

第2回近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本構想推進会議 会議録

<開催概要>

日時：令和6年3月28日（木） 午前10時00分から11時50分まで

場所：宇治市議会棟 第3委員会室

<出席者（敬称略）>

座長 青山 公三

副座長 岡井 有佳・大庭 哲治

関係団体委員 辻 有紀・山口 陽二・石川 秀一・足立 高広

森下 康弘・多田 重光・吉田 美恵子

行政委員 中島 直樹

事務局 米田 晃之（都市整備部長）・五十嵐 司（建設部長）

脇坂 英昭（産業観光部長）

藤井 康博（都市整備部副部長）

中本 洋（都市計画課長）・丸岡 陽一（道路建設課長）

倉辻 崇秀（交通政策課長）・木田 陽子（観光振興課長）

堀江 信光（産業振興課長）

森田 宏紀（都市計画課副課長）

内藤 良（都市計画課係長）

大西 礼恵（都市計画課主任）

人見 僚一（都市計画課主任）

阿部 章蔵（都市計画課主任）

<欠席者>

関係団体委員 高松 靖司

行政委員 中村 光宏・松永 弘道

<傍聴者数（報道含む）>

11名

<会議次第>

1. 第1回推進会議（R5.12.1）の振り返り

2. 駅周辺地区におけるまちづくりの方向性について

3. 駅周辺地区における最近の動向について

（会議資料） 資料－1 近鉄小倉駅周辺地区まちづくり基本計画の検討について

<会議概要>

《1. 第1回推進会議（R5.12.1）の振り返り》

青山座長

- ・ 先日、別件で小倉駅周辺地区の調査を行った際、西側駅前広場の整備が進んでいるのを目にし、小倉駅周辺のまちづくりが着々と進んでい

	<p>ることを実感した。今回の推進会議も前回同様、基本構想で示したまちの将来像を実現させるために、皆様から忌憚のないご意見をいただければと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 第1回推進会議(R5.12.1)の振り返りについて、事務局にて説明を。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 〈資料説明〉
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 第1回推進会議では、人が安全・快適に歩けるように配慮した駅前広場整備、ウォークラブルなまちづくりについての意見が出ていた。 今の説明に関し、ご意見・ご質問があれば。→意見なし

《2. 駅周辺地区におけるまちづくりの方向性》

青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺地区におけるまちづくりの方向性について、事務局にて説明を。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 〈資料説明〉
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 駅西口・東口、都市計画の方向性についてお示し頂きました。なお、都市計画については、我々に決定権限がある訳ではないですが、都市計画審議会へこの会議としての意見を申し送る。 今の説明に関し、ご意見・ご質問があれば。
岡井副座長	<ul style="list-style-type: none"> スローモビリティを導入し、巨椋神社や茶問屋、ニンテンドーミュージアム以外の施設も含めた観光ネットワークを形成することで、様々な施設を観光することができるようになればという考えもあるかもしれない。 現状の容積率200%は、駅前としてはやや低いと感じる。事業者が地域のにぎわい創出につながる施設を導入することに対し、インセンティブとして容積率を緩和することが考えられる。地域住民がどんなまちづくりを望んでいるのか、にぎわい創出のために何が必要なのかを考え、市が用途の中身まで関与できる形で進めていくことが重要であると思われる。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 事業者インセンティブを与えることで、地域のためになる施設を導入してもらうことも考えられる。 名古屋市中川運河は、水辺の空間づくりとして水辺を緑地化し、そこを地域のにぎわい創出の空間と位置づけて容積率を緩和している事例である。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 観光ネットワークについては資料の後半部分で詳しく説明するが、歩行者ネットワークについても示している。スローモビリティやレンタサイクルについても頭に入れておく。 容積率緩和については、地域住民もにぎわい創出を望んでいるため、事業者インセンティブを与えることで、地域のにぎわい創出につながる施設を導入してもらうことも考えのひとつかもしれない。
山口委員	<ul style="list-style-type: none"> 地域の方が近鉄小倉駅へアクセスするための手段の導入も必要であ

	<p>と思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄小倉駅周辺の災害対策も必要であると思われる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 小倉駅西側の暫定整備では、駅へのアクセスのしやすさ・安全性を考慮し、歩道の拡幅を一部で行っている。東側も同様の整備が必要であると考えている。 地域貢献として、事業者による災害対策を要請していくことも考えられる。また、地下通路の浸水可能性を考慮し、跨線自由通路を軸として検討を進めることとしている。
山口委員	<ul style="list-style-type: none"> 小倉地域としての災害対策については、特にしっかり考えてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 本地区は地形的に水害に弱いため、災害危険性の情報を正確に発信できるようにハザードマップを作成している。また、地域の防災計画を策定する際には行政も積極的にサポートさせていただいている。さらに、一時的なゲリラ豪雨による浸水を防ぐために、小倉地域の東西に地下貯留管の整備を進めている。 地域の移動手段については、過去に新たな移動手段に取り組んだが持続できなかったため、今後は持続可能な移動手段についても考えていきたい。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 本地区のような駅前の事例としては、災害の際の備蓄等について行政と駅前ビルのオーナーで防災協定を結び、容積率のインセンティブを与えていることもある。 地下貯留管で水害の危険性を完全に排除することはできないが、浸水を遅らせるなど被害縮小には有効である。
吉田委員	<ul style="list-style-type: none"> 旧大和街道は幅員が狭いため、ニンテンドーミュージアムがオープンして交通量が増加した際に危険だと思われる。ウォークアブルなまちを目指すのであれば、交通弱者も快適に通行できる道路整備をしてほしい。しかし、単に歩道を拡幅するだけでは歩道内の自転車交通が増加し、歩行者が歩きにくくなってしまうと思われる。歩行者の安全性も考慮しながら道路整備を進めてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 京都府と協力して近鉄小倉駅とJR小倉駅の間にカラー舗装を施し、歩行者が安全に通行できる道路整備を進めることとしている。
足立委員	<ul style="list-style-type: none"> アプリ等で駅前広場にタクシーが呼ばれた際に、ピックアップポイントということで、一時的にでもタクシーへ乗り入れが出来る箇所があれば、交通事業者としてありがたい。 京都駅のホテルグランヴィアでは、大きな荷物を持った人もタクシーの乗降がしやすいスペースを設けている。このような取り組みにより、歩行者が快適でにぎわいのある駅前広場を整備してほしい。 駅前にニンテンドーミュージアムへの案内オブジェクトを設置する等、駅からニンテンドーミュージアムまで行きやすい仕掛けを作してほしい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 任天堂本社や京都市の任天堂関連施設にニンテンドーミュージアムを含めた周遊ツアーをできればと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場の形状については、警察署や交通事業者と協議しながら検討していきたい。 ・ 駅前のオープンスペースを活用することで、人が集まるにぎわいのある駅前を目指していきたい。 ・ 任天堂施設関係の周遊ツアーについては、企画されれば連携も視野に入れる。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> ・ ニンテンドーミュージアムはいつオープンするのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3月中に完成するとはうかがっているが、オープン時期については発表されていない。
森下委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小倉地域は昔から様々な年代の人が集まる場所であり、宇治市内だけでなく市外からも人が集まってきた地域である。 ・ カラー舗装は JR 宇治駅まで続くという噂を耳にすることがあり、色分けが良かったのか、評判はかなり良いようである。 ・ 神楽田児童遊園は公園以外として活用できないのか。公園として活用しなければならないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小倉地域は昔ながらの茶問屋、魅力的な商店があり、新旧の魅力が重なったまちである。この長所を伸ばしていくこともまちづくりのポイントになると考えている。 ・ 事業に関する様々な推測が出ているため、誤解を招かないためにも、できることから進めていくことが重要と考えている。基本構想の中では駅周辺の取り組みについて、短期・中期・長期に分けて考えており、カラー舗装や観光案内等のできることから着手し、小倉地域のまちづくりを形にしていきたいと考えている。 ・ カラー舗装は、近鉄小倉駅と JR 小倉駅を結ぶルートとなる。 ・ 神楽田児童遊園は駅東側唯一の公共用地で都市公園として位置づけられており、取り扱いについては今後検討していく。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神楽田児童遊園は、地域住民との話し合いの中で別の活用法を見出す可能性もあると理解してよろしいか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東口の土地の地権者とお話をする中で、神楽田児童遊園の利用等の意見を聞いていきたい。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小倉地域は飲食店も多く、様々な所で評判が良い。まちの伝統やイメージを上手く引き継いでにぎわいを創出していくのが重要である。
大庭副座長	<ul style="list-style-type: none"> ・ ウォークラブルなまちづくりにあたり、オープンスペース整備は非常に重要であると考えている。整備の際は歩行者がどう動くのかについても考慮し、自転車との接触がないようにしてほしい。また、照明や植栽を整備した場合でも歩道の有効幅員をしっかりと確保してほしい。 ・ 資料中の施設配置計画に「沿道のにぎわい」とあるが、どういったに

	ぎわいを沿道にもたらしべきと考えているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ニンテンドーミュージアムに訪れる国内外からの観光客を巻き込んだ沿道のオープンスペースにおけるにぎわい、沿道への商業施設の立地によるにぎわい等の広がりをイメージしているが、にぎわいの種類についても考えておくべきと感じた。
大庭副座長	<ul style="list-style-type: none"> にぎわいについては様々な方の意見があると思われるため、それらの意見を考慮しながら検討してほしい。 歩きやすいだけの空間ではなく、目的地をどう設定するのか、滞留スペースをどう整備するのかについても検討してほしい。
多田委員	<ul style="list-style-type: none"> ニンテンドーミュージアムにより海外からの観光客が増加すると思われるが、外国人が道に迷わないような工夫、外国人が来て良かったと思えるような工夫が必要であると考え。 周辺の景観について、街路樹等の緑の整備、無電柱化を検討する必要があると考え。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客の増加を見据え、案内サインには英語表記するなどを検討している。 景観については、広いエリアの中で何ができるのかを検討していきたい。

《3. 駅周辺地区における最近の動向》

青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺地区における最近の動向について、事務局にて説明を。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 〈資料説明〉
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 今の説明に関し、ご意見・ご質問があれば。
多田委員	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクルについて、朝夕は地域住民が利用し、昼間は観光客が利用するなどして、駐輪スペースを削減した事例がある。また、レンタサイクルにGPSを付け、観光客がどういったルートで観光しているのかを把握することで、まちづくりにそのデータを活用することも考えられる。 その地域特有のマンホール（マンホールカード）を目的に訪れる観光客は多く、珍しいマンホールを設置することも考えられる。このような観光客を呼び込むコンテンツについても検討することが重要である。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクルはどういった業者が運営しているのか。
多田委員	<ul style="list-style-type: none"> 宇治市内にはないが、JR沿いの比較的大きな駅でレンタサイクルが運営されている事例がある。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 10年近く前、出町柳で通学者と地域住民が自転車を共有する仕組みが導入されていた。需要と供給を考慮したうえで、こういった仕組みを導入することも考えられる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 一般的に駅周辺の観光ネットワークの形成には、レンタサイクル等の

	<p>移動手段の導入も検討されることがある。他市でも様々な取り組みが導入されており、にぎわいを広げるための移動手段の確保については関係部局と連携しながら柔軟に検討していきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 宇治市としてはいかに観光客を宇治にとどまらせるかが重要と考えており、ソフト面の取り組みについても関連部局と検討していきたい。
山口委員	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄小倉駅周辺は公園が少ないため、緑の確保や公衆トイレの整備のために神楽田児童遊園を活用してほしい。 天ヶ瀬ダムは都心部に整備される珍しいダムであり、今行われているものが、完成すればより良いまちになると思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 緑化については公園管理者と検討を進めていく。 公衆トイレについては、色々な意見を参考に検討していきたい。 天ヶ瀬ダムについては、宇治市でかわまちづくり計画を進めており、ダムの下の広場やガーデンズ天ヶ瀬があった場所の整備も含めて検討している。
森下委員	<ul style="list-style-type: none"> 旧大和街道は一部が通学路としても利用されており、ニンテンドーミュージアムの工事では通学時間帯も含め、安全対策をきっちり行われていた。地域の交通安全対策ボランティアの対応などもあるのでミュージアムのオープン時期についての情報があれば早目に共有してほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 旧大和街道は通学路部分も含めて自動車通行が多く、危険な道路であると認識している。ハード整備には限界があり、関係部局と連携しながらソフト対策も含め、安全性について検討していく。
岡井副座長	<ul style="list-style-type: none"> パリでは、車両通行止めや一方通行にする、自転車だけの通行にするなど、あえて自動車が不便になる道路環境の変更を行っている。小倉地域は道路が狭いため、ハード整備で拡幅することに限界があるので、ゾーン30に設定するなどにより歩行者の安全性を確保する手法も考えられる。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 世界各国の都心では自動車を追い出す動きが活発化している。ウィーンの南部のバーデンという温泉保養地では、ウィーンに観光客をとられて衰退していたが、行政が自動車を都心に入れない取り組み（一部の車両は許可をとったうえで進入可）を行ったところ、多くの観光客を誘致できる快適な歩行者空間を整備できた。 ウォークアブルなまちづくりの一環として、歩行者ネットワークの形成も考えられる。ボストンではフリーダムトレイルという赤いレンガの線が入った歩道を複数整備し（トレイルネットワーク）、観光名所を辿れるようになっている。このようなネットワークを整備することは、観光客を観光名所に誘導できると考えられる。
大庭副座長	<ul style="list-style-type: none"> トレイルネットワークには観光客を住宅街に入れない効果もある。

	<ul style="list-style-type: none"> バスの実証運行について、どのようなバスのサービスが求められているのか、例えば、外国人観光客にはどういったサービスが必要なのかを考慮する必要がある。
石川委員	<ul style="list-style-type: none"> バスのルートについては、近鉄小倉駅と京阪宇治駅をつなぐルートを確認申請中である。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> バスを多くの方に利用してもらうための宇治市の支援として、スマホを使った体験型ゲームを検討している。
青山座長	<ul style="list-style-type: none"> 単に観光客を呼び込むだけではなく、地域住民や経済に資するような取り組みを駅前整備にあわせて検討してほしい。 予定時間となったため議事を終了し、進行を事務局にお返しさせていただく。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 次回の日程については、詳細が決まり次第連絡させていただく。