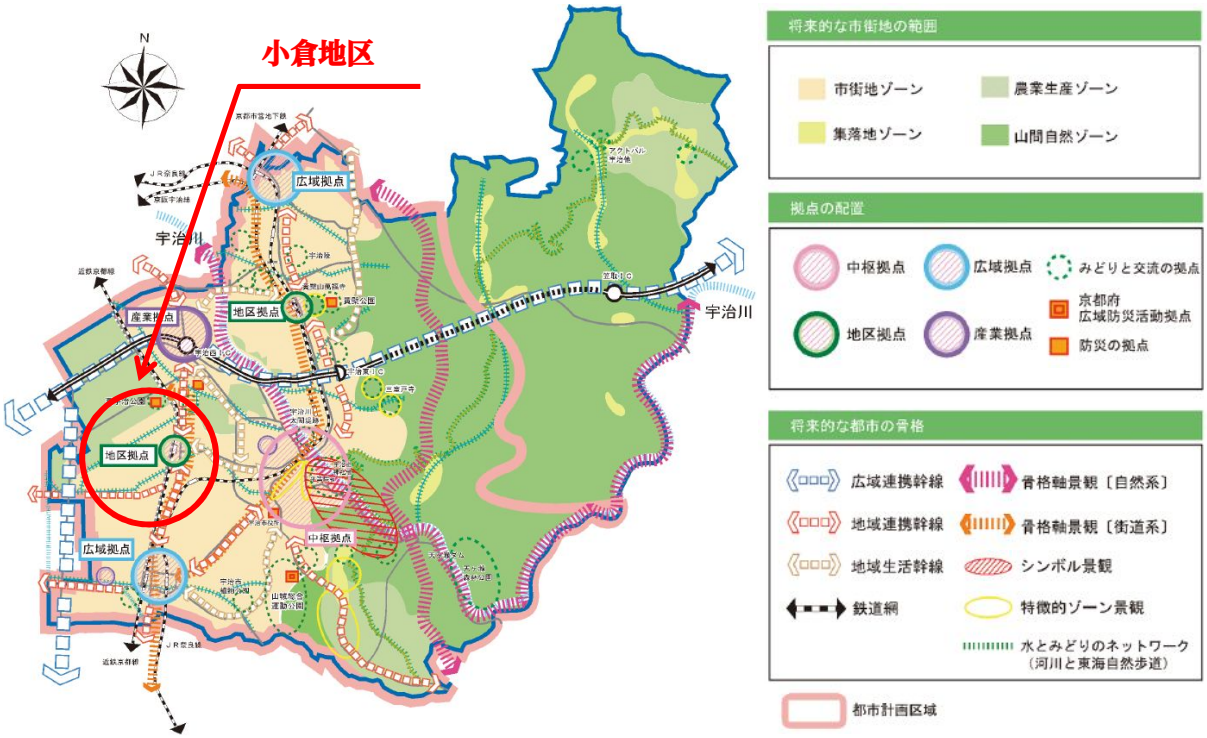
ア）全体構想

都市計画マスタープランでは、2024 年を目標年次とし、基本理念である「みどりゆたかな住みたい、住んでよかった都市」を踏まえ、4 つの基本目標「豊かな自然をいつまでも大切に未来へ伝える都市づくり」、「歴史と新しい文化が息づく都市づくり」、「災害に強く安心して住める穏やかな都市づくり」、「人や環境にやさしく、交流を大切にする都市づくり」を定めている。

本地区は、日用品を主とした商業施設や生活利便施設等を主に配置し、暮らしやすい地区環境の形成を目指す地区拠点及び、市街地ゾーンと位置付けられている（図 1.1）。部門別方針のうち、本地区に関連する記述の要約を表 1.1 に示す。



出典：宇治市都市計画マスタープラン〔改訂版〕（2012 年）

図 1.1：　宇治市の将来都市構造図

地区拠点

・マスタープランの全体構想では、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」を指定

・小倉地区は、日用品を主とした商業施設や生活利便施設等を主に配置し、暮らしやすい地区環境の形成を目指す「地区拠点」と位置づけ

表 1.1： 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

部門	取り組み方針
土地・建物	・ 交通結節機能や都市基盤の状況に応じた市街地の形成 鉄道駅周辺は都市拠点として再構築及び都市機能の向上を図る。住宅地は、鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を実現するため、再整備等による環境改善を図り、病院・福祉施設の整備を促進する。 ・ 地域の特性に応じた住環境の改善・整備 密集市街地等、地域の特徴に応じて、地区計画等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、地域の特性を生かした魅力ある商業地を誘導する。 ・ 若者からお年寄りまでが集い、にぎわいを生み出す快適な都市空間の創出 商業・業務地では、商業・業務機能の集積と併せ、歩行者空間の充実を図り、また各施設を核としたまちの回遊性の向上を図る。
交通	・ すべての人にやさしい交通環境の整備 すべての人が利用しやすい公共交通機関のバリアフリー化を進めるとともに、歩行者・自転車の安全性・快適性の向上を図る。 ・ まちの拠点や産業活動を側面から支える交通網の充実 ・ 公共交通を中心としたまちづくりの推進 鉄道車両の改良・高速化、近鉄京都線の立体交差化等を関係機関に働きかけていくとともに、交通結節点のアクセス性を強化する。 ・ 公共交通網とリンクし、交通需要を円滑に処理できる道路網の整備 公共交通網強化と合わせ、鉄道駅等の交通結節点を結ぶ道路の整備等、自動車、公共交通がそれぞれの特長を活かせる総合的な整備を進める。
都市環境	・ 身近にある自然が感じられる都市環境 公園・河川・道路・住宅の庭等も含めて、身近な生物の生息・生育空間を確保する等、豊かな自然的環境とふれあう場をつくる。
都市防災	・ 災害に強いまちづくりの推進 住宅密集地や緊急車両が進入できない地域では、建築物の耐震化の促進等による災害に強いまちづくりを進める。また、浸水の危険性のある地域の情報提供、災害時に対応できる施設の整備、防災意識の向上や防災体制の構築等行政と市民が一体となって災害予防に取り組む。
都市景観	・ 市民と行政が一体となった都市景観づくり 市民の都市景観に対する意識の高揚を図る。また、一人ひとりが魅力的な景観を守り、創り、育てる活動に参加できるような場をつくる。

出典：宇治市都市計画マスタープラン〔改訂版〕（2012 年）を要約

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す。小倉地域の地域づくり基本方針図を図 1.2 に、地域づくりのテーマ及び基本方針の要約を表 1.2 に示す。

出典：宇治市都市計画マスタープラン〔改訂版〕（2012 年）

図 1.2： 小倉地域の地域づくり基本方針

表１.２：　都市計画マスタープラン地域別構想における取り組み方針

部門	取り組み方針
テーマ	自然と人が共存し、暮らしやすく、“ふるさと”として将来にわたせるまち ・ 住宅地の保全・改善と利便性の向上 ・ にぎわいのある商業・業務集積空間の形成 ・ 鉄道により隔てられた東西を結ぶ交通機能の強化 ・ 地域の貴重なみどりを保全しつつ、人々が憩い、交流できる空間の確保
土地・建物	・ 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・安心して居住できる良好な住宅地の形成を目指す。 ・ 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、必要な都市基盤等のあり方を検討し、商業の活性化を誘導する。
交通	・ 東西交通網の確保 　東西交通を分断する近鉄京都線の立体交差化を関係機関に働きかけるとともに、東西バス路線を充実させる。 ・ 近鉄小倉駅の交通結節機能強化 　より一層便利に鉄道を利用できるよう、駅前広場整備や付近の道路の整備を検討する。 ・ 府道八幡宇治線等の整備・改良促進 　沿道商業地・住宅地の環境へ配慮しながら、府道城陽宇治線や府道八幡宇治線の整備を関係機関に働さかける。 ・ 生活道路の整備 　市道小倉安田線等の地域内主要道路は、歩行者の安全性を考慮した整備・改良を検討する。
都市景観	・ 旧大和街道沿いの歴史的遺産の保全 　旧大和街道沿いの旧小倉村地区等の歴史あるまちなみと周辺の景観を保全する。
都市防災	・ 浸水に対する防災機能強化 　小倉地域は浸水対策が課題である。特に、井川等の流域では雨水流出抑制策も含め総合的な治水対策を推進する。
住民参画	・ ふるさととして将来にわたせるまちづくり 　地域に住む人々が小倉地域への愛着を育み、子どもたちに将来胸を張って伝えることができるまちにするため、文教施設やコミュニティセンター等を拠点としたまちづくりを目指す。

出典：宇治市都市計画マスタープラン〔改訂版〕（2012 年）を要約

地区拠点（＋α）のまちづくり

マスタープランでの『日常生活を送る上で利便性が高く、暮らしやすい環境を目指す「地区拠点」』としての位置づけを意識する一方で、『他の地区とは異なる個性的で特色のある部分を活かしたまちづくり』を考えていきたい。

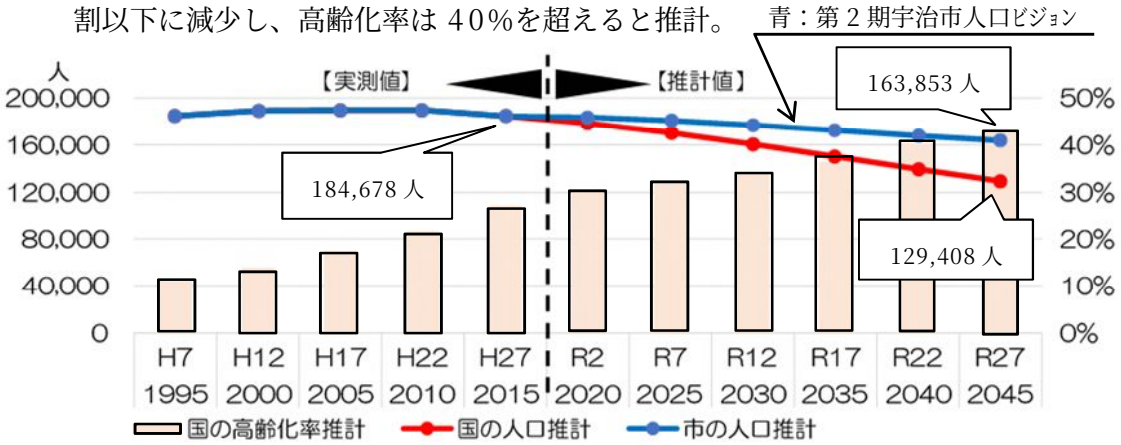
2　人口

国勢調査に基づく宇治市人口

・宇治市人口は、2010 年をピークに、以降 2019 年までの人口変動率は-0.6%/年

・市は「宇治市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、様々な施策を展開することで将来にわたり人口を維持することを目指している

・国の推計では、減少割合は徐々に加速する見込みで、2045 年にはピーク人口の 7 割以下に減少し、高齢化率は 40%を超えると推計。



出典：国の推計＝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
市の推計＝第 2 期宇治市人口ビジョン　宇治市まち・ひと・しごと創生総合戦略
※2015 年まで：実測値、2020 年以降：国土交通省 国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツール V2（コーホート要因法）を用いた推計値

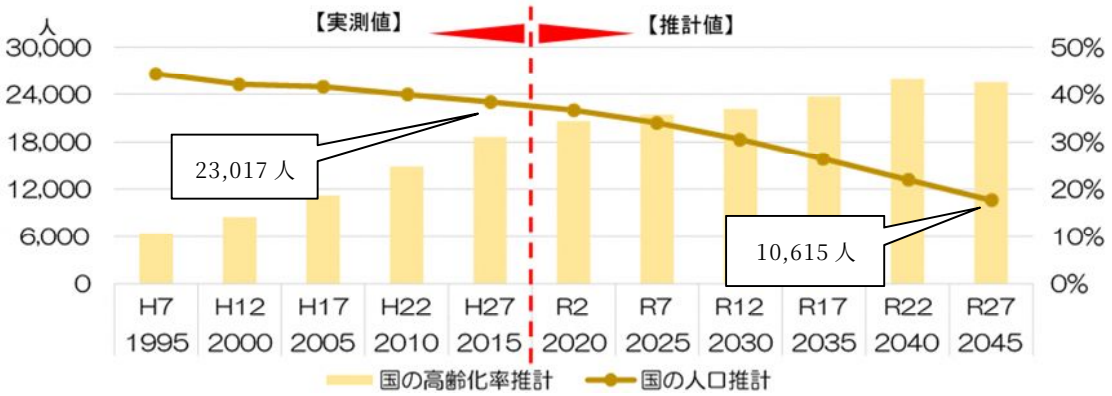
図 2.1：　宇治市の人口の推移及び推計

国勢調査に基づく小倉地区の人口

・本地区人口は、1995 年から 2015 年まで人口は年間約 1.0%ずつ減少

・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

・2005 年頃から老年人口割合が急速に増え、2015 年で 30%を超え、2045 年には 40%を超えると推計



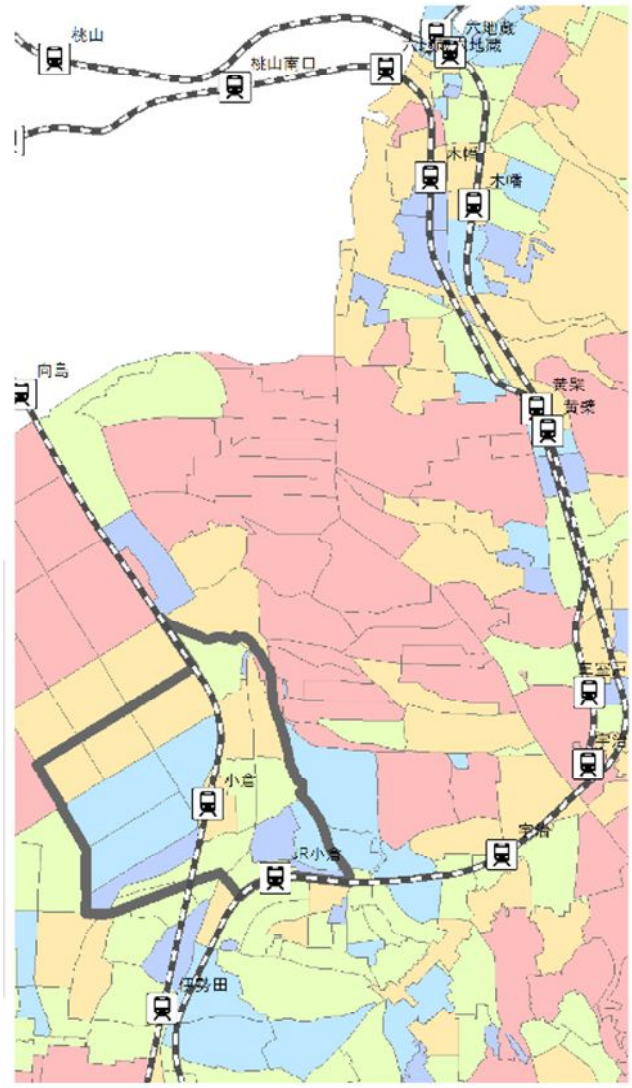
出典：将来人口・世帯予測ツール V2（国土交通省 国土技術政策総合研究所）を基に作成

図 2.2：　小倉地区の人口の推移及び推計

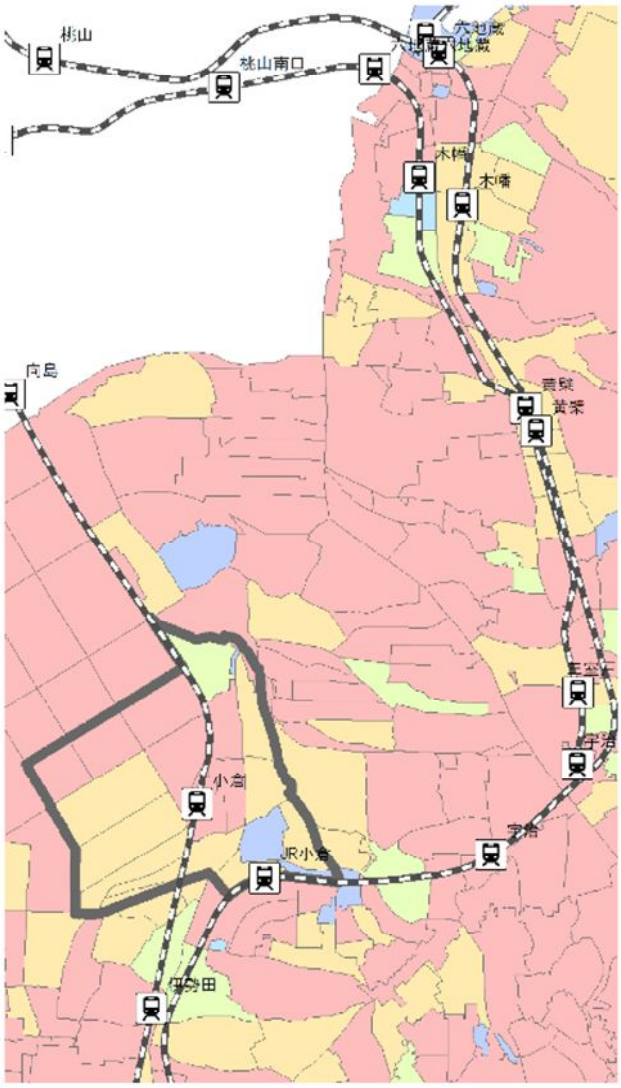
字別の人口密度

2015 年時点の各駅周辺において人口密度は 120 人/ha 以上が多く、駅を中心に人口が集積していることが分かる。2045 年までに市人口が約 3 分の 2 に減少すると推計されているが、六地蔵駅や木幡駅を除き、大多数の駅で現在の人口密度を維持できないと推計されている。

2015 年



2045 年



凡例
- 小倉駅周辺地区
- 人口密度[人/ha]
  - 40未満
  - 40以上80未満
  - 80以上120未満
  - 120以上160未満
  - 160以上

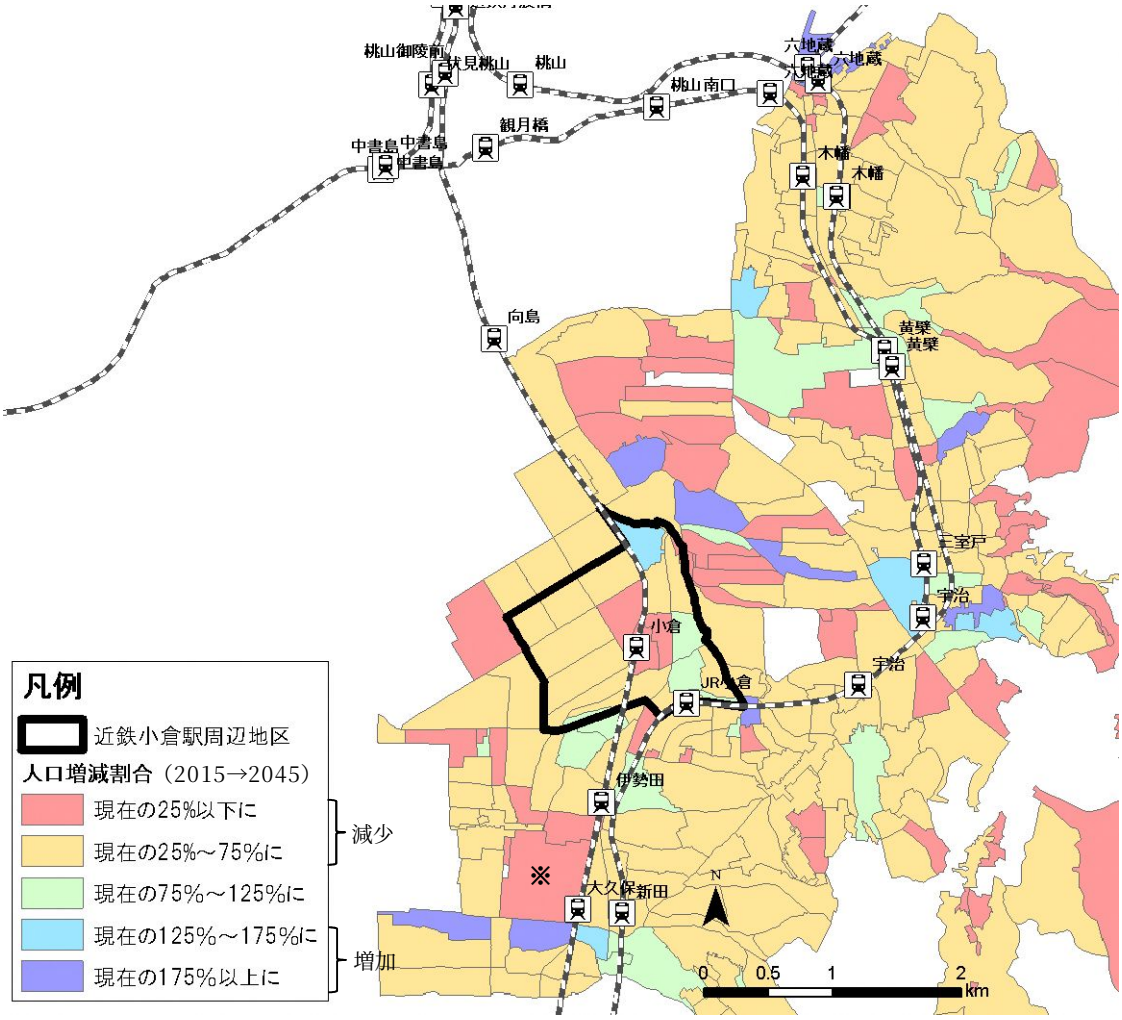
出典：将来人口・世帯予測ツール V2（国土交通省 国土技術政策総合研究所）を基に作成

図 2.3： 宇治市の字別人口密度（2015 年（左）と 2045 年（右））

字別の人口増減割合

特に近鉄小倉駅周辺は人口減少が著しく、現在の 120 人/ha 以上から 4 分の 1 以下にまで減少し、DID 地区の目安である 40 人/ha を維持できないと推計されている。

他方、JR 六地蔵や京阪宇治、近鉄大久保駅等では人口が増加すると推計されている。



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

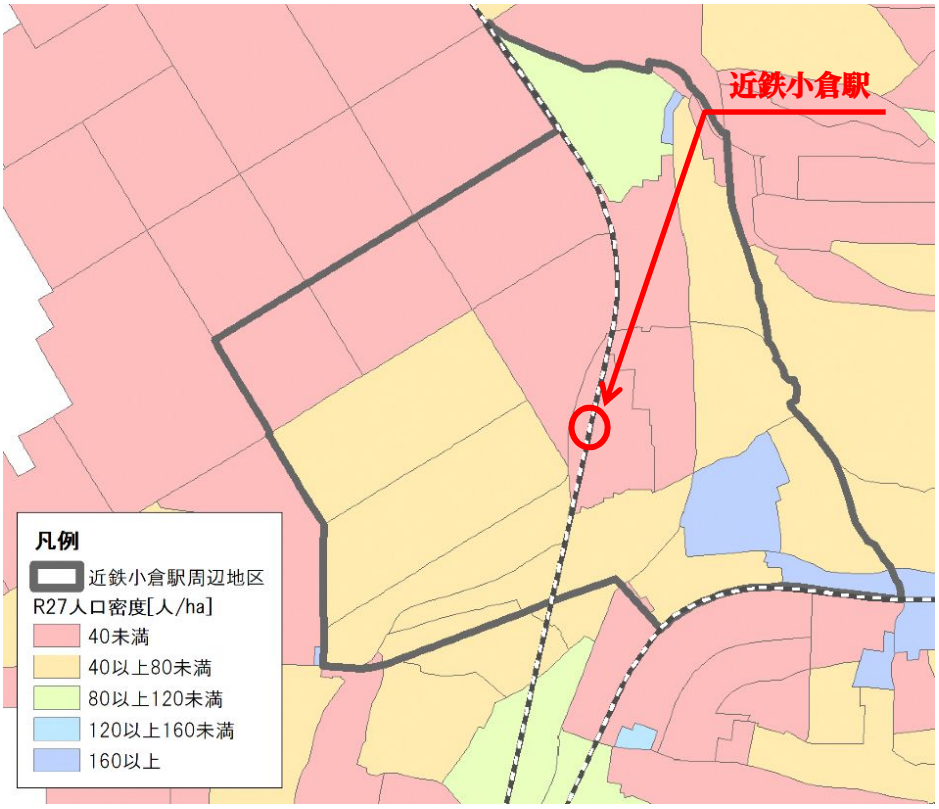
図 2.4： 宇治市の字別人口増減割合（2015 年と 2045 年）

※は大久保自衛隊

人口密度推計

・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。

・“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である。



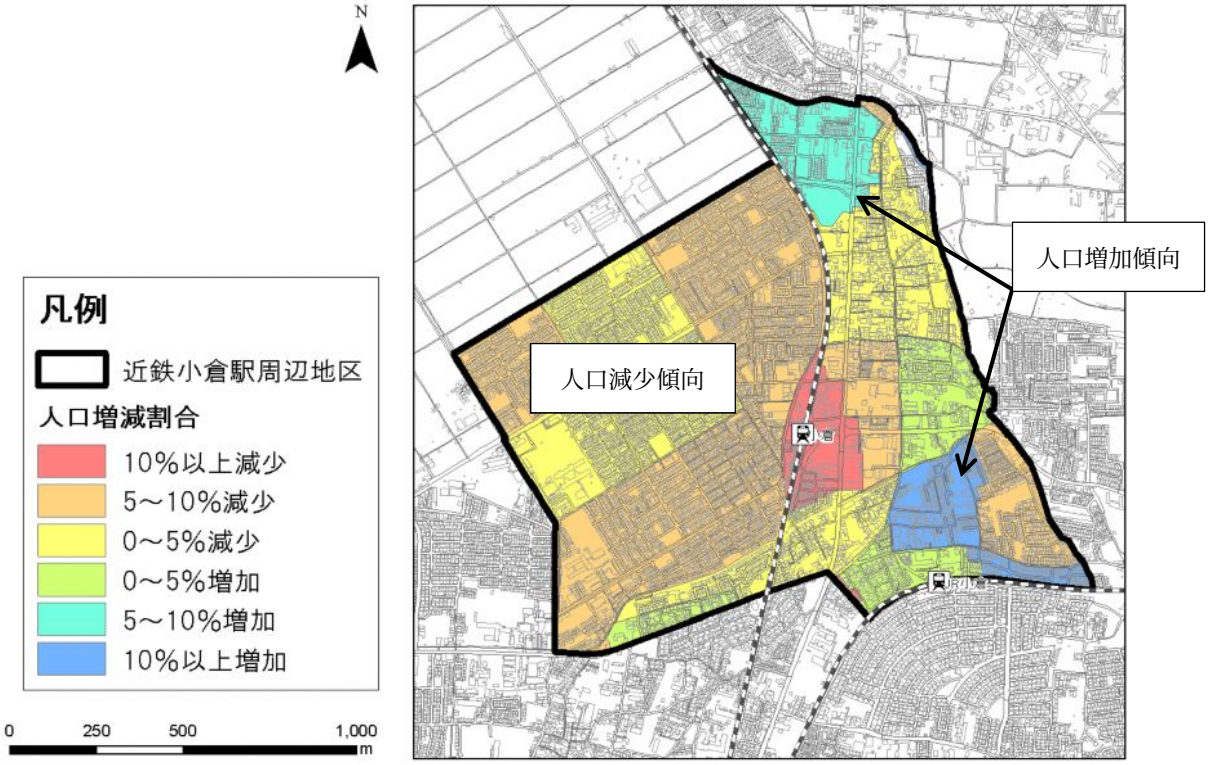
出典：将来人口・世帯予測ツール V2（国土交通省 国土技術政策総合研究所）を基に作成

図 2.5： 小倉地区の人口密度推計（2045 年）

人口及び高齢化率の地区別推移

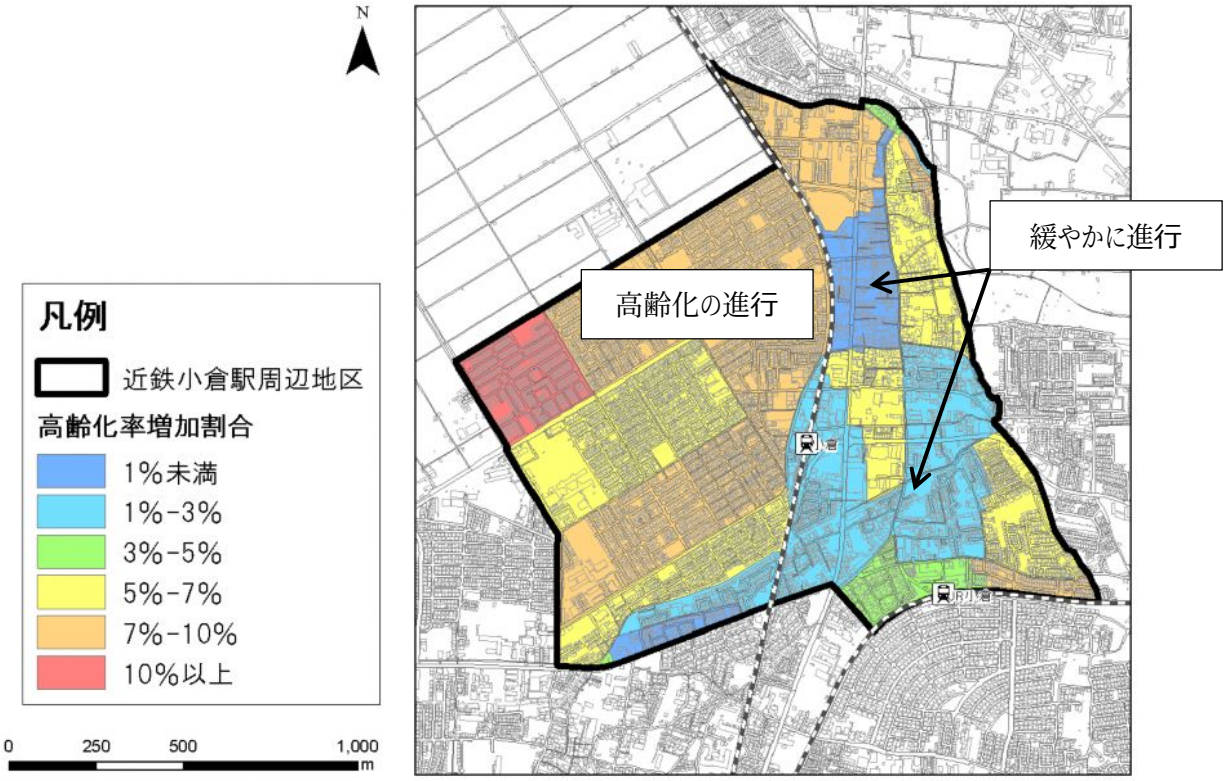
・近鉄京都線西側は人口が減少し、かつ高齢化が進行している

・東側は人口が増加している字もあり、かつ高齢化も緩やかに進行している。



出典：国勢調査（2015 年）を基に作成

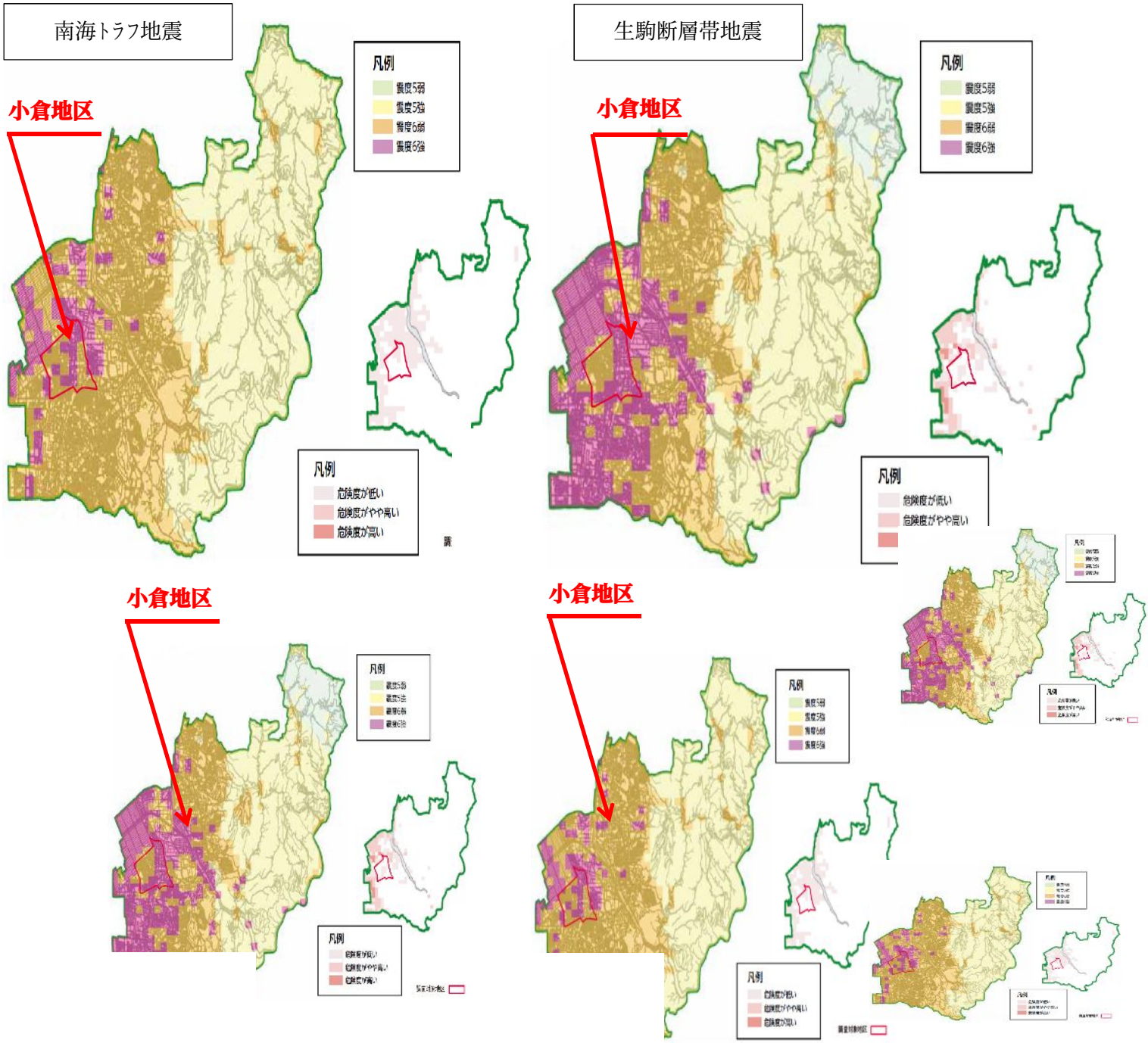
図 2.6： 小倉地区の人口の推移（2010～2015 年）



出典：国勢調査（2015 年）を基に作成

図 2.7： 小倉地区の高齢化率の推移（2010～2015 年）

地震による想定震度及び液状化危険度を図３.１に示す。本地区は、地震及び液状化のリスクが宇治市の中でも比較的高い。生駒断層帯地震では震度 6 弱から 6 強と想定される。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い。液状化については、元々干拓農地を宅地に転用した地区であるため、危険度は絶対的に高くないものの留意が必要である。



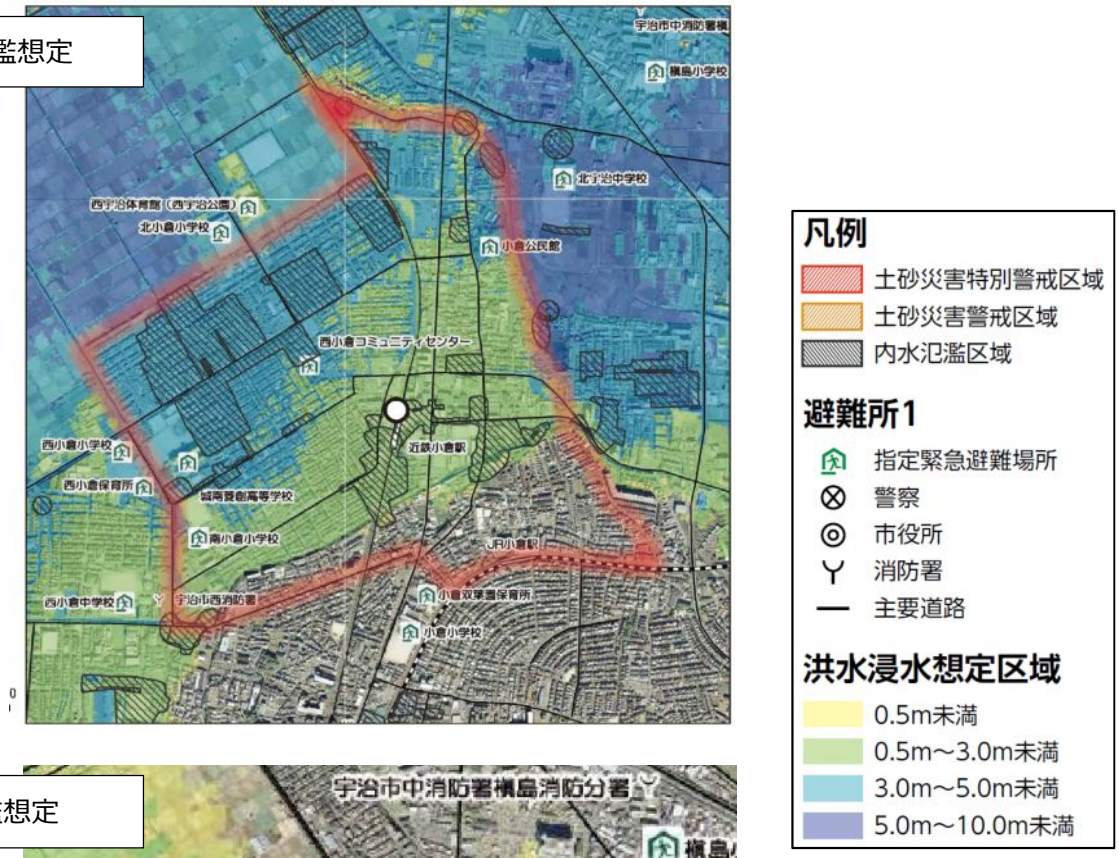
出典：宇治市防災マップ（2018 年）

図３.１：　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）

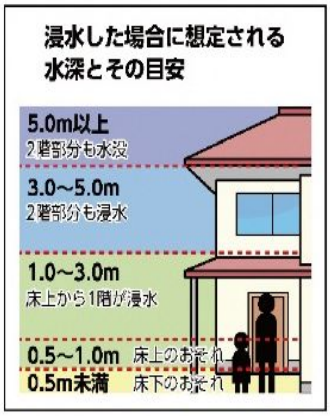
洪水浸水想定区域

宇治川・古川が氾濫したいずれの場合でも、北西に向かうほど、より浸水深が上昇する。宇治川氾濫時には地区面積の約 3 分の 1 が 2 階部分まで浸水する大被害が想定されている。また地区内のすべての避難所は洪水時には市街地同様浸水災害を受けるため、小倉小学校等への避難が必要となる。

宇治川氾濫想定



古川氾濫想定



出典：宇治市防災マップ（2018 年）

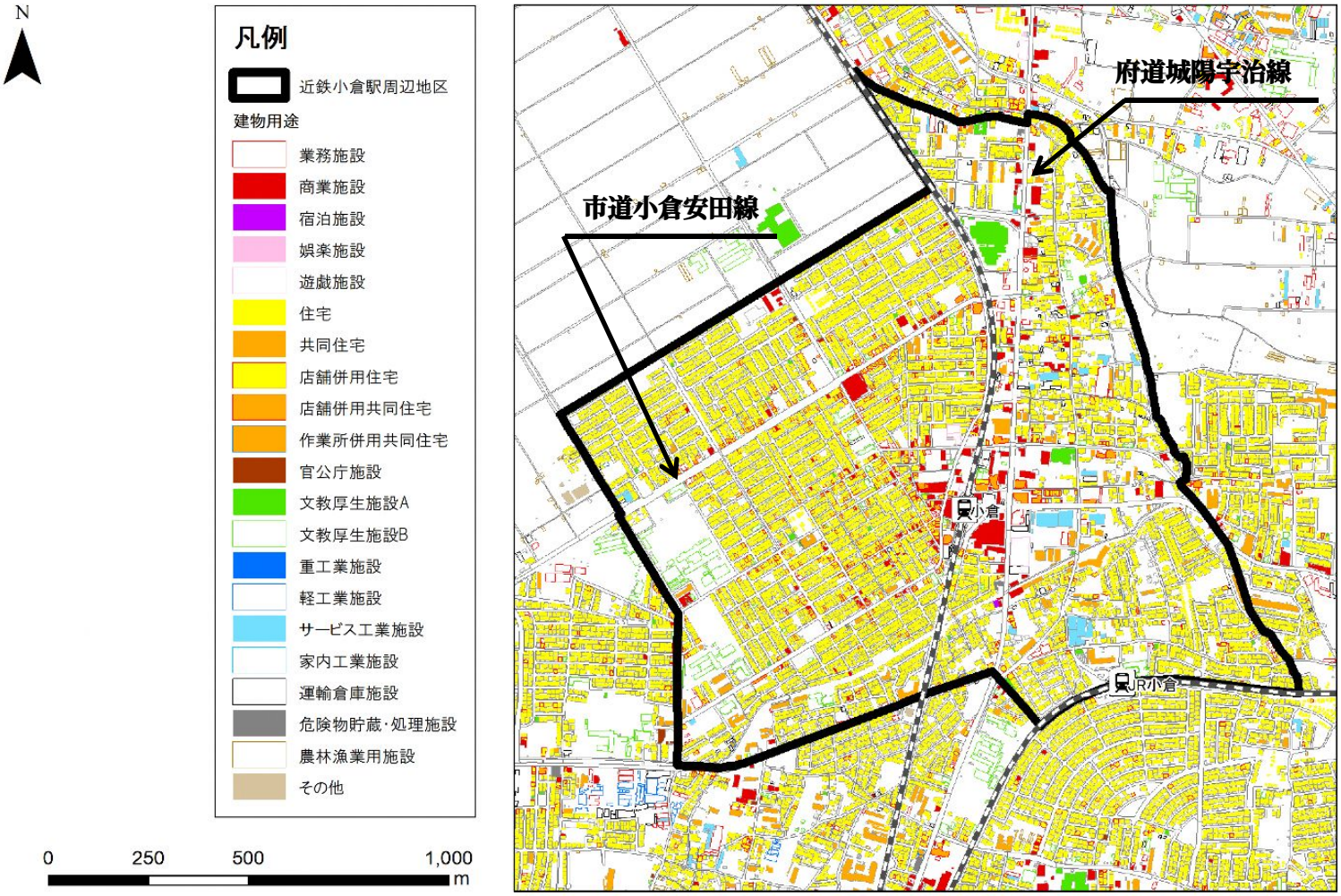
図 3.2： 小倉地区の浸水リスク（上：宇治川、下：古川）

1）用途

2012 年都市計画基礎調査の建物用途を図４.１に示す。

住宅地において、地区外 JR 小倉駅南側の住宅地（地区外）と比較してみると、本地区の住宅地は小規模な商業施設もしくは店舗併用住宅が多く、用途が混在している。また、敷地面積が 100m^2 に満たない敷地が多数集まっている。

教育施設は、地区内及び隣接地区に保育園・小中学校・高等学校が多い。医療施設は、専門医から総合病院まで、複数の病院が駅 300m 圏内に立地している。その他、地区中央には西小倉コミュニティセンターが整備されており、公益施設の整備状況は良好である。



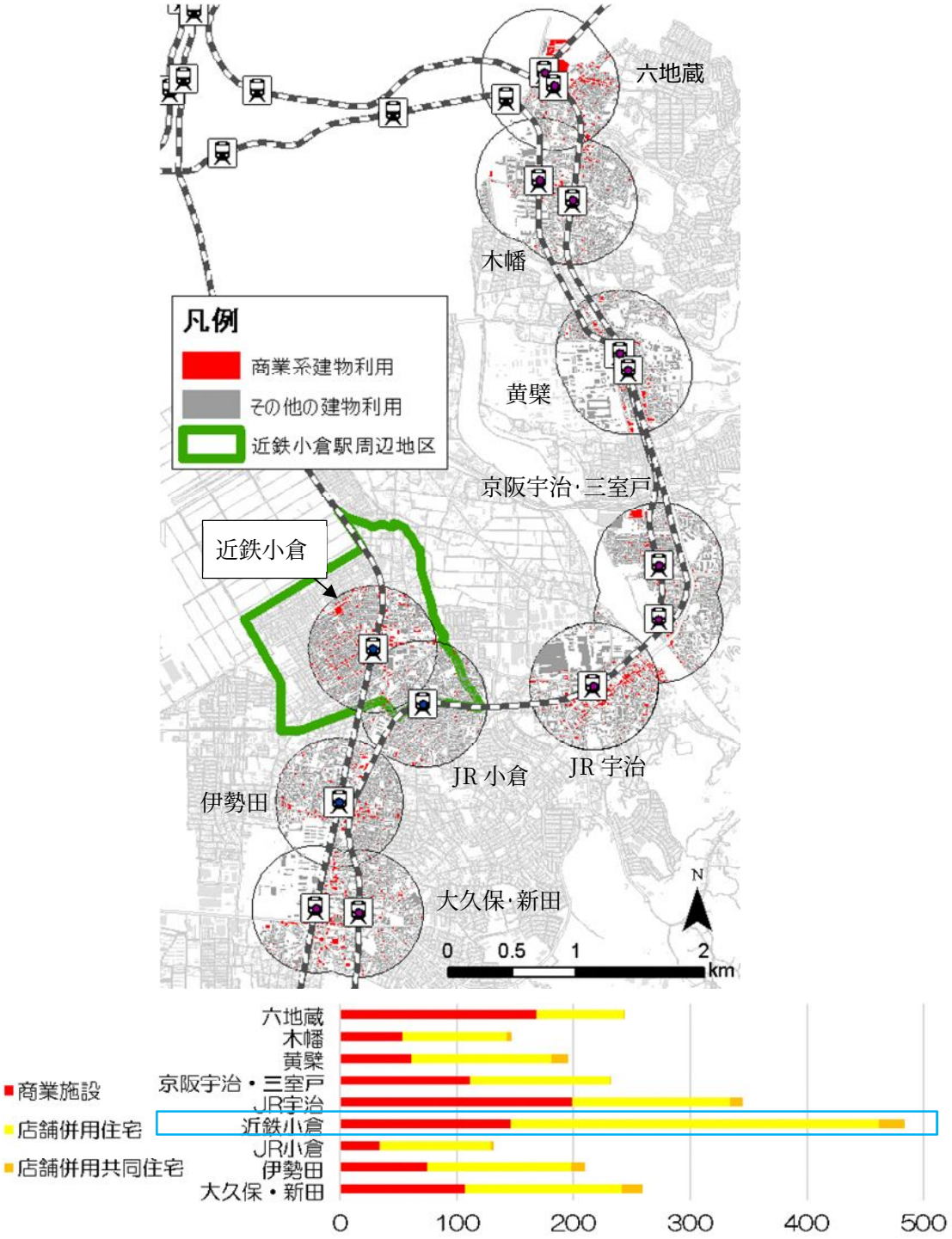
出典：宇治市都市計画基礎調査（2012 年）

図４.１：　小倉地区の現況建物利用

2）商業

宇治市内の鉄道駅周辺 500m 以内の商業系建物利用の集積状況を図4.2に示す。なお、駅が近接する場合、同一の徒歩圏とみなした。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）である。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）である。

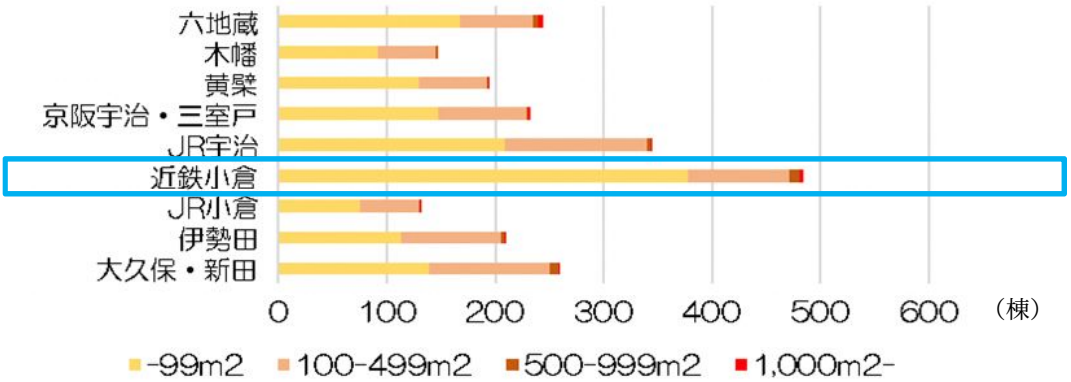
これら商業系建物棟数の合計が最も多いのは近鉄小倉駅周辺であり、駅近辺に多くの商業系建物が集積していることが分かる。



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012 年）を基に作成

図4.2： 宇治市の駅500m 以内の商業系建物の分布

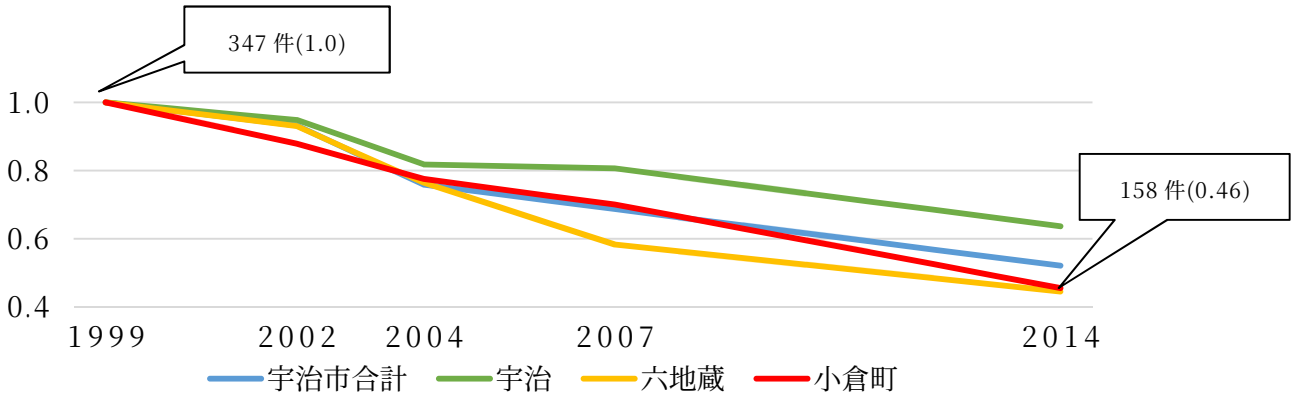
図４.３に面積規模毎の棟数集計を示す。すべての地区において、１００m^{2}に満たない小規模店舗もしくは店舗併用住宅の占める割合が多く、５００m^{2}を超える比較的規模の大きい店舗は少ない。近鉄小倉駅周辺は １００m^2 に満たない商業系建物が他地域と比べて多い。



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012 年）を基に作成

図４.３：　宇治市の駅５００m 以内の商業系建物の建築面積別棟数

図４.４は町丁目別の卸売業及び小売業の事業所数の推移である。地区によって若干のばらつきはあるものの、すべての地区において、宇治市全体の傾向と同様に、事業所数は減少している。1999 年から 2014 年の 15 年間で約半数にまで減少している。小倉町も市全体の傾向とほぼ同じで、1999 年には 347 あった事業所が 2014 年には 158（1999 年比 46%）にまで減少している。

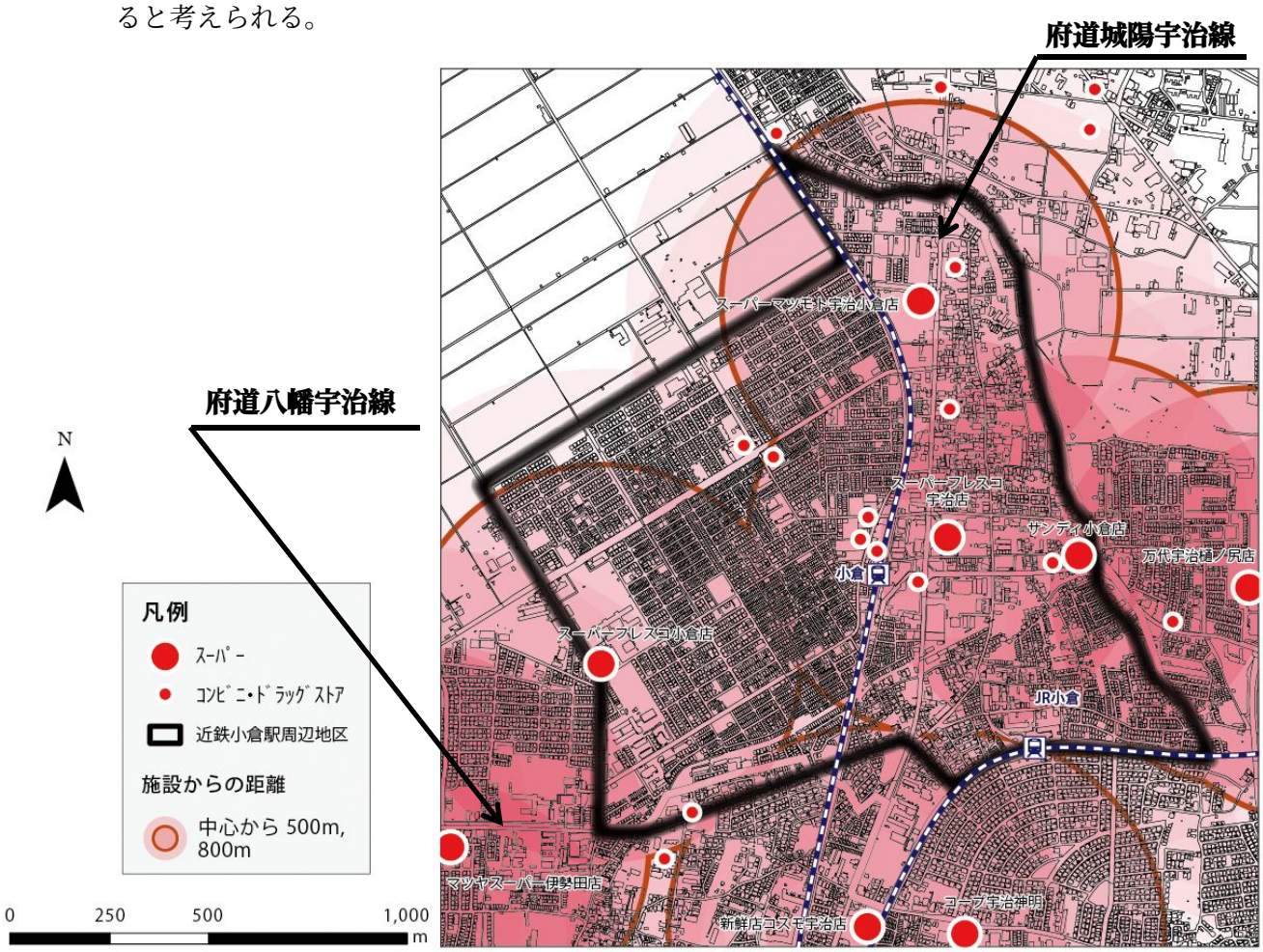


1999 年の値を 1.0 とした場合の比率
出典：商業統計調査（各年）を基に作成

図４.４：　宇治市の町丁目別卸売・小売業事業所数の推移

3）買い物

地区周辺の日用商業施設の立地状況をみると、徒歩圏内に食品スーパーが多く立地しており、買い物利便性が高い地区といえる（図４.５）。地区東部は徒歩圏内に複数のスーパーが立地するため、店舗選びの選択肢が多い。他方、駅北西側や駅前は東側と比べると店舗密度が薄い。駅北西側には、自家用車などが利用できない高齢者にとって不便な最寄りスーパーから 500m 圏外の区域が一部存する。また、より安価な商品を購入するためなど複数店舗を回りたい購買者のニーズを考慮すると、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ると考えられる。



※商圏を食品スーパー：500m（800m）と仮定し図示

図４.５：　地区周辺の買い物施設

地区全体の店舗数は減少しており、また規模の大きな店舗の閉店も目立つが、

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る。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る。

※ ○　（太字アンダーライン）：各ゾーンの魅力

駅前ゾーン（商業地区）

○市内第 2 位の乗降客数（約 1 万 7 千人：H30）のある主要駅の駅前

○起伏が少なく各ゾーンから徒歩圏に位置する

・駅の東西バリアフリールート（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（住宅地区）

○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している

○路地に昔ながらのまちなみが滲みだしている

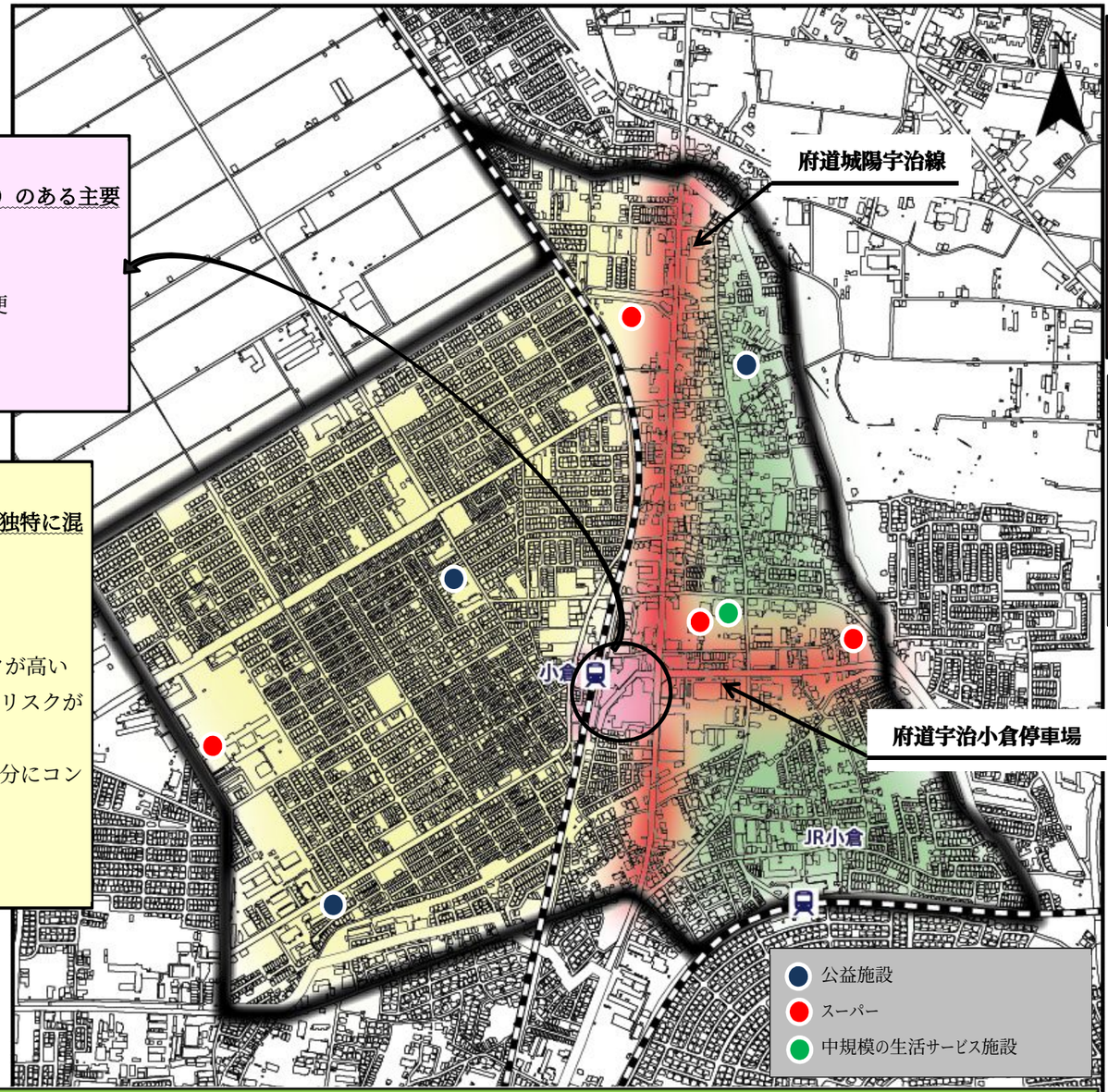
○ゾーン各所からスーパーまでは概ね徒歩圏

・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

・都市計画法施行前の昭和 40 年代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（商業地区）

・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

○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する

○本地区内のスーパーのほとんどが当該ゾーンに立地している

・ラッシュ時には渋滞が発生し、旧大和街道へ迂回する車両が目立つ

旧大和街道住宅ゾーン（住宅地区）

・旧大和街道沿いの集落に起源をもつ住宅地

○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している

エリア全体

1）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されている

2）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

3）災害

・内水・外水氾濫時の浸水リスクがある

4）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

●マスタープラン　→　『日常生活を送る上で利便性が高く、暮らしやすい環境を目指す「地区拠点」』としての位置づけ

●居住満足度が高い現状　→　それぞれのゾーンが持つ特性を活かしたまちづくり

上記を基本に、将来像・都市構造（ゾーニング）を検討していく