

地区カルテ（検討編）

○目次

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

注）本見直し検討案は、検討途中の資料であり今後の検討により、内容が変更される場合があります。

| 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）、<br>阪急（烏丸駅、河原町駅）、京阪（三条駅、祇園四条駅） |         |        |              |
| 駅の<br>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        |

現状と課題

○幹線道路沿道エリア

・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。

○職住共存エリア

・当該エリアは、人々の豊かな暮らしが育まれるとともに、長らく京都の都市活力の中心となっている歴史ある都心再生地域である。

・また、町家や点在する社寺、近代建築のほか、街区の内部に確保された緑などが、京都固有の都市空間を形成するとともに、町や学区を単位とした地域コミュニティによる交流が図られてきた地域でもある。

・こうした地域のまちなみ資源との調和を図ることを目的として、これまで、高度地区の引き下げのほか、地域コミュニティ毎に、特別用途地区（職住共存特別用途地区）や地区計画等の対応を行っている。

エリアの将来像

○幹線道路沿道エリア

・商業・業務の中心地区として、各幹線道路の特性に応じた都市機能を維持するとともに、都心部としての求心性を高め、都市機能の更新による更なる集積を図ることにより、都市の活力や魅力を創出する。

○職住共存エリア

・住民主体のきめ細やかなまちづくりの取組により地域の魅力を高め、引続き地域特性に応じた都市機能の集積を図ることにより、特色ある都心居住を実現する。

・防災面に配慮したうえで、京都らしい町並みを維持することにより、居住者のみならず京都に訪れる方にとっても魅力的な回遊性のある都心部を形成する。

都市計画の見直し検討案

○幹線道路沿道エリア・職住共存エリア

・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、ば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、ば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、ばちんこ屋、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、ばちんこ屋、工場等の建築を制限

○四条通地区（H20.1.17 最終変更）

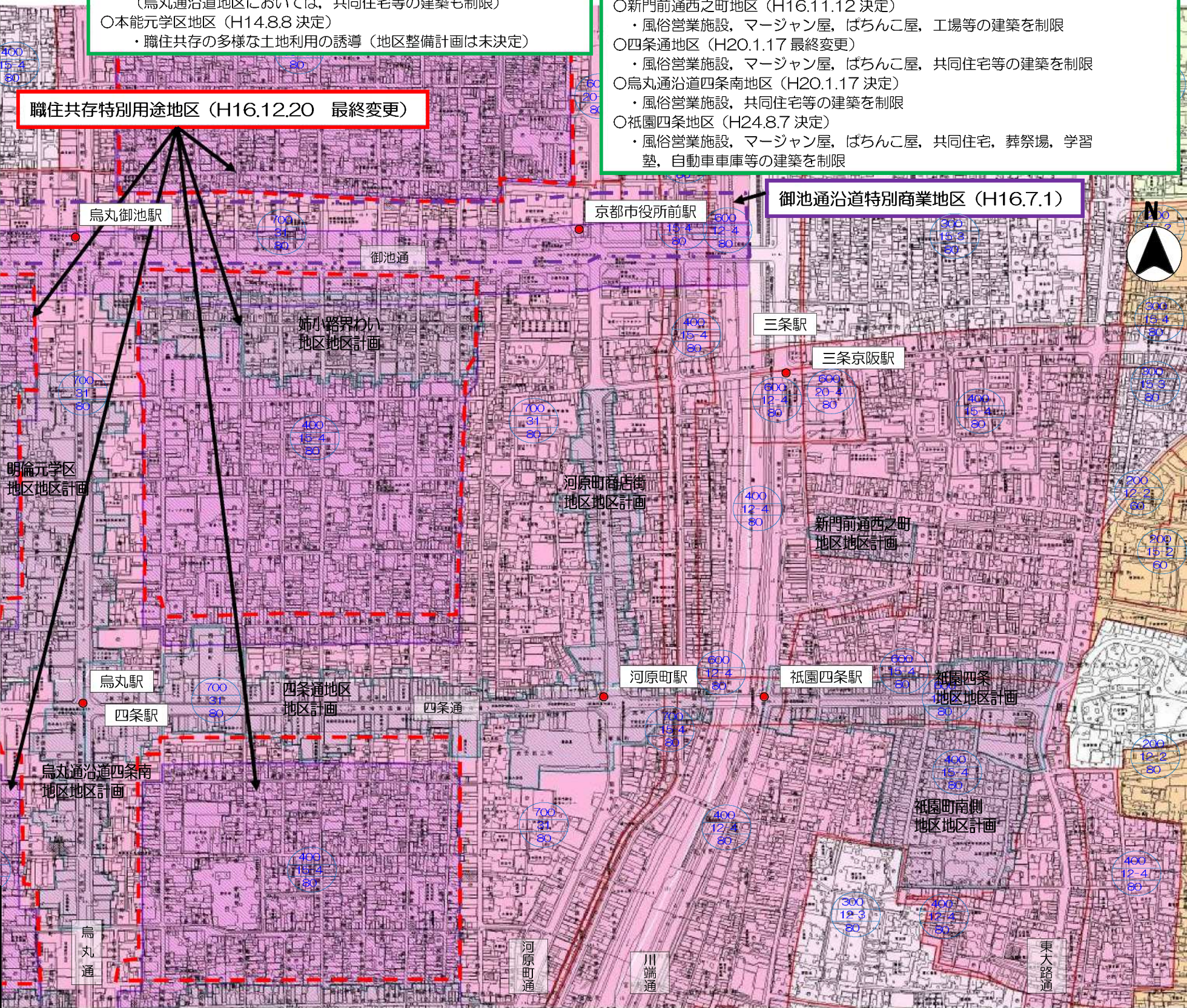
- ・風俗営業施設、マージャン屋、ばちんこ屋、共同住宅等の建築を制限

○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

○祇園四条地区（H24.8.7 決定）

- ・風俗営業施設、マージャン屋、ばちんこ屋、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         | 日常生活を支えている地域 |       |
|               | ● 魅力づくり拠点                | ものづくり<br>文化・交流 | ● 観光・サービス    | 大学・研究 |

現状と課題

○北部エリア

- ・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、建築物の老朽化に伴い、今後、建替え等が進むことが想定される。
- ・市内最大の乗降客数を有する駅の周辺エリアとして、近年、商業施設やホテルなどの集客施設の新規立地や機能更新が進んでいる。

○北部の一部及び東部エリア

- ・当該エリアでは、国道２４号のＪＲアンダーパス化や八条通の道路拡幅事業により地域の骨格となる基盤整備が進むとともに、現在、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の面的整備事業等による基盤整備や新たなまちづくり取組が進捗している。
- ・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改善が図られているが、工業系用途地域の指定エリアでは、住宅系用途の立地が進んでいる。

○南部エリア

- ・九条通や堀川通を中心に、駅に近接した立地特性を活かした商業、業務等の機能が集積されつつあるが、幹線道路沿道の背後地においては、細街路を含む低層の住宅系土地利用が図られている。

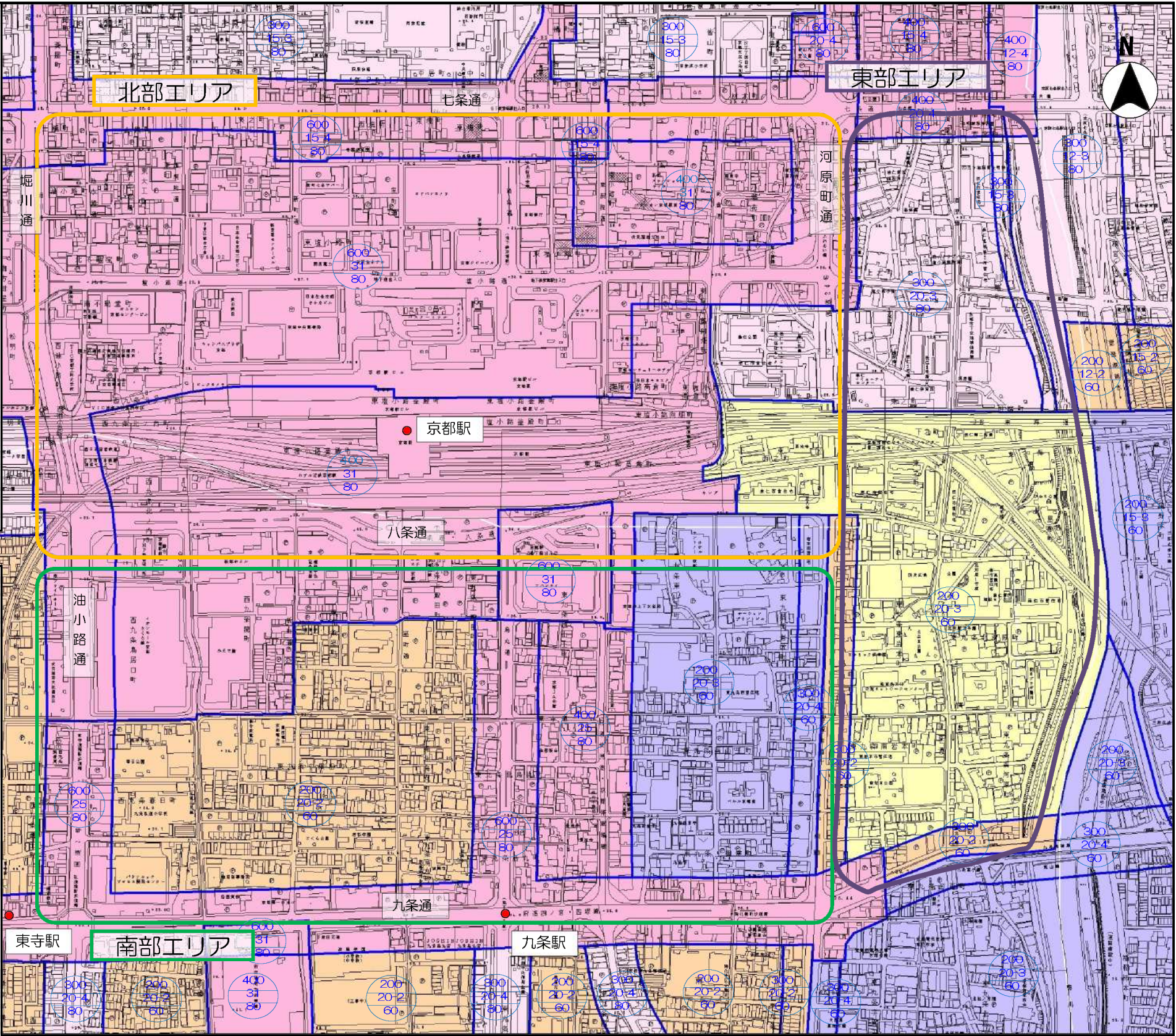
エリアの将来像

○北部・南部エリア

- ・京都の玄関口である京都駅及びその周辺において、防災性の向上、大規模低未利用地の土地利用転換や、敷地の共同化等による合理的な土地利用の促進を図ることにより、災害にも強く、観光客を含む様々な人々が交流できる広域的かつ多機能な複合拠点を形成する。
- ・ターミナル駅に近接する特性を活かし、幹線道路沿道を中心に高度利用化を図るとともに、商業・業務・サービス機能等の一層の強化を図る。

○東部エリア

- ・ＪＲ以北のエリアにおいては、土地区画整理事業等による基盤整備を進め、商業、文化・芸術機能の強化を図ることで、都市の価値を創造していく拠点として、鴨川などの自然景観との調和を図りつつ、質の高い都市環境を整備していく。
- ・ＪＲ以南のエリアにおいては、京都駅とともに、九条駅の徒歩圏として、基盤整備を活かした土地利用の誘導や、土地利用転換に応じた都市計画的対応を図ることで、既存の住環境に配慮しつつ、商業、業務、サービス機能の一層の集積を図る。



| 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 ● 観光・サービス | 文化・交流 大学・研究  |  |

注）本見直し検討案は、検討途中の資料であり今後の検討により、内容が変更される場合があります。

 は、おおよその見直し検討区域を示す。

都市計画の見直し検討案

○北部エリア

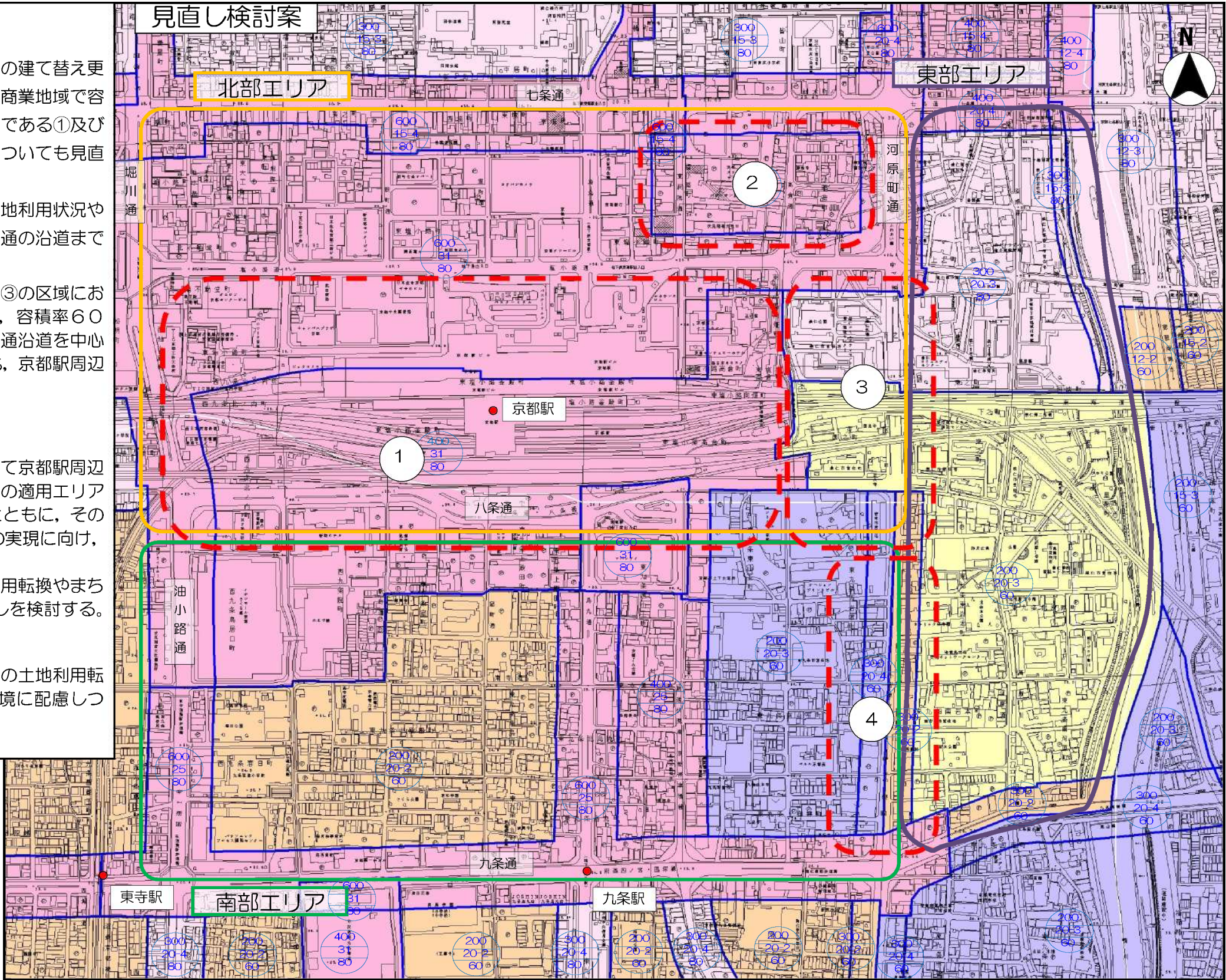
- ・京都の玄関口である京都駅周辺の商業地域について、今後の建て替え更新の促進や高度利用を図る土地利用を誘導する観点から、商業地域で容積率600%の指定区域を、容積率が400%の指定区域である①及び②の地域まで拡大する。あわせて、高度利用地区の内容についても見直す。
- ・なお、①の南側については、比較的低層の住宅系用途の土地利用状況や道路幅員の状況を踏まえ、現在、再整備を進めている八条通の沿道までを見直し区域とする。
- ・商業、業務、文化・芸術機能等の一層の集積を図るため、③の区域において、京都駅周辺部における商業地域（建ぺい率80%、容積率600%）の適用エリアを、都市基盤の整備が図られた河原町通沿道を中心に面的に拡大するとともに、その他の地域地区についても、京都駅周辺部における将来像の実現に向け、見直しを行う。

○南部エリア

- ・商業・業務機能の一層の集積を図るため、④の区域において京都駅周辺部における商業地域（建ぺい率80%、容積率600%）の適用エリアを、都市基盤の整備が図られた河原町通沿道に拡大するとともに、その他の地域地区についても、京都駅周辺部における将来像の実現に向け、見直しを行う。
- ・その他の幹線道路沿道の後背地については、今後の土地利用転換やまちづくりの動向に注視しつつ、適時適切に、都市計画の見直しを検討する。

○東部エリア

- ・幹線道路沿道の後背地となる当該エリアについては、今後の土地利用転換やまちづくりの動向に注視するとともに、景観や住環境に配慮しつつ、適時適切に、都市計画の見直しを検討する。



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         |

注）本見直し検討案は、検討途中の資料であり今後の検討により、内容が変更される場合があります。

資料 4 - 3

1

現状と課題

- ・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、駅を中心とした都市機能の集積が進展している。
- ・地下鉄東西線太秦天神川駅と京福電鉄嵐山本線嵐電天神川駅が近接しており、交通アクセスに優れている。
- ・近年では、平成25年3月に山ノ内浄水場が廃止され、当該跡地の有効活用策として、御池通南側については、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るとともに、北側用地についても、学びの環境の充実や文化・健康など生活の質の向上を図り、更なるにぎわいを創出する新たな土地利用の転換を進めている。
- ・駅の徒歩圏では、葛野大路通や御池通の都市計画道路の整備が一定完了しており、周辺の土地利用転換に合わせ、沿道の都市機能の増進が図られることが期待される。
- ・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。

エリアの将来像

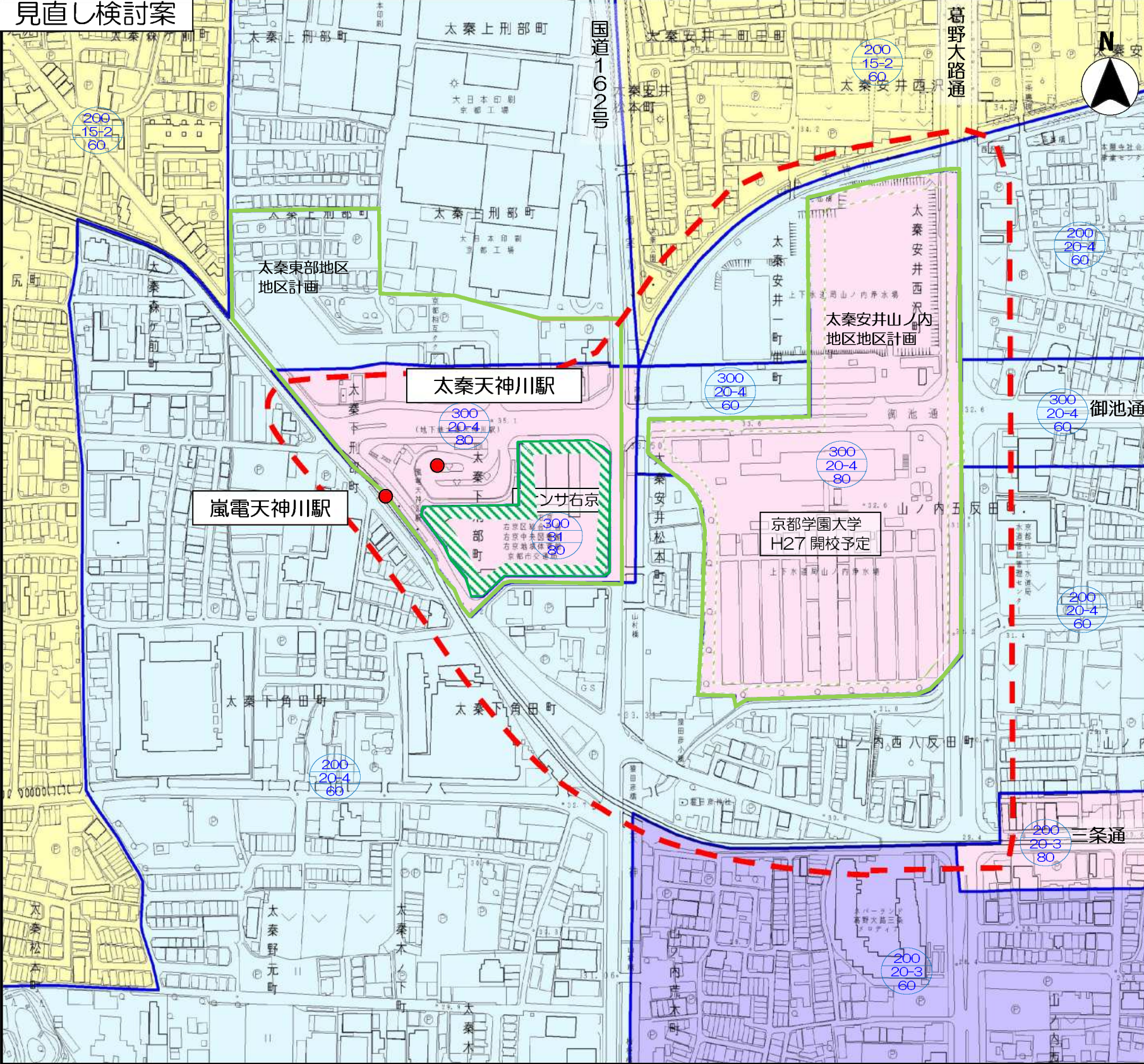
- ・京都市都市計画マスタープランでは、公共交通ネットワーク等とのつながりを重視し、地域に開かれた大学など学術研究機能を誘導するとともに、周辺生活環境との調和を図りつつ、学術研究機能と地域とが共存したまちづくりを促進する地区の一つとして位置付けており、新たなまちづくりの展開にあわせ、にぎわい施設やサービス機能の立地誘導を図ることで、周辺のみならず広範囲からの人の往来がある地域の拠点として、都市機能の強化を図る。

都市計画の見直し検討案

- ・駅を中心とした地域の拠点として、商業・業務、文化、福祉、教育などの都市機能の集積を図るため、駅周辺の幹線沿道を中心とした、まとまりのある区域について、駅周辺に指定している近隣商業地域（建ぺい率80%、容積率300%）を面的に拡大する。

は、おおよその見直し検討区域を示す。

見直し検討案



【凡例】 高度利用地区 地区計画

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  |  | 観光・サービス      |
|      |           |   | 文化・交流  |  | 大学・研究        |

注）本見直し検討案は、検討途中の資料であり今後の検討により、内容が変更される場合があります。

資料４－４

1

現状と課題

- ・竹田駅は、京都市営地下鉄烏丸線のターミナル駅であるが、駅の徒歩圏では概ね土地区画整理事業による基盤整備が整っているものの、田・畑・駐車場等多く低密度な市街地となっている。
- ・竹田駅周辺は、油小路通及び国道24号等の道路基盤整備が整っている。
- ・「らくなん進都」の区域に含まれている竹田駅及びくいな橋駅周辺は、交通の利便性が高いにも関わらず、まちの顔を形成するようににぎわい感に欠けている。

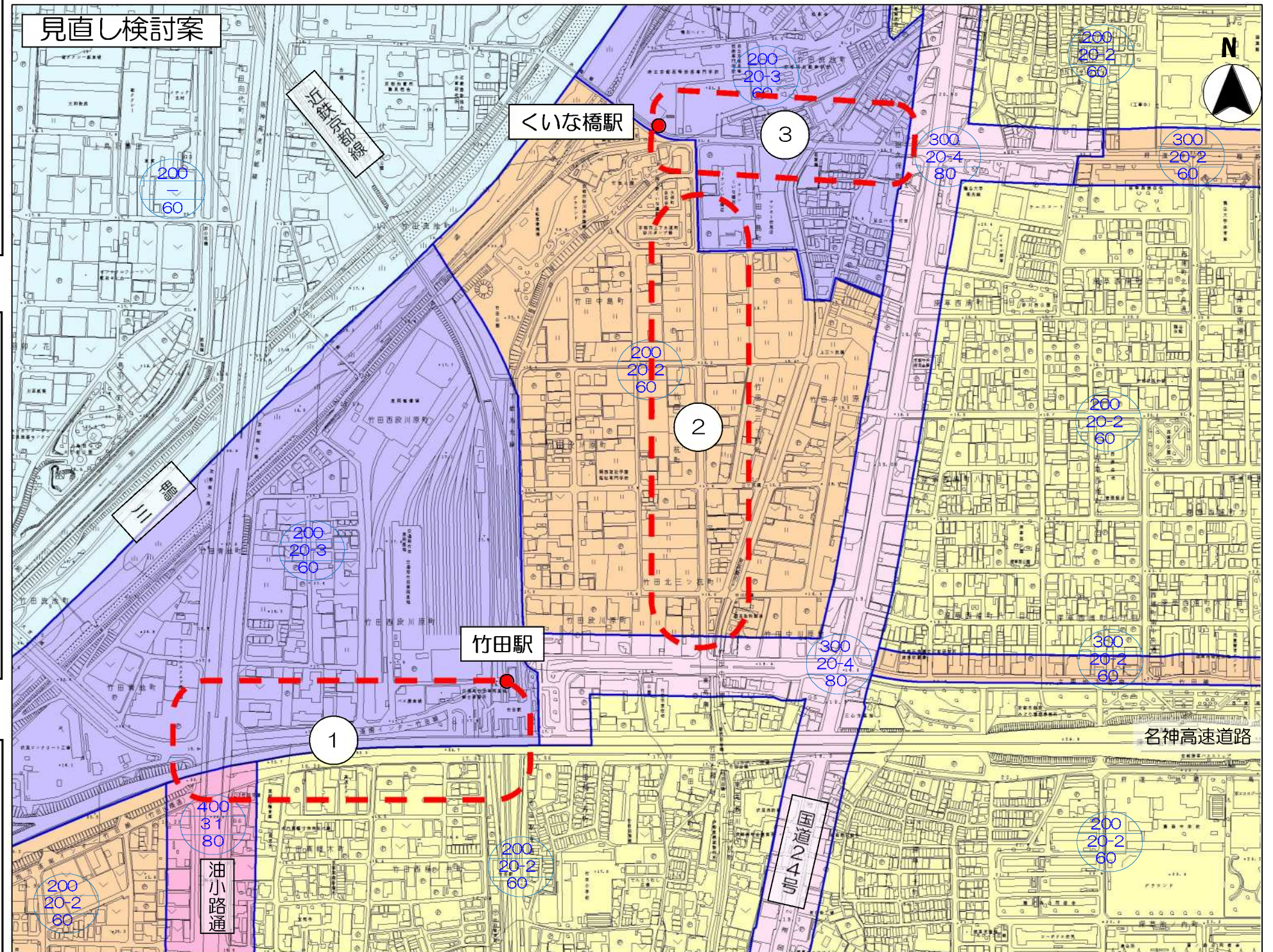
エリアの将来像

- ・竹田駅西側及びくいな橋駅東側では、「らくなん進都」の公共交通機関のターミナル駅として、「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年策定）に基づき、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を図る。
- ・竹田駅東側からくいな橋駅の間では、土地区画整理事業による基盤整備を踏まえ、駅周辺の交通利便性を活かし、居住機能に加えて商業・業務など多様な機能を誘導し、快適性を備えた市街地を形成する。

都市計画の見直し検討案

- ・竹田駅西側（①）及びくいな橋駅東側（③）では、ターミナル駅周辺へのサービス機能をはじめとした都市機能の誘導及び強化を図るため、近隣商業地域（建ぺい率80%、容積率300%）に変更し、商業系用途地域の連続性を確保する。
- ・竹田駅東側からくいな橋駅（②）までの沿道においては、生活利便施設、にぎわい施設、住居機能の立地誘導を図るため、容積率を割増す。

 は、おおよその見直し検討区域を示す。



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<br>文化・交流 | 観光・サービス<br>大学・研究 |

注）本見直し検討案は、検討途中の資料であり今後の検討により、内容が変更される場合があります。

現状と課題

- ・ JR 桂川駅及び阪急洛西口駅間においては、JR 桂川駅の設置や都市計画道路の建設などの都市基盤施設の整備を進めてきており、向日市域を含め、大規模商業施設や業務、教育施設が立地するなど、新たな土地利用が急速に展開されている。
- ・ 一方、隣接する地域においては、工業系用途地域を指定しているものの、住宅地開発等が進むなど、現在の用途地域と土地利用が適合していない地区がある。

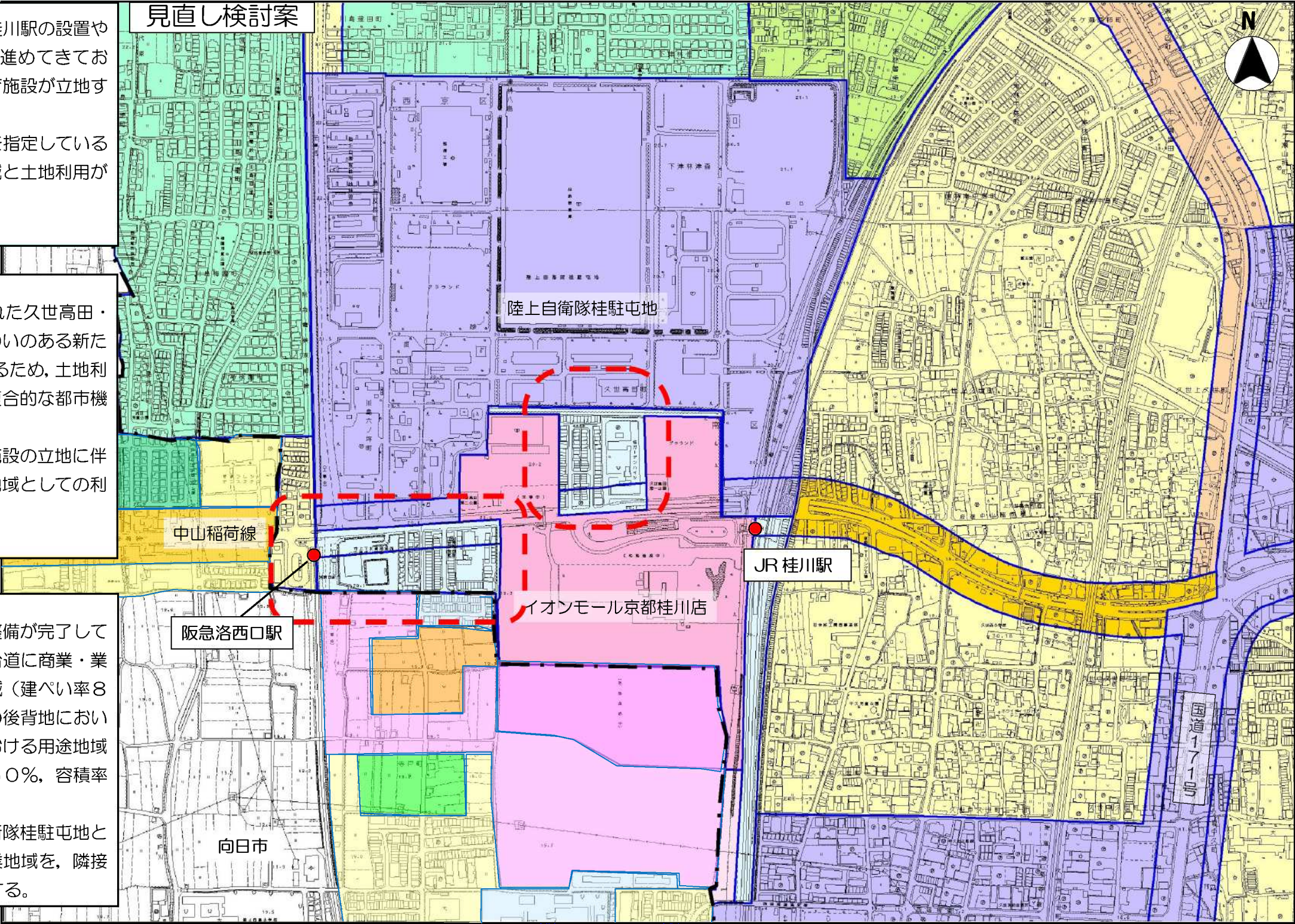
エリアの将来像

- ・ 交通利便性を活かし、土地区画整理事業が実施された久世高田・向日寺戸地区地区計画の区域内においては、にぎわいのある新たな拠点地区にふさわしい都市機能の集積を促進するため、土地利用の高度化とともに、商業・居住・文化機能等の複合的な都市機能の誘導を図る。
- ・ 上記地区計画区域の隣接地域においては、新たな施設の立地に伴う施設利用者や居住人口の増加等により、駅周辺地域としての利便性の向上を目指した土地利用を図る。

都市計画の見直し検討案

- ・ JR 桂川駅及び阪急洛西口駅間をつなぐ、すでに整備が完了している都市計画道路（府道中山稻荷線）を中心に、沿道に商業・業務・サービス機能の誘導を図るため、近隣商業地域（建ぺい率 80%、容積率 300%）に変更するとともに、その後背地においては、現況の住居の環境を保全しつつ隣接地域における用途地域の指定状況を踏まえ、第二種住居地域（建ぺい率 60%、容積率 200%）に変更する。
- ・ あわせて、JR 桂川駅南側の軌道敷地及び陸上自衛隊桂駐屯地と久世高田・向日寺戸地区地区計画の区域の間の工業地域を、隣接用途地域との一体性を考慮し、準工業地域に変更する。

見直し検討案



 は、おおよその見直し検討区域を示す。