

令和元年度第3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 令和元年11月19日(火)
午後2時00分～午後3時30分
- (2) 場 所 向日市役所 中部防災拠点2階会議室

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 6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 | 正野 暢夫 |
| 〃 | 五十棲 敏浩 |

[傍聴者] 3名

3 議事

第3次向日市都市計画マスタープランの策定について（主な整備構想等、立地適正化計画制度及び推進方策について）

令和元年度 第3回 向日市まちづくり審議会

日時：令和元年11月19日

開会 午後2時00分

○事務局 おそろいになりましたので、ただいまから、令和元年度第3回向日市まちづくり審議会を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しい中、お集まりいただき、まことにありがとうございます。

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

本日の審議会ですが、午後3時半ごろの終了を予定しておりますので、ご協力よろしくをお願いいたします。

議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告申し上げます。

本日の審議会を、所用により阿部委員が欠席されております。

現在、ご出席の委員は6名でございます、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ます。

よって、会議が成立しておりますことをご報告申し上げます。

それではこの後の進行につきましては、岡会長をお願いいたします。

○会長 向日市まちづくり条例施行規則第7条第3項の規定によりまして、今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ので、どうぞよろしくをお願いいたします。

本審議会は、原則公開で運営します。

本日の議事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。

したがって、本日の会議を公開することといたします。

また、本審議会の会議録は、市ホームページにおいて公開となりますので、よろしくをお願いいたします。

事務局、本日の傍聴者はおられますでしょうか。

○事務局 傍聴希望者が3名おられます。

○会長 本日の審議会の傍聴を許可します。

傍聴者に入室していただきますので、しばらくお待ちください。

(傍聴者入室)

○会長 それでは、最初に事務局から本日の議事の資料の確認をお願いいたします。

○事務局 本日の議事は、「第3次向日市都市計画マスタープランの策定について」の1件でございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。資料のご用意をお願いいたします。

次第の裏側が配付資料の一覧となっております。

各資料の右上に資料番号を振っておりますので、お手元の配付資料一覧を参考にご確認願います。

資料1-1が事前に配布した資料でございます。

また、本日は参考としまして「向日市防災マップ令和元年度保存版」を各委員の方々にお配りさせていただいております。

以上が本日の資料でございますが、不足はございませんでしょうか。

それでは、議長お願いいたします。

○会長 それでは議事に移りたいと思います。

本日の審議会の資料で、全ての章がそろいました。

本日皆さんにご意見をいただいて、次回は答申となりますので、今日できるだけ多くのご意見を皆さんに出していただきたいと思います。

それでは、「第3次向日市都市計画マスタープランの策定」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、「第3次向日市都市計画マスタープランの策定」につきまして、ご説明させていただきます。

初めに、本日の内容についてでございますが、スライドには第3次向日市都市計画マスタープランの目次案をお示ししております。

前回の審議会におきまして、第1章、第2章に加え、第3章の基本方針、第4章の都市整備方針をお示しし、ご意見をいただきました。

本日は、前回の審議会からの変更点についてご説明させていただき、続いて、第5章の主な整備構想等、第6章の立地適正化計画制度の活用、そして第7章の推進方策についてご説明をさせていただきます。

それでは、前回からの主な変更点についてご説明いたします。

資料1-1の第1章から第4章までの部分でございます。

前回からの変更点につきましては、赤字下線つきで表記しております。

第1章部分につきましては、特に大きな変更は行っておりません。

次に、第2章の社会の潮流ですが、配付資料では7ページ目になります。

社会の潮流につきましては、(4)ライフスタイルに対する意識の変化におきまして、前回の審議会にて企業名の掲載についてご指摘をいただきましたので削除しております。

次に、第2章の2向日市の概況(2)歴史的経緯ですが、前回の審議会におきまして向日市の都市の成り立ちを追記したほうがよいとのご意見をいただきましたので、明治以降の都市の成り立ちについて、地図などを用いて追記をしております。

資料の9ページでは、明治22年に現在の大字を構成する6つの町村が合併し、向日町となり今の市域が形成されたこと、また、このころから乙訓郡役所や乙訓高等小学校が設置され、乙訓郡の中心地として発展していったことを記載しております。

10ページでは、戦後の高度経済成長期に市街化が急拡大していった内容を記載しております。

特に1960年代では国道171号線や名神高速道路などの広域交通網が整備されたことにより、企業誘致を図るためJR東海道線より東側の工業地域、準工業地域

を指定したこと。

また、1970年代では自家用車の普及により工業地域、準工業地域に指定したJR東海道線から東側の地域にも住宅地が拡大し、町から市に移行したことを記載しております。

11ページでは、平成の時代に入り、経済環境の変化に伴い、市内の大規模工場が相次いで撤退し、都市の活力に大きな影響を与えたこと。

一方で、大規模工場跡地を活用した新たなまちづくりが進められ、桂川洛西口新市街地が誕生し、新たな企業の進出や人口の増加をもたらしたことを記載しております。

次に、3向日市の現況では、前回の審議会でのご意見を受けまして、各項目の並び順について、都市計画にかかわるものを前に移動する変更を行っております。

スライドの左側が前回審議会時の構成となっております。

特に変更しておりますのが、(3)以降の部分となっております。

大きな部分としましては、前回(7)に産業の現況がありましたものを今回(3)のほうに移動をさせていただきます。

また、(6)に財政の現況があった部分につきましては、(9)のほうに移動するなど、都市計画に係るものを前にもってくる変更を行っております。

以上が、第2章の修正となっております。

次に、第3章の修正点ですが、資料1-1の25ページ、都市計画の目標につきまして、前回の審議会において、自動車に頼らないという表現が強過ぎるとのご意見をいただきましたので、人が集うさまざまな場が身近に確保されることで住みたい、住み続けたいと思えるまち、徒歩でも暮らせるまちを目指すと修正しております。

第3章の修正は、以上となります。

次に、第4章、都市整備方針の変更でございます。

前回の審議会におきまして、歴史まちづくりとの連携についてご意見をいただきま

した。

配付資料の40ページ、4-1交通体系の整備方針につきまして、歴史的風致維持向上計画などの関連計画に基づき、地域資源を結ぶ道路の美装化などに努める内容を追記しております。

また、資料1-1の48ページ、5-1都市景観の整備方針につきましても、歴史的風致維持向上計画などの関連計画に基づき、歴史文化資源の整備、活用を図る内容を追記しております。

第4章の主な修正内容は、以上となります。

続きまして、本日の議題の部分となります第5章から第7章について、ご説明をさせていただきます。

資料1-1では、52ページからになります。

第5章の主な整備構想等につきましては、計画期間内に重点的に取り組むことで向日市の価値を高め、課題の解決に寄与すると考えられる事業の取り組みを位置付けるものです。

基本的な考え方としましては、本市におきましても将来的には人口が減少するとともに、さらなる高齢化の進展が予測される中、将来にわたってまちの持続性を確保していくには、定住人口の確保と税収の源となる活力の創出を併せて図っていく必要があります。

そのため、本市への定住者を確保するため、暮らす視点から都市の魅力と安全性を高めしていくプロジェクトと、創る視点から都市の活力と新たな産業や雇用の場の創出につながるプロジェクトを設定します。

暮らす視点では暮らしの魅力を高めるために、人口移動の大きい世帯をターゲットに駅周辺や地域資源を活用するための拠点性の強化を図るプロジェクトと、全世帯を対象に安全快適な生活がおくれるよう都市基盤の形成を図るプロジェクトを設定します。

また、創る視点では都市の活力となる産業や雇用の場など新たな活力を創出する拠点の形成を図るプロジェクトを設定し、合わせて3つのプロジェクトを掲げております。

各プロジェクトの内容ですが、まずプロジェクトの1つ目、資料1-1の53ページ都市の魅力を高める拠点性の強化についてであります。

主な内容としましては、市の玄関口となりますJR向日町駅と阪急東向日駅などの駅関連の取り組みと向日市ならではの魅力を高める歴史文化資源の活用に関する取り組みを掲げております。

(1) JR向日町駅周辺整備では、現在進めております東口開設に向けた取り組みを推進していく内容を記載しております。

次に、(2) 阪急東向日駅周辺整備につきましては、阪急京都線連続立体交差の調査等とも連携しながら周辺の基盤整備や拠点性の強化方策について検討するといった内容を記載しております。

次に、(3) 歴史・文化資源の活用・整備につきましては、長岡京跡や古墳群などの歴史文化資源を市民が気軽に触れることができる環境を整備していく内容を記載しております。

次に、プロジェクトの2つ目、資料1-1の54ページ安全快適な都市基盤整備についてありますが、主な内容としましては交通環境の安全性、快適性を高める都市計画道路の整備や懸念される災害対策に寄与する施設整備に関する取り組みを掲げております。

(1) 都市計画道路の整備では、JR向日町駅へのアクセス道路となる牛ヶ瀬勝竜寺線や本市の重要な南北軸となる御陵山崎線の整備を推進する内容を記載しております。

次に、(2) 阪急京都線の連続立体交差化では、都市の安全性と利便性を高めるため阪急京都線の連続立体交差化に向けた調査検討を推進する内容を記載しております。

次に、（３）防災施設の整備では、いろは呑流トンネルの整備と連携した雨水対策事業の推進や災害時におきます避難場所の機能を備えた多目的グラウンドの整備に向けた取り組みなどを記載しております。

プロジェクトの３つ目、資料１－１の５５ページ新たな活力を創出する拠点の形成についてであります。こちらの主な内容としましては、森本東部地区及び阪急洛西口駅西地区の新たなまちづくりに関する取り組みを掲げております。

（１）森本東部地区土地区画整理事業では、土地区画整理事業による都市基盤の整備や地区計画による産業施設の立地誘導などを進め、新たな産業拠点の形成を図るといった内容を記載しております。

また、（２）阪急洛西口駅西地区の新たなまちづくりにおきましても、土地区画整理事業による都市基盤の整備や地区計画により宿泊・商業・業務施設等の立地誘導を進め、新たなにぎわい拠点の形成を図るといった内容を記載しております。

第５章の内容は、以上となります。

次に、第６章、立地適正化計画制度の活用についてでございます。

資料１－１では、５７ページ目からになります。

本計画では、都市再生特別措置法により制度化された立地適正化計画制度を暮らしの場である既成市街地において、まちの顔として人を呼び込みにぎわいを創出する場と、安全快適に居住できる場を計画的に誘導する指標として活用したいと考えております。

ご承知の方もいらっしゃるかと思いますが、立地適正化計画制度とは、人口減少社会の到来に対応した、国のコンパクトシティプラスネットワークの考え方に基づいて、居住機能や都市機能の適正な立地誘導を図る制度であり、この制度の活用に当たりましては、将来の人口減少を見据え一定の人口密度を維持するために居住を誘導する居住誘導区域と、都市生活に必要な福祉や商業等の都市機能を確保する都市機能誘導区域、さらに都市機能誘導区域に誘導する誘導施設を定める必要があります。

そして、届出制による緩やかな指導により、時間をかけて区域内に居住や都市機能を誘導していくものでございます。

それでは、制度の活用にあたって定める必要のある都市機能誘導区域、資料1-1の58ページですが、将来都市構造におきまして中心にぎわいゾーンと交流にぎわいゾーンに位置づけたエリアにおきまして、にぎわい創出に寄与する公共交通などの確保を図るため、商業系の用途地域を中心に区域の設定を行っております。

誘導施設につきましては、駅近といった立地や公共施設が集積している状況などを踏まえまして、近年の子育て世代の転入超過に対応するため保育所などの子育て施設や老朽化による建てかえも検討されております保健センター、また今後のさらなる高齢化なども見据え診療所や日用品などの買い物の場として、一定規模以上の商業施設を位置づけているところでございます。

次に、資料1-1の60ページ、制度の活用にあたって定める必要のある居住誘導区域につきましては、激甚化する水害等の災害に備えるとともに、住宅と工場の混在を防ぎ良好な居住環境の確保を図るため、市街化区域から4つの区域を除いた区域を居住誘導区域にしたいと考えております。

まず1つ目は、土砂災害特別警戒区域。

2つ目は、本市の防災マップで小畑川、桂川、両ハザードマップの浸水が想定されてる区域、そしてその深さが1メートル以上の区域、そして小畑川ハザードマップにおきまして、家屋倒壊等氾濫想定区域とされている区域を除いております。

3つ目としましては、東海道新幹線及び国道171号線を含む工業地域。

4つ目としましては、鉄道用地となっております向日町操作場の敷地。

以上の4つを居住誘導区域に含めないものとしております。

そして最後に、第7章のマスタープランの推進方策です。

資料1-1の62ページから63ページになります。

主な内容としましては、市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進、都市

計画行政の着実な推進、都市計画マスタープランの進行管理の3つの柱で構成しております。

1つ目、市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進では、(1)まちづくり活動の主体づくりとしまして、向日市まちづくり条例で制度化されているまちづくり計画制度、いわゆるまちづくり協議会の認定制度の活用や、(2)まちづくりに関わる情報の提供として、必要な情報を適切に提供するよう努めるといった内容を記載しております。

2つ目、都市計画行政の着実な推進では、本計画に示された都市整備方針などに沿いまして都市計画の決定・変更や個別計画の立案などを進めること。

また、公共施設の整備・保全や市街地における商業・福祉などの各種都市機能の整備に、民間企業のノウハウや思案などを活用する官民連携の導入を推進する内容を記載しております。

最後に3つ目の都市計画マスタープランの進行管理では、(1)計画の進行管理としまして、主な整備構想等を中心にPDCAサイクルを導入し、計画の進行管理を図ることや、(2)都市計画マスタープランの見直しとしまして、社会情勢の変化等にに応じて必要に応じて計画の見直しを行う旨を記載しております。

以上で簡単ではございますが、説明を終わらせていただきます。

○会長 説明ありがとうございました。

まずは、前半の修正部分でお気づきの点、あるいは新たにお気づきの点がございましたらご意見願います。

第2章2向日市の概況では、歴史的経緯に新たな内容を書き込んでいただき、写真も入れていただいたので、わかりやすくなったと思います。

この部分については、皆様よろしいですか。

○委員 25ページ、第3章の2都市計画の目標で、「人が集う ふるさとむこう」と、平仮名が続いてる。

「ふるさと」と「むこう」の間にスペースを空けた方が分かりやすい。

こどもたちも見ることあるかと思うので、文言の表現は分かりやすくしたほうがいいかなと思います。

○事務局 「人が集うふるさとむこう（仮）」という目標を掲げさせていただいておりますが、（仮）というのは、あくまでも事務局案ということです。

事務局としましては、人が集うさまざまな場が身近に確保されることでさまざまな人が住んでみたいと思えるまち。

今、住んでる方々も引き続き住み続けたいと思っていただけるまち。

自動車に過度に頼らず、徒歩でも暮らせるようなまち。

そういったことを目指していることを凝縮しているところでございます。

向日市で生まれ育っても、大学進学や就職の際に、市外へ出ていってしまう方が多いのが現状です。

そういう方々に対して、また向日市に戻って来ていただきたい、もしくは、向日市外にいらっしゃる方にも向日市への思いをもっていただきたいという面や向日市を知らない方々にも向日市を知っていただいて、訪れていただき、新たなふるさとと思っしてほしいという願いも含め、表現しているところです。

向日市の最上位計画がふるさと向日市創生計画というタイトルであり、ふるさとという言葉を使用しているところもあり、事務局案としてお示ししているところでございます。

○会長 最上位計画では、向日市は漢字で表現されていますね。

○事務局 「むこう」を漢字に変更することは問題ありませんので、漢字に修正させていただきます。

○会長 「徒歩でも」というと車が前提にあり、徒歩でも暮らせるという印象を受ける気がするので、「歩いて暮らせる」でいいのではと思うが、委員の皆様いかがですか。

○委員 「歩いて暮らせる」のほう合っている気がします。

○事務局 修正を検討させていただきます。

○委員 資料1-1の第2章3向日市の現況の中で、例えば、16ページの表、駅別の鉄道運行本数について、いつ時点のデータであるか年次が示されていない。

図表によって、示されているものと示されていないものがあるので、示す形で統一したほうがよいと思います。

○会長 第2章2向日市の概況について、西暦と和暦が混在しています。

また、和暦に括弧書きで西暦が記されている部分もあるので、どれかに統一できるのであれば、統一していただきたい。

行政的には、西暦ではなく、和暦が一般的に使用されているのですか。

○事務局 和暦を使うようにはしており、特にわかりづらいところについては、括弧書きで西暦を記しているところです。

しかし、10年単位で、西暦何年代という表記をすると、昭和何十年代という表記が難しい部分があり、一部、西暦表記だけにしているところがございます。

○委員 15ページに都市公園分布状況がありますが、凡例のその他の公園とは何なのか、注記が必要かと思います。

○委員 第2章3向日市の現況の(1)から(9)について、都市計画に関連する順で並び替えされているということで、(3)に「産業の現況」がきているが、産業と都市計画は関連性が強い方だという判断ですか。

○事務局 産業を前回より前にさせていただいた理由としては、第4章都市整備方針の中で雇用の創出といったことを示させていただいているところがあります。

○会長 資料1-1の38ページ住環境整備方針図の色分けの意味はなんですか。

○委員 用途地域と色分けを合わせているわけでもなさそうですね。

○事務局 住宅及び住環境の整備方針につきましては、住宅についての整備方針を示しており、整備方針図につきましては、緑色は低層住宅地での住宅環境をどう形成

していくかというものになっています。

黄色部分についてはそれ以外、一般的な住宅地についての記述をしております。

33ページの土地利用方針図が用途地域に連動する形でお示しをしているところです。

○会長 住環境整備方針図は、緑色と黄色に塗り分けてありますが、実際はベースとして全てが黄色であって、部分的に緑色があるイメージですね。

○事務局 住環境の方針ですので、黄色の安心安全な住環境の形成がベースとしながら、低層住宅地には低層住宅地の住環境の保全というものを上乘せしている形でございます。

○会長 駅周辺に高層のマンションが建っているのは、問題はないんですか。

○事務局 駅周辺など、高層のマンションが建っている部分はありますが、向日市の場合、集合住宅などの開発をする場合は、向日市のまちづくり条例に基づき、手続を進めていただいています。

もちろん周辺住民や自治会への説明を経た上で、関係機関協議ののち、建てられています。

大きな開発のときには、特に念入りに周辺の方々のご理解を得た上で開発しており、大規模な問題にはなっていないです。

○委員 ご説明があった38ページですが、図で安心・安全な住環境の形成に上乘せして緑色ということがわかるようにされたほうがよい。

○会長 緑色はメッシュ表示などしたほうがいいかもしれません。

○会長 前半部分はよろしいですか。

では、第5章以降の部分についてご意見をいただけたらと思います。

○委員 資料1-1の52ページで暮らす視点と創る視点が、文章と図で表示されているが、文章は「暮らす視点」、「創る視点」の順で、図は「創る視点」、「暮らす視点」の順で示されているので、どちらかの順に統一したほうがよい。

資料1-1の56ページ、重点プロジェクト図ですが、矢印の位置がどこを指し示しているのかが分かりづらい。

○会長 1点目について、文章は、先に「暮らす」というベース部分の説明があり、続いて「創る」という順に構成されている。

図は、「暮らす」というベースの部分の上に「創る」ということを表現しているのかと解釈していた。

○事務局 暮らす視点があり、その中で今後の部分を考えたときに創る視点が必要になってくるというところがあります。

市としては、両方とも力を入れていきたいということもありますが、やはり暮らす視点というベースがあり、次につなげるために創る視点という部分があるといったところです。

表現方法について、修正します。

○会長 続いてご指摘のあった56ページの図については、いかがですか。

○事務局 図中の文字も小さく、文字の上に矢印がかかっていたりしますので、最終的に見やすくなるように、修正させていただきます。

○会長 うまく整理していただけたらと思います。

○委員 重点プロジェクト図の内容について、赤枠、青枠、緑枠で囲っているが、種類分けがあるのか。

○事務局 52ページの創る視点・暮らす視点の図において、色分けしている赤、青、緑にリンクする形で色分けしております。

○委員 牛ヶ瀬勝竜寺線の整備ということが、緑枠中の都市計画道路の整備、青枠中の森本東部地区土地区画整理事業、両方に入っていますが、どちらも関連するということですか。

○事務局 はい、そうです。

森本東部の区画整理事業については、牛ヶ瀬勝竜寺線が中心の道路となることか

ら、関連する施策・事業として含めています。

都市計画道路の整備については、都市計画道路の整備でございますので、もちろん牛ヶ瀬勝竜寺線も含めております。

○委員 同様に、阪急京都線の連続立体交差化という緑枠、阪急東向日駅周辺整備という赤枠、それぞれに阪急京都線連続立体交差事業化に向けた検討が含められているが、同様の理由か。

○事務局 そのとおりでございます。関連するものとして含めております。

56ページに掲載している関連する施策・事業等については、それぞれ53ページ、54ページ、55ページにかけて記載しております。

例えば53ページの(1)JR向日町駅周辺整備については、関連する施策・事業にJR向日町駅周辺整備事業を掲げており、(2)阪急東向日駅周辺整備については、関連する施策・事業に阪急東向日駅周辺整備事業、阪急京都線連続立体交差事業化に向けた検討を掲げている。

この部分が56ページの重点プロジェクト図で表記しているところです。

中には相互に関連するものが、重複して表記されているということです。

○委員 いずれにしても説明しないと分からない図はいけません。

見て分かる図にしていきたい。

○事務局 検討させていただきます。

○会長 重点プロジェクトを表現しているのだから、非常に重要な図であることから、整理していただいて、見やすく・分かりやすい図にしていただければと思います。

○委員 言いにくい点がある。

52ページの創る視点の文章の1行目の「市街化調整区域などの低未利用地を活用し」とされているところです。

通常、市街化調整区域は、市街化を抑制する地域であり、限定したものしかつくることができない。

しかし、この記載は市街化調整区域を活用して産業や雇用の場を創出するという書き方にとれる。

現在、森本東部地区において、調整区域に地区計画を定め、区画整理をしていくといった手法が進められているところではあるのですが、調整区域をどんどん産業化していくような書き方は、調整区域の趣旨に反するので、改めるべきかなと思います。

同じく調整区域の話になりますが、53ページの一番下に記載のある「観光軸の竹の径における休憩所の整備」について、56ページの重点プロジェクト図では赤枠左上の歴史・文化資源の活用・整備の関連施策・事業として記載されており、丘陵緑地ゾーンに矢印が伸びている。

竹の径があるこの丘陵緑地ゾーンについても調整区域であり、建物や形態によっては立地可能ですが、竹の径は観光軸でもあり、観光をメインとした休憩所であれば、屋根付きの建物が想定される。

休憩所に屋根がなければ、問題ないですが、基本的には立地できない。

そういった背景を基に、観光メインの休憩所というものを明記していいのかどうか。

地区計画などに基づいた位置付けをしていけば、できる可能性はあるかなと思いますが、市民が見る限りでは、伝わりづらいところがあるので、文言について配慮した上で記述したほうがいいのかと思います。

一般市民に対して混乱が生じない文章構成にしてほしいというところです。

○会長　　今のお話は、土地利用調整地区のことでよろしいですね。

今回のマスタープランで一番大事なところ、特色あるところかと思っていますが、いかがですか。

○事務局　　正野委員ご指摘のとおり、市街化調整区域というワードはダイレクトな部分があります。

岡会長がおっしゃるように今回、土地利用方針の中では土地利用調整地区、土地

利用転換地区という位置付けをしているところがあります。

表記の統一を図るか、周辺環境との調和といった部分を盛り込むのか、少し修正させてもらおうかと思えます。

○会長 森本東部地区のように、調整区域で地区計画を策定するような手法を使っているところもあるので、調整区域の趣旨を崩すような書き方は、あまりよくないと思います。

土地利用を見直すという前提の基に、調整区域を活用していく話ならともかく、市街化調整区域を活用すると書いてしまことはどうなのかということですね。

○委員 注釈で市街化調整区域であるため、基本的には市街化を抑制する地域です。という一言を加えればいいのではないですか。

○会長 市街化調整区域の説明をしてしまうと、より矛盾を感じてしまう。

今回、向日市が想定している市街化調整区域の利用というと、地域地区を見直すわけではない。

調整区域は調整区域のまま、地区計画を定めながら、都市全体として、調和のとれた、市民にとって使いやすい土地利用にするという話だと思えます。

○委員 市街化調整区域を活用すると明確に記載するのは、余りよろしくないと思います。

○委員 市街化調整区域を守ろうとする人もいらっしゃると思います。

そういったことで、反対される方もいらっしゃるかもしれません。

○会長 そうですね。両方の立場の方がいらっしゃるから。

○委員 市街化調整区域であるということをきちっと明記した上で、地区計画などの手法を活用し、皆さんの憩いの場ができるように活用していくということにしておけば、市民の方が見るにあたって、クリアにできるのではないかと思います。

○会長 ほかの委員の方々はいかがですか。

○委員 35ページで土地利用調整地区の方針をうたっています。

それが52ページでダイレクトに出てしまった。

調整区域としてしっかりと貴重なオープンスペースを残しながら、周辺環境に配慮しつつ、計画的にまちづくりを進めていくというような形で位置づけをしておりますので、表現の問題だと思います。

○会長 土地利用方針の土地利用調整地区という言葉が52ページで使ってはいけないのでしょうか。

○委員 いえ、構いません。

岡崎委員がおっしゃったように残さないといけないという考えの方もいらっしゃる、逆に活用してほしいという方もいらっしゃる。

活用してほしい方が多く出てきたので、森本東部地区でまちづくり協議会が設立され、地区計画をつくられたということです。

市の南部で農地を持っている方たちの中には、南部でもやってほしいという意向もある。

逆に反対という人もいるので、その辺、地権者の意向を固めていただかないと市としてやりますというわけにはいきません。

やはり表現の問題だと思います。

○会長 検討していただき、事務局案をつくってください。

○委員 竹の径は最近、訪れる方が増え、トイレぐらい必要だろうという思いがあります。

重点プロジェクト図では、丘陵緑地ゾーンに位置付けられているように見えますが、現実的にどうするかということは、今後考えていかなければならない。

ただ、そういうものをつくっていかねばならないということを都市マスの中で、明記しておいたほうがいいだろうという考えの基、事務局案を作っているのだと思います。

○事務局 休憩所という言葉から描かれるイメージが建物とか屋根付き建築物をイ

メージされてしまうということなので、「憩いの空間」や、「憩いの空間整備」などといった言葉で検討いたします。

○委員 この土地利用調整地区というのは、どういう意味ですか。

○事務局 35ページに、土地利用調整地区の方針のご説明を記載しております。

市街化調整区域の農地という部分を土地利用調整地区として位置付けしているのですが、市街化調整区域の農地であり、方針の中でも示すように、都市における貴重なオープンスペースとして保全に努める一方、駅周辺や都市計画道路に隣接しているなど、いわゆるポテンシャルの高い地域については、例えば地区計画を活用して計画的にまちの活性化が進むように土地利用の誘導を図りますといったことを位置付けさせていただいているところです。

市街化調整区域の農地ではありますが、ポテンシャルの高い地区で、地権者の方々が新たなまちづくりを計画的に取り組んでいかれる部分については、そういうものを進めていくという位置づけをしているところです。

○委員 従前のマスタープランでもポテンシャルの高い農地についてはという表記をしています。

それを基に、森本東部が今のような形で企業の誘導を図られたというところがある。

ただ、森本町地域だけで終わりとするのではなく、鶏冠井町や上植野町の地権者の中にも新たなまちづくりのご意向を持っている方もおられます。

反対に百姓を続けていきたいという方もおられて、なかなか難しいところがありますが、マスタープランの中で表記しておかないといざというときに動けないというのが意図ですので、大きな意図があって表記しているわけではありません。

○委員 土地利用調整地区という表現は、何かにかような言葉が定められているのですか。

○事務局 何か制度に基づいて定められた名称ではございません。

あくまでもマスタープランで使っている言葉です。

○会長 向日市の独自の言葉ですか。

○事務局 そうなります。

○会長 これは、おもしろいと思います。

都市計画の中で、何も用途を決めていないということを記すことはなかなかありません。

シンガポールの土地利用方針図のようなものでは、駐車場として使っている部分は、グレー着色で、用途保留地という意味合いで示されている。

今は駐車場だが、周辺状況を見ながら、用途を変えていく場所とされていた。

シンガポールはすごく細かい用途地域をつくっていて、敷地単位レベルで用途分けされている。

向日市もシンガポールと同様に、5年後10年後の住んでる方々の状況や環境を見ながら、無理のない形で土地利用転換を少しずつ図るという意味でよきに解釈しております。

従前の田園緑地地区と表現してはられない状況になっているんだとも思います。

○会長 立地適正化計画の誘導施設ですが、それぞれを単体でつくらないといけないといった決まりはありますか。

○事務局 複合出来るものもありますので、単体でないといけないといった決まりはございません。

○会長 例えば、商業施設の中に保育所や子育て支援センターが入っている施設ができれば、すごく便利になる。

図書館を待合室代わりにして、保健所や保健センターなどに出入りする施設に行ったことがあります。

図書館という場で全てをまとめているのが、すごくよい空間だと思った。

○委員 59ページ誘導施設に挙げている子育てなどの福祉系の施設というのは、

本来、一番必要な場所は駅周辺だと思います。

ただそれに反して、58ページ都市機能誘導区域内に確かに3つの駅前が含まれていますが、駅前部分以外にアメーバ状に区域を広げる必要があるのか。

アメーバ状ではなく、駅前から拠点式に広げた方がいいのではないですか。

また、第一種低層住居専用地域に隣接する都市機能誘導区域というのは、違和感があります。

○事務局 都市機能ですので、将来的に必要となってくるような機能として、誘導施設に子育て・健康・福祉・医療・商業というものを挙げております。

もちろん挙げている全ての施設が公共だけで設置できるものではなく、民間との連携が必要な部分がございます。

今回の都市機能誘導区域の形状は、駅に近い部分と公共が整備可能な敷地部分にエリアを設定しているというところです。

また、阪急東向日駅から物集女街道にかけて、突き出す形のエリアがあります。

この部分については、道路の基盤整備が一定進んでおり、駅へのアクセス性もよい中で、生産緑地や駐車場といった低未利用地が残っており、今後の沿道利用が想定されるエリアですので、区域に含めているところです。

○委員 おそらくこの審議会では、誘導区域の形状に物を申せる立場ではなく、別途委員会で検討されているのですよね。

○事務局 立適については、庁内検討委員会で検討しております。

向日市の場合、外部有識者の審議会は、まちづくり審議会と都市計画審議会しかございませんので、立適については、都市計画マスタープランの中に位置づけを行い、まちづくり審議会と都市計画審議会でご意見をいただく形でございます。

○委員 この審議会で意見を言えるということですね。

○事務局 はい。

○会長 都市機能誘導区域が、バス路線やLRTをつなぐという条件の基に拠点と

拠点を結ぶ計画は見たことがあります、アメーバ状の形状というのはよくあるのか。

○事務局 全国的に見ると、道路沿道をメインとした形は少ない気はします。

向日市の場合ですと、誘導区域の設定を検討する場合、駅近の商業系用途や都市軸に位置づけている道路といったところに都市機能を設けていく形が、区域を設定しやすいかと思っているところです。

他の市町ですと、商業地域が面的に位置づけられているところもあります。

○会長 きっとスケールが違うのですね。

○事務局 向日市の場合、市域が小さいということと、商業系用途が固まって設定されているというわけではございません。

そういう面も含めて、こういう形状になってしまう。

また、東向日駅から向日町駅つきましても、地図上で見ると離れているように見えますが、実際の距離は500メートル以内です。

一般的な都市機能誘導区域であれば、十分半径範囲内に含まれている距離感です。

○委員 都市機能誘導区域部分を将来用途変更して、近隣商業地域にする予定などはあるのですか。

○事務局 都市機能誘導区域を設定したら、必ず用途を商業系にしないといけないという規定はありません。

あくまでも都市機能誘導区域とは、誘導施設をどこに立地したいか。

将来的に機能をどこに確保しておきたいのかという区域設定になります。

この区域の中に近々整備されるものもあれば、既に存在するものももちろんあります。

○事務局 補足ですが、誘導施設というのは、福祉系の施設がメインでございます。

○会長 低層住宅地の横にあっても違和感はないものですね。

都市機能誘導区域図は色分けしているが凡例がない、スケールがわからない、そのあたりはきちんとしていただけたらと思います。

○委員 阪急東向日駅から物集女街道までの区間で設定されているエリアについて、確かに畑や駐車場が残っている。

しかし、今指定されている区域が道路から何メートルの範囲か分からない。

図から推測すると、保育所などの福祉施設が建つほどの範囲とは思えない。

○事務局 沿道の低未利用地を全て含めるように区域設定をしております。

一本中に入った場所にある低未利用地は、どうしても含めきれません。

○委員 敷地の一部が区域にかかっているならば、何らかの優遇を受けられるのか。

それとも、敷地全部がこの地域に入っていないといけないのか。

○事務局 調べてる中で、自治体によって一部なのか全てなのか取扱いが違います。

国の補助金にもかかわる制度でありますので、国とも調整を図った上で、最終の区域設定を行わせていただくことになります。

○会長 阪急西向日駅周辺は拠点として位置づけられているが、都市機能誘導区域にはなっていない。

○事務局 西向日の周辺は、住宅地として形成されているところがあり、誘導区域を設定することが難しいところです。

○委員 居住誘導区域というものがあって、西向日は居住誘導区域には入っているわけですね。

○事務局 居住誘導区域には入っています。

○委員 向日市に今住んでいる方々が、居住誘導区域に設定されているエリアから都市機能誘導区域にアクセスできるということをちゃんと保障してあげないといけないと思います。

形状は確かに大事ですが、徒歩圏ということで、問題ないのかと思います。

そう考えた場合、都市機能誘導区域に地域からちゃんとアクセスできる。

それは、鉄道であったりバスであったり、あるいは徒歩でアクセスできるということを明記しておかれたほうがいいと思います。

○会長 立適を検討する場合は、バス路線を確認しながら検討するかと思いますが、そこまではまだやらないということですか。

○事務局 バス路線につきましては、本年度第1回の審議会でお知らせしたとおり、コミバスが走り始めました。

向日市内でいえば唯一の地域を循環するバスが走り始めたところでもあります。

既存の路線バスについては、どちらかという放射線状になっており、駅から駅を結ぶような路線もありますが、なかなか地域の循環とまではなっておらず、コミバスが走ったことによって、少しは地域循環のルートがつくられてきたというところがあります。

コミバスを利用して、都市機能誘導区域へのアクセスができるようになりましたが、もともと徒歩と鉄道を利用することで都市機能誘導区域内にアクセスすることができますので、問題はないと考えているところです。

○会長 居住誘導区域についてですが、先日の台風被害の経緯がなければJR線より西側は、全て居住誘導区域になっていたかと思うところもあります。

現状示されている区域は、JR線より西側の一部地域が居住誘導区域から外れている。

この区域設定は、今居住されている方が受け入れられるのかどうかというところが少し気になります。

○事務局 先日の台風被害の現状など鑑みますと、ハザードマップで示されているエリアと実際に浸水されている地域がほとんど同じという状況であります。

あのような被害が現実に行き起こっている中で、行政として、区域設定をする限りは、想定されるエリアを含めるのはなかなか難しいところであり、今回1メートル以上の浸水想定部分については、除いているところでございます。

○会長 それでは、ご意見、ご質問が出尽くしたと思います。

本日の議題は以上とさせていただきますが、次回は答申となります。

本日の審議会で出たご意見を踏まえての修正箇所については、次回までに事務局から委員の方々にご説明いただく、あるいは委員の方々のご意見を再度伺う形で調整していただければと思います。

それでは、司会にマイクをお返しします。

○事務局　それでは、皆様、ありがとうございました。

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３時３０分