

梅小路公園の再整備に関する
京都市の考え方について

平成21年12月
京都市

- 京都市土地利用の調整に係るまちづくりに関する条例（以下「まちづくり条例」といいます。）に基づき、オリックス不動産株式会社と西日本旅客鉄道株式会社が平成21年7月8日に京都市へ共同で提出した「（仮称）京都水族館計画及び（仮称）京都鉄道博物館計画の開発構想」については、市民の皆様から同年7月13日から8月10日までの期間に186通の意見書が提出されました。
- 意見書としていただいた御意見の中には、水族館と鉄道博物館が梅小路公園の敷地等を計画予定地としていることなどから、事業者に対してだけでなく、京都市に対する御意見も含まれておりました。
- このため、まちづくり条例に基づく事業者の「見解書」とは別に、梅小路公園の再整備に関する京都市の考え方をまとめてお示しするものです。

第1 経過について

- 平成17年12月に現在のオリックス不動産株式会社（以下、「オリックス不動産」という。）から水族館整備構想の打診がありましたが、具体的な協議には至りませんでした。その後、平成20年度に入り、改めてオリックス不動産から水族館建設の想いを伺い、実務者レベルにおいて断続的な話し合いを重ねてきました。
- 平成20年7月14日にオリックス不動産から梅小路公園北東側の一面と隣接する倉庫跡地を活用した「(仮称) 京都水族館整備構想」の提案を受け、京都市は、同年7月16日の市長記者会見において、提案を受けたこと及び提案内容を公表しました。
- その後、第三者委員会「京都水族館（仮称）整備構想検討委員会（森本幸裕委員長以下6名の学識経験者等にて構成）」を設置して、同年9月3日に公園施設の設置許可の妥当性について諮問を行い、同年12月24日に同委員会から一定の条件を付したうえで「設置許可は妥当」との答申を受領しました。
- 平成21年2月23日には、西日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR西日本」という。）から梅小路蒸気機関車館に隣接する梅小路公園内に（仮称）京都鉄道博物館整備構想の提案を受けました。
- 同年6月11日のまちづくり消防委員会において、梅小路公園の再整備に関する京都市の基本的な考え方をまとめた「梅小路公園再整備の方向性(案)」を報告しました。
- 同年7月8日にオリックス不動産とJR西日本が連名で、まちづくり条例に基づく「開発構想届」を提出し、同年7月29日には、事業者主催による住民説明会が開催されました。また、同年7月13日から8月10日までに186通の「意見書」が提出されました。

第2 再整備全般について

1 京都市緑の基本計画や京都市都市計画マスタープランとの整合性について

京都市緑の基本計画においては、計画推進のための施策方針の中で、特色ある公園等の整備を推進することとしています。また、京都市都市計画マスタープランにおいても、全体構想の中で、都市レベルの特色ある公園の整備を進めることとしているとともに、地域別構想の中で梅小路公園を核にした緑のネットワークづくりを進めることにしています。

梅小路公園再整備の方向性（案）は、京都市緑の基本計画や京都市都市計画マスタープランの上位計画に基づき、梅小路公園の再整備についての基本的な考え方を3つの基本理念と6つの基本方針にまとめたものです。

梅小路公園の公園施設となる予定の水族館や鉄道博物館は、総合公園である梅小路公園の機能の充実に資するものです。緑を可能な限り増やし、既存の公園全体と調和させ、これまで築いてきた梅小路公園の魅力が一層増進するよう、事業者を指導してまいります。

<梅小路公園再整備の方向性（案）>

① 基本理念

- ア 「地域活性化の核」となる賑わい・交流の場の創出
- イ 多様な「いのちの輝き・つながり」を学ぶ都心のオアシスの充実
- ウ 京都力を代表する「文化」を継承・発展する拠点の創出

② 基本方針

- ア アクセスの向上
- イ 緑環境の向上
- ウ 良好な景観の形成
- エ 防災機能の向上
- オ 安全な動線の確保
- カ 周辺施設との連携による地域の活性化

2 京都市の環境政策との整合性について

地球温暖化対策に積極的に取り組んでいる本市においては、「京都市地球温暖化対策条例」に基づき「特定建築物」の建築主及び「特定事業者」に対して「排出量削減計画書」等の提出を求めています。今回の施設建設及び施設運営については、施設の特性に応じて CO₂ の排出量をいかに最小限に抑えていくかが重要であるという観点から、建設計画の早い時期から定期的な協議を行い、トップランナー基準の省エネルギー機器の導入や施設運営時の具体的な取組に加え、カーボンオフセット事業の導入や、

今後の展開が期待されている排出量取引をはじめとする、あらたな温室効果ガス排出削減の取組についての検討を求めています。引き続き、「環境モデル都市・京都」にふさわしい施設の建設に向けて、事業者として使命感を持ち、環境負荷の一層の低減に取り組んでいただくとともに、本市が取り組んでいる地球温暖化対策への積極的な参加と協力を求めています。

また、騒音・臭気対策やごみの発生抑制、分別・リサイクルについても、周辺地域の生活環境が悪化しないよう、また、今後も安心して居住できるよう、積極的に事業者を指導していきます。

3 京都市の緑化政策との整合性について

水族館の整備提案箇所の主要部分は京神倉庫跡地であり、梅小路公園の開園区域ではなく、主にバックヤードとして使用している区域です。跡地東側部分に仮植している樹木は公園内に移植致します。

また、計画敷地には開園区域が含まれていますが、公園全体のほんの一部であり、緑も失われる訳ではありません。現在、広場として御利用いただいている西側部分は北西に位置する京神倉庫跡地西端部分において代替スペースを確保し、東側部分に仮植している樹木も公園内に移植致します。

これらの水族館用地については、建物周辺への植樹など積極的な緑化を図るよう事業者を指導してまいります。

一方、鉄道博物館用地については、梅小路公園の開園区域であり、可能な限り緑化を図るよう事業者を指導してまいります。また、その代替用地として提供される予定のJR社宅用地の一部についても、公園敷地として可能な限り緑化に努めてまいります。

なお、水族館や鉄道博物館の建設に際しての施設の緑化については、緑豊かな梅小路公園の公園施設にふさわしいものになるよう、本市が公園管理者として必要な条件を附してまいります。緑を可能な限り増やし、既存の公園全体と調和させ、これまで築いてきた梅小路公園の魅力が一層増進するよう、事業者を指導してまいります。

4 京都市の「歩くまち京都の推進」との整合性について

梅小路公園の再整備に当たっては、交通アクセスの確保が最も重要な課題であると認識しています。

このため、本市では、現在、交通アクセス計画を策定中であり、交通量調査等に基づいて、今後、交通手段別の来場者予測を行い、水族館開業初年度に想定される200万人の来園が円滑に行えるよう、事業者や京都府警とも十分に協議し、公園を利用

される方々の利便性と周辺にお住まいの住民の方々の住環境に配慮してまいります。

<具体的方策>

本市の都市政策として公共交通優先の歩いて楽しいまちづくりを進めていることから、梅小路公園への交通アクセスについても、徒歩や公共交通（京都駅や大宮駅などからの市バス等）の利用、自転車の利用を促進致します。

交通アクセスの優先順位は、①徒歩、②鉄道、③バス、④タクシー、⑤自転車、⑥自動二輪車、⑦自動車とします。

① 歩行者ルートの設定

地域生活の安心・安全の確保に配慮し、自家用車による来園抑制を図るとともに、標識等を各所に設置することにより、分かりやすく、歩いて楽しい歩行者ルートの確保に努めます。

歩行者ルートは、高齢者や障害のある方でも安心して歩くことができるように、また車いす等でも円滑に通行できるように、道路のバリアフリー化に努めてまいります。

楽しみながら人が歩くことにより、これらの人を対象にした店舗や飲食店等ができ、更に人が集まる相乗効果が生まれます。歩行者ルートの確保は商店街振興、地域振興、観光振興及び環境にもプラスになります。

② シャトルバスの運行

シャトルバスの導入を図ります。シャトルバスの運行については、事業者や関係機関と協議中であり、既存路線バスの運行状況との調整も含め、検討を深めていきます。

③ その他

徒歩、バス以外の交通アクセスについては、具体策を今後検討していきます。

また、公共交通の利用を促進するため、公共交通を利用した場合のインセンティブ（優遇措置）についても、今後検討してまいります。

5 梅小路公園の駐車場について

現在の駐車場は公園の西端に位置しており、公園東端までは道のりで約800メートルはあることから、公園を利用される方々の利便性という面では、必ずしも良い位置にあるとは言えない状況にあります。

今回、JR西日本から当該敷地に鉄道博物館を建設したいとの提案を受けたことから、代替となる駐車場の場所や規模について、現在、様々な角度から検討を行っているところです。

駐車場の整備は自家用車の来園抑制により必要最低限にとどめます。実施した交通調査等の結果に基づいて、交通分担率の予測を行い、駐車場整備台数を確定するとと

もに、公共交通機関の利用促進やパークアンドライド等の方策により対応していきます。

公園を利用される方々の新たな駐車場への車の入退については、七条通からを想定しており、梅小路小学校の通学路や地域住民の皆様の生活道路として利用されている木津屋橋通や壬生川通への車の入退は行いません。

事業者の使用する車両の出入りについても、安全対策や環境対策を徹底するよう事業者を指導してまいります。

また、水族館の開業時以降、公園を利用される方々の車が木津屋橋通等へ進入しないように、その対策については、住民の方々の御意見を踏まえて、事業者や京都府警とも十分に協議してまいります。

6 梅小路公園の防災機能について

梅小路公園は、京都市地域防災計画の中で、開園面積約11.7ヘクタールのうち、10ヘクタールを広域避難場所として位置付けています。

水族館の整備提案箇所の大部分を占めている京神倉庫跡地は、公園としては開園していない区域で、広域避難場所には含まれていません。

また、鉄道博物館の整備に伴う代替用地の確保も計画しており、これら施設の建設に伴って広域避難場所としての機能が損なわれることはありません。

梅小路公園の再整備に当たっては、避難通路の確保を含め、防災機能を更に強化していきたいと考えています。

<具体的方策>

① 区域の拡大

公園区域（京神倉庫跡地、JR社宅用地の一部、JR山陰連絡線西側公園予定地）の拡張や周辺施設（梅小路蒸気機関車館）との連携により、広域避難場所としての区域拡大を図ります。

② 屋内施設利用による防災機能の強化

事業者が整備する施設については、災害時には公園全体の防災拠点として屋内施設を利用できるよう事業者と提携するなど公園全体の防災機能強化を図ります。

7 埋蔵文化財の保護について

梅小路公園の芝生広場南側区域の平安京左京八条一坊十一・十四町跡は、平清盛ゆかりの西八条第があった場所であり、梅小路公園の整備時には遺構に影響が出ないよう盛土を行い、保存の措置を図ったうえで施工しました。

水族館の計画敷地については、西八条第の北方に位置し、試掘の結果、倉庫建物があつた部分は、過去の工事により遺跡の面が残存していないことが確認されています。また、その他の部分についても、確認されたのは弥生時代から古墳時代の遺構と中世以降に位置付けられる遺構で、平安時代の遺構は確認されていません。

水族館の建築工事については、文化財保護法や京都市文化財保護条例の規定に基づく本市の指導により、事業者において適正な対応が取られることになっています。

一方、鉄道博物館の計画敷地についても、法令に従って適正な対応を取るよう指導してまいります。

また、本市が建設する野外ステージについては、盛土部分に基礎が収まるため、遺構面に抵触することはありません。

第3 水族館について

1 京都市が提案を受理した経過について

本市がオリックス不動産から梅小路公園隣接地等に水族館を整備したいとの意向を初めて伺ったのは、平成17年12月ですが、当時は、まったくの構想レベルで具体的に話を進めていく段階にはありませんでした。

平成20年度に入って事業者から本市に対し、法的規制や公園内での施設整備の可否など事業化の可能性について断続的にお尋ねがありました。

そして、最終的に平成20年7月14日に正式に整備構想の提案書として受理するに至りました。

2 水族館建設により京都市が得られるメリットについて

本市が得られるメリットとしては、大きく次の5点です。

(1) 環境学習の機会拡大、総合公園の機能増進

- 水族館や動物園等の施設は、もともとそこに存在しない自然環境を一定の空間の中で再現するものであり、多くの人に通常は接することの困難な自然とも身近に触れ合う中で、学びや癒しを与える社会教育的な意義を持つ施設です。

「豊かな森が豊かな海を育てる」という、森と海の連環した環境が重要視される中、「いのちの森」という自然の生態系を復元した森を有する梅小路公園に、新たに海洋環境を体感できる機能が備わることは、森と都市と海を一つのつながりのある環境として捉え、地球環境を考える絶好の機会になります。

また、京都のシンボルとも言える鴨川等の淡水の生態系が展示に取り入れられれば、より京都らしい展示となります。

- 体験学習プログラムにおいては、幼稚園や小学校等と連携しながら、子どもの自主性や行動力、創造力、表現力を豊かにするプログラムや、海、自然、地球について楽しみながら学ぶことのできるプログラムが検討されており、体験型活動の積極的展開により、自然や生命、自然保護の大切さを学ぶ機会の拡大が期待されます。
- 水族館が加わることにより、岡崎公園に続く「総合公園」としての機能が増進し、梅小路公園の魅力が更に向上するとともに、公園を利用される方々の拡大も期待されます。

(2) 地域経済、周辺地域の活性化

- 事業者によれば、初年度は年間200万人の来場者を見込んでおり、水族館における消費活動はもとより、公共交通機関の利用拡大や、周辺の商店街や観光地

への波及効果等も考えあわせると、地域の経済や産業の活性化に大きく寄与します。

(参考)

主な効果(一定の前提条件のもとに試算)

◆市バス利用者数(初年度) 年間約53万人

前提条件:200万人の26.7%(全国都市緑化フェア開催時の交通分担率と同等と仮定)が市バスを利用すると見込んだ場合

◆市バス収入料金(初年度) 年間約1億9千万円

前提条件:年間約53万人のうち、75%が大人、15%が小児で、往復市バスを利用した場合

(3) 雇用の創出

○ 事業者からは、施設の運営・管理に関しては、一部の専門職を除き、地元雇用を積極的に進めるとしており、雇用の創出という面から見ても、地域経済に好影響を及ぼします。

◆直接雇用者数 約200人

(観光産業等への波及効果による間接雇用者数は含みません。)

(4) 幅広い京都観光振興への寄与

○ 水族館は、京都観光の新たな魅力として、家族連れや若者など新たな京都ファンの誘致につながり、観光振興へ寄与することが期待されます。

(参考)

主な効果(一定の前提条件のもとに試算)

◆観光消費額(初年度) 年間約86億円

前提条件:事業者によれば、市外からの利用者は120万人と見込んでおり、日帰り1人当たり7,181円(「京都市観光調査年報平成20年」(平成21年7月発行)による。)を消費したと仮定した場合

(5) 京都市財政への寄与

○ 上記のように、水族館が開業すれば、雇用や観光振興を含めた地域経済・産業の活性化に大きく寄与することになります。地域経済・産業の活性化は、個人市民税や法人市民税等の税収増加につながり、ひいては京都市の財政基盤の強化につながります。

○ 本市自らが施設を建設・運営した場合には、建設・管理運営に莫大な税金を投入しなければなりません。本施設については、民間による資本投下により建設・運営が行われます。また、そういった整備における直接投資の効果に加えて、土地の使用料収入、建物等の固定資産税、事業所税等の収入を得ることができます。

3 公園施設の設置許可について

今回、梅小路公園及び隣接地に提案されている水族館は、都市公園法上、都市公園の効用を全うするために設けられる「公園施設」とされており、植物園や動物園、野外劇場、図書館等と同等の「教養施設」に位置付けられています。法が公園内への設置を想定していることから明らかなように、水族館は、公園の効用を増進する公益性を持つ施設です。

公園施設は、公園管理者である地方公共団体や国が設置又は管理することが原則とされていますが、当該公園管理者が自ら設け、又は管理することが不相当又は困難であると認められるものなどの場合は、公園管理者は、第三者に対して、設置許可等ができるとされており、水族館については、この設置許可を行おうとするものです。(都市公園法第5条)

京都水族館(仮称)整備構想検討委員会からの答申書においても、「水族館という施設については、その性質上、オペレーションに高度の専門性を必要とするものであり、京都市の厳しい財政状況を勘案すると、公園管理者である京都市が設置、運営することは現実的でないと考える。したがって、梅小路公園全体を管理する京都市の指導の下、水族館の設置運営については、専門的なノウハウ・経験を持つ提案者が担うことが適当である。」とされています。

また、土地使用料については、この設置許可に基づく使用料として徴収することになります。この使用料は、京都市都市公園条例及び同条例施行規則に基づき、水族館が体験学習機能を有する都市公園法上の教養施設であることなどを考慮したうえで、適正な額を設定してまいります。

なお、固定資産税については、建物、償却資産とも、評価額に基づき、課税を行ってまいります。

4 内陸都市であり、歴史都市である京都に水族館はふさわしくないという御意見に対して

京都水族館(仮称)整備構想検討委員会からの答申でも言われておりますとおり、水族館や動物園等の施設は、多くの人に通常は接することの困難な自然と身近に触れ合う中で、学びや癒しを与える社会教育的な意義を持つ施設です。京都市動物園に本来は国内で生息しない動物がいるように、内陸部にあるから、あるいは、京都は歴史都市であるから、という理由で、水族館はふさわしくないということとはできないと考えます。

今後、施設の詳細な設計を行うに際しては、答申で示されたとおり、梅小路公園の自然環境との調和・一体化を重視し、歴史都市・京都にふさわしい、景観的にも優れたものとなるよう指導してまいります。

5 京都らしい水族館の建設について

1200年の歴史を持つ山紫水明の京都にふさわしい水族館にしてほしいと考えています。

このため、事業者には、鴨川など京都における淡水の生態系を展示の一部に取り入れ、周辺の環境や建物の外観など景観にも十分配慮するとともに、可能な限り緑を取り入れ、内部のしつらえには市内産間伐材を利用するなど他の水族館では味わえない京都ならではの水族館と感じていただけるよう指導しています。

また、環境モデル都市である京都にふさわしい先進的な省CO₂対策を講じるように指導しています。平成21年11月5日には（仮称）京都水族館計画が国土交通省の「住宅・建築物省CO₂推進モデル事業」に採択されたことから、温室効果ガス削減のリーディングプロジェクトとして建設・運営されることを期待しています。

さらに、来館者には幼児、高齢者、障害者、外国人観光客等も想定されることから、スロープなど誰もがすべての展示内容を見ることができる完全バリアフリー化や多機能トイレ等の設置、ユニバーサルデザインの考えに基づく館内表示や外国語表記のパンフレットの設置など「日本一、人に優しい、人を大切にす水族館」を目指すよう指導しています。

京都は5000万人もの観光客が訪れる国際文化観光都市です。来館者を迎える水族館スタッフには、京都の新たな観光資源であることを十分に自覚し、おもてなしの心を持って、きめ細やかな接客に心がけるよう指導し、京都の名に恥じない水族館となるよう、引き続き事業者と協議を進めていきます。

6 水族館の建設や管理運営について

水族館は、オリックス不動産が自らの資金で建設と管理運営を行います。本市が行うものではありません。

したがって、水族館の建設・管理運営に関して、本市の財政負担はありません。

7 廃業時について

事業者が水族館事業を廃業する場合、水族館の建物が残るようなことはありません。廃業時には、事業者の負担で建築物を撤去し、更地にして返還させます。

そのために、事業者へは廃業時の原状回復義務を設置許可の条件として付し、本市の財政負担はないように致します。

第4 鉄道博物館について

1 京都市が提案を受理した経過について

本市がJR西日本から梅小路蒸気機関車館区域を拡張して、その隣接地に鉄道博物館を整備したいとの意向を初めて伺ったのは、平成21年1月です。

その後、法的規制や公園内での施設整備の可否など事業化の可能性について断続的にお尋ねがあり、同年2月23日に整備構想の提案書として受理するに至りました。

2 具体的な計画内容が明らかになっていない段階で提案を受理した理由について

鉄道博物館整備構想は、本市が従前から望んできた蒸気機関車館を拡張した博物館施設の充実であり、単なる梅小路公園の公園機能や京都市内の文化施設の充実といったレベルに止まることなく、関西全体の活性化にもつながる公益性の高い施設となることが期待されるものであるため、提案を受理しました。

今後、事業者において、鉄道博物館のコンセプトや具体的な展示内容等の検討が行われることになっており、本市としても、その検討状況を踏まえながら協議や手続を進めたいと考えています。

3 第三者委員会の設置と市民意見募集の必要性について

梅小路公園は、本市が国鉄清算事業団所有の梅小路貨物駅跡地を都市公園として整備したものであり、隣接する梅小路蒸気機関車館と一体的な利用を図ってきました。

当初の土地利用計画においては、跡地及び蒸気機関車館を含むゾーンは、整備の方向の一つに「蒸気機関車館を中核施設とした交通公園ゾーンの整備を図る。」としており、その後の整備の中で、チンチン電車の運行や、旧二条駅舎の移築が行われてきました。

今回、事業者から提案のあった鉄道博物館は、蒸気機関車館を拡張することにより、その機能の充実を図るものであり、また土地の相互貸与によりJR社宅用地の一部が公園用地として提供される予定です。

よって、今回の整備構想については、水族館とは異なり、公園管理者である本市の判断により、都市公園法に基づく公園施設の一つとして位置付けられている博物館の設置許可ができるものと考えており、第三者委員会を設置する予定はありません。

なお、水族館については、第三者委員会での審議の参考とするため、市民意見を募集しました。鉄道博物館については、今回提出された意見書をはじめとして、様々な機会を捉えて市民の皆様のお意見を参考にさせていただきます。

4 鉄道博物館建設により京都市が得られるメリットについて

本市が得られるメリットとしては、水族館と同様、大きく次の5点と考えています。

- 公共交通として鉄道の過去、現在、未来を学ぶ機会拡大，総合公園の機能増進
- 地域経済，周辺地域の活性化
- 雇用の創出
- 幅広い京都観光振興への寄与
- 京都市財政への寄与

今後，構想の詳細が決められる段階に応じて，内容を明らかにできるものと考えています。

5 鉄道博物館の建設や管理運営について

鉄道博物館は，JR西日本が自らの資金で建設と管理運営を行います。本市が行うものではありません。

したがって，鉄道博物館の建設・管理運営に関して，本市の財政負担はありません。

6 ふれあい広場の大型遊具について

鉄道博物館が提案されている公園敷地内にある，ふれあい広場の大型遊具については，梅小路公園の開園当時から子供たちの遊具施設として親しまれてきており，今後も公園に必要な施設であると考えています。

このため，大型遊具については，引き続き御利用いただけるよう，公園内の新たな場所に設置してまいります。

具体的な設置時期，設置場所や設置の主体については，今後検討してまいります。

第5 その他の整備について

1 周辺整備の内容、必要経費と費用負担について

水族館と鉄道博物館は、都市公園法上の公園施設であり、梅小路公園の充実に資するものです。その限りにおいては、市民及び観光客等の梅小路公園を利用される方々が利用しやすいように、周辺の整備を行うことが必要です。

周辺整備の内容と必要経費、市とオリックス不動産、JR西日本との費用負担について、現在検討している内容は次のとおりです。

- 歩くまち京都を推進するなかで、公園を利用される方々の交通手段については、梅小路公園の立地条件（JR京都駅から西へ約1キロという都心部の恵まれた場所）から、徒歩及び公共交通機関の活用を軸に検討を進めていきます。
- 周辺整備の内容と必要経費については、費用対効果の視点を最優先に、事業内容の検討と必要経費の積算を行っていきます。
- 駐車場の整備は自家用車の来園抑制により必要最低限にとどめます。実施した交通調査等の結果に基づいて、交通分担率の予測を行い、駐車場整備台数を確定するとともに、公共交通機関の利用促進やパークアンドライド等の方策により対応していきます。

駐車場整備の事業手法や事業主体については、整備台数、整備場所の確定と並行して採算性等を考慮しながら役割分担を決めていきます。

なお、市とオリックス不動産、JR西日本との費用負担については、今後、更に検討を重ねてまいります。

2 野外ステージについて

梅小路公園にはこれまで常設のステージがなく、雨天によりイベントが中止になることもあったことから、地元から強く常設ステージの設置要望が寄せられてきました。

このため、野外ステージは下京区制130周年記念事業の一つとして位置付け、平成20年度から整備事業を行っており、今年度内に竣工するものです。

梅小路公園に屋根付きの常設ステージが完成すれば、急な降雨等によるイベントへの影響が最小限にとどまるとともに、イベントで使用される楽器や衣装、道具類が傷む心配がなくなります。また、市民の皆様の文化芸術活動の発表拠点が屋外に、しかも京都駅にも比較的近い梅小路公園に確保されることになり、本市の文化芸術の振興に広く寄与するものと考えられます。

野外ステージにおいて文化芸術活動が広く行われることにより、梅小路公園全体の利用に繋がることはもとより、そこで生まれる活力や賑わいが地域の活性化に繋がることを期待しています。

第6 再整備の今後に向けて

1 今後の住民意見の反映について

事業者には、まちづくり条例手続の中で市民の皆様から寄せられた御意見を可能な限り取り入れて、水族館計画や鉄道博物館計画をより良いものにしてもらいたいと考えています。

今後とも、中高層条例等の法令上の手続をはじめとして、市民の皆様からの御意見については、事業者として真摯に耳を傾け、具体的な事業計画等に積極的に反映するよう指導していきます。

特に、地元商店街等をはじめとする地域の皆様に対しては、より積極的な説明を行い、御意見を伺っていくよう事業者に求めており、必要に応じて本市も参画してまいります。

また、本市としても、梅小路公園の再整備に当たっては、今後とも市民の皆様御意見を適切に反映してまいります。

2 地域活性化への市を挙げた取組方針について

水族館や鉄道博物館の開業が梅小路公園だけでなく、周辺地域活性化の起爆剤となるよう、事業者に対して地元との積極的な連携を図ることを求めてまいります。

また、本市においても、歩行者ルートの設定、地元商店街等との連携及び西本願寺、島原など歴史文化資源との連携等を内容とする、新しい魅力を持ったあらゆる年齢層を対象とした地域活性化のあり方について検討を行っているところです。

今後とも、京都市を挙げて、歩くまち京都の推進や商店街振興、観光振興など地域活性化に向けた様々な方策に取り組んでまいります。