令和４年度第１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　　令和４年５月１６日（月）

午前１０時００分～

（２）場　所　　向日市役所　議会棟　１階　委員会室

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　１４名

１号委員	青　木　　嵩
〃	植　田　　勝
〃	大　庭　哲　治
〃	北　澤　孝　之
〃	西　田　一　雄
〃	藤　本　英　子
２号委員	天　野　俊　宏
〃	上　田　　雅
〃	福　田　正　人
〃	米　重　健　男
〃	和　島　一　行
３号委員	森　田　龍　矢
４号委員	西　川　克　己
〃	六人部　美恵子

［傍聴者］　３名

３　議事

（１）会長の選出について

（２）京都都市計画道路牛ケ瀬馬場線の変更について（付議）

【議案第１号】京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）道路の変更（向日市決定）（３・５・１８３号牛ケ瀬馬場線）

（３）京都都市計画特別用途地区及び用途地域等の変更原案について（報告）

４　閉会

令和４年度　第１回　向日市都市計画審議会

日時：令和４年５月１６日

開会　午前１０時００分

○事務局　おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから令和４年度第１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、お集まりいただき誠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井上と申します。よろしくお願いいたします。

初めにお断りをさせていただきます。向日市夏のエコアクションによりクールビズでの服装になること、また引き続き新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、本日の審議会では座席の間隔を空けておりますこと、また質疑の応答の際は、それぞれのお席に設置しておりますマイクをご使用いただくこと、出席者全員がマスクを着用していただくことを併せてご了承願います。

なお、ご発言いただきます際には、お手元のマイクのスイッチをオンにしていただきまして、ご発言後は再度スイッチをオフにしていただきますようご協力をお願いいたします。

本日の審議会は、１１時３０分頃の終了を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして市長からご挨拶を申し上げます。

○市長　皆様、おはようございます。本日、令和４年度第１回向日市都市計画審議会、本当に皆様お忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

また日頃はそれぞれのお立場で、向日市政の推進のためにお力添えを賜わっておりますことを改めて御礼申し上げたいと思います。ありがとうございます。

さて、この２年少しの間、ずっとコロナ禍が続いておりまして、今、一応、そういう規制といったものが解除されているわけでありますけれども、実は患者数を見てみ

ますと重症者数は少ないんですけど、患者数自体は第５波のピーク時よりずっと多い状態が続いておりまして、なかなか厳しいなというのが実感です。小学校、中学校や保育所といったところでも感染が続いておりまして、大人もそうなんですけど、この状況がなかなかゼロになるのは、厳しいのではないかなと感じています。しかし、皆さんが日頃から努力していただいて、感染防止に努めていただいているおかげで重症者が増えず、病床も余裕があったということだと思います。もうしばらくコロナに関しては、しっかりと予防をしていただきますようにお願いしたいと思います。

市といたしましても十分に、市民の皆様がコロナ禍で大変な中、職員一同、なるべく感染をしないように頑張って施策を推進してまいりますので、よろしくお願いしたいと思います。

ところで、以前から皆様にお願いしておりますＪＲ向日町駅の橋上化及び東口の開設がようやく動き出そうとしております。ここに至るまで、地権者の方々の同意を取得することに、職員も随分苦労しながらやってまいりました。ようやく明治９年の開業以来の悲願であります東口開設がようやく見えてきたということで、うれしく思っております。繰り返しになりますけれども、明治９年に向日町駅ができて、明治１０年に京都駅ができて、本来向日町駅のほうが早くできた駅なので、もっともっと発展すべき駅だったかもしれませんが、東口の開設ができなかったことが、向日町駅周辺の発展が滞っていた大きな原因だと思っております。これからさらなる発展をするためにご協力をお願いしたいと思います。

また、私いつも思っているんですけど、向日市というのは、有史以来、人がずっと住み続けておりまして縄文弥生時代から、古墳時代、長岡京の時代、そして江戸時代、現代に至るまで、いろんな方が住んで、いろんなまちづくりをしてきたと思います。長岡京の遺跡がなかなか見つからなかったというのも、やはり都がなくなった後は地域の住民の皆さんが使いやすいように、まちをつくってきた。そういうまちだと思っております。変化するまち、そして進歩していくまちであったのではないかなと思っ

ています。ただ、一方で都市計画ができる前に人が住んでいたということがありまして、なかなかインフラ整備などが進んでおりません。昔はそれでよかったのかもしれませんが、今はやっぱり道がしっかりあること。それに加えて歩道の整備がしっかりされていること。子供さんから高齢者、そして体の不自由な方、全ての方が安心して歩ける、通れる道、そういったものを造っていかなければならないと思っておりますし、これからはそういう時代であると思います。

それぞれに、その時々に暮らしやすいまちづくりは必要ですけれども、今我々はこの先５０年、１００年、この向日市に暮らす方が安心して安全に暮らせる、そういったまちづくりを目指していかなければならないと思っています。大変な時代ではありますが、それはこの時代に生きる私たちの役割だと思っておりますので、都市計画審議会委員の皆様には本当にお世話になりますが、今後とも、このまちづくりに対しまして、様々なご意見、そしてご要望さらにはご指導を賜りますとありがたいと思っております。

今日は第１回目ということで、これから２年間お世話になります。大変長い期間ではありますが、どうかよろしくお願い申し上げまして、冒頭の挨拶に代えさせていただきます。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。なお、市長はこの後、公務が入っておりますので、これにて退席させていただきます。

○安田市長　お世話になりますけど、よろしくお願いします。

○事務局　続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。事前に配付いたしました資料をご用意願います。

委員の皆様には事前に配付しております次第及び資料３－５に修正がございましたので、修正版を配付させていただいております。また追加で資料３－６を配付させていただいております。

それでは、お手元の次第をご覧ください。

お手元の次第の裏面が配付資料の一覧となっております。各資料の右上あたりに資料番号を振っておりますので、配付資料一覧を参考にご確認願います。

議案第１号の表紙がついております資料１－１から１－４、資料２－１から２－５、資料３－１から３－６が配付しております資料でございます。

以上が全ての資料となっておりますが、不足はございませんでしょうか。

資料３－６に関しましては、お越しいただいた際に机の上に置かせていただいておりますのでご確認くださいませ。過不足等ございませんでしょうか。

それでは、続きまして審議会委員の交代につきまして、向日市都市計画審議会条例第３条及び同運営規則第５条に規定する委員に異動がございましたので、ご紹介申し上げます。

本年３月末の任期満了及び人事異動に伴い、１号委員並びに３号委員に交代がございましたので、新たに４名の方が就任されております。

１号委員は、学識経験者からなる委員でございまして、大阪大学大学院工学研究科助教の青木委員、向日市農業委員会会長の植田委員が新たにご就任されました。

また、３号委員は関係行政機関の職員からなる委員でございまして、乙訓土木事務所長の森田委員、本日は所用のため欠席されておりますが、向日町警察署副署長の井上委員が新たにご就任されました。

それでは、新たにご就任されました委員の皆様から、一言ずつ頂戴いたしたいと思います。青木委員お願いいたします。

○委員　今、ご紹介に預かりました大阪大学の青木と申します。主には郊外ニュータウンの再生再編であったり、都市の低密度化の研究を行っております。私自身、この都市計画審議会、今年度から初めてということで多々、皆様にご迷惑をおかけすることもあるかと思いますが、何と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す。続きまして、植田委員お願いいたします。

○委員　向日市農業委員会の植田でございます。初めてのことですので、皆様よろし

くお願いいたします。

○事務局　ありがとうございます。続きまして、森田委員お願いいたします。

○委員　森田と申します。前職は丹後土木事務所のほうで道路計画課長をしておりました。まちなかの行政は難しいと思いますが、今後ともどうぞよろしくお願いします。

○事務局　ありがとうございます。委員の異動につきましては以上でございます。

それでは、議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告いたします。

本日の審議会を所用により、井上委員が欠席されております。本日、ご出席の委員は１４名でございまして、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。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。

なお、３号委員の向日町警察署副所長の井上委員が欠席なさっておりますが、３号委員は関係行政機関の職員となっており、各機関からのご意見を伺うために同規則第６条の規定により、向日町警察署交通課長の落田様にお越しいただいております。落田様よろしくお願いいたします。

それでは委員の皆様、次第をご覧ください。

議事の一つ目、会長の選出に移ります。なお、議事の進行上、会長の選出につきましては、司会のほうで進めさせていただきます。

会長の選出につきましては、本日お配りしております資料１－４、また資料１－２、会長は学識経験者の１号委員の中から、委員の互選により定めることとなっております。

それでは、会長についてご意見ございますでしょうか。

挙手していただいておりますので、一言頂戴したいと思います。

○委員　　僭越ですけれども、意見を述べさせていただきたいと思います。

以前から会長の代理もされていました大庭委員が適任じゃないかと思って推薦したいと思いますけれどもいかがでしょうか。

（異議なし）

○事務局　異議なしのお声がございましたが、委員の皆様、いかがでしょうか。ご意見がないようでしたら、皆様の拍手を持ちまして互選という形を取らせていただきます。

（拍手）

○事務局　ありがとうございます。大庭委員が会長に選出されましたので、大庭委員には会長席へご移動をお願いいたします。

大庭会長、今後２年間どうぞよろしくお願いいたします。それでは、大庭会長、一言お願いいたします。

○会長　皆様おはようございます。京都大学の大庭と申します。先ほど会長ということでご指名をいただきまして、ありがとうございます。

前年度、立命館大学リム先生がこの審議会の会長をお務めいただきまして、非常に丁寧に皆様の意見をくみ取りながら審議を進められていたと、私自身感じておりまして、リム先生と同じことはできませんけれども、皆様方の意見を大事にしながら進めてまいりたいと思っております。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す。それでは、次に会長の職務代理者の指名に移ります。「向日市都市計画審議会条例第５条第３項」の規定により、職務代理の指名は会長が行うこととなっておりますので、ご指名をお願いいたします。

○会長　それでは、職務代理者の指名でございますけれども、私といたしましては、都市計画に対する知識、それからご経験、私自身より豊富だと認識しておりますけれども、藤本委員にお願いしたいと、ご指名させていただきたいと思っております。

○事務局　ありがとうございます。藤本委員には、今後２年間、職務代理を務めていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、この後の進行につきましては、会長にお願いいたします。

○会長　それでは、座って議事を進めさせていただきたいと思います。

この後の議事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

ろしくお願いいたします。

まず本審議会は、原則公開で運営します。本日の議事につきましては、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、本日の議題につきましては、この会議を公開することとしたいと思っております。

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

それでは、事務局、本日の傍聴者はおられますでしょうか。

○事務局　本日傍聴希望者の方が３名おられます。

○会長　本日の審議会の傍聴を許可したいと思います。

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　それでは次の議題、付議事項の「京都都市計画道路牛ケ瀬馬場線の変更について」ということで事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

○事務局　準備を行いますので、しばらくお待ちください。

それでは、「京都都市計画道路牛ケ瀬馬場線の変更について」ご説明させていただきます。私は都市計画課の井上と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座って失礼いたします。

前のスライドをご覧ください。なお委員の皆様には、前のスライドを印刷した資料を配付しておりますので、見やすいほうをご覧ください。

まず現在進めております都市計画変更の手続の状況についてでございますが。令和３年度第３回都市計画審議会におきまして、原案を報告させていただき、その後、まちづくり条例による案の作成手続としまして、原案の縦覧を昨年１０月に実施し、縦覧者１０名、意見書を１０名の方からいただきました。

また、この原案の縦覧期間中に説明会を計４回実施し、６９名の方が説明会に参加

されました。そして公の場でご意見を頂戴する公聴会を１１月に実施し、２名の方から公述をいただきました。

これらの手続においていただいたご意見の概要と、作成した都市計画案については、１月２６日に開催しました令和３年度第４回都市計画審議会にてご報告させていただいております。

その後、都市計画法に基づく案の縦覧を２月８日から２２日の間実施し、縦覧者１３名、意見書を６名の方からいただいたところです。

そして本日、都市計画法に基づき、都市計画審議会へ付議させていただきます。

本日都市計画の変更及び決定の案についてご承認いただいた場合、法定協議を行った後、決定告示をさせていただく予定としております。

変更案の説明に入ります前に、昨年度の第４回都市計画審議会において報告しました都市計画変更案からの変更点につきましてご説明させていただきます。

本路線は、京都市西京区を起点とし、向日市を経由して長岡京市に至る南北の幹線道路でございますが、長岡京市において都市計画道路の見直しが行われ、本路線の終点を「勝竜寺」から「馬場」に短縮する都市計画変更告示が令和４年１月１８日に行われました。

これに伴い令和３年度第４回向日市都市計画審議会におきまして、本路線の名称等の変更について付議させていただき、案のとおり答申いただいたことを受けまして、向日市におきましても令和４年２月１５日付で名称を「牛ケ瀬馬場線」とする変更告示を行っております。

そのため本日の付議に当たりましては、名称を「牛ケ瀬馬場線」とし、案報告時から計画書等を一部変更しておりますが、名称や終点等の変更でございますので、向日市域における実質的な変更はなく、ご審議いただく変更ルートへの影響はございませんので、あらかじめご承知おきください。

それでは、変更案の説明に入ります。

今回、都市計画変更の対象路線となりますのは、スライドで黒のラインで表示しております「都市計画道路　牛ケ瀬馬場線」でございます。この路線は、京都市西京区を走る桂川街道の牛ケ瀬の交差点を起点に南下し、向日市に入りましてＪＲ向日町駅東側の市街化調整区域を南北に縦断し、府道伏見向日線、外環状線と交差し、長岡京市に至ります計画延長約５，０４０メートルの幹線道路でございます。

それでは、今回変更を行う区間でございますが、スライドのほう、赤色線で表示しております区間が今回の変更区間でございます。

北側は、都市計画道路伏見向日町線との交差部から、南は都市計画道路外環状線との交差部までの約１，７１０メートルにつきまして、都市計画の変更を考えております。

続いて、まちづくりにおける本路線の位置づけをご説明いたします。

本路線は、「第３次向日市都市計画マスタープラン」で掲げる将来都市構造において、市中心部へのアクセス性を高め、市内の道路ネットワークの充実を図る「地域連携軸」に位置づけています。

本路線の周辺では、現在、ＪＲ向日町駅の東口開設や市街地再開発事業を含む駅周辺整備事業や森本東部土地区画整理事業などの新たなまちづくりが進められており、本路線を軸とした市南東部地域からＪＲ向日町駅へのアクセスが快適にできるまちづくりを進めていくことで市南北地域が抱える課題となっております、通過交通車両の生活道路への流入抑制や歩道を配した道路整備による交通安全性の向上、さらには新たなまちづくりの誘導などを促していく考えでございます。

また本路線の変更案につきましては、本市の都市計画マスタープランの都市計画道路ネットワーク構想図に、概要を位置づけております。

それでは、変更内容についてご説明させていただきます。

スライドの右側に表示しております新旧対照図をご覧ください。図面では、黄色の部分が計画から廃止する区域を示し、赤色の部分は計画に追加する区域を示していま

す。

初めに変更区間について再度、詳しく説明させていただきますと、北側の黒色矢印で表示しておりますのが、都市計画道路伏見向日町線、そして南側の黒矢印線で表示しておりますのが都市計画道路外環状線となります。

変更区間は、都市計画道路伏見向日町線との交差点から少し南側にいきました青色線で区切った地点から、都市計画道路外環状線との交差点までございます。

変更の内容についてでございますが、今回の変更は大きく２つを予定しております。まず１点目ですが、交通安全性の向上及びまちづくりの誘導を図るため、住環境への影響を最小限に抑えるルートに変更を行うものでございます。

具体的には、赤色線の向日市道森本上植野幹線を活用する計画線に変更を行うことで、住宅地を回避するとともに、歩道等の整備による安全性の向上と交通アクセスの強化を図るものでございます。写真と組み合わせて見ていきますと、黄色線の現在の計画道路は、住宅地を縦断する計画線となっております。

スライドには赤矢印の方向から撮影した写真をそれぞれ表示しております。これを赤色線のほう、写真でお示ししております既存の道路であります「森本上植野幹線」を活用しつつ､現行の灰色ルートに戻していく計画線に変更を行うものでございます。

最後の写真でお示ししております灰色の現行ルートの個所につきましては、写真からも分かりますように、都市計画道路の整備に支障とならないよう道路形状の団地内通路が配されております。

なお、この変更で活用します既存道路の「森本上植野幹線」でございますが、この道路は現在、小学校への通学路でもありまして、写真にもありますように歩道が整備されていないところもございます。今回、ルートの変更を行うことで歩道整備も図られますことから、歩行者の安全性の向上に大きくつながるものと考えております。

またこの変更によりまして、現行の計画線では、住宅等が約１３３軒ございますが、変更後は約２２軒と大幅な低減を図ることができ、事業の早期着手にもつながるもの

でございます。

次に、変更内容の２点目です。牛ケ瀬馬場線沿道の今後のまちづくりを踏まえ、幅員構成及び幅員の変更を考えております。スライドの右側に、変更前、現在の計画幅員１６メートルの構成を掲載しております。３メートルの車道が２車線ありまして、その両側に１．５メートルの停車帯、さらにその両側に３．５メートルの自転車歩行者道を配置する構成となっております。

この幅員構成について、２点の変更を考えております。１点目ですが、現在の計画では歩道は自転車歩行者道ですので、自転車と歩行者が同じ空間を通る形となっております。

本路線の沿道には、市民体育館や市民ふれあい広場、向陽高校などの公共施設が集中しており、施設へのアクセス道路としての安全性を高めるため自転車通行帯を設け、歩行者空間と自転車空間を分離し、歩行者と自転車双方の安全性の確保を図りたいと考えております。

次に２点目ですが、停車帯を廃止します。停車帯は、沿道に商店などが並び、荷さばきのための停車需要が見込まれる場合に設置するものとされておりますが、変更区間周辺は住宅地であり、店舗等への荷さばきに利用する停車帯は必要性が低いことが挙げられます。

また停車帯があることによって、不要な駐停車車両の発生も懸念されることから、沿道の駐停車車両を抑制するため停車帯を廃止します。

変更後の幅員構成につきましては、スライドに掲載しておりますとおり、３メートルの車道が２車線、その両側に１．５メートルの自転車通行帯、さらにその両側に２．５メートルの歩道を配置し、合わせて１４メートルの幅員に変更したいと考えております。

なお、当該変更の幅員構成及び幅員につきましては、既に都市計画変更を行っている京都市境から都市計画道路伏見向日町線までの区間と同様の構成とし、連続性の確

保を図っております。

次に、今回の都市計画の変更理由についてでございますが、これまでご説明させていただいた内容をまとめさせていただいたものとなっております。スライドに変更理由の概要を掲載しておりますので読み上げさせていただきます。

「都市計画道路牛ケ瀬馬場線は、京都市西京区を起点とし、向日市を経由して長岡京市に至る南北の幹線道路である。今回、市南東部地域における交通アクセスの強化や交通安全性の確保、この地域におけるまちづくりの誘導を図るため、既存ストックを活用した住環境への影響を最小限に抑える一部ルートの変更及び幅員構成の変更などを行い、早期整備を推進するもの」でございます。

それでは、ここからは、案に対する意見の要旨と市の見解についてご説明させていただきます。

今回、多くのご意見をいただいておりますが、時間の都合上、主なものを抜粋してご説明させていただきます。

スライドの内容は、資料２－６の意見書の要旨及び市の見解を抜粋したものでございます。

初めに、本都市計画変更に関する必要性に関するご意見を複数の方からいただいております。必要性に関するご意見は、原案縦覧時にも同じく頂戴しておりまして、市の見解は原案の際の見解と同様としております。

次に、その他に関するご意見として、「各利害関係人に対し、個別の話合いの場を多く設けてほしい」といったご意見や「どのような安全対策を講じていただけるのか」「５向小に通う児童の安全対策も明らかにしてください」といったご意見がございました。

安全対策につきましては、原案縦覧時にも同じく頂戴しておりますが、都市計画が変更になり、事業認可の取得後に関係機関との協議に基づき決定していくことからお示ししております見解とさせていただいております。

最後に、今回新たにいただいたご意見として、地権者の方から「対象外となる家屋についての補償」に関することや「ルート上にある宅地・用地の方には納得できる補償をお願いします」といった「補償に関する」ご意見がございました。

これらのご意見への市の見解としましては、「現在、都市計画の変更手続を進めているところであり、用地買収の範囲などが確定していないことから、補償等につきましてお答えできる段階ではございません。なお、計画道路区域内の建築物や用地の補償につきましては､その時点の価値によって算定することと国により定められており、事業の認可後、個別に交渉させていただくこととなります」としております。

以上で説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○会長　はい、それでは事務局、ありがとうございました。ただいま事務局のほうからご説明いただきましたけれども、ご意見、ご質問等ございましたら挙手でお願いしたいと思います。いかがでしょうか。お願いします。

○委員　ご苦労さまです。今回の都市計画変更、牛ケ瀬馬場線の変更なんですけれども、原案のときから出ていたご意見で、また今回もいろいろと同じような意見が出ています。納得できる説明と合意をいただくことが必要ということで言わせていただいておりましたけれども。前回の原案の説明から今回の決定に至るまで、それなりの期間がありましたが、住民の方から今回の案に対するご意見を見せていただいている限りでは、納得されておられない方が、前回と同じようなご意見を書いておられるわけです。

一つが必要性のところの問題かと思うんですけれども。昭和４２年の段階で出されていたものと、その後、住宅地が建って用地買収も困難になってきたということもありますけれども､なぜもっと早い段階に計画変更ができなかったかというような､「なぜ今なのか」という説明がなされていないのではないのかなと感じるところです。

併せて、今後この計画変更を行って、実際の設計に入らないと交通量とか安全性の問題ということは警察協議ができないとおっしゃるわけですけれども。計画変更をし

て、工事に入っていくということになるかと思うんですけれどもね、そうしますと、一体、これを計画変更したことによって、通過交通の増加とか、あるいは通過交通のルートがどういうふうに変わっていくのか、またそれに対してどういうふうに対策していくのかということは、こういう線を描いている段階で、ある程度、住民の方に説明をしておかなければ、やはりご納得というのは得ることが難しいのではないかなと考えるのですが。このあたりは事前にやれないというのが少々、引っかかるところです。警察と協議されて、完全に設計が整わなければできないということではなく、概要ということでしたら、できると思うんです。市のほうで、「こういう対策をしていきます」と。「こういう形で通過交通を抑えるとか、あるいは安全対策について図っていきたいと思います」ということは、ある程度、説明できてくるかと思うんですけれども。

今、ご意見のほうを見ていくと、そのあたり、前回と変わらずに、やはり交通増加に対する危険性であるとか、環境の問題にしてもそうですけれども、やっぱりこのルートの変更で近くを通られることになる方に対しての説明が足りていないのかなと感じるところでございます。そういうあたりで、市としては、どういう考えなのでしょうか。

○会長　ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

○事務局　まず２点ございましたけれども、昭和４２年に決定された都市計画道路をなぜ今見直すかということでございますが、向日市におきましては、この乙訓地域ではいち早く見直しに着手しております。時期といたしましては、平成１７年に着手いたしまして、そのときに全ての路線の必要性を精査しております。そして精査した後に廃止の方向性や、ルートを見直す方向の路線、代替路線など、そういったことを全てホームページ上で公表いたしまして、パブリックコメントも実施しております。そういったことを行いながら、どうしても長い時間がかかってしまいますが、関係機関協議を行いまして、各市町に道路が繋がっていきますので、各市町のご意見を聞きな

がら、都市計画運用指針に従いまして、都市の将来像を定めます都市計画マスタープランに位置づけを行ってから、今回見直し着手しているものでございます。その中で市民の皆様のご意見を反映するため、まちづくり条例に基づきまして住民説明会を開催し、公聴会でのご意見も聴きながら、今回手続きを行っているものでございます。

○事務局　安全対策につきましては、線形を見直し、変更を行ってからでないと具体的な安全対策の協議ができません。まずは変更手続きを完了し、事業認可後に関係機関と安全対策についての協議を進めていく予定としております。

○会長　ご回答いただきましたがいかがですか。お願いします。

○委員　平成１７年にいち早く見直しということで言われていますけれども、その段階で当然のことなんですけど、線形の変更などなかったわけですよね。従前のとおり、住宅街を横切るような形でやっておられたと。やはり住民の方からしてみれば、そこに家を建てた段階で説明されておられるけど、線形を変更されたら当然、かぶってないところとかが出てくると思うんですね。いつかは、くるかもしれないと思っていたかもしれないでしょうけれども。なぜこの時期にこんな線形の変更になるのかということに、納得が得られていないのかなと思うんです。もし今おっしゃっているような理由ですと、こういう形で線形変更するのは、その段階でもうしなければならなかったことではないかと思うんですよ。住宅街の中が通れないということで支障を来すという理由でされてますけれど。それは既に平成１７年の時点ではっきりと分かっていたことなんです。どうですか、そのあたりは。

○会長　いかがでしょうか。

○事務局　ご指摘の「なぜ平成１７年に変更しないのか」ということですけれども、都市計画の運用につきましては、変更するということは、事業化をするということになってきますので、当時はまだ事業化の目途が立っていない段階で、変更については検討したけれども、その当時はまだ変更には至っておりません。今、まちづくりが向日市内で色々と進んでおりますけれども、広域ネットワークの整備が必要になってき

たということで、事業化をするということを念頭に今回、変更するものであります。

○会長　今、ご回答いただきましたけれども、事業化をするにあたっての環境整備が整わないことには変更には至りませんので、そういう状況にも当然よりますし、またその地域の社会経済情勢はどう変化してきているかということも、事業化に至る、至らないに大きく影響していると思うんですね。そのあたりのタイミングが非常に難しい中で、今回全てが揃って、この変更を検討するということになったという認識でよろしいでしょうかね。

○事務局　はい。そのとおりでございます。

○委員　はい。

○会長　よろしいですか。お願いします。

○委員　基本的に道路の都市計画というのは、非常に難しいというか、整備が早いか、地域の形質が変更していくのが早いかという、ある意味ではいたちごっこみたいなところで。どこの地域でも先行的に住宅が広がっていくというところに計画線がのっているというのがやむを得ないところがあってですね。当初から計画があったけれども、事業化するのに将来的に時間的タームがあるとなったら、なかなか用地的なものが対応できないというのは、現在の都市計画の制度の中ではやむを得ないところなんです。だから結果的には、計画線に入っているところに家を建てられる方は、こういう計画の上で自分がそこに住むんだよという、言ってみれば覚悟の上で建てざるを得ない。高い建物とか堅い建物ができないということで権利制限を受けるというのは、土地を持っている側のデメリットなんですね。今回変更されるということによって、大きいのを建てたかったけれども、建てられないから困ったなという方はおられるんですけれども。道路を整備していかないと広域的な道路の形態や、あるいは通過交通の処理を適切にできないという点では、私としては事業を早く進捗できるような体制に持っていくのが一番望ましいというのが考え方としてありましてね。そういう点からすると、本当は現在の計画線で計画をつくられたときに、すぐに何らかの形で対応できれ

ばいいんだけれども、できない場合については、現状の住環境が変わるのか、変わらないのかということの上で変更があるべきなのか、そうでないのか、というようなことで、比較的事業が進みやすいような変更が私は望ましいんじゃないかと思います。結果として住んでおられる方が、そこに計画どおり道路ができることによって、今後受けるデメリットのほうが現実的には大きいんじゃないかなと思うんですね。

広域的な、例えば京都と大阪というぐらい大きな意味での広域交通としては、ここでの道路の線形の変更としての通過交通量の増減というのは、大きくは変わらないだろうと思います。道路の専門ではないので分かりませんけれども、向日市域から京都市の南側というような狭い範囲における通過交通や、あるいは道路の形態による利便性とか、駅の位置との関係での利便性で使われる道路は、やはりこれが変わることによって、多少は変わってくるだろうと思うんですけれども。大きい意味での通過交通としては､そう大きく変化がないのではないかというように私は考えているんですね。そういう意味では、道路の安全性というのも、結果としては整備の過程で、その状況を判断するという形になってくるだろうと思うんだけれども｡基本的には今のままで、より進捗が早いような道路整備の方向に行くのであれば、この計画変更というのは、適合性があるんじゃないかと判断しています。以上です。

○会長　はい。ご意見ありがとうございます。事業を進めるにあたって、やはり何もしない、放置するというのが非常に問題だと思います。それに対して、どういう対策を取るのか。こういう対策を取ると決めた場合は、いかに早く実現して効果を発揮するかというのが求められます。そういう意味では、今回課題があるという中で、道路の線形を変更し、その課題に対応しようということでございます。必要性がなかなかご理解いただけない部分もあるのかもしれませんけれども、やはりそこは引き続き事務局のほうで、市としてご説明していただきながら、早い段階で対応を図って事業を実現していくということが大事なのかなと、ご意見を聞きながら思っておりました。いかがでしょうか。ほかにご意見お願いします。

○委員　地域の方からのご意見がいろいろございます。一つは住環境に対するデメリットを懸念されていることが多いということで、これについては説明を、やはりこういう計画を出しますよと。これは事業化前提ということですから、当然変更が通りますと道路工事をされていくわけですね。そうした中で現状の通過交通から、こういうふうに変わって、これだけのメリットがあるんだというようなことが説明されておられれば、こうしたご意見というのは、あまり出てこなかったのではないかなと思うんですね。結局、大きな道路が住宅地の近く、住人の家の近くを通ることによって生じるデメリットに対して、メリットの説明や対策が説明できていないから、こういったご意見が出てくると思うんです。

やはりこの点、事業化を前提で出されるんでしたら、それも含めて検証された上で出されるべきではなかったかなと。やっぱりそういう意味では、拙速な感じがするということなんですけど、これから対策はされていかれるということなんですけど。ここに挙がってきた段階で、その辺のことが整理されている必要があったのではないかなと私は思います。

もう一点、必要性のところなんですれども。やはり通過交通とか広域での連携というのもありますけれども、実際には向日市内の部分だけになりますね。今は整備が進んでますけれども、馬場から牛ケ瀬のほうまでは、今のところ計画はあるけれども、全く事業化の予定が立っていなくてＪＲの駅前まで。この間、日本電産の開発が森本の東部のほうで進んでいるということもありまして、専らこの時期になったのではないかということが市民の間で言われているわけですけれども。そうした点も踏まえれば、企業のための道路だということもよく言われてはいます。それも含めて、はっきりと市民に対して、こういう道路はこの状況で必要になってくるので通過交通がどれほど増えてくるということも説明していかなければならないと思うんですね。森本東部地域開発に合わせての道路なのであれば、当然こちら側が口を開けたことによって、中を通ってくる車の量は増えてくるということを懸念される方がおられるというのは、

当たり前の話かと思うんです。そうした点について、丁寧な説明というのをしてから、こういう計画の変更というのを打ち出されるべきではなかったかなと思います。

○会長　ご意見ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

○事務局　住民の方々への説明につきましては、先ほどのご報告でも説明がありましたけれども、４回にわたる説明会と意見書、公聴会の開催と、様々な意見を述べていただく場を設けたわけです。

説明会の中では、地域の課題、要は通過交通ですね。それを抑制するために都市計画道路の本来の機能を持たせ、生活道路への車の進入、災害時の緊急車両の通行、通学路の安全対策。これにおきましても先ほど写真がありましたけれども、歩道がない道路、ここを児童が通っております。その中で今回、都市計画道路の整備で両側歩道を配する。さらには道路改良事業のほうで、これに付随して道路の歩道の塗装とか、交差点の明色化とか、そういった事業と合わせて安全対策を図る。これまでも説明会や見解書で市としましては、そういった見解を示させていただいています。

○会長　事務局のほうから再度説明していただきましたけれども。私もいろんな自治体で、こういう道路整備等の事案に関わったことがございます。なかなか将来を予測するということ、特に通過交通ですね。交通の状況がどのように変わっていくのかというのを正確に予測するのはほぼ困難です。私も交通工学、交通計画を少し研究しておりますけれども、なかなか難しいというのが正直なところです。やはり通過交通が今後、少し増える可能性があるんじゃないかというのは、ご指摘のとおりだと思います。そのあたりのデメリットをなくすような対策を合わせて講じていくのかということが大事だと思います。具体的に事業化しないと、対応をどうしていくのかということも検討が難しいんじゃないかと思います。そのあたりは合わせてご検討いただく。なかなか初期の段階で全て見通した上で、ご提示するというのは難しいのかなと思っております。ただ概要はこれまで説明、手続きを踏まえてしてきたということでございますので、引き続き丁寧な説明をしていくとともに、少しずつ状況が具体化されて

いく中で、適宜情報を発信していく、対策を取っていくということが大事なのかと思います。

例えばスライドの８ページですね、歩行者と自転車の空間、変更後このようになりますという記載があります。自転車通行帯を設けるということで、これまでより歩行者、自転車の通行する幅員が広がるということです。ただ広がるといっても、これがうまく機能しないと何の意味もないということだと思います。自転車通行帯が塗装ペイントをするだけに留まっていて、実行性を確保しているのかと、いろいろな議論がございますけれど、やはりそういうところも含めて、きちんと歩行者、自転車にとって安全が確保されるということ。それから自動車も安全に通行ができ、周辺地域へのデメリットを少なくするということは、具体化する中で議論をしていく必要がございますので、そのあたりも適宜、ご説明を丁寧に住民の方にしていくというのが大事だと思います。事務局、それからご意見どうもありがとうございました。

概ね、予定していた時間でございますし、またご意見等も出尽くしているんではないかなと思っております。つきましては、この時点で審議をお諮りしたいと思っております。どうぞ。

○委員　これにつきましては、手続き上、ここでの審議になるということもありますので、最後に一言つけさせていただきたいと思います。

基本的に言えば、今回、交通安全対策を大幅に行っていただいておりまして、これについては大変ありがたいことかなと思っております。実際に向日市の道路、歩道のない道路もかなりありまして、狭い道の中を車が速い速度で通り抜けていくというのもよく見ている光景です。通過交通の運転マナーに対して、市のほうでどうにかするというのは、なかなか難しい話だと思うので、実情に対して、しっかりとした道路をつくっていかなければならないというのは、非常に理解できる話しだと思います。

ただ一方で、住んでおられる方、特にこういった道路をつくるということで、近隣になられる方、事前に建物を建てるときに、そういう説明をされているということは、

分かるんですけれども、実際にいざ工事が始まる。何分、塩漬けになっていた計画ですので、そこに建てられる方も本当にこのとおりにできるのかということを、重々疑っての話だったと思うんですね。できないだろうと思われていたかもしれないし、できるかもしれないと思われているかもしれないと思いますけれども、実際にこういうものをつくるにあたって、デメリットが発生する方に、しっかりと納得のいく説明というのをしていただいてご納得いただいていくということが、都市計画をつくっていく上で大事なこと、まちづくりの上では大事なことかと思います。

そうした面では、私はこの計画に関しましては、まだその点が時期尚早なんじゃないかと。これが法律上の手続きの問題で、なかなかできないのかもしれないということを理解しますけれども、やはりそこのところの変更というのが必要になってくるのではないかなと思っておりまして、今回の審議に関しましては、反対とさせていただきたいと思います。

○会長　ご意見ありがとうございました。非常に重要なご意見だと思っております。しかしながら、その一方で、この計画、当然メリットのある方もいらっしゃいますし、デメリットのある方もいらっしゃる。これは道路計画のみならず、都市計画全般、様々な事業は必ず、どうしてもメリットがある一方でデメリットを享受してしまう可能性のある方々もいらっしゃるわけです。いかに社会全体としてメリットを増やしていくのか。それからデメリットの方は切り捨てるんではなくて、丁寧にご説明いただきながら、社会全体がプラスに働くようにご理解いただくことが大事だと思います。そのあたりは、事務局におかれましても引き続きご説明をしながら事業の進捗管理をしていくことが大事なんだと思います。ありがとうございました。

大変、恐縮ではございますが、この手続き上、本日審議をしたいと思っております。また時間に限りもございますので、この議案につきまして、議決につきまして審議をしたいと思います。

この議案につきまして、案のとおり議決することにご異議ございませんでしょうか。

議案内容に賛成の方、挙手をお願いいたします。

【賛成者 挙手】

はい。ありがとうございました。それでは、議案内容に反対の方、挙手をお願いいたします。はい。ありがとうございました。

【反対者 挙手】

それでは、賛成多数でございますので、ただいまの議案につきましては、可決をいたしました。それでは、可決した議案第１号については、案のとおり答申したいと思います。

また、反対いただいた方のご意見は、非常に重要なご意見だと思いますので、今後も丁寧に地域の方々、特にデメリットを享受すると思われる方々には、ご説明を真摯にしていただくということでお願いしたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次の議題に移らせていただきたいと思いますが、本日の議事の最後でございます。

報告事項３点目、「京都都市計画特別用途地区及び用途地域等の変更原案について」ということで事務局から説明よろしくお願いいたします。

○事務局　それでは、「京都都市計画特別用途地区及び用途地域等の変更について」ご説明させていただきます。

私は、都市計画課の近藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

説明は、前のスライドを使って説明をさせていただきます。委員の皆様には、お手元にスライドを印刷した資料を配付しておりますので、見やすいほうをご覧ください。

本日の説明の流れといたしましては、まず変更対象となる地区の「都市計画の沿革」を説明させていただき、その次に「地区の概況」「都市計画マスタープラン上での位置づけ」、その後、地区の課題や見直しの方針を含めた「都市計画変更の内容」についてご説明させていただきます。

それではまず、都市計画の沿革として、対象地区の用途地域の移り変わり等につい

てご説明させていただきます。

スライドに表示している図面は、昭和４８年の見直し時の都市計画総括図でございます。都市計画法は、昭和４３年に大きく改正されておりまして、市街化区域・市街化調整区域といった区域区分、いわゆる線引き制度が導入されるとともに、都市計画の決定権限が国から京都府へ権限移譲が行われております。

また昭和４５年には、建築基準法が改正され、用途地域が８種類へと細分化されております。

これらの法改正を受け、本市におきましても、昭和４６年に市街化区域・市街化調整区域の線引きを行い、昭和４８年には、用途地域を細分化した変更決定を京都府が行っており、市内に６種類の用途地域を指定しております。

黒枠で囲っている今回の変更対象地区については、当時、東海道新幹線や名神高速、国道１７１号といった交通網の整備が進められていたことから、工業地域に指定しております。

その後の法改正については、平成４年に都市計画法及び建築基準法が改正され、用途地域がさらに細分化され１２種類となり、さらに平成３０年には、「田園住居地域」が追加されたことで現行の１３種類となっております。

次のスライドにまいります。

スライドは、令和４年２月に変更を行った最新の都市計画総括図を表示しております。本地区は、昭和４８年から用途地域を変更しておらず、工業地域を継続して指定しております。

上植野町の一部では、平成８年の見直しにおいて、工業地域から住居系用途地域へと変更が行われております。

本地区の都市計画の沿革についての説明は以上となります。

次に地区の概況の説明に移らせていただきます。

今回の見直しの対象となる地区ですが、右の地図に示しております。市域東部の東

海道新幹線及び国道１７１号線を含む工業地域における「特別用途地区検討地区」５１．４ヘクタールと上植野町脇田、北淀井、南淀井、菱田の一部に当たる「準住居地域検討地区」１．１ヘクタールの２地区となります。

本地区は、京阪神大都市に近く、東海道新幹線や名神高速、国道１７１号に囲まれており、かねてより工業地として発展してきた地区であり、現在も多くの工場・運輸倉庫施設や商業施設が立地しております。北部の東海道新幹線以西は、市街化調整区域ということもあり、農地が広がっております。

その一方で南部の国道１７１号以西では、戸建て住宅が中心の宅地が本地区に隣接して広がっております。対象地区の全域は、先ほどご説明したとおり、工業地域が指定しております。

続きまして、地区の土地利用現況についてご説明させていただきます。

図面は、地区内の工業・流通業用地を青色、商業用地を薄い赤色で示したものになっております。工業・流通業・商業用地として利用されている土地が多いことがみてとれます。大都市に近く、幹線道路沿道という好立地条件であることから、工業や流通業の集積地として産業機器製造工場、合成樹脂等の製造工場、金属系のスクラップ場、運輸倉庫施設等の工場関連の施設が数多く立地しております。

また地区北部では、大企業の本社や本社工場が置かれております。

国道１７１号の幹線道路沿道では、物品販売店舗や飲食店等の商業用地として地区内の土地が多く利用されていることが分かります。

地区の概況の説明については、以上とさせていただきます。

続きまして、本市が目指す本地区のまちづくりの在り方につきまして、都市計画マスタープラン上の位置づけをご説明させていただきます。

都市計画マスタープランで示している本市が目指す将来都市構造におきまして、限られた土地を有効かつ効率的に活用するため、土地利用の大まかな方向性を示すゾーンを設定しており、本地区は、京阪神大都市に近く、幹線道路沿道という立地条件を

いかした工業・流通業の集積地として、また新たな産業を創出する場として、本市のものづくりを支える産業ゾーンに位置づけております。

また土地利用の方針につきまして、住宅と工業の混在を防止するとともに、周辺の住環境との調和を図りながら、大都市圏に位置する立地条件をいかした産業の立地誘導を図るため、国道１７１号沿道及び南部に位置する既存の工業・流通関連事業所が立地する地区を工業・流通業地区として位置づけております。

加えまして、人口減少社会の到来に対応した「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づきまして、居住機能や福祉及び商業といった都市機能の適正な立地誘導を図るため、国におきまして立地適正化計画制度が創設されております。

本制度の活用に当たりまして、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区域（居住誘導区域）を定める必要がございます。

本地区について、これまで工業等の集積地として形成されてきた成り立ちと、内水氾濫や河川氾濫等の災害リスクの高い地域となっていることを踏まえまして、積極的に居住の誘導を図るべきではないと考えることから、居住を誘導するエリアである居住誘導区域には含めておりません。

本市の第３次向日市都市計画マスタープランにおける位置づけの説明は以上となります。

続きまして、都市計画変更案をご説明させていただきます。

これまでの説明のとおり、本地区は工業・流通業・産業の集積地として、まちづくりを進めていくべき地区であると考えていますが、今後の都市利用を考えた際、現行の土地利用規制に関して、市として懸念している事案を説明させていただきます。

本地区における現在のまちなみのイメージにつきましては、工場や物流倉庫、事業所などが多く立地しているものとなりますが、工場等の移転により大きな空き地が生じた際に、その空き地に対して住宅開発をする際、現状の土地利用規制では、その立地を規制することができない状況にあります。

住宅が新たに立地してしまった場合、その住民と周辺の工場の間に騒音問題等のトラブルが発生することが想定され、工場等の操業環境が悪化してしまうと考えられております。そのため、工業・流通業・産業の集積地としての魅力が低下してしまうおそれがあると懸念されております。

そのため本地区における、こういった危惧される事案を踏まえまして、市域東部の東海道新幹線及び国道１７１号を含む工業地域につきましては、特別用途地区の都市計画変更、上植野町脇田、北淀井、南淀井、菱田の一部につきましては、用途地域、高度地区及び準防火地域の都市計画変更を行います。

都市計画の見直し検討を行い、変更原案を取りまとめましたのでご説明に移りたいと思いますが、その前に今回変更する都市計画の制度内容を簡単に説明させていただきます。

まず用途地域についてですが、用途地域とは、都市計画による土地利用計画のうち最も基礎的なものであり、その地域にどのような建物が建てられるか、建てられないかのルールを定めるものになります。

用途地域には、住居系８種類、商業系２種類、工業系３種類の１３種類がございますが、本市が指定している用途地域は、④第２種中高層住居専用地域、⑧田園住居地域、⑬工業専用地域を除いた１０種類となっております。

今回、変更を行う用途地域については、準住居地域及び工業地域となっております。準住居地域とは、イラストからも分かりますように、道路の沿道において、自動車関連施設などの立地と、これと調和した住居の環境を保護するための地域でございます。

工業地域とは、主として工業の業務の利便の増進を図る地域であり、どんな工場でも建てることができ、住宅や店舗の建設することができますが、学校や病院、ホテルなどを建設することができない地域でございます。

続きまして、今回の見直しで、新たに指定する特別用途地区についてご説明させていただきます。

特別用途地区とは、用途地域による用途制限だけでは不十分な場合に、用途地域の指定されているエリアに重ねて指定することで、さらに細かい制限を加えたり、逆に制限を緩めたりするために定めるものとなっております。

続きまして、高度地区についてご説明させていただきます。

高度地区とは、北側隣地の日照や風通、採光の確保などを考慮するために高さの規制を行うものであり、本市では制限する高さの最高限度等を区分に応じて、第１種、第２種、第３種の高度地区を指定しております。

今回の見直しの対象については、「第２種高度地区」が対象となっております。

高さの最高限度は２０メートルとなっておりますが、北側の隣地境界では１０メートルの高さに、そしてその間、斜線の勾配を１対０．６の比率で設けることとなり、その範囲内が建築可能な範囲となります。

そのため、下に制限のイメージがございますが、高さが２０メートルであっても、北側斜線部分の建築範囲を超えて、建物を建てることはできないものとなります。

続きまして、準防火地域についてご説明させていただきます。準防火地域とは、市街化における火災時の延焼や飛び火を食い止め、大火を防ぐため、建築物の規模に応じて、建築物の構造に規制が係る地域でございます。

規制の例といたしましては、３階建て以下で延べ面積が５００平米以下のものであれば、木造建築が可能となりますが、木造の場合は外壁や軒裏に燃えにくいような防火構造措置を行ったり、柱やはりなどの主要構造物を火災によって建築物が容易に倒壊しないような措置を行う必要がございます。

また準耐火建築物の木造であれば、３階建以下で、延べ面積が１，５００平米以下のものについては、建築可能になっているなどの規制がございます。

それでは、都市計画の変更原案についてご説明させていただきます。

まず、「特別用途地区検討地区」についてでありますが、本地区の課題といたしましては、本地域は、現在、多くの工場や物流倉庫及び商業施設が立地しておりますが、

将来的に工場等の移転により、広大な空き地が生じた際、工業の保全に影響を及ぼす施設の建設が懸念されております。

そのため、見直し方針といたしましては、工業・流通業・産業の集積地としての魅力を維持するために、住宅と工業の混在を防止し、工場等の操業環境を保全する必要があることから、住居系用途の立地を制限する特別用途地区の指定を考えております。

見直し案について、現在指定されている工業地域はそのままに、住居系用途の立地を規制する特別用途地区として「工業保全地区」の指定を新たに行います。

工業保全地区において、規制する住居系用途につきましては、「住宅」「共同住宅、寄宿舎または下宿」「老人ホーム、福祉ホームその他これらに類するもの」としております。

特別用途地区である工業保全地区の指定に当たっては、変更が生じる用途制限の内容を簡単にイラストで解説させていただきますと、現時点で主に建築可能な建築物は、「危険性が大きいかまたは著しく環境を悪化させるおそれがある工場」「自動車整備工場」「事務所・店舗」などであり、「住宅」の建築につきましては、向日市まちづくり条例において、規制しております。

工業保全地区の指定に伴い、住居系用途の立地が規制されますが、工場等の建築はこれまでどおり可能となっております。

変更原案について変更前と変更後の指定状況をそれぞれ示したものになっております。左図が変更前の指定状況、右図が変更後となっており、水色に塗りつぶされた範囲を変更しております。

続きまして、「準住居地域検討地区」についてご説明いたします。

本地区の課題と見直し方針につきまして、本地区は工業地域が指定される一方で、これまで工業地化が進んでおらず、地区西側は戸建て住宅が中心の住宅地が広がっています。地区内の戸建て住宅に密接して、工場が立地するおそれがあるため、無秩序な用途の混在を防止しながら、幹線道路沿道というメリットをいかした土地利用を適

切に誘導する必要があります。

見直しの方針としては、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を可能としつつ、その後背地の住環境に配慮した用途の広範な混在等を防止するために、準住居地域への変更を行いたいと考えております。

また準住居地域への変更に伴いまして、「第２種高度地区」及び「準防火地域」の指定区域の拡大を行います。

見直し案について、用途地域を「準住居地域」に変更し、新たに「第２種高度地区」及び「準防火地域」への指定を行います。

建蔽率・容積率の変更はないものの、第２種高度地区や準防火地域による新たな形態規制や構造規制が追加されることとなります。

用途制限の変更につきまして、工業地域から準住居地域に用途地域が変更されますと工業系用途の制限が強化されることとなり、これまで立地可能であった「危険性が大きいかまたは著しく環境を悪化させるおそれがある工場」が立地できなくなります。

今後については、上のイラストと同じものになっておりますが、「危険性や環境を悪化させるおそれが非常に少ない５０平米以下の工場」の立地は可能となっております。

また、面積の制限がございますが、「自動車整備工場」の立地は可能となっております。

「事務所・店舗」「住宅」については従前どおり立地することができるほか、「ホテル・旅館」「幼稚園・学校」「病院」等の用途制限が緩和され、立地することができるようになります。

次のスライドは、用途地域の変更につきまして、変更原案を示しております。先ほどと同様、左が変更前、右が変更後となっており、オレンジ色に塗りつぶされた範囲を変更しております。

続きまして、高度地区の変更原案となります。準住居地域への変更に伴い、同区域

の指定を拡大しており、赤枠内の範囲を変更しております。

次に準防火地域の変更原案となります。高度地区と同様に指定区域を拡大しております。

次のスライドは、用途制限の概要について、今回の見直しに伴い、用途制限に影響が生じたものを抜粋した一覧となっております。全ての用途制限を網羅した一覧ではございませんので、ご留意ください。

先ほど説明したことと重複いたしますが、特別用途地区につきましては、工業地域では住宅等を建設することが可能でしたが、特別用途地区を指定することで建設が不可能にしたものでございます。

用途地域等の変更につきましては、工業地域では建設できなかった幼稚園や学校、病院等の建設が不可能でしたが、用途を変更することで建設が可能となったものでございます。

また工場・倉庫等につきましても、面積等の条件はございますが、基本的には建設できないようにしているものでございます。

最後に、今後の手続につきましてご説明させていただきます。

一番上の緑色の部分が、本日の都市計画審議会でございます。

今後、６月上旬ごろから向日市まちづくり条例に基づきまして、公告・縦覧と説明会を順次、実施させていただくとともに、今回の変更原案に対し、意見を公述されたい方の申出を受付し、申出があった場合は、公聴会を実施いたします。

これらを踏まえまして、都市計画案を作成し、都市計画審議会を開催し、案の報告を行った後に、次は都市計画法によります都市計画案の公告・縦覧を予定しております。この都市計画案につきましても、ご意見のある方は縦覧期間中に向日市へ意見書の提出を行うことができます。

都市計画案の縦覧を経た後、都市計画審議会に付議し、ご承認をいただいた場合に都市計画決定をさせていただき、特別用途地区建築条例が施行される運びとなってお

ります。

以上で簡単ではございましたが、説明を終わらせていただきます。

○会長　事務局、ご説明ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見・ご質問ございますでしょうか。

なお、当初１１時半頃を目途にということでしたけれども、時間が足りませんので、少し延長させていただきます。

ただ先ほど申し上げましたように、今回、原案を初めて提示したということで審議する時間は、まだ引き続きありますので、本日は初見に対してご意見を賜わりたいということでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ご意見・ご質問ございますでしょうか。挙手でご発言いただければと思いますけれども、いかがでしょうか。お願いします。

○委員　よろしくお願いします。今回、特別用途検討地区の地区内のことで一点お伺いしたいのですけれども。住宅を規制するような感じなんですけれども、現在、既に既存の住宅が建っているんでしょうか。もし建っているのでしたら、その戸数とそれら住居に対する対応をどのように考えておられるのかお伺いいたします。

○会長　事務局、いかがでしょうか。

○事務局　この特別用途の区域内には住居の用途として建築された物件について事務局で把握しているのは５軒ほどございます。指定後につきましては、新築を建設することは不可能となりますが、建て替えと増改築につきましては、現状と同規模であれば可能となっております。

本日、都市計画審議会終了後に、対象となる物件につきましては、個別にご案内をさせていただく予定をしておりまして、その方々のご意見も踏まえまして、次回の案報告をさせていただきたいと考えております。

○事務局　補足ですけれども、先ほど説明がありましたように、新たに住居を建築することは規制をいたしますけれども、増改築は可能です。ただ一定の制限がある中で

可能となっておりまして、建て替えにつきましては、こちらのほうは建築基準法にかかりますので、建築主事と他市の事例などを踏まえながら検討していきたいと考えております。

○会長　はい。ありがとうございます。よろしいでしょうか。その他、お願いします。

○委員　よろしくお願いします。今般の計画でございますけれども、この工業地域の評価をさらに高めていこうというのが大きいと思います。場所を指定して、いろいろ企業の立地を誘導していこうという流れでありますけれども、本市には、名神高速の桂川パーキングエリア、ここにスマートインターを設置して、大きくは観光の誘致がありますが、物流、流通業界を含めて、物の行き来ということでは、この計画と並行して進展していく状況があるのか、今後その辺の計画について、お話をする点がございましたらお聞きしたいと思います。

○会長　事務局いかがでしょうか。

○事務局　桂川パーキングエリアをスマートインターにという件ですけれども、今回の特別用途地区の都市計画変更とは全く別のものでございます。あくまで都市計画マスタープランに基づいて、工業地域における住宅と工業の混在を防止することが目的であります。住宅が新たにできることにより既存の工場が追いやられてしまうという望ましくない状況が起こり得ることから、今回の特別用途地区の変更になったという経緯がございます。特別用途地区を設定することによって、今後、スマートインターの話が進展すれば、それは市としても喜ばしいことと考えておりますが、あくまでもスマートインター前提での都市計画変更ではないということはご了承願います。

○会長　はい。よろしいでしょうか。ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。お願いします。

○委員　スライドの２０ページに書いてあるんですけれども、特別用途地区で制限する建物という部分で、「（３）老人ホーム、福祉ホームその他これらに類するもの」とあるんですが、「その他これらに類するもの」というのはどんなものがあるのかと

いうのと、２５ページのところなんですけれども、今後、主に建てられる建築物の絵という部分で、その中に幼稚園、学校というのが入っているんですけれどね。例えば、保育所だとか養護施設とか、そういうのはどうなのかなというのと。もう一つ、一番左端の危険性や環境を悪化させることが非常に少ない５０平米以下の工場というのは、どんなのがあるのかなと。この辺、ちょっとお聞きしたいと思います。

○会長　ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。２点ですね。スライドの２０ページ、特別用途地区工業保全地区で制限を受ける住居系用途の建築物のその他は何かということですね。もう一点は、スライド２５ページの準住居の場合の建てられる建物についての詳細の説明をお願いします。いかがでしょうか。

○事務局　今回の都市計画変更についてなんですけれども、住宅と工業の混在による工場の操業環境の悪化防止を目的といたしておりまして、住居系用途を制限するものでございます。委員ご質問の「その他これらに類似するもの」になるんですけれども、居住のための施設として継続的に入所することができるような施設のことを指しておりまして、たくさんあるんですけれども、例えば、障害児の入所施設であったり、介護老人福祉施設など、居住するようなことができる施設となっております。

２点目の保育所の関係になるんですけれども、保育所については、変更前の工業地域であっても、変更後の準住居地域であっても建設することは可能となっておりますので、こちらには、保育園という表記はしておりません。

３点目の５０平米以下の工場なんですけれども、比較的小規模なガソリンスタンドに併設されている自動車修理工場などが該当してくるかと思います。

○会長　はい。ありがとうございます。よろしいでしょうか。お願いします。

○委員　ちょっと確認させていただきますけれども、ページでいきますとスライドの２６ページで南の工業地域が準住居に変わるという、この区域というのは、道路から何メートルか入ったところまでが工業地域になっているんですけれども、それが現在の道路まで準住居が拡大すると考えたらいいんですか。

○事務局　こちらの用途地域を変更する範囲でございますが、都市計画の考え方といたしまして、大きな都市計画道路から２５メートルの範囲までを影響範囲と捉えておりまして、今回の変更案でいきますと、１７１号、京都神戸線でございますが、そちらの道路区域から２５メートル住宅側のほうまでを変更するという形で、それを道路の沿道ラインと捉えております。

○会長　はい。ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○委員　それと先ほど現在の工業地域の中で不適格になっている物件があるということを言われましたけど、次回、できたらこの場所に不適格な建物があるということを図で示していただいたりはできますか。

○事務局　平成２７年に一度、工業地域から住宅系に変更を行いまして、そのときも既存不適格が２軒出てきました。そのときも同様のご意見をいただきまして、工場の方に説明を行った上で、場所をお示しさせていただきました。今回は、この後、説明に行きますので、場合によりましては、その部分に関しては非公開という形で、個人情報を守りながら、委員の皆様に開示したいと考えております。

○事務局　前回は、主に工場が該当したんですけれども、今回は個人の住宅が対象となっております。個人情報に該当してきますので、その辺をご留意いただきたいと考えております。

○委員　工業地域というのは住宅を建てるときに比較的安く建てやすい。大きい家を建てたいという方が多い。あまり工場が来ていないときの更地のところで、どんどん建っているときには、比較的そういうような個人住宅を建てる方が多いからね。結果的に今回、特別用途地区になったら不適格になりますよね。そういう人が面積もそうやし、戸数も結果的にどれくらいの影響があるかというのは、それでしか判断しきれないので、どうなのかということと、本当は、そこに住んでおられる方の意向と言いますか、周りが工場だから、どこかに住みたいと言われるのか。やはり昔から住んでいるからここに住みたいということによって、影響がどれだけあるか。その辺が特別

用途地区として設定したときに、影響してくるんじゃないかなというので、その辺の雰囲気みたいなものをできるだけ具体的と言いますか、分かりやすく理解をしておきたいということでの要望です。

○会長　はい。ありがとうございます。

○事務局　都市計画審議会委員の皆さんが、どの程度のものがあるかということを認識したいということで返してよろしいでしょうか。

○委員　　公開はできないですか。

○事務局　公開は非常に厳しいかと。規模とか、そういった数値的な床面積とか、件数、何階建て、そういったものはお示しできると思います。

○委員　どの辺にあるとか雰囲気的には分かりますか。この辺やとか。

○事務局　具体的なポイントはちょっと難しいかも分かりませんけれども、検討したいと思います。

○委員　集団であるのか、バラバラにあるのかにもよるんで。いずれにしてもこれだけ長い時間経っているから建て替えとか、何やかんやと出てくるだろうと思うので。できれば、そういう方が適切な住居地域に移転していただくのが一番望ましいとは思うんですけれども。事情がありますのでね。計画決定するほうからすると、私としては、工業専用地域とか、工業に特化していく地域というのは、やっぱり住居はできるだけ入らないような対応をするという意味では、今回の特別用途地域というのは賛成なんですけれども。影響はかなりあるのか、ないのかによって判断が変わってくるだろうというように思いますので。今回の準住居のほうも、道路の沿道側は多分、工業化的な利用がされないのであれば、今言ってるような準住居の用途地域にするのも、先行的な都市計画の設定という意味の考え方からすると、むしろ望ましい方向ではないかなと思ってますので、ちょっと確認をさせていただきました。

○委員　ご発言ありがとうございます。ぜひ具体的な情報を基に議論できればいいかと思いますので、可能な範囲で情報提供をお願いしたいと思いますし、個人情報に関

わることに関しましては、適切に対応しながら情報提供いただければと思います。よろしくお願いいたします。お願いします。

○委員　２点だけ質問なんですけれども、この準住居地域なんですが、一応１７１号線を境に工業地帯と区切るという考えで指定されているという理解でよろしかったですか、ということと。後は既存不適格ですね、何軒か不適格になりそうなお家があるということで、お聞きしましたけれども。規制を実際にかぶせたときに、不動産売買なんかは、直接的に影響してくると思うんですね。実際、新築は建てられないということであれば、住宅地としては売れないということになりますので、本当に住んでいる方のご意向というのをしっかりと把握していただいて、適切に支援できることであればしていただけるようにお願いしたいなと思います。そのあたりを市としては、どう考えておられるのかなというのをお聞かせいただければ。

○会長　事務局いかがでしょうか。２点ご質問ございました。

○事務局　まず１点目の準住居をかけるエリアにつきましては、都市計画の場合、道路を基準に考えますので、１７１号から向日市側にみまして西側の地域に２５メートルで考えております。こちらが１点目の答えでございます。

次に既存不適格になる方へのご対応でございますが、まさにこれがまちづくり条例で定めております都市計画法におきます原案から案に変わる際の重要な点と市のほうで考えております。

普通の都市計画法の場合は、いきなり案を出せるのですが、向日市の場合は平成２０年から付加的な要素としまして、まず原案をお出ししまして、その原案につきまして住民の方々のご意見を最大限に配慮するということになっております。これから市としましては、数名の方、先ほど言われましたように今後どうされるご予定なのか、十分に考えまして、最終的には建築条例でそこを定めることになりますので、例えば増築はどうなのか、建て替えがどうなのか、最大限にご意見を反映した案を次のタイミングで考えております。

○会長　ありがとうございました。よろしいでしょうか。どうぞ。

○委員　２点ほどなんですけれども、まず１点目の２５ページの準住居のほうなんですけれども、おそらくこの地域って、居住誘導区域の外になるかと思うんですけど。そうした中で、住宅を建てられるというところに関しては、逆行してないかなというのも若干感じたところでして。そちらに関しては、向日市さんとしては、住宅は建てられるけれども、あまり積極的に誘致しないであったりとか。あるいは以前あったような条例として、建てられなくはないけど、一応、条例としては規制しますよとか、そうしたご意向は何かあるんでしょうか。というのがまず１つ。

それから特別用途地区のほうですけれども、今お話を伺っていて、５軒ほど不適格というか、もう既に住まわれているということがあると思うんですけれども、７ページを見る限り、5軒ほどでは済まない感じで空白地帯があるかなと感じておりまして、そうした地区に関しては、現状、空き地となっているのか、もしくはそれ以外に何か用途で使われているのか、ちょっとその辺お伺いできたらなと思いました。

○会長　ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

○事務局　まず準住居にするところなんですが、先ほど言いました都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画におきまして、向日市の場合は防災面と連動を行っておりまして、桂川が氾濫したときに水平避難が困難な１メートルを超える浸水の可能性がある区域につきましては、居住誘導区域から外しております。この地域につきましても１メートル以上に該当するところは、そういった形で外しておりますが、都市再生特別措置法に基づきますのは、いわゆる線引き制度とは異なりまして、緩やかな勧告、届出制度でございます。そういったことを十分に把握しながら市のほうでは、３戸以上、または１，０００平米以上の住宅開発をされる場合は届出を出してもらいまして、そういったことを把握しながら注意をしていくと。また開発申請のときにも、「そういった場所ですよ」と十分に周知を行いながら、緩やかな誘導を行っているところでございます。ただこの場所につきましては、既に住宅のほうが立ち並んでおりまして、

住宅と工業の混在を避けるという意味で今回、変更を出させていただいています。

次に工業地域の現在の土地利用についてですが、ほぼ空き地はなく、白抜きになっている広いところは、生産緑地が非常に多くございます。そういった場所につきましては、土地利用の転換も考えられますことから、こういったことが重要ではないかと考えているところでございます。

実際、まちづくり条例に基づきまして、例えば、いろんな店舗が撤退されたら、すぐに次が入ってくる状況を把握しておりまして、ほとんど空き地はない状況になっております。

○会長　よろしいでしょうか。ありがとうございます。時間もあまりございませんけれども、いかがでしょうか。ほか、ご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

本日、原案を提示いただきました。特別用途地区ですね、今後住宅が侵入してくるリスクを回避するという方向での検討。それからもう一方は、用途地区の変更で準住居ということでございますので、現状に合わせていくという認識なのかなと思っております。そのあたり、方向としては間違っていないと思っておりますけれども、当然、既存不適格の問題等も発生しますので、そのあたりの状況をしっかりと踏まえながら今後議論できればと思っております。ご協力のほう、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、すみません。不手際で時間が予定より延びましたけれども、ご審議いただきました特別用途地区並びに用途地域の変更につきましては、後２回議論の場があるということでございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の案件は全て終了いたしました。皆様のご協力によりまして無事に議事を終えることができました。誠にありがとうございました。それでは、司会を事務局のほうに回したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局　皆様、ありがとうございました。それでは、これで本日の審議会を閉会させていただきます。皆様、お忘れ物のないようにお帰りください。またお車で来られ

た方につきましては、駐車券をお渡しさせていただきますので、事務局までお申出をお願いいたします。本日はありがとうございます。

○会長　ありがとうございました。

閉会　午前１１時４７分