

宇治市交通バリアフリー全体構想
改訂版
(素案)

も く じ

はじめに	1
第1章 宇治市交通バリアフリー全体構想改訂の背景と目的	
1. 交通バリアフリーに関するこれまでの経緯	3
2. 全体構想改訂の背景と目的	4
3. バリアフリー新法の基本的な枠組み	5
4. 全体構想の位置付け	6
第2章 宇治市交通バリアフリーの基本的な方針	
1. 基本理念	7
2. 基本方針	7
3. 目標年次	8
第3章 宇治市内の旅客施設及び周辺状況	
1. 地区の設定	9
2. 旅客施設のバリアフリー状況	10
3. 旅客施設周辺の状況	12
第4章 重点整備地区の選定	
1. 重点整備地区選定の流れ	19
2. 重点整備地区の選定	20
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	22
2. 「駅の利便性向上等を検討する地区」の整備方針	22
3. 「駅の整備を推進する地区」の整備方針	23
4. 「その他の地域」の整備方針	23
5. ソフト施策に関する基本方針	23
6. 「全体構想」の見直しの検討	24

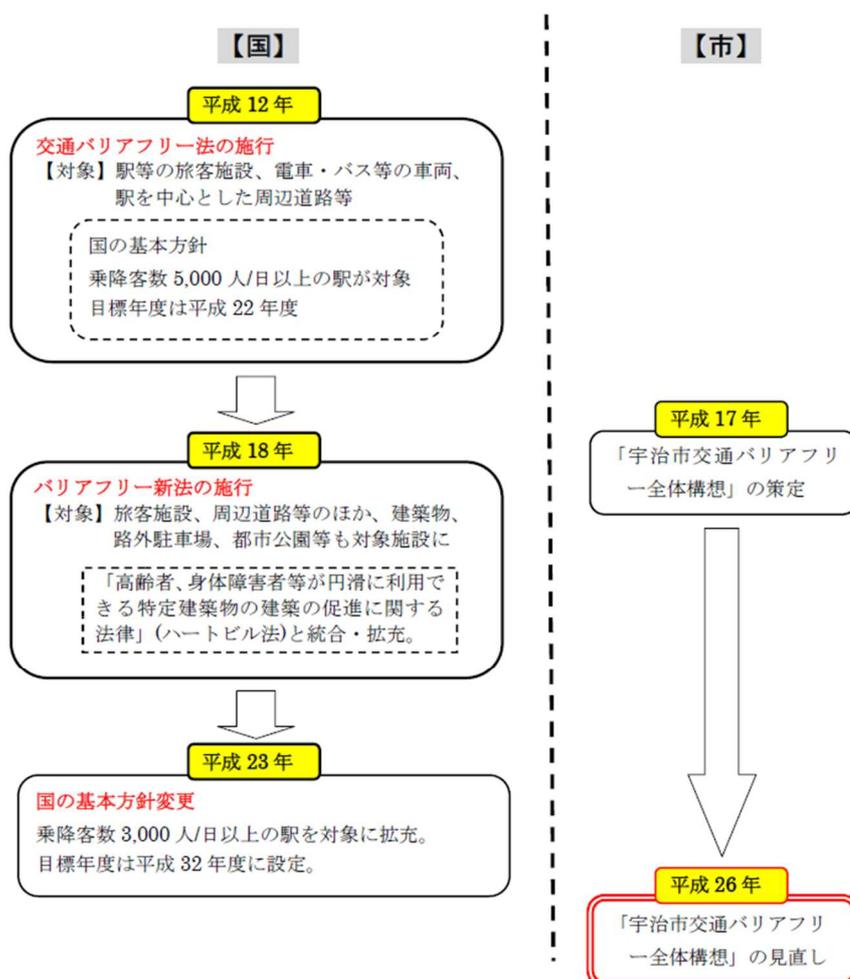
第1章 宇治市交通バリアフリー全体構想改訂の背景と目的

1. 交通バリアフリー法の概要に関するこれまでの経緯

我が国は4人に1人が65歳以上の高齢者で、高齢者や障害のある人などだれもが自立した日常生活及び社会生活を営むことのできる社会の構築が急務の課題となっています。

平成12年に公共交通機関を利用した移動の円滑化を確保するため、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下、「交通バリアフリー法」という）が施行されました。宇治市では、交通バリアフリー法に基づき計画的にバリアフリー化を進めるため、平成17年7月に「宇治市交通バリアフリー全体構想」（以下、「全体構想」という）を策定し、バリアフリー化に取り組みました。

このような中、交通バリアフリー法と建築物の円滑な利用を確保するための法律である「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成6年に施行。以下、「ハートビル法」という）を統合し、総合的なバリアフリー化を推進するための「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー新法」という）が平成18年12月に施行され、対象者や対象施設、対象地域、対象経路などが拡大されました。さらに、平成23年3月に国の基本方針が改められ、バリアフリー化に関する整備目標や目標年次が見直されました。



2. 全体構想策定の趣旨改訂の背景と目的

宇治市の高齢化率は現在（平成26年4月1日現在）約~~46.7~~25.01%と全国平均の約~~49.0~~25.6%に比べるとまだ低いものの、駅を中心とした昔から人が多く暮らしている地域、旧集落、山間部等では既に高齢化率が20%を超えています。4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会を迎えています。

また、身体障害者数は昭和55年から平成~~46~~25年度末にかけて約~~3~~4倍に増加しており、宇治市の人口に占める割合は約~~3.9~~5.6%となっています。

このため、高齢者や身体に障害のある人、ベビーカーを利用する子育て世代の人など、だれもが住みよいまちにするためには、まず第一に多くの人利用する駅やその周辺道路を一体的にバリアフリー化していくことが重要です。

一方、宇治市内には鉄道駅が14あり、そのうち1日当たりの駅利用者が5,000人を超える駅は12あります。これらのうち、改札口からホームに行く経路が階段のみの円滑な移動経路が確保されていない駅が4駅（平成26年現在）あるなど、高齢者や身体に障害のある人が電車を利用する上でバリア（障壁）が多く存在します。また、駅周辺道路においても安心して歩ける歩道の整備等まだまだ充分とは言えず、交通バリアフリーの推進は宇治市の大きな行政課題となっています。

しかしながら、非常に厳しい財政状況が続く今日においては、宇治市全体を同時にバリアフリー化していくことは極めて困難です。そこで、宇治市では、交通バリアフリー法に基づいてバリアフリー化を計画的に推進するために、まず平成17年に「宇治市交通バリアフリー全体構想」を策定することにしました。し、全市的な観点からよりバリアフリー化の必要性が高く、基本構想を策定することについて関係機関と協議が整った地区を「重点整備地区」に位置付けました。

その後、基本構想を策定した宇治駅周辺や大久保駅周辺では駅へのエレベーター設置や歩道の整備などバリアフリー化に関する整備が進められました。しかし、それ以外の地域では駅のバリアフリー化が進んでいないのが実情です。また、平成18年の法改正、平成23年の国が改めた基本方針に基づいて、バリアフリー化を進めることも必要となりました。

このような背景から、さらにバリアフリー化を推進するために、全体構想を見直すこととなりました。

【交通バリアフリーの課題】

(1) 平成18年に法改正、平成23年に新たに国の基本方針が策定。

現在の「宇治市交通バリアフリー全体構想」は平成17年に策定されており、バリアフリー新法や新たに策定された基本方針に基づく見直しが必要。

(2) 重点整備地区以外の地区では駅のバリアフリー化が進んでいないのが実情。

バリアフリー化を推進する重要性や事業の進め方の方向性を地区ごとに検討し、事業を重点的かつ一体的に実施する必要性の高い地区では、重点整備地区として基本構想を策定するなど、駅や周辺のバリアフリー化を推進する必要がある。

「宇治市交通バリアフリー全体構想」の見直しが必要

3 . バリアフリー新法の基本的な枠組み

バリアフリー新法は、高齢者や障害者等の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することを目的としており、次の通り「国の基本方針」、「基準適合義務等」、「重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進」についての規定等が定められています。

バリアフリー新法

国の基本方針

- ・ 移動円滑化の意義及び目標
- ・ 移動円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ・ 基本構想の指針となるべき事項ほか

基準適合義務等

- ・ 以下の施設について、新設や改築等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務、既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

旅客施設及び車両等 一定の道路 一定の路外駐車場
都市公園の一定の公園施設
特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等）

- ・ 特別特定建築物 でない特定建築物 の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（特定建築物のうち「京都府福祉のまちづくり条例」に定められたものについては義務）

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

- ・ 基本構想の策定（市町村）

【基本構想に定める主な事項】

重点整備地区の位置及び区域

重点整備地区とは...生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区、生活関連経路を構成する施設について移動円滑化の事業が実施されることが特に必要な地区、重点的かつ一体的に実施することが総合的な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められる地区

生活関連施設及び生活関連経路

生活関連施設とは...高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設
生活関連経路とは...生活関連施設相互間の経路

特定事業

特定事業とは...公共交通特定事業（駅のバリアフリー化等）、道路特定事業など移動円滑化のために必要な施設の整備に関する事業

【基本構想の作成とそれに基づく事業の実施】

ア 市町村による基本構想の策定

市町村は、主として既存バリア（障壁）の解消を図る目的で、関係者・関係機関と協議のうえ、~~「特定旅客施設」を中心とした徒歩圏内の地区（以下、「重点整備地区」という）~~
「重点整備地区」について、移動円滑化のために実施すべき事業等を記載した「基本構想」を策定することができます。

従来、旅客施設とその周辺の道路、駅前広場、信号機等の整備が複数の事業主体によって整合性が確保されないまま行われ、結果として、移動の円滑化に必要な連続性が確保されていないという問題が発生していました。この「基本構想」では、計画段階から各事業主体が参加し、一体的な整備を進める体制を「法律上の仕組み」として規定したものであり、効率的な整備を進める上で極めて大きな役割を果たします。

イ 基本構想に基づく事業の実施

「基本構想」が作成された場合、~~2010年（平成22年）までに~~公共交通事業者・道路管理者・公安委員会等の施設設置管理者は、「基本構想」に則して事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を重点的かつ一体的に実施するものとされています。

この規定は、各事業主体に対して基本構想に基づいて事業を実施する責務を法律に明記したものであり、実効性を担保する上で大きな意味を有します。

また、基本構想が策定された地区で交通事業者が旅客施設のバリアフリー化を実施する場合、国や自治体の補助を受けやすくなり、バリアフリー化を推進することができます。

4．全体構想の位置付け

この「宇治市交通バリアフリー全体構想」は、今後宇治市が交通バリアフリー新法に基づいて「基本構想」を作成する際の指針となるほか、宇治市における交通バリアフリーの推進に関する基本的な方針を示すものです。

また、この全体構想は交通バリアフリー新法に基づく国の基本方針をはじめ「宇治市都市計画マスタープラン」や「~~障害者や高齢者にやさしいまちづくり基本方針~~宇治市障害者福祉基本計画」などの上位・関連計画に則すると共に、これらの諸計画と連携しながら「宇治市第45次総合計画」の基本理念目指す都市像にある「みどりゆたかな住みたい、住んでよかった都市」の実現をめざすものです。

第2章 宇治市交通バリアフリーに関する基本理念・基本方針

1. 基本理念

宇治市においては、高齢者や身体に障害のある人などをはじめ、すべての人が移動しやすいまちづくりをめざします。そのためには、受け皿である「まち」のバリアフリー化だけでなく、それを利用する人がバリアフリーについて理解し、お互いに支え合うことが必要です。

この全体構想では、宇治市のバリアフリー化を推進するため、旅客施設や周辺道路の整備だけでなく、高齢者や身体に障害のある人などを理解し積極的に手助けできる「心のバリアフリー」などのソフト施策を推進することを目標とし、基本理念を「すべての人が安心して出かけられる、やさしさにあふれたまち・宇治」として掲げます。

すべての人が安心して出かけられる、
やさしさにあふれたまち・宇治

2. 基本方針

「すべての人が安心して出かけられる、やさしさにあふれたまち・宇治」を実現していくために、以下の3つの基本方針を定めます。

すべての人が安全に安心して移動できるまちづくりを推進します。

移動の際に制約を受けるのは高齢者や身体に障害のある人だけではありません。妊産婦、けが人、大きな荷物を抱えた人、小さな子どもなどあらゆる人が制約を受けることがあります。このため、宇治市においてはすべての人が安全に安心して移動できるまちづくりを進めていきます。

交通利便性の向上を図り、だれもが快適に過ごせるまちづくりを推進します。

市内のバリアフリー化を進めるにあたって、当面は重点整備地区における鉄道駅や周辺道路の整備を最優先すると共に、重点整備地区以外の地区についてもバリアフリー化を含めた交通利便性の向上につながる整備に努めます。市全体では幹線道路における歩道の整備や生活道路における歩行者優先の道づくりを推進し、歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上を図ります。また、~~重点整備地区以外の鉄道駅についても出来る限りバリアフリー化を推進すると共に、~~高齢者や身体に障害のある人などの自立した社会生活や社会参加を支援できるような交通手段やバス不便地域の解消など、公共交通の充実に向けた取り組みを行います。公共交通の在り方について検討し、市民と協働し交通手段の確保に努めます。

やすらぎと思いやりにあふれた支え合いのまちづくりを推進します。

どんなに施設や設備の充実が図られたとしても、それを利用する人がルールやマナーを守らなければ、バリアフリーが実現されたとは言えません。

また、高齢者や身体に障害のある人などに対するちょっとした気遣いや手助けによってバリア（障壁）が解消されることもあります。

このため、宇治市においてはルールやマナーの向上を図ると共に、市民一人ひとりが交通バリアフリーに対する理解を深め、高齢者や身体に障害のある人などに対する無関心や誤解、偏見や差別などといった「心のバリア」を取りのぞくための取り組みを進めていきます。

3 . 目標年次

「宇治市交通バリアフリー全体構想」及び~~今後重点整備地区において策定される「基本構想」~~の整備目標年次は、交通バリアフリー法に基づく国の基本方針に則して平成~~22~~32年度とします。

しかしながら、地域の抱える課題は多様であり限られた期間でバリアフリー化に関する全ての課題を解決することは困難であることから、~~基本構想に定める特定事業の整備目標は平成22年度とするものの、~~今後重点整備地区において策定される基本構想の整備目標年次は原則平成32年度とするものの、関係機関等との協議状況に応じて柔軟に対応するものとし、宇治市全体の交通バリアフリー化についてはもその進捗に応じて柔軟に対処し、できることから事業を進めていくものとしします。

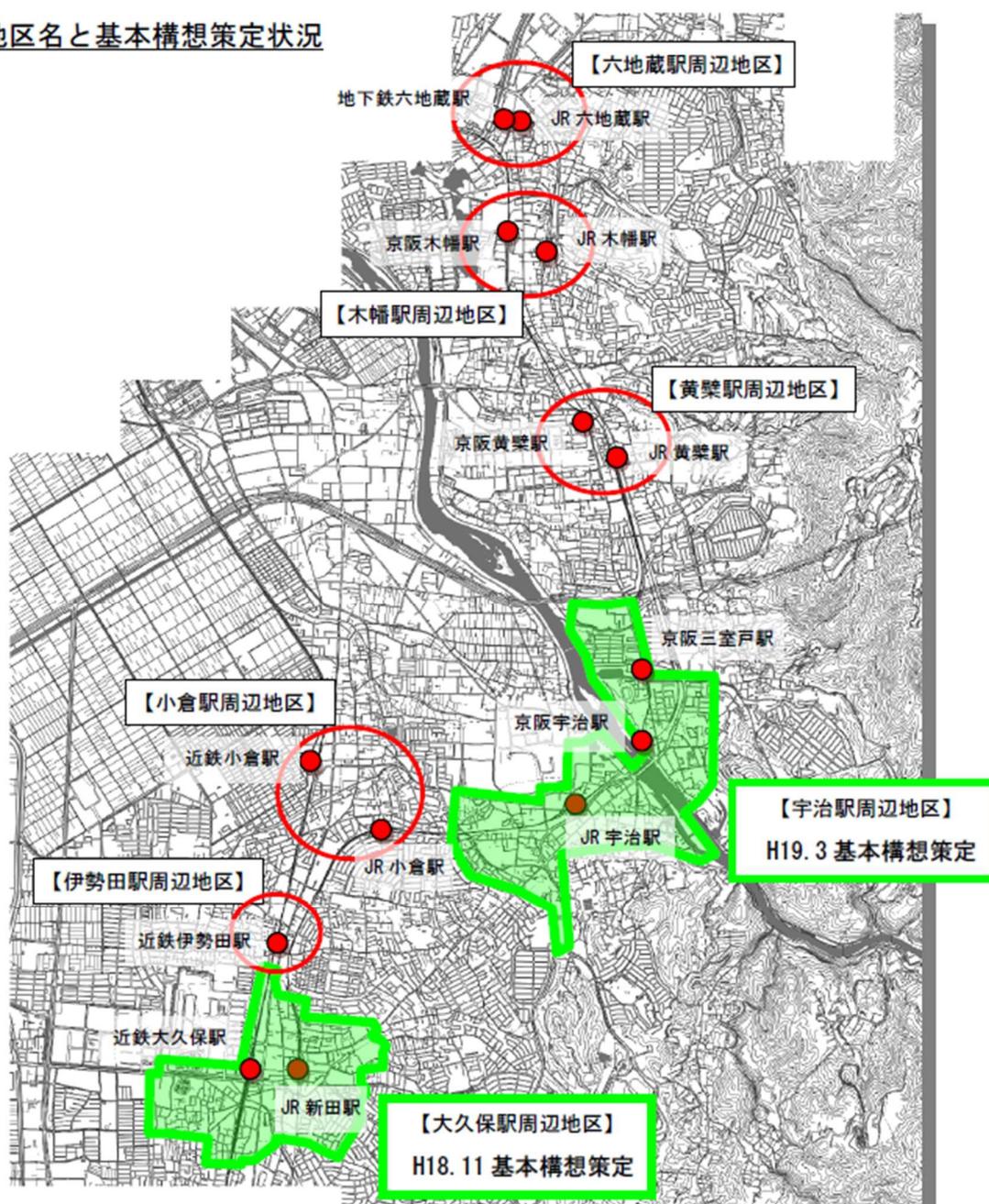
第3章 宇治市内の旅客施設及び周辺状況

1. 地区の設定

宇治市交通バリアフリー全体構想では、交通バリアフリー法において特定旅客施設を中心とした徒歩圏内(おおよそ500m~1kmの範囲)を重点整備地区とする規定に基づき、駅を中心とした徒歩圏をひとつの地区と考え、下の図のように7つの地区に分けました。

バリアフリー新法では特定旅客施設を含むことが必ずしも必須とされていませんが、平成23年3月に新しく国が定めた基本方針において、特定旅客施設を含む重点整備地区を設定することが特に求められているとされていることから、引き続き、駅周辺の7つの地区のバリアフリー化に取り組むものとしします。

地区名と基本構想策定状況



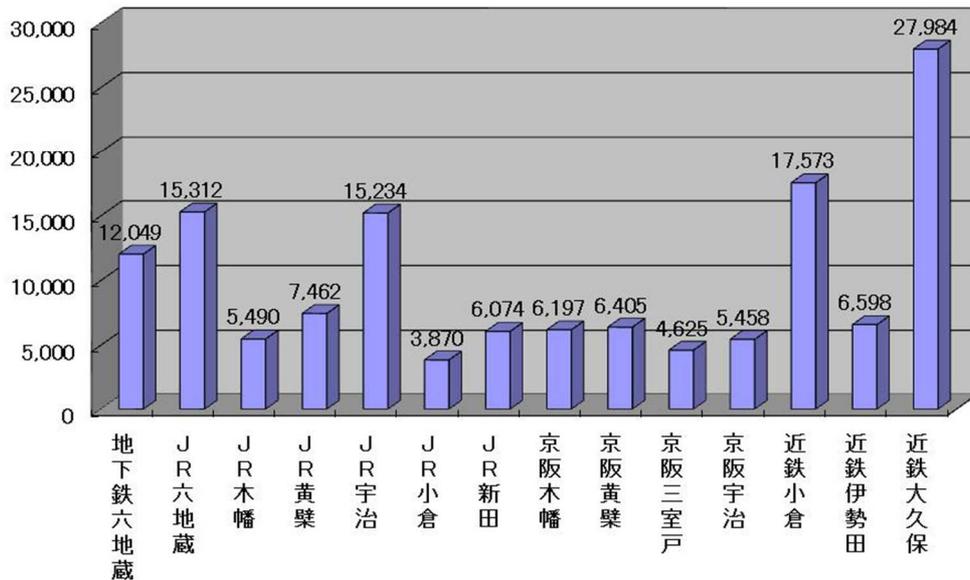
2. 旅客施設のバリアフリー状況

(1) 市内の旅客施設

市内では14の全ての駅が国の基本方針にあるバリアフリー化の対象とする3,000人以上の乗降があり、その内、特定旅客施設は13駅存在します。

旅客施設の1日あたりの平均乗降客数(人/日)

各鉄道事業者より資料提供(地下鉄六地蔵駅は平成24年度の乗降客数、他の駅は平成25年度。)



(2) 旅客施設のバリアフリー状況

旅客施設のバリアフリー状況を調査した結果は以下の通りです。

凡例 : 整備済 x : 未整備 : 一部に不備あり - : 必要なし

地区名		六地蔵		木幡		黄槩		宇治			小倉		伊勢田		大久保		備考	
		JR六地蔵	地下鉄六地蔵	JR木幡	京阪木幡	JR黄槩	京阪黄槩	JR宇治	京阪宇治	京阪三室戸	JR小倉	近鉄小倉	近鉄伊勢田	JR新田	近鉄大久保			
移動施設	地上出入口 ~改札口	スロープ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	京阪三室戸駅は券売機前にも傾斜がある。 近鉄小倉駅には、改札外に地下道があるが、段差解消はできていない。 近鉄伊勢田駅はホームの横に改札口を通らないスロープがある。
		上りエスカレーター	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		下りエスカレーター	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		エレベーター	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	改札口 ~ホーム	スロープ	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	JR六地蔵駅の下りエスカレーターは上りと兼用 近鉄伊勢田駅はホームの横に改札口を通らないスロープがある。
		上りエスカレーター	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		下りエスカレーター	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		エレベーター	x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
情報案内設備	誘導ブロック																JR木幡駅トイレに至る誘導ブロックなし。 文字情報設備については近接表示のみの駅がある。	
	運行情報																	
	文字情報設備			x		x					x							
	点字表示													x				
利便設備	トイレ			x													京阪三室戸駅、近鉄小倉駅・伊勢田駅・大久保駅は待合室あり。	
	休憩施設																	
個別設備	転落防止設備																	
	車いす対応券売機																	
	幅広改札口																	
	有人窓口																	
ホーム	その他			x		x		x			x		x	x	x		地下鉄六地蔵駅はホームドア。	

■平成16年度以降に改善された箇所

地下鉄六地蔵駅とホーム(内方線)の欄は今回より表示

ア 移動設備の整備状況

市内 14 の鉄道駅の内、地上出入口～改札口～ホームまで段差解消され連続的な移動経路が確保されている鉄道駅は市内に 10 駅あり、残る 4 駅（JR 六地蔵駅・木幡駅・黄檗駅、近鉄伊勢田駅）につきましては、連続的な移動経路が未整備となっています。

イ 情報案内設備の整備状況

誘導ブロック（視覚障害者誘導ブロック）

ほぼ全ての鉄道駅で連続した誘導ブロックの敷設が完成しています。

運行情報（音声案内、文字情報）

市内 14 の鉄道駅全てに車両入線時の音声案内等が整備されており、車両の運行状況などを表す文字情報設備は 6 駅（JR 六地蔵駅・宇治駅・新田駅、近鉄大久保駅、京阪宇治駅、京都市営地下鉄六地蔵駅）に整備されています。

点字表示

ほぼ全ての鉄道駅で点字料金表示が整備されています。

ウ 利便設備の整備状況

車椅子の方にも対応している多目的トイレは、ほぼ全ての鉄道駅で整備されています。ベンチは全ての駅で整備されており、その内、待合室も整備されている鉄道駅が 4 駅（近鉄小倉駅・伊勢田駅・大久保駅、京阪三室戸駅）あります。

エ 個別設備の整備状況

転落防止設備

鉄道駅ホームにおける転落防止設備として、警告ブロック及び内方線、ホーム端部の転落防止柵があります。警告ブロック及びホーム端部の転落防止柵は、市内の全ての鉄道駅で整備されています。

内方線については、6 駅に整備されており、1 駅にはホームドアが整備されています。

券売機

車椅子に対応した券売機は、市内全ての鉄道駅で整備がされています。しかし、蹴り込みが少ない券売機もあります。

改札

市内すべての鉄道駅で有効幅が 80 c m 以上の幅広改札が整備されています。

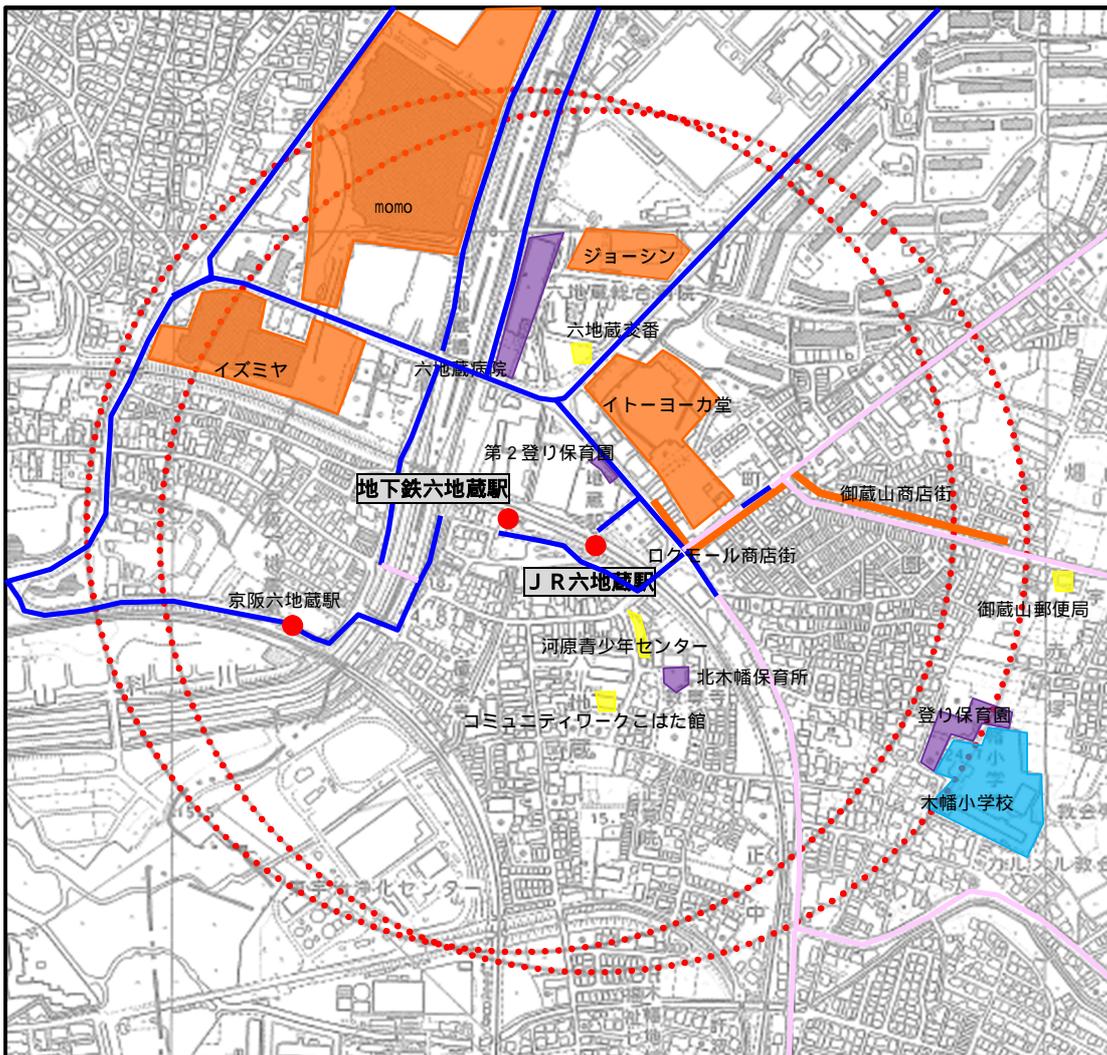
有人窓口

市内すべての鉄道駅で筆談や介助の相談等ができる有人窓口が整備されています。

3 . 旅客施設周辺の状況

【六地藏駅周辺地区】 乗降客数：JR六地藏駅 15,312人/日(平成25年度)、地下鉄六地藏駅 12,049人/日(平成24年度)

宇治市の北端に位置し、JR奈良線・京阪宇治線・京都市営地下鉄東西線や駅周辺からバスも発着しており、公共交通の結節点となっています。府道大津宇治線や府道京都宇治線などの幹線道路もあり、宇治市を訪れる際の北の玄関口にあたります。府道京都宇治線や京都市道外環状線に沿って、イトーヨーカ堂、イズミヤなどの大規模商業施設や六地藏病院、武田総合病院などの医療施設が立地しており、利便性の高い地区を形成しています。また、利便性の向上に伴い、周辺ではマンション開発が進み、高層マンションが立ち並んでいます。

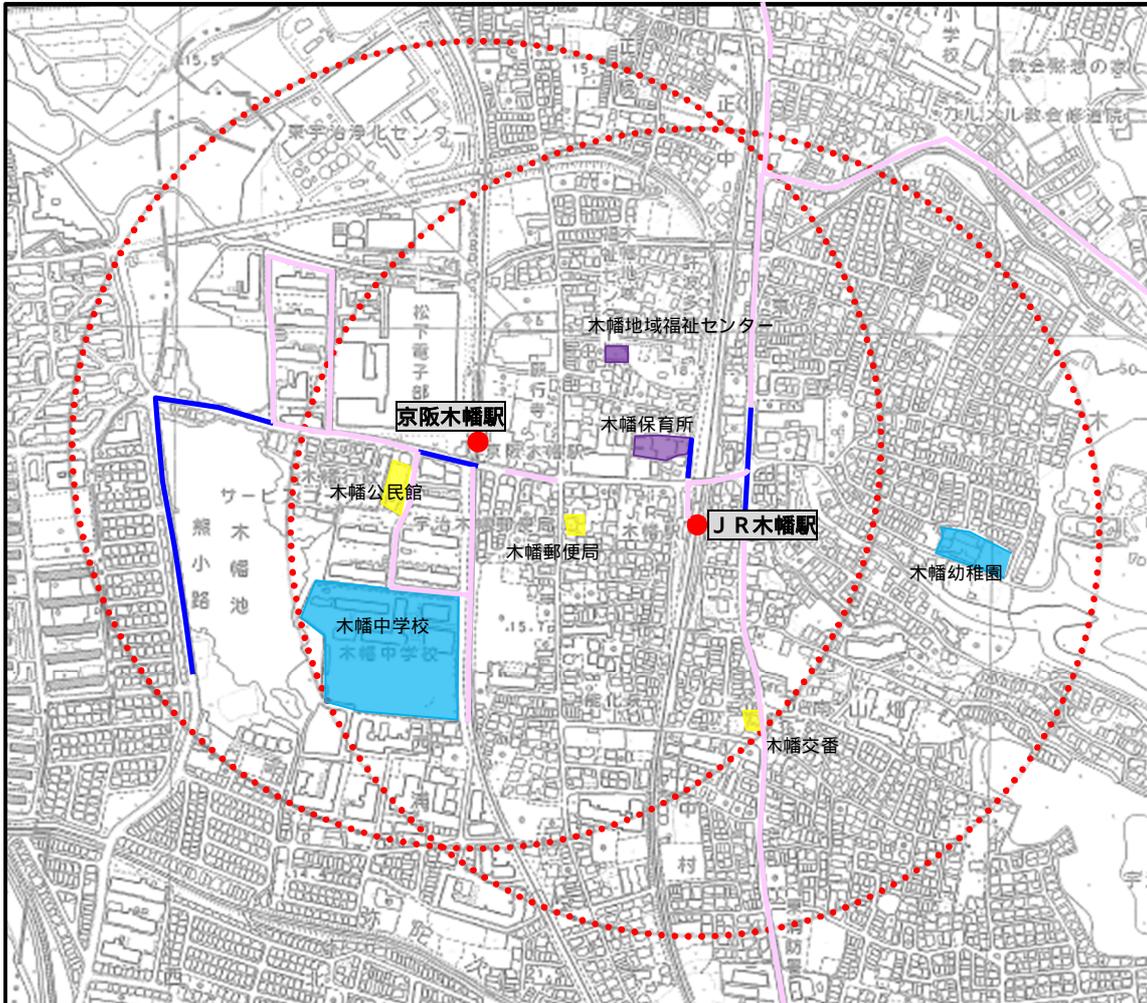


地区内の主な特定建築物等

	公共施設	六地藏交番、御蔵山郵便局、コムニティワークこはた館
	医療・福祉施設	北木幡保育所、登記保育園、第2登記保育園、六地藏総合病院
	学校施設	河原青少年センター、木幡小学校
	商業施設・商店街	イトーヨーカ堂、御蔵山商店街、イズミヤ、momo、ジョーシン、ロクモール商店街
	観光施設・寺社仏閣	
	鉄道駅	JR六地藏駅、京都市営地下鉄六地藏駅
	幅員2.5m以上の歩道	
	幅員2.5m未満の歩道	

【木幡駅周辺地区】乗降客数(平成25年度)：JR木幡駅5,490人/日、京阪木幡駅6,197人/日

JR木幡駅及び京阪木幡駅を中心に住宅系の市街地が広がっており、木幡公民館、木幡保育所、木幡地域福祉センター及び木幡郵便局などの公共施設が点在しています。JR木幡駅東側には丘陵地に住宅街がひろがり、西側には、古くからの民家が残っています。また、京阪木幡駅西側にはパナソニック工場、木幡池、そして団地の風景が広がっています。

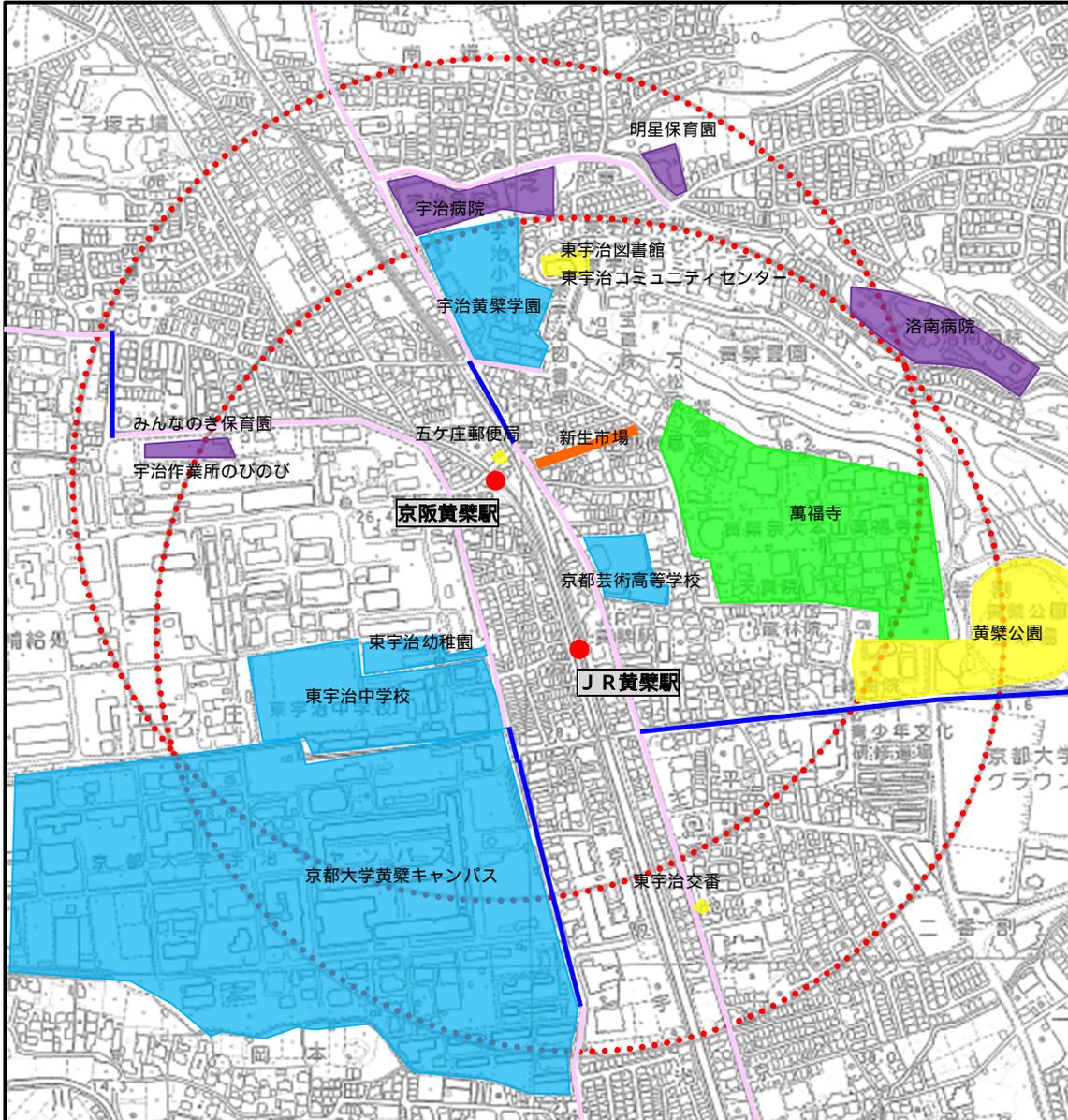


地区内の主な特定建築物等

	公共施設	木幡郵便局、木幡行政サービスコーナー、木幡交番、木幡公民館
	医療・福祉施設	木幡地域福祉センター、木幡保育所
	学校施設	木幡中学校、木幡幼稚園
	商業施設・商店街	
	観光施設・寺社仏閣	
	鉄道駅	JR木幡駅、京阪木幡駅
	幅員2.5m以上の歩道	
	幅員2.5m未満の歩道	

【黄檗駅周辺地区】乗降客数(平成25年度)：JR黄檗駅7,462人/日、京阪黄檗駅6,405人/日

府道京都宇治線、JR奈良線、京阪宇治線が地区を東西に隔てており、東側には宇治病院、宇治黄檗学園、東宇治コミュニティセンター、萬福寺、黄檗公園等、西側には陸上自衛隊関西補給処、京都大学黄檗キャンパス、東宇治中学校等の大規模な施設が点在しています。また、東側は丘陵地になっており、JR黄檗駅からバスが発着しています。

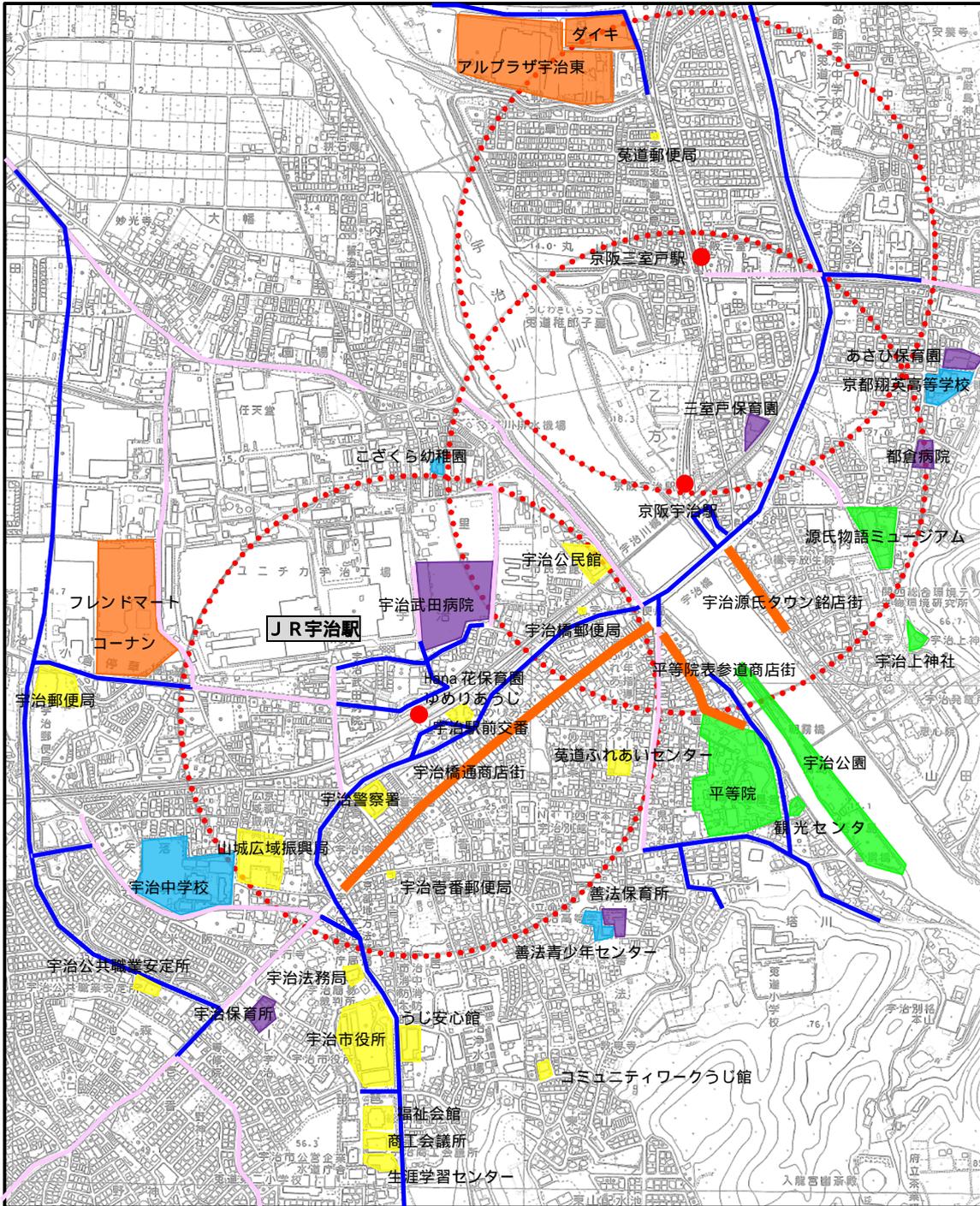


地区内の主な特定建築物等

公共施設	東宇治交番、東宇治図書館、東宇治行政サービスコーナー、五ヶ庄郵便局、黄檗公園、東宇治コミュニティセンター
医療・福祉施設	明星保育園、宇治作業所のびのび、みんなのき保育園、宇治病院、洛南病院
学校施設	宇治黄檗学園、東宇治中学校、京都大学黄檗キャンパス、東宇治幼稚園
商業施設・商店街	新生市場
観光施設・寺社仏閣	萬福寺
鉄道駅	JR黄檗駅、京阪黄檗駅
幅員2.5m以上の歩道	
幅員2.5m未満の歩道	

【宇治駅周辺地区】乗降客数(平成25年度)：JR宇治駅15,234人/日、京阪宇治駅5,458人/日、京阪三室戸駅4,625人/日

宇治市のほぼ中央部に位置し、行政、文化・歴史、商工業の中心的役割を担っています。官公庁施設が集中している他、宇治武田病院や都倉病院、総合福祉会館などの医療福祉施設も立地しています。世界遺産の平等院や宇治上神社があり観光資源が集中して立地しています。JR宇治駅、京阪宇治駅からはバスも発着しています。

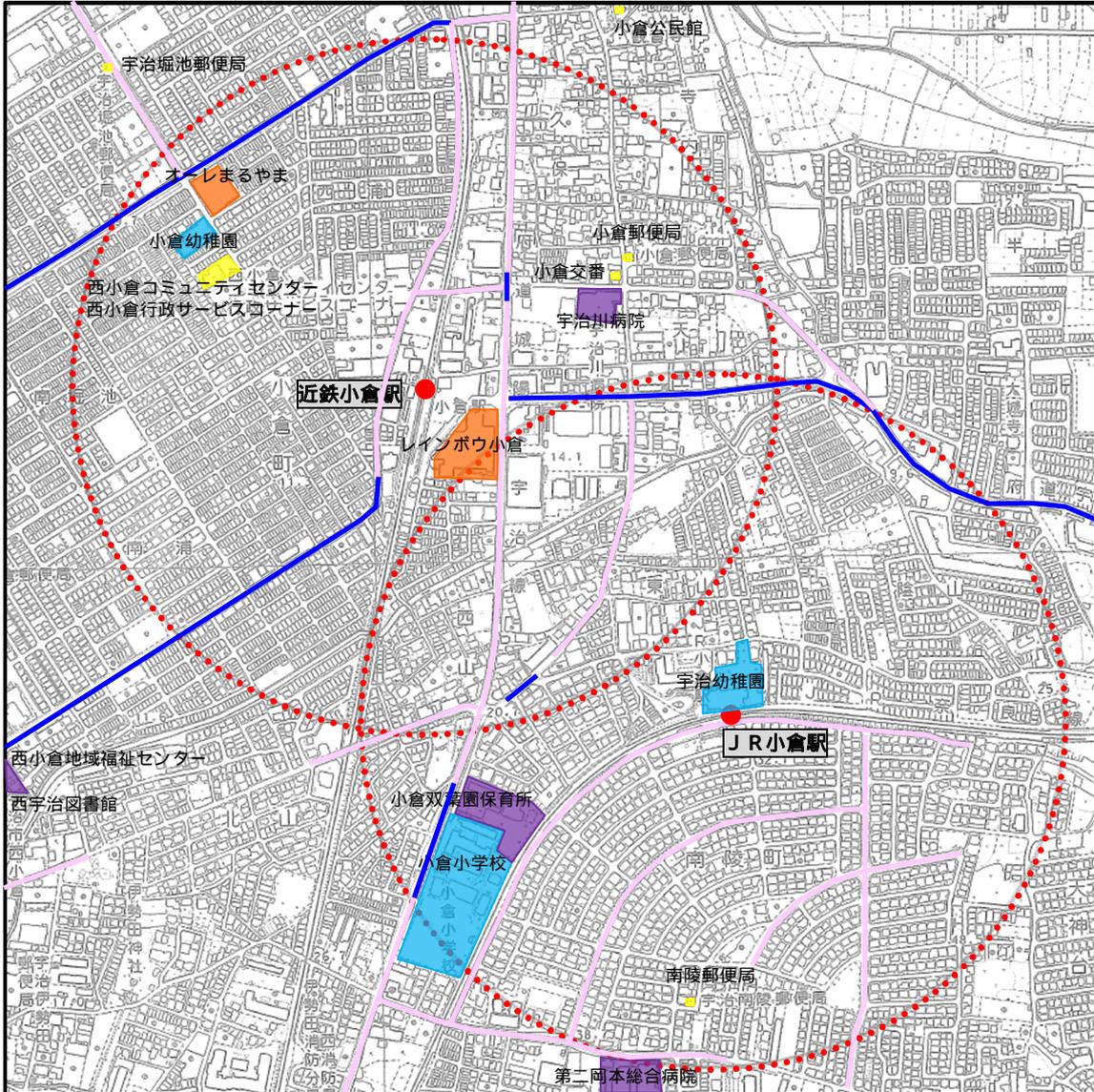


地区内の主な特定建築物等

	公共施設	宇治郵便局、宇治寺番郵便局、宇治警察署、宇治駅前交番、菟道郵便局、宇治市役所、宇治公民館、コミュニティワークうじ館 宇治商工会議所、法務局宇治支局、宇治公園、菟道ふれあいセンター、宇治公共職業安定所、山城広域振興局
	医療・福祉施設	ゆめりあうじ、総合福祉会館、三室戸保育園、うじ安心館、あさひ保育園、宇治武田病院、うじ安心館、都倉病院 善法保育所、Hana花保育園
	学校施設	生涯学習センター、京都翔英高校、宇治中学校、善法青少年センター、こざくら幼稚園
	商業施設・商店街	アルブラザ宇治東・ダイキ、宇治橋通商店街、平等院表参道商店街、宇治源氏タウン銘店街、フレンドマート・コーナン
	観光施設・寺社仏閣	源氏物語ミュージアム、宇治公園、観光センター、平等院、宇治上神社
	鉄道駅	JR宇治駅、京阪宇治駅、京阪三室戸駅
	幅員2.5m以上の歩道	
	幅員2.5m未満の歩道	

【小倉駅周辺地区】乗降客数(平成25年度)：J R小倉駅3,870人/日、近鉄小倉駅17,573人/日

近鉄小倉駅周辺にレインボウ小倉等の大規模商業施設や商業・飲食店舗が集中して立地しており、その周りを住宅系の市街地が広がっています。また、宇治川病院や第二岡本病院、西小倉地域福祉センターなどの医療福祉施設、西小倉コミュニティセンターや南陵郵便局といった公共施設も点在しています。J R小倉駅南側には、区画の大きい閑静な住宅街が形成されています。

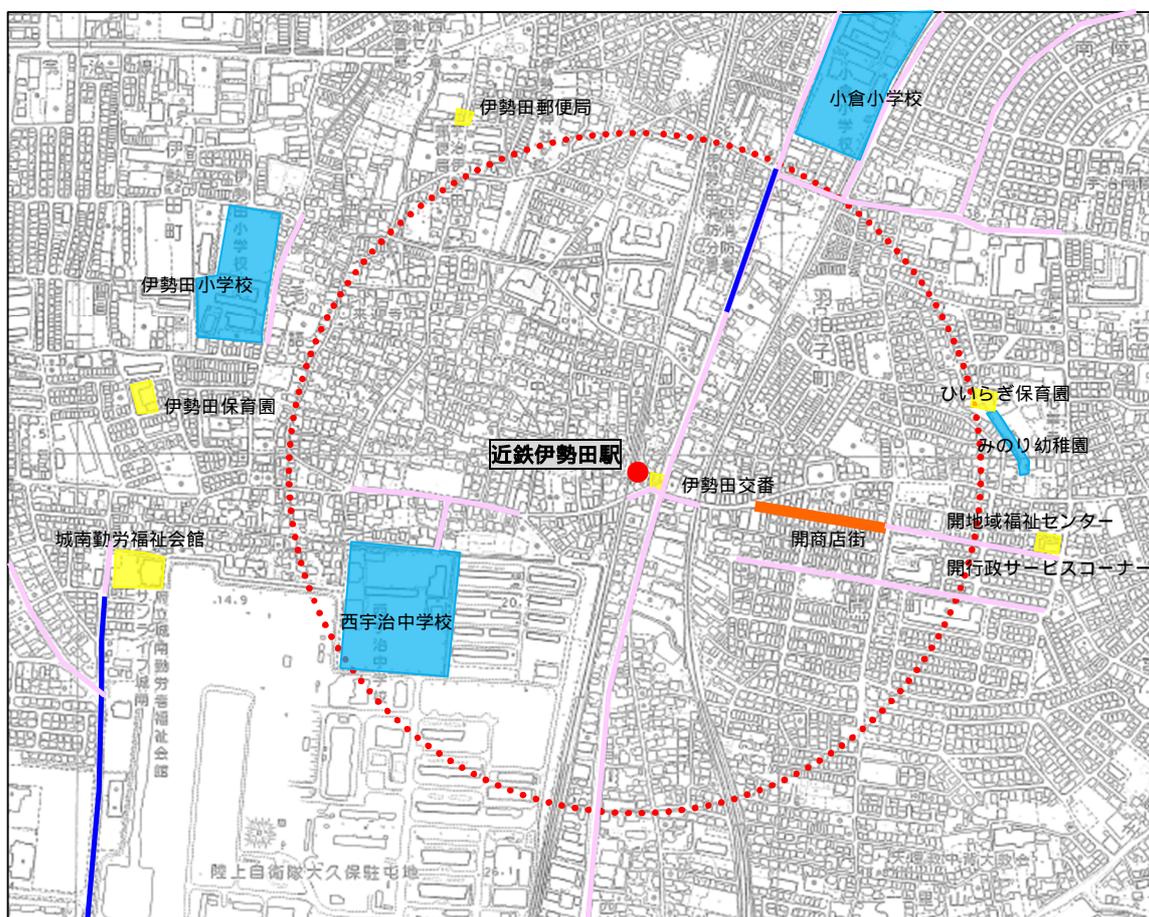


地区内の主な特定建築物等

	公共施設	小倉交番、南陵郵便局、小倉郵便局、西小倉行政サービスコーナー、小倉公民館、西小倉コミュニティセンター、宇治池郵便局
	医療・福祉施設	小倉双葉園保育所、第二岡本病院、宇治川病院、西小倉地域福祉センター
	学校施設	小倉小学校、宇治幼稚園、西宇治図書館
	商業施設・商店街	レインボウ小倉、オーレまるやま
	観光施設・寺社仏閣	
	鉄道駅	J R小倉駅、近鉄小倉駅
	幅員2.5m以上の歩道	
	幅員2.5m未満の歩道	

【伊勢田駅周辺地区】乗降客数(平成25年度)：近鉄伊勢田駅 6,598人/日

近鉄伊勢田駅を中心に住宅系の市街地が広がっています。府道城陽宇治線より東側は丘陵地が続き、閑静な住宅街を形成しています。西側では西宇治中学校や陸上自衛隊大久保駐屯地といった大規模な施設が立地しています。

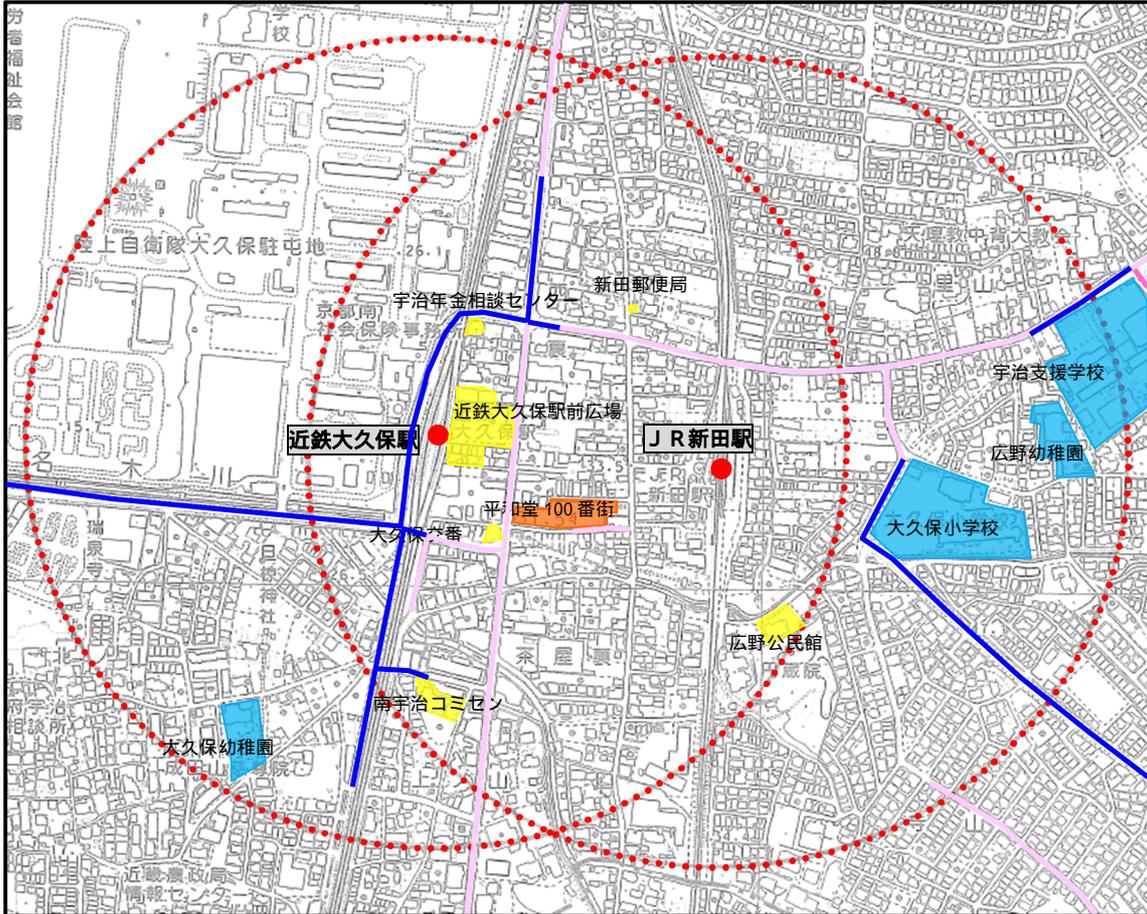


地区内の主な特定建築物等

	公共施設	伊勢田郵便局、伊勢田交番、開行政サービスコーナー
	医療・福祉施設	開地域福祉センター、城南勤労福祉会館、ひいらぎ保育園、伊勢田保育園
	学校施設	西宇治中学校、伊勢田小学校、みのり幼稚園
	商業施設・商店街	開商店街
	観光施設・寺社仏閣	
	鉄道駅	近鉄伊勢田駅
	幅員2.5m以上の歩道	
	幅員2.5m未満の歩道	

【大久保駅周辺地区】乗降客数(平成25年度)：J R新田駅 6,074 人/日、近鉄大久保駅 27,984 人/日

宇治市の南部に位置し、J R奈良線・近鉄京都線や近鉄大久保駅からバスも発着しており、公共交通の結節点となっています。また、近鉄大久保駅の東側では住宅系の市街地を中心に大規模商業施設である平和堂100番街や大久保小学校、広野公民館が点在しています。西側では、陸上自衛隊大久保駐屯地を中心に宇治税務署などの公共施設が立地しています。地区から西側に少し離れた場所には大規模商業施設のイオン大久保店もあります。



地区内の主な特定建築物等

	公共施設	新田郵便局、大久保郵便局、大久保交番、南宇治行政サービスコーナー、南宇治コミュニティセンター、広野公民館
	医療・福祉施設	宇治年金相談センター、宇治支援学校
	学校施設	広野幼稚園、大久保幼稚園、大久保小学校
	商業施設・商店街	100番街商店街
	観光施設・寺社仏閣	
	鉄道駅	JR新田駅、近鉄大久保駅
	幅員2.5m以上の歩道	
	幅員2.5m未満の歩道	

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3000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」：六地藏駅周辺地区、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」

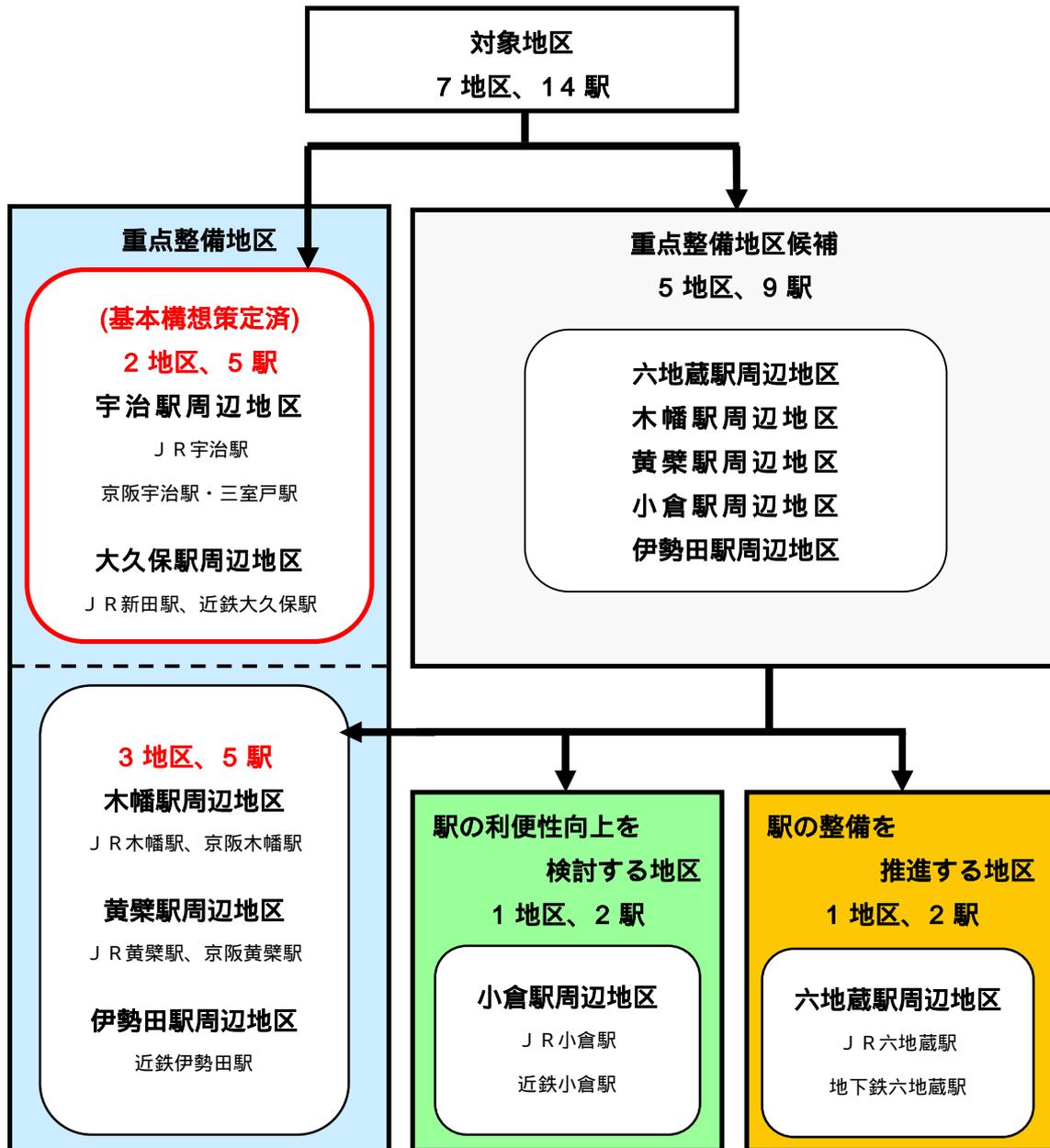
現段階では「基本構想」策定により既存の旅客施設をバリアフリー化することが難しいものの、駅の抜本的な整備により移動円滑化を図ることについて事業者・関係機関と協議が整い、今後具体化に向けた検討を行う地区。

「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。



「六地藏駅周辺地区」

JR六地藏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、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、イトーヨーカ堂等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」

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、階段を經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、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)

伊勢田駅周辺地区は、駅東に開商店街が形成され、周辺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づ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。

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、障害者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整備にあわせ、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、バリアフリー新法を踏まえ、高齢者や障害者の人など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合わせて、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、 N P O、 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

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。