

重点整備地区選定の考え方について

【 1 】 バリアフリー全体構想見直しのスケジュール(予定)

平成 26 年 7 月 24 日 第 1 回バリアフリー検討委員会

・・・バリアフリー化の現状や見直しの方向性



10 月 30 日 第 2 回バリアフリー検討委員会

・・・重点整備地区の見直し(案)について



【パブリックコメント】(12 月～H27.1 月頃)



平成 27 年 1～2 月 第 3 回バリアフリー検討委員会



3 月 第 4 回バリアフリー検討委員会



全体構想(改訂版)の策定



平成 27 年度から全体構想に基づき地区別の基本構想策定に着手

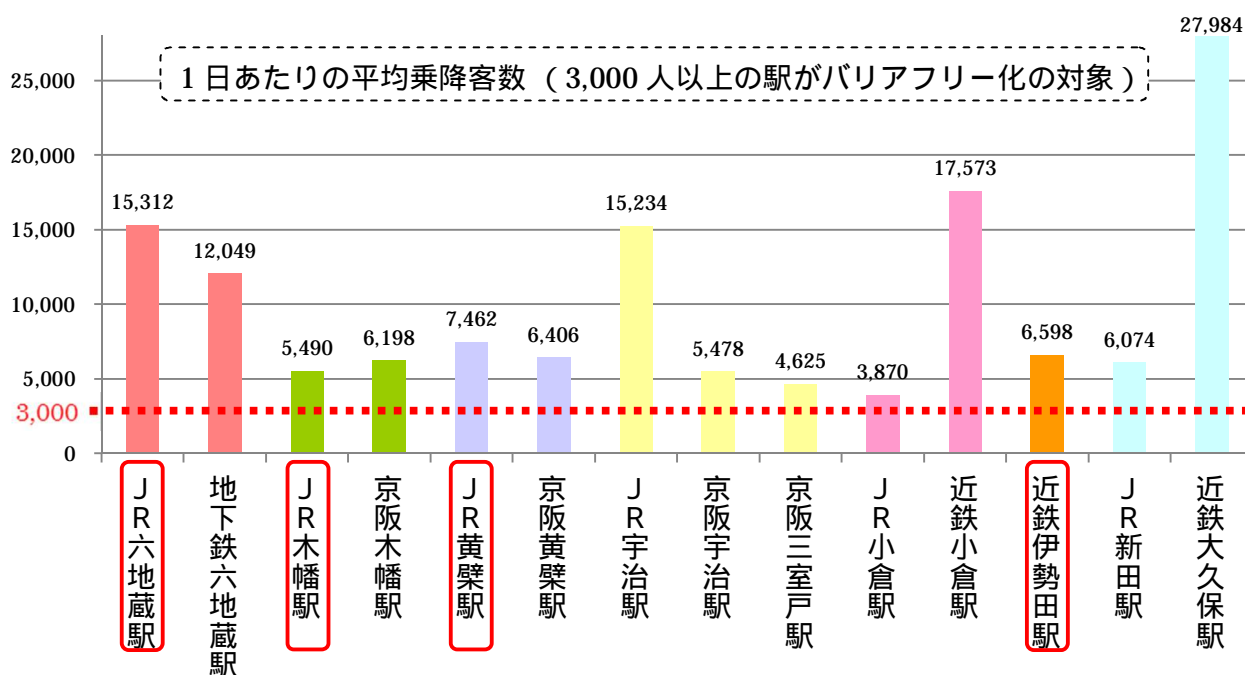
【2】重点整備地区の選定

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3,000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。



地下鉄六地蔵駅は平成24年度の乗降客数、その他は平成25年度。
14駅のうち、法に基づいた円滑な移動経路の確保ができていない駅は赤枠の4駅

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」

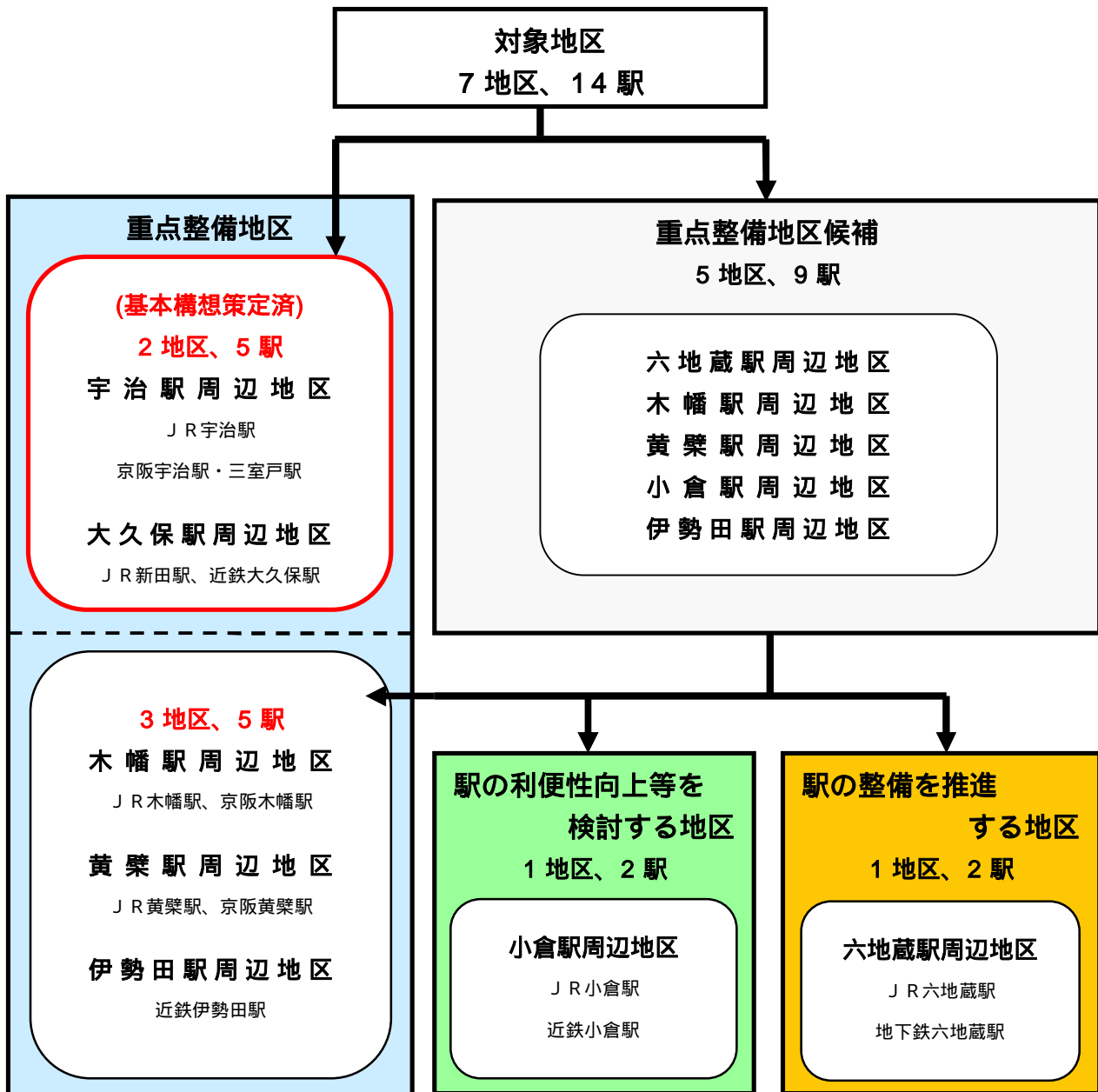
現段階では「基本構想」策定により既存の旅客施設をバリアフリー化することが難しいものの、駅の抜本的な整備により移動円滑化を図ることについて事業者・関係機関と協議が整い、今後具体化に向けた検討を行う地区。

「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。

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。



「六地蔵駅周辺地区」

JR六地蔵駅はホームが狭いなどの課題によりエレベーターの設置が困難な状況でした。

しかし、第二期奈良線複線化事業の実施に伴い関係機関等と協議が整い、複線化事業の中で駅舎の移転・駅前広場の改修が予定されており、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、イトーヨーカ堂など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「六地蔵駅周辺地区」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」

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、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、小倉駅周辺地区は、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。