

平成24年度第3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24年9月26日(水) 午後3時～午後5時
(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 12名
(2) 出席委員数 12名

1号委員	川 崎 雅 史
〃	稲 本 收 一
〃	西 田 一 雄
〃	藤 本 英 子
2号委員	飛鳥井 佳 子
〃	北 林 重 男
〃	新 矢 宗 弘
〃	長 尾 美 矢 子
〃	山 田 千 枝 子
3号委員	齊 藤 修
4号委員	長谷川 勤
〃	岡 山 泰 子

[傍聴者] 7名

3 議事

向日市阪急洛西口駅東地区土地区画整理事業に係る都市計画変更について(報告)

平成24年度 第3回 向日市都市計画審議会

日時：平成24年9月26日

開会 午後3時00分

○事務局 皆さんこんにちは。定刻よりちょっと早いのですが、ただいまから平成24年度第3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、お集まりいただきどうもありがとうございます。

それでは、議事にお入りいただきます前に、本日の委員の御出席状況を報告いたします。

現在、御出席の委員は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、会議が成立しておりますことを報告いたします。

それでは、会長、よろしくお願いいたします。

○会長 それでは、早速でございますが、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、私の方で議長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

本審議会は、原則公開で運営いたします。

本日の報告事項につきましては、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。従いまして、本日の議題につきましては、会議を公開することにさせていただきますと思います。

また、本会議の会議録は、市ホームページにおいて公開となりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局、本日の傍聴者の方はおられますでしょうか。

○事務局 傍聴の方、おられます。

○会長 本日の審議会の傍聴を許可いたします。これより、傍聴者に入室していただきますので、しばらくお待ち願いたいと思います。

(傍聴者入室)

○会 長　それでは、ただいまより平成24年度第3回向日市都市計画審議会を開催いたします。

最初に、事務局より、本日の議事、資料の確認をお願いいたします。

○事務局　本日の議事は、報告事項が1件ございます。

それでは、資料の確認をさせていただきます。

資料が多く申しわけございませんが、少々お時間をいただきます。

まずは、事前に配付させていただきました資料を御用意願います。

資料2-2、「都市計画原案（向日市）説明会の意見要旨」で、7月19日に行いました説明会時に発言いただきました質問の要旨と市の対応をまとめたものでございます。

次に、A4縦カラーの右肩に「都市計画原案説明資料」とある説明会時に配付いたしました資料でございます。

なお、資料2-1及び資料2-3につきましては、本日追加記述いたしました最新資料を配付しております。後で確認いたします本日の配付資料の方をご覧くださいませようをお願いいたします。

次に、本日配付いたしました資料の確認です。

まず、本日の次第でございます。

次に、資料1は、A4横「向日市阪急洛西口駅東地区個性あるまちづくり計画（提言書）」でございます。

次に、資料2-1【追加】は、「都市計画原案（向日市）意見書要旨」で、縦覧期間に提出された意見書の要旨と市の見解をまとめたものでございます。

次に、資料2-3【追加】は、「都市計画原案（向日市）公聴会の公述要旨」で、8月28日に行いました公聴会での公述要旨と市の見解をまとめたものです。

そのほか、資料3「用途地域の変更（案）」

資料4「高度地区の変更（案）」

資料 5 「準防火地域の変更（案）」

資料 6 「特別用途地区の変更（案）」

資料 7 「地区計画の変更（案）」

資料 8 「地区計画の変更（案）新旧対照表」

以上でございますが、資料の不足はございませんでしょうか。ございましたら、その場でおっしゃっていただきますようお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、引き続き報告内容の説明を行います。

報告事項であります「向日市阪急洛西口駅東地区土地区画整理事業区域内の都市計画変更」について。

まず最初に、前回の審議会で資料の提出要望のございました「向日市阪急洛西口駅東地区個性あるまちづくり計画（提言書）」の内容を担当から御説明いたします。

○事務局　それでは、「向日市阪急洛西口駅東地区個性あるまちづくり計画（提言書）」の概要について、パワーポイントで説明させていただきます。

まず初めに、これまでの経緯について簡単に説明させていただきます。

本地区は、京都府の都市計画区域の整備・開発及び保全の方針、市の総合計画、都市計画マスタープランで北部地域の新市街地ゾーンと位置づけられ、本市の北の玄関口として良好で計画的な市街地の形成を図るため、土地区画整理事業を実施したところでございます。

まちづくり提言書 2 ページをご覧ください。

このため、平成 21 年に本地区のまちづくりの方針である「にぎわいとうるおいのあるむこう緑都心」の実現を目指して、地域住民代表者・行政・土地区画整理組合などによって、「向日市阪急洛西口駅東地区まちづくり検討委員会」を設立し、建築等のルール（地区整備計画素案）や景観に配慮した公共施設計画について議論を行い、まちづくり提言書としてまとめ上げたところでございます。

それでは、ここから提言書の概要について説明させていただきます。

説明につきましては、1点目、まちづくりの基本的な考え方、2点目、整備方針、3点目、地区整備計画の3点について説明させていただきます。

まちづくりの基本的な考え方、4ページをご覧ください。

まちづくりの基本的な考え方でございますが、この地区（向日市阪急洛西口駅東地区土地区画整理事業地区）は、阪急洛西口駅に隣接し、JR桂川駅や4車線化となりました都市計画道路久世北茶屋線に近接した、交通利便性が非常にすぐれた地区でございますことから、この利点を生かした整備計画とされております。

続きまして、整備方針でございます。6ページをご覧ください。

区画整理事業の根幹となる道路施設の整備方針でございますが、交通の円滑な処理、にぎわいとうるおいのある都市景観の創出を図るため、幹線道路（都市計画道路・桂馬場線）及び補助幹線道路（東西線）の整備に努め、区画道路については、歩車共存を原則とし、歩行者の安全性・快適性や自動車の通過交通抑制に配慮した計画とされております。

特に幹線道路の都市計画道路・桂馬場線及び補助幹線道路・東西線につきましては、キリン地区の道路空間と連続した都市景観の創出を図ることとし、道路施設につきましても統一化を図り、連続性のある道路景観の形成を目指すこととしております。

また、緑都心の幹線にふさわしい街路樹を配置した緑の景観に配慮し、さらに電線類を地中に埋設する無電柱化により、ゆとりある町並みの形成を図るものとされております。

次に、区域内を南北につなぐ南北線は、安心・安全な生活道路を目標とした区画道路でございます。

区域内の日常的な生活道路として、コミュニティ道路的な整備を行うこととし、日常生活における安心で安全な道路環境を形成するため、交差点部にイメージハンプなどを整備し、歩行者に優しい道路づくりに配慮しております。

地区整備計画でございます。11ページをご覧ください。

続きまして、地区整備計画の考え方ではありますが、ここで示しておりますまちづくり提言書でまとめました法規制や地区整備計画につきましては、AからE地区までの地区の配置や大きさの制限の内容などについて、町並みのイメージや建築基準法などに基づき議論を交わされ、一覧表のとおりまとめられたものでございます。

各地区の特徴を説明しますと、まずA地区でございます。

A地区は、洛西口駅へのアクセスなど、交通利便性とポテンシャルが高く事業の顔となる地区でありますことから、近隣商業地域とし、建蔽率80%、容積率300%、建築物の高さの制限を60メートルにし、桂馬場線からの車両の出入りを制限した地区とされたものでございます。

続きまして、B地区でございます。

B地区は、交通利便性やポテンシャルの高さと麒麟地区との連続性を生かし、A地区と同様に近隣商業地域とし、建蔽率80%、容積率300%、建築物の高さの制限を30メートルにし、桂馬場線及び東西線からの車両の出入りを制限した地区とされたものでございます。

続きまして、C地区でございます。16ページをご覧ください。

C地区は、交通利便性とポテンシャルの高さを生かし、主に中高層住宅の良好な環境を守る地域として、一定規模の店舗や事務所などが建てられる第2種中高層住居専用地域とし、建蔽率60%、容積率300%、建築物の高さの制限を30メートルの地区とされたものでございます。

続きまして、D地区でございます。18ページをご覧ください。

D地区は、周辺の住居環境とゆとりある良好な市街地形成を図るものとし、主に低層住宅の地域として、第2種低層住居専用地域として、建蔽率60%、容積率150%、建築物の高さの制限を12メートルの地区とされたものでございます。

最後に、E地区でございます。20ページをご覧ください。

E地区は、既存の住宅地の状況を勘案し、第1種住居地域とし、建蔽率60%、容

積率 200%、建築物の高さの制限を 20メートルの地区とされたものでございます。

なお、参考として、地区別のイメージ図を提言書 23 ページから添付しておりますので、ご覧ください。

以上で向日市阪急洛西口駅東地区個性あるまちづくり計画（提言書）の概要についての説明を終わらせていただきます。

○事務局　それでは、向日市阪急洛西口駅東地区に係る都市計画変更の原案に対する意見について報告させていただきます。

私は、今回の説明をさせていただきます巖嶋と申します。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、資料 2-1 をご覧ください。

平成 24 年 7 月 10 日に都市計画原案の公告を行い、縦覧を 7 月 10 日から 7 月 24 日まで行いました。その間に延べ 60 名の方が縦覧され、そのうち意見書を提出された方が 9 名おられ、その意見内容を要約いたしますと、14 件の意見内容となり、そのうち 10 件がこの都市計画変更の内容に関する御意見でございました。

いただきました御意見の主な内容は、建物の高さ、容積率、緑、阪急電鉄の高架下の利用に関するものでございます。

その内容は、A 地区が 60メートル、B 地区、C 地区が 30メートルに制限を行う計画であります。高い建物が林立することが予想され、それらが建つことにより、日が当たらない、ビル風が起こる、西山や北山が見えなくなるので高さをもっと低く設定してほしい。高い建物や大きい建物が建てられないように、A 地区、B 地区、C 地区の容積率をもっと下げてほしい。緑都心と言っているのでもっと緑をふやす計画にしてほしい。高架下の利用に際し、敷地が市道第 2250 号線にしか接していないので、制限を解除してほしいなどございました。

次に、資料 2-2 をご覧ください。

平成 24 年 7 月 19 日に行いました住民への説明会時に出されました意見の要旨で

ございます。

説明会には76名の方が参加され、7人の方が意見を述べられ、その意見を要約しますと12件となり、そのうち9件がこの都市計画変更の内容に関する御意見でございました。

いただきました御意見の主な内容は、先ほどと同じように、建物の高さ、容積率、緑に関するものでございました。

次に、資料2-3をご覧ください。

平成24年8月28日に行いました公聴会時に出されました公述内容の要旨でございます。

公聴会には5人の方から公述をいただきました。

その公述内容を要約しますと18件となり、そのうち14件がこの都市計画変更の内容に関する御意見でございました。

いただきました御意見の主な内容は、建物の高さに関するもの、容積率に関するもの、用途地域の区域の広さに関するもの、交通問題や既存の商店街に関するものであります。

市民の皆様からいただきました質疑に対する市の見解を述べさせていただきます前に、前回の都市計画審議会並びに説明会の中でお話させていただきましたが、再度、建蔽率、容積率について説明させていただきたいと存じます。

前のスクリーンをご覧ください。

それでは、建蔽率と容積率について説明させていただきたいと存じます。

用途地域にはそれぞれ建蔽率と容積率が定められております。このことによりまして、建築できる建物の規模を制限しております。

「建蔽率」は、敷地面積に対する建築面積の割合のことでございます。敷地の何%が使えるのかを示すものでございまして、用途地域ごとに制限が定められております。

「容積率」は、敷地に対してどれだけの延床面積の建物が建てられるかを示すもの

でございます、これも用途地域ごとに制限が定められております。

なお、具体的なイメージを持っていただければと存じますので、一つの例といたしまして、建ぺい率80%、容積率300%の土地利用を想定の上、御説明させていただきたいと存じます。

まず、左側でございますが、1階部分の床面積に対して、建ぺい率80%を使い切って建てたイメージでございます。この場合、階高を3メートルと想定した場合、高さは約12メートルまでの建物になります。

また、右側は建ぺい率を15%に抑えて建てたイメージでございます。この場合、高さは約60メートルになります。ご覧のように、同じ土地においても、建ぺい率、容積率の使い方によっては全く違う建物が建てられることとなります。

しかしながら、この容積率が決められていることによりまして、敷地を多く利用して建てられる場合は必然的に高さが抑えられることとなりますし、逆に高い建物を建てた場合はご覧のようなペンシル型の建物となり、周りには多くの空地ができることとなります。

以上、簡単ではありますが、建ぺい率、容積率の説明を終わらせていただきます。

先ほど報告させていただきました資料2-1、2-2、2-3の市民の皆様からの御意見を大きく区分すると、建物の高さ、容積率、緑、高架下の利用に関することの4点になるかと思われますので、その点について市の見解を述べさせていただきたいと存じます。

まず、建物高さに関することについてでございますが、向日市阪急洛西口駅東地区土地地区画整理事業区域は、阪急洛西口駅に隣接し、都市計画道路久世北茶屋線に近接した交通利便性が非常にすぐれた地区であり、都市的土地利用のポテンシャルが飛躍的に高まってきたところであります。

この地区を本市の総合計画や都市計画マスタープランで、隣接するキリンビール工場跡地とあわせて「新市街地ゾーン」として位置づけ、北の玄関口にふさわしいまち

づくりを誘導しております。

建物の高さの制限については、駅前への利便性と都市環境に必要な空間を考慮し、周辺の都市計画を踏まえ、高度地区や地区計画で高さを制限したものであります。

また、北側の工業地域内の既存住宅地の住環境に配慮し、住居系の日影規制を定める計画としております。

次に、容積率に関することについてであります。この地区については、京都府の都市計画区域の整備・開発及び保全の方針において、「中密度利用を図るべき商業地・業務地及び住宅地」として位置づけられています。

このことから、A、B、C地区については、東向日駅周辺地区と同様に300%の指定容積率を設定し、C地区については、既存住宅地に近接していることから、地区計画で250%に制限したものであります。

また、道路からの建物による圧迫感を和らげるため、建築物の壁面線を後退させる規定を設けております。

なお、ビル風については、都市計画変更に伴う周辺環境調査を実施しており、調査の結果、周辺地域に対して風の影響は及ばないと予測されております。

次に、「みどり」に関することについてであります。地区計画の方針では、緑豊かな潤いとゆとりのある住環境の形成を図ることとしており、幹線道路に街路樹を植樹するほか、公園緑化に努めてまいります。

地区整備計画においては、敷地面積の最低限度、壁面位置、高さ制限、形態・色彩・その他意匠の制限、道路面への生垣設置などに関する事項を設けます。

また、まちづくり条例においても、敷地の緑化に関する規定があり、緑化推進について強く指導してまいりたく存じます。

このことから、新たな市街地における「緑」「潤い」「ゆとり」を感じていただけるものと考えております。

なお、この地域には、生産緑地として区域面積の約24%が農地として残ることと

なっております。

次に、高架下の利用についてであります。鉄道の高架下利用が考えられることから地区計画の区域に設定したものです。

なお、鉄道事業の運営上、支障を来すとの御意見をいただき、地区計画の目標に照らしても、周辺環境を害するおそれがないものについては適用除外とすることを考えております。

以上4点についての市の見解を述べさせていただきましたが、市民の皆様からいただきました意見に対するそれぞれの見解を、資料2-1【追加】、2-2、2-3【追加】に書いておりますので、ご覧いただければと存じます。

先ほど報告いたしました、市民の皆様からいただきました多くの御意見を踏まえ、検討した結果、資料3から8にありますように、都市計画の案を作成したものであります。

変更箇所につきましては、地区計画の地区整備計画であります。

資料8をご覧ください。

新旧対照表であります。左側が原案で右側が案でございます。

文字の下にアンダーラインが引いてある文章が変更した部分で、文字の上に線が引いてある部分が削除する部分であります。

地区整備計画のA地区及びC地区の建築物の高さの制限での日影に関する文章をわかりやすいように、ある一定時間以上、影を落としてはいけない区域を計画図上に表現することに変更いたしました。

計画図は、資料7の最後に添付しておりますので、それをご覧ください。

北側の住宅地で、斜めの線にて印のつけている部分が日影を規制する区域であります。

次に、A地区とB地区については、阪急鉄道敷の利用に際して、鉄道事業に関する施設、例えば信号室や電気室、そのほかに駐輪場、売店などの設置が想定されるため、

地区計画の目標に照らしても周辺の環境を害するおそれがないものについては、地区整備計画の適用除外とする規定を追加するものであります。

次に、C地区内で多くの農地が残ることから、これらの農地へ水を供給するための施設が必要となることが想定されるため、この土地改良施設についても地区整備計画の適用除外とする規定を追加するものであります。

以上、簡単ですが、これで都市計画原案に対する意見とそれに対する市の見解及び都市計画案の説明を終わらせていただきます。

○会 長 御説明ありがとうございました。

それでは、事務局の今の御説明につきまして、御意見、御質疑、委員の先生方、お願いしたいと思います。

○委 員 ちょっと確認させていただきたいんですけども、最初にパワーポイントで御説明ありました提言書というのと、それから、それぞれ今後の会議の前に先行的に配付していただきました都市計画原案の説明会のこの資料等、基本的に、C地区なんかの用途地域がちょっと変わっているのは、基本的には、今現在、一番新しいといえますか、最終的に今進めようとしているのは、この説明会の原案の内容と考えるとよろしいんですか。

○事務局 そうです、はい。

○委 員 この原案から、先ほどA、B、C案を比較表として、資料8で説明されたのは、これは基本的には先行された都市計画原案説明会の資料から変わっているという、そういう理解でよろしいんですか。

○事務局 はい、そのとおりでございます。

○会 長 ちょっと資料が多岐にわたりますので、しばらくお目通しいただきまして、御質疑等またお受けしたいと思います。

○委 員 先ほど1時半から現地へ皆さんで参加できる者だけで行ってきたのですが、ちょっと私は残念だったなど、言えばよかったんですけど、一番要望が高

いのは、北八ノ坪といってC地区の北側ですね。65軒の家があるんですが、その家が一番やっぱり影響が大きいと。阪急の方、向かいが60メートルの高さになると、それから後ろを向けば、C地区、B地区と30メートルということで、オムロンが今29メートル、30メートルというふうに聞いているんですが、また横に京都銀行の研修センターができるということで、それも30メートルを超えるということなんですけれど、先ほどの説明では、住宅を配慮して、B地区とかは、既存の住宅への影響を配慮してやったということだったんですが、北八ノ坪の既存住宅、65軒についてですけれど、ここの配慮はどのようにされたのかと。

やはり説明会にいらっしゃった方、私、説明会も公述会も見せていただいたんですが、説明会に76人の方がいらっしゃって、主に一番心配されていたのは、その北八ノ坪の町内の方の思いが一番強かったなというふうに思うんです。公述会でも、北八ノ坪のその65軒の中のお一人の女性の方が、本当に今までのどかな生活をしていて、そして、急に横を見れば60メートル、後ろを見れば30メートルという谷間のような息の詰まるようなそういった高さになるのではないかということで、何とか、自分たちは地権者でないから何の意見も言うこともないけれども、やっぱり同じ住んできた、今まで住んできた住民として、自分たちの意見を配慮して欲しいという声が上がっていて、この高さのことが一番たくさん説明会でも公聴会でも、そして意見にも載っていたということなんですけれど、今見せていただいたら、AとかCのそれらの説明会があった上で、このA、B、C、この3つがわずかこれだけしか解決されていないのかなというのが、非常に私はこれでは、ちょっとまずいのではないかと。やっぱり向日市始まって以来の本当に大規模な開発で、向日市のまちがどうなるかにもかかわってきているというこの区画整理事業、キリン跡地もありますけれど、そういったまちづくりですので、我々都市計画審議委員が本当に審議をして、向日市の中、全体的に見た均衡のあるまち、そして今までずっと地域で住んでこられた、そういった方たちのことも見なければならぬので、私は下から見たかったなど。北部の北八ノ

坪の人たちのその目線で、B地区、C地区というのが、オムロンのようなものがどんどん建ったらどういうふうになるのか。また、その倍、60メートル程のビルが建ったらどんなふうになるのかというのを、皆さんイメージをされたと思うんですけど、上から見るのと下から見るのとはやはり違いますので、その辺が気になるんですけど、そのことも聞きたいのと。それから、東向日と法的には一緒だと、容積率、建ぺい率も。ですが、東向日では、実際には、このような容積率、それから建ぺい率でやっておられるところはどれだけあるのか。私の知る限りでは、東向日は確かに目いっぱいですけど、商店街で低いおうちで、お店もそんなに高くないし、いけていると思うんです。

その点をお聞きしたいのと、それから、一番聞いておきたいのは、この法律が地方分権によって、用途地域というのは、向日市で決められるという、そういう法律に変わったと聞いているんですが、この点、間違いないのかということもお聞きします。

○会 長 ありがとうございます。それでは、今の点につきまして、重要な視点かと思いますが、事務局の方、いかがでしょうか。

○事務局 それでは、1点目の高さの関係でございますけども、確かにこのA地区、C地区につきましては、駅前の立地条件等を考えた中で、やはりここにふさわしい都市計画の誘導を図っていくというような観点から、A地区については60、またC地区については30というような設定をさせていただいているところでございますけども、当然、隣接して住宅地があるということにも十分配慮させてもらった中で、今現在、北八ノ坪につきましては、工業地域ということで、日影の規制は、いわゆる法的には規制されておられませんけども、住居系並みの日影規制を行うということで、一定、住環境の影響が少なくなるように配慮したところでございます。

2点目の東向日地域につきましては、同じ容積率の300%で指定しております。確かに東向日、ご覧になったように、そんなに高い建物はございません。一つ、長谷川マンションが7階建てだったと思うんですけども、7階建てということで20メー

トルぐらいの高さの設計になっているかというふうに思っております。

3点目の地方分権で市が決定できるかというような御質疑ですけども、今年の4月1日から、用途地域に関係につきましては市決定となりました。それ以外については、高度とか準防火地域とか、地区計画については、これまでから市の決定と。今年の4月1日からの決定については、用途地域の決定が市におりてきたというような状況です。以上です。

○委員　　たくさん質疑してすみません、ちょっとその続きで。

じゃあ東向日と規制は同じですけども、東向日は20メートル、向日市の今の住宅の最高というか、そういう20メートルのマンションがあるんですけど、それ以上はないと。この容積率、建蔽率に当てはまるものはないというふうに考えたらいいんでしょうかね。

それと日影規制だけは住居系と同じようにされたということなんですけれど、やっぱり高さの圧迫感、高いという圧迫感が非常に本当に日影だけではなくって、そういう圧迫感というものも既存の住宅には大きな影響があると思うんです。ましてや、今まで農地でしたので、こういう説明会でも、ほとんどが高さに対する意見、こんなにたくさん出てきたということでは、やっぱりポテンシャルの高い阪急洛西口駅の東側というのは、地権者や組合の方々は、そういうふうなことは確かに考えておられるし、望んでおられると思うんですけど、やっぱり土地を売られて提供された方の御苦勞もあると思うんですけど、その方たちと、それから今まで住んでこられた方々とは本当に一緒に共存していくとか、お互い理解し合えていこうとしたら、やっぱりその組合の方々ばかりの、向日市もそれと一緒にやっていってるんですけど、やっぱり地域住民の声を聞かなくてはならないのじゃないかなと思うんです。

今、このまちづくりのスライドを見せていただいたんですけど、このスライドをつくられたのも、地域住民はひとつもこの検討会のメンバーに入っておられないんです。本来いろいろな市の検討会というものは、市民公募とかあったり、そういう方々

が入ってこそ第三者的なものが考えられるのに、このまちづくり検討会というものは、向日市と、それから地権者の方と竹中土木ですね、そういう方々がずっと進めてこられて、つくられて、平成22年に向日市に提言を出されていたということだったんですけど、その提言も、我々も、また市民の方々も中身は御存じなかったし、やっぱりそれは余りにも情報が今回、情報公開がされてなかったということと、ですから、まちづくり検討会の会議そのものがもう少し向日市の第三者的な地域住民の皆さんや市民の方々から意見を聞いた中身であれば、こんなにもたくさんのそういう意見といったものが出てくるのがなかったのではないかなというふうに思うんです。

ですから、私が何を言いたいかといいますと、やっぱり地域の住民の皆さんの声は、本当にこんなにたくさんあってもなかなか入らないのかと、ここの折衝なんかは整理組合とされたというのではないのかと、このことを少し聞かせていただきたいと思います。

○会 長 ありがとうございます。今回の御意見の中でも一番大きなポイントというか、たくさんの方々の御意見がありますし、今、原案づくりのプロセスについての御質疑とそれから内容についての御質疑、両方ありました。原案づくりのプロセスについては、今ここで審議というか報告を受けて、また都市計画で審議いたしますので、プロセスについては、皆様の御意見を広く伺うということとで審議をしていくという方向だと思いますが、事務局の方にお答えいただきたいのは、将来どうなるのかというビジョンを、例えば60メートル、30メートル、20メートル、高層ビルが林立するのか、2つの建ぺい率でもって説明をされましたですけれども、どういう状況で、駅の近くの、御返答としては、利便性という問題を言っておられますのと、それから都市環境に必要な空間と、この具体的な想定は何なのか。例えばこの検討案でいけば、具体的に例えば24ページのこのA地区の中に想定された60メートルの建物が入って、シミュレーションだとか、そういうものを想定されているのかとか。これは別に機械的にするというのではなくて、ビジョンについてどういうふうなもの

であるのか。

それから、今の圧迫感という問題がございました。北八ノ坪という問題もございませうけれども、それ以外に、高い建物が建ったときに、ペンシルビルのようなものが、不動産業界としては、高い方が、上空の方がビューがいいので、できれば、高い建物を建てるという方向に動くかもしれませんが、そういう場合にどういうふうに考えられるのか。60メートルというのは。

それともう一つは、東向日のお話が出たので、他都市との間の関連で、ほかの都市のこういう沿線開発について、どれぐらいの規模でどれぐらいのものをやられたのかということを検討した上でビジョンを立てられたのかどうかとか、そのあたりの将来ビジョンについて恐らく委員は質疑されていると思いますので、その辺をちょっと御回答いただければと思います。

○事務局　私の方から、将来のまちのビジョンでございませうけれども、やはり先ほどの説明でもございましたように、非常に駅に近接しているということで、駅に近接している利便性をより多くの人に享受していただくと、より多くの方が駅の利便性を享受するというので、今の容積率等を定めましたが、容積率の300%につきまして、普通の国土交通省が出している都市計画の運用指針なんかで商業地で低く設定する場合、これは近隣商業ですけれども、商業地域の中で300%といたら低い部類に入りますので、近隣商業ですけれども、300%はそう高くない、中密度に利用することになってはいますが、300%が商業地域でなされると低密度だと私は思いますので、そういうことで、密度的にはそう高くないということが上げられると思います。

それで、私どもそのイメージとして、今の24ページにもございませうように、高い建物をどんと建てていくというより、先ほども言いましたように、業務、それから生活利便施設、それから住居というのが併存した地区、駅前というところのポテンシャルの高さ、駅前の利便性を生かしてそういうものをつくっていきたいということで、

キリンビール工場跡地の区画整理の区域と、それから、ここの今の洛西口駅東地区の区画整理の区域をあわせて北部ゾーンということで新市街地ゾーンとしては位置づけて新たな向日市の玄関口にしていきたいと。

向日市は、今も申し上げているように、3つ駅が阪急ではありまして、それで西向日なんかは閑静な住宅地の第1種低層住居専用地域が駅前に張りついているということで、そういう地区がございます。それから、東向日のように、今、近隣商業ということで、道路を広げて、向日町駅と東向日駅の間の道路を整備したりして、より活性化していこうと、新たに中心市街地で活性化させていこうというところと、それと北部の新たなまちづくりのゾーンということで、やはり3つの顔を持っている地区をつくっていきたいと。やはりその中で、新市街地として、阪急の連続立体交差化、道路事情、JR、もう一つ、阪急の駅の利便性等を考えれば、今の容積率等については、私は妥当であると考えます。

それで、その中で、先ほど言いましたようなまちの中で、イメージとしては、この絵に描いてございますような、今の容積率で高い高い建物を林立させるというより、私らのイメージとしては、中層ぐらいの建物が余裕を持って建てていくというふうに考えております。以上でございます。

○事務局　私の方からは、圧迫感との話をさせていただきますけども、建物というのは、やはりその規模は、容積率でやる建物の規模は変わっていくというふうに思っております。そういった中で、先ほどもスライドの中で説明をさせていただいたように、やはり敷地目一杯に建てられるということは確かに圧迫感が感じられますし、それで高さは高くないというような形になろうかと思っておりますけども、やっぱり一定の高さを認めることによって、緑化や空地などが周辺にできて、住環境の対応にも一定優しいものになるものというふうに考えております。

また、他都市の状況でございますけども、近隣では、皆さん御存じのように、JR長岡京で、これは再開発促進区という形でされたところでございますけども、たしか

建ぺい率が80で容積率が400だったと思います。高さについては、最高100メートルの制限でされていたというふうに思っております。以上です。

○会 長 この件につきましていかがでしょうか。

○委 員 確認のためにお伺いするんですけども、A、Bの地区は、近隣商業地域ということで、建ぺい率80、容積率300%が設定されているわけですけども、例えばAの場合は高さ規制が60メートル、それからBの場合は30メートル、この高さ規制については一切変わらないということに理解していいんですね。

○事務局 そうですね、案として。

○委 員 それと、これだけ説明会あるいは公聴会で出ていた意見がほとんどこの中では取り上げられていない、むしろセレモニーに近いような形に終わってしまうおそれが十分あるわけですね。本来ならば、もっとこんな60メートルは困るとか、30メートル引き下げよと、半分ぐらいにせえというふうな意見も出ている中で、ちょっと直したというようなことで、本当にこれで原案の説明会あるいは公聴会を開いたことに対して全くセレモニー化に近いと言わざるを得ないんですけども、本当にこれで貴重な意見を得たかと言えるのかということを知りたいんですね。

○会 長 今回の件につきましては、先ほどのプロセスの件と同じだと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局 今回、原案から案の提示をさせていただいたのは、そういった中で、住民説明会、また原案の意見、さらに公聴会の公述というような御意見をいただいているところがございますけども、先ほども市の見解ということで申し上げていたとおり、やはりこの駅前のポテンシャルの非常に高いこの土地利用については、市としても、総合計画、また都市計画マスタープランの上位計画で、ここは新市街地ゾーンとして位置づけて、ここにふさわしい土地利用を図るといような市としても方針で行っておりますので、御意見としては聞かせていただいた中で、十分個々にそれぞれの建物が建てられる場合については、こういった意見を反映するように事業主の方にまた要

請をしてまいりたいというふうに考えております。

○委員　先ほどのスライド、もう一回映りますかね。今お話を聞いていると、やっぱりこの容積率と建ぺい率の理解がどうも不十分じゃないか。先ほどから傍聴されている方もおられるんですけども、こうやって決めると、全てそれが全部そのようにいくよというように誤解されている。この絵が出ると、すぐこの絵が現実のものだと思われてしまうけれども、これは一つのイメージで、市がこういうまちになったらいいなあという思いはこれで出てきているんじゃないかということが一つですね。

それから、基本的に60メートルの制限があるというのは、これは逆に通常こういう近隣商業とか商業地域には、通常上限を設けない場合が多いんです。上限を設けているということは、逆にそれよりも高くならないように制限しているという点では、都市計画的には非常に望ましいということなんです。左側の方は、80%の建ぺい率を使って300%の容積率を建てたいというふうに、事業者がお金はいくらであってもいいから目いっぱい建てたいとって建てられるのが左側の図なんですね。また、容積率を全部使ってとりあえずできるだけ高いものを建てたいというイメージが右側なんです。ただ、極端な例が両方出ていまして、これはお金と絡みますが、ここでの土地利用の価値が、果たしてこれ全体の床面積を覆うだけの基本的な商業力を持っているとか購買力を持っている場合はこういうようなことが現実できるんですけども、御存じのように、東向日で同じような容積率、建ぺい率になっているにもかかわらず、結構パチンコ屋さんや駐車場があいているという状況では、やはり残念というか、向日市のそういう需要とか、あるいは商売や業務という点からすると、まだ十分な魅力がないから、それだけのものを建てても埋まらないよという判断でああいう状態になっているんですね。これは市場の原理によるわけですよ。だから、今回の新しいところも、本当に魅力があるんやったら、目いっぱい建てたいというふうに思われるけれども、魅力がなかったら、これの半分ぐらいか、ひよっとしてもっと3分の1ぐらいになるかもしれないということなんですね。

それと、これがどこに建つかというのは、例えばA地域を一つの土地に考えて、一つの事業者が全部使った場合に、左にありますけれども、右側の場合でいきますと、これ当然、影ができますから、先ほど言われましたように、工業地域に住居系の日影の関係、影をつくらないようにということでの規制を住宅地並みにつくったということは、事業者側としては、できることは、現在建っています工業地域の家の方に近寄らないような建て方しかできないんですね。近寄ると、当然、影ができますから、必要な日照が得られないから、当然それは建築できないということなんですね。だから、ある程度、幅をおいてやらないといけないというようになりますので、日照権を一つの条件としてつくられたということは、住居地域の住環境を守るということと同時に実際に建てられるこのA地域、C地域における建物の位置関係が、ある意味で現在住んでおられるところから離れざるを得ないという、そういう条件になってきているんですね。

だから、こういうような中で、先ほど言いましたように、私が思うには、300%の容積を全て使うようなことは、現在の経済状況の中ではなかなかちょっと考えにくいかなという具合に思うんですね。けども、一方では、この土地を買った人、あるいは現在、この土地区画整理事業で事業をされる側は、皆さん方御存じのように、土地区画整理事業というのは、基本的には全部自分たちの土地を売って事業をしているわけですね。つまりここでできている幹線道路以外の区画道路はみんな開発する人が自分のお金と自分の土地を出して自分でつくっているわけですね。市の方とか国の方は、この幹線道路については、それなりの管理者負担金とかあるんですけども、結果的には全部土地を売って事業の採算を合わさないといけないということになりますから、ある意味で事業をされている方というのは、きちっとした土地が処分できなかったら、自分たちが個人的に事業費を払わないといけないという立場になっているわけですね。そういう意味からすると、これは現在、既存に住んでいる人もそうですし、ここに土地を持ってこれから新しいまちづくりをしていこうという方にとっても非常

にリスクが高いですね。だから、ある意味で、そのリスクが回避できるように、そして、この今の都市計画の地区計画の目標が実現するようなやっぱり枠組みをつくって、こういうような条件であれば、土地利用がもうちょっと自由にできるんじゃないですか。だから、ある程度自由性を残してあげることが、基本的にはこういう計画をしていくときにはかなり重要性があるんですね。ただし、その重要性を何でもかんでもやれないようにという意味で、この容積率や建ぺい率や、あるいは壁面後退やとか緑地率だということでも今我々が審議しながら考えようとしているわけですね。

だから、そういう意味で、決して、300%、80%が過大に近隣商業で設定されているわけではないということが一つは御理解していただきたいというのと、結果的にそこに土地を買った人が事業を起こさないと、実際どんなような絵が出てくるかというのはわからないですね。だから、それを市がこういうことを計画して、自分ところの指導下で建てるというようなイメージに思われている方が多いかもしれませんが、実はこの土地を買った人が考える。買って考えた結果、基本的には、これから条件に満たすように自分たちで計画してから市の方に相談に来るよということになりますから、市の方は、相談に来たところで、できるだけこういうような4階建てや5階建て程度ぐらいの低層あるいは中層ぐらいにおさまるようには指導をしたいというように思われてこの計画をつくられているだけでも、ある程度ここに重要性が考えるとするならば、このぐらいの容積率、建ぺい率というのが、この用途地域から見ると、そんなに違和感が私としてはないのではないかなと。だから、皆様方が心配されるのはわかるんだけど、今思われているように、過激にそういうようなところに絶対60メートルがびたっとなるよとかいうようには、これはなりにくいというように思うので。

後は、これは私の個人的意見ですけれども、ある意味で、この駅前というところで、こういう周りが15%ということは85%の空間ができるわけですね。場合によっては緑地になるかもしれません。そういう具合になったときに、この60メートルをう

まいことランドマーク的にするんじゃないけれども、魅力あるような商業ビル、あるいは事務所、あるいは住宅もあり得るかもしれませんけども、そういった複合ビルになって人気が集まってくるということになれば、これはこの地域にとっても地区計画にとっても望ましいことになるのではないかな。ただ、むしろそういうような内容のものを計画してもらえる土地を買う人にそういうことを期待してもらうように、ある意味で市民の方がどんどん土地を買った人に話をしにいくとかというようなことも、あるいはそういう運動をするということも、誘致するということも必要になるかもしれないな。ただ、一番いいのは、土地を買う人を誰かが誘致してくると。現在、住民の方がこういう人をぜひこの土地に入ってもらって建ててくださいというようなところまでしてコーディネートしてもらえるようなことになれば一番いいわけですね。

土地というものは、これから多分売らはると思うので、あるいは現在、土地を持っておられる方もそういうことを基本的には、自分で土地を区画整理事業した後、農地を宅地に変わりますから、何らかの形で使わないといけない。それを売ったり、あるいは自分で使ったりしはるときに、こういうような計画をきちっと目的にあわせてできるように、むしろ周りの人、そういう運動でやっていくというのがそこに意味があるのではないかなというような気がするの。ちょっとその辺のことだけ、誤解がないかもしれないんだけど、もし誤解があるんであったら、そういうような意味合いなんだということで御理解いただければありがたいなと。その上で議論を進めていきたいなと思います。

○委員　　今のお話は重々わかって質疑していたんです。要は例えばA地区の1.1ヘクタールにそうしたらこの高さ60メートル、そして容積率で何ぼのマンションが大体、最高で60メートルをつくるんだったらどこ、それだけとか、Bにしても、B地区は2.8ヘクタールありますやん。その2.8ヘクタールで30メートルの高さで、容積率、そして建ぺい率、それでは何本建つのかという、それからC地区の2.4ヘクタール、この2.4ヘクタールで30メートルの高さで何本建って、一番建ぺ

イ率、容積率を大きくするんだったら、それはそういうイメージとか、そのイメージがね、それはわかります。高いものを建てるのか、長いものでいくのか、すき間をあけるのか、それともがさっと大きくやるのか、そういうやり方というのはわかるんですけどね。でも、じゃあ1. 1ヘクタールとこの幾つかのA、B、C、D、Eと分かれていますから、そこにまたイメージが私自身わかりません。2. 8ヘクタールにどれだけその容積率で、例えば最高30メートルのビル、建物を建てた場合は何本建つのか、どんなビルが建つのか、そういうイメージではなくって、今、先生が言われたように、全てずらっと並んでいるようなこの絵。

○委員 60メートルであれば、敷地の15%しか。

○委員 それはよくわかります。だから、2. 8ヘクタールだったら、そういうものを1本建てるとしたら、30メートルで、そんなら今のB地区にどれぐらいの面積になるのか、イメージがほしいんです。Aに、1. 1の場合、一番最高のものを建てる時にどれだけなのかというイメージがないとわからないというのがあります。それは高さについて、意見は持っていますよ。ただ、イメージとしては、そういうイメージもしっかり市民の皆さんがわかる必要があるなあと、地域の住民の皆さんが。

それと長岡京がこういう高さがあると言われましたけどね、長岡京と違うのは、地域の住民の皆さんがこういう公聴会や説明会やいろんところで意見をものすごく出しておられるということですよね。そこはやっぱり自分たちのまちは自分たちで考える、それは自治の権利ですから、その辺をやっぱり同じような商業地域だから、ポテンシャルがよかったら、そこが魅力のあるようにする。魅力のある向日市にするというのは、私も意見は一致するところなんですけどね。やっぱり住んでこられた人たちの住民の皆さんの意見がこんなにたくさん出ているということについては、一定その日影の関係も考えられたというのはわかります。それは考えざるを得ないぐらい、北八ノ坪の既存住宅街は、余りにも引っ越そうと思っても、今さら、あそこは開発されて三十数年間住んでおられるんです。ですから、もう引っ越しするお金もないと。や

っぱり住みなれたところから、もう皆さん60代、70代とかです。そういう方々は引っ越しできないんです。

向日市のまちづくりで間違っていたなというのは、やっぱり建てよ建てよで、JRから阪急東向日のあの周辺をどんどん建ててきたわけでしょう。今はもう住宅が密集して、本当に火事のと看どしたらいいんやとか、いろいろな問題が40年ほど前にいろいろな開発がされて問題になって、その年に都市計画審議会やいろいろなことが審議をされたと思うんです。我々もこれからの5年、10年、15年、20年、その先をしっかりと考て、今なら意見が言えるし、今本当にしっかりとイメージを持って、やっぱり皆さんに自分たちがこういう審議をしてきたよということが言えるようにしたいと思うから言っているんです。

○会 長 ありがとうございます。御意見いかがでしょうか。今のは非常に本質的な議論だと思いますし、西田委員の市場原理と、それから事務局の方のある一定のビジョン、誘導とか、土地を実際に開発する人たちに対するこれからの運動なり誘導なりあわせた形での今回の地区計画である。60メートルというのは一つの規制であるというような御意見もいただきました。それに対して、今の委員の御意見、ただ、現実的にこの地区がどういふ本数で建つのか。具体的なイメージが、先ほどの24ページにこだわるわけではありませんが、どういふ感じになるのか、まだ見えてこないという中で、容積率なり高さをどういふふうに妥当なものとして認めるのかというような御意見だと思います。

事務局の方から、今の御意見についてございませんでしょうか。

○事務局 まず、提言書のイメージの方なんですが、提言書に示しているイメージについては、このとき、話し合いの中で、最大に建つようなイメージ、建てられるようなイメージで書かれております。それで、実際の今、先生からお話ありましたA地区、B地区なんですが、区画整理というのは、当然、御存じのように、各地権者によって違います。ですから、各土地というのは、どこにどういふ具合に張りつくか、そ

の大きさもそれぞれ実はB地区でもいろんなものがありますし、大きさも。ですから、実際の建物、土地、仮換地されている土地に対して、どういう建物が建つかというイメージは我々の方でも今それを描いたことはございません。

また、以前にも委員会あたりでお話しておりますが、仮換地の内容について、市の方が全て把握しているということではございません。というのも、あくまでも個人情報、個人の財産にかかることですので、その方を我々としては把握、今のところはしておりませんので、使用収益が開始されればそれはわかることになろうかと思うんですけども、今の時点ではしておりませんので、まだイメージがしにくい状況であります。

○委員 今、このA地区、これは洛西口の駅前であって、向日市の北の玄関口ということで、私は今、向日商工に携わっているものなんですけれども、一応向日市は商工が衰退しているというような状況で、ますます今後これを活性化していかなあかんという意味であって、このA地区を80の300%、60メートルに抑えたということは、隣の東側のキリンの方は90メートルなんです。あそこで活性化されていくのに、これA地区で80の300の60メートル、これは絶対向日市の活性化としては一番妥当な線だと思います。私の意見ですけどね。それはやっぱり向日市の活性化を考えていかなあかんということで、私はそう思います。

○委員 特に北八ノ坪の低層住宅のことから考えれば、やはりA地区に60メートル、B地区に30メートルは、容積率の関係もあり、日影規制というものの圧迫感を感じないわけがないでしょうね。今、のどかな田園風景を変貌させるわけですから。そういう意味では困ると言われる意見は十分わかるわけですね。想像してみても、日影規制をかけても圧迫感は出てくるわけですね。ですから、これを何とかして欲しいというのが切実な願いの中で言うておられるわけで、容積率を変えたというものの圧迫感は解消できないということになるわけで、その辺をやっぱりいろいろな説明会、公聴会あるいは原案説明会の意見の中で切実に訴えられているわけですから、それに

対して応えるということは大変重要なわけで、原案づくりの中で、もともとその提言書に近隣住民の方が全く参加されていない、一般市民も参加されていない、いわゆる開発優先のいうたらプランナー的な形で作られた、もちろんいろいろな京都府との関係で規制その他ありますよ。でも、一般市民、また近隣の住民の方々が参加してつくられていないということが、原案そのもののある意味では決定的な要素だと思うんです。そういう意味では、市の考え方はわかりますが、やっぱりもう少し十分な検討と修正が私は必要だと思うんです。そういう意味では、修正の跡が余り見えないと。このままでは不安はなかなか解消できないと思わざるを得ないんですよね。

○委員　私は、先祖代々農家の育ちなんですけども、大阪豊中ですけど、中央環状線が来て、それで後継もできない今の農業の実態で、私ら3人兄妹ですけども、誰も継がないということで、それで父が死にまして、大変な相続税がかかって、今、家屋敷は住宅にかわり、義母が1人、家を建てて住んで、あとは売ったわけですけど、帰るともうふるさがなくなっちゃって、どの道を通って家へ帰ろうかなとお墓参りのときに思ったりするので、寂しいものはあるんですけども、やはり農業をやりたいくても続けられないという、そういう苦しみというか、大変な思いをされて、今、この農家の方の思いもすごくわかるし。それと東向日のかどやさんの前を、かどやさんを17階建てビルにするというすごくきれいな図面も昔見たことがあるんです。あれは毎年1,000万円ぐらい設計図をかけて、1億円ぐらい民秋市長時代にそういう夢を持ってやっていたけど、何にも変わらへんかったということで、その調査費も無駄にしたままなんですけど。あの当時でももう既に時代がたそがれていまして、今回は何かイオンができたり、映画館、シネマコンプレックスができるとか、すごいにぎわいとうるおいという話が出ているけども、本当に果たしてそうなるのかなと。今、中国との関係やら消費税のことやらで経済はどんどん落ち込む中で、今からまちおこしをして、果たしてあそこで本当に活性化ができるのかと思いますし。きのう本会議でこういう建築のことにたけている議員が、60メートル、30メートル、そん

な最大のものとはできなとはっきりと公言をしている議員もありましたね、討論で。それで、京都市の議員に聞いても、なかなか自民党の議員さんでもそういうもとのプランのように、なかなか発展しないだろうという、暗い話ですけど、そういう話をする人もいます。

やはりここは、緑を、前に先生もおっしゃっていましたが、緑をもっともっとふやして安心できる緑都心とすると行政が言っているわけで、そういうふうにしなから、住環境を守りながらも、しかし、商売をされている方々の期待もあるし、北の玄関口としていいものができるのように、そういうことをやはりあの地域、八ノ坪の方へ行きますと、すごく過激なビラが出回ってしまっていて、相当大変な大事件が起こるみたいなの、それ一色ですけども、でも果たしてこのままでいいのかというのはもう無理なんだから、やはりその中でできるだけ住民の皆さんの御意見を聞いて、今の日影の問題とか、いろんなことを入れながら、良くしていただきたいということをすごく思うので、あまりけんか腰みたいな対立するんじゃなくって、農業の方もお商売されている方もそこに長年お住まいの方もみんなが喜んでいただけるような都市計画をここで知恵を絞っていただくと。行政の方にも日夜努力していただいておりますけども、ぜひともいいものに仕上げていただきたいということを切に願っております。

○委員 委員さんのお話で、確かに60メートル、抑えたというふうに受けとめておられる方も、説明会でも60メートルに抑えましたということで市が説明をされたんですけども、私は、90メートルのキリンの跡地は特区なんです。都市再生緊急整備地域指定がされて、全国に何か所かそれを設けて、そこ退けその退けお国が通るじゃないけれど、本当に有無を言わさないキリン跡地のあそこの跡地は、そういう計画で90メートルという、とてつもないビルを3本つくろうとかあったんですけども、それも地域住民の皆さんで請願も議会では通っていますし、ですから、抑えたとか、阪急洛西口駅の区画整理は特区と全く違う場所なんだと。ただ、イオンが来ると、それを当て込んだ、駅が2つ、キリン駅と言われるような桂川、今日も見せていただき

ました、エレベータにも乗りましたよね。あのエレベータも麒麟さんがつくられたと。それぐらいに麒麟は力を入れて、それは跡地ですし、自分たちのずっと平成19年にまち開きをすると言いながら、それ全部遅れていますのでね。そういう意味で、麒麟もお客様の集客なんかも考えながら、向日市のあの周辺の道路がまだまだできておりませんし、お客様が来てもらうのに、駐車場はまだまだ、道路、そこの出入り口がたくさんできていない問題もありますから、ちょっとそこは頭の切りかえをしておかないと、抑えたということとはちょっと違うのではと。というのは、説明会が終わってから怒ってはった人もいはったんです。抑えたってどういうことなやと、そんなん特区と同じようにされたら困るわと。これは向日市がお金も出してね、9億円近く。それと先ほど委員がおっしゃいましたけども、組合の方、地権者の方だけでやっってはるんとは違いますねん。もう10年以上市がやったと、この前も市がしかけたんやというぐらい、市がそれほど入ってきて、これも全部市がみんな業務委託しながら出された。だから、私たちも言う権利があるし義務もあるというふうに思っているんです。ですから、ここは麒麟さんとは別やということを考えながら、計画の交渉を低い低層住宅で、コミュニティがあったり、やっぱり豊かな人と人とが触れ合えるように、そういう町の良さというものは大事だし、そういうものを残してほしいという気持ちもあります。その辺だけは言っておきたいなと思っています。

それと活性化なんですけれど、本当に私らか向日市を活性化したいですよ。商店街の方も、激辛でも非常に頑張ってください、全国から激辛を一遍食べに行きたいわと、そんなことも聞いていますけどね、やっぱりそんなに努力されていても、ここはポテンシャルが高かったら、A地区、B地区に商売をしようと思っても土地がすごく高いですよ。そこの土地が向日市の商店の人がそっち側に移動したり買ったりとかされたりしても、非常に共存共栄というものはなかなか厳しいものが、東向日が寂れるという声がたくさん出ておりますしね。その点も本当に向日市の活性化というならば、全市的に元気にならなくてはならないし、とりわけ商工会の方々が元気になっ

てもらわなあかんと思うんです。だから、商店の影響調査、これからA地区、B地区ができて、イオンができて商店が入ったり、イオンができれば、どんな影響がこの向日市の中心市街地になるのかという調査をする必要があるということも聞いたんですが、市はしないと言われましたので、やっぱり本当に真剣に向日市の活性化と願うならば、市は、それほど責任を持って頑張っておられる、次の息子にも店を継がせたいと思っておられる方もたくさんいらっしゃいますし、そういう保障をしっかりと私らは持つておかないと駄目なんじゃないかなというのと、これは私の意見ですけども、もう一つ質疑なんですけど、農地が24%残るとおっしゃいましたけども、確かに農地としてまだおいておられるところはあるんですけど、この24%の農地はもう完全に確実にずっと残るんでしょうか。その点についてお伺いしたいと思います。

それから、もう一つ、ビル風が、周辺環境の調査をされたらと、それを実施して大丈夫だということが出たということがありましたけども、その調査の公表、これについては、都計審でもいただけるのかどうか、いつごろに調査されて、その調査結果をもらえるのかどうかをお聞きします。

○会 長 事務局の方、いかがでしょうか。今の2点、御質疑がございましたが。

○事務局 最初に、農地が24%残るといってお話の中で、この農地につきましては、市街化区域なので、当然、生産緑地地区に指定しております。これにつきましては、御承知のとおり、決定してから30年間は農地として残るといってございまして。

○事務局 今のに関連しまして、平成19年11月の線引きの見直し、市街化調整区域から市街化区域に8.1ヘクタールを市街化区域にしたんですけども、そのかわりに市役所の裏のはり湖一带の5.2ヘクタールを市街化区域から市街化調整区域に逆線引きしておりますので、全て緑がなくなるんじゃないかと、私たちは、守るべき緑は守っているということについても御理解いただきたいと、こういうふうを考えます。

○事務局 ビル風のことなんですけども、公開請求があれば公開させていただくと

ということで委員会にもお話させていただきますので、請求があればさせていただきます。

○会 長 単純に考えますと、ビルが幾つ建つかによっても変わると思います。

○事務局 ビル風については、委員会で報告をさせていただいたのは、周辺に対する影響はございませんと。この事業地内でどういう建物が建つかわかりませんので、シミュレーションとしては、最大建つ建物を想定して、その中で周辺の影響はどうかというのでやったところ、周辺には影響ございませんという結論でございました。

○委 員 ちょっと現地視察ということで回らせていただいたんですけども、今、A地区の方で60メートルというふうに関んな議論が出ているんですけども、この中には、道は今のところ計画はないんですね。参考図面を見ていますと、道路は入ってないんですが、一つの区画として購入されて事業をされるというふうになった場合、この敷地面積の半分を使われたとしても6階までしか建たないということになるわけですね。ということは、6階ということは、ワンフロアーが3メートルとしまして、 $3 \times 6 = 18$ メートル、20メートル以下、60メートルを建てようとしても、かなり先ほど言われましたように、この敷地面積の15%に建てるしか方法はないと。ということは、そんな無駄な使い方はされないだろうというふうに私は思うんですが。

○会 長 いかがでしょうか、事務局の方は。そのあたりのシミュレーションというのはやられていると思うんですが、そのあたりしっかり御説明いただいた方がいいのかなと思います。今回、この審議会に間に合わないようでしたら、次の報告でまた。皆さん恐らくどういうものの想定ができるのかというのが、まだディテールが読めないで、そのあたりを少し補足いただきたいということ。それから、60メートルから例えば40メートルにもし修正したとした場合でも問題がそれで解決するのかどうかとか。それから、経済性の問題と景観の圧迫感の問題というのは、これは例えば40が20になっても圧迫感のあるところは圧迫感があるわけですから、道路との関係にもよるわけですね。空間スケールとの関係にもよりますし、そのあたりは、今日は

皆さんの広い御意見をいただくということで、次回にまた今回御説明いただけなかった部分は、詳細にまたお話を事務局の方からもしていただきたいと思います。

それから、大きな観点として、経済性とその圧迫性の問題というのは、どちらも本当は両方とりたいわけですね。両方、両立すればいいんですけども、どちらか潰したときにどういうデメリットがあるのかということも考えておかないといけませんし、自由性というような言葉も委員の方から出ましたけれども、どちらにしてもそういう経済的損失も重要ですし、景観的な心の創出ということも両方、問題かもしれませんので、そういう意味ではもうしばらく議論を続けていきたいと思いますが、この高さとボリュームの問題、それ以外にもこの意見書の中には幾つかございますが、そのほかの御意見というのはございますでしょうか。

○委員　今の風害の関係で調査したということで、請求していただければということですけども、次回の審議会に会長名でぜひ請求していただいて、ここへ公表してください。いわゆるビル風の調査をしていると言われているんですが、私らは全くわからないわけですから、その調査をいわゆる資料できちっと説明していただくということでないと全くわからなし。ただ、公表して欲しかったら請求してくれというようなことじゃないですよ。やっぱりきちっと調査結果について説明していただくということは、この都計審に諮らないといかん私は問題だと思います。ですから、その辺は請求していただきたいと思いますので。

○会長　その辺の請求いかににかかわらず、今までの審議も一応わからないところ、審議の段階でわからないところは調査した分を公開していただくと。それから、その調査だけではなくて、判断の過程もしっかりどう考えておられたのかということは今までも公表して判断しております。その点は御心配いただかなくてもいいのではないかと私はと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

○委員　いろんな条件を審議の段階で検討するというのは我々必要なんですけども、我々も都市計画審議会として審議してできるというのは、都市計画に求められて

いるこういう容積率とか建ぺい率、こういったものとの絡みがありますので、我々の方で、一般的には、通常の都市計画の目標を実現するときに、やっぱりにぎわいを持たそうとか、そういうようなことになってくるときには、これは実際土地を買われた方が自分で事業をされるときに、どれだけの可能性として、この土地にいろんなことの夢が描けるかということで買われるので、その夢が描けるようにある程度の条件が制限される方が望ましいのか、広く自由性があるのかどうなのかというところとの関係があるので、今言っているように、原則的にはこの建ぺい率と容積率でもう大体最大の高度と、それから基本的には面積の占める割合が決まるわけですね。300というたら、先ほど言われたように、びたっとやればそれしかないということになるので、基本的にはそういうような意味合いで、土地を利用して、よりこの地域のために何らかの形で努力したいという思いの方もある程度思いが発揮できるような枠組みも私は必要ではないかなというようには思うんです。その辺も含めて考えていかないといけないかなと。

だから、風の問題も、確かに細いビルが2本ぽんぽんと建ったら、当然その間に違った風の流れがあるから、この区域内には相当大的な風害が起こる可能性があるから、それはまたビルを建てるときにアセスメントかなんとかで検討されると思うけども、そういう意味ではなくて、この区域外の話は今、市の方はされてきたんじゃないかというような気がするんです。地域内の話じゃなくって。そういう意味では、地域の周りの人、特にこの周りのところは、北と南の方には住宅がありますけどね。そういうところに影響がないんじゃないかというようなお話があったものですので。そこは結果として、用途地域や容積率やその他の都市計画の規制や、あるいは誘導にどう還元していった工夫ができるのかというのは、我々審議会の方では検討したり、あるいは研究する必要があるのかもしれないなというふうに思います。

○会 長 貴重な御意見ありがとうございました。今後の議論の方針性を御指摘いただいたという気がします。

今ちょっと御意見に、私の方から意見を言うのはあれかもしれないんですが、この資料の先ほどの2-1【追加】部分という中の一番最後のページのところに書かれている地区計画内の地権者として、私権の内容の9というところの内容について、鉄道敷を地区計画区域から外すか、もしくは特例を認めていただきたいというお話で、まず適用除外というお話があって、これは恐らく地権者である鉄道会社の方の御意見だというふうに思いますんですけども、これについては、通常、都市計画なんか、こういう地区計画を張りつけるときには、事前に鉄道会社なんかと使い方、より綿密なこと、高架下をどういうふうにするかということで、駐車場とか、場合によったら、最近の駅のターミナル施設、利便施設というようなものが入っていったり、コンビニが入っていたり、高槻なんかですとレストランが入っていたり、公民館みたいなものが入っていたり、市の方が負担をしておれば、公園がつくられたり、いろんな市のにぎわいという意味で、ターミナル、地区の方のまちの方の理論と、それから、鉄道の方の線上のこういう構造物の中で、まちとどういうふうにするかを保っていくのかという、そういう問題があるかと思うんですけども、それを考えたときに、先ほどから重要度というお話がありましたけれども、その特例という形でこういう交通環境施設から利便施設を設ける、鉄道事業を設ける、要するに車の出入りをさせないということになってくると、適用除外で対応できるものもありますが、基本的にこういうときというのは、一般的には線から外す、地区計画から外すのが一般的だと思うんですが、ここでその地区計画にあえて線を入れないといけない理由というのはあるのかどうかということと、もしこの高架下の部分を入れてしまうと、逆に市の方でターミナルの施設運用だとか、そういう周辺の市街地との一体化とか、それこそ高架下の土地利用の高度化なんか非常に欠けているというか、鉄道会社よりも市の方が責任を負うことになってしまうような気もするんですけども、これ本当に適用除外でいいのかどうかというのは、一度そのあたりも御意見をお伺いしたいというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

○委員 全体的な例、大雑把なことを言いますけど、桂川駅とこの洛西口の間に挟まれたこの開発地域は、向日市の絶好のにぎわいのまちをつくるチャンスだと思います。だから、それに応じた審議会で容積率、建ぺい率、高さ、それを今後審議して行っていきたいと、私はそう思います。

○会長 今は高さの問題ですね。

先ほどの点についてはいかがでしょうか。

○事務局 高架下の利用について、一定制限を加えるというような案で修正していただいたところでございますけれども、これについては、先ほど会長の方から話がありましたように、鉄道会社に意見書が出てきまして、それについて内部的にちょっと協議させてもらって、こういうような形をとらせてもらったんですけども、そもそも平成19年の地区計画の方針の決定の段階においては区域から外しておりました。今回、阪急と連立協議している中で、やはり高架下の利用を考えているというようなお話がございまして、私どもとしても、やはり一体的なまち並みを構成するというような形を考えた中で、今回、整備計画の中で区域を入れさせていただいたというような形です。

その中で、当然駅の利用者が必要な施設というような形の中では、鉄道事業という前提、それを運営する施設は、これは当然必要な施設でありますし、さらに売店等の利便施設、これも駅利用者が必要な施設、さらに駐輪場、これがいわゆる交通環境の施設としてこういったものも必要であるという観点から、今回、案の中で適用除外として提示させていただいたというような結果でございます。

○会長 それで、その適用除外を入れるというのはわかるんですけども、もともと線を入れておかなければ、こういう適用除外はつくらなくてもよくて、逆に言うと、鉄道会社というのは、その辺プロで、こちらの要請を言えば、比較的紳士的に聞いてくれて、余り問題を起こしているところというのはないと思うんですよ。私の知っている限りでは。なので、むしろ線を引いておいて、そのかわり向こうが何かしたとき

には、強く言えば必ず聞いていきますし、今回こういう意見書をみたいなところから出てきたというのは、ある種の地権者からこういうことが出てきたというのは、わだかまりができてしまうと、後々あまり良くないのではないかなど、若干、危惧しているところでもありまして、そういう意味では、この鉄道の高架事業の方は通常と同じように線から外すということ、これで事務局の方の、今まで私、詳細の検討はわかりませんが、その他というか、まちの方が地権者の方々の御意見もあるかもしれませんが、その辺は少し次回にでもその辺の状況とか、今お答えになれるのであればお答えしていただいても結構ですけれども、総合して、なぜこの線が変えられないのか、普通だったら変えてしまうのが普通だと思うんですけどね。その高架敷まで入れられるというのはなかなか珍しいことなので、逆に後々その鉄道会社との間の関係、やりとりもしないといけませんよね。まちとの一体化とかにぎわいというのを積極的に創設してくださいということは、最初の時点で言う必要があると思いますし、今後とも言っていく必要があると思うんですが、そのあたりの御検討をまた、今すぐでなくても結構なんですけども、一応御検討いただければなというふうに思います。

○委員　よくにぎわいがわからなかったんですけども、原案の方の2ページ、地区区分を見ると、基本的には、阪急電車の現在、高架工事が行われている下も含めてA、B地区が含まれているという、これは前回もそうですけれども、基本的には、ここの利用の仕方、もともとはその鉄道高架下が入らない段階のところ、土地区画整理事業の区域が区切られてきたと思うんです。ただ、今言われるように、もしこの高架下をその前の用途地域のようにいわゆる市街化調整区域のままで残しておくのであれば、基本的には省いて高架下が入らないような形で地区計画をつくるというのが当然だと僕は思っているんです。だけど、もし高架下を何らかの形で市街化区域にするということであるならば、基本的には、この一体利用という点からすると、やっぱりこの区域の中の方向性を少なくとも、ここの土地区画整理事業の目的と整合するような形の

使い方は考えてくださいねというやつは、やっぱり区域に入れて明記しておくのが望ましいのではないかと私は基本的には思うんですけどね。市街化調整区域のままでいいよということであれば、当然、入れるべきではないけれども、何らかの形で土地利用をして一体的に開発を協力してやろうというようなことで阪急さんが思われているんだったら、やっぱりこれ一つの区域の中に入れて、矛盾のないような方向性をやっぱり明記しておくべきではないかなというのが私のイメージなんです。

そういう意味で、基本的には用途地域的にもこの原案の方の次のページにありますように、南北と同じぐらいになっているというのは、特別違和感がないというように思うんです。ただ、お話を先ほど聞いていますと、市からの説明でも、鉄道のいろいろな用途について、上の方の規制が当然かけにくいというのが正直出てくるというようなことがあるならば、ある意味で適用除外というような表現を入れるのもやむを得ないのではないかなというように私、思ってたんですけどね。

○会 長 今のお話は、市街化調整区域のまま残しておくという場合と、それから今の区域として指定していくのかどうかという、そのあたりは市の方でどういうふうに考えているんですか。

○事務局 鉄道敷につきましては、これまでから線引きのときには入れていくということで、今回につきましては、平成19年11月の線引きのときの市街化編入の中で基本的には入れていくんだというふうに考えております。

○会 長 そうであるとすると、そのまま市街化区域の中になるわけですね、ここにつきましては。ただし、その道路の出入りとか制限が、要するにこれ以外の例えば環境施設だとか交通環境施設、鉄道事業とか、駅の利便施設以外のものを建てるということになったときには調整をしないといけないということになりますし。

○事務局 建築物の用途制限の中で、一体的に近隣商業地域で建てられる風俗営業等の規制ということで、パチンコ屋さんとかマージャン屋さんとか、そういったものが入るA地区もB地区については規制をしていくというような形の中で、当然、一体

的な適用の中でそういったものもできるかもしれないというので、今回その中で入れさせていただいたというような形です。

○会 長　　ちょっとこだわるようですけども、市街化区域の中で、その場合であったとしても、その地区計画の中に入れる必要性が、これは入れなくてもうまく動いていくのではないかと。要するに入れないと困る理由というのは何かありますでしょうか。どうしてもちょっと気になるのは、我々はその制約をかけないとうまくいかないというのは、要するにひどいパチンコ店とか何かを認めてやる以外のことでの、通常、鉄道会社、阪急ぐらいになれば、そんなことは、想定として理解に苦しむんですけども。

○事務局　　JRの新幹線の高架下に向日市の側道がありまして、その管理の場合、駐車場にJR東海が貸している箇所があります。そこは非常に見通しも悪くて、急に車が出てきたりして非常に危ないので、今回もこのように出入りを規制していたのは、駐車場には車が出入りしてもらいたくないと。柱が建ってなかったら別に行けんこともないんですけど、柱があって、全然この歩行者が来ているとか自転車が来ているというのが見えないので、道路業者の弱者を守るという意味で、自動車の出入りは極力とめたいと、そういう意味の中で地区計画に入れているということで、ほかの利用等については、特に利用制限をしているわけではないので、鉄道施設で、例えば電気保安施設で緊急時に車が出る、それはいいと思うんですけども、それ以外にパーキングもできますし、そういうふうなことについて、駐車場付きの施設とかはなるだけこれはやめてくださいという意味の中で、こういうふうな規制を今の地区計画の中に入れていると。

○会 長　　ただ、その場合でも、これって別に周辺に駐車場みたいなものがないと、駅のターミナルが逆に周辺に不法駐車だとかそういうものがあったりとか、その辺は鉄道の方がよくわかっている可能性もあるんですね。だから、将来いろんな変更していく可能性もあると、その状況に応じて。先ほどのお話ですけども、60メートルの話もそうかもしれません。変更するときには自由度を持たせておいた方が、要するに規

制を今かけないでおく必要があるかどうかというのを若干私は危惧していて、もう少し自由度を持たせてフレキシブルに運営で対応できるところ、ここは要するに問題が起こらないところだと思うんです。そういう意味で、交通の出入りについてもできるだけ起こさないというふうにしてくれと言えばそうするでしょうし、それに対する安全施設だとか、そういうものの誘導もしっかりつけるでしょうし、もし必要なところは。そのあたりはちょっと議論していてもあれかもしれませんので、会長がこんな意見を言うのは、ちょっと気になっていて。

○事務局 JR東海なんか一方的にもう勝手にやりますのでね、非常に危険なんです。

○会長 そうですね。

○事務局 そういうふうに、私ら鉄道事業者の見方というのは、どこの阪急さんとJRさんと違うとしても、私も見方としては非常に勝手なことをするところやなというところはあります。

○会長 そういう御意見もあるでしょうし、ちょっとこれ珍しい意見だったので、ちょっと取り上げました。ほか、長くなって大変申しわけございません。

○委員 阪急はお客様を大事にしますし、そこの住民のことをよく聞いてくださいますし、阪急電車もバスさんもね。やっぱりJR向日町駅でも駐車場が最近小さいのがぱらぱらとできると、結構店がはやっているんですよ。やっぱり近くの人はいいいけども、みんながそこにお金を落としてくれるためには、仕事帰りとかの人はいいいけど、夕方から夜の間にはちょっとお店に立ち寄ろうかなと思うと、やっぱり車で行かなあかん人も結構いるから、もしそういう施設で駐車場が確保できていれば、持続してその地域にお客さんが来るんじゃないかなというふうなことをちょっと思いました。

○会長 ありがとうございます。

○委員 すみません、時間が遅くなってしまって。私もこの阪急鉄道敷については、ちょっと自分としてももう少し勉強していきたいので、次のときにはもう少し、

その調査もしたいなと思っておりますので。

それとちょっと聞き漏らしたんですが、日影のところをA地区、それからこれを配慮されたということなんですけれど、この日影が配慮された場合に、それで網がかかるとしましたら、どのぐらいの網がかかっているのかがイメージがこれもわからないので、ちょっと教えていただきたいなということです。

○事務局　日影の規制ですけども、建築基準法で定められているのが厳しい方の4時間2.5時間、いわゆるその5メートルの地点が4時間、10メートルの地点が2.5時間、測定高さが4メートル、その時間を制限する。あくまでも冬至の一番厳しいときの時間でございます。

○委員　でしたら、C地区とかはどうなんでしょうか。この変えるというか、C地区でもしこういうふうな日影のもう少し配慮というのは考えられないのでしょうか。

○事務局　日影規制については、A地区、C地区も入れております。

○会長　ほかございませんでしょうか。

○事務局　鉄道については、もう一度再度阪急さんとJRさんと違うかもしれないので、考えてみます。

○会長　それでは、今日も活発な御意見大変ありがとうございました。

本日の予定の議題は以上でございます。

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。

皆様方の御協力によりスムーズに会議を終えることができました。大変ありがとうございました。

○事務局　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。ありがとうございました。

次回の開催でございますが、11月上旬ごろを考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

閉会　午後5時