

平成20年度第2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 平成20年10月2日(木)午後2時~午後4時

(2) 場 所 向日市役所大会議室

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 15名

会 長	植 田 實
1号委員	河 野 恵 子
〃	稲 本 收 一
〃	五十棲 正 孝
〃	川 崎 雅 史
〃	西 田 一 雄
〃	平 田 陽 子
2号委員	石 原 修
〃	大 橋 満
〃	荻 野 浩
〃	西 川 克 巳
〃	山 田 千枝子
3号委員	山 本 崇 裕
4号委員	長谷川 勤
〃	高 田 七 恵

[傍聴者] なし

3 議事

(1) 都市計画道路桂馬場線に係る都市計画変更の案について

4 報告

(1) 都市計画道路見直しに係るネットワーク構想案について

(事務局)

定刻でございますので、ただいまから、平成20年度第2回向日市都市計画審議会を始めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

まずはじめに、審議会委員の交代について、前回ご報告申し上げましたが、本日出席されております、1号委員の川崎委員をご紹介します。

川崎委員におかれましては、会長より指名がございました職務代理者を快くお受けいただきましたことをご報告申し上げます。

川崎委員、一言ご挨拶願えますでしょうか。

(委員)

京都大学の川崎でございます。前は欠席をいたしまして大変失礼いたしました。会長よりご指名いただきまして、大変大役でございますが努めてまいりたいと思います。

専門は景観工学、都市の歴史や形成について公共空間の設計、計画をおこなっております。どうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。今後2年間、よろしくお願い申し上げます。

議事にお入りいただきます前に、事務局からご報告したいことがございますのでよろしくお願い申し上げます。

本日の委員のご出席状況をご報告申し上げます。

現在、ご出席の委員は、15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。会議が成立しておりますことをご報告申し上げます。

なお、本日は議事事項が1件と報告事項が1件ございますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは、植田会長よろしくお願い申し上げます。

(会長)

みなさんこんにちは。

今日は平成20年度第2回向日市都市計画審議会を開催させていただいたところ、皆様方にとっては公私とも大変お忙しい中、全員出席していただきまして大変ありがとうございます。

今日の審議事項は議案が1件と報告事項が1件でございます。どうぞよろしくご審議のほどお願い申し上げます。

それでは、ただいまより都市計画審議会を開かせていただきます。

審議会運営規則によりまして、この後の議事の進行につきましては、私が議長を務めさせていただきます。

どうぞよろしくご協力をお願い申し上げます。

前回、本審議会は、今後、原則公開で運営していくことを決定いたしました。要綱及び要領の施行日は、周知期間を考慮しまして、本日の会議から適用することとします。ご異議ございませんか。

(委員)

異議なし。

(会長)

ご異議ないものと認めます。

本日の報告内容につきましては、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。

したがいまして、今日の議題につきましては、この会議を公開することにいたしたいと思いますが、ご意見ございませんか。

(委員)

異議なし。

(会長)

ご異議ないものと認めます。

ホームページ等で開催のお知らせをしておりますが、事務局今日の傍聴者はありますか。

(事務局)

本日の傍聴者はございません。

(会長)

それでは、議事1「都市計画道路桂馬場線に係る都市計画変更の案」についてを議題とします。

事務局説明をお願いします。

(事務局)

それでは、議事1の「都市計画道路・桂馬場線に係る都市計画変更の案」につきまして、ご説明いたします。

阪急洛西口駅東地区におきまして、市の総合計画や都市計画マスタープランに基づく計画的な市街地形成を実現するため、昨年11月に都市計画決定された向日市阪急洛西口駅東地区・土地区画整理事業が進められているところであります。

そこで、本都市計画案は、この土地区画整理事業の計画テーマであります「にぎわいと・うるおいのある・むこう緑都心」との整合を図るとともに、より一層の交通安全の確保と円滑な交通処理を実現するため、土地区画整理事業区域内に位置する都市計画道路・桂馬場線の道路幅員の変更を行おうとするものであります。

それでは、議事書によりご説明いたします。

議事書につきましては、A 4 の理由書、京都都市計画道路の変更、変更の新旧対照表、そしてA 4 カラーの都市計画道路の変更概要図、の4ページの構成でございます。

まず、議事書の4ページのA 4 カラーの都市計画道路の変更概要図をご覧ください。

都市計画変更の箇所でございますが、左の位置図の中で赤色で示しておりますとおり、土地区画整理区域内の区間について変更しようとするものでございます。

変更内容についてでございますが、道路幅員については、真ん中の平面図に示しておりますとおり、標準部については16mから14mに、交差点部については、16mから17mに変更しようとするものでございます。

具体的な幅員構成については、右の標準断面図をご覧ください。

標準断面図の右側を東側と見て下さい。また左側は、西側となっております。

まず、東側歩道については、土地区画整理事業において設定している「にぎわいゾーン」に歩行者や自転車を誘導するため、また、阪急洛西口駅とキリンビール工場跡地の開発地を結ぶ重要なルートとして整備を図るため、3.5mの歩道から4.5mの植樹帯を確保した自転車・歩行者道に変更しようとするものです。

一方、西側歩道については、阪急京都線・連続立体高架部沿いとなり、また、以西が市街化調整地域となっていることなどから、歩行者の利用が少ないと想定されるため、3.5mから2.5mの歩道に変更しようとするものです。

次に、停車帯については、沿道市街地に入出入りする自動車交通を排除し、自動車交通の処理を重視した道路とするとともに、安全で安心な歩行者・自転車空間を確保するため、路上の駐停車を誘導するような停車帯を設けない構造に変更しようとするものです。

次に、議事書の2ページをお開き下さい。

議事書の2ページにつきましては、今回の土地区画整理事業区域内の桂馬場線の京都・都市計画道路の変更について、明記させていただいております。変更の詳細につきましては、次の3ページの新旧対照表により、ご説明いたします。

都市計画道路の変更箇所でございますが、まず、名称については、路線番号を当初の標記方法から、現在の標記方法に改めるため、ローマ数字の・・23桂馬場線から算用数字の3・4・136桂馬場線に変更するものであります。

また、位置の欄に記載しております起点、終点、主な経過地については、位置の変更はございませんが、今回、現在の住所表示に変更しようとするものであります。

次に、構造欄についてでございますが、当初は、構造形式、車線の数、及び地表式の区間における鉄道等との交差の構造の欄が明記されておりましたが、今回、それぞれを、地表式、2車線、幹線街路と平面交差5箇所と明記しようとするものでございます。

次に、主な変更内容の欄につきましては、先程説明させていただきましたように、一部

区間の幅員の変更により、向日市寺戸町正田から向日市寺戸町三ノ坪までの450m間におきまして、一部幅員を14mと、明記しようとするものであります。

以上が、議事1の「都市計画道路・桂馬場線に係る都市計画変更の案」に関する内容でございます。

本原案につきまして、まちづくり条例に基づき、去る8月29日から9月12日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

また、併せて、去る9月2日から9月16日までの2週間、公述人の申出受付を行いました。申し出がなかったため、公聴会は開催いたしませんでした。

以上が、内容の説明でございます。

(事務局)

それでは引き続きまして、都市計画変更の手続きの流れについてご説明申し上げます。

資料の最後のページの参考をご覧頂きたいと思えます。これまで、まちづくり条例に基づきまして、都市計画原案を作成し、原案の縦覧、公聴会の手続きを行ってまいりました。今後、都市計画の案を作成いたしまして、都市計画法第17条1項による案の縦覧を2週間行い、意見書等を取りまとめ、11月の中旬に予定しております次回の本審議会に付議いたしたく考えております。その後、京都府の同意を得まして、本年12月中に当路線の名称変更の手続きを行っております京都市、長岡京市と同時に都市計画変更決定の告示、決定縦覧を行う予定でございます。

以上、簡単でございますが都市計画変更の手続きの流れについての説明とさせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。

ただいまの、都市計画変更案につきまして、ご意見、ご質問、ございませんでしょうか。

(委員)

3ページの新旧対照表ですが、赤線の道路の起点が京都市で、終点が長岡京市になっておりますが、名称番号や構造の記載は京都市、長岡京市と同時に一括して変更されるのか、それと、平面交差5箇所というのも全線にわたっての5箇所なのか、そのところを確認したい。

(事務局)

今のご質問ですが、京都市も、長岡京市も新旧対照表のとおり同様の変更をしていただきます。それと、幹線街路の平面交差5箇所ですが、桂馬場線の起点から終点までの間で都市計画街路との交差点の箇所数を指しております。ですから、京都市、長岡京市でも同様に平面交差5箇所となっております。

(委 員)

4 ページの変更後の歩道幅員 4 . 5 m のところですが、阪急洛西口駅からの歩道で、自転車通行の表示をつくるとか、先ほどお話にありました土地区画整理事業地内でうるおいや緑のあるということでしたので、安全柵を使うのか、または安全柵を使わずに高木、低木を組み合わせて車道との分離をおこなうのか、具体的なイメージがあれば教えていただきたい。変更についての異議はありませんが、そのあたりのことで何かありましたら教えていただきたい。

(事務局)

今の 4 . 5 m の歩道の内訳を申し上げれば答えになるかと思います。考え方としましては、自転車歩行車道という形で整理したいと思います。歩行者、車椅子の幅が 2 m、自転車の幅が 1 m、あとの 1 . 5 m が植樹帯として考えております。それと、横断防止対策としまして、横断防止柵を設けることを予定しております。

(委 員)

横断防止柵、つまりガードレールですよ。ガードレールをつけないというやり方もあるかと思うのですが、つけずに低木植栽でやるか、どちらにするか。

(事務局)

厳密なことは、横断防止柵と申しましたが、横断防止対策を行うという捉え方をしていたら結構かと思います。今、お話にあったように低木植栽で横断防止対策をするか、横断防止柵を設けて横断防止対策をするか、どちらかの選択になるかと思いますが、今のところ横断防止柵が良いかと思います。それと、阪急連続立体交差化事業の横でございますので、高木も植栽帯の中に入れたい、土地区画整理事業として緑都心という考え方を持っておりますので、高木を植えたいという考えもございますので、何が見合うのか、今後精査していきたいと考えております。

(委 員)

低木の場合、逆に幅をとってしまうという欠点もございますので、その辺ご検討願いたいと思います。

(委 員)

今回の変更の部分については、何ら異議は無いんですが、ただ都市計画道路の全体として、昭和 4 2 年に計画決定されて、今日まで 4 0 年間、地図上にのみ存在した都市計画道路なんですね。全長 5 , 1 4 0 m のうち、今回の土地区画整理事業でやっと、現世に蘇ったのが 4 5 0 m で、今、質問にあったような形で日の目を見るわけなんですね。今後、次のステージの都市計画道路ネットワークの案にも関連いたしますが、これから下の部分、要するに土地区画整理事業から長岡の馬場までの住宅密集地を通過する計画道路そのも

の今後の動向を、これは桂馬場線だけでなく、次の未来にも関与するのですが、伏見向日線なんかは市役所の前から32mの道路が地図上にのみ記載されている。いたずらに都市計画決定されるということは、出来ようが出来まいが、出来るに越した方がいいですが、迷惑をかけないですが決定区域内の地権者や住民には法的な規制がかかっている。ですから今後の都市計画道路の在り様というものは、全体のなかで、市議会でもそうですが、向日市も京都市も長岡京市もそうですが、どうするかということが非常に大切な議題だと思います。ただ、今回の都市計画審議会に関しては450mだけがどうのこうのじゃなくて、その後はまた50年100年そのままなのかということにも繋がりがねないので、この問題については、私は前から疑問を持っているのですが、昨今、京都府の道路行政も方針を転換されたようでございます。これは過日の新聞にも載っておりましたが、具体的に目標は盛り込まないと。これは一つに道路特定財源が一般財源化されたことによる道路行政への財源が変わってきたことで、京都府も方向転換されているのです。しかしながら、我々向日市の中でも地図上にのみ記載された路線が何年もし続けるわけですから、この桂馬場線についても、別添1-2にもありますが、廃止検討区間となってるわけですね。ですから、矛盾をしているような審議内容ではないかと考えているのです。ここで一挙に答えは出ませんが、そんなことも考えながら審議をしていかなければならないのかなと。何度もいいますが、昭和42年に計画決定されて、やっと今回向日市が立ち上げた区画整理事業で、450mが現世に蘇ったわけですし、それまでは地図上にのみ記載された、それは計画ですから、それはそれでいいのですが、今後やはり実現可能な目線での計画決定はするべきであろうと、既にされたものは見直す必要があるであろうという意見を持っています。

(委員)

最終確認なんですけど、14mという幅を土地区画整理区間にされるんですが、それ以外にも向日市内で都市計画道路があと続くのですね。まだはっきりとしないと思いますが、基本的にはそれより南に続く道路も設計変更後の歩道4.5mというのはある区間ぐらいまでは続いて、先ほどいわれたように歩道に自転車道を取りつけるようなイメージで下のほうに続いていくのか。先ほどのご意見もそうなんですけど、計画した時と今とではかなり社会情勢も変わっているので、実現可能性があるという計画にするのであれば、あるいは幅員を全体的にもっと狭めてもいいんじゃないかなろうかという個人的には思っているんですけど、そういう意味で最終的に判断する時に、つまり、ここだけ太いんだけど途中から狭くなると、今の計画ではそうなっているんですが、将来の計画案ではそこらへんの見直しも含めて考えておられるのかを確認できればありがたいです。

(事務局)

ただいまのご質問でございますが、桂馬場線につきましては荻野委員からもありましたように、計画区域から南に向かって長岡京市まで縦断しているような都市計画道路でございます。この中には市街化区域でございますし、文化財が埋蔵されているような箇所にも計

画されているわけでございます。そうした地域の状況をみながら見直していかなければならないと考えておりました、1点としては歩行者空間の充実、それから自然環境、景観に対しての最近の意識の高まりもでございますので、そうした都市計画道路をとりまく状況を充分踏まえた上で、様々な面から検討を加えて行きたいと考えております。その辺を次の項目の11路線の都市計画道路の見直しに取り組んでいるわけでございまして、その中で皆様にご意見をいただきながら、また市民の方にもご意見をお伺いしながら見直しをしていく。ですから、幅員14mで4.5mの歩道から最後は2.5mになるという考え方ではなくて、その地域でコミュニティがございまして、それに応じた部分的な見直しを向日市域では進めていきたいと考えております。

(委員)

阪急の工事が真横にあるんですね。この道路を計画決定して実際に供用されるまでの間に阪急の工事があると、この阪急との工事の関係と、供用されるだろうという時期についてどのように考えておられているのか。

(事務局)

今の阪急の連続立体交差との関係ですが、土地区画整理事業につきましては、26年度を目標に完了という考え方でございます。阪急のほうは27年度となっておりますが、この区画整理事業区域内においては26年度に桂馬場線が整理できるよう阪急、京都市に要請しています。それで阪急のほうは工事を進めていってもらえると思っております。あくまでも26年度を目標に桂馬場線ができると考えております。

(委員)

そうしたら阪急が高架する時に、工事の邪魔になったり、貸してあげたり、ここを通過してしか工事できないと思うので、そのことで住民との関係はどうなっているのか。阪急が工事している間は使えるのか使えないのか、どうでしょうか。

(事務局)

洛西口駅東地区土地区画整理事業の工事の進捗に関しましては、現在キンピール工場跡地の道路との関係がございまして、その道路関係と協議させていただいた中で土地区画整理事業を進めさせていただくように考えております。桂馬場線につきましては阪急の本線の仮線がございまして、仮線以外の部分については平成24年度中に完了したい。桂馬場線を除いては平成24年度には使用できるようにしたい。平成27年度からは桂馬場線を含めて使用できるようにしたいと考えています。

(委員)

キンピール工事用跡地のJRから西に延びる東西の幹線道路がありますが、そこから久世北茶屋線に向って延びる道路と土地区画整理事業に入ってきて桂馬場線に繋がれる

という部分もあるわけですね。せっかくなのでそのあたりの説明をしていただけますか。

(事務局)

< 掲示図面にて説明 >

(委員)

今の説明で、変電所より南の部分も今回の整備区間になりますか。

(事務局)

この部分は整備というよりも、都市計画の手続き上、今までの決定が16mだったところを今回14mにしようとするので、理屈上、擦り付ける区間が必要になってくるわけです。図面上だけの話になりますが、道路ですので^{かま}鉤状にするわけにはいきませんので、こういった形で変更させていただきます。

(委員)

地図上であっても市民に流布されれば、本当に買収するのか、実際そこまで道路が影響するのかという間違った情報に転化される恐れもあります。それともう一点、東西の敷島住宅に行く道路ですが、その道路についてはそれなりの整備は考えてもらってますか。

(事務局)

今ご指摘のございました寺戸中学校の北側から変電所前踏み切りへ繋がる市道2013号線につきましては、踏み切りの箇所の改良について地域の住民を始め、この踏切を利用されています第4向陽小学校の子供たちの保護者の方々からの要望もあり、又、前回の阪急連続立体交差事業の説明会の時にも多くのご意見が出ておりました。本市といたしましては、一般質問等でもこの踏み切り箇所の要望、ご意見等が出ておりましたので、この路線につきましても、なんとか市民のニーズに応えられるように整備の方向で検討を重ねているところでございます。

(委員)

洛西口駅の真東側は、一部京都市になるんですね。京都市はこの時期とあわせてやると決めているのですか。

(事務局)

この我々の整備時期に合わせて、整備していただくように要請しております。

(委員)

話してるだけじゃなくて同じ時期に整備されるのですか。

(事務局)

整備をされるということでご理解いただいたら結構かと思います。

(委員)

ちょっと事務的なことになるかもしれないのですが、幅員の変更の話で説明がありましたんで、理由のところ少し工夫がいるかもしれないと思います。これをみて先ほどの説明がわかるかと言えば、少し説明が不足かという気がしますので、そこはもう少し工夫していただけたらいいかなと思います。

(事務局)

わかりました。再度検討させていただきます。

(委員)

審議会ですので、事務局から色々な意見を聞いて京都市さんの都市計画とも一応整合がとれているということで、土地区画整理事業ですので事業成立性というのは厳しい時代ですので、検討の結果、多少とも公共減歩が16mから14mに減るということは、事業者にも賛成していただけることになるんじゃないかという意味で、この決定に基づく変更を決定するのが望ましいのではないかと思います。

(委員)

区画整理事業をやるとしたらこうなるというのはよくわかるのですが、私のところでは議会も含めて区画整理事業そのものについて色々無理を言ってますので、今日は賛成というわけにはいきません。ご理解をいただきたい。

(委員)

さきほど山本委員もおっしゃいました理由書の中で、歩行者が少ないから歩道を2.5mにするということでしたが、どういう想定で歩行者が少ないということになるのか教えていただきたい。

(事務局)

2.5mの歩道にどうしてしたかということですが、最初に説明をしましたが、2.5mの歩道は阪急高架沿いの歩道になりまして、高架沿いには店舗等ができる予定が無いこと、それと阪急以西が市街化調整区域ということから、我々の想定といたしましては、歩行者の利用数が少ないと予測しまして、2.5mの歩道で十分であろうということで2.5mにいたしました。

(委員)

お近くの方とかが、たとえ想定したとしてもよくご存じないと思うのですが、意見とか

はこれからどうやって聞いていくのか。

(事務局)

今回、都市計画審議会において、市の案についてご説明させていただきました。その案の作成については、次の段階で案の法定縦覧の手続きに入ることになります。そうしたなかで、市民の方がご意見を提出していただける機会がございます。最終的には都市計画審議会でご付議決定していただく手続きでございますので、よろしくお願いいたします。

(委員)

では、これを決めてからということなんですね。それまではあくまでも行政の考えた想定だけで進めるんですね。

(事務局)

市が考えましたこの原案を市民の方々に公告・縦覧いたしました。しかし、意見書等の提出が無かったわけですし、公聴会の開催についてもご案内を申し上げましたが、公聴人の申出はございませんでした。そういう意味で、最初の原案に対してご意見を頂戴する機会を設けておりますし、これから法定手続きに入るわけですが、この機会にも案に対しての公告縦覧を行いましてご意見を頂戴していくという2段階を踏んでおりますのでよろしくお願いいたします。

(会長)

よろしいか。

(委員)

わかりました。

(会長)

それではもうご意見が無いようでございますので、お諮りしたいと思います。

議事1「都市計画道路桂馬場線に係る都市計画変更案」について、今後事務を進めることにご異議ございませんか。

(委員)異議なし

(会長)

ご異議ないものと認めます。

よって「都市計画道路桂馬場線に係る都市計画変更案」の事務を事務局のほうで進めていただくようお願いします。

次に、報告1「都市計画道路見直しに係るネットワーク構想案」について事務局説明を

お願いいたします。

(事務局)

それでは、報告1「都市計画道路の見直しに係るネットワーク構想案」について、ご説明申し上げます。

見直しの背景であります。ご承知のとおり向日市は、昭和30年～40年代の高度経済成長期において、大阪・京都のベッドタウンとして急速に開発が進んだため、幹線道路等の都市基盤整備が開発スピードに追いつかないまま宅地化が進行し、その結果、市内各所に密集市街地が形成されました。現在でも、都市計画道路の整備率は、概成区間も含めても約28%と極めて低い状況であり、本市のまちづくりにおける最大の課題となっております。この都市計画道路網は、昭和40年代に決定されたものでありますが、密集市街地内を通過している区間が多いことから、その実現性が低く、また、キンピール京都工場跡地開発や北部における土地区画整理事業などプロジェクトの進展や環境保全に対する市民意識の高まりなどといった、都市計画決定以降の社会情勢の変化との整合について、課題が残されています。本市としましては、遅れている道路をはじめとする都市基盤の整備を、今後の最重点施策として取り組んでいくこととし、整備を進めるに先立ち、道路整備の設計図となる都市計画道路網について見直しを行っているものであります。

見直しに当たっては、次の3つの基本理念に基づいて行っております。【別添1-1】をご覧ください。

1つ目が「実現可能な設計図とすることとし、密集市街地内未整備道路の見直しや代替道路の整備をすることとします。」

2つ目は「早期実現を図ることとし、整備済区間の取り込みを行い(既存ストックの有効活用)を図ることとします。」

3つ目は「まちづくり計画との整合を再構築することとし、都市軸の位置付けや新市街地(キンピール京都工場跡地、北部地域土地区画整理事業)の整備及びJR向日町駅の改築の(東西連結、バリアフリー)とさらに緑の基本計画との整合などがあります。」

路線ごとに見直しの概要についてご説明させていただきます。【別添1-2】と【別添1-3】をご覧ください。

まず、都市計画道路機能を存続させる路線としましては、【別添1-2】の図で、黒の実線で表示しております。伏見向日町線の番号 ですが、この路線は、国道171号から市役所前を通る32m道路で、東西の都市構造の骨格と位置づけておりますが、JRの横断や既設道路の接続についての技術的な課題が残されております。しかし、都市計画画上重要な路線であり、存続する路線と考えております。

次に、御陵山崎線の番号 ですが、この路線は、向日市を縦断する南北の重要な幹線道路で、一部概成済の区間もあり、既存ストックの有効活用を図れることから、存続する路線と考えております。

次に、西向日町停車場鶏冠井線の番号 ですが、この路線は、国道171号から西向日駅に向かう停車場機能を有した路線で、代替路線もないことから存続路線と考え

ております。

次に、西向日町停車場長法寺線の番号 でございますが、この路線も、長岡京市長法寺から西向日駅に向かう停車場機能を有した路線で、代替路線もないことから存続路線と考えております。

次に、向日町上鳥羽線の番号 でございますが、この路線は、京都市南区上鳥羽から国道1号、更に国道171号を経て、向日市域内でJR向日町駅東口の駅前広場に接続する重要な路線であります。現在、JR向日町駅東口の駅前広場について、駅広の規模や配置の検討をしております。

続きまして、都市計画道路の変更を考える路線としましては、まず、【別添1-2】の図で、茶色の実線で表示しております向日町停車場塚原線の番号 でございますが、この路線は、京都市の洛西ニュータウン方面からJR向日町駅へアクセスする道路でございますが、JR向日町駅への停車場機能の代替路線として、新たに府道向日町停車場線を都市計画道路にする予定としているため、本路線については、洛西ニュータウンの京都市境から御陵山崎線（府道：西京高槻線）の間を協議調整継続区間とし、さらに図面で黄色の破線で表示しておりますとおり、御陵山崎線からJR向日町駅の間を廃止区間と考えているところでございます。

次に、外環状線の番号 でございますが、この路線は、京都市山科区の国道1号から京都市南部を半環状に結び、長岡京市や向日市を経て、京都市西京区の国道9号に至る広域的な環状線であります。しかしながら、本市域においては、優れた環境を有する西ノ岡丘陵を通過するルートで計画されており、これまでから、市民による環境保全の問題が提起されてきたところであります。その結果、平成15年に「向日市西ノ岡丘陵の外環第2工区の廃止または凍結についての請願」が向日市議会において採択され、平成16年には京都府公共事業再評価審査委員会の審議結果を受け、京都府は事業中止を決定され、都市計画事業としての国の事業認可も「廃止」されることとなったところであります。

本市としましては、平成18年度に策定した「緑の基本計画」においても、西ノ岡丘陵の環境保全を位置付けており、本区域を通過している外環状線については、廃止を検討することとし、現在も京都市をはじめ関係機関との調整を行っているところでありますが、自治体それぞれの認識に大きな隔たりがあり、調整に時間を要しているところでございます。

次に、牛ヶ瀬勝龍寺線の番号 でございますが、この路線は、京都市（牛ヶ瀬）から長岡京市（勝龍寺）までの向日市域の東側の幹線道路であります。この路線も市民体育館前で一部概成済の区間があり、既存ストックの有効活用を図るとともに、JR向日町駅東口に計画されている駅前広場のアクセス道路としても重要路線であり、周辺の土地利用計画や、バリアフリー化、植樹帯等による都市景観の創出にも支障をきたさない範囲で、幅員の変更などを考えるものであります。

次に、桂馬場線の番号 でございますが、本路線は、阪急洛西口駅の東側から南下し、向日町停車場線・伏見向日町線と交差し、長岡京市（馬場）へ至る道路であります。先ほど審議頂きましたとおり、洛西口駅東地区におきましては、土地区画整理事業と合わせ

た都市計画道路の変更手続きを現在進めております。一方、桂馬場線から東に向かう寺戸幹線1号や西国跨線橋交差点からJR向日町駅に向かう府道上久世石見上里線、市道寺戸森本幹線1号につきましては、既に事業中または近い将来事業化を予定している路線であり、早期完成が見込まれるため、これらを通るルートを桂馬場線の代替ルートとして選択することにより、洛西口駅から伏見向日町線までの区間についての早期完成を目指すものであります。なお、桂馬場線の代替3路線であります。まず、図面で赤色の破線で表示しております市道寺戸幹線1号の番号 でございますが、この路線は、桂馬場線の通称永田通り阪急新田上手踏切東側から西国跨線橋交差点までの約470mの区間であります。現在、この区間におきましては、道路事業で施工中であり、既存ストックを有効に活用できるものと考えております。

次に、府道上久世石見上里線の番号 でございますが、この路線は、西国跨線橋交差点からJR向日町駅までの延長約250mの区間であります。この区間におきましても、既存ストックを利用し早期実現を図ろうと考えております。

次に、市道寺戸森本幹線1号の番号 でございますが、この路線は、向日町停車場線の（深田川橋公園南側）から伏見向日町線交差点（前田地下道交差部）までの延長約700mの区間であります。この区間もすでに道路事業で施工中であり、早期実現を図るため、新たにルート決定をしようとするものであります。

また、新規路線として府道向日町停車場線の番号 でございますが、この道路は、市役所・福祉会館・向日町競輪場などの集まる地域（市民文化拠点）から、阪急東向日駅を経て、JR向日町駅（都市拠点）へアクセスする市内でも主要な停車場線として、本市の総合計画や都市計画マスタープランで「都市軸」として位置づけしている路線であり、現在、本市内の最重点整備路線として、府・市協調して用地交渉等に取り組んでいるところであります。しかしながら、現行の都市計画においては、都市計画道路として位置付けておらず、市の土地利用に関する上位計画との齟齬が生じております。今回の都市計画道路網の見直しに当たっては、都市計画道路として明確に位置づけることにより、総合計画・都市計画マスタープランに基づいた計画的なまちづくりを行っていかうとするものであります。

最後に、京都神戸線（国道171号）の番号 と久世北茶屋線の番号 の2路線については、事業が完了しております。

以上が、都市計画道路網の見直しに係る概要でございます。

なお、今後の手続の進め方でございますが、「別添1-4」でお示しているとおり、本日の審議会で説明をさせて頂いた後、市民の皆様のご意見を頂くため、「都市計画道路ネットワーク構想案」について、パブリックコメントを行う予定です。さらに、「ネットワークの原案」の作成し、パブリックコメントの意見と併せて、当審議会に報告させていただきます。その後、路線毎に都市計画変更手続に入りたく考えております。

報告は以上でございます。

(会 長)

ありがとうございました。

ただいまの、「都市計画道路の見直しに係るネットワーク構想案」につきまして、ご意見、ご質問、ございませんでしょうか。

(会 長)

一番最後の手続きの流れのところ、向日市は新総合計画の策定に向けてスタートしているところでありますが、この流れで行きますと、およそで結構なんで縦覧までの日程の案をお持ちでしたら教えてほしい。

(事務局)

我々としては、この案を持ちましてパブリックコメントでご意見を聞き、都市計画審議会の方へ報告させていただきます。そうしてネットワークを固め、各路線ごとに都市計画の手続きを行いたいとしてますので、来年度以降の都市計画の変更になります。ネットワークの原案の作成は、今年度内を目指して行っております。

(委 員)

ネットワーク原案作成の次の都市計画審議会というのは我々の2年間の任期内に入ると考えてよろしいですか。

(事務局)

パブリックコメントにつきましては、今年に行いまして、その結果は、今の予定では来年になるのではないかと考えております。ネットワーク図構想案につきましては、平成20年度内に市の原案を提示できるようにしたい。ただ、先程ご説明させていただいた中で、茶色の関係機関調整区間について、委員の皆さんに十分な説明ができておりませんが、外環状線というのは長岡京市から京都市へ繋がる主要な幹線道路でございます。そのうち向日市域の第2工区につきましては、まだ長岡京市と京都市と調整がついてないため、廃止するのか存続するのか調整中です。それともう一つが向日町停車場塚原線で向日町駅に繋がっていく西ノ岡丘陵の地下トンネルで繋げていく計画になるうと思われませんが、これも茶色で表現させていただいて調整区域にさせていただいております。向日市だけではなく京都府下全体の中での交通量調査というのが定期的に行われているのですが、今回、今年度内に国の方の結果が出ると伺っております。そうした交通量調査の結果も踏まえて、京都府と十分に調整しながらこの路線についての方向を決めていきたいと考えております。従いまして、この茶色の区間につきましてはもう少し時間が必要かなと考えております。従いまして、この調整区間の茶色に繋がるような廃止検討区間や新規検討区間など関連する区間につきましては、若干影響が出てまいりますので、もう少し都市計画手続きが遅れる可能性があると考えております。いずれにいたしましても、ネットワーク構想がネットワーク原案として確定すれば、法定手続きに入って、地域に入り説明会を開催し、皆様方

に理解をいただいたうえで変更手続きになるわけでございます。最終そういった目標を持って進めている状況でございます。今はまだ色々課題を抱えているので、市民の声を尊重しながら慎重に見直しについては行っていきたいという段階でございますのでご理解いただきたいと思いますと考えております。

(委員)

今説明をされたんですが、都計審の基本理念となりますと、向日市は平成22年発行の第5次総合計画が今策定中でございます。それにつきましても審議会に諮問をいたしておりますし、答申が行われるのは来年の7月と聞いております。この構想案そのものについては賛成をするんですが、防災面から向日市の幹線道路の日の字であるとか田の字であるとかの道路網の確保を常々言われてます。やはり基本構想と整合性がある形で、都市計画ネットワークも確定したいと部長の方から言われましたが、やはり全体の計画の中で10年後の向日市の人口、交通形態全てを勘案したなかでの都市計画道路のあり方を研究してもらいたいと思います。一つ情報なんですが、京都府さんも来られてますが、別添1-2の計画図でも向日市を中心とした都市計画路線を眺めると、京都市さんから道路を見る場合とかなりの温度差があるんですね。先程も説明がありました牛ヶ瀬勝龍寺線や向日町上鳥羽線、向日市から見たら非常に重要な位置づけがあるんですが、京都市さんからみるとそうでない部分もたくさんあるわけです。それは常々感じる部分で、向日市は三方を京都市に取り囲まれてますので、こういうグローバル的な都市計画を論じる時に、京都市の動向というのはすごくウェイトを占めるわけです。本来、他府県ですと都道府県がコーディネートあるいは調整役をしていただけるんですが、ややすれば京都市さんの悪口になるかもしれませんが、政令指定都市がゆえに府県との兼ね合いがしっかりと行かない部分もありますので、今後本市の都市計画審議会もそうですが、京都府での都市計画審議会のあり方も京都市との調整をもっと強力に推し進めていただきたいと日頃感じていると申し上げましたので、京都府さんよろしく願いいたします。

(委員)

今日は単なる報告だろうと思うのですが、ネットワークというのは都市計画的には重要でして、この都市計画路線の計画を見ますと、だいたいかつてのバブルの前の日本がこれから右肩上がりになっていくという40年前の計画だと思えます。だから自然地的にも無理なところに線が入っている。計画平面としては40年前ならこういう形になるだろうというのがわかるのですが、今かなり社会情勢も変わってきている中で、当然発生交通量も変わって、周辺の道路形態も変わっているから、向日市にかかる通過交通のインパクトもかなり違った形になるだろうと思えます。そういう点から考えた時に、今年交通センサス等も含めて計画を出されて、通過交通量がどのような形で配分されていくかというデータが検討していくときに必要であろうと思えます。計画を行政の方が作られるけど、最終決定はやはり審議会がするので、審議会の先生というのは一番責任があるんですね。決定された都市計画路線の財産権も含めて色々な規制を受ける。先程言われていた4

0年間そのままになってきて、その当時はそれなりの論理で作られてきたと思うのですが、今後の計画としてそれが正しいかというのをこれから検証して行って、その検証の責任を我々が負わされているわけで、きちんと検証できるかという材料がうまく集まって審議のベースに乗るようなデータのなものも含めて提供願うような協力があれば、審議会が有効な役割が果たせるのじゃないかと思います。ぜひ協力していただけたらと思います。京都市さんとの関係からいうと、京都市さんの方は先に道路ができていますから、ネットワークを変えるということに抵抗感もあるだろうと思いますし、合理性があるかどうかということはデータのものがあるので、市民感情でこんなものはダメだというのは簡単であるけども、やはりまわりの方にご理解いただくとしたら前例としてありますので、そういったことに是非協力していただきたいと思います。

(事務局)

ご指摘のとおりでございます。まず、構想案というのを以前にお示ししました見直しの基本理念の考え方で、社会情勢を十分踏まえて見直していきたいと考えております。ただ、変更ということになりますと、当然計画路線内に土地をお持ちの地権者の皆様には、既に家屋等いるんな面での規制がかかっておるわけでございます。そのための緩和策は講じておりますが、新たな路線として認定する場合には新たな制限が加わるわけですので、審議会委員さんにおかれましてもその辺を十分踏まえてご審議ご意見いただけるように次回以降、詳細な出せる限りの資料をお出ししまして的確なご判断をいただけますように努めたいと思います。

(委員)

何年も前から検討してる、検討してると言って、途中で聞いても京都市や京都府と調整していると言っておられました。出てきた答え見たら結局、向日町停車場塚原線だけ止めるみたいなものでしょ。外環状線は京都府が作らないって言うことで、これはもう時間の問題で無くなるという事は想定できていたわけですが、結局、向日町停車場線だけを止めて区画整理の依頼のあったところだけが、どうも本格的にできるということから、黄色の斜めの線のところはどうもできそうにないから右へ曲がって南へ下がるというだけで、あとは何も変わっていませんね。長い時間と色々されて、僕はもっと斬新的なのが出てくるのかと思ったら何も変わってない。はっきり言って、向日町停車場塚原線だけを止めるで、関係機関と調整するとの事でしたが、どれだけ検討したのか経過の方が知りたい。

(事務局)

調整区間というのは、京都市、長岡京市さんとまたは京都府さん、公安委員会さんと協議を重ねてきた茶色の路線でございまして、向日市を通ります茶色の外環状線工区をどうするかというのが、向日市のまちづくりにとって非常に大きな影響を及ぼす内容であります。従いまして、この路線についての協議内容については、交通量の問題、廃止した場合の代替路線の問題を含めて協議してきたわけですが、本市の判断資料としては以前に出さ

れました交通量と今後、調査される交通量調査との結果に大きくかかわってくると存じます。それから人口も減少傾向にある中で当然将来は自動車交通にも変化があるわけでございます。そういったことも踏まえた調査結果を受けてまたご報告をさせていただきたいと存じております。又、向日町停車場塚原線を廃止するだけだご指摘ありましたが、その代替路線として、向日市が総合計画で都市軸として位置づけて、今まで整備を進めてきた府道向日町停車場線を考えております。これは向日町競輪場から JR 向日町駅に繋がる路線でございますが、これがまちづくりにとっては非常に重要な路線として位置づけているわけでございます。にもかかわらず、都市計画道路としての位置付けがなされておりました。そのため、黄色の破線で廃止を計画しております塚原線に代わるものとして府道向日町停車場線を新規路線として見直していこうとするものです。これを簡単にということでございますけれども、大きな変更でございますし、また、桂馬場線につきましても今の社会情勢や基本方針に合うような代替路線があるかどうか、それらの路線がキリンビール跡地の北部開発と整合しているかという点を踏まえて見直したものでございます。本来、「日の字型」の計画路線は非常に素晴らしい計画だと言われてきたわけですが、なかなか実現性という面では難しい面もあります。必要な路線は存続路線として残していきませんが、代替できる部分については、全体を見直す中で、できるものは都市計画変更していきたいというわけで見直してきたのでございます。

(委員)

茶色の路線が無くなるのは私としては嬉しいことです。緑も残せるし、向日市が丸裸になると思っていたので非常にありがたいのですが、家がいっぱいあるこの辺をもう少し見直されるのかと思っていたら、同じように書いてあるので、苦労されたのはよくわかるのですが、引続き実際に工事が始まったりしたら修正したりすることになるのでしょうか。

(委員)

なんで茶色の部分が、どういう経過で廃止検討になっているのですか。私はこの路線は便利になって良いと思うのですが。

(会長)

私も会長なのであまり意見は言えないのですが、これは向日市だけの街路計画ではなくて、京都府下の都市計画街路です。これは昭和42年当時決定されたもので、その当時は田畑が多かったから容易にできたらろうという構想だったのですが、それから家がだんだん詰まってきて、とてもじゃないが出来ないような路線がたくさんある。しかし、東西においては、久世北茶屋線とか外環状線ができました。向日市においては南北の道路の第2外環が廃止になったわけですけど、そうすると南北の道路についてはどのようにお考えを持っておられるのか疑問に思うし、行政の考え方もどう思っておられるのかと思います。難しい問題だと思うのですが、どうでしょうか。

(事務局)

まず、外環状線第2工区につきましては、地権者の方も含めまして色々なご意見があると思います。ただ、この第2工区につきましては、本市が策定した緑の基本計画との整合があります。これも一つの上位計画でございますが、この計画を立てる中で、そこに残されている緑を守っていかうというのが、基本でございます。この上位計画に十分整合させる中で、向日市としては外環状線第2工区については代替路線で対応し、その区間だけを廃止すべきかどうか、議会でのご意見、京都府の最終決定ということも踏まえたうえの結論であります。従いまして、この区間については廃止路線として考えるべきであるということで関係機関と協議を進めているわけでございます。

向日市内の南北道路につきましては、都市計画道路御陵山崎線が物集女街道と重複して計画されております。現道につきましては、幅員が5メートルしかないような場所もございますし、これらの整備促進と防災性をさらに高める意味からも御陵山崎線の整備がやはり重要になるであろうと考えます。ただ、どこに代替えするかという事については、まだ何も決まっておりません。なお、西ノ岡丘陵の区域に計画されている外環状線につきましては、市民の意向、緑の基本計画で示されている状況を踏まえた上で、廃止の方向で申し上げていますが、まだ調整がつかない調整区間であるということだけご理解をいただいた上でいるんな方々のご意見をいただきたいと思っております。

(委員)

先程の話ですが、外環状線の地権者の方々は誰も反対していないんです。ここに1本道路を作っていたら防災面でもいいですし、物集女街道がいっぱいつかえてるし、狭いところなんで、外環状線を考え直して欲しい。それがダメなら御陵山崎線、ここはまだ水田があるのでできると思います。車塚から久世北茶屋線までは田なんで、物集女街道は狭いから早くしといてあげたらいいと思います。向日市みたいなこんなに狭い道の町ありませんので、もうちょっと慎重に考えてもらって、さんらは反対かもしれませんが、外環状線を、ごく一部の牧の方が反対されてあのようなになったと思いますけど、もうちょっと議員さんもしっかり道路を作って欲しいです。よろしくお願いします。なんでも反対では町は良くなりません。

(委員)

調整区間という言葉で濁しておられますけど、今の現実の状況をしっかりと委員さんに言ったらどうか。京都府の再評価審議会の結果も。

(会長)

緑を残すということは大変結構なことだと思いますが、しかし、地権者の誰もがやるということについて反対していないし、もしこれをやめて、道を通さないということになると、向日市で南北間はどうするんだと、私も西京高槻線沿いに住んでいますが、ものすごい車の量ですし、ちょっと迂回して通すとか南北間でもう少し広い道を通していただきた

いです。議会のほうでもこれは廃止されたようですけど、しかし、南北間の交通をどう考えておられるのか、議会のほうでもよく審議して欲しい。

(委員)

少々道路が広くても車がすくことは無いです。これがあったからといって、どこで何が起ってどうなるかのシミュレーションして、現在、防災施設とかいろいろあるのに、ひとつ道路を作ったからといってそれが崩れたら自動車が通れなくなる。だから事故が起ったときには別の対策を立てないといけない。道路ひとつあったからといって、防災面でそんなにうまくいかない。総合的にまちづくりは考えないといけない。

(委員)

昔から都市計画では500メートル区画、500メートルごとに幹線道路がなければならぬとされています。ひとつは交通量の問題、防災以外にも何か起ったときに道路というのは公共空間としての復旧の場所だとか、避難する場所だとかが必要で、健全な都市として市街地がある場合、しいては密集市街地がある場合は特に500メートルの区画の中になんかいけないという事が通常言われているので、通常それを目標に都市が発展してきたところなのですが、その見方であれば、本来、南北軸というのは500、500、500できてて、先程の碁盤をもし配置するのであれば、私が一番驚いたのは東西線の番がもし廃止になったときに、東西の番と番の間のだいたい2km弱で、その間に幹線が無い、10メートル道路も無いという状態が非常に危険で、それが何かというと阪神淡路大震災が起った時に、まず救急隊が来れない。道路や塀や何か崩れて輸送ができない。交通の手段としても道路が基本となってくるので、もし番が無くなると、この距離で京都市とも連結してないというのは、実現性が不可能というのがわかっていてとにかく脆弱な都市構造であるということはちゃんと認識すべきであろうと思います。出来る出来ないにかかわらず、この状態でいけばこれだけの密集市街地の人たちがいるので、実際、南海大地震が50年以内に起るという予測がされているので、震度6、7以上が起って倒壊が起った時にどうするのか。非常に危険な都市だと感じます。

(委員)

今日はそういう審議の場ではないのですが、審議会として考える時に、少なくとも元々の交通ネットワークというのは、交通量が流れることと同時に防災的なことも含めて都市計画の骨格構造を道路で作るとというのが都市計画の考え方なんです。議会のほうが反対されて廃止されるのはいいですが、その機能をどうするかということまで責任持って提案していただかないと、止めただけでいいのか。基本的には都市構造をどういう風に作っていくのかの上で考えていかないと、交通の流れだけからみても、周りからきている番が無くなるとその交通量をどうするのかということもある。交通量も昔と今ではたぶん変わっているから、ひょっとすると番に流れる量も下がってることも全然ゼロでないかもしれないのですが、でもそういうことが無い限りその機能をどこかで代替するようなこ

とを考えないと、都市の計画上まずいのではないか。特に審議会としてネットワークを判断する時に、そこまで考えているのかと聞かれたときに、とりあえずダメだから止めましたというわけにはいかないと思いますので、そういうことも考えていかないといけないと思います。

(委員)

おっしゃるとおりでございます。

(委員)

議会のことが出ましたので、請願についてですが、全てが賛成、全てが反対というわけではなくて、それなりに対応した議員もございますので、その上で進めていただきたいと思います。

(委員)

特に自動車道路ということであると、外環状線は北の方はシミズ病院の方へ抜けていくので、そこも狭いと京都市のほうも言っている。洛西ニュータウンのほうは広い道ができていて、長岡京市の消防署の前の道が北へ上って行って、少し西へ振って洛西ニュータウンの道路につなぐという自動車の面は代替ルートができています。そして 番のルートは、洛西ニュータウンの南の端の道路と西ノ岡の竹藪に向けて繋がっているわけで、ですから洛西ニュータウンの方からもし自動車が入ってこなかったら 番と 番の交差点から洛西ニュータウンの間はあまり自動車を通らない、無かったとしてもそう大きな影響の場所ではないと思います。 番が無くなるというのは、向日市全体の景観から緑を守るという地域として、風致地区でもありますので、そこに大きな外環状線がきたら向日市のような狭いところでは西ノ岡が無くなってしまふような地域ですので、少々無理してでも無くしたほうが街の姿としては良いと思います。あと、向日市は防災施設があちらこちらにあるし、京都市との関係もあるし、先生がおっしゃったように具体的にここで何が起こった時にどうするかシミュレーションをして対策を立てておけば、ここに広い道路が無かったからと言って酷いことになるということにはならないと思います。

(委員)

あの狭い物集女街道に外環からの間の密集市街地の人たちが全部ぶら下がってくるとするのは、何かにつけて危険性は高いから、本来はそういうものが必要だろう。現在、計画されている外環状線が作られるかというのは別として、何らかの道路的なものがある可能性が高いであろうと思います。

(委員)

ただ、ご意見もよくわかるのですが、必要性和実現性というものは別で、本市の東西の基軸として向日町停車場塚原線ですが、計画は40数年前に計画されて西ノ岡丘陵をトン

ネル構造で抜くのですが、当時、工事に着手していれば状況が変わっていたかもしれませんが。向日市の10路線余りの都市計画道路は、当時は画期的な線引きだったと私は思いますが、しかしながら後手に回ったことから住宅密集地ができ、路線を通そうとすると、数千、数万の家屋を買収して取り壊さないことには道路ができない。だから必要性和実現性というのは、別個に考えなければならないのですが、絵に描いた餅で終わるのなら必要性だけを重視すれば良いと思います。しかしながら、皆さんに通行していただいて、喜んでいただこうと思えば、それが実現可能かどうか大きなファクターになると思います。ですから、桂馬場線でも昭和42年といえ、手塚治的発想で道路があったらいいと考えていただろうし、伏見向日線でも市役所の前から32メートルの幅員で上鳥羽まで行くんです。あればいいですが、現実的に可能かどうか、道路を建設するための事業費がどれだけ要るのかということをも市民、府民も考えなければならない重要なファクターだと思います。

(委員)

計画というのは50年、100年先を見越して立てます。最近の計画論議はPDCAなどもありますし、現況の状況に応じて膨らみをもたせながら計画を柔軟に考えていく必要がある。例えば、今廃止だとか、すぐに白黒をハッキリさせない方法もあるかと思えます。現状がそうだと思うのですが、明らかに現状の課題として、防災上明らかに脆弱な構造であることは極めてそうですし、ここに住む人たちがどうやって逃げるのかを考えないといけない。道路を作ったときの周辺の森林回復や植樹のあり方でも、例えばスイスの道路の作り方ですと、道路があるかないか全くわからないような状態の作り方もあるわけです。最近ですと森林回復の方法も出来上がってきていますので、そういうものも含めて、現実の景観をシミュレーションしてどういう風になるのかという検討も踏まえた上で本来は考えるべきことなんです。いずれにしても長所と課題と、それは少なくとも出きる出来ないは別にきちっと明記しておくことが重要だと思います。どういう選択を採ってもこういうことが長所として、また課題として残っていることを明らかにしておくことが必要ではないのかと思っております。

(事務局)

第3次総合計画におきましては、外環状線を向日市として実施すべき路線として位置づけたわけでございます。しかし、第4次総合計画以降、道路が出来ることについて社会的な厳しい流れがございまして、今まで事業化してきた路線、その他の路線についても見直しをしていこう、国の補助を付けたものについても返還を求めないというルールができました。向日市の外環状線もそういった中でひとつの契機を迎えたと思っております。防災上の問題として、向日市は非常に密集しております。街の真ん中でもし火事になったらどうなるのか。人がどうやって逃げるのか、救助に入っていく道路が無い。やはり我々としては日の字型、あるいは田の字型の道路の計画を作ったわけですが、残念ながらそれにつきましてはいろいろなご意見等がまとまらず、また、反対のご意見が多かったということで、事業認可を取ったものを取り下げたということです。ただ、路線としてはまだ生き

ております。都市計画道路としては消えているわけではありません。外環状線の事業は京都府が行う事業で、当初2.2メートル道路で、片側2車線歩道3.5メートルの4車線道路でしたが、これであれば緑を壊してしまうということで、見直しを平成12年ごろからしまして片側1車線ずつの道路にする。5メートルの歩道で木を植えて緑豊かな歩道にしようということで京都府と一緒に美観のほうにも配慮したところですが、請願が通りまして事業を進めることが難しい状況となりました。

(委員)

都市計画道路網見直し基本理念のなかで、「まちづくり計画との整合を再構築すること」というのが書いてあって、JR向日町駅の再編の東西連結の問題で、議会ではJR向日町の再編についてはいろいろと意見が出ています。それはお金の問題で厳しい問題が出ていて、19年度の基礎調査では34億円ほどかかる、国が約10億円出す、JRは請願駅ということでわずか2～3億円しか出さない。どこの自治体をみても数パーセントしか出していないので、この問題も道路ネットワークと関連してきますので是非とも今後のパブリックコメントでそういったことの話もしていただきたいとお願いいたします。それから、キリンビール跡地の問題についても、本来なら去年に街びらきができるという状況の中で、今の段階で1年以上遅れているんですけどまだ全然何もない。向日市全体のまちづくりを考えた時に、JR向日町駅の東側の問題、お金の問題、キリンビール跡地の賑わいということになると、向日市を通過して来られる方、久世北茶屋線からも多いかもしれないし、この先20年30年の街の姿というものを私たちも想定がつきにくい、そのなかでこういう道路網をやっつけていかななくてはならないという問題もありますので、今の市民、我々が考えていかななくてはならないことですが、第6次総合計画でもはっきりこういうことが載っていますので、是非今回の道路網のパブリックコメントはできるだけ早く市民にこのことを知らせていただいて、市民の意見をのせていただきたい。議会でも十分な論議が必要だということですが、都計審等でもいっていますが、道路網だけではすまない問題であると思います。

(会長)

ご意見、ご質問も出尽くしたようでありますので、「都市計画道路の見直しに係るネットワーク構想案」につきましては報告事項これで終わりにしたいと思います。なお、今日は貴重なご意見がたくさんでしたので、今後構想案につきましては、行政のほうで出ましたご意見を踏まえて、進めていただきたいと思います。

以上をもちまして、本日予定の議題を終了しました。委員の皆様方には、ご審議をいただき、会議の運営にご協力をいただきまして、誠にありがとうございました。

(事務局)

次回、第3回の都市計画審議会の開催でございますが、11月18日(火)の14時からこの場所をお願いいたしたく存じます。

なお、正式文書は後日、郵送させていただきますのでよろしくお願い申し上げます。
本日は誠にありがとうございました。