

第2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10月6日（月曜日） 午後3時00分から4時40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
大庭 哲治	京都大学大学院工学研究科助教
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 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，報道関係者1名入場。

2 事務局より資料説明

- ・ 第1回での主な指摘事項及び第2回検討事項について：資料1にて説明
- ・ 検討の進め方について：資料2にて説明
- ・ 「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にて説明

3 意見交換

青山座長 ただいま事務局から説明のあった「第1回での主な指摘事項及び第2回検討事項について」，「検討の進め方について」，「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，ご意見・ご質問がございましたらお願いします。

北條委員 地区ごとの考え方についてですが，前回よりも内容はより詳細になったと思うのですが，私個人の考え方としては，都心部エリアと京都駅周辺エリアの大きな違いは，京都駅周辺エリアの方がより「京都の玄関口」になるのではないかと考えていますので，そういった観点で都市計画を見直すという文言があっても良いのではないかとと思うのですが，いかがでしょうか。

事務局 御指摘のとおり，京都駅につきましては，海外の方々も始め他都市からまず訪れる場所でもあり，大きな玄関口であることは間違いありません。御指摘の内容をどのように見直し方針に反映するかを，事務局にて検討いたします。

大庭委員 資料3の「地区毎の考え方」に記載されている内容について，特段の異論はありませんが，この「地区毎の考え方」を具体的に都市計画に落とし込んでいく場合，「多様な地域の特性を考慮する」とか「多様な都市機能が高密度に集積する」

といった「多様」という言葉が使われていますが、この「多様」の具体的なイメージを持っておかないと、実際に考慮することは難しいのではないかと思います。文面上はこれで結構かと思いますが、しっかりと把握をされたうえで進めていく必要があるのではないかと思います。

事務局 地区カルテのほうで、「多様」な部分を具体的に記載させていただいておりますので、それを踏まえた「見直しの方針」としております。

西嶋委員 北條委員のご指摘についてですが、事務局から手元に御配りいただいております、京都市都市計画マスタープランの下京区の部分に「京都市最大のターミナル」との表現が使われておりますので、これをそのまま使われたほうが、良いのではないかと思います。玄関口との話になると、当然、他の私鉄などを使って京都市に来られる方もいらっしゃる訳ですから、そこを判断するとのことはどうなのかと思います。ただ、市内で乗降客数が最大である点は事実でありますので、都市計画マスタープランの表現を使われてはどうかと思います。

青山座長 いろいろな所に「都市機能」という言葉が出て来ますが、これを更に具体的に記載することは事務局の方で出来るのでしょうか。「駅周辺にふさわしい都市機能」という言葉は非常に抽象的な表現なので、もう少し具体的に都市計画の見直し方針に記載することを考えても良いのではないのでしょうか。

事務局 後ほど御説明いたします「地区カルテ」に地区毎に具体的に「商業機能」や「業務機能」や「文化・交流機能」などの記載をしております。各地区に必要な都市機能についても、御議論頂ければと考えています。

青山座長 具体的に都市計画の用途地域や容積率、地区計画等を変更する目的として、この地区にはこのような都市機能を集積する必要があるとの暗黙の了解があるのですが、その集積する都市機能を具体的に記載は出来ないのでしょうか。

事務局 幅広くなるかもしれませんが、具体的なイメージが出来るような表現に努めていきたいと思います。また、座長の御指摘は都市計画の見直し方針に具体的な都市機能を記載したほうが良いとの御指摘でしょうか。

青山座長 都市計画の見直し方針については一般論として抽象的な内容となるのか、それとも、どこまで具体的に記載出来るのか。その点をお聞きしているのですが。

事務局 地区カルテのほうには将来像という形でさまざまな都市機能を記載しているのですが、そういった内容を見直し方針にも記載すべきだとの御指摘でしょうか。

青山座長 「商業・業務機能」との記載に留めるのか、それとももっと具体的な機能をイメージ出来る呼称を記載するべきか、それが可能かを聞いているのですが。今回は「商業・業務機能」との記載に留めるとの理解でよろしいのですね。

事務局 見直し方針においては、その様な表現に留めておりますが、地区カルテにおいてももう少し記載しておりますので、その都市機能を集積するとの考え方で良いの

かという点も御議論いただければと考えております。その上で都市計画の見直し方針への記載を具体的な内容にするのかも検討したいと思います。

4 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：資料４－１～５（地区カルテ（検討編））にて説明

5 意見交換

青山座長 ただいま事務局から説明がありました「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）」につきまして、御意見・御質問などございますか。

あと、都心部エリアについて、見直しは無いとのことでしょうか。

事務局 都心部エリアにつきましては、用途地域はそのまま、それを補完する特別用途地区や地区計画を今後、検討していくとの見直し検討案に留めておこうと考えております。

青山座長 都心部エリアについては、現在の都市計画手法を活用するとのことでしょうか。

事務局 はい。そう考えております。

大庭委員 「都市計画マスタープラン」に都心部エリアは「特色ある商業・業務機能の維持・充実」と「都心居住の促進」が書かれていますが、「都心居住の促進」の視点は今回の見直し案には含まれていないのでしょうか。基本的には「維持・保全」の視点かと思いますが、その点はいかがでしょうか。

事務局 今回、駅周辺への機能集積の視点で検討を行っていることから、「都心居住の促進」の観点での都市計画の見直しは想定しておりません。実態としましては、御池通を中心に銀行跡地が集合住宅に建て替わったり、職住共存地区に近い幹線道路沿道エリアでも集合住宅が建設されたりと、個別の都市計画の手法を用いずとも、現実として中京区や上京区辺りは人口増加しておりますので、今回は「都心居住の促進」の視点での都市計画の見直しは必要ないのではないかと考えております。

西嶋委員 事務局の回答に対してですが、結論である都市計画の見直し検討案に異議があるわけではありませんが、大庭委員がおっしゃられた「都心居住の促進」との観点ですが、建築物としての住宅がこれ以上増えるのでは無く、社会のニーズとして都心居住を好む層が増えてきていることに対して、より快適な都心居住を促していくとの観点で駅周辺の都市機能をどう考えるのか、との視点での記述に対して、都市機能の所の記述が「エリアの将来像」のところに「商業・業務機能」と漠然と書かれているのですが、昨年の検討委員会の報告書では、具体的に都心居住の中では、比較的若年層が都心に住む場合の学童・児童のための施設や育児のための施設だとか、これは、都市計画のゾーニングで簡単に誘導出来るようなも

のではないのですが、見直しの検討案においては一つの考え方を示すという意味では、具体的に記述されることが望ましいのではないのでしょうか。冒頭、青山座長の方からもありましたように、都市機能については、具体的に施設を想像できる記述をした方が良いのではないのでしょうか。

それと、資料4－1の「現状と課題」のところで、「幹線道路沿道エリア」に「特別用途地区や用途の制限等を定めた地区計画」との記述がありますが、用途の制限を行っているのは事実ですが、これは背景があって用途を制限しているのであって、この地域の方々のお考えではないかと考えます。単に一律的に用途を制限している訳ではなく、賑わいを創出していくとの方針のもとに、しかるべく用途の制限をしていると、私は認識していますので、その考え方に合致するように、この「現状と課題」については、もう少し丁寧に記述する方が良いのではないかと考えます。

事務局 ただいま大庭委員、西嶋委員に御指摘いただきましたように、「都心居住の促進」についてですが、現在の記述では商業系の記述のみとなっておりますので、追記をしたいと思います。それから、高齢化対策の観点もあると思いますので、若年層や子育て世代にどのような都市機能が必要なのかもあわせて検討したいと思います。また、地区計画の用途の制限につきましても、西嶋委員の御指摘もごもっともと考えますので、今後、どのように記述していくのか検討いたします。

青山座長 都心部エリアについて、まだまだ御意見もあるかもしれませんが、京都駅周辺エリアについては、いかがでしょうか。

大庭委員 「エリアの将来像」のところで「北部・南部エリア」に2項目に分けて記載されていますが、1項目には「防災性の向上」や「災害にも強く」などが記載されていますが、2項目では防災や災害に関する記載がありませんが、これは1項目で記載しているので、あえて2項目では記載してないと理解してよろしいのでしょうか。2項目で「幹線道路沿道」との記載がありますが、京都駅周辺の幹線道路であれば、防災性能の強化も必要と考えますが、その点はいかがでしょうか。

事務局 1項目では全体的な記述として「防災性の向上」や「災害にも強く」と記載しています。2項目については、幹線道路沿道に特化した内容を記載しています。幹線道路沿道について、「防災性の向上」が必要無いとの考え方ではありません。

大庭委員 わかりました。「商業・業務機能の強化を図る」との記述は資料の色々な所で頻繁に出てきますので、「商業・業務機能」と一言で言ってもいろいろとございますので、「特徴に合わせて、その地域・エリアに合った機能の強化を図る」との記載の方が良いのではないかと思います。その中で京都駅周辺エリアは「防災性」の観点が非常に見直されていると思われますので、防災性については、より鮮明に記載した方が良いのではないかと思います。

事務局 幹線道路沿道についても「防災性の向上」の記述を加えたいと思います。

北條委員 京都駅周辺エリアでの、「エリアの将来像」についてですが、東部エリアは今後、芸術大学が移転してくるとのことで、1項目で「土地区画整理事業等による基盤整備を進め、商業、文化・芸術機能の強化を図る」と記載されています。また、2項目でJR以南については、「既存の住環境に配慮しつつ、商業、業務、サービス機能の一層の集積を図る」と記載されていますが、将来像としては、様々な都市機能の集積を図りたいが、現段階では東部エリアの全部の都市計画を見直す訳ではないとのことでしょうか。

事務局 御指摘のとおりです。東部エリアや南部エリアについても、ゆくゆくは様々な都市機能の集積を図るべきであると考えていますが、現段階では細街路も多く基盤整備も整っていない部分については、直ちに都市計画の見直しを行うのではなく、基盤整備の状況や土地区画整理事業等の進捗を注視しながら、適正な時期に都市計画の見直しを行いたいと考えています。

北條委員 そうなのであれば、「エリアの将来像」の所にもう少し御説明頂いた内容が入っていてもよいのかと考えますが、いかがでしょうか。

事務局 京都市の方でも、現在も住環境整備を進めている地区でもありますことから、「住環境」の観点についてからも地区のマスタープラン等の上位計画を踏まえ、東部エリアの記載内容に反映していきたいと考えます。

大庭委員 資料4-2のカルテの左上に「駅の種類」とありますが、京都駅周辺エリアは「観光・サービス」の所に印が入っていますが「観光」の観点からはカルテに記載がないように感じますが、その点はいかがでしょう。京都駅は京都の玄関口でもありますので、観光の視点から都市機能強化を行うとの観点も非常に重要かと思いますが、いかがでしょうか。

事務局 御指摘の点は「サービス機能」の観点で、ホテルなどの立地も進んでおりますので、その点も踏まえて「観光・サービス」との視点で記載しております。それ以外の都市機能についても今後、検討していきます。

西嶋委員 2点、確認をさせていただきたいのですが、まず1点目ですが、北部エリアと南部エリアで容積率を600%に緩和しようというエリアを示して頂いていますが、600%に緩和するエリアは一体として防火地域に編入されると考えておられるのでしょうか。2点目ですが、広域的に高度利用地区の指定がされていますが、高度利用地区の中では総合設計制度で避難施設や防災器具庫などを施設に設けることによって、容積緩和を受けることが出来るのでしょうか。

事務局 1点目ですが、容積率を600%に緩和するエリアにつきましては、防火地域に指定いたします。京都市では容積率600%のエリアについては、面的に防火地域に指定する運用を行っておりますので、今回も容積率緩和にあわせて、防火地域の指定を行います。2点目ですが、高度利用地区についてですが、今現在も一時滞在施設等を設けることによって、容積率の割増しを行っておりますので、

容積率緩和にあわせて、現在、指定しております高度利用地区の範囲内において区分の変更を行います。

西嶋委員 今、確認をさせて頂いたうえでの意見なのですが、御回答頂きました方向性においては、結構かなと考えますが、一方でこの京都駅周辺エリアは、今となつて見れば高さ規制が比較的緩やかな31mの高度地区になっています。ただ、他都市と比べて、これは京都市の宿命かもしれませんが、高度規制が他都市に比べて厳しいことによって、1階層当たりの階高、天井高について見劣りがするとの感覚を持たざるを得ないのが私の実感です。31mであれば、本来であれば8階層との認識ですが、現在の基準のオフィスビルであれば、1階に賑わい施設である集客施設などを設けると厳しいのではないかと感じますが、収益性の観点からすると、8階層ぐらいを建設されるのではないかと思います。せっかくこれから京都のゲートウェイとして今まで以上に整備を進めていこうというのであれば、投資していただく建物としては、京都の今までの建物よりは質の良い建物として頂きたいと思います。質の良い建物とはいろいろと見方や考え方がありますが、立体的な空間として質の高い建物が誘導されていく方が、品格は向上すると思います。その中で容積率を600%に緩和した場合、駐車場やいま御説明いただいたような容積緩和の適用を受ける防災拠点としての諸機能を考えるうえでは、600%以上の容積をここで実現するのは可能と考えます。しかし、前回でも申し上げましたが、既に地下街がある程度この地域では整備がなされ、今後の投資に当たっては地下街との接続を行える可能性があるという意味では、地下利用を進めて頂いても良いのかと感じます。既に地下利用が進んでいる状況の中で、他方では近年のゲリラ豪雨等の集中豪雨による水の問題もあるのですが、これは逆に地下利用が進むことによって、排水機能を向上させることも可能だと考えます。整理しますと上部空間に関しては、天井高や階高を下げようという方向での容積消化を進めるのではなく、立体的に質の高い方向で緩和された容積率を消化・享受して頂くような誘導の仕方が少し工夫としてないものかと思うのですが、その点についてはいかがでしょうか。

事務局 御指摘のように、本市の高度地区規制は他都市に比べて厳しい部分もございます。確かに階高や天井高を低く抑えた空間構成の建築物が多い傾向にあるかもしれませんが。現状、委員の御指摘のように立体的に質の高い建物への誘導について、苦慮しているのが実情でございます。西嶋委員、何か他都市での事例等で質の高い空間構成へ建物を誘導する手法は何かございませんでしょうか。

西嶋委員 先般も申し上げましたが、現在、単独で十分な土地利用が可能な敷地ばかりではない状況からすると、やはり土地を集約していきながら、それなりの建物が建てられるような形での開発も一つ的手段だと考えます。そういった流れに進めて行きやすい反面、共同事業の中では小さな敷地の所有者がその土地単独で得られ

る価値以上の価値を求める結果、共同事業がうまく進まないこともあるかと思えます。ですので、共同化を進めて、あるレベルになれば、より高度な利用が図れるような仕掛けがあれば良いのではないかと思います。これ以上は個々の事業によって変わる内容もありますので、今ここで即答出来かねる内容だと思います。やはり他都市での共同事業の事例等を研究されるべきかと思えます。私も勉強させて頂きたいと思えますので、是非、事務局の方でもそう言った事例を研究頂いたうえで御検討頂いてはどうかと思えます。

事務局 京都駅周辺の高度利用地区に指定していますエリアは、都市再生緊急整備地域の指定を受けております。現段階においては、民間事業者からの都市計画提案は無いのですが、先ほど西嶋委員から御提案頂きました土地の集約化や街区の整備等については、現在は行政で実施するのは困難な状況ではありますので、民間事業者による実施が可能な諸制度は整備しておりますので、周辺の住環境に配慮しながら、積極的な民間投資が実施されるように、今後も制度設計の検討を継続していきたいと考えております。

青山座長 京都駅周辺エリアは容積率を緩和していく必要性は理解できます。ただ、文章で説明されていても、少し頭がまとまらないのですが、例えば容積率を600%に緩和した場合、面積ではどの程度増えるのでしょうか。

大庭委員 すぐには計算出来ないのではないのでしょうか。

事務局 計算が複雑な部分もあります。例えば容積率緩和を行うことを検討している範囲にはJR東海道線の軌道敷地として利用されている範囲も含まれています。実際にその部分については軌道以外に土地利用が行われる可能性は低いので、簡単には算出出来ない状況です。

青山座長 最大の可能性としてどの程度の建築可能面積が増加するのか。全体で1%と10%とでは意味は大きく違って来るのではないのでしょうか。

事務局 概算ですが23ha程度と思われます。

青山座長 全体の面積は何haあるのですか。

事務局 全体では89ha程度です。

青山座長 非常にアバウトですが、全体で89haあるエリアのうち、23ha分の容積が増加すると考えれば良いか。それだけの面積の受皿が増加すると考えれば良いのですね。それぐらいの潜在的なポテンシャルがある地域であるとのことですね。

事務局 概数ではありますが、おっしゃるとおりです。

青山座長 小浦委員は今回、残念ながら欠席されていますが、小浦委員から事前に意見をうかがっています。用途地域や高度地区や地区計画以外の手法を検討すべきでは無いかとの意見をおっしゃられています、その点についてはいかがでしょうか。例えば景観地区については地区カルテでは記載しているのですか。

事務局 地区カルテ（検討案）の資料４－２－１Ｂでは、「その他の地域地区についても、京都駅周辺部における将来像の実現に向け、見直しを行う」と記載して、景観地区も包含した表現としております。また地区カルテ（資料編）資料４－２－４において、景観地区を掲載しております。景観地区につきましては、現在、京都駅周辺では沿道型美観形成地区と市街地型美観形成地区の２つの美観地区で指定をしております。美観地区につきましても、今後、容積率緩和等にあわせて検討を進める予定です。

青山座長 それではその後の説明があった地域複合拠点３箇所ございますが、各委員のみなさん何か御意見はございませんでしょうか。まずは太秦天神川駅周辺についてはいかがでしょうか。大学が建設され様変わりすることが予想されますが。

大庭委員 この地域は地域複合拠点とのことですので、見直し検討案に記載されているとおり、商業・業務・文化などの様々な機能が、この地域に集積することは望ましいことだと思います。近隣商業地域に変更するエリアは、カルテに赤破線で記載されているエリアだと思うのですが、そのエリアの中で既に用途が確定している大学等を除いて、残りの面積でこれだけの都市機能を集積するに足りる面積なのかどうか気になりました。地図上では妥当な気がするのですが、この見直しを検討するにあたって、都市機能をこの地域に集積するに当たって、十分に足りうる指定状況になっているかが気になりました。

事務局 エリアの設定範囲についてですが、御指摘のように必要な都市機能を集積する上で必要な面積からエリアを設定する方法もありますが、現在考えておりますのは、地域複合拠点として都市機能を集積し交流人口を増加させるに当たって、やはり安全対策との視点は重要だと考えます。ですので、一定基盤整備が整った沿道までの範囲を見直しの検討エリアと考えています。具体的には御池通り・葛野大路通り・三条通りで囲まれた街区を想定しております。三条通りの場合は路面電車の軌道がございます関係から、東西に分断されている点も考慮した上で、現在のエリア設定を行っています。

大庭委員 趣旨は理解しました。ただ、いずれ複合的な都市機能を集積させる場合においては、将来、エリアの指定状況も段階的に考えていく必要があるのではないかと思います。

青山座長 他に何かございませんか。次の竹田駅周辺についてはいかがでしょうか。用途地域を近隣商業地域に見直すのと、容積率を見直すとのことですが。

北條委員 都市計画の見直し検討に用途地域の変更を行うと記載されていますが、国道２４号からの連続性を確保するとの観点について、竹田駅西側に向かう道路について本当に連続的なのがイメージし難いのですが。現況はどのような状況でしょうか。

事務局 自動車等の車両動線につきましては、駅下部をアンダーパスにより往来できます。また歩行者等の動線につきましては、駅の自由通路を経由したり、路線の踏切を利用して駅の東西に移動します。竹田駅西側の見直しにつきましては、東西の連続性との理由よりも、京都市が取り組んでおります「らくなん進都」のまちづくりにおいて、中心軸である油小路通沿道に高度集積を図ろうとの取組を進める中で、最寄の駅の一つが竹田駅でございます。竹田駅から高度集積を目指している油小路通沿道への動線として、竹田駅西側の商業系用途地域への見直しを検討しています。

北條委員 地区カルテを見ると、国道24号から連続させるのかと印象を受けましたが、実際に歩行者等の往来があまり無い環境なのであれば、車で利用するような商業施設が集積されるのかなとのイメージが湧くのですが、そこまで具体的な機能集積を考えておられるのでしょうか。カルテには「飲食店や物販店などのサービス機能の充実」と記載されていますが。

事務局 竹田駅を東西に結ぶ車両動線は、アンダーパスにより往来する道路ですが、その沿道については、車で利用する施設のみならず、駅を利用する歩行者が利用する沿道のにぎわいのある商業施設を想定しています。

北條委員 私自身はこの辺りはあまり歩いたことがありませんので、少しイメージが湧かなかったのでお聞きしたまでです。

西嶋委員 若干補足しておきますと、竹田駅西口は羽束師橋が整備されたこともあり、運転免許試験場にバスに乗って往来される方が増えてきていると聞いております。現状はバスの待ち時間に利用する店舗等も少ない状況のようですので、西口周辺に店舗等が増えることに好意的な意見の方も少なからずいらっしゃるのではないかと考えます。道路など、空地という点で言えば十分ございますので、容積を緩和することに関しては、まったく問題が無いかと認識しています。

青山座長 他に何かございませんか。それでは桂川駅についてはいかがでしょうか。

西嶋委員 資料4-5-1の「都市計画の見直し検討案」についてですが、気になる点としてイオンモール京都桂川の北側で商業地域に挟まれた部分、自衛隊駐屯地の南側にある住宅地なのですが、ここは今後の見直しを行っても準工業地域に見直しを行うのでしょうか。既存建築物の状況を考える必要があるとは思いますが、住居系用途地域に変更する訳にはいかないのでしょうか。

事務局 御指摘の地域につきましては、沿道は近隣商業地域に、その後背地は第二種住居地域への変更を検討しています。準工業地域への変更を検討している部分としては、JR桂川駅以南の軌道敷地と、委員に御指摘頂きました住宅地と自衛隊駐屯地との細い狭小地部分について準工業地域への変更を検討しています。

西嶋委員 わかりました。あと、京都市さんは直接あずかり知らないことだとは思いますが、京都市側の整備計画には何ら異存は無いのですが、隣接する向日市の都市計

画はどういったゾーニングをかけておられるのでしょうか。もし、御存じであれば参考に御教え頂きたいのですが。

事務局 経過から説明致しますが、この周辺の向日市域ですが、元々は市街化調整区域でございました。キリンビール工場跡地活用の進ちよくにあわせて土地区画整理事業により、商業地域や近隣商業地域の指定を行い、商業機能を誘導しようとの目的で向日市域にて実施されております。土地区画整理事業を実施するに当たって、まず第一種低層住居専用地域に指定されました。その後、基盤整備の進捗に合わせて、順次必要な用途地域への見直しを行ってこられたようです。また次回の委員会で詳細な経緯を御報告いたします。

青山座長 そのほかにご意見はございませんか。本日は欠席の委員もおられるせいかもしれませんが、時間的に余裕もあるようですので、事務局のほうから地区カルテ（資料編）について、簡単に結構ですので説明をお願いできませんでしょうか。

事務局 わかりました。

6 事務局より資料説明

- ・資料４－１～５（地区カルテ（資料編））の内容を説明

7 質疑応答

（京都駅周辺エリアについて）

青山座長 細街路が密集しているエリアについては、見直しを行わないとの考えですか。そうであれば、その考え方を記載すべきではないでしょうか。

事務局 そのとおりです。細街路などの課題があるエリアについては、見直しを行う段階には至っていないと考えています。資料４－２－１Ｂの「南部エリア」の項目に「その他の幹線道路沿道の後背地については」の「後背地」が細街路が密集している地域を示しています。また「今後の土地利用転換やまちづくりの動向に注視しつつ、適時適切に、都市計画の見直しを検討する。」と記載していることから、今後、土地利用転換が図られ、まちづくりが進んでくれば、適切に見直しを検討します。

青山座長 地区カルテ（資料編）に掲載されている写真を見れば課題があることが判りますね。

事務局 本来なら、南北を一体的に機能集積を図るべきではないかとの将来像を記載しておりますが、御指摘のような課題があるため、今回の見直しについては基盤整備が整っている八条通までと考えています。

北條委員 参考程度に聞いて頂きたいのですが、京都駅周辺エリアや都心部エリアについては、地域複合拠点の資料に比べてかなり範囲が大きいので「駅の分類」について、ひとつに絞るのは難しいのではないのでしょうか。検討においては、北部エリ

ア・南部エリア・東部エリアと区分して検討頂いていいですが、それぞれのエリアが「観光・サービス」の分類で良いのかと感じます。広域拠点として全体的に検討する必要があることは理解できるのですが、例えば東部であれば北の方に大学の立地が予定されていますよね。そうすると、大学のイメージが強くなると思いますので、今後もしかして「駅の種類」がエリア毎に分かれていくのかなと考えます。

青山座長 確かに京都駅周辺エリアは広範囲ですので、「観光・サービス」との分類だけではなく、エリア毎に記載したほうが良いかもしれませんね。

事務局 御指摘のとおり、今後大学の移転が予定されているエリアもございます。他のエリアでも「文化・交流」との視点でまちづくりが進んでいく可能性もあるかもしれませんので、現時点での分類だけではなく今後のまちづくりの可能性も踏まえた分類にしていきたいと思います。

北條委員 大きな範囲を一つの分類で表現するのに無理があるのかなと感じただけです。無理やりエリア毎に3つに分類したほうがよいという意味ではありません。例えば、北部エリアと南部エリアは「観光・サービス」で良いと思いますし、東部エリアについては少し分類が違ふなと感じるのでしたら「文化・交流」とか「大学・研究」と分類すればどうかと、そう言った考え方もあるのではないかなと思った次第です。

事務局 大きな考え方は、北條委員に御指摘頂いた方向で事務局としても同意見ですので、表現の方法について内部で検討いたします。

(太秦天神川駅周辺について)

北條委員 山ノ内浄水場跡地の北側で現在、事業者の募集を行っていると聞いていますが、現在はどのような状況でしょうか。

事務局 現在、公募を行っているところですが、募集期間は先週金曜日まででした。現在の所、5社の応募があったと聞いております。今後は事業者の審査等を行って参りまして1月頃には事業者の選定を行うと聞いております。

(全体の説明を終えて)

青山座長 最後に何か全体を通しての御意見や御質問はございませんでしょうか。私から一つ提案ですが「都市機能」との表現についてですが、もう少し具体的に記載できないものでしょうか。建物個別の用途まで記載出来るかは難しいかもしれませんが、いかがでしょうか。

事務局 用途地域で誘導する用途は広範囲になりますので、イメージとしてカルテにも記載している部分もございますが、出来るだけイメージしやすい表現を検討したいと考えます。

青山座長 あと、最終的な都市計画の見直し案である用途地域や高度地区の変更案は当委員会での検討結果として、対外的に公開するのでしょうか。

事務局 検討委員会の検討結果として対外的に公開するのではなく、検討委員会での検討や御意見を頂いたうえで、京都市の方で変更案の作成を行います。当然、京都市で作成した案については、検討委員会へお示しいたします。第3回検討委員会が終了した後に京都市の方で「都市計画ニュース」を発行し、市民意見募集を行います。検討委員会へは第4回検討委員会において、都市計画の見直し案と募集しました市民意見の報告を行う予定です。

西嶋委員 例えば資料3なのですが、青山座長から冒頭に御質疑を頂いた内容なのですが、これはあくまでも検討委員会向けの資料であり、議論が進めやすいように事務局にてお作り頂いているものであると理解でよろしいでしょうか。第3回検討委員会以降に京都市にて作り込まれる内容については、文章も含めて整理されるということです。この資料3に詳細に都市機能を記載しなくとも、我々委員がそれで判れば良いとの認識でよろしいですね。

事務局 最終の見直し方針案については、「都市計画ニュース」に掲載も致します。京都市としての最終方針として固めたものを作成したいと考えております。

北條委員 今回は「日常の生活を支えている地域」と「魅力づくり拠点」がテーマになっていると思うのですが、「地域複合拠点」と重複している駅がありますが、その駅については次回に持ち越して議論するのでしょうか。今回で議論は終わりとなるのでしょうか。

事務局 重複している駅周辺については、今回で議論は終わりと考えています。

青山座長 それでは意見も出尽くしたようですので、本日の検討委員会は終了したいと思います。皆様、議事進行にご協力頂きありがとうございます。

8 報道、傍聴者退場

- ・ 一般傍聴者及び報道関係者退場。
- ・ 議事録の公開については出席した全委員の了解により決定。

以上