

会 議 記 録				
会 議 の 名 称	京都スタジアム検討特別委員会			会議場所 全員協議会室
				担当職員 加藤太郎、山内慎太郎
日 時	令和3年8月5日(木曜日)		開 議	午前 10時 00 分
			閉 議	午前 11時 27 分
出席委員	◎木曾 ○大塚 長澤 富谷 浅田 平本 赤坂 松山 小川 奥野 小松 欠席:三上 ＜福井議長＞			
執行機関 出席者	【生涯学習部】田中部長 【生涯スポーツ課】三宅課長、今西副課長 【まちづくり推進部】関部長、伊豆田事業担当部長 【桂川・道路交通課】信部課長			
事務局 出席者	山内事務局長、加藤副課長、山内主事			
傍聴	可	市民1名	報道関係者0名	議員0名(一)

会 議 の 概 要

*

10:00

[木曾委員長 開議]

＜木曾委員長＞

三上委員から、疾病により、本日の委員会を欠席する届出が提出されているので、報告させていただく。

[事務局長 日程説明]

[生涯学習部・まちづくり推進部 入室]

10:02

1 京都スタジアムの市内交通の影響等について

[生涯学習部長 代表あいさつ]

[生涯スポーツ課長 説明]

○京都スタジアムで多数の来場者があった場合の交通状況及び対策【資料1】

[桂川・道路交通課長 説明]

○関連道路の整備状況について【資料2】

10:19

[質疑]

＜木曾委員長＞

まずは、生涯学習部の説明について、質疑いただきたい。

＜松山委員＞

パーク・アンド・ライドの検証について、現状を教えてほしい。

＜まちづくり推進部事業担当部長＞

交通渋滞を解消するために、パーク・アンド・ライドを検討してはと伺っていた。コロナ禍で無観客試合が続いており、現状、京都スタジアムの利用については1試合平均4,000人ぐらいであり、想定の入場者数よりも大変少ない。チケット申込時に

公共交通機関の利用を促しているが、電車で来られる方のほかに、保津川左岸の保津川水辺公園の駐車場を併せて申し込む方、または市内スーパーの駐車場を利用する方がおられる。パーク・アンド・ライドで利用される方のほうが少ない現状である。アル・プラザ亀岡に駐車して、ＪＲ馬堀駅から電車で京都スタジアムに向かわれる方もいると伺っている。ただし、全体的に満員の利用ではなく、コロナ禍における５，０００人未満や１０，０００人未満など、一定制限された少ない利用となっている。パーク・アンド・ライドというところまで、促せられていないのが現状である。

<松山委員>

人数が少ない実態があると思うが、保津橋を渡ったところに車を停めてもらい、そこからピストンで京都スタジアムまで運ぶという案があった。現状はどうなっているのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

京阪京都交通の意見の中で、さくら公園に駐車して、そこからのバス移動も検討されていたが、基本的には保津川水辺公園に約７００台おける駐車場があり、試合のときはサンガにお貸ししている。サンガのファンクラブに入っている方のみ利用できることになっており、チケットを買う際に駐車場の利用を選定できるものである。今は主に、保津川左岸の保津川水辺公園上流側の碎石を敷いた多目的広場を利用している状況である。

<松山委員>

ピストンバスとの兼ね合いはどうか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

保津川水辺公園の駐車場とのピストンバスについては、現在は実施するには至っていない。ただし、最寄り駅がＪＲ亀岡駅しかなく、阪急との連絡がうまくいっていない状況であるため、阪急桂駅から京都スタジアムに輸送するシステムで京阪京都交通が運行されている。阪急桂駅を発着として、京都縦貫自動車道を通り、千代川インターから京都スタジアムに向かう経路である。

<松山委員>

阪急桂駅から京都スタジアムまで、京阪京都交通が運行しているということだが、実際、何名の人数を想定した設定値であるのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

来場されるときは、時間を指定して、予約で乗っていただけると聞いている。帰りについては、京都スタジアムのお客様に対して、試合終了後、バスが出るというアナウンスで案内して、利用いただいている。お客様がいれば、バスは何台でも出していたく対応としている。

<木曾委員長>

保津川水辺公園は、当初８００台停められるという説明であったが、実際に８００台停められるのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

８００台停めようと思えば可能であるが、一応７００台だと思っている。いろいろと広い部分を活用すれば広げられるが、７００台という思いでこれまで説明させていただいていたかと思う。

<木曾委員長>

広げるとかは関係なしに、当初は８００台駐車できると説明されていた。その点は再度正確に伝えた方がよいと思う。委員の皆さんは駐車台数８００台で認識していると

思うので、整理をお願いします。

<まちづくり推進部事業担当部長>

８００台と説明していれば申し訳ない。訂正させていただく。

<木曾委員長>

現在は駐車台数７００台ということだが、広げれば８００台可能であるということでは理解いただきたい。

<長澤委員>

来場者の交通手段及び状況について、これまで来場者数が最多であった昨年２月９日以降は、コロナ禍によって入場制限の関係もあって、来場者が減っていると思う。その後の試合が開催されているときの来場者数は少ないと思うが、その中で、公共交通機関やマイカー利用の計数的な把握はされているのか。あるいは、関係機関等で把握されているのか。

<生涯学習部長>

計数の調査まではできていないが、コミュニティバス、ふるさとバス、京阪京都交通バスの運行状況については、遅延状況のデータをいただき把握できており、大きな影響はなかったと聞いている。こけら落とし以降、コロナ禍が急速に蔓延したことで、京都スタジアムの入場者が少なく、入場制限５，０００人という状況が続いていたので、市内交通への大きな影響はなく、詳細な調査まではしていない。

<まちづくり推進部事業担当部長>

補足であるが、もともと京都スタジアムが建設されて、市内交通に影響を与えるということで、交通量調査を実施している。頼政塚交差点においては、午後４時から５時の１時間が大変混雑するというので、様々な対策を講じることで混雑時間が短くなると、本委員会でも説明させていただいた。そういった中で、こけら落としのときにも調査しており、それ以降、コロナ禍で人数は減少しているが、加塚交差点と頼政塚交差点について、混雑状況を把握するために、京阪京都交通の協力を得ながら、その時間帯に走行するバスが各停留所にどのくらい遅れて着くかを調査して、進めているところである。直近でいうと、７月１７日、土曜日のアルビレックス新潟との試合では、７，９４９人が入場いただいているが、そのときに頼政塚の交差点では、約２２分の遅れが生じていた。

<長澤委員>

試合の開催日にかめきたサンガ広場でマルシェなどの催しをされていると思うが、どのくらいの出店数と集客人数なのか。駅南からの流入の状況等も含めて、把握しているのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

かめきたサンガ広場でのマルシェについては、産業観光部の所管であるが、以前、まちづくり交通課長であったときに、マルシェの関係にも若干携わっていたので、そのときの状況を説明させていただく。雨天時には開催できなかったが、昨年度、試合が実施される前にマルシェを実施していた。約１０店舗の市内事業者が出店している。人数について詳細は分からないが、平均で１店舗あたり約８０，０００円の売上げがあったと記憶している。

<木曾委員長>

昨年２月９日のスタジアムのこけら落としのデータだけなので、それ以降、変化があると思う。その点を聞いてもらったらと思う。ただ、コロナ禍で無観客や入場制限があるので、若干、交通渋滞等については見方が難しいかと思う。

<小川委員>

こけら落としの件が先程挙がったが、再度確認と検証をしたい。交通対策の大井インターと千代川インターへの誘導はどうなっているのか。

<生涯スポーツ課長>

保津川水辺公園に駐車した方には、サンガのほうで駐車場に誘導員を配置して、対応している。

<小川委員>

実際のところ効果はあったのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

サンガのホームページ等で、車では来ないでくださいと前提した上で、仮に車で来られた場合は、こちらからお帰りくださいと案内することで対応している。昨年2月9日については、入場者約18,000人のうち、約8割の方が公共交通機関で来られたと聞いている。これは京都新聞が聞き取った調査である。車で来られた方については、サンガのホームページで周知させていただき、保津川水辺公園の駐車場については、出庫される際に川東方面に行くよう看板を設置して案内した。宇津根橋付近の交差点でも、大井インター方面と千代川インター方面という形で振り分けて、看板を設置しているところである。極力誘導するようにしているが、実際のところはどうか、把握はできていない。

<小川委員>

コロナ禍ということもあるので、今後、検証いただきたい。駐車場の件で、駐車料金の変更が要請されたと思うが、トラブルはなかったか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

事前にイオン亀岡店や西友亀岡店、また、近隣で時間貸の駐車場をされているブーパークやNPC、タイムズ24などの事業者に、特定日の設定をお願いした。あまり安い料金だと車での来場を促してしまうので、京都府とも連携しながら取り組んでいる。イオン亀岡店については、一定の金額以上の買い物をすることで駐車料金が下がり、収益にもつなげられるような取組をされている。西友亀岡店では、昨年2月9日については、お客様だけに取組をされたということであり、当日は、駐車場利用者が少なかったと聞いている。再度改めて、イオン亀岡店と同じやり方で、サンガの試合に合わせて収益を上げていこうという取組をされている。特に駐車場としての苦情はなかったと記憶している。

<小川委員>

東京オリンピックの聖火リレーを京都スタジアム内のピッチで実施されたが、そのときに芝生が傷んだということがあった。今後、利用していく中で、コンサートなどを開催していくという話もあったと思うが、芝生は傷まないかといった話が出てこなかったか。

<生涯学習部長>

聖火リレーの関係については、京都府のオリンピック実行委員会が主催で実施されたものであるが、結果、車が走ったことで芝に負担がかかった。京都府でも検証されていると思うが、亀岡市に検証結果を報告いただくまでには至っていない。今後、京都府や指定管理者から利用状況に影響があるのかを聞いて、京都府と調整して報告させていただく。

<小川委員>

将来的にそのような検証もしていただければと思う。

<奥野委員>

来場者の交通手段について、京阪京都交通バスは阪急桂駅から運行していただいているが、阪急西山天王山駅のルートの運行もあれば、多くの来場者が車でなくて公共交通機関で来られると思う。早期に京都スタジアムから人がはけるので、阪急2駅への運行は考えられているのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

阪急西山天王山駅は京都縦貫自動車道とつながっている場所になるので、検討課題として挙がっている。ただし、京阪京都交通が運行路線を申請する必要もあり、順調なペースでの入場者数が見込めれば、そのようなことも考えたいと伺っている。

<木曾委員長>

今後の観客数の状況でということか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

そのとおりである。

<奥野委員>

そういうところも利用しながら、コロナ禍が過ぎた後、J 1 に昇格すれば、より多くの方が多方面から来られることになり、交通渋滞を避けるためにも阪急2駅からの利用が必要になってくるので、検討願いたい。

<まちづくり推進部事業担当部長>

今のところは、京阪京都交通が営業路線をもっている阪急桂駅とJ R 亀岡駅間で運行されているが、そのような路線も検討いただいているので、ご意見は伝えさせていただく。

<平本委員>

公共交通の利用状況について、コロナ禍で観客動員はかなり少なく、大きな混雑等はないと思う。J R 亀岡駅では、来るときはバラバラで大きな混雑はないと思うが、帰るときは一度に来られるので、駅に集中する際はどうするのかという議論があったように記憶している。帰りが一時に重なったことで、入場制限によって1時間ほどかかったという事例があった。この事例を参考にして、何か検証や対策が行われているのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

J R については、営業でもあるので、できる限り利便性を向上させるために検討いただくことになっている。入場や退場の際の自動改札装置についても、できるだけ広げて、右手にある柵を広げる対策を考えておられる。また、帰る際にそのまま入っていただき、降りる駅で券を買っていただくことも検討していると聞いているが、今はそこまで至っていないということである。最大1時間に8本の電車を運行いただいたということであり、利用者を待機させないための努力を総動員でやっていたと理解している。

<平本委員>

J R は民間であるので、企業努力はもちろんしていただけるかと思うが、亀岡市として、帰るタイミングに合わせてマルシェをするなど、足止めする考えはあるのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

試合観戦後、J R 亀岡駅で並ばれる方に、できるだけマルシェで亀岡の食材を楽しんでいただいてから、時間差で帰っていただくというのが当初の目的であった。ただし、コロナ禍においてなかなかマルシェが実施できないこともあり、試合開催時間に閉まる方向で進んでいる。もう少し平常に戻ってくれば、時間差を起こすよう

な対策や、亀岡市に利益をもたらすような取組をしていく必要があると思う。

<平本委員>

亀岡市として、分散させるために何を考えているのかを一番聞きたかった。

<木曾委員長>

これまでの話は、亀岡市外から来られる方に対する考えだと思うが、亀岡市民の場合、どのような手段やルートで考えているのか。JRを利用しているのか。私の記憶ではほとんどが車であったと思う。職員の場合は職員駐車場に停めて行っているケースもあると思うが、亀岡市民が観客として行った場合にどのようなルートで行っているのかといった動向調査はしているのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

市民については、できる限り公共交通機関の利用や近くの方は自転車等をお願いしてきた。今年、市民ノーマイカーデーという形で、6月13日のサンガの試合開催日に、市内のバスを全て無料で利用できるようにした。今年度あと2回、サンガのデーゲームのときに実施する予定である。交通渋滞対策として、我々も提案しているということもあり、できるだけ試合のある日は市内渋滞を起こさないように、公共交通を利用できる仕組みを考えている。コロナ禍において、公共交通は大変利用しやすくなっている。通常の日曜日の6月7日は、2,213人の利用者であったが、6月13日のノーマイカーデーは、3,454人の利用者があり、通常よりも50パーセントくらい利用者が増えた。無料チケットを利用された方が2,138人であった。普段あまりバスを使われていない方も、公共交通を利用いただいたということで、市内交通を減らす意味と公共交通の利用を増やすきっかけになればと考えている。サンガを応援しながら、できるだけ市内の交通は抑えるという仕組みを考えている。

<木曾委員長>

無料にすれば、結果として予算が伴う。利用者数は分かったが、その部分の補填はどのような形で行っているのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

バスに一度乗っていただくことで、再び乗っていただけるお客も増え、習慣もついてくると考えている。今まで乗ったことのなかった方も、バスの便利さに気づいてもらい、自分の家からはこの場所でバスが乗れるのかという点も気づいてもらえると思う。なお、京阪京都交通においては、ノーマイカーデーにすることで、約40万円の損失が出ると計算しており、そのうち半分を京阪京都交通が負担し、もう半分を亀岡市が補助金を出すとすることで、ノーマイカーデーの取組をしている。

<木曾委員長>

ノーマイカーデーで、京阪京都交通に亀岡市が半額を補填すると言われたが、どの費目から支出されるのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

今年の公共交通関係の経費に計上させていただいている。そのうちの何パーセントかは補助をいただき実施している。

<木曾委員長>

今年度はあと2回実施されるが、財源として補助金も充てて、公共交通関係の経費の中で実施するという理解でよいのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

今年度においては、広告に係る費用なども含めて、3回分を計上している。

<松山委員>

サッカーに全く興味がなく、京都スタジアムに行かれない方に対する配慮について、以前に、生活道路に侵入させない防止策が必要であるという意見があったが、委員長が一般質問されたときに、市長が「京都府や興行者、警察と協議して対策に努める」という答弁をされたと思う。その後の動きや対策について聞きたい。幹線道路の渋滞を緩和させていく目的もあったと聞いているので、そのことについて整理したいがどうか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

昨年2月9日のこけら落としに向けて、本委員会でも、市内交通の渋滞について心配いただいたので、しっかりと対策をしていかなければならないということで取り組んできた。警察と協議する中で、市道クニッテルフェルド通から頼政塚を通って、国道9号に出て、篠インターに向かうルートや、加塚に回って亀岡インターで帰るルート、また保津方面や川東方面を回り、千代川インターや大井インターを通るルートを想定して検討してきた。頼政塚で約1時間渋滞するというのは、全てそちら方面に導いたときである。抜け道として利用されると、市内の一般の生活をしておられる方が大変迷惑を被ることになる。生活道路につき通行不可の看板を設置することにより、市道クニッテルフェルド通から頼政塚に抜けるように導いていく対策を講じて、2月9日については取組をした。そういったことから、頼政塚では若干想定どおりの渋滞が起こった。今後においても、サンガの試合を観に来られた方が、細い道に入って行かれて、市民の生活に影響が出ることがあってはならないし、本格的にコロナ禍以降、特にJ1に昇格すれば多くの観客が来られると思うので、通行ルートを定めて制限していきたい。その定められたルートについては、頼政塚の左折レーンの改良や宇津根橋の架け替えなど、様々な改良や取組をすることにより、通行しやすい道にしていきたいし、警察や興行者とともに取り組んでいく必要があると考えている。

<松山委員>

今言っていた対策も十分にとっていただいているが、市内で生活している方が関係している道路だけで見ると、府道亀岡園部線や王子並河線、市道でいうと北古世西川線、中矢田篠線、馬堀停車場線など、複数の府道や市道が関係していると思う。この辺りについても、今後、関係機関や興行者などと密に対策を進めていくと認識してよいか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

昨年2月9日には、興行者であるサンガとともにそのような対策を講じ、一定の成果があったと理解している。ただし、サンガがずっと興行者であるとは限らず、コンサートであれば全く違う興行者になると思う。成功事例を今後も続けながら、このような対策をしてほしいと興行者に伝えることになっていくと考えている。

<松山委員>

興行者に対して言うのと同時に、京都府や警察でやらしてもらわなければならない部分、亀岡市としてやっていかなければならない部分があると思う。興行者だけにやらしてもらうということなのか。

<木曾委員長>

一般質問したときに、市長からは、「主には主催者が対応するが、全ての主催者側で負担することはできないので、地元である亀岡市としても一定の費用負担は出てくるだろう」との答弁をいただいた。そのことも合わせて、今の質問があったと

思う。主催者側に警備上の問題も含めて全ての費用負担をやっていただくことになるのか。市長が、生活道路に設置する立て看板等の費用は、亀岡市でもつという答弁をされていたかと思うが、主催者側だけの対応でよいのか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

こけら落としのときについては、亀岡市と京都府、サンガが一体となって対応した。看板は亀岡市が作って2週間程前から設置し、市民の方々にも当日の通行を控えてくださいという周知をさせていただいた。京都スタジアムで様々な興行がされるとなると、興行者の利益に関わる問題となるので、今後は興行者自身が対策をやっていくことになる。亀岡市としては、こういう形でしてくださいというアドバイスや指導をしていきたいと考えている。

<木曾委員長>

いずれにしても、費用負担が発生することは事実だと思う。市民に支障があるときには、必要に応じて財政出動も不可欠であり、安全対策等、生活を守るという観点からは大事だと思う。それ以上のことに関しては、主催者側の負担になると思うので、その部分の見極めをしっかりとやっていただきたい。もう一度、主催者側のサンガ、京都府、亀岡市で調整しながらやっていただければよいと思う。あまりそこでトラブルが起これば、警察から厳しく指導が来ると思うので、その点お願いしたい。

<まちづくり推進部事業担当部長>

予算が必要になることもあるので、議会の理解も得ながら、取り組んでいければと思う。

<木曾委員長>

生涯学習部の取り上げた内容については、これで質疑を終了し、道路の関係に移りたいと思う。サンガがJ1に昇格したときにどうなるのか、また、入場者をフルに入れたときにどうなるのかという設定は、全く考えられておらず、こけら落としのとき以外、実際に大きな交通渋滞が起こっていない。その部分を見据えながら、現状でよいと考えるのではなく、今後、検討を加えることも必要になってくると思うので、よろしくお願いしたい。関連道路の整備状況について、質疑をいただきたい。

<小松委員>

市道クニッテルフェルド通の頼政塚交差点について、イベントで約1キロメートルの渋滞が断続的にあったと聞いているが、左折レーンを設けるとのことで、どのくらい渋滞を抑えられるのか、予測等はあるか。

<桂川・道路交通課長>

道路構造令に基づいて、警察、国土交通省と協議しており、基準の左折レーンとして延長を30メートル設ける設計であるが、実際にシミュレーションまではできていない。

<平本委員>

頼政塚交差点の改良について、左折レーンを造られるのはよいと思うが、歩行者が横断歩道を渡る際に車が止まるから混むのであって、信号の設定を変えるなどの検討はされているのか。

<桂川・道路交通課長>

車両と歩行者の信号が、同時に青になる場合に渋滞を招く。信号機等の移設も発生してくるので、警察との協議を進めているところである。

<平本委員>

信号の設定を見直し、円滑に、車が滞らないような形を考えているということで理解した。

<桂川・道路交通課長>

最終的には警察の判断になると思うが、そういう方向で協議を進めたいと考えている。

<赤坂委員>

産業建設常任委員会でもいろいろ聞いているが、根本的に言うと、今の状況だとサンガが J 1 に昇格したときにパニックになる。サンガが J 1 にいると考えて取り組んでいかなければならない。何事にも遅い。J 1 に昇格するのは、来年になるかもしれないし、再来年になるかもしれない。昇格してからでなければ分からないこともたくさんあると思うが、今後 1 年でも早く進めるような形で持っていつてもらえるとありがたい。これは要望である。

<まちづくり推進部事業担当部長>

サンガが 1996 年から 2010 年まで J 1 にいた。そのときの西京極競技場での入場者数は平均で約 11,000 人と記録されている。京都スタジアムが新しく建設されたので、もう少し入っていただけたらと思うているが、こけら落としのときに約 18,000 人が入場されて、おおむね対応できていた。しかし課題もたくさんある。赤坂委員がおっしゃったとおり、なかなか進んでいない部分もある。今挙げている 3 つの場所を解消することにより、昨年 2 月 9 日に起こった問題点以上に、また、今後 J 1 に昇格したときでも、できるだけ円滑な通行となるような対策や道路網の整備を進めていきたいと考えているので、委員会の協力をお願いしたい。

<木曾委員長>

並河蚊又線は市道認定されているが、いつ頃完成予定か。

<桂川・道路交通課長>

ほ場整備の認可期間が令和 8 年度となっている。それまでには、ほ場整備と歩調を合わせて完成させる予定である。ほ場整備以外の部分で、南側の用地買収は完了しており、築造工事にいつでも入れる状態である。北側については、用地買収の完了が 9 件中 1 件であるが、すでに内諾を得られているところもあるので、できるだけ早期に買収して、ほ場整備地区内の用地買収が完了すれば、築造工事に速やかに入れるようにしたいと考えている。

<木曾委員長>

完成までは 5、6 年はかかると見込まれるが、その間にサンガが J 1 に昇格する確率の方が高いのではないか。そのときに、市道並河蚊又線は重要になると思う。頼政塚交差点の左折レーンだけでは、到底はききれない。J 1 に昇格した場合、大井インターと千代川インターに誘導するには、相当な要員をかけてもらわないといけないのではないか。今の状況だと心配はないが、来年あたりにそのような状況が出てくるのではないかという心配から、小川委員はおっしゃったのではないかと思う。そういうときには要員をかけるように、サンガに言っていたかないといけない。現在でも、市道クニッテルフェルド通や国道 9 号は慢性的に渋滞している。1 割であれ、2 割であれ、車が長時間増えれば、相当数の渋滞が発生する可能性があるので、できるだけ市道並河蚊又線等の抜け道でさばいていける形にしていけないといけない。国道 9 号をできるだけ通らないで、通過だけという形にしないと、なかなか難しいのではないか。市道並河蚊又線は長くて 10 年くらい、短くても 5、6 年

はかかると思うが、将来的に考えて厳しい部分があるので、ほ場整備の進捗と合わせて、スピードを早めてもらいたい。首長がそのことにどのくらい積極的になるかということで大きく変わるので、全体の事業として積極的に進めてもらいたい。本会議でも質問はするが、しっかり整理した上でやっていただくことが大事だと思う。

<まちづくり推進部事業担当部長>

渋滞を解消する上で、市道並河蚊又線は重要な道路になると思う。ただし、別途事業として行っているので、所管部と連携しながら、早期に解決できるよう取り組んでいきたい。

<木曾委員長>

もちろん別途事業になっていることは承知している。市長が並河蚊又線を市道として認定し、京都スタジアムと関連する事業として必ずやると公言されたこともあり、この委員会ではその説明もしているし、委員もそのように認識していると思う。この道路整備に関しては、特に優先してやっていただくようお願いしたい。頼政塚交差点の左折レーン整備とともに、この二つの対策ができあがって、さばける部分が大きく変わってくると思う。

<小川委員>

最終的には、国道9号の慢性的な渋滞が課題であると思う。希望としては、J1で頑張っていたきたいと思っているが、地方から来られて、渋滞で大変だったと言われるかもしれない。公共交通で来てくれればよいが、なかなか難しいと思う。先ほどの話にあった千代川インターや大井インターへの誘導は、そのことも見据えて検証し、検証結果を生かしてほしい。道路整備も目標より早くできるようにお願いしたい。

<福井議長>

市道並河蚊又線については、2年もずれ込みご迷惑をお掛けしている。内容的には、真っすぐ計画どおりに付けていただけるようになりそうである。令和8年はほ場整備の完成年度であって、地元はおそらく今年度中に換地の張り付けをやってしまうと思うので、そのときには道路敷を空けられる。文化財の関係もあるが、予算さえあれば来年度に築造できるところまでできていると思う。当然、来年全部やるというのは無理であるが、令和8年にはほ場整備ができてから整備するのではなく、ほ場整備と並行して整備いただければと思う。

<木曾委員長>

地権の確定には時間が掛かるが、仮換地の部分の中で築造できる状態になれば、市道として線を引いてあるので、それを生かしていく方法により、技術的なことや法的なことも併せて、うまく進めていただくようお願いしたい。

<まちづくり推進部事業担当部長>

文化財調査などもあるが、仮換地指定ができれば、工事着手に掛かっていける部分も出てくる。関係部署と調整しながら、早く完成できるように取り組んでいきたい。

<浅田委員>

宇津根橋であるが、地域でいろいろな問題がある。宇津根橋が完成すれば、交通量が今まで以上に増えることになる。先日、地域で話があったが、宇津根橋を越えて、現在ほ場整備が完成しているところ、地図上でいうと斜めに走って行って月読橋の方から南丹市八木町や園部町へ走っていく車が増えてきており、交通量が変わってきたという意見があった。交通安全対策の看板を増やしていかないといけない。ものすごいスピードで走っている車もあり、死亡事故まで起こっている。車同士の正

面衝突の事故も先日起こった。ほ場整備のあった大きな市道での交通事故が増えている中で、やはりその辺りの啓発が必要になってくると思う。ぜひ検討いただき、交通事故の防止、啓発、看板設置を重点的に行っていただきたいが、計画はあるのか。

<桂川・道路交通課長>

宇津根橋の完成が来年春と聞いている。安全対策として、警戒標識の設置等は亀岡市からも要望しておきたい。また、宇津根橋前後の舗装が少し悪いという話を聞いているので、これも含めて宇津根橋の開通までに修繕いただけるように、要望していきたい。

<木曾委員長>

安全対策の部分で、河原林町側に入った道路に関しては、信号機が設置される予定だと聞いているが、そのことも説明いただきたい。

<桂川・道路交通課長>

宇津根橋の両側に信号機が設置されると聞いている。

<木曾委員長>

安全対策等は考えていただいていると思うので、その辺も地域の方に周知をお願いする。

<浅田委員>

抜け道に利用されて、南丹高等学校側に走られる方が多いので、交差点の標識を重点的にやっていただきたい。抜け道としての利用を控えていただきたいが、道路整備も含めて、要望として挙がっているので、よろしくお願いします。

<まちづくり推進部事業担当部長>

今いただいた意見は、通常的安全対策であると考えているが、宇津根橋が完成して交通量が増えることについては、現場を見ながら対応していきたい。また、京都スタジアムに観客が来られて、その方が帰られるときも、必要に応じて対策を検討したいと考えている。

<平本委員>

少し前に遡るが、J 1に昇格したときにどのようなかという想像力を生かして、対策や検討をしていただきたいと思うがどうか。

<生涯学習部長>

現在、サンガは好調なので、来年ぜひJ 1に昇格してほしいと期待している。J 1に昇格すれば、観客もスタジアムの2階、3階まで増えてきて、コロナが収束すれば、満員に近い来場者数になると思う。現在の試合は観客があまり入らないので、その中で想像をしっかりと膨らませながら、対策を打っていく必要がある。18,000人が入ったこけら落としの試合が参考になると思う。セレッソ大阪戦であったが、例えば、対戦相手がヴィッセル神戸であれば、市外からの進入ルートも変わってくると思う。いろいろなシミュレーションをこれから、サンガや京都府の指定管理者であるビバ&サンガと協議しながら、可能な限りの対策をしていきたいと考えている。

<平本委員>

シミュレーションしていただいて、J 1に昇格した際に、市民生活に影響が極力少なくなるよう対策を検討し、円滑に進めていただくよう要望しておく。

<木曾委員長>

サンガがJ 1に昇格すれば嬉しく思うし、これらの事業が進捗することも喜んでい

るが、期間的なことを含めて、スピード感をもって進めていただかないといけない。
それぞれ所管の事業について、よろしくお願いしたい。

[生涯学習部・まちづくり推進部 退室]

11 : 26

2 その他

＜木曾委員長＞

今後の日程は決めていないが、必要に応じて開催していきたい。最後に私の考えであるが、京都スタジアム検討特別委員会は、できればこの17期をもって終了する方向としたいがどうか。

—全員了—

＜木曾委員長＞

この特別委員会は17期をもって終了させていただく。京都スタジアムに係る課題については、それぞれの常任委員会に移って検討いただくことになるが、特別委員会終了までの間に整理できるものは整理していきたいので、よろしくお願いしたい。

散会 11 : 27