

令和 8 年 4 月 2 8 日
建設・水道常任委員会資料
都市整備部都市計画課

近鉄小倉駅周辺地区における都市計画道路の変更について

報告事項 1

近鉄小倉駅周辺地区における都市計画道路の変更について

近鉄小倉駅周辺地区における都市計画道路の変更について、次のとおり報告するものです。

令和 8 年 4 月 28 日提出

宇治市長 松村 淳子

都市計画図書(素案)【京都府決定】

宇治都市計画道路の変更（京都府決定）（素案）

計 画 書

京都府

理由書

都市計画道路 3・6・5 号八幡荘宇治線については、当初の都市計画決定以降、沿道の土地利用が進展していることに加え、人口減少、少子高齢化が進行する中、沿道の近鉄小倉駅周辺地区では、大型商業施設の閉鎖が相次ぐなど、社会情勢が大きく変化してきている。

こういった社会情勢に対応するため、近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想に示す新たなまちづくりの方針をふまえ、都市基盤施設としてのあり方を総合的に見直す必要が生じたため変更するものである。

宇治都市計画道路の変更（京都府決定）

1. 都市計画道路中 3・6・5号八幡荘宇治線を 3・6・32号八幡荘伊勢田線及び 3・6・33号宇治小倉線に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造			備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員		地表式の区間における鉄道等との交差の構造
幹線街路	3・6・32	八幡荘伊勢田線	宇治市 伊勢田 町毛語	久御山町 北川顔 馬場崎野		約 5,280m	地表式	2車線	8m	自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差 5箇所	宇治市（約 1,340m） 久御山町（約 3,940m）
	3・6・33	宇治小倉線	宇治市 宇治 戸ノ内	宇治市 小倉町 神楽田		約 1,500m	地表式	2車線	10m	幹線街路と平面交差 2箇所	

「位置、区域及び構造は計画図表示のとおり」

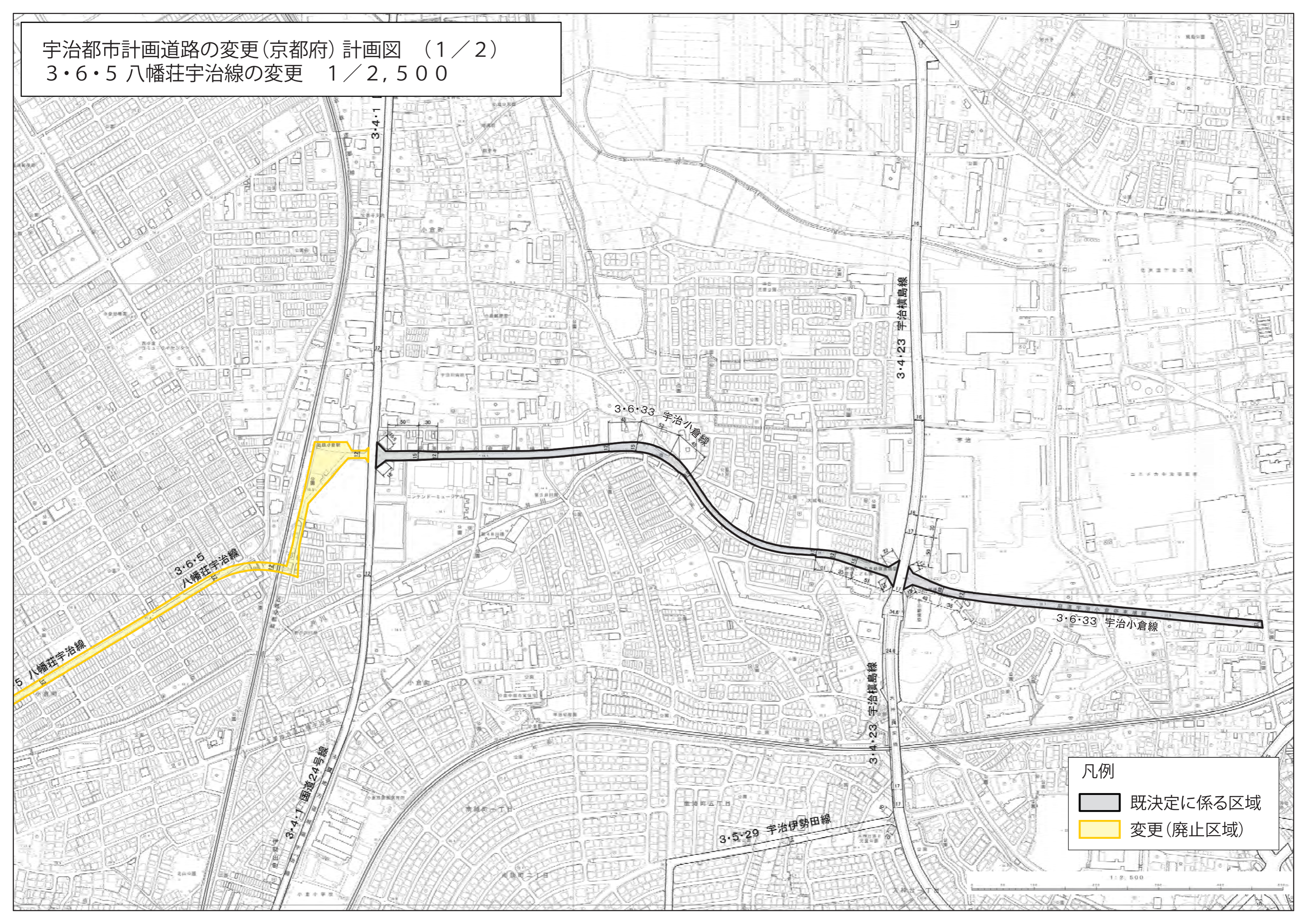
理 由

本都市計画は、近鉄小倉駅周辺地区のまちづくりの進展に伴い、構造的課題等により長期間未整備となっている都市計画道路 3・6・5号八幡荘宇治線について、土地利用や交通状況の変化を踏まえた見直しをすることで、現在および将来のまちづくり方針との整合を図るものである。

新 旧 対 照 表

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造		
旧	幹線街路	3・6・5	八幡荘宇治線	宇治市 宇治 戸ノ内	久御山町 北川顔 馬場崎野		約 7,960m	地表式	2車線	8m	近畿日本鉄道(株)京都線と平面交差 自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差7箇所	
		なお、宇治市小倉町神楽田地内に約 2,800 m ² の近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。										
新	同上	3・6・32	八幡荘伊勢田線	宇治市 伊勢田町 毛語	久御山町 北川顔 馬場崎野		約 5,280m	地表式	2車線	8m	自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所	宇治市(約 1,340m) 久御山町(約 3,940m)
		3・6・33	宇治小倉線	宇治市 宇治 戸ノ内	宇治市 小倉町 神楽田		約 1,500m	地表式	2車線	10m	幹線街路と平面交差2箇所	

宇治都市計画道路の変更(京都府) 計画図 (1/2)
3・6・5 八幡荘宇治線の変更 1/2,500



3・6・5 八幡荘宇治線

3・6・33 宇治小倉線

3・4・23 宇治樺島線

3・6・33 宇治小倉線

3・4・23 宇治樺島線

3・5・29 宇治伊勢田線

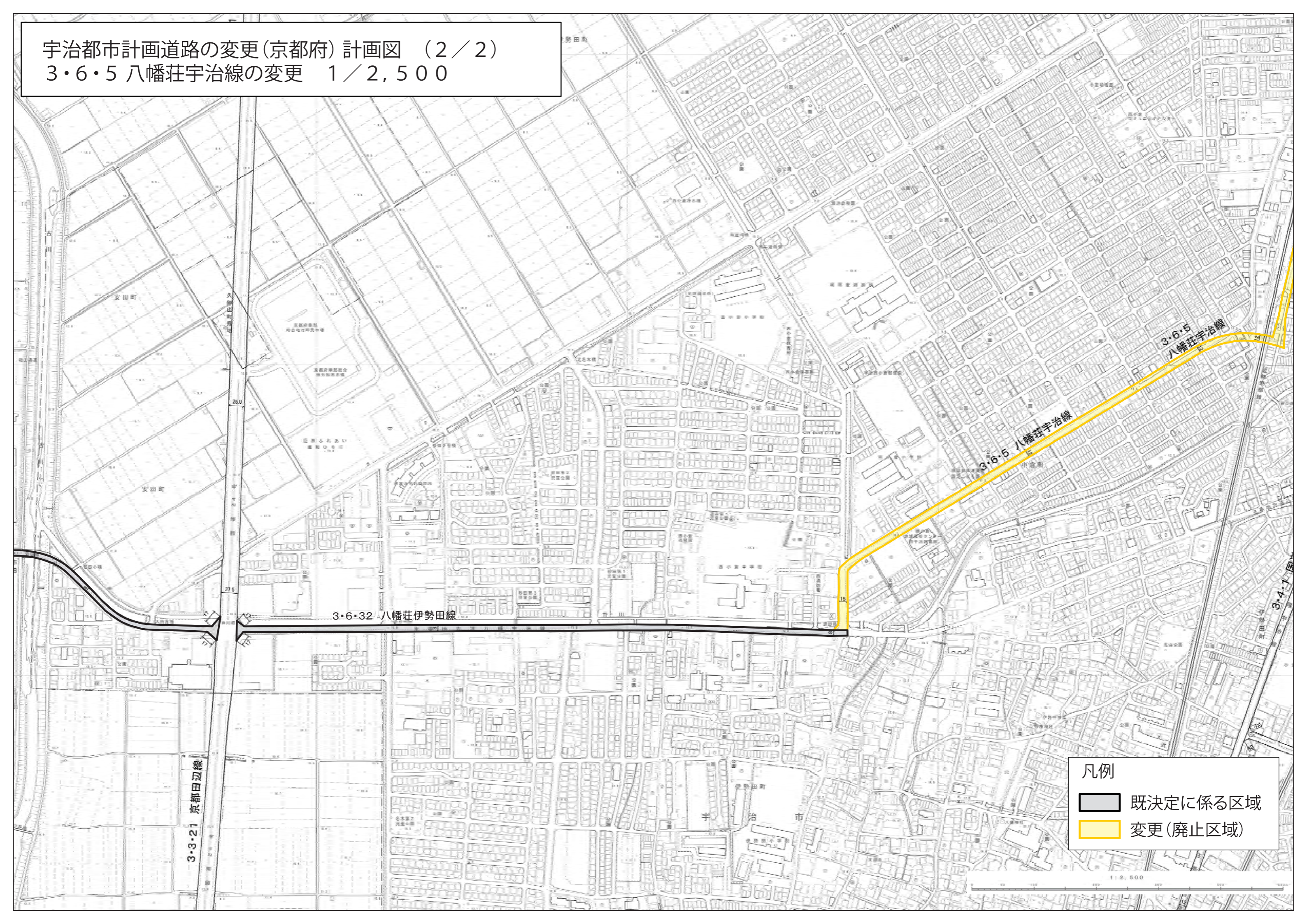
3・4・1 国道24号線

凡例

- 既決定に係る区域
- 変更(廃止区域)

1:2,500

宇治都市計画道路の変更(京都府) 計画図 (2/2)
3・6・5 八幡荘宇治線の変更 1/2,500



- 凡例
- 既定に係る区域
 - 変更(廃止区域)

都市計画図書(素案)【宇治市決定】

宇治都市計画道路の変更（宇治市決定）（素案）

計 画 書

宇治市

理由書

本都市計画は、都市計画道路 3・6・5 号八幡荘宇治線の都市計画変更と合わせ、近鉄小倉駅東口における土地区画整理事業等のまちづくりの方針と整合を図りつつ、駅前の拠点としての都市基盤の整備を促進するために決定するものである。

周辺道路網と整合した適正な規模・形状の都市計画道路 3・4・1 1 9 号小倉駅前広場線を都市計画決定することで、地区の玄関口にふさわしい駅まち空間を創出するとともに、交通結節機能を効率的に集約し、安全かつ快適な歩行者空間を確保することで、良好な都市環境の創出と交通環境の改善を図る。

宇治都市計画道路の変更（宇治市決定）

1. 都市計画道路に3・4・119号小倉駅前広場線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・119	小倉駅前広場線	宇治市 小倉町 神楽田	宇治市 小倉町 神楽田		約 250m	地表式	2車線	18m	幹線街路と平面交差1箇所	
	なお、宇治市小倉町神楽田地内に約 2,800 m ² の近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。										

「位置、区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

本都市計画は、近鉄小倉駅周辺地区のまちづくり方針との整合を図り、駅前にふさわしい空間形成と交通結節機能の向上を目的として、都市計画道路3・4・119号小倉駅前広場線を都市計画決定するものである。

新 旧 対 照 表

	種別	名称		位置			区域	構造				備考
		番号	路線名	起点	終点	主な 経過地	延長	構造 形式	車線 の数	幅員	地表式の区間における 鉄道等との交差の構造	
旧 (参考)	幹線街路	3・6・5	八幡荘宇治線	宇治市 宇治 戸ノ内	久御山町 北川顔馬 場崎野		約 7,960m	地表式	2車線	8m	近畿日本鉄道(株)京都線と平面交差 自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差7箇所	
新	同上	3・4・199	小倉駅前広場線	宇治市 小倉町 神楽田	宇治市 小倉町 神楽田		約 250m	地表式	2車線	18m	幹線街路と平面交差1箇所	
		なお、宇治市小倉町神楽田地内に約 2,800 m ² の近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。										

宇治都市計画道路の決定(宇治市)計画図 (1/1)
3・4・119 小倉駅前広場線の決定 1/2,500



(旧)3・6・5(幡荘宇治線(京都府決定))

3・4・119 小倉駅前広場線(宇治市決定)

3・6・33 宇治小倉線(京都府決定)

3・4・23 宇治横島線

3・4・23 宇治横島線

3・6・33 宇治小倉線(京都府決定)

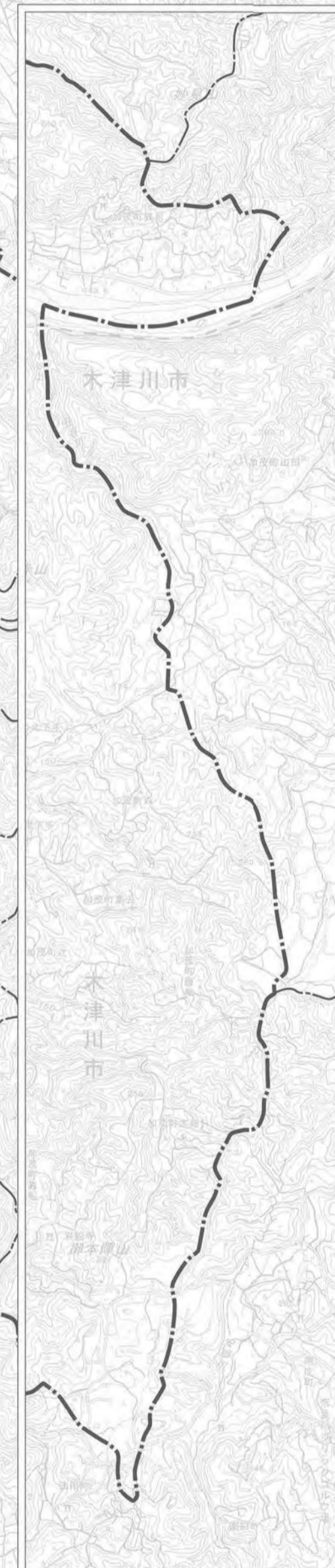
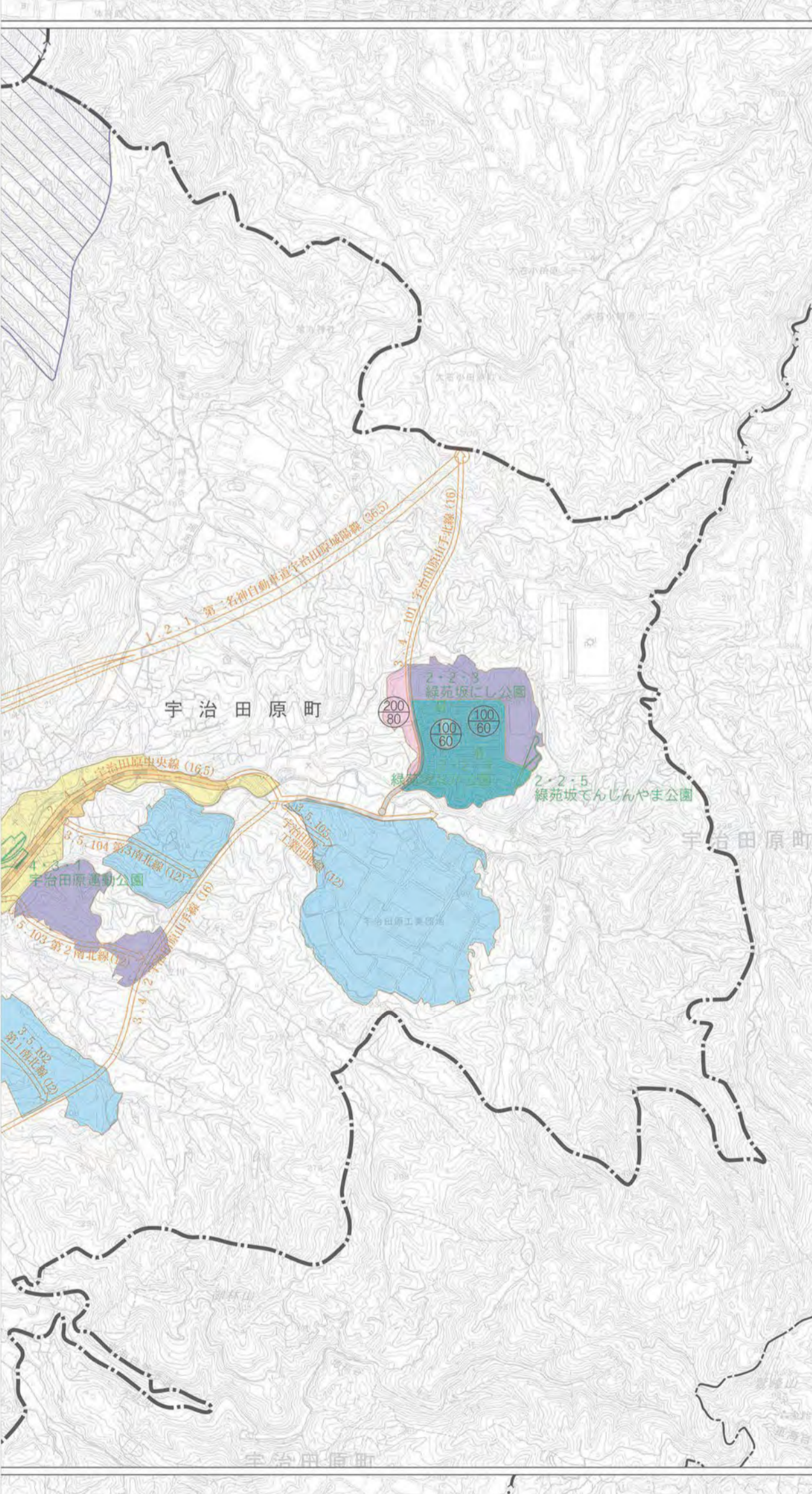
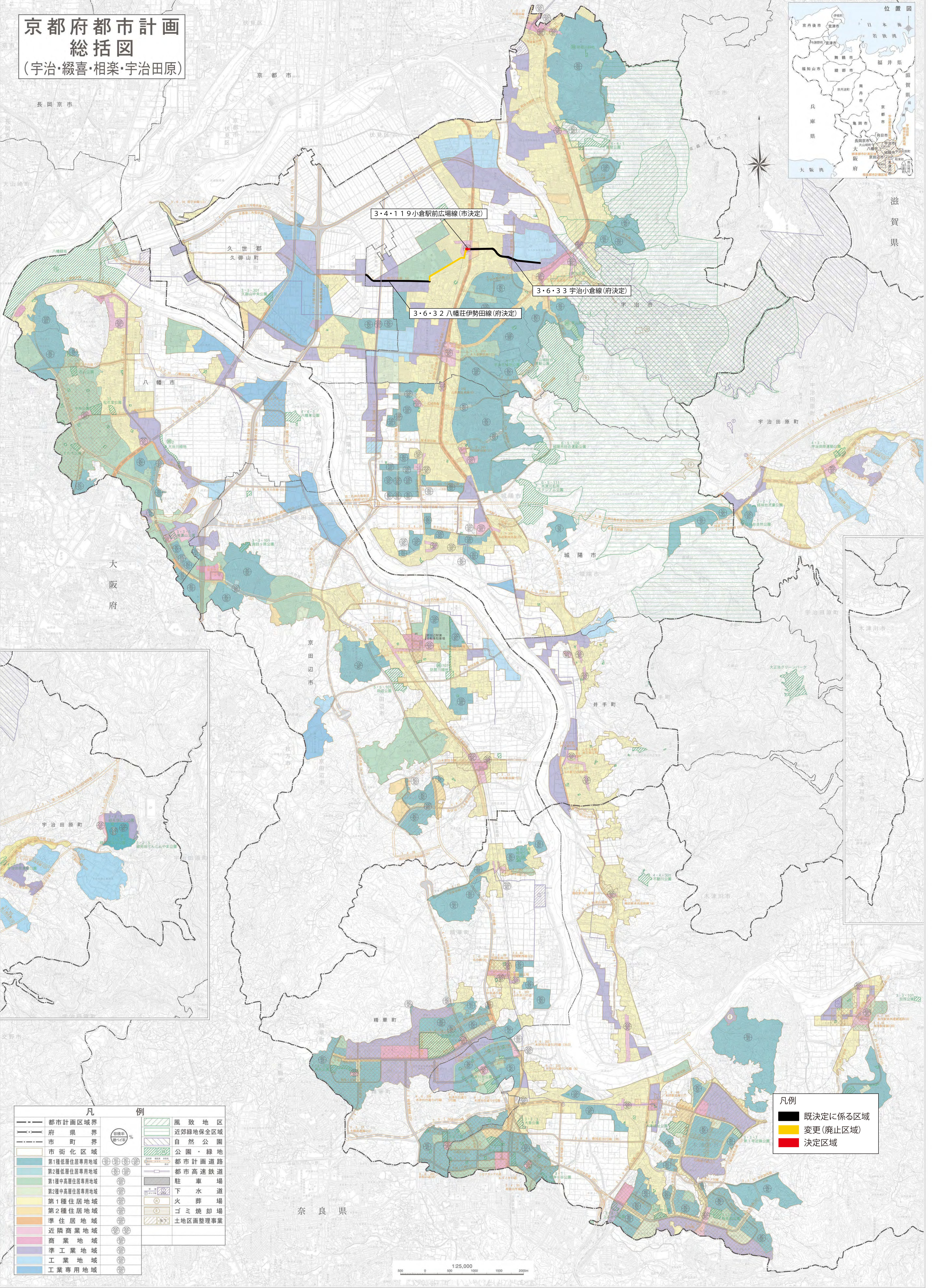
3・5・29 宇治伊勢田線

- 凡例
- 既決定に係る区域
 - 変更(廃止区域)
 - 決定区域

1:2,500

この図面は一般図であるから詳細は府及び各市町の縦覧用図面を参照のこと。

京都府都市計画
 総括図
 (宇治・綴喜・相楽・宇治田原)



凡 例	
都市計画区域界	風致地区
府 界	近郊緑地保全区域
市 町 界	自然公園
市街化区域	公園・緑地
第1種低層住居専用地域	都市計画道路
第2種低層住居専用地域	都市高速鉄道
第1種中高層住居専用地域	駐 車 場
第2種中高層住居専用地域	下 水 道
第1種住居地域	火 葬 場
第2種住居地域	ゴミ焼却場
準住居地域	土地区画整理事業
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	

凡 例	
既決定に係る区域	
変更(廃止区域)	
決定区域	

1:25,000
 0 500 1000 1500 2000m

近鉄小倉駅周辺地区における都市計画道路の変更について

目次

1. 近鉄小倉駅周辺のまちづくりと都市計画道路

- (1) 駅周辺まちづくりの方向性
- (2) 駅周辺における東西移動の円滑化
- (3) 駅東口のまちづくり
- (4) 八幡荘宇治線の見直しの考え方

2. 路線の概要

- (1) 八幡荘宇治線
- (2) 近鉄小倉駅前広場

3. 八幡荘宇治線の見直しについて

- (1) 見直し目的
- (2) 見直し内容
- (3) 見直し結果

4. 近鉄小倉駅前広場の見直しについて

- (1) 見直しの方針
- (2) 見直し内容と結果

5. 都市計画の決定と変更

- (1) 概要
- (2) 八幡荘宇治線の変更(京都府決定)
- (3) 小倉駅広場線の決定(宇治市決定)

6. スケジュールについて

1. 近鉄小倉駅周辺のまちづくりと都市計画道路

(1) 駅周辺まちづくりの方向性(R4.3基本構想)

- ① 近鉄小倉駅周辺地区は、市内の代表的な商業集積地であるが、近年、駅周辺の商業施設の閉鎖や解体などもあり、**まちの活力が低下**
- ② 駅周辺では、東西をつなぐ**地下通路**のバリアフリー化が未実施で、**駅前広場も未整備**のため、交通の円滑な流れや歩行者の安全な動線が確保されていない

- ▶ まちの中心となる駅周辺整備を進めることにより、更なる発展、人を集める**新たな魅力の創出**を図るとともに、他拠点との魅力の共有や連携を図るなど、新しい特色を持った拠点を目指す
- ▶ **駅前街区を再編集**するとともに駅東西における歩行者移動の円滑化や**交通結節点**にふさわしい**都市環境**に改善することで、魅力的な駅まち空間を創出する


(2) 駅周辺における東西移動の円滑化(R4.3基本構想)

- ① 近鉄小倉駅周辺地区のまちづくりは、過去より近鉄京都線を「**連続立体交差化**」し、鉄道による東西の地域分断改善と自動車、歩行者の移動円滑化を図ってきた。
- ② 令和4年3月に策定した「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想」では、市民意見も踏まえ、連続立体交差事業は、事業効果は大きいですが、経済性や事業期間を鑑みて、現状のまちが抱える課題を早期に解決し得る手法ではないと判断し、駅周辺における歩行者の東西移動を円滑化する現実的な方策として、連続立体交差ではなく、「**跨線自由通路**」の検討を進めていくこととした

- ▶ 連続立体交差を前提としたまちづくりからの**転換**

1. 近鉄小倉駅周辺のまちづくりと都市計画道路

(3) 駅東口のまちづくり(R7.3基本計画)

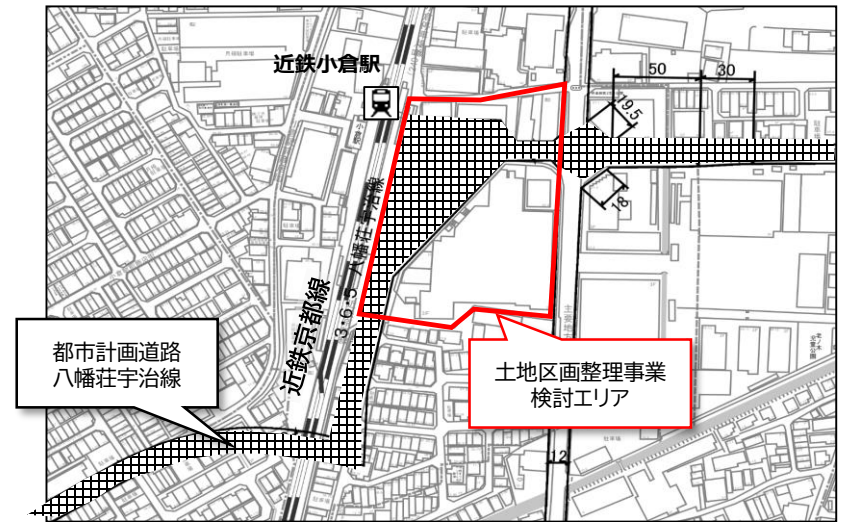
- ① 近鉄小倉駅東口には近鉄京都線を横断する形で昭和32年に都市計画決定された都市計画道路(八幡荘宇治線)が存在。古い都市計画決定であり、その**配置・形状等**について見直しが必要 
- ② 令和7年3月に策定した「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画」で、駅東口に関する整備方針として、以下をとりまとめ

>事業手法：**土地区画整理事業**

- ・土地区画整理事業を都市計画決定し、駅前街区を再編集することで、公共施設の整備・改善を図るとともに、民間活力によるにぎわいの創出や都市環境の改善、魅力的な駅まち空間を創出する

>都市計画の点検：**都市計画道路の見直し**

- ・駅東口の駅前広場を含む、八幡荘宇治線の必要性、代替性を考慮して実現性について検討



- ▶ 土地区画整理事業の検討エリアと八幡荘宇治線が**重複**
- ▶ 駅周辺まちづくりの方針と整合した**都市計画道路の見直し**が必要

1. 近鉄小倉駅周辺のまちづくりと都市計画道路

(4)八幡荘宇治線の見直しの考え方

① 古い都市計画決定であることによる課題

> 昭和32年に都市計画決定された八幡荘宇治線は、特に近鉄京都線の横断部にて、現行法で求められる**道路機能を満たしていない**ことや、整備を進める場合は軌道の平面交差による**新たな踏切の設置**が必要となるなど、このままの配置形状では実現が極めて困難であり、長期間にわたり未着手となっている



① 軌道横断部の整理



八幡荘宇治線の課題

② 地区レベルのまちづくりを誘導する都市計画道路として

> 土地区画整理事業をはじめとした近鉄小倉駅周辺地区まちづくりの事業化に伴い、本市西宇治地域(小倉地域)における**交通環境の改善**および**良好な都市環境の創出**を図る

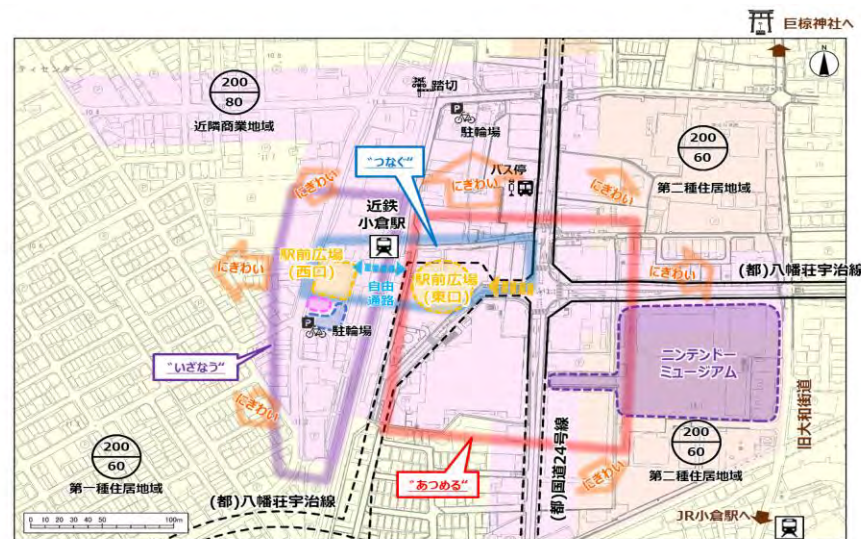


② まちづくりのコンセプトを踏まえた駅前広場形状の見直し

> 近鉄京都線を東西に横断する広域の都市計画道路として、未整備箇所を含む区間について、計画内容の整理が必要



③ 路線全体の再評価



駅周辺整備イメージと都市計画道路

2. 路線の概要

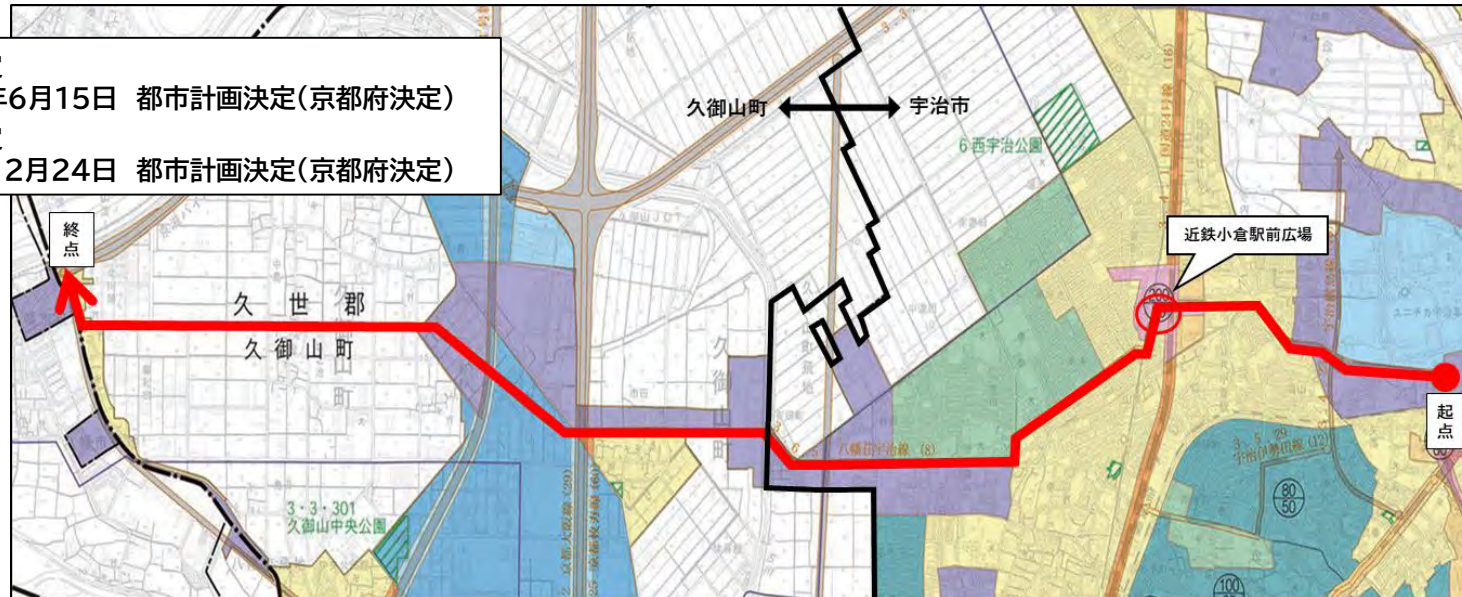
都市計画道路とは

- ▶都市の将来像の実現や円滑な都市交通の確保、良好な都市環境の形成を目的として、都市の骨格を形成する主要な都市施設として都市計画に定められる道路
- ▶都市計画法第11条に規定される都市施設の一つであり、位置、区域、幅員等を都市計画により定め、路線の広域性等に応じて都道府県又は市町村が都市計画決定を行う

(1) 八幡荘宇治線

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・6・5	八幡荘宇治線	宇治市 宇治 戸ノ内	久御山町 北川顔 馬場崎野		約7,960m	地表式	2車線	8m	近畿日本鉄道(株)京都線と平面交差 自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差7箇所	
	なお、宇治市小倉町神楽田地内に約2,800㎡の近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。										

- 当初決定
昭和32年6月15日 都市計画決定(京都府決定)
- 最終決定
令和6年12月24日 都市計画決定(京都府決定)



八幡荘宇治線の位置図

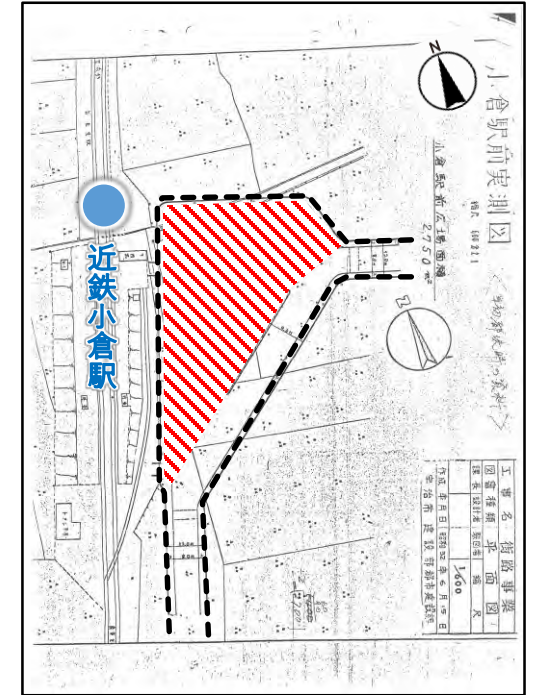
2. 路線の概要

(2) 近鉄小倉駅前広場

種別	名称		位置		区域 延長	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点		主な 経過地	構造 形式	車線 の数	幅員		地表面式の区間における 鉄道等との交差の構造
幹線街路	3・6・5	八幡荘宇治線	宇治市 宇治 戸ノ内	久御山町 北川顔 馬場崎野		約7,960m	地表式	2車線	8m	近畿日本鉄道(株)京都線と平面交差 自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差7箇所	
なお、宇治市小倉町神楽田地内に約2,800㎡の近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。											



都市計画道路整備状況図(R8.4現在)



近鉄小倉駅前広場当初決定図(S32.6.15)

3. 八幡荘宇治線の見直しについて

(1) 見直しの考え方

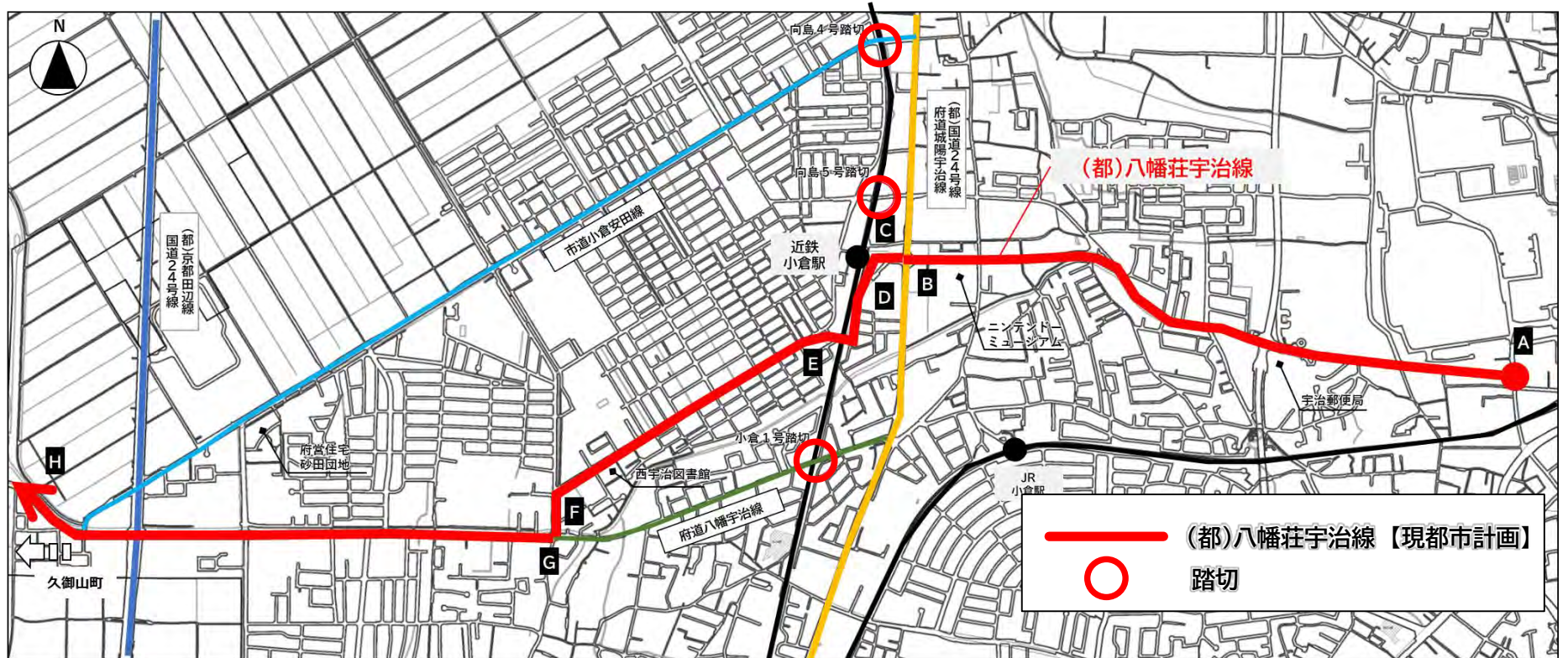
P5 ① 軌道横断部の整理、③ 路線全体の再評価

都市計画道路の見直し

必要性

実現性

見直しによる影響



3. 八幡荘宇治線の見直しについて

(2) 見直し内容

▶対象区間

見直しの対象区間は、整備済箇所を含めた下記の区間とし、これを「見直し対象区間」とする

▶見直し対象区間の評価

見直し対象区間（以下、本区間）の評価については、「京都府都市計画道路網見直し指針（平成18年7月）」等を参考に以下の3つの視点で本区間を評価する



見直し対象区間

1) 必要性

京都府および宇治市の総合計画や都市計画マスタープランや近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画など、**上位計画**等での**位置づけ**を確認することに加え、**周辺道路の状況**などを総合的に勘案し、その必要性を評価する

2) 実現性

公共施設や歴史的・文化的資源との重複の有無、街並み・**地域コミュニティの維持**といった観点から、大きな支障や影響が生じないかを確認する

3) 見直しによる影響

将来交通量推計手法に基づき、本区間の鉄道横断箇所が未整備の場合の将来交通量等を算出し、周辺道路への影響をする

3. 八幡荘宇治線の見直しについて

評価(凡例)	
○	必要性の評価項目の機能を有している場合
—	必要性の評価項目の機能を有していない、または、代替可能である場合

1) 必要性

必要性の評価項目	項目	評価概要	評価
	将来都市構造の形成	本区間は、「宇治市都市計画マスタープラン」における都市の骨格としては位置付けておらず、 都市内の拠点間や都市間を連絡・連携していない。	—
	広域ネットワークの形成	・本区間は、緊急輸送道路ネットワークに 位置づけられていない。 ・近鉄京都線を横断する路線として、地域における広域的な自動車交通を受け持つ 路線機能を有している。	○
	地区レベルのまちづくりの誘導	「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想」では、本区間周辺を「駅西住宅ゾーン」と位置づけ、安全で暮らしやすい住宅地の形成をまちの将来像としていることから 新たな通過交通の誘導を抑制することが望ましい。	—
	公共交通の利便性向上	・本区間がアクセスしている近鉄小倉駅周辺は「宇治市都市計画マスタープラン」において地域拠点と位置づけられており、 アクセスの強化に資する路線機能を有している。	○
	歩行者・自転車の通行環境の確保	・DID区域内であるため、本区間は、「歩行者・自転車の安全で快適な通行環境の確保に資する」 路線機能を有している。	○
	環境空間の形成	・本区間は「宇治市都市計画マスタープラン」において、沿道の環境保全や景観創出に資する路線として 選定されていない。	—
	防災空間の形成	・本区間は重点密集市街地には 該当しない。	—
	施設収容空間の確保	・本区間は、「京都府無電柱化推進計画」において、「優先的に無電柱化を推進する道路」として 位置づけられていない。	—
	都市計画決定理由と現状の整合	・市西部の市街地を貫き中心部と結ぶことで、東西方向の広域交通を適正に処理するとともに、沿道の良好な生活環境の確保を図る上で重要な役割を担う主要な都市軸であるが、その機能については、概ね周辺道路で 代替できる。	—
防災機能－緊急活動機能	・本区間を整備することにより、緊急車両が活動できる地域(範囲)の 拡大はない。	—	
防災機能－緊急輸送道路ネットワーク機能	・本区間は緊急輸送道路と 重複していない。	—	
歩車分離の必要性	・本区間の沿道部には、西小倉地域福祉センターがあるが、その周辺の歩道幅員は確保されており、駅までの歩行動線も 概ね確保されている。	—	
交通機能を代替する道路の検証	【小倉安田線】幅員が概ね12m以上の幅員があり、機能は 代替できる。 【八幡宇治線】幅員が12m以下の幅員であるが、概ねの機能は 代替できる。	—	

見直し対象区間の評価結果	本区間整備による広域ネットワークの形成や公共交通の利便性向上等の視点から、一定の必要性は認められるが、その他の項目も総合的に勘案し、その必要性は、「 低い 」と評価する。
--------------	--

3. 八幡荘宇治線の見直しについて

評 価(凡例)	
大	実現性の課題が多く、影響が大きい場合
—	“大”以外の場合で、影響がない場合

2) 実現性

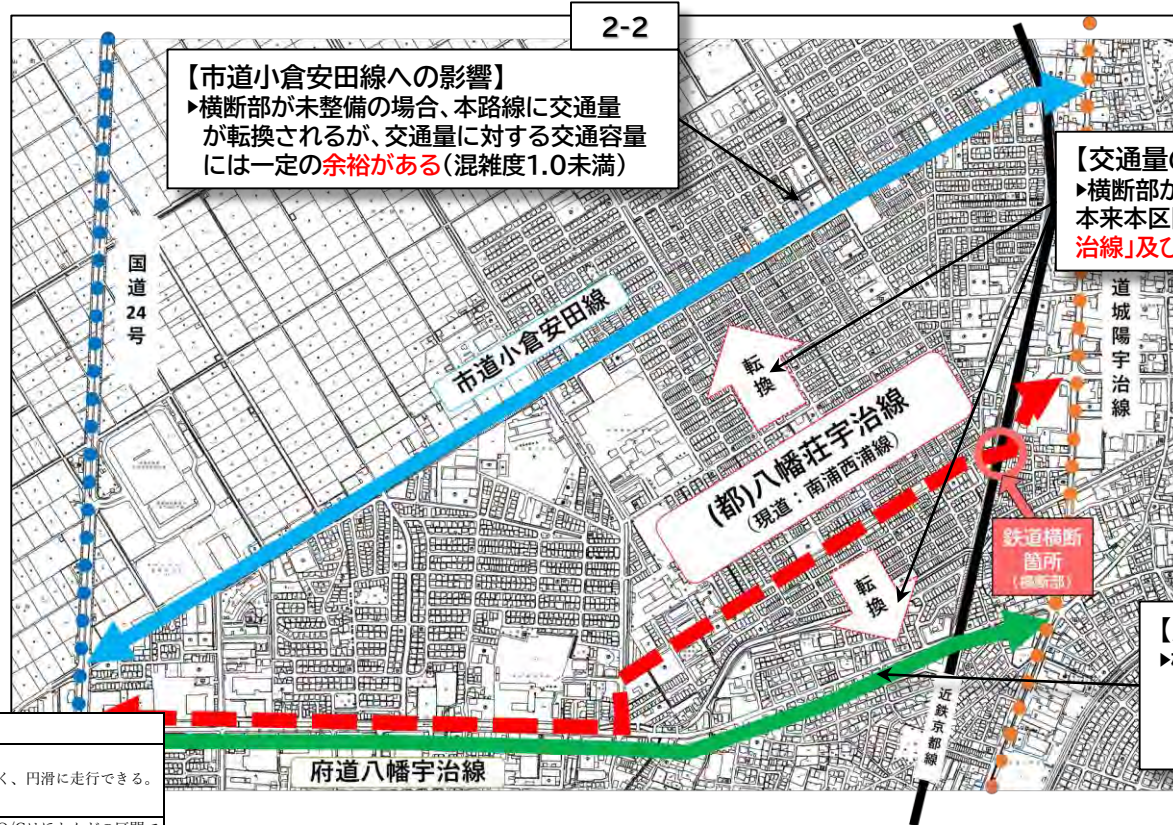
実 現 性 の 評 価 項 目	項 目	評 価 概 要	評価
	公共施設等への影響	駅東口で実施予定である「土地区画整理事業」の箇所と重複しており、まちづくりの方針と 整合が図れていない 。	大
	歴史文化資産や景観資源への影響	本区間の沿道に歴史文化資産や景観資源はないため、 影響はない 。	—
	地域コミュニティ維持への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街や祭祀に利用される施設にも重複しない。 ・鉄道横断部を整備することで、既存住宅地へ大きな影響を与える。 	大
	道路構造物による周辺への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道横断部を計画法線どおり整備する場合、近鉄京都線と平面交差する計画となり、新たな踏切の設置が必要となるが、鉄道事業者において踏切の新設は原則認められていない。 ・昭和32年に当初決定した法線は現行の道路構造基準を満たしておらず、現行基準に適合させて鉄道と平面交差させる場合、現計画より影響範囲が拡大し、周辺への影響が大きくなることが想定される。 	大

見直し対象区間の 評価結果	地域コミュニティ維持への影響や道路構造物による周辺への影響は非常に大きく、まちづくりの方針とも整合が図れていないため、実現性を「 低い 」と評価する。
------------------	--

3. 八幡荘宇治線の見直しについて

3) 見直しによる影響

将来交通量推計等の手法で、鉄道横断箇所(以下、横断部)を整備しない場合の交通量や混雑度、**周辺道路への影響**を確認する。



【市道小倉安田線への影響】
 ▶横断部が未整備の場合、本路線に交通量が転換されるが、交通量に対する交通容量には一定の**余裕がある**(混雑度1.0未満)

【交通量の転換】
 ▶横断部が未整備の場合、横断部を整備する場合に本来本区間が受け持つ交通量は、並行する「**八幡宇治線**」及び「**小倉安田線**」へ概ね転換される

【府道八幡宇治線への影響】
 ▶横断部が**未整備**の場合、本路線に交通量が転換されるが、何時間も混雑が連続するという可能性は**非常に小さい**(混雑度1.25未満)

混雑度の指標

混雑度	交通情報の推定
1.0未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない
1.0 S 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 Q/C はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 S 1.75	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。

出展：道路の交通容量(社団法人 日本道路協会)

※H27年道路交通センサスに基づく「H27現況再現データ」及びR22年を将来目標年度とした「R22将来交通量推計」にて検証

**見直し対象区間の
評価結果**

・将来交通量推計の結果、鉄道横断箇所(横断部)が未整備であっても、転換される道路で交通処理が一定可能であり、本区間を整備しない場合の影響は「**小さい**」と評価する。

1

2-1

2-2

3. 八幡荘宇治線の見直しについて

(3) 見直し結果

項目	評価結果 八幡荘宇治線（見直し対象区間）
必要性	・本区間整備による広域ネットワークの形成や公共交通の利便性向上という視点から、一定の必要性は認められるが、その他の項目も総合的に勘案し、その必要性を「低い」と評価する。
実現性	・地域コミュニティ維持への影響や道路構造物による周辺への影響は非常に大きく、まちづくりの方針とも整合が図れていないため、実現性を「低い」と評価する。
見直しによる影響	・将来交通量推計の結果、鉄道横断箇所(横断部)が未整備であっても、転換される道路で交通処理が一定可能であり、本区間を整備しない場合の影響は「小さい」と評価する。



「八幡荘宇治線の見直し対象区間を廃止する」として都市計画を変更する

※周辺道路の整備は「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画」の整備方針を軸に周辺道路環境等を総合的に勘案し、検討していく

4. 近鉄小倉駅前広場の見直しについて

(1) 見直しの方針

P5 ② まちづくりのコンセプトを踏まえた駅前広場形状の見直し

近鉄小倉駅前広場の見直し(視点)

規模・機能・配置

まちづくりのコンセプト

(2) 見直し内容と結果

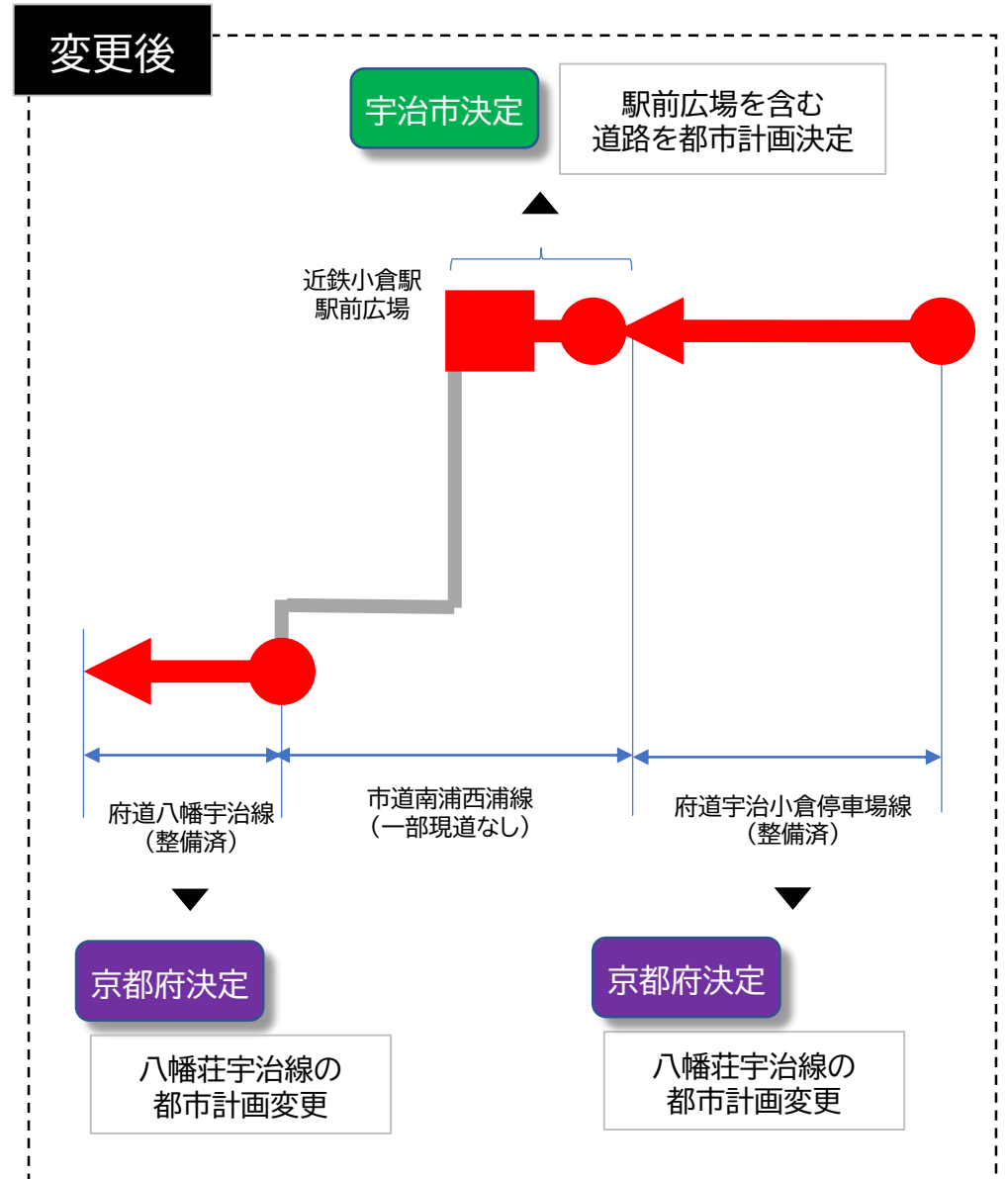
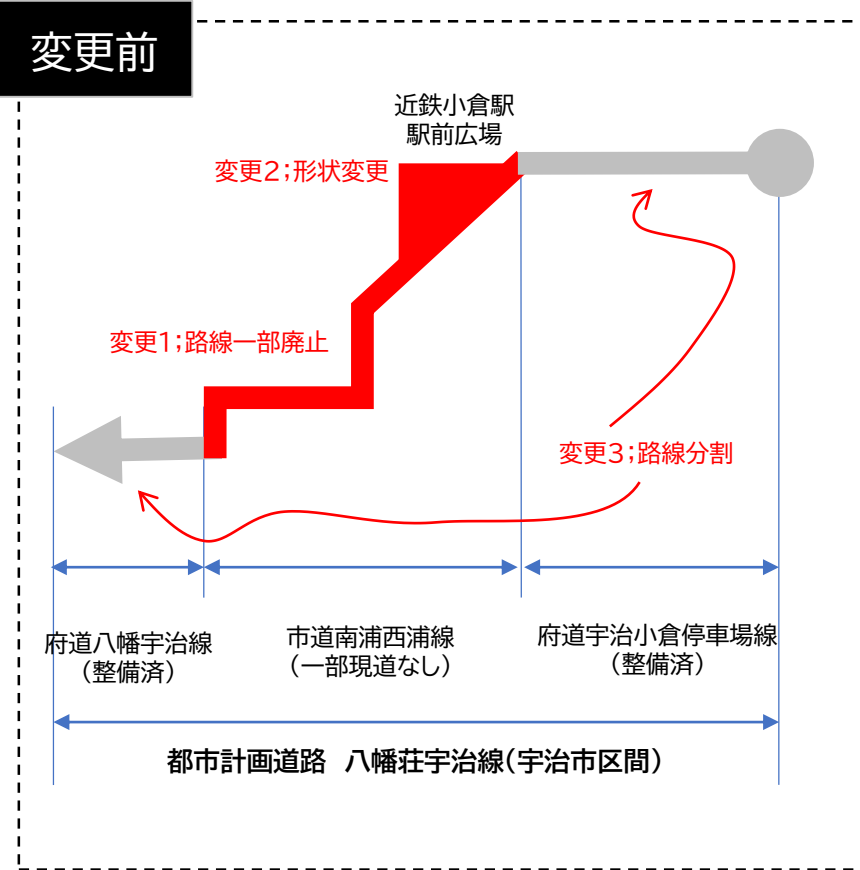
項目	評価結果		参考文献等
規模・機能・形状	規模	設計基準に適合したゆとりのある歩行空間に配慮し、約2,800㎡の駅前広場	・駅前広場計画指針(出典:社日本交通計画協会) ・設計便覧(出典:国土交通省) ・移動円滑化ガイドライン(出典:国土交通省)
	機能	タクシー、バス、一般車両、福祉車両の進入を想定	
	配置	現交差点との取り合い、駅周辺の土地利用方針と整合	
まちづくりのコンセプト	・まちの玄関口にふさわしい、「にぎわいのある」駅前広場整備 ・地域住民、来街者がともに安全に利用できる快適な歩行空間 ・他の拠点との魅力の共有や連携を図る新しい特色の拠点整備 ・公共交通の利便性を活用できる交流の場		・近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想 ・近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画 ・宇治市都市計画マスタープラン ・宇治市未来につなぐ都市づくりプラン

「まちづくりのコンセプトに沿った駅前広場」として、都市計画を決定する

5. 都市計画の決定と変更

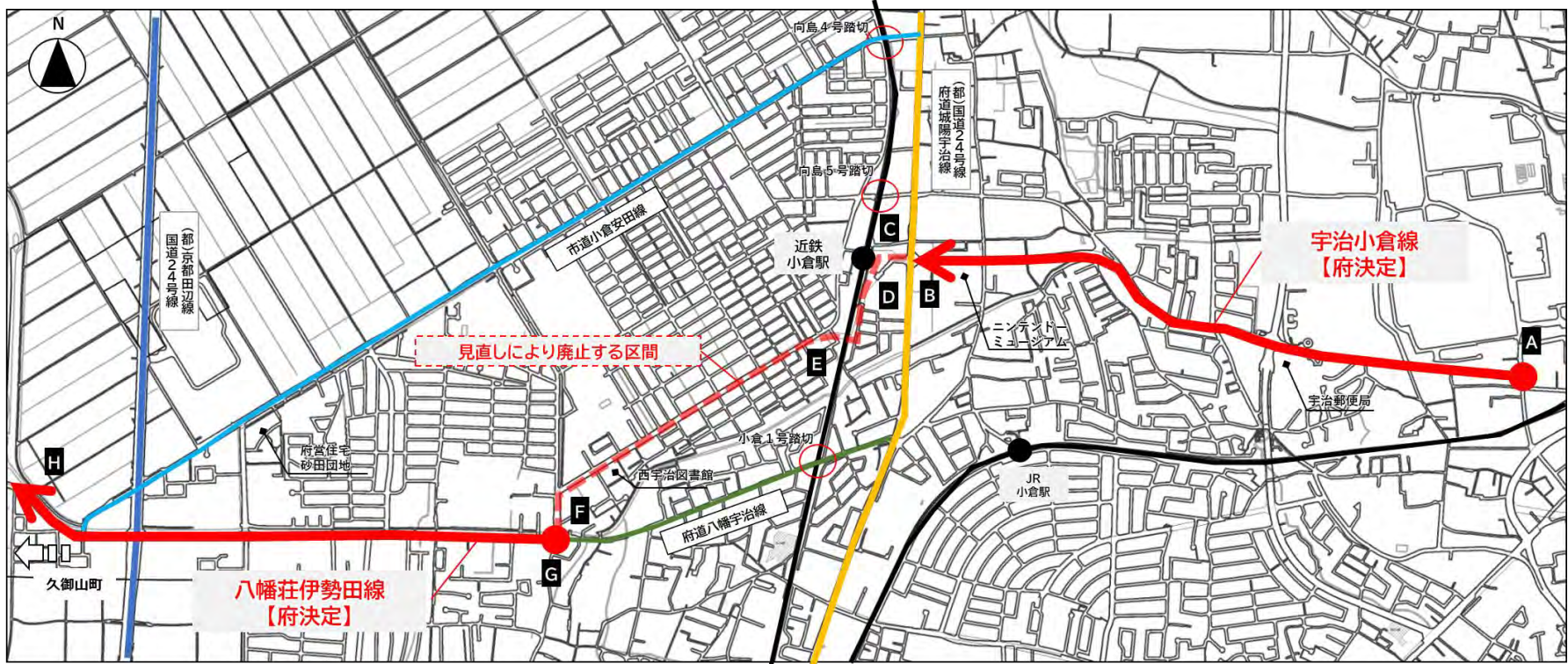
(1) 概要

- > 八幡荘宇治線の見直し対象区間の廃止に伴う都市計画決定
- > 決定する道路の位置付け等により京都府決定と宇治市決定に区分



5. 都市計画の決定と変更

(2) 八幡荘宇治線の変更(京都府決定)

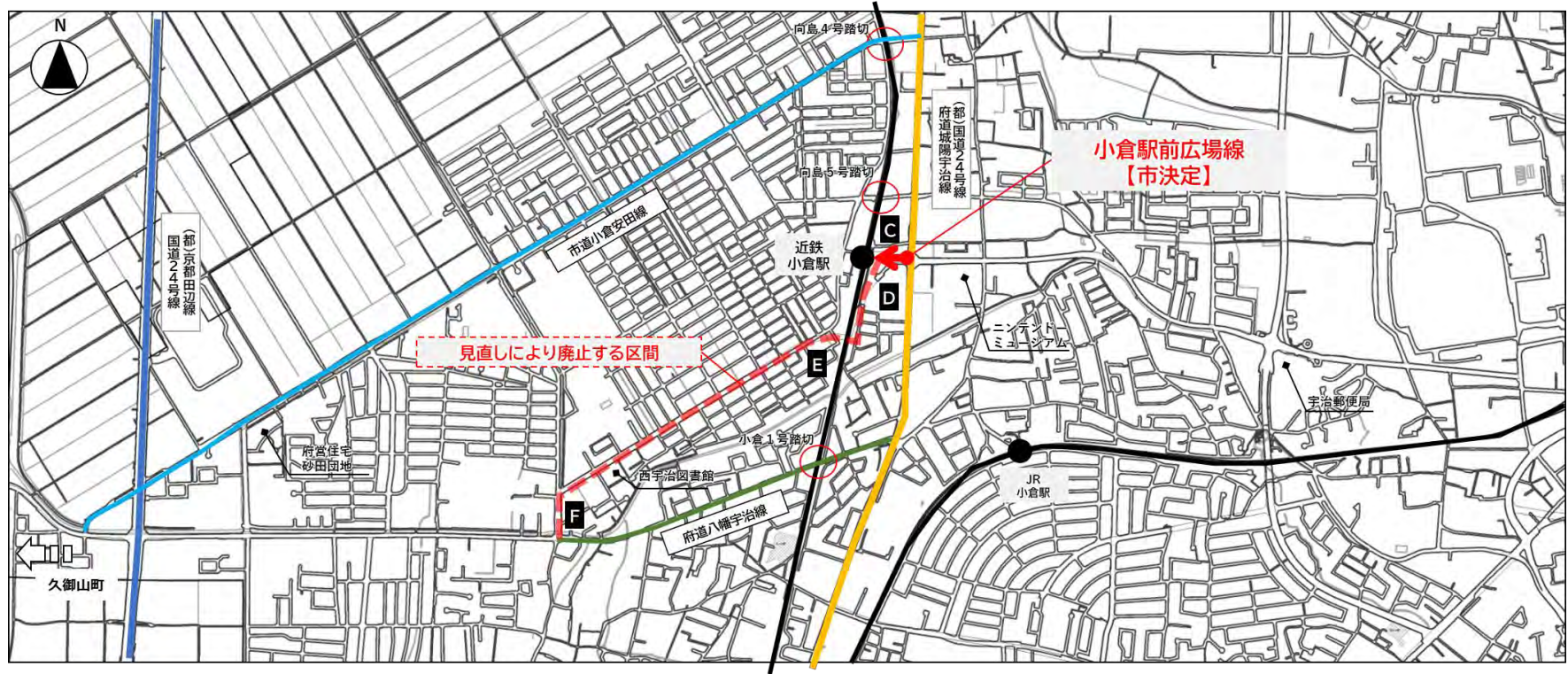


区間	新旧	種別	名称		位置		区域		構造			備考
			番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	
A～H	旧	幹線街路	3・6・5	八幡荘宇治線	宇治市 宇治戸ノ内	久御山町 北川顔 馬場崎野		約7,960m	地表式	2車線	8m	近畿日本鉄道(株)京都線と平面交差 自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差7箇所
なお、宇治市小倉町神楽田地内に約2,800㎡の近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。												
A～B	新	幹線街路	3・6・33	宇治小倉線	宇治市 宇治戸ノ内	宇治市 小倉町 神楽田		約1,500m	地表式	2車線	10m	幹線街路と平面交差2箇所
G～H	新	幹線街路	3・6・32	八幡荘伊勢田線	宇治市 伊勢田 町毛語	久御山町 北川顔 馬場崎野		約5,280m	地表式	2車線	8m	自動車専用道路と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所

※本内容は、今後変更となる可能性があります。

5. 都市計画の決定と変更

(3) 小倉駅前広場線の決定(宇治市決定)



区 間	新旧	種別	名称		位置			区域	構造				備 考
			番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
C	新	幹線街路	3・4・119	小倉駅前広場線	宇治市小倉町神楽田	宇治市小倉町神楽田		約250m	地表式	2車線	18m	幹線街路と平面交差1箇所	
			なお、宇治市小倉町神楽田地内に約2,800mの近畿日本鉄道小倉駅前広場を設ける。										

※本内容は、今後変更となる可能性があります。

6. スケジュールについて

