

第4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27年3月20日（金曜日） 午後2時から午後3時40分まで

○場 所 京都市北文化会館 3階 創造活動室

○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 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3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
- ・ 「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2（資料2-1，資料2-2，資料2-3）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内容について，何かご質問などはございますか。

小浦委員 桂川駅・洛西口駅周辺についてですが，向日市とつながっている市域界の辺りについては，隣接市とは調整しているのですか。

事務局 桂川駅・洛西口駅周辺につきましては，向日市と隣接している地域がございますが，ひとつの広域都市計画として，京都府を通じて広域調整を行っております。京都府・向日市・京都市で情報共有しながら今回の見直しを進めております。

小浦委員 西側の現在工業地域になっているところが，今回の見直しにより分断されてしまっているが，そのことに対して問題はないのですか。第二種住居地域と近隣商業地域に囲まれた工業地域は問題ないのでしょうか。

事務局 今回の見直しの考え方としましては，桂川駅と洛西口駅を繋ぐ道路沿道を近隣商業地域に見直し，道路沿道への賑わいの誘導を図ることを目的としています。道路沿道の後背地につきましては，現行の土地利用を勘案し見直しを行っていません。工業地域のままとしている部分につきましては，京都市上下水道局のポンプ

場が立地していることから、今回の見直し範囲には含めておりません。また隣接する向日市域の工業地域につきましては、向日市と情報共有を行っており、今後、用途地域の見直しを行っていくと聞いております。

小浦委員 京都市域の近隣商業地域と第二種住居地域に囲まれた部分なのですが。実態はご説明頂いた通りだと思いますので土地利用上は問題ないと思いますが、沿道型の指定に変更していこうとの考え方に無理はないかの確認だけです。

事務局 繰り返しにはなりますが、現在、工業地域に指定しています場所につきましては、将来的もポンプ場として土地利用されることから、用途地域につきましても、現在の指定のままと考えております。

小浦委員 南側は住宅が立地している部分とポンプ場で、北側は自衛隊となっているが、ここの沿道を近隣商業地域に指定する目的・意味を教えてください。

事務局 この地域は桂川駅と洛西口駅ができ、大型商業施設も開業したことから、沿道の人の往来も増えてきております。今後、沿道を近隣商業地域として指定することにより、連続した商業施設の配置を誘導していきたいと考えています。

小浦委員 沿道を商業的な街並みに変えて行こうという意味ですね。

事務局 そのとおりです。

西嶋委員 魅力づくり拠点の表現について確認をしたいのですが。「ものづくり機能」に関しては過去の委員会でもご説明いただいていますので趣旨は理解出来るのですが、括弧書きで「ものづくり企業」との記載があります。言わんとする所は判るのですが、もし実際に都市計画の見直しが行われた場合、運用の面で「ものづくり企業」と言う書き方はあやふやで誤解を生みかねないのではないかと思います。現在では、「ものづくり」という語は非常に抽象的になっていますので、今後、運用に向けてしっかりと整理して頂きたいと思います。

事務局 らくなん進都につきましては、現在、幅広いものづくり企業の本社・研究施設・工場の集積を目指しています。実際に制限を行う手法といたしましては、特別用途地区の指定を検討しております。指定に当たっては条例化を行いますので、現在、条例化について詳細を検討しているところでございます。具体的には都市計画ニュースにも記載しておりますが「工場、研究施設又は事務所」に限って最大100%の容積割増しを行うことを検討しています。今後、誤解を招かないように検討して行きたいと考えております。

西嶋委員 野菜工場の例では、全然土を使わず屋内で水耕栽培だけを行う方法もあります。ある人からすると工場ですが、ある人からすると農場かも知れません。人によってとらえ方が違う企業も多くあります。今、社会がどんどん変わっていつていきますので、今までの用法だけで整理するのが難しい部分もあります。特に、この「も

のづくり」の語は誤解を招きやすいと思いますので、将来を見据えて整理して頂くほうが良いと思います。

事務局 わかりました。ありがとうございます。

小浦委員 西嶋先生にお聞きしたいのですが、今のお話は、特別用途地区の制限をかけるに当たっての条例において、緩和対象となる機能をどういうふうに設定するかのお話でしょうか。

西嶋委員 はい。これは対象なのか、対象でないのかとの話になった時に、こういう機能があれば「ものづくり」としてみますよと特定が出来るのであれば良いのですが。漠然と「工場」とか「本社」になると、本社機能は京都に残しておいて、製造拠点はすべて海外にあるような企業でもOKなのか、製造業に分類されていれば良いのか。新しいモノの製造を企画しているような企業は製造業・「ものづくり」では無いのか、というようにどう判断していくのかという問題が現実には起こってくると思われまふ。その部分を整理して頂きたいと考えています。

青山委員 いまのは大事な質問だと思うのですが「ものづくり機能」はどこかで定義されているのですか。

事務局 特に定義されているものはございません。実際には建築基準法で規制しますので、ある程度幅の広い範囲と成らざるを得ない所もあり「事務所」との文言で幅広く拾えるようにはなっております。らくなん進都はものづくり企業の集積を目指しておりますが、新しい企業にどんどん入って来て頂いて雇用の場を確保するのが目的ですので、狭い意味での工場に限定することなく、今後は西嶋委員に頂きましたご意見を踏まえ、整理していきたいと考えております。

青山座長 判断するのは建築的な視点からの判断ですか。

事務局 そのとおりです。

青山座長 中身はものづくりとなっているが、それについての判断は誰がするのですか。

事務局 ものづくりの中に事務所の観点も入りますので、オフィスビル等も緩和の対象となります。

小浦委員 今の質問は、特別用途地区の条例化の時に対象用途を建築基準法の別表上の事務所にするのか、別途「ものづくり企業」を定義して、設定するのかどちらかとの質問だと思いますが、いかがでしょうか。

事務局 別表上の事務所になります。

小浦委員 事務所だったら何でも良くなりますね。

西嶋委員 そうすると、先ほどお話したとおり「ものづくり企業」と書いてしまうと誤解を招いてしまう可能性があると思うのですが。

事務局 極端に言えば保険会社等の事務企業でも対象となります。

西嶋委員 事業者の土地利用形態は、権利関係も含めると単純ではありません。建築基準法上の事務所はすべて緩和対象ということであればある意味判りやすいのです

が。「ものづくり企業」と記載してしまうと、企業の方で緩和の対象にならないと判断してしまう可能性もあるので、誤解を生むのではないかと先ほど申し上げました。

事務局 了解いたしました。今後は誤解の生まない表現で進めて行きたいと考えます。

青山座長 「ものづくり」という言い方を京都市が特に行っているのは「ものづくり」との言葉で表わされる付加価値であったり雇用であったり、何か注視した価値基準があるのでしょうか。この検討委員会の範囲を超えているお話かも知れませんが、もしこの都市計画を制度化する時には、ここで言う「ものづくり機能」若しくは「ものづくり企業」の集積を図る上で、一度議論しておく必要があるのではないのでしょうか。都市計画を議論するこの場で、その議論を行うのは僭越だと思いますので、別の機会で検討しておく必要があるのではないのでしょうか。

事務局 この地域につきましては、都市計画マスタープランにおいて「らくなん進都」との位置付けをしております。一方で都市再生緊急整備地域の指定も受けている地域でございます。一定の要件を満たせば補助金活用や税制優遇、低利融資が受けられる等の別の制度もございます。そのような制度も積極的にPRしながら、この将来像にふさわしい機能の誘導を行っていきたいと考えます。当然、座長ご指摘のように全てを都市計画だけで解決出来る訳ではございませんので、全庁的にも取り組んで参りたいと考えております。

青山座長 その他いかがですか。これは個人的な興味なのですが、用途地域を変更して容積率を緩和して、結果として最大床面積がどの程度増えるのでしょうか。概数で結構ですので、お教え頂けないでしょうか。例えば京都駅周辺の見直しにおいて、どの程度のキャパシティが増えるのでしょうか。

事務局 概算にはなりますが、京都駅周辺において、今回新たに商業地域に指定する土地の面積が約10haとなります。商業地域で400%から600%へ変更する場所や200%ないし300%から600%になる所もございますが、京都駅周辺エリアを広めにとり、南北を七条通から九条通まで、東西を堀川通から鴨川までの範囲を、京都駅周辺とした場合、概ね床面積としては約1割増となります。面積で言いますと約70ha増加します。ただし、この数字は道路や鉄道等も含まれた数字ですので、全てが使える床面積では無いことをご了承願います。商業地域だけに限った場合は、だいたい2割程度増加します。

青山座長 これまでずっと、用途地域の地図で議論を行ってきましたが、これからの様々な影響等を考えると、数字等のデータも必要になってくると考えます。個人的な質問で申し訳ないですが、駅周辺に都市機能を集積させる議論として、どの程度のキャパシティが増えるのかとの視点は、他の地域へも影響してくると思われま

す。今後も数値等のデータによる検討もお願いしたいと考えます。

小浦委員 これは大庭委員にお聞きした方が良いのかもしれませんが、おそらく使える床が地域として1割2割増えると、発生交通量等が変わってくると思われるのですが、その点ではどうでしょうか。道路基盤的に問題はないのでしょうか。

大庭委員 小浦委員のご質問ですが、やはり1割2割増えますと、当然交通量も増えますので、既存の道路基盤で裁けるかどうかはシミュレーション等で確認する必要があるかと思いますが、先ほどの西嶋委員の「ものづくり」のお話にも関係するのですが、そこに工場が出来るのか事務所が出来るのかによって、交通量も変わって来ます。都市計画マスタープランを見ますと「らくなん進都」は流通業等の集積も図っていかうと考えておられるようですが、機能の配置によっても交通量は変わってきますので、どういう機能を集積させていくのかについては、今後しっかりと考えて行く必要があるのではないかと考えます。この周辺には国内外の最先端の企業を集積させていくと記載されていますので、そういう企業が来てくれれば良いと考えますし、この「らくなん進都」については、別の委員会でも議論されていたと思います。そこでの議論ともうまくリンクさせていく必要があるのではないかと思います。

青山委員 ありがとうございます。交通量としては増えると思われませんが、我々が議論しているのは「駅周辺」の公共交通で便利な地域についてキャパシティを増やそうとしており、増える交通量もかなりの部分は公共交通が負担してくれると思われる地域を選んでの議論ですので、全く新たな場所に何かを作る訳ではないことから、道路基盤への大きな負担は無いと考えます。そのほか、ご質問等はございませんでしょうか。

小浦委員 既にご説明頂いたかも知れませんが、失念してしまったので、お教え頂きたいのですが、太秦天神川駅周辺で、既に容積率が300%の指定をされている部分についてですが、容積率は同じなのに、高度地区が違うのは何か理由があったのでしょうか。

事務局 サンサ右京のある所でしょうか。

小浦委員 サンサ右京があるところでしたね。高度利用地区の指定に合わせてここだけ高度地区を変えているのですね。

事務局 おっしゃる通りです。

西嶋委員 高度地区に関してですが。太秦天神川駅周辺の③については、これまで近隣商業地域も含めて20m第3種高度地区だったのを、今回、近隣商業地域に見直しを行うので、京都市の過去の指定例に準じて20m第4種高度地区に変更するようになっています。2種・3種・4種は北側斜線制限が違うので、周辺の状況によっては、2種、3種或いは3種、4種で建てられる建物が違ってきます。建ぺい率の緩和に関しては、敷地規模が小さい場合、合法的な建物を建てて頂く観点からメリットがあると思うのですが、20m第4種高度地区の場合20m一杯ま

で建てる事が出来ますよね。近隣商業地域の場合は4種を指定したほうが良いのか、その辺りはいかがでしょうか。

事務局 ご指摘の点は住環境の保全の観点と、土地の高度利用の観点で非常に判断が分かれる所ではあるのですが、現在までの京都市の指定の考え方としましては、高容積な近隣商業地域の道路沿道については20m第4種高度地区を指定していることから、今回もその考え方を踏襲しております。

西嶋委員 実際は日影規制でも規制されるので、すべてがすべて建てられるわけではなく、各々の敷地の状況によって変わってくると考えますが、念のために確認させて頂きました。

青山委員 その他ほかにはご質問はございませんか。では事務局の方、次の議題について説明をお願いいたします。

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の見直しについて」市民意見募集における主な意見について：資料3、参考資料1にて説明

5 意見交換

青山座長 市民からのご意見の紹介がありました。かなり厳しい意見もございましたが、これらについて何かご質問はございますか。

この市民意見を踏まえまして、これからどのように対応し取り組んでいくのか、今後の検討事項とも深く関連しますので、次の議題と合わせて議論したほうが良いと思いますので、次の議題の説明をお願いします。

事務局 わかりました。

6 事務局より資料説明

- ・今後の検討事項について：資料4、参考資料2にて説明

7 意見交換

青山座長 資料3で頂いている市民意見に対しての回答は、どのようにしていくのですか。

事務局 市民意見に対する回答に関しましては、今回の検討委員会でのご意見を踏まえ、今後、京都市の見解として参考資料1として添付しております意見に関しまして、一つ一つに対してその考え方を、今後取りまとめた上で公表する予定です。

青山座長 わかりました。資料3と資料4について、何か質問などはございますでしょうか。

北條委員 資料4の「今後の検討事項について」と資料3の「市民意見募集における主な意見」とも関わってくると思うのですが「日常の生活を支えている地域」への対

応として「コンビニなどの生活利便施設を誘導してほしい」とのご意見があったと思います。その場合の「道路」の取り扱いについてですが、ある程度整備された広い道路について、都市計画の見直しの検討を行ってこられたと思います。「日常の生活を支えている地域」については、移動手段は徒歩や自転車が多いと思いますので、そんなに広い道路が必要では無いのではないかと、私自身は考えます。実際、最近のコンビニは車で利用する広い駐車場を有するコンビニが目立ちますが、例えば太秦地域であれば帷子ノ辻駅前に駐車場も無い小さなコンビニがあるのですが、そういったコンビニをイメージされているのではないかと思います。ある程度の駐輪場等は必要になってくるのではないかと思います。今後検討するに当たって、必ずしも道路基盤が整っていないでも良いのではないかと思います。現況の道路のままで対応出来る地域もあるのではないかと思います。もうひとつ、山ノ内浄水場跡地北側については太秦病院が移転するとの話をお伺いしたのですが、市民意見の中に「西の拠点となる機会であり」との意見がありますが、より人の流れが西側地域から太秦天神川駅に集中するのではないかと思います。この検討委員会では基本的な移動手段は公共交通を用いて移動されてくるとの想定ですが、必ずしも面的に西側の用途地域を変えていかなければいけない訳ではないと考えますが、葛野大路通や天神川通、御池通などの道路整備が整っている地域について、どこまで面的な広がりを持って見直しを行うか、西側への広がりを誘導するのか、それとも広域拠点に人を誘導したいのか、その考え方によって、見直し内容が変わってくるのではないかと思います。資料4の「今後の検討事項について」では「東又は南へつながる幹線道路沿道の機能集積はどうあるべきか。」と書かれていますが、京都市としては西側に向かう道路については、見直さないとの前提で書かれているのか、お伺いしたいのですが。北西に延びる道路（三条通）についてなのですが。

事務局 確かに今、ご指摘頂きましたように太秦天神川駅から西側の右京区のエリアは道路基盤の整備状況が非常に弱い地域となっています。都市計画道路は何本か計画していますが、御池通も太秦天神川駅までで止まっています。部分的には太秦映画村の東側道路のように整備された道路もあるのですが、すぐにでも都市計画道路事業が始まったりする訳ではない点と、一方で太秦天神川駅は現在の地下鉄東西線の終着駅ですので、交通局の方ではバス路線の大幅な見直しを行い、出来るだけ太秦天神川駅に向かうバスの便数や新たな路線を設けるなどの工夫を行っております。このように、早急な都市基盤の整備が難しいなかで、公共交通の一翼であるバスにより、太秦天神川駅より西側の西京区を含む範囲については、ネットワーク化を図っていく取組を進めています。

北條委員 ありがとうございます。

青山座長 そのほかどうでしょうか。

小浦委員 市民意見で多様な意見がありますが、こういった意見を今日ご説明いただきました変更の考え方などに取り入れていこうと考えている意見などはあるのでしょうか。あるいははこの議論でそういった議論を行う必要があるのでしょうか。

事務局 今の段階では、事務局としては案の変更は考えておりません。

西嶋委員 資料４の１(１)にあります「駅周辺以外の地域など交通不便地への対応」が重要だという点については、今までも議論してきた話なので判るのですが、その下に書かれている「バスなど鉄道以外の公共交通ネットワークと土地利用をどう連携させていくか。」との記載はどう言った趣旨で記載されているのでしょうか。ここで公共交通に関する議論をするのでしょうか。

事務局 ここで公共交通の議論をしていただく訳ではないのですが、現在、駅周辺への都市機能についての議論を行っていますが、周辺部のバスを中心としてネットワークされた地域の土地利用を今後、どのような形で考えていくべきかとの意味です。都市機能を駅周辺に集積すれば、そこに向かって鉄道やバスにより駅周辺以外とネットワーク化され则认为ますが、地域によっては空洞化が進んでいくのではないかと懸念もあり、今後迎える人口減少社会において空洞化が進む駅周辺以外の地域について、土地利用のあり方をどう考えるべきかをご議論いただければと考えております。

西嶋委員 なかなか説明し方が難しいとは思いますが、今、どういうバス路線があるのかではないのでは。これから人口・世帯数が減少していくなかで、そこにお住まいの方はバス路線等を残してほしい訳ですが、事業者側は京都市交通局も含めて必ず採算性の話がでてくるでしょう。経営上、成り立つものでなければ、必ず残って行くとは考え難い訳です。逆に、交通拠点としての鉄道駅について一定の利用が継続するのであれば、そこに人を乗せて行くバス路線も経営上成り立ち得るということで、これらの駅周辺に関して色々議論してきました。資料４の２(１)のような「日常の生活を支えている地域」に関して、道路事情が悪く、それほど乗降客がある訳ではない駅周辺についても、そこに向かってバスを運行していただくためには、鉄道事業者の方々に生活上の利便施設が建築しやすいようにすればと。事業性の観点から、第一種低層住居専用地域ではなく、もう少し規模の大きい店舗が立地できる用途地域への見直しが出来ないかとの意見を過去に申し上げました。また、資料４の１(１)は、公共交通のネットワークを高めるための議論をするのかとも受け取れますが、そのような議論は別の検討会議で議論されている訳ですし、その議論をここで行ってもしかたがないと思います。要は、第一種低層住居専用地域になっている駅周辺について、見直しの議論を行うのでしょうか。

事務局 公共交通の議論をここで行うつもりはありません。公共交通でのネットワークといった場合に代表的な公共交通はバスになると考えております。例えばバス停

の付近にコンビニのような生活利便施設を配置すべきかなどの点や鉄道駅周辺で言いますとコンビニだけではなくもっと規模の大きいスーパー等や福祉系の施設が立地できるようにすべきではないか等の視点からご議論頂ければと考えております。

青山座長 この「今後の検討事項について」の１(１)と(２)についてですが、今、西嶋委員が指摘されたように、(１)の「駅周辺以外の地域など交通不便地への対応について」は今後、駅周辺以外の地域についても、今後、ずっと住居が存続しつづける場合にそこに公共交通サービスを維持するためにどうするかという話ですね。(２)の「居住機能の配置・誘導について」は人口が公共交通拠点に集まった場合、つまり、鉄道の不便な地域の人口が減少した場合にその他の地域をどうするのかという、二つ違った論点ではないかと思います。我々はこの検討委員会であまりその点については時間の関係もあり、あまり議論せずに、取り急ぎサービス機能を駅の周辺に集めようとの議論を行い、今回の見直し案を作成するに当たっての議論を行った訳です。人が出て行く地域については、出て行ったあとその地域に公共交通サービスを維持すべきかについての議論は、まだ宿題として議論出来ていないと認識しています。どうやって展望するのか、駅の周辺に人口を集積させていき、その他の地域は人口が減っていく、その状況をイメージするのか。駅周辺にはサービス機能が集中しており、その他の地域については人口が薄く張り付いている状態でその他の地域の公共サービスをどう維持していくのかの議論は、この検討委員会においては、取り掛かっていないと思っています。まず取り急ぎ、集積する方向性を整理しようと議論してきました。その議論の結論が今回の見直し案として出てきていると思うのです。ですから、非常に大きな宿題が残っている状況なのですが、その大きな宿題がなかなか読み取れないのです。この資料の書き方では。だから議論が混乱するのだと思うのですが。ですから事務局としてはその宿題をちゃんと解決して頂きたいと考えるのですが。京都市としてどのような方向性で今後の都市像を目指すのか、ギュッと集積したコンパクトな都市にするのか、それとも薄く広く居住する地域の公共交通をどのように維持するのか。まだ私たちは議論できていないと考えています。ただし、集まる部分については、長い時間をかけてきっちり整理したと考えています。

西嶋委員 青山座長のお話の後、ついではありますが。駅周辺に都市機能を集中させていくといってもいきなり変わる訳ではなく、駅周辺以外も急には変わらない訳です。ただ、今回、いくつかの駅周辺を見直していくと、建物への投資という形を通じて５年１０年では済まないような変化が続いていくことになります。それを念頭に都市計画の見直しをやって頂いている訳ですけど、５年後１０年後、その時々で、効果の出方は違うと思います。その途中についてはどうするのか。ロー

ドマップみたいなものを描きながらでないと、なかなか道筋を立てて議論出来ないと思います。

小浦委員 今の疑問はかなり初期の頃に、ずいぶんと議論しましたが、その議論は一旦置いておいたような気がします。それはどういった時に議論したかという点、「広域拠点」とか「地域複合拠点」、「日常の生活を支えている地域」と駅のタイプ分けをした時だと思います。主に、乗降客数と土地利用のトレンドでタイプ分けしており、計画論はほとんど入っていなかったと思います。

今回選んでいる駅は、政策的に事業を動かそうとしているところで、その意図を明確にしていくという意味で、用途地域の変更を行いたいということだと、私は理解しました。これらが、都市構造と、どうリンクしていくのかとの点は青山先生のご指摘のように、まだ宿題として残っている部分であると思うのですが、「エコ・コンパクトな都市構造」を議論するには、この「広域拠点」とか「地域複合拠点」、「日常の生活を支えている地域」がどういう組み合わせの中で、京都市全体を構造化していくのかという議論が、まずあるべきです。その点が曖昧なまま進んでいるのです。資料4の「今後の検討事項について」の1(1)と(2)のような、目の前の課題をどうするのかという議論をする前に、本来は、政策的に「エコ・コンパクトな都市構造」に関する議論をするべきとの宿題が残っていると理解をしています。

今日、参考資料として机上配付して頂いた京都市内の駅をプロットした資料も、駅を中心に500mの円を落とし込んで頂いていますが、徒歩圏として眺めてみますと、北部や西部のように駅の密度が低い地域や、中心部から駅が南北の軸に繋がる駅の密度が高い地域があり、今の駅の密度のバランスは既に違うわけです。これからどんどん駅を増やしていくようなことはないでしょうから、既存のインフラストラクチャーをうまく活かしていく方向での駅の拠点性の議論をするべきではないでしょうか。

青山座長 小浦委員、ありがとうございました。今までの議論をまとめて頂いたようで感謝いたします。私なりに解釈しますと、順番としておかしいと思いますが、今年とはにかく、「広域拠点」と「地域複合拠点」それと「魅力づくり拠点」の3拠点について土地利用を議論して来ました。それを前提として是非「エコ・コンパクトな都市構造」について議論したい。最初は京都市の「エコ・コンパクトな都市構造」とは何かとの議論から始めるのが筋ではありますが、そうではなくここで採った戦略は、これを前提として考えられる京都市の「エコ・コンパクトな都市構造」はどんなものか。それは公共交通が不便な所も含めて考えるということです。それを考えるという大きな宿題が残ったままになっている。その点をここで確認しておきたいと思います。

小浦委員 その議論は今後の土地利用に大きくリンクして来ますね。

青山座長　そうですね。

事務局　確かに今ご指摘頂きましたように、交通拠点への都市機能の集積については、今回ご議論頂きましたけれども、将来のあるべき姿としては、ひとつのステレオタイプとしてはございます。国などが示しています様々な拠点があって、それを公共交通でネットワークするという考え方です。ところが京都市の具体的な都市構造を考えるに当たって、京都市は地形的にはコンパクトな都市ではないかと考える点もあるのですが、将来的に即地的にどこにそういった小さな拠点を分布させるのか、「広域拠点」については明確なのですが、非常に議論が難しい部分であると考えております。先行的に都市機能を交通拠点に誘導し、今の国の考え方で申しますと、その後に居住も誘導していく。居住を誘導していった結果、市街地にどんどんスポンジ状に人口密度の低い地域が出来ていき、空き家等が増加していくなかで、生活利便性の低下に対して、少しずつ誘導していこうという考え方です。現に京都市で市街地の中心部でそのような状況が生まれているかと申しますと、あまりないのですが、やはり周辺部においては、現にそのような状況が現れております。しかし、市民の実感としてはそのように感じていないのが現実です。居住誘導は中長期的な話になりますので、その取組のプロセス、将来どうやって京都の都市構造の特性にあった将来像を目指していくか、そのプロセスについて市街地の周辺部にお住まいの方々は非常に心配を持たれますし、その点は今後の課題にはなるのですが、全国的にどの都市でもはっきりとした明快な答えはお持ちでないとは思いますが、その議論については大きな柱のひとつであると考えますので、当然、今後も議論していきたいと考えております。今、委員に整理して頂きました内容のとおり、都市機能の集積についてご議論頂いたとの認識をしております。

青山座長　結局、日本全体で人口が減り始めるのは初めての経験であり、知見がない訳ですね。皆さんどうして良いか判らない状況でしょう。ですので、まずは集積から始めたのは非常に現実的な方法だったかなとは思いますが、ただ、それだけでは済まないですよと言いたいのです。

小浦委員　駅から検討を行って良かったと思うのは、都市をネットワークでとらえることで都心に集中する構造ではないことを示していることだと思います。「地域複合拠点」や「日常の生活を支えている地域」に関しても議論をしている。「広域拠点」にすべてを集中するとの発想ではない。既存のインフラストラクチャーを活用し、どう都市構造を変えていくかについて検討しましょうと提示した点については、非常に良かったと思います。周辺部に優良な住宅地が京都にはたくさんありますし、そういった住宅地は大事にしていくべきだと私は思いますので、うまく都市構造の考え方についてのメッセージを発信しながら、今回の用途地域等の変更の意味を伝えていくことが大事なのではないかと思います。

西嶋委員 資料４の「今後の検討事項について」の１(１)と(２)の書きぶりに対して若干懸念を持ちます。人口減少下で、これから都市間競争を行っていく訳です。そうしないと推計人口予想以上に人口が減ってしまいますから。そうすると、この配置・誘導についてはある前提が無ければ議論出来ないはずで。それは非常に大きな事柄を含むので軽々しく言うことはできないでしょう。今回、技術的には、駅周辺から始めたことで比較的短い時間でまともな議論が出来たのだと思います。ただ、経済活動がその通りになってくれるという保障は無い訳ですから、この話をしようと思ったら都市計画関係の検討委員会で議論しつくせない部分もたくさんあると思います。今回、まちづくり機能の話も議論していないのは、そういった理由もあるのではないかと私は個人的には思ったりした訳です。

太田委員 駅周辺における都市機能の集積について、事務局の方としても市民意見も取り入れながら見直しを検討されてきて、現時点では良い案になったのではないかと個人的には思っております。他の委員の方々の意見にもありましたように、様々な課題等がございますので、これからも検討を続けて頂きたいと思います。

北條委員 来年度以降も現在の案も含めて、検討を続けていかれると思います。その他の場所についても、今後検討を行っていくとは思いますが、どう言った優先順位で検討する場所を選んでいくのか、土地利用が変わっていくから用途地域を見直していくのか、市民意見でも挙がっているように将来を見据えたビジョンを描いて現状の土地利用に変化は無いけど、変化を誘導するために都市計画の見直しを行っていくのか、市民への見直し案の出し方を時系列で考えたほうが良いのかなと感じました。今すぐに手を付けられないこともあるとは思いますが、前提条件をもう少し詰めた方が良いとお話もありましたので、それも進めつつ、もう少し将来のことを、どういう土地利用の見直しを行っていくのかも考えて頂ければと思います。これは都市計画の範囲を超えてしまうのですが、市民意見の中で竹田駅周辺の容積を緩和してもそんなに状況が変わると思えないとの意見もありましたが、そういう意見を持たれるのはきっと土地を利用したい人はいらっしゃるのですが、その土地が利用出来るかどうかの情報のやりとりが出来ないのが原因ではないかと思います。ものづくり拠点のための土地を探されていても、どこに聞いたら良いのか判らないのではないのでしょうか。京都市のお持ちの土地であれば、こういう土地がありますと情報提供できるのだと思いますが、もう少し民間企業とのやり取りについて、今後検討していかれたほうが土地利用も促進するのではないかと思います。民間企業の力で基盤整備が進むしくみが出来れば良いなと思います。

青山座長 今、事務局から特に意見等は必要でしょうか。

北條委員 いや、そういう訳ではありません。

事務局 確かにPRや広報の部分が弱いとの部分についてはご指摘のとおりです。特に産業支援について様々な企業の構想があるのですが、なかなか今までは京都市が受け入れるような環境になっていないのは確かです。今回の見直しも含めて「ものづくり都市、京都」と標榜しておりますので、企業誘致の部署が産業観光局にございますので、常に情報共有しながら積極的に雇用の確保、ひいてはそれが、人口減少の歯止めになると考えますので、そういった点でも重点的な施策としております。検討委員会で頂きました意見を踏まえまして全庁的に取り組んで参りたいと考えます。

大庭委員 「都市計画ニュース」の「エコ・コンパクトな都市構造」の概念図の中で「日常の生活を支えている地域」のうち駅周辺については、具体的に駅を上げて検討したと思うのですが、駅の無い「日常の生活を支えている地域」については、検討できていないですね。このような地域は市内にたくさんあるのではないかと考えるのですが、そのエリアをどう考えていくかを、しっかりと考えていく必要があるのではないかと思います。こういうエリアが本当に「広域拠点」や「地域複合拠点」にアクセス出来るのかということも含めて考えていかないと、京都市全体としての「エコ・コンパクトな都市構造」を考えていることにはならないと思いますので、その辺りが今後の検討課題ではないかと感じました。

事務局 先ほどの議論にもありましたように、公共交通拠点への都市機能の集積と合わせて、それ以外の地域についてどうしていくのかについては、もうひとつの大きな柱であると考えております。なかなかそれを即地的に表現しようとすると、色々なステークホルダーがいらっしゃいますので、非常に難しい部分もあるのですが、人口が減少する現実を見据えると、かなり痛みは伴いますが取組んでいかなければならない状況であると考えております。京都市の場合は、現状ではそのような課題は現象として既に起こっていますが、なかなか市民の一般的な認識としては、重要な問題であるとの認識には至っていないと感じています。今後、速やかにその議論を始めて、出来る限り生活利便性が低下しないような、また、都市の魅力が低下しないような都市構造を目指して参りたいと考えております。

西嶋委員 少し補足をするようなことになりますが、別途、京都のまちの活力を高める公共交通検討会議があり、この委員会とも連携するという位置付けになっていますので、連携をうまく取って頂ければよいのではないかと思います。スムーズに情報交換が出来るかについては、まだ課題があるかもしれません。私は、公共交通の検討会議には、この検討委員会の委員なので、参加させて頂いているのかなと勝手に思っているのご報告しておきます。

青山座長 駅から離れた「日常の生活を支えている地域」ですが、先ほど小浦委員が指摘されましたが、京都にはそういった地域がたくさんあると思います。残しておきたい不便な地域っていうのはある程度あると思うのです。今回選んだように集積

させる地域も必要だけど、残しておきたい地域もあると思います。いずれにしても非常にたくさん問題がある訳で、来年度も検討が必要かと思いますが、事務局の方で何か今の段階で言える事はありますか。

事務局 次のステップとしては、駅周辺以外の地域をどう議論していくのかというのがひとつの柱で、もうひとつが今日ご説明いたしましたが、新たな政策的なインフラ整備の状況で新駅が出来ますので、これが今後ひとつの大きな候補であると考えております。ものづくり拠点やその他の魅力づくり拠点についても、各々の拠点の動きを見ながら、都市機能の集積についても別途、引き続き検討していきたいと考えております。

小浦委員 魅力づくり拠点は、政策的に今後の雇用や魅力など、都市的な新しい機能を考えていこうとしている場所というイメージで議論してきたと思います。土地利用や整備計画を進めていくことで新しい場所をつくること、西嶋委員から今ご説明頂いた別途議論されている公共交通ネットワークの計画、それから、この検討委員会で議論してきた駅を手掛かりに都市構造の再構築を考えることが、うまくつながっていくことが必要だと思います。どうしても魅力づくり拠点や事業系の話は、高速道路の話もありますが、事業ごとにバラバラに議論されていると感じます。都市計画として「エコ・コンパクトな都市構造」など、将来的な都市の形を構想することを視野に入れた議論として始めているならば、単に用途地域の見直し対応だけではなく、それを都市構造の中で検討するというフレームを持つような場であってほしいと思います。

西嶋委員 先ほど青山座長や小浦委員から、不便だけど残したい地域とのお話がありました。実は、現実の社会でも、その点に目を付けて投資が行われている事例があります。それは観光関連の投資などで、ある意味、京都の政策とマッチしている部分ではありますが、これまでの土地利用とはある部分で対立するようなものでもあります。住居専用地域であっても住居系以外の建物が建つことなどです。それは建築の許可で対応すべきなのか、それとも都市計画で様々な調整を図ってから建築されるべきなのか。私はやはり都市計画の方が先行的に動くべきではないかと考えます。駅周辺でもなく、交通の問題で議論をする場所でもない地域で、まだ都市計画として検討して頂くべき部分が残っているように思います。

北條委員 駅周辺以外の地域においても、色々な種類があると思いますので、そのパターン分けも、今後は検討されたほうが良いのではないかと思います。例えば、岩倉の方でもあるかもしれませんが、都心部でも500mを超えた例えば徒歩15分位かかる場所でも、幹線道路沿いであれば自動車であれば利便性は高い訳ですから、そういった意味では全然性格が違うと思いますので、そういった視点での検討もお願いいたします。

青山座長 他に意見はございませんか。それではよろしいでしょうか。ご質問、ご意見も
出尽くしたようですので、これで本日の検討委員会を終了いたします。

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