

計 議 第 3 1 8 号
都 企 計 第 2 6 3 号
令 和 3 年 1 1 月 2 9 日

京都市都市計画審議会
会長 川崎 雅史 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）道路
の変更について（付議）

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第19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。

京都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）道路の変更（京都市決定）

都市計画道路中3・4・107号石見納所線を3・6・107号下海印寺納所線に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・6・107	下海印寺納所線	長岡京市 下海印寺 尾流	京都市 伏見区 納所町	長岡京市 友岡 四丁目	約3,820m (市域 約950m)	地表式	2車線	11m (11~20m)	阪急電鉄京都線と立体交差 西日本旅客鉄道東海道本線と 立体交差 東海旅客鉄道東海道新幹線と 立体交差 自動車専用道路と立体交差 2箇所 幹線街路と平面交差5箇所	

「区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、京都市西京区を起点とし、長岡京市を經由して、京都市伏見区に至る幹線街路である3・4・107号石見納所線について、京都市及び隣接する長岡京市において社会経済情勢の変化等を踏まえて都市計画道路網の見直しを行い、本路線の未整備区間を廃止し、延長等及び名称の変更を行うものである。

計 議 第 3 1 9 号
都 企 計 第 2 6 4 号
令 和 3 年 1 1 月 2 9 日

京都市都市計画審議会
会長 川崎 雅史 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）道路
の変更について（付議）

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第19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。

京都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）道路の変更（京都市決定）

都市計画道路中3・3・6号石見下海印寺線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・3・6	石見下海印寺線	京都市西京区大原野石見町	長岡京市下海印寺下内田		約3,550m (市域約60m)	地表式	4車線	22m	自動車専用道路と立体交差1箇所 幹線街路と平面交差6箇所	

「区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、京都市西京区を起点とし、長岡京市に至る幹線街路である3・3・6号石見下海印寺線について、長岡京市において社会経済情勢の変化等を踏まえて都市計画道路路網の見直しを行い、本路線に交差する都市計画道路の未整備区間の廃止により、交差点数の変更が行われ、これに併せて交差点数を変更するとともに、車線の数を新たに定めるものである。

計議第320号
都企計第265号
令和3年11月29日

京都市都市計画審議会
会長 川崎 雅史 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）道路
の変更について（付議）

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第19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。

京都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）道路の変更（京都市決定）

都市計画道路中Ⅰ・Ⅲ・16号京都神戸線を3・3・12号京都神戸線に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・3・12	京都神戸線	京都市南区 吉祥院九条町	乙訓郡大山崎 町字大山崎小 字藤井畑		約11,220m (市域 約4,580m)	地表式	4車線	22m	東海旅客鉄道東海道 新幹線と立体交差 自動車専用道路と立 体交差3箇所 幹線街路と平面交差 17箇所	

「区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、京都市南区を起点とし、向日市、長岡京市及び大山崎町を経由して、大阪府域と接続する幹線街路であるⅠ・Ⅲ・16号京都神戸線について、大山崎町において社会経済情勢の変化等を踏まえて都市計画道路網の見直しを行い、本路線に交差する都市計画道路の未整備区間の廃止により、交差点数及び名称の変更が行われ、これに併せて交差点数及び名称を変更するものである。

計 議 第 3 2 1 号
都 企 計 第 2 6 6 号
令 和 3 年 1 1 月 2 9 日

京都市都市計画審議会
会長 川崎 雅史 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）道路
の変更について（付議）

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第19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。

京都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）道路の変更（京都市決定）

都市計画道路中Ⅱ・Ⅱ・244号御陵山崎線を3・5・14号御陵山崎線に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・5・14	御陵山崎線	京都市西京区御陵北山下町	乙訓郡大山崎町字円明寺小字里ノ後	長岡京市開田	約9,000m (市域約2,050m)	地表式	2車線	15m (12~22m)	阪急電鉄京都線と立体交差 自動車専用道路と立体交差1箇所 幹線街路と平面交差13箇所	

「区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、京都市西京区を起点とし、向日市及び長岡京市を經由して、大山崎町に至る幹線街路であるⅡ・Ⅱ・244号御陵山崎線について、大山崎町において社会経済情勢の変化等を踏まえて都市計画道路網の見直しを行い、本路線の未整備区間の廃止により、延長等及び名称の変更が行われ、これに併せて延長等及び名称を変更するとともに、構造形式等を新たに定めるものである。

計議第322号
都企計第267号
令和3年11月29日

京都市都市計画審議会
会長 川崎 雅史 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）道路
の変更について（付議）

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第19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。

京都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）道路の変更（京都市決定）

都市計画道路中3・4・183号牛ヶ瀬勝竜寺線を3・4・183号牛ヶ瀬馬場線に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造			備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・4・183	牛ヶ瀬馬場線	京都市西京区牛ヶ瀬堂田町	長岡京市馬場井料田	向日市上植野町地田	約5,040m (市域約1,960m)	地表式	2車線	16m (11～16m)	幹線街路と平面交差7箇所

「区域は計画図表示のとおり」

理由

本都市計画は、京都市西京区を起点とし、向日市を経由して、長岡京市に至る幹線街路である3・4・183号牛ヶ瀬勝竜寺線について、長岡京市において社会経済情勢の変化等を踏まえて都市計画道路網の見直しを行い、本路線の未整備区間の廃止により、延長等及び名称の変更が行われ、これに併せて延長等及び名称を変更するものである。

○川崎会長 それでは、次に計議第318号議案から第322号議案を議題といたします。

これらの議案は関連するものでございますので、一括審議をしたいと思います。

それでは、事務局から、御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、計議第318から322号議案について御説明いたします。

これら5議案は、長岡京市と大山崎町において、都市計画道路網の見直しが行われ、これに併せて、京都市域に跨る都市計画道路の一部区間の廃止及び名称等を変更しようとするものでございます。

まず、計議第318号議案から御説明いたします。前方のスクリーンを御覧ください。

はじめに、下海印寺納所線に名称変更となる石見納所線の概要について御説明いたします。

都市計画道路石見納所線は、図の上部赤丸で示す京都市西京区の伏見向日町線を起点に、長岡京市を經由し、右下赤丸で示す、京都市伏見区の納所交差点のある京都八幡線を結ぶ 計画延長 約7.3km、代表幅員20mの幹線街路です。

現在の整備状況といたしましては、図の左下赤丸で示す、京都第二外環状線の側道北西端から、伏見区の京都八幡線までの東西の黒実線区間は供用していますが、西京区の伏見向日町線までの南北の黄色実線区間は、京都市域及び長岡京市域とも未整備となっています。

本路線は、昭和42年の高度経済成長期に、左の図 赤丸で示す、長岡京市井ノ内芝山の当時の都市計画道路納所沓掛線から西京区大枝中山町の国道9号までの区間を、粟生中山線として都市計画決定しています。

その後、平成元年に京都第二外環状線の都市計画決定に伴い、周辺の幹線街路が再編され、現在の石見納所線に名称等変更が行なわれています。

次に、「都市計画道路の見直し」について御説明いたします。

都市計画道路石見納所線の未整備区間は、都市計画決定から長期間経過している区間であります。

この都市計画道路の未整備区間には、都市計画法により建築制限が課されていま

す。

また、近年の人口減少や少子高齢化及び将来交通需要など、計画決定時から社会経済情勢が変化し、都市計画道路を取り巻く環境も変化しています。

このような状況の変化を受け、京都市・長岡京市それぞれにおいて、各市域の長期未整備となっている都市計画道路を対象に、必要性の評価を行い、計画の存続・廃止を検討いたしました。

都市計画道路の評価についてでございます。右の表は、平成23年に京都市全域で実施した都市計画道路網の見直しにおいて、都市計画道路の必要性を評価した視点であります。

図の赤色破線でお示ししています、石見納所線における京都市域の未整備区間延長約90mにつきましても、当時見直し対象として必要性を検証しています。

本区間につきましては、現在も評価として同様の状況であり、表の赤文字でお示ししています、「火災時に延焼を遮断するなど、防災のための空間をつくる」機能を有すると評価していますが、その他の項目に対し必要性が低いと評価しています。

続きまして、長岡京市が実施した評価について御説明いたします。

長岡京市では、本路線の未整備区間は、京都第二外環状線まで通じる南北の幹線街路として、機能を代替できる石見下海印寺線などが存在し、南北を結ぶ石見納所線の交通機能として必要性が低いと評価しています。

また、石見納所線の周辺地域は、「都市計画マスタープラン」において、田園資源を保全する「農業ゾーン」や、良好な住環境を維持・保全する「山麓住宅ゾーン」に位置付けている地域でもあります。

次に、交通量の推移についてでございます。

右のグラフは、図の黄色破線で示す石見納所線と並行する南北の道路における交通量の推移をお示ししています。ほとんどが長岡京市域の区間ではありますが、平成17年を境に交通量は減少し、いずれの地点も混雑することなく走行できる状況です。

これらを踏まえ、本都市計画変更は、代替となる路線が付近に存在し、南北を結ぶ交通需要が低下していることなど、本路線の必要性の低い未整備区間について、

廃止するものでございます。

次に、京都市域の都市計画変更について御説明いたします。

本市におきましては、右の図石見納所線の黄色部分を廃止します。路線全体としたしましては、左の図黄色破線区間を長岡京市と合わせて廃止し、名称を3・6・107号下海印寺納所線に変更いたします。

「新旧対照表」についてでございます。

長岡京市域との整合を図るため、名称、起点及び延長等を標記のとおり変更いたします。

計議第318号議案につきましては、以上でございます。

続きまして、計議第319から322号議案について御説明いたします。

いずれの議案も、長岡京市及び大山崎町の都市計画道路網の見直しによる都市計画道路の廃止に伴い、各市町と都市計画の整合を図るため、名称等を変更しようとするものでございます。

なお、京都市域につきましては、区域など実質的な変更はなく、住民の方々等の権利義務や生活環境への影響はございません。

はじめに、各議案の都市計画の変更概要について御説明いたします。

計議第319号の石見下海印寺線及び320号の京都神戸線につきましては、交差する他の都市計画道路の廃止に伴う変更、計議第321号の御陵山崎線及び322号の牛ヶ瀬馬場線につきましては、各路線の一部区間の廃止に伴い変更するものであり、それぞれの路線の変更項目につきましては、標記のとおりとなります。

それでは、計議第319号及び320号議案の都市計画変更について御説明いたします。

表示しています総括図につきましては、お手元の資料4-1の1ページ及び資料5-1の1ページに添付しておりますので、御参照下さい。

3・3・6号石見下海印寺線及び3・3・12号京都神戸線は、京都市を起点とし、長岡京市及び大阪府域に接続する幹線街路です。

これら2議案につきましては、長岡京市及び大山崎町における、当該路線と交差する都市計画道路の廃止に伴い、赤文字でお示ししています、幹線街路との交差の

数が変更となり、また、現在の基準にあわせ、名称の変更や、定めのない車線の数を定めるものでございます。

次に、計議321号及び322号議案について御説明いたします。

表示しています総括図につきましては、お手元の資料6-1の1ページ及び資料7-1の1ページを、御参照下さい。

3・5・14号御陵山崎線及び3・4・183号牛ヶ瀬馬場線は、京都市を起点とし、大山崎町及び長岡京市に至る幹線街路です。

これら2議案につきましては、同市町において、当該路線の一部区間の廃止に伴い、赤文字でお示ししています、延長等が変更となり、また、現在の基準にあわせ、名称の変更や、定めのない車線の数等を定めるものでございます。

最後に、法定縦覧及び意見書についてでございます。

本都市計画の案の作成に当たりまして、都市計画法第17条第1項の規定に基づき、計議第318号から321号議案につきまして、理由説明書を添え、令和3年9月10日から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。

なお、計議第322号議案につきましては、都市計画法施行令第14条第1項に規定する「軽易な変更」に該当し、都市計画法第21条第2項の規定に基づき、公衆の縦覧等の手続は省略しています。

以上、御審議のほど、よろしく願いいたします。

○川崎会長 ただいま事務局から御説明いただきました318から322までの議案につきまして、一括で御意見をお伺いします。都計廃止に伴って、名称や交差点数など、不整合になっている部分を整理したいという形になっているかと思いません。いかがでしょうか。

はい。市田委員、お願いいたします。

○市田委員代理 京都府建設交通部で技監をしております市田でございます。今日は濱田部長の代理で参りました。

今回御説明をいただきましたとおり、京都府が決定する道路の廃止を予定しておりまして、11月1日に京都府の都市計画審議会で同様の廃止決定、長岡京市域と

大山崎町域のことを諮りまして、全員賛成で問題なく議決されております。あわせて、今回ここで御賛成、御議決いただきましたら、廃止が確定するということになりますので、その点だけ補足説明をさせていただきます。

以上です。

○川崎会長 はい、ありがとうございました。

長岡京市と京都市、同時ということでございますね。いかがでしょうか。御意見ございませんでしょうか。

こうち委員、お願いします。

○こうち委員 よろしく申し上げます。

今回の議案に上がっている箇所とは、直接関係はないんですけれども、都市計画道路についての考え方について質問させていただきたいと思うんですけれども、都市計画道路の見直しについて、都市計画マスタープランでは、具体的な方針として都市計画道路の整備状況の推移や、各種施策によるまちづくりの進捗状況などを見据え、都市計画道路網の見直しを検討しますと書かれております。

そして、主な施策としましては、都市計画道路網の見直しと書かれておりますけれども、全市的に直近で見直しをされたのが平成23年とお聞きしておりますが、今、特に何年に1度見直すという決まりはないとお聞きしております。

都市計画マスタープランで掲げられておられることと現状を見たときに、今後どのように具体的に実行されていくのか、その点についての考え方をお聞きしたいと思います。

○川崎会長 はい。この点につきまして、いかがでしょうか。御回答お願いいたします。

○事務局 都市計画道路の見直しについてかと思えます。

平成23年に、都市計画決定後20年以上経過した未着手の90路線を対象に見直しを行いまして、そのうち43路線の廃止と、かなり大胆な見直しを行ったところでございます。

定期的に何年に1回というのはございませんし、現時点では明確な見直しの時期は決まっておりますが、今後、社会経済情勢の変化や、市街地の進捗等を踏まえ

まして、適時適切な時期に見直しを行っていきたいと考えてございます。

○川崎会長 お願いいたします。

○こうち委員 適時適切な時期というところをもう少し具体的に示していただいたほうがいいんじゃないかなと思っておりまして、それをこの表に書かれております平成23年の都市計画道路の必要性を評価した視点について、大きく3つ、市街地の形成機能、交通機能、環境防災空間機能がありまして、今回の議案で上がっている箇所につきましては、その評価が×になっている項目が多いので、見直すことについて理にかなっているのかなと思うんですけれども、評価をすれば○が多くなるんですが、現実性があるのか。評価と現実性のバランスが取れていなくて、都市計画道路として残っている。それによって制限がかかることがあるかと思います。

今後の評価の仕方について、その現実性であるとか、今後の目安、少なくとも何年間はちょっと見通せないとか。これは今、京都市の財政なども関係するかと思うんですけれども、もう少しこの具体的な目安というのを市民の方に対して示していただいた方が、制限もかかっているんで、示していく必要があるかと思うんですけれども、その点についてはどのように考えておられますでしょうか。

○川崎会長 はい、お願いいたします。

○事務局 都市の目指すべき将来像を実現するために都市計画決定された都市施設は、その整備に相当程度、長期間を要するものでございます。

またその施行に際しましても、予算の制約も少なからずございますので、社会情勢や市街化の進捗等を踏まえまして、都市全体に対する各道路の優先度を見定めながら整備を進めざるを得ない性格のものが都市施設であると考えてございます。

そのため、長期間にわたって事業化が見込めない道路をお示しするのは、難しいところがございます。ただ、これまでから短期間ではございますが、今後の整備路線選定の考え方等を示しました道路整備事業の進め方を通じて、道路整備を実施する路線を市民の皆様にお示ししているところでございます。

○川崎会長 はい、お願いいたします。

○こうち委員 引き続き、現実的かどうかというその視点ですね。そういったところもしっかりと見ていただきまして、それを市民の方にもしっかりと示していって

いただくようお願いしたいと思えます。

以上です。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。

道路の見直し、なかなか難しいですね。他都市でも大体10年や15年ぐらいに1回だと思えます。それは恐らく沿道の土地利用でも、必要のない都計というか、昔は必要だったけど、現状としてそぐわない、ずっと長い間かけていると沿道の土地利用に抑制がかかったり、また、あまり早く展開すると、土地資産とかに関わるんじゃないかなったでしょうか。だから、周りの沿道の方々や住民の方々の御意向なども調整しながらやっていかないといけないので、短期でぱっとできないんじゃないかなったかと思うんですけど、いかがでしょうか。私の認識が間違ってるかもしれませんが。

○事務局 川崎会長が、おっしゃっていただいたこともございますし、都市の将来像を実現するための都市施設というところもございますので、短期間で見直すのは難しいところがあると考えてございます。

○川崎会長 でも、明確化しないといけないという御意見でしたので、是非ともまた御勘案いただきたいと思えます。

ほか、いかがでございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それではこの案件、御質問、御意見、出尽くしたようでございますので、計議第318号から322号議案につきまして、議案ごとに議決をいたします。

それでは、まず計議第318号議案についての議案の議決をいたします。

原案どおり、承認するという事で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○川崎会長 ありがとうございます。それでは、皆さん賛成のようですので、原案どおり、可決をいたします。

それでは、続きまして、319号議案につきましての議案の議決を同じようにいたします。

原案どおり、承認することで御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○川崎会長 ありがとうございます。それでは、皆さん賛成ですので、原案どおり可決いたします。

それでは次に、320号議案について、議案の議決をいたします。

原案どおり、承認することで御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○川崎会長 ありがとうございます。これも皆さん賛成ですので、原案どおり、可決いたしました。

次に、321号議案につきまして、原案どおり、承認することで御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○川崎会長 ありがとうございます。それでは、皆さん賛成ですので、これも原案どおり、可決でございます。

最後に、322号議案につきまして、皆様の原案どおりに承認することで御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○川崎会長 ありがとうございます。それでは、皆さん御賛成ということで、原案どおり、可決をいたします。

計議第323号
都企計第268号
令和3年11月29日

京都市都市計画審議会
会長 川崎 雅史 様

京都市長 門川 大作

産業廃棄物処理施設の敷地の位置について（付議）

建築基準法第51条ただし書の規定に基づき、別紙のとおり貴審議会に付議します。

名 称	位 置	敷地面積	備 考	
産業廃棄物 処理施設 (中間処理 施設)	京都市伏見区深 草神明講谷町 29番地他	17,618.08 m ²	建築面積 5,192.74 m ² 延床面積 5,722.59 m ²	処理能力 汚泥脱水施設 500 m ³ /日 廃プラスチック類破碎施設 60 t/日 がれき類破碎施設 590.4 t/日 木くず破碎施設 120 t/日

理 由

平成24年に建築基準法第51条ただし書の規定に基づく許可を受け、「大岩街道周辺地域の良好な環境づくりに向けたまちづくりの方針」に基づき、廃棄物の埋め立て処分により形成された岡田山の撤去を行っている事業者が、敷地を拡大することを計画している。

前回許可時における敷地の位置を変更することから、建築基準法第51条ただし書に基づく再許可が必要となるため、同規定に基づき本審議会に付議するものである。

○川崎会長 次に、計議第323号議案を議題といたします。

この議案は、産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する事案でございます。

それでは、事務局のほうから御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、計議第323号議案につきまして、御説明いたします。

前方のスクリーンを使って御説明させていただきますが、お手元に配布の資料も適宜、御覧ください。

建築基準法第51条では、産業廃棄物処理施設などの特殊建築物は、都市計画において、その敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない、と規定されております。

本市では、民間の施設については、永続性の担保が困難なため、51条ただし書の規定に基づき、特定行政庁である京都市長が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置を許可することとしております。

今回は、民間事業者が、廃棄物処理施設の敷地を拡大しようとするものであり、本審議会において、敷地の位置が、都市計画上、支障がないかをご審議いただくものでございます。

「計画敷地の位置」でございます。

破線で囲っております大岩街道周辺地域は、伏見区と山科区の行政界、伏見区深草地域の、稲荷山山ろく部に位置しております。

そのうち、「岡田山」を緑色で、隣接する今回の計画敷地を赤色で示しております。

はじめに、大岩街道周辺地域における経過を御説明いたします。

本地域は、人目につきにくい地域であったことから、昭和40年代から、大規模な野外焼却など、改善すべき課題を抱えておりました。

こうしたなか、本地域を象徴する「通称 岡田山」と呼ばれる建設発生土と建設廃材を主とした産業廃棄物による山が形成されました。

これらに対し、平成9年頃、現地監視などの取組強化により、ようやく違法行為は沈静化しました。

しかし、本地域には、崩落する危険性がある岡田山など、改善すべき課題は残さ

れており、これらの課題を改善し、地域が主体となったまちづくりを推進するため、平成22年3月に、「大岩街道周辺地域の良好な環境づくりに向けたまちづくりの方針」を策定しております。

この方針において、計画敷地周辺エリアでは、「岡田山を撤去し、利用可能な形態とするための産業廃棄物処理施設の立地を許容する」と位置付けています。

この「まちづくりの方針」に賛同された岡田山の地権者によって、「岡田山地区まちづくり協議会」が設立され、地権者の一人である、本件事業者から、自社の責任と費用負担による岡田山撤去事業の提案がなされました。

そして、都市計画審議会での審議を経て、岡田山撤去を目的とした産業廃棄物処理施設を設置し、平成26年から撤去を開始いたしました。

本件事業である岡田山撤去事業の概要を御説明します。

岡田山は、建設発生土とガレキ類等の産業廃棄物で構成されており、適正な処理を行い、リサイクル製品として搬出することで、撤去を進めます。

しかし、この利益だけでは、撤去費用のすべてを捻出できないため、外部からも廃棄物を受け入れ、得られる利益を岡田山撤去費用に充当します。

令和3年10月末時点での撤去実績は約35万立方メートルであり、全体の約44%の撤去を既に終えています。

次に、今回の「敷地を拡大する計画について」、御説明します。

これまで実施している第1期計画は、順調に撤去作業が進捗し、事業運営は安定化している、一方で、敷地や施設が手狭で、廃棄物の処理が滞る事態も発生しております。

そのため、今回、事業者は当初から予定していたとおり、第2期計画として、これまでの撤去事業で生み出された平地部に、敷地を拡大することを提案しております。

構内のレイアウトを見直し、撤去期間の短縮にも繋がる事業効率を改善するとともに、破碎処理やリサイクル品の保管を行う建物を増築し、粉塵や騒音など周辺環境への影響を更に低減するものでございます。

敷地の拡大と施設配置計画でございます。

赤色部分の敷地を拡大し、みどり色部分に周辺環境に配慮するための緑地を設けたうえで、効率的に施設を配置する計画となっております。

なお、各処理施設について、最大処理能力の増強はございません。

それでは、本件敷地のただし書許可の審査に当たりまして、本市が「都市計画上の支障の有無」を判断する、観点でございます。

立地の妥当性、まちづくり方針に反していないか、周囲の生活環境への影響、道路交通環境への影響、以上の4点に照らし、検討しております。

まず、「立地の妥当性」と「まちづくり方針への適合」について、合せて、御説明します。

計画の敷地は、市街化調整区域に位置しており、市街化を抑制すべき区域として、原則として、開発行為や建築行為は制限されております。

まちづくりの方針については、「大岩街道周辺地域の良好な環境づくりに向けたまちづくりの方針」及び「都市計画マスタープランの地域まちづくり構想編」におきまして、「岡田山の撤去に必要な産業廃棄物処理施設の設置を許容する」と位置付けております。

本施設は、市街化調整区域であるものの、岡田山の撤去を目的としており、当該地に設置されることが最も効率的で、周辺への影響も少なく、また、同様の視点を考慮したうえで、まちづくり方針が定められております。

以上から、本施設が当該地に立地することは妥当であり、まちづくりの方針に合致しているものと判断しております。

続きまして、3点目の「周囲の生活環境への影響」につきまして、御説明いたします。

生活環境影響調査は、環境省が技術的な事項をとりまとめた指針を踏まえ、「大気質」、「騒音」、「振動」、「悪臭」及び「水質」の5項目について調査し、年間を通じた気象等の状況を踏まえつつ、処理施設の最大稼働時、計画に基づく運搬車両の走行時を想定し、敷地境界のほか、敷地西側及び名神高速南側の住居近傍などにおける影響を予測しております。

その結果、すべての項目において、環境保全目標を満たし、また、選別施設や破

砕施設を建物内に配置し、粉じんの飛散を低減するなど、事業者の実行可能な範囲で生活環境へ及ぼす影響の回避または低減が図られております。

本調査の結果につきましては、環境に精通した計8名の専門家から意見を聴取しており、「調査結果及び対策については妥当であり、本事業計画に沿って施設設置を行うことに特段の問題はない。」との見解をいただいております。

以上から、生活環境の保全上、支障が生ずる恐れがないこと、及び必要な措置が講じられていることを確認しております。

続きまして、4点目の「道路交通環境への影響」についてでございます。

まず、運行ルートにつきましては、搬入車両は大岩街道の三角の交差点で右左折し、丸で示す名神高速道路のアンダーパスを通り、計画敷地に進入することとなります。

現在は、赤色のルートで示す西側のアンダーパスのみで運用しておりますが、第2期計画では、東側のアンダーパスも併用する計画とし、影響を検証しております。

まず、交通状況を把握するため、大岩街道の各交差点における12時間交通量調査と、当該施設利用車両の実態調査を実施しており、また、発生する車両は、事業計画に基づき、一日当たり最大620台の車両が当該施設を出入りするものと設定し、以降の検証を行っております。

これらから交通の流れを想定し、大岩街道の各交差点、名神高速道路のアンダーパスで、交通量がピークとなる時間帯において、影響の検証を行いました。

その結果、すべての地点で交通処理は可能との結果となっております

更に、実効性を担保するため、事業者が実施する道路交通への影響を低減する対策について、御説明します。

まず、東側のアンダーパスを運用するにあたり、名神高速道路の北側道路の拡幅と待避所の設置が行われます。

そのうえで、円滑な交通を確保する取組として、朝夕のピーク時間帯をできるだけ避けた運用や、必要に応じた交通誘導員の配置など、事業者による影響低減策が実施されます。

以上から、道路交通に多大な影響を与えることがなく、必要な措置が講じられて

いると判断しております。

次に、御説明した4つの観点の担保性を高め、第1期計画の当初から取り組んでいる、安全、適正、確実な事業を推進するための取組について、御説明します。

京都市と事業者は、各種調査により周辺環境に与える影響を確認し、結果を公表しており、京都市は現地調査に基づく確認、適切な指導を継続して行っています。

また、地域の理解を得たうえで事業を推進するため、地元の深草自治連合会、事業者、京都市において、岡田山撤去連絡協議会を設置しております。

なお、これらの取組や最大車両台数などを定めた協定書を11月24日に再締結しており、事業者は今回の計画に関する地元同意を既に得ております。

以上、御説明いたしましたように、本議案につきまして、都市計画上の支障はないと考えられますので、特定行政庁として許可を行うべく手続を進めていきたいと考えております。

御審議のほど、よろしくお願い致します。

○川崎会長 はい。ただいま事務局から説明ありました323号議案につきまして、御意見、御質問等ございましたら、よろしくお願い致します。

はい。西野委員、お願いいたします。

○西野委員 今回の計画では、敷地内に建築物が新たに7棟増設されるということなんですけれども、各施設の1日当たりの最大処理能力の増強なしというふうになっております。

ただ、しかしがれき破碎施設がこれまで608トン、1日当たりね。これが590.4トンに減るという計画にもなってるんです。その一方で、岡田山の年間処理はこれまでの4万立米が6万立米に増えるということなんですけれども、施設の処理能力といいますか、それが減るのに、なぜこの4万立米から6万立米に増やして、施設の最高の最大能力増強なしでいけるのか、ちょっとその辺の御説明いただきたいんですが。

○川崎会長 はい。事務局、よろしくお願い致します。

○事務局 御回答させていただきます。

ただいまの点でございますけれども、今、施設のそれぞれのこの2期計画により

まして、処理能力、それぞれ廃棄物処理法に基づきまして、それぞれの施設がどれだけ処理できる能力があるかというのが定められておりますけれども、これについては基本的に変更しません。一部、更新によりまして、若干、がれきの破碎施設などが僅かに減ってるものがございますが、基本的には同じ規模だということで御理解いただければと思います。

そのうえで、今回、岡田山の撤去量、これまでの年間4万立米から6万立米に約1.5倍することになりますが、それに伴いまして、事業者のほうでは外部からも廃棄物を受け入れて、その収益でもって岡田山の撤去を行っておりますので、外部の処理量も増えることとなります。

これにつきましては、現在、処理能力の目いっぱい処理してるわけではございませんで、処理能力にまだ余力もございますので、その部分を活用することによって、この6万立米の撤去とそれに伴う外部からの受入れの増大に対応できるということで、事業者のほうとも調整がついておりますので、現在の処理能力のままということといたしております。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。

○西野委員 今おっしゃったこれまで最大能力、処理能力を最大限使っていなかったとおっしゃったんですけれども、それはなぜそうなっていたんでしょうか。

これ2012年ですね。平成24年12月に地域の自治連と協定を交わしておられて、そのさっきも御説明ありました平成26年から撤去を開始されたということで、既にもう6年ほど経つんですけれども、この処理能力、最大限使っておられたらもっと早く撤去できているんじゃないかなと。20年計画ではありますけれども、今回16年というふうになりましたけれども、もっと早く進んでたんじゃないかなというふうに思うんです。

お聞きしますと、処理量の約15%が岡田山の撤去のための処理だと。残り85%から外からのものだというふうにお聞きしたんですから、それをもう少し進めるという、早く進めるというそういう考え方はなかったのかどうか、ちょっとそこをお聞きしたいんですが。

○川崎会長 はい。事務局、いかがでしょうか。

○事務局 岡田山の撤去は従前から、もう少し早く進められたのではないかという御指摘かと思いますが、まず処理能力につきましては、この岡田山を撤去する前から既に事業者が施設を持っておりました部分もございまして、そうした観点からその現在の処理能力よりも大目の処理能力を持っておったというところがございます。

その岡田山の処理がもっと進むのかという点につきましてはですが、1つはその岡田山の撤去をする施設が幾つか施設がございまして、その中で土壌洗浄選別施設という施設を使って、この岡田山の撤去物を処理しておりますが、この施設につきましては、かなり稼働率が高いということと、あとこれまで1期計画では敷地も限られておりまして、そのため、車両の搬入台数等も限定されてたという中で、事業者としてもできるだけ撤去を早く進めたいということで、当初の想定の間年4万よりは早いペースにはなっておりますけれども、1期計画では現在予定してますような6万とか、そうした量の処理というのはできなかったということでございます。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。

○西野委員 今の点は分かりました。

それとあと、交通量についてなんですけれども、1日200台増えるということなんですけど、トンネル区間の通行比率の中で自社の車と他社の車というふうに御説明があるんですけども、この他社の車というのは、この事業者が土砂を持ち込む、そういった車、車両と考えていいのかどうか。そうすると、結局、事業者の関係車両というふうに見ていいのかどうか、そこを確認したいんですが。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。事務局、お願いします。

○事務局 自社はこの事業者自体の関係で、ここでその処理をして、できましてリサイクル製品の搬出等ですとか、外部からの受入れなども自分のところでやっておる部分でございまして。他社というのは、廃棄物の処理業ということで、ここで処理をしておりますので、よそからも持ち込まれる、お金を取ってその廃棄物を引き受けてくる際のその持ち込まれる会社のトラックなどでございまして。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。

○西野委員 分かりました。そうしますと、この岡田山の周辺の地域の方々の車は、この中には入っていないというふうに確認させていただきます。

それと、東側アンダーパスの運用というところで、北側道路の拡幅ですね。名神高速道路の北側道路の拡幅は、これは事業者がされるのかどうか、そこも確認したいんですが、いかがですか。

○川崎会長 はい、お願いいたします。

○事務局 まず先ほど、車両の台数の関係でいいますと、この420とか620というのは、この事業者に関係する出入りの車両でございますが、この交通への支障に関しましては、当然それ以外の地域の方ですとか、ほかのところの方が通られる車両の台数も勘案して、影響を見ております。

御質問の北側の拡幅等につきましてですが、これは事業者のほうで事業者の負担において行うものでございます。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。

○西野委員 すいません。最後ですけども、ピーク時には計画でトンネルのA区間で1時間に搬入台数が、搬入搬出合計で116台というふうになると思うんです。B区間では1時間に合計58台のトラックが行き交うというふうになると思うんです。結構な台数になるなというふうに思うんです。

交差点のピーク時の交通の混雑度は1を超えていないということで、円滑に流れるというふうに判断がされてるんですけども、ただ、やっぱり計画車両の搬入搬出、各87台ということ的前提にされてるんですけども、やっぱりこれまでの1.5倍の台数になるということなので、そこでの交通安全対策、これにはやっぱりこれまで以上の細心の対策が必要だというふうに思いますので、そのことについても事業者の方も当然、分かっておられるとは思いますが、さらに安全対策、進めていただきたいというふうに思いますので、よろしく申し上げます。

終わります。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。

ほか、いかがでございますでしょうか。よろしいでしょうか。

位置的にも住宅が西のほうにあります。その間に大きな山林が残ってたりし

て、バッファみたいなものがあって、数値的にもしつかり示されてるということで、御理解をお願いします。

それでは、ただいま事務局からございました323号議案につきまして、これにつきまして議案の議決をいたします。

原案どおり、承認することで御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○川崎会長 はい、ありがとうございました。それでは、原案どおり、可決をいたします。

それでは、以上で議案の審議は全て終了をいたしました。

○川崎会長 続きまして、京都市市街化調整区域における地区計画の運用基準改定案につきまして報告がございます。

それでは、事務局のほうから御説明お願いいたします。

○事務局 それでは、報告案件1について御説明いたします。前方のスクリーンを御覧ください。

この案件は、「京都市市街化調整区域における地区計画運用基準」を改定し、新たに産業創出系の枠組を追加しようとするものでございます。

はじめに、改定の背景について御説明いたします。

まずは、産業政策の点から、本年3月、産業観光局が、「大規模産業用地創出の方向性」を取りまとめており、その中で、本市の産業特性や、地理的条件による大規模産業用地の不足等の課題のほか、工場立地における高速インターチェンジの重要性を踏まえ、農業上の土地利用との整合を図りつつ、高速インターチェンジなどの幹線道路からのアクセス性が良い市街化調整区域において、産業用地の創出を図っていく方向性が示されました。また、対象エリアの3つの要件として、インターチェンジ・幹線道路等からの優れたアクセス性のほか、1ヘクタール以上の大規模産業用地の確保や、人口集中地区の近傍など労働力の確保が可能であることが示されております。

こうした産業政策上の方向性を踏まえ、先般見直しを行った都市計画マスタープランにおいて、京都の都市特性を踏まえた「持続可能な都市構造」として、周辺部での多様な地域拠点の活性化や働く場の確保等を実現し、地理的制約に対応しつつ、市域全体の持続性を確保していく方針を示したところです。また、具体的な土地利用の方針についても、高速インターチェンジに近接する市街化調整区域において、地区計画の活用等により、農地など周辺環境とも調和する産業用地の創出を図ることを位置付けております。

改定の背景については以上でございます。

地区計画につきましては、記載のとおりでございます。

次に市街化調整区域における地区計画制度についてでございます。

本市では、これまでから、「京都市市街化調整区域における地区計画運用基準」に

基づき、地区計画制度を運用してまいりましたが、一方、人口減少社会の到来により、農林業の後継者不足や地域の文化・コミュニティの維持が困難となるなど、深刻化する市街化調整区域の課題にも対応していくため、本年5月に運用基準を改定し、自然環境の継承と、定住人口の確保による持続可能な集落の維持・継承を両立し、まちのポテンシャルを最大限に発揮できるよう、地域のまちづくりニーズに応じ、移住・定住の促進や、地理的特性を活かした産業の創出などが可能となるよう見直しを進めてきたところでございます。

本年5月に改定した運用基準では、地区計画の類型として、既存集落を対象とした「地域コミュニティ維持継承型」と、目的別に計画的な土地利用を誘導する「計画整備型」を定めており、改定の際、今後、産業用地の創出を目的とした枠組を検討していくことを本審議会に御報告させていただいております。

今回の改定は、この「計画整備型」に、新たに「産業創出系」の枠組を追加しようとするものでございます。

ここからは、産業創出系の運用基準について、御説明させていただきます。

はじめに、運用基準のポイントを、3点まとめております。

1点目の「適用の対象」については、産業政策と連携した効果的な施策展開を図るため、京都市地域未来投資促進基本計画に定める重点促進区域内に適用します。

なお、具体的な重点促進区域につきましては、産業観光局において、向島国道1号周辺を候補エリアとしております。

2点目の「区域の設定」につきましては、重点促進区域内における産業用地の要件のとおり、1ヘクタール以上の土地集約が整った開発単位とします。

最後に、3点目の「計画的な道路配置」につきましては、地区施設となる道路に関する基準を定めることにより、後続開発が滞ることなく重点促進区域全体の土地利用転換を可能とする計画的な道路整備を誘導します。

参考に、重点促進区域の候補エリアとしております向島国道1号周辺の区域図をお示しします。

図の赤色部分が重点促進区域の候補エリアであり、東側の青色部分と一体とな

った「農業振興地域外」の区域の一部を指定することにより、周辺の農業上の土地利用との整合を図っています。

また、当該重点促進区域は、第二京阪道路や京滋バイパスのインターチェンジに近接していることに加え、区域中央を縦断する国道1号にアクセス可能な、黄色の線で示す認定道路を活用することにより、新たに大規模な公共施設整備を必要としない区域となっています。

以上のことを踏まえ、対象の要件として定める類型の目的や対象、区域の設定基準につきましては、スライドに記載のとおりでございます。

また、「特定土地利用方針」につきましては、市街化調整区域における地区計画運用基準において、関連する本市の上位計画や政策方針と整合する計画的な土地利用を図るために定めることとしております。今回の「産業創出系」では、京都市地域未来投資促進基本計画に即した土地利用調整計画を求めることとし、本類型の目的を達成するために、地区計画を定める区域に関して、あらかじめ農地転用や開発許可、道路管理の観点から土地利用を調整することとします。

参考に、スライド9に「地域未来投資促進法の概要」を掲載しております。本法律は、青枠内に示しますように、地域の特性を活用した事業の生み出す経済的効果に着目し、これを最大化する地方公共団体の取組を支援するものです。具体的には、国の基本方針に基づき、本市産業部局が市の基本計画を策定し、国の同意を得ます。事業者は、市の基本計画に基づき、地域経済牽引事業計画を策定し知事承認を得ることとなり、この際、事業実施に必要となる土地の利用に関して、市が基本計画に定める重点促進区域内で土地利用調整計画を策定することにより、農地転用許可等に関する特例措置が受けられるものです。

次に「地区整備計画に定める事項」について御説明いたします。

まず用途につきましては、地域経済牽引事業の用に供する施設として掲げる建築物に制限し、主に物流施設や工場等が対象となります。

次に地区施設の道路につきましては、重点促進区域内の主要な道路が地区計画の区域内の予定建築物等の敷地に接する範囲にあっては、その幅員が9メートル以上となるよう道路を配置します。また、既にその幅員が9メートル以上ある場合に

は12メートル以上となるよう道路を配置し、予定建築物等の敷地に接する範囲外にあって、主要な道路を整備する場合は、原則として、幅員9メートル以上の道路計画とすることを求めることとします。

これは、土地所有者及び事業をされる方の意向に応じて、重点促進区域全体での産業用地創出が可能となるよう、先行開発により後続開発が滞ることなく、また安全で円滑な道路の通行を確保するため、地区計画の策定に合わせて、主要な道路が両側に拡幅整備され、幅員12メートル以上となるよう誘導していくものです。

なお、向島国道1号周辺の重点促進区域内では、区域中央を東西に横断する本市認定道路を主要な道路に位置付けていく予定でございます。

主要な道路の整備イメージにつきましては、スライド12から14に掲載しておりますので、適宜御覧ください。

容積率の最高限度につきましては、特定行政庁が指定する数値以下とし、向島1号周辺は従来どおりの200%以下とします。また、建蔽率の最高限度は60%以下とします。さらに、敷地面積の最低限度は原則1ヘクタール以上とし、高さの最高限度は、当該地区の建築物等の整備方針に即した適切な数値を設定いたします。この他、当該地区の特性に応じて必要な事項を定めるものとしています。資料の説明は以上でございます。

なお、去る12月7日に、本運用基準の内容について、適用が予定される向島国道1号周辺の重点促進区域内の土地所有者を対象とした説明会を開催したところ、運用基準に関する反対意見はなかった一方、参加者からは、産業立地に伴う用排水への影響や周辺道路の安全性など、営農環境や生活環境との調和の実現に対する御心配や、制度運用後は民間任せとなり、京都市がどのように責任を持った調整を行うのか不安といった御意見をいただきました。

これに対し、本市からは、地区計画はまちづくりの手法であり、地権者や周辺住民のお声をしっかりお聞きして進めることが前提であり、排水や道路等については、地区計画の前段で作成する土地利用調整計画でしっかりと調整していくことが重要と認識しており、また、土地利用調整計画は、京都市が責任をもって、事業者や関係の皆様と調整を図りながら作成していくものであり、決して民間任せで進め

ていく制度ではないことを御説明いたしました。

説明会での御意見を踏まえまして、産業創出に向けた地区計画制度の活用におきましては、特定土地利用方針として定める土地利用調整計画について、本市関係部局が連携し、関係の皆様との調整を丁寧に進めてまいります。

事務局からの報告は以上でございます。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。ただいまの、それでは御報告につきまして、御意見、御質問等ございますでしょうか。

はい、山田委員お願いします。

○山田こうじ委員 私、7日の説明会に参加させていただいたんです。反対意見なかったどころか、反対意見ごうごうでした。地元の地権者、置き去りかと。何で不動産屋さんを呼ぶのかと、こういう意見が出てましたね。

インターチェンジを活用するといっても、離れてるでしょうと。ここへ取り付け道路をつけられて、車がいっぱい入ってきたらどうなるんですかと。反対意見がいっぱい出たのに、何かその反対意見はなかったなんてこと、ちょっと今お話し聞いてたらほんまにびっくりしたというか、怒り心頭です、正直言うて。

僕、地元の地権者の方に話を聞いてきました。ちょっとほんま頭にきてるから息が上がってるというか、ちょっと興奮してるというかあれですけど、この方、稲作と淀大根、トマト、キュウリなんか5反の畑、田んぼ、6月から苗植えて、8月には稲刈って、その後、8月から淀大根植えて、ビニールハウスではキュウリとトマトやってはりまして、先代から40年間かかって作ってきたんやと。そやけど、何の説明もないから、もう地元置き去りかと。こういうことなんですよ。今、反対意見がなかったとか、地元がどういうふうに思っておられるか、置き去りやと言われてるが、その辺についてどういうふうに感じているのか、まずはお聞きしたいと思います。

○川崎会長 事務局のほう、いかがでしょうか。お願いいたします。

○事務局 すいません、失礼いたします。

産業用地の創出に関しましては、産業観光局が事業を所管しておりますので、私のほうから説明させていただきます。

まずこの区域内の土地所有者様への御説明と、どういった声をいただいているかということについて、説明させていただきます。

まず重点促進区域内には、219名の土地所有者様がいらっしゃいます。我々として産業用地創出のための特例許可制度を検討させていただきたいということで、昨年12月に全所有者様のほうにお知らせの通知文を配付するとともに、3月には土地所有者を対象とした説明会を開催させていただいております。

3月の説明会には、代理の方も含めて74名の方に御出席をいただいております。こちらのほうの説明会の質疑応答につきましては、特例許可制度の活用に関する質問が15件ございました。一方で、制度創設に否定的な意見を2件いただいております。それ以外にも当室にお電話等でお伺いしている御意見としましては、特例許可制度の活用に関する問合せが12件、あと土地所有者様から土地の活用について御相談を受けた事業者さんからの問合せが28件、いただいております。

その一方で、制度の創設に反対する趣旨のお電話は2件、ちょうだいしております。

これまで当室にいただいている御意見に関しましては、制度活用に前向きな意見が多い一方で、先ほど山田委員からも御指摘ありましたとおり、農業を続けていきたいという御意見もございます。こちらにつきましては、我々として産業用地の創出、農地の転用に当たりましては、周辺の農地の営農状況に支障を生じさせないよう被害の防除措置、これを適切に講じた事業計画を作っていただくということで、指導を行ってまいりまして、営農継続を希望される方の営農環境を保全しながら、取組を進めていきたいと考えております。

以上です。

○川崎会長 はい。山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 パブリックコメントやっちはりますよね、去年の11月から12月。地権者の方はパブリックコメントを御存じなかったんですよ。今おっしゃった12月にこういう計画があるという通知が来た。1回も現場見にも来ないでどうなっているのかと、こういう話だったんです。

で、やいやい言うてやっとなら3月に説明会開かしたと。ところが、その説明会に

も不動産屋さんが来ていて、これ何やという話を、私がお聞きした方はおっしゃっていた。

パブコメをやった後で12月に開催しますという、確かにその通知、一片の手紙が来たと。寝耳に水やと、こんなふうにおっしゃってたんですね。これ全然丁寧にやっているとというふうに私、思えないんですね。これパブコメはここの地権者に対しては、やってはらへんのですか。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。

○事務局 申し訳ないですが、その11月のパブリックコメントというのは、ちょっと私どものほうでは認識はしておりませんでして、ちょっと何の件かは分かりかねます。

先ほどの説明会の趣旨ですけれども、昨年12月、新型コロナの感染状況が非常に拡大している時期ということもありまして、なかなか人を集めて集会するというのが難しい、1月からは緊急事態宣言が発出されているという状態で行いました。

3月に説明会を開催させていただきましたのは、3月には宣言が解除されまして、一定、集会等の開催については規制が緩和されていると。説明会についても、一応、念のため、2日間に分けさせていただいて、地権者219名の方をそれぞれ半数ずつ、日付を設定してお越しいただくという形で開催させていただいたものでございます。

○川崎会長 はい。

○山田こうじ委員 先ほど申し上げたパブリックコメントというのは、京都市市街化調整区域における地区計画運用基準改定案、市民の皆さんからの意見を募集しますということで、都市計画局都市企画部都市計画課が昨年11月16日から12月15日までの間にされてて、これ賛成意見ということで挙げられてるやつの中でも、乱開発につながるということも含めて、せっかくの緑地、農地が大変なことになるというようなことも、そういった声もたくさん寄せられてるんです。

それと、無秩序な開発になるというのは、不動産屋さんが来てはったということやけど、もう何年も前から底地替えが虫食いみたいに起こっていると言うてはるん

ですよ。ほんまに要は地主さんや地元の方の合意の下で、今言うてはった建てつけ道路、認定道路周辺からするというような話やけど、不動産会社はそんなこと関係なく、お構いなしで虫食いみたいに起こっている。確かに前半で生産緑地の話もしましたが、農業続けられないと。もう後継者がいないから、確かに売りたいという方もいらっしゃる。そういう中でこのようにやってしまったら、地域が分断されるでしょう。やっぱりそういった人も含めてちゃんと、どう支援するのかということをやらなあかんのに、不動産会社がもうバックしてるということになったら、これますます京都市、責任をもってこれちゃんと周辺の方の合意の下にとっているが、どんどん既成事実を作られていっているんですよ、これ。こんなやり方してたら、それはもう農業続けようと思っはる人が続けられないと、こういうことをその場でも言うてはりました。

あと上水が1本入ってるだけやと。これ排水、どうするのかという話。あそこの管理なんかは結局、周辺の自治体も含んだ、共同で管理してはる排水設備、下水なんかはそういった上のほうに繋がなあかんわけじゃないですか。そのことについても、その場でかなり意見出たんやと思うけどね。まだ何にもしてないと。これから調整しますという話やった。インター使って車どうすんのやとか、それいっぱい疑問や不安の声が出てたと思うんですよ。それ反対ではないということ的前提にしゃべっているのかどうかというのは別にして、かなりの不満があったということと思うので、ちょっとその辺はほんまに、僕ほんま、しっかりと、農地をしっかりと保全して、農業を推進すると。

特に言うてはったんが印象的やったのは、農業という産業をやっているにもかかわらず、産業用地の創出とは何なんやと言わはった人あったでしょう。そういうふうに取り立てられているわけですよ。その声をしっかりと受け止めんと僕は駄目だというふうに思います。産業用地創出するのであれば、ほんとに今農業という産業しっかりと携わっている人が農業できるように、そういう方向でしっかりと土地は活用していただきたいと私は思います。

○川崎会長 都市計画のサイドのほうからちょっと御説明、お願いしたいと思えます。いかがでしょうか。

○事務局 都市計画のほうから回答させていただきます。

12月7日の説明会で、反対意見があったという御指摘ございましたけども、本日御報告させていただいてるこの運用基準の中身に対する反対意見はございませんでした。このことは、明確に申し上げたいと思います。

あと委員から住民が置き去りかと、御不満の声があったと。これは確かに事実でございます。これについては、市が責任をもって合意ができるのかという御指摘でございますが、本市のほうからは、当日の説明会の中でしっかり今回の地区計画の前提となる土地利用調整計画を策定するときには、市が前面に立って調整をさせていただくというお話をさせていただいております。ですので、責任をもって合意ができないんじゃないかという点については、当たらないというふうに考えてございます。

あと一点、市民意見募集、これは都市計画局から行いました。昨年の11月から12月の1箇月間行いました。地権者の方が御存じないというお話ありましたが、本市としてはインターネットのほか、区役所、支所などにも配架し、広く周知をさせていただいております。

パブリックコメントの御意見としても、市街化調整区域ということで何もできない、活用できないというのではなくて、地域などの皆さんが納得したうえでであれば、将来を見据えた発展につながるよう取り組むことは良いことではないかという御意見や、地域の魅力や持続性を高めるために一定の開発が認められても良いというような御意見もいただいたところです。それらの御意見も踏まえまして、本年5月に運用基準を策定させていただいております。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。都市計画のほうからの御説明です。

○山田こうじ委員 いや、秩序立ててしっかりとまちつくっていくのであれば、そんな今も不動産業者が土地買いあさってて、虫食いみたいになってるよというてはるんですよ。そのことについてはどう思っているのか。

しっかりやっていくと、説明させてもらうということだけでも、京都市は何にもやらんと民間丸投げやと、地元の人おっしゃってましたよ。しっかり調整するのであれば、こんなこと起こらない。

○川崎会長 ただいまの虫食いの話なんですけども、地区計画というのは先程の膏薬辻子のところもそうなんですけれども、全員の地権者の人たちがしっかりとこういうことを守っていこうというルールを作るわけです。ルールがなくてないから、逆に言うと今虫食いが起こっていて、きちっとしたルールをつくって、調整区域であっても一つの可能性ですね、産業の。農業も推進していくし、産業も推進していくという。そういう面的なルールをしっかりとつくみましょうというのが今回の基準であって、これに対するパブコメが11月、12月に行われたということでございます。

むしろ、虫食いをなくすためにやっているというふうな理解で、我々、今、進んでいくべきなのかもしれない。以上です。

はい、どうぞ。

○山田こうじ委員 説明の中では、京都市の認定道路に沿って、施設利用者をその道路の面に誘導して行って、事業者の責任で6メートル道路を9メートル、さらに後続が出ていけるように9メートルの次は12メートルに拡幅していくように、順序立ててやっていくというふうな説明をしていた。でも、実際、現場で起こっていることは違うという話が参加者から出ていたでしょう。調和の取れた農地はどこにあるのかと言うてはりましたよ。そのときいろいろ言われていたが、まさにマスタープランは机上の空論やと、こんなことも出てたんですよ、現場で。そこをしっかりと受け止めていただきたいと。

僕は今回このことについて、こんなことも質問しようとは全然思ってなかったんですけど、もう反対意見が全くなかったというふうなことをずばっと言われたからびっくりしたというのが正直なところで、今日はこれ以上は言いませんけど、また引き続き、このことについては取り上げさせていただいて、議論していきたいと思います。

以上です。

○川崎会長 ありがとうございます。

山田委員の御発言の趣旨は、住民の方々、それから地権者の方々がしっかりと納得していただくということですね。調整区域についてのこういう在り方、農業もそ

うですし、産業とのリンク性。例えば向日市の駅の調整区域で、日本電産だとかいろいろなところの先端企業出てきながら、農地と両立してるようなところも実際上、実現していて、その単なる乱開発的な工場群を造るとかそういうイメージでは逆に言うとなんかということ、それをしっかり担保できるような地区計画なり、要するにデベロッパーが好き勝手にもうぎりぎりまで箱物をやるという感じではないという、そういうのを抑えるような仕組みづくりをここでしっかりやっていくということだと思っただけです。それは重要なことだと思いますので、御意見として伺いして。

ほか、いかがでしょうか。

山田委員、お願いいたします。

○山田忠史会長職務代理 これ参考情報ですけれども、もちろん地元の方との丁寧な合意形成をする。これはもう間違いなく言うまでもないけど、産業創出の面から言いますと、これは京阪神とか東京都市圏でも、これ実際データから明らかなんですけど、これぐらいのインターチェンジの近さというのは、ほんとにこの物流施設とか生産施設にとっては、すごく有益な場所なんです。

だからこそ、今のお話が出たように虫食い状態のいわゆるバラ建ちというのが起こって、それを避けるために埼玉県とかではインターチェンジの近くに、今回ちょっとそういう問題があるのでどこまでできるか分からないですけど、意図的に集中させるように持ってきて、バラ建ちを防いでるという事例もありますので、そういうのを参考にして、何か逆に上手に使うというところなんです。

逆に言うと、ほっとくとそのバラ建ちみたいなことになって、埼玉はそれで悩んでたので、しかも埼玉、新しい高速道路、環状道路がたくさんできている状態でしたので、そこをうまく利用して地区計画をつくっていったという事例もありますので、またそういうものを参考にされてはどうかと思います。

○川崎会長 ありがとうございます。優良な事例をありがとうございます。

それでは、挙手いただきました小島委員、お願いいたします。

○小島委員 すいません、1点だけ考え方を教えていただきたいんですけども、市街化調整区域の今回のこの基準の改定、有意義かなということだと思っただけです。

ですが、私、実際、地方の大学生からたまたま質問をいただいたことがありまして、各地方都市においては今、コンパクトシティという考え方が主流になってるところがありながら、この市街化調整区域をむしろ産業であつたりとか活用していくと、考え方が見た目上、反対になっているというか、コンパクトシティという考え方に反してるんじゃないかというような質問を受けたことありまして、本市の都市属性が背景にあるんじゃないかなと、私自身は考えてるんですが、この辺りの市としての考え方などを教えていただけたらと思うんですが、いかがでしょうか。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。事務局、お願いします。

○事務局 ありがとうございます。

本年9月に見直しを行いました都市計画マスタープランは、京都の都市特性を踏まえた持続可能な都市構造をどうしていくかという議論を重ね、まさに、保全・再生ゾーンでの京都の魅力と、創造・再生ゾーンで生み出す都市の活力をいかに循環させるかというような検討を行ったうえで策定したものです。

その中で、本市の地理的制約の中での対応として、周辺部での多様な地域の拠点への活性化や働く場の確保などをしっかり実現していくということが、市域全体の持続性につながっていくということで、各方針を定めたものでございます。

○川崎会長 はい、いかがでしょうか。

○小島委員 ありがとうございます。

もちろんそういった方向でお答えはさせてもらったという経緯があるんですけども、しっかりとメリハリを利かした土地計画というのを今後も進めていきたいということで、質問を終わらせていただきます。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。

コンパクトシティ、特に高さ制限とか、北部、中心部は非常に容積限られてるので、南部のほうで受渡しのメリハリをはっきりさせておくということです。

それから、経営的に都市経営として考えた時に、京都市、非常に財政破綻的な状況にもなってきて、製造業をしっかりと育てて、職住近接のまちづくりということで、南部のほうを中心にしっかりとやっていくということをマスタープランなり、サステナブルな部会等でも今まで議論をしてきました。その一つの実現の在

り方の方策として、こういうことも提案できるんじゃないかということなんです。

ほか、いかがでございますでしょうか。

はい。西村委員、お願いいたします。

○西村委員 市街化調整区域に住む私にとっては、この計画をしっかりと進めていただきたいというふうに思います。といいますのは、やはり規制の多い地域、地区でもありますからね。これまではそういう建物を建てられないと。立ち退きでもあったらまた別ですけども、そしてまた、そういうことがなければ建たないという、そういう規制のあるところだけに、物流であるとか、製造業であるとか、今これからの産業を見据えたものがしっかりと計画的に進められるということがいかに大事だなということがあるかと思います。

そこで道路、これを進めていくのにはしっかりとした道路がなければなりませんし、また道路を造っていかなければなりません。それから、先ほど御意見の中に出てました水道とか、そういうようなものをしっかりと整備できているのかというところも大きな要素があろうかと思います。

それから、この計画ができたからといって、駅だとかいうことはちょっとしにくいのかも分かりませんが、公共交通、そこも利便性だとか高めていかなければならないのかなというふうにも思ったりもします。というのは、そういうそこで働く人が出てくれば、そこへやっぱりバス停だとかいうものもなければ、ただそこだけが突出してレベルアップして、いろいろとそういう産業が出て、それに伴う雇用がたくさん求められるということにもなれば、もともと調整区域でそのバス停も何もなかったところだとも思いますから、それだけのたくさんの方が利用、働きに行こうと思えば、やっぱりバス停なんかもしっかり付けていく必要があるんじゃないのかなというふうに思います。でなければ、呼び込みだけしといて、結局、そういうようなことがないため、また離れていくというような、あったものがまた出ていくという要素もまた生まれてくるかと思えますので、いろいろなものをしっかりと多角的に御意見聞いて、吸い上げて、しっかりやっていくことに努めていただきたいというふうに思います。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。貴重な御意見、承りました。ぜひ事務

局のほうも対応していただきますようによろしくお願いいたします。

ほか、いかがでございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまの報告につきまして、御意見、御質問、出尽くしたようですので、これで京都市市街化調整区域における地区計画運用基準の改定案についての御報告を終わります。

○川崎会長 続きまして、京都市 駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会における検討状況についての御報告がございます。

では、事務局のほうからお願いいたします。

○事務局 それでは、先般見直しを行いました「京都市都市計画マスタープラン」を踏まえた都市計画上の方策を検討するため、第1回目となる「京都市 駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会」を12月3日に開催しましたので、御報告いたします。

お手元の「報告案件2 説明資料」を御覧ください。本資料は、第1回の検討委員会で御説明した資料でございます。

まず、資料2を御覧ください。「都市計画マスタープランの見直しと本委員会の検討の視点」でございます。

京都市では、社会経済動向の変化や時代の潮流などを踏まえながら、新たな課題やニーズへの対応を図るため、本年9月に「京都市都市計画マスタープラン」の見直しを行いました。

先般の本プランの見直しでは、これまでの「保全・再生・創造」の土地利用を基本としながら、京都ならではの魅力と都市活力の好循環を目指すことにより、京都の都市特性を踏まえた「持続可能な都市構造」の実現につなげることをとしています。また、「新たな時代の『職住共存・職住近接』の形成」など、3つの新たな視点を掲げるとともに、平成31年3月に策定した「持続可能な都市構築プラン」の5つのエリア分類も踏まえ、「都市の将来像」や「都市計画の方針」を拡充しております。

さらに、新たに市域を5つの方面に分類し、方面ごとの将来像などを示したより即地的・総合的な指針として、「方面別指針」を策定いたしました。

この都市計画マスタープランの見直しを踏まえ、本委員会では、京都ならではの魅力に更なる磨きをかけ、新たな価値を創造し続ける都市を目指すため、特に、地域ごとの特性を踏まえた「都市機能の集積・充実」や「都市空間の魅力創出」のための都市計画上の方策について、検討を進めてまいりたいと考えております。

次の資料3につきましては、「京都市や都市計画に関連する動向」といたしまし

て、「定住人口」や「昼間人口」、「住環境」、「産業・働く場」などに関する基礎的なデータを取りまとめたものでございます。

さらにその次の資料４－１から資料４－５にかけては、都市計画マスタープランに掲げている各地域の将来像と実際の土地利用等の現況について、５つの方面ごとにカルテ形式でお示ししたものでございます。

これらの資料のつきましては、本日は時間の関係上、説明は割愛させていただきます。

以上の資料を御説明させていただいたうえで、本委員会において御意見をいただきましたので、その主な内容について御報告させていただきます。

まず、今後検討を進めるうえで特に着目すべき論点に関することといたしまして、「大学や文化、自然など、京都には多様な資源がある中で、それらと周辺部の駅をつなぎ拠点を形成できれば、新たな活動の高まりや雇用の創出等にもつながるのではないか」といった御意見や、「若者が京都に愛着を持ち定住してもらうためには、雇用面と住環境を整えることが大事。京都はとりわけ後者が弱い」といった御意見を頂戴しました。

また、特に重点的に施策を講じるべきエリアに関することといたしまして、「都心部においてクリエイティブな活動が広がりつつある中で、例えば、京都駅周辺に都心をもう一つつくり、そういった活動の拠点ができれば、魅力が高まっていくのではないか」といった御意見や、「交通結節点としてポテンシャルが高いにもかかわらず、長年ほとんど土地利用に変化がないエリアにおいては、戦略的な仕掛けの準備が必要」といった御意見を頂きました。

最後に、資料５の今後のスケジュールでございます。

これは、現時点での想定でございますが、本委員会につきましては、令和４年度の夏頃にかけて計５回開催し、委員会での検討状況につきましては、本審議会にも都度御報告させていただく予定としております。

本委員会での御議論を経て取りまとめられた答申を頂いた後は、市民意見募集も経て、広く市民や事業者の皆様の御意見もいただき、本審議会でも御審議いただいたうえで、都市計画変更等の都市計画上の方策の展開を図ってまいりたいと考えてお

ります。

事務局からの報告は以上でございます。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。

これも重要な委員会で、今までの地区別の実際具体的にどういうふうにしていくのかという、詳細な資料を基に議論をいただいている委員会でございます。

いかがでございますでしょうか。

先ほどの京都駅のクリエイティブな活動という、京都市芸大の話が少し出ておりましたですけども、これ都心というのは、例えば今ですと、京都駅の周辺でも梅小路の辺りだとか、1つ動きが出てきたりして、もう少し東のほうにというイメージなんですか。芸大の周辺に何か三つぐらい核ができるようなイメージ、御意見だったんでしょうかね。なかなか面白い御意見だと思います。いかがでしょうか。

○事務局 クリエイティブの観点でいいますと、都心部のカルテを見ながら、京都駅の南部や、西部などの都心部に広がっているクリエイティブな動きをもう少し広げていけないかという御意見を頂いております。

特に今、川崎会長からありましたように、京都駅の周辺エリアについては都心部の資料4-2にも記載しておりますが、京都駅の西部エリア、東南部エリア、そして東部エリアにおいて、広く駅周辺部のまちづくりが進んでおりますが、いずれもこういうクリエイティブな、新しい発想や創造の部分でまちづくりが進められておりますので、こういうものを京都の多様な資源と結びつけてまちづくりを進めていくことによって、この良さをもっと広げられないかというような御意見を頂いたところです。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。

それから南部のことについては、何か例えばらくなんとか、いろんなどころの南部の融合性というものをどういうふうに、これから戦略的に都市として仕掛けていくか。そういう御意見は特にございませんでしたでしょうか。

○事務局 南部だけに限ったことではないかもしれませんが、土地利用がなかなか動かないようなところがあるのではないかという問題意識を持ち、そういうところには仕掛けを何らかつくっていくことが必要ではないかという御意見を頂いてお

ります。

○川崎会長 はい、ありがとうございました。

はい、御意見をお願いいたします。椋田委員、お願いします。

○椋田委員 失礼いたします。

まさしく私、京都駅周辺に住んでいる立場として、今後の3エリアの活性化について、特に東南部エリアですね。もともと下京西部エリアの活性化というところから始まって、いや、下京だけ違うでしょ、梅小路公園の南側、線路を挟んだら世界遺産、東寺があるでしょ。回遊性というものをしっかり生かした、いうならば活性化しなきゃいけない。そのためには、西大路駅という駅があります。そんなに大きい駅ではないですけども、京都駅から2分ですね。途中で今回は梅小路にも、これは嵯峨野線ですけども、駅ができました、と。

近接のところに、ぼんぼんぽんと拠点ができる中において、それをどう生かすかということについて、まず今働く場ということがクローズアップされておりますが、職住の中でね。やはり働き方というのは多様性があるって、いろんな仕事をしている人がいる。いろんな仕事をしている人がその職住近接というのを求めても、やはりお勤め先がそれぞれありますから、やはり交通機関というのが大事になってくると思います。

先ほど西村委員からもおっしゃいましたけど、向島の地域に本当に一番近い駅というのであれば、京阪の中書島の駅とかね。もしくは近鉄の向島駅。そことどうやって公共交通を結ぶのかということを考えていくべきであって、そのためにはバスが通るような道をつくらないと通えないということです。

そういう中において、今まさにこの都心部についても南部についても、京都駅東南部エリアの活性化というのは今、九条通で止まっています。それを十条まで持っていったら、今度はらくなん進都とつながってきますね。そういうことを目指した都市計画を今後はやっていっていただきたい。

今、南部の課題をおっしゃっていましたが、まとまった土地がなかなか地権者がばらばらで、小さい枠でばかり考えているから、なかなからくなん進都も進まなかったんですよ。もともと名神ぐらいの予定であったのが、今、十条まで上がった

てきてるわけです。それ任天堂をつくるために上げてきたんですね、これ。

だから、もう少しまだまだポテンシャルがあるわけですから、具体的にやはり目標をもうちょっと広げて、東南部エリアの活性化かららくなん進都続けるよ、と。あそこには陸運支局、京都拘置所、そういう再開発を願っている部分もあるわけですし、ある意味、地下鉄は通ってるんですね、実は。

だから、そういう交通の結節をしっかりと生かした上で、今回、大変厳しい経営状況にある交通局、バス路線も変わっていくでしょう。ですから、総合的な都市計画をされているのは分かっておりますけども、課題をもう少し出し合っていただくような委員会にさせていただけたらと思います。

もう一つは広い目標、視野をもって計画をしていっていただきたい、よろしくお願ひしときます。

○川崎会長 はい、ありがとうございます。大変貴重な御意見をいただきました。将来のエリアの拡大の可能性や、それを実行するときの課題を明確に御議論いただきたいという御意見でございました。大変ありがとうございました。

ほか、いかがでございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、御意見、御質問、出尽くしたようでございますので、これで京都市 駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会における検討状況の報告を終了いたします。