

(まちづくり委員会要求資料)

令和3年9月
都市計画局

<提出項目一覧>

「京都市都市計画マスタープラン」の見直し素案に対する市民意見について（別紙）

1 見直し素案全般について

時代の潮流の項目に市長が強く仰っている、誰一人取り残さない社会、という文言を入れてはどうか。
若者や子育て世代の流出、転出、地球温暖化やヒートアイランド現象、脱炭素社会の実現など、人口減少問題と環境問題が大きなテーマだと思う。
これからどのような京都市にして行きたいか、という未来の都市計画プランなのに、あまり未来の京都市が想像できない。図やイラストももう少し分かりやすいものに改善してほしい。
人口減少や財政危機、地球温暖化に歯止めをかけられるような都市計画プランになるよう期待する。
京都市が非常に厳しい財政状況にあるということを新聞で知りました。この状況から抜け出すためには、市役所の財政を立て直すことはもちろんですが、京都のまちがもっともって活性化することが大事だと思います。
そのためにも、人と企業がもっと京都に住みたい、来たいと思ってもらえることが必要で、このプランで言われているような見直しが絶対にやってほしいと思います。
マスタープランができあがったあとに、大胆な都市計画の政策が発表されことを期待しています。
「京都市都市計画マスタープラン」見直し素案に賛成します。全体構想の都市の将来像について、この間の社会情勢の変化や持続可能な都市の構築を進めるという新たな価値観も盛り込まれており、今後、柔軟な土地利用が図られていくものと期待できます。
人口減少と地球温暖化が特に大切なテーマだと思う。
都市の都市計画が再考されていることを知った。
ウォーカブルシティとクリエイティブシティという言葉は初耳だった。私は京都が大好きであるので、偏見があるかもしれないが、京都の街はすでに、ウォーカブルでグリーンでスマートでクリエイティブだと思う。
これからの「暮らしと営み」に対応したまちづくりの推進のスライドについて、欲張りすぎでは、と感じました。少し話がそれますが、僕はSDGsの内容があまりにも現実とかけ離れていてあれは目標とは言えないのではないかというように思っていて、これと同じような感想をこのスライドを見たときに持ちました。あれもこれもやりたいというのはわかるのですが、それを全部行うことは不可能であるし、目標としても全体が大きすぎてぼやけて見えて市民の方々には浸透しづらいのでは、と思いました。もう少し幹となる目標を絞った方がいいのではないかと思います。
京都の都市計画は他の世界の都市に比べて優れていると思う。
図が綺麗でわかりやすかった。各方面の街づくりの基本コンセプトはこの授業でも何回か聞いたことがあることで何か新しいところはあるのかなと思った。
昨日、京都市の方から財政状況と都市計画マスタープランについて説明を受け、非常に関心を持った。
ただだんに京都に対する憧れだけで、住む人はもうあまりいないのではないか。生活のしやすさを、流山市や明石市などみたいなPRも必要ではないか。
人口、環境、経済、生活、文化、安心安全は非常に大切な項目だと思う。
U35の会議で市の担当の方からマスタープランについて分かりやすく解説いただき、関心を持った。普段なかなか馴染みがないので、こうして市の方が直接説明してくれる場があれば自分事として関心につながるように思う。
理想的な案であり素晴らしいもので出来たらユートピアとなるでしょう。
全体として思うことが健康で安心、安全、快適な暮らしが、人間が暮らしていく中で一番重要なことということが分かりました。

資料全体的に一文一文が、異常に長く、読みづらいです。今後は、誰もが読みやすくわかりやすい文章にしてください。文章もユニバーサルデザインとしてください。
よくできた計画だと思います。
計画構想を行う際に「将来像」の前提にすべきは、住民の立場に立って、現状にどのような問題・課題があるのかという現状認識を示す必要があるでしょう。次章「都市の動向」では分析が不十分です。確かな現状認識には、十分な実地や世論の調査と研究が前提になります。
大変おつかれさまです。良い案だと思いました。
いろんな原因で京都の現状はこうなっていたということを説明していた。しかし、各部分の経済、生活による影響は多岐にわたる要因がある。経済の対比があれば見やすくなる。
前学期まちづくり授業と京先生の紹介を通じて、都市計画マスタープランは都市全体の発展にとって重要だと思います。
都市の動向について、特に問題がないと思います。
率直に言って、冊子の内容がかなり難解。大切な内容なので、もう少し普通の人にも分かりやすく伝える努力が必要だと思う。 市民しんぶんの導入は分かりやすかったが、あの記事でもまだ難しく感じられました…。
もう少し建設局の意見も取り入れて、構成していくべきではないですか。
新しい時代の都市計画マスタープランだと思います。頑張って推進してほしいです。
内容は良いと思うのですが、冊子を見ると分かりづらいのが勿体ないです。もっと導入部だけの分かりやすいパンフレットみたいなのがあればいいと思いました。 それを大学とか高校とかの授業で使ってもらえれば、若い世代に興味を持ってもらえるのではないのでしょうか。
都市マスだから仕方がないが、抽象論で終わっている印象。
京都の真の強みは何か、もう一度考え直さないといけないという議論になっている。
今回の都市マスのコンセプトが見えづらい。「混在型のまち、クリエイティブシティを目指す」と言い切ってはどうか。
京都の未来について考えるきっかけになりました。
まちの将来のことをみずえた大事なプランだと感じた。頑張ってください。
様々な切口で動向分析されており、どれも欠かさずにバランス良く対応できるまちになっていくことが大事だと思った。
表紙のイラストの隅々にまで京都の未来が表現されていて素晴らしい。
この間の検討部会での経過やデータなどもネットで興味深く拝見しました。都市計画マスタープランが相当踏み込んで議論されていたことを知りました。期待しています。
自分の住んでいるまちがこんな大変な状況だとは思わなかった。
すぐに変わるものではない。

<p>多方面、多層的な論点から練られた計画であり、多くの魅力を有する京都ならではの計画と思いました。</p>
<p>様々な要素を盛り込むため複雑になり、分かりにくさも否めません。 市民が主体となる場面が多い計画のため、シンプル、端的な内容に整理し、計画推進に当たっては市民が積極的に 関与できるものにしていただければ、と思います。</p>
<p>地球温暖化を止めるための都市計画をしっかりと進めてほしい。</p>
<p>若年層流出は都市の規模を保ち発展させていくためには大きな問題です。しかし、その目先の流出を食い止める ために「安直な賑わい」を作り上げることは、今後「長期的な視点では廃れていくまちづくり」だと考えます。 目先の人口動向への対応のため、一過性の賑わいを作るのではなく、これまで古くから、守り慈しんできた環境を壊さ ないこと、戦後壊されてきた環境・景観を極力当時の状態に戻すような抜本的な政策転換が長期的に見て「京都の 魅力」を高めることに他なりません。時間をかけて醸成された賑わいは本物であり、人は自然に集まります。 ここで、現在のように人を集めすぎると、環境・景観は破壊され魅力は失われる。観光で訪れる人口の管理・抑制を 行政が行うべきです。此の期に及んで、何故ホテルを誘致し続けているのか?? 箱を作りすぎ、古くからあったまち並みが壊され、なんの賑わいなのか? 京都の良さは目先の賑わいではありません。 古き良きものの中にも、若者たちは新しさを見つけ、発展させていきます。 そのような発想を持ち得る「場」づくりの後押しを行うこと。そのようなことが京都の良さを増進させていくことにつなが る。 お金をかけたまち壊しは、今やめにしよう。お金をかけるのであれば、元のまちなみの再現に尽力しよう。 今ならまだ、なんとか間に合う。そう信じています。これ以上の賑わいと言う名の環境・景観破壊、魅力喪失行為はや めにしよう。</p>
<p>若い世代が市外に流出し、財政は火の車。極めて厳しい状況におかれているが、市民や職員にその切迫感が共有さ れているか。一層の伝える努力が求められる。</p>
<p>人口減少や財政危機、地球温暖化の進行に歯止めを効かせるためのひとつとして都市計画は大切なテーマ。</p>
<p>人間の暮らしやすい都市整備により、生き物が住みにくい街にならないように生物多様性に最大限配慮したまちづくり を進めることをしっかりとプランの中に書き込み、充実させてほしい。</p>
<p>京都市の企業市民による産業の振興こそ、京都市が都市として潤うのであって、外資(他国、他都市)の企業誘致で 京都市が潤うことはない。今までの都市経営において企業誘致は叫ばれた。夕張もそう言えば企業誘致に勤しんだ。 しかるに夕張は問題解決の糸口すら見いだせていない。すでにそのような「スローガン」は陳腐化していると知るがい い。都市の底地力が醸成されない限り問題の解決にはほど遠い。</p>
<p>京都市を3つのゾーンに区分して、それぞれに戦略的に投資していく、という基本的なヴィジョンについては、まさにマ スタープランにふさわしい内容となっていると考える。加えて、京都市の各地域の特性を活かしつつ、それらの間の交 流を打ち出していく、というイメージも、動的な戦略となっている。だが、その一方で、こうしたヴィジョンやイメージは図と しては綺麗であるが、綺麗であればあるほど、その実効は困難であると指摘しなければならない。たとえば、脱炭素社 会を目指すのであれば、洛中への車乗り入れ制限をさらにいっそう強化する取り組みなどが必要があるが、そうした取 り組みの具体案が盛り込まれているわけではない。綺麗なヴィジョンを描いたことで満足することなく、その具体化に向 けてよりいっそう前進してもらいたい。</p>
<p>京都市の将来を描こうとすれば、高齢者偏重の政策を転換する必要があるだろう。シルバーデモクラシーと決別しな い限り、現役世代への投資は量質ともに不十分なものにならざるをえない。強いこころをもって、改革に取り組んでい ただきたい。</p>
<p>将来の京都のことをしっかりと考えて頂いていると思う。ありがとう。</p>
<p>「時代の潮流を見据えたマスタープランの見直し」です。</p>

<p>京都府外の前発廃止について、関西電力会社の前発を利用している京都市としての取り組みがないことに疑問を感じます。</p> <p>運転期間40年が見直され、関西電力美浜前発3号機(福井県)が6月に初めて再稼働に至っては、京都市としても何らかの取り組みが必要ではありませんか？ 京都市民として40年で廃炉になると信じていましたが、残念です。</p> <p>将来の京都市のためにもこの度の「京都市計画マスタープラン見直し素案」の重点項目に取り上げてほしいです。今回の前発再稼働について 関西電力から電気の供給を受けている京都市は、我関せずではられません。福島教訓から学んだことを忘れず、福井県美浜地区の住民と廃炉に向けた取り組みの施策を模索していただきたい。</p>
<p>観光産業において収入激減の現状を突き付けられた京都市は、数年後には財政破綻を想定して、行財政改革計画(案)を発表しました。25年後、50年後の京都市を想定した「京都市都市計画マスタープラン」が、必要です。</p>
<p>この度の「コロナ禍」に遭遇した結果、緊急の感染症に対応できない医療現場が如実に現れました。病院は多数あるのに、コロナ患者を受け入れてくれる病院ベッドは、わずか。また、当初京都市は、開業医にワクチン接種を期待したが、日常業務の逼迫を懸念して、接種に応じる開業医が少ない。かかりつけ医のいない私も、近所の開業医をあきらめ、コロナワクチン接種を京都市の集団接種に頼りました。</p> <p>京都市医師会、中小病院、大病院、大学、検査機関とのコロナ禍における相互の連携を京都市が早急に模索しなければならぬと思います。これからは、益々他の感染症が増えてくると思います。今回のコロナ感染の問題に学び、将来の対策を「京都市都市計画マスタープラン」に、追加してください。</p>
<p>「京都市都市計画マスタープラン」の基本的理念は、《子供に健全なる身体と質の高い教育の提供》だと思います。</p> <p>《子供に健全なる身体と質の高い教育の提供》に沿ったものに 今一度 見直す必要があります。</p> <p>未来の京都市は子供の肩にのっています。そして《子供に健全なる身体と質の高い教育の提供》は、地域の持続的な活性を生みます。また、コロナ禍で、リモートワークが増加する中、若者に住むなら京都市と思ってもらえる取り組みが重要と考えます。</p>
<p>長期的なまちづくりの方針となる都市計画マスタープランに、しっかりと脱炭素の視点が盛り込まれていて良い。</p>
<p>財政的制約について厳しく受け止め、人と企業の呼び込みと定着まで広範囲に考えられたプランだと思う。</p>
<p>部会の各データがとても参考になった。厳しい現状をしっかりと受け止めて議論されているなど感じます。頑張ってください。</p>
<p>近代建築が多かったり、疏水をひいたり、パンやコーヒーが有名だったり、京都の人は元来、新しいものは積極的に取り入れていく気質のある市民でした。</p> <p>いつからこんなに保守的になったのでしょうか。</p> <p>新しいことにはどんどんチャレンジすべきだと思います。頑張ってください。</p>
<p>反対はないです。</p> <p>が、しっかりと劇的に進めて欲しい。</p>
<p>表紙に「ウィズコロナ・ポストコロナ社会への展望についても…重要な視点です。」とある。その重要な視点の内容について「見直し素案」を見ると6頁に「ウィズコロナ・ポストコロナ社会も展望し」と繰り返されているだけで、「マスタープラン」としての前提条件としてどのように考えているのかの記述が見当たらない。電話で問い合わせたところ、インターネット上の詳細版には関連の記載があるとの回答であったが、どこにも記述があるのか不明なままである。</p>
<p>この意見募集を持って市民意見を募集したと言えるのか疑問である、本計画策定に係わっている審議会等があるならば、「市民意見」の募集のあり方も含めて再検討される必要を感じる。「厳しい財政状況」の中で策定される「マスタープラン」である以上、その実現には市民の協力が必要なのではないだろうか？とすれば、市民・住民に伝わる「マスタープラン」である必要があるだろう。</p>
<p>私は美しい京都を守りたいです。</p> <p>計画に携わっておられる委員会の委員、行政職員の方は、京都市の50年100年後を考えて、計画を策定してください。</p> <p>東京や大阪、横浜、札幌などと同じような都市計画を策定しても、京都の魅力は出せません。</p>

税込増加にもつなげるためにも、この方針を実行して欲しい。

人口減少を止めるために都市計画マスタープラン、都市計画局の役割をしっかりと果たしてほしい。

このマスタープラン素案は、どのような形で市民に対して公表されていますか？内容も多岐に渡り、一読では分かりにくい内容ですし、説明会を開くなど老若男女誰にでも理解しやすく、また目に触れやすいものとなる努力をしていただきたいです。

土地利用の見直し方針を示すことは、不動産業界に大きな影響を与えますが、あえて多くの可能性を示すことで、実現するものの特定がされづらく、余計な地上げにはつながらないと考えます。
社会の大きな転換期であることをチャンスと捉え、これまでの東京主導の国のやり方に縛られることなく、積極的に大胆な施策が実施されることを願っています。
(東京には「新しいものが乱立する文化」がありますが、京都は「歴史を踏まえた文化」です。その違いが都市計画にも表れるはず)

抜本的に「環境」を取り入れること。他都市に先んじること。
ポストコロナ禍に、新たにどのような都市をつくっていくのか、という大きなビジョンが、世界中で模索されており、共通語は、コロナ前への「V字回復」ではなく、EUやそれに追従する諸国に見られるように「環境」です。
歴史的には、京都は古代から政治の中心であったことも大きな要因ながら、市街地を囲む三山や河川に恵まれ、郊外や全国の様々な生態系サービスを楽しみ、経済、社会、文化を発展させてきました。市街地の生活の「付け足し」として自然があったのではなく、郊外を含めた自然が基盤として都市を成り立たせていたのであり、京都＝都市ではなく、京都＝「都市を含めた自然」と考えるべきでしょう。これは比喩ではありません。
京都の自然に基づく社会的・経済的・文化的価値の復興または向上を目標に置く都市計画の取り組みが、行政、市民、企業に求められていると思います。また、少なくとも、日本の他都市に先んじて「できるだけ早く」、その方針を固めて、表明、実践していくことが重要だと考えます。この都市マスが、そのきっかけになればと思います。

冒頭、「都市計画の目的は、土地の利用についての制限を定め、道路や公園、緑地などを適正に配置することにより、健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保しようとするもの」と述べられていますが、都市計画法が定められた背景として、人口が増加し、都市に活動が集中・拡大するなかで、いかに都市における居住環境を守るために計画されたことがあります。ところが、第2章で述べられているように、今後は人口が減少し高齢化が進展する中で、産業を維持・発展させ、循環型社会への移行や景観や安全を守ることが求められるので、縮退の状況における都市計画や都市計画マスタープランの目的や意義を再定義する必要があると考えます。

今必要なのは、国の政策をそのまま追従するのではなく、京都独自の文化、生活様式をそのまま魅力的として打ち出す都市再生政策だと思う、決して成長戦略に乗ることはありません。

2 「第1章 都市計画マスタープランの前提」及び「第2章 都市の動向」について
 (プランの役割・位置付けに関すること (p.1))

<p>行財政改革計画とどうリンクしているのでしょうか。</p>
<p>内容のことではありませんが、この計画の位置づけがわかりません。京都市には京都市基本計画やこのマスタープランと似たような計画がいっぱいあります。他の計画とどんな関係なのかわかりやすく書いていただければうれしいです。このプランがないと都市計画の決定とか変更ができない、とか、マスタープランがなかったら何か京都市の仕事に支障がでるのでしょうか。 マスタープランができると、京都市のほかの計画やプランはそれを守らないといけないのですか。 質問ばかりですいません。回答は求めませんが、率直な意見です。</p>
<p>京都市基本構想, 京都市基本計画, 京都市都市計画マスタープラン, 計画とかプランとか, 京都市に多すぎませんか? もっと数を減らすべきだと思います。</p>
<p>京都市の財政状況が芳しくないというニュースを見かけましたが、京マス関係の予算などの仕組みはどうなっているのでしょうか。理念なのか現実的なプランなのか気がになりました。</p>
<p>京都市のこの馬鹿すぎる政策にこの35年振り回されてきました。(ポンポン山ゴルフ場計画, 大文字山ゴルフ場計画, 丹波公益林道計画, 京都ホテル高層化計画, 京都駅計画, 一条山無断宅地造成, etc) 判っていた真実を後回しにし悪質業者の言う儘に従い東京資本に支配され, ペテンにかけられてここまで財政破綻を見逃していました。地下鉄工事もさながら交通局の放漫運営と特権をもつ役職役人の報酬や退職手当は一般市民の常識を逸脱し次世代への締め付けや疲弊を生み出す原因であると抑制する手段を講じなかった現状に市の傲慢さが伺えます。 京都に生まれ育った人間には北陸新幹線計画による地下の岩盤を貫くトンネルなど必要としません。この異常で理不尽極まりない思考回路は一体誰の計画に基づくものなのか考え直さなければなりません。極めて優れた水質を何万年も維持し続け盆地に溜まる大切な水を人工的な掘削ですべて台無しにするばかりでなく京都の文化を根こそぎ潰し命を否定する目の前の利便性重視で100年後の未来を潰す愚かな先人にはなりたくはありません。 使い続けて消失する日本銀行券は対外的な交渉で必要とし市内で回る経済活動には信頼と繋がりで巡る信用特券を日本で一番大規模な京都中央信用金庫と市が作出してはどうでしょうか。京都に住む人間は始末を尊びます。一見, 畑違いだと考える活動にもこの信用券の巡りに引き込むのです。信用失っていく市債より日々の活動に必要な衣食住全てと活動に参入する中小企業の支払いや税金も市内だけに流通する券に変換し生活を保てる様にするのです。そして, 互いの価値を低く合意し合い生活に最低限の保証を担保にして一人勝ちをなくし, 対外的な流通に關しプレミアムをつけるだけの付加価値を京都は持ち合わせており見栄えを気にして疲弊する見栄っ張りから商売人に転換する事に切り替える必要が生じています。門川市長が何の為にキモノを着ているのかその意味を考え直して下さい。 他府県人の知恵も活用する事は必要ですが価値観を逸脱する人間を雇用すれば破滅が生じます。都を大切に思う若者と古くから居座って動かない文化人の価値観を擦り合わせて新しいモノの見方を作出するのです。文化人は我が道を貫く事を重視するあまり変化に対応する方法を忘れていたのです。大政奉還の危機を乗り越え守りに徹して以来150年。数度に渡る戦時で何百万人もの人命を喪って尚生き残っている都はしぶとい人間が死守したから有り, 生き残る知恵と創造性が新たな価値を生みます。 教育では教師や事務職, 設置者職員を都に住まわせ経済活動の構成員とし生活を信用券で担保と同時に不登校生徒にFreeSchool活用や設置教室の活動にも使い自然保護団体の運営する学習会への参加に加え, 校外での教育を実践力に向上させ授業の一環に加え大学の単位に参加し未来を担う人材への知恵と知識の向上と地元の保護団体への貢献とします。自然保護は経済活動とは相対的な立場で親和できないモノだとされてきました。哲学者梅原猛は実践力を知恵に変え身体を使い未来への投資と変換するしくみ作りを社会に適応させる事が必要だと言われモノ作りも自然を知らない人間が作ると寿命が短いとも言われました。社会は己の首を絞め続けて疲弊を強いて苦しんでいるのは市民です。大切な一人一人を失ってはいけません養護施設出身者のコミュニティを充実させ教育者も未来へ繋ぐ知恵を共に学び, 民主的な権利を保障され様々な分野で働くところに使われた券と貢献に価値を加えた券は人種, 男女, 全ての差別をなくす新たな価値観を生みこの計画を50年の年限で実践し京都市人はひたすら始末続けても教育には惜しみなく未来を綴る人を育て続け世界的な商売展開で利益を生んで世界に類を見ない共同体を作って全ての差別をなくすのです。</p>
<p>財政難に苦しむ京都市だけでなく, 我々市民もきちんと都市の在り方を考え, 実践していくことが大切だと感じました。</p>
<p>生物多様性プランと連携し, 生物多様性に配慮した都市計画を進めてほしい。</p>
<p>行財政改革計画の5つの都市デザインとの関係性が不明。 京都市の中に目標とするものが多すぎて統一性がない。</p>
<p>まずマスタープランという名称が意味不明。</p>
<p>行財政改革計画に組み込むべき。こうして縦割りでバラバラに計画を作ることが無駄。こんなことをしているから財政難になる。</p>

<p>行財政改革計画の成長戦略と一体にすべき。この計画は不要。その人件費が無駄。</p>
<p>現在、京都市は厳しい財政状況で、数年単位で脱却できる状況ではないと聞いています。10年20年50年先を見据えた都市計画は、行財政改革と一体となって推し進めるべきです。本案では、その視点があまり見えませんが、どのように考えているのでしょうか。</p>
<p>フロー時中段に時代の潮流として、いくつか記載されていますが、「京都市の厳しい財政状況」というキーワードは掲載されないのですか。都市計画と行財政改革は別物ということでしょうか。都市計画部局に財政的危機感はないということでしょうか。財政状況は時代の潮流ではないということでしょうか。</p>
<p>「基本的な考え方」の中に、厳しい財政状況に対する考え方がないということはどういうことでしょうか。やはり、都市計画と行財政改革は別物ということでしょうか。都市計画と行財政改革が一体となって今後の京都を立ち直らせ、作っていくのだという気概があるのなら、この「基本的な考え方」にしっかりと盛り込んでください。財政的に破綻すれば、いくら立派な都市計画を立てても実現なんてできません。</p>
<p>都市計画の前提となる財政の検討が不足しているのではないかと。実現不可能なプランを策定しても意味がない。</p>
<p>このままでは京都市の財政が破綻するという報道を最近よく目にする。これまでの延長線ではない思い切った規制緩和により、「京都が変わる」という明確なメッセージを発信すべきだ。</p>
<p>京都市の経営センスの無さはよくわかった。いっそのこと赤字債権団体になってはどうか。国指導で再建したほうが立ち直りが早いのではないかと。市民や職員の立場をとやかく言ってる状態ではない。</p>
<p>都市計画・都市経営に、財政状況がひっ迫している印象を受けない。未来像や目標も、全てをまんべんなくではなく、経済を重点的に対策すべきではないかと。</p>
<p>京都市の各種計画の最上位に位置する「世界文化自由都市宣言」の記載がないのはどういうわけか。少なくとも「京都市持続可能な都市構築プラン」との同様の記載は必要。</p>
<p>「京都市持続可能な都市構築プラン」であるが、「都市計画マスタープラン」との関係がよく分からない。3～4ページに説明があるが、計画の位置付け、計画期間、計画の対象等について、分かりやすい明確な説明が不可欠。</p>
<p>時代の潮流も捉えており賛同します。</p>
<p>財政状況も厳しいと聞くので、これまで以上に効率的な推進を考えてほしいです。</p>
<p>財政破綻の危機にあるからこそ挑戦できることがあると思う。前例にとらわれない発想が必要。</p>
<p>立地適正化計画を参考ではなくマスタープランの中に取り込むべき。</p>
<p>財政状況が厳しい折り、大変だとは思いますが、京都の明るい将来、魅力ある街づくり目指して頑張ってください。</p>
<p>2040年までの人口をよんで作られた持続可能な都市構築プランを取り込んだことで、市の全体での魅力や活力のことが大事にされているプランになっていると思う。</p>
<p>時代の潮流もよく考慮されている。</p>
<p>コロナ社会を展望した中期の収支試算もあり、厳しい現状を受け止めて考えないといけないことが分かりました。</p>
<p>「京都市都市計画(京都国際文化観光都市建設計画)」中、「京都市京都市計画マスタープラン」を策定したとあるが、京都国際文化観光都市建設計画に関し、日本国政府の法律(1945年代策定)「京都国際文化観光都市法」についてどのような対応するのか説明いただきたい。</p>
<p>具体的に人口減に都市計画マスタープランはどのような役割を持っているのか、よりわかりやすい表記で追記してほしい。</p>

「時代の潮流」「関連計画」に挙げられている各種計画や概念はどれも重要ですが、現在、主要な目標として掲げるべきは、カーボンゼロ(ニュートラル)、生物多様性、リサイクル100%の実現です。この3つの中からさらに定量的又は定性的な指標を厳選し、2025年までの計画の中に盛り込むべきです。京都市は既に2050年ゼロエミッションを表明しており、それをできるだけ具体的な計画に盛り込むことが重要です。2025年までの数値目標、それも無理ならば、2025年までにどのような具体的方針・施策づくりに着手するのか(定性的指標)を明らかにすべきかと思います。

都市計画マスタープランの位置づけにおいて関連計画が列記されていますが、「京都市景観計画」とはどのような関係になるのでしょうか。

(都市の動向に関すること (p. 2) 【人口】)

東京、大阪と比べてゆとりある都市特性をいかし、とあるが具体的にどういう意味が分かりやすく説明してほしい。
地価が高いことに対しても書き込みが必要だと思う。
方面別指針の都心部に「都心部地価が高く、若年・子育て層の手が届く価格帯の住宅の供給は少ない」、南部に「京都府南部などの工業地域と比べ高い地価」が課題として掲げられていますが、一般に地価が高いというのは供給を需要が上回っているということであり、何が課題なのでしょう。毎年、路線価の上昇下降がニュースとなりますが、上昇はポジティブ、下降はネガティブに捉えられていると思います。新景観政策の施行時にも規制によって地価が下がるのが懸念され議会において熱心に議論いただいたほどです。人口減少及び働く場所不足と地価は別に考えるべきです。地価を下げるような施策は固定資産税収入の減少など京都市にとって致命的なダメージを与えます。
若年・子育て層の流出は何としても避けなければならない。
人口減少も見据え、という表記ではなく、人口減少に歯止めをかけてという表記に変えてほしい。
20代、30代の社会動態がマイナスになっているのは大きな課題だと思う。
学生は自動的に入ってくるので大家は強気で賃貸相場は高値安泰。家賃が高くて若者は住めない。
子育て世代や若者の流出、人口減少、地球温暖化が重要なテーマだと思う。
「都市活力の向上を図るため」とありますが、ここでいう都市活力とは具体的にどういうものを指すのでしょうか。そのうえで、「市域全体で都市活力を生み出す必要があります」とありますが、それはなぜですか。なぜ市内全体で生み出す必要があるのでしょうか。
若年・子育て層の転出超過は大きな課題です。特に京都市内の中心部では住宅の価格が高すぎるので、若い人が購入するのは難しいと思います。
同僚も家を買うときに、市外に買っていることが多く、子育て層が流出していることを実感している。
まちなかは土地が高く、大学卒業後に引っ越す人が多いので、子育て世代が住みやすいような政策をすべき。ネットで見たが、神戸市は、そこを頑張った。
育児世代の市外流出を防止しようと言っているだけで、内容が伴っていません。
京都市内は不動産が高額すぎて、住居を購入できません。外国や府外の方の財産や別荘とされている建物に、より多くの税を課すという案は、速やかに実行していただきたいです。机上の空論に終わらないことを期待します。
大学の町といわれるほど大学生が多いのに高齢化が進んでいるのが就職の場が少ないことがわかりやすく現状として出てきていると感じる。
若年層の流出に危機感を憶える。京都市の財政状況の深刻さが大きく取沙汰されており、この状況に拍車がかかることのないように。
住みたいと思える情報発信を。
京都で生まれ育った人は特に京都に住み続けたい、京都に戻りたいという思いが強いように感じる。「京都で働く」というコンセプトで京都の地場の企業と働き手のマッチングの取組を行えば市内で働く若者も増えるのではないか。
市内で働く人をいかに増やすかを考える際に、女性の雇用に着目してはどうか。夫婦共働きの家族の場合、女性の職場の近くに住む方が子育ての面でもメリットが大きいと思う。
国勢調査で京都市の人口が減少したという報道を見た。日本全国で同じ課題を抱えているが、福岡のように人口が増えているところもあるので、謙虚に先進事例を学ぶ姿勢が必要ではないか。

<p>都市の動向で、若者・子育て層の人口流出人口が転出増加しているとの記載がありますが、そもそも大学のまちであり、地方からも来られているので、その方が地元で代えられる割合と、本当に京都にお住まいの方が転出しているのかわかる資料があったほうが、実態がわかりやすく感じます。</p>
<p>京都で学びたくて京都の大学に進学する学生は多いです。卒業後はいろいろな事情で住み続けられない人もいますが、京都が好きな気持ちは残ると思います。</p>
<p>将来のことを考えると、若い方に選ばれることがとても大事。多くの大学生を受け止められていないことは、とてももったいないこと。都市計画としても働く場を確保する対策をお願いします。</p>
<p>大学の先輩の多くが東京や大阪へ就職している。</p>
<p>大学生が多いのは、他都市と比べて非常に恵まれている。卒業後に京都を離れても、京都との縁をつないでもらうことが大事だと思う。</p>
<p>20台の市外転出超過と30代の市外転出超過を同列に論じることはできない。 20台は、10台での大学等への進学等に伴う市内転入超過のいわば反動としての市外転出超過であり、大きな課題として認識する必要はない。 むしろ問題は30台の市外転出超過であり、主として結婚・住宅取得等に伴うものと考えられ、例えば市内に引き留めるための、敬老乗車証ならぬ若者市民乗車証のような象徴的な施策が求められる。(京都市民の30台のみ市バス地下鉄を無料とする。)</p>
<p>急速に進展する少子高齢化に対応する必要性については、おそらく誰も異論はないだろうし、私も異論はない。しかし、その一方で、対応策の方向性については、従来の実践によって明らかになった課題を克服しなければならないと考える。つまり、少子高齢化のうち、高齢化への対応に偏重したやり方が、少子化のほうをさらに加速させてきている。言い換えれば、いま目の前にいる高齢者を大切にすることで、未来の子供たちが犠牲にされてきた。こうした課題を克服するために、高齢化への対応を縮小する方向で見直し、それに投入してきた資源を現役世代への投資に向けてもらいたい。</p>
<p>そもそも行政サービスを打ち切ることで過疎地の人口を減らし、住んでほしいところに行政サービスを集中すべきである。 市バスの路線網を市内すべてにあまねくとか論外で不可能。 最寄りの鉄道駅・バス停へのアクセス性など書いてあるが本来本数のほうが重要である。一時間に一本以上とか6本以上とか。これを基幹路線という。</p>
<p>京都市は決して住みたくない場所ではなく、家賃が高く街に観光客がごった返していなければ便利でみんなが住みたい街です。</p>
<p>京都の大学生は四年間が過ぎたら地元に戻ろうと思っているし地元の街づくりには関心があるが京都のことには関心が無いと思う。京都に住み続ける人々に関心を持たれるようにしてほしい。</p>
<p>人口減少の歯止めは、若者でも住める安い市営住宅の充実。子育てしやすい安価で質の良い保育所の充実、保健所や医療機関が身近なところにあることなどの手厚い福祉行攻、そしてコミュニティが作りやすい小学区に小学校があることなど安心安全で子育て出来ることです。学生は全国から来ているので、国元に変えるのは当たりまえです。</p>
<p>子育て世代の家選びは「子育て環境」がどうかという面が大きい。土地利用、公園や道路などの都市計画に関連する分野で「子育て」という視点で考えていくべきだと思う。</p>
<p>コロナにより、「人はオフィスで働く」という前提は崩れつつあり、様々な場所での働き方、会社・職場との関係が模索されている、様々な働き方をする人々に「住む場」として京都が選ばれるには何が不足しているのか？「経済」という切り口から一歩引いた立場の魅力や、既存住民が住み続ける理由をもっと分析しては？</p>

(都市の動向に関すること (p. 2) 【環境】)

<p>地球温暖化やヒートアイランドはかなり優先順位の高い問題だと思う。</p>
<p>様々な開発により、生物多様性が失われたり、地球温暖化を進めてしまった過去に反省し、環境に最大限配慮したまちづくりが必要。</p>
<p>脱炭素社会の実現が都市計画上においても大切なテーマになると思う。</p>
<p>これからの暮らし営みについて、グリーンインフラ構想が個人的には印象に残り身近に感じられた。京都の住人として緑に囲まれた生活は精神的にも落ち着き、リフレッシュにできる快適な空間である。景観保存に加えて現代社会の学生の理想の街づくりを期待する。</p>
<p>自動車分担率を下げる都市計画を進めることをしっかり計画に盛り込んでほしい。</p>
<p>環境を取り巻く現状と動向はよいと思います。なぜなら、電気自動車というのは、二酸化炭素が少なく、それに健康によいということだからです。</p>
<p>京都は人口規模の割に鉄道・バス事業者が多すぎ、複数事業者にまたがった利用では初乗り運賃が利用に二の足を踏ませる主因となっている。事業者を整理するため、地下鉄については上下分離方式をとり、烏丸線は近鉄、東西線は京阪に経営してもらい、竹田や御陵での運賃の壁をなくし、京都～竹田・御陵～山科では運賃を揃え、実質複々線という物理的利点をフルに発揮できる環境整備が望まれる。竹田での運賃の壁がなくなれば、烏丸線は近鉄の支線として急行や特急を積極的に乗り入れることもでき、同区間での混雑の平準化と鉄道利用の促進に貢献できるだろう。また山科区では地下鉄を京阪、バスを市による経営とすることで、住民の移動におけるコストダウンとモータリシフトに役立つと考えられる。</p>
<p>基幹的交通路線を1日30本以上と定義しているが、そのような本数では車社会では全く相手にされない。少なくとも7～21時台までは1時間4本くらいないと厳しいのではないだろうか。</p>
<p>環境による交通の変更は、CO2排出量「正味ゼロ」を目指すためではなく、今の京都はバスが不足な現状です。バスの渋滞による不便利はまだ解決していない。大きな目標より、もっと現実的問題を解決してほしい。</p>
<p>未来都市の全体的な方向性は環境保護とエネルギー節約を結びつけて行われる。</p>
<p>現代都市を建設するためには、人の生活空間と自然のバランスが取ることが重要なこと、今現存して自然空間を都市の中心まで組み合わせ、現代と自然共存な景観を町内の人感じさせることがよいと思う。</p>
<p>京都のまちは幅員の狭い道路が多く、徒歩や自転車での移動の際に車とのすれ違いなどで危険な場面に遭遇することがある。</p>
<p>脱炭素は世界的な課題なので、環境の観点を踏まえた記載がもっとあった方がよいと思いました。</p>
<p>2050年CO2排出量正味ゼロを達成するまちづくりをお願いします。</p>

(都市の動向に関すること (p. 2) 【経済】)

都市計画の最終項目が、実現されていません。ホテルばかり建てても、本来の京都再生は、出来ません。コロナない証拠です。景気に左右されない、確実な産業を伸ばす方向転換してください。
稼ぐ企業を誘致して京都市に税金を納めてもらうことが財政難を救う道筋になると感じた。
「周辺部においても地域の拠点を中心に商業・業務機能の充実が必要です」とありますが、それはなぜですか。なぜ周辺部にも商業・業務機能の充実が必要なのでしょう。
「大学の卒業後、多くの学生が転出しています」とありますが、その要因は何だと京都市は考えているのですか。そのために、どうするのですか。本案にそれに対する回答は記載されていますか。見逃しておれば、すみません。
コロナを前提にした今、オフィスの使用状況は変わってくるのではない。
京都市にはたくさん大学があるのに、活かしきれてないのが勿体ない。もっと、京都に残ってもらえたらいいと思う。
左京区在住です。常々、街に若者(大学生)の熱量を感じています。この若いパワーを行政や府民の生活と上手にマッチングできるともったいいのに、の感じているところです。卒業後もとどまりたくなる・とどまり易い街であるといいな。
オフィス空間がとりにくいと言いつつ、少し都市から離れると空家問題があったりと土地の活用方法を考え直すべきかなと思った。
京都の地場の企業と接する機会が多くあると、京都で働きたいという人は増えるのではない。
京都には世界と勝負する技術やアイデアを持つグローバルニッチ企業も多いことが魅力。
祭りや文化や芸術にばかりお金をつぎこんで、うんざりしてます。いつまでも観光だけに頼らずに経済の多様化をすすめてほしい。京都にこれ以上ホテルを建てさせるな？せつかくマンション建てる計画あっても門川市長がホテルにしるって言う。やめてほしい。

(都市の動向に関すること (p. 2) 【生活】)

<p>若者が住み続けたいだけでなく、京都市に住みたい、と思ってもらう必要もある。</p>
<p>他にも空き家の活用や安心安全な街もかなり重要。</p>
<p>いま分譲マンションはオーナーは居るが誰も住んでいない無人の空き家ばかりで街に活気がない。京都市はいま世界の別荘地と化しているのではあるまいか。</p>
<p>「徒歩圏で暮らしと営みの両方を賄えるまちづくりを進める必要があります」とありますが、それはなぜですか。なぜ徒歩圏で賄う必要があるのでしょうか。</p>
<p>「町並みが変わったり、・・・危惧されます」とありますが、町並みが 変容することは駄目なことなのでしょうか。悪い景観となるのは駄目なんでしょうが、良い景観となることはよいのではないのでしょうか。変容することが一様に駄目なように受け取れます。町並みをすべて保全していくということでしょうか。</p>
<p>減少する地域コミュニティへの参加人数に対する検討が全体的に不足していると感じる。地域コミュニティを活用していくなら、どうやって活性化させていくかの検討も必要だと思われる。</p>
<p>市民の移動における公共交通・自家用車の分担率が意図的に隠蔽されているため交通問題の本質が分かりにくい。公共交通が発達しているとはいえ道が狭く坂もきつく車も多いためこうした実感が乏しい住宅地もある。特に伏見区の藤城学区に至っては日常生活サービスの徒歩圏充足率が著しく低いため、早急な改善が必要である。</p>
<p>生活を取り巻く現状の項目内にある、「住と工の共存」と「住と工の混在」の使い分けが不明瞭ではないか。メリットとデメリットが伝わりにくい。</p>
<p>若者が残り続けやすいように、暮らしやすい生活圏、コンパクトシティを目指すことが課題ではと思います。</p>
<p>地蔵盆などの地域の祭事の担い手が減少しているのは問題。例えば、祭事の運営をサポートする人員を広く募集すれば、地域外の若者の中にもやりたいという人はいるのではないか。</p>
<p>住んでいて京都のコミュニティの窮屈さを感じることもある。定住しなくても、人生のある一定の期間だけ京都に住むというニーズもあるのでは。</p>
<p>地域のつながりが薄くなってきているので、いざという時の備えが難しくなっている。</p>
<p>地域コミュニティは、若者や子育て世代の人口流出に効果があるとは思えないが、孤独死を防ぐという視点では、高齢者を守るために有効なことだと思う。若い世代を呼び込むことは大事だが、高齢者を守る視点も忘れないでほしい。</p>
<p>今後人口が減ることは間違いないので、住宅は余ってくる。中古住宅や空き家の活用が大切だと思います。</p>
<p>空き家は統計上減少しているが、ガレージやゲストハウスの利用によるものであり、実態上減っていない。京都に住んでもらう努力が必要。</p>
<p>まちの活性化にしても防災にしても、地域のつながりが大切だと思いますが、コミュニティが弱体化しているのが気になります。定年が延びるとさらに担い手が少なくなるので、まちづくりに主体的に関われる人がいなくなってくるのでは。</p>

(都市の動向に関すること (p. 2) 【文化】)

歴史や文化, 街並みが年々失われている。次代を担う若い世代にも京都を受け継いでいくために, 文化財や伝統産業をしっかり守るとともに, 現代のニーズに合うように活用を進めてほしい。若い人に魅力のある街であり続けてほしい。

文化こそ, 京都市の最大の武器ではないだろうか。うまく活用してほしい。

京町家の減少に歯止めを掛けたいが, 補助金の増額はこの財政難では難しいと思う。需要はあると思うので, 上手く流通に乗せることが大事。

他の都市にはない魅力が各所にあるのが京都。そのあらゆる魅力を活かして, 人口減少する中でも都市全体での持続性の確保をしていってください。

文化庁移転の意義は大きい。うまくまちづくりに結びつけてほしい。

国宝や重要文化財, 登録文化財などが分からないから市民観光客に文化財として認知されない。外からでも見える建築物はエリアマップを公開してどこに立地しているか, 建物の説明とともに, WEBやアプリでいいので公開すべき。

文化庁移転をきっかけに, 文化をいかしたまちづくりをさらに進めてほしい。

「都市の動向」として, 京都には寺社仏閣が多いことが挙げられます。寺社仏閣はまちづくりの中心となることも多いため, 「文化」に加えるべきかと思います。

(都市の動向に関すること (p. 2) 【安心・安全】)

脱炭素社会の実現は、都市計画に限らずあらゆる分野で真剣に取り組む必要があります。近年、雨の降り方が変わってきて、水害や土砂災害なども多発しています。持続可能な都市を目指すうえで、地球温暖化対策や防災・減災の観点を、都市計画マスタープランでもしっかり位置付けてもらうことが重要だと思いました。

最近、土砂災害などの被害も多発しています。土砂災害もですが、特に火災に不安を持っている方が大勢ではないでしょうか。木造住宅の密集地の防災、老朽化による崩壊・空家化なども問題です、また、歴史あるまちなみの保全と両立させていくために、様々な課題をのりこえなければなりません。

山や川などの自然が身近に感じられるのは京都の大きな魅力。その反面、土砂災害や洪水などに対する防災対策もしっかりと行う必要があると思う。

怖い自然災害にも負けないレジリエンスを備えるために、昔からの地域コミュニティや人のつながりが維持される京都であってほしい。

災害に対するレジリエンスの向上とあるが、危険なところの資産価値を無くし次世代が住まないようにする。ローンの組めない、リフォームも新築もできない。また災害のあった場所の住宅再建は認めない。また真っ白な理想のまちの事前(復興)計画を地区ごとに作っておき、地震・浸水・津波・大火・氾濫・土砂災害などがあったあとは粛々と道路建設、公園設置、病院高齢者施設整備などを優先して行う。

古都京都は古い町並みなどが多く見られる魅力ある街であるが、その反面、防災の観点からは課題があると思われる。災害に強い都市となるよう安全面の対策に取り組んでいただきたい。

地震が起こったとき、タワーマンションでは危険です。

京都アニメーション火災のニュースを見ると、今でも悲しくなります。あれは事故ではなく事件であると思いますが、既存ストックが増えていく中、安全性も大切だと思いました。

3 「第3章 全体構想～都市の将来像～」について

(都市計画に関する基本的な考え方に関すること (p. 3))

若者や子育て層の市外転出を見通すだけでなく、歯止めをきかせるようなまちづくりを推進すべき。その部分の表記が少し足りない。
市街地の規模は拡大しないことを基本に、とあるが人口増を諦めてるように聴こえて残念。京都市は人口増を目指す気はないのか。
若者が更に楽しい街にするために様々な検討を進めてほしい。
若者や子育て世代の流出に歯止めをきかせるために具体的にどのような都市計画、まちづくりを進めたいかがはっきりとしない。その点についてが、あまりにも抽象的。
市民の協力を得られるような都市計画、まちづくりを進めてほしい。
都市計画の分野としても人口減少を食い止めることが京都の活力ある未来に向けて重要になる。
京都に住みたい、京都で子育てしたいと思えるようなまちづくりを進めてほしい。
調整区域を市街化区域にすれば、税収があがると思います。そういう観点も必要なのではないでしょうか。
まちづくりを進めるには、道路整備が必ず必要と考えますので、道路などのインフラ整備に関して記載が少なく、財政状況が苦しいことは分かりますが、今後もしっかりと整備が進められていくような記載が欲しいと感じました。個人的には堀川バイパストンネルなどの幹線道路の整備に賛成で、インフラ整備と都市空間の利用が有機的に結びつき、都市が形成されていくような、ソフト面だけではなく、ハード面を意識した都市イメージの像も欲しいと思います。
インフラの整備、街中一極集中の現象を打破する仕組み。
街づくりを考える時、様々な人間、条件、環境が交わり、全てを満足させようとしたときの分かち合いや妥協、コンプライマンスの重要性を知った。私たち住人の将来に大きく関係する事柄なので今後の発展をしっかりみていきたい。
若者や子育て世代の流出に歯止めをかけ、転入が増えたり、出生率が上がるよう都市計画の面からも様々な施策を進めてほしい。
市民が楽しみ続けることが出来るまちという意味を計画にしっかりと書き込んでほしい。
市民が飽きない街を目指して、新たな魅力創出を追求し続けてほしい。
競争力のあるリエゾン産業:医学部理学部の近辺にオフィス・パークの開発を アルツハイマー病の新薬ADUHELM(アデュカヌマブ)はBiogen とエーザイの共同開発だ(https://www.biogen.co.jp/ja_JP/news-insights/japanaffiliatenews/2020-12-10-news.html)
BiogenはMITの北側にあるKendall SQのオフィス・パークに本社がある。30年前は古い工場跡で、近くのRoyal Eastの中華ランチにMain St.を歩いたものだ。MITはDARPA(https://en.wikipedia.org/wiki/DARPA)との関係もあり80年代からはインターネット、その後、メディア・ラボ、そして今はGenome(遺伝子)長者の時代と言われている。Biogen(https://en.wikipedia.org/wiki/Biogen)はMIT関係のノーベル賞受賞者などが創業した。今でも、MITの横にあり研究や採用のリエゾン(産学連携)がある。 比べて、京大のiPS研究所にしても周りにオフィス・パークがなく企業との共同研究やスピンオフの創業の場がない。しかも、建築の高さ制限があり高層化もできない。南側の岡崎エリアにおいて移転や再開発など行い面的なオフィス・パークの整備が必要だ。京都市の産業政策はホテル誘致という観光依存が主流だった。 しかし、コロナ禍で観光の目論見は破綻した。それよりも、学生の割合が最も高い政令指定都市としての優位性を発揮し大学とリエゾン関係を持つハイテク素子、ゲーム、医療、工学など企業誘致に注力すべきだ。 観光も産業だが水物であり変動が大きい。それに比べ、製品として生産につながる技術の展開や起業は都市産業としての柱となる。また、大学の「近傍」でないと価値がない。 シリコンバレーにしてもスタンフォード大学が核となり、顔を合わせる距離だから発展した。我が国でも大学近くで再開発等によるオフィス・パーク開発が喫緊の課題だ。特に、医学、理学、工学の近くに欲しい。

京都市では目先の金よりも、都市の優位性を育てる「都市経営」が欲しい。
人口減少に歯止めをかけるためにも都市計画は非常に重要。人口減少に歯止めをかけるためにあらゆる施策をできる限り進めてほしい。
若者世代が住みやすいまちづくりを目指してほしい。
昔から古都京都は、環境的に夏は暑く冬は底冷えがして足裏から冷たくなって来るので、京都で暮らせたらどこでも生活できると言われていましたが、地球温暖化や色々と環境が変化していってます。安全で安心なのが一番ですが、将来の子供たちの為にも美しい京都をお願いします。
住みたいと思える、環境に優しい街を都市計画で実現してほしい。
若者、子育て世代の流出、人口減少を止める都市計画にしてほしい。
地球温暖化、気候変動に対抗できる環境に優しい都市計画、まちづくりをしてほしい。
地球温暖化や気候変動の対策、また適応する都市計画にしてほしい。環境先進都市を都市計画画面からもしっかりと進めてほしい。
「人口減少に歯止めをかける」とあるが、人口減少は不可避では？現実を直視できていないと言わざるをえず、政策立案能力が疑われる。人口減少を前提とした計画でなければその計画は何の意味ももたない。
今の状況を打破するには、攻める姿勢も必要だと思います。
脱炭素社会に向け、先進的な取り組みを進め、全国を牽引した新たなまちづくりを進めてほしい。
「今後の・・・まちづくりの推進などが特に重要です」とありますが、ここでいう「など」にはたくさん記載されている例示以外にどういったことが考えられるのでしょうか。そして、たくさん例示されているにもかかわらず、「特に重要」と言われてもよくわかりません。何が特に重要とお考えなのでしょうか。
京都市が必死になって市街化調整区域を維持していこうとする理由はなんですか。また、市街化調整区域を活用していこうとする理由はなんですか。
市街化区域と市街化調整区域のインフラ整備費及びその維持費について、それぞれの区域での費用対効果はきちんと試算されているのでしょうか。
「経済基盤となる・・・観光・サービス業などによる雇用の確保」とありますが、ここでいう「など」には他にどういった業種を想定されているのですか。
分かりやすい項目立て、図、説明文である。
少ない若者のマンパワーを有効に使えるように。大事に大事に育てるのもあるでしょうか、パワフルにも育ててほしい。伝統産業や林業農業などを担う若者も、もっと育つような場所・システムづくり。
都市の機能付けを考慮して、例えば旅行(観光)都市を前提に都市計画を行う。今おきている問題を整理して、都市計画を改善します。
持続可能な都市は将来一番重要な課題と考えております。空間と環境の関係性の創造と促進にも進んだほうがいいです。

京都市再生50年計画は今すぐ始める必要がある。今、生まれた新生児が50歳を迎えるまでに住み良い暮らしを確保するという夢想を描くのではなく未来号という宇宙船に乗った全員が生き残り、働き、皆が平等にその価値を共有する最後の手段だということを実感するべきである。先人たちが贅沢な生活を営んできたツケを支払う子供達のことを不憫に思うのなら今、一番必要な事はこの疲弊する世界の中で生き抜く力を与えるために北安曇の竹内延彦教育長の言うとおり子供達を消費者にする必要はなく創造者に変える教育が求められる。壊れた道具を新しいものを買えば良いと言う保護者。壊れたものを直して使うという幼児の自信に満ちた答え。消費生活に塗れて想像力と解決能力を失ってしまっているのは誰であるかは一目瞭然であり子供は解決したいという意欲に溢れ大人を凌駕するエネルギーを生み出している。科学力が発達していると思いついて今の生活はただ、利便性を優先させ、自然にあり得ない様々な障害を生み出させ、目に見えない形で私たちの身体と心を蝕んでいる。現実を見る目と私たちの生活を蝕んでいる見えないモノがあらゆるこの自然の循環を妨げている事を想像する目を養い育てる実践力を箱の中の机から飛び出してフィールドワークの中から学ぶ機会を設けてほしい。今の教育の全体に対する割合を三分の一以上に設定する必要がある。学ぶ知識そのモノが多くなっているのではない教育の平等という建前の中で解剖をする必要がないと学校現場から消えた実習は社会の優しさを表すモノであったのだろうか。実践と共に学ぶ知識を知恵に変える学び方の方法が間違っているのである。人の適性は様々であり受け入れる必要性が出てきた時柔軟な心で吸収する時期があり、その学ぶ方法を変化させる必要が生じているのである。生きている小さなものを手に取りその様を実感する子供は教科書にはない色や形、鼓動する命を知りなせコレがアメリカから齎された外来種で日本の在来種の住処を奪ってゆくのか真剣に考えるのである。フィールドワークに不慣れな教師や保護者は危険を伴う野外での行動に危機感がなく公園や遊技場のように振る舞い本当の危機的状況を判断できずいる。理科教師が集う理科教育研究会がフィールド研修で知る実践を子供に伝えるように歴史や考古学の実践に埋蔵文化財研がもっと多用されたと願う。

1000人もの聴衆の前でピアノを弾く息子は半年に及ぶ同級生からの暴力と性的陵辱を受け追い討ちを掛けて教師からの圧力で気狂いにされ群衆の中で怯え自己意識が分断され集中力も失い記憶が断片化され記憶障害となって現実を受け止められない乖離状態にされた挙句、京都市教育委員会の教師モドキに将来への可能性も希望も破壊され息の根を止められた。もう元の息子には戻る事なく今を生きる事が精一杯であり病み続けながら人生の終末まで生き続けていくしかなく、弱者を切り捨てる現状でそんな世界はここにはないかもしれない。見て見ぬ振りをするクズ公務員集団に同様な境遇に晒されて失った15歳以下の子供の命は数百人を超えている現実の中、平等、人権という名で犠牲となった命は切り捨てる対象なのか。『生きているだけでありがたく思え！』と恫喝した教育委員会主事の言葉は形と見栄に拘り続けて定年後の天下り先に通い続ける上司の振る舞い横目で見守り自己保身に駆り立てられ解決すべき事案の中身の精査もせずに言い訳続ける振る舞いにこの京都市の間違い続けた市政のあり方そのままを見た。未来に注ぎ込む実利的資本がなければ教育にける役割を担って文化財や天然記念物保全保護を専門にした専門集団の育成と全世界への派遣貢献しか残されていないのである。東京資本に翻弄され脅かされてきた京都市の無謀な決断を止め続けたと思っていた私の人生は無駄だった。その理不尽な新幹線トンネル計画を推進させる国土交通省上りの無能な知事が京都を壊してゆく現実を発展と変革という名の下に利権を貪る業界とその上前撥る政治家もどき地獄の言者の餌食とするのは止めなければならない。確かに避けられない問題として原発100km圏内に存在する政令指定都市は京都だけでなく、福島に起こった教訓を忘れてはいけない。原発30km圏内の市民を速やかに移動させる為の手段は必要であるが舞鶴、福知山、綾部も大切な拠点として京都だけでなく兵庫県南部へのルートも確保する様分散避難を考慮するなら盆地貫く前代未聞の100kmトンネルは必要としない。保守的な京都人ではなく理不尽極まりない計画を押し付けられた挙句、東京資本に騙され続けた京都の末路を子供たちに押し付ける今の市政こそSDGsが含む奢った資本主義の犠牲とするわけにはいかず、本当の意味での持続可能な社会は自然保護と知恵で動かす融合経済を全市民で取り掛かる手間と始末の文化の回帰だと考える。

市街化調整区域における土地利用の誘導を示されているが、p3の表現では産業の維持や創出は北部の既存集落で展開するように読めるが、本文では南部での産業創出であることが分かった。この点について誤解のないように記載していくべき。

市街化調整区域の土地利用の誘導に当たっては、これまでの施策とのバランスを図るため、開発行為に当たったの自己負担の原則、都市計画税の徴収、景観施策のより高度な対応などを実施したうえで適用されたい。

地域ごとの拠点を意識し、地域性に応じた都市計画を設けることも同様です。
地域の個性を際立て、薄く緩やかな市全体のルールで包むぐらいになればと思います。
今までのように、高さばかりに焦点が当たるのは不毛で、画一的な都市計画は都市に硬直ばかりを生むと思います。
理念に固執せず、経済と理念のバランスを大胆に見直していただき、活力ある京都の基盤となる都市計画を具体化して行ってほしいです。

歴史ある都市の魅力の源泉を守りつつ、新しい時代のニーズを受け止めて新しい価値を創造する都市として成長し続けるため、都市計画として方向性を持ち、市民の皆様と共有しながら施策・事業を進めることは大変なご努力が必要なことと思います。
しかし、10年、20年、50年、100年後に振り返って、あの都市計画があったから京都が京都であり続けることができているのだ、と後の人々が思えるよう、頑張ってください。

市街化調整区域を含む郊外の開発誘導にまで踏み込むのであれば、都市計画税の徴収エリアの拡大が必要である。最初にやらないと後からはできなくなり、インフラ整備・維持という負担を市が負うことになる。

<p>都市計画マスタープランの対象範囲を都市計画区域外に含む京都市全域とするのは理解しがたい。3ページに一応説明はあるが、都市計画法の及ばない地域を計画の対象とすることに矛盾を感じる。</p>
<p>都会と田舎、都市と自然の適度なバランスが京都のよさ。都市間競争でアピールできる強みがたくさんあるので、多様性をいかしたまちづくりを進めてほしいです。</p>
<p>ウィズコロナ・ポストコロナを踏まえた視点を入れ込んだ方がよいのでは(リモート、二拠点居住など働き方・暮らし方の変化など)。書いてあるのは分かるが、もっと明確に位置づけた方がよいという趣旨。</p>
<p>他のまちと比べてまちの個性や魅力は高いはずなので、まちづくりにうまく活かしてほしいです。</p>
<p>1日もはやく人口減に歯止めをかけてほしい。</p>
<p>都市計画は長期的な視点で考えられていると思うので、市の財政状況をよくしていくためにもがんばってほしいなと感じました。</p>
<p>これから先は市街化調整区域での集落維持などの課題がもっと出てきそう。あまりバンバン開発していくような場所ではないかもしれませんが、手遅れになるのも良くないです。今のうちから将来のことも考えて、集落や農林業の維持、必要な産業創出は少しずつ進めていってほしいです。</p>
<p>景観や文化を守ることは大事。それらを活かし、新しい良いものも取り入れながら発展や創造していくことも大事。これからも京都はそういう都市であってほしい。</p>
<p>市街化調整区域や京北などのこともしっかりと見ていることが分かった。</p>
<p>市街地の規模は拡大しないことを基本とするとあるのはなぜか。交通の便がよいのに、農地ばかりである向島(宇治川の南の国道沿い)に企業立地させるべきである。企業がくれば、税収がふえ、人口が増える。</p>
<p>環境先進都市として持続可能な都市構造をめざすのであれば、どんどん新しい建物を建てるのではなく、今ある建物やインフラを長寿命化しながらいかしていく視点が必要。</p>
<p>人口減少や地球温暖化の進行の歯止めをかけるための都市計画を作ってほしい。</p>
<p>いつまでも魅力的な都市であり続けられるよう頑張ってほしい。</p>
<p>市街化区域という用語が間違っている。すでに人が住んでいるところを後追いしているに過ぎない。巨椋池の跡地や久世羽束師、大亀谷付近が含まれるなどおかしい。見直すべきエリアが多く含まれる。市街化調整区域、開発が抑制されるのはよいのだが叡電沿線など大阪に出やすいところまで人口を抑制しているおかしさがある。都市計画区域外、亀岡などは区域外のため高槻市のような売り文句で乱開発された地区がある。都市計画区域外だからといって自然が保全される保証はない。交通拠点というのが、鉄道やバス・バスの乗り換え拠点とはっきり位置づけることである。逆に高速バスターミナルではない。</p>
<p>素案のとおり、将来を見据えながら、他都市の真似や後追いではない京都らしさを活かし、独自性のある都市づくりを推進してほしい。</p>
<p>文化・伝統も大切であるが、交通網の充実など、日々の生活に根差した都市計画を造ってください。</p>
<p>京都市も高齢化が進む一方、少子化による学生の減少も見られる。コロナの影響によりオンライン授業も取り入れられ、今後ますます学生達の動きが減っていくようにも思われることから、若者が魅力を感じる生き生きした街づくりが必要となるのではないかな。</p>
<p>京都市は魅力的なまちであり、ずっと住み続けたいと思っています。</p>

若者や企業の定着，子ども・若者，子育て世代から高齢者までの支え手の厚み，全ての世代が暮らしやすいまちづくり，期待してます。

時代の潮流として，SDGs，レジリエンス，まち・ひと・しごと・こころ京都創生，真のワーク・ライフ・バランス，脱炭素社会，Society5.0 がまとめてあります。
社会の動向として，人口減少社会及び少子超高齢社会にあり，将来も続きます。
こうした社会の背景を見据えて都市計画マスタープランが立てられますが，まちづくりの基本コンセプトは，そのまちに住む住民がまちのどの地域に住んでいても健康で文化的な生活・暮らしができることにあります。そのため，まちは，すべての人にとって使いやすく，優しく，楽しく，美しくがまちづくりの視点であろうと思います。

北区大森に住まいするものです。調整地区為資産価値は「0」京北のような伐採業の林業ではなく育林業の為立木の収入は1/50，価値があれば人は住みます。行政より差別を受けております。
地区外の会社が入って来て，違反なパイプ等の建物には指導せず，地元に対してはすぐに指導に来る。こんな事ゆるされません。農家用住宅である為他の商売は出来ず，どうして国民年金だけで生活すればいいのか。屋根をなおしたいが，資金はなくローンも組めない(JAで300坪で10万円借りています)3pに書かれている将来像をどのように実現されるのか。現場を知らない人達の形だけの考え方に異論を唱えます。

これを作った人は京都市の地図をよく見てください！

北山三学区は京都市に無い町！市街化調整区域のため人が住めない村。廃村となる。商業施設(コンビニなど)も作れない場所に生活など出来ないでしょう！
北山三学区がどんな所が一度見に来てから考えなをしたらいかが！

京北地域をはじめとする都市計画区域外：「森林・農業・漁業の大切さを見直し，地産地消をめざす」
大文字等々の時に使う木材やちまき用の笹など，京都の伝統文化を守る森林資源があります。脱炭素，SDGs促進のためにも森林の整備や育成を重視する必要があります。森林の整備は防災上重要です。観光産業に頼るだけでなく京都市民の生業でも京都が成り立つよう，第一次産業にも力を注ぎ，地産地消を目指して下さい。

調整区域の線引きを見直してほしい。
山が第一種低層区域であったり，山科外環沿いに調整区域が位置しているなど過去とズレがでてきている。今の現状にあわせた用途区域の見直しや調整区域の見直しをしっかりとやっていたきたい。そういう視点が必要ではないか？

土砂災害の恐れのある区域や無秩序な宅地化が広がる区域(岩倉，太秦嵯峨野，久我羽束師など)は，甚大な災害への対策や発災後の復旧，公共施設やインフラの整備・維持管理に対し，将来的に多くの税金投入を強いられるため，
人口減少が確実に進む中，都市の持続可能性を確保する上でも，積極的に市街化区域を市街化調整区域に切り替える必要があると思います。
(人口を確保したいがために，いたずらに市街化区域を維持することは，住民税等の税収以上にコストがかかります。また，コミュニティのつながりも間延びします。)

市街化区域の拡大をしない、市街化調整区域では定住を目指す、というだけでは無理があると思います。ひところ重視された「コンパクトシティ」は、特定の条件下では有効かもしれませんが、ポストコロナ禍では、終わった概念です。何より、日本では、事実上、行政コストという単一の観点のみで「効率性」を求めるものであったことから、その無理な展開は、全国各地で、浸水被害地に人口を「誘導」してしまったという人命に関わる重大な結末を招いています。むしろ、行政コスト上の効率性や集中ではなく、都市の一部を積極的に郊外へ展開(復帰)し(新住民の居住を農振地域でも認めるなども含めて)、一方で、郊外の自然を積極的に都市部に取り入れるべきです。農林業の多様な経営形態の軽視(大規模農家への「集中」という誤った理念)により農山村が疲弊し、市街地では低経済成長下での生活・子育ての困難さから首都圏を除いて人口が大幅に減少しつつあるときに、線引きやコンパクトな整備方針によって、持続可能な都市にフィットさせるというのは、いまの時代、方向が誤っています。EUは、都市部に集中しすぎた人口を、新しい農林業とともに、農村に貼り付けようとし、農林業従事者を募集しています。一方で、都市部は、公共交通機関、住宅の省エネ化、再生エネルギー利用(電気自動車含む)、自然的河川や緑地(グリーンインフラ)を充実させることで大改造を図ろうとしています。技術的には、再生エネルギー利用と蓄電池の飛躍的な性能向上が、都市と農村のエネルギー分散化を可能にし、「コンパクト化」の必要性を減じるのです。また、EUは全陸域・海域の30%を自然保護区域にしようとしています。その中に、完全な保護区ではないが生物多様性の保全に役立っている、農林業地(周辺)、都市緑地、企業緑地なども「OECM」(生物多様性保全に有効な、完全保護地以外の場所)として含めようという考え方が浮上しています。こうした農村振興と対となった都市の改造には、新しい環境重視型の産業への転換がなされるまでの、建設業等を経由した雇用対策としての実際的な意義も見込まれています。

従来から言われているように、市街化区域・調整区域を問わず、強力な建築規制、景観規制を徹底的に行い、良いものに誘導していく誘導策が不可欠です。特に京都では、都市計画部門など専門分野の体制強化(端的には、人材の増員、さらには環境部門に詳しい人材も)が必要と考えます。

スプロールなど劣悪な景観や土地利用は防がなければなりません。ストリップ(郊外型店舗群を中心とする道路沿いの土地利用)の拡大を認めておいて、都市・農村の魅力や効率性などありえませんか。

環境優先の新たな都市改造・農山村振興を進めるには、財源、資金が必要です。京都市単独では限界があるでしょうが、だからこそ、都市計画の中で、環境優先の目標を高く掲げるべきと考えます。財源としては、公債発行→公共事業→乗数効果→税収アップという道筋が最も確実です。再建団体入りの危機がある中ですが、コロナ禍という、これ以上ない緊急時に、最も有効なのだから、やるべきです。新しい分野ですから、既存の公共事業よりは、乗数は大きいでしょう。緊縮財政でバランスをとろうとするのは、誤っています。コンパクトシティと同じで、自ら収縮し身軽になろうとするだけで、「失われた30年」の継続を意味します。EUのグリーンディール(グリーンリカバリー)では、今後10年の資金はまず公債で調達しますが、さらに民間資金を集める計画です。「環境優先」が経済界にも浸透しているからです。日本の民間企業も、ESG投資や、サプライチェーン規制などで、環境優先の事業に投資するようになります。そのための受け皿を早く用意すべきです。京都市こそが環境最優先の都市計画、産業振興を先に打ち出し、モデルにならなければなりません。意気に感じる企業、(機関)投資家は必ずあるはず。税収面では、環境負荷が高い経済活動に税金をかけます。一方で、緩和策や適応策をとっている企業には還元を行います。議論されている別荘税は、環境優先の都市改造・農山村振興にまず用いるべきです。

市街地に集中する開発では、必ず、環境面・景観面での緩和策・適応策をとるよう義務付けます。例えば、農山村部からのグリーン調達、生態系保全活動への資金提供(京都市が認定したものの)、維持に困っている庭園等文化財の保護などへのいわば「ベアリング」を義務付けます。これは、地産地消や農山村部の雇用にもつながります。また、企業・事業所の建物・敷地では、グリーンポイント(CO2削減、生物多様性、廃棄物循環についての環境貢献度に基づく評価)によって、税金の減免等の誘導策を行います。達成できない場合は、環境税を徴収します。個人の住宅の建物・庭でも、省エネ以外のグリーンポイントの導入を行います。

地域間格差を解消すべき。

都市計画に関する基本的な考え方において「都市経営」が重要だと述べられていますが、その視点は大変重要であると思われます。本来は「基本計画」にこそ必要な観点ですが、まずは都市計画における「Mission」「Vision」「Value」をぜひ決めてください。

どのように土地を利用するのか基本的な考え方が具体的に描かれていないと感じる。

(戦略的な都市づくりの進め方に関すること (p. 4))

<p>環境政策局との更なる連携により、環境に最大限配慮したまちづくりを進めてほしい。</p>
<p>若者に魅力のあるまちづくりを民間活力を生かし、行なってほしい。</p>
<p>目標とする都市の姿に向けて、全庁一丸になってあらゆる施策を進めてほしい。</p>
<p>最近、ウォーカーシティ、グリーンインフラなどの横文字がよく使われるが、海外で作られた概念を日本にそのまま輸入しただけに過ぎない。日本を代表する京都だからこそ、そういった言葉を日本人の感覚に合わせて咀嚼して進化させ、広めていって欲しいと思う。</p>
<p>ウォーカーシティ、グリーンインフラという言葉を知った。</p>
<p>これからの「暮らしと営み」に対応したまちづくりの促進において、スマートシティの実現とあるが、技術の高度化が進むと警官が底なわれたりデジタルディバイドが生じたりしないのか</p>
<p>鞍馬山の台風の損害は当初の見積もりを上回る被害でした。知人がその調査を依頼され、京都の膨大な損失をどんな計画によって回復するか真剣に計画を練り始めるとその回復にかかる膨大な資金を算段した一部の業界連中に締め出されて鞍馬山の未来を悲しむ結果となったのです。なぜ、そのような利益しか考えない連中に牛耳らせるのかわかりません。何十年かかるかわからない膨大な自然損失を回復させる手段で何百人の生活を支えても特権的な一部の人間がその利益の恩恵の一部を独占することには変わりなく、これでは真摯にこの災害を受け止めて一千年の負債をどの方法で回復させるのか何百年も掛かるこの計画を地元と京都に住まう木に関わる仕事の従事者を集め、その身一つで取り組む気概のある人々に任せて仕事を引き継がせ続けその代償を京都券で返す方策を考えて頂きたい。鴨川と支流に生き物が溢れる繋がりを回復したい。活かすで魚道を作り鮎を出町柳に登らせる計画をもっと市民に認知させ、以前他県の教育委員会に見せつけた御所南小学校の「ゴリ押し」イベントを京都市内中の小学校にその学校に一番近い河川への興味と回復を子供に考えさせてゴリ(ヨシノボリ)、ハヤ(タカハヤ)、ドンコ、ムギツク、ナマズ、戻ってきたアマゴ(サツキマス)について学習と川での実践を必ず京都の子供は実践やその体力に応じて計画立案をさせる生徒を10歳から始めるように14歳の中学生の間5年間で教師の中から京都大学へ河川工学、生態学、水理学を学ばせる機会を教育委員会が大学と連携するしくみ作りを考えて欲しい。そしてその子供達の中から大学へ学が意欲と目的を引き出した事で、京都独自、公立ならではの取り組みは将来、都を守り発展させる人材育成につながる。</p>
<p>財政難を克服するためにも、都市の在り方を市民ぐるみで考えること、市民と一緒に実践していくことが大切だと思うので、一市民として何ができるかしっかり見つめなおしたい。</p>
<p>都市づくりについても積極的に考えていきたいので、市民とともに取り組む姿勢がもう少し見えるような文章にしてほしい。</p>
<p>都市計画の面でもしっかり脱炭素化に取り組んでほしい。環境政策局と連携が大切。</p>
<p>脱炭素社会に向けて、国や府と連携し、まちづくりを進めてほしい。</p>
<p>脱炭素社会に向け、国などとも連携し、新たなまちづくりを進めてほしい。</p>
<p>環境省や大学などあらゆる主体と連携し、環境に最大限良い、脱炭素社会の実現に向けたまちづくり、都市計画を強力に進めてほしい。</p>
<p>都市計画だけでは難しい問題や課題も多いと思う。しっかりと他の政策と連携して進めてほしい。</p>
<p>柔軟な姿勢は大切ですが、都市計画はコロコロ変化させてはいけません。そうしないためにも、マスタープランをしっかりと作るのではないのでしょうか。何のための都市計画マスタープランなのでしょう。何年先のまちづくりを考えているのでしょうか。目標年次令和7年とありますが、それで終わりではなく、その後きちんと引き継いでいくものですね。短い期間で柔軟に見直しするのであれば、本案の意味は何ですか。「柔軟な見直し」といえば、聞こえはよいですが、結局のところ、行き当たりばったりのまちづくりをしますと受け止めますが、それでよいのでしょうか。ご回答ください。</p>

<p>”特定の権力”に屈して対応するための「柔軟な見直し」は不要であること、念のため申し添えておきます。</p>
<p>分かりやすい記述。「政策連携の一例」の3つの例は特に独創的で明快。</p>
<p>人口減少への対応は都市計画だけでできることではないので、さまざまな政策との連携を掲げるのはよいこと。縦割りにならないよう努力してほしい。</p>
<p>多くの人がイメージする京都は、京都市内でもごく一部だろう。南部の他の市町村との境の近くなどは、もっと開発すべき。</p>
<p>中心部だけでなく、広い範囲で住みやすいまちになるようにまちづくりを進めてほしい。</p>
<p>自分の住んでいるまちがこんなに大変な状況だとは思わなかったので、動向をモニタリングしていくことは大事だと感じた。</p>
<p>政策連携のイメージが分かりやすい。このマスタープランを通じて、あらゆる政策がつながることにより、まちが安心快適で便利になっていくことを期待します。</p>
<p>人口減少や少子高齢化に備えてモニタリングすることで、何かあれば早期発見して対応して欲しい。</p>
<p>みんなが快適にまちで暮らしたいからこそ、その将来像を共有しておくことは大事ですね。そもそも都市計画のことは難しくて気にしたこともありませんでしたが、今回、市民しんぶんなども工夫されており伝わってきました。楽しみにしています。</p>
<p>都市計画の柔軟な見直しというが、規制の緩和や高さ制限の緩和は許されない。</p>
<p>方針になると、グリーンインフラなど適応策については記載があるものの、CO2の排出を抑制する緩和策の記載がなくなってしまっている。脱炭素の取組について、もう少し具体化する必要があるのではないかと感じた。</p>
<p>コロナ前は海外の人が多くて京都のまちが住みにく感じた。今後は国内外のバランスの取れた観光産業と子育て世代の定着に力を入れてほしい。</p>
<p>市民への計画発表時は低予算を提示するが、実際は倍ほどかかり、企業にたよるようなことになる。市民の財産である京都の土地の利用は、企業に頼らず、身の丈に合った内容で、身の丈に合った財源で、知恵を使って創造的な活用方法を市民とともに考えていただきたい。市民は多様なニーズを持っている。</p>
<p>現在の行政のシステムでは住民の声が届かない。行政と業者とは線密に相談しているが、住民・市民は計画が決まってから説明として知る一方的な方法です。決定以前に双方向の議論がなされ、広く住民・市民の声を聞いて進めるシステムを作っていただきたい。</p>
<p>市民、事業者、行政の三者連携について、京都の特徴である大学が第四のステークホルダーとして参画していくことで新しい展開を期待できる。大学もそのような社会参加は望むところであると考えられるため、マスタープランの段階から四者連携に変えるぐらいでも良いと考える。</p>
<p>ソフト的な視点も入れることで、良いまちづくりにつなげてほしい。</p>
<p>政策連携の一例が記載されていますが、都市計画において持続可能な都市構築を進めるために他部署との連携を進める必要性や意義を明確に記載する必要があります。</p>
<p>この政策連携は大変重要な施策だと思いますので、都市計画部局がどのようにイニシアティブを発揮するかについてもよく検討し、進めていただきたいと思います。</p>
<p>戦略的という用語に違和感。もっと別の日本語の表現にすべき。現実生活している人間の営みに寄り添って考える立場とは思えない。机上で、バーチャルで、モノを壊しモノを造るようなイメージ。修理、修復、補強を徹底して発想転換してほしい。</p>

(将来の都市構造に関すること (p. 5, 6))

【①京都市の特性を踏まえた土地利用の展開】)

創造エリア、再生エリア、保全エリアで分けるのはパリのシステムに近く、良いと思うが、北部が保全エリアになっているのはやや疑問に感じる。中央部に再生、南部に創造を割り当てた後に余ったから付け足した感じが強い。
保全・再生・創造の考え方は大切にしてほしい。
吹き出しの「再生」の説明文「商業・業務機能が…調和を基調とする再生を図るゾーン」が全く理解できません。「調和を基調とする再生」とは何ですか。
今の京都の都市構造は、北は自然と住宅、中は商業、南は工業として分配している。将来はとくに南の区域で再構築して、この三つの部分を一体化になるように接続する。
保全と創造の健康循環システムの中で、北の方(保全の区域)でより多くの文化を含む観光スポットを開発することができます。生体保護に関する部署も提供します。
創造ゾーンの魅力が少ない。京都市でありながら、京都らしさもなく、鉄道などの交通インフラも十分ではないため、そこで住んだり働いたりしたいと思わない。 都市活力の伸びしろになるためには、魅力を創出していただく必要があるのではないかと。
「保全・再生・創造」のまちづくりのうち、「保全」と「再生」に注力する一方、「創造」が取り残されてきた感じを受ける。パリなどのように、歴史都市であっても、「創造」すべきエリアについては、東京や大阪と同様の開発を許容すべきであり、そこを抑える理由が不明確である。幸いにも京都は、京都駅を境に北側を「保全・再生」、南側を「創造」と大きくエリア分けできる地理的条件が整っているため、大きな決断をしてはどうか。京セラビルのような高層・超高層を点ではなく面で認めるべきであり、「高層なら低密」という考え方に固執する必要もない(欧米ではコルビジエの「輝く都市」の思想を懐疑的に見る動き(スラム化を懸念等)も出てきている)。「創造」のエリアについては「高層・高密」を認めようで、中長期的な将来像を示すべきである。その際、東寺や伏見旧市街などの点在する歴史的要素を守る手法としては、東京の御所周辺の高さ規制(すり鉢状)が参考になるのではないかと。
「保全」「再生」の取組は一定進捗しているものの、「創造」のまちづくりがなかなか前へ進んでいない中、今回の都市計画マスタープランでは思い切った新機軸を示すべきである。
「保全・再生・創造」の概念は、「北部＝保全」「都心＝再生」「南部＝創造」ということだけでなく、あらゆる地域において存在するのでは。
ビルを建てるのは仕方ないけど、自然を残してほしい。
同じ京都市の中で、北部と南部がお互いに得意分野をいかして助け合っていくような都市計画は、SDGsの考え方にも通じるしすばらしいと思います。
南部などの周辺部で生み出す活力を市全体に循環させるという考え方は、市街地が山に囲まれて使える土地に限りのある京都が今後持続していくためにはとても大事なことだと思います。
二十数年前の学生時代から京都に住み始めた私にとって、京都とは「保全」の京都であり「再生」の京都でした。周辺部の「創造ゾーン」と言われても、京都外の人にとっては正直あまりイメージできないのが実情ではないかと思えます。まさに「創造ゾーン」の名にふさわしい新しい価値を生み出し、魅力や活力を高めていけるよう、周辺部については、思い切った新しい発想でまちづくりの施策に取り組んでいくべきだと思います。
「保全・再生・創造」という考え方は理解できるし良いものだと思います。
山科～醍醐や洛西など創造の横展開をもっと思い切りやって欲しい。
再生エリアも含めてもっと大胆に再開発しないと、大阪や向日市・宇治市とかに負ける。 都市間競争に負けて景観だけ守っていたら…奈良みたいに古都になる。 都市としての勢いがあるからこそその景観で、それが京都の魅力。
創造を単に伸びしろとするだけでなく、循環の中で都市全体の持続性を高めていく考え方はとても大事だと思います。
守るだけでなく創造ゾーンをいかすためのインセンティブが必要。そうじゃないと良い循環につながらない。

コロナ以前の大量生産・大量消費や、許容量を超えた人員を総量規制なく呼び込もうとするイベント型(瞬間利益追求型)の経済ではなく、EUが率先して目指すような持続可能な環境優先の社会経済を目指すべきで、そのための都市・農山村の仕組み・基盤づくりが大切だと思います。

施設の配置計画(整備方針)や、用途地域地区の線引きは、生活環境や都市の持続可能性という意味では、インバウンドの経済的魅力(魔力)の前に有効ではありませんでした。本来あるべき、生活環境や都市の持続可能性を考慮に入れた総量規制(最も端的には宿泊施設や交通量)を、都市計画に盛り込むべきでした。

コロナ禍によるその反動が、京都をはじめ多くの都市を苦しめている現状では、環境(地球温暖化対策、生物多様性の確保、循環型経済)を目標や指標に据えた都市計画が求められます。

歴史に「もし」はないのですが、例えば、もしも京都市が5年前に、CO2排出量(フットプリント)を指標にし、都市計画上の関連分野で規制を行うことができれば、大量のCO2排出を前提とするインバウンド(おもに航空機を利用しての観光客)の受け入れは抑制され、交通は白タクやマイカーの流入でなく公共交通機関への投資が優先され、空洞化対策としての高さ規制の撤廃を求める声は起きなかったかもしれません。

例えば、もしも、生物多様性の観点から、厳しい保護規制下にある森林(里山)の林業やバイオマスの活用、有機農業などの労働集約型の農業、地産地消が振興されていたら、郊外の集落の人口は減らずに済んだかもしれません。もちろん、これらは条件が整わなかったから実現できなかったわけですが、少なくとも、一定程度取り組めていたら、コロナショックは軽減できていたのかもしれない。

いずれにせよ、今後はEUをはじめ、環境によって競争力を付けようという各国が取り組み始めるのであり、例えば、海外と結ぶ航空機の料金には炭素税が大きくかかるのでインバウンドの維持は不可能なのであり、絵空事なのではなく、真剣に取り組まなければならないことだと思います。

保全ゾーン、創造ゾーン、再生ゾーンのそれぞれの「都市活力」の循環という考え方は、「都市活力」の定義がややあいまいな感はありますが、基本的には賛同します。

「持続的な都市構造」における京都の土地利用の特性として、北部「保全」、南部「創造」、都心「再生」という考えを前提とされていますが、今回のマスタープランでは「保全・再生」や「創造・再生」とクロスさせて考えているなど、「再生」の意味や位置づけに苦勞されていると思われます。「保存」「再生」「創造」の概念は大切だと思いますが、ゾーンに分けて考えるのではなく、都市マスタープランにおいて土地利用を考える上で重要な要素として、地域単位で考えるようにした方がよいと思います。また、併せて、これまでの都市計画をゾーニングによる「用途地域」から地域での「用途混在」に転換し、地域内で様々な用途が共存できるように計画することが、人口が減少し、縮小するなかで、都市の活力を維持・発展させることにつながると思います。

(将来の都市構造に関すること (p. 5, 6))

【②都市活力の向上と安心安全・脱炭素社会を実現する都市構造の形成】)

交通拠点を中心とした都市拠点の強化により、京都や京都都市圏の利便性を向上させると共に京都都市圏に入る様々な地域とのアクセスを強め、一体となった強い都市圏整備を進めてほしい。
近隣都市との一体性や相互の効果を踏まえた都市圏の強化とあるが、示された図などからは、京都市より北部との地域と連携しないように感じてしまう。京都府北部との一体性も強化してほしい。
にぎわいのある京都市、にぎわいのある京都都市圏の中核を担う京都市として役割を最大限に発揮してほしい。
京都都市圏の全自治体と連携を強め、一体性のある都市圏を構築して欲しい。京都市は近隣自治体と比べて、都市計画やまちづくりの独自性が強い。独自性を守りながらも滋賀県南西部や向日市、長岡京市と一体的なまちづくりを進めるべき。
京都市として、他都市と人を奪い合うようなやり方ではなく、街の良さを他都市と競い合うような街を成長させるまちづくり、都市計画を進めてほしい。
いまだに京阪神での観光面での協力が感じられないので、一体になってそれぞれの魅力が伝わるようなことをしてほしい。
将来の都市構想の中に、東西線の東西軸への都市機能の集積を進めるとあるが、それは京都の都市構成そのものを変えてしまうことにはならないのか。現在、東西線上に都市機能が集積しているとはいえ、意図的に都市機能を移すことで、現在都市機能が集積している場所の雰囲気が変わってしまうのではないかと思った。
京都都市圏の一体的な活力創出に向け、近隣自治体と連携を強めると共に施策をしっかりと進めてほしい。また、目指す姿については、公共交通優先の脱炭素社会に向けたまちづくりを強力に進めてほしい。
どのように近隣自治体と一体性を持たせるのか具体的な案や政策を分かりやすく発信し、自治体間の連携を強めてほしい。
「けいはんなや大阪都市圏も視野に」とありますが、けいはんなや大阪都市圏の何を(視野に)でしょうか。また、「京都独自の求心力」とありますが、それはなんだとお考えなのでしょう。そして、具体的に都市計画としてどうしていくつもりなのでしょう。
近隣の都市との連携が都市の活力を保持する一つ効率的な方法と思う。文化、交流、商売などの手段が増えれば、近隣都市と一緒にいい発展と取ることだと思う。
「京都府南部」と「向日市・長岡京市・大山崎町など」の二つの項目が図示されているが「京都府南部」には「向日市・長岡京市・大山崎町」が含まれるので、表記を改善されたい。
近隣の都市との連携であれば、JR向日町駅に加えて、既に都市的土地利用が進んでいる六地蔵や桂川を位置づけるべきです。
都市圏の考え方はよいと思う。現実的には人口の奪い合いにならざるを得ない面もあるだろうが、切磋琢磨してエリアとしての魅力を高めていってほしい。
市境の隣接市側で開発が進むのは、ニーズがあるから。京都市側でも思い切った緩和を行うべき。
都市間競争、都市経営等という言葉は京都市はよく使うが、都市計画は都市圏で物事を考えるべきである。政令市の自主権を理由に広域行政庁(上級官庁)による広域調整を否定してきたのだから、京都都市圏とはなんなのか、今一度、市と市会自身が勉強すべきである。全国からみれば、京都市単独ではせいぜい地方中核都市である。周辺都市の発展を疎ましく思うのではなく、京都都市圏のポテンシャルが上がった、利用しようという発想に転換すべきである。
近隣都市との一体性について、京阪神都市圏での京都市の役割と、近隣都市との連携における都市圏の強化の方向性は同じ方向を目指しているのでしょうか。京都市だけのまちづくりでは限界も出てくるので、是非、周辺市町村、大きくは大阪、兵庫、滋賀とも連携し、winwinになる方向性を目指してほしい。
関西圏における京都市の位置付けを明確化し、大阪市・神戸市にはない京都市ならではのメリットを発信する必要がある。その意味で、京町家等の歴史・文化資源の保存・活用を、成長戦略の柱の一つとして位置付けることに賛成する。
近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワークは、都市の発展のためにも大事な考え方である。

京都都市圏の一体性や京都府北部との一体性を京都府などと連携しながら強めてほしい。

鉄道等の公共交通の都市軸というがこれは地下鉄ではなく大阪への阪急、JR、京阪を位置づけるべきである。市営地下鉄、市バスはあくまでもその支線である。
そう考えると近隣都市との相互の効果が見えてくる。

「都市活力の向上と安心安全・脱炭素社会を実現する都市構造の形成」については、素案のとおり、公共交通機関を中心とした交通機能の活用を推進してほしい。

市境での規制を緩和し、隣接する向日市、長岡京市、宇治市等との移住・定住に向けた競争力を強化する。

都市活力の向上と安心安全・脱炭素社会を実現する都市構造の形成とあるが、小項目の近隣都市との関連について、再選可能エネルギーを軸にした連携(自然豊かな地域での再エネ創出と、京都市内での再エネ消費)も考えられる。ぜひ具体化してほしい。

近隣自治体と一体性を持たせるためにどのような施策を行うのかわかりやすく知りたい。

「鉄道等の公共交通」に思い切って投資し、道路構造は「再生エネルギー(電気)自動車」対応に集中すべきです。新たな視点の「近隣都市との関係性」は、そのような交通や環境対策で結び付くものであり、京都市の都市計画から波及していくべきものと考えます。

これまで近隣都市との関係についてはあまり意識していなかったと思いますので、今回提示されている「京都都市圏」という考え方は、これからの京都市の都市計画において重要な概念だと思います。これを単なるキーワードにとどめるのではなく、周辺都市と共同で「京都都市圏構想」を策定されることを提案します。

(将来の都市構造に関すること (p. 5, 6)

【③相互につながる個性的な地域の形成】)

大阪のように大規模な中心市街地が分散化され、いくつかあることにより、若者層が楽しめる京都にしてほしい。
「3. 相互につながる個性的な地域の形成」のイメージ図について、いくつかの地域でブロックを形成し、それらが重なり合う図となっていますが、京都のコミュニティのあり方と異なるもので、地域自治の歴史を理解されていません。なぜ、現在の都市マスのイメージ図から変更したのか意図が不明です。
学生が京都の企業と触れ合うことのできる施設や機会をもっと充実させることで京都にはたくさんの学生が全国から集まってきているので、京都ではたらく人が増えていくと思った。
周辺部における昼間人口の定着とあるが、これはリモートワークの推進ということであろうか。さすがに、オフィスを動かすことは企業側からしたら無意味であり面倒である気がする。
現在の京都のまちも、まちを歩けば、住環境、職環境、環境資源といった多様な用途の環境が入り組み、都市の多様性を感じさせてくれる。しかし、利便さや効率化の観点から、広域拠点エリアに人が集まることは都市のあり方としては適切なのではないか。広域拠点エリアは京都の表の顔として存続するという前提を考えたときに、スライドのように一様に人の流れができることは想像が難しい。
クリエイティブシティについて、私は大学生になって京都に暮らしはじめ、京都の魅力を感じており、このような人は私の周りに多くいるので、京都で学んだ人にそのまま京都で働いてもらおうという策はとて面白いと思いました。
新たな時代の「職住共存・職住接近」の形成に関して、それぞれのエリアの特性を残したまま、それぞれのエリア同士のつながりを持たせていくことが不可欠だと思った。各エリアが密接に結びつくことで境界線が曖昧になってしまうことでエリアの均質化が進んでしまうと感じた。
新たな時代の「職住共存・職住近接」の形成』という資料の将来のイメージに心惹かれました。日常生活でも学校や家、休日を過ごす場所などがすべて乖離していると感じるので、それらがつながりをもてば楽しくなりそうだと思います。
職住近接の取り組みはよいが、企業を誘致する必要があると思うけど企業にはあまりメリットが多いとは思えないので企業側が移転したくなるような取り組み(同業者が同じエリアにあるとか？関連会社も同一エリアに置くとか？)があればいいのではないかなと思います。
職住共存、職住近接という項目での図で現在よりも将来は中心都市に人が昼間に集まるのではなく、住宅でのテレワークや近隣都市への通勤など昼間人口の定着というのはあると思いました。
京都に愛着を持っている人が多いので、ぜひ職住近接を目指してほしい。
徒歩圏内で暮らしと営みの両方を賄えるまちづくりを進める方針はよいと思う。ただ、徒歩だけでは限界があるので、交通網をどのように整えていくかも同時に考える必要があるのでは。
都心部だけでなく、多様な地域の拠点で人の動きや交流を生み出すためには、働く場と住む場所に加えて、教育や子育て、医療などの環境を整えることも大切だと思います。
住む、働くだけではなく、楽しい場所も必要だと思います。
若い人に住んでもらうためにも、周辺部に力を入れることは良い視点。
都市圏の考え方は大事。職住近接のイラストは京都市中心の狭いエリアだが、働き方の変化を踏まえると、もっと広い範囲で考えてもよい。
周辺部に住む場所や働く場所を、という方針は理解できるが、まずは都心部に活力がないといけない。
周辺部にも活力を生み出すというねらいは分かるが、かなり大胆な手を打たないと実現しないと思う。都市計画と合わせて、まちが変わるという強い打ち出しが必要。
30代の頃、子どもが生まれたことをきっかけに、当時住んでいた京都市内で住まい探しを経験し、子育てや教育環境の中心を考えているような物件を当たりましたが、自分の身の丈に合った条件では魅力的なものがなく、やむなく市外で新居を構えました。これからの時代を担う今の若者世代の方が、京都市内で住み、働くことに対していろんな選択ができるように、周辺部についても生活や仕事のしやすい魅力的な環境を整えていくことが大事だと思います。

「新たな時代の職住共存・職住接近」の「新たな視点」に賛同します。コロナ後には、集中ではなく、分散型、ヒューマンスケールな構造を普及しなければなりません。たとえCOVID-19が撲滅されたとしても、「かつては密であった」という反省は、感染症対策としてということではなく、ヒューマンスケールな都市・農村づくりのために、常に念頭に置くべきではないかと考えます。また、自然の生態系サービスを活用する産業は、職住接近に親和性が高い産業です。

(目標とする都市の姿に関すること (p. 7, 8))

まちの活気や中心市街地の更なる魅力創出をしてほしい。
脱炭素社会の実現を都市計画の面からも全力で進めるべき。他都市や他国の先進事例を含め、環境に優しい新しいまちづくりを研究してほしい。
目標とすべき都市の姿については、脱炭素社会の実現や生物多様性保全に向け、環境に優しいまちづくりをしっかりと進めるべき。
京都は歴史文化として景観を大事にしていきたいが、そこ観光(土産屋、飲食店)などのバランスと兼ね合いが大事だなと思った。
京都市のコロナ禍における財政難の原因として観光産業の不振があると思います。世界各地でワクチンの接種が進み、徐々に観光客が戻ってくることを見越して、京都の付加価値を海外に向けて強くアピールしていくことが、京都市のため、引いては日本の観光産業の復興に大きく寄与することとなると思います。具体的には、この二年間の間に失われつつある町の活気を取り戻すべく、京都の魅力を再確認するようなイベントの開催や、歴史的街並みと調和しつつ現代の生活を豊かにするようなライフスタイルを新しい京都の魅力として発信していくことなどが挙げられると思います。既存の町屋や、空き家を安全に改修し、観光産業を担う小売店として再生してみるのも面白そうだと思います。
環境・経済・生活・文化・安心安全の五つの面それぞれの活動・政策が示されていて、面白いと思った。それぞれの観点がどう絡んでいくのかが見れると面白いと思った。
目指す姿については、公共交通優先の脱炭素社会に向けたまちづくりを強力に進めてほしい。
活力ある京都市に向けて取り組みをしっかりと進めてほしい。また施策も充実してほしい。
安心で安全な都市というのは、良いことだと思います。なぜなら、大型台風や新型コロナウイルス感染症のない町です。どうしたら守り抜けるのか考えていきたいと思います。
人々が集まり、安心安全で、活力ある都市として、持続可能な生活しやすい町づくりを行う事が大事で、収益に見合う近未来の観光都市として下さい。将来の未来の人々の為に計算された都市を作る。
コロナ禍が終わり、又、その観光都市世界1位にしくはならない。
街を歩いていて、脱炭素の取り組みが実感できる都市計画を進めてほしい。
市内の中心部でも、あまりまちの風景が変わっていないように思う。変わらない良さもあるが、活力ある都市には、適度な「変化」が必要。「創造」や「クリエイティブ」などのキーワードが書かれているが、ことばだけに終わらないように、大胆にやってほしい。
「将来像」やイメージを全面的に吟味できていませんが、概ね否定はしません。ただし、構想理念よりも現状と構想がどのようにリンクするかが問題になります。その上で、必要で可能ならば新たな視点・概念を提起すれば良いのです。
5つの面から目標とする都市の姿の実現を目指すのはいいことだと思う。
京都はとくに「文化」に力を入れている県でのあるので他の面が中途半ばになるようなかんじもする。
「地球環境への負荷が少ない都市」と「活力ある都市」の両立が課題だと思います。活力のある都市にするために、人の移動はさげられません。CO2排出量「正味ゼロ」を達成するには、移動手段に注目して取り組まなければいけないと思います。
未来都市のテーマは、地球の負荷を減らすために設計されます。いつかの古い建物を建造する。
環境を破壊しないで、交通を改善します。
都市の構造については、もっとくわしく紹介してくれました。いろんなことを分析して、より安心、安全、活力を向上させる都市を目指しています。

<p>都市計画マスタープランp63の「みやこ杣木」に関する記載が正しくないので修正した方がよい。本文では「みやこ杣木」は地産地消の施策にも関わらず「みやこ杣木」と地産地消が並列に記載されており、主な施策においても、1つ目の項目と3つ目の項目がダブっています。1つ目の山林サイドから、3つ目の項目を建築物サイドからの記載にするなどの改善が必要と思います。</p>
<p>「目標とする都市の姿」の中でも、特に「【経済】活力ある都市」というところが、京都市は少し弱いと感じています。いろんな理由はあると思いますが、将来のことを考えれば、この”活力”は不可欠です。財政難の京都市の今の状況を考えても、ぜひこうしたところに力を入れて、持続可能な都市になってほしいと思います。</p>
<p>まずは、安心して安全な都市であることが重要だと考えます。</p>
<p>子どもにとってより良い環境つくってほしい。</p>
<p>熱海の土砂災害のようなことがおこらない災害につよい都市を目標としてほしい。</p>
<p>地球に優しい都市にすべき。</p>
<p>水力発電など、自然エネルギーを活用し。地球環境への負荷が少ないまちづくりをしてほしい。</p>
<p>脱炭素化を実感できるような先進的な街をつくっていくべきだと思う。地球環境に優しい都市計画を進めていくべき。</p>
<p>「地球環境への負担が少ない都市」は「京都市らしさ」を示す最たる要素であり、また京都が魅力ある都市として、「他都市ではなく京都」として定住地に選んでもらえる決め手になり得る特徴だと思う。素案のとおり「地球環境への負担が少ない都市」の実現に尽力していただきたい。</p>
<p>素案にある「モビリティの転換等による隣炭素型の都市」については、特に公共交通機関の強化を積極的に推進するよう検討いただきたい。 特に都市部においては、自動車の渋滞が慢性的であることは周知のことであるが、例えば解決手段として車線の増設や道路の新設といったアプローチは相応しくない。厳しい財政の中で予算的に困難な上、例えば大阪の御堂筋のような広大な道路は、京都の街並みの魅力を失わせるものであり是非とも避けていただきたい。</p>
<p>にぎわいのある都市を推進するにあたっては、「歩くまち京都」の更なる推進が不可欠である。 例えば他都市から自動車で観光に来られても、自動車による移動では観光名所を点と点で結ぶだけで広がりのある街全体の活性化には寄与せず、郊外の大型商業施設などに集中するばかりである。その上、過度な市街地への自動車流入はバスの定時運行を妨げ、また渋滞による表定速度が低下し、バス車両や乗務員の運用効率低下を招くこととなる。これは、「歩くまち京都」を実践するバス利用者が不便を感じる要因となり、更なる自動車利用が増加することに繋がり、「にぎわいのある都市」の実現を一層困難となる悪循環を招くものである。 そういった観点も持ちながら、「活力ある都市」実現に向けた施策を検討してほしい。</p>
<p>コロナ禍以前の観光事業は、京都市にも経済効果があったでしょうが、住民の生活が脅かされることも多かったです。これから感染症が増える時代、観光事業は 質の高い歴史のある神社仏閣に任せるべきです。</p>
<p>活力のある都市にするために、大学はもうたくさんあるので企業誘致に力を入れてはどうですか。納税者に多く住んでもらうべきです。大学生が卒業後に実家に帰るのは当然のことです。</p>
<p>近年毎年のように各地で水害が起こっており、安心・安全は最優先事項としてもらいたい。</p>
<p>ホテル建設や空家の民泊、簡易宿泊所への利用により、地域のコミュニティが壊れていっている。空家を整備して安価な市営住宅として若い人たちが住めるようにしていただきたい。</p>
<p>先の風台風でも森林整備の重要性が示されたと思う。地球規模で想定外の災害が起こっている。森林、河川の整備は重要です。</p>

形だけの伝統行事を観光の目玉にするのではなく、コミュニティを育てて真の文化を観てもらえるようにする。町屋が京都もどきの安っぽい店になっているが、あんな活用はやめていただきたい。また、特例や解釈で、決まっている基準を変えてホテル建設を行っている。ダブルスタンダードはやめていただきたい。

自然豊かで静かで落ち着いたまち＝それこそが京都であり、観光に来られる方が求められているものです。

誰もが快適に暮らすことができる都市「医療・福祉や教育の充実、市民の足の確保」
人口減少の歯止めの所にも記載したが、福祉の充実、安価な市営住宅、コミュニティのきずな、保健所や医療、教育の充実、市民の足(乗り物)の確保などです。大きな事業に市民の税金を使って赤字を作らないで、身の丈に合った計画を行なって下さい。

職住学遊との言葉が使われていて、すべて重要なことと思われる。職住学については、概要にも本文の案にも重要視している点などについての記載があるが遊のみ本文を見てもあまり書かれていない。都市計画手法も含めてどのように京都市が支援していくのか明らかにしてほしい。

将来はクリエイティブな仕事が必要とされるまちで働いてみたい。

職住だけでなく学遊などの多様な機能が融合していることが、まちの便利さだけでなく、魅力や楽しさにもつながる。

脱炭素のまちづくりを進めてほしい。

気候変動により災害が年々大きくなっているが、被害を大きくする原因は土地開発など人災面も大きい。「大京都」的に拡大し、現在住宅地となっている地域(特に周辺部)へ移住する等も含めて検討してはどうか。

【環境】地球環境への負荷が少ない都市
これを第一に位置付けられたことに賛同します。
できれば、京都市が2050ゼロエミッションを掲げているのですから、「地球環境への負荷が(トータルでは)ない都市」とすべきかと思えます。
温暖化対策(???の定量的・定性的指標)、生物多様性確保(希少動植物を含む生態系の保全や、保護地・OECMの確保等)、100%循環型社会(廃棄プラスチックゼロ、バイオマスの循環等)の目標、指標を掲げられないでしょうか。

目標とする都市の姿を5つの面から示されており、それぞれについての異論はありませんが、これらを合わせた「全体としての都市のVision」をぜひ示していただきたいと思えます。

4 「第4章 全体構想～都市計画の方針～」について

(土地利用に関すること (p. 9, 10))

【(1)商業・業務の集積地等における土地利用】

<p>若者が飽きずに遊べるような空間が足りないと思う。京都市の賑わいの中心は四条河原町周辺だと思うが、同規模の賑わいを別の場所にも興し、大阪のような賑わいの分散化してほしい。</p>
<p>地下空間の開発や利用については、あまり書き込みがなくもったいないと感じた。地下空間の開発や整備についても書き込みを増やしてほしい。</p>
<p>京都市は四条河原町周辺、京都駅周辺しか大きな賑わいが感じられない。もうひとつエリアを選び、同等の賑わい創出をして、魅力の分散化してほしい。</p>
<p>四条河原町周辺や京都駅周辺の魅力の更なる向上を目指してほしい。</p>
<p>広域拠点エリアの魅力のある地域を更に盛り上げるために、広域拠点エリアでの更なる高さ規制の緩和や地下空間の開発、利用を検討してほしい。地下街の整備も検討してほしい。</p>
<p>最近シェアオフィスの話も聞きます。京都という土地の中で仕事ができるメリットを活かし、シェアオフィスの価値を考えてみてはどうでしょうか。</p>
<p>賑わいの創出に力を入れてまちづくりを進めてほしい。</p>
<p>地下街の整備や賑わい創出は、都市計画には含まれないのか。あまりにも書き込みが無さすぎるように感じる。</p>
<p>「向日市地域での・・・配置・誘導」とありますが、向日市の都市開発を見据えることで、京都市に何がどうメリットとして生み出されるのでしょうか。人口5万人強程度の市から得るメリットはなんなのでしょうか。</p>
<p>多様な都市機能とは具体的に何のことでしょうか。</p>
<p>大きな道路近くに空き地があるところが目立つので京都のイオンモールのような商業施設を誘致してほしい。</p>
<p>市域境界での近隣自治体との調和を図ることに賛成です。今から調和を図ることは非常に困難を極めると思いますが、非常に重要なことですので、着実に進めてもらえたらと思います。</p>
<p>周辺部も含めて、地域の魅力をしっかり引き出してまちづくりを進めてほしい。</p>
<p>町家のオフィス利用は相当ニーズがある。コロナが落ち着いて人の動きが戻ってきたら、首都圏で大胆に売り込んだらどうか。</p>
<p>向日市や長岡京市の地価が上がる一方で、山科・伏見の地盤沈下が著しい。周辺部の規制が厳しすぎる。</p>
<p>中心部の活力をさらに向上させてほしい。</p>
<p>オフィス確保に向けて、広域拠点エリアのような経済の活性化につながるオフィスから、居住地に近いシェアオフィスやコワーキングスペースまで幅広く検討されていて良いと思う。</p>
<p>地下の開発を民間の力を借り、進めてほしい。</p>
<p>四条界限など広域拠点エリアだけでなく地域中核拠点エリアなど市街地全体で「安心・安全で魅力的な歩行空間の創出」を目指していただきたい。 特に、古くから市街化された地域中核拠点エリアでは、自動車の通行を前提としない狭隘な道路が多い一方、自動車交通量は増加しており市による具体的な施策は必要性が高いと感じる。「歩くまち京都」の推進に向け、地域中核拠点エリアが広域拠点エリアに取り残されることのないよう並行して施策を進めていただきたい。</p>
<p>京都市全域に、これ以上の商業都市計画は不要。インターネットで商品が購入できる今、食材販売店以外は不要です。</p>
<p>コロナで働き方が変わってきているので、住む場所の近くにシェアオフィスやコワーキングスペースを増やしていく方針はいいと思った。都心部でも、サテライト的な小さなオフィスのニーズは増えるのではないかと。</p>

<p>土地利用をオフィスや子育て世代に活用するのはいいと思った。</p>
<p>公共交通と連携した商業・業務機能の集積と生活拠点の充実については地下鉄道には地下街の接続、特に商業施設のエスカレーター、エレベーターの建設と活用を盛り込むべき。また駅の新たな設置は困難なので昨今はバスターミナルの商業施設との一体整備が各地で計画されている。バスタ新宿のような高速バスターミナルが多いが、実は夜行バスではなく、県内各地をつなぐ昼行・中距離バスターミナルやKCATのような空港バス発着場が多い。また高架鉄道ならばさらに上の階に改札を設け、高層階の商業施設と接続させる。簡単に言うと三宮や博多のような地下・地上・高架の三層ネットワークを町の機能に明記すべきである。</p>
<p>高度利用地区や総合設計制度や特別用途地区とはただの高さ制限の緩和ではないのか。高さ制限の緩和は一切認められない。</p>
<p>総合設計制度や地区計画で建物のセットバックや一階を広く開放するピロティ、歩道状の公開空地を義務付ける。そうすれば四条通の歩道拡幅は必要なかった。</p>
<p>地下街の活性化もしっかり進めてほしい。</p>
<p>市長が進めてきたインバウンド・観光優先は失敗に終わった。その総括を市民に示すべきだ。ホテル誘致はやめるべきだ。</p>
<p>働く場の確保につながる都心部(京都駅周辺)へのオフィスの集積は有効だと思います。また、滋賀県を含めた広域拠点としての利用も見込めると思います。</p>
<p>向日町の開発が京都側にとっても効果が出るよう、都市計画を考えていってください。</p>
<p>歴史を感じながらクリエイティブな仕事ができる京都のまちが大好きです。期待しています。</p>
<p>向日町駅東の開発は、京都市にも新たなまちづくりをしていくチャンスだと思います。</p>
<p>都市再生緊急整備地域の開発を誘導して活力を生み出してほしい。</p>
<p>商業や業務、ものづくりの良い計画を誘導するためにも都市再生特別地区で引き出しながら、まちの課題にも対応していくべき。</p>
<p>にぎわいを生み出す都市部の魅力向上において、京都リサーチパークが位置する五条通沿道について記載いただいておりますが、オフィスやコワーキングスペースが立地しているだけでなく、次世代の産業を創出する研究開発型の企業やスタートアップが入居し、イノベーションを創発するラボやオープンスペースなどクリエイティブで潤いのある環境の整備を推進しておりますため、そのような内容も盛り込んでいただくと大変ありがたく存じます。</p>
<p>『公共空間』という表現がありますが、『にぎわい空間』等としていただくことが、適切なイメージではないでしょうか。</p>
<p>にぎわいを生み出すのにぎわいのイメージが貧しいと感じる。お金を生む商業施設を作るのではなく、安心して老若男女がいこえる場 何もない空間があつてこそ、都市全体が潤うという視点が大切。</p>

(土地利用に関すること (p. 9, 10)

【(2)ものづくり産業等の集積地における土地利用】)

住と工(特に製造業)の混在を進めることは反対。子供がとおる道を大型トラックが行きかうこととなり、子供の命が失われる可能性が高まる。そんな地域に住みたいと思わない。
20代, 30代の人口流出について, 大学誘致はやめて, 企業の誘致に全力を注ぐべきです。大学生の居住人口は多いですが, そもそも市税の支払いが少ないです。
学生ベンチャーも積極的に支援してほしい。学生の転出防止にもつながる。
桂イノベーションパークや京都リサーチパーク, らくなん新都は交通の便があまり良くないので, 公共交通の便をよくしてほしい。
工場誘致は, アニメ, ソフト関連分野, 再生医療分野, 環境分野など, 京都らしいいくつかの業種に絞って集約的に誘致した方がよい。
厳しい行財政改革の下で, 都市計画が作られたものと思う。 市民の経済的負担を上げるのではなく, いかん工業・観光業などの産業が栄え, 他府県から京都にお金が入ってくるかを念頭においてほしい。
伏見に産業を誘致する際は環境に優しい企業を募集してほしい。可能でしょうか。
京都から世界に通用する新たな産業が生まれるよう, スタートアップの支援には力を入れてほしい。せっかく大学が沢山あるのだから, 学生の起業を応援する雰囲気をもっと高まってほしい。
以前から, 南部地域については, ものづくり都市を目指して, 施策を進めていると思いますが, 目につくような企業誘致などができているようには見えません。 いろいろ課題があると思いますが, 既存の優遇制度だけではなく, 思い切った企業誘致の優遇制度を設け, 将来の増収増税に向けた取組を進めてほしい。
京都本社の企業が京都市内に工場をつくることはほぼない。広域で考える時代。
住工の共存を進めていくなれば, 騒音など近隣と関係はしっかり考える必要がある。
ものづくり拠点の形成にあたっては, 交通アクセスの充実が図れるか, 将来的な上下水道管等のインフラ施設の維持管理費が捻出できるかどうか, 慎重かつ具体的に検討する必要がある。
京都には世界と勝負する技術やアイデアを持つグローバルニッチ企業も多いことが魅力。そういう企業の操業環境が拡充できたり, 企業同士のつながりを求めて京都に進出できるような受皿もつくってほしい。
もっと企業がくるようにすべきである。(公害のする企業を除く)
ものづくり産業集積エリアでは工業中心のまちづくりがこれまで進んできた一方で, 最近ではマンションの建築が目立っている。 こういった地域では生活の利便性は十分でない状態である。生活の利便性が向上するまちづくりをお願いしたい。
京都市はらくなん進都と言っているが, 本気度が全く感じられない。
京都の強みであるものづくり企業や大学などが繋がるオープンイノベーションが広がることを期待します。
最近のものづくりは緑もあってクリーンな環境のものが増えているので, 工場の操業環境を維持したまま, 住宅と適度な近さで職住近接されると良いと思います。
駅の近くは働く人も住む人も便利だと思うので, オフィスやものづくりと, 生活をうまく近づけることによって, ポテンシャルを高めてほしい。
緑の多い研究所とかであれば, むしろ駅の近くや住の近くにある方が, 地域の魅力や活力のためにも良いことも多いと思います。
市街化調整区域でも産業立地が必要な時がきていると思います。市民としてICを使わないのは勿体なさすぎる。しっかり進めてほしい。横の市町だけが良くなりすぎるのは困ります。

らくなん進都は京都駅から意外と近いので、一体的に発展させてほしい。京都駅南口の駅前広場も良くなっており、効果を南部方面まで引き出すべき。

京都のような歴史的な懐のふかい都市は、人やモノの融合が魅力活力になることも多い。商業やものづくりに、そのことが考慮されており良い。

(土地利用に関すること (p. 9, 10)

【(3)多様な住まい方を選択できる土地利用】)

<p>京都市内は、観光客には世界的に魅力のあるまちだと思うが、暮らすという面については、まだまだ魅力創出が必要。歴史的な観光地だけではなく、市民が飽きずに楽しみ続けることが出来る施設の誘導などを全域的に進めてほしい。</p>
<p>この際「別荘税」を新設し、この状況を抑制したり空き家は賃貸に回させるなど、ファミリー層が安心して暮らせる街創りに方針を転換させてほしい。</p>
<p>JR藤森駅については1997年の開業前後から道路整備が複数党派の地元市議により再三再四要望されながら、いまだに実現していない。また駅周辺の道路は狭いばかりで車が多いため安心してあるけず、またコンビニエンスストアがあるだけで生活は不便なままである。藤城学区まちづくりビジョンが策定されたにもかかわらず根本的改善は全くできていない。駅前だけでも第二種低層住宅専用地域とし単独で店舗を開けるようにするとともに、駅から小栗栖方面に抜ける道路整備を早急に行うべきである。また藤城小学校と伏見北堀公園の間にある行き止まりの道路については、桃山城第三駐車場跡地を経て桃山城正門に至る道路を整備して、小型バスくらいは乗り入れられるようにすることが適切と考える。</p>
<p>閑静な住宅地と言えば響きが良いが、買い物する場所すらないところもある。徒歩圏で暮らせるまちを実現するのであれば、そういったところの解決も必要だと思う。</p>
<p>京都は歴史的に低層高密のまちが形成されており、都心部以外でも建蔽率が8割を超える既存敷地が多いと思います。京町家の保全活用には、大規模修繕・小規模増築・用途変更が不可欠ですが、指定建蔽率60%が高いハードルになっていると感じています(S25以降の水回り増築を撤去しなくてはならず、改めて水回りを増築したくても建蔽率を超過するためできない)。コンプライアンス意識が高くなった現代においては、違反をしてまで京町家を残す選択をする人は今後一層減るのではないのでしょうか。 若年・子育て層の流出は、高すぎる地価が影響していますが、これにも適切な指定建蔽率の設定は有効ではないのでしょうか。また、既存の地割は平均して小さく、かつ建蔽率60%では、現代のライフスタイルに沿う規模の住宅が建築できません。 京都市でこれまで住宅系地域の建蔽率を60%としてきたのは、用途地域制度開始当時、60%が上限だったからではないかと思います。 市財政が厳しく、市税を投じての活性化策を講じるのが難しい中、指定建蔽率の見直しはひとつの策として有効ではないかと思います。</p>
<p>洛西ニュータウンの居住環境は維持だけでなく再生も図るべき。</p>
<p>京都駅より南は、もっと積極的にマンションや企業を誘導すべきでないか。 高速道路や鉄道が通るエリアなのにうまく活用されておらず、任天堂本社の周りももっと有効活用できると思うし、油小路通西側も、工場として活用できそうな大きな空き地が多い。</p>
<p>区内に働く場所がないのではなく、不動産が高くて住む場所がないのではないか。空き家になっている町屋をリノベーションしてはどうでしょうか。</p>
<p>子育てという面で、都会・郊外・田舎がいいかというのは、親の方針によるが、京都市はそれが選択できるポテンシャルがあると思う。 いずれにせよ、一定の利便施設が近くにないと厳しいと思う。</p>
<p>職住近接で多様な住まい方が選択できるようになってほしい。京都に住みたい若者もきつと増えるはず。</p>
<p>身近なところで暮らしやすくなるといい。</p>
<p>公共交通に依存している地域、とりわけ鉄道網のない洛西地域における市バス等によるアクセスの強化が居住人口、若年層の図化に結び付き、地域の活性化が図れると思うので、都市計画の方針に具体的に示してもらいたい。</p>

(土地利用に関すること (p. 9, 10))

【(4)緑豊かな地域における土地利用】)

<p>コロナでリモートワークが一気に普及したので、業種によってはどこに住んでも働ける時代になった。自然豊かな環境で暮らすニーズは一定あるはずなので、京北などの魅力を発信するチャンスだと思う。</p>
<p>小塩山や善峰寺は市民にも知名度が薄い。特に重要な緑地資源であれば、啓発・教育を含めて観光地化できるのでは？</p>
<p>遊林不動産をもっと有効利用できるいいのに。高さや容積が緩和されるような規定はもうそぐわないのではないかと思います。市民にとっても観光客にとっても憩えるような場所・大切に守って清いオーラが街を循環するような整備、保全をしたいと思います。</p>
<p>今、グリーンツーリズムが注目されています。一生の思い出に残る経験、これからの人生に活かせる経験ができると思います。また、地域の人々とのコミュニケーションも可能です。若い人たち(大学生とか)にどんどん情報発信して、土地利用に結び付いていっても良いのでは。</p>
<p>例えば水尾地域については、知名度も高く、地元も頑張っておられるのに、市街化調整区域であるため、地理的に開発許可基準を満たす道路整備が不可能であり、このままでは今後とも大きな発展が見込めない地域である。こうした地理的制約を受ける地域については、地区計画でも対応不可のため、都市計画区域外にすることを本気で検討してあげるべきである。都市計画区域外にしても地理的制約が残るので、乱開発が起こるとはとも思えない。市全体で見ても、市街化調整区域であるが故にコミュニティが維持できないと主張する地域(大原など)については、都市計画区域外にしてあげることを検討してはどうか。農林関係の規制は残るし、地域の良識も問われることになるため、乱開発にはつながらないと思う。桂川や鴨川などの河川区域のみ市街化調整区域にするだけでも区域区分の要件はクリアできるので、技術的には可能はずである。</p>
<p>コンパクトシティの観点から鞍馬や大原以外の山間部の集落の位置付けを明確化する必要がある。</p>
<p>グリーン・ツーリズムには可能性がありそうですが、自然の素晴らしさを感じてもらうための環境の整備が(人を育てることも含めて)大切だと思います。</p>
<p>洛西中央緑地は活用も目指していただきたい。</p>
<p>市南部では生産緑地が多くあり、竹田駅や上鳥羽口駅周辺、油小路通沿道にも存在する。長期にわたって開発できない状態となる生産緑地の存在を都市計画としても認識し、都市計画として対応していかなければまとまった土地利用ができず、スプロール化が進んでしまうことにならないか懸念する。京都市として、生産緑地を保護するエリアを決めていくなど土地利用の誘導が必要ではないか。</p>
<p>緑豊かな地域における土地利用においては、とりわけメガソーラー建設による山林の無秩序な開発がなされないよう条例等による規制を推進してほしい。</p>
<p>今以上に 子供たちが 山村都市交流の森、京北森林公園などの、自然を満喫できる環境の整備(遊具に頼らず、ハイキング、トレッキングを主体にした里山整備)。交通機関を利用して現地に行けるようにしていただきたい。</p>
<p>亀岡市農協直売所「たわわ」に2回/月、買い出しに行きます。いつも大勢のお客様ににぎやかです。京都市の都市部は周りを山に囲まれ、里山が身近にある特性を生かした中心町中からちょっと足を延ばして新鮮な農産品を購入でき、日本海で捕れた魚介類の地産地消の応援を期待します。基本的に食材は国内で作り消費する。</p>
<p>「都市計画に関する基本的な考え方」の中の「市街化調整区域」では、「人口減少や高齢化、それに農林業の後継者不足により、地域の維持が困難になっている」と述べているが、農林業不振の原因は、後継者不足にあるのではなく、農林業経営の採算が採れないことが根本的な原因である。この点においては、行政の完全な事実誤認であり、行政の猛省を求めたい。 従って、この区域で農林業の振興を図ることはほとんど不可能である。そこで残された道は、観光等の振興であろう。近年、京都では市中の有名観光地に観光客が集中し、混雑現象を引き起こしていることから、京都市では、周辺地域での新たな観光地の創出とそこへの観光客の誘導を目指している。 私の住んでいる北区中川地域も、今や、農林業で地域を維持することは不可能なために、観光により地域おこしと再生を目指しており、先日京都観光協会より地域の見どころを回るガイドツアー企画の申し入れがあった。私たちは、既に数年前から独自のガイドツアーを行ってきたが、観光により地域振興を目指すには、単にソフト事業だけでは不十分で、来訪者を対象にした土産物店や飲食店、さらに宿泊施設等を地域内に充実させて、所得を増加させる必要がある。しかしながら、中川地域は、市街化調整区域であるために、各種の規制によって、そのような方向を目指すには大きな困難がある。 本来、市街化調整区域は地域の無秩序な開発を防止するための方策であったが、今や地域の維持と再生を阻止する大きな障害となっているので、市街化調整区域の撤廃を望みたい。</p>

大原野から(調整地域)東山の借景を生かした教育施設及び観光施設の誘致を願いたい。

農林業を活かした観光業・サービス業の雇用創出ではなく、農林業を継続していけるような対策が必要。現場の声をとり入れてください。

京都市の半分以上は森林や山です。京都のまち全体の持続性を高めるためには、そういった地域の活性化を考える必要があると思います。

観光は、集中型でなく、ネットワーク型、滞在型、体験型にしていくべきだと思います。

(土地利用に関すること (p. 9, 10)

【(5)京都の魅力を高める土地利用】)

大学卒業を機に、京都市から転出する人を減らすためには大学卒業までに十分に京都市の魅力を伝え、飽きないまちづくりをすることが必要。
若者が住みやすい街、若者が仕事を見つけやすい街を目指し、そのための土地利用を誘導してほしい。
京都の魅力を高める土地利用は、良いことだと思います。なぜなら京都の歴史や伝統につちかわれた文化や景観、産業をいかした土地利用がかかれています。
大学や学生が多いのは、京都の最大の強み。
「京都では優秀な学生とたくさん接点がある」ことは、企業誘致でもアピールポイントになるはずなので、企業と学生との日常的な接点を増やしていくことが重要。
大学のまちの強みをいかして、クリエイティブな都市を目指してほしい。
京都市芸大移転は中止。 西山の広大な土地に位置し、まだまだ利用可能な芸大を街中の狭い場所に移転する必要性が感じられない。 京都駅周辺の再開発と、芸大移転を分けて考え、数年後の財政破綻をすこしでも改善するためにも移転政策の見直しは最重要事項と思います。
まちにメリハリが無く、あっちにもこっちにもホテルや賑わいの場、隙間があれば民泊、簡易宿泊ができ、どこも同じような場所になってきている。京都に観光に来られる方は、山紫水明で静かで落ち着いた雰囲気求めて観光に来られる。静かで落ち着いた場の重要性をもう一度考えていただきたい。
20・30台の方が就業できるような仕事を創出してください。 京都は高度な技術の伝統工芸、アニメ、メディア娯楽の歴史もあります。これらをITにより高度化して、若い人がつける仕事を創出してください。また芸術大学・芸術学部の数は、日本でも有数です。この卒業生が卒業後に就ける仕事と住居を作ってください。
京都には文化や産業、大学など色々な魅力がたくさんあるまちなので、その魅力を京都のまちを持続させるためにいかす視点は重要だと思います。

(土地利用に関すること (p. 9, 10)

【(6)大規模な活用予定地・低未利用地における土地利用】)

市有地や国有地は民間活力を生かし、京都市全体としてプラスになるような面白い土地利用をしてほしい。
観光地付近の市有地などについては、更にその観光地の魅力が高まるような施設を呼び込んでほしい。
観光地付近にある市有地や空き地を有効に活用し、観光地の魅力向上につなげるべき。
出町柳駅北側の川端通り沿いは、ずっと荒れたままになっているが、そこを活用できないか。
京都市内で利用していない空き地が再利用すること。今は空き地の用途が駐車場にすればすこし残念なことと思う。今後は戸外駐車場を減少し、地下空間を移動すれば、もっとよい地面空間ができてくると思う。
キリンビール跡地のように新規に開発されたまちに人は集まる。難しいがそういった開発を誘導できれば良い。
横の連携を強めたうえで、民有地にも積極的に介入して土地利用を誘導していくべき。
市営住宅の活性化には民間活力導入が必要だと思う。
財政再建のため市立芸術大学の移転や市中央卸売市場の再整備は辞めると明記する。
京都市西京区の自衛隊桂駐屯地は、大久保に集約して、府・市へ払い下げをうけスポーツ施設・文化施設・公園などを建設して西京区を発展させてほしい。
芸大跡地については、洛西NTと一体利用を望みます。(道路)インフラ等
小学校跡地は地域コミュニティの要の場に位置し、大切な市民の財産です。企業や外資に売ったり貸したりしないでください。大きな災害が多い今日この頃、地域のつながりが重要です。小学校跡地は地域住民のための施設にしてください。
大規模な活用地は、個々に考えるのではなく、地域にとっても良いものになるように考えないといけない。
京都芸大や第一市場、街中の公立学校では、容積率が大幅に余っています。特例容積率適用地区を指定し、容積率移転による民間事業者からの資金調達を検討してはいかがでしょうか。

(歩くまちに関すること (p. 11))

歩くまち京都を更に進めるために自動車を持たなくても快適に便利に過ごせるまちをつくる。
有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワークとして、京都府北部や滋賀県、兵庫県とのアクセス強化を検討し、具体案をしっかりと訴えるべき。
自転車の利用環境充実と合わせて、公共交通の更なる利用促進と自動車分担率低下を進める必要がある。
まちづくりの進め方により、自然に自動車分担率が下がり、歩く人や自転車を利用する人が増えると良いと思う。自動車ではなく、自転車が利用しやすいまちづくりを進めてほしい。
ウォーカブルシティについて、京都は車が通れないような狭い路地も多いので、良い試みだと思いました。
ウォーカブルシティの歩くまちはぜひとも推進してほしいです。
自転車優先道路が歩道のバス停の内側にあたりするところがとても走りこいので、何かしら基準を決めていただけるとありがたいです。
歩くまちについて、京都市内では、あまりにも路上駐車がが多いと思います。そのことが、歩行者や自転車の移動の妨げになっています。歩行者や自転車の通行量の多い道路だけでも、車の侵入の制限を行ったり、路上駐車をしなくて済むような駐車スペースの整備を進めていただけると、歩行者にとっても、自転車にとっても、車にとっても嬉しい街になると思います。
桂キャンパスまで地下鉄or鉄道を延ばしてほしい。
自転車通行帯に自動車が路駐していて通行の妨げになっている。
ウォーカブルシティというコンセプトは今の京都の問題点を改善するのにとっても理想的な目標だと感じた。現在の京都では、狭い路地に入ってくる車や大通りを高速で走る車など、自動車が第一となるような様相があり、歩行者、自転車の不便、不利益が多い印象がある。自動車がいない時代から続く街並みの保全のためにも、それに適した環境、法整備はとても有意義に感じられた。
ウォーカブルシティの実現に向けて自転車の存在はどう捉えられているのか気になりました。京都では自転車の使用頻度も高く、自転車が原因となる交通事故も多く発生していると思います。これは一見すると、自転車の存在がウォーカブルシティの実現を妨げるのではないかとも思えてきます。
これからの暮らしと営みに対応したまちづくりの推進について、元々の道幅が狭い上に路上駐車が多く自転車で移動しやすい都市かと言われると疑問符が浮かぶが、確かに御池通りなどはよく整備されてる印象を受ける。
ウォーカブルシティについて、歩道を拡張するというなどはその主な方策の一つであると考えました。また、細かいことですが、信号について、現在は車優先で青と赤が切り替わっているように感じますが、例えば、車の速度には意識しながらも、歩行者が歩く速度に合わせて時間差で信号が切り替わっていくことも考えられるのかもしれないと思いました。
暮らしと営みの部分について、ほんの少しの意見ですが、三条・四条・河原町の辺りに駐輪場を増やしたらうれしいです。
ウォーカブルシティについて、人中心の空間にするにあたって駐車場などの車のための空間はどこに移すのか気になる。
歩くまちの取り組みを更に進めるために歩きやすい京都市をつくるべき。財政危機ということもしっかり考えた上で、歩道拡幅や自転車専用レーンを歩道に設けるなど、自動車社会からの抜本的な転換を進めるべき。
歩くまちを推進することで、見て分かる街の活力向上に取り組んでほしい。

<p>現状: あいまいな区分でどうしても自転車となる為危険である。特に電動ママチャリが大変危険である。現状の方式はあまり意味のない市役所の自己満足方式である。(偉そうに言ってますみません)自転車は絶対に人の歩いているところへは、進入できない構造にしなければ、解決しないのは明確です。</p> <p>改善案: 歩道は人間 乳母車 ハンデキャップ用自走者以外は通らせない。必要以上広い歩道は、狭めて自転車専用道にあてる。車道に余裕がある場合はその部分を自転車専用通路を設置する。期間は十年から20年計画で推進する。</p>
<p>「歩いて楽しいまちづくり」は誰のための何のための取り組みですか。</p>
<p>四条通は、歩道が広がってすごく歩きやすくなった。 ただ、京都には歩道がなかったり狭かったりするところも多いので、歩きやすい道づくりやまちづくりをもっと進めてほしい。</p>
<p>歩くだけでなく自転車の活用も検討した方がいいと思われる。歩く町も同様。</p>
<p>「単に自動車交通を抑制するのではなく」とあるけれども、限られた財源では限られた道路空間の改善にはどうしても時間がかかるため、やはり自動車交通の抑制は必要ではないだろうか。そのために欠かせない政策として、市域内(あるいは極端に道路事情が悪い地域)への自家用車流入を有料化する、いわゆるロードプライシングが挙げられるだろう。これによって徒歩や自転車、バスの移動が円滑にできる環境づくりへの財源確保も可能になると考えられる。</p>
<p>矢羽根マークなどの路面表示だけでごまかした自転車レーンの画像があるけれども、そのような構造が路上駐車場の溜まり場となっている現実に対する反省がみられない。自動車が物理的に入れない自転車レーンが早急に必要であり、また幹線道路と細街路の交点では車の歩道への飛び出しを防ぐような対策が強く求められる。</p>
<p>駐輪場が高く、自転車が使いづらくなっている。自転車が公共交通と組み合わせることで、利便性や経済的に向上してほしい。</p>
<p>歩いて楽しいまちづくり、でかけたくなる町としては緑や公共のコミュニティスペースが少なく感じる。川のほとりやいりくんだところではなく、大通りなどにグリーンインフラを導入するのもおもしろそうだと感じた。</p>
<p>京都駅周辺のまちを人が集まるためにより充実な歩くまちを作る欲しい。</p>
<p>道を歩いていると、後ろに自転車があることが気になり、自転車も不便になることがあります。都市計画はこうした問題を解決する必要がある。</p>
<p>歩くまちはちょっとよくなと思います。交通がこんなに不便なところで、歩くまちをつくと、交通がまっと複雑になると思います。</p>
<p>長寿化に伴い、免許証の返納も進み、「ちょっとそこまで出かけたが」という、移動ニーズが今後多様化すると思われる。今まで、自転車や自動車のちよい乗りで移動してきた距離が移動できなくなってきた高齢者の足をどう守っていくのか。「生活の足」を守ることが重要。そのためには、交通事業者任せではなく、利用者自らが助け合う視点、公共交通を自ら乗ってそだてるという視点が必要。行政にはその道筋を示してほしい。</p>
<p>方針には大賛成。自転車も走りやすいまちに！</p>
<p>歩くまちの取組の推進として、自転車の路上駐輪を一定認めることはできないか。「放置自転車」という呼び方も良くない。交通上の支障になることは承知だが、自転車は放置する権利があるものとする。</p>
<p>周辺部ではバスなどの公共交通の利便が高くない地域もある。「歩くまち」を推進する京都として、そういった地域に対してどのような対策を打てるか検討が必要だと思う。</p>
<p>歩くまちを目指すためには、交通基盤の整備が欠かせない。既にある公共交通の組み合わせや先進技術の導入など、積極的にチャレンジしてほしい。</p>
<p>環境にやさしい、健康にいいなどのメリットだけでなく、単純に京都のまちを歩く楽しさをもっと多くの人に知ってほしいです。その意味で、「出かけたくなる」というコンセプトはとてもいいと思います。</p>

放置自転車問題は重要だが、店の前に10分程度止めておくだけの「放置」まで撤去するのは自転車の機動性を著しく損ない、自転車の利用の促進という方針とは矛盾している。四条河原町といった歩行者の極めて多い場所では現状の撤去方針でも問題ないと思うが、郊外のそれほど人通りが多くない地域では、例えば放置自転車には印をつけ、30分後まだ放置されていたら撤去というような方法が良いと思う。現状、放置自転車の撤去車両が近づくと市民同士が声を掛け合って自転車を守るというような、市民のために行われるべき市政にあるまじき状況になっている。

公共交通を重視して、歩くまちを目指す、という方針については、強く賛同する。しかしながら、それが実現している区域は、いまのところないのではないかと。四条河原町から四条烏丸までの四条通は、歩道が広くなり確かに歩きやすくなったが、これで歩くまちの完成とはならないだろう。せめて四条通を車両通行禁止にするくらいの対応が必要である。全日が難しいのであれば、寺町通のように、日中のみ車両通行禁止にすることは不可能ではないはずである。

四条河原町以東から八坂さんまでの四条通も、歩くまちとしての取り組みが必要ではないか。まずは、歩道を広げてもらいたい。

歩くまちを実現するためには、交差点にも着目すべきである。具体的には、四条河原町、四条烏丸、川端四条の交差点はスクランブル交差点して、歩行者が歩きやすい交差点にもらいたい。

歩道幅と自動車の流入を減らすようなまちづくりを進めることで、環境にも良い、歩きやすいまちになると思う。

自動車分担率を下げ、歩きやすいまちをつくってほしい。

モビリティの転換の施策にバスの共同運行、等間隔発車、協同経営などを盛り込むべき。また住民が支えるモビリティ、Maasを小型車のAI乗合タクシー導入と言い切って盛り込むべき。

「公共交通ネットワークの形成」においては、素案のとおり持続可能な都市社会の実現に向け一層の公共交通の充実を図っていただきたい。一方で、ソフト面での対応について言及があり、これについて否定するわけではないが、ハード面つまり実際の輸送力の確保において現状大きな課題があり、その課題解決に都市計画の観点からも注力する必要があるのではないかと。

先日岡崎エリアから四条界隈までバスを利用したが、コロナ禍で観光客が大きく減少しているにもかかわらず大変な混雑で、小さい子供を3人連れていたが、到底また乗りたいと思える状況ではなかった。コロナ前の観光客の多かった頃では、大人だけの利用でも非常に窮屈なほど混雑を極め、その上他都市からの観光客と思われる自家用車が多く、心部に流入しており道路の混雑も酷く大きな遅延も発生し酷い状態であった。「歩くまち京都」の実現には公共交通機関が「ある」ことだけが条件ではなく「快適」で「また利用したい」と思えるものであることが必要ではないかと。

これほど利用客の多い線区もあるにもかかわらず市バスの財政状況が厳しいのは、市交通局だけの問題ではなく、都市計画の問題により他都市に比べバスの効率的な運行ができていないのではないかと。都市計画の観点から円滑で効率的なバス運行に資する施策を検討・推進することは、交通局の財政改善に寄与し、その結果バス車両の増備など輸送力の更なる改善に繋がり、最終的に「歩くまち京都」など都市計画の更なる実現に繋がるものであり、積極的に検討いただきたい。

「自転車の安心・安全な利用環境の充実と多様な場面での活用」に当たっては、素案のとおり、「歩くまち京都」実現に当たり重要な役割を担う交通手段として走行環境の整備や安全確保を推進していただきたい。

自転車走行環境の更なる整備においては、「矢羽根マークなどの路面表示を主とした整備」とあるが、矢羽根マークが既に設置された道路を見ると、路上に駐停車された車両や左折しようとする車両により矢羽根マークで示された進路が妨害されており、妨害車両を避けるため、車道側ではなく歩道に進入する自転車が非常に多く感じる。つまり、矢羽根マークの整備だけでは自転車走行環境の整備としては不十分であり、歩行者や自転車の安全な進路を確保できるよう、縁石やラバーポール等で自転車の走行空間を自動車からも歩道からも物理的に分離する道路整備も合わせて進めていただきたい。

現状の公共交通機関では混雑が著しく、抜本的な改善を進めていただきたい。素案にあるとおりLRTやBRTは非常に強力な改善策であり古都京都に相応しいものであると考える。特にLRTの最新技術では、かつての市電のような景観を害する架線の必要ないバッテリー型の車両も開発されており導入コストも削減されるものであり中長期的な観点で積極的かつ具体的に導入可能性の検討を推進していただきたい。

歩くまち京都という言葉が浸透しつつあり、喜ばしいことであるが、昨今のコロナ禍により、大勢を輸送する電車・バスからマイカー利用へと戻る傾向が見られるのは、食い止めたいところ。公共交通利用にシフトする取組を積極的に進めてほしい。

出かけたくなるまちづくりを進めてほしいです。

地域特性に応じた持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成として住民自ら運転する新たなモビリティを明記する。
またmaasはAI乗合タクシーと断言して市バスの撤退の口実として各地に導入する。
またバス会社同士の等間隔運行や定期券の共通利用を明記する。
また一番いい時でも黒字化しなかった路線はジャンボタクシーをを既定路線とする。
土地利用低層階での店舗・事務所の誘導とあるが、低層階は歩行者のためセットバック、歩道状空地、ピロティを沿道の原則とする。

CO2の問題では洛西NTにLRTなどの電車をJR桂川へ洛西口へ洛西NT～桂坂～向日市～長岡京に建設して市バスを減らし環境を守ってほしい。

大きな道路ばかりではなく、街中の交通状況が住民にとって安心安全なものであるのかどうかしっかり検証することが重要。パリでは、市中の制限速度を30キロに決めたとき、自動車がわがもの顔で走る町は、ごめんである、

門川大作市長が「新交通システム」を洛西につなげると公約したこれが計画にない。これも「ウソ」か？

京都市全域的に歩きやすい街になってほしい

歩くまち エコツーリズム、グリーンツーリズムの振興策としても重要。

歩きやすいまちにしてほしい。

(景観に関すること (p. 11))

<p>京都市内は景観などの面から超高層ビルなどの建設は出来ないと思う。その分民間活力も活かしながら地下空間を整備して、活気あるまちづくりを進めるべきだと思う。</p>
<p>景観に最大限配慮をした上での高さ規制緩和は常時検討すべき。</p>
<p>全地域において、景観に最大限配慮しながら、高さ規制の緩和を柔軟に検討してほしい。</p>
<p>景観に配慮した高さ規制の緩和の検討。</p>
<p>都市計画マスタープランの拡充のポイントというスライドの保全という部分に対して、京都に住んでいる自分から言うと景観よりも住みやすさ(河原町あたりを自転車で通れないなど)を重要視してほしいと少し感じる。</p>
<p>高さ規制の緩和などは、財政危機を乗り越えるためにもかなり重要な課題。早急に検討すべき。</p>
<p>古き良き都を守りながら、近未来都市として環境に配慮した住み良い町として下さい</p>
<p>高さ規制の緩和に賛成。</p>
<p>南部や東部は、東寺や醍醐寺とかの寺社仏閣周り以外は高い建物があっても気にならないと思います。高速道路とかも高いけど気になりません。都市として成長するためには、高さ緩和も必要だと思います。</p>
<p>「生きた景観」とは何ですか。「京都市らしさ」とは何ですか。</p>
<p>景観・環境は対価として見えず、行財政改革では切り捨てるべきもののように見えるが、重視するのであればこの景観や環境・文化といった資源をどうすれば対価に変えられるかを具体的に考えてほしい。</p>
<p>感じる景観はすごく大事と思う。伝統的景観の触れ合いはよく見るしかない。体験すればややこしいな予約しなきゃいけない。文化の再生で現実的な形で感じればいいと思う。</p>
<p>景観政策と現実の土地利用(需要)の間に大きな乖離があるように思います。 京都市の景観政策は素晴らしい点も多いですが、例えばビルにも勾配屋根をかけさせようとしたり、高さをどこでも厳しく取り締まったり、理念偏重の極端なものも多く、都市の成長を阻み、今後の衰退につながる一因になっているとさえ感じます。 財政力等に比べ、保全する範囲が大きすぎないでしょうか。 今後は選択と集中で進めていかれるようですが、経済と理念のバランスを見直し、京都市の厳しい財政状況を踏まえ、大胆に方針転換されることを期待しています。</p>
<p>そもそも京都とは、京都市なのか、都なのか考え方を整理すべき。周辺は高さ規制までして守る必要はないのでは。基本的に他都市は容積率でコントロールしており、周辺の高さ規制を撤廃すべき。</p>
<p>景観の規制等は厳しいところと、緩和するところをもっとメリハリをつけて行った方がいい。</p>
<p>H19年の新景観政策は当時反対していたが、今では良かったと評価している。今回も思い切ったことができると思う。</p>
<p>景観政策で最も重要かつ喫緊の課題であるのは町家の保存である。現状の景観計画では実際の町家の集積の様子が考慮されているように見えず、地図の上からの広域的なゾーニングによるフロー型の計画手法を採用しているにすぎない。歴史的ストックの現状立地を把握し、特に町家が集積している地区については厳格な高度規制を設定することによって町家を建て替えの圧力から保護するといような、きめ細かなストック型の計画を期待する。 他にも細かいところだが、ファサードを規制しても敷地の前部分に庭や駐車場スペースを作られては景観の連続性が担保できないため、建築のセットバックに関する規制を設けるべき。コインパーキングについても景観の連続性において極めて悪い影響を及ぼすので、例えば出入口以外には伝統的な塀を設置させることで景観の連続性を保つというのはいかがでしょうか。また色についても、現状の消極的な規制方法ではなく、町家に用いられている色を指定して規制を作れば、より統一感のある街並みが作れるのではないだろうか。</p>

町家の減少と空室不足、地価の上昇という課題を抱える都心部にますます都市機能を集中させれば、歴史的ストック(町家)の減少が加速する。京都駅の南方や右京側への開発を誘導するとともに、15mである現状の高度制限をさらに低くすることで町家の建て替えに対するインセンティブを減少させ、代わりに御池通や烏丸通といった幹線道路の高度制限を緩和するという方法はどうか。職住近接地区全域について高度制限を強化するというのは現実的ではないのかもしれないが、現状の歴史的ストックの具体的な立地をみながら、特に町家の集積している町についてはさらに厳しい高度規制によって建て替え圧力からの保護を目指すというような、きめ細かい景観計画を策定すべきであると考え。また、例えば幅50mある御池通と30mの四条通が同じ規制というのもそれほど合理的でなく、町家の保護という点でも、幅の広い道路については緩和を積極的に検討すべきだと思う。

東山区については、歴史的な町並みや神社仏閣といった文化財の存在によって良好な環境が維持され、多くの観光客を呼び寄せている、京都の観光業において非常に重要な地区である。しかしある通りは伝統的な景観が形成されていても、少し歩くと5階建ての雑居ビルが建っているのは興ざめである。地域全体の魅力を向上させるため、歴史的地区の余白部分についてもやや強めの規制を敷くことで連続的な景観経験が可能になるよう誘導すべきだと思う。また、東山区域は山からの俯瞰景において重要な地区であり、屋根の形状の規制を強化することで良好な眺めの創出を図るべきである。

保全ゾーンである都心部における景観の保全は非常に大事であり、平成19年の高さの規制は非常に意味のあるものであったと認識する。

しかし、一方で一律的に規制強化を図ったことで、近隣都市に比べると開発勢力が停滞していることは明らかである。高さの規制についてはより精緻な規制を考えるべきである。

都心部の西院、梅小路京都西、西大路駅周辺といったところは、高さ緩和、容積緩和を図り開発の可能性を上げるべきである。

他のまちに行くと、「やっぱり京都の景観はいいな」と感じる人が多い。多くの人の努力の賜物だと思う。これからも、古いものを守るだけでなく、京都から美しい景観のあり方を新たに発信してもらいたい。

景観も大切だが、優先しすぎず、人口が増えるようなまちづくりとなるよう進めて欲しい。

イノシシ、鹿、熊が都市に出てこないように 山に動物の食べ物になる木の整備が必要。教育現場で子供たちにも覚えてもらう。

特色ある歴史的な町並みの保存(伝統的建造物群保存地区等)とあるが例えば祇園新橋は新橋通の川端や花見小路までは伝統的な街並みではない。たとえ修景だとしても連続した街並みを観光客は求めているのである。これらは金沢市や小諸市の景観の修復が参考になる。

建物の高さの特例制度等、こんな文言は削除すべき。

景観も良いけど・・・なによりも都市としての勢い、元気がないとダメ！

緑の多い京都の景観をいつまでも守ってほしい。三山の見える景観を守り、高い建物は京都のどこにも作らないでほしい。

大切な世界遺産の近くや、景観を大切にす底園の周りにホテルや商業施設などの建物が出来ないようにしてください。京都の大切な観光資源です。賑わいを持ち込まないで景観を守っていただきたい。

美しい京都の住環境や景観を壊すような計画はやめていただきたい。
2007年の景観条例を守ってほしい。

31m第2種高度地区では、高度利用を図るための誘導施策として、事務所等の特定用途に対する最高限度の緩和を図っていますが、既に整備済みの特定用途は、建替えを行わない限りそのメリットを享受できません。

同高度地区内における共同住宅の新築時において、メリットを受けられない特定用途所有者の代わりに、共同住宅の下階に特定用途を整備することで、31mまでの共同住宅建設を認め、容積率移転ならぬ「高度地区移転」のような仕組みを検討してはどうでしょうか。

(共同住宅所有者が特定用途所有者にフィーを払うが、下階の特定用途におけるテナント収入源を確保できると同時に、御池通等の職住共存地区とも相性がよく、田の字地区における共同住宅や事務所ビルの確保につながる。)

(防災に関すること (p. 11))

市民の命にかかわる防災分野では、お金を惜しまないようにしてほしい。
最近、局地的大雨など地球温暖化の影響を受け、水災害が増えていると思う。財政難なのは分かっているが、市民が亡くなってしまうことが一番悲しいことなので、防災に関する政策は進めてほしい。
伏見の市街地整備や魅力的な公園、防災をもっと充実させてほしい。
かまどベンチ、災害用マンホールトイレはどこにどの公園や運動場に設置されたのでしょうか。自分の家から近いところで、そういったトイレはどこにあるのか、京都市のホームページなどで共有してほしいのですが、可能ですか？
避難所として指定されている小学校などで、どこが太陽光発電や雨水利用などしているところも分かりません。マップに落とし込んでもらって、自分の避難する場所が、断水・停電しても、安心して避難できる場所かどうか知っておきたいのですが、どうでしょうか？ また、そういった情報はどこから入手すればいいですか？
嵐山で、水が溢れないようにせき止める壁が完成したというニュースを見た。川があふれないように堤防をつくるのもいいことだが、どのような危険があるかを事前に知らせておくこと、避難場所をみんなが知っていること、災害時に避難情報を早く届けることも大切である。
災害はいつ起こるか、だれにも分からない。また、一度の対策だけでは不十分である。災害に備え、十分な対策を持続的に取り組む必要がある。
防災や交通との関係性についてもっと踏み込んで書くべきでは。
毎年、全国のどこかで大災害が起こっており、京都も他人ごとではないと思っています。 多くの人が被災することのないまちづくりをお願いします。
地域コミュニティなど、京都らしい視点で書かれていると思う。
透水性舗装の推進強化や生物多様性に配慮した緑地、水辺の環境整備を各局と連携し、進めてほしい。街の強靱化という名のもとに生物が住みにくい環境にならないようにしてほしい。
京都市北部や京北町の森林において、京都市内での建設工事に伴う土砂め盛り土が あちこちで行われているが、熱海市の土石流災害に見られるような災害が発生する 可能性が高い。とりわけ最近のような豪雨が頻発する我が国においては、土石流災害は、近辺の集落や住宅に対する直接的な被害だけでなく、下流の桂川や鴨川の氾濫や洪水につながる恐れもあり、その影響の範囲は山間部だけでなく、都市部にも 及ぶであろう。京都市当局では、防災という点から、森林の傾斜地形への盛り土については厳しい規制を敷いてもらいたい。
災害が起こってからでは取り返しがつかないので、特に大雨のたびに土砂災害の危険が高まる場所などへの被災を想定した対策に予算を充ててほしい。
被災後を想定した対策として事前復興計画を策定しておく。災害の前に道路を整備するというより、ここに通すべき道路は災害後に数軒の民家を取り壊してでもすぐ整備する。物納された土地との交換、替地などを活用して住み替えを促す。 迅速な復旧復興のためあらかじめ計画し、住民の了承を得ておく。災害後どんな町にするかなど聞いては手遅れ。必要な施設から造る。保育園や特養はどんな地区にも必要だし、人を呼び込む装置でもある。
公園は通り抜けしやすい構造にし、通路としての活用も付与する。特に出入口は4隅と規定すべき。そうっていない公園が多すぎる。
防災機能でマンホールトイレの整備が進んでいるが、プールや雨水樋などある種の水洗を目指すべきである。
調査や啓発だけで安全は確保できると思えない、移住を促したり、負担の少なくなる助成金などをつくることも必要。
避難場所が危険な場所にあるところもあると聞いています。今一度安全かどうかを確認し、厚さや寒さ対策が出来ているかどうか、衛生的に安全かなども確認してください。学校跡地は、ホテルなどを建てないで地域住民利用の施設にし、災害時は避難場所になるようにして下さい。

京都市左京区修学院仏者町に修学院七町会館という小さな公民館があります。地域の催し、集会のほか、災害時の緊急避難場所になっていますが、建物が小さく収容人数に限られ、出入りする為のかぎを地域の役員の方が持っていけるようで、自由に出入りできません。近くにある市立修学院小学校の体育館を含め、緊急避難場所として十分機能しているか、多世帯・個人の避難生活のプライバシー確保、女性や子ども、障がい者の方が安心して利用できるか、地域住民参加のもとで確認できる機会が必要です。

市内には山のふもとに住宅、病院、老人ホームなどの介護施設が建つ地域があり、豪雨災害や台風による土砂災害が心配されます。たとえば京都市西京区山田平尾町にある特養ホーム京都厚生園、ライフイン京都などは山の上にあります。入居者、職員の方は無事避難できるか考えます。日頃から消防署などと連絡を密にとる事が大事ですが、地域住民の方も、御自分がどんな地域に住んでいるかを知り、住民の命や生活を守る必要があります。

(道路に関すること (p. 11))

<p>重要なインフラである道路整備に向けた力強さが少なく、少し物足りなさを感じました。都市のレジリエンスの向上を図ることや災害時の物流を確保する上でも、道路網の整備は必要と思いますが、鴨川東岸線のみがピックアップされているだけで、寂しいです。</p>
<p>ウォークアブルシティについて、道路を一車線にしてできたスペースだったり十字路の中心だったり小さな広場みたいなのができればいいなとずっと思っています。</p>
<p>道路に関しては、京都市より北部の地域との円滑な移動が出来るような道路ネットワークの整備を充実させてほしい。北部の地域は災害時に通行止めになりやすい。災害時でも緊急輸送の機能を保てるように道路を整備してほしい。</p>
<p>電気ガス水道その他通信の共同溝を拡大推進する。都度の道路の掘り起こし防止や地震等の災害からインフラを守る。</p>
<p>大通りで歩道を広くして観光客や多くの人々が通行しやすい(無電柱化)歩道整備は確実に進めていってほしい。</p>
<p>通学路について、もっと目立たせて事故を未然に防いでください。</p>
<p>高架道路など場合によっては、道路が景観に悪影響となることも考えられますが、都市の景観とレジリエンスのどちらを優先させるのでしょうか。</p>
<p>道路では渋滞解消などの身近なところでの改善施策を示してほしい。具体には宇治市との六地藏地域。</p>
<p>危険な狭い道路が多く、特に通学路の安全対策を進めてほしい。</p>
<p>道路の整備にあたっては、素案のとおり「全ての人々の安心・安全を確保」を第一に進めていただきたい。</p>
<p>渋滞の緩和や幹線道路の整備にあたっては、単純な車線の増設や道路網の拡大は、やり方によっては却って他都市からの自動車の市街地への流入が助長されたり、「歩くまち 京都」の理念と対極な自動車依存型都市に流れるなど都市計画の全体に悪影響を及ぼすものであり慎重に検討していただきたい。</p>
<p>「ものづくり都市・京都」を推進するため道路事業は必要不可欠であると思うが、幹線道路の整備や都市計画道路網の見直しにおいても「歩くまち京都」と相反することなくメリハリの効いた道路整備の施策を推進していただきたい。</p>
<p>各国が表明している、脱ガソリン車を明記してほしい。</p>

(公園・緑地に関すること (p. 12))

<p>脱炭素社会の実現や地球温暖化、ヒートアイランド現象が問題になり、特に夏に暑い京都市では大きな影響を受ける。ヒートアイランド現象などに対する適応策を都市計画の面からも進めていくべき。</p>
<p>街に緑地を増やし、地球温暖化やヒートアイランド現象の対策を進めてほしい。</p>
<p>緑地整備や環境に配慮したまちづくりの予算を増やしてほしい。</p>
<p>市街地の緑化も進めてほしい。</p>
<p>公園緑地は関東に比べて圧倒的に少ない。それは京都の盆地が作る周り一色緑の景観を緑が多いと勘違いさせるマジックだからである。寺社はその膨大な敷地と古い建築とその借景に依存しており、名だたる寺院は何千万円も掛け京都市に維持管理をさせていると見せかけ市はその目的に合致した将来における価値存続の仕事をしているとは思えない。予算消化のために下らないイベントをするのはやめにしたほうが良い。子供に地域特有の菊を植えさせる事より治山治水のしくみを学ばせる機会を大学と連携すれば良い。地域に根付いていないどこから持ってきたかもわからない他の土地のクモジ畑を作って特権階級にだけ利益をもたらす姑息な方策をやめなければならない。この下らないしくみ作り貢献したとされる課長レベルの管理職を大学に天下りさせるより、この課長の学んだ知恵の中にある環境作りや政治的動きに関するその方策を次に続く様々な規模への緑を守る指針と巡る人間関係を継ぐスキルを確立させる事が大切である。天下るとその人間関係で自身の身の保身と利益しか考えない役人に変身するのが実情であり、課長クラスから法人天下りした知人は身を呈して課長時代にできなかった事を全くの善意と好意で誰もしない足元の取り組みを続けていると推察する。このような都を愛する役人をたくさん育てて欲しい。</p>
<p>地球温暖化の進行やヒートアイランド現象の対策として、グリーンインフラの導入推進ではなく、整備を強力に推進する、という表記に変えてほしい。</p>
<p>こどものいる家族が安心して遊べる公園などが少な過ぎます。こどもが自由に遊び、親もくつろぎながら見守れる、そんな環境を作ってください。</p>
<p>市街地の緑化を図るとあるが、都市の競争力を高めるうえで非常に重要だと考えられるため、数値評価可能な形で着実に進めてほしい。 https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001373912.pdf のようにデータを用いたまちづくりをお願いしたい。</p>
<p>公園を交流の場、コミュニティーの場として積極的に活用していくことはいいことだと思う。京都だけの問題ではないかもしれないが、コロナ禍でますます交流しり機会が減ってきたので、地地域の人や他の人との交流する場が増えることは嬉しいと思った。</p>
<p>公園の機能は都市の美しさだけでなく、一部の人が必要とする娯楽施設です。建築群の中には対応したい公園や緑地をもうけるべきです。地域住民の幸福指数も上昇します。</p>
<p>横大路運動公園に行くとグリーンセンターからの排気臭が酷く子どもと遊べない。何とかならないですか。</p>
<p>伏見区は子供の数が最も多いにもかかわらず、梅小路公園や宝ヶ池公園のような魅力的な遊具がある公園がありません。伏見北堀公園は坂の上で、子供たちだけで「自転車で行こう」という場所ではなく、車無しでは利用しにくいです。</p>
<p>グリーンインフラ(雨庭)の取組をもっと進めてほしい。</p>
<p>京都市縦貫道の明記をお願いしたい。</p>
<p>公園の活性化については、民間活力の積極的な導入を目指すべきだと思う。</p>
<p>生物多様性に配慮した都市計画を進めてほしい。</p>

京都市は東山・北山・西山に囲まれておりますが、山の緑でもって緑が豊かということではありません。市民が生活する場の緑が豊かであるかどうかです。京都市の緑視率は他市に比べて低い状態です。都市計画の方針に「歩くまち」「景観」「防災」「道路、公園・緑地」がありますが、どれをとっても生活空間に豊かな植樹があつてこそ生きるものです。

7月1日「市民しんぶん」に景観地区の例として東山区の町並みと歩くまちとして四条通りの歩道拡張事業の写真が掲載されています。町並みは看板もなく、家の高さもそろっていますが、潤いもなく安らぎを感じません。優しさ・楽しさ・美しさを感じなく、何となく無機質なまちの印象です。また、四条通を歩くまちとして整備されましたが、若者が歩くまちで高齢者は歩けません。なぜなら緑のオアシスがないからです。京都は盆地なので特に気温が高く、ましてや地球の温暖化で益々気温が上昇しています。

「歩く」ことは健康の保持増進に老若男女とてもいいことですが、木陰もなく休むベンチもなく、乾いたまちは歩く気力も失せてしまい、健康で文化的とは程遠くただ行きかうだけになってしまいます。景観地区と同じで、潤い・安らぎ・優しさ・楽しさ・美しさを感じません。

また、京都市の街路樹はみすぼらしい限りです。アメリカはこれから1兆本の植樹を目指しています。2021年7月号の「ナショナルジオグラフィック日本版」に“日陰もない 格差社会の現実”としてロサンゼルスが取り上げられています。街路樹が豊かに繁って木陰のできる街区は富裕層の住む町、街路樹のない町は低所得層の住むまちで、街路樹を例にとっても文化度の違いがわかります。都市部の樹木は、下水設備や道路網と同じように、インフラの一部と考えることができることも書いてあります。

京都市域を北部・都市部・東部・南部・西部というように特徴を出されてもいいですが、どの市域にしても樹木が身近にある緑豊かな文化度の高い安らぎのまちにしていきたいと思えます。それにより自ずと子どもも大人も労働者も学生も京都市に住み続けたいと思うことでしょう。「目指せ！ 緑豊かな京都市」を都市計画として望みます。

6年生の子供がSDGsのためにも緑は大切だねと言っていました。子供たちのためにも、自然に触れ合え学び落ち着いた場とし、自然豊かな公園や緑地を増やして下さい。人に与えられる賑わい施設やイベント施設は要りません。自然の中で自分で遊びを考える子供になってほしいのです。

市内にある児童公園は地域のいいの場であり、こども連れ親子の遊び場・散歩道でもあります。新型コロナウイルスの感染症拡大による緊急事態宣言期間中、屋外や路上での飲酒が増え、土木事務所による公園に屋外、路上飲酒注意の張り紙を掲示していただいた事で感染防止の手だちにはなりましたが、公園に立ち寄る市民が少なくなり、雑草などがはえ、荒れている公園も見受けられます。感染状況を見極めながら、公園の手入れも必要です。

スポーツやスポーツ競技に参加する方々の多種、多様化により、屋外にある階段や段差、手すり、スロープを利用するスケートボード、自転車競技や屋外でのスポーツダンス競技、プレイキンの人気が高まっています。

京都市では公園が少なく、屋外でのスポーツ競技、とりわけスケートボード、自転車、プレイキンを行う場所はなかなかなく、公共の場でもある為、ルールやマナーを守り周りにいる人々を尊重しなければなりません。誰もが屋外の公園、スポーツ施設で気持ちよく、楽しめるように考えていきたいものです。

子育てに重要な要素だと思う。京都市には、いわゆる商業施設的な公園が無いように思う。出来たら人が集まるのではないか。

生物多様性の確保を明記してほしい。

(市街地整備に関すること (p. 12))

空き家の整理, 狭い道路の整備。(放地が多い!)

地価が急に下がるとも思えないので, 空き家など, 既にあるものをしっかり流通させることが大切ではないでしょうか。

細街路は京都の魅力でもあり, その魅力を活かしつつ, 京都ならではの「歩くまち」を目指してほしい。

右京区や山科区は幹線道路が少なく, 消防車も入ることが難しい箇所も多いのではないかと?
土地区画整理事業を実施し, 安全な市街地にしてほしい。

安心で安全な都市という目標を掲げているが, 京都市には非常に多くの路地が存在しており, 一度地震が起きて火事が起きれば阪神大震災の二の舞になることは言うまでもない。
路地が非常に魅力ある空間であり, そこに張り付く京町家の多さも計り知れない。
これら認識した上で, 細街路対策を早急に進める必要があると考える。
これまで京都市が景観, 京町家と議論を起こすことで市民の認識が高まってきたのではないだろうか, 路地についても昨年大々的にその魅力を西陣から発進を進められているが, 今後より多くの人に, 路地を魅力, 価値を認識してもらうことで, 路地の空き家化, 荒廃に歯止めをかけ, 都市防災力が高まるような取り組みを進めてほしい。

西陣地域では, 多くの路地がありその多くが再建築不可の状態である。
再建築負荷の状態では不動産流通のポテンシャルも低く, 空き家化が進んでいることは明らかである。
この状態を特例制度を使い, 改善することができれば, 不動産流通が進むだけでなく, 固定資産税も上がるので市の財政にも一躍買うのではないかと。
財政部局と連携した既存活用の政策展開をしてほしい。

山科区や西京区は, 狭い道路が非常に多い。
2章で, 周辺部においても地域の拠点を中心に商業・業務機能の充実が必要と記載しているが, 狭い道路を改善しないと, 魅力的な住宅地, 工業地にはなり得ないと思うが, 周辺部の商業・業務機能の充実のための具体策が全く伝わってこない。

密集市街には抜けられる道の整備が重要。
区画整理事業こそ整った街区を整備できる手法である。歩道を生み出すことも道路を生み出すこともできる。

(水・河川に関すること (p. 12))

透水性舗装の整備を強力に進めてほしい。
グリーンインフラと合わせ、透水性機能がある舗装の整備なども効果があると思う。
治水対策は全国トップレベルの整備が進んでいること、財政が厳しいことから重点をハード対策からソフト対策に移行してほしい。
緑地整備や水辺環境についても生物多様性の保全、回復に向け、環境政策局とも連携し、取り組みを進めてほしい。
地球温暖化や生物多様性に配慮した都市計画を進めてほしい。
四条通は賛否両論激しいが、京都駅～四条河原町の道もゲリラ豪雨はますますひどくなると思うので、河川の氾濫、土砂崩れ、地下の水没にはよく対策してほしい。
豊富な水資源をどう活用するかも問題です。
集中豪雨や災害が多発する中、グリーンインフラは大切になる。自然と共生しながら災害に強いまちづくりをしてほしい。
環境に最大限配慮し、透水性舗装の更なる推進や公園、緑地の整備を進めてほしい。
雨庭や河川など豪雨を流すのに有効である。一方河川敷から上がりやすい、降りやすい階段の整備も鉄砲水から逃げるのに必要である。また鴨川などへ降りるスロープは交差点の橋を避けるように橋の手前で下るようにすれば自転車は河川敷へ降りて歩行者と避けられる。
西部を流れる桂川は河川敷のグランドサイクリングコースを利用し、地域住民の方のいいの場になり、右京区西京極、西京区桂には河川敷を農地として利用されてきました。近年、河川敷には流木が流れてきたり、場所によっては樹木の枝がのびているところもみうけます、流木や川辺の樹木は川辺にすむ野鳥や野生動物、魚類のすみかとして大切な場所ですが、市民が川に近づくことができなくなり、川遊びやバードウォッチングなどの川にしたしむ事から遠のく原因になり、人目につかない事から大型ごみの不法投棄も考えられます。 P8水・河川(1)都市全体を見据えた治水対策(2)豊かな水環境・水文化の創出をどうすればよいか、今後も市民の間で議論しなかなければならないでしょう。

(その他市民の暮らしを支える施設に関すること (p. 12))

各地域における住環境の整備について、市営住宅の活用は効果的であると感じた。建てられてから時間がたって、時代背景の変化や老朽化によって、コミュニティが閉鎖的になったり住居としての魅力が下がったりしているが、立地の面では非常に魅力的なので活用次第ではあらたな需要や人口が見込めると思いました。

市民の暮らしを支える施設とは何なのか。支えない施設があるのか。そんな施設は即刻つぶしてください。

交通局だけに限らず、市関係の部局を東西線沿線に移転させてほしい。都市部のオフィスが空く、地下鉄沿線の経済活動が高まる。

暮らしを支える施設は、普段を無視しやすい問題です。社会の構造により、施設も時代の進捗とともに変化したほうがよいと思います。

伏見区は子どもたちが最も多いので、中京にあるこどもみらい館のような総合施設を作ってほしい。こどもみらい館、コロナ前の状況を見たことありますか？めちゃくちゃ混雑しています。パンパンです。それだけ需要がある証拠だと思います。

病院や保健所・学校の統廃合をしないで、市営住宅をへらさないでほしい。

若者や子育て層の定住を促進するためには、市民応募できる市営住宅の拡充・建設を求めます。今ある公営住宅の建て替え改修で、20、30才代の方が定住できると思います。

その他市民の暮らしを支える施設としてスポーツ施設である地域体育感が市内に何ヶ所かあります。様々なスポーツ競技に世代や立場が異なる多様な多くの市民の方に利用していただけるよう、女性の方が利用しやすいよう更衣室やトイレはどうか、高齢者、障がい者の方が利用しやすいよう玄関、入口に段差がないか、多目的トイレはどうか、利用者の方の要望や意見を改めて聞いていく事が大切です。

5 「第5章 方面別指針」について

(全般に関すること (p.14))

京都の地形、町の成り立ち、交通網、経済・商圈などを踏まえた際に、この5つの方面の区分に何らかの意味があるとは思えません。
方面別指針の策定の背景として、「各地域をネットワークさせ、まちづくりの効果を最大限にいかす視点が重要」だとありますが、そのことと方面別指針を策定することにどのような関係があるのか分かりません。
方面別指針について、京都をたったの5つに区分し、まちづくりのコンセプト、エリア全般の地域の将来像と暮らしのイメージを決めつけるといのは、あまりに雑過ぎませんか。京都は個性あるまちの集合です。町を歩けばすぐ分かりません。机上の空論は止めてください。
方面別指針の項目での、各方面のまちづくりのコンセプトが北部や都市部以外似た印象がありわかりやすい特徴が感じられないと思った。
京都をエリアに分けて成長させていくのは面白いと思った。
各方面の街づくりコンセプトは非常によいと思います。
東部と西部の指針が抽象的で分かりづらい、具体的にどんなことを行うのか知りたい。
方面別指針の役割として、「個々の方面の強み・役割を明確化する」とありますが、京都市は個性ある町が集合したモザイク都市であり、核となる中心部を持った都市ではありません。方面という考えは京都市には全く馴染みません。
全て後付け。
環境と調和した環境型の都市計画を進めてほしい。
方面別指針があることで、自分と関わりのある地域の将来像が具体的にイメージできるので、よいと思います。方面の線引きにこだわらず、方面間のつながりを重視してまちづくりを進めてほしいです。
地域中核拠点に着目したのはよいと思う。特に地下鉄という都市基盤を作った割に、その周辺が発展してないように感じる。もっと活用したらよいと思う。
第1, 2章で記述されるべき現状認識を踏まえて、方面ごとの具体的問題・課題の分析を最初に明確にすべきでしょう。
説明文末の「MAP■」の緑白抜き文字記号が小さくて見づらい。
全体的に都市の将来像がイメージできませんでした。 人口減をはじめ、各課題の要因について、全国的なものばかりではなく、京都市の取ってきた政策の影響分析(+/-の両方)が最初に示されて、何が要因でどんな問題があり、どんな姿に変えていくために、どんな方針で政策を進めるのか。 特に今の財政状況も見据えて、もう少しみえてくるものになると、なお良いプランになるのではないのでしょうか。
方面別に指針が明示されていてわかりやすいと思います。
区より広いエリアなので、少し馴染みない感覚。
地域中核拠点それぞれに愛着や明瞭でエッジの利いたイメージを持ってもらうため、ネーミングやカラーリング、あるいは特徴的なエンブレムを作ってはどうか。(イケメンキャラをそれぞれに作るのとお通り男史と重複するので、避けるべきだ。)
まちの将来像を描くことは大切だが、それにこだわり過ぎると、時代のスピードに付いていけないと思う。時には臨機応変にやってほしい。
山科や西京は、特に地下鉄や阪急の沿線は便利で住みやすいと思うのだが、あまり魅力が知られていないような気がする。地域の魅力をさらに高めることも必要だが、上手に情報を発信することがもっと大切だと思う。

方面別指針の役割に「個々の方面の強み・役割を明確化し」とありますが、各方面の役割は後述されていません。各方面の役割とはなんのでしょうか。その役割は行政が勝手に決めたのでしょうか。その役割は誰が担うのでしょうか。方面別指針の役割に「各方面の総合力」とありますが、方面は行政が勝手に仕分けたのではないのでしょうか。総合力とは具体的に何を指しているのでしょうか。

京都市の中にも、いろいろな地域があり、課題も様々なので、エリア別に指針を作るのはいいと思います。

京都を持続可能なものづくり都市としていくことが重要。頑張っている京都企業や京都を目指す世界からの企業が今よりも拡充しやすい受皿づくりを進めてほしい。

都市部以外のエリアも活力創出してほしい。

地域の将来像には明るい未来が書かれているが、実現のハードルが高そうなエリアも多い。都市計画だけで進められる話ではないので、みんなに関心をもって関わってもらうための仕掛けが大切だと思う。

方面ごとの指針は分かりましたが、そこに暮らすものにとっては方面で分かれているわけではないので、方面間のつながりや京都全体のバランスをしっかりと意識してほしいです。

地域中核拠点エリアを散らばせながら丁寧に周辺部のまちづくりを書いているなと感じました。このプランが市内全域の持続可能な都市につながっていくことを楽しみにしています。

京都に住みたいと思う若者を受け止めていけるようなマンションが増えるといいですね。子育てをイメージして、単に数だけでなく緑があってゆったりしたマンションを増やしてほしいです。楽しみにしています。

京都市は魅力的な都市でありながら、そのポテンシャルを活かしきれていない部分が多々あると感じます。エリアに応じたまちづくりを進め、若者が住みたくなる活気のある街にしてほしいです。

東部と西部をもっと開発して欲しい。
都心部に高層ビルを、南部に企業を、もっともって勢いのある魅力的な京都に！

地域別に目標を立てるよりも、どの地域にいても住みやすく、低層住宅でどこからも山並みが見える京都らしい景観を葆ちつけていってほしいです。

いずれも、環境貢献度の高い農山村部の振興の視点が弱いと思います。

京都駅一極集中の脱却に向け、京都市北部の交通機能強化など具体策を検討してほしい。

(北部に関すること (p.15, 16))

西陣エリア活性化のために北野白梅町の機能強化や魅力向上を進めてほしい。北野白梅町は北部エリアの大切な玄関口になり得るポテンシャルがあると思う。
北部に若者が遊べるような施設や空間が出来ると良いと思う。
北大路駅周辺や北野白梅町周辺は広域拠点エリアにすべきだと思う。またこの2つのエリア周辺の更なる魅力創出が北部まちづくりの鍵になると思う。北野白梅町周辺では、適切に高さ規制を緩和し、エリアの魅力向上を進めてほしい。
北部の西陣地域には、歴史的な施設があり、北部の活力を牽引するポテンシャルがあると思う。
ポテンシャルを生かすために北野白梅町周辺の高さ規制緩和や商業機能の更なる充実に向けた誘導を進め、北野白梅町を交通の基軸としたまちづくりを進めてほしい。
都市計画区域外ですが、京北や左京の久多、広河原もよろしくお願いします。
鞍馬や大原など、山間部の将来像についても触れられているので好感を持てます。とりわけ、北部方面は山間部が多く、防災・減災などの対策もセットで必要かと考えます。
北部出町柳駅周辺 学生は主に駅より東を居住エリアとしており、駅より西の商店街などであまり見かけないので商店街の古くからあるお店を利用する人がだんだん少なくなっていくのではないかと思った。商店街のような昭和感がある街並みが好きなので残して欲しいと思った。
北部といっても、京北と呼ばれる地域は二の次なのでしょうか、
行政区分で右京区や左京区に入った中川、小野郷、大森、久多にもその森林作業や地方の防災、教育に掛かる費用を都市部と変わらない利益として流通させるしくみ作りが必要である。
北部の山間部と市内中心部との円滑な移動が出来るように、道路整備などを進めてほしい。また、京北などの地域の活性化にもしっかり取り組んでほしい。
北部(国際会館駅周辺)は豊かな自然に囲まれているし、ゆとりある居住環境と観光地がミックスしているのが、この地域の特徴です。
スケートボードが東京オリンピックでも採用され、コロナ禍で世界的に盛り上がっているが、京都市南区にパークがあるが、北部にもあったら良いと思う。
北部は北山、今出川通の大学の町と、左京区・右京区北部の山間地域では性格が全く異なる。分けてきめ細やかな対策が必要ではないか。
西陣織は西陣織会館と土産物屋しか見ない。市民や若い人が気軽に手に取れるような場所を町中に整備できないか。小規模の事業所が多いと思うが、集まって広告販売に力を入れてもいいと思う。市はなかだちをしてほしい。
大学の近くのマンション等に多くの学生が住んでいるのに、スーパーやコンビニ、コミュニティスペースが少ない。特に岩倉周辺は住宅地が多い割に買い物ができる場所が少ないと感じる。
北以外の構想はいいと思います。北部は本当に京都と離れた感じがします。北部から都心部まで、とても不便で時間もかかります。
岩倉は北の地域で、未開発の山地や無人居住の空き家が多いです。生態環境をはかいしない上に、土地を合理的に利用して自然保護区と公園をけんせつする。土地の資源を合理的に利用しただけでなく、文化観光スポットをふやし、多くの職場を提供しました。
北部の方は、もっと便利な施設があったほうが良いと思います。宝ヶ池の近くにスーパーがもう一つ増えたほうがより便利な生活になれると考えます。
道路の方針では、大津方面と亀岡方面への連携を記載していることから、方面別指針においても広域的な視点から、大津方面と亀岡方面への都市軸の形成を積極的に示すべきです。
北山三学区などの山間地域では、その地域で生まれ育った人でも、大人になって地域に残る人はほぼ皆無の状況。地域の担い手をいかに増やしていくかが大事だと思う。

緑豊かなエリアにある既存集落のことも考えており良い。この地域への若い方の移住定住をイメージした記載もあったのが良い。

京都府北部エリアとの一体性を持たせる取り組みを進めてほしい。

出町柳駅の周辺について

鴨川より西側の出町柳商店街は、映画館や古本屋さんもあって、活気ある商店街です。また、鴨川デルタが多くの人で賑わうなど、ここにしかない良さがあると思います。

出町柳駅周辺では、大きな開発はできないかもしれませんが、このような街の活気が駅周辺にも広がるようなまちづくりを進めて欲しいと思います。

治山治水を守って来た川上に対し後にたたない人を増やしても上流の自然は守れません。まづ地元で調査に入り現状を見て今後どうしなければいけないかと住民と共に考えて良い村づくりにまず大森地区から始めてください。

方面別指針うそばかりですよ。

岡崎は美術館、ロームシアター(京都会館)、図書館等文化施設がある。以前は東山を望み、静かで落ち着いた文化ゾーンらしい地域だった。今はイベントの音が一日中、あたり一帯に響き住民も困っている。元の静かな文化ゾーンに戻して下さい。文化ゾーンと賑わいの場とは一緒にしないでください。

市町村の基幹的な税である個人市民税、法人市民税及び固定資産税の税率のうち、個人市民税及び法人市民税は先細りであるため、行政区の「北区」と「上京区」は、共通点が多い。このことから「北区」と「上京区」は合区とし、警察行政では上京区役所を合区の警察署と合区の支所とし、川端署は大規模交番所、下鴨署と上京署は中規模交番とすることで、広範囲の地域における置換確保にあたることとする。

一乗寺付近は周辺に大学も多く活気のあるエリアと思うが、地図では空白の扱いになっているように感じた。

北部在住だが、ぜひ、そこに暮らす市民の意見を広く集めてほしい。地域毎に特色があり、それをよく知り、大切にしているのは地元の人たちだ。上のイメージだけを押しつけるだけでは、結果的に人口減と流出につながると思う。

(都心部に関すること (p.17, 18))

中心市街地の更なる活性化や魅力向上に向け、民間とも連携し、まちづくりを進めるべき。高さ規制の緩和も柔軟に検討すべき。
都市部では、賑わいはあるもののまちの面白さは更に追求すべきだと思う。高さ規制緩和や更なる地下空間の整備、開発を検討してほしい。
中心部にはデザイン系の企業を誘致して、若年層の雇用につなげてほしい。
国の中心市街地活性化事業などあらゆるものを活用し、都市部、中心部の発展、魅力向上を進めてほしい。
ヒートアイランド対策をしっかり進めるべき。
西大路駅周辺 「周辺の業務機能や・・・調和した潤いのある居住環境が創出され」とありますが、工場と調和した潤いのある住居とはどんなものでしょうか。どのようなまちなのでしょうか。想像が付きません。どういったまちが創出されていると想定されているのでしょうか。もう少し具体的に示してください。
京都芸大やチームラボなど京都駅の近くでおもしろい動きが多く、楽しみにしている。アートやデザインが好きな若い人が必ず集まってくるので、自由な発想で活動させてあげたい。
空室率が低いから賃料が高いのは当然だが、その状態で企業誘致数を進めるのは矛盾がある。オフィスビルの供給数が少ないなら、都市部中心に整備すべき。
三条駅北東は若者が利用しづらい店舗が多く、賑わいはまだ難しい。廃学校後を利用して若者の活動拠点にすればよい。
今は商業中心区域として、街が混雑している。交通がもっと便利になるために、みちの分布を変化する。
町の都心部は結構住民が集まって生活している場所だ。だから中心部は北方面と南方面を連結して重要な役割がある。これから一つ方面は多い住民のために生活空間をデザインする同時に、北南地域との連携も重要な一部と思う。
京都駅周辺でさえ、あまり活用されていない土地があり、非常にもったいなく感じる。特に南側や東側はまだまだ発展の余地があるので、都市計画の面でも柔軟な対応してほしい。
中心部には土地がないので、広さは必要ないが、付加価値の高い業種に特化して誘致した方がよい。デザインなど、クリエイティブな仕事をする人があえて選ぶまちであってほしい
大規模な駅前再開発により、魅力あるまちづくりを進めて欲しい。
都市部のさらなる活性化を進めると共にヒートアイランド現象などを考えた街の整備を進めてほしい。屋上緑化を進めてほしい。
京都駅の近くにも空いている土地がある。そういう意味では、都心部にもまだまだ伸びしろがありそう。
「都心部」においても「保存」「再生」「創造」をどのように考えるのかを示す必要があると思います。
他の方面と異なり、「都心部」には広域拠点エリアが多く存在していますが、これらは重要なエリアであるにも関わらず、方面全般としてまとめられているので、個々の拠点の将来像と暮らしのイメージについて、少なくとも地域中核拠点エリア程度には、具体的に記載する必要があると思います。

(東部に関すること (p.19, 20))

東部のこれからの京都の可能性を引き出すというコンセプトはやや抽象的過ぎると思う。
山科や醍醐は、京都の人からしたら敬遠されるイメージがありますが、実際住んでみると住みやすい地域です。どうかマイナスイメージを払拭してほしいです。
醍醐寺駅周辺 醍醐寺駅の東方にはご存じの通り世界遺産である「醍醐寺」がありますが、醍醐寺を中心としたまちづくりはしないのですか。醍醐寺は駅周辺ではないということでしょうか。
山科区のポテンシャルは高いと思いますが、イメージが悪くて発展のスピードが鈍くなっていると思います。都市計画の観点から、まちの発展を促すとともに、イメージの向上を図る戦略も必要になってくると思います。
とにかく狭隘道路が多すぎるのが市民の生活満足度を著しく下げていることは否定できない。 ごく僅かな沿道地権者のせいで長年に渡って多くの市民が迷惑しているのを只々傍観するだけでは基礎自治体として失格！ たとえば道路拡幅に伴う立ち退き家屋の移転先を京都刑務所移転跡地に求め(京都刑務所は滋賀刑務所に統合すべき) 立ち退きを拒む地権者には固定資産税や都市計画税、住民税を段階的に引上げ用地提供を促すのも一法。 このくらいできないようでは山科区の未来はない。
岡川(御陵駅南方の小河川)や安祥寺川などは暗渠化による歩道整備をすすめることが適切と考える。 山科川においては川の両側に遊歩道を整備し、他の河川との合流点では架橋により行き止まりをなくす必要がある。 こうすることによって自動車交通から歩行者・自転車交通を分離し、災害時の避難経路も確保できる。
山科区は伏見区醍醐支所の編入によって行政コスト削減と都市計画一元化を行うことが合理的。
東部クリーンセンター跡地の土地利用も検討される計画を示されているのであれば、せめて外環状線を都市計画道路幅員の整備を図ることが必要であるので、土地利用に合わせた道路整備を明確にしたうえで土地利用を進めてほしい。
東部に記載の山科ICは、今はありません。
映画館が1軒もないので不便。もっと賑わいの創出を検討してほしい。おしゃれなカフェや人気のあるお店が増えると若者世代がもっと来るとも。
狭い道がたくさんあって生活しにくい。スプロール開発による違反道路が多数あるのに改善が全然進んでないのが原因ではないか。狭い道路の整備が急務と考える。
その後、外環状線の山科駅から栂辻駅間などをウォークアブルシティのような政策で整備すれば、魅力あるまちに成長すると思う。
東部地域には、人が集まるような目玉施設がないので、刑務所跡地などを活用し、人を呼び込む施設を民間で行い、東部地域に人を呼び込む起爆剤としてほしい。
地下鉄沿線は、もっと開発されてもいい。
次世代に選ばれるよう新たな魅力を創出することが大事な方面だと思います。そのためにも大規模活用や団地再生を上手くつなげてまちづくりを進めていくことに期待しています。
山科は、地下鉄東西線が出来て随分便利になったが、栂辻駅のあたりなどもっと賑やかになったらと思う。六地藏に大きなマンションも出来るようだし、東西線沿線など思い切って規制緩和をするなどして、もっと街が活性化するようにすべき。
プランにも記載されているが、山科駅周辺は、JR、京阪、地下鉄の3路線が走り、名神の東インターも本当に交通の要衝であるが、その交通利便性が全く生かしていない。 この交通利便性を生かせば、松井山手のような地域にもなり得ると思うが、今までのようなやり方にならないような大胆な規制緩和をしていかないと、何も変わらないまま時間だけが過ぎるのではないかな。
東部は確かに交通の利便性も高く、ポテンシャルがあると思う。

東西線のポテンシャルをいかして、山科から醍醐あたりのまちづくりを進めてほしい。
東部には子育てしたい魅力を仕掛けていくくらいのことが必要。外環沿いがゆったり魅力な感じになれば、それを軸に子育て層が選びたくなるまちが広がると思う。

山科に住んでいる者です。山、川、農地、歴史的文化などの脈々と継承されてきたかけがいのない＝子どもから大人まで生活を快適にする基礎前提となるものを保全・活用する視点が皆無であることに対して驚くと共に不信感がこみ上げました。

京都刑務所の存在価値を生かす視点で新しい発想を求めます。外国や他都市の例を研究してください。

山科のまちづくりを考える担当者の方々は、奈良時代から続く街道を歩いたことがありますか？蓮如の墓(廊)から東に続く信仰の道、さらに東に続く音羽山(牛尾山)を歩いたことがありますか？牛尾山の法蔵寺信仰とは別に、山そのものが山科住民(子供から大人まで)及び外からも豊かな自然体験活動の場として愛されてきたが数年前台風被害後、荒れている。グリーンツーリズムの拠点に整備しませんか？

(南部に関すること (p. 21, 22))

<p>南部地域においては、歩くまちの推進を更におこなうべき。工場やオフィスなどが整備されていることはとても良いことだが、観光地のエリアの規模が比較的小さいことが課題ともあると思う。</p>
<p>方面別指針の南部にある創造ゾーンにおいて、創造的な思考を刺激する環境が増えることで将来京都に独創的な産業が増加していくことが期待できると思った。</p>
<p>方向別指針について。個人的に僕は京阪電車に乗るので南部の車窓をよく見るが、電車も通っていて京滋バイパスや国道1号線、第二京阪などの幹線道路も多くあるのに、開発が進んでいないないつも思っていたので、もっとグローバルでアカデミックな大きな拠点ができるのではないかと考えた。</p>
<p>南部の土地有効・利用を進め、活力ある都市 空地が多くある、大型レジャー施設等の計画を建てられる地域と思う。淀付近。企業への有地を行う。既成緩和を地域的に言い開発する。</p>
<p>区の東西を結ぶ公共交通や道路の欠如が地域としての一体性を損ねている。 路線バスすら実現していない藤城学区には幹線道路と小型バス便、高度集積地帯ではケイルックの手になる「らくなんエクスプレス」の市バス編入と中書島駅乗り入れ、区内全域でのバス運賃均一化、また少なくとも京都駅八条口からは大岩街道や醍醐方面への直通バス復活などが求められる。</p>
<p>拘置所周辺も開発を考えてほしい。 らくなん新都はバスだけではアクセスが細いと思う。</p>
<p>企業誘致といいますが、伏見区は子育て世帯が多いまちですので、排気臭のする工場を誘致するのではなく、せつかく高速道路も近いので、大型商業施設や大型公園など、住民にとって利用しやすい街にしてほしいです。</p>
<p>ここ数年で伏見は子育て世代の流出が激しいです。 せつかく今年、伏見港が国土交通省の「みなとオアシス」に登録されて、まちの機運も上ってきているので、伏見港公園を中心にしたまちづくり・都市計画してほしいです。</p>
<p>中書島駅はハブで、かつ周辺はまだ開発できるところが多いので、その周辺で公園開発・都市開発を行ってほしいのですが、どうですか？</p>
<p>京都駅より上に、いろいろな施設や交通路線が集中しています。 (肌感覚でも感じていたけど、こんなに上の方に集中しているなんて！マップで見るとよくわかりました。) 実際歩いていると、京都の中心や上の方は、多機能なまちづくりをされているんだと見受けられます。碁盤の目のまちづくりは、もう完成したのでは？十分じゃないですか？ まちに魅力を感じている施設・企業が集まっている証拠だと思います。</p> <p>それに比べて、京都駅の下の方が寂しいのがよくわかります。京都市で住民が最も多いにもかかわらず、あまり大切にされていないと伏見区民として思います。(ほんとに。) 伏見区などにもっと重点を置いて都市計画を練ってほしいです。 伏見区は向島だけがまちではありません。向島だけに子どもがいるわけではありません。 高速道路から流れ出す車が、中書島駅周辺の細い生活道路を猛スピードで通り過ぎます。 伏見桃山・中書島駅西側の環境をもっと改善し、伏見区の若者世帯の流出を止めてください。どうかお願いします。</p>
<p>「2025年大阪・関西万博を見据え、国を中心とした淀川舟運復活(大阪～京都・伏見)に向け、大阪府をはじめ、淀川沿川の関連自治体とのさらなる連携強化も図ります」という文章や、それに関するより具体的なアクションを計画に盛り込んでほしいです。</p>
<p>伏見区への企業誘致や企業とのコラボで土地利用するときは、安満遺跡公園のような、子育て施設や学童、保育園、住む場所がセットになったまちづくりをプランニングしてほしいが、どうでしょうか。</p>
<p>京都の中心地はあまりにも地価が高いので若者世帯の定住化が難しいと思います。伏見であれば、まだまだその余力、伸び代はあると思います。</p>
<p>他都市にあるような、こどもの国を企業を募集して作ってくれれば、より伏見区の活性化に繋がると思います。安満遺跡公園もこどもの国も、決してアクセスのよい場所にありませんが、人がたくさん訪れています。 魅力的であれば、遠くても子連れで行ってみようという親が多いんだと思います。 伏見区は空いている土地があるし、高速道路や他県他都市とのアクセスも近いので、他都市、他県からも来やすいと思います。ぜひ今回の計画に盛り込んでください。検討してください。 また、こういった都市計画はどこの課がやっているんですか？</p>

今年結婚します。できれば子どもがほしいと思っています。伏見に親がいるので伏見に住もうと思っていますが、親と目線から見ると、南浜小学校への通学路は危ないし、こどもみらい館や高槻のような複合施設や民間でもやもくもくファームのような体験型テーマパークもなくあまり魅力がありません。図書館もなんだかしょぼい、。おおさかの中之島のこども本の森のような魅力的な施設すらない、子どもが多いのに宝の持ち腐れ、？

京都市もお金ないようだし、子育てにかかる負担が上がるようなので、このままだと伏見や京都市以外の定住を考えようと思います。
なので、伏見の子育て環境改善する都市計画、ぜひお願いします！

交通結節点である丹波橋・伏見桃山・桃山御陵前駅周辺は、ポテンシャルの高い地域だと思います。大手筋商店街のにぎわいと連動すれば、京都駅や四条河原町周辺に次ぐ、新たな拠点を生み出せると思います。

横大路ではルネッサンスプランをつくったがうまくいっていない。地域のまちづくり協議会とも連携を強めてほしい。

南部地域の都市政策をしっかりと考えていくべき。らくなん進都など全く魅力的ではない。財政が厳しい中ではあるが、都市計画の見直しだけでなく、産業政策とも連携しながらハード面の投資もしっかり行うべき

4の箇所に工業団地をつくとよい。(農業との調和は不要)

淀駅周辺では、競馬場の建て替えが進み将来的には娯楽レクリエーションが盛えたまちになるのではないかと考える。
今回書かれている新たな形のオフィスは、都心部で目指すような空き家を活用したコワーキングみたいなものではなく、高層マンションとコワーキングスペースやサテライトオフィスの融合があってもいいのではないか。
この地においては、比較的安価な高層マンションを実現し、多くの子育て世帯を取り込むことが可能になるのではないか。

京都駅(東海道線)を境に、南北が分断されているような気がする。市南部には活用できる土地も残されていることから、これから魅力ある街づくりを進めてほしい。

大手筋商店街は伏見区でも活気のあるエリアで、地域の中核の拠点にふさわしい。

南部でも歩きやすい街にしてほしい。

(西部に関すること (p.23, 24))

<p>市民新聞拜見させてもらいました。西部地区ですが、洛西ニュータウンは、都市計画で造った所なのに、今や、京都市民からは、陸の孤島と敬遠され、住民も流出が後をたちません。西の玄関口とは、呆れた内容で笑ってしまいます。引っ越して来た者の余命は、多くは有りません。はやく実現宜しく願います。見出し通りの西の玄関口期待しています。</p>
<p>地下鉄、モノレールは費用に係るので、贅沢は言いませんので市電を復活させてください。願います。</p>
<p>洛西ニュータウンに大型店舗の勧誘。買い物難民の減少。街の活性化！</p>
<p>インフラ整備さえしておいたら、芸大も移転する事はなかったと思います。</p>
<p>大原野は主に市街化調整区域です。そこに移住を促進するとはどういうことですか。都市計画法第7条第3項に「市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする。」とありますが、この条文との整合を教えてください。また、促進したいのであれば、市街化へ編入すればよいと思うのですが、そうしない理由を明確にお教えてください。</p>
<p>桂川・洛西口駅周辺 「向日市域とも都市計画の一体性を図」ることで、京都市にどのようなメリットがあるのでしょうか。 宇治市や久御山町など他の隣接市町のことには触れられていませんが、なぜ、向日市ばかり気にかけるのでしょうか。</p>
<p>段町を通る府道132号と桂川東岸の府道29号に囲まれた太秦・嵯峨・梅津地域は、旧農道や用水路沿いの細道路とミニ開発住宅が複雑に入り組み、「巨大迷路」の如き住宅密集地域を形成しています。この地域の問題は、 ①災害時に緊急車両の進入困難が予測され、破滅的被災を受ける恐れがあります。 ②個別に住宅の建替え・更新が行われていますが、俯瞰してみると開発期住民の高齢化と改修困難な住宅の増加により、狭小・劣悪住宅の集積、スラム化が懸念されます。 ③この地域は、交通上の不便さから、西部地域の各中核拠点エリアと有機的につながっておらず、孤立しています。さらに、西部地域の各拠点エリア同士の結びつきを分断し、西部方面の土地利用の潜在力、可能性を著しく狭めています。その結果、都心との結びつきも弱い状態で放置されています。 ・上記地域については、幹線道路整備に合わせて、全面的な区画整理・再開発を構想計画することが必要です。有数の観光地の嵯峨嵐山エリアの近隣地区としての可能性を生かす創造的な取り組みが期待されます。 ・この事業は、本来は農地からの開発時に計画すべき歴史的課題でしたが、現在では方法・費用・期間に相当な困難が予測されます。それでも、京都市の未来を見据えた将来像として、この取り組みを回避することは無責任でしょう。 ・事業原則には；①広く市民に情報公開されること、②現住民の大多数の納得を得ること、③特定の個人・企業・組織が不当な利益・投機的利益を得ることも不利益を被ることもないこと、が必要です。そのための長期・中期・短期に分けた綿密な行動計画や原則的で柔軟な調整・修正方法が求められます。 ・区画整理にあたっては、幹線道路整備によって、道路沿い地域の土地利用可能性が高まり、地価も高まると予想されます。公的な開発主体が、年次計画と地元との合意形成を通じて沿線全体を合理的に地価で広く収用し、利用目的を規制するとともに合理的な地価で販売や土地交換をすべきです。また、公的な開発主体によって、中層・低層で優良な賃貸住宅や分譲住宅の計画的供給をすべきです。</p>
<p>広大な太秦・嵯峨・梅津地域には、葛野大路や御池通並みの幹線道路が存在しないため、地域内の交通困難だけでなく、段町を通る府道132号と桂川東岸の府道29号が迂回道路として利用せざるを得ない状況を生んでいます。府道29号は市西部から嵯峨嵐山に向かう観光に不可欠ですが、西部方面の南北幹線路の不足から産業用の通り抜け道路になっています。幹線道路の四条通は段町以西で道路幅が急に狭くなり、松尾橋東詰めでは、夕方の渋滞が常態化しています。そこで、都市計画道路である桂川街道の北上延伸(桂川越え地点から新名称*にすべき)、御池通の西方延伸の早急な実現が必要です。桂川街道の北伸にあたっては現在の道路計画よりも西寄り修正し、直進して嵐電帷子ノ辻駅付近、JR太秦駅付近を通って丸太町通に接続すべきでしょう。これによって、西部方面の各エリアや地域が有機的に結びつく可能性、地域内部の土地利用性が高まるでしょう。 *桂川街道の北伸路の名称は西大路や葛野大路に対応して「〇〇大路」が期待されます。</p>

地下鉄東西線は、構想において予測した乗客需要が見込めず、市財政赤字累積の大きな要因になっています。その一因には洛西ニュータウンの人口動態があり、この地域までの地下鉄延伸は有り得なくなっています。しかし、需要増が見込めないまま、東西線の現状を放置することは望ましくありません。

地下鉄のような大量輸送手段の場合、安定した需要を確保するには本来ターミナル間の接合が原則です。東西線太秦天神川駅は嵐電駅と接合していますが、幹線の御池通が西向きに途絶していることもあり、ターミナル機能は極めて限られています。

そこで東西線はこの先、梅津(バス停長福寺道～西浦町間)を経て、阪急桂駅に接続することが合理的です。これによって、大阪方面との通勤通学客は格段と便利になり、東西線の相当な乗客需要が見込めます。また、西部方面の各エリア間の有機的結びつきも格段と向上すると見込めます。その結果、桂駅周辺の整備の必要と意義はより高まるでしょう。

さらに将来の需要予測によっては、地下鉄をJR桂川駅近くまで延伸することも考えられます。その場合は、自衛隊桂駐屯地の移転要請と跡地の合理的な利用計画が必要です。

段町以西の四条通(とくに西浦町バス停以西)は歩道が極めて狭小である上に、しばしば歩道中央を電柱がふさぎ、車道面との段差を斜めに接合しているため、健常歩行者でも極めて危険な状態にあります。高齢者・障害者にとっては、歩行を楽しむ前に、基本的な権利としての「歩く権利」すら保障されていません。車椅子障害者の通行は完全に阻止されるという非人道的状態が放置されています。歩行に危険な歩道であることは、歩行者の減少、道路沿い商店・飲食店の衰退、地域コミュニティの衰退にもつながっています。

四条通については、早急に電線・電柱の地下埋設工事を実施し、車道との段差が大きい歩道面の形状を改修することが必要です。さらに将来は、御池通の西伸・桂川街道の北伸など幹線道路の整備によって、四条通の車両通行の必要性が減少し、四条通の車道制限と歩道拡幅が構想できるようになります。

同様の問題は、太秦・嵯峨の「三条通」*にもあり、同様の解決策が考えられます。

*三条通は、天神川交差点で西北方向に屈曲し、御池通を越しても同名で京都の通り名称では不自然な状態です。御池通の西伸の際には、これに並行する三条通を嵐電と交差して整備し、通り名称も整理すべきでしょう。

「嵯峨嵐山」は、日本を代表する観光地であり、西部方面の拠点エリアの一つです。直近のコロナ禍までは、この地域は嵐山渡月橋付近から北嵯峨まで極限られたスポットに観光客が押し寄せていました。観光の質の維持が困難なほど密度の高い集中は、住民にとっては観光公害をもたらすレベルに達していました。他方、このエリアには十分な宿泊施設や夜間利用できる飲食店が少ないのも特徴的です。

今後、この地域が国内外からより多くの観光客を受け入れ、質の高い観光・保養を提供するには、相応の社会インフラの整備が必要でしょう。小面積の嵐山地区には寺院が多く、伝統と景観の保持が前提になります。御池通を桂川左岸の森原堤付近まで延伸し、この地域の再開発を行う際には、森原堤をスーパー堤防的に(破堤がない絶対的)強化することで、土地利用度を大いに高めることが可能になります。

桂川左岸(東岸)は、公園・遊歩道が整備されている右岸と対照的に、右岸以上の景観があるにもかかわらず堤頂部車道以外の利用が少ないのが現状です。観光客は、渡月橋北詰から数十mの松林で行き止まりになっています。森原堤の堤防内側に鴨川に匹敵するような遊歩道が接続しておれば、また堤防沿いに宿泊施設、飲食店等があれば、対岸の嵐山、松尾山を眺めつつ、徒歩で松尾大社・月読神社・苔寺観光に向かう可能性が出てきます。海外観光客も今後は、バックパッカーや滞在型・体験型観光の増加が予想され、さまざまな形態の観光・保養需要に対応した観光インフラが必要になっています。

現状の西部方面は、京都市都心の単なる「周辺部」という存在であって、エリア相互の有機的つながりは十分に見られません。また、西部方面には、土地利用でも都市構造でも見直しが必要な地域があり、下記の個別問題と合わせて考察すれば、地域の新しい個性を創造する可能性(潜在力)掘り起こせます。

桂川、嵐山で代表している西部は、自然景色と文化景観の再生以外に、経済による便利性が大事と思う。または、自然災害の防止。

仕方ないのかもしれませんが、例えば、桂川?洛西口駅周辺といったエリアでは、生活するエリアと、市の境界は一致していないと思います。

近隣の自治体と協力しあって、つながりのあるまちづくりを進めてほしいと思います。

洛西口の高架下はすごくよくなりました。今まで使えていなかった場所をうまく活用してほしいです。

周辺自治体との連携強化はよいこと。芸大跡地も、KRP、京大桂、進光悦村や亀岡の大井団地まで視野を広げると活用可能性が広がる。

洛西バスターミナルのターミナル機能強化を目標にするべきだと思う。

<p>本編の地図に大原野森林公園，洛西中央緑地を追記して欲しい。</p>
<p>洛西ニュータウンは，維持だけでなく再生も目指すべき。</p>
<p>嵐山以外は，そんなに人は訪れていない。</p>
<p>最寄り駅が阪急桂駅である地域に居住しているが，適度に人がおらず，いや，よく言えば，人口規模が適度であり，だが，生活に必要なものはそろっている地域であり，暮らしやすさを強く感じている。しかし，「素案」にあるような，近隣の大学や研究施設との連携などは実感できていない。京都大学の桂キャンパスには冷やかかしに行ったことがある程度であり，何か一緒に活動をするような状況ではない。連携が何を意味しているのかわからないが，何か連携できることあれば，具体的に提案してもらいたい。</p>
<p>阪急桂駅の周囲でも歩くまちの実現に向けた取り組みを開始してもらいたい。阪急洛西口駅付近のような広い歩道がうらやましい。</p>
<p>洛西では，京都市主導でニュータウン化を実施してきたが，交通網が発達せず陸の孤島状態である。高齢化が進んだいま，若者の評価が進むようなトヨタが実施する先進都市のような画期的な試みを行政主体で取り組んでいき，陸の孤島でも唯一無二のものを目指すべきではないか。そのためには，国土交通省が打ち出した「2040年，道路の景色が変わる」に描かれているような地域を先行して目指していくべき。</p>
<p>桂駅の西口では，スーパーや書店，ファストフード店が無くなり，不便で活気が失われつつあるように感じる。阪急で梅田まで30分余り，河原町までは10分弱の便利なところなので，阪急電鉄とコラボするなどして若い世代が増えるようなまちづくりを進めて欲しい。</p>
<p>阪急洛西口駅やJR桂川駅が出来て，洛西ニュータウンは便利になったが，高齢化が進み住宅も古くなってきていると思う。 街のリニューアルを進め，こちらにも若い世代を引き付けるような施策により西京を元気にしてほしい。</p>
<p>右京区民です。 右京区の太秦天神川駅周辺の発展はここ近年で様変わりしていると感じる一方，御池通以西の都市開発がほぼ未整備状況にあり，未だにスプロール的な民間開発に委ねられているように感じます。 一住民として感じるのは狭小な通学路での交通事故の危険性と，緊急車両の通行不便性を肌で感じることから，御池通等の早期の幹線道路整備を望むとともに，沿道利用による生活利便施設の適切な配置を行うことが，右京区の更なる発展に繋がるものと期待します。</p>
<p>洛西ニュータウンは高齢化が極端に進んでいるが特別養護老人ホームがNT内は無い。市営住宅の集約化や小中一貫校跡地に年金で入れる特養を建設してほしい。</p>
<p>差別させている西京区にもっと光を当ててほしい(しばし均一乗車区間ほとんどなし・人まち交流館なども無い)なんとかしてほしい。</p>
<p>洛西NTに働く場所として，「用途地域」の見直し・準工業地域まで近郊には従来の工場があります。住むところと働く場所が近く，就労支援にもなります。</p>
<p>長岡京市，向日市，右京の森，洛西NTから洛西口及び桂川駅までのループ状の交通網による人口流動と縦貫道(沓掛)による，関空及び日本海へのアクセスを強化する必要がありますので，未利用土地及び調整地域の土地(大原野)の計画的な活用が必要です。</p>
<p>洛西NT・当初地下鉄計画について，東西線か東へ延伸により醍醐，六地蔵が大きく変わりました。洛西NTを主軸として，桂坂，右京の里，向日市，長岡京市，JR桂川までの広域連携が必要の為，京都府と京都市等の将来ビジョンが必要と思われます。20年後(2045)には，洛西NTの高齢化が下がります。長期ビジョンが必要。</p>
<p>京都市芸術大学の移転は，そもそも洛西に移転させたのは洛西への地下鉄導入計画にあった。地下鉄導入を40年待たせ，前回基本計画(西京)のトップ項目が次期計画に願いに變更されていた。</p>
<p>洛西パスターミナル周辺 市立芸術大学の移転後敷地では，本市の都市的な課題の解決や地域のニーズなどの踏まえた機能が充実している。これは何だ。あと地はまだ決まっていない<修正を望む></p>

嵯峨嵐山・嵐山駅周辺は鴨川に接してより豊かな自然にかこまれ、永輪寺や松尾大社など有名な寺院もあり、観光資源もあるのですが、ローソンやミニストップといったコンビニエンスストアはあるものの近所にスーパーマーケットはなく、京都市バス28系統や京都バスは運行されていますが、京都市バス28系統は四条通で左折し、京都駅方面に行き、右京区山ノ内のイオン京都西店や阪急電鉄を利用し遠くまで買い物にいかれる地域住民の方もいるそうです。京都市西文化会館ウェスティや西京区役所へ行くときも不便だと思われ、嵯峨嵐山の地域の方々の要望や困っておられる事を聞いていく必要があるでしょう。

洛西バスターミナル周辺については、洛西ニュータウンの中核をなす施設が集積している。これらの施設が充実・発展することがニュータウンの活性化につながる。これに資する都市計画交通網の実現できる指針を要望します。

6 「第6章 地域のまちづくりの推進」について

(地域のまちづくり構想に関すること (p. 25))

<p>「・・・都市計画の支援などによって・・・」とありますが、都市計画の支援とは何でしょうか。また、ここでいう「など」には他にどういったことがあるのですか。</p>
<p>地域まちづくり構想のはじめの説明文が4行にわたっており読みにくい。</p>
<p>地域ごとに特色あるまちづくりで住民に「わがまち」意識を増やしてもらうことが、住民自らまちづくりに加担することにつながるというですね。</p>
<p>これまでの常識が通用しないくらい、災害頻度が上がり、都市計画だけではなんともならない状況だと思います。なんでも役所がやってくれるという安易な発想ではこのような世の中はもたない。地区計画やいろいろな手法を使うことが、結果として地域のコミュニティの維持、充実につながる、ということは後でわかることなので、市民が自律的に自分のまちを受け止めて使いこなせるようなコミュニティづくりを可能とする手法は大事にしてほしいと思います。ハードルは高いと思いますが。。。</p>
<p>京都での地域主体のまちづくりは大切だと思います。</p>
<p>京都ならではの地域主体のまちづくり制度だと思うので、今後も続けてほしい。</p>
<p>地域まちづくり構想の考え方はいいと思うが、なかなか地域からの発信で進んでいけないと思うので、行政の誘導が必要であるように思う。</p>
<p>京都市都市計画マスタープラン本編(素案)の地域まちづくり構想を策定する地域に、ぜひとも西京区の桂坂学区を指定していただきますようお願い申し上げます。桂坂学区はP146の【参考：構想の策定が望まれる地域の一例】の??より地域の魅力を高めるための活発なまちづくりが行われようとする地域・学術や文化等の京都ならではの資源が活用され、多様な人々の交流又は技術の融合を通じて、その地域の価値や魅力をより高めるまちづくりが行われようとしている地域?にまさに一致します。 国際日本文化研究センターや京都大学・桂キャンパスがあり、住民主体のまちづくり活動がとても活発であり、尚かつ住民自身に学術や文化等に秀でた人が多く存在します。 また、桂坂学区として既に取り組んでいたりと、今後取り組もうとしていることとして [防災] 防災施設を備えた公園施設の整備(かまどベンチ、災害用マンホールトイレの導入等) 小・中学校(跡地を含む)などにおける防災施設整備(備蓄倉庫等) [公園・緑地] ・ 建築敷地内での緑化(樹木の植栽や壁面緑化、緑化地域の指定検討、地区計画等) ・ 住民参加による公園整備(ワークショップ等) Park-PFIによる公園整備 ウ 公園・緑地の整備・運営に当たっては、産学公民連携の取組を推進し、公園及び周辺地域の魅力 や利便性の向上を図ります。 街路樹・河川等の連続性のある緑の充実 街路樹の充実(新設する道路や既存の道路における街路樹の整備、街路樹の健全な育成等) [学術文化・交流・創造ゾーン] 特色ある多様な地域がネットワークしており、従来の枠組みを超えた新たなまちづくりが市内各地で生まれるポテンシャルを秘めています。これからも京都が京都であり続けるためには、こうした地域・住民レベルの小さな取組やニーズを早い段階から拾い上げ、地域に根差した文化として育てていくことが重要です。そこで、市内全域において「学術文化・交流・創造ゾーン」の形成を図り、京都ならではの持続可能な都市の構築に向け、迅速かつ効果的な施策の展開につなげることを検討します。 《主な地域の将来像と暮らしのイメージ》 大学の周辺において、住環境とも調和したオフィス空間やラボ機能の充実により、大学の研究成果をいかした技術やビジネスが生み出されるとともに、学生や若手研究者・起業家などの交流の場となっている。 などが、特に合致しています。</p>
<p>まちのビジョンができることで、みんなが関心を持つことは大事。</p>
<p>冒頭の都市計画マスタープランの見直しの概要において、第6章の位置づけがされていないので、「地域まちづくり構想」が都市計画マスタープランの一部なのか補完的なものなのか分かりにくく感じます。この記載では、本マスタープランの方針に沿って、地域が都市計画マスタープランの「地域まちづくり構想」として策定する、とされていますが、この「地域まちづくり構想」はその地域において都市計画マスタープランと同じ位置づけになるのでしょうか。</p>

この「地域まちづくり構想」は、先に策定されました「京の景観ガイドライン」に記載されている「地域ごとのビジョン」と同じものと考えてよいのでしょうか。異なる場合はそれぞれの位置づけや内容について、ご説明をいただきたくお願いいたします。

(学術文化・交流・創造ゾーンに関すること (p. 25))

学術分野について 京都市内は博物館などがかなりあるのでそれを充実させる方針なのはいいことだと思った。
京都市には人と人が交流する(外国人でも)ところが多く、芸術や多様な活動が出来るところが多いと思った。
日本でも屈指の大学集積地域である京都という環境を生かすことはとても合理的であり自分からその環境を生かす努力をせねばと思った。ただ、あまり具体的な情報が手に入らないのでそこがよくなればもっと活用できると思った。
「・・・必要な施設の充実などを図ります」とありますが、結局、施設を作るのですか。行財政改革で施設総量の見直しを謳っていたかと思います。それとの 整合はどうなっているのでしょうか。やはり、都市計画と行財政改革は別物ということでしょうか。京都市としてどうしていくおつもりなのか、明確に納得できるご回答をお願いします。
「・・・出せるよう、都市計画手法を含めたあらゆる関係施策・・・」とありますが、「都市計画手法」とは何でしょうか。具体例を示してください。これが、先の「柔軟な」につながるのでしょうか。非常にグレーで怪しい一文が最後の最後にこそつと書いてあるように感じますが、本文について、その意図や具体的考えを、丁寧に説明してください。
学術文化・交流・創造ゾーンが抽象的すぎる。大学卒業後の学生を京都に定着させるために、最も重要な問題の一つだと思う。
学生が伝統技術を学ぶ、というシーンが多くみられます。しかし、学生は卒業すると京都から出ていってしまうケースが多いです。学生がその地域に残りつづけてくれるような、残りやすい生活ゾーンをつくるのが重要なかなと思いました。
京都市の観光資源を最大限に活用し、現代的な産業と結びつけます。京都市の新たな魅力と活力を創出します。
京都は異なる価値観を互いに許容しながら発展してきたまちであり、多様性は京都の文化にとって大事な要素。用途混在のあり方について深掘りしてほしい。
大学の研究成果を活かしてまちづくりがされると京都らしくて素晴らしいと思います。
学生を巻き込んだ街づくりをするなら大学と連携して高齢者の買い物ボランティアや子育て世代の育児ボランティア、をやってはどうか。京都市にすでにそのようなボランティアはあるが、募集要項に電話番号が載っているだけでこの誰につながるかわからず怖い怪しい。お互い顔の見えるパートナーシップを築いていくのはどうですか
地域での小さな動きをキャッチして文化として育む発想はおもしろい。大層な支援はいらないので、自由なアイデアを形にできるフィールドがほしい。
第2章都市の動向、文化を取り巻く現状と動向では、京都市には多くの有形無形の文化財が存在し、神事、祭礼、能や狂言などの伝統芸能である無形文化財は数多く、地域で行う行事もあります。新型コロナウイルス感染拡大が続き、行事が中止になり、伝統の継承を危ぶむ声もありますが、情報の発信を続け、子どもや学生などの若者が中京、下京区の山、鉦町や能楽堂などに足を運び、お祭りや伝統芸能にふれる機会を作る事で、自然に住む街を誇りに持つことで、文化を基軸としたまちづくりが進む事でしょう。
円町駅周辺の東、北野天満宮の南東に、こども文化会館(エンゼルハウス)がありましたが、建物の耐震化が問題で閉館しました。バレエ、楽器演奏、演劇などを通じ、子どもの舞台表現に特化した文化施設として閉館を惜しむ声もあつたそうです。上京区には御所の西に府民ホールアイティ御所の東に府立文化会館などの文化施設が多くありますが、子どもや子どものいる御家族が文化的活動に積極的に参加することで、都市活力の向上にもつながると思います。
1ページの前に掲載されている広域拠点エリアから緑豊かなエリアの5つを横断して、学術文化交流創造ゾーンが表示されている点が良いと思う。各エリアに学術文化交流創造施設が配置されることが都市の豊かさを生み出す。掘り下げて議論をお願いしたい。
小さくても京都の強みをいかした良い計画を拾い上げることは良いこと。
京都ならではの持続可能な都市の構築に向けて、ひとつでも多く結び付けてほしい。
京都でも到来する人口減少に立ち向かうための良いチャレンジだと思う。楽しみ。

「学術文化・交流・創造ゾーン」につき、主体的にまちづくりを推進していく共汗により、用途地域等の規定を超え、京都にとって必要な機能として認められる建物・活動が確立され、更なる京都ならではの持続可能な都市の構築に繋がっていくことを期待します。1つずつでも多く事例が見えるようになり、本施策が事業者・市民に周知されていくことを願います。

7 その他

<p>行財政改革計画は分かりやすく配布されているのに、この計画はいついどこにあるのかわからない。意見を集める気がないのが丸わかり。</p>
<p>いちいち一つずつ意見を入れなければ進めないなんて、なんと不親切なフォーム。年齢と住所を選択しなければ回答できない。おそまつなフォーム。</p>
<p>南区九条塔南小学校の近くに住んでいます。年令的にバス停留所が遠いです(九条大宮)か(十条通)にあります。年のせいで病院に行く事が多くなり(札ノ辻通り)にバスが通れば助かります。よろしく願いいたします。</p>
<p>計画の入力フォームのお住い、の項目内に謝った漢字がある。</p>
<p>ガソリンスタンド、パチンコ、駐車場に対する更なる規制をしてほしい。</p>
<p>市役所に行きましたが、冊子がどこに置いてあるのかわかりませんでした。行財政改革計画は分かりやすくパブリックコメント実施中と書いてありましたが、こちらの計画はやる気がないのでしょうか。残念です。</p>
<p>いちいち次へをクリックしなければならないのは面倒です。1ページにまとめてください。</p>
<p>パチンコ、ホテルに規制をかけてほしい。また駐車場に対する規制を強めてほしい。</p>
<p>特に、歩車分離式信号では、歩く速度と信号の切り替わるタイミングがずれてしまうことが多く、そうしたところが改善されるとより歩きやすい町になるのではないかと思います。</p>
<p>近隣自治体との合併や吸収も検討すべき。</p>
<p>京都府警とも連携しながら、安心安全の街を目指すことももう少ししっかり計画に入れてほしい。</p>
<p>定期券を購入する為、勉強が始まる10時に間に合う様済ませたいと北大路の窓口に初めて行った13歳の息子に事情も聞かず継続定期券の不正を見抜いたとでも言う様に販売を拒んだ男性職員の酷い仕打ち。その後、遠くの学習教室に通うため息子はホームのベンチで電車で飛び込むのが楽だと何度も思い、授業に遅れ学習にも集中できず追い詰められた記憶で意欲を削がれて度々休む様になり、あの窓口に二度と行く事はありません。これは成果主義的意欲を押し付けて操る子供の困りに寄り添えない職員の子供を追い詰める言動として発せられ危機的状況を認識できない管理職の杜撰で放漫な日常の業務を現しており、息子が暴力と性的陵辱を与えられ気狂にされて通えなくなった2つの中学の認識甘い屑教師群の酷い仕打ちと教育委員会内で己の天下り先に拘って目の前の真実を見失い問題放置する管理職と上司の振る舞い見習い権威を傘に着る高圧的態度の教師擬き主事連中の生徒や保護者を小馬鹿にして恫喝に及ぶ行動にも繋がっています。この現実が京都市の今を示す現状です。京都に生まれ育った人間には北陸新幹線計画による地下の岩盤を貫くトンネルなど必要としません。この異常で理不尽極まりない思考回路は一体誰の計画に基づくものなのか考え直さなければなりません。極めて優れた水質を何万年も維持し続け盆地に溜まる大切な水を人工的な掘削ですべて台無しにするばかりでなく京都の文化を根こそぎ潰し命を否定する目の前の利便性重視で100年後の未来を潰す愚かな先人にはなりたくはありません。使い続けて消失する日本銀行券は対外的な交渉で必要とし市内で回る経済活動には信頼と繋がりで巡る信用特券を日本で一番大規模な京都中央信用金庫と市が作出してはどうでしょうか。京都に住む人間は始末を尊びます。大阪と似通った商売をするのに徹底的に無駄を省き『儲かりますか?』『「ぼちぼち。」の会話に日常の安定と変化に対する柔軟さを育てています。一見、畑違いだと考える活動にもこの信用券の巡りに引き込むのです。信用失っていく市債より日々の活動に必要な衣食住全てと活動に参入する中小企業の支払いや税金も市内だけに流通する券に変換し生活を保てる様にするのです。働く事は生きること。生きて社会に貢献し養護施設出身者のコミュニティを充実させ教育者も未来へ繋ぐ知恵を共に学び、民主的な権利を保障され様々な分野で働くところに使われた券と貢献に価値を加えた券は人種、男女、全ての差別をなくす新たな価値観を生むと期待します。</p>
<p>学生が安心して学ぶ環境を充実させるために学生にも京都券を使って学費、生活費、バイト代、居住光熱費、勉学に掛かる全ての費用を回すしくみ作りを考える必要がある。</p>
<p>市民に聞く前に、まず市職員のうち市外に住んでる人にアンケートを取って、実態や原因を調査すべき。いろんな事情があると思うが、市の職員自身が自分が働いてるまちに魅力を感じている必要があるのではないか。その原因から課題を見つけ、施策や事業につなげていくのもひとつである。</p>

世界的にも遅れているIT化を進めて、今後来る災害や色々な事にすばやく対応ができる、環境を整備していくべきで、
収入の少ない京都は社寺ぶっかくからも税徴収する。
角地緩和の敷地も多い。(取締り強化)
学童について、全校小学校から離れた場所に設置しないでください。学童が離れているが故に、学童を利用させるのが怖くて、仕事をする事ができません。誰のための学童でしょうか。学校と連携してください。
教育費補助については、年齢の離れた弟妹もいます。それも踏まえて補助の構造を作ってください。
入力すべき項目ではないかもしれませんが、分からなかったので、こちらにて失礼します。幅広い意見を聞かれないのであれば、もっと分かりやすい意見募集フォームにされることをおすすめします。
パブコメも大事だが、まずは市役所の職員に対してアンケート調査をしてはどうか。特に、市外に住んでる人に対して、なぜ市外なのかの理由を探って、そこから課題を見出し、施策や取組につなげてはどうか??
一体どこに冊子がおいてあるのか。意見を募集する気がないのがバレバレ。地下鉄の駅にすらおいていない。
回答しないを選択させるのが腹が立つ。なぜ必須選択なのか。意味不明。
もっと学生のことについて言及した方が良いかと思います。大学だけでなく、京都には東山高校、洛南高校など高等学校にも全国から様々な人が来ている学校があるため、そこにも着眼できると面白いかと思います。
京阪本線は七条～三条が地下化されたものの東福寺以南は地上のまま放置されており、墨染や伏見稲荷、東福寺においては踏切による駅の使い勝手の悪さや交通の遮断が深刻な問題でありつづけている。また東福寺や伏見桃山に至っては踏切にホームの両側が挟まれており延伸できないため、特急どころか急行すら止めたくても止められない状況である。また七条以北については川端通りが4車線で整備されているものの、塩小路以南では京阪と線路西側で並行する師団街道が2車線となり、藤森以南では京町通りと名を変え1車線南行き一方通行という情けない状況となっている。線路東側の本町通りは5km近くも延々北行き一方通行であるが通過車両が多く安心して歩ける環境にない。他方で鳥羽街道では稲荷山トンネルが京阪の地下で開通しており、藤森でも名神高速が開通しているため、高架化も地下化も都市計画すらできていない。ただ京阪七条や阪急大宮・西院などのように地下一階の浅い部分に路線を移設して平面交差を解消することは物理的にできるのではないかと。難点は国の立体化に対する補助金交付基準がいまだに厳格なことである。伏見区内の実情を考えて補助金交付基準を緩和してもらえよう、それこそオール京都で要望することが強く求められる。
植物園に手を加えることに断固反対します。 長い月日をかけて作り上げられてきた植物園の自然を守る方に費用をかけて欲しい。そしてこれからも植物園は市民の憩いの場であって欲しいと強く願います。
保育料が高額すぎます。最高額の保育料を払っていますが、年々高くなり家計を圧迫しています。このような制度の京都市にはこれ以上住めない、移住も考えています。 兄弟が同じ保育園に通っている、年の差が〇〇歳以下である、など、保育料支払い減額の条件がありすぎます。違う保育園に通っていようと、上の子供が小学生や中学生であろうと、複数の子供を養育するにはお金がかかるのです。上記のような細かい条件が伴う意義が全く理解できません。 以前は2歳になれば保育料が下がっていたのに、制度が変わってからは、3歳になってもその年度の3月まで高額の保育料を払い続けねばなりません。制度改悪です。
京都市の財政はもっと節約できる部分が大いにあると思います。教育委員会の本部は、現在のような都市部に構える必要はないと思います。もっと賃料の低い地域に移動させれば、定期的な出費を大きく減らせるはずで、身内や知り合いに贅沢をさせるのではなく、もっと市民の負担を減らすよう有効ですぐに実行できることをしてください。
もっと子供に優しい街にしてほしい、 今すぐには必要のない、無駄な計画や工事は至急中止して、見直しをしないとイケない。 京都市の財政計画の失敗で財政破綻となることを、重くうけとめ、もっと財政見直しのできる、人材多用をしてほしい

嘗てKBS京都の経営正常化を応援する市民の会に参加していた頃、東京資本の言うが仮にゴルフ場開発に注ぎ込んだ数億円の抵当権が約束手形の乱発で500億以上に膨らみ、愚かな経営陣は追いやられ言うも恥ずかしい外国籍のペテン師に全てを握られました。現在、東北新社の問題で外国籍株主が日本の放送局を牛耳らせる根拠となる暴挙は放送権喪失させる30%を超えた保有を阻む法律が存在しているにも関わらず、利権掌握する一部の政治家の根回しで事を運んで得る裏金の便宜を省庁が黙認するなどあり得ない話が罷り通り地に落ちた日本のモラル。当時のKBS京都も存続の危機に陥り財政破綻を当時の住友銀行がお抱えファイナンス会社を使って抵当権を移し、全ての従業員の未払い賃金を債権に会社更生法申請させる破産管財を行った経緯がある。今、この破綻している京都を京都中央信用金庫に任せる事に不安は否めないが中信も破綻した行政も互いの身を削ってでも健全なシステムを構築する必要が生じている事を肝に銘じてほしい。京都市民としてこの困難に対する改善の努力を共に進んでいきたいと願う。KBS京都が陥った危機は多くの市民、手弁当のタレント、女優に支えられ現在も存続している。ここで破産管財を取り仕切り、死にゆく放送局を覚醒し500億にも昇る債権をゴミ屑に変え、地方の一放送局を救う手立てを講じてくれた住銀支店長が自宅で抹殺される暴挙が生じた27年前、京都に巣食うunderground寄生虫が集る京都市政の放漫運営で無駄に溢れ落ちるお零れで凌ぐ連中の見せしめで命を絶たれた犠牲は腐った泥の存在を認識させ、この溜まりに溜まる腐った泥を浚渫する機会を与えられたのだと次に続く新たな策を講じるべきである。ペテンにかけたもう一人の人物が一条山の無許可開発にも関わっていた事で岩倉住民が一斉に及び腰となり追求すべき所の根源を絶たずして今や地元住民は目の前的一条山を見ながら利便性追求の為に道路拡幅を陳情する恩知らずの集団と化している。京都を守る新たな価値観を生みこの計画を50年の年限で実践し京都人はひたすら始末続けても教育には惜しみなく未来を綴る人を育て続け、世界的な商売展開で利益を生んで世界に類を見ない共同体を作り職業の貴賤なく全ての差別をなくすのです。

計画の内容ではないが、「都市計画マスタープラン部会」のメンバーのほぼ半数が京都大学の先生であるというは、バランスを欠いて良くないと思う。

パブコメはもっと早い段階で行うべき。ここまで完成度を高めてからでは議論が終わっている感がある。

市民しんぶんも分かりやすかったです。

京都市立の教育機関(保育所、小学校、中学校、高等学校)に、住民が競っていきたくなくなるような教育機関の創設を期待します。御所南小学校への入学を希望して移り住む若い世代が多いと聞きます。これがいいお手本だと思います。京都市立すべての保育所、小学校に取り組んでもらいたい。芸大移転の費用を子供たちに使いましょう。

お金の使い方がまちがってます。市民のために使ってください。
市民生活がコロナで困ってる時に、これ以上市民サービス削減しないでください。
無駄な芸大移転、四条通り、全部、門川市長の失敗を市民に押し付けないで??

4期にわたりつづいた借金を子供たちに残すな。きちんと、門川市長の給料と退職金を全額返上して、少しでもつづなってほしい。
結果の出せない市長はいらない。

写真や挿絵があつて読みやすかった。

言葉の解説がわかりやすかった。

用語集もわかりやすい。

都市計画に関し、京都市税条例(昭和15年条例第18号(策定)昭和25年条例49号)第38条(個人の市民税の徴収の方法)2項(…当該個人の府民税に併せて賦課及び徴収する)に基づき、ワントラックで納税している京都市民でもあり、京都府民でもあるものはどういう立場に位置するのでしょうか。説明してください。

令和3年、大阪府、大阪市の広域行政の一部を一元化する条例で、大規模な「都市計画」という政令指定都市の中核的な権限を道府県に移すことになりました。京都府と政令指定都市の京都市との連携について「京都府」と「京都市」との関係性について説明してください。

若者が京都市から出ていくのは、子育て環境が悪いからで、町の建物をかえても効果は上がりません。保育所をつぶす市政では市内に住みにくくなって出ていくのは当たり前です。京都の町こわしを進めてきたのも、ホテルばかりに誘致してきた京都の政策の結果です。

<p>植物園・府立大学等のある北山エリアは静かな学術・文化ゾーンです。にぎわいの町にしないでください。アリーナ・ホテルは不要です。100年続く植物園をこわしてにぎわいの公園にすることは京都の恥です。一帯の森の緑は京都にとって貴重な財産です。</p>
<p>世界遺産・仁和寺の門前に特例を設けて大型ホテルを作るなどもつてのほかです。京都市が率先して町こわしをしている。パブリック。コメントで聞くだけでなく、きちんと住民に説明し、納得が得られなければ計画は白紙にもどすべきです。</p>
<p>どのように市民主体でまちづくりが行われているのか、もう行われているのか、わかりません。提出先もわかりにくく不親切だと思います。</p>
<p>京都市立聚楽保育所の受入れを急に停止したりするようなことをしておいて「子育て層が住み続けられるまちづくりを進める」などとよく言えたものだと思う。</p>
<p>「地域全体の生活利便性の高さ」もおかしい。我が実家の下京花屋商店街などいまやさびれかえっているではないか。こういうまちづくりをしてきたのか！</p>
<p>コロナの前は、下京が民泊だらけ。観光だかインバウンドだか知らないが、昔の豊かだった町を返してほしい。番組小学校を統廃合し、民間のホテルに売却するなど、この10年、京都市のやり方はあまりに乱暴ではないか。</p>
<p>ゴミ行政のあり方も検討すべき項目と思う。</p>
<p>「地域」が「活況」を呈する町と、一般市民(これを民草という)が「暮らしやすい」と感じる町とは別である。市財政の厳しい折、老朽化したインフラを修復することと市民の暮らしを守るサービスにお金を使い北陸新幹線などには触手を伸ばさないでほしい。</p>
<p>この冊子は、市役所にもらいに行った人から初めて見た。そして7/20×切のパブコメ。これでパブリックなのかと疑う。形や見映えのきれいさよりも市民の声にもしっかりと耳を傾けること。これが誠意ある行政というものではないだろうか。</p>
<p>パブリックコメントも市に都合のいい意見のみ採用されているので、形だけに思える。</p>
<p>北陸新幹線・リニアは京都市にとっては不要です。どちらも京都駅を通らないのですから、京都市民の利便性はかえって悪くなります。高額な建設費の負担は御免です。そもそも、京都市はお金がないということではないですか。</p>
<p>市民により守られてきた山々、神社仏閣のみどり、御所や鴨川・賀茂川の公園、各大学の文化教育ゾーンを壊さないでほしい。府立大学の真ん中に1万人のアリーナを作るなど、もつてのほかです。また北山駅近にホテルなどはありません。</p>
<p>洛西ニュータウンを開発促進し多くの市民が転居し入居した事が計画通り進められなかった様に無責任な都市計画であり、ある種の”いかり”を感じる。</p>
<p>人口減は、それに対する想定しなかった政治あり長年政権を担ってきた自民党政治にあり住民のせいになっている事はおかしい。住民も自分たちのせいになっているのはダメだ。</p>
<p>洛西ニュータウンへの地下鉄導入、京都市はニュータウン住民に「ウソ」の契約をしたものであり、住民が司法へ訴えることも出来る。その時が来ると思う。</p>
<p>北山文化・交流拠点地区に京都府立植物園があります。多くの方々が来園し、周辺地域のにぎわいが必要ですが、京都府立植物園の魅力である植物の展示と鑑賞、植物の生育や自然環境に関する教育、数々の困難を乗り越えて存続してきた植物園の歴史検証などが損なわれた事など、植物園の魅力を存続、維持し、園内に商業施設、ステージ建設に頼らず、園内ガイドや講習会開催、商業学習ボランティア育成など、今のままの植物園を活かした企画を提案することが大事です。</p>

令和2年版国土交通白書によると河川に架かる多くの道路橋が高度経済成長期以降にできたもので、建設後50年がたったものが今後2023年3月に約39%、2033年3月に約63%になるとの事で、老朽化した道路橋の改修が課題になっています。

京都市が管理する通路橋の改修が今後必要となるとともに、建設作業員の就労促進、魅力的な業界にしていくことが必要です。

女性作業員が働きやすい職場にする為に更衣室などの準備や、労働時間や仕事の家庭生活の両立ができ、家事・育児に配慮した労働環境を考えなければなりません。

資格や実務経験のある技能者の情報を活用し、雇用、労働管理にいかす建設キャリアアップシステムがあります。個人情報なので取り扱いには十分注意しながら有効に活用してほしいです。