

都市マスで掲げる将来像・方針	委員会での主な御意見	主な対象エリア（どこで？）	見直しの方針（なにを？）	手法の検討（どのように？）	
京都らしさを守り磨く、時代に対応していかにす					
【市内全域】 ・暮らしや健康を支える多様な機能、良質なにぎわいと調和した潤いとゆとりある居住環境の維持 ・古くから受け継がれてきた資源と新しい産業や技術とが結び付き、クリエイティブな活動が展開され新たな魅力や価値を創出	○将来にわたって持続可能な都市を構築するためには、伸びしろを引き出すだけではなく、京都の魅力を守り磨き時代に対応していかにすといった考え方が大事。 ○地理的制約などの課題に的確に対応するため、まちの特性に合ったゾーニングとして、京都の魅力を高める土地利用や、低未利用地の土地利用等が必要不可欠。 ○今後まちに関わる主体の夢や幸せをいかに高めていけるか。近年のウェルビーイングの考え方も意識のこと。 ○単に都計を見直すのではなく、政策意図を伝達すべき。	全域	○定住人口やコミュニティの維持・確保 ○多世代が安心・快適に居住できる生活圏形成 ○地域のニーズに応じた商業施設や病院、保育施設、ワークスペース等の身近な生活圏で暮らしを支える多様な機能の充実 ○事業者の力を引き出しながら、安心・安全で質の高い空間づくり ○民間事業者の建替え更新の意欲喚起、将来像の実現に寄与する都市開発を積極的に誘導 ○地域の資源をいかしたまちづくりの活動や、京都のまちを大切にする人々が交流し新たな価値を創造する場の形成	○立地適正化計画の活用による日常生活エリアにおける生活サービスや地域コミュニティの確保 ○モニタリングを活用した各種政策分野との融合 ○用途地域や地区計画、開発許可制度等の手法を効果的に組み合わせるほか、住宅地の適切な敷地や住宅規模の誘導等 ○分野横断的な政策融合、地区計画や都市計画提案制度の適切な運用のほか、総合設計制度などを積極的に組み合わせ活用 ○容積率等の制度に関する市の考え方や開発誘導の方針を事前明示 ○厳格な印象の都計の機会損失考慮、分かりやすい政策意図の提示 ○学術文化・交流・創造ゾーンの活用による、地域資源をいかしたまちづくりの展開による新たな価値を創造する拠点整備への支援	
都市格の向上により高まった都心部の熱を受け止める新たな拠点の形成					
【都心部（京都駅周辺地域）】 ・クリエイティブなまちづくりの機運の高まりによる、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・活動の展開 【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た、京都ならではの新たなオフィス・ラボの集積地の形成、クリエイティブな活動の場の創出	○京都駅周辺にもう一つ都心を作り、そこでクリエイティブな活動が可視化されると、拠点の魅力が高まる。 ○京都駅南部は投資を生み出すショーケースとすべき。 ○高度地区などの都市計画制限の谷間を上げてはどうか。 ○既存と組み合わせながら創造してきた歴史があり、京都らしい町並みを損なわずに伸ばすことが大事。北部の容積を南部へ移転する等京都らしい取組を展開できないか。 ○地下鉄周辺はポテンシャルが高く周辺に広がっていくことが大事だが出入口しかない。熱を受止めるポイントとなる幹線沿道の交差点角地の街区を重点的に考えるべき。 ○幹線道路や奥に入った小さな敷地にクリエイティブな活動が広がり、交差点ではランドマーク的な建物ができると人々が行き交うようにしていけると良い。 ○既にまとまっている土地に新しい動きが見えれば他にも展開していける。良い事例を作るべき。 ○「京都でなければできない」要素も入れてはどうか。	京都駅南部	幹線道路沿道 (九条通、油小路通、烏丸通、竹田街道、河原町通) ○京都の都市活力を伸ばすための新たな拠点の構築（京都駅北側に匹敵する機能やクリエイティブ活動の誘導） ○後背地の住環境や景観への影響にも十分配慮した熱の受け止め ○京都駅からの熱が伝わりにくい要因（規制の谷間）を解消 ○各幹線の交差点の都市機能や景観をポイント的に魅力的なものに誘導し、幹線沿道のクリエイティブな活動が有機的に繋がる新たな拠点づくりを一体的に推進 ○既にまとまっている土地で動きを見せる ○京都特有の歴史的な市街地環境を有する都市空間そのものにより、クリエイティブな活動をする人の感性を刺激 ○歴史的市街地の再生に加えて、中長期的な都市全体としての活力の維持・向上	○後背地との適切な機能分散を図るため、現行の路線的商業地域の指定を基本に、建蔽率・容積率・高さ制限を引き上げることにし、都心の熱を受け止め　＊各幹線 ○駅北側に匹敵するオフィスを後背の住宅地とも適切に分散しながら幹線沿いに用途地域（色・容積率）や高度地区を引き上げて着実に誘導すること併せて、幹線沿道に比べ建蔽率が優位な交差点角地の街区単位で用途地域（色・建蔽率・容積率）や高度地区を一体的に引き上げてランドマーク的に都市機能や景観を魅力的なものに誘導することにより、幹線沿道のクリエイティブな活動が有機的に繋がる新たな拠点づくりを一体的に推進 ○京町家保全の施策との連携 ○容積率移転制度の研究	
		梅小路京都西駅周辺	幹線道路沿道 (七条通、七条松通) クリエイティブなまちづくりが進むエリア ○新旧の共存・融合を図り、エリア全体の活性化や回遊性の向上に繋がるゾーニング ○後背地の住環境や景観への影響にも十分配慮した熱の受け止め ○都市計画制限の不均衡の是正 ○店舗・事務所と合わせて、若者の定住に有効な共同住宅を誘導、非ペンシルの誘導 ○新たな活動やデザインが相乗効果を発揮するクリエイティブなまちづくりを推進 ○まちの魅力やにぎわいを再生するため、住宅・店舗・事務所等の多様用途を誘導 ○既存建築物のリノベーションなどによるエリアの魅力・活力の維持・向上	○基盤整備や土地利用の状況を踏まえ、後背地との適切な機能分散を図るため、現行の路線的商業地域の指定を基本に、用途地域（容積率）や高度地区を引き上げ、都計制限の不均衡を是正 ○特に、商店街としての連続性が失われつつ状況を食い止めるため、幹線沿道の魅力とにぎわいを再生するよう、低層階への店舗や事務所等と若者の定住の受皿としても有効な共同住宅の組合せを要件化して誘導 ○エリマネ組織などのまちづくりの進展次第では、複数の土地をまとめて建て替えがしやすくなるよう、所有者・使用者の双方にインセンティブが働く方策を段階的に検討 ○現行用途の更新を要件とした用途地域（容積率）や高度地区の引き上げによるまちの魅力や活力の維持・継承 ○地域の魅力と活力を高め、新たな活動やデザインが重なり合うクリエイティブなまちづくりへの貢献に対する支援	
【らくなん進都】 ・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の高まりによる、本社オフィスや生産、研究開発、流通機能などの充実	○らくなん進都の鴨川以北には、まちの拠点が存在しない。商業地域に変えることも選択肢の一つではないか。 ○大企業本社のほか、大学発ベンチャーや技術力のある企業も含めて集積しやすい都市計画にしていけるべき。 ○基盤を最大活用する観点から現行容積率は勿体ない。 ○働く人が不便なため、利便の要素も加えてはどうか。 ○特定用途誘導地区は新たに誘導する用途を重視し、大街区化・有効な空地等の確保のためのインセンティブも用意できる制度として有効ではないか。 ○自転車（環境）を考慮して働く場を誘導してはどうか。	鴨川以北	十条・上鳥羽口駅	○南部創造のまちづくりの先導地区にふさわしい新たな拠点づくり ○本社オフィスや生産・研究開発・流通機能の集積、働きやすい都市環境の向上 ○整備水準が高い都市基盤の活用 ○自転車走行環境などの整備	○良質な都市基盤に見合った用途地域（色・容積率）に引上げ、大街区や高度利用を促進 ○都市機能誘導区域における特定用途誘導地区を活用
		鴨川以南	丹波橋通～東高瀬川～油掛通～国道1号線	○鉄道駅からのアクセス性の高い工業地域で生活利便が整った居住環境を創出する場合、産業ゾーニングをより明確化 ○既存工場の操業環境を維持・向上	○用途地域（建蔽率）の引上げによる工場の操業環境の向上
【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	○複数路線が乗入れる竹田駅のポテンシャルがいかにさせておらず、駅周辺での開発をもっと引き出していくべき。 ○竹田駅周辺の一体性が低いことを踏まえると、国道24号線とも繋がる駅の北東側を引き上げていくべき。	竹田駅周辺	駅北東エリア 幹線道路沿道 (国道24号線)	○地形上の分断による一体性の低さを解消 ○くいな橋駅周辺のまちづくりとの連携 ○後背地の住環境や景観にも十分配慮した商業・業務機能の集積	○土地利用が進展する幹線沿道やくいな橋と一体的に用途地域（色・容積率）や高度地区を見直し、地域拠点の市街地を形成 ○現行の路線的商業地域を基本に、用途地域（容積率・建蔽率）や高度地区を引き上げ、駅北東と一体的にポテンシャルを向上

「都市計画マスタープラン」の見直しを踏まえた都市計画上的方策について（答申キーワード）

都市マスで掲げる将来像	委員会での主な御意見	主な対象エリア（どこで？）		見直しの方針（なにを？）	手法の検討（どのように？）
京都の未来を支える若い世代に選ばれる居住環境の創出					
【東部全般】歩きたくなる賑わい・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賑わい拠点の形成 柳辻：利便性の高い良質な居住環境の形成 醍醐：利便性が高く自然環境と調和した居住環境の形成 六地藏：商業・居住機能の集積、宇治市域と一体的な町並み形成	○用途地域を街区単位で設定し、沿道の一体的な土地利用を誘導していったらどうか。 ○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。 ○バスの利便性が低いので、駅周辺はもとより、駅間の求心力を向上させるべき。 ○店舗のような賑わい機能だけでなく、空地や緑地なども組み合わせ、事業者の創意工夫に自由度を持たせた方が良い。広場的に心地良い環境を創り、山科川の自然とも繋げるべき。 ○後背地の住環境に配慮するため、後背地側に空地を設けることや幹線から抜ける通路を設けてもらうなど、個別の開発を通じて、周辺にオープンな空間を作ってもらえると良い。 ○若者や子育て世帯を街にマッチングさせるためには、誰が必要とする機能誘導もセットで打ち出していったほしい。 ○沿道の壁面後退を引き出すには、地権者の熱意が不可欠。 ○大規模団地や公的低未利用地を時代に対応していかすべき。 民間活力の導入も見据えた市住の活性化・再生事業も有効。	山科区・外環状線沿道	幹線道路沿道（外環状線・新十条通）	○若年・子育て世帯のニーズに合った居住環境を創出 ○幹線道路沿道との一体的な土地利用が誘導できていない要因を解消 ○徒歩圏内にある駅間をつなぐ幹線沿道における民間投資を活用した安心・快適で歩きたくなるようなにぎわいと潤いのある都市空間の形成 ○後背地の住環境や、山科川をはじめとする自然環境との調和にも配慮したウォーカブルな回遊性をエリアに関わる多くの方の協力のもと創出によるまちの価値・持続性の向上 ○大規模団地や公的な低未利用地などの土地利用	○沿道の街区単位で一体的に用途地域（色・容積率）を見直すことにより、計画自由度を向上させ事業者の創意工夫を引き出す ○上記と合わせて、低層階への利便機能や、セットバックや緑地の要件を課すことにより、幹線沿道のにぎわいと潤いのある空間を確保 ○後背地の住環境や山科川などの自然環境との調和にも配慮し、それらに面する側にも、必要に応じてセットバックや緑地を確保するほか、回遊動線がつくる賑わいの連続性を確保 ○民間活力の導入も見据えた市営住宅の活性化・再生事業
【地域中核拠点】 西大路：周辺の業務・操業環境と調和した潤いある居住環境の形成 西京極：良質な住宅や生活に身近な商業施設の充実 西院：商業・業務・居住等の多様な機能の複合的な集積	○京都には環境負荷の大きな工場は少ないことから、新たな住と工の共存の在り方を考えていけるのではないかと。 ○住宅と工場の双方が理解し合い、一緒に環境の良いまちを考えていくことが大事。まちづくりとして考えると、双方が物理的に閉じてしまっでは意味がない。 ○住工共存の結果、既存工場が出て行ったのでは意味がない。らくなん進道などに集積しやすい方策を講じ、他都市への転出を防ぐことが不可欠。 ○ものづくり都市・京都として、今ある企業が出ていかないようにすることも大事。 ○後背地（住工共存を目指した 31m 高度地区となる西側のエリア）との一体性にも配慮すること。 ○西京極駅周辺のように、街道沿いに集落が広がった後に鉄道駅ができたことで、駅前の機能誘導が進展しにくかったエリアでは、基盤整備や土地利用の状況を踏まえ、適切なゾーニングを考えていったらどうか。	市街地西部工業地域（西院駅・西京極駅・西大路駅周辺）	駅から概ね 800 m 圏内（工業地域）	○市街地の成熟・縮減局面における市街地内での用途・形態の混在を容認 ○現行の工業地域のまま、ものづくりと調和し生活利便が整った居住環境を創出 ○住宅と工場の双方が理解し合い、一緒に環境の良いまちの実現を目指し、双方が物理的に閉じた関係になるのではなく、物理的な配慮（工場との適切な離隔距離を確保）と、理解による配慮（工業地域であることへの認識）を組み合わせた仕組みを構築 ○後背地との都市計画制限のギャップ是正	○住宅の高さ制限が厳しい現行制限を引き上げることにより、生活利便が整った居住環境を創出 ○窓などの開口部の遮音性能の向上や空地の確保などを条件にインセンティブを付与 ○住宅を取得する際に工業地域の趣旨のほか、制度開始前の工業系団体への丁寧な説明 ○交通のアクセス性や土地利用の状況等を踏まえ、周辺との一体性を考慮して都市計画制限の連続性を確保し、生活利便が整った居住環境を創出　＊西大路以西の高度地区の不均衡是正
		西京極駅（商業地域）	○駅周辺の商業施設の誘導不全を解消 ○駅北東エリアにおける住工共存の進展も見据え、定住人口の求心力となる駅の拠点性を確保	○基盤整備や商業施設の土地利用の状況を踏まえ、用途地域（色・容積率）や高度地区を見直し、地域の拠点となる市街地を形成 ○上記方策と連動し、西京極駅の求心力を考慮した高さ制限のメリハリ付け	
隣接市町の都市開発や将来的な都市基盤との連動による一体的・連続的なまちの形成					
【地域中核拠点】 向日町：基盤整備に伴う土地利用の進展、商業・業務・居住等の多様な機能の集積 桂川・洛西口:商業機能の更なる充実、オフィスや住宅等の機能の適切な配置	○久御山町や桂川・向日町駅周辺で都市開発やインフラ整備が進んできており、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。 ○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ため、高さや床面積をしっかりと確保すべき。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。 ○高さ規制などのギャップは正に向けて、スピード感を持って都市計画対応を行うべき。 ○隣接市町と同じまちを目指すわけではないので、ギャップの合わせ方の整理が必要。 ○人口減少・地理的制約の中で、どのようにして「住む」・「働く」の機能を維持・向上し、新たな魅力や価値の創出につなげていくかという視点が大事。 ○京都市内だけでなく、隣接市町とも好循環をさせるといった視点も大事。 ○高さ規制がない向日市域の工業地域とのギャップは、企業の集積性を高めることにならず勿体ない。集積性を高めることで相互の効果を追求していくべき。 ○ものづくり都市・京都として、操業環境を保全・創出していくため、企業の操業環境を整えるルールが大事。 ○淀駅周辺のように、旧駅時代の旧態依然のまま、新たな土地利用が進展しにくいエリアでは、幹線と一体的に土地利用を誘導するゾーニングを考えていったらどうか。	市境エリア（向日町・桂川・洛西口駅周辺）	国道 171 号線以東エリア（工業・工専地域）	○都市同士が連携しながら一体的に都市機能の集積を図ることにより、相互の効果を追求していけるよう、都市計画の一体性を考慮 ○大規模な公有地など地理的制約への対応 ○ものづくり産業の操業環境の保全（ものづくり都市京都の産業ゾーニングの明確化、西部工業地域の住工共存に伴う対応） ○市域外も含めた近隣エリアでの産業系の都市開発と連動した住環境の形成	○用途地域や高度地区などの制限に不均衡が生じないように調整　＊国道 171 号以东の工業・工専の高さ制限の撤廃 ○特別用途地区を活用した、ものづくり産業の集積に影響を与える住宅開発の抑制 ○後背地との適切な機能分散を図るため、用途地域（建蔽率・容積率）や高度地区を引き上げ、地域の持続性を向上
			幹線道路沿道（国道 171 号線、中山稻荷線） 新たな基盤整備（向日町上鳥羽線）	○市域外も含めた近隣エリアでの産業系の都市開発と連動した住環境の形成	○後背地との適切な機能分散を図るため、用途地域（色・建蔽率・容積率）や高度地区を引き上げ、地域の利便性を向上
【地域中核拠点】 淀：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		市境エリア（淀駅周辺）	幹線道路沿道（京都守口線）	○市域外も含めた近隣エリアでの産業系の都市開発と連動した住環境の形成	○後背地との適切な機能分散を図るため、用途地域（色・建蔽率・容積率）や高度地区を引き上げ、地域の利便性を向上
			新たな都市基盤（伏見西部第五地区）	○土地利用の一体性向上 ○ものづくり産業の操業環境の保全（ものづくり都市京都の産業ゾーニングの明確化、西部工業地域の住工共存に伴う対応）	○基盤整備の進展に応じて伏見政部第五地区の工業地域の範囲を拡大することにより、ものづくり産業の集積地における土地利用を推進 ○特別用途地区を活用した、ものづくり産業の集積に影響を与える住宅開発の抑制