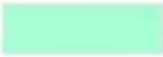
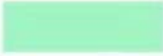
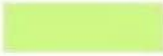
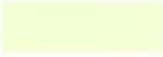
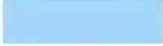


地区カルテ

○目次

【資料4－1】	広域拠点	都心部エリア
【資料4－2】	広域拠点	京都駅周辺エリア
【資料4－3】	地域複合拠点	太秦天神川駅周辺
【資料4－4】	地域複合拠点	竹田駅周辺
【資料4－5】	地域複合拠点	桂川駅・洛西口駅周辺

○用途地域凡例

	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域

広域拠点 都心部エリア					
駅名	市営地下鉄（烏丸御池駅、京都市役所前駅、三条京阪駅、四条駅）、阪急（烏丸駅、河原町駅）、京阪（三条駅、祇園四条駅）				
駅の分類	● 広域複合拠点		地域複合拠点		日常生活を支えている地域
	● 魅力づくり拠点		ものづくり	● 観光・サービス	大学・研究
			文化・交流		

【凡例】	
 	：特別用途地区（職住共存特別用途地区、御池通沿道特別商業地区）
 	：四条通（平成 24 年 1 月 27 日付け都市計画決定）
 	：現在、まちづくりの取組が進められている地区



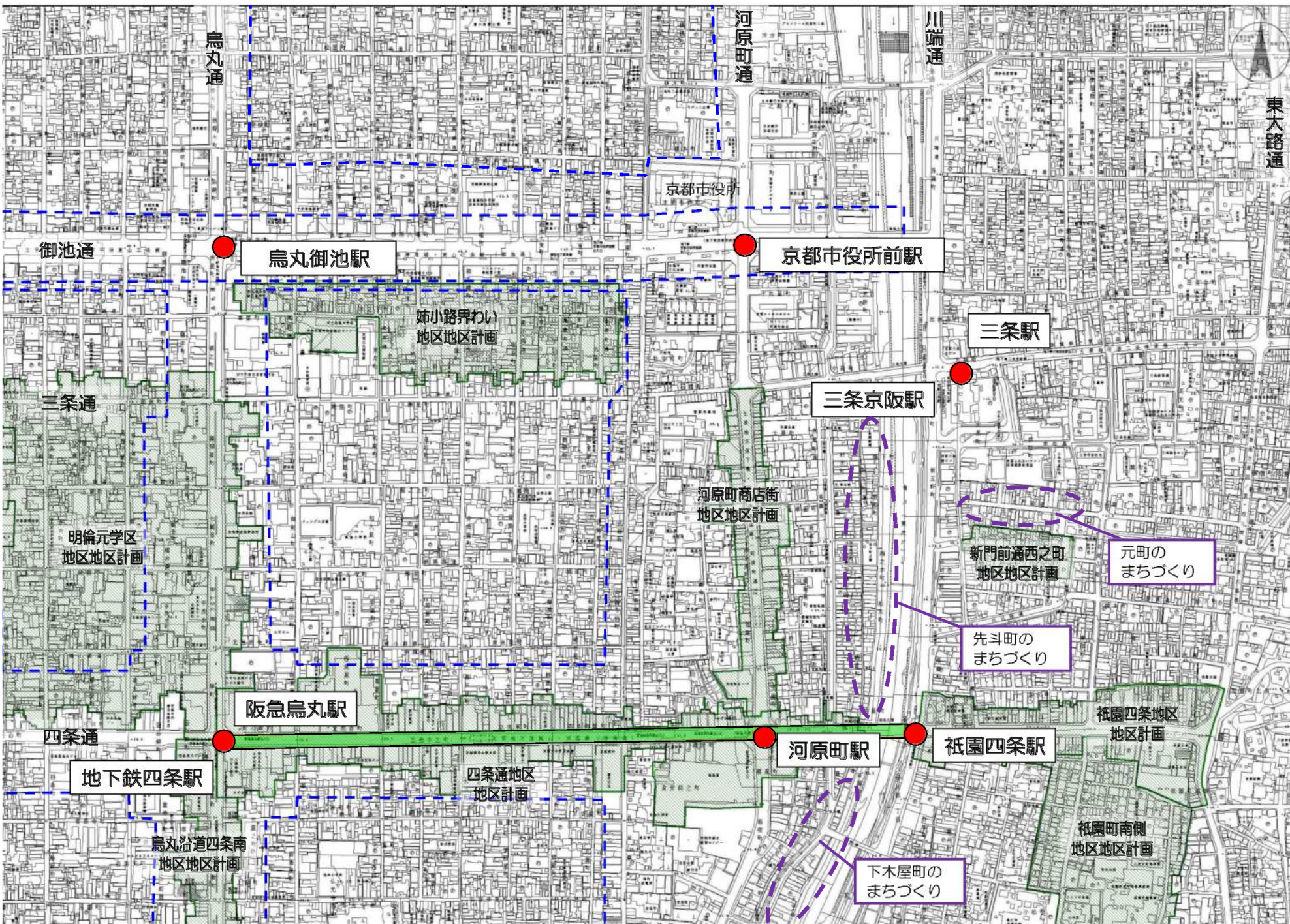
土地利用現況	
・それぞれの駅の 1 日当たりの乗降客数が 2 万人以上であり、さらに 8 駅を合計した 1 日当たりの乗客数は 3 6 万人を超えるなど、市内外から多くの来訪がある駅である。	
・商業・業務機能が集積するとともに、京町家や近代建築物等による京都らしい町並みを有している。	
・商店街や町内会、自治会等の地域コミュニティ単位のみとまりある地域において、地域の特性を活かしたまちづくりが進められている。	

都市計画によるこれまでの対応	
昭和 48 年	昭和 46 年の都市計画法改正に伴う用途地域、容積率、防火地域等の変更
平成 15 年	職住共存特別用途地区の決定
平成 16 年	御池通沿道特別商業地区の決定、職住共存特別用途地区の変更
平成 19 年	新景観政策による高度地区、景観規制の見直し
※	その他、地域コミュニティ単位のまちづくりとして、地域の特性を活かした地区計画を決定している。

京都市都市計画マスタープランにおける位置付け	
・幹線道路沿いについては、特色ある商業・業務機能の立地を誘導するとともに、多様な都市機能の集積を図る。	
・職住共存地区については、特色ある商業・業務機能の維持・充実と都心居住の促進を図る。	
・京町家など伝統的な建築物が多く残る場所では、建築物や町並みとの調和に配慮した商業機能の充実を図る。	
・「地域まちづくり構想」の策定によるまちづくりの推進（職住共存地区、祇園四条地区、明倫元学区地区、姉小路界わい地区）	

道路等の基盤整備状況	
・主要な道路（烏丸通、河原町通、御池通、四条通、川端通、三条通（鴨川以東））については、片側 2 車線以上で歩道が整備されている。	
・四条通（烏丸通～川端通間）については、「歩いて楽しいまちづくり」を進めるため、公共交通が優先して走れる道路とともに、歩道を拡幅する計画を進めている。	

まちづくりの状況	
・現在、地域の特性を活かしたコミュニティ単位のまちづくりとして、以下の取組が進められている。	
○界わい景観整備地区の指定による街並み景観づくり	先斗町まちづくり協議会
○地区計画を想定したまちづくり	元町まちづくり協議会、下木屋町まちづくり協議会



広域拠点 都心部エリア			
駅名	市営地下鉄（烏丸御池駅、京都市役所前駅、三条京阪駅、四条駅）、 阪急（烏丸駅、河原町駅）、京阪（三条駅、祇園四条駅）		
駅の 分類	● 広域複合拠点	地域複合拠点	日常生活を支えている地域
	● 魅力づくり拠点	ものづくり 文化・交流	● 観光・サービス 大学・研究

【幹線道路沿道エリア】

○ 現状
当該エリアは、現在の用途地域（商業地域や近隣商業地域）により、にぎわいと魅力を誘導し、道路ごとに異なる特性の都市機能が集積されている。また、地域や路線単位で、商業・業務機能の集積を図ることなどを目的とした特別用途地区（御池通沿道特別商業地区）や用途の制限等を定めた地区計画（四条通地区地区計画等）を活用し、まちづくりを行ってきた地域である。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方
地域の特性を活かした新たなまちづくりの動向等を踏まえ、現在の用途地域をベースとして、それを補完する特別用途地区や地区計画等を活用していく。

【職住共存エリア】

○ 現状
当該エリアでは、京町家や近代建築物等による京都らしい町並みを維持しつつ、特別用途地区（職住共存特別用途地区）により、にぎわいと住環境との調和が図られている。

また、地域コミュニティ単位で、地域の特性に応じたまちづくりとして地区計画等を活用し、用途等の制限により住環境の維持・更新が進められている。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方
地域の特性を活かした新たなまちづくりの動向等を踏まえ、現在の用途地域をベースとして、それを補完する特別用途地区や地区計画等を活用していく。

地区計画【主として住環境の保全】

都心部における住環境の維持・向上を図るため、各地区で地区計画を決定

○ 姉小路界わい地区（H25. 7. 23決定）

- ・ 風俗営業施設、マージャン屋、ぱちんこ屋等の建築を制限

○ 明倫元学区地区（H24. 11. 22最終変更）

- ・ 風俗営業施設、マージャン屋、ぱちんこ屋等の建築を制限（烏丸通沿道地区においては、共同住宅等の建築も制限）

○ 本能元学区地区（H14. 8. 8決定）

- ・ 職住共存の多様な土地利用の誘導（地区整備計画は未決定）

地区計画【主としてにぎわいの創出】

商業・業務機能の促進を図ることを目的とした良好な都市空間の形成を図るため、各地区で地区計画を決定

○ 河原町商店街地区（H25. 7. 23決定）

- ・ 風俗営業施設、マージャン屋、ぱちんこ屋、1階を住宅・共同住宅の用途に供するもの等の建築を制限

○ 新門前通西之町地区（H16. 11. 12決定）

- ・ 風俗営業施設、マージャン屋、ぱちんこ屋、工場等の建築を制限

○ 四条通地区（H20. 1. 17最終変更）

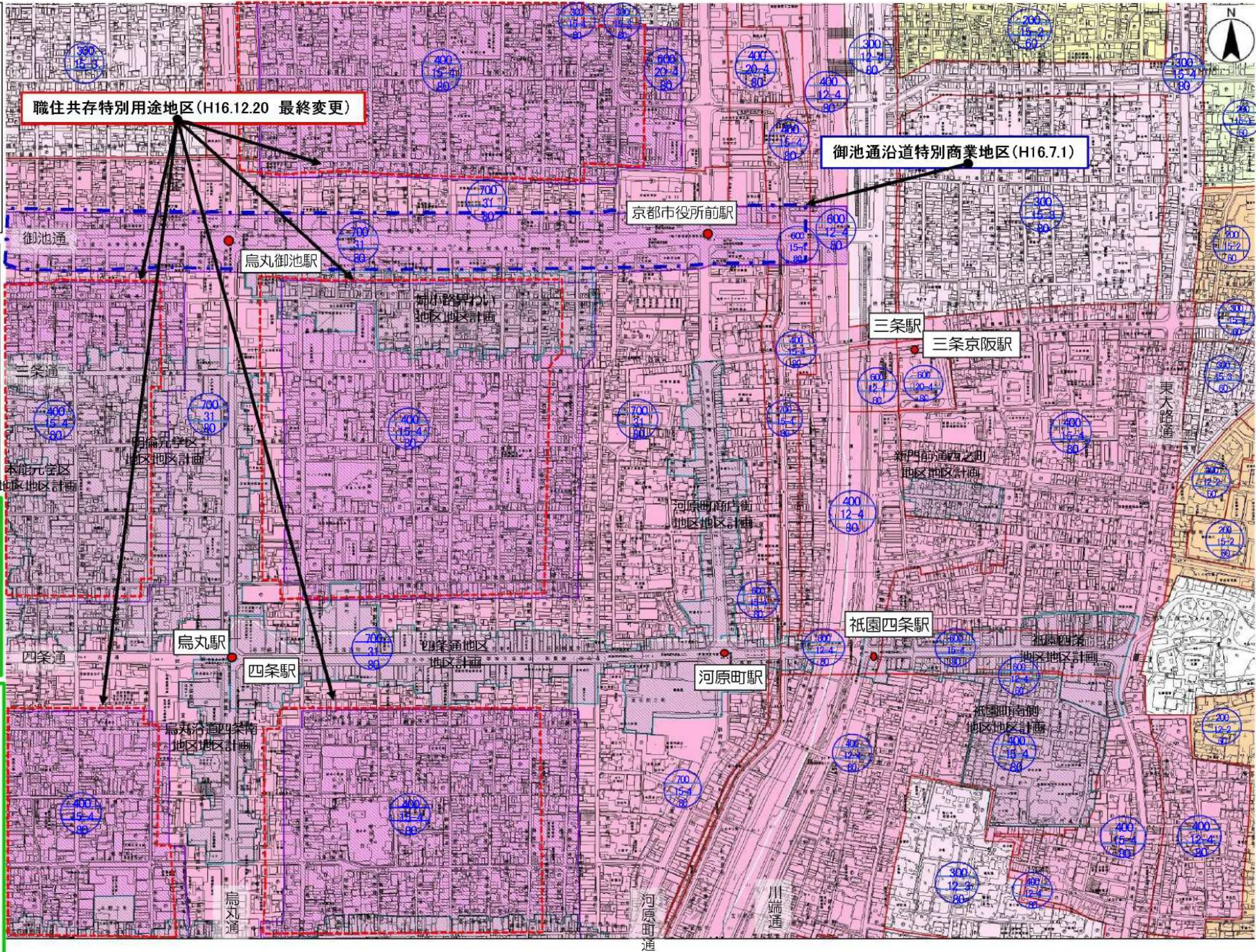
- ・ 風俗営業施設、マージャン屋、ぱちんこ屋、共同住宅等の建築を制限

○ 烏丸通沿道四条南地区（H20. 1. 17決定）

- ・ 風俗営業施設、共同住宅等の建築を制限

○ 祇園四条通地区（H24. 8. 7決定）

- ・ 風俗営業施設、マージャン屋、ぱちんこ屋、共同住宅、葬祭場、学習塾、自動車車庫等の建築を制限



広域拠点 京都駅周辺エリア						
駅名	京都駅（ＪＲ西日本，ＪＲ東海，市営地下鉄，近鉄）					
駅の分類	●	広域複合拠点		地域複合拠点		日常の生活を支えている地域
	●	魅力づくり拠点		ものづくり	●	観光・サービス
				文化・交流		大学・研究

【凡例】

- ：大型商業施設（大規模小売店舗）
●：過去 10 年以内に竣工又は今後竣工予定のホテル
（敷地 1000 m²以上のものに限る。）

-  : 高度利用地区（京都駅周辺地区）平成 26 年 5 月
 : 都市再生緊急整備地域（京都駅周辺地区）平成 25 年 7 月
 : 八条通（平成 25 年 5 月 7 日付け都市計画変更）
 : 崇仁北部地区土地区画整理事業

土地利用現況

- ・京都駅の1日当たりの乗降客数は60万人を超え、市内最大の乗降客を有する駅である。
- ・駅ビルを中心に商業・業務機能が高密度に集積しており、近年も大型商業施設やホテルなどの立地が進んでいる。
- ・駅周辺には、西本願寺、東本願寺、東寺などの寺社仏閣や、京都水族館などの観光施設が立地している。
- ・京都駅の南側などで、細街路や木造家屋が密集した地域が残るエリアも存在する。

都市計画によるこれまでの対応

- | | |
|---------|---|
| 昭和 48 年 | 昭和 46 年の都市計画法改正に伴う用途地域、容積率、防火地域等の変更 |
| 昭和 51 年 | 京都駅南口地区（アバンティ）における高度利用地区の指定 |
| 平成 4 年 | 烏丸通沿道における用途地域の変更（住居地域→商業地域） |
| 平成 8 年 | 京都駅ビル開発区域において特定街区を指定
主要幹線道路にふさわしい土地利用を図るため、烏丸通などの幹線道路において、容積率の変更（400%→600%）及び防火地域の指定 |
| 平成 19 年 | 新景観政策による高度地区、景観規制の見直し |
| 平成 26 年 | 高度利用地区（京都駅周辺地区へ変更）の区域拡大 |

京都市都市計画マスタープランにおける位置付け

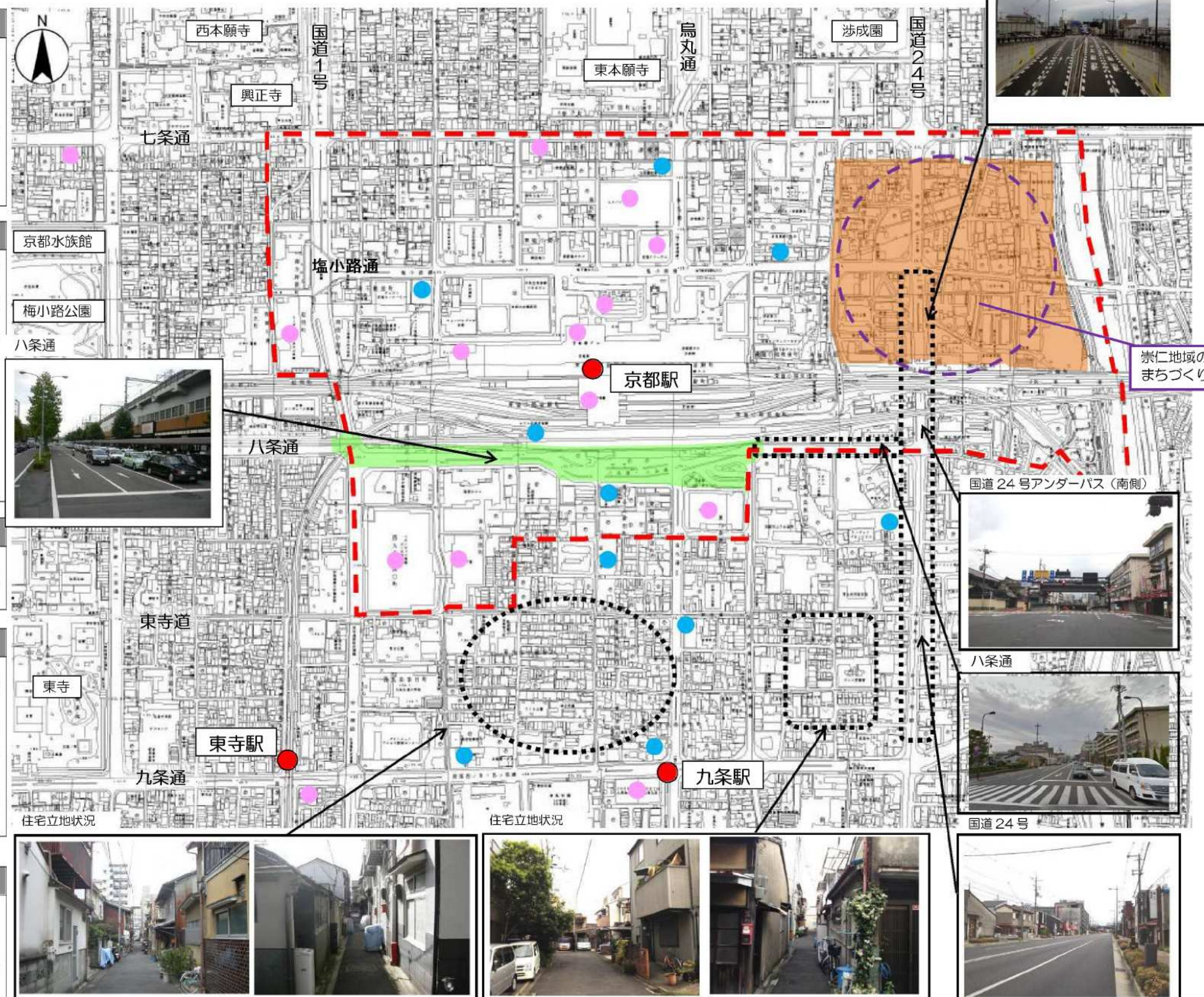
- ・商業・業務機能の立地誘導及び多様な都市機能の集積を図る。
- ・「地域まちづくり構想」の策定によるまちづくりの推進（崇仁地域）

道路等の基盤整備状況

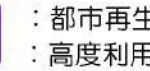
- ・京都駅周辺には、国道 1 号や国道 24 号、烏丸通、七条通、八条通など、片側 2 車線以上の道路が整備され、道路基盤整備が整えられつつある。
- ・京都駅南口では、現在、多様化する道路と駅前広場の交通空間機能の向上等を目的として、八条通の再整備が進められている。
- ・京都駅北東に位置する崇仁地域において、住宅地区改良事業及び土地区画整理事業を施行中である。

まちづくりの状況

- ・崇仁地域では、「創造・交流・賑わいのまち」をキーワードとしたまちづくりが進められている。
- ・都市再生緊急整備地域に指定されている区域では、「京都駅周辺地域都市再生安全確保計画」が策定され、大規模災害時における帰宅困難者対策が進められている。



広域拠点 京都駅周辺エリア			
駅名	京都駅（JR西日本、JR東海、市営地下鉄、近鉄）		
駅の種類	● 広域複合拠点	地域複合拠点	日常生活を支えている地域
	● 魅力づくり拠点	ものづくり 文化・交流	● 観光・サービス 大学・研究

 : 都市再生緊急整備地域（京都駅周辺地区）
 : 高度利用地区（京都駅周辺地区）

【北部エリア】

○ 現状

当該エリアは、主要な幹線道路の基盤整備が完了しており、その沿道には中高層建築物が立ち並んでいるが、老朽化に伴い、今後建築物の建替え等が進むことが想定される地区であり、近年においても、大型商業施設やホテルなどの立地が進んでいる。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方

商業地域で指定容積率が400%の区域のうち、土地区画整理事業が施行されていたり、民間開発により密集市街地が解消されつつある区域については、道路等の基盤整備状況を踏まえたうえで、指定容積率が600%の区域と同様の土地利用を図り、更なるにぎわい機能の誘導や文化・芸術機能等を誘導することによる質の高い都市環境の整備を促進するため、指定容積率を割増すことが考えられる。

【南部エリア】

○ 現状

当該エリアでは、八条通の再整備が進められており、また、新たな商業・業務機能の集積が図られつつあることから、高度な土地利用の促進を図り、多くの来訪者を誘導することにより更なるにぎわいが期待できる地区である。

また、準工業地域に指定している地域については、大半が非工業系の土地利用となっており、想定されていた市街地像と乖離が生じている。

一方で、狭隘な生活道路が多い地区（主に東寺道以南）については、専用住宅が密集しているという状況も見られる。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方

当該エリアのうち、商業地域で道路等の基盤整備が整っている区域については、更なるにぎわいと魅力ある機能の集積を促進するため、現在の指定容積率を割増すことが考えられる。

また、商業地域以外の用途地域については、京都駅周辺エリアとしての一体的な土地利用を図るという観点から、用途地域を変更することが考えられるが、一方で、用途地域を見直すことにより、密集する住宅地等に対して、交通上、安全上、防火上、衛生上の影響が生じることが考えられる。

【東部エリア】

○ 現状

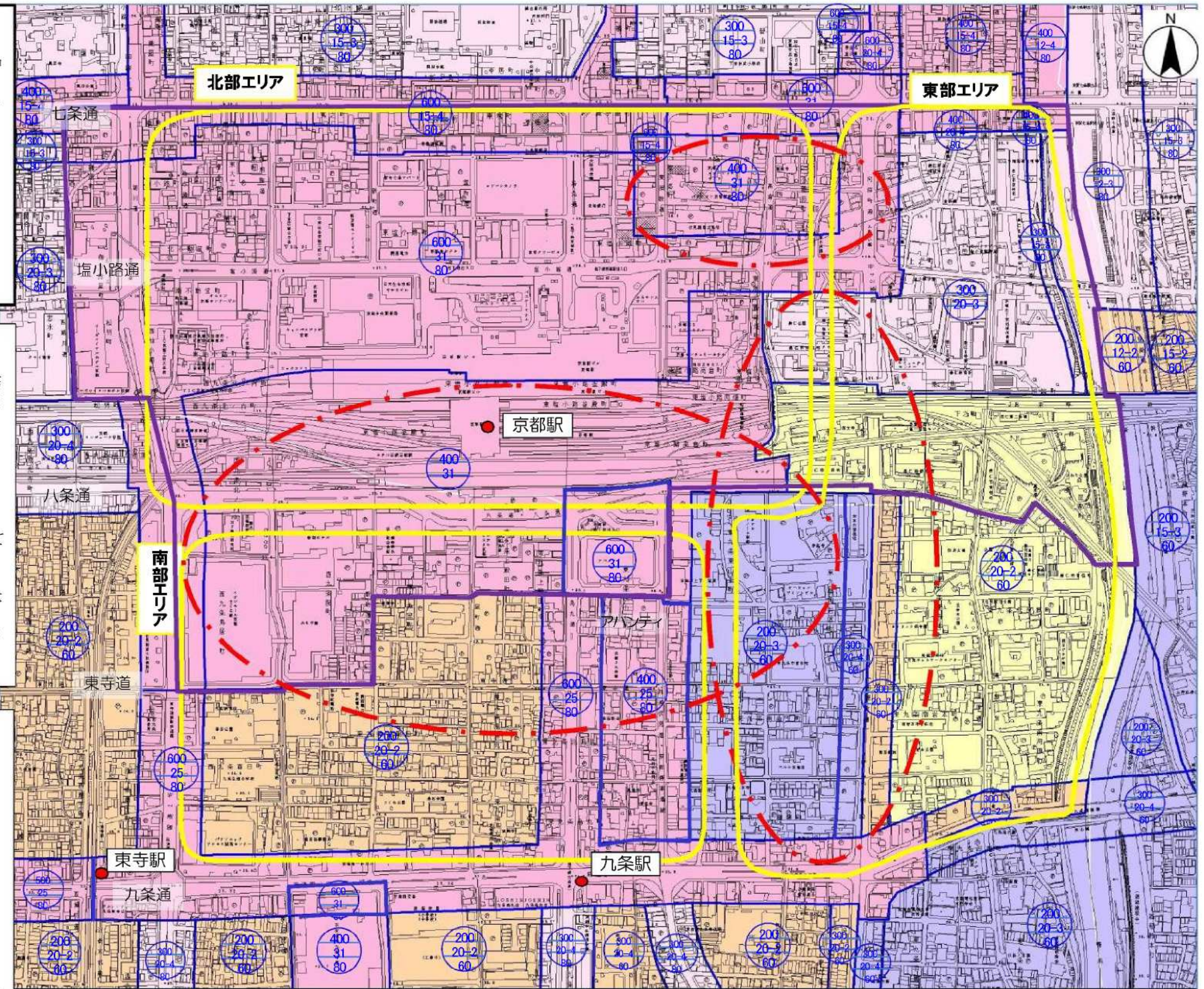
当該エリアは、国道24号のアンダーパス化や八条通の道路拡幅事業により基盤整備が完了し、また、崇仁北部地区における住宅地区改良事業と土地区画整理事業の合併施行等、面的整備事業により基盤整備が進みつつあることから、今後、多様な都市機能の集積が期待できる地区である。

また、八条通以南の東九条地区においては、市営住宅の建設など住環境の整備が進められている。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方

道路基盤の整備によりアクセス機能が向上している幹線道路沿道においては、にぎわい機能の誘導や魅力づくりの強化を促すため、用途地域を変更することが考えられる。

幹線道路沿道以外の地区については、住居系の土地利用が多く見られることから、用途地域を変更することにより、密集する住宅地等に対して、交通上、安全上、防火上、衛生上の影響が生じることが考えられる。



都市計画による対応が必要
と思われる箇所