

第90回まちづくり審議会議事録

日 時：令和6年2月1日(金)午前 10 時から 11 時 30 分まで

場 所：長岡京市役所5階 第一委員会室

出席委員：大田直史(会長)、岡井有佳、佐伯康介(会長代理)、中小路美津子、横山雅宏、高橋満子、坂本博士、大越慶美、澤田洋一

欠席委員：原田大樹

幹 事：滝川総合政策部長、清水上下水道部長、八木建設交通部長、井上まちづくり政策室長、島津住宅営繕課長、日高道路・河川課長、坂出交通政策課長、鈴木公園緑地課長

事務局：[都市計画課] 廣課長、上野主幹、西小路係長、三宅主事
[まちづくり政策室] 柳沢主幹、榎次総括主査

傍 聴 者：2 名

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)まちづくり条例に関する技術基準の改正について

事務局よりまちづくり条例に関する技術基準の改正について説明後、審議に入る

(委員)

まず、自転車のほうは、1戸あたり2台分以上でいいのかなという感じですが、自動車のほうは、まずこの単身向けというのは、もう完全にワンルームマンションということでよろしかったでしょうか。

(事務局)

ワンルームマンションの想定です。間取りとかの決まりはないんですが、完全にお1人世帯がお住まいの共同住宅を想定しております。

(委員)

それであれば戸数の2分の1以上というのでも十分なのかなとは。例えば、単身向け、世帯向け共通なんですけど、駅からの距離によって、移動の手段というのは変わってくると思うので、駅からすごく近いマンションだともっと減らしてもいいのかなと思いますし、駅から歩くと10分以上かかるような所の共同住宅の世帯向けでは、現在の3分の2以上ということになってますけれども、周辺の向日市とか八幡市の計画戸数以上とか80%以上というものに比べると基準としては少ないかと思ったんですが、その辺はいかがでしょうか。もちろん、現在長岡京市のマンションでこの基準でやっていて、駐車場が足りないとか、よそに借りてる人がいないという現状であれば、この3分の2以上でいいかと思うのですけれども、その辺りを教えてください。

あともう1点、自動二輪についてはいかがでしょうか。単身者向けのほうは車は少なくてもいいかと思うんですが、逆に数台でも構わないので最近自動二輪の駐輪場というのもよくマンションなんかで問題になって

いると聞いていますので、その辺りのお考えを教えてください。

(事務局)

まず、共同住宅の駅からの距離についてですが、長岡京市内の共同住宅を調べたところ、基本的には駅に近い所に多く建てられていることがわかりました。特に単身者向けの共同住宅になりますと、本当に駅から近い所にあるような状況で、世帯向けの共同住宅になりますと、若干離れたところにあるケースもありますが、多くの共同住宅は駅から近い所にありました。おっしゃるように駅から離れた所で、世帯向けの共同住宅等ですと、駐車場の必要性というのが上がってくるかとは思いますが、今まで距離が遠くて駐車場が足りないというような声を頂いたことはございません。

自動二輪の考え方についてですが、駐輪場の確保していただく台数の中に、自動二輪も含んでもよいという案内をしており、事業主等の意向によって、自転車を想定した駐輪場の台数や、またその中に自動二輪も含んでの計画とされていることもありますので、事業者の意向次第で対応していただいているような現状ではあります。

(委員)

この設置基準の共同住宅世帯向けというのは賃貸の話ですか、分譲も含めてのルールですか。

(事務局)

現状、本市で定めているのが、分譲の世帯向けの共同住宅と賃貸の世帯向けの共同住宅に細分化されておりまして、今回、駐輪場に関しては、分譲の世帯向けの共同住宅も賃貸の世帯向けの共同住宅も、併せて 1 戸当り 2 台以上というような基準に変えたいと思っております。

(委員)

自転車と自動車のほうなんですけれども、長岡京市で、例えば自転車や自動車がどれぐらい保有されているか把握ができていないと思うんですけれども、そこをどんなふうに考えてこの数字を出しているのか、もう少し資料が欲しいと思います。

(委員)

長岡京市で不動産業をやっておりますので、現情報を見ると、よく僕らがマンションを売買する時にネックになるのが、ガレージがないという問題なんです。以前であれば、あちこちに月極ガレージがありましたが、最近他の建物に変わったりしてどんどん月極ガレージが減っているので、逆に、各マンションで入居者の方のガレージは確保できるようなルールはやっぱり作っておいて欲しいと、現状としては思います。

ただ、今おっしゃるように、自転車等の保有台数等にしても、駅に近かったら要らない人が多いし、やっぱり遠い所であればみんな持っているだろうし。公共交通機関からの距離でルールを変えるのは難しいかもしれませんが、何かしら手立てが、別途協議みたいなことが必要なのかなとは感じます。

(事務局)

先ほど長岡京市の自転車、自動車の状況のお話があったかと思うんですが、近畿圏のパーソントリップ調査

というものがああります。各地域で発生する移動、大体どこからどこに行っているか、どのような手段で行われているかというようなことを調査するものになるんですが、一番直近のものが 2021 年に実施されております。

この結果では、例えば、京都府全体の移動手段のうちの 35%が自動車ということになっておりますが、長岡京市では 28%ということで、全体の数からすると自動車での移動は、率としては低いというような状況です。一方で、自転車の移動は、京都府全体では 16%ですが、長岡京市は 19%ということで、全体からすると少し割合が大きい。徒歩での移動も同じような傾向で、京都府全体で 22.5%なのに対して、24.7%であると。また鉄道の利用も、京都府全体で 17.1%なのが 22.1%となっておりますので、先ほどお話があったとおり、やはり位置によって違うという中で、京都府全体でいうと、長岡京市は比較的都市部で、交通も発達しており、自動車に頼らず生活できる状態に近いようなまちになっております。分担率から見ますとそのような環境になっているということで、比較的、自転車・徒歩の利用の多いまちという状況です。

(委員)

今日ご説明いただいた内容で、自転車に関しては長岡京市のまちづくりの中で、自転車で生活しやすいまちづくりをしようというのが一つのテーマになっていると思いますので、この自転車については、実際に保有されてる台数は減っているかもしれないですが、私も毎日通勤してる立場からすると、駅の駐輪場というのは結構よく利用されています。そういうことを感じますと、やはり、いわゆる自転車を格納するというよりも、自転車を利用する施設の整備というのが今後この長岡京市全体の中でも求められてくるのではないかなというのがあります。

それから自動車に関しては、よく言われるのが、若い人がもう免許を取らないのではないかなということがああるんですけども、データ的にはそう落ち込んではいないとおそらく身分証明書代わりに免許証を持っているということかと思うんですが、マイナカードがどんどん普及してくる中で、もう身分証明書はマイナカードでいけるということになれば、お金を出して教習所に行って免許証を取るというよりも、例えば公共交通圏に住んでる方については、自動車に乗るための費用をかけて保有する、基本的には土日しか乗らない車をずっと平日はガレージに置きっ放しにして、保険料や維持費を払うという、ある意味、非常に無駄なことになる可能性もあります。

その一方で、長岡京市というのはフラットな街ではなくて、西に行くほど山のほうに上がっていくと。駅周辺については公共施設や買い回りの施設が多いんですが、西のほうに行くに従って何もなないまちであるということから、少なくともやっぱり駅周辺のほうに出てくるのには自動車が必要な生活をしてる人も多いということもあります。その一方で、今、免許の返納などが進められる等、高齢者の問題がある中で将来的には、若年層の免許の保有率が下がっていく可能性も多いであろうし、高齢者の免許の保有率も下がっていく可能性が考えられると。世帯形成というか就労人口部分に関しては、やはり移動が色々ある。それから子育ての関係、あと自動車を保有する関係等もあるので、今回の見直しの基準については、妥当性があるのかなというふうに思います。

それから、集会所の関係ですが、実際、私が住んでいる地域の自治会でも、実際の世帯数の半分ぐらいしか自治会に加入していないという中で、自治会費を今までは積み立てて、例えば集会所を建てたり、補修をしてきたということがああるんですけども、先ほどご説明があったように、かなり大規模な集会所についてはもう相当年数が経ってきているので、今後、その地域で集会所をどのように維持していくのかということの

問題が一つはあると思います。これはもう地域だけで抱えられる問題ではないので、その地域の集会所について維持存続をどう図るかということについては、今後行政と一緒に考えていく必要があるかなと思います。その一方で、集会所の一つの機能としては、先日能登の地震があった時のことを考えると、一時避難所やそれからその集会所の敷地内によく防災倉庫なんかが置かれていると思いますが、そういうことを確保するためにも、一定の戸数が認められる住宅開発をする場合については、その地域の人たちの安心安全を守るためにも、その集会所用地を確保しておく必要があるかなど。実際にそこに集会所を建てるかどうかは別にして、そういう敷地を基準として確保するという指導をしていく必要があるかなとは思いました。

(委員)

集会所について、今回、敷地面積の基準を作るということなんですけど、床面積はこのままになりますか。

(事務局)

はい。床面積の基準の改正は考えておりません。

(委員)

敷地面積だけでなくやっぱり床面積の基準のほうがより大事だと思いますので、床面積の基準をそのまま継続していただければなと思うんですけれども。敷地面積が戸数によっても違いを出さないという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

そうすると、例えば100戸未満の住宅地の宅地開発とかですと、165㎡の敷地面積がないとだめだというのは、ちょっと厳しいかなというような印象を受けました。

一方で、災害などの時に避難する場所であると考え、ある程度広くても良いというのはもちろんいいことではあるんですが、そこはちょっと厳し過ぎることとのバランスの問題があるということと、こういう宅地開発の場合、公園を別途設定するというようなことも基準としてあるかと思うので、敷地面積を設けるのであれば、その公園の面積と集会所の敷地面積とを合わせた形での基準を作るとか、そういうほうが現実的なのかなと思うんですが。いかがでしょう。

(事務局)

公園の面積につきましては、50戸以上の計画になりますと、おそらく都市計画法の開発許可というのものも必要になってくるかと思われます。その際には都市計画法のほうで、面積の3%以上の公園を確保しなければならないという基準も出てまいりますので、公園の面積とは別で、集会所の面積を確保していただく必要があると考えております。

(委員)

300 戸以上とかであればこの面積でいいと思うんですけれども、面積、戸数が少ない場合が若干厳しいのかなという感覚、感想でございます。

(委員)

これは用途地域の建ぺい率・容積率の問題で、第一種低層住居専用地域でそもそも細分化する時の敷地最低面積というのがあって、第一種低層住居の 40、60 のところは、50 坪以下にはもう分筆できないというルールですよね。それが 165 m² だけなんで、165 m² 以下の面積で土地を分筆するということがまずできないですね。だから、開発をして道路を作って、土地を分筆、細分化するときに、40、60 の地域ではそもそも最低敷地面積は集会所であろうと何であろうと、165 m²、60、100 で 100 m² 以下には割れない。それ以下は、まちづくり条例で、誘導敷地面積というのが、平成 8 年から 75 m² に決まっているというのは、長岡京市のルールということです。

(委員)

他の自治体ですと、その最低敷地面積はもちろん守らなければいけないんだけど、公園とか集会所とかの部分はこの最低敷地面積の対象外になっているような所があったんですけど、長岡京の場合は、それ自身もこの最低敷地面積が効いてくるんですね。

(委員)

集会所等に関しては別途、緩和してもいいのかなというのは、私も意見としてはあります。

もう一つ、公園の件で、よく分譲地の中で見る公園が、全体開発面積の 3%、要はネコの額みみたいな公園を作っても、全く利用されておらず、草ぼうぼうで設備も悪くなっていつている公園がたくさんあるんです。だから意味のない公園は、もう廃止してくれというのが、宅建協会の中からも出ています。開発に関するネコの額みみたいな公園を作るルールは何とかしろ、みたいなことがありましたので、その辺はまた柔軟に使えるものに変えていったりとか、集会所も含めてお願いしたい。

(委員)

それは他所の自治体でも、やっぱり 3% 以上だと、大規模な所だと一定程度取れるのでいいんですけれども、もう小さいと意味がなくて結局使われなくて、何か廃止にはしたいけれどもとか、特例で、もうこちらにはもっと大きい公園があるからもういいんじゃないかとか、というような議論をしたことがあります。集会所と公園とセットで敷地として考えれば、165 m² でも十分その公園の中に集会所があれば、より災害の面では役に立って意味のある敷地である、という意見です。そういうことを今後検討していただければ、より新規に宅地開発するような所でも住環境が保たれるのかなというふうに思いました。

(会長)

従来から問題であり、課題になっているところかとは思いますが、今回の問題は、敷地面積ということですので、それは今後の課題とさせていただいて、今回の基準の改定という部分については提案のとおりということで。その他いかがでしょうか。

(委員)

自転車駐車場と自動車駐車場のことですが、自転車の保有台数が年々減ってきていて、一戸当たり 2 台持たないという形となると、自転車の設置場所とか設置基準とか、駐車場に設置基準という、そもそもその設置基準が何なのかと思うんです。減っているけども、自転車の場合でも、共同住宅で一戸当たり 2 台以上の設置基準と書いてあるけど、そもそもこの自動車にしろ自転車にしろ、設置基準というのは、もう少しこうすればこうなるというような先の見えたことを書いていただかないと、我々一般市民には難しい用語はよくわからない。設置基準というのもそもそもどういう意味なのか、何のために設置基準を設けるのか、具体的に書いていただくと、一般市民にもわかりやすいと思います。

(事務局)

共同住宅を建てられるにあたっては、駐車場がなかったり、自転車を置くスペースがないとなると、極端な話、車なら路上駐車される可能性もあったりするので、そういったことも考えて、やはり敷地内に一定駐車場や駐輪場を確保していただく必要があるというふうに考えております。

(委員)

設置基準を設けておかないと、例えば分譲マンションを開発する業者はガレージを取らないんです。その分戸数がたくさん売れますから。でもその代わりに、車も買う時に、車庫証明取らないと買えないわけですから、車保有自体ができないし、保有してる方がそこに住まれても、役所の方がおっしゃるようにガレージがなければ路駐するし、駐輪場がなければその辺が自転車だらけになるから、ちゃんとそれを作る人が、入居される方の駐輪場、駐車場を確保しなさいと。ただ、時代に合わせて車の保有率が減っていることもあり、一応今回は、3分の2というのは自動車のほうの設置基準は現状維持でいくけれども、自転車はちょっと台数が減っているので、今の駐輪場の設置基準だと駐輪場を広く取らないといけないところを、もうちょっと小さくしてもいいんじゃないか、ということですね。

(事務局)

そうですね。駐車場に関しては、世帯向けは今までどおりなんですけど、単身者向けの基準を少し少なくしよう。

(会長)

先ほどの集会所の敷地の面積の基準については、公園に提供する面積の問題との関係というのも、今後の検討課題ということで、その提起をされたところですが、その他の点では、この技術基準の改正内容については、特にというのはなかったかなというふうに思いますけれども、そのような趣旨で答申をさせていただいてよろしいでしょうか。特にご意見もないようですので、これについてご異議なければ、その旨答申として取りまとめたいと思います。

(2)長岡京市都市再生整備計画の事後評価について

事務局より長岡京市都市再生整備計画の事後評価について説明後、審議に入る

(会長)

昨年12月4日の専門部会で、今の報告内容について、議論をいただいたということですが、参加されていた委員から補足はございますか。

(委員)

西山天王山、それから都心ゾーンについても、都市計画マスタープランの中で、賑わいや交流を進化させていこうということが決められているゾーンであると。データ的に見ても、丸がついていたように、うまくいっているというふうには評価をさせていただいたところですが、主に今回のこの都市再生整備計画については、いわゆるハード系をまず充実させていこうということになるので、今日のご説明の中でも、点の部分がある程度うまく機能し出しているということではあるのですが、少なくともこの長岡京市全体を考えたときに、歩道整備も一部進んでるんですけども、まずは線をうまくつないでいくような仕組み、さらにそれを面的に広げていくような仕掛けに、次は持っていく必要があるかなというふうに思いました。

JR長岡京駅駅前広場が今、整備をされている最中の状態なんですが、西側はバンビオもあり、いろんなイベントが行われているということなので、東側はこれからそこをどうしていくかということになると思うんですけども、その辺の使い方についても、ハード整備で完了するのではなくて、ソフトの部分でうまくその機能を生かしていくようなものにしていただければいいなと思いました。

(委員)

21ページのスライドのところで、「乗り捨て型シェアサイクルは日本人に馴染みにくい制度のように」というのは、日本人に馴染みにくいというよりは、都心部では馴染みやすいというか、実際東京でもよく利用者を見ますし、京都市内でもものすごく利用者が増えています。ただ長岡京市のような郊外型というかベッドタウンの都市ではちょっと馴染みにくいというようなことかと思えます。

(委員)

長岡京市は先ほどからありますように、駅前駐輪場というのはすごく使われている。おそらくその駅前駐輪場に入れる自転車は、マイサイクルを多分持っていかれるのでシェアではないかなというのと、それから長岡京市で地域公共交通計画が最近できているんですけども、その中でもいわゆる電動キックスクーターが京都市内でも実際にもう走っているので、今後、長岡京市の中でも広がる可能性はあるかなというふうに思います。今のところ、都市計画道路の整備は徐々に進んでいますし、今日のお話の中でも歩道、いわゆる市道の部分についても整備が進んでいるんですけど、自転車でスイスイ走る環境と、それから、歩行者が安心して歩ける歩道の状態というのが、まだ長岡京市は発展途上であるかなと思いますので、なかなかシェアサイクルまで、長岡京市の中でバーツと広がるのかなというニュアンスでお話したかと思えます。

(委員)

本当のまちづくりという今の観点からいきますと、たぶん長岡京市だけではなく、もう日本全国が、やっぱり

車中心から、人や自転車、あとスローモビリティというものにシフトしていくというのはまず間違いないと思います。長岡京市ですぐにというわけではもちろんない、そういう意味で、10年か20年かはさておき、ちょっと遅れてはいるんですけれども、ただ、そういう自転車を含めたスローモビリティの波が来た時に十分対応できるように、ということを考えると、今言われたように、歩道が狭いとか、道路自身が狭くて車道と歩道の両方を作ることが無理だというのがあれば、ちょっとここまで言うとも怒られるかもしれませんが、もうそこは思い切って歩行者専用道路にするべき場所があるだとか、歩車共存なんだけれども車は遠慮して走ってもらうゾーン30にするとか、その辺は道路の幅員との関係性がありますので、そういうことも視野に入れた上で、自転車やスローモビリティだったら、どんなルートだと安全に通れる道なのかということ踏まえた上で今から整備を進めていくということが今の段階においては、非常に重要なのかなと。そうすると20年後には、シェアであるとか個人の自転車とかはもうあまり関係なく、自転車やスローモビリティでも安全で、長岡京だったら車がなくても生活できるんですよということを、ちゃんとアピールできるような都市にしていくためには、そういうことを考えて今から整備するというのが本当に大事なのかなと思います。

(会長)

それでは、他は特にないようですので、ただいま委員の皆様から頂いた意見を、この事後評価案に対する本審議会の意見として、評価書の内容については、事務局の方で精査をいただいて、修正すべきところは修正いただいて、事後評価の報告として公表いただければと。皆様、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、その他、事務局から何かございますでしょうか。

(事務局)

今後の予定ですけれども、本日答申をいただきました、まちづくり条例に関する技術基準の改正につきましては、次年度の4月から運用の開始を予定させていただきたいと思います。

また、都市再生整備計画の事業評価につきましても、本日皆様に頂いたご意見をもとに最終調整しまして、今年度中に結果を公表させていただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

(会長)

それでは本日の審議事項は以上です。ではこれで、審議会を終了させていただきたいと思います。本日は長時間ありがとうございました。

3.閉会