

平成20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20年11月18日(火)午後2時～午後4時

(2) 場 所 向日市役所大会議室

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 14名

会 長	植 田 實
1号委員	河 野 恵 子
〃	稲 本 收 一
〃	五十棲 正 孝
〃	川 崎 雅 史
〃	西 田 一 雄
2号委員	石 原 修
〃	大 橋 満
〃	荻 野 浩
〃	西 川 克 巳
〃	山 田 千 枝 子
3号委員	山 本 崇 裕
4号委員	長 谷 川 勤
〃	高 田 七 恵

[傍聴者] なし

3 議事

(1) 京都都市計画道路の変更(付議)

(2) 京都都市計画土地区画整理事業の変更(付議)

(3) 京都都市計画生産緑地地区の変更(付議)

4 報告

(1) 都市計画道路見直しに係るネットワーク構想案について

(事務局)

定刻でございますので、ただいまから、平成20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、大変お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

議事にお入りいただきます前に、事務局からご報告したいことがございますのでよろしくお願ひ申し上げます。

本日の委員のご出席状況をご報告申し上げます。

現在、ご出席の委員は、14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。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、本日は議事事項が3件と報告事項が1件ございますのでよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、植田会長よろしくお願ひ申し上げます。

(会長)

今日は平成20年度第3回向日市都市計画審議会を開催させていただいたところ、皆様方にとっては大変お忙しい中、出席いただきまして大変ありがとうございます。

今日の審議事項は議案が3件と報告事項が1件でございます。どうぞよろしくご審議のほどお願ひ申し上げます。

それでは、ただいまより都市計画審議会を開かせていただきます。

審議会運営規則によりまして、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。どうぞよろしくご協力をお願ひ申し上げます。

本審議会は、今後、原則公開で運営しておりますが、本日の報告内容につきましては、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。したがって、今日の議題につきましては、この会議を公開することにいたしたいと思っておりますが、ご意見ございませんか。

(委員)

異議なし。

(会長)

ご異議ないものと認めます。

事務局、本日の傍聴者はありますか。

(事務局)

本日の傍聴者はございません。

(会 長)

それでは、議案第2号「京都都市計画道路の変更」並びに議案第3号「京都都市計画土地地区画整理事業の変更」は共に関連がございますので一括して議題といたします。
事務局説明をお願いします。

(事務局)

それでは、議案第2号の「京都都市計画道路の変更」及び議案第3号「京都都市計画土地地区画整理事業の変更」につきまして、ご説明いたします。

阪急洛西口駅東地区におきまして、市の総合計画や都市計画マスタープランに基づく計画的な市街地形成を実現するため、昨年の11月に都市計画決定された向日市阪急洛西口駅東地区・土地地区画整理事業が進められているところであります。

そこで、本都市計画案は、この土地地区画整理事業の計画テーマであります「にぎわいと・うるおいのある・むこう緑都心」として新たなまちを創出するに向け、事業区域内の都市計画道路・桂馬場線の幹線道路に面した敷地への乗り入れ車両を、区画道路に誘導し、幹線道路上での停車を抑制とともに、円滑な自動車交通を確保するため、停車帯を設けないなどの道路幅員の変更を行おうとするものであります。

また、同時に都市計画道路・桂馬場線の名称番号が変更されますことから、土地地区画整理事業の計画書の記載事項についても新たな名称番号に変更するものであります。

それでは、議案書によりご説明いたします。

議案書につきましては、付議書、京都・都市計画道路の変更、A3縦のカラーの向日市都市計画図と京都・都市計画道路の変更図、そして参考資料の2-1、2-2の6枚の構成でございます。

まず、議案書の4ページのA3カラーの京都・都市計画道路の変更図をご覧ください。

都市計画道路の変更箇所でございますが、都市計画道路・桂馬場線は、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幹線道路であります。この桂馬場線の内、土地地区画整理区域内の区間について変更しようとするものでございます。

変更内容についてでございますが、道路幅員については、平面図に示しておりますとおり、標準部については16mから14mに、交差点部については、16mから17mに変更しようとするものでございます。

具体的な幅員構成については、まず、東側歩道については、土地地区画整理事業において設定している「にぎわいゾーン」に歩行者や自転車を誘導するため、また、阪急洛西口駅とキリンビール工場跡地の開発地を結ぶ重要なルートとして整備を図るため、3.5mの歩道から4.5mの植樹帯を確保した自転車・歩行者道に変更しようとするものです。

一方、西側歩道については、阪急京都線・連続立体高架部沿いとなり、また、以西が市街化調整地域となっていることなどから、歩行者の利用が少ないと想定されるため、3.5mから2.5mの歩道に変更しようとするものです。

次に、停車帯については、沿道市街地に入出入りする自動車交通を排除し、自動車交通の処理を重視した道路とするとともに、安全で安心な歩行者・自転車空間を確保するため、

路上の駐停車を誘導するような停車帯を設けない構造に変更しようとするものです。

次に、議案書の2ページをお開き下さい。

議案書の2ページにつきましては、今回の桂馬場線の京都・都市計画道路の変更について、明記させていただいております。

変更の詳細につきましては、参考資料の6ページの新旧対照表により、ご説明いたします。

都市計画道路の変更箇所でございますが、まず、名称については、路線番号を当初の標記方法から、現在の標記方法に改めるため、ローマ数字の・・・23桂馬場線から算用数字の3・4・136桂馬場線に変更するものであります。

また、位置の欄に記載しております起点、終点、主な経過地については、位置の変更はございませんが、今回、現在の住所表示に変更しようとするものであります。

次に、構造欄についてでございますが、当初は、構造形式、車線の数、及び地表式の区間における鉄道等との交差の構造、の欄が、明記されておりましたが、今回、それぞれを、地表式、2車線、幹線街路と平面交差5箇所と明記しようとするものでございます。

次に、主な変更内容の欄につきましては、先程説明させていただきましたように、一部区間の幅員の変更により、向日市寺戸町正田から向日市寺戸町三ノ坪までの450m間におきまして、一部幅員を14mと、明記しようとするものであります。

ただし、議案書の2ページの計画書においては、桂馬場線・全線の標準幅員は16mで変更はございません。

続きまして、議案第3号「京都・都市計画・土地区画整理事業の変更について」でございます。

議案書は、付議書、計画書、そして参考資料を含めまして7ページから12ページの構成でございます。

議案書の8ページにつきましては、都市計画道路・桂馬場線の名称の番号が変更されますことから、向日市阪急洛西口駅・東地区土地区画整理事業計画書の記載事項も新たな名称番号に変更するものであります。

変更の詳細につきましては、参考資料の10ページの新旧対照表により、ご説明いたします。

変更は、公共施設の配置の道路欄の名称についてでございます。

変更前は、ローマ数字の・・・23桂馬場線でありましたが、変更後は、現在の標記方法の算用数字の3・4・136桂馬場線に変更するものであります。

以上が、議案第2号の「京都都市計画道路の変更」及び第3号「京都都市計画・土地区画整理事業の変更」についての決定に関する都市計画案の内容でございます。

議案第2号につきまして、去る10月21日から11月4日まで、議案第3号につきましては、10月27日から11月10日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

以上、よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

(会 長)

ありがとうございました。ただいま説明がありました議案第2号及び議案第3号の変更につきましてご意見、ご質問ございますか。

(委 員)

前回と同じく賛成できないということだけ申し上げます。

(委 員)

【資料 - 1】の理由書の中の「にぎわいとるおいのあるむこう緑都心」というテーマですが、今現在と今後の状況がどうなっているのか。いつごろできるのかお伺いしたい。

(事務局)

今年度に認可申請を提出しまして、来年度の秋ごろには仮換地という予定で進められています。桂馬場線、東西線はにぎわいとるおいのあるかたちで進めていく計画ですし、周辺地についても緑豊かな地域にしていく計画です。

(委 員)

にぎわいとるおいというテーマに疑問を持っているのですが、阪急洛西口駅東口というのは、キリンビールのまちづくりがあってこそその地域だと思のですが、昨今の不景気の影響で、京都駅周辺でもテナントが入ってこない状況です。阪急の河原町と烏丸の間でも営業が厳しい状況と聞きます。そのなかで、キリンビールの跡地がどのような形になるうとしているのか、周辺の整備ができてても何が入ってくるかわからないという状況になりかねないという心配があります。その点の見通しについてはどうでしょうか。

(事務局)

現在、土地区画整理事業を実施しておりまして、公園や道路の整備を進めております。当初の予定では、平成21年3月末に完成予定ということでしたが、道路問題などあり、平成22年3月末、約1年程度、仮換地までの手続きが遅れるということで手続きをしております。その後順次、大型施設、住宅施設を手がけていくということでキリンからは聞いています。

(委 員)

桂馬場線は、四十数年前に都市計画決定されて、450メートルだけが市民の目に触れるわけですが、変電所から南の部分については都市計画道路がどうなるのか。それと、450メートルの部分より以北の部分が今後開発されるのかという疑問が出ると思う。桂馬場線が将来、最終地点まで整備されるかどうかをこの理由書でも説明責任が必要じゃないか。他の部分についても、市として今後どんな方向で進めていくのか。また、敷島住宅に向日市が用地買収した東西道路との連携的な道路ネットワークについて、どのような目線

でこの議案を出されたのかももう一度説明してほしい。

(事務局)

今回、土地区画整理事業を実施する区間の450メートルにつきまして都市計画変更をさせていただくわけですが、桂馬場線全体の構想につきましては、都市計画道路網ネットワークの中でご議論をいただかなければならない重要事項だと考えております。特に桂馬場線は阪急以東の南北道路として重要な路線だと認識しておりますので、将来整備することを目標にしています。また、優先順位についても、今後示していかなければならないと考えております。東西道路につきましては、これも生活道路として重要でございますし、計画的に整備を進めていかなければならないと感じております。

(委員)

審議会としての審議の内容として停車帯を無くすという考え方は、駐車しないようにとか沿道アクセスの時に停車機能がしなくても良いという意味合いだと思うのですが、以南の路線についても停車帯を無くす方向性で統一をとって考えるのか、それとも区画整理事業内だけでイメージされているのか。

それと、京都市と隣接しているのですが、京都市と合意ができているのか。我々が決定することについての問題点が無かったのか。

(事務局)

前回説明させていただいたように、既存ストックを活用するというので、桂馬場線の代替路線の向日市道寺戸幹線1号は12メートルで既に整備しておりますので、停車帯については今のところ予定はないです。その間の区間については状況をみながら整備時期までに方向性を出していきたいと考えております。

(事務局)

京都市のほうにつきましては、洛西口駅の前で右折レーンができますので、停車帯が設けられない状況になります。久世北茶屋線より以北については既に完成しております。

(委員)

京都市からは異議がないということですか。

(事務局)

はい、ございません。

(委員)

連立交差化と今回の部分との整備される時期についてお聞きします。

(事務局)

連立は平成26年度、27年度を目標に事業を進められています。

向日市の土地区画整理事業は平成26年度をめどにしています。

連立の仮線が桂馬場線に引かれますので、土地区画整理事業としましては桂馬場線だけを残し、他の部分を平成24年度までに使用できるようにもっていきたいと考えています。阪急の仮線が撤去された後、2期目の工事として平成26年度中には完了したいと考えております。

(委員)

理由書の後半のところ、高架下の2.5メートルの歩道ですが、高架下の歩道は環境的にも印象的にもあまりいいところではないので、将来的ににぎわいとかうるおいを考えると2.5メートルで狭いのですが、阪急の高架側にも木を植えていただくとかして、西側と東側とを一体的に歩行者道を造っていくほうが良いです。それと、4.5メートルの歩道の方は、おそらく歩道2メートル、自転車用に2メートルをとると残りが4～50センチ程度しかなく、中低木を植える程度しか緑が確保されないの、隣地側の方でいかに緑を確保してもらえるかが、にぎわいやうるおいに繋がると思いますので、そのあたりの具体的な計画に向けて隣地、阪急の双方に要請できるような話をしておかれたほうが良いと思います。

(会長)

他にご意見ございますか。

無いようですので、ただいまの議案第2号、第3号につきまして賛否をとらせていただきます。賛成の方、挙手をお願いします。

(委員) 挙手 12名

(会長)

挙手多数ですので、ただいまの議案第2号、第3号につきましては、可決をいたしました。

(会 長)

次に、議案第4号の京都都市計画生産緑地地区の変更を議題にいたします。
説明をお願いします。

(事務局)

それでは、議案第4号 京都都市計画・生産緑地地区の変更についてご説明いたします。
本市では、生産緑地法第3条第1項(生産緑地地区に関する都市計画)の規定により、都市計画法第8条第1項に定める地域地区として、生産緑地を定めているところであります。そのため、今回の生産緑地地区の変更につきましても、議案として審議いただくこととなっております。

それでは、議案書によりご説明いたします。

まず、議案書の14ページをご覧ください。

今回の生産緑地の変更につきましては、一覧表にまとめておりますとおり地区の廃止が寺-12と寺-17の2箇所、地区内の一部廃止による面積の変更が1地区森-11と、その地区からの分離による森-14の新規の1箇所、となっております。生産緑地地区全体としましては、約0.29ヘクタールの減少となっております。変更箇所につきましては、15ページのA3縦長の総括図をご覧くださいと思います。緑色で着色している箇所が現在、生産緑地として決定している地区であり、黄色で着色している箇所が、今回、廃止箇所であります図面の中程より左側が寺-12と寺-17でありまして、地区の一部廃止による面積等の変更及び地区の新規が、図面右側の森-11並びに森-14であります。

次に、それぞれの箇所につきまして、A4の計画図でご説明いたします。

まず、16ページの図面番号1をご覧ください。

寺-12地区でございますが、本箇所につきましては、主たる農業従事者の病気、いわゆる農業に従事する事を不可能とする故障により、約0.07ヘクタールを廃止するものでございます。

次に、寺-17地区でございますが、本箇所につきましては、主たる農業従事者の死亡等により約0.1ヘクタールを廃止するものでございます。

次に、17ページの図面番号2をご覧ください。

森-11地区でございますが、本箇所につきましても主たる農業従事者の死亡により、約0.12ヘクタールを廃止するものでございます。

詳細につきましては、森-11地区と森-14地区は、当初、生産緑地指定にあたり、一団の地区面積で、約0.84ヘクタールをもって、生産緑地地区として指定しておりましたが、今回、地区内において黄色で着色しております約0.12ヘクタールが廃止されますと、緑色と黄色で着色し一団で、形成していた生産緑地地区が分離されますことから、地区番号を図面の森-11地区と、新たに森-14地区に分けたものであります。

その結果、森-11地区の生産緑地地区・面積は、約0.59ヘクタールとなり、約0.25ヘクタール減少となったものであります。また、新たな森-14地区に、約0.13

ヘクタールを指定したものであります。

そのため、14ページの計画書、中程の地区番号につきまして、森-11と森-14とに分けて記載し、備考欄には、森-11は約0.25ヘクタール減、森-14は約0.13ヘクタールの増加となり、差し引き0.12ヘクタールが廃止となるものであります。

次に、19ページの参考資料でございますが、今回の変更により、新旧対照表のとおり、変更前の生産緑地地区数90地区、面積19.76ヘクタールが、変更後は、地区数が1地区減少の89地区で、面積が0.29ヘクタール減の19.47ヘクタールとなります。

以上が、議案第4号の 京都都市計画・生産緑地地区の変更内容でございます。

なお、変更案を平成20年10月15日(水)から10月29日(水)までの2週間、市役所内におきまして公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上、よろしく、ご審議賜りますようお願い申し上げます。

(事務局)

ただいま事務局から説明がありました、議案第4号の「京都都市計画生産緑地地区の変更」につきまして、何かご意見ございますか。

(委員)

審議会より現場が先に進んでいることもあるので、申請があってからどういう手続きで今日に至るか教えてほしい。

(事務局)

買取り申出の後、市長は1ヶ月以内に買い取るか、買い取らないのかを通知しなければなりません。買取り申出から3ヵ月経過すれば生産緑地の制限は解除されます。

(委員)

今回のような議案があった時、既に現場が動いていることがあります。つまり決定がある前に現場を動かせるならいつからできるのか。決定というより、承認事項のように受け取れるので、そのあたりの法的な規制を説明してほしい。

(事務局)

平成3年度に税制及び生産緑地法の改正があり、3大都市圏の特定市ということで、市街化区域内農地または生産緑地の指定による農地を、保全する農地と宅地化する農地とに区分されるようになりました。この区分による固定資産税や相続税の特例の税制の取扱いが変わりました。つまり、生産緑地の指定を受けない市街化区域内農地は宅地に課税となり、相続税納税猶予も受けられなくなりました。改正された生産緑地法は、都市の緑地として評価し、農地を積極的に保全することによって良好な都市環境をつくることを目標とする制度です。

次に生産緑地の指定要件でございますが、500平方メートル以上であること。農業の継

続が可能であること。農地の権利関係者全員の同意があることが必要となっています。生産緑地の指定を受けますと、固定資産税、都市計画税は農地並み課税、相続税の納税猶予が受けることができます。しかし、農地として管理することが義務付けられ、一般的な開発等は行えません。ただし、生産緑地の制度には買取り制度があり、生産緑地に指定されてから30年が経過するか、主たる農業従事者が死亡されたり、農業をすることが不可能となった場合には、市長に対して農地の買取りを申し出ることができますが、市長が買い取らなかった場合には、3ヶ月が経過すれば開発の制限が解除されることになります。

平成12年5月の都市計画法の改正により、本市都市計画審議会が生産緑地地区の変更につきましても議案として審議していただくことになりました。

(事務局)

補足いたしますと、生産緑地地区は、用途地域等と同じように地域地区の指定を受けるものです。したがって、生産緑地地区の指定は都市計画決定をすることになります。それに対して、解除の手続きも都市計画決定が必要となります。ただし、現場が既に変わっているのではないかということですが、買取りの申出から一定期間経過したものについては、生産緑地法上で制限の解除がされていますので、現場が動いていることになります。

(委員)

生産緑地法の設定の原則は、都市内における緑地やオープンスペースを残そうという主旨でできているわけです。一度生産緑地地区に指定されたら、廃止されることは想定されていません。万が一、亡くなられるというようなことがあった時には、本来なら市が買い取って保全することが前提です。ただ、財政上なかなか買取りができないことがあるし、農業者が税法上のメリットのために安易に利用されている側面がある。今の財政上、買い取れない状況が続くと思いますが、もともとの都市計画の主旨から言うと、次の別の農業者に活用していただいて、オープンスペースとして残すという手立てが必要で、都市計画のほうでもメニューを作らないといけない。

向日市という立地からすると、不動産業者は宅地化すれば相当な値段で買って売れるから狙っているのが、なかなか残りにくい。本来の都市計画の生産緑地法の主旨を踏まえるならば、行政のほうで、亡くなられた後の農地を活用するような仕組みをつくらないと今のままではどんどん減ってしまう。なんでも後追いで、審議会をうまく利用されているだけでは困るので、亡くなられた場合には仕方が無いですが、怪我されたというようなことで生産緑地地区を変更されるのは望ましくない。審議会としても今後考えていかないと、生産緑地という主旨が活かされないし、オープンスペースが減って密集市街地化していくのは街の水準としても低下するので、市長が買い取れないときの代替的な仕組みを考えてほしい。審議会でもそういう制度の提案を是非してほしい。

(委員)

審議会に出てくるまでに現場が変わってしまっているのが不思議なので、農業委員会に

くっつけて都市計画審議会を開けば矛盾は起こらないと思う。

(委員)

農地法と都市計画法と整合性が取れるような形で土地利用、または許認可の制度のあり方を見直していかないといけない。

(会長)

難しい問題で、向日市だけでは出来ないし、行政のほうでよく勉強して、そういう方向へもって行ってもらうようにしてほしい。

(委員)

先生がおっしゃることは必要だと認識しておりますが、現実、緑地に対する市民の認識、営農者の認識には、ずれがあって難しい問題だと思います。仮に、市に莫大な資金があつて、緑地を買うにしても、その後の利用はどうなるのか。仮に、土地公社で取得していくとしても、目的をはっきり定めておかないと、曖昧な土地取得は行政の施策として市民の理解も得られないことが出てくると思います。

(委員)

最近、都市内農業で土地を借りて野菜を植えたり、勤労者の方も含めて利用が高いです。京都市内でも、街の中に菜園を設けて借りられたりしているのも、うまくまとめればそういう利用が高いであろうと考えられる。近場でそういうところがあれば借りたい人は多いと思うので、うまく仕組みをつくれれば1～2年間ぐらいは存続することは可能ではないかと考えられる。決まればすぐに土地利用がなされるのではなくて、そこをオープンスペースで残すかどうかの検討ができる時間的な余裕を含めた制度を農業者と共同で作ってほしい。少なくとも生前の意志は農業を続けていこうとするものであったから、本来その意思を尊重し、農地が続くような手段を考えないといけない。ますます農地が減っていく中で、農業政策は自給ということも含めて、今後重要になってくる時代ですから考えていかないといけない。

(委員)

私は森林の委員会に出席することがあるのですが、同じ問題が森林にも起きています。放置林がたくさんあって、このままでは動物の害とかが多いので、何とかしようという機運が高まって、ボランティアで森林体験をしたいという方が一方であつて、もう一方、行政のほうでは放置林をなんとかしないといけないという意見があり、去年その中間に入る行政が出来ました。今、京都府では、借りたい人と放置林を繋げるやり方で運営しています。農業も同じで、畑があれば家庭菜園とかをやりたい人は潜在的にたくさんいらっしゃいます。ただ借りの方法とかがわからないから出来ないということが多いのです。ですから、亡くなったらすぐに手放すのではなくて、一旦行政かどうかわかりませんが、管理さ

せてもらって、借りたい人を募って、両者がうまくいくような方法をこれから考えていったら良いと思います。

(委 員)

【森 - 1 1】や【森 - 1 4】のように群の一部分だけ崩れていく問題については、土地に対して抑制をかける法律が必要ですし、時間はかかるかも知れませんが、景観法という法律があります。例えば丘陵地の周辺地で緑が集まっているところに景観重要地域などの指定ができれば、宅地転用について規制ができる可能性があります。

(会 長)

各関係市と協力して、都計審にかける良い方法を考えてほしいです。
ご異議は無いようですので、議案第 4 号につきまして原案どおり可決いたします。

(会 長)

次に、報告「都市計画道路見直しに係るネットワーク構想案について」説明をお願いします。

(事務局)

それでは、「都市計画道路網の見直しに係るネットワーク構想案」につきまして、説明させていただきます。

資料としまして「報告1」の「都市計画道路網の見直しに係るネットワーク構想案について」をご覧ください。

前回の審議会で、都市計画道路網の見直し案の概要について説明をさせて頂き、委員の皆様方より、貴重なご意見やご提言をいただいたことにつきまして、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。本日は、見直し案に係る、各路線毎に検証してきた内容について、その概要を説明させていただきます。

見直しに係る評価・検証の概要「別添1」とネットワーク構想案「別添2」を併せてご覧ください。なお、前回に説明させて頂いた内容と一部重複いたしますが、ご了承の程、よろしく願いいたします。

まず、番号 の伏見向日町線でございますが、この路線は、市域の中央部を東西に横断する路線でございます。この路線の沿線には市役所や競輪場、体育館等の公共施設があり、現道の府道伏見向日線の交通混雑の解消を図るとともに、市街地の災害時における緩衝帯や避難路の確保のほか、国道171号につながる都市計画上重要な路線であることから、存続する路線と評価したものであります。検証内容としましては、JR横断のアンダー化や高架化についての検討を行ったところ、いずれの方法であれ、既設道路との接続に技術的な課題が残されております。

番号 の京都神戸線(国道171号)と番号 の久世北茶屋線の2路線については、事業が完了し、既に供用されている路線であります。

番号 の向日町停車場塚原線でございますが、この路線は、京都市の洛西ニュータウン方面からJR向日町駅へアクセスする道路であります。検証内容としましては、西ノ岡丘陵を横断するルートで計画されており、この丘陵部分をトンネル構造や、掘割構造で検討をしたところであります。トンネル構造とした場合には、府道西京高槻線付近で摺り付き、その沿道においては副道が必要な土地利用となること、また、掘割構造の場合は、長大な斜面構造となり、西ノ岡丘陵内の沿道の土地利用に大きな障害が生じる事になります。したがって、廃止を含んだ検討を行ってまいりましたが、洛西ニュータウンの京都市境から御陵山崎線(府道:西京高槻線)までの代替路線のない茶色の実線区間を、外環状線第2工区同様、今後とも関係機関と協議調整をおこなっていく路線としたところでございます。なお、御陵山崎線からJR向日町駅の区間につきましては新たに、府道向日町停車場線を都市計画道路に追加することにより、御陵山崎線からJR向日町駅間の代替道路が確保できるため黄色の破線を廃止区間と評価したものでございます。

番号 の外環状線でございますが、この路線は、京都市南部地域を半環状に結ぶ広域的

な道路で、防災上も重要な路線であります。しかしながら、本市域においては、優れた環境を有する西ノ岡丘陵を通過するルートで計画されており、これまでから、市民による環境保全の問題が提起されてきたところであります。その結果、平成15年に「向日市西ノ岡丘陵の外環第2工区の廃止または凍結についての請願」が向日市議会において採択され、平成16年には京都府公共事業評価審査委員会の審議結果を受け、京都府は事業中止を決定され、都市計画事業としての国の事業認可も「廃止」されることとなったところがございます。本市においては、平成18年に策定した「緑の基本計画」において、西ノ岡丘陵の環境保全を位置付けておりますが、この茶色の実線区間については、代替ルートの確保や隣接市の道路計画にも大きな影響があることから、今後も協議を継続する区間としていくところとあります。

また、当審議会におきまして、ご意見を頂戴しております防災面や道路網の間隔密度につきましては、先程の向日町停車場塚原線を含めて、今後、更に検証いたしたく存じております。

番号 の牛ヶ瀬勝龍寺線でございますが、この路線は、JR向日町駅東口に計画されている駅前広場へのアクセス道路でもあることから、重要な路線として、存続する路線と評価したものであります。検証内容としましては、すでに整備された既存ストックの有効活用を図ることを念頭に幅員の検討や西向日鶏冠井線との交差点付近の線形や上植野地区の外環状線との交差点北側の暫定供用などについて検討してきたところでございます。

番号 の桂馬場線でございますが、本路線は、阪急洛西口駅の東側から南下し、長岡京市(馬場)へ至る幹線道路であります。先ほどご審議頂きましたとおり、洛西口駅東地区におきましては、土地区画整理事業と合わせて都市計画道路の事業化を図ることといたしております。検証内容としましては、桂馬場線から東に向かう寺戸幹線1号、西国跨線橋南側交差点からJR向日町駅に向かう府道上久世石見上里線、市道寺戸森本幹線1号については、駅周辺の重要な路線で、既に整備中または近い将来整備を予定しており、これらを代替路線にすること。またこれら代替路線のある区間を廃止することなどを検討してきたところでございます。

番号 の御陵山崎線でございますが、この路線は、本市域を南北に縦断する府道西京高槻線に被さった路線で、市民生活に欠くことができない市内中心部の重要な幹線であることや災害時の緊急輸送路にも指定されており、一部概成済の区間もあり既存ストックの有効活用を図れることから、存続する路線と評価したものであります。検証内容としましては、伏見向日町線、向日町停車場線と御陵山崎線等が重なる福社会館前交差点について、その交差形状の検討を重ねているところでございます。

番号 の西向日町停車場鶏冠井線でございますが、この路線は、国道171号から阪急西向日駅に向かうアクセス機能を有した路線で、代替の路線もないことから存続する路線と評価したものであります。

番号 の西向日町停車場長法寺線でございますが、この路線も、長岡京市長法寺から阪急西向日駅に向かうアクセス機能を有した路線で、代替の路線もないことから存続する路線と評価したものであります。

番号 〇の向日町上鳥羽線でございますが、この路線は、国道171号からJR向日町駅東口を結ぶ重要な路線であり、存続する路線と評価したものであります。現在、JR向日町駅東口の駅前広場について、規模などの検討をしているところでございます。

続きまして、桂馬場線の代替として検討する3路線はいずれもJR向日町駅へアクセスする重要な路線であります。

先ず、番号 〇の市道寺戸幹線1号でございますが、代替とする区間は、通称永田通り阪急新田上手踏切東側から西国跨線橋南側交差点までの約470mの区間で、この区間におきましては、道路整備事業を実施中であり、既存ストックを有効に活用できるものと評価・検証したところであります。

次に、番号 〇の府道上久世石見上里線でございますが、代替とする区間は、西国跨線橋南側交差点からJR向日町駅までの延長約250mの区間で、この区間におきましても、既存ストックを利用し早期実現が図れるものと評価・検証したところであります。

番号 〇の市道寺戸森本幹線1号でございますが、代替とする区間は、向日町停車場線(深田川橋公園南側)から伏見向日町線との交差点(前田地下道西側)までの延長約700mの区間で、この区間も既に道路整備事業を実施中であり、事業の早期実現が図れるものと評価・検証したところであります。

最後に、新規路線として検討しています、番号 〇の府道向日町停車場線でございますが、この路線は、市役所・福祉会館・向日町競輪場などの集まる市民文化拠点から、JR向日町駅(都市拠点)へアクセスする市内でも主要な路線として、市の総合計画や都市計画マスタープランで「都市軸」として位置づけており、市域の最重要整備路線として、府・市協調して事業に取り組んでいるところであります。しかしながら、現行の都市計画においては、都市計画道路として位置付けておらず、今回の都市計画道路網の見直しに当たって、都市計画道路として明確に位置づけることにより、総合計画・都市計画マスタープランに基づいた計画的なまちづくりが図れるものと評価・検証したところであります。

以上が、都市計画道路網の見直しに係る評価・検証の概要でございます。

なお、今後の手続の進め方でございますが、前回にもご説明しましたとおり、市民の皆様のご意見を頂くため、「別添3」でお示しております「都市計画道路ネットワーク構想案パブリックコメント(市民意見の募集)」を11月25日から12月25日までの1ヶ月間、行う予定でございます。このパブリックコメントのご意見につきましては、次回の審議会に報告させていただきます。その後、審議会や市民のご意見を踏まえて「ネットワーク構想案」を取りまとめ、路線ごとに道路構造などについて具体的に検討し、関係機関や市民の意見を踏まえつつ、都市計画変更手続に入りたく考えております。

報告は以上でございます。

(会長)

ただいま報告事項の「都市計画道路見直しに係るネットワーク構想案について」説明をいただきました。何かご質問ご意見ございませんでしょうか。

(委員)

<別紙>都市計画道路整備状況の中で、存続路線が7路線あるのですが、幅員等は昔の計画のままで存続するのか、先ほどのように少し狭くなることがあるのかお伺いしたい。

(事務局)

都市計画道路整備状況については、現況の都市計画決定しているものをそのままお出ししています。幅員等については、今後検討させていただきます。社会情勢も変わってきておりますし、交通量の件、沿道の環境、緑化の件もありますのでその都度検討していきたいと考えております。

(委員)

都市計画的に考える時に、南北方向、東西方向の車の流れと、向日市内で発生する車、広域的な流れとがあると思うのですが、外環状線が廃止になったという前提で考えた時に、現在のままでいくと、外環状線にのると想定していた車がどこかへ分散していかなければならない。今現在としては、ある程度需要があるので交通の流れからいうと、かなりの矛盾があるのではないかと。これから経済的に状況が悪くなって、少子高齢化も含めて人口が1億人を切るような段階で、不要路線を廃止しても良いのではないかと思います。

我々が見直すにあたって、それが適正な道路の流れと考えられない場合に、ネットワーク上の車の流れ方について検討された資料が出てくるのかどうか確認したい。

(事務局)

計画変更する際に交通量というのが問題になってきます。その交通量をどのように配分するのはご説明させていただきたいと思います。

社会情勢の変化もございますし、国のほうでも交通センサスを5年ごとに実施して、その結果を報告していますので、これは向日市だけで考えることができないので、京都都市計画全体での交通量ということになるかと思いますが、それらも踏まえた上、代替路線をどのようにするかも含めて検討していきたい。

(委員)

見直しの動機は周辺市町村、京都府、国に気運があって生まれたのか。

それと、道路見直し基本理念では「実現可能な設計図とすること」「都市計画道路網の早期実現を目指すこと」があげられているが、これらを満たした見直し案になっていて、一日も早く実現できて供用開始できるような見直し案になっているのか。

(事務局)

本市が見直しを進めることになった経緯は、まず京都府において都市計画区域内に約400路線、895キロが定められていますが、高度成長期以前に決定されたものですので、京都府として都市計画道路網の社会情勢を踏まえた見直しをする時期に来ているという

認識が以前からあり、検討委員会を設け審議をされた上で基本指針を出されました。本市としても、同じように約40年近く都市計画道路の見直しが今日まで行われていないという経緯がありますので、京都府の基本指針を踏まえた上で、今回この基本理念をもって定義させていただいています。

今回の見直し案では、桂馬場線については、本市の総合計画でも新市街地として位置づけ、まちづくりを進めている北部地域の中の都市計画道路でありますので先行して見直ししていくことといたしました。そして、都市軸として位置づけたJR向日町駅から競輪場へ向かう幹線道路では、京都府からも拡幅工事でご尽力いただいておりますが、都市計画道路に位置付けされておられませんので、これらを併せて新市街地と繋ぐ都市軸について最低限の見直しをしていこうとするものです。また、茶色の2路線は、まだ関係機関との協議が整わず、合意に達していませんが、交通量の新しいデータを踏まえ、基本理念を基に方向性を見出して行きたいと考えています。

(委員)

桂馬場線の阪急新田上手踏切から駅前通りまでを廃止検討は良いが、伏見向日線が存続し、32メートルの道路が本市を東西に貫く必要があるのか。必要があったとしても本当にできるのか。基本理念の実現可能かという点で満足しないのではないかと。

(事務局)

存続路線につきましても、基本理念の視点で検討してきたのですが、向日市は阪急、JR、そして新幹線が南北に縦断されている地域でございます。前回の都計審でもご指摘がありましたように、東西に非常に弱い地域ということになります。その中でも特に市の中心に位置する伏見向日町線は、幅員が32メートルと広い道路計画で、まち自体に大きな影響を与える計画ですが、それ以上に広域的な視点で見ますと、一番ネックになっております東西線の唯一可能性が期待できる路線であります。まちづくり上でも、防災上でも重要であり、また広域的幹線道路としても大変重要な道路であります。京都府、その他関係機関と協議を重ねてきた中で存続路線として結論に至ったわけでございます。

(委員)

番の外環状線ですが、都市計画の見直しの評価としては、変更ということで提案されていますが、中身はまだ調整のところが残っているので存続検討路線になっているのですが、なぜ曖昧な提案になっているのでしょうか。実際には国の事業認可も廃止されているし、京都府もしないことで決めています。それなのにまだ継続で書いておくと地主の人も含めてややこしいのではないかと。ですから変更なら変更としておくべきではないかと。

(事務局)

廃止するならばその代替路線が必要だということで、向日市内の路線を廃止するのであれば、代替路線も向日市内で計画しないといけないので、外環状線4車線22メートルが仮

に御陵山崎線にいったとしても2車線15メートルの幅員ですので、交通量の配分等を踏まえて検討していく必要がある。京都市は既に整備している区間ですので、それとの整合、長岡京市についても同様のことです。いずれにしても、最終的に京都市域の西京高槻線に交通量を戻していく必要がありますので、現在もまだ調整中であります。事業をするかしないかの話ではなくて、都市計画上まだ整理ができていないということです。

(委員)

図面の赤い線と黄色の線のところですが、これを新たに路線に加えるということについてですが、今までの経過からいうと阪急の立体交差の問題の時に、京都府から今のままでお金は出さないと言われてきた。1億円かけて東向日を立体交差の調査をしたのですが、それまでの京都府は立体交差したら道が広くなるといっていたが、最近は立体交差する前に広くしろと言っています。そういうことからいうと赤と黄色の部分はしておかないと京都府は認めないと思いますので、これは妥当な提案だとは思っております。

(委員)

黄色の東西線が廃止されるということで、東西の流れが一つ無くなるのですが、それが赤い線で代替されるとしても、5差路に出てくるので、それに東西交互の流れとしては向日町停車場線が斜めの線ですしあまりよくない。代替路線として考えるのであれば、廃止された黄色の線の南側にある上久世石見上里線を追加の路線にできないか、または、現在サティの前が少し広がっていて物集女街道まで既に整備されているから、それを代替路線として位置づけられないか。

上久世石見上里線上の酒屋さんも駐車場にされたりして、今ならうまく買えるのではないかと思うのですが。スポーツセンターなどで混み合っているので、あの道を広げられたら東西の交通もうまくいくのではないか。赤色の路線の区間の中で、東西の流れが良くなるような路線がもう1本考えられないかと思う。実現可能で時間もそんなにかからない方法があるので、そのあたりの検討もしていただきたい。

(委員)

このあとパブリックコメントされて、市民の方からご意見が出てくるとは思いますが、そのご意見が良かったら、この計画案に対して付け加えたり、変更の要素としてあるのかどうか。どうも市民の方がご意見を出されても、行政のほうでフィードバックされないようなので、パブコメの意見を尊重し、可能であれば反映する意思があるか聞きたい。

(事務局)

パブリックコメントを実施しますと、様々なご意見が出てくるとは思います。

市民の方からの声、また都市計画審議会委員のご指摘も踏まえて、今回の都市計画道路ネットワークの見直しは完結したいと考えています。慎重に取り上げていきたいと思っていますので、これで決めたのでこれで行くということではなくて、内部でも検討いたしま

すとともに、関係機関とも十分調整し、市民の方にもご意見をいただく中で検討していきたいと思っております。

(委員)

今後の進め方の日程について教えてください。

(事務局)

パブリックコメントを11月25日から12月25日までの1ヶ月間で行います。

そしてご意見を取りまとめて、市の見解書も併せて公表し、それらを踏まえたうえで、ネットワーク構想を策定します。さらに各路線ごとに検討、道路構造についても具体的に検討させていただいて、各路線ごとに都市計画手続きに進めさせていただきます。

日程で確定しておりますのは、パブリックコメントの11月25日から12月25日までだけでございます。

(委員)

手続きの最後までのおよその日程はいつ頃でしょうか。

(事務局)

ネットワークの構想までを今年度内を目標に考えておりますが、市民の方のご意見を踏まえて慎重に対応していきたいと思っております。

(委員)

スケジュールについてですが、新総合計画との整合が大切だと思いますが、それとの調整はどうでしょうか。

(事務局)

都市計画道路の整備をしていく上で、優先順位が非常に重要になると思います。総合計画は10年の計画でありますので、総合計画ではどのように見直し変更するのかではなくて、どの路線を優先して整備していくかという点を示していきたいと思っております。それについては今年度内にははっきりさせていく予定でございます。

(委員)

先程お話にもありました東西方向に弱い点ですが、斜めの路線の5差路のところでもし1ヶ所が災害に遭うと東西には全く通れなくなる。また、外環状線沿いに住宅が貼り付いていますが、そこで災害が起こったときに、府道で全て保てるのかどうか、東西にも弱いですし、非常に危険だと思います。現実に計画というのは、コストの面など問題があっても、都市が健全な状態にあるべき姿を計画目標にしっかり持っておく必要があると思えます。理念と現実の乖離の話がありましたが、それは双方に持っておいて、どこで何が起こ

るかわかりませんので、南海大震災が起こるかもわかりませんし、計画自身に幅を持たせておいて、現段階であまり絞りすぎていても現状がどんどん変化していく可能性もありますので、それに備えて短期、中期、長期の目標像をもって、幅広い柔軟な計画案としておいて、まだ先に検討の余地を残せるような、色々なご意見が出てきたときに対応できるような計画案を行政としては作っていただきたいと思います。

(委 員)

向日市は住宅開発が強いので、道路整備がかなり難しいと思いますが、桂馬場線でも既に住宅が張り付いている部分がある。先程の柔軟な計画の話もありましたが、ある程度住宅開発を睨み、予測し、また抑えながら、造っていくということをしていけないと思います。そういう意味で戦略的にということになって行くと思うのですが、そういうところで優先順位を決めていったりとか、色々な要素を絡めながらいかないと中々道路ができないと思います。

(会 長)

ご意見、ご質問も出尽くしたようでありますので、「都市計画道路の見直しに係るネットワーク構想案」につきましては都市計画審議会委員の意見も踏まえて進めていただくことをお願いします。

それでは以上をもちまして、本日本日の議題は終了しました。委員の皆様方には、ご審議をいただき、運営にご協力をいただきまして、誠にありがとうございました。

(事務局)

どうもありがとうございました。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。