

---

## らくなん進都（高度集積地区）まちづくり推進プログラムの 策定に当たって

---



京都市長 門川 大作

あるべき方向、望ましい方向に人々を導くことを、「南を指し示す」と書いて「指南」といいます。南というのは、古くから、特別な力が宿る地として、人々が期待や願いを寄せる大切な場所であったのかもしれませんが。

まさに、市南部地域にある「らくなん進都（高度集積地区）」の活力が、京都を望ましい未来へと先導することを展望し、この「らくなん進都（高度集積地区）まちづくり推進プログラム」を策定致しました。

世界をリードする、元気な最先端のものづくり企業が数多く立地し、21世紀の新しい京都の活力を支える地域として、ますます重要性が高まる市南部地域。本プログラムでは、その南部創造のまちづくりの先導地区、「らくなん進都」における取組を一気に加速させるため、地区の将来像や、その実現のための施策等を掲げています。企業集積のための取組に加え、緑化の促進、水辺空間の再生、公共交通の充実など、地区の魅力を高める取組にも重点を置きました。

「らくなん進都」がその名のとおり、輝かしい未来へとまい進する活力あふれるまちとなるよう、地域、企業、大学、関係機関等の皆様と一層連携し、共に汗する「共汗」によって取り組んで参りたいと存じますので、よろしくお願い致します。

最後になりましたが、高度集積地区まちづくり推進プログラム（仮称）検討委員会の皆様、御意見をお寄せいただきました市民の皆様をはじめ、本プログラムの策定に多大の御尽力、御助言、“御指南”を賜りました皆様に、心から御礼申し上げます。

## 目 次

はじめに .....	1
I らくなん進都（高度集積地区）の現状と課題 .....	3
1 位置 .....	3
2 地理的特性 .....	3
3 各分野における現状と課題 .....	3
II らくなん進都（高度集積地区）を取り巻く状況と果たすべき役割 .....	7
1 京都市の活力を担う地域としての役割 .....	7
2 京都南部圏の広域産業の活性化における役割 .....	7
3 新しい時代のニーズやライフスタイルに対応した都市環境を提供する役割 .....	7
III らくなん進都（高度集積地区）の将来像 .....	9
1 まちづくりの理念 .....	9
2 将来像 .....	11
3 土地利用 .....	12
IV まちづくりの基本的方針と重点的に推進する施策・取組等 .....	15
1 地区のイメージを高める都市環境の創出 .....	15
2 都市機能集積に向けた企業誘致や土地建物の有効活用方策の推進 .....	20
3 利便性の高い公共交通体系の整備 .....	21
4 地区における交流活動の促進 .....	23
(別表) 平成24年度までに重点的に推進する施策・取組等 .....	28
V 地区のまちづくりを進める体制の整備 .....	32
1 新たなまちづくり組織の必要性 .....	32
2 新たなまちづくり組織の整備方向 .....	32
VI 平成24年度までに達成すべき成果目標 .....	34
参考資料 .....	35

## はじめに

らくなん進都（高度集積地区）は、平成4年の「京都市土地利用及び景観対策についてのまちづくり審議会」からの答申「伝統と創造の調和したまちづくり推進のための土地利用及び景観対策について」において、高度情報機能、流通機能、商業・業務機能や文化機能の集積を図る地区として設定されました。これを踏まえ、京都市では、平成10年4月に「高度集積地区整備ガイドプラン」を策定し、都市基盤の整備や産業集積の充実等に向けた施策を展開してきました。この結果、土地区画整理事業やそれに伴う幹線道路等の整備を背景に、地区内には世界規模で活動を展開する企業をはじめ、ものづくり企業等の立地が進んでいます。

一方、らくなん進都（高度集積地区）において実施してきた施策の限界も明らかとなってきています。すなわち、中高層建築物群による高密度な市街地の形成や、環境文化の創造など、同プランで描かれた都市像は、依然として見えてきていません。これらの原因としては、交通面での課題や、企業立地や諸活動の展開のための土地を機動的に確保できない等の問題に加え、らくなん進都（高度集積地区）のアイデンティティを十分に発信できていないなど、様々な課題が輻輳しています。

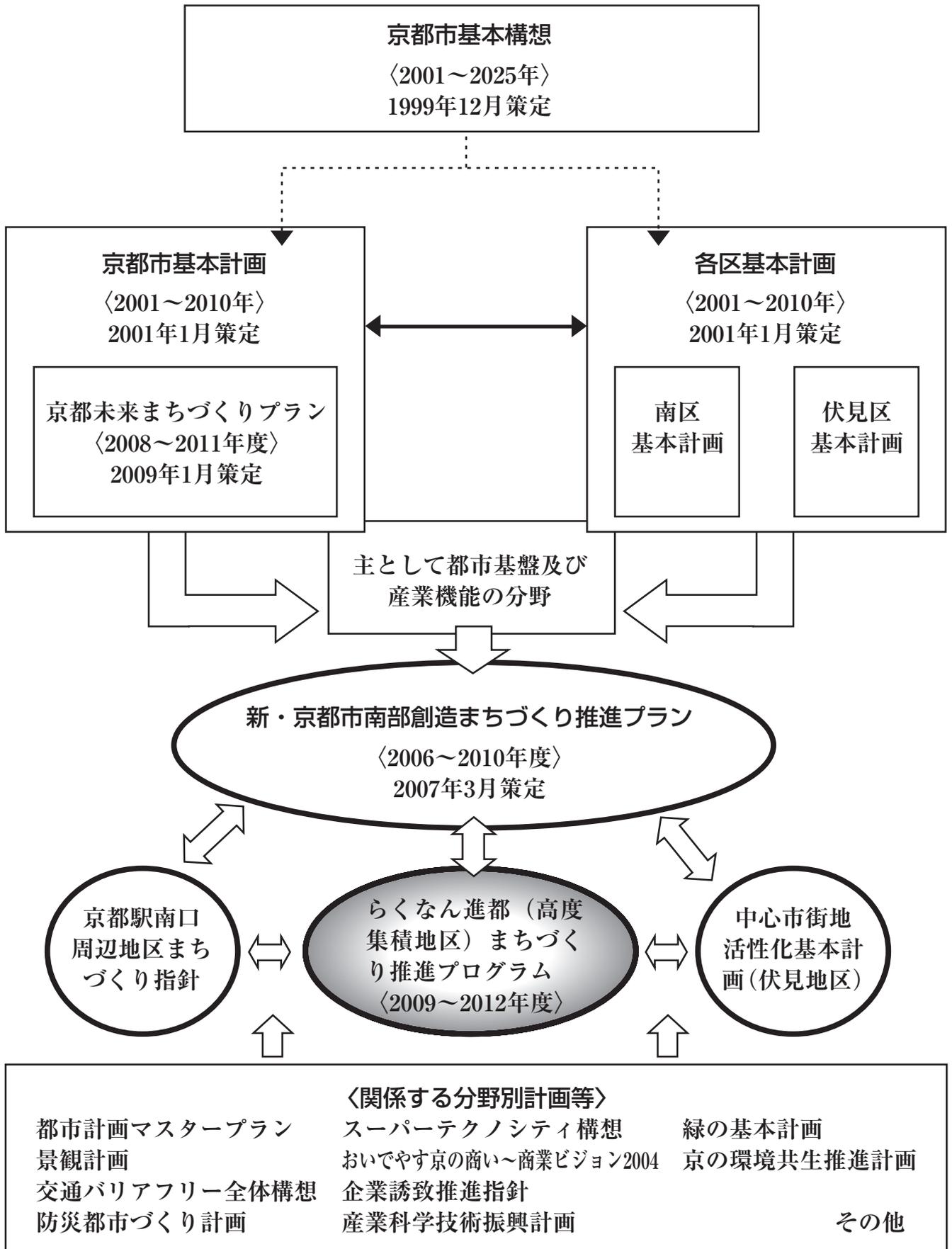
このような状況のもと、平成19年3月に策定した「新・南部創造まちづくり推進プラン」では、「高度集積地区整備ガイドプラン」を見直し、改めて具体的なまちづくりの将来像を明示したうえで、関連する取組の強化を図るとされていることから、同ガイドプランに代わる新たな計画を策定するため、平成19年7月、「高度集積地区まちづくり推進プログラム（仮称）検討委員会」を設置し、検討を重ねていただきました。

本プログラムにおいては、地区の新たな将来像を明示したうえで、産業振興拠点としての魅力を高めるメリハリのきいた都市景観の形成、地域資源に着目し、快適な職・住環境の整備を図る新たなまちづくりの推進、支援制度の創設やマッチングシステムの充実による進出希望企業への土地供給の促進、便利で質の高い公共交通の実現、まちづくりを盛り上げる交流活動の促進や環境共生型先進地区に向けた取組の推進など、将来像の実現に向けたまちづくりの基本的方針を示しています。また、地域住民・企業・大学・行政等まちづくりの各主体者が、連携して行うことが一層効果的であると思われる取組を行う新たなまちづくり組織の必要性についても述べています。

さらに、関係者の主体的な参画により重層的な取組が展開されるよう、まちづくりの基本的方針ごとの成果目標を提示するとともに、まちづくりの各主体者が、平成24年度までに実施すべき施策・取組を示しています。

今後、このプログラムに掲げた施策・取組等を着実に推進していくことにより、将来像の実現に向け、らくなん進都（高度集積地区）のまちづくりをより一層加速させていきます。

(参考) 本計画の位置付け



# I らくなん進都（高度集積地区）の現状と課題

## 1 位置

らくなん進都（高度集積地区）は、京都市南部を南北に貫く幹線道路である油小路通沿道を中心とした、概ね北は十条通、南は宇治川、東は東高瀬川、西は国道1号に囲まれた、南北に細長い面積約607haの地区です。また、東側は、伏見中心市街地と隣接しています。

## 2 地理的特性

らくなん進都（高度集積地区）を、広域圏から見ると、50km圏内には大阪市、関西文化学術研究都市及び津市、奈良市等が存在します。さらに100km圏内には、大阪湾岸地域のほぼ全域、若狭湾、伊勢湾までが含まれます。

らくなん進都（高度集積地区）の北端である十条通は京都駅から南約1.5kmの距離にあり、そこから南端である宇治川まで約6km、東西方向の距離は位置により0.8kmから1.5kmまでの幅がありますが、平均的には国道1号から東高瀬川まで約1kmです。

立地環境について、都市圏レベルで見ると、身近な交通手段として、地下鉄烏丸線竹田駅から京都駅まで約2km（地下鉄で約5分）、地下鉄烏丸線竹田駅から京都都心部（四条烏丸）までは約5.3km（地下鉄で約10分）、名神高速道路の京都南インターチェンジから関西文化学術研究都市（けいはんなプラザ）までは約23.5km（車で約50分）となっています。

周辺地域には、南東側には概ね京阪本線、竹田街道、宇治川、丹波橋通に囲まれた約100haの伏見中心市街地があり、伏見桃山駅（京阪）、桃山御陵前駅（近鉄）、丹波橋駅（京阪及び近鉄）等が、油小路通から東側方向約1.2kmの場所にあります。16世紀末の伏見城を中心とした都市改造が大手筋沿いを中心に商業集積をつくり、江戸時代以降の伏見港が豊かな水辺環境を形成し、名水に恵まれ、酒蔵を中心とした建造物が独特のまちなみを生み出すなど地域資源の多様な分布が見られます。

## 3 各分野における現状と課題

### (1) 産業

らくなん進都（高度集積地区）の土地利用の動向を見ると、工業系と住居系が並行して増大していますが、近年は工業系が増加し、住居系の比率を上回ってきています。また、国道1号、油小路通等の幹線道路沿道では商業系も増加しています。

都市基盤整備が進展してきたことを背景に、工業系（製造業）における立地業種の動向を見ると、機器類（一般機器、電気機器、精密機器等）や金属製品、出版・印刷等に分類されるものづくり産業の集積が進みつつあります。

そのような動向の中で、本地区内には、先端的な試みを続け、新しい価値を生み出す中小企業やベンチャー企業が立地するとともに、世界的なシェアを持つ製造業の中核機能や世界最先端の研究機能を有する企業も存在し、京都市のものづくり拠点としての形成が進められつつあります。

一方、本社・研究開発・生産機能以外に、とりわけ、幹線道路沿道では、物販店・飲食店・倉庫等による土地利用が進みつつあり、本地区の明確なアイデンティティの形成や地区の魅力向上等の観点から、将来、本地区の望ましい発展を阻害する要因になりかねません。

また、進出を希望する企業に対し、土地の広さ、価格等の観点から企業ニーズに合った土地の円滑な供給ができないケースも発生しており、本地区の発展にとって足かせとなっています。

## (2) 地域活動

本地区では、パートナーシップのまちづくりの核を担う組織として、「高度集積地区整備推進協議会」\*1が設立され、地域美化活動やバス交通社会実験等の取組を行ってきました。

また、その他にも、地域住民団体による清掃活動や伝統行事、地域による祭り等のイベント、企業施設の一般公開等が実施されています。

その他、「伏見新エネルギー研究会」\*2において、立地企業や大学等が連携し、風車や太陽光パネルを使って新しいエネルギーを開発する活動も芽生えています。しかし、そのような取組は数例にとどまっています。

加えて、一部の企業では地域住民との交流も始まっていますが、地域住民・企業間等の交流を深める定期的な取組は少なく、隣接する地域との交流活動も活発には行われていません。

とりわけ、隣接する地域には、豊富な観光資源を持ち、強い発信力を有する伏見中心市街地も含まれますが、本地区内にある城南宮、安楽寿院などの多くの歴史資産や企業ミュージアムなどの観光面での連携が十分に行われているとは言えず、結果的に地区の魅力を発信する機会も限られたものとなっています。

今後、本地区の更なる発展のためにも、地域住民・企業等が地域に愛着を持ちつつ、本地区の魅力を積極的に情報発信していくことが必要であり、そのためには、交流活動を通じて、多様な主体の連携による様々な分野の活動をますます展開させるとともに、交流・連携のシンボルとして、産業支援等複合施設の早期具体化を図ることが必要です。

※1 らくなん進都（高度集積地区）のまちづくりを、住民・企業・行政の連携により展開するため、平成12年3月に設立。構成会員は住民組織・企業・大学・行政機関等計53団体

※2 風力や太陽光など新エネルギーの地域における導入の可能性を探る研究会。伏見地域に立地する企業・大学で構成

## (3) 都市空間

### ア 基盤整備・公共交通

土地区画整理事業の進展により道路・公園等の基本的な都市基盤施設は整備されていますが、事業完成後相当な期間が経過し、歩道のバリアフリー化が不十分であることや、沿道への魅力的な建築物や店舗の立地も限定的であるなど、安全で快適な歩行者環境が十分に確保される状

況には至っていません。

また、幹線道路の整備は土地区画整理事業地区内にとどまっており、丹波橋駅方面など、東西軸となる道路整備が不十分な状況です。

広域的幹線道路網では、京都高速道路油小路線の整備が進められており、平成20年1月に直線区間が開通しました。今後、第二京阪道路の更なる延伸に伴い、大阪方面ひいては関西国際空港までの交通利便性が飛躍的に向上し、本地区における広域交通のポテンシャルが一気に高まります。

この京都高速道路（油小路線直線区間）は、延長5.5kmにわたる高架橋形式の道路で、広大な面積を有する高架下空間が生まれましたが、この空間は、高架橋と相俟って本地区にとっての大きな景観要素となっています。

公共交通の状況を見ると、らくなん進都（高度集積地区）の東側を南北に近鉄及び京阪電鉄が通り、本地区内には竹田駅が、また本地区に近接する場所に丹波橋駅、中書島駅がそれぞれあります。

また、本地区内では、路線バスが重要な公共交通機関となっていますが、現実にはマイカーや各企業による送迎バスの利用が中心となっており、路線バスは十分に活用されていない状況にあります。

## イ まちなみ

都市基盤施設の整備水準が高い一方、公共交通の利便性が相対的に低いため、良質な業務機能や住宅等の立地が限られ、地区全体が自動車依存型の低密度な市街地となっています。

また、用途や高さ規制等の面において都心部に比べて比較的自由的な土地利用が可能<sup>\*1</sup>であることから、現在、高度利用を図るべき油小路通沿道には、中高層建築物をはじめ、ロードサイド型の物販・飲食施設（以下「ロードサイドショップ」という。）など、様々な規模・高さ・デザインの建築物が多数混在しています。

比較的短期間で建て替えられるロードサイドショップによるまちなみは、消去と上書きを繰り返し、歴史の積層ができないまちなみの造りです。このような現状のロードサイドショップに代表される低層・低密度な土地利用は、良好な沿道景観におけるまちなみの連続性を図るうえでマイナスとなっているほか、様々な屋外広告物が雑然と立ち並び、まとまりのない景観となっています。

なお、平成19年9月から実施した新景観政策では、本地区の建築物等のデザインや高さの規制等について、今後、本プログラムに掲げる地区の将来像等を基調として判断していくこととしました。

また、鴨川以北の地下鉄、近鉄の各駅周辺地域や、本地区内のターミナル機能を有する竹田駅周辺は、交通の便利な地域にもかかわらず、まちの顔を形成するようになぎわい感に欠けています。

城南宮、安楽寿院等をはじめとする歴史・文化資源及びその周辺地域については風致地区の指定を受け、歴史を感じさせる空間が地域の人や来訪者に安らぎを与えています。

## ウ 自然環境

城南宮や安楽寿院などの緑豊かな社寺林や、生産緑地、土地区画整理事業による公園等の緑が比較的多く点在しているとともに、京都ファッション産業団地<sup>※2</sup>において、企業による公開空地を活用した緑化の取組事例が見られます。他方、屋上や駐車場における緑化の取組事例はあまり見られず、緑の連続性に欠けます。

加えて、本地区の豊かな自然環境を代表する存在として、鴨川や宇治川、東高瀬川の河川や油小路通と国道1号の間の水路等があります。しかし、周辺地域からこれらの河川へのアクセスを、堤防や川沿いに立地する工場、倉庫群が分断しています。河川へ行きやすい散策路や河川沿いの散策路が不十分であり、親水性を十分に享受できていない状況です。

※1 現在、らくなん進都（高度集積地区）の油小路通沿道の31m高度地区において、前面道路から5m以上後退して建築物を建築する場合には、高さ規制の適用を受けないこととしているため、本地区では、住居地域を除き、実質的に高さに関する規制はない。

※2 京都ファッション産業団地…土地区画整理事業と室町の繊維会社とのタイアップにより、大規模な団地を形成。その後、京都府立総合見本市会館（パルスプラザ）をはじめとする多様な機能が立地している。平成4年に地区計画を策定

### 【地区計画の内容】

- 目標：京都南部地域の幹線道路沿道における新市街地形成のモデルとして良好な市街地の形成と都市機能の更新
- 方針：敷地の細分化防止、用途混在の防止、空地確保や緑化推進等
- 建築物に関する事項：用途規制（風俗娯楽用途の禁止）
  - 建ぺい率（10分の6以下）
  - 敷地面積の最低限度  
(地区により400㎡, 750㎡, 1,000㎡)
  - 壁面の位置の制限（道路境界等から2m以上後退）

## Ⅱ らくなん進都（高度集積地区）を取り巻く状況と果たすべき役割

### 1 京都市の活力を担う地域としての役割

京都市は、伝統的な産業から先端技術産業まで、多種多様なものづくり産業が集積しているところに特色があります。伝統的な産業は、主として中心市街地に多く分布していますが、先端技術産業は市南部地域に多く立地しています。

また、市内には数多くの大学が集積しており、大学及び企業、行政等が連携し、新技術の研究開発等に積極的に取り組んでいます。

このような状況の中で、「ものづくり都市・京都」を支える新産業創出やベンチャー企業育成のため、桂イノベーションパーク地区<sup>\*1</sup>、京都リサーチパーク地区<sup>\*2</sup>等の産業振興拠点や京都市創業支援工場<sup>\*3</sup>、京大桂ベンチャープラザ（北館・南館）<sup>\*1</sup>、クリエイション・コア京都御車<sup>\*4</sup>等のインキュベーション施設が整備され、創業・新産業創出に向けた環境が整ってきており、今後は、これらの施設を卒業した企業が、更に成長・発展していくための環境整備に引き続き取り組んでいくことが必要となっています。

らくなん進都（高度集積地区）は、このような京都の未来を開く、元気な最先端のものづくり企業の受け皿としての一翼を担い、京都市の活力を牽引することが期待されます。

### 2 京都南部圏の広域産業の活性化における役割

近年、関西文化学術研究都市をはじめ、宇治市、久御山町等の京都府下南部、滋賀県南部地域等では、産業集積が進んでおり、それを背景として研究開発拠点づくりが進められているなど、本地区の周辺には、基礎研究から応用研究まで、幅広い分野の学術・研究機関や産学公連携施設の立地が見られます。

本地区は、その北端である十条通が京都駅の南へ約1.5km(南端が約7.5km)の距離にあり、京都市の都心部に近接しているだけでなく、平成20年1月に直線区間が開通した京都高速道路油小路線の整備等により、本地区を取り巻く広域交通網が充実してきました。加えて各企業の活動や取引関係は、中国等のアジア諸国をはじめ、世界諸国との結びつきを強めています。今後、第二京阪道路の延伸によって関西国際空港との結びつきが強まり、本地区の産業立地ポテンシャルはますます高まります。

そこで、本地区は産業地域として京都市の都心部との補完関係を築き上げると同時に、近畿圏内における交通の恵まれた立地条件を生かして、世界での活動を目指す企業等の事業展開の場を提供し、産業集積地域間の広域的な連携の一端を担うという重要な役割を持つことが期待されます。

### 3 新しい時代のニーズやライフスタイルに対応した都市環境を提供する役割

京都市では、新景観政策の実施により、都心部等の歴史的市街地の景観が守られようとする中、本地区については、京都市の都市機能の発展を支える受け皿としての役割がより一層明確になりつつあります。さらに、広域的視点を持った京都市南部地域の創造のまちづくりを進めることは、京

都の都市格の向上にも寄与するものです。

このため、本地区は、新たな都市活動の展開を可能とし、京都の経済を牽引する場として魅力あるまちづくりを進めるべきであり、豊かな水辺環境と三方を囲む山々を遠望する平地部の広がりという地理的な特色を十分に生かしながら、生活利便性が高く、かつ自然等のアメニティ豊かな、安全で快適なライフスタイルを提供できる質の高い環境共生型の都市環境の形成が求められています。

また、高い目標を掲げるまちづくりを円滑に進めるためには、地域住民・企業・行政等がそれぞれ単独で取り組むのではなく、コミュニティ力を基に、多様な主体が連携し、関係者が一丸となって、持続可能な社会と新たな文化を創造する気概が必要です。

- ※1 桂イノベーションパーク地区（KIP）、京大桂ベンチャープラザ（北館・南館）（西京区京都大学桂キャンパスに隣接）…共同研究、技術移転等の産学公連携環境が一体として整備され、高水準の研究や事業が可能。大学等の研究成果を基に産学公が連携して新規事業を図るための施設として「JSTイノベーションプラザ京都」が、創業間もないスタートアップ段階から成長初期段階にいたる事業者のための施設として「京大桂ベンチャープラザ（北館・南館）」が立地している。
- ※2 京都リサーチパーク地区（KRP）（下京区五条七本松下る）…我が国で最初の民間主導による都市型リサーチパークとして平成元年に整備。公設の試験研究機関である京都市産業技術研究所や、産学公の連携による研究開発及び新産業の創出を目指す（財）京都高度技術研究所、（財）京都産業21をはじめ、各種の産業支援機関や施設の有機的活用が可能
- ※3 京都市創業支援工場（南区十条油小路下る銚立公園東側）…京都市ベンチャー企業目利き委員会Aランク認定企業に対し、低家賃で入居できる賃貸工場（VIF）
- ※4 クリエイション・コア京都御車（上京区河原町今出川下る東側）…ライフサイエンス分野の新たな事業へ果敢に挑戦するベンチャー企業や企業家に対し、研究室等を提供。インキュベーションマネージャーが常駐し、あらゆる局面で企業家をサポート。一定要件の下、入居者に対する賃料助成制度がある。

## Ⅲ らくなん進都（高度集積地区）の将来像

### 1 まちづくりの理念 ～「新しい京都を発信するものづくり拠点」～

らくなん進都（高度集積地区）は、元気な最先端のものづくり企業の活動の場として、京都市の活力を牽引するとともに、高い広域交通利便性により産業集積地域間の連携の一端を担うという重要な役割を持つことを期待されており、さらには、その土台として、質の高い都市環境の形成と、多様な主体による持続可能なまちづくりが求められています。

こうした中、21世紀の新しい京都の都市活力を支える南部地域発展の起爆剤となるよう、以下の理念に基づき、「新しい京都を発信するものづくり拠点」として、世界に通用する技術力を有するものづくり企業の集積を図るとともに、住む人、働く人にとって快適な都市環境の実現を目指します。

#### （1）世界に開かれた活動の展開

伝統文化・産業の集積地や周辺の産業振興・研究開発拠点との更なる交流を進め、地域力の向上を図るとともに、鉄道や高速道路など広域交通網を介して世界とつながる産業振興拠点としての発展を目指します。

#### （2）質の高い魅力的な都市環境の形成

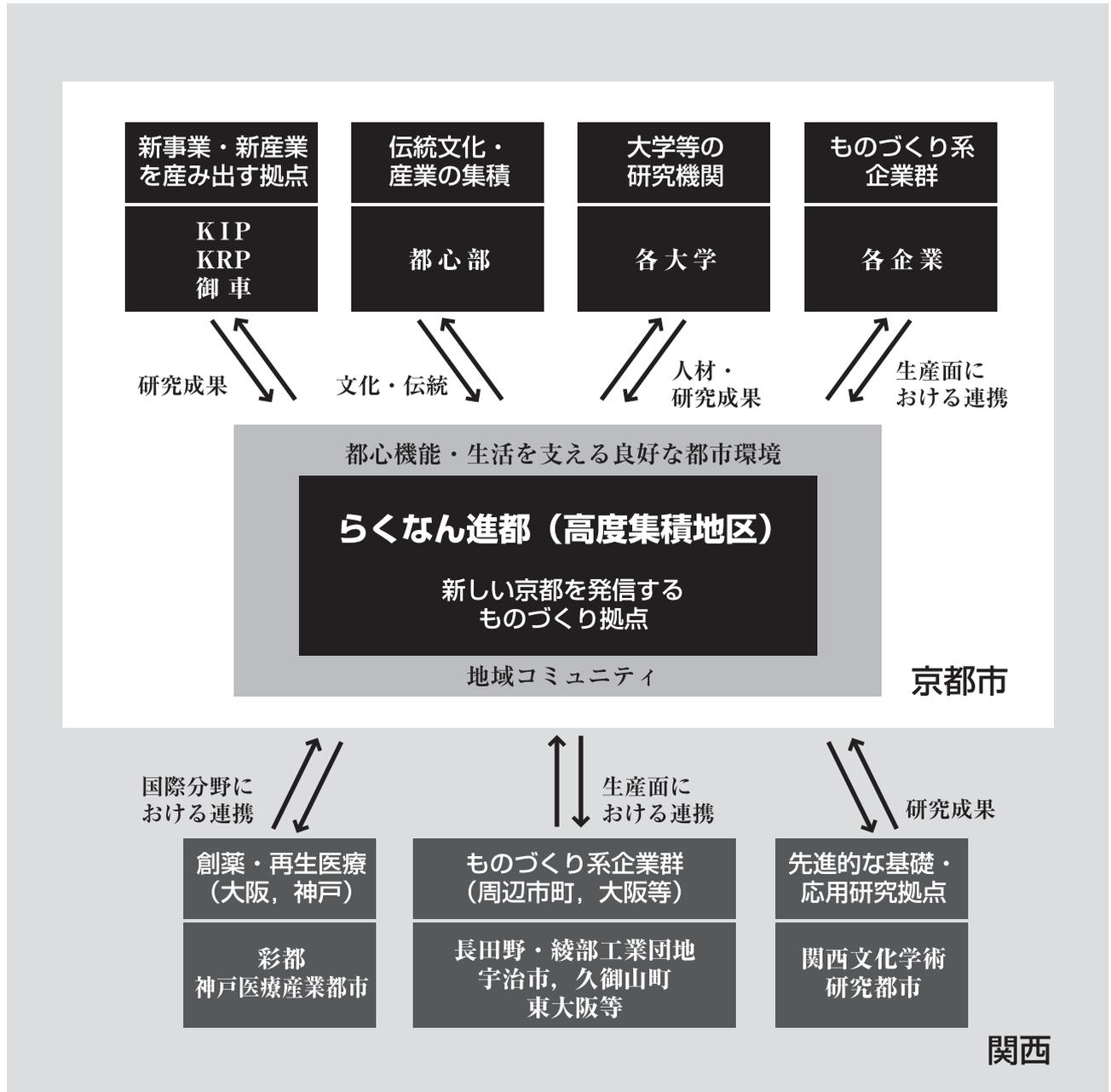
地区内での居住や就労を支える基盤として、住民生活や企業活動に不可欠な都市型サービスの充実、良好なまちなみの形成、交通利便性の向上などにより、発展し続ける京都を象徴する、安全で快適で誇りの持てる魅力的な都市環境の形成を図ります。

#### （3）創造性豊かな京都の新しい文化・ブランドの形成

地区の豊かな自然や歴史などの地域資源を生かしつつ、地域住民・企業等の交流・連携により、京都の新しい文化やブランドの創造と持続的発展が可能な環境共生型の社会システムの構築を先導します。

【らくなん進都（高度集積地区）のまちづくりの理念（イメージ図）】

世界への発信



京都府・関西の  
ものづくり産業の発展

## 2 将来像

前述のまちづくりの理念を踏まえ、次の3つを柱として、概ね10年後の本地区の将来像を掲げ、今後、地域住民、企業、大学、行政等が協働して、快適な都市環境の創出により、より一層の産業集積を図るといった基本的な考えの下、将来像の実現に向けたまちづくりの取組を進めます。

### (1) 市民の足となる公共交通に支えられて、最先端のものづくり企業の本社・研究開発・生産機能が集積するまち

- ・ 本社や研究所で働く人々など最先端のものづくりに携わる人々が、地域と一体になってにぎわう、洗練されたまちなみ
- ・ 職住の各機能の調和の下、排気ガスや騒音などの公害や犯罪がなく、健康的で、真に人間的な生活空間を提供
- ・ 災害に強く、交通事故がない、子どもやお年寄りに優しい安全で快適なまち

### (2) 文化の発信地としての京都にふさわしい優れたデザインの高層と中低層の建築物が互いに調和する都市景観のまち

- ・ 企業・事業所等が単に立ち並ぶまちなみではなく、質の高い住居系市街地とも共存し、働く人や住む人に安らぎや快適性を与えるまちなみ
- ・ 北部・都心部から京都駅を経て宇治川まで続く京都の一大都市軸の南半分を形成し、伝統と文化を誇る都心部とともに、先端技術産業と創造的文化により、新しい京都らしさを表現するまちなみ
- ・ 地域によっては高層建築に対する自由度を残しつつも、高層ビルが地区全体にわたり林立するイメージではなく、高層建築物がランドマークを形成する地区と、その間を結ぶ中低層のまちなみにより、全体として空間的変化に富んだ緑あふれるまちなみを形成

### (3) 水と緑を大切にする環境共生型のまち

- ・ 大小の河川・水路における自然環境の創出・親水性の向上、街路樹の充実、敷地内緑化・建物の屋上緑化・壁面緑化の誘導により、水と緑のネットワークを生かした環境にやさしい快適な都市環境を創出するまち
- ・ 自然環境保全への取組や新エネルギーの活用を地域住民、企業、大学、行政等の多様な連携により実現し、「環境共生型都市・京都」を世界に発信するまち

### 3 土地利用

将来像の実現に向け、歴史資産・自然・住環境に配慮しつつ、最先端のものづくり企業の本社・研究開発・生産機能を集積することを基本とし、以下の各ゾーンにおいて、適切な土地利用を図ります。

中でも、都市開発事業等を通じて重点的に市街地を整備すべき地域については、都市再生緊急整備地域<sup>※1</sup>の指定を受けていることから、地域整備方針を踏まえた積極的な都市開発の誘導を図ります。

#### (1) 産業集積ゾーン

地区全体において、周辺環境との調和を図りつつ、主として業務・生産・商業機能を中心とした土地利用を図るとともに、幹線道路沿道の地域は、主として業務・商業系の土地利用を図ります（産業集積ゾーン）。ただし、大幅な容積率の緩和は、周辺の都市環境へ与える影響が大きいことから、良好な都市環境の形成の観点から、本地区の将来像に合致し、周辺環境と調和したものであるなど、限定的に適用することとします。

特に、鴨川以北の地域については、世界遺産である東寺、鴨川などとの関係や、都心部との近接性に配慮した土地利用が重要となります。

また、大手筋以南の横大路地域については、伏見ルネッサンスプラン<sup>※2</sup>において、産業地区及び産業・環境教育地区と位置付けられており、同プランで示された土地利用を図ります。

さらに、以下の特徴的なエリアについては、次のとおり、特徴に応じた都市機能の集積を図ります。

##### ○ 十条油小路周辺

本社機能・研究開発機能や文化機能を中心とする多様な機能の集積を図ります。

##### ○ パルスプラザ周辺

本地区の中核として、商業・業務・文化機能等の更なる集積を図ります。

##### ○ 丹波橋交差点付近・大手筋交差点付近

業務・商業系の土地利用を図るとともに、高容積の建築物の集積が感じられる象徴的な空間形成を図ります。特に、大手筋交差点付近については、伏見中心市街地との連携を意識した空間形成を図ります。

※1 都市再生緊急整備地域…都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域

<「京都南部油小路通沿道地域」の地域整備方針（平成14年10月）>

##### ○ 整備の目標

京都市の北部地域を「保全」、都心部地域を「再生」、南部地域を「創造」とするまちづくりの基本的な枠組みの下、名神高速道路等の広域交通結節点に近接するという立地特性を活かし、京都市南部の南北幹線道路である油小路通を中心とした地域において、新たな都市機能の集積により、京都の都市活力を担う先導的な中核拠点を戦略的に形成

##### ○ 都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項

・ 知識・技術・情報集約型の先端産業をはじめとする研究開発・生産機能、商業・業

務・文化機能，居住機能等の多様な都市機能を集積

- ・ 広域交通機能の充実強化
- 公共施設その他の公益的施設の整備に関する基本的事項
  - ・ 京都市の南北・東西方向の広域的な交通機能の強化を図るため，京都高速道路や都市計画道路広路4号油小路通等の幹線道路を整備
  - ・ 地区内の交通の円滑化等に資するため，歩行者に配慮したうるおいのある生活道路を整備
  - ・ 地区内外のアクセス強化を図るため，交通基盤の整備について検討
- 緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項
  - ・ 鴨川等の水辺環境や緑豊かな後背地との調和に配慮した都市開発事業を促進

※2 伏見ルネッサンスプラン（平成19年3月策定）…「輝かしい歴史を受け継ぎ21世紀を切り開く，水と緑に富んだ人に優しい環境共生のまち 横大路」を基本理念とし，地元住民，立地企業，行政が共同して横大路地域の再生及び活性化を目指し，策定された。

横大路地域を下記の3地区に分け，地区の将来像や取組の方向性を定めている。

- 歴史・文教・住居地区（概ね府道京都守口線の西側）：地域の歴史と文化を継承し，文教施設の充実する快適な住居地域の整備
- 産業地区（概ね府道京都守口線の東側）：地域の特性を生かした京都の文化と経済を支える緑豊かな先進的工業ゾーンへの転換
- 産業・環境教育地区（宇治川沿岸地域）：既存の官民による環境関連施設の環境整備・高度化とそれらを教材とする環境研究・学習・教育・研修のメッカを形成

## （2）住居系市街地ゾーン

従来からの集落を中心に既に住居の土地利用が中心となっている竹田学区を中心とした地域については，引き続き，住居機能の集積を図るとともに，これらの住居機能と周辺の産業機能との間に，緩衝となる緑を配置するなど，良好な住居地域の形成を図り，職住が近接する都市環境形成の重要な要素と位置付けます。

### ○ 竹田駅周辺

高い交通利便性を生かし，住居機能の他に，業務・商業機能の集積も図ります。

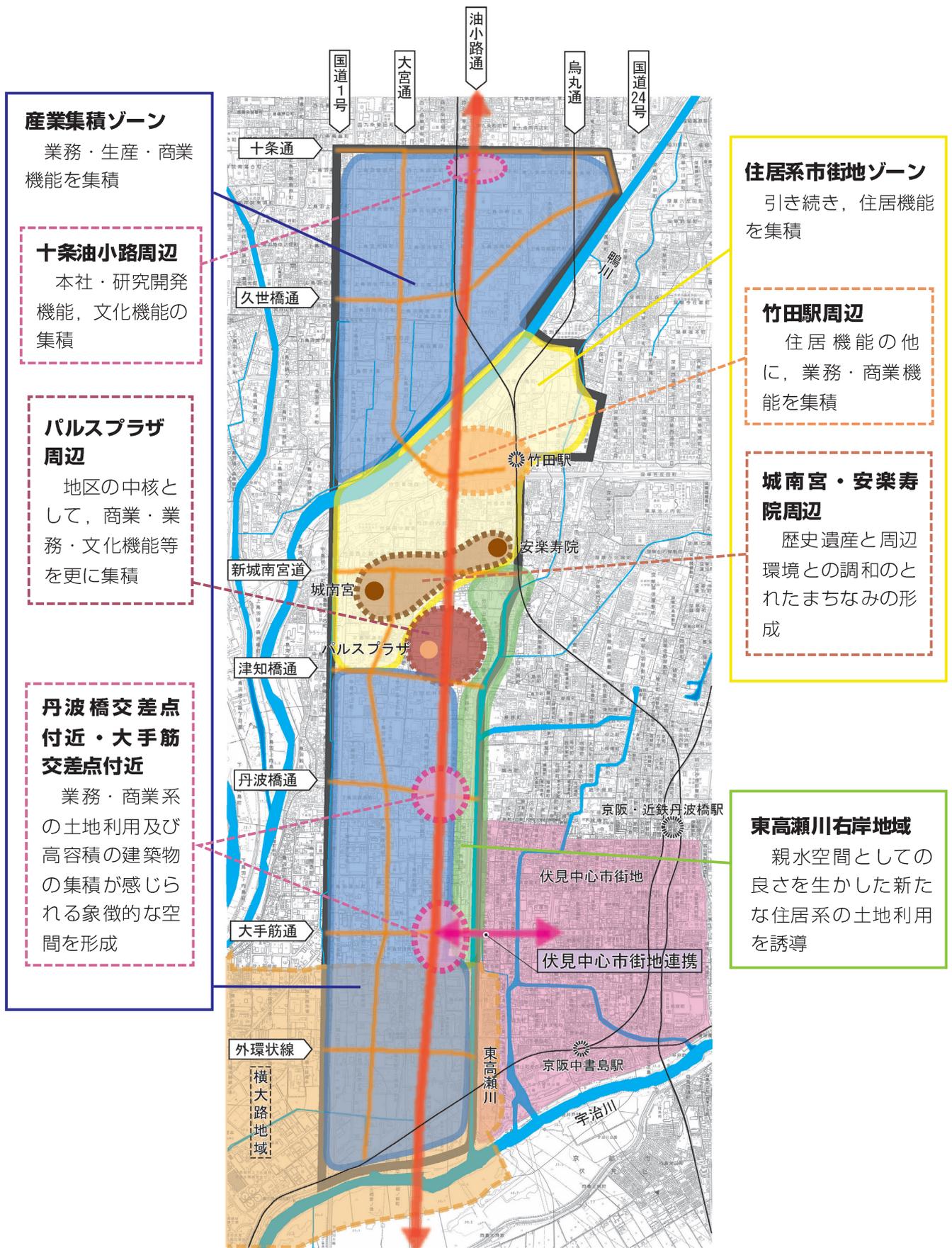
### ○ 城南宮・安楽寿院周辺

歴史遺産と周辺環境との調和のとれたまちなみの形成を図ります。

## （3）東高瀬川右岸地域

本地区を流れる東高瀬川は，河川敷からの眺望を楽しみ，散策することのできるアメニティ豊かで癒しを与える空間であり，河川沿いの地域には親水空間としての良さを生かした新たな住居系の土地利用を図ります。

【らくなん進都（高度集積地区）の土地利用のイメージ図】



※ 地図上のゾーン区分については、概ねの区域を表す。

## Ⅳ まちづくりの基本的方針と重点的に推進する施策・取組等

本地区の将来像の実現に向けた各分野におけるまちづくりの基本的方針及び平成24年度までに、重点的に推進する主な施策・取組等は、以下のとおりです。

また、これらの施策・取組等のうち、関係機関、地域住民、企業等が主体となって進めるものについても、京都市は、積極的な支援を行います。

### 1 地区のイメージを高める都市環境の創出

#### (1) 基本的方針

企業の本社機能や研究開発機能を誘致し、産業集積を進めていくためには、都市基盤整備の推進とともに、都市計画上の自由度が求められますが、同時に、安全で便利で快適で美しい都市環境をつくり、地区のイメージを高め、企業の進出意欲を向上させる必要があります。

すなわち、企業のみを集積を図るのではなく、職住の各機能の調和の下、自然や農地、景観、歴史、コミュニティなど、地区の持つ様々な魅力を総合的に活用した、良質な都市環境を形成することが求められます。

この点は、これまであまり取り上げられていませんが、今後、本地区の発展を考えるに当たり、重要な方針として取り上げ、景観地区や地区計画の活用、用途地域の見直しなど、多様な都市計画手法を活用するとともに、地域住民・企業等による良好な景観づくりを促す仕組みを整える等により、次のことをポイントとして、質の高い住居系市街地と産業集積地が互いに安全に共存できるまちづくりを進め、働く人や住む人にとって、安全で快適で魅力ある都市環境を創出します。

<ポイント>

- ・ 油小路通沿道を中心に、産業と文化を誇る21世紀の京都にふさわしいまちなみを創生する。
- ・ 水辺を再生し、安全で快適な都市環境を創造する。
- ・ 地区全体を緑豊かなまちに再生する。

#### (2) 重点的に推進する施策・取組等

##### ア 地区のシンボル軸となる油小路通のまちなみの整備

###### (ア) 建築物の良好なデザインの誘導や緑化の促進等による沿道景観の向上

～建築物のデザイン誘導、屋外広告物規制の再検証、沿道緑化等による魅力的なまちなみの確保～

油小路通沿道の拠点的なエリアにおけるランドマークの形成を誘導しつつ、油小路通の歩道等の拡幅と相俟って高層建築物と中低層建築物が調和し、まち全体として統一感が保たれるよう建築物等に関するガイドラインの策定を行います。また、ロードサイドショップのデザイン誘導等の観点も含めた良好な沿道景観の形成を図るとともに、一定のまとまった地域における地区計画制度の活用や地域住民・企業等の自主的なルールづくり等を促

進します。

さらに、沿道景観の大きな構成要素である看板等の屋外広告物について、地区のシンボル軸としての良好な沿道景観の形成を図るため、そのあり方について検討のうえ、現行の規制内容について用途地域や建築物等のデザイン誘導の内容等との整合性を図りつつ、再検証を行います。

また、油小路通沿道は、業務・商業施設、倉庫のみならず、駐車場、資材置き場など、建築物以外の様々な土地利用の混在により、混乱した都市景観となっています。このため、地域住民・企業の協力も得ながら、例えば、街路樹の充実や、緑化助成制度や緑地協定<sup>※</sup>等を活用し、生垣の設置や建築物の屋上緑化・壁面緑化、駐車場緑化等を促進することにより、快適な歩行者空間を実現し、地区のシンボル軸にふさわしい油小路通の整備を進めます。

同時に、ヒートアイランド対策に有効かつ上質な仕上がりの遮熱性舗装について、地区内企業敷地内等における導入を促進していきます。

加えて、ロードサイドショップの多くは、それぞれに大きな駐車場を持ち、油小路通から直接駐車場へ出入りするか、又は油小路通から導入路を設けて駐車場と結んでいます。単に、都市景観の観点のみならず、歩行者の安全性や円滑な公共交通の確保のためにも、これら駐車場の配置等に関するガイドラインを策定します。

※ 緑地協定…市街地の大部分を占める民有地を、市民の積極的な参加によって緑化し、緑豊かな生活環境を創造していく制度。対象となる区域の市民又は公団、公社、民間デベロッパーと市との間で協定を結んで緑化を進めるもの（「都市緑地法」による。）

#### **(イ) 高速道路高架下の修景等 ～高架下の修景等による京都南部のシンボルとなる道づくり～**

油小路通の上を走る京都高速道路の高架下に巨大な空間が出現し、通りの大きな景観要素となりました。地区のイメージを左右するこの巨大な空間については、地区を分断することがないように配慮しつつ、適切な修景を検討します。

油小路通沿道は本地区のシンボルとなる空間です。道路の中央分離帯として位置付けられ、道路法上の適用を受ける高架下空間の具体的な修景をするに当たっては、本地区の共有の財産として持続的に良好な状態に保たれるよう、地域住民・企業等が積極的に関与し、維持管理の分担についても検討します。

### **イ 特徴的なエリアにおける良好な空間の形成**

#### **(ア) 十条油小路周辺 ～街路樹や中央分離帯を生かした北の玄関口づくり～**

地区の北端に位置し、近鉄京都線の十条駅に近接するこのエリアは、地区内でも交通の便が良いエリアです。このエリアは、鴨川以北における地区内の南区の中核拠点の一つとして、ランドマークとなる本社機能・研究開発機能や文化機能等を中心とする多様な機能の集積を誘導します。また、民有地の更なる緑化、建築物の屋上緑化・壁面緑化を促進す

るとともに、当該地区の油小路通の幅員を生かした道路等の公共空間の更なる緑化を検討し、らくなん進都（高度集積地区）の北の玄関口にふさわしい緑豊かな景観形成を進めます。

#### (イ) 竹田駅周辺 ～地区のターミナル駅を核とした拠点づくり～

このエリアは地下鉄烏丸線と近鉄京都線が乗り入れる、地区全体の中心的な交通ターミナルとなっており、地下鉄等からバスへの乗り換え利便性の向上のため、駅構造も含めたバスターミナル機能の充実のための検討を進めます。また、ターミナルやその周辺において、民間投資の誘導と周辺再開発を促進し、利用者に便利な飲食店や物販店などのサービス機能の充実や、集合住宅の供給など、その交通利便性を生かした土地利用を図り、樹木のボリュームアップ等により、日常的に利用する人々にアメニティを提供する空間を創出します。

#### (ウ) パルスプラザ周辺 ～土地の高度利用の誘導による地区の核づくり～

京都ファッション産業団地（約10.5ha）を中心とするこのエリアは、本地区の中心となるエリアであり、総合設計制度により公開空気を設けた高層建物が立地するなど、ゆとりあるまちなみを形成していますが、土地の高度利用がファッション産業団地の外周地域にまでは及んでいません。

このため、引き続き、総合設計制度\*による容積率の緩和等により、良好な環境を備えた中高層建築物を積極的に誘導し、本地区の環境や景観をリードする土地の高度利用を図ります。また、公開空地の緑陰効果を高めるため、歩道の街路樹と連続・連携して、樹木のボリュームアップを促進します。

※ 総合設計制度…市街地環境に有効な公開空地を確保し、総合的な設計を行うことにより、容積率の割増し等の特例を受けることのできる制度で、市街地の街角に緑あふれる公共的な空間を生み出すことにより、市街地環境の向上に寄与する良好な建築計画を誘導する施策の一つ

#### (エ) 丹波橋交差点付近及び大手筋交差点付近

##### ～地域住民・企業等の交流活動拠点等としてふさわしいシンボリックな空間の形成～

この二つのエリアは、地区を東西に横断し、京阪丹波橋駅と近鉄丹波橋駅へ通じる丹波橋通と、伏見中心市街地につながる大手筋通が、それぞれ油小路通と交差する重要なポイントですが、特にランドマークとなるような空間形成が行われている状態にはなく、油小路通の他の交差点等と同じような景観となっています。

油小路通沿道の空間は、連続的に中高層化するのではなく、パルスプラザ周辺とともに、このような主要交差点付近のエリアでより高く、より高容積の建築物の集積が感じられる象徴的な空間とし、これを繰り返すことにより油小路通全体を分節化されたメリハリのあ

る都市景観の創出を図ります。

このため、丹波橋交差点付近は、市有地等を活用し、地域住民・企業等の交流活動の拠点としてランドマークともなるべき施設の整備を図ります。また、大手筋交差点付近は、伏見中心市街地との連携や、油小路通と平行して本地区の東側を流れる東高瀬川の存在を感じさせるような象徴的な都市景観の形成を図ります。

#### (オ) 城南宮・安楽寿院周辺 ～城南宮と安楽寿院をつなぐ歴史的回遊ネットワークづくり～

本地区の代表的な歴史遺産である城南宮や安楽寿院などがあるにもかかわらず、その周辺には既に歴史的な雰囲気にとぐわな中層の建物が立地するなど、このまま放置すると、歴史的風致が維持できなくなるおそれがあります。このため、風致地区周辺の高さ規制の見直し等により、この地区に固有の歴史的景観のまとまりを形成し、時代の年輪を見せるまちなみを再生します。

併せて、城南宮・安楽寿院周辺において観光案内表示板の充実等により、気軽に回遊できる環境の整備を検討します。

### ウ 安全で快適な住居地域の形成

環境共生や憩いの場所として市民生活に重要な役割を果たす地域の地理的資産である東高瀬川や鴨川といった水辺空間に近接する区域については、今後、地区計画の決定や用途地域の変更など適切な土地利用規制の導入とともに、住宅開発事業者等による親水性や豊かな緑を重視した潤いとゆとりのある新たな住居系の開発を誘導します。これらの取組により、遊歩道・散策路の整備等を含む国や京都府の河川整備計画と一体となった、本地区内の水と緑のネットワークを活かした安全で快適な住宅地の形成を図り、コミュニティ活動を担う地域住民の増加を促し、公共交通網の充実や企業誘致の促進をバックアップします。

### エ 地区にうるおいを与える水辺空間の再生

#### (ア) 広がりのある水辺（鴨川・宇治川）～うるおいあるオープンスペースとしての活用～

広大な河川敷を誇る鴨川（幅約90mから120m）や宇治川（幅約500mから600m）は、本地区の重要な景観要素であると同時に、環境共生や憩いの場所として地区の市民生活に重要な役割を果たす地理的資産です。しかし、市街地からのアクセスが不十分で、特に宇治川は、市民生活から遠い存在となっています。

このため、良好な河川環境の保全を図りながら、国の「淀川水系河川整備計画」や京都府の「鴨川河川整備計画」に位置付けられる遊歩道等の整備を図り、河川への安全なアクセスを促進します。また、河川に隣接する市街地についても、河川とまちの一体感を感じることのできるウォーターフロントにふさわしい景観に配慮した建築物の誘導を行います。なお、これらの施策は、河川の魅力を再確認し河川愛護に取り組む機会を広げるなど、自然環境保全への関心を高める効果も期待されます。

また、京都高速道路斜久世橋区間については、鴨川に沿った高架構造物となるため、景

観に配慮した整備を進めています。

#### (イ) 身近な水辺（東高瀬川、水路等） ～身近な親水空間として整備，維持管理～

本地区を南北に流れる東高瀬川は幅 約100mの広大なオープンスペースを有し，この地区の市民生活にとって大変貴重な存在ですが，憩いの場として十分に活用できていない状況があります。このため，国の「淀川水系河川整備計画」に位置付けられる散策路の整備を図るとともに，植樹等を進めること等によって，うるおいのある自然環境を創出し，地域のコミュニティ空間として身近な自然を楽しみ，さらに，アメニティの高い親水空間づくりを促進します。

あわせて，対岸の酒蔵のデザインやその他の建築物のデザインや高さなどにも配慮して東高瀬川の両側のまちなみデザインの誘導を図りつつ，城南宮や安楽寿院などを中心とした歴史の回遊ネットワーク，三栖閘門を経て宇治川にそそぐ濠川等の伏見の水郷と連携を進めます。これにより，伏見一体となった観光の名所となるのみならず，地区の都市環境の質の向上に大きく貢献することが期待できます。

加えて，河川法上の位置付けのない，いわゆる堀川やその他の水路についても，景観や環境に配慮した水辺環境を保全・再生することについて検討します。

### オ 緑豊かな環境の形成

#### (ア) うるおいのある安全で快適な歩行者環境づくり

本地区内の西側を縦貫する国道1号や東西を連絡する幹線道路等では，歩道の整備後相当期間が経過し，現行基準と比べ歩道幅員が狭い部分や歩道がない道路もあるなど，必ずしも，歩行者が満足する空間となっていない状況にあります。そのため，国道1号の沿道緑化や民有地の緑化の推進，また，現在各ブロックで取り組まれている清掃活動のほか，モラル向上に向けた啓発活動の促進，更には，本地区にふさわしい将来的な歩道整備の在り方の検討など，地域住民，企業，行政等が協力して美しい歩行者環境づくりを行います。

#### (イ) 住宅や事業所等の民有地における緑化の推進

地区内には歴史を感じさせる集落のほか，伏見中心市街地を生活圏とする新しい住宅の進出も見られます。これらの住居系市街地においては，生垣等主として住宅の敷地内緑化により，一定の緑地環境が形成されています。

特に，古くからの集落においては，重厚な瓦屋根の農家が数軒ずつ集まり，農地と一体となって独特の景観を形成しています。これらの住宅地については，引き続き，地元等と連携して緑豊かな環境の維持向上を図ります。

一方，産業集積ゾーンの工場や倉庫，事業所等においては，汚れたコンクリートブロック塀や無機的で巨大な壁面，駐車場などにより殺伐とした空間となっているものも多く，良好で安全なまちなみの形成を図るに当たって大きな支障となっています。このため，住宅以外の民有地においても，積極的な敷地内緑化や屋上緑化・壁面緑化を促進し，産業集

積ゾーンが都市環境面で取り残されることのないよう、ヒートアイランド現象の抑制や安全性・快適性の確保等の観点から、都市空間の質的向上を図ります。

### (ウ) まとまりのある緑の保全と創造

公園や社寺林、農地等のまとまった緑地空間は、本来、緑のオープンスペース、防災避難空間、虫や鳥の生息場所としての諸機能や雨水の貯留・循環機能が期待され、本地区のアメニティ資源として重要な存在です。

また、このような緑地空間に加え、街路樹や河川空間等を活用して連続性のある緑の空間を形成することにより、ヒートアイランドの緩和やより魅力的な市街地環境の形成を図るうえで大きな効果が見込まれます。

このため、本地区においても、公有地のみならず民有地を含む緑地空間を活用して連続性のある緑の空間を形成することとし、街路樹等の充実や更なる民有地緑化とあわせ、地元等による適正な維持管理を促進します。また、本地区に点在する農地のうち、必要なものについては、農業生産環境を保全することに加え、農地の周辺を低い生垣等で囲うことにより、周囲のまちなみとの調和や緑の連続性の確保を図ります。

## 2 都市機能集積に向けた企業誘致や土地建物の有効活用方策の推進

### (1) 基本の方針

京都市では、ものづくりの伝統を生かし、伝統産業から先端技術産業まで、高品質で付加価値の高いものづくりの技や洗練されたデザイン、斬新な企画力などを備えた京都独自の産業システムを構築し、様々な産業が相互にきめ細かく支え合う「産業連関都市」を目指しています。

そのため、本地区を伝統産業が集積する都心部と相俟って、21世紀の新しい京都の都市活力を支える先端技術産業が互いに融合し、集積する地区として、戦略的な企業誘致をより一層積極的に推進します。とりわけ、本社機能や研究開発機能を有する企業を中心とした立地を更に促進し、ベンチャー企業等の受け皿となることにより、京都の産業経済を牽引する地区の形成を進めます。

### (2) 重点的に推進する施策・取組等

#### ア 本社機能や研究開発機能を有する企業をターゲットとした企業誘致の展開

本地区への企業誘致は、他の都市の工業団地のように市有地に企業を誘致するケースとは異なり、京都市が本地区内にまとまった土地を持たないため、企業用地の確保が土地所有者の意向に大きく委ねられており、進出希望企業の用地を機動的に確保できないことが企業集積を進めるための大きなネックとなっています。一方、土地所有者は、土地の有効活用に当たり、全国チェーンの物販や飲食店など、その建物用途や活動形態等が事前に予測しやすい相手に土地を供給する傾向にあります。さらに、企業側が土地の取得を希望することに対し、土地所有者は譲渡を望まず、賃貸を希望する傾向が強いことも、土地マッチングが進まないことの要因の一つとなっています。

このため、企業へ立地を働きかけることにとどまらず、土地所有者に対しても本地区の将来像に即した土地活用の協力を呼びかけるとともに、本社機能や研究開発機能を有する事業所等への土地の譲渡や貸付等を促すため、土地所有者に対する直接的な支援制度の活用により更なる企業立地の促進を図ります。

また、企業誘致を進めるに当たり、京都市単独ではなく、京都府や大学、経済団体等とネットワークをつくり、情報の共有化や関係機関の相互の連携により推進します。さらに、新産業創出の場としての位置付けを高めるため、京大桂ベンチャープラザ（北館・南館）やクリエイション・コア京都御車など、市内のインキュベーション施設に入居し、先端技術産業の新たな担い手としての可能性に満ち溢れた企業に対する積極的な企業誘致を展開します。

## イ 土地所有者と進出希望事業者を結びつける土地マッチングシステムの強化

現在、本地区に進出を希望する企業の問い合わせ（所定の用紙に企業名や希望土地面積・価格等を記載）に対して、土地情報を提供する「京都南部企業立地情報ネットワーク」により、進出希望企業と土地所有者との間の土地マッチングが進められています。しかし、本地区内にまとまった広い用地が少ないことや、取引価格が合わないことに加え、企業側が企業名等の情報がオープンになるのを避ける傾向にあるなど、土地所有者に対して非開示の情報が多く、土地所有者から必ずしも十分な信頼を得られないこと等が原因で、土地マッチングにおいて、大きな成果が見られていません。

このため、土地所有者、進出希望企業の双方から信頼され、両者のニーズを適切かつ迅速に結びつけることのできる土地マッチングシステムの再構築を図ることとします。具体的には、土地に関する情報提供機能や相談機能の充実強化に加え、まとまった土地を生み出すために、複数の小規模敷地にまたがる地上権設定やベンチャー企業等を対象とした貸し事業所等の建設などについて、土地所有者と共同で取り組むことができる仕組みを構築します。

また、マッチングシステムへの土地所有者の参加を促進するため、引き続き、説明会の開催等により働きかけていきます。

## 3 利便性の高い公共交通体系の整備

### (1) 基本的方針

本地区にふさわしい活力とにぎわいをもたらすためには、高頻度で定時性が高く乗り心地の良い、利用者本位で便利な公共交通の充実によって、ものづくり企業のみならず、良質な業務機能・住宅等の立地を促す必要があります。

このため、本地区内への企業立地をはじめとする諸機能の集積や都市活動の活性化を誘導するため、重要な課題として公共交通網及びそれを補完する末端交通システムの整備を位置付け、次のことをポイントとして、拠点となるエリアへの高密度な土地利用の誘導やメリハリのある空間形成と一体となって、持続可能な運営の下、公共交通体系の積極的な整備を推進します。

<ポイント>

- ・ 油小路通への高頻度で定時性が高い高水準な公共交通の実現

- ・ 地区内横軸を通る支線バスの実現
- ・ 地区イメージをリードする人と環境にやさしい車両の導入
- ・ 交通結節点の機能強化
- ・ 自転車交通の活用

## (2) 重点的に推進する施策・取組等

### ア 公共交通網の整備・充実

#### (ア) 油小路通への高頻度で定時性が高い高水準な公共交通の実現

本地区内は、バスが中心な公共交通手段となっており、現在、京都最大のターミナルである京都駅やその他の都心部かららくなん進都（高度集積地区）に向かうためには、竹田駅でバスに乗換える必要があります。竹田駅発のバスの状況を見ると、朝の通勤時間帯には1時間に11本から12本、その他の時間帯では6本前後の便が運行しています。しかし、ダイヤに粗密が見られ、十分ではありません。

このため、都心部と本地区とを直結し、交通利便性を向上させる地区のシンボルともなるような高水準な公共交通システムの実現が必要です。

企業の優秀な人材の確保や本地区への来訪者が行き来しやすい条件を整え、本地区の更なる発展を図るためには、少なくとも、京都の広域交通の窓口でもある京都駅との直結が不可欠であることから、本地区内を縦貫する高頻度で定時性が高い高規格バス（環境にやさしく特徴的なデザインのバス車両）の導入を目指します。

#### (イ) 地区内横軸を連絡する公共交通等の充実

竹田駅及び中書島駅からのバス路線は現存するものの、全般的に東西方向の公共交通網が弱いことから、近鉄と京阪電鉄の乗換え駅として交通結節機能が高い丹波橋駅方面についても、新たなバス路線について検討します。

また、竹田駅や中書島駅へ向かう路線についても、既存バス路線を最大限活用し、利用者にとってより便利な運行ダイヤの編成や、PRの強化による利用促進を図ります。

#### (ウ) 地区イメージをリードする人と環境にやさしい車両やバス停の導入

本地区内を運行する公共交通は、単に移動手段であることにとどまらず、人をひきつける魅力があり、環境にやさしく、本地区のイメージを象徴する役割が期待されます。

このため、本地区のシンボルになりうる特徴のあるデザインのバス車両の導入やバス停の整備とともに、実用化されている圧縮天然ガスバスやハイブリッド・電気バス、燃料電池バス等を新たに開設される路線から順次導入することも検討します。

### イ 竹田駅・中書島駅等の交通連絡機能の強化

竹田駅や中書島駅は、重要な交通結節点としての役割を担っています。しかしバスへの乗換えのための案内表示が不十分であるほか、特に中書島駅ではバスへの乗換え距離も長いなど、

解決すべき課題があります。

このため、交通結節点として更なる交通連絡機能の強化と質の高い各種サービスの提供を進めるため、竹田駅構内及びその周辺では各社バス時刻表の共同掲示板を設置します。加えて、交通ターミナルにふさわしい環境整備について検討するとともに、再開発等が行われる際には、便利な乗換えができるための駅の構造のあり方について検証を進めます。

また、中書島駅周辺では、周辺再開発に併せた乗換えスペースの拡充やにぎわいの創出などを誘導するとともに、丹波橋駅周辺についても、バス停車スペースなど公共交通のための空間の確保など、交通環境の改善について検討を進めます。さらに、各駅へのアクセス道路のうち、公共交通の運行にとって支障となる狭い箇所についても、その改善を検討します。

## ウ 自転車交通の活用

公共交通機関を補完する手軽な交通手段として自転車交通があり、環境にもやさしく、環境共生型のまちを目指すすらくなん進都（高度集積地区）においてもその活用を図る必要があります。このため、通勤者や地域住民など日常的な利用から、観光客による回遊的な利用まで、幅広い用途への自転車利用を促進する観点も踏まえ、油小路通の再整備における自転車走行空間の整備内容を検討するとともに、伏見中心市街地とをつなぐ観光や鳥羽・伏見に係る歴史文化学習、さらには、鴨川・東高瀬川等の自然とのふれあい等に適したモデルコースを設定したうえで、必要な環境改善を図ります。

また、鉄道など公共交通機関による来訪者や、片道のみ利用者等にも幅広く自転車の利用を促進するため、駅や主要施設にレンタサイクル拠点を設置し、どの拠点でも自転車を借りたり返すことができるシステムを導入することについても検討します。

## 4 地区における交流活動の促進

### (1) 基本的方針

本地区では、地域住民、企業、大学、行政等が連携できる場として、「高度集積地区整備推進協議会」や「京都南部における企業懇話会」等があります。また、京都ファッション産業団地組合に参画する企業や各地域における住民、あるいは大学等がそれぞれ独自に各種の交流活動を展開しています。

しかし、地域住民と企業間等の交流を深める取組が十分に実施されていません。また、本地区外との連携も、例えば、観光面における伏見中心市街地との連携が希薄です。そこで、本地区全体の魅力や快適性の向上のため、多様な主体による交流活動をより一層推進し、様々な連携を生み出す取組が必要です。とりわけ、若い柔軟な発想による活力あるまちづくりを進めるためには、大学との連携が重要となります。

このため、次の諸点をポイントとしながら、本地区全体のまちづくりを盛り上げ、全国に発信する多彩で重層的な取組を展開します。

<ポイント>

- ・ 地域住民、企業、大学、行政等の誰もが参加できる連携・交流システムの構築

- ・ 産業から環境問題や歴史文化に至るまで幅広い分野における交流の促進
- ・ 先進的な取組の開拓など積極的な情報発信による地区内外との交流の活発化

## (2) 重点的に推進する施策・取組等

### ア 交流を進めるための拠点施設の整備

本地区内には、高度な技術を有するものづくり企業を中心とした各種企業が多数集積しています。この集積のメリットを生かし、企業相互さらには企業と近隣の大学や研究機関との交流を図ることにより、一企業だけでは困難な新技術の開発や販路開拓など企業活動の広がりや多様化が可能となります。しかし、それらの交流や連携を積極的に進めるための拠点機能が本地区にはありません。

また、まちづくり面においても、これからますます地域住民・企業・大学・行政との協働が不可欠になってきますが、その動きを加速させるためにも、両者が共有できる活動拠点が必要です。

このため、上記2つの機能を併せ持った産業支援等を目的とする複合施設の整備を図ります。これを核として、企業相互のみならず、地域住民と企業間等が活発に交流することにより、快適な都市環境づくりや本地区の魅力づくり、観光振興等の活動を連携して進め、より一層の地域活性化を図ります。

さらに、このような交流を促進する機能に加え、企業活動や市民生活をサポートする便利な諸機能を併設することで、企業が本地区へ立地するインセンティブを与えます。

#### 【交流拠点施設の機能構成】

##### ○ 交流・まちづくり機能の具体例

- ・ 地域住民や企業者等が飲食しながら懇談することのできる質の高い交流スペース（交流サロン）
- ・ 企業の製品等の展示スペース（展示ブース）
- ・ 本地区の観光・交流に関する情報の発信スペース（情報発信ブース）
- ・ 各種研修会や会合が行われるスペース（会議室）
- ・ 産業支援に関する相談・コーディネートを行うマネジメントリーダー等が常駐するスペース（事務室）

##### ○ サポート機能の具体例

- ・ 産業支援・振興に係る活動やその他の企業の諸活動を支え、地域住民の生活利便性の向上に役立つ機能（銀行の支店・営業所、郵便局、コンビニ、クリニック等）
- ・ 主に企業活動を支える業務機能（会計士・税理士・弁理士事務所などのレンタルオフィス）

## イ 地区における交流活動の促進

### (ア) 景観・まちづくり活動

#### a 美しいまちなみの形成

住みよく、働きやすい環境づくりは、誰もが大切に思う身近なテーマの一つであり、それらの取組を進めるためには、多様な主体が幅広く参画するシステムづくりが必要であり、それは、本地区のアイデンティティを形成し、地域への愛着を高めるうえでも重要な要素となります。

このような観点から、専門家・地域住民・企業等が集まり、眺望など本地区の景観上の特色や、地区内の美しいまちなみづくりに向けた意識啓発を行い、地域への愛着を高め、地区の建築物や敷地の利用に関するガイドラインの策定などについて協議するための体制を整備します。

また、単に認識の共有に資する取組にとどまらず、真に人間的な生活空間の創造に向けて地域自らが積極的に参画することが重要です。例えば、油小路通に完成した大規模な高架構造物である高速道路は、地区の景観を大きく変貌させましたが、高架下空間の修景に際しては、その維持管理も含め地域住民・企業等が参画することを検討します。さらに、公園・緑地、街路樹等についても、緑化推進のための植樹、花壇づくり、緑地協定の締結やアドプト制度<sup>\*</sup>等の活用による公共施設の共同管理など、地域コミュニティのつながりを強化することに資する、地域住民・企業等による維持保全への取組を積極的に支援します。

※ アドプト制度…ボランティア市民が「里親」になり、道路・河川等の公共施設の一部の区域・区間を自らの「養子」とみなして責任をもって保守管理していく制度

#### b 地域資源の発掘

地区の新たな魅力づくりに向け、地域の自然景観や文化財等の発掘や学習の機会の提供を図ります。例えば、北部の市街地より更に大きなスケールで地区を取り巻く美しい山並みの眺望が、まちなみの借景として息づいていることを地域の財産として共通に認識するとともに、パノラマのように広がる雄大な山並みとその中に囲われた全市街地の眺望を地域の人々が共有できる場所を紹介する取組を促進します。

### (イ) 新しい文化を創造する交流活動

本地区内外に存在する自然や文化財等を活用した各種講演会や夏祭り、冬のイルミネーション事業などが、地域住民の参加の下、高度集積地区整備推進協議会や大学、企業等により行われています。

一方、隣接する伏見中心市街地では、まちづくり組織である「伏見夢工房」の設立により、中心市街地を活性化する各種の交流事業が展開され、また、商店街の横断的な組織体制が整い、7商店街の合同イベントとして「夏の夜市」が継続的に開催されるなど、地域の活性化に向けた成果をあげています。しかし、らくなん進都（高度集積地区）では、地

域単位や企業単位のイベントが開催されているものの、地区内の多様な主体が連携し、共同イベントや交流事業を地区全体として盛り上げ、展開する状況には至っていません。

このため、今後、長い歴史を歩んできた伏見中心市街地と連携しつつ、地域住民・企業・大学・行政等が一丸となり、地域文化や企業文化の象徴とも言える各種イベント等の取組を地域全体で盛り上げるとともに、「大学のまち・京都」の強みを生かし、学生の活力を取り入れることで独自の新しい文化を創造し、また、新たな観光資源として発信します。

#### 【具体的な活動例】

- ・ 地区独自の文化を発信するための講演会や研修会等の定期的開催（本地区の歴史・文化遺産についての講演会、子どもを対象としたものづくりに関するイベントの開催等）
- ・ 大学等との連携による各種の交流事業（写真展等の拡大開催、大学による研究作品発表の場や研究フィールドとしての活用等）や地域ブランドづくりに向けた取組（CI（ロゴマーク等の作成）の促進や商品開発への学生等の参画等）の企画・実施
- ・ イルミネーション事業への参加企業の拡大や、地域住民・企業等による音楽や美術等の文化活動の展開、集積する企業や地域の住民などに支えられるスポーツイベントや祭りの開催、地区の魅力を発信するウォーキングの開催、まちづくりデザインコンペの開催など、地域住民・企業等の交流活動の拡充
- ・ ものづくり関連施設のみならず、景観や文化資源など幅広いテーマによる企業の施設公開の促進や、公開空地等のスペースを活用した身近なイベントの実施
- ・ 企業間、企業と大学等との連携・交流による事業プレゼンテーション会、テーマ別研究会等の企業共同の情報受発信
- ・ 企業美術館や工場見学の開催など、本地区内の企業による産業観光の取組と、伏見夢工房との連携等による観光の振興

#### （ウ）環境共生型先進地区に向けた活動

京都議定書誕生の地である京都市では、地域住民・企業・行政等が共同して地球温暖化対策への積極的な取組を進めており、とりわけ、京都市の活力を担うらくなん進都（高度集積地区）は、「環境共生型都市・京都」を先導する役割が求められています。このため、それぞれの企業においても、ISO14001やKES<sup>\*1</sup>などの環境マネジメントシステムの取得などにより、省エネや廃棄物の発生抑制など環境に配慮した企業活動を更に推進し、地区をあげて環境負荷を増やさない活動や取組を展開していくことが重要です。

もとより、本地区内には、公園や社寺林などの緑や、鴨川や東高瀬川などの水辺空間があり、太陽光を活用するなど環境に配慮した先進的な活動を行っている企業も立地し、地域住民や企業等による環境美化活動や敷地内緑化の取組なども見られます。

このような取組や地元による様々な活動の実績、さらには本地区内に立地する企業の有する最先端の技術等を生かし、本地区が京都市における環境共生まちづくりのシンボルとして、地域住民・企業・大学・行政等が一体となって地区全体に活動が展開されるよう、環境負荷の軽減に資する様々な活動を促進します。

### 【具体的な活動例】

- ・ 環境に配慮した地区の方針づくり
- ・ 公共交通の利用促進運動
- ・ 清掃等の美化活動の拡充（道路歩道や高架下空間，河川・水路等）
- ・ 太陽光発電や風力発電の設置などの自然エネルギーの導入
- ・ 地区内のイベントにおけるグリーン電力制度<sup>※2</sup>の導入
- ・ 建物からの廃熱抑制や壁面緑化，駐車場緑化等によるヒートアイランド現象の抑制を図る地区単位での取組
- ・ 廃棄物の再利用の仕組みづくりなど，「ゼロエミッション<sup>※3</sup>地区」づくりの推進
- ・ 鴨川や寺社林を利用し，自然の大切さ，素晴らしさを総括的，体験的に学ぶことができるイベント・講演会等，環境に係る学習機会の提供
- ・ 都市内農地を活用した自然体験型の観光，交流

※1 KES…環境マネジメントシステムには国際規格ISO14001があるが，中小企業には人・物・資金等経営資源の問題により取得が困難であることから，より分かりやすく取り組みやすい規格として誕生した規格。2001年5月に，京のアジェンダフォーラム・KES認証事業部として普及をスタートさせ，2007年4月に，特定非営利活動法人KES環境機構を設立

※2 グリーン電力制度…自然エネルギーを使った電力は，発電時に二酸化炭素を出さないなど「環境面での価値」を持ち，グリーン電力と呼ばれる。この制度は，事業者が事業活動などで使用する電力の購入に加え，その電力分に相当する「グリーン電力の環境価値」をグリーン電力事業者（発電者とグリーン電力購入者を仲介する事業者）を通じて購入し，それを証明する「グリーン電力証書」を受け取る仕組み。事業者がこの証書を受け取れば，自然エネルギーを利用したものと見なせる。また，「環境価値分」の購入費用は，自然エネルギーの普及などに使われる。

※3 ゼロエミッション…事業活動全般にわたって排出される廃棄物をゼロとする取組

(別表) 平成24年度までに重点的に推進する施策・取組等

1 京都市が行う施策・取組等

(1) 地区のイメージを高める都市環境の創出

番号	施策・取組等	平成24年度 までの 進ちよく予定	本文頁
<b>&lt;地区のシンボル軸となる油小路通のまちなみの整備&gt;</b>			
1	建築物等に関するガイドラインの策定	完了	15
2	建築物の良好なデザインの誘導	完了	15
3	地区計画制度等の活用	継続して推進	15
4	屋外広告物の規制の再検証	完了	16
油小路通の整備と沿道緑化の推進			
5	・ 油小路通沿道の歩道の再整備	完了	16
6	・ 緑化助成制度による緑化の推進	継続して推進	16
7	・ 企業等の敷地内における遮熱性舗装の導入の促進	検討	16
<b>&lt;特徴的なエリアにおける良好な空間の形成&gt;</b>			
[十条油小路周辺]			
8	本社機能・研究開発機能や文化機能等を中心とする多様な機能の誘導	継続して推進	16
[竹田駅周辺]			
9	周辺の再開発と合わせた、鉄道からの便利な乗換えができるための駅の構造のあり方の検証	検討	17
10	飲食店や物販店などのサービス機能の充実、集合住宅の供給等に向けた民間投資の誘導と周辺再開発の促進、周辺の土地の有効利用の促進	検討	17
11	周辺の再開発と合わせた、樹木のボリュームアップの誘導	検討	17
[パルスプラザ周辺]			
12	総合設計制度の活用による、良好な環境を備えた中高層建築物の誘導	継続して推進	17
13	公開空地の緑地のボリュームアップの誘導	継続して推進	17
[丹波橋交差点付近及び大手筋交差点付近]			
14	丹波橋交差点付近における市有地等を活用した、交流活動の拠点としてランドマークともなるべき施設の整備（産業支援等複合施設）	完了	18
大手筋交差点付近における、伏見中心市街地との連携や、東高瀬川の存在を感じるような、象徴的な空間の形成			
15	・ 三栖公園の植栽等の再整備	着手	18
16	・ 観光案内表示板等の誘導サインの設置	完了	18
[城南宮・安楽寿院周辺]			
17	風致地区周辺の高さ規制等の見直し	完了	18
18	観光案内表示板の充実等による、気軽に回遊できる環境の整備	検討	18

番号	施策・取組等	平成24年度 までの 進ちよく予定	本文頁
<b>&lt;安全で快適な住居地域の形成&gt;</b>			
19	東高瀬川沿いの地域における，新たな住居系の土地利用の誘導方策の実施	検討	18
<b>&lt;地区にうるおいを与える水辺空間の再生&gt;</b>			
[広がりのある水辺（鴨川・宇治川）]			
20	河川に隣接する市街地における，河川の風致に配慮した建築物のデザインの誘導	完了	18
21	鴨川沿いにおける，景観に配慮した京都高速道路斜久世橋区間の整備	完了	18
[身近な水辺（東高瀬川，水路等）]			
22	東高瀬川沿いの地域における，新たな住居系の土地利用の誘導方策の実施（再掲）	完了	19
23	東高瀬川左岸の酒蔵やその高さなどにも配慮した沿川の建築物のデザインの誘導	完了	19
24	水路の景観や環境に配慮した水辺環境の保全・再生	検討	19
<b>&lt;緑豊かな環境の形成&gt;</b>			
[うるおいのある安全で快適な歩行者環境づくり]			
25	地区にふさわしい将来的な歩道整備の在り方について検討	検討	19
26	清掃活動のほかモラル向上に向けた啓発活動の実施	継続して推進	19
[まとまりのある緑の保全・創造]			
27	緑のネットワークをPRするマップづくり	完了	20

## (2) 都市機能集積に向けた企業誘致や土地建物の有効活用方策の推進

番号	施策・取組等	平成24年度 までの 進ちよく予定	本文頁
<b>&lt;本社機能や研究開発機能を有する企業をターゲットとした企業誘致の展開&gt;</b>			
28	本社機能・研究開発機能を有する事業所への土地の譲渡や貸付等を土地所有者に促すための直接的な支援制度の活用	完了	20
29	関係機関とのネットワークによる企業誘致の推進	継続して推進	21
30	市内のインキュベート施設入居企業に対する積極的な企業誘致の展開	継続して推進	21
<b>&lt;土地所有者と進出希望事業者を結びつける土地マッチングシステムの強化&gt;</b>			
31	土地所有者，進出希望企業の双方から信頼され，両者のニーズを適切かつ迅速に結びつけることのできる土地マッチングシステムの再構築	完了	21

## (3) 利便性の高い公共交通体系の整備

番号	施策・取組等	平成24年度 までの 進ちよく予定	本文頁
<b>&lt;公共交通網の整備・充実&gt;</b>			
32	京都駅と直結し本地区内を縦貫する，高頻度で定時性の高い高規格バスの導入	完了	22
33	丹波橋駅方面へのバスルートの新設	検討	22

番号	施策・取組等	平成24年度 までの 進ちよく予定	本文頁
<b>&lt;竹田駅・中書島駅等の交通連絡機能の強化&gt;</b>			
	竹田駅周辺の、交通ターミナルにふさわしい環境整備		
34	・ 周辺再開発に合わせた歩道の再整備・緑化	検討	23
35	・ 周辺の再開発と合わせた鉄道からの便利な乗換えができるための駅の構造の在り方の検証（再掲）	検討	23
36	中書島駅周辺の、再開発にあわせた乗換えスペースの拡充やにぎわいの創出の促進	検討	23
37	丹波橋駅周辺における、バス停車スペースなど公共交通のための空間の確保や狭あい箇所の改善	検討	23
<b>&lt;自転車交通の活用&gt;</b>			
38	油小路通再整備における自転車走行空間の整備内容の検討	完了	23
39	歴史文化学習・自然とのふれあい等に適したモデルコースの設定	完了	23
40	駅や主要施設におけるレンタサイクル拠点の設置や、どの拠点でも自転車を借りたり返すことができるシステムの導入	検討	23

#### (4) 地区における交流活動の促進

番号	施策・取組等	平成24年度 までの 進ちよく予定	本文頁
<b>&lt;交流を進めるための拠点施設の整備&gt;</b>			
41	市有地等を活用した、交流活動の拠点としてランドマークともなるべき施設の整備（産業支援等複合施設）（再掲）	完了	24
<b>&lt;地区における交流活動の促進&gt;</b>			
[景観・まちづくり活動]			
42	地区の建築物や敷地の利用に関するガイドラインの策定等について協議するための体制の整備	完了	25
43	地域の自然景観や文化財等の発掘や学習の機会の提供	着手	25
<b>&lt;新しい文化を創造する交流活動&gt;</b>			
44	地区独自の文化を発信するための講演会や研修会、イベントの開催等による地域住民、企業、大学等の交流の促進	継続して推進	26
45	伏見夢工房との連携による観光の振興	検討	26
<b>&lt;環境共生型先進地区に向けた活動&gt;</b>			
46	環境に配慮した地区の方針づくり	完了	27
47	公共交通の利用促進	継続して推進	27
48	地区の自然環境を利用した環境に係る学習機会の提供	継続して推進	27

※「検討」…「検討して結論を得る」という意味

## 2 関係機関，住民及び企業等において進められるべき関連施策・取組等

番号	施策・取組等	本文頁
<b>&lt;地区のイメージを高める景観や環境の整備&gt;</b>		
1	建築物に関する自主的なルールづくり	15
2	緑化助成制度や緑地協定等を活用した敷地内緑化，建築物の屋上緑化・壁面緑化の推進	16
3	高速道路高架下の修景等を行う維持管理体制の検討	16
4	河川における遊歩道等の整備	18
5	河川沿いの植樹等による自然環境の創出	18
6	緑の空間を形成する緑地の適正な維持管理や連続性の確保	20
<b>&lt;利便性の高い公共交通体系の整備&gt;</b>		
7	竹田駅，中書島駅へ向かう既存路線バスにおける，より便利な運行ダイヤの編成，PRの強化	22
8	特徴のあるデザインや圧縮天然ガスバス，ハイブリッド・電気バス，燃料電池バス等のバス車両やバス停の導入	22
9	竹田駅構内及びその周辺における各社バス時刻表の共同掲示板の設置	23
<b>&lt;地区における交流活動の促進&gt;</b>		
10	緑化推進のための植樹・花壇づくり・緑地協定の締結，アドプト制度等の活用による公共施設の共同管理など，環境の維持保全に向けた取組の推進	25
11	企業や大学等の連携・交流による新事業・新産業創出に向けた情報の受発信，多様な交流事業による地区のブランドづくり	26
12	幅広いテーマによる企業施設の公開や工場見学の開催など産業観光の取組	26
13	大学による研究作品発表の場や研究フィールドとしての地区の活用	26
14	高架下空間，河川・水路等への美化活動の拡充	27
15	太陽光発電や風力発電の設置，地区内のイベントにおけるグリーン電力制度の導入等による，自然エネルギーの活用	27
16	建物からの廃熱抑制や壁面緑化，駐車場緑化等による，ヒートアイランド現象の抑制を図る取組の推進	27
17	廃棄物再利用の仕組みづくりなど，「ゼロエミッション地区」づくり	27
18	都市内農地を活用した自然体験型の観光，交流	27

## V 地区のまちづくりを進める体制の整備

### 1 新たなまちづくり組織の必要性

らくなん進都（高度集積地区）においては、土地区画整理事業や幹線道路網の整備等の都市基盤整備が進展し、企業立地促進助成制度等の制度的な枠組みも整備され、これからは、このような本地区のまちづくりの進ちょく状況を踏まえ、更に本地区を活性化させていくことが必要です。

このように、本地区は、これまでの主として都市基盤を整備し都市化を進めるという、都市を「つくる」段階から、職住を快適に営むことができるよう都市を「育てる」段階へ移行してきたと言えます。

一方、これまでの都市の整備に当たっては、公共施設の整備は「公」が、経済活動やコミュニティ活動は「民（地域住民・企業等）」が、それぞれ個々に進めてきましたが、「公」は、公平かつ中立な見地から企業や地域住民、関係機関相互の利害調整に大きな役割を果たすことが可能であるものの、予算・人員等の制約から、機動的な対応に限界があります。また、「民」は、各分野において蓄積されたノウハウや、豊富な創意工夫力を生かした企画・事業遂行力がありますが、関係者の利害調整機能等に限界があります。

今後、まちを「育てる」うえでは、地域の活動に密着・対応したまちづくりを推進することが肝要であり、各主体が有するノウハウを持ち寄り、互いの弱点を補い合うことにより、ハード、ソフトが一体となった総合的な対策を講じていく必要があります。

この場合において、「公」・「民」が真のパートナーシップを築き上げ、有機的かつ機動的に活動するためには、単に各々の活動を調整・連携させるのみならず、いわば「運命共同体」として組織化することが必要です。

このように、「公」・「民」それぞれが持つ強みと弱みを見極め、前章までに掲げた取組を協働して行うことで、相乗効果を発揮することが求められます。

### 2 新たなまちづくり組織の整備方向

これまでから、高度集積地区整備推進協議会等の活動として、地区内企業等の情報交換・交流活動や、企業誘致に向けた進出希望企業と土地所有者との土地マッチングにかかる取組、地区内美化活動などが継続的に実施されてきていますが、専属者・専従者の不足や財政基盤がないことなど、十分な活動が展開されているとは言えない状況にあります。

このような既存組織の限界を超えるためには、地元ニーズに応じて必要な事業・取組を必要ときに実施しうる新たな組織の設立を図る必要があります。京都市は、これまで進めてきたらくなん進都（高度集積地区）のまちづくりとの連続性を確保し、企業、地域住民、関係機関相互の利害調整を円滑に進めるため、その設立を主導する役割を担うこととします。また、地元企業・団体も、経営判断により出来得る範囲で一定の役割を担い京都市と協働するとともに、地域住民の参画を得ることにより、企業や住民、そして行政等が力を合わせて支える組織とします。

組織の取組については、IV章に掲げる様々な取組のうち、例えば、次に掲げるまちづくりや地区

の交流活動サポートの取組などにおいて、地域住民、企業、大学、行政等の連携により行うことが一層効果的であると思われるものについて、優先度が高く実現可能性のあるものとします。

### (1) まちづくり

交通利便性の向上や油小路通沿道景観の向上、アメニティの高い環境づくりなど、らくなん進都（高度集積地区）のきめ細かなニーズに対応し、地域バス運行や緑化等に係るノウハウ提供、アドプト制度適用に係る地元とりまとめ等の活動を展開し、本地区の魅力を高めます。

### (2) 地区の交流活動サポート

各種イベントの企画運営や環境改善・向上に向けた各種活動のコーディネート等、様々な交流活動を企画・運営することにより、まちづくりの機運を高めるとともに、ホームページ、情報誌等を活用した地区内外への情報発信を通して、本地区の魅力を伝えます。

(注) 上記の役割以外にも、進出希望企業と土地所有者の間を取り持ち、土地のマッチングを成立させることにより、本地区内への企業立地を図るなど、土地活用を促進する役割を担うことも将来的に考えられます。

## VI 平成24年度までに達成すべき成果目標

本地区の将来像の実現に向け、まちづくりの各主体者が、まちづくりの基本的方針に基づき、施策・取組等を進めていくに当たり、平成24年度までに達成すべき成果目標を以下に示します。

目 標	指 標	目 標 値
利便性の高い公共交通の充実	油小路通沿道の各拠点（パルスプラザ前，丹波橋交差点付近，大手筋交差点付近）のバス停におけるバス乗降客数	平成24年度のバス乗降客数を平成20年度に比べ4倍増
本社・研究開発・生産機能が集積するまちの実現	地区への企業進出件数（企業立地促進助成制度指定件数，土地所有者支援制度指定件数等の総計）	平成20年度以降の件数を毎年度5件以上
地区のイメージを高める都市環境の創出	生垣・建築物等の緑化助成制度適用件数	平成20年度から平成24年度までの件数を10件以上
	油小路通沿道の民有地における緑化総延長距離	平成24年度の緑化総延長を平成20年度に比べ1.5倍増
多様な主体の連携による環境共生型のまちの実現	地区内のISO14001又はKES取得企業数	平成24年度における企業数を175社以上（平成19年度までのISO取得企業43社，KES取得企業54社）