

令和元年度第2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 令和元年7月23日(火)

午後2時00分～午後4時00分

(2) 場 所 向日市役所 第7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 15名

(2) 出席委員数 13名

1号委員 川 崎 雅 史

〃 小 山 俊 樹

〃 橋 本 正 治

〃 神 吉 紀世子

〃 西 田 一 雄

2号委員 小 野 哲

〃 丹 野 直 次

〃 長 尾 美矢子

〃 山 田 千枝子

〃 和 島 一 行

3号委員 林 龍 夫

4号委員 西 川 克 己

〃 六人部 美恵子

[傍聴者] 2名

3 議事

京都都市計画地区計画（森本東部地区地区計画）の決定について（付議）

京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更について（付議）

令和元年度 第2回 向日市都市計画審議会

日時：令和元年7月23日

開会 午後2時00分

○事務局 本日の審議会ですが、3時半ごろの終了を予定しておりますので、ご協力よろしくお願い申し上げます。

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、藤本委員、村田委員が欠席されております。

現在、ご出席の委員は13名でございます。本審議会条例第6条第1項に定める定足数を満たしております。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、今回3号委員でございます向日町警察副署長の村田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佐竹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とき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。

佐竹様、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、川崎会長にお願いいたします。

○会長 それでは恐縮でございますが、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。

本日は急に暑くなりましたね。皆様もお忙しいところご参集いただきましてありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本審議会は原則公開で運営いたします。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。

したがいまして、本日の議題につきまして、この会議を公開とすることといたします。

また、本審議会の会議録ですが、これは市のホームページにおいて公開させていただくことになりますので、よろしくお願いいたします。

それでは事務局、本日の傍聴者はいかがでございますでしょうか。

○事務局　本日、傍聴希望者が2名おられます。

○会長　はい。それでは、本日の審議会の傍聴を許可いたします。傍聴者に入室していただきますので、しばらくお待ちいただきたいと思います。

【傍聴者入室】

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

○事務局　それでは、お手元の次第をごらんください。

本日の議事ですが、これまでご議論いただきました、京都都市計画地区計画（森本東部地区地区計画）の決定についてと、京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更についての最終の審議をお願いいたします。

付議事項が2件でございます。

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ご用意願います。

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ご確認願います。

資料1－1から1－4及び資料2－1から2－6が事前に配付した資料でございます。

また、本日配付しております資料としまして、資料1－5、意見書の要旨及び市の見解書がございます。

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。

よろしいでしょうか。それでは議長、お願いいたします。

○会長 それでは早速でございますが、最初の議事に入ります。

付議事項の京都都市計画地区計画（森本東部地区地区計画）の決定につきまして、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

○事務局 まちづくり推進課課長をしております山崎と申します。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。

それでは京都都市計画地区計画（森本東部地区地区計画）の決定についてご説明させていただきます。ご説明は前のパワーポイントのほうで説明させていただきます。

現在進めております都市計画決定の手續状況について、最初に説明させていただきます。

平成31年3月27日に都市計画審議会におきまして地区計画の原案の報告をさせていただきます。

平成31年4月4日から4月18日まで、原案の公告縦覧をいたしまして、縦覧者は7名おられました。

4月19日から4月25日まで意見書の受付を行いました。意見書の提出はございませんでした。

令和に入りまして、令和元年5月22日、都市計画審議会におきまして、都市計画の案の報告をさせていただきました。

その後、6月20日から7月4日におきまして、都市計画案の公告縦覧を行いました。その結果、縦覧者が3名と意見書1件の提出がございました。

そして本日、都市計画審議会におきまして都市計画案の付議をさせていただきます。

今後でございますが、本日の都市計画の変更案についてご承認いただいた場合、京都府の法定協議が8月、決定告示におきましても同じく8月に予定しております。

続いて、地区計画案についてご説明させていただきます。資料は1－4をご参考ください。

前回の5月に説明している内容とほぼ同じでございますが、ご了承いただければと

思っております。

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や道路・公園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ございます。

本地区計画の都市計画決定の理由は、3つございます。

- 1、都市計画マスタープランで土地利用転換地区に位置づけがされている。
- 2、工業地域と隣接し、J R 向日町駅から徒歩圏であるなど、産業施設の立地に適した地域特性である。
- 3、無秩序な市街化の進行による周辺環境の悪化が懸念されている。

というところで、地区計画を定めることで営農環境や居住環境の保全、新たな産業拠点を形成し、その結果、地域の課題解決、地域の活性化を図ることが都市計画決定の理由でございます。

次に計画書の内容についてご説明させていただきます。

資料は1－3をごらんください。

本地区計画の目標でございますが、3つございます。

- 1、露天資材置き場や大型車駐車場等による無秩序な市街化の進行や営農環境の悪化を防止する。
- 2、駅の至便性を生かした産業拠点を形成する。
- 3、道路・公園等の公共施設の整備による良好な都市環境を形成する。

これらによりまして、未来へはばたく活力とうるおいのあるまちづくりの実現を目指すこととしております。

次に土地利用の方針でございますが、A地区、B地区、C地区がございまして、A地区は産業地区でございまして、周辺環境に配慮しながら大規模な業務・製造・研究を目的とした事務所の立地誘導や高度利用を図る。

B地区は住宅地区でございますが、地区内に点在する既存住宅を居住に適した地区

に集約することで居住環境の保全を図る。

C地区の農地地区でございますが、地区内の営農者が将来的にも良好な環境で営農できるように農地を集約し、土地改良施設の整備を行う。

駐車場、資材置き場などの土地利用を制限し、営農環境の保全を図るとしてございます。

次に地区の区分の説明をさせていただきます。

A地区の産業地区でございますが8 haございまして、パワーポイントの青色の範囲が産業地区になってございますが、周辺の工業系用途地域に隣接して配置しております。

B地区が住宅地区でございます。1 haございまして、黄色の範囲となっております。居住環境等に配慮し、周辺の住宅地に隣接して配置してございます。

C地区の農業地区は3 haございまして、黄緑色の範囲でございます。農業地区ですが、日当たり等の営農環境に配慮し、南側に集約して配置しております。

各地区の面積は道路や公園等の公共施設も含む面積を記載しております。

地区施設の整備の方針でございますが、あわせて資料1－2をごらんください。

地区施設の整備方針でございますが、土地利用転換により発生する各種車両や歩行者交通の安全で円滑な処理を図るとともに、良好な居住環境と営農環境を形成するために必要な道路や公園緑地を地区施設に位置づけを行います。

産業地区につきましては、周辺環境との調和を図るため、環境緑地、緩衝緑地を設け緑化を行います。あわせて寺戸川沿いに道路、公園、緑地を整備し、親水空間の形成を行います。

地区施設の内容でございますが、産業地区の道路といたしましては、幅員を9.5 mとしておりまして、産業地区の車両交通を踏まえた幅員にしてございます。2車線の車道と幅員2.5 mの歩道を片側に設けることとしております。

住宅・農地地区の道路につきましては、一般的な幅員である6 mとしております。

寺戸川沿いですが、親水空間を形成するため 11 m としておりまして、植栽帯と歩道を設けられる幅員としております。

公園につきましては、良好な住環境の形成のために住宅地区内に 2 か所設けることとしております。

産業地区については緑地を設けまして、樹木等で緑化を行います。

最後に、寺戸川については街区形成と整合を図った配置としており、幅員については現況と同等の幅員 7.5 m としてございます。

続いて、建築物等の整備の方針でございます。資料は 1 - 3 をごらんください。

建築物等の整備の方針でございますが、土地利用方針に沿った各地区の街区形成を図るため、1 から 9 の建築物等の各種制限を設けることとしております。

建築物等の用途の制限でございますが、計画的で良好な都市環境が形成されるよう、建築物等の用途を制限いたします。

産業地区で建築できる主なものといたしましては、研究所を含む事務所、工場、危険物の貯蔵施設等、これは危険性が大きいものなどは除いてございます。これは準工業地域と同等となっております。

A2 地区は、加えまして自動車の車庫、保育所等も建築できることとしております。

住宅地区で建築できる主なものといたしましては、住宅と兼用住宅、地区計画施行時に建っている工場、倉庫等は建築できます。

農地地区でございますが、農地地区で建築できる主なものといたしまして、農産物の生産、集荷処理、または貯蔵に供するもの、農業の生産資材の貯蔵に供するもの等でございます。

次に、建築物の容積率、建蔽率の最高限度でございますが、容積率、建蔽率の最高限度を設定します。都市型産業の高度集積や高度利用を図るため、産業地区におきましては容積率を 300 %、建蔽率を 60 % としております。

住宅・農地地区でございますが、これは市内で一般的に指定されております容積率

が200%、建蔽率が60%としております。

次に、建築物の敷地面積の最低限度でございますが、産業地区につきましては小規模な敷地がふえて建物が密集することにより、日照・通風を遮るなど環境が悪化することを防ぐため、敷地面積の最低限度を設定することとしております。

A1地区では1万㎡、A2地区では2,500㎡となっております。

次に、壁面の位置の制限といたしまして、産業地区につきましては産業施設の立地による日照・通風・防災面の環境悪化の防止や、道路や隣地への圧迫感を和らげるため、壁面の位置の制限を設定いたします。

道路境界線または隣地境界線から10m、寺戸川境界線から1.5m以上となっております。

次に、壁面後退区域における工作物の設置の制限でございますが、産業地区につきましては周辺環境との調和を図るために、敷地周辺部に環境緑地、緩衝緑地を設け、樹木等により緑地化を行います。

この環境緑地及び緩衝緑地の区域につきましては、工作物の設置の制限を行います。ただし緑化に寄与するものは該当しないこととしてございます。

次に建築物等の形態、または色彩その他の意匠の制限でございますが、産業地区につきましては建築物の外壁、屋根等の形態及び色彩は、地区の環境に調和した落ちつきのあるものとしております。

次に、建築物等の高さの最高限度でございますが、産業地区につきましては住宅地区、農地地区への日照面の環境悪化を防ぐため、建築物の高さの最高限度、日影規制を設けます。これは準工業地域と同等となっております。

次に、垣またはさくの構造の制限でございますが、産業地区につきましては道路への圧迫感の緩和や防災面への配慮のため、道路に面する部分の垣やさくは高さ1m以上のブロック塀等を規制し、次のような5つのパターンとしております。

5つといたしますのは生け垣、高さ100cm以下のブロック積み又は石積み、高

さ 1 8 0 c m 以下のさく、高さ 1 0 0 c m 以下のブロック積み又は石積み等と植栽を組み合わせたもの、高さ 1 0 0 c m 以下のブロック積み又は石積み等と柵を組み合わせた高さが 1 8 0 c m 以下のものとしてございます。

次に、建築物の緑化率の最低限度でございますが、産業地区につきましては周辺環境と調和した産業用地を形成するため、建築物の緑化率の最低限度を 1 0 % と設定し、特に沿道部への緑化に努めてございます。

こちらからは以上でございます。

○事務局　それでは続きまして都市計画課のほうからですが、都市計画案に対する意見の概要につきまして説明させていただきます。前のスライドをごらんいただくか、本日お配りしております資料 1 - 5、どちらか見やすいほうをごらんいただければと思います。

最初に経緯の説明があったかと思いますが、去る 6 月 2 0 日から 7 月 4 日までの期間、地区計画案の縦覧を行いましたところ、3 名の方が地区計画案を縦覧され、そのうち 1 名の方から意見書の提出があり、合計 5 つのご意見をその 1 名の方が出されております。

ご意見の要旨と市の見解を表形式でまとめておりますが、初めに出されたご意見の紹介をさせていただきたいと思います。

まず、出されたご意見の 1 つ目ですが、まちづくり協議会の説明会では第二本社は 1 5 階建てで高さが 8 0 m との話がありました。縦覧資料の A 1 地区（産業地区）では、建蔽率 6 0 %、容積率 3 0 0 % となっており、そのような建築物の建設は不可能と思われます。

地区計画策定に当たり、市として矛盾点は明確に指導してくださいとのご意見でした。

そして 2 つ目が、日照、ビル風、電波障害等についてはいつごろ説明されるのでしょうか、日程を明確にするよう指導してくださいとのことでした。

次に3つ目ですが、まちづくり条例第70条に（1）近隣住民の日照に及ぼす影響を軽減させること。（2）近隣住民の住居の居室を観望できにくいようにすることなどが開発事業者の配慮事項として示されています。

これらの配慮事項をまちづくり協議会に対し、はっきりと指導してくださいとのことです。

そして4つ目ですが、当該地区の防災ハザードマップでは、桂川氾濫時に1 mから3 mの浸水地域となっています。現状では現在の田畑が遊水地の役割を果たしますが、開発に際しては盛り土によるかさ上げが実施されるため、開発地域内は無事でも近隣の被害の拡大が予想されます。九州では今までに経験したことがない豪雨により災害が発生しています。したがって調整池の必要容量を計算されるときには、通常基準ではなく過去の最大雨量の倍以上の雨量を用いて計算するよう指導してください。

そして最後5つ目が、まちづくり協議会による住民への説明と日本電産株式会社の考え方に相違が見られます。また、まちづくり協議会の向日市まちづくり条例の理解度も疑問のため、今後住民への説明会が開催される際には市の出席をお願いしますと、今後の具体的な建築計画に関するご意見が中心でございました。

それぞれのご意見に対する市の見解としまして、1つ目のご意見に対する市の見解ですが、本地区計画は当該地域における農業従事者の高齢化や後継者の不在など、営農に関する深刻な問題により生じる、露天資材置き場や大型車駐車場などへの無秩序な市街化の進行と、それに伴う営農環境及び周辺の居住環境の悪化を防止するため、将来的な営農環境及び居住環境の保全と、地域の活性化に資する産業の誘導を図ることを目的としたものであります。

本地区計画では、JR向日町駅に近接する当該地域の至便性を生かし、都市型産業（研究開発・オフィス等）が高度に集積した産業拠点の形成を図るため、大規模な業務・製造・研究開発施設を誘導するA地区を定め、建蔽率の最高限度を60%、容積率の最高限度を300%、さらに敷地面積の最低限度を1万㎡または2,500㎡と

し、建築物の規模・容量を制限しているところです。

このように、地区計画は具体的な建築計画を定めるものではないことから、制限の範囲内であればご意見にあります建築物も可能と考えます。

しかし、建築物につきましては建築基準法等の関係法令に基づき、建築主が計画されるものであり、建設に当たっては建築基準法による建築確認等の各種法令に基づく手続を行う必要がありますことから、その中で実現可能な建築物を計画されるものと考えております。

次に、2つ目のご意見に対する市の見解でございますが、日照、ビル風、電波障害等については、建築主が建築計画を作成する中で調査されるものであり、説明される日程等について市は承知しておりません。

なお、本市では敷地面積300㎡以上の1戸の建築行為（専用住宅は除く）を行う場合は、向日市まちづくり条例に基づく開発手続を行う必要があります。この開発手続には、近隣住民等への説明が義務づけられており、今回の案件はこの開発手続を要する案件となります。

このことから建築主が建築計画を作成され、本市まちづくり条例に基づく開発手続を開始された際には、その手続の中で適切に指導してまいりたいと考えております。

次に、3つ目のご意見に対する市の見解ですが、建築主が建築計画を作成され、本市まちづくり条例に基づく開発手続を開始された際には、その手続の中で適切に指導してまいりたいと考えております。

次に、4つ目のご意見に対する市の見解ですが、ご意見にありますように本地区計画の区域内には現状として農地がありますことから、これらの農地が果たしていた洪水防止機能も考慮し、関係法令に基づき関係機関と連携しながら調整池等の雨水流出抑制施設の設置を指導してまいります。

最後、5つ目のご意見に対する市の見解ですが、建築主が建築計画を作成され、本市まちづくり条例に基づく開発手続を開始された際には、その手続の中で適切に対応

してまいりたいと考えております。

なお、この意見書の要旨及び市の見解についてですが、本日の審議を経て都市計画決定されました際には、向日市まちづくり条例の規定に基づきまして、都市計画決定の告示とあわせて公表することとなっております。都市計画課からの説明は以上となっております。

以上で、地区計画に対する説明は終わらせていただきます。

○会長 ご説明ありがとうございました。

それでは事務局のただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問などはございますでしょうか。

○委員 住宅地区（B地区）が約1haというご説明をいただきました。

これからのまちの活性化を図るという目的があったわけですが、住宅地区では、住宅及び既存の工場などしか認められておらないという説明だったと思いました。

以前の審議会でもご意見あったかと思いますが、まちの活性化に繋がるようなものを考えていくなれば、店舗についても考えておかないといけないのではないかと。

駅前の地域で店舗が何もない、工場と農地と住宅しかない。

そんなことはあり得ないわけで、その辺はどう考えておられるのか、ちょっと伺っておきたいと思います。

○会長 事務局のほうからはいかがでしょうか。

○事務局 地区計画の計画書の中で建築物の用途についての記載をさせていただいております。

B地区の（2）番で兼用住宅というのを認めております。

兼用住宅については、審議会のご意見を踏まえて、前回の審議会でご報告させていただいた際に追加しているところでございます。

○会長 これはご質問の趣旨は、お店だとかそういうものは若干許されるのかどうかということについてだと思いたしますが。

○事務局　兼用住宅につきましては、基本的には住宅ですが、延べ面積の2分の1以上が住宅であれば、小規模な店舗も建築可能でございます。

具体的には事務所であるとか、日用品を販売する店舗、食堂や喫茶店、美容院や理髪店等は立地可能という定義となっております。

○会長　よろしいでしょうか。

○委員　はい。それと続けてもう1つ、産業地区A1地区の中を通っております現在の寺戸川のつけかえを行うことに関連して、地区の東側、新幹線側道がありますけれども、実は向日市道3040号線という認定を受けています。

寺戸川のつけかえに対して、その辺の道路はどう変化するのか。

つけかえに関して、具体的な話が出てなかったんですけども、調整地をつくるのかという話があったりもしたはず。

一番大事なところだと思うが、その辺が何かざっくりとしてしていて、水路・河川がどうなるのかというのが全く見えてこない。

その辺はどのように考えているのかというところを改めてお聞きしたいと思います。

○会長　事務局のほういかがでしょうか。

寺戸川のつけかえに関しての周辺の影響と、調整池の件について。

○事務局　市道3040号線は、今のJRの新幹線側道になっております。

これにつきましては、現存のままです。

今回の地区内の道路におきましては、区画整理事業ですので、まず地区内の道路につきましては、部分的に認定廃止を行い、区画整理で作った道路を新たに認定させていただく予定をしております。

寺戸川のつけかえと調整池についてでございますが、協議会において、関係機関と調整・協議を進められております。

その中で調整池につきましては、雨水流出抑制施設設置技術指針等がございますの

で、それに基づいているというところであります。

○委員　協議中ということですが、桂川の決壊がもしあったとすれば、この地域は2 m程度の水がつくと言われていますが、それをフォローできるだけの調整池ができるわけでもないだろうし、一体どれぐらいの調整池が要るのか、そんなことはこれから決めるという話ではなくて、ざっくりとでもわかるような形にしないと、不安というか心配が残るのではないかとということがあります。

それと産業地区を含めて、どれぐらい地盤を上げる計画しているのか。

地盤の高さで水の流れも随分変わってくると思う。

勝手な推測で申しわけないですけども、相当地盤を上げる話だと思われるが、その辺はどう考えておられますか。

○事務局　調整池につきましては、既に原案の段階から、関係機関と協議を進めておりますけれど、やはり簡単に決まるものではないと思っております。

まだ決定はしておりませんが、もう最終段階の調整ということでご理解いただきたいと思っております。

地上げ、盛土に関しても同様でございます。

既に調整は入っておりますが、まだ決定している段階ではないという状況です。

○会長　ざっくりと、この地区はこういうことをしておけば安全なのか、安全でないのかということだけでも、おおむねどういう見通しかということだけでもお答えしていただくことはできませんですか。

要するに、内水と外水の違いでも結構です。恐らく市民の方々は、調整池というものがどういうものかということも、わかってない方もおられると思いますので、簡単に結構ですので、どういう考え方で進めてきて、これはおおむねこの考え方でいいのかどうかとか、最大雨量の倍以上の雨量の貯留を、計算しないといけないのかとか、そのこのところも含めて、基本的なことをちょっと教えていただきたいということだと思っておりますけども。

○委員　会長さんがおっしゃるとおりでございますして、要するに最大の時間雨量が向日市の場合はこれまで時間当たりで約50ミリだったか59ミリだったか、だったと思うんですけども、今どきそんな雨量の計算では間に合わないというのは、市民は知ってるわけです。

その最大時間降雨量をどれぐらいに設定しているのか。

内水氾濫する可能性があると言われていているところで、その辺はきっちり計算されていると思いますので、そこも含めてお願いしておきます。

○事務局　調整池の件ですが、桂川が氾濫したときの調整池を整備するという話ではありません。

今回の土地区画整理事業で、整備したときに、この地区は、元々は田んぼとか畑が多いというところもありまして、これまで田んぼとか畑に降った雨が、浸透して、川に流れつくまでに、少し時間的余裕がありましたが、今回整備することによって、すぐに川に流れつくようになってくると思うので、その分を直接川へ放流するんじゃなくて、調整地でしばらく貯留して、寺戸川の水位が下がったときに放流していくというような、土地区画整理事業でふえた分を一時貯留するというような調整池を考えておりますので、あくまでも今回の事業で悪化する分を一時的に調整池で貯留しようというような調整池を考えております。

○委員　今のお答えが一般的に正しいんです。

開発事例の場合については、開発地域に限定して流域的な抑制をするための調整池をつくるというのが、通常の開発指導要綱等である基準なんです。

元々農地があったところが宅地化されることによって、水の浸透率が変わりますから、その変わった部分を一時的に貯留するということで作るのが、調整池なんです。

だから桂川が氾濫して水が来るということについては全く想定していないと思います。それはまた別途で考えないといけない話なんです。

現在の調整池計算の計画雨量は昔とは、多分変わってきているだろうと思うんです

が、設計時に、計画雨量を使われるか、あるいは、時代背景を鑑み豪雨を想定して、余裕を持って雨量を設定するかというのは、これは調整池等及び、それを許可する側の国なり府なり、河川管理者との関係があるだろうと思うんです。

だから、できるだけ余裕を持った形のものにしてほしいというのは、私もあえて言っておきたい。

そこは、しっかりと指導してくださいという意見書もありますので、しっかり指導していただきたい。

ただ、私も実際コンサルタントとして計画するときに、通常は調整池をつくるときに、横に公園があるだとか、大きな建物であれば、その建物の地下に貯留するような地下貯留を考えるたりします。

つまりプラスアルファの部分を考えておくということ。

第1段階としてはその計画雨量で、とりあえず調整池は問題ないという結論はやむを得ないにしても、計画雨量をオーバーする可能性がある分については、貯留地に溜まらなかったときに、例えば公園とか、あるいは建物の下に一時的に貯留空間をつくっていただいて、そこで受け持ってもらおうとかいうような今後の配慮が要るのではないかなと。

最近はあまり問題になってませんが、以前はそういう、いかに貯留するかということが、総合治水対策という政策のもとで検討されてたんです。それをやっぱり、もうちょっと慎重に計算して対応していただきたいというように思います。

市街化調整区域のまま、地区計画を定め、住宅や工場を建てるという、この計画が、私的には非常にダーティーと思っています。

市街化調整区域というのは、通常は宅地化されない。少なくとも居住者が自分たちの営農のために使う宅地化は認めるけれども、それ以外の宅地化は基本的に認めないという地域です。

今回の場合、この地域で農地を持っている、あるいはこの事業に関連した人が、B

地区を居住地域として所有されるであろうと思うんです。

その方が自分たちの農業、あるいは自分たちの事業のために、ちょっとした居住兼用の事業所はできるよとというのは、私はそれでもいいのではないかなと思うんですが、ちょっと確認しておきたいことがあります。

この地区は非常に便利のいいところですから、宅地に整備後、売買されたとき、一般的には市街化調整区域であると、農家の方しか土地を取得できないとか、取得したとしても、農業に関する施設や農家住宅でない場合については、建替などができないんです。

今回の地区の宅地の位置づけというのは、そういう市街化調整区域内の宅地になるのか、はたまた一般的な市街化区域並みの扱いとなるのか。

そのあたりが、何か方向性が決まっているのなら、確認したいと思います。

○会長 ありがとうございます。

大変丁寧な解説をいただきましたので、調整池の問題もご理解いただけたと思います。

事務局はただいまの西田委員からのご質問につきまして、今後、このB地区をどういう取り扱いにされていくのか。

○事務局 今回、市街化調整区域に地区計画を定めて整備を行うという形になります。

地区計画区域内の調整区域における建築物につきましては、地区計画に適合するものであれば、許可の対象になります。

仮に整備後、売買が行われたのち、地区計画に適合するものであれば、建築可能という土地になります。

仮に整備後、地区計画に適合した建物でAさんがお住まいで、Bさんに売買したとすれば、同じく地区計画に適合するものであれば、建替など建築することは可能という取り扱いになります。

○委員 5月の都市計画審議会で、調整池のことをお聞きしたと思います。

先程お話を聞いていると、協議会で調整中ということですが、この調整池は向日市がつくるんでしょうか。それとも開発の業者がつくられるのか。

調整池の費用を誰が負担して、何トンぐらいの水が溜められるのか、どこに調整池をつくるのかという、そういう協議が最終の段階まで来ているということだと思うのですが、この調整池は地区計画とセットのものだと思うので、ざっくりとでもどこの場所につくるのか言っていたきたい。

もう1点、A1地区の西側、地区計画のエリア外ですが、グランド日光ハイツやアパートや住宅が建っております。

A1地区は産業地区ということで、建蔽率60%、容積率300%ということで、これについて意見書が出され、市から指導してほしいという内容であったと思います。

市の見解としては「実現可能な建築物を計画されるものと考えております。」と。

この意見書を書かれた方は、以前日本電産株式会社が示された15階建てで高さが80mの建物が建つことになるかと心配されています。

グランド日光ハイツ等にお住まいの方の住宅環境が非常に変わってくると思うんです。

これについて、分かっている範囲のことを教えていただきたいと思います。

○事務局 まず1点目、調整池を誰がつくるのかということですが、今の事業主体は、まちづくり協議会ですが、今後、土地区画整理事業の認可申請というものを予定されております。

市のほうで認可しましたら正式に土地区画整理組合が設立されますので、今回の事業主体は土地区画整理組合になります。

そちらの組合が調整池を整備される予定でございます。

そして、整備された調整池について、公共施設に入る部分につきましては、最終的には、公共で移管を受けて管理していくというような流れになるところでございます。

具体的な調整池の場所ですが、今はまだ協議されている最中でして、公園の下であるとか道路の下、また先ほど話にありました建物の下とか、様々な場所を検討されている状況でございます。

また、規模につきましても、協議されている最中でございますので、まだ明確にお示しできるものはございません。

建築計画のご質問でございますが、今回の地区計画につきましては、あくまでも規制の内容についてでございます。

具体的な建築物の建築計画につきましては、建築主のほうで計画されていきますので、どういうものになるかというのは、お示しさせていただいている土地の区画内容以上のものは、今のところはわかっていないということでございます。

○会長 前半部分のご質問の調整池の問題ですけれども、例えば、京都府の調整池の設置基準だとかがあると思います。

そういう例えば府とか、国もあると思いますが、こういう開発のときの調整池の基準というのははっきりしていて、科学的な数値などが出ています。

調整池の安全性そのものが、位置含め、対応量などを基準に基づいて設置することで安全性を担保するというステップを踏まないと開発は進められないと思うのですが、そのあたりについては何か情報はございますでしょうか。

○事務局 本市のまちづくり条例におきまして、市街化区域内の開発が1 ha以上で行われますと、約ha当たり300トンの雨水対策が必要になってきます。

今回の地区は、市街化調整区域でございまして、1 ha当たり1,000トンの対策量を義務づけております。

したがって、最低でも1 ha当たり1,000トンの対策量、調整池が設置されるということになります。

○委員 調整池の整備費用については、組合が負担されて、向日市は一銭も出さないということではないですね。

管理については、向日市が管理して、建物とかの下につくる場合はどうなるのですか。

○事務局　公共施設の場合は、例えば、道路の下とか公園の下に入るものについては行政で管理します。

もし、新しくできる建物の下に設置されるのであれば、その建物の持主で管理されるという区分になります。

○委員　調整池に関する意見書も出ておりますので、もう少し詳しい資料が欲しかった。

容積率の関係で、グランド日光ハイツの方々は、自宅のすぐ東側の高さ 80 m の建物が建つことに不安がられている。

向日市北部の開発でも、当初 90 m の建物を 3 棟建てようとする計画だったが、最終的には 60 m 程度に抑えられていると思います。

今回の地区計画のエリアでは実際に何 m 級の建物が、どの程度棟数建つのか、A1 地区であれば、地区の東よりに建つのか西寄りに建つのか分からない状態で地区計画を決めないといけない。

協議会のほうで、もっと高さをさげたりとか、容積率を下げたいとか検討の余地はないのでしょうか。

○委員　都市計画審議会で容積率と建蔽率を決めることは、非常に重要な決定というところなんですけれども、誤解がないようお願いしたいのは、建蔽率が 60 %、容積率が 300 % というのは、ばらばらではなくて、一緒になって考えてください。

建ぺい率 60 % の敷地は、敷地の 6 割まで使って建物は建てられますよということ。

容積率が 300 % というのは、仮に、建蔽率が 100 % で敷地全部を使って建ててもいいですよということだったら、300 % なので、3 階建まで建てられますよということですよ。

つまり、使う敷地が半分の 50 % であれば、6 階建てまで建てられますよと。

80 mの建物が建つということは、高さが上がるに伴い、階数も増えるでしょうし、使える敷地面積がどんどん小さくなって、ペンシルビルになってしまうということです。

その分、敷地の建物以外の部分に余裕ができるよということです。

通常建築計画を立てるときに、実際に使いたい1フロアの床面積や建物の高さなどで、日照や影や風害というような問題も含めて、どれぐらいの面積を有効に使えるかということも、建築の計画でいろいろ検討されるわけです。

実際仕事をしようと思うと、常識的に考えると、建ぺい率としては、大体50%や40%ぐらいの床面積がないと仕事できませんので、多分建ぺい率40%ぐらいまでの面積が具体的な面積になるのではないかと個人的には思っています。

そうすると上にあがる高さもおのずと決まってくる。

その辺を、我々は都市計画審議会委員ですので、直感的に先生方は理解していただいて、300%がいいのか、そうでない、それ以上のほうがいいのかというのを考えていただきたい。

ただ、一般的に土地利用を有効に使おうと思うと、やっぱり面積の総合計が多いほうがいいから、容積率が上がるほうが望ましい。

容積率が200%や300%になっているのは、建蔽が100%だったとしても、最低2階ぐらいは建てられないと、利用に困るでしょうというのが一般的に多い。

だから、基本的には土地利用の仕方と、確保される床面積との関係ということとの絡みに建ぺい率と容積率が決まりますので、その上で300%が要るかどうかということ。

通常はこういう準工業というか工業地域、それから商業などでは、もっと容積率が高いです。商業的、あるいは事務所的なものの高度利用ができるというような意味合いで設定するわけです。

だから、今回の地区のような通常は準工業地域的な位置づけということになってま

すので、大体建ぺい 60%、容積 300%とか建ぺい 60%、容積 400%とか、あるかもしれませんが、そういうようなことを議論して決めていただきたいということです。

敷地の全てを使った建物が 80m まで高くなるということだけではないよということだけはありますので、そこは誤解のないようにご判断していただきたい。

○委員 それは承知してはるんですが、私が言いたいのは、現在、家が建っている区域の西側に十分配慮をしていただかないといけないということ。

意見書もありますし、私自身もこの地域の方々からお話を聞いており、市の指導を望んでおられます。

意見書でも望んでおられますけども、日照やビル風や電波障害、そういったことも心配されておられますので、市がきちっと今後の指導をしていくということが求められていると思います。その点について市はどのように考えておられるか。

○会長 市のほうの見解はどうですか。

○事務局 協議会の地区計画の中では一定のルールを決められております。

これは原案の段階からご説明させていただいているとおりではあるんですけど、この隣接する住宅地の方の環境面というのに、非常に配慮されたルールを定めておられる。

例えば壁面の位置の制限では道路境界、隣地境界の場合は 10m 以上後退されるなど、公共空間を生み出すようなルールを定められております。

さらに、環境緑地や緩衝緑地を設けるといようなルールを定めている地区計画となっております。

建物高さが 80m とか、これはあくまで構想段階でございます。

具体的な建築計画では、もちろん私どももまちづくり条例に基づいて指導してまいりたいということで考えております。

○会長 西田委員からご説明がありましたように 60%、300%と、これは大型

の研究施設とかオフィスが建つところというのは、大体通常の範囲内です。

それと先ほどのペンシルビルのような問題、実際の業務を行うのに、ペンシルであるのいいかどうかというのは、これも建築のほうの問題だと思います。

ある程度の高さがあるものは、圧迫感を感じる場合があります。

ですので、むしろペンシルビルの場合は横幅が狭く、視界が開け、圧迫感をあまり感じない場合もあるかもしれないです。

だからどっちがいいのか、べたっと平べったく高さが低いほうがいいのか、それともペンシルビルがいいのか。そういったことは、建築協議の中で、建築基準法に基づいて検討されていきます。

その中で、皆さんのご意見を全く無視するわけではないと思います。

そういったこともふまえ、容積率と建蔽率の問題というのを、これでいいかどうかご判断いただくことがいいかと思います。

1点だけ私のほうから、壁面の位置の制限で寺戸川境界から1.5m以上というのがありました。

寺戸川沿いには管理用通路をつくられるはずですが、管理用通路の外から1.5mということによろしいですか。

○事務局 寺戸川境界について、川の南側には管理用通路が1.5m程度確保される予定ですが、その管理用通路の外が境界となります。

○会長 では管理通路は壁面後退部分に入らなくて、管理用通路からさらに1.5mということなんですね。

○事務局 はい。

○会長 わかりました、それでしたら結構です。

○委員 意見書で書いてくださった方は1.5階建てというのを聞いてらっしゃるということですが、1.5階建ては先程の話でいくと、実は建蔽率20%ぐらいになるはずです。

ただ、今回の地区は全体的に敷地面積が大きいので、20%で80mぐらいの建物になる可能性がなくはないんです。

一般的に考えれば、単純に80mのビルを建てることはないだろうと思うんですが、建築計画が出てきてみないとわからない。

しかし、大きな建物であることもまた事実だと思いますので、ある種の申し送りとしてお願いしておきたいのは、日影規制のことです。

実は日影規制が、高さに対して決定的な規制になるかと思います。

既存のお家の方に対して、どれだけ影が落ちる、落ちないという話をチェックして、数字上の高さ何mというよりは、影になる、ならないのところが、実際の高さ規制に繋がります。

ですので、今後の開発のときのいろんな協議とか住民説明などの際には、日影がどうなるかというのをわかりやすく、ちゃんと資料はつけましょう。

というのは、ここにこれだけの高さの建物が建ちますというだけではピンと来ませんので、日影をわかりやすく説明できる資料をちゃんと出しましょうというのを申し送りしてほしいと、個人的には思います。

先ほどの話の、あまりに高い建物を東寄りにするのか、西寄りにするのかという話で、結局、制度的に縛るのは日影規制になる可能性が高いと思いますので、その資料がちゃんと出ていて協議しているというのを確認していただきたい。

日影はなかなか難しい問題になると思うので、そこをキチンと説明するというのは、確実にやってくださいということは言っておいたほうがいいと思います。

それでもう1つ、ちょっと総合的な話になりますが、これだけの規模を一気に整備し、産業地区では、極めて少ない業者又は1社が事業主になるということは、CO2排出量の抑制や先程の調整池に溜めた水を何か別の用途に1次利用するなど環境貢献になるような整備もできるというポジティブな面もあるので、そういった面をもっと工夫していただきたいと思います。

災害に対する対策はもちろんですが、立体緑化などで緑の面積をふやせる可能性とかもあるかもしれないわけです。

この場合は、建築審査会ではなく、都市計画審議会なので、踏み込んだ意見かもしれませんが、大きい面積で整備するメリットを考えた設計にしていきたいと思うので、要望として、言っておきます。

○会長　大変重要なご指摘ですが、これは建築審査会とかの内容になると思いますので、申し送りということですね。

それから建築の景観審査会とかでも、当たり前のように、神吉委員が先ほどご指摘されたように、CO₂の排出など、CASBEE評価は必ず、出てくるはずですね。

それから、日影が3時間、5時間かかったときの図面など、きちっと確認してほしい。

おそらくこの地区に来られる企業さんであれば、環境影響に対してどうかとか、屋上緑化はどうかとか、CO₂の排出がどうかということがすごく重要な視点だということはおわかってらっしゃってると思います。

ですので、これは申し送りというか、我々もそのくらいのことはして当然だろうというように思っているということですね。

○事務局　大変貴重なご意見をありがとうございます。

いろいろアイデアが出せるように、協議会のほうにもお伝えさせていただきます。

○委員　はい、よろしくお願いします。

○委員　ブロック塀についてですが、高槻でブロック塀の事故があったんですけれど、1m80cmのブロック塀は大丈夫なんですか。

○会長　いかがでしょうか。

○事務局　このブロック塀につきましては、原案のときからご説明させていただいておりますとおり1m以下としており、1m以上のブロック塀を規制するルールを定

めておられます。

そして、さくにつきましては、1 m以下のブロック積みとさくを組合わせて1.8 m以下というルールでございます。

○会長 垣さくについては、人に優しいデザインにしてほしい

ブロック塀が倒れた事故がありましたので、表面にれんがを張るとか、表面処理で、いろんなやり方があると思うんです。

ですから、おっしゃったご趣旨は、ここを通る方々に直壁としての圧迫感を与えたりしないような、細かい表面処理、デザインもきちっとしてくださいという、これはご要望だと思います。

当然、そうしていただけたらいいんですけど。ブロックだけが並ぶような味気ないことにはしないようにしてほしいですね。

○委員 組合が調整池の整備費を負担されるということですが、相当な費用負担が組合にかかってくるかと思います。

それについて、組合のほうで、様々な議論がなされているかと思いますが、何か議論について、聞いておられることがあれば、お伺いします。

○事務局 土地区画整理事業の事業計画については、協議会のほうで作成されておりまして、資金計画につきましても、事業計画の中に含まれてくるとと思いますので、調整池の費用負担も踏まえて、協議会の中で調整されているという段階でございます。

市の方に認可申請がございましたら、その後、縦覧もございますので、そこで事業計画についてはご覧いただければと思います。

○会長 ありがとうございます。

それでは主なご意見、ご質問が皆様から積極的に出していただき、出尽くしたかと思しますので、ここで審議をお諮りしたいと思います。

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

○委員 意見を言っていていいですか。

○会長 どうぞ。

○委員 森本東部地区地区計画の決定についての付議ですけど、これはＪＲ向日町駅の東口の開発計画と一体となっておるかと思います。

駅橋上化の問題も、セットになっています。

私としては、セットで考えると市民負担が多く含まれておりますので、この地区計画については賛成することはできません。

○会長 ご意見をありがとうございます。

○委員 採決の前に、私も意見だけ。

まちづくりというのはやっぱり住民本位だと思いますが、この計画について、まだまだ不十分な部分があると思います。

１つは情報面です。今までに出されている情報が少なく思いますし、説明をもう少しきっちりしていただきたい。

そして、実際に、住環境が悪くなると思っておられる方がおられるんです。

そういった面はやはりクリアにしていく必要があるので、厳しい言い方もしてまいりましたけれども、私は賛成できないという立場でございます。

よろしくお願いします。

○会長 ありがとうございます。

ほか、よろしいございますでしょうか。

それでは、この地区計画案の決定にご賛成の方は挙手をお願いしたいと思います。

それでは、この地区計画案の決定にご反対の方は挙手をお願いいたします。

【賛成多数 可決】

○会長 それでは、賛成多数ということですので、ただいまの議案につきましては

可決いたしました。ありがとうございました。

それでは次に参りまして、付議事項の京都都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更につきまして、事務局のほうからご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原案についてご説明させていただきます。

本日ご説明させていただく都市計画課、伊藤と申します。よろしくお願いいたします。それでは前方のスライドをごらんください。

初めに、これまでの手続の経過についてご説明させていただきます。

前回５月２２日に開催しました第１回都市計画審議会におきまして、都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の変更原案を報告させていただきました。

報告させていただいた内容で都市計画案を作成し、都市計画法に基づく、都市計画案の縦覧を７月２日から７月１６日までの期間行ったところ、縦覧された方が２名おられました。意見書の提出はゼロでございました。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。

都市計画の変更案についてご承認いただいた場合、法定協議を行った後、８月中に決定告示をさせていただく予定としております。

続いて京都都市計画道路、牛ヶ瀬勝竜寺線の変更案についてご説明させていただきます。

今回ご説明させていただく内容は、前回の都市計画審議会でご説明させていただいたものと同じ内容でございます。

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、向日市内では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。

北側は京都市境から、南は市道、寺戸森本幹線2号との交差点までの約220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南側、黄色線で表示しております区間については、昨年度、都市計画変更を行っております。

おさらいとなりますが、前回、都市計画変更を行った区間は市道寺戸森本幹線2号から都市計画道路伏見向日町線までの区間でございます。

続いて、今回変更を行う区間の位置づけでございます。

図の上から右にかけての紫色点線が京都市境となります。

図下部の黒色線が府道伏見向日線、図上部の緑色線が京都市域を走る都市計画道路向日町上鳥羽線、図中央の赤色線が今回変更を予定している路線、都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線でございます。

今回の変更対象区間につきましては、昨年度の変更区間とあわせ府道伏見向日線から京都市域を走る都市計画道路向日町上鳥羽線を経て、JR向日町駅東口へと向かうアクセス道路に位置づけられる区間でございます。

また、この計画道路周辺の地域につきましては、先ほどの議題で説明がありましたように、森本東部地区地区計画により業務・製造・研究開発を目的とした新たな産業拠点の形成を目指す地域とされています。牛ヶ瀬勝竜寺線については、この産業拠点のメインロードとなります。これら本市におきますまちづくりの状況を踏まえ、今回変更区間において昨年度変更区間との連続性を確保するための変更を行うものでございます。

続いて変更の内容についてでございます。

おさらいとなりますが、前回の変更内容からご説明させていただきます。変更区間としましては先ほどご説明したとおり、市道寺戸森本幹線2号から府道伏見向日線と

重複する計画の、都市計画道路伏見向日町線までの区間で変更を行いました。

変更内容の１点目です。

従前の道路計画では、水路や住宅地が一部計画区域に入っている状況でございました。このため従前の計画から水路や住宅地を可能な限り回避するため、東側の農地のほうへ若干ルートをずらす変更を行いました。変更により、約９軒の建築物が計画線から外れました。

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や、歩行者自転車双方の安全性を考え、停車帯の廃止及び自転車通行帯の設置など幅員構成の変更を行いました。あわせて幅員を１６ｍから１４ｍへと変更を行いました。

以上が、おさらいとなりましたが平成３０年度の変更内容でございます。

続いて今回の変更内容についてでございます。

変更区間としましては、昨年度変更を行った区間の北端、市道寺戸森本幹線２号から京都市境までの区間となります。

今回の変更区間につきましては支障物件はないため、現在決定されているルートの変更は行いません。

変更内容としましては前回同様、歩行者自転車双方の安全性を考え、前回変更区間と整合性をもたせた幅員構成及び幅員の変更を予定しております。また、先ほど説明させていただきましたとおり、現在決定されているルートの変更は行わないため、今回変更区間において影響を受ける地権者に変更はございません。

続いて幅員構成の詳細でございます。

スライドの右側に変更前、現在の計画幅員１６メートルでの構成を掲載しております。３メートルの車道が２車線、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、前回変更区間との連続性を確保するため、前回の変更と同様に２点の変

更を考えております。

まず1点目ですが、停車帯の廃止。

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、地区計画で説明させていただきましたように、今回の森本東部のまちづくりでは業務・製造・研究開発を目的とした事業所等の土地利用を想定しており、荷さばきのための停車需要は見込まれないことが上げられます。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の廃止を考えております。

次に2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。

本路線はJR向日町駅へのアクセス道路に位置づけられ、また路線の南側には市民体育館や向陽高校などの公共施設もあることから、自転車の通行量が多くなるものと予想されます。

このため、歩行者と自転車双方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たいと考えております。

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。

幅員構成及び幅員につきましては、向日市道の構造の技術的基準を定める条例、向日市、移動等円滑化のために必要な市道の構造に関する条例及び安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づいたものとなっております。

なお、歩道の幅員2.5メートルにつきましては、車椅子の離合が可能な幅員であり、市内ではJR向日町駅から阪急東向日駅間の府道向日町停車場線の歩道が同じく2.5メートルとなっております。

以上をもちまして、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 ご説明ありがとうございました。

ただいまの事務局の説明につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

○委員 牛ヶ瀬勝竜寺線が交差する路線で京都市内を走る都市計画道路向日町上鳥羽線の計画は現状どうなっているのかお聞きします。

○事務局 京都市の向日町上鳥羽線につきましては、京都市の基本計画となります京・都プランにおいて、平成32年度までに事業化される路線として、位置づけられております。

これにつきましては、今年度事業化されるというような話を伺っております。

○委員 向日市域の北端から牛ヶ瀬勝竜寺線と向日町上鳥羽線が交差するまでに、京都市域が少しありますが、ここの状況はどうですか。

○事務局 この京都市域の牛ヶ瀬勝竜寺線ですが、これは向日市域から向日町上鳥羽線への交差部まで、大体80mぐらいございます。

これにつきましては、事業化等はされておらず、京都市の基本計画でも位置づけられておられない状況です。

我々としましては、森本東部地区のまちづくりやJR向日町駅東口の開設などにも関連がありますので、何とか事業化してもらうように強く要望しているところです。

○委員 今のお話の、現場に行ってきたんです。

わずかの区間ですけれども、京都市が整備しないと向日市だけ整備しても、行き止まりになってしまうということで、中途半端な道になるかなということを感じます。

JR向日町駅へのアクセス道とおっしゃっていますが、現実的には行きどまっているのであれば、牛ヶ瀬勝竜寺線を整備しても京都市や向日町駅に牛ヶ瀬勝竜寺線を通って行くということが考えられない。

その状況で、荷さばきがないということで、都市計画道路の構成を変えるというのは、1社のためにわざわざ都市計画変更を行うように感じるんです。

これは意見なんですけれど、現場を見てそう思っております。

○委員 道路で一番重要なのは、防災面だと僕は思うんですけど、今回の変更で防災面においてどういうメリットが発生するのか。

道路を整備されるときに排水溝がつけられると思うんですけども、その排水溝の流し方ひとつで水の流れ方が変わってくるものだと思います。

この地形だと多分、北から南のほうに水が流れ出るものかと思ってるんですけど、設計上、何か特別配慮しなくてはならないこととか、検討されているのでしょうか。防災面と合わせて報告していただきたい。

前も言いましたように、16m道路の計画があって、路線全体の区間の一部が14m幅で狭くなって、また京都市のところで16mへと広がる。

駅に行く道というのは大体真っすぐなものなんです。だから普通の幅で普通の長さで、そう思っていました。

○会長 防災というか、安全面ですか。運転上の安全面ということでしょうか。

○委員 はい。前に言ったかと思いますが、防災と交通安全面のことに、何か配慮されていることはあるんですかということをお聞きします。

○事務局 この道路は都市計画道路ですので、広域幹線道路となっておりま

すが、災害時の輸送路等にも将来的には位置づけられるかと存じております。

また、火災等における延焼帯としての役割もあると考えております。

側溝の件については、現在、詳細設計を行っておりますので、その中で検討しているところです。

○委員 結局のところ、開発計画ありきで、中心道路をつくりたいというにおいがふんぷんするわけです。

ほんまを言うたら、道路やから、気持ちよく16mで整備したらいい。

荷さばきの必要がないとかで幅員構成をかえてますが、今開発計画している会社

が未来永劫ずっとここにいるかどうかは、わかりません。

そんな無礼なことを言ったらいけませんけども、ひょっとしたら状況が変わるかもしれないです。

事業主の撤退も当然あり得るし、事業内容の拡張もあるし何があるかわからない。

だから16mであればよかったなど。要するに、この道路は何のためにあるかということです。

住民のための道路なのか。会社のための道路なのかと言ってくる方もおられます。

そういう意見を持ってるということをお伝えしておきたいと思います。

○事務局 まず幅員のことについて、お答えさせていただきます。

幅員については、16mから14mに変更いたしますが、車道につきましては3mの幅員を維持した構成となっております。

その中で安全面から申しますと、変更前の歩道につきましては、幅3.5メートルの自転車・歩行者道となっております。

これは、自転車も歩行者も混在して通行可能という歩道になります。

自転車も歩行者も混在すると、自転車と歩行者がぶつかる可能性があるということになります。

今回変更いたします幅員14mにつきましては、車道が3メートルの2車線、両側に1.5mの自転車通行帯、さらに両側に歩道が2.5mとなっており、歩行者と自転車が通る場所を分離にした形となっております。

これによりまして、歩行者と自転車の接触事故の防止に繋がると考えております。

結果的に幅員は狭くなりますが、車道幅員の変更はございませんので、車が通過する際に、一部区間だけ車線が狭くなって、危険になるということはないと考えております。

この道路を整備する理由につきましては、牛ヶ瀬勝竜寺線と重複するような形で走る現在の市道につきましては、非常に幅員が狭く、4メートル程度の幅員の道路とな

っております。

現在の状況では、もし火事があった場合の消防車などの緊急車両が入れない状況で、非常に危険な場所だと思います。

そういったことを考えますと、やはりこの道路を整備するのは、皆様の生命と財産を守ることが、目的になってくると思います。

そういうことで、間違っても1社のために整備する道路ではないと我々は考えております。

あとは余談でございますけれども、向日市の都市計画道路につきましては、整備率が京都府内で非常に低い整備率になってます。

防災上の観点からも、都市計画道路の整備を進めていく必要があると考えております。

○委員 道路の性格というのは難しいところですけども、通常は都市計画でこういうネットワークを考えるとときには、基本的にはその周辺の住民の方が日常生活に利用できると同時に、産業的な機能を充足するために道路があるということで、逆に一般的に面的整備を考えるとときには、この公共的なインフラを整備するための手段みたいになってくるところが多いんです。

それが今回の場合、地区計画制度でたまたま事業者さんがいたということですけども、通常、区画整理事業をされる場合は、道路や下水などインフラを整備する1つの手法になってるんです。

私は、向日市は幅員が狭いなど、道路形態が不十分ですから、整備するのにいい方法があったら、どんどん使っていくことが望ましいと思ってます。

14mか16mかというのは、これは難しい議論があります。

基本的には、車道の幅員は変わらないから、問題はないだろうというのが私の意見です。

以前変更した区間の説明を受けた際に、変更区間の前後のどこかで既に車道の横

に1.5mの自転車通行帯を設けられて運用されているというような写真が載ってたんですけれども、私が確認したいのは、最近非常にマナーの悪い自転車運転者が多いので、車道と自転車道が整備されたときに、事故があるのかないのかということ。

多分本来なら、自動車の進行方向と同じ方向に自転車が進むべきなんですけれども、横着な自転車が逆走してくる。通常、歩道の場合は逆走もありで、運転していて相当危険なので、原則自転車道は独立させている方が望ましいというのも、私の基本的な考え方なんです。

今までの歩行者と自転車との危険性が、今度は自転車と車との危険性に及ぶので、その辺の事故が多少でもあるのであれば、何らかの形の交通対策が要るのではなかろうかという点がちょっと気になっていて、既に自転車道になっているところでの事故状況について、お聞きしたいんですけれども。

○事務局　事故の状況について、我々では詳細まで把握できない部分がございます。

ただ一方で、平成25年に道路交通法が改正されて、自転車の安全対策について徹底したルールが決められた。

その中で本市としましては、車道を狭めて道路のセンターラインをなくして、路肩に自転車専用帯を設けるという対策を市内の一部区間で講じているのと、牛ヶ瀬勝竜寺線においても体育館前周辺で路肩に自転車専用レーンを設けたところであります。

自転車専用レーンについては、好評をいただいております、さらに拡大してほしいというような話も聞いております。

事故につきましては実際のところは把握できませんが、以前のように歩道を自転車を通り、歩行者と自転車がぶつかるような事故は、減っていると思っております。

さらに申し上げますと、確かに自転車専用レーンも車道と完全に分離するのが、最も好ましいかと思っておりますが、さらに幅員が必要になってきます。

そういったことから、道路の狭い本市におきましては、路肩を自転車専用レーンとして活用するのが、総合的に考えると最もふさわしいものということで考えております。

す。

○会長 ありがとうございます。

それではご意見、ご質問も皆様から出していただきましたので、審議をお諮りします。

○委員 意見を言っていていいですか。説明にありましたとおり、向日市内には緊急車両が入れない、離合できない道路がたくさんあります。

たしかにこの森本東部地域も拡幅整備が必要な区間であると思いますが、本当に最優先なのかということも、ちょっと考えるところがあります。

向日町上鳥羽線まで通じる見通しもたっていない路線を開発されるからといって一緒に整備することが本当に最優先なのかという疑問を持っていますので、私は全面的に賛成というわけにはいきません。どうぞよろしくお願いします。

○会長 ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○委員 以下同じです。

○会長 それでは、議案の内容につきまして、賛成・反対の挙手をお願いしたいと思います。

それでは、この議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

ありがとうございました。

それでは、この議案の内容に反対の方の挙手をお願いいたします。

【賛成多数 可決】

○会長 それでは、賛成多数ということですので、ただいまの議案につきましては、可決いたします。

これをもちまして、本日の案件は以上となります。

それでは、皆様方のご協力により非常にスムーズに会議を終えることができました。
積極的なご意見を大変ありがとうございました。

それでは、司会にマイクをお返しいたします。

○事務局　皆様、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、本日の審議会を閉会させていただきます。

皆様、お忘れ物のないようにお帰りください。どうもありがとうございました。

閉会　午後４時００分