

「都市計画道路の見直し（素案）」に対する意見募集の結果について

■ 意見募集期間

令和2年12月15日（火曜日）～令和3年1月15日（金曜日）まで

■ 意見提出数

5名（20件）

※うち参考意見は、12件

■ 意見の内容とこれに対する市の考え方

	意見の該当箇所	意見の内容	件数	市の考え方
①	P4 (2)目的 都市計画決定後、 長期にわたって未 着手となっている 都市計画道路につ いて、その必要性 等の検証を実施 し、計画の存続・廃 止等の見直しを行 い、について	45年以上も前に計画された ものに対して存続/廃止の 見直しをするだけでなく、 現在必要とされる道路につ いて、新規の内容を盛り込 むべきである。	1件	新たな都市計画道路等につい ては、長岡天神駅周辺整備とと もに検討を進めます。都市計画 道路の存続・廃止については、 素案どおりとします。
②	P8 交通機能、ク、評価 基準の DID 区域	DID 区域の用語説明をつけ て下さい。	1件	ご意見を踏まえ、素案に反映し ます。
③	P12 ③石見納所線 区間 1	「石見納所線」の光明寺前 から、京都市の伏見向日町 線に繋がる路線は一部残し た方が良い。ほとんどが竹 藪で、買収にしても、道路建 設にしても、比較的安価で 整備可能といえるのではな いか。	1件	石見納所線について、南北の自 動車交通は、石見下海印寺線及 び京都縦貫自動車の開通によ り都市計画決定時からその役 割が低下し、良好な住環境が形 成された経過があり、新たな都 市計画道路整備によって地域 の姿を変容させることはふさ わしくないと考えます。また、 代替路として、大山崎大枝線が あることや京都市域について も廃止となることを踏まえ、素 案どおりとします。
④	P12 ③石見納所線、 区間 1～6	周辺細街路等の整備)の整備 という言葉をつけてくださ い。大山崎大枝線（いわ	1件	文化センター通りが 4 車線道 路であり、緊急時の南北の移動 を支えるとともに、代替路であ

	<p>【2】代替性の有無</p> <p>【ク】区間1～6は…周辺細街路等で代替可能</p>	<p>ゆる丹波街道)には災害避難時の大容量屋内避難施設である西山公園体育館、こらさ、長法寺小学校、第五小学校が並んでいます。単なる現状のままでは緊急時に不安があります。廃止候補の南側3路線が文化センター通りから西へアクセスする道路でもあり不安をなくしておいてください。既設道路の整備を条件として下さい。</p>		<p>る大山崎大枝線が緊急時に一定機能することを踏まえ、素案どおりとします。</p> <p>大山崎大枝線の道路整備については、貴重なご意見として、担当部局と情報共有いたします。</p>
⑤	<p>P15</p> <p>⑩神足奥海印寺線 区間番号3 市街地形成機能ア</p>	<p>①長岡京駅前線との距離が近く、都市の骨格道路としての必要性があるとは考えにくい。</p>	3件	<p>長岡京市都市計画マスタープランでは、市内の幹線道路として位置付けていることから、将来都市構造の形成において都市の骨格となる道路であることを踏まえ、素案どおりとします。</p>
⑥	<p>○→存続 について</p>	<p>171号線から③石見納所線まで直線道路で結べるのであればまだしも、⑩の区間1,2が廃止で検討されるのであれば、なおさら区間3の整備は必要なしと考える。</p>		
⑦		<p>犬川沿いは児童の通学路、住民の日常徒歩道路、自転車の使用が多く、分断するのは現在の住民の生活環境に合わない。</p>		
⑧	<p>P17</p> <p>6 今後の進め方について</p>	<p>変更の手続きに入る際には、どの路線をいつ整備するかスケジュールを盛り込むようにしてもらいたい。</p> <p>5年後なのか、10年後なのか、どの程度の期間なのかを想定しておきたい。</p>	1件	<p>スケジュールについては、事業中区間の期間を素案に反映します。その他の路線については、市の財政状況、社会情勢及び交通量の変化等を踏まえ、今後検討していきますので、ご意見として承ります。</p>

■ 参考意見	
⑨	アゼリア通りについて、路肩駐車が多く危険なので、道路幅を広げるべき。
⑩	長岡天神駅前道路東側/西側どちらも車が入れず(通り抜けできず)、周辺道路に路上駐車が多く危険。ロータリー化し、①長岡京駅前線につながる道路になるように整備が必要。
⑪	アゼリア通りからセブン通りに入る道路道幅が狭いにも関わらず路上駐車が多く非常に危険。
⑫	阪急線路は道路混雑緩和のため、アンダーパスにして踏切の影響を受けないようにする。
⑬	JR 線路をアンダーパス化することで長岡天神から 171 号線までが直線でつながり、メイン軸ができてあがる。
⑭	京都府の北部や京都市内に繋がる道路整備は、西部居住者の生活道路整備とともに観光戦略や防災の視点からも、しっかり整備しておくことが重要である。
⑮	JR の高架下（府道下植野長岡京線）の道路幅が狭い。車の通過数も多く、速度も速い運転者が多い。徒歩、自転車での走行がいつも危険。
⑯	勝竜寺交差点の南側歩道について、東側から西側に渡り、自転車で直進する際に東側から走行して右折してくる車と何度か接触しかけたことがあり怖い思いをしている。
⑰	JR 高架下（府道下植野長岡京線）から小畑川の神足橋付近は、狭い道路幅の割にスピードあげて走る車が多いので、車道、せめて歩道、自転車道の幅はもっと確保すべき。
⑱	長岡第九小学校が近くにあるので、神足橋の北側にも歩道、自転車道、ガードレールを作り、付近道路に横断歩道等を整備する必要がある。
⑲	現在、伏見柳谷高槻線の園児等交通安全対策として南側の歩道拡幅工事を実施されているが、北部の開発が進み、通学者が多く現状でも郵便局南側が極端に道幅が狭く危険であり T 字路では事故も多発している。
⑳	奥海印寺岡本と下条に別れている伏見柳谷高槻線（バス通り）と旧道間に道路が細長く私道が通っているが現資産を有効活用して、土地の整備をきめ細く活用していただく様要望する。