報告案件１　説明資料

「京都市市街化調整区域における地区計画運用基準」の改定について（産業創出系の追加）

＜資料＞　「京都市市街化調整区域における地区計画運用基準」の改定について（産業創出系の追加）

報告案件１　説明資料

「京都市市街化調整区域における地区計画運用基準」の改定について（産業創出系の追加）

令和３年１２月
京都市都市計画課

1　改定の背景について　産業政策

大規模産業用地創出の方向性（R3.3産業観光局）抜粋

○　市内中心部（本社機能，研究開発機能など）と周辺部（マザー工場，製造拠点など）とで，異なる機能を持った産業集積が効果的にリンクすることにより，域内経済循環を高める。
○　三方を山々に囲まれた地理的条件もあり，市内の工業・工業専用地域において，1ha以上の大規模産業用地として活用可能な土地が不足し，確保が困難。
○　近隣都市では，工場立地が高速インターチェンジ（IC）と近接して行われる傾向が進むなど，工場立地における高速ICの重要性が高まっている。

農業上の土地利用との整合を図りつつ，高速IC・国道などの幹線道路からのアクセスが良い市街化調整区域において，産業用地の創出を図っていくことが必要

対象エリア

○　インターチェンジ（IC）・幹線道路等からの優れたアクセス性
○　大規模産業用地の確保が可能（1ヘクタール以上）
○　労働力の確保が可能（人口集中地区の近傍）

農業との調和

○　農業振興地域の整備に関する法律に基づく農業上の土地利用との整合
○　農地など周辺環境や営農との調和

1　改定の背景について　都市計画

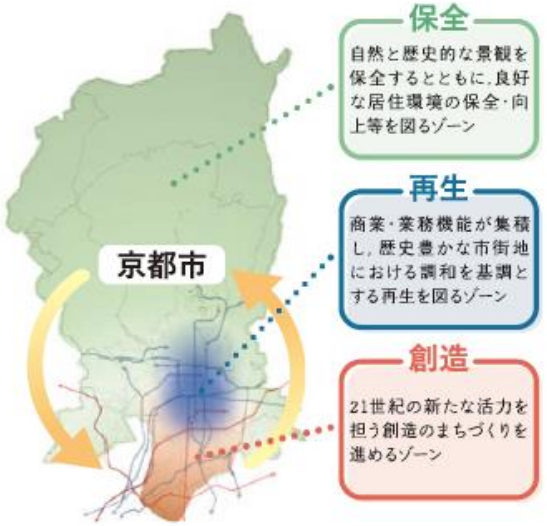
都市計画マスタープランの見直し（R3.9）

〇将来の都市構造

～京都の都市特性を踏まえた「持続可能な都市構造」～

・「保全・再生ゾーン」における京都ならではの魅力と，「創造・再生ゾーン」で生み出す都市活力を循環

・周辺部での多様な地域拠点の活性化や働く場の確保等を実現し，地理的制約に対応しつつ，市域全体の持続性を確保



〇土地利用の方針

・高速インターチェンジ（IC）に近接する市街化調整区域において，農地など周辺環境とも調和する産業用地の創出を図る。

※主な施策：地区計画の活用等

2　地区計画について

一定の街区のまとまりを単位として，地区の特性に応じてきめ細やかなルールを都市計画として定めるもの

地区計画の目標	どのような目標に向かって地区のまちづくりを進めるのかを定めます。
区域の整備，開発及び保全に関する方針	地区計画の目標を実現するための方針を定めます。
地区整備計画	道路，広場等の配置や建物等に関する制限等を定めることができます。

３　市街化調整区域における地区計画制度

本市では，市街化調整区域における集落等の良好な住環境の保全・形成等を図るとともに，地域の活性化等に向けた住民によるまちづくりの支援を目的に，「京都市市街化調整区域における地区計画運用基準」に基づき，地区計画制度を運用

人口減少社会の到来により，市街化調整区域では既存集落を中心に，市街化区域以上に人口減少と少子高齢化が進行し，農林業の後継者不足や地域の文化・コミュニティの維持が困難となる状況が深刻化

令和３年５月　運用基準改定

自然環境の継承と，定住人口の確保による持続可能な集落の維持・継承を両立し，まちのポテンシャルを最大限に発揮できるよう，地域のまちづくりニーズに応じ，移住・定住の促進や，地理的特性を活かした産業の創出などを可能とするより使いやすい運用基準へ

4　運用基準に定める地区計画の類型

地域コミュニティ維持継承型　（R3.5改定）

線引き（昭和46年12月28日当初決定）前から存在する既存集落で，地域まちづくり構想が定められている地域

計画整備型

京都市都市計画マスタープラン等の上位計画や政策方針に基づく特定土地利用方針が定められている地域

- 街区整備系
- 魅力創出系
- 大学施設整備系

（R3.5改定）

- 産業創出系　（今回追加）

5　計画整備型（産業創出系）について

運用基準のポイント

1　適用の対象

産業政策と連携した効果的な施策展開を図るため，京都市地域未来投資促進基本計画に定める重点促進区域内に適用

※産業観光局において，向島国道1号周辺を候補エリアとして検討

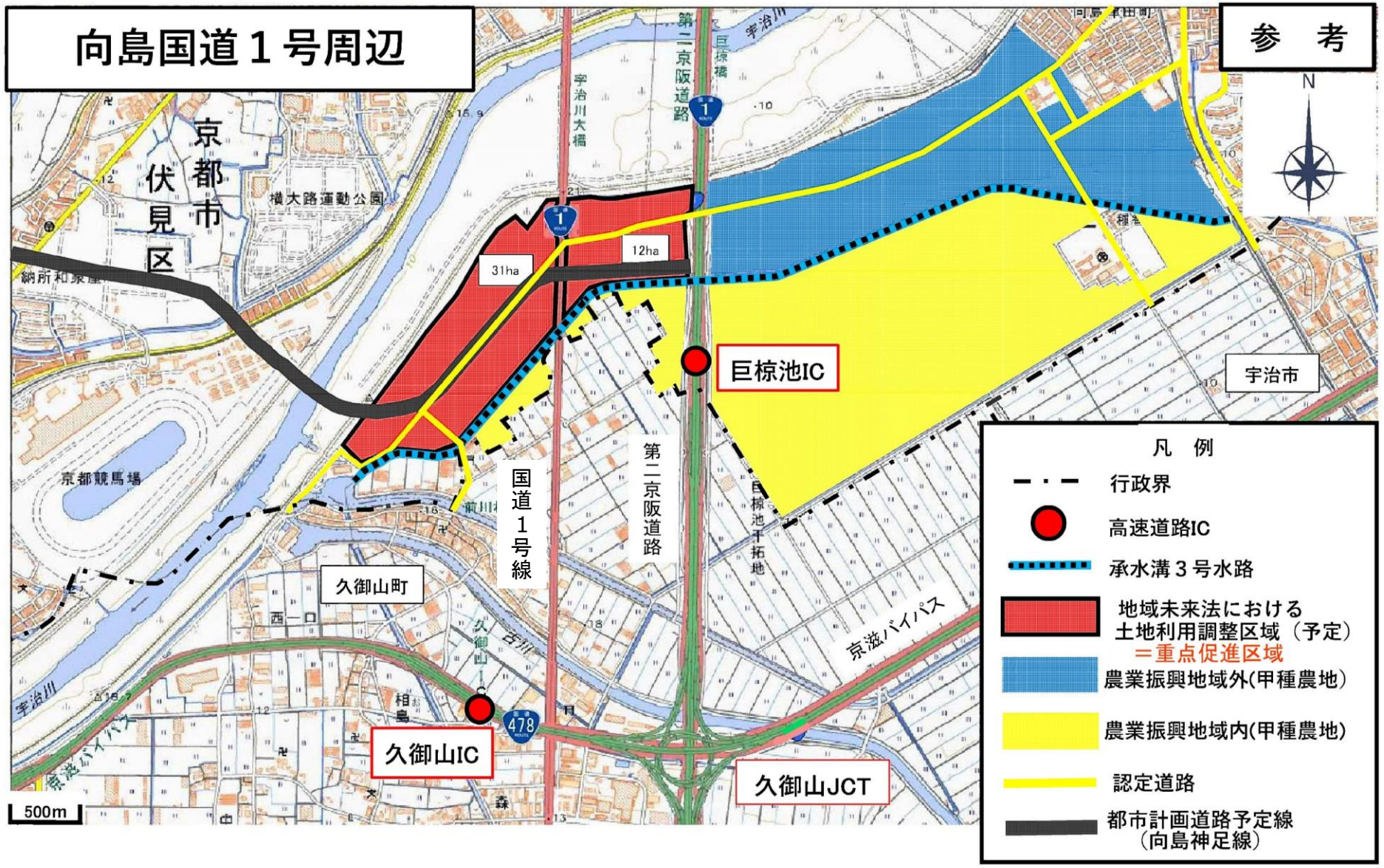
2　区域の設定

1ヘクタール以上の土地集約が整った開発単位

3　計画的な道路配置

地区施設となる道路に関する基準を定めることにより，後続開発が滞ることなく重点促進区域全体の土地利用転換を可能とする道路整備を誘導

（参考）重点促進区域の候補エリア



5　計画整備型（産業創出系）について

対象の要件

類型の目的

高速道路のインターチェンジ周辺など地理的特性を活かし，農地など周辺環境や営農環境との調和を図りつつ，産業分野において地域経済を牽引する事業の用に供する施設を誘導し，新たな雇用の創出や域内経済の好循環を図る。

類型の対象

特定土地利用方針として，地域未来投資促進法に基づく京都市地域未来投資促進基本計画に定められた重点促進区域内において，同基本計画に即した土地利用調整計画が作成されている地域にあって，重点促進区域内の後続開発に留意した適切な道路計画を有するもの

特定土地利用方針として定めるもの

京都市地域未来投資促進基本計画に即した土地利用調整計画

区域の設定基準

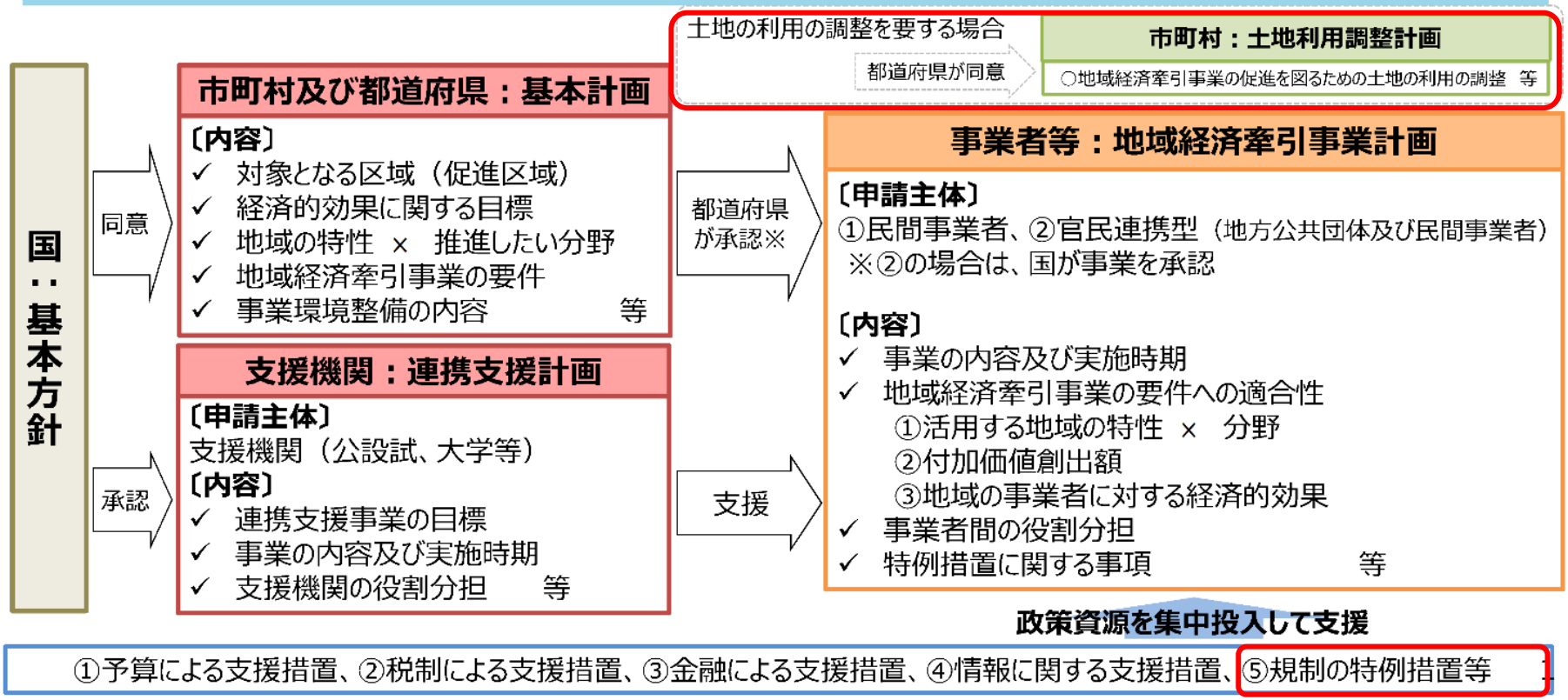
1ヘクタール以上　※周辺土地利用の状況からこれにより難い場合は除く。

（参考）地域未来投資促進法の概要

- 地域未来投資促進法は、**地域の特性を活用した事業の生み出す経済的効果に着目**し、これを最大化しようとする地方公共団体の取組を支援するもの。
- 基本方針に基づき、**市町村及び都道府県は基本計画を策定**し、国が同意。同意された基本計画に基づき**事業者が策定する地域経済牽引事業(※)計画を、都道府県知事が承認**。

（※）①地域の特性を生かして、②高い付加価値を創出し、③地域の事業者に対する相当の経済的効果を及ぼす事業

- 地域経済牽引事業の支援を行う**「地域経済牽引支援機関」による連携支援計画**を国が承認。



出典：経済産業省ホームページから抜粋

5　計画整備型（産業創出系）について

地区整備計画に定める事項

用途の制限

○　物流施設，工場等，土地利用調整計画において地域経済牽引事業の用に供する施設として掲げる建築物

※重点促進区域内で地域経済牽引事業として誘導する産業分野

成長ものづくり分野，ICT関連・第４次産業革命分野，環境・エネルギー分野，ヘルスケア・ライフサイエンス分野，飲食料品分野，物流関連分野

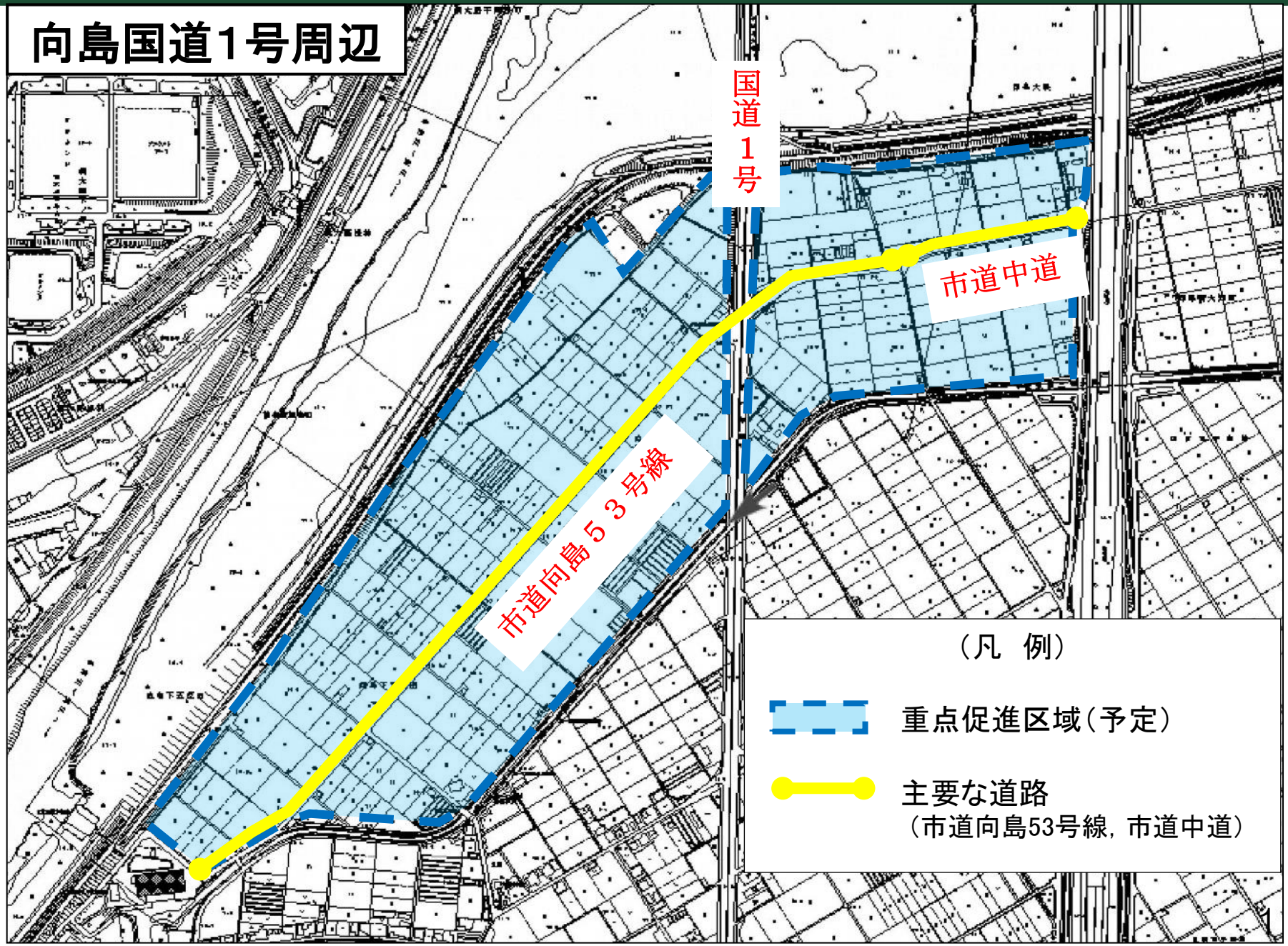
○　上記の施設内に設ける福利厚生施設

地区施設（道路）

重点促進区域内の後続開発に留意し，計画的に道路を配置するものとし，特に，重点促進区域内の主要な道路（以下「主要な道路」という。）（※1）が地区計画の区域内の予定建築物等の敷地に接する範囲にあっては，その幅員が9メートル以上となるよう道路を配置し，既にその幅員が9メートル以上ある場合には12メートル以上となるよう道路を配置する。（※2）

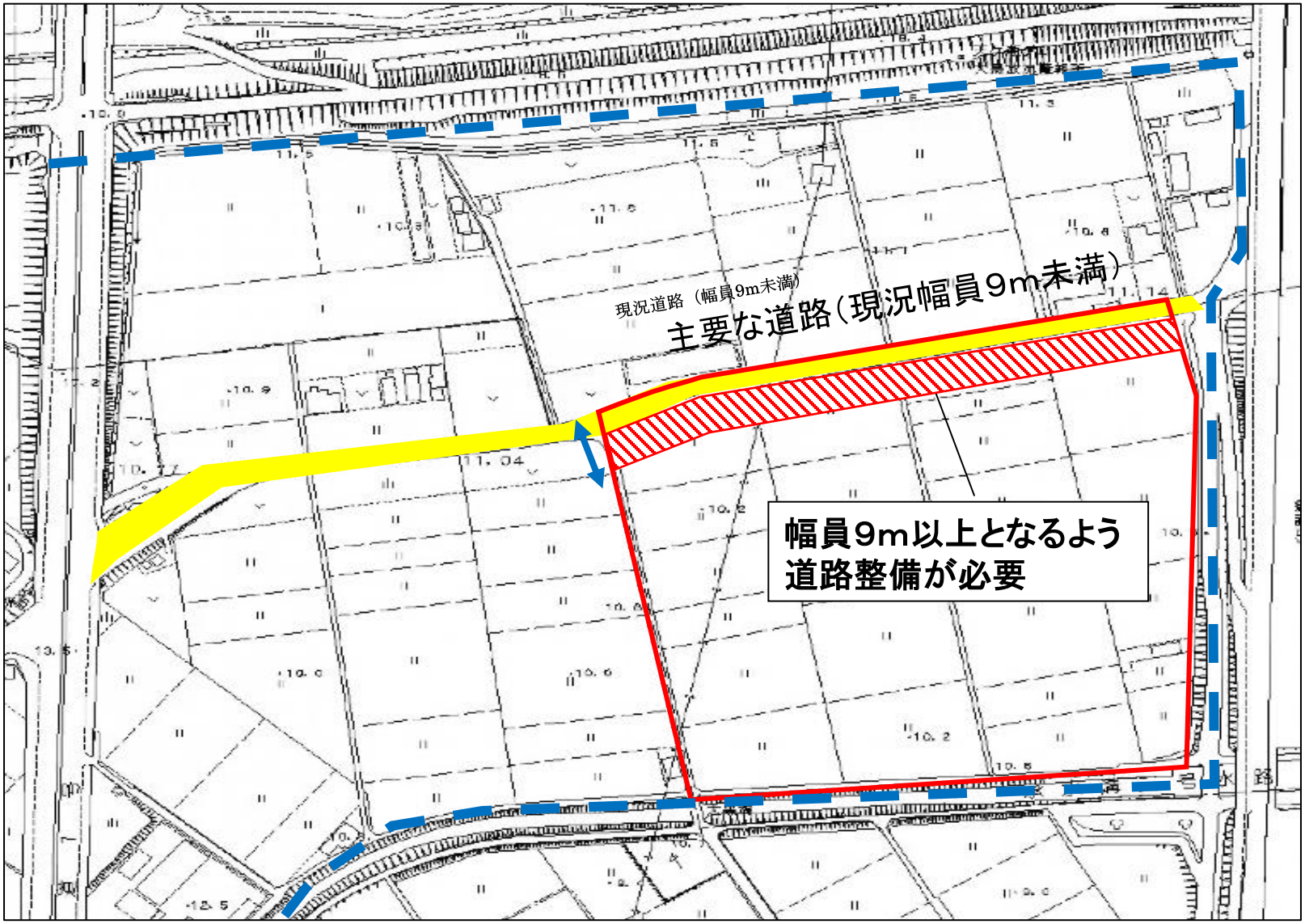
また，予定建築物等の敷地に接する範囲外にあって，主要な道路を整備する場合は，原則として，幅員9メートル以上（小区間で通行上支障がない場合は6メートル以上）の道路計画とすること。（※3）

（※1）重点促進区域内の主要な道路



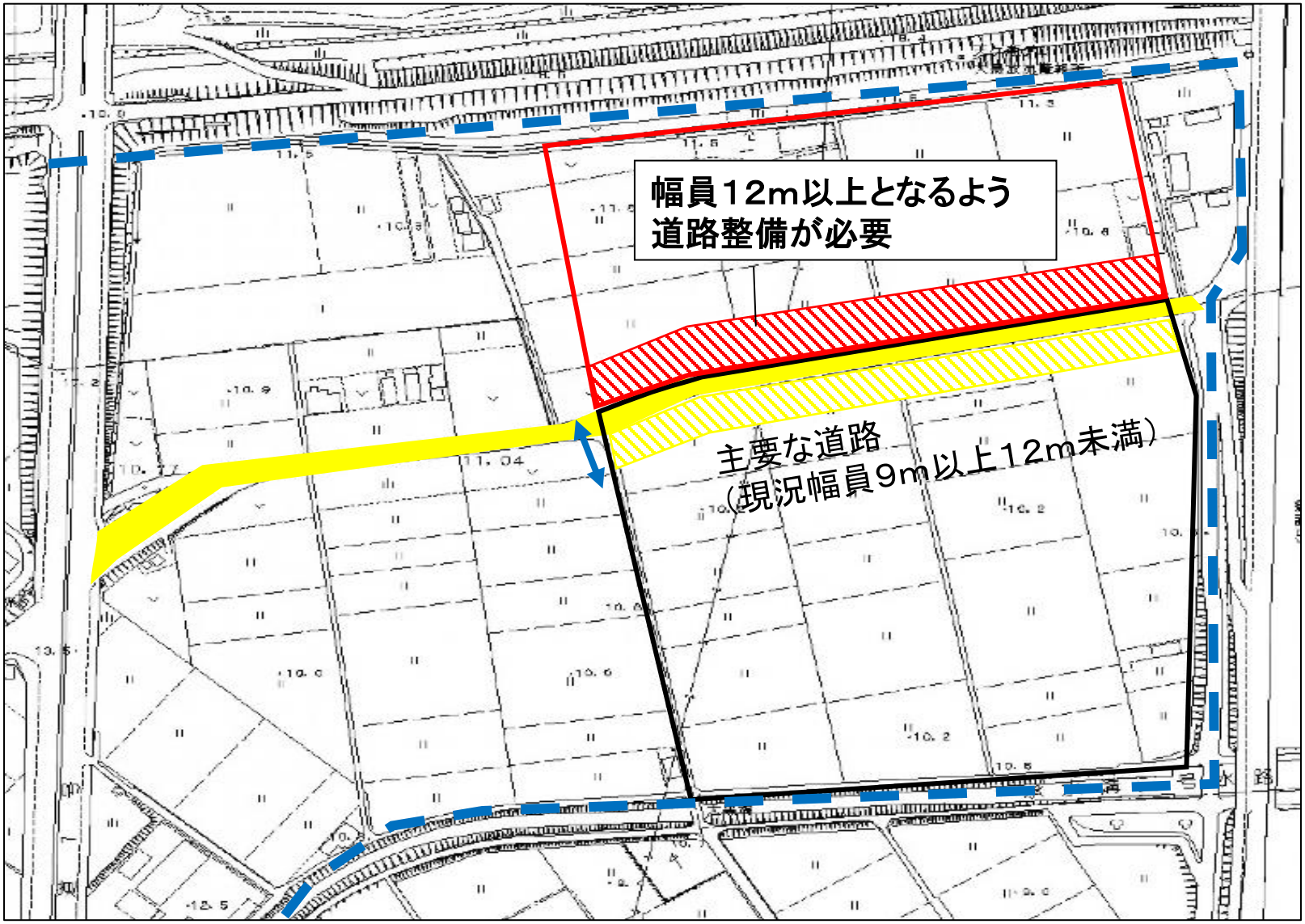
（※2）主要な道路の整備イメージ　事例1

○主要な道路（敷地が接する範囲）が幅員9m未満の場合



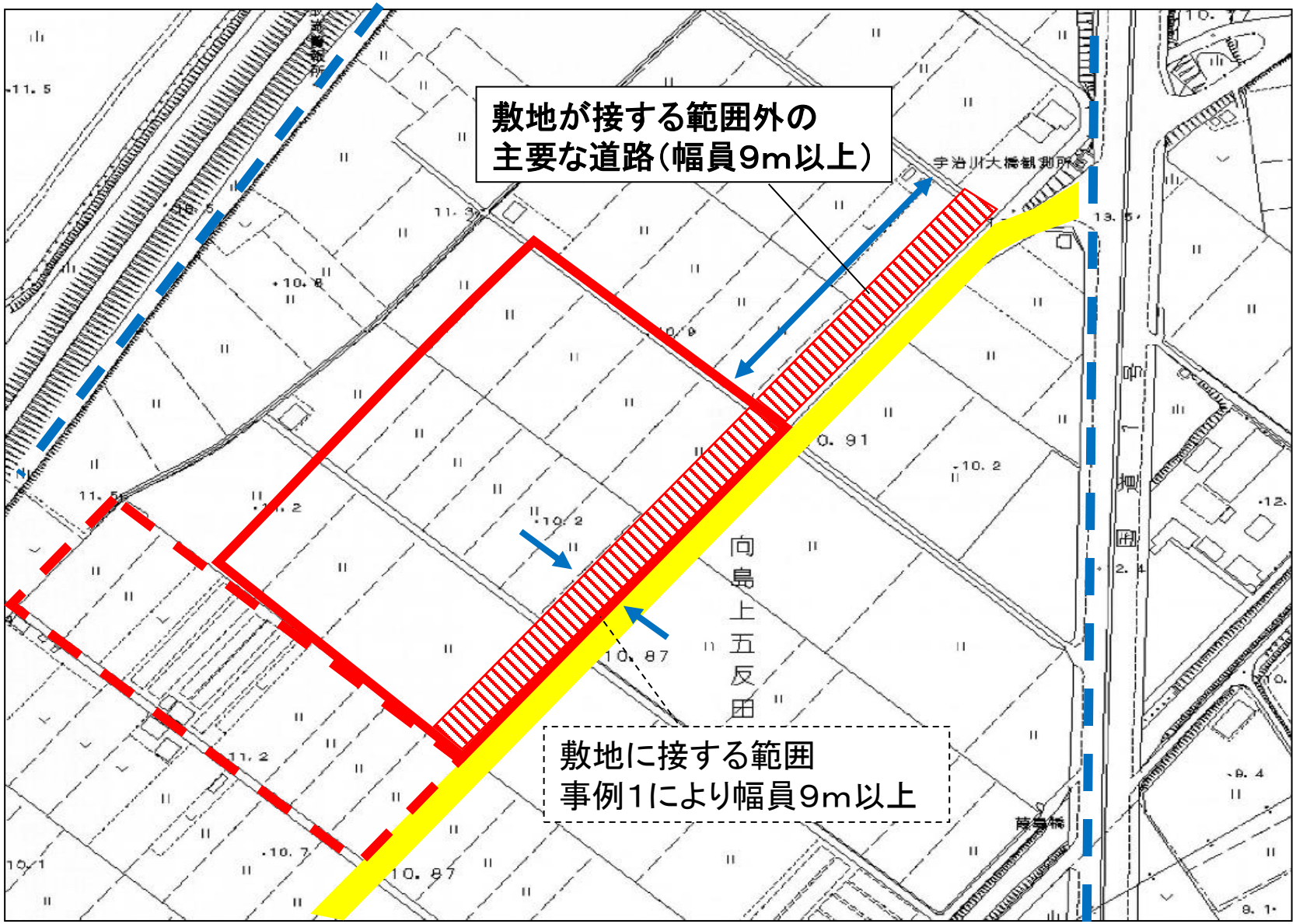
（※2）主要な道路の整備イメージ　事例2

○主要な道路（敷地が接する範囲）が幅員9m以上12m未満の場合



（※3）後続開発に留意した道路計画　事例

○主要な道路（敷地が接する範囲外）の幅員が9m未満の場合



５　計画整備型（産業創出系）について

地区整備計画に定める事項

容積率の最高限度

特定行政庁が指定する数値以下（向島国道１号周辺は200％）

建蔽率の最高限度

６０％以下

敷地面積の最低限度

原則１ヘクタール以上

高さの最高限度

当該地区の建築物等の整備方針に即した適切な数値

※　上記の他，当該地区の特性に応じて必要な事項を定めるものとする。