

第4章 重点整備地区の選定

1. 重点整備地区選定の流れ

国の基本方針によると、「鉄道駅」の移動円滑化について、

1日当たりの平均的な利用者数が3千人以上である鉄道駅については、平成32年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差解消等の移動円滑化を実施する。

とされています。宇治市内の駅はすべてが利用者数3,000人/日以上で、移動円滑化を目指す対象となっています。そこで、重点整備地区として、すでに基本構想を策定済の宇治駅周辺地区、大久保駅周辺地区以外のすべての地区を「重点整備地区候補」とし、できる限りすべての駅の移動円滑化が図れるよう、各地区の状況に応じたバリアフリー化の進め方を検討することとします。

基本構想策定済みの2地区以外すべてを「重点整備地区候補」とする。

⇒「重点整備地区候補」：六地蔵駅周辺地区、木幡駅周辺地区、黄檗駅周辺地区、小倉駅周辺地区、伊勢田駅周辺地区



できる限りすべての駅の移動円滑化が図れるよう、バリアフリー化の進め方を検討



重点整備地区

駅の利便性向上等を検討する地区

駅の整備を推進する地区

各地区の駅のバリアフリー化事業の実現可能性や周辺道路等の整備状況、今後の事業予定などから上図の3地区に分類し、バリアフリー化に向けた検討を進めるものとします。

「重点整備地区」

駅や周辺道路等の施設設置管理者が連携し、一体的にバリアフリー化を進めることが望ましく、「基本構想」を策定することについて事業者、関係機関との協議が整う見込みの地区。

「駅の利便性向上等を検討する地区」

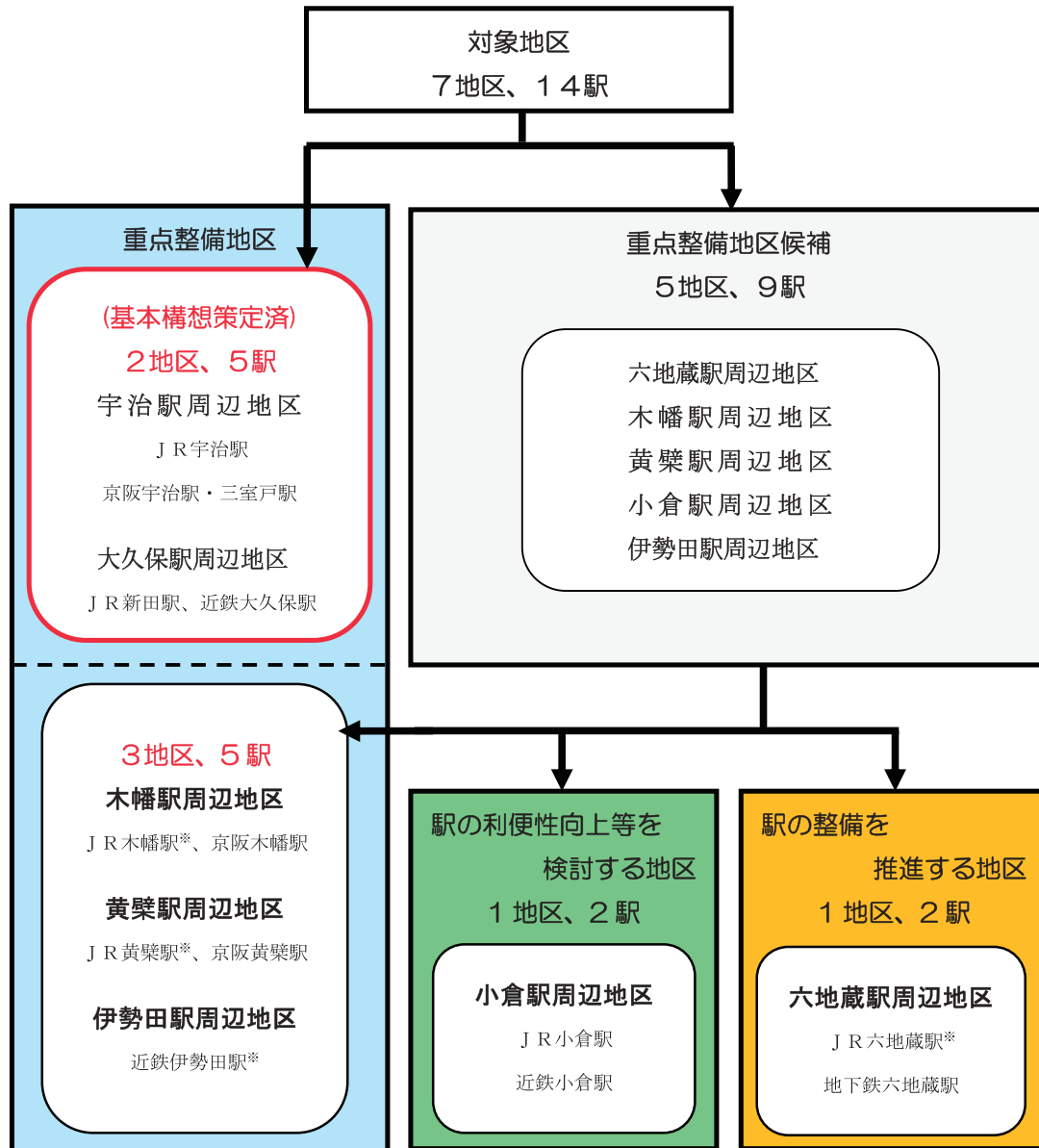
交通バリアフリーの観点からだけでは解決できないものが多く、駅の利便性向上のための手法やその他まちづくりに関する課題の解決に時間を要する地区。

「駅の整備を推進する地区」

現段階では「基本構想」策定により既存の旅客施設をバリアフリー化することが難しいものの、駅の抜本的な整備により移動円滑化を図ることについて事業者・関係機関と協議が整い、今後具体化に向けた検討を行う地区。

2. 重点整備地区の選定

各地区の「重点整備地区」、「駅の利便性向上等を検討する地区」、「駅の整備を推進する地区」への選定について、以下にその結果と理由を示します。



※・・・バリアフリー新法に基づいた円滑な移動経路の確保ができていない駅

●「六地藏駅周辺地区」

地下鉄六地藏駅はバリアフリー化が完了しているものの、JR六地藏駅はホームが狭いなどの課題により移動円滑化のためのエレベーターの設置が困難な状況でした。しかし、二期複線化事業★の実施について関係機関等と協議が整い、本事業に関連して駅舎の移転・駅前

広場の改修を予定しており、この中でバリアフリー化を進めることが可能となりました。また、多数の方が利用する周辺施設への移動経路には歩道等がおおむね確保されており、基本構想策定により総合的に整備を図る必要性は低いと考えられます。

以上から「六地藏駅周辺地区」は「駅の整備を推進する地区」とし、駅及び駅周辺のバリアフリー化を目指すこととします。

●「小倉駅周辺地区」

JR小倉駅はバリアフリー化が完了していますが、近鉄小倉駅では、駅構内のバリアフリー化、北側踏切の拡幅が進められたものの、地域からの要望もある近鉄小倉駅地下通路のバリアフリー化については、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こと、地下通路が駅構外にあることから、バリアフリー新法の枠組みでの対応は難しく、国のバリアフリー化補助の活用が困難であること、地下通路へのエレベーター設置は浸水対策など課題があることから、当該地下通路のバリアフリー化の検討と合わせて、今後は別の手法についても検討を進める必要があります。

また、近鉄小倉駅周辺では、駅前広場の未整備や周辺住宅地における公園不足や狭隘道路の解消など、まちづくりの課題があり、密集市街地における防災対策や駅周辺の活性化をはじめとしたまちづくりの方向性など、総合的に改善方策を検討する必要があります。

よって、「小倉駅周辺地区」は「駅の利便性向上等を検討する地区」とし、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します。

●「木幡駅周辺地区」

京阪木幡駅はバリアフリー化が完了しているものの、JR木幡駅は階段での移動しかできない構造であり、バリアフリー化が必要です。また、木幡踏切の拡幅事業など周辺の道路整備事業と連携を図り総合的に整備を進めることが必要であることから「木幡駅周辺地区」は「重点整備地区」として、今後、関係機関等と連携し、基本構想策定の検討を進めます。

●「黄檗駅周辺地区」

京阪黄檗駅はバリアフリー化が完了しているものの、JR黄檗駅は階段での移動しかできない構造であり、バリアフリー化が必要です。また、府道京都宇治線や市道宇治五ヶ庄線といった周辺の道路整備事業や黄檗公園の整備事業などと連携を図り総合的に整備を進める必要があることから「黄檗駅周辺地区」は「重点整備地区」として、今後、関係機関と連携し、基本構想策定の検討を進めます。

●「伊勢田駅周辺地区」

近鉄伊勢田駅の改札口は地下に設けられており、階段を経由しホームへ移動する形態であり、エレベーターの設置が必要です。また、伊勢田駅周辺ではウトロ地区住環境改善事業★の中で道路整備が検討されています。その他駅周辺は、住宅密集地であり生活関連経路となる道路に新たに歩道を整備することが難しいものの、できる限り円滑な移動経路確保を検討し、駅を中心としたバリアフリー化を推進するため、「伊勢田駅周辺地区」は「重点整備地区」として、今後、関係機関と連携し、基本構想策定の検討を進めます。

第5章 交通バリアフリー整備方針

1. 「重点整備地区」の整備方針

「重点整備地区」については、今後、交通事業者のバリアフリー化整備に向けた準備状況を勘案しながら、関係行政機関等と調整を進め、駅や高齢者・障害者の利用が多く見込まれる生活関連経路等において、できる限りバリアフリー化を進めるため、地区ごとに「基本構想」を策定し、計画のまとまったものから順次事業を実施するものとします。また、国の基本方針の目標年度である平成32年度までに実施が難しい事業についても中長期的に取り組むものとします。

●「木幡駅周辺地区」（ＪＲ木幡駅※、京阪木幡駅）

木幡駅周辺地区は、住宅系の市街地が広がっており、京阪及びＪＲ木幡駅周辺には木幡公民館、木幡保育所、木幡地域福祉センターなどの公共施設が点在しています。これら駅や公共施設の利用者の移動円滑化や安全を確保するため、周辺の道路整備事業などと連携を図りながら、ＪＲ木幡駅のバリアフリー化などできる限りの整備を検討するものとします。

●「黄檗駅周辺地区」（ＪＲ黄檗駅※、京阪黄檗駅）

黄檗駅周辺地区は、都市計画マスタープランにおいて「地区拠点」に位置付けられており、西側は京都大学や東宇治中学校などの教育施設が、東側は黄檗山萬福寺や黄檗公園があるなど、駅利用者には地域住民だけでなく学校関係者や観光客なども含まれます。これら駅や周辺施設への移動円滑化や安全を確保するため、周辺の道路整備事業などと連携を図りながら、ＪＲ黄檗駅のバリアフリー化などできる限りの整備を検討するものとします。

●「伊勢田駅周辺地区」（近鉄伊勢田駅※）

伊勢田駅周辺地区には、開地域福祉センターや府立城南勤労者福祉会館などの福祉施設があります。伊勢田駅周辺は住宅密集地であり、狭隘な道路が多く存在します。これら駅や周辺施設への移動円滑化や安全を確保するため、ウトロ地区住環境改善事業と整合を図り、近鉄伊勢田駅のバリアフリー化などできる限りの整備を検討するものとします。

●基本構想策定済みの「宇治駅周辺地区」「大久保駅周辺地区」は、平成22年度までに計画に位置付けられた特定事業が実施され、歩道の整備や連続した視覚障害者誘導用ブロックの整備等が進められました。今後、目標年度を定めていない中長期的な事業についても基本構想に基づいて引き続き取り組むものとします。

※・・・バリアフリー新法に基づいた円滑な移動経路の確保ができていない駅

2. 「駅の利便性向上等を検討する地区」の整備方針

●「小倉駅周辺地区」（近鉄小倉駅、ＪＲ小倉駅）

小倉駅周辺地区は都市計画マスタープランにおいて「地区拠点」に位置付けられており、市内で２番目の利用者がある近鉄小倉駅を中心に、地区拠点にふさわしいエリアとして整備が望まれています。そのためには地区の利便性を高め、円滑な移動が可能となるように交通結節機能のある駅前広場の整備や高齢者、障害のある人等にやさしい歩行者動線の確保などが必要です。今後、地下通路のバリアフリー化を含めた様々な手法を検討し、都市計画マスタープランとの整合を図りながら、中長期的に駅周辺のまちづくりについて取り組むものとします。

3. 「駅の整備を推進する地区」の整備方針

●「六地蔵駅周辺地区」（ＪＲ六地蔵駅※、地下鉄六地蔵駅）

六地蔵駅周辺地区は、都市計画マスタープランにおいて「広域拠点」に位置付けられており、京都市域に位置する京阪六地蔵駅や京都市営地下鉄東西線六地蔵駅があり、宇治市を訪れる際の北の玄関口にあたります。また、駅周辺には大規模商業施設や医療施設など多くの方が利用する施設が集積する地区です。これら駅間や駅周辺の主要な施設への移動が円滑に行われるよう二期複線化事業に伴う駅舎の移転や駅前広場の改修にあわせ、ＪＲ六地蔵駅のバリアフリー化や歩道への連続した誘導ブロック設置等を進めるものとします。

4. 「その他の地域」の整備方針

駅周辺地区以外の地域など、「その他の地域」に位置付けられた地域についても、バリアフリー新法の精神を踏まえ、高齢者や障害のある人等をはじめ、すべての人が安心して出かけられるように、歩道の整備や歩行者優先の道路整備などを推進することとします。

5. ソフト施策の基本方針

宇治市全体の交通バリアフリーを考える際に、鉄道駅やその周辺道路の整備とあわせて、交通バリアフリーに対する理解や関心といった「心のバリアフリー」などのソフト面に対する施策を推進する必要があります。

ソフト施策は、重点整備地区だけでなく、全市的かつ継続的に展開するものとします。具体的には次のような施策が考えられます。

- 交通ルールやマナー、歩道の不当な占拠防止のための啓発活動の推進
- 高齢者や障害のある人との交流・ふれあいの場づくりの促進
- 市職員や公共交通事業者職員の交通バリアフリー研修、教育の推進
- 交通ボランティア★への支援や手話通訳者、要約筆記者★の派遣
- 行政や公共交通事業者の相談体制や緊急時の連絡体制の強化
- 公共交通事業者、NPO、障害者団体などの活動支援
- バリアフリー整備後の不具合や破損などバリアフリー点検による情報収集
- 高齢者や障害のある人などへのバリアフリーの必要性に関する啓発活動
- 旅客施設や周辺道路に関するバリアフリー情報の提供
(バリアフリーマップ★の作成、宇治市ホームページ、eタウン・宇治の活用)
- 交通バリアフリーに関する最新技術や先端システムの情報発信

今後は、これらのソフト施策の実現可能性や具体的実施方法について検討を進めます。

6. 「全体構想」の見直しについて

宇治市では、今回策定した「全体構想」に基づいて重点整備地区における基本構想の策定をはじめとした市内のバリアフリー化への取り組みを進めていきますが、こうした取り組みを進める中で、国が基本方針の見直しなどの措置を講じた場合など、必要に応じて「全体構想」の見直しを検討することとします。