

第57回京都市都市計画審議会 会 議 録

日時 平成27年7月31日 午後2時30分～午後3時55分

場所 京都ロイヤルホテル&スパ 2階 「ロイヤルホール」

京都市都市計画審議会事務局

第57回 京都市都市計画審議会議事事項

議 事 番 号	議 事 事 項	備 考	頁
計議第229号	京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）地区計画の決定について （京都市決定）	古門前通元町地区地区計画の決定	1
計議第230号	京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）地区計画の変更について （京都市決定）	新門前通西之町地区地区計画の変更	3

報告事項

- ・「エコ・コンパクトな都市構造を目指した都市計画の見直し」等について（P10～）

京都市都市計画審議会委員名簿

- ・ 条例第2条第2項第1号委員

荒川	朱美	京都造形芸術大学教授	
奥原	恒興	京都商工会議所専務理事	
川崎	雅史	京都大学大学院教授	欠席
佐藤	由美	奈良県立大学准教授	欠席
椎葉	充晴	一般社団法人流出予測研究所会長	
須藤	陽子	立命館大学教授	
塚口	博司	立命館大学教授	
中嶋	節子	京都大学大学院教授	欠席
葉山	勉	京都精華大学教授	
山崎	糸治	一般財団法人京都市都市整備公社理事長	
山田	春美	公益社団法人日本水環境学会関西支部名誉理事	

- ・ 条例第2条第2項第2号委員

小林	正明	経済総務委員
下村	あきら	まちづくり委員
田中	明秀	経済総務委員
西村	義直	教育福祉委員
井上	けんじ	まちづくり委員
西野	さち子	まちづくり委員
樋口	英明	経済総務委員
かわしま	優子	教育福祉委員
国本	友利	くらし環境委員
安井	つとむ	まちづくり委員
村山	祥栄	交通水道消防委員
豊田	貴志	まちづくり委員

- ・ 条例第2条第2項第3号委員

小林	稔	国土交通省近畿地方整備局企画部長
(代理出席	馬渡 真吾	京都国道事務所長)
東川	直正	京都府建設交通部長
(代理出席	小林 暢彦	都市計画課長)
一圓	裕二	京都府警察本部交通部長
(代理出席	岡本 哲治	交通規制課調査官)

- ・ 条例第2条第2項第4号委員

原	小壽
前中	彬

計 議 第 2 2 9 号
都 企 計 第 6 1 号
平成 2 7 年 7 月 1 0 日

京都市都市計画審議会会長 様

京都市長 門川 大作

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）地区計画の
決定について（付議）

都市計画法第 1 9 条第 1 項の規定に基づき，別紙のとおり貴審議会に付議します。

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）
地区計画の決定（京都市決定）

都市計画古門前通元町地区地区計画を次のように決定する。

名 称		古門前通元町地区地区計画
位 置		京都市東山区元町及び若松町の各一部
面 積		約 1.1 ヘクタール
地 区 計 画 の 目 標		当地区は、かつては職人のまち、知恩院参道のまちとして形成され、時の流れとともに逸品の古美術品や高い美意識をもった生業が集積し、成熟してきた。また、京都随一の繁華街に近接しながらも清閑さをそなえ、新旧問わず風格のある建物や雰囲気の良い路地などが並ぶ、趣ある風情と気品を有するまちである。 このような地区において、地区計画を定めることにより、まちの魅力である、個性、清閑さ、まちなみなどの維持向上を図り、将来ビジョンである「凜としてたたずむ趣のまち」の実現を目指す。
及 び 区 域 の 整 備 ・ 開 発 保 全 の 方 針	土 地 利 用 に 関 する 方 針	古美術を中心とした個性と魅力あふれる生業と、清閑な住環境が共存し、まちに暮らす様々な人々が交流し、安心で安全な土地利用の誘導を図る。
	建 築 物 等 の 整 備 の 方 針	建築物の用途を制限することにより、まちの歴史や文化に新しさを融合させながら、まとまりのある、慎ましくも美しいまちなみの形成を目指す。
地 区 整 備 計 画	建 築 物 等 に 関 する 事 項	次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。 1 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（以下「風営法」という。）第2条第1項に規定する風俗営業の用に供する建築物 2 風営法第2条第6項に規定する店舗型性風俗特殊営業及び同条第9項に規定する店舗型電話異性紹介営業の用に供する建築物 3 マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの 4 カラオケボックスその他これに類するもの 5 自動車車で床面積の合計が300平方メートルを超えるもの（自動車の出入口が古門前通又は大和大路通に接するものに限る。） 6 自動車教習所 7 倉庫業を営む倉庫 8 自動車修理工場 9 日刊新聞の印刷所 10 畜舎で床面積の合計が15平方メートルを超えるもの 11 建築基準法施行令第130条の9に規定する危険物の貯蔵又は処理に供する建築物で、準住居地域内に建築することが禁止されているもの

「区域及び地区整備計画の区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、京都随一の繁華街に近接しながらも清閑さをそなえ、新旧問わず風格のある建物や雰囲気の良い路地などが並ぶ、趣ある風情と気品を有する当地区において、地区計画を定めることにより、まちの魅力である、個性、清閑さ、まちなみなどの維持向上を図り、地区の将来ビジョンである「凜としてたたずむ趣のまち」の実現を目指すものである。

計 議 第 2 3 0 号
都 企 計 第 6 2 号
平成 2 7 年 7 月 1 0 日

京都市都市計画審議会会長 様

京都市長 門川 大作

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）地区計画の
変更について（付議）

都市計画法第 2 1 条第 2 項の規定において準用する法第 1 9 条第 1 項の規定
に基づき、別紙のとおり貴審議会に付議します。

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）

地区計画の変更（京都市決定）

都市計画新門前通西之町地区地区計画を次のように変更する。

名	称	新門前通西之町地区地区計画
位	置	京都市東山区西之町の一部
面	積	約 1. 3 ヘクタール
地区計画の目標		当該地区は、東山のふもと浄土宗総本山知恩院の門前にあり、隣り合う祇園町の営みや文化芸能を支える家々があり、後年古美術商の立地を見たことなどから、多様な建築文化が醸成されて特徴ある町並みを形成している地区である。また、京都市市街地景観整備条例に基づく歴史的景観保全修景地区に指定され、良好な町並み景観の形成及び保全を図っている地区でもある。 このような地区において、地区計画を定めることにより、懐かしさを醸し出す町並みや職住が共存する暮らし方などが尊重される、優れて文化的で、個性豊かな魅力を持つ市街地環境の維持・充実を図る。
区域の整備・開発及び保全の方針	土地利用に関する方針	風情ある町並み景観と調和し、京文化・芸能を大切にした商業・サービス業の活気を増進するとともに、各世代が定住することのできる良質な住環境の形成を図る。
	建築物等の整備の方針	地区固有の風情ある町並み景観が保全されていることに加え、古美術商をはじめとする商環境や落ち着きのある良質な住環境を維持するため、建築物の用途の制限を行う。

地区の区分	区分の名称	区分の面積	A地区	B地区
			約1.2ヘクタール	約0.1ヘクタール
地区整備計画	建築物等の用途の制限		次に掲げる建築物は、建築してはならない。 1 マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの 2 カラオケボックスその他これに類するもの 3 原動機を使用する工場で作業場の床面積の合計が50平方メートルを超えるもの 4 自動車車庫で床面積の合計が300平方メートルを超えるもの又は3階以上の部分にあるもの（建築物に附属するもので建築基準法施行令（以下「令」という。）第130条の8に規定するものを除く。） 5 倉庫業を営む倉庫 6 令第130条の9に規定する危険物の貯蔵又は処理に供する建築物で、準住居地域内に建築することが禁止されているもの 7 キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの 8 個室付き浴場業に係る公衆浴場及び令第130条の9の2に規定する建築物	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 1 マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの 2 カラオケボックスその他これに類するもの 3 原動機を使用する工場で作業場の床面積の合計が50平方メートルを超えるもの 4 自動車車庫で床面積の合計が300平方メートルを超えるもの又は3階以上の部分にあるもの（建築物に附属するもので建築基準法施行令（以下「令」という。）第130条の8に規定するものを除く。） 5 倉庫業を営む倉庫 6 令第130条の9に規定する危険物の貯蔵又は処理に供する建築物で、準住居地域内に建築することが禁止されているもの 7 個室付き浴場業に係る公衆浴場及び令第130条の9の2に規定する建築物

「区域及び地区整備計画の区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、地区固有の風情ある町並み景観を保存するとともに良好な商環境及び住環境の形成を図るため、計画地区の拡大をしたうえで、二つの地区に分け、それぞれに建築制限を定めるものである。

○塚口会長 それでは、次第にございますように、計議第229号議案及び計議第230号議案を議題といたします。この議案は、古門前通元町地区地区計画の決定及び新門前通西之町地区地区計画の変更に関する議案でございます。

この2つの地区は、隣接しておりますので、一括して審議してまいりたいと思います。

それでは、事務局、説明よろしく願いいたします。

○事務局 それでは、計議第229号議案、第230号議案について、一括して御説明いたします。

両議案は、東山区元町、西之町の2つの隣接する地域におきまして、平成27年2月に、地域の住環境、町並み保全を目的として、それぞれのまちづくり協議会から要望書が提出されたものであり、趣旨が同様の隣接する地区計画を定めるものでございますので、一括して御説明いたします。

前方のスクリーンを御覧ください。

図中の2つの赤枠でお示ししている区域が地区計画の対象区域でございます。北側の赤色でお示ししている方が今回新たに地区計画を定めます古門前通元町地区地区計画、南側の黄色でお示ししている方が新門前通西之町地区地区計画であり、地区計画の区域を拡大するものでございます。

両地区は、地下鉄東西線三条京阪駅、京阪本線三条駅の南側に位置しており、用途地域は商業地域、建ぺい率は80%、容積率は400%、高度地区は15m第4種高度地区に指定しております。

また、両地域の都市計画マスタープランでの位置付けといたしましては、桃色でお示ししております町並みとの調和に配慮した商業機能の充実を図る地域に位置付けており、今回の2つの地区計画は、都市計画マスタープランとも整合したものとなっております。

それでは、まず初めに、計議第229号議案、古門前通元町地区地区計画について御説明いたします。

まずは、古門前通元町地区におけるこれまでの経過でございます。

京都随一の繁華街に近接しながらも、清閑さを備え、京町家を中心とした歴史的な趣のある風情と気品を有する町であり、数多くの古美術商がお店を構えており、個性あふれる町並みが形成されております。

このような地区の特性を踏まえ、当地区におきまして、個性あふれる生業と清閑な住環境が共存するまちなみの実現を図るため、平成25年6月に、元町まちづくり協議会が設立され、平成26年4月に、元町まちづくりビジョンが策定されました。

このまちづくりビジョンでは、将来目指すべき地域の姿として、凜としてたたずむ趣のまちを掲げており、これを実現するための方針として、①慎ましくも美しい凜としたまちなみの保全と創出、②清閑な中にも行きかう人々の笑顔と活力が溢れるまち、③古美術を中心とした個性と魅力溢れる生業の集積、④歴史や文化を探究し、後世へと大切に引き継ぐ、⑤まちの魅力や姿勢を内外に示し、誇りを持って人が集い住む町、以上、5つの方針を柱としたまちづくりの実現を目指すものでございます。

これら5つの方針を柱としたまちづくりの実現に向けた取組を行うため、地区内における建築ルールを検討し、今回、地区計画の活用について要望されたものであり、地域住民や地区内権利関係者に対してアンケート調査を行い、地域住民や権利関係者の合意形成が図られたうえで、平成27年1月に地区計画地元案が取りまとめられ、同年2月に本市に地区計画策定の要望書が提出されたものでございます。

それでは、古門前通元町地区地区計画の内容につきまして御説明いたします。前方のスクリーンに赤色でお示ししている区域が地区計画の区域でございます。境界が明確に示すことができるように、道路界からの距離で表示しており、区域は、地域のコミュニティの単位をもとにして設定しており、区域の面積は約1.1haでございます。

次に、地区計画の目標でございますが、2点ございます。1つ目は、まちの魅力である個性、清閑さ、まちなみなどの維持向上、2つ目は、凜としてたたずむ趣のまちの実現を図ることとしております。

次に、土地利用に関する方針でございますが、2点ございます。1つ目は、古美術を中心とした個性と魅力あふれる生業と清閑な住環境の共存、2つ目は、安心して安全な土地利用の誘導を図ることとしております。

次に、建築物等の整備の方針でございます。まちの歴史や文化に新しさを融合させるとともに、まとまりのある慎ましくも美しいまちなみの形成を図るため、建築物の用途を制限することとしております。

続きまして、地区整備計画につきまして、御説明いたします。

地区整備計画では、建築物等の用途の制限を定めることとしております。建築できない用途として、キャバレー、料理店といった風俗営業法第2条第1項、第6項、第9項に規定されているもの、マージャン屋、ぱちんこ屋、カラオケボックス、300㎡を超える自動車車庫、自動車教習所、倉庫業を営む倉庫、15㎡を超える畜舎、危険物の貯蔵又は処理に供する建築物等について制限いたします。

なお、建築物の敷地が当地区計画区域に一部でも含まれると、当該地区計画の制限が適用されることとなります。

計議第229号議案の説明は以上でございます。

続きまして、計議第230号議案、新門前通西之町地区地区計画の変更について、御説明いたします。

本議案は、平成16年に優れた意匠の建築物が多く残る歴史的町並みの保全等を目的として決定いたしました新門前通西之町地区地区計画の区域拡大を行うものでございます。

先ほど御説明いたしました隣接する元町が地区計画を検討されたことを踏まえ、当地区におきましても、まちなみの保全の強化を図るため、大和大路通に面した敷地を新たに計画に追加することによる地区計画区域の拡大、それに伴う制限の変更を西之町まちづくり協議会において検討され、地区住民や権利関係者の合意形成が図られたうえで、平成27年1月に地区計画区域拡大の原案が取りまとめられ、同年2月に本市に地区計画の変更の要望書が提出されたものでございます。

それでは、新門前通西之町地区地区計画の内容につきまして御説明いたします。スクリーン左側の図中の赤色でお示ししている区域が現在の地区計画の区域でございます。右側の図中の赤枠でお示ししている区域が今回新たに拡大する箇所でございます。区域を拡大することにより、地域コミュニティ単位のまちづくりとの整合性を図るものでございます。

次に、地区計画の目標でございますが、懐かしさを醸し出す町並みや職住が共存する暮らし方などが尊重される、優れて文化的で、個性豊かな魅力を持つ市街地環境の維持・充実に図ることとしております。

次に、土地利用に関する方針でございますが、3点ございます。1つ目は、風情ある町並み景観との調和、2つ目は、京文化・芸能を大切にしたい商業・サービス業の活気の増進、3つ目は、各世代が定住することのできる良質な住環境の形成を図ることとしております。

次に、建築物等の整備の方針でございます。古美術商をはじめとする商環境や落ちつきのある良質な住環境を維持するため、建築物の用途を制限することとしております。

次に、地区整備計画につきまして、御説明いたします。

当地区は、A、Bの2つの区域に区分し、各区域の制限をそれぞれに定めることとしております。A地区はスクリーンの赤色の範囲で、面積約1.2ha、B地区は青色の部分で、面積約0.1haでございます。

続きまして、地区整備計画の内容として、建築物等の用途の制限でございます。

A地区は、現在の地区整備計画で定めている制限と同じ内容でございます。建築できない用途として、キャバレー、料理店、個室付き浴場業、マージャン屋、ぱちんこ屋、カラオケボックス、作業場の床面積の合計が50㎡を超える原動機を使用する工場、300㎡を超える自動車車庫、倉庫業を営む倉庫、危険物の貯蔵又は処理に供する建築物等について制限いたします。

B地区は、A地区において制限した建築物からキャバレー、料理店等を除いたものを制限いたします。

なお、今回の両地区計画は、隣接しているため、敷地が2つの地区計画にまたがる場合につきましては、敷地の過半が属する地区計画の制限が適用されることとなります。

計議第230号議案の説明は以上でございます。

古門前元町地区地区計画及び新門前通西之町地区地区計画の案の策定に当たり、京都市地区計画等の案の作成に関する条例に基づく原案の縦覧を経て、都市計画法第17条第1項及び同法第21条第2項の規定において準用する法第17条第1項の規定に基づき、理由説明書を添えて、平成27年6月1日から15日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

以上、御審議のほどよろしくお願いいたします。

○塚口会長 ありがとうございました。

ただいま事務局から説明いたしました計議第229号議案及び計議第230号議案につきまして、御意見、御質問がございましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。特に御発言はございませんでしょうか。よろしゅうございますね。

それでは、御意見、御質問がないようでございますので、ただいまの計議第229号議案につ

きまして議決をいたしたいと思います。原案どおり承認することに御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○塚口会長 ありがとうございます。それでは、計議第２２９号議案は可決いたします。

次に、計議第２３０号議案について議決したいと思います。原案どおり承認することに御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○塚口会長 ありがとうございます。皆さん賛成のようでございますので、原案どおり可決いたします。

以上で議案の審議は終了いたしました。

続きまして、「エコ・コンパクトな都市構造を目指した都市計画の見直し」等につきまして、御報告がございます。事務局から報告お願いいたします。

○事務局 それでは、「エコ・コンパクトな都市構造を目指した都市計画の見直し」等について御説明いたします。

資料といたしまして、参考資料1「都市計画ニュース」、参考資料2「京都のまちの活力を高める公共交通の検討会議について」をお手元にお配りしております。

恐れ入りますが、参考資料1「都市計画ニュース」を御覧ください。

この都市計画ニュースは、駅周辺における地域地区の見直し案について周知するとともに、市民意見募集等を行うため、本年1月15日号の市民しんぶん各区版に挟み込み、全戸配布を行ったものでございます。

今回、この都市計画ニュースの内容を中心に御報告させていただきます。

本市では、1ページの一番上の段に記載しておりますとおり、都市計画マスタープランにおいて、交通拠点の周辺に都市機能を集積させることなどにより、それぞれの地域が公共交通等によりネットワークされた暮らしやすく地球環境への負荷が少ないエコ・コンパクトな都市構造を目指すこととしております。

まず、「1 駅周辺における都市機能の集積に向けた取組」についてでございます。

本市では、平成25年3月に学識経験者等で構成された京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会を設置し、駅周辺に都市機能を集積させるための都市計画の見直しについて検討を進めてまいりました。

平成25年度の取組につきましては、駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造を実現するに当たり、段階的な都市構造となるよう、広域拠点、地域複合拠点、日常の生活を支えている地域の3つに駅の特徴を分類し、これらの特性に応じた都市機能の集積について検討いたしました。

また、都市活力の維持向上を目指し、ものづくり、観光・サービス、文化・交流、大学・研究といった本市の魅力を有する拠点のある駅周辺において、魅力が更に高まるような都市機能の集積について検討いたしました。

平成26年度の取組につきましては、駅の特徴を踏まえた分類ごとに見直し点検対象駅を選定し、更に、駅周辺の現状や今後のまちづくりの将来像を踏まえつつ、都市計画として見直しを行う地区について検討を進めてまいりました。

一番下の表を御覧ください。

まず、一番左の選定の考え方をもとに、真ん中に記載しております見直し点検対象地区をそれぞれ選定しております。広域拠点が2地区、地域複合拠点が3地区、日常の生活を支えている地域が4地区、魅力づくり拠点が11地区で、重複している駅もありますが、それぞれ点検した結果、一番右の今回の見直し箇所案に記載している箇所について、見直しを行うこととしております。

なお、今回、見直しを行わない駅周辺につきましては、今後の動向を踏まえながら、引き続き検討することとしております。

2ページを御覧ください。「2 駅周辺における地域地区の見直し（案）について」でござい

ます。

検討委員会における検討を踏まえ、左上の箇所図に示しておりますとおり、5箇所の見直し案を作成しておりますので、順に御説明いたします。

まず、「(1) 広域拠点」の「京都駅周辺エリア」でございます。

京都市の都市機能の中核を担う重要な駅周辺として、見直し方針（案）にありますように、市内外からの多くの来訪がある広域拠点として、更なる都市活力の向上や都市機能の強化を図るため、商業、業務、観光・サービス機能が高い密度で集積する中心拠点となるよう、用途地域や容積率等の見直しを行うこととしております。

具体的には、京都駅の北側に指定しております商業地域、容積率600%、31m高度地区の区域を、河原町通及び八条通沿道まで、図で申しますと①、②、③の区域まで面的に拡大することとし、併せて、その他の地域地区についても見直すこととしております。

また、図の④、河原町通沿道の八条通以南の区域について、九条通や烏丸通と同様に、商業地域、容積率600%、25m高度地区に変更することとし、併せて、その他の地域地区についても見直すこととしております。

続きまして、3ページを御覧ください。「(2) 地域複合拠点」についてでございます。

将来計画等により、新たに地域の拠点としての土地利用が見込まれる駅周辺として、3つの駅周辺を挙げております。見直し方針（案）にありますように、新たに地域の拠点となる駅周辺について、生活利便性を向上させる多様な都市機能の誘導を目指し、用途地域や容積率等を見直すこととしております。

まず、「1 太秦天神川駅周辺」でございます。駅周辺の御池通、葛野大路通、三条通といった幹線道路沿道に囲まれたまとまりある区域として、図の①から③の区域について、駅周辺の拠点に指定している近隣商業地域、建ぺい率80%、容積率300%を面的に拡大することとしております。

次に、「2 竹田駅・くいな橋駅周辺」でございます。竹田駅西側及びくいな橋駅東側の幹線道路沿道である図の①、③の区域について、近隣商業地域、建ぺい率80%、容積率300%に変更し、商業系用途地域の連続性を確保することとしております。また、竹田駅東側からくいな橋駅までの道路沿道にある図の②の区域につきまして、容積率を300%に変更することとしております。

次に、「3 桂川駅・洛西口駅周辺」でございます。桂川駅と洛西口駅間を繋ぐ中山稻荷線の沿道である図の①、②の区域について、近隣商業地域、建ぺい率80%、容積率300%に変更するとともに、その後背地である図の③の区域について、現状の住環境を保全するため、第二種住居地域に変更することとしております。

4ページを御覧ください。「(3) 魅力づくり拠点」の「らくなん進都」についてでございます。

ものづくり都市・京都におけるものづくり機能の更なる立地を促進させるため、見直し方針案にありますように、新しい京都の活力を支える南部地域の先導地区である「らくなん進都」のうち、駅周辺の利便性をいかし、ものづくり機能の集積が進みつつある鴨川以北の区域について、ものづくり機能の更なる集積と高度利用化を図ることを目的として、ものづくり機能に資する建

建築物を対象に容積率を割り増すこととしております。

具体的には、十条駅、上鳥羽口駅周辺の工業系用途地域において、幹線道路沿道に指定している容積率300%の区域を、その後背地である図の①、③の区域まで面的に拡大することとしております。また、図の②、油小路沿道の区域については、容積率300%から400%に変更することとしております。

これらの変更に合わせて、変更区域と同区域に特別用途地区を指定することにより、工場、研究施設又は事務所に限り、現行の容積率に最大100%を割増しできるようにし、その他の用途については、容積率の上限は現行の容積率を超えてはならないよう制限を行うこととしております。

なお、この制限の内容について、別途条例を定めることとしております。

以上が駅周辺における地域地区の見直し（案）の概要でございます。

続きまして、4ページの中段を御覧ください。

市民意見募集を本年1月16日から2月16日までの1箇月間実施いたしました。また、市民意見募集期間中に、見直し（案）に関する説明会を表のとおり見直し箇所の行政区ごとに5箇所で開催し、更に6月26日に都市計画原案に係る公聴会を開催いたしました。

今後の手続についてでございますが、都市計画変更案の縦覧を経て、本年11月ごろに開催を予定しております本審議会におきまして、公聴会の意見に対する京都市の見解及び縦覧期間中に提出された意見書の要旨をお示ししたうえで、都市計画案を付議させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、「京都のまちの活力を高める公共交通の検討会議について」を御覧ください。

昨年11月の本審議会におきまして、エコ・コンパクトな都市構造を考えるうえで、鉄道だけでなく、バスを含めた公共交通の在り方を併せて議論していくことが重要ではないかという御意見をいただき、公共交通の在り方については、駅周辺の取組とは別に検討を行っている旨の御報告をさせていただいたところです。

今回は、これまでの検討状況を御報告いたします。

まず、「1 検討会議の目的」でございます。本市では、まちの活性化、人口減少・少子高齢化の克服、環境負荷の低減、自動車交通からの転換促進等の観点から、10年後の公共交通の姿や10年間で取組むべき具体的施策について検討を行うため、平成26年度から2箇年かけて、京都のまちの活力を高める公共交通の検討会議を開催しております。

この会議の位置付けといたしましては、先に御報告いたしましたエコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた取組や、交通政策基本法に掲げられた政策とも連携して、歩くまち・京都の実現を目指すものでございます。

次に「2 検討内容」でございます。平成26年10月から、これまでに3回の検討会議を開催いたしました。これまでの検討会議の議論されました内容につきましては、第1回検討会議では、京都のまちと交通の現況を踏まえ、検討会議の進め方を議論いたしました。第2回検討会議では、既存の鉄道、バスを核としたネットワークの向上について、また、第3回検討会議では、需要に応じたバスサービスの検討等について議論いたしました。今年度も引き続き検討会議を行う予定でございます。

次に「3 今後の進め方」でございます。この検討会議の成果は、歩くまち京都推進会議において議論を深め、総合交通戦略に基づく実施プロジェクトの充実を図ってまいりたいと考えております。

また、エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた駅周辺における都市機能の集積の取組と、この検討会議での議論は極めて関連性が強いものであることから、検討会議での議論に当たっては、エコ・コンパクトな都市構造の趣旨を踏まえたものとして進めてまいります。

今後も公共交通の在り方と都市計画は関わりが強いことから、相互に連携を深めながら取組を進めてまいります。

京都のまちの活力を高める公共交通の検討会議についての御報告は、以上でございます。

○塚口会長 ありがとうございます。

では、ただいまの御報告に関しまして、御意見、御質問がございましたら承りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

どうぞ、小林委員。

○小林（正）委員 現在、話題になっている四条通の歩道拡張。車線が2車線になる、烏丸四条から川端四条までの1.2キロの工事。御案内のとおり、ちょうど花見のときが我々の選挙期間中でございます。色んな意見をいただき、今もいただいております。この構想は、できるだけエコ・コンパクトなまちで、繁華街には乗用車で来ずに、公共交通を使ってという、こういう一連の考え方であろうと思っております。

私は、幸い、立命館大学のところの堂本美術館の近所に住んでおりますので、12番、15番、50番、55番、59番等、バスで全方向に行けますけれども、例えば周辺部の方は非常に不便。伏見、山科は、市バスの恩恵に預かっておりません。伏見でも東山三十六峰の沿線のほうは、京阪電車で来られて、わりあい早く来られると思いますけれども、西側のほうは難しい。山科も京阪バスが走っておるとはいえ、山科は御案内のとおり、北側にJR、京阪、そして、五条通が真ん中に走っておりますけれども、これも市バスが走っておりません。

こういったところで、利便性の良いところに住んでいる人はいいんですが、では我々はどうしてまちなかまで行ったらいいんだというような人もおります。この辺のお考え方を聞かせてください。

○塚口会長 どうぞ、事務局、お願いいたします。

○事務局 歩くまち京都推進室の別府でございます。

今、御意見頂戴いたしました件でございますけれども、1つには、先ほど申し上げました公共交通の検討会議の中でも、生活活動拠点へのネットワークというテーマを設けまして、いわゆるバスターミナルや鉄道駅までのコミュニティからの結節といったことについても、日々の生活を支える交通をどうしていくのかという観点から議論を深めてまいりたいと思っております。

また、御指摘もいただきました公共交通の基幹軸から少し外れた周辺地域の利便性をどう高めていくのかということは、今後大きな課題でございますし、また、お話にもございました、例えば京阪電車やJR、地下鉄、バスにつきましても民間バスや市バスなど、さまざまな運行の主体がございますけれども、この縦割りの主体をきっちとネットワークを組んで、全体としてそれぞ

れの地域から、このエコ・コンパクトで申します広域的な拠点、京都駅や町中へ行きやすい形を造っていくということについても、この都市計画全体の取組と併せて、行政としても検討をし、また、交通事業者の皆様とも十分連携をして取組を進めていく予定でございます。

以上でございます。

○塚口会長 どうぞ、小林委員。

○小林（正）委員 147万都市で、いわゆる洛中と言われるところは、皆さん方の考え方でかなりいけると思うんです。それは目的を達せると思うんですけれども、いわゆる洛外と言われる周辺は、非常に不便なところもまだまだございます。いつも共産党の方々は、大変山際のバスを走らせとか、山科の隅の方を走らせとか、色んな意見が出ておるようなんですけれども、やっぱり、洛外の人たちがどうしても。京都市内はまだ、東京のような鉄道による縦横無尽なネットワークがあるわけではありませんが、市バスなどもかなり充実しているまちなんです。例えば滋賀県に行けば、公共交通がないから、どうしても軽自動車を一家に2台、3台持っているというようなお家もある。田舎へ行けば、そういう状態です。ですから、まだまだ洛外と言われる郊外の人たちは、その辺の手当てをもう少しきめ細かくやってもらわないと、非常にしんどいんじゃないかと。私も先ほど言いましたけれども、バスの路線はあれだけあって、大抵のところは行けます。でも、京都駅までも40分かかります。河原町まで30分以上分かかります。それはいいですけど、地下鉄沿線だったら、やっぱり、便利です。時間も計算できますし。地下鉄は、ただ、乗りに行くのが深いですし、エレベーターなどもまだまだ充実しておりませんから、お年寄りの方はこれから大変だと。

そうすると、例えば私の日常乗っている51番というバスがあります、これは、立命館大学を発着して、小松原児童公園から白梅町を経て、今出川通、烏丸を下がり、御池を河原町下がり、四条へぐるっと回って、また烏丸通を上がり、こういうコースなんです。やはり、たくさんのお年寄りの方が乗られる。それは、やっぱり、バス停がきめ細かくあるのと、地下鉄のように歩かなくてもいいということだと思います。私も今足を患っておりますから、地下鉄の、東京だととんでもないです、1つの駅で2層、3層になっておりますから、300m、400m歩くようなところが常識になっていますからね。ぞっとしますね、あれを見ますと、直線を。

そんなことで、話が飛び飛びになりましたけれども、周辺部の対策を十分にやっていただきたい、このように思います。最後にお答えをいただきたいと思います。

○塚口会長 どうぞ。

○事務局 それぞれのコミュニティにお住まいの皆様が生き生きと生活をし、経済活動に従事していただくためには、周辺地域を含め、それぞれの地点から主要な公共交通の拠点へとつなぐ足をどうやって確保していくのか、非常に重要な課題として取り組んでまいりたいと思いますし、また、全体のネットワークの向上を図り、併せて、御指摘がございました今後必要となるバリアフリー化等、御利用される方に優しい公共交通の実現に向けて引き続き検討を深めてまいりたいと思います。

以上でございます。

○塚口会長 ありがとうございます。

ほかに、御意見、御質問はございませんでしょうか。どうぞ、井上委員。

○井上委員 よろしく願いいたします。

参考資料1の前半で御報告いただきました「エコ・コンパクトな都市構造を目指した都市計画の見直しについて」ということについて、お聞きをしたいんですが、全体としてこの枠組みというんですか、骨組みというかフレームというか、そのところがよくわかったようで私わからないんですが、要は参考資料1で御報告いただきました趣旨は、京都市の市域全体の都市構造のあり方の話なのか、それとも、駅周辺をどうするかという話なのか、それとも、5つの地域の駅、5つの地域の都市計画の見直しを図っていくと、こういう限定された議論としての報告だったのか、その辺りの枠組みがよくわからないので、御説明いただきたいと思うんです。

都市構造というのであれば、最初申し上げましたように、駅があろうがなかろうが、京都市域全体をどうしていくかという議論であるべきだと思うんですが、その辺りの全市的な視点が、先ほどの御報告では、読み取れない。

2つ目に、駅周辺に限ったとしても、鉄道駅130のうち、なぜ今回51の駅しか検討対象になっていないのか。逆に言えば、それ以外の79の駅の周辺がどういう位置付けになっておるのか、ここのところについてもよくわからないし、51駅と79駅の選択の基準も不明だと感じております。

また、51の駅に限ったとしても、市民の暮らしに最も身近だと思われる日常生活を支える4地区、10駅については、全く言及がない。また、広域拠点と言われる2地区につきましても、都心部エリアについては、同じく全く言及がない。

トータルな京都市の都市計画、都市構造と言うのであれば、冒頭言いました全市的にどういう京都を目指していくのかということの議論を後回しにし、この5つの地域だけを取り上げて、11月に都市計画の変更をするというのは、拙速というか、もっと慎重で総合的な議論が要るのではないかと思うわけです。11月に都市計画決定変更案を付議したいとおっしゃいましたけれども、もう少し時間をかけて色んな角度からの議論が要るのではないかと思うんですが、いかがなものでしょうか。

○塚口会長 それでは、事務局、お願いいたします。

○事務局 今回、どのような考え方に基づいて、この見直しを行っているかという御質問でございます。

まず初めに、先ほども御説明申し上げましたように、都市計画マスタープランに基づいて、今後の高齢社会、人口減少ということを踏まえて、地域を公共交通によりネットワークすることによって、エコ・コンパクトな都市構造を目指そうという全市的な取組でございます。その中で、まず、駅の周辺に着眼しまして、駅の周辺の機能を高めようというのが、第1弾の取組ということで、今回、駅周辺について検討したところでございます。

平成25年度、検討委員会で駅に必要な都市機能について御議論いただき、市内の駅について、「広域拠点」、「地域複合拠点」、「日常の生活を支えている地域」、「魅力づくり拠点」に分類されています。その後、今年度におきましては、広域拠点、先ほど説明申し上げた1ページ目の下段の表、そこにある地域について検討しております。

この中で、まず都市計画変更の必要なところ、取り急ぎ1年間で行えるところを着手しております。提言いただきました、広域拠点の都市機能の更なる集積を図るという観点から、都心部エリア、京都駅周辺エリアの見直しを検討しております。

都心部エリアにつきましては、商業地域で、特別用途地区等をかけて、現行、職住の共存を図っており、もう既に都市計画の手当てが行われているという結論を出しております。

今回見直しを行います京都駅周辺におきましては、先ほど申し上げました、現在指定しております北側の容積率600%、高度地区31m、これを基盤整備が整った八条通、河原町通のところまで面的に広げようという趣旨でございます。

地域複合拠点につきましては、たくさん複合拠点があるんですが、この中で、今、まちづくりが進んでいるところにターゲットを置きまして、それについて検討を進めました。その結果、今回提示しております「太秦天神川駅」、「竹田駅・くいな橋駅」、「桂川駅・洛西口駅」について見直しを考えているところでございます。

日常生活を支える地域の検討でございますが、検討委員会からは、「駅前に店舗等の立地を許容する用途があってもいいのではないか」ということで提言をいただきました。それに基づきまして、市内に存在している第一種低層住居専用地域の全駅について、今年度検討を進めましたが、その中で都市基盤整備が弱い、周辺の道路に既に店舗を許容している用途地域が指定されている等、今回、早急に見直すべき箇所はなかったということで、変更提案には至っておりません。

あと、魅力づくり拠点ということで、「らくなん進都」のまちづくりを進めております、4ページに記載しています「十条駅・上鳥羽口駅」、この周辺の地域について、「今後更なる企業の集積を図っていただけるよう、工場、事務所、研究施設に限って容積率を100%上乘せする都市計画変更を行ってはどうか」ということで提言をいただきましたので、変更提案を考えているところでございます。

以上でございます。

○塚口会長 井上委員、どうぞ。

○井上委員 私の感想とかみ合った御答弁になっていないような印象を受けておるわけですが、どうも。といいますのは、私の質問の趣旨は、51駅以外の駅の周辺は、どういうふうに考えていらっしゃるのかと、あるいは駅すらない地域について、どういうふうに将来考えていらっしゃるのか、そういうトータルな京都の都市構造の在り方についての議論を後回しにしたうえで、5つの地域だけ限って、もう数箇月後には都市計画決定の変更をすると、しようとしているということについての議論の順序といいますか、そこのところは拙速じゃないかと、もっと全体の議論をしたうえで、具体的な変更があれば、この場所については変更するという提案をすべきじゃないかと、お聞きしたつもりだったんですけれども、もし追加のお話があれば、また聞かせていただきたいと思うんですが。

併せて、エコ・コンパクトな都市構造ということについても、よくわからないんです。この参考資料の1ページの一番上の段に、交通拠点の周辺に都市機能を集積させるとともにと書いていますけれども、では、ここという都市機能というのは、一体何を指していらっしゃるのか、どういうものを具体的に指していらっしゃるのか。例えばホテルとかオフィスとか事業所のことなの

か、それとも、住民にとっての利便施設のことなのか、そこら辺りがよくわかったようでわからない。

もし、利便施設であるとすれば、駅周辺、駅のない地域にお住まいの方は、利便施設を利用するためには、駅の周辺の利便施設に移動してくださいよと、こういうことをおっしゃっておられるのか、そのために公共交通とかネットワークとかをおっしゃっておられるのか。そうだとすれば、駅のない地域からは利便施設は、周辺部は切り捨てていきますよと、うがった見方をすればそういうふうにもとりかねないという危惧が一方であったりするわけで、あるいは逆に言うと、集積が高まった地域については一層高密度になって、その地域に住んでいらっしゃる住民の住環境にどういった影響を与えるのかということがまた逆に心配になったりするわけですね。

この辺り、このエコ・コンパクトなということについての御説明も併せてもう少しお願いしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○塚口会長 事務局、お願いいたします。

○事務局 考え方の一番前提としては、今後、京都市の人口が減る可能性が非常に高いということがございます。現状でも非常に出生率が低い、全国的に見ると、東京に次いで下から2番目というような出生率の状況でございまして、今後、同じような状況で推移をすれば、2060年には、今の147万をちょっと切った人口が4分の3になってしまうと、そういう危機感がございます。

そういう中で、京都市につきましては、地形的には非常に、ほかの都市に比べるとコンパクトな土地でございます。北山、西山、東山に挟まれておりまして、市街地の拡大を一定防いでいる。ところが、特に周辺部のエリア、例えばニュータウン等では、既に人口減少が始まっており、そのことによって、生活に必要な施設、例えば店舗、あるいは診療所、そういう身近な生活に必要な施設が既に逃げていってしまっているというような状況もございます。

それが考え方の基本にございまして、今後、そういったような人口減少社会を見据えて、できるだけ人々の生活の利便性を低下させないというのが基本的な考え方でございまして、その大きな構造の中で、歩くまち・京都、当然高齢化社会になりますと、特に高齢者の方、免許を返上される方あるいは現に車の免許を持っておられない方、更に、生活の利便性が低下いたします。

そういう中で、歩くまち・京都、そういう大きな命題もございますが、できるだけ駅の周辺に、例えば商業機能、産業機能、業務機能、文化交流機能、民間企業、あるいは商業機能だけではなくて、生活に必要な利便施設も含めて都市機能を駅周辺に集積をさせる。その駅からほかの駅へ鉄道施設、JR、地下鉄等の公共交通でネットワークされております。更に主要駅からは、枝状に公共交通の1つであるバスが走っております。そういう公共交通の拠点にできるだけ都市機能を集積し、更には、将来的に生活の利便性の低下が著しい事態になれば、居住自体も、これは世代を超えた話になるんですけれども、段々と駅周辺に集積をしていただくということによって、生活の利便性の低下をできるだけ防ぐというのが機能的な考え方でございます。

先ほどの答弁でも申し上げましたように、全ての駅について、平成25年度に開催しました検討委員会で議論いただきましたことを踏まえ、今回、参考資料1にお示ししておりますように京都駅周辺地域を含めて、計5箇所で先行的に見直しをするわけでございますが、今後の生活利便

性の低下、あるいは人口動態を含めて、まず第1弾としてはこういう見直しをやっていきますけれども、今後引き続きエコ・コンパクトな都市構造へ向けて見直しを進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○塚口会長 井上委員、よろしゅうございましょうか。

○井上委員 余計わからなくなってきた面があるんですが、周辺部で人口が減ると。人口が減って、例えば商店が撤退する恐れがあると。そうすると、そういう地域では、買い物をする場所がなくなってしまうので、そこで公共交通を使って駅周辺の商店に買い物に来てくださいよという意味なのか、最初におっしゃった部分がそういうふうに聞き取れたりしたわけですが。あるいは今回の議論の前提になっている検討委員会、去年の3月から発足して「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方について」ということで提言をいただいたりしてきていますけれども、その議論では、今後の検討事項として、居住機能の配置誘導についてということが言われたりしています。あるいはこれらの議論の前提となっている国のほうの考え方によりますと、都市再生特別措置法等の国の資料によりますと、居住調整地域を造ると。市街化調整区域というのは聞いたことがあるんですが、居住調整地域を造ると。先ほど岩井部長のお話の中でも、集積をしていただくと。要するに、居住地域の変更とか誘導ということもあり得るような話になりかけていると思うんですが、だとすれば、政府が言っているC C R Cというんですか、ああいう移動を、都市の中で周辺地域の方は町中にもっと移動するだけでなく、引っ越してくださいよと、こういうことまでおっしゃっているのかどうか、そういうことにまで議論が及んでしまうんじゃないかなという危惧をしたりするわけですが、この居住の集約とか誘導というのは、どういうことを指していらっしゃるのかということも、先ほどのお話との関係でもう一言お答えいただきたいと思うんですが、いかがなんでしょうか。

○塚口会長 事務局、お願いいたします。

○事務局 京都は、他の地方の中核都市に比べて、先ほど申し上げましたように、非常に地形的にコンパクトであるということと、さまざまな地域でネットワークが構成されておりまして、特に洛中、洛外の洛中の部分については、非常に高密度な都市になっているところでございます。

周辺部につきましては、昭和30年代くらいから外に向けて市街化の圧力がございましたが、現状では非常に圧力が減っているということがございます。

その中で、平成23年度に策定しました都市計画マスタープランにおいても、既にこのエコ・コンパクトな都市構造の考え方を取り入れているところでございます。

居住の誘導については、強制的に駅周辺に誘導させるということではございません。これは、非常に中長期的な話になると思いますけれども、仮定の話でございしますが、郊外部に一定の規模のニュータウンがあると。そこで子供世代が帰ってこないという現状がよくございます。そうすると、学校がなくなる、あるいは店舗がなくなる、診療機関がなくなる。結果として、人口が減ることによって、公共交通の便数も減る。場合によっては、それが廃止されてしまう。これは、あくまで中長期的な話でございします。京都市においては、今そういう問題が顕在化しているというわけではないところがほとんどでございします。

そういうときに、生活の利便性をできるだけ低下させないような施策として、一定のインセンティブを与えて、駅の周辺に人々の居住を誘導していく、あるいは一定のハードルを与えてそういったような施策を誘導する。それがエコ・コンパクトシティの考え方でございます。

京都市は、先ほど申しましたような理由で、まだそこまでの状況ではございません。今すぐそういう居住調整の考え方を適用しようという考えはございません。

以上です。

○塚口会長 どうぞ。

○井上委員 ハードルという言葉に、引っかかってしまうわけですがけれども、いずれにしても、時間の関係もありますので、こういう議論をもっとトータルに色んな角度からしないと、11月に5つの地域だけ先行的に都市計画の変更を行うことについては、考え直していただきたいと思います。

特に、京都駅の周辺の2ページの変更案などによりますと、高さが20mから31m、容積率も200%から600%になる地域もあるというようなことの提案もされようとしておりますけれども、景観政策との整合性についても議論になるんじゃないかと思います。

今年の春にパブコメがございまして、それに対する京都市の考え方という欄では、今回の見直しは、都市基盤が整った場所に限定して行うものであるから、景観政策との整合性は損なわれるわけではないと書かれておるわけですがけれども、京大病院であるとか岡崎であるとか島津であるとか、その限定がどんどん拡大されてきてしまっておるというのが今日の事態ではないかと。都市基盤が整った場所といっても、抽象的でどうにでもとれるし、読み取れる。要するに、これ以上広げないという歯止めがどこにあるのかと思います。私の地元でもあるわけですがけれども、京都駅の東側部分につきましては、下京区も含めまして、市営住宅もたくさんあったり、従来からお住まいの方もいらっしゃるわけですから、単に広域拠点ということだけではなくて、その周辺に住んでいらっしゃる皆さんの住環境にどんな変化を与えるかと、このことについても併せて議論が要るんじゃないかと思うわけですがけれども、いずれにしても、そんなことで、いろんな角度から議論が必要だと思うので、繰り返しになりますけれども、私は、11月の変更の提案については考え直していただきたいと思うわけですが、最後に総括的なお考えを聞かせていただいて、終わりにしたいと思います。いかがでしょうか。

○塚口会長 それでは、事務局、最後をお願いいたします。どうぞ。

○事務局 今回、エコ・コンパクトということで、高齢社会を迎えるに当たって、その第1弾として、まず地域の更なる向上ということで、駅に機能を更に高めていこうというのが、先ほど御説明申し上げましたが、今回の狙いでございます。これに基づいて、今後、本日いただいた意見も踏まえ、法定手続を経て、11月にお諮りしていきたいと考えております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○塚口会長 ありがとうございます。

私、1つ感想を述べさせていただきますと、エコ・コンパクトな都市構造の御説明の1つ前に、都市計画マスタープランの都市構造を少し説明していただいて、その後にこのエコ・コンパクトな都市構造の御説明に移っていただいた方がわかりやすかったのかなと思ったことが1つと、も

う1つは、「TOD」という考え方がございますね。これは、グローバルな、諸外国で用いられている概念でございますけれども、「TOD」、「Transit Oriented Development」ですから、都市機能を公共交通ネットワークの周辺により集積させましょうと。色んなところに色んな都市機能が点在していた方が便利という面もありますけれども、もしそれができないのであったら、公共交通の便のいいところに皆さんが使えるような施設を集積させましょうという考え方もございましょうから、1人、京都市だけがやっておられるのではなくて、諸外国、そういうふうな考え方で都市整備もやっておりますから、そういうものも多少御説明いただいて、より皆さん方に御理解いただけるような方向に持っていただければよろしいのかな、これは私の単なる私見でございますので、失礼いたしました。

ほかに何かございませんでしょうか。どうぞ。

○西村委員 先ほど小林委員のほうから周辺部のことについて話が出ましたけれども、私の方から、周辺部についてお話をさせていただきたいと思います。

人口減少化社会の中で、私の住んでいるこの大原野地域、洛西ニュータウンの外側の地域なんですけれども、まさに外側の地域、もうちょっと行けば長岡京市ですし、向日市ですし、亀岡市という地域なんですけれども、そこには、もちろんバスの話とか鉄道の話が出ましたけれども、私が住んでいる地域からは、最寄りの鉄道が阪急の東向日駅といって、京都市内にない地域なんです。なかなか駅に行くのも一苦労します。一方で、向日市に住んでおられる方も、阪急の洛西口駅ができたり、桂川駅ができたりと、非常に利便性が高まって、そして、先ほど申し上げました東向日駅から河原町駅に行くのも、値段は220円ですし、阪急の洛西口駅から河原町駅へ行くのも190円と、府下と市内というこの料金の分け方も違いますし、駅に行く道路のアクセスなんかも随分違いまして、道路の整備もしてほしいということでございます。

地域が市街化調整区域といって、なかなか家が建てられない地域でありますから、人が増えるということはないんですけれども、だけでも、道路の計画もしっかりあるけど、なかなか財政とかいろんな状況で現実、道路はまだ供用開始に至っていないところで、長岡京市はしっかりした道路があるけれども、京都市に入ったら、急に道路が狭くなったり、あるいはまだ供用開始に至っていない道路がたくさん見受けられますので、そこもしっかり整備してもらったら、今走っていない市バスなんかもどんどん入ってくるような環境ができますし、そのことによって、先ほど市内中心部はいろんな利便性が高まっているということですけれども、そういう道路もしっかり整えてもらったら、そういう生きた公共交通が市内全域に入ってくると思いますし、行政区を超えて、市内ばかり走るということももちろん設定としてあるのかもわかりませんが、ちょっと視点も変えていただいて、境目の境界のところなんかも走ってみるような御意見もあると思います。ただ、そこは先ほど申し上げましたように、市街化調整区域ということで、人が少ないことで、その声も少ないのかもわかりませんが、そういう声を拾っていただいて、いろんな連携をとっていく中で、周辺部、外側の地域の皆さんのところの利便性を高めていただくという視点もお持ちいただきたいと思うんですけれども、いかがですか。

○塚口会長 事務局、お願いいたします。

○事務局 貴重な御意見ありがとうございます。京都市におきまして、市街化区域、市街化調整

区域という線引きをしております。実は、市街化調整区域の人口というのは、京都市は147万人を若干切っておりますけれども、2万人程度の人口でございます。一方で、京都の景観を守る非常に重要な地域でございます。大原野地域につきましては、地元の活動、かなり活発にやられておりまして、洛西支所が中心となって、さまざまな取組が進められておるところでございます。

第二外環状線、京都縦貫道で完成いたしました。それによって、例えば第二外環の側道が大原野に整備される、あるいは洛西ニュータウンとの接続がなされる、一定の道路について整備がされてきた事実はございますけれども、御指摘のように、まだまだインフラ整備が十分ではないというのは京都市として認識しているところでございます。

限られた予算の配分の中でございますが、道路整備のプログラムの中で、地域の皆さんの生活利便性が高められるように、京都市としても真剣に取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上です。

○塚口会長 西村委員、どうぞ。

○西村委員 道路であるとか、バスであるとか、色んなものがないから、ないと。だから、造れ、走らせということではなしに、なぜ必要なのだということをしつかり地域の皆さんも協議をさせていただいて、それをまた皆さんと協議する、それを積み重ねていく、そのことによって実現していくというところが一番理想ですので、私らも「ない、ない」ということばかりではなしに、なぜ必要なのかということをもう1度皆さんと協議していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○塚口会長 ありがとうございます。

お答えはよろしゅうございましょうか。

では、ほかに御発言ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○塚口会長 それでは、御意見、御質問も出尽くしたようでございます。

これで、「エコ・コンパクトの都市構造を目指した都市計画の見直し」等についての報告を終わります。

委員の皆様方には会議運営に御協力いただきまして、誠にありがとうございます。