

都市計画上の方策の検討に向けた論点

《ポテンシャル》

- 京都駅からの至近性
- 京都駅北側には商業・業務機能が集積
- クリエイティブなまちづくりの動き

《課題》

- 未成熟なエリアでの土地利用の促進
- らくなん進都やKRPとのつながり強化
- 地域に根付いた暮らしや生業との調和

京都駅北側に匹敵する業務機能の集積地を創出するとともに、クリエイティブ活動を支える拠点の立地を促進させるためには

主な御意見（委員会、都市マス見直し時のパブコメ）

- 四条河原町や烏丸が都心というイメージが強いが、京都駅にもう一つ都心をつくり、さらに、そこでクリエイティブな活動が可視化されると、拠点として魅力が高まる。（第1回）
- 効果的に都心の熱を受け止めるには、まずは京都駅南部でしっかり受け止めたうえで、その熱のにじみ出しによって周辺エリアにも効果を波及させていけると良い。（第2回）
- 京都駅南部は投資を生み出すショーケースとすべき。その動きが見えるようにしていくため、芸大移転の動きなども捉え、ソーシャル・IT・アートといった様々な観点で誘導すべき。また、京都駅西部は、市場やKRPもあることから、アグリテックやフードテックなど食に関する分野を核とするなどにより、その強みを伸ばしていくべき。（第2回）
- 京都駅を境に、南北が分断されているような気がする。市南部には活用できる土地も残されていることから、これから魅力あるまちづくりを進めていってほしい。（パブコメ）
- 京都駅でさえ活用されていない土地がありもったいない。特に南側や東側は発展の余地があり、都市計画の面でも柔軟な対応をしてほしい。（パブコメ）

方面別指針での将来像

都心部

（京都駅周辺地域）

- 市立芸術大学移転や市中央卸売市場の再整備、梅小路京都西駅の開業を契機として、クリエイティブなまちづくりの機運が高まり、アートやデザイン、ものづくり、伝統・先端産業などが融合した様々な取組・活動を展開

京都駅南側

- 京都駅八条口からの乗継利便性、らくなん進都との近接性をいかして、京都ならではの新たなオフィス・ラボの集積地が形成されるとともに、クリエイティブな活動の場を創出

主な都市の変化

インフラ整備

- 【イ①】 京都駅八条口駅前広場整備事業（2016(H28)年）
- 【イ②】 J R 梅小路京都西駅開業（2019(H31)年）

開発事業等

- 【開①】 京都駅ビル開業（1997(H9)年）
- 【開②】 イオンモール京都開業（2010(H22)年）
- 【開③】 京都市立芸術大学の移転（2023(R5)年予定）
- 【開④】 アート複合施設の開発構想（計画中）
- 【開⑤】 京都中央郵便局敷地の再整備構想（計画中）

都市計画変更

- H19 ■ H26
- H27 ■ H28
- R1 ■ R2

- 【変①】 新景観政策：高さ制限を引下げ（2017(H19)年）
- 【変②】 商業・業務等の誘導、一時滞在施設の確保：用途に応じて容積率を割増（2014(H26)年）
- 【変③】 更なる都市活力の向上や都市機能の強化：商業地域に変更（2015(H27)年）
- 【変④】 新しい賑わいの創出：商業地域に変更（2016(H28)年）
- 【変⑤】 オフィスなどの集積：商業地域に変更、用途に応じて高さ制限を引上げ（2019(R1)年）
- 【変⑥】 「若者」を中心とした多様な賑わいの創出：用途に応じて容積率を割増（2020(R2)年）
- 【変⑦】 都市機能を強化する魅力的な施設の誘導：商業地域に変更（2020(R2)年）



都市計画上の方策の検討に向けた論点

- | | |
|---------------------------------------|---------------------|
| 《ポテンシャル》 | 《課題》 |
| ○道路や鉄道等の都市基盤が充実 | ○産業用地における都市間での競争力強化 |
| ○幹線道路沿いを中心に、京都を代表する企業の本社ビルや工場、研究所等が集積 | ○駅近傍エリアの魅力・賑わい創出 |
| | ○まとまった街区単位の土地利用の誘導 |

道路や鉄道、まとまった大きさの街区といった都市基盤をいかにしながら、新たな活力を担う創造ゾーンの中心として更に発展させるためには

主な御意見（委員会、都市マス見直し時のパブコメ）

- 南部は単に市場原理だけではダイナミックな変化は起きない。らくなん進都においても、将来を見据え踏み込んで考えていくべき。（第1回）
- 竹田や丹波橋は複数路線が乗り入れており駅内の乗換えは多いが、駅周辺での開発はほとんどない。もっとポテンシャルをいかすべき。（第2回）
- 都市として熱の受け止めが重要となる。そのため、まずは都心の熱を京都駅に近いエリアから広げ、その延長で竹田やらくなん進都といったエリアまで熱を伸ばしていくといった考え方が大事。（第2回）
- けいはんな学研都市での開発が動き始めており、その中で南部地域をどう位置付け、発展可能性を高めていくかを考えることが大事。（第2回）
- 南部にある創造ゾーンにおいて、創造的な思考を刺激する環境が増えることで、将来京都に独創的な産業が増加していくことが期待できる。（パブコメ）
- らくなん進都は京都駅から意外と近く、一体的に発展させてほしい。京都駅南口の駅前広場も良くなっており、効果を南部方面まで引き出すべき。（パブコメ）

方面別指針での将来像

南部

- ものづくり企業をはじめとする多種多様な企業や工場の更なる集積
- 駅周辺エリアを中心とした、働きやすく、居住環境とも調和した快適な都市空間の形成

地域中核拠点

【竹田】南部創造の新たな拠点、商業・業務機能等の集積、居住環境の充実

らくなん進都

- 新しい京都を発信するものづくり拠点として、魅力的な都市環境が生まれ、国内外の最先端のものづくり産業をはじめとする企業の進出意欲が高まり、本社オフィスや生産、研究開発、流通機能などが充実

主な都市の変化

- インフラ整備**
- 【イ①】第二京阪道路<巨椋池 I C～枚方東 I C間>開通（2003(H15)年）
 - 【イ②】新名神高速道路の全線開通（2027(R9)年度予定）
 - 【イ③】（仮称）京都南 J C T の整備（計画中）

- 開発事業等**
- 【開①】京セラ本社ビル（1998(H10)年）
 - 【開②】任天堂 研究開発棟（2014(H26)年）
 - 【開③】京都市上下水道局南部拠点整備事業（新庁舎）（2022(R4)年5月予定）

- 都市計画変更**
- ：H27 □：R1
- 【変①】駅周辺における多様な都市機能の誘導：近隣商業地域に変更(2015(H27)年)
 - 【変②】産業の更なる集積や高度利用化：用途に応じて容積率を割増(2015(H27)年)
産業の集積や働きやすい都市環境の向上：用途に応じて容積率を割増(2021(R1)年)
 - 【変③】産業の集積や働きやすい都市環境の向上：用途に応じて容積率を割増(2021(R1)年)
 - 【変④】産業の集積や働きやすい都市環境の向上：用途に応じて容積率を割増(2021(R1)年)

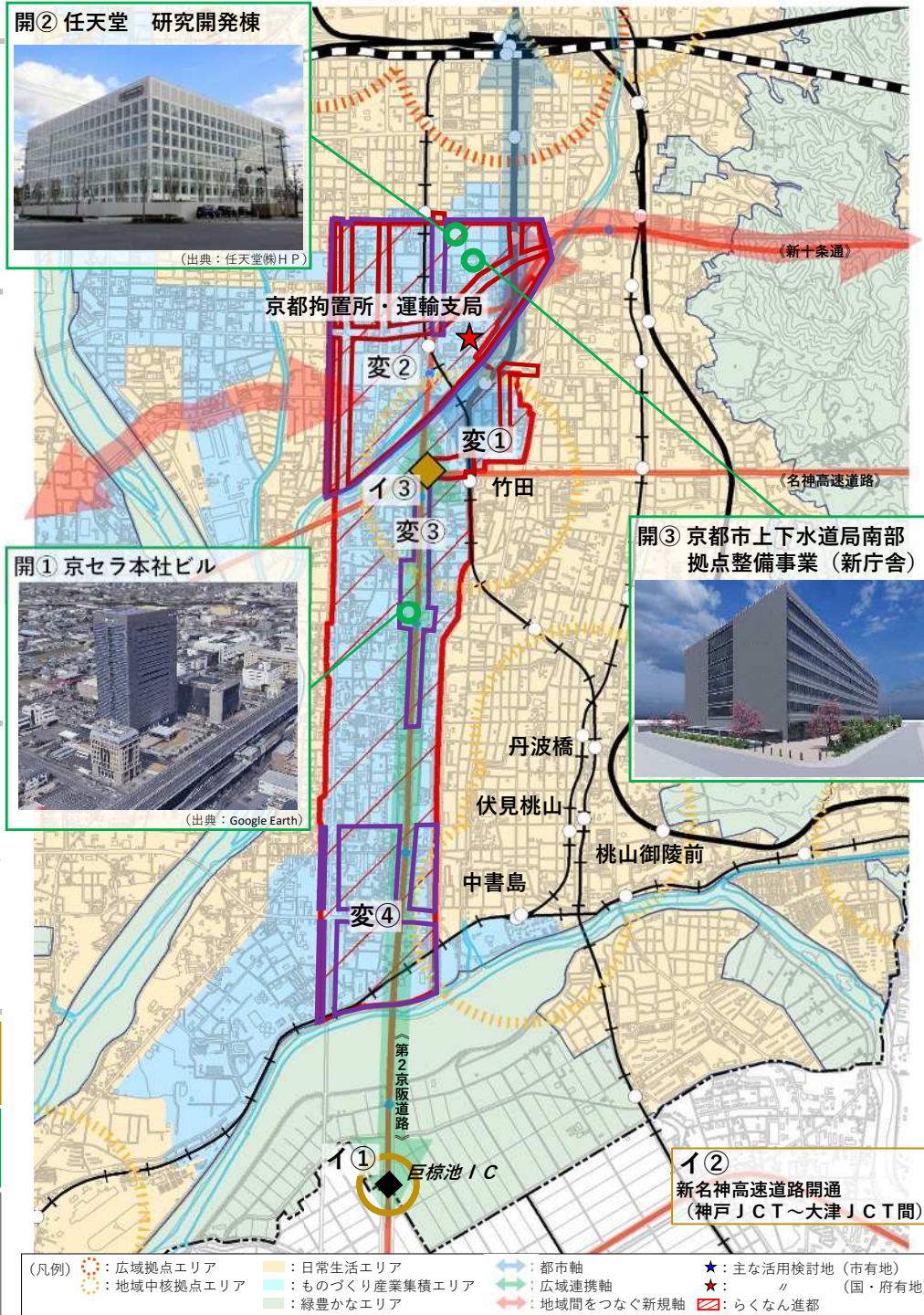
開② 任天堂 研究開発棟



開① 京セラ本社ビル



開③ 京都市上下水道局南部拠点整備事業（新庁舎）



都市計画上的の方策の検討に向けた論点

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 《ポテンシャル》 | 《課 題》 |
| ○地下鉄東西線や新十条通などのアクセシビリティ | ○主要幹線沿道の魅力的な滞留空間の創出 |
| ○山科疎水や山科川などの豊かな自然 | ○宇治市との市境地域における一体的・連続的なまちの形成 |

地下鉄等の既存の公共交通網をいかにしながら、時代を捉え、京都の未来を支える多くの若い世代に選ばれる居住環境を創出するためには

主な御意見（委員会、都市マス見直し時のパブコメ）

- 駅周辺とその後背に広がる住宅地との関係性を見ていくことが大事。駅が人々の生活の中心になっているか、人口減少の歯止めとなるような拠点となり得ているのかについて、今後の議論の中で着目していきたい。（第1回）
- 東部は放っておくと議論から落ちてしまう可能性がある。都市マスの将来像とのギャップが大きく、歩きたいというイメージはない。特に議論していく必要がある。（第2回）
- 東部地域におけるウォーカブル空間の形成を考えるうえでは、それを駅近の幹線だけで目指すのか、それ以外にも広げていくのかといった視点が必要。（第2回）
- 機能誘導だけでなく、良い環境を生み出す土地利用が必要。（第2回）
- 東西線のポテンシャルをいかしてまちづくりを進めてほしい。外環沿いがゆったりとした魅力的な感じになれば、それを軸に子育て層が選びたくなるまちが広がると思う。（パブコメ）
- 山科駅周辺は3路線が走り、名神の東インターも本当に交通の要衝であるが、それを全くいかせていない。大胆な規制緩和をしないと、何も変わらないまま時間だけが過ぎるのではないかと。（パブコメ）

方面別指針での将来像

東部

- 幹線沿道・沿線を中心に新たな魅力や活力の向上に資する多様な都市機能の集積
- 安心・快適で歩きたいようなにぎわいと潤いある都市空間の形成

地域中核拠点

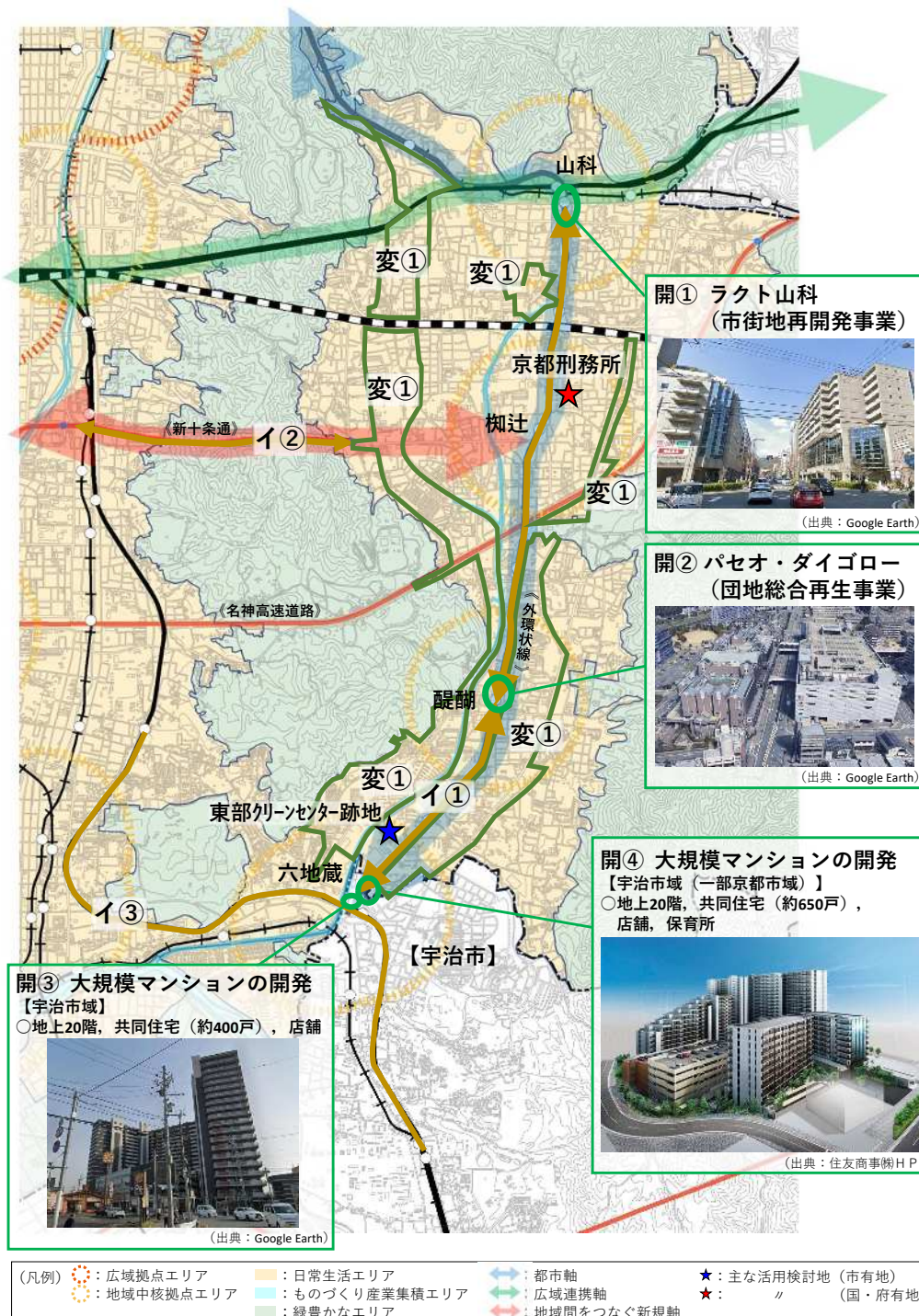
- 【山科】職住学遊が充実した東のにぎわい拠点の形成
- 【柳辻】利便性の高い良質な居住環境の形成
- 【醍醐】文化・商業機能の更なる集積、利便性が高く自然環境と調和した居住環境の形成
- 【六地蔵】商業・業務機能の集積、宇治市側との一体的な町並みの形成

主な都市の変化

- インフラ整備**
- 【イ①】東西線開通〈二条～山科～醍醐（1997(H9)年）〉〈醍醐～六地蔵（2004(H16)年）〉
 - 【イ②】新十条通無料化（2019(H31)年）
 - 【イ③】J R奈良線複線化（2023(R5)春完成予定）

- 開発事業等**
- 【開①】ラクト山科完成（市街地再開発事業）（1998(H10)年）
 - 【開②】バセオ・ダイゴロー完成（団地総合再生事業）（2000(H12)年）
 - 【開③】大規模マンションの開発（2011(H23)年）
 - 【開④】大規模マンションの開発（工事中）

- 都市計画変更**
- 【変①】新景観政策：高さ制限を引下げ（2007(H19)年）



都市計画上的の方策の検討に向けた論点

《ポテンシャル》

- 駅至近に京都を代表する企業が複数立地
- 都心部や大阪方面への近接性から住宅開発需要が旺盛

《課題》

- 既存の工場等の操業環境と住環境との調和

工場の操業環境の維持を前提としながら、利便性の高い魅力的な居住環境を創出するなど、新たな職住近接のまちづくりを進めるためには

主な御意見（委員会、都市マス見直し時のパブコメ）

- 西京極、西大路など駅近の工業地域において住宅立地が多く見られる。これまでは住と工の折合いがつかなかったので都計制度でエリア分けをしてきたが、それでも混在が進んでいる。最近では住宅の性能も上がってきており、都市計画上のルールを整えることができれば、住と工の適切な共存の在り方も見出せるのではないかな。（第2回）
- 京都には環境負荷の大きな工場は少なく、そういった面からも住と工の共存の在り方を考えていけるのではないかな。（第2回）
- 駅近で住と工をミックスさせていく方針をとる場合、市として産業をどう確保していくかということも大事。その際、駅から離れた工業地をどう強めていくかも併せて考えていく必要がある。（第2回）
- 最近のものづくりは緑もあってクリーンな環境のものが増えているので、工場の操業環境を維持したまま、住宅と適度な近さで職住近接されると良いと思う。（パブコメ）
- 住工の共存を進めていくな、騒音など近隣との関係はしっかり考える必要がある。（パブコメ）

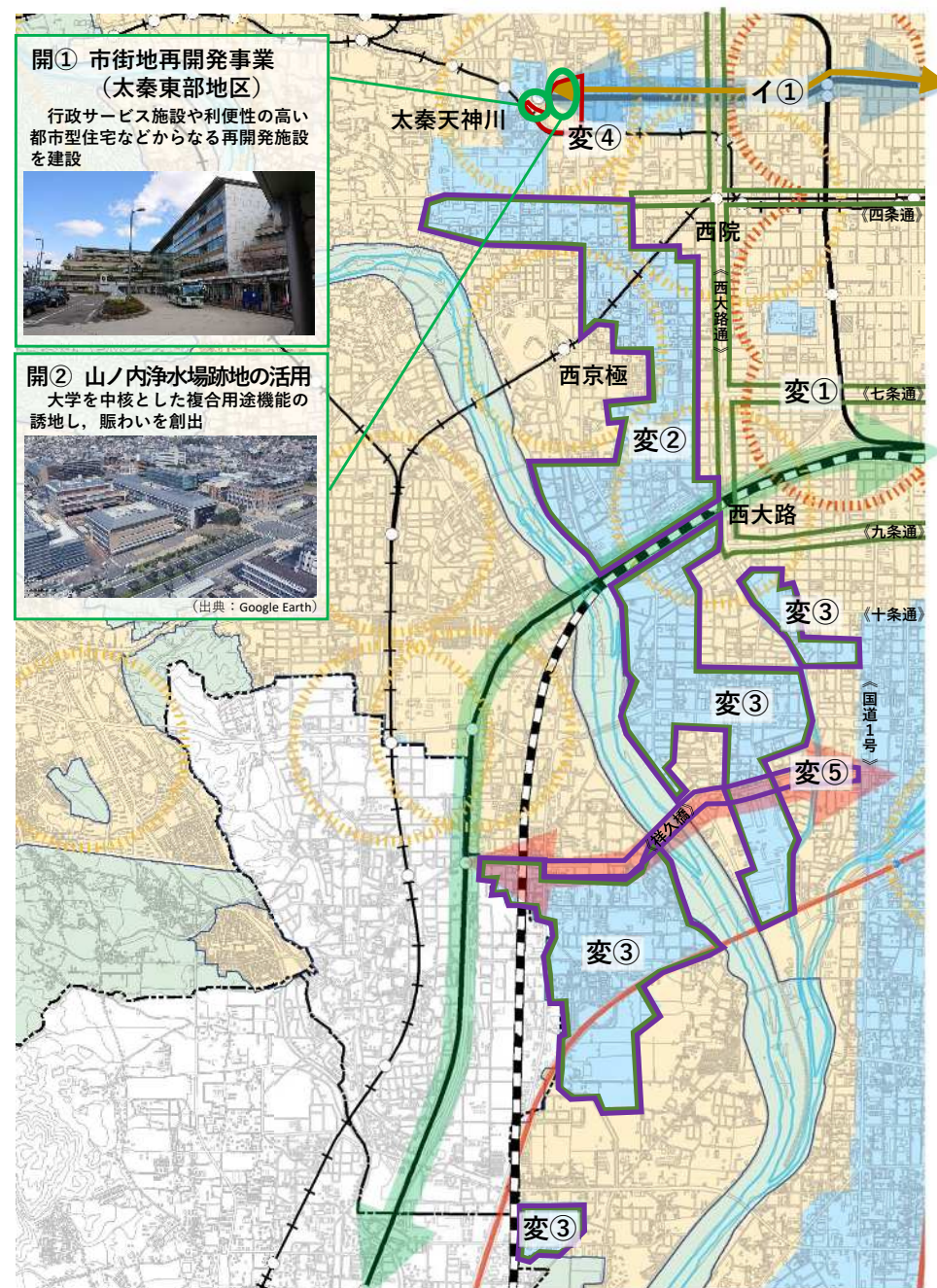
方面別指針での将来像

地域中核拠点

- 【西院】商業・業務・居住などの多様な機能の複合的な集積
- 【西大路】業務機能や工場の操業環境と調和した潤いある居住環境の創出
- 【西京極】オフィスや工場の集積、良質な住宅や生活に身近な商業施設の充実

主な都市の変化

インフラ整備	【イ①】東西線延伸＜二条～太秦天神川＞（2008(H20)年）
開発事業等	【開①】市街地再開発事業（太秦東部地区）（2008(H20)年） 【開②】山ノ内浄水場跡地の活用（2015(H27)年 ※大学の設置）
都市計画変更	【変①】新景観政策：高さ制限を引下げ（2007(H19)年） 【変②】新景観政策：高さ制限を引下げ※工場等は31mのまま、その他20m（2007(H19)年） 産業の集積や働きやすい都市環境の向上：用途に応じて高さ制限の引上げ（2019(R1)年） 【変③】新景観政策：高さ制限を引下げ※工場等は無指定→31m、その他20m（2007(H19)年） 産業の集積や働きやすい都市環境の向上：用途に応じて高さ制限の引上げ（2019(R1)年） 【変④】駅周辺における多様な都市機能の誘導：近隣商業地域に変更（2015(H27)年） 【変⑤】道路基盤の整備状況を踏まえ見直し：容積率を割増（2019(R1)年）



(凡例)
 ●：広域拠点エリア
 ●：地域中核拠点エリア
 ●：日常生活エリア
 ●：ものづくり産業集積エリア
 ●：緑豊かなエリア
 ●：都市軸
 ●：広域連携軸
 ●：地域間をつなぐ新規軸
 ★：主な活用検討地（市有地）
 ★：〃（国・府有地）

都市計画上の方策の検討に向けた論点

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 《ポテンシャル》 | 《課題》 |
| ○隣接市町側での活発な都市開発の動き | ○隣接市町との一体的・連続的なまちの形成 |
| ○将来的な道路基盤整備が予定されている | ○将来的な道路基盤整備を見据えた土地利用エリアあり |

隣接市町側での都市開発や将来的なインフラ整備の動きを捉え、都市間連携による一体的・連続的な職住近接のまちづくりを進めるためには

主な御意見（委員会、都市マス見直し時のパブコメ）

- 「創造・再生ゾーン」のポテンシャルを引き出すためには、周辺市町との関係を考えていくことも大事。（第1回）
- 「若い世代の居住環境の創出」と「市境地域の一体的なまちの形成」はセットで考えるべきであり、高さや床面積をしっかりと確保すべき。市境地域では量を伸ばすことはポテンシャルにつながる。そのうえで、景観にも配慮しながら住環境を整えていくべき。（第2回）
- 南部（久御山町）や西部（桂川・向日町駅周辺）で都市開発やインフラ整備が進んでおり、元気ある近隣市町の開発の勢いを借りながらも取組を進めていくべき。（第2回）
- 市域境界での近隣自治体との調和を図ることに賛成であり、着実に進めてほしい。（パブコメ）
- 向日町駅東側の開発は、京都市にも新たなまちづくりをしていくチャンスだと思う。（パブコメ）

方面別指針での将来像

地域中核拠点

- 【桂川、洛西口】商業機能の更なる充実、オフィスや住宅等多様な機能の適切な配置
- 【淀】商店街などの商業機能の充実、住環境と調和した新たな形のオフィス立地

市境（向日市）

- 商業・業務・居住などの多様な都市機能の集積
- 向日市域と連続した都市空間の創出

主な都市の変化

- インフラ整備**
- 【イ①】阪急電鉄京都本線「洛西口駅」開業（2003(H15)年）
 - 【イ②】ＪＲ京都線「桂川駅」開業（2008(H20)年）
 - 【イ③】都市計画道路整備＜国道171号～葛野大路＞（2013(H25)年）
 - 【イ④】都市計画道路整備＜ＪＲ向日町駅東側＞（事業中）
 - 【イ⑤】淀駅付近の立体交差化（2011(H23)年）
 - 【イ⑥】土地区画整理事業＜伏見西部第四・五地区＞（事業中）

- 開発事業等**
- 【開①】イオンモール桂川開業（2014(H26)年）
 - 【開②】TauT(トート)阪急洛西口全館開業（2021(R3)年）
 - 【開③】洛西口駅西地区の整備（計画）※向日市域
 - 【開④】向日市駅東側の整備（計画）※向日市域
 - 【開⑤】企業の新拠点（計画）※向日市域
 - 【開⑥】「みなくるタウン」整備構想（計画）※久御山町域

- 都市計画変更**
- 【変①】新景観政策：高さ制限を引下げ（2007(H19)年）
 - 【変②】駅周辺における多様な都市機能の誘導：近隣商業地域に変更（2015(H27)年）

《向日市との市境》



《久御山町との市境》

