

第3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11月14日（金曜日） 午前10時から正午まで

○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
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5名，報道関係者1名入場。

2 事務局より資料説明

- ・ 検討委員会の進め方について：資料1にて説明
- ・ 本日の検討事項について：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 ここまでで何かご質問等ございますでしょうか。

（各委員 質疑なし）

青山座長 では，事務局の方，説明を続けて下さい。

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4－6－1～5（地区カルテ（検討編） 日常の生活を支えている地域）にて説明

5 意見交換

青山座長 ただいまの説明で何かご意見はございますでしょうか。

北條委員 資料4－6－1のトロッコ嵐山駅は「日常の生活を支えている地域」として位置付けられているのですが，資料4－6－5を見て頂くと京福電鉄嵐山駅が，500m以内に入っていないのですが，かなり近い場所に近接していると認識しています。この乗降客数の人数についてですが，近隣の方が乗降していると言うよ

り、観光の方がほとんどだと思われるので、個人的な意見としては、トロッコ嵐山駅は魅力づくり拠点の嵐山エリアに含んでしまっても良いのではないかと
思うのですが、いかがでしょうか。

事務局 確かに委員ご指摘のように、駅を利用するほとんどの方が観光客であると思われ
れます。そもそも嵯峨野観光鉄道は嵐山から亀岡へ到り、保津川下りなどで嵐山
へ戻る嵐山の重要な観光ルートであります。ご指摘のご意見は良く判るのですが、
昨年度の検討委員会におきまして、駅の性質・分類を行った段階で当該駅は「日
常の生活を支えている地域」に一番近いとの検討により、位置付けいたしました
ので、その位置付けを見直すのは難しいと考えます。

北條委員 その分類を見直すのは、具合が悪いということでしょうか。

事務局 観光との視点での検討も踏まえ、前年度検討しています。前年度の提言の内容
を見直すのは議論をさかのぼる事になりますので、難しいと考えます。ただし、
「観光」の観点でこの駅周辺をどのように検討するのかは、ご議論いただければ
と考えます。また、カルテの方でも観光での視点でも現状の課題を記載しており
ます。「日常の生活を支えている地域」として駅の分類を行ってはいますが、観
光の視点も踏まえて検討を行っています。

西嶋委員 叡山電鉄についての整理はその通りだとは思いますが。具体的には、岩倉駅につ
いては既に左京区役所岩倉出張所周辺や府道沿いにスーパー等がありますから
今から考える必要がないと考えます。木野駅に関しても木野駅を使う方々がそれ
ほど増えるようにも思いませんので、見直し必要無しとの考えは結構かと思いま
す。京都精華大前駅についても、学生向けの物品販売や食の提供などは、必要が
あればキャンパス内に整備されるのではないのでしょうか。若干気になるのは、二
軒茶屋駅と市原駅なのですが、京都広河原美山線沿いに確かに第一種住居地域の
指定がされているわけですが、すべてを把握している訳ではないのですが、二軒
茶屋駅周辺は第一種低層住居専用地域の指定がされている地域と京都広河原美
山線沿いとの間には河川が介在しており、高低差などもあって一体的な土地利用を
図りにくい地域であることから、将来に向けて考えるとどうなのかと思う部分は
あります。今回対象にするかどうかは別として、自動車利用をできるだけ鉄道利
用に転換していく事を考えるのであれば、二軒茶屋駅周辺もご検討頂いても良い
のかなと思います。市原駅周辺は、静原バイパスが出来たことによって、交差点
付近は道路整備が進んでおり、宅地開発も行われたことから、コンビニ等の店舗
も立地が進んでいる状況ではありますが、そういったコンビニや店舗はどれだけ
の期間、営業し続けていただけるのか。自動車利用で店舗を利用する人がいるの
で、この府道沿いにコンビニ等の店舗が立地している訳でしょう。市原駅につい
ても公共交通機関への転換を目指していくのであれば、京都バス等との連携も含
めて考えると、少し駅周辺について検討する余地があるのではないのでしょうか。

それと、京福電鉄沿線の中で、検討頂いても良いのかなと考えるのは、御室仁和寺駅です。観光道路（きぬかけの路）から駅方向に向かう道路については、比較的幅員もあるのですが、観光客の方々から「食事する所がない。」との声をよく聞きます。この駅周辺については、周辺住民の方々の利用のためではなく、観光客の方々を対象になるかも知れませんが、何か検討の余地があるのかなと考えます。

事務局 貴重なご意見ありがとうございます。叡山電鉄では二軒茶屋駅と市原駅、京福電鉄では御室仁和寺駅についてご意見を頂きましたが、先生ご指摘の通り、二軒茶屋駅につきましては、京都産業大学の学生用にこの駅前から、大学へ向けてシャトルバスが出ており、相当数の利用者がおられます。ですので、店舗等があれば便利ではあるのですが、何分、道路基盤等が弱い状況にありますので、道路の整備が進んだ段階で検討する必要があるのでは無いかと考えております。市原駅につきましては、かなり土地の高低差がある駅周辺であり、店舗を配置するスペースが限られていることから、沿道の商業集積の度合いを見つつ、商業集積が進む用途地域への変更を今後、時を経て検討していく必要があると考えまております。御室仁和寺駅につきましては、我々も先生のご指摘の通り、観光サービスとの視点で検討を行いました。駅前の道路は幅員もあり検討の余地があると考えます。今後の街の動向や土地利用を見つつ、今後、市民意見募集等も行っておりますので、市民意見も踏まえて対応を検討して行きたいと思っております。

西嶋委員 都市計画についての哲学のような話になるのですが、私が気にしているのは叡山電鉄沿いです。今ほ自動車利用で市街地の方に来られる方も多いと思いますが、ではこれがいつまで続けられるか。周辺は比較的古い郊外型住宅地が多く自律的な建物の更新が進んでいるようにも思えない。高齢化が進んでいった時にどういう状況になるのかなと考えた時に、お歳を召すと車を使っての移動が難しくなるので、望ましい姿としては公共交通機関を利用して頂くように誘導していく必要があるのではないかなと考えます。今お答えいただいたように道路基盤が整っていないので、都市計画の見直しの要件としては足りない部分があるのかも知れませんが、逆に第一種低層住居専用地域になっているので、投資がしにくいということもあるのではないのでしょうか。私は先ほども都市計画の見直しの「余地」が無いかという言い方を致しましたが、望むべき方向へ誘導していく時に、もし先行的に手を打つ必要があると考えられれば、現状の都市基盤・道路整備状況が要件に満たないとしても、誘導的に用途の見直しはできる余地は技術的にはあるのではないかと思うので、将来に向けての課題として、ご検討頂ければと思います。

事務局 ありがとうございます。西嶋先生の将来を見据えた都市計画のあり方についてご意見を頂きまして、今後西嶋先生のご意見を参考に適切な用途地域の変更等について継続して検討致します。ご指摘のとおり高齢化社会ということで、二軒茶

屋駅，京都精華大前駅，木野駅につきましては，店舗が正直，岩倉駅前辺りにまで行かないと十分には立地していない状況ですので，その様な観点も踏まえて今後検討したいと思います。

大庭委員 「日常の生活を支えている地域」ということで今回の資料の説明をして頂きましたが，先ほどの西嶋先生の指摘とも関係するのですが，人口動態として例えば高齢者がどの程度居住しておられるとか，あるいは建物の建築年数ですとか，その辺りの状況もある程度踏まえておかないと，今は良いけれども将来生じるであろう問題に対応できにくくなるのではないのでしょうか。それから「日常の生活を支えている地域」とのことですので，スーパーとコンビニがあれば良いと言う問題ではないですよ。例えば医療であれば，特に高齢の方の視点で言うと，診療所なんかが近くにある等の視点も大事になってくるのではないかと考えるのですが，なかなか都市計画的な制度でどう誘導するのかとの難しさはあるのですが，もう少し，スーパーやコンビニ以外の「日常の生活を支えている地域」の要素も加味しながら考えて行く必要もあるのではないかと感じました。

事務局 ありがとうございます。冒頭に説明させて頂いたのですが，今回，店舗に拘っている観点としては，診療所であれば現在指定している第一種低層住居専用地域であっても建築は可能であります。病院になってまいりますと，第一種低層住居専用地域では建築できませんが，広域的な病院を誘導するかと考えた場合，道路基盤が整っていない駅周辺であることから，現在のところ，この岩倉地域周辺に病院を誘導すると考えた場合，道路基盤が整っている幹線道路沿道になると考えます。ただ，既存の病院としましては，岩倉駅の北側に岩倉病院や洛陽病院等がすでに立地しています。駅からは離れてはいますが，既に立地している状況から，今後，大庭先生ご指摘のように，人口動向や高齢者の居住密度等を踏まえる必要も当然ありますので，データの収集に努めたいと考えます。

青山座長 今の大庭委員の指摘は，日常の生活を支える施設とはスーパーやコンビニ以外にも多様にあるのですが，今，ここで検討しているのは都市計画の見直しを行ってまで誘致をする必要がある施設があるかどうかということであって，要するに用途地域を変更してなおかつ誘致しないと日常の生活を支えられない施設であって，今の用途地域のままで立地可能な施設であれば，例えば診療所は第一種低層住居専用地域でも立地可能と事務局から説明がありましたので，その点は考慮する必要は無いとのことによろしいのではないのでしょうか。その様な視点で考えた時に商業施設だけで良いのかということではないのでしょうか。

事務局 大庭先生ご指摘のとおり，高齢者の方々にとって必要な機能として「医・食・住」と言われております。ある一定の生活圏にそれらが立地していなければ，なかなか生活がしにくいと，よく指摘されるところであります。京都市の都市計画の守備範囲を超える部分もあり，特に保健医療施策などですが，今回，周辺のコ

コンビニやスーパー等の店舗のみについて調べておりますが、用途地域の問題もございますが、必要な医療施設の配置や人口動態も含めて、いつの時点で医療保険施策を見直していくべきか、その点も含めて非常に重要なご指摘と考えるので、今後とも検討していきたいと考えております。ありがとうございます。

青山座長 道路基盤が不十分なので、都市計画を見直さないとのことだが、今後、道路基盤整備が整うのはいつごろかとかはあるのですか。基盤整備が整ったら見直すとかルテには記載されていますが。いつ基盤整備が行われるかは分からないのですか。

事務局 この地域周辺の都市計画道路や区画整理に伴う道路はおおむね完了しています。今後、新たな事業が行われない限り、基盤整備が進むことは無いと考えております。

青山座長 ということは近い将来、都市計画の見直しを行う可能性は非常に少ないとのことですか。

事務局 近い将来では、見直しは無いと考えています。

西嶋委員 先ほどの話をぶり返すようで恐縮ですが、財政が豊かで様々なことができた時代の誘導的な都市計画については、京都市は多くの実績をお持ちだとは思いますが。既に整備をした施設の維持管理費用をどうするのかという状況下では、民間部門の力を活かしながら必要な施設等を整備して行くうえで、行政としてできることは何かというのが、今後の都市計画のポイントの一つかなと思います。これはあくまで私の考え方であって都市計画がご専門の先生方が言われている訳ではありません。卵が先か鶏が先かの話ではありませんが、駅前の都市計画をこのままの状態置いておくと、お金をかけてもらえないまま使い勝手の悪い駅が残っていくことになるかも知れません。他方、民間の方々が投資をしやすい環境を整えておいて道路整備負担を民間の方にお問い合わせするとか、と言うような事も考えられるかも知れません。ベースの部分はゾーニングでも検討できるのではないかなというのが、先ほどお話しした趣旨です。これは将来に向けての課題だと思いますので、一度、ご検討頂ければなと思いました。

事務局 今、西嶋先生にご指摘頂きました点は非常に重要な視点であると考えます。インフラ整備と言うのは道路だけではなく、例えば駅のバリアフリー化等も含まれると考えます。今後、車を運転できない単身の高齢者の方々が増加する可能性もこの地域だけではなく、考えられますので、駅にスムーズにアクセス出来る施設整備と合わせて、今後も検討していきたいと考えております。

青山座長 先ほど、大庭委員から指摘のあった、人口動向等の資料も検討委員会の資料には掲載されているのでしょうか。

事務局 メッシュ単位では把握していますが、そのメッシュはかなり広範囲となっております。資料の中に盛り込んだ方が良いのではないかと指摘でしょうか。

青山座長 「日常の生活を支えている地域」は、都市計画の見直しを行わないとのことですが、この地域の人口は実際に減っているのか、増えているのかといった資料は必要ではないでしょうか。

事務局 人口動向についてですが、昨年度、大きなエリアでの検討を行っております。京都市としても全体的な動向として人口の増減については把握しておりますが、地域に細分化した情報は未整理の部分もありますので、今後の資料への反映は実際の数値が良いのか、増加・減少等の文言が良いのかも含めて検討したいと考えます。あと、土地区画整理事業を実施した地域など、一定人口が増加していく可能性のある地域もございますので、そういった部分も睨みながら、将来的には考えて行く必要があるのではないかと考えております。

大庭委員 別にメッシュで見る必要があるかどうかという話ではないのですが、少なくとも町丁目くらいで、今後、どういう人口動向となるか、高齢者が増えていくのか減っていくのか、人口そのものが増えていくのか減っていくのか、その辺りも考えながら今後の都市計画を検討していく必要があるのではないかとの思いから発言しましたので、反映できれば良いかなと思います。

青山座長 ほかに意見等ございませんか。無ければ事務局にて次の説明をお願いします。

6 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4-7-1～10（地区カルテ（検討編）魅力づくり拠点）にて説明

7 意見交換

青山座長 ただいま説明のあった、魅力づくり拠点について、何かご意見はございますでしょうか。京都にとっては非常に重要な魅力づくり拠点ですが。

西嶋委員 らくなん進都の見直しですけど、少し確認をしたいと思います。今回、容積300%の区域を拡大するが、「ものづくり機能」に限定することですね。私も、ものづくり関連の研究を行っている関係で、非常に面白い取組みかと思っています。特別用途地区を合わせて指定し、「ものづくり機能」に限定して容積率の緩和を行おうとのことですが、見直し内容としては、それで間違っていないですよ。

事務局 はい。そのとおりです。

西嶋委員 その時にこの「ものづくり機能」とは具体的にどういった建物用途になるのでしょうか。

事務局 工場や関連する事務所、研究所を考えています。

西嶋委員 最近、日本の中でもものづくりを行おうと考えている業種の作るモノは以前と大分と変わってきています。事務所も研究所もご説明頂いたので安心したのですが、比較的地価水準が高い場所で事業所を設けて投資をしようとする企業は、単純な加工だけでは国際競争力の観点から太刀打ちできないですから、ものづくりをやっている場所のように思えないような外観、ほとんど事務所ではないかと思えるような企業も多く

見られます。「ものづくり機能」の定義に関しては、研究開発施設的なものや、あまり在庫を持たず事務所と変わらないように見えてしまうものもあつたりして、純粋な事務所とそうでないものを運用上、区別できるのかというふうに感じたので、その辺りについてお考えがあればお聞きしたいと思います。それと、例えば大宮通は幅員23mぐらいで整備されていると思うのですが、久世橋通りも含めてこのような基準で造られた道路は過去の例で行きますと、どこかの段階で容積緩和を行う例が多いように思うのですが、今回、油小路については検討されているようですが、大宮通については、検討の対象になっていないのでしょうか。

事務局 一点目についてですが、企業の経営形態等については、委員からご指摘頂きましたとおり、事務局としてもまったく同感です。旧来からの生産ラインを伴うようなものづくり企業については、建物を重層化すると土地利用は行う必要はないと考えており、緩和については、建ぺい率の緩和を求められると考えています。今回の見直しにおいて行うのは容積率の緩和となりますので、委員からご指摘頂きましたような企業こそ集積頂きたいと考えております。また、事務所については、製造業の事務所と、その他の一般的な事務所等、との区別は非常に難しいと考えております。産業支援との観点で都市計画の見直しを検討しておりますので、一般的な事務所ビルであっても対象としていくことを検討しています。二点目の大宮通沿道の緩和ですが、今回の見直しに当たって、容積率を緩和していなければ、大宮通沿道の容積緩和も検討すべきではあったと考えますが、面的に容積緩和を行いますことから、大宮通のみに限った沿道評価による容積緩和は考えておりません。

西嶋委員 わかりました。ありがとうございます。

青山座長 「ものづくり機能」というのは、どこかで定義されているのでしょうか。

事務局 明確にどこかに定義されている訳ではありませんが、今後、特別用途地区を定めて規制するに当たって、条例化が必要になってまいります。その条例の中で対象となる建築物の用途については、条例に記載していく必要があります。

青山座長 ものづくりを行っている会社の本社は対象になるとのことですか。

事務局 ものづくりを行っていない事務所であっても容積緩和の対象になります。

西嶋委員 本社機能を残して頂くのも、決して京都市にとっては悪い話ではないですよ。本社が残っているからこそ、将来、ものづくりを日本に戻してることがある場合にも、その受け皿になれると理解しています。企業に残ってもらうことを考えるべきだとは思いますが、いろいろな形態があります。中小・中堅企業と言われているところも、どういうモノを製造されているか、会社の成り立ち等により、色々なパターンがあるので、なかなか一律に形式的に整理するのは難しいのですが、先ほどの事務局の説明にもありましたように、一般の事務所も含めて容積緩和を行えるのであれば、その辺りはあまりこだわる必要もないのかなと感じました。

事務局 ものづくり支援との理由で見直しを考えていますが、ものづくりに限定した容積緩和ではない部分もありますので、一般の事務所を建設してその容積を使って頂ければと考えています。ただ、集合住宅については、住環境への配慮や操業環境への影響等を考慮し、住宅系用途については現行の容積率を超えないように配慮しています。

北條委員 今のらくなん進都に関してですが、少し感想的な意見になってしまいますが、1階に工場機能や見学者ルートを設け、その上階に事務所を設けるような建築計画も関東方面で事例があります。せっかく中心地に近い場所であり、大学も多い街でもあるので、ただの事務所機能に限定するのではなく、外の人も使える機能が入ってきても良いのかなと思います。この周辺にはパルスプラザもありますし、そのようなホール機能も対象としても良いのかなと感じます。後、この地域周辺は景観の町並み型建造物修景地区が周りに張り付いていますが、この地区の景観を今後、規制するのかもしれないのかも含めて、今後検討されるのかとは思っていますので、事務所だからどんなデザインでも良いとは限りませんので、しっかり景観について、考えて頂きたいなと感じました。後、嵐山地域や太秦地域についてですが、確かに道路基盤が弱い所が多いとは思いますが、歩いて回れる範囲に便利な機能を集積するのですから、例えば、歩いてどれだけ楽しくなるかとの観点も必要かと思っておりますので、多分、来年度以降の話ではあるとは思いますが、嵐山と言えば北へ抜ければ大覚寺等の綺麗な景観が残っている場所もあるので、嵯峨嵐山よりも北側のエリアも地区計画等で検討すべきエリアもあるのでは無いかなと思っています。あと、太秦地域ですが、映画村の撮影所については特別用途地区を定めていますが、東側の地域については商店街へ到る道やJR太秦駅から撮影所に向けた道などですが、道がもの凄く狭い訳ではないと思っておりますので、今後、見直しを検討して頂けたらと思います。

事務局 らくなん進都に関しまして、今後、条例化に向けて条文を詰めて行くに当たって、詳細を詰めて行くこととなります。見直しの趣旨としましては、どの企業にも元氣になって頂きたいと考えておりますので、業種によって排除するつもりはありません。また、景観についてですが、名神高速道路以南のらくなん進都地域の景観をどうするのかを現在、検討しております。その検討を踏まえ、今回見直しを行う鴨川以北地域の景観についても検討していく必要があるのかと考えております。また、嵐山地域、太秦地域についてですが、ご指摘頂きましたご意見を参考としまして、今後も検討して参りたいと考えます。

青山座長 嵐山地域の阪急嵐山駅が第一種低層住居専用地域に指定されていますが、なぜ駅なのに第一種低層住居専用地域に指定されてるのでしょうか。

事務局 阪急嵐山駅周辺は風致地区に指定されています。おそらくですが、風致地区の指定に合わせて周辺の住環境を保全するために、第一種低層住居専用地域に指定したと考えます。

青山座長 用途指定の後に駅が出来たのでしょうか。

事務局 そうではありません。嵐山周辺の景観を守ろうと言う景観規制の観点から、桂川西岸については、高さを抑えて渡月橋からの景観を守ろうとの考え方のもとに、現在の都市計画を決定しています。駅の設立時期については正確には今は分かりませんが、かなり古い駅であることは確かです。

青山座長 都市計画の見直し検討案に「適宜、都市計画の見直しを検討する」と記載があるが、用途地域を変えるかどうかではなく、このままで良いとのことでしょうか。

事務局 景観への配慮もありますし、闇雲に用途地域の変更を行えば、現在、第一種低層住居専用地域に指定している地域への影響を制御できなくなりますので、駅に関する具体的な計画を持って、第一種低層住居専用地域への配慮を行いつつ、用途地域の変更を、今後検討する必要があると考えています。

青山座長 わかりました。他に質問などありませんか。

西嶋委員 駅周辺では無いので、申し訳ないのですが、嵐山周辺について後学のためにお教え頂きたいと思います。これから、河川整備を行うことを、京都府及び国土交通省で検討されているようですが、現況、観光地として飲食を提供される店舗のある市街化調整区域に指定されている地域があります。他方、近隣に外見上あまり変わらないのですが用途地域が指定されている地域があります。一方は市街化調整区域、もう一方は現況の土地利用状況に合致した形での用途地域指定がなされている地域があるのですが、その辺りに何か基準のようなものがあるのでしょうか。もう一つ、これも駅周辺では無いのですが、東山区の祇園石段下の南方、東大路通の東側ですが、商業地域の400%に指定されているが防火地域指定はされていません。この地域は歴史遺産型美観地区に指定されましたから、実際に建築出来る建物は、地下利用を行わない限り400%は使いきれないように思います。平成19年に実施された新景観政策も相当浸透して来ていることですし、現段階において特段批判が出ていないのであれば、将来的な話として景観規制で使い切れない容積率を指定するよりも、容積率をダウンさせる見直しも、そろそろあっても良いのかなと考えます。これは問題提起なんですけど、事実上使えない状況の中で形式上、そのまま緩和された容積率だけが残っているという状況は、一般的な市民に対しての情報提供と考えた場合、不親切ではないかと考えます。感想めいた話になってしまいましたが、何かお聞かせ頂けることがあればお教え頂けませんでしょうか。

事務局 市街化調整区域にある店舗についてですが、具体的な場所が想像できませんが・・・

西嶋委員 例えば、中之島地区です。東山地域では八坂神社周辺も市街化調整区域になっています。

事務局 嵐山地区の中ノ島を市街化調整区域に指定していることについてですが、昭和46年12月に最初の線引きを行っていますが、その際に災害の発生する危険のある地域は市街化区域に編入しないとの方針を持っておりました。その方針は現在も変わっておりません。昨年も洪水により河川区域周辺は大きな被害が発生しております。そのような理由から、中ノ島については市街化区域への編入を行わなかったと考えます。また、桂川自体も流域は河川区域に指定されており、現在も市街化調整区域としております。大阪市等の他都市においても河川区域については、市街化調整区域としております。

西嶋委員 ただ、現実に建物の更新を行おうと考えておられる方もおられる訳ですし、それならそれで、計画的な形で進めて頂くような指針も必要ではないでしょうか。

事務局 都市計画法でも開発許可の中で市街化調整区域内の既存建物の場合、用途変更を伴わない増築の場合、床面積の1.5倍まで許可が可能であったりと、一定基準はありま

す。新たな建物を建築する場合は非常に厳しい基準があるのですが、既存建築物の場合、一定の緩和措置もございますので、あくまで市街化を促進しないとの観点ですが、その観点に合致する既存建築物については、許可を与えているのが実態でございます。二点目のダウンゾーニングについてですが、我々も課題であると認識しております。東山地域に限らず、平成19年の新景観政策の導入により、容積率と高さ規制が実際のところ不整合をきたしていると認識しております。容積率は消化しきれないとは言え、土地所有者の財産でもある訳ですから、一方的に行政にて変更する訳にはいきませんが、将来的には土地所有者のご意見も頂きながら、長期的なスパンで検討する必要があると考えています。

西嶋委員 それならば、逆に準防火地域にする考え方もあるのではないのでしょうか。商業地域にしているのであれば。

事務局 防火規制につきましては、木造建築の観点から考えますと、防火規制はなじまない部分もあることから、ソフト面の防火対策や景観政策との整合から、木造建築物を推進すべき部分もあることから、現在のところ、準防火地域への見直しは検討しておりません。

西嶋委員 木造建築物を推奨しているのですが、一方で都市の防火機能の話もありますから、私見としてそのように感じたと申し上げます。

事務局 容積率についてのお話を頂いた部分ですが、確かに都市計画の諸制度は非常に複雑でして、ベースで指定する容積率もあるのですが、風致地区が規定されると、その基準により建ぺい率等が割り引かれます。さらに、そういうケースはまれなんですけど、地区計画の範囲であれば、その容積率が変わるケースもあります。どのぐらいのスケールでその容積率を指定するエリアを見るかですが、更にきめ細やかにと、委員のご指摘ですが、制度としては一般の市民の方には非常に判りにくい制度になっています。その辺りも踏まえまして、今後の容積率指定については十分検討して参りたいと考えます。

青山座長 防災の話が出たので、少しお聞きしたいのですが、昨年度に渡月橋周辺で河川氾濫による災害がありましたよね。今回の検討委員会で検討すべき事項とは少し違うかも知れませんが、防災との視点からの都市計画の見直しは検討されているのでしょうか。それともそれは都市計画と直接連動していないのでしょうか。

事務局 残念ながら連動していません。大きな見直しの観点として、近年、大きな災害が発生していることから、土砂災害等も含めて、災害の発生する地域については、積極的に市街化調整区域として行こうとの方針はありますが、具体的にこの渡月橋周辺について議論が行われたことはありません。

青山座長 別途、洪水対策は行われているが、都市計画にまでは及んでいないとの認識で良いですか。

事務局 そのとおりです。

青山座長 その他、何かありませんか。

大庭委員 先ほどの説明に関連するのですが、防災の観点から都市計画としてアプローチできるのは、市街化調整区域等の線引きしか対処の方法はないのですか。

事務局 開発許可制度にも関係するのですが、個別の敷地なり、一定の宅地開発を想定して、例えば、先般の広島で発生しました大規模な土砂災害において、土砂災害防止法における土砂災害特別警戒区域については、開発を認めないなどがあります。都市計画の大きな枠組み以外では、少しスケールが小さくなりますが、開発許可においては、かなりきめ細やかに、さまざまな関連法令による規制を考慮して運用しております。

大庭委員 もう一点お教え頂きたいのですが、防火地域と準防火地域はどういった基準で指定されるのでしょうか。というのはですね、先ほど、ものづくりに関する都市計画の見直しで、インセンティブを与えて機能を集積していこうとのお話でしたが、防火の観点から都市計画の見直しは行わないのでしょうか。

事務局 当初の準防火地域の指定についての考え方ですが、人口集中地区いわゆるD I Dと整合した形で準防火地域を面的に指定しております。また、その当時、宅地化されていなかった地域については指定を行わず、建築基準法第22条地域として指定されました。また、防火地域につきましては、面的に指定をしていますのが、河原町周辺の繁華街と京都駅周辺となります。これは火災が発生した時に延焼を建物で食い止めようとの考えから防火地域指定を行っています。また、高容積の地域については、道路沿道での防火地域指定を行っており、これも延焼防止の観点から指定を行っております。また、建築基準法の規定においても、建物の規模・用途によって耐火建築物とすることを求められてきます。都市計画としての面的な考え方と、建築基準法による個別の建物の防火規制があります。その両面から都市の防災を図っていると考えております。

大庭委員 資料4-7-2Bにおいて、準防火地域が指定されている所とそうでない所がありますが、今回、容積率の緩和を行う範囲と何か関連するのかなと考えましたのでお聞きしました。特に個別に対応が可能であり、関連しないのであればそれはそれで結構です。

事務局 まさしくこれが、当初のD I Dの境界に当たる部分です。当時、すでに市街化されていた地域については、準防火地域として指定しており、そうでない地域については、指定を行っていません。市街化の発展に伴い、この範囲を広げて行くことについては、個別の建築物毎に建築基準法で耐火性能を規定している点から、指定範囲を拡大することは想定しておりません。

青山座長 その他、ご意見などはございませんでしょうか。

太田委員 細かい話で恐縮ですが、都市計画の見直しを検討している範囲についてですが、具体的にはどこからどこまでを変更する等はどういう基準でお決めになっているのでしょうか。

事務局 面的な都市計画の範囲については、原則、地形地物と考えております。道路であったり河川であったりが地形地物に当たります。幹線沿道につきましては、道

路沿道の有効活用の観点から指定を行います。商業地域においては道路界から30mの範囲、それ以外の地域については道路界から25mの範囲としております。これは何か法的決まりがある訳ではないのですが、京都市の都市計画の基準です。

太田委員 実際に容積率が上がる範囲を決めるに当たって、具体的に1敷地の真ん中で容積率が変わることもあるのでしょうか。

事務局 沿道から25mまでの範囲を変更する場合、その範囲より外れた部分については、現行の容積率のままとなります。そのような場合、どうするのについては、建築基準法に詳細に規定されております。

青山座長 その他、ご意見はありませんか。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