

平成30年度第1回向日市まちづくり審議会議事録

1 審議会開催の日時及び場所

- (1) 日 時 平成30年8月24日(金) 午後2時00分～午後4時09分
- (2) 場 所 向日市役所 中部防災拠点 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 7名
 - (2) 出席委員数 5名
 - 1号委員 岡 絵理子
 - 〃 大庭 哲治
 - 2号委員 金田 龍一
 - 〃 岡崎 享
 - 3号委員 五十棲 敏浩
- 代理出席者なし

[傍聴者] 1名

3 議事

- (1) 会長の選出について
- (2) 第2次向日市都市計画マスタープラン部分改訂素案について

平成30年度 第1回 向日市まちづくり審議会

日時：平成30年8月24日

開会 午後2時00分

1 開会

○事務局

定刻となりましたので、ただいまから平成30年度第1回向日市まちづくり審議会を開催させていただきます。

2 市長挨拶

○市長

皆さん、こんにちは。本日は大変お忙しい中、平成30年度第1回まちづくり審議会にご出席いただき、本当にありがとうございます。また、それぞれの立場で向日市のまちづくりに日頃からご尽力賜っていただいていることにあらためてお礼申し上げます。また、審議会の委員を引き受けて下さったことにも心から御礼申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

ご存じだとは思いますが、現在、向日市では大きくまちづくりが変わろうとしております。それは、向日町駅の東側に日本電産株式会社が進出をされる。そして、洛西口駅の西側も事業公募をして、3社ほど応募があったという状況です。

両地区は、元々市街化調整区域でありました。向日市のように都市近郊農業というのは素晴らしいんです、作っている人も見れるし、作っている家族も見れるし、それを我々が食材として利用でき非常に安心安全で素晴らしいんですけれども、国の農業施策等を見ていると、都市近郊農業に対する国や府の補助や支援というのは全くない状態です。現在、国が進めておりますのは、大規模集約農業でして、圃場整備、亀岡以北でやっておりますのは、1つの田の面積が1町規模

なんです。そういった大規模に集約しながら効率を上げて、収穫しようという方法になっておりますが、向日市の田はほとんどが1反規模ばかりですので、そういったこともできません。そういった中で、農業で生計を立てることができなくなり、跡継ぎ、次の世代を担ってくれる方がいなくなっています。すると、耕作放棄されて、継ぐ人もいなくて、売買もほとんどできないという中で、駅の近くで非常に利用価値の高い市街化調整区域をどのように利用していくのかということで、今、地区計画という手法を使ってのまちづくりを進めております。私も農家の出身ですので、田んぼが少なくなることには寂しさがあるのはあるのですが、子供のころから何十年も農業をされていた父親のような、もっと長い間農業をしていた人たちからはそんな農業なんかできるわけないからせんでいいねんという意見もあります。なかなか土地に対する考え方というのは難しいんだなとつくづく感じております。

都市計画マスタープランというものがあります。個人的な意見を申し上げますと、様々な計画とかプランがあるんですが、それは5年であったり、10年であったりと長いスパンでの計画を立ててしまっていて、それで身動きが取れない状況になっているところもあります。このプラン、この計画にしたがっていないじゃないかと。ただ、まちづくりだけではないですが、市というのは日々変わっています。いろいろな状況がかわっていく中で、我々は市民の皆さまにとって今、1番いいまちづくりをしなければならないと思ってやっております。そういった中で、少しマスタープランとの整合性がなくなってきたということで、今回部分改訂という中で皆様にご意見賜りたいなと思っております。我々は今までの自治体じゃなくて、生き残りをかけていかなければならない自治体として、市民の皆様が望んでいること、市民の皆様にとっていいことをスピーディに対応できる自治体にならなければならないと思ってますので、ご意見、ご支援賜りますよう、よろしくお願いいたします。

様々な考え方があると思いますので、今日も忌憚のないご意見を是非お聞かせ
いただいて今後のまちづくりに役立たせていただきたいと思います。どうかよろ
しくお願いいたします。ありがとうございました。

3 委員紹介（各委員一言挨拶）

○委員

関西大学の岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

久しぶりに向日市に来まして、この部屋に入りましたところ、以前の委員のお二
人がいらして、覚えていただけてますでしょうか。以前はいろいろなまちづくり
が動き始めた時期でまちづくり条例を作ったり、景観に関することであつたりと
いろいろ勉強させていただいたと思います。向日市はすごく歴史的なまちでもあ
りますし、いろいろと状況も変わってきてますので、またお役に立てたらと思
います。皆様よろしくお願いいたします。

○委員

京都大学の太庭と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私は都市計画課、交通計画を専門にしておりますので、そういった視点から、
あるいは、市役所を訪れたのは今日が初めてでして、いわゆるよそ者という視点
からも発言させていただければなと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○委員

第2次向日市都市計画マスタープラン策定の時に委員をさせていただいて、そ
れからしばらく間が空いていましたが、今回、再度委員をさせていただくこと
になりました。よろしくお願いいたします。

○委員

皆様こんにちは。金田委員といっしょで市民の中の1人として、出席させて
いただきました。

仕事は不動産と建築業をしているんですけども、それにとらわれず向日市の中に住んでいてこうしたいというような発言をさせていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○委員

先程、市長が申し上げられましたとおり、計画というのは常々見直していかなければならないということで、今回マスタープランの見直しで、皆様にご協力いただくわけですけども、私も金田委員と同じく鶏冠井という地域に住んでおります。行政関係ということで位置付けられてはおりますが、私も向日市にずっと住んでおりますので、一市民としての意見を言っていきたいなと思っております。どうかひとつよろしくお願ひいたします。

4 出席状況の報告及び会議成立の報告

- ・ 所要により、阿部委員、正野委員欠席。

出席委員5名により向日市まちづくり条例施行規則第7条第7項に定める定足数を満たしており会議成立。

5 議事（1）会長の選出

- ・ 委員の推薦により、岡委員を会長に選出。

○会長

以前は会長ではなく、会長の下で皆様と話を進めていたんですけども、ずいぶんあの頃と状況が変わりまして、あの時は市街化調整区域を見にまち歩きをしたような覚えがあるんですけども、状況もどんどん変わってきておりますので、今の状況にあわせた新しい向日市を皆さんといっしょに考えていきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

・職務代理の指名

向日市まちづくり条例施行規則第7条第4項の規定により、職務代理の指名は会長が行なうこととなっており、会長の指名により、大庭委員を職務代理に選出。

・傍聴者について

傍聴希望者1名。

6 議事（2）第2次向日市都市計画マスタープラン部分改訂素案について

・第1章及び第2章について、事務局より説明

●質疑応答

○会長

5ページの市域面積について変更があったというのは面積が増えたのですか。簡単にご説明願います。

○事務局

市域面積が以前は7.67平方キロメートルであったものが、7.72平方キロメートルに増えておりますのは、市域の境界が動いて面積が増えたわけではありません。こちらの面積につきましては、国土地理院が毎年計測しております、最新のデジタル地図が整備されたことから、計測方法の精度が向上したということで、平成26年から7.72平方キロメートルに決定されたということになっております。

○委員

精度が上がって面積が増えたということなんですけども。向日市だけでなく、たぶん全国的に面積が変わっているんですね。全国で3番目に小さい市という順番は変わってないのですか。

○事務局

変わっておりません。

○委員

12 ページ、まちづくりの基本的課題の（2）のまちの安心・安全に関する課題というところの今後の課題の中で、「自動車と歩行者の分離・道路の段差解消など」と書かれています。自動車と歩行者の分離に関して、幹線道路は基本的に分離する考え方だと思うのですが、最近、細街路ですとか幅員の狭い道路については、分離よりも共有といいますか、シェアードスペースという言い方をして、自動車と人々がうまく共存するような道路空間のあり方を模索するという考え方も普及してきていますので、その辺り踏まえて分離と書いていいものなのかなとちょっと疑問に思いました。ケースバイケースはあると思うんですが。

○事務局

自動車と歩行者の分離につきましては、先程委員がおっしゃられたとおり、用地が確保できる場合は、歩道の確保は必要だと考えております。歩行者の安全性、自動車と分離することによる交通安全性は必ず必要であると考えています。

細街路につきましては、細街路で歩道を整備するのは非常に困難な問題だと存じております。その中で、我々としましては、道路側溝の有蓋化などにより、歩行者の歩行空間を整備するというような整備も行っております。それに伴いまして、車道境界部分などでの分離はなかなか難しいですが、区画線等で分離できるようにしていこうというのが現状であります。

今後につきましても、このような整備を進めていきたいというように考えています。

○会長

向日市では、地形から昔は、人と荷車が一緒になって動いていた。きちんとした都市計画上の道路というものは数少なく、あまりたくさんは整備されていない向日市でしたので、ほとんどが散歩道ですねという感じだったんですけども。

その中でもいくつか拡幅されつつある道が、どうしても歩行者がいじめられる形でずっと使われてきたという歴史的背景があって、そういう道を人が歩けるようにしましょうよというところが元々の発想ですね。都市計画道路の幅員を広くしていきましょうというね。というところかなと思いますけども。

○委員

私は自動車と歩行者の段差解消という意味がいまいち分からないのですが。

○事務局

かつて歩道というのは、車道より高くすればするほど安全だという時代がありました。ですので、人の歩くところにつきましても歩道は必ず段差があります。ただ、現在バリアフリーという時代になりまして、歩行者の動線につきましては、できるだけ段差をなくすという考え方になってきております。ですので、歩行者の動線部分につきましては、5センチなりの段差がある場合は2センチの段差にするとか、勾配をつけて段差をなくすとか、そのような形で改良を進めていきたいと考えている方針であります。

○委員

私自身の考え方もその方向で考えていたわけなんですけど、今でも縁石だけが10センチほどあがって、自転車なんかではハンドルが引っかかって、車道に頭からひっくり返るような。本当に2センチ3センチの段差で、全てのディティールが行われたら、狭い道でもお互いに共存出来て、結局は広い道になっていくんじゃないかと。側溝の20センチほどがお互いに避けて危険を避けているから、実際には1メートルぐらいの歩道で、縁を避けて50センチぐらいの幅を通っているように思いますので、先程仰られた考えであれば全く、その通りだと思いますので、よろしく願いいたします。

○会長

まだまだ自転車道の所までは至らないんですね。これから徐々にこういう自転

車道というのでも考えていかななくてはいけないですね。

○委員

せっかくそういった観点で提案いただいたんですし、ご意見を踏まえて、表現の仕方を時代に合わせた形で考えるべき。

実際には細街路ばかりです。大きい幹線道路はしっかりとした整備が出来ますけど、大半の狭い道はどうするんだというのは課題ですから、その辺をしっかりと踏まえていただいた上での計画にしていけないと思いますので、ひとつよろしく願いいたします。

○事務局

前回の表現にとらわれずにもう少し踏み込んで分かりやすく変更しましょう。

○委員

人口の関係なのですが、どうしてもやむを得ない所もありますが、国調人口と実際の住基人口とは、かい離しております。以前は、国調人口の方が多かったんですけども今は、住基人口が約57,500人までできています。人口フレームの関係でマスタープランを作っていないといけないところがありますので、かい離を含めてどうあるべきかというのが、他の計画も一定見直しを図っているところなのです。

国調人口から出す産業構造等は住基人口からは出てきませんので、どうしてもやむを得ず、国調人口を使わざるを得ないと思うんですけども、「国調人口のデータを使いますが、現状の住基人口は何人」というような表記もすべきではないかと思いますので、検討よろしく願いしたいと思います。

○会長

4,000人住基人口の方が多いいいことですか。

○委員

多いということです。国調が難しいところもあり、しっかり調査しないといけ

ないんですが、プライバシーの問題もあり、あまり深く踏み込めない。

向日市に住民票があるなしにかかわらず、向日市に住んでおられる方の実数が国調人口に表れているかというのは、昔に比べれば精度が低くなっているということです。

○会長

国調がやりずらくなっているということですよね。オートロックのマンションには入れないとかそういう話ですね。

・第3章について、事務局より説明

●質疑応答

○委員

全体が大事ですが、第3章が部分改訂のメインかなと思います。

以前のまちづくり審議会で、1番最後の時に、次回今後まちづくりを進める地域に焦点を当てるにあたって、その前に北部開発を見極めて、様々な反省の上で、手掛けようという話があったかと思うんですけども。

北部地域との大きな違いというのは市街化調整区域ということで、市街化区域に都市計画変更できればいいんですけど、どうもできないようですので、おのずと建築制限を受け、建物等の計画はある程度決まってくると思うんです。

計画というのは最終的には向日市で許可というのか、向日市に最終の決定権はあるのでしょうか。それとも民間で決めたものがそのまま出来上がっていくような形なのでしょうか。

将来の流れを教えてくださいなと思います。

○事務局

冒頭市長からの説明もありましたとおり、市街化調整区域の地区計画制度という手法を用いまして、一定の土地利用の転換を図っていくこととなります。

地区計画制度になりますので、都市計画に地区計画を位置付けますので、都市計画決定を行うことになります。都市計画決定につきましては、向日市が決定権者になっておりますので、基本的には地域からのご提案を受けて地区計画を決定します。

ただし、おっしゃられたとおり、元々が調整区域ですので、調整区域の性格を変えないような地区計画を定めていく必要があります。例えば、人口の定着を図ってはいけない性格がありますので、基本的には住居系というのは禁止されることになりますので、おのずと産業系の建物についての計画を定めることとなります。

制度としては、地区計画に定められた建物用途については、建てられることとなりますので、地区計画の中で一定産業系の位置づけを行い、最終的には調整区域ですので、開発許可も必要になってくるかと思っておりますので、そこで整合を図るということです。

○委員

向日市長の許可という考え方ですか。よくあるのは農地転用の許可は市町村許可かと思うのですが。

○事務局

2つあると思っていただけたらと思います。

地区計画の決定をしますので、建築行為をする場合は地区計画に関する届出が必ず必要となってきます。

地区計画に関して審査を行うのは向日市ですので、地区計画に適合するものが上がってきているかというのは市の方で審査を行います。

開発許可については京都府様が許可権限を持っておられます。開発許可制度の中で、調整区域の建物を建てようと思うと、地区計画があるのかどうかというのは基準にありますので、京都府様がジャッジされることとなります。2つの観点

からジャッジをするということになります。

○委員

これは、一市民の要望です。

桂川イオンと北部開発を見させていただいて、思ったことです。

きれいな街並みになっていますが、正直インパクトは欠けるかなと思っています。

特に、お隣が歴史の京都市なものですから、どうしてもそちらの方にひっぱられてというか、同じく歴史のある向日市ですので、どうしても京都市に近いような計画になっていると思うんです。

例えば、神戸の三ノ宮あたり、高層ビルがあつたり、高層ビルを目立たせないように歩道に高い樹が植えられている街並みがすごく心地よかったり、ちょっとした小川が流れていたりとか、すごく都会らしいなと思います。

京都市が、かなりの建築規制や高さ制限があるので、逆張りじゃないですけども、向日市のブランドを出すためには、思い切った規制緩和をして、高さの高い建物やきれいな樹木を植えるなど、今回は市街化調整区域なので、どこまでできるのか分からないですが、市の方からアドバイスや提言をしていただき、まちづくりを進めていただければいいなと思います。

○事務局

岡崎委員のご要望ですが、今回の調整区域の地区計画はあくまでも都市計画の提案制度を利用する予定です。土地所有者の皆様でまちづくり協議会を作っていたら、まちづくり協議会から、都市計画の変更、地区計画の提案をしていただくということで、皆様で考えていかれるというのが、今計画しているまちづくりの基本になっております。

その中で、パートナー企業、デベロッパーと手を組まないと土地の所有者の皆様だけでは難しいところもあります。向日町駅の東側は日本電産株式会社とまち

づくり協議会がいろいろと協議をされているところで、岡崎委員がおっしゃいますように1つの区画が非常に大きくございます。農業を続けられる方を、営農地域に固めるということが必要ですので、市街化調整区域の中でも区画整理の手法を使います。

その中で、1つの区画が大きくなりますので、おっしゃられますように、かなり大胆な壁面後退とか周辺緑化、敷地の中をいくら緑化しても他の方からはあまり見えないので、できるだけ外側の緑化を進めるとか、道路側からの壁面後退を大きくとり、後退部分を歩行できるようにするとか、公開していくとか、そういったことを、いろいろと検討されております。

委員おっしゃられるように、ちょっと違うまちを作っていくということで、そのインセンティブとして容積率の若干の緩和などを行い、特色のあるまちづくりができたらなと思っております。

○委員

先程おっしゃったとおり、都市構造は非常に大事なものだと思えます。都市計画の中で1番大事なものだと思えますけども、その中で今回市街化調整区域の田園緑地ゾーンを産業系に少し転換していこうということ。

とはいえ、向日市さんは他都市と比べて人口密度が非常に高いですし、非常に密な構造を持っています。その辺りの活かし方も大事になってきますし、また、向日町駅周辺などの駅としての機能、駅に集める都市機能を合わせて考えていく必要があります。

何が言いたいのかと言いますと、産業ゾーンを誘致するにしても、空間の必要性を是非、常に意識しながら、緑化という話もありましたし、歩行者空間という話もありました。それから、まちのにぎわいという観点もありますし、そういったところを意識しながらの転換というの図っていく必要があるのではないかなと考えます。

○会長

公共空間の質は、この頃各都市それぞれ色々な手法で単に整備するだけでなく、そこをみんなが使いこなすようなことができるようなことも含めて、考えていくということが常識になりつつあります。そういう面でも、道が広いとか、歩道が広いとかだけでなく、皆さんが使えるように、そこに楽しくいられるような場所になるようなことも考えていただきたいなと思います。

あまり関係ありませんが、ふと思い出したのが、東京都は緑地帯を作って、その後、緑地帯に団地を配置したんですよね。緑地帯を作ったはいいが、緑地帯なので、全然使えない土地になってしまったんです。ですが、戦後、あえてそこに団地を作ったんですけども、緑の中に住棟を配置する、公園の中に建つように住宅を配置するというようなことを行い、結果論かもしれませんが、日本住宅公団がそういったことを意識して緑地を残しながら団地を作るという。両立を図るような提案をした結果、特に多摩のニュータウンのようになっている。

今までの、普通の市街地を業務に利用するのはちょっと違った公共空間の整備の仕方というのが提案できればいいなと思いますね。

先ほど、囲ってしまうと中は見えなくなるとおっしゃいましたけども、「中は全部見せるんだ」というような、塀を作ってはいけないとかそういったこともなにかできればいいなと思いますね。

○事務局

また地区計画の中でいろいろとご教授いただければと思います。

・第4章について、事務局より説明

●質疑応答

○会長

一般的に他市の市街地で話題になっていること2点がここには出ていないので

確認だけですけども、1点は27ページの住宅及び住環境の保全・充実というところで、下半分の密集市街地の所が全部消えています。

他市では空き家の問題と絡めて、こういう密集市街地の空き家をどうするかや空き家にならざるを得なかった非接道敷地の扱いについてなどの話題がたくさん出ていますので、その辺りは向日市の場合、どうなのかなというのが1点。

それから緑の所では、都市計画的には話題になっている生産緑地という市街地の中の農地の話ですね、そちらはどうなっているのかなというこの2点だけ教えてください。

○事務局

1つ目の密集市街地については今回、削除させていただいております。

こちらにつきましては、元々、住宅が密集して、道路も狭く、空き家もあって、避難することができないとかそのようなエリアを国の方で密集市街地として指定されておりました。密集市街地につきましては、国の方で平成31年度までに解消を目指すという方針をこれまでから示されておりました。

本市におきましても、密集市街地に指定されていたエリアはあったのですが、住宅の耐震化とか、建替等が促進されたことにより、密集市街地の基準をクリアされて、国の指定が解除されましたので、今回の部分改訂では記述を削除させていただいたところであります。

○会長

空き家問題はあまりないですか。

○事務局

空き家については、既に調査も終えて、ある程度把握はしております。今、国の方でいろいろな施策を出されておりますし、本市としても、今後どのようにしていくか検討しているところであります。

○会長

空き家の計画はあるのですか。

○事務局

空き家の計画につきましては、今後策定を予定しております。

○会長

調査されて空き家は何軒ぐらいでした。

○事務局

資料を今は持ち合わせておりません。

○委員

たしか、380軒程度だったかと思います。私、鶏冠井に住んでいて、ここまで歩いてくる途中にそういった空き家があるので、危ないなというのがあったんですけども、どうにか業者の方から地権者等に連絡しまして整備しているものが何軒かあります。

一定整備はするんですけども、現在しっかりとした計画は作成途上なので、今回の部分改訂にそれを含めるというのは現時点では難しかったということです。

○事務局

今回は、現状含め報告させていただきます。

○事務局

生産緑地の関係ですけども、平成4年に生産緑地法が改正されてから、30年間という期限がありましたので、平成34年度には当初指定したものが全て一斉に解除されるというような制度ではありました。しかし、国の方で法律を改正されまして、特定生産緑地ということで、生産緑地を維持できるということが示されております。

改正の内容については、例えば生産緑地指定の下限面積が500㎡から300㎡まで条例で引き下げることが可能であるなどがあります。この法改正については、市街地においての農地というものは、様々な機能があり、非常に大きな役割

があるとの認識を持たれての改正であります。

私どもも同様の認識を持っておりますので、平成34年度までには対応を図って参りたいと思っております。

○会長

数としては、どの程度あるのですか。

○事務局

地区数ですと80地区で、面積としては約14.3ヘクタールになります。当初、平成4年に生産緑地が都市計画決定されたときには、97地区ございまして、当時は約22ヘクタールでした。

それが近年徐々に解除され、80地区の14.3ヘクタールという現状になっております。

○会長

市街化調整区域を減らす一方で、市街地の中の農地を守るというバランスがなかなか難しいところだなと思ったので、お聞きしたところでは。

また今後、何か方針出てましたら教えていただきたいと思えます。

○委員

42ページの都市防災の方針の(2)整備指針の1番最後の文章で削除されている「新市街地ゾーンにおいては、無電柱化、防災機能を有する街区公園の設置による都市防災に努めます。」というのが削除されていますが、これは街区公園の設置をしないという意味で削除されているのか。削除の理由を教えてください。

○事務局

削除の理由ですが、新市街地ゾーンにつきましては、先程ご説明させていただきましたとおり、区画整理事業におきまして桂川洛西口新市街地が誕生しまして、その中で主要な南北道路、東西道路につきましては、無電柱化がされてますのと

街区公園も設置されておりますので、整備がされたということで削除させていただいております。

○委員

分かりました。整備済ということで削除されているということですね。非常に重要な機能なので、削除せずに残しておいてもいいと思ったのですが、理解できませんでした。ありがとうございます。

○委員

文章の中で、雨水の側溝の件について入ってないかと思います。例えば道路の中でも片側側溝の所があるかと思います。たまたま私の家の前もそうなのです。当然片側側溝なので、雨水を流すのに道路が片側に傾斜して側溝の中に流れていく形になっているんですが、最近の雨水対策のことを考えていきますと両側側溝の方がよりいいかなと思うんです。

道路は予算面がありますので、すぐには無理だと思うんですが、道路のアスファルトの交換の時にでも両側側溝の整備を将来考えていけるように、どこか文章の中に側溝の整備について一文入ったらどうかなと思うところです。

また、個人の土地の中ですが、昔作られたような雨水の水路が、残っているところがあるんです。たまたま、仕事でその水路の水が激しかったので、向日市にお話しに行ったときに昔ながらのもので、水の流れを動かすと何かが起きると大変なので、ご理解くださいということでしたので、そのまま水路を残したようなこともありました。そういったこともありましたので、水の流れとか側溝の整備について一文書いてもらったらどうかなと思います。どこかにその内容について書いてあるところがあればそれでいいので、教えていただければと思います。

それともう1点、都市防災の件なんですけどもね、かなり狭い地域なんですけども、昔から家が建っているところで向日市寺戸町芝山ですが、だいたい50㎡とか40㎡ぐらいの土地の住宅が残っている地域があるんです。

そこが第1種低層住居専用地域の建ぺい率60パーセント、容積率100パーセントの地域なのです。向日市の中で土地の小さな住宅地は他にもあるんですけども、そちらのほうは通常の住居系の建ぺい率60パーセント、容積率200パーセントのところなので、比較的土地が狭くても3階建の建替が進んでますので、防災機能の強化に繋がっていると思います。現在の建築基準法で建てられていますのでね。

ただ、芝山に関しては、土地の大きさ、容積率などで建替ができないということで、増改築を繰り返していて、建ぺい率容積率が違反されている恐れがあるのが非常に多い地域なんです。

この場で話すことではないのかもしれませんが、防災のことを書かれているのであれば、将来的には芝山の住居系への都市計画の変更の方を考えていただけないかなというのが、要望事項になります。私がこの地域に土地を持っているとかそういう訳ではありませんし、向日市に住んでいるにあたって、たまたま消防団に入っていた経緯がありますし、非常に危ないなと思っているので、要望したいなと思います。

○事務局

道路の側溝についてですけども、岡崎委員がおっしゃるとおり、道路を整備する時は両側側溝を原則設けるようにはしておるんですけども、やはり地形の条件とか様々な縛りがあり、なかなか動かせないところがあるのも確かです。

ただ、その中で、雨水の対策としましては、市としては側溝のみならず、部分改訂素案にもありますが、雨水流出抑制施設について、43ページの③浸水対策の推進のところ赤字で追記させていただいている最後から2行目「雨水の貯留による流出抑制及び資源の有効利用を図るため、雨水貯留タンクの普及を推進します。」ということを追記しています。

雨水の対策としましては側溝のみならずこのような雨水タンクの設置の補助制

度などを設けまして、市として対策を講じているというのが現状です。

○委員

できれば新たな側溝整備とか文章を入れていただければと思います。

○事務局

検討させていただきます。

○事務局

容積率の件についてですね。おっしゃられるように向日町駅の南側や芝山という地域は同じように、昭和30年代の後半に建てられた住宅地で、かたや第1種低層住居専用地域の建ぺい率60パーセント、容積率100パーセント、もう1つが住居地域になっていますので建ぺい率60パーセント、容積率200パーセントということになっています。

委員のおっしゃってますように、向日町駅の南側の地区については建替が進んでいます。先ほど部長が申しましたように密集市街地の解消に繋がっているのもそういう中で建替が進んだということでもあります。

そういうところでは我々も気づいてなかったんですけども、住居が密集しているところで、用途地域を第1種低層住居専用地域や第2種低層住居専用地域でしぼってしまうと建替が非常に困難になってきてリフォームばかりを繰り返しているということになってくると既存不適格物件が多くなっていくということで、まち自体の地震に対する強さ、火災に対する強さというのは劣ってきますのでその辺については課題だと思います。

少し我々もそういう視点で都市計画を調整していく必要があるのかとそのように思います。

あくまでもこういう住宅を誘導したいという形で用途地域や建ぺい率、容積率を決めてはいるんですけども、用途地域などの変更を行うと今ある物に対して、しぼりをかけてしまう可能性がありますので、その辺は大きな課題だと思います。

○会長

密集市街地対策は国の方からの基準では解除されたというもののエリア的にはいろいろ問題があるということですので、全く削除してしまってよいものかどうかということも含めて少し検討いただけたらと思いますね。

○事務局

災害に強いまちづくりとか、火災に強いまちというのはどうやったら作っていただけるのかという視点での研究を進める必要はあるので、再度検討させていただきます。

○委員

先程、側溝の件がでておりましたけども、このごろの住宅地の中できれいに道路と一体化したような、暗渠型の側溝蓋がかかっているところと、どこそこの家がかけたようないろいろな形のグレーチングがバラバラに置かれているところ、また、蓋さえかかっていなくて開いたままになっているところがあると思います。

向日市の歴史的なものを見に外から来られた方が歩いていて、横向いて話しているうちにいつのまにか側溝に足を踏み外すとかそんなこともあります。

綺麗な暗渠型の側溝は市の指導でやっておられるのですか。それとも、その地域だけなにか理由があってやっておられるのですか。

もうひとつ、道路面のアスファルトで排水とか雨水のことがいつも問題になりやすいのですが、アスファルトで透水性の舗装を整備していくという方向性はあるのかなのか。またできないのはどういう理由があってできないのかその辺ちよっと聞かせていただけたらと思います。

○事務局

同じようなきれいな蓋がずっと繋がっているようなところにつきましては、整備されている道路、そうではないいろんなグレーチングが入っているところというのは整備されていない道路というのが実情です。

元々、道路側溝というのは道路の排水を受ける施設でありまして、排水機能を有していますので、昔は蓋がないのが当たり前であったかと思います。それが、昔の道路では幅員が狭いということもあって、道路拡幅用に土地を取得するよりも側溝に蓋をすることによって、道路を有効に活用していこうということで側溝改修をして蓋を整備しているというのがあります。

実際には、まだ向日市内の中では、蓋のできていない側溝がある道路もございます。

私どもにつきましては、地域のご要望、道路利用者の利用状況、老朽度合などそういったことを勘案して、整備を行っている。わずかですが順次進めているというところでございます。

舗装についてですが、透水性の舗装の歩道があるところと普通の透水性のない舗装をしているところとございます。バリアフリーの考え方では歩道は透水性にするという考え方を持っておりますので、基本的にはバリアフリー基本構想の特定経路につきましては、透水性で施工を進めておりますけれど、向日市内の中には歩道の下に水路があって、コンクリートの蓋があるというようなところもありますので、そういうところについては、普通のアスファルトで施工しているところでもあります。

○委員

圧倒的に費用が違うのですか。

○事務局

圧倒的にというわけではありませんが、舗装だけで言うと3割か4割かの違いです。ただ、透水性舗装の場合、アスファルトの下にクッション材として砂を曳くなど、その他の行為がありますので、そのことを考慮すると割合としてはもう少し高くなります。ですが、極端に違う訳ではありません。

○委員

向日市全体にやっていくという方針はないのですか。

○事務局

基本的にバリアフリーとして整備できるようなところについてと今は考えております。

○会長

そのうちに全市バリアフリーを目指すんでしょうね。

市によって違うんですが、参考までに、向日市の場合、側溝は道路側ですか民地側ですか。

○事務局

道路排水を受けるので、ほとんどが道路側にあるのですが、わずかなのですが、民地の中にはいっているところがあります。

○会長

それはかなり昔のところで今は道路側にあるということですね。

○事務局

基本的にはそうです。

○委員

29ページの都市施設の整備方針で交通に係る整備方針がかかれています。

公共交通それから道路、それから交通ネットワークなどあると思うんですけども、よく古いまちは、空き家のご指摘もありましたけども価値があるなしに関わらず空き家が出来て、空き家がいつの間にかコインパーキングに変わってという手順を踏んで駐車場がどんどん増えていくようなことが多いですね。向日市ではそういう状況にあるのかどうなのかということと市として、駐車場に係る、都市交通施設に関する何か方針等がありますかという質問をさせていただきます。

○事務局

他市ほど空き家が潰されてコインパーキングになった事例はないかと思えます。

現状家が建っていることによって固定資産税が安くなっています。実際、向日市の場合には地価が非常に高いですので、税金の節税対策にされているようなところもありますので、他市に比べて事例はないように感じています。

○委員

市として駐車場整備計画だとかまちの中の交通施設に係る方針とかがあっていうのはありますか。特に駐車場に係る方針というものはお持ちですか。

○事務局

計画としてはございません。

○委員

民間にお任せしているということですね。

京都市のまち中の中心部では、町屋がどんどん壊されてコインパーキングがどんどん増えています。特に古いまち、金沢もそうですし、歴史的なまちは中心部がそういった傾向にあるので、向日市も歴史的な資源をいっぱい持っているということなので、どういう状況なのか確認させていただきました。

○会長

今回駅周辺の整備の話もずいぶんありますので、そういう駅の拠点性の中で交通をどう考えていくかというのはまたひとつ大切なことでもあります。

また、住宅地も結構張り付いてますし、駅まで車で来た人がどうするのか、高架化された場合、高架下の土地を駐車場にするとか駐輪場にするとかそういうことも含めて、地域の施設として交通に係る駐車場、駐輪場をどう考えるかというのは結構重要な課題になってきますので、新しい駅周辺整備の中でもちょっと考えていただくというのは大事ですね。

・第5章について、事務局より説明

●質疑応答

○事務局

第6章につきましては、今回修正はございませんので、説明については割愛させていただきます。

○会長

それでは第5章または変更ありませんが第6章について、質問がございましたらお願いいたします。

まず、私から、第5章に関しては、完了として記載があるところは完了として残すということですか。

○事務局

消さずに残します。この章については、時点修正の類のものが多い章となります。

○会長

私からもう1点、向日市歴史的風致維持向上計画というのは、何年度までとか何年度を目指すとかあるのですか。

○事務局

向日市歴史的風致維持向上計画の期間でございますが、平成36年度を目標としておりまして、策定は平成27年度ですので、10年間の計画期間としております。

○会長

10年間ずっと補助してもらえる。素晴らしいですね。

○委員

1番最初にご質問させていただいた自動車と歩行者の分離ですが、46ページの1番下の関連する主な施策・事業等の中にカッコ書きで書かれているので、ご検討いただくか、あるいはカッコ書き無くてもいいんじゃないかなと思います。

生活道路の整備でその中には、状況に応じていろいろな整備の仕方があると思

いますので、あえてカッコ書きで明記する必要はないんじゃないかなと私は思いました。ご検討いただければと思います。

それともう1点、ご説明には無かったんですが、第6章の1番最後のページの(2)都市計画マスタープランの見直しの中でPDCAサイクルを導入しますと書かれているのですが、これはなにかシステムのようなものを今後導入するような趣旨で書かれているのか、一般的によく使うPDCAを徹底しようという意味なのか、そこを確認させてください。

○事務局

はっきり申し上げて出来ておりません。この第2次都市計画マスタープランを作ったときに記載していますので、今回は変更しておりません。

○会長

評価指標作りとかはされているんですか。

○事務局

評価指標は第2次都市計画マスタープラン策定時に設けているわけではありません。あえて言うならば、重点プロジェクトの中には具体的なプロジェクトの明記がありましたので、整備完了などの進行管理、出来ている出来ていないという管理はしているのですが、それ以外については大きな目標管理というものを設けてませんので、次回の第3次都市計画マスタープランの課題かなと考えております。

○事務局

PDCAで回しているのではなくて、都市マスにプロジェクトとして載っているのでやりましょうという形でしています。そういう意味ではPDCAはしておりませんので、今後導入していくよう検討していきます。

○会長

どうですかね。導入したほうがいいですかね。それも含めて検討というお話だ

と思います。向日市にP D C Aサイクルがあっているのかどうかということも含めて。

○委員

ある種こういう場もP D C Aの一部のような気もしますので。

○事務局

この場を定期的に年に1回は開催するとかですね。

○会長

どれぞれの内容は出来てきているが、この内容については出来ていない。これをどうしていきますかというのを考えるのが、P D C Aなので、そういう場があればそれはそれでよいかと思います。

今回はそう言った場ではなかったもので、そのような質問はしていなところですけどもね。

P D C Aの方法についてはご検討いただければと思います。他いかがですか。

よろしいですか。だいたいご意見出尽くしたかと思います。

先ほどスケジュールの話がございましたけども、パブリックコメントは今回のまちづくり審議会の意見を反映する前の素案で行われるということですか。今日の意見は反映されますか。

○事務局

せっかくパブリックコメント前にまちづくり審議会を開催しておりますので、本日の意見を反映させていただき、会長に修正内容をご確認いただいてからパブリックコメントをさせていただきます。

○会長

では、本日の意見を反映した内容でパブリックコメントをしてください。スケジュールの都合もあるかと思いますが、次回の審議会では、もう答申になります。答申までに少しでも多くの意見を反映していただいた内容で1つずつの手続きを

進めていただければと思います。

7 その他

・地区計画制度を活用したまちづくりにについて、事務局より報告

●質疑応答

○会長

向日市の高度地区はどうなっていますか。

○事務局

向日市でも高度地区の指定はしておりまして、第1種、第2種、第3種の指定をしております。第1種の高さの制限は15メートル、第2種の高さの制限は20メートル、第3種の高さの制限は30メートルとなっております。

○会長

資料の中にもある、大きな建物が建っていますよね。よく電車から見えている。

○事務局

日本電産の本社ビルのことかと思いますが、そちらは工業地域となっております。そちらのほうには高度地域の指定はしておりません。高度地域の指定をしておりますのは、主に住居系に対して指定しております。

○会長

工業地域は高さの規制はかけていないということですが、今後地区計画でまちづくりをされようとしているところも何も指定はないということですか。

○事務局

地区計画の中で、一定の高さ制限はかけていくことになると思われまして。

○会長

ホテルと言われたときに一定どの程度のホテルをイメージしたらいいのか。ビジネスホテルのようなものが建つことをイメージしたらいいのか、例えば嵐山に

ある星野リゾートのようなものをイメージするのか。

○事務局

ホテル以外にも事業所、商業施設を含めてということで考えております。ただ、阪急洛西口駅に近いということもあるのと向日市にはホテルがございませんので、ここにホテル誘致をしていけたらと考えています。

○会長

それは結婚式やコンベンション施設のようなものも含めてですか。

○事務局

コンベンション施設やレストランのようなものが入っていた方が望ましいだろうということです。

○会長

これをもちまして本日の審議会を閉会させていただきます。

閉会 午後4時09分