

第 87 回まちづくり審議会議事録

日時：令和 3 年 12 月 24 日（金曜日）午後 2 時から 4 時

場所：長岡京市役所南棟 3 階 第一委員会室

出席委員：見上委員、奥谷委員、佐伯委員、中小路委員、大元委員、小山委員、坂本委員、大越委員、澤田委員

欠席委員：大田委員

幹事：滝川総合政策部長、木村環境経済部長、八木建設交通部長、清水上下水道部長、寺田まちづくり政策室長

事務局：井上都市計画課長、廣都市計画課主幹兼計画・景観係長、三原主査、今井技師、下澤長岡天神駅周辺整備担当主幹

傍聴者：なし

議事

1.開会

開会、審議会の成立、及び傍聴者の報告（以上事務局より）

2.議事

（要約版）

（1）都市計画法第 53 条・第 54 条に基づく建築許可基準の見直しについて（答申）

事務局より都市計画法第 53 条・第 54 条に基づく建築基準許可の見直しについて説明後、審議に入る。

（会長）

事務局からの説明でもございましたように、委員会で審議の上、本日答申という形で意見をまとめてほしいということです。

ポイントは、10 ページの一番下を書いてある結論であり、これで良いのかということです。ただ、現在の状況について、なぜこういう判断をするに至ったのかということについては、1957 年からの説明があり、はるか彼方に計画があったが、ぶっちゃけて言うとあんまり進んでこなかったよね、という話だろうと思うんです。ただその中で、阪急長岡天神駅前を含めた整備がかなり具体化できそうな雰囲気になってきたから、ちゃんと見ていこうではありませんか、というのがおそらく底にある話で、だからこの際、今まで何となく便宜的にやってきたことも含めて見直して、ちゃんとやっていきましょうという提案になってるのかなというのが個人的な感想です。そういった意味で駅前の整備について、建物の建築基準についてのしっかりとした対応を見ていましょうというのが一つですね。ただし、駅前の重点整備区域というものは、西側と東側で若干差異が出てくる。東側については鉄道がどうなるのか、必ずしも確定的でないので、その進捗状況との関係でやや流動的なものを残しているところがあるということで、そこを含んでいただきたいという話でご説明があったのではないかと思います。

（委員）

10 ページの面的緩和を廃止とあるんですが、面的緩和をもう少しご説明いただけますか。

（事務局）

この面的緩和というのがどういうことかということですが、都市計画法第 53 条の制限とありますが、この画面の左側の赤線で示している区域が一番最初に申し上げた土地区画整理事業の区域なんです。その区域には、等しく制限がかかるということで、道路が将来かかっているか、かかっていないかに関わらず、この区域内にある土地で建物を建てようとした場合には、表にありますように、構造でいいですと木造とか鉄骨造しか建築できないということです。階数についても、今は 3 階には緩和していますが、本来は 2 階までしか建てられませんという制限が本来かかっています。まずそれが一つです。

それを事業決定したのが昭和 32 年ですが、その直後ぐらいに住民の方々から反対だというようなご意見等もあり、なかなか事業実施に移行できなかったということがございます。そうした中で、この赤線で示している範囲全てに先ほどの木造と鉄骨造しか認めません、あるいは階数では 2 階までしか認めませんというのをずっと続けていくと、土地利用に制限がかかり過ぎるんじゃないかというような側面があり、将来的にこの区画整理事業をやった場合に、こういった区画の道路にしましょうという計画線があるんですが、それがこの右側の緑で示している道路網です。これは今ある道路もありますけれども、今道路がない所にも将来的にはこういう碁盤の目のような道路を通して、まちをきれいにしましょうという計画があるんです。そういったところが将来ちゃんとできるようにする、せめて道路になる予定の所については、堅い建物ですとか高い建物が建たないように、そこだけは制限をかけましょうという運用を何十年もやってきたというのが面的な緩和ということなんです。

（委員）

例えば、土地の一部が都市計画道路に入っていたら、ここの地権者の方は建物を建てるときに、入っている部分だけ制限がかかっているということですか。

（事務局）

そのとおりです。

（委員）

わかりました。53 条や 54 条があるのにどうして緩和されたのか、決まったことをどうして緩和されたのかというのを一番に感じています。

（事務局）

おっしゃるとおりだと思います。

（委員）

区画道路についてですが、今後の計画があるものについて、住民にはどのぐらい周知しているのか、阪急の関係で住民の方がとても不安な状態になってまして、将来に対する不安というのか、その状況を教えてくださいませんか。

(事務局)

昭和 32 年当時の土地区画整理事業を実施した場合における区画道路網を見ていただきますと、この真ん中に阪急長岡天神駅があり、この駅のちょうど西側、東側を見ていただいたらわかるように駅前広場と呼ばれるものが設定されておりません。ただ単に道路網だけをするというような絵面になっております。ただこのまま長岡天神駅の周辺整備を進めていく上で、これをベースにやっていくのかというと、当然そんなことはないわけですし、先ほど見ていただいたように、少し絵面が変わってきております。細かい道路網についてはこれからの検討ということですので入れてないんですけども、大きくいきますと西口と東口のそれぞれの所に駅前広場を設定すると。これは基本計画からの流れですが、そういった広場を設けると。広場だけ設けてもそこへのアクセス道路がありませんので、そこへ至るアクセス道路についてもこの西側に南北の T 字型のものを設けていく。あるいは東側についても補助幹線道路と呼ばれるアクセス道路を設けていくという計画をしており、そういった検討を今現在進めているところです。

先ほどおっしゃっていたように、地権者の方が将来どうなっていくんだろうという不安を抱かれているのもごもっともな話かなと思います。確かに西側につきましては一体的な整備の検討をしているということで、先ほど申し上げましたとおり、事業検討会とか意見交換会というような形で地権者さんにご案内をさせていただき、お集りいただいて、今後西地区のまちをどういう形でやっていきますか、どういうまちにしたいですか、というようなことも、当然地権者さんあつての話です。これが全部市の土地であるならば、市のほうで一定プランを考えて市民の皆さんにお示しして、ということやっていくのかもしれないけれども、これはどこまでいっても各地権者さん、個人でお持ちの土地でほとんどが埋め尽くされておりますので、そういった方々のご意向といいますか、ご意見をなしにはこの面整備の事業というのは実現しないものですので、仮に駅前広場とかそういったものを駅前に設けるといった場合にも、ではそれを今ここに駅前広場の絵が描いてありますけれども、仮にそこに広場を作るとしてもそこだけの人が立ち退いたらそれで済むのかという話ではないんです。このお住いの権利者の方々、土地をお持ちの方々、活用されている方々の同意というか、理解なしにはなかなか進めていけないので、そういったところを今鋭意、意見交換という形を取らせていただきながら検討をしているという状況でございます。一方で、東側につきましては、そういった前段の絵が描けていない状況で、まだ全体的にどうなるんだというところにお答えでき切れていないというというのが正直なところでございます。

(委員)

ご確認したいのが、区画道路の上にお住いの方は、それは皆さんご存じでしょうか。

(事務局)

この土地区画整理事業の区域の中に入っていると、区画道路にかかっている、かかっていないにかかわらず、この 53 条の許可というのは建築確認とは別に取っていただく必要があります。だいたい業者さんが建築の申請等を代行されるときに、建築確認の手続きと併せて都市計画法 53 条の許可も取られてますので、その時に建築確認であるとか、建てた後の完了済とかそういう書類一式を権利者の方にこれが書類ですので大事に持っていてください、ということで渡されているはずだとは思っているのですが、それが何だろうというような感じにはなっているかもしれません。

（委員）

重点整備地区が 3 階以下になるということなんですけども、人口の減少を止めるということになれば、マンションの需要とかもあるのですが、やはりここは厳しくいくほうがいいんでしょうか。

（事務局）

正直、今現状この重点整備地区の中で、特に西地区なんですけども、マンション建設が立て続けに 2 件ほど起きてきておりまして、15 階建てぐらいでしょうか、かなり高いマンションが 2 つぐらい計画が進行中でございます。そういった事実が正直西地区の意見交換会とかを地権者の方が集まってするときに、市が一生懸命まちづくりを考えているのはわかるけども、実際にはもう別の所でマンションが建ち始めているじゃないか、と。これは本当に我々権利者を巻き込んでそういったまちづくりをしていくのであれば、早く制限をかけないともうまちづくりの計画自体が立ちいかなくなってしまふんじゃないのという意見も正直頂いております。ですので、そのあたり当然地権者の方の意見を聞いての話にはなるのですが、地権者の方からもそういった意見を頂戴しているという実情もありますので、将来我々が考えている市街地整備のまちづくりを実現するために制限をかけさせていただきたいと考えているということです。

（会長）

これは西地区についても東地区についても、これから本格的に事業計画をちゃんと作っていかないといけないという前段階の整備みたいな感じですよ。だから、とりあえずこういうふうに通しておいて、中身についてはこれからかなり本腰を入れて、対住民、対事業者含めてしっかりした話をしていかないといけないということになる。したがって、都市計画道路が今までどうのこうの、というふうに考える必要はない。これはこういう制限もとりあえず全部通して面として考えていかざるを得ないという段階だと。じゃあ、その次の事業計画はどうなるのかというのは、これは次の課題であるという、そういうご提案かなというふうに思っております。

（委員）

重点整備地区として、例えば西地区は進めていきますという中で、鉄筋コンクリート造の建物を作ると除却にお金がかかるので緩和を撤廃して制限をかけていくというのを前面に出してしまうと、そもそもその重点整備地区のまちづくりの趣旨というのが何となくよくわからない、ということにならないかなと。だから、例えば西地区を連続立体交差事業にかかわらず整備をしていくということであれば、この西地区がいったいどういうまちになるということをまず示した上で、地権者に説明をしていく必要があるんじゃないかなと思いました。この連続立体交差に関わる、例えば先ほど説明があったように、待避線というのか線路を引き直す部分が東側にかかるということであれば、まず西地区から進めていくというのはこれは非常に妥当性のあることで、この 11 ページの A 案（重点整備地区内一律で緩和廃止）、B 案（事業の進捗に合わせて段階的に緩和廃止）の中でいくと B 案で行かざるを得ないのかなと。

それと、一部先行した土地の取得はされているということですが、実際には連続立体交差については地元自治体としても莫大なお金が必要になってくるということもありますし、土地の買収の問題等も考えると、なかなかスケジュール感を示しにくいということもあると思います。そうすると、西側を先行する

ということがやむを得ないのかなというふうには思います。その中で原則としての話である 10 ページに書かれている結論の部分については、本来の制限に一部戻すと。現在の運用を廃止するということであれば、どういうまちづくりをするために今回の見直しをしますということを丁寧に説明していく必要がある。要はまちづくりが始まった時に除却にお金がかかるので、ということが何か先行してしまうと、少し違うのではないかという話になりかねないと思います。

（会長）

除却が困難だからというのは、もともと法律の立て付けなんですね。ところが、今の技術にしてみたら。2 階建ても 3 階建てもそんなに費用は変わらないというような話になってきている。だから、法律の制定当時の鉄筋コンクリートだったら強固で除却に手間暇かかってお金がかかるからやめておけという話でも必ずしもないんだけど、法律ではそうなっている。そういう話ですね。ただ委員がおっしゃったように、将来像を見せないとなかなか規制緩和の内容に納得してもらえない部分が残るんだというのはそのとおりなんだけど、しかし、ここでとりあえず規制のあり方を確認しておかないと、次の事業計画もできないという、ニワトリが先かタマゴが先かみたいな話に今なっていると。とりあえず規制のところを整理しましょうというのが今回の提案かなと思います。

色々ご意見頂きましたけれども、提案自体の骨格に異議はありますか。

（幹事）

先ほど委員からまちづくりのイメージの話がありましたが、西地区は 10 月に事業検討会という形で、まずいったんここで西側の大きなまちづくりのだいたいのイメージ図というものを提案させていただき、出させていただきます。こちらはまた来年の規制の話というところもしていくんですけど、まさにおっしゃるとおり、10 月の時は大まかなイメージの提案で出しているのですが、年明けにはもう少しこれを掘り下げて、具体的な計画配置プラン、ここに何々を持ってくる、というものを提案させていただいた上で、そのまちを作っていくために規制をかけさせてくださいというような流れで考えております。まちづくりのほうもそういうプランを今進めておりますので共有させていただきます。

（会長）

今の話は今後の予定でいくと、何が入ってくるのですか。

（事務局）

事業検討会というのが年明けの都市計画審議会の後ぐらいに予定をしておりますので、そういった場所でまた地権者さんに集まっていただいて、まちの将来像などを示しながらご意見を頂く予定です。

【答申】

阪急長岡天神駅周辺整備基本計画に基づく市街地整備については、具体的な事業の検討段階に移行しており、このまま緩和を続けていくことは、今後、区域内において、建築物の新築、建替えが進んだ場合に、市が目指す市街地整備事業の円滑な施行に多大な影響を及ぼすことが懸念される。

ついでに、このような事情を考慮すると、将来における事業の円滑な施行を確保するため、事業に

支障のある区域に対しては、これまで緩和してきた運用を見直すことが望ましいと考える。

なお、見直しにあたっては、緩和見直しの範囲や時期など、関係権利者、関係機関の意見を十分聞いたうえで、実施されることが望ましい。

(2) 立地適正化計画の改訂について

事務局より立地適正化計画の改訂について説明後、審議に入る。

(会長)

前回の審議の中で出された意見を主として修正し、その後、パブリックコメント、その他若干の意見というか陳情があって、提示されておりますので、再度、この立地適正化計画案でいいのかということについて、ご意見を頂きたいという趣旨でございます。とりあえず何かお気づきの点とかご意見とかあれば。

(委員)

都市交通の将来見通しの追記のところで、本文修正で「バスの運行本数の減少や運行ルートの減便」となっていますが、これは「運行本数の減便と運行ルートの減少」ではないかなというふうに思います。実は先だって私が長岡京市の地域公共交通会議の部会の方にも入らせていただいて、直近で交通問題について色々検討させていただいたことを踏まえまして、冊子 87 ページの公共交通ネットワークの充実の部分ですが、ご案内のとおり、長岡京市内の基幹交通ということであれば路線バスということで、今申し上げた部会につきましては、令和 2 年 11 月に部会として地域公共交通会議に設置をされまして、阪急バスの長岡京線の赤字問題、さらに来年 6 月に予定されている済生会京都府病院の移転に伴う市内の交通利用環境の変化に対応するということで、1 年間にわたって検討を行ってきたということでもございます。その中で、将来に向かって路線バスの利用者の減少、それからサービス低下を何とか回避しようということで、現在のバスルート、ダイヤの再編、それから利便性向上、利用促進策の導入、併せて運賃の適正化、この 3 点を柱として対応策が取りまとめられ、この 3 つの柱をパッケージとして実施していくということで、長岡京市民が路線バスを利用する機会が増加することによって、将来にわたって長岡京市における持続可能な公共交通としてのバス交通の維持が実現されるということで、先般 11 月 26 日に開催された地域公共交通会議で報告がなされました。この検討報告の中で、コミュニティバスの再編についても、今の阪急バス、路線バスとの有機的な連携が必要であるということで、一定の方向性は示されております。先ほど申し上げたように移転が予定されております済生会京都府病院にこのコミュニティバスの全路線からアクセスを基本とするということが再編方針であるということで確認をされております。この再編方針の中では、コミュニティバスであるはっぴいバスの特性として市内の路線バス、阪急バスではカバーをし切れない交通空白地帯を解消するということとかなり狭い所も含めてはっぴいバスは走っているんですが、それと乙訓地域の中核病院である済生会京都府病院と阪急長岡天神駅、JR 長岡京駅への接続について、この報告の中では具体的に示されておりましたけれども、それ以外の長岡京市内の新たな公共施設との接続については、実はこの報告の中では言及されておられません。

また、はっぴいバスのここに書かれております休日運行の検討ということなんですけど、ご案内のとおりすでに祝日にははっぴいバスは運行されているということで、今後土日の運行とかさらなる運航日の見直しについては、今後中長期的な課題ということで、この立地適正化計画そのものも 5 年ごとに見直

していくということでもありますので、次期計画見直し時に向けて検討を進めていくべきではないかなというふうに考えております。

さらに、長岡京市としては、今回の地域公共交通会議で先般報告させていただいた内容、まずは路線バスの事業者、阪急バスと連携して、部会の検討結果で示された取組内容について着実に実施をしていただきますとともに、コミュニティバスでありますはっぴいバスについても市内公共交通の一翼を担うものとして、今後のまちづくりの中でその利用特性を踏まえたあり方を検討すべきではないかというふうに考えております。

また、バス停の阪急西山天王山駅における高速バスの利用環境整備につきましては、まちづくり審議会の中で以前議論してまとまりました都市計画マスタープランの中で、交流拠点ゾーンの中に西山天王山駅があるということを踏まえまして、ここで書かれておりますような阪急西山天王山駅と併せた広域交通拠点という簡単な表現ではなくて、できれば阪急西山天王山駅と併せた市民や来訪者が集う交流の場としての広域交流拠点というような表現にさせていただいたらいかがかというふうに思います。

（会長）

公共交通の今後のあり方は、大きな施設の拠点が変わることによっても当然影響を受けるわけで、とりあえずどういう対応を取るかということも課題になるであろうということですが、直ちにここに具体的な文言でいくというわけでもなさそうだけれども、5年後の関係ではかなり意識はせざるを得ないという側面があるということで、とりあえずご意見として伺いしておきたいと思います。その他、何かお気づきの点はございますか。

（委員）

パブリックコメントの意見4のところで、居住誘導区域の浸水想定区域の部分ですが、市の考え方に「本市の浸水想定区域は市街化区域の約4割に及んでおり、…一帯の生活圏を形成して」いるということが書かれていますが、前回の審議会の質問で、浸水区域の世帯数を教えてほしいと言いましたが、それが担当課では把握されていないということなんですけれども、これは丁寧に区ごとに計算していけば、何世帯がここにあるかというのはわかるのではないかなと。万が一、浸水になったときに、被害状況であるとか誘導するのに世帯数もわかっていないということでは不安であり、防災的にどうかなというふうに思いました。

それと、この説明の中に「都市計画運用指針でも、広範囲に及ぶ浸水エリアを居住誘導区域から全て除くことは現実的に困難であると示されており」とあるんですが、この都市計画運用指針とこの立地適正化計画との関係というのを教えていただけないでしょうか。

（事務局）

人口とか世帯数を担当課では把握していないという説明をさせていただいたのですが、ホームページでも公表されている地区別の人口や世帯数というのがございまして、それを事務局のほうで集計させていただくと、小畑川より以東の地域には約1万人の人がお住まいになっています。世帯数としては約4,300世帯があるということがわかっております。ただ、前回に質問いただいたように浸水深ごとには集計されておらず、それはどうしてもわからなかった。

そして、都市計画運用指針とこの立地適正化計画の関係ですが、都市計画運用指針というのが都市計画法のサブ案みたいなもので、運用指針の中でも居住誘導区域に含むべき内容であるものがこういうものであるとか、居住誘導区域に含めなくてもいいといった参考的な内容が指針の中に掲載されておりますので、事務局としても、そういう手引き、運用指針を活用して、特に居住誘導区域等に含めるべきもの、含めなくてもいいものを決める際に参考にしているということです。

（会長）

小畑川以東が1万人で、4,300世帯だというのは、浸水想定区域の主たる部分が小畑川以東だということですか。

（事務局）

小畑川以東の分だけを算出いたしました。

（会長）

小畑川以東の全域が浸水想定区域であるわけではない、だからこれよりも若干世帯数が減るんですね。

（事務局）

そうですね、浸水想定区域はここから何割かは減るとは思います。

（会長）

立地適正化計画に災害関連のものが上乗せで入ったのが3年ほど前の法改正でしたか。だから、立地適正化計画というのは、元々は誘導するとかしないとかいうのは、公共施設の利便性とか公共交通のあり方とか歩いてどうのこうのという主旨から出発していて、それとその災害危険情報というのは異質なものが上乗せになったので、それを単純にドッキングするというのは、計画論としてはかなり難しいだろうという気がしています。また他方で、河川の浸食地域ですぐに崩れてしまうぞ、という所は直ちに除外するというような対応をしているので、よっぽど危険なものについていうと当然それは誘導してはいけないという話になってくるということなんですね。そうすると浸水地域についてどう考えるのかと、浸水地域というので現実的にどの程度の被害をどう想定されるのか、ということによっては実は外すべき所もあるかもしれないという気もするんですね。ところが、せいぜい浸水しても床下で済むんだったら逃げたらいいし、逃げなくても2階もしくは家に居ても生死には関係ないだろうということもあり得るというので、なかなかその中身を細かく言うと大変悩ましい話かなというふうに思っています。単なる感想で申し訳ないですが、この点もう少し議論しておきましようか。

（委員）

この居住誘導という言い方が引っかかるんです。住んでおられる方は確かに今住んでおられるのですぐ立ち退けとは言えないですけども、居住誘導といたらそこに住むことを勧めているということでしょう。そしたら危険なことが分かっている地域に勧めるという言い方がどうかなと思って、何か別の言い方が法律上あるのかどうか。

(会長)

立地適正化計画は最初は、先ほど申し上げたように、公共施設等で住むのに良い所ですよという誘導をしていたんだけど、災害との関係でいうと誘導までするなよというのが今のご意見です。だから、それは計画の延長の矛盾がそのまま露骨に出てきている。いったんこういうふうに文言として載ってしまうと、誘導しているんだ、公、行政が誘導しているんだということになるから、それを避けたらいいんじゃないかというのが片一方で出てくる。これをどう解決するかという話ですね。なかなか難しいですが。ですから、危険度に応じて、本当に河川のすぐ横で崩壊するような危険度に近いような所があるのかどうかというのは、やっぱり市としてはちゃんと想定をし直したほうがいいのかなという気がするんです。浸水といってもどの程度かわからないんですけど、何か浸水の度合いとか何かそういう見込み、もしくは危険度みたいなものが何かハザードマップに出ているんですか。

(事務局)

ハザードマップでは、浸水深、50センチメートルや1メートル、3メートル、5メートルまで、5メートル以上という形で色分けがしてあります。それと、委員がおっしゃったように、居住を誘導というのが勧めている言葉ということですが、立地適正化計画の中ではその用語しかなく、どうしても使わざるを得ないといった点がございます。

そして、質問のお答えになるかどうかわかりませんが、今小畑川以東地域での過去の浸水被害というか、水災害を調べてみたところ、少し古いのですが、2004年から2015年までの間の約11年間の被害状況としては、10件強ぐらいの被害の報告が把握されていました。内容については、道路冠水が8件、床上が1件、床下が1件というところでした。道路冠水というのは新幹線側道といいまして、ほとんど京都市よりの所が3箇所、それは年度ごとに違うんですが、後は長岡京駅前線から171号線に向いての府道ですとか、その南側の住宅地の府道の所の冠水というのもありました。あと、床上浸水の箇所というのが171号線よりも東側の工場地帯の中で1箇所発生をしているという報告がございました。床下浸水につきましては、城の里付近で1箇所、平成25年9月の台風だと思いますが、その時に床下浸水があるという報告を今回把握したというところです。何が言いたいかといいますと、今回のハザードマップでは浸水想定というのが1000年に一度の確率のすごい大雨で、すごい被害が出るというハザードの表示情報になっているんですけども、実際の浸水被害というのは床上浸水が何十件も起きているというものではなかったということが1点わかったということです。

それと、隣接市町村や国交省の有識者会議の報告によると、やはり本市のように都市部の中にそういう浸水想定区域がかなり広範囲に及んでいるという市町村が多くございまして、その中でも国交省有識者会議におきましては、完全にハザードエリアというのは居住誘導区域から除外するのはなかなか難しいであろうというところの内容で、やはり治水整備、ハード整備や避難体制であるとか、防災、減災等の啓発等のソフト対策との一体的なまちづくりの取組をする、推進をするというような方針というのを一定認識を示されたというところがホームページでも公表されていたところです。あと、本市の近隣の市町村ではないのですが、兵庫県や東北の色々な市町村の中で、やはり一定避難指定場所までの距離が500メートルとかキロメートルの範囲で、30分、1時間の避難ができるというところの部分については、やはりハード整備やそういう防災情報伝達の整備等を図ることによって、居住誘導区域に含めるということをしている市町村も多くあったということが、今回調べた結果、分かった内容です。

（会長）

浸水の危険等が発生した場合の避難誘導のあり方、対応の取り方等については、それはそれでやるべきことをやるんだけど、誘導という言葉はやっぱり引っかかるなということですね。

（委員）

浸水に関しても河川氾濫と雨水出水もありますよね。もう一つ言うならば、雨水のことばかり言っておられますが、これは 1000 年に一度を想定しているんでしょう。じゃあ、地震もありますよね。だから、雨水だけではなく、地震を入れたらどうなるかというと、もう住める所なくなっちゃうので、ここは居住誘導区域というのは生活サービスとか人口密度とかそのへんをやっているエリアというところで収めておかないと仕方ないのかなとは、個人的には思います。

（会長）

制度上、立地適正化計画の概念として、「誘導」という言葉が入り込んでしまっている、それを計画を作る以上、変えるわけにはいかない。ただし、ご意見としてはその危険のあり方、それから今後の対応の取り方等について、可能な限り最大限の対応をするということが必要だということはもちろん出てくるということで、将来的には言葉を変えとかはともかくとして、そういうニュアンスを含んだ理解をしておく必要があるだろうと。したがって、長岡京市の立地適正化計画の記載においてはそういった文言を付け加えておくというのが、最低限必要なことではないかなというふうに考えています。制度矛盾が少し出ているというふうに考えます。現実には委員のおっしゃるような、地震のほうの方が怖いかもしれないという話もあります。

（委員）

この立地適正化計画は 5 年に一度見直すということは、逆に先ほどのパブコメの話でもありましたが、ある意味 5 年間計画みたいなふうに見えるのかなというふうに一般の方々は思うわけです。ということは裏返すと、5 年間に何をやるのかという話になるわけでして、そう思ったときに 87 ページのコミバスの運行について、結論から言うとこれは削除したほうがいいのではないかと、委員の意見を聞いていて思いました。コミバスの運行については、部会でも路線バスの組み直しと運賃改定という形でやらせていただいたんですが、正直この新たな公共施設等への乗入や休日運行の検討をし、ということなんですけど、これは今も実は検討はしているんですが、やはり諸事情があり中長期的な課題というのが正直なところです。祝日運行もしているんですけど、例えば休日運行をする時のとりあえず前提となるデータはたぶん、祝日どのぐらい伸びているのかという話だと思うんですけど、正直言って伸びていません。そういう実態もございます。なので、正直こういうふうな形でここで書かれると、5 年間でこれをやるのかみたいになりかねないというのがありまして、5 年でやるのは正直難しいと思っていますので、これをことさら書く必要はなくて、逆にこの前段にある「また、市内全域での円滑な移動を行えるようバス路線網のあり方について（市民・事業者と連携し検討を行います）」、これで全て包括されるんじゃないかと思うんです。それでこの文章で、路線バスは路線バスってはっきりと謳っていますが、路線バスとコミュニティバスを全部包括しているようなことは全てバスという表現で全部包括していますので、そういう意味ではこの「バス路線網のあり方という」というのはコミバスのことも全部包括されて表現されている

と読めますので、ことさらコミバスのことを特出して書く必要は、現時点ではないのかなと思います。それともう一つ、先ほど西山天王山の話が出ていましたけども、確かに委員のおっしゃるとおりで、もう少し細かくというか、詳し目に。単純に広域交通拠点の機能強化というのは単なる交通の機能としての話だけにしか見えないので、確かににぎわいというのは付いて回る話だから、これは5年間で検討すべきかなというのは思っています。そこは入れた方が良くと思います。

(会長)

まちづくり基本計画のほうで、マスタープランのほうで書かれていることを入れたらどうかと。そういうご意見でございます。

(委員)

概要版に目的として赤字で『歩いて暮らせるまちづくり』、『より利便性の高い生活を支える機能づくり』を目指す計画です。」とありますが、「歩いて」という表現について気になった点があります。この「歩いて」というのは、車じゃなくて公共交通機関を使ってという表現だと思うんですけど、厳密に言えば、皆が皆歩けるわけではない、歩いても少しだけとか、長距離歩けないとか、いろんな状況の方がいると思うので、今後のまちづくりを考えるときに、皆が歩けるというのではなくて、いろんな状況の人がいるという視点もちょっと必要になってくるのではないかと思います。

(会長)

身体的条件とか色々あるから、それに留意した表現にした方が良くということですね。

(事務局)

ありがとうございます。表現を検討させていただきます。

(委員)

これがどうこうというよりも、表現じゃなくて、視点の一つとしてということです。

(会長)

色々な意見があって、修正版に対してさらに若干修正をする、もしくは意見として次の都市計画審議会に持っていくということが必要なんですが、現時点でこれをきれいにまとめて、こういうことが出ましたという話は非常にしづらいところがございますので、事務局と私で相談をさせていただいて、いったん一次案的なものをまとめさせていただいて、また共有させていただきますので、今日のご議論としてはそういう扱いでご了承いただければ大変ありがたいと思っています。したがって、追加のご意見、ご質問がございましたら、それなりの期間内に事務局のほうにお寄せいただければまた対応できるものについては対応すると、そういう扱いにさせていただければと思っております。

3.閉会