

会 議 記 録			
会議の名称	京都スタジアム（仮称） 検討特別委員会（第21回）		会議場所 全員協議会室
			担当職員 鈴木
日 時	平成29年12月8日（金曜日）	開 議	午後 1時30分
		閉 議	午後 3時21分
出席委員	◎木曾 ○藤本 三上 山本 平本 福井 齊藤 菱田 小島 馬場 明田 石野 <湊議長>		
執行機関出席者	【企画管理部】木村部長 [企画調整課]田中課長、元古企画推進係長 [財政課]浦課長 【生涯学習部】田中部長 【環境市民部】塩尻部長 【産業観光部】内田部長、柏尾農政担当部長 【まちづくり推進部】竹村部長、並河事業担当部長 [都市計画課]関口課長 [都市整備課]笹原課長、山内区画整理担当課長 [政策交通課]伊豆田課長 【土木建築部】柴田部長		
事務局出席者	片岡事務局長、山内次長、船越副課長、鈴木議事調査係長、池永主任、山末主事		
傍 聴	市民1名	報道関係者0名	議員4名 (酒井、富谷、小川、竹田)

会 議 の 概 要

13：30

1 開議（木曾委員長あいさつ）

2 日程説明

[事務局長 説明]

3 要望について

- （１）京都スタジアム（仮称）は、未だに二重買収の責任問題、買収単価の適切さが明らかにされず、建設計画の詳細、利用・運営計画は市民に何も説明されていません。迷惑な施設とならないように交通シミュレーションなど環境アセスメントの実質的な実施、利用・運営計画を明らかにすることに関する要望書

<木曾委員長>

要望者1名から意見陳述の申出を受けている。意見陳述の機会を設けることに異議はないか。

（異議なし）

<木曾委員長>

異議なしと認め、要望者の意見陳述の機会を設けることに決定した。

[要望者（意見陳述者（松尾寛治氏）） 説明（要旨）]

- ・具体的な要望項目1、大規模な公共事業の実施において、経緯の検証と責任の明確化が市民の理解を得るために不可欠である。京都・亀岡保津川公園予定地の利活用計画は具体化されず、二重買収と言わざるを得ない。水田耕作を主にすることは困難であり、国庫補助金の返還さえ想定される。これらの問題の検証は大事である。前市長、関係職員を参考人として招致することが必要と考える。小・中学校の冷暖房設置の遅れ等、市民の不満は高まっている。用地買収額が高すぎる原因は、亀岡市の不動産鑑定評価の依頼方法にある。市は大街区での利用を目的としながら、街区ごとの評価をしたため、道路など公共用途の面積が上乘せされた価格となっている。執行部は関係者に対して、不動産鑑定評価基準の不動産価格を形成する要因の一番に掲げられている地質・地盤等に関する資料を、提供していない。道路等、公共交通対策用途の面積相当分は、2～3割は高く評価されている。地質・地盤等の比率は下げていないので、3%は低くなる。
- ・具体的な要望項目2、交通シミュレーションには、完成後の交通だけでなく工事中の交通も含まれる。吹田サッカースタジアムもそのようにされている。添付した参考資料の市民説明会の質疑回答に「工事車両のルートは、今後、関係する地元自治会等の説明会の中で、ルート、時間帯などについて協議していきます」と記載されている。しかし、建築工事の入札の現場説明書では、施工業者に周辺自治会や近隣住民への工事説明を丸投げされている。現場説明書には、千代川ICや大井ICから国道9号、月読橋を經由して、工事現場内に進入することとされている。工事用道路であれば、少なくとも大型ダンプやトレーラーが曲がれるのか、交通量、路面強度の確認や通学道路と重なることを避ける等、行政が入札前に確認すべきである。利用者の車については「京都縦貫自動車道亀岡ICに近い亀岡運動公園の駐車場を活用して車で来場する観客をシャトルバスで輸送すること」と記載されている。亀岡運動公園を臨時駐車場にすれば、亀岡運動公園の機能を妨げ、国道372号の渋滞がいつそう進むことになる。亀岡運動公園付近がスタジアムの適地だと認めることにもつながる。日本サッカー協会のスタジアム標準には「住宅地域との距離はもっとも慎重を期すべき問題であり、住宅地域に近接する地域にスタジアムを建設することは極力避けるべき」と書かれているが、インターチェンジ周辺は避けるべきとは書かれていない。吹田サッカースタジアム、甲子園球場、横浜スタジアムはインターチェンジに近い。問題はインターチェンジまでのアクセスである。対応すべき問題は国道9号及び国道372号の渋滞である。3月定例会で市道並河蚊又線を認定されたが、府道への昇格の可能性は極めて低いと感じている。京都縦貫自動車道の沓掛IC～篠IC間と沓掛IC～亀岡IC間の料金を同額にすることが、この道路を生かすために不可欠である。市道で整備されるなら、スタジアム関連経費である。亀岡運動公園を臨時駐車場や道路アクセスの拠点とするのであれば、国道372号の4車線化や費用対効果を検討されたのか。国道372号の改良であれば、500メートル程度の改良で済む。スタジアムの場合、交通シミュレー

ションは環境アセスメントの主な調査項目である。亀岡市が環境アセスメントの実施を求めれば京都府は実施すると言われており、京都府に対して実施を求められることを願う。

- ・具体的な要望項目 3、京都府は市民説明を実施すると言いながら、主体工事等の契約をしているにも関わらず、何も実施していない。これを許しているのは、亀岡市にも責任がある。入札参加業者には詳細な図面を渡しなが、市民が見られるのは図面の抜粋だけである。少なくとも主な詳細図の公開が必要である。青少年がトップクラスの選手の技術を見て、触れ合えることは教育上大切だとの議論があったが、公開された図面では選手のウォーミングアップも見られない構造なのではないか。公開された実施設計の図面では、アメリカンフットボールやラグビーのトップクラスの定期戦は実施不可能である。定期戦では、コーチや事務方がスタンド下から戦況を見ながら作戦を立てたり、選手をサポートする場所が必要であるが、そのスペースはない。実施設計の変更はよくあることであり、京都府に実施設計の変更を申出することも必要ではないか。京都府は後戻りできないタイミングであるので、意見を言うタイミングである。多くのスタジアムではスペースを設け、選手とファンが交流できるようにしている。選手、役員等関係者、報道関係者、スポンサー、車いす利用者の専用駐車場は、多くのスタジアムでは300～500台程度設けているが、実施設計図では70台もない。これにどう対応するのか。京都府も亀岡市も、試合開始前の長い待ち時間は、来場者には買い物をしてもらおうと説明されているが、通常は開場前から席を取るために並ばれる。執行部は、試合の3時間前から終了1時間後までの間、来場者がどのように動くのか、類似したスタジアムの動線に関する調査、研究を実施することが必要である。知識不足で判断するのは非常に危険である。利用・運営計画は極めて大切である。指定管理者制度か運営権制度になるのか、京都府はまだ決めていない。府民デーのように1日開放する日を設けるのか等、まだ決められていない。京都府が主体工事の契約をした現時点はチャンスである。市民が使えなくなる使用料金の設定となるかもしれない。例えば、入場料をとらない場合やスタンドを使用しない場合、また、半面使用の場合等の使用料の議論が必要である。

13:44

[質疑]

<平本委員>

不動産鑑定評価額が土地価格比準表により3%減額される根拠は何か。

<要望者>

国土交通省の地価調査課が土地価格比準表を出しており、その中で地勢・地質が劣る場合はマイナス3%とされている。駅北は比準された公示と比較すると条件は極めて悪い。水田の埋立て直後であり、水質保全が義務付けられているからである。地震ハザードステーションJ-SHISでは、30年間の震度6弱の発生確率は35.7%である。公示された値は3.2%である。このような地盤の資料は、亀岡市から鑑定士に提供されておらず、現地も案内されていない。旧国土庁が平成11年に出した液状化地域に係るマニュアルでは、評価方法について、簡便な手法から数値計算を実施する詳細な手法までの3段階に

分けて示している。その中で埋立地、盛土地、旧河川、旧池・沼地は、液状化の可能性が最も高い土地だと考えられるので、地価を下げる要因になると考えている。

<三上委員>

千代川町や大井町から工事用車両が入ってくることについての問題点をもう少し詳しく説明いただきたい。

<要望者>

道路管理者なら知っているはずだが、一般的な制限として幅2.5メートル、長さ12メートル、高さ3.8メートル、総重量20トン、最小回転半径12メートル以上の通行では、道路管理者の許可がいる。保津橋を左折するとなると、長い車は通行制限をしないと無理だと思う。保津橋を越えた所から、どこを通っていくのかを考えると、宇津根橋へ向かう道路だと考える。そこを見ると、道路の法面を普通は固めるのだが、それがなされていない。私は、あの路面ではもたないと思う。そういうことは事前にやるべきであり、月読橋を通るということは、馬路町の真ん中を通ることになる。あの角は多分曲がれるだろうが、本当にそれでよいのか。駅北地区の矢板は深夜に運んだと聞く。非常に心配しているところである。

<三上委員>

市道並河蚊又線は府道に昇格しないだろうと言われている。結局はスタジアムのための道路になるということの根拠は何か。

<要望者>

市道並河蚊又線は府道と府道をつなぐ道路ではない。京都府にとって、受益者は亀岡市民だけである。国道372号であれば、亀岡市だけでなく南丹市にもメリットがある。また、阪神・淡路大震災の時に非常に活用された道路である。そういうものであれば、京都府として整備することに大義名分がある。市道並河蚊又線を府道にするのは無理だと私は聞いている。なぜ、国道372号の方がやりやすいのに、それを考えなかったのか。比較検討した結果であればわかるが、それをせずにやってしまうのは甘すぎるのではないか。

<三上委員>

交通シミュレーションがなかなか進まない。環境アセスメントとしてやるべきだとおっしゃったが、亀岡市が要望すれば京都府に実施させられるのか。

<要望者>

京都府の職員は、市から要望があれば拒否できないと言っている。亀岡市には環境基本条例があるので、亀岡市が求めるとそれを拒否できない。京都府が実施しないというのは、アセスメントの対象事業と手法を亀岡市が示していないからである。それができれば実施すると質疑の回答に書かれている。京都府は亀岡市の条例を守らないということになるので拒否はしない。

<馬場委員>

京都・亀岡保津川公園予定地の利活用が具体化していない。市長は水田耕作を実施することを考えられているが、そうした場合、都市公園事業の補助金が出ないと言われている。例えば、保津小麦等の栽培を文化的な事業として、公園の中で実施することについてどう考えるか。

<要望者>

都市公園事業として、最も多い水量を使っている所は横浜市にあり、全国的に

有名である。都市公園事業以外にも、国土交通省の公園整備事業の種目であれば、若干できると思う。水田できっちりやっているのは、豊岡市にあるコウノトリの郷公園である。ここはもともと水田であったと思うが、県立で運営されている。

<馬場委員>

先ほどトレーラーで資材を運ぶことについて言われた。亀岡市にも国道、府道、市道等があるが、20トンに耐えられる道路はそんなにあるものではない。そのルートからすると、今回指摘されている内容になるということか。

<要望者>

どの道路がどんな重さに耐えられるかについては極めて難しい。少なくとも国道はいけるが、府道については、それぞれの橋をチェックしないといけな。市道については、法面が全然できていないので崩れてくる。保津川下り乗船場とJRをつなぐ細い道路があるが、路面が弱くしょっちゅう陥没している。

<馬場委員>

議会としても、悪い道路により交通事故が起こり、亀岡市が補償した事例を知っている。このことは、国道、府道、市道でも、道路施工上の問題で、いつでも起こりうると考えてよいのか。

<要望者>

それは道路管理者が判断することである。市道と府道は路面の舗装の仕方も違う。縁石がなく、傷んだ場合はどこが負担するのか。施工業者が負担するかもしれないが、こういったことは事前に調べるべきだと私は思う。

<平本委員>

以前からラグビーやアメリカンフットボールの定期戦では使用できないと言われている。今回は、実施設計の図面を見てさらに具体的に言われているが、もう少し詳しく説明いただきたい。

<要望者>

参考資料にある実施設計の1階の平面図を見ると、フィールドに出られる幅が8.5メートルとなっている。この空いている部分を、2階の平面図と照らし合わせると、真ん中の5～6メートルだけは、スタンド下からフィールドに出られるようになっている。京都府にチームベンチや担架用のスペース、メディアのスペースにある壁をなぜとらないのかを聞いた。これをとれば外へ出やすくなる。子どもと手をつないで出て行く場合は、幅が結構必要となる。ラグビーのトップリーグや大学のAリーグでは、50～60人出ており、どこに入れるかである。狭い宝が池公園球技場でも、一番下は出入り自由となっている。北九州のスタジアムでは、大部分はスタンドから出られるのでラグビーもやれる。面積的に人を収容できないのが、実施できない理由である。また、料金設定がどうなるか、全くみえていない。宝が池公園球技場の料金はかなり安い。西京極総合運動公園は10万円以下であり、宝が池公園球技場でも6万円以下で利用できる。京都府がその料金設定にするかどうかである。大学の試合では、招待客は半分以下であり、大学生が使おうと思っても使えない。実際に来てくれるのかということが問題である。高校ラグビーでも決勝戦ぐらいは来てくれるかもしれないが、通常の試合で来てくれるかどうかである。各チームはそれぞれの拠点の近くで試合する。京都大学のアメリカンフットボールの試合であれば、京都大学の近くで行われる。ラグビーの対戦相手は、天理大学等であり、

ここまで来てもらえるかが心配である。

<平本委員>

料金設定は今後の協議によって、ある程度修正できると思う。ピッチの出入口が狭いということであるが、どれぐらい必要であるのか。

<要望者>

アメリカンフットボールの場合は、メインスタンド下は全て使う。陸上競技場なのでバックスタンドも使うが、ゴール側は使用していない。ラグビーでは、少なくともメインスタンド下は全て使っている。

<木曾委員長>

京都縦貫自動車道の沓掛IC～篠IC間と沓掛IC～亀岡IC間の料金を同額にすることが不可欠ではないかと書いておられるが、その根拠はどういうものであるのか。

<要望者>

高速道路の料金については、ホームページにも載っているが、基礎的な料金体系表がある。利用1回当たり、料金ターミナルチャージが150円かかる。また、距離に応じ、1キロメートル当たり24.5円とされている。これから計算すると、沓掛IC～篠IC間は5.1キロメートルあり275円になる。沓掛IC～亀岡IC間は10.4キロメートルあり360円である。篠ICは本線と支線が両方通っていることが、距離を伸ばしている。なぜこれが510円になるのか。地元の市から値段を下げる要望がなされていないため、動きようがないとのことであり交渉次第だと考える。大阪市内では料金改定もされており、何事も不可能だということではいけない。可能性ありとして動くべきである。

<木曾委員長>

可能性を探り料金設定を変えていただいたら、スタジアムだけでなく大きな経済効果につながる可能性があるので、参考にしたいと考える。

<藤本副委員長>

交通シミュレーションと利用運営計画が全く説明されていないので危惧する。何をして収益を上げていくかについては、建物ができてから検討するのか。建てる前にイベントや企画の運営計画をきっちりと立てることが必要であるが、それに対してのアドバイスはあるか。

<要望者>

京都府ではコンセッション事業、いわゆる公共施設等運営権事業を導入される。使用料等は運営権を得た民間事業者が決められるものである。急いでいるのは知事だけであり、他の職員は急いでいない。じっくり考えていただいたらよい。レストランは必要であるのか。競馬場であれば必要だが、サッカーの試合では15分しか休憩がない。そこをなくせば座席ができる。座席は跳ね上げ式であるが、椅子を固定式にすれば飲食物を置く場所ができる。それの方が利用しやすいと思う。今であれば、それぐらいは直せる。私もいくつかの施設の建設に携わったが、実施設計時点でも直せる。府民が利用しやすいようにしてほしい。料金も安くなるようにするためには、運営権事業の導入はとんでもないことだと思う。

14 : 10

[要望者（意見陳述者（松尾寛治氏）発言席から退席]

<木曾委員長>

本件については貴重なご意見としてお聞きし、今後の委員会活動の参考とした
い。

<三上委員>

9月にも要望書を出されており、文言は変わっていないところもある。もっと
徹底した調査をしてほしいというお願いをされている。今後の委員会活動に生
かすというまとめであるが、スタジアムの是非ではなく、市民にとって少しで
も財政的な負担が減ったり、使いやすいものになったり、交通の不安を解消で
きるような調査を委員会として実施していくことを求めたい。毎回、参考にす
るということではなく、必要な部分は委員会として、亀岡市や京都府に問うよ
うな活動を要望したい。

<木曾委員長>

貴重な意見としてお聞きすることで閉じている。正・副委員長で、今までの分
も取りまとめ、例えば、今後委員会として現地調査する等、この内容について
よりよい方向になるようにしたいと考えるが、それでよいか。

(異議なし)

<木曾委員長>

異議がないようであるので、正・副委員長で取りまとめて整理し、実際どうい
うことをやるのかについて諮ることとする。

<休憩 14:12～14:16>

4 行政報告について

(1) 地域未来投資促進法に基づく基本計画について

[執行部入室]

[企画管理部長（あいさつ）]

[企画調整課長 説明]

14:44

[質疑]

<明田委員>

資料No.5に関して、京都スタジアム(仮称)を交流拠点とした「スポーツ・観光・
まちづくり」事業の計画は、どのようなイメージであるのか。

<企画調整課長>

イメージとしてはスタジアムを交流拠点として、ICTを活用し周辺のまちづ
くりが駅北、駅南へとつながり、保津川かわまちづくりのエリアに多くの訪日
観光客が訪れるまちづくりを考えている。また、Wi-Fi整備等をしたうえ
で、トロッコ亀岡駅を訪れた人を引込み、亀岡での滞在時間を長くして、消費
につなげるような事業計画を今後策定していきたいと考えている。

<馬場委員>

資料No.1に、観光・スポーツ・文化・まちづくりに関して「民間のノウハウを活用したスタジアム・アリーナ整備」と記載されているが、民間とは具体的にどこを想定しているのか。

<企画調整課長>

現在のところ具体的な民間事業者は定まっていない。これから事業計画を策定して進めていく中で、民間事業者を取入れることとなる。できるだけ亀岡の市内業者に入っていただくことを考えている。

<馬場委員>

清水建設や竹中工務店のグループではないということか。

<企画調整課長>

区画整理事業を進めている事業者ではない。これから地域牽引事業による計画を作ることとなるので、1企業だけではなく、亀岡市内の企業が共同で事業計画を作り、承認要件をクリアできるような活用策を提案いただければと考えている。今後、説明会等を行いながら進めていきたいと考えている。

<馬場委員>

資料No.1のP17に、地域未来投資促進法の執行スケジュールが記載されているが、なぜこのようなタイトなスケジュールであるのか。

<企画調整課長>

スケジュールについては、国から示されたものである。国が地方創生事業を進めているところであり、早く効果につなげる狙いの中で、今年度から実施できる計画を認定していくスケジュールだと考えている。

<齊藤委員>

これから事業者を募ることとされているが、それでは今まで亀岡市がやってきたことと同じで、うまくいかないのではないかと。亀岡の事業者しかだめだということではなく、このプランにマッチする事業者を全国から選ぶことはできないのか。

<企画調整課長>

特に亀岡の事業者に限定はしない。国においても、先進的なノウハウを持っている事業者を2千者程度登録されるので、そういった事業者と亀岡市内の事業者が共同で牽引事業をやっていくことも、1つの手法だと考えている。

<齊藤委員>

失敗のないように、亀岡のにぎわいを創出できるようにしていただきたい。

資料No.4に記載されている多目的広場は、今後何かに使う予定はあるのか。

<土木建築部長>

保津川かわまちづくり計画の中で、保津川かわまちづくり推進協議会に検討いただいている部分である。特に、左岸の保津町側については、かなり見えてきた。グラウンドは、パークゴルフで利用いただいるところである。今後、右岸の篠町側についても、順次、地域や保津川かわまちづくり推進協議会の意見も踏まえ、整備していきたいと考えている。保津町側については、高水敷を掘削した後に利用するというので、保津川かわまちづくり推進協議会で検討いただき、モデル地区として進めていただいている。

<齊藤委員>

私の案であるが、掘り下げた所はもっと掘り下げて、治水対策に寄与していただきたい。スポーツのトレイル用の施設にすればよい。水がついて埋まっても、

きれいに直す必要はない。ため池とスポーツ施設になると思う。

<木曾委員長>

参考意見として聞いていただければよい。

<菱田委員>

資料No.2に地域経済牽引支援機関として、シスコシステムズ合同会社と記載されているが、これはどういう会社であるのか。

<企画調整課長>

ネットワークシステムやソリューション販売等を行う事業者である。また、アメリカの外資系会社であり、100%出資による日本法人である。京都府が連携・協力協定を結ばれており、支援機関として名前を挙げている。

<菱田委員>

資料No.4には「スマートシティ化の駅南地区への展開」「駅北との連携による都市機能集約など」と記載されているが、これは、駅北、駅南を含め、スマートシティ化、コンパクトシティ化を一緒にしようという考え方であるのか。

<まちづくり推進部長>

駅北の区画整理事業により新しいまちができるので、情報技術を活用しながらスマートシティを目指していきたいと考えている。その中で、駅北だけでなく、駅南とも連続したまちとしてつながりを持ち、それぞれの都市機能、役割を集約していきたいということを記載している。

<菱田委員>

進めていただければよいと思うが、構想を練っていく中で、漠然とした情報しか提供していないと、漠然とした計画しかできない。しっかり地域住民や各種団体の声を聞いていただき、物事を積み上げていただくと、それなりのものができ上がる。しっかり意見を聞いていただくことを要望する。

<藤本副委員長>

資料No.4に「交流施設（グラウンド・駐車場等）の活用」「パークアンドライド（駐車場事業）など新ビジネスの創出」と記載されている。駐車場はどれぐらいの規模であるのか。新たにスタジアムの駐車場をつくり、利用するという考えであるのか。

<まちづくり推進部長>

この計画には「森の京都等へのゲートウェイ」と記載しており、京都から亀岡への入口というイメージである。「パークアンドライド（駐車場事業）など新ビジネスの創出」と記載しているが、この計画の中でどこに駐車場を設けるかについて、具体的に記載するには至っていない。亀岡運動公園の駐車場を利用することをスタジアムの関係で言っているが、その駐車場とこの地域未来投資促進法におけるパークアンドライドとは、別物であるのでご理解いただきたい。

<藤本副委員長>

パークアンドライドの駐車場は、スタジアムの駐車場としては使わないということか。京都へ行くための駐車場となるのか。

<まちづくり推進部長>

ここには、計画の申請の過程で、パークアンドライドの駐車場として記載している。保津川かわまちづくりにおける利用者駐車場は現在も施工しているが、現実には駐車場を川の中につくるということではない。誤解を招く表現で申し訳ないが、ご理解いただきたい。

<藤本副委員長>

ここに記載しているだけで、実行するかどうかは今後の検討次第であり、今のところは、わからないということか。

<まちづくり推進部長>

かわまちづくり事業においては、高水敷の中に駐車場をつくるが、河川内であり、河川法によっていろいろな規制がある。その駐車場をパークアンドライドやスタジアムに利用したいという思いはあるが、法規制をクリアできない以上は、それらには使えないということである。

<三上委員>

資料No.3の基本計画を、8月31までに京都府と亀岡市の共同で提出したということか。

<まちづくり推進部長>

共同で提出した。

<三上委員>

文書の作成主体はどちらであるのか。

<まちづくり推進部長>

双方で協議して作成した。

<三上委員>

京都府と共同で作成したのであれば、京都府の思いも入ってくる。亀岡市の総合計画や都市計画マスタープラン、保津川かわまちづくり計画等を超えるものであるのか。または、それらを利用した形の計画であるのか。総合計画等を発展させるような内容であれば、議会にも諮る必要があるのではないか。

<企画管理部長>

地域未来投資促進法の基になっているのは、企業立地促進法である。それを国がリニューアルして、地方創生交付金を使える仕組みに変えている。亀岡市は、企業立地促進法に基づく計画を策定していなかったが、今回、地方創生交付金を活用できることになったので、期間は短かったものの京都府と何度も協議してきた。また、経済産業省近畿経済産業局にも出向いて協議し、確認しながら内容を詰めてきた。このような形で、京都府と亀岡市が計画を立てたものであり、交付金を取るというのは大きな目的である。財政状況が大変厳しい時に、国土交通省の補助金もなかなか獲得しづらい状況があり、この計画を立てて交付金を申請し、整備できればよいと考えている。市長もあらゆる財源を確保しながら進めていくことを常々申し上げている。地元企業の活用や固定資産税の減免等により、新たな企業誘致も進められるので、そのようなこともあわせ、今回の計画を策定したものである。今、詳しい事業内容を言えないのは、内閣府から内示をいただいていない段階にあるからである。財源あつての事業であるので、ご理解いただきたい。

<企画調整課長>

後期基本計画と総合戦略には、スタジアムを中心としたにぎわいの創出やスポーツ観光等を、それぞれに盛り込んでいる。その計画に基づき、地域未来投資促進法の基本計画とも整合を図れていると考えている。

<木曾委員長>

地域未来投資促進法が6月に成立し、7月から施行された。短期間で練り上げた計画であるので、京都府と協議するといっても、いろいろな部分の協議が進

んでいないのが現状であると考えている。財源確保のことも含め、来年度の当初予算で詳しく説明されると思う。保津川かわまちづくり計画を含めた説明になり、大きな枠組みの変化になってくる。財源確保ができていないと説明されたが、100%の財源を国に頼るということではなく、亀岡市の財源も多少なりとも入れていかなければならないので、亀岡市の財政に関する基本的な部分が変わるかもしれない。このことも含め、もっと具体的にわかりやすい説明をしていただきたい。今のスタジアムと関連する事業が、このように立ち上がっていくということを、市民にも説明できないと難しいと思う。今後、各委員会とも協議しながら、どこの所管にするのかも含め、進めていきたい。本委員会では、スタジアムに関する内容を検討する委員会であるので、よろしくお願いしたい。

5 その他

・京都スタジアム（仮称）新築工事の予定について

[まちづくり推進部長 説明]

<木曾委員長>

工事についての地元説明を実施するよう要望していたが、終了しているのか。

<まちづくり推進部長>

地元への工事説明については、亀岡地区西部自治会及び東部自治会に説明した。亀岡地区中部自治会については、自治会長に相談し、追分町自治会に説明することとして実施した。また、篠町自治会、保津町自治会にも説明している。工事車両の侵入経路については、月読橋方面で考えているので、河原林町の自治会長にも説明した。

<木曾委員長>

工事実施までに地元説明を完了していただきたい。

交通シミュレーションについては、これまでに指摘要望事項としているが、どうなっているのか。

<まちづくり推進部長>

交通シミュレーションについては、現在は冬季であり J リーグのオフシーズンとなっている。調整することもあったので、現在のところはできていない。J リーグの試合が最も多いオンシーズンになってから、京都府と亀岡市で交通量調査を実施し、それに基づくシミュレーションを京都府で実施いただくよう協議を進めている。

<木曾委員長>

駅北の工事が進んでいるが、この時期は乾燥しており、風が強い時には追分町周辺の方から、砂ぼこりが舞うと言われている。工事業者には、十分気をつけるようお願いしたいと聞いているので、配慮いただくことを要望する。

15 : 20

[執行部退室]

～15 : 21