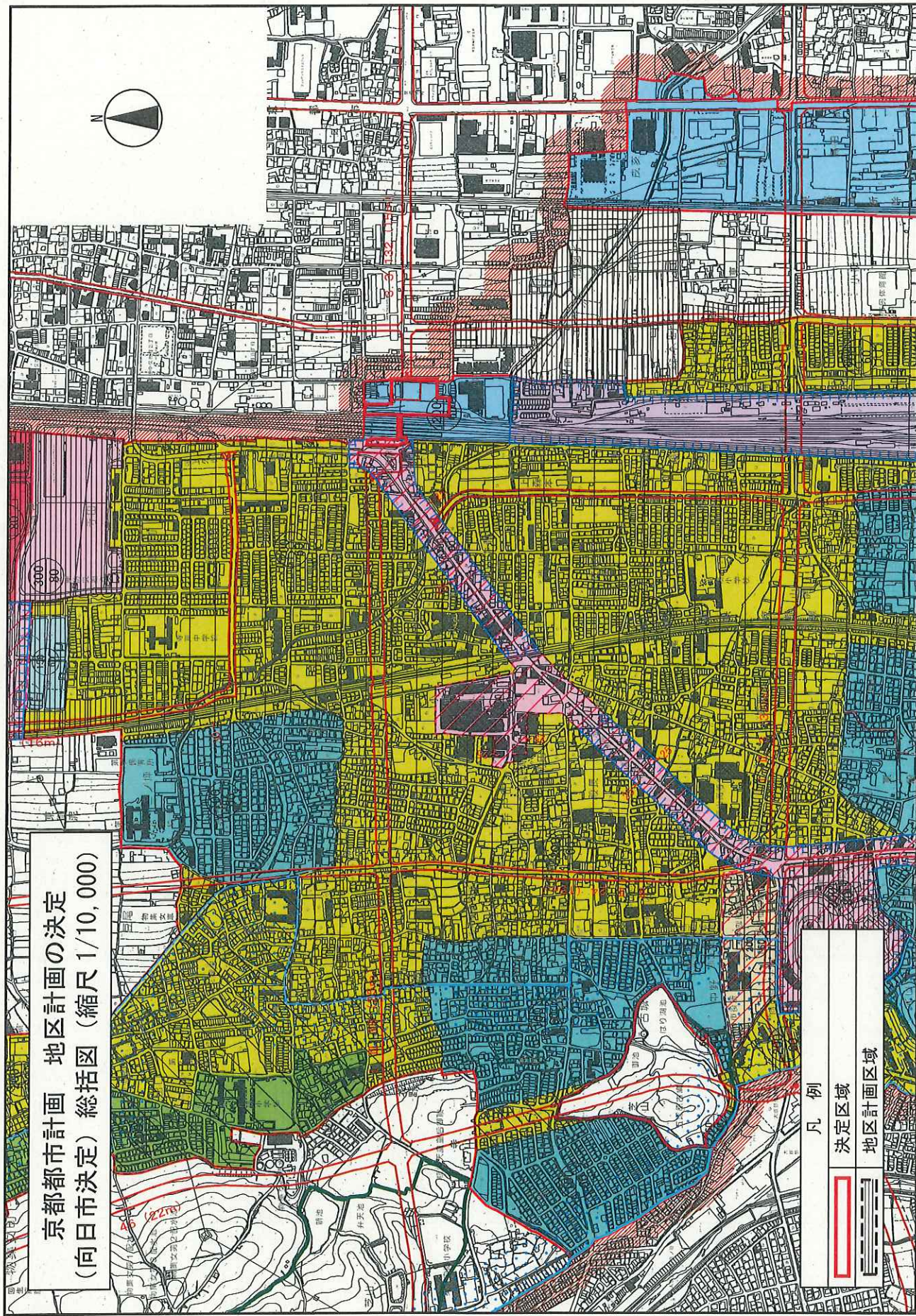


京都都市計画地区計画  
(JR向日町駅周辺地区地区計画) の決定  
(向日市決定)

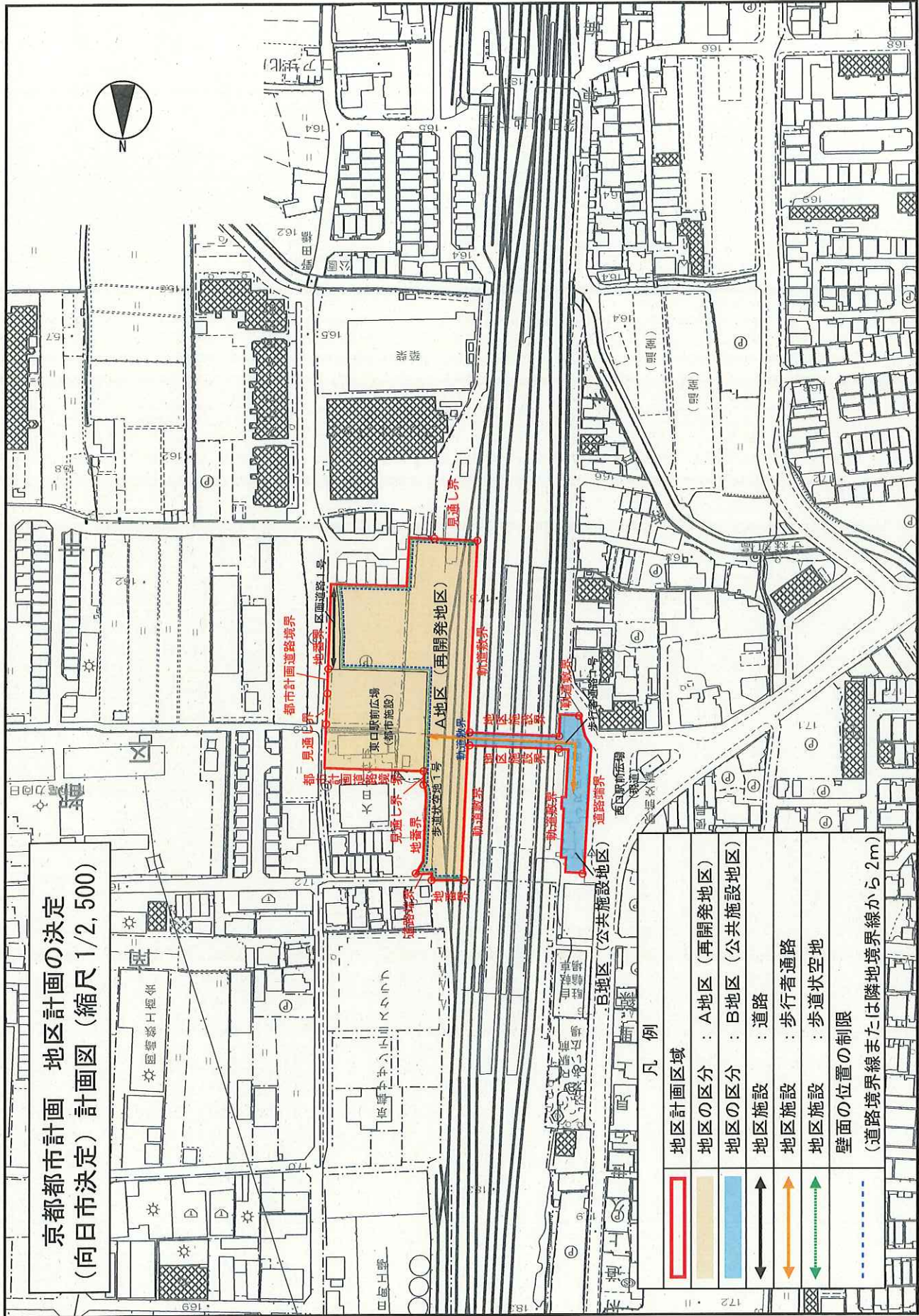


京都市計画 地区計画の決定  
(向日市決定) 総括図 (縮尺 1/10,000)

凡例

|   |        |
|---|--------|
|  | 決定区域   |
|  | 地区計画区域 |

京都市計画 地区計画の決定  
(向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)



凡例

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
|  | 地区計画区域                          |
|  | 地区の区分 : A地区 (再開発地区)             |
|  | 地区の区分 : B地区 (公共施設地区)            |
|  | 地区施設 : 道路                       |
|  | 地区施設 : 歩行者通路                    |
|  | 地区施設 : 歩道状空地                    |
|  | 壁面の位置の制限<br>(道路境界線または隣地境界線から2m) |

京都都市計画地区計画の決定（向日市決定）（案）

都市計画 J R向日町駅周辺地区地区計画を次のように決定する。

地区計画の方針

|                 |            |   |
|-----------------|------------|---|
|                 | 名 称        | J R向日町駅周辺地区地区計画   |
|                 | 位 置        | 向日市森本町及び寺戸町の一部  |
|                 | 面 積        | 約 0.9ha   |
| 区域の整備・開発及び保全の方針 | 地区計画の目標    | <p>本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積する都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められています。</p> <p>また、J R東海道本線の向日町駅に隣接しているが、駅東側には、改札口や駅前広場が整備されておらず、鉄道による市街地の地域分断や広大な未利用地が生じており、東口開設や駅周辺のまちづくりの進展が望まれています。</p> <p>そこで、地区計画を定めることにより、土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新及び交通結節点の機能強化を行い、都市拠点にふさわしい市街地環境の形成を図るものです。</p> |
|                 | 土地利用の方針    | <p>本地区を以下の地区に区分します。</p> <p>1 A地区（再開発地区）</p> <p>市街地再開発事業により、土地の合理的かつ健全な高度利用を行い、商業・業務・サービス・居住等の多様な都市機能の集積を図ります。</p> <p>2 B地区（公共施設地区）</p> <p>鉄道を横断する歩行者通路の整備や西口駅前広場の拡幅を行い、良好な市街地環境の形成を図ります。</p>  |
|                 | 地区施設の整備の方針 | <p>鉄道による市街地の地域分断解消や駅利用者の利便性・安全性の向上を図るため、駅前広場の整備と合わせて、東西駅前広場を結ぶ歩行者通路の整備を行い、東口を開設します。</p> <p>また、東口駅前広場と連続した歩道状空気を整備し、歩行者の回遊性を向上させます。</p>  |
|                 | 建築物等の整備の方針 | <p>土地利用の方針に沿った市街地環境の形成を図るため、建築物等の用途の制限、建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建蔽率の最高限度、建築物の建築面積の最低限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域の工作物の制限、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限、垣又はさくの構造の制限、建築物の緑化率の最低限度を定めます。</p>   |

地区整備計画

| 地区施設の配置及び規模     | 種類  |  | 名称         | 配置及び規模                       | 備考                                 |
|-----------------|---|--|------------|------------------------------|------------------------------------|
|                 | 道路  |  | 区画道路1号     | 幅員 約2m～約6m〔約9.5m〕<br>延長 約40m | 拡幅<br>〔 〕内は全幅員                     |
|                 | その他の公共空地  |  | 歩行者通路1号    | 幅員 約5m 延長 約90m               | 新設、一部鉄道上空、一部室内<br>地上階までの昇降機能、階段を含む |
|                 |   |  | 歩道状空地1号    | 幅員 2m 延長 約310m               | 新設                                 |
| 建築物等に関する事項      | 地区の区分   | 名称   | A地区（再開発地区） |                              | B地区（公共施設地区）                        |
|                 |   | 面積   | 約0.8ha     |                              | 約0.1ha                             |
|                 | 建築物等の用途の制限  | 次に掲げる建築物は建築してはならない。<br>(1) 建築基準法別表第二(リ)項第2号及び第3号に掲げるもの<br>(2) 建築基準法別表第二(ロ)項第2号及び第3号に掲げるもの<br>(3) 風俗営業等の規制風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条第6項各号に掲げる店舗型風俗特殊営業の用に供する建築物   |            |                              | —                                  |
|                 | 建築物の容積率の最高限度  | 10分の75<br>ただし、住宅の用途に供する部分の床面積の合計の延べ面積に対する割合が1/4未満である建築物にあつては、10分の65とする。  |            |                              | —                                  |
|                 | 建築物の容積率の最低限度  | 10分の25<br>ただし、駐輪場、歩行者通路、公衆便所、巡査派出所、駅舎、又はその他これらに類する公益上必要な建築物については、この限りでない。  |            |                              | —                                  |
|                 | 建蔽率の最高限度  | 10分の8<br>ただし、建築基準法第53条第3項第1号又は第2号のいずれかに該当する建築物にあつては10分の1、同項第1号及び第2号に該当する建築物にあつては10分の2を加えた数値とする。  |            |                              | —                                  |
|                 | 建築物の建築面積の最低限度   | 200㎡<br>ただし、駐輪場、歩行者通路、公衆便所、巡査派出所、駅舎、又はその他これらに類する公益上必要な建築物については、この限りでない。  |            |                              | —                                  |
|                 | 壁面の位置の制限  | 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線（軌道敷との隣地境界線は除く）までの距離は、2メートル以上とする。ただし、歩行者の安全性を確保するために設ける建築物の上屋又は庇の部分並びに歩行者の利便に供する施設、地盤面下の部分等は除く。  |            |                              | —                                  |
|                 | 壁面後退区域の工作物の制限   | 壁面の位置の制限が定められている区域には、門又は塀は設置してはならない。ただし、歩行者の安全性の確保や緑化に寄与するものはこの限りではない。   |            |                              | —                                  |
|                 | 建築物等の形態又は色彩<br>その他の意匠の制限  | 次の各号に掲げるものとしなければならない。<br>(1) 建築物等の形態・意匠・色彩等については、周辺環境及び都市景観に配慮したものとする。<br>(2) 建築物及び敷地内に、屋外広告物を設置又は掲示してはならない。ただし、次のいずれかに該当する屋外広告物で、都市景観を十分配慮したものは、この限りでない。<br>ア 道標、案内図板その他公共的目的を有し、若しくは公衆の利便に供することを目的とする広告物又はこれらの掲出物件<br>イ 自己の氏名、名称、店名若しくは商標又は自己の事業若しくは営業の内容を表示するため、自己の住所又は事業所、営業所若しくは作業所に表示する広告物又は掲出物件 |            |                              | —                                  |
| 垣又はさく（さく）の構造の制限 | 道路に面する部分に設けるかき、さく、又は塀の構造は、次の各号に掲げるものとしなければならない。ただし、門柱、門扉、門袖については、この限りではない。<br>(1) 生垣<br>(2) 高さ100cm以下のブロック積み又は石積み<br>(3) 高さ180cm以下のさく<br>(4) 高さ100cm以下のブロック積み又は石積み等と植栽を組み合わせたもの<br>(5) 高さ100cm以下のブロック積み又は石積み等とさくを組み合わせたもので、高さの合計が180cm以下のもの |  |            | —                            |                                    |
| 建築物の緑化率の最低限度    | 10分の1   |  |            | —                            |                                    |

「地区計画の区域、地区施設の配置及び壁面の位置の制限は、計画図に示すとおり。」

理由

土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新及び交通結節点の機能強化を行い、都市拠点にふさわしい市街地環境の形成を図る。

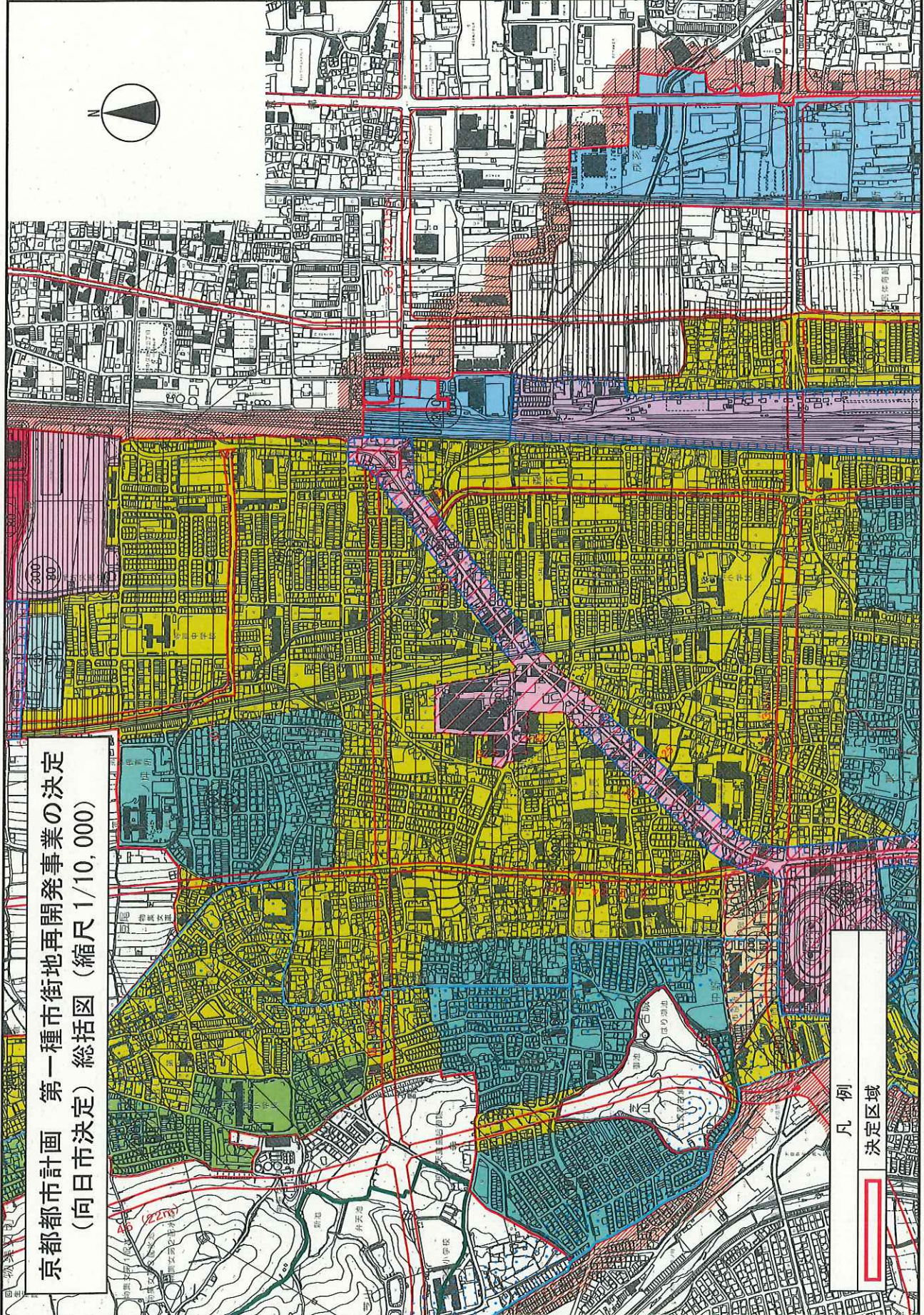
## 理由書

本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積する都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

また、JR東海道本線の向日町駅に隣接しているが、駅東側には、改札口や駅前広場が整備されておらず、鉄道による市街地の地域分断や広大な未利用地が生じており、東口開設や駅周辺のまちづくりの進展が望まれている。

このことから、土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新及び交通結節点の機能強化を行うとともに、都市拠点にふさわしい市街地環境の形成を図るため、本地区計画を定めるものである。

京都都市計画第一種市街地再開発事業  
(JR向日町駅周辺地区第一種市街地再開発事業)  
の決定(向日市決定)

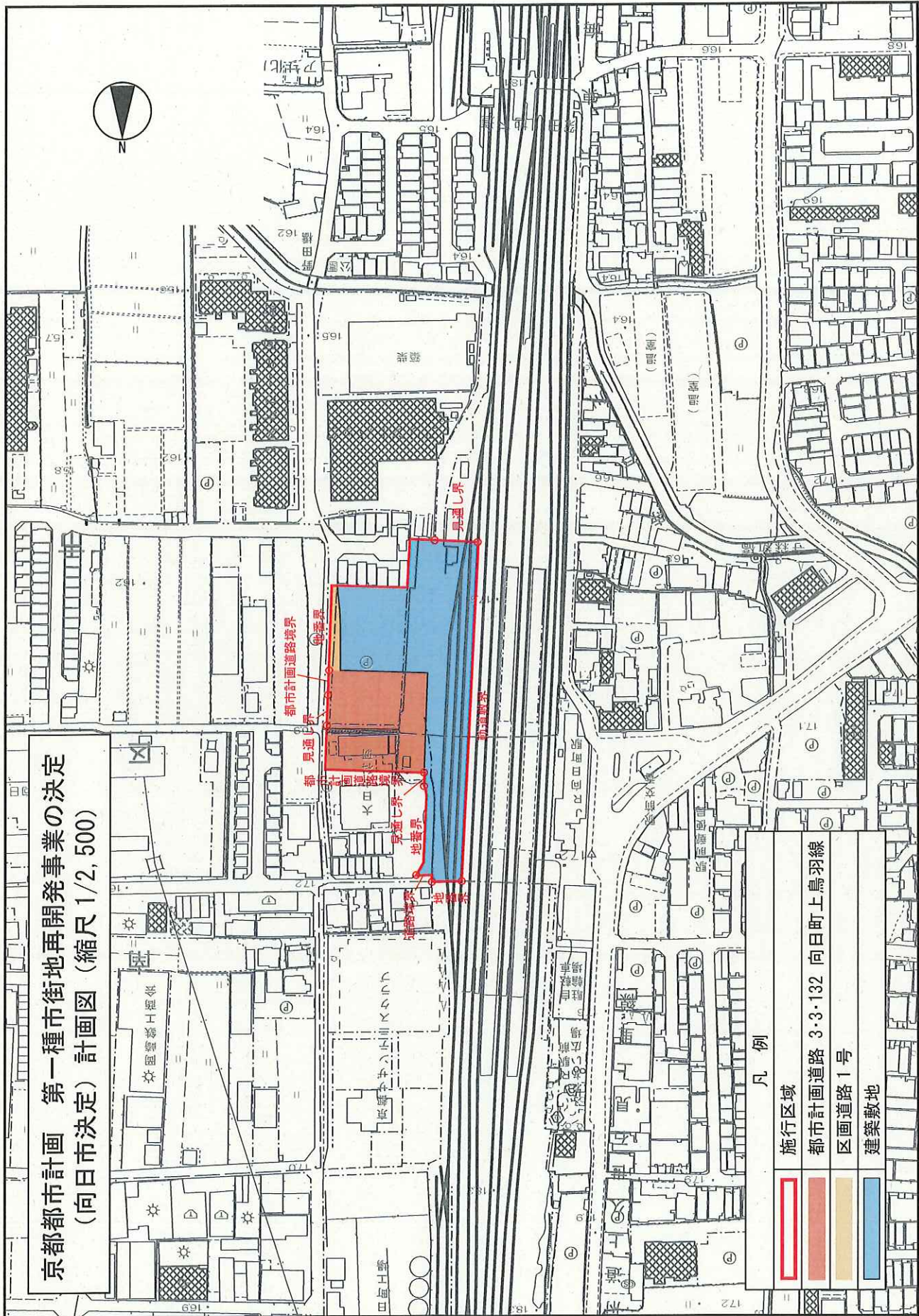


京都市計画 第一種市街地再開発事業の決定  
(向日市決定) 総括図 (縮尺 1/10,000)

凡例  
決定区域



京都市計画 第一種市街地再開発事業の決定  
 (向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)



京都都市計画第一種市街地再開発事業の決定（向日市決定）  
（案）

都市計画 JR 向日町駅周辺地区第一種市街地再開発事業を次のように決定する。

|                     |                        |   |                                   |                             |                            |  |
|---------------------|------------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------|--|
| 名 称                 |                        | JR 向日町駅周辺地区第一種市街地再開発事業                                |                                   |                             |                            |  |
| 施行区域面積              |                        | 約 0.8ha   |                                   |                             |                            |  |
| 公共施設<br>の配置<br>及び規模 | 道路                     | 種 別   | 名 称                               | 規 模                         | 備 考                        |  |
|                     |                        | 幹線街路  | 都市計画道路<br>3・3・132 向日町上鳥羽線         | 駅前広場 約 2,400 m <sup>2</sup> | 新設                         |  |
|                     | 区画道路                   | 区画道路 1 号  | 幅員 約 2m～約 6m [約 9.5m]<br>延長 約 40m | 拡幅<br>〔 〕内は全幅員              |                            |  |
|                     | 下水道                    | 向日市公共下水道で処理する。  |                                   |                             |                            |  |
| 建築物の整備<br>に関する計画    | 建 築 物                  |   | 敷地面積に対する                          |                             | 主 要<br>用 途                 | 備 考  |
|                     | 建築面積                   | 延べ面積<br>(容積率対象)                                       | 建築面積<br>の割合                       | 延床面積<br>の割合<br>(容積率対象)      |                            |  |
|                     | 約 3,500 m <sup>2</sup> | 約 48,000 m <sup>2</sup><br>(約 34,000 m <sup>2</sup> ) | 約 6/10                            | 約 80/10<br>(約 60/10)        | 住 宅<br>商 業<br>業 務<br>駐 車 場 | (地区計画の制限の内容)<br>容積率の最高限度 75/10<br>容積率の最低限度 25/10<br>建蔽率の最高限度 <sup>(注)</sup> 8/10<br>建築面積の最低限度 200 m <sup>2</sup><br>壁面の位置の制限 あり<br>(注) 建築基準法第 53 条第 3 項第 1<br>号又は第 2 号のいずれかに該当する<br>建築物にあっては 1/10、同項第 1 号<br>及び第 2 号に該当する建築物にあっ<br>ては 2/10 を加えた数値とする。<br>(その他)<br>建築物内に、東西駅前広場を結ぶ歩<br>行者通路を確保する。 |
| 建築敷地の整備<br>に関する計画   | 建築敷地面積                 | 整備計画  |                                   |                             |                            |  |
|                     | 約 5,800 m <sup>2</sup> | 壁面の後退を行い、道路や建築敷地境界沿いに歩道状空地を確保し、ゆとりある市街地環境の形成を図る。      |                                   |                             |                            |  |
| 住宅建設の目標             | 戸数                     | 備 考   |                                   |                             |                            |  |
|                     | 約 300 戸                |   |                                   |                             |                            |  |

「施行区域、公共施設の配置及び街区の配置は、計画図表示のとおり」

理 由

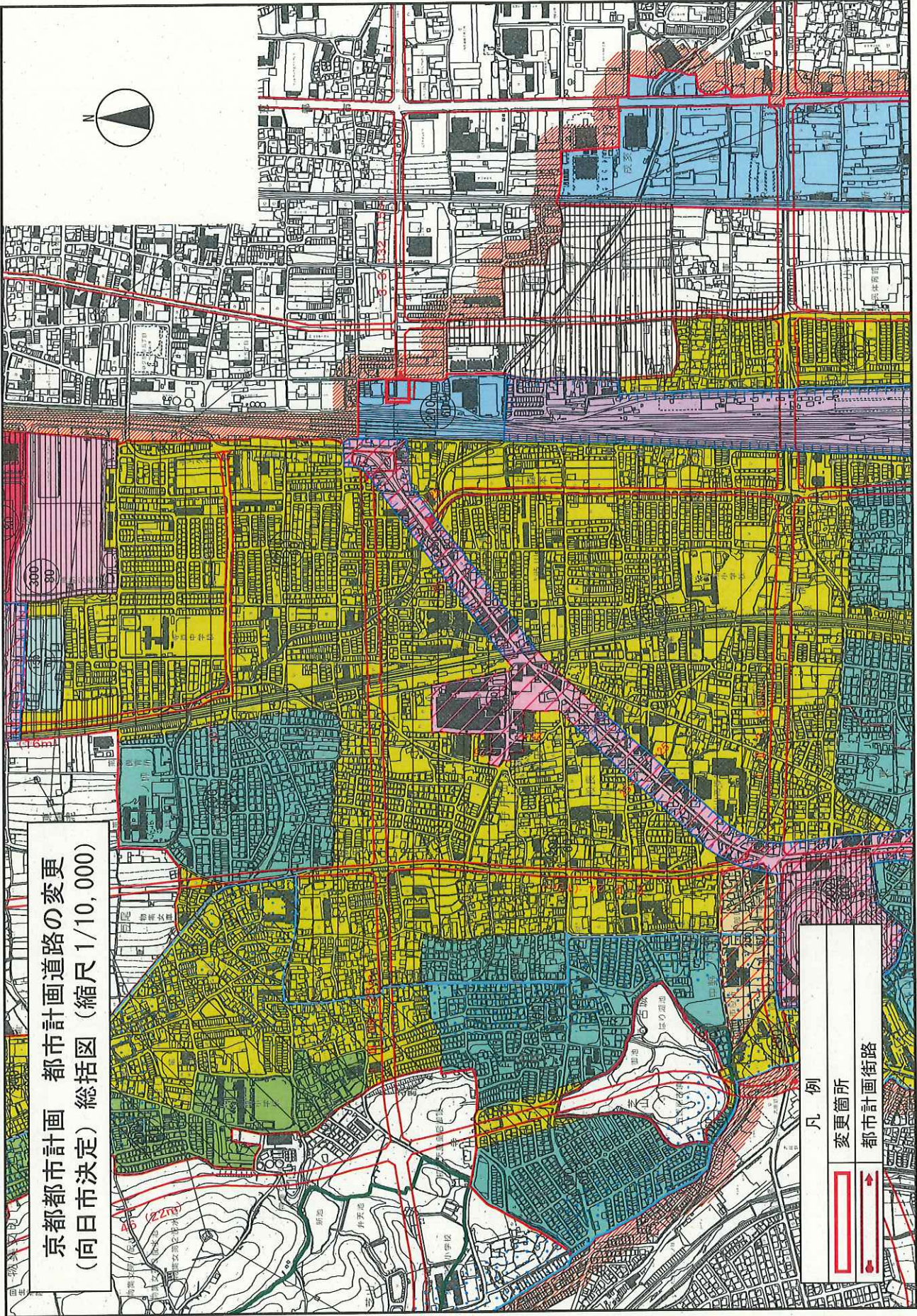
本都市計画は、第一種市街地再開発事業の決定を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を行い、都市拠点にふさわしい機能の集積及び市街地環境の形成を図るものである。

## 理由書

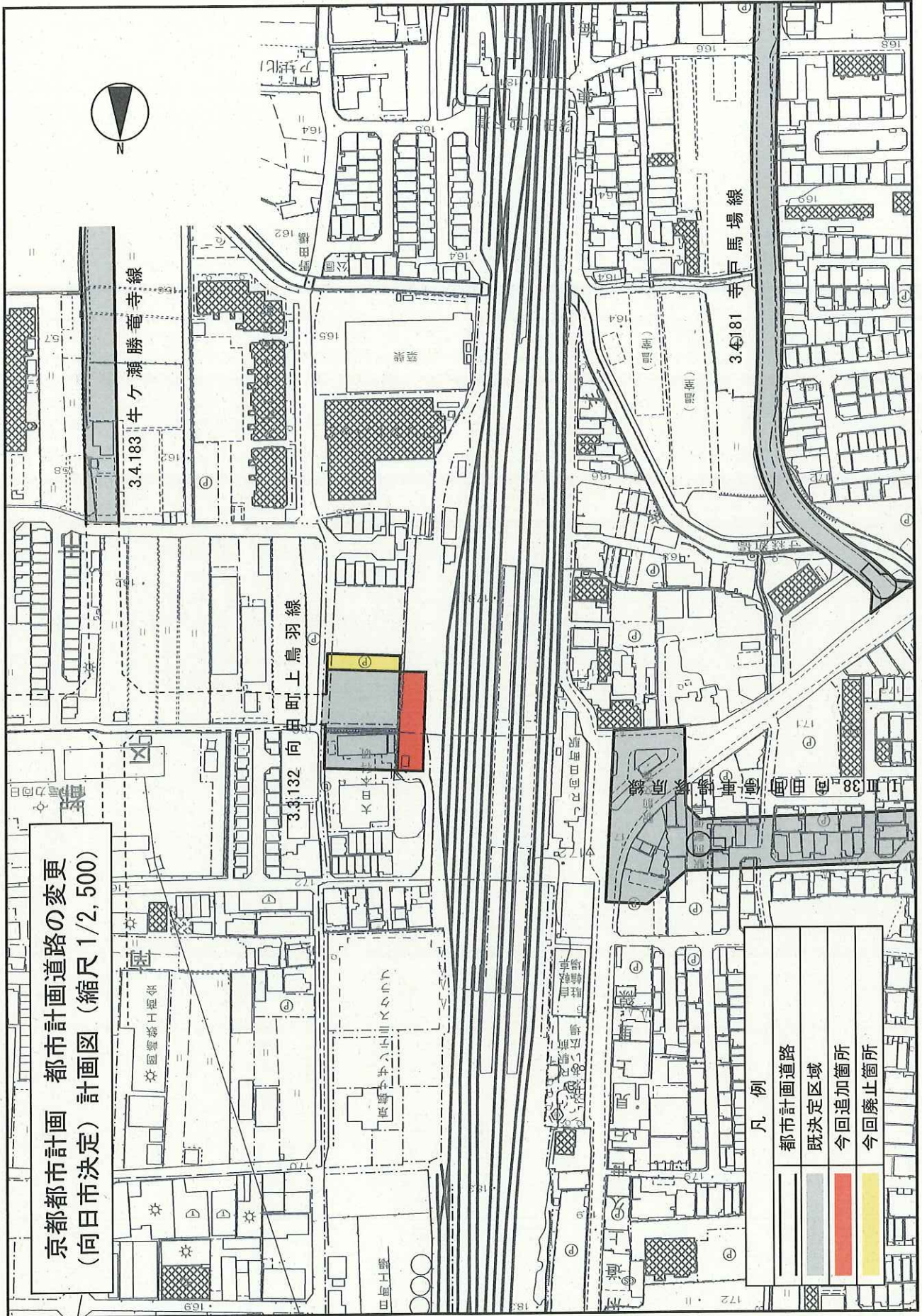
本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積した都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

このため、本都市計画は、第一種市街地再開発事業の決定を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新及び交通結節点の機能強化を行い、都市拠点にふさわしい市街地環境の形成を図るものである。

京都都市計画道路  
(3・4・132号向日町上鳥羽線) の変更  
(向日市決定)



京都市計画 都市計画道路の変更  
(向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)



凡例

|  |        |
|--|--------|
|  | 都市計画道路 |
|  | 既決定区域  |
|  | 今回追加箇所 |
|  | 今回廃止箇所 |

## 京都市計画道路の変更（向日市決定）

都市計画道路中Ⅰ・Ⅲ・47号向日町上鳥羽線を都市計画道路3・3・132号向日町上鳥羽線に名称を改め、次のように変更する。

| 種別   | 名称      |         | 位置         |            |             | 区域      | 構造   |      |     |                                      | 備考            |
|------|---------|---------|------------|------------|-------------|---------|------|------|-----|--------------------------------------|---------------|
|      | 番号      | 路線名     | 起点         | 終点         | 主な経過地       | 延長      | 構造形式 | 車線の数 | 幅員  | 地表式の区間における鉄道等との交差の構造                 |               |
| 幹線街路 | 3・3・132 | 向日町上鳥羽線 | 京都市南区久世殿城町 | 京都市南区上鳥羽大溝 | 京都市南区吉祥院嶋高町 | 約3,650m | 地表式  | 4車線  | 22m | 東海旅客鉄道(株)東海道新幹線と立体交差<br>幹線街路と平面交差6箇所 | 駅前広場面積の変更     |
|      |         | 車線の数の内訳 | 4車線        |            |             | 約3,120m |      |      |     |                                      |               |
|      |         |         | 2車線        |            |             | 約530m   |      |      |     |                                      | 面積<br>約2,400㎡ |

なお、京都市南区久世殿城町地先にJR向日町駅東口駅前広場を設ける。

〔区域及び構造は計画図表示のとおり〕

### 理 由

都市計画道路向日町上鳥羽線は、JR向日町駅を起点とし、京都市南区上鳥羽に至る延長約3,650mの東西の幹線道路である。今回、本路線の起点である駅前広場について、交通結節点の機能強化を図るため、駅前広場面積の増加変更を行い、社会情勢への対応、円滑な交通処理、交通安全性の確保を図るものである。

## 変更前後対照表

(変更前)

| 種別   | 名称     |             | 位置          |             |              | 区域       | 構造  |      |      |   |
|------|--------|-------------|-------------|-------------|--------------|----------|-----|------|------|---|
|      | 番号     | 路線名         | 起点          | 終点          | 主な経過地        |          | 延長  | 構造形式 | 車線の数 | 幅員  |
| 幹線街路 | I・Ⅲ・47 | 向日町<br>上鳥羽線 | 南区<br>久世殿城町 | 南区<br>上鳥羽大溝 | 南区<br>吉祥院鳴高町 | 約 3,650m | 地表式 | —    | 22m  | 地表式の区間における鉄道等との交差の構造<br>東海旅客鉄道(株)<br>東海道新幹線と<br>立体交差<br>幹線街路と平面<br>交差 6箇所 |

なお、京都市南区久世殿城町地内に約 2,100 m<sup>2</sup>の J R 向日町駅前広場を設ける。

(変更後)

| 種別   | 名称      |             | 位置             |                |                 | 区域       | 構造     |      |      | 備考  |                              |
|------|---------|-------------|----------------|----------------|-----------------|----------|--------|------|------|---|------------------------------|
|      | 番号      | 路線名         | 起点             | 終点             | 主な経過地           |          | 延長     | 構造形式 | 車線の数 |   | 幅員                           |
| 幹線街路 | 3・3・132 | 向日町<br>上鳥羽線 | 京都市南区<br>久世殿城町 | 京都市南区<br>上鳥羽大溝 | 京都市南区<br>吉祥院鳴高町 | 約 3,650m | 地表式    | 4車線  | 22m  | 地表式の区間における鉄道等との交差の構造<br>東海旅客鉄道(株)<br>東海道新幹線と<br>立体交差<br>幹線街路と平面<br>交差 6箇所 | 駅前広場<br>面積の変更                |
|      | 車線の数の内訳 |             | 4車線            |                |                 | 約 3,120m |        |      |      |   |                              |
|      |         | 2車線         |                |                |                 |          | 約 530m |      |      |   | 面積<br>約 2,400 m <sup>2</sup> |

なお、京都市南区久世殿城町地先に J R 向日町駅東口駅前広場を設ける。



## 理由書

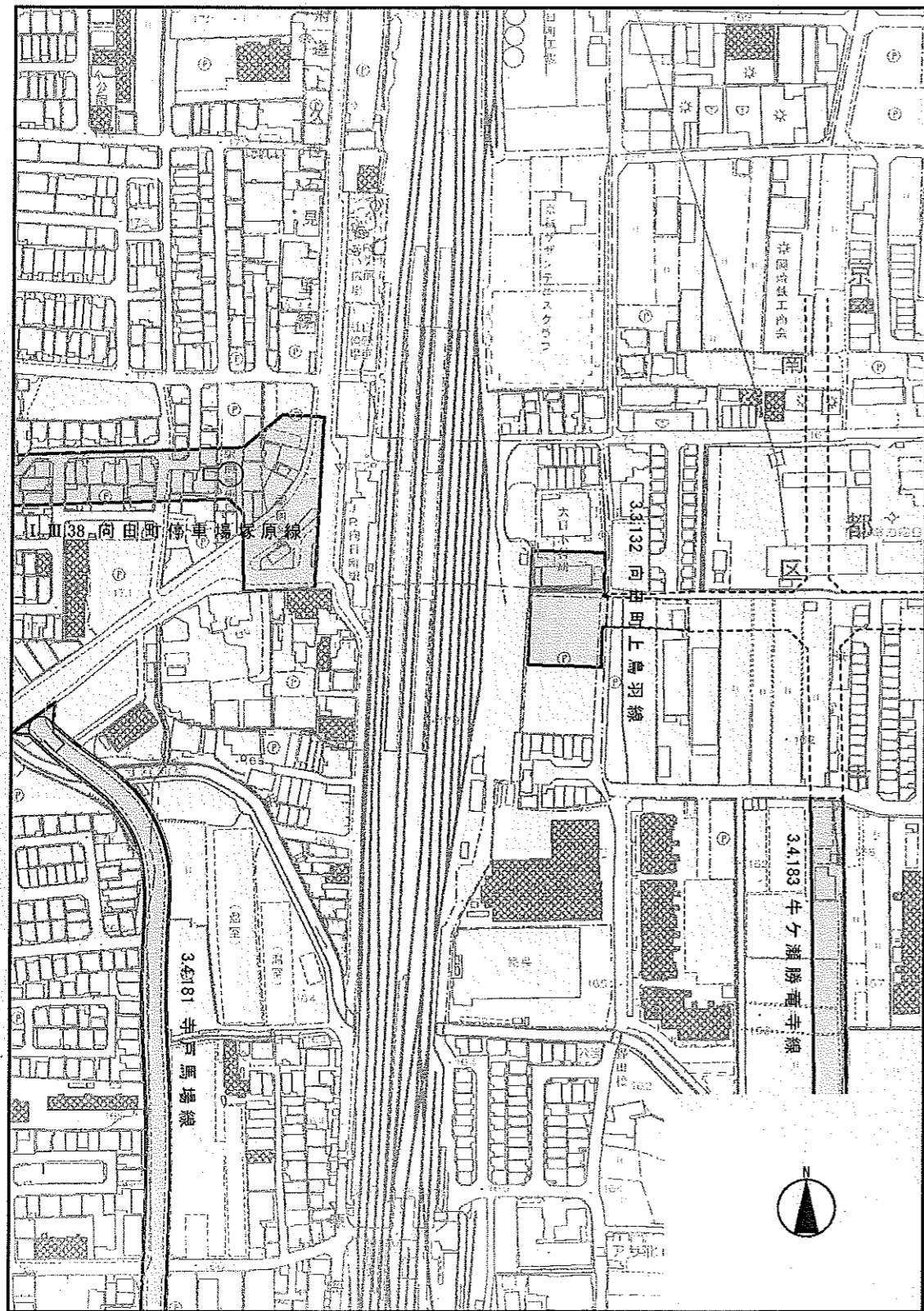
都市計画道路向日町上鳥羽線は、JR向日町駅を起点とし、京都市南区上鳥羽に至る延長約3,650mの東西の幹線道路である。

現在、本市は、長年の懸案事項であるJR向日町駅東口開設に向けて、未完成の駅前広場を含む市街地再開発の事業化に向けた取り組みを進めている。

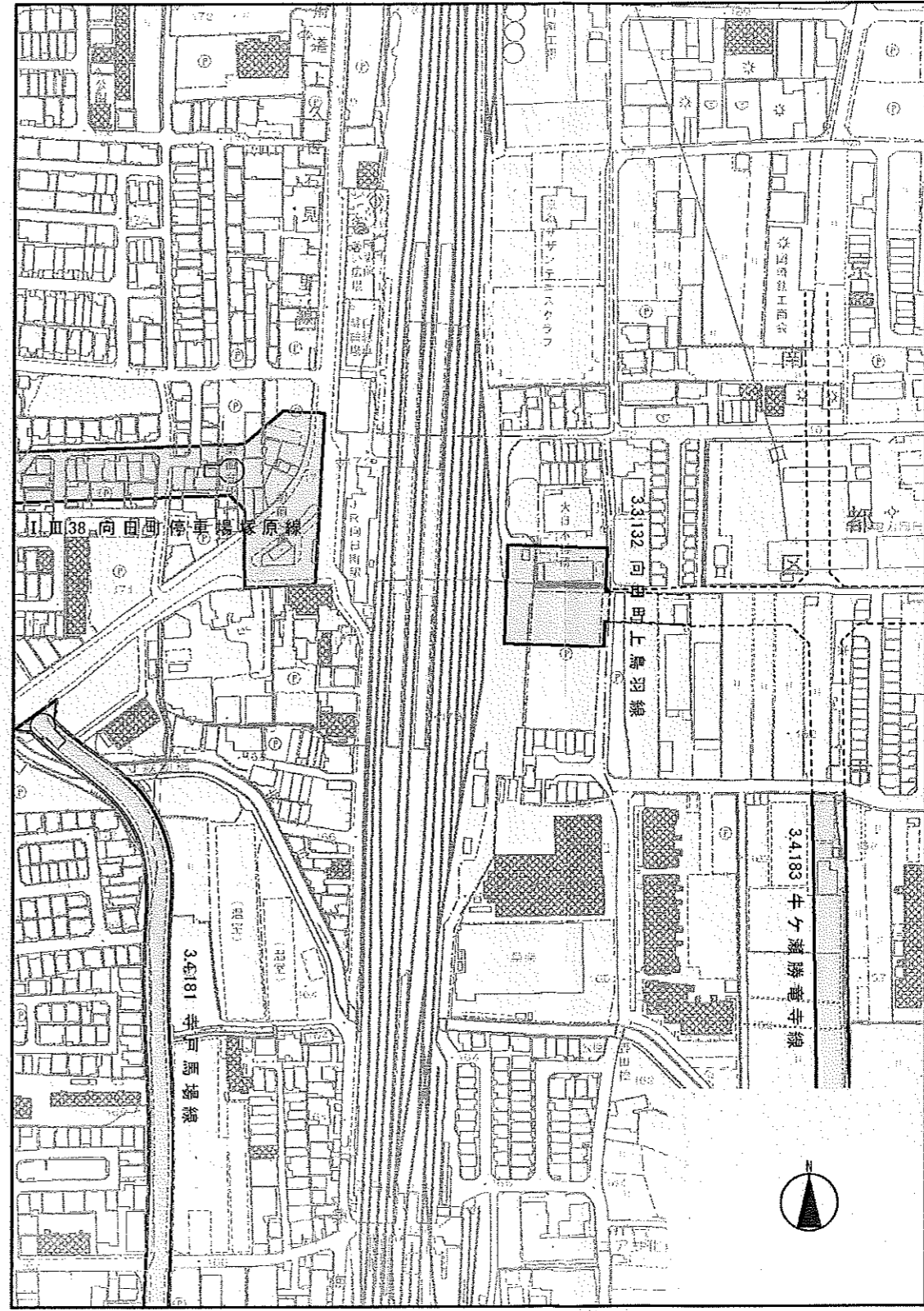
また、京都市においても、駅前広場に接続するJR向日町駅から国道171号区間の事業に着手されている。

このため、これらの事業化に合わせ、本路線の起点であるJR向日町駅東口駅前広場について、交通結節点の機能強化を図るため、駅前広場面積の増加変更を行い、社会情勢への対応、円滑な交通処理、交通安全性の確保を図るものである。

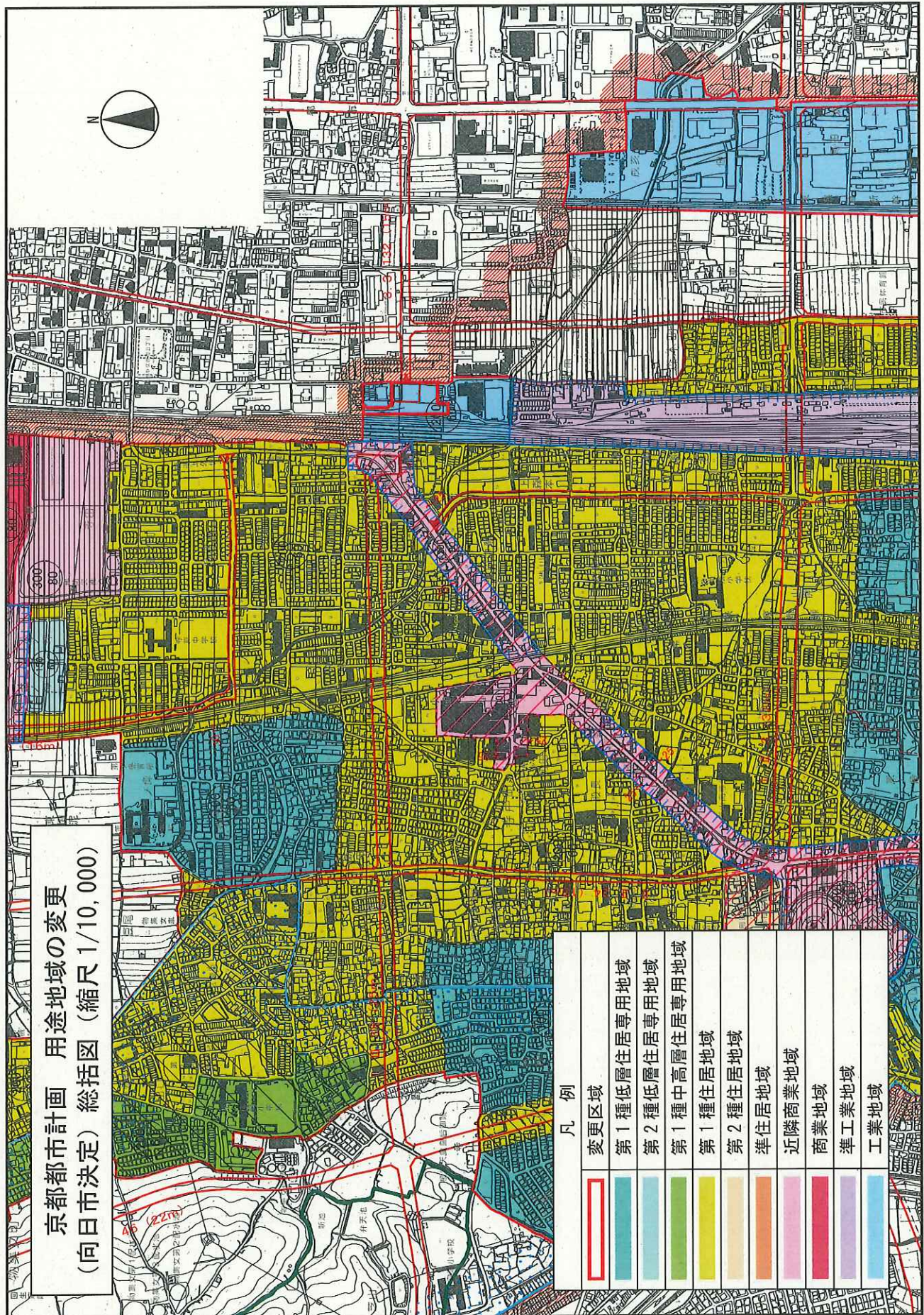
旧



新



# 京都都市計画用途地域の変更 (向日市決定)



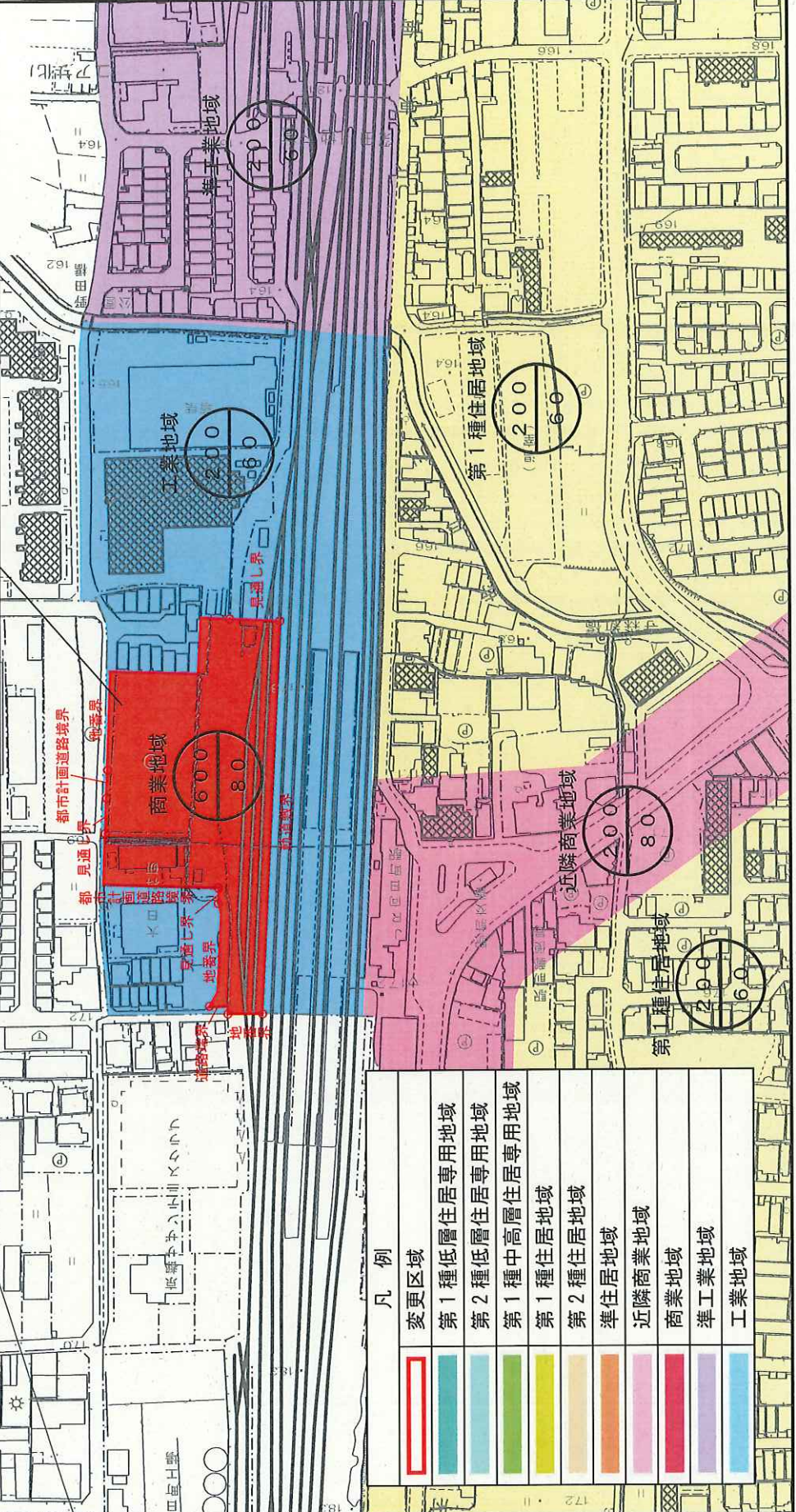
京都市計画 用途地域の變更  
(向日市決定) 總括図 (縮尺 1/10,000)

凡例

|  |              |
|--|--------------|
|  | 變更区域         |
|  | 第1種低層住居専用地域  |
|  | 第2種低層住居専用地域  |
|  | 第1種中高層住居専用地域 |
|  | 第1種住居地域      |
|  | 第2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         |

京都市計画 用途地域の変更  
(向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)

|             |            |
|-------------|------------|
| 用途地域        | 現行         |
| 容積率         | 工業地域 20/10 |
| 建ぺい率        | 商業地域 60/10 |
| 建築物の高さの最高限度 | 工業地域 6/10  |
|             | 商業地域 8/10  |
|             | —          |



凡例

|  |              |
|--|--------------|
|  | 変更区域         |
|  | 第1種低層住居専用地域  |
|  | 第2種低層住居専用地域  |
|  | 第1種中高層住居専用地域 |
|  | 第1種住居地域      |
|  | 第2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         |

# 京都都市計画用途地域の変更（向日市決定）

（案）

都市計画用途地域を次のように変更する。

| 種類           | 面積       | 建築物の延べ面積に対する割合 | 建築物の建築面積の敷地面積に対する割合 | 外壁の交代距離の限度 | 建築物の敷地面積の最低限度 | 建築物の高さの限度 | 備考     |
|--------------|----------|----------------|---------------------|------------|---------------|-----------|--------|
| 第1種低層住居専用地域  | 約 8.8 ha | 6/10以下         | 4/10以下              | —          | —             | 10m       | 1.6%   |
|              | 約 27 ha  | 8/10以下         | 5/10以下              | —          | —             | 10m       | 4.9%   |
|              | 約 91 ha  | 10/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | 10m       | 16.4%  |
| 小 計          | 約 127 ha |                |                     |            |               |           | 22.9%  |
| 第2種低層住居専用地域  | 約 1.4 ha | 15/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | 12m       | 0.3%   |
| 第1種中高層住居専用地域 | 約 26 ha  | 20/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 4.7%   |
| 第1種住居地域      | 約 235 ha | 20/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 42.7%  |
| 第2種住居地域      | 約 8.5 ha | 20/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 1.5%   |
|              | 約 2.4 ha | 30/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 0.5%   |
| 小 計          | 約 11 ha  |                |                     |            |               |           | 2.0%   |
| 準住居地域        | 約 15 ha  | 20/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 2.7%   |
| 近隣商業地域       | 約 18 ha  | 20/10以下        | 8/10以下              | —          | —             | —         | 3.3%   |
|              | 約 15 ha  | 30/10以下        | 8/10以下              | —          | —             | —         | 2.7%   |
| 小 計          | 約 33 ha  |                |                     |            |               |           | 6.0%   |
| 商業地域         | 約 4.7 ha | 30/10以下        | 8/10以下              | —          | —             | —         | 0.8%   |
|              | 約 0.8 ha | 60/10以下        | 8/10以下              | —          | —             | —         | 0.1%   |
| 小 計          | 約 5.5 ha |                |                     |            |               |           | 0.9%   |
| 準工業地域        | 約 35 ha  | 20/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 6.4%   |
| 工業地域         | 約 62 ha  | 20/10以下        | 6/10以下              | —          | —             | —         | 11.4%  |
| 合 計          | 約 551 ha |                |                     |            |               |           | 100.0% |

「種類、位置及び区域は計画図表示のとおり」

## 理 由

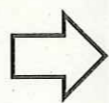
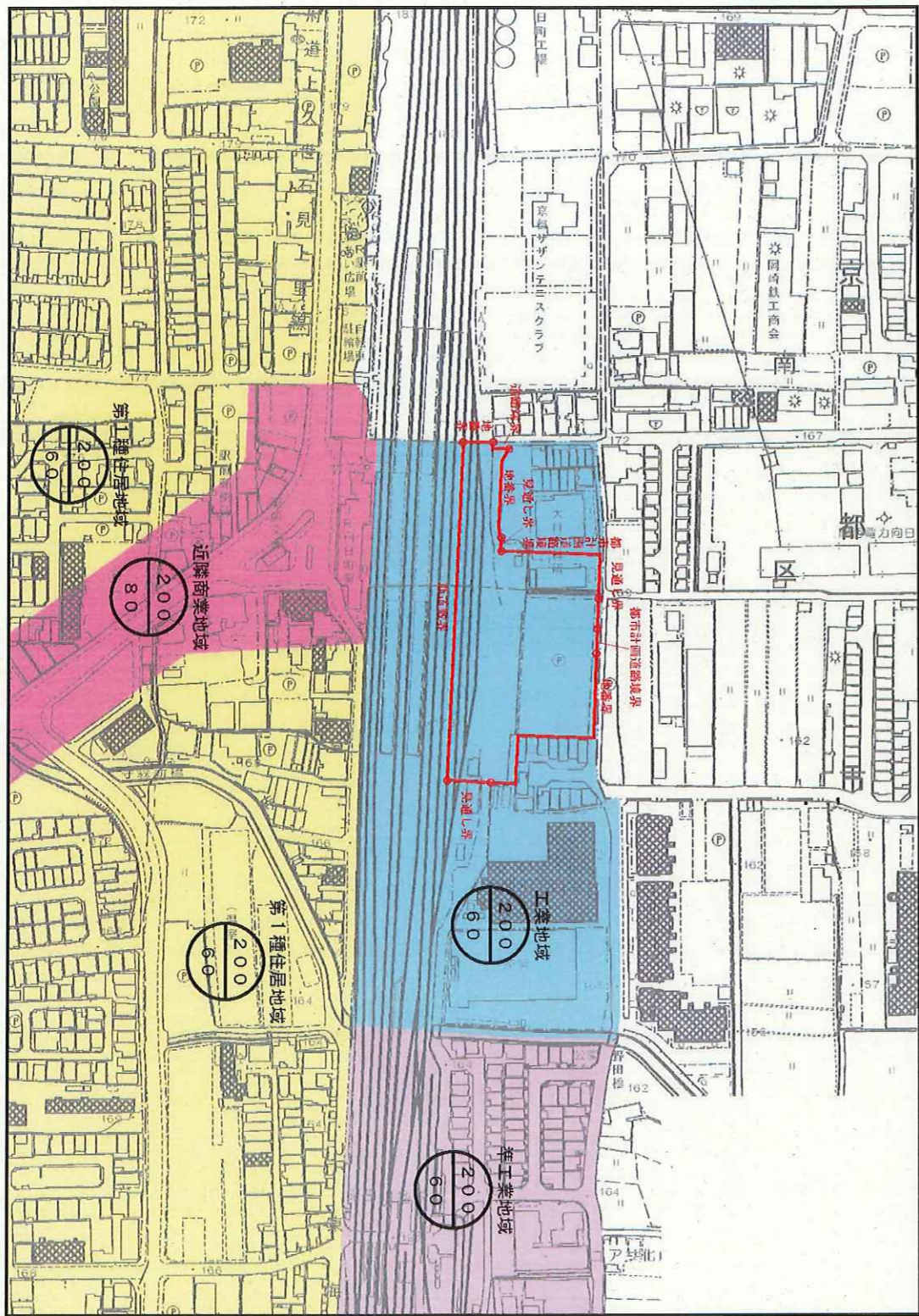
本都市計画は、用途地域の変更を行うことにより、都市拠点にふさわしい機能の集積を図るものである。

## 理由書

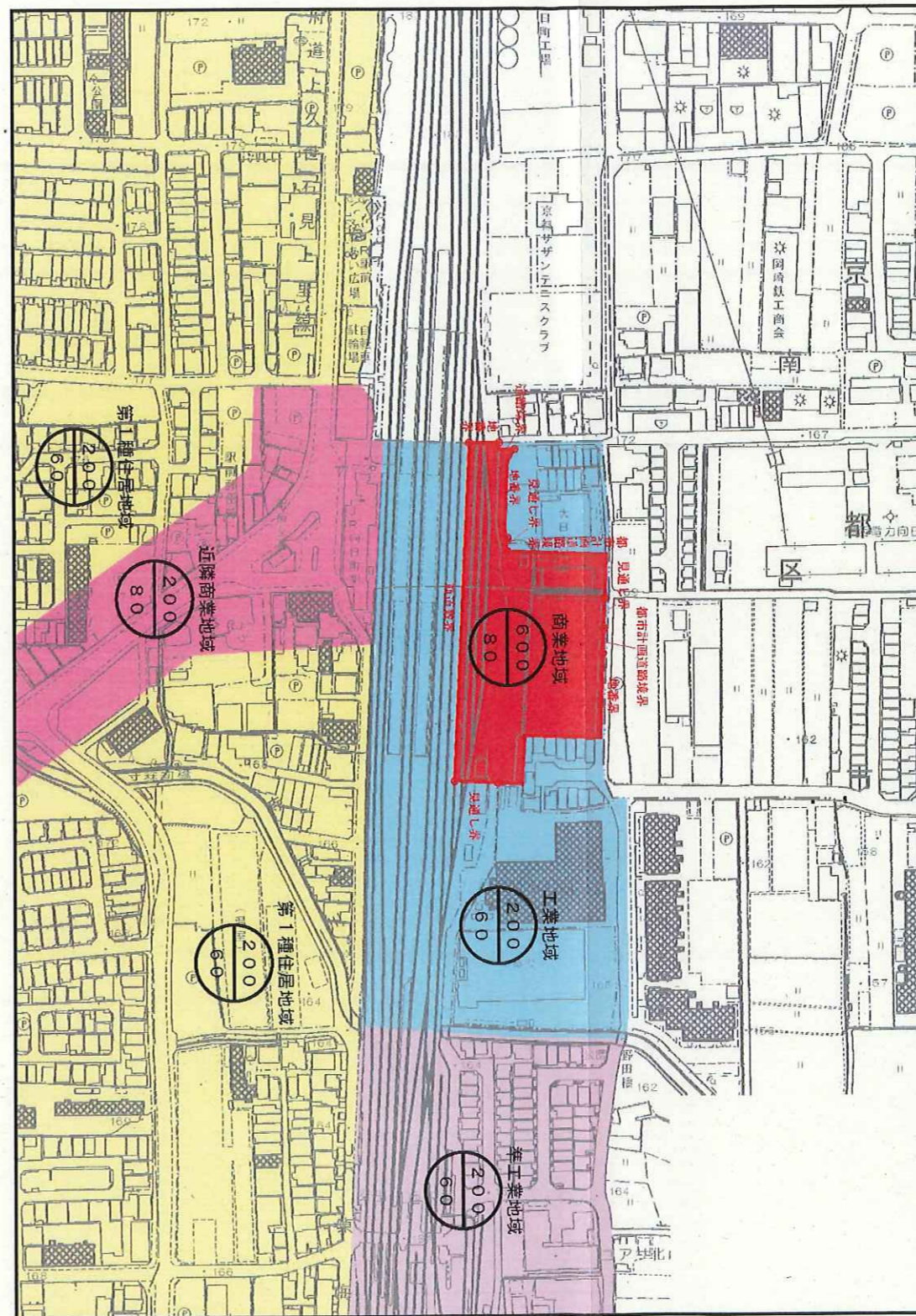
本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積した都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

このため、本都市計画は、用途地域の変更を行うことにより、都市拠点にふさわしい機能集積を図るものである。

旧

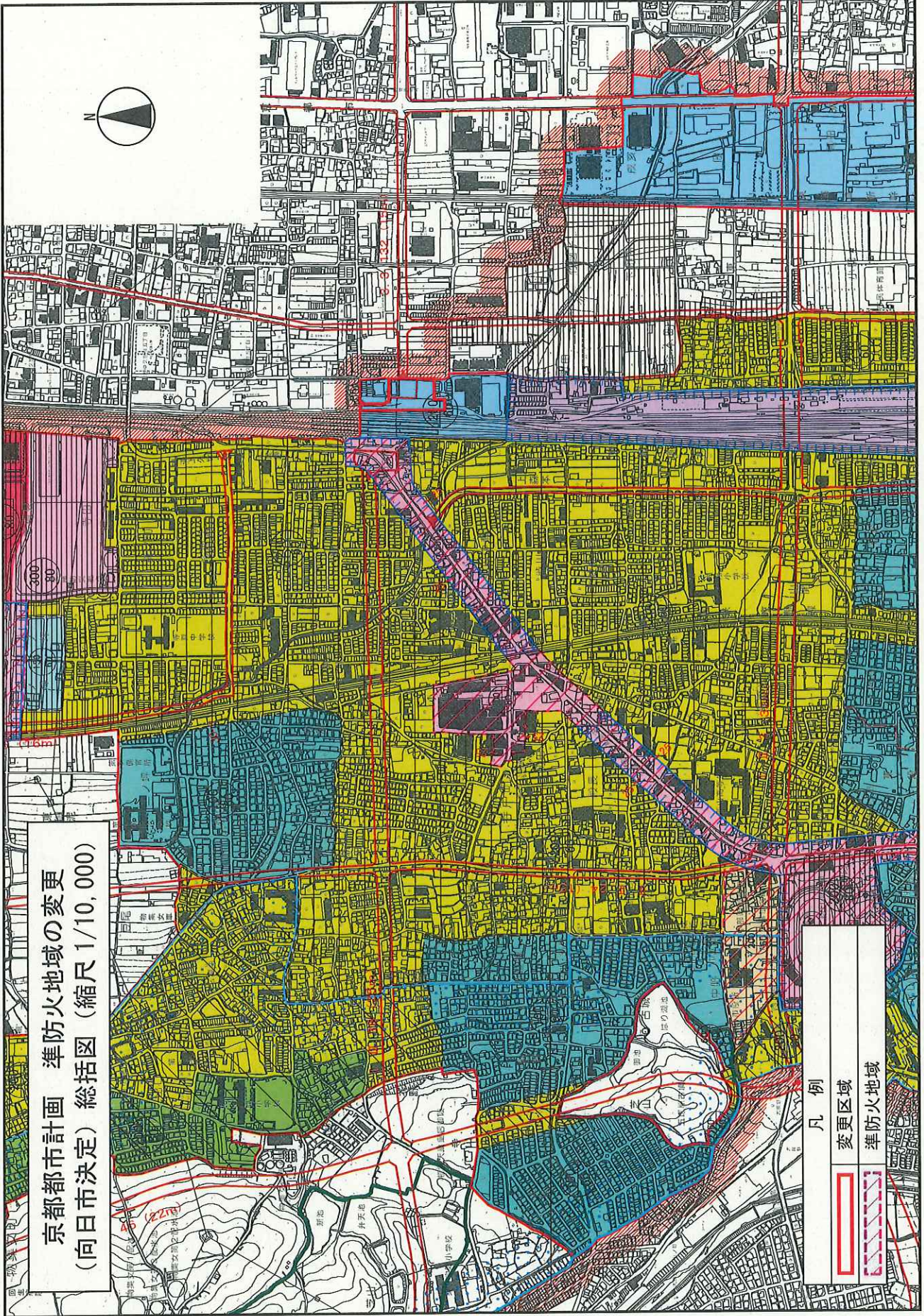


新





# 京都都市計画準防火地域の変更 (向日市決定)



京都市計画 準防火地域の變更  
(向日市決定) 総括図 (縮尺 1/10,000)

凡例

|   |       |
|---|-------|
|  | 變更区域  |
|  | 準防火地域 |

京都市計画 準防火地域の変更  
(向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)



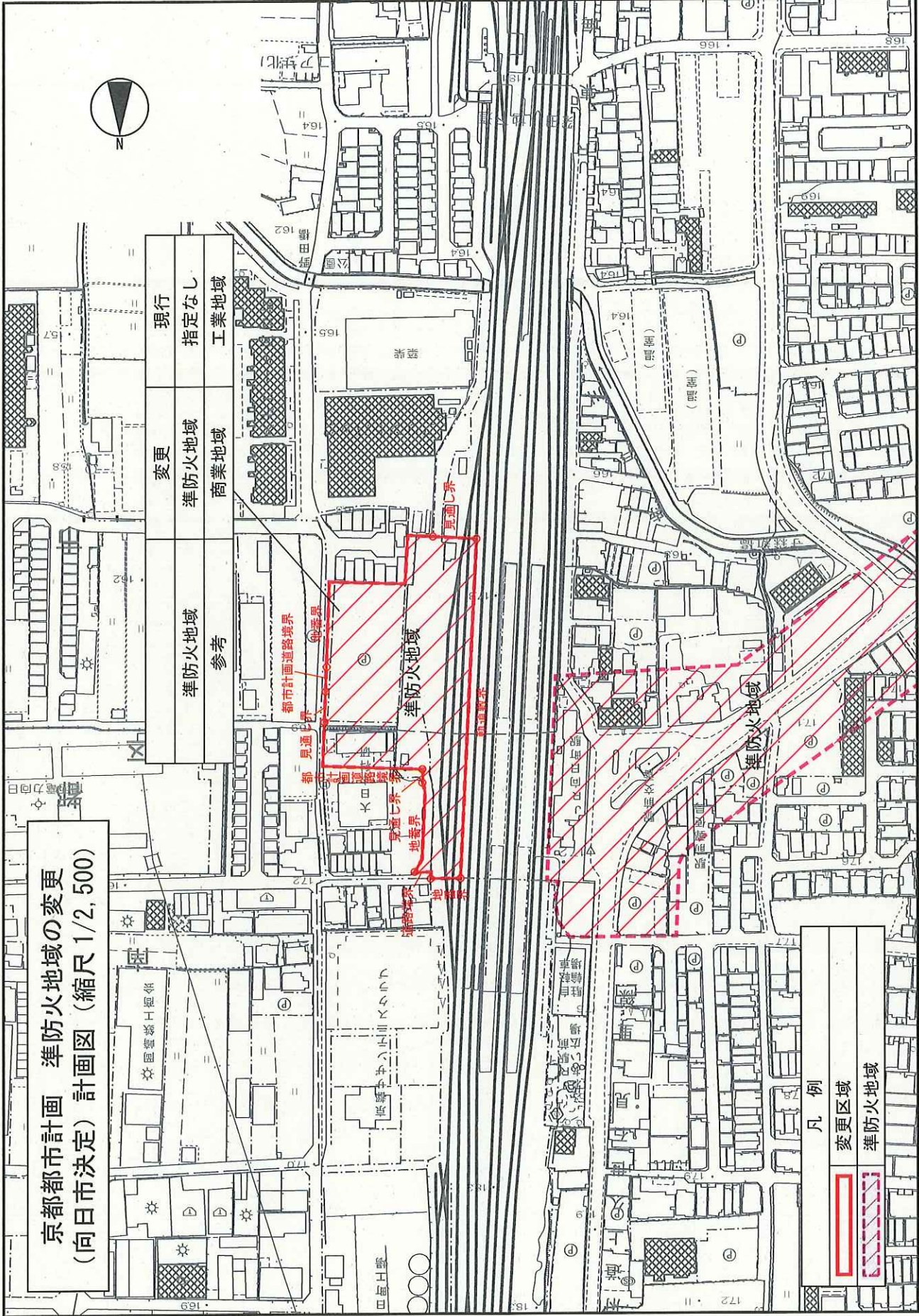
|    |       |      |
|----|-------|------|
| 変更 | 準防火地域 | 商業地域 |
| 現行 | 指定なし  | 工業地域 |

準防火地域  
参考

準防火地域

準防火地域

|       |
|-------|
| 凡例    |
| 変更区域  |
| 準防火地域 |



## 京都都市計画準防火地域の変更（向日市決定） （案）

都市計画準防火地域を次のように変更する。

| 種類    | 面積    | 備考                                 |
|-------|-------|------------------------------------|
| 準防火地域 | 約55ha | 第2種住居地域<br>準住居地域<br>近隣商業地域<br>商業地域 |

「位置及び区域は計画図表示のとおり」

### 理 由

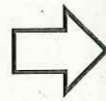
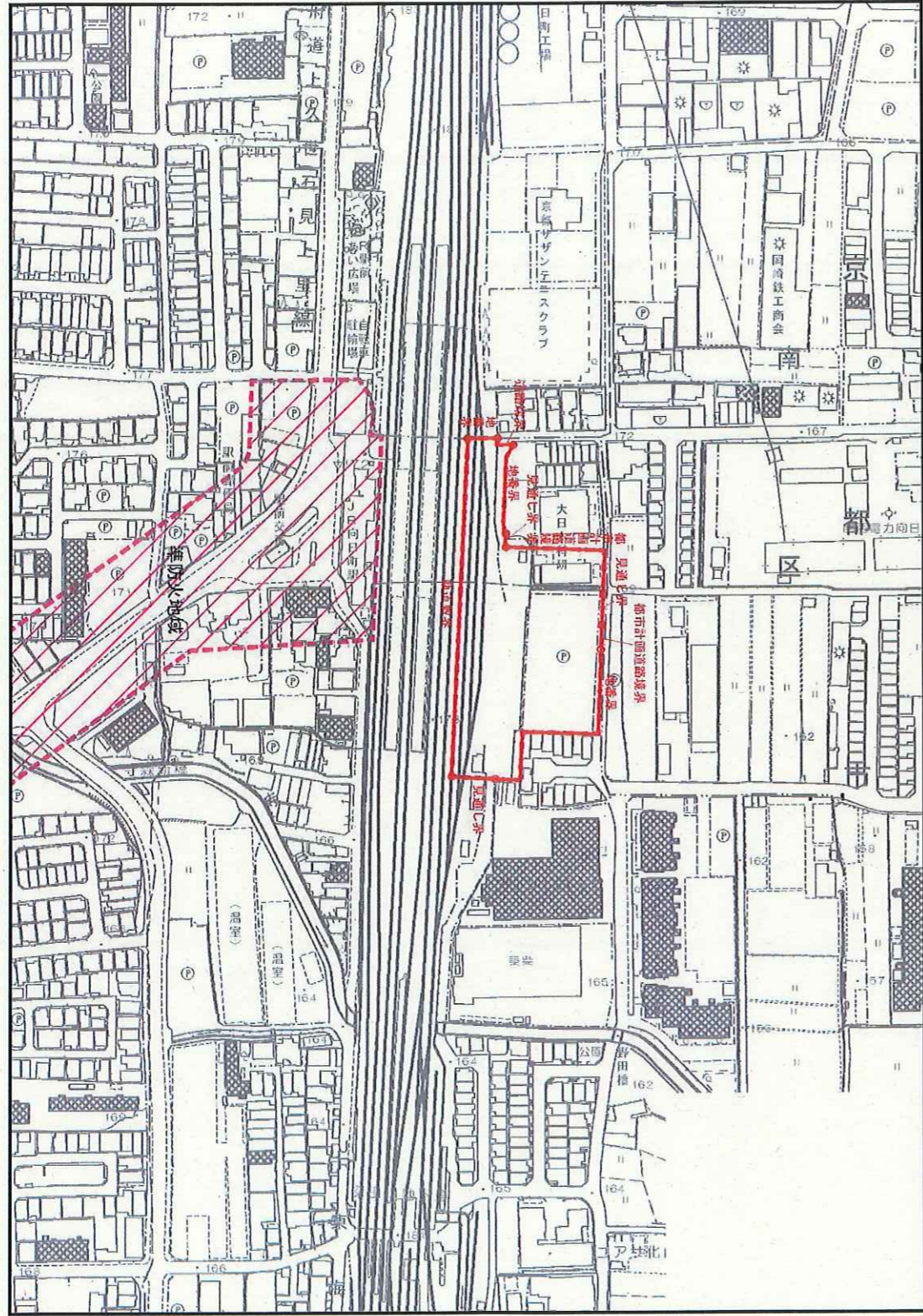
本都市計画は、準防火地域の変更を行うことにより、建物の不燃化を促進するものである。

## 理由書

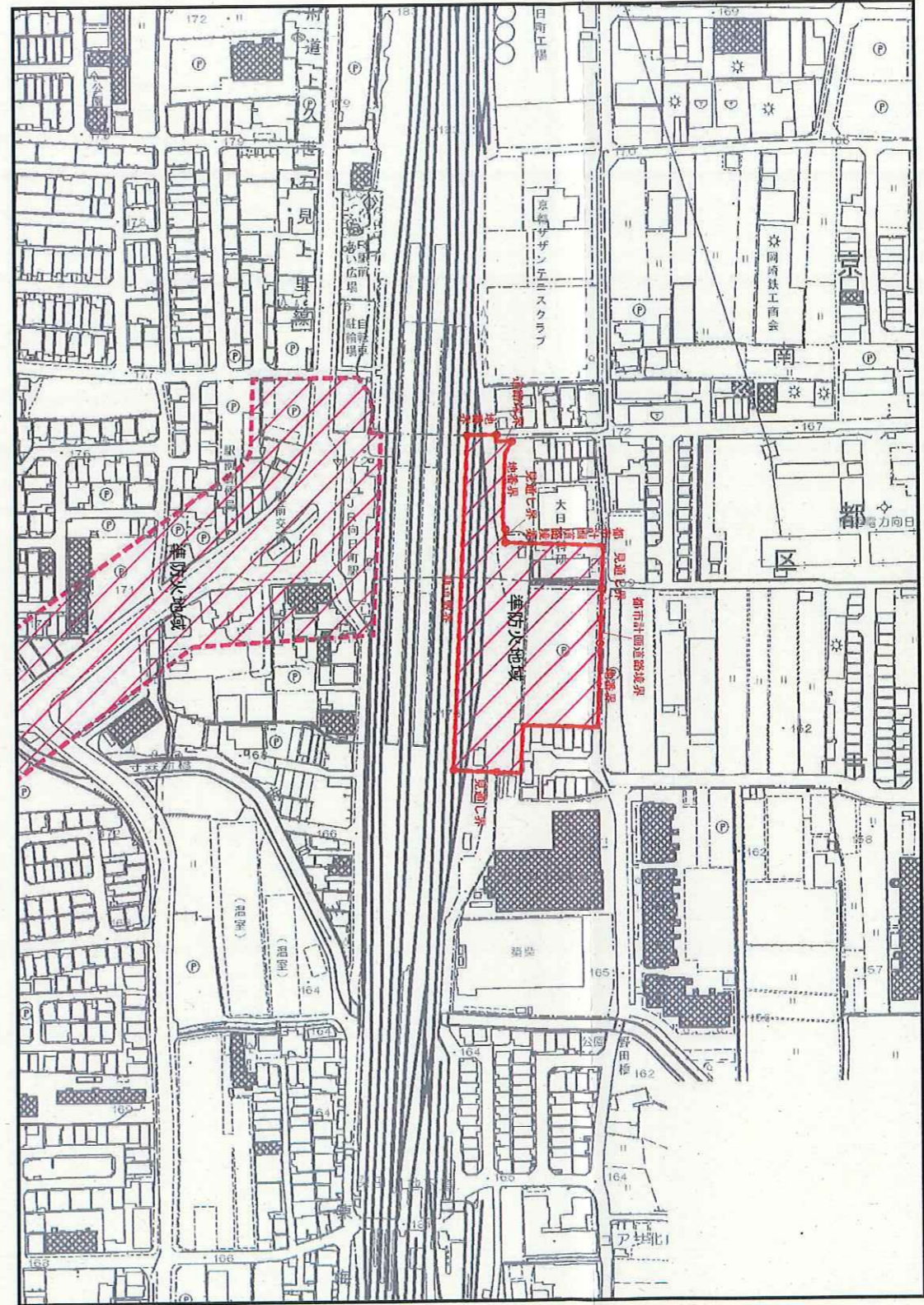
本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積した都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

このため、本都市計画は、用途地域の変更の変更と合わせ、準防火地域の変更を行うことにより、建物の不燃化を促進し、都市拠点にふさわしい市街地の形成を図るものである。

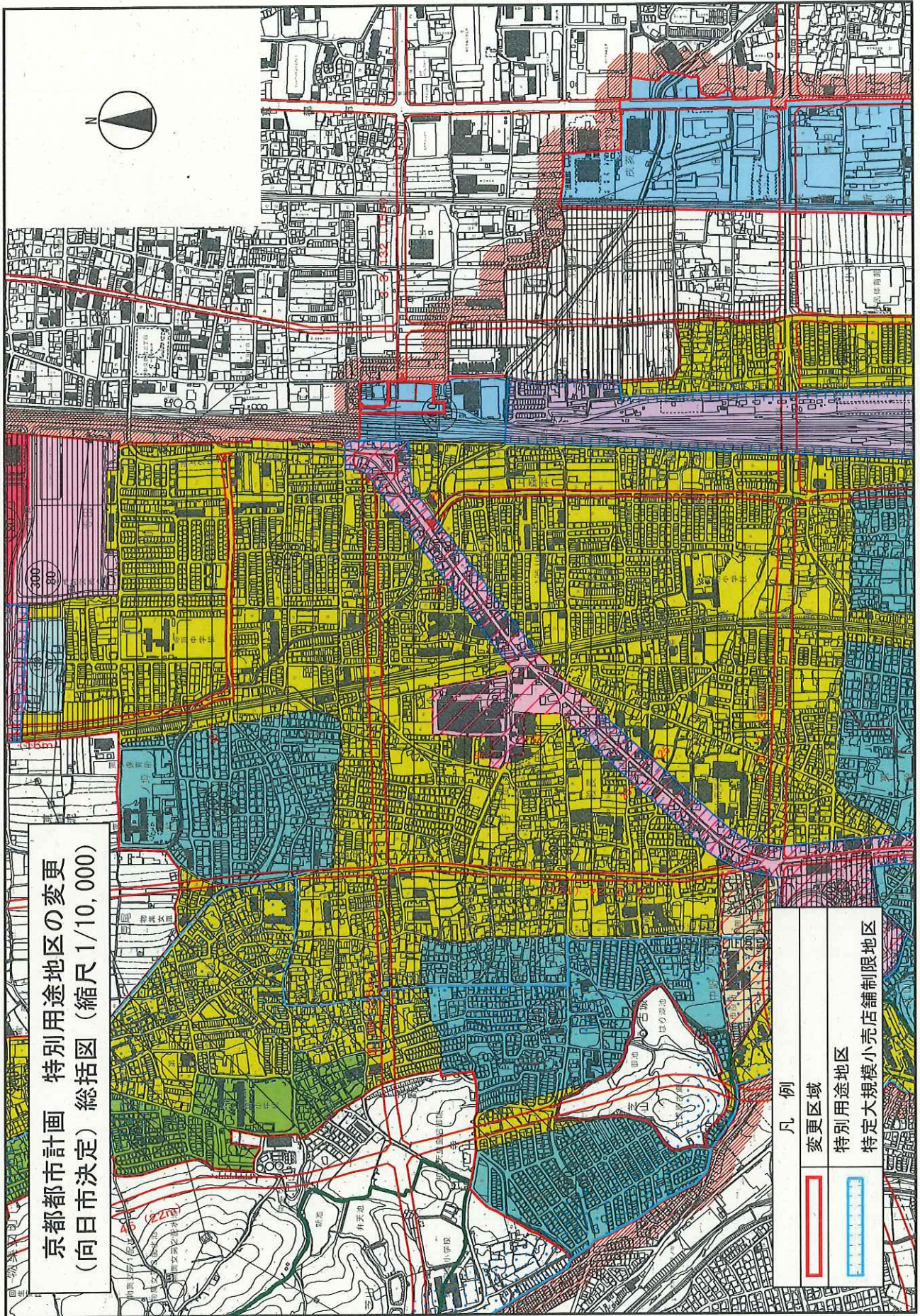
旧



新






京都都市計画特別用途地区の変更  
(向日市決定)



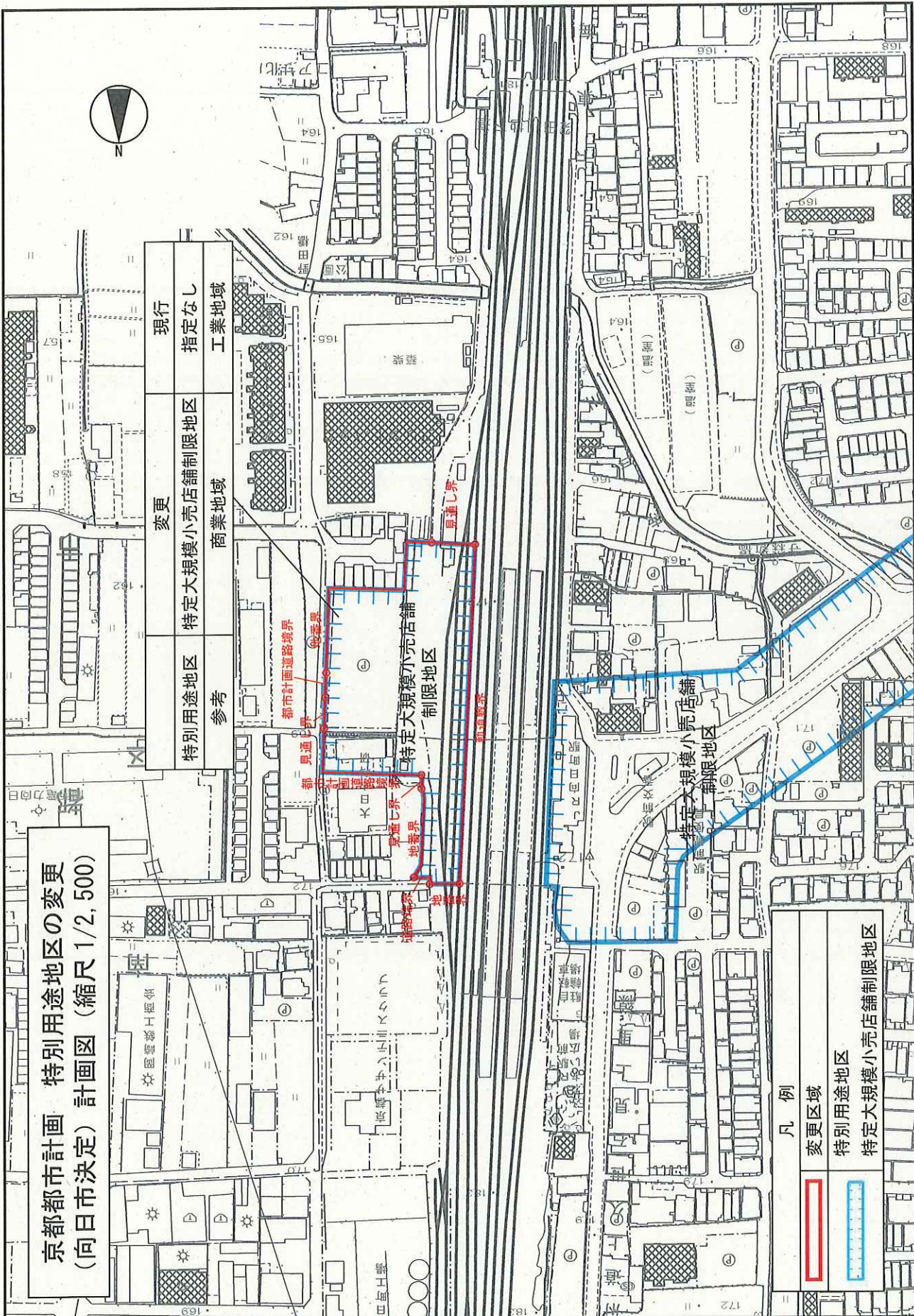
京都市計画 特別用途地区の変更  
(向日市決定) 総括図 (縮尺 1/10,000)

凡例

|   |               |
|---|---------------|
|  | 変更区域          |
|  | 特別用途地区        |
|  | 特定大規模小売店舗制限地区 |



京都市計画 特別用途地区の変更  
(向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)



|        |               |      |
|--------|---------------|------|
| 特別用途地区 | 変更            | 現行   |
| 参考     | 特定大規模小売店舗制限地区 | 指定なし |
|        | 商業地域          | 工業地域 |

凡例

|  |               |
|--|---------------|
|  | 変更区域          |
|  | 特別用途地区        |
|  | 特定大規模小売店舗制限地区 |

## 京都都市計画特別用途地区の変更（向日市決定） （案）

都市計画特別用途地区を次のように変更する。

| 種類            | 面積      | 備考                             |
|---------------|---------|--------------------------------|
| 娯楽・レクリエーション地区 | 約6.3ha  | 規制内容は、向日市娯楽・レクリエーション地区建築条例による。 |
| 特定大規模小売店舗制限地区 | 約53.6ha | 規制内容は、向日市特定大規模小売店舗制限地区建築条例による。 |

「位置及び区域は計画図表示のとおり」

### 理 由

本都市計画は、乙訓地域商業ガイドラインに沿って、特に広域に影響を及ぼす大規模小売店舗の立地を制限する「特定大規模小売店舗制限地区」の変更を行うことにより、都市環境の保全及び都市の健全な発展を図るものである。

## 理由書

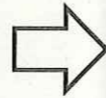
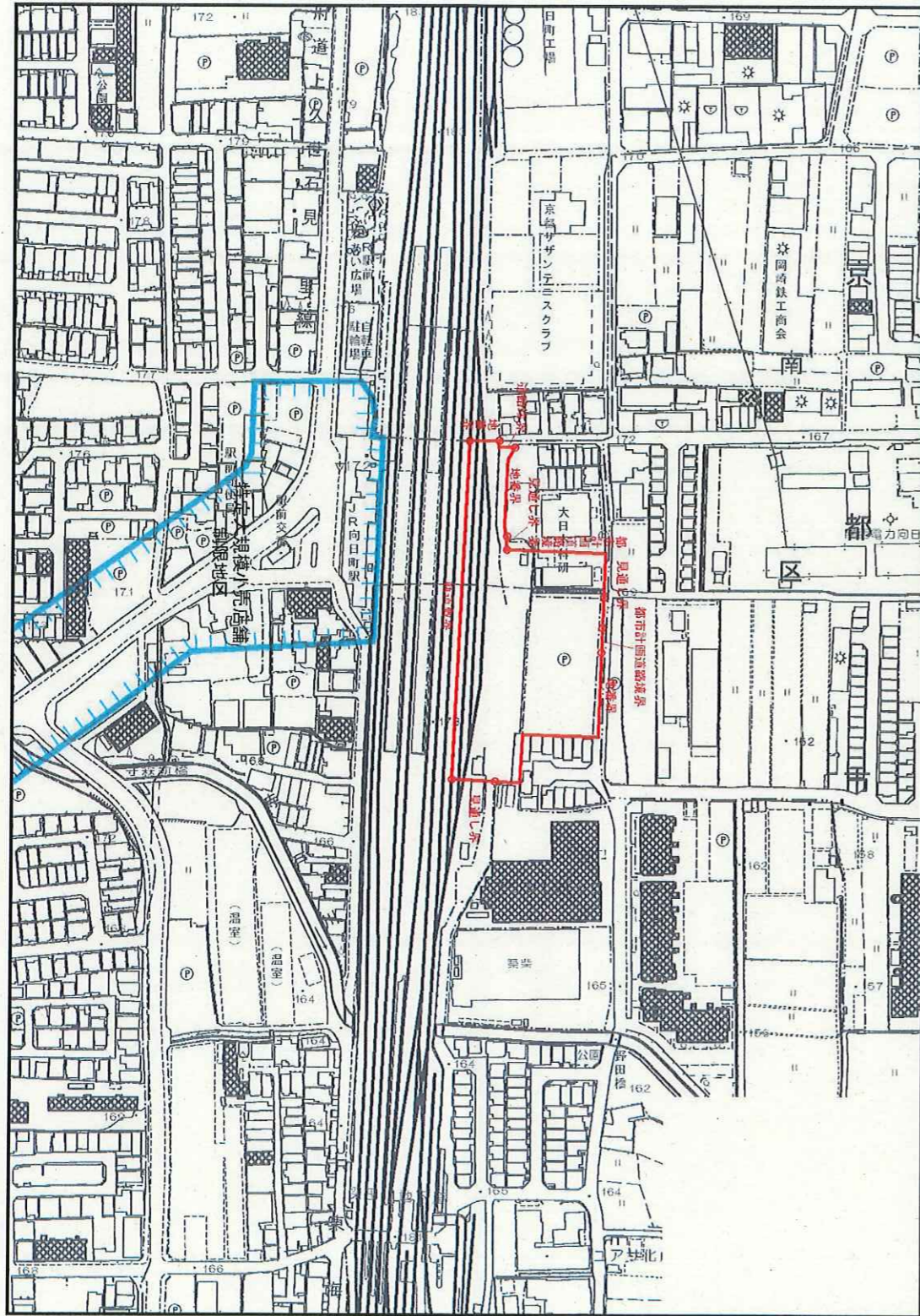
本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積した都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

一方、乙訓地域商業ガイドラインにおいて、特に広域に影響を及ぼす大規模小売店舗の立地を抑制する「抑制エリア」に位置づけられている。

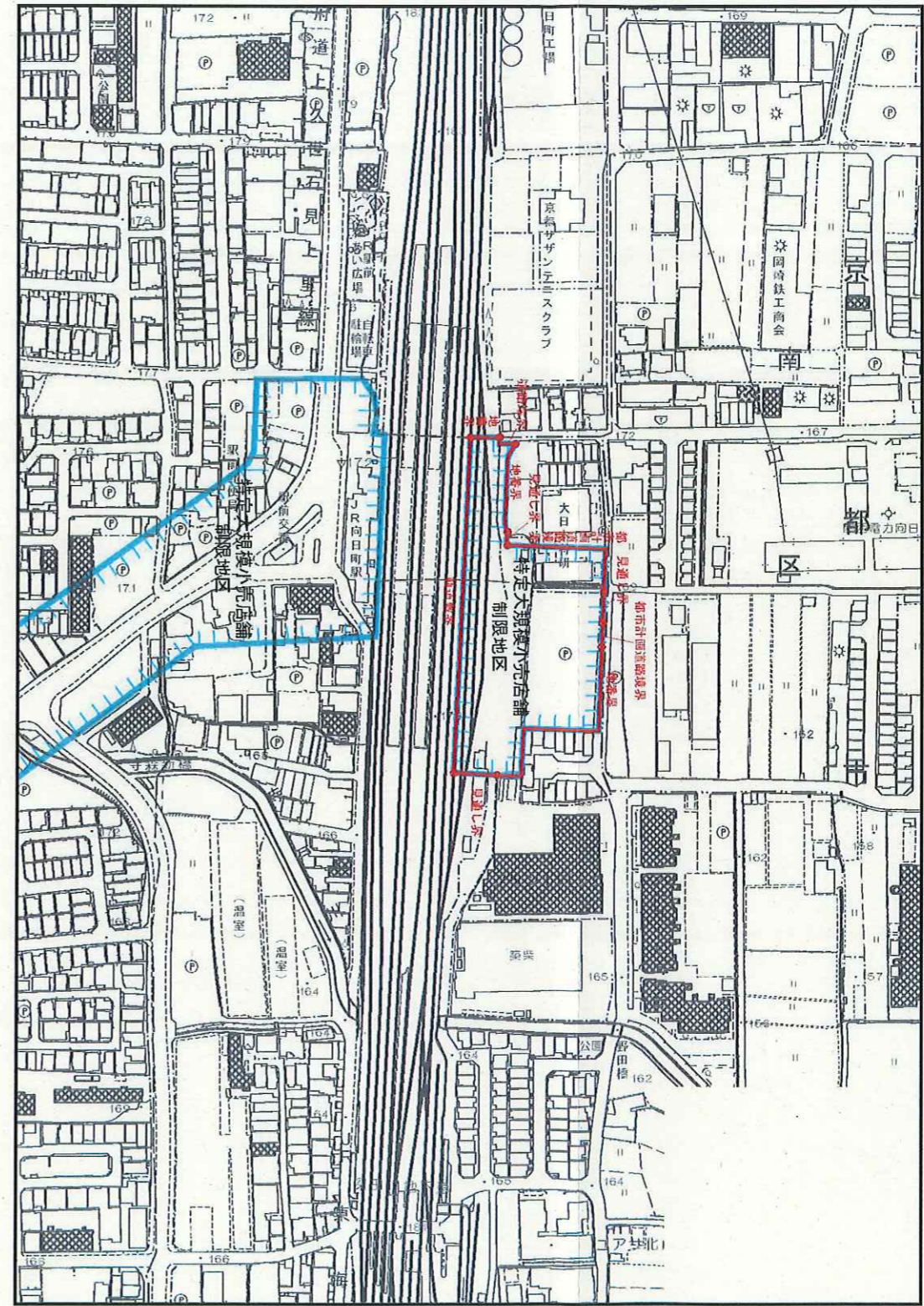
このため、本都市計画は、用途地域の変更と合わせ、本ガイドラインに沿って、特に広域に影響を及ぼす大規模小売店舗の立地を制限する「大規模小売店舗制限地区」の変更を行うことにより、都市環境の保全及び都市の健全な発展を図るものである。

京都都市計画特別用途地区変更 新旧対照図 S=no scale (向日市決定) (案)

旧



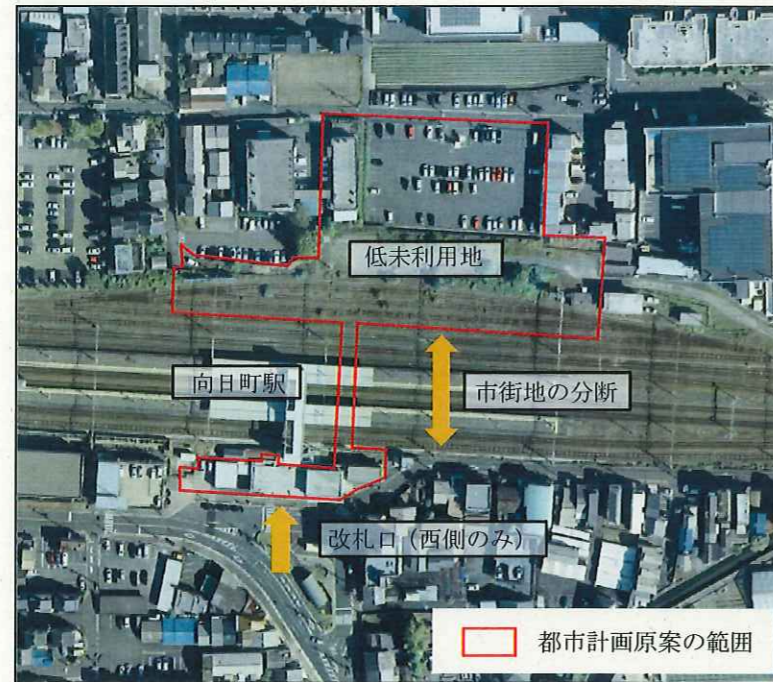
新



## ①地区の現況・課題

- JR向日町駅に隣接しているものの、駅東側には開設当初から改札口や駅前広場がなく、JR東海道本線以東の住民にとって、駅へのアクセス性に大きな課題を抱えている
- 鉄道により市街地が分断されており、駅周辺のまちづくりや水害等による浸水時の避難経路の確保に課題を抱えている
- 駅に隣接した非常にポテンシャル（潜在能力）が高い地域にも関わらず、広大な未利用地が生じており、まちづくり協議会により、これらを活かした東口開設等駅周辺のまちづくりの機運が高まっている

### 【上空から全体】



### 【東側】



### 【西側】



## ②市のまちづくりにおける位置づけ（第3次向日市都市計画マスタープラン）

- 都市計画マスタープランの将来都市構造において、本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した「中心都市拠点」に位置づけ
- 土地利用方針において、商業・業務・サービス等多様な機能の集積や土地利用の高度化などを図る「都市型複合拠点地区」に位置づけ
- 市街地整備方針において、「駅東口の開設に向けた東西自由通路、駅前広場、アクセス道路等の整備や市街地再開発事業等による拠点整備」を位置づけ

### 【将来都市構造】

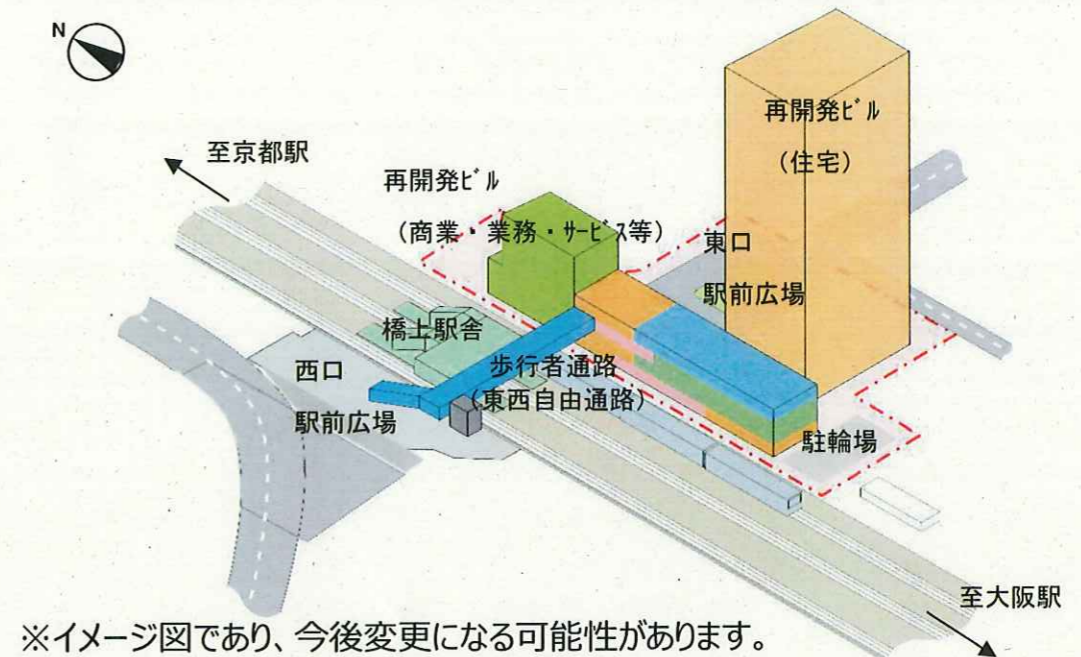


## ③駅周辺整備の概要

- 長年の懸案事項である東口開設に向けて、東口駅前広場や東西駅前広場を結ぶ東西自由通路などの公共施設と、駅前にふさわしい商業・業務・サービス・居住等の多様な機能集積を図る再開発ビルを一体的に整備

### 【事業概要】

- 方針：東口開設、都市機能の集積（交通結節点機能の向上、生活支援施設・居住施設の導入）
- 事業手法：（再開発事業：組合施行）再開発複合ビル、東口駅前広場  
（市事業）東西自由通路、西口駅前広場



※イメージ図であり、今後変更になる可能性があります。

## ④変更（決定）する都市計画の概要

- 高度利用型地区計画（JR向日町駅周辺地区地区計画）  
土地利用の方針：再開発地区、公共施設地区  
地区施設の整備方針：区画道路1号、歩行者通路1号（東西自由通路）、歩道状空地1号  
建築物等の整備方針：用途制限、壁面後退（2m以上）、容積率の最高限度（750%）
- 市街地再開発事業（JR向日町駅周辺地区第一種市街地再開発事業）  
施行区域面積：約0.8ha  
公共施設の配置：東口駅前広場、区画道路1号  
建築物の計画：住宅（約300戸）・商業・業務等
- 都市計画道路向日町上鳥羽線：東口駅前広場の区域及び面積の増加変更
- 用途地域：工業地域（200/60）→ 商業地域（600/80）
- 準防火地域：商業地域への変更に伴う指定区域の拡大
- 特別用途地区（特定大規模小売店舗制限地区）：商業地域への変更に伴う指定区域の拡大

## ⑤進捗状況と今後の予定

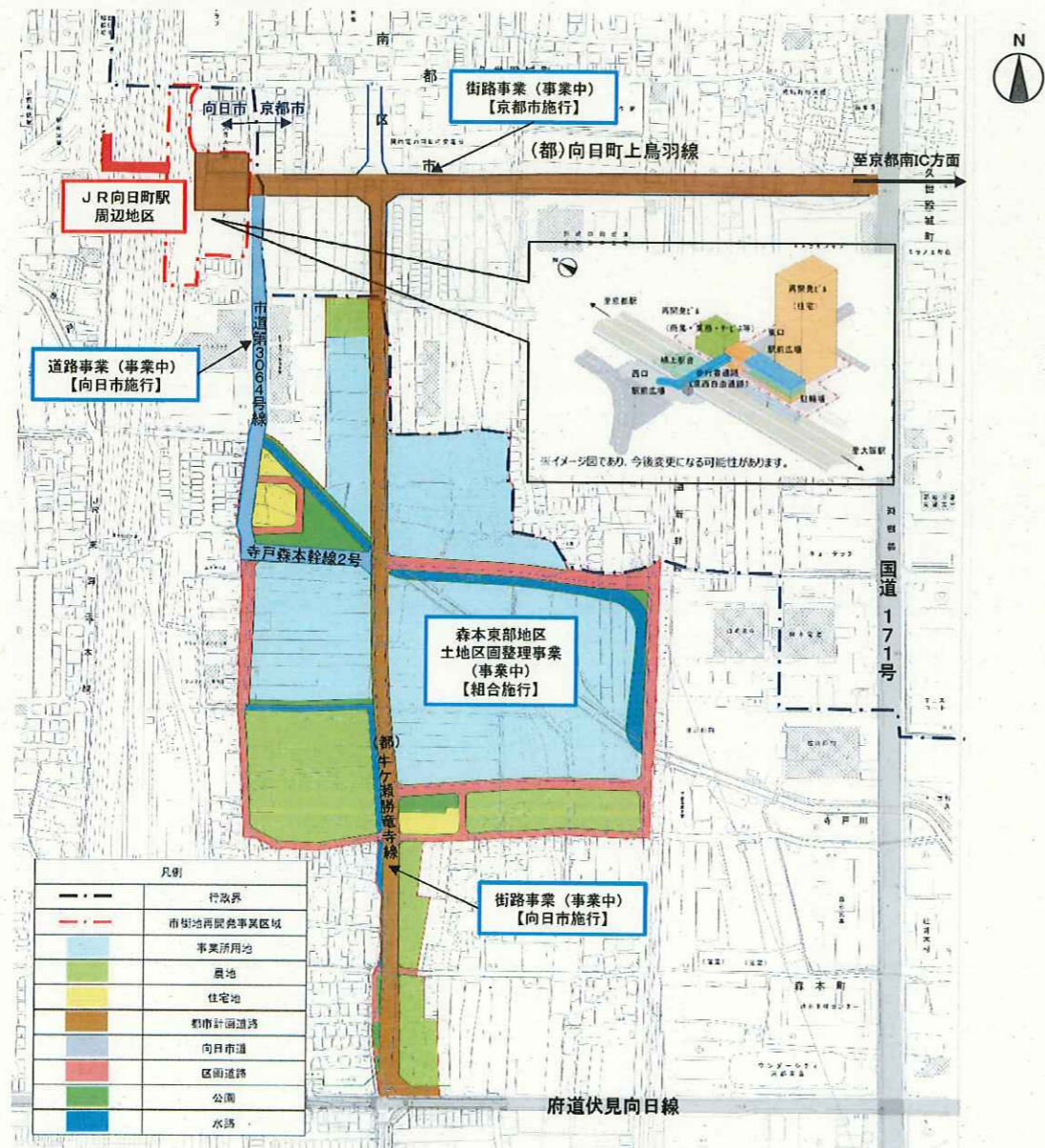
### 【進捗状況】

|         |                         |
|---------|-------------------------|
| H29年度～  | 市街地再開発等調査<br>駅周辺施設の基本設計 |
| H29.11～ | 勉強会開催                   |
| H30.12～ | JR向日町駅周辺地区まちづくり協議会      |
| R2.5    | 鉄道事業者との基本合意             |
|         | 市街地再開発準備組合の設立           |
|         | 事業協力者の決定                |

### 【今後の予定】

|      |               |
|------|---------------|
| R2年度 | 都市計画手続き       |
|      | 市街地再開発の事業計画作成 |

## ＜参考＞ 周辺事業について



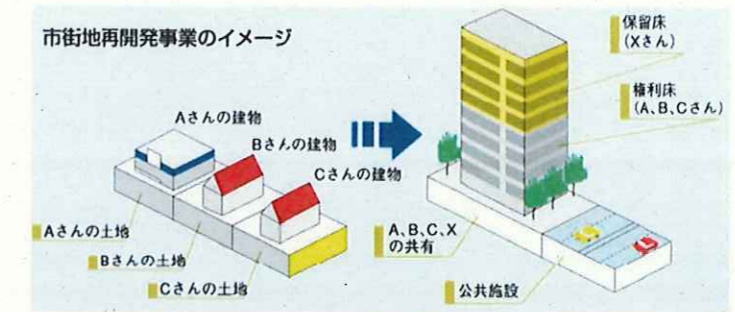
## ＜参考＞ 都市計画の用語解説

### ① 地区計画

地区の課題や特性を踏まえ、まちづくりの目標を設定し、その実現に向けて、道路等の地区施設の配置計画や、建物の用途・規模などのルールを定めることにより、その地区にふさわしい「まちづくり」を進めていく手法です。

### ② 市街地再開発事業

敷地を共同化して高度利用することにより、駅前広場等の公共施設やオープンスペース等の公共空間を生み出し、安全で快適な都市環境を創造する事業です。



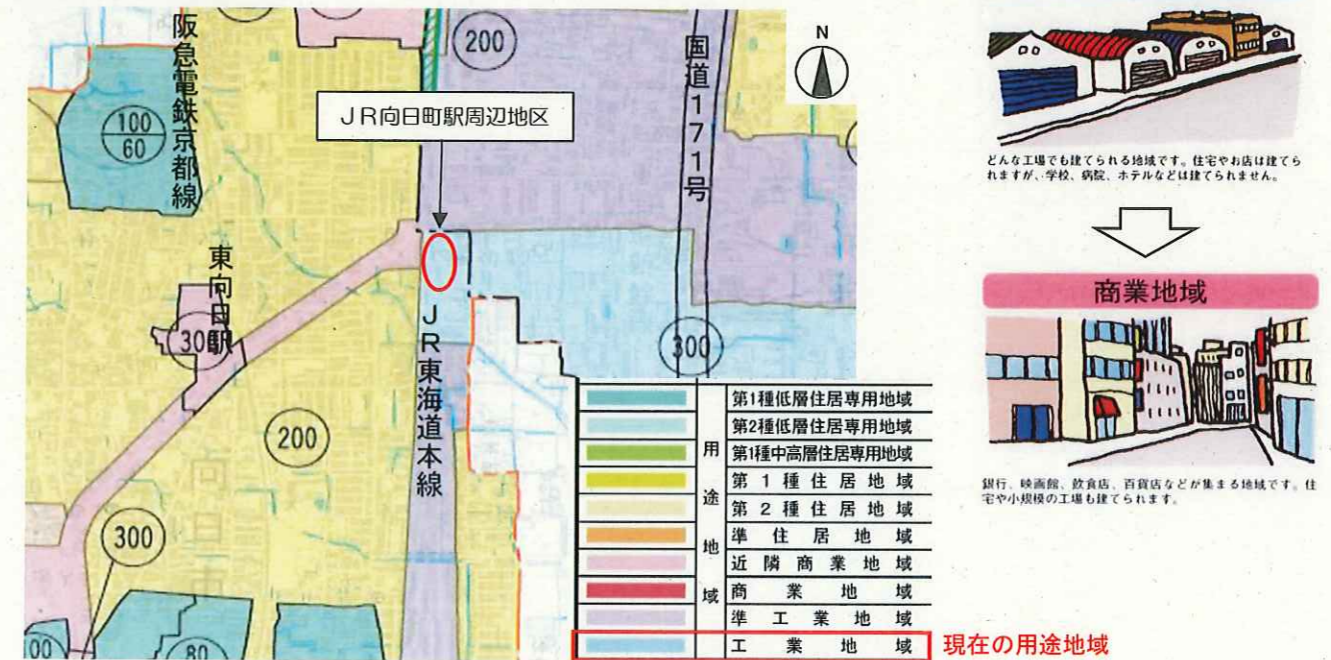
### ③ 都市計画道路

都市計画道路は、あらかじめルートや幅員などを決めた、都市の骨格を形成する道路のことであり、都市の将来像を踏まえて計画された道路です。

### ④ 用途地域

都市計画における土地利用制限のうち最も基本的なルールであり、その地域にどのような建物が建てられるかを定めたものです。

#### 【現在の用途地域図】



### ⑤ 準防火地域

市街地の建物の防火性を高め、火災の延焼拡大を抑制するため、建物の規模に応じて、建物の構造に規制がされます。

### ⑥ 特別用途地区 (特定大規模小売店舗制限地区)

特に広域に影響を及ぼす大規模小売店舗 (床面積1万㎡以上) の立地を制限する地区です。

## J R向日町駅周辺整備に係る都市計画案に対する 意見書の要旨及び市の見解

### 1 対象となる都市計画の種類及び名称

- ・京都都市計画地区計画（J R向日町駅周辺地区地区計画）の決定
- ・京都都市計画第一種市街地再開発事業の決定
- ・京都都市計画道路（3・3・132号向日町上鳥羽線）の変更  
（現名称 I・Ⅲ・47号 向日町上鳥羽線）
- ・京都都市計画用途地域の変更
- ・京都都市計画準防火地域の変更
- ・京都都市計画特別用途地区の変更

### 2 都市計画案の公告縦覧期間

#### (1) 公告日

令和2年8月11日（火）

#### (2) 縦覧期間

令和2年8月11日（火）から令和2年8月25日（火）

#### (3) 意見書提出期間

令和2年8月11日（火）から令和2年8月25日（火）

### 2 縦覧者数

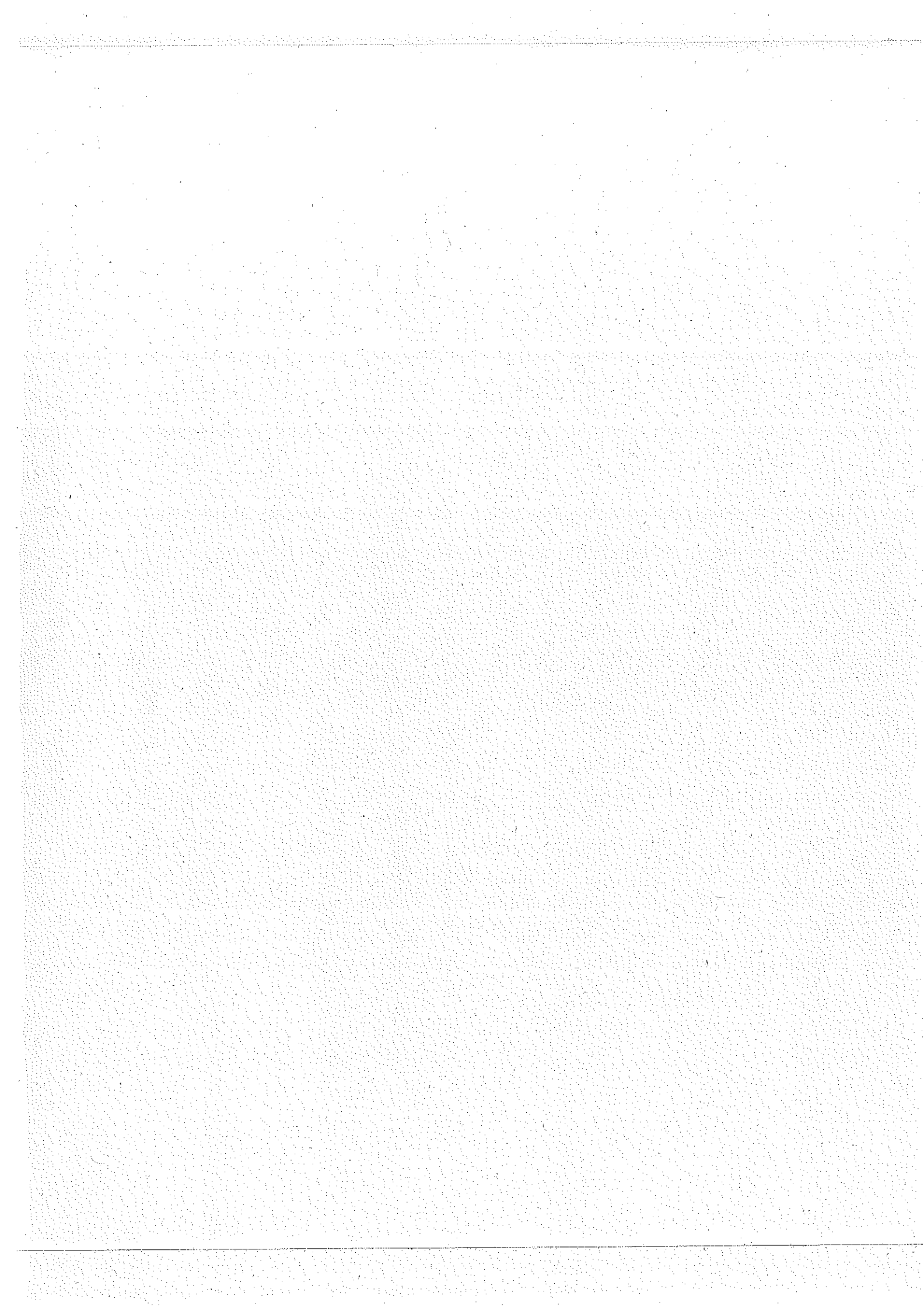
4名

### 3 意見書提出者

24名

### 4 意見件数

71





JR 向日町駅周辺整備に係る都市計画法案に対する意見書の要旨及び市の見解

| 種別                    | 意見の要旨   | 市の見解   |
|-----------------------|---|--|
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 2 | JR 向日町駅東口の開設は住民の悲願である。ぜひとも実現してほしい。  | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | JR 向日町駅東口の開設を早く実現してほしい。駅だけでなく、再開発ビルも含めたまちづくりを期待している。                                | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | JR 向日町駅周辺のまちづくり賛成である。タワーマンションもいざれ向日市のシンボルになると思う。                                    | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 本市が大きく発展するためには JR 向日町駅東口の開設や再開発ビルの整備などの周辺整備が必要であり、向日市のさらなる発展や市民福祉の向上につながるものと確信している。 | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 向日市の顔であり玄関口である JR 向日町駅に再開発ビルを整備することは宣伝効果も大きい。今後向日市が発展するためには絶対に必要な投資であり、必ず実現してほしい。   | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 今こそ向日市発展の礎をつくるべきであり、若い方のため、コロナウイルスによる失業者対策や景気対策、市税の確保のため、本開発計画に賛成する。                | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 都市計画に賛成であり、今回の駅周辺計画は東側が大きく変わるチャンスだと期待している。向日市全体がにぎわうことにもつながるので何とか実現してほしい。           | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、市街地再開発事業の計画案においても主要用途に住宅、商業、業務を位置づけ、都市拠点にふさわしい機能の集積を図ることであります。 |

| 種別                    | 意見の要旨  | 市の見解  |
|-----------------------|--|---|
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 市街地再開発事業が向日市まちづくり条例の適用除外だということは、地方自治の権利がないということなのか。  | 市街地再開発事業の施行にあたっては、都市再開発法に基づく都道府県知事の認可を要します。同法の認可を得て行う市街地再開発事業は、都市計画法に基づく開発許可も適用除外となることから、本市における開発事業の手続きを定めた向日市まちづくり条例についても、適用除外としていく所です。<br>なお、憲法上、地方公共団体は、法律の範囲内で条例を制定することができるかと定められております。   |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 今回の計画は、JR 西日本の利益を最優先する計画となっており、多くの市民の願いである JR 向日町駅東口の開設と駅舎の橋上化のみとする計画に抜本的に改めるべきである。                        | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられております。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した」中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画となっており、この地区における都市像の実現に寄与する内容と考えております。 |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 向日市の良いところを壊さず、静かな落ち着いたまちという特色を生かしてほしい。   |   |
| 都市計画<br>:全体<br>同意見数 1 | 高さ 100mのタワーマンションが、ふるさと向日市創生計画の3つの柱に合致しているとは思えない。ポテンシャルの高い土地の有効利用と利益が主要な目的であって、「向日市まちづくり」をとってつけたようなものではないか。 |   |

| 種別                     | 意見の要旨   | 市の見解  |
|------------------------|---|---|
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 向日市の玄関口の一つであるJR向日町駅前にタワーマンションを建設する行為は規制すべきである。                    | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されることから、現段階で、タワーマンションが建設されるとは決まっております。   |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 4 | タワーマンションの建設に反対、必要ない。  | なお、JR 向日町駅周辺は、第2次ふるさと向日市創生計画において「中心にぎわいゾーン」に位置付けられるとともに、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても、多様な機能が高度に集積した「中心都市拠点」、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられており、土地の高度利用を図るべき地区と考えております。また、タワーマンションは住居の一形態であり、法令上、建築が認められている建築物であることから、市として特別に規制を行うことは考えておりません。 |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 3 | JR 向日町駅東口の開設は賛成であるが、タワーマンションの建設には反対である。                           | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されます。この過程において、再開発ビルの内容や建築計画が明らかになることから、いただいたご意見は準備組合にお伝えします。   |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 容積率を変更してまでのタワーマンションの建設は反対であり、目先の利益に捉われず、子や孫の代に負債を残さないことが大人の責務である。 |   |

| 種別                     | 意見の要旨  | 市の見解 |
|------------------------|--|------|
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 計画されている高層複合ビルは効率性重視の無機質な構造物となり向日市には全くそぐわない。駅前整備をするというのであれば、歴史記念館のような施設を整備してはどうか。 |      |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | ホテルを誘致してほしい。   |      |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 計画の商業施設には、文化教室や会議室、展示場、コンサート会場等を誘致してほしい。   |      |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 京都先端科学大学のサテライト学舎を誘致し、学生の日本電産(株)での研修、市民への公開講座として活用を希望する。                          |      |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 緑地公園やコミュニティ広場、子育て・福祉などに必要な施設を整備してほしい。  |      |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 開発地域には緑の立木公園をつくってほしい。  |      |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 駅直近にマンションを建設するならば、市民が憩える緑の多い公園を作らなければならない。                                       |      |

| 種別                     | 意見の要旨   | 市の見解   |
|------------------------|---|--|
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | タワーマンションを建設すると、子育て関連施設の不足や災害時の避難場所・備蓄の確保、修繕工事費の不足が問題になる。                | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されます。この過程の中で、子育て関連施設や災害時の対応について課題が生じる場合は、関係機関と連携し、必要な対応を図るとともに、準備組合に対し指導・助言を行ってまいりたいと考えております。   |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 向日市にタワーマンションは必要ない。保育所や学校、救急車、消防車などいろいろなものが必要になり、まちそのものの機能がダメになる。無計画である。 | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されます。この過程の中で、高層建築物を計画する際には、日影等の調への影響について各種法令を遵守するとともに、電波障害やビル風等の調査及び必要な対策を行うよう準備組合に対して指導・助言を行ってまいりたいと考えております。   |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | 建物高層化による周辺住民への威圧感・日照・日陰・ビル風・反響・電波等が問題。                                  | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されます。今回、市街地再開発事業を行う区域については、準防火地域を指定することから、事業により整備される再開発ビルについては、主要構造物部(壁、柱、床、はり、屋根、階段)を通常の火災が終了するまでの間、倒壊や延焼を防止する耐火構造にすることが建築基準法により義務付けられます。また、はしご車が届かない II 階以上の高さを有する建築物については、さらに小区画の防火区画及び避難・救助のための非常用昇降機の設定が義務付けられるとともに、スプリンクラー等の消火設備の設置も消防法により義務付けられており、これら法令に基づき適切に建築物の設計を実施されるものと考えております。 |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1 | はしご車が届かないような高さの建物の建設を許可するのは無責任ではないか。屋上にヘリポートを作るとしても、多額の費用が発生するのではないか。   | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されます。今回、市街地再開発事業を行う区域については、準防火地域を指定することから、事業により整備される再開発ビルについては、主要構造物部(壁、柱、床、はり、屋根、階段)を通常の火災が終了するまでの間、倒壊や延焼を防止する耐火構造にすることが建築基準法により義務付けられます。また、はしご車が届かない II 階以上の高さを有する建築物については、さらに小区画の防火区画及び避難・救助のための非常用昇降機の設定が義務付けられるとともに、スプリンクラー等の消火設備の設置も消防法により義務付けられており、これら法令に基づき適切に建築物の設計を実施されるものと考えております。 |

| 種別                     | 意見の要旨  | 市の見解   |
|------------------------|--|--|
| 都市計画<br>:再開発<br>同意見数 1 | 再開発ビルについては、周囲の安全確保を考慮すると敷地が狭小すぎることから、計画の撤回もしくは抜本的な再検討が必要である。安全が確保されるとしても、住戸数の大幅な縮小が妥当である。                      | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルについては、各種法令により求められる安全基準を満たした設計をされるものと考えております。  |
| 都市計画<br>:再開発<br>同意見数 1 | 隣接する戸建て住宅を無視して再開発区域を限定することは、土地の健全な高度利用とは決して言えず、まして公共の福祉に寄与するものではない。  | 市街地再開発事業の区域については、地区の課題である駅東口開設と広大な未利用地を活用したまちづくりの進展の双方を解決するため、本区域を都市計画に定めるものです。<br>なお、本事業区域の大部分は民間が所有していますが、本事業により、区域面積の約4割を駅前広場やアクセス道路等の公共施設及び歩道状空地等の公共空間が占めることから、土地の健全な高度利用の実現と公共の福祉に寄与しているものと考えております。                       |
| 都市計画<br>:再開発<br>同意見数 1 | タワーマンション建設に伴う様々な懸念事項に対して、準備組合が検討されることとして事業者任せにしているが、今回のような特殊な建物の建設を容認するのであれば、市民の懸念に対して事例調査等を行い、積極的な説明をするべきである。 | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されることから、現段階で、タワーマンションが建設されるとは決まっております。なお、仮に都市計画の決定後、詳細な検討が進められる中で、タワーマンションなどの超高層建築物が計画される場合は、日影や電波障害等の周辺環境に与える影響と対策について丁寧な説明や対応をするよう準備組合に対して指導・助言を行ってまいりたいと考えております。 |
| 都市計画<br>:再開発<br>同意見数 1 | JR 西日本の財源対策としてタワーマンションの建設が浮上したとのことであるが、市民感情として納得しがたい。  | 市街地再開発事業は、JR 向日町駅東口を開設するため、そこに至る東口駅前広場や駅前広場に接続する幹線道路などの公共施設をはじめ、住宅、商業、業務などの機能を集積した駅直結の再開発ビルを整備することで、都市拠点にふさわしいにぎわいの創出と市街地環境を実現する公共性の高い内容となっております。  |

| 種別                      | 意見の要旨   | 市の見解   |
|-------------------------|---|--|
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1  | タワーマンションの建設により住環境が変わることで、やむを得ず引っ越し等を余儀なくされた場合、向日市として生活の保障をしてくれるのか。  | 事業の推進に当たっては、各種法令に基づき周辺環境が保全されるよう、準備組合に対して指導・助言を行ってまいりたいと考えております。なお、市街地再開発事業により損害が発生した場合は、事業主体であります再開発組合が各種法令に則って対応するものと考えております。  |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 2  | 向日市まちづくり条例の適用除外による公園設置の免除は絶対に認め<br>てはならない。                          | 市街地再開発事業の施行にあたっては、都市再開発法に基づく都道府県知事の認可を要します。同法の認可を得て行う市街地再開発事業は、都市計画法に基づく開発許可も適用除外となることから、本市における開発事業の手続きを定めた向日市まちづくり条例についても適用除外としていく所です。  |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1  | 向日市まちづくり条例の公園設置義務を適用除外としているが、300 戸<br>のもの住宅に対する住環境をどのように考えているのか。    | なお、今回の再開発事業は、区域面積の約4割を駅前広場やアクセス道路等の公共施設及び歩道状空地等の公共空間が占める公共性の高い内容となっています。また、駅前広場や歩道状空地には植栽がされ、地区計画による建築物の緑化率 10%と併せ緑を感じることができる計画としております。  |
| 都市計画<br>：再開発<br>同意見数 1  | 公園の設置にあたっては、住戸 1 戸あたり 3 m <sup>2</sup> を確保し、周辺緑地環境<br>保全に寄与するよう求める。 | さらに、事業区域周辺(徒歩圏 500m以内)には、JR駅前ふれあい広場及び森本東部地区土地区画整理事業により公園が整備される予定であることから、特段の支障があるとは考えておりません。  |
| 都市計画<br>：地区計画<br>同意見数 2 | 地区計画(原案)が計画(案)となったが、説明会や公聴会、都市計画審<br>議会などで出された意見が反映されていない。          | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において、「JR 向日町駅周辺を整備し、駅への利便性や安全性を向上させるとともに、中心にぎわいゾーンへの都市機能の誘導を図ることで、まちの活性化を図る」としており、取組の柱として、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられております。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても「本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公 |

| 種別                       | 意見の要旨   | 市の見解  |
|--------------------------|---|---|
| 都市計画<br>: 地区計画<br>同意見数 1 | 地区計画の原案立案に至る議論や過程が不透明ではないか。タワーマンション建設に伴い周辺に及ぼす影響の調査・分析結果が示されていない。準備組合で検討を重ねた結果だとしても、タワーマンションの計画ありきで提案されたものではないのか。 | <p>共・居住機能等が高度に集積した「中心都市拠点、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の都市計画案は、これら上位計画と整合を図った計画であり、この地区における都市像の実現に寄与する内容と考えております。</p> <p>また、JR 向日町駅周辺整備は、市街地再開発事業を用いて行います。この事業は、敷地を共有化して建築する再開発ビルの床を売却することで事業費を確保する仕組みのため、高度利用により事業費分の床を生み出すことが必要となります。</p> <p>これらのことから、地区計画に対するご意見については内容を検討する中で、地区の都市像の実現や市街地再開発事業の成立性に影響を及ぼすご意見については反映しておりません。</p> <p>本地区計画は、地区計画区域の地権者により組織されたまちづくり協議会により検討を重ねられ、地権者の合意形成が図られたことから、関係機関との協議を経て都市計画の決定手続きを開始したものです。</p> <p>今回の市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されることから、現段階で、タワーマンションが建設されるとは決まっておりません。なお、仮に都市計画の決定後、詳細な検討が進められる中で、タワーマンションなどの超高層建築物が計画される場合は、日影や電波障害等の周辺環境に与える影響と対策について丁寧な説明及び対応をするよう準備組合に対して指導・助言を行ってまいりたいと考えております。</p> |



| 種別                      | 意見の要旨   | 市の見解  |
|-------------------------|---|---|
| 都市計画<br>:地区計画<br>同意見数 2 | 環境面や景観面等から周囲とのバランスを考え、高さは制限すべきである。  | JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において「中心にぎわいゾーン」に位置付けられるとともに、市街地再開発事業の事業化を含むJR向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても、多様な機能が高度に集積した「中心都市拠点」、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」に位置付けられています。今回の計画は、これら上位計画と整合性を図ったものであり、土地の高度利用を図るべき地区と考えております。 |
| 都市計画<br>:地区計画<br>同意見数 2 | 100mを超えるマンションが駅直近に建設される計画には余りに高すぎることので賛成できない。近隣への風害・日照・眺望問題も想定されることから、せめて60m以下にするべきである。 | なお、建築物の高さについては、日影等の関係法令に基づき制限がかかるものと考えております。  |
| 都市計画<br>:地区計画<br>同意見数 2 | タワーマンションは市内の高層マンションと同程度の高さまでに制限すべきである。  | また、景観については、地区計画において建築物等の形態又は色彩その他意匠の制限の中で、周辺環境及び都市景観に配慮したものとすることを設けています。  |
| 都市計画<br>:地区計画<br>同意見数 3 | 容積率を75%から50%以下にするべきである。   | 容積率の引き下げは、本地区の都市像の実現や市街地再開発事業の成立性に影響を及ぼすことから、都市計画案に反映することはできないと考えております。   |
| 都市計画<br>:地区計画<br>同意見数 1 | 建ぺい率を80%から75%以下にするべきである。  | 本市における商業系用途地域の建蔽率と同じ値としております。   |

| 種別                       | 意見の要旨  | 市の見解  |
|--------------------------|--|---|
| 都市計画<br>: 地区計画<br>同意見数 1 | 住宅マニション部分の敷地面積を市街地再開発事業の区域から切り離し、単体として容積率 500%以下、建ぺい率 75%以下の規制条件をクリアさせるべきである。                | 市街地再開発事業は、敷地を共同化して高度利用した再開発ビルを整備することにより、駅前広場や道路等の公共空間を生み出すとともに、再開発ビルの床を売却し必要な事業費を確保する事業のため、区域の一部を事業区域から切り離すことは、事業が成立しないことからできないものと考えております。  |
| 都市計画<br>: 地区計画<br>同意見数 1 | 容積率を 750%から 500%に引き下げる意見に対して、上位計画との整合から正当性を説明されているが、委員会等では 100mのタワーマニションが建築可能だとは一度も議論されていない。 | 市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されることから、現段階で、タワーマニションが建設されるとは決まっておりません。<br>なお、容積率の引き下げは、本地区の都市像の実現や市街地再開発事業の成立性に影響を及ぼすことから、都市計画案に反映することはできないと考えております。  |
| 都市計画<br>: 地区計画<br>同意見数 1 | 官民連携事業調査の報告書では、容積率 400%～500%、17 階程度の想定であったが、なぜ今回、容積率 750%という数字がでてきたのか。わかるように説明してほしい。         | 平成 28 年度に行いました「JR 向日町駅東口開設にかかる官民連携事業調査」は、官民連携の事業手法を調査したものであり、報告書に記載の容積率は、事業費の削減効果を検討するため、仮に想定したものです。<br>一方、都市計画案の容積率は、市の最上位計画である第 2 次ふるさと向日市創生計画及び第 3 次向日市都市計画マスタープランに位置づけられた JR 向日町駅周辺地区のまちづくりの方針に基づき設定しているものです。具体的には、この地区は、市の最上位計画である第 2 次ふるさと向日市創生計画において「中心にぎわいゾーン」に位置付けられるとともに、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第 3 次向日市都市計画マスタープランにおいても、多様な機能が高度に集積した「中心都市拠点」、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる |

| 種別                      | 意見の要旨  | 市の見解   |
|-------------------------|--|--|
| 都市計画<br>:用途地域<br>同意見数 1 | 用途地域は指定状況から勘察し、近隣商業地域が妥当である。                                   | <p>機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」として、土地の高度利用を図る地区に位置付けられています。このことから、高度利用を図る用途地域として商業地域を設定し、容積率については、鉄道駅に隣接する街区から、高度利用を図る商業地域で一般的に指定される 600%としております。この容積率に、市街地再開発事業において一般的に適用される容積率の緩和規定(壁面後退、住宅の供給)分を加え最大 750%と設定しております。</p> <p>JR 向日町駅周辺地区は、市の最上位計画である第2次ふるさと向日市創生計画において「中心にぎわいゾーン」に位置付けられるとともに、市街地再開発事業の事業化を含む JR 向日町駅周辺整備事業の推進が位置付けられています。また、第3次向日市都市計画マスタープランにおいても、多様な機能が高度に集積した「中心都市拠点」、さらには、土地利用の高度化など市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図る「都市型複合拠点地区」として、土地の高度利用を図る地区に位置付けられています。</p> <p>このことから、土地の高度利用が可能な用途地域として商業地域を設定しております。</p> |
| 都市計画<br>:手続き<br>同意見数 1  | タワーマンションの建設に関して周辺住民に何の説明もなく計画が進められていることに納得がいかなかった。きちんと説明してほしい。 | <p>市街地再開発事業により整備される再開発ビルの具体的な内容は、都市計画の決定後、準備組合により基本設計や詳細な検討に着手されることから、現段階で、タワーマンションが建設されるとは決まっております。なお、仮に都市計画の決定後、詳細な検討が進められる中で、タワーマンションなどの超高層建築物が計画される場合は、日影や電波障害等の周辺環境に与える影響と対策について丁寧な説明及び対応をすよう準備組合に対して指導・助言を行ってまいりたいと考えております。</p>  |

| 種別                        | 意見の要旨   | 市の見解  |
|---------------------------|---|---|
| 都市計画<br>：手続さ<br>同意見数 1    | 新型コロナウイルス感染症の流行により、多くの人が集まる事ができない中で急いで行わなければならないことなのか。時間をかけてしっかりと議論すべきである。            | 都市計画の決定・変更手続きについては、都市計画法及び向日市まちづくり条例の規定に基づき進めております。   |
| その他<br>：事業費・予算等<br>同意見数 2 | 今回の事業にかかる財政負担を JR や京都市にも求め、向日市の負担を減らしてほしい。  | 法律や国の要綱等に定めの無い負担を JR 西日本や京都市に求めることはできないと考えっております。多くの向日市民が利用している阪急洛西口駅や JR 桂川駅の整備の際に、本市は負担をしております。JR 西日本の負担については、国において定められた要綱に基づき、費用負担の協議を行っております。また、京都市においては、東口駅前広場から国道171号に至る都市計画道路向日町上鳥羽線の整備に着手されており、京都市とも連携しながら取組を進めております。 |
| その他<br>：事業費・予算等<br>同意見数 1 | 今回の事業によってもたらされる利益応分の負担を正しく試算し、必要最小限の事業規模に改めるべきである。                                    | JR 向日町駅周辺整備では、東西自由通路については市が事業主体として整備を行います。市街地再開発事業区域内の東口駅前広場や駅前広場に接続する幹線道路などの公共施設、再開発ビルについては、市街地再開発事業の中で地権者等による市街地再開発組合が整備を行います。  |
| その他<br>：事業費・予算等<br>同意見数 1 | 開発にかかわる詳しい予算の内訳について、市のHPに掲載されていることであるが、全体事業費を示したものしかない。市民の合意と納得がいくようにより詳細な計画を示すべきである。 | 事業費のさらなる詳細については、都市計画の決定後、JR 西日本との協議や、準備組合による具体的な施設計画の検討及び設計が行われ明らかになることから、お示しできる段階ではありません。  |
| その他<br>：まちづくり<br>同意見数 1   | 向日市の玄関口は阪急東向日駅前だと聞いてきた。JR 向日町駅周辺整備よりも阪急東向日駅周辺整備にお金を使っしてほしい。                           | いただきましたご意見につきましては、都市計画変更案とは関係ないことから、見解は控えさせていただきます。   |

| 種別                        | 意見の要旨  | 市の見解 |
|---------------------------|--|------|
| その他<br>:都市計画審議会<br>同意見数 1 | 8月4日に開催された向日市都市計画審議会を傍聴した際、会長が今回の変更案を肯定する発言をされたが、自身の意見を述べたいのであれば会長職からは退くべきではないか。 |      |
| その他<br>:コロナ対策<br>同意見数 3   | 新型コロナウイルス感染症の流行により、くらしに困難を抱えている人がたくさんおり、最優先させるべきは福祉・教育・医療の充実である。                 |      |
| その他<br>:コロナ対策<br>同意見数 1   | タワーマンションは災害時等の対策に莫大な費用がかかるなど問題が起こってくる。新型コロナウイルス感染症の対策を最優先すべき中、本市にそのような財力があるのか。   |      |