

## 令和7年度 「京都市都市計画審議会 第3回都市計画マスタープラン部会」 会議録

日 時：令和7年10月29日（水） 午後4時00分～午後6時30分

場 所：京都市役所 分庁舎4階 第4・5会議室

出席者：川崎 雅史 京都大学大学院教授  
兒島 宏尚 京都商工会議所専務理事  
是永 美樹 京都女子大学准教授  
関口 春子 京都大学准教授  
谷本 圭子 立命館大学教授  
檜谷 美恵子 京都市立大学名誉教授  
森 知史 京都市住宅供給公社副理事長

以上7名（五十音順、敬称略）

※ 麻生 美希（同志社女子大学教授）

市木 敦之（立命館大学教授）

平尾 和洋（立命館大学教授）

山田 忠史（京都大学経営管理大学院教授）の4名は所用で欠席

### 1 開会

——（事務局から委員の出席状況報告）——

### 2 会議の公開・非公開の決定

・議事について公開に決定

### 3 議事

——（事務局から資料1に基づき説明）——

#### ○川崎部会長

「活力・賑わい」について、ウォーカブルで人々の交流が生みやすい  
都市構造等を議論していたと思うが、どこかに記載あるか。

具体的に言うと京都駅は地下鉄やバスの人の流ればかりで駅周辺の  
人の流れが一方方向で少し滞っていると感じられる。大阪など大都市に  
比べると地下鉄が少ない都市なので、できるだけ人が歩けるウォーカブル  
なまちとして、交流の活性化を図っていくべきではないか。

ヨーロッパなどの諸都市でも、人の賑わいがひとつの風景になってい

る。ハードなものづくりや景観だけでなく、人の賑わいそのものが滲み出るようなまちづくりを目指しても良いのではないか。

#### ○事務局

ウォーカブルの視点としては、現都市計画マスタープラン（以下「都市マス」という。）P.91に記載がある。P.91には「誰もが安心・安全に歩ける歩行空間はもちろんのこと、回遊性が高く、歩いて楽しめるにぎわい空間づくりを進めます。」「単に自動車交通を抑制するのではなく、駐車場の利活用、安心・安全で都市活力にもつながる道路ネットワークの整備、市民の生活と経済活動を支える円滑な物流などに配慮しつつ、道路機能分担を踏まえ、自動車交通の効率化と適正化を目指します。」

「健康で、人と環境にやさしい歩いて楽しい暮らしとなるよう公共交通を自ら選択するスマートなライフスタイルの定着を進めます。」としており、次期都市マスのテーマ別方針においても引き継がれる方向である。

#### ○川崎部会長

現都市マスのような項目で書かれていれば良い。MaaSや次世代型のモビリティの発展により、車社会から新しい人流を生む都市づくりへ急速に進む可能性があり重要な視点であると考える。主要な幹線道路を軸とした都市構造を明確にしたうえで、人が流れていくまちを目指していきたい。

#### ○檜谷委員

暮らしという観点で第一種低層住居専用地域（以下「一低専」という。）の用途の見直しの議論があった。その際のキーワードとして「歩いて生活利便施設にアクセスできたらよい」とあった。色々な箇所で「歩く」というワードがあればよいと思う。賑わいももちろん重要だが、毎日の生活で歩いて用をこなせるということは非常に大切なことである。

#### ○関口委員

歩いたほうが良いのだが、昨今の温暖化により夏は外で歩くのが厳しい状況である。夏の中でも歩きやすくなるようなまちになると良いのではないか。今後長く続くトレンドであると感じる。

#### ○川崎部会長

近年、道路を透水性舗装にしたり、熱反射の少ないスプレーをかけたり、座る場所に緑地などを整備すること等が各都市で取組まれている。温熱環境や厳しい気候変動に対して優しいまちづくりも重要であると考える。

#### ○谷本委員

ウォーカブルなまちづくりについて、左京区等で気になったのは、利便性を高めるためのバスターミナルの議論があったが、バスターミナル

が人の流れを分断することになり、ウォーカブルでなくなるのではないか。バスのみが回転するのはもったいない。第1回、第2回で検討した内容を今後も考慮してほしい。

#### ○是永委員

京都駅より北側と南側はヒューマンスケールが異なる。北側についてはウォーカブルなまちになってきていると実感するが、南側は交通の発想や都市の作り方のベースが北側と異なる。視点を変えたウォーカブルさが南側は必要なのではないかと感じる。北側は人々の細い道をいかに交通とうまくやっていくか、南側は人々が広すぎてヒューマンスケールを感じられないところに差があるのではないかと思っている。手法も変わってくると思うので、そのあたりも念頭に置く必要があるのではないか。

#### ○兒島委員

歩きたくても歩けない方もいらっしゃるので、福祉の観点も必要ではないか。

#### ○川崎部会長

交通弱者と言われる方がいかに歩きやすい対策をしていくかが高齢化社会の中で重要と考える。安全に配慮し、通信と組み合わせた自転車等、新たなモビリティ技術により安全で歩きやすいまちにしていくことも大切である。

—— (事務局から資料2、3-1～3-4に基づき説明) ——

### ●南区

#### ○谷本委員

川を挟んで東西に人流をつくるのは大変なことであると感じている。川を挟んだ西・東それぞれに住む方は、市内若しくは大阪市へ行くにしても、川を跨ぐことなくそれぞれの交通機関で移動しているのではないか。どのように人流を創出していくか想定している工夫はあるか。

#### ○事務局

向日町駅周辺の整備に伴い、向日市側にはタワーマンションが建設され人口が増えることが想定される。また、それに併せて向日町上鳥羽線という都市計画道路の整備も進む。京都市南部は東西の鉄道でのつながりがなく、道路も東西の移動が弱い。そういった中で、向日町駅の賑わいと市の南部を横につなぐ新たな路線ができることから、物流・人流を支える都市基盤の整備を進めていきたいという思いを持っている。

また、本日欠席の山田委員から事前に伺っている意見として、過去の

事例からいくと、このような道路の整備に伴う新たな公共交通機関としてはバスにならざるを得ないことから、マイカー利用が多くなってしまう。それではもったいないので、バスではなくもうひとひねり何か対策できないかとご意見いただいている。

#### ○川崎部会長

次世代型交通手段の活用を促していく範囲は拡げていけばよい。向日町上鳥羽線の南側は工業系でまとまっている。北側は住居と工業が混在し密集しているイメージがある。この住宅がメインになっているエリアや桂川駅周辺の住宅が貼りつくエリア等は、将来政策的にできることはありそうか。

#### ○事務局

J R 向日町駅の東・南側は特別用途地区をかけており、工場等を誘導するために容積を制限している。向日町上鳥羽線の北と南で実際の土地利用が異なっており、向日町上鳥羽線の使い方をどうしていくかを検討する必要があると考える。

#### ○川崎部会長

京都市と向日市でその周辺に住む方へのサービス、利便性、土地価格などが違いすぎるのも京都市にとって良くないので、その点も踏まえて整理が必要である。

#### ○森委員

向日町上鳥羽線に着目したい。向日町駅のある西に寄り付くのが難しい現状からすると、向日町駅の東口ができるということで、新駅ができるくらいのインパクトがあると思っている。

祥久橋含めせっかくつくった4車線の道路（向日町上鳥羽線）には2つ機能がある。1つは交通機能で、国道171号が常に久世橋のところで混んでいたものをバイパス的に流すという機能。もう1つは、沿道に及ぼす機能で、基本的に祥久橋から西側の区間は働く場として誘導していくべきであると感じる。その中でも向日町駅東側の現在都市計画道路事業中の沿道については、拠点機能が高まるため生活利便施設中心の誘導をしてはどうか。国道171号から祥久橋間にある企業は、駅からの徒歩では少し遠いため通勤用のバスをだしている企業もある。そのようなことも踏まえ、沿道をもっと活用することを検討するべきで、その取組の中で祥久橋より東側につながる太い流れにしていければ良い。

また、向日町駅と桂川駅の関係でいくと、令和5年の都市計画見直しで住む場所としては色々つくりやすくなっている。ただし、従前の市街地と沿線の市街地では差があると感じている。桂川駅周辺の幹線道路の沿線は住む場所として力を入れ、向日町上鳥羽線東側はオフィスや工場

等を誘導するといった視点で将来像を描いていくのが良いのではないか。

#### ○是永委員

桂川や向日町周辺には古い近郊農村が残る。現状相続で手放した田畠がマンションに代わる等大きく景観が変わってきているエリアである。都市の発展として居住地や働く場の創出は重要ではあるが、この地域は京都のまちなかの食を支えてきたエリアである。上久世においては、祇園祭の駒形稚児を出しているエリアで、集落がなくなると祇園祭に関わる文化の存続が難しくなってしまう。桂川の将来像は、少し歴史を踏まえた書き方をすることはできないか。将来的に京都を支えていく若い世代や新たにあってこられる方が歴史あるところに住んでいるということを感じながら生活することも重要ではないか。マンションが建ってしまうことは避けられないので、居住環境の創出と歴史の保全をどのように重ねていくかという視点も加えて良いのではないか。

#### ○川崎部会長

将来像マップで色が塗られているエリアは都市計画としての政策に可能性があるエリアを塗っていると認識している。景観的にも重要な農村住宅は白塗りの箇所に多く残っている。現時点では面的に誘導ができないから白塗りにしていると認識するがいかがか。

#### ○是永委員

明治25年頃の都市計画地図を見ると集落と田畠は明確に違いが分かる。昔から田畠のところは開発されることについて仕方ないと思うが、近郊農村は貴重な農家住宅が多く残るため、制限していかないと乱開発が進むのではと危惧している。家族形態も変わり、住宅自体の維持が難しくなっている中で、そのような貴重な住宅を維持しつつ活用するためにも、新しい住宅地の創出とともに歴史ある近郊農村への配慮が必要と考える。

### ●山科区・伏見区（醍醐）

#### ○檜谷委員

住宅地の北側斜線の検討は、子育て層が購入可能な住宅の供給に資する施策という趣旨だと理解した。確かに子育て層向けが取得しやすいアフォーダブルな（一定の質を備えた手ごろな価格の）住宅の供給は住宅政策の観点からいっても非常に重要なことと理解しているが、補助金等の施策でこれを実現することも可能で、規制を緩和することにより狭小敷地で建てやすくするという施策はいかがなものか、と思う。元々の目的は日照・通風・採光の確保であり、それらが本当に必要ないといえる

のか。場所によっては緩和したとしても環境が悪化しないエリアもあるかもしれないが、全ての地域に当てはまるとは思わない。慎重に判断していくべきだと感じる。仮に緩和をするのであれば、最低敷地面積でコントロールしても良いのではないか。個別の建替えに関してこのような緩和をするのであれば、それほど大きな影響はないかもしれないが、面的に行うとなると、例えば、事業者が一定規模のまとまった敷地を購入したのち、それを狭小な敷地に細分化して新規に3階建て住宅を供給するかもしれない。その可能性を考慮すると、将来的に禍根を残す住環境になるのではないかと懸念する。

#### ○事務局

狭小敷地の再生産にならないかとの懸念だと理解した。最低敷地面積の制限でゆとりのある敷地の住宅の供給を目指すという考えはあるが、既存不適格も含めて土地の集約を民間市場に任せるとなるとその実現には長い時間がかかると認識している。その一方で、都市の活力や定住人口が減少している現状からすると、今あるコミュニティを維持するという観点とともに都心部から少し離れた住宅地が受け皿となつて人口の流出を抑制する施策が都市計画的にも打てないかと考えている。現行の日影規制を廃止することは考えておらず、市域周辺での適切な更新を促進することで定住人口の増加を促進できないかという趣旨である。

#### ○川崎部会長

現状、狭小な敷地で2階建ての住宅はあるのか。当時の規制により出来上がってきた今のまちの様子が、北側斜線を緩和することで急激に変わるので、何年かは現状のままになるのか。数年前に沿道に賑わいを持たせるためにゾーニングを塗り変えた見直しは中長期的な変化である感じており、10年、20年程度の早期に影響が表れるのではないかと想定している。環境や景観に配慮することが前提ではあるが、2階から3階へ建てやすく緩和をしたとしても程度の道路幅員があればまちへの影響は少ないかもしれない。

また、全国のランキング的にも若者の流出人口が多いとされている。北部や都心部での対策が難しい中、山科を今後どのようにしていくのか考えるうえで、特急「はるか」の延伸による人口流動の変化や国道1号の動向等、トータルで都市をどうしていくか検討していく必要があると考える。

#### ○是永委員

市営住宅ストックが多いエリアであり、それらを活用した取組は非常に重要である。

## ●伏見区（醍醐以外）

### ○森委員

淀駅は立体交差事業で駅を高架化するとともに駅前広場の整備を行った。一方で、JRAの競馬の事業は好調であるが、ネット利用等も増え、以前の地上駅となっていた際の混雑というのは少なくなった。また、駅の位置も当時からは少し変わったため、駅前商店街の衰退がみられる。

伏見西部第五地区においては横大路運動公園の北側あたりまで土地利用の開始が進んでおり、公園の南側にある競馬場の駐車場あたりまでのエリアについてこれから区画整理事業を進めていくところである。淀駅から横大路運動公園まで約1.5km程度あり徒歩圏ではないが、公共交通機関によりアクセス性が向上すれば、淀駅の拠点性も向上し、働く場の創出につながるのではないか。久世のように通勤用のバスを走らせないとなかなか人が集まらないこともあり、交通政策と連携して淀の拠点性を高めると、工業地域で既に高さ制限がないエリアであるため、物流拠点だけではなく様々なものが立地してくると思われる。

### ○川崎部会長

交通の施策がうまくかみ合えば賑わいも生まれると思う。

### ○檜谷委員

北側斜線制限の緩和について、浸水エリアの垂直避難を緩和理由のひとつとされているが、RC造ではなく、木造の3階建てで浸水対策を考えることは妥当なのか。水平避難のことも考慮すると下階まで降りなければならず課題もあるのではないか。フローティングハウス等の浸水時を想定した様々な提案がなされているなかで、垂直避難に3階建てが必要というロジックは弱いと感じる。

### ○事務局

この間、他のエリアも含め論点となっている北側斜線の緩和については、現状用途地域が中高層住居専用地域として定められており、高さ制限についても12m～20mの高さが認められているゾーンにおいて、3階建てが現実的に建てにくく、住宅の更新にも影響している状況がある。久我・羽束師エリアは20m高度地区に指定されており、エリア全体として6階建て程度の高さ20mを許容しているにも関わらず、敷地条件によっては北側より7.5mからはじまる斜線制限のために3階建ても建てにくい状況となっている。日影規制によるコントロールは残していくため、現行制限が想定する住環境にここまで影響を及ぼさないのではないかと考える。定住人口減少や空き家の増加を考慮し、何とか一歩踏み出せないかという思いである。

また、現状、宅地の4割程度は狭小敷地になっている。敷地を再編して大きな敷地とすることで良い住環境としていくことが理想だと理解しているが、そうなっていない実情に対して、今よりも良い住環境としていく必要があるのではないかと問題提起として記載している。実際の見直しの際にはそれぞれのエリアについてさらに詳細に検討していきたい。

#### ○檜谷委員

趣旨は理解した。しかし、今回の資料のつくり方としては説明いただいた背景も含めて表現し、「検討の余地がある」というスタイルにした方がよいと思う。

#### ○川崎部会長

駅前拠点について、他都市では増えていくが、京都市では土地価格が高く若い世代が買えないこともあり、ポテンシャルがあるにも関わらず定住人口が増えていかない状況となっている。難しい問題である。

淀の周辺はこれから発展が期待できるポテンシャルが高いエリアと感じた。

#### ○森委員

J R 藤森駅周辺を選ぶ理由は何か。このエリアは傾斜地になっている住宅地のはず。公共交通がないなど課題があるなかで、地域コミュニティの形成に資する場の創出とあるがどのようなものをイメージしているか。

#### ○事務局

生活利便施設の立地がしにくい一低専が拡がっていることが住みにくくしていると感じている。地域を維持していくために何かできないかという思いである。

#### ○森委員

一低専全般の問題として、静かな住環境を望んで住む方が大半のはずで、簡単に用途ミックスしたらよいというものではないと感じる。手を加えるのはなかなか難しいのではないか。現状でもできる小規模なお店等を増やしていくつもりなのか、もっと交流の出来る場を作りたいのか。先ほどの説明だと生活利便施設に寄った話となっており、その生活利便施設がコミュニティの強化にもつながるなど、書き方の工夫をするべきではないか。

#### ○事務局

喫茶店や地域のサークル活動拠点をつくるにしても、一低専では併用住宅に住みながらという形でしかできない。住みながらに限定してしまうのは今の時代の住まい方には合わないなかで、小規模な独立喫茶店等

すらもできない。もちろん良好な住環境をベースにしながらも地域の状況をみながらミクストユースを検討していきたい。

#### ○川崎部会長

車でいかないと利便施設がないというのは高齢化社会においての課題である。小さな店舗やカフェなどがまちの表情として少しだけでも徒歩圏にあると良い。それによって、少なからず心豊かな生活になる可能性もある。

#### ○事務局

昔は併用住宅として住みながら生業を行っていたが、店を閉めると住宅用途のみが残り、新規で店舗を考える場合は、住まいと生業をセットで生活をしないといけなくなるため、「住まい」の部分が足枷になる例もある。住環境に影響のない範囲でミクストユースは検討していきたい。

#### ○川崎部会長

らくなん進都は新しい取組みはあるか。実情どうなっているか。

#### ○事務局

都市基盤としては高速道路等が整備されており、次の展開である企業の集積については、ものづくり企業やオフィスを誘致しているものの、あまり芳しくない状況にある。市としても、農地転用の奨励金や企業が来た際の補助金等の施策を用意しており、引き続きソフト対策も含め誘致していきたい。

#### ○川崎部会長

税制的なことも含めて、らくなん進都は力をいれていかないと京都の都市経営がうまくいかない。

### ●右京区

#### ○谷本委員

都市計画道路について。三条通は中心部から嵯峨の方へ向かうバス路線が走っており、住まいとしては良好な住環境が形成していると感じている。都市計画道路として御池通の延伸というのが予定されていてそれが前提とされるのか。延伸の必要性を個人的には理解できなかった。既存の三条通を活かすことも重要ではないか。

また、将来像マップの嵯峨嵐山の北側について。農地が転換され、高級な住宅もあるが子育て世帯の住宅も建っているのではないかと思っている。産業と暮らしの共存とはどのようなものを想定しているか。

#### ○事務局

都市マスと並行して都市計画道路の見直しを行っている。まち柄マップ2で示す赤色の路線は存続していく予定である。現状の三条通は幅が

狭く、歩道もない。このあたりは東西軸が弱く、特に観光シーズンは三条通や四条通、丸太町通への負荷が大きい。その負荷を減らしていくことが市として必要と感じている。

○谷本委員

JRや京福電鉄もあるなかで、東西の観光客を運ぶ路線として三条通で十分ではないか。生活道路であり、西側への物流のために幹線道路が必要な地域ということでもないと思う。南北については不十分であることを理解する。

○川崎部会長

防災面はどうなのか。

○事務局

防災面ということもある。東西軸が弱いという検証結果もデータである。

○森委員

三条通の北と南に戸建住宅の適切な更新がある。四条通より北は区画整理されておらずスプロール化で住宅が建ってしまった。

4車線道路の観点からみると、四条通は三菱自動車を西に超えたあたりから2車線となるため、新丸太町通のみが4車線道路である。広いエリアで見たときに東西軸が1.5本しかないという状況である。

今から区画整理は難しいと思うが、更新という意味で軸になるような道路の沿線は用途誘導することによって市街地全体に効果があるのでないか。道路はネットワークで機能するため、太秦天神川からの延伸により映画村までの完成済都市計画道路とのL字型の接続でネットワークが形成される。順番に軸をつくっていくことで更新しやすいまちになるのではないか。

また防災面でいうと道路は延焼防止帯という意味もある。15m以上の道路幅員があれば延焼防止帯として機能すると言われている。

道路だけ作るのではなく、沿道に用途誘導することによって長い目で見て市街地全体へ及ぼす効果を期待する。

三条通は旧街道であり生活道路としての強化。嵐電との役割分担もしていくべき。ネットワーク、市街地整備、防災の3つの観点があると感じる。

○事務局

道路は歩行空間も重要である。現状の三条通は狭い。安心して歩ける空間も必要と感じている。

○森委員

昭和6年に1町9村が京都市に編入して右京区ができ90年あまり

経った。当然それぞれの町村に中心となる拠点があった。単純に住宅地として北と南を分けるのではなく、今地域中核拠点にはなっていないが拠点的なものがあるということを認識したうえで都市計画道路の整備があると考えてほしい。

#### ○谷本委員

予算がたくさんあれば道路整備するのがもちろん良いと思う。ただし、限られた予算の中でどこを重点的に整備するのか京都市でも検討しているのは理解しつつも本当に必要な路線なのかと感じた。

#### ○事務局

北嵯峨のエリアの件について。田畠で農業関係の仕事をされている方いらっしゃる。そういった地場の産業を活かした販売店、飲食店などを想定しているものである。

#### ○関口委員

葛野大路通の将来像にある「学生・子育て世帯・高齢者など多様な人々が行き交うゆとりある都市空間の創出」とはどのようなものをイメージしているのか。

#### ○事務局

宅地割が大きいことや沿道に大学が集積しているといった特徴がある。土地割の関係や大学生の住むエリアとして、生活利便施設だけではない沿道の機能集積を深めることができないかと想定している。

#### ○川崎部会長

先端技術大学など開かれた大学のイメージがある。まちの賑わい創出に向け少しずつ動き出していると感じる。

### ●西京区

#### ○兒島委員

洛西の将来像について「便利でにぎわいがあり、緑があふれ、学びや仕事が広がる若い人にも選ばれるまちの形成」とあるが、正直高島屋も撤退し、かなり高齢化が進んでいる中で実現できるのか。また、交通ネットワークの形成は間違いなく必要と感じているが、どのようにしていくつもりなのか。

#### ○事務局

洛西SAIKOプロジェクトで様々な取組をしているおり、若者子育て世帯を呼び込むための施策を各所で行っている状況である。

交通ネットワークについては地域の課題であると理解している。何ができるかはこれからであるが、将来像として今後検討するという意味で示している。

## ○兒島委員

可能性のあるエリアと感じており、可能性があるところは早めに手をうつた方が良いのではないか。ニュータウンがニュータウンでなくなつてきている。もったいないと感じる。

## ○川崎部会長

洛西SAIKOプロジェクトの活動の状況は。目玉的なものはあるか。

## ○事務局

空き家を事業者が買い取り、整備したものを子育て世帯に住んでもらう事業や、公園を地域の方と協力しながらきれいにしていく等の様々なソフト施策がなされている。

SAIKOプロジェクトの目的はオールドタウン化しているニュータウンの再生・活性化。ニュータウンの活性化を洛西エリアひいては西京区全体の活性化につなげていきたいと思っている。まず行政として、短期・中期でできることを中心SAIKOプロジェクトではやっている。イベントなどで機運醸成を図っている。

交通については、交通局も含めて現状4つのバス事業者がエリアに入っている、それぞれがバラバラに運営すると利便性が低下するため、ダイヤの組み方を統一するなどしてきた。通勤・通学定期を持つ人はどのバス会社のバスがきても乗車できるようになった。

最終的にはニュータウンの再編を視野に入れている。再編を完全に打ち出すことはできていないが、これからも再編に向けて具体的に仕掛けをしていかなければならないと認識している。

## ○森委員

住宅供給公社ではラクセーヌを運営している。都市基盤はしっかりとおり、タウンセンターにしっかりと商業エリアがあるのはポテンシャルが高い。また、4つサブセンターも住宅以外の用途で活用できるのは大きい。タウンセンターには一通りの日常の利便施設が集まる。

ラクセーヌの空き店舗を暫定利用しリビングラボという形でコワーキングスペースをつくる等の取組もなされ、ハード整備と並行してソフト整備の目を育てていこうという活動を市が行っている。

都市基盤がしっかりとしている強みを使い倒すことが重要である。国道9号にニュータウンが接していないことが惜しい。9号沿道の土地利用はニュータウンとしてできない。タウンセンターを外向けに活用することも見据えながら今後検討しなくてはいけない。

また、住宅地のリニューアルや世代交代についても別で検討が必要。一人世帯高齢者が増えてきており、生活利便性や福祉の観点も守りながら、若い人もいれていくというのが施策としてやらなければいけないと

ころであると考える。

#### ○川崎部会長

高齢者が増える中で若い世代が魅力を感じるものつくっていかないといけない。都市基盤がしっかりしているので、メニューの更新ができればよい。

#### ○森委員

タウンセンターに魅力ある施設を入れることも必要。市がS A I K O プロジェクト絡みでタウンセンター周りの公共空間をリニューアルすることを計画中である。数年後に再整備される。

#### ○是永委員

洛西エリア周辺が人口減少傾向にあると資料にあるが、このエリアはURや市営住宅、府営住宅が集積する場所である。URについてはリニューアルが進んでいて空き戸戸がないという話も聞いたりする。この人口減少が示す影響は市営住宅によるものなのか、府営住宅なのか、それとも戸建なのか。

自治会がないところも結構あると聞く。また、コミュニティへの参加を促しても参加しにくい状況となっていることも聞く。ソフト対策として何か取り組もうとしていることはあるか。

#### ○事務局

ニュータウンの中で大きく人口減少が進んでいる影響は大きく分けて2つある。

1つは、町開きの時に持ち家として戸建住宅に住まわれたご家庭で、子供が巣立ち夫婦世帯となる、若しくはその後1人世帯となってしまうことで高齢化が進んでいることが挙げられる。持ち家戸建住宅の空き家率はそこまで多くないため、世帯数は減っていないが人口は減少している状況。

もう1つは公的賃貸住宅の中で市営住宅が影響している。URは比較的便利なエリアにあることと、戦略的に残す団地を絞っていたり、CM等の宣伝効果もあることから、洛西だけでなく人気である。府営住宅はタウンセンターに比較的近いこともあり、空き家率が市営住宅に比べ少ない。市営住宅は空き戸戸が多くなっており、暫定利用として、民間の力を借りて若い世代に入ってもらったり、コミュニティの場を目的外使用許可により低廉で提供したりしている。

洛西において自治会がないということは聞いていない。ただし、自治会内での後継者不足や役員の成り手がいないなど、活動が弱まっている自治会はある。

#### ○檜谷委員

将来像マップにおける「戸建住宅の適切な更新の促進」の記載があるエリアについて、3階建てを建てやすくすることのみが適切な更新と言えるのか。京都市全体として町家のような古い木造住宅を保全していくこうという流れの中で、「維持」というキーワードが重要だと感じている。更新が必要なものもあるだろうが、「更新」だけが際立つ書き方はいかがなものかと思う。

○川崎部会長

ベンチャー企業の移転先について、民間活用をいかに集めるかが重要と感じる。自治体の資金のみでは大きくは動かなくなってきた中でどのようにして民間からの資金調達ができるかが都市経営的にも重要なとなる。

(欠席される委員から事前にいただいていた御意見)

○ 市木委員

安全・安心や防災という視点について、都市マスにしっかりと書いておくべき。また、雨水処理について、各企業の責任で行われる形があるが、市が責任をもってやるべきではないか。

○ 山田委員

洛西で職住近接を推進できないか。洛西にスタートアップが来てくれると非常によい。

4 閉会

(了)