

都市計画公聴会記録

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

京都都市計画（国際文化観光都市建設計画）

用途地域の変更

高度地区の変更

高度利用地区の変更

防火地域及び準防火地域の変更

景観地区の変更

特別用途地区の決定

開催日：平成27年6月26日 金曜日

開催場所：右京区総合庁舎 5階 大会議室

都市計画局都市企画部都市計画課

1 公聴会の日時及び場所

平成27年6月26日 金曜日 18:00～18:50

右京区総合庁舎 5階 大会議室（右京区太秦下刑部町12）

2 都市計画の原案の概要

京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）

用途地域の変更，高度地区の変更，高度利用地区の変更，防火地域及び準防火地域の変更，景観地区の変更，特別用途地区の決定

別図のとおり

3 出席した公述人の住所及び氏名

住所	氏名
伏見区 [REDACTED] [REDACTED]	おおた かずひろ 太田 一博
左京区 [REDACTED]	なかじま あきら 中島 晃
上京区 [REDACTED] [REDACTED]	なかばやし ひろし 中林 浩
右京区 [REDACTED]	にいづま じんぺい 新妻 人平

4 公述の要旨

別紙1「公述の要旨」のとおり

(参照 別紙2「都市計画公聴会議事録」)

5 趣旨ごとの意見の分類及び同趣旨の意見の人数

別紙3「趣旨ごとの意見の分類及び同趣旨の意見の人数」のとおり

6 その他公聴会の経過に関する事項

公聴会開催についての広報発表 平成27年5月22日

公聴会開催についての公告 平成27年6月 5日

都市計画原案の概要の閲覧 平成27年6月 5日から同月19日まで

公述人の募集 平成27年6月 5日から同月19日まで

京都市都市計画手続における公聴会・説明会開催要領第14第2項の規定に基づき署名する。

議長 京都市都市計画局都市企画部都市計画課

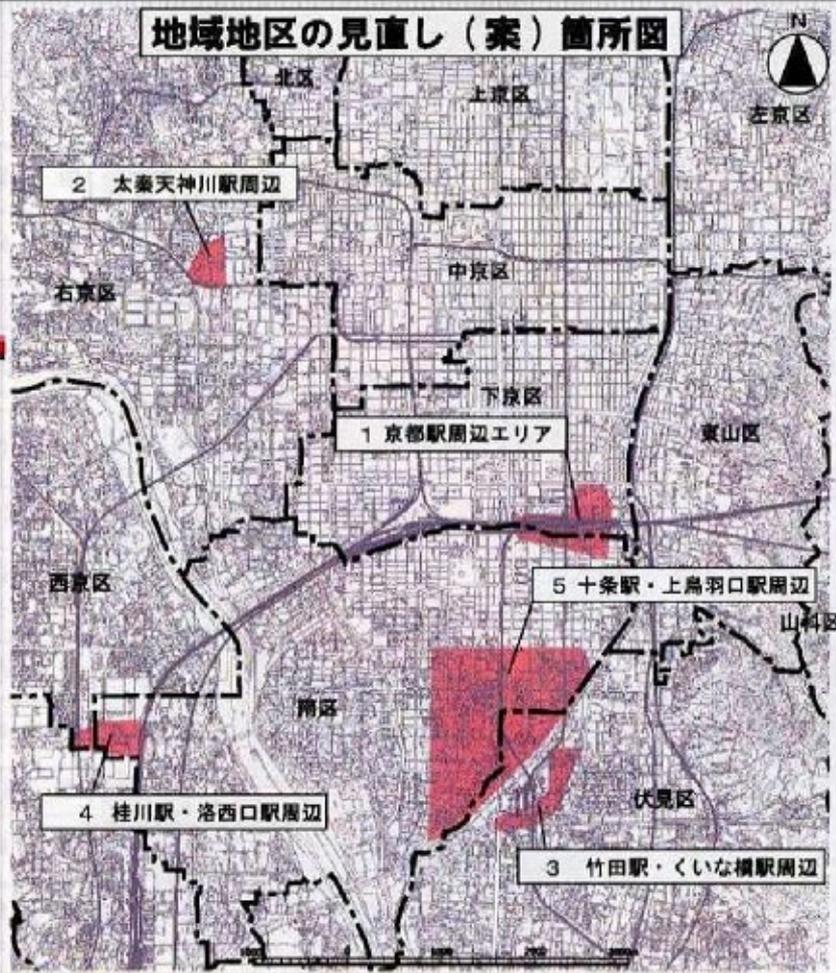
土地利用計画担当課長

古川吉良  印

都市計画原案の概要

地域地区の見直し(案)箇所図

別図

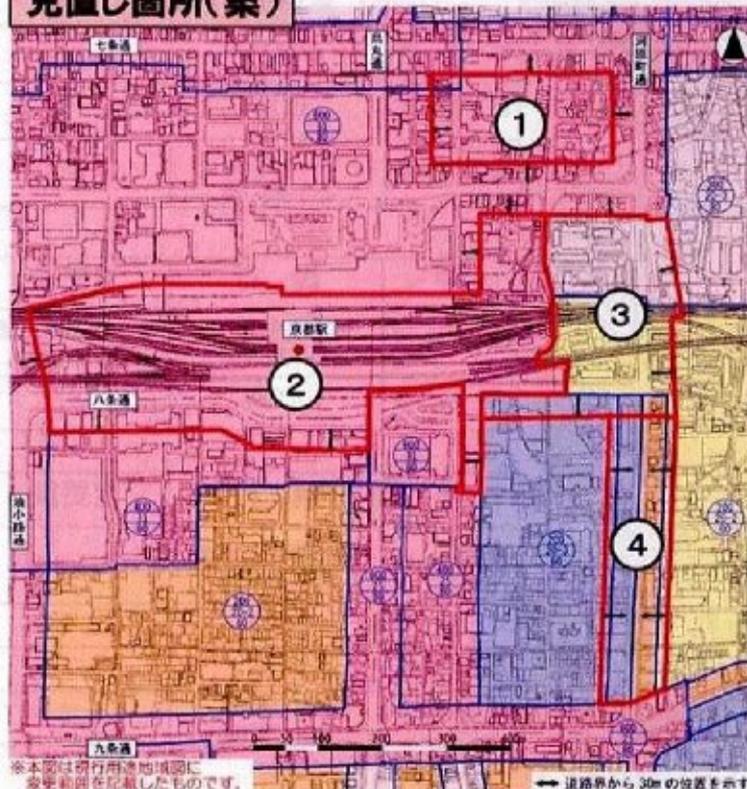


見直し箇所

都市計画原案の概要

1 京都駅周辺エリア

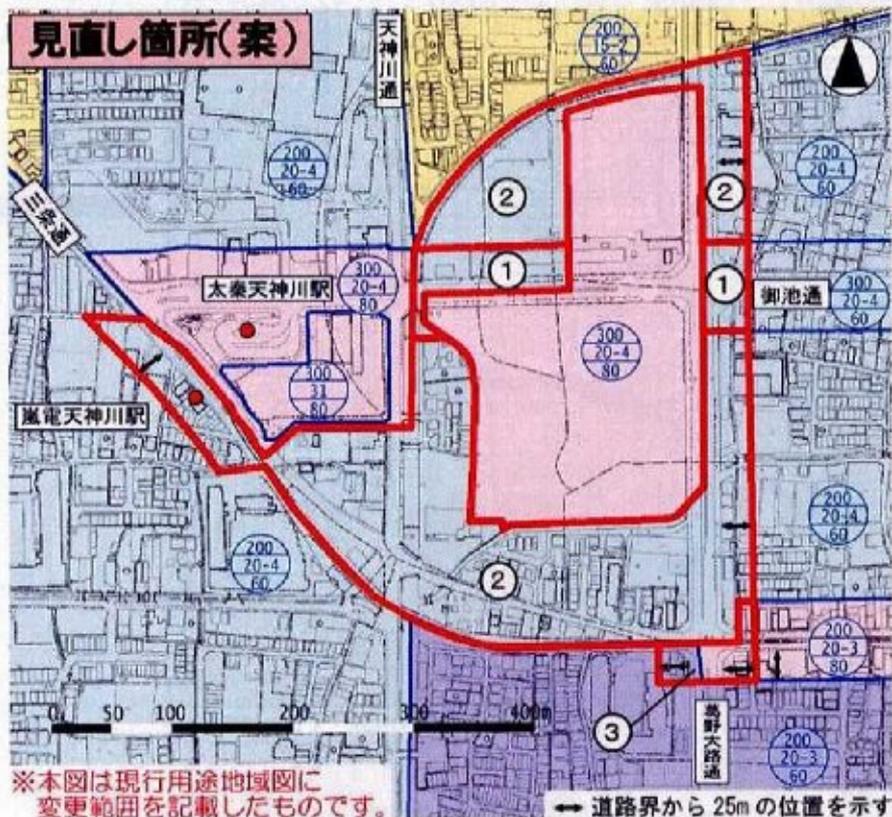
見直し箇所(案)



①②	現行	変更後
用途地域	商業地域	商業地域
容積率	400%	600%
その他	準防火地域 高度利用地区	防火地域(路線)(集団) 準防火地域 高度利用地区
③	現行	変更後
用途地域	近隣商業地域 第一種住居地域 第二種住居地域 準工業地域	商業地域
容積率	200%, 300%	600%
建ぺい率	60%, 80%	80%
高度地区	20m第2種, 第3種, 第4種	31m
景観地区	市街地型 美観形成地区	沿道型 美観形成地区(集団)
その他	準防火地域 高度利用地区	防火地域(路線)(集団) 準防火地域 高度利用地区
④	現行	変更後
用途地域	第一種住居地域 第二種住居地域 準工業地域	商業地域
容積率	200%, 300%	600%
建ぺい率	60%	80%
高度地区	20m第2種, 第3種, 第4種	25m
景観地区	沿道型美観形成地区 市街地型美観形成地区	沿道型 美観形成地区
その他	準防火地域	防火地域(路線) 準防火地域

都市計画原案の概要

2 太秦天神川駅周辺



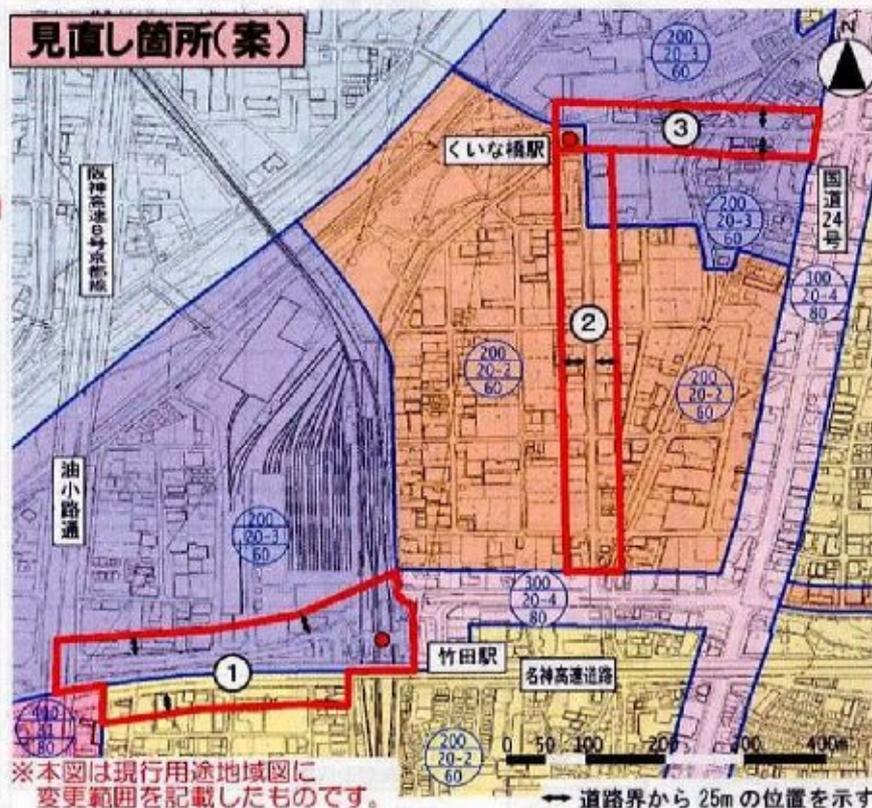
①	現行	変更後
用途地域	工業地域	近隣商業地域
建ぺい率	60%	80%

②	現行	変更後
用途地域	工業地域	近隣商業地域
容積率	200%	300%
建ぺい率	60%	80%

③	現行	変更後
用途地域	準工業地域 近隣商業地域	近隣商業地域
容積率	200%	300%
建ぺい率	60% 80%	80%
高度地区	20m第3種	20m第4種

都市計画原案の概要

3 竹田駅・くいな橋駅周辺



①	現行	変更後
用途地域	第一種住居地域 準工業地域	近隣商業地域
容積率	200%	300%
建ぺい率	60%	80%
高度地区	20m第2種 20m第3種	20m第4種

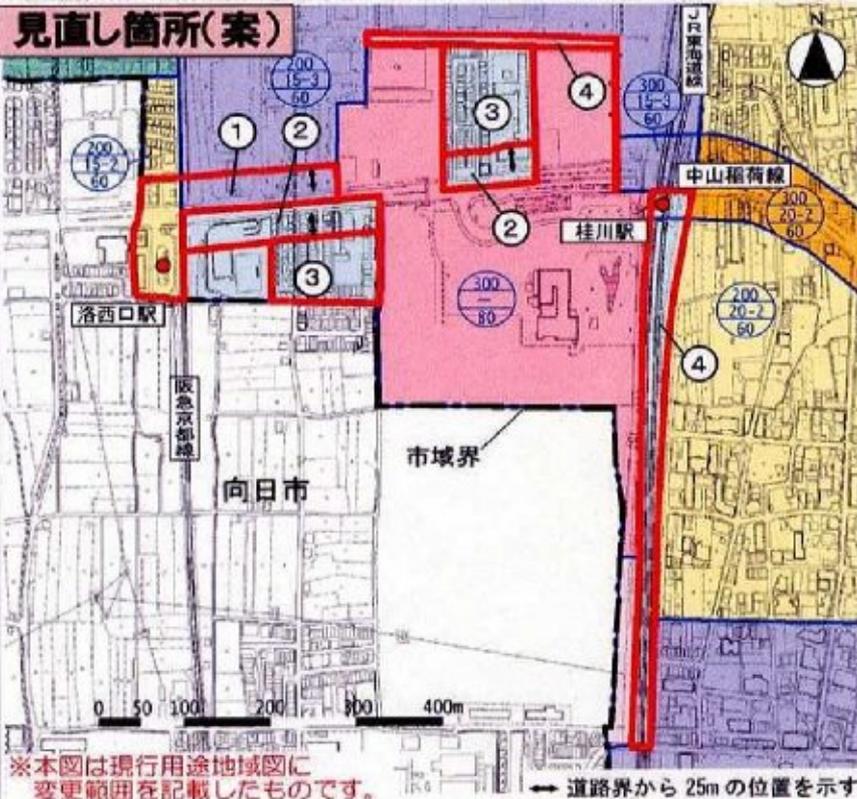
②	現行	変更後
用途地域	第二種住居地域 準工業地域	第二種住居地域 準工業地域
容積率	200%	300%

③	現行	変更後
用途地域	第二種住居地域 準工業地域	近隣商業地域
容積率	200%	300%
建ぺい率	60%	80%
高度地区	20m第2種 20m第3種	20m第4種

都市計画原案の概要

4 桂川駅・洛西口駅周辺

見直し箇所(案)



①	現行	変更案
用途地域	第一種住居地域 準工業地域	近隣商業地域
容積率	200% 300%	300%
建ぺい率	60%	80%
高度地区	15m第2種 15m第3種	15m第4種

②	現行	変更案
用途地域	工業地域	近隣商業地域
建ぺい率	60%	80%

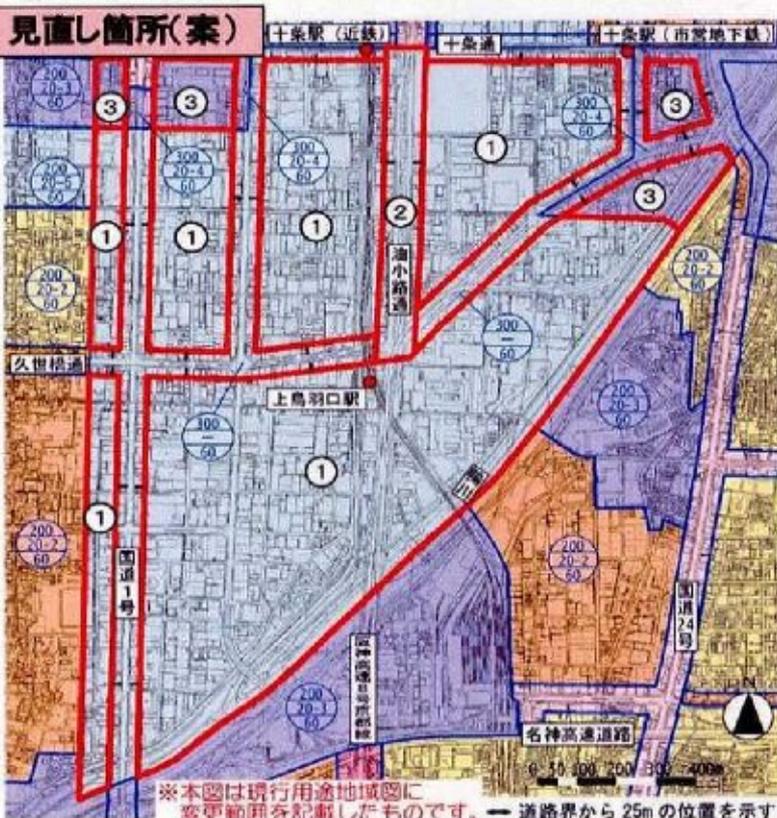
③	現行	変更案
用途地域	工業地域	第二種住居地域

④	現行	変更案
用途地域	工業地域	準工業地域

都市計画原案の概要

5 十条駅・上鳥羽口駅周辺

見直し箇所(案)



①	現行	変更後
用途地域	工業地域	工業地域
容積率	200%	300%
その他	-	特別用途地区

②	現行	変更後
用途地域	工業地域	工業地域
容積率	300%	400%
その他	-	特別用途地区

③	現行	変更後
用途地域	準工業地域	準工業地域
容積率	200%	300%
その他	-	特別用途地区

公述の要旨

公述順	公述人の氏名	公述の要旨
1	太田 一博	<p>一部の地域で現状及び実勢に合った用途地域及び高度地区の変更がなされていない。</p> <p>京都駅周辺エリアの①の区域においては、幹線道路に面していない道路幅が6m、あるいはそれ以下のところでは容積率が600%あっても仕方がない。</p> <p>また、④の区域において、25mの高さで、容積率600%の建物を建てると、建ぺい率を目一杯使った建物しかできないので、周辺地域への日影の影響が非常に大きくなる。</p> <p>桂川駅・洛西口駅周辺の③の区域については、3階建ての建物が建っている狭小な住宅地であるが、第二種住居地域になり北側斜線の制限や日影の規制が厳しくなると、現状建っている建物と同規模のものが建てられるのか検証がなされていないのではないかと懸念がある。同じ規模のものが建てられないのであれば、将来、空き家になってくる可能性もあるのではないかと懸念がある。</p> <p>京都駅周辺エリアでは、学識者の方々が色々考案した結果、定められた現状の景観及び高さ制限をある程度無視した用途地域及び高さの見直しが行われている。</p> <p>京都駅周辺エリアにおいては、観光客を当て込んでホテル等が容積率600%を取ろうと思って一杯に建てた場合に、車を着停する場所等がまったく設けられず、渋滞を引き起こす可能性が非常に高い。</p> <p>今回の用途地域や高度地区等の見直しは、過去の近隣の紛争等を一切無視したかのような形でなされている。根本的に都市計画を見直すのであれば、もっと道路整備等も、盛り込むべきではないかと懸念がある。</p>
2	中島 晃	<p>全体にも関わることだが、とりわけ京都駅周辺エリアの見直しは、エコでもなければコンパクトでもない。</p> <p>京都駅周辺エリアの見直しでは、容積率を非常に大きくとっている。とりわけ③の区域では、容積率が現行の3倍の600%、高度地区が31m、建ぺい率も80%に緩和されており、ホテル等の大型商業施設が入ってくることになり、人と物が集中し、交通渋滞を含めた駅周辺の過密化が進行する。さらに、全国的あるいは全関西規模で活動しているような商業施設等が入ってくることになり、既存の京都エリアで活動してきた企業が、大変な打撃を受けて、その衰退を引き起こす。</p> <p>④の区域でも、容積率や高さの規制が非常に大きく緩和されると、狭小な土地ではこれだけの容積率を全部使い切るような商業施設はできないので、容積率が使い切れるよういくつかの区画をまとめる地上げや底地買いが横行し、ここに住んでいた人や商業を営んでいた人達を追い出すという非常に大きな問題が発生する。</p> <p>京都駅周辺エリアの高さ規制についても、一定の制限を加えるということ</p>

公述順	公述人の氏名	公述の要旨
		<p>で、現行の高さ規制というのが設定されたと思うが、なぜこの高さ規制を緩和しなければならないのか市民に説得的な形で説明がされておらず、これが進行すると市民の合意のもとに成立してきた新景観政策そのものが崩壊する危険がある。</p>
3	中林 浩	<p>エコ・コンパクトなということを大きく掲げているが、地球環境への負荷が少ないような都市構造を造るということや無秩序に広がった市街地をいかにしてコンパクトなものにするのかといった内容とは全く無縁なものになっており、公共交通をどう発展させるのかというようなことや市街地を肥大化させないということとの関係も全くわからない。</p> <p>新景観政策において高さ制限の全面的な強化がなされてきたが、そこで成し遂げた高さ規制等を後戻しするような政策になっているということが大きな問題ではないか。</p> <p>駅周辺のあり方ということで、駅全体の体系を考えているようでありながら、非常に部分的なものになっている。駅周辺と言いながら、駅をどうするのか、駅周辺がどういう地域にあったらいいのかということについては、ほとんど考えられていない。</p> <p>見直しの理念の中に、「市民の暮らしを支える視点」、「都市の魅力を高める視点」という文言を使っているが、市民の暮らしをどう支えるのか、何が駅の周辺にあれば市民の暮らしを支えるのか、都市の魅力をどう高めるのかは、語られていない。</p> <p>京都駅周辺エリアの③及び④の区域の容積率200%から600%に3倍にするというようなことは通常ありえず、影響は非常に大きい。一気に600%の容積率に全部なる訳ではないので、バラ建ちの高層建築物が建ち、周りの住環境が悪くなり、人口密度は増えずに減っていく。</p> <p>新景観政策での市民的な合意を踏まえていないというだけではなく、地域地域で進められてきたまちづくりに関する住民の議論を十分に踏まえていない。特に、京都駅周辺エリアの崇仁地区では色々な議論が展開されてきたが、従来考えられてきた地域の計画とこの今回の全体としての規制緩和との関係というのは全く見えてこない。京都市立芸大の移転の計画とも、この容積率や高さ規制の緩和との関係が見えてこない。</p> <p>他の地域でも、200%の容積率を300%にするという計画が目立つが、200%の街は、落ち着いたある居住地となるが、300%にすると居住環境を損ねることになる。</p> <p>新景観政策こそエコ・コンパクトなまちづくりを目指す政策であり、それにより非常に景観や住民生活を回復する契機を作り出したが、それを損ねるような今回の変更は、非常に禍根を残すような計画であり、撤回することが必要である。</p>

公述順	公述人の氏名	公述の要旨
4	新妻 人平	<p>太秦天神川駅周辺の計画では連続性が損なわれるのではないかと。③の区域では、より高度に集積したいという見直しだと思われるが、高度地区及び容積率が異なる角の部分だけ建物が大きく、あとはボリュームが少し小さくなり、ちぐはぐな町並みになる。商業集積を図るということであれば、三条通、御池通及び葛野大路通において、周辺まで延長して用途地域や高度地区を統一させるべきである。駅周辺ということだが、駅周辺の北西側は全然含まれていないということが違和感を覚える。</p> <p>桂川駅・洛西口駅周辺の①並びにその南側の②及び③の区域について、現状の土地の使われ方の中で、現状を無視した用途地域の変更に感じる。ポンプ場敷地の北側は、現状ポンプ場がありながらも近隣商業地域にするということであれば、南側も③の土地と同じように幹線道路の後背地については、第二種住居地域にするといった計画の一体性が需要ではないかと。</p> <p>太秦天神川駅周辺の②の区域の西側の三条通沿道については、商業など賑わいを呼び込もうということであれば、歩道が、非常に細いという現状を踏まえ、歩道、沿道及び道路の使い方も含めた計画が必要なのではないかと。</p> <p>桂川駅・洛西口駅周辺のポンプ場や太秦天神川駅周辺の三条通沿道も、現状の土地の使われ方に合わせて変更をするということができないなら全体的に変更する、現状を踏まえるなら統一的に踏まえるという全体の計画の方針がちぐはぐで、都市計画変更で何がしたいのか読み取れない。</p> <p>太秦天神川駅周辺では、商業施設等が周りに少ないので、商業施設等賑わいが増えるというのは、この地域にとってプラスになると思うが、ボリュームに関しては、現状の容積率及び建ぺい率を大きく増やす必要があるとは思えない。</p>

都市計画公聴会議事録

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

京都都市計画（国際文化観光都市建設計画）

- 用途地域の変更
- 高度地区の変更
- 高度利用地区の変更
- 防火地域及び準防火地域の変更
- 景観地区の変更
- 特別用途地区の決定

開催日 平成27年6月26日 金曜日

開催場所 右京区総合庁舎 5階 大会議室

都市計画局都市企画部都市計画課

(議長)

お待たせいたしました。ただ今から「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係る公聴会」を開催いたします。本日議長を務めます京都市都市計画課担当課長の古川でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、皆様方には、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、平素は京都市政の推進に御協力をいただいておりますことをお礼申し上げます。

さて、この公聴会は、都市計画の原案の概要についての御意見を公開の下で公述する場でございますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。

まずはじめに、公聴会の運営を担当します京都市の職員を紹介させていただきます。事務局、お願いします。

(都市計画局都市企画部都市計画課担当係長)

本日出席しております京都市の職員を紹介させていただきます。都市計画局都市計画課地域係長の足立でございます。同じく担当係長の西でございます。そして私、担当係長の中井でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

(議長)

続いて、公聴会の議事進行に伴う注意事項を事務局からお願いします。

(都市計画局都市企画部都市計画課担当係長)

公聴会の議事進行に伴います注意事項について、簡単に御説明申し上げます。

まずはじめに、入口のところに受付を設けておりますが、傍聴される方で、まだ受付をお済みでない方、済ませていただきますようお願い申し上げます。傍聴される方で途中退席される場合、再入場の際に受付時にお渡ししております番号札を受付で御提示いただいて入場してください。

なお、番号札はお帰りの際に受付に返却願います。

次に、場内では静粛にいただきまして、公述される方の御意見が十分拝聴できますよう御協力をお願い申し上げます。

続きまして、公述される方をお願い申し上げます。

公述は、議長が指名いたします順序に従って、公述席でお願いいたします。

公述は、公述申出書の内容の範囲内で意見を述べてください。また、公述の時間は、お一人15分以内としております。

持ち時間終了の2分前には、このようにベル2回、そして15分たちますと、このようにベル3回で、お知らせいたしますので、御協力をよろしくお願いいたします。

公述される内容につきましては、公聴会の記録を作成するため、録音することとしておりますので、御承知おき願います。

なお、本日の公聴会は、皆様方の御意見をお伺いすることが目的でございます。従いまして、質疑等を行う場ではございませんので、その点もよろしくお願いいたします。

本日公述される方は4名でございます。

最後に傍聴者の方々へは、配付しております「傍聴人心得」のとおり御協力をいただきますよう、よろしくお願いいたします。特に、御注意いただきたいことは、公聴会の開会中は、写真の撮影、録画、録音等の行為は禁止しております。御理解と御協力をお願いいたします。また、本日の公聴会の議事運営につきましては、議長の指示に従っていただきますよう、あわせてお願いいたします。

以上が、公聴会の議事進行に伴います注意事項でございます。

(議長)

はい、それでは、都市計画の原案の概要説明の後、順次公述をお願いしたいと思います。では、事務局、原案の説明をお願いします。

(都市計画局都市企画部都市計画課地域係長)

それでは、都市計画の原案の概要を御説明させていただきます。お配りしております資料を参考にしながらお聞きください。

1 ページ目の下段を御覧ください。

今回の都市計画の変更箇所は、箇所図に示しておりますとおり、5箇所を考えております。それでは順に御説明いたします。

2 ページ目の上段を御覧ください。

「1 京都駅周辺エリア」についてでございます。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面的に拡大することとし、あわ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、あわ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。

次に、2 ページ目の下段を御覧ください。

「2 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、まとまりのある区域として、図の①から③の区域について、駅周辺の拠点であるサンサ右京や山ノ内浄水場跡地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。

3ページ目の上段を御覧ください。

「3 竹田駅・くいな橋駅周辺」でございます。図の①、竹田駅の西側の幹線道路沿道と、③、くいな橋駅の東側の幹線道路沿道について、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、図の②、竹田駅の東側から、くいな橋駅までの道路沿道について、容積率を300%に変更することとしております。

3ページ目の下段を御覧ください。

「4 桂川駅・洛西口駅周辺」でございます。図の①、②、桂川駅と洛西口駅間をつなぐ幹線道路の沿道について、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。また、図の④の区域につきましては、周辺の用途地域の指定状況を踏まえ、用途地域を準工業地域へ変更することとしております。

4ページ目の上段を御覧ください。

「5 十条駅・上鳥羽口駅周辺」でございます。高度集積地区である「らくなん進都」の区域のうち鴨川以北の十条駅・上鳥羽口駅周辺の工業系用途地域において、図の①、③の区域の容積率を200%から300%に見直すことにより、幹線道路沿道のみ指定している容積率300%の区域をその後背地まで面的に拡大することとしております。また、図の②、油小路通沿道の区域につきましては、容積率を300%から400%に変更することとしております。あわせて、これら容積率の割増を行う①、②、③の区域について、特別用途地区を指定することにより、工場、研究施設及び事務所以外の用途については、現行の容積率を超えてはならないよう制限し、工場、研究施設又は事務所に限り、現行の容積率に最大100%を割増しできることとしております。

なお、特別用途地区の制限内容は別途条例で定めることとしております。

以上、簡単ではございますが、都市計画の原案の概要についての説明を終わります。

(議長)

それでは、ただいまから公述人の方から御意見をお伺いしたいと思います。

本日は、4名の方から公述の申出がございました。公述の順番は、50音順でお願いしたいと思っております。それでは、太田一博様、お願いします。前の公述席の方でお願いします。

(太田 一博 様)

まずですね、私がこれを出しているのは、一部の地域で現状及び実勢に合った用途地域及び高度地区の変更がなされていないということですが、具体的に言いますと、まず①ですね。京都駅周辺エリア、①の区域です。以前は、商業地域の400%、これが今回600%、絶対高さ31mとなっております。ですけど、現状、①の地域の中には幹線道路に面してないところが入っていると思います。現状、幹線道路に面してないところ、道路幅が6m、あるいはそれ以下のところが入っております。こんなところにはっきり言って600%あっても仕方がないかと思えます。こういうのは、実際現状に合っていないのではないかなと。

それから、あともう一つ、④の地域ですね。こちら容積が600%、絶対高さが25mであります。現状25mの高さで、容積600%の建物を建てるというのは、建築上非常に建ぺい率を目一杯使った建物しかできないということになると思います。そうすると、この周辺である日影の影響を受ける地域、そこのところに非常に日影の影響が大きいと思われれます。また、こういうのはあまり実際に実態に合ったような見直しではないんじゃないかなという具合に考えております。

それから今回もう一つあるのが、桂川駅の近辺の見直しです。③のこれは向日市の北側のエリアですね。こちらのところ、工業地域から第二種住居地域になっていると思います。実際のこの地域は、3階建ての建物が建っているところが多いと思います。狭小な住宅地ですよ。ここのところ、工業地域であれば北側斜線は緩いですが、ところが、第二種住居地域になってくると北側斜線の制限が厳しいと思います。あと、日影の規制も厳しくなってくると思います。そこで、現状建っている建物と同規模のものが建てられるかどうか、この辺は検証がなされていないような気がしております。実際、ここに住んでいらっしゃる方が建物を建替えようかと思った時に、同じ規模のものが建てられないのであれば、将来、空き家になってくる可能性もあるんじゃないかなと思われれます。

それから、あと京都駅周辺のところにまた戻りますけれども、以前、市役所の向かいのホテル建設の時にかなり反対があったと思います。そこで学識者の方々が色々考案した結果、現状の景観及び高さ制限になったのではないかなと思っておるんですけども、そういうのをある程度無視したような形で、今回用途地域の見直し及び高さの見直しがなされているように思えます。

それから、あとの京都駅周辺のところですけども、この概要の方には出ていないと思うんですが、一時的に留まる施設については、容積を確か100%アップするというのを書いてたと思いますけれども、それは要するにホテルとか旅館、観光客を当て込んでのものかなと思われる訳です。実際、そういう観光客を当て込んでそういうホテルとかそういうものが容積600%を取ろうと思って一杯に建てた場合に、車を着停する場所とかがまったく設けられないように思われれます。そうでなくても、今、京都駅周辺は観光バス

とかが停車してて渋滞になっているのを、なおさら渋滞を引き起こすような可能性が非常にあるんじゃないかなと思える訳です。一応ですね、私は、今回、こういう用途地域とかこういう高度地区色々な等々の見直しを見ておりまして、以前、こういう過去の近隣の紛争とかそういったことを一切無視したかのような形でなされているように思えてなりません。それと、車の渋滞、そういったものも全然考えていないのではないかなと、根本的に都市計画を見直すのであるならば、もっと道路整備とかそういったものも、この中に盛り込むべきではないのかなと思える訳です。以上です。

(議長)

はい、ありがとうございます。では続きまして、中島晃様、お願いいたします。

(中島 晃 様)

中島です。私は思うに、京都駅周辺エリアの都市計画の見直しに関して意見を述べたいという風に思います。京都市が掲げている今回の都市計画の見直しについては、エコ・コンパクトな都市構造を目指すということに言われているところでもありますけれども、結論から言いますとですね、全体にも関わることですけれども、とりわけ京都駅周辺の都市計画の見直しというのは、エコでもなければコンパクトでもないという風に私は考えるものであります。今、前に御発言をされた太田さんの方からも御指摘がありましたように、京都駅の今回の都市計画の見直しではですね、ひとつでは、容積を非常に大きくとっています。とりわけ、③の地域ではですね、これまでの現行容積率は200%あるいは300%であったものを600%、だから極端に言えば200%のところを3倍になる訳ですね。300%のところでも2倍に。そのうえで、高度地区を現行20m規制のところを31mに緩和をする。そうするとですね、建ぺい率も当然80%に緩和されている訳ですが、一番予想されることはですね、従来の容積率や高さ規制であれば、進出が考えられなかったホテル等の大型の商業施設がですね、ここに入ってくることになると思います。そうすると、当然それに伴ってですね、ここに人と物が集中をしますし、ホテルであれば大型のですね、観光バス等が入ってくることになる訳ですから、当然、人と物が集積してですね、交通渋滞を含めた駅周辺の過密化が進行する。そうするとかえって、エコではない、エコに逆行することになるのではないかという風に懸念をされます。さらに言いますとですね、従来の容積や高さ規制であれば、これは言わば、京都エリアの商業施設等がそこで活動するということが考えられてきた訳でありますけれども、これだけの大きな容積や高さ規制の緩和をすると、京都エリアで活動している企業ではなくて、全国的な規模で活動している、あるいは全関西規模で活動しているような、そういう商業施設等が入ってくるということになりますので、逆に言いますとですね、元々、京都エリアで活動してきた企業等が

言わば衰退をすることになります。例えば、現に起こっていることでありますけれども、京都駅の周辺でヨドバシカメラとかビックカメラというですね、ああいう電気製品等の大型のショップができると、そうすると、数年前まで京都にあった、いわゆる寺町の四条から南側にある地場の電気製品のお店がですね、これはもういっぺんに駄目になってしまう。こういうことが考えられる訳ですね。そういう意味では、言わば既存のですね、京都エリアで活動してきた企業が、大変な打撃を受けて、かえってその衰退を引き起こすという話になるとですね、果たしてエコとかコンパクトとかということが言えるのかどうかというのは非常に疑問だと思います。

さらに、④の地域でも同様に容積率が非常に大きく緩和をされますし、高さの規制も緩和をされる。そうするとですね、言わば狭小な土地や区画では、先ほど太田さんが言われているように、これだけの容積を全部使い切るような商業施設はできないので、そうすると勢いですね、今までの区画ではなくて、いくつかの区画を全部まとめてやらないとこうした容積が使い切ることができない。そうすると何が起これるといって、勢い、地上げとか底地買いとかいうような形でですね、今までそこで居住をしてきた人達を追い出して、そして、大規模な商業施設を作る、そういうことになると思います。ここに住んでいた人や商業を営んできた人達を追い出すという、そういう意味でも非常に大きな問題が発生する。そしてそもそも、この京都駅周辺の高さ規制というのは、駅ビルの建設を巡るですね、どこまで駅ビルを高い建物にするのかを巡って、京都の市民の間で大変な論争があつてですね、ああいう形に落ち着いた。だから、むやみに高い建物を建てるというのはやっぱりおかしいんだと、京都の景観としてはそういうものはふさわしくないということですね、京都駅周辺の高さ規制についても、一定の制限を加えるということで、現行の高さ規制というのが設定されたと思う。それが、7年か8年経った時点で、なぜこの高さ規制を緩和しなければならないのかということが、必ずしも市民に説得的な形で説明がされていない。つまり、なし崩し的にですね、高さ制限を緩和していくということが、もし進行するとですね、新景観政策そのものがですね、市民の合意のもとに成立してきたことが、成り立ち得なくなる。そういう意味では、新景観政策そのものが崩壊をする危険がある。なし崩し的にですね、高さ規制をこういう形で緩和をしていくということについては、やはり根本的な議論があると思う。そういう意味で、京都駅周辺エリアでの今回の都市計画の見直しというのは、やはり基本的には非常に大きな問題点があつて、やっぱり許されるべきことではないという風に思います。他の地域の問題も同様の問題を核にはらんでやっていますけれども、その最もですね、大きな問題を集中的に示しているのが、京都駅周辺エリアの都市計画の見直しではないかという風に思いますので、その点について、私の意見を申した次第です。以上です。

(議長)

どうもありがとうございました。それでは、引き続きまして、中林浩様、お願いいたします。

(中林 浩 様)

私は、このエコ・コンパクトな都市構造を目指した都市計画の見直し、この案の内容については、今回の理由説明書というのは簡単なものですので、先に出されました都市計画ニュース等書かれてました、この都市計画の変更についての理念を含めて意見を言いたいという風に思っております。この陳述に際して、通告しました5点についてお話ししたいと思います。

まず第1は、今、中島さんの方からも言われましたけれども、エコ・コンパクトなということを大きく掲げている訳ですけども、これはおそらく地球環境への負荷が少ないような都市構造を造るとか、そして、無秩序に広がった市街地をいかにしてコンパクトなものにするのかと、そういう内容を含んでいると思われる訳ですけども、そういうことの内容とは全く無縁なものになっているという風に思います。それはですね、もちろん、都市計画の変更は用途地域、それから容積率、高さ、こういうものを変えるだけですけども、やはり公共交通をどう発展させるのかというようなことと関係は全くわかりませんし、それから、市街地を肥大化させないということとの関係も全くわかりません。この間、コンパクトシティ論というのが盛んに言われるようになったのは、1996年にマイク・ジェンクス氏というオックスフォード・ブルックス大学の先生が、「The Compact City」というのを出して、色々言われてきた訳ですけども、それが一つのきっかけとなって全世界的に都市計画の分野ではこのコンパクトシティ論というのが展開されてきた訳ですけども、そういう内容とも必ずしも整合性がない。そういう計画になっているということをまず指摘しておきたいという風に思います。

それから、第2は、今、中島さんも言われましたけれども、2007年に始まる新景観政策との関係です。これは非常に画期的なものですし、私達も色々なまちづくり運動をしてきた者達も諸手を挙げて賛成をしてきた非常に優れたものであります。その住民運動の中で言われてきたことが、高さ制限の全面的な強化、そういうものがなされてきた訳です。ところが、今回の見直しというのは、その部分的とは言え、せっかくそこで成し遂げた高さ規制等を後戻しをする、そういう政策になっているということが大きな問題ではないかという風に思われます。

それから、第3に、駅周辺のあり方ということで、130ほどある京都の中にある駅を対象にして色々な考えをまとめた。その中の部分的なものだけ、例えば、広域拠点というのでは、京都駅周辺だけ、それから地域複合拠点では3つだけ、そして、日常生活を支

えている地域という駅はたくさんある訳ですけれども、これについては見直さない。つまり、駅全体の体系を考えているようでありながら、非常に部分的なものになっているということです。しかも、この駅を中心に考えればエコ・コンパクトなものができるというように言いながらですね、実際には駅のあり方についてはほとんど触れていなくて、抽象的に駅周辺の部分に都市機能を集積すると、そういう言い方、語尾に留まっているという点で、駅周辺と言いながら、駅をどうするのか、駅周辺がどういう地域にあったらいいのかということについては、ほとんど考えられていませんし、先ほど、中島さんが言われたようなことが起こりかねない計画になっているという風に思われます。

第4は、この見直しの理念の中に、盛んに「市民の暮らしを支える視点」があるとか、「都市の魅力を高める視点」があるという文言を使って説明してきた訳ですけれども、市民の暮らしをどう支えるのか、何が駅の周辺にあれば市民の暮らしを支えるのかというようなことは、語られていませんし、都市の魅力を高めるという場合もどう高めるのかは言われていません。とりわけ、京都の中でも商店街が衰退をしているという問題がある訳なのですけれども、その衰退した商店街をどう魅力的な場所に変えるのかとか、そういうことについては触れられていません。具体的には、先ほどから言われていますけれども、特に、京都駅周辺エリアの中で、3番とか4番のところは容積率を200%や300%から600%にする、それから高度地区20mから31mにするという計画になっている訳ですけれども、まず200%から600%にというような、3倍にするというようなことは通常ありえないし、そういうことによる影響は非常に大きいだろうという風に思われます。一気に600%の容積に全部なる訳ではありませんので、バラ建ちの高層建築が建ち、そして、周りの住環境が悪くなり、人口密度が増えるのではなくて、減っていく、そういうことも予想される訳で、実際には高密度にするというよりもゴーストタウンにするような計画になっているのではないかという風に、そういう一方での危険も出てきます。それから、魅力づくり拠点とされているところというのは、十条駅や上鳥羽口駅周辺なのですけれども、ここも現状で非常に無性格な場所になっていて、そこを単に容積率を増しただけで何か良い街ができるかという、それは逆だろうという風に思われます。

それから、第5ですけれども、新景観政策での市民的な合意を踏まえていないというだけでなく、地域地域で進められてきた色々な計画、まちづくりに関する議論があった訳ですけれども、そういう住民の議論を十分に踏まえていないのではないかという風に思われます。特に、京都駅周辺エリアというのは、崇仁地区がある訳ですけれども、ここでは随分色々な議論が展開され、京都市自身もいろんな絵を描いてきた訳です。ところが、そういう計画案とこの今回の全体としての規制緩和との関係というのは全く見えてきませんし、それから突然出てきた京都市立芸大の移転の計画とも、この容積率や高さ規制の緩和との関係が見えてこないということがあります。具体的なことは、時間がありませんので、あまり言えませんけれども、そうした従来考えられてきた地域の計画と今回の色々な変更については、どういう関係があるかというのはよくわからないということがあります。他

の地域でも、200%の容積率を300%にするという計画が目立つ訳ですけれども、私達の経験でいくと、200%の街というのは、確かに落ち着きのある居住地が出来上がってきているという風に思ってきた訳ですけれども、それを300%にするということは、その中にやはり居住環境を損ねるような建物ががちがちになるということが、あえてそれを各所でするのはどうかと思われまます。

以上が5点ですけれども、私を含めて色々なまちづくり運動をしてきた者にとっては、2007年の新景観政策こそエコ・コンパクトなまちづくりを目指す政策であったという風に考えております。京都というのは、もともとコンパクトな密度高く、人々が良い景観を保って住んでいたところだった訳ですけれども、その後の色々な乱開発の中で、景観が乱され、都市の人口密度も減り、そこへ2007年の新景観政策は新しい京都の政策として、そうしたマイナス面を取り除くような計画となっていて、非常に景観も回復し、住民生活を回復する契機を作り出したという風に考えられる訳ですけれども、それを損ねるような今回の変更というのは、非常に禍根を残すような計画だという風に思われまます。一見、それぞれの駅周辺で、色々な密度が上がるように言われてまして、そういうことを心配する声もある訳ですけれども、もう少し長い目で見ると、それぞれの地域がバラ建ちの建物を生み出し、住環境が悪くなり何年か後には、場合によってはゴーストタウンになるという、そういうことへの道を開くような都市計画の変更になっているという風に考えられまます。今一度、この計画を撤回することが必要ではないかという風に私は考えております。以上です。

(議長)

ありがとうございました。続きまして、新妻人平様、お願いします。

(新妻 人平 様)

よろしく申し上げます。駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会の3月20日の第4回の委員会を傍聴させてもらったのですけれども、そこで、「ものづくり企業」という言葉とか、「エコ・コンパクト」という定義があいまいっていう風に指摘されていたのがちょっと心配なのですが、今日私から述べたいのは3つあります。

1つ目は、太秦天神川のエリアの計画では連続性が損なわれるのではないかということです。第4回の委員会でも委員から指摘されていました、葛野大路三条、今日の資料で言うところ③のところですね、その南側のところは、周辺との連続性を考えると、高度地区は3種のままだいいっていう指摘をされていましたが、事務局の回答としては、4種という計画そのまましていくというものでした。おそらくそれは、より高度に集積したいということだと思われまます、その角の部分だけ容積率が違うという意味では、例えば角の部分だけ

建物が大きくて、あとはボリュームが少し小さくなるということで、ちぐはぐな町並みになるように感じます。高度地区のことだけでなく、用途地域の指定に関しても、その地域に賑わいを出していくということであれば、商業集積を図るということであれば、例えば、三条通の御池通よりも北、それから御池通で言うと、葛野大路よりも東側、葛野大路通で言うと、この計画の③や②よりももっと南北に延長して用途地域を統一させるべきだと思います。特に、その三条御池の交差点、今回の太秦天神川の図の②のところの左側に小さく伸びているところですね、その先の部分が、いずれ御池通が将来延伸されるためには、ここに大きいものが建つのが好ましくないという考えなのかなとも思いますが、御池通の幅分は現状維持として、その先の将来御池通が延伸した際に、交差点の北側に当たるエリアについても、例えば、用途地域を合わせるですとか、高度地区を合わせるというような、統一感というのが必要だと思います。駅周辺ということですが、太秦天神川駅の南東の方にはかなりエリアを広くとられてますが、今回の計画で言うと駅周辺の北西側は全然含まれていないというところが違和感を覚えます。

次に、桂川エリア、それから太秦天神川エリアで用途指定が不適切ではないかという点です。まず、桂川エリアの方ですが、本日の資料の①のところは、今、自衛隊の駐屯地になっています。その南側、②及び③にかかっているんですけども、ポンプ場があります。先ほど言いました3月20日の検討委員会の時にも、現状の土地利用から変わる予定はないというような事務局からの説明があったかと思うんですけども、そういう現状の土地の使われ方の中で、現状を無視したような用途地域の変更に感じます。洛西口駅の近隣商業地域、黄色の部分ですね、それと桂川駅の商業地域と、お互い机上で商業地域で、線をつなぎましたみたいな感じにも思います。ポンプの敷地の北側は、現状ポンプがありながらも近隣商業地域にするということであれば、南側もすぐ東側の③の土地と同じように幹線道路の後背地については第二種住居地域にするといった計画の一体性みたいなものが必要じゃないかと思います。太秦天神川エリアですけども、計画では三条通の沿道のところ、先ほど言った②の西側に伸びているエリア、嵐電天神川駅の周辺のところですけども、もしここに、今回、近隣商業地域に指定するということが、商業など賑わいを呼び込もうということであれば、ちょっと疑問です。この道路と土地との間の歩道というのが、非常に細いという現状で、それこそ今工事中の四条通の拡張された分よりももっと細いような歩道なんですけれども、ここに商業施設が来るかどうかということもありますが、歩道が狭いようなところで人が通れないという、歩道で人がすれ違えないというのも、エコ・コンパクトってそういうコンパクトという意味ではないと思うので、用途地域を近隣商業地域にするということだけではなくて、歩道、沿道、道路の使い方も含めた計画が必要なのではないかという風に思っています。先ほどの洛西口のポンプ場のところも三条通のところもですけども、現状の土地の使われ方に合わせて変更をするということができないなら、全く全体的に現状を置いて、がっさり変更する。もし、現状を踏まえるなら、ちゃんと全体的に統一的に踏まえるという計画の方針といますか、全体の思想み

たいなものを、あちこちぐはぐなように感じるので、今回の都市計画変更で何がしたいのかがちょっと読み取れないなという風を感じています。

最後に、太秦天神川エリアの容積率、建ぺい率なんですけれども、実際に駅が太秦天神川駅と嵐電天神川駅で2つあって、駅前のバスロータリーもあってということで、交通的にはかなり至便なエリアですけれども、その割には商業施設が周りに少ない、飲食施設も少ないので、そういう意味では商業施設ですとか賑わいが増えるというのは、この地域にとってプラスになるのではないかという風には思います。ただボリュームに関しては、現状の容積率、建ぺい率を大きく増やす必要があるとは思えません。今、京都学園大学が建っている浄水場跡地の活用方針の検討委員会のところでも商業施設というのは検討に当たりましたが、この地域にはふさわしくないということで却下されました。その浄水場の跡地だけでなく、この地域にとってその大きな商業施設というのがふさわしくないという学識者の委員の方々の判断だと思しますので、併せてこのエリアについては今回のような容積率、建ぺい率の緩和というのは必要ないという風に思っています。以上です。

(議長)

ありがとうございました。以上で、予定しておりました公述は終了でございます。

最後に、今後の都市計画の手の流れについて、事務局説明をお願いします。

(都市計画局都市企画部都市計画課地域係長)

それでは、都市計画の手の流れについて説明をいたします。配付資料の4ページの下段を御覧ください。

本日の公聴会后、速やかに公聴会の記録を作成いたします。記録の公開に当たっては、個人情報に係る事項を削除したうえで、京都市役所の情報公開コーナー及びインターネットのホームページで閲覧できるようにいたします。

そして、本日の御意見の要旨に対する本市の見解を作成し、公聴会の記録とともに都市計画の案の縦覧時に閲覧に供します。都市計画案の縦覧期間は2週間でございます。この間に都市計画の案について意見書を提出することができます。案の縦覧の時期につきましては、市民しんぶんに掲載するとともに、インターネットのホームページでお知らせいたします。また、都市計画課へ直接お問い合わせいただいても結構です。

その後、京都市都市計画審議会において、公聴会の開催結果を報告するとともに、都市計画の案について御審議いただきます。そして、所定の手の経まして、都市計画の変更及び決定を行うこととなります。

以上、手の流れについての説明を終わります。

(議長)

本日のこの公聴会におきまして、公述人の方々から、貴重な御意見をいただきまして、誠にありがとうございました。

傍聴の方々には、大変お忙しいところ御参加いただきまして、また、この公聴会につきまして、最後まで御協力をいただきまして誠にありがとうございます。

これをもちまして、本日の公聴会を閉会させていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

(終了)

趣旨ごとの意見の分類及び同趣旨の意見の人数

趣旨	意見	人数
「エコ・コンパクトな都市構造」との関連性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全体にも関わることだが、とりわけ京都駅周辺エリアの見直しは、エコでもなければコンパクトでもない。 ・ エコ・コンパクトなということを大きく掲げているが、地球環境への負荷が少ないような都市構造を造るということや無秩序に広がった市街地をいかにしてコンパクトなものにするのかといった内容とは全く無縁なものになっており、公共交通をどう発展させるのかというようなことや市街地を肥大化させないということとの関係も全くわからない。 	2
「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」との関連性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺のあり方ということで、駅全体の体系を考えているようでありながら、非常に部分的なものになっている。 ・ 駅周辺と言いながら、駅をどうするのか、駅周辺がどういう地域にあったらいいのかということについては、ほとんど考えられていない。 	1
駅周辺における見直しの視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 見直しの理念の中に、「市民の暮らしを支える視点」、「都市の魅力を高める視点」という文言を使っているが、市民の暮らしをどう支えるのか、何が駅の周辺にあれば市民の暮らしを支えるのか、都市の魅力をどう高めるのかは、語られていない。 	1
新景観政策との整合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京都駅周辺エリアでは、学識者の方々が色々考案した結果、定められた現状の景観及び高さ制限をある程度無視した用途地域及び高さの見直しがなされている。 ・ 京都駅周辺エリアの高さ規制については、一定の制限を加えるということで、現行の高さ規制というのが設定されたと思うが、なぜこの高さ規制を緩和しなければならないのか市民に説得的な形で説明がされておらず、これが進行すると市民の合意のもとに成立してきた新景観政策そのものが崩壊をする危険がある。 ・ 新景観政策において高さ制限の全面的な強化がなされてきたが、そこで成し遂げた高さ規制等を後戻しするような政策になっているということが大きな問題ではないか。 ・ 新景観政策こそエコ・コンパクトなまちづくりを目指す政策であり、それにより非常に景観や住民生活を回復する契機を作り出したが、それを損ねるような今回の変更は、非常に禍根を残すような計画であり、撤回することが必要である。 	3
用途地域及び高度地区等の指定の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 桂川駅・洛西口駅周辺の①並びにその南側の②及び③の区域については、現状の土地の使われ方の中で、現状を無視した用途地域の変更に感じる。 ・ 桂川駅・洛西口駅周辺のポンプ場敷地の北側は、現状ポンプ場がありながらも近隣商業地域にすることであれば、南側も③の土地と同じように幹線道路の後背地については、第二種住居 	1

趣旨	意見	人数
	<p>地域にするといった計画の一体性が必要ではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> 太秦天神川駅周辺の③の区域では、より高度に集積したいという見直しだと思われるが、高度地区及び容積率が異なる角の部分だけ建物が大きく、あとはボリュームが少し小さくなり、ちぐはぐな町並みになり、連続性が損なわれるのではないか。 太秦天神川駅周辺について、商業集積を図るということであれば、三条通、御池通及び葛野大路通において、周辺まで延長して用途地域や高度地区を統一させるべきである。 太秦天神川駅における駅周辺ということだが、駅周辺の北西側は全然含まれていないというところが違和感を覚える。 桂川駅・洛西口駅周辺のポンプ場や太秦天神川駅周辺の三条通沿道は、現状の土地の使われ方に合わせて変更をすることができないなら全体的に変更する、現状を踏まえるなら統一的に踏まえるという全体の計画の方針がちぐはぐで、都市計画変更で何がしたいのか読み取れない。 	
用途地域の変更による影響	<ul style="list-style-type: none"> 桂川駅・洛西口駅周辺の③の区域については、3階建ての建物が建っている狭小な住宅地であるが、第二種住居地域になり北側斜線の制限や日影の規制が厳しくなる。現状建っている建物と同規模のものが建てられるのか検証がなされていないのではないか。 桂川駅・洛西口駅周辺の③の区域について、現状建っている建物と同じ規模のものが建てられないのであれば、将来、空き家になってくる可能性もあるのではないか。 	1
容積率及び建ぺい率の設定	<ul style="list-style-type: none"> 京都駅周辺エリアの①の区域においては、幹線道路に面していない道路幅が6m、あるいはそれ以下のところでは容積率が600%あっても仕方がない。 太秦天神川駅周辺では、商業施設等が周りに少ないので、商業施設等賑わいが増えるというのは、この地域にとってプラスになると思うが、ボリュームに関しては、現状の容積率及び建ぺい率を大きく増やす必要があるとは思えない。 	2
容積率、建ぺい率及び高度地区の変更による影響	<ul style="list-style-type: none"> 京都駅周辺エリアの④の区域において、25mの高さで、容積率600%の建物を建てると、建ぺい率を目一杯使った建物しかできないので、周辺地域への日影の影響が非常に大きくなる。 京都駅周辺エリアにおいては、観光客を当て込んでホテル等が容積率600%を取ろうと思って一杯に建てた場合に、車を着停する場所等がまったく設けられず、渋滞を引き起こす可能性が非常にある。 京都駅周辺エリアの③の区域では、容積率が現行の3倍の600%と非常に大きくとられ、高度地区が31m、建ぺい率も80%に緩和されており、ホテル等の大型商業施設が入ってくることになり、人と物が集中し、交通渋滞を含めた駅周辺の過密化が進行する。 	3

趣旨	意見	人数
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京都駅周辺エリアでは、全国的あるいは全関西規模で活動しているような商業施設等が入ってくることになり、既存の京都エリアで活動してきた企業が、大変な打撃を受けて、その衰退を引き起こす。 ・ 京都駅周辺エリアの④の区域では、容積率や高さの規制が非常に大きく緩和されると、狭小な土地ではこれだけの容積率を全部使い切るような商業施設はできないので、容積率が使い切れるようないくつかの区画をまとめる地上げや底地買いが横行し、ここに住んでいた人や商業を営んできた人達を追い出すという非常に大きな問題が発生する。 ・ 京都駅周辺エリアの③及び④の区域の容積率200%から600%に3倍にするというようなことは通常ありえず、影響は非常に大きい。 ・ 京都駅周辺エリアの③及び④の区域では、一気に600%の容積率に全部になる訳ではないので、バラ建ちの高層建築物が建ち、周りの住環境が悪くなり、人口密度は増えずに減っていく。 ・ 京都駅周辺エリア以外の地域では、200%の容積率を300%にするという計画が目立つが、200%の街は、落ち着いたのある居住地となるが、300%にすると居住環境を損ねることになる。 	
市民的議論との関係性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の用途地域や高度地区等の見直しは、過去の近隣の紛争等を一切無視したかのような形でなされている。 ・ 新景観政策での市民的な合意を踏まえていないというだけでなく、地域地域で進められてきたまちづくりに関する住民の議論を十分に踏まえていない。 ・ 京都駅周辺エリアの崇仁地区では色々な議論が展開されてきたが、従来考えられてきた地域の計画とこの今回の全体としての規制緩和との関係というのは全く見えてこない。 ・ 京都市立芸大の移転の計画と、今回の容積率や高さ規制の緩和との関係が見えてこない。 	2
都市基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 根本的に都市計画を見直すのであるならば、もっと道路整備等も、盛り込むべきではないか。 ・ 太秦天神川駅周辺の②の区域の西側の三条通沿道については、商業など賑わいを呼び込もうということであれば、歩道が、非常に細いという現状を踏まえ、歩道、沿道及び道路の使い方も含めた計画が必要なのではないか。 	2

公述申出書の写し



公述申出書

平成 27 年 6 月 8 日

京都市長

申出者

郵便番号 [REDACTED]

住所 京都市上京区 [REDACTED]

ふりがな なかばやし ひろし

氏名 中林 浩

印

用途地域等の変更及び決定に係る公聴会において意見を陳述したいので申し出ます。

都市計画の名称	○用途地域の変更, ○高度地区の変更, 高度利用地区の変更, 防火地域及び準防火地域の変更, ○景観地区の変更, ○特別用途地区の決定 (※意見を陳述したい都市計画の名称を○で囲んでください。)
意見の要旨	「都市計画ニュース」の内容をふまえての意見。①「エコ・コンパクトな」といいながら、生態系を壊さず地球環境への負荷が少ない都市構造をつくったり、公共交通を発達させ市街地を肥大化させない、という内容とはまったく無縁なものとなっている。 ②2007年に始まる京都市の新景観政策は画期的なものだと全国的に賞賛されていますが、それとの関係がまったくなく、その前進面を大きく損ねるものとなっている。 ③駅周辺のあり方といいながら、駅周辺がどうあるべきかという体系的な戦略も提示されず新規開発の起こりそうな地域に限定し、その周辺の規制緩和をしているにすぎない。 ④「市民の暮らしをささえる視点」「都市の魅力を高める視点」という文言を使っていますが、その中味の具体的な内容は語られていない。 ⑤新景観政策での市民的な合意をふまえていないことに加えて、地域地域で進められてきたまちづくりに関する地元住民の議論をふまえていない。
意見の理由	「エコ・コンパクトな都市構造をめざした都市計画の見直し」には重大なる問題があり、京都のまちづくりに取りかえしのつかない禍根を残すものと考えられる。



2015 (平成27) 年6月16日

京都市都市計画局

都市企画部 都市計画課 御中

〒 [Redacted] 京都市左京区 [Redacted]

中 島 晃

(勤務先)

〒 [Redacted] [Redacted]

[Redacted]

TEL [Redacted] ・ FAX [Redacted]

公 述 の 申 立

平成27年6月26日開催の「用途地域等の都市計画変更及び決定に係る都市計画原案」に関する公聴会において意見を述べるため、公述の申出をいたします。

(意見の要旨)

今回の都市計画変更は、駅周辺の高さ規制や容積率を大幅に緩和するものであり、駅周辺の開発を誘引することで、地上げや底地買い等が横行して、住民の居住生活の不安化を招くおそれがあり、また駅周辺に人と物が過大に集中することによって、駅周辺の過密化が進行し、かえってエコに逆行することになります。

さらに、市民的論議を経て成立した新景観政策により、折角定められた高さ制限を駅周辺において緩和することは、新景観政策による高さ制限がなし崩し的に緩和され、他の地域で高さ規制を受入れてきた市民との間で、明らかな不平等を招くことになり、これでは新景観政策そのものが崩壊する危険を招くのではないかと懸念されるものです。

以上



公述申出書

平成27年6月19日

京都市長

申出者

郵便番号

住所 京都市伏見区

ふりがな

氏名

大田 一博

(法人にあつては、名称及び代表者名。記名押印又は署名。)

用途地域等の変更及び決定に係る公聴会において意見を陳述したいので申し出ます。

都市計画の名称	用途地域の変更，高度地区の変更，高度利用地区の変更，防火地域及び準防火地域の変更，景観地区の変更，特別用途地区の決定 (※意見を陳述したい都市計画の名称を○で囲んでください。)
意見の要旨	・現況及び車線にあつた用途地域，高度地区の変更がない。(一部の地域で) ・車線及び過去の建築協定を考慮している。
意見の理由	・既存建物と同程度の再建築が可能と思ふ。 ・商業地域でH20m，容積400%をH31m容積60%幹線道路に面しているが，面している。6m道路(10m未満)でも可能。又，容積不履の点，建築面積を広くする。よつて日照の回復発生。 ・空室のマンションが増える。 ・コスト，たいがひが決定したのか。知れない。 増え空室が増加する見せぬ。

Subject: 公聴会公述申出
From: 新妻 人平 <[REDACTED]>
Date: 2015/06/19 15:33
To: tokeika@city.kyoto.jp



京都市都市計画局都市企画部都市計画課 御中

用途地域等の変更及び決定に係る公聴会において意見を陳述したいので申し出ます。

都市計画の名称：用途地域の変更

意見の要旨及び理由

- 通りの土地利用の連続性が損なわれるので、今回変更される対象の周辺も一体的に計画されるべき。(太秦天神川駅エリア)
- 現状の土地利用からすると、意図した様な変化は無いので用途地域変更は不適切。(洛西口駅桂川駅エリア、太秦天神川駅エリア)
- 用途地域の変更は良いが、ボリュームが大きすぎるので、容積率・建ぺい率の緩和は不適切。(太秦天神川駅エリア)

[REDACTED]
京都市右京区 [REDACTED]
新妻人平 (にいつまじんぺい)