

令和元年度第1回向日市都市計画審議会議事録

1 審議会開催の日時及び場所

- (1) 日 時 令和元年5月22日(水)
午後2時00分～午後3時50分
- (2) 場 所 向日市役所 3階大会議室

2 会議を構成する委員数及び出席者の数

- (1) 会議を構成する委員数 15名
- (2) 出席委員数 12名

1号委員	川崎雅史
〃	小山俊樹
〃	橋本正治
〃	西田一雄
2号委員	小野哲
〃	丹野直次
〃	長尾美矢子
〃	山田千枝子
〃	和島一行
3号委員	林龍夫
4号委員	西川克己
〃	六人部美恵子

[傍聴者] 5名

3 議事

京都都市計画地区計画（森本東部地区地区計画）案について（報告）

京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更（原案）について（報告）

令和元年度 第1回 向日市都市計画審議会

日時：令和元年5月22日

開会 午後2時00分

○事務局 それでは皆様、お待たせいたしました。少し早いですが、委員の皆様、全員おそろいとなっておりますので、ただいまから令和元年度、第1回向日市都市計画審議会を開催させていただきます。

本日は大変お忙しい中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。

私は本日司会を務めさせていただきます、都市計画課の小澤と申します。よろしくお願いたします。

本日の審議会は、15時半ごろの終了を予定しておりますので、ご協力のほど、よろしくお願いたします。

それでは初めに、審議会委員の交代につきまして、向日市都市計画審議会条例第3条及び、同運営規則第5条第1項第3号の委員に異動がございましたのでご報告申し上げます。

去る4月1日付京都府人事異動に伴いまして、乙訓土木事務所長の林委員がご就任されましたことをご報告いたします。

林様、一言、よろしくお願いたします。

○委員 この4月から参りました乙訓土木事務所の林でございます。どうぞ、よろしくお願申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。委員の異動につきましては、以上でございます。

それでは議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告いたします。

本日の審議会を所用により、神吉委員、藤本委員、村田委員がご欠席されております。

現在、ご出席の委員は12名でございます。本審議会条例第6条第1項に定める定足数を満たしております。よって、会議が成立しておりますことをご報告申し上げます。

ます。

なお、今回、3号委員でございます、向日町警察副署長の村田委員が所用により欠席されておられますが、3号委員は関係行政機関の職員となっており、各機関からのご意見を伺うために、同規則第6条の規定により、向日町警察署交通課長の佐竹様にお越しいただいております。

同規則第6条につきましては、「会長は必要と認めるときは委員以外の者を会議に出席させて意見を述べさせ、または説明させることができる。」となっております。

佐竹様、よろしくお願ひいたします。

それでは、この後の進行につきましては、川崎会長にお願ひいたします。

○会長　それでは、皆様ご多忙のところ、ご参集いただきまして、ありがとうございます。この後の議事の進行につきましては、私のほうで議長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、本日の審議会は、原則公開で運営をいたしております。

本日の報告事項につきまして、向日市情報公開条例第6条各号のいずれかに該当して非公開とすべき情報は含まれておりません。したがって、本日の議題につきましては、この会議を公開することといたします。

また、本審議会の会議録は、市のホームページにおいて公開となりますので、よろしくお願ひいたします。

事務局のほう、本日の傍聴者はおられますでしょうか。

○事務局　傍聴希望者が5名おられます。

○会長　それでは、本日の審議会の傍聴を許可いたします。傍聴者に入室していただきますので、しばらく皆様お待ちいただきたいと思います。よろしくお願ひします。

【傍聴者入室】

○会長　よろしいでしょうか。それでは最初に、事務局のほうから本日の議事、資料の確認をお願ひいたします。

○事務局　それでは、お手元の次第をごらんください。

本日の議事は、報告事項が2件でございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。事前に配布させていただきました資料をご用意いたします。

次第の裏側が配付資料の一覧となっております。各資料の右上には資料番号を振っておりますので、お手元の配付資料一覧を参考にご確認願います。

資料1-1から1-5、及び資料2-1から2-6が事前に配付した資料でございます。

本日の資料は以上となっておりますが、不足はございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは、議長、お願いいたします。

○会長　それでは議事に入らせていただきたいと思います。

報告事項の「京都都市計画地区計画（森本東部地区地区計画）案につきまして」、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局　まちづくり推進課長、山崎と申します。どうぞ、よろしく願います。座って説明させていただきます。

森本東部地区地区計画案について、ご説明させていただきます。資料のほうは、お手元の資料と画面のパワーポイントのほうを使いまして、説明させていただきます。

最初に、これまでの経緯について、ご説明させていただきます。

お手元の資料については、「資料1-5」をご参考いただければと思います。

今回の地区計画につきましては、平成20年に制定いたしましたまちづくり条例の都市計画提案制度等を活用した、本市で初めてのまちづくりでございます。市が認定しております森本東部地区まちづくり協議会から都市計画素案の提案を受けまして、平成31年の2月に、このまちづくり審議会のほうに諮問させていただきまして、「都市計画決定の必要性について依存なし」という答申をいただいております。

このことから、市の都市計画原案を作成いたしまして、平成31年3月に都市計画

審議会におきまして、原案及び手続のほうを説明させていただき、ご審議いただいたところでございます。

その後、平成31年4月4日から4月18日まで、原案の公告・縦覧を行いました。縦覧者のほうは7名ございました。その後、4月19日から4月25日まで、意見書の受付を行いました。意見書の提出はございませんでした。

本日は、前回の都市計画審議会でのご意見や京都府との協議を踏まえ、原案から一部修正を行いました都市計画案について、説明のほうをさせていただきます。

最初に、地区の概要でございますが、営農に関する課題といたしまして、これまで主に都市近郊の農地として土地利用をされてきたということもございまして、農業従事者の高齢化、後継者の不足、露天資材置き場や大型車駐車場など、無秩序な市街化が徐々に進行しているということが懸念されているという地区でございます。したがって、営農環境に深刻な課題を有している地区ということが言えると思います。

次に、都市基盤に関する課題でございますが、これまで主に都市近郊の農地として土地利用がされてきたということもございまして、地区内の道路は主に狭隘な農道しかない。あと、都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線、縦に走っている道路でございますが、幹線道路が整備されていないというところで、利便性や安全性に大きな課題を抱えている地区ということがあると思います。

地区の特性といたしまして、本地区は市街化調整区域となっておりますが、本地区周辺は工業地域に指定されておりまして、周辺には大小の事務所や工場が立地している。JR向日町駅から徒歩圏内であり、国道からのアクセスもよく、交通の利便性にすぐれた地域ということで、産業施設、企業誘致に適した地域であるということが言えると思います。

次に、都市基盤整備でございますが、向日町駅におきましては、向日町駅東口開設や、地区内の幹線道路整備の事業化に向けた調査のほうを開始してございます。京都市域でございますが、駅のアクセス道路の整備で、国道171号線から駅前広場まで

の道路でございますが、事業化に向けた調査を開始されております。

このような地域の状況を踏まえまして、まちづくりの方針といたしましては、周辺の工業地域との整合、営農環境の改善、都市基盤の整備、向日町駅と企業の集積地の中間にある、本地区の絶好のロケーションを活用していくということとしております。

計画テーマといたしましては、「未来へはばたく 活力とうるおいのあるまちづくり」としております。

次に、計画案について説明させていただきます。資料のほうは、「1-4」でございます。

地区計画とは、地区の課題や特性を踏まえ、まちづくりの目標を設定し、その実現に向けて、建築物の用途や形態の規制や、道路・公園等の施設計画を定めることにより、その地区にふさわしい「まちづくり」を進めていく手法でございます。

本地区の地区計画の都市計画決定の理由でございますが、都市計画マスタープランで、土地利用転換地区に位置づけがされている。工業地域と隣接し、JR向日町駅から徒歩圏内であるということ、産業施設の立地に適した地域特性があるということ。無秩序な市街化の進行による周辺環境の悪化が懸念されているということで、地区計画を定めることで、営農環境や居住環境の保全、新たな産業拠点を形成し、地域の課題解決、地域の活性化を図ることが本都市計画決定の理由でございます。

次に、計画書の内容のほうでございますが、資料は「1-3」をごらんいただければと思います。

地区計画の目標でございますが、露天資材置き場や大型車駐車場などによる無秩序な市街化の進行や営農環境の悪化を防止する。至便性を生かした産業拠点を形成する。道路、公園等の公共施設の整備による良好な都市環境を形成するということでございます。これらにより計画テーマであります「未来へはばたく 活力とうるおいのあるまちづくり」の実現を目指すこととしております。

次に、土地利用の方針でございますが、産業地区でございますが、周辺環境に配慮

しながら、大規模な業務、製造、研究を目的とした事務所の立地誘導や高度利用を図る。住宅地区でございますが、地区内に点在する既存住宅を居住に適した地区に集約することで居住環境の保全を図る。農地地区でございますが、地区内の営農環境が将来的にも良好な環境で営農できるように農地を集約し、土地改良施設の整備を行う。駐車場、資材置き場などの土地利用を制限し、営農環境の保全を図るとしております。

次に、地区の区分でございますが、産業地区は8ヘクタールございまして、資料の青色に着色されている部分でございます。周辺の工業系用途地区に隣接して配置しております。

住宅地区ですが、1ヘクタールございまして、資料の黄色いところでございます。住居環境等に配慮し、周辺の住宅地に隣接して配置してございます。

農業地区は3ヘクタールございまして、図面の黄緑のところでございます。で、日当たり等の営農環境に配慮し、南側に集約して配置しております。

各地区の面積でございますが、道路や公園等の公共施設も含む面積を記載しております。

次に、地区施設の整備の方針でございますが、「資料1-2」の計画図のほうもごらんいただければと思っております。

地区施設の整備の方針でございますが、土地利用転換により発生する各種車両や歩行者交通の安全で円滑な処理を図るとともに、良好な居住環境と営農環境を形成するために必要な道路や公園、緑地を地区施設に位置づけします。

産業地区につきましては、周辺環境との調和を図るため、環境緑地、緩衝緑地を設け、樹木等により緑化を行います。寺戸川沿いに道路、公園、緑地を整備し、親水空間を形成いたします。

次に、地区施設の内容でございますが、産業地区の道路でございますが、幅員を9.5メートルとしております。住宅・農地地区の道路でございますが、一般的な幅員であります6メートルとしております。寺戸川沿いの道路でございますが、植栽帯や歩

道を設けられるように11メートルとしております。

住宅地区内の公園ですが、2カ所設けます。産業用地の周辺でございますが、環境、緩衝緑地を設けます。寺戸川沿いについては、街区形成と整合の図った配置としております。

こちらが、先ほど説明させていただきました地区施設の標準断面のイメージでございます。

図の左上が産業地区の道路の断面図でございますが、車道が3メートルの2車線と、歩道が2.5メートルを設けます。

右上ですが、こちらが寺戸川沿いの道路のイメージでございます。3メートルの車道で2車線と、植栽帯が1.5メートル、歩道が2.5メートル、寺戸川が現況と同様の6メートルと産業通路1.5メートルを設けます。

左下の断面図でございますが、住宅・農地地区の道路でございますが、こちらは一般的な6メートルを設けます。これは車両のすれ違いにも十分な幅員となっております。

右下ですが、こちらは都市計画道路の牛ヶ瀬勝竜寺線の断面でございます。車道が3メートル、自転車通行帯が1.5メートル、歩道が2.5メートルを両側に設置して、幅員としては14メートルを設けます。

次に、建築物等の整備の方針でございますが、「資料1-3」をごらんいただければと思っております。

建築物等の整備の方針でございますが、土地利用方針に沿った各地区の街区の形成を図るため、下の①から⑨の建築物等の各種制限を設けます。①から⑨は個別で、次で説明させていただきます。

①番の建築物等の用途の制限でございますが、計画的で良好な都市環境が形成されるよう、建築物等の用途を制限します。産業地区で建築できる主なものといたしましては、研究所を含む事務所、工場、危険物の貯蔵施設、危険性の大きいものや著しく

環境を悪化させるものは除いてございます。これは準工業地域と同等のものと考えてございます。かつ、A2地区は加えまして、自動車車庫、保育所、博物館、診療所、集会所、店舗等も建築できることとしております。

住宅地区で建築できる主なものとしたしましては、住宅、兼用住宅、地区計画施行時に建っている工場、倉庫のほうは建築は可能となっております。

農地地区で建築できる主なものとしたしましては、農産物の生産、集荷、処理、または貯蔵に供するもの、農業の生産施設に供するものとしてございます。

次に、建築物の容積率・建ぺい率の最高限度でございますが、容積率・建ぺい率の最高限度も設定いたします。都市型産業の高度集積や高度利用を図るため、産業地区におきましては、容積率を300%、建ぺい率を60%としております。住宅、農地地区としたしましては、市で一般的に指定されております容積率が200%、建ぺい率が60%としております。

次に、建築物の敷地面積の最低限度でございますが、産業地区につきましては、小規模な敷地がふえて、建物が密集することにより日照、通風、防災面が環境悪化することを防ぐため、敷地面積の最低限度を設定いたします。A1地区におきましては、10,000平米、A2地区におきましては、2,500平米となっております。

次に、壁面の位置の制限でございますが、産業地区につきましては、産業施設の立地による日照、通風、防災面の環境悪化の防止や、道路や隣地への圧迫感を和らげるため、壁面の位置の制限を設定いたします。道路境界塀、または隣地境界線から10メートル以上、寺戸川境界線から1.5メートル以上となっております。

次に、壁面後退区域における工作物の設置の制限でございますが、産業地区につきましては、周辺環境等の調和を図るため、敷地周辺部に環境緑地、緩衝緑地を設け、樹木等により緑化を行います。この環境緑地、及び緩衝緑地の区域につきましては、門、塀、その他の工作物の設置制限を行います。ただし、緑化に供するものは該当しません。

建築物の形態、または色彩、その他の意匠の制限でございますが、産業地区につきましても、建築物の外壁、屋根等の形態及び色彩は、地区の環境に調和した落ちつきのあるものいたします。建築物の高さの最高限度でございますが、産業地区につきましても、住宅地区、農地地区への日照面の環境悪化を防ぐため、建築物の高さの最高限度、日陰の規制を設けます。これは準工業地域と同等となっております。

次に、かき、またはさくの構造の制限でございますが、産業地区につきましても道路への圧迫感の緩和や防災面への配慮のため、道路に面する部分のかきやさくは、高さ1メートル以上のブロック塀等を規制し、次のような5つのパターンの構造といたします。

その5つと申しますと、生垣、高さ100センチ以下のブロック積み、または石積み。高さ180センチ以下のさく、高さ100センチ以下のブロック積み、または石積みと植栽を組み合わせたもの。高さ100センチ以下のブロック積み、または石積みとさくを組み合わせた高さ180センチ以下のものとしてございます。

次に、建築物の緑化率の最低限度でございますが、産業地区につきましても、周辺環境と調和した産業用地を形成するため、建築物の緑化率の最低限度を10%と設置して、特に沿道部への緑化に努めます。

次に、都市計画原案からの変更点のほう、説明させていただきます。変更点のほうですが、住宅地区の建築物等の用途制限につきましても、前回の審議会のほうでご意見をいただいたということで、その意見を反映し、「住宅で事務所、店舗などを兼ねるもの」、兼用住宅のことですが、これを建築できる用途を追加してございます。なお、この兼用住宅のほうは、第1種低層住居専用地域と同等のものとなっております。

次は、京都府との協議に基づきまして、地区施設に寺戸川を追加し、位置づけを明確化してございます

。壁面の位置の制限について変更してございまして、京都府との協議に基づき、制限区域に建築できる建築物を平家の附属建築物に限定して、そのような変更をしてご

ざいます。

最後に、今後の手続きのほうをご説明させていただきます。今後の手続きですが、都市計画法に基づきまして、6月に公告・縦覧を予定してございます。7月に都市計画審議会に附議のほうを予定してございまして、ご承認いただいた場合は8月に京都府との法定協議を予定してございます。その後、8月に決定・告知ができればなと思ってございます。

以上で、森本東部の地区計画案の説明とさせていただきます。ありがとうございます。

○会長　ご説明ありがとうございます。それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご意見、ご質問などはございますでしょうか。いかがでしょう。

前回、神吉委員から、兼用住宅の件、ご指摘がございましたので、店舗兼用住宅について、加えていただいています。

○委員　高さのことを言われたんですが、通常の調整区域では建ぺい率が60%、容積率が200%だと。今回の場合は、工業地域並みにするということですが、容積率が300%なんですね。工業地区並みということになると容積率は200%のはずではないですか。それが、どうして300%になってしまったのかという理由づけが、もう少し要るんじゃないかと思います。全体で12ヘクタールのうち、8ヘクタールを占めるA地区について、容積率緩和がされるというのはね、いろいろ問題もあるんじゃないですか。

京都市の件になりますが、高さ規制の緩和がされると聞きました。京都市内では、観光ブームに乗って、ホテルの建設ラッシュと言われてまいりました。そして、建物の高さがものすごく高い。そんな中、景観について問題視されてきました。しかし今回考え方が変わったのか、景観よりも創造が大事だと。高さ云々ではなく、創造できるようなまちをつくらなきゃならないという議論が、京都市の専門家のグループで行われているそうです。その流れが向日市に来てしまったのかなとも思ってしまい、少

し心配です。

なぜ300%に緩和するのかをもう少し理解しておかないと市民に対して、説明できないので、もう少し分かりやすく教えていただきたい。

○会長 事務局お願いいたします。

○事務局 ご説明させていただきます。今回の地区計画では、まず地区計画の目標としまして、駅への至便性がある地域でしか実現できないような都市型の産業、研究の施設であるとか、オフィスであるとかが、高度に集積した産業拠点を形成するということを目指し、今回の計画の目標としております。

その中でも、今回の計画で産業地区となるA地区につきましては、土地利用の方針で、周辺環境に配慮しながら大規模な業務、製造、研究を目的とした事務所の集積を図るために、産業施設の立地誘導や高度利用を図るとしております。

向日市内でも高度利用を図る地域については、駅前でしたら300%の容積率が設定されておりますので、今回、それに沿ったような形で300%ということで、設定を考えております。

ただ、今回、300%にするだけではなく、周辺への住環境や農業環境等に配慮という面で、地区計画の中に環境緑地や緩衝緑地の確保、壁面後退及び日陰に関する規制などを設けるということで、緩和するだけじゃなく、規制のほうもあわせて設定しておりますので、容積緩和ということが必ずしも周辺の環境を悪化させていくということは考えておりません。あくまでも今回の地区計画の目標に沿って、容積率の設定を行っているということでございます。

○会長 容積率300%だと具体的にはどれぐらいの高さの想定を考えておられますか。

○事務局 今回の地区計画と整合させた内容で、日本電産のほうが施設計画を公表されておりますが、それによりますと大体、15階建てぐらいまでの規模で想定されている状況でございます。

○会長 はい、そうすると想定としては、1フロア3m程度だとして、45メートルぐらいまでの範囲ということですね。

○委員 通常200%のものが、なぜ300%になったのかという質問をしているんですけども。

それと、例えば、この近辺で、いわゆる工業地域、あるいは調整区域において、300%の地区というのは、どの辺にあるんでしょうか。大体、駅前の商業開発、あるいは都市開発などの商業地域では容積率が上がると思います。なぜ、調整区域の工業的利用で、容積率300%なのかというのは、市民にはわかりづらい。

○会長 容積率の問題というものにかかわってくるのは、例えば周囲の景観というものに対して、どう影響を及ぼすか。さらに、周辺に住宅が張りついていた場合、大きなボリュームであれば、日影の問題や、環境面での問題です。それについては、先ほども二重規制云々ということで、一定のチェックはかかるということ。それともう1つは、壁面後退10メートルということで、周辺に対してできるだけ圧迫感がないようにしている。さらに緑地を10%以上確保や環境緑地や緩衝緑地を設けたり、寺戸川沿いに歩道を設けたりと、公共空間的な部分をいかに生み出すか考えておられる。ただし、緑や歩道といった公共空間を生み出すということは、その分活用できる敷地面積が減るということですので、容積率を上げてあげ、建物にボリュームを持たせてあげないと、建物の機能がもたなくなってしまうということがあります。

そのようなことから、300%ということで、想定した高さ45メートルぐらいですけれども、京都市の高さ規制の話が出ましたので、京都市の話と絡めてお話させていただきます。私は現在京都市の都市計画の持続可能な検討部会などの委員をやっておりまして、一定の答申が出ましたので、それについてご説明を少ししておきます。

京都市の場合は、高さについては、最初、10年ほど前に景観法ができて、景観について考え始めました。景観計画を打ち出したときに、41メートルか45メートルぐらいの高さから、北部や中央地区というのは31メートルにダウンゾーニングし

ました。今起こっている観光の、例えばインバウンドの公害であるとか、それからオフィス空間がなかったり、人口が減少していっていることなどから、市の税収があまり入ってこないというような問題が起こっていると。この問題というのは中心部とか北部への一極集中が起こっており、南部のほうではそれなりに開発が進んでいるんですが、部分的に集中し過ぎている。それをできるだけ分散化させるということを考えてというのが1つなんですね。

高さの問題については、景観法検討当時というのは何が起こるかわからないので、例えば準工業地域であっても、住宅になるか、それとも研究施設になるかもわからないし、工業地域であっても工業利用されるかどうかかわからないようなところもあり、全部厳しく規制しました。

そのかわり、都市の成長や動きとともに、その景観政策というのは見直すということをして10年前に議論しました。

それで、今回の京都市の議論は、森本東部の地区計画でもありますが、緑地や壁面後退などで公共空間を増やそうと思うと、建物の部分は少し緩めてもいいのではないかな。具体的には、悪影響を周りに及ぼすのかということまでチェックするわけです。周辺に住宅や守るべき景観、それに対しての悪影響を及ぼすものであるとするならば、そこはチェックをしないといけない。だから、今回の京都市の高さの緩和については、風致であるとか保全部分、美観である部分というのは一切手をつけていません。今回の場合は、都市を発展させるために部分的にできるところの緩和を少しずつ、部分的に、地区ごとにやろうということです。何か高さというのは、マスコミが一番騒ぐので、高さというのには敏感になっていますが、実は高さというのが景観の問題ではない。都市が健全な活動や活性化によって生まれる、にぎわいが景観の1つですので、景観というものの考え方が、保全から創造に変わったのではなく、保全と創造と、両方を一体的にやらないといけない。

だから、今回の地区計画も、全く同じで、実は300%というのは、公共空間を生

むための1つの仕組みではないかというふうに、私は理解していますが、事務局のほうで補足いただくことがありましたら、いかがでしょう。

○事務局　先生おっしゃっているとおりでございます。今回、容積率300%ということで、周辺に環境緑地、オープンスペースを確保するということのスケールメリットが出てきますので、そういう面でも今回、容積率を300%の設定にすることによって、大きなメリットがあるというふうに考えております。

あと、市内で300%に指定されているところということですが、東向日駅前については商業系ですけれども、300%に設定されております。そのほかにも土地区画整理事業で、基盤整備が整った洛西口駅の東側であるとか、麒麟ビールの工場跡地についても300%の設定がされております。

今回の地区についても地区計画に基づいて、今後、土地区画整理事業で基盤整備もされる予定でございますので、容積率緩和に耐えうるような基盤整備が整うということで、同じような条件ではないかなと考えております。

さらに、工業系で300%というところでございますが、今回の地域周辺を走る、国道171号線沿いにつきましては、京都市域においては既に沿道が全て300%に設定されているような状況でございます。

○会長　商業地域、例えば御池通りだったら容積率700%とか500%なわけですよ。それに比べたら、半分ぐらいになるわけで、そういう意味では、それほど、飛び抜けた例外ではないということになっています。

○委員　資料の1-2のほうで、本地区の左側、水色の産業地区のA1地区、ざっくりで広さが1ヘクタール以上あるような土地ですよ。つまり1ヘクタールの広さで、容積率300%となればですね、今の話とは変わってくるのではないのかなと。

先ほど想定高さが、15階建てで高さ45メートル程度のような話をされていましたが、開発予定者の説明では、45メートルなんてことは言っていなかったと思います。もっと大きな、80メートルぐらいのビルが建てられるんじゃないかというふう

にも言われているんですよ。そういう心配の声も住民さんから僕は聞いています。45メートル程度の建物ということで間違いはないんですか。

○会長　そのあたり、西田先生。

○委員　都市計画の基本の話になると思います。容積率というのは、ご存じのように敷地面積に対する床面積の比なんです。

だから、例えば100坪の土地で、容積率が300%ということは敷地いっぱい建物を建てるとすると3階建てが建てられるよということです。それを300%だから高さがどんどん、どんどんあがって行くというような無限大に高さがあがるというのはあり得ないんですね。300%の容積をMAXで使うとして、例えば1フロアの床面積が敷地面積の50%なら、6階建てまで建てられるよということなんですね。これはもう都市計画の常識の話です。例えば15階建てを建てようと思ったら、1フロアの面積を相当小さくしないと、容積率300%で15階建は建ちませんよね。

だから、この地区計画で、高度利用を図るという考え方を基本的には認めた上で、容積率700%とか例外的なものではなく、通常の都市計画的な300%というのは、認めてもいいですよという考えなんですね。

確かに、丹野委員が言われるようにですね、200%のところも多いと思いますけれども、駅の近くに立地するという土地利用の関係からと、この高度利用を認めましょうという開発方針からすると、300%というのもあながち飛び抜けた数字ではないと、私は理解しています。結局15階建てにしようと思うと、建ぺい率20%ぐらいで計画しないことには、階数が上がりません。開発者が空地进行をたくさん設けて、煙突みたいなビルを建てるとか、敷地いっぱいを使った階数の少ない建物にするかというのは開発者の考え方にもよります。市の立場としてはですね、敷地いっぱい使って敷地の3倍程度、敷地の半分程度を使うとしたら6階ぐらいの建物を建てられるぐらいの容量を認めましょうというのが、この都市計画審議会への提案ということだと思うんですね。

容積率が300%だと半分の建ぺい率で6階、さらに半分になったら12階、さらに半分で24階ですね。そういった建て方をこの都市計画の容積率、建ぺい率で決めているということなんです。

だから、80mクラスの建物が建たないことはないんですけども、1フロアの面積が小さくなりますから、一定程度の利用というようなことを考えると、1フロアにそれなりの面積を持っていないといけない。そもそも上に建てる意味がないですからね。そういった容積率、建ぺい率の基本的な考えを理解してもらえたい。

それから先ほどの説明の中でですね、日陰が起こらないようにというような規制があるというようなことも含めて、その辺を総合的に考えないといけない。必ずしも景観に物すごい影響を及ぼすかどうかとかいうような話については、実際の建築計画が出てこない、なかなかわからない。

今のところは、とりあえず容積率、建ぺい率の話ですので、そういう理解をしていただいて、建ぺい50%の利用で、大体6階ですよ。その程度の容積率を認めるのか、認めないかという議論になるんです。私としては駅前でないとその容積は、必要ないと思いますが、今回は駅前となる土地利用ですからね。その程度はあってもしかるべきかなというのが、私の個人的見解です、以上です。

○会長 ありがとうございます。非常にわかりやすくご説明いただいて、ありがとうございました。

○委員 今言われたように駅前と言っても、JR向日町駅のすぐ東側は200%なんですよね。駅から飛び地で300%というのは何か、整合性とか理由づけとして難しいのじゃないかなと思うんですけども。

○会長 現状の駅前200%の利用状況とか、今回の機能と施設計画の想定とかんがみて、どういうことなのかということをご説明いただいたらいいかと思いますけど。

○委員 30年後とか45年後を目指した、基本的な枠組みをつくるというのが都市計画ですので、現在、設定されているものというのは、かなり古い時代の都市計画

の容積率だと思うんですね。だから、これからの容積率を考えていくときに、例えば駅前で200%でいいのかと言うとですね、私としては、駅前である程度、土地利用を考えて、いろんな施設をつくっていくという点からすると、個人的な意見ですが、駅前の土地利用としては、容積率が上がってもいいんじゃないかなというぐらいのイメージです。

ただ、現実にはですね、駅前の土地利用、あるいは都市計画の変更という話は今まで出ていません。今後、本来なら、以前のキリン跡地とか、都市計画を変更するときにはですね、どこまでを許容すべきなのか、どのような建物の集積を期待していくのかということの上で、容積率を決めていかなければいけないというところなんですけれども、それについては長期的視点で、市のほうは考えておられるであろうと思えますし、既に設定されている現在の都市計画の容積率、建ぺい率が、現在のままでいいかどうかというのはですね、再検討なり、あるいはもっと議論する必要があるのかもしれないと思っています。

○会長 比較してはいけないと思うんですが、大阪府下の市町村で、駅前というと、大体、近隣商業地区などに指定して、容積率400%、500%、もっと高くしているところが多い中で考えると、この周辺というのは非常に、容積率が低いんだと思うんですね。

現状200%なんですけど、300%で、先進産業的なものづくり施設が来るということだと、西田委員が言われたように、すごく高いビルを建てるとするとペンシルビルみたいなものになる。そういうわけでそんなに高いものは恐らく建たないんじゃないかというふうに想定されるわけですけども、それぐらいのその産業機能が駅徒歩圏の中にあるというのは1つのコンパクトシティとかですね、これからのサステイナブルな都市創造に向けては当たり前のような議論のベースにあるんじゃないかなと思います。

○委員 住民は高さのことをよく気にするけど、実はそうではないということでは

けどね、やはりここの周辺に住んでおられる方は、高さをすごく気にしておられます。

私は北部のほうに住んでいますが、長谷工、阪急不動産、南海不動産のマンションができて、圧迫感がすごいです。私の住まいは、マンションから少し離れているんですけど、それでも感じる。

今回、日本電産が数カ月前に出されたイメージ図を見たんです。それには80メートルというイメージが出されていた。先ほど、丹野委員さんの質問に対して、大体、15階だったら45メートルぐらいですねというふうにおっしゃられましたね。

○会長　それは、想定が15階なら一般的には45メートルぐらいだということです。

○委員　45メートルぐらいということですけどね、駅前には、そのまちの地域性があります。例えば、島本なんかでは、確かに高い建物のところもあるけど、田園風景のところもある。やっぱり、そのまちのいろんな売りというのか、そのまちの特性といったものがある。

私は、日本電産のイメージ図をいただいておりますが、イメージ図が先行して、そこから今回の地区計画での容積率などを決めたんじゃないかなと思うんです。その点について、高さも含めてイメージ図では、今現在どのようになっているのか、その点についてお伺いします。

○事務局　前回の都市計画審議会でお配りしている資料の中で、施設配置予定図というのがありますが、日本電産のほうにおかれましては、15階建てということは公表されておりますけれど、具体的な建築計画というのは、検討されている最中であります。ですので、この正確な情報については、私どもも認知しているところではございません。

○委員　そのまちそれぞれの特性があるので、向日市独自の規制をしていくということも必要ではないかなというふうに、個人的な意見ですけど思っておりますのでね。

この何十年間の変わりようを考えますと、確かに高い建物も北部ではできました。今のところは、北部が一番、高い建物が建っているところかなというふうに住民の皆さんは思われ、今回の計画についても北部の高層マンションというのをイメージに持っておられるので、先に住んでおられる方々の思いとか、それから、向日市の特性を考えると、今回の計画では田園が少ない、緑が少ないと思います。公園とかで、一定カバーされているし、寺戸川の沿道などいろんな緑をふやしていただくということも定めていらっしゃるんですが、やはり自然にまसरものはありませんので、そういう点では、もう少し、向日市としての規制をしていかななくてはならないのかなと思うんですけど、この点について市の考え方というのはプロセス的にはどうなっていたんでしょうか。

それともう一つ、寺戸川が変わりますね。ここは田園で、川もあって、地盤の緩みとか、浸水対策は大丈夫なのかという地域の方の声も聞いているんです。その辺についての議論、内部ではどういうふうなことが、話されているのか、この点についてはいかがでしょうか。

○会長　計画のプロセスと、寺戸川の件、この2点につきまして、いかがでしょうか。

○事務局　自然の緑を残すということについては、現状、後継者不足等の諸問題を抱え、田んぼの維持ができない状況であるため、地域の地権者の方々が、声を上げられて平成24年にまちづくり協議会を立ち上げられたという状況があります。

その中で、日本電産のほうの手を挙げられて、協議会と連携をされ、まちづくりを計画されているわけなんです。その計画の中で、協議会では、規制についても考えておられて、緩衝緑地、壁面後退、緑化10%、なども予定されておりますので、私も一定の規制につきましては保たれているものということで考えております。

それと、寺戸川の浸水対策につきましても、それぞれの管理者と詳細について協議されているところです。

○委員 緑をなくすということでは、そういう相談をされたということで分かりました。もう一つ、容積率と建ぺい率について、もっと規制していこうというか、そういった議論はなされていなかったのかなということ。

○会長 議論というのは、その協議会内部での議論ということですか、それとも、市役所の内部のほう。

○委員 市の内部ですね。

○会長 いかがでしょうか。

○事務局 先ほども説明しましたとおり、地区計画の目標としまして、都市型産業の高度集積を目指すという目標のもとに今回の地区計画をつくられておりますので、容積率については、300%で設定されております。

ただ、300%を設定するだけじゃなくて、周辺への環境への配慮ということで、日陰規制であったりとか、先ほどの緑化の部分と重なりますが、緩衝緑地とか、そういうものを設けてですね、周辺環境と整合を図るといふ計画だと捉えているという状況でございます。

○委員 日陰というのは、当たり前の話だと思うんですね。その点は別に、私たちも、心配はしていない。しかし、住民の皆さんは、それでも、日影がだんだんふえるということ、気にしておられます。法律的にはには絶対あかんということにならないかもしれませんが。まちづくり協議会で議論されて、それで農地がもうできないと。で、容積率は300%、そして建ぺい率、そういったことも決めてこられたということは、まちづくり協議会が中心として、そういったことになったという理解でいいのでしょうか。

○会長 協議会のほうの情報も含めてですね、いかがでしょう。

○事務局 今回の提案につきましては、協議会から、都市計画の提案が市にございました。その提案についてまちづくり審議会にてご審議いただき、市のほうで都市計画原案を作成しまして、前回の都市計画審議会にてご説明させていただき、縦覧を行

いました。そして今回、都市計画案ということで、再度、説明させていただいているという状況でございます。

○委員　先ほど山田委員が言われたように、寺戸川の法線が変わるということで、L字型になるということ。私も川の問題に携わってきたことがある経緯からするとですね、L字型になるというのは、現在の真っすぐ流れているものからすると河川の流れに非常に抵抗性があり、影響を及ぼす、そういう可能性があるので、それに対する対応について。

もう1点、これだけの面積の開発に関して、通常の開発に伴う雨水流出抑制みたいなことが、どの程度、考慮されているのかというのが、先ほどのご説明にありました地区計画の内容では余り触れられていない。市の条例等による流出抑制というのを、踏まえて開発を進めるといっている形になっているのですか。これだけの大きいもの場合は、調整池をつくるとかつくらないとかという議論が出てくるだろうと思うんですけども、以前から向日市自身が水には余り強くない地域になっているだけにですね、その辺のことが、この地区計画の中で考慮された計画になっているかどうかだけちょっと確認させていただきたいんですけど。

○会長　はい、どうでしょうか。この点につきまして。

○事務局　今、私どもがお聞きしている分でございますと、水路が湾曲することによりまして、もともとの流下能力はもちろん保つ必要があります。さらに、この湾曲することでの影響、加えてこの事業区間のみならず、上流側、下流側での影響を考慮されて、各管理者と協議をされているということでは伺っております。また、この流出抑制に関してなんですけれど、調整池の設置につきましても協議をされているところですよ。

○会長　はい、現在協議中ということですよ。だから、調整池がないということではなく、必要であれば今後、計画の可能性もあるということでしょうか。

○事務局　これは設置される方向で、調整されています。

○会長　　いろいろな議論があるかと思いますが、今回の駅近くの立地で容積率300%というのがどうかという問題であって、高さの話もありましたが、やっぱり圧迫感っていうのは、7階建でも8階建でも感じるものは感じるんです。要するに、敷地いっぱいいっぱいに建ててしまうと、公共空間がほとんどとれずに、建物から圧迫感を感じてしまう。

今回想定される施設の規模であれば、むしろ少し高い建物でも、周辺に緑を植えたり、公園などにするほうが、地上レベルで歩いている方に見たら、公開空地のような、空間が豊かになるほうが、いいという考え方も一方ではあります。

なので、高さを抑えて敷地いっぱいいっぱいに建てる計画だと、空間の豊かさがなくなってしまうというのもある。その辺のバランスをどうとるかというのが、この問題であって、今回の300%というのは、特殊なことをやっている数字ではないという事は、言えるのではないかとこのふうには思っていますけれども、いろいろなご意見がありますので、そのあたりは慎重にご検討いただければと思います。説明会でも住民の方々に丁寧に説明いただいて、大きな問題がもしあれば、きちっと拾っていかないといけないと思うんですが、今後その機会もまだあるかと思っておりますので、そのあたりは慎重にご検討いただければというふうに思っています。

○委員　　日影の関係は当然だと、私、申しました。しかし、北部のほうで開発がされて数年が経ち、日の当たる時間が物すごく減ったという住民の方の声を聞いています。法律的には問題ないかもしれませんが、法律ギリギリの範囲でなく、実際には住んでおられる方の太陽に当たる時間が減ってしまうというのが事実になってくると思うんですね。

今まで通りの日当りではなくなり、影のかかる時間、冬の寒さ、湿気の増加、家の価値の変動などいろいろな状況が変わるということを十分考えてもらえたい。説明会も一度あり、これからまだまだ意見を出す機会もあると思うんですけれど、そういう影響を受ける方に、意見をもっともっと出すように、自分が直面した北部の開発で起

こったことを私も言うておかなければならないなというふうに思います。この場では、北部での日影問題もずっと火種になって残っているということだけは申し上げておきます。

○会長　はい、ありがとうございます。まだ敷地計画がしっかり決まっていないので、どこに建って、どういう日影になるのかが今後見えてくれば、具体的に影響を及ぼす範囲が明確になってくる。範囲がわかればきちんと根拠として挙げて、理論的にしっかりと詰めていかないといけないということであるかと思います。今は、そういう可能性があるというご指摘を山田委員からいただいたんだというふうに思っております。ありがとうございます。

○委員　今回変更されている兼用住宅の件、具体的な例が示されていなかったように思います。兼用住宅が追加されるということは、どういうことができるということなのか、具体例を挙げてお知らせいただきたいなと思います。

○会長　前回、神吉委員からご意見があったのは、駅前周辺で、活性化などを考えていくと、住宅地区だけれども、店舗兼用も認める、そういう区域にしたほうがいいのではないかと。よその地域で結果的に店舗が何も作れないような地域になってしまっているようなところも見られるので、そういうことを念頭に置いておられるんですかというご質問だったと、記憶しています。そのご意見は前向きな意見で、むしろ用途を自由にしておいたほうが、今回の地区には有意義なんではないかというご意見だったと思います。それに対して、事務局のほうで確認をしていただいて、今回、兼用住宅ということで加えていただいたんだと思います。

○事務局　具体的に兼用住宅はどのようなものかということなんですけれども、延べ面積に対して、2分の1以上が居住の用に供しているもの、半分は住宅で、半分は店舗や事務所等となります。その店舗や事務所等の床面積が50㎡までというルールがございます。具体的には、事務所、食堂、喫茶店及び理髪店等、そういうものを想定しております。

○会長　　いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

○委員　　話はわかりました、結構です。

○会長　　それでは、ご意見、ご質問も一段落したようでございますので、この案件はここまでさせていただきたいと思えます。

それでは次の報告事項の「京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更（原案）について」、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局　　それでは、京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更（原案）について、ご説明させていただきます。本日、ご説明をさせていただく都市計画課、伊藤と申します。座って説明させていただきます。

今回の都市計画変更の対象路線となりますのは、スライドで黒のラインで表示しております都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線でございます。この路線は、京都市西京区を走る桂川街道の牛ヶ瀬の交差点を起点に南下し、向日市内に入りまして、JR向日町駅東側の市街化調整区域を南北に縦断し、府道伏見向日線、外環状線と交差し、長岡京市に至る計画延長6,860メートルの幹線道路でございます。

それでは、今回変更を行う区間でございますが、スライドのほう、赤い線で表示しております区間が今回の変更区間でございます。北側は、京都市境から、南は市道寺戸森本幹線2号との交差部までの約220メートルにつきまして、都市計画の変更を考えております。

また、今回、変更を行う区間の南側、スライド黄色線で表示しております区間については、平成29年度第3回都市計画審議会にて、ご答申いただき、都市計画変更を行っております。

おさらいとなりますが、前回、都市計画変更を行った区間としましては、市道寺戸森本幹線2号から都市計画道路伏見向日町線までの区間でございます。今回の変更区間、及び前回の変更区間は、JR向日町駅へのアクセス道路に位置づけられている区間となります。

続いて、今回、変更を行う区間における本路線の位置づけでございます。図の上から右にかけての紫色点線が京都市境となります。図下部の黒色線が府道伏見向日線、図上部の緑色線が京都市域を走る都市計画道路向日町上鳥羽線、図中央の赤色線が、今回、変更を予定している路線、都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線でございます。

今回の変更対象区間につきましては、府道伏見向日線から京都市域を走る都市計画道路向日町上鳥羽線を経て、JR向日町駅東口駅へと向かうアクセス道路に位置づけられている区間でございます。

また、変更対象区間周辺の地域は、先ほどの議題でご説明させていただきました森本東部地区地区計画も含め、新たなまちづくりを進めている森本東部地域のまちづくりにおいて、業務、製造、研究開発を目的とした新たな産業拠点の形成を計画されています。牛ヶ瀬勝竜寺線については、産業拠点のメイン道路となります。これら、本市におけますまちづくりの状況を踏まえ、本路線の整備促進を図るため、前回と同様に、今回変更区間においても実現可能な計画へと変更を行うものでございます。

続いて、変更の内容についてでございます。おさらいとなりますが、前回、変更を行った内容からご説明させていただきます。

変更区間としましては、先ほどご説明したとおり、市道寺戸森本幹線2号から府道伏見向日線と重複する計画の、都市計画道路伏見向日町線までの区間で変更を行いました。

変更内容の1点目です。従前の道路計画では、水路や住宅地が一部、計画区域に入っている状況でございました。このため、従前の計画から水路や住宅地を可能な限り回避するため、東側の農地のほうへ若干ルートをずらす変更を行いました。変更により、約9件の建築物が計画線から外れました。

次に、変更内容の2点目です。牛ヶ瀬勝竜寺線沿道の今後のまちづくりや、歩行者、自転車双方の安全性を考え、停車帯の廃止、及び自転車通行帯の設置など、幅員構成の変更を行いました。あわせて、幅員を16メートルから14メートルへと変更を行

いました。

以上が、おさらいとなりましたが、前回の変更の内容でございます。

続いて、今回の変更内容についてでございます。変更区間としましては、前回、変更を行った区間の北端、市道寺戸森本幹線 2 号から京都市境までの区間になります。今回の変更区間によって、支障物件はないため、現在決定されているルートの変更は行いません。

変更内容としましては、前回と同様、歩行者、自転車双方の安全性を考え、前回変更区間と整合性を持たした幅員構成及び幅員の変更を予定しております。また、先ほど説明させていただきましたとおり、現在決定されているルートの変更を行わないため、今回、変更区間において、影響を受ける地権者に変更はありません。

続いて、幅員構成の詳細でございます。スライドの右側に、変更前、現在の計画幅員 16 メートルでの構成を掲載しております。3 メートルの車道が 2 車線、その両側に 1.5 メートルの停車帯、さらにその両側に 3.5 メートルの自転車歩行者道を配置する構成となっております。この幅員構成について、前回変更区間の幅員構成と整合性を持たせた 2 点の変更を考えております。

まず 1 点目ですが、停車帯の廃止。停車帯は沿道に商店などが並び、荷さばきのための停車需要が見込まれる場合に設置するものとされておりますが、地区計画で説明をさせていただきましたように、今回の森本東部のまちづくりでは業務、製造、研究開発を目的とした事業所等の土地利用を想定しており、荷さばきのための停車需要は見込まれないことが挙げられます。また、停車帯があることによって、不要な駐停車車両の発生も懸念されることから、沿道の駐停車車両を抑制するため、停車帯の廃止を考えております。

次に、2 点目ですが、現在の計画では、歩道は、自転車歩行者道ですので、自転車と歩行者が同じ空間を通る形となっております。本路線は JR 向日町駅へのアクセス道路に位置づけられ、また路線の南側には、市民体育館や向陽高校などの公共施設も

あることから、自転車の通行量が多くなるものと予想されます。このため、歩行者と自転車双方の安全性を高めるため、自転車通行帯を設け、歩行者空間と自転車空間を分離したいと考えております。

変更後の幅員構成につきましては、スライドに掲載しておりますとおり、3メートルの車道が2車線、その両側に1.5メートルの自転車通行帯、さらにその両側に2.5メートルの歩道を配置し、あわせて14メートルの幅員に変更したいと考えております。なお、歩道の幅員2.5メートルにつきましては、車いすの離合が可能な幅員であり、市内ではJR向日町駅から阪急東向日駅間の府道向日町停車場線の歩道が同じく2.5メートルとなっております。

また、今回の幅員構成及び幅員における2点の変更内容につきましては、前回、変更を行った内容と同様でございます。

次に、今回の都市計画の変更の理由についてでございますが、これまでご説明させていただいた内容をまとめさせていただいているものとなっております。スライドに変更の理由の概要を掲載しておりますので、読み上げさせていただきます。

都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線は、京都市西京区を起点とし、向日市を經由して、長岡京市に至る延長約6,860メートルの南北の幹線道路である。今回、向日市におけるJR向日町駅東口の改札及び本路線の一部区間沿道における新たなまちづくりの実現には、本路線の整備が必要不可欠である。そのため、幅員構成の変更等、実現可能な都市計画に変更を行うことで、早期整備を推進し、円滑な交通処理、駅へのアクセス強化、交通安全性の確保、及び新たなまちづくりの促進を図るものでございます。

最後に、都市計画決定までの今後の手続につきまして、ご説明させていただきます。一番上の緑色部分が本日の都市計画審議会でございます。今後、都市計画の案を作成し、都市計画法により都市計画案の公告・縦覧を予定しております。この都市計画案についてご意見のある方は、縦覧期間中に向日市へ意見書の提出を行うことができます。都市計画案の縦覧を経たのち、来年8月ごろに都市計画審議会に附議し、ご

承認をいただいた場合、都市計画の決定、告知を行っていく流れとなります。

以上をもちまして、簡単ではございますが、説明を終わらせていただきます。

○会長　ご説明ありがとうございました。それでは、ただいまの事務局のご説明についてご意見、ご質問などをお聞きしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○委員　京都国体が昭和63年にありまして、体育館を建てたときに、都市計画道路の計画もあるので、思い切って道をつくろうと言って、今の市民体育館の前に大きな道路ができました。今すぐできないけどもこの道路は真っすぐ、北に向かって、駅に向かって走るものと当時の市長がお話をされておりました。夢のある話やなど。しかし、なかなかできないと思っておりましたけども、今回こうして、計画を変更するというので、それはそれでいいと思うんですけども、前回も少し言いましたように、やっぱり当初の計画通り16メートル道路のままで真っすぐ行くべきではないかと。駅に向かう途中に、道路幅が14メートルに狭くなるというのも形的にもおかしいですね。僕はやっぱり16メートルのまま真っすぐ伸ばして駅のほうに行けるような、そういう道路じゃないといけないのと違うかなと。防災の面やまちの発展のことを考えてもね。多分、この水路の絡みがあって14メートルに抑えられてしまったんじゃないかなというふうに思うわけです。

古い話ですけども、外環状線道路が昭和42年に上植野地域でつくられる際に、いわゆる都市計画法の一部改正があって、そしてその中で、目的税である都市計画税を導入したわけですね。そういう歴史を持っているわけです。だから、これが16メートルでなければならないと僕だけが言っていたというようなことではいけないので、ぜひ皆さんも、この駅に向かう道路はやっぱり広く、大きく、そして何よりも交通安全になっているかを見据えていかないといけないという思いを持っているということも分かってもらいたい。できれば16メートルのままで突っ走れというふうに思っております。よろしく申し上げます。

○会長　今のご意見、ちょっと整理させていただきますと、この都市計画審議会で

賛成しまして、平成30年度に14メートルに変更されているのですが、それをどうしたいのか。今回の変更のポイントは、前回変更区間の延長部分を前回変更と整合性のとれる14メートルに合わせるという内容なんですけれども、ご意見の意味はどういうことですか。16メートルにするということは、今回変更部分を16メートルで残すということなのか、それとも前回変更区間の14メートル部分をまた16メートルに戻すというご提案なのか、そのあたり意見を整理していただければありがたいんですが。

○委員 予算のこともあるので14メートルにしなければならないんだろうとは思っております。しかし、一番言いたいのは、気持ちよく駅に向かう道路は16メートルのままでいったらどうかという僕の個人的な意見を言っているわけです。それと交通安全、防災のことを加味したら16メートルにすべきではないかという意見です。

コメントは要りません、皆さんが14メートルでいって言うんだったら、14メートルでもいいですよ。でも、本当は、住民の皆さんが駅に向かう道路だからね、16メートルのほうがいいんじゃないかという意見です。

○会長 わかりました。そうすると、今回の審議とは別の観点からというご意見としてお伺いしておけばよろしいかなと思います。

というのは、14メートル区間に対しての延長部分を今回審議しているわけでございまして、現在の計画では14メートルと16メートルという違う構造の道路が続いていると。これ、非常に断続的で危険です。前回のときも、周辺の土地利用状況がオフィス空間とかに変わってきましたので、荷さばき施設が要らないので、安全面としても、非常に有効になると思うと、前回そういう審議をして、安全面から、現況の構造にしたわけです。2メートル少なくともはなっていますが、構造的には安全であろうということ。それで今回は前回変更区間の延長部ということでございますので、少しご理解をいただければというふうに思います。これは私の意見です。

○委員 意見はあってもいいわけですから、道路というのは本来同じ幅でずっと真

っすぐ行けばいいわけだ。だから、16メートルのままいけばいい。

○会長　それは私もそうだと思います。道路というのは真っすぐですね。ただですね、運転するにしても道路は膨らんだり、狭くなったりするとやっぱり危ないんですよ。道路構造上、きちっと一定の幅でいかないといけません。

○委員　外環状線道路がね、京都市から2車線に来て向日市に入ると1車線になっている。あれも言われるんですよ。誰がつくったか知りません。私は、そのときおりませんとしか言いませんけども、なぜあのかき2車線のまま整備しなかったのかって、言われているんですよ。そのことも含めて、今回発言している部分があります。

○会長　わかりました、いかがでしょうか。

○委員　前回変更区間が14メートルになっていて、今回の部分だけ変更せずに16メートルのままということになるとですね、川崎会長言われたように、道路構造的に違和感を感じざるを得ない。

これ、私の個人的な考えと、それから都市計画的な意味合いでですね、通常、道路の交通容量というのは、車道の幅員で決まるんです。もともとの16メートルでの計画も、車道が3メートルで、基本的にはその3メートルの道路容量です。言ってみれば上限どれぐらいの車が流れるかというのは、幅員構成を決めるときに決まっている、そういう検討項目なんです。今回の幅員構成では停車帯がなくなるから、歩行者、自転車分離させて合計4メートルになる。従前の自転車歩行者道3.5メートルよりは容量的にはふえているので、私的に考えるとですね、歩行者なり、自転車の交通性としては前よりもよくなるだろう。

ただ、車道には当然、余裕空間があればあるほど、交通容量がふえてくるんですけども、今回の地域が車がどんどんふえていくという状況の地域であればですね、それだけの余裕を持っていたほうが望ましいんですけど、ここの土地利用からすると、今のところ市街化調整区域のままになっていますからね。そのことが前提に考えるとですね、私としてはできるだけ早く道路整備が実現するのが望ましいので、この14

メートルになるということは、事業費的に安くなる面や管理者、道路者の負担金やあるいはその区画整理事業の負担金も含めてね、事業としてはやりやすくなる。前回14メートルに決められた流れとしてはですね、今回の14メートルも特別おかしくはないではないかというのが、私の意見です。

○会長 はい、ありがとうございました。

○委員 前回も停車帯が問題になったと思うんですけど、要は日本電産の建物が建つから、もう荷さばき場所は要らないという、そういう条件に合わせて停車帯廃止になったかなと思うんですね。そういう条件でやっていくということも認識しておかなくてはならない。

ただ、本当に荷さばきの必要性がないのかということと、寺森幹線2号を通過してJR向日町駅に向かうことになるのかなと思うんですけど、向日町上鳥羽線までは、どういうふうになるのかということ。それから、子供さんの通学路にも影響するのではないですか。実際に工事に入れば工事車両も通ることになると思いますし、やっぱり交通安全も心配です。それと、牛ヶ瀬勝竜寺線は向日市道になるんですよね。ですから、向日市道になるとしたら、この向日市道にかかわる土地代とか、工事代とか、そういうふうなものが、聞くところによると14億円ぐらい、土地も含めてかかるということなので、それが本当なのかということもあわせて、質問します。

○会長 はい、事務局のほうからいかがでしょうか。ただいまのご質問につきまして。工事費も含めて。

○事務局 まず1つ目ですけれども、もともと今の幅員構成、今の計画におきましては、昭和42年に立てたものでありまして、その時代というものは停車帯というのが、道路構造令で示されておりますので、そういう形で計画はされていたのですが、今の時代でいいますと、道路交通法が改正されてから、自転車利用の安全対策というものが急務ということで、道路を設計するに当たりまして、公安協議の中でそういう議論をさせていただいております。逆に、この停車帯というよりも自転車の

安全対策のほうが必要やということで、今回の変更につきましても、こういう形で変更させていただいたところでもあります。

通学路等交通安全対策ということなんですけれど、今、森本町のこの周辺の児童は、この牛ヶ瀬勝竜寺線の西側に平行する市道第3031号線などを通られております。この道路につきましては、確かに今まで歩道もないところがありましたし、野田橋のところにつきましては非常に狭小でありましたことから、今、我々は、拡幅整備をして、歩道を設置して、安全対策をとっていきたいということで、整備をしているところでもあります。ですので、通学路につきましては、道路が整備された後、どのような通学路に指定されるのか、今のところ、はっきりとはわかりませんが現在のままだと思われれます。逆に、通過車両につきましては、この都市計画道路を通っていくということになっていくのではないかと考えております。

あと、工事代、事業費等につきましては、済みません、今日は都市計画審議会ですので、この資料は持ち合わせておりませんが、前回の議員調査資料等の中にお示しさせていただいたとかと存じております。

○委員　　もう一つ、向日町上鳥羽線に行く方法というか、そういったことについてはどうでしょうか。

○事務局　山田委員がおっしゃるとおり、この牛ヶ瀬勝竜寺線の北端というのが、京都市域になるので、向日市内で向日町上鳥羽線まではつながりません。現在京都市のほうで、検討されているというのはあるんですけれど、その間につきましては、委員おっしゃるとおり寺戸森本幹線2号の交差点で曲がっていただいて、JRの駅の東側にアクセスしていただくということで考えております。その交差点の安全対策等についても今、警察と協議はしているところです。

○委員　　じゃあ、寺森幹線2号から向日町上鳥羽線、そこはどんな話し合いになっているか、ご存じでしょうか。

○事務局　京都市のほうは、京みやこプランということで、道路の基本計画を4年

ごとに立てられております。その中で、平成32年度までに実施する路線ということで、向日町上鳥羽線等は明記されたところではありますが、そこには牛ヶ瀬勝竜寺線は載っておりません。ですので、今のところは事業化ということについては、そういう話は伺っておりません。

○委員　　じゃあ、私たちの認識としては、そこは行きどまりと、京都市のほうには行かないという認識で向日町上鳥羽線が予算化されていても、しばらくは、何年かかるかわかりませんが、結局、向日市内で行きどまりで、寺森幹線2号の方向に行くしかないということで、いいでしょうか。

○事務局　　今明確に申し上げますのは、平成32年度、令和2年度まではこの事業化はないということです。

○会長　　はい、いかがでしょうか。よろしいでしょうか、それでは、ありがとうございました。時間が少しオーバーしておりますけれども、特段のご意見がないようでしたら、この案件も以上で終了とさせていただきたいと思っております。

それでは、皆様方のご協力、ご意見をいただきましてありがとうございました。スムーズに会議を終えることができました。大変、感謝申し上げます。

それでは、最後、司会にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

○事務局　　それでは、以上をもちまして、本日の審議会を閉会させていただきます。

皆様、お忘れ物のないようにお帰りください。本日は、大変ありがとうございました。

閉会　午後3時50分