

(まちづくり委員会要求資料)

令和5年8月
都市計画局

<提出項目一覧>

らくなん進都中央部地区における更なる産業機能の集積に向けた都市計画等の見直しに関する
市民意見について (別紙)

1	都市計画変更には賛成。先日らくなん進都鳴川以北や外環状線沿線、市街地西部、市境エリアで見直された都市計画の変更とタイミングが違う理由を分かりやすく加筆すべきだと感じた。
2	容積率を緩和することですが、見直しエリアにおいて、これまで容積率を消化した建物が何件建ったのでしょうか。容積率に対するニーズをどのように検証したのでしょうか。
3	建蔽率や容積率緩和したうえで更に日影規制を緩和すると住環境が著しく悪化します。建蔽率や容積率を緩和するのであれば日影規制をそのまま残すことにより住環境を守るべきではないでしょうか。
4	賛成です。前回の見直しとあわせて、都市計画の変更による効果の有無を検証してはどうかと思います。
5	環境負荷への配慮などで何らかのインセンティブを与えても良いように感じるが、そのような取り組みをしないのはなぜか。
6	竹田駅から少し距離がありますが、東高瀬川の風情もあり、ごちゃごちゃしてなくて、いい場所だと思います。この案で、この地域がどのように変わるのかよくわかりませんが、地域のみなさんや事業所のみなさんの両方がよかったと思えるような案にしていきたいと思います。
7	京都市がイメージする街の将来の姿をより伝えるため、イラスト（イメージ図）をもうひとつ加えて欲しい。
8	先日の都市計画変更と同様に賑わい創出に取り組んでほしい。
9	一般市民からすると、日陰規制の見直しの必要性が分からないので、解説がほしい。
10	オフィス、ラボなどの集積は戦略的に進める必要がある。先日行われた都市計画変更と合わせて積極的な情報発信に取り組むべき。
11	今回の見直しエリアでの賑わい創出も重要であるため、その点の記載をすべき。
12	目標を定めて都市計画を変更することは良いこと。 神戸市ではマイクロソフトのIoT拠点できた。 京都市でも大手やスタートアップの拠点づくりの実績を上げてほしい。 倉庫業や物流拠点はいらぬ。そのあたり何の用途・業界を誘致したいか明確化してほしい。
13	改進地区を解体して新しい町に期待します。 古くてボロボロの市営住宅は、ほとんど入居されておらず、無法地帯になってます。 崇仁地区のように、新しい企業などを誘致し、公園や河川を整備して緑豊かな美しい町になればいいなと思います。
14	今回の建蔽率、容積率の見直しに関しまして大賛成の者です。 高層マンションの建設や高層施設の建設を進めて海外層や富裕層が居住しやすいように都市開発を進めていくべきだと考えています。
15	名古屋や福岡、東京のようにどんどん高層化させていき人口を集中させる事で京都市の収支を改善する事を進めてほしいです。 老人層からの反対意見が多いと思いますがこれからの京都市に住む子どもたちのために、頑張ってください。 もし意見を求められるなら公的な場で発言もします。
16	地下鉄など交通網の整備が必要だ。
17	都市計画よりも優先すべきことがほかにもあるのではないかと
18	「京都市 駅周辺等にあふさわしい都市機能検討委員会」からの答申を受けたことから都市計画変更を行なった面があるのに、駅についてどころか交通アクセスなどに関する記載もない。駅や交通アクセスに関する十分な加筆をお願いしたい。
19	検討委員会では桂川や洛西口で街のリニューアルが進み、若者に選ばれる魅力的な街になっているとした上で、古くなった街の更新、魅力的なリニューアルも必要との議論がなされた。新しい建物を建てるだけでなく、今ある街や建物の更新、魅力的なリニューアルも進めるべきではないか。
20	答申では「クリエイティブな活動の場」について複数回触れられていた。その点の記載を加えるべきではないか。
21	前回の都市計画変更で重要視されていた街の賑わいについてももう少し触れてほしい。今回の都市計画変更により、らくなん進都に賑わいが生まれるとともに若者が暮らしやすい京都市づくりの1つになることを期待したい。
22	京都市が目指すらくなん進都のイメージ像があまり伝わっていないので、あらゆる方法で市民や市内事業者、世界に情報発信してほしい。
23	京都市は都市計画変更を実施するタイミングが遅かったと感じるので今回の件は賛成だが、今後もスピード感を持って、追加のインセンティブ付与や見直しも検討してほしい。

24	<p>現状の都市造りの有り方でいいと思います。建蔽率の変更等で現在生活している人が何らかの形で迷惑を受けるのは明白です。</p> <p>無能な門川市長の政策の尻拭いを南部の人間がしなければなりません。</p> <p>市内で出来ない事を南部に持ってこないで下さい。それでなくても第二京阪道路の日照・騒音や油小路通の騒音で迷惑しています。</p> <p>ビジネスパーク構想は誰も住んでないエリアですべきです。</p>
25	<p>油小路通に地下鉄でも通るのであれば別ですけど！</p>
26	<p>けんぺい率、容積率の緩和を施策のひとつとして打ち出しておられます。産業機能の集積に貢献すると思われませんが、地域には近隣商業地域や準工業地域が隣立しています。用途地域が隣り合ったところは低い方の条件を具備してしまうことで実際は緩和要件にならない場所、については他に条例で日かげ規制もあり、建築基準法の要件を具備できないケースが多々あると思われしますので、注意点として但し書きをもっと記載しておかないと、事業主の目論見と合致しないケースが発生するのではないのでしょうか。であれば抜本的に要件緩和をもっと進めて検討されるべきでないかと考えます。私の勤める会社もまさにこの問題が残るため、手放して設備の計画を進めることができないのではないかと不安が残っています。その問題も解決されれば「らくなん進都素案」「東高瀬川ビジネスパーク構想」もより進むと思われまます。宜しくお願い致します。</p>
27	<p>東高瀬川ビジネスパーク構想が策定されたとありますが、ホームページにアップロードされていません。構想の内容を踏まえて見直すとしておきながら、その内容を知らせずに市民の意見を聴くというのはどういう見識なのでしょう。市民の意見を反映させようという意思が見えません。</p>
28	<p>京都市内のオフィス街である烏丸御池や他都市のオフィス街と比較すると、他府県からの鉄道アクセスや市内他エリアからの交通アクセスがあまり良くなく、らくなん進都は最寄駅から徒歩で20分ほどかかる。オフィス、ラボの誘導の取り組みと合わせて、交通アクセスの改善等にも取り組むべきである。</p>
29	<p>国道大手筋交差点に新たな横断歩道を設置して戴きたい。</p> <p>現在、同交差点において、西側歩道（府道13号線を含む）より、北東側へ渡る場合、横断歩道は、東側の大手筋側南北部1本しかなく、国道を渡るには歩道橋を利用する以外、術がない。この場合、高齢者や、歩行に傷害がある人には、極めて残酷な話で、車両通行優先の典型的な事例だ。当然、同交差点北側（GSと蘇生会病院間）にも1本横断歩道を付けて戴きたい。費用的にはそれが1番安上がりだと思うが、それが難しいなら歩道橋にエレベーターを設置して、また自転車も利用し易い様、階段の傾斜を弛め、スロープを設置するなどの検討をして戴きたい。</p>
30	<p>地下鉄を三栖公園迄、延長して戴きたい。</p> <p>頭初の都市計画では、京都駅以南は確か、三栖（公園）までの計画が建てられていた様だが、その後南部の宇治・城陽より、山科へと続くバイパスが計画され実現されていない。国道大手筋付近は、乗用車が無いと極めて不便な陸の孤島となってしまった。京都駅に出るには最も便利なものでも、市バス19系統（1時間に1本未満）</p> <p>大幅な赤字に苦しんでいる京都市営地下鉄にとっては、非常に難しい課題であるが、現在のバイパス用高架の上に更に地下鉄用高架を渡してみれば、地下を掘るよりは多少安価で済むのでは、尤も現行竹田駅から油小路道路へと路線を引くには、新たな用地買収も生じると思いますが、この際、同駅西側周辺の都市計画再開発も含めて再検討されてみては如何ですか。</p>
31	<p>企業誘致をすべ実行力 zero の門川市長では無理かもしれないが。</p> <p>いまの京都市に若い世代は魅力を感じない。家賃や地価の問題以前に魅力がない。わざわざ京都市を選ぶ積極的支援理由もない。子育て支援が全く不十分な京都市は、若い世代を惹きつけない。</p> <p>以前子育て環境日本一などという謳い文句を使っていたのを見ましたが、それは詐欺レベルです。</p> <p>再度言いますが、子育て世代にはいまの門川市長率いる京都市は、むしろ遠慮したい。むしろ企業誘致して活性化した後、追加策を検討した方がいい。</p>
32	<p>やっている事が中途半端に思えてきます。</p> <p>建ぺい率を変更とおっしゃいますが、たいした変化に思えませんし、いまだ空地が目立っていて「らくなん進都」などという言葉さえ認知されているのか疑問です。</p> <p>おもいきって南部を市、府連携で経済特区に指定できないのでしょうか？20～30年の期間限定でいいので、おもいきった行動に進むべきと考えます。</p> <p>企業誘致には消極的に思えるのですが、現況のままでの産業の活性化が目的でされている見直しというのであれば、たいした見直しでも何でもなく思えてきます。</p> <p>つまり、何がしたいの？という感じです。</p> <p>小手先だけの政策パフォーマンスではなく、いま現存するこのあたりの企業にとって本当に有益になるような政策をいま一度本気になって考えられないのでしょうか？</p>

	<p>ビジネスパーク構想などと、言っていないで経済特区ぐらいの考えを持ってください。でないと、せつかくの高速道路が無駄になります。</p>
33	<p>対象地域の住民ですが。建蔽率や容積率などで企業立地により、今以上の車の交通量が増えるなど生活環境の悪化を懸念します。</p>
34	<p>企業立地なら、インフラとして、竹田駅から南進の鉄道の整備が必要です。そもそも、市営地下鉄の南進はどうなったのでしょうか。できないなら、京阪電車にしてもらったら。京都市が本気に発展を望むなら、鉄道の実現とのセットが必須です。それができれば、より南の開発もできます。その地域に住む住民としては切な思いです。行政の投資なくして、発展はありません。</p>
35	<p>高層建物が多く建設されれば、地下水の汲み上げ等により、将来、伏見の酒は大丈夫でしょうか。</p>
36	<p>多くの研究施設や企業を誘導しようとする中で、らくなん新都の街の脱炭素・環境負荷軽減が必要だと思うが、環境配慮建築物の誘導などについてどう取り組んでいくのか。また街路樹の整備などにも取り組むのか。このような取り組みは街のイメージにも繋がるため、積極的に取り組んでほしい。</p>
37	<p>考えは良いが駅近でないオフィス街が京都市で開発が進むのか不明。 コンパクトシティ+ネットワークのネットワークの部分、ラストワンマイルの交通網をどうするかが重要。地区計画変更と合わせて頑張ってもらいたい。 バス以外のモビリティサービスが必要。 個人的には京都市は電動キックボードのLUUPと協定を結んで市有地もガンガン貸して民間でのラストワンマイルモビリティの整備を進めればよいと思う。LUUPに市有地を貸して市有地賃貸料の収入も見込めると思う。 駅の遠い伏見区、北区、右京区、西京区では有効だと思う。</p>
38	<p>障がい者も緊急時に避難できる場所があると助かる。例えばホテルなどを使用させてもらう。</p>
39	<p>らくなん進都の都市計画変更には賛成。災害に強いまちづくりも大切にしてほしい。</p>
40	<p>らくなん進都は企業等の立地促進を目指すには交通アクセスが他のエリアより良くない。らくなん進都からの最寄駅を管理する交通局や近鉄、JRなどとの連携も必要。</p>
41	<p>都市計画を見直すことにより、大規模なオフィス等を誘導するとのことですが、有効な公共交通機関が少ない中で、どのように通勤手段を確保するのでしょうか、マイカー通勤では環境に悪いのではないのでしょうか。オフィスの誘導を否定はしませんが、都市計画見直し以外にも優先すべき事項があるのではないのでしょうか。</p>
42	<p>企業誘致の全体的な方針については、賛成である。 しかし、今回の都市計画変更によって、どの程度の効果が見込まれるのか想定をしっかりと示してほしい。正直この程度の変更では、あまり効果が認められないと思う。どうせするなら、効果をしっかりと想定したうえで、もっと大胆に実施してほしい。</p>
43	<p>オフィスや工場等の誘導用途にのみ容積緩和等を行う今回の見直しは、産業機能の集積のためには必要だと思う。</p>
44	<p>オフィスを誘導する方針に異論はないが、日影規制の緩和には反対です。企業あるいは京都市の税収増のために特定の市民が犠牲になる理由が見当たりません。</p>
45	<p>日影規制をなくさないでほしい。住宅も建てることのできるから、今もたくさんの方が住んでいます。私たちの子どもたちが住み続けられるようなまちにならなくなるのではと心配です。紛争になったときに市が意見を聞くだけでなく開発を止めると宣言してもらえると話は別かもですが。提案された条例の感じだと、日影は止めるわ、紛争調整だけで結局最後は開発を止められないということになるのではないかと心配でなりません。</p>
46	<p>市の南側は全面的に高さ規制は無くした方がいい 京都にも東京や大阪のように自由に都市開発ができる環境が必要です。 今のままでは他に地方都市にますます追い抜かれてしまう。 早く手を打った方がいいでしょう。</p>
47	<p>最近、市バスが大変混雑しています。早急に二階建てバスの導入をお願いします！</p>
48	<p>地域住民に住みやすい環境を作ってください。 ○自然に対する配慮（建物だけでなく緑化・企業内公園を。日照問題、排熱による気温上昇 etc） ○交通安全（老人・子供に配慮、特に配送営業、通勤、車による事故の防止、歩道、信号設置（警備費等）） ○防犯対策（不特定多数の人の出入りによる犯罪防止交番の設置増やす。） ○防災対策（避難場所、経路の確保、企業・地域による避難訓練） ○企業・地域の交流（イベント、お祭、サロン etc） ○ゴミ対策（人が集まるとゴミも増える、散乱、ポイ捨て、街が汚れると人の心まで汚れてしまう）</p>

	産業・企業だけを優先させるのではなく、地域も発展させて行かなくては、何の意味も無いのではないですか?! 人を中心に考えて進めてください!!!
49	東高瀬川ビジネスパーク構想について触れられていたが、今回の都市計画変更は京都サウスベクトルとも関連させて進めてほしい。
50	環境負荷への配慮や感染症シティ、災害対策に資する建築物が立地する場合には大胆なインセンティブを与えることも今後検討されるべきである。
51	都市計画変更については賛成だが日陰規制についての記載が分かりにくかった。
52	まちづくりにおいては地下街の開発や京都市地下鉄との連携にも取り組んでほしい。
53	このエリアでは、あまり歩くまち京都の取り組みが進んでいないように感じるので、積極的に進めていただきたい。
54	住んでる地域なので、日影のルールが変わる案を見て、とても不安です。もっと範囲を工場の場所にしばってください。反対します。
55	都市計画変更と合わせて、民間主体の東高瀬川ビジネスパーク構想の足がかりとなる規制がないか、規制緩和も検討してほしい。
56	京都市のらくなん進都ならでの魅力を磨きながら、京都サウスベクトルとも連携させ、大きな流れをつくってほしい。
57	東高瀬川ビジネスパーク構想は、どこかで閲覧ができるのですか?
58	京都市民として歓迎します。 私は京都の大学を卒業後、京都から離れ就職致しました。京都を離れたいわけではありませんでした。純粋に勤務先企業の拠点が京都市内になかったのです。 景観や住環境の維持も都市にとっては重要なファクターではありますが、産業集積も都市経営をする上で優先度高く考えるべきもので、健全な税収は必要です。 同時に就労場所の拡大は、将来の人口維持と税収に寄与します。 健全な都市維持に必要不可欠と考えます。 南区は産業集積に適し、景観影響は少ないと考えます。 今回の京都市の英断を支持します。
59	■■■■■に住んでいる。長期活用の計画だと聞いていたが今回の見直しはそれを踏まえていない、反対。まちの方向性をそろえた案とすること
60	羅城門跡について 羅城門跡公園東側に現在4軒分空き家の取り壊しがあり150坪以上の更地になっています。その東となりも、■■■■■その東となりが、中信の九条支店で現在移転されatmだけになっています。公園と合わせれば、かなり大きい土地になります。羅城門再建できないでしょうか? 観光客が、石碑だけの公園を見てがっかりされているのが、地元の市民として寂しいおもいをしています。この機会を逃したら、もう出来ないと思います。京都の玄関シンボルを再建して下さい。 早急検討よろしくをお願いします。
61	十条通りから南は高さ規制は最っと早く緩和すべきで30年遅い 洛南新都構想は9年前策定と記されてるが既に40年前に構想され同時に地下鉄延伸の計画もあったが市長が変わり継承されず放置されて虫食い状態に至ってるのが真実。 インフラの都市計画と合わせ放置して来たのは特に門川市政は旧市内が空洞化を危惧した政策に重きを置いてきた結果であると思える。恐らく次期市長は維新系の市長になるだろう
62	賛成。 この流れを、他地区にも広げてほしい
63	おおむね賛成。 都市計画手法をもろもろ活用して、駅近でない場所の先進的な事例をつくってほしい。
64	創エネとシェアエコノミーでエコなまちづくりなど、さまざまな取り組みを進めてもらいたい。 「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(案)」も国が作成しているようです。参考にさせていただければ。
65	らくなん進都は将来的にどのような街に成長させたいのか、街の将来イメージをもう少し追記、打ち出して欲しい。
66	今回の都市計画変更、京都サウスベクトルは京都市の成長戦略において重要な位置づけにあると考える。京都市は成長戦略についてかなり強気の数値目標も立てていたと思うが、京都の未来のためにもその数値目標の達成は必須であり、今回の取り組みは国や府、区、民間企業と強力で連携しながら進めてほしい。

67	ビジネスパーク構想には反対ではないが、実行するのであれば東高瀬川西岸エリアの交通インフラの改善を希望します。現状、公共交通機関のうち鉄道はどの駅からも遠く、朝夕の油小路自動車渋滞も改善されていない。
68	建蔽率を仮に 60 から 80 に変更した場合、工場立地法の緑地面積の達成はかなりの困難な状況があるのではないかと。壁面、屋上で緑化できない建築物であれば建物周りを全て緑地化することになると思われる。
69	建蔽率や容積率の緩和により、産業機能のさらなる集積とそれによる周辺地域への商業施設等の誘導による生活利便性の向上を期待しています。さらに、東高瀬川周辺も含め、自然との親和性のある街づくりに期待しています。
70	方向性は賛成です。もっと目玉になるような大胆な見直しの一つでいいからあればなおよいです。
71	2.3 地区が 80%・400%に変更とあるがもっと緩和してもよいのでは。建設関係の活性化と税収確保にもつながるか。中小企業でも、手狭な会社があると思うので、どうかと思います
72	伏見区が盛り上がるのは歓迎するし賛成。ただし、そのエリアの従業員が住むエリアの確保も視野に入れないといけない。職住近接、職住共存を謳っているのだから、職住抱き合わせの政策を打ち出すべき。京都リサーチパークで働く人々はどこに住んでいるのだろうか。滋賀県や大阪府では？データは調査されていますか？向島エリアを居住地と想定するとすれば、あとは交通網。駅が遠い。東方面の京阪や近鉄の駅に行くにも坂道で大変。向島エリアの道路は片側 1 車線が多く住むには不便。向島ニュータウンがありながら、トイザラスが潰れた。とにかく不便。兎にも角にも「居住エリア」と「交通網」の 2 つの潜在的課題。道路がないなら吹田市みたいにモノレールなどで空を使えばよい。交通網でいえば、今年の 8 月に宇都宮 LRT が開業する予定。「京都市サウスベクトル LRT」にも期待する。
73	①の地域の容積率をもっと上げてほしい。
74	もっと見直しを早く行うべきではなかったのか。 ここが京都を代表する産業集積の集積ができるようすみやかに見直し、みらいのまちづくりを実現してほしい。つよく願う。
75	昨日説明会に参加した者です。当該エリアの交通不便さについて、意見が多数ありました。ものづくり産業の集積促進に付随した、働く方の交通利便性を高める為の事業についても、誘致するべきではないでしょうか？例えば、らくなんエリアの短時間レンタルカー事業、電気自動車充電施設、将来的には、水素ステーション、空飛ぶ自動車施設、ドローン運搬物流会社などのベンチャー企業など。
76	都市計画の見直しとしては歓迎するが、土地の集約を進める必要がある。 比較的小さい規模の土地しかなく、こういった土地ではいくら高度集積を図ろうとしても無理がある。土地集約が図れるように、京都市が旗振り役となり土地集約を進めていくことを希望する。
77	地下鉄の構想が過去にあったと認識しているが、この地下鉄延伸を可能な限り進めてほしい。 地下鉄の延伸が難しいのであれば、高架下を活用した新たな交通システムの構築などを検討してほしい。
78	見直し案は基本賛成です。なんといっても駅からのアクセスが問題です。竹田駅からシャトルバスの運行を考えたらいかがでしょうか？
79	意見募集冊子には、都市再生緊急整備地域との兼ね合いについての説明がなかったが、都市再生緊急整備地域に指定されているエリアでは、既に容積率制限の緩和等が可能になっている。都市再生緊急整備地域に関する考え方や今回の都市計画変更との兼ね合いについて説明すべき。
80	らくなん進都のまちづくりを進めるには、交通アクセスの更なる向上が必須である。鉄道アクセスについて中長期的な検討を開始するとともに、京都南ジャンクションの新設計画についても早期実現に向けて京都市として取り組むべきである。
81	見直しにより企業誘致を積極的に実施して頂きたい。雇用が生まれ、税収が増えることによりインフラ整備や、何かしらの住民への還元を期待する
82	門川市政の京都市にそもそも魅力があるのか？ 若い人も逃げる、企業も同じ。そもそも魅力ある京都市であれば、自然に企業も集まる。意見を聞くのは結構ですが、そもそもあなた方京都市側から、市長からの京都市の魅力ってなんですか？京都市にこだわる必要のない企業にとっては、関西なら維新が改革を断行している大阪の方がよっぽど魅力がある。だから逆に聞きますが、まず、あなた方、市長が訴える企業にとっての京都の魅力ってなんですか？何でもかんでも聞いてばかりいないで、まず企業にとってのメリットを教えてください
83	見直し案には賛成いたします。 ただし、単独では企業の集積を図るのは難しいと思います。この地域は最寄の鉄道駅から少し離れており、バスも 1 時間に数本程度しか運行されていません。もし本社などを誘致する場合、例えば高層ビルを 1 つ建てるだけでも数千人規模になると予想されます。そのため、再開発を含めて烏丸線を 1 駅延

	伸するなど、より大規模なインフラ整備が必要と思います。そうしなければ企業側もオフィスを設置することに安心感を持ってないのではないのでしょうか。
84	賛成。今は産業の集積が唯一のポテンシャル。お店などいろいろなものが増え、利便性が上がれば、住みたい人も増えるといった好循環に期待します。
85	これまでの保守的な都市計画だけでなく、エリアによっては今回のような産業の振興に寄与する見直しはどんどん行うべきである。
86	都市計画の見直しに賛成。 日影も除外は賛成。他の地域にも拡大してほしいぐらい。 あとは、早く手続きをして、この地域で産業が活性化できるよう、京都市としてしっかりと支援を
87	開発が進むといいですね。ただ、東高瀬川に土砂が堆積しているのが景観上もよくないと思います。せっかくここに来てくださる企業さんが、がっかりしないよう、東高瀬川や道路のインフラをきれいにするのがいいと思います。
88	どんどんやってください！
89	方向性は賛成。保存すべき街中と今回対象の郊外の活用を推進していくエリアをしっかりと棲み分けさせて、それに沿った見直しをしていくべき。
90	らかなん進都における更なる産業集積に向け、産産連携・産学連携によるイノベーションの促進や企業立地の促進を目的に、都市計画の見直し等の取組施策を連携して推進する視点がとても重要と考えます。 京都市が都市間で競争し、さらなる発展を遂げるには、今回の見直しエリアの活性化が必要不可欠だと思います。
91	都市計画の視点だけではなく、今後、交通政策、税政策など複合的に取り組む仕組みを検討いただきたい。
92	賛成。ただし、各見直しの根拠（エリアごとの考え方や将来の具体的な方向性）については、しっかりと説明してほしい。
93	方向性は理解するが、見直しエリアの6に、特に本社を誘導していく考え方について少し丁寧に説明してほしい。
94	京都の発展のための前向きな見直しは、時代に合わせどんどん進めていけばいいと思い。ただ、いろんな計画や構想、提言、各種取組を受けて、どのようなまちを実現するために何が必要と考え、本見直しを実施するかについては、市民レベルでの分かりやすい説明を求めたい。
95	さらなる産業集積に向けて、必要な取り組みだと思う。
96	④、⑤エリアのみ準工業地域及び建ぺい、容積率、高度地区の見直し緩和は、他のエリアと比べて緩和内容が突出している理由は何故か？ 国道1号線から堀川通りの間、津知橋通北側も同じように緩和すべきではないか。
97	油小路通の⑥商業地域の用途についても丹波橋通から油掛通まで延伸しないのか？ 路線価等からも固定資産税、相続税の算定も同路線で特に大きく変わらないのであれば同じ用途に変える必要があると思います。
98	公共交通の見直しも併せて行うべきであると考えます。
99	見直し箇所の範囲が狭く、一部エリアの用途地域を準工業地域にした所で、利用できる土地も少ないので、更なる集積が見込めるとは考えにくい。 所有者が利用もしくは売却などをしやすい手立てを考える方がよい。
100	規模の大きい市有地（市営住宅）の売却を進めるなどの考えはないのか。
101	農地などであれば、課税を大きくし、手放す方向にもっていけるようにする。 利用したい場合、その土地にかかる制限を緩和、もしくは手続きを簡略できるようにする。
102	高度地区の制限を緩和すべき。 更なる産業機能の集積を目指すのであれば対象エリアを広げるべきである。 景観も大事だが、税収を最大限に増やせるように都市計画を考えるべき。
103	都市計画等の見直しエリアの拡大
104	見直し内容の（※3）の高さの最高限度が無制限となる敷地面積及び外壁の後退距離の数値の緩和
105	建ぺい率、容積率の上乗せ、日影規制、用途地域や高度地区見直しのエリアの拡大 ⑥のエリアの見直し内容の適用エリア拡大
106	誘導用途以外の建ぺい率、容積率の緩和
107	該当地域住民です。 交通の拡充をのぞみます。現在でも駅は遠く、バスの本数は少なく、道路は渋滞しています。 この都市計画が実行され事業所が増えれば、通勤者や物流が増えることが予想されます。

108	<p>地域住民の生活環境を守ることをのぞみます。</p> <p>該当地域は、ほとんどが準工業地域ではありますが、らくなん進都ができる前からの住民もたくさんいます。</p> <p>高い建物が建つことによる日照問題やビル風による生活環境の悪化は避けていただきたいです。近年、わが家の隣に大きな倉庫が建ち、眺望はなくなりビル風に悩まされてます。この都市計画が進むことにより、住民に負担がかかることがないよう要望します。</p> <p>この都市計画が、京都市の産業の発展の名の下、地域住民に一方的に負担を強いることのないよう、双方にメリットがある計画をのぞみます。</p>
109	<p>京都市の財政状況が厳しい中で、市税を投入することなく産業集積を誘導するためには、都市計画の見直しが必要かつ不可欠である。</p> <p>とりわけ南部創造のまちづくりの中核を担う今回の対象地区にあたっては、容積率や高さについて、400%（700%）31mといった微修正ではなく、インパクトのある1000%、無制限にするなど、思い切った緩和が求められる。</p> <p>こうした話題性のある政策が、先般実施された鴨川以北などの都市計画見直しと相まって、民間の創意工夫による企業集積をもたらすと確信する。</p>
110	<p>観光資源（景観）と産業の両立は京都市の発展の為に両立していく必要がある。産業振興のために観光資源の妨げとならない地区で積極的に緩和していく必要性を感じており、本件に賛成する。</p>
111	<p>研究所や生産拠点の企業誘致については、比較的交通の利便性が高い川崎市や神戸市など湾岸の工業が可能な地区を持つ行政区が積極的に誘致を行っており、京都もALL 京都で誘致に取り組んでいかないと負けてしまう。規制緩和と並行して、積極的な企業誘致を推進することが、本政策を活かすために必要と考えます。</p>
112	<p>とても良い取組だと思う。このエリアに限らず、規制にメリハリをつけて、企業誘致を進め、税収増に繋げていくべきだと思う。</p>
113	<p>リタイア後は伏見に住んでいます。</p> <p>又リタイア後は欧州10ヶ国を旅しました。</p> <p>その均整のとれた新旧の街の様子に驚きました。</p> <p>新市街は新市街なりに、旧市街は旧市街なりに調和をとっています。見て美しい。二者が調和がとれている。</p> <p>国内の街を見ても、海外の街を見ても、京都はやはり美しい。ただその美しさは、京都駅以北の美しさ。</p> <p>小生の義兄は室町に住んでいますが、子供の時は「伏見は京都違うねんで…」と言われたのを強烈に覚えています。</p> <p>又、先妻の夫人は壬生出身ですが「伏見は…」と言われたのははっきり覚えています。</p> <p>今回の計画もやはり南、南は均街がなくなっていく。</p> <p>京都市全体の美しさ調和をよくよく考えていただきたい。</p> <p>商業は商業の工業は工業の地域の美しさがあるはずで。</p> <p>それが京都の美しさどこか調和するようにお願いしたい。</p> <p>これまでの経緯から京都市は日本一美しい都市をつくって眺めています（ひいき目に見ても）京都市駅の再開発もそれなりに調和がとれてきました。</p> <p>南区、伏見区も美しさのコンセプトを追求していただきたい。</p>
114	<p>見直しに賛成。</p> <p>どんな場所でも住環境の保護を主張する人がいるが、産業集積を図るべきらくなん進都においてまで住環境が優先され、工場等が制限を受けるのはおかしい。住宅だけが偉いのではなく、都市には働く場も必要。働く場である工業の利便増進を図ることも都市計画の重要な役割である。</p> <p>同様に、場所に関わらず高さ緩和に反対する人がいるが、高さだけが景観ではない。都心部などは別だが、およそ京都らしさが感じられない地域でまで、過度な景観形成を求めるのは非合理的。</p> <p>産業が集積されることで、交通や商業の利便性が高まる可能性。人口が増えて発展することも期待できる。都市計画だけで全てが変わる訳ではないが、少なくとも、今のままでは何も変わらない。既得権ばかり主張して、発展を邪魔すべきではなく、まずはやってみることが大切。</p>
115	<p>ものづくり産業を盛り上げたいという京都市の気概を感じます。特に日影規制の見直し(対象→対象外)は大きいのではないのでしょうか。</p> <p>用途制限による誘導によってよりよいまちになることを期待します。</p>
116	<p>見直しに賛成です。</p> <p>現行と変更後の違いが絵として提示して頂けると、さらにイメージがしやすくなると思います。</p>

117	工業地帯のイメージが強く、住みにくい印象がある。緑化をより推進してほしい。
118	建蔽率を緩和するのであれば、別の空間を確保する取り組みとセットにすべき。例えば、積み下ろしスペースの屋根を緩和する代わりに開口部縦幅に充分確保させ敷地外からの眺望に圧迫感を出さない等
119	賛成します。
120	賛成です。もっと広い範囲でも良いと思う。向島とか。南の市域界まで広げても支障ないように思う。
121	あとは交通網。東高瀬川西岸エリアを「自動運転特区」にでも指定してもらって、実証実験場とすれば、自動運転の企業やスタートアップも集まると思うし、交通網も民間資本で整備されると思う。あとは市道と国道所管の京都市と国交省がその伴走型支援をすればよい。理想論かもしれませんが。
122	日陰制限が緩和されるのは、非常に良いと思います。これまで建てられなかったものが建つ。京都市南部の更なる発展を願うばかりです。
123	長年進んだ印象を受けなかったらくなん進都のまちづくりが進むきっかけになる見直しであり、歓迎すべきこと。 注力していただきたいのは、地域住民や団体との顔が見える関係になるエリアマネジメント。単に企業が立地する場所になるのではなく、地域の価値を共創するために、多様な主体が連携する機会を作ることが肝要であり、そのようなソフト面の取り組みと一体的に進めていただきたい。
124	大賛成します。福岡の天神みたいになればいいですね。
125	エリアを限定して都市計画を柔軟に見直していく考え方には賛成です。 景観や高さばかり意識して論じる方も一部おられると聞きますが、何も市域全域にその考え方を広げる必要はないと思います。それだけでは都市は発展しません。 歴史、景観など京都の魅力を活かしつつ、持続的に都市を発展させていくためには、より多くの企業を誘致し、労働人口を増加させ、それに伴い移住者を増やし地域経済を活性化する。この流れが何より重要です。 今回の見直しによって、更なる都市の発展・魅力向上に繋がればと期待しております。
126	京都の産業活力を生み出すいい見直しだと思う。景観を守る場所、人が賑わう場所、仕事をする場所とメリハリをつけた都市計画は重要。特にこの箇所は他府県からも車でアクセスもしやすい場所であることから、産業集積に力をいれ、京都の産業の活力となる場所となるようにしてほしい。
127	産業やオフィスが集まり易くすべき地域だと思う。 地域の声を聞きながらまちの活性化をさせて欲しい。
128	見直して、企業誘致しやすいエリアにして欲しい。
129	見直し素案に賛成の立場から、以上の意見を具申します。 当地区の近隣所在の宅建業者として当地区を概観するに、開発素地としての農地は年々減少してきており見直し後の内容によるメリットは大きいのであるが、現実には開発建築する案件は見直し実施後急増するとは思わない。 また、当地区の区画整理は道路と道路の距離が長く、従って大きい画地として存在している。一方京都の産業界特徴として、企業規模が比較的小さく当地区に進出し事業展開するのは中堅企業レベル以上に適しており、小規模企画のニーズ対応においてミスマッチの観を抱くものであります。これらをふまえて次の2点を提起します。 1. らくなん進都の区域を東高瀬川ラインから東側の準工業地域一帯に広げるべきである。この地域では産業機能の集積を可能とする広い用地が少ないが、既存施設の更新投資による集積の高度化も期待できる他、中小規模用地における小粒でも光を放つ小企業の立地も考えられる。今をときめく京都企業も起業時はベンチャーであった訳で、小規模企業の受入地として東高瀬川～竹田街道地域へのらくなん進都の指定区域拡大を切望する次第です。
130	2. 今回の見直し素案では地区内における建築にかかる建ぺい率・容積率のボーナスが主たる内容であるが、地区に対しては別途に既存の様々な措置が用意されている。この地区への進出を力強いうねりとするべく、これらの措置を追加するべきである。企業だけでなくこれらの企業に働く人間に対しての措置、例えば立地オープン当初であるとか、入社勤務開始時などに一時金として奨励金の支出（入社祝金とか、らくなん進都進出記念感謝金であるとか）を制度化しては如何かと思う。これからの金負の活用によりすまい移転に伴う諸費用への充当が可能となり、地区周辺に勤労者家族の居住が増加することは京都市にとって大歓迎の事態であり、らくなん進都周辺にとどまらず市域全体への波及効果に結びつくことと確信することです。 以上、今般の見直しを起爆源として市域の南部からのうねりに結び、古都京都の美しい躍動を期待するものであります。
131	ここで操業している企業がこの場所のことを一番わかっているのだから、元となる構想を企業など民間を

	中心に作っているのは良いことだと思う。半導体だけではなく、市内の大学などと連携した最先端技術が集まる素敵なまちにしてほしい。
132	<p>日影規制がこれまで対象とされていた地域も含めて全て対象区域外となる。</p> <p>そもそも日影規制は、日照や通風などは法的に保護されるべきという最高裁判所の判決を受けて、周囲の住環境を守るために建築基準法で定められたもの。必要なものは、中高層条例で対応するとされているが、条例は配慮を求めているだけで、指導にも法的拘束力はない。</p> <p>この様に、提案されている計画を見ると、住んでいる市民の生活や住環境への影響は二の次になっていると感じる。少なくとも、京都市が作る計画が、住んでいる市民の生活を横に置いた様なものというのはあり得ない。</p> <p>住民への配慮を著しく欠いたもので、抜本的な見直しが必要。</p>
133	企業誘致を頑張ってもらいたいです。
134	京都駅南側の発展に期待します。
135	内容が難しいのでうまく書けませんが、ただ1つ言えることは、事務所・研究施設・工場というようにそれぞれ場所が違いますが、それをそれぞれ特長を考えて見直しをされたということはすばらしいことだと思います。きたない字でどうもすいません。
136	<p>更なる見直しに期待し、都市活力が向上することを望みます。</p> <p>また、らくなん地区だけではなく、例えば宇治市に近接している六地藏駅周辺についても特区指定などにより再開発を進めて人口増加に繋がる都市政策を積極的に進めて欲しい。</p>
137	おおむね賛成。本件はなんとなくフランスのパリ郊外にあるオフィス街の「ラ・デファンス地区」の再整備計画を想起させる。「ラ・デファンス地区」はパリ市内の伝統的な景観とかけはなれた現代的な都市景観を形成している。→京都市も、らくなん進都の都市景観の在り方を示すべき。
138	<p>同地区もともと再整備計画により、超高層のオフィス街となったが、現在では、京都市のように地価が上がったパリに住めないパリジャンたちの職住共存を狙い、オフィスだけでなく、住宅専用の超高層ビルの建設も進め、職住のバランスのよい再開発地にする整備計画を進めている。</p> <p>→結局住む人が増えたり中心市街地の地価高騰により、二の矢、三の矢の政策展開が必要となる。先んじて検討いただきたい。</p> <p>フランスのパリ郊外に郊外のオフィス再整備の先進事例があります。</p> <p>御参考までに。</p>
139	らくなん進都中央地区の都市計画等の見直しについて私は基本的に賛成します。誘導用途での、建ぺい率、容積率、高度の制限緩和により実質的に、オフィス研究施設等の活用の容積が増えることとなり、京都市が求めている産業の活性化につながると思います
140	懸念されるのは、現在で該当地域は多くの需要があるものの、それに見合う物件がないのか現状で、又価格も値上がりしています。今回の見直しによって該当地域・土地価格が一層値上がりすることになれば、スタートアップ企業などを誘致したいという京都市の思いと違う形になるかもしれないと考えています。以上、ご意見を申し上げます。
141	<p>日頃から京都市の発展と市民の暮らしのためのご努力に深く敬意を表します。</p> <p>さて、らくなん進都中央部地区における都市計画の見直しについて、まずこの地域では、一層の産業の発展に寄与する都市計画の在り方が求められるのではと思慮いたします。</p> <p>油小路通り沿いには京都を代表する大手企業及び中小企業が存在し、総合見本市会館の京都パルスプラザも存する上、交通事情においても名神京都南インターチェンジ及び阪神高速並びに第二京阪道路が利用できることから、企業立地を強化し事業の高度化を進めることで、京都における産業の活性化がはかれるものと考えます。</p>
142	<p>そのためには、今回の都市計画を見直しにおいて、不動産の有効活用を最大化する必要があると思います。</p> <p>何より高度利用の充実化を促進することでしょう。</p> <p>用途地域の見直し、建蔽率や容積率の緩和を積極的に取り組むことが重要かと存じます。</p> <p>土地の有効活用や高度利用を促進する上で問題となるのが日影規制です。</p> <p>この日影の制限を大幅に緩和することで充実した高度利用が実現し、未来を見据えた都市機能が整備できるものと考察いたします。</p> <p>今回の都市計画の見直し素案において、京都市の南部地域で産業の大いなる発展を実現し、京都市全体により良い職住環境が整備できることを切に望む次第にございます。</p>
143	ものづくり産業の集積を達成するに「らくなん進都中央地区」の街づくりにおいては、医療サイエンス、情報処理、IT関連、無人飛行機（ドローン）など、技術向上・研究開発施設を地区に誘導するに際し、各エリア別けをおこなうことにより、関連企業やスタートアップ企業が集まる街区となり、エリ

	アが盛り上がることにより更なる集積が図られるのではないか。
144	DXへの取り組み、高い緑化率（アーバンオアシス）を達成する建築物には、容積率の上乗せ、高さ規制の緩和も検討することにより、地区全体における水平的な広がりだけでなく、垂直的な広がりも期待できる。
145	京都市内は、工業・準工業地域の面積割合が少ない上、工業・準工業地域のエリア内も農地、未利用地、住宅用地などが点在し、産業機能（工業・商業施設）の集積が進んでいない。 その理由の一つが、建ぺい率・容積率・高さ制限にあるため、今回の規制緩和により、産業機能の集積が進む可能性がある。ぜひ、実現化してもらいたい。
146	他の理由として、らくなん進都エリアに進出希望企業の需要は多いが、売却・賃貸物件が少なくマッチングが進んでいないこと挙げられる。私有地を所有者の意向任せにしている、大規模な産業機能集積用地の確保が難しい。京都市が未利用地等を買取りまたは賃借して工業団地の開発を進める等の取組を検討する必要がある。
147	京都市内、各地の容積率・建蔽率の改正、その判断に敬意を表します。 しかし、規制緩和だけではその意図は伝わらず、その効果は限定的です。 利活用が広がるのは、大きなまとまった土地に限られます。 土地がまとまる、つまり、200坪、300坪と大きくまとまる誘導策が必要です。 税制や評価・表償など考えられますが、何よりも、何故それが必要なのか。地域の活性化が必要なのか。 市民の今後の暮らし・将来の展望などを広報する事が重要です。
148	今、人口減少が進む中、都市間競争が激しくなる中、市民を増やす為には、京都市内、それぞれの地域魅力の発信が必要です。 京都市は、たのじ地区だけではありません。 家賃が安い街、生活費が安い街、気さくな街、教育環境が良い街、利便性が良い街、様々に魅力があると思います。 従来、民間がそれを担ってきましたが、今後は、より一層行政と地域企業、地域市民が魅力を発信する必要があると思います。 関連団体や市長の積極的発信を期待します。
149	京都市内中心部の市街地は、高容積の商業系の土地であっても道路幅員や高さ制限等で床面積が確保できないため、土地価格が割高になりやすい。一方、木造家屋の建ち並ぶ街並みは市の大切な資産であり、それを毀損容積緩和は難しい。 これらから「どこで容積を稼ぐか」を考えると自ずと周辺部になる。 周辺部の中でも大阪～名古屋の国土軸上に位置し大阪への移動が利便な西京区、右京区、山科区は住宅としての需要が見込めるため、事務所・工場等は交通利便性が比較的に優れず住宅地としても人気の高くない南区及び伏見区西部に誘導するのは大変バランス良い施策と考える。 また同エリアは不便不人気といった消極的な理由だけでなく道路付が良く広い区画の土地があり工場等に向いているだけでなく、シャトルバス等を使えば近鉄戦・地下鉄線への移動も簡便で、大規模施設を誘致できるポテンシャルを持ち合わせているエリアである。
150	京都市内に通勤している者です。 京都市の財政難は京都に在中する者として非常に残念ではあり、早急に立て直しを急いで頂きたいです。 「らくなん進都」は工業地帯でもあり、住宅も少なく産業発展させていくには好条件ではないでしょうか。歴史的な建造物も少なく、優良企業もあるようですし、ぜひ活性化に全力で取り組んで頂きたいです。 知り合いも下鳥羽で働いており、働きやすい環境だと申しています。 京都の産業発展にぜひ頑張ってくださいようお願いします。
151	素晴らしい都市計画見直し案です。特に日影規制の件は英断です。山科外環にも同じコンセプトで進めていくべきです。山科外環は日影規制により若い世代をひきつける魅力をもつマンションが建ち並びません。同じ市の都市計画とは思われません。同じ高さ規制のない山科外環にこの日影規制に対する洛南進都の都市計画を是非とも取り入れようお願いします。洛南進都は先端工業の高層ビルが建ち並び、山科外環は東の玄関を象徴する良質な高層マンションが建ち並び！らくなんで仕事し、山科にすまうことになる様に！
152	京都の高さ制限により長らく京都市地区の工場の他府県に移設が止まらず、新たな大型施設が建築制限により産業の活性化が出来なかったと思います。今回の制限の見直しにより、立地的に名神高速も近く、流通もシフトしやすく、働く人も竹田駅により通勤しやすい環境でないかと思います。現に、京セラ本

	<p>社含め印刷通販会社が既にありますので、街中には規模の大きな施設、工場は既に建設が無理だと考えられますので、らくなん進都中央部地区の発展に賛成であり、これからの京都での地場産業及び新たな産業を育てるきっかけになるのかと思います。</p>
153	<p>「東高瀬川ビジネスパーク構想」は、スタートアップ企業の成長の「第2ステージ」として、本社や研究拠点を誘致することで、イノベーションを促進</p> <p>都市計画を見直し、企業立地を促進させる取り組みをパッケージで提供することで、らくなん進都地区全体の発展に寄与</p> <p>容積率と建蔽率を引き上げることで、企業の立地ニーズに応えることができ、エリア内の土地利用効率を高めることにもつながり、緑化や景観の配慮も行うことで快適なビジネス環境を提供することができる</p> <p>域内への企業誘致、地域ブランドの確立、地域活性化が図れ、京都市内の産業の発展にとっても大きな意義があると思います。</p>
154	<p>今回の都市計画の見直し内容には賛成で期待しております。</p> <p>建蔽率や容積率の見直しによって他府県への工場の流出を防ぐことができます。また京都の企業も他府県に工場を作ることなく、京都市に建てることができます。</p> <p>京都市に企業数が増えれば、成長を促すことができると思います。</p> <p>工業地域や工業団地をもっと増やしてもいいと考えてます。</p>
155	<p>これからの京都にとって色々な可能性や選択肢を与えることはよいと思うので建蔽率と容積率と高さの関係からもっと容積率の設定を高めてもよいのではないのでしょうか</p>
156	<p>結局のところ鉄道駅が遠いことやターミナルがないことは難点であり企業のオフィスとしてのニーズについては疑問。</p> <p>今時代にマイカー通勤を推奨しているということではないのでしょうかから企業誘致した際の従業員の通勤をどう考えているのでしょうか</p> <p>AIの発展やリモートワークの活性化等社会変化に対応した政策なのかよくわからないので何を求めどういった企業を集積させどんな街にしたいのかを示したうえでだからこういう見直しをするのだというまちづくりの物語をもっと丁寧に発信したほうがよいのでは</p> <p>将来どうなるのか具体的にどのような街にしたいのかがよくわかるように示してほしい</p>
157	<p>京都市における人口減少と周辺都市への流出が取り上げられる昨今において、本素案はとても興味があります。</p> <p>他の自治体と比べて、古い建築物や景観を保全する事情を抱えた京都市が、建築における制限が多いのは理解できなくもないですが、これにより様々な制約が課され、結果として市政の運営に悪影響を及ぼしていることは、本末転倒であるとも言えます。</p> <p>さらにビジネスパーク構想により、市内における産業が活性化されることで、京都市における税収面の増加も期待できますし、長期的には市内への居住者増にもつながってくるかと思っています。</p> <p>京都市の財政における危機的状況を改善する意味において、喫緊に取り組みべき課題として進めていくべきかと思っています。市内に居住する者として、活気ある京都市の隆盛に期待いたします。</p>
158	<p>らくなん進都中央部地区における更なる産業機能の集積に向けた、都市計画等の見直し素案については、京都市内における事務所、研究施設、工場用地として数少ない残されたフロンティア地区で賛成です。京都の産業の発展が、用地が少ないため小さい規模でしかできなかったのが、京都の将来を考えると特に物づくり企業にとってのロボット導入スペースの点から非常に心配です。</p> <p>京都の企業発展と働く場所の提供という意味において、また京都市の税収といった面においても重要な事だと思います。京都市、企業、若い働く人（京都の人口に比べて大学生が多い）にとって非常によい計画だと思います。ぜひ実現して下さい。規制ばかりの計画より規制解除の計画を進めないと活力がなくなりますので、よろしく願いいたします。</p>
159	<p>らくなん進都中央部地区における更なる産業機能の集積に向けた都市計画等の見直しについて</p> <p>らくなん進都中央部地区における更なる産業機能の集積に向けた都市計画等の見直しについては、コロナ過が収束していく中で、人が集まりやすい環境をもたらしてくれそうだ。</p> <p>特定の地域に様々な企業が集まることで経済的なメリットが生じる。新規参入を含めて、企業にとっては、今まで以上に、敷地面積や高さを広げられれば、更なる生産に適した大きさの生産設備を有効的に拡大でき、その生産のための人手も必要となる。</p> <p>集積化が起こるとその地域に、資本、企業、顧客、労働力などがどんどん集まる。集まることで、どの企業も効率的にそれらの資源にアクセスすることができるようになる。</p> <p>集積の経済性の効果としては、輸送費が下がる、顧客や取引先が増えて営業効率が上がる、労働力が確保しやすくなって採用コストが下がる、知識やノウハウが人を通じて流動して発展するなどが考えら</p>

	<p>れる。</p> <p>もちろんたくさんの企業が同じ地域に集まることで、デメリットも生じる。</p> <p>環境負担が集中する（工場の集積）、道路の渋滞など公共インフラの負担が増える、地価が上昇して賃料に圧迫される、同業者同士の競争圧力が高くなる等があげられる。</p> <p>環境負担や公共インフラの負担については、集積した企業が収める税金で対応することになる。しかし賃料の上昇は、集積による効率化による効果が上回れば問題にならない。</p> <p>同業者同士の競争圧力については、価格競争に陥るといった側面もあるが、技術力や品質の向上などを見込むことができる。</p> <p>上記の点から、それ相応の企業努力も必要になるが、利便性を追求した結果、発展につながる可能性を大いに含んでいる提案と言える。</p>
160	<p>伏見区の住民として以下にコメントさせていただきます。用途地域の緩和については、地域の発展に良い反面、環境悪化が危惧されます。伏見区のこのエリアは、京都や大阪、奈良、滋賀への通勤・通学に便利な場所であり、城南宮や安楽寿院など歴史ある寺院仏閣のあるエリアでもあり、住居を構えるには適した地域です。一方、名神高速や第二京阪道路や1号線、油小路など幹線道路も整備され商業・工業の誘致の視点から、魅力のあるエリアでもあります。従って、魅力ある住環境を確保しつつ、商業・工業の永年的な発展をうまく融合した街づくりを強く希望します。</p>
161	<p>商業・工業についても、AIなどのソフトウェアや電子デバイスの急速な発展から持続性の高い関連業種を誘致していくことが必要であると考えます。そうでなければ、短期間でゴーストタウンのようになるようでは折角の緩和が逆効果となりかねないと思います。誘致に向けて企業間の情報交換を行う共有施設の設置やリスキングの教育施設の設置など、目的を持った施策も併せて検討をいただきたいと存じます。</p>
162	<p>今回の各エリアの緩和について以下に意見を示します。</p> <p>【①準工場地域 建蔽率 20%UP、②・③ 準工場地域 建蔽率 20%UP 容積率 1～1.5 倍】</p> <p>この緩和により、環境への影響は油小路周辺で限定的であると考えます。一方、このエリアの発展に有効であり賛同いたします。</p>
163	<p>【④・⑤第一種・第二種住宅地域から準工業地域へ変更】</p> <p>このエリアは近鉄伏見駅や近鉄竹田駅から徒歩 15 分圏内であり、今後も住宅を開発する余地があるエリアと考えます。東高瀬川の東側は戸建ての住宅を多く、マンションなどの高層住宅を建てる余地があまりなく、今後、①～③、⑥のエリアが発展することが予想される中、当該エリアは、工業都市として高層住宅の建設を進めるべきと考えます。従いまして、準工業地域への変更は好ましくないと思っています。</p>
164	<p>【⑥容積率の上乗せ】</p> <p>企業の本社などの集積促進は長期的にこの地域発展において最重要と考えております。今後とも是非推進頂きたいと思います。</p>
165	<p>「ものづくり企業が水平方向へ規模拡大を繰り返しながら操業している状況」があるなら、建蔽率の緩和による方向が有効であると思った。</p> <p>これによりらかなん進都に産業機能が集積し、よいまちになることを期待しています。</p>
166	<p>以前、中書島に住んでいました。</p> <p>20年前を思えばずいぶん企業が集積したり、道路や樹木などが整備されて、まちの様子が思い浮かぶようになったと思います。</p> <p>これからの取組に期待しています。</p>
167	<p>「ものづくり企業が水平方向へ規模拡大を繰り返しながら操業している状況」があることは知らなかった。建蔽率を緩和することで、まちが活性化することに期待しています。</p>
168	<p>京都市南部の発展には不可欠です。</p> <p>今回の都市計画見直しは大賛成です。</p> <p>産業の活性化によって税収にもつながるのでは！</p>
169	<p>地下鉄の竹田駅からの延長を望む。</p>
170	<p>京都市の南部地域では昔から商業・工業の立地が多く「らかなん進都」構想により新たな集積が生まれました。ただ、今後の土地面積にも限りがあり、容積率の引き上げ等により土地の有効活用を図り、より一層の活性化を進める必要があると考えます。</p>
171	<p>この素案によって産業機能の集積による地域の経済活動が活性化され、新たな企業や産業が発展します。雇用機会が増回することで地域経済の成長が促進されると思います。</p> <p>同時に京都市の税収が増加する事になり、財源にゆとりが生まれ、京都市民に還元されると思われるので賛成します。</p>

172 『らくなん進都都市計画の見直し素案に関する要望書』
 下記表示不動産（以降、本物件という）に関し、要望書を提出させていただきます。
 この度、本物件は、京都市伏見西部第五地区土地区画整理事業に基づき、
 となりまして。現在、本物件の用途地域は、第1種となっておりますが、準工業、工業地域に変更を要望させていただきます。なぜならば本物件が、京阪『淀』駅にも徒歩圏内で、企業誘致・工場誘致・ならびに物流誘致に適した環境であるからでございます。用途変更をする事により、間口を広げた仕様業種が増え、地域経済効果に繁栄されるものと思われま。依って、用途地域変更を熱望させていただきます。

【本物件】

所在地	地番	地目	地積
京都市伏見区			
京都市伏見区			
京都市伏見区			
京都市伏見区			

※上記は、登記事項証明につき別紙添付、仮換地の地積証明書参照

令和5年7月吉日

本物件所有者は、現在、

以上、3名であります。本要望書申請者は、
 となります。

173 通り景観について、多少なりとも京都らしさを感じられるものになればと考えています。
 歴史的建造物や京町家が残っている地区があれば、景観政策や京町家の保全・継承の施策等とも連携を図っていただきたい。

174 洛南進都内にて不動産業に従事している者です。
 今回の見直し素案について
 容積率等の緩和について、緩和自体には賛成ですが、この辺りは区画整理以降街化が進み、店舗が並ぶロードサイドになり、正直今更感がある。

175 京都市がイメージする京都駅周辺の商業ビル群を目指すにはまず、交通の問題があります。新堀川沿いでも駅から徒歩30分程度、社員の交通がないが為に、出店を控えた例は沢山あります。そちらの改善が急務であると考えます。

176 京都市の諸申請はあまりにも無駄が多く、時間がかかりすぎです。縦割りで連携ができず、協力的でない為、たらい回しにされる事案が多いです。京都府内で亀岡、久御山、八幡、城陽、宇治は市街化や商業施設の誘致等、迅速に開発が進み、気づけば京都市が一番出遅れる始末…観光都市と位置づけ進めただけに財政破綻寸前、対策はというと、動物園の値上げ？等もっと市民の事を考えて下さい。エレベーターのドアを豪華にしている場合ではありません。こういった緩和も大事ですが、身のある政策をして下さい。観光で儲かる神社仏閣からも税金をとれるように、京都ブランドを汚さないよう努めて欲しいです。

177 らくなん進都内のこの度の見直しについて、推進する立場で意見を述べさせていただきます。
 そもそも、高度集積地区としておきながら、日影規制が適用除外となっていなかったため、実際、建築をしようとした場合の足かせとなっていた。この度の、取組で、（※2 「日影に関する指導を行います。」）といった中途半端なことはせず、適用除外とするべきであると考えます。
 なお、津知橋通から以北に、住居系地域があるため、その部分への配慮が必要であると感があります。

178 また、①の油小路沿道について、津知橋通から以南に関しては、両サイドの②において高度規制が「無指定」となっており、沿道のみが、敷地面積1,000㎡以上かつ、外壁後退5m以上の規制がかかってしまい、中途半端であると考えます。もっと、らくなん進都全体を見渡して、整合性の図れた都市計画を期待し、半導体やライフサイエンス、環境関連などのこれからの時代に大変重要で成長を期待する企業が、もっともっと集積し、これまで以上に、人の流れが生まれるまちとなるよう、切に願うものであります。

179	<p>賛成ではありますが、意見あります。</p> <p>伏見区に住むものにとって、愛着のある「城南宮」が近くにあります。</p> <p>曲水の宴が行われる神苑は、しだれ梅、椿、桜、藤、躑躅、青もみじ、秋の七草や紅葉に彩られ安らぎの庭であり、憩いの場となっています。</p> <p>そこで、城南宮も眺望景観の視点場に加えるよう京都市景観政策課に提案します。</p> <p>城南宮から高層ビル群が見えるようになるのは残念です。</p> <p>せめて、景観上配慮された建物群となるよう、都市景観の色彩、意匠、形態デザインに配慮されたものが建つよう求めています。</p> <p>都市計画だけでなく、景観政策も政策ミックスさせて取り組みを進めていただきたい。</p> <p>建物は一度建つと良くも悪くも長い間そこに建ったままとなります</p> <p>また、そこらじゅうでよくある話ですが、都市計画だけ先行して景観保全上手遅れにならないようご配慮いただきたい。</p> <p>よろしくお願いします。</p> <p>https://www.jonangu.com/</p>
180	<p>東高瀬川に近い部分の都市計画なので、東高瀬川の「かわまちづくり」の取り組みも一緒に進めて東側高瀬川東側河岸以東も発展するようなまちづくりをしてください。</p> <p>国土交通省では、水辺を活かして地域の賑わい創出を目指す取組”かわまちづくり”を推進するため、平成21年度に「かわまちづくり」支援制度を創設し、市町村等からの申請にもとづき計画の登録を行い、ハード・ソフト両面から支援を行っています。</p> <p>せっかくなので、「かわまちづくり計画」を策定して国のお金をもらって河川河岸整備を進めてください。</p> <p>その際には「河岸」の松本酒造などにも配慮してください。</p>
181	<p>伏見に住むものです。</p> <p>盛り上がるのは良いですが、守るべきものもあると思います。</p> <p>丹波橋通りを東に上って行ったところには御香宮という伏見一帯の守り神がおられます。</p> <p>また、京都南インター付近には城南宮という伏見一帯の交通の守り神がおられます。</p> <p>昔からの風習風土景観にも配慮していただきたいと思っています。</p>
182	<p>概ね見直しに賛成です。</p> <p>現状、あまり魅力ある場所とは感じられません。市民、市外の方も魅力を感じるまちになればと思います。</p> <p>住んでおられる方もいるので、置き去りにはならないようにしてほしいです。</p>
183	<p><魅力的な産業用地の創出について></p> <p>以前、当該地域で産業用地を探したが、全く良い用地は見つからなかった。</p> <p>今回のように規制を緩和していただくことはありがたいが、進出を考える企業等に対して具体的な産業用地の確保の可否等を明確に示していただくことが重要ではないか。産業用地の不足等、産業集積に向けて地域が抱える課題に対してどう取り組んでいくか、明確に示していただくことが必要だと感じる。</p>
184	<p><市民や企業に対してよりわかりやすく伝える努力について></p> <p>これまでの説明や資料では、都市計画見直しによるまちづくりへの具体的な影響が市民や企業に対して十分に伝わっていないと感じる。京都市も都市間競争にさらされており、全国の都市と比較して京都がどのようなアドバンテージがあるかを示さなければならないが、実際には産業用地確保等の面で大きく後れをとっている状態である。容積率や建蔽率の緩和は重要であり大きなメリットとなることは確かだが、関心のある層に対してもっとわかりやすいメッセージを発信してほしい。</p>
185	<p><土地の売買を妨げる税制の改善について></p> <p>用地を「売りたい・買いたい」というニーズがあっても、生産緑地の納税猶予制度が足枷となり、取引成立が難しくなっていると感じている。有効な土地利用が進みづらい状況にあり、税制面での優遇措置を設けることが必要だと感じる。</p>
186	<p><開発に伴う地下水など周辺地域への配慮について></p> <p>大手筋周辺は豊富な地下水があり、伏見の酒造りにとって非常に重要な地域である。今後、開発が進み高層建築物等が建つことになれば、地下水にも影響が出ると思われるため、十分考慮していただきたい。</p>
187	<p><地域間で格差を生まないまちづくりの推進について></p> <p>京都市が進める「京都サウスベクトル」によるインセンティブパッケージと、今回の都市計画見直しによる内容にどのような違いがあるのかがわかりにくい。エリアが少し違うだけで受けられるメリット</p>

	が異なると、南部エリアにおけるまちづくりにも影響が出るので、それぞれのプロジェクトにおける狙いを明確にすることが重要ではないか。
188	<p>1：企業立地支援制度の更なる充実</p> <p>鴨川以北のらくなん進都については、都市計画見直しに施行に合わせて、本年4月から京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト「京都サウスベクトル」が始動しています。</p> <p>このプロジェクトは、企業立地を促進するため、建築物の高さ、容積率等の緩和に加えて、補助金制度の大幅な強化や情報発信等を行うものであり、今回のらくなん進都中央部地区においても、整備開発のコンセプトに応じた支援策を導入する必要があると考えます。</p>
189	<p>2：魅力ある都市環境の形成</p> <p>当該地区の将来像を早期に実現するためには、公園や道路等の都市施設の整備・強化や公共交通の利便性向上（特に東西方向）など、魅力ある都市環境の形成に向け、官民が一体となって取り組む必要があると考えます。</p>
190	<p>エリア外から企業や人を呼び込むためには公共交通機関の充実が必要だと思います。</p> <p>現状では、東西方向のバス路線が不十分だと感じます。</p>
191	<p>東高瀬川ビジネスパーク構想策定・らくなん進都整備推進協議会の都市計画等の見直しについてですが、対象エリア内④⑤の第一種住居・第二種住居地域からの準工業地域への緩和の見直しラインに違和感がある。緩和ラインの問題になる①②の不公平さが顕著に見受けられる。不公平さを無くす為、①②の油小路通り及び大手筋通りの教業地域として容積率の緩和、それ以外の②エリアのバランスをとれた容積率の緩和することを望む。</p> <p>固定資産税の令和4年から令和5年の金額を調査した結果、④⑤及び、幹線道路から外れた中の土地は値上がっておらず、油小路通り大手筋通りの値上がりが見受けられている。特に油小路通りの値上がりが大きく9%以上の値上がりが確認できた。</p>
192	<p>油小路通りに交わる津知橋通り・丹波橋通り・大手筋通りまでへの、最寄り駅から徒歩20～30分要するため、京都駅・竹田駅・中書島駅からのバスの増発を望む。</p> <p>さらに企業オフィス・研究施設等の集積を目指すに伴い、就労者の通勤アクセスによるインフラが伴っておらず、こちらも平行して検討すべき課題であると感じる。</p> <p>京都府南部（久御山、宇治、城陽、八幡）での開発がめまぐるしく、京都市と比べ計画から実行までスピーディーに行われている。</p>
193	<p>区画整理第4・第5地区および地域未来投資促進法による京都市南部市街化調整区域の開発も今回の緩和等を踏まえて、総合的に精査し検討を望む。</p>
194	<p>産業集積に向けた都市計画の見直しを進めるとともに、新たに立地する企業への税制優遇等も必要だと思います。</p>
195	<p>南部が活性化しやすいように建蔽率や容積率、高さの緩和は必要だと思う。町なかの京都らしい景観を残す地域と郊外の京都の経済を支える地域とは区別して都市計画を考えるべきだと思う。</p>
196	<p>京都に産業集積特区ができるのはよいと思う。</p> <p>まちづくりとしては、今回の地区計画の変更を機に伏見区もしっかりまちづくりしてほしい。</p> <p>北に行けば京都南ICや城南宮 南に行けば川を渡って淀の競馬場、 西に行けば向日市の競輪場（アリーナも再整備するのかな？）、 東の坂を登れば大手筋商店街、伏見の酒蔵郡、御香宮、明治天皇の桃山御陵、伏見桃山城。 らくなん進都を拠点に東西南北とさまざまな波及効果も期待できるはず。</p>
197	<p>伏見桃山城の城下町には、京都市が把握できていないであろう京町家がたくさん残っています。丹波橋、大手筋、中書島あたり。居住エリアとしての再開発圧力がかかる前に京町家も大事という姿勢を見せた方がよいと思う。</p> <p>京都は開発圧力がかかると景観の問題が必ず付いてまわる。手遅れにならないようにしてもらいたい。</p>
198	<p>京都には、企業が少ないため、今回の容積率の見直し等によって改善されたらいいな。と思います。</p>
199	<p>京都市は歴史のある都市ですが、全ての地域に厳しい制限を設けるのではなく、今回のように地域に応じて柔軟に制限を緩和すべきだと思います。</p>
200	<p>京都市の未来のために必要な見直しであり、素案に賛成します。</p>
201	<p>基本的に、概ね京都駅以南は、景観守ることよりも産業機能のさらなる集積に注力すべきと考えており、総論として賛成です。</p> <p>むしろ遅きに失した感さえあります。</p> <p>油小路通沿いは、地方の国道沿いなどによくみられる飲食店や箱みたいな店舗ができてしまっている。こうしたものから高度企業への転換をどのように促していくかが重要。今回の見直しだけでは進まない</p>

	<p>のでは。具体策は浮かばないが、行政が誘致やマッチングをよほど強く進めないと、目指す土地利用方針にたどり着かないのでは。</p>
202	<p>東高瀬川AIスマートモビリティパークの提案 令和5年7月10日</p> <p>■■■■■</p> <p>弊社は燃料電池セパレータの用途開発に取り組んでいます</p> <p>■■■■■</p> <p>■■■■■を受託し、革新的生産技術の開発（2023年～2024年）による世界的市場をターゲットにして事業化を行うことになりました。</p> <p>用途開発 アルミセパレータは軽い、放熱性に優れることから冷却が不要、セパレータスタックがコンパクトを生かしてAIスマートモビリティに最適である。</p> <p>用途として：</p> <ol style="list-style-type: none"> 2～3人乗り軽量AIモバイル <ul style="list-style-type: none"> ・最寄り駅からのアクセス（会社、観光地、飲食街） ・自宅、老人ホーム、病院からの外出 車いす <ul style="list-style-type: none"> ・自宅、老人ホームからの買い物、通院、散歩 病院内AI移動ベッド、車いす 長時間稼働、重量物搭載ドローン <ul style="list-style-type: none"> ・観光寺院、酒造建物、伏見城、桃山御陵清掃 ・高層ビル、高架道路、鉄道架線、橋清掃 ・重量物、大量ごみ搬送用 <p>AIスマートモビリティの進め方</p> <ol style="list-style-type: none"> ■■■■■が燃料電池せぱれーたの革新的生産技術の開発（■■■■■ブランド力） ACTに集結した関連企業との共同開発 大学との連携（京大、同大、立命、龍大、京都先端技術大学：■■■■■） 桂イノベーション/京都リサーチパーク/けいはんな学研都市 企業とのコラボレーション <p>■■■■■、■■■■■、AIロボット/ドローンメーカー、自転車メーカー</p>
203	<p>らくなん進都の対象エリアにおける建蔽率・容積率・日影規制等の見直しに関して、実現していただければ、事業拡大を京都市外や他府県ではなく、対象エリア内で現実的に検討することができるのでありがたいです。</p>
204	<p>今回の都市計画の見直しは大賛成です。</p> <p>そもそも平成19年の新景観政策では、産業を振興すべき南部等も含め、市全域に高さ規制、景観規制等の制限を幅広くかけすぎたと思います。</p> <p>今回のエリア外でも、景観を守るべき場所は別として、もっと高さ規制等を緩め、市民が住みやすく、また事業所等が立地しやすくしていただかないと、人口流出を止められなくなると思います。</p> <p>例えばJR藤森駅周辺は、京都駅に近いJRの駅で利便性もよく住環境もよいのですが、規制が厳しいこともあり、スーパーの1つすらありません。住み続けられるまちとするには都市計画の見直しが必要ではないかと思えます。</p>
205	<p>イエローの用途地域（第一住居）の真ん中で変えるのはなぜか。ここで見通しとかやっちゃうと意図的ななんばれませ。見通しでやる場合の市のルールを一から説明してほしいわ</p>