

## 第4回近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会 会議録

### <開催概要>

日時：令和3年2月24日（水） 午前10時から12時まで

場所：宇治市 産業会館1階 多目的ホール

### <出席者（敬称略）>

委員長 青山 公三

副委員長 岡井 有佳・大庭 哲治

委員 居原田 晃司・小山 茂樹・山本 明子・長谷川 理生也

野川 正克・山口 陽二・平岡 克博・村上 慶晃・槻木 章・足立 高広

中地 厚元（代理）・澤田 晋治・西村 智

事務局 久下 伸（都市整備部長）・平野 正人（建設部長）・松田 敏幸（産業地域振興部長）

米田 晃之（都市整備部副部長 兼 都市計画課長）

五十嵐 司（建設部副部長 兼 道路建設課長）

田村 弘之（産業地域振興部 産業戦略参事）

井上 宜久（交通政策課長）

堀江 信光（産業振興課長）

中本 洋（都市計画課副課長 兼 まちづくり支援係長）

内藤 良（都市計画課主任）・伊川 智孝（都市計画課主任）・岩間 一斗（都市計画課技師）

### <欠席者>

なし

### <傍聴者数>

10名

### <会議次第>

1. 前回委員会での検討内容などの確認について
2. まちの課題に対する検討について
3. 鉄道による地域分断改善のための手法について
4. 中高生アンケート調査結果（速報）について

- (会議資料) 資料-1 前回委員会での検討内容等の確認について  
 資料-2 まちの課題に対する検討について  
 資料-3 鉄道による地域分断改善の手法について  
 資料-4 中高生アンケート調査結果(速報)について

<会議概要>

《1.前回委員会での検討内容等の確認について》

青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 次第1「前回委員会での検討内容等の確認について」、事務局にて説明を。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt;資料説明&gt;</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前回の意見をいただいて、それに対して色々データを示した資料。今の説明に関して、ご意見・ご質問等あれば。</li> </ul>
各委員	(意見なし)
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前回の意見で、文化施設の希望があったが、資料から地域の中で一番多い文化施設が存在する。だからといって十分であると数だけでは判断できないが、今ある施設を際立たせるという方向性もあると思う。</li> </ul>

《2.まちの課題に対する検討について》

青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 次第2「まちの課題に対する検討について」、事務局から説明を。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt;資料説明&gt;</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 具体的な用地取得の動きについての説明もあったが、これに対してご意見・ご質問等あれば。</li> </ul>
西小倉自治連合会 副会長 山口氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 具体的な動きがあったことについてうれしく思いますが、どういったスケジュールで計画が進めるか考えはあるか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>• これから本格的な用地交渉を行う予定。現段階では予算案の段階のため、予算が確定した後、スケジュール感を検討していく。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 予算が通らないと前に進めない状況であるかと思うが、おそらく予算を検討しつつ、具体的な計画も検討し、予算が通れば来年度具体的に進んでいくと推察される。</li> </ul>
大庭副委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 資料1～3ページにて交通広場の必要性を確認した。注意点として、交通広場を整備した場合、駐車・停車を誘発する可能性があるため、その場合の交通量を想定した交通広場の在り方、誘発させないような工夫が必要だと思われる。</li> </ul>
岡井副委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 西側の整理ができそうだということで良いことである。駅東側の土地利用の進捗を確認したい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在、東側では動きはない。これまでの検討委員会の情報を地権者に提供することで、動きを促していきたい。</li> </ul>

《3.鉄道による地域分断改善のための手法について》

以下、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

青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 次第3「鉄道による地域分断改善のための手法について」、事務局から説明を。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt;資料説明&gt;</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• このテーマについて議論の進め方としてご意見・ご質問を皆様からいただいて、事務局が回答。</li> <li>• 市としての検討の方向性があるなら各案の中からどの案で進めていきたいかなどの意見をいただきたい。</li> <li>• その上で、委員全員一人ずつどの手法が望ましいと考えているかを確認。(意見については組織の代表として公の場で意見を表明することが困難な場合は個人的感想で可)</li> <li>• 最終、この委員会として今後どのように焦点を絞って、議論を進めていくのか確認していきたい。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 資料については前回委員会のご意見が反映された資料が提示された。ご意見・ご質問があれば。</li> </ul>
小倉連合町内会会長 野川氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ②~④のプランを選択することで、宇治市として連続立体交差化はこの先も実施しないと判断するのか、それとも、将来的に実施の可能性を残すのかを確認したい。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• この件については、後で市のほうで答えていただく。</li> </ul>
西小倉自治連合会副 会長 山口氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• この検討委員会で選択し実現できない計画であれば、これから先も整備の実現は難しいと思われる。実現可能な計画を選択する必要がある。</li> <li>• 地域として小倉駅に急行を停めて欲しいという要望は昔からある。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 小倉への急行停車に係る内容については、後で近鉄さんより可能な範囲で答えていただく。</li> </ul>
公募委員 山本氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅前の汚い状態となっている駐輪場、駐車場がまちの暗いイメージを与えている。使用していない網を整理するようにして欲しい。</li> <li>• ①が車での東西移動の問題を解決できるため理想的だが、期間、費用の問題で困難な為、実現可能性を考えると④が良い案だと考える。</li> </ul>
岡井副委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ②については駅構内のみバリアフリー化となり、本来の目的(地域分断改善)に沿わない。効果というのは限定的というより、ほとんど効果がないのでは。</li> <li>• まちの将来像の実現性について、“集める”という機能に対して「大きく」波及しないとあるが「ほとんど」波及しないのではないか。</li> <li>• 表中『評価』にて「事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる」と記載があるが、ほとんど効果がないという意味</li> </ul>

	<p>で効果は発現されないと思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>③と④の評価について違いが明確でない。④のほうが③より『効果』が大きく、『将来像の実現』については、「より寄与する」という事実を明確に記載するほうが良い。</li> <li>一方で、④のほうが一概に良いとは言えず、近鉄さんとの調整やそれに関する期間が必要となるなど課題としては増えることになると思われる。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>②について、効果があるのか無いのかの評価を再確認したほうがよい。</li> </ul>
公募委員 小山氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>①が理想だが、②③④から選択することが現実的。</li> <li>西側の用地取得費用、東側の用地取得費用など全体的な予算が分からない。どのような形で全体の予算が決められ駅東西への配分がどのようになるのかも分からない。</li> <li>西側は用地取得の進捗があるが、東側は動きがない。</li> <li>どのような計画であっても、非常に時間がかかると思われる。具体的に期限を定め、早期に実現できるようにすることが望ましい。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>4手法に対する市の考えとして、まず、②では地下通路が残ることで浸水被害の危険性も残る。まちの将来像の実現を目指すうえでも整合が図れない手法だと考えており、②の手法以外を選択したいと考えている。</li> <li>①について効果は大きいですが費用・期間を考えるとその実現は難しいと考えている。将来的には連続立体交差の可能性もあるが、現段階では事業の実現性を考え、③もしくは④で検討していきたいと考えているが、どちらを選択するのかについては絞り込めていない。</li> <li>小倉駅への急行停車の要望については認識している。様々な施策を交えまちの活性化を目指す中で、可能な範囲で話し合っていきたい。</li> <li>駅東側については都市計画決定があり、駅周辺の交通結節機能としても東側をメインとして考えている。事業を進めるには様々な関係機関との調整、手続きが必要であり、現段階で用地取得の期日を示すことは困難な状況。駅構造を含めた駅周辺の整備の方向性を委員会でも議論し、基本構想に盛り込むことで、駅西側のように駅周辺の民間の動き等に対応できればと考えている。</li> <li>費用負担についてはケースバイケースであり、現段階ではつかめていないが、事例等を調べ、把握できる範囲で把握していきたいと思う。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>①連続立体交差を選択した場合、一般的には何百億と費用がかかるが、都道府県が費用の半額、地元が費用の半額を負担</li> </ul>

	<p>するなど原則はあるのか。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業主体がどこになるのかによって負担割合が変わってくるが、基本的には事業費の半分程度について国の補助金を充当することをベースとし、残りの負担については、それぞれの事業毎に話し合っていて決めていくと思われる。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>国が半分、残りの半分は都道府県と地元で分け、ケースバイケースによって負担割合が変わってくるが、仮に連続立体交差を選択した場合、大雑把に計算しても100億くらい市が負担しないといけない状況になるという理解だと思う。</li> <li>駅東側の駅前広場の用地取得については、地権者との契約があるわけではないが、寄付してもらえようという理解でよろしいか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の所有者と市との間で当該用地について寄付していただけたという覚書があったが、過去に市が法的にどうであるか確認したところ、本件においてはその覚書の内容は継承されないと判断されている。地権者にこちらの意向は伝えているが、お願いのレベルである。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>①連続立体交差事業実施の可能性について基本構想にどのように位置づけるのか。超長期的には連続立体交差事業実施の可能性は残すが、例えば約10年のスパンで基本構想を考えるのであれば、委員会として連続立体交差はとりあえず考えないなど、市としてはいかがか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>宇治市が目指したいまちづくりの方向性と整合が取れるのか、それに合わせて費用・事業期間も考える必要がある。</li> <li>人口減少下で早く手を打たなければ、今の課題がさらに大きくなるということも含めて、総合的に考えていく必要がある。</li> <li>現時点で将来も見据えてベストな手法として③または④と考えている。一方で将来20年、30年もう少し先になるかもしれないが、その時点で、まちが大きく変わる場合もあるので、その時点でベストな手法を選択したいと考えている。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の意見として、約30年間、小倉の駅前が変われなかった事実を受け止め、新たな一歩を踏み出すという意味もあり、③または④で進めていきたいとあった。</li> <li>今までの議論を元に、委員みなさまのご意見をいただき、最終的にこの委員会としてどうするのかを判断したいと思う。</li> </ul>
近畿日本鉄道株式会社 村上氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>急行の停車駅については、京都-奈良間を早く移動したいというニーズや観光需要などにより、総合的な判断で決定している。小倉駅に急行を停車させて欲しいという要望が上がっていることは、改めて関係部署に伝えたい。</li> <li>(会社としてどの手法が望ましいか意見を述べる立場にない)</li> </ul>

	<p>が、) 一般的には④が多いと思われる。③については上部に上がることがなく改札に入れることがバリアフリー上からも望ましい場合があり、鉄道事業者として③を排除するものではない。個人的な意見もあるが③、④それぞれにメリットがあり、議論する必要があると思う。</p>
京都京阪バス株式会社 槻木氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ③か④が良いかと思う。高齢化が進み、バリアフリーを求める声大きい為、早く計画を実現することが重要。</li> </ul>
京都府タクシー協会 足立氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅は地域のシンボルであるべきだと思う。</li> <li>• ④が望ましいと考える。</li> </ul>
京都府宅地建物取引業協会 平岡氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 西側の用地買収の用途が立っているので、買収したまま着手しないのも勿体ないので、③か④が早期事業着手の可能な手法で望ましいと考える。連続立体交差化については長期的な視野ですすめていただければと考える。</li> </ul>
宇治商工会議所 長谷川氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ③か④、できれば④が良いかと考える。</li> <li>• これまでの連続立体交差事業がもたらした効果がどのようであったかなど示していただければと思う。</li> <li>• ③、④を採用している駅の具体例もあげながら比較検討していただければと思う。</li> </ul>
公募委員 山本氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅前広場を整備して欲しい。ロータリーがなければ効果はないと考える。</li> </ul>
公募委員 小山氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ④を希望。現状改札が両側にあることで、奈良行き方面の改札に駅員がいない時間が発生しているので、③より④にすることで駅員を集中でき、駅員がいない時間を解消できると思う。</li> <li>• ホーム、駅前の歩行者の通路・広場の幅を広めにとってほしい。</li> </ul>
公募委員 居原田氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在の駅は場所が分かりにくい。④にすることで遠くからでも駅の存在が分かるようになればと思う。</li> </ul>
小倉連合町内会 会長 野川氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 計画の実行スピードが重要。②では本来の目的を達成しない為、③か④だと考える。</li> <li>• ③と④を比較する中で費用・期間を度外視すれば④が望ましいと考える。③、④の違いを明確にして検討する必要がある。</li> <li>• 現時点で③もしくは④を選択しても、将来的な①の可能性が消滅しないのか危惧する。</li> </ul>
西小倉自治連合会 副会長 山口氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 早期実現、近鉄のメリットも考え④が良いと思われる。近鉄に対しては急行停車駅については消極的な為、乗降者数を示す等、現実的な対応を行ってほしい。</li> </ul>
京都府宇治警察署 交通課課長 西村氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公的機関であるため、コメントは差し控える。</li> </ul>
京都府山城広域振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 市等で検討され既存のスキームの中で可能な範囲で協力して</li> </ul>

局企画連携推進課長 澤田氏	いくことになると思う。事業の投資効果・経済効果、どれだけ見込まれ投資回収にどれだけ必要なのかという視点もあればよいと思う。
京都府山城北土木事務所技術次長 中地氏	<ul style="list-style-type: none"> <li>立場上、宇治市と協調しながらと考えている。</li> </ul>
岡井副委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>現資料では③、④の違いが明確でなく、さらに詳細にメリット、デメリット等を明確にし、議論する必要がある。</li> <li>連続立体交差の可能性については将来的な希望として残すことが望ましい。</li> <li>駅前の歩行者空間について検討の必要がある。</li> </ul>
大庭副委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>事務局のいう、「今抱えているまちづくりの課題をいかに早く解決するか」ということは非常に重要であり、そういう観点から今ベストな手法を選択したいというのはもっともであり、その手法に該当する③、④を選んでいくことは、現在の選択としては妥当であり説得力がある。</li> <li>①について、他の自治体での議論を踏まえても工事期間が10～20年で完成しない場合もあり、それぞれの関係主体がうまく調整し足並みがそろわないと進まない。</li> <li>①について、すでにエントリーしている他自治体もある中で、順番待ちの状態になることも十分考えられる。</li> <li>宇治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を選択していくことも重要。</li> <li>急行の停車駅については、まちづくりの課題を解決し、乗降者数、利用者を増やすことが重要だと思う。地域の側からまちづくりの効果をどんどんと発揮させ、オペレーションを変えていくようなことが大事。</li> </ul>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>この委員会での方向性としては、今まさに検討すべき課題への対処ということで③または④を中心に議論を進めていく。</li> <li>今後は③と④を詳細に比較。</li> <li>超長期的なビジョンの中で、将来的な連続立体交差の可能性はなくす必要はない（基本構想へ明確に記載するか別）が、この委員会で具体的にどうしていくかという議論には「①連続立体交差は含めない」としてよいと考える。</li> <li>超長期的なビジョンの中で将来的な連続立体交差を視野に入れておくという意味で、過去の大久保駅での①の波及効果などの検証資料、急行の停車駅の議論についての詳細なデータ次回提示してもらいたい。</li> </ul>

《4 中高生アンケート調査結果（速報）》

青山委員長	<ul style="list-style-type: none"><li>最後に次第 4「中高生アンケート調査結果（速報）」について事務局から説明を。</li></ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"><li>＜資料説明＞</li></ul>
青山委員長	これについて後日詳細を報告ということ 本日この近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会の議事は以上。
事務局	次回の検討委員会は5月または6月を目途に開催予定。