

OGURA

UJI CITY

近鉄小倉駅 周辺地区 まちづくり 基本構想

- 概要版 -

<https://www.city.uji.kyoto.jp/soshiki/73/50566.html>

INVESTIGATIVE COMMISSION

2019.11-2022.3

近鉄小倉駅周辺地区
まちづくり検討委員会

CONTACT

宇治市都市整備部都市計画課
0774-20-8743
toshikeikakuka@city.uji.kyoto.jp

製茶問屋

事務所受付

11

住み続けられる
まちづくりを





近鉄小倉駅周辺地区では、住環境の改善や商業の活性化、また駅前広場の設置や地下通路のバリアフリー化など日常の生活に直結する課題に加え、防災機能の強化など多くの課題に対して、将来のあるべき姿を見据えたまちづくりを総合的に進めるため、宇治市では「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想」を策定いたしました。

本構想は、皆様からいただいたご意見も踏まえ、地区におけるまちづくりの基本方針や方向性、まちの将来像を描くとともに、それらを実現するための具体的な取り組み方針を短期（早期）に検討・着手すべきものと中期・長期に取り組むべき課題として、優先度を明確に掲げております。

今後は、本構想をもとにまちの課題が解決され、利便性が高いこと、また商業集積地であることなど、この地区の特徴を踏まえた更なる発展、人を呼び込む新たな魅力を創出するとともに、中宇治を始めとする他地域との魅力の共有や連携を図るなど、着実にまちづくりの取り組みを進めてまいりますので、引き続き皆様のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

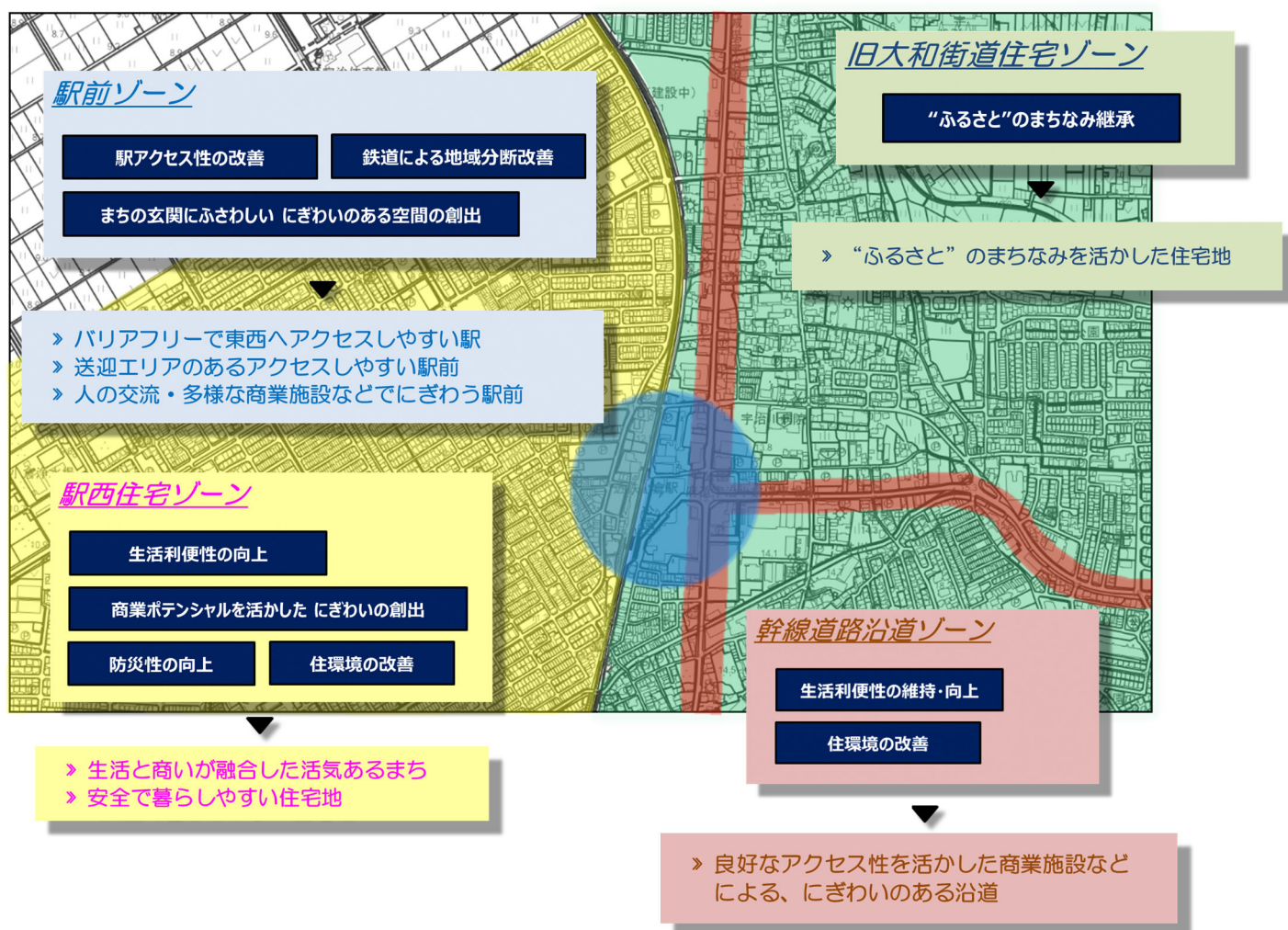
結びにあたりまして、本構想の策定にあたり多大なご尽力を賜りました近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見をいただきました市民や関係者の皆様に対しまして、心より感謝申し上げます。

令和4年3月

宇治市長 松村 淳子

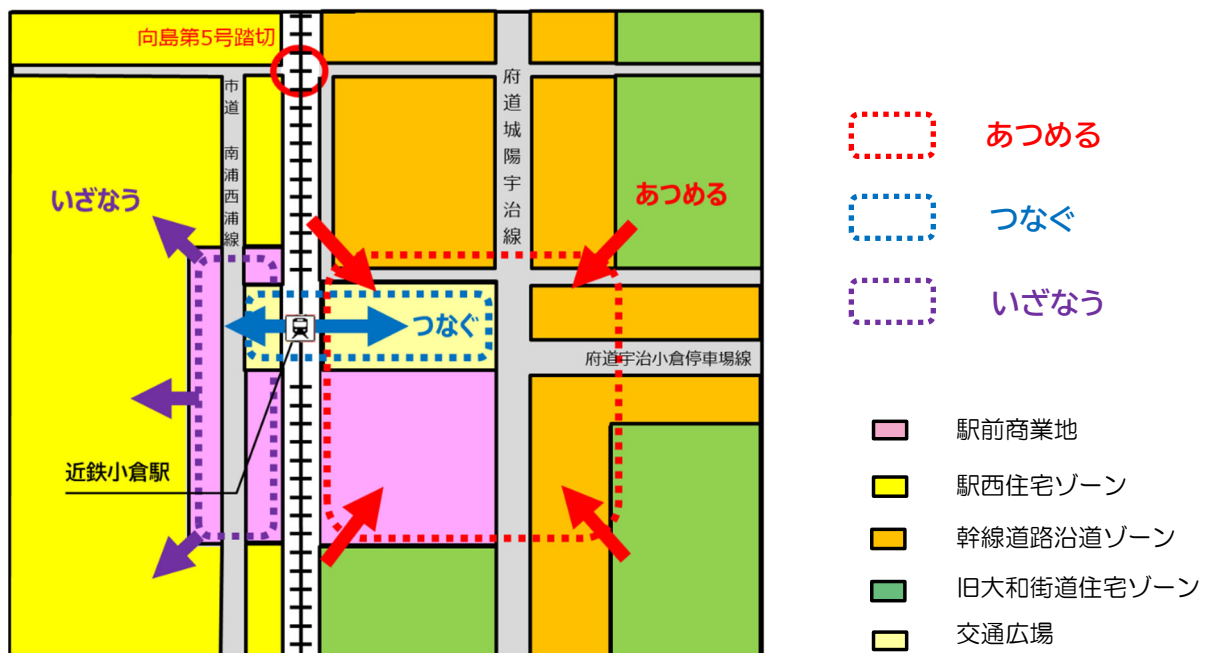
まちの将来像

まちづくりの方向性を基本に各ゾーンで掲げたまちの将来像の実現を目指します。



駅前ゾーンにおける各エリアの機能

駅前ゾーンを3つのエリアに分け、各エリアが有する機能を設定しています。



駅前エリア (西) ~ いざなう ~

生活と商いが融合した活気あるまちへ“いざなう”
 ー駅西住宅ゾーンの玄関口として駅から人を誘導し、にぎわうまちに誘い込む

» 商業ポテンシャルを活かした、魅力ある店舗群の立地

駅と駅周辺エリア (交通広場) ~ つなぐ ~

まちの玄関として東西の地域を“つなぐ”
 ー鉄道によって分断された駅西住宅ゾーンと幹線道路沿道ゾーン・旧大和街道住宅ゾーンをつなぐ

まちの玄関として道路と駅を“つなぐ”
 ー駅と自家用車・自転車・バス・タクシー等*利用者をつなぐ

災害時の避難ルートとして東西の地域を“つなぐ”
 ー災害時にバリアフリーで移動可能な避難経路を確保する

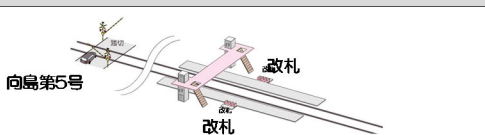
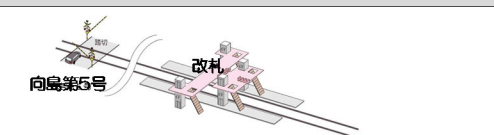
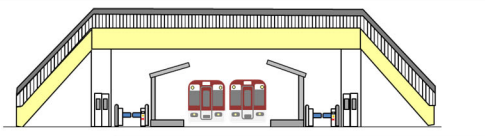
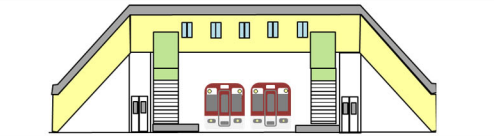
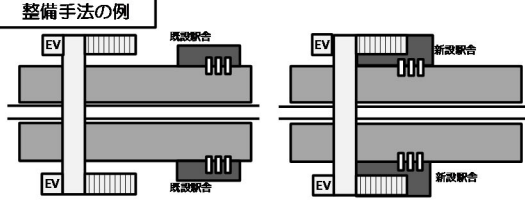
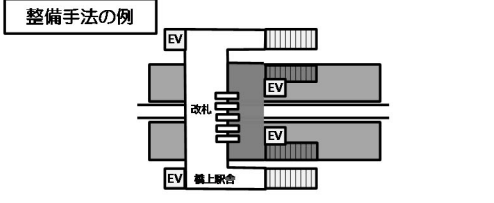
» 東西移動性（歩行者バリアフリー）の向上
 » 【東】中距離エリアをカバーする交通結節機能の設置
 » 【西】駅近傍に車の乗降環境を整備

駅前エリア (東) ~ あつめる ~

人を“集める”
 ー地区に住む人、働く人、遊びに来る人が集う拠点をつくる

サービスを“集める”
 ー地域拠点としてふさわしい機能を集め、駅を中心とした暮らしやすいまちを目指す

» 商業施設や住居など周辺環境と調和した施設で、にぎわいを創出

手法案		③跨線自由通路	④橋上駅舎
概略図			
概要図 (図は簡単にイメージを示すためのもので、設備等の配置・向き・大きさなどを確定するものではありません。)	立面図(イメージ)		
	平面図(イメージ)	整備手法の例  - 現在の駅舎や改札を継続使用するケース - 現在の駅舎や改札を撤去改良するケース etc..	整備手法の例  現在の駅舎や改札を撤去し、改良するケース(改札は軌道上へ移設する。) etc..

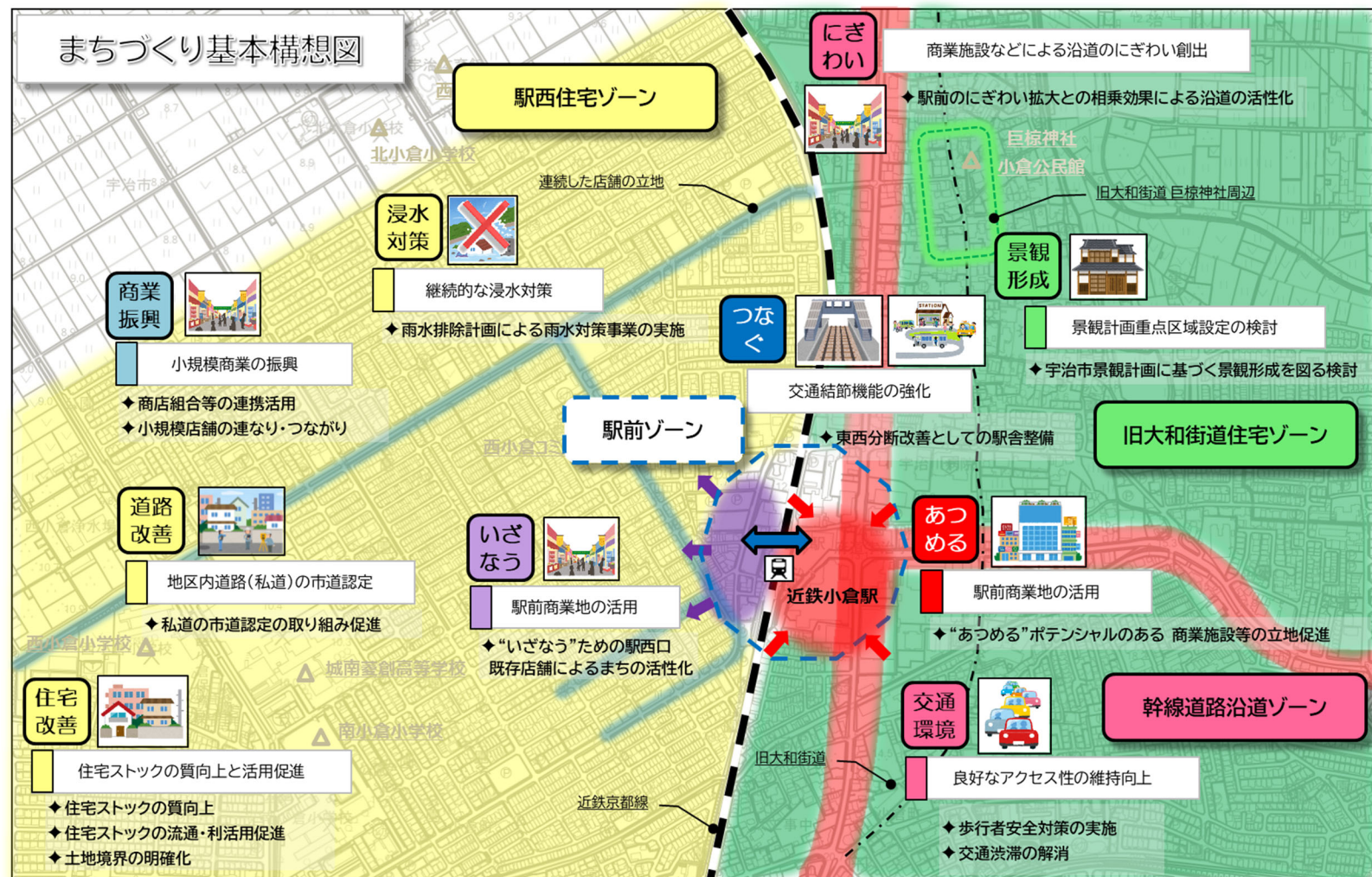
経済性 事業期間	概算事業費 (事例より・用地費除く)		約5~10億円(自由通路) ※駅舎を改良する場合は、その費用が追加が必要	約15~20億円(自由通路+駅舎)
	概ねの事業期間	都市計画決定までに要する期間	1~2年	
		工事期間 (工事着手~完了)	約1年 (用地取得などにかかる期間は含まない)	約2年 (用地取得などにかかる期間は含まない)

事業効果 (一部抜粋: 詳細は本編に記載)	まちの発展に関する効果	関連事業の誘発 商業活動等への波及	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。駅舎を改良する場合は、それによる魅力の高まりも期待できる。	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。
		駅前広場用地との接続	改札が現在の位置に残る場合、必要な交通機能は確保できるが、階段などの設置範囲に制約が生じ、駅前広場の歩行者空間・オープンスペースを最大限活用できない可能性がある。駅舎と改札を改良する場合は、それらの制約がなくなる可能性がある。	改札等を改良(撤去・移設)することで、階段などをコンパクトに収めることができ、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。
		自由通路部分の利活用	「自由通路部分」は通路としての機能のみで必要最小限の幅員となることが想定される。そのスペースの利活用としては、壁面への広告掲示等が考えられる。	駅利用者及び自由通路通行者のすべてが「自由通路部分」を通過するため、その空間を店舗利用、広報・企業広告、待合スペース等で多目的に活用することもできる。
	鉄道利用者への効果	駅機能の利便性	改札が現在の位置に残る場合、駅の機能は現状と変わらず、自由通路と改札が離れる可能性がある。駅舎と改札を改良する場合は、より効率的な導線とできる可能性がある。	トイレなど一部機能を集約することができる可能性がある。自由通路と改札は近接する。
		改札へのアクセス	往・復のどちらかは平面でのアクセスが可能。	往・復のいずれにおいても上下移動が必要となる。
		駅舎の改善	駅舎を改良する場合は、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。

まちの将来像の実現性	駅と駅周辺エリア	つなぐ	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	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	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。

- 鉄道利用者の視点、集客施設(任天堂資料館(仮称))のあるにぎわいまちづくりの視点、事業着手のスピード感など、どちらの手法にも一長一短がある。
- 本件が早期(短期)に検討すべき課題であることを認識し、任天堂資料館(仮称)との連携やアフターコロナの情勢変化も考慮した事業の実現性、現場状況を照らし合わせた手法についての技術的な検討なども踏まえ、引き続き市と近鉄で協議を進め、望ましい手法を選定する。

まちづくり基本構造図



取り組みのまとめ

- 早期 01**
- ▶ 駅舎・駅前広場の整備を主とする駅の利便性向上に取り組みます
 - ▶ 地域の防災性の向上に持続的に取り組みます

駅周辺の活力低下の現状及び将来の人口減少の見通しを踏まえ、駅舎・駅前広場の整備を主とする駅の利便性の向上及び駅前への商業施設などの立地促進が喫緊の課題であり、近隣で整備が予定されている任天堂資料館（仮称）の魅力も活かした“にぎわい”の創出、来街者にも快適で利便性の高い駅整備および魅力的な駅周辺整備を目指します。

また、安全で暮らしやすい住宅地を目指すには、地域の防災性を向上させる必要があります。老朽家屋などの建替え促進につながる土地境界の明確化や空き家・空き地の活用（地震対策）、排水機能の向上（浸水対策）といった対策は、抜本的な問題解消には長期間を要する一方で、発災までにできる限りリスクを低減しておく必要があります。雨水流出抑制施設の整備や排水路の整備、歩行者安全対策のように既に着手しているものも多くありますが、継続した取り組みを進めます。

駅の東側の住宅地においては、住環境改善の一環として、宇治市景観計画の見直しの中で景観計画重点区域の設定に向け、取り組んでいきます。

- 中期 02**
- ▶ 駅周辺整備の進捗に合わせ、交通環境や住環境の改善、にぎわいの創出に取り組みます

駅舎や駅前広場の整備完了とともに、本地区の交通動態は大きく変容することが想定されます。駅までのアクセス経路整備や交通渋滞の解消につながる道路改良を検討することの他、駅周辺の小規模商業の振興や商業施設などで創出されたにぎわいを沿道へ広げていくなどの取り組みが必要と考えます。

また、駅周辺への都市機能の集積による利便性の向上などに加え、より住みやすい住宅地となるよう、店舗併用住宅や小規模商業施設等の再生を促進する取り組みも有効と考えられます。

- 長期 03**
- ▶ 短期・中期課題の進捗及び社会情勢の変化を踏まえて、新たな課題にも順次取り組みます

幹線道路における通過交通の低減については、本地区にとどまらない広域道路ネットワークの検討という点でも長期的な課題と位置付け、周辺の交通環境の変化も確認しながら改善につなげていきます。

また、鉄道による地域分断の改善については、今後の周辺環境の変化に対応する中で、更なる東西交通円滑化の検討が必要となる場面で、連続立体交差化も含めたまちにあった鉄道のあり方に関して議論することも必要となります。

段階的な取り組みのイメージ

現在のまちの魅力の増進や、まちの課題解決に取り組みながら、現在考えうる取り組み方針に固執することなく、変化にも柔軟に対応していきます。

区分	取り組み方針	近鉄小倉駅周辺地区における具体的な取り組み内容	取り組み着手時期の目標イメージ			ゾーン
			早期	中期	長期	
にぎわい	交通結節機能の強化	▶ 東西分断改善としての駅舎整備	●			駅前
		▶ 周辺土地利用動向を考慮した駅前広場・駐輪場整備	●			駅前
	駅前商業地の活用	▶ 事業者への“まちの将来像”に沿った土地利用の協力要請	○			駅前
	小規模商業の振興	▶ 宇治市産業戦略に基づく支援等	○			駅前 駅西
	商業施設などによる沿道のにぎわい創出	▶ 駅から広がるまちの成長に伴う沿道のにぎわい増大		○		幹線
くらし	継続的な浸水対策	▶ 雨水流出抑制施設等の整備	○			駅西
	良好なアクセス性の維持向上	▶ 歩行者安全対策の実施	○			幹線
		▶ 交通渋滞の解消		○		幹線
		▶ 通過交通の低減			○	幹線
	住宅ストックの質向上と活用促進	▶ 宇治市空き家等対策計画に基づく支援等	○			駅西
		▶ 土地境界の明確化	○			駅西
	地区内道路(私道)の市道認定	▶ 宇治市市道認定基準等に関する要綱の改正(H30)	○			駅西
	景観計画重点区域設定の検討	▶ 宇治市景観計画に基づく検討	○			旧大和

▶ 人を集め、新たな魅力を発信できる「地域拠点」を目指すとともに他の拠点との連携も深めていきます

また、中枢拠点をはじめ他の拠点とまちの魅力を共有できるようまちづくりと一体となった広域道路ネットワークの構築と、既存公共交通を基盤とした地域住民の新たな移動ニーズへの対応などについても検討します。

産業立地検討エリア

近鉄小倉駅周辺地区のまちづくり

新名神高速道路

久御山町
イオン（まちの駅）

宇治市

府道 城陽宇治

京滋バイパス

府道 八幡宇治

国道 1 号

第二京阪

国道 24 号

宇治市役所

任天堂資料館（仮称）

地域拠点
小倉

連携拠点
大久保

宇治
（商業・観光拠点）

連携拠点
六地藏

世界地図



いざなう-つなぐ-あつめる-



MARCH 2022

生活と商いが融合した活気あるまちへ“いざなう” / まちの玄関として東西の地域を“つなぐ” / 人を“あつめる” サービスを“あつめる”

