

第79回京都市都市計画審議会 会 議 録

日時 令和5年8月1日（火）午後2時～午後4時50分

場所 ANAクラウンプラザホテル京都 「平安の間」

京都市都市計画審議会事務局

1 議事事項

議 事 番 号	議 事 事 項	備 考	頁
計議第341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)	京都橘大学地区地区計 画の変更	2

報告事項

- ・らくなん進都における地域まちづくり構想の変更について（P. 21～）
- ・「京都市都市計画の提案に係る規模を定める条例」の制定及び施行について（P. 49～）

2 議事の概要

【計議第341号議案】 全員賛成により原案のとおり承認された。

3 京都市都市計画審議会委員

- ・ 条例第2条第2項第1号委員

麻生	美希	同志社女子大学准教授	欠席
市木	敦之	立命館大学教授	
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	
谷口	一朗	一般財団法人京都市都市整備公社専務理事	
谷本	圭子	立命館大学教授	
檜谷	美恵子	京都府立大学教授	欠席
三浦	研	京都大学大学院教授	欠席
山田	忠史	京都大学経営管理大学院教授 大学院工学研究科教授	

- ・ 条例第2条第2項第2号委員

井上	よしひろ	まちづくり委員
田中	たかのり	総務消防委員
みちはた	弘之	環境福祉委員
椋田	隆知	文教はぐくみ委員
大津	裕太	産業交通水道委員
おんづか	功	総務消防委員
もりもと	英靖	まちづくり委員
くらた	共子	まちづくり委員
平井	良人	まちづくり委員
山田	こうじ	総務消防委員
西山	信昌	まちづくり委員
平山	よしかず	産業交通水道委員

- ・ 条例第2条第2項第3号委員

小島	優	国土交通省近畿地方整備局企画部長
(代理出席	西田 靖志	京都国道事務所副所長)
濱田	禎	京都府建設交通部長
岡本	茂	京都府警察本部交通部長
(代理出席	村上 秀幸	交通規制官)

- ・ 条例第2条第2項第4号委員

井上	日菜里	市民公募委員
水野	真希	市民公募委員

○川崎会長 それでは、ただ今から議案の審議に入ります。

お手元の議案書にございますように、本日市長から諮問を受けております案件は、
1 議案でございます。これからの会議運営につきましては、各委員の皆様の御協力を
をよろしくお願いいたします。

計 議 第 3 4 1 号
都 企 計 第 1 4 4 号
令和5年7月12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）

都市計画京都橋大学地区地区計画を次のように変更する。

名 称		京都橋大学地区地区計画
位 置		京都市山科区大宅山田、大宅奥山田及び大宅岩屋殿の各一部
面 積		約 7.0 ヘクタール
地 区 計 画 の 目 標		当地区は、山科盆地の東麓部に位置し、緑豊かな行者ヶ森を背景に、住宅市街地に隣接して京都橋大学が大学関連施設を集約している地区である。 総合大学としての多様な機能を備えた当地区において地区計画を策定することにより、周辺の自然景観や居住環境と調和した、秩序ある良好な大学関連施設の誘導を図る。
区域の整備、開発及び保全に関する方針	土 地 利 用 の 方 針	地域に開かれたゆとりある大学施設を整備するとともに、地域の安全性の向上に貢献し、かつ、樹林地の保全等により周辺の自然景観や居住環境と調和した土地利用の誘導を図る。
	地 区 施 設 の 整 備 の 方 針	施設利用者や地域住民等が散策できる構内通路や、歩行者等の安全性に資する緑地を備えた道路を整備し、地域に開かれた潤いのある環境づくりに貢献する。また、災害時に地域住民等が利用する避難所の機能向上に資する広場を整備することで、地域の安心・安全に貢献する。
	建 築 物 等 の 整 備 の 方 針	建築物の用途を大学関連施設に限定するとともに、既存校舎群による統一感のあるキャンパスの景観を継承しつつ、建築物の容積率の最高限度、建築物の建蔽率の最高限度、壁面の位置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定めることにより、周辺の自然景観や居住環境と調和のとれた、ゆとりある良好なキャンパスの環境の形成を図る。
地区整備計画	地 区 施 設 の 配 置 及 び 規 模	1 道路 幅員2メートル、延長約115メートル 幅員2.5メートル、延長約50メートル 2 緑地 約430平方メートル 計画図に表示する区域のうち、出入口等の部分を除く部分とする。 3 広場 約8,600平方メートル 4 構内通路 幅員5メートル、延長約185メートル

地区整備計画	建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	次に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 (1) 大学 (2) 前号の建築物に付属するもの (3) バス停留所の上屋
		建築物の容積率の最高限度	建築基準法（以下「法」という。）第52条第1項第8号の規定により容積率の最高限度が10分の20と定められた区域は、10分の15とする。この場合において、建築物の敷地が当該区域と当該区域以外にわたるときは、法第52条第7項の規定を準用する。
		建築物の建蔽率の最高限度	10分の3.5
		壁面の位置の制限	1 建築物の壁又はこれに代わる柱の面（以下「壁面」という。）から市道山科大宅緯17号線の南側端線及び市道山科大宅緯22号線の北側端線までの距離の最低限度は10メートルとする。 2 壁面から隣地境界線（都市計画法第12条の5第2項第1号に規定する地区施設である構内通路の西側端線（以下「通路境界線」という。）と市道山科大宅緯17号線の南側端線との交点を起点とし、順次同線、通路境界線から80メートル西側の線、市道山科大宅緯17号線の南側端線から80メートル南側の線、通路境界線を経て起点に至る線で囲まれた区域に存する隣地境界線に限る。）までの距離の最低限度は3メートルとする。 3 次の各号に掲げる建築物又はその部分については、壁面の位置の制限を適用しない。 (1) 物置又は機械室その他これらに類するもので地階を除く階数が1のもの (2) 守衛所、自転車置き場、バス停留所の上屋その他これらに類するもので地階を除く階数が1のもの (3) 玄関ポーチその他これに類する建築物の部分
		建築物等の高さの最高限度	建築物の高さについては、その最高限度を31メートル（階段室、昇降機塔、装飾塔、物見塔、屋窓その他これらに類する建築物（以下「塔屋等」という。）の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の8分の1以内、かつ、その部分の高さが4メートルを超える場合においては、31メートルからその部分の高さを差し引いて得たものに4メートルを加えたものとする。）とする。
	土地の利用に関する事項	1 計画図に表示する区域については、樹林地又は草地として保全する。 2 保全する樹林地又は草地の区域には建築物その他の工作物を建築、築造又は設置してはならない。	

「区域、地区整備計画の区域、地区施設の配置及び樹林地又は草地の区域は計画図表示のとおり」

理 由

本都市計画は、大学関連施設が集積する本地区において、新たな学科・研究科の設置に伴い、周辺の自然景観や居住環境と調和したキャンパスの拡充整備を図るため、地区計画を変更するものである。

○川崎会長 それでは、早速でございますが、計議第３４１号議案を議題といたします。

この議案は、京都橘大学地区地区計画の変更に関する議案でございます。それでは事務局から御説明をよろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。私から計議第３４１号議案につきまして御説明いたします。

お手元の資料１－４「計議第３４１号議案 説明資料」を御覧ください。

本議案は、京都橘大学から都市計画法の規定に基づく都市計画提案を受け、令和元年に定めた、京都橘大学地区地区計画を変更しようとするものでございます。

はじめに、都市計画提案制度について御説明いたします。

都市計画提案制度は、住民等が行政の提案に対して単に受身で意見を言うだけではなく、より主体的かつ積極的に都市計画に関わっていくことを可能とする制度として、平成１５年に創設されたものです。

一定規模以上の土地の区域について、まちづくりに関心のある土地所有者やまちづくり NPO などの幅広い地域の関係者が、都市計画を決定する主体である都道府県又は市町村に対し、その発意に基づく都市計画の案を提案できる制度です。

今回の大学からの計画提案の素案については、資料１－３に添付してございます。

なお、これから御説明します地区計画の変更案は、この素案に基づき作成しており、素案からの変更はございません。

まずは、現在の地区の概要についてでございます。

赤色の枠で囲まれている区域が現在の京都橘大学地区地区計画の区域でございます。山科盆地の東ろく部に位置し、緑豊かな行者ヶ森を背景に、住宅地に隣接したキャンパスであり、約 6.3 ヘクタールの区域でございます。

次に、現在の都市計画の概要についてでございます。

当該地は、全域が市街化調整区域、建蔽率 60%、容積率は地図上の青い線の東側が 100%、西側が 200% に指定されています。また、東側の容積率 100% の区域は風致地区第一種地域、大塚・大宅の山裾特別修景地域に指定されています。

それでは、京都橘大学のこれまでの経過について御説明いたします。

当該地区では、昭和４２年に、現在の場所で橘女子大学が開学され、その後、昭和４６年に市街化調整区域に指定されました。市街化を抑制すべき市街化調整区域において、計画的な大学施設の整備を進めるため、地区計画を活用することとし、令和元年から現行の地区計画を策定のうえ、順次計画的にキャンパスの整備を行っております。令和５年現在は、９学部１５学科、約６，０００人規模の大学になっております。

次に、今回の京都橘大学の都市計画提案の概要について御説明いたします。

京都橘大学では現在第３次マスタープランを策定し、「より良い学びや経験を提供し、学生・生徒・園児等が触れる世界を変える」、「これまでにない新たな価値を提供し、人々が住む世界をより良い世界に変える」、「社会ニーズを捉えた教学展開・人材輩出に向けた改革を中心として置く」といった方針の下、学部学科の新設を予定されています。

そのためには、新たな校舎の整備が必要となることから、今回、本市に区域の拡大を行う提案が提出されたものです。

新たな校舎の整備に当たっては「豊かな緑と歴史・文化に彩られた、開かれたキャンパス」をコンセプトに、キャンパス内だけではなく、周辺も含めた環境整備を行うこととしております。

まず、区域拡大を行う箇所のうち、図の中央の新校舎建設予定地については、吹き出しの①のとおり、通路からのセットバックや、緑化を行うこととしています。

また、図の右側２箇所については、②のとおり、これまで土砂災害特別警戒区域に指定されておりましたが、この度、防災工事が完了したため、地区計画の範囲として編入し、今後は草地として保全することで、周辺の自然環境との調和を図ることとします。

さらに、周辺環境整備として、図左側の③のとおり、名神高速道路南側の側道を拡幅し、これまで片側一方通行であったところを、両方向通行とすることで、交通混雑の解消を図ります。また、これに伴い、名神高速道路のアンダーパスを通行していた路線バスのルートが、拡幅後の道路に振り替えられることとなり、歩行者通行の安全性の向上が図られることとなります。

以上が大学からの提案の概要です。

次に、本市の施策における位置付けでございます。

本市では、「大学のまち京都・学生のまち京都推進計画」を策定し、その中で「大学施設整備の支援・誘導」として、各大学の個性を活かした施設整備に対する総合的な支援を実施することとしています。

さらに、本市の都市計画マスタープランでは、「京都の魅力を高める土地利用」として、「学術研究機能の高度化を伴う整備計画への支援」を掲げております。また、本市の「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、地域が有する自然的環境を保全しつつ、大学のまちとしての土地利用を誘導し、学術研究機能及び交流機能等の充実をもって、地域の振興を図ることとしています。今回、これらの施策方針から、提案に基づいた都市計画の見直しが必要と判断し、地区計画の変更を行うものです。

それでは、現在の京都橘大学地区地区計画について御説明します。

はじめに、「地区計画の目標」といたしましては、記載のとおりであり、変更はございません。

次の、「区域の整備・開発及び保全に関する方針」では、3つの方針を定めております。こちらについてもいずれも、変更はございません。

一つ目の「土地利用に関する方針」につきましては、記載のとおりです。

二つ目の「地区施設の整備の方針」、三つ目の「建築物等の整備の方針」につきましては、記載のとおりです。

次に、「地区整備計画」を御説明いたします。

現在定められているルールとしては、まず「①地区施設」として、図に記載の道路や緑地、広場、構内通路を位置付けております。

また、建築物に関する制限として「②用途」は大学施設に限定し、「③容積率」は150%、「④建蔽率」は35%、「⑤高さ」は31mとしております。さらに「⑥壁面位置の制限」については北側の道路から10m、隣地境界線から3mの隔離を確保することを規定しております。さらに、「⑦樹林地又は草地」として保全するエリアを定めております。

今回の変更では、水色でお示ししております新棟建設予定地を含む3箇所を区域に編入します。

次に、「地区整備計画」において、今回編入する区域に新たに定めるルールを御説明いたします。

さきほど御説明しました目標や方針に従い、表の右側の赤囲みのとおり、今回編入する区域において新しいルールを定めます。

順番が前後しますが、まず②用途の制限、③容積率の最高限度、④建蔽率の最高限度、⑤高さの最高限度については、現行区域と同じルールを適用します。

新たに定めるルールとしては、①地区施設の配置及び規模、⑥壁面の位置の制限、⑦樹林地又は草地の保全の3点がございます。

なお、今回の変更に合わせて、欄外⑧に記載のとおり、既存の区域内において、道路1ヶ所を地区施設に位置付けます。

これらの内容について、御説明してまいります。

まずは、今回編入する区域のうち、新棟建設予定地についてでございます。

こちらについては、図右側の①のとおり「地区施設」として、通路沿いに緑地を整備することを規定するほか、図左側の⑥のとおり南側の通路界から10mについて「壁面の位置の制限」を行います。

次に、今回編入する残り2箇所の区域についてです。

こちらは図右側の⑦のとおり「樹林地又は草地」として保全していくこととします。この区域には、建築物などを建てることはできません。

また、今回の変更にあわせて、図左側の⑧のとおり北側の道路の西側部分、幅2.5m、延長約50mについて、新たに道路の拡幅を行います。

地区整備計画の説明は以上でございます。

最後に、法定縦覧及び意見書についてでございます。

本都市計画の案の策定に当たりまして、「京都市地区計画等の案の作成手続に関する条例」に基づく原案の縦覧を経たのち、都市計画法第17条第1項の規定に基づき、理由説明書を添えて、令和5年6月9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。

以上、御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○川崎会長 ありがとうございます。ただ今、計議第341号議案の説明がございました。

ここで事務局から連絡事項がございます。ひとまず事務局にマイクをお返しいたします。よろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、報道関係者の皆様、受付時に御案内させていただきましたとおり、京都市都市計画審議会傍聴規程第6条第2項に基づきまして、録画、録音は、会議冒頭1議案目の事務局からの説明まででございます。録画、録音されている方は終了していただきますようお願いいたします。

また、これからの録画、録音は、認められておりませんので、よろしくお願いいたします。

それでは、会長、よろしくお願いいたします。

○川崎会長 それでは、ただ今事務局から御説明のありました計議第341号議案につきまして、御意見、御質問のある方は挙手をお願いいたします。

挙手の確認が終わるまで、お手数ですけれども、挙手のままお待ちいただければと思います。よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

それでは、山田委員、よろしくお願いいたします。

○山田こうじ委員 ひとつよろしくお願いいたします。

京都橘大学地区地区計画の変更についてですけれども、令和元年、2019年に地区計画が策定され、この地区計画に基づく変更ということだと思っておりますけれども、この地区計画策定後2021年3月に、新棟アカデミックリンクス、これが完成をして、経済学部経済学科を設置、経営学部経営学科の設置、工学部情報工学科が設置され、工学部建築デザイン学科、さらに大学院健康科学研究科に博士後期課程、これら現在9学部15学科、6,000人規模の総合大学になりました。

かなりこの間、2000年以降規模は拡大していると思うんですけれども、その点について地域住民の受け止め、地域の方々がどのようにお感じになっているか、お声は聞いておられるか、その辺はいかがでしょうか。

○川崎会長 事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 お答えいたします。今おっしゃっていただきましたとおり橘大学におかれましては、現在6,000人規模の総合大学として発展をされております。

今回新たに3学科を新設されるという計画をお立ていただいているところでございまして、この間、ますます地域に根差した、地域に愛される大学として発展をされていると認識しております。

先日、地元説明会の場におきましても、住民の方からもこの橘大学、地域に根差した大学として、ますますの発展を期待するという御意見を聞いております。以上でございます。

○川崎会長 山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 地域の説明会もね、大学の発展を期待するという声があったというふうに、私もそういった声をお聞きしています。

今回の施設の計画では、延べ床面積1万平方メートル、建築面積1,250平方メートル、地上7階地下1階、かなりのボリュームのものが建設される。今回縦覧に対する意見はなかったということですがけれども、前回の令和元年6月10日から6月24日まで実施された縦覧では意見が出されていましたよね。

1通で3件の意見ですが、一つは山や田畑の自然が残された地域であったが、大学の広大化に伴い自然が破壊されており工事に反対である。二つ目には、住宅地であり、学生が増えても周辺住民には恩恵はなく、住宅地としての魅力が下がる。学生や工事関係車両等の増加、バスの流入などにより交通悪化が顕著となり、様々な騒音を感じる。こういった意見が前回あったんですね。

今回は、住民説明会の中で特になかったという話でしたが、この声に対する御認識はどのように思っておられるかお答えください。

○川崎会長 事務局、いかがでしょうか。よろしくお願いします。

○事務局 前回の令和元年に地区計画を策定された際の御意見を御紹介いただきました。

その後、新棟を建設されておるわけですがけれども、今回の地区計画につきましては、橘大学の周辺の地域は、住宅あるいは豊かな自然環境がある地域でございまして、こういった住環境、自然環境との調和をしっかりと図ることを前提に、大学

のマスタープランに基づきまして、市街化抑制の原則のもとでこの計画的な大学整備を推進されていると認識しております。

○川崎会長 山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 本当に、そういう危惧を持っておられる方もおられるということをしつかり認識していただいたうえで、地域と調和のある大学づくりを進めていただきたいというふうに思います。

今回の地区計画の変更で学科新設に伴い地区計画の範囲を拡大すると、6.3ヘクタールから7ヘクタールに、0.7ヘクタール拡大することですけれど、この現在拡大する対象の地域の地権者、また対象地域の利用状況はどのようでしょうか。

○川崎会長 事務局、いかがでしょうか。お願いいたします。

○事務局 今回の拡大される0.7ヘクタールの区域についてでございます。

まず、今後新棟を建設する予定の区域につきましては、もともと大学が駐輪場として使用していた部分がございます。それに加えて、新たに土地を取得されたエリアもございます。このようなところを取得されて新たに新棟を計画されているということでございます。

あと山手の方に今回新たに編入する区域がございますが、こちらについてはもともと大学が所有しておりましたエリアで、土砂災害特別警戒区域に指定されておりました区域でございますが、この度、大学の方におきまして、防災工事を実施されて安全を確認され、土砂災害特別警戒区域の指定も解除されたということで、その部分につきましては、草地としてしっかり保全する前提で今回区域を編入したということでございます。

○川崎会長 山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 はい、分かりました。もともと大学が所有していたところに新棟を建てるということで、今回区域が拡大されることによって定めるルールは、容積率150%、建蔽率35%、高さ31メートル、今拡大される場所はこの規制で適用する。大学の現時点の規制のルールをそのまま適用すると。市街化調整区域でこれ見ると、200%、60%。容積率、建蔽率ともに、逆に、規制を強化され

るということになるわけですね、編入することによって。

○川崎会長 事務局、お願いいたします。

○事務局 はい、おっしゃるとおりでございます。市街化調整区域におきまして建蔽率60%、容積率200%のエリアにつきまして、今回建蔽率が35%、容積率は150%に指定をするということでございます。

○川崎会長 山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 それと今回ちょっと気になったのは、交通の問題なんですよ。以前、名神高速道路の下を交互でくぐり抜けるアンダーパスを通過して高速道路北側に設置されている、かなり混雑する道路を使って路線バスが走っていたと。

今回、名神高速道路の南側に新たに相互通行ができる道路が4月に完成して、アンダーパスを通らずにスムーズにバスが通れるようになっていると。交通量の変化がどうなのかなと。学生が増えると当然路線バスの本数も増えるということになるかと思うんです。かなり道路が整備されていて、過量になっているのかなとは思いますが、ちょっとその辺、交通問題なんかで、地元から結構危惧があるという声も聞いたんですけども、その辺はどんな具合でしょうか。

○川崎会長 よろしく申し上げます。

○事務局 交通対策についてでございます。今おっしゃいましたとおり、この4月から大学におかれまして、名神高速道路の南側側道、こちらの部分はもともと東側の一方通行であった狭い道路でございますが、拡幅整備をされまして幅員9メートルの道路に拡幅をされました。

これにより、対面通行が可能になったということでございます。従来片側一方通行のときに路線バスのルートは、先ほども御説明したとおり、名神のアンダーパスを通過していたということでございます。このときはアンダーパスのところが幅員4.5メートルということで、離合できない狭い道路でございましたので、路線バスと歩行者の離合が非常に危ない道路だったということでございます。

このような交通課題につきましては、大学の学生、あるいは地域住民の方々からも御要望もいただいていたということをお聞きしておりまして、この度、このような形で拡幅整備ということで、路線バスのルートについては、アンダーパスを通る

ことなく、対面通行の今回整備した名神の側道部分を通ることになったということ
で、この間、地域の方あるいは学生の方からも、通学路になっておりますアンダー
パス、これが非常に安全に通行できるようになったとお聞きをしております。

地元の皆さんにも大変好意的に受け入れられているものと認識してございます。

それからすみません、先ほど御質問いただきました件で一つ説明が漏れておりま
した。

建蔽率、容積率について説明をしたんですけども、今回の地区計画の中で、高さ
についても規制の強化をしております。もともと市街化調整区域については、高さ
制限は指定がございません。高さについて31メートルの設定をしたということでご
ざいます。

○川崎会長 山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 現状はかなりスムーズになっているという、現場に行きました
けど、確かにアンダーパスにバスを通したら大変危ない状況であったのが、南側の
道路が整備されたことによって、そこを通る必要がなくなったというのは大変結構
なことだと思うんですけど、ただ道が拡幅されますと、交通量増えるでしょう、結
果としてね。その辺は、かなり危惧されています。

今回は、学部学科の新設で入学定員が令和5年で1,631名、4年後の令和8
年が1,871名増加すると、こういう見込みだというふうに書かれているんです
けど、現在6,000名の学生がどの程度の規模の大学になるのでしょうか。

○川崎会長 事務局、よろしくお願いします。

○事務局 この度の3学科の新設によりまして、1学年当たり240名の学生を見
込んでおりまして、4学年で960人の学生の増ということでございますので、都
合約7,500人程度の学生の規模を目指しておられるということでございます。

交通量の増加に対する御懸念の御指摘がございましたけれども、このような将来
的な学生増の計画に向けまして、大学におかれましては、対策といたしまして、路
線バスの増便も予定されております。加えて、今回名神の側道を拡幅することによ
り交通量が増加するのではないかという御指摘がございましたけれども、こちらに
ついては、大学に通学される方の自転車、バイク通学につきましても、今現在はこ

の名神の側道を通る形で、大学の敷地の中の北側エリアに駐輪場、バイク置場がございますが、こちらにつきまして大学のキャンパスの南側の用地を取得されまして、バイク置場をそちらのほうに移転をされるということもお聞きしております。また、名神の側道部分に交通負荷を与えない形で、別のルートを通して通学をするよう指導すると聞いておりますので、基本的には交通量の増加、危険性の増大ということはないとお聞きをしております。

○川崎会長 山田委員、いかがでしょうか。

○山田こうじ委員 市内でもね、同志社大学が、大分学生さんが増えたということで、周辺でやっぱりかなり交通問題が多発しているというようなお話も聞きます。

7,500人規模の大学になる計画であるということですが、本当に地域が有する自然環境を保全しつつ、大学のまちとしての土地利用を誘導し、学術研究機能及び交流機能の充実をもって地域振興を図る、これが目的で大学が大きくなる支援を京都市としてするということですが、やっぱり地元では最大の問題、関心事は、やっぱり交通問題のようでありますのでね、せっかく大学に来ていただいて、また大学が生徒を拡大して、学生さんを増やしていただくというのは大いに結構なことだと思うんですけども、実際そういったことで逆に地域から疎外感を感じられることのないようにしっかりと地域貢献をしていただくように、京都市としても支援していただきたいというふうに思いますので、そのことを求めて終わります。

○川崎会長 ありがとうございます。ただ今の御意見、重要な御指摘だったと思います。交通問題については明確に歩車分離がされているということと、それからただ今御説明ありましたように、交通誘導なども含めたソフト対策も大学に十分していただくということで、そう大きな問題はないであろうということです。

それからボリュームとか圧迫感の問題というのは、今もう既に裸地であったりとか、駐車場利用されているようなところでして、今回この図面の中で特に住宅に近いというようなところは余りなかったと思います。

住宅等に接している部分というのは、10メートルのセットバックが、ほぼほぼ出来上がっていますので、そういう意味では大きなボリューム感、要するに住宅側に対して直接影響を及ぼすというものについては、この10ページの図面等を見る

限り、今回の拡大地についてはないのではないかと思います。

それでは、ほかの委員の方、いかがでしょうか。

棕田委員、お願いいたします。

○**棕田委員** まず、パワーポイントの5ページですね。この第3次マスタープランにおいては、学生・生徒・園児等が触れ合う世界を変えるというふうに書いてあります。

大学ということでございますけども、生徒や園児が入っている。説明していただけないか。

○**川崎会長** 事務局、いかがでしょうか。

○**事務局** 京都橘大学を経営している京都橘学園でございますが、今お話がございましたようにこども園も経営をされております。「たちばな大路こども園」というこども園が滋賀県草津市にあり、200名を超える園児がいらっしゃると聞いております。その他にも、学園には高校、中学校がございます。

今後、学園全体として、大きなデジタル社会を目指し、この時代に見合った形で学びの充実に取り組んでいくということで、この度、第3次マスタープランを策定されたと伺っております。

○**川崎会長** お願いします。

○**棕田委員** ということは学園全体としてのプランであるということでこういう表現がなされているということですね。ただ当該エリアについての計画においては、生徒や園児は直接関係ないという理解でよろしかったですか。

○**川崎会長** 事務局、いかがでしょうか。

○**事務局** その御理解で結構です。

○**棕田委員** このマスタープラン、橘学園、今見ているわけですけども、大学につきましては、目標として、京都橘大学は収容定員1万人規模の総合大学と書いてあるんですよ。そして二つ、通学課程の学生数が完成年度収容定員として8,000人、現在は6,524人ということでございますし、かつ通信課程の学生数が2,000人ということ、言うならば通学課程として8,000人規模ということでございます。先ほどの話だと7,500人ということ、500人差があるわけで

すね。どちらが正しいんですか。

○川崎会長 いかがでしょうか。

○事務局 京都橘大学の収容定員ですが、委員御指摘のとおり、今回策定された第3次マスタープランにおいて、本マスタープランの完成年度に、1万人規模の総合大学を目指していくということを、掲げておられます。

収用定員の内訳でございますが、本マスタープラン完成年度に、通学課程の学生が8,000人、通信教育課程の学生が2,000人で、合計1万人となっております。

○棕田委員 そこでやはり先ほども他の委員からの質疑があったとおり、もう最終的には今6,000人台の人たちが8,000人台、通学課程で増えるということでございますし、今質疑の中でもありましたように、バスの本数を増やすということですね。学園が運営しているバスは、ちょっと私詳しいこと分からないので、このバスは、今どんなバスが走っているんですか。

○川崎会長 いかがでしょうか、事務局、お願いいたします。

○事務局 お答えいたします。現在橘大学に入校しておりますバス路線につきましては京阪バスでございます。京阪バスが3路線ございまして、山科駅方面、それから京都駅方面、それから丹波橋駅方面、この3路線がございます。

加えて橘大学が運営しておられますシャトルバスもございますので、こちらは柳辻方面への路線バスということでございまして、計4路線ということでございます。

○棕田委員 京阪バスは分かっているけど、橘学園があるでしょう、シャトルバス、至近の駅は当然柳辻、地下鉄東西線ですね。そのバスに乗られる方の割合とかも全部把握されていますか。

○川崎会長 いかがでしょうか。

○事務局 どれぐらいの割合なのかということは、今数字は持ち合わせておりませんけれども、多くの学生さんがバスで通われている、あるいは自転車、バイクも含めて通われているということでございます。

○川崎会長 棕田委員、お願いします。

○棕田委員 今後でいいのでね、今本数を増やすとおっしゃっているでしょう。京

阪バスが3路線を運営していて、その本数がどれだけ増えるのかとか、シャトルバスの本数がどれだけ増えてどんなバスが走っているのかね。まず、京阪バスの車両大体分かりますよ。学園が独自に運行されているバスがどんなバスなのかということ、今お答えができなくても、やはりこういう今課題になっているわけですね。

もう一つは、私がなぜこんなこと言っているかということ、道が広がって、バスの本数がもし路線バスが増えるのだったら、地域住民うれしいわね。みんなが乗るバス、近所にそういうバスが増えたら、大変喜ばしいことですよ。特に至近の栂辻駅と結ぶようなバスがあれば、ここはもう地下鉄東西線が走ることによって、市バスが走っていない地域になっていますね。

ですから、そういう代替の、言うならば足の確保、それも地域住民の生活の足の確保ができて、ウィンウィンになっていくわけですよ。かつ今も御説明あったとおり、道路が拡幅されて安全も向上する。

交通量が増えるという御意見もありますが、私ここ走っていますけども、そんなに目的地として、行き先がない道なんですよ、ほかには。この先に行ったら東総合支援学校があったり、そのバスはここは走っていません、別のところ走っていますね、ほとんど。

ですから、そういうやはり都市計画全体考えて、この地域のことも考えると、このことによって地域がよくなる計画だと私は思っています。

ですから、その辺りもう少しこういう説明資料を作らるんやったら書いてもらわなあきませんな、地域がよくなりますと。もっと言うならば先ほども容積率とか高さ制限の話がありましたけど、こういうふうに、ある意味逆に抑制することによって、自然も言うならば破壊せずに、しっかりと調和を図っていくということも示されているわけですよ。ちょっとその辺の説明が足らんと私は評価しております。

もう少し丁寧に、どういうふうになりますよということを市民に分かりやすいような資料を今後作っていただいたうえで、この審議会にお諮りいただけたらと思っていますので、どうぞ必ずやってもらいますようお願いしておきます。

最後に、地域の方々が、計画について御意見がなかった。前回のときには、一つあったということですけど、意見がなかったということについては、京都市として

どのように考えているのか。

○川崎会長 いかがでしょうか、事務局、お願いいたします。

○事務局 お答えいたします。橘大学の今回の地区計画の変更に当たりまして、地元説明会をさせていただいています。そのときには御参加いただいた方から交通課題に関する御意見は様々頂いておりますけども、地区計画につきまして、大学が発展することに非常に期待するというお声を頂いております。

これからの拡充整備について地域の方もますますエリアが活性化する、発展していくということの期待があるかなと思います。

ある意味でそのようなことを含めまして意見書という形では意見はございませんでしたけれども、しっかり地元の方にも受け入れられた計画と認識してございます。

○川崎会長 お願いいたします。

○椋田委員 いずれにいたしましても、大学のまちという前段に載っていますけど、大学のまちやからどうなんやという市民もおられますわ。ただ、そのそれぞれの大学の周辺の住民の方々、京都にはたくさんありますからね。それぞれその大学があることによって、地域社会のみならず経済も回っているというところも当然ありますよ。

ですから、その辺で雇用というものの課題とか、また少子化という課題、そしてかつ人口減少という課題には一時だけでもいいけど、ここに住んでもらえて通ってもらえて、人が動いて物が動くという起爆剤にはなるかと思いますから、その辺りをもう少し、今後この地域の問題だからと違って全体のことが書いていてあるわけですから、京都市都市計画において大学のまちとは何ぞやということをもう少し明確に示すようにしていただくことをお願いして終わります。

○川崎会長 ありがとうございます。御説明よろしく申し上げます。

○竹内局長 ありがとうございます。委員御指摘のとおり、京都市にとって大学とはどうあるべきなのかといったことを分かりやすく、それからもう一つは、この橘大学の地区計画について申し上げれば、もともとは市街化調整区域です。開発は原則としてできません。

そのようなところを特例的に開発いただく。やはりそのようなことをする条件には周辺の地域、あるいはその経済に対する貢献があって、そして周辺の環境を害しない、そのような波及効果、そのような貢献を事業者自らがなされるということが前提でございます。

今日の資料、あるいは説明の中でそのような公共貢献に関する説明、こちらは一部十分でなかったところがあると思っております。

説明会で住民の方からは、好意的な御意見を頂いておりますけれども、やはりそれだけではなくて、我々としてどのような判断をしたのか、そしてどのような貢献を我々として評価してきたのか、そのようなことをさらに今後も丁寧にお示ししていきたいと思えます。ありがとうございました。

○川崎会長 ありがとうございました。大学がどのように、地域への貢献に当たるかということ、非常に重要なポイントだと思っております。

以前、山科区のまちづくりの整備方針の会がありまして、その際に、住民の方々がやっぱりおっしゃっておられるのは、山を越えて市内方面にはたくさん大学があるが、山科区の中に余りたくさんの大学はないので非常に期待されているということでした。それから大学の側からすると、先ほどのシャトルバスの御指摘の件もありましたですけれども、建築デザイン学科といった、いろいろなところでまちづくり関係の研究をするようなところもできておりますので、恐らく今後、いろいろな地域貢献、大学の若い人たちと地域の人たち、高齢者の方といった、いろいろな地域交流が出てくるのではないかなと思っておりますし、それは大学に期待されることだと思っております。

大学は、人数が拡大することそのもの、総合大学化していくということはとても大切なことで、やはり同じ専門ではなくて、ダイバーシティといった、複数の多様な学部の人たちが集まることが、若い人たちの教育の中でとても大切なことです。ただ今の御意見、非常に重要な御意見だったと理解させていただきます。

ほかいかがでしょうか、この件につきまして、御質問ございませんでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○川崎会長 それでは、御意見、御質問も出尽くしたようでございますので、ただ

今の計議第341号議案につきまして、議決をします。

原案どおり承認することにつきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。人数の確認が終わるまで、しばらく挙手のままお待ちくださいませ。

(賛成者 挙手)

○川崎会長 ありがとうございます。手をお下げください。

それでは、議案に賛成である委員の皆様が多数でございますので、本案は原案どおり可決とさせていただきます。

以上で議案の審議は終了いたしました。

○川崎会長 続きまして、らくなん進都における地域まちづくり構想の変更につきまして、報告がございます。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、らくなん進都における地域まちづくり構想の変更につきまして御報告を申し上げます。

最初に、本市の都市計画マスタープランにおける地域まちづくり構想の仕組みについて、御説明いたします。

これまでから本市では、個性豊かで魅力的な地域でのまちづくりを円滑に進めていくために、住民・事業者・行政をはじめとした地域の多様な主体のパートナーシップにより、都市計画マスタープランの方針に沿って検討した、地域の「将来像」と「まちづくりの方針」について、本市が都市計画審議会に御報告したうえで、都市計画マスタープランの「地域まちづくり構想」として策定しております。

この地域まちづくり構想に基づき、地域の将来像の実現に向け、都市計画の面からも支援するものでございます。

それでは、らくなん進都の概要について御説明いたします。

らくなん進都は、油小路通を中心とした、京都市南部地域に新たな都市機能の集積を誘導する「創造のまちづくり」の中核を担う地区です。本市では、平成21年に「らくなん進都 まちづくり推進プログラム」、平成24年に都市計画マスタープランの「地域まちづくり構想」、平成26年に「らくなん進都まちづくりの取組方針」を策定し、住民・企業・行政の参画する「らくなん進都整備推進協議会」を核としながら、パートナーシップ型都市づくりを推進しています。

次に、地域まちづくり構想の変更に至る経緯でございます。

本年3月に、らくなん進都内の東高瀬川エリアにおいて、地元企業が中心となり、京都の新たな産業活力を生み出すビジネスパークの創出を目指した「東高瀬川ビジネスパーク構想」がとりまとめられました。さらに、本年5月にはらくなん進都整備推進協議会において、本構想をまちづくりの方針の一つと位置付け、らくなん進都エリア全体の産業集積に向けた取組施策を展開していくことが決定されたことを受けて、今回、「らくなん進都」の地域まちづくり構想の変更を行うものでございます。

なお、今回の変更にあわせて、平成２４年の地域まちづくり構想の策定以降のまちづくりに関する取組内容についても反映を行います。

それでは東高瀬川ビジネスパーク構想の概要について、御説明させていただきます。

こちらは、東高瀬川エリアの位置図でございます。東高瀬川と油小路通に囲まれた、北は城南宮道から、南は大手筋までのエリアとなっています。

次にエリアの将来像です。「京都の新たな産業活力を生み出すらくなん進都のコア」を目指すことが掲げられております。また、その将来像を実現させるための戦略として、「エリアマネジメント体制の構築」、「企業コミュニティの創造」、「都市環境の向上」、「ブランド価値の向上」の４つが掲げられております。

以上を踏まえた地域まちづくり構想の変更内容について、御説明します。「地域の将来像」として示しております「地域の土地利用」のイメージについて、これまでの経過を踏まえ変更いたします。変更箇所については、赤色の破線で囲んでおります。

まず、竹田駅の北東エリアにつきましては、令和３年の都市計画マスタープランの見直しを受けた都市計画見直しが本年４月に施行されたことを踏まえ、「住居機能の他に、業務・商業機能を集積」するエリアに変更いたします。

次に、東高瀬川エリアにつきましては、先ほど御説明いたしました「東高瀬川ビジネスパーク構想」を踏まえた土地利用の方向性を反映し、記載のとおり変更いたします。地域まちづくり構想の変更内容については以上でございます。

なお、本市では「東高瀬川ビジネスパーク構想」等を受け、らくなん進都の将来像を実現させるための具体的な方策として都市計画の見直し案を取りまとめ、本年６月１２日から１箇月間、市民意見募集を行ったところでございます。

中央の図の赤囲みのエリアにおいて、ものづくり産業の本社・工場やオフィス・ラボ等の更なる集積を促進するため、事務所、研究施設、工場の建蔽率や容積率の上乗せを行うなどの見直し案をお示ししております。

見直しの内容につきましては、今後都市計画変更手続を進め、都市計画審議会で御審議いただく予定です。

報告は、以上でございます。

○川崎会長 ありがとうございます。それでは、ただ今の報告につきまして、御意見、御質問がございましたら挙手をお願いいたします。確認が終わるまで挙手のままお待ちください。

それでは、複数の委員の方々から挙手をいただきましたので、名簿の順でお願いしたいと思います。谷口委員からよろしくお願いします。

○谷口委員 よろしくお願いいたします。幾つか簡単に教えていただきたいことがございます。御回答よろしくお願いします。

まず、一点目ですが、今回のらくなん進都における地域まちづくり構想の変更ということで御報告いただいたんですが、最後のところで、この構想の変更に合わせてということで、最後のパワーポイントにもありました具体の都市計画の見直しに向けたパブリックコメントが先日実施されたと聞いております。

このような構想を作るときには、計画を作るだけではなくて、実際にそれを動かすためにどのように動いていくのかということが非常に大事なかなと思っていますので、今回の御報告は、地域まちづくり構想の変更ということなんですが、できましたらこの都市計画の見直しの趣旨等について少し簡単に教えていただければなと思っていますので、どうぞよろしくお願いします。

○川崎会長 事務局、いかがでしょうか。

○事務局 お答えいたします。この度の都市計画の見直し素案につきましては、三つきっかけがございます。

一つは、昨年度行われておりました駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会から、らくなん進都の鴨川以南について見直しの御答申を頂いたという点、また、先ほど御紹介いたしました東高瀬川ビジネスパーク構想が、地域の企業らによって策定をされまして、将来像の実現に向けて都市計画の見直しについて御提言を頂いた点。

さらに３点目ですが、らくなん進都整備推進協議会から、更なる産業集積に向けて、鴨川以南における都市計画の見直しについて御要望があった点。この３点がきっかけでございます。

そのような中、今回の見直しの地域におきまして、まずは南部創造の先導地域である、らくなん進都として産業集積を目指しているということ、また、現状の見直し地域の土地利用の現状として、住宅以外が多くを占めているという現状、また、今でもたくさんの企業が集積しておりますが、非常に産業集積のポテンシャルが高い地域であること、これらを踏まえまして、企業のオフィス、研究施設、工場等の更なる集積によりまして、まちの活性化を図るということで今回見直し素案を作成したということでございます。

○川崎会長 谷口委員、いかがでしょうか。

○谷口委員 ありがとうございます。大体趣旨等については御理解をさせていただきました。

最後に、もう一点だけ。パブリックコメントを実施されたということですが、できましたらパブリックコメントの具体的な内容について、京都市の見解も合わせて簡単に御紹介していただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○川崎会長 事務局、お願いいたします。

○事務局 今回の計画素案に対する市民意見募集ですけれども、多くの方から、全部で152通、205件もの御意見を頂きました。

その中では、京都の産業活力を生み出す良い見直しであるといった御意見、また産業機能の更なる集積と、それによる生活利便の向上に期待するといった御意見など大多数の方から御賛同の声を頂いているところでございます。

ただ一方で、住宅環境の悪化を懸念する声、公共交通の利便性向上を求める声、また産業用地の確保の課題、そのような課題についても御意見を頂いております。

今後これらの御意見をしっかり受け止めまして、関連部局とも連携を図りながららくなん進都の更なる産業集積を実現し、まちを行き交う人が増加し、まちに更なる活気を生み出すということで、京都経済の活性化、また地域の利便性、住みやすさの向上にもつなげてまいりたいと考えております。

○谷口委員 ありがとうございます。京都市にとって非常に大事な取組だと思っていますので、今後、しっかりと進めていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。終わります。

○川崎会長 大津委員、お願いいたします。

○大津委員 よろしくお願いいたします。今回東高瀬川ビジネスパーク構想に関しては、地元企業様からも積極的な御提案をいただいているということで、京都市としても、大変ありがたいことだなと思う反面、このらくなん進都に関しては、これまでもこの都計審をはじめ、京都市会も含めて、長い間議論されていることだと思いますが、先ほどパブリックコメントの回答のところで少し出ておりましたが、公共交通の利便性の低さですとか、そもそも土地の供給力の問題、この辺りが大きな課題で、なかなか産業集積が進んでこなかった。

しかもこれは直近の話だけではなく、かなり長いこと同じ課題を抱えている状態だと思います。部分的にこうやって、容積率、建蔽率を緩和して呼び水にするということは非常に大切だと思うんですが、やっぱり根本的にその公共交通の問題だったり、区画整理が進んでいないことを含めて、宅地、農地、未利用地みたいなところが偏在していて、なかなかまとまった土地が供給できない、この課題がずっとある中で、この建蔽率、容積率の緩和だけでどこまで前に進めるかというのはなかなか難しい課題ではないかなと思っておりまして、従前から抱えている課題に関して現在の進捗といいますか、将来の展望についてお聞かせいただきたいと思います。

○川崎会長 もう少し枠を広げてという御質問だと思います。事務局、いかがでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。委員御指摘のとおり、交通利便について、また、産業用地が逼迫しているということについては、課題でございます。その中で、まず交通につきましては、らくなん進都の整備推進協議会でも、主要な課題の一つとされております。

その中で、例えば、らくなんエクスプレスといった、いわゆる公共交通の利用促進でしたり、あとはシェアサイクルの活用、竹田駅と各企業さんにもシェアサイクルポートの活用を呼びかけ、それを実現していくということなど、よりよい交通の充実に向けて議論が進んでおります。

今後も、京都市も参画をしておりますらくなん進都整備推進協議会の場で、公共交通がどのようにあるべきかということを含めて議論を進めていきたいと考えて

おります。

また、産業用地につきましては、まず今回の見直しで一定の土地のポテンシャルが上がって、少し増築等の余地が生み出せるということもございます。また、それにより土地の流通、集約を促していきたいということもございます。ただ、なかなか都市計画を変えるだけで、どんどん用地が生まれてくるかというと、そうではないと考えております。

我々も限られた未利用の市有地を、例えば売却、賃貸にいかしたり、あとは不動産事業者等とも連携して、いわゆる土地の流通段階で企業さんとマッチングをしていく取組など、様々手を尽くしております。十分に関連部局とも連携し、民間の事業者様とも連携し、産業集積のために極力多くの土地を生み出し、マッチングしていくということを努力してまいりたいと考えております。

○川崎会長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○大津委員 公共交通に関しては、シェアサイクル、らくなんエクスプレスは以前からもう実現していると思いますが、シェアサイクルがどれぐらい機能するのかということと、それがどれだけ認知されるか、どれぐらい便利なものにできるかというところで、ここはしっかり議論していただきたいなというふうに思います。

土地に関しては、先ほどおっしゃったとおり、既存の土地に増築ができるということで、もともとあるところにたくさん建てる、これは当然そうだと思います。これによって流通が多くなるかということで、多くなることを期待したいとは思いますが、これ今までたぶん、地権者の方とも、いろんな交渉をされてきていると思いますが、例えば容積率、建蔽率がもう少し緩和されれば手放してもよい、産業用地に転換してもいいよというお声は事前にあったのでしょうか。

○川崎会長 いかがでしょうか。事務局、お願いいたします。

○事務局 個別具体の所有者の方々から具体的にそのような御意見を伺っていたかということ、そのようなことではありませんけども、例えば、不動産事業者等々と意見交換する中で、そのような方もいらっしゃるのではないかというお話を伺っております。

○川崎会長 お願いします。

○大津委員 その辺りは今後、しっかりしていただきたいなというのと、あともう一つ気になっているのが、これ最後にしますが、先ほど農地、未利用地、宅地とかいろいろ言いましたが、生産緑地が点在していると。これ去年更新だったと思うんです。これ１０年間更新ですよ。もしこれをやるのであれば、生産緑地の更新の前にすべきで、交渉の材料にするためには、前にすべきだったのではないかなと。

これ終わってからだと次の１０年まで、少なくとも農地の部分は流通ができないのではないかなと思いますが、このタイミングについてお伺いしたいと思います。

○川崎会長 事務局、その点につきまして、いかがでしょうか。

○事務局 今回のタイミングにつきましては、駅周辺等の検討委員会からの答申がありました。あとは、先ほど御説明しました東高瀬川ビジネスパーク構想のまちづくりの方向性といったものを見せたうえで、都市計画変更に至ったのでこのタイミングということでございます。

生産緑地につきましては、いろいろタイミングもありますが、やはり納税猶予の課題といった、様々な課題がありまして、我々としても、特にこのらくなん進都における生産緑地というのをどのようにしていくのかということが、今後重要な検討課題であると感じております。

まだ方向性をはっきり出せているわけではありませんが、今後そのようなことも踏まえて検討を進めていきたいと考えております。

○川崎会長 大津委員、いかがでしょうか。

○大津委員 いろんなアイデアが出てくる時系列というものもあると思いますが、特に生産緑地、これ議会でも多少議論になりましたが、１０年に一遍ということで、逆にそこから逆算していろいろ書き換えていくということをしないと、どうしても長いこと時間かかってしまいますので、その辺はしっかりと計画を立ててやる。もう少し合理的な進め方があったと思いますので、ぜひその点は頭に入れておいていただきたいと思います。以上で終わります。

○川崎会長 ありがとうございます。容積変更から生産緑地、それぞれいろいろなアイデアを出していただいたということで、増築の部分も含めて、これからの拡大ということや機能集積に対して、非常に大きく御意見いただいたと思います。

ただ、生産緑地もそうですけども、それぞれが、まとまって大きく獲得できるかというと、なかなか小さいものですし、一方で生産緑地を守らないといけないという議論もあるので、なかなか急激には増やせないと思いますが、様々なアイデアを駆使して検討いただきたいと思います。ありがとうございます。

おんづか委員、お願いいたします。

○おんづか委員 では、よろしくお願いいたします。今大津委員の方から質問されたこととほとんど被っておりますので、簡単にこの件については触れさせていただきますが、私自身も議会で、もう5年以上前ですけども、やはり余りにも規模の小さな建物が多く乱立しているという状況から、できるだけ土地がまとまって、そして高度利用の計画が立てられるという状況に変えていくべきじゃないかということとをずっと申し上げてまいりました。

それがなかなか機能せずに、やっと今回、一定1,000平米以上であればという条件の中で、高さ規制等がかなり緩和される、容積率も上がるということですから、大変よかったなと思うんですが、やはりこれまで時間がかかったことも含めて、逆にその先ほど大津委員からもありましたが、所有者等、またその関係者の方々等、こうしたことを本当に効果があるということを今回、判断されたということについては、もう一度、それほど多くの声があったのかどうかも含めて確認させていただきたいというふうに思うんですが、まずこれについて御意見をお聞きしたいと思います。

そしてまた、今回の考え方自体が、東高瀬川ビジネスパーク構想の策定委員会というところからスタートしているわけですが、これ自体がどれぐらいの方々が入っておられて、本当にこの地域全体のことに對して大きく発言権を持っているような状況にあったのかどうか、その辺のことについても、地域の方々がちゃんと把握をしてもらっているのか、その辺についてもお聞かせいただきたいと思います。

○川崎会長 事務局、いかがでしょうか。お願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。まず東高瀬川ビジネスパーク構想の策定の経過ですけども、この東高瀬川エリアで実際事業をされている企業の経営者の方を中心として、それ以外にも京都市の成長産業創造センターもありますし、あと東高瀬川

エリアに隣接するということと言えますと、京都府の総合見本市会館もありますのでそのような産業支援機関の方々も一緒に集まって検討委員会が開催されて、昨年度4回の議論を経てこのビジネスパーク構想を策定していただきました。

その大きな趣旨は、やはりそのらくなん進都の取組、賛同するけども、やっぱり何十年とやって、なかなか成果が見えてこないところもあるという中で、らくなん進都というと600ヘクタールというかなり大きなエリアですけども、実際にその企業の方々たちが、私たちが事業を営んでいる東高瀬川エリアというところで、まずこのらくなん進都のまちづくりをリードするようなビジネスパークをつくれなか、その規模で企業間でいろいろとそういうコミュニティをつくっていった、そういうコミュニティ、企業コミュニティがあるということで、外の企業もあそこの場所に行けばいろんな企業の方と知り合いになれて、また京都の産業支援機関とも連携ができるというところを目指していこうというのが一つと。

あとは東高瀬川という川があって、実際にいわゆる産業集積地ですけども、豊かな自然があったりとか、そういう部分があってその魅力をしっかりと発信をしていく、東高瀬川という名前が、やはり高瀬川という伏見と京都を結んだところで、この場所は伏見ですので、また大阪と京都を結ぶ中継地点だったという、そういう東高瀬川という名前を、エリアを位置付けて、ブランド化していった東高瀬川で商売をしている企業ですよという形でみんなが言える将来像になればいいよねとか、そういった形でかなり積極的な御意見で、この構想をまとめていただきました。

その中で、やはりそういう企業を集めてくるに当たっては、創業環境、仕事をする場所をつくるということでの都市計画の見直しの御提案もいただいております、この東高瀬川ビジネスパークの構想の検討委員会自体は、参画されている委員の方は10名ちょっとの委員ですけども、オブザーバーとして京都市も参加させていただいておりますし、あと地元の金融機関の方も御参画いただいております。

その構想をいただきまして、その後、らくなん進都整備推進協議会、これは京都市や商工会議所と地元の企業と、あと地元の自治連合会などの団体で構成されているんですけども、そのらくなん進都の整備推進協議会でも、こういうビジネスパーク構想という議論が始まっていますよという時点から協議会の中で情報は共有し

ておったんですけども、ビジネスパーク構想ができたときに、らくなん進都の協議会でも御報告をさせていただいて、これをらくなん進都のまちづくりの方針の一つとして、協議会としてもこの取組を応援していくとともに、それで東高瀬川ビジネスパークのエリアだけが発展するんじゃなくて、それをらくなん進都全体に広げていくようにやっていこう。

そのためにはしっかり京都市にも都市計画の見直しであったり、産官連携、産学連携の推進、そういったところを要望していこうという形で要望が出されてきて、そういう形の経過で今回こういう動きが出てきたというところになっております。

○川崎会長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 すみません、あと前段の少しニーズに関する御質問もあったかと思えます。

ここでの土地に関するニーズについては、需要側と供給側と二つあると考えておりまして、需要に関しては、企業さんがやはり増築をしたいけどもなかなか今の建蔽率等では増築ができないので、なかなか土地も供給が少ない中、困っているというようなお話も具体にお聞きしておりました。

また、らくなん進都、やはり京都での産業集積の中心地でもございますので、らくなん進都で新たに事業所を構えるために土地を探したいというニーズの面は、非常に多くございます。

一方で、やはり土地の供給につきましては、委員も御指摘のとおり余り多くないという現状がございますが、不動産事業者と話す中でも、物件が出てきたときに、しっかりそれを企業集積につなげられるように、市役所の持っております情報力だけではなく、民間事業者との連携、また、所有者様に京都市の思いをどれだけしっかり伝えていくかということが非常に今後大事だと考えておりますので、そのような面につきましても、民間も含めて京都市としてしっかり努力をしてまいりたいと考えております。

○川崎会長 おんづか委員、いかがでしょうか。

○おんづか委員 今の策定委員会の話については、実はその後、会議での質問にあったことですけども、このパブリックコメントの中で、例えば④のエリア、ここと

というのがもともと第一種住居地域、第二種住居地域だったところから準工業地域に変わるということで、確かにマンション等建築されたということは当然ありますが、準工業になることによって日影規制とか様々な影響を考えると、住環境は残念ながら悪化するんですね。

ただ、工業建築物が建ちやすくなるということで、別の意味はあるんですけども、そういったところも含めて、そういう一部の方々の意見の中でよかったのかなというお声もありましたので、本来的にはこの工場やそしてオフィス、こうしたものをより集積させるという意味合いでは理解するんですけども、この住居系の地域を見直すということについては、やはりもう少しいろんな方々の意見というものが、前段階に反映される状況もあったうえで、こういうパブリックコメントがあってよかったのではないかなというふうに思ったものですから、先ほどの策定委員会の在り方とかについても確認をさせていただいたところです。

そしてその中でいうと、このパブリックコメントの資料を見ると、結局④のエリアというのは、この書類でいけば、例として共同住宅200%、誘導用途200%というような形が書いていますけども、つまりマンションが、より高層のマンションが建てやすくなりますよということを意思表示されているような図です。

そして、③のエリアについては、商業施設と誘導、これは200%というふうに示されていますので、そこについては商業施設が来さえすれば、さらにいろんな形で有効に使えるようになりますからということをお示しされているようにしか見えないので、その意味では、この業者をエリアごとに誘導するという意思表示をされているのかなと思うわけです。

この辺の考え方についても改めてお聞きさせていただきたいというふうに思います。

そしてもう一つ、ここで言うと、先ほど大津委員の話もありましたが、では現状500平米の土地、建物を持っています。その方が裏の500平米を買いました。1,000平米になりました。その時点で建物を建て替えることなく、建物のその購入部分、これに該当するだけの容積率を建てるということが可能になるのかどうか。

要は、改めて一回建物を潰したうえで一体式として建物をつくる場合であれば新たな1,000平米に応じて一定以上の用途に該当するという判断なのか、その辺の考え方についても教えていただければというふうに思います。

○川崎会長　いかがでしょうか。お願いします。

○事務局　ありがとうございます。まず一点目の④の地域についてでございます。いわゆる地域の方々、もちろん全員というわけではないですが、事前の素案を検討する段階で、地域の自治連合会の代表の方々等には事前に御相談をして説明したところでございます。

その中では、やはりそのような地域が産業集積により活性化することで、いろいろな利便の向上等にもつながるので、それに期待をしたいというような評価をいただいております。

また、パブリックコメント段階ではありますが、地域の見直しの区域内には、全戸にポスティングをし、地域で説明会も開催しておりまして、住民の方々からさまざまな御意見を頂いているところです。

今後も都市計画手続、縦覧等もございしますのでしっかり御意見を伺っていきたいと考えております。

それとまた、具体的内容ですが、3ページの特別用途地区の図を御覧いただいたかと思います。これにつきましては、いわゆる誘導用途にインセンティブを与えるものということで、事務所・研究施設・工場について400%まで使えるものでありますけれども、それ以外の用途につきましても、現状の建蔽、容積率までは建てるができるということで、単に、純然たる事務所とか研究所とか工場だけがインセンティブを受けられるわけではなく、商業施設等と誘導用途を合築したようなもの、又は誘導用途と共同住宅を合築したようなものも建築可能でございます。

例えばこのような商業施設は、地域の方々の利便にもつながるものでありますので、そのような建て方もできるということで期待したいと考えております。

また、背面の土地を買われて500平米が1,000平米にということにつきましては、合わせて1,000平米以上の敷地で建物を建てる場合は、この規定が適用になります。らくなん進都の産業集積を進めるうえで、なかなか大きな用地がな

いというのが一つの課題でございます。このようなものの集約を促す意味もある規定でございます。

○川崎会長 いかがでしょうか。

○おんづか委員 ありがとうございます。いずれにしましてもできるだけこうしたパブリックコメントも改めて皆さん方お一人お一人が分かりやすく、皆さん方というのは読まれる方々ですけれども、対象の方々が御理解いただきやすく、協議いただくことにより、御理解、御協力をいただきたいなと思います。

特に、住居地域から準工業地域に変わるということはこの表現だけでは何の影響があるのか分かりにくいので、やはりそういうことはちゃんとお示しをいただいたうえで、地域の方々が今住んでいる地域の用途地域が変わるとはどういうことかということは、分かるようにはしていただきたいなというふうに思います。

最後ですが、いずれにしても、ずっとこのらくなん進都が期待をされながら、そのとおり開発が進まなかったということ、大変残念なことであったのは間違いないので、それを促すためにこうやってスタートを改めてということですから、先ほどありましたように周辺での土地の売買、耕作地に対して行政としてどういう形で協力できるかというのはありますけれども、やはり積極的にそこに関わっていただきながら、本当の意味で目的に合ったこの都市計画を進めるように御努力をお願いしたいと思います。以上です。

○川崎会長 ありがとうございます。非常に本質的な御議論をいただきました。

先ほど御懸念の住居地域から準工業に変えるというお話で、昔から、準工業地域は、土地ゾーニングの中で非常にグレーゾーンでもあって、工業でもなく、住居でも、商業でもないような、どちらかその動きが分からないときに、これをかけておけばいいという、そのようなときに使うゾーニングの地域だと思いますが、実態として、現在、第一種、第二種の中で住宅はどれぐらいの割合でしょうか。そこがちょっと知りたい。議論するときの前提になるような気がします。およそでいいですが、何割ぐらい住宅で何割ぐらいがオフィス系とか、分かりますでしょうか。

○事務局 今回、住居系から準工業に素案で見直しを行いますエリアにつきましては、土地ベースで住宅が約3割強、それ以外が事務所、工場、商業、その他が市有

地ということになっております。

ちなみに参考ですが、今回逆に見直しを行っていない、図で言いますと④の地域の北側、同じ住居地域ですけれども、変更を行わないエリアにつきましては、約 60 % が住宅、それ以外がその他の用途となっております、今回見直しを行う住居系地域エリアのほうは、同じ住居地域エリアではありますが、住宅の割合はかなり少ないものと考えております。

○川崎会長 ありがとうございます。ということは、基本的に実態として、準工業のほうが。むしろ第一種、第二種の住居地域で 35 % だとこのまま置いておくこと自体が実態に合っていないということかもしれませんね。そのような理解も一方でできるのかもしれませんが。

また、その容積率の数値をどのようにするかというのは、いろいろ考え方があると思います。

それから、おんづか委員の御指摘の中で、やはり 1,000 平米以上の話の中でセットバックを 5 メートルというところですが、この 5 メートルをどう使うかということが非常にやっぱり大きい。将来も大きくなるかなと。

要するに、ここのビジネスパークというように名前をつけてパークと言っている限り、先ほど事務局から御説明があったように高瀬川周辺の、この中、レポート資料を見ていると、そこの周辺に大阪のトコトコダンダンとかウォーターフロントの関連の環境整備とか、パーク構想とか、要するに IT の産業集積でありながら非常に豊かな環境というか、地域環境をつくっていくというようなことと、両輪でやっていかないといけないと。

そのときに例えば 5 メートルのセットバックでも大切に、この地域の緑化であるとか、公共空間としてよりよくしていくとか、特に北部とか中心部のブランドと違う、新たな、京都の南の開発の新しいよりよい環境という、ブランドづくりというのは非常に重要じゃないかなと思って聞いておりました。

おんづか委員の御指摘の件からそのようなことまで、今後このようなところに期待されていくんじゃないかなと思いました。

すみません、長くなりましたけれども、事務局、お願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。今おっしゃっていただいとおり、セットバックエリアにつきましては、そのような緑化でありますとか、やはりビジネスパークになっていくというエリアでは、いろいろな交流、イノベーションを生み出すような空間というのが非常に重要だと考えております。そのようなことにも活用されるように我々としても働きかけていきたいと思えます。

それとあと一点、先ほど住宅のことについてありましたことの補足説明ですが、今回見直しを行う住居系地域で住宅の土地の割合は先ほど申し上げた3割程度ですが、その内訳としまして、戸建てが22戸ほどありまして、あと賃貸の共同住宅が9棟、分譲の共同住宅はないということで、おおむね大多数の住居というのがいわゆる賃貸の共同住宅であるという傾向だけ説明させていただきます。

○川崎会長 ありがとうございます。

それでは、平井委員、お願いいたします。

○平井委員 よろしくお願ひします。まずちょっとこのまちづくり構想ができる経過の中の話を知りたいんですけども、2009年に資料の2ページ目、らくなん進都の概要というところで、らくなん進都のまちづくり推進プログラムが策定されて、2012年に地域まちづくり構想が策定されていると思うんですけども。2009年のらくなん進都まちづくり推進プログラムでは、一つの課題として本社、研究開発、生産機能以外にとりわけ幹線道路沿道で物販店、飲食店、倉庫等による土地利用が進みつつあり、本地区の明確なアイデンティティの形成や、地区の魅力向上等の観点から、将来本市に望ましい発展を阻害する要因になりかねませんと、この当時の推進プログラムの中で述べられています。

これ御破算にするわけにはいかないですよ、この時期の分析というのも、まず必要でありまして、この懸念したことは現在どういう状況になっているのか、ちょっとお答えいただきたいと思えます。

○川崎会長 お願いいたします。事務局、いかがでしょうか。

○事務局 幹線道路の沿道でそのような産業集積のシンボリックな施設がどんどんできていけばという形で取組をしておりますが、高速道路が通って、かなり交通量の多い油小路通になりましたので、いわゆるロードサイド型の商業施設もたくさ

ん立地されている状況ではあります。

ただ、近年ですとこの油小路通沿道にも新たに事業所ができたり、この間、京都市でも ACT 京都というような施設が油小路通沿道で開所したり、だんだんとですけども、そのような商業施設だけではない油小路というのができてきて、今回の都市計画の見直しでもそのような油小路通の沿道のエリアで、商業施設であっても、さらに事業所とか、今回の誘導用途を併設すると、容積率、インセンティブがあるという形をお示ししておりますので、そういった形でより産業の集積をしていく地域にしていければと思っております。

○川崎会長 いかがでしょうか。

○平井委員 先ほど③番の地域ですか、ここでは商業施設や共同住宅も建設可能だということになっていますから、そういうより分けが本当にできるのかというのは、甚だ疑問だなというふうに思っていて、この当時何でこういうことを書いたのかということが、ちょっと余り見えなくなっているというか、矛盾が大分あるんじゃないかと思うんですけど、いかがでしょう。

○川崎会長 御説明をお願いします。

○事務局 先ほどの特別用途地区の説明で商業地域も建設可能だと言いましたのは建設可能だということでございまして、あくまでそれがインセンティブを受けられる場合というのは、事務所であるとか、工場であるとか、研究所であって、例えば低層階が商業、高層階がオフィスみたいなものは十分に考えられますし、ロードサイドショップというような話は、商業であるということが問題なのではなくて、どちらかと言えば、低層利用に留まるというところ、やはり集積をさせていきたいということで、高度利用を図るうえで障害になっていると考えております。ですので、そういう商業施設も含めて高度利用するということについては、目指す将来像との矛盾というのではないものと考えております。

○川崎会長 お願いします。

○平井委員 言っておられることそのものも一定分かるんだけど、基本的には、この平成21年当時、本社、研究開発、生産機能以外に出てくることが阻害要因になるんじゃないかということを、京都市自ら言っておられるというところに大分変

化があるのかなというふうに思っておりまして、今回の場合、らくなん進都整備推進協議会から本年6月に東高瀬川ビジネスパーク構想を契機として、要望書が出されたということでありまして、この要望書ではらくなん進都のマスタープランである地域まちづくり構想を見直し、産官連携、産学連携によるイノベーション促進や企業立地の促進、らくなん進都鴨川以南の都市計画の見直し等の取組施策を連携して推進していただくよう取り組んでいくと。

一方、先ほど紹介をしたと思うんですけども、2012年のまちづくり構想をこれも平成26年だと思うんですけども、地域の土地利用は将来像の実現に向け、歴史資産、自然、住環境に配慮しつつとして、まがりなりにもこの地域を取り巻く状況を配慮したうえで、構想策定がされてきた経過があると思うんです。

先ほども少し話題になっていましたけども、今回の都市計画の見直しなどの一連の動きは、この住環境などの配慮がかなり欠落するんじゃないかと思うんですけど、その点いかがでしょうか。

○川崎会長 事務局、いかがでしょうか。

○事務局 住環境との調和という観点につきましては、様々な見方があると考えております。一つは先ほども御紹介しました北側のいわゆる旧集落といいますか、低層住宅が密集しているような地域については、引き続き住居地域として維持し続けるという点もございますし、今回準工業地域に変更する部分、またもともと準工業地域の部分もございますが、そちらの方はやはり現状の土地利用を考えてみてそういったしますが、例えば、日影規制もなくなりますけども、中高層条例で、いわゆる日影の指導を行うようにしたり、一定の住環境の保全に努めてまいりますし、また住環境という意味では、このまちが活性化して、人が行き交うという状態になることで、利便施設の立地など、様々な面での住みやすさの向上にもつながるものと考えております。

○川崎会長 いかがでしょうか。

○平井委員 今言われた御説明でいうと、かなり問題があるんじゃないかと見えます。

都市計画の見直しの内容を見ても、先ほど御紹介いただきましたように日影規制

がなくなるということになってきます。これは国の通達によって高い容積率が定められている区域及び今後とも住宅以外の用途の建築物の集中立地が見込まれる地域は、原則として指定しないことが妥当だということで建築基準法に基づく日影規制の対象区域外になるということなんですね。

だから、規制が取っ払われて指導だけになるということでは、なかなか行き切らないことはいっぱいあるんじゃないかというふうに、一つは思います。

二つ目にはやっぱり高さ規制の緩和、これ④と⑤の地域ですか、今回ね、都市計画の見直しの。20メートルから31メートルになるということ自身も、重大な住環境への影響が出てくるのではないかと思うんですよね。

あわせて、用途地域の変更がされるということでありまして、住民が、既存の住民が住みにくくなるんじゃないかと思うんですよね。

高瀬川ビジネスパーク構想の中にも、住宅がもちろんあるわけでありまして、特に高瀬川に近いところに住居を構えられている方々も見受けられるというふうに思います。

まちづくり委員会でも質問をさせていただいたんですけれども、先ほども大分紹介していただきましたけども、もともとのかくなん進都整備推進協議会というのは、代表監事が京都市長と商工会議所という形になっておりまして、基本的には京都市と事業者主体の団体だということで、ここから京都市に対して要望するというのは非常に矛盾のある話だなというふうに思うのと、こういうことで既存住民の住環境が本当に守れるのかと、どう担保されるのかというのを再度お答えいただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○川崎会長　いかがでしょうか。

○事務局　住環境、住みやすさという点につきましては、先ほど指導になることの課題のお話もございましたが、実はこの日影に対する指導の規定は、現状で言いますと、京都市内の日影規制がない商業地域、工業地域の容積率が400%以下の地域にも適用されておりまして、基本的には京都市が指導の基準を定めており、その指導の基準というのはかなり強いもので、基本的には、その指導を事業者側も受け入れていただいているという状況でございます。

あとは住環境ということにつきましては、先ほどの繰り返しになりますが、この地域が活性化することで、いろいろな利便施設の立地等、様々なことにつながる、そのようなことを住みやすさの向上にもつなげてきたいと考えているところでございます。

○川崎会長　いかがでしょうか。

○事務局　あと、らくなん進都整備推進協議会、確かに代表幹事は京都市と商工会議所がさせていただいておりますけども、地元の企業、住民組織、自治連合会、また地元の大学であるとか研究機関も入っている、京都市とは全く独立した組織でして、そちらから京都市に都市計画等の要望を出していただいているという状況でございます。

○川崎会長　いかがでしょうか、平井委員。

○平井委員　やっぱりもう既にその緩和された地域で問題が起こっているから指導せざるを得ないという状況になっていまして、規制があるのと指導をされるのは、やっぱ質的に違うと思うんですよね。だからそこはやっぱり、どう考えるのかというのは非常に必要だと思う。

らくなん進都整備推進協議会の関係ですけども、確かに自治会の方々は入っておりますけども、住民の方々が本当に全体に加わっているかということが、もともとの都市計画の見直しで、かなり重点になってくる問題ではないかなと思っていまして、まちづくり委員会でもかなり議論をさせてもらいましたけども、説明会をされたということですけども、当時参加された方は29人だったということですよ。

そこからすると、全体的な住民の意見の反映というのがどこまでされているのかなというのは、非常に気になるところでありますし、全戸ポスティングもされたということなんですけれども、住民の方々がどこまで理解されているかということの理解を含めて、やっぱり少し慎重にやるべきことじゃないかなと思います。

これはちょっと違う話題になりますけども、交通アクセスが先ほども出ていましたけども、パブリックコメントの意見で、烏丸線であと1駅必要だとか、バス以外のモビリティサービスが必要だという声も出ておりまして、確かに京都駅とらくなん進都を結ぶ路線というのは、つくられているというのは、その御説明はありまし

たけれども、横をつなぐ路線というのが非常にやっぱり少ないのは、かなり課題ではないかなと思うんですよ。

それは別に企業を誘致するかどうかだけの問題ではなくて、まちづくりとしてどうなのかという話なんですよ。だから結局、住んでいる方々にとってどうなのか、働きに来ている方々にとってどうなのかということですので、交通の充実というのは縦だけでなく横の線も、かなり求められるのではないかなというふうに思っています。こういう交通の課題が今どのように議論されているのか、解消されているのか、それとも横の線、何かできるような構想を立てられているのか、この点はいかがでしょうか。

○川崎会長 お願いします。

○事務局 東西交通の話につきましては、以前からいろいろ地域の方々も含めて、様々な御意見を常に伺っているところでございます。

確かに東側の丹波橋、中書島というところからのアクセスの声というのは、やはり望まれるところであります。中書島からのアクセスにつきましては、いわゆる外環状、大手筋を走ってらくなん進都も通過していくバスというのはあるんですけども、丹波橋の方からは、都市計画道路がまだできていない部分というのもございまして、バスを走らせるという環境が整っていない現状というのは確かにございます。

ただ今回パブリックコメントも含めまして、改めてそのような課題の声というのはたくさんの方から頂いておりますので、先ほども御紹介差し上げましたけれども、らくなん進都の協議会で交通というのは、しっかり検討していくことになっておりますので、そのことも含めて改めて何ができるかということもしっかり整理したうえで検討を進めてまいりたいと思います。

○川崎会長 平井委員、いかがでしょうか。

○平井委員 その道路面、要は道路上の問題が非常にあるということはよく分かりますけれども、たぶんずっと解決されてない問題だと思うんですよ。いわゆる伏見区の交通網をどうしていくのかということがかなり問われているのではないかと、全面的に問われていると思うんですね。

だから、建設地にある駅からそういう目的地までなかなか行きにくいということ

を、やっぱりどう解消するのかというのはよく議論をしていただきたいというふうに思います。

この地域の場合、確かに事務所は多いのは多いと思うんですけども、その事業者目線だけで考えるということ自身にやっぱり問題が出てくるんじゃないかと思うんですね。

この現実に住んでいる方々が、これあくまで都市計画局答弁で概算でありますけれども、この都市計画の見直し全体で言うと5,000人ぐらいおられるということは聞いておりまして、これはまちづくり構想の変更ですから、確かに見直しをまた別のルートで動くんですけれども、セットになっているわけでありまして、この都市計画の変更が住環境の悪化をかなり招くのではないかというふうに思うのですけれども、まちづくり構想というのは、もともとその一番目に住民という形で書かれておりまして、住民、事業者、行政も含めてどうやってしていくかという問題でありまして、この住民の意見が非常に少ないんじゃないかというふうに思います。その点いかがでしょうか。

○川崎会長 いかがでしょうか、事務局、お願いします。

○事務局 今回地域まちづくり構想の変更、また都市計画の見直し素案という中で、企業だけではなくて、地域の自治連合会の方々、また全戸ポスティングした上の説明、また市民意見募集で寄せられた御意見の中にも、いわゆる地域の住民の方々の意見も含まれております。

地域の住民の皆様の御意見、交通の話も地域の方々から課題として頂いているお声もございます。当然ですが、そういった声もしっかり踏まえながら、都市計画の見直し素案の検討を進めているというところでございます。

○川崎会長 ありがとうございます。平井委員、いかがでしょうか。

○平井委員 明らかに事業者提案の構想ですから、やっぱり住民の方々の意見をどこまで入れるかということは、どこまでも問われてくると思うんですよ。この都市計画の見直しというのは慎重にやるべきだということを冒頭で局長の方、言っておられましたけども、そういう見地に立っているのかということは非常に思うわけでありまして、ここはやっぱり見直しをすぐに進めるのではなくて、住民の声を反映

させると、特に住んでいる方々の意見を反映させるという方向にぜひ持っていったきたいと、求めておきたいと思います。終わります。

○川崎会長　ありがとうございます。論点がたくさんあったと思います。ただ今御指摘いただいたように、住民の方々の御意見をどこまでパーフェクトに吸い上げるかということですが、説明会、それから公表、それからアンケートを取りながらやっているということで、今までの都市計画制度の中では一定の方法論を取っていると思いますが、委員の御指摘のように、それよりもう少し住民の意見を反映することであると、どのような取り方があるのか、どう住民に対してアクセスの仕方があるのか、当然委員の先生方も個々に地域に入っておられることもあると思いますので、むしろ事務局ではこれ以上できないということになったときには、その辺り、不足ということであるなら、その方法論をまた御提示いただければありがたいなと思っております。

それからもう一つは、パーフェクトな段階で、なかなか精緻に100%全部がうまくいくかで、この都市計画制度を判定すると、なかなか難しい。というのは、一つは、その地域における主体が、事業者があつたり、住民があつたり、それから行政があつたり、それから他府県からの商業圏域もあつたり、いろいろなたくさんの主体で行われる中で、可能性をある程度含めたうえで実態に合わせたルールづくりに変更していくというのが、一つの都市計画制度の基本的な考え方だと思っておりますので、その辺りの中で大きな問題点が起こるかですね、それから大きなリスクが起こるかというようなことがどこかから出てくれば、それに対しては、非常に慎重にやっていかないといけないんですが、ある程度の全体の概要を見ながら進めていく、実態においてある意味でスピーディーに進めていかないと、遅れることによってリスクが生まれる可能性もありますので、その辺りはいいバランスで進めていければいいのかと思います。

それから、最初のほうに御指摘された、当初計画においては、研究以外の商業施設等が阻害要因であったという、もう一つの論点は、私論点分からなかったのですが、計画というのは例えば地域沿道づくりとかですと、5年、10年ということで、実態に応じて変更していくことが非常に多いと思います。

当初計画がスタートしたときにそれであって、それから１０年、１５年と変化していく中で、計画が変わっていくことそのものが悪いのか、それともこの目標像というのは、もう一定であって、商業施設とかそのようなものはやらない方がいいという御意見だったのか、理解がついていかなかったのですが。

私の理解では通常、このようなロードサイド型のショップが、平屋建てや大きな５，０００平米のもの、それ以下のものが建ち出したときに、それが焼畑商業のように、売れないとなると、どんどん変わっていったりして、環境がどんどん変わっていくような商業施設が生まれたりするようなことがあって、一つの沿道型の町並みの課題でもあって、そうではなくてある程度のボリュームをもって、そこに住む人もいて、オフィスがあったり、いろいろなことが多重にミックスユーズになって、しっかりとした経営や、経済もある程度質の高いものが出てきたほうが安定感がある、要するに長続きするようなまちになるのではないかなというように、サステナブルな意味でそのようなほうへ変わっていくということは自然な変化でもあるのではないかなと思っていたのですけれども、その辺りの論点は、委員はどこが悪いという御指摘だったのか、私分からなかったので、事務局がどのように今度検討していけばいいのか、どちらの論点だったのかですね。

○平井委員 確かにかなり変動する地域だと思うんですけれども、やっぱりもともと掲げていた、その要素というのは非常に大事だと思うんですよ。

こういう地域の中で、もともと小規模な建物がたくさんある地域ですから、それこそ小規模な事業者がかなり集まっていたし、今もかなりおられると思うんですけれども、そういう地域でやっぱり固まった考え方のもとで変動というか、特に沿道ですけれども、かなり東京資本とかのチェーン店がはびこっているような状況なんかも見受けられるわけでありまして、そういうことを排する、一定排する必要があるんじゃないかなと思っているのと、研究開発にもっと特化できるような、いわばどこの地域、さっき言うてはったように、特性においてどこまでその特性をいかしながら、そのまちをつくっていくのかというのが結構この都市計画の見直しで言うと、全域一定画一的なものになっているということで、もう少し細かくまちのつくり方というのを考えられないかなというふうに非常に思っています、だからもと

もとの考え方に基づいて、大分ずれがあるんじゃないかなと。

別に商業施設は今でもつくれるわけでありまして、このときに言っていたその発展を阻害する要因というのは、今取り除かれているかどうかということについて余りお答えがなかったので、現状でどういうふうになっているのかというのをお聞きしたわけでありまして、もともと考え方は非常にいいなと思いながら聞いていたもので、そこは今実行されているかどうかというようなところ。

○川崎会長 変更は柔軟に考えていただくということですね。では、その辺り現状どのように変化してきているのかとか、当初やってきたときに阻害要因がある程度出ているか、それと安定感、経済力、経営力がある、一定の質の高いものが沿道にしっかりと出来上がっていくことが、一つの景観づくりだとか環境づくりにも寄与するというようなことの論点が、実態とともにあれば、委員の御懸念も解けるかと思いますので、その辺り、また補足いただけますように、次回でもよろしく願いいたします。ありがとうございました。

それではいかがですか。椋田委員、お願いします。

○椋田委員 大きな議論があったわけでございますけども、そもそも今ずっと御答弁聞いていたらね、このらくなん進都のこの資料で言うならば、別紙3、地域まちづくり構想新旧対照表、この赤の部分が変わったということですよ、これです。

変わっていないところでいきますと、そもそもこのらくなん進都というものは、平成10年4月に高度集積地区整備ガイドプランというところから始まっています。

そこから、ここに赤で加えられていますが、平成26年9月にらくなん進都まちづくりの取組方針の策定となっているんですね。これ全部社会経済情勢によって左右されているわけですよ。バブルがはじけて大変になって、平成10年頃にこういうプランをつくって、ここで言われていたのは、京都の景観、そして田の字地区のまちをしっかりと保全しながら、京都駅、そして十条通、名神高速、そこをラインにして、そして名神より南は、高層ビルが建てられるようにしようと。バッファゾーン構想でしたね、違いますか、どうですか、そうじゃなかったですか。

○事務局 はい、おっしゃるとおり平成10年に高度集積地区整備ガイドプランと

一緒に、職住共存地区、都心部のプランを出させていただいて、都市部は、保全・再生・創造で再生ゾーン、そして南部が創造ゾーンで、バッファゾーンとして、京都駅の南部から十条までのところは、そのようなエリアの指定をさせていただいていました。

○**椋田委員** それをちょっと私知っている以上、その１０年頃というのは、景観論争がどんどんあったわけですよ。御池の市役所の横に、今で言うホテルオークラ京都、それが建って１７階、そして京都駅、バッファゾーンと言いながら、あの京都駅の駅舎が建ったんです。

それによって、大文字の送り火が五山の送り火が見えへんとか、そしてまた公共空地をつくれば、１７階でもあんなところに建っていいのかとかいうことがあったうえで、何とかやっ払いこうということで始まったのがこのプランなんですね。

それがずっと議論にもあったように、まとまった土地がないとか、ルール中国网が市内一律でなかなか難しかったとかいうことで進まなかったでしょう。でも今年年度末に条例改正をして、エリアによってしっかりと見直しをしてやっ払いこう、そしてまた今回のらくなん進都についても、ここに書かれているように、点々のエリアね、こっちの資料の、そこをしっかりと見直していこうということで、一番やっ払い言えるのは、ここですよ。この５番の地域まちづくり構想らくなん進都の変更内容のページの７です。

産業集積ゾーン、十条油小路周辺、パルスプラザ周辺、そして住居系市街地ゾーンの中に竹田駅周辺、城南宮・安楽寿院周辺というふうにやってしっかりと分かるように書いてあるんですね。

ただ、私自身の意見申し上げますと、産業のことは書いてある。余りにも住居のことが少な過ぎる。例えばビジネスパークと称するようなところが、他都市にもありますよ。でもビジネスパークの中にタワーマンション建っているところいっぱいありますよ。そしてそのタワーマンションの下には、商業施設といいますといっぱいありますので、簡単に言うと、スーパーマーケットです。日常の食品とかを買うところが入っているところが結構多いですよ。

そういうところを組み合わせると、例えば職住一致というのはなかなか難しいんだ

けども、やっぱりちょっと通勤の時間の間があるような距離感が欲しいという方もおられれば、もう近いところの方がいいっていう人、それぞれ今多様性というものが出てきているわけですね。

私先般の代表質疑でもさせてもらって選択肢を増やしていくということも、よう考えなかったら、ずっと京都市の計画見たらオフィス・ラボというところに特化したりしているでしょう。今回の議論に今上りましたけども、区役所を建てるときに、下から3階ぐらいは区役所で、そしてその上に今で言うUR、公団住宅が建ってきた歴史があるんですね。

旧中京区役所とか、そして今ある山科区役所、そして一番古い南区役所、こういうふうに役所の機能を下に置いておいて上に住居をつくる。そして今後は東京豊島区みたいに、下に区役所機能を置いて上には分譲マンションにして、区役所を建てる経費をゼロにしているわけですね、公費負担。こういうのを目指していくということもあるわけなんですね。

ですから、単にオフィス・ラボとかいう問題ではなくて、大事なことですけどオフィス・ラボだけではなくて、住居との組合せですよ。そういうのを考えていくのが高層化ということと容積率の緩和ということにつながってくるわけですね。

ですから、そこら辺りのことしっかり、もう少しね、これも説明足らん。なぜかという、この言うならば、ある商社のオフィスレポートというのがあって、京都と大阪と神戸、そのオフィスの空き室率の比較というのが出ているんですね。リーマンショックがあった、いうならばファイナンシャルクライシスですけども、2008年以降、急激に京阪神全部、オフィスの空きが増えた。でも、その後の平成でいうと平成22年、西暦で2010年ぐらいの空き室率がピークにずっと下がってきた。でも今回ちょっと、言うならばコロナとかの関係で、空き室がまた出てきたという中でこういうのがどんどん変わっていくわけですよ。

京都の市内のニーズというのは、ただ言えるのは、乖離していた空き室率、一番空き室が多かったのが神戸地区、そして2番目が大阪やった、京都は比較的空き室が少なかったんですよ、それが引つついてきているわけですね、分散して。なぜかって、京都の値段が上がってきたから、はっきり言って、三つの地域で。

だからその辺をバランスよく今後資料の中に入れてほしい。なぜ全体の都市計画でオフィス・ラボという言葉強調するのか、そしてこの中の一丁目一番地がこのらんなん進都なんですよ。今までずっと手つかずといいますか、手がつけられなかった事情、今ずっと議論の中で出てきましたね。それ皆さん御理解いただいたわけですから、今後どうするのやということが課題なんでしょう。

だから、特に私自身は自分の住んでいる行政区の部分、十条油小路周辺、ここには本社、研究開発機能、文化機能の集積と書いてある。こんなの分かっている、任天堂がある。ここに、本社がね。これで合っていると思うんですよ。ただ、この周りを今後どうしていくかやね。

もう一つは、ここにつながるのが、言うならば京都駅南部の都市計画の変更がつながってくるわけですよ、ここから。鴨川以北もそうですよ。だから、そこにつなげるというようなことはもう皆さん頭の中は重々御承知やけど、こういう場でもたくさんの有識者の先生方とかね、市民公募委員の方おられるわけやから、説明したうえで議論を深めていかないと、単なるこれ報告事項やからいいですよ、決採るわけじゃないから。でももう少しこういう歴史的な資料と、そしてこの時代背景に基づく需要、そして今ものすごく言われている、京都市内では若者・子育て世代が住居を購入することが難しいことになっているわけやから。市営住宅の有効活用とかおっしゃっているけど、そんなの微々たるものですよ。

民間とやっぱり一緒にやっついていかないと、そして財政が厳しいのだから、民間の力を借りて公共的な建築物を民間との複合施設にしたら、そのお金助かるわけでしょう。そういう都市計画していかなあかんと思いますよ。

ですから、何か知らんけど、民間のために京都市がルールをこういうふうに変更してきたということだけであって、一緒にやろうというのが見えない。だから、いろんな御意見がある中でも否定的な意見がクローズアップされる可能性があると思います。

どうかももう少し今後資料づくりについても、先ほどから注文つけていますけども、分かりやすい、みんなが理解しやすい、そして将来世代が、言うならば、しっかりと京都というものについて考えるきっかけになる資料にしていきたい、お願い

しておきます、答弁要りませんので。

○川崎会長 ありがとうございました。大変貴重な御意見です。この５年間、持続可能な都市検討部会、マスタープランの見直しから、駅周辺の検討委員会まで含めて、その根底にあることを短い時間で、棕田委員にまとめていただいたことは、非常にありがたいと思っています。

新しい委員の方々もおられると思いますので、そのような経緯が、なかなか新しい委員の方々は分からない部分も多いと思いますので、ぜひともその辺りのことも含めて、再度丁寧に御説明いただければと思います。ありがとうございました。

この案件につきまして、ほかに御意見、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○川崎会長 それでは、らくなん進都における地域まちづくり構想の変更についての報告を終わります。

○川崎会長 最後でございますが、京都市都市計画の提案に係る規模を定める条例の制定及び施行について、報告がございます。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、京都市都市計画の提案に係る規模を定める条例の制定及び施行について御報告をいたします。

正面のスクリーン、もしくはお手元の資料、報告案件２説明資料を御覧ください。

今回の案件は、地域・住民レベルの主体的なまちづくりの取組を促し、地域の魅力や活力の創出につなげ、市域全体の持続性を確保するため、地区計画制度のより柔軟な活用に向けて、都市計画法第２１条の２の規定に基づく都市計画提案制度に係る土地の区域の規模に関する要件を拡充する条例を制定し、本年６月１日に公布及び施行したので、御報告するものでございます。

はじめに、改めまして、地区計画制度及び都市計画提案制度の概要について御説明いたします。

「地区計画について」でございます。

地区計画は、地区を単位として、目指すべき将来ビジョンと、その実現に向けた地区独自のルールを一体的に定めることができる制度です。これは、いわば地区単位の「ミニ都市計画」とも言えます。

図を御覧ください。都市全体で定める都市計画と、地区計画を対比したものです。

地区計画というのは、都市計画マスタープランに相当するものとして地区計画の目標を、地区ごとの建築物の制限に相当するものとして建築物等に関する事項を、都市施設に相当するものとして地区施設を定める制度です。

したがって、ポイントに記載のあるとおり、単に建築制限の強化や緩和をするものではなく、地区の目標や将来ビジョンの実現に資する建築制限や公共公益的施設の配置をセットで提案いただくものです。

「都市計画提案制度とは」でございます。

都市計画提案制度の概要につきましては、資料にお示しするとおりであり、計議第３４１号議案「京都橘大学地区地区計画」の御説明と重複するため、割愛いたします。

提案できる土地の区域の規模は、法令で0.5ヘクタール以上と定められておりますが、今回条例を制定し、地区計画に関する提案については、0.1ヘクタール以上に引き下げております。

都市計画提案制度、手続の流れについてでございます。

以下は、手続の流れをお示しした図です。

左端の「提案申請」につきましては、下側のポイントでお示しするとおり、提案の内容が、良好な環境の形成・保持、秩序ある開発や建築につながるものであることが必要となります。

その具体的な要件は、ふきだしでお示ししておりますが、都市計画法に定めた基準に従う必要があります。

次に、左側から2つめ「本市の判断」につきましては、

下側のポイントでお示しするとおり、提案を実現するためには、周辺住民の理解や、周辺環境との調和が必要となります。

法令や本市の規定に基づいて厳正に審査をいたします。審査の基準は要領として明文化しております。

続きまして、「京都市都市計画の提案に係る規模を定める条例」の概要について御説明します。

まず、「都市計画の提案に係る土地の区域の規模」でございます。

大規模な自然災害や戦災に遭っておらず、古くからの町割りが多く残る本市の特性を踏まえ、都市計画の提案に係る区域の規模に関する要件を、法定の0.5ヘクタール以上から0.1ヘクタール以上としました。

次に、「対象となる都市計画の種類」でございます。

規模に関する要件の対象となる都市計画の種類は、地区単位で、住民等にとっての良好な市街地環境の形成又は保全のための土地利用等に関する一体的かつ総合的な計画を定めることのできる制度である地区計画としました。

続いて、「対象となる区域」でございます。

規模に関する要件の対象となる区域は、都市再生特別措置法に規定する居住誘導区域又は都市機能誘導区域のほか、良好な居住環境の保全若しくは形成又は産業の

利便の増進のために特に必要があるものとして市長が指定する区域としました。

スライドの図の薄い黄色で示しておりますのが居住誘導区域、赤い斜線で示しておりますのが都市機能誘導区域となっております。

最後に、「制度活用イメージについて」でございます。

これまで策定した地区計画の事例から、例えば、歴史的な路地の風情を守りつつ、路地に面する建物の健全な機能更新が図れるよう、建築基準法に基づく地区独自の道路指定に併せて建物の形態制限を定めるものや、良好な住環境を守るため、風俗営業や民泊などの用途を制限するものをはじめ、スライドにお示しするようなケースなどで、地区計画の提案制度を活用いただくことを想定しています。

事務局からの報告は以上でございます。

○川崎会長 ありがとうございます。それでは、この件について御意見はございますか。くらた委員、お願いいたします。

○くらた委員 それでは、よろしく願いいたします。今いただきました御報告ですけれども、これまでの都市計画制度の区域を法定の0.5ヘクタールから条例で0.1ヘクタールに基準を引き下げるというものでございます。

常任委員会でも我が党として、質疑をしてまいりましたけれども、工業地域、工業専用地域、市街化調整区域は、今説明があった誘導区域外とするということではありましたけれども、たとえこれらを除いたとしても、京都市のほぼ全域が対象となるということでもあります。

しかもその対象区域の規模が、1,000平米に狭まるということをどう見るかというところに私は論点があると考えております。

確かに古い町割り、その特性に配慮したということではありますけれども、近隣住民の暮らしに、これが適用されますと、大変厳しい影響を及ぼすことになるというふうに考えます。

条例制定の趣旨には地域住民レベルということが言われて、その主体的なまちづくりの取組を促すんだと、それで市域全体の持続性を確保するというふうなうたわれまして、そのために地区計画制度が柔軟に活用できるほうがいいと、こういう判断をしたということでもあります。

ところが、この計画の提案者は誰なのかということですが、これは従来の地権者に加えて、例えば、法人格を持つまちづくりNPOであるとか、また過去10年間に一定の要件を満たし、許可を得て開発行為の実績がある団体も含むということですから、当然これ大企業や不動産会社も参入できるということでもあります。

そこで私上京区というまちなかで活動している者として、大変危惧しますが、利益確保を必須とする企業、団体等の提案というものと、その地域地域に住み続けている住民が、その地域で住まい続けたいとする、この権利、それを守るまちづくりの具体化ということは常に相反する、こういう問題が生じるのではないのでしょうか。

既にこれ別件だと言われるかもしれませんが、市内各地でのホテル建設計画をめぐり、京都市が従来の都市計画ルールで、本来ホテルは建設ができないと定めてきた用途地域に他の制度をつくって、開発を誘導している実態があります。そしてそのことは、文字どおり住民の中に紛争を招くという実態がございますから、こうした事実も、進行している事実も踏まえて、私は慎重であるべきと求めたいと思いますが、いかがでしょうか。

○川崎会長 事務局の御説明をお願いいたします。

○事務局 お答えいたします。最初に、本条例につきましては、先の5月市会定例会において御審議いただき、可決されたものでございますので、本日は本条例の是非をこの場で審議するという場ではないと認識しております。

その前提のうえで、ただ今御質疑いただきましたことについて見解を申し上げます。

まず、提案者につきましては先ほどおっしゃいましたとおり、法に定められた要件に基づいて、まちづくりNPOですとか、開発の実績を有する者、このようなことが法令で定められております。先ほども利益目的の提案が可能なのではないかと、ということで、質疑いただきましたけれども、まずそもそも今回提案の規模を、地区計画に関して1,000平米ということで条例を制定させていただきました。

まず、そもそも地区計画につきましては都市計画法に基づき秩序ある開発、建築が行われるように定めなければならない、これは提案いただく場合も同様でござい

ます。

加えて、この地区計画の提案をいただいた場合に、本市においてその採否を判断するに当たりまして、周辺の住民との調整ですとか、周辺環境への配慮、地域まちづくりへの貢献といった観点から総合的に審査をいたしますし、本市が実現するにふさわしくないと判断した場合には、法令に基づきこの都市計画審議会の御意見をお聞きしたうえで、提案を却下するということも可能でございます。どのような提案でも実現するというものではございません。区域内の地権者及び周辺地域の住民の御理解をしっかりと得られた提案でなければ実現することはできないものでございます。

○川崎会長　いかがでしょうか。

○くらた委員　当然京都市として、その計画の適切性ということ、そして都市計画審議会、この場での議論を経るということではあるということですが、そもそも5,000平米を1,000平米に引き下げる、そのことがどういう状況のもとでこれを条例化してきているのかということです。

京都市の都市計画の前提となりますのが都市計画マスタープランでありますし、また同時にこの間、駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会の答申も出ました。これらはいずれも高さ規制、容積率、用途地域の変更による大規模な規制緩和の路線を取っております。そのことにおける今回のいわゆる規制緩和ではないという御説明はありましたけれども、やはりこの住民の住環境をどう守るかというスタンスに立ちますと、明らかに規制緩和になるというふうに私どもは捉えております。

しかもこの間、都市計画提案制度を使った1人地権者による計画の実施、これは既にもう議論済みでありますけれども、その際に、高さと容積率の緩和で31メートルの建築物の建築が可能という事例が既に進捗をしております。

こういう実態も踏まえますと、やはり今回の条例制定は、この間の大きな規制緩和の流れの中で行われる要件緩和と言わざるを得ません。区域の規模が5,000平米から1,000平米に緩和されるということは、都市計画の見直し以外の地域でも、細かい単位で、それは町割りに合わせた形かもしれませんが、各地で開発者が、やはり提案制度を使い開発しやすくなる、こういう状況がつけられると

いうことは明らかだということを指摘したいと思います。

京都市のように非常になだらかに市街地が広がり、そして随所狭い土地がひしめき合ってこれがモザイク状の京都市の都市特性と言われる形状をつくり出している、これが魅力の一つだと思いますけれども、その中における規制の緩和が広がるということは、各地で開発が進み、今のまちの形状そのものを大きく壊していく、そのことを引き起こしていくことになりかねないというふうに考えますが、こういうことは絶対にないと言えるのでしょうか、いかがですか。

○川崎会長 事務局、お願いいたします。

○事務局 お答えいたします。地区計画は緩和のためのツールではございません。地区の目標や将来ビジョンを定め、その実現に資するように、地域にふさわしいルールを定めるものでございます。いわば地区単位のミニ都市計画というもので、先ほども申し上げましたとおり、法に基づく都市計画基準に適合することが必要であること、提案についても同様でございますし、秩序ある開発、建築が行われるように定めることとされてございます。このような基準を満たさない提案は、そもそも都市計画法に基づく提案には該当しないというものでございます。

先ほど、高さ３１メートルの緩和の地区計画ということで御質疑ありましたが、これにつきましても、そもそも高さを緩和するという単なる緩和の地区計画ではございません。都市計画法に基づく地区計画制度を使いまして、京都市におきましては、用途の制限、壁面後退、形態意匠の制限、このようなものを定めることに加えて緑地広場、公共貢献の取組も合わせて盛り込むことで、地区独自で高さを定めることのできる規定ルールを設けているものでございます。単なる緩和のためのツールということではございません。以上でございます。

○川崎会長 お願いします。

○くらた委員 やはり地域や住民レベルからの提案というものがどのように発掘されていくのか。その部分に注目をしたいとは思いますが、明らかに一定のコンサル力、あるいはデベロッパーも含めまして、いろんなやはり経済力を持った方々が非常に小さな規模で、そして市内どこでもいろんな提案が繰り広げられる、そういう条件を開くということは間違いがないというふうに思います。

今の京都市に求めたいのは、やはり開発提案が自由自在にできる、そうした開発者優先の開発ということではなく、真に地域や住民レベルの主体的なまちづくりを進めるための支援です。

規制緩和を提案できない、そういう仕組みこそ今京都市には必要だということは申し上げておきたいと思います。

京都市の都市特性をいかした持続的発展性を目指すということを何度もおっしゃるわけですが、これまでの報告事案でもありましたように、既存の今住んでいる住民がその地域に安心して住み続けることができるかどうか、このことが私は京都市としての生命線だというふうに考えております。

古都にふさわしい景観が守られるまちを実現するということは不可欠でありますし、そして何よりも地域住民が安心して誇りを持って住み続けることができる、このことなくして、京都らしい京都のまち、景観を守ることはできないというふうに思います。そのために、都市計画の仕組み、私はやっぱり根本的に見直すということを求めます。

開発者による乱開発などは必ずストップすると、そういう自治体の使命と責任を果たしていただきたい、このことを求めて終わります。以上です。

○川崎会長 私、論点についていけなかったところがあるのですが、京都市ではたくさんの地区計画があって、地区計画を立てるということは、その地域にある、例えば景観規制とかいろいろあるのですが、それにプラスアルファで自分たちが自立して厳しいルールを作っていくというように受け取っていたんですけれども、たくさんのより厳しいところがあって、先ほどの一部高さが緩和されてもそれ以外のところで、ものすごく、セットバックや緑地といった様々なところを評価しながらやってきているので、それほど大きな問題が起こっていないのではないかなと思っています。それから、地権者の人たちは、それぞれ何もしない方が、あえてこんなチェックをやらないほうが本当は楽だと思うんですよ。

でも、あえてこれをやるということは、すごくプラスアルファとして厳しいルールを付けるわけで、これによって緩和されるということはないのではないかなという理解です。先ほどの住民の方々や、いろいろな方々の利益優先という問題は、こ

の制度とはまた別のところの論点なのかなと思ってお聞きしていたんですが、何か大きな問題点があれば、委員のほうで御指摘いただいて、例えばこういうところのこういう場所だと、それからこの制度がもし悪いのであるとするとこれをより改善するためにはどのようにしたらいいのかというようなところ、論点が、ぼんやりしていて分からなかったので、我々が考えていた地区計画と違う議論だったので、その辺りも、もし御指摘いただきましたら。

○**くらた委員** 失礼します。もちろん条例が制定されるという報告ですから、具体的にこれをどのように実施されていくかというのはこれからの検証ということになるかもしれませんが、しかし法定の0.5ヘクタールを0.1にする、基準を引き下げると。そのことによって京都市域内での、こうした地区計画は地区計画としながらも、どのような提案がどういうふうな方々によって提起されてくることになるか。そのことをやはり包含する必要があるかというふうに思った次第です。

あくまで京都市域に暮らし合う市民がよりよいまちづくりを目指して、これを活用し、運用し、そしてよりよい都市の発展につながっていく、そのことはすばらしいことだと思いますけれども、一方で、やはり提案者の取組ということを見たときに、今の京都市全体が進めようとしている都市マスの改定もございましたので、方向性から引き出される懸念を申し述べさせていただきました。

ですから、京都市としては当然まちづくり委員会の中でも、地権者による、いわゆる余りよろしくないと思われるような計画は当然きちっとチェックをし、指導もしますというふうに答弁もいただいておりますけれども、私どもとしては、そういう市民レベルでの懸念がある以上、そのことについては十分に心を砕き、しっかりと見定めていただきたい、このことを申し述べたまでです。以上です。

○**川崎会長** ありがとうございます。この制度では、この審議会でも当然俎上に上ってまいりますし、そこでチェックしますので、我々委員も、行政も含めて、ここのプロセスにありましたようにそこでチェックをきちっとかけるということです。おおむね今までそれでずっとやってきており、私は十数年やっていますが、私の記憶では、過去にそれほど大きな問題が起こったということは、余り地区計画ではございません。むしろ他の地域から京都市のこの都市計画、なぜ地区計画がこれだ

け多いのかというようなこともヒアリングを逆に受けることがあって、より厳しいルールをなぜかけるのかというようなことを聞かれることもあります。

それから、景観制度も非常に厳しいので、京都はむしろ全国の中でも、企業の人たちとか不動産関係だとかの人たちもなかなか進出するのが厳しいというような意見を言ってこられる方がおられると思いますので、その辺りは今後も引き続きこの姿勢でもって、事務局も臨んでいただければというように思います。ありがとうございます。

いかがでしょうか。この件につきましてよろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○川崎会長 それでは、ありがとうございました。

委員の皆様方には、長時間にわたって会議運営に御協力をいただきました。

これで本日の会議を終わります。