

第1回 京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会 摘録

○日 時 平成26年9月8日（月曜日） 午後2時00分から4時00分まで

○場 所 右京区総合庁舎 5階 大会議室1

○出席委員（敬称略，五十音順）

青山 吉隆	京都大学名誉教授
太田 照美	京都産業大学法学部教授
大庭 哲治	京都大学大学院工学研究科助教
小浦 久子	大阪大学大学院工学研究科准教授
西嶋 淳	大阪商業大学経済学部教授
北條 倫子	市民公募委員

○議事内容

1 座長，職務代理者選出

- ・西嶋委員からの推薦，全委員の了解により，青山委員を座長として選出。
- ・青山座長の指名により，小浦委員を職務代理者として選出。

2 報道，傍聴者入場

- ・会議を公開とすることを全委員の了解により決定。
- ・一般傍聴者7名入場。

3 事務局より資料説明

- ・今年度の検討の進め方について：資料1及び資料2にて説明

4 意見交換

北條委員 「都市計画ニュース」の発行に当たって，内容の確認は3回目の検討委員会のあとにあるのですか。

事務局 都市計画の見直し内容について委員の皆様に御意見を頂いたうえで，その意見を踏まえて，京都市にて「都市計画ニュース」を発行するものですので，内容を委員の皆様に確認して頂くことは考えておりません。

西嶋委員 北條委員が懸念されているのは，昨年はこの検討委員会でパブリックコメントを行ったので，パブリックコメントの実施者としての内容確認が必要ではとのことだと思いますが，今回の手順でいくと市民意見募集はあくまでも京都市の方で行うことの理解でよろしいでしょうか。

事務局 そのとおりです。

青山座長 「都市計画ニュース」については，議論していくなかで意見もあるかもしれませんがね。事務局，次の説明をお願いします。

5 事務局より資料説明

- ・「駅周辺にふさわしい都市機能の集積に向けた都市計画 見直し方針（案）」について：資料３－１，３－２，３－３にて説明

6 意見交換

青山座長 ここまでの事務局の説明で何かありますか。全部で１３０駅を昨年取り上げて、その中から点検対象として２５地区を選んだ、その考え方と具体的に選ばれた地区についての説明がございましたが、いかがでしょうか？

大庭委員 ただいまの御説明のなかで「選定の視点」を経て点検対象駅をそれぞれ選ばれていると思うのですが、「選定の視点」だけでは、他にも駅が選ばれるのではないかと思うのですが。例えば「駅前が第一種低層住居専用地域に指定されている駅周辺」などは、この１１駅のみしか無いということですか。

事務局 はい。そのとおりです。

大庭委員 「将来計画等により、土地利用等の変化が見込まれる駅周辺」というのも、今現時点ではこの３地区のみしか、京都市内では無いと。つまり、ほかにも候補があるけれども、この地区が選ばれたということは他には無いということですか？

事務局 はい。そのとおりです。

西嶋委員 「全体的な考え方」の所で、前提条件ということであろうと思いますが「都市計画の見直しによる周辺環境への影響を考慮」が挙げられています。これも非常に重要なことなのですが、これはどのようなことを考えるかによって、影響も変わってくるわけです。経済分析では、どういう利害関係者にどういう影響があるのかということと比較・検討することがありますが、これは具体的に一つのことを考えた時に、何かをする前とした後でどう変化するかを見ます。この検討委員会では、どんな形で資料等が出てくるのか、どんな形で考慮するような局面が出てくるのか、お考えの所があれば少しお聞かせ頂きたい。

事務局 なかなか将来的な成果を表すことは、多大な作業と情報の分析を行う時間を要します。現状、事務局で持っているデータとしましては、１３０駅周辺の土地利用現況調査資料等ですので、それらを検討対象駅周辺の情報を参考に、事務局の方で都市計画の見直しの案を検討しています。それらを今後提示していくなかで、各地区においての考え方について、御意見を検討委員会から頂きたいと考えております。

西嶋委員 そうすると、この検討委員では、影響の可能性等が羅列されるような形で意見が出てこざるを得ないと思いますが、それで構わないとのことでしょうか。

事務局 はい。それで構いません。

小浦委員 「全体的な考え方」というのは、選ばれた点検対象となった駅周辺の都市計画を見直し検討するに当たっての、その作業の全体的な方針と理解してよろしいのでしょうか。都市計画そのものの問題ではなく、駅周辺に限定した点検の全体的な考え方という位置付けでよろしいのでしょうか。

事務局 コンパクトシティということで、これから人口減少を見据えたなかで、昨年度御議論いただきました提言を踏まえて、駅周辺についての「全体的な考え方」を検討いただきたいと考えています。

小浦委員 「全体的な考え方」が都市計画全体ではなく、今回の駅周辺の都市計画変更に関わる考え方だと言うことですね。

事務局 はい。そのとおりです。

小浦委員 もう少し、駅周辺ということの都市構造上の特殊性・特性に応じた基本的な考え方は入ってなくて良いのでしょうか。一般的な考え方のように思うのですが、その辺りの議論は無かったのでしょうか。

事務局 当然、駅～駅間の連携やその駅の持つ役割も考慮するなかで、いま、出来る範囲のなかで検討をお願いしたいと考えています。

小浦委員 都市計画の見直しを検討しようとする、基本的には都市構造的な視点から考えていくことになるのではないのでしょうか。地区カルテに記載してあることは当然考える必要があり、駅周辺になると駅の特性に応じて考えなければならない範囲が限定的になると考えたり、或いは少し小さな単位での状況対応型やその駅ビジョン対応型など、そういった要素が入って、全体の都市構造的なところから少し違った見方をするのか、どのように考えておけば良いのでしょうか。

事務局 京都市全体の都市計画のあり方については、都市計画マスタープランの中で表しており、例えば「保全・再生・創造」との考え方や様々なあり方が表されています。今回、資料３－１に記載しております駅について、昨年度の検討委員会の中で概ね５００ｍという前提で様々な資料を提示させていただきました。具体的な用途地域等の見直しについては、インフラ整備がなされたとか、従来の用途地域にふさわしくない建物が立ち並んできているなど、様々な要素があるのですが、都市計画マスタープランを睨みながら、それぞれの駅の詳細なデータをふまえて、後ほど御説明いたします地区カルテを作成しております。骨組みの中で、それぞれの駅について、駅周辺の今後のあり方について御議論頂きたい。

小浦委員 基本的には理解出来るが、駅周辺ということで特に一般的な見直しとは違う視点での全体的な方針は無くて良いのかと考えたのですが。これで良いのであれば、特段異論はありません。

- 青山座長 地区カルテの中で、それぞれの駅のネットワークとしての特徴などの説明があるのか。どういう性格の駅なのかという点についてなど。
- 事務局 地区カルテの方で、こういった特徴をもつ駅かを記載していますので、地区の特性にあった見直しを御議論して頂きたい。
- 青山座長 資料３－１の「全体的な考え方」点線で囲われた部分に「道路等の基盤整備状況」と記載があるが、これは基盤整備状況が整っているとの意味か。
- 事務局 基盤整備が整っている場合、その状況を評価したいと考えています。
- 青山座長 土地区画整理事業の整備状況とあるが、区画整理が済んでいるところとの意味か。
- 事務局 基盤整備が進んでいるとの意味です。
- 青山座長 基盤整備状況と土地利用の状況を考えて、検討するとの意味か？
- 事務局 幹線道路などが整備されてくるのに合わせて、土地利用も変わってきます。そのような点も勘案する必要があると考えています。その部分について、もう少し追記致します。
- 西嶋委員 今から即地的な話をする訳ですから、地域によっては土地区画整理事業を継続されている所もあれば、都市計画道路整備を進められている所もあるし、そうでない所もある。京都市が都市計画に基づき基盤整備を進めているので、それぞれの地域の状況に合わせて駅周辺の見直しを検討しようという意味で記載してあるだけではないのでしょうか。
- 事務局 そのとおりです。
- 小浦委員 「都市機能集積に伴う居住環境の悪化」とは、どういうことを想定しているのか。
- 事務局 例えば、賑わいなどの商業集積であったり、高度利用がなされた場合に、周辺に住居専用地域がある場合など、居住環境に影響があると想定しています。交通量の増加などの影響も考慮する必要があります。
- 従前、住居系の用途地域であった場所を商業系の用途地域に変更し、必要な事業系建物や店舗を誘導するというような用途地域の見直しを行った場合、本来、その地域に望まれないような風俗系の施設等が建設される可能性もあるため、用途地域とは別に特別用途地区を合わせて定めるなど、さまざまな都市計画手法を検討する必要があると考えます。そのような視点からも都市計画の見直しの考え方を記載しております。
- 小浦委員 資料３－１の「全体的な考え方」に記載された破線部分はその上段に記載された内容を進めてゆくに当たっての検討すべき要素と考えれば良いのですね。わかりました。

7 事務局より資料説明

- ・「駅周辺にふさわしい都市機能の集積に向けた都市計画見直し（案）」について「広域拠点」：資料３－１，４－１，４－２にて説明

8 意見交換

大庭委員 「地区ごとの考え方」は理解できるのですが、広域拠点の都市機能の集積との観点からの考え方というのがあまり反映されていないようにみられるのですが。例えば、都心部エリアは今ある状況を維持していこうというスタンスじゃないかと思われるのですが、広域拠点としてどのように都市機能を集積していくかという点については、それほどふれられていないと感じました。例えば、何かしらの都市機能を集積するための更なる用途地域の変更だとか、広域拠点としてのあり方がどのように踏まえられているのかを教えてください。

事務局 都市機能の強化を図る、都市機能の集積を図るとの視点から、都市計画のメニューとしては用途地域で言えば商業地域かと考えておりますが、この都心部エリアについては、既に商業地域に指定されており、それ以外に高度集積の観点から容積率をいくらに指定するかとの点についても、幹線道路沿道は700%、その中を400%と指定しており、すでに都市計画での対応は一定行えているのかと考えています。ただし、未だに街の状況として高度利用化が十分に図れていない状況もありますので、その点は地域の状況を踏まえ、特別用途地区や地区計画などにより、地域毎のまとまりのある所から、今までも対応しているところではありますが、今後もそのような取組を続けていってはどうかと考えています。

大庭委員 見直しに当たって、例えばどういうメニューがあるのかを、我々委員は十分理解していないところもあるのですが、その中で特別用途地区や地区計画がこの都市機能の集積をさらに進めてゆくためには、有効であるとの考え方でしょうか。

事務局 特別用途地区や地区計画が直接的に、都市機能集積に有効である訳ではありませんが、都心部の中にお住まいの方もおられますので、商業系用途の建物が増えれば、当然、居住環境への影響も出ます。それらを各地区の中でのまちづくりの方向性を示した段階で、どのような都市計画手法を採用するかはありますが、どのような街を望まれるかにつながるとは思いますが、まちづくりの方針が確定した段階で都市計画による対応を個々に行っていくってはどうかと提案しています。

大庭委員 京都駅は3つのエリアに分けていますが、北部のエリアについては低容積率を解消していこう、容積を上げていこうとの方針ですね。その場合、北部エリアに広域拠点として都市機能を集積していこうという考えがあるのならば、

南部エリアも合わせて容積を高める必要があるのでしょうか。北部エリア，南部エリア両方とも満遍なく都市機能を高めていこうという考え方なのか，あるいは，北部エリアをより重点的に都市機能集積を進めていくのか，考え方によって見直しの考え方も変わってくると思います。

事務局 決して，北部エリアだけに都市機能の集積を行うわけではなく，南部エリアについては，一旦，八条通の整備も完了しており，今現在も駅前広場再整備に取り組んでいるところです。商業集積も一定進んでいる上に，南部エリアにはまだ空き地がございますので，更なる高度利用化を図っていきたいと考えています。ただ，地区カルテでもございましたように，一部分では小規模住宅が現存しているところもございますので，その点にも配慮しつつ高度利用化をどこまで図っていくのかという点を検討していく上で，どのような考え方が適切なのかを検討していきたいと考えています。東部エリアにつきましては，国道24号の基盤整備が整いましたので，高度利用化を進めていって良いのではないかと考えています。決して，一部のエリアのみを高度利用化するのではなく，現在居住されておられる方々にも配慮しつつ，京都駅を一体的に高度利用化を図っていきたいと考えています。

小浦委員 この地区カルテを見ればそう読めるかとは思いますが，その前に京都市の広域拠点としての考え方や位置付けが必要ではないかというのが，大庭先生の御質問の趣旨では無いかと思います。京都市マスタープランで言えば京都駅より北側は再生という概念ですよね。南側は創造という概念ですよね。結節点にある京都駅はその2つを繋ぐものなので，広域拠点としての拠点性を高める意味において，こういった集積を考えていくのかは地区別の考え方があり，全体の考え方との整合の中でどの様な用途・容積が望ましいのかを検討する必要があるのではないのでしょうか。いまの説明だと非常に現状対応的なお話のように聞こえたのですが，その様な進め方を今回すれば良いのですか。それとも，もう少し拠点駅というもののなので，周辺についてはこのようにしていきたい，たとえ住宅地が残っていたとしても，ここまでは用途をこうしていくとか，今後どの様に私たち委員は検討していけばよろしいのでしょうか。

事務局 どちらかと言えば後者の方を考えています。その中で住宅もあるけれども未来像だけを追って集積を図るという考え方もありますが，現実的にはお住まいの方もおられるなかで，折衷案と言いますか，どういう風に考えてゆくべきなのか，というところをお聞かせいただければと考えます。

小浦委員 つまり，前者の方法があるべき検討方法ではあるが，時間的な制約などもあるので，プロセス的に，現在どういう状況にあり，どういう組み合わせのゾーニングをして，というようなことを検討したいとのことでしょうか。

事務局 そのとおりです。

小浦委員 例えば、都心部エリアの懸念事項について、歴史的な都心部の中心に幹線道路が位置しており、広域的機能としてどのような都市機能の商業集積を高めるうえでの都市機能性について、居住性と商業・業務機能が共存するような歴史的な都心であるがために、商業地域として指定しているが、居住性能を一定担保するために、地域の人達の合意の中で地区計画を進めていくという、現在の方針を基本として進めていくので、今回、特段その方針は変更しないとか、そのようなことを決めていくということでしょうか。京都駅周辺であれば、再生・創造の結節点に位置し・・・というような議論をするのか、ここは容積率を400%にして高度利用を図ってというような、細やかな議論を今の段階で行うのか。地区毎の考え方というところで行うのか、どの程度まで議論を行うのでしょうか。

事務局 本日のところは、現状を説明させて頂きまして、見直し方針の考え方で点検をしてはどうかということを提案させて頂きます。その中で御議論頂いた後、次の検討委員会で具体的な都市計画の見直し(案)を提示いたしますので、その内容について御議論頂ければと考えています。

小浦委員 わかりました。

西嶋委員 京都駅周辺についてですが、北部エリアの状況はだいたいわかりますが、「全体的な考え方」として、現状、都市基盤整備の状況、その他を考えていうことでいくと、このエリアは、いろいろな要素が包括されてしまっているように思います。個人的には、京都駅エリア含め幹線道路として整備されている所と塩小路通から七条通までの幹線道路背後の所とを、一つのエリアとして一体的に考えていくのは難しい部分もあるのかなと思います。それと、東洞院通・高倉通周辺を想定されているのではないかと思います。容積率を緩和するような方向性が示されています。しかし、京都市の景観規制等を考えると、これ以上、上に建物を積み上げていくことは考えにくい。他方、京都駅付近は地下利用を進めて行ける可能性が高いと思うのですが、京都市には容積率の上限で700%があるので、都市機能の集積・誘導を考えた場合、インセンティブとして700%も考えられなくなは無いと思うのですが。600%の所をすべて700%にすると言う事では無く、駅広場周辺の一部分を想定して発言しているのですが、そういった発想は今回無いのでしょうか。

事務局 ある一定の目的をもって、容積率を700%とする考え方もあるかと思いますが、京都駅周辺は平成26年度の都市計画決定により、高度利用地区を定め、商業・業務機能を有する施設を建設すれば容積率を700%まで緩和されます。加えて帰宅困難者対策として、一時滞在施設を設けることで、その割合に応じて、最大100%の容積率緩和を受けることが出来ます。です

ので、さらなる上乘せにより容積率700%と言うお話もありましたが、現状で一定の容積率緩和は図れていると考えています。

西嶋委員 その話は別の所で説明を受けたことがあるので知っています。であれば、わざわざ指定容積率を緩和しなくても、高度利用地区の制度を使えばよいということになります。道路整備が進んでおらず、基準容積率が400%未満となる部分も多い所の、指定容積率を緩和したところで、どうなのかなと感じたので発言しました。

青山座長 京都市マスタープランでは「保全・再生・創造」と記載されているが、この京都駅周辺は再生と創造のどちらになるのですか。

事務局 明確な線引きは無いのですが、おおむね再生に位置付けられていると考えます。

青山座長 駅の南側は再生ですか。

事務局 概念的なものなので、ここからここまでが再生と言う線引きはありません。

青山座長 京都駅は北部エリア、南部エリアと分ける必要はなく、一体の駅周辺と考えるべきではないでしょうか。

事務局 説明の上で北部エリアは、商業機能の集積が一定なされているエリア、南部エリアについては、まだ未利用地や住宅等が残る駅周辺エリアと説明上、区分しているだけです。また東部エリアについては、土地区画整理事業も事業中であり、国道24号も整備完了したことから、更なる土地利用の増加が見込まれるエリアと考えています。

青山座長 東部エリアは違和感無いのだが、北部エリアと南部エリアを分けているのは、現状の状況を説明する上で区分しているだけで、ビジョンとしては北部・南部を含めた地域が駅周辺としての核となる地域と思われるが、都市化の度合いが違うことから、これから検討していく都市計画については分けて検討するということか。

事務局 一つの考え方としては、旧市街地の外郭が保存・再生・創造の区切りと考えますので、九条通以北が再生に当たると考えます。九条通以南については高度集積地区、現在は「らくなん進都」と呼んでいる地域ですが、創造と位置付け積極的に産業を誘導しようと考えて取り組んでおります。

青山座長 北部エリアと南部エリアは考え方も違うし、用途地域や高度地区も違い、検討する都市計画も違うと考えるのか。

事務局 基本的な考え方としましては、駅周辺という位置付けで、更なる商業集積を図るという観点は同じなのですが、現在の土地利用の状況や基盤整備状況や都市計画の指定内容も違うことから、別のエリアとして考えて検討を行う予定です。

西嶋委員 平たく言うと、北部エリアは八条通の北側までを含むということですね。

- 事務局 そのとおりです。
- 青山座長 資料３－１の「地区ごとの考え方」の都心部エリアに「あわせて京都らしい町並みを維持するための取組を推進」と記載があるが、具体的にはどのような取組がなされているのか。
- 小浦委員 京都市では美観地区と呼んでいますが、都市計画で言う景観地区のことではないでしょうか。
- 事務局 地域景観づくり協議会制度と言う取組を京都市の方では進めておりまして、地域の方が景観に関するまちづくりビジョンを定めて、認定された場合、景観に関する法定手続を行う前に、地域の方と事前に意見交換を行うという制度です。都心部で言いますと先斗町、西之町、姉小路界限、明倫学区などが定められています。
- 小浦委員 資料への記載は、都市計画に関する検討なので、景観地区との位置付けだけで良いのではないのでしょうか。それとも、都市計画以外に関することも検討事項になるのでしょうか。
- 事務局 御指摘頂きましたように、景観地区に関する記載とします。
- 小浦委員 頂いた資料は、用途地域に関する資料だけに見えますが、都市計画を考える上では、高度地区や景観地区などとの調整も必要と考えるが、そういった情報の整理はどうされるのですか。
- 事務局 景観については、景観政策課と連携を取り、本日の御意見も共有しつつ、景観に関しても検討してまいります。
- 小浦委員 ここで議論するに当たって、容積率を緩和するということは、合わせて高度地区も一緒に考えないと住環境的には非常に問題があると考えます。容積率の議論に当たって、高度地区の話や景観の視点場の話だとか、いろいろな規制を踏まえた上で検討することが重要であると考えますが、そういった情報は検討委員会へは提供されないのでしょうか。
- 事務局 御指摘の資料については、次回の検討委員会で提出させていただきます。
- 西嶋委員 委員会資料に記載されている情報もありますが、縮尺が小さいので、分かりにくいのだと思います。本願寺周辺は高度地区も美観地区も非常に入り組んでいますので、このスケールの資料では適切な意見が出しにくいと思います。全部で無くて良いと思いますので、込み入っている所については、補足的な資料を提供頂ければありがたいと考えます。
- 北條委員 資料４－２の左上に京都駅は「観光・サービス」に印が入っていますが、今後、芸術大学が移転して来たりすることから、今後の駅の分類も変化していくと思うのですが、その点についてはどのようにお考えでしょうか。
- 事務局 具体的整備計画を見据えた、駅の分類の考え方を検討した方がよいとのことでしょうか。

- 北條委員 見直しに当たって、ただ単に容積率を大きくして、賑わいが興るだろうとの考えではなく、大学・研究を集積させるために、容積率を大きくするなど、具体的な計画に合わせた検討をすべきではないかと思いますが、何もなくエリアだけ区切って検討していくことに少し違和感がないでしょうか？
- 事務局 具体的な事業計画や施設計画については、地権者や事業者がおられることから、利害関係者の合意形成を図ったうえで、個別に地区計画や特別用途地区にて対応することも考えられます。今回の都市計画の見直しは、京都市都市計画マスタープラン等の上位計画を睨みながら、駅周辺という特性を踏まえつつ、上位計画との整合を図ったものであると考えています。また、京都駅周辺エリアについては、先ほども御説明しました帰宅困難者対策等の他の施策とも整合を図りつつ、検討を進めて行きたいと考えています。
- 青山座長 帰宅困難者対策と容積率はどのような関連性があるのか。
- 事務局 帰宅困難者が発生したときに約3日程度避難する場所として、一時滞在施設を安全確保計画に定めた場合、それを準備・提供していただくことについて協定を結んでいただいた民間事業者に、インセンティブとして、提供面積の40%を容積緩和することとしております。
- 青山座長 それは京都駅周辺だけですか。
- 事務局 高度利用地区を用いた帰宅困難者対策は京都駅周辺のみです。その他の地域につきましては、総合設計制度を活用したインセンティブを検討しています。

9 事務局より資料説明

- ・「駅周辺にふさわしい都市機能の集積に向けた都市計画見直し（案）」について「地域複合拠点」：資料3-1，4-3～4-5にて説明

10 意見交換

- 青山座長 今回の説明に対して質問などがありますか。基本的に将来計画があるところについて都市計画を変えようと言うことですか。
- 事務局 地域複合拠点は多数あるため、優先して見直しの検討を行う地域複合拠点として、上位計画のある拠点を検討したいと考えています。
- 北條委員 太秦天神川駅周辺の資料に、駅の分類としては魅力づくり拠点（大学・研究）とありますが、一方で「地域複合拠点としての都市機能集積と、ものづくり企業の操業環境の保全とのバランスが求められる」と記載があります。この地域は、目指すべき将来像として大学・研究施設の集積を図るとの上位計画の中で、現況は、ものづくり企業が混在する地域であるとのことでしょうか。今後の方針として、ものづくり企業の集積は十条駅・上鳥羽口駅周辺に集積するとの理解でよろしいでしょうか。

- 事務局 市内には、ものづくり企業が位置する場所として、十条駅・上鳥羽口駅周辺や下京西部地域、西部工業地域などがございますが、駅周辺に位置するものづくり企業を排除するとの考えではなく、地域複合拠点との位置付けである駅周辺に都市機能を誘導・集積させるに当たって、現況の土地利用にも十分配慮しながら、都市計画を見直したいと考えています。
- 北條委員 西部工業地域にも配慮しつつ、用途地域等の見直しを行うとのことでしょうか。
- 事務局 太秦天神川駅周辺の場合、北側には大日本印刷があり、東側には島津製作所などもございます。そのようなものづくり企業への支援も行いながら、駅周辺については、更なる都市機能の集積を誘導すべく検討したいと考えています。
- 北條委員 駅の西側方面には工業地域ではあるが、住宅街が広がっていると記憶しています。工業地域に住宅街が位置することに違和感を覚えますが、更なる都市機能の集積との視点とは少し違いますが、住環境の保全という観点から、住居系への用途地域に見直すことなどは検討しないのでしょうか。
- 事務局 今回の検討委員会では、エコ・コンパクトな都市構造を実現するうえで、まずは交通結節点である駅周辺に都市機能を集積させることを目的としています。現況の土地利用と相違のある地域については見直しの検討は必要と認識していますが、まずは、この委員会では駅周辺について御議論いただければと考えています。また、違う観点ですが、京都市の地下鉄は多額の債務を抱えており、全庁的な取組として地下鉄の乗客増員に取り組んでいる観点から、太秦天神川駅につきましては、大学や集合住宅、商業施設などの乗客増員に資する都市機能の誘致を目指しているところでございます。御指摘の工業地域内に立地する住宅街については、地域住民・事業者の合意形成を図りつつ、地区計画制度などを用いて共存していくことも考えられます。
- 事務局 青山座長、大変申し訳ありませんが、会議時間も迫ってきているので、先に資料の説明を続けさせて頂いてよろしいでしょうか？
- 青山座長 小浦委員から質問があるようですので、先に質問をお願いします。
- 小浦委員 私の都合で恐縮ですが、4時には次の会議に向かわなければなりませんので、一方的になるかもしれませんが、意見だけ述べさせていただきます。広域拠点の場合も地域複合拠点の場合も、きちんと駅周辺という考え方をした方がよいと思います。そうでないと先ほどの御質問のように近郊の住宅地が工業地域に指定されている点などが議論となってしまいます。ある地域の中で取り上げている点検対象駅の駅周辺という概念をどのように設定していて、それに対してどのような方針を持つかということをきちんと記載した方がよいと思います。拠点毎に2枚セットの資料になっており、1枚目には現況や位

置付けなどが記載されており、2枚目に検討の考え方が記載されている。2枚目に記載されている赤の一点鎖線は、都市計画の変更を行う場所とのイメージかと思いますが、その場所をイメージする前に、駅周辺をどうして行くのかという考え方があり、それを受けて現状の用途地域等との関係で赤の一点鎖線部分を見直す必要があるというストーリーで御説明頂いたほうが、判りやすくなると思います。その部分が抜けているので、駅周辺と言う概念無しに見直し検討に飛んでいるため、判りにくくなっていると思います。それと、もう一点は地域複合拠点の資料で現況の記載があります。「年々住宅が増え、住工混在の状況が顕著となっている。」との記載や「用途が変化しつつある。」と記載されているが、頂いた資料からは読み取れません。出来れば現況に記載された現在のその地域の状況が重要な観点であるならば、それが判るようにして頂きたい。もう一点は、検討対象駅は現在、土地利用が変化しつつある駅周辺を検討対象としていますが、その前提として資料に記載のある「都市計画によるこれまでの対応」や「都市計画マスタープランにおける位置付け」に記載されている現在までの京都市の事業が背後にあるのですが、それぞれ同じ区分で1枚目に記載されているのですが、駅毎に「何故その地区が変わろうとしているのか」、「どう変わろうとしているのか」との点は駅毎に違うと思いますので、地区の特性として「どう変わろうとしているのか」、「何を次に考えなければいけないのか」を判るようにして頂けると、検討がしやすいと思います。先ほど地下鉄の負債の話をしていただきましたが、エコ・コンパクトシティの中での、京都市の政策による考え方もあると思いますので、やはり最初に「全体的な考え方」のところで、今回、駅周辺を議論するに当たって、駅周辺に係る政策などを入れなくても良いのですか、とお聞きしました。やはり少し気になりますので、一度御検討頂ければと思います。言いつばなしで申し訳ありませんが、御検討をよろしくお願いします。(小浦委員、都合により退席)

青山座長 この委員会は「駅周辺等にふさわしい」と謳っている訳ですから、「どの沿道にふさわしい」などとは違うのですから、「駅周辺等にふさわしい」との視点を常に意識しながら、資料の作成をお願いいたします。

事務局 委員の皆様にご指摘頂きました点を踏まえて、次回の委員会での資料作成を行いたいと思います。

青山座長 まだ御説明頂いていない資料もありますが、時間もあまりありませんので、次回に御説明頂くことでよろしいでしょうか？

事務局 次回に御説明いたします。

西嶋委員 どんな層が投資をして、どのような土地利用が図られていって、都市計画による誘導が実現していくのかは、敷地規模の状態や地価水準によっても全然

違うと思います。京都駅周辺については、先ほど高度利用地区の御説明も頂きましたが、高度な土地利用化はある程度大きな敷地で考えていかなければならない中で、土地の集約みたいな話がなければ、事業として実際の土地利用は進んでいかない。高度商業地の場合、東京も大阪もそうですが、共同事業を考えて行かないと進んで行きません。これは都市計画の領域ではないのかも知れませんが、どのような事業手法が用いられているのかという点も念頭に置かないと、ゾーニングの話は絵に描いた餅になりかねません。そう言った点で先ほど小浦委員の方から、拠点の状況によっては、資料を補充してほしいとの意見がございましたが、京都駅周辺については、相当多様な検討要素が入ってくるので、出来ればもう少し縮尺の大きい地図を追加して頂くとか、検討頂ければと思います。

青山座長 ここまで発言がありませんでしたが、太田先生、何か御発言はございませんか。

太田委員 特にありません。

青山座長 事務局、残りの資料の説明は次回ということでよろしいでしょうか。

事務局 結構です。

大庭委員 進め方として、方向性と具体的な見直し内容は分けて検討すべきでしょうか。まとめた方が議論しやすいのではないのでしょうか。

事務局 次回以降は、そうなっていくことになります。

青山座長 積み残しはありますが、それは次回に回すとしまして、本日の検討委員会はこれで終了したいと思います。皆様、御協力ありがとうございました。

1 1 報道、傍聴者退場

- ・ 一般傍聴者退場。
- ・ 議事録の公開については小浦委員以外の全委員の了解により決定。

以上