

計議第 3 0 2 号議案

計議第 3 0 2 号議案 土地区画整理事業の事業計画の変更に対する意見書
について

目
次

P. 1 ~ 3 計議第 3 0 2 号議案 意見書 (原本の写し)

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）
 都市計画事業 伏見西部第三地区 都市区画整理事業
 計画変更に伴う意見書

伏見西部第三地区 地権者

私は、伏見西部第三地区土地区画整理事業が始まる事業計画案に対して意見書を提出して、区画整理研究会の仲間と一緒に口頭陳述に行きました。当時、区画整理の減歩率が高く少しでも減歩率を下げるのと、無駄をなくし又は資金面の計算算定等々意見陳述を仲間と共にしました。私は千両松の国道付近を担当しました。意見は不採決でしたが今回設計変更された場所です。設計変更も2回目となります。計画案では緑地が国道の東側と西側に有りましたが東側は無くなり道路形態も少し変わりました。西側も緑地は非常に小さくなり国道への出入りがスムーズに行われる事と思われ減歩も下りよく当時の職員が考えられ早期完成される事と思っておりました。

さて、区画50号線は京都市が昭和40年頃に下水処理場建設されるのに買収及び作られた道路で現在も非常に通行量が多いです。次に48号線は国道1号線が昭和39年に買収され、当時、農家組合の地元要望の中4mの側道と京都市清掃局が昭和55年に買収されて巾8mとなっており現在非常に通行量が多いです。次に49号線ですが、区画整理事業により国道の手前約30mまで事業が完成しており30mが未完成ですが、車が1台通行出来るので第3地区及び第4地区府道より東側が約90%以上完成しておりますので通行量が多くなっております。令和元年6月10日（火）16時12分から17時12分までの1時間の各方面への通行量台数調査（二輪車を除く）をしました。

国道1号から		49号線から	50号線から	48号線から
国道1号へ		10台	32台	35台
49号線へ	77台			18台
50号線へ	34台	3台	0台	31台
48号線へ	57台	53台	22台	



以上のような表の通りです。

国道より 49 号線へ進行する車と 49 号線より東向の車が鉢合わせで国道より 49 号線へ向かう車が国道へ向けてバック車が 2 台でした。(数日前にも国道より 50 号線に入る車が国道へ向けてバックしていました)

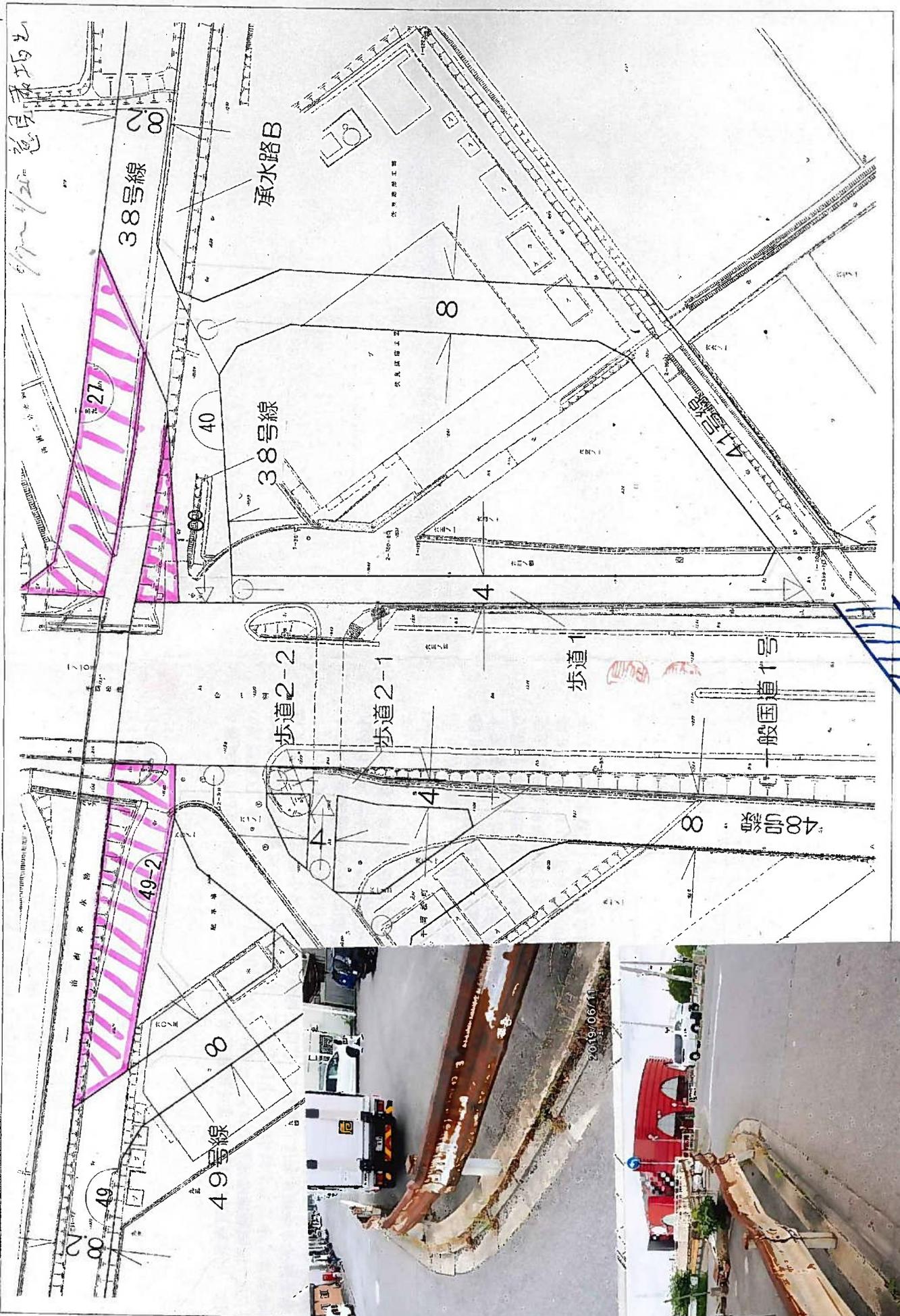
50 号線と 48 号線に国道より入る車では国道直進の後続車は速度を落とし又は停止します。

以上結果を踏まえて意見を述べます。

国道 1 号線及び側道・京都市下水道局・京都市清掃局等は各建設時には将来を見越して今日まで余裕のある道路巾、及び形状をなされた。だが、京都市建設局が行う都市計画事業、区画整理事業第 3 地区において施工 30 年以上経て一度見直した所を再度見直し計画変更をして曲がりくねった幹線道路国道 1 号線との取付で千年の都の設計でしょうか千両松橋の改修で費用がかかるのと 100 年と施用とどちらがふわしいでしょう。国道 1 号線から西側へ左折車の後続車は速度を緩め又は停止を数台しなければならぬ程速度を緩めガードレール(写真有)の変わりに対向車に衝突するのではないのでしょうか。緑地はともかく 49 号線の変更部分と 38 号線の変更部分は地下に下水道管が通っているだけで地上は無利用地となり(資料赤色部分)維持管理も無駄の費用とならないのでしょうか。38 号線と国道側道 4m 道で地下隧道までの高低差が有り歩行者、自転車にも支障をきたすのではないのでしょうか。

もう一点、国道隧道 2 番目の 41 号線の改善をお願いいたします。隧道は車 1 台が通行出来るだけの巾しかなく東西方向からの鉢合わせが令和元年 6 月 11 日(水) 16 時 12 分から 17 時 12 分までの 1 時間に 4 回有りました。国道が出来た時には農耕車がすれ違い出来たのです。(資料、青色部分)今回設計変更するならば二車線としてスムーズに進行出来なければ区画整理開始より 30 年以上経過しての見直しの意味がないのではないのですが。

以上



計議第 3 0 2 号議案 参考資料 1

計議第 3 0 2 号議案 土地区画整理事業の事業計画の変更に対する意見書
について

目次	P. 1 ~ 1 0 計議第 3 0 2 号議案 土地区画整理事業の事業計画変更 に対する意見書の内容の審査（事 前検討）について（報告）
----	---

令和元年10月18日

京都市都市計画審議会
会長 塚口 博司 様

〔京都市都市計画審議会運営要綱〕
第8条第1項の規定に基づく専決者

京都市都市計画審議会
会長 塚口 博司
(京都市都市計画審議会事務局)

土地区画整理事業の事業計画変更に対する
意見書の内容の審査（事前検討）について（報告）

伏見西部第三地区土地区画整理事業の事業計画変更に対する意見書の内容の審査（事前検討）について、その結果を下記のとおり御報告します。

記

1 意見書の提出について

伏見西部第三地区土地区画整理事業において、土地区画整理法第55条第1項の規定に基づき第11回事業計画変更を縦覧したところ、同条第2項の規定に基づく意見書（別紙1）が提出されました。

提出された意見書については、土地区画整理法第55条第13項において準用する同条第4項の規定に基づき京都市都市計画審議会に付議されることとなり、これに先立ち、京都市都市計画審議会運営要綱第8条第1項の規定に基づき、意見書の内容の審査（事前検討）を実施しました。

2 口頭意見陳述の実施

意見書の提出者から申立てを受け、土地区画整理法第55条第5項において準用する行政不服審査法第31条の規定に基づき、口頭意見陳述を実施しました。

口頭意見陳述

- ・実施日時 : 令和元年8月30日（金）14時50分から15時20分
- ・実施場所 : 京都市建設局南部区画整理事務所 大会議室
- ・聴取者※ : 京都市都市計画審議会 板谷 直子 委員
事務局（都市計画局都市計画課）

（※京都市都市計画審議会運営要綱第8条第2項の規定に基づく）

- ・内 容 : 「口頭意見陳述摘録」（別紙2）のとおり

3 意見書に対する事業者の見解について

意見書について、事業者である京都市建設局の見解を聴取しました。

- ・内 容 : 「意見書に対する事業者の見解」（別紙3）のとおり

令和元年6月19日

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）
都市計画事業 伏見西部第三地区 都市区画整理事業
計画変更に伴う意見書

伏見西部第三地区 地権者 [REDACTED]

私は、伏見西部第三地区土地区画整理事業が始まる事業計画案に対して意見書を提出して、区画整理研究会の仲間と一緒に口頭陳述に行きました。当時、区画整理の減歩率が高く少しでも減歩率を下げるのと、無駄をなくし又は資金面の計算算定等々意見陳述を仲間と共にしました。私は千両松の国道付近を担当しました。意見は不採決でしたが今回設計変更された場所です。設計変更も2回目となります。計画案では緑地が国道の東側と西側に有りましたが東側は無くなり道路形態も少し変わりました。西側も緑地は非常に小さくなり国道への出入りがスムーズに行われる事と思われ減歩も下りよく当時の職員が考えられ早期完成される事と思っておりました。

さて、区画50号線は京都市が昭和40年頃に下水処理場建設されるのに買収及び作られた道路で現在も非常に通行量が多いです。次に48号線は国道1号線が昭和39年に買収され、当時、農家組合の地元要望の中4mの側道と京都市清掃局が昭和55年に買収されて巾8mとなっており現在非常に通行量が多いです。次に49号線ですが、区画整理事業により国道の手前約30mまで事業が完成しており30mが未完成ですが、車が1台通行出来るので第3地区及び第4地区府道より東側が約90%以上完成しておりますので通行量が多くなっております。令和元年6月10日（火）16時12分から17時12分までの1時間の各方面への通行量台数調査（二輪車を除く）をしました。

国道1号から		49号線から	50号線から	48号線から
国道1号へ		10台	32台	35台
49号線へ	77台			18台
50号線へ	34台	3台	0台	31台
48号線へ	57台	53台	22台	



以上のような表の通りです。

国道より 49 号線へ進行する車と 49 号線より東向の車が鉢合わせで国道より 49 号線へ向かう車が国道へ向けてバック車が 2 台でした。(数日前にも国道より 50 号線に入る車が国道へ向けてバックしていました)

50 号線と 48 号線に国道より入る車では国道直進の後続車は速度を落とし又は停止します。

以上結果を踏まえて意見を述べます。

国道 1 号線及び側道・京都市下水道局・京都市清掃局等は各建設時には将来を見越して今日まで余裕のある道路巾、及び形状をなされた。だが、京都市建設局が行う都市計画事業、

区画整理事業第 3 地区において施工 30 年以上経て一度見直した所を再度見直し計画変更をして曲がりくねった幹線道路国道 1 号線との取付で千年の都の設計でしょうか千両松橋の改修で費用がかかるのと 100 年と施用とどちらがふわしいでしょう。国道 1 号線から西側へ左折車の後続車は速度を緩め又は停止を数台しなければならぬ程速度を緩めガードレール(写真有)の変わりに対向車に衝突するのではないのでしょうか。緑地はともかく 49 号線の変更部分と 38 号線の変更部分は地下に下水道管が通っているだけで地上は無利用地となり(資料赤色部分)維持管理も無駄の費用とならないのでしょうか。38 号線と国道側道 4m 道で地下隧道までの高低差が有り歩行者、自転車にも支障をきたすのではないのでしょうか。

もう一点、国道隧道 2 番目の 41 号線の改善をお願いいたします。隧道は車 1 台が通行出来るだけの巾しかなく東西方向からの鉢合わせが令和元年 6 月 11 日(水) 16 時 12 分から 17 時 12 分までの 1 時間に 4 回有りました。国道が出来た時には農耕車がすれ違い出来たのです。(資料、青色部分)今回設計変更するならば二車線としてスムーズに進行出来なければ区画整理開始より 30 年以上経過しての見直しの意味がないのではないのですが。

以上

意見①

意見②

意見③

意見④

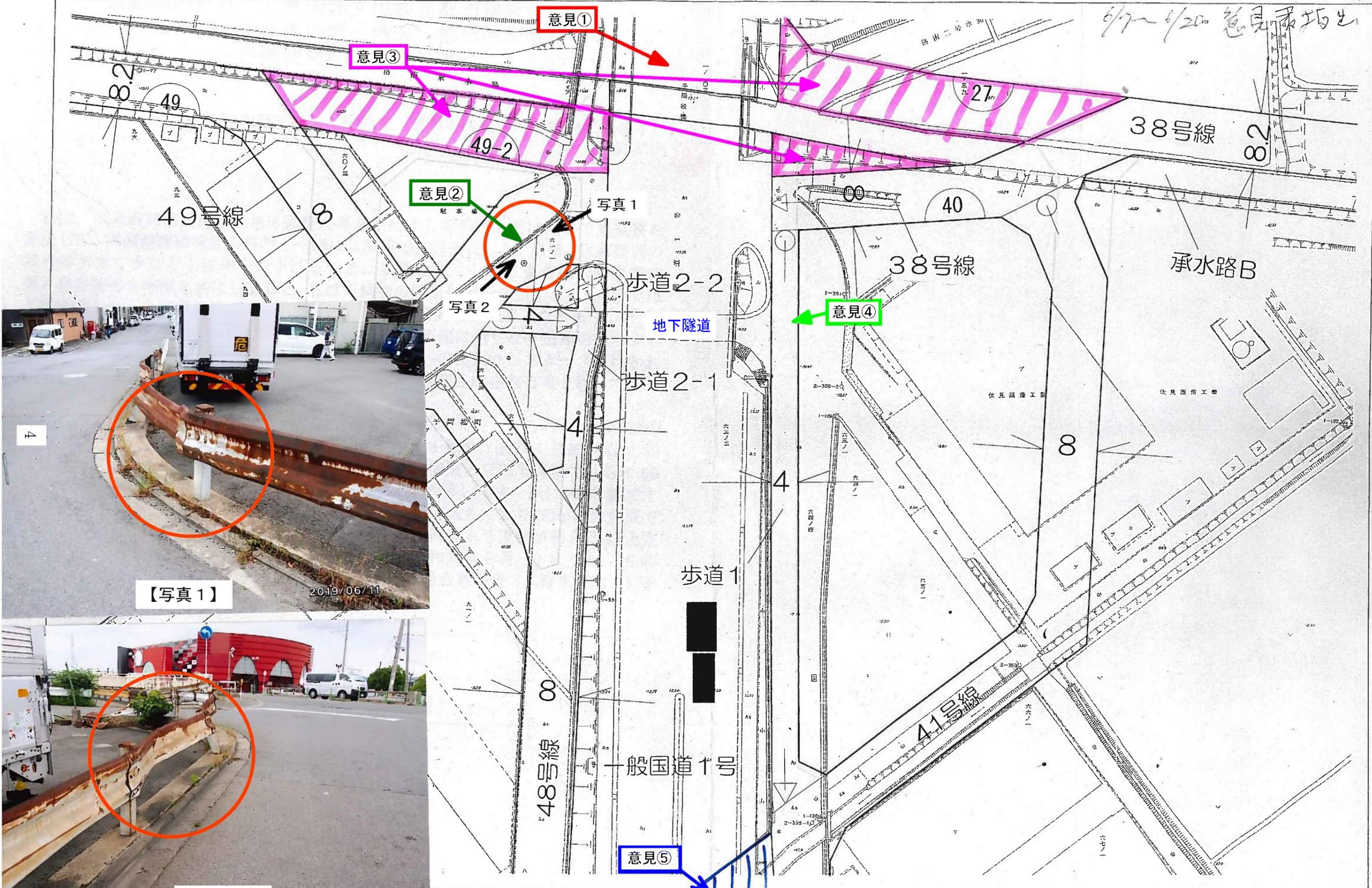
意見⑤

設計変更前後対照図

参考資料

縮尺 1:500

6/7~6/20 意見取寄せ



口頭意見陳述摘録

伏見西部第三地区土地区画整理事業の事業計画変更に対する意見書の提出者から申立てを受け実施した口頭意見陳述については、下記のとおりです。

申立人

住所

氏名

様

補佐人

住所

氏名

様

聴取者

京都市都市計画審議会

委員 板谷 直子

京都市都市計画審議会

事務局（都市計画局都市計画課）

課長 榮 大樹

担当係長 今村 朋裕

事業者

京都市建設局

南部区画整理事務所

所長 田中 泰介

担当課長補佐 芝田 昌純

担当係長 黒川 暢久

市街地整備課

計画管理係長 山嵜 義孝

記

- 1 実施日時：令和元年 8 月 30 日(金) 14 時 50 分～15 時 20 分
- 2 実施場所：京都市建設局南部区画整理事務所 大会議室
- 3 内 容：

【申立人】

私は、第三地区で、宅地所有者でございます、それも今回事業計画変更のされる真ん前で農産物の直売所をやっており、玄関先みたいなところでございます。

同じ場所で 2 回目の事業計画に対する意見書及び口頭陳述になりました。1 回目は、事業発表の後の昭和 60 年 12 月だったと思います。

区画整理研究会メンバーを代表して 3 名が口頭陳述に出席し、その中の 1 人が私です。結果は不採択でしたが、減歩率の引き下げ等々、この場所では私が意見陳述しました。緑地の縮小、道路位置の変更、当時の都市計画審議会の皆様には御理解をいただき、研究会のメンバーも区画整理の必要性を理解して、利害よりも公共性を重点に勉強してまいりました。当時の記録は不必要になったと思い、無くしてしまいました。

さて、今回の設計変更により問題点は、

- 1 変更により、国道 1 号では京都方面だけではなく、大阪方面にも鋭角により停滞が発生する。
- 2 変更により、無駄地が発生する。
- 3 変更により、歩行者及び自転車の人が困る。
- 4 変更をお願いしたい。国道の隧道の通行がスムーズにいかなくなる等のことで 100 年の計画とはいえ、事業決定どおりに即時完成遂行していただきたい。

まず、問題点 1 について、私は、国道 1 号線を大阪・東天満橋まで軽トラにてゆっくりと走ってきました。枚方バイパス、寝屋川バイパス、大日、関目、造幣局を越えて天満別院の方に回って帰ってきました。

1 回目は、北堀公園通、2 回目は府道 13 号線旧 1 号線にて守口、寝屋川、枚方と 1 号線を横大路まで。1 号線に接する幹線道路では十字の交差となっており、縦横まっすぐで見通し、遠くまでも見えます。住宅地では、いろいろな接続型で接続しており、道幅も狭く曲がってくねっておりました。千両松のように、8 メートルから 10 メートルの幅員道路でくねくねと曲がっている道路はどこにも見かけませんでした。今回計画変更で、国道より東側 38 号線では、国道より東側に入るのに鋭角となるので非常にスピードを落とさなければ曲がりきれない。その先には、曲がりくねった 8 メートル道路で、大型車同士では、一方の車が譲り合わなければならないと思います。同じく国道より東側で、現在の西側と同じように国道を通行する後続車は、左折のために歩行者もいないのに徐行及び停止しなければならず、国道では停滞の原因となる。また、国道の西側の京都方面では、4～5 年くらい前まで第四地区の施行は進んでいたが、外環状線及び府道との接続の所に信

号機がつくまでは車でダンゴ状態でした。伏見区地域連合会会長■■■■氏に現状を見に来てもらい、早期実施を京都市建設局に伝えていただきました。さて、西側での一番の通行量が多いのは、49号線水路沿いの未整備の道路です。事業決定どおりの施行が完成すれば、もっと通行量が増えて、三方向で一番の（通行）量及び国道からの進入道路（になる）と思います。計画変更では、国道より西側へ進入するのに鋭角で、大型車は区画整理以前と変わらないどころか、対向車線の京都方面へ向かう車があれば、車のサイドミラーは車幅より出ているので、車速は現在よりもゆっくりとなるので、国道1号線上では現在よりも左折車のために停滞するのではないのでしょうか。国道1号線では、大阪方面、京都方面、千両松交差点では時間差がありますが、左折車のために歩行者もいないのに停滞で困る車ができるでしょう。

次に、問題点2について、昭和60年の陳述にも無駄をなくすように、初期の計画では国道の東西方向に緑地がありましたが、西側のみで緑地は事業決定されました。東側の緑地部分は減歩を下げる対象となりました。今回の変更により、変更部分、東側では国道よりパチンコ店側の道路であった部分と水路の南側ののり面部分、緑地とも言えず無利用地となり無駄で、管理も必要となり土地及び管理費用の無駄に、国道より西側も同様、49号線で国道より変更された部分も無利用地、東側と同様無駄が発生する。もう一つ、京都タンパク側に道路、側溝が接していたが宅地が接するようになると、京都タンパクさんの雨水排水の切り回し、これも費用がかかるのではないですか。

問題点3について、歩道1と歩道2-2について、歩道2-2より国道の東側へ隧道を出て、歩道1より38号線へ向かうのに高低差があり、勾配がきつくなるので、自転車通行では降りて自転車を押さなければなりません。

問題点4について、これはお願いですけれども、国道の北より二番目の隧道ですが、現在は1車線しかなく車同士が東西両方より鉢合わせして、スムーズに通行が出来ておりません。41号線が出来ると、通行量は増して鉢合わせの回数も増えて競馬の開催日には停滞するでしょう。スムーズに通行出来るように隧道を2車線にしてやってください。

最後に、区画整理の方に質問を2つさせていただきたいと思います。

1つ目は、事業着手後30年も経つのに、今ここに変更ということは誰か反対者があったのですか。

2つ目は、都市計画道路の納所三栖線、京阪沿いの道路ですが、歩道側にガードレールやコーンが施用（＝設置）されていますが、歩道はいつでも通行できる、災害がいつ発生しても通行できるように、その時はガードレールやコーンが必要ですがけれども、現在では無駄ごとではないのでしょうか。

以上で口頭陳述を終わります。長時間ありがとうございます。

【聴取者】

ありがとうございました。■■■■様、事業者への質問ということで、さきほど最後に

2点申し上げていただきましたけれども、まずそのことについて、区画整理事務所の方から回答いただくということによろしかったでしょうか。

【申立人】

はい。

【聴取者】

はい。わかりました。それでは、事業者の南部区画整理事務所の方から、今の御質問の件2件御回答いただけますでしょうか。

【事業者】

はい。まず1点目の30年もたって変更をとということの中で、誰か反対者がいたのかという御質問でよろしかったでしょうか。要は反対者がいたから変えたんじゃないかということを考えていらっしゃるということによろしかったですね。

特に現地に反対者がいたということではなくて、我々も30年間何もしないでいたわけではなくて、平成一桁台からずっと、三地区の東側からずっと区画道路を整備していったわけですけれども、その中で平成10年代位からこの交差点についてのさまざまな協議をしていきまして、その中で千両松の既存の橋を撤去して現地の区画道路を造らなくてはいけないというような、いろいろな課題を整理しておったんですけれども、その中で国道1号線の交通量への影響だとか事業にかかる事業期間ですとか仮設道路などを造る事業費用などを鑑みまして、なかなか課題を解決するのは難しいという判断のもとで今回の変更計画を諮ったところでございます。1点目は以上でございます。

2点目でございますが、これは変更計画の中の範囲ではないこととございまして、前回■■■さん(=申立人)の方から御指摘を受けておった件とございまして、災害の時には必要なことなんじゃないか、その部分にガードレールがあるということで一定の検討が必要なんじゃないかということは以前からお伺いしておりまして、継続して現実的な検討をさせていただければと思っておりますので、お打合せの場をいただければと思っております。以上2点でございます。

【申立人】

反論を(よろしいですか)。

【聴取者】

一点目の御質問に対してのさらに御質問ということによろしいですか。

【申立人】

今の反論という形で。

2点目の以前から指摘してますように、明日あさっては防災の口ですね、災害はいつ何時起こるか分からないけれども、都計道路というのは歩道付きの道路であり、何のために歩道が付いているかということをお考えすると、災害の折に電車が停まったりすると、最

小限の減災というようなことで、いつでも利用できるような状態にしておかなければならないのではないか、と思っているんだけど、雑草も大きくなっているし、コーンにしても歩道が通れることにならないのに、去年の台風で大分追加されて、大分倒されてそれも無駄じゃないか、と言わさせていただいたんだけど。

誰も反対者もないのに、事業計画どおりに、最初に昭和 60 年の折に、計画決定されて、費用にしても口頭陳述から時間が経ってからと思いますけれども。

人が変われば考え方も変わるし、どうなるかわからない、たちごっこではないかと思うんだけど。だから最初に決めたことを進めていただけたら。目の前で車が団子状態になっているし、委員として伝えさせていただいても伝わっていないということで、自治連合会の会長に来てもらって、このような状態だと。これからことが進んでいくと思っているんだけど。自治連合会の会長のおかげだと思っているんだけど。

【聴取者】

ありがとうございます。ひとつの御意見ということで、お伺いしたということによろしかったですか。そのほか御質問等ございませんでしょうか。

【申立人】

別に（ありません）。

【聴取者】

よろしいでしょうか。

【事業者】

大丈夫です。

【聴取者】

それでは、口頭意見陳述を終了します。

(以上)

意見書に対する事業者の見解

分類		意見番号*	意見書の内容(要旨)	事業者の見解
事業計画に関する こと	取付道路の形状及び事業費	①	曲がりくねった取り付け道路にすることが、千年の都である京都の道路設計なのか。100年先を考えた場合、どちらがふさわしいか。	<p>1 事業計画変更の経緯と目的</p> <p>国道1号千両松橋付近の交差点は、昭和60年度に伏見西部第三地区の事業計画決定を行った後、意見書のとおり、昭和63年度に現在の道路計画(以下「現計画」という。)に変更している。</p> <p>現計画は、国道1号の千両松橋の側面に区画道路を取り付ける計画であり、千両松橋の架け替えが必要となり、工事に当り、具体の検討(詳細設計)や関係機関と協議を進めてきた。</p> <p>しかし、詳細設計を進める中で、千両松橋の架け替え工事(以下「架け替え工事」という。)に伴う交通規制に関し、国道1号が主要な幹線道路であることから、工事に伴う長期間の車線減少は理解を得られるものではなく、交通に多大な影響を与えないよう、迂回道路の設置が必須との判断に至った。</p> <p>この迂回道路の設置は、民有地の借地及び建物の移転、情報ケーブル(幹線)の移設、区画道路の通行止めなどが必要であり、膨大な事業費と長期の工事期間を要し、周辺利用者や地権者の日常生活へ多大な影響を与えるなど様々な課題が浮上した。</p> <p>これらの課題を解決するため、架け替え工事を不要とし、かつ、現計画と同等の機能を有する交差点の検討を行った。その結果、国道1号への接続位置を南方に移動した変更計画を立案した。これにより、事業費の削減、事業期間の短縮、周辺地権者への影響の軽減が図られるなどの効果があると考えている。</p> <p>2 変更計画の効果(その1)【現計画と同等機能を有した計画】</p> <p>変更計画は、道路構造令の基準を満たし、交通の安全に配慮したうえで、現計画と同等の機能を有する交差点である。</p> <p>3 変更計画の効果(その2)【事業費の削減と事業期間の短縮】</p> <p>変更計画は、架け替え工事が不要となり、事業費の削減(約5億円)、事業期間の短縮(約6年間)が可能となりよい計画と考えている。</p> <p>4 まとめ</p> <p>事業者として、地区内の地権者から早期の事業完了を強く望まれていることから、今回の変更計画により前進を図りたいと考えている。</p>
	交差点の安全性	②	国道1号を北進する車両が左折する際に、現在のガードレールに車が衝突するように、停車している対向車と衝突するのではないか。	<p>○ 交差点の安全対策</p> <p>現状の交差点では、国道1号を北進する車両が区画道路50号線に左折して流入する際に、道路の交差角度が鋭角であること、また道路幅員が狭いことから、意見書の写真のとおり、ガードレールに接触しているものと考えている。</p> <p>変更計画は、詳細な道路設計に基づき、必要な道路幅員の確保、通行帯を明確にするための中央線の設置を行った計画であり、車両は衝突することなく、円滑かつ安全に通行できるものと考えている。</p>
	土地利用	③	変更部分が、地下に下水道管が通っているだけで無利用地となり、維持管理費も無駄になる。	<p>○ 道路敷地の活用と維持管理範囲の縮小</p> <p>下水道管が埋設されていること、交差点西側にある農道への通行確保が必要であることから、緑地や自転車歩行者専用道として管理するものであり、無利用地にはならない。</p> <p>また、今回の変更で道路面積は縮小しており、維持管理費が増大するものではない。</p>
	利用状況	④	区画道路の取付位置が南側に変更したため、勾配が大きくなることで歩行者や自転車の通行に支障をきたす。	<p>○ 歩行者及び自転車利用者の利便性及び安全性の確保</p> <p>地下隧道は、朝夕の自転車通勤・通学での利用や国道1号の安全な横断のために不可欠である。この地下隧道への接続を確保する必要があるため、道路勾配は若干大きくなるものの、道路構造令等の基準内の計画としている。</p>
その他の意見	隧道の安全性	⑤	千両松橋南側の隧道を、スムーズにすれ違いができるよう改善が必要である。	<p>○ その他</p> <p>今回の事業計画変更に対する意見ではないため、意見書の審査対象外と考えている。</p> <p>なお、要望として受け止め、当該隧道の安全性の向上に配慮していく。</p>

(※;別紙1参照)

計議第 302 号議案 参考資料 2

計議第 302 号議案 土地区画整理事業の事業計画の変更に対する意見書
について

目次	P. 1	計議第 302 号議案	伏見西部第三地区土地区画整理事業の概要
	P. 2 ~ 3	計議第 302 号議案	伏見西部第三地区土地区画整理事業第 1.1 回事業計画変更の概要

【伏見西部第三地区土地区画整理事業の概要】

○伏見西部第三地区の概要

本地区は、JR京都駅から南へ約7km、京都南インターチェンジから南へ約3kmの市街地南部に位置しており、地区内部を国道1号、油小路通、外環状線等の幹線道路が貫通している。

○事業の目的

本事業は、京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）都市計画事業として、広路4号（油小路通）等の都市計画道路を根幹に周辺地区と連携し、健全な市街地を形成するよう公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図ることを目的としている。



伏見西部第三地区 位置図

○施行者

京都市

○当初事業計画決定

昭和61年3月27日

○最終事業計画変更

平成29年4月5日（第10回変更）

○地区面積

104.5ha

○施行期間

昭和60年度～令和5年度

○総事業費

約182億円

○減歩率

合算20.54%

[公共15.32%, 保留地5.22%]

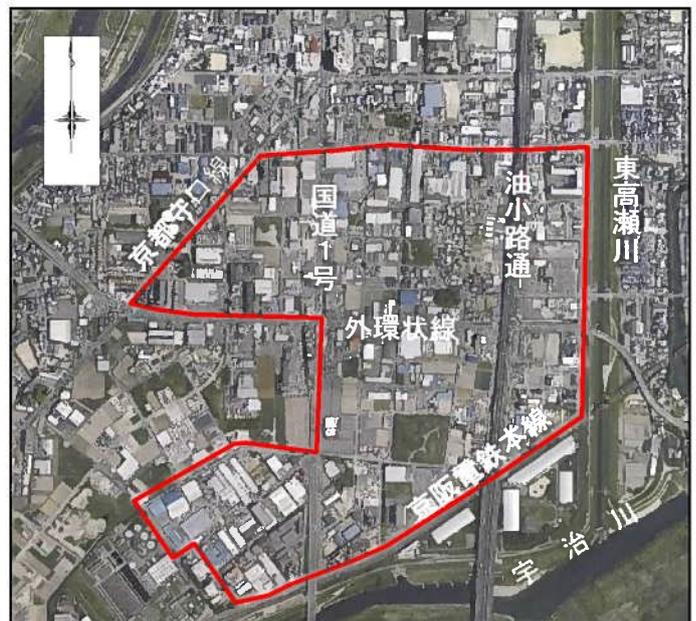
○事業の進捗状況（平成30年度末）

仮換地指定率97.9%

道路築造率91.0%

建築物補償率90.9%

事業費執行率87.1%（総事業費ベース）



伏見西部第三地区 航空写真（現在）

【伏見西部第三地区土地区画整理事業 第11回事業計画変更の概要】

○ 事業計画変更の概要

(1) 国道1号千両松橋付近の交差点形状の見直しに伴う、区画道路38, 41, 48, 49, 50号線及び区画道路歩道1, 2号線の線形変更 (別図参照)

(2) 過年度実績及び計画見直しによる資金計画の変更

		変更前	変更後	摘要
減歩率	公共減歩率	15.32%	15.28%	▲0.04%
	合算減歩率	20.54%	20.53%	▲0.01%
公共用地率	整理後	26.7%	26.6%	▲0.1%
保留地面積		47,227 m ²	47,553 m ²	+326 m ²
R/Rmax※		47.53%	47.68%	+0.15%

(※R/Rmax：保留地予定地積/保留地として取り得る最大地積)

《参考》事業経過

昭和46年度	都市計画決定 (伏見西部地区土地区画整理事業の区域拡大)
昭和59年度	伏見西部第三地区の地元説明, 事業計画の縦覧, 施行規程公布
昭和60年度	事業計画決定の公告 (当初) (昭和61年3月27日決定)
昭和61年度	土地区画整理審議会委員選挙 第1回土地区画整理審議会開催 (会長, 会長代理の選出)
昭和63年度	第1回事業計画変更
平成 元年度	換地設計の縦覧, 第2回事業計画変更
平成 6年度	第3回事業計画変更
平成 7年度	第4回事業計画変更, 油小路通共同溝整備事業着工
平成 9年度	第5回事業計画変更
平成10年度	第6回事業計画変更
平成12年度	油小路通共同溝整備事業完成, 油小路通開通
平成15年度	第7回事業計画変更
平成19年度	第8回事業計画変更
平成25年度	第9回事業計画変更
平成29年度	第10回事業計画変更 (施行期間の延伸 令和5年度まで)

伏見西部第三地区土地区画整理事業 第11回事業計画変更 概要図

