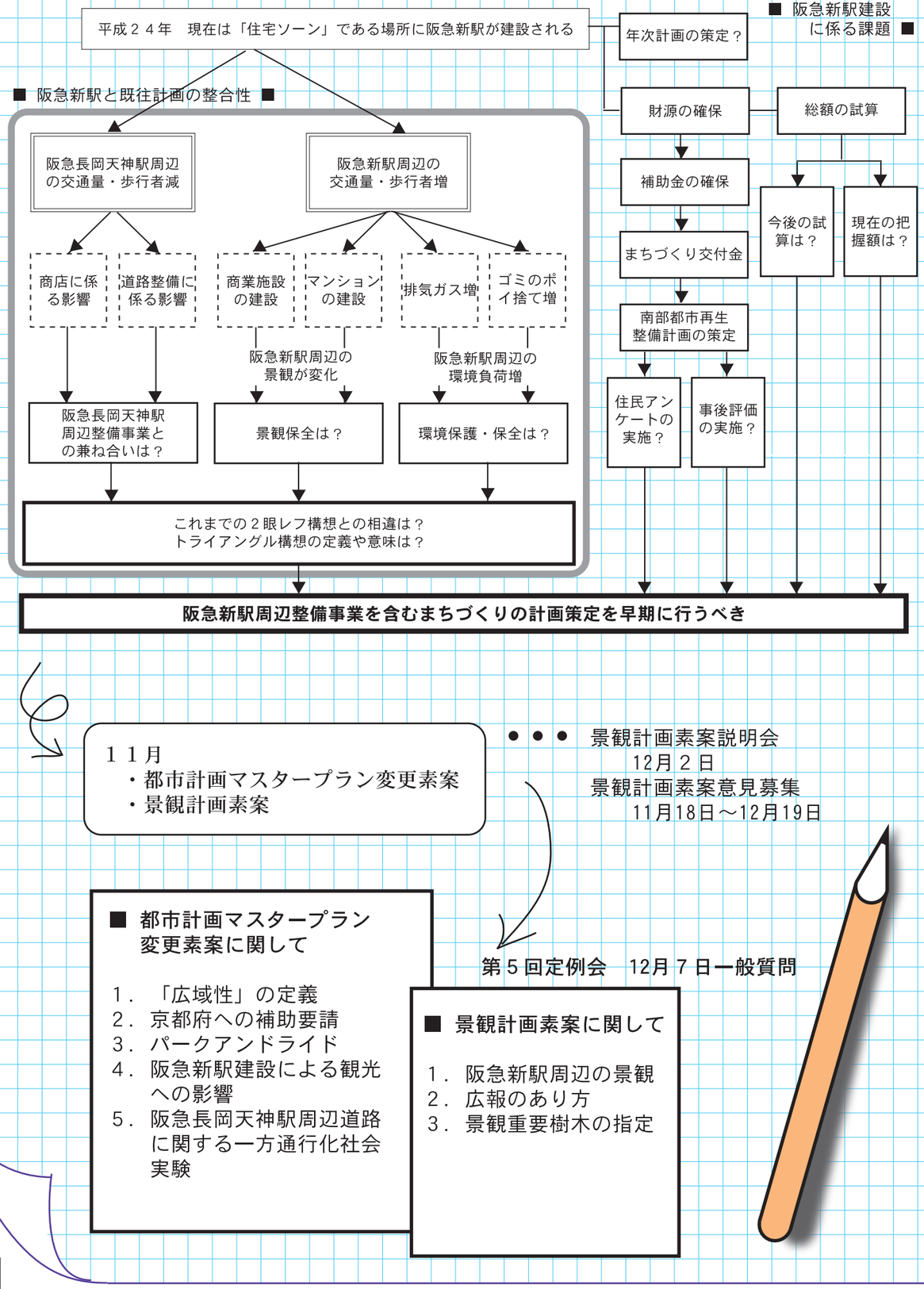
9月19日 平成18年度決算審査特別委員会総括質疑



これからの長岡京づくり

都市計画
都市整備
まちづくり

議会報告1

9月定例会（8月27日～9月21日）での平成18年度決算審査特別委員会総括質疑、12月定例会（12月3日～17日）での一般質問と継続して都市整備についての質問を行いました。

いずれの自治体の都市整備も、都市計画法に従って策定されたマスタープランよって行われています。無計画に開発が行われた場合、商業地域や農地の連続性が失われて街並みの一体感が損なわれたり、閑静な住宅街に騒々しい商業施設等が建設されたりという事態を招きかねないからです。長岡京では平成13年に策定された都市計画マスタープランがまちづくりの方針を示してきました。しかし、6年の時間の経過とともに私たちのまちの背景は変化し、マスタープラン策定当時には想定していなかった事案も生じています。最も大きな要因は、阪急新駅が建設されることです。その他にも、JR長岡京の再開発事業が終了したこと、平成13年当時には存在しなかった「景観に資産的価値を認める概念」などが誕生したことなどが挙げられます。

こういった既往計画と現状のズレをどのように解決するのか、新たな都市整備に費やす負担を軽減するための方針はどのようなものか、という視点から9月定例会での平成18年度決算審査特別委員会総括質疑を行いました。

その後、11月に都市計画マスタープランの変更素案・景観計画素案が提示されたことを受けて、12月定例会でそれぞれの変更素案に関して一般質問を行いました。

左上フローチャートは総括質疑で使用したメモの概略版です。既往計画との兼ね合いについては、都市計画マスタープラン変更素案によって一定の課題解決が図られたと考えています。しかし、2つの点において継続して取り組まなければならない課題が残っていると考えています。まず※1「環境保全・保護の視点は？」という課題です。この課題に対処するためには、阪急新駅が建設されたとき、周辺環境に与える影響の度合いを測る調査が必要になります。しかし、数億円という費用がかかるために長岡京市が独自に行うことは困難であるということでした。環境影響調査をこの2つの継続的な取り組みが必要と感じた課題、マスタープラン

問題が生じたときに速やかに長岡京市として対応できる組織づくり・意識づくりが課題であると感じます。次に建設費・周辺整備費の負担に係る課題です。阪急新駅には、35億という試算がなされています。そのうち、約4割が国の補助金である「まちづくり交付金」で賄われる予定です。残りの約21億を阪急電鉄との協議・京都府との協議・大山崎との協議によってどのような負担割合になるのか決定が行われていきます。一般的に新駅が建設される場合と比較すると、格安の買い物といえるかもしれません。それは駅舎や駅前広場が第二外環状道路の高架下に建設されるため、用地買収が最小限に抑えられるからです。しかし、財政状況が縮小する現実を踏まえれば、負担費用額を最小限に抑える努力が求められていることは言うまでもありません。

（6ページへ続く）