

地域複合拠点 太秦天神川駅周辺					
駅名 太秦天神川駅（市営地下鉄），嵐電天神川駅（京福電鉄）					
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
			文化・交流		● 大学・研究

【凡例】			
	：開発事業による土地利用		：地域の核となる施設（大学）
	：現在、まちづくりの取組が進められている地区		：地域の核となる施設（複合施設）

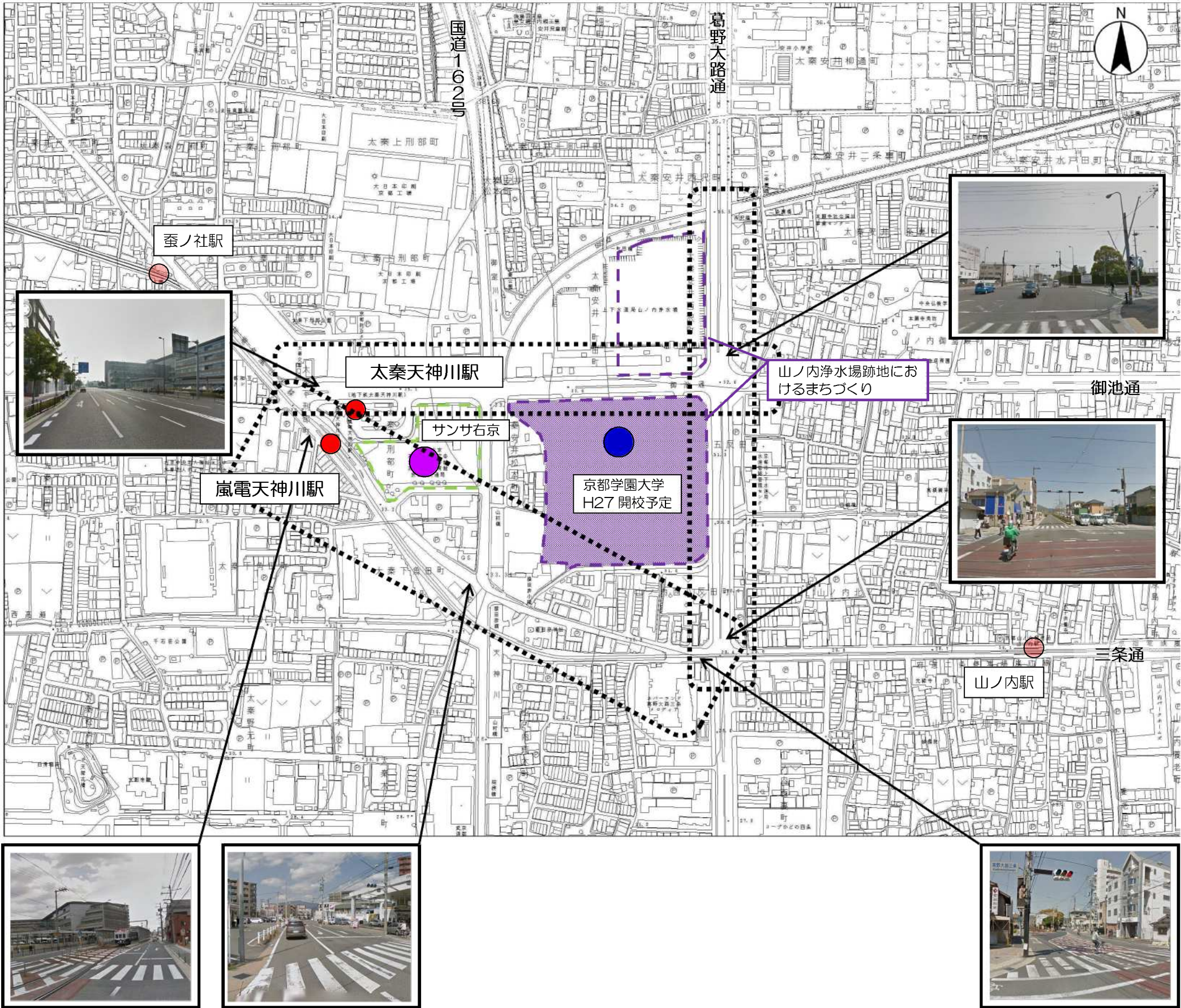
土地利用現況	
平成 20 年	に右京区の新たな拠点として、サンサ右京（右京区総合庁舎を核とする複合施設）が開館した。
平成 25 年	に山ノ内浄水場が廃止され、現在、その跡地の南側において京都学園大学京都太秦キャンパスが平成 27 年に開校する予定である。
西部工業地域	として、大小様々なものづくり企業が立地しているが、年々住宅が増え、住工混在の状況が顕著となっている。

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 8 年	都市計画法改正に伴う用途地域の変更（細分化）
平成 14 年	市街地再開発事業に伴う用途地域の変更（工業地域→近隣商業地域）、高度地区の変更（20m→31m）、高度利用地区の変更
平成 19 年	太秦東部地区地区計画の決定 新景観政策による高度地区、景観規制の見直し
平成 21 年	太秦東部地区土地区画整理事業の換地処分
平成 25 年	山ノ内浄水場跡地の用途地域の変更（工業地域→近隣商業地域） 太秦安井山ノ内地区地区計画の決定

京都市都市計画マスタープランにおける位置付け	
大学を核とした拠点の形成を図る。（山ノ内浄水場跡地）	
拠点づくりのため、工場の操業環境の創出を図る。（西部工業地域）	
「地域まちづくり構想」の策定によるまちづくりの推進（山ノ内浄水場跡地）	

道路等の基盤整備状況	
市営地下鉄東西線太秦天神川駅及び京福電鉄嵐電天神川駅が平成 20 年に開業	
葛野大通路及び御池通の当該区間について整備完了	

まちづくりの状況	
山ノ内浄水場跡地において、駅周辺のにぎわい創出と市全体の活性化に資する跡地活用として、南側用地の京都学園大学の誘致と共に、北側用地では現在跡地活用の優先交渉事業者の選定を行っている。	



地域複合拠点 太秦天神川駅周辺			
駅名 太秦天神川駅（市営地下鉄），嵐電天神川駅（京福電鉄）			
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	● 大学・研究

【検討対象エリア】

○ 現状

平成20年に、太秦天神川駅が開業するとともに、行政機能(右京区総合庁舎、京都市交通局本庁舎、右京地域体育館、右京中央図書館)や分譲マンションが一体となったサンサ右京が完成するなど、駅を中心として、当該地域の核となる都市機能が集積している。

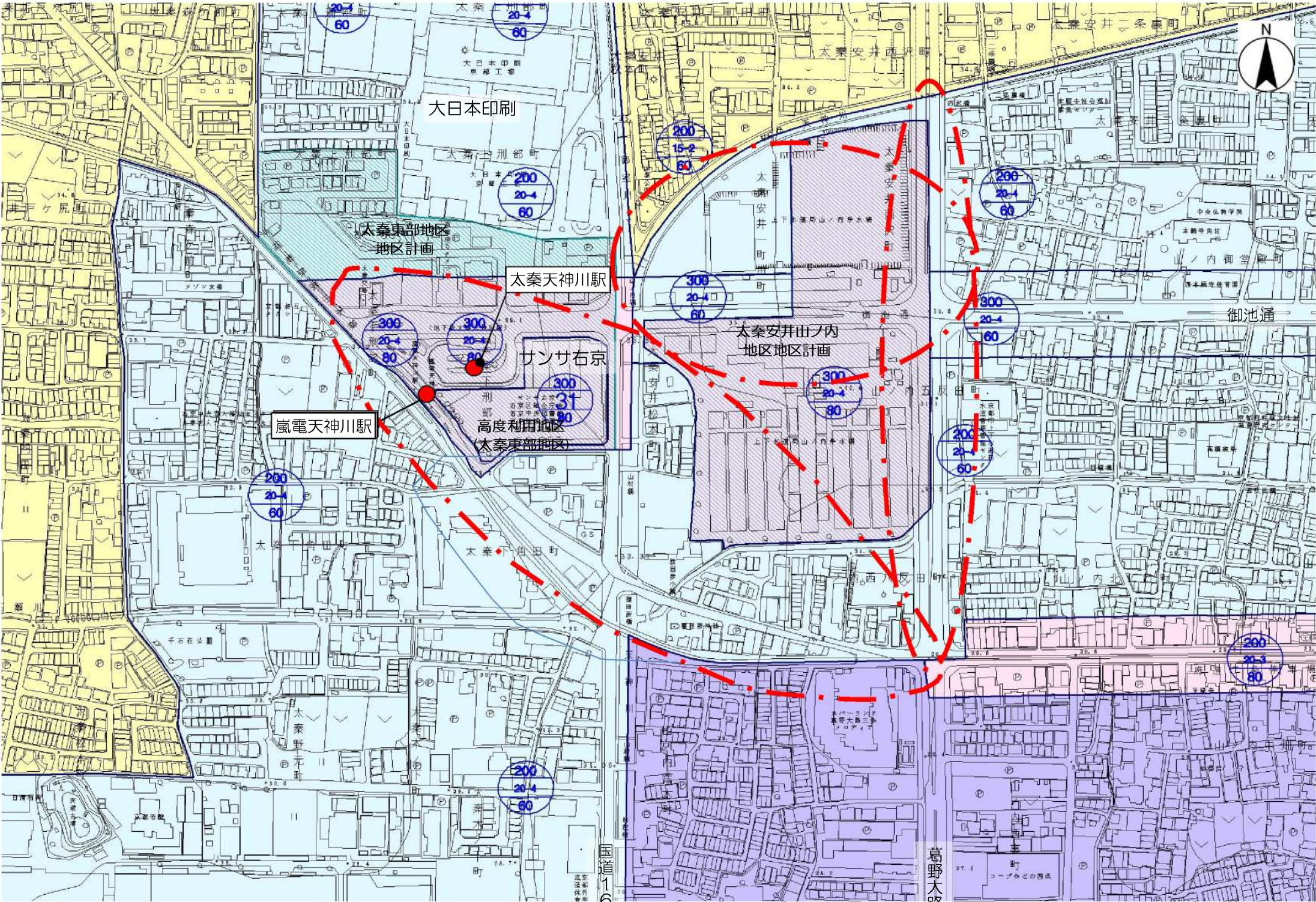
さらに、山ノ内浄水場跡地では土地利用の見直しが進められており、南側用地については、平成27年4月に京都学園大学京都太秦キャンパスの開校が予定されている。

道路等の基盤整備状況としては、葛野大路通など、すでに都市計画道路の整備が完了しており、これら道路沿道における土地利用が今後促進することが予想される。

また、当該地区は西部工業地域内に位置しており、駅周辺では大小様々なものづくり企業も集積していることから、地域複合拠点としての都市機能集積と、ものづくり企業の操業環境の保全とのバランスが求められる。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方

地域複合拠点として、多様な都市機能の更なる集積を図るために、駅周辺及び道路基盤が整備されている地区について、用途地域等の変更を検討する。



都市計画による対応が必要と思われる箇所

地域複合拠点 竹田駅周辺					
駅名	竹田駅（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

土地利用現況

（らくなん進都）

- 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、ロードサイド型の飲食・物販施設等、様々な規模・高さの建築物が多数混在している。
- 土地利用転換により、緑地や空地等が住宅や工業系の用途に変化しつつある。
- 土地地区画整理事業による公園等の他に生産緑地地区等の緑地が多く点在している。

都市計画によるこれまでの対応

昭和 48 年 都市計画法の改正に伴う用途地域の指定

平成 4 年 油小路通沿道（南インター竹田線以南）における用途地域及び容積率の変更（住居地域→商業地域）（200%→400%）

平成 8 年 南インター竹田線（竹田駅～国道 24 号）の沿道にふさわしい土地利用を図るため、用途地域及び容積率を変更（第 2 種住居地域→近隣商業地域）（200%→300%）

京都市都市計画マスタープランにおける位置付け

- 油小路沿道の主要交差点付近において、本社・研究開発機能等の業務機能とともに商業・文化機能等の多様な都市機能の集積を図る。
- 国内外の最先端のものづくり企業の生産・研究開発・業務・流通機能の集積を図る。
- 「地域まちづくり構想」の策定によるまちづくりの推進（らくなん進都）

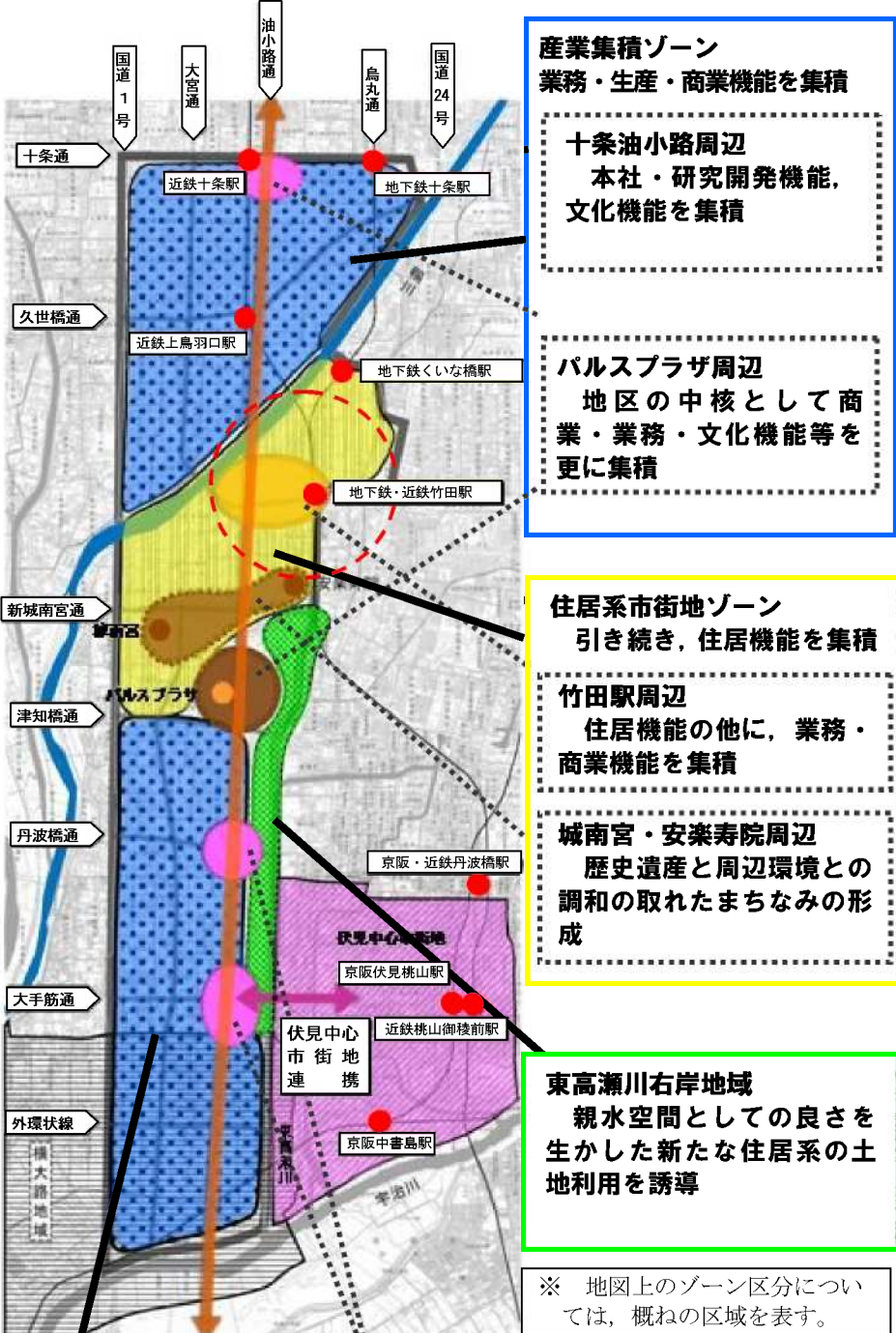
道路等の基盤整備状況

- 土地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が整備されている。
- 平成 23 年度に、竹田地区土地地区画整理事業が完了。
- 平成 20 年には阪神高速 8 号京都線及び第二京阪道路（洛南連絡道路）が開通し、高速道路機能が強化されている。

まちづくりの状況

- らくなん進都では、「らくなん進都（高度集積地区）まちづくり推進プログラム」（平成 21 年 5 月策定）に基づき、新しい京都の活力を支える南部地域の先導地区として企業集積に向けた取組を進めている。
- らくなん進都の今後の取り組むべき施策等について取りまとめた「らくなん進都まちづくりの取組方針（案）」では、竹田駅等のターミナル駅周辺にサービス機能等の集積を図るため、用途地域の変更等を検討することとしている。

らくなん進都における土地利用のイメージ図

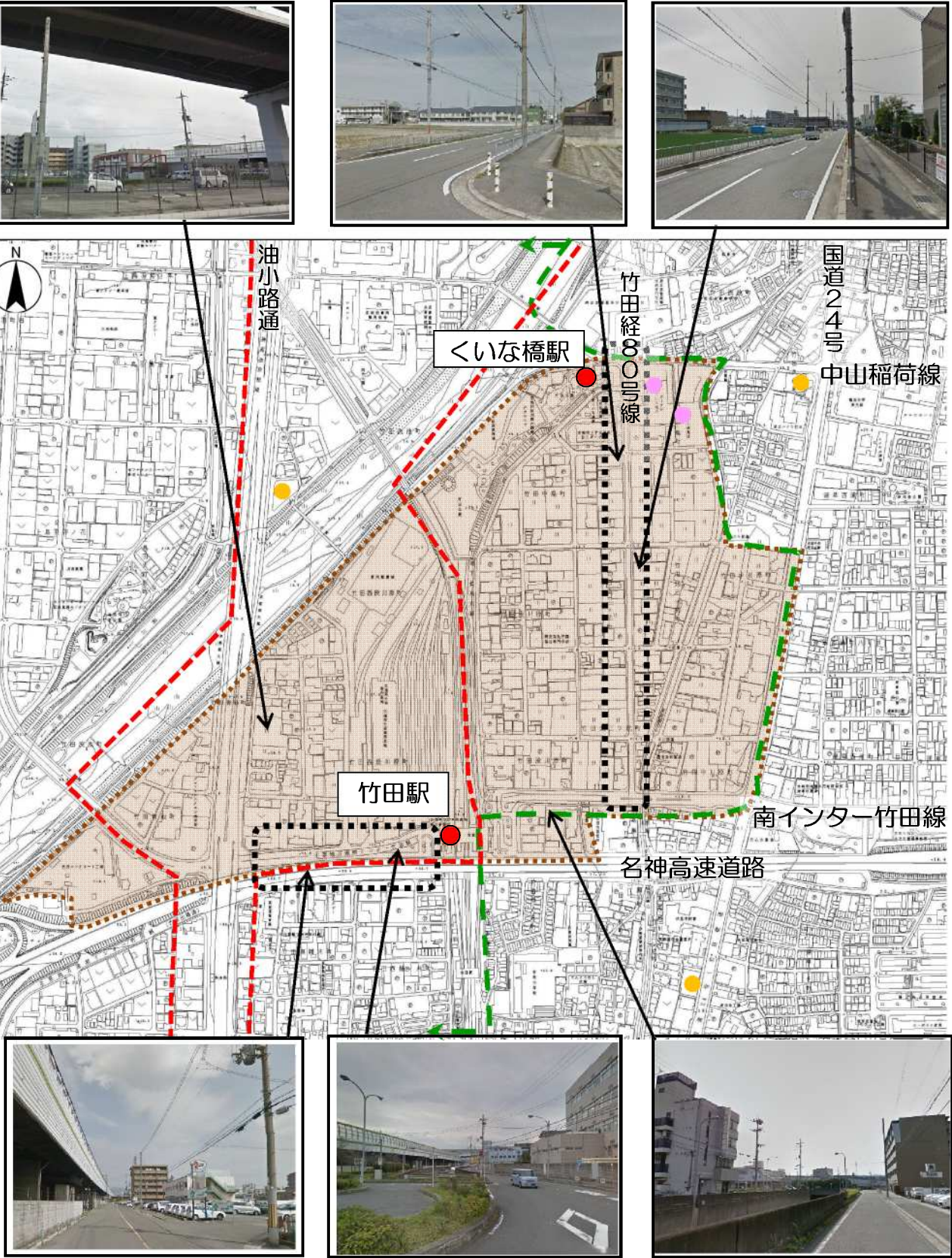


産業集積ゾーン
業務・生産・商業機能を集積

丹波橋交差点付近・大手筋交差点付近
業務・商業系の土地利用及び高容積の建築物の集積が感じられる象徴的な空間を形成

【凡例】

- 都市再生緊急整備地域（京都南部油小路沿道地域）
- らくなん進都（高度集積地区）区域
- 竹田地区土地地区画整理事業（完了）
- 中規模小売店舗
- 大規模小売店舗



地域複合拠点 竹田駅周辺				
駅名	竹田駅（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	

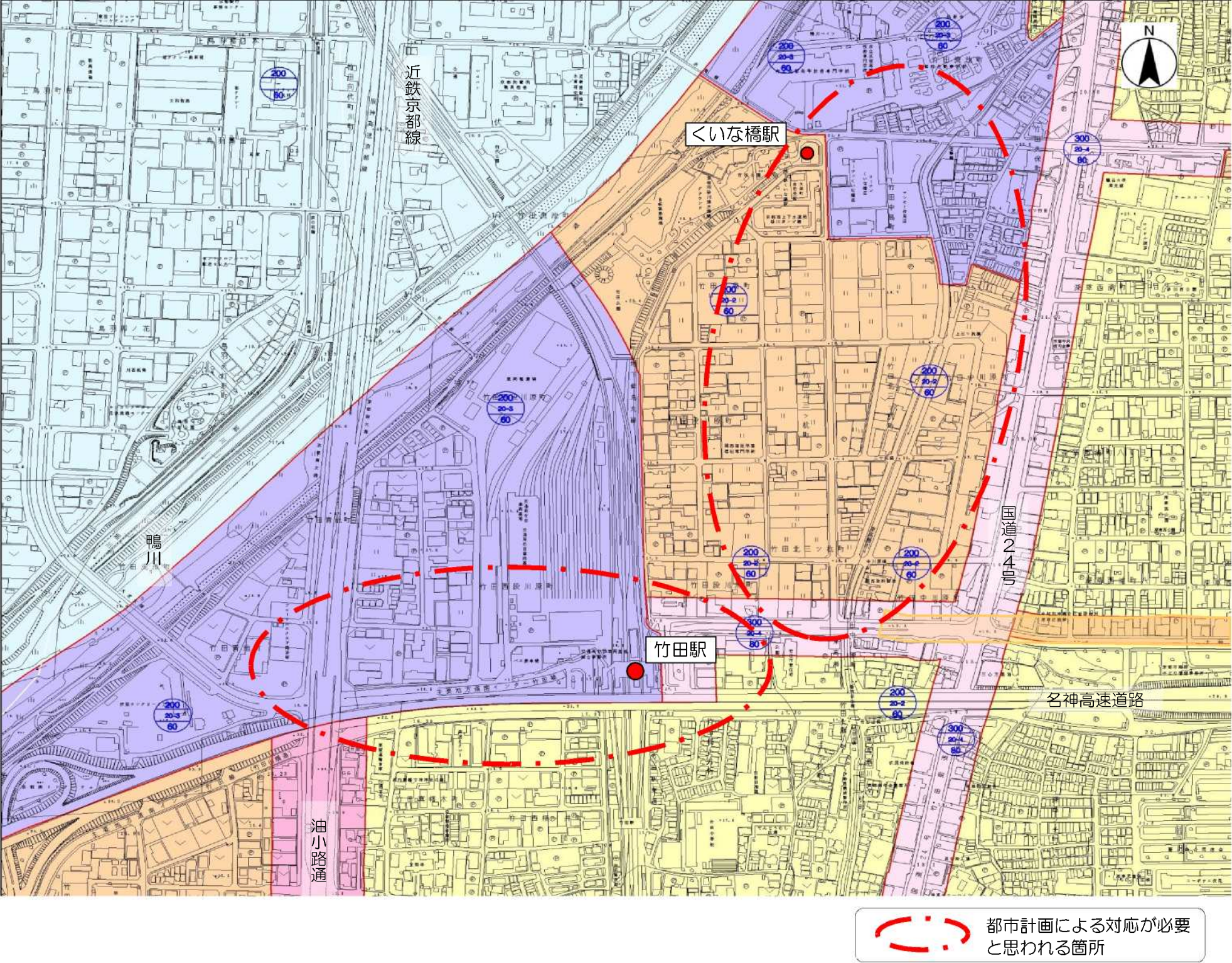
【検討対象エリア】

○ 現状

京都市営地下鉄烏丸線のターミナル駅であるにもかかわらず、駅周辺では、商業・業務機能をはじめとする都市機能が十分に集積しておらず、田・畑・駐車場等の用地が多く見られることから、今後、地域のまちづくりとして進められる、らくなん進都のまちづくりの取組の展開を踏まえ、新たな地域複合拠点として、当該地域の核になるような土地利用の促進が求められる。

○ 都市計画の見直しに向けた考え方

商業・業務機能が更に集積できるよう、駅周辺の用途地域を変更することにより、周辺居住者等の利便性を高め、駅周辺の更なるにぎわいの創出を図る。



地域複合拠点 桂川駅・洛西口駅周辺				
駅名	JR 桂川駅（JR 西日本）、阪急洛西口駅（阪急電鉄）			
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
			文化・交流	大学・研究

【凡例】

- ：大型商業施設（大規模小売店舗）
- ：今後竣工予定の共同住宅
- ：その他の施設

- ：都市再生緊急整備地域（京都久世高田・向日寺戸地域）
- ：市域界

土地利用現況

- ・JR 桂川駅が平成 20 年に開業し、京都駅や都心部エリアへのアクセス機能が優れている。
- ・JR 線と阪急線に挟まれた敷地（キリンビール京都工場跡地）において、大規模共同住宅や大型複合商業施設等の建設とともに、商業施設や企業、教育施設などの立地が進んでいる。
- ・JR 桂川駅の東側は、田畑や駐車場等の低未利用地が多く、阪急洛西口駅の北側は、低層住宅地となっている。
- ・中山稲荷線沿道にはすでに、戸建住宅や共同住宅が立地している。
- ・JR 桂川駅には、洛西ニュータウンや桂坂地域等と接続するバスターミナルも整備されており、交通アクセスに恵まれた新たな拠点となりつつある。

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 61 年	中山稲荷線沿道の容積率の変更（200% → 300%）
平成 8 年	都市計画法改正に伴う用途地域の指定（細分化）（桂駐屯地 住居地域 → 準工業地域）（中山稲荷線沿道（JR 線以東） 住居地域 → 第 2 種住居地域）
平成 15 年	久世高田・向日寺戸地区地区計画の決定（H22 年変更）
平成 22 年	用途地域の変更（キリンビール京都工場跡地 工業地域 → 商業地域・近隣商業地域）

京都市都市計画マスタープランにおける位置付け

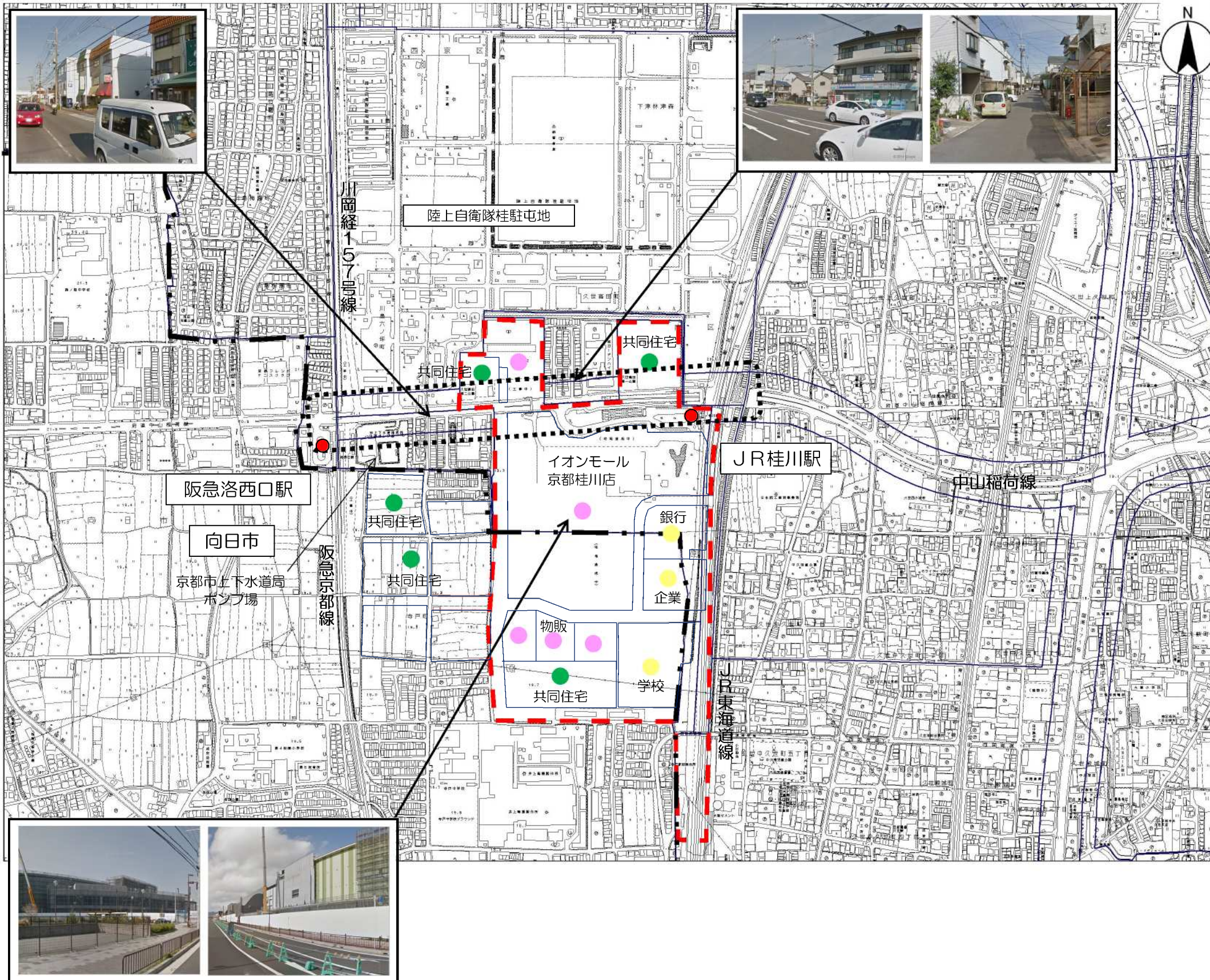
- ・JR 桂川駅及び阪急洛西口駅を「主要な公共交通の拠点」とし、広域的な商業・業務が中心となる地域に位置付けている。

道路等の基盤整備状況

- ・平成 20 年に JR 桂川駅が開業
- ・JR 桂川駅の西側は、民間による土地区画整理事業等により事業区域においては、基盤整備が完了している。
- ・阪急京都線の高架事業は、平成 27 年度に踏切廃止の予定であり、中山稲荷線の踏切による渋滞の緩和が期待される。

まちづくりの状況

- ・キリンビール京都工場跡地において、中核施設となる「イオンモール京都桂川店」を始め、向日市域も含めた共同住宅の建設が進みつつあり、飛躍的に向上している交通利便性を活かし、賑わいのある新たな拠点として民間事業者によるまちづくりが進められている。



【検討対象エリア】

当該エリアの核となる大型複合商業施設の立地により、両駅から施設を結ぶ地区周辺には、市内外からの来訪により多くの人々の流れが予想される。

また、道路整備やJR東海道線とのアンダーパスの四車線化、阪急京都線との立体交差化等により交通アクセス機能が向上しており、今後更なるにぎわい機能の集積が求められる。

一方で、幹線道路である中山稻荷線の沿道は、陸上自衛隊やポンプ場といった公共施設の敷地や、住居系の建物が立ち並んでおり、今後、大規模な土地利用の転換は望めないものの、核となる施設を補完する日常生活を支える都市機能等が誘導されることにより、当該地区における活力と魅力がさらに生み出されると考えられる。

さらに、当該地区のなかには、住居系が多くを占めており、現在の用途地域の指定(工業系用途地域)と実態の土地利用との乖離が見られる箇所がある。

周辺の住環境に配慮しつつ、大型複合商業施設とともに幹線道路周辺について日常生活を支える都市機能の誘導を促進する用途地域への変更を行うことが考えられる。

