

## 前回委員会での検討内容等の確認について

第5回 検討委員会 資料

令和3年6月2日（水）

近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会

事務局 宇治市都市整備部都市計画課

## 前回委員会での検討内容等の確認について

### 1 前回委員会での意見

#### 1) まちの課題に対する検討について

【第4回（前回）事務局説明】

a) 早期検討課題（駅前ゾーン）

駅西側の商業施設跡地における用地取得の方向性について説明

- 駅西側の交通結節機能（道路と駅を“つなぐ”）の強化
- 用地北側：駅と車両（自家用車・タクシー）利用者をつなぐ
- 用地南側：駅と車両（自転車）利用者をつなぐ

b) 中長期検討課題

第5回以降の委員会で整理



a) 商業施設跡地について

令和3年4月：用地売買契約を締結

**b) 中長期課題については、次第2 『まちの課題に対する検討について』で確認する**

#### 2) 鉄道による地域分断改善のための手法について

【第4回（前回）委員意見】

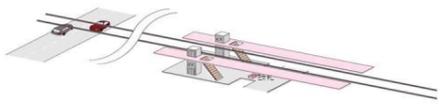
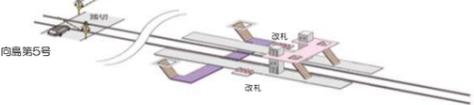
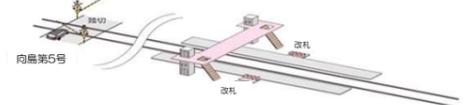
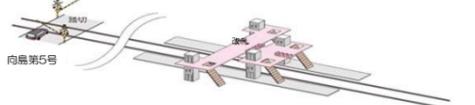
(①連続立体交差、②駅構内跨線橋、③跨線自由通路、④橋上駅舎)

- a) ②について、駅構内だけのバリアフリー化では「地域分断改善」という本来の目的に沿わない
- b) ①の事業効果および超長期的な視点での実現可能性を否定するものではないが、本委員会としては宇治市が主体的にまちづくりに取り組んでいける③または④を中心に検討を進めていく
- c) もう少し③と④の違いを明確にし、比較検討するべき



**c) 次回以降の検討委員会で③、④の手法の検討を進める。**

鉄道による地域分断改善のための手法（第4回検討時）

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、鉄道利用者へ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性化により、既存商業施設での商業活動の活性化が期待できる。	
	安全なまちづくりに関する効果	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。	

まちの将来像の現像	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」効果へ大きく波及しない。	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」機会が変わらない。	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
事業効果	最も大きい	限定的 <b>ほとんどない</b>	大きい	大きい <b>より大きい</b>
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	寄与する <b>より寄与する</b>
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	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる <b>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</b>	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ですが、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。

【その他意見】

- d) 近鉄大久保駅立体交差化による効果の検証を
- e) 近鉄小倉駅への急行停車の可能性について検証を

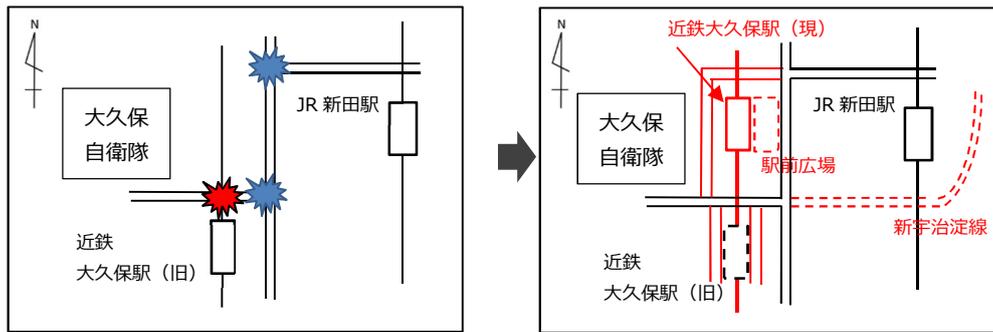
d) 近鉄大久保駅付近鉄道高架化（宇治淀線立体交差事業）

期 間：S54～S63

課 題：平面踏切と国道の近接・府道と国道のクランク交差

事業費：約 146 億円（鉄道高架化＋道路改良：図右の赤実線部）

事業効果：慢性的な交通渋滞の解消

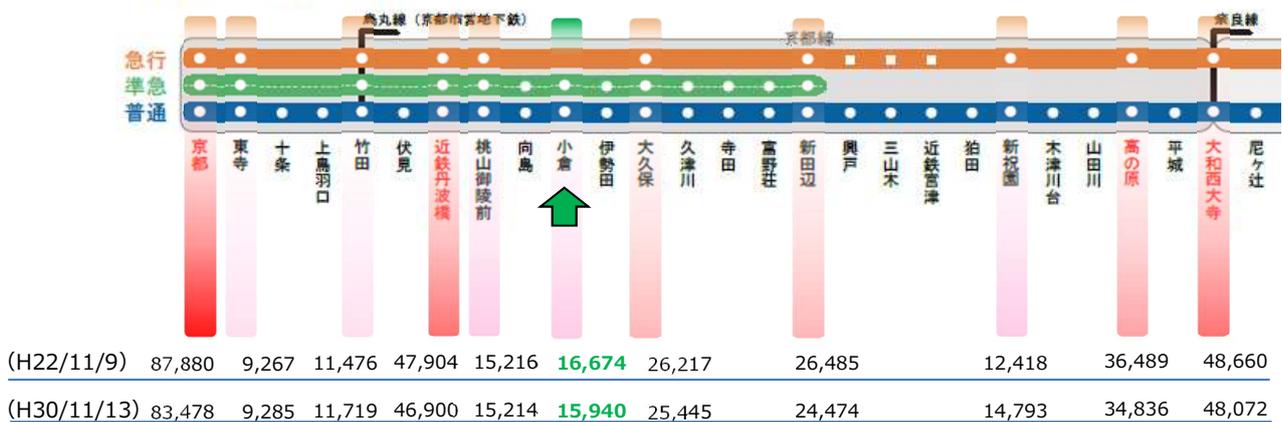


● 交通渋滞の解消などの効果は大。周辺道路や駅前広場整備も含めた整備が完了するまでに長期間を要した（R1 事業完了）。

e) 近鉄京都線における急行停車駅および小倉駅の乗降客数の確認

■ 京都線

（注1）赤字は、近鉄特急停車駅（近鉄特急は行先・時刻によって停車駅が異なります。）  
 （注2）口は、一部の列車のみとまります。



乗降客数（人/日） 出典：近畿日本鉄道(株)HP「駅別乗降人員」

- 近鉄小倉駅は、現在の急行停車駅の「桃山御陵前」、「新祝園」と同程度の乗降客数
- 急行停車の要件は乗降客数のみではない
- 宇治市・地域の側からまちづくりの課題を解決し、まちづくりの効果を発揮させ、駅の利用者を増やすということが大事

### 3) 本委員会における連続立体交差化の位置づけ

現在

#### ■ 令和3年度基本構想策定時

#### ③または④の手法を選択

- ・現在の課題を早く解決できる手法
- ・市が主体的にまちづくりに取り組むことができる手法



まちの課題が改善・解決

将来のまちづくりの可能性

#### 連続立体交差化に向けた 鉄道のあり方に関する議論

##### 効果の例 3

定住人口の増加  
周辺交通環境の変化

##### 効果の例 2

産業振興による働く場の創出  
商業施設の進出、急行停車

##### 効果の例 1

乗降客数の増加  
まちのにぎわい増加

更なる東西交通  
円滑化の必要性

社会動態等の変化

更なるまちの発展

まちづくりの効果発揮