

## 宇治市交通バリアフリー全体構想改訂版（素案）に関するパブリックコメントの 意見概要および市の考え方について

### 1. 提出された意見

- ・提出者数 : 10人
- ・意見数 : 19件

### 2. 意見の概要及び宇治市の考え方

No	意見の概要	宇治市の考え方	素案への 反映
<b>交通バリアフリー全体構想改訂版全体に関すること</b>			
1	交通バリアフリー全体構想とは補助金の裏付けがないと計画に載せないのでしょうか。まずは計画を立てて、そして実現するために財源をどうするのかを考えるのが本来ではないでしょうか。	この度の全体構想改訂版（素案）につきましては、国の基本方針に基づき、できる限り市内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しました。 そして、それを実現するための手法として、事業者及び関係機関と協議が整い基本構想の策定が見込める地区について重点整備地区とし、駅については、国のバリアフリー化補助金の活用を考えています。それ以外の地区については、具体的な整備手法や財源について、今後検討してまいります。	記述有
2	平成32年度までにできない事業は、中長期的に取り組むとあるが、中長期の目標年度はありますか。	全体構想では国の基本方針に基づき、目標年度を平成32年度としており、それまでにできない事業の目標年度は現時点では持ち合わせておりません。しかし、平成32年度以降も引き続き、バリアフリー化の推進に取り組んでいきたいと考えておりますことから、「中長期的に取り組む」としてあります。	無し

地区分類に関すること			
3	小倉駅周辺地区について、今の全体構想にはJR小倉駅が地区に含まれていないが、今回の見直しでは地区に含まれている。理由は何か？	<p>全体構想策定当初は、当時の国の基本方針に基づき特定旅客施設12駅（乗降客数5,000人以上またはそれと同等以上の駅）を対象に計画を策定したためJR小倉駅は対象外となっていました。しかし、新たな国の基本方針では乗降客数が3,000人以上の旅客施設が対象となったため、改訂版では、市内14全ての駅を対象に検討しました。</p> <p>以上のことから、本編P4「全体構想改訂の背景と目的」の本文中に「<b>当時の国の基本方針に基づき特定旅客施設である12駅を対象に市内を7地区に分類して～</b>」と文章を追加します。</p> <p>また、本編P10「(1)市内の旅客施設」の本文中「～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。」を「<b>～3,000人以上の乗降があります。</b>」に修正し、語句説明に特定旅客施設の詳細を記述します。</p>	修正有
地区選定に関すること			
4	小倉駅周辺地区について、なぜ、国の補助金の活用が困難という理由から重点整備地区にしなかったのか。	<p>小倉駅周辺地区につきましては、近鉄小倉駅の駅構内はすでにバリアフリー化が実施され、整備済みとされていること、地下通路の整備については駅構外でありますことから、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や地下通路の浸水対策などの課題があり、重点整備地区に入れることは困難と判断しました。</p> <p>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ことから、「駅の利便性向上等を検討する地区」としました。</p> <p>なお、わかりやすくするため本編P21小倉駅周辺地区の本文中に、「<b>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、</b>」と文章を追加します。</p> <p>また、市では近鉄小倉駅周辺地域の浸水対策として、浸水原因となっていた排水路の改修やバイパス水路の整備など多様な取り組みを実施しております。また西宇治地域の広域的な浸水対策として公共下水道(洛南処理区)雨水施設整備事業にも取り組んでおります。</p>	修正有
5	小倉駅周辺地区について、なぜ、地下道の浸水対策などの課題があるという理由から「重点整備地区」にしなかったのか。浸水対策こそ先行して実施することは、行政の責任では？		
6	小倉駅周辺地区は、なぜ事業者・関係機関との協議が整う見込みがないので「重点整備地区」とはせずに、「駅の利便性向上等を検討する地区」とするのか、説明が必要ではないでしょうか。		
7	近鉄小倉駅だけがバリアフリー化の目途もないのは納得できません。		

8	近鉄小倉駅のバリアフリー化が終わっているのか、終わっていないのかよくわからない。	近鉄小倉駅に関しましては、バリアフリー新法に基づくバリアフリー化は完了しています。わかりやすくするため、P10の「(2)旅客施設のバリアフリー化状況」に「14駅のうち、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は赤枠の4駅です」と文章を追加します。	修正有
9	木幡駅周辺地区を重点整備地区に選定しているのは良いことだ。	重点整備地区に選定した地区につきましては、今後、基本構想を策定し、バリアフリー化を進めてまいります。	無し
<b>整備方針に関すること</b>			
10-1	JR六地蔵駅のバリアフリー化に伴い、駅前広場にバスのロータリーをつくりバス停を整備してください。現状のバス停は交差点や信号のない横断歩道を渡る必要がある。	六地蔵駅周辺地区におきましては、JR複線化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であること、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ることから「駅の整備を推進する地区」としています。 今後、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、駅のバリアフリー化を進めるとともに駅前広場などについても検討していきたいと考えております。 いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。	無し
10-2	JR六地蔵駅のバリアフリー化に伴い、駅からイトーヨーカドーまで続く空中歩道を整備してください。後を絶たない歩行者の危険な横断がなくなると思います。		
10-3	JR六地蔵駅のバリアフリー化に伴い、京阪六地蔵駅とJR六地蔵駅の駅間通路(地下通路もしくは地上の場合は、屋根付)を整備してください。		
11	JR木幡駅の東側にも駅改札口を設けてほしい。	今回のバリアフリー新法に基づく全体構想改訂版(素案)では、既存の駅舎や周辺道路等のバリアフリー化を主な目的としており、JR木幡駅につきましては、駅構内のバリアフリー化に取り組みたいと考えております。 いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。	無し
12	木幡駅周辺地区については、特にJRと京阪の駅間に歩道整備を切に願います。	全体構想改訂版(素案)では、木幡駅周辺地区を重点整備地区に選定しております。今後、重点整備地区に選定された地区につきましては基本構想を策定する中で、駅や駅周辺の道路等について、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、実施可能なバリアフリー化事業等を検討します。	無し
13	黄檗駅周辺地区においては、単に駅をバリアフリー化しても開かずの踏切で東西が分断されたままです。駅南の踏切も自衛隊前の踏切も京阪とJRを越えないといけない踏切で高齢者や乳幼児等にはとても厳しい。 JR黄檗駅を高架化し駅西側にも出入りできるようにし、自由な連絡通路が黄檗地域のバリアフリー化には必要不可欠だと思います。	現在、全体構想改訂版(素案)では、黄檗駅周辺地区を重点整備地区に選定しております。今後、重点整備地区に選定された地区につきましては基本構想を策定する中で、駅や駅周辺の道路等について、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、実施可能なバリアフリー化事業等を検討し、既存の駅や駅周辺道路等のバリアフリー化に取り組みたいと考えております。 いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。	無し

14-1	<p>黄檨駅周辺地区について、ＪＲ黄檨駅 - 京阪黄檨駅の乗り換えを目的としたとき、歩道が狭小なうえに歩車の分離がされていない踏切の横断が必要となり、不安全かつ不便であります。</p> <p>京阪黄檨駅バリアフリー化が完了しているとされていますが、ホームが大きくカーブした線路に面した構造のため、列車の接近に気付くのが遅れ、人身事故の危険性が払拭されません。また、カーブしているため列車とホームに隙間が生じ、視覚障害者や車椅子、ベビーカーにとっては危険性が大変大きいと感じます。</p> <p>ＪＲ黄檨駅については、駅のホームの幅が非常に狭く、駅利用者は多くの注意を払う必要があります。また駅前ロータリーは狭小で、段差が所々で目立ちます。ともに抜本的な整備が必要と推察します。</p> <p>これら黄檨駅周辺地区の様々な課題を解決するために、現在の京阪黄檨駅をＪＲ黄檨駅と並行する位置に移動させ、２社及び２駅共同の駅ビルを建設し、橋上駅舎方式もしくは地下駅舎方式により一体化させることは考えられませんか。ＪＲ宇治駅と京阪宇治駅は約１km離れており、両社の黄檨駅を相互乗換駅として新たに機能できれば旅客等の利便性も高まると存じます。</p>	<p>黄檨駅周辺の道路では歩道が狭小な区間があり、府道京都宇治線や市道宇治五ヶ庄線では道路拡幅事業が進められています。</p> <p>現在、全体構想改訂版（素案）では、黄檨駅周辺地区を重点整備地区に選定しております。今後、重点整備地区に選定された地区につきましては基本構想を策定する中で、駅や駅周辺の道路等について、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、実施可能なバリアフリー化事業等を検討し、既存の駅や駅周辺道路等のバリアフリー化に取り組みたいと考えております。</p> <p>いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p>	無し
14-2	<p>地上駅舎方式の場合は、３階もしくは４階建ての駅ビルを建設し、駅ビル内には、テナントスペース及び東西間の自由連絡通路を設け、東西には駅前ロータリーの整備を行う。東側駅前ロータリーでは、拡張を前提に抜本的な整備を行い、それに伴い移転を余儀なくされた店舗については、駅ビルに優先的に入ってもらう。なお、西側出入口とロータリーの建設に必要な用地確保のため、西側の住民の方には移転の要請は避けられないと考えます。次に駅の南北にある踏切については、まず北側の踏切を歩車分離を前提に拡幅し、時間一方通行を解消し、車両の相互通行を可能とし、南側の踏切については自転車歩行者専用道路とする。</p>		
14-3	<p>地下駅舎方式の場合は、両社の線路を木幡付近から京滋バイパス付近まで地下化し、地下共同駅舎を現在のＪＲ黄檨駅の直下付近とする。これにより、地下化した区間の踏切が除去され、東西交通の安全性と利便性が向上するとともに、現在の駅舎跡地に新たなロータリーや、周辺店舗を集約したテナント類に関する建物の新設も期待できます。</p>		
14-4	<p>ＪＲ黄檨駅単体のバリアフリー化を目指すのではなく、黄檨地区全体のバリアフリー化を勘案され、一から「新・黄檨駅」を新造する感覚を持って取り組みれば、地域住民・交通事業者はもとより、旅客者等に多くのメリットがあり、好影響が見込まれます。</p>		

15	近鉄小倉駅では、電車に乗れば行きか帰りのどちらかで必ず地下通路を通らなければなりません。地下通路は、近鉄の利用者だけでなく小倉地域の東西通路としても多くの人が利用しています。地下通路のバリアフリー化は切実です。	近鉄小倉駅は、バリアフリー新法の基準に基づいた駅のバリアフリー化は完了していますが、近鉄小倉駅の地下通路は、バリアフリー化に課題があります。  駅前広場の整備など、まちづくりの課題を含め、駅のさらなる利便性向上を目指すという考え方が必要であると認識しており、総合的に改善方策を検討する必要がありますことから、「駅の利便性向上等を検討する地区」としました。	無し
16	近鉄は小倉駅のバリアフリー化が済んだと言っているようですが、宇治市はどのように認識しているのでしょうか。		無し
17	以前は駅ホームの南側に構内踏切があり、それが廃止されて近鉄が東西を結ぶ地下通路をつくったので、近鉄が「地下通路は駅の施設ではなく、改札口からホームまでのバリアフリー化は完了している」というのは、昔を知っている地域住民として納得できません。地下通路は駅と一体のものとして、近鉄とよく協議をして、バリアフリー化に取り組むべきです。	近鉄小倉駅は、バリアフリー新法の基準に基づいたバリアフリー化が完了いたしておりますことから、バリアフリー新法の枠組みでの対応は難しいのが実情です。 また、駅前広場の未整備など、まちづくりの課題を含め、総合的に改善方策を検討する必要がありますことから、「駅の利便性向上等を検討する地区」としてあります。引き続き近鉄を含め、関係機関等と協議しながら、駅周辺のまちづくりについて取り組みます。	無し
18	近鉄小倉駅並びに小倉駅周辺地区は、平成17年度に策定された全体構想では、バリアフリー化の必要度が一番高いとされたが、10年も経とうとしているにもかかわらず地下通路はそのままです。そして今年度の見直しで、今度こそと期待していたが、「構内スロープの改良」、「駅への移動経路上に段差はなく、反対側ホームへは、北側踏切を経由して移動可能」だから駅のバリアフリー化は、整備済みとのことですが、狐につままれたような話です。「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」とは、ということなのか説明が必要です。	平成17年度全体構想策定時では近鉄小倉駅については基準を満たしていないスロープがありましたことから、バリアフリー未整備の駅であり、乗降客数の多い駅であったことなどから必要度についても高い評価となりました。その後、平成20年度にスロープ改良やトイレの改修等が実施されたことにより、このたびの改訂版ではバリアフリー新法の基準に基づいたバリアフリー化は完了している駅となりました。しかし、近鉄小倉駅の地下通路は、バリアフリー化に課題があります。駅のさらなる利便性向上を目指すという考え方が必要であると認識しており、また、駅前広場の未整備など、まちづくりの課題を含め、総合的に改善方策を検討する必要がありますことから、「駅の利便性向上等を検討する地区」としました。	無し
19	近鉄小倉駅の地下通路の利用状況を市は把握し、また毎年のようにバリアフリー化への要望書が出されていることも考え合わせれば、「駅周辺と合わせての整備」云々の発想そのものが難癖をつけているとしか言いようがありません。利用者数最多の箇所のバリアフリー化の計画も示せないということは、恥ずかしいことではありませんか。	現時点では具体的な整備案は持ち合わせていませんが、今後関係機関等と協議しながら検討してまいります。	無し