

平成20年度第4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21年3月30日(月)午後2時~午後3時30分
- (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 13名

会 長	植 田 實
1号委員	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

[傍聴者] なし

3 報告

- (1) 都市計画道路見直しに係るパブリックコメントの意見要旨について(報告)
- (2) 用途地域の見直しについて(報告)

(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4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。

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ひ申し上げます。

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、13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、本日は報告が2件ございますのでお願ひ申し上げます。

それでは、植田会長よろしくお願ひ申し上げます。

(会長)

本日は皆さまには、大変お忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。

ただ今から平成20年度第4回向日市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ひ申し上げます。

本審議会は、原則公開で運営します。本日の議事及び報告の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。したがって、今日の報告につきましては、この会議を公開することといたします。

事務局、本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、報告1の「都市計画道路見直しに係るパブリックコメントの意見要旨」について事務局から報告をお願いいたします。

(事務局)

それでは、「都市計画道路見直しに係るパブリックコメントの意見要旨」について、ご報告申し上げます。

都市計画道路網の見直し案につきましては、前回(11月18日)の審議会で、説明をさせて頂いたとおり、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」を昨年(11月25日)から12月25日まで1ヶ月間、パブリックコメントを行いました結果、1人の方から「ネットワーク」と「個別路線」についての意見をいただいております。

その意見内容と市の考え方としましては、資料の「報告1」の《都市計画道路網の見直

しネットワーク構想案」への市民の意見要旨と市の考え方》と「道路ネットワーク」案の図をご覧ください。

先ず、1 ネットワークにつきましては、「道路ネットワーク」案の図の中ほどの番号 の桂馬場線の一部を (黄色から緑色) に変更をすることにつきまして、直角曲がりの変則アクセスとなり、異常であり同意しがたい。また、市道寺戸森本幹線を桂馬場線の代替路線にするのは、あまりにも迂回しすぎ都市計画道路の本質を逸脱しているとのご意見を頂いております。

市の考え方につきましては、この計画路線は、通過交通の処理ではなく、地域内の利便性と安全性の向上を図ることが重要であると考えております。このことから阪急洛西口駅とJR向日町駅を結び、今後とも重点的に整備を図るために都市計画道路とするものであります。

次に、 の市道寺戸幹線1号について、図面の番号 の市道寺戸幹線1号を桂馬場線の代替路線にすることに対して、この地区の通学路になっていることから危険であるとのご意見を頂いております。

市の考え方につきましては、先ほど述べましたように、地域内の都市計画道路でありますことから、道路の両側には歩道を確保し、また交差点形状の改良などにより、通学児童生徒はもとより、歩行者にやさしい道路づくりに努めていきたいと考えております。

次に、 については図面の番号 の向日町停車場塚原線、番号 の外環状線の2路線の廃止は妥当とであり、京都市との協議が必要であるとの意見を頂いております。

市の考え方につきましては、今後とも近隣市と引続き協議を進めますと致しております。

次に、2の個別路線につきましては、先ず、図面番号 の御陵山崎線について、利用度の高い都市間道路であり、また災害道路として役割が大きい道路であるが、寺戸町地区は道路幅員が狭く交通混雑の原因にもなっていることから、短期の拡幅整備が望まれる。

これに対して市として地域の要望をお聞きしながら整備促進に努めたいと考えております。

次に、 、図面番号 の向日町停車場線について、東向日駅を中心として商業施設へのアクセス道路であり、10年間手付かずの状態は考えられない。一番に取り組むべき路線である。

市の考え方ですが、現在、京都府により拡幅事業を行われており、市としても、向日町停車場線整備支援プロジェクトを立ち上げ、用地買収等において積極的な支援を行っておりますと致しております。

また、 のJR向日町駅について、次期都市計画マスタープランにはターミナル駅としての位置づけが必要であるに対しまして、現行の都市マスでもJR向日町駅は「交通ターミナル機能の充実」として記載しており、一体的な都市環境整備を進めるとしてあります。

次に、 の図面番号 の牛ヶ瀬勝龍寺線や図面番号 の向日町上鳥羽線については「JR向日町駅と一体化した整備が必要であります。両路線はJR向日町駅とともに都市拠点として都市マスに記載しており、一体的な都市環境整備を進めるとしてあります」と考えております。

最後に、 の府道志水西向日停車場線について、沿道には中学校が位置しており、緊急道路として位置づけ都市計画道路に追加すべきであります。「本市の防災計画では緊急道路としては、指定されておらず、南側に近接して都市計画道路、図面番号 西向日停車場長法寺線もあることから、新たな都市計画道路の追加は検討しておりません」と致しております。

以上が、都市計画道路網の見直し案に係る意見内容と市の考え方でございます。

なお、今後の手続の進め方でございますが、前回にもご説明しましたとおり、別添の資料の「道路ネットワークの構想案」を市民の皆様にお知らせするとともに、相談会として市民の方々と直接、お話をさせて頂く機会を設けることを考えております。

その後、「変更」「追加」「廃止」の各候補とした路線について、都市計画素案を作成し、順次、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。

ただいまの報告につきまして、ご意見、ご質問、ございませんでしょうか。

(委 員)

意見は一名だけですか。

(事務局)

はい。一名の方だけの意見です。

(委 員)

市のこれ以外のパブリックコメントでもこの程度ぐらいしか集まらないのでしょうか。審議する側から言えば、あと2～3集まるともう少し検討できるのであるが。

(事務局)

最近ではまちづくり条例を制定した時もパブリックコメントをしましたが、なかなか馴染みがないのか、条例の時も4人程度しかなかったという状況であります。

(委 員)

個別路線の の市の回答のところ、都市環境整備を進めるということですが、駅をどのように位置づけるか、駅周辺の交通とそれに繋がる道路整備が必要ということですが、それら双方を含むということによろしいですか。駅の話としての環境整備ということだと思いますが、道路整備もその中にリンクして道路整備自身も入っていると考えてよろしいでしょうか。

(事務局)

都市計画道路網につきましては、約40年前に決定されたネットワーク図でございます。それが今日の社会情勢を踏まえて見直しをすることになったのでございます。それともう一点、JR向日町駅周辺のアクセス道路も含めた道路計画、これも都市計画マスタープランで位置づけられております駅の都市拠点周辺整備の一環として道路整備を計画しているものでございます。駅周辺の道路整備につきましては、今現在、計画的に進めておりますが、それに並行して都市計画道路網も見直しをしていくという考えですすめております。

(委員)

外環状線は近隣市と引続き協議を行なうとなっておりますが、向日市はもう廃止の方向で決定しているのではないですか。

(事務局)

外環状線につきましては、事業認可をいただいて事業を進めていたものですが、それについては廃止になっています。ただ、計画はいまだに都市計画道路としての制限が加えられたまま、計画が残されております。買収されたところもございまして、その処理をどうするか等の課題が残されておりますが、事業としての認可は廃止されております。残された計画をどうするかということは、道路計画は周辺自治体と繋がっているわけですから、長岡京市、京都市、京都府と協議をおこなっているところです。向日市といたしましては、ここに記載していますように廃止をする方向で関係自治体と協議をしているということでございます。

(委員)

二点ありまして、向日町停車場線は阪急東向日を中心にした商業施設へのアクセス道路であり、10年間手付かずの状態であるということで意見が出ているのですが、この見通しがどうなのかということと、JR向日町駅の東側なんです、向日町上鳥羽線というのは京都市の市道ですよね。これについて、京都市との話し合いはどうなっているのか。

あと、パブリックコメントが一件ということで、まだまだ皆さんがご意見を出されていないと思います。地域に歩いて聞いてみますと、道路については色々なご意見を言われているのに、市が出されたところには反映されてないし、出てこない。相談会の開催があるのですが、各地区別にされるので、色々な方々が来られたらいいと思います。相談会では意見を出すような場になるのか教えてほしい。

(事務局)

向日町停車場線につきましては、買収が伴いますことから時間を要することと考えておりますが、京都府さんにも精力的にご協力いただき、全力で目標に向かって動いております。

京都市側の向日町上鳥羽線ですけれども、これは向日町駅へ繋げる道路だけではなく、都市計画道路ですので、今、京都市さんのほうで都市計画道路全体の見直しにとりかかっ

ておられます。そういった機会を通じて、これらの道路ネットワークというものが、将来の向日市のまちづくりにとって大きな事業効果が図れるように、今後も精力的に協議を行っていきたい。

相談会につきましては、今日のご意見を踏まえるなかで広報等を通じて、出来るだけ早い機会に場を設けたいと思います。市民の皆様への周知につきましては、さらに考えて皆さんに知っていただけるように努力いたしますのでよろしく願いいたします。

(委員)

先ほど西田委員のほうからパブリックコメントの意見がないというのが出ましたが、パブリックコメントの制度をやらなければならないからやっているのだというような状況に思えてならない。ですからもっと市の行政が積極的になってご意見をいただければ、当審議会に一件の意見だけでというのは、何か寂しいような気がします。

今回、桂馬場線で見直ししましたが、見直ししていない以南はどうするんだということもあり、市民目線からものを考えると、道路がいつ出来るのだろうと、市民は必ず期待を持つわけです。その尺度が、審議会の尺度と市民生活の尺度とあまりにも私は乖離していると思います。この計画自体が40年間何も手付かずで、今回の見直しでも桂馬場線が本当に出来るのかと思います。それと計画案とは別だと言っても、市民に対してご意見、ご要望ございませんかといえは、実現化を前提にした意見が入ってくると思うのです。ですから審議会と一般市民との距離をもっと埋める努力をするべきではないかと思います。

パブリックコメントに、ただお一人のご意見しかなかったというのは大変寂しいことであるし、また、我々が市民と乖離した部分で一生懸命審議していると危険性もあるわけですので、意見として申し上げたいと思います。

(委員)

個別路線の一番最後のところの、府道志水西向日停車場線の沿道には中学校も位置していることから、緊急道路としては市のほうで指定していないということですが、おそらく意見の主旨としては、緊急道路という一次的なものではなく、おそらく防災計画のなかでは緊急道路と街区と幹線の緊急道路とを繋ぐ二次的な重要なポイントの道路というのがあると思うのですが、そういうことを少し考えて、重要な避難、災害拠点と緊急道路とを結ぶような道路としての位置付けは重要であるという認識は市のほうで持っていただいたほうがいいのではないかと思います。むげに公的に緊急用道路に指定してないのでと返してしまうのはどうかと思います。私は非常にいいアイデアだと思いますし、大きな災害拠点までを結ぶ道路として、そこは非常に混雑しますし、物資などの運搬の道路としても機能するので、そのあたりの防災計画としての位置付けの道路をどう考えるかを示した上で市民に回答したほうが良いのではないかと私は思います。

(事務局)

ご指摘ありました、避難場所とを繋ぐ都市計画街路という認識が必要ですので、この回

答についてはそれらを踏まえた上で回答させていただきます。

(委員)

桂馬場線、寺戸1号幹線、上久世石見上里線、計画道路ではないのですがキリンビールさんから南下してくる道路がいわゆる南端交差点で交差するんですね。以前、キリンビールのさんの開発関連道路の交差点で、議会でも議論があるのですが、南端交差点の動きやお考えをお聞かせ願えればありがたいのですが。

(事務局)

南端交差点につきましては、ここにあります寺戸幹線1号、上久世石見上里線、桂川駅から南下してきておりますキリンビール内の3号道路が接続される交差点です。さらに京都市南区からの上久世石見上里線の跨線橋が入ってきますので、将来的に将来形として改良すべきということで、議会のほうからもご意見をいただきまして、各関係機関のほうにも協議しているところでございます。現在、京都府、京都市、またキリンも含めまして将来形に向ってなんとか早く用地買収を始め、出来るだけ早い段階で交差点の改良を行えるように進めているところでございます。

(会長)

ご質問、ご意見がございませんので、この件につきましては終わらせていただきます。次に、「用途地域の見直し」について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、報告の第2点目、「用途地域の見直し」についてご説明いたします。

お手元にお配りしております報告2の向日市都市計画図をご覧になっていただきたいと思います。存じます。

図面上部の赤色の太線で囲んだ箇所を対象区域として、キリンビール京都工場跡地と阪急洛西口駅東地区土地区画整理事業地に加え、南側の旧井上電気と大阪変圧器跡の住宅地域を含めて土地利用計画を検討するものであります。

ご承知のとおり、キリンビール京都工場跡地については、平成11年の工場閉鎖以後、当該地域を総合計画と都市計画マスタープランにおいて「新市街地ゾーン」として位置づけ、広域的な商業、業務機能や生活、文化機能など複合的な都市機能をもった新たな市街地形成を図るものとして、平成16年9月に地区整備計画が都市計画決定されたところであります。

現在、キリン社は道路及び公園をはじめとする都市基盤整備を土地区画整理事業として実施されており、来年の3月に事業が終了することから、その時期を目途として都市計画で定められている土地利用計画の変更について検討を進めるものであります。

また、西側の洛西口駅東地区の事業箇所につきましては、現在事業認可申請中でありませんが、地権者で組織されている土地区画整理準備委員会とその業務代行者である竹中土木

が事業実施に向けて準備されているところであり、土地利用計画についても検討されているところでもあります。

これら二つの事業箇所以南は、住宅が立ち並ぶ地域でありながら、用途が工業地域で残ることから、この地域を含めた土地利用計画の変更について総合的、一体的に検討することが必要であると存じております。

今後、法的手続きを進めるにあたりまして、決定権者である京都府のご理解を得るとともに、北側京都市域の都市計画道路久世北茶屋線沿道の土地利用との関連から、京都市や関係機関とも調整を図りながら、用途地域や地区計画等の変更を検討して参りたく存じております。

特に、用途地域につきましては、地域の環境や風紀、合理的な都市機能の維持や整備等、地域の状況や将来の動向に合わせて指定目的を定め、それぞれの地域にふさわしい建築物の用途を誘導、規制し、混在による環境の悪化を防止するゾーニング制度であり、都市計画法第8条の地域地区の代表的なものであります。

向日市では、京都都市計画において大正11年に都市計画区域に指定され、その後都市計画法や建築基準法の改正によりまして、昭和46年、昭和48年、更には平成8年に全面的な変更を行い、現在に至っております。

本市といたしましては、「用途地域の見直し」の法的手続きについては京都府決定でありますことから、都市計画法第15条の2第1項の規定による案の申し出を京都府に行う前に、昨年7月に施行しました「向日市まちづくり条例」に基づき、原案の段階から公告縦覧を行い、更に説明会や公聴会を経て法定手続を行うことにいたしております。

今後、原案が固まった段階において、本審議会にご説明させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

以上で報告を終わらせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。ただいま説明がありました「用途地域の見直し」につきましてご説明がありましたが、何かご意見、ご質問ございますか。

(委員)

キリン跡地の現在の状況と阪急洛西口東地区の区画整理の利用計画がどのようになっているか教えていただきたい。

(事務局)

キリンビルにつきましては、下水道のほうは既に雨水排水の築造も完了しまして、現在道路の築造にかかっているところでございます。今年の9月頃にはおおむね工事関係は見通しがつきまして、来年の3月には法規的なことも含めまして終了することとなります。

一方、西側の洛西口駅の東側の地区でございますが、近々に事業認可が得られる予定でございます。しかしながら、同時進行といたしまして、準備委員会と業務代行竹中土木で

用途について検討されているところでございます。基本的には賑わいと潤いのある地域にするということで、大きな道路の沿道には商業系、奥まったところには住居系をもってくるという考え方で、まだ確定しておりませんので、今後明らかになった段階でご報告させていただきたいと考えております。

(委員)

キリン南側の井上電気跡地の用途地域の検討は別の組織でされているのでしょうか。

(事務局)

この地域は平成15年に既に工場から住宅に実際には変更されたものでございまして、これらと一体的に都市計画課が中心になって用途について考えているところでございます。工業地域になっておりますが、実際には住宅が張り付いていますので、こういった土地利用計画にすればいいのかというところを検討しております。

(委員)

もともと工業地域で建ぺい・容積率が60の200になっているところですが、住宅が建つ地域ということで、60の200でいけるのですか。

(事務局)

キリンと一体的に南側については工業地域ということで、建ぺい率60、容積率200という現行の制限ですが、平成15年から戸建住宅と共同住宅が建設されました。ただし、工業系でしたら本来高さ制限がないのですが、住居系については最高20mの高さ制限を設けていますので、それに適合するものが建っているという状況です。

(委員)

言いたいことは、本来の都市計画からいえば、用途地域を先に設定した上でまちづくりをするというのが正しい流れだと思います。キリンのほうはある程度方向を決めて、我々も議論をして決めていっているが、残りの二つの地域については、現在、土地区画整理事業をされているところは第一種低層住居専用地域になっているところで、駅前のところでもう少し容積を上げたいという事業者の要請があるのではなからうかと思うのですが、今のところは土地区画整理事業だけだから後で容積を考えたら良いのではないかもしれませんが、これからのまちづくりと現在の用途地域で決められている容積・建ぺいとの矛盾や問題が出てこないか気になります。その辺はどう考えたら良いのか、市のほうの考え方あれば教えてほしい。

(事務局)

キリンの西側に隣接した地域で区画整理を予定しているところですが、これにつきましては平成19年11月18日に線引き、いわゆる市街化調整地域から市街化区域に変更す

るときに第一種低層住居専用地域に指定したわけです。これはあくまでも暫定的な用途として、一番制限の厳しい用途に指定しています。土地利用が固まってきた段階、目指しております賑わいと潤いのあるまちづくりとして、商業系を一部含んだ地域として考えていきたいと思っております。

(委員)

将来は現在の用途地域からだいたいの主体が出来てから変えようというイメージなんですか。

(事務局)

全体的に賑わいと潤いという地域ですので、建ぺい率、容積率も含めて土地利用を誘導し、変更していきたい。

(委員)

本来ならば、都市計画審議委員さんの意見を聞いてこういう風な形にしたいというのが普通だと思うのですが、竹中土木は無理に書いてきて、それに合わせて用途を変えるというような感じに受け取るので、本末転倒ではないかと思います。

(事務局)

区画整理につきましては、線引きと暫定的な用途地域と、さらに地区計画の方針を同時に決定している。今後、地区計画につきましても、具体的な土地利用については、その方針に基づいて規制していくという、あくまでも市からの誘導に基づいた形の中で都市計画の規制をかけていくと考えております。

(委員)

そういう流れの中で、今後の用途地域の決定までの流れとしては、今現在、区画整理事業が計画されたりしていますが、用途地域の検討を含めてどのようなスケジュールで審議会では検討を進めていくのか見通しを教えてください。

(事務局)

今後のスケジュールですが、用途地域の決定権者は京都府でございます。市としては京都府へ案を申し出るというのが法的な手続きでございます。まず、案を作成する前に、市としてまちづくり条例に基づいた原案を公告・縦覧し、説明会をして固めたものを京都府へ申し出るという流れでございます。これについては決定権者である京都府とスケジュールを今後調整しながら進めていきたいと考えておりますが、今の段階では、まだいつ頃になるのか、私共だけでは答えられませんので、よろしく願いいたします。

(委員)

ということは、向日市都市計画審議会としては、それらに対して意見を述べる場はあるのですか。それとも地元と市のほうで考えられたものが原案として、京都府の審議会へ行って、ここはとりあえず報告ぐらいのものになりますか。

(事務局)

当然、審議会の議を経て向日市まちづくり条例の手続きを踏ませてまいりますので、原案を作った段階で、まず審議会に原案を報告させていただきたいと思います。

(委員)

先ほどの井上電機の跡地について、現地のことがわからないのですが、開発されたところはだいたい全部埋まってしまっているのですか。それともまだ色々なところで土地利用が進むということですか。

(事務局)

井上電機跡地についてはご存知の方もおられると思いますが、平成14年に自己破産ということで、私共も全く予想していなかったのですが、急遽工場が閉鎖されました。その後、即住宅開発がされ、そこには269戸の戸建住宅が建ったのですが、井上電機の下請け会社のめっき工場が一部残ったままになっているところがあります。それ以外は戸建住宅269戸が建っておりまして、遊んでいる土地はございません。

(委員)

その残っている工場は黄色に塗ってしまっても矛盾は出てこないのですか。

(事務局)

そういった既存不適格の建物がございまして、それも含めまして用途の変更を行いたいと考えております。

(委員)

その辺を配慮するということですか。

(事務局)

今現在の形で行けば既存不適格になるということでしょうが、実際まだ相手の方にも説明をおこなっておりませんし、そのあたりを頭に入れておいて、説明をおこないたいと思います。それと、先ほどの質問で、遊休地がまだあるのではないかとという質問ですが、敷島住宅の地域ではありませんが、それより南側で一部更地状態になっている土地が一件だけございます。そういった点で、住宅が建ち並んでおりますが、そこにまた工場系が入ってくるができますので、それが適切なかどうかということも考えていかなければな

らないと思います。

(委 員)

先ほどのめっき工場はまだあるのですか。

(事務局)

ございます。

(委 員)

それは困ることになりますね。用途地域の設定の時に。

(事務局)

それが一部残っているということで、もともとの既存建物を利用したような建物ですが、話をしていかなければならないと思っております。

(委 員)

部分的に工業地域のようなものを残すことはありえることですか。

(事務局)

一定の規模にして設定することになっていきますので、全体として既存不適格になってどうするかということは今後調整しなければならないと思っております。

(委 員)

これは意見ですが、日本の都市計画はどうしても追認式^{じゅうしき}というか追躡^{じゅう}的に、今ある建物に用途を認めてそれに合ったように色を塗っていきこうという、どちらかという追認式になっていて、本来の都市計画的な意味で、誘導^{じゆうどう}という点で規制が割合弱い気がします。逆に、めっき工場が住宅地にあるというのはあまりよくなくて、逆にめっき工場にとっても良くないし、住居的にも良くない。本来ならそこには先に住んでおられるから、出て行ってくれ^いということ^{こと}は言い難い^いのだけど、そこは調整ができるようなことを考えないと、結果的にお互いが迷惑になってきて、場合によっては公害問題やいろん^{ろん}なことを含めて問題が生じる可能性があるから、その辺の方法論として考える必要があるのかもしてない。

最近の業態的には、経済的に厳しいから辞められたりするところが多いのだけど、そういうようなイメージもないのですか。一応続けてやって行かれるような感じなのですか。つまりずっとめっき工場が残っていく可能性が雰囲気としてあるのかどうかです。同じ追認でも可能性として、将来ここで事業を続けることが困難だと事業者が思っておられるのであれば、手段はわかりませんが、一時的に誰かが買い取って住居系にして、代替地などの工業ができる地域をあっせんする^{せん}ようなものができたら、都市計画らしく誘導できる感じがするのですが。

(事務局)

おっしゃるとおりです。都市計画というのは後追的にするものではございませんので、やはり誘導していくものですし、ここについては工業地域ですので工業系の土地利用をしてほしいというのが我々の狙いでございました。實際上住宅が建ち並んでいる状況で、今の工業地域について、これでは環境が悪いといったことは周辺の方から聞いておりませんが、今後、工業地域のままで置いておくということになりましたら、騒音や公害の出るものが建つ可能性もありますので、そういった面でも検討して進めていくということでございます。

(委員)

キリンの西側の第一種低層住居専用地域のところは変更しない可能性もあるのですか。隣が調整区域なので、黄色に塗ってしまうのですか。それとも緑色のままにしておくことも選択肢にあるのですか。

(事務局)

この地域は賑わいと潤いという方向で変更する予定の地域でございますが、今は暫定的に緑色にしておりますが、将来的には沿道には商業系のものを持ってくることで現在検討しております。

(委員)

そのあたりがわからなかったのは、第一種低層住居専用地域から調整地域、そして西ノ岡の一連の帯として考えると、ここを緑色のままで残しておくことも考えられる。駅前から都市的に発展させるものを持ってくるのか、潤いの意味が緑のものを強く考えれば、都市の中で緑のものを残しておくことも考えられる。南の方は緑色のものが結構残っています。北の部分もそういったものを残すのかどうかということも含めて。

(事務局)

緑色の地域の西側には桂馬場線の都市計画道路ラインが入っているのですが、その西側に阪急電鉄京都線が走っていきまして、現在、京都市さんと阪急電鉄のほうで連続立体交差化の事業が行われております。したがって、そこは地域的な分断の形になりまして、久世北茶屋線にございます洛西口駅も上にあがっていくということで、駅前という利便性という点、それから桂川駅までの一連の区域では都市上としては賑わいのあるゾーンに誘導していくという考え方でこの地域全体の計画を進めているところでございます。したがって、今後は住宅として残すのではなくて、賑わいのゾーンの商業系のところに変えていきたいと考えております。

(委員)

今言われた高架化事業で阪急が立体化されると、今の緑色のところが分断されるのでは

なくて、道路では分断されても、鉄道は高架化されて一体的になりますので、土地利用的には西側の市街化調整区域も何らかの形で影響を受けてくるのではないかと。そうすると市街化調整区域も将来的には見直す必要が出てくるのではないかと。この辺も一体的に市としては考えないと、以前から言われています生産緑地がどんどん時代の流れのなかで、やむを得ず我々も追認するのだけど、もし、この市街化調整区域も含めて将来的に駅前という点からいいますと、何らかの商業的インパクトがどんどん増えていくから、できたら今は調整区域になっているのだけど、将来的にどうするのかということも長期的に我々も含めて検討する必要があるんじゃないかという気がします。そういう点ではどうでしょうか。

(事務局)

市のほうでも現在、第5次総合計画の策定作業にかかっておりまして、土地利用構想につきましてもご議論をいただいているところでございます。ご指摘の阪急洛西口駅西部には40ヘクタール以上ある広大な調整区域が残されております。この土地利用につきましても将来計画の中で重要なゾーンとしなければならないのですが、従来からこの地域につきましては、緑地保全ゾーンとして守っていく方針で経緯しております。今後、どうあるべきか、20年、30年と長期で見た上で、今回の総合計画では明確に示されるかどうかを含めてご議論いただいているところで、その結果を見てみたい。市といたしましては、保全地域は非常に重要であると考えておりますので、基本的には保全ゾーンとして考えているところでございます。それと、阪急の洛西口駅東側とはおっしゃるように高架化されれば一体的な土地利用も考慮していかなければなりません。基本的には桂川駅と洛西口駅、阪急とJRで囲まれた地域の土地利用というものを第4次総合計画の中でも明確に位置づけて新市街地として整備していくという方針で来ておりますので、この区域につきましては前から申し上げている方向で、ポテンシャルの高い地域でございますので高度利用を考えているところです。

(委員)

議会でも今のような意見が出ていましたが、歴代の市長は残すと言いつけておられます。

(委員)

最近の都市計画法の変更によりまして、市街化調整区域でも地区計画制度を使って計画的な市街地を部分的に認めていこうと、特に市街化区域と市街化調整区域の近辺では開発を認める流れが強くなってきている。そういう意味では地権者の方が集まって、新しい地区計画制度を使って開発をしようということありうるかもしれないので、もう少し積極的な方向性を是非総合計画を作られるときに検討していただいて、場合によっては我々の審議会の先生方のご意見をうまく反映させながら、将来の向日市のあり方がより良いものになればいいと思いますので、是非そういう機会があればありがたいと思います。

(事務局)

総合計画だけを申し上げましたが、並行して都市計画マスタープランも策定作業をおこなっております。これにつきましては、都市計画審議会に提示させていただきまして、ご意見をいただきたいと思っております。また素案策定段階でございますので、その辺についても十分に踏まえていきたいと考えております。駅周辺の土地利用がどうあるべきか、それと農業のあり方、農業後継者の問題などを含めまして、この地域だけではなく JR 東部地域にも調整区域が残されているので、駅周辺の土地利用というものを今後どうあるべきか、事業計画とあわせて皆様方からもご意見を頂戴していきたいと考えております。

(委員)

意見なんです、市街化調整区域ということで、農家の方が向日市の都市近郊のところまで頑張っていたいて、後継者問題も深刻なんです、やはり地球温暖化やこういった環境を守っていくということでは非常に大事ですし、実際には100年に一度の経済危機と言われておりますので、賑わいと潤いの街といっても、新しい駅が向日市に桂川駅も含めて2つできたというなかで、新しい開発ということなんです、今の経済の問題とあわせると向日市の今後のまちづくりが都市計画をしていてもすんなりとそのまま絵がかけるかということ、非常に厳しい現実があると思っております。ですから、そういうこともしっかり考えていかないと、いつも言わせていただいておりますが、京都駅など近郊の駅で大型商業施設もたくさん出てきておりますので、食い争って、競争していった中で、本当に向日市の北部に賑わいのあるまちづくりができるのかという疑問の声がたくさん聞いております。そういう意味では私共も真剣にそのことを受け止めて、将来的なことを考えていく必要があると思っております。そういったことを考えた時に、JR 東側にしても、市街化調整区域を変えていったり、向日市北部でも開発をしていっても、非常に大きな間違いをおこしかねないし、都市計画と関係ないかもしれませんが、市の財政からいいますと、非常に厳しい財政状況の中で区画整理をしていくことは、道路に関する費用等これからもかかってくることもあるので、その点で向日市の市民の皆さんに暮らしやすい都市計画が必要だと思っております。やはりこれからの経済の状況を見ながら行政が進めていくということを入れてやっていくため、今度の線引きについては我々にも責任が課せられるので、原案が出てきたときに、市民の皆様にもっと聞いていただきたい。パブリックコメントも徹底しておりませんので、市民の皆様の声がどう聞けるのか、反映させることができるのかということ、やはり行政が出向いていかないと市民の皆様は毎日の暮らしが大変ですので、コミセンや公民館もありますので、今どういったまちづくりを進めていくのかをしっかりと聞いていただきたいと思っております。説明責任があると思っております。

(事務局)

今のご意見について、パブコメの件でもそうですし、用途に関しましても市民の皆様から貴重なご意見をいただきながら進めていきたいと考えております。

(会 長)

その他ご意見、ご質問もございませんようですので、本報告事項につきましては終了させていただきますと思います。

それでは以上をもちまして、本日本日予定の議題は終了しました。委員の皆様方には、ご審議をいただき、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)

ありがとうございました。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。