

第6回 近鉄小倉駅周辺周辺地区まちづくり検討会 議事録

<開催概要>

日時：令和3年10月15日（金） 午後1時半から4時まで

場所：宇治市役所 8階大会議室

<出席者（敬称略）>

委員長 青山 公三

副委員長 岡井 有佳・大庭 哲治

委員 居原田 晃司・小山 茂樹・山本 明子・長谷川 理生也

野川 正克・山口 陽二・村上 慶晃・足立 高広・平岡 克博

村田 正明・澤田 晋治・西村 智

事務局 小野 孝司（技監）・久下 伸（都市整備部長）・五十嵐 司（建設部長）

脇坂 英昭（産業地域振興部長）

米田 晃之（都市整備部副部長 兼 都市計画課長）

田村 弘之（産業地域振興部 産業戦略参事）

堀江 信光（産業振興課長）・丸岡 陽一（道路建設課長）

井上 宜久（交通政策課長）

内藤 良（都市計画課主任）・伊川 智孝（都市計画課主任）

三田村 翔太（都市計画課技師）

<欠席委員（敬称略）>

1名（槻木 章）

<傍聴者>

11名（報道関係者含む）

<会議次第>

1. 前回委員会での検討内容等の確認について
2. 鉄道による地域分断改善のための手法について
3. まちの課題に対する検討について（中長期課題）
4. 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（原案）について

(会議資料)

資料1 前回委員会での検討内容等の確認について

資料2 鉄道による地域分断改善のための手法について

資料3 まちの課題に対する検討について(中長期課題)

資料4 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想(原案)について

<会議概要>

《開会あいさつ(事務局)》

《前回委員会での検討内容等の確認について》

青山委員長	● 次第1「前回委員会での検討内容等の確認について」事務局より説明を。
事務局	● <資料説明>
青山委員長	● 前回委員会の振り返りと今後のスケジュール等について整理された。今の説明に対して、意見・質問等あれば。
委員	<検討内容に係る意見特になし>

《鉄道による地域分断改善のための手法について》

青山委員長	● 次第2「鉄道による地域分断改善のための手法について」、事務局より説明を。
事務局	<資料説明> ● 今説明した「鉄道による地域分断改善のための手法について」、本委員会前に、近鉄より社内検討の結果を踏まえた申し入れがあった。その内容の説明は後ほど近鉄から。
青山委員長	● 「鉄道による地域分断改善のための手法について」の事務局からの説明。2月の本検討委員会で、③跨線自由通路と④橋上駅舎の2案に絞ったので、今回はその2案について検討。 ● まずは先ほど事務局から説明があった内容について、近鉄の村上委員から説明を。
村上委員	● ただ今説明があったとおり、駅舎の形式について前回委員会以降に社内で検討した結果について報告する。(近鉄が作成した追加の資料配布) ● 本検討委員会では、近鉄小倉駅を核としたまちづくりを検討していること、感謝申し上げます。委員会での議論を踏まえ、社内検討してきた結果、当社としての意見を申し入れる。 ● まず、駅の形式について、駅利用者の観点から、小倉駅の現況の利

便性を考慮する必要がある。現状の改札は地平駅舎で、ホームへすぐにアクセスできる利便性がある。資料にイラストがあったが、例えば小倉駅西側から京都方面行の電車に乗る場合は、地平部にある改札口から直接ホームに入ることができる。この利便性は非常に高いと考え、将来検討の中では、この利便性の維持についても考慮に入れる必要があると考えている。

- 次に、鉄道事業運営上の観点から、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、当社の事業環境は重大かつ大幅な悪化を招いている状態で昨年も多額な赤字決算となっている状況。感染拡大が一定終息したとしても、テレワークの普及などがあって、従前の状態には戻らないと予想される。したがって、今回の事業実施における費用負担も、事業費抑制・負担の考え方…そのようなことに関して、様々な検討・協議をする必要があると考えている。
- また、現状のように、東西 2 か所に改札があっても、遠隔技術によりトラブル等に対応が可能。橋上駅舎にすることで改札を 1 か所に集約することも選択肢の一つだが、東西 2 か所の改札を活かすなど、様々なパターンがあり得ると考える。それらの一例を、配布資料裏面に示している。
- パターン 1 は、既存駅舎を存置したまま跨線自由通路を設置したパターンで委員会資料の③跨線自由通路にあたる。整備費は最も安価で、改札へのアクセス性も良好というメリットもあるが、現状の駅舎はそのままというところと、自由通路と駅舎が離れてしまう。
- パターン 2 は、委員会資料の③跨線自由通路と④橋上駅舎をミックスしたようなパターン。これは駅舎改築を行うことを前提とし、橋上駅舎ではなく自由通路と一体化したような地平駅舎にする。その上で東西 2 か所の改札を現状のまま地平部に置くというもの。このパターンは、整備費も④橋上駅舎より安価になり、現在と変わらず改札へのアクセス利便性も維持されるだけでなく、改築する駅舎や新設する自由通路の形状によってまちの玄関になるイメージを作ることも可能ではないかと考える。
- パターン 3 は橋上駅舎で、委員会資料の④橋上駅舎と同じ。このパターンは改札を 1 か所に集約するが、線路上空に大きな施設を作ることになる。この場合、工事時間が終電から始発までという限られた時間での施工が多くなり、エレベーターも 4 機必要。整備費は 3 パターンの中でも最も高価になると思われる。またアクセ

	<p>ス利便性についても、他方の2パターンは少なくとも半数のお客様には上下移動をすることなく乗車が可能だが、パターン3ではすべてのお客様に上下移動の必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在のアクセス利便性を維持しつつ、新たなまちの玄関のイメージを作るのであれば、駅を改良する際の設計上の工夫等で可能ではないかと考える。これらのパターンについて工事方法、駅前広場の状況、土地の確保など図面に落とし込んだうえで、技術的に可能なのかという検討も含めて協議が必要ではないかと考えている。 ● 当社としては、今後、駅の形状について、新型コロナウイルス感染症拡大の状況や任天堂資料館（仮称）との連携・情勢なども見ながら、本検討委員会で検討いただいている内容をもとに、宇治市と詳細について協議しながら最良の結論を出していくのがいいのではないかと考えている。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 初めに事務局が説明した手法は③跨線自由通路案、④橋上駅舎案の2つ。近鉄提示のパターン1は委員会資料③と同じで「駅舎を改良せず改札も現状のまま」という考えで整理。近鉄提示のパターン3は委員会資料④と同じ内容。 ● 近鉄提示のパターン2は、近鉄側としての一つの検討素材で、駅舎・改札の改良を織り混ぜて宇治市の提案した③跨線自由通路の改良型として、駅舎も改良する案も考えたらどうかという提案。このような理解で間違いはないか。
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● そのとおり。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄からは全く新たな提案ではなく、③跨線自由通路にプラスアルファし、せっきく跨線自由通路を整備するならば、それに合わせて駅舎も改善するというような案も、検討してもいいのではないかというご提案であった。宇治市の提示案、近鉄の提案も含め皆様から意見をいただきたい。
山口委員	<ul style="list-style-type: none"> ● （近鉄案の）パターン2も案としては面白いと思うが、パターン3の改札が一つに集約される橋上駅舎は近鉄側にもメリットがあると思う。そして近鉄さんの言う費用負担についてどうなっているのか説明いただけたら。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 費用負担については、きっとこれから検討すると思うが、宇治市の方で何かお答えを。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 費用負担についての詳細は、今後、行政が担うべきところか近鉄が担うべきところなのかというところを協議の中で決めていくと考えており、現時点では整理できていない。またそれぞれの手法・工

	<p>事の方法によって、行政が負担しなければいけないところはどこか決めていく。例えば跨線自由通路であれば、道路なので宇治市の負担はあるべきところ。そのあたりは、国の基準や京都府とも協議しながらどのような費用負担が適当なのか決めていきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● パターン3のメリット・デメリットだが、駅舎が1か所に集約されることになり、様々な情報発信やいろいろなメリットはある。近鉄と協議している中で、現在の駅舎も遠隔操作であったり様々な技術を駆使し、地平改札が両側にありながら効率的な運用もできていると聞いており、そのあたりも総合的に見ながら、もちろん費用面も見ながら考える必要がある。
山口委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 完成時期の目途について、やはりスピード感をもってやるべきと思う。任天堂資料館（仮称）の完成時期に間に合うというのが一番ありがたいが、集客が見込めるはずなのにまだ駅がちゃんとできていないということにならないようにしてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 完成時期について、明確に言える段階ではないが、この検討委員会で意見をもらいながら宇治市が基本構想をとりまとめ、その方向に基づいて駅周辺の方々に、宇治市はこういうまちづくりをやりたいんだ、ということ伝えるのが第一かと考える。その上で、民間土地利用を考える中で、宇治市がどう具体的に関わられるのかというのを発信しなければいけないと考えている。明確な時期については答えられないが、そのような思いでやっていく。
大庭委員	<ul style="list-style-type: none"> ● おそらく想像するに整備費というところが一番大きいと思うし、新型コロナウイルス感染拡大の影響があって、色々リソースを割くということも厳しいと想像する。そういう意味で、このような案が出てくると思うが、2つ質問したい。 ● 一つ、整備費とあるが、オペレーションにかかるランニングコストは改札口が1か所に集約されているときと、2か所に分かれているときと、どれぐらいちがうのか。 ● 二つ目は、以前に災害リスクの議論があり、洪水による浸水リスクはあるといていたので気になる。その場合、改札口が1階というのは、利用者に便利ではあるものの、リスクはそのままということになる。そこについてはどう考えていくかというのが気になっている。
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● まず、オペレーションコストについては、山口委員からもありました通り、改札口を集約することで効率化が図れるというメリットはある。一方、改札へ直接アクセスできるという利便性は大きく、

	<p>その配慮が必要と考えている。宇治市からあったとおり、総合的に考えていきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● どれくらい費用が違うのかということも、具体的なケースごとで考えないといけないので、一概には答えることができない。 ● 浸水対策は、駅を改良するという前提のパターン2であれば、改札位置を高くするなど設計上の工夫で対応することは可能。それらも含めて詳細の技術的なところを検討する必要があると考えている。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 浸水の災害について、市民にお願いしているのは浸水被害の想定があるときは早めに避難して欲しいということ。ただ、非常事態でその場所を通らなければいけない場合、駅員が居ることによって駅として様々な情報発信ができるということも、駅舎が橋上にあるというのがプラスになる要素はあると思う。日常的な浸水、ゲリラ豪雨的な浸水であれば、駅舎の設計上の工夫で浸水しないという暫定的な対応でしのげるものもあるかもしれない。災害リスクをどの程度想定して、駅舎を利活用していくのかという、もう少し詳細に検討していく必要がある。
小山委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄案を見て、大変残念に思った。というのも、全線高架駅にしたいということが当初の話だった。それは現実的に問題があるということで、橋上駅の方に変ってきたが、一步下がった印象を受ける。もっと言うてしまうと、今の地下道にエレベーターをつければいいのではないかという案になってしまうと非常に後退しているように思う。要するに、費用をあまりかけないで済む方法はないかというのを近鉄が提案しているような印象を受けた。まちの玄関ということで、皆にわかりやすい形にするという意見が多かったと思うが、そういうところでは費用を捻出してやっていただきたい。 ● そして水害の問題ですが、駅前周辺では3メートル程度浸水している。3メートルの浸水は技術的な設計で対応はできないと思う。従って、もう少し安全で、費用をかけて、近鉄には前向きに取り組んでもらいたい。
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 今回の提案は決してコストを下げる案という観点だけではなくて、今の地平駅の改札の利便性について非常にメリットがあるという点を考えて提案している。パターン3も非常にメリットはあるが、コストだけではなくアクセス性も考えてパターン2のような案もいいのではないかと考えた。
小山委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 遠隔操作で改札が制御できるというのが、現在駅のどちらかの改札

	<p>に駅員がいない時間帯がある。そういうとき、もしホームで事故が起こったり、障がい者の方が車いすで移動しないといけないとき、駅員さんは助けるために走っている。乗客のケアだとか、安全ということを考えたら、やっぱり駅員さんは橋上部からすぐに降りてこられる方がいいかと思うのだが。ということは近鉄側にもメリットがあると思うが。</p>
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅スタッフのことだけを考えるとそうかもしれないが、お客様のことを考え、上下移動よりは地平で入っていただける方もメリットがあり、お客様のことも考える必要があるのかなと考えている。
野川委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄の言うことは説得力がある。急いでいるときに直接ホームに行けるのはロスがなく良い。パターン2をもう少し改良することができないのか。また今回の3つの案から選ばなければいけない。もっと良い案はないのか。
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● パターン2の発展案はいろいろ考えられる。今はイメージ図だが、実際に図面上で検討しないといけない。改札の目の前に階段があるので、中に入ってから上に行くか、上に行ってから改札を通るかの違いで、そこまで大きな違いはない。
山本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料2の2ページの踏切という表記は、新たな踏切なのか、どの踏切を指しているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料2の2ページのイメージの「踏切」は、駅直近にある踏切を作るわけではなく、近鉄駅の北側にある京都銀行の踏切（向島第5号）を図化したもの。
山本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎は人だけが通行可能となるのか。橋上駅舎・跨線自由通路は自転車やバイクが通れるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● JR宇治駅のイメージで、基本的には人だけの通路として考えている。これは③跨線自由通路も④橋上駅舎も同じ、今のところは人のみで考えている。
山本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在は地下通路を通ったり踏切を通ったりして不便な状態。どれが便利なのか…
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● まず一番便利な案というのは、小山委員からもありました連続立体交差。やはりもう少しまちづくりが進んだら、大きく取り組まなければいけないとか、時間的な問題を考えた中で、今、小倉地域が目指すまちづくりの中で、望ましいものをこの2案で絞ってきました。この2案の中でも効果といいますと、今は地下通路がバリアフリー化されていない、エレベーターなどがなく、また、災害時に浸水する恐れがある。

	<ul style="list-style-type: none"> ● まず上空にあげるとするのは、災害時にも浸水しない通路というのが一つ。もう一つが、合わせてエレベーターなどを使用することで、誰でも移動できるバリアフリーな通路を作りましょうというのが一番大きく、そこに合わせてまちの顔を作っていきたいというのが今回の事業の大きなところ。
山本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● まちの顔というのは、やはり任天堂をイメージしてか。例えば、駅を降りたら素敵なお城のようなものとか、イメージはあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 仕上げのイメージはそこまで考えられていないが、任天堂は、「近鉄小倉駅は小倉にお住まいの方・小倉地域の玄関」で、その玄関に来ていただいた方が、任天堂に訪れる、というイメージを持っている。
平岡委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 今更だが、この計画を出すときに住民の方々にアンケートや意見を聞かれたことはあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 本検討委員会が始まる前、京都府立大学の協力を得て、住民に意見を聞いた。どういったまちにすればいいと思いますか、どういったまちにしたいですか等のイメージについては聞いている。合わせて、住民と中学校・高校生。学校などでも府立大学と一緒に意見を聞いて、まずそれをベースに持ち、この検討委員会を始めてきている。 ● 様々、今まで議論してもらい一定検討の状態がまとまったら、宇治市の考えはこうですよ、検討状況はこうですよということで、地域に入っていきたいと思っている。意見を聞いた上で、宇治市はこう考えますというのをまとめなければいけないと考えている。
平岡委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄は「利便性」を一番気にされていると強く主張されていますが、上空に駅舎や通路をあげる具体的な意見については聞いているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 4つのイメージをだして意見を頂戴した。その中で、総合的に見て今のまちの良さを活かす中の手法で③④も悪くない、という意見が比較的多かったということもあって、今回反映して検討委員会の中ではとりまとめをしてきている。
平岡委員	<ul style="list-style-type: none"> ● それは市民に対して意見を聴取したのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 小倉駅周辺 7,600 世帯にアンケートを行い、西側・東側それぞれで意見交換会も実施し意見を聴取してきた。
平岡委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性を考えたとしても、地域住民は上空に駅舎や通路をあげるほうがよいという意見が多いということか。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 府立大学の担当として開催されたワークショップすべてに出席

	<p>し、アンケート調査も担当した。当時の印象は、依然として連続立体交差にしてほしいという意見も多くあったが、それよりも「駅周辺がこの 30 年間程度色々検討しているのにも関わらず、何も変わっていない。しかもその利便性がどんどん落ちていくではないか。」という意見がすごくあった。それに、「周辺に 3 万人の利用者・住民がいるにも関わらず、このみすぼらしい駅は何だ。」という意見が非常にあったのが記憶にある。特に橋上駅にするとか、橋を架けようなど強くいつているわけではない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中学生とのワークショップで非常に印象的だったのが、「地下道を通るのが怖い。あとバリアフリーになってない。このような状態はおかしいんじゃないか。」というような意見がかなり強く出てきていた。 ● 一つ一つを勘案しながら、この場で今すぐこれという案ではないが、方向性を決めていくべきと考えている。
野川委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 意見というか、ここで決定することはできないとは思いますが、近鉄提示のパターン 2 は選択肢にいられていただかないと。宇治市がもともと提示していた 2 案に絞った状態で進めていくと、整合しないと思う。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 今の意見は重要だと考える。これは皆さんの意見を聞いた後私の方で整理をしたいと思う。
岡井委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 今日どこまで決めるのかという話だが、おそらくこの場で 1 つの案に絞るということはないと思う。最後の計画の中で書く際は、この 3 つの案について、近鉄さんが出されたパターン 2 はパターン 1 のバリエーション版なのかなと思う。 ● メリット・デメリットをわかるように住民に説明し、住民の望む形の意見を求められようにするのがいいと思う。
居原田委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅の上の広さだが、パターン 3 は JR 宇治駅っぽいけど、パターン 1 やパターン 2 でも十分な広さをとってイベント等ができるようなものができるのか。それとも通行だけの通路になるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料 2 の 2 ページでは、なるべく広さをとれるようにしてスペースの検討、詳細の検討は用途の検討も踏まえたものになるが、詳細に検討していないので、意見も踏まえて今後考えていきたい。
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄案はイメージ図に過ぎないので、パターン 3 のみ広さが確保されるということではない。宇治市との協議でこの場所をどうするかということを決めていくと思う。 ● どこまで決めるのかという話だが、近鉄としてはパターン 2 のメ

	<p>リットを説明したが決してパターン 3 を否定しているわけではない。小山委員からも話があったように、メリットはあると認識している。今後、宇治市と協議しながら図面に落とし込み、複数案を詳細検討して、総合的に協議できればと思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● イメージは左側が改札口。ただ、自由通路に対して改札がどの位置に来るかというのも、どういう場所に位置付けるかという技術的な検討をしてから。なので必ず奈良側に自由通路を作るべきということを示すものではない。
野川委員	<ul style="list-style-type: none"> ● この図は逆ではないのか。このまま見るのか、右側が京都方面か。
村上委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 左側が京都方面のイメージ。 ● 特に自由通路がどっちにあるか、階段の向きなどをこだわってイメージ図を描いたわけではない。宇治市の絵とは逆になっている。
大庭委員	<ul style="list-style-type: none"> ● あくまでイメージ図ということは理解したが、今後詳細に検討される際、ぜひ動線ということ、バリアフリーについては重要な視点だと思うので、設計の際には考慮してほしい。 ● イメージ図とわかってコメントするが、エレベーターの位置について身体が不自由な方が使うことを想定しても、改札口から遠い位置にあるのが気になるところ。ぜひ検討の際にはそのところも、考慮していただければと思う。
松田委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料 2 で、「鉄道による地域分断の改善のための手法」という言葉の使い方についてももちろん地域分断を改善するのも大事だが、防犯・防災・障がい者の方を移動しやすくするとか、あと新たに多くの観光客が発生する可能性がある中で、観光客にどう移動してもらおうのかという観点を含めた検討が必要かなと思う。 ● そういうことから、「地域分断の改善の手法」というのではなくて、「駅東西の移動の改善策について」という切り口で表現すればどうかと考える。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● おっしゃる通り、移動性の改善、誰もが移動しやすい環境を作りたいというのが第一の目標で、また歩きやすい動線、わかりやすく歩きやすいような動線、すべての方が歩きやすいということも考える必要がある。この表現は地域に入って説明するときに、丁寧にしたい。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● おおむね皆さんの意見をいただいたと思うので、事務局（宇治市）としては今後どのようにするのかについてコメントを。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くのご意見いただき、宇治市としても、「鉄道による地域分断の改善」、今いただきました移動の改善について、駅周辺のまちづく

	<p>りを考えるうえでも非常に重要な課題であって、地域の皆さんの関心が高いところと認識している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一方、近鉄からも社内で検討した結果の申し入れもある中、本市としても今の検討状況で、アフターコロナの考え方も踏まえ、基本構想を取りまとめていく必要があるかと思っており、今のこのフラットな状態で、地域住民にこれまでの検討内容を報告し、ご意見をうかがっていききたい。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 皆さんのご意見、事務局のご意見、お聞きしました。(委員長の経験からも) 平面駅、橋上駅のそれぞれに一長一短、メリット・デメリットはあると思うが、今ここでどちらにしようというのを決めるのではなくて、先ほどの事務局の話にもあった通り、もう少し地元住民の意見を聞いて、更に委員の皆さんと再度検討して行って、この形が望ましいのではないかという方針をだしていくのがいいのではないかと思う。 ● 私は(京都府立大学の取り組みとして)小倉地域で皆さんの話を聞いていると、本当に 30 年間何もできなかったではないかといつてもご意見いただいて、私が大学から来ているからか住民のみなさんから率直に意見を言ってもらうのだが、とにかく市役所は何もやってくれないという意見も結構あったと思う。私としても、せっかくこういうことで京都府立大学が関わり、各調査もやってきたこともあり、何か動きを作りたいと思っていた。そういう意味で、夢物語を書くことも重要だが、新型コロナウィルス感染拡大の影響が非常に強く残っている状況で、整備の実現性というところも非常に重要なと思う。 ● 今回の鉄道による地域分断、先ほど松田委員から地域分断の改善ではなくて、東西の人口の移動の改善にした方がいいというアドバイスもあったが、先ほど事務局からこれについて話もあったとおり、ここで判断をせずに、地域の意見を聞いてみて今後考えたい。ということで、地域に基本構想の素案を示していく中で、4 案から 2 案にしぼってきた。そして本日の近鉄意見や、先ほどアドバイスがあったように自由通路の整備、岡井副委員長が近鉄のパターン 2 というのを跨線自由通路の少し進歩系だというように理解をすれば、この資料をもう少し修正し、地元住民・市民の皆さんの意見も聞いて、この委員会でもう一度ご説明するということがよろしいのではないかと思いますので、よろしく願います。

《まちの課題に対する検討について（中長期課題）》

青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 次第3「まちの課題に対する検討について（中長期課題）」、事務局の方から説明を。
事務局	＜資料説明＞
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● ただ今の説明に関して、ご意見・ご質問等あれば。
野川委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 任天堂資料館（仮称）は自動車での訪問というよりは公共交通か観光バスかで来場をといっているが、現実問題として自動車の交通量が増えるだろうと思う。 ● 沿線だけではなくて旧街道は地元ではよく利用する道路。小学生の通学路でもあり、通行だけではなくて歩行者への安全を配慮していかなければいけない。地元でも電柱の地中化についてや交通安全対策など配慮してほしいとの提言等している。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 旧大和街道と位置づけをしている道路について、地域の方々から通過交通が多くて、子供たちの安全が脅かされていると度々お聞きしている。今できる安全対策は、怠らず続けていく。 ● ただ、通過交通をより走りやすくするというだけの視点で整備をすると、また地域に課題を持ち込むことになる。幹線道路を一体的に考えて、通過交通は幹線道路、生活道路は生活するための道路と役割を明確にするには、交通のネットワークというのを考えながら、進めていかなければいけない。これにも長い時間がかかるので、今ある危険に対しては宇治市も引き続き安全対策をしていきたい。そういう視点で、ここには短期・中期・長期という表現にしている。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 任天堂はもちろん「公共交通や観光バスで来てください、駐車場は設けません」とは言っても実際にはですね、亀岡のスタジアムでも同じようなことが起きている。そういった対処というのは今のうちから考えておかなければいけないのかなと思う。
山口委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 西小倉地域の私道を市道にする件で、何度も申し上げているのですが、若干は改正されているのですが駅西側の道路は市道にするのは難しい地域。取り組みは早期で終わらないと思うので、中期にも検討するとしてほしい。どうすれば市道になるか検討すると思うので、幅を持たせてほしい。地元の要求も大きいと思うので。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 早期・中期・長期というところは、取り組みの「着手のタイミング」をお示ししている。確かにゴールとしては中期・長期になってくると思う。まず取り組まなければいけない課題として、早期着手としている。

山本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 東側の駅前広場を早急に整備してほしい。あと一年半で任天堂資料館（仮称）ができる。それまでに東側の駅前広場になるところをきれいにして、駅には駐輪場やロータリーを設ける。ロータリーにすれば、送迎の車も動きやすい。今ある建物（レインボービル）、古い駐車場・駐輪場をなるべく早く撤去して整備してほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● まずは我々が小倉の方々、地域の方々の声を聞きながら、どういったまちづくりをしたいのかというのを、西側・東側含めて地域に示す中で、方針にご賛同いただいて土地所有者には土地利用していただきたい。基本構想をとりまとめ、その考えを周辺の関係者の方にお話できるように努めていく。

《近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（原案）について》

青山委員長	次第4「近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想（原案）について」、事務局の方から説明を。
事務局	<資料説明>
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● ただ今の説明に関して、ご意見・ご質問等あれば。
足立委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 前回第5回の委員会以降に、千葉県でトラックが小学生を巻き込んだ事故があった。そういった観点から、一点。早期・中期・長期とあるのは着手時期を示すと事務局から説明がありましたが、例えば33ページの歩行者安全対策は実施済みと書いていますが、後ろのページで着手時期は中期となっている。社会的影響もあるので、早期着手と考える必要もあるかもしれない。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 先ほどの説明とは時期がずれているところがあったかもしれない。道路の整備というところで、中期・長期というイメージもあった一方で、安全対策は様々あるので、そういったところも含めて書くと、早期的な対応も含まれるので、表現については、整理する。
小山委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 小倉地域に任天堂資料館（仮称）ができるということで大変活性化につながると思って期待している。しかし我々地元が期待していることと、任天堂が考えている次の展開に違いがある印象がある。そのような情報について、宇治市は何か接触はされているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● まだ、開発関係の手続きが進められているが、どういった仕掛けでどういった人がターゲットで、どうお客さんと呼ぶかなどの具体的なところは社内で精査中と聞いている。ただ、任天堂さんがそういった人を呼び込める施設を用意していることは非常にありがたいことだが、その施設をどう宇治市に活かしていくのか、観光であったり商業であったり…という視点はやっぱり宇治市がしっかり

	<p>と考えていかなければいけないと思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 動向については慎重に把握するとともに、我々の方からある程度提案しながら、意見交換をする必要があると思っている。
野川委員	<ul style="list-style-type: none"> ● (事務局説明中の駐輪場に対して。) 新聞報道で今ある駐輪場を廃止して新たにここだけに集約するかのよう報道がなされていて、今回の説明でそうではないとあったので、一安心。 ● 西側の駅前広場の取得用地の一部は駐輪場の用途で決定か。また、これから駐輪場の設計に入っていくと聞いているが、この委員会の中で具体的にこんなものが建つということなど見せていただくことがあるのか。 ● 資料 2 の 3 ページで、市営駐輪場の右側にマンションがあって、現在その敷地内を南北に通行する歩行者に利用されている。将来このマンションが利用目的を変えて建て替えということになったら、南北の動線が遮断されるかもしれない。それを考え、宇治市が持つ(駐輪場)土地側で歩行者用通路を確保しておいた方がよいのではないかとというのが提案。この図面をみると隙間があげてあるので、そういったことは配慮しているのかなと思ったが、設計に入られるとのことなので、そのあたりも配慮していただけたら。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料 2 の 3 ページの図も、少しイメージ的な図で、南側は駐輪場用地として議会に承認を得て用地を取得している。そのため基本的には駐輪場として整備を目指す。この検討委員会に整備の内容を報告するのかというご質問だが、基本的に議会の承認を得ながら宇治市で進めていくもの。市民のみなさまに報告する場というのは、議会という形になる。 ● 南北の通路の件だが、南北の導線はこれから詳細な設計をする。ただ敷地が限られているので、そういった建築制限、一台でも多く入れなければいけない等の条件もあって、今の時点で具体的な話ができる段階ではなく、理解していただきたい。
岡井委員	<ul style="list-style-type: none"> ● まず、資料 4 の 1 ページ、対象範囲というのが 1 キロメートルとなっている。具体的に人口を 7 ページに出していただいているので、区域線というものは出ると思う。この構想を読んだときに自分の住んでいるところが入っているのか入っていないのかがわかりにくいので範囲をはっきりした方がいいと思う。 ● 対象範囲の説明の中で、もう少し地区の形成について書いた方がいいのではと思う。後半の大和街道ゾーンの話が急に始まってしまい、前段でそれらの内容について少し触れておいても良いので

	<p>は。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 7 ページに、もし可能であれば東西で高齢者の数を比較できれば、なおわかりやすいと思う。 ● 19 ページも浸水リスクの地図が 2 つあるが、可能であれば縮尺をあわせたほうがわかりやすい。 ● 38 ページのところ、住民の目線で書いているのは良いことだが、任天堂資料館（仮称）が整備されるということを短期のところに記載しているので、その来訪者のことも少し触れ、来訪者にとっても利便性の高い駅であったり、可能であれば来訪者にとっても魅力的な駅周辺の整備を考えていることを記載するほうが良いと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料について、住民・来訪者の目線で、もう少しわかりやすくいただいた意見を参考に修正する。
山本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 任天堂資料館（仮称）ができれば観光客が大変多くなると思う。その任天堂資料館（仮称）と、宇治のほかの地域…例えば平等院とか宇治上神社、植物公園などをつなぐバスを作ること考えられないか。他の拠点と、西と東をつなぐバスを作れば宇治市全体の観光がもっと盛り上がるのではと思うので、いずれ任天堂資料館（仮称）ができればそのような計画も考えていただけたらと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 今の貴重なご意見、小倉だけではなくて宇治市全体に波及させることができるようにすることが非常に重要という視点で、近鉄の新たな観光の入口になると考えているので、引き続き各関係者と連携していきたい。
居原田委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 ページの人口の推移のグラフですが、今までの流れで対策をとったら小倉地域がにぎやかになると推測されるので、人口がこのまま右肩下がりになっていくが、対策を取ったら推移がどうなるかというのを示すグラフをのせれないか。どんなに頑張っても人口が減るだけじゃないかと思わなくてよくて、皆気持ちを保てるのかなと思う。今このままだと人口減少幅はこうなるが、何かすればなだらかに改善しますよ、というようなのを載せてほしいなと個人的に思う。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● その問題は全国の小さな市町村が同じように思っていて、2045年の人口予測が現在の人口の半分以下なんていうのを見せられると、あたかも基本構想にそういうものが掲載されていると、もうそうなるんだと思ってしまうという部分があるので表現には工夫が必要。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● （各種施策の効果を見込んだ人口の推計を）数字で示すのは難しく、まちづくりにおいて、働く場所を作り人口の流出を少しでも食い止め、就労していただく子育ての世代に入っただいて、人口のバランスを保つということが大事。駅前の賑わいであったり、就労場所の確保であったり、子育て支援だったりという様々な取り組みをしていく必要があると考え、その部分では本基本構想ではなくて、宇治市の上位計画に記載しているところもあるのでそういったところで検討していきたい。
青山委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 今回検討を予定していた議事次第は終了。 ● 基本構想の原案については意見が出たので、駅舎形式の件では近鉄の案を含む形で修正したり、その他の部分についても資料を整理したりして、地元の説明会やパブコメで意見も聞いていただければと思うのでよろしくお願いいたします。