

「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ひます。	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ひます。	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

	<u>まちづくり案Ⅱ：お洒落な街小倉</u> 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。多くの方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	<u>人を集める魅力、新しい特色</u> ・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、こ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だと思います。	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のでしょうか。”	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、耐震性を満たしていない建物(「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？より用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、「定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	3. (4)具体的な取り組み方針③駅舎整備の検討について 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。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よいと思います。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」ことが第二優先に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、「『こんな場所はまだ二度と来たくない』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な？ 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

2)	駅前広場について		
1	<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た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。	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。	なし
2	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と疑問です。		なし
3)	地下通路について		
1 (再掲 2.1) 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)	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ます、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。	なし
2 (再掲 2.1) 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。	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。	なし
3	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。	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。	なし

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。オーバースタック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あと思います。		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、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ください。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いと思います。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、対応を求めています。	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たいです。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。フンも大量に落ちていて汚いので、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います。 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のでしょうか。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、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考えています。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のでしょうか。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降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	1-3- ■ <u>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。