令和４年３月７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（案）」について

「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（案）」について

（１）資料について

資料１　まちづくり基本構想（素案）にかかる市民意見および修正箇所について

資料２　近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（案）

参考資料　「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」に関する
パブリックコメントの概要及び市の考え方について

（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）**

基本構想（素案）

☆地域説明（意見聴取）
11/24,12/2（駅東西）

☆パブリックコメント（意見聴取）
11/24～12/24

第７回　R４/1/28　**基本構想（素案）市民意見報告**

○地域意見（地域説明会、パブリックコメント、小学校総合学習の取組）について報告
○基本構想（素案）の修正箇所について検討委員会で確認　➡ 資料1

第８回　R4/3/4　**基本構想（案）**

○基本構想（案）についてとりまとめ、検討委員会で確認　➡ 資料2

資料1

まちづくり基本構想（素案）にかかる市民意見および修正箇所について

1　市民意見について

以下の内容で市民意見を聴取

１）地域説明会

【概　　要】基本構想（素案）の内容を地域へ説明

【対　　象】主に近鉄小倉駅周辺地区にお住まいの方

①小倉公民館

日時：令和 3 年 11 月 29 日（月）19 時～20 時半

参加者：38 名　オブザーバー：青山委員長

②西小倉コミュニティセンター

日時：令和 3 年 12 月 2 日（木）19 時～20 時 45 分

参加者：62 名　オブザーバー：青山委員長

【内容（抜粋）】　（　　）：市の考え

１．駅東側（レインボービル等）の現状について

１）駅東側のレインボービル用地について市はどのように考えているのか。

駅東側の土地の前所有者は現在破産処理中。駅前広場整備（東口）について考えるうえで、駅に「つなぐ」という機能を持たせ、駅の東側に「あつめる」という機能を持たせると示しており、「あつめる」機能などの実現を果たすために、土地所有者が変更された後に土地利用について協力要請していきたい。

２．駅西口の駅前広場について

１）駅西側の商業施設跡地が全面ロータリーになると思っていたが、南側は駐輪場で敷地中央については開発業者が所有のまま。駐輪場については宇治市がすでに設計していると聞いたが、その経緯は。

駅西側には送迎スペースが求められており、調査などで現状を確認し、商業施設跡地の北側で送迎機能を満足できると検討して取得した。その後、駅前広場に隣接する一部土地について残すことが可能なら南側についても取得可能となった。土地の枠組みが決まっている状態で、駅の利用促進や駅西側における交通結節機能の強化を考えたとき、駅近傍に駐輪場があることは利便性が高いと考え、検討を始めている。

３．向島第５号踏切（京都銀行横）について

１）向島第５号の踏切と付随する道路については、駅前に車両でアクセスする際に重要な場所だが、宇治市はどういった形で拡幅や歩行者安全などを考えているのか。現在は非常に危険な状態である。

向島第５号踏切の東側は府道、西側は市道である。現状、西側の市道は暫定的な形状であり、向島第５号踏切における安全性向上のための検討を進めるとともに、広域的な道路網を鑑みた通過交通の低減などについても検討していきたい。

４．任天堂資料館（仮称）について

１）駅の東側土地と任天堂資料館（仮称）との関わり合いにもっと積極的になれないか。市は受け身に感じられる。

市では任天堂資料館（仮称）の整備による様々な効果を市の全体に波及させたいとしているので、都市計画に限らず産業・観光部局など合わせて取り組んでいきたい。

２）任天堂資料館（仮称）ができるまでのスケジュール感について。近鉄小倉駅の形状をどの時点で２案から決定し、どの時点での着手を見込んでいるのか。

任天堂資料館（仮称）は完成を令和５年度末としている。スケジュールを検討するにあたっては駅東側の土地の動向・都市計画・市の財政状況・地権者との協議などが関係し、事業化に向けては様々な検討を要する。駅前エリアは一体的に検討すべきものであることから現段階でスケジュールを具体的に述べることは難しいが、駅周辺整備については短期（早期）着手事業として位置付けているので、基本構想を策定した後、できる限り早期に取り組む。

５．公共交通について

１）バスが一日一本しか運行しておらず、小倉から市役所へ行くバス路線がない。

宇治市公共交通体系基本計画では、既存公共交通を持続していくための今後の方向性のひとつとして、「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実」を位置付けており、過去にバス路線の廃止があった中で、今後は駅周辺のまちづくりと連携した交通結節点機能の強化などを検討していかなければならないと考えている。

６．駅の機能・駅舎形式について

１）駅東西の移動手段について。現時点で跨線自由通路か橋上駅舎とのことだが、もちろん任天堂の効果もあると思うが、まずは東西が行き来しやすくなってバリアフリーになることは意味がある。市民にとって便利な場所になればいいと思うが、そのような構想はあるのか。

バリアフリー化には必ず取り込む予定であるが、それらの機能や具体的な内容については基本構想の段階なのでこれからの検討である。当然、任天堂資料館（仮称）ができることは大きなインパクトになるが、地域住民の利便性を最優先で検討していく。近鉄とも話しながら、様々な可能性を持った状態で具体的な検討をしていかなければと考えている。

7．地下通路について

1）駅舎に自由通路ができるのはよいが、地下通路はなくなるということか。

今後検討する駅の構造についてはバリアフリーが必須条件となっているが、地下通路はバリアフリー化されていない。2 案に絞った駅舎形式のどちらになっても駅東西の往来がバリアフリー化され、現在の機能より向上することになる。地下通路の取扱いについては今後、所有（管理）者である近鉄と協議が必要。

8．自動車交通について

1）自動車交通円滑化についてどのように考えているのか。

渋滞の現状については把握している。基本構想の中で渋滞対策は中長期の課題としているが、これから自動車利用の状況も変わりつつある中で、都市計画道路の配置を見直すなども必要となる可能性もあると考えている。

【地域説明会まとめ】

- **主に各種状況の確認や、取り組み提案の意見があった**
- **現時点で連続立体交差化の手法を選択しないことに異論はなかった**
- **２つの駅舎形式（跨線自由通路・橋上駅舎）を比較して、どちらかが良いという意見は特になし**
- **基本構想（素案）を修正すべきと考えられる意見は特になし**

２）パブリックコメント

【概　　要】基本構想（素案）についての市民意見を募集

・令和 3 年 11 月 24 日（水）～12 月 24 日（金）

【対　　象】市内に在住・在勤・在学の方、事務所・事業所を有する法人、納税義務者

【提出方法】都市計画課への持参、郵送、ファックス、電子メール、市民の声投書箱

【結　　果】

・意見提出者数：17 人

・意　　見　　数：49 件

1.取り組み提案		17件	2. 意見・要望等		28件	3. 基本構想での表現等について		4件
1）	駅前広場について	3件	1）	駅舎形式について	8件	1）	取り組み着手時期について	1件
2）	地下通路について	1件	2）	駅前広場について	2件	2）	住環境について	1件
3）	駅周辺まちづくり（再開発等）について	6件	3）	地下通路について	3件	3）	その他	2件
4）	道路について	3件	4）	踏切について	4件			
5）	公共交通について	1件	5）	駐輪場について	2件			
6）	公園について	1件	6）	駅周辺まちづくり（再開発等）について	4件			
7）	防災について	1件	7）	住環境について	1件			
8）	財源について	1件	8）	治安について	1件			
			9）	鉄道について	1件			
			10）	その他	2件			

【内容（抜粋）】（　　）：市の考え

1．駅舎形式について

▸▸▸ 後の P7 2 で整理

2．駅前広場について（駅西側）

●送迎車を円滑に処理できるのか？また駐輪台数が足りず困る利用者が出るのでは？

駅西側には送迎スペースが求められており、調査などで現状を確認し、商業施設跡地の北側で送迎機能を満足できると検討して取得した。駅西側の商業施設跡地の取得経過や土地所有者の意向より、その北側でロータリー等を整備し、民有地を挟んだ南側で市営駐輪場の整備を検討することとしている。これにより、駅の西側においても、駅と車両（自家用車・タクシー・自転車）利用者をつなぐ交通結節機能の強化となり、地域のみなさまの利便性向上につながると考えている。計画している駐輪場は、「宇治市公共施設等総合管理計画」及び「宇治市自転車等駐車場再整備実施方針」に基づき、適正規模での再整備を検討している。

3．地下通路について

●地下通路を自転車や三輪自転車、ベビーカーなどを押しながらでも利用できるスロープつきに改良して残してほしい。

検討委員会でも過去の浸水被害の履歴を鑑み、安全性の面から地下通路の既存利用の方針とはなっていない。これらの経過を踏まえて今後、所有（管理）者である近鉄とも協議のうえ、駅周辺整備の検討を総合的な視点から進めていきたい。

4．踏切について

●電車で遮断される時間が長く、時間によっては開閉時間が短く危険。歩行者・自転車も多い。

近鉄とも協議のうえ、近鉄小倉駅北側の向島第５号踏切における安全性向上のための検討を進めるとともに、市内全域の広域的な道路網における通過交通の低減などを含め検討していきたいと考えている。

５．駐輪場について

●駅の西口に計画している駐輪場は現在の場所で建て替え等の検討を。少しでも駅前（西側）を広くゆったりしたものにしてほしい。

駅西側商業施設跡地の取得経過や土地所有者の意向より、その北側でロータリー等を整備し、民有地を挟んだ南側で市営駐輪場の整備を検討することとしている。これにより駅の西側においても、駅と車両（自家用車・タクシー・自転車）利用者をつなぐ交通結節機能の強化が図れ、地域のみなさまの利便性向上につながると考えている。

６．駅周辺まちづくり（再開発等）について

●駅周辺にショッピングセンターや公共施設を配置しにぎわいを。駅東側にある立体駐車場の老朽化が目立つ。

駅東側については令和４年１月現在、前所有者の破産処理中となっている。所有者が定まり次第、基本構想の内容を伝え、まちづくりの方向性に基づいた土地利用への協力要請を含めた協議を進めていきたい。なお、敷地外等へ悪影響を及ぼすと思われる場合は、破産管財人へ連絡をとり、対応を求めるなど宇治市としても可能な範囲で対応していく。

７．その他

●取り組み着手時期について、「早期」「中期」「長期」という抽象的な単語で分類されているが、市が抱く具体的な年数を掲示いただきたい。

ご指摘のとおり「早期」「中期」「長期」については取り組みの着手時期をお示しするのみとなっている。それぞれ概ね「1～5 年」「6～10 年」「11 年～」というイメージで着手を考えているので基本構想の中に追記したいと考える。

※その他の意見については別紙の参考資料、「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）に関するパブリックコメントの概要及び市の考え方について」を参照。

【パブリックコメントまとめ】

●駅舎形式、駅前広場、地下通路、駅周辺まちづくり（再開発等）についてのご意見を多くいただいた。

●課題解決へのご指摘もいただく中、基本構想における「まちの将来像」に沿った具体的なまちづくりの提案も多く寄せられ、地域のみなさまの前向きな想いを感じるとともに、基本構想に掲げるまちづくりの方向性について確認できた。

３）その他（宇治市立北小倉小学校での総合学習の取り組み）

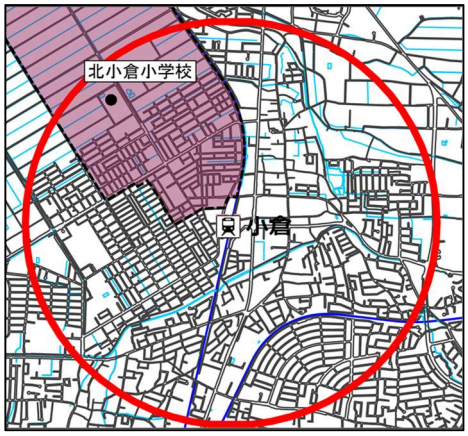
【概　　要】「小倉、近鉄小倉西側エリアの魅力を見つけよう」という総合学習の取り組み

・令和３年９月～（中間発表：12 月 15 日（水））

【対　　象】北小倉小学校６年生（約 50 名）

・宇治市立北小倉小学校で２学期から３学期にかけ、宇治学「小倉、近鉄小倉西側エリアの魅力を見つけよう」というテーマで取り組み中。

・家族や商店へのアンケート結果も参考にしたまちづくり提案（中間発表）があり、市も参加。



（宇治学のながれ）

1　つかむ（小倉駅周辺まちづくりの概要を知る）【9/16】

2　収集（家族・商店にアンケート・聞き取り、自分（達）の思い）

3　整理・分析（聞かせていただいた意見や思いを整理し分析する）

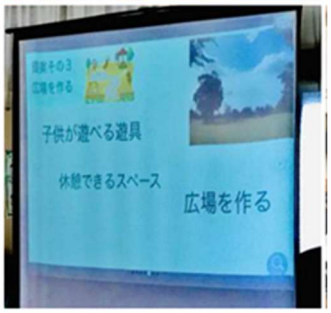
4　考えの形成（小倉地域をどうしていけばいいのかの考えを出し合う）

5　中間発表【12/15】

6　考えの再形成（最終発表に向けて考えをまとめる）【1 月】

7　発表（ふるさと宇治の魅力を大発信する）【2月（予定）】

6年1組	テーマ、キーワード
１班	「活気ある安全なまち」、道路整備の必要性、商業施設（デパート）の具体的な店舗の検討
２班	「活気・にぎやか」、お茶のアピール、イルミネーション、広場、スタンプラリー
３班	バリアフリー（点字ブロック）、ＪＲ・平等院などバスでつなぐ、店舗割引サービス
４班	小倉のホームページ作成、広場にテーブルやベンチ、世代を超えたイベント
５班	イベント（キッチンカー）、昔の雰囲気（商店街）、日本の文化（茶・遊び）の紹介
６班	キッチンカー、小倉のＨＰ，小さなこどもが遊べる（トランポリン）
７班	「どの年代でも」、スポーツ、ゲームセンター、駄菓子屋（大人と子供と一緒に）、ガチャ
6年２組	テーマ、キーワード
１班	「活気」、クーポン配付をきっかけに（配布場所・割引率も検討）、治安の改善
２班	「新しさ」、空き家利用、手作り体験、明かり（街灯）、今の良さを引き立てる
３班	「アピール」、対象は20～３５歳（「家を建てよう、店を出そう」の世代）、市でＨＰ、動画サイトの作成、土地に空きがある、京都市より土地が安い
４班	「にぎやか」、大きな店、駅に来た人が買い物、情報の「拡散」（広告・看板）
５班	「日用品」、小倉がさびれた理由→店が暗い・目立たない　改善→セール・クーポンお店の明かり。商店街に活気を　市にお願いチラシや看板の設置、お店を出したい人、働きたい人の募集
６班	「安心・安全」、暗い・人が少ない→治安が悪い→人通りを良くする。駐輪場形状を工夫して空きスペースでイベントを
７班	「安心」、小倉が好きだった人、店を出したい人、バリアフリー、オストメイトトイレ、地下にスロープ



写真：宇治市立北小倉小学校 HP より

【中間発表のまとめ（北小倉小学校総合学習）】

- **５年生で「すべての人にやさしいまち」というテーマで学習をしていたということもあり、「バリアフリー」や「世代に関わらず」というコメントが多く聞かれ、それらへの意識の高さが見えた。**
- **住民（大人）意見と同じような考え方の提案もあれば、小学生ならではの視点からの提案もあった。（イルミネーション、明かりの活用、キッチンカーなど）**
- **小学生も駅周辺に「にぎわい・活気」を求める傾向があり、まちの将来像の実現に参考となりそうな具体的なプランも考えられている。**

2　駅東西における移動の改善（地域分断の改善）について

▶駅舎形式に関する主な意見（パブリックコメント：８件）

【③跨線自由通路を望む意見とその理由】

- 跨線自由通路案が良い。
  ＞現状とほぼ変わりなく、往・復のどちらかは平面でアクセスすることが可能であるため利用しやすい。
- 跨線自由通路案で現在の駅舎や改札を継続使用するケースが良い。
  ＞・現在の駅舎が最も乗り降りがしやすい。
  ・橋上駅舎にすると、かえって高齢者は時間がかかる。不便になる。
  ・費用が最も安くつく。
- 跨線自由通路が良い。
  ＞理由の記載なし。

【④橋上駅舎を望む意見とその理由】

- 跨線自由通路はやめた方が良い。橋上駅舎で検討が進むことを希望。
  ＞地平で入れるメリットよりも他のデメリットが上回っている。「つなぐ」をキーワードとしているのに、改札が地平のままとなることで自由通路の幅員が大きくとれない。
  ＞任天堂資料館（仮称）の整備を見据えると跨線自由通路では、「改札に入った時点でホームを間違えている可能性がある」 ⇒ 「対処してもらおうにも長蛇の列」 ⇒ 「列自体も多国籍の観光客で埋まっているため対応が遅々としてなかなか進まない」 ⇒ 「なんなんだこの駅は！！」 ⇒ 「観光客のマイナス体験」 ⇒ 「観光客の増加が一時的なものに」 ということが懸念され、加えて地域住民（鉄道利用者）が駅員に対応してもらえる機会も減少してしまう。
- 橋上駅舎が望ましい
  ＞橋上駅舎の方が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ことや「自由通路部分」の空間を店舗や行政サービスコーナー等、多目的に利活用できる可能性があること、

京都方面からの降車客を駅前西側エリアに向かいやすくすることなどを考えると、工事期間が長くかかったとしても橋上駅舎が望ましい。

＞地域説明会で、視覚障がいのある方がキップの購入（払い戻し）となった場合に駅員さんが近くにいないと困るとおっしゃっていた。

●橋上駅舎が良い

＞小倉駅周辺は高齢者が多く、方面の間違い（ホーム誤入場）があった場合に大変に思う。

【その他】

●跨線自由通路と橋上駅舎は反対

＞理由の記載なし

●連続立体交差が良い

＞自由通路の設置だけでは東西移動の円滑性について歩行者の点、線についてのみ改善されるに過ぎない。線、面的改善や、自動車道路交通の円滑化を鑑みると連続立体交差しか選択肢はない

近鉄の考え

●自由通路案も橋上駅舎案もそれぞれメリットとデメリットがある。具体的な工事方法の検討等も必要であるため、現時点で案を絞り切るのは難しく、今後様々な検討や協議を行い、決定する必要があると考えている。

●今後、宇治市とどちらの案で進めるか協議をしていく中で、デメリットの解消方法も含めて検討していきたい。

【駅東西における移動の改善（地域分断の改善）のまとめ】

●鉄道利用者の視点・集客施設（任天堂資料館（仮称））のあるにぎわいまちづくりの視点・事業着手のスピード感など、どちらの手法にも一長一短がある。

●基本構想には、2 手法で引き続き検討していくことを記載する。

※ただし、本件は早期（短期）に検討すべき課題であることを十分に認識し、

・任天堂資料館（仮称）との連携

・アフターコロナの情勢変化も考慮した事業の実現性

・現場状況を照らし合わせた手法についての技術的な検討

なども踏まえ、引き続き市と近鉄で協議を進めていく。

3　基本構想（素案）の修正箇所について

【パブリックコメント等による基本構想（素案）の修正箇所】

意見（要旨）	基本構想の修正箇所	
【パブリックコメント】 ▶駅舎形式について ・ 2 で記した、跨線自由通路・橋上駅舎それぞれの手法によるメリット・デメリットについてのご意見	**P30**	「表：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）」 → 今後の検討方針について、以下のとおり追記 **●鉄道利用者の視点、集客施設（任天堂資料館（仮称））のあるにぎわいまちづくりの視点、事業着手のスピード感など、どちらの手法にも一長一短がある。** **●本件は早期（短期）に検討すべき課題であることを十分に認識し、任天堂資料館（仮称）との連携やアフターコロナの情勢変化も考慮した事業の実現性、現場状況を照らし合わせた手法についての技術的な検討なども踏まえ、引き続き市と近鉄で協議を進め、望ましい手法を選定する。**
【パブリックコメント】 ▶取り組み着手時期について ・「早期」「中期」「長期」という抽象的な単語で分類されていますが、（中略）市が抱く具体的な年数を掲示いただきたい。	**P36**	「表：段階的な取り組みのイメージ」 → 取り組み着手時期の目標イメージ「早期・中期・長期」の具体的な年数を、表の下部に以下のとおり記載 『**※「早期：1～5 年、中期：6～10 年、長期：11 年～」を想定**』

【その他の軽微な変更箇所】

●内容に影響のない、以下の部分を変更

・軽微な文言の修正、追記

・図のデザイン変更、表の時点更新、文字の大きさ、図表注記の追加など

資料2

近鉄小倉駅周辺地区
まちづくり基本構想
（案）

宇治市

令和４年３月

CONTENTS

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 「中長期に検討すべき課題」に対する取組み方針 ..... - 31 -
- 5 まちづくり基本構想図 ..... - 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、市内の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、他拠点と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。

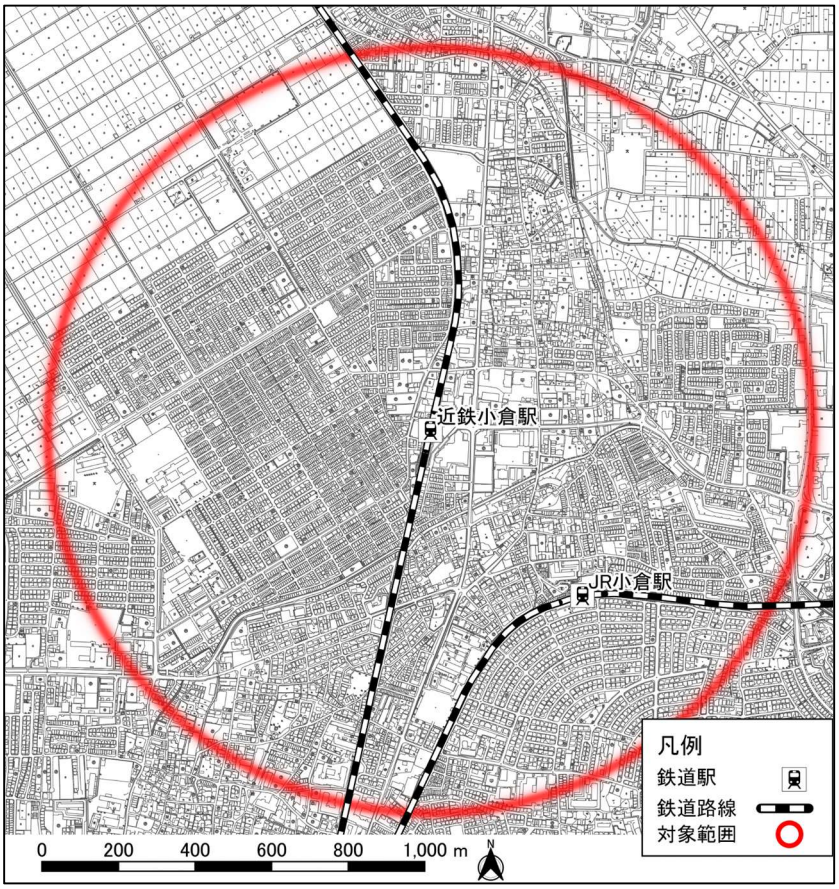
2　対象範囲

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。

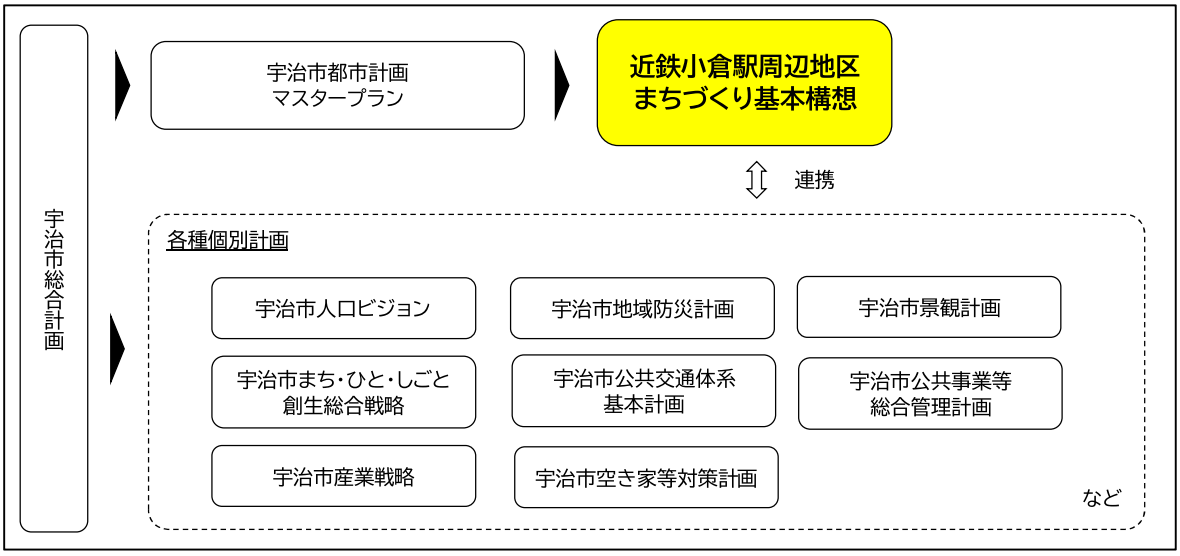


基本構想の対象範囲

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「一人ひとりが輝き伝統と新たな息吹を紡ぐまち・宇治」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	一人ひとりが輝き伝統と新たな息吹を紡ぐまち・宇治
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、目指す都市像である「一人ひとりが輝き伝統と新たな息吹を紡ぐまち・宇治」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。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性に応じて、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、市内の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、**他の拠点と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。

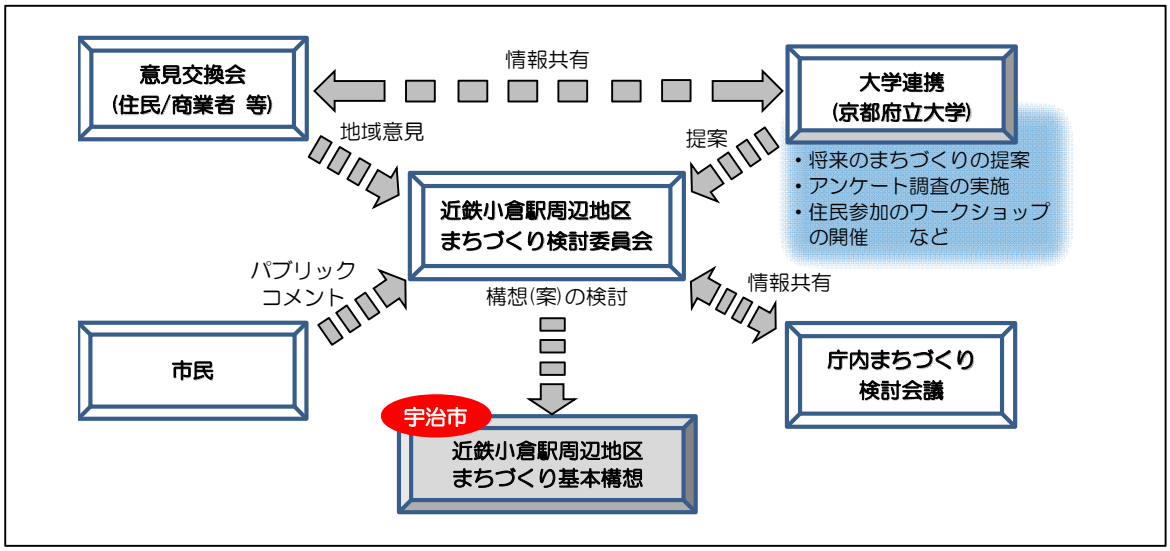
都市計画マスタープラン地域別構想	
地域づくりのテーマ	• 生活利便性向上をめざした安全でくらしやすいまちづくり • 生活と商いが融合した活気あるまち • まちの玄関にふさわしいにぎわいのある駅前空間 • 地域の貴重なみどりを保全しつつ、人々が憩い、交流のできる空間の確保
地域づくりの基本方針	密集市街地の改善による良好な住宅地の形成 • 住宅が密集している区域では、必要な都市基盤等のあり方を検討し、災害に強い安全で安心して居住できる良好な住宅地の形成をめざす。 地域の生活拠点としての機能の充実や魅力の向上 • 近鉄小倉駅周辺では、個性的で特色のある生活と商いが融合した活気あるまちを目指すとともに、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

Ⅰ 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)
R3/11/29,12/2	基本構想(素案)の地域説明
R3/11/24～12/24	基本構想(素案)へのパブリックコメント
第7回　R4/1/28	基本構想(素案)の修正
第8回　R4/3/4	基本構想(案)の確認

■地域説明会

【概要】基本構想(素案)の説明

【対象】主に近鉄小倉駅周辺地区にお住まいの方

①小倉公民館:11 月 29 日(月)19 時～20 時半　参加者:38 名

②西小倉コミュニティセンター:12 月 2 日(木)19 時～20 時 45 分　参加者:62 名

■パブリックコメント

【概要】基本構想(素案)についての市民意見を募集

○11 月 24 日(水)～12 月 24 日(金)

【対象】市内に在住・在勤・在学の方、事務所・事業所を有する法人、納税義務者

【結果】意見提出者数:17 名　意見数:49 件

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。

平成 30 年度

地区の現状把握と地区でのワークショップ
- ◎ 建物・土地利用の現況調査
- ◎ 既存の統計資料での現状把握
- ◎ 上記データを GIS にてマップ化
- ◎ 住民・商業者とのワークショップ

⇦

- ◎ 既存の小倉地区調査結果
- ◎ 既存統計調査（国勢調査など）

⇩

令和元年度

地区のアンケート分析調査
- ◎ 地区の交通環境、駅周辺整備
- ◎ 買い物、医療・福祉、防災
- ◎ 定住意識

地区におけるワークショップ
- ◎ アンケートの報告会
- ◎ 地域住民とのワークショップ

令和2年度

中学校におけるワークショップ
- ◎ 中学生とのワークショップ

中高生のアンケート分析調査
- ◎ 地区の印象や課題
- ◎ 地域の将来の希望
- ◎ 将来戻ってきたくなるために必要なもの

商業者のアンケート分析調査
- ◎ 店舗等の基本情報
- ◎ 近鉄小倉駅周辺地区の商業を活性化するために重要なこと

小倉地区における地域課題の抽出

⟫⟫⟫

近鉄小倉駅周辺地区
まちづくり検討委員会

- ○ 近鉄小倉駅周辺地区における、まちづくりの方向性の検討
- ○ 具体的な整備計画の検討

京都府立大学との共同取組の経過

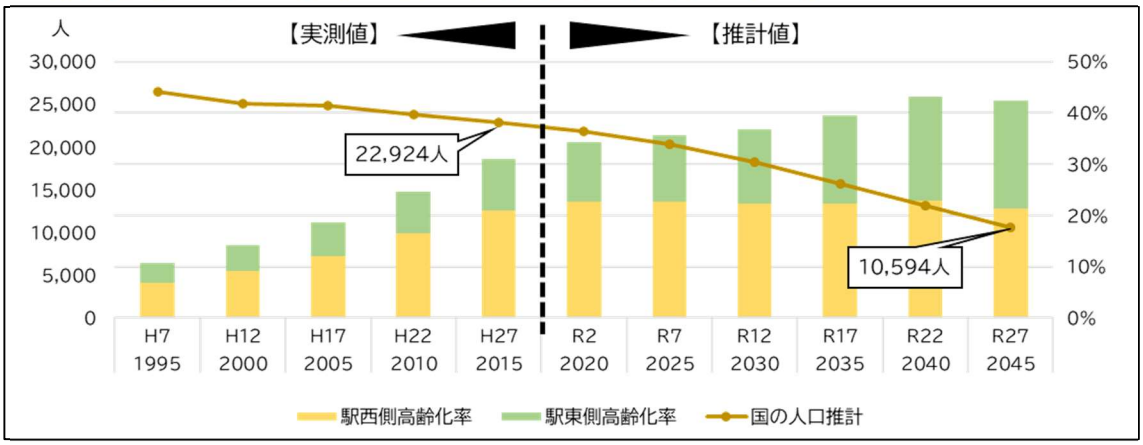
2. 地区におけるまちの現状と特性・課題

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。



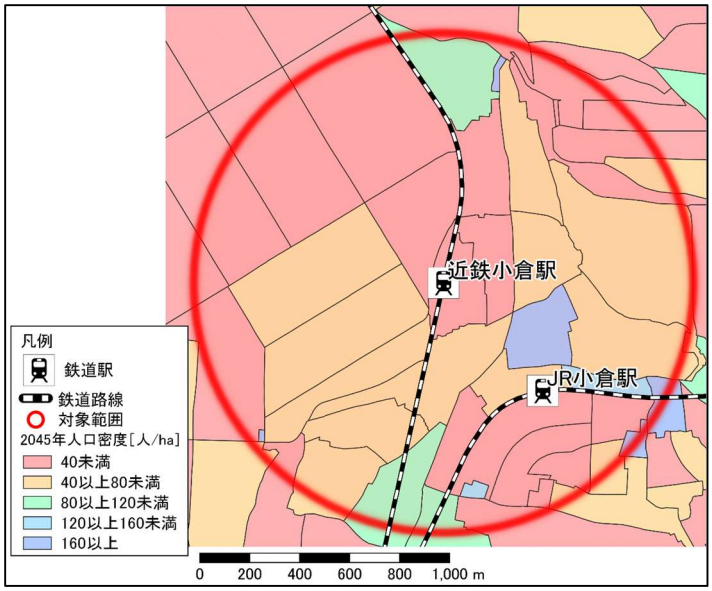
小倉地区の人口の推移及び推計

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

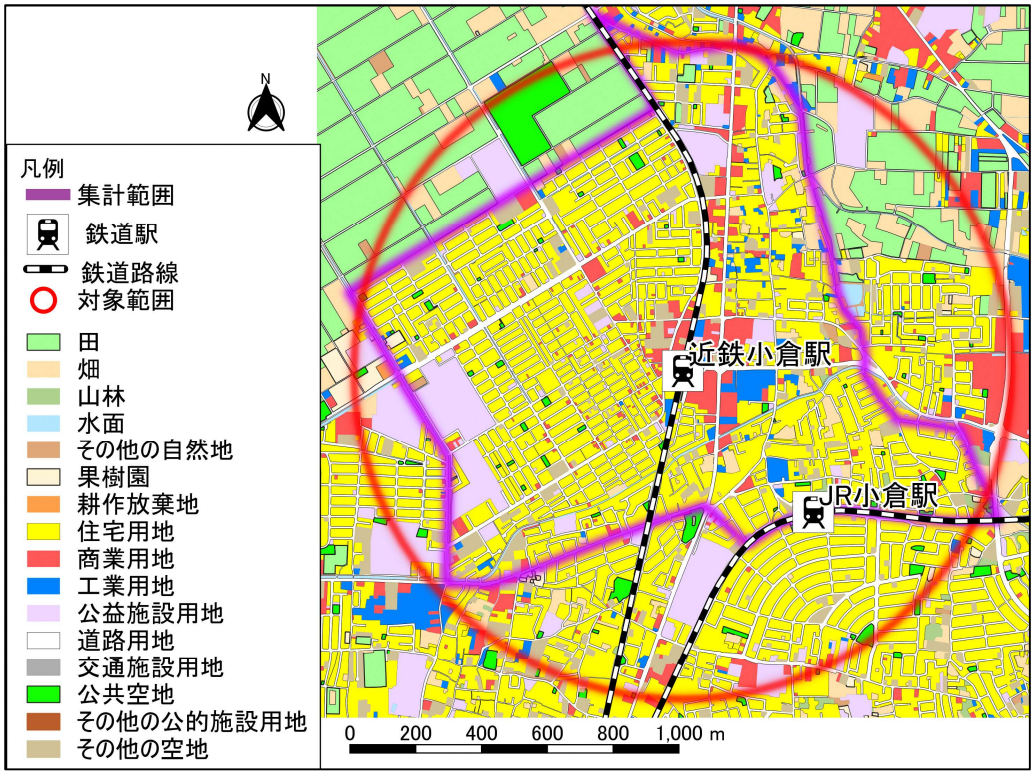
① 土地利用・建物用途

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。

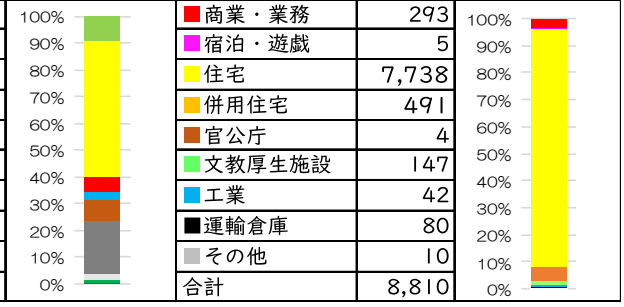
新都市計画法施行前に開発された近鉄小倉駅西側地区の道路は大半が私道であり、公園もあまり配置されていません。

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	



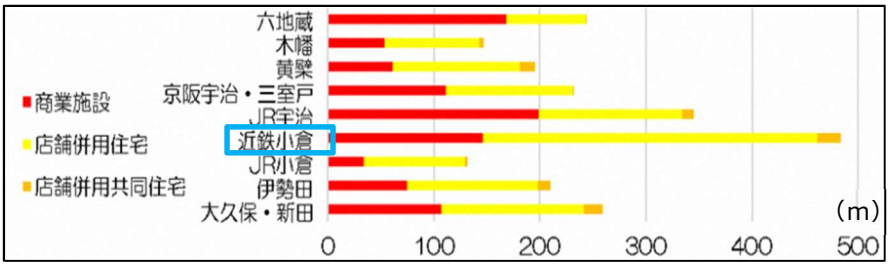
検討範囲周辺の土地利用と建物利用の現況

（出典：宇治市都市計画基礎調査（H24）を基に作成）

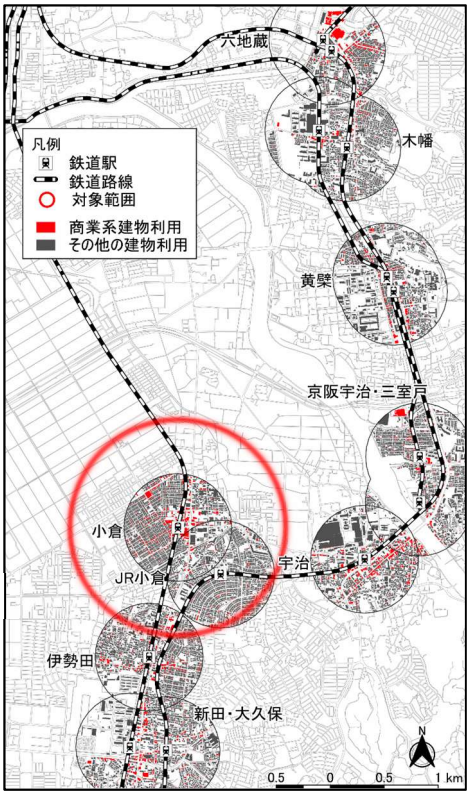
② 商業

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。

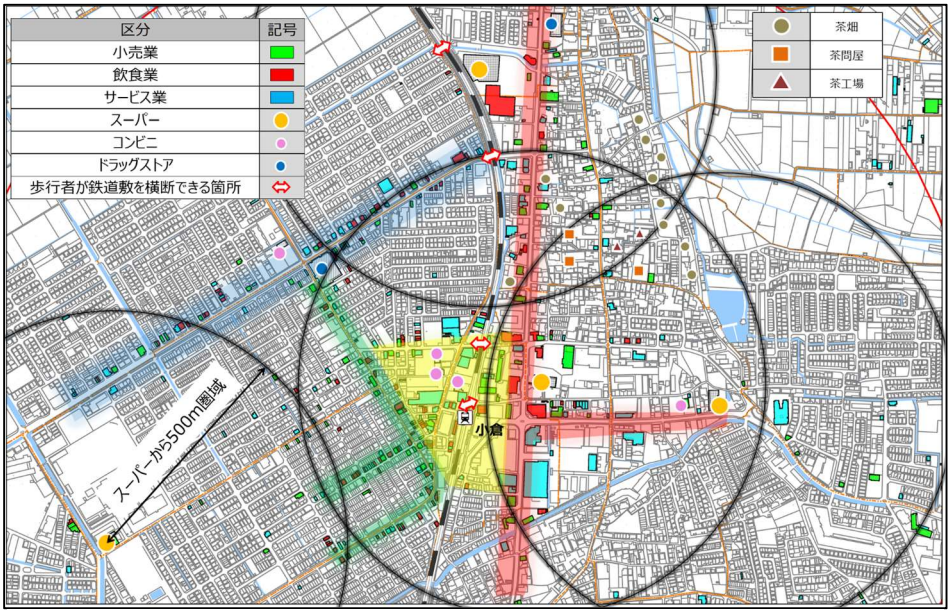


宇治市の駅 500m 以内の商業系建物の分布



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

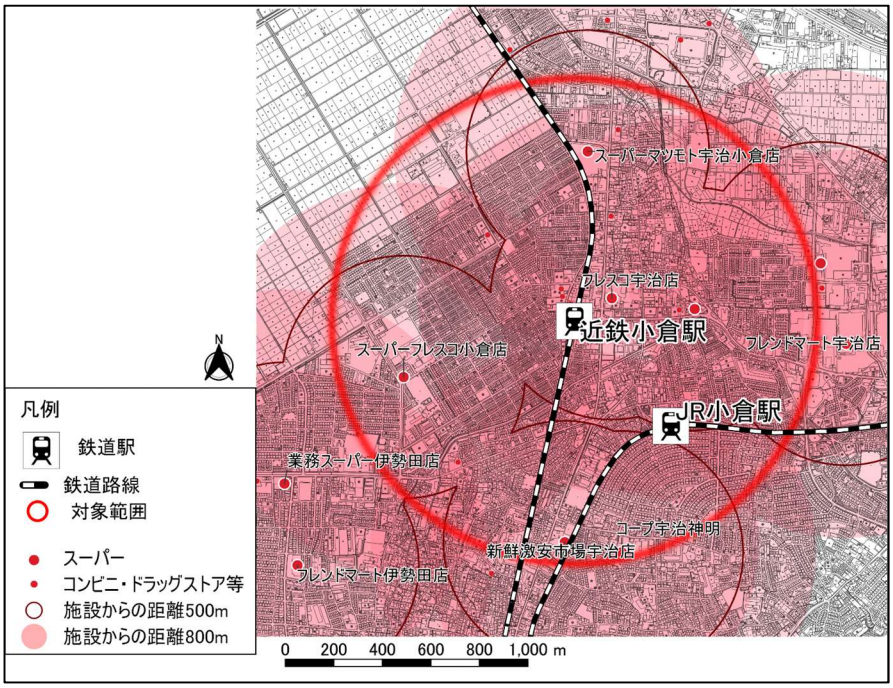
※都市計画基礎調査(H31)、H30 建物調査(京都府立大学)、住宅地図を基に作成しているため、現状の区分と異なる場合があります。
※複合施設の場合、いずれかの区分で表示しています。

近年の小倉地区における商業施設の状況

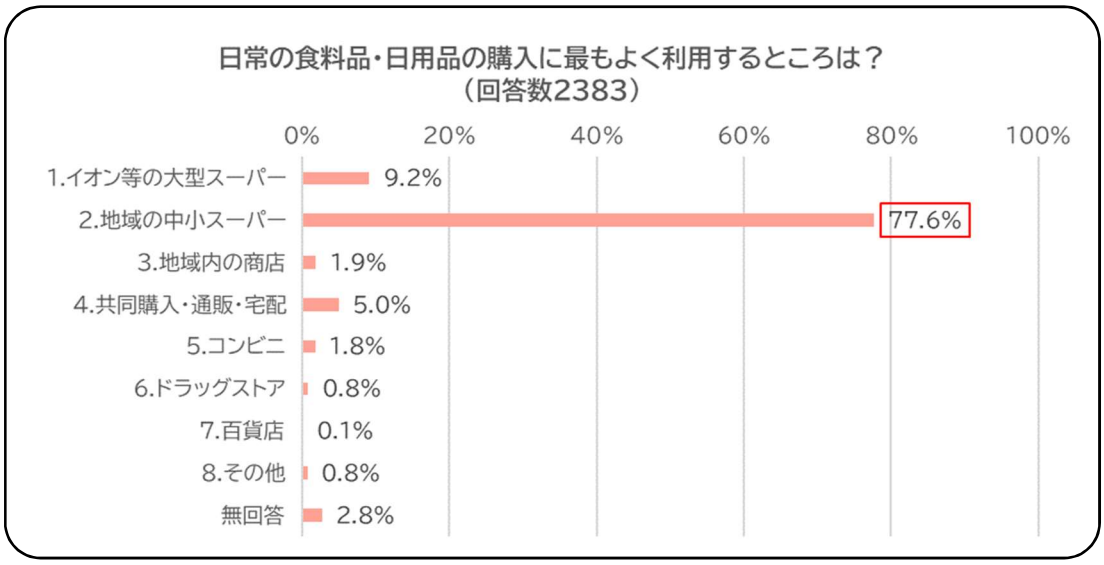
年	種別	施設名称
2011	開店	フレスコ宇治店
2011	閉店	小倉駅前デパートビル（平和堂）
2017	開店	スーパーマツモト
2018	閉店	オーレ丸山
2018	新装開店	フレスコ宇治店・小倉店
2019	閉店	レインボー小倉（近商ストア・ダイソー等）

※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

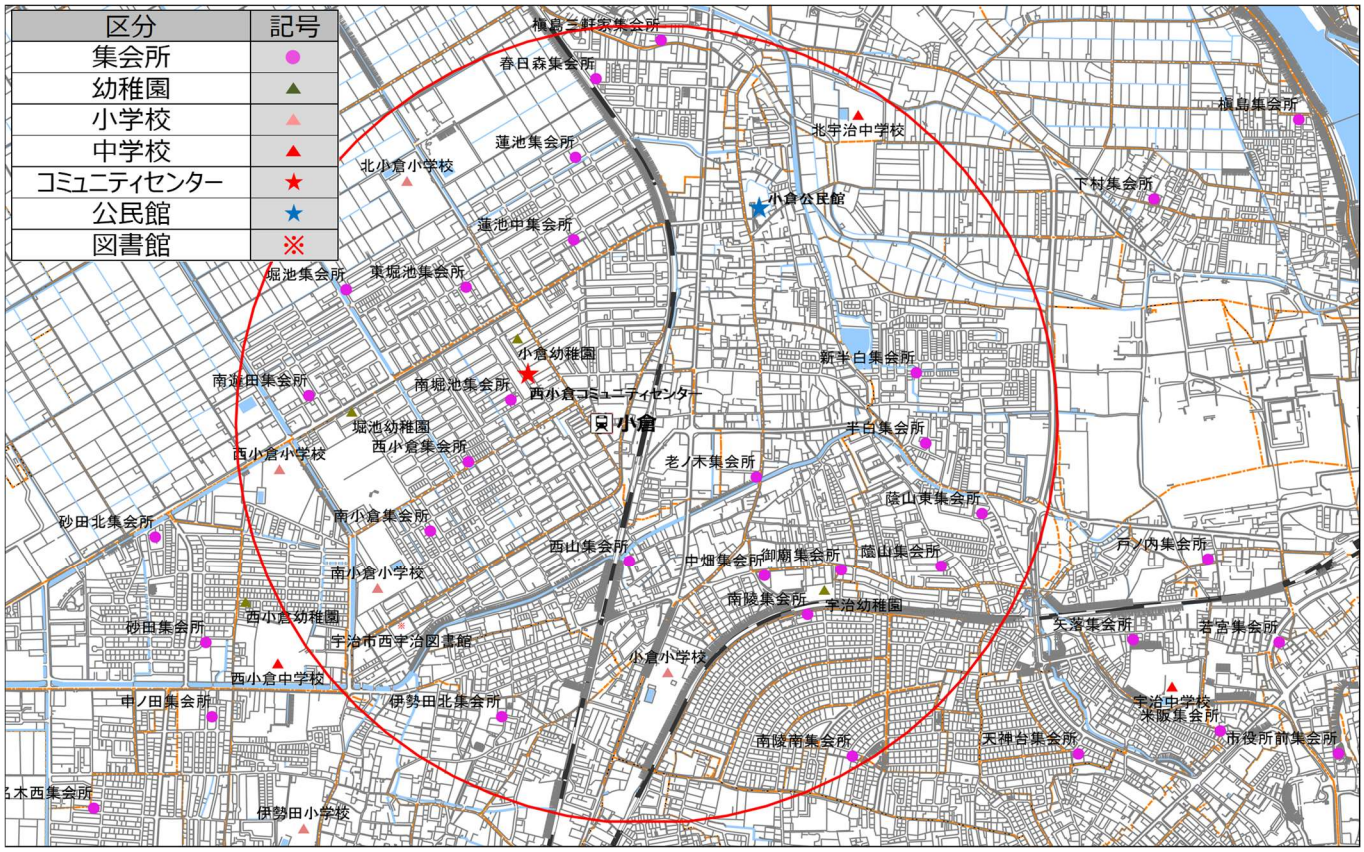
図書館：市内全３箇所のうちのひとつが立地

公民館：市内全４箇所のうちのひとつが立地

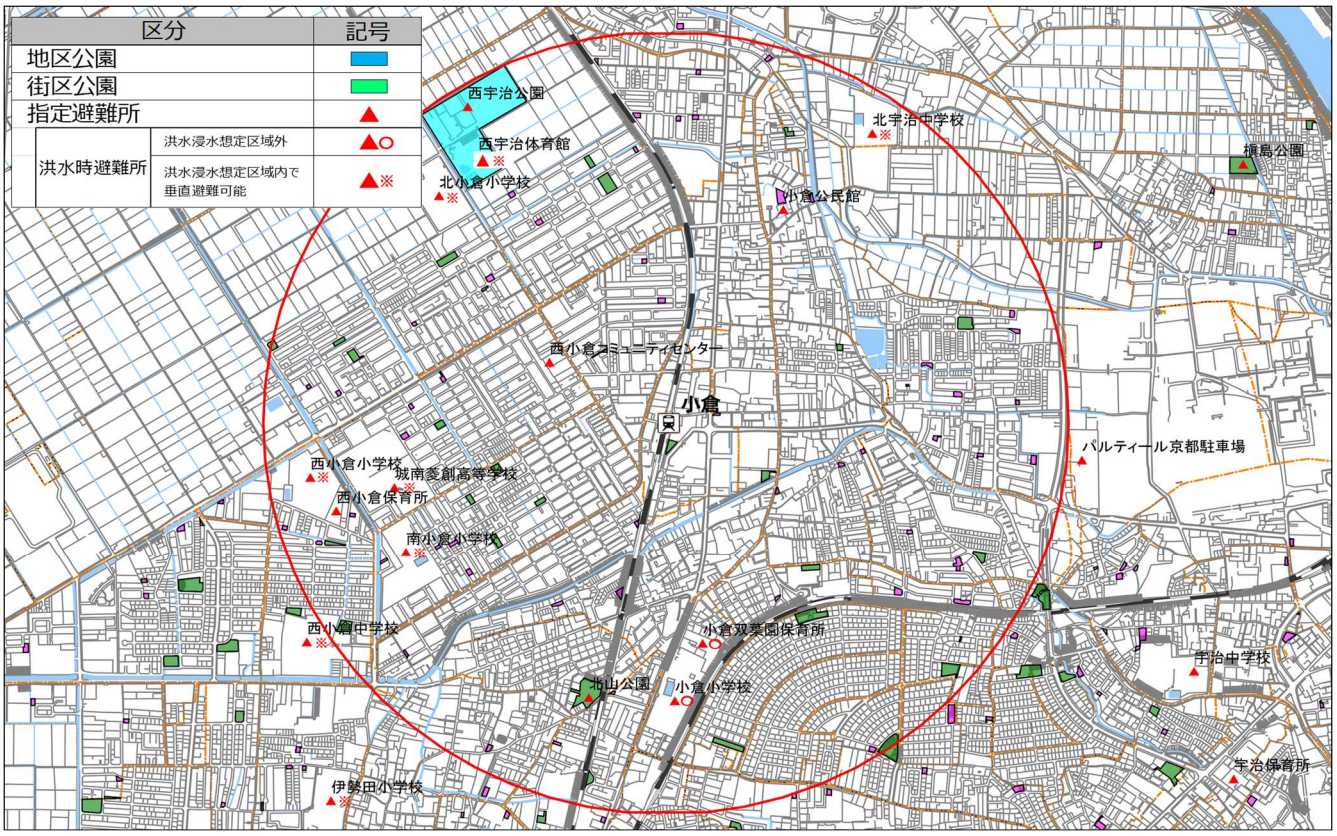
●公園施設等

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）

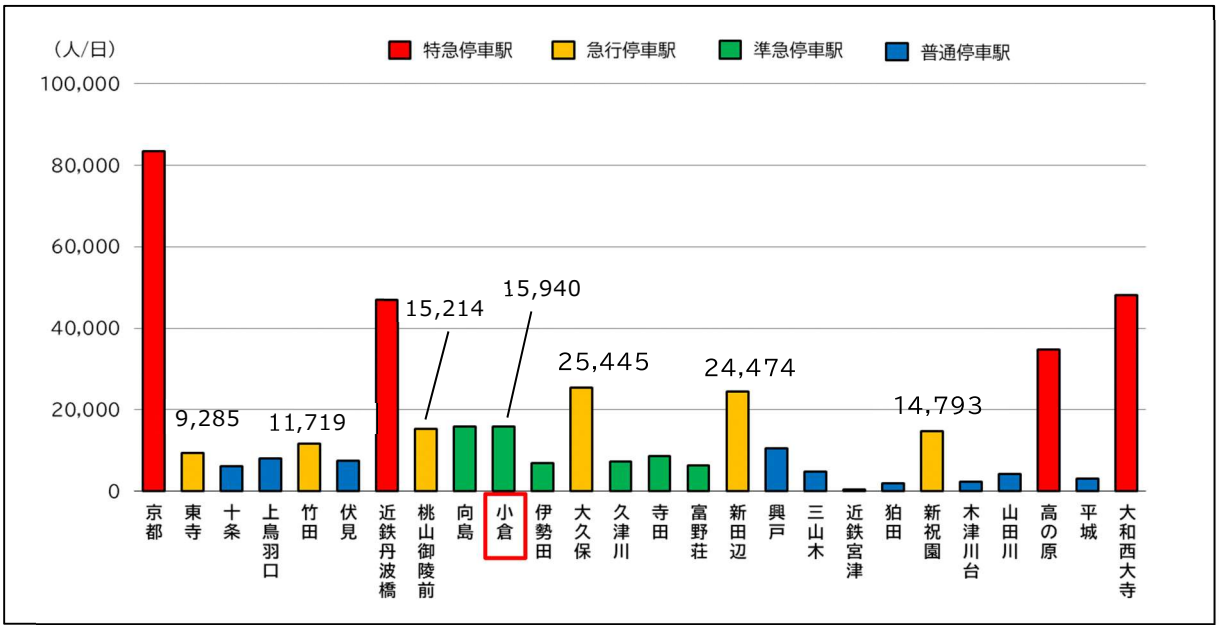
・「人口減少社会の進展や市民ニーズの変化等を踏まえ、公共施設の機能の見直しとともに、規模及び配置の適正化を図る」

・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

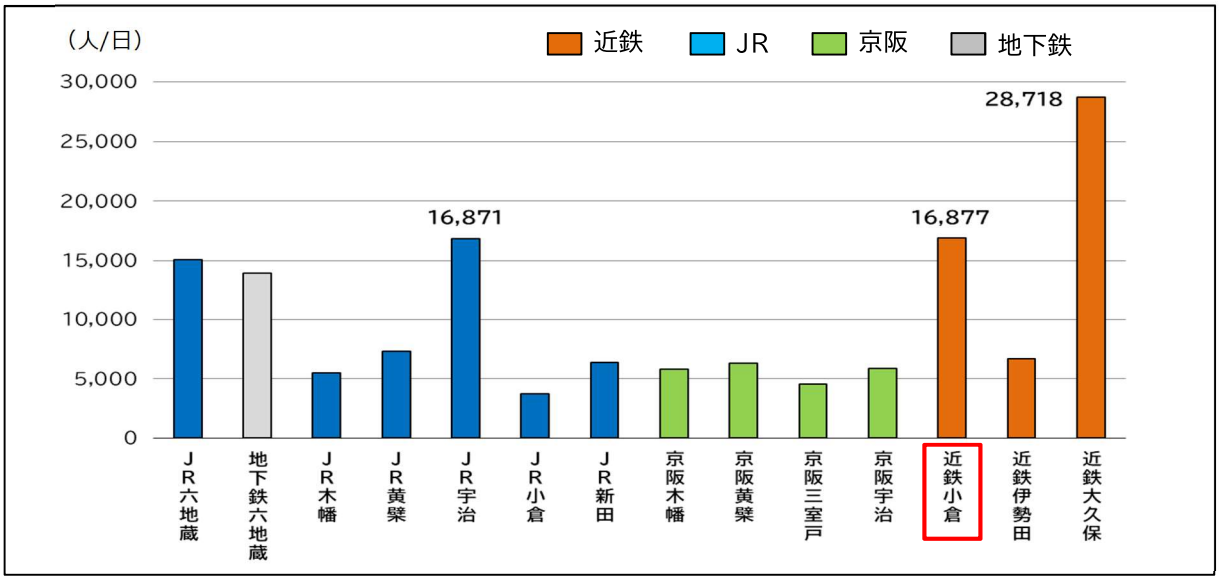
近鉄京都線は京都と奈良をつなぐ主要路線で、本地区を南北に縦断しています。本地区中央に位置する近鉄小倉駅は、１日の乗降客数が約１万６千人（R1）の準急停車駅であり、急行停車駅の東寺駅・桃山御陵前駅よりも多くなっています。

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）



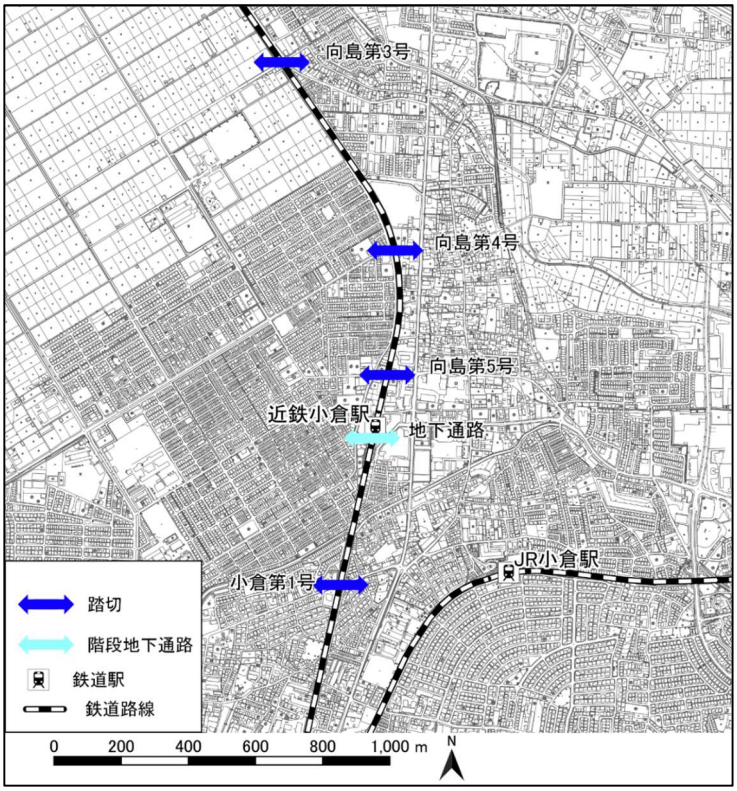
宇治市の駅別乗降客数

（出典：宇治市統計書（R1）を基に作成）

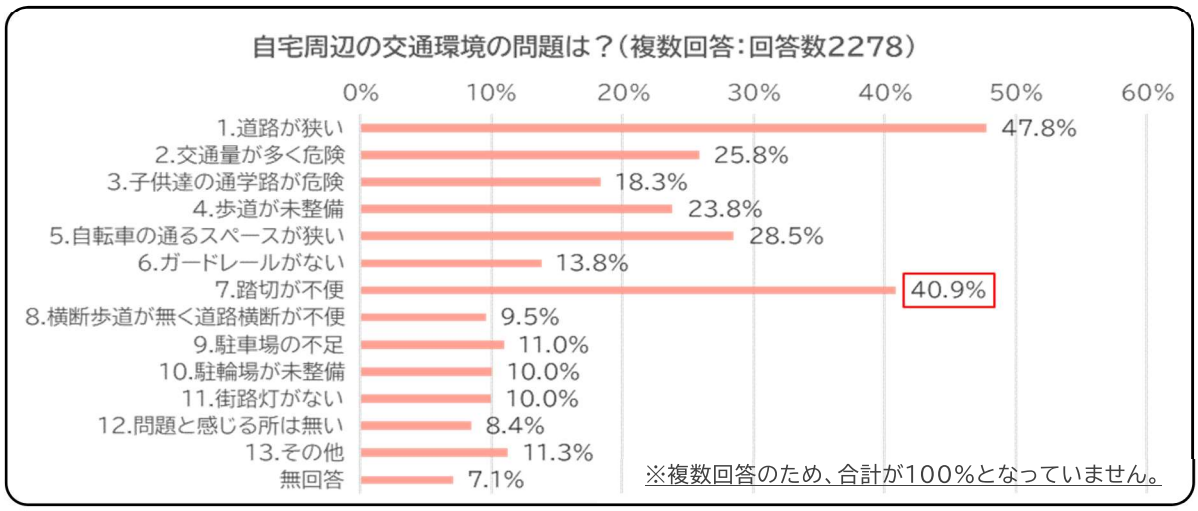
⑤ 東西連絡経路

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）

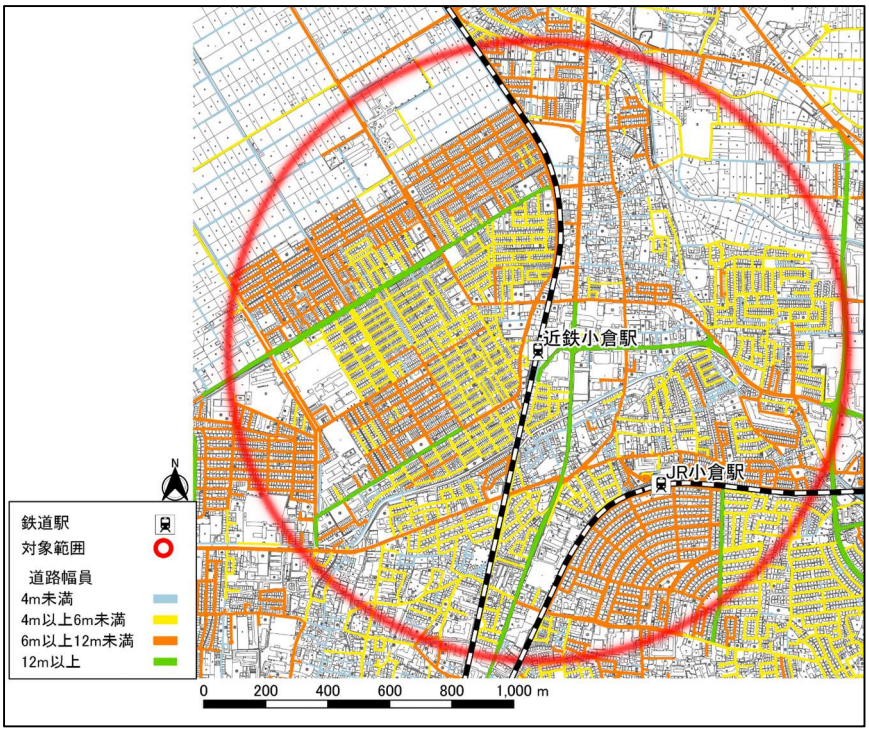


（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年 9 月実施））

⑥ 道路

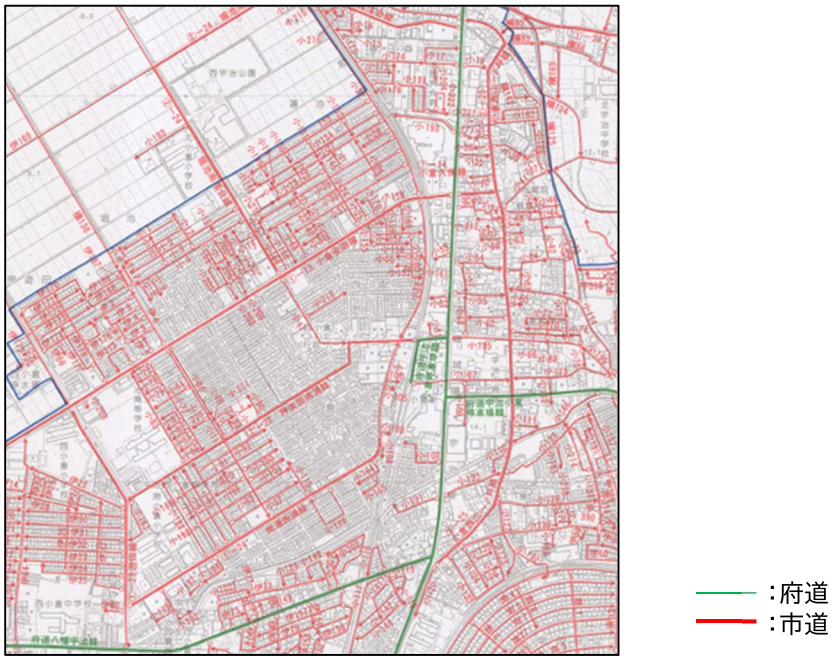
地区内の骨格的道路は、南北の府道城陽宇治線及び東西の府道八幡宇治線・市道小倉安田線であり、歩道の有無や交差点部の拡幅等により最大幅員は 15m となっていますが、いずれも車道部は片側１車線の道路です。府道城陽宇治線においては渋滞が発生することも多く、旧大和街道（市道小倉西山一ノ坪線）に迂回する車両が見られます。

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（H24））



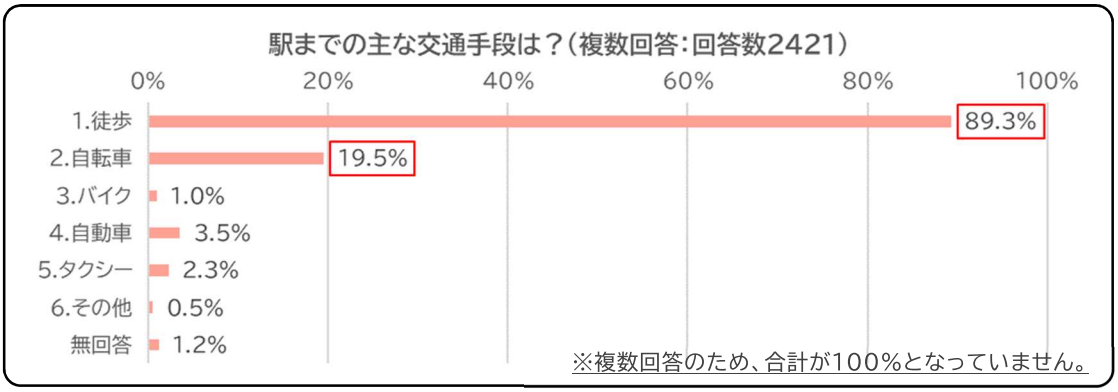
近鉄小倉駅周辺地区における道路種別

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。

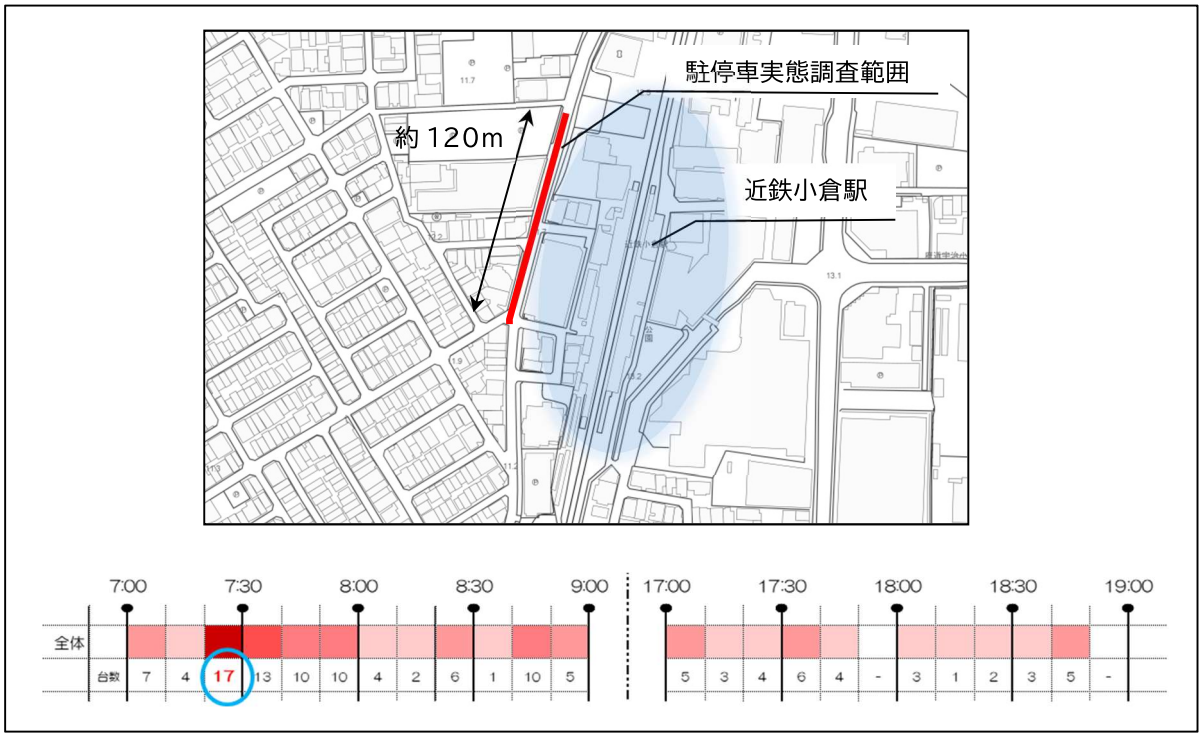
近鉄小倉駅の平日端末交通手段分担率

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）



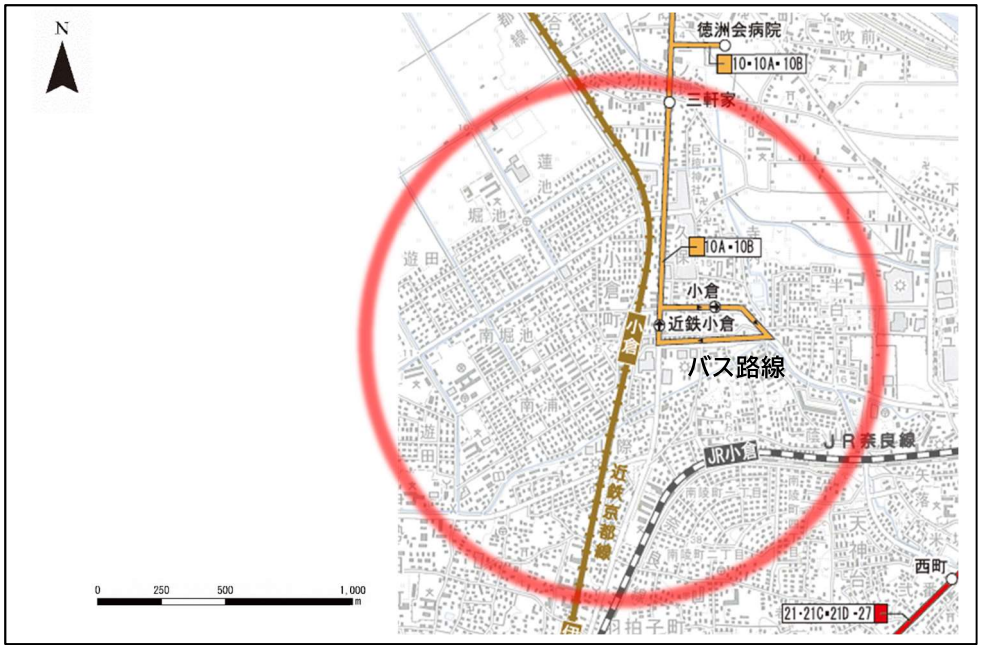
（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年９月実施））



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

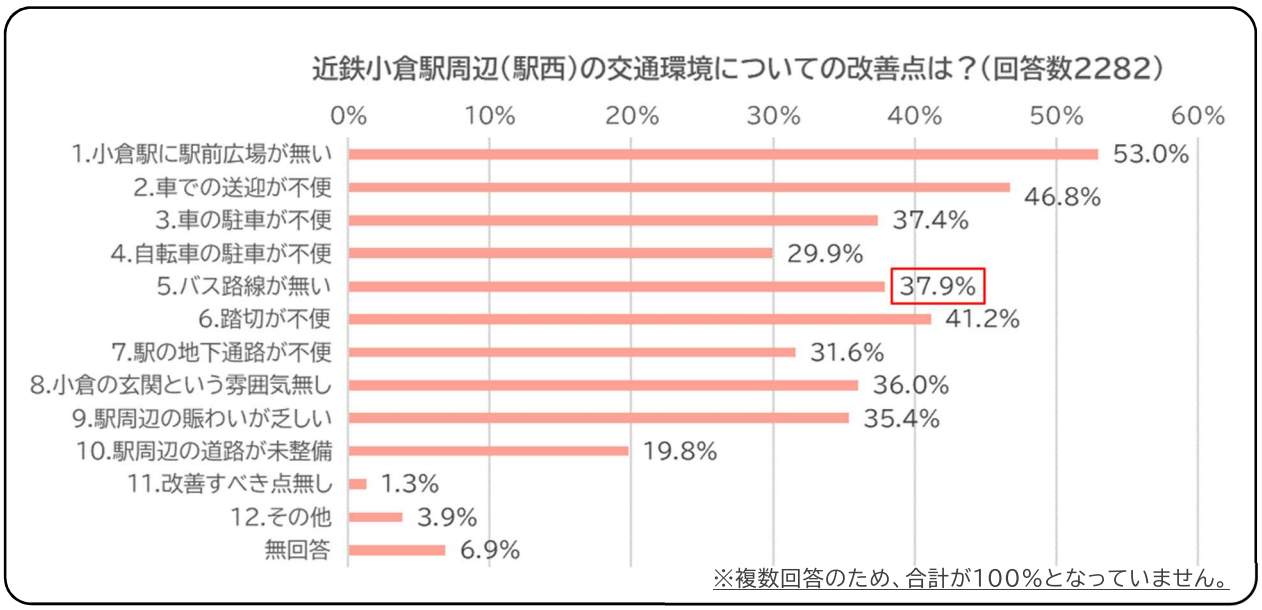
⑦ バス

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。また、現在、駅の西側にバス路線はありません。



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））

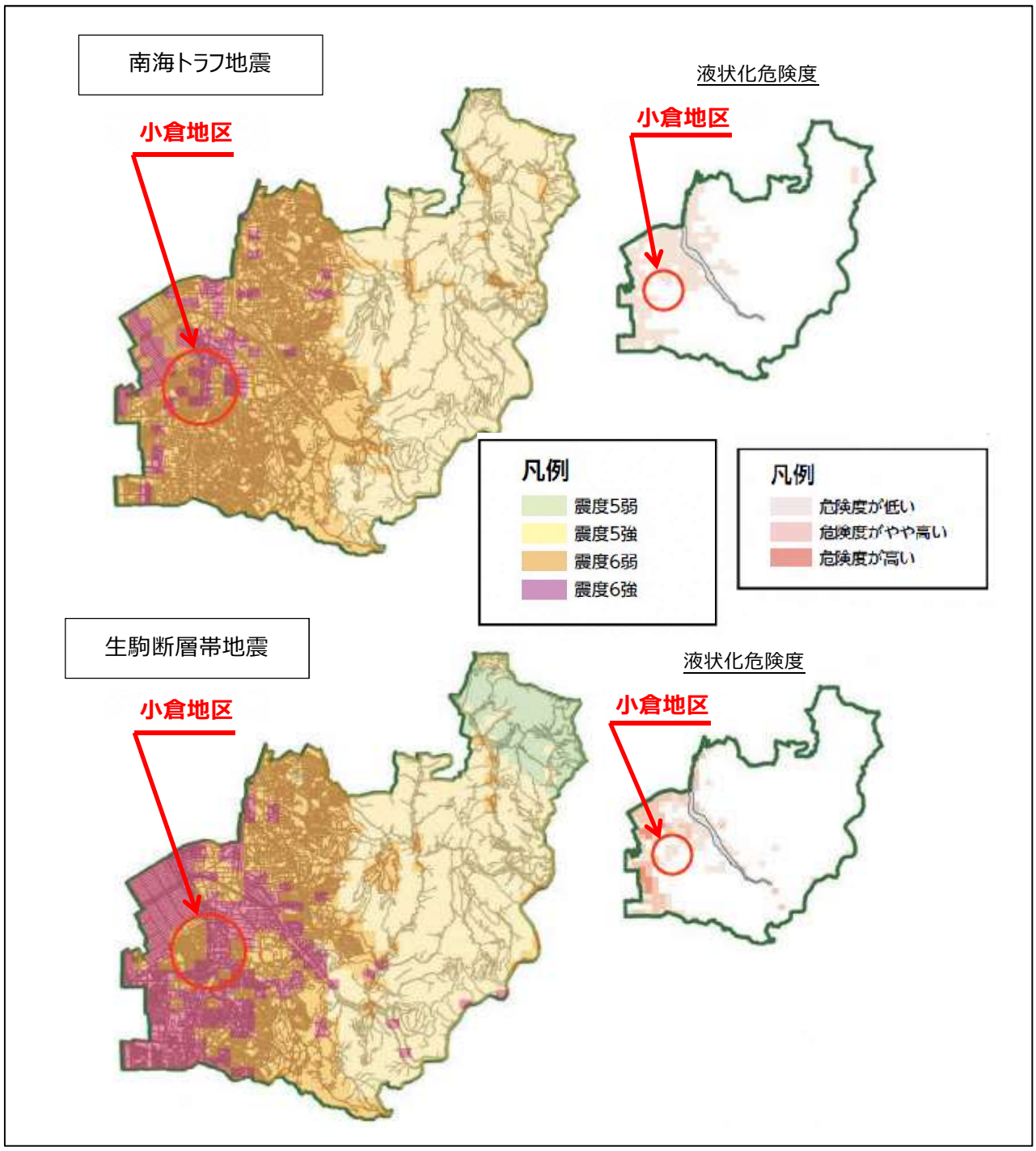


（出典：宇治市小倉地域におけるまちづくり市民アンケート調査（令和元年９月実施））

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。



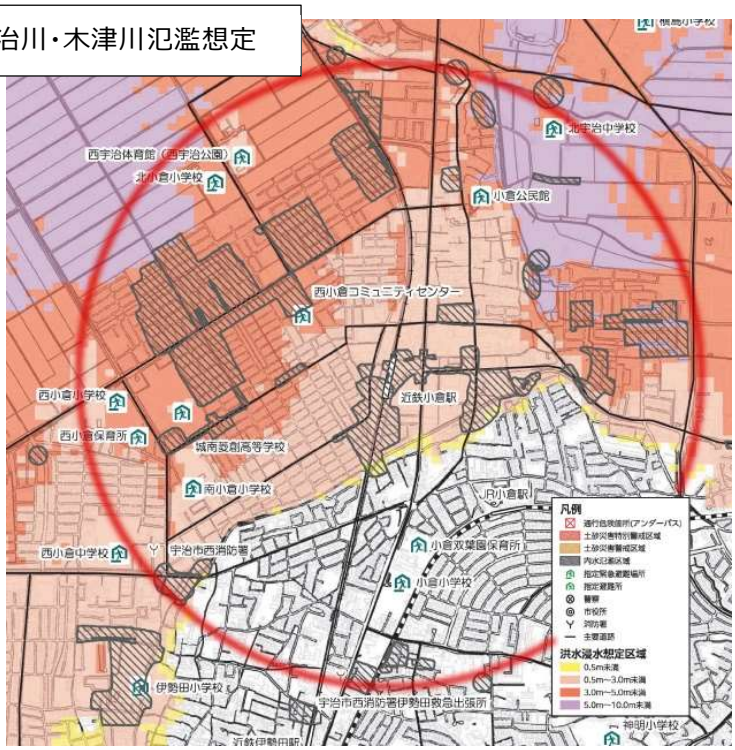
小倉地区の地震リスク（上：南海トラフ地震、下：生駒断層帯地震）

（出典:宇治市防災マップ(2018 年)）

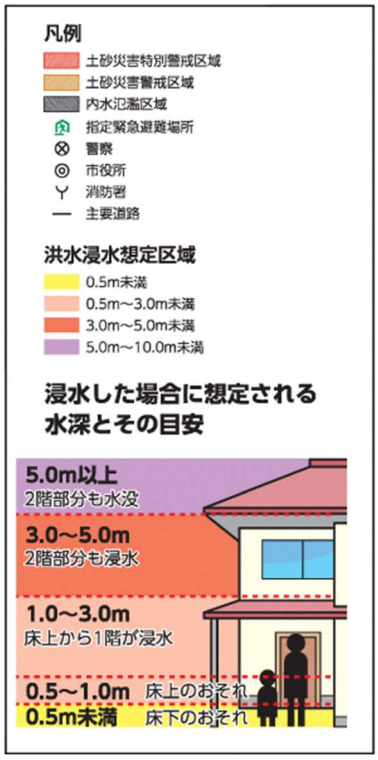
② 浸水災害

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

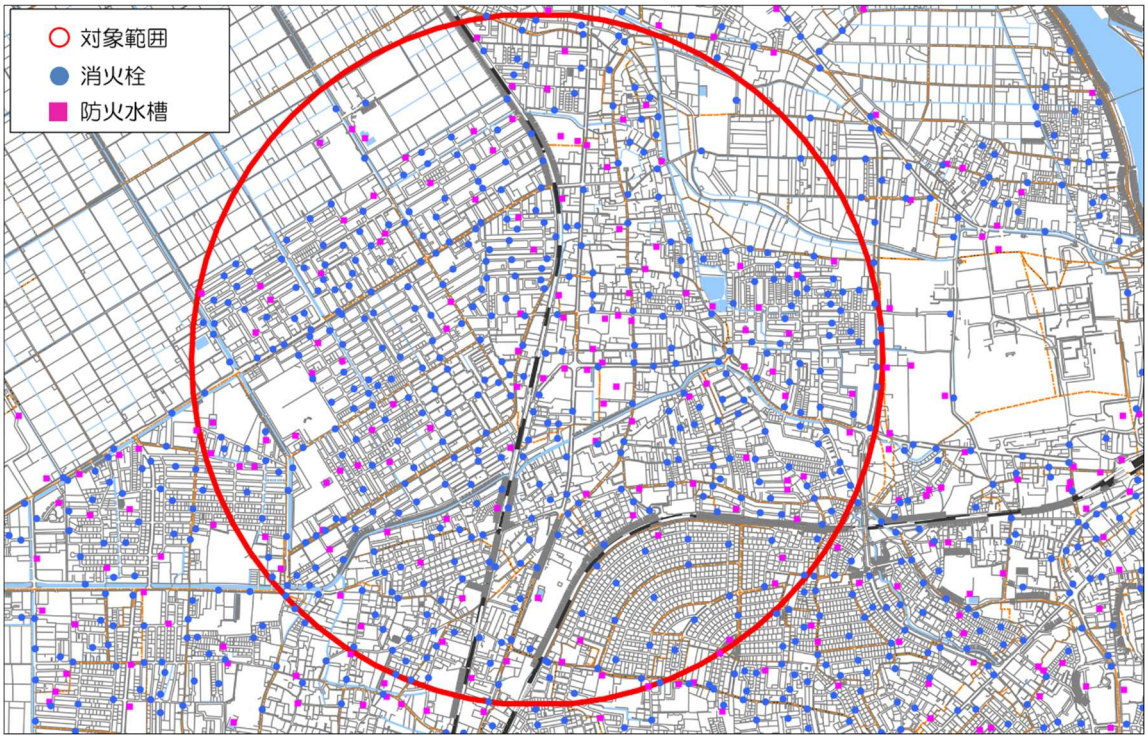


小倉地区の浸水リスク（上：宇治川、下：古川）

（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。（一般的な消防水利施設の設置基準：120m）



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

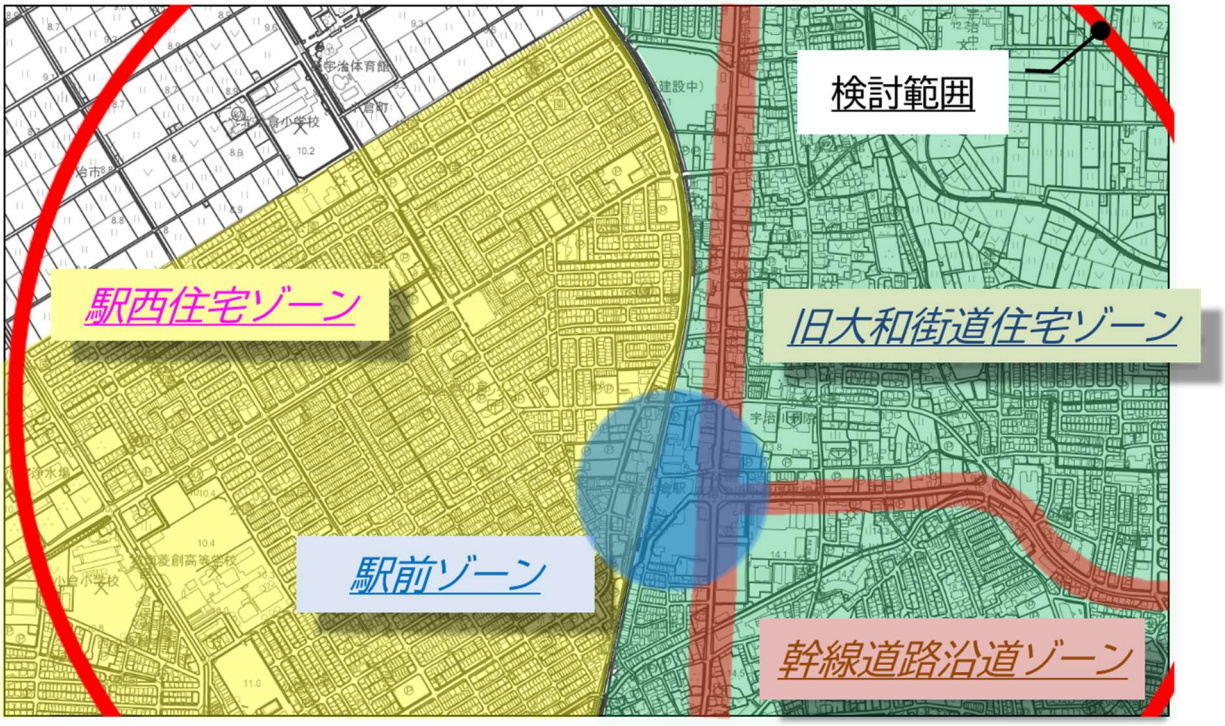
●災害

・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

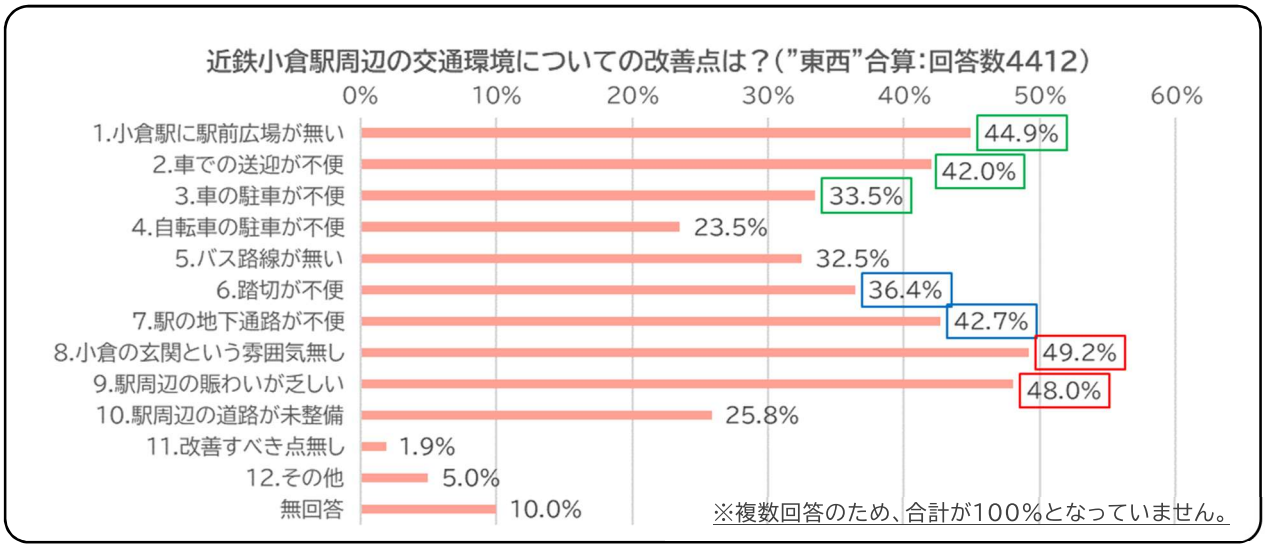
3．地区におけるまちづくりの基本方針

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

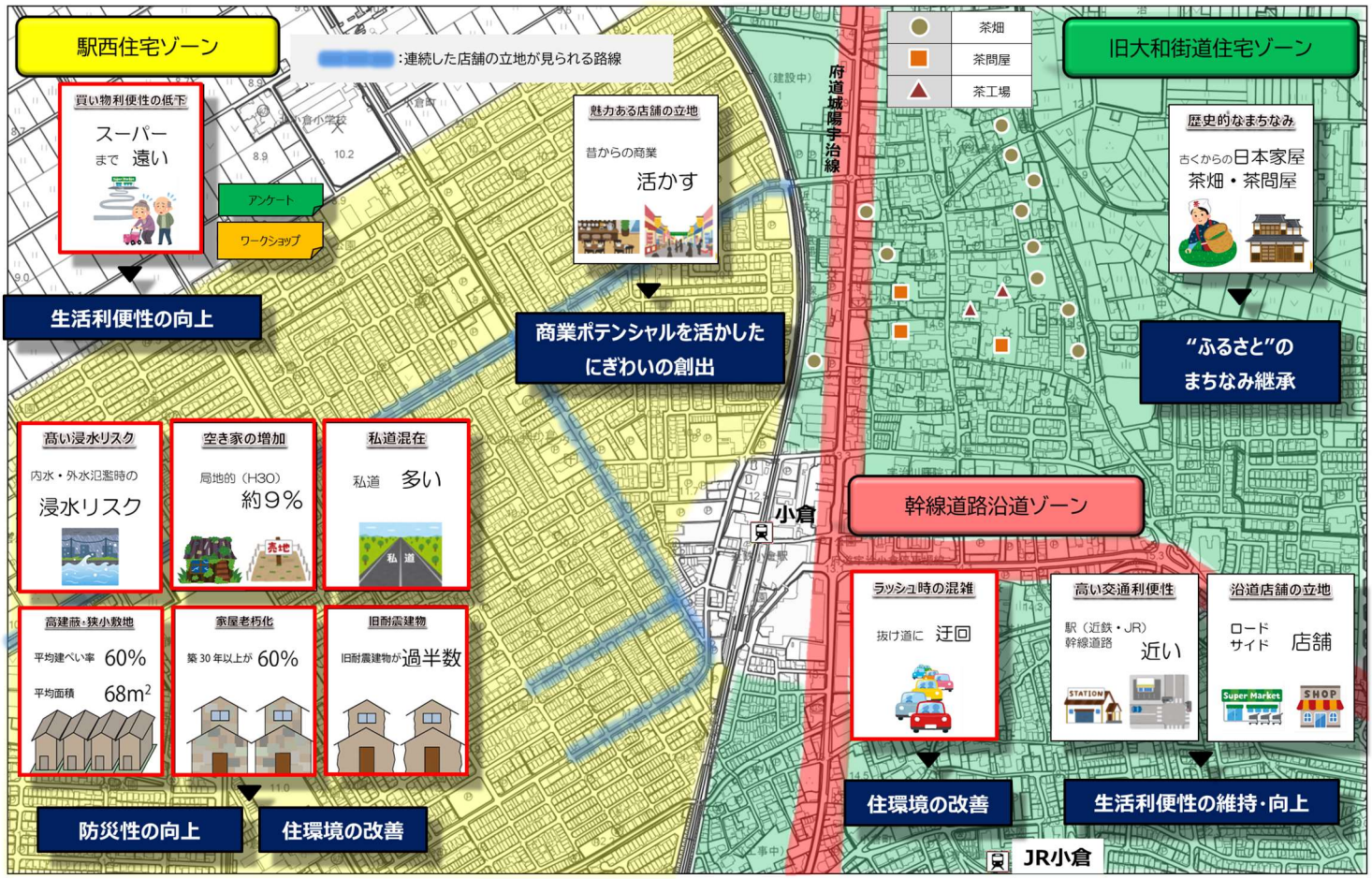
» 生活利便性の向上
» 商業ポテンシャルを活かしたにぎわいの創出
» 防災性の向上
» 住環境の改善

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

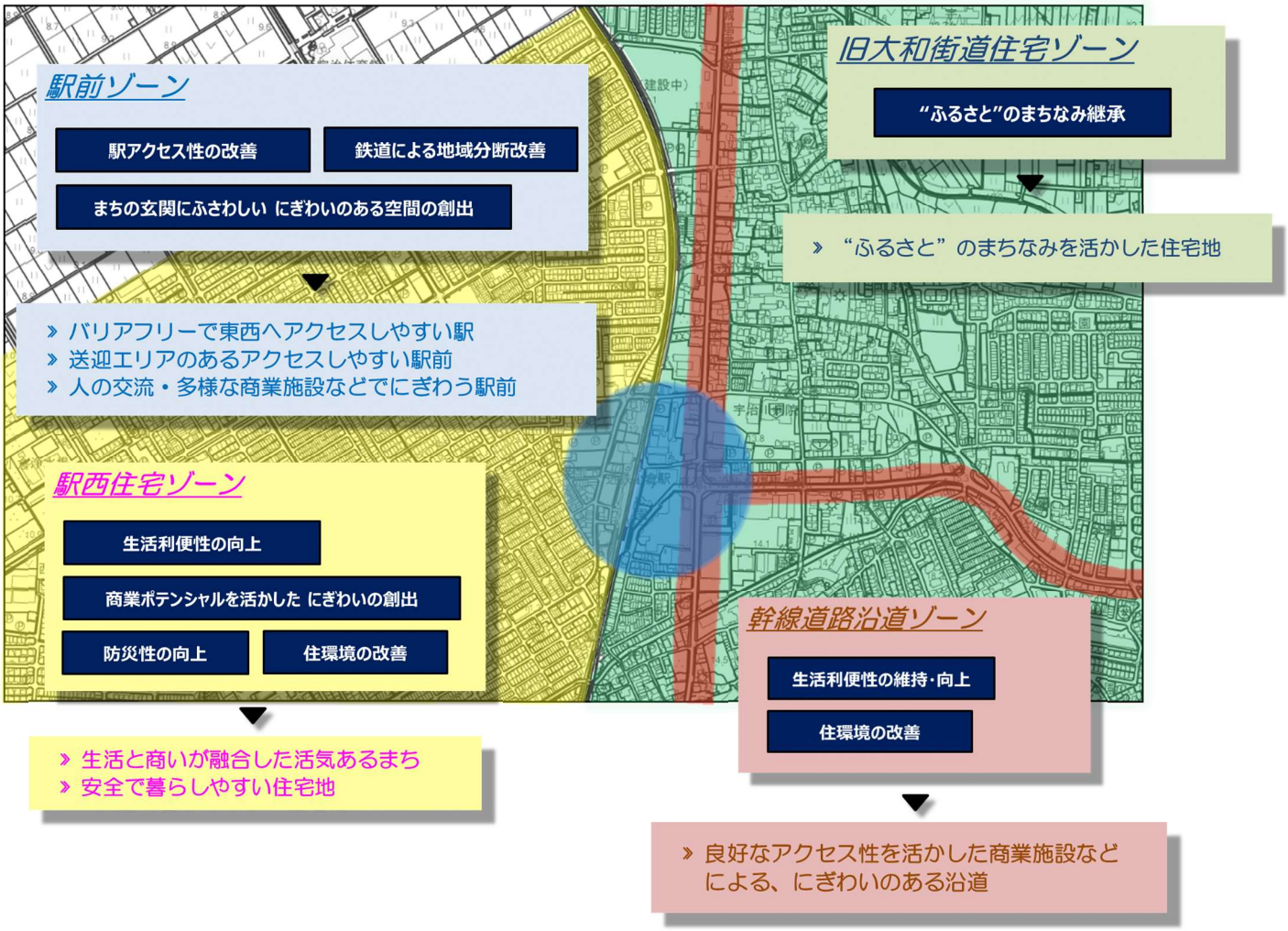
» 生活と商いが融合した活気あるまち
» 安全で暮らしやすい住宅地

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

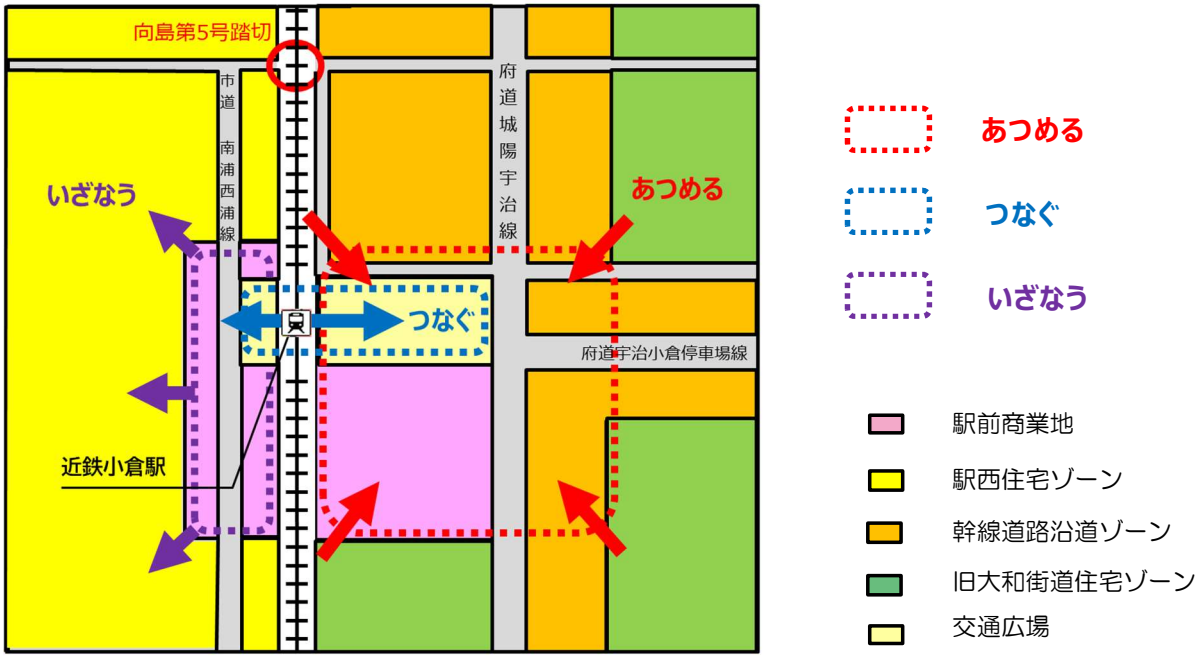
旧大和街道住宅ゾーン

» “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 ～

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

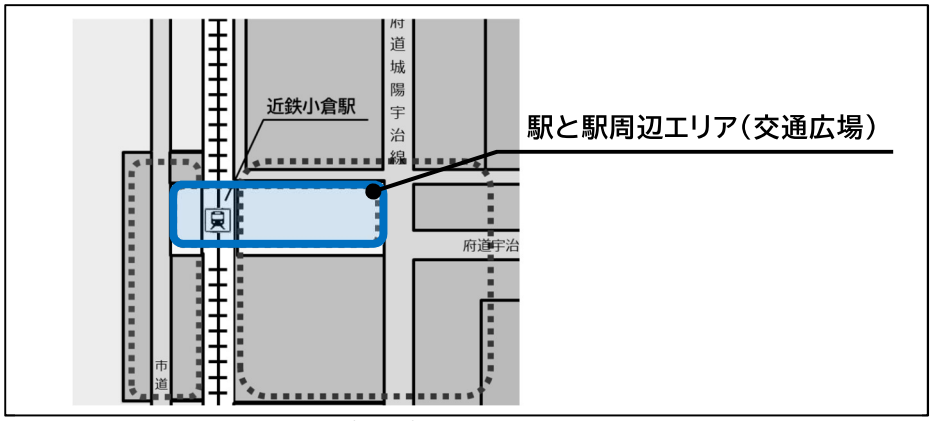
サービスを“集める”
ー地域拠点としてふさわしい機能を集め、駅を中心とした暮らしやすいまちを目指す

» 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）

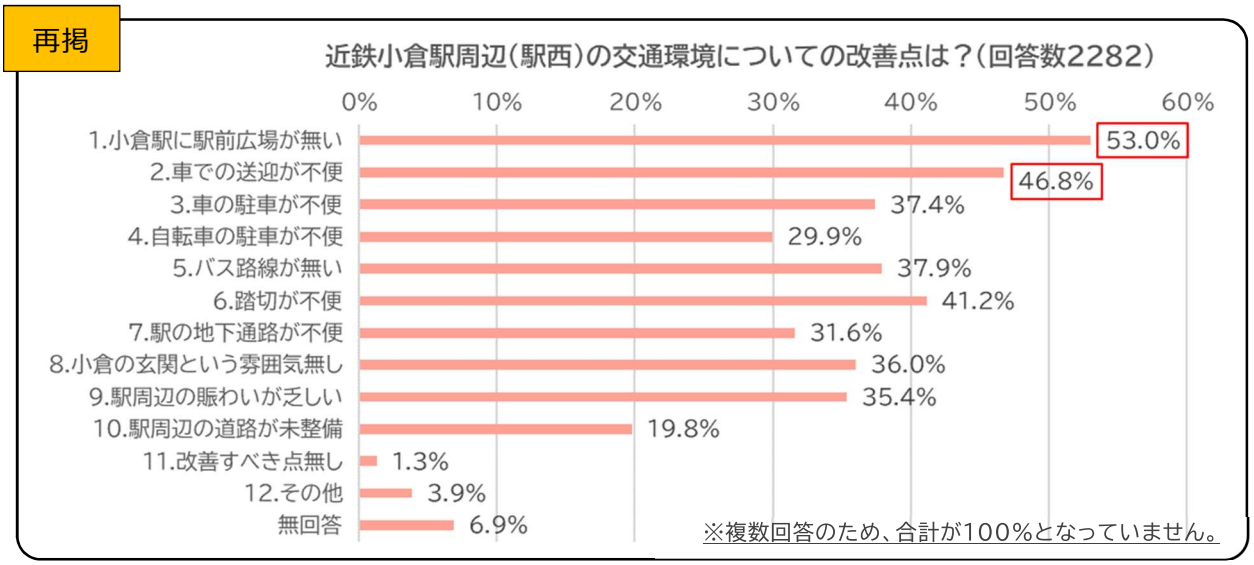
●アンケート調査結果（R1）

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））

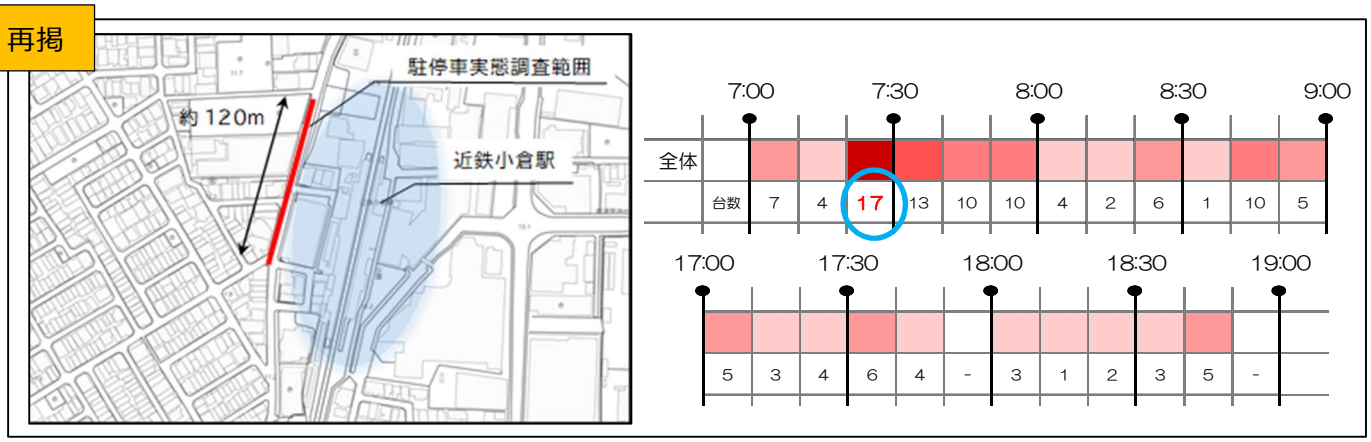
●ワークショップ（H30、R1）

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）

再掲



（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。

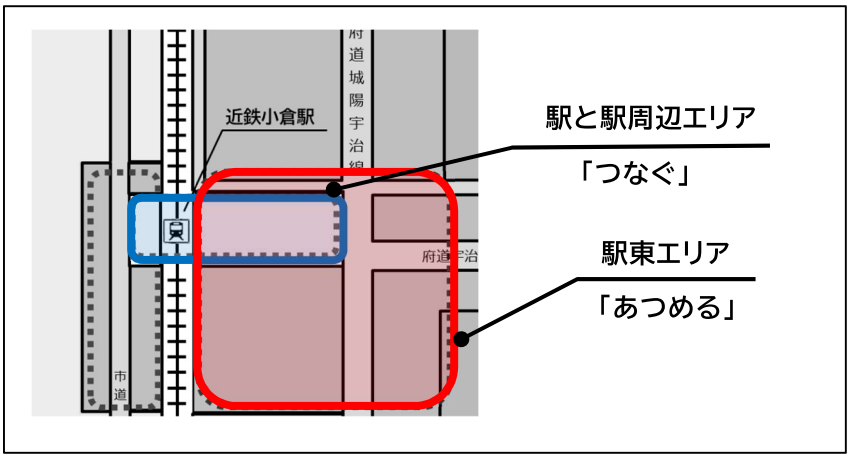
■交通結節機能（道路と駅を“つなぐ”）の強化

・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）

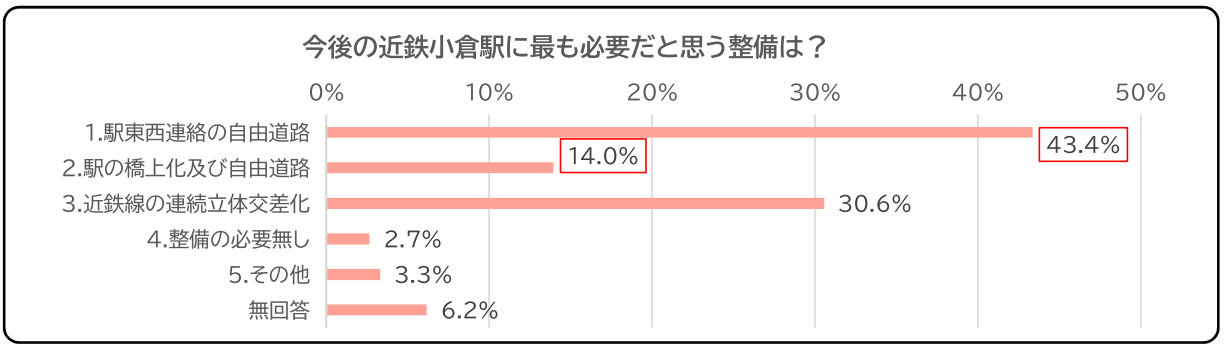
駅東口の駅前広場の整備については、“駅と駅周辺エリア”における「つなぐ」機能の強化とともに、“駅東エリア”の「あつめる」機能を果たすためにも必要であり、土地所有者や周辺関係者へのまちの将来像に沿った土地利用の協力要請など、事業の実現に向け意見交換を行っていきます。



「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「駅東西の地域分断の改善」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

近鉄により③の派生案が提示される。

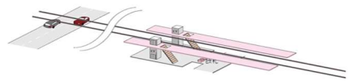
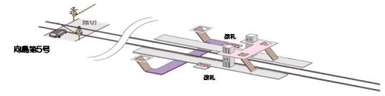
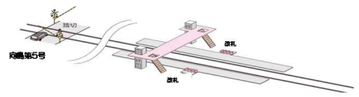
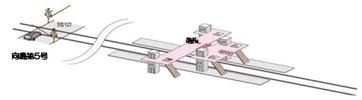
→ 派生案も含め、今後実施する地域意見（地域説明会・パブリックコメント）の聴取結果も参考として検討する。

・第7回（R4.1.28）：2手法（③、④）＋近鉄提示案の比較検討

各手法とも一長一短あり、現時点での判断は困難。2手法（③、④）＋近鉄提示案で継続検討。

→ 各種条件等も考慮して継続検討し、選択された手法で着実に進めていくべき。

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）

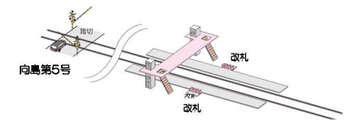
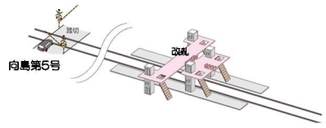
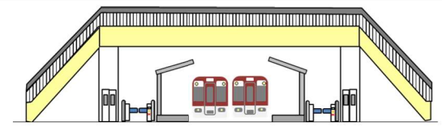
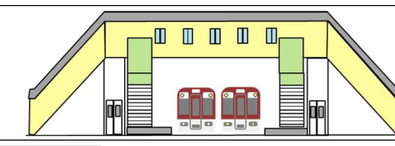
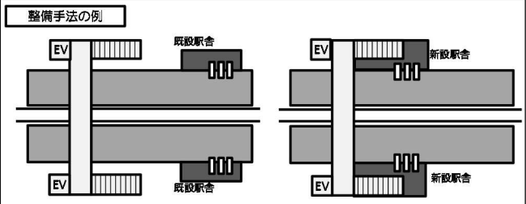
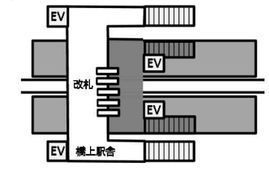
手法案				①連続立体交差	②駅構内跨線橋	③跨線自由通路	④橋上駅舎
概要							
事業効果	まちの発展に関する効果	地域分断改善	歩行者の円滑な通行	駅東西の安全で円滑な平面移動が可能となる。	ホーム間移動は可能となるが、鉄道利用者にのみ有益な改良となる。	自由通路部分を通行することで、駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。	
			自動車の円滑な通行	鉄道が高架構造となり、すべての踏切が解消。	道路と鉄道が平面交差する状況は変わらず、改善はない。		
		歩行者の回遊性		歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。	駅構外への波及効果はなく、歩行者の回遊性は向上しない。	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。
	鉄道利用者への効果	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。	
	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。	
	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。

追記

- 鉄道利用者の視点、集客施設（任天堂資料館（仮称））のあるにぎわいまちづくりの視点、事業着手のスピード感など、どちらの手法にも一長一短がある。
- 本件が早期（短期）に検討すべき課題であることを認識し、任天堂資料館（仮称）との連携やアフターコロナの情勢変化も考慮した事業の実現性、現場状況を照らし合わせた手法についての技術的な検討なども踏まえ、引き続き市と近鉄で協議を進め、望ましい手法を選定する。

2 「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

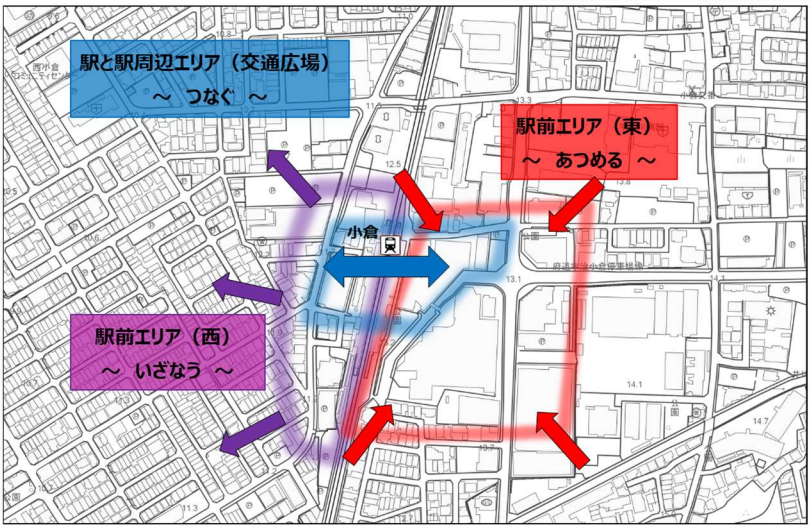
商業施設撤退
近隣店舗の相次ぐ 閉店

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

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

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

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

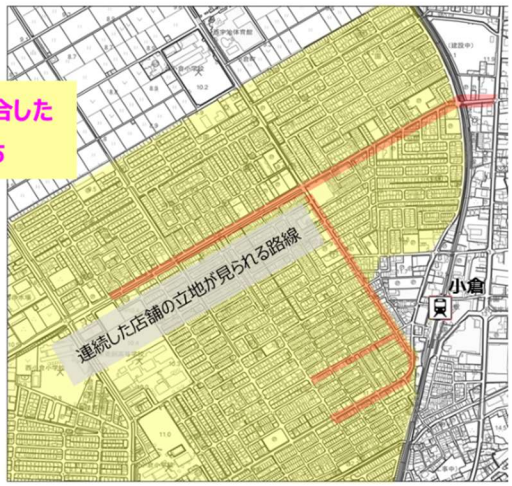
特性・課題

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

- ・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

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

くらし

幹線道路沿道ゾーン

特性・課題

ラッシュ時の混雑

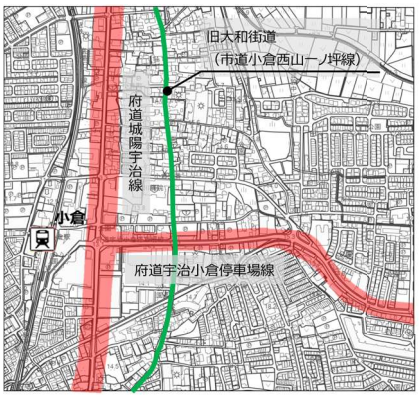
抜け道に　迂回

高い交通利便性

駅（近鉄・JR）
幹線道路　近い

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

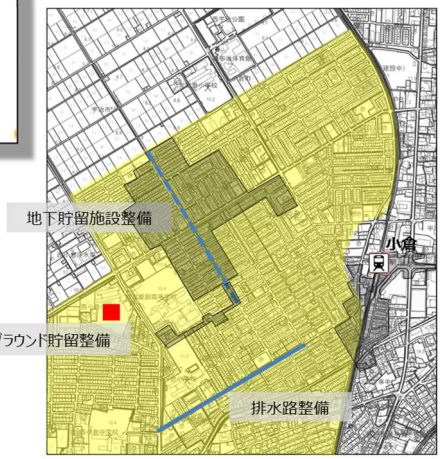
高い浸水リスク

内水・外水氾濫時の

浸水リスク

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

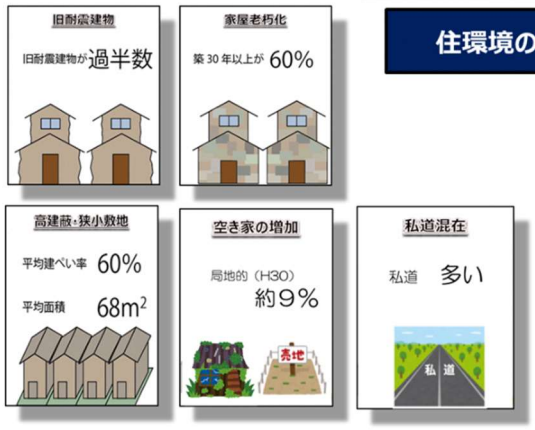
雨水流出抑制施設等の整備

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

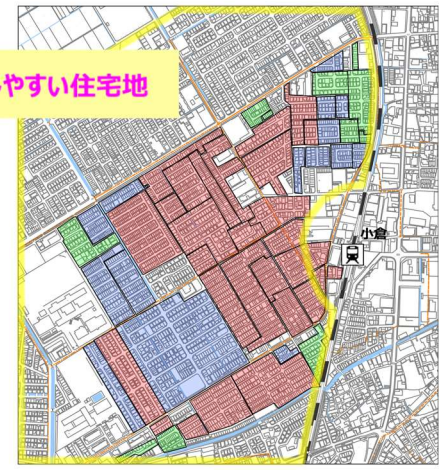


まちづくりの方向性

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

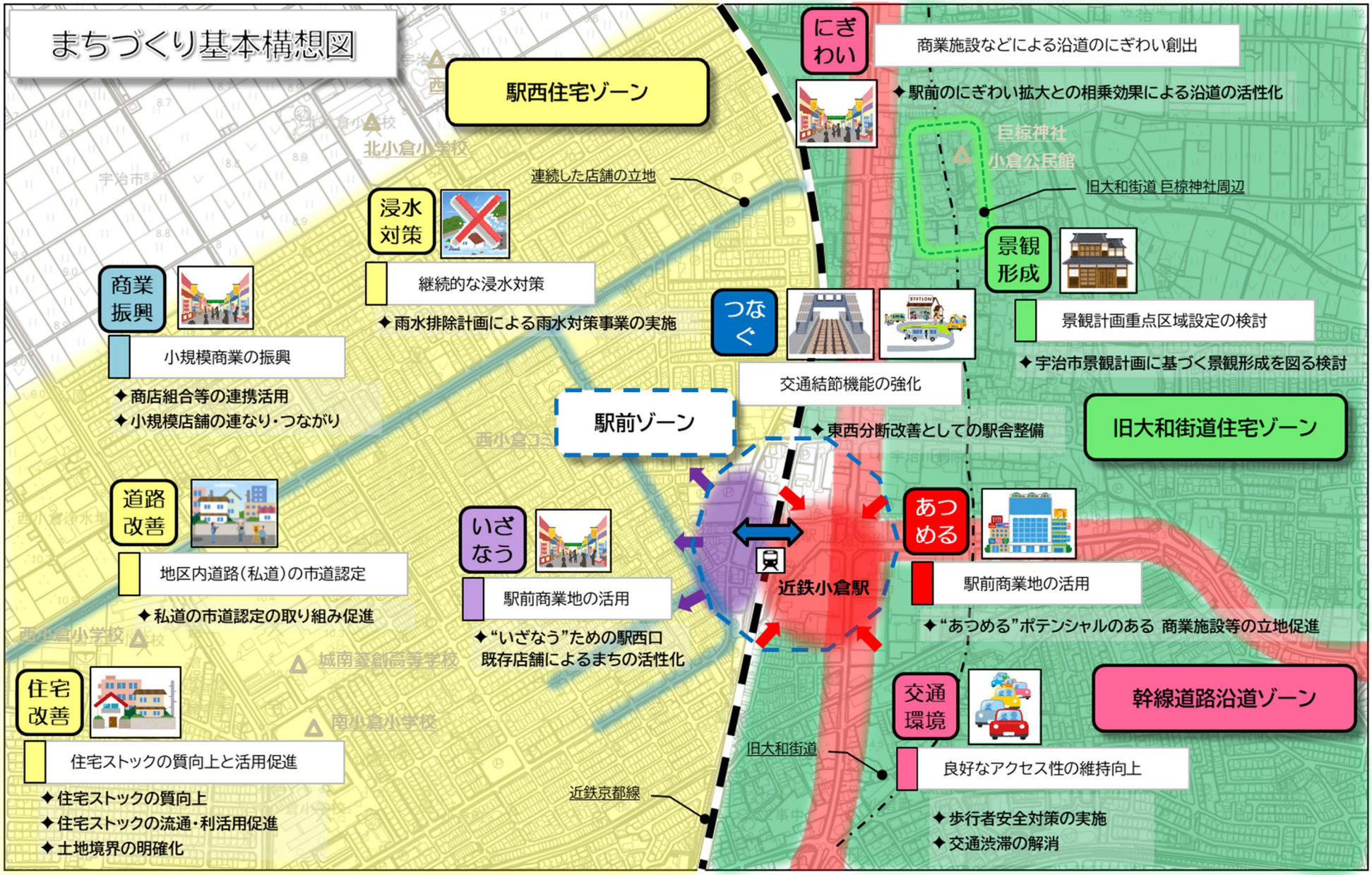
具体的な取り組み方針

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	

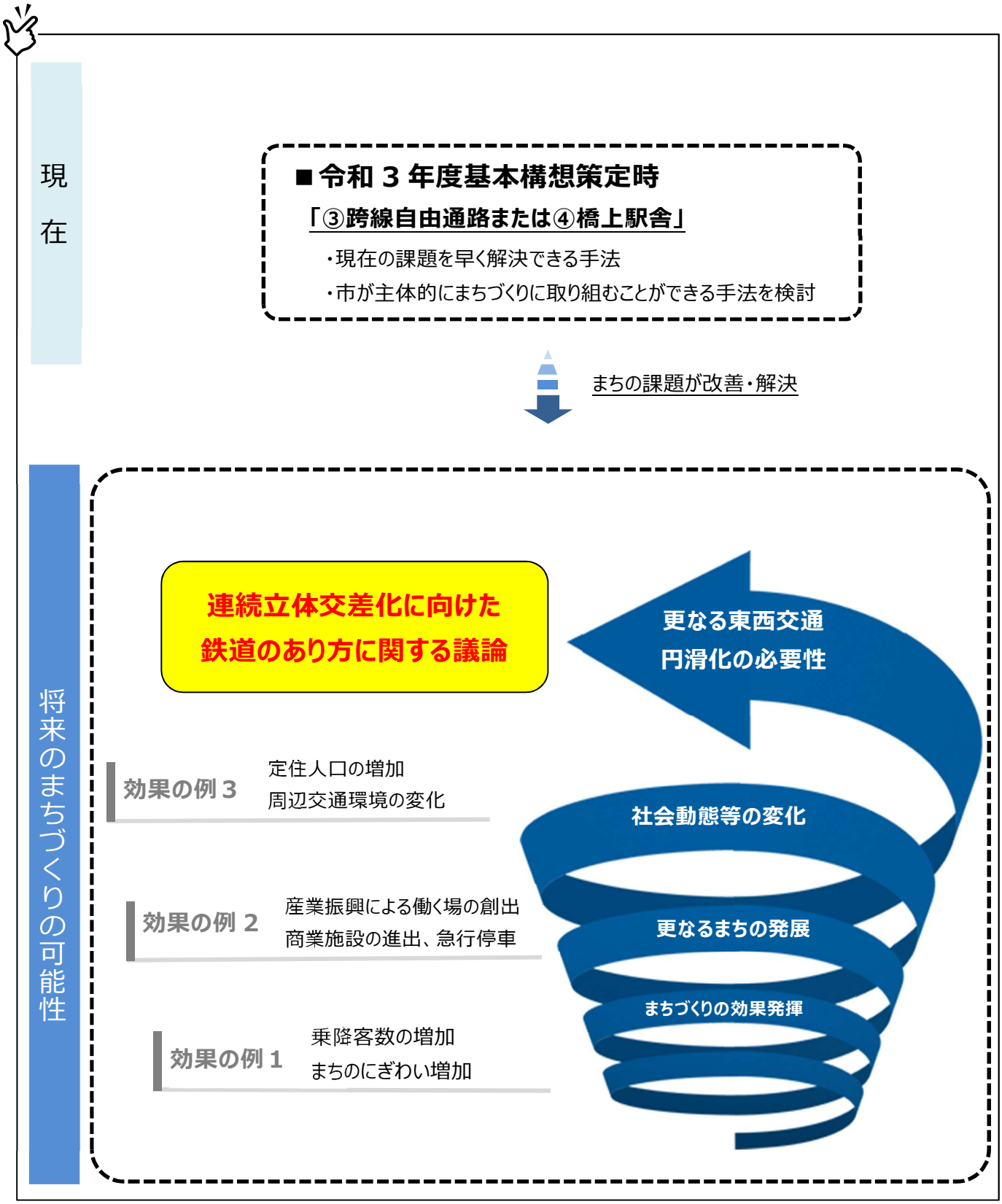
追記 ※「早期:1～5 年、中期:6～10 年、長期:11 年～」を想定

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地域分断の改善手法（駅の構造）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

早期 01

- **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

中期 02

- **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

長期 03

- **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

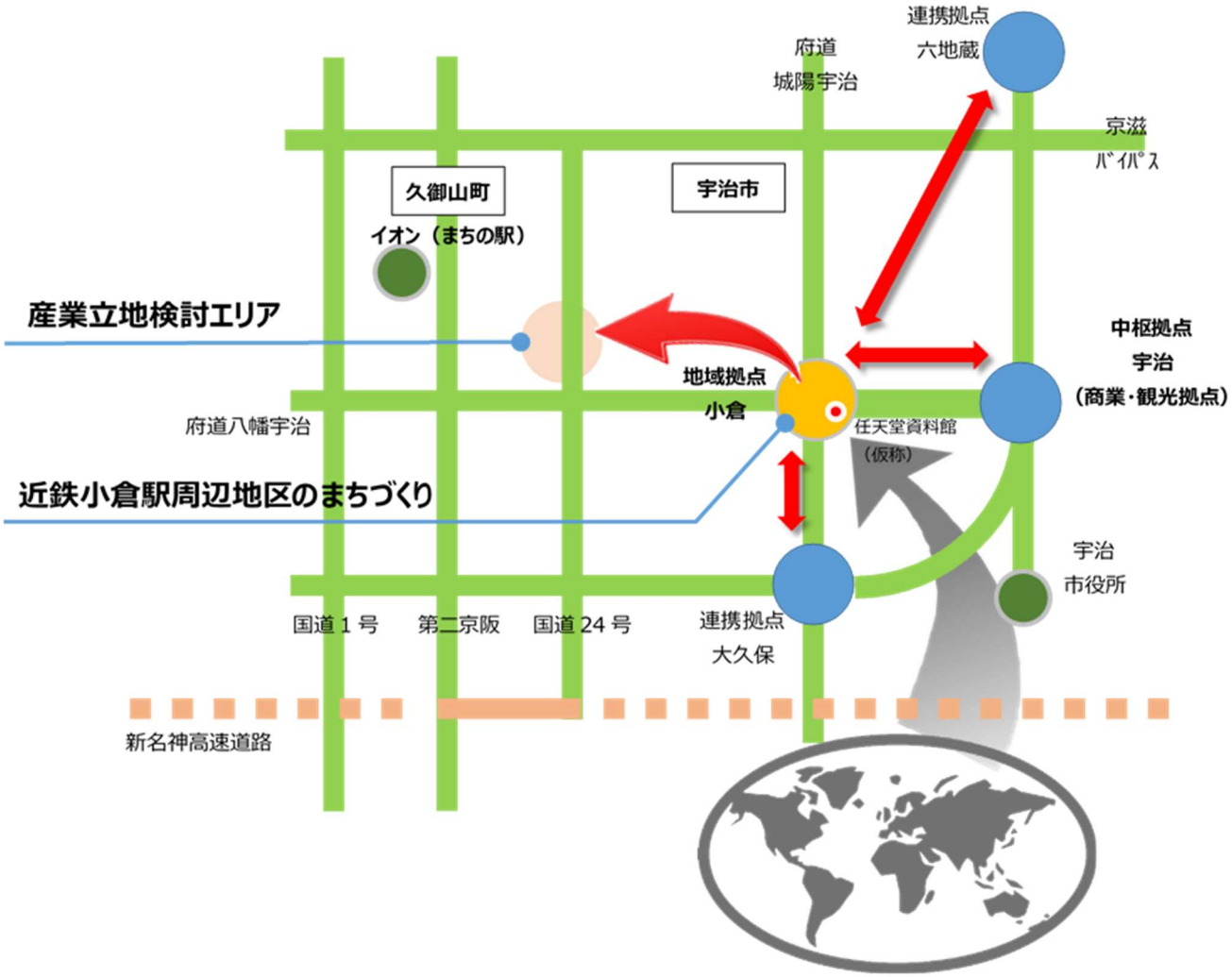
その他

▶ **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

「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（素案）」に関するパブリックコメントの概要及び市の考え方について

1. 意見募集期間：令和３年 11 月 24 日（水）～令和３年 12 月 24 日（金）

2.意見提出者数　　17 人

	人数
① 持参（市役所）	0人
② 郵便	3人
③ ファクシミリ	4人
④ 電子メール	6人
⑤ 市民の声投書箱	4人

3. 意見数　　49 件

1.取り組み提案		17 件	2. 意見・要望等		28 件	3. 基本構想での表現等について		4 件
1）	駅前広場について	3 件	1）	駅舎形式について	8 件	1）	取り組み着手時期について	1 件
2）	地下通路について	1 件	2）	駅前広場について	2 件	2）	住環境について	1 件
3）	駅周辺まちづくり（再開発等）について	6 件	3）	地下通路について	3 件	3）	その他	2 件
4）	道路について	3 件	4）	踏切について	4 件			
5）	公共交通について	1 件	5）	駐輪場について	2 件			
6）	公園について	1 件	6）	駅周辺まちづくり（再開発等）について	4 件			
7）	防災について	1 件	7）	住環境について	1 件			
8）	財源について	1 件	8）	治安について	1 件			
			9）	鉄道について	1 件			
			10）	その他	2 件			

※1人で複数の意見を提出された方もいるため、提出者数と意見数の合計は一致しません。

4. 意見の概要及び宇治市の考え方

No	意見の概要	宇治市の考え方	修正の有無
1. 取組み提案			
1）	駅前広場について		
1	駅前に民家が数軒ありますが、バスターミナルなどにするため移転する事が必要かと思います。	駅周辺の整備計画につきましては、今回策定する基本構想をベースに今後検討する予定です。その整備計画範囲につきましても検討していきます。	なし
2	駅前西と東に多目的広場を整備し、西と東の駅前広場をつなぐ駅地下広場を造成します。 ・駅地下広場は歩行者はもちろん自転車とバイクが往来可能で駅舎にはエレベーターが連絡します。 ・駅地下広場は浸水防止などを含め、従来に無い新しい発想・技術で開発・設計します。例えば淀川にかかる巨大トラス橋「近鉄淀川橋梁」のように京都大学などに協力を得るのもいいのでは。 ・東西交流のスムーズ化を図る自動車道は電車の通過に影響されない方式とすべきです。	これまでの委員会での検討の中で、本地区は浸水に対する安全管理上のリスクが高いため、通路もしくは鉄道敷の立体交差は地下化ではなく高架化で検討しています。これと同様に駅周辺の整備につきましては、まずは地上部での検討を第一に考えています。	なし
3	・大画面で野外イベントを開催できるような広場を整備して野外パブリックビューイングも可能であれば、感染対策にもなりコロナ渦でも活用できます。	駅の東側では「人を集める」という機能も設定しており、今後、駅周辺の整備計画を検討する中で、「あつめる」機能の実現に向け、どのような整備ができるのか、またその活用についても検討していきます。	なし
2）	地下通路について		
1	・駅の地下通路を改修し、歩行者、自転車の往来を可能にすることで踏切の利用者が減り、安全性が向上すると思います。	地下通路につきましては、近鉄の所有（管理）物件となっています。最終的な判断は近鉄となります。駅周辺が浸水エリアであることも踏まえ、駅の東西移動については防災の視点も含め、総合的な観点で整備方法を検討していきます。	なし
3）	駅周辺まちづくり（再開発等）について		
1	・周辺の高齢化などもあり、再開発をすることで、まちを活性化させる必要があります。そのため、中高層化をすすめる必要があります。 ・ショッピングセンター、公共施設などを配置する事で、高齢者にも住みよいまちづくりをする必要があります。	現在、駅周辺につきましては建築物の最高高さは 20m となっております。ご意見のとおり、総合的な観点から、まちの活性化に向けた取り組みを検討していきます。	なし
2	・宇治市だけでの開発は難しいと思われ大手デベロッパーの協力を得ての開発がベターと考えます。例えば、全国で展開している商業施設「ららぽーと」を近鉄小	駅の東側については、基本構想で「つなぐ」、「あつめる」という機能を持たせたいとしているエリアであり、そういったまちづ	なし

	倉駅を核として建設する。 ・近隣の商店からの現土地建物の提供いただき、新築施設への優先入居、入居されない商店等からは物件の買取、これにより、より一層大規模な施設建設が可能と思われる。 ・大型スーパー、百貨店、各種専門店、フィットネスクラブ、進学塾等、各種教室の設置、介護施設、医院、病院等、の設置により人が集まる施設とする。もちろん駐車場も完備。 ・上層階はマンション施設の設置（人口増加）	くりの将来像の実現に向け、土地所有者や地域の方々と協力して進めていきます。	
3	<u>まちづくり案Ⅰ：任天堂資料館を活かしたまちづくり</u> 2024年の春に開業予定の任天堂資料館と一体感のある駅舎並びに商業施設を作る。 小倉駅を降りた時から、お客様に楽しんでいただく為には、デザインを意識した再開発が必要。任天堂がデザインした駅舎・商業施設を作ることによって、世界でたった一つだけのエリアが誕生する。勿論、任天堂はデベロッパーではないため、そのようなことは非常に難しいうえ、実現が不可能かもしれないが、もし仮に上記のことが実現できたら、小倉エリアの発展だけでなく、宇治市全体の発展の起爆剤になると思う。小倉エリアは任天堂ブランドを使い、近隣住民だけでなく、京都府民・近畿圏・それ以外にお住まいの日本人・訪日外国人が訪れるグローバルな観光地にすることにより拠点性のある街になり、急行停車が視野に入る。小倉を訪れるお客様が増加すると、急行停車だけでなく、さらなる投資を呼ぶことが可能になる。宇治市が開いた『近鉄小倉駅駅前まちづくり検討委員会』の議事録では、駐車場を整備したほうがいいという意見があるが、駅利用を促したほうが、近鉄に利益がある。私的には近商跡地と隣接している駐車場を一体開発して、任天堂がデザインした大規模商業施設を作るのが理想だと考えている。しかしながら、駐車場がないのは不便であるため、地下に駐車場を設けるようにしたら良い。商業施設に関しては容積率を緩和して、床面積増やすことで、多様な店に入ってもらうことが可能になるため、容積率緩和をお願いしたい。（商業施設の例：任天堂がデザインした商業施設に「無印良品」や「スターバックス」等の人気チェーン店を誘致。任天堂が生み出す世界観に「無印良品」、「スターバックス」等のチェーン店があるのは世界で小倉だけであり、チェーン店であろうが独特の店を作ることが可能。そういったコラボは前例がなく、任天堂ファンだけでなく、スターバックスファンや無印良品ファンを呼び込むことができ、任天堂資料館目当てのお客様だけでなく、多様なお客様に来ていただけるようになる） 宇治の観光課題は滞在時間の短さであったため、上記のようなエリアが生まれると宇治エリアと小倉エリアをセットで観光するお客様がでてくるし、滞在時間の増加や消費額の増加にも繋がる。宇治市の観光課題でもう一つ挙げられているのが、夜遊ぶところがないということであるため、将来的に大久保エリアをナイトエコノミーエリアに指定して、宇治×小倉×大久保でやっていくのもアリだと思う。	任天堂資料館（仮）（以下、「資料館」。）の整備は、宇治市にとって特に観光面で大きな効果が得られるもので、ご紹介のとおり、効果を小倉地域はもちろんのこと市内全体に波及させるよう努めていくべきであると考えているところです。 宇治市としましては、住民の方々からも多数のご意見いただいた、「今あるまちの良さ」を活かしたまちづくりを基本として、人を集める新たな魅力の創出を図ることを今後のまちづくりの方針としており、そういった方針のもと基本構想（素案）をまとめております。 このようなまちづくりの方針を基本として、地域住民の利便性向上を第一に考えながら、ご意見いただいているような観光客などの増加によるプラスの効果を地域へ還元できるまちとなるよう取り組んでいきます。	なし

	まちづくり案Ⅱ：お洒落な街小倉 上記のまちづくりが行われない場合、駐車場跡地を大阪・天王寺にある「てんしば」のように整備、もしくはうめきた2期で作られるような芝生エリアを作り、憩いの場を設け、近商跡地には上記同様大型商業施設を誘致する。これも容積率を緩和し、床面積を増やして多様なお店に入ってもらうようにする。駅舎に関してもデザインを意識し、訪れるお客様を視覚的に楽しませる必要がある。普通の商業施設じゃ他の商業施設と差別化を図れないため、コアな店や視覚的に楽しいようにしなければならない。 どうなるにしろ小倉地区の高齢化、人口減少率を考慮すると地域住民だけを考えた再開発では、「近商ストア」の二の舞になる可能性が非常に高い。地域住民に寄り添った街も大切だが、広域的な視点での再開発を望む。何よりコロナ禍以前から小倉駅西側エリアの飲食店の利用者の減少、並びに空きテナントが増えていたため、地域住民視点だけの再開発では西側エリアの飲食店が減る一方。広域的な視点を持ち京都市や他の京都府の市町村や他のエリアにお住まいの方にも訪れていただけるような街作りが必要だと思う。交流人口を増加させるためにも、外側に目を向けた再開発を行ってほしい。 街づくりに大切なのはテーマパークを運営する視点だと考える。東京・渋谷、大阪・なんば、京都・東山は一種のテーマパークであり、訪れた人を視覚的に楽しませている。宇治はそれらの都市とは異なり、大都市ではないが、参考にできることはたくさんある。 最後に、どのような再開発になろうが、求めるのは「訪れた人が印象に残る駅舎・駅前」「広域的な視点」×「訪れて楽しいまち」×「住んでいることを自慢できるまち」を期待している。多くの人が訪れるようになると小倉エリアの拠点性が向上し、小倉エリアに投資してくれる会社も出てくる筈だし、将来奈良に延伸予定のリニアを踏まえたうえで拠点性を高めるための再開発を行ってほしい。 駅前だけでなく「松原興産」にもお願いして「京一」も一体感のある再開発にご協力してもらえないのだろうか。		
4	人を集める魅力、新しい特色 ・任天堂資料館横のゲームセンターをリニューアルして小学生以下が楽しめるような任天堂関連のアミューズメント施設があれば嬉しいです。委員から意見のあった京都アニメーションへのお伺いはされているのでしょうか。 ・図書館、コミュニティーセンター、郵便局、交番などの行政関連機関を駅に集約させることで利便性が高まります。 ・近鉄小倉から中宇治まで安全に楽しく歩ける遊歩道を整備してはどうでしょうか。（道中に任天堂のキャラの銅像を置けば、歩く人も増えそうです） ・駅近辺にまんが喫茶、スーパー銭湯があれば嬉しいです。	基本構想に掲げた将来像を実現できる、にぎわいを創出し得る土地利用が進むよう、駅周辺に土地を所有する事業者に対し検討状況を報告し、まちづくりの情報を共有していきます。 また、公共施設のあり方や道路整備につきましては、基本構想に基づき、どういった整備が可能であるのか、他施策とも整合を図りながら検討していきます。	なし

5	・駅の東西どちらかに商店街の雰囲気が必要です。		なし
6	・「近商ストア」がなくなって土地がもったいないので、もう一度何か商業施設を入れたら良いと思う。若い人たちが行くような店を入れてほしい。		なし
4）	道路について		
1	・近鉄小倉駅近辺で一番すべきことは、府道宇治小倉停車場線、旧「レインボープラザ」北側交差点から近鉄をオーバーパスして山際本通りに新道を築造することだと思います。近鉄向島5号付近の東西は、道幅が狭く、歩道も整備されておらず、朝夕の通勤通学時間帯には人、自転車、車でごったがえし、いつ交通事故が発生してもおかしくない状況です。 ・駅の近辺は難しくても近鉄の線路に分断されずに車の往来が可能な道路整備が必要です。（「焼肉キング京都桃山店」の南にある線路をまたぐ道路のようなイメージ）	当該道路は昭和 32 年に都市計画決定された八幡荘宇治線で、現時点での実現性を考えると、見直しが必要な路線であると考えています。整備の実現性や今あるまちの良さを活かしたまちづくりを考えると、ご指摘の道路のオーバーパスは難しく、中長期的な取組にはなりますが、宇治市全域の広域的な道路ネットワークを検討する中で、適正な道路配置についても考えていきます。 また、それとは別に向島第 5 号踏切の状況については、その改善に向け、引き続き関係機関と実現に向け取り組んでまいります。	なし
2	<u>駅近辺の歩道整備、歩行者専用通路の設置</u> 例えば、向島5号踏切から東に抜ける道路をせめて病院付近まではベビーカーが安全に通れる歩道が必要と思います。	いただいたご意見を今後のまちづくりの参考とさせていただくため、関係部署と情報共有を図ります。	なし
3	・駅2階から階段を降りずに2階の連絡通路で歩道橋に繋がり、任天堂資料館まで移動できれば混雑緩和に繋がり交差点利用者の安全性が増します。（信号待ち時間が長く、今以上に人が増えるため危険になると思います）	駅舎の形式については現在検討中です。いただいたご意見も参考に、民間の土地利用の状況なども踏まえながら、駅舎形式の検討を進めていきます。	なし
5）	公共交通について		
1	<u>巡回バスの設置</u> 近鉄小倉駅からJR宇治駅、太陽が丘、市役所などへの路線があれば市民の利便性が向上し、観光施設を繋ぐ仕組みとなることで集客に繋がるのではないでしょうか。”	今後、小倉が新たな魅力をもったまちを目指すにあたり様々な検討が必要であると考えているところではありますが、バスなど公共交通につきましても、他施策である公共交通体系基本計画と整合を図りながら、小倉のまちづくりに合ったあり方について検討していくことが必要であります。	なし
6）	公園について		
1	<u>駅東側にボールを使える公園を設置</u> 子供達がボールで自由に遊べる場所がありません。ボールが使えて公衆トイレのある公園を整備していただければ嬉しいです。	近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想は近鉄小倉駅周辺のまちの将来像等を示すものです。ご意見は関係部署にお伝えいたします。	なし

7）	防災について		
1	水害への対策は進んでおりますが、耐震性を満たしてない建物（「レインボー」、ボーリング場、病院）への対策は必要です。	ご意見いただきました建物の状況については宇治市でも把握しており、担当部署では以下の見解を示しております。 「所有者と各建物の状況に応じた協議を進めており、耐震対策について引き続き継続して協議していきます。」	なし
8）	財源について		
1	税金とは別に直接的にこの取り組みに対して寄付を募る方法はないでしょうか？より使途がはっきりしている方が寄付する方も信頼して寄付できます。なんなら橋上駅舎のためなら私も寄付したいです。また、特に高齢の方にとっては、「時期的に旅行も憚られるし、かといって他のことにお金を使う機会もそんなにない」となれば、やはり住環境にお金を遣うというのは生活の質に直結しますし、長らく何もアクションの取れなかった行政に直接自分の意思を通すことができるという満足感も得られます。市にとっても財源ができるということで、双方よしなのではないかと考えています。たとえば寄附金を公表したりなんかしたら、「なんだかんだこの辺の人たちもやる気なんだな、よっしゃ俺もいっちょ寄付するか！」のような良い流れが生まれるんじゃないか…という妄想も捗ります。行政の枠組みからして難しいかもしれませんが、検討いただければ幸いです。	いただいたご意見は市政運営の参考とさせていただきます。	なし
2. 意見・要望等			
1）	駅舎形式について		
1	<u>3.（4）具体的な取り組み方針③駅舎整備の検討について</u> 高齢化率の高い地域であるため早急に実現させていただきたい課題です。費用・工事・事業効果の面で③④案が現実的で歩行者・自転車等にとっての利便性・安全性を確保でき、解決できる点は大きいと思います。その中でも③案が現状とほぼ変わりなく往・復のどちらかは平面でのアクセスが可能であるため利用しやすいのではないかと思いますが、今後任天堂資料館ができ人の往来が増加すると仮定するとエレベーターとエスカレーターの共用と現在の地下道も整備して残していただきたいです。	跨線自由通路（駅舎改良含む）・橋上駅舎の手法については検討委員会においても地域の方々からも様々なご意見をいただいており、それぞれ長所と短所があると考えております。 駅舎の整備につきましては、短期（早期）課題と位置付けていることもあり、事業の実現性や任天堂資料館（仮）が整備されることも踏まえながら、近鉄と協議を重ねていく中で駅舎形式について総合的に検討を進めていきます。	なし
2	跨線自由通路と橋上駅舎は反対です。		なし
3	「跨線自由通路」または「橋上駅舎」で検討を進めていくということですが、率直に申しまして跨線自由通路はやめた方が良いと思います。1つめの理由は、利便性が良いとはとても言えない点です。「駅利用者の観点から、小倉駅の現況の利便性を考慮する必要がある」（第6回検討委員会の議事録、村上委員の発言より抜粋）とありますが、1意見として言わせてもらうならば、「これを便利とは言わない」です。地平で入れることメリットよりも他のデメリットが上回っているからです。他のデメリ		なし

	ットに関しては詳しくは後述しますが、「つなぐ」をキーワードとしているのに、改札が地平のままとなることで自由通路の幅員が減少してしまい、結果バリアフリーに東西を「つなぐ」ことが第二優先となってしまうのは本末転倒だと思います。 2つめの理由は、これは非常に致命的な理由で、なぜ検討課題に上がっていないのか不思議なくらいなのですが、「間違ったホームへの入場をしてしまう客の大量増加が見込まれる」ことです。今後任天堂資料館（仮称）が公開されれば、観光客が増える公算は十二分に考えられます。その時、何が起きるかを考えてみました。跨線自由通路のスタイルでは、改札に入った時点で上り下りのホームが確定してしまうため、改札に入ってから「あれ？目的の方面こっちじゃなくない？」となる観光客が極めて多くなることが予想されます。観光客というのは小倉駅に不慣れな方であり、加えて、近代の駅ほど改札に入ってから自由にホームに入れることが極めて一般的なためです。つまり、駅員がほぼ誤入場への対処でかかりきりになります。さらに付け加えるならば外国人観光客も多く流入するため、他の駅よりも対応がより大変になるものと予想されます。また、そんなことになれば、観光客自体の体験も極めて悪いものになると言わざるを得ません。 「改札に入った時点で間違っている可能性がある（正直この時点でもうフラストレーションが十分に高いと思われます）」→「対処してもらおうにも長蛇の列」→「列自体も多国籍の観光客で埋まっているため対応が遅々としてなかなか進まない」→「なんなんだこの駅は！！」これではせっかくの観光客増加も極めて一時的なものに留まってしまうでしょう。 第1回説明会の締めの言葉で青山委員長は車での来場者数が増える可能性に言及し、「『こんな場所はもう二度と来たくない』と思われないように駐車場や道路を改善することが重要だ」という旨の発言をされていましたが、鉄道でも全く同じことが言えると思います。 ちなみに、地域住民も駅員というリソースが奪われるため、副次的に弊害を被るでしょう。車椅子の方に関しては言わんや…です。つまるところ、「跨線自由通路は金も期間も中途半端に遣いこんで、結果、地域住民・駅員・観光客の全員が不幸になる駅ができあがってしまう超絶悪手である」というのが、本意見の結論です。橋上駅舎で検討が進むことを切に希望します。”		

4	③跨線自由通路案で現在の駅舎や改札を継続使用するケースが良い。 理由1. 現在の駅舎が最も乗り降りがしやすい 2. 反対ホームへは現在の地下通路が利用できる。 3. 橋上駅舎にすると、かえって高齢者は時間がかかる。不便になる。 4. 任天堂の資料館には期待するほど人が来ない。 5. 費用が最も安くつく。 駅東エリアの、立体駐車場・公園広場・近商などを買い取り、駅前広場にしてほしい。		なし
5	近鉄小倉駅の改善は④の橋上駅舎が良いと思う。小倉駅周辺はお年寄りが多く、階段の上り下りや方面の間違いなどが大変に見える。エスカレーターやエレベーターなどの設置などをしてより良い駅にした方が良いと思う。		なし
6	駅東西の移動改善のための手法について小倉地区限定の市民アンケートではかなりの割合で連続立体交差が望む声があったが、検討委員会ではその割合が減少した。この付近に住居や勤務先を有しない駅近辺に所要のある市民を含めると過半が連続立体交差を望むのではないか？ 自由通路の設置だけでは東西移動の円滑性について歩行者の点、線についてのみ改善されるに過ぎない。線、面的改善や、自動車道路交通の円滑化を鑑みると連続立体交差しか選択肢はない。隣駅間との自動車交通の立体交差は昭和63年の京滋バイパスによる単独立体交差が増えたのみ。		なし
7	要望は駅舎整備についてです。駅東西の移動の改善のための手法の表で跨線自由通路と橋上駅舎の比較がされていますが、駅舎を改良しない自由通路は誰も望まないと思うので、事業費の差は縮まると思います、改札へのアクセスは確かに跨線自由通路の方が往・復のどちらかは平面アクセスができて便利です。でも、橋上駅舎の方が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ことや「自由通路部分」の空間を店舗や行政サービスコーナー等多目的に利活用できること、京都方面からの降車客を駅前西側エリアに向かいやすくすることなどを考えると、工事期間が長くかかったとしても、やはり橋上駅舎が望ましいと思います。説明会で視覚障がいのある方が、キップの購入（払い戻し）をするのに駅員さんがいないとどんなに困るか訴えられていました。橋上駅舎で改札が集約されれば、常に駅員さんが居ることになり障がいのある方だけでなく外国人の方への対応も即座にできて良いと思います。駅舎整備は橋上駅舎ですすめて頂きたいです。		なし
8	跨線自由通路が良いと思いますが、地下通路も残してください。自転車や三輪自転車でも利用できるようにしてください。京都銀行のところの踏切は時間によっては開閉時間が短く危険です。高齢化が進んでいて、あの踏切のタイミングに動きを合わせるのは難しいです。跨線自由通路、地下通路の充実を強く望みます。		なし

<table>
<tr><td>2）</td><td colspan="3">駅前広場について</td></tr>
<tr><td>1</td><td><u>基本構想3. 地区におけるまちづくりの基本方針の（3）駅前ゾーンにおける各エリアの機能</u>
駅前広場整備の検討（駅西口）について現在の案ではロータリーの土地が狭くクリーニングショップなどの店舗前の道路にも今後車の出入りがあると考えると事故等のリスクが高くなるのではと懸念されます。駅近隣の住民からも同様の意見が上がっており説明会でも質問が出ていたように土地の分割利用ではなく全体利用を望む声が多いです。土地所有者との交渉を今後も粘り強く継続して頂きたいです。</td><td rowspan="2">基本構想では、駅前広場の役割として、駅周辺における中距離エリアをカバーする交通結節機能は駅の東側に設置し、駅の西側には地域の方の利便性向上のため、駅近傍に車の乗降環境（ロータリー等）を整備するとしました。
その役割を踏まえ、駅西側の商業施設跡地の北部分について調査などで現状を確認し、送迎機能を満足でき、地域のみなさまの利便性向上につながるとして用地を先行して取得しました。
併せて土地所有者から、事業計画の見直しにより生じた余剰地の事業協力の提案を受け、駐輪場として活用することで駅と車両（自転車）利用者をつなぐことができ、交通結節機能の強化が図れること、地域のみなさまの利便性向上につながることから、取得することとしました。
また、検討する駐輪場は、「宇治市公共施設等総合管理計画」及び「宇治市自転車等駐車場再整備実施方針」に基づき、現在の利用状況を踏まえた適正規模での再整備を検討します。</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>2</td><td>駅前広場（西口）の南側を市営駐輪場にすると、駅改札口に近いのでとても便利だとは思いますが、広場が半分になって送迎車の流れが円滑に処理できるのか？また駐輪台数が足りず困ってしまう（鉄道）利用者が出るのではないか疑問です。</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>3）</td><td colspan="3">地下通路について</td></tr>
<tr><td>1
（再掲
<u>2.1）
1</u>）</td><td><u>3.（4）具体的な取り組み方針③駅舎整備の検討について</u>
高齢化率の高い地域であるため早急に実現させていただきたい課題です。費用・工事・事業効果の面で③④案が現実的で歩行者・自転車等にとっての利便性・安全性を確保でき、解決できる点は大きいと思います。その中でも③案が現状とほぼ変わりなく往・復のどちらかは平面でのアクセスが可能であるため利用しやすいのではないかと思いますが、今後、任天堂資料館ができ人の往来が増加すると仮定するとエレベーターとエスカレーターの共用と現在の地下道も整備して残していただきたいです。（※③：跨線自由通路、④：橋上駅舎）</td><td rowspan="3">既存の地下通路につきましては、利用が不便であることやバリアフリー化などに対するご意見をこれまで多数いただいており、それらを踏まえてまちづくり検討委員会では駅東西移動の円滑化を含めた駅構造の検討を進めてきたところです。
その結果、跨線自由通路または橋上駅舎が、これからのまちづくりを考えていく上で望ましい手法であるとして、基本構想（素案）にもとりまとめているところであり、いずれの整備でもバリアフリー化が進められ、駅東西の移動が改善されます。
地下通路につきましては、近鉄の所有（管理）物件となっていますので、最終的な対応の判断は近鉄となりますが、検討委員会では過去の浸水被害の履歴を鑑み、安全性の面から地下通路の既存利用の方針とはなっていません。
これらの経過を踏まえて今後、駅周辺整備の検討を総合的な視点から進めていきます。</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>2
（再掲
<u>2.1）
8</u>）</td><td>跨線自由通路が良いと思いますが、地下通路も残してください。自転車や三輪自転車でも利用できるようにしてください。京都銀行のところの踏切は時間によっては開閉時間が短く危険です。高齢化が進んでいて、あの踏切のタイミングに動きを合わせるのは難しいです。跨線自由通路、地下通路の充実を強く望みます。</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>3</td><td>現在ある地下通路も自転車やベビーカー・歩行器を押しながらでも利用できるスロープつきに改良して残して頂けるよう要望します。</td><td>なし</td></tr>
</table>

4）	踏切について		
1	向島5号踏切は、電車で遮断される時間が長く、不便極まりない道路です。オーバーパス新道に多くの車を誘導することにより、この踏切の交通量を減らすことができ、歩行者にとって多少なりとも安全な道となると思います。	ご意見につきましては近鉄にお伝えするとともに、近鉄小倉駅北側の向島第 5 号踏切における安全性向上のための検討を進めるとともに、広域的な道路網を鑑みた通過交通の低減などについても検討していきます。	なし
2	京都銀行のところの踏切は時間によっては開閉時間が短く危険です。高齢化が進んでいて、あの踏切のタイミングに動きを合わせるのは難しいです。		なし
3	説明会でも意見があったように車の往来に関しては問題解決にはなりません。任天堂資料館完成後は今以上に車の通行量が増加することは必然です。この地域の中学校主催の地域懇談会では校区内の危険な場所として毎回向島第5号踏切が話題に上がります。通行量が多い中で歩道は狭く自転車等も共用して渡るため生徒・保護者・地域の皆さん共通の問題として捉えられておりこの点についても③④案では解決できないものです。以上の点からも4. 基本構想の実現に向けて2）まちの変化への柔軟な対応として上がっている「将来のまちづくりの可能性」について鉄道による東西の分断の解消のためにも引き続き議論をお願いしたいです。		なし
4	小倉駅北側の踏切周辺がかなり危険だと思います。踏切の遮断時間も長く、歩行者・自転車も多い中、「ローソン」のガレージを利用して、ショートカットする車も多数。右車線を走行して、右左折＋直進。よく事故がおこらないなぁと思います。		なし
5）	駐輪場について		
1	駅西側駐輪場を作ることになったのは、所有者の方が中央部（駅に面した）に建て物をつくる為、やむを得ず北側に作り、活用することになったと説明会で言われました。納得できません。駐輪場は現在ある場所で考えてください。利用者が減っているのなら、なおのこと縮小して今の場所でやり、少しでも駅前を広くゆったりしたものにして下さい。	基本構想では、駅前広場の役割として、駅周辺における中距離エリアをカバーする交通結節機能は駅の東側に設置し、駅の西側には地域の方の利便性向上のため、駅近傍に車の乗降環境（ロータリー等）を整備するとしました。 その役割を踏まえ、駅西側の商業施設跡地の北部分について調査などで現状を確認し、送迎機能を満足でき、地域のみなさまの利便性向上につながるとして用地を先行して取得しました。 併せて土地所有者から、事業計画の見直しにより生じた余剰地の事業協力の提案を受け、駐輪場として活用することで駅と車両（自転車）利用者をつなぐことができ、交通結節機能の強化が図れること、地域のみなさまの利便性向上につながることから、取得することとしました。 また、検討する駐輪場は、「宇治市公共施設等総合管理計画」	なし
2	小倉駅西側土地の整備がされ、東側に任天堂資料館が来ることで駅通路も急ピッチで進められる事に安堵感を持っております。 近鉄駅で2番目の乗降客をかかえる駅でありながらこの様には怒りを持っておりました。しかし西側の中途半端な土地取得。役所の方々の努力も大変な事だったと思いますが、駐輪場を建設する資金があるなら、その資金を加えて土地取得を業者と話し合って下さい。南側にある駐輪場は借用地である、又利用者も半数しかない。この状態を今まで続けてこられた事大変不満に思っております。今時民間の方がノウハウをきちんと持って運営しております。駐輪場は民間委託し、駅東西の景観・ロータリー整備に市は努力してください。駅地下通路も自転車用に再整備して		なし

	踏切の安全面も確保してほしく思います。今が絶好の時です。東西道路含めて検討ください。	及び「宇治市自転車等駐車場再整備実施方針」に基づき、現在の利用状況を踏まえた適正規模での再整備を検討します。	
6）	駅周辺まちづくり（再開発等）について		
1	まずは道路の築造を一番に考え、この道を中心としたまちづくり、再開発を進めていただき、駅西側に大規模小売店を誘致していただきたいと思います。	駅東側につきましては令和 4 年 1 月現在、前所有者の破産処理中となっております。所有者が定まり次第、基本構想の内容をお伝えし、まちづくりの方向性に基づいた土地利用への協力要請を含めた協議を進めていきたいと考えております。なお、敷地外等へ悪影響を及ぼすと思われる場合は、破産管財人へ連絡をとり、対応を求めております。	なし
2	「レインボープラザ」の立体駐車場の老朽化があまりに目立ちます。更地にするだけでも先行工事を希望します。		なし
3	駅前に空きスペースが多い。「近商ストア」、コンビニ、商店街を早くきれいにして欲しいです。個人的には、洋服など衣料品店が少ないので。「ワークマンプラス」とか来てくれたらいいなと思うし、駅近でドラッグストアがあったらいいと思います。		なし
4	駅東側の土地については覚書を交わした取得予定の土地なので、 動きを注視するという次元ではなく、裁判所や管財人、他の債権者に交渉する様な積極的、経営戦略的な発想が必要。		なし
7）	住環境について		
1	ムクドリが交差点の電線のところに5～10月ごろ、夜6時から朝6時までずっと鳴いています。フンも大量に落ちでいて汚いので、カラスが少ないのは良いけれど、何とかして欲しいです。	ご意見いただきました現状につきましては把握しており、担当部署では以下の見解を示しております。 「ムクドリなどの多くの野生鳥獣（特定外来生物は除く）につきましては、「鳥獣保護管理法」により保護されており、原則として捕獲や駆除はできません。対策手段といたしましては、現在居座っている場所から違う場所へ移らせることが現実的な対処法となり、それには鳥が居座りにくい環境を作ることが大切と言われています。 例えば、電線に居座っているのであれば、電線に止まりにくくするカバーの設置、樹木に集まっているなら樹木の剪定などが効果的とされています。小倉地域においてムクドリが大量に居座っていることは関係機関で把握をしており、電線の所有者である関西電力に対しても対応していただくようお願いをしております。 なお、道路及び歩道の糞害につきましては、道路の管理者の対応になりますため、府道を管理しています山城北土木事務所	なし

		へ情報提供をしております。 　抜本的な対策は困難な状況ではございますが、関係機関と連携して対応してまいります。	
8）	治安について		
1	交番が駅前に来てくれたらいいと思っています。初めて小倉駅に降りた人にタクシー乗り場を聞かれたのですが、分かりませんでした。防犯の面でも長く住んでいる人には場所が分かっても分かりづらいです。マンションの前に小さな公園があるのですが、うす暗く、暗がりの中、人がいて騒いでいたり、午後9時でも怖かったです。	いただいたご意見を今後のまちづくりの参考とさせていただくため、関係部署と情報共有を図ります。	なし
9）	鉄道について		
1	<u>3　－37－　将来のまちづくりの可能性　効果の例2　急行停車</u> ただでさえ増加傾向になってしまった近鉄京都線の速達（優等）列車の一つである急行の停車駅がいたずらに増加し、優等列車の停車駅のあり方、近鉄京都線の並びに宇治市並びに近隣市町村の鉄軌道の運行状況から鑑みると不適切だ。削除を意見する。折衷案として京都地下鉄乗入列車を向島、桃山御陵前、伏見、くいな橋、十条、九条を通過する準急とする。連続立体交差工事時に奈良方に引上げ線を設け、各駅停車は京都方から原則当駅止まりとし前述の準急と接続する。京阪電車萱島駅のイメージ。そういう考えも検討すべき。	記載はあくまで効果の例です。各種取り組みにより、まちが発展した場合の効果の例として、地域の方の多くが望まれている「近鉄小倉駅への急行停車」を一例として記載しております。その他いただいたご意見は近鉄へお伝えします。	なし
10）	その他		
1	・会議の開催状況をよく分かるようにしてほしい。（各課でHP掲載されてもそれぞれを調べて取りまとめるのは困難） ・会議の結果、特に詳細な議事録を早く出してほしい。（委員の発言を拾わなかったり、名前を伏せていると誰が何を話したか分からない。） ・コロナの対策で会議が二回閉めだされたが、対応策を講じてから会議を開催するべき。	会議の開催状況の周知につきましては市政だよりやホームページでより分かりやすく確認できるよう努めます。 また、緊急事態宣言下において、接触機会を減らし、市民の皆様の移動抑制を図る必要があったことなどから傍聴中止等の措置をとらせていただきましたが、今後も開催時の状況を注視し、その時点での最善の対応を検討したいと考えています。	なし
2	近鉄小倉駅前とは関係ないが、宇治エリアの観光ももっと盛り上げていただきたい。京都と比較すると観光客の数が少なく、滞在時間も短い。天ヶ瀬ダム付近を再開発してホテルやアクティビティやキャンプ場を作る構想があるらしいが、もっと攻めの姿勢が必要だと思う。宇治は京都じゃないため、京都のようなブランド力はないから、攻めの姿勢で観光・経済・街づくり・人口増加に取り組んでもらいたい。	近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想は近鉄小倉駅周辺のまちの将来像等を示すものです。ご意見は関係部署にお伝えいたします。	なし

3. 基本構想での表現等について			
1）	取り組み着手時期について		
1	「早期」「中期」「長期」という抽象的な単語で分類されていますが、言葉に対するイメージは個人差があると考えられます。例えば私のイメージではそれぞれ、「1～10年」「10～20年」「30年～」という印象ですが、ここにばらつきがあると地域住民としても統一した協力体制が取れず、市政の皆様においても身動きしづらくなるのではないでしょうか。期限を切るようでリスクがあると認識されているのかもしれませんが、私どもの一番のリスクは「そもそも実現しないこと」です。多少の期間のズレがあろうともここをはっきりさせておくことが、安心や信頼につながるのではないかと考え、市が抱く具体的な年数を掲示いただきたいと表明します。 また、具体的な年数を掲示しようとすると、おのずと、「これは3年でいけるな」「これは5年じゃ終わらないな…」というものがでてくるのではないかと思っています。というところで、分類もより細かく精度が高くなり、結果的にこれもまた市民の信頼を後押しするというメリットもあるのではないでしょうか。これは裏を返すと現状の「早期」はやや項目が多すぎるのではないか（＝結局実現されないのではないか）という疑念があることも表しています。 たとえば、「駅前商業地の活用」や「駅舎整備」はあからさまに喫緊の課題ですが、これらが「土地境界の明確化」と同列に語られることにはいささかの違和感を感じずにはいられません。いわゆるガントチャートのようなロードマップを作り、各課題の着手時期について時系列を用いるのも有効な手段と考えられます。”	ご指摘のとおり「早期」「中期」「長期」については取り組みの着手時期をお示しするのみとなっています。それぞれ概ね「1～5 年」「6～10 年」「11 年～」というイメージで着手を考えておりますので基本構想の中に追記したいと考えます。 また、それぞれの取り組み内容については各種支援制度によるものや土地利用動向に左右されるものも多いため事業期間についてはご指摘のとおりあえて記載せず、着手の時期をお示しした形としています。	**あり**
2）	住環境について		
1	駅を東側に出てすぐの交差点（「ローソン」跡地や駐輪場に面する場所）では、夕方頃に非常に多くのムクドリが電線に停り大量にフンを撒き散らします。これは一例にしか過ぎませんが、こうした動物の被害に対する対応に関しても、住環境の改善の一環として記載を盛り込んでいただきたいです。	動物の糞害については本地区に限らず様々な地区で問題となっており、その対応につきましては2. 7）1にお示ししたとおり対応しております。 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想は近鉄小倉駅周辺のまちの将来像等を示すものであり、動物の被害に対する対応は引き続き関係部署にて個別に対応いたしますので基本構想への記載は控えさせていただきます。	なし

3）	その他		
1	・基本構想の中身については住環境の改善の話の中に住民が集まれる広場、場所に関して取り組みがない。都市計画課だからなのか、商業、景観、建築、道路、住宅と駅開発の話になっていて、住民が集まろうと思うと、有料施設を利用することになる。にぎわい、つなぐ、あつめる、のなかに憩いが入っているのか。どこの計画にも住民が集まれる場（無料）を提供する計画が宇治市にはない。	いただいたご意見を今後のまちづくりの参考とさせていただくため、関係部署と情報共有を図ります。	なし
2	<u>1-3－　■地域拠点</u> 「市内でも代表的な商業集積地であり」より「市内でも有数の商業集積地のひとつであり」が適切な表現と意見する。	ご意見いただいた部分の表現は検討中の「都市計画マスタープラン」からの引用としており、表現の統一を図っています。	なし

・見出しにはアンダーラインを引いています。
・誤字や表現について一部修正しています。
・同様のご意見については集約しています。