

令和３年度第４回 向日市都市計画審議会議事録

１ 審議会開催の日時及び場所

(１) 日 時 令和４年１月２６日（水）

午後２時１０分～午後３時５０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 大 庭 哲 治

〃 北 澤 孝 之

〃 西 田 一 雄

〃 橋 本 正 治

〃 藤 本 英 子

〃 リ ム ボ ン

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 瀬 野 加津人

４号委員 西 川 克 己

〃 六人部 美恵子

[傍聴者] 4名

3 議事

(1) 向日台地区のまちづくりに係る都市計画決定について（付議）

【議案第4号】京都都市計画地区計画（向日台地区地区計画）の決定（向日市決定）

【議案第5号】京都都市計画高度地区の変更（向日市決定）

(2) 都市計画道路の名称変更について（付議）

【議案第6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・4・183号牛ヶ瀬馬場線）

(3) 都市計画道路の名称変更について（報告）

(4) 都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更案について（報告）

4 閉会

令和３年度 第４回 向日市都市計画審議会

日時：令和４年１月２６日

開会 午後２時１０分

○事務局 皆様おそろいですので、定刻よりも前になりますけれども、始めさせていただきます。ただいまから、令和３年度第４回向日市都市計画審議会を始めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中、御参集いただきまして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近藤と申します。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。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御使用いただくこと、出席者全員がマスクを着用していただくことを併せて御了承願います。

なお、本日の審議会は、１５時４０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、ここで、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、並びに、同運営規則第５条第１項第２号の委員に異動がございましたので御報告申し上げます。

去る１１月２６日に開催されました令和３年第４回定例会におきまして、市議会議長の役職に異動があったことから、富安委員が退任され、福田委員が御就任されました。

新たに御就任された福田委員につきましては、どうぞよろしくお願いいたします。

申し訳ありませんが、一言お願いいたします。

○委員 福田正人でございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

○事務局 福田委員、ありがとうございました。

それでは、議事に入ります前に、本日の委員の出席状況を御報告いたします。

本日、御出席の委員は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御報告申し上げます。

なお、本日3号委員の向日町警察副署長の山口委員が所用により欠席されておられますが、3号委員は関係行政機関の職員となっており、各機関からの御意見を伺うために、同規則第6条の規定により、向日町警察署交通課長の藤城様にお越しいただいております。

同規則第6条につきましては、「会長は必要と認める時は、委員以外の者を会議に出席させて意見を述べさせ、または説明させることができる」となっております。藤城様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、リム会長にお願いいたします。

○会長 皆さん、こんにちは。

それでは、この後の議事の進行につきましては、私が議長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

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いたします。

また、本審議会の会議録は、市の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か。

○事務局 傍聴希望者が4名おられます。

○会長 それでは、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、しばらくお待ち願います。

(傍聴者 入室)

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

○事務局 それでは、お手元の次第を御覧ください。

本日の議事は、付議事項といたしまして、1点目、「向日台地区のまちづくりに係る都市計画決定について」、2点目、「都市計画道路の名称変更について」、報告事項といたしまして、3点目、「都市計画道路の名称変更について」、4点目、「都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更案について」でございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。

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。

お手元の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御確認願います。

資料の1－1から1－3、資料2－1から2－2、資料3－1、資料4－1から4－7が事前に配付した資料でございます。

なお、委員の皆様には、意見書の写しを参考資料として別途配付しております。

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。ございましたら、その場で挙手をお願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは会長、お願いいたします。

○会長 はい、それでは議事に入ります。

付議事項の「向日台地区のまちづくりに係る都市計画決定について」事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、「向日台地区のまちづくりに係る都市計画決定」について、御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。座って説明させていただきます。

説明は、前のスライドを用いて、説明させていただきます。委員の皆様におかれま

しては、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御覧ください。

まず、現在進めております都市計画決定・変更の状況についてですが、今回の都市計画案については、京都府の管理する府営住宅向日台団地の建替えに際し、都市計画提案制度を活用し、京都府から地区計画の提案を受け、手続を進めているものでございます。

昨年9月に開催しました令和3年度第2回向日市都市計画審議会において、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て、原案の縦覧を10月に実施し、縦覧者及び意見書の提出はございませんでした。

その後、作成しました都市計画案につきましては、11月に開催しました第3回向日市都市計画審議会に御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12月7日から21日の間実施し、縦覧者は1名、意見書の提出はございませんでした。

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、都市計画の決定及び変更の案について御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。

それでは、都市計画案について御説明させていただきます。

初めに、向日台地区のまちづくりの目標についてですが、『子育て・みんなの暮らし・豊かな緑』を紡いでつながる、向日台の実現を目指すことを目標としています。

具体的には、府営住宅団地の建替えに併せ、安心・安全な住環境の形成を図るとともに、従来のコミュニティに新たな世代が加わることで、子どもが地域で生まれ、全ての人にとって暮らしやすいまちづくりを推進されるということで、「子育て」、「多世代居住」、「豊かな緑」、そして「交流」がまちづくりの柱となっているところです。

次に、今回、決定や変更を行う都市計画について説明いたします。

まちづくりの実現を図るため、今回、2つの都市計画の決定や変更が必要と考えて

います。

一つ目は、地区計画の決定、二つ目は、高度地区の変更です。

それでは、それぞれの都市計画について、順番に説明いたします。

一つ目、地区計画について説明させていただきます。配付資料では、資料 1 - 1 となります。

まず、地区計画とは、地区の課題や特性を踏まえ、まちづくりの目標を設定し、その実現に向けて建築物の用途や形態の規制、道路・広場等の施設計画を定めることにより、その地区にふさわしい「まちづくり」を進めていく手法です。

今回の地区計画の決定理由として、向日台地区は、本市の都市計画マスタープランにおいて、利便性、安全性、快適性を兼ね備えた住宅地としての環境の充実を図る「中密度住宅地区」に位置づけている地区です。

そして地区には、緑に恵まれ、交通利便性に優れた府営住宅団地が形成されているところです。

しかし、建物の老朽化とともに入居者の高齢化が進んでおり、居住水準の向上やコミュニティ活動の維持、多世代居住を促進する環境形成などの課題が生じているところです。

そこで、地区計画を定めることで、府営住宅団地の建替えに併せ、安心・安全な住環境や交流拠点の整備など、子どもが地域で生まれ、全ての世代にとって暮らしやすい住環境の形成を図るものです。

それでは、地区計画の内容について順番に説明させていただきます。

初めに、地区の区分・土地利用の方針についてです。

地区計画の区域を、右側の図の黄色で着色している A 地区の居住専用ゾーンと、上の方にオレンジ色で着色している B 地区の居住・交流ゾーンの 2 つの地区に区分しています。

土地利用の方針としては、A 地区の居住専用ゾーンについては、府営住宅団地が立

地する地区として、安心・安全な住環境に配慮することとしています。

また、B地区の居住・交流ゾーンについては、府営住宅に加えて児童福祉施設等が立地する地区として、安心・安全な住環境に配慮するとともに、住民等の交流を促進することとしています。

次に、地区施設の内容についてです。

地区施設とは、その地区に必要な道路・広場等の施設をいいます。

今回の向日台地区の地区計画では、図のほうで黄緑色に着色しているところですが、住民等の交流と憩いの場となる広場、そして、この広場を貫くように緑色の点線矢印で示しております遊歩道、そして、地区の東側に濃い緑色で着色しています緑地、この3つを地区施設として配置しています。

次に、整備、開発及び保全に関する方針についてです。

今回、写真にあります地域の特徴的な景観である西山方向への眺望景観を確保するため、左の図の屈曲点と表示された視点場から水色点線の範囲の眺望を確保することとしています。

次に、建築物等の整備の方針についてです。

まず、建築物の用途についてです。

この地区は、用途地域としては第1種住居地域となっており、法律上は3,000平米以下の店舗等を建てることができますが、この向日台地区が府営住宅団地の敷地であることを踏まえ、A地区の居住専用ゾーンで建築できるものとして、共同住宅、集会所、自動車車庫、自転車駐車場、ごみ置き場、倉庫などの府営住宅団地として必要な用途に限定をしています。

B地区の居住・交流ゾーンは、府営住宅に加え児童福祉施設等が立地する地区としていますので、A地区で建築可能なものに加えて、児童福祉施設等を追加する形としております。

次に、壁面の位置の制限を定めます。

壁面の位置の制限とは、建築物の外壁等から道路境界線までの最低距離を定めることで、ゆとりある外部空間の確保や、道路側に対して、中高層建築物による圧迫感の軽減を図ることを目的としております。

A地区・B地区ともに、道路境界線から3メートル以上後退することとしております。

次に、建築物等の高さの最高限度についてです。

向日台地区の新たなまちづくりにおいては、府営住宅のほか、交流の拠点となります児童福祉施設等の施設や広場等を効果的に配置する必要がある、また、府営住宅団地の建替えとしましては、現入居者の速やかな再入居や必要な戸数を確保していくことも求められるため、これらの機能を確保しつつ、限られた団地敷地を有効利用するには、住宅棟を集約し1棟当たりの戸数を多く確保することが必要ということで、高さの最高限度を現行15メートルから20メートルに緩和します。

なお、この向日台地区は、京都市・長岡京市との市境に位置しておりまして、その隣接する地域についても、図に示しますように、いずれも20メートルの高さ規制となっており、周辺の高さ規制とのバランス上も支障はないものと考えております。

次に、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限についてですが、建築物の外壁及び屋根等の色彩は、市街地の良好な町並みとの調和に配慮したものとします。

具体的には、原色使用を控え、隣接する西国風致地区における色彩等に準拠することを想定しています。

地区計画の内容は以上となります。

次に、高度地区の変更についてですが、今回の変更は、向日台地区地区計画の決定と合わせ、当該地区計画の内容に適合する建築物について、高度地区の適用を除外する規定を高度地区の計画書に追加する変更を行うものです。

以上で、説明を終わらせていただきます。

御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

それでは、事務局の説明につきまして、御意見、御質問等をいただきたいと思います。この議案につきましては、これまでに説明、議論がありましたので、約10分間ほどお時間をいただきまして質疑をしたいと。その後、採決に移ります。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 確認にもなるのですが、説明会等で住民の方からの御要望で高齢者関連の施設も作ってほしいというのがありましたけれども、これを見てみますと、建築の制限のところが児童福祉施設等になっておりましたが、その中に含まれるという理解でよろしかったでしょうか。

○会長 はい、どうでしょうか。どうぞ。

○事務局 説明の中で児童福祉施設等とございますけれども、この児童福祉施設等というのが建築基準法で使われている用語でございます。児童福祉施設等という中には、児童福祉施設、助産所、身体障害者支援施設、保護施設、婦人保護施設、老人福祉施設、医療老人ホーム、母子保健施設などが含まれておりまして、委員のおっしゃる施設も含まれております。

○会長 よろしいですか。はい、どうぞ。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

それと、もう1点なんですけれども、今回の地区計画は本論で触れられた範囲内ということで、この部分だけ出てきてますが、向日台団地の建替えは、京都府のほうでは、道路の向こう側の残りの部分についても既に事業のPFI方式とその事業者の募集をされています。そうした情報については、向日市のほうには明らかにされるのかということですね。ここで地区計画をこのように決定をしておりますけれども、残りの部分について、これと同じような傾向のものが適用されるのか、それとも全く別のものになってくるのかということで、一つ気になるのが眺望の範囲を設定されてますけれども、これは道路の向こう側の残りの部分にかぶってますが、ここのところでまた変

更とかをされるようでしたら、意味がなくなってくるのかなとも思いますので、この辺はいかがでしょうか。

○会長 いかがでしょうか。どうぞ。

○事務局 まず、P F I 等のことですが、現在、向日市のほうでは、そのような詳細な情報はまだいただいております。

それから、道路で区切った地区計画区域外のことについてですが、こちらにつきましては、京都府のほうで地区計画に含める必要がないというふうに判断されておりまして、道路から西側に位置する3棟につきましては、15メートルの高さ規制のままになりますので、眺望等についても支障はないというふうに考えております。

また、この3棟につきましては、京都府の建替計画には入っております。

○会長 むしろ地区計画外のところのほうが高さ規制に関しては厳しいということですね。どうぞ。

○委員 そうしますと、そこのところは、別途何か計画を変更されたり、規制緩和などがあったりするということはほぼないという理解でよろしいですかね。

○事務局 現在、向日市としては、京都府からそのような相談や情報はいただいている状態でございます。

○会長 ほかにいかがでしょうか。委員、どうぞ。

○委員 一つ確認で、先ほどのスライドで見ていただいた地区計画の内容、③のところの3ページ目のところにあります、敷地には都市計画道路の計画線がかかっていて、壁面後退という位置づけになるんですけれども、いわゆる建築制限にかかっているところは、京都府さんと協議されて、建てるとか建てないとか、ここはもういつでも基本的には買収に応じますよというふうな、都市計画道路を進めるという側面から見て、何か障害になるようなことがあるのか、ないのかをお聞きしたいんですけれども。

○事務局 委員がおっしゃるとおり、この点線につきましては、将来整備した場合に

そういったことを踏まえまして、都市計画道路からの壁面後退を設定しているところです。壁面後退の適用除外となるのは、地区計画の中に定めておりますけれども、軒の高さが2.3メートル以下の建築物や工作物は作ることはできますけれども、基本的にはそれ以外のものはできないというふうに京都府とは協議しております。

○会長 よろしいでしょうか。ほかいかがでしょうか。

○委員 向日台の住民の方から聞く声でございますけれども、この地区計画の中には入ってませんけれども、当然これが進行していくと、現状お住まいになっている方が一旦いわゆる退居して、どう進んでるのか分かりませんが、その間どこかで建て替えて新しくなるまでは仮住まいをしないといかん。この地区計画にはその辺のことはないんですけれども、京都府さんとの話合いでその辺のことはどういうふうに具体化していますでしょうか。

○事務局 委員が御質問の建替え中の退居とか仮住まいとか、そういった御質問ですけれども、地区計画自体にはそういったものを定める項目はございません。地区計画というのは建物の用途等の制限を記載するものでございまして、御質問の期間中の住まいにつきましては、今後、京都府が建替えの手順等を検討される中で考えていくものかと存じております。

○会長 はい、どうぞ。

○委員 もう1点だけ。この向日台団地の建替えについては、周辺をちょっと見渡しますと、東側に向日町競輪場があるわけでございます。非常に耐震性も悪くて、いつどうなるか地震が起きたら分らんような状況の中、これとの関連性とかは今後考えられるのでしょうか。

○事務局 今回の地区計画はあくまでも競輪場の西側の道路から現在の府営住宅を含めた区域となっております。現在、競輪場等を含めた建替え等の話は京都府からいただいております。

○会長 建替え中の移転等につきまして、公営住宅建替え事業は非常に長年実績があ

りますので、そこは心配なさらなくても事業の過程で用意されます。

それでは、最後に委員のほうから発言いただいて、その後、採決に移りたいと思いますので、よろしくお願いします。

○委員 向日台団地は、車庫という形では登録を多分されてないと思うんですけど、ただ空き地に置いている、停め放題なので、今度はしっかりとちゃんと車庫証明が取れる状況になるのでしょうか。

○会長 それは現状として何か無法地帯みたいになってる。

○委員 そうです。あそこで車庫証明は取れないんです。

○事務局 そのあたりにつきましても、市としましては今回の地区計画の対象となりませんので、そういったことについては京都府とお話はしておりません。今後、駐車場を含む建替えに関しては設計のほうをされると思いますけれども、その中で検討をされるのではないかと考えております。今回そのような御意見がありましたことを京都府に伝えておきます。

○会長 それでは、時間になりましたので、この議案についての採決することに御異議ございませんでしょうか。最後に一言どうぞ。

○委員 ひとつ、意見づけをさせてもらいたいと思います。この向日台団地の建替えですけれども、居住者の方にとっては、古い建物でございますから、エレベーターがない高い建物でなかなか高齢者が住みにくいとか、私どももこの建替え自体は賛成するわけです。ただ、事業の手法がPFI方式を取っておられまして、やっぱり民間企業の活用の導入とは言いますけれども、実際には利潤を追求するためというところがある事業形式です。そういうところも含めまして、やっぱり建て替えた後に現行の居住者が今の状態のまま、家賃のほうはそのまま再検討できる、継続して住めるというようなことを京都府に対して市としてもしっかり御要望いただきたいなと思います。以上です。

○会長 それでは、採決に移りたいと思います。

議案第４号・第５号について賛成の方挙手をお願いいたします。

【全員賛成 可決】

○会長 全会一致で、反対の方はおられませんでした。可決いたしました。

それでは、可決した議案第４号・第５号については、案のとおり答申することいたします。

次なんですけれども、「都市計画道路の名称変更について」、次第では、議題を（２）付議案件と（３）の報告案件に分けてありますが、どちらも都市計画道路の名称変更に係るものなので、（２）と（３）を併せて事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、「都市計画道路の名称変更」につきまして、御説明させていただきます。

先ほどに引き続き、都市計画課の井上が御説明いたします。よろしくお願いいたします。

今回の変更でございますが、近隣市町におかれ、都市計画道路の見直しが行われたことに伴い、路線名称等が変更されたため、向日市におきましても名称を変更し、整合を図るものでございます。

名称を変更します路線は、全部で４路線ございます。

４路線のうち、①の３・４・１８３号牛ヶ瀬勝竜寺線につきましては、後ほど詳しく説明させていただきますが、名称変更にあたり、都市計画法に基づき本都市計画審議会に付議するものでございます。

②から④の３路線、Ⅰ・Ⅲ・１６号京都神戸線、Ⅱ・Ⅱ・２４号御陵山崎線、Ⅱ・Ⅱ・２６号西向日町停車場長法寺線につきましては、令和４年１月１８日に京都府のほうで変更告示をされておりますので、これを受けまして、本市の総括図等に明記しております名称を変更しますので、御報告するものでございます。

次第では、議事を（２）の付議案件と、議事（３）の報告案件とで分けておりますが、どちらも都市計画道路の名称変更に係るものでございますので、併せて御説明さ

せていただきます。

まず、次第から前後しますが、議事（３）の報告案件についてでございます。京都神戸線、御陵山崎線、西向日町停車場今里線の変更について、御説明をさせていただきます。

この３路線につきましては、府道等と重複している都市計画道路であるため、都市計画の変更決定権者は京都府となっており、京都府において、社会経済情勢の変化等を踏まえ、将来のまちづくりを見据えた都市計画道路網を再構築し、効率的な道路整備を推進するため、令和４年１月１８日付で変更告示が行われたものでございます。

そして、都市計画法第２０条第３項の規定により、都市計画は、告示日から効力を生じておりますので、本市の都市計画総括図等に明記しております名称等を変更いたしますので、御報告するものでございます。

スライドには、向日市、京都市、長岡京市、大山崎町を含む京都都市計画区域の総括図を表示しております。

まず、Ⅰ・Ⅲ・１６号京都神戸線は、大山崎町域における都市計画道路の廃止により、構造（交差箇所数）に変更が生じており、名称を３・３・１２号京都神戸線に変更いたします。

次に、Ⅱ・Ⅱ・２４号御陵山崎線は、こちらも大山崎町域における終点部の廃止により、名称を３・５・１４号御陵山崎線に変更を行います。

次に、Ⅱ・Ⅱ・２６号西向日町停車場長法寺線は、長岡京市域における終点部の廃止により、名称を３・４・１５号西向日町停車場今里線に変更を行います。

いずれも、向日市域における変更は、名称の変更のみでありまして、市民の皆様への実質的な影響はございません。

以上で、報告を終わらせていただき、続いて、付議案件の御説明に移らせていただきますが、今回、付議いたします３・４・１８３号牛ヶ瀬勝竜寺線は長岡京市域における終点部の廃止により、名称等に変更が生じているものでございます。

それでは、議事（２）の付議案件でございます、議案第６号３・４・１８３号牛ヶ瀬馬場線の変更について、詳しく御説明いたします。

資料は２－１になります。

３・４・１８３号牛ヶ瀬勝竜寺線は、京都市西京区を經由して長岡京市に至る南北の幹線道路でございます。

今回、長岡京市において、社会経済情勢の変化等を踏まえ、将来のまちづくりを見据えた都市計画道路網を再構築し、効率的な道路整備を推進するため、変更が行われましたことに伴って、名称を３・４・１８３号牛ヶ瀬馬場線に変更されました。

資料２－２「変更前後対照表」を御覧ください。

今回、長岡京市域との整合を図るため、向日市域におきましても、表のとおり、終点、延長等を変更するとともに、名称を「牛ヶ瀬馬場線」へ変更を行います。

長岡京市域における終点の短縮により、延長等に変更がございますが、いずれも向日市域における実質な変更はございません。

次に、都市計画変更手続について、御説明いたします。

本路線につきましては、府道等との重複がございませんので、都市計画の変更決定権者は、市となります。

今回の都市計画の変更は、長岡京市域における終点の短縮により、名称等が変更になるものでございまして、長岡京市において、昨年１０月２９日に長岡京市都市計画審議会で審議され、本年１月１８日に都市計画の変更・告示がなされております。

本市における都市計画の変更としましては、都市計画法施行令第１４条第１項に基づき、「軽微な変更」に該当するため、都市計画法第２１条第２項の規定に基づき、公衆の縦覧の手続を省略しております。

したがいまして、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、都市計画の変更について御承認いただいた場合、変更告示をさせていただく予定としております。

以上で説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○会長 ありがとうございます。要するに、長岡京市側で都市計画道路の延長を短縮されたので、それに合わせて名称を変更するということでございます。この件につきまして、御意見ございますでしょうか。5分間ほど。はい、どうぞ。

○委員 現在、この牛ヶ瀬勝竜寺線、森本東部地区でもう工事が始まっているので非常に重要な道路なんですけれども、今回の名称変更が長岡京市のほうが一部を廃止ということなんですけれども、それに伴いまして、向日市内の道路計画について何か影響があるのでしょうか。道路というものは、やっぱり続いてなければ価値がないものだと思うんですけれども、その辺をお聞かせ願いますでしょうか。

○会長 事務局いかがでしょうか。

○事務局 まず、長岡京市のほうで今回牛ヶ瀬勝竜寺線の一部廃止が行われました。そのことによります本市への影響でございますが、都市計画道路の廃止を行う場合なんです、見直しの指針に基づきまして、今回長岡京市さんにおかれましても、平成25年から見直しに着手されておられまして、廃止した場合の交通量の確認と代替となる既存道路があるかを確認されておられますので、本市に影響はないものと考えております。

○会長 委員、いかがでしょうか。

○委員 ありがとうございます。道路のことなので、将来に有効に使えるような計画にしていだけたらと思います。ありがとうございました。

○会長 ありがとうございます。ほかにいかがですか。委員、どうぞ。

○委員 廃止されるというのは、この資料の2ページ目の上のほうの黒い部分が廃止されるんですか。

○事務局 2ページ目の黒ではなくて、色はちょっと表現しにくいんですけれども、点線の丸で囲んである部分が廃止となります。

○会長 もう一度スライドをつけられますか。

○事務局 黄色い枠で囲んでいて、矢印が延びてるかと思うんですけども、点線の丸、その部分が廃止になります。

○委員 終点部の廃止と書いてあるんですけども、牛ヶ瀬馬場線の終点部の廃止と書いてありますね。いわゆる長岡京市のどこが廃止になるのかなというのをちょっと教えてください。向日市域の道路は変わらないのですか。

○事務局 まず、市域の境がこちらにございまして、向日市の牛ヶ瀬勝竜寺線がこう続いていきまして、ここからここまではそのまま存続となっております。さらに市域を越えまして、この都市計画道路の間も引き続き存続となっております。今回廃止されましたのは、馬場から勝竜寺のこの区間が長岡京市内において廃止されたものです。

○委員 そこに現道は何かないんですか。

○事務局 はい。この区間につきましては、長岡京市さんのほうで3路線、既存道路があるというふうに判断されておられまして、具体的にはガラシャ通り、そして小畑川という川がございまして、そちらの上の堤防の道路、そして国道171号線、この3路線を断面に切りまして交通量の確認を行われておりまして、その上で十分もつというふうに判断されていると聞いております。そういったところを長岡京市の都市計画審議会で審議されておられます。

○委員 基本的には現道が何かしらにあって、都市計画的に大きくする必要がない、現在の交通量で今後の将来も基本的には交通量は増えないからもう要らないという判断で長岡京市さんは廃止されたということですね。

○事務局 はい、おっしゃるとおりですね。交通量推計、平成22年のものを使って42年ございますが、そういった推計からも判断をされておられると聞いております。

○委員 多分現道があるところに流れていくのと、あとは環状線とかいろいろなところへ分散していくであろうと思うんですけども、現状的に今の廃止される道路の状況でも、基本的には交通量が増えないという判断なんですか。

○事務局 そうですね。実は、長岡京市さんはこのあたりが全て住宅となっております。

して、将来的にはまちづくりの計画上も大きく用途を替えるということはないというふうにお聞きしております。

○委員 分かりました。

○会長 時間になりましたが、いかがでしょうか。よろしいですか。委員、どうぞ。

○委員 都市計画道路が完成すると、交通に対しての安全性は格段に向上するものというふうに思うわけなんですけれども。特にその中でも歩行者の安全というものが数段向上して、安全に通行できると思うんですけれども、こっちが廃止になったということで、防災面とかに関してどういうふうにご考えておられるのかなということをやっとお聞きしたいと思います。

○事務局 まず、都市計画道路はいろいろな機能を持っているというふうにご考えておりました、作られたときにそもそもその道路が避難するための道路であったり、緊急物資を輸送するような道路にもなるというふうにも考えております。また、災害が起きた際には、火災自体を減少する機能自体を持っているというふうにご考えておりまして、この後の私たちの牛ヶ瀬勝竜寺線の次の報告案件があるんですけれども、そこでもこれは説明させていただきたいと思っているのですが、やはり阪神淡路大震災とかでも地震が起きた後の火災によって多くの命が奪われたという報告が上がっております。その検証結果によりますと、やはり道路幅員と延焼を遮断するという相関性も確認されておりますので、道路は一定幅員があった場合に火災の延焼が止まるというふうになっていると思います。具体的には6メートルほどの幅では約4割の火災が止まるのですが、牛ヶ瀬勝竜寺線の幅であります12メートルで整備をした場合は、火災の延焼が100%止まっているという報告が国のほうでまとめられております。そういったことから、向日市は都市計画道路の整備を推進したことによりまして、向日市の防災に強いまちづくりを行っていきたいというふうにご考えているところでございます。

○会長 はい、いかがでしょうか。

○委員 分かりました。そういうことで安心するわけですし、輸送ルートとしてもどうなのかなというのもちっと１点お聞きしたい。

○会長 どうぞ。

○事務局 向日市におきましては、現在の防災計画の中で避難に当たりまして、緊急輸送ルートの１次ルートのほうに現在国道１７１号線、府道西京高槻線、府道中山稻荷線のほうが現在指定されております。そういった場合にまた２次ルートというのが間接的に物資を届けるルートになってきますので、この牛ヶ瀬勝竜寺線が整備された場合は、輸送面についても強く防災力になるというふうに考えているところであります。

○会長 はい、よろしいでしょうか。ほかにございますか。

それでは、この議題（２）の付議案件について審議をお諮りいたします。

この議案につきまして、案のとおり可決することに御異議ございませんでしょうか。賛成の方挙手をお願いいたします。

【全員賛成 可決】

○会長 はい、結構です。反対の方、おられませんね。

これも満場一致で可決されました。賛成多数ですので、こ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６号については、案のとおり答申することといたします。

それでは次に、本日の議事の最後です。報告事項です。「都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更案について」事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、「京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更案について」御説明させていただきます。

本日御説明をさせていただきます、都市計画課の近藤と申します。よろしくお願いいたします。

前のスライドを御覧ください。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、見やすいほうを御覧ください。

今回の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。「都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線」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ヶ瀬の交差点を起点に南下し、向日市内に入りましては、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６，８６０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。

また、今回変更を行う区間の北側、スライドで黄色線で表示しております区間につきましては、平成２９年度及び令和元年度に、本審議会でも御議論いただき、都市計画変更を行った区間でございます。

続きまして、まちづくりにおける本路線の位置づけを御説明いたします。

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、市南東部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、概要を位置づけしております。

それでは、変更内容につきまして御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御覧ください。

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おります。

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。

北側の黒矢印線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つの変更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。

写真と併せてみていきますと、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、灰色の現行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箇所につきましては、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 1 3 3 軒ありますが、変更後は、約 2 2 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。

牛ヶ瀬勝竜寺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 1 6 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。

この幅員構成につきまして、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、市民体育館や市民プール、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、荷捌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、店舗等への荷捌きに利用する停車体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、停車帯を廃止いたします。

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、これまで御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。

「都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線は、京都市西京区を起点とし、向日市を經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。

次に、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、去る9月29日に開催いたしました令和3年度第2回都市計画審議会におきまして、京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更に係る都市計画変更の原案を報告させていただきました。

その後、まちづくり条例によります案の作成手続としまして、原案の縦覧を10月12日から26日までの期間実施し、10名の縦覧者と10名の方から意見書の提出がございました。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、公の場で御意見を頂戴いたします公聴会を11月2日に実施し、2名の方から公述をいただきました。

これらを踏まえまして、都市計画案を作成し、本日、都市計画法に基づき、都市計画審議会へ案の報告をさせていただいております。

この後、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、御意見のある方は、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、御承認をいただいた場合、都市計画の決定・告示を行っていく流れとなります。

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

スライドの内容は、資料4－6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。いただいた御意見につきましては、都市計画に関するものと、その他に関するものに分類しております。

それでは、主な御意見について説明させていただきます。

初めに、本都市計画変更に関する必要性に関する御意見として、「50年もなかった計画が、急に実施する方向になった理由」や、「この地域に住む住民にとって不必要であること」、「50年前に新たな住宅を建築する際、道路はつくらないとはっきりすべきであったこと」、「学校の近くや府営住宅内に大型車が通るような道路を作る発想自体間違っていること」、「新しい道路を整備することで危険が増すこと」、「市民に何のメリットもないこと」、「森本東部地区における日本電産(株)のビル建築との関連性については」といった御意見がございました。

これらの御意見への市の見解としましては、「都市計画道路は、交通機能、防災機能、交通安全機能及びライフライン収容機能など、まちづくりにおいて最も重要な役割を担う幹線道路であり、都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線も、これらの機能を有した都市計

画道路として、国により昭和４２年に都市計画法に基づき都市計画決定された幹線道路です。

この都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線は、ＪＲ東海道線以東の森本地区、鶏冠井地区、上植野地区を南北に縦断する幹線道路として都市計画決定された計画道路であり、この地域における新たなまちづくりの誘導や、外環状線及び国道１７１号から生活道路への通過交通の流入抑制、通学路等の安全確保などの課題解決を図るため、本市の都市計画に関する基本的な方針として定めた「第３次向日市都市計画マスタープラン」の将来都市構造において、ＪＲ向日町駅周辺や阪急東向日駅周辺などの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」に位置づけた計画道路です。

本計画道路の周辺では、現在、森本東部地区土地区画整理事業やＪＲ向日町駅東口開設を含む駅周辺整備事業などの新たなまちづくりが進められていることから、本計画道路を軸に市南東部地域における新たなまちづくりの誘導やＪＲ向日町駅へのアクセスの向上、さらには歩道整備による通学路等の安全性の向上を図るため、今回、既存道路の市道森本上植野幹線を活用した一部ルートの変更及び幅員構成の変更を行い、早期整備を推進することとしております。

なお、今回の変更は、既存道路の市道森本上植野幹線を活用することで住宅地への影響を最小限に抑えるものであり、住環境の保全及び安全性の向上にも寄与するものと考えております。

また、本変更計画道路及び計画道路に接続する市道とともに安全対策を図り、問題の小学校前を東西に通過する車両を牛ヶ瀬勝竜寺線に適切に誘導することで、通過交通の抑制と歩行者や自転車等の安全性の向上が図られるものと考えております。」としております。

次に、都市計画のルートに関する御意見として、「変更案は既存の道路を利用したルートになっており、その道路も通学路であるため、安全性が非常に高まる。」といった

御意見がございました。

この御意見への市の見解としまして、「御意見のとおり、既存道路の市道森本上植野幹線につきましては、児童の通学路として一部の区間が利用されており、中には歩道がない区間も存在することから、今回の計画変更において変更ルートの一部に活用し、両側に歩道を配した都市計画道路として整備することで、通学路の早期安全確保につながるものと考えています。」としております。

次に同じく、都市計画のルートに関する御意見として、「変更後のルートは住宅地を通らないことから住環境や実現性も考慮された計画」といった御意見がございました。

この御意見への市の見解といたしましては、「現行の計画ルートは、鶏冠井町沢ノ東、上植野町地田及び北ノ田の多くの既存住宅地を南北に縦断していることから、既存住宅への影響を抑えるため、市道森本上植野幹線などをできる限り活用した計画ルート及び幅員構成の変更としており、計画の実現性を高めるものとしております。」

次に、整備時期に関する御意見として、「早く整備されることを切望する」や、「鶏冠井町八ノ坪以南の牛ヶ瀬勝竜寺線の14mへの拡幅事業はいつ頃を目途に完了する計画か。」といった御意見がございました。

これらの御意見への市の見解としましては、「都市計画道路の整備につきましては、現在手続を進めております都市計画変更の決定後に事業認可を取得し、安全対策等についての関係機関協議、現地測量や道路の詳細設計を行った上で、用地交渉、工事着工等と事業を進めていくことから相応の期間を要しますが、市としましては地域の課題や通学路の安全確保を図るため、早期整備を推進していきたいと考えております。」としております。

次に、安全対策に関する御意見として、「トラック等の大型車による危険も加わり不安」や、「信号機設置などの安全対策」、「マンションの駐車場からの出入りに大きな問題がある」、「向陽高校の北西、上植野浄水場前など登校時には、多くの児童及び生徒で大変な状態となる」、「府営住宅内において、団地入り口にハンプを設置するなど様々

な安全対策が必要」といった御意見がございました。

これらの御意見への市の見解といたしまして、「道路上に配置する安全施設や工事中の安全対策等の詳細につきましては、都市計画の変更後、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、いただいた御意見につきましては、今後の協議や詳細設計の参考とさせていただきます。」としております。

次に、環境対策に関する御意見として、「環境アセスメントはどのようなになっているのか。」といった御意見がございました。

これらの御意見への市の見解としましては、「環境省により定められた環境アセスメントの対象となる事業は、道路や河川を含む13種類の事業とされています。ただし、道路につきましては高速自動車道路、首都高速道路、一般国道、林道が位置づけられており、牛ヶ瀬勝竜寺線は都市計画道路であっても一般市道であることから、環境アセスメントの対象とはなっておりません。しかしながら、事業化の際は、必要に応じ交通量などの調査を検討する必要があると考えております。」

次に、大型車両に関する御意見として、「大型車の通行は児童、生徒の通学の安全や市民の住環境に大きな影響がある」や、「大型車が通ると家が揺れて困る」といった御意見がございました。

これらの御意見への市の見解といたしましては、「当該路線における大型車両の通行につきましては、京都府警など関係機関との協議により今後、決定されることとなります。」としております。

以上をもちまして、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 どうもありがとうございました。

今の説明を聞きますと、むしろ現行の都市計画道路を変更せずに仮に実現したら、居住環境を徹底的に破壊するもの以外ではなくなりますね。それから、133軒も立ち退きなんて現実的にあり得ないことであって、どう考えても安全性の面でも現実性の面でも改善される計画だと私は思います。委員の皆さんはいかがでしょうか。御意

見、質問どうぞ。

○委員 私も今回の見直しに関しては非常にいい方向だと思いますし、今回自転車通行帯を設けてくださるということで非常にありがたいなと思っているんですけども、現状、今通行帯を作られている向日市内のところがブルーのものらしいのですが、やはり、あのよく使われるブルーが地べたに塗られるという状況は、今回の通過する場所を考えましても景観的に似つかわしくないと思いますので、ぜひ見直しをというところで、せめて矢羽根を飛ばすとか、そういう見直しで採用いただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

○会長 いかがでしょうか。貴重な御提案をいただきましたけど。

○事務局 貴重な御意見として、今後整備するときには検討していきたいと思っています。

○会長 よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 この重要な道路ですけれども、これが施工できるとなりますとね、いわゆる西京高槻線、物集女街道ですけれども、この道路の交通量というのはどれぐらい減少するというようなことを聞きたい。

○会長 それは調べてますか。いかがですか。

○事務局 まず交通量につきましては、国のほうが道路交通量センサスということで、5年ごとに主要な道路につきましては交通量の調査をされておられます。最近ですと平成17、22、27年が発表されておられ、171号線の交通量につきましては、平成17年におきましては4万4,000台だったものが、平成27年には3万8,000台に減少している傾向でございます。大型の混入率につきましても、22%だったものが19%というふうに落ちておりまして、国の交通量センサスのこういったまとめによりますと、やはり物流拠点といいますか、アマゾンとかそういうイメージになるんですけれども小型と中型輸送のほうが増えるというふうに予想が出てきておりまして、全体交通量も下がって、大型の混入率も下がっている傾向としては今つか

んでいる状況でございます。

○会長 今後その傾向で続くかどうかはまだ分からない。

○事務局 そうですね、やはり5年ごとに行われておりますので、今後も引き続きまして、まずは主要な道路がどうなっているか。そして、その主要な道路が混んだときは準幹線等へ移っていきますので、そういったことも考えて施工していきたいというふうに考えております。

○会長 委員、いかがでしょうか。

○委員 はい、分かりました。

○会長 ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

○委員 この道路に関してアクセス性を高めるということで、まずそこが前置きであるかと思うんですけれども、この住民の方の意見書とかを見てると、公園があって子どもが道路まで飛び出して遊んでいると、こういった環境の中で大型の車、トラックとかが通るということが問題であるということの意見に対して、市の回答がしっかりした内容になってないような気がするんです。それと、こういう意見がある以上、もっと丁寧な住民の方に対して説明が要るんじゃないかなと、そのように感じました。

○会長 ぜひ答えてもらいたい。

○事務局 貴重な御意見として伺いたいと思います。また、今回のこの意見書につきましては、都市計画の観点から見解を返ささせていただいておりますので、どうしてもマナーとか、道路の利用状況とか、そういったことに重きを置いて見解を示しておりませんので、御容赦願いたいというふうに考えております。

○会長 ほかいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 前回からいろいろと御指摘させていただいておりましたけれども、今回は意見書がいろいろ出てますけれども、やっぱり全体として住民の方が心配されているのは、大型車が通ることによって安全性がどうなるかということですね。もう一つは、交通量がやっぱりどうやっても増えるということを考えておられるということですか

ら、その点について今回もっとやっぱり説明されなければ、なかなか御納得というのはいただけないんじゃないかなと思います。下側の部分ですね、牛ヶ瀬勝竜寺線を今あそこの日本電産の開発をされておられるところの部分については、地元の方の合意があってこそスムーズにうまく回っていると思います。そういった意味では、やっぱり地域の住民の方の御意見にしっかりと耳を傾けていただいて、何を問題とされているのかということ、何を心配しておられるのかということに対して真摯な回答をいただきたいなと思うんですが、いかがでしょうか。

○会長 これも貴重な御意見ですね。もちろんあくまでも今回は都市計画決定の変更の話だけではあるんだけど、地元の人たちには制度は関係ないですもんね。現実にはいろいろな不安とかが出てくるんだけど、その辺はどういう対応をするか。

それから、私からも1点、今回の計画変更はもう既にある道路のほうを有効活用して、そっちも要するに機能を強化して安全性も高めていこうということじゃないですか。だからといって交通量が急に増えるとか、そういうことでもないんです。私はそのように理解しているんですけど、そういうことも含めて地域の人たちにどういう説明をしていますか。

○事務局 説明会のときに、やはり交通量や大型車両の御質問はたくさんいただきまして、見解書の中でもお示しさせていただいてるんですけども、大型車両の通行につきましては、規制に関することですのでどうしても京都府警、関係機関等の協議によって決まることであるというふうに回答せざるを得ないと考えております。

また、市としましては、やはり通学路、小学生が通っている、高校生が通学しているという状況を踏まえて、公安関係と協議するべきだとは考えております。大型車両を通すという意味でこの都計道を整備、ルート変更をするわけではございません。あくまでも大型車の通行に関しましては、協議によって決まるというふうに御認識いただきたいと考えております。

○会長 向日市が勝手にここは大型車は通るなどとも言えない。今後、道路を整備し

ていく過程で、先ほど委員がおっしゃった景観への配慮とか、あるいは、ここは大型車が気をつけてくださいとか、児童がいますとか、そういう規制はできないけれども、大型車両が通るときに注意を喚起するとか、そういう努力というのは独自でできるかもしれないし、そこは努力をしなければいけないと思います。

○事務局 今の御意見ですが、今後、詳細設計等を行っていく中で、そういった対策等も取れるように考えていきたいと思います。

○会長 私としては、今回の計画変更はとてもいい変更だと思うんですけども、そのよさをもっと市民にアピールしていくというようなことをお願いします。ほかいかがでしょうか。

○委員 今のお話の続きではあるんですけども、信号の設置なんかは公安委員会、警察等の協議で決まってくるというのは、まあ、そのとおりだと思うのですが、この辺につくのですか、つかないのですかということ、計画の段階であらかじめ教えていただきたいというのがやっぱり市民の方の声なんです。行政の手続的に難しいということもあるのかもしれませんが、市としてはこうしていきたいということ、前面に押し出して説明していただかないと、やっぱり市民にとっては向日市は何もしてくれないんじゃないかというようなふうに思ってしまうということなんじゃないかなと思います。

もう一つ、16メートルの幅から14メートルに変更されるということで、これは図面でいきますと、歩道のほうが3.5から2.5ということで狭まってますけれども、歩行者の安全性を考えた場合、これは歩道の幅というのはやっぱり広めにとっておいたほうがいいんじゃないかという御意見をお聞きしているのですが、この点についてはいかがでしょう。

○会長 それは一概に言えないですね。広いと逆にまた自転車がそこに乗っかってきたりと。どうですか、その辺は。

○事務局 もともと自歩道ですね、自転車と歩道が同じ空間にあって3.5メートル

だったものを、今回の変更案では、自転車通行帯を別で設けまして、そこに1.5メートルの幅を取っております。それで、歩道だけの空間で2.5メートルを取っておりますので、もともとの計画でいくと3.5だったものが4メートルということで、安全性を考えた今回の変更を行ったものというふうに考えております。

○会長 どうですか。そこはよくなってるんだということですけど。

○委員 まあ、理屈の上では確かにそうなるのですが、ただ、実際の使われ方を見ますと、必ずしも自転車に乗ってる方が道交法を把握しておられるわけではないので、自転車通行帯だけを通られるかという、そうでもないわけですよね。実際に何か怖いとかどうかは知りませんが、歩道を通っておられる方もおられます。そういったところも見て、電柱なんかも設置しなければならないので、実際に2.5メートルといっても実質それだけの幅が完全にとれるというわけではないんじゃないかと思います。そうしたときに、やっぱり車椅子の方とか、あるいはお年寄りでも手押し車とかを押してこられるような方などもおられますので、なかなかその幅で大丈夫なのかというのがありますし、ガードレールなどが設置されたりしたときにも、やっぱりそういう幅で何とかできるのかということ疑問なのかなと思うのですが、こういった点はこういったふうなんでしょうか。

○事務局 委員がおっしゃるのは、歩道2.5メートルを、3メートルとか3.5メートルのままにしたらいんじゃないかという内容のことかと思うんですけども、道路構造令におきまして、3メートル以上確保する場合というのは、駅近辺とかで交通量、通行人が非常に多い場合ですね。こういった場合は3メートル以上確保しなさいというふうに法律で決まっております。向日市で恐らく一番歩行者が多いのは東向日かと思うんですけども、あそこは2.5メートルで歩道を整備しております。このことによって、昔は非常に狭かった歩道なんですけれども、現在は2.5メートルの歩道を整備いたしまして、非常に通行しやすくなったという御意見を伺っております。そういったことも含めまして、東向日駅を通行する歩行者の人数と、逆に森本上

植野幹線を通行する歩行者の人数で考えると、やはり東向日のほうが断然多いというふうに考えておりますので、今回森本上植野幹線を2.5メートルの歩道にすることにつきましては、恐らく歩行者の通行上、車椅子の方と離合するとか、そういったことにおいて特に問題にはならないのではないかと考えております。

○会長 建築言語とか空間言語というのがありまして、例えば2.5メートルと1.5メートルをきちんと分けていって、ここは自転車ですよとサインを出すと、2.5メートルに自転車がガンガン通るには狭い。じゃあ、こっちに移動となるから、車椅子と歩行者の方を優先して、割と心理的に行きやすくなったと。それが3.5メートルになると結構自転車も乗れちゃうよねとむしろ移行する、そういう心理学とか、建築計画学の中でもこういうことを議論されているので、そういったこともちょっと検討していただきながら、よりよい計画に改善していただけたらと思います。

○事務局 補足なんですけれども、自転車が歩道の中を通行しているという先ほどのお話ですが、これは基本的には、歩道が自歩道になっている場合はオーケーなんですけれども、自転車の通行帯が整備されている場合は、原則的には道交法上的には交通違反というふうにはなります。ただ、それをそういう縦割りでいくのではなくて、やはり我々としても年間をとおして公園交通課のほうで、自転車の通行マナー等の啓発はしております。ただし、自転車通行帯につきましては、13歳未満や70歳以上の方というのは非常に危険が及ぶ可能性もございますので、これらの方につきましては歩道を通行することが可能というふうになっております。

○会長 それでは、委員。

○委員 この牛ヶ瀬馬場線のことだけじゃなくて、全般的な都市計画の道路のことなんですけど、向日市は市民の方が道路が狭いと、歩きにくい、走りにくいという形でおっしゃる方がほとんどなんですけれども、向日市のほうの都計道路の進捗率が30%、3割ぐらいなんですかね。まだそこまでぐらいしか進んでないと。今の話なんかでも、やっぱり都計道路というのは安心して歩ける道路であると、そういったこと

がもっと本来は進んでいかないといけないことなんですけど。ここでも50年も何も進まなかったことが今何でやという、そういった意見があるのが正直なところだと思うんですけども。市の考えとして、これからどういうふうな整備をしていくのかとか、そこら辺のところはどうなのかちょっとお聞きしたい。

○会長 はい、いかがでしょうか。

○事務局 まず、本市の都市計画道路の整備率でございますが、約35%となっております。こちらは京都府全体が約64%でございますので、大きく下回っております。また都市計画道路は、やはり多くの機能や整備効果がありますので、この整備率を高めることは向日市が取り組んでいかなければならない。まずは重要なことのひとつであるというふうに認識しております。

そのことから向日市では、乙訓地域で最初に平成17年から、この見直しに着手しております。その中で各路線をもう一度必要性を精査しております。そして、それを行う一方で、なぜ整備が進まなかったのかと検討をしてみいました。その中で平成20年に見直しの構想案自体を発表させていただきまして、本都市計画審議会でも説明をさせていただいているところでございます。その中で、各路線をまず存続、廃止、変更というのをお示しさせていただいております。こちらは現在ホームページにも掲載しております。そして、基本理念になるんですけども、実現可能な計画に変更していきますというふうに基本理念にも定めております。今回の都市計画変更案は、やはり既存のルートでは多くの住宅が立ち並んでおりますので、整備が非常に大変困難でございます。そういったことからルートを変更することによって、今後につきまして整備を推進してみたいというふうに考えるところでございます。

○会長 よろしいでしょうか。では、委員。

○委員 確認が1点と意見なんですけれども、1つ先ほどの決定で牛ヶ瀬勝竜寺線が馬場線に変わったという件で、今後、付議されるときには馬場線ということで提案されるということで理解してよろしいですね。

○事務局 はい、おっしゃるとおりでございます。

○委員 それと、確かに南北の道路は、今言われているような、かなり前向きの整備の方向性で変更も含めて努力をされているというのは分かるんですけども、先ほど勝竜寺線も馬場線に変わりましたが、基本的に長岡京市さんが廃止されたということは、これ以上の拡幅等の整備がされないという点では、現在通過している大型車が地域を通過するような広域の交通量であれば、現在よりも改善する可能性が非常に少ないと推測されるんですね。結果的にそれを解消しようと思うと、基本的には南北にある東西道路を通っていかない限りは流れていかない。どうしても車は最短ルートで比較的混んでないところを選ぶという流れがありますのでね。現在、牛ヶ瀬勝竜寺線、馬場線のところでも南北道路より東西道路が幾つかあるところが、結構整備されないまま残っているんですね。これは阪急西向日駅から通っている線だと思うんですけども、この線も現在は市街化調整区域でまだ農地のまま残っているところが基本的には東側に延びているんでね。実は、こういうところの東西道路をうまく整備していったらお金もかからないし、交通量的にも安全で、大型車の通過交通量を排除していけるような形になってくるんじゃないかと思うので、お金がいるとい点では、当然議会との相談になると思うんですけども。ぜひ、計画的にまだ比較的安い間に入手して整備できるような予算編成を含めて、全体の道路が一日でも早く整備できるような対応を考えていただければ、今後、安全面も含めて整備が進捗していくんじゃないかなというふうに思います。

○会長 とても貴重な御意見ありがとうございます。ということで、事務局のほう、ぜひ。

○事務局 大変貴重な御意見としまして、今後、都市計画道路見直しの際は、そのあたりも十分検討していきたいというふうに考えています。

○会長 今日、私の進行の不手際でありまして、予定よりも10分ほどオーバーしてしまいました。このあたりで終了したいと思うのですが、どうしてもという方、どう

ぞ。

○委員 時間も押しておりますので、簡潔に申し上げますが、やはり都市計画変更でありますので、先ほどの幅員の話につきまして、東向日の話だとか、そういった相対的な議論じゃなくて、この道路は既に自転車歩行者道として3.5メートル計画決定されているわけだから、それを歩道として2.5メートルにするというのであれば、やはり計画のときは説明が私は必要だというふうに思います。ただ、それに伴って、いわゆる自転車も車両ですから車道を走るとというのが考え方というのも十分に分かりますし、そういった計画的な説明を今後の法手続では進めてもらいたいというふうに思います。

それと、先ほど向日市内の都市計画道路の整備率が非常に悪いという中で、事業化をされていない都市計画道路の今後のありようという中での見直しだということで、当然その必要性だとか考え方で、今回一部区間を変更されるということなのですが、その中でも、現在の市街化区域、市街化調整区域の中で、これは旧都市計画法の計画ということで昭和42年の決定ですが、そのときのまちづくりの進捗というんですか、住宅の並びはよく分かりませんが、現在の土地利用から見れば、ルートを直線から一部曲線を使うということになります。やはり市街化調整区域の田畑の利用から考えてですね、こういった土地利用をするのは、やはりこれも都市計画的だということで、そういった説明も今後必要なのかなと思います。

それと最後に、当然この後に事業の話はあるんだと思うんですが、130軒云々という建物の立ち退きの話ですが、これは都市計画決定されたときに既に130軒建てたのか、それとも都市計画法上、建築制限はかかっているが、簡易な木造で、今は多分向日市内は3階建てまでオーケーだと思うのですが、そういった建築制限の許可を受けて家が建ってるというような社会情勢の変化、都市計画との整合を踏まえた計画の説明を十分していただきたいというふうに意見として申し上げます。

以上です。

○会長 はい、ありがとうございます。この件につきましては、あと1回議論の場がありますので、今日出された御意見等を含めて次回もう少し議論をしていただければと思います。

○委員 通学路の安全確保ということで、これは道路整備されるまでは別の対処をされるのかということと、そういうことでしたら、ここは府営住宅の中を通過して外側のほうにつながるわけですけど、直接171号線のほうに通して回したほうが、通学路の安全確保という意味ではやっぱり安全であるのではないかという御意見が出てますが、その点についてはどうなのかということですね。

それと、あと環境アセスメントは必要ではないかというような市民さんの御意見が出ておりますけれども、これは後々調査をされるということなのですが、具体的にどういうことをされるのかということが分かれば説明していただきたいなということと、今後はっきりとそのあたりをやっぱり市民の方に知らせていただきたいなと思います。

ちょっと見てますともう一個、以前、議会での御質問か何かで、点線上にある会社のほうで、そこに重要な機材があるかなんかでそのところの拡幅ができないというようなことを回答されていたというようなことが意見として書かれていたんですけれども、この辺はその問題点は解消されているのかということをお聞きしておきたい。

最後、もう1点なんですけれども、道路の線形なんですけれども、交差点の形状ではなくてカーブでこうつながってますけれども、これは道路交通法上そうしなければならないということなんです、交差点とはされないということなんです。それとも、実際に工事されるときには交差点として整備されるような形になる。そういうことではなくて、本当にこのまんまの形の道路にされるのか、詳しく御説明いただければと思います。

○会長 今出た御意見、御質問は、今答えようと思っても結構大変なので、次回までの宿題ということで構いませんか。

○委員 詳しくお調べいただく必要があるということでしたら、次回ということで結構です。

○事務局 いただいた御質問につきましては、何点かは見解書のほうにお示しさせていただきますので、そちらのほうを参考にいただければというふうに考えております。

○会長 どうも失礼いたしました。

以上で、本日の案件は全て終了いたしました。

2 点の付議事項は満場一致で可決されました。皆様の御協力により無事終わることができました。

それでは、司会にマイクをお返しします。どうもありがとうございました。

○事務局 皆様、ありがとうございました。

ここで、御報告をさせていただきます。本市の都市計画行政に御尽力いただきましたリム会長及び橋本委員におかれましては、今年度末をもちまして、本審議会の委員を御退任されますので、それぞれ一言いただきたいと存じます。

まずはリム会長、よろしくお願いいたします。

○会長 皆さん、どうもありがとうございます。つつい脱線しがちで大変皆様に御迷惑をおかけしましたけれども、委員の皆様の御協力と優秀な事務方のサポートによって何とか終えることができました。どうもありがとうございました。

○委員 橋本でございます。私も 2 期、都市計画審議会をさせていただきましたけれども、農業委員からの推薦でさせていただいていますけれども、いろいろな開発事業がある中で、農地が守られているということで安心しているところです。ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございました。

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。

皆様どうもありがとうございました。お忘れ物のないようお帰りください。

また、お車で来られた方につきましては、駐車券をお渡しいたしますので、事務局までお申し出ください。

閉会 午後 3 時 5 0 分