

平成 29 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 平成 30 年 2 月 8 日 (木) 午後 1 時 30 分～午後 2 時 46 分

(2) 場 所 向日市役所 3 階大会議室

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 11 名

1 号委員 川 崎 雅 史

〃 西 田 一 雄

〃 中 山 忠 厚

2 号委員 丹 野 直 次

〃 山 田 千 枝 子

〃 小 野 哲

〃 長 尾 美 矢 子

〃 和 島 一 行

3 号委員 水 口 剛

4 号委員 長谷川 勤

〃 六人部 美恵子

代理出席者

森 下 正 勝 【3 号委員：西村 英明の代理】

[傍聴者] 2 名

3 議事

(1) 京都都市計画道路 牛ヶ瀬勝龍寺線の変更(案)について(報告)

平成 29 年度 第 2 回 向日市都市計画審議会

日時：平成 30 年 2 月 8 日

開会 午後 1 時 30 分

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから平成 29 年度第 2 回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臼杵です。よろしくお願いいたします。

なお、本日の審議会は 15 時ごろ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、議事にお入りいただく前に、本日の委員の出席状況を御報告申し上げます。

本日の審議会を所用により、神吉委員、小山委員、西村委員、藤本委員が欠席されております。

現在、御出席の委員は 11 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御報告申し上げます。

なお、今回、3 号委員でございます向日町警察副署長の西村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、向日町警察署としての御意見を伺うために、同規則第 6 条の規定により、交通総務課係長の森下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、又は説明させることができる。」となっております。

森下様、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、お忙しい中、皆さん御参集いただきまして大変ありがとうございます。
います。

本日もまた忌憚のない御意見、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、早速でございますが、この後の議事を進めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

初めに、本審議會は原則公開で運営をしております。本日の報告事項につきまして、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、この会議を公開することといたします。

また、本審議會の会議録ですが、これは市ホームページにおいて公開となりますので、よろしくお願ひいたします。

事務局にお伺いしますが、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2名ございます。

○会長　そうしましたら、本日の審議會の傍聴を許可いたします。よろしくお願ひします。

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　本日の議事は、報告事項が1件ございます。

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1－1から1－8が事前に配付した資料でございます。

また、本日配布しております資料といたしまして、資料1－9、京都都市計画道路牛ヶ瀬勝龍寺線変更原案説明会の案内パンフレット、資料1－10、都市計画変更原

案に対する意見の概要がございます。

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。

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、議長、お願いいたします。

○会長

それでは、議事に入らせていただきます。

報告事項の「京都都市計画道路 牛ヶ瀬勝龍寺線の変更（案）」について、事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、説明の準備をさせていただきますので、いましばらくお待ちください。

お待たせいたしました。

それでは、「京都都市計画道路 牛ヶ瀬勝龍寺線の変更（案）」につきまして御説明させていただきます。

本日は、変更（案）に加え、これまで進めてきました手続の概要、また、去る１月１５日に実施いたしました住民説明会の概要などについて御説明させていただきます。

前のスライドをごらんください。

初めに、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御説明させていただきます。

去る１１月２０日の都市計画審議会におきまして、都市計画道路牛ヶ瀬勝龍寺線の変更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原案の縦覧を１月５日から１月１９日までの期間実施しました。この期間中の１月１５日に住民説明会を実施、原案についての御意見をお伺いいたしました。そして、公の場で御意見を頂戴いたします公聴会を１月２６日に設定しておりましたが、口述人の申し出がなかったため、中止しております。

これらの手続を経て作成しました都市計画（案）を本日御説明させていただきます。

なお、内容につきましては原案と同様になっております。

そして、今後の手続としましては、都市計画法に基づき２週間の縦覧を行い、この間、案に対して御意見のある方の意見書をお受けし、３月ごろに都市計画審議会に付議させていただきます、御承認いただきますと、都市計画の決定・告示の手続を行っていく流れとなります。

それでは、初めての委員の方もいらっしゃいますので、先に都市計画道路の変更（案）について御説明させていただきます。

スライドの地図をごらんください。

オレンジで縁取りをされたところが向日市域となっております。

地図の中で、緑のラインが南北に走っておりますが、これが阪急京都線となります。

ライン上に洛西口駅、東向日駅、西向日駅を表示させていただいております。

その東側に、白と黒のシマ模様のラインがありますが、これがＪＲ東海道線でございます。ライン上に向日町駅の位置を表記させていただいております。

さらに、その東側に青と白のシマ模様のラインが走っておりますが、これが東海道新幹線となっております。

また、地図の中には赤色のラインが走っておりますが、これが都市計画道路となっております。

今回の都市計画変更となります路線でございますが、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龍寺線でございます。

この路線につきましては、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向日町駅東側の田園地域を南北に縦断し、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。

この路線の本市まちづくりにおきます位置づけとしましては、平成３１年度までを

期間とします市の最上位計画であります「ふるさと向日市創生計画」におきまして、赤枠のところでございますが、ＪＲ向日町駅東口及び関連する都市計画道路の整備として「牛ヶ瀬勝龍寺線」が位置づけられているところでございます。

次に、ＪＲ向日町駅東側の森本東部地域においてですが、スライドに拡大した地図を載せております。

この地域では、現在、オレンジ線の市道第３０３１号線の拡幅整備を進めており、寺戸森本幹線２号、そして、牛ヶ瀬勝龍寺線を結ぶことで、ピンクの矢印線で示しておりますように、府道伏見向日線から牛ヶ瀬勝龍寺線、寺戸森本幹線２号、市道３０３１号線を通り、ＪＲ向日町駅へと至るアクセス道路に牛ヶ瀬勝龍寺線は位置づけられております。

また、この森本東部地域では、現在、青枠点線で囲まれておりますエリアで、地権者の皆様に組織された森本東部地区まちづくり協議会において、新たなまちづくりとして事業所や研究施設、工場等の誘致を図る新産業拠点エリアの検討が進められております。

牛ヶ瀬勝龍寺線は、この新産業拠点エリアの南北軸にも位置づけられている路線となっております。

これら本市におきますまちづくりの状況を踏まえまして、本路線の整備推進を図るため、今回、実現可能な計画へと変更するものでございます。

今回の変更内容について御説明させていただきます。

初めに、今回、変更を行う区間でございますが、スライドの地図で、黄色線で表示しております区間が、今回、変更を行う区間でございます。北側は、市道寺戸森本幹線２号との交差部から南は府道伏見向日線と重複しております都市計画道路伏見向日町線との交差部までの約５５０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。

この区間につきましては、先ほども説明しましたが、ＪＲ向日町駅へのアクセス道

路に位置づけられている区間でございます。

次に、変更内容について御説明させていただきます。

スライドに変更区間を拡大した新旧対象図を表示しております。

初めに、今回の変更区間について再度詳しく御説明させていただきます。

今回の変更区間ですが、黒の矢印線で表示しておりますのが市道寺戸森本幹線2号で、深田川踏切から東側へ延び、牛ヶ瀬勝龍寺線と交差して、南の府道伏見向日線に向かう幹線道路ですが、この寺戸森本幹線2号との交差部、スライドの青色線で区切った地点から、南側の都市計画道路伏見向日町線と交差して少し南側に行きましたところ、同じく青色線で区切った地点、都市計画道路との交差点の影響範囲を含めたところまでが今回の変更区間となります。

参考としまして、変更区間の北側の起点部分から南に向かって撮影した写真を表示させていただきます。

スライドの赤色点線の円が表示してあるところから撮影した写真でございます。

手前に寺戸川が流れ、寺戸森本幹線2号が右から交差し、南に延びている状況がご覧いただけるかと思います。

次に、変更区間の南側の起点部分から北に向かって撮影した写真でございます。写真はレイモンド保育園の少し北側、東平公園付近の市道森本上植野幹線でございます。

それでは、今回の変更内容について御説明させていただきます。

今回の変更は、大きく二つの変更を予定しておりまして、一つ目は、早期整備を推進するため、可能な限り建築物や水路を回避するルートに変更を行います。スライドにルート変更のコントロールポイントとなる地点の現況写真を北側から順に掲載していきます。

まず、1つ目ですが、赤色点線の円が表示してあるところでございます、西から来る深田川が南へ向かう地点で、南側に向かって撮影した撮影した写真でございます。

深田川の水路が南へ延びておりますが、現在の計画道路は、この水路が計画区域に

入っている状況となっております。

次に、市道第 3 0 4 2 号線との交差点付近から、南側に向かって撮影した写真でございます。

写真の右側に森本町春日井の住宅地が写っておりますが、現在の計画道路は、この住宅地も一部計画区域に入っている状況となっております。

次に、市道第 3 0 4 4 号線との交差点から南側に向かって撮影した写真でございます。

南に向かって深田川の水路が府道伏見向日線まで延びております。現在の計画道路は、この水路も一部、計画区域に入っている状況となっております。

最後の写真ですが、府道伏見向日線との交差点を南側に向かって撮影した写真でございます。

現在の計画道路は、右側の住宅地も一部計画区域に入っている状況となっております。このため、現在の計画から、先ほどの水路や住宅地を可能な限り回避するため、東側の農地の方へ若干ずらす変更を今回考えております。

スライドの新旧対照図で見ますと、黄色の部分を計画区域から廃止し、赤色の部分を計画区域に追加する変更となります。

今回の変更により、廃止区域となります黄色の部分が廃止されますと、約 9 軒の建築物が計画線から外れます。一方、今回の変更により、追加区域となります赤色の部分が追加されますと、農小屋などの建築物が約 2 軒、新たに計画線にかかることとなります。

次に、変更内容の二つ目です。

変更内容の二つ目は、牛ヶ瀬勝龍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、現在の計画道路の幅 1 6 メートルの構成を掲載しております。

図は、道路を横に切った断面図です。構成としましては、3メートルの車道が、片側1車線の2車線ありまして、それぞれの車道の外側に、1.5メートルの停車帯、さらにその外側に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。

まず、1点目ですが、停車帯の廃止を考えております。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、今回の変更区間の沿道につきましては、商店が立ち並ぶような土地利用は想定していないため、荷さばきのための停車需要は見込まれな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の廃止を考えております。

次に、2点目ですが、自転車通行帯を設置し、歩行者と自転車の空間を分離する構成を考えております。

現在の計画では、歩道は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、スライドの自転車歩行者道のイラストをごらんいただくとわかりますが、車椅子のすれ違いが可能な2台分の幅と自転車1台分が通れる幅を確保したもので、自転車と歩行者が同じ空間を通る形となっております。今回の変更区間は、JR向日町駅へのアクセス道路に位置づけられ、また、この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メートルの車道が片側1車線の2車線ありまして、それぞれの車道の外側に1.5メートルの自転車通行帯、さらにその外側に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。

参考までに、自転車通行帯の市内事例の写真でございます。

既に御存じの方もいらっしゃると思いますが、市民体育館の横を走る道路、市道森本上植野幹線で最近整備されたもので、水色のラインで表示されているところが自転車通行帯でございます。

なお、今回の幅員構成及び幅員の変更内容につきましては、「向日市道の構造の技術的基準を定める条例」や、「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」、「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。

また、歩道の幅 2.5 メートルにつきましては、市内では J R 向日町駅から阪急東向日駅間の道路、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。

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龍寺線は、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延長約 6,860 m の南北の幹線道路である。今回、向日市における J R 向日町駅東口の開設及び本路線の一部区間沿道における新たなまちづくりの実現には、本路線の整備が必要不可欠なため、建築物等を回避する一部ルートの変更及び幅員構成の変更など、実現可能な都市計画に変更を行うことで、早期整備を推進し、円滑な交通処理、駅へのアクセス強化、交通安全性の確保及び新たなまちづくりの促進を図るもの」でございます。

それでは、ここからは都市計画案作成までの各手続の実施結果を御報告させていただきます。

冒頭の都市計画変更の手続の状況の中でも説明させていただきましたが、去る 1 月 5 日から 1 月 19 日の期間で原案の縦覧を実施し、5 名の方が原案を縦覧され、1 名の方から意見書の提出がございました。提出されました意見書の要旨と市の見解につ

きましては、後ほど住民説明会の質疑とあわせて説明させていただきます。

次に、1月15日に開催しました住民説明会につきましては、17名の方が参加されました。

そして、1月26日に実施を予定しておりました公聴会につきましては、公述の申し出者がおられませんでしたので、中止しております。

次に、住民説明会の概要ですが、開催日時は1月15日の午後7時から8時30分まで、場所は森本公民館1階の会議室で実施しております。

住民説明会の周知方法としましては、市のホームページや広報むこう1月号、さらに本日お配りしております「資料1-9」の案内パンフレットを町内回覧するとともに、関係地権者に戸別配布し、お知らせしております。参加者は、先ほども説明させていただきましたが、17名の方となっております。

これは当日の説明会の様子を撮影したものでございます。

当日の質疑と先ほどの意見書について取りまとめたものが、本日お配りしております「資料1-10」でございます。

それでは、原案に対する意見の概要につきまして前のスライドで説明させていただきます。資料1-10とあわせてごらんいただきますようお願いいたします。

初めに、原案の縦覧時に1名の方から意見書の提出がございました。

意見書の要旨としましては、「今回の変更区間のうち、都市計画道路伏見向日町線以北の歩道の幅員を3.5メートルにすべきである。理由として、JR向日町駅東口へのアクセス道路として将来交通量も増え、歩行者・自転車利用者の安全を確保することが何より大切であり、変更しなければならない必要かつ十分な理由が見当たらない」といった内容でございました。

この御意見への市の見解としましては、「本変更原案は、本路線の将来交通量を踏まえ、御指摘の歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、自転車専用通行帯を設置し、歩行者と自転車を分離することで双方の安全性を確保する幅員構成としたもの

であります。歩道の幅員については、道路構造令及び本市の条例に基づき、障がいのある人や高齢者の利用を考慮し、車椅子のすれ違いが可能な幅員 2.5 メートルを確保しており、今回の変更案で京都府公安委員会との協議を終えております。

また、御意見にあります歩道の幅員 3.5 メートルにつきましては、道路構造令及び本市の条例において、「歩行者交通量の多い道路は 3.5 メートル以上」とされておりますが、本路線の西側を並行し、ＪＲ向日町駅東口に接続する市道第 3031 号線及び第 3034 号線では歩道整備が進められる予定であることから、駅への歩行者の分散が図られ、歩行者交通量が多い道路には該当しないと考えております。さらに、今回の変更により、計画道路内の建築物が既決定時の 16 軒から 9 軒に減少するとともに、計画幅員が 16 メートルから 14 メートルに変更されることから、事業費の大幅な縮減と工期の短縮を図ることができる」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きましては、向日市まちづくり条例に基づき、都市計画案の縦覧を行う際、一緒に縦覧することとなっております。

次に、住民説明会での質疑の概要でございますが、原案についての御質問・御意見は 2 点ございました。

1 点目は意見書と同様の内容ですが、「ＪＲ向日町駅へのアクセス道路としての利用や高齢化などを考えると、歩道の幅員 2.5 メートルは狭く、3 メートルにしてほしい」といった内容でした。

この御質問への市の考えとしましては、「今回の変更原案は、この路線の将来交通量及びＪＲ向日町駅へのアクセス道路となる性格を踏まえ、歩行者と自転車利用者双方の安全を確保するため、既決定の幅 3.5 メートルの自転車歩行者道を幅 1.5 メートルの自転車専用通行帯と幅 2.5 メートルの歩道とし、歩行者と自転車を分離する構成に変更するものであり、歩道の幅員については、道路構造令及び本市の条例に基づき、障がいのある人や高齢者の利用を考慮し、車椅子のすれ違いが可能な幅として 2.5 メートルとしております。」

また、2点目の質問としましては、「幅員2.5メートルの歩道に街路樹は植えるのか」との内容でした。

市の考えとしましては、「歩道の幅員については、道路構造令及び本市の条例に基づき、車椅子のすれ違いが可能な幅として2.5メートルとしており、街路樹を植えるとその分歩道の有効幅が減少し、歩道の機能が損なわれるため、歩道部分に街路樹は予定しておりません」。

次のスライドに移ります。

都市計画道路の整備事業に関連した御質問・御意見としまして4点ございました。

1点目は、整備スケジュールについての御質問で、市としましては、平成30年度に道路の詳細設計及び事業認可を取得し、平成31年度中の工事着手を考えているところでございます。

2点目は、今回の変更区間における整備の優先順位についての御質問で、市としましては、次年度に行う道路の詳細設計の中で整備の範囲・手順などについて検討していきたいと考えております。

また、3点目は、無電柱化を検討してほしいとの内容で、市としましては、整備スケジュールから検討は困難なものと考えており、牛ヶ瀬勝龍寺線沿道で進められる地区計画を活用したまちづくりの中で、民地に電柱を設置するなどの案を検討してまいりたいと考えております。

4点目は、バスストップを検討してほしいとの内容で、市としましては「バスストップの検討には、具体的な位置等についてバス参入事業者との協議が必要となりますが、現在、この路線におけるバス参入者の見通しは立っておらず、整備スケジュールから検討は困難なものと考えております」。

次のスライドに参ります。

また、今回の原案と直接かわりはありませんが、その他の御質問・御意見としまして、都市計画に関する内容が1点、また移転に関する内容が1点、ほかの道路整備

に関する内容が1点ございました。それぞれの御質問・御意見の要旨及び市の考えにつきましては、本日お配りしております資料1－10に記載しておりますので、また、御確認いただくようお願いいたします。

それでは、今後の手続につきまして、再度、御説明させていただきます。スライドの中ほどをごらんください。

本日、都市計画道路の変更案を御報告させていただきました。この後、都市計画法に基づく都市計画案の縦覧を2週間行います。この期間中、案に対し、御意見のある方は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、3月ごろに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。

以上をもちまして説明を終わらせていただきます。

○会長　御説明ありがとうございました。

それでは、事務局の御説明につきまして、御意見・御質問はございませんでしょうか。いかがでしょうか。

お願いいたします。

○委員　どうもありがとうございます。

改めて説明いただきながらずっと考えているところですが、J Rの東部がこうして新しい道路がつくられていくと、それに当然付加されることが出てくると思っています。今日は京都府の方がおみえでございますけども、伏見向日町線、J Rの前田の地下道が現状のままで南北道路をつくっていく。それとあわせてね、J Rの前田の地下道のことも何とかならないと、向日市全体で一体感というのが見えてこない。その辺を京都府におかれては、できるだけ早く対応していただきたい。

それともう1点は、6, 860メートルの向日市内を南北に通っている牛ヶ瀬勝龍寺線のことになるわけですが、先ほどありましたけども、寺戸森本2号幹線から南へ下がっていくと。北に上がっていくと突き当たりに変電所がどんと控えてるとい

うことからその先が見えないような道路づくりはどういうことなのか。つまり京都市さんとその後の話、経過はどのように進んでいるのか。

後々の話ですけども、JR向日町駅東口が開設されて、向日市民だけが利用する駅ではないわけですので、京都市との話し合いが非常に重要な部分であると思うが、どういうふうに話し合いされているのかお尋ねしたいと思います。

よろしくお願いします。

○会長 ありがとうございました。

2点ございましたが、前者のほうは京都府のことがありました。まず、事務局のほうから状況いかがでしょうか。ただいまいただきました2点につきまして、京都市との協議は。

前者のほうは御要望ということで、一体的な道路のことについて。

いかがでしょうか。

○委員 乙訓土木事務所の水口です。

先般、共産党二市一町のほうで要望を承りました際にこの件については御指摘を受けおり、その席でもお答えさせていただいたんですけども、公共投資については、いろんな逆風とかもありまして、どんどん減っていつております。京都府におきましても一番多かったのが平成10年で、民間のほうはそれまでに減ってたりしてたんですけども、景気対策でやってます。そのころから3分の1以下に減っておりまして、なかなか事業への投資ということができないという状況です。

そういった中、府民・市民の皆さんの切実な要望があるということは受けとめてまいりたいと思いますが、公共投資の総枠を増やして頂かないと、なかなか。向日市は寺戸工区もやっておりますし、上久世石見の南端交差点、これについては3月末ぐらいに年度内にできるということですけども、物集女工区とか、それなりに京都府も頑張っていると思ってます。

向日市とは距離的にも大変近いわけですけども、地元調整が大きいわけですが、そ

ういった中で今後ともまちづくりの基本的なことでもございますように、向日市とも十分調整を図りながら、できる順番なりでやっていく。地元の所長としてはそういった要望に応えたいのは山々なんですけども、何せ総枠というところが課題になっておりまして、実態的にはなかなかできづらいというのが実情でございます。

○会長 どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか。

○委員 ありがとうございます。

市民の皆さんがほとんど思っておられると思うんですけども、ＪＲ東部のほうには体育館や保育所もありまして、そこに毎日行かれてる方が多いわけです。

この地図を見ましても、前田地下道しか今ないんですよ、広げていけそうなどが。一番いいのは、ＪＲの北側の跨線橋みたいにしてほしいなと思うんですけども、市民生活のかかわりで、この際こっちのほうも見えるような形にしてほしいなという要望を申し上げたいわけであります。

以上です。

○会長 ありがとうございます。

御要望ということなんですけども、水口委員からのお話にもありましたように、本当にどこの自治体でも公共投資の額は一挙に減ってきていますので、そのあたりの要望を強く上げていただくと。生活からの視点が重要だということを委員の先生からもぜひお力を。逆に言うと御要望をおかりすることがあるかもしれませんが、お願いしたいと思います。

○委員 進捗のほうは基本的に予算化の関係があるから、府や、あるいは市の裁量もかなりきいてくると思うんですけども、今後の都市計画の審議会としては考えないといけない大きい点が２点あるんですよ。

一つは、車道の中の停車帯をやめることが、都市計画的な意味合いでは非常に大きな意味合いを持っているというのと、二つ目は、全体の幅員が１６メートルから１４

メートルに減るという、この２点の大きな変更内容だと思う。

先ほどの御説明の中でも変更箇所周辺の現在の土地利用をまちづくり計画で面的整備を進めておられるというお話なんですけれども、そのときに基本的には用途地域などの関係によっては、道路交通や歩行者交通がふえてくる可能性も変更の判断基準になるんじゃないかなと私は思っている。

基本的には現在、地図の白地の部分の市街化調整区域のところで、将来この辺の用途地域を市のほうはどの方向で考えておられるのか。

つまり、沿道の商業施設の立地とか場合によっては準工業地域みたいな形で、産業云々というお話があり、準工業地域ということになると、いろんな意味で沿道施設が出てきたときに駐車帯の必要性が出てくることが本当にならないと言えるかどうかというのがちょっと懸念する。そのことが明確にならない限りは余り即断できない状況ではないかというのも私の個人的考えなんです。

それと、もう一つは先ほど京都府のほうもお金がなく、当然、市のほうもお金がないということで、事業予算を減らすということは、今回の変更のポイントになっているんじゃないか。

つまり、１６メートルから１４メートルに減らせば、ここに書いていますように、実施計画で平成３０年から事業着工ができるという見通しがあるのか。もし、その１６メートルでいくと、やっぱり３０年から３５年とかなり延びていくのか。行政がいろんな補助金や予算の中でやむを得ずそのようにしないとイケない事情があるのかを、現在の状況でわかっている範囲で教えていただきたいです。

○会長　周辺地域の開発の問題であるとか、幅員構成を減らすことの意味など、見通しについてお聞かせいただければと思います。

○事務局　まず、面的整備のことになりますけれども、西田委員がおっしゃるように、白地の部分、市街化調整区域ということになっております。

今、そこで地権者によるまちづくり協議会で企業誘致という形でお考えになってお

ります。その中で、横にあります日本電算が進出したいという意向で、日本電算、まちづくり協議会、市の三者で覚書を交わしております。その地域ですけども、現在、調整区域ということで、平成２７年度に京都府南部は線引き見直しを行いましたので、市としては調整区域のままで地区計画制度を使い企業を誘致させるというふうに考えています。区画としては大きい区画で建物が建つということで、新たに小さい建物が建って、道路から出入りするということのも少ないと考えております。

○会長　　そうしますと、今の御説明ですと、停車帯そのものを廃止しても問題ないということで、御懸念なのは、調整区域の開発によって交通量がどう増えていくのか、この停車帯を本当にやめていいのかどうかという御心配だと思います。

○事務局　　当初、この都市計画を策定した段階におきましては、自転車専用レーンという概念が道路交通法、道路法におきましてもなかった時代でございます。これが平成２５年に道路交通法が改正されまして、自転車は基本的に路肩を走行。そして、自転車専用レーンという定義がつけられたところであります。ですので、自転車専用レーンを設けることによりまして、歩行者、自転車が仮に増えたといったしましても、これで十分対応できるのではないかと考えております。

○会長　　安全面ではなくて、停車帯が必要かどうかという御質問なんです。

土地利用じゃなくて、沿道に車がとまるスペースを廃止してもいいのかどうか。

○事務局　　進出を表明している日本電産は、本社機能を含めた形で意思表示をされておりますので、こういう停車されるような状況にないと考えております。

○事務局　　少し補足しますと、この伏見向日線よりも南側の体育館の前は１．５メートルの停車帯を設けてます。体育館の送迎や宅急便などが停まったりしてます。

ただ、この区画については、先ほど部長が申し上げましたように、送迎や宅急便などの需要が全く見込まれませんので、停車帯については、必要ないものと判断しております。

○委員　　現在の状況では多分発生しないだろうが、停車帯の利用とか道路の利用と

というのは、周辺の土地がいろいろと変化していく中でどんどん変わっていきます。例えば、日本電算だけであれば、当然、交通事故は発生しないんですけど、それが一つの起爆になって、将来、キリンの跡地みたいに市街化区域的なものになる可能性もゼロではない。

というのは、もともとのこの16メートル道路の設計で停車帯を設けるという考え方が、基本的にJRの東側が将来的なまちを想定して停車帯が要るんじゃないかということで、昭和41年のときの考え方じゃなかったのかなという気がするんですね。だから、その考え方に基づいて、今現在のまちづくりの地区計画制度を含めて、日本電産の土地利用や、市街化調整区域から市街化区域に変わる想定も含めた流れの中で決められてきているというような気がしている。だから、市のほうとしても、今後はそういうことは絶対考えられないというのは、むしろ、そういう意味での都市計画誘導をやっていくというようなことであれば、これはまた考え方が大きく変わったんだなということがわかるんだけど、まだ全体の周辺地域のまちづくりの考え方としてはそう大きく変わっているように思えない辺りが懸念である。

いずれにしても、都市計画決定すると相当期間、道路敷地内においては建物の規制もあるから市民に対してそれなりの権利が制限されることになります。だから、30年あるいは50年になるかもしれませんが、見通しの中で判断して、あのときの変更はよかったのか悪かったのかというのは、今後都市計画決定に付議するときに判断することになる。あのときに言うたやないかと言われるとつらいところもある。

ただ、先ほど言われたように、非常に予算が厳しいから14メートルなら何とかできるとのことの中で、停車帯を自転車優先に変えようやないかという審議会の皆さん方の御意見があれば、そういうようなやむを得ない事情で道路幅員内における利用を柔軟に考えていく必要があると思います。私としては、向日市さんのほうも非常に努力されているんだけど、なかなか道路整備がいかないという点では一日も早く道路整備をすべきという気持ちは前提であるんですけども、早いがゆえに、将来に

禍根を残すような決定にならないことを望みます。

○会長 ありがとうございます。

いかがでしょうか、この御意見につきまして。

○事務局 今の白地のとこの地区計画でございますけども、今の京都都市計画全体の中で人口が減少時代に入るということで、調整区域を今までのように市街化区域に変更して住宅地をここへ誘導していくというのは非常に困難であると思います。現在でもまだ市街化区域内に未利用地が多く、住宅を建てる用地がございますので、そのような中でこの場所に新たにニュータウンのようなものをつくると、市街化区域に悪影響が生じることとなります。

また、京都都市計画全体の人口減の中においても、人口増加ということは考えられませんので、そのような中でこのまちづくりをどのようにしていくかというような中では、準工業ではなく工業というような用途に絞ってまちづくりを進めていきたいと考えてます。

それから、西田委員がおっしゃいましたように、コストも非常に重要なファクターになってございます。その時代その時代に応じて、先ほど部長が申し上げましたように、自転車需要というのは伸びており、その自転車と歩行者との分離ということもあわせまして検討した結果、このような計画であり、もちろんコスト縮減のために法線も若干カーブを入れたりしております。早く、できるだけコストを下げ、十分な機能を持った都市計画道路をつくっていききたい中で将来も見据えているということで御理解いただきたいと思います。

○委員 会長、済みません。

○会長 済みません、もう少し続けさせていただきます。

○委員 新旧対象図で黄色（現計画線）から赤（計画変更線）に変わるというのは基本的には住宅の被害が減りますから、私としては非常に望ましいんじゃないかというように思っている。

もう一つ、先ほどの16メートルから14メートルということになったときに、やはり実現性としては、現在計画されている工事や、あるいは今後のスケジュールの中から考えると、16メートルやったら非常に難しいけども、1メートルやったら、ある程度、実現性が高いという御判断なんではないでしょうか。そこだけ確認をさせてください。

○事務局　実現性はかなり高くはなります。

理由ですけれども、事業費において9軒避けられ2軒新たにかかり、プラスマイナス7軒の補償費が削減できる。構造的にも、今現在、水路がありますので、それを避けることでボックスを入れる工事費が削減できるということで、全体的に事業費が下がります。また、工事にかかわる期間も短縮できて実現が早くなるというふうに考えております。

○事務局　もう1点あります。これはJR向日町駅東口の整備計画と非常に連動した事業でございます。

それで、向日町駅の整備、東口についても今いろいろと準備を進めており、市として全体的にかけられる経費というのをやはり縮減していく必要もあり、期間についても、駅は開いているけども、道路だけおくれるということは考えられませんので、そのような事業スケジュールの中でも検討していると御理解いただけたらと思います。

大きく駅の事業とも連携しておりますので、そのような中で事業期間も短縮する、整備費を抑えるということで御理解いただきたいと思います。

○会長　西田委員の御懸念の問題点というのは、我々も判断のときに大きな材料だと思います。要するに、停車帯をなくして自転車通行帯にすることで安全になりましたということではなく、自転車通行帯にも車を停めてしまうことが有るわけですね。そこを自転車が通過しないといけないので、車道側に運転する可能性もないとは言えないと、そういう御懸念があると、分けたから安全というんじゃなくて、停車帯がなくなることによってそういう危険性も出てくるので、そういうソフト面も含めて、警察の方々の御協力もあると思うんですが、安全性をしっかりと確保していただくとい

うことが重要です。何か今後出てきたときに、場合によっては、ここを14メートルにしたけれども、通行帯を構造的に車道と分離するなど、場合によっては間に何かを置くなり、路面を上げるなり何かしないといけないことが出てくるかもしれませんから、そのあたりも含めて御心配だと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

○委員 先ほどの京都市との話し合いですが、予算委員会が京都市のほうも始まっているわけで、その辺の感触とか見通しというか、その辺をちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○会長 申しわけありません。先ほどの2点目の御質問につきましてお答えいただいてなかったと思います。

お願いします。

○事務局 都市計画道路の見直しに関しましては、京都市さんとも協議はさせていただいております。

京都市の実情から申し上げますと、昨年度に新たに道路事業に着手していく計画、路線ということで計画を策定されました。その中には、このJR向日町駅東側の東西の都市計画道路向日町上鳥羽線を位置づけられたところであります。この牛ヶ瀬勝龍寺線が北に延伸されると、京都市に入っていきますので、京都市としては新たに事業を位置づけるというのは、京都市全体の中ではある程度、事業が目に見えた段階で位置づけられている傾向にあるかと存じております。ですので、牛ヶ瀬勝龍寺線の北伸につきまして、これから京都市のほうには強く働きかけていきたいと考えております。

○会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○委員 済みません。それは前から聞いている話で、例えば具体的に今年に入って何回、誰と会ったとか、どういう方向になるかという辺りが見えてこないなというのが寂しいです。

向日町上鳥羽線が出来ると出来ないで全然先のお話しになりますけど、通行量というのは随分変わってくると思うんです。国道171号線への便利性、渋滞を回避するためにこっちへ走ってくる場合も考えられる。いろんな意味で道路としての効果的な活用がされていくと思うんですけども、それだけをにらんで向日町上鳥羽線の今後がどうしても見えてこない、何となく向日市だけでやっているような気がしておるわけです。

今後ぜひその辺は我々委員のほうにも状況をその都度報告いただきたいと思います。

それから、もう1点、工事費の短縮ということで、この区間の16メートルから14メートル幅にすることによって工事費というのは、初めて出てきた言葉ですけども、今日はその議論はしてはいけませんのですよね。するんですか。

○会長 いえいえ、質問いただいて結構だと思います。

○委員 そしたら質問になると思いますけども、いわゆる新しいまちづくりの協議会によって、この中を通る道路という形で我々が聞いた道路の建設費というのは3億3,500万円という話が最初出てたと思うんですけども、この道路は一体幾らかかるのか。土地代が随分変わっているようにも伺っているんですけども、土地の値段によって道路の建設費は全然変わってきますが、この予算は3億3,500万円がいいのでしょうか。どういう予算になっているのか、ざっくりでもいいですけども、ちょっと教えていただきたいと思います。

○会長 いかがでしょうか、事務局のほう、そのあたりのほうは。

ここの予算見込みについて。

○事務局 今、お問い合わせいただきました都市計画道路の整備費なんですけども、こちらのほうにつきましては、昨年度、官民連携事業調査というのを国交省の採択をいただいて検討したところでございます。

その中で都市計画道路の整備ということで、コンサルタントのほうに業務委託させていただいて、専門的な知識、一般的な標準価格ということで都市計画道路の整備の

予算３億３，５００万円ということでございます。

○事務局　今の訂正ですが、先程の官民連携事業調査で出している駅の費用と道路の費用については、前回調査の費用をそのまま入れておりますので、これについてはその時点では調査してないというふうに御理解いただきたいと思います。

昨年度の官民連携事業では事業費は調査してないということで、以前に調査した数字であるというふうに御理解いただきたいと思います。

それから、京都市の件ですけれども、向日町上鳥羽線については、来年度に京都市は調査費を計上して来年度から調査に入ると伺っております。事業実施を見据えて調査に入るという状況です。

○会長　どうもありがとうございます。

いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

○委員　話がおもしろくなってきましたけれども、３億３，５００万円が仮に置いた事業の中で算出したデータということですが、逆に言えば３億３，５００万円が足らんから、ここに合わせるために１６メートル道路を１４メートルにしたんではないかなと勘ぐるわけです。人間根性が悪くて申しわけないですが、そういうことかなと。一体、ざっくり何ぼという話は出ませんか。

例えば今、京都府がやっていただいています物集女街道の寺戸工区はそこそこええ値段になっておりますよね。１０億円は下らない大きな工事で、たかだか２５０メートルの道路です。それでも１０億円はざっくり超えてます。だから、こういう話になるとやっぱり値段が何ぼでという話がきっちりならないと。だから、それを１６メートルが１４メートルにして、おさまるのかなという思いを持っているわけでちょっと意地悪い質問になりますけれども、その辺のわかっている数字を出していくべきじゃないでしょうか。終わった後からこんな話はしたくないですから、前に議論しておくべきだと思いますので、お願いします。

○会長　前回調査ではやっておられる数字ということで、その３億円、新規調査は

やっておられないということですのでけれども、前回調査の件を御報告いただければと思いますけど、それでよろしいですね。

○事務局　済みません、前回の調査の内容については、今日、資料を持ち合わせておりません。

○会長　そうですか、そうしましたら次回の会議までには、そのあたりを報告できるように整えていただければと思います。

では、よろしいですか、そういう形で。

○委員　はい。

○会長　山田委員、どうぞ。

○委員　今の事業費の関係なんですけれども、牛ヶ瀬勝龍寺線の事業費ということで3億3,500万円、前回調査時点だったんですけれども、今回の550メートルの分では3億3,500万円ではないと思うんですね。実際に私も、先日、現場を歩いてみたんですけれども、川のところで3031号線に向かっていくということなんですけれども、その道路もつくるということになりますし、それも足したもので、家とか倉庫とかが減ったということで事業費が算定されるということなんですけれども、大体の見積もりについて、幾らぐらいの事業費を見ておられるのかを聞きたい。それから、もし3031号線までいなくて、とりあえず全部牛ヶ瀬勝龍寺線と向日町上鳥羽線を真っすぐに行った場合の予算はどうなるかということを知りたい。前回の都市計画審議会で聞いたところは、16メートルの問題は水路の問題が大きな変更の原因だということを知ったか、その事業費削減のための14メートルなのか。その辺が一緒だと水路も影響していると思いますけれども、立ち退きのところも大きく変更しますよね。その辺のことをもう少し詳しく知りたいと思います。

○会長　前者の予算の問題については、今日は資料を持ち合わせておられないということですので、この件については先ほどの丹野委員の御意見と同じように次回にま

た整理してお願いしたいと思いますが、水路の問題につきましては、前回も御報告がございました。これも一つの要因ということでお話を解説いただいたんですが、今日初めての委員の方もおられますので、できましたら簡単に概要を事務局のほうから御説明いただければと思います。いかがでしょうか。

○事務局　水路につきましても、水路の改修が全体的に入ってきますと、水路の仮排水とか付替えなどが出てきます。事業に影響してきますので、今回の見直しにつきましては、もちろんこの水路の変更も含めて検討を行った結果でございます。

○会長　それが要因として14メートルにするほうが水路の付替えも含めて、要するに、事業費が削減する方向へ行くということですね。

○事務局　そうです。

○会長　ということで御理解してよろしいでしょうか。

どうぞ。

○委員　水路のことはきちっと考えてでも16メートルにできるのかどうか、その点についてはいかがでしょうか。

○会長　これはいかがでしょうか。フィジカルにはできないことはないですね。幅員が増えるという話になるんだと思いますけど、いかがでしょうか、そのあたりは。

○事務局　水路改修をしなくて済むように幅員を16メートルから14メートルに変更にするということではありません。

○会長　いかがでしょうか。

○委員　それからね、先ほども言いましたように、二重投資みたいなところも考えられるんじゃないかなと思うんです。結局は、向日町上鳥羽線がきちっとなるときまでもう少し待って、牛ヶ瀬勝龍寺線を真っすぐにつくるっていう方向と、あえて3031号線のほうに持ってくる方向で、真っすぐじゃなく、一つ西に振って、それからまた北へ行く形にする。JRの向日町駅のほうへ行こうと思ったらそうなるんですけど、その点について、そこまで急がなければならないというのはなぜなのかという

ことをお聞きしたいと思います。

○会長 いかがでしょうか。道路整備につきましての早期実現に向けてという論拠
というか根拠をもう一度解説いただきたいと。

○事務局 将来的にこの都市計画道路が全線開通したといたしましても、これは都
市計画道路としての機能を有する道路でございます。そしてまた、西に振って北に上
がる３０３１号線につきましては、これにつきましては、通学路にも指定されてお
りまして、生活道路にもなってございます。ですので、将来的なことを考えても、そ
れぞれの道路の整備というものが必要になってくると存じております。

京都市側の都市計画道路ことについては、京都市が整備主体となりますので、向日
市内で向日町駅へアクセスできるよう、まずは先行して都市計画道路牛ヶ瀬勝龍寺線
と３０３１号線をつなげた道路整備をしていきたいということで思っております。二
重投資には当たらないと考えております。

○会長 どうぞ。

○委員 向日町上鳥羽線の牛ヶ瀬勝龍寺線との交差する部分に変電所がありますよ
ね。結局、変電所があったら、行き止まりで、１７１号線に行ったり、ＪＲの向日町
駅に行ったりということはできるとしても、それ以上、北には行けないという、そう
いうことになるのでしょうか。

○会長 いかがでしょうか。

○事務局 あくまでこれは京都市域のことなので向日市は答えられませんが、ただ、
このように都市計画決定を京都市もされておりますので、変電所があるからこの道路
をしないというようなことは京都市でも言えないと私は考えております。

○会長 ありがとうございます。

○委員 じゃあ、変電所の移動とか、そういう話し合いにまでは何もまだ向日市で
はされてないということなんでしょうか。

○事務局 申しわけございませんけども、京都市さんの都市計画の変更になります

んで、向日市がやることはございません。

それから、先ほど京都市の道路ができてから云々というお話があったかと思います。京都市の向日町上鳥羽線の整備は向日市がJR向日町駅東口を開設するのを前提として道路を整備しますので、待ってたらよいということでしたら京都市さんはやりませんので、結局、何もできないということです。京都市は、向日市が東口を開設するのを前提としているというように御理解いただきたいと。

○会長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

○委員 それから、説明会なんですけれど、17人、1月15日に森本公民館に来られたということなんですけれど、この道路の対象の方の御意見なんかはどのようにつかんでおられるのかお伺いしたいと思います。

○会長 沿道地権者ということで。

○事務局 説明会ですけども、まず、市広報・ホームページに掲載したほかに、直接地権者の方に案内のチラシをお配りしてますので、説明会に来られまして、その中に地権者の意見も入っているというふうに思っております。

○委員 まだ、採択されてませんから、1軒1軒を聞いておられるかどうかわからないんですけども、一応、どういう御意見か。まず初めの対象になっておられた16軒の方と、その16軒の方の中で対象から外れたところと、新たに対象になるところという家や地権者がいらっしゃると思うんですけど、その点について、わざわざお話を聞くということはなさらないのでしょうか。

○会長 いかがでしょうか。

○事務局 地権者の方に直接お会いしてということだと思うんですけども、今のところそういうことは考えておりません。

○会長 説明会に参加された方のご意見・御質問の中で、バスストップの問題、参入者が今のところはないので検討しないということなんですけども、参入者が出てく

れば検討するという事でよろしいんですね。それとか、自転車と歩道との分離について、歩道3.5メートル、交通量が多い道路ならば3.5メートルというのは、道路構造令なら幹線道路だとかそういうクラスだと思いますが、確かにここはそのクラスではないというふうに一般常識としては思うわけですが、質問された方がこの御説明で納得されたのであれば、それはそれでだと思いますし、そのあたりは、その場に我々はいなかったもので、その質問に対してまだ疑義が続いているのか、それとも、もうそこで回答によって解消とされているのかどうか、そのあたりの問題についてはいかがでしょう。ちょっと補足いただければありがたいですけど。

○事務局　最初に、バスストップの件ですけども、ここでバス参入業者が走らせたという場合は協議していく予定にしております。

○事務局　説明会で質問された件につきましては、一応、分散化を図ることも含めて回答いたしまして、納得されている方もいらっしゃいますけれど、実際、まだ完全に納得されていない方がいると思っております。

○会長　そうですか、ありがとうございます。

山田委員、よろしいでしょうか。

○委員　いいです。

○会長　ほかいかがでございますでしょうか、御意見につきまして。

先ほどのスケジュールにもありましたように、また引き続き御検討いただきたいと思います。

それでは、御質問・御意見が出尽くしたようでございますので、本日の予定の議題は以上とさせていただきます。

以上をもちまして本日の審議会を閉会させていただきたいと思えます。

皆様方、毎回思うんですが、積極的な御意見・御協力によって会議が終えることができました。大変ありがとうございました。

それでは、司会のほうにマイクを渡します。

○事務局　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。

皆さん、お忘れ物のないようにお帰りください。

本日はありがとうございました。

閉会　午後 2 時 4 6 分