

京都市基本計画審議会 第2回まちづくり部会  
摘 録

日 時：平成21年12月21日（月）9：30～11：40

会 場：京都市役所消防庁舎 7階 作戦室

出席者

○<sup>うえむら たえこ</sup>上村 多恵子 詩人，京南倉庫株式会社代表取締役社長

<sup>おおしま さちこ</sup>大島 祥子 スーク創生事務所代表，楽洛まちぶら会事務局

<sup>かずさ しゅうへい</sup>上総 周平 国土交通省近畿地方整備局長

<sup>かも</sup>加茂 みどり 大阪ガス株式会社エネルギー・文化研究所主任研究員

<sup>さいとう おさむ</sup>齊藤 修 京都新聞社代表取締役社長

<sup>たかだ みつお</sup>高田 光雄 京都大学大学院工学研究科教授

<sup>たにぐち ともひろ</sup>谷口 知弘 中京区基本計画策定委員会座長，同志社大学大学院総合政策科学研究科教授

◎<sup>つかぐち ひろし</sup>塚口 博司 立命館大学理工学部都市システム工学科教授

<sup>どい つとむ</sup>土井 勉 右京区基本計画策定委員会座長，神戸国際大学経済学部都市環境・観光学科教授

<sup>とがし</sup>富樫 ひとみ 公募委員

<sup>ふじい さとし</sup>藤井 聡 京都大学大学院工学研究科教授

<sup>みつもと だいすけ</sup>光本 大助 公募委員

以上 12名

◎…部会長 ○…副部会長

(50音順，敬称略)

## 1 開会

## 2 報告

### 第1回融合委員会及び第1回まちづくり部会の振り返り

#### 塚口部会長

資料1では、11月9日の第1回融合委員会をコンパクトに取りまとめている。融合委員会の目的は、京都の都市像を重点戦略のアイデアを抽出することで、この部会からも何人か参加されたが、熱のこもったワークショップであったかと思う。尾池会長のまとめでは、根拠を明確に示したデータに基づき、議論をして欲しいとされたこともあり、今回、多くの資料が添付されている。

資料2については、前回の議論について、審議会の運営、審議の進め方、アウトプットイメージとしてまとめている。審議会の運営については、できるだけ他部会と連携できるようにということや、他部会との関係性を整理するマトリックスをつくって欲しいとの意見があった。マトリックスについては、資料3として整理している。審議の進め方については、検討の基本的方向性を明確にしておくべきといった発言があった。アウトプットのイメージについては、地域資源をどう市民、行政が活用していくのかという視点が必要であるといった御意見があった。

#### 上村委員

ぜひ加えていただきたい視点がある。京都のまちづくりを考える上で、京都のまちなかのことが中心になるが、関西、近畿といった広域的な視点からの検討も必要である。関西の交通全体から京都を考えると、日本全体の中での京都といった視点で考える必要がある。また、京都には、空港や港はないが、世界との交流といった視点からも京都を考える必要があると思う。

#### 塚口部会長

京都市の計画であるため、京都市に軸足を置くが、片一方では広範囲に見ていくということか。

#### 上村副部会長

京都の中だけを見るのではなく、ネットワークの中で見ていく視点が必要だろうと思う。

#### 塚口部会長

これまでに、そういった視点はあったと思うが、事務局はどうか。

#### 事務局（山本都市計画局都市企画部長）

大変重要な指摘であると思う。京都市基本構想、基本計画の中でも、世界の中の京都として見ることも必要という視点が盛り込まれている。

#### 土井委員

資料3のマトリックスをみると、第4回に歩くまちと都市基盤を合わせて行うようにしたことについてはよいと思う。

アウトプットイメージに関して、私は右京区の基本計画づくりに携わっているが、時代認識、時代潮流がどんどんかわってきていることに対して、新たな価値観に基づいて考えていくことが必要。環境重視や高齢化社会が進む中で、例えば、4車線の都市計画道路についても、地域事情によっては、2車線にして歩道幅員を確保したり、自転車道をつくったり、新たな価値観に基づいて整備していくことも必要ではないか。この部会の議論においては、時代の変化に応じた新たな価値観を提示していくことも必要と思う。

#### 塚口部会長

土井委員の提案は、今後、各論で議論を進めていきたい。

### 3 議事

#### 分野別方針〈都市づくり、景観〉の検討

#### 塚口部会長

今回は、「都市づくり」と「景観」について議論を行う。資料説明をお願いする。

——（山本都市計画局都市企画部長より資料説明）——

- ・ 次期京都市基本計画検討資料

#### 塚口部会長

「都市づくり」と「景観」についてみなさんから意見をいただくが、二つの政策は関連が深いので一緒に議論する。

論点1については、記載内容について追加あるいは削除といった観点から意見をもらおう。

論点2については、現状を中心に整理されているが、京都市が進む方向性についてといった観点からの議論を行う。

論点3については、事例の紹介や日常生活で感じていること、各主体の取組について、幅広く議論を行う。

論点4については、政策をいろいろと進めた結果、10年後には、このような姿にしたいといった観点から議論を進める。

#### 土井委員

都市づくりについて、基本的に、どのような都市の構造を目指すのか、議論しておいた方がよい。広域的な問題から、日常生活圏、都心とそれ以外の地域の関係性を考えていく必要がある。

様々なプロジェクトがあるが、それが広域的なことなのか、日常生活圏のことなのかを整理しておく必要がある。地図の世界では、レイヤーをわけて考えていくが、ベシックには広域的なレイヤーがあり、その上に道路や鉄道のレイヤーを重ねていく。それと同様に、大きな広域的なレイヤーがあり、次に京都の都心や地域のつながりのレイヤーがあり、さらに日常生活圏のレイヤーがあるといった構造を整理しておく必要がある。基本的には大きな話を考えていくのだが、そのような構造を整理し、一体どのレベルの議論を行っているのか、明らかにしながら議論を進める必要がある。

どんな都市を目指すのかといったことに関して、時代の潮流が変化していることか

ら、環境負荷の小さなまちを目指そうとか、少子高齢化に対応したまちを目指そうといったことに対して、都市の構造がどうなのかといったことを考えることが必要。

京都でもコンパクトシティの議論が必要だろう。今月の23日に富山市では市内環状電車の竣工式があるが、富山市では、串と団子の都市構造を形成しようとしている。串は公共交通、団子は市街地をイメージしている。都市全体として、低密度な市街地から、できるだけコンパクトで歩いて暮らせるまちの形成を目指している。

同じことは、京都では難しいかもしれないが、レイヤー別にコンパクトなまちづくりを考えていくことが必要だろう。

都市の構造は形だけでなく、第4回に関連するが、交通の問題と切り離すことができない。都市計画は、基本的に土地利用を定めて、ゾーン間を高速交通網で連絡して都市の機能を発揮することを目指す。

交通の問題では、駅のアクセスを良くすることは、結果的に、自動車からの転換を促し、環境負荷の小さなまちにつながる。

京阪神都市圏のトリップ調査によると、京阪神全体では1990年から2000年にかけて公共交通による出勤トリップは減っているが、自動車による出勤トリップは増えている。これは、都市構造が広がっていることを裏付けている。

逆に、都市構造をできるだけコンパクトにすると、市民の自動車利用、依存度が下がっていく。そのためには、駅へのアクセスを高めていく必要がある。あるいは駅周辺のポテンシャルを高めていく必要がある。そのためには、駅周辺の用途地域なども見直すことが望まれる。

このような土地利用と公共交通の将来都市構造を市民に示すとともに、一緒に考えていくことが必要だろう。

環境や高齢化に対する都市の在り方や価値について、市民と一緒に考えることによって、過度に車に依存した生活から脱却していくことができる。

P26に指標が示されているが、この中に自動車の渋滞率が挙げられているが、本当に渋滞を解消することが必要なのか。これまで交通渋滞による社会的な経済損失を解消するため、渋滞解消を目指してきているが、自動車が走りやすくなると、郊外に低密度な住宅地が広がったり、ロードサイドショップの立地が進む。

すべての地域ではないが、むしろ、渋滞があっても、公共交通が便利であったり、歩いて暮らせる構造をもった都市を目指したほうが望ましい場合もあるだろう。その場合、渋滞解消より、公共交通分担率を指標とすることも考えられる。

## 塚口部会長

レイヤーを複層化した都市構造を階層的に捉えることは必要であろう。京都市の基本計画であるが広域的に見た土地利用と交通について考える必要がある。

京都市では公共交通戦略が進む中、「歩くまち・京都」という切り口は、ある程度共通した認識としてよいのではないかと。

## 事務局（山本都市計画局都市企画部長）

「歩くまち・京都」の御指摘については、今週24日に審議会から最終答申をいただく予定となっている。内容としては、市民憲章や具体的な対策についての答申が出ると思われる。物流の観点もあり、車を全否定するものではないが、歩いて楽しいまちをつくっていくことが市政の大方針となっている。また、先ほどの団子と串との関係でいうと、京都市では、ジグソーパズルのピース状のまちをつくっていくという

ことで取り組んでいる。

#### 藤井委員

交通の問題は、まちづくりの問題と不可分であるので、答申が出た後、しっかりと進めていくことが必要。

行政計画としては、基本構想があり、それに基づく基本計画、さらに具体化のための実施計画がつくられる。今回、中間部分の基本計画の検討ということであるが、今回の資料については、現状と課題について整理されているが、新しい方向性は示されていないように思う。

この場は、新しい方向性に向けた、ざっくりばらんな議論をしたらよいのか、あるいは、概ね既存の計画の方向性をモデファイするための議論をすればよいのか。

#### 事務局（大田総合企画局京都創生推進部長）

部会ごとに、分野別方針の議論を進めているが、事務局から、方向性についての資料は準備していない。今回は、論点1～4について、この場で議論してもらい、これから部会長、副部会長と相談しながら事務局で、分野別方針をつくっていく予定である。

#### 大島委員

ここに悩みが挙げられているが、この一つずつについて、手立てか解決策を検討するのか、これはあくまでも事務局の悩みであって、更に悩みを追加していくのか、どのように議論を進めていくのか考えていた。

都市づくりと景観は不可分な領域だと思うが、都市づくりの悩みとして、望ましくない土地利用の進展が挙げられている。これは、現状の経済行為の結果として望ましくない土地利用が生まれていることが指摘されているのだと思うが、今回の計画においては、どのような土地利用が望ましいのか、盛り込んでいくことが必要になるのではないかと。低成長時代、低投資時代の都市の在り方について、どのような土地利用を誘発していくのかビジョンを示せたらよいのではないかと。思う。

現状として、不動産事業者が町家に付加価値を付けた、新しい事業モデルが出ていているし、こういう時代における、新しいポジティブな姿勢の事業展開も示せばよいのではないかと。

景観政策によるマンションの高さ規制によって、既存不適格の物件もできたが、マンションの維持管理を進めていく事業も生まれている。こういう社会状況だからこそ、生まれる事業もある。

#### 塚口部会長

悩みをもっとたくさん出そうという意図ではなく、悩みを受けて、それを逆手にとった事業アイデアを出していただくことが重要ではないかと。

#### 光本委員

望ましくない土地利用として、コインパーキングが挙げられているが、徒歩と公共交通だけで商売できない業者は、コインパーキングに救われている。

町家を再生するためには、何箇月間か、様々な業者が出入りすることとなるが、大半が自動車で資材や機材を搬入する。路地の狭いところに駐車すると、周辺住民から

注意を受けることもあり、みんなピリピリしながら仕事をしている。

歩道が広くなると、車道は狭くなり、ちょっと車を止めると渋滞が発生するようになった。車が締め出されて、最近、窮屈になったという思いがある。

資料に高速道路についての記述があったが、どうして京都高速道路は、名神高速道路とジャンクションでつながっていないのか。

#### 塚口部会長

コインパーキングについて、望ましくない土地利用といってもよいのか疑問がある。

#### 事務局（山本都市計画局都市企画部長）

自動車利用をすべて否定しているわけではない。ただ、地域の方々からは、コインパーキングにより、多くの車が流入してくることに対する問題指摘もある。今後、歩くまちをつくっていかうとする中で、自家用車を都心に呼び込むことは、政策上、相反する面があると考えている。そのような中で、コインパーキングが、すべて無くなればよいということではなく、駐車場をどのように配置していくのかなどと併せて考えていく必要があるものだと捉えている。

#### 事務局（高谷都市計画局都市景観部長）

景観の観点からは、町家そのものが建ち並ぶところにコインパーキングができると、町並みが不連続になるといった問題がある。

土地利用、景観、交通政策、様々な政策の融合の中で考えるべき問題と捉えている。

#### 事務局（大嶋建設局建設企画部技術総括担当部長）

京都高速道路と名神高速道路について、都市計画では連絡する予定はない。現在、油小路線と新十条線をつなぐ整備を進めている。

#### 塚口部会長

歩くまちを推進するにしても、あるいは町家を守るにしても、必要などころには駐車場を設ける必要があるし、どこにでもできてよいかというと、そうではない。駐車場の配置については、どのような地域を形成するかによって、メリハリをつける必要がある。

高速道路については、現状について説明があったが、具体的な内容については、交通の回に議論してもらおう。

#### 上総委員

都市づくりのパワーポイント資料で、京都ブランドとして、外国人宿泊客数だけがデータとして示されているが、そもそも京都ブランドとは、どのようなことをイメージすればよいのか。

新景観政策は、5つの柱で進めるということだが、5つの柱に関して、現状の問題点や課題はあるのか。

今後の議論かもしれないが、「歩くまち・京都」を進めようとする中で、京都市では自転車をどのように捉えていくのか。大阪の御堂筋では、車道を狭くして、二輪専用レーンをつくるようだが。

### 事務局（山本都市計画局都市企画部長）

京都ブランドに関して、資料として外国人宿泊客数が適切かと思い、それを記載している。

京都は、大学のまちであるとか、ものづくりのまちであるとか、1200年の都としての歴史資源を有するなど、様々な顔を持っている。

海外の方々にとって、「京都」という名前が価値を持っているのも事実であり、京都市としては、これに胡坐をかくことなく、これを更に活かしていきたいと考えている。

### 事務局（高谷都市計画局都市景観部長）

京都の景観が悪化しているなか、このままいくと、京都が京都でなくなるのではという危機感から、5本の柱でもって、これまでの景観政策を思い切って見直した。

建物の高さについては、市街地の3割について引き下げた。デザインについてはきめ細かなデザイン基準を設けた。開始当初は、窓口で様々な質問もあったが、現在は概ね定着している。デザインについては、これまで年間500件程度の相談があったが、現在は3千～4千件程度みられる。デザインについては、市内を12類型にわけ基準を設けているが、京都市はモザイク状の地域特性を有しており、今後は、地域毎の景観まちづくりに対応していくことが課題と捉えている。

広告については、屋上広告の禁止などを行い、猶予期間を設けているが、近い将来、品格のある景観につながると考えている。

眺望については、38箇所の眺望ポイントを設け新たな条例により対応しているが、市内には、さらにたくさんの守っていくべき眺望があるため、さらに対応していくことが一つの課題と捉えている。

町並みについては、歴史まちづくり法ができたことを受け、その活用により町並み保全、町家保全に対応していきたい。

### 事務局（古川建設局道路建設部長）

自転車については、環境にも健康にもよい乗り物と考えている。京都でも自転車と歩行者が共存できる環境をつくるため、現在、自転車総合計画を策定している。違法駐輪の撤去、駐輪場の確保などに向け整備を進め、御池通においては、景観にも配慮した駐輪場を整備している。

### 上総委員

新たな景観施策を進める中で、まちづくり部会の議論として、平成19年度以降の取組について検討を行うことが必要ではないか。

京都ブランドというのは、単なる観光資源という意味ではないと思うので、もう少し掘り下げた議論が必要と思う。

### 事務局（高谷都市計画局都市景観部長）

新景観政策は、平成18年、19年に、審議会を設け、50年後、100年後を見据えた景観政策をつくろうという観点から検討を進め策定したものであり、その枠組みをしっかりと守りながら景観政策の進化を図ることとしている。

そのためデザイン基準について、別途、学識経験者、設計関係者などからなる京都市デザイン協議会を設け、検討を進めている。

## 塚口部会長

京都ブランドについて、もう少しはっきりしないのだが。

## 事務局（山本都市計画局都市企画部長）

大学でも、京都学といった講義があると聞いている。京都は古くからの都であったため、多くの顔をもっている。何が京都ブランドかといったときには、いろんな切り口がある。観光もしかり、景観もしかり、ものづくり産業もしかり、知的産業など、多様なものをもっている。このような多様な京都の魅力を、高め、発信していくことが大切だと考えている。次回に、もう少しまとめて資料として提出する。

## 上村委員

多くの社寺仏閣などが立地し、歴史的な魅力がある一方で、景観、まちづくりといった、多様な問題がある中で、京都ブランド、京都らしさを、どのように残していくか、ということが重要である。

京都は、戦後の近代化、モータリゼーションの進展の中で、たえずジレンマの中にある。古都保存法によって、三山は何とか守れたが、市街地に対する規制はなかったため、大きく変わってしまった。今回の歴史まちづくり法によって、やっと対応できるようになったが、遅すぎたといえる。

残念ながら、戦後数十年を経て、みんなの心の中にある京都らしさのイメージというものと、現実の京都の様子が乖離してしまっている。

絵に描いたような京都のまちというものを、再現することができなくなった現在、京都が、今後、どのような都市を目指していくのか、新たなジレンマの中にあるといえる。今後、京都は、日本の中でどのような位置を目指すのか、再確認する必要がある。

この資料の表の中にある追い風、向かい風、京都の強み、京都の課題をマトリックスで書くと、なんだか解決できそうに見えるが、私は不可能だと思う。なぜなら、ある意味、強みと追い風を推し進めた結果、現在の向かい風が生まれている。今の現状、向かい風は、帰結である。財政よりも景観を何より優先させた結果、公共建造物の更新もできないし、又、財政上の問題を生んでいる。

むしろ、京都の景観について、京都市民以外の方がどうあって欲しいのか考え、国の中での位置付け、近畿圏の中での位置付けを再確認し、景観政策によって逸失した税収分を、他のところから充填することを考える必要がある。

国民全体として、京都の景観を守りたいということをも含めて考えたうえで、財政的な問題を検討する必要がある。

京都の生活者、企業だけでなく、観光客、国民という重層的な立場から考えていかないと、京都の問題は解決しないのではないか。

この場の議論において、財政上の問題は、どの程度の比重で考えればよいのか。

## 塚口部会長

重要で難しい問題だと思う。

## 事務局（山本都市計画局都市企画部長）

京都市の財政基盤が非常に脆弱であることは、御案内のとおりである。都市づくりの分野では、築後30年を超える建築物が、今後、大量に発生する。これらの修理、

修繕等に、何十億という単位で、数年間お金が必要となる。これを見据えて、今後、どのように都市づくりを進めていけばよいのか、ということが課題となっている。

## 藤井委員

それぞれの行政の基本計画において、計画メニューを書き上げ、それを実施していくことが重要である。しかし、その進め方を記載していないため、その計画が実施されないことがあり、そこが問題である。

基本計画の下に、実施計画がぶらさがることになるが、計画を進めていくためには、基本計画の部分をもどのように進めていくのか、担当者にプロバインドする必要がある。

計画の推進力として、お金の財力、行政内部のレベルの高さ、士気の高さ、行政が関係する財界、知識人、地域との人の関係性を含めた組織力、地域の人々の公衆力がある。

これまで、公共政策が進まなかった大きな理由は、財力、組織力、公衆力がなかったためである。

財力をつけるためには、一般的な財源に加え、基金や民間のファイナンスなども加えていく必要がある。都市づくりや景観に特化した財力をつくっていくといった計画もあるだろう。

財力の前に、組織力と公衆力を高める必要がある。南部の創造と、北部の保全、都心の再生について、もっと知ってもらう必要がある。財力があれば、広報すればよいが、財力がない中では、学校教育と連携するなど、教育の場で広めていく必要がある。都市づくりや景観は、学校教育の公民的な題材として活用が可能である。社会化教育として、子どもの時から教えていくといったアクティビティを、計画に位置付けてはどうか。

KBS、京都新聞、リビング京都といったマスコミ関係者とのコミュニケーションを行うことも、公衆力を高めることにつながる。

公衆力を高めるためには、組織力を高める必要がある。まちづくりというのは、人的ネットワークを構築することが不可欠であるため、計画に位置付けることが必要である。例えば市長を中心に、月2回ずつの勉強会を行なうといったことを、計画の中に位置付けることも必要ではないか。人的ネットワークをつくることを、計画に位置付けることが必要である。

## 塚口部会長

財力、組織力、公衆力の議論については、まちづくり部会だけに止まる話ではないので、融合委員会など、全体場で議論してもらおう。

教育が重要であるとの話であったが、都市づくりや景観としての議論が拡散してしまうので、発言を記録した上で、適切な場での議論に移したいと思う。

## 谷口委員

景観政策を進めていく上で、景観・まちづくりセンターが重要な役割を担っている。そのような中で今回の条例の中身を見ると、バランスが良くないのではないかと思う。

条例は、どうしても上から規制をかけるといった内容になるので、へたをすると、規制に任せておけばよいこととなり、住民の自治力を削ぐ結果を招く恐れもある。

その意味で、これまでの景観政策の課題として、市民を鼓舞する景観政策ができていなかったということがあげられるのではないか。

市民アンケートでは、景観の保全再生に力を入れるべきだとする市民が80.4%みられるが、まちの風景とこの数字が全然合っておらず、当事者意識がない。景観というのが、我がまちのことではなくて、観光地、景勝地という京都の中でも特別なまちことであると市民がみているのではないか。

景観の論点2について、市民の自発的な景観づくりの推進については、まだまだ弱いのではないか。都心地域では景観・まちづくりセンターが、住民と一緒にあって、エンパワーメントされているが、さらに住民の自発的な活動を進めていく必要があるのではないか。

## 高田委員

谷口先生のお話に同感である。私の方からは3つの意見がある。

一つ目は、2007年新景観政策について、私自身は高く評価したい。新景観政策は、2003年の新しい京都の都心部の建築ルールがベースになっていると考えられる。

都心部の建築ルールについては、公開のまちづくり審議会で議論されたが、その提言として、景観破壊のスピードが速いため、短期的な施策として、ダウンゾーニングも含めた、強力な景観のコントロールが必要であるとしている。また、中長期的に地域で景観ルールをつくるための仕組みをつくるとしている。

これを受け、短期的な対策として、景観政策が進められた。景観法の後押しもあり、思い切った新景観政策が進められている。

一方で、地域のまちづくりを支援し、地域のルールをつくろうとすることに関しては、まだまだ不十分である。今後、2003年の議論を踏まえて、地域の景観づくりを進めていくことが課題と考えている。

二つ目は、環境問題が政治問題化して、国際的に議論すると、地域性に配慮しない環境技術が進展するようになる。環境グローバルズムといってもよいような力が働いている。京都では、景観と環境を調和させて進めようとしている中で、まずいことがおきる前にいろんな手を打っていかなければならない。京都の景観は、地域性や歴史性に根差さなければならないが、エコカーが増え、ソーラーパネルが並ぶような地域になってはまずいのではないか。計算のしやすい、わかりやすい環境配慮が進んでいるが、それが直接的に、京都のまちに入ってくると、環境と景観のせめぎあいが起こるのではないかと危惧している。都市づくりと景観の中間領域ともいえる問題が顕在化するのではないか。

三つ目は、都市づくりの建築について、公共建築のデザインだけでなく、その施設の運用や管理の仕組みについて方向性を打ち出すべきである。これまでのように、主管部局単位で、整備や管理、修繕を行うのではなく、市民の共有財産として、総合的にファシリティマネジメントを進めていくことが必要。場合によっては、民間の建物も含めて、用途の複合や転用を行うことを進めないと、今後、公共建築物全体を有効に活用することが難しくなると考えられる。

既に、このような観点での施設管理が進められていると思うが、より一層進めていくためには、体制強化を図る必要がある。

## 富樫委員

人口は都市の力の重要な要素と考えられる。人口減少と高齢化がデータとして挙げられているが、少子高齢化を取り上げている部会はあるのか。人口減少に対して、分

析して、京都の特徴を明らかにしていく必要があるのではないか。

#### 塚口部会長

高齢化は努力しても避けられない問題である。すべての部会で、少子高齢化を念頭においた議論が必要ではないか。

#### 事務局（大田総合企画局京都創生推進部長）

人口減少や少子高齢化については、すこやか部会においても議論されているが、それから生じる諸問題については、それぞれの部会でも議論が必要と考えている。

#### 富樫委員

京都市の高齢化率や、京都の特徴である学生の動向について分析すると、京都での対策が行えるのではないか。

#### 事務局（大田総合企画局京都創生推進部長）

席上にあるバインダー資料に、人口動向、高齢化率等について資料を準備している。

#### 加茂委員

私は、明倫学区のまちづくり委員会に参加している。明倫学区には15件のマンションがあるが、都心部のマンションには、リタイアした方、市内で就労している人が住んでいる。京都のまちには、まだまだパワーを持っている人が多いと思う。そういう人たちをエンパワーメントしていくことが重要であると考えられる。

京都全域にあるわけではないが、自治連など、実際の活動を進めている団体があり、既存の活動団体を、力強く応援していくことが、今後の10年において重要になると考えられる。

#### 齋藤委員

1984年から10年間、京都市政を担当する記者であった。その頃、景観問題がクローズアップされ、バブル経済下で総合設計制度が打ち出され、高さ論争が出た時期である。また、周辺ではゴルフ場問題などもあり、保存と開発かの議論があった。

保全をするためにも、相当な財力が必要であり、保存と開発の議論があった。

そのような対立を上手く収める形として、地域という概念を打ち出した。三山は保全、都心は再生、南部は創造という考え方が示された。

景観の中にも保全と活力が必要であろう。景観保全が、活性化と対立するのではなく、活性化につながるものである必要があるだろう。

京都とは何ぞや、といった議論が、今後、おいおい必要となってくるだろう。

この15年の間では、地下鉄東西線ができた。当時、キャッチフレーズとして、拠点の活性化がうたわれていたが、それが総括されたのか。これから大きな計画を打ちたてようとする中で、総括しながら進めていくことが必要ではないか。

#### 塚口部会長

たくさんの意見を頂いたが、私の方で、本日の若干のまとめを行う。

- ・ 京都に限らないが、都市は重層性をもった都市構造を有している。レイヤーを重ねたような都市構造を踏まえることが必要である。

- ・ コンパクトシティとも関係するが、土地利用と交通の観点から、自動車に極度に依存しない都市づくりが必要である。
- ・ 悩みがいくつか出ているが、悩みは悩みで難しい問題はあるが、逆に悩みを活かした政策も必要ではないか。
- ・ 定義が難しいが、京都ブランドを、いかに活用していくのかが重要である。
- ・ 論点1の整理について、向かい風として整理されているが、もう少し工夫が必要である。
- ・ 景観保全のための高さ制限により税収減になるが、京都を魅力的にして人を多く集めるものになっているのか、現状と課題の整理の仕方に工夫が必要である。
- ・ 基本計画を進めるために、資金力、組織力、公衆力が必要であるが、この内容については、より高次の議論として行う必要がある。
- ・ 景観政策が進められているが、地域のルールづくりや環境と景観のせめぎあいについて議論する必要がある。
- ・ 公共建築について、つくるだけでなく、総合的に運用する視点が必要である。
- ・ まちづくりに関係する組織を大事にする、応援することを明確にしていくことが必要。
- ・ 保存と活力については、どちらかを取るのではなく、両方を兼ね備えたものにならないと上手くいかない。

以上のような議論があったかと思う。

——（事務連絡）——

#### 4 閉会