向けた取り組み手法「段階的なまちづくり」

1) 段階的な取り組み

以下に具体的な取り組み方針と取り組み時期のイメージを示しています。これらは行政主導で実施できるものと、住民や事業者の皆様の取組を促進・支援していくもの、まちの発展による相乗効果を期待するものなど様々です。現在のまちの魅力の増進やまちの課題解決に取り組みながら、現在考えうる取り組み方針に固執することなく、変化に柔軟に対応していくことが重要となってきます。

段階的な取り組みのイメージ

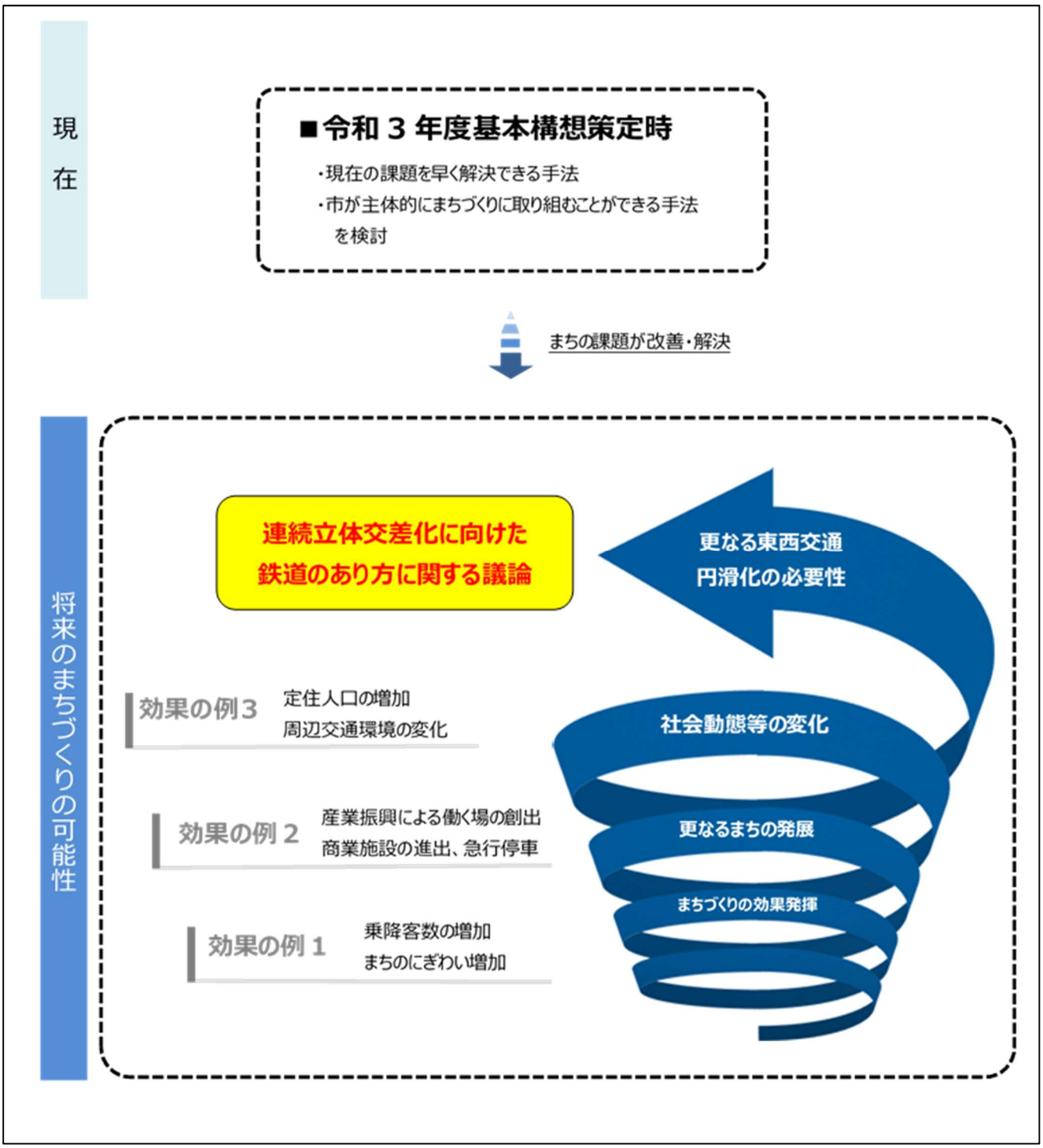
区分	取り組み方針	近鉄小倉駅周辺地区における具体的な取り組み内容	取り組み着手時期の目標イメージ			ゾーン	
			早期	中期	長期		
にぎわい	交通結節機能の強化	►東西分断改善としての駅舎整備	○			駅前	
		►周辺土地利用動向を考慮した駅前広場・駐輪場整備	○			駅前	
	駅前商業地の活用	►事業者への"まちの将来像"に沿った土地利用の協力要請	○			駅前	
	小規模商業の振興	►宇治市産業戦略に基づく支援等	○			駅前	駅西
	商業施設などによる沿道のにぎわい創出	►駅から広がるまちの成長に伴う沿道のにぎわい増大		○		幹線	
くらし	継続的な浸水対策	►雨水流出抑制施設等の整備	○			駅西	
	良好なアクセス性の維持向上	►歩行者安全対策の実施	○			幹線	
		►交通渋滞の解消		○		幹線	
		►通過交通の低減			○	幹線	
	住宅ストックの質向上と活用促進	►宇治市空き家等対策計画に基づく支援等	○			駅西	
		►土地境界の明確化	○			駅西	
	地区内道路(私道)の市道認定	►宇治市市道認定基準等に関する要綱の改正(H30)	○			駅西	
	景観計画重点区域設定の検討	►宇治市景観計画に基づく検討	○			旧大和	

2) まちの変化への柔軟な対応

本基本構想策定時においては、現在の課題を早く解決でき、市が主体的にまちづくりに取り組むことができる手法について検討しました。

今後、「駅東西の移動の改善」により、まちの課題が改善・解決され、「にぎわいの増加」などまちづくりの効果が発揮されることで、「商業施設の進出」など更なるまちの発展につながり、定住人口の増加など社会動態等の変化を生み出すことが期待されます。

こういった変化に対応する中で、更なる東西交通円滑化の検討が必要となる場面においては、連続立体交差化も含めたまちにあった鉄道のあり方に関して議論することも必要となります。



本委員会における連続立体交差化の位置づけ

(2) 取り組みのまとめ

1) 早期着手を目標とする取り組み

駅舎・駅前広場の整備を主とする駅の利便性向上に取り組みます
地域の防災性の向上に持続的に取り組みます

駅周辺の活力低下の現状及び将来の人口減少の見通しを踏まえ、駅舎・駅前広場の整備を主とする駅の利便性の向上及び駅前への商業施設などの立地促進が喫緊の課題であり、近隣で整備が予定されている任天堂資料館（仮称）の魅力も活かした“にぎわい”の創出、来街者にも快適で利便性の高い駅整備および魅力的な駅周辺整備を目指します。

また、安全で暮らしやすい住宅地を目指すには、地域の防災性を向上させる必要があります。老朽家屋などの建替え促進につながる土地境界の明確化や空き家・空き地の活用（地震対策）、排水機能の向上（浸水対策）といった対策は、抜本的な問題解消には長期間を要する一方で、発災までにできる限りリスクを低減しておく必要があります。雨水流出抑制施設の整備や排水路の整備、歩行者安全対策のように既に着手しているものも多くありますが、継続した取り組みを進めます。

駅の東側の住宅地においては、住環境改善の一環として、宇治市景観計画の見直しの中で景観計画重点区域の設定に向け、取り組んでいきます。

2) 中期着手を目標とする取り組み

駅周辺整備の進捗に合わせ、交通環境や住環境の改善、
にぎわいの創出に取り組みます

駅舎や駅前広場の整備完了とともに、本地区の交通動態は大きく変容することが想定されます。駅までのアクセス経路整備や交通渋滞の解消につながる道路改良を検討することの他、駅周辺の小規模商業の振興や商業施設などで創出されたにぎわいを沿道へ広げていくなどの取り組みが必要と考えます。

また、駅周辺への都市機能の集積による利便性の向上などに加え、より住みやすい住宅地となるよう、店舗併用住宅や小規模商業施設等の再生を促進する取り組みも有効と考えられます。

3) 長期着手を目標とする取り組み

短期・中期課題の進捗及び社会情勢の変化を踏まえて、
新たな課題にも順次取り組みます

幹線道路における通過交通の低減については、本地区にとどまらない広域道路ネットワークの検討という点でも長期的な課題と位置付け、周辺の交通環境の変化も確認しながら改善につなげていきます。

また、鉄道による地域分断の改善については、今後の周辺環境の変化に対応する中で、更なる東西交通円滑化の検討が必要となる場面で、連続立体交差化も含めたまちにあった鉄道のあり方に関して議論することも必要となります。

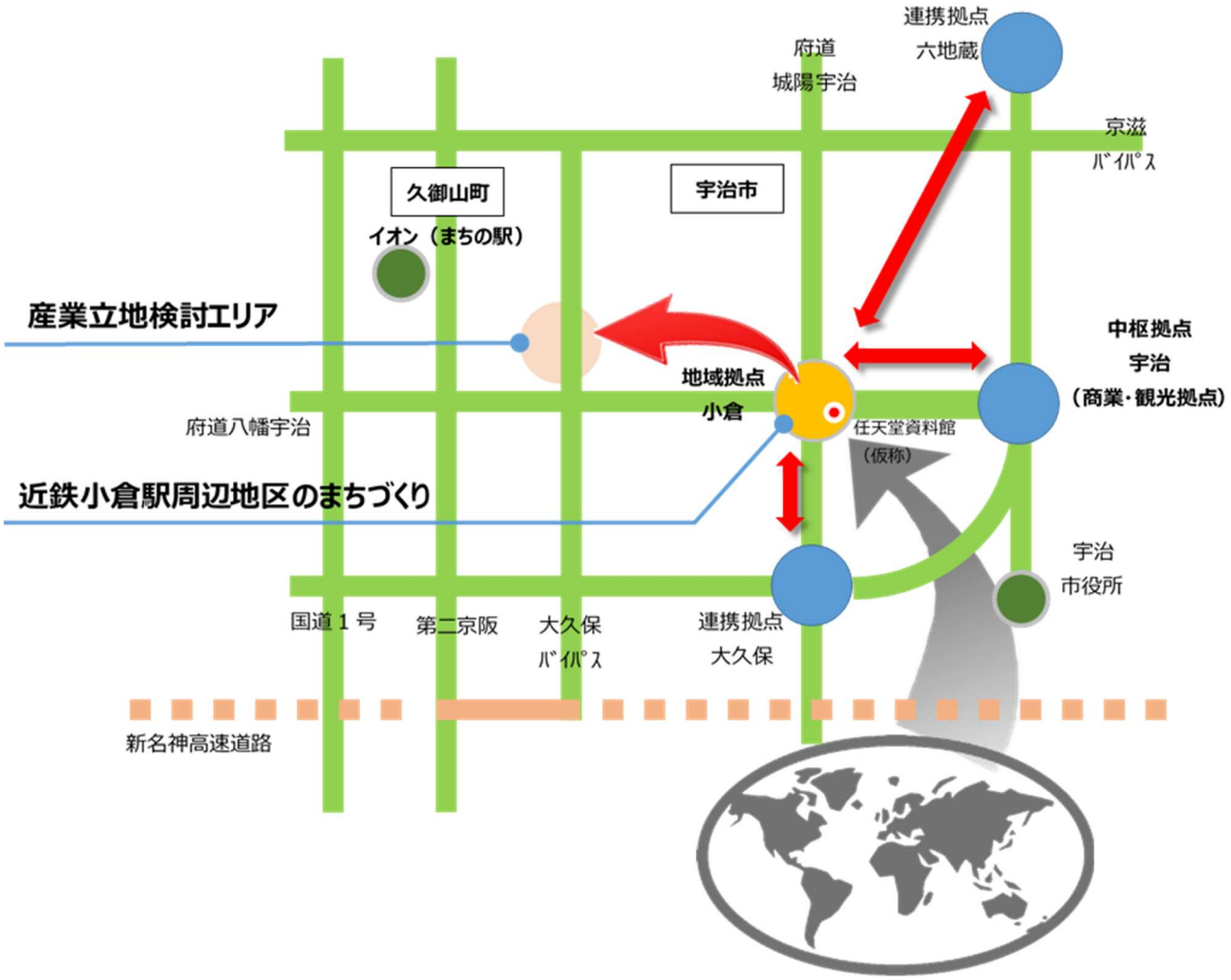
4) その他の取り組み

人を集め、新たな魅力を発信できる「地域拠点」を目指すとともに他の拠点との連携も深めていきます

任天堂資料館（仮称）の整備により創出される、観光によるまちの活性化の効果を市全体に波及させるよう、観光振興策の検討などの取り組みを進めます。

また、中枢拠点をはじめ他の拠点とまちの魅力を共有できるようまちづくりと一体となった広域道路ネットワークの構築と、既存公共交通を基盤とした地域住民の新たな移動ニーズへの対応などについても検討します。

さらに、本地区の交通結節点機能を強化することで、企業立地実現に向け取組みを進めている国道 24 号沿道の産業立地検討エリアなどとの連携についても深めていきます。



参考資料２

近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）への市民意見募集について

～市民の皆さんのご意見をお寄せください～

近鉄小倉駅周辺地区では、将来のあるべき姿を見据えたまちづくりを総合的に進めるため、近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想策定の検討を行っております。

このたび、「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」をまとめましたので、市民の皆様からのご意見を募集します。

宇治市　都市整備部　都市計画課

1．基本構想の策定にあたって

●**近鉄小倉駅周辺地区は・・・・**

都市計画マスタープランにおいて「地域拠点」と位置付けており、日常生活をおくる上で利便性が高く、暮らしやすい環境を形成することに加え、市内でも代表的な商業集積地である特徴を踏まえた更なる発展、人を集める新たな魅力の創出を図るとともに、他拠点の魅力の共有や連携を図るなど、新しい特色を持った拠点を目指すこととしています。

地区のアンケート調査・ワークショップ等による地域の現状把握

（京都府立大との共同取組）

●**市民アンケート・意見交換を踏まえた小倉のまちの現状と課題**

居住満足度が高く、今のまちが持つ様々な特徴を活かしたまちづくりを多くの方が望んでおられる一方で、下記のような日常生活に直結する課題などが山積しています。

・駅前広場未整備
・駅地下通路のバリアフリー化が未実施
・まちの防災機能
・駅西側の密集した住宅地
・駅前商業施設の撤退など駅周辺の「まちの顔」としての機能の低下
・住民の高齢化　　など・・・・

「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会」(令和元年 11 月～)

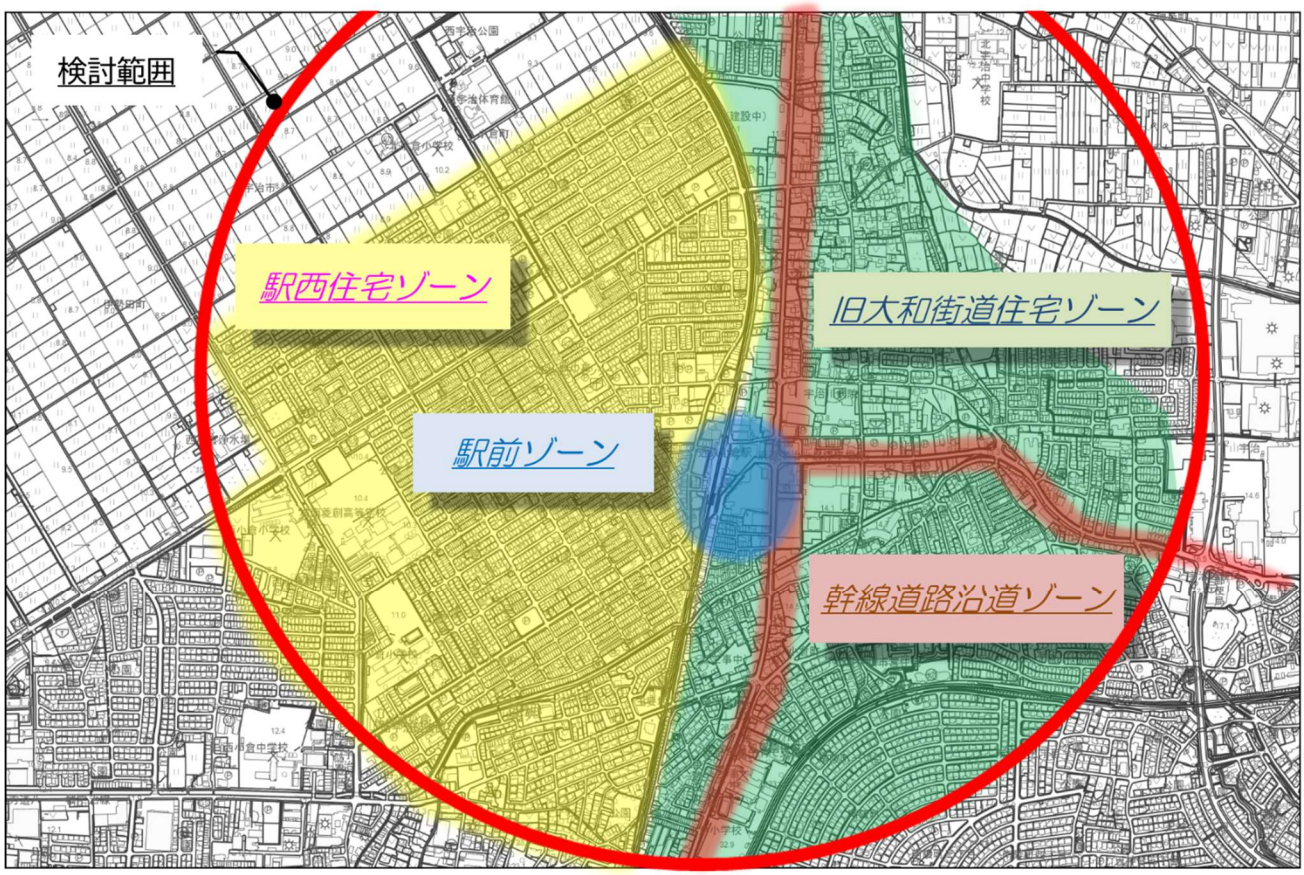
まちの抱える様々な諸課題に対し、上位計画の基本的な考え、各種調査及び地域意見などを踏まえ、将来あるべき姿を見据えたまちづくりを総合的に検討。

●**基本構想の策定（令和 3 年度末を予定）**

将来あるべき姿を見据えたまちづくりを進めるための指針となる構想の策定

2．地区におけるまちの特性・課題

●**対象範囲を４つのゾーンに区分し、特性・課題を次のとおり整理しています。**



【エリア全体】

●人口

・市内の他駅と比べ、駅周辺の人口減少かつ高齢化が今後著しく進行すると予測

●商業

・住宅地に小規模な商業店舗や店舗併用住宅が多く、土地利用が混在

・市内の他駅と比べ、駅周辺には多くの商業店舗が集積

●災害

・内水、外水氾濫時の浸水リスクがある

●交通

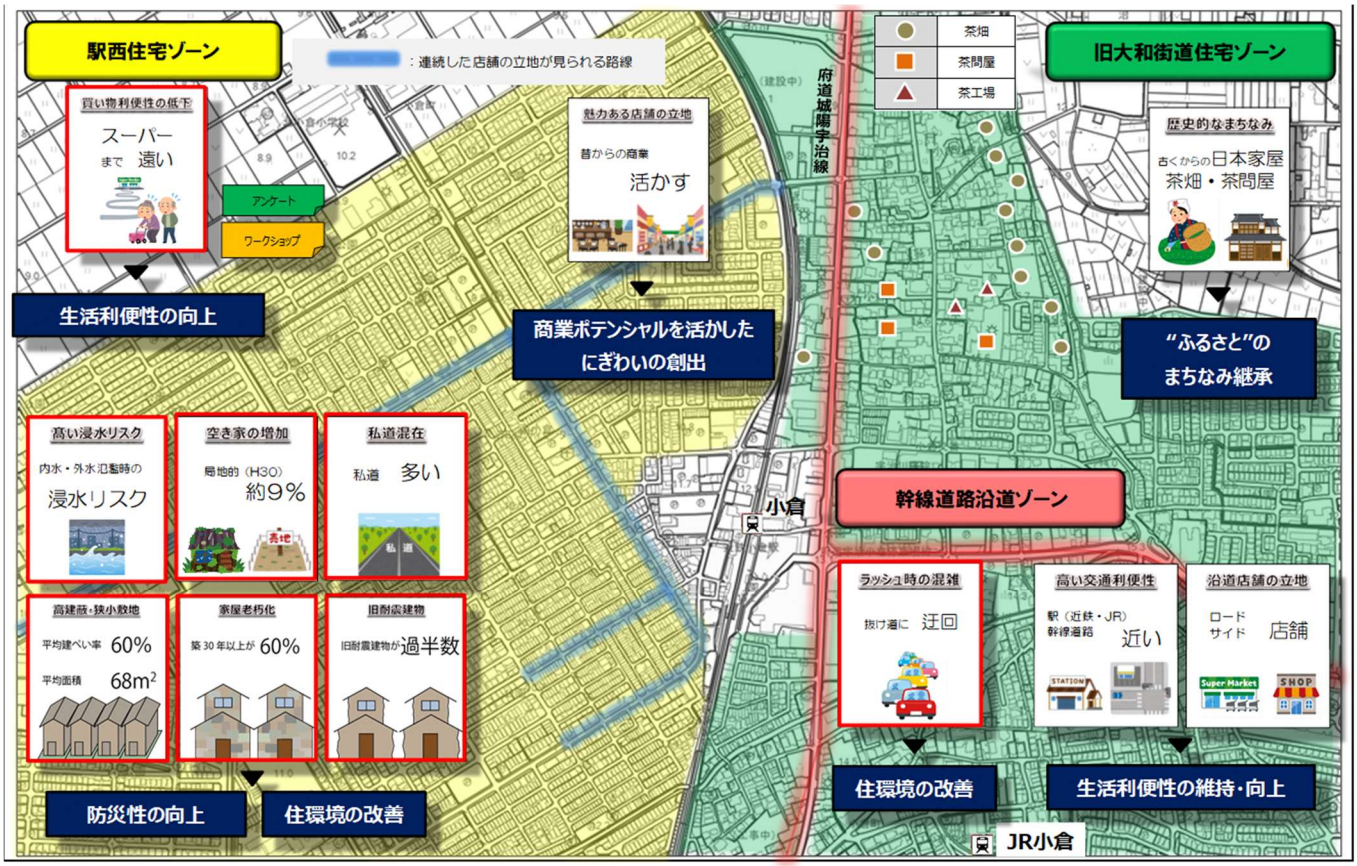
・鉄道により東西の地域が分断されており歩行者、自動車とも移動・交流が不便

・鉄道以外の公共交通サービスが以前より低下

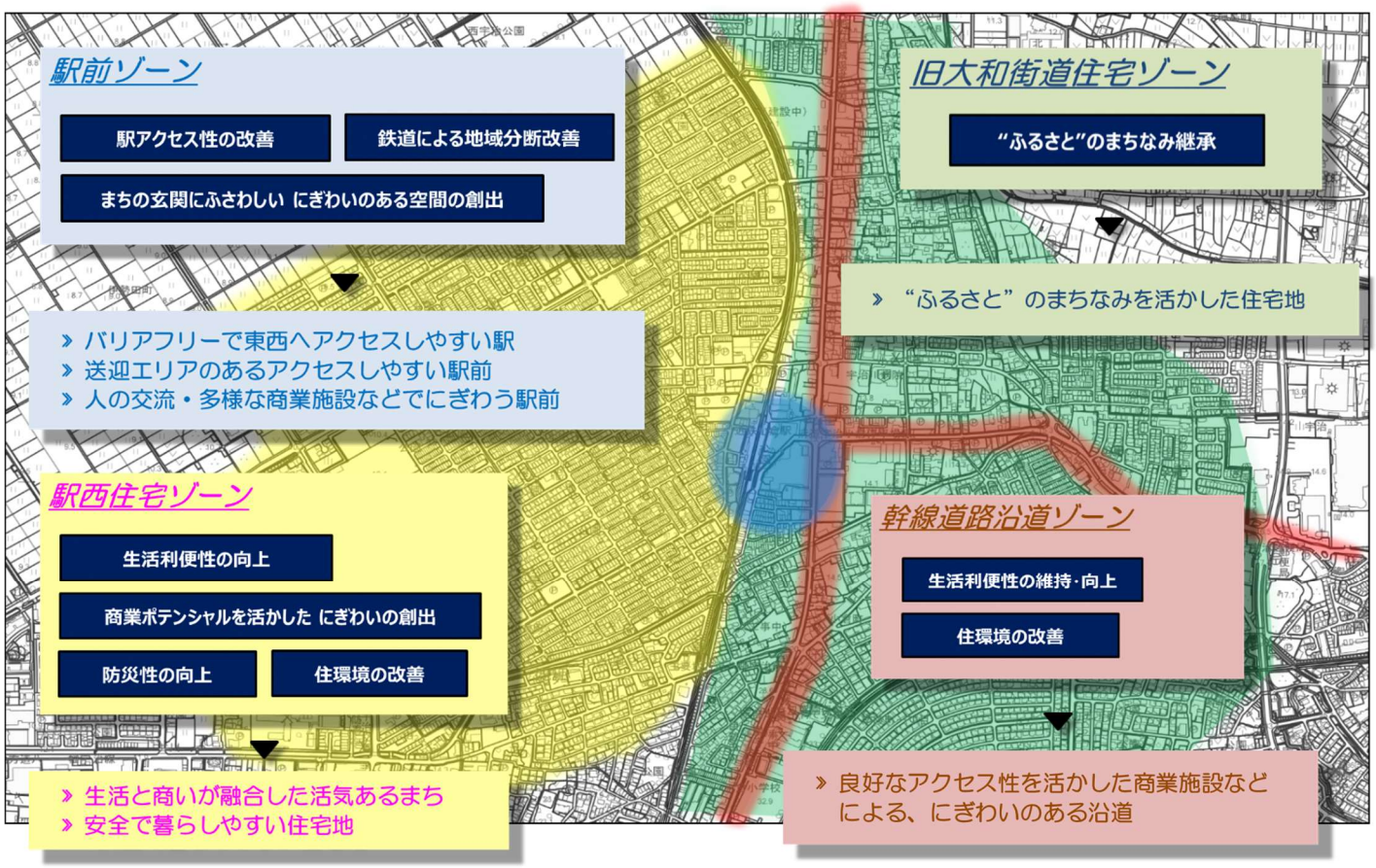
	特性	課題
駅前 ゾーン	・市内第2位の乗降客数がある主要駅の駅前 ・起伏が少なく各ゾーンから徒歩圏に位置	・駅の東西移動ルート(地下通路)が不便 ・駅前広場が未整備で送迎が不便 ・中規模商業店舗の閉鎖が目立つ
駅西住宅 ゾーン	・住宅と生活に密着した商業・生活サービス施設が独特に混在 ・路地に昔ながらのまちなみが滲みだしている ・ゾーン各所からスーパーまでは概ね徒歩圏	・他ゾーンと比べて内水・外水氾濫時の浸水リスクが高い ・老朽家屋が多く、地震時建物倒壊や火災延焼等のリスクが高い ・都市計画法施行前に土地利用が十分にコントロールされずに形成された市街地が多くある ・狭い私道が多く残っている
幹線道路沿道 ゾーン	・自動車アクセスに優れ、沿道には商業店舗も多く、市内外から多くの方が利用 ・本地区内のスーパーのほとんどが幹線道路沿道ゾーンに立地 ・府道城陽宇治線および宇治小倉停車場線の沿道商業地区	・ラッシュ時には渋滞が発生する
旧大和街道住宅 ゾーン	・旧大和街道沿いから広がる住宅地 ・近鉄小倉駅、JR小倉駅、府道城陽宇治線に近く、交通利便性が高い ・古くからの日本家屋や茶畑・茶問屋が見られ、歴史的なまちなみを緩やかに形成	・ラッシュ時には幹線道路で渋滞が発生し、旧大和街道への迂回車両が目立つ

3．地区におけるまちづくりの基本方針

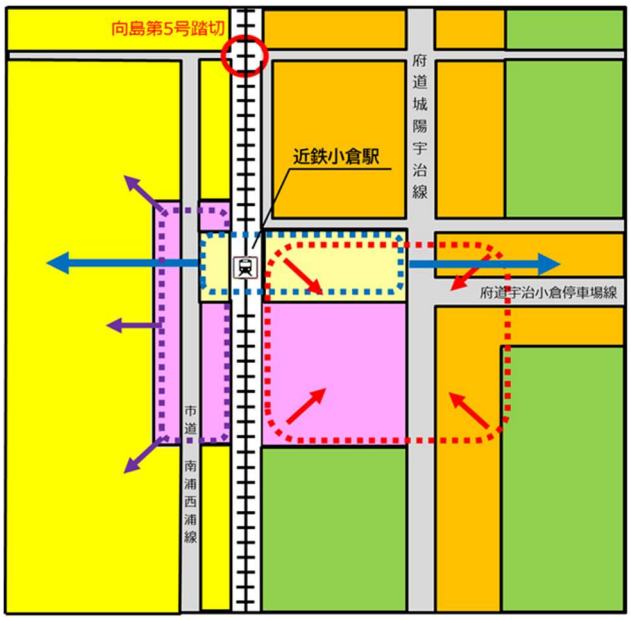
●**まちの特性を活かし課題を解決するため、まちづくりの方向性を整理しています。**



●**まちづくりの方向性に沿ったまちの将来像を各ゾーンで定めています。**



●**駅前ゾーンを更に３つのエリアに分け、各エリアが果たす機能を設定しています。**



駅前商業地　幹線道路沿道ゾーン
駅西住宅ゾーン　旧大和街道住宅ゾーン
交通広場

■駅と駅周辺エリア（交通広場）
「つなぐ」
■駅前エリア（西）
「いざなう」
■駅前エリア（東）
「あつめる」

駅と駅周辺エリア（交通広場）　～　*つなぐ*　～

まちの玄関として東西の地域を“つなぐ”
－鉄道によって分断された駅西住宅ゾーンと幹線道路沿道ゾーン・旧大和街道住宅ゾーンをつなぐ

まちの玄関として道路と駅を“つなぐ”
－駅と自家用車・自転車・バス・タクシー等※利用者をつなぐ

災害時の避難ルートとして東西の地域を“つなぐ”
－災害時にバリアフリーで移動可能な避難経路を確保する

» 東西移動性（歩行者バリアフリー）の向上
» 【東】中距離エリアをカバーする交通結節機能の設置
» 【西】駅近傍に車の乗降環境を整備

駅前エリア（西）　～　*いざなう*　～

生活と商いが融合した活気あるまちへ“いざなう”
－駅西住宅ゾーンの玄関口として駅から人を誘導し、にぎわうまちに誘い込む

» 商業ポテンシャルを活かした、魅力ある店舗群の立地

駅前エリア（東）　～　*あつめる*　～

人を“集める”
－地区に住む人、働く人、遊びに来る人が集う拠点をつくる

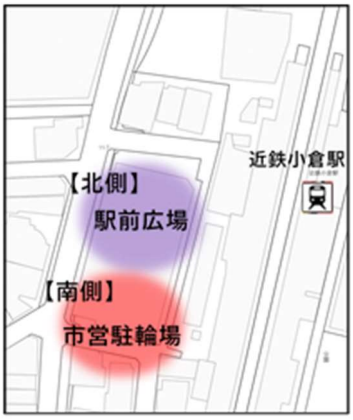
サービスを“集める”
－地域拠点としてふさわしい機能を集め、駅を中心とした暮らしやすいまちを目指す

» 商業施設や住居など周辺環境と調和した施設で、にぎわいを創出

●**各ゾーンにおけるまちの将来像の実現や駅前ゾーンの各エリアに必要な機能を与えるために必要となる具体的な取り組み方針を、着手時期ごとに分けて定めています。**

▶「短期（早期）に検討すべき課題」に対する取り組み方針

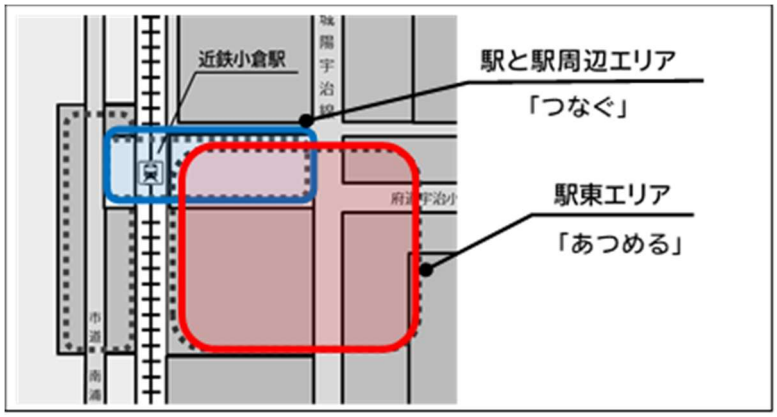
○駅西口の駅前広場整備については、“駅と駅周辺エリア”における「つなぐ」機能の強化を目指すこととし、令和３年４月に事業用地を取得しました。取得用地を活用し、駅前広場整備も含めた交通結節機能の強化に向け取り組みます。



駅西口の整備イメージ

●交通結節機能（道路と駅を“つなぐ”）の強化
・駅西口の取得用地の北側で駅前広場を整備
→　駅と車両（自家用車・タクシー）利用者をつなぐ
・駅西口の取得用地の南側で市営駐輪場を整備
→　駅と車両（自転車）利用者をつなぐ

○駅東口の駅前広場の整備については、“駅と駅周辺エリア”における「つなぐ」機能の強化とともに、“駅東エリア”の「あつめる」機能を果たすためにも必要であり、土地所有者や周辺関係者へのまちの将来像に沿った土地利用の協力要請など、事業の実現に向け意見交換を行っていきます。



「駅と駅周辺エリア」と「駅東エリア」

○駅舎整備の検討については、アンケート調査やワークショップでも多くご意見をいただいた「東西の移動の改善」のため、関係機関との協議を重ねることで事業の実現性も確認し、駅東西の移動の改善を目指します。

＜検討委員会での検討経過＞

■第２回（R2.6.25）：代表的な４手法の紹介

代表的な４手法の特徴等について紹介

■第３回（R2.10.16）：4 手法の比較検討（1）

４つの手法について事業効果、実現性などの面から比較

■第４回（R3.2.24）：4 手法の比較検討（2）

①連続立体交差

実施できると事業効果は大きいが、現時点で市が主体的にまちづくりの課題に取り組んでいける手法ではない。超長期的に検討する可能性は否定しない。

②駅構内跨線橋

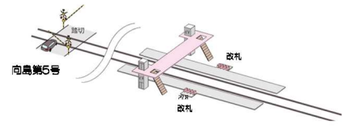
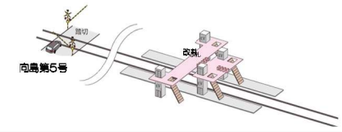
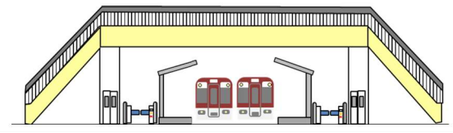
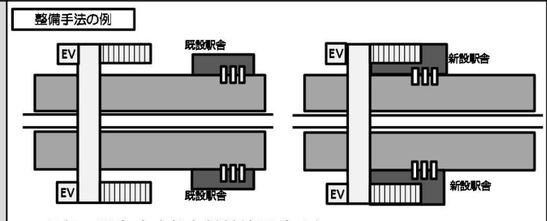
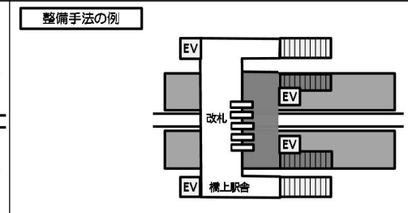
「地域分断改善」という本来の目的達成ができない。

③跨線自由通路または④橋上駅舎

宇治市が主体的にまちづくりに取り組んでいける手法であり、この2つで検討を進めていく。

■第6回（R3.10.15）：2手法の比較検討

駅東西の移動の改善のための手法（第6回検討委員会（R3.10.15）後の検討内容）

手法案		③跨線自由通路	④橋上駅舎
概略図			
概要図 （図は簡単にイメージを示すためのもので、設備等の配置・向き・大きさなどを確定するものではありません。）	立面図（イメージ）		
	平面図(イメージ)	 ・現在の駅舎や改札を継続使用するケース ・現在の駅舎や改札を撤去改良するケース　etc・・	 ・現在の駅舎や改札を撤去し、改良するケース （改札は軌道上へ移設する。） etc・・

経済性 事業期間	概算事業費 （事例より・用地費除く）		約5～10億円（自由通路） ※駅舎を改良する場合は、その費用が追加で必要	約15～20億円（自由通路＋駅舎）
	概ねの事業期間	都市計画決定までに要する期間	1～2年	
		工事期間 （工事着手～完了）	約1年　（用地取得などにかかる期間は含まない）	約2年　（用地取得などにかかる期間は含まない）

第4回での評価	事業効果	大きい	より大きい
	まちの将来像の実現性	寄与する	より寄与する
	経済性・事業期間	事業費をより抑制でき、早期の効果発現が期待できる	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる

事業効果	まちの発展に関する効果	東西移動改善	歩行者の円滑な通行	自由通路部分を通行することで、駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。	
			自動車の円滑な通行	道路と鉄道が平面交差する状況は変わらず、改善はない。	
		歩行者の回遊性		歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。	
		関連事業の誘発 商業活動等への波及		人の東西移動が活発となり、既存商業施設での商業活性化が期待できる。駅舎を改良する場合は、それによる魅力の高まりも期待できる。	駅舎改築をはじめとする駅周辺整備によるまちの魅力の高まりなどによる人の東西移動の活発化により、既存商業施設での商業活動の活性化が期待できる。
		駅前広場用地 との接続		改札が現在の位置に残る場合、必要な交通機能は確保できるが、階段などの設置範囲に制約が生じ、駅前広場の歩行者空間・オープンスペースを最大限活用できない可能性がある。駅舎と改札を改良する場合は、それらの制約がなくなる可能性がある。	改札等を改良（撤去・移設）することで、階段などをコンパクトに収めることができ、駅前広場の歩行者空間・オープンスペースを広く確保できる。
		自由通路部分の 利活用		「自由通路部分」は通路としての機能のみで必要最小限の幅員となることが想定される。そのスペースの利活用としては、壁面への広告掲示等が考えられる。	駅利用者及び自由通路通行者のすべてが「自由通路部分」を通過するため、その空間を店舗利用、広報・企業広告、待合スペース等で多目的に利活用することもできる。
	安全なまちの形成に関する効果	バリアフリー化の推進		自由通路部分へ上がる（エレベータ、エスカレーター）必要はあるが、駅東西の移動はバリアフリー化される。	
		避難経路の確保		自由通路部分が避難情報により事前に避難する場合の経路として通行が可能となる。	
		より安全な軌道横断経路		既存踏切以外に自由通路が整備されることで、より安全な軌道横断ルートが選択可能となる。	
	鉄道利用者への効果	駅機能の利便性		改札が現在の位置に残る場合、駅の機能は現状と変わらず、自由通路と改札が離れる可能性がある。駅舎と改札を改良する場合は、より効率的な導線とできる可能性がある。	トイレなど一部機能を集約することができる可能性がある。自由通路と改札は近接する。
		改札へのアクセス		往・復のどちらかは平面でのアクセスが可能。	往・復のいずれにおいても上下移動が必要となる。
		駅舎の改善		駅舎を改良する場合は、駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。	駅舎を改築することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。

まちの将来像の実現性	駅と駅周辺エリア	つなぐ	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。	
	駅前エリア（東）	あつめる	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる。	
	駅前エリア（西）	いざなう	両側の改札口は現状のままで、駅西側へのアクセス性は現状とあまり変わらない。	改札口が線路上部に集約されることで、例えば京都方面からの降車客が、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。

▶「中長期に検討すべき課題」に対する取り組み方針

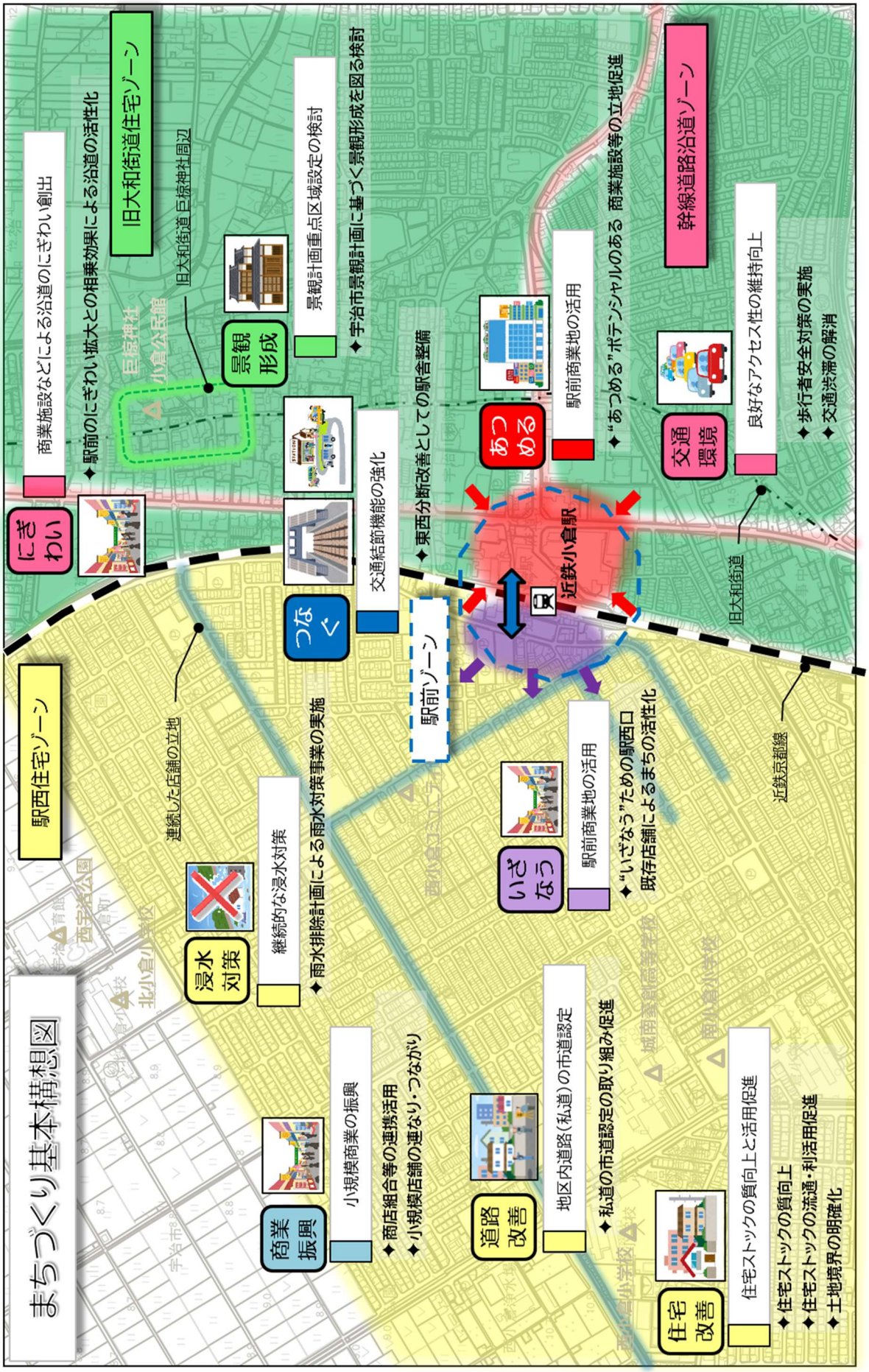
○各ゾーンの特性・課題を踏まえた、まちの将来像の実現に向けて、「にぎわい」・「くらし」の視点から各ゾーンにおける具体的な取り組み方針を検討しました。

「中長期に検討すべき課題」に対する取り組み方針		
にぎわい		
	駅前ゾーン	●駅前商業地の活用 （駅東） ”あつめる”ポテンシャルのある商業施設等の立地を促す （駅西） ”いざなう”ための駅西口既存店舗によるまちの活性化 ●小規模商業の振興 商店組合等の連携を活用した駅東西に立地する小規模店舗の連なり・つながりによるまちの活性化
	駅西住宅ゾーン	●小規模商業の振興 商店組合等の連携を活用した駅東西に立地する小規模店舗の連なり・つながりによるまちの活性化
	幹線道路沿道ゾーン	●商業施設などによる沿道のにぎわい創出 駅前のにぎわい拡大との相乗効果による沿道の活性化
くらし		
	駅西住宅ゾーン	●継続的な浸水対策 宇治市公共下水道（洛南処理区）雨水排除計画による雨水対策事業の実施 ●住宅ストックの質向上と活用促進 管理やリフォーム等の推進による住宅ストックの質の向上、流通・利活用の促進 ●地区内道路（私道）の市道認定 私道の市道認定の取り組み促進
	幹線道路沿道ゾーン	●良好なアクセス性の維持・向上 交通安全対策事業等の推進
	旧大和街道住宅ゾーン	●景観計画重点区域設定の検討 旧大和街道の巨椋神社周辺において景観計画等により景観形成を図る検討

※表は中長期をかけて取り組んでいく項目

具体的な取り組みの内容、着手時期のイメージについては P10 に記載

●**基本構想における取り組みの方針を図にまとめました。**



4．基本構想の実現に向けて

●**まちづくり基本構想の実現のため、段階的に取り組んでいきます。**

区分	取り組み方針	近鉄小倉駅周辺地区における具体的な取り組み内容	取り組み着手時期の目標イメージ			ゾーン
			早期	中期	長期	
にぎわい	交通結節機能の強化	►東西分断改善としての駅舎整備	○			駅前
		►周辺土地利用動向を考慮した駅前広場・駐輪場整備	○			駅前
	駅前商業地の活用	►事業者への"まちの将来像"に沿った土地利用の協力要請	○			駅前
	小規模商業の振興	►宇治市産業戦略に基づく支援等	○			駅前 駅西
	商業施設などによる沿道のにぎわい創出	►駅から広がるまちの成長に伴う沿道のにぎわい増大		○		幹線
くらし	継続的な浸水対策	►雨水流出抑制施設等の整備	○			駅西
	良好なアクセス性の維持向上	►歩行者安全対策の実施	○			幹線
		►交通渋滞の解消		○		幹線
		►通過交通の低減			○	幹線
	住宅ストックの質向上と活用促進	►宇治市空き家等対策計画に基づく支援等	○			駅西
		►土地境界の明確化	○			駅西
	地区内道路（私道）の市道認定	►宇治市市道認定基準等に関する要綱の改正（H30）	○			駅西
	景観計画重点区域設定の検討	►宇治市景観計画に基づく検討	○			旧大和

早期着手

駅舎・駅前広場の整備を主とする駅の利便性向上に取り組みます
地域の防災性の向上に持続的に取り組みます

中期着手

駅周辺整備の進捗に合わせ、交通環境や住環境の改善、
にぎわいの創出に取り組みます

長期着手

短期・中期課題の進捗及び社会情勢の変化を踏まえて、
新たな課題にも順次取り組みます

その他連携

人を集め、新たな魅力を発信できる「地域拠点」を目指すとともに
他の拠点との連携も深めていきます

ご意見等の募集について

■　**意見等を提出できる方**

（1）本市の在住、在勤、在学者
（2）本市の区域内に事務所又は事業所を有する個人及び法人その他の団体
（3）本市に対して納税義務を有する個人及び法人
（4）前各号に掲げるもののほか、基本構想素案に利害関係を有するもの

■　**提出の方法**

書面に氏名、住所、ご意見等をご記入のうえ、下記の提出先のいずれかへ提出してください。その際の書面につきましては、別紙の意見等記入用紙以外の用紙に記入していただいても結構です。

■　**提出先**

（1）持　　参：都市計画課（市役所4階）
（2）郵　　便：〒611-8501（住所省略可）宇治市都市計画課　宛
（3）ファクシミリ：（0774）21 - 0409
（4）電子メール：toshikeikakuka@city.uji.kyoto.jp

■　**募集期間**

令和３年11月24日（水）から令和３年12月24日（金）まで

■　**お問い合わせ先**

このパンフレットについてのお問い合わせは、都市計画課までお願いします。
また、パブリックコメントのご案内及び「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」は、宇治市ホームページにも掲載しております。

電話番号：（0774）20 - 8743　　（都市計画課直通）
ホームページ：https://www.city.uji.kyoto.jp/（宇治市トップページ）
宇治市トップページ⇒市政⇒情報公開⇒パブリックコメント

提出されたご意見等、住所、氏名等については本市個人情報保護条例に基づき、適正に管理いたします。意見募集結果の公表に際して、ご意見等以外に記載された内容（住所・氏名等）については公表いたしません。また、お寄せいただいたご意見等に対する個別の回答はいたしませんので、あらかじめご了承ください。
お寄せいただきましたご意見等の取りまとめの結果及びご意見等に対する回答につきましては、後日、宇治市ホームページに公表する予定です。

「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」に対する意見等記入用紙

住所（※必須） （法人等は所在地）	〒　　－		
ふりがな			
氏名（※必須） （法人等は名称及び代表者氏名）			
該当するものに○ （※必須）	①在住、在勤、在学	②市内に事務所を有する法人・個人等	
	③納税義務者	④その他利害関係を有するもの	

意見等記入欄	

- 必須項目については、必ず記入してください。また、ご意見等の内容を確認させていただく場合があります。
- 意見等記入欄が足りないときは、別紙を添付してください。
- 提出されたご意見等、住所、氏名等については本市個人情報保護条例に基づき、適正に管理いたします。
- 意見募集結果の公表に際して、ご意見等以外に記載された内容（住所・氏名等）については公表いたしません。

提出先

持参：都市計画課（宇治市役所4階）まで
郵便：〒611-8501（住所省略可）宇治市都市計画課　宛
FAX：（0774）21 - 0409
E-Mail：toshikeikakuka@city.uji.kyoto.jp