

# 1. 地区の現況について

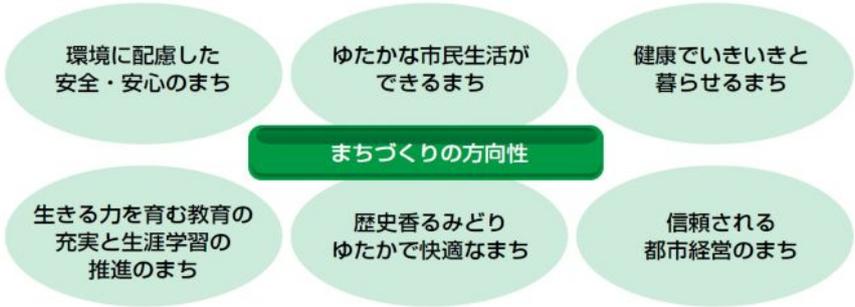
## (1) 現況整理

### 1) 上位関連計画

本地区の位置づけを上位関連計画から整理する。

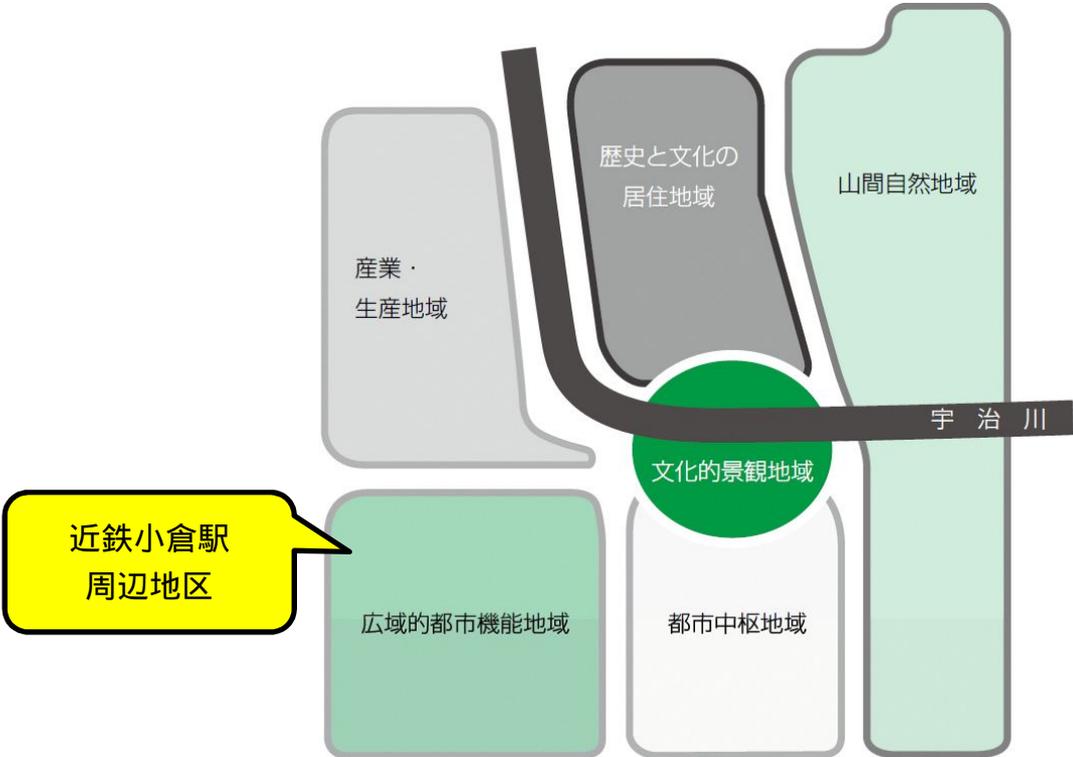
#### 第 5 次総合計画・第 3 期中期計画（2018 年）

第 5 次総合計画は 2021 年を目標年次とし、目指す都市像に「みどりゆたかな住みたい、住んでよかった都市」、まちづくりの目標に「お茶と歴史・文化の香るふるさと宇治」を掲げ、6 つのまちづくりの方向性（図 1.1）と 6 つの土地利用イメージ・地域区分（図 1.2）を示している。



出典：第 5 次総合計画・第 3 期中期計画

図 1.1： 宇治市のまちづくりの方向性



出典：第 5 次総合計画・第 3 期中期計画（2018 年）

図 1.2： 宇治市の土地利用イメージ

本地区の土地利用は、多様な機能を有機的に結び付けた広域的かつ多機能なまちの形成を目指す『広域的都市機能地域』に属し、“周辺との連携を図りながら、住宅地の保全、改善するとともに、にぎわいのある商業集積空間を形成する地域”と位置付けられている。また、分野別の取り組みを示したまちづくりの方向性の中では、良好な市街地の形成の観点から“地域で異なる課題に対応するため、それぞれ地域のまちづくりについて検討する必要”があると謳われている。表 1.1 に本地区のまちづくりに関連する分野別の取り組み方針を示す。

表 1.1： 第 5 次総合計画における本地区の分野別取り組み方針（大分類 5）

部門	取り組み方針	
市街地形成	分野 類型	中分類 4：良好な市街地・都市基盤施設の整備 小分類 1：良好な市街地の形成
	目標	規制・誘導策を活用しつつ、都市基盤施設の整備に取り組むとともに、市民・事業者・行政が協働して地域の特性を活かしたまちづくりに取り組むことにより、良好な市街地の形成に努める。
	取組の 方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画的な都市施設・都市基盤の整備 都市計画マスタープラン等に沿って事業を展開する。</li> <li>・ 協働によるまちづくりの促進 市民・事業者・行政が連携したまちづくりを促進する。</li> <li>・ 土地利用の規制・誘導 地域の特性や方針を反映した規制・誘導を行う。</li> </ul>
交通（道路）	分野 類型	中分類 4：良好な市街地・都市基盤施設の整備 小分類 2：道路の整備
	現況と 課題	2012 年度に必要性の低くなった路線の廃止等の都市計画変更を行ったことから、今後、存続となった都市計画道路及びその他必要な幹線道路を含めた各路線の整備について、交通需要や利用者ニーズ及び災害時の道路網の確保を踏まえながら必要性、緊急性及び財政状況等を勘案した整備のあり方を検討する。
交通（鉄道）	分野 類型	中分類 3：快適な都市交通とバリアフリーのまちづくり 小分類 2：公共交通機関の整備促進
	目標	自動車交通から公共交通機関への利用促進を図るため、公共交通機関の利用環境及びサービスの向上を促進する。
	取組の 方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道輸送力 の増強・安全性の向上 安全性向上のため近鉄京都線の立体交差化等を促進する。</li> <li>・ 市の公共交通のあり方の検討 既存公共交通の利用促進を図るとともに、今後の公共交通のあり方について検討し、市民と協働した交通手段の確保に努める。</li> </ul>
排水路	分野 類型	中分類 4：良好な市街地・都市基盤施設の整備 小分類 3：河川・排水路の整備
	現況と 課題	近年の局地的豪雨への対策として貯留施設の整備を含めた「宇治市公共下水道（洛南処理区）雨水排除計画」に沿って、計画的に事業に取り組むとともに、市、市民、事業者等との連携により雨水流出抑制策の拡充に向けた取組を推進する。

出典：第 5 次総合計画・第 3 期中期計画（2018 年）を要約

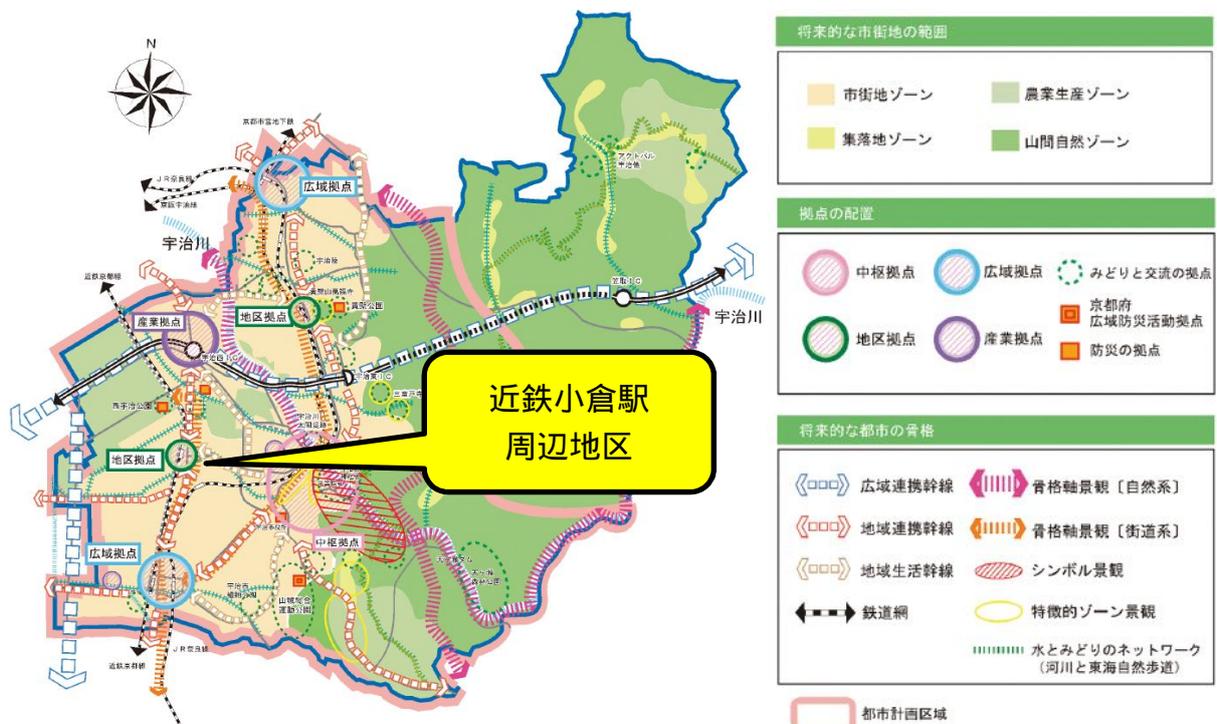
## 宇治市都市計画マスタープラン〔改訂版〕(2012年)

### 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。

また、多様な地域資源の活用と秩序ある市街地整備などをバランスよく行うことが求められることから、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1.3)。部門別方針のうち、本地区に関連する記述の要約を表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 1.3： 宇治市の将来都市構造図

- ◇ 中枢拠点・広域拠点に次ぐ「地区拠点」に位置づけ
- ◇ 「地区拠点」

日常生活を送る上で利便性が高く、暮らしやすい環境をつくるための拠点。身の回り品を主体とした商業施設や生活利便施設などを主に配置し、暮らしやすい地区環境の形成を実現する。

表 1.2 : 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通結節機能や都市基盤の状況に応じた市街地の形成 鉄通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、鉄通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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 地域の特性を考慮した魅力ある商業地の誘導 鉄通駅周辺においては、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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ まちの拠点や産業活動を側面から支える交通網の充実</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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、鉄通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。</li> </ul>
都市環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
都市景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

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 1.4 に、地域づくりのテーマ及び基本方針の要約を表 1.3 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 1.4： 小倉地域の地域づくり基本方針

表 1.3： 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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅地の保全・改善と利便性の向上</li> <li>・ にぎわいのある商業・業務集積空間の形成</li> <li>・ 鉄道により隔てられた東西を結ぶ交通機能の強化</li> <li>・ 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</li> </ul>
土地・建物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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きかける。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
都市景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
住民参画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

出典：宇治市都市計画マスタープラン〔改訂版〕(2012年)を要約

## 宇治市住宅マスタープラン〔改訂版〕(2017年)

住宅マスタープランは2017年度～2026年度を計画期間とし、将来の住まい・まちづくり像「住みごこちのよい未来に住み継ぐ安全・安心な住まい・まちづくり」を設定し、4つの目標と7つの基本方針、72の具体施策を示している。

本地区は、低湿地小規模型住宅団地に類型され、生活道路の安全性・快適性を高めて、災害に強い市街地とするための再整備が必要とされている。この類型を踏まえ、本地区との関連が特に深いと考えられる取り組み方針を要約し、表1.4に示す。

**表 1.4： 住宅マスタープランにおける取り組み方針**

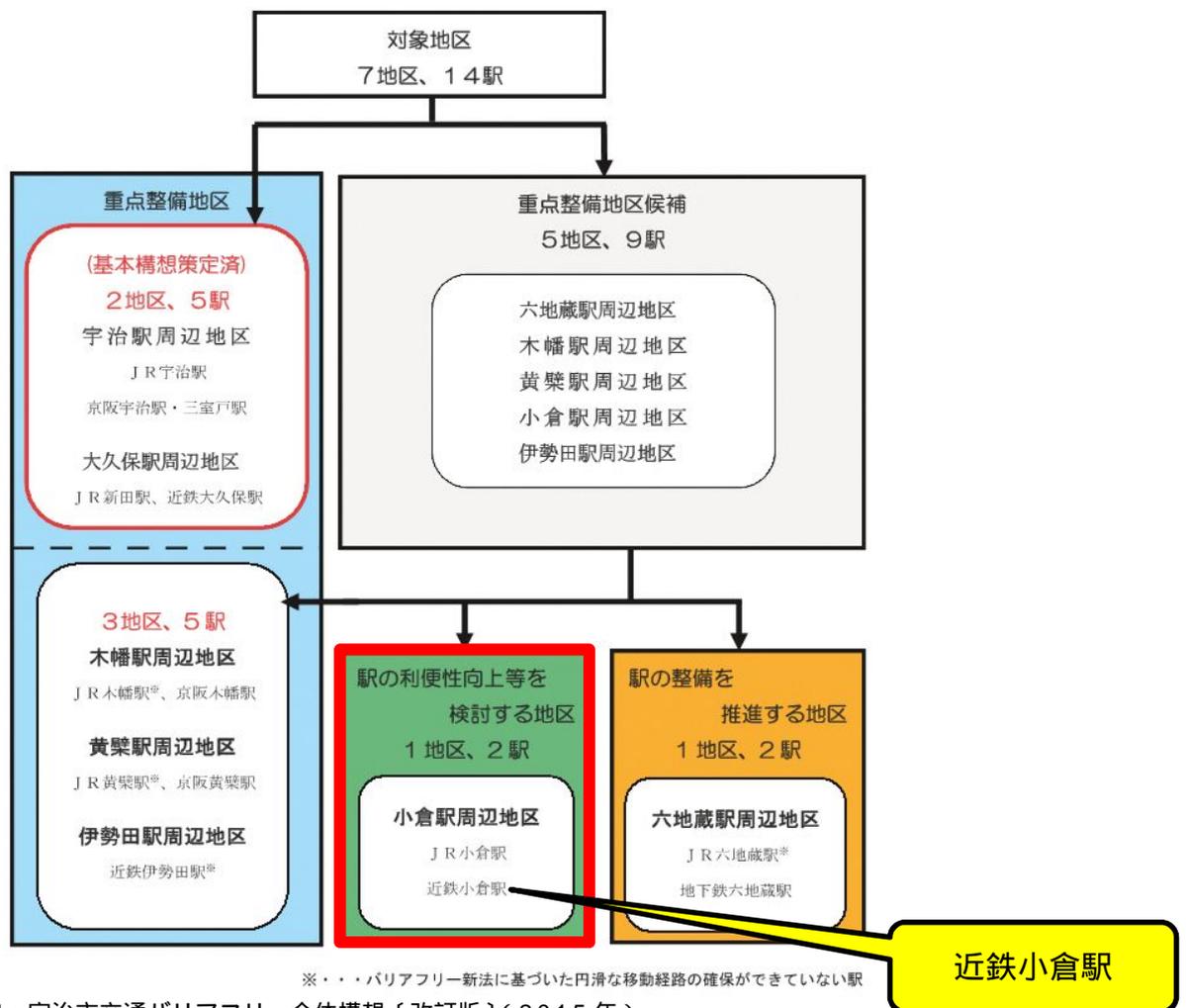
部門	取り組み方針	
建物・土地	分類	基本方針 1：良質な住宅ストックづくり (1)安全性を重視した住まいづくり - 既存住宅の耐震化の促進
	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅の耐震診断・耐震改修に係る助成</li> <li>・ 減災化住宅の推進</li> </ul>
都市防災	分類	<b>基本方針 2：災害に強い安全・安心に暮らせる良好な居住環境づくり</b> (1)災害に強い居住環境づくり
	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浸水対策の推進</li> <li>・ 密集地の解消に向けた協働まちづくりの推進</li> </ul>
交通	分類	基本方針 2：災害に強い安全・安心に暮らせる良好な居住環境づくり (4)ユニバーサルデザインのまちづくり
	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅のバリアフリー化</li> </ul>
住民参画	分類	基本方針 4：住宅地特性を活かしたきめ細かな住まいづくり (1)まちづくりルールを活用した住環境の保全
	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区計画や建築協定等のルールづくりに関する情報提供</li> </ul>

出典：宇治市住宅マスタープラン〔改訂版〕(2017年)を要約

## 宇治市交通バリアフリー全体構想〔改訂版〕(2015年)

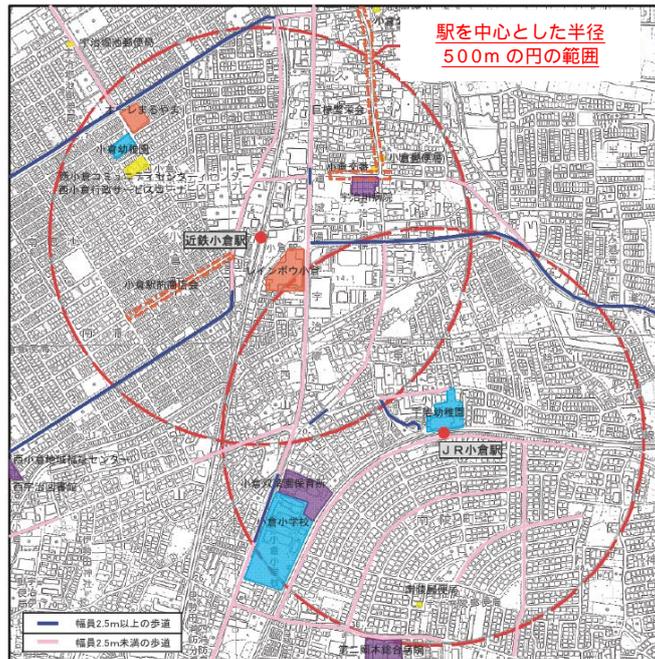
交通バリアフリー全体構想は、2021年度を目標年次とし、基本理念「すべての人が安心して出かけられる、やさしさにあふれたまち・宇治」の実現のため、3つの基本方針を定めている。

近鉄小倉駅は、駅構内のバリアフリー化、北側踏切の拡幅が進められバリアフリー新法の基準に基づいた駅構内の移動円滑化が完了している。一方、地域からの要望もある駅地下通路のバリアフリー化については、浸水対策等の技術的課題に加え、国のバリアフリー化補助の活用が困難であることから、解決手法の検討が必要な地区であり、「駅の利便性向上等を検討する地区(小倉駅周辺地区)」として都市計画マスタープランとの整合を図りながら、駅周辺のまちづくりについて検討する地区と位置付けられている(図1.5、図1.6)。小倉駅周辺地区の整備方針を表1.5に示す。



出典：宇治市交通バリアフリー全体構想〔改訂版〕(2015年)

図 1.5： 交通バリアフリー全体構想における地区区分



出典：宇治市交通バリアフリー全体構想〔改訂版〕(2015年)

図 1.6： 交通バリアフリー全体構想における小倉駅周辺地区

表 1.5： 交通バリアフリー全体構想における取り組み方針

部門	取り組み方針
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節機能のある駅前広場の整備</li> <li>高齢者、障害のある人等にやさしい歩行者動線の確保</li> <li>地下通路のバリアフリー化</li> <li>様々な手法の検討と中長期的な駅周辺まちづくり</li> </ul>

出典：宇治市交通バリアフリー全体構想〔改訂版〕(2015年)を要約

## 第10次宇治市交通安全計画（2016年）

交通安全計画は、2016年度～2020年度を計画期間とし、目標「2020年までに年間の交通事故死傷者数を550人以下」の実現のために7つの柱と3つの重点対応事項を定めている。

本地区の特徴<sup>1</sup>を鑑み、関連が特に深いと考えられる取り組み方針を要約し、表1.6に示す。

表 1.6：交通安全計画における取り組み方針

部門	取り組み方針	
交通	柱	道路交通環境の整備
	施策	<p>(1)生活道路等における高齢者・子ども等の安心・安全な歩行空間の整備</p> <p>イ 通学路等における交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学路等の歩道整備</li> <li>・ 歩道等の整備が困難な地域における、路側帯の設置やカラー舗装</li> <li>・ 押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充</li> </ul> <p>ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅を中心に連続的・面的なバリアフリー化</li> <li>・ 駅前等の交通結節点における、スロープ化、交通広場等の整備</li> </ul> <p>(2)幹線道路等における交通安全対策の推進</p> <p>オ 改築等による交通事故対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅周辺等における、人と車の交通の体系的分離</li> <li>・ 歩行者空間の拡大のための、幹線道路・交通広場等の整備</li> </ul> <p>(4)踏切道における交通の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 踏切道の、構造改良、踏切保安施設の整備、交通規制の実施</li> </ul> <p>(6)自転車利用環境の総合的整備</p> <p>イ 駅周辺等における放置自転車対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅周辺等における放置自転車等の問題解決のための、民間事業者等と連携した、地域の状況に応じた対策の推進</li> </ul>

出典：第10次宇治市交通安全計画（2016年）を要約

<sup>1</sup> 府道城陽宇治線や府道八幡宇治線等の幹線道路、市道小倉安田線等の補助幹線道路、住宅地内の生活道路、近鉄京都線との踏切等があること

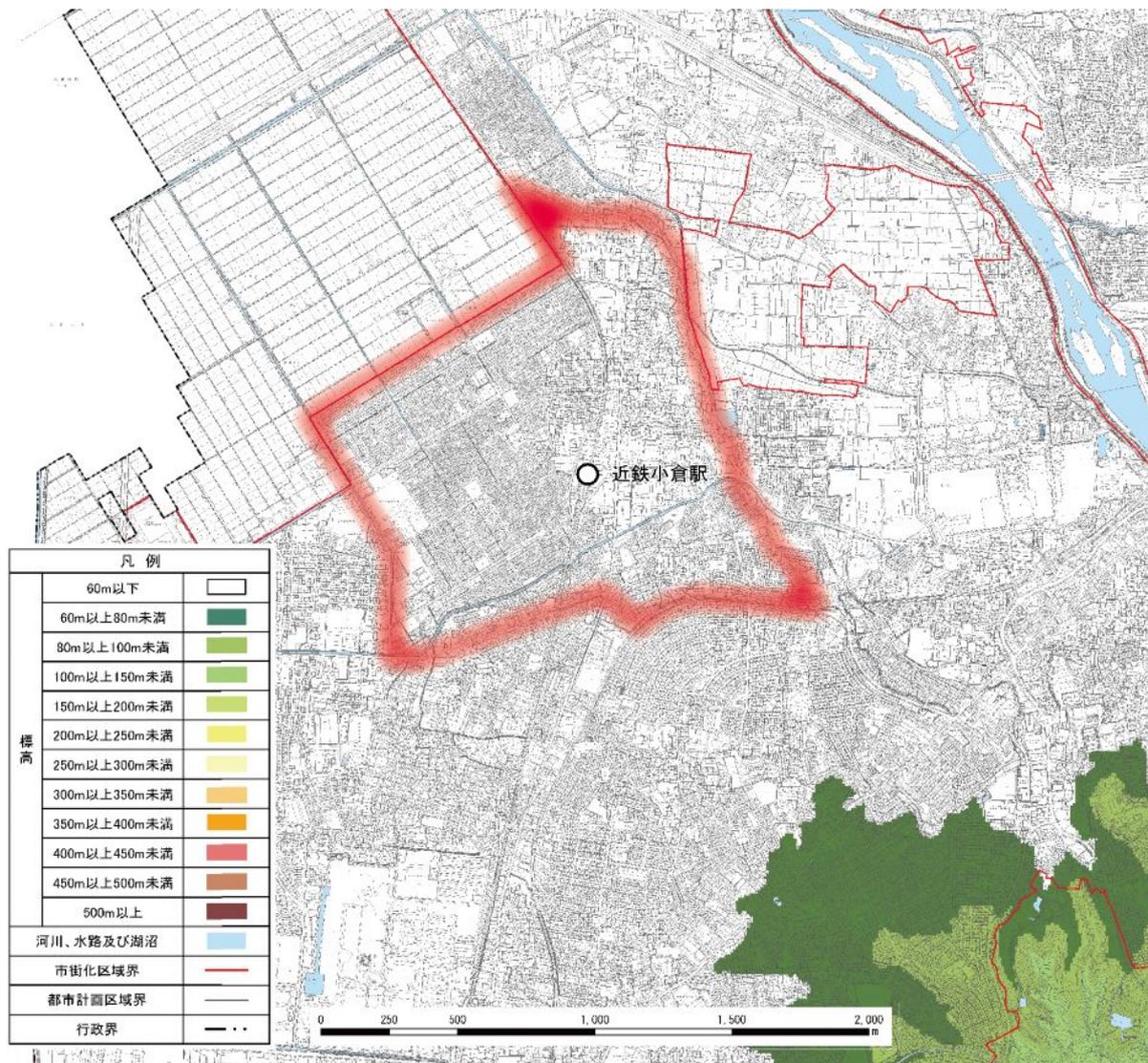
表 1.7: 本地区の上位関連計画の一覧

	第5次総合計画	都市計画マスタープラン	住宅マスタープラン	交通バリアフリー構想	交通安全計画
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープラン等に沿って計画的に都市施設・都市基盤事業を展開する。</li> <li>地域の特性や方針を反映した規制・誘導を行う。</li> </ul>	<p>(鉄道駅周辺・商業地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点として再構築及び都市機能の向上、既存施設を中心とした魅力ある商業地の誘導を行う。</li> <li>商業地では、商業機能の集積と併せ、歩行者空間の充実を図り、まちの回遊性の向上を図る。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(住宅地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅周辺の住宅地は、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。</li> <li>密集市街地では、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅の耐震診断・耐震改修に係る助成を行う。</li> <li>減炭化住宅を推進する。</li> </ul>		
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012年度に存続と分類された都市計画道路の整備について、交通需要や利用者ニーズ等を踏まえながら必要性、緊急性及び財政状況等を勘案した整備のあり方を検討する。</li> <li>安全性向上のため近鉄京都線の立体交差化等を促進する。</li> <li>既存公共交通の利用促進を図るとともに、今後の公共交通のあり方について検討し、市民と協働した交通手段の確保に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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</li> <li>東西八ッ路線を充実させる。</li> <li>駅前広場整備や付近の道路の整備を検討し、近鉄小倉駅の交通結節機能を強化する。</li> <li>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曜宇治線の整備を関係機関に働きかける。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅をバリアフリー化する。</li> </ul>	<p>(駅の利便性向上等を検討する地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節機能のある駅前広場を整備する。</li> <li>高齢者、障害のある人等にやさしい歩行者動線を確保する。</li> <li>地下通路をバリアフリー化する。</li> <li>様々な手法の検討と中長期的な駅周辺まちづくりを実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学路等の歩道を整備する。歩道整備が困難な地域では、路側帯の設置やカラー舗装を実施する。</li> <li>駅を中心に連続的・面的なバリアフリー化を推進する。</li> <li>駅前交通結節点のスロープ化、交通広場等の整備を実施する。</li> <li>鉄道駅周辺の、人と車の交通を体系的に分離する。</li> <li>歩行者空間の拡大のための、幹線道路・交通広場等を整備する。</li> <li>踏切道の構造改良、踏切保安施設の整備、交通規制の実施を行う。</li> <li>民間事業者等と連携した鉄道駅周辺等における放置自転車対策を推進する。</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>「宇治市公共下水道(洛南処理区)雨水排除計画」に沿って、計画的に事業に取り組むとともに、市、市民、事業者等との連携により雨水流出抑制策の拡充に向けた取組を推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物の耐震化を促進する。</li> <li>浸水危険地域の情報提供、災害対応施設の整備、防災意識の向上や防災体制の構築等、災害予防に取り組む。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水対策を推進する。</li> <li>密集地の解消に向けた協働まちづくりを推進する。</li> </ul>		
住民 参画	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民・事業者・行政が連携したまちづくりを促進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区計画や建築協定等のルールづくりに関する情報提供を行う。</li> </ul>		

## 2) 地区の変遷・人口

### 地区の変遷

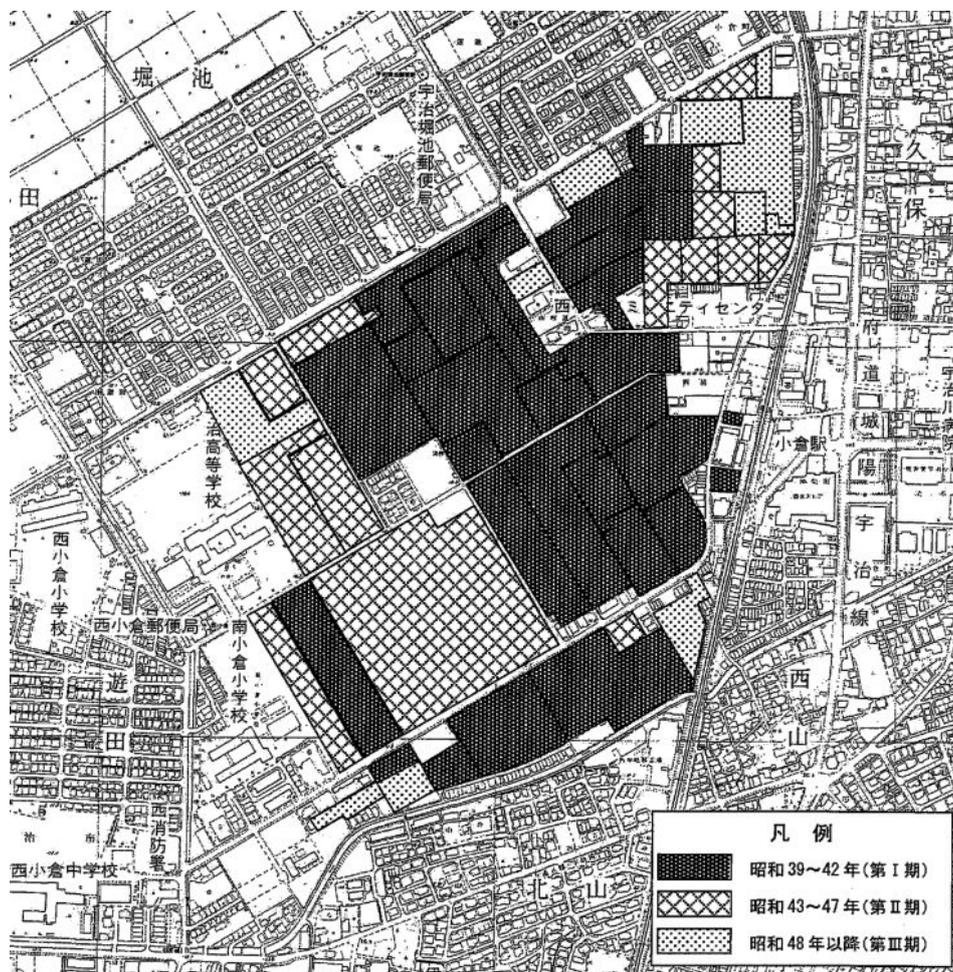
本地区の大半は、1930年頃から巨椋池干拓により農地として整備された地域で、その後1960年代に駅周辺地区において宅地造成が進行した。そのため、宇治市内でも本地区のほぼ全域において低い標高のエリアである。(図1.7) 地区を横断する井川の南東側は地区内でも比較的標高が高く(約20m)、北西側が低い(約10~13m)、南東から北西に向けてなだらかに下る地形となっている。



出典：宇治市都市計画基礎調査(2012年)

図1.7：小倉地区周辺の標高

本地区は、1964年に民間事業者による宅地開発が始まり、その後、**新都市計画法の開発許可制度が宇治市にて適用された1973年(昭和48年)までの間に概ね宅地化を終えている**(図1.8)。そのため、道路の段階的構成や敷地の最低面積、公園緑地等が現行法に照らすと不十分な水準となっており、個別建て替えが進まなかったことや、土地区画整理事業等の面的整備が実施されてこなかった等の理由から、現在まで大きな変遷はない。



**図 1.8 : 小倉地区の宅地開発の経緯**

### 第一期 (昭和39年~42年)

住宅開発は昭和39年の4月、小倉駅西方の水田に1.5m程度の盛土をして建てられた5戸の平屋長屋に始まる。同年10月には「住宅地造成事業に関する法律(旧住造法)」が施行されたが、実際には旧住造法による開発が行われたのは昭和42年10月以降である。従って、それ以前は法規制のないまま、民間業者によりさまざま開発が行われた。この時期に開発された区域には幅員4~5mの位置指定道路に、長屋や狭小な一戸建て住宅がびっしりと建ち並んでいる。

### 第二期 (昭和43年~47年)

新都市計画法以前の諸規定が有効に働いた時期である。地区西部の開発が進行し、大半が旧住造法の適用を受けたため、幅員6mの区画道路が整備され、一定の緑地もとられた。同時に建築基準法の空地30㎡控除の規定(S42.9~S48.12)によって、比較的ゆとりのある住宅開発が

なされた。

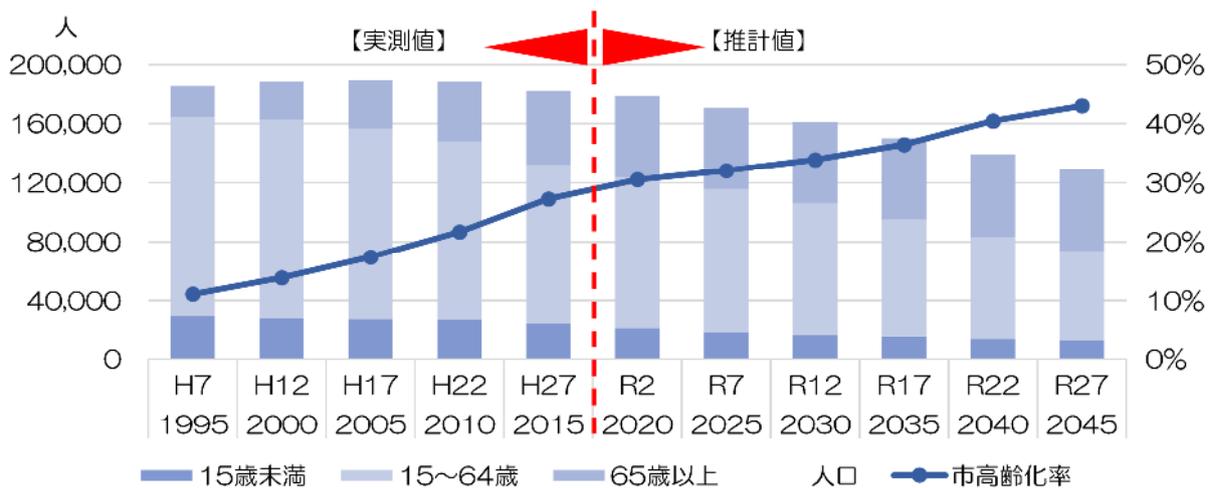
## 第 期（昭和 48 年以降）

S48 年以降の実質的な新都市計画法体制（S48.12 用途地域指定）とともに、宇治市の開発行政も強化されてきた（宅地開発指導要綱、小規模宅地開発指導要綱、建築確認事前協議制度、等）。しかし、この時期には、当地区の市街化はほぼ完了しており、実質的な効果はあげられなかった。

## 人口

国勢調査に基づく宇治市人口を図 1.9 に、本地区人口を図 1.10 に示す。なお、2015 年までは実測値、2020 年以降は G 空間情報センターの将来人口・世帯予測ツール V2（コーホート要因法）を用いた推計値<sup>2</sup>である。

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%/年で緩やかに減少している。今後、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 割以下に減少すると推計されている。



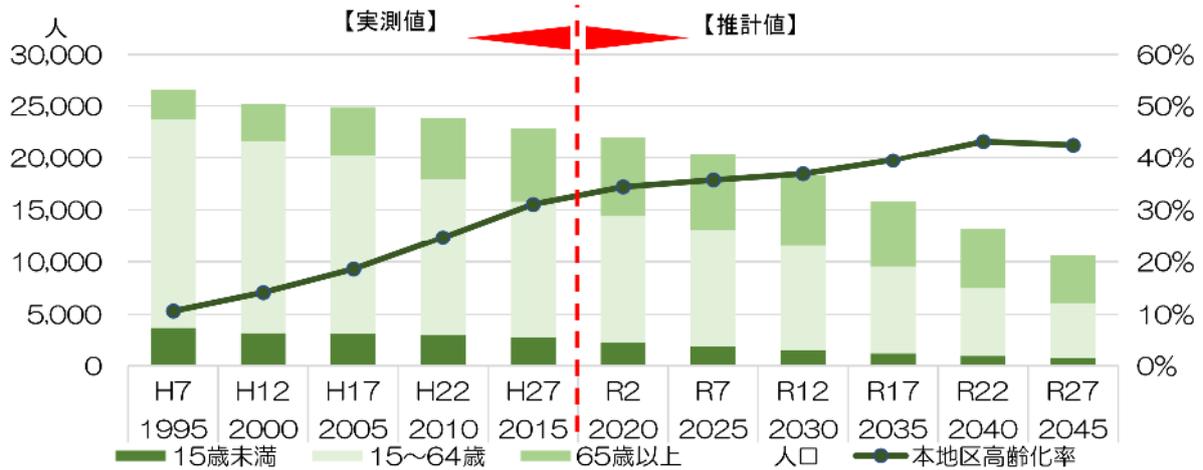
出典：G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2 より算定

図 1.9： 宇治市の人口の推移及び推計

続いて本地区では、宇治市人口がピークを迎える前から減少に転じており、1995 年から 2015 年まで人口は年間約 1.0%ずつ減少している。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ある。

年齢構成は、年少人口の割合はほぼ横ばいであるが、生産年齢人口の減少と老年人口の上昇は著しい。2005 年頃から老年人口割合は急速に増え、2015 年時点で 30%を超え、2045 年には 40%を超えると推計される。

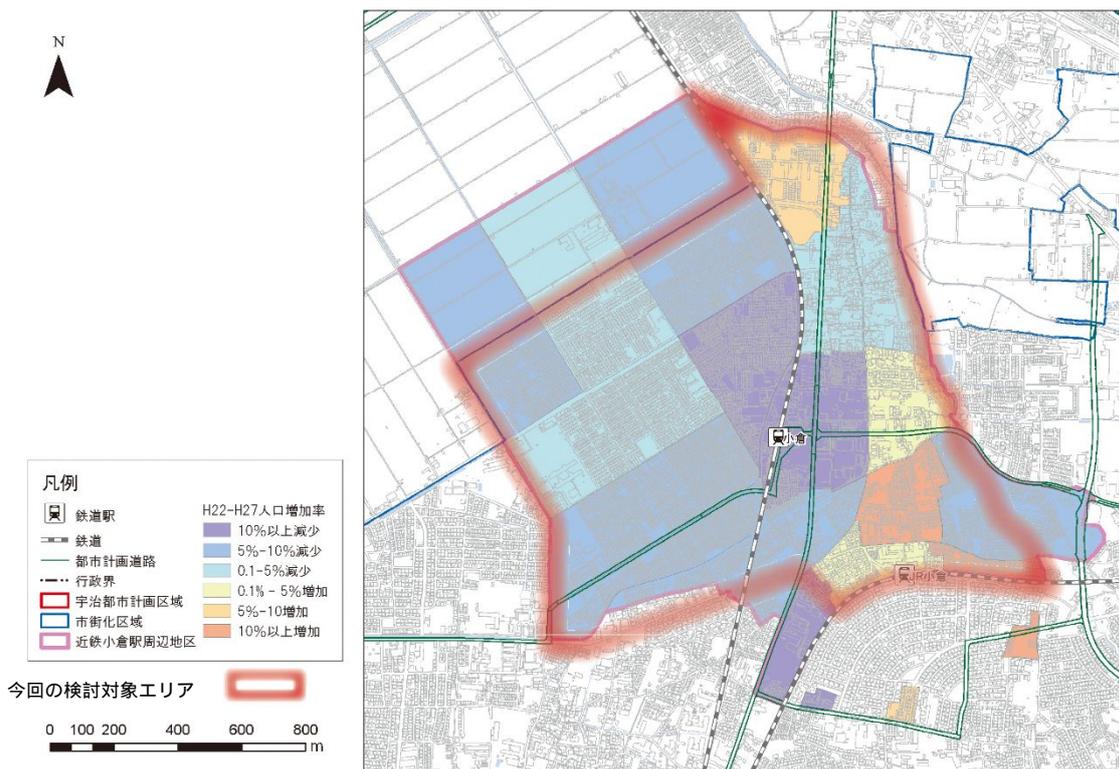
<sup>2</sup> 市全体と小倉地区の単純比較であり、本市の将来人口予測とは異なる。



出典：G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2 より算定

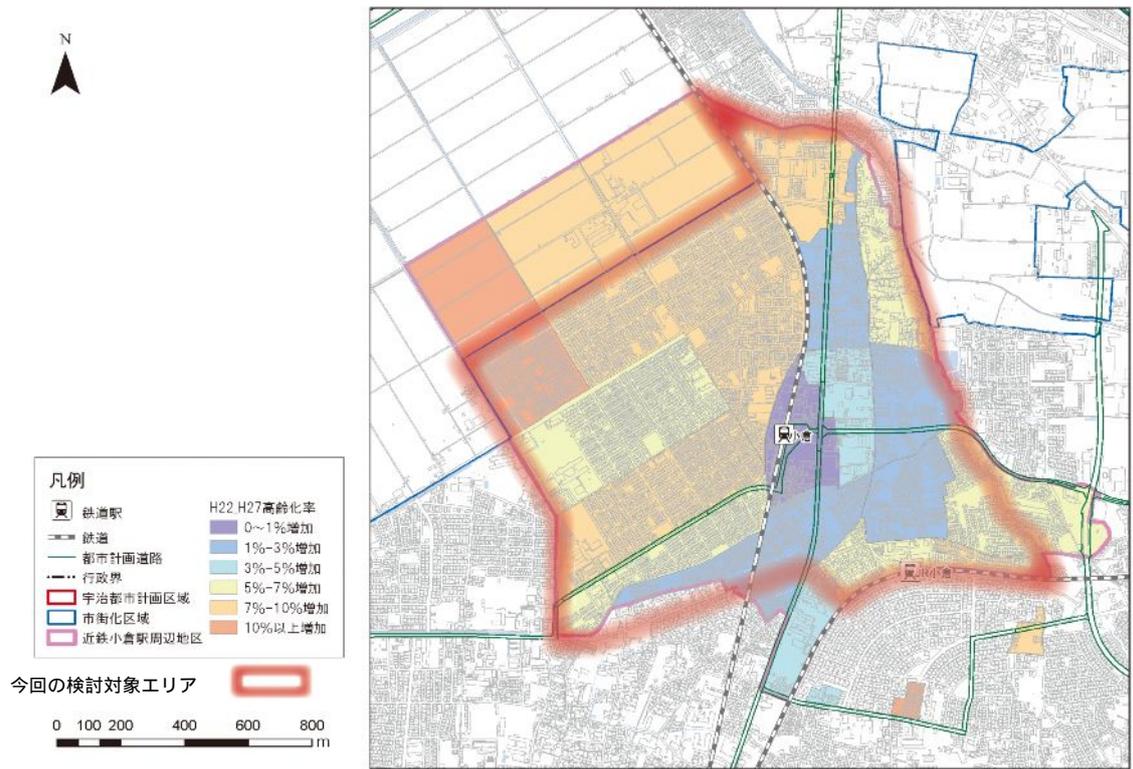
図 1.10： 小倉地区の人口の推移及び推計

また、人口及び高齢化率の地区別推移（図 1.11・図 1.12）を見ると、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が、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 1.11： 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 1.12： 小倉地区の高齢化率の推移（2010～2015年）

### 3) 土地利用・建物

#### 用途

2012年都市計画基礎調査の土地利用現況及び建物用途をそれぞれ、図1.13及び図1.14に示す。また地区内の用途別土地利用面積及び用途別建物棟数を表1.8に示す。

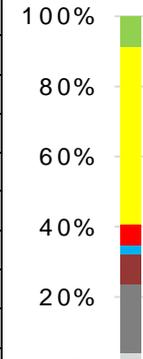
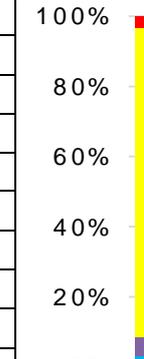
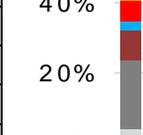
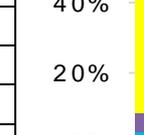
本地区に占める都市的土地利用<sup>3</sup>の割合は90%を超える。公共用地は24%であり、市街地として必要な一定の整備水準<sup>4</sup>を有している。

旧大和街道周辺では道路幅員が狭く、また道路線密度も低いいため、狭隘道路にのみ接道する宅地が多い。

児童遊園等の小規模公園・オープンスペースは比較的バランスよく配置されているが、都市公園の最小単位である街区公園の標準面積である2,500m<sup>2</sup>を満たす面積の公園は1つもない。地区内の公園は18,785m<sup>2</sup>で地区面積の1%<sup>5</sup>、人口一人当たり面積は0.8m<sup>2</sup>である。

しかし、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ないなど課題がある。

表 1.8： 小倉地区の用途別土地利用面積及び建物棟数

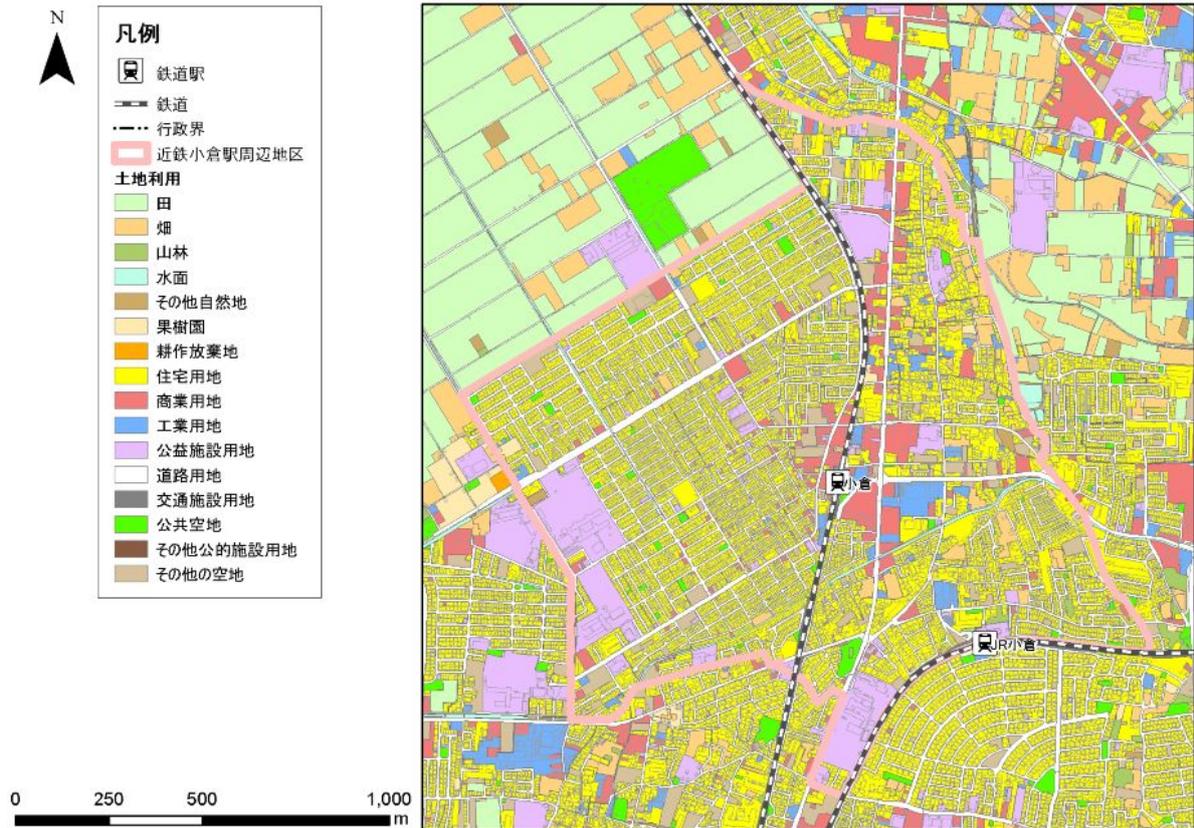
土地利用				建物				
	用途	面積[ha]	グラフ	用途	棟数	グラフ		
宅地	農地その他	15.1	100%	商業・業務	293	100%		
	住宅	88.2		宿泊・遊戯	5			
	商業	10.3		80%	住宅		7,738	80%
	工業	4.2		60%	併用住宅		491	60%
	公益施設	14.8		40%	官公庁		4	40%
公共用地	道路	34.6		40%	文教厚生施設		147	40%
公共用地	鉄道	3.1		工業	42			
	空地	1.8		20%	運輸倉庫		80	20%
	水面	1.9		0%	その他		10	0%
	合計	174.0	0%	合計	8,810	0%		

出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）を基に作成

<sup>3</sup> 農地その他及び水面以外の土地利用

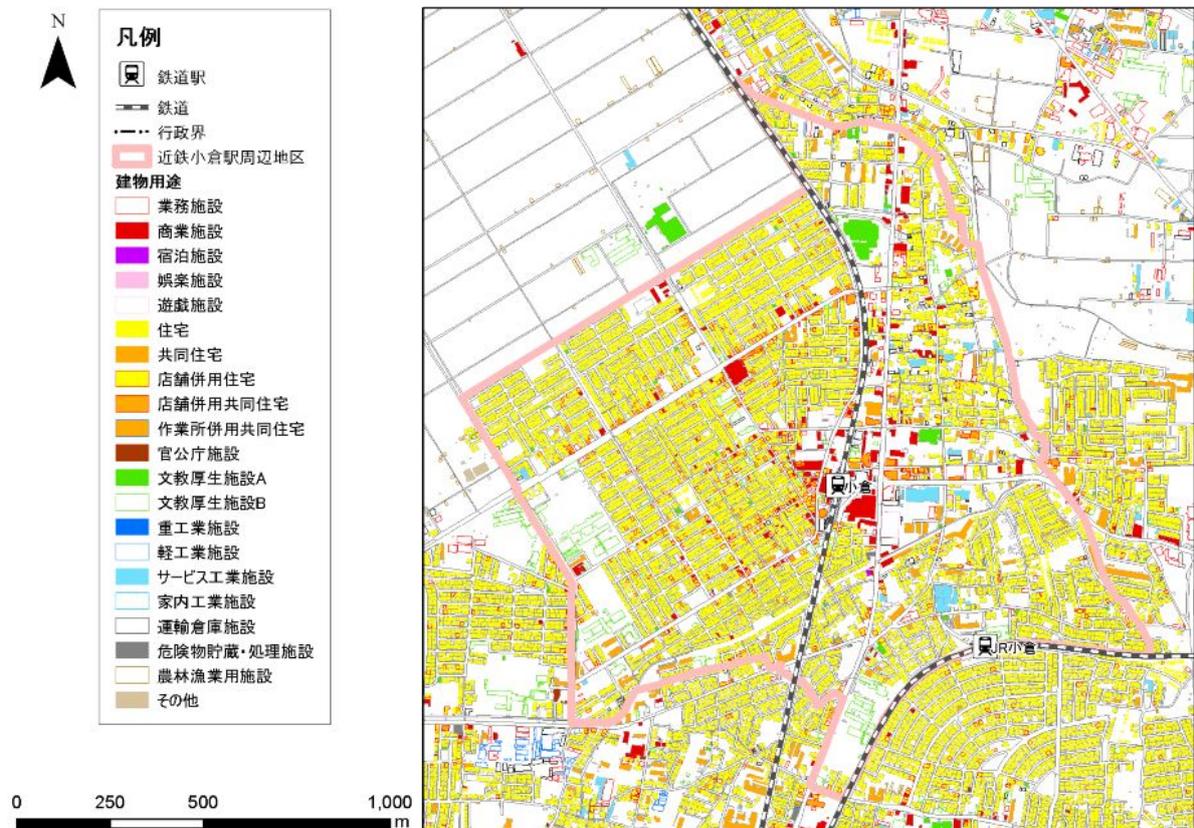
<sup>4</sup> 都市再生土地地区画整理事業の補助要件である従前公共用地率15%を目安とした

<sup>5</sup> 京都府開発許可技術基準では大規模な宅地開発では地区面積の3%以上の公園・緑地の配置を求めている



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.13： 小倉地区の現況土地利用（2012年時点）



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.14： 小倉地区の現況建物利用

近鉄小倉駅周辺や府道城陽宇治線沿道、市道小倉安田線沿道に商業用地や工業用地が集中しているが、住宅用地も混在しており、日用商店や生活利便施設を主とした商業地を形成していることが分かる。しかしながら、近年、複数の中～大型商業施設が閉店しており（表 1.9）、駅前の商業地としては核となる施設を欠いた状態にある。

また、新規開店は府道城陽宇治線沿道に集中し、その他のエリアでの閉店が相次いでいることから地区内の利便性は低下しつつある。

**表 1.9： 小倉地区の商業施設の進出及び撤退**

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

住宅地においては、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様子が分かる。また、敷地面積が 100m<sup>2</sup> に満たない狭小敷地が多数集まっている<sup>6</sup>。

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。

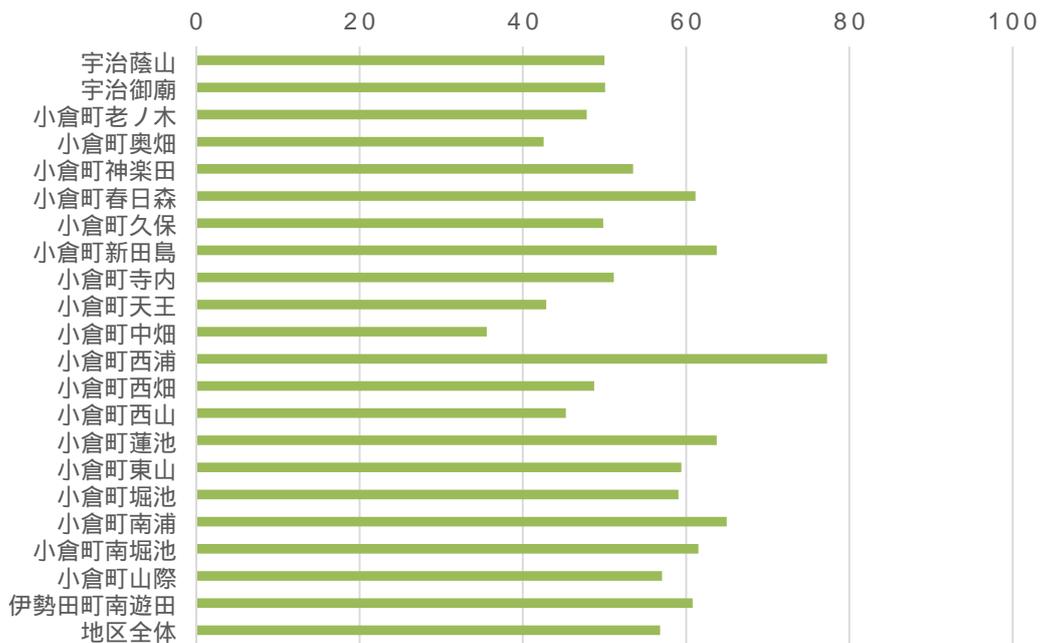
### 建蔽率

2012 年都市計画基礎調査による建物建蔽率を図 1.15 及び図 1.16 に示す。なお、本地区の用途地域による指定建蔽率は、近鉄小倉駅周辺で 80%、それ以外は 60%が上限である。

地区の平均建蔽率は 57%で、最も高い字は近鉄小倉駅前の西浦（77%）、最も低い字が JR 小倉駅前の中畑（36%）である。

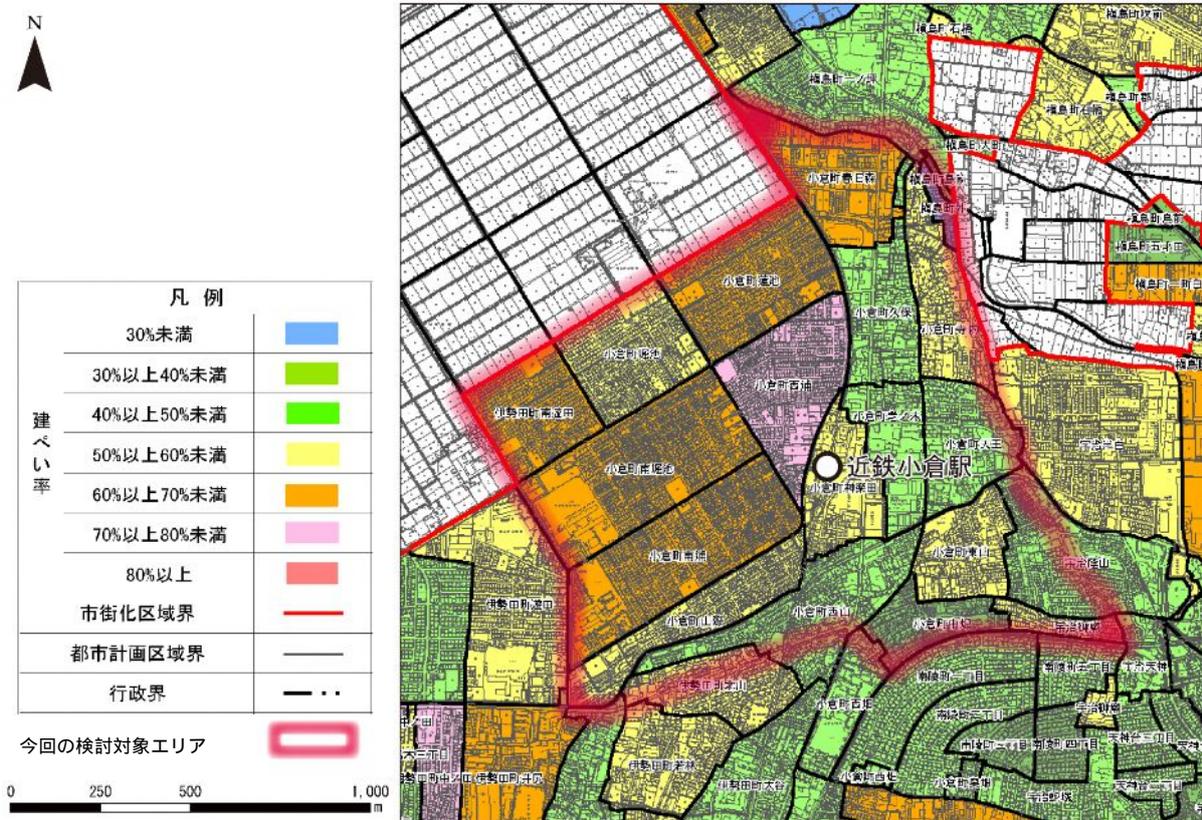
駅西側のほとんどの字の平均建蔽率は 60～70%であり、既存不適格建築物が多いことが分かる。これは、現行制度の適用前に形成された市街地であることが原因と考えられる。現時点においても依然改善していない状況から、市街地形成から 60 年近く経った現在まで、ほとんど建物更新がなかったことが分かる。他方、全国の他の密集市街地と比べ形成時期が新しく、建蔽率は比較的小さい。そのため若干の非建蔽スペースを駐車場として利用している居宅が多くみられる。

<sup>6</sup> 都市計画基礎調査（2012 年）によると本地区建物 1 棟当たり建築面積は 68m<sup>2</sup>



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）を基に作成

図 1.15： 小倉地区の字別建蔽率



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

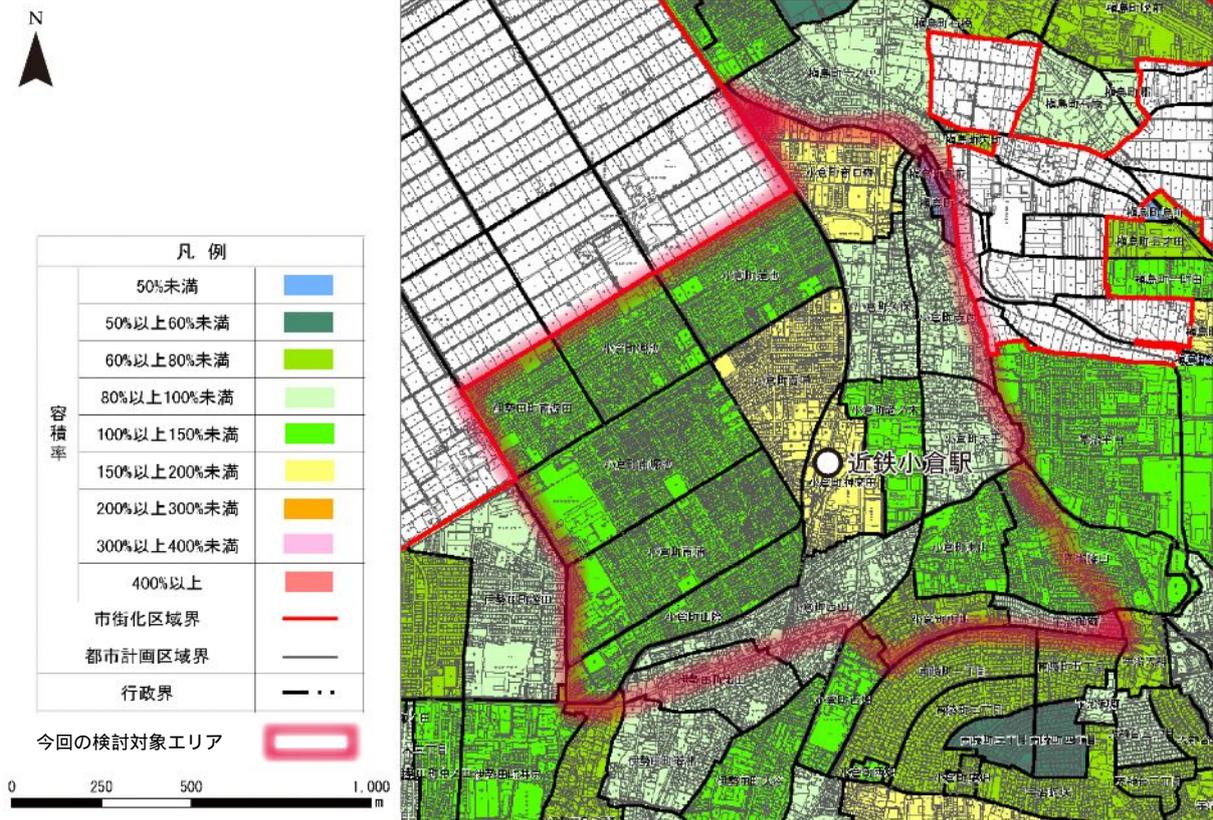
図 1.16： 小倉地区の建物建蔽率

## 容積率

2012年都市計画基礎調査による建物容積率を図1.17に示す。なお、本地区の用途地域による指定容積率は200%である。

いずれの字も、平均容積率は200%に満たず、不適格建築物は少ないと想定される。先の建蔽率の平均値から、地区の大半を2～3階建ての建築物が占めていることが分かる。

一方、ほとんどの字の平均容積率が150%未満である。



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.17： 小倉地区の建物容積率

## 建物階数

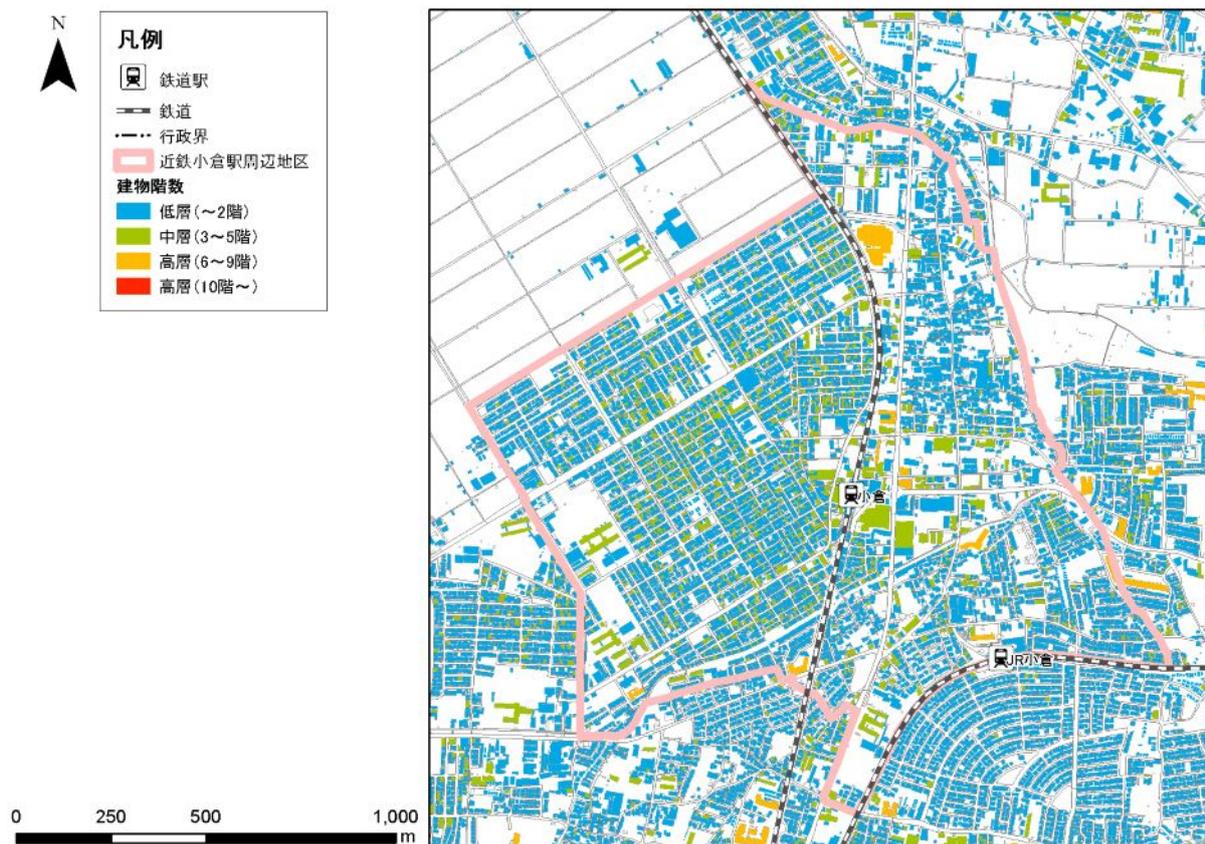
2012年都市計画基礎調査による建物階数を表 1.10 及び図 1.18 に示す。

2階以下の低層建築が地区内全建物の83%、3階以下の建物は99%を占める。6階以上の高層建築は11棟のみである。

表 1.10： 小倉地区の階数別建物棟数

階数	棟数	グラフ
1 もしくは 2	7,321	100%
3	1,422	80%
4	42	60%
5	14	40%
6	8	20%
7	3	0%
8 以上	0	0%
合計	8,810	0%

出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）を基に作成



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.18： 小倉地区の建物階数

## 建物構造

2012年都市計画基礎調査による建物構造を表 1.11 及び図 1.19 に示す。

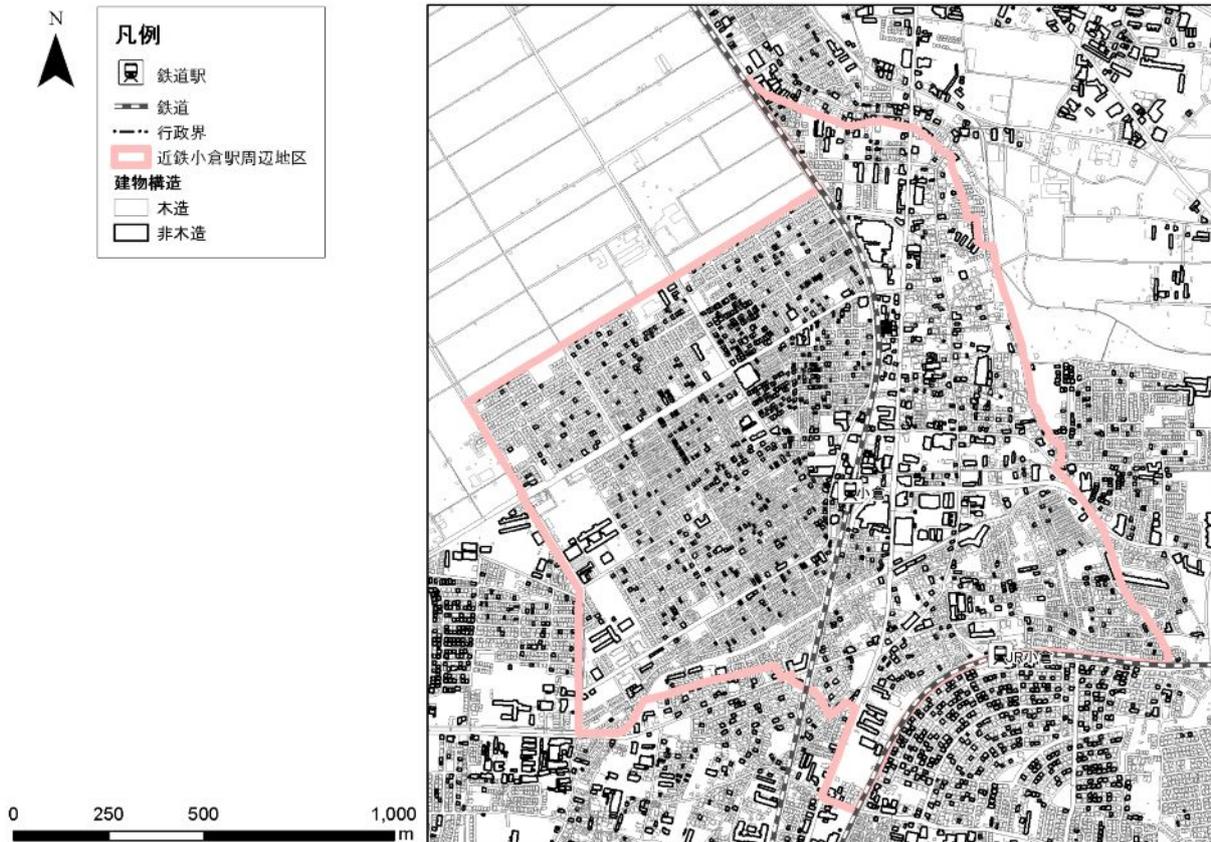
非木造建築は全建物の14%にとどまるが、近鉄小倉駅前及び府道城陽宇治線沿道には比較的建築面積の大きな非木造建築が多い。小規模建物の密集するそれ以外の地区では主に木造であるが、少ない割合ながら非木造建築も一定数ある。

また、本地区は全域に準防火地域が指定されている。木造建築が必ずしも非耐火建築ではないものの、木造建築が密集する区域は災害時の被害甚大化リスクが高いと想定される。

表 1.11： 小倉地区の構造別建物棟数

構造	棟数	グラフ
木造	7,525	100%
非木造	1,204	75%
不明	81	50%
合計	8,810	25%
		0%

出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）を基に作成



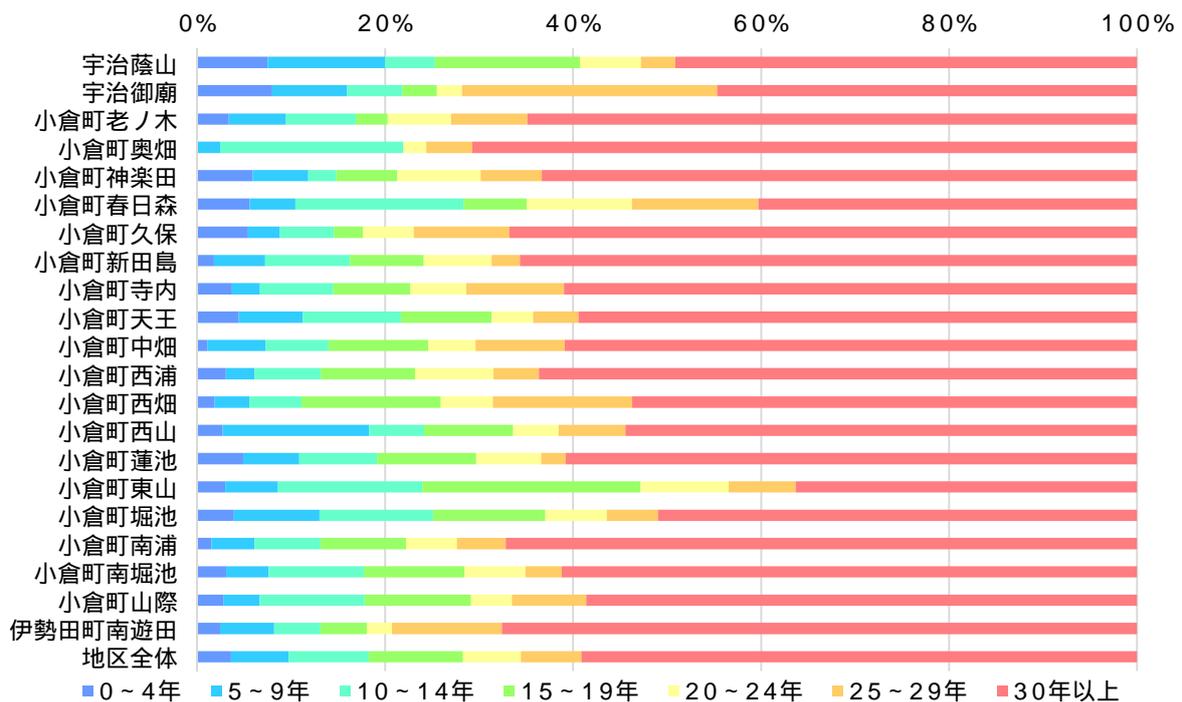
出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.19： 小倉地区の建物構造

## 建物更新状況と築年数

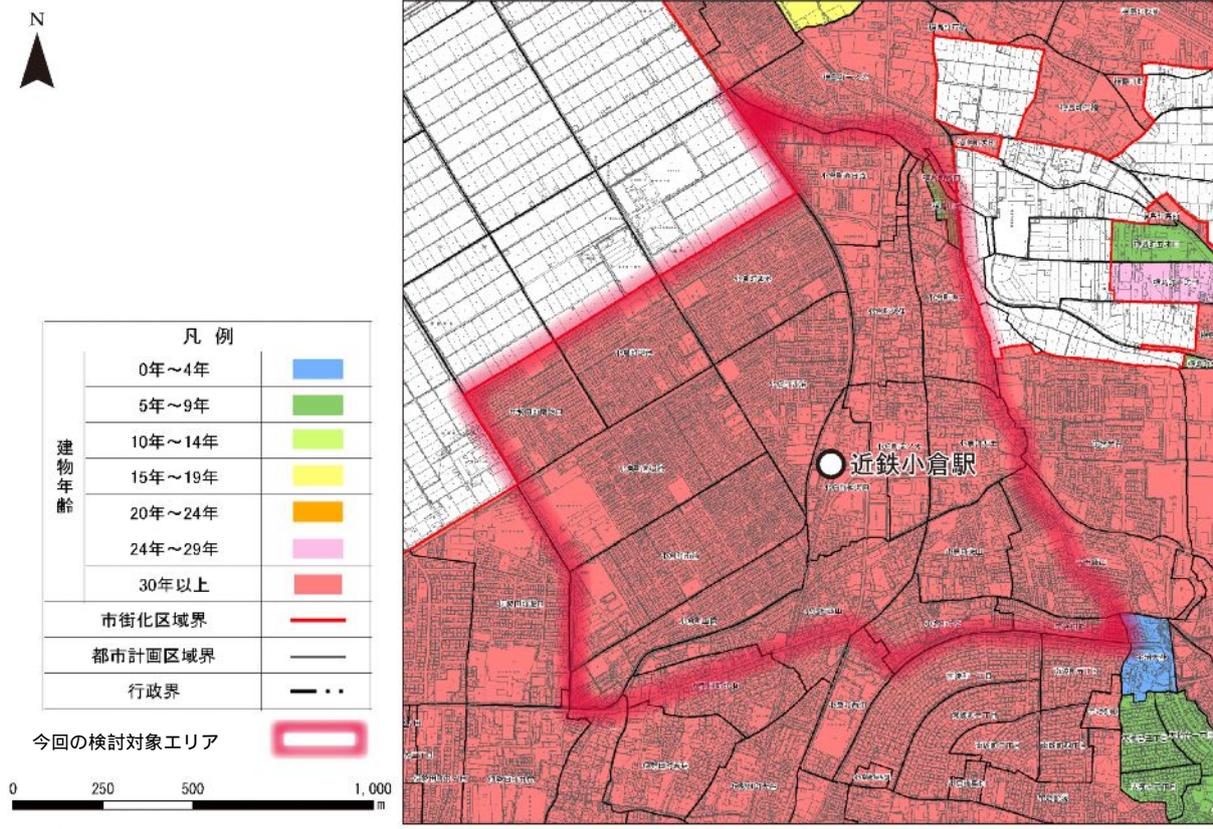
2012年都市計画基礎調査による建物の地区・築年数別棟数割合及び築年数、更新状況をそれぞれ図 1.20 及び図 1.21、図 1.22 に示す。

2007～2011年の5年間に本地区での建物更新件数は約350件と多いが、それでも全建物数の10%に満たず、**地区全体の建物の59%が築30年以上となっている。さらにその大半が、本地区が宅地された時期に建築されたことを考えると、そのほぼ全てが現在の建物耐震基準を満たしていない。**また、税法上の木造住宅耐用年数：22年を目安に考えると、本地区には防災上問題の多い老朽木造住宅が多く密集しているといえる。



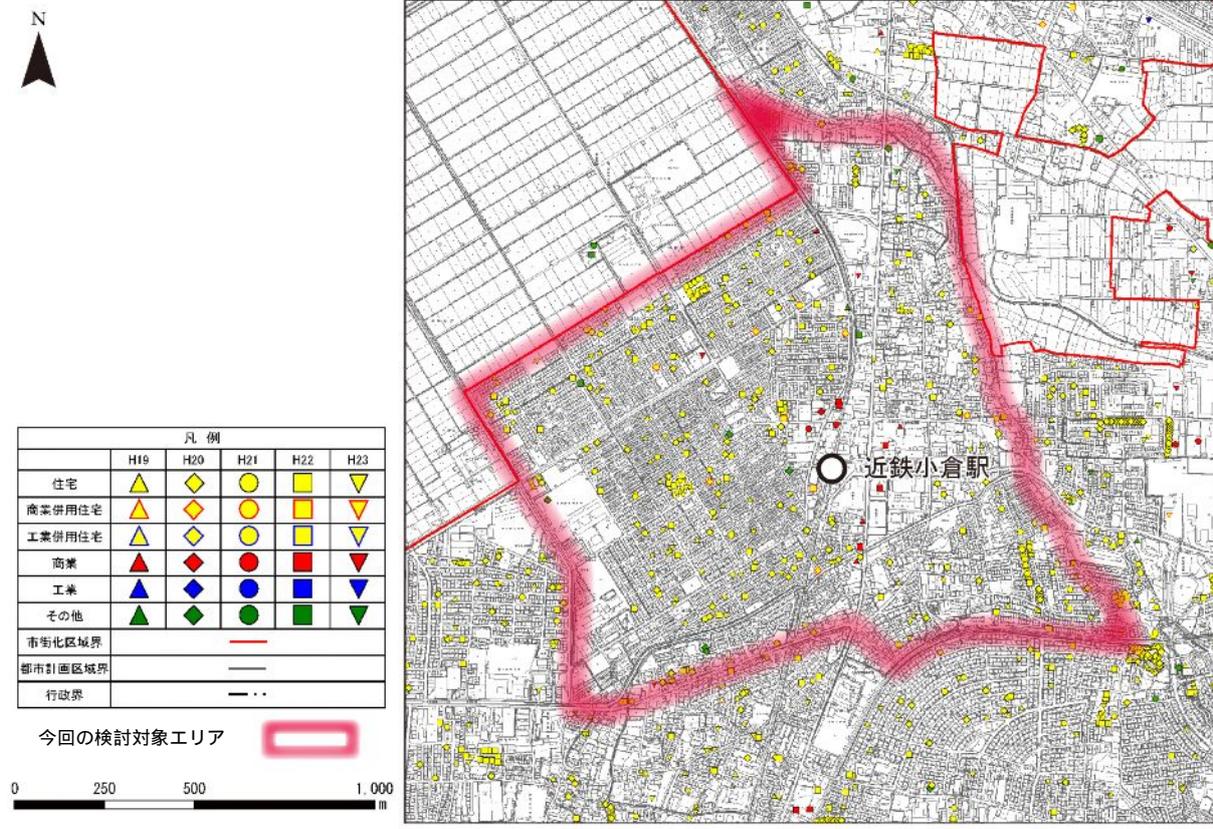
出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）を基に作成

図 1.20： 小倉地区の字別・建物築年数別棟数割合



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.21： 小倉地区の建物築年数



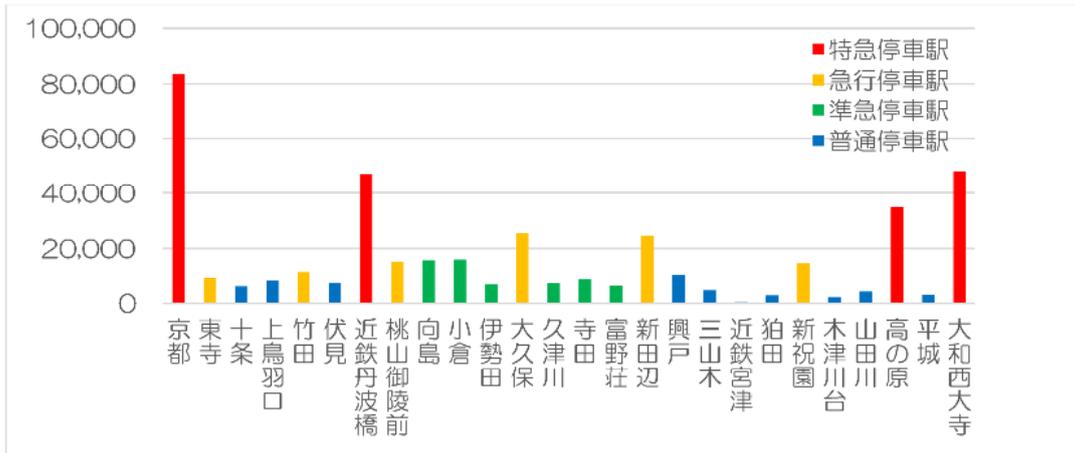
出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.22： 小倉地区の建物更新状況

#### 4) 交通

##### 鉄道

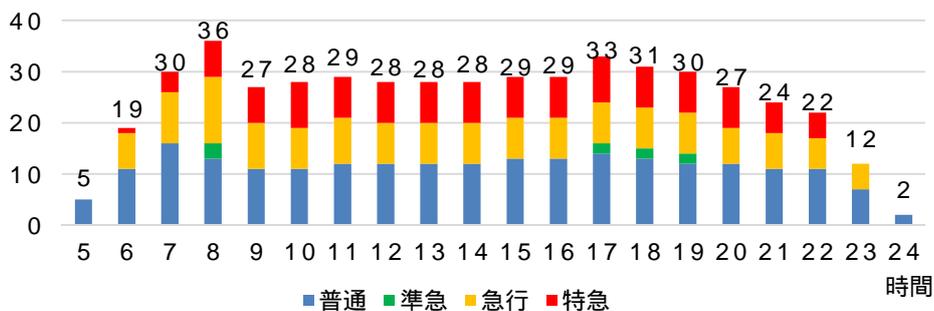
本地区を近鉄京都線が南北に縦断している。近鉄京都線は、京都と奈良をつなぐ主要路線で、主要かつ終着駅である近鉄京都駅の1日の乗降客数は約80,000人<sup>7</sup>、本地区中央の近鉄小倉駅は1日の乗降客数約14,000人<sup>8</sup>の準急停車駅である。近鉄小倉駅の乗降客数は、準急停車駅の中では北隣の向島駅に次ぐ2番目で、急行停車駅の東寺駅・桃山御陵前駅よりも多い。(図 1.23)



出典：近畿日本鉄道（2018年11月13日実績）を基に作成

図 1.23： 近鉄京都線の駅別乗降客数

近鉄小倉駅を通過するすべての電車は近鉄丹波橋駅を通過する。図 1.24 に近鉄丹波橋駅の電車数<sup>9</sup>を示す。毎時30台前後で、1日合計497本が近鉄小倉駅を通過している。



出典：近畿日本鉄道（2018年3月17日現在）を基に作成

図 1.24： 近鉄丹波橋駅の電車数

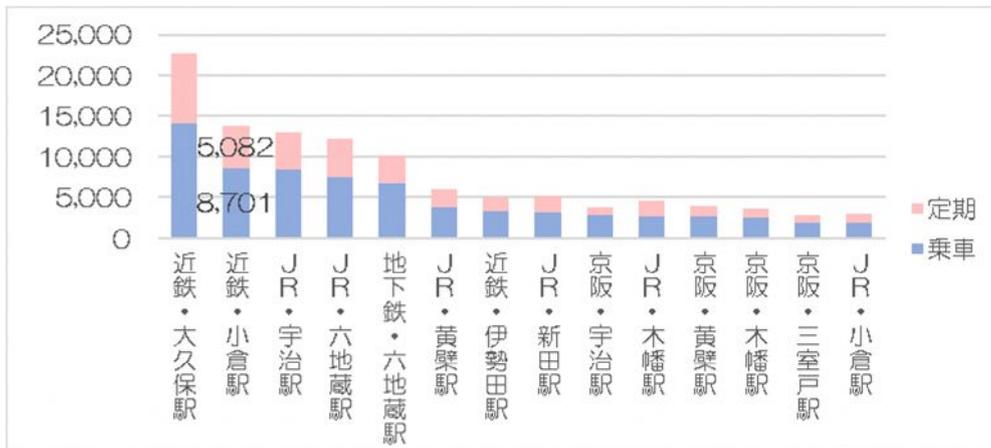
宇治市内で比較すると、近鉄大久保駅に次いで2番目に乗降客数が多い駅である(図 1.25)。2008年比の乗降客数の経年推移を分析すると、宇治市内でも駅毎の格差が大きいことが分かる(最大+17%~最小-28%)。近鉄小倉駅は-5.5%であり、近接するJR小倉駅(+1.3%)・近鉄伊勢田駅(-0.1%)や市全体(-1.2%)と比べると減少傾向

<sup>7</sup> 京都府統計書 2017年度平均78,906人、近畿日本鉄道株式会社 2018年11月13日実績：83,478人

<sup>8</sup> 京都府統計書 2017年度平均13,783人、近畿日本鉄道株式会社 2018年11月13日実績：15,940人

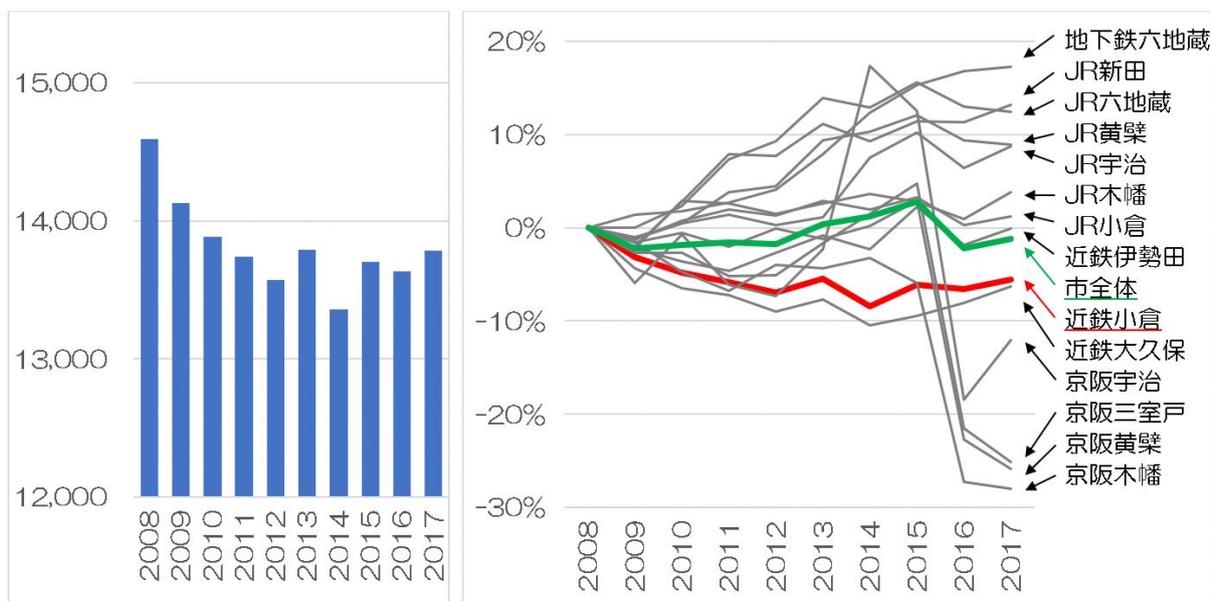
<sup>9</sup> 回送電車は含まない

は強いといえる。しかしながら、2010年を基準とするとほぼ横ばいであり、近年は横ばい傾向である（図 1.26）。



出典：京都府統計書（2017年）を基に作成

図 1.25： 宇治市内の鉄道駅乗降客数



出典：京都府統計書（2017年）作成

図 1.26： 近鉄小倉駅の乗降客数（左）及び宇治市内の乗降客増減率（右）の推移

また、近鉄京都線は平面鉄道であるため、地区には4つの踏切がある（図 1.27）。

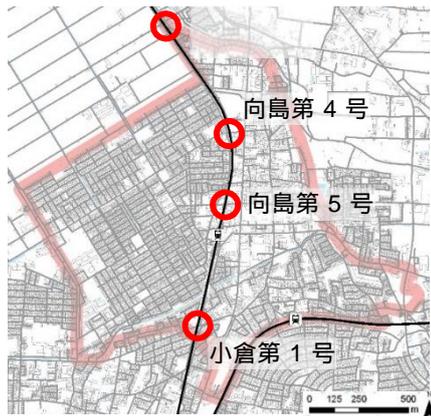
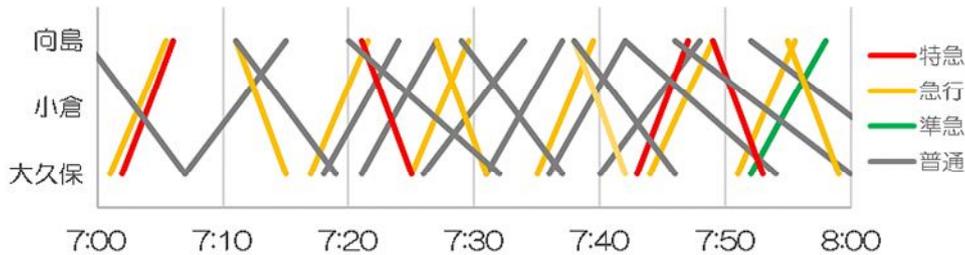


図 1.27： 地区内の踏切



(写真) 向島第5号

図 1.28 は本調査年度最新ダイヤから作成した平日午前7時台の電車運行状況を模式的に示したものであり、ピーク時踏切遮断時間は約30分<sup>10</sup>と推定される。1991年の宇治市踏切実態調査では3つの踏切のピーク時踏切遮断時間が33～38分/37台と記録されているため、踏切の遮断状況は約30年前と概ね同じと考えられる。



出典：近畿日本鉄道 HP を基に作成（2018年3月17日ダイヤ）

図 1.28： 近鉄小倉駅の停車・通過電車（平日午前7時台）

また、1991年の実測調査では、踏切の遮断時間は12時間当たり5～6.5時間と記録されており、1日の遮断総時間は7～8時間と推定されている（表 1.12）。

表 1.12： 踏切遮断時間

	AM7:00～PM7:00 踏切遮断時間 (A)	1日当たり 踏切遮断時間 (推定値) (B)=(A) × 1.3	AM7:00～PM7:00 乗用車換算 自動車交通量 *二輪車除く (C)	1日当たり 乗用車換算 自動車交通量 (推定値) (D)=(C) × 1.2	踏切交通遮断量 (B) × (D)
サイト-1（府道八幡宇治線踏切）	23.260 秒	8.4 時間	7.396 台/12h	8.875 台/日	74.550 台時/日
サイト-2（府道小倉停車場線踏切）	19.113	6.9	4.087	4.904	33.838
サイト-3（市道小倉安田線踏切）	19.585	7.1	3.898	4.678	33.214

出典：宇治市踏切実態調査（1991年）



国土交通省では、交通の安全性及び円滑性の観点から、課題のある踏切道の基準を示している（表 1.13）。

<sup>10</sup> 1時間あたり30台×1台あたりの遮断時間を60秒で算定した。回送電車等は考慮していない。

表 1.13： 地域で課題となっていることが考えられる主な踏切道

種類	基準
開かずの踏切	ピーク時間の遮断時間が 40 分 / 時以上の踏切
自動車ボトルネック踏切	一日の踏切自動車交通遮断量 <sup>11</sup> が 50,000 以上の踏切
歩行者ボトルネック踏切	一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量 <sup>12</sup> の和が 50,000 以上、かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が 20,000 以上の踏切
歩道が狭隘な踏切	踏切道歩道幅員が、踏切道に接続する道路の歩道幅員未満のもので次のいずれにも該当する踏切 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 踏切道に接続する道路の幅員が 5.5m 以上</li> <li>・ 踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が 1.0m 以上のもの</li> <li>・ 踏切道における自動車の一日当たりの交通量が 1,000 台（通学路では 500 台）以上</li> <li>・ 踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量が 100 人（通学路では 40 人）以上</li> </ul>
	踏切道歩道幅員が、踏切道に接続する道路の歩道幅員未満のもので次のいずれにも該当する踏切 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 踏切道の幅員が 5.5m 未満</li> <li>・ 踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が 2.0m 以上のもの</li> <li>・ 踏切道における自動車の一日当たりの交通量が 1,000 台（通学路では 500 台）以上</li> <li>・ 踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量が 100 人（通学路では 40 人）以上</li> </ul>
事故多発踏切	直近の 5 年間に於いて 2 回以上の事故が発生した踏切
通学路要対策踏切	通学路であるものであって通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通行の安全を特に確保する必要がある踏切

出典：国土交通省 HP を基に作成

<sup>11</sup> 自動車交通量 × 踏切遮断時間

<sup>12</sup> 踏切歩行者等交通遮断量 = 歩行者および自転車の交通量 × 踏切遮断時間

4か所の踏切は、いずれも対策が必要な踏切として国土交通省の指定を受けている(表 1.14)。特に向島第3号及び第4号は、2018年に踏切道改良促進法の指定を受け、2020年度までに踏切道の改良を実施する必要があると位置づけられている。

表 1.14： 対策が必要な踏切（国土交通省）

踏切名称	交差道路	指定	指定種別
向島第3号	堀池南落合線	踏切道改良促進法の第3弾指定 (2018年)	踏切道改良促進法施行規則2条9号『付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者又は障害者の通行の安全を特に確保する必要があるもの』
向島第4号	小倉安田線	踏切道改良促進法の第3弾指定 (2018年)	踏切道改良促進法施行規則2条9号『付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者又は障害者の通行の安全を特に確保する必要があるもの』
向島第5号	神楽田南浦線	踏切安全通行カルテ (2016年)	歩行者ボトルネック踏切
小倉第1号	府道八幡宇治線	踏切安全通行カルテ (2016年)	自動車ボトルネック踏切

出典：国土交通省 HP を基に作成

## 道路

本地区の道路幅員及び種別を図 1.29 及び図 1.30 に示す。

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る。歩道の有無や交差点部拡幅等により最大幅員は 15m あるが、いずれも車道部は片側 1 車線道路である。

区画道路は、そのほとんどが位置指定道路（私道）であるが、建物更新の弊害となる幅員 4m 未満の道路はなく、4m 以上 6m 未満の道路が大半を占める。しかしながら、道路パターンは現行制度において推奨されている段階的構成を形成できておらず（補助骨格的道路が整備されておらず）、住宅地内の通過交通を助長する道路配置となっている。

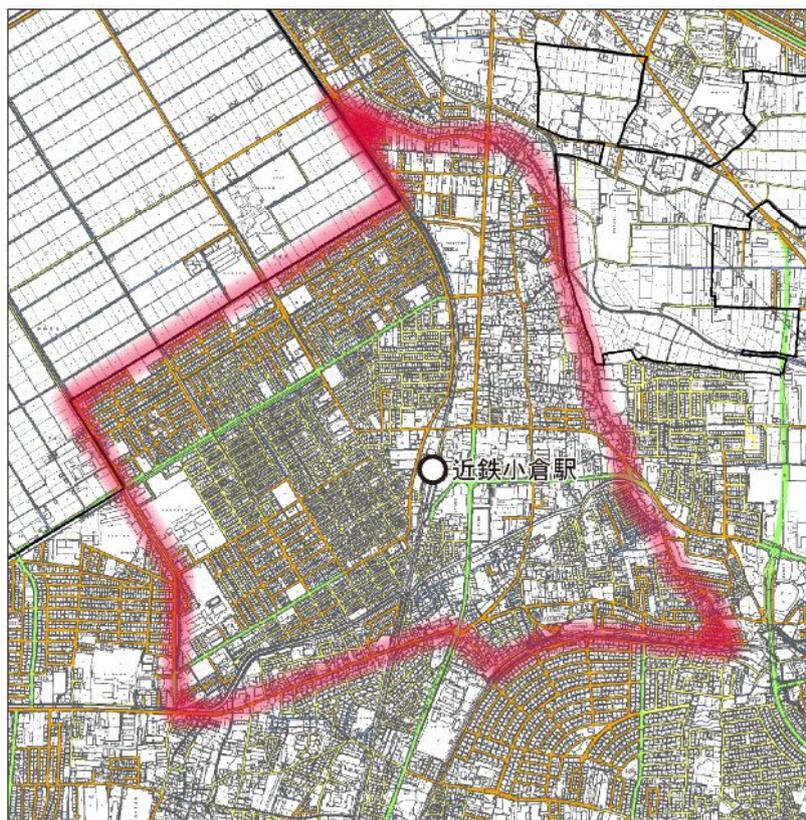


凡 例		
道路幅員	4m未満	
	4m以上6m未満	
	6m以上12m未満	
	6m以上12m未満 (国 道)	
	6m以上12m未満 (自動車専用道路)	
	12m以上	
	12m以上 (国 道)	
	12m以上 (自動車専用道路)	
	市街化区域界	
都市計画区域界		
行政界		

今回の検討対象エリア

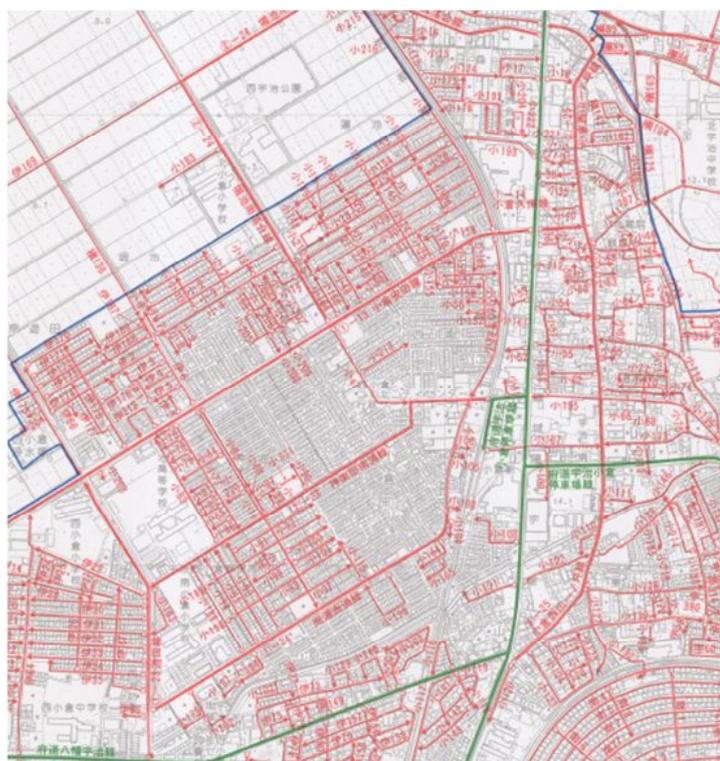


0 250 500 1,000  
m



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.29： 小倉地区の道路幅員

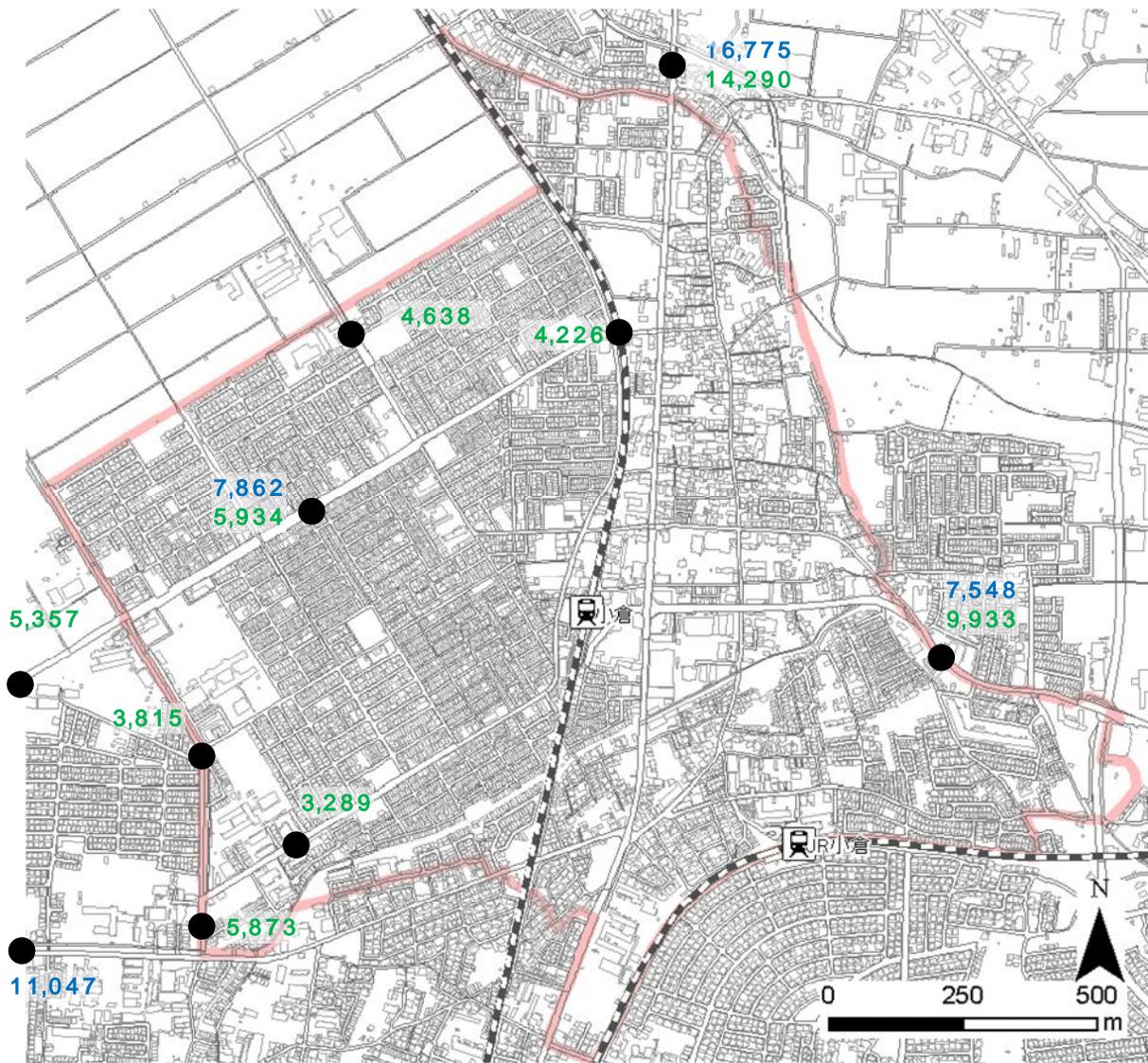


- : 国道
- : 府道
- : 市道

出典：宇治市道路線網図（附、国・国道）

図 1.30： 小倉地区の道路種別

過年度までに実施された交通量調査の結果を図 1.31 に示す。



青字：1999年度実績（道路交通センサス、宇治市総合都市交通体系計画調査）  
 緑字：2015年度実績（市道交通量調査業務委託（川西地区）報告書）

図 1.31：本地区周辺の12時間交通量

また、近鉄京都線が地区中央を分断している。地区周辺で駅東西を連絡する経路は、踏切 3 か所及び地区界の向島第 3 号、近畿日本鉄道株式会社が有する地下通路 1 か所の計 5 か所となっている（図 1.32）。当該地下通路は鉄道事業者の所有通路であるものの、一般市民に開かれており 24 時間利用可能であるが、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ない。

このうち、近鉄小倉駅を中心に半径 500m 以内で利用可能な経路は、向島第 5 号及び地下通路の 2 経路のみである（駅構内にも駅東西を連絡する通路はない）。『宇治市交通バリアフリー全体構想〔改訂版〕（2015 年）』の通り、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鉄道事業者職員等の支援を受け地下通路を通行するか、向島第 5 号まで迂回する必要がある。そのため、東西改札のどちらを利用するかによって移動距離は最大で約 400m 差がある（図 1.33）。さらに遮断頻度の高い踏切を経由するため、通行者の満足度は高くなく、地区住民からの改善が長く要望されている。

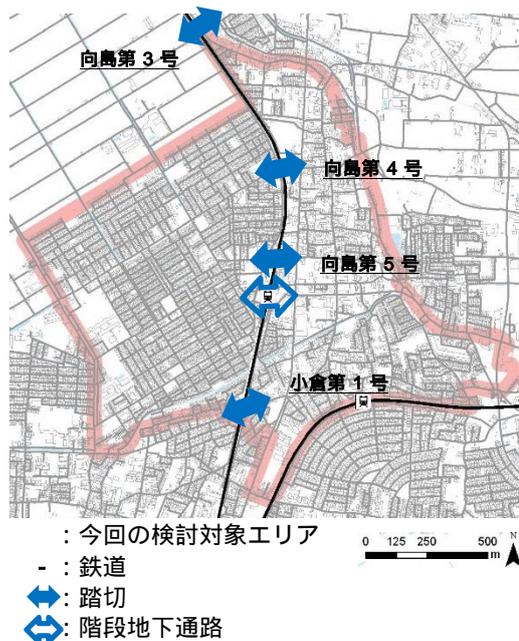


図 1.32： 近鉄京都線の横断箇所

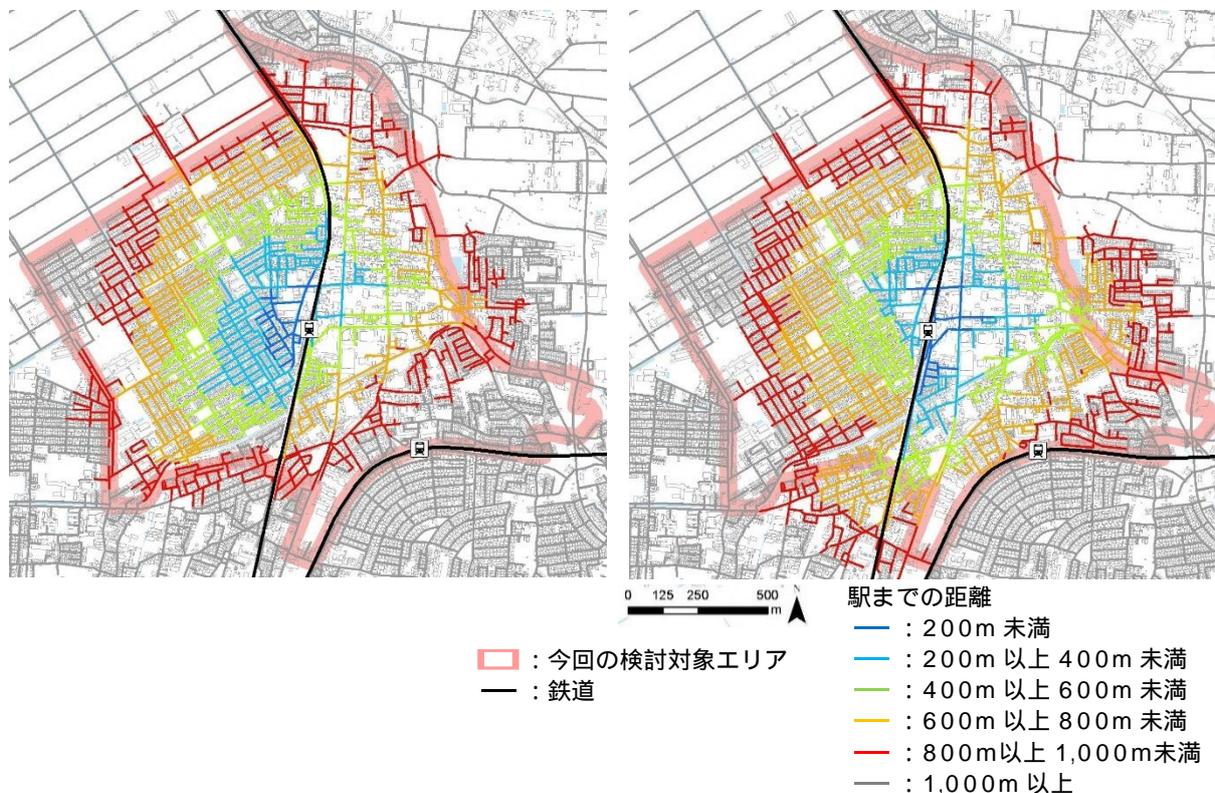


図 1.33： 近鉄小倉駅へのバリアフリー経路アクセス性（左：西口改札、右：東口改札）

近鉄小倉駅前には交通広場が整備されていない。そのため、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（路傍一時停車）を利用している。しかしながら、**端末交通手段の9割以上は徒歩・二輪であり（表 1.15）、慢性的な渋滞は発生していないが、交通安全上課題を抱えている。**

また駅勢圏分析（図 1.34）からは、近鉄小倉駅利用者のほとんどが徒歩圏内にあることが分かる。さらに、後述の通り駅と結節する端末公共交通が実質的に運行しておらず、駅前での乗り換え需要は大きくないと想定される。

表 1.15： 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 0.9%	104 1.7%	14 0.2%	0 0.0%	70 1.2%	1,338 22.2%	4,311 71.6%	0 0.0%	135 2.2%	6,024 100.0%
降車	10 0.2%	85 1.5%	66 1.2%	0 0.0%	38 0.7%	1,444 25.3%	3,880 67.9%	0 0.0%	195 3.4%	5,718 100.0%
乗降計	62 0.5%	189 1.6%	80 0.7%	0 0.0%	108 0.9%	2,782 23.7%	8,191 69.8%	0 0.0%	330 2.8%	11,742 100.0%

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

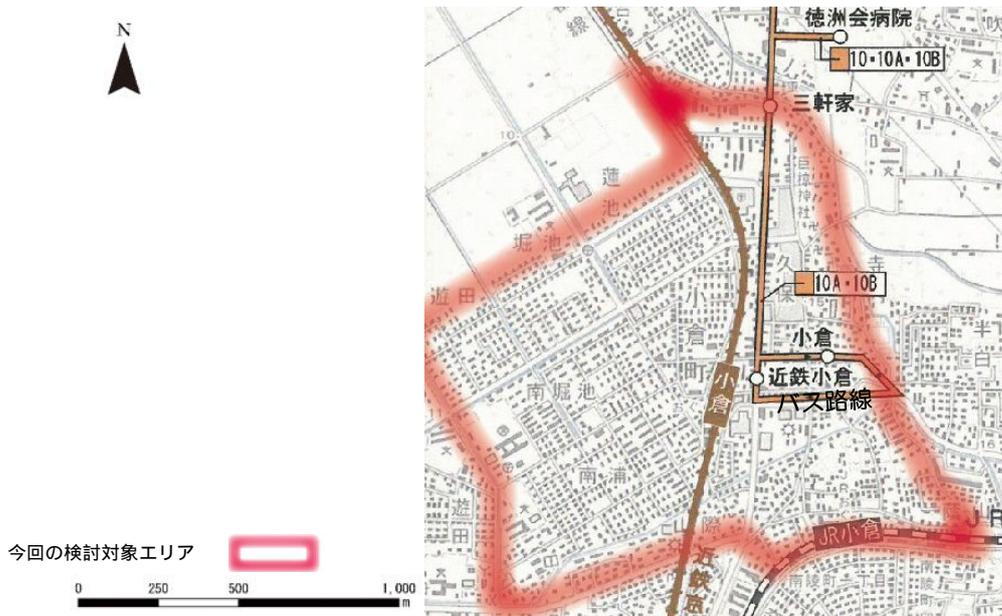


図 1.34： 近鉄小倉駅の駅勢圏

## バス

本地区には近鉄小倉駅と近鉄向島駅をつなぐ循環路線・京都京阪バス 10A（平日）及び 10B（土休日）が運行している。運行本数は 1 日 1 本であり、循環路線でありながら、実質片道しか利用できない（図 1.35・図 1.36）。

また、近鉄小倉駅前に交通広場が整備されていないこともあり、近鉄小倉のバス停は府道城陽宇治線の道路脇に設置されており、近鉄小倉駅からは 140m 離れているため、鉄道とバス間の結節性は良好とはいえない。



出典：宇治市おでかけマップ（2019年8月4日）

図 1.35： 小倉地区周辺の鉄道敷及びバス運行路線



平日	土曜	休日
系統 [10A] 行先：近鉄向島橋 経由：徳洲会病院		
5		
6		
7		
8	00	
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
【内訳】 道路事情で遅延することがあります。ご了承ください。		

土休日は 1 日 2 本  
出典：京阪バス HP（2019年8月4日改正）

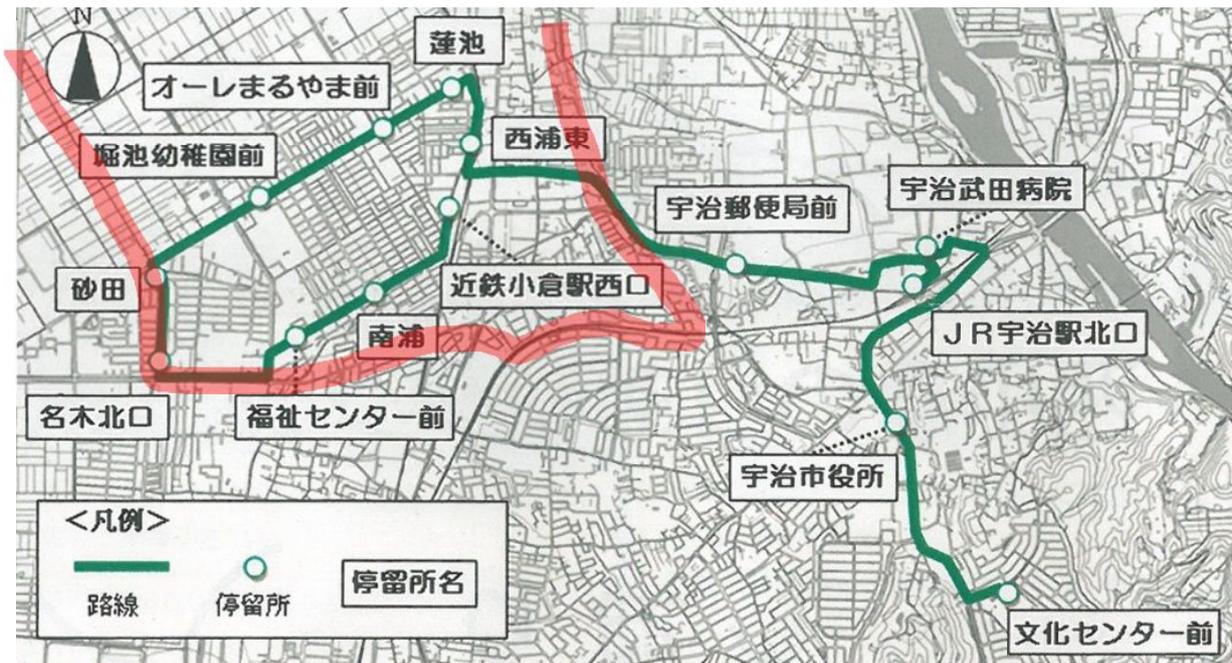
図 1.36： 近鉄小倉を通る京都京阪バス路線図と近鉄小倉の平日時刻表



写真： 京都京阪バス停留所：近鉄小倉の様子

### 乗合タクシー

2013年に地区を循環していたバス4系統が廃線となったことを受け、2017年より宇治市のりあい交通事業制度を活用し、西小倉自治連合会・加茂タクシー株式会社・宇治市が協働し、文化センター・宇治市役所から駅西地区及び近鉄小倉駅をつなぐ路線(図1.37)を週2日、1日往復各4便の定期運行を行っていたが、2019年10月に運行は休止されている。



- : 今回の検討対象エリア



近鉄小倉駅西口停留所

出典：西小倉乗合タクシーしおり（2017年9月発行）

図 1.37： 西小倉のりあいタクシー路線図と駅前停留所

## 5) 災害

生駒断層帯地震による想定震度及び液状化危険度を図 1.38 に示す。本地区では震度 6 弱から 6 強までが想定され、宇治市内でも比較的災害リスクの高い地区である。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、危険度は高くないものの留意が必要である。

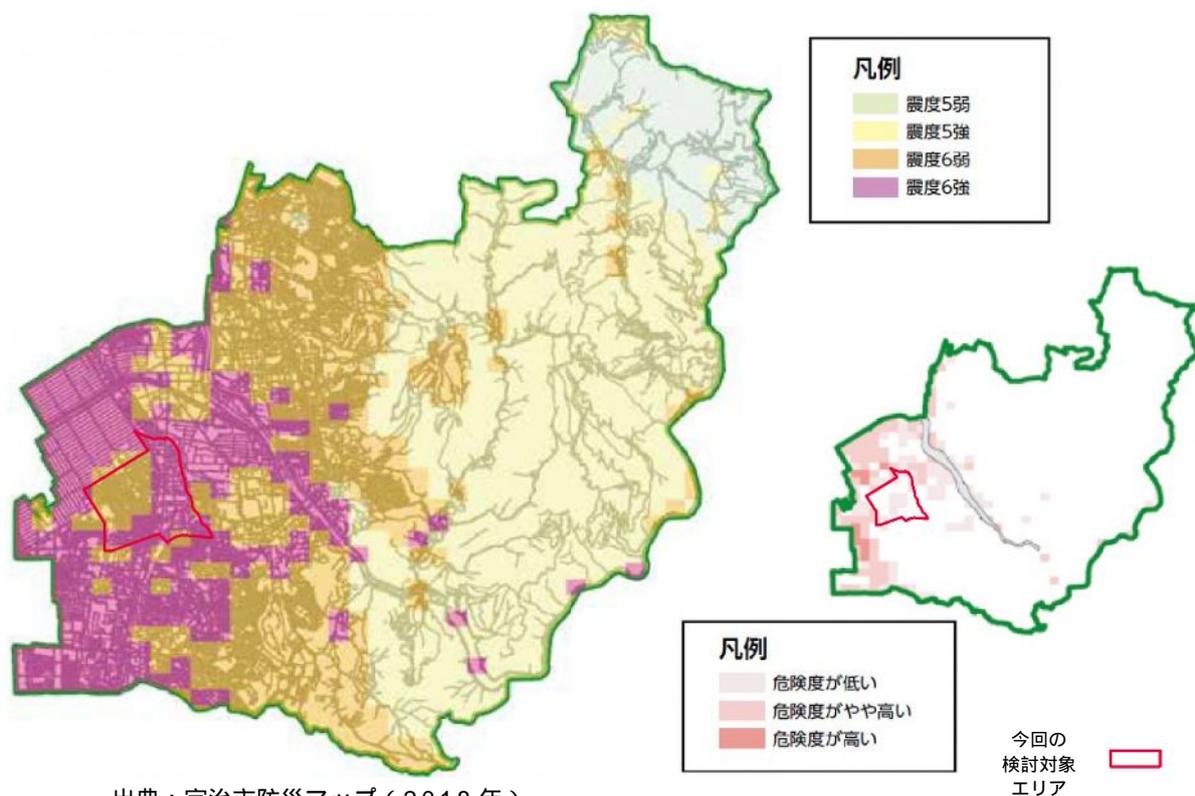
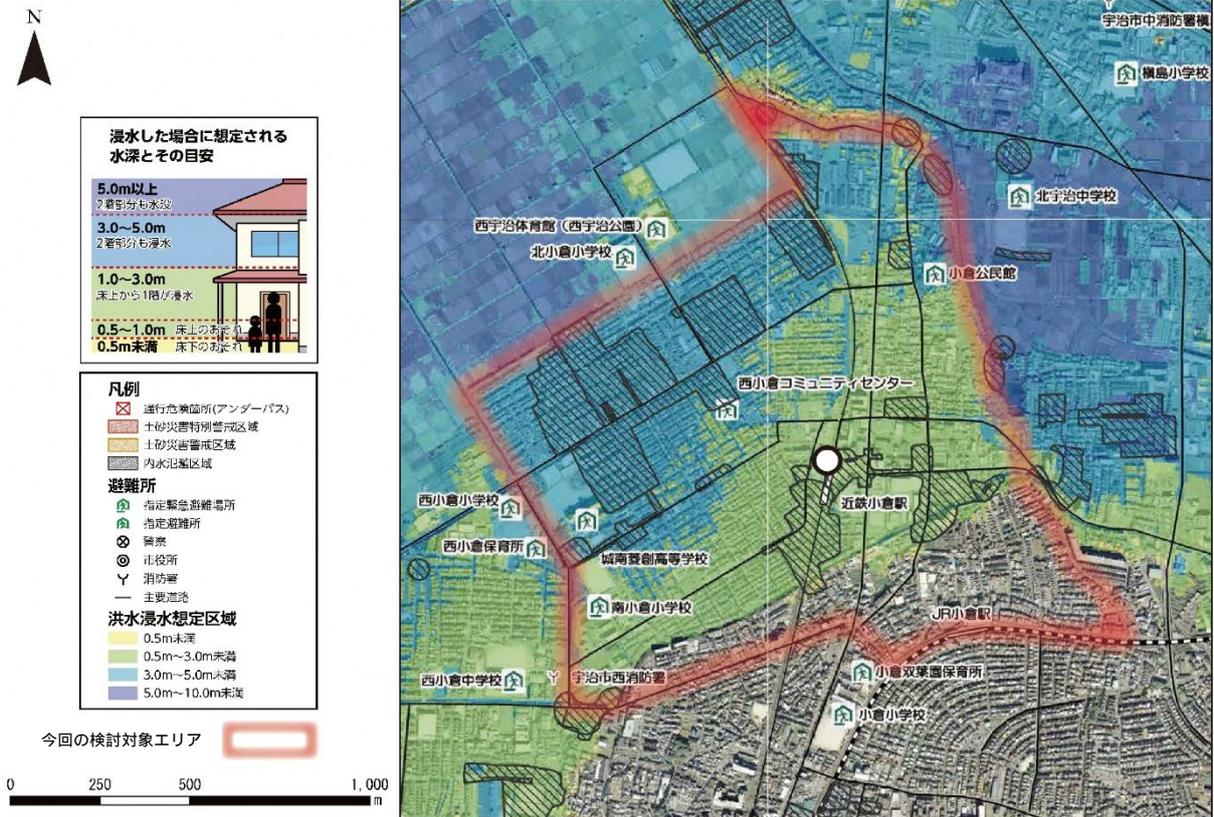


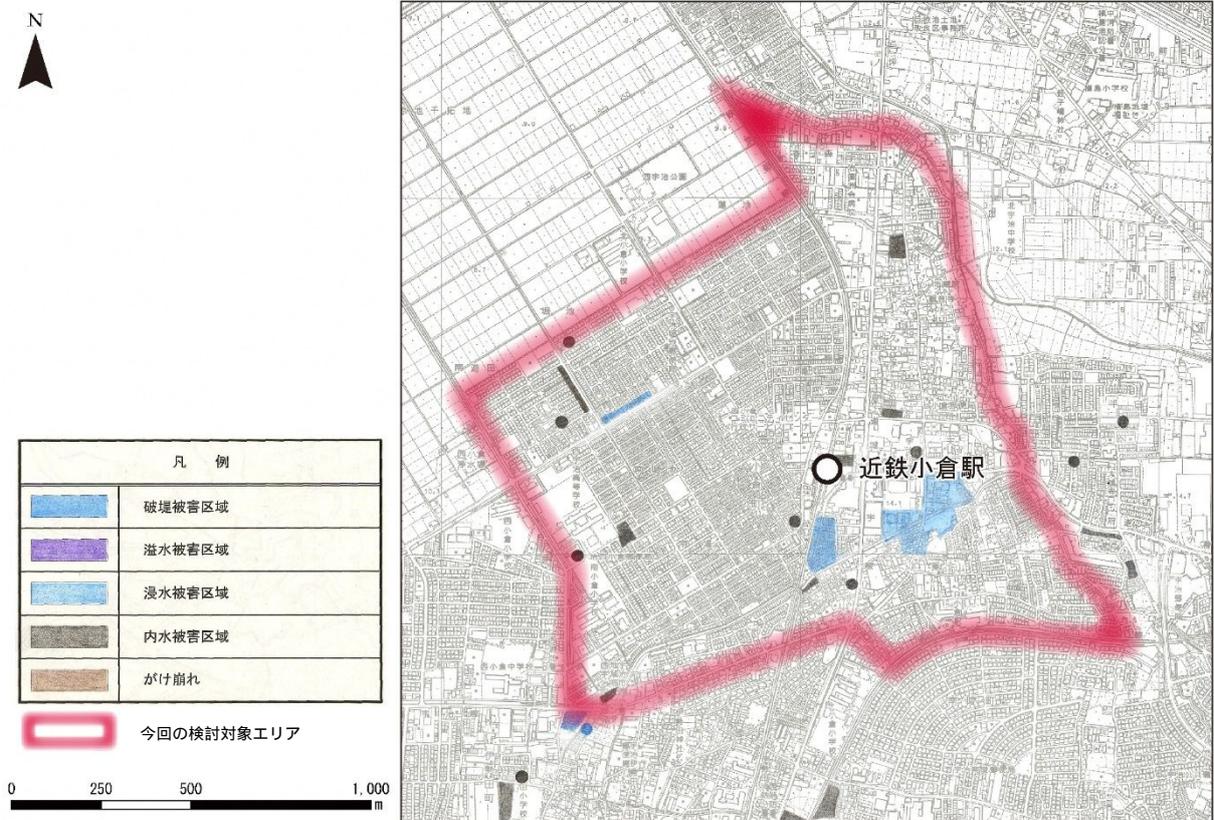
図 1.38： 小倉地区の地震リスク（生駒断層帯）

宇治川の洪水浸水想定区域及び 2012 年都市計画基礎調査における浸水履歴をそれぞれ図 1.39 及び図 1.40 に示す。宇治川が氾濫した場合、低地である井川北西部の全域で 1～3m が浸水する。北西に向かうほど、より標高が低く浸水深も上昇し、地区面積の約 3 分の 1 は 2 階部分も浸水する大被害が想定されている。近年、本地区において大規模な浸水被害は生じていないが、井川沿いの浸水や内水氾濫等の被害が報告されている。



出典：宇治市防災マップ（2018年）

図 1.39： 小倉地区の浸水リスク



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.40： 小倉地区の浸水履歴

## (2) 現況把握

### 1) 地域地区

本地区の地域地区を図 1.41 に示す。

近鉄小倉駅周辺や府道城陽宇治線沿道には、商業系用途を許容する近隣商業地域（容積率 200%、建蔽率 80%）や準住居地域・第 2 種住居地域（容積率 200%、建蔽率 60%）が指定されている。その他の地区には住居系土地利用を主とした第 1 種住居地域及び第 1 種中高層住居専用地域（容積率 200%、建蔽率 60%）が指定されている。

また、地区全域に準防火地域が指定され、大規模建築物もしくは 3 階以上の建物については火災に強い構造とすることが求められている。



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.41： 小倉地区の地域地区

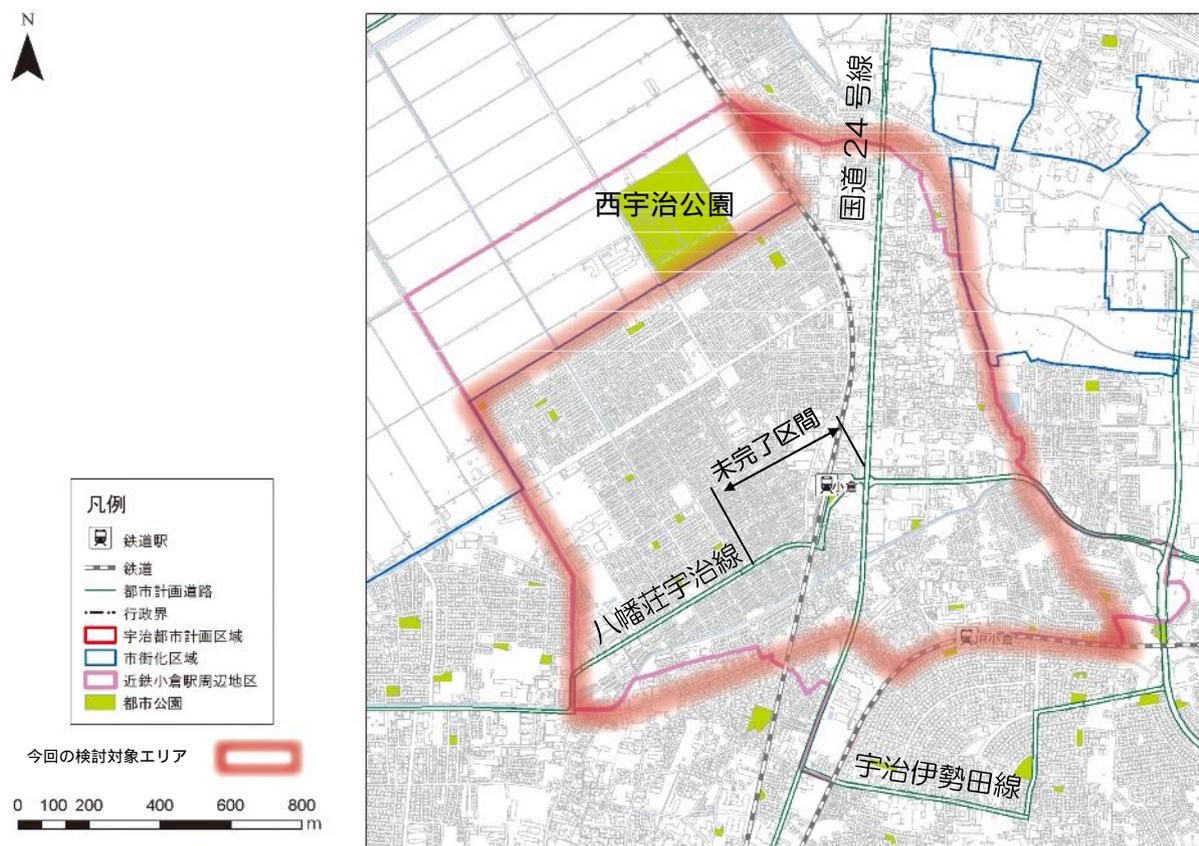
## 2) 都市施設

本地区の都市施設を図 1.42 に示す。

都市計画道路は、南北を走る府道城陽宇治線が 3・4・1 国道 24 号線に指定されているほか、東西を横断し、近鉄小倉駅東側に駅前広場を有する 3・6・5 八幡荘宇治線が指定されている。3・6・5 八幡荘宇治線は 1957 年（S32）に初めて都市計画決定され、数度の軽微な変更を経て現在の通り決定されているが、2020 年 3 月時点で全線供用に至っていない。未完了区間は、駅前広場から鉄道敷を西側へ跨ぐ 450m 程で、中でも用地収用がほとんど進んでいないのは 150m と駅前広場である。

当該路線は 2012 年度（H24）の都市計画道路網の見直しにおいて、周辺のまちづくりと合わせて検討する路線として「存続」となっている。

また、今回の検討エリア内で都市計画決定された都市公園はなく、エリア周辺でも西宇治公園が指定されているのみである。近鉄小倉駅周辺では都市公園の配置が極めて少ない状況となっている。

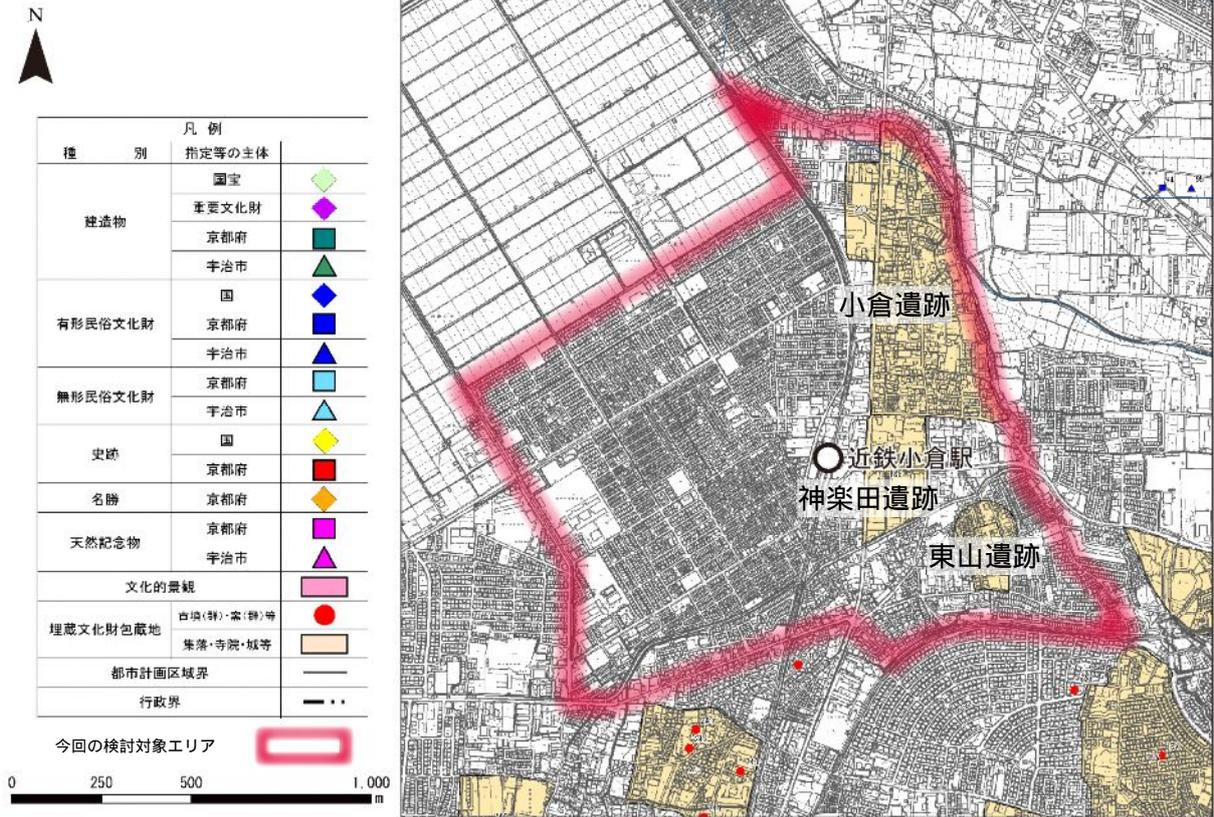


出典：宇治市都市計画基礎調査（2012 年）

図 1.42： 小倉地区の都市施設

## 3) その他

埋蔵文化財包蔵地を図 1.43 に示す。本地区東部の一部に集落・寺院等の埋蔵文化財包蔵地が指定されている。近鉄小倉駅周辺及び近鉄京都線鉄道敷西側には指定はない。



出典：宇治市都市計画基礎調査（2012年）

図 1.43： 小倉地区の埋蔵文化財包蔵地