

近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画（素案）地域説明会 会議録

<開催概要>

日時：令和6年12月16日（月） 19時00分から20時20分まで

場所：小倉公民館

<出席者（敬称略）>

基本構想推進会議座長 青山 公三
事務局 中本 洋（都市計画課長）・内藤 良（都市計画課副課長）
大西 礼恵（都市計画課主任）・人見 僚一（都市計画課主任）
阿部 章蔵（都市計画課主任）

<参加者>

5名

<会議次第>

1. 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画（素案）について
（会議資料） 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画（素案）

<会議概要>

《1. 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画（素案）について》

事務局	平素より市政にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。近鉄小倉駅周辺地区では、まちづくりの将来像を示したまちづくり基本構想の内容を踏まえ、より具体的な整備内容を示したまちづくり基本計画を策定するために、令和5年12月にまちづくり基本構想推進会議を設置し、まちづくり基本計画の内容を検討してきました。本日は、今までの検討内容をまとめたまちづくり基本計画（素案）についてご説明させていただき、皆様から忌憚ないご意見をいただきたいと思います。本日はよろしくお願いいたします。
事務局	〈資料説明〉
事務局	今の説明に関し、ご意見・ご質問があればお願いします。
参加者 A	- 駅東口ロータリーにおける観光バスの取り扱い（ロータリーを利用してよいのか、物理的に進入可能かなど）について教えてほしい。 （資料6頁）長期の取り組みに「通過交通の低減」とあるが、具体的にどのような取り組みを想定しているのか。 （資料22頁）駅北側踏切（向島第5号踏切）の改善検討が図示されているが、具体的な内容は決まっているのか。
事務局	駅東口ロータリーは路線・観光バスが進入できる形状を想定しており、乗り付けの可否については、観光部局とも調整しながら検討していく。

	・ 通過交通の低減はすぐに解決できるものではないと考えており、長期の取り組みとして位置づけている。（府）城陽宇治線の交通量の課題や、ニンテンドーミュージアムのオープンに伴う交通量の増加について注目しながら、通過交通の低減策を検討していく。 ・ 踏切西側の京都銀行が移転を控えている中で、近鉄とも協議しながら道路部局で踏切改善策を検討しているところである。
参加者 A	・ 外部の方が訪れる観光バスが停まる場所も大事ではあるが、地域の方が利用する観光バスの発着機能についても考えてほしい。 ・ 小倉地区の交通量は以前から問題になっているため、通過交通の低減策を考えてほしい。 ・ 向島第5号踏切の改善は、京都銀行が移転する今がチャンスだと思うので、改善策を考えてほしい。
事務局	・ 駅東口ロータリーは、地域の方が観光バスを利用される際には、発着可能とすることなど、運用上の取扱いについては、今後検討していく。 ・ 通過交通の低減については、小倉地区だけではなく広域で検討する必要がある。都市計画道路やマスタープランで定めている構想路線等、広域の道路網を考える中で、小倉地区の通過交通低減にも繋げていければと考えている。 ・ 踏切を広げることは、近鉄としても非常にハードルが高いとされている中、まちづくりにおいて何か改善できることはないか検討している。
参加者 B	・ 駅東口ロータリーについて、一般車両は何台程度止められるのか。
事務局	・ 駅前広場運用指針に基づき、バースとしては福祉車両、タクシー、バス、一般車両がそれぞれ1台ずつ止められるように設計を進めている。ただし、バスなどが常に停まることはないため、状況によっては駅西口の暫定ロータリー（一般車両が3台程度停まっている）の倍程度は一般車両を止められると考えている。
参加者 B	・ 送迎の時間帯は一般車両を停める場所が不足すると考えられるため、15分程度無料の駐車場を近くに設置することも検討してほしい。 ・ 自由通路の整備を検討しているようだが、駅舎を改良して橋上駅舎とすることはできないのか。
事務局	・ 橋上駅舎も案として検討したが、近鉄と協議した結果、実現性等の観点から跨線自由通路を軸として進めることとなった。ただし、今後の駅周辺の整備によって、将来的に橋上駅舎が整備される可能性もあると考えている。
参加者 B	・ 京都方面と奈良方面のホームを間違える観光客もあり、橋上駅舎の方がホーム間をスムーズに移動できてよいと思う。跨線自由通路を整備しながらも、将来的に橋上駅舎に拡張できるような自由通路形状を検討してほしい。

	・ 駅東口南部の民有地について、立地施設は決まっているのか。
事務局	・ レインボービルの頃とは地権者が変わっており、新たな地権者に対して駅東口整備の協議を進めている。市としては、地域のにぎわいに資する施設を建ててほしいと伝えているが、具体的な計画は明確にされていないところである。
参加者 B	・ 基本計画図に（都）八幡荘宇治線が示されていないが、どのような取り扱いとなるのか。
事務局	・ （都）八幡荘宇治線は昭和 32 年に都市計画決定されており、駅南側に踏切の設置も計画されていたが、今回の駅周辺整備に併せて都市計画の見直しを検討している。
参加者 C	・ 自由通路はいつ頃完成するのか。
事務局	・ 具体的な時期は未定であるが、都市計画決定の手続きを今後 2 年程度で行い、それと並行して近鉄とも協議し整備していきたいと考えている。
参加者 C	・ 地下通路を通れない場合（車椅子、ベビーカーなど）は向島第 5 号踏切を利用して線路を渡ることになるが、安全に通行できているとはいえない。コストパフォーマンスなどの問題もあると思うが、安全面の課題は早急に対応してほしい。また、見た目が立派である必要はないが、利便性の高い自由通路を早急に整備してほしい。
事務局	・ 地下通路は浸水実績があるなど課題が多いため、自由通路の早急な整備を目指して検討を進めていく。
参加者 D	・ 駅前広場（東口）はどの程度の面積となるのか。
事務局	・ 約 2,800 m²（JR 宇治駅と同程度）を想定している。
参加者 E	・ 駅東口の空地や大久保の空地にパチンコ屋ができるのか。
事務局	・ 具体的に何を建てるかは決まっていけないようであるが、駅東口については、パチンコ屋を建てるという話は聞いていない。
参加者 B	・ 宇治郵便局やハローワーク前のバス停がなくなったが、京都京阪バスの実証運行に伴って再度バス停が整備されることはあるのか。
事務局	・ バス停を設置しすぎると時間通りに運行できないなどの懸念もあると聞いているが、今回いただいた意見を京都京阪バスに伝える。

青山座長	・ 近鉄小倉駅周辺地区は、鉄道事業者やバス事業者をはじめとした様々な方の意見をまとめながら計画を進める必要があり、非常に大変な計画であると感じている。 ・ 2018 年に小倉地区の建物調査をはじめた頃、本地区の整備が 30 年進んでいない旨を住民の方々から聞かされたが、この 6 年間でワークショップやアンケート調査などを実施し、まちづくりがかなり進んでいる。 ・ 自動車の動きを補足するテクノロジーが世界的に発展しており、通過
------	--

	交通の自動車に対して罰金を課すことも可能となっている。ロンドンのような大都市では、通過交通を制限するエリアを設定し、申請せずにエリアに進入した自動車には罰金を課している。 • 京都府内では自動運転バスの実証実験はされていないが、小倉地区は実証実験に適した地区であると感じている。1～2年で実現できるようなことではないが、5～10年かけて実現できる可能性はある。 • 小倉駅西側の空き家が2018年に比べて減少しており、住居や店舗として利用されていた。このような民間活力を活用できるようなまちづくり計画を検討していく必要がある。
事務局	• 以上をもちまして、近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画地域説明会を閉会いたします。本日いただいたご意見を踏まえ、まちづくり基本計画の内容を検討していきます。本日はご参加いただき、ありがとうございました