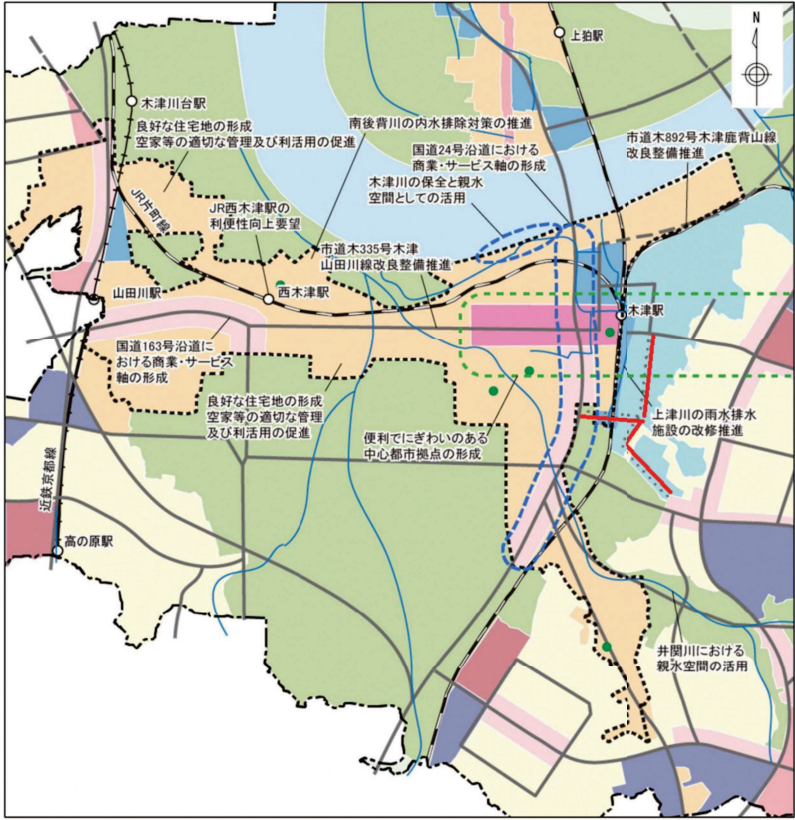


第2次木津川市都市計画マスタープラン後期計画（案）に対する意見募集

1 氏名又は団体名	
2 在住・在学等の区別 右記のいずれかに○をつけてください。	☒ ア 市内に住所を有する者 ☐ イ 市内に通勤し、又は通学する者 ☐ ウ 市内に事務所又は事業所を有する個人及び法人その他団体 ☐ エ 本計画（案）に利害を有する個人及び法人その他の団体
3 住所	
4 郵便番号	
5 電話番号	
6 電子メール	

案件に対するご意見

該当箇所 (○○ページ・ ■ ■)	左の箇所に対する意見内容
112 ページ ② 交通施設の方針 幹線道路等の整備と 沿道利用 木津駅東側地区（城 山台の一部を含む） の道路整備について は、市街地形成の検 討 にあわせて、道路整 備の検討を行います。 また、市道木津駅前 東線の道路整備につ いては、地域防災力 の向上等に資する木 津 駅への代替ルートと なる新規道路の整備 検討を行います。 ＜主な取り組み＞ ・木津駅東側地区の 道路整備の検討 ・地域防災力の向上 等に資する木津駅へ の代替ルートとなる 新規道路の整備検討	前提 Page115 より引用の下記画像における赤線部が、「地域防災力の向上等に資する木津駅への代替ルートとなる新規道路」の検討線であると認識しております。 既成市街地（木津地域）  この認識を前提に、下記のとおり意見を述べます。

なお、概略図のみでは具体的な位置関係が伝わりにくいと考
え、国土地理院の航空写真上に当該検討線を重ねた図も添付
いたします。



現在のＴ字路に接続され、新たに十字路となる構成を想定して
おります。（上記青枠部の拡大が下記の図です）



また、プラン起案時点で私の意見について一定のご認識をいただき、水面下でご検討いただいているものと推察しておりますが、改めて本意見を表明から安全性向上の一助としていただければ幸いです。

意見（条件付き賛成）

市道木津駅東を「地域防災力の向上等に資する木津駅への代替ルートとなる新規道路」として整備する方針自体については、消防・救急等の緊急車両の確実な通行を確保するという観点、また現状の道路状況では一方向からしか緊急車両が出動できないことを改善するという観点から、賛成いたします。

一方で、当該ルートと接続が想定される既存の生活道路は、現在でも「天神山」交差点から東側の「城山台南」交差点の信号待ちを回避する抜け道として日常的に利用されている状況があり、危険性が高いと感じております。また、こうした抜け道利用の一部には、木津駅東口への送迎も含まれていると考えられます。

この状況で新たな道路を接続すると、想定以上に通過交通が増加し、事故リスクの増大や、事故・渋滞等による緊急車両の通行阻害など、当初目的である「地域防災力の向上」に資さない結果を招くおそれが大きいと懸念しております。

したがって、本計画については、以下のような交通安全および生活環境保全の方針をマスタープラン段階で明記していただくことを条件として、賛成とする意見を表明いたします。

理由

1. 駅へのショートカット・送迎ルートとして抜け道化するおそれ

木津駅東側地区と木津駅とを直接結ぶ新規道路は、通勤・通学時の自動車送迎や一般車のショートカットルートとして恒常的に利用されることが予想されます。

駅送迎車は時間に追われることが多く、制限速度の超過や急な進入・右左折が生じやすく、その結果として出会い頭事故や歩行者・自転車との接触事故のリスクが高まります。

また、こうした事故リスクはそのまま緊急車両の出動時にも影響し、新規道路と緊急車両の動線が直交する形となることから、「地域防災力の向上」という目的を達成できないおそれすらあります。

2. 生活道路・通学路としての安全確保の視点が不足していること

まだ新規検討段階であることを考慮したとしても、現行のマスタープラン文面は「防災力の向上」「代替ルート」といった機能面の記述にとどまり、生活道路・通学路としての交通安全、抜け道化の抑制、歩行者・自転車の安全確保といった視点が明示されていません。

近年、生活道路・通学路での重大事故を受け、国および各自治体はゾーン 30 等による速度抑制や通過交通抑制を進めており、当該計画についてもその流れに沿った記載と設計が求め

られると考えます。

3. 緊急車両通行ルートとしての機能が日常交通により損なわれるおそれ

駅送迎車や通過交通が集中すると、渋滞や一時停車、場合によっては路上駐車が発生し、かえって消防車・救急車の通行が妨げられ、出勤の遅れや接触事故を招くおそれがあります。「地域防災力の向上」を目的とする以上、日常交通の増加によって緊急車両が通れない、あるいは安全に走行できない状況が生じることは、本来の目的と矛盾すると考えます。

求める条件（方針レベル）

上記を踏まえ、マスタープランには少なくとも次の方針を明記・検討いただくよう求めます。

1. 抜け道化・通過交通の抑制

- ・当該道路および周辺エリアを「生活道路ゾーン」と位置付け、速度規制（例：ゾーン30）と、ハンプ・狭さく・カラー舗装等の物理的な速度抑制策の導入を前提とすること。
- ・駅前広場や周辺幹線道路側で送迎車の集約・整理を図り、住宅街側への自動車アクセスをむやみに促進しない計画とすること。（緊急車両やそれに類する車両の通行確保が主目的であると考えため）

2. 既存T字路と接続して十字路となる場合の安全対策

- ・新規道路が既存のT字路に接続されて十字路となる場合は、構造的に車両が十分に減速せざるを得ない交差点設計（カーブ配置、狭さく、ハンプ等）とし、事故リスクを低減すること。
- ・交通量や事故リスクを踏まえ、可能な限り信号機設置を含めた交差点制御の強化を検討いただくこと。
- ・信号機が設置されることで、緊急車両の直交動線を安全に確保することが可能になると考えます。添付図では、赤線がPage115の検討線と同じ位置を示しており、この十字路に信号を設置することで、オレンジ線で示す緊急車両の動線を確保できると考えております。



3. 緊急車両優先通行の確保

- ・緊急車両の通行支障とならないよう、路上駐車や送迎車の

	滞留を抑制する交通規制（駐停車禁止、時間帯規制等）を、警察と連携して導入できる体制とすること。 ・ 緊急車両が安全かつ円滑に通行できる必要な幅員・交差点構造を確保すること。 補足：道路接続（線形）について 本意見は添付図面における赤線の道路検討線を前提として記載しておりますが、仮にこれとは異なる線形（相楽消防組合新庁舎の南側の赤線が既存Ｔ字路へ接続せず、東側家屋へ直線的に抜けるようなルート等）が検討される場合には、通過交通を一層招きやすく、住宅に近接する生活道路の安全性や静穏な住環境への影響が一段と大きくなるおそれがあります。 そのため、木津駅への代替ルートとして整備される新規道路については、抜け道化や速度超過を助長するような直線的な線形は採用せず、本意見で前提としている赤線ルートのように、防災上必要な機能を確保しつつも生活道路としての安全性を確保しやすい線形とすることを強く要望いたします。
--	---

※記入欄が不足する場合は、別の用紙（Ａ４サイズ）を追加してください。

※提出先・提出期限 建設部都市計画課・令和８年１月５日（月）まで