

京都駅前の再生に向けた都市計画案（京都駅前南側エリアにおける 特定用途誘導地区の指定）に対する市民意見募集の結果

1 市民意見募集の概要

(1) 募集期間

令和8年7月24日（金）から8月24日（月）まで

(2) 周知方法

- ・ 市民しんぶん全市版（令和8年8月1日号）への掲載
- ・ まち再生・創造推進室のホームページ及び公式SNSへの掲載
- ・ 市民意見募集冊子の配架（まち再生・創造推進室窓口、市役所案内所、情報公開コーナー、各区役所・支所、各市立図書館、京都市景観・まちづくりセンター等）
- ・ 市民意見募集冊子のポスティング（エリア内及びその周辺の住戸にポスティングを実施）
- ・ 地域での説明会を開催（令和8年8月6日（木）午後7時～）

2 意見募集結果

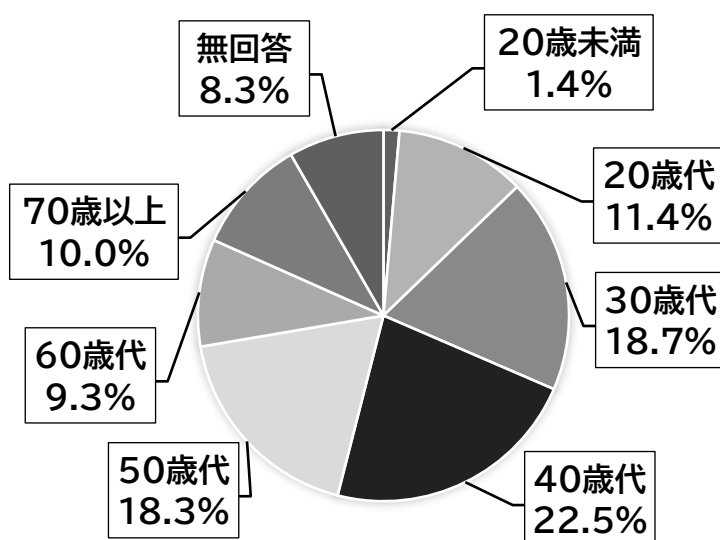
(1) 意見書数及び意見数

意見書数：289通 意見数：630件

(2) 御意見をいただいた方の属性

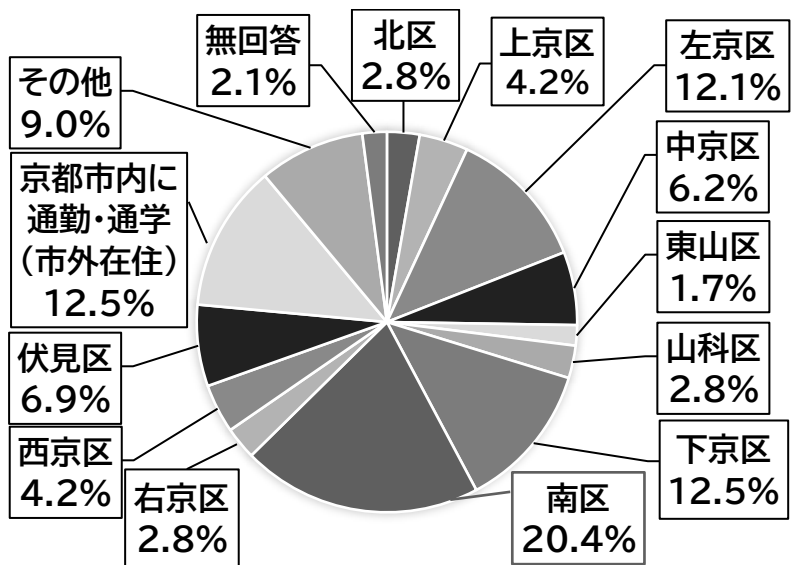
ア 年齢

区分	通数	割合(%)
20歳未満	4	1.4
20歳代	33	11.4
30歳代	54	18.7
40歳代	65	22.5
50歳代	53	18.3
60歳代	27	9.3
70歳以上	29	10.0
無回答	24	8.3
合計	289	100



イお住まい等

区分	人数	割合(%)
北区	8	2.8
上京区	12	4.2
左京区	35	12.1
中京区	18	6.2
東山区	5	1.7
山科区	8	2.8
下京区	36	12.5
南区	59	20.4
右京区	8	2.8
西京区	12	4.2
伏見区	20	6.9
京都市内に通勤・通学	36	12.5
その他	26	9.0
無回答	6	2.1
合計	289	100



(3) 御意見の内訳

項目	意見数
1 まちづくりの方針について	120
2 都市機能の集積、公共空間等について	348
(1) オフィスの集積に関すること	65
(2) 多様な都市機能に関すること	61
(3) 高さ制限に関すること	67
(4) 歩行者環境の向上や歩行者空間の拡充（ウォーカブルなまちづくり）に関すること	52
(5) 広場や憩い・滞留空間の創出に関すること	21
(6) 環境保全や緑化の推進に関すること	34
(7) 防災に関すること	11
(8) 交通に関すること	37
3 指定範囲、要件や制度運用について	56
(1) 指定範囲に関すること	16
(2) 認定要件のあり方に関すること	28
(3) 制度の手続き・運用に関すること	12
4 周知や今後の進め方について	52
(1) 市民意見募集の周知に関すること	23
(2) 今後のまちづくりの進め方・機運醸成等に関すること	29
5 その他	54
(1) 観光課題に関すること	12
(2) 京都駅周辺のまちづくりに関すること	17
(3) その他の御意見	25
合 計	630

(4) 主な御意見の内容と御意見に対する本市の考え方

1 まちづくりの方針について（１２０件）

主な御意見（要旨）	件数	御意見に対する本市の考え方
【都市機能の高度集積・働く場の創出について】 - 今回の都市計画案の推進により、住む人・訪れる人・働く人に優しいエリアになることを願う。 - 今回の見直しで就職に伴う学生の転出を食い止めることで京都の活力向上が期待できるため、よい取組だと思う。 - 京都駅前再開発は早急に行われるべき。今回の高さ規制や建ぺい率の緩和には賛成する。 - 市の課題がよく分かり、課題解決に向けた都市計画案だと思うので、京都駅周辺が活性化されることを切に願っている。 - 極めて高い交通利便性のポテンシャルをいかしきれていないため、高機能オフィス等を誘導する施策は京都駅周辺の拠点性を高める上で非常に効果的であり大いに賛同する。 - 国際競争力のあるビジネス拠点としての高度集積や、京都で働き・住み続けたいと感じられる魅力的な働く場・便利で快適な都市環境の創出に強く賛同する。 - 京都が日本、世界から期待される、伝統、文化、歴史に裏付けられる景観を維持・発展継承する都市であるために、京都駅周辺にオフィスや商業施設の集積を図ることが必要。厳しい要件付きでの緩和に賛成する。 - 都市機能の高度集積を図り、イノベーションが生まれるオフィス・ラボや学術用途等の施設を誘導する方向性に強く賛同する。京都の知を京都で育て、産業として定着させていくためにも、ぜひ積極的に推進していただきたい。 - 単純な緩和ではなく、低層部の賑わい機能、歩行者空間、緑化・環境・防災への配慮等、周辺を歩く人や地域にもメリットが感じられる仕組みになっており、今回の案は良いと思う。 - 現状は無機質な「通過点」の印象が強い。エリアごとに異なる魅力や個性があり、人々が目的を持って訪れる「休日に訪れて過ごしたい場所」へと発展してほしい。 - 莫大な初期投資を伴う新築・建て替えへ民間に無理な投資を促す本計画は時代遅れである。 など	49	本市では、都市活力の維持・向上に加え、人口の減少、特に就職期等の若者世代の流出が大きな課題であり、住まいの供給と併せて、魅力的な働く場の創出が重要です。 そのような状況のなか、京都駅前には、多くの人々が行き交う京都の玄関口であり、都市計画マスタープラン等の本市のまちづくりの方針において、その高いポテンシャルを活かし、都市活力をけん引するオフィスビルや商業施設などの都市機能の高度集積、ウォーカブルな賑わいや多様な交流をうむ駅前空間の創出といった将来像を掲げ、その実現を目指しております。 とりわけ駅南側では、近年に八条口駅前広場・八条通等の公共空間が整備され、京都駅東南部エリアのまちづくりの進捗、複数の企業本社等の立地など、まちがさらに魅力的に生まれ変わる機運が高まっています。 この機運を捉え、オフィスや低層賑わいの設置、集積や豊かな歩行者空間の整備等の要件を満たす優良な開発計画を誘導することで、更なる都市活力の向上や若者世代の市内定着といった課題の解決に加え、買い物等の利便性向上や、潤いがあり、楽しく歩き憩える環境など、地域の暮らしやすさにもつながると考えています。 京都駅前のまちづくりの将来像を実現することで、本市課題の解決、市民や来訪者の皆様の満足度向上につながるまちを目指してまいります。

【生活環境との調和について】 ・ 発展し魅力的な街になることは喜ばしいが、観光振興や経済活性化ばかりに固執せず、定住住民の暮らしが安全・安心に守られる開発にすべき。 ・ 「観光都市としての発展」と「地域住民の生活環境」の両立が重要。観光客と地域住民の動線・空間の分散が必要である。 ・ 住む人が安心して暮らせる環境づくりや地元の中小企業・産業を大事にする施策を考えるべき。 ・ 単なるビジネス開発に留まらず、居住の権利を保護する包摂的なまちづくりが必要。地域福祉と都市発展が両立する制度設計への見直しを求める。 ・ 計画案には現在暮らす住民のことや地域の歴史や現状が一切書かれておらず、金儲け中心のまちづくり方針であり、このようなものは京都市には必要ない。 ・ 業務機能強化に伴う地価上昇が周辺に波及すれば、東南部エリア等で積み上げてきた地域住民等の定住が困難になるため、対策を講じるべき。 ・ ホテル建設や地価上昇でまちが壊されている。東南部の文化芸術のまちづくりも金持ちによるアートで思うようにいっていない。 ・ 土地を売却する人が増え、住民が減る状況が続いている。もっと広い視野で住民に寄り添った施策を実施してほしい。 など	30	都市の持続性や、京都駅周辺にお住まいのあらゆる世代の皆様が、安心して暮らし続けられる環境に配慮することは、まちづくりにおいて重要な視点であると考えています。 そのため、本都市計画案では、都市活力のけん引という京都駅前が果たすべき役割を踏まえてオフィス等の集積を図りながらも、低層賑わいの設置、豊かな歩行者空間や緑の創出、敷地内外のバリアフリー化などを要件付けることで、オフィスワーカーのみならず、子ども、高齢者、障害のある方など、誰もが便利かつ快適に過ごせるまちづくりを目指しています。 駅至近の限られたエリアにおいて、様々な要件を満たす優良な開発計画に限りインセンティブを与え立地を誘導することで、都市活力の向上のみならず、生活利便の向上にもつながる、持続可能な発展へと繋げてまいります。
---	-----------	--

【京都らしい街並み等について】 ・ 観光客の多い京都駅周辺は、降り立った時に感動を覚えるような街づくりを進めて欲しい。北側は京都のシンボルである京都タワーが望めるため南側にもインパクトのある景観にして欲しい。 ・ 他の新幹線駅前にあるような高層建築物を建てて京都の優位性を損なうべきではなく、「京都へ着いた」と思える再開発をすべき。 ・ 京都の文化に影響を与えないよう考えられていることは理解するが今の駅前は京都らしさを感じず、もっと積極的に「京都らしさ」を出すべき。 ・ 京都駅ビルだけで十分であり、他の都市と同じようなビル街は京都には似合わない。古い街並みを残しているのが京都の良さである。 ・ 駅に降り立った瞬間から歴史・文化を感じられる「古き良き」デザインを起用してほしい。 ・ 京都駅前は最初の印象を与える場なのに京都を感じられず残念。市民が誇れる駅前にしてほしい。 ・ 駅前がゴチャゴチャしており京都の風情を感じられず残念。歴史ある日本の古都京都を意識した駅前開発や景観整備をお願いしたい。 ・ 京都らしさを表現できるよう、建物に色彩等のデザイン基準があった方が良い。 ・ 駅前にふさわしい風格と潤いある街並みを実現していただきたい。 ・ あえて京都らしさを出すより、東京に習い洗練された建物と緑・水の融合を目指した垢抜けた新しい癒しスポットを期待する。 ・ 京都駅の南側については、京都らしさを求めなくてもよいのでは。 ・ 東九条地域の特性を生かしたまちづくりを行い、京都の多文化共生の発信地にしてほしい。 ・ 低層・中層・高層とセットバックさせることで圧迫感を軽減するデザインとすべき。スカイラインを揃え、美しい街並みを形成することを基準としてほしい。 など	4 1	京都が誇る歴史・文化や美しい街並み等と調和しながら新たな都市活力を創出することは、本市のまちづくりにおける重要な視点です。 本都市計画案におきましては、誘導施設と認められる建物に限って高さを45mまでとするとともに、既存の景観地区等のルールに加え、ヒューマンスケールで閉塞感のない低層部デザインや連続性のある沿道緑化を条件付けることで、京都の玄関口にふさわしい風格と潤いのある街並みの創出を目指しています。 また、当エリアの周辺には、京都が誇る歴史遺産、文化芸術施設等が数多く存在しています。歩いて楽しい環境や歩行者ネットワークの充実で京都駅周辺の回遊性を高めることで、訪れる人が京都ならではの良さを感じられるまちづくりを進めてまいります。
--	------------	---

2 都市機能の集積、公共空間等について（348件）

主な御意見（要旨）	件数	御意見に対する本市の考え方
(1) オフィスの集積に関すること		
・ オフィスを誘致するなら、四条以上の魅力が必要。都市計画だけでなく市主導で再開発を促し、大規模なオフィスビルを作るべき。 ・ 大規模オフィスを集中的に供給することで、市内全体の老朽化したオフィスの移転や更新が連鎖的に進むことが期待できる。 ・ 八条口周辺は玄関口として整備し、それ以南は市民生活を大切にしつつオフィスビルを集積するなど、活性化に期待する。 ・ オフィス立地による企業誘致は都市の発展のために必要であり、京都駅南は特にニーズがあると思う。 ・ 京都は就職先が少なく人が出て行く。歴史・観光も大事だが、持続可能性の観点からオフィスを誘致し、働き手を集めることも大事。 ・ 京都駅前にオフィスがあれば通勤時間短縮・渋滞緩和になるため、駅前に最新鋭のオフィスビルが豊富に建ち、企業が集積することには大賛成である。 ・ 京都駅南側エリアは、IT・ソフトウェア・研究開発企業やスタートアップ等を積極的に誘致する新たなビジネス拠点として整備すべき。京都を「学ぶまち」だけでなく、大学を卒業した若者がそのまま働き続けられる「働くまち京都」へと発展させることが重要。 ・ 成長過程の企業を受け入れる中規模以上のオフィス・ラボが不足しており受皿整備が重要。 ・ 都市機能を集積させると、更に混雑がひどくなると思うので、京都駅付近ではない、もっと別の場所にオフィスを増やすべきではないか。 ・ オフィス不足の比較対象とされた他都市は戦災からの復興都市であり、1200年を超える悠久の歴史の中ではぐくまれてきた優れた景観の京都市と比較するのは間違いである。 ・ オフィスの新設が若年層の人口増加に直結するのか疑問である。市役所庁舎が新しくなって市の人口は増加したのか。 ・ 新築の高機能オフィスや想定テナントの将来的な需要予測の根拠を明らかにすべき。 ・ 若者世代の流出対策として、働き方の多様性を無視し「働く場＝オフィス」と結びつける根拠は何か。 ・ オフィスの新規建設より、既存の空き家や空き店舗の活用を進めるべき。 など	65	本市では、都市活力の維持・向上に加え、人口の減少、とりわけ若者世代の流出が顕著な課題となっており、主な傾向として、就職期での東京や大阪への大幅な転出超過が見られます。 直近の令和2年国勢調査によると、市内の就業者のうち約7割が市内に居住していることから、市内に魅力的な働く場を創出することは、若者世代の市内定着に繋がると考えております。魅力的な働く場はオフィスに限るものではありませんが、その一翼を担うものです。 本市は、多くの大学や研究機関を有し、国際的知名度も高いことから人材採用や産学連携に優位性があり、さらには伝統・革新・自然・職・住がコンパクトに共存し、従業員の創造性やウェルビーイングの実現に適しており、働き方が多様化する中、人材の確保や、集まってアイデアを生み出す重要な場として、アクセスの良い駅近の高機能なオフィスの需要が高まっています。 こういった背景から、新幹線や鉄道、地下鉄、バスが乗り入れる本市最大の交通結節点である京都駅前には、高いオフィスニーズがあると考えています。 一方で、オフィス仲介事業者の調査によると、京都駅周辺の大規模テナントオフィスの床面積は他都市の新幹線駅周辺と比較して少ないことに加え、空室率も低い水準であるため、オフィスの需要に対して供給が不足していると考えています。 駅南側エリアでは、近年に公共空間の整備が進み、既に複数の企業本社等が立地するなど、まちが生まれ変わる機運が高まっています。この機運を捉え、高機能なオフィスを立地誘導することで、魅力的な働く場を創出し、都市活力の維持・向上や若者世代の市内定着に繋げてまいります。

(2) 多様な都市機能に関すること		
・ 宿泊施設だけでなく子育て世帯向け住宅やスーパーの整備を検討してほしい。 ・ 企業誘致だけでなく住民の生活の利便性も考え、地域年齢層が利用しやすいよう買い物が出来る施設を近くに作ってほしい。 ・ 観光客向けの施設だけでなく、スーパーや書店、飲食店等の生活サービスや緑地など、市民が普段から利用できる商業・公共空間も充実させてほしい。 ・ 憩いの場の中にキッチンカー村などを創り、緑の中で食事が楽しめるようにしてほしい。 ・ 学生から高齢者、子育て世代、働く人まで幅広い市民が利用できる「知と文化の拠点」として、駅直結の大規模な図書館・文化交流拠点を整備してほしい。 ・ 静かに勉強できるスペースや図書館、音楽イベントができる場所、遊べる大きな公園など、学生や子供のための場所を作ってほしい。 ・ 世界に京都らしい文化を発信できるような文化施設を作ってほしい。 ・ 企業進出は京都の文化的側面や大学という研究機関の多さによるものであるため、大学のサテライトキャンパスも認めても良いと思う。 ・ 周辺消費や税収増による持続可能な財政と賑わい創出のため、駅南側という最高のポテンシャルを持つ土地に、文化的魅力と経済効果を両立させるエンタメ・MICE 拠点が不可欠。 ・ ハンデがある人も安心できる、インクルーシブでマルチに対応可能な場所を作って欲しい。 ・ 地域課題への対応が不足している。子育て支援や生活困窮者相談などの福祉・生活インフラ機能を要件に明記すべき。 ・ 保育所の設置について、既存の保育園が定員割れで経営が厳しい中、駅前に保育園を誘導することはやめるべき。 ・ 商業施設やオフィスを増やしても、住むところがなく通勤されるだけで、住民は増えない。 ・ 広大な市有地を商業施設に切り売りせず、公園と市営住宅を建設し若者・子育て世代が居住できる政策実施こそ重要である。 ・ 事業者誘致には基本的に賛成だが、若い世代が結婚し子どもを育てられる住居の確保も進めるべきである。 など	6 1	京都の玄関口にふさわしい魅力的なまちの実現には、オフィスの集積だけでなく、日常の買い物や食事の場、ゆったり歩き・憩える豊かな公共空間、多様な人々の交流の場など、多様な都市機能の集積が必要と考えています。 このことから、本都市計画案では、誘導施設の要件として、賑わい施設（店舗、ギャラリー、図書館、大学施設、オープンスペース、交流機能等）の導入や、セットバックによる歩行者空間の創出、沿道緑化等を義務付けています。 オフィスの集積による都市の活性化だけでなく、市民の皆様の利便性の向上、憩える滞留空間や文化・学習・交流の場の創出など、多様な人が集い交流する、魅力あるまちづくりを目指してまいります。 なお、認可保育施設については、第3期京都市子ども・子育て支援事業計画（2025-2029）において、全市的に既存の保育提供体制で保育ニーズは充足可能と見込んでいます。その現状を踏まえ、保育所等については、誘導用途と取り扱わないこととします。

(3) 高さ制限に関すること		
・ アバンティ程度の高さであれば気にならない。オフィス増が市の発展につながるのであれば、高さ等を緩和して誘導したらよいと思う。 ・ 国際競争力のあるビジネス拠点の形成や、都市間競争を考慮すると、さらに大胆なインセンティブがあってもよい。さらに高い基準の公共貢献等に対しては 60m 程度まで許容してもよいと思う。 ・ 高さ制限 45m は低すぎる。景観や周辺環境に配慮しつつ、60～100m 程度まで引き上げ、大規模オフィスや複合施設を整備できるようにすべき。 ・ 北側には既に 60m の駅ビルがあり景観への影響はない。未来のため 60m 以上の高さ緩和が必須。 ・ 高さ制限の撤廃に賛成。歴史的景観の保全と都市機能の更新は対立せず、エリアを限定したメリハリのある規制緩和こそ都市の持続可能性を高め、新たな質の高い街並みが形成される。 ・ 京都駅前がしっかり再開発されないと都市の魅力・競争力が失われる。高さ問題の議論は不毛であり、都市機能の集積のためであれば、200m の超高層があっても構わないと思うし、京都らしさを感じながら憩えるスペースを充実させてもよい。 ・ 京都駅より南側は高さ制限をしないほしい。高さ規制をしても京都らしくはならず、格好悪い建物が居残り続けるだけである。 ・ 高さ制限によって京都らしい町並みが保たれるか甚だ疑問である。高さ云々の古い価値観だけで議論すべきでない。 ・ 高さ規制が少し緩和されればより多くの企業が集結でき、地域活性化に繋がるため、魅力的な複合施設の展開を期待する。 ・ 京都駅南側エリアにおけるオフィス集積機能強化は極めて重要であり、南側開発をけん引する機能確保のため、将来の発展可能性を踏まえ、より大胆な規制緩和の継続検討をお願いしたい。 ・ 新景観政策で高さ制限を原則 31m と定めたはずである。この方針を反故にし、高さ規制を 45m に緩和する理由は何か。 ・ 観光客や市民は、利益を度外視してでも周囲の景観との調和を守り続けてきた京都の街並みに魅力を感じている。高さ規制の緩和は、京都の景観を破壊するものである。 ・ 駅南側での緩和は、田の字地区などの市内の他の高度規制エリアへ波及し、山並みへの眺望という京都独自の都市格の崩壊を加速させる。 ・ 31m 規制を堅持した上で、既存建物のリノベーションを中心とした低コストで持続可能な価値向上策へ都市計画の方針を根本転換すべき。 ・ 一部不動産業者のための規制緩和であり反対。防災や利便性充実なら中層の町並みがしっかり密度高くできる内容とすべき。 など	6 7	本都市計画案におきましては、周辺の世界遺産（東寺、西本願寺）からの眺望景観や周辺環境に影響を生じさせないよう、エリアを限定したうえで、誘導施設について、建物の最高高さを 45m までとするとともに、玄関口にふさわしい風格と潤いある街並みの形成のため、既存の景観地区等のルールを堅持しつつ、ヒューマンスケールで閉塞感のない低層部デザイン、潤いある連続性のある沿道緑化を条件付けております。 まちづくりの将来像の実現を図るために都市機能の高度集積を図りながらも、周辺の街並みとの調和に配慮した、京都の玄関口にふさわしいまちづくりを推進してまいります。 なお、新景観政策では、当初から高さ規制を一律に運用するだけでなく、地域の特性に応じてきめ細やかな高さを設定できる制度が組み込まれています。また、政策策定から 10 年を機に実施した「新景観政策の更なる進化検討委員会」による答申では、京都を文化と産業の息づく持続可能な創造都市へと発展させていくため、京都の守るべき景観の骨格を堅持しながら、活力ある魅力的な京都の都市景観をデザインしていくことが求められており、今回の都市計画案はその理念に沿ったものと考えています。

(4) 歩行者環境の向上や歩行者空間の拡充（ウォーカブルなまちづくり）に関すること		
・ 快適に歩き、滞在したくなる歩道空間や街並みの整備を進めることで、点在する魅力的な施設が「エリアとしての魅力」へと発展することを期待する。 ・ 都市機能集積により歩行者動線の負荷増が懸念されるため、駅から周辺への人の流れを踏まえた混雑緩和や安全でスムーズな動線づくりを検討してほしい。 ・ 歩行空間に駐車場へ進入する車が交錯しないように配慮されている点が良いと思う。 ・ 壁面後退部分は植栽等や柱などで通り抜けを阻んではならず、統一感があり水たまり等ができない舗装にすべき。 ・ 歩行者空間へのテーブル等設置は評価するが、位置が不均等だと歩きにくいいため建物側へ設置を促す指針を定めるべき。 ・ 「ウォーカブル」をテーマにするなら、屋根やひさし、木陰を増やして、いかなる季節でも雨や日差しに苦勞せず安心して歩きやすい空間を増やしてほしい。 ・ 歩行者ネットワークについて、ペDESTリアンデッキ等による周辺施設との接続を誘導してほしい。 ・ 南部エリアを再開発するのであれば、京都駅の南北を歩いて行き来できる地下道や地上道の拡充が必須である。 ・ 新幹線東口から地下鉄への混雑やバリアフリー化が課題であり、市として投資すべき。 など	5 2	京都駅の南北や周辺への快適な歩行者環境の創出や混雑の緩和は、重要な課題であると認識しております。 本都市計画案におきましては、要件として壁面後退によるゆとりある歩行者空間の確保やバリアフリー化、舗装仕上げの統一を求めるとともに、地下接続や貫通通路等を誘導することで、快適な歩行者空間の創出を目指してまいります。 また、時期・時間帯によって発生している駅構内や南北自由通路での混雑の緩和に寄与する「京都駅新橋上駅舎・自由通路整備事業」を、西日本旅客鉄道株式会社と本市とが連携して進めているところです。 いただいた御意見を参考に、今後とも地上・地下の多層的な歩行者ネットワークの充実と安全で快適な通行環境の創出を推進してまいります。
(5) 広場や憩い・滞留空間の創出に関すること		
・ 大きな広場やポケット広場を作り、軒下を縁側のような空間にして座るスペースと京都らしさを演出してほしい。 ・ 東京の商業施設を参考に、水と緑に囲まれ自然を感じながら心身を癒やせる空間やテラス席等の整備を望む。大人も子供も、カップルも家族も、訪れる人が非日常の癒しを感じられるそんな場所が京都にはまだまだ少ない。 ・ 東京の新橋のSL広場のように定期的に小さなお祭りや催事があると賑わって良いと思う。 ・ 歩行者空間にベンチや座れる植栽柵、座れる車止めなど、座れる空間を多様に提供すべき。 ・ 敷地内の景観資源（遺構、樹木等）を活かしオープンスペースに取り込むとともに、ベンチ設置より座れる場づくりが重要である。 など	2 1	本都市計画案では、誘導施設に対し、低層部への賑わいの設置や連続性のある緑化、壁面後退による歩行者空間や滞留空間の拡充を要件とするとともに、オープンスペースの整備を誘導しています。 訪れる多くの人にとって、歩いて楽しく、憩える空間を創出することは、京都駅前の重要な将来像であり、実現に向けてまちづくりを進めてまいります。

(6) 環境保全や緑化の推進に関すること		
- 環境性能や緑化、災害に強い観点を評価する。 - 緑が少ないエリアに緑が増えることが期待できてよい。 - 環境先進都市を表すような玄関口として、再生可能エネルギーの導入や緑化を推進すべき。 - 省エネや再生可能エネルギー、木材利用、緑化などを積極的に取り入れてほしい。 - 緑化などに努め、イオンモール等に向かう際に、歩いて快適な空間になると嬉しい。 - 酷暑対策として、植栽だけでなく、大庇を設け、雨よけや日陰を創出することを義務付けるべき。 - 建物建設で CO2 排出を増やすべきではない。環境保護や災害拠点の観点から、大型公園を整備すべきだと思う。 - 敷地内の資産をリストアップし、歴史的遺構、樹木等の保全・復活・活用を義務付けるべき。 など	3 4	本都市計画案では、誘導施設に対し、高い省エネルギー性能や地域産木材の利用、緑化を要件にしています。 環境先進都市・京都の玄関口として、環境に配慮した、潤いを感じられる優良な開発を誘導してまいります。
(7) 防災に関すること		
- 観光客が多く訪れる京都駅では、帰宅困難者を受け入れる体制の拡充が必要。従業員だけでなく、幅広い帰宅困難者を受け入れることができる体制の拡充が必要である。 - 災害時の帰宅困難者への対応が充実すること、日常的に京都駅周辺で働く者にとって安心につながる取組だと感じる。 - 帰宅困難者等を収容できる大規模な屋外広場が不足しているため、広域防災拠点としての緑地公園等の優先確保と、安全な退避動線や災害時対応インフラの整備を一体で進めてほしい。 - 環境性能と防災対策の必須要件を別々にするのではなく、平常時と非常時を両立する自立分散型のエネルギーシステムを一体的に導入すべき。 - 防災設備の誘導は時代にマッチしているが、観光客対象に見受けられ地域住民を対象としていないように思えるため、住民を視野に入れた計画であってほしい。 など	1 1	多くの人が訪れる京都駅周辺では、災害時の帰宅困難者対策が重要です。 本都市計画案では、災害時の従業員の施設内待機計画の策定を要件とするとともに、観光客等の休憩・仮眠スペースとして一時滞在施設の設置を誘導しています。 また、京都駅周辺では、都市再生安全確保計画を定め、公民連携での帰宅困難者対策として、緊急避難広場及び一時滞在施設の確保のほか、定期的な訓練にも取り組んでいます。 引き続き、災害に強いまちづくりを推進してまいります。

(8) 交通に関すること		
・ 八条口側に市民向け機能を増やし、京都駅から南部・西部の交通網を強化することで、観光と市民生活の棲み分けと共存を図ることが持続可能なまちづくりにつながる。 ・ 八条口周辺はタクシー乗降等に時間を要している。単なる歩行者空間や商業機能の充実だけでなく、公共交通の機能強化を重要な視点として位置付けてほしい。 ・ MaaS との連携や配車アプリ専用乗降場、多言語対応など、デジタル交通拠点としての乗換拠点整備を期待する。 ・ 分散している高速バス乗降場等を集約し、バスターミナルと民間ビルの一体化推進をしてほしい。 ・ 屋内オープンスペースにソファ等を設け、暑さ寒さをしのげるバス待ち環境を提供する、バス駅の設置も要件にすべき。 ・ 送迎の車寄せが混んでいて入りにくいため、改善してもらえると嬉しい。 ・ 歩道を歩きやすくする提案には賛成だが、バス等の交通麻痺等の対策として、道路交通網や交通方法の整備が先である。 ・ 施設を作る際は自動車が入ってこない地域を作り、快適に過ごせるようにしてほしい。 ・ 地元住民の車両通行・駐車スペース確保、安全な歩行環境の維持、配送車両の荷さばきルールの明確化など、住環境に配慮した交通対策を最優先に講じてほしい。 ・ 駅前に駐車場付置義務は不要であり、ウォークブルを阻害する駐車場条例は速やかに廃止すべき。 など	37	本都市計画案におきましては、車両流入増による道路混雑の抑止、公共交通利用の促進のため、誘導施設には法令・条例等の義務付けを超える駐車場の設置を原則不可としています。 また、京都駅八条口駅前広場については、地元の皆様や関係事業者の方々と検討を重ねてきたうえで、平成28年に、公共交通の乗継利便性の向上や快適な歩行者空間の創出、限られたスペースの有効活用を目指した整備を実施いたしました。「歩くまち・京都の玄関口」として、使いやすく、人にやさしい交通結節点の機能の確保等を図っており、現在も、関係事業者等と連携し、八条口全体の管理・円滑な運営に取り組んでおります。 今後とも、道路混雑への抑止及び交通結節機能の維持・向上に取り組んでまいります。 いただいた御意見を参考に、路上での荷捌きを行わない対策を必須要件に加えるとともに、バス停近傍でのバス待ち環境の整備を選択要件の例示に加えることとします。

3 指定範囲、要件や制度運用について（５６件）

主な御意見（要旨）	件数	御意見に対する本市の考え方
(1) 指定範囲に関する事		
- 今後 100 年の京都を見据え、範囲は油小路、河原町通、九条通まで広げた方がいい。 - 南側の特定用途誘導地区の区域を九条通まで拡張し対象施設を誘致すべき。 - 八条通の内部や、京都駅南部広場は除外し、むしろ京都イオンや東寺道まで指定して敷地内貫通通路を繋げた方がよい。 - 一大拠点というにはエリアが狭い。既に決まっている事業計画に沿った理由を後付けしているのではないか。 など	1 6	本都市計画案では、周辺の世界遺産（東寺、西本願寺）からの眺望景観や周辺環境に影響を生じさせないように、エリアを限定したうえで、誘導施設について、建物の最高高さを 45m までとしています。
(2) 認定要件のあり方に関する事		
45m 自体がインセンティブとして弱いため、企業誘致やデベロッパーの採算が取れずに高機能オフィスが建たない恐れがある。 - 開発推進のためには、要件の環境性能は厳しすぎる。質の高いオフィスの定義も柔軟性のあるものにすべき。 - 環境性能は要件の中で一番厳しいため、もう少し緩和して現実的な制度とした方がよい。 - ZEB Ready は厳しい水準であり、良好な計画が頓挫しかねない。方向性はよいものの、一定幅を持たせた運用基準を定めるべき。 - 高機能オフィスの基準が不明確では民間事業者が計画を立案できないため明確にすべき。 - 質の高いオフィスの定義は緩やかに運用できる基準とし、企業の自由度を持たせるべき。 - 容積緩和にも限界があるため、インセンティブとしてイベント等での道路占用を柔軟にさせることなども有効ではないか。 など	2 8	誘導用途の認定要件は、周辺の世界遺産からの眺望への影響など、歴史的な建造物や景観、周辺環境へ配慮しつつ、高機能なオフィスや低層賑わいの設置、豊かな歩行者空間や緑の整備、高い環境性能など、将来像の実現に資する優良な開発を実現するために必要な内容を設定しています。 本都市計画案に記載の水準を求めながらも、個別計画において多様な選択肢を確保できるよう、柔軟性を持った基準とすることとします。
(3) 制度の手続き・運用に関する事		
- 誘導用途は駅前に相応しいと考えるが、認定要件は多岐にわたり、維持管理状況を把握できるよう定期報告を求める等の制度設計が必要。 - 認定手続の柔軟で円滑な対応を検討すべき。 45m のビル建設後、経営事情で誘導施設ではない用途（ホテルや基準外の商業施設など）に変更することを明確に規制できるのか。 - 認定建築物の延べ床面積の半分以上をオフィスとする義務は、建物が存在する限り永続的に適用されるのか。 - 長期間、条件を維持し続ける制度設計は民間事業者のリスクが高いのでは。 など	1 2	本都市計画案は、所定の要件を満足する場合に限って高さや容積率を上乗せする制度であることから、認定した誘導施設の完成後に、認定要件を逸脱する変更は認められません。 誘導要件への適合性の担保のための具体的な手続きについては、いただいた御意見を参考にしながら、検討を進めてまいります。

4 周知や今後の進め方について（５２件）

主な御意見（要旨）	件数	御意見に対する本市の考え方
(1) 市民意見募集の周知に関すること		
- 説明会の開催時期が遅く、意見募集期間も短いため、市民の意見を聞かないようにしているのではないか思えない。 - 京都市トータルとして地域と意見交換し、他部局間でも調整したうえで、丁寧にこの地の構想を描いて提案してほしい。 - 説明会の周知範囲が狭いため、もっと広範に周知すべきである。 - 説明会が１回のみで丁寧でない。 - なぜ暑い時期に説明会を実施するのか。説明会は市民意見募集開始前に実施すべきである。 - アリバイ的なパブコメではなく、出された意見にしっかり向き合ってほしい。 など	23	本市民意見募集では、より多くの方々から御意見をいただけるよう、市ＨＰによる広報を始め、市民しんぶん、区役所等の公共施設への配架、市公式ＳＮＳなど可能な限り幅広く周知に努めるとともに、本都市計画の影響が大きいと考えられる近隣の皆様には特に丁寧な周知が必要と考え、特定用途誘導地区を指定しようとする範囲から１００ｍまでの近隣の皆様方へ全戸ポスティングを行ったうえで説明会を実施し、結果、多くの御意見をいただけたと考えております。 いただいた多様な御意見を参考に、引き続き、当エリアの将来像の実現に向けたまちづくりを進めてまいります。
(2) 今後のまちづくりの進め方・機運醸成等に関すること		
- 特定用途誘導地区の指定だけでなく、インセンティブが活用される機運醸成も図るべき。 - 規制見直しを目的化せず、京都の歴史・文化と国際都市に求められる機能を調和させる視点で、北側とも一体的に将来像を描き、官民が一体となって検討を進める場を設置されたい。 - 公共空間について、これからの時代に適したあり方を市民と共に議論し、作り上げる仕組みを設けるべき。 - 公共貢献は建物単位で完結させず、一つのエリアとして、行政と複数の民間事業者が連携して整備・運営する仕組みも重要であり、都市計画上のインセンティブと公共貢献をより明確に結び付けることを期待する。 - 公共空間の整備については行政も適切な役割を果たし、公共投資と民間投資の相乗効果でエリアの更なる発展が図られることを強く望む。 - サウスケクトルの取り組みと連動させ、市外・府外・国外へ向けて効果的な情報発信をすべきである。 - 他の政令市と遜色ないが個性の弱い計画であるため、地域の生活史等を伝えるガイダンス機能を持たせ、京都駅周辺の独自性をインフォメーションすべき。 - ホテル誘致が進み用地がなく、今更大きな土地売買は見込めない。もっと早く計画できていれば低層階はオフィス、上層階はホテルの計画も多く出ただろうに残念。 - 駅南側は史跡が多く、土地が細分化されているため、土地をまとめる支援法人が入るなど行政主導で進めないと無理だと思う。 など	29	特定用途誘導地区の指定のみで、京都の玄関口にふさわしい魅力ある京都駅前が実現するのではなく、将来像の実現には長い時間をかけた多様なまちづくりの取組が必要と考えています。 引き続き、当エリアの将来像の実現に向けたまちづくりを進めてまいります。

5 その他（５４件）

主な御意見（要旨）	件数	御意見に対する本市の考え方
(1) 観光課題に関すること		
- 観光客や人流が増えるにつれ、ゴミや喧騒がひどくなり防犯的にも心配である。業務用ビルでも人流が増えれば同じだと考えられるため、対応強化をお願いしたい。 - 観光税をしっかりと徴収し、我慢を強いられている市民に対して少しでも還元してほしい。 - 海外観光客の巨大な荷物での通行やマナー違反が目立つ。インバウンドを誘致する行政には規制・管理する義務があり、住民や通勤者が受ける被害を何とかしてほしい。対策費用は観光客から税収を取って対応してほしい。 - 観光と暮らしが調和（オーバーツーリズムの抑制・解消）する具体的な施策を計画内に明確に位置付けていただきたい。 など	12	国際文化観光都市京都の玄関口として、京都駅周辺には世界中から多くの観光客が訪れており、観光課題の解決は重要と認識しています。 本市では、本年３月に「京都観光・MICE 振興計画 2030」を定め、観光課題対策を強化する方針を掲げています。引き続き、市民生活と観光の調和・両立の実現に向けて取り組んでまいります。
(2) 京都駅周辺のまちづくりに関すること		
- 京都駅周辺の環境向上は京都市が「選ばれるまち」となるため不可欠であり、北側エリアについても、将来を見据えた都市計画制度の積極活用を強く期待する。 - 南北でエリア分けをせず、京都駅周辺全体に商業・観光・ビジネス機能を分散配置して人流集中を緩和し、回遊性と快適性を高める都市開発を行うべき。 - 京都駅北側のバス停を海外の都市の広場のような空間にし、大阪駅北ヤードのような魅力ある緑地で都市格の向上に努めてほしい。 - 南側だけでは十分なオフィスを確保できないため、北側エリアについても時間をかけずに進めるべき。 - 京都駅周辺に分散している市有地が魅力的に活用されることを期待する。 - 北側の議論を避け南側だけ開発が進めば、本当の玄関口である北側が未来永劫手を付けられなくなることを強く懸念する。 - 有識者会議では南北を含む大枠のゾーニングが示されていたのに対し、本都市計画案は南側のみ先行しており、駅前全体のトータルな構想の中で、南側を先行させる合理的な理由と南側と北側それぞれの位置づけを明確に示すべき。 など	17	京都駅の北側は、現在でも商業・業務施設の集積地として都市活力をけん引するエリアですが、高経年のビルの更新時期が近付いており、それを機に更なる都市機能の集積や豊かな公共空間の創出を図るべきエリアと考えています。 そのためには、昭和期から大きく変わっていない駅前広場や道路のあり方、街並みのあり方、誘導すべき都市機能など、多岐にわたる課題解決に向けた総合的な検討が必要であり、引き続き、検討を深めてまいります。

(3) その他の御意見		
・ 北陸新幹線の新駅となる桂川駅周辺についても、需要があるため高さ規制解除と都市計画重点地域として進めていくべき。 ・ 京都市の財政再建や担税力強化に繋がるよう、固定資産税の税収増を強く期待する。 ・ 清水五条駅から清水寺までの道が空気も悪く風情がない。道路脇への植樹による日陰確保やカフェ増設等、安全でワクワクする五条坂にしてほしい。 ・ 現在の九条車庫の用地に、地下鉄九条駅と地下で繋がるオフィスを整備してほしい。 ・ 山科が利便性を活かせていないのがとてももったいなく感じる。 ・ 京都市は財政状況改善の解決を他力に依存しすぎており、自ら身を削る努力が市民に伝わってこない。 など	25	いただきました御意見を関連部署とも共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。