

平成29年度第3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3月28日(水) 午後2時00分～午後3時05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

〃 小 山 俊 樹

〃 中 山 忠 厚

〃 神 吉 紀世子

〃 西 田 一 雄

〃 藤 本 英 子

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

代理出席者

林 孝 雄 【3号委員：水口 剛の代理】

佐 竹 久 喜 【3号委員：西村 英明の代理】

[傍聴者] 0名

3 議事

- (1) 京都都市計画道路 牛ヶ瀬勝龍寺線の変更（向日市決定）について
(付議)

平成 29 年度 第 3 回 向日市都市計画審議会

日時：平成 30 年 3 月 28 日

開会 午後 2 時 00 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 3 回向日市都市計画審議会を始めさせていただきます。

本日は年度末の大変お忙しい中、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 30 分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、水口委員、西村委員、長谷川委員、六人部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、乙訓土木事務所長の水口委員と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、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、乙訓土木事務所技術次長の林様、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時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。

林様、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、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。

事務局、本日の傍聴者はおられますか。

○事務局　傍聴希望者がゼロ名です。

○会長　それでは、最初に事務局より本日の議事、資料の確認をお願いします。

○事務局　本日の議事は、付議事項が1件でございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。

事前に配布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、配付しております資料として、資料1－9、都市計画変更手続の経過概要、資料1－10、先導的官民連携支援事業調査報告書（一部）写しがございます。

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　それでは議事に入ります。付議事項の「京都都市計画道路　牛ヶ瀬勝龍寺線の変更（向日市決定）」につきまして、事務局のほうから、まず御説明をお願いいたします。

○事務局　それでは、準備をさせていただきますので、少々お待ちください。

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」につきまして御説明させていただきます。

初めに、これまでの手続の経過について御説明させていただきます。本日お配りしました、「資料１－９」を合わせて御確認いただければと思います。

昨年のですが、１１月２０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、本年の１月５日から１月１９日までの期間、実施しましたところ、５名の方が縦覧され、意見書の提出が１件ございました。また、縦覧期間中の１月１５日に住民説明会を実施しましたところ、１７名の方が参加され、原案について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日に設定いたしましたが、公述人の申し出がなかったため、中止しております。

これらの手続の中で住民の方々の御意見をお聞きし、作成しました都市計画（案）を先月の２月８日に開催しました、第２回都市計画審議会にて御報告させていただきました。

その後、都市計画法に基づきます、都市計画（案）の縦覧を、２月１９日から３月５日までの期間行ったところ、縦覧された方が１名おられましたが、意見書の提出は０件でございました。

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。本日、都市計画の変更案について御承認いただいた場合、法定協議を行った後、４月中

に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、「京都都市計画道路 牛ヶ瀬勝龍寺線の変更案について」御説明させていただきます。今回御説明させていただく内容は、前回の都市計画審議会で御説明させていただいたものと同じ内容でございます。

前のスライドをごらんください。

今回の都市計画変更の対象となります路線は、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、牛ヶ瀬勝龍寺線でございます。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、長岡京市にいたります、計画延長、約６，８６０メートルの幹線道路でございます。

今回、この路線の一部区間、スライドの方で黄色線で表示しております区間、北側は市道寺戸森本幹線２号との交差部から、南は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。

牛ヶ瀬勝龍寺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「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、スライドに拡大しま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の一部に、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います。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。

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。

スライドに、変更区間を拡大した新旧対照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号との交差点部、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、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。

今回の変更は大きく2つの変更を予定しておりまして、1つ目としましては、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順番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。西からくると深田川が南へ向かう地点で、南側に向かって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3042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3044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、東側の農地のほうへ若干ずらす変更を考えております。

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2つ目です。変更内容の2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、16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、商店が建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、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。

御参考までに、自転車通行帯の市内事例の写真でございます。市民体育館の横を走る道路、市道森本上植野幹線で整備されたもので、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」、また、「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。

以上が、牛ヶ瀬勝龍寺線の変更の説明でございます。

最後に、前回の審議会におきまして、丹野委員から御質問のありました、昨年度、本市が行いました先導的官民連携支援事業調査において想定されている牛ヶ瀬勝龍寺線の費用の出典先でございますが、本日配付しております資料１－１０を御用意いたします。

報告書本編に、費用の想定のかえ方を示しておりまして、資料を1枚めくっていた
だき、36ページの表の中のかっこ「か」産産業拠点エリア内都市計画道路の項目に、
本市が平成22年度に行いました「JR向日町駅関連地域活性化及び牛ヶ瀬勝龍寺線
整備基礎調査」における牛ヶ瀬勝龍寺線の築造費を想定するとしておりまして、その
額としましては次のページをめくっていただき、同じく表の中で3億3,500万円
としたところでございます。

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した。

それでは、ただいまの報告に、事務局からの御説明につきまして、御意見・御質問
はございますでしょうか。

よろしくお願いいたします。

○委員 確認も含めて、この資料1－5で今回廃止になる部分の南側に牛ヶ瀬勝龍
寺線の16メートル道路が、現在完成形でできていると思うんですけども、この道
路の構造令的には、この資料1－4の図の中から言えば、どのような形のこの幅員構
成になっているのかを確認したいんです。車道は多分3メートルということで変わら
ないんじゃないかと思うのですが、停車帯や歩行者自転車道のところとの整合がどう
なっているか、確認をさせていただきませんか。

○会長 事務局のほうお願いします。

○事務局 今言われた場所ですけども、ある程度概成整備ということで、幅員約1
6メートルで整備は終わっている区間であります。その内容につきましては、資料1
－4の一番下にありますそれ以外という部分です。自転車歩行者道3.5メートル、
停車帯1.5メートルとなっていますが、その1.5メートルが今現在自転車専用通
路となっております。また、自転車歩行者道は歩道という取扱いで、現在使用して
おります。

○会長 お願いします。

○委員 現在資料１－４の「それ以外」の停車帯というのは、基本的には自転車通行帯に変わっているということですか。それは先ほど写真で説明のあった青い舗装がされているところだということになると。

○事務局 はい。そうです。

○委員 この３．５メートルの自転車歩行者道のところについての利用は、原則自転車は通行できないという、一応の位置づけになっているんですか。それとも、まだ自転車も通行できるということになるのか。今回の都市計画の変更によって道路構造令の道路の中身が変わってきたときに、現在完成形のものと整合性がとれるのかどうかを確認したいです。

○会長 はい、お願いします。

○事務局 今現在ですけれども、歩道の部分に関しまして歩行者専用ということで、自転車は基本的に通行できないということになっております。

○会長 歩道の中を自転車は通行してはいけないということで理解してよろしいですか。

○事務局 はい。自転車専用通行帯があります。

○委員 わかりました。現在、今回変更区間より南側の道路は、自転車通行帯が１．５メートルで、歩道が基本的に３．５メートルの構造になっているということですね。

○事務局 はい。そうです。

○委員 はい。わかりました。

○会長 今回の変更区間は、自転車プラス歩行の全体の空間で考えると３．５から４メートルに拡大したようなイメージで捉えていたらよろしいでしょうかね。

ほかいかがでございますでしょうか。お願いします。

○委員 資料をお願いしておりましたところ、資料１－１０ということでした。これに関連してですが、資料の３７ページのかっこ「か」ですか。新産業エリアの都市計画道路の部分ということで、これは３億３，５００万の事業額というこ

とでしたけども、これだけの費用がかかると。費用がかかるということは高いか安い
かも見ないといけないんですが、私が見た感じでは安い、この額でできるのかなとい
う感じを受けているんです。といいますのは、府道の物集女街道、西京高槻線の寺戸
事務所の前での工事、京都府さんが一生懸命やっけていただいていますけども、もっと
費用がかかっていますよね。あの工事は、3億とかそんな費用じゃないわけです。も
う少し手続もあるんでしょうけども、今回の変更が決まれば、3億3,500万とい
う費用でできるのかなという気がしました。

要は今回の都市計画変更の2つの理由がありましたけども、いわゆる安く仕上げる
というのが眼目であるのかなというふうに思います。その辺の検討を、最終どういう
決裁、判断をしておられるのかなと。この費用見積もりは妥当性があるのかなのか、
知りたいわけで、その辺のことを最終決裁に至る経過の中で、この牛ヶ瀬勝龍寺線は
安い道路をつくるんだと、立派な道路もできるはずなのになぜこうなったのか。超豪
華な道路をつくれと言っているんじゃないんですよ。僕の感覚でいうと安過ぎるかな
というふうに思いましたので、御意見を言わせてもらいたいと思います。もし、御
回答があればお願いします。

○川崎会長 この件については、道路の変更をどうするかということですが、基本
構造は大きく変えていなくて、縁石を移動し、舗装を変えるだけなので、通常はこれ
ぐらいだと思うんですけど、いかがでしょうか。構造的に大きく変えるのか変えない
のかっていうこと。

○事務局 資料1-10の37ページで出てきています都市計画道路の工事費、約
3億3,500万円ですけども、これに関しましては、36ページにありますように、
築造費のみということで、土地の価格等の購入費等の費用は入ってはおりません。あ
くまでも道路をつくるという築造費だけで算定、算出した金額がこの費用ということ
になっております。総事業費でありませんので、平成22年当時に算出した費用とい
うことになっております。

安くということですが、今現在の計画では都市計画道路が水路上にかかっていたり、既存の住宅に複数かかっているの、補償費や水路の改修ということで、費用がかかると。それを避けることによって事業費が少なく済みますので、位置と幅員を変更させていただきたいということです。道路を安くつくる、安っぽくつくる、そういう意味での安くということではなく、全体工事費、総事業費を少なくするという意味です。

○会長 道路仕様は変わらないですか。舗装も現状と同じで。

○事務局 変わらないです。道路仕様、構造的には変わらないです。

○会長 基本的には構造的には変えないってことです。ありがとうございます。

○委員 ありがとうございます。

今回廃止の部分で9軒減って、追加の部分で2軒ふえる分の費用と交差点改良部分を若干左に振るということでの費用は、どれだけ金額計算されているのかなというのが1つと、森本寺戸幹線2号との交差点となっている関係で、向日市道の3031号とのかかわりで、議会のほうで、この工事の部分を聞いているんですけども、この重複している部分はどういうふうに見たらいいんでしょうかね。どちらの費用負担になるのか、どちらが優先されるのか、その辺はどういうふうにお考えられますか。

○会長 事務局のほういかがでしょうか。

○事務局 補償の建物が9軒から2軒ということですが、この補償費についてはまだ調査もしておりませんので、費用については申し上げることはできません。ただ、少なくとも、本市の中で事業を進めるに当たりましては、用地費、補償費というのは比較的高くつきますので、明らかに事業費を削減できるものと考えております。

あと、交差点につきましては、今回、寺戸森本幹線2号と牛ヶ瀬勝龍寺線の交差点については、まずは牛ヶ瀬勝龍寺線の中で事業費等も含めて事業を実施していきたいということでは考えております。

○委員 ありがとうございます。もし、今回変更決定をした場合は、家屋がかかる
とされていた 9 軒への話し合い、新たにかかるとされる 2 軒への話し合いは、今後ど
のようにされていかれるのか、後に問題が起こらないようにされていくんだろうとは思
うんですけども、その辺はどのように今後されるつもりでしょうか。

○会長 事務局のほういかがでしょう。見通しにつきましてっていうことですね。

○事務局 今回答申をこの内容でいただいた後に、4 月ごろに京都府と協議し、決
定告示を行うように思っております。その後に関しましては、決定告示した後に、外
れる 9 軒、新たにかかる 2 軒の家に関しては変更になりましたと、お知らせのチラシ
を配付しようというふうに思っております。

○委員 ありがとうございます。

もう一点、資料の 1－5 ですけども、この 1－5 から北に 200 メートルほど延伸
すると、都市計画道路向日町上鳥羽線につながるであろうと思っているんですけども、
この北進の話は全く不問にして、向日市は向日市だけで勝手に決めたらいいという流
れになっているんですけども、京都市への話し合いとか、その動向が前回の都市計画
審議会以来どのように変化したのか、もしあれば伺っておきたいと思います。

○会長 ただいまの御質問あれでしょうか。交通計画の問題ということでしょうか。
それとも、都市計画的な御質問でしょうか。

○委員 道路でございますので都市計画が今後どのように進められていくのかなと。
牛ヶ瀬勝龍寺線が北進して、向日町上鳥羽線と交差して JR 向日町駅に向かう道だと
いうふうにみんなが思っていると思うので、その見通しを都市計画法上、どういう手
続でいくのかなと。

○会長 わかりました。その点お願いします。

○事務局 今御質問ありました区間、今回変更する区間の北側なんですけれども、
今回の変更区間の協議をしている中でも京都市と北側の区間に関して幅員をどうする
か、どのような法線とするかという協議は重ねてまいりました。平成 30 年度、京都

市のほうで向日町上鳥羽線の予備設計を予算計上されまして、これからどういう形で作っていくかという検討を進めていかれるんですけども、その中で、牛ヶ瀬勝龍寺線の幅員等も検討するという話は聞いております。その内容をもって、向日市と京都市さんで、この区間の幅員や法線について協議して決めていきたいと思います。ですので、その協議が整い次第、今回変更区間より北側の区間の向日市内に関しましては、変更させていただくということになります。

○会長 いかがでしょうか。

○委員 資料１－５でいうと、今回変更区間より北が幅員１６メートルで今回変更区間から１４メートルになっていますが、どうしてこうなったのかと言われたときに、我々委員としてどう答えたらいいのかね。この先の京都市域部分はが何メートルになってくるのかとかね。広くなったり狭くなったりすればどういう問題があるのかなど。この辺含めて御意見というか、考え方があれば教えていただきたいなと思うんです。

○会長 お願いします。

○事務局 先ほどもお答えさせていただきましたように、京都市さんのほうで来年度予備設計をされるということで、幅員が１年か１年半ぐらいではある程度決まるかと思います。向日市内も認可をとってから築造していくという中で、工事の最中にある程度幅員が決定されて、現在の計画では今回変更区間より北側の１６メートル部分とと１４メートルの境目で、東側西側にそれぞれ１メートル分の差があるんですけども、その部分も解消されていくのかなと思います。

○委員 済みません。何が解消されるとおっしゃいましたか。

○事務局 済みません。資料１－５の中で１４メートル、１６メートルと直角的に変更になっているんですけども、その辺の形状がもう少しはっきりしてくるというふうに思っております。

○会長 西田委員、いかがでしょうか。

○委員 我々、都市計画審議会は審議をしないといけないところなので、都市計画

的な意味合いで、この道路構造のあり方とかというのを、市のほうに聞かれるのも結構ですが、我々自身がどう考えるかということが前提になるだろうと思うんですね。

先ほどの市のほうからの説明があるように、基本的には車道が変わっていないので、通常言われている道路交通としての交通量の関係ではほとんど整合性がとれているので特別問題がなくて、歩道の広さというのが結果的に変わる。今後の将来の都市の発展にとって道路の歩行者がものすごくふえるということが想定されるのであれば、広いままにしとく必要があるかもしれない。基本的には、変更前が歩行者と自転車の両方合わせて3.5メートルということですので、今回変更になる場合は、停車帯が廃止されることによって、歩行者と、自転車は両方合わせるとこれ4メートルということで、以前の計画よりも歩道の交通量についても、ふえても問題はないという計画になっているから、それは私としては非常に望ましいんじゃないかと。

結局、最後は停車帯が使われるのか使われないのかというところが、この計画のポイントになろうかと思うんですけれども、前回の審議会での説明では新しい区画整理等で現在検討されている町並みにおいては、主に工場等の日本電算さんが利用されることが決まっているということで、沿道にいろんな商店が出ないということが想定されるということで、停車帯が廃止されるという理由としてはわかるんですね。

ただ、今回変更する区間の南側のほうで、既に自転車の通行帯ができていて、現在変更区間の南側にある体育館などの町並みがある中で、この自転車通行帯に停車や駐車というのが発生しているのか、していないのかというのを確認したいというのが1点。

それと、警察の方おられるので、このような通行帯、自転車通行帯は原則として駐車禁止なのか、場合によっては一時的駐車、一時的停車も可能なのかどうかというあたりが、町並みで安全と安心を確保するためには必要だと思うんですね。そういう点から停車帯の利用の現在状況と、規制みたいなものがきちっとされているのかどうかということ。

それから、伏見向日町線との交差点より少し北の今回の変更で廃止される部分に既存の道路が残るような感じですがけれどもね。これは新しく都市計画の計画路線が変更された段階で、何か土地利用にされるのか、このままおかれるのかというあたりは、もし、市のほうで計画されているのがあれば、確認させていただきたい。

○会長 ありがとうございました。整理をしていただいて、ありがとうございました。道路交通上は2車線と変わらないので問題ないということで、先ほど御指摘あったのは安全性の問題ですね。自転車通行帯のところに車がとまるのかとか、違反者があったときに、自転車がかえって危険にならないかとか、その辺の安全策の問題の見通し。それから、店舗とかの建ち並びとか、そういうようなことの予測の御指摘だと思うんですが、まず一点目そこをお願いしたいと思います。

○事務局 伏見向日線から以南ですが、以前は停車帯であったんですが、自転車通行帯に変えました。その後につきましても、この周辺につきましては住宅地と公共施設がございます。商業等の荷おろしとかそういうものでは使われる用途もございませんので、今のところ駐車に関して多く見受けるということは全くございません。2点目の駐車禁止につきましては、駐車禁止の規制をかけていただいておりますので、こういう規制と合わせて警察さんにも協力は大変いただいて、規制と道路の整備と合わせて事業を実施しているところであります。ですので、ここについては規制をかけていただいているというところです。

○委員 駐停車禁止になっていますか。駐車だけが禁止ですか。

○事務局 駐車禁止であったかと存じます。

○会長 それから廃止部分で現道にかかっている土地の使い方云々について何かございましたら。

○事務局 今のところはこれというふうには決まっておりませんけども、住宅地があるということで、騒音の解消等を防ぐために緑地帯か何かにしようかなというふうに思っております。

○会長 ありがとうございます。

ほかいかがでございますでしょうか。お願いします。

○委員 永田通りからイオンに向かう道路に自転車通行帯が両側にありまして、あそこやっぱりちょっと狭いですよね。車が離合しようと思ったら、必ず自動車が自転車通行帯にはみ出して走っているんですよね。たまにまだ逆走禁止だということを認識していない自転車の人も来られて、結構危ないんです。自転車が通っている間は1台がとまって行かせる形にいつもなっているんですよね。これからつくる道路は絶対安全でないといけない。駐車できないようにするために路面に色を塗っただけでは、やっぱりしちゃうわけですよ。道路が広くなった分スピードを出しやすくなるし。なので、西大路七条通りの大宮の手前は自動車レーンと自転車レーンの間に縁石があるんですよね。車が絶対入れないようになってるんで、これからつくる道は絶対安全を確保するという意味では、そういう縁石や段差をつけるというふうには考えてないですかね。

○会長 なかなか難しいんですよね。縁石を設置すると、非常時の問題があるかと思うので。その点はいかがでしょう。

○事務局 今のゾーン30の中の市道第2221号線なんですけれど、それにつきましては、自転車専用通行帯ではあるんですけれど、道路交通法的には、路肩があって自転車通行レーンが1mあるということなんです。今回の牛ヶ瀬勝龍寺につきましては、1つの車道という形で自転車通行帯があるということで、1.5mの自転車通行帯を確保しているところであります。ですので、幅員自体も広いですし、道路交通法的な位置づけは若干違ってきているのかということでは思っております。

○会長 いや、ただいまの御質問は自転車通行帯と車道の間に縁石のようなものを設けられないかということです。

○事務局 そうですね。七条通りの縁石につきましても、あそこについては十分な歩行空間が確保できる幅がありますので、安全対策の中で縁石を設けて、自転車専用

通行帯と歩道スペースを区別されたと思うんですけど、あのような整備をするには本当に十分な幅員が必要になってくるのではないかなということでは考えております。

○会長　結論的には難しいということですね。そういう縁石設けたりということは。

○事務局　そうです。本市の中での道路計画の中では非常に難しい。七条通りの場合は、昔、駐車帯があったと思うんですけど、この駐車帯をなくして、歩道整備と自転車レーンの整備をされたかと。そういう道路計画の中でも駐車スペースを設けられてました。ですので、あのような整備ができたものと考えてます。

○委員　体育館の前は、ハンナリーズとか大きい大会が来るでしょう。そうすると、観光バスがとまってるときがあるんですよ。僕らが旅行であそこを待ち合わせの場所でするときもあるんですけども、そのときにも観光バスを駐車してるときが、小一時間ぐらいあるんですよ。そうすると自転車は観光バスの道路側を走って走ってる。なら、対向車が来たら危ないっていう思いもあると思うけども、その辺をどう考えるか、大事なところですよ。

○会長　まあ、いずれにしても安全性については、これは市のほうと警察のほうとで協力して、運営についてはしっかりと危険な状況にならないという見通しというふうに運営していくということで、我々理解してよろしいでしょうか。

○事務局　はい、今後につきましても、警察さんと協力いただいて、安全対策はその都度検討していく必要があると考えております。

○会長　はい、どうぞ、はい。

○委員　伏見向日町線より以南には、確かに公共施設の市民体育館とか保育所もあるし、道路の西側にはお家もあるんですね。この通りは沿道西側のお家を訪問されるに当たって、どうしてもその家の前で駐車したり、なかなか市民的には自転車通行帯は駐車禁止という意識がまだまだできていないし、どうしても空いてるから停めるといことになっているので、その辺は警察としてはどのように今後されていくのかというのをお聞きしたい。また、今回提案されている牛ヶ瀬勝龍寺線なんですけれど、

市道 3 0 3 1 号線に行くようには計画されてるんですけど、ここの交通量はどのぐらいを見込んでおられるのかもお聞きします。

○会長 はい、ありがとうございます。それでは、先ほどの議論の延長ですが、安全面についてどのような運営で行われるのかということについて、市役所のほうからまずお聞きして、補足いただくようなことがございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○事務局 委員おっしゃられるとおり、西側には住宅地があるところもありますけれど、ここは、特に交差点に近いところです。交差点に近いところは駐停車禁止です。ですので、その部分につきましては、これからも警察さんと連携して、周知することはもちろんのこと、対応していきたいということは考えております。

○事務局 将来交通量ですけども、こちらのほうでは、約 7, 7 0 0 台というふうに見込んでおります。

○会長 片側ではなくて、2 車線でということですね。ということは片側 3, 5 0 0 台ということですね。

○委員 将来というのは何年後ぐらい。この道路ができたなら 7, 7 0 0 台ぐらいが通過するだろうということなののでしょうか。

○事務局 将来といいますのは、平成 4 2 年です。

○委員 先ほど丹野委員さんからも質問あったんですけども、向日町上鳥羽線の京都市道が今回変更区間より北進するとあるんですけど、この向日町上鳥羽線から J R の向日町駅の東口に來たほうがスムーズかと。京都市で整備していただくことにもなるし、わざわざ、牛ヶ瀬勝竜寺線から寺戸森本幹線 2 号へと、途中で西に向かって行って、3 0 3 1 号線で J R 向日町駅へ向かうということで、今この計画は進めようということなんですけれど、実際には牛ヶ瀬勝龍寺線がずっと向日町上鳥羽線まで通ったら、通りやすくなるかなと思うんです。そういうことでは、先程ご説明ありましたけれども向日上鳥羽線の整備の見通しというのは十数年かかるのでしょうか。

その点について、専門的に見て調査から何年ぐらいかかるというふうに考えておられるのかお伺いしたいと思います。

○会長 いかがでしょうか、事務局のほう。はい、お願いします。

○事務局 済みません。京都市域の中になりますんで、どれぐらいというのは、わからないんですけども、かなり補償物件があるので期間的にはかかるのかなと。それが何年かという、済みません、わからないという状況です。

○会長 はい、お願いします。

○委員 やはり向日町上鳥羽線は調査をするとは言っても相当な時間がかかると。牛ヶ瀬勝龍寺線の今回変更を提案されている部分の完成時期はいつごろなのでしょう

か。

○会長 はい、お願いします。

○事務局 将来交通量の7,700台は、都市計画道路が全部できたときの交通量です。向日町上鳥羽線も、それから牛ヶ瀬勝龍寺線も全部できたときの交通量で、42年にできていたらという話です。42年にできていたら今の台数があると、もしできていなかったら、そこまでの利用はないと。京都市の分は、京都市さんのことですので、向日市から発言すべき内容ではないと存じます。

○委員 じゃあ、この向日市で整備するという、この黄色い線まで整備するとしたら、交通量はどのぐらいの見込みをされてるのかお伺いします。

○会長 はい、お願いします。

○事務局 今の黄色い線というのは、資料1-5の新しく計画している今回の変更箇所のことでしょうか。この変更区間だけの交通量については計測はいたしてはおりません。

○委員 新たに道路を作る場合は、どれぐらい交通量があるのかというのは、基礎中の基礎ではないかなと思います。平成42年の全部できあがっている場合は約7,700台ということでおっしゃいましたけれど、そこまですぐにできないから、まずこ

こまでの3031号線まで結んで行こうっていうことですので、ここの交通量がわからないまま、市民の税金をかけるということでは、3億円余り、用地買収等入りますと、もっとかかりますので、4億円、5億円の話になるのかなと思うんですけど、それだけの費用を投資するのであれば、牛ヶ瀬勝龍線の計画の中でも一部整備するだけで、どのようなことが改善できるのか、どのような利点があるのかということをもう少し詳しく教えていただきたいと思います。

○会長 はい、交通量の議論ってなかなか難しくて、先ほどのお話で42年に全てできれば約3,500台ずつ。できなければ、これ以下ということなので、もう2,000台とか1,500台、非常に大ざっぱな予測ですけども、半分あるかないかとか、そのぐらいだと。だから、通常の一般常識からすれば、2車線道路としては、それほど多い交通量ではないというふうに、一般的な道路の感覚からいくと思います。ただ、交通量だけで、道路って決まりませんので、JR向日町駅の東口のお話や、上位計画の中での道路のあり方、つなげるということも大事です。それから、もう一点は今回廃止箇所の黄色い部分というのは、実態として住宅が張りついているわけですね。ここでは御説明ありませんでしたけれど、現状の都市の実態と、都市計画の構成というのをできるだけ現状に合わせるということも、一つの大きな、理由ではないかと、私自身は考えてるんですけど、いかがでしょうか。

○事務局 そのとおりでございます。

道路につきましては、今回はこの区間だけの変更ですけど、基本的にはつなげていくべきものです。ですので、将来を見越してやっていかなければいけません。京都市域のことも出てきます。ですので、これは計画立てて順序よくやっていくことになってくると思います。ですので、交通量につきましても、京都府下の全体の交通体系になってきますので、この部分だけでは委員長おっしゃられたとおりに出せませんし、先ほどの数字ぐらいかということでは思っています。

○事務局 もう1点補足します。道路の大きな目的の中に、災害に対する備えとい

うのがございます。今のこの森本地区では消防車がともに通れない、それから救急車も通れないという、非常に防災面の道路が狭隘です。そういう中では、今のまちづくりの観点の中でも、この道路については駅へのアクセス道路と申し上げてますが、例えば、災害が起きたときの延焼を防ぐとか、それから、今申し上げました緊急車両が通る、そういう総合的なまちづくりの観点の中で判断して整備をしていきます。ただ、今の説明の中ではそういう観点が少し抜けていましたので、そういう観点も含めて、御判断いただきたいと存じます。

○会長 はい、ほかにいかがでしょうか。

○委員 用地買収の話もあると思うんですけど、何年頃にこの計画されている道路はできる予定なのでしょうか。

○会長 はい、完成予定ですね。

○事務局 こちら、沿道の開発、区画整理事業と合わせて事業を進捗していくというところでございまして、企業進出を含めまして、平成34年を目標にしたいということ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 前回のときも出席予定だったんですけど直前で来れなくなって、今日初めて変更の件に関してコメントします。別途いただいてる例の森本東部地区のまちづくりの進捗と合わせてということなので、牛ヶ瀬勝龍寺線整備後の実態としてどれぐらい負荷のかかる道路になるかというのが、なかなか見通しがつきにくい案件で難しいし、市との境目だということも思いながらずっと見てました。多分、今回の変更は、道路部分だけなんですけど、ただ、道路法線の都市計画変更決定を急いでいるのも、土地区画整理との関係とかそういうのがあるのかなと思いますし、日本電産さんが恐らくはかなりの面積を占める形での区画整理をされる状況が見えてるのもあるので、少し交通上心配なこととかがないかどうかというのも、区画整理を決められるときに、この都市計画審議会にも御相談いただくとか、そういうそのやりとりをしていく等、

区画整理のほうでももう少し配慮いただくこととか、もしくは交通の面から見て、実態がどうなりそうだということがわかったら御報告いただくとか、今後の何かそういうやりとりの余地みたいなものが残るようにしていただきたいという申し送りをしておいたほうがいいなと思ったんです。なので、この都市計画道路の決定の話なんですが、関連するので、今後、区画整理の案件等のときに、ぜひコミュニケーションを密にさせてくださいねというメッセージを伝えられるようなものが欲しいなと思ったりしました。事業主体の方との、この都市計画審議会との間が全く無関係という訳ではなくて、何かコミュニケーションできるような余地を残せないかなというのが一番思っていたことです。実際には皆さん、すごく気にされてるＪＲ向日町駅東口まで行く道を、向日市側からだけつくったら、牛ヶ瀬勝龍寺線の今回変更区間北端が行き止まりになる心配、その辺も含めて、何か申し送りってできるんですかね。

○会長　　はい、お願いします。

○事務局　　区画整理の手法ですけども、今現在この区域は市街化調整区域ということになっております。企業進出、建物を建てるとなれば、市街化調整区域ですから建てられませんので、地区計画を決定しないと建てられないということになります。地区計画決定をするには、当然都市計画審議会の審議を得てからでないとできないということになりますので、地区計画を決定されるときには当然都市計画審議会のほうで審議をして、いろいろ御意見を聞きたいというふうに思っております。

○会長　　この日本電産は学研都市だとか、いろんなところに、進出されてますけれども、そのときの交通量がどれぐらいなのかとか、大体同じようなものができればわかりますので。電産系企業は、物流トラックがたくさん出るような感じではなくて、割と交通量が発生しにくい、どちらかという、大きな面積の割には交通量が少ない感じの企業形態だと思うんですけれども、それもいろいろ各地での事例がありますので、少しそういうのを参考にしといていただくとかですね。一番の問題は、安全・安心がしっかり確保できるかということが、皆さんが御心配だと思いますので、ぜひまたそ

のあたりも。

ほか、いかがでございますでしょうか。御意見を。よろしゅうございますでしょうか。

○事務局　先ほどの補足でなんですけども、地区計画の提案をさせていただくときには、ある程度、どのような建物を建てるかという構想もできてるかと思しますので、それから想定される交通量も提出させていただけるのではと思っております。

○会長　ありがとうございます。

それでは、皆様御意見、御質問も出尽くしたようでございますので、審議をお諮りしたいと思います。

本日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。

○委員　済みません、採決の前に意見だけ。今回は都市計画道路の提案なんですけれど、「ふるさと向日市創生計画」といって、ＪＲ向日町駅東口の開設にかかわっての区画整理とか、いろいろあります。駅ビルの話も資料１－１０にあります約９４億円ですね。それからＪＲ向日町駅の東西流通だとか広場とか、そこに３４億円ですか、全て足したら１３０億円、それに、まだ追加して今回の牛ヶ瀬勝龍寺線の整備計画があるということで、膨大なお金がかかるというのが、どれだけ、どこが負担してやっていくのかということで、議会ではそういうようなことを聞いてはいるんですけど、皆さんのところでは、まだ初めて聞かれると思うんですけれども、その財政計画が示されていません。それで、どの民間企業がされるかということも聞いておりませんので、私は今回の提案に対しては留保させていただきたいと思います。

○委員　私も御意見がありまして、私はですね、この都市計画街路牛ヶ瀬勝龍線は必要な道路でもあるし、また、住民さんから要望が高いということは、重々知っております。ですが、今回、私は留保したいんです。というのは、この森本東部地区のまちづくりと今後の全体にかかわる、行政について意見があります。その私の考えの

一貫性を保っておきたいという意味も込めて、今回はまことに残念ですけども、留保させていただきたいと思います。

○会長 はい、それでは、この議案につきましてですね、案のとおり可決するということで、議案の内容に賛成の方、挙手をお願いいたします。

(賛成多数)

はい、それで留保されるということでお二人、山田委員と丹野委員ということでございますね。

ありがとうございました。それでは、賛成多数ですので、ただいまの議案につきましては可決をいたしました。

本日予定の議題は以上でございます。

これをもちまして、本日の審議会を閉会とさせていただきます。

皆様方の積極的な御意見、それからスムーズな会議を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、マイクを司会のほうにお返しいたします。

○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。

皆様、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 3 時 5 分