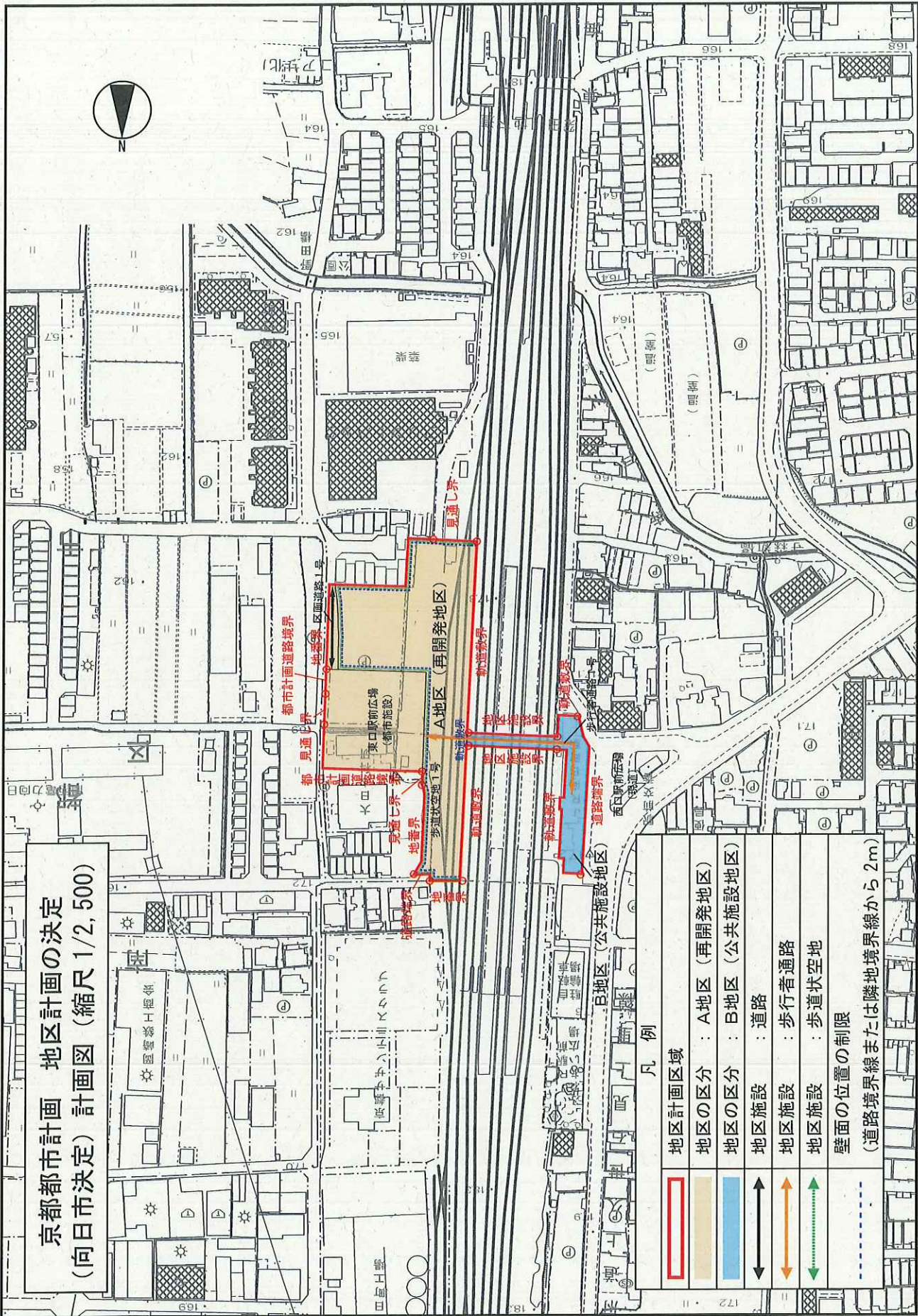


京都市計画 地区計画の決定  
(向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)



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 (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） 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） 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地を整備し、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) 延長 約40m	拡幅 〔 〕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 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。 (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 (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 (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性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 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っては、10分の65とする。			—
	建築物の容積率の最低限度	10分の25 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 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っては10分の1、同項第1号及び第2号に該当する建築物にあっては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㎡ 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 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。 (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。 (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。 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 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。 (1) 生垣 (2) 高さ100cm以下のブロック積み又は石積み (3) 高さ180cm以下のさく (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 (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

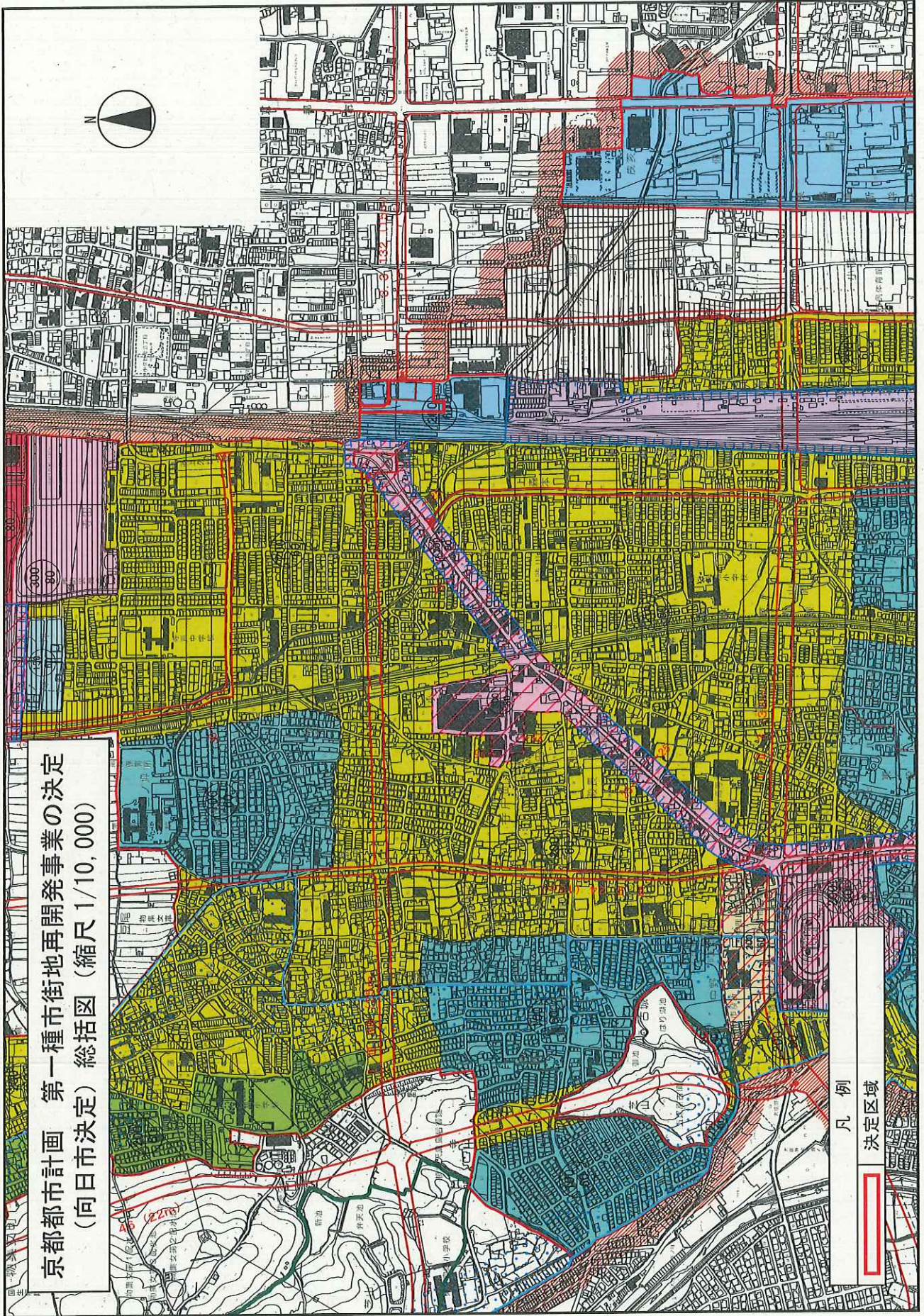
土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新及び交通結節点の機能強化を行い、都市拠点にふさわしい市街地環境の形成を図る。

## 理由書

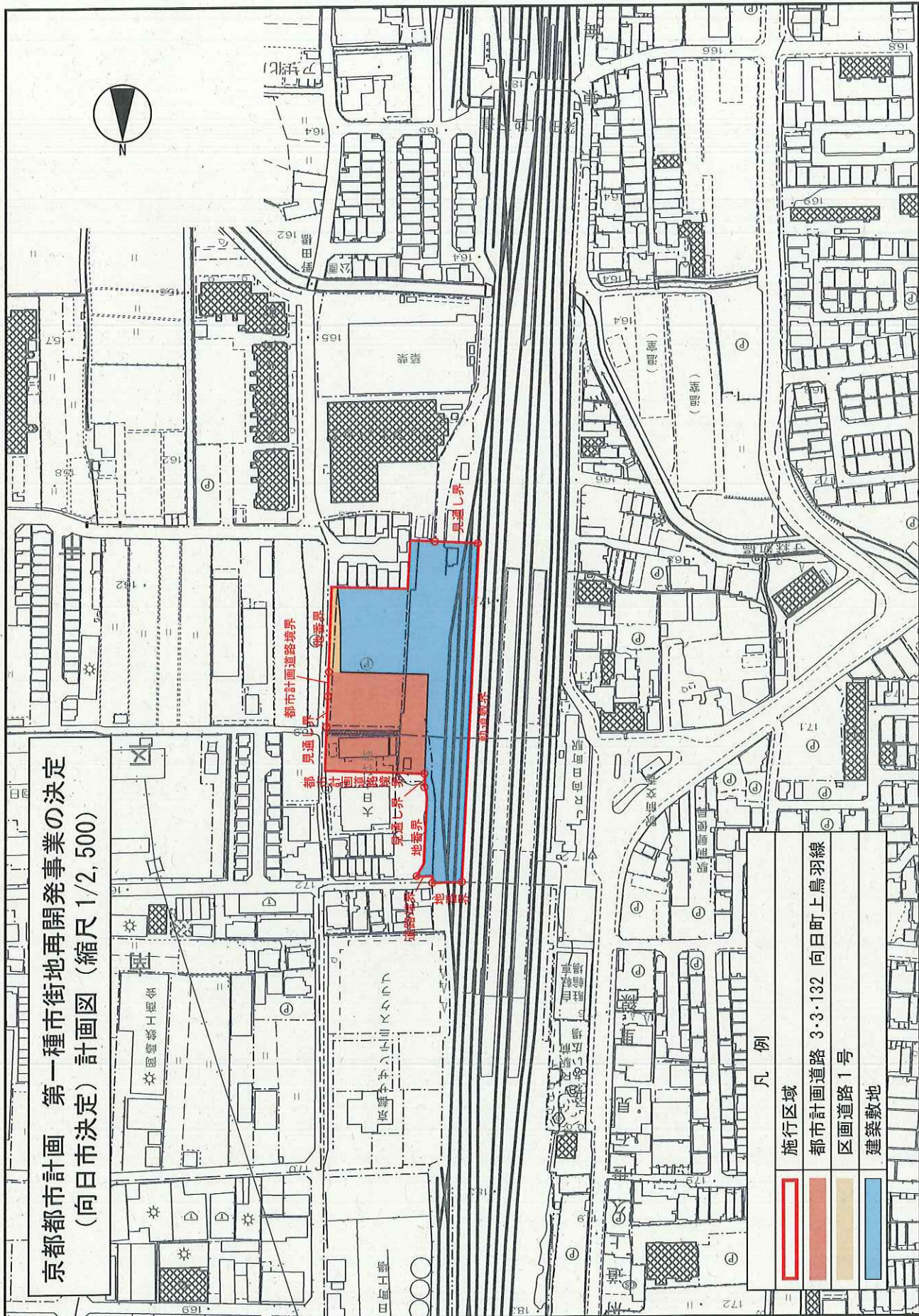
本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積する都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

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)



凡例

	施行区域
	都市計画道路 3・3・132 向日町上鳥羽線
	区画道路 1号
	建築敷地

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				
公共施設の配置及び規模	道路	種 別	名 称	規 模	備 考	
		幹線街路	都市計画道路 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] 延長 約 40m	拡幅 [ ] 内は全幅員		
	下水道	向日市公共下水道で処理する。				
建築物の整備に関する計画	建 築 物		敷地面積に対する		主 要 途 途	備 考
	建築面積	延べ面積 (容積率対象)	建築面積 の割合	延床面積 の割合 (容積率対象)		
	約 3,500 m <sup>2</sup>	約 48,000 m <sup>2</sup> (約 34,000 m <sup>2</sup> )	約 6/10	約 80/10 (約 60/10)	住 宅 商 業 業 務 駐 車 場	(地区計画の制限の内容) 容積率の最高限度 75/10 容積率の最低限度 25/10 建蔽率の最高限度 8/10 建築面積の最低限度 200 m <sup>2</sup> 壁面の位置の制限 あり (注) 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 1/10、同項第 1 号及び第 2 号に該当する建築物にあつては 2/10 を加えた数値とする。 (その他) 建築物内に、東西駅前広場を結ぶ歩行者通路を確保する。
建築敷地の整備に関する計画	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

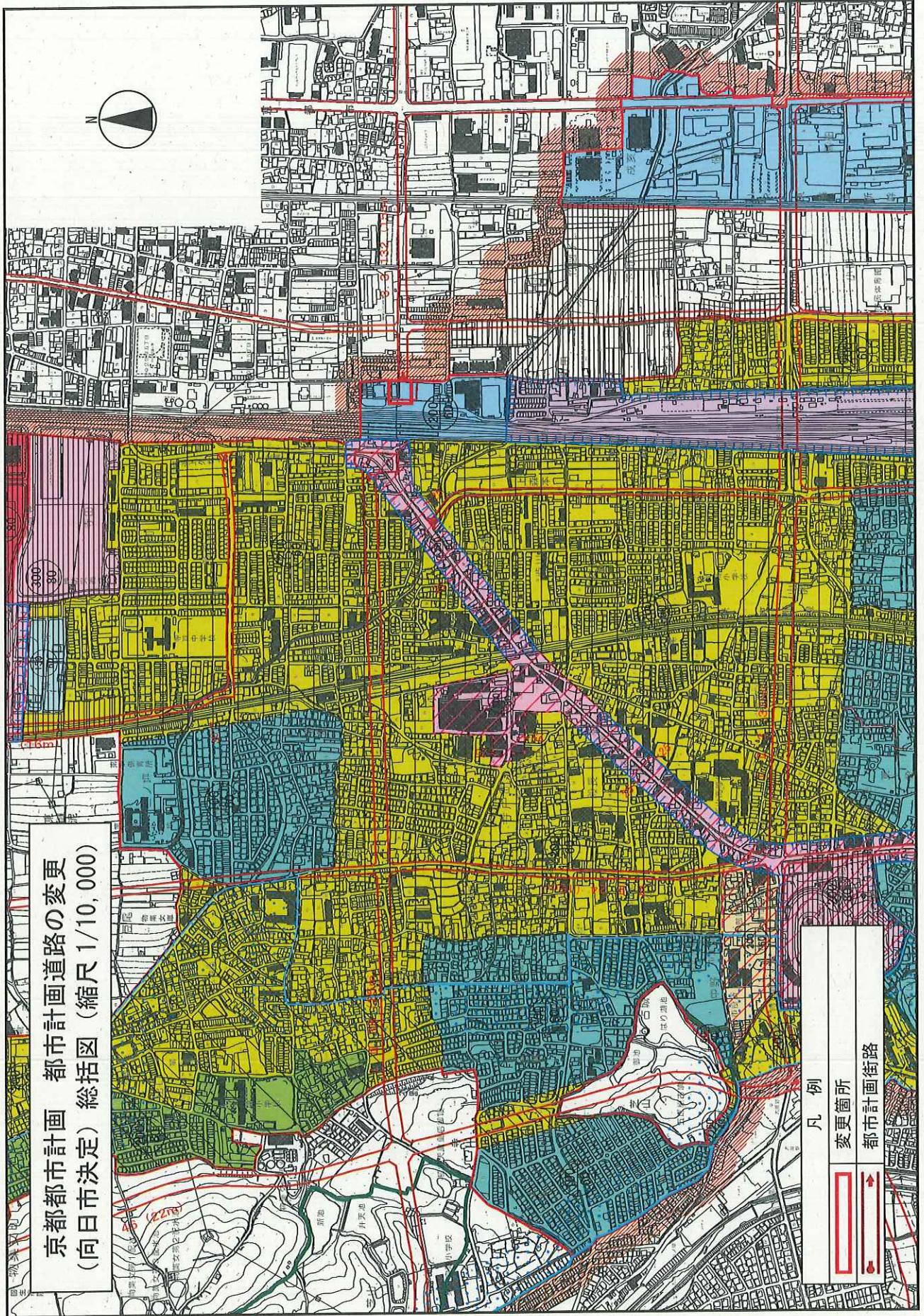
本都市計画は、第一種市街地再開発事業の決定を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を行い、都市拠点にふさわしい機能の集積及び市街地環境の形成を図るものである。



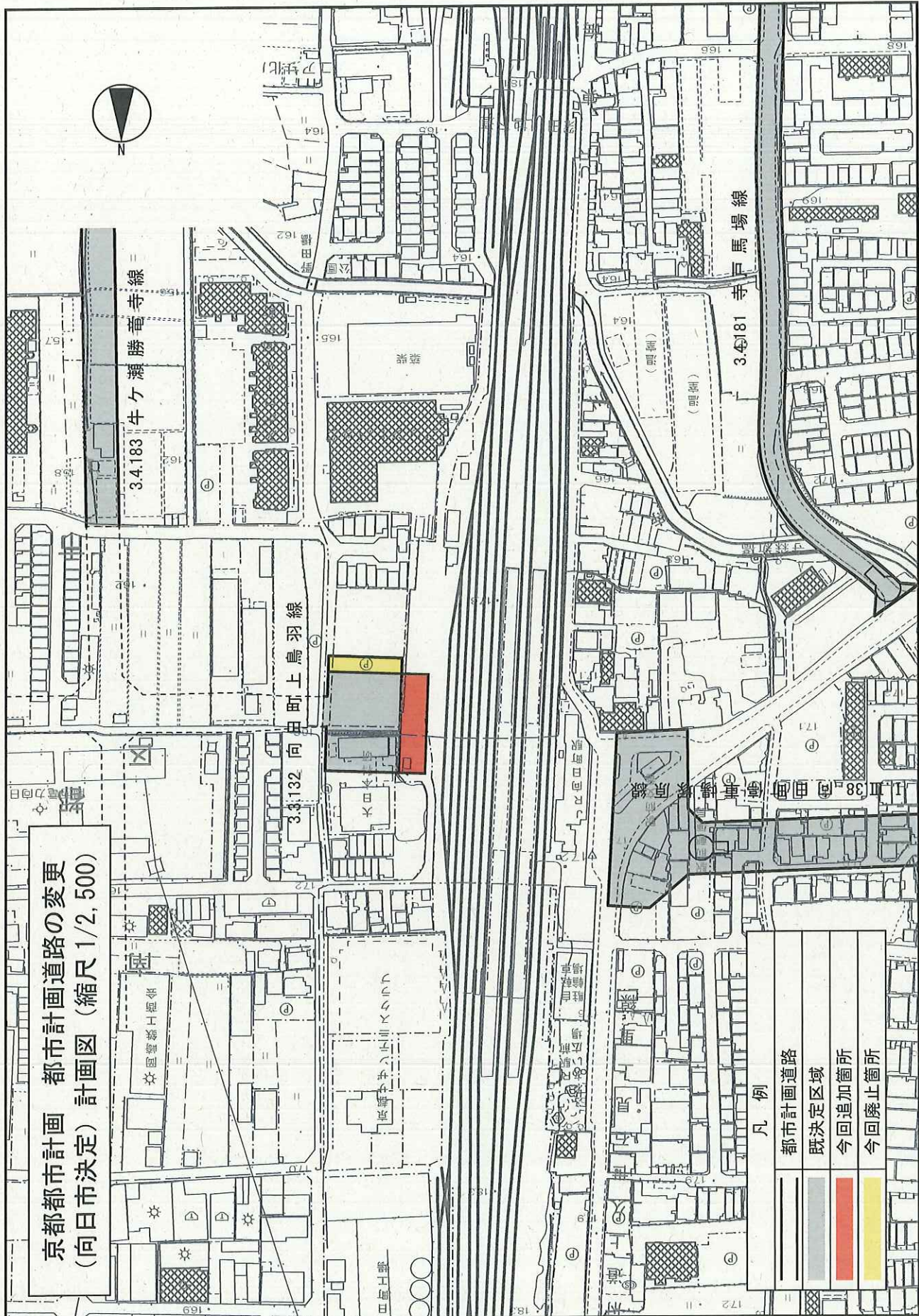
## 理由書

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	京都市南区上鳥羽六溝	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 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							
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。													面積 約2,400㎡

「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	地表式の区間における鉄道等との交差の構造
幹線街路	I・Ⅲ・47	向日町 上鳥羽線	南区 久世殿城町	南区 上鳥羽大溝	南区 吉祥院嶋高町	約3,650m	地表式	—	22m	東海旅客鉄道(株) 東海道新幹線と 立体交差 幹線街路と平面 交差6箇所
なお、京都市南区久世殿城町地内に約2,100㎡のJR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 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 幹線街路と平面 交差6箇所
	車線の数の内訳		4車線			約3,120m				駅前広場 面積の変更
		2車線			約530m					
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。										
										面積 約2,400㎡

## 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。

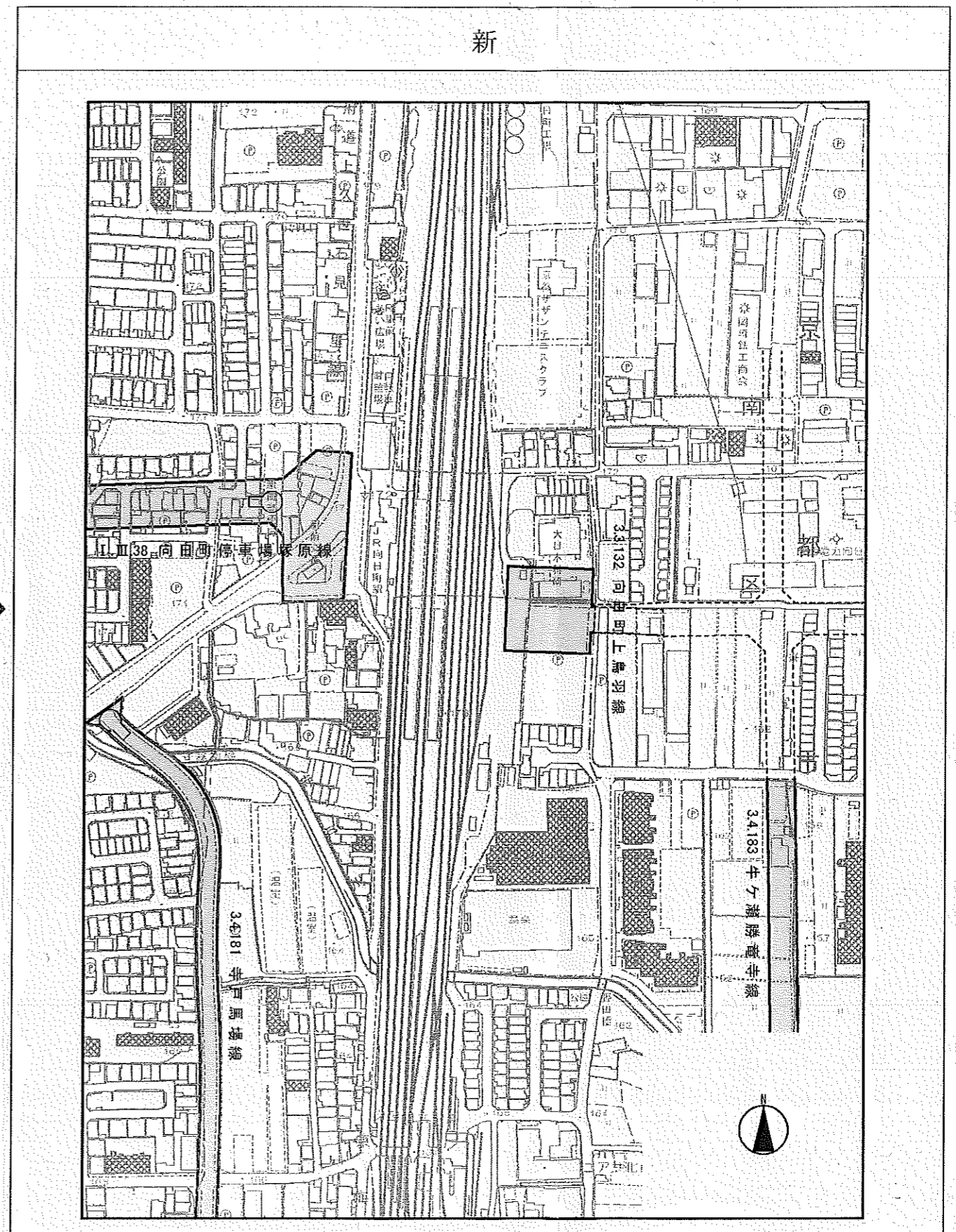
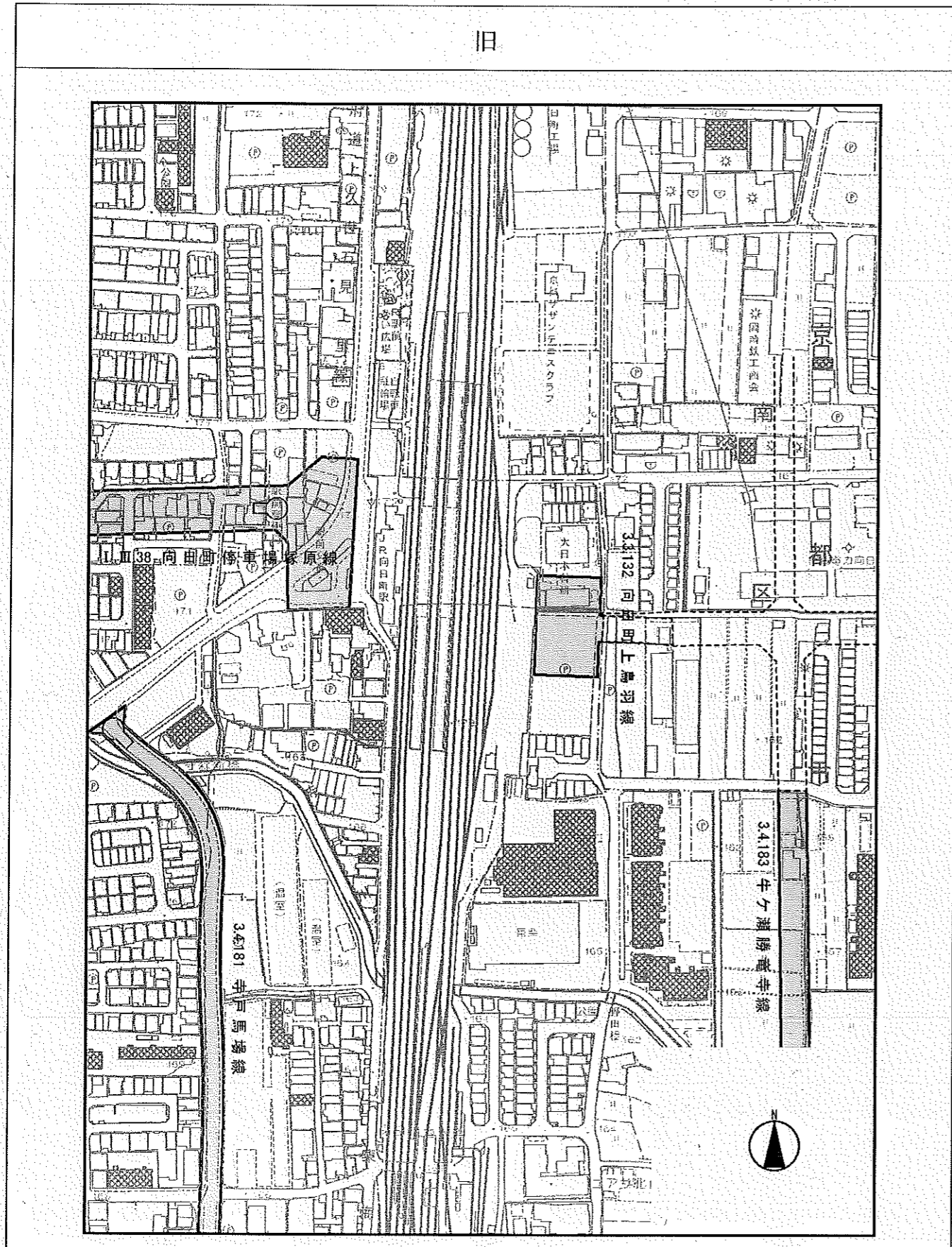
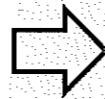
現在、本市は、長年の懸案事項であるJR向日町駅東口開設に向けて、未完成の駅前広場を含む市街地再開発の事業化に向けた取り組みを進めている。

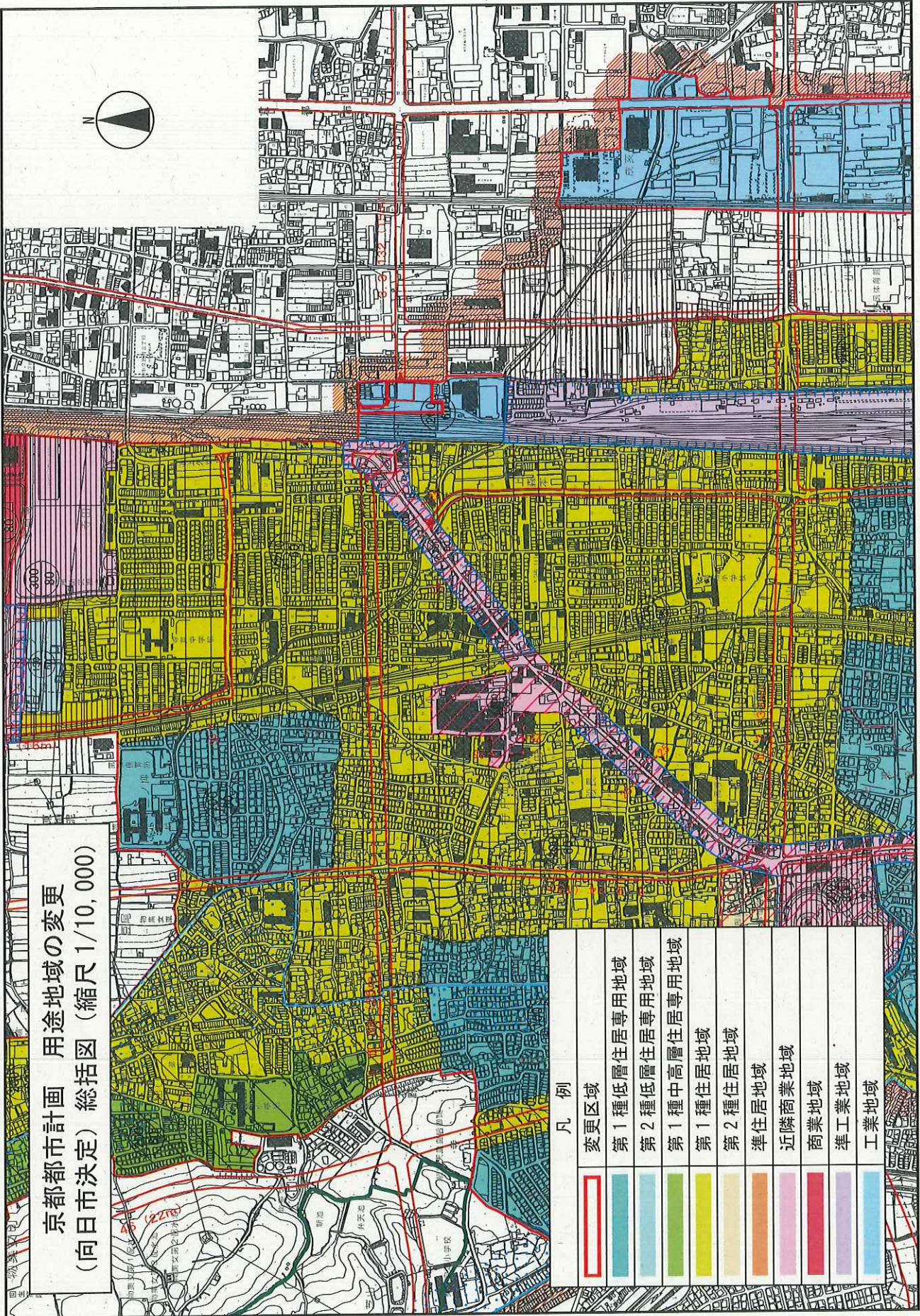
また、京都市においても、駅前広場に接続するJR向日町駅から国道171号区間の事業に着手されている。

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





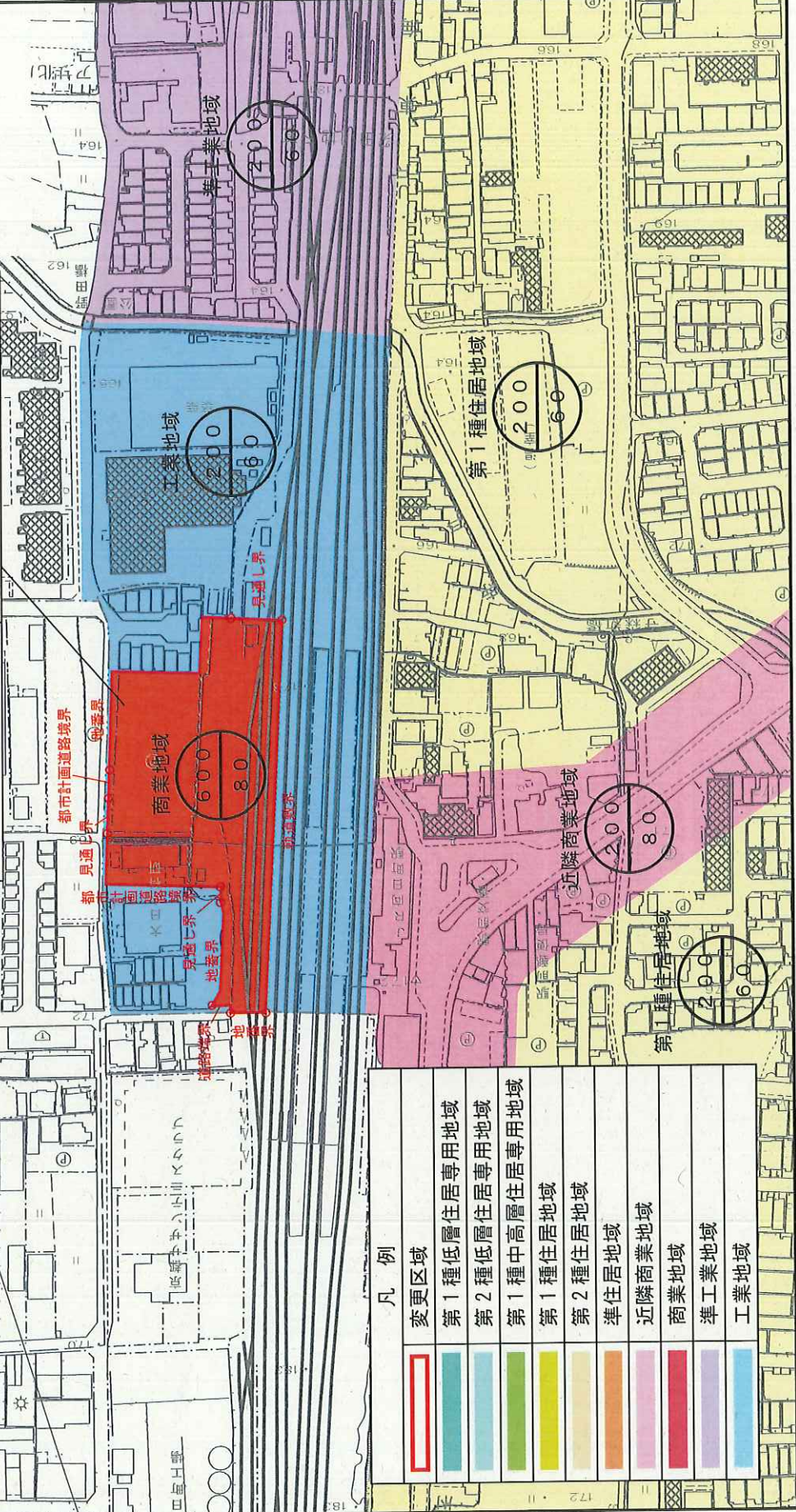
京都市計画 用途地域の變更  
(向日市決定) 總括圖 (縮尺 1/10,000)

凡 例	
	變更区域
	第 1 種低層住居專用地域
	第 2 種低層住居專用地域
	第 1 種中高層住居專用地域
	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	商業地域	工業地域	現行	工業地域
容積率	60/10	20/10	工業地域	20/10
建ぺい率	8/10	6/10	工業地域	6/10
建築物の高さの最高限度	—	—	—	—



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
[Red box]	[Light blue box]	[Yellow box]	[Orange box]	[Light green box]	[Light purple box]	[Light orange box]	[Pink box]	[Red box]	[Purple box]	[Light blue box]

## 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

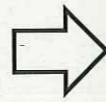
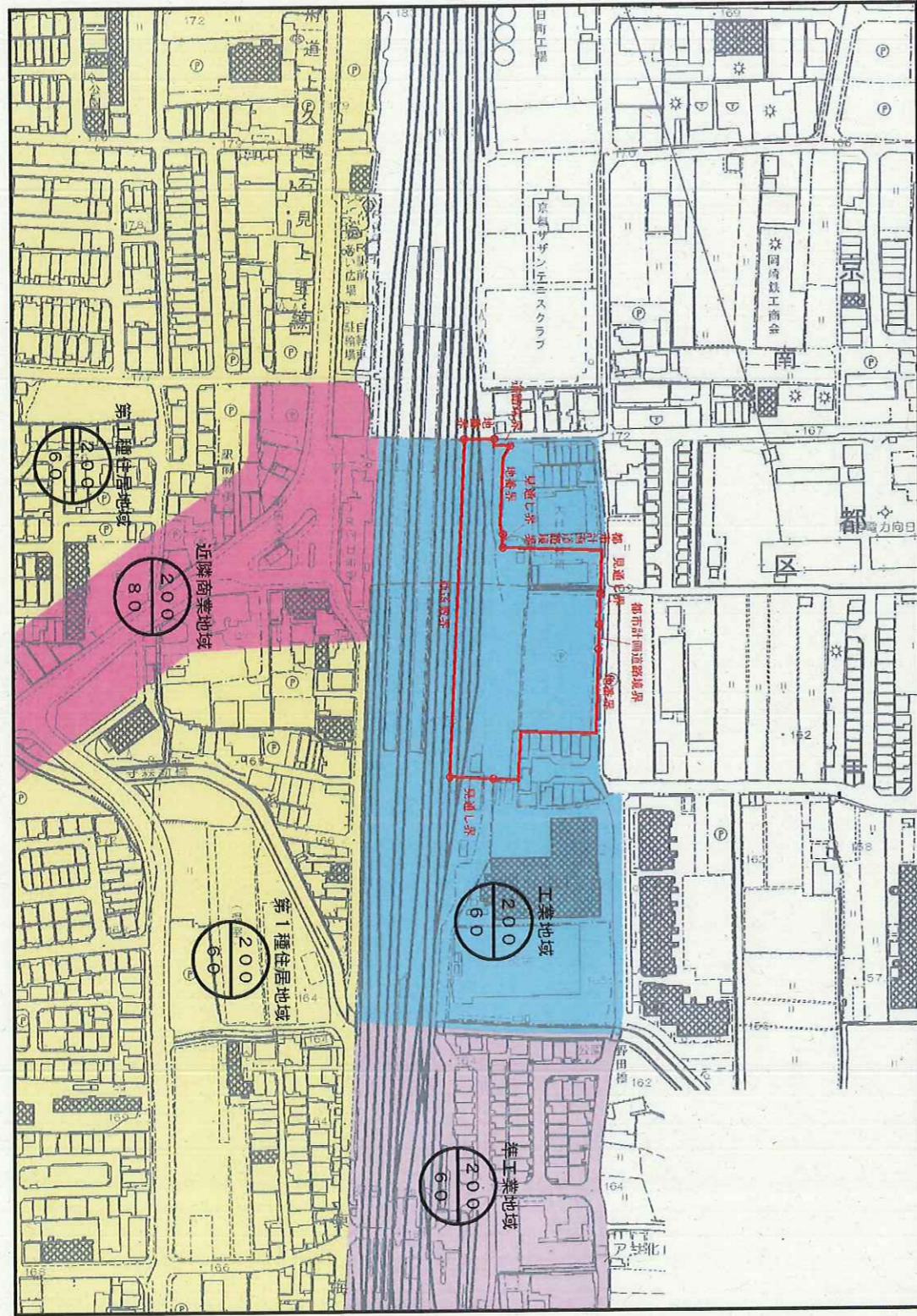
本都市計画は、用途地域の変更を行うことにより、都市拠点にふさわしい機能の集積を図るものである。

## 理由書

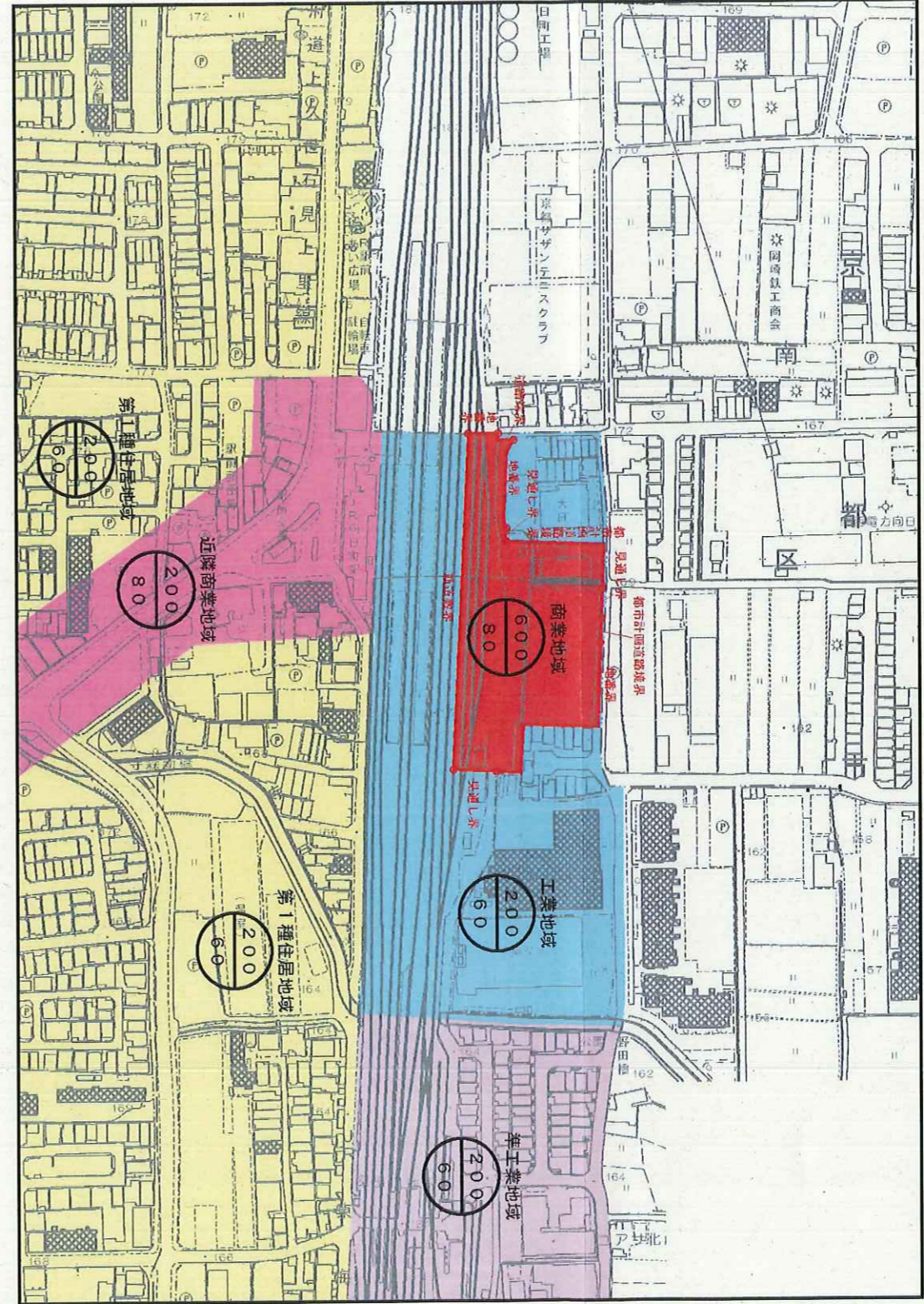
本地区は、「第3次向日市都市計画マスタープラン」において、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積した都市型複合拠点地区に位置付けられており、土地利用の高度化などにより、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積が求められている。

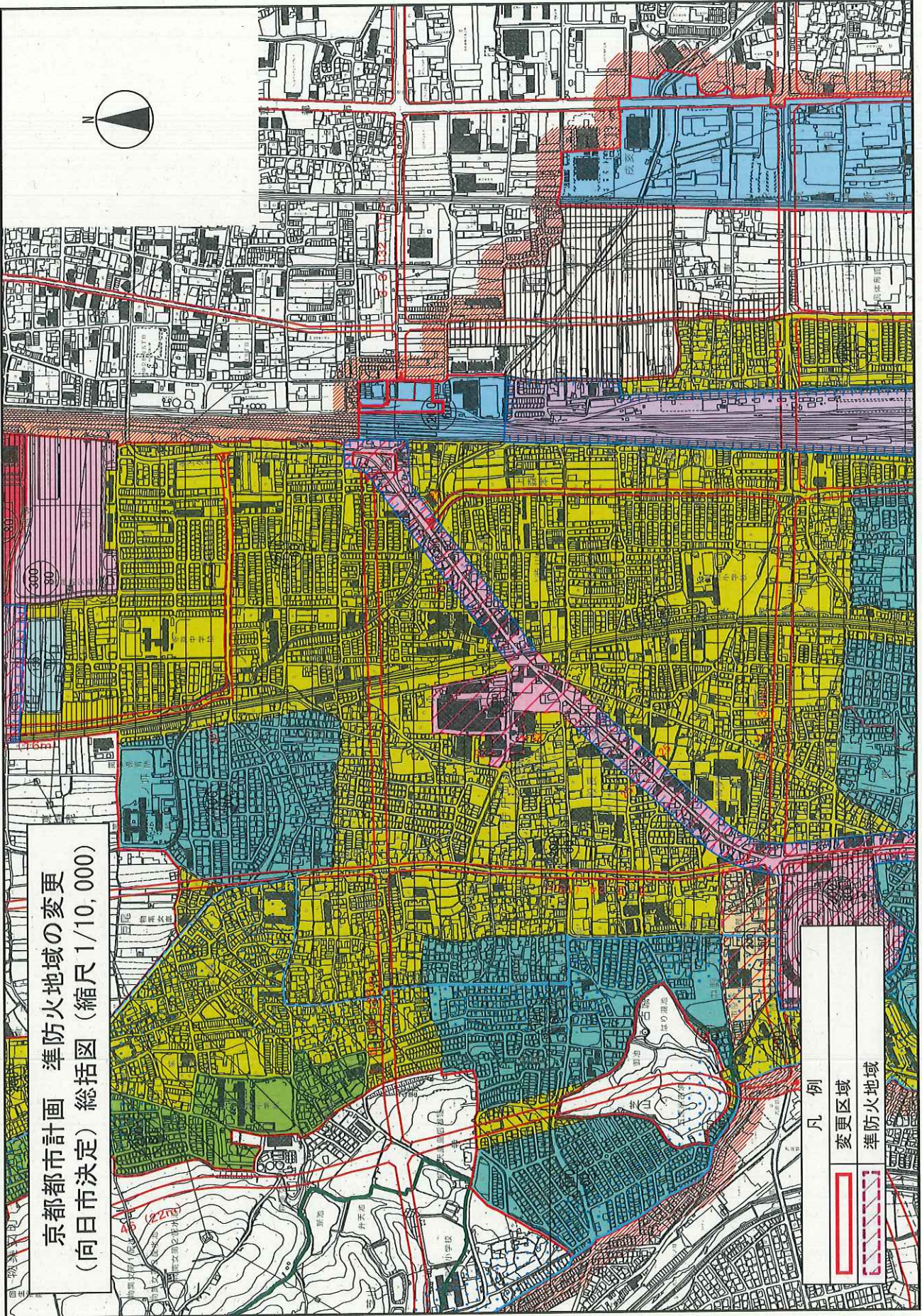
このため、本都市計画は、用途地域の変更を行うことにより、都市拠点にふさわしい機能集積を図るものである。

旧



新

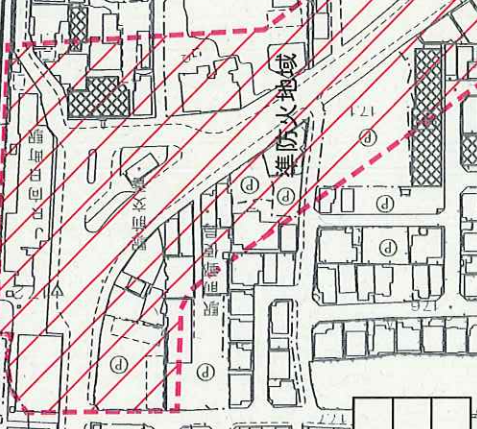




京都市計画 準防火地域の變更  
 (向日市決定) 計画図 (縮尺 1/2,500)

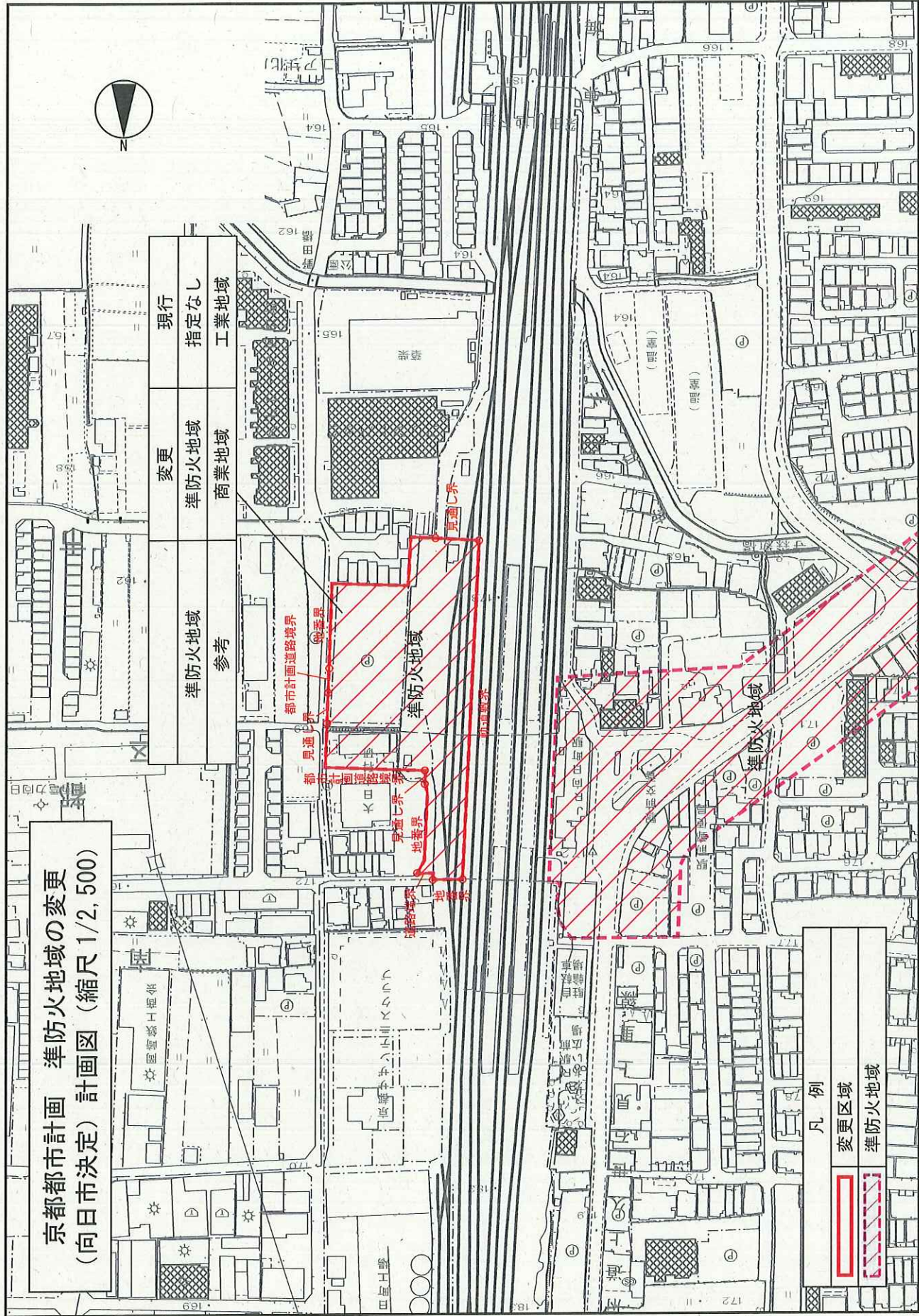
現行	變更	現行
指定なし	準防火地域	指定なし
工業地域	商業地域	工業地域
参考	準防火地域	

☆ 区界  
 ☆ 町界  
 ☆ 丁目界



凡例

	變更区域
	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 準住居地域 近隣商業地域 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。

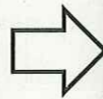
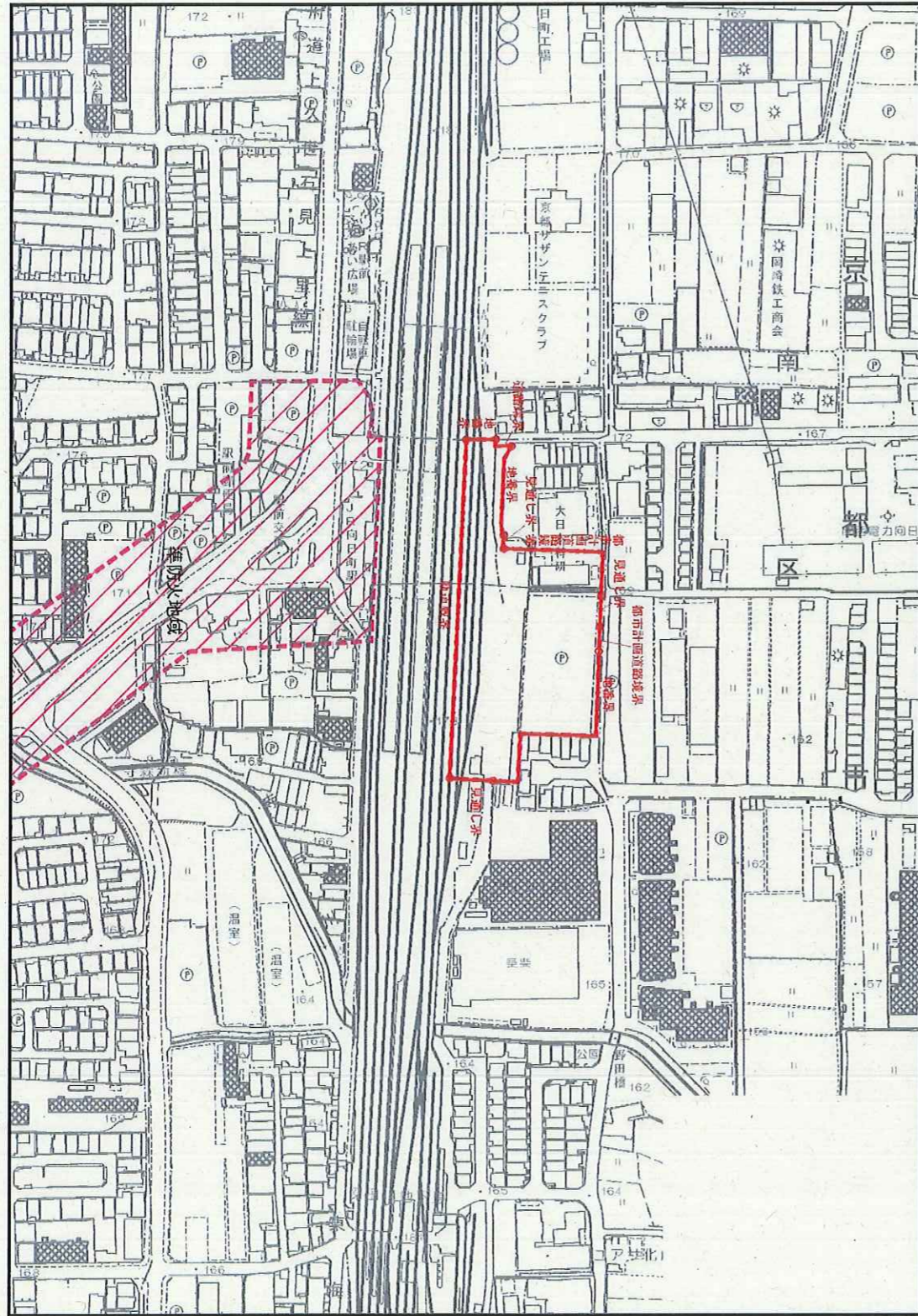
## 理由書

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。

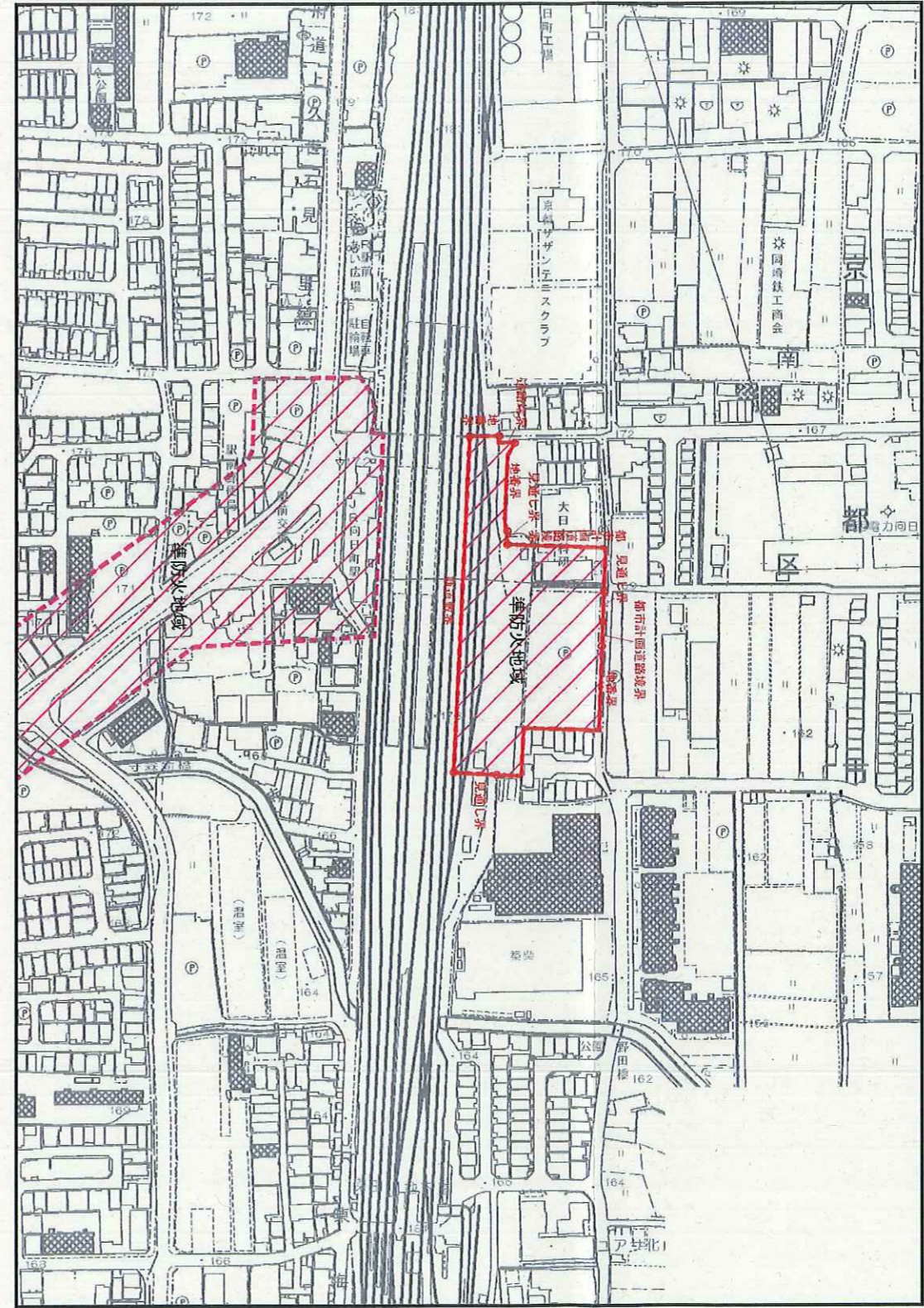
このため、本都市計画は、用途地域の変更の変更と合わせ、準防火地域の変更を行うことにより、建物の不燃化を促進し、都市拠点にふさわしい市街地の形成を図るものである。

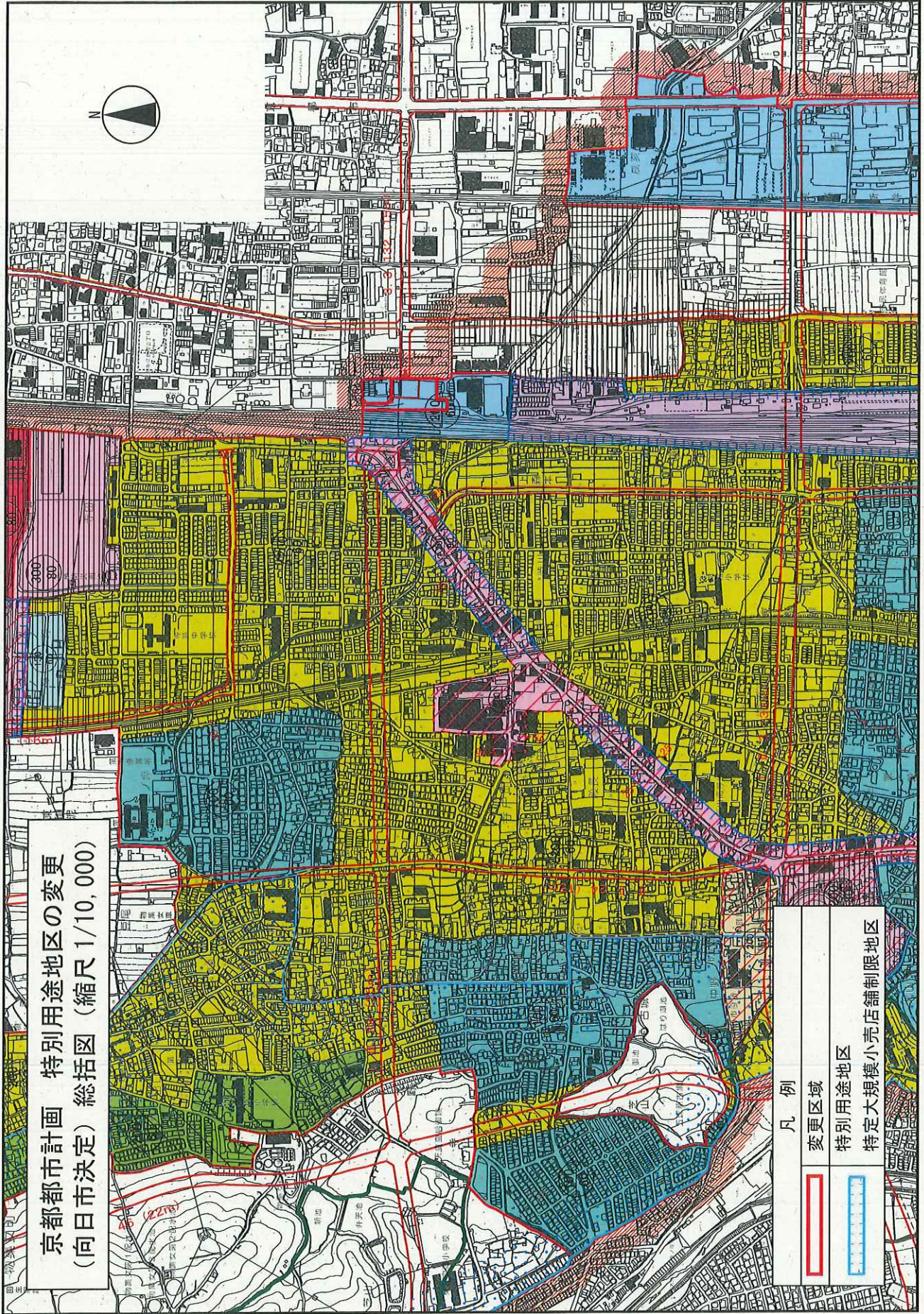


旧






新





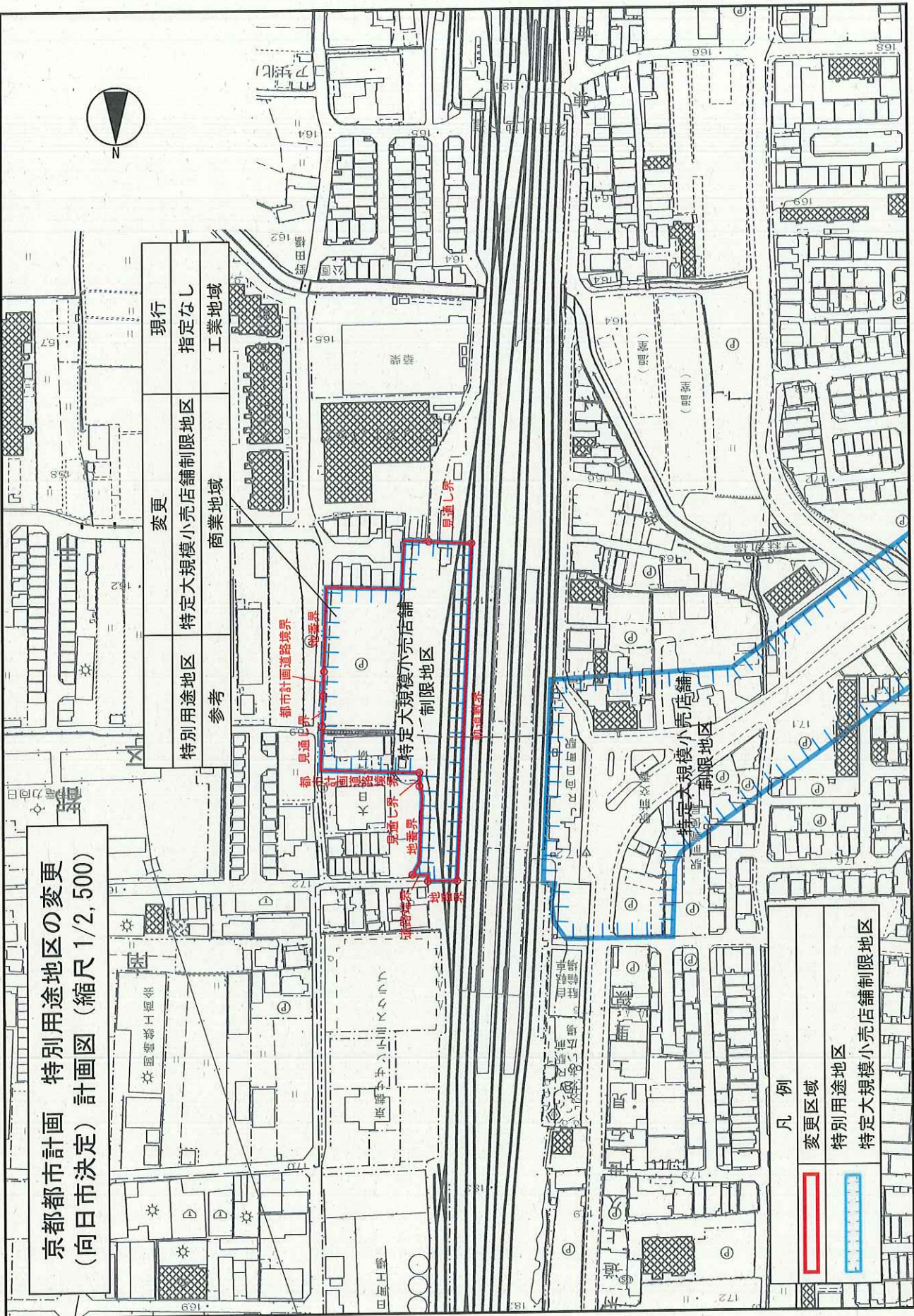
京都市計画 特別用途地区の変更  
(向日市決定) 総括図 (縮尺 1/10,000)

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

## 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。

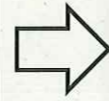
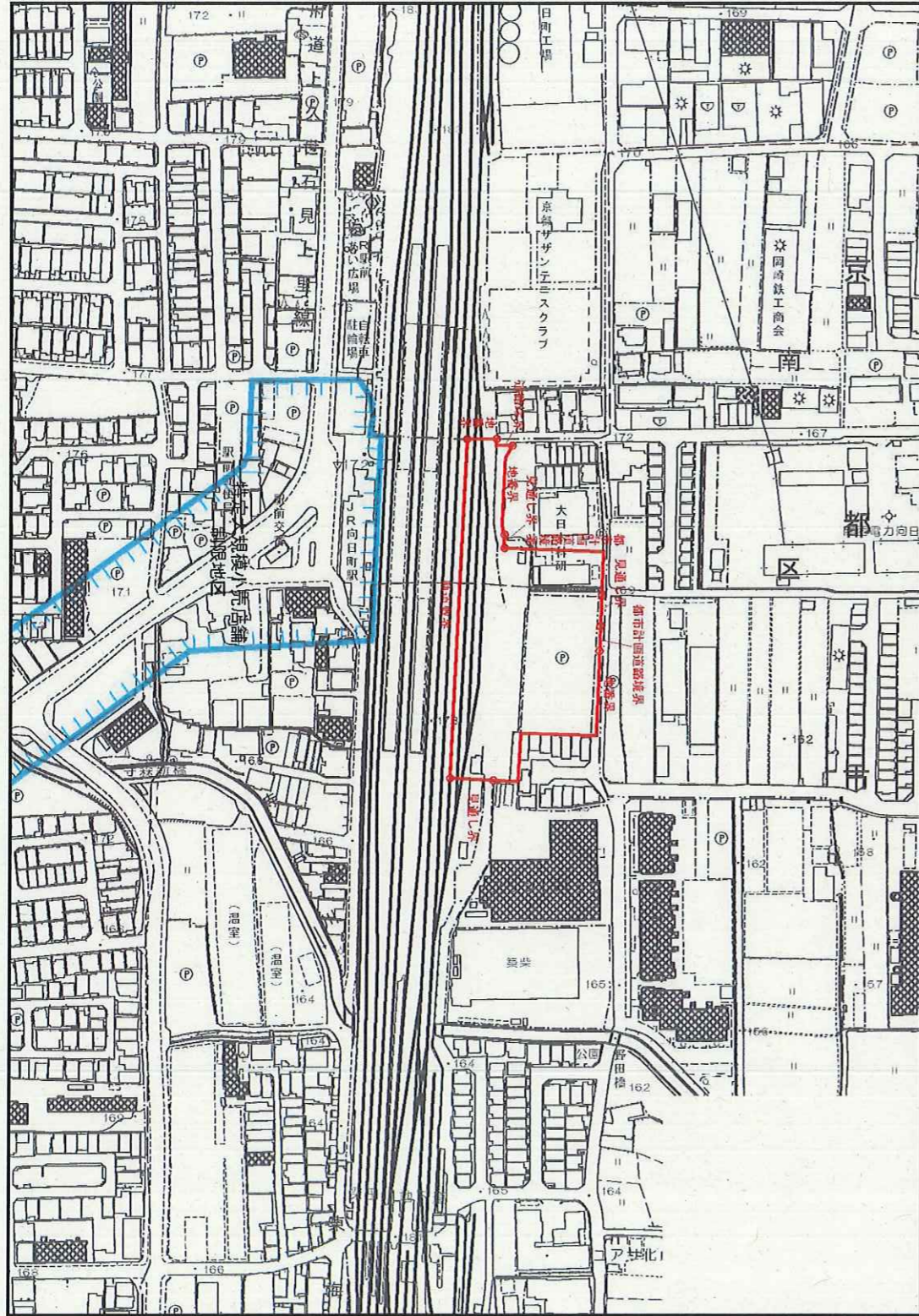
種類	面積	備考
娯楽・レクリエーション地区	約5.7ha	規制内容は、向日市娯楽・レクリエーション地区建築条例による。
特定大規模小売店舗制限地区	約55.7ha	規制内容は、向日市特定大規模小売店舗制限地区建築条例による。

「位置及び区域は計画図表示のとおり」

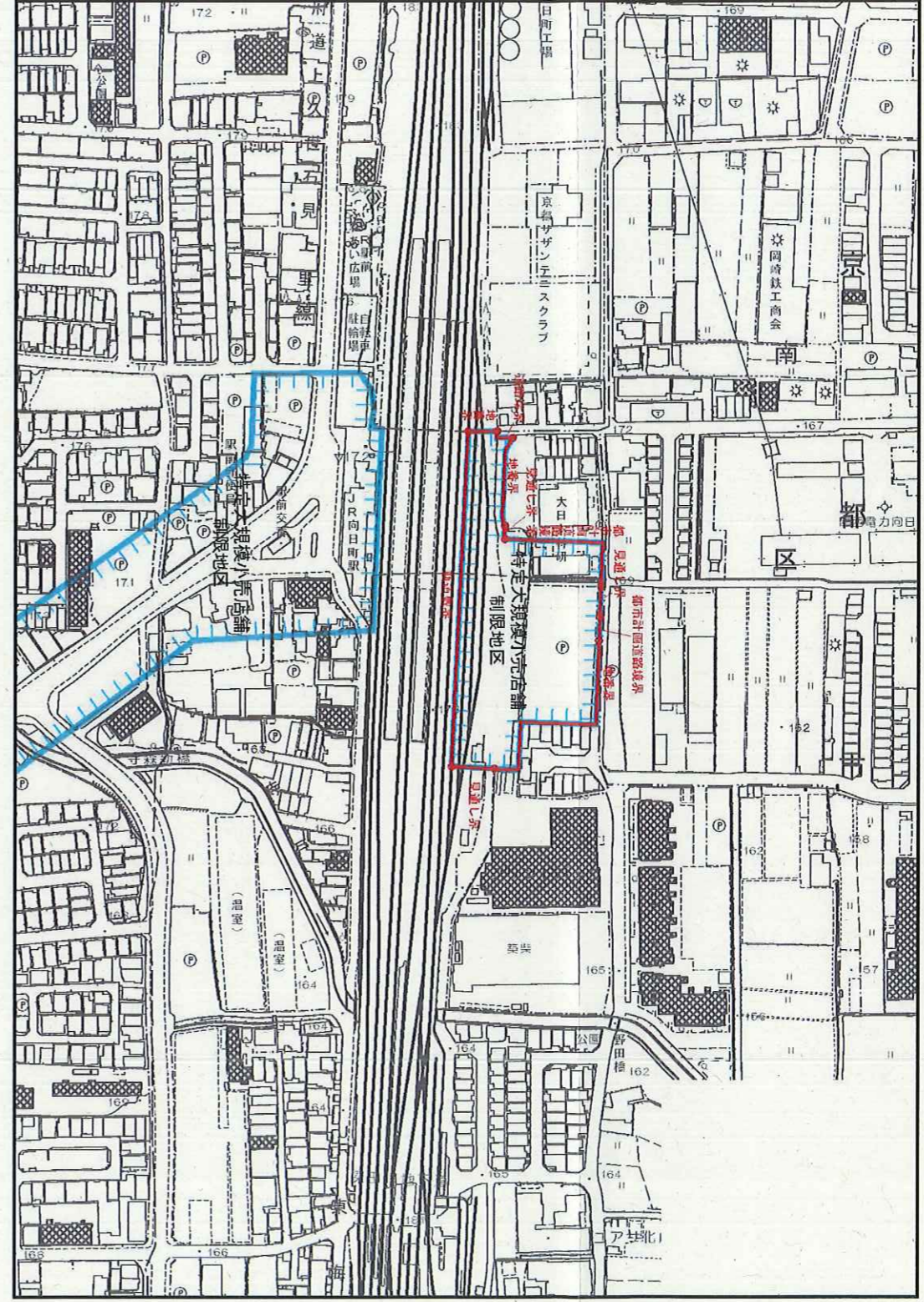
### 理 由

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。

旧



新



# JR向日町駅周辺整備に係る都市計画変更の概要

## 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】

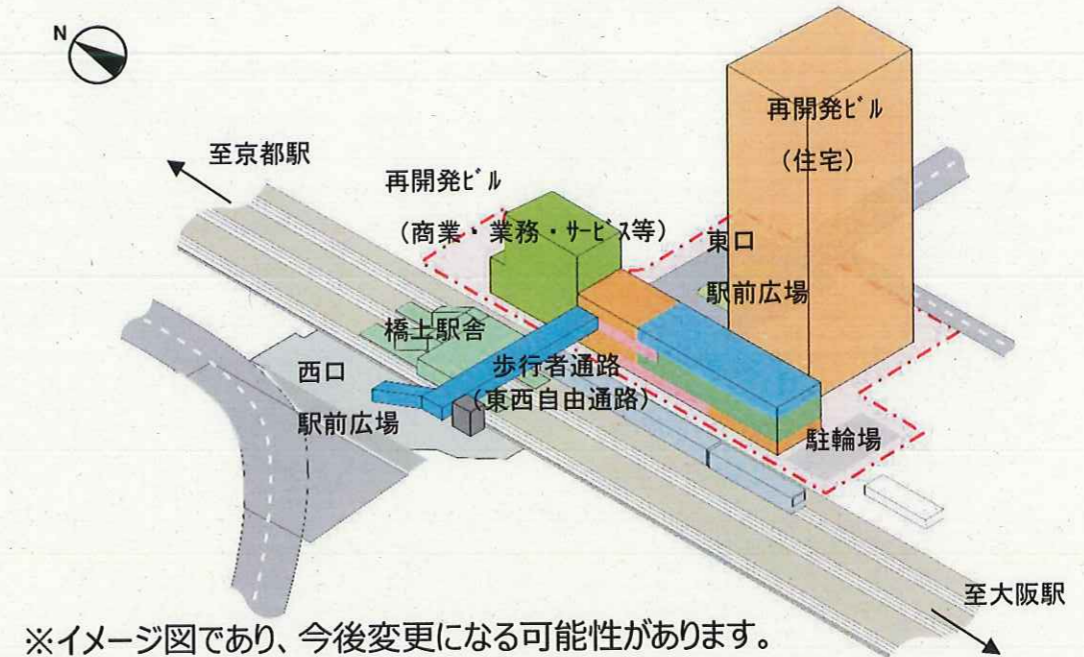


## ③駅周辺整備の概要

- 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



## 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)：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

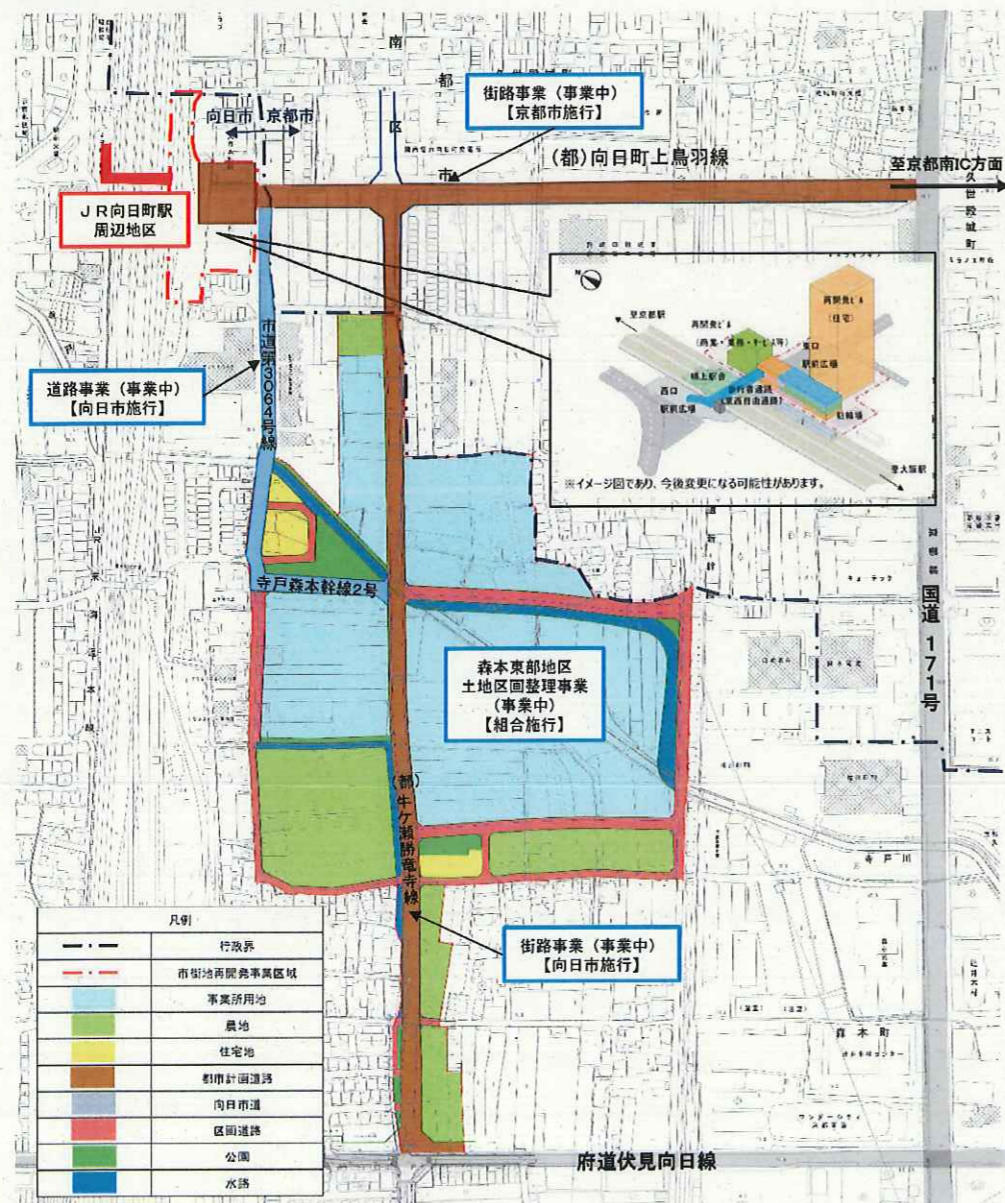
### 【進捗状況】

H29年度～	市街地再開発等調査
	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



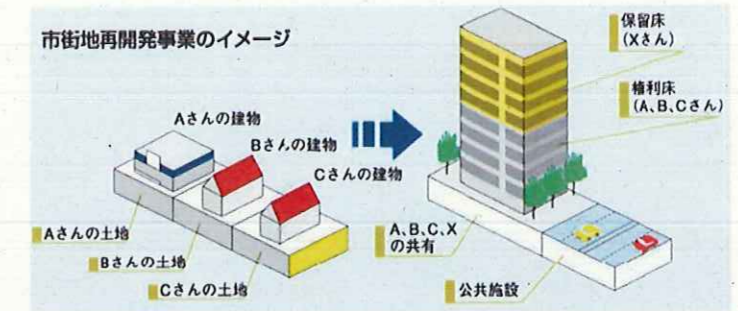
## ＜参考＞ 都市計画の用語解説

### 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。



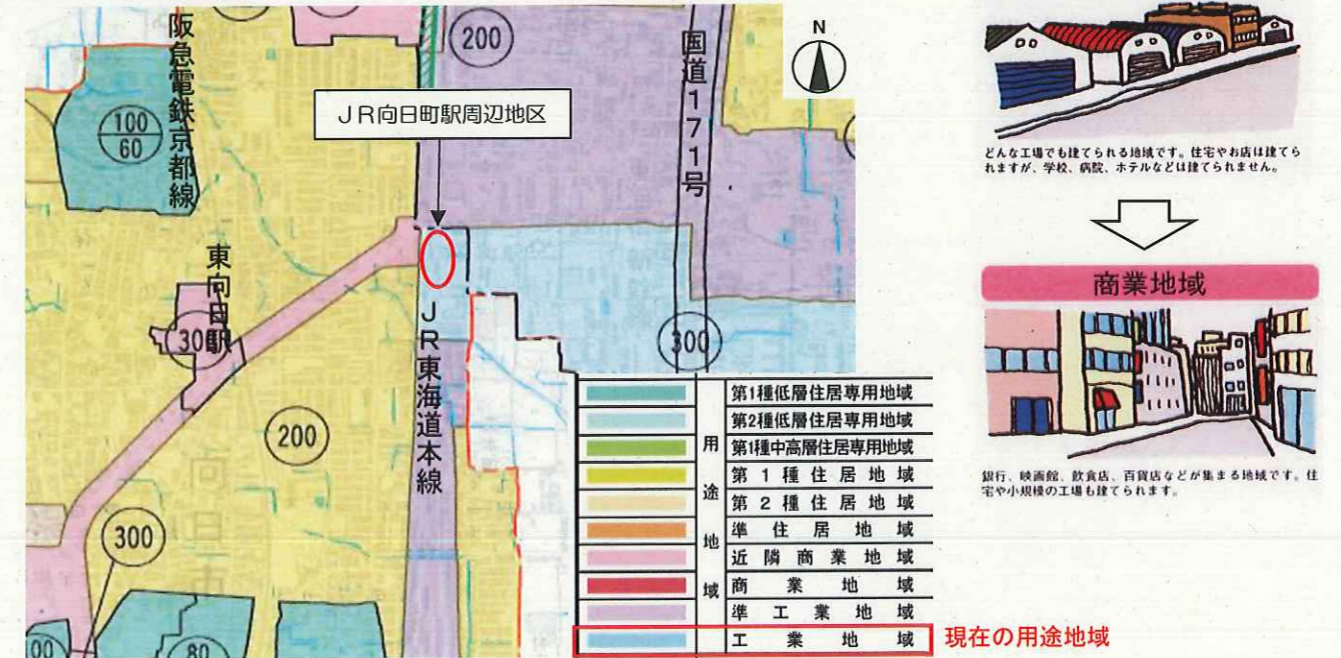
### ③ 都市計画道路

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礎的なルールであり、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。



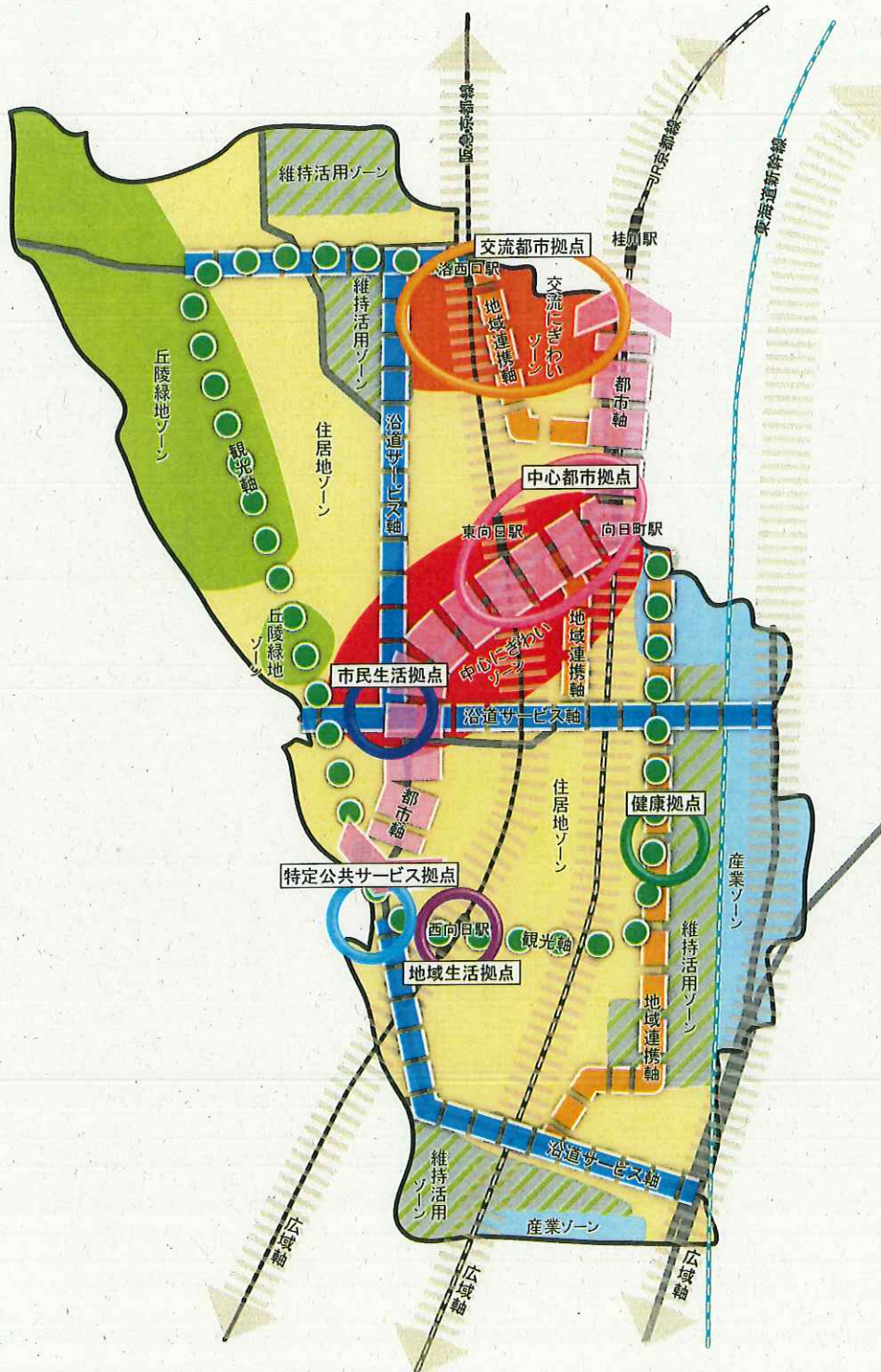
# 第3次向日市都市計画マスタープラン

向日市

## (2) 都市構造

都市計画の目標の実現に向け、本市の将来の成り立ちを表すものとして、さまざまな都市機能の中心的役割を果たす「拠点」、それらをつなぐ「軸」、その地域にふさわしい土地利用の方向を示す「ゾーン」の3つの要素による都市構造を設定します。

<将来都市構造図>



### ① 拠点の設定

市民生活に必要な都市機能を充実させるとともに、市内外に対するまちの魅力を向上させるため、地域の特性に合わせた6つの拠点を設定します。

#### ■ 拠点

拠 点	位 置	内 容
中心都市拠点	阪急東向日駅周辺とJR向日町駅周辺を結ぶ府道沿い周辺(駅周辺含む)	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、市の玄関口としての魅力とにぎわいのある拠点
交流都市拠点	桂川・洛西口新市街地及び阪急洛西口駅周辺	広域的な商業・業務機能や居住・文教機能など、既存の都市機能を維持しつつ、新たな都市機能及び交流機能の集積など、多様なニーズを充足する拠点
市民生活拠点	市役所及び向日町競輪場周辺	市役所本館や市民会館、図書館、文化資料館、福祉会館など、市民生活に密着した公共サービスやレクリエーション機能が集積した拠点
特定公共サービス拠点	京都府乙訓総合庁舎周辺	京都府乙訓総合庁舎や向日町警察署、向日町郵便局など、特定の公共サービス機能が集積した拠点
地域生活拠点	阪急西向日駅周辺	駅利用者や周辺住民の生活を支えるサービス機能や歴史・文化資源が集積した拠点
健康拠点	市民体育館周辺	市民体育館や市民温水プールなど、市民が気軽に健康づくりを楽しめる機能が集積した拠点

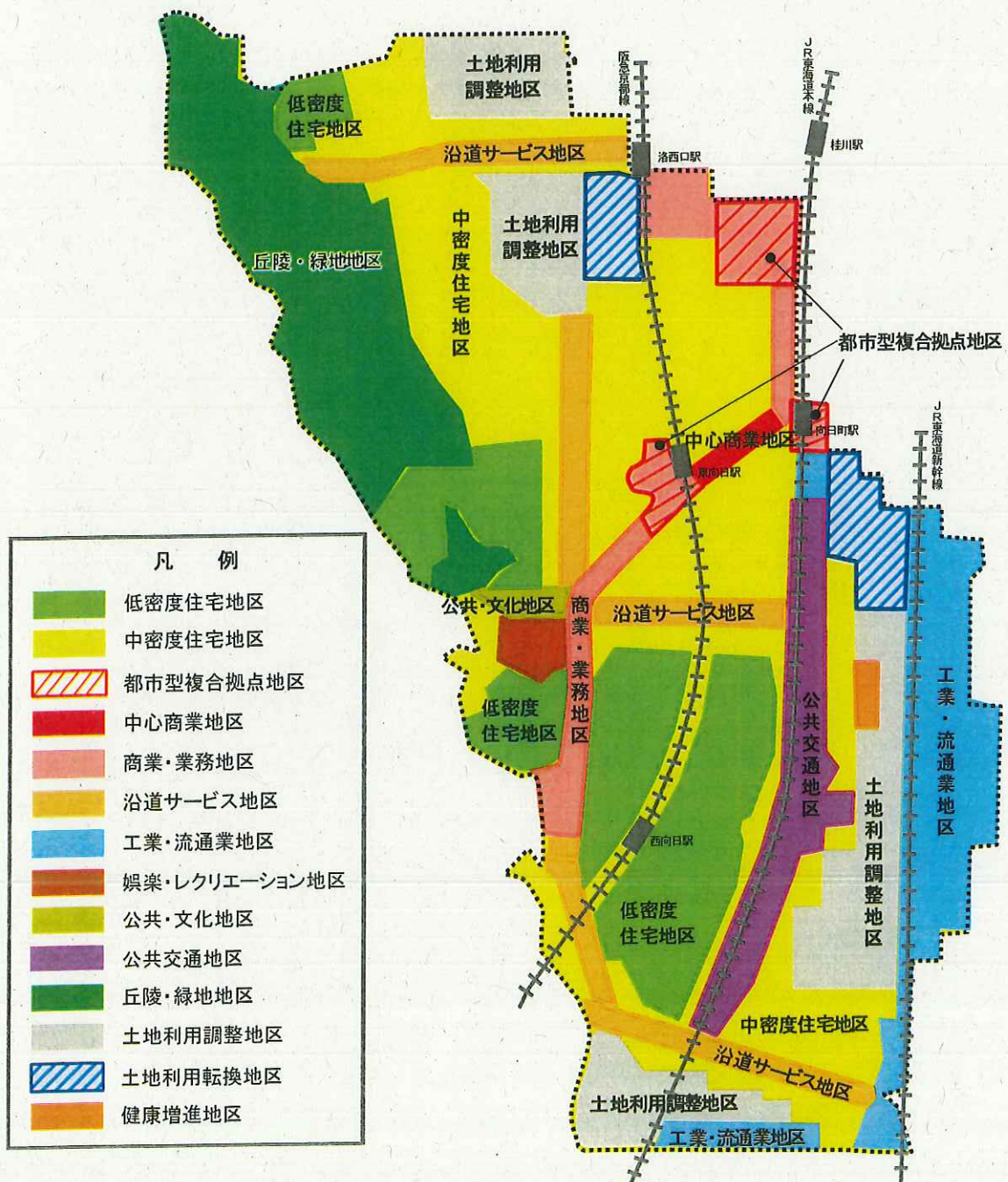
## 第4章 都市整備方針

### 1 土地利用方針

#### ■ 基本的な考え方

都市計画の目標である「人が集う ふるさと向日」の実現に向け、活力と住環境が調和した土地利用の誘導を図ります。また、都市整備の進捗等にあわせ、土地利用の方針に基づき地域地区の変更を進めます。

<土地利用方針図>



■ 土地利用の方針

地 区	方 針
低密度住宅地区	西向日駅周辺や向日神社周辺などの向日丘陵に広がる低層の住宅地については、低密度住宅地区と位置づけ、低層の戸建て住宅を主とするゆとりある良好な住環境の維持保全に努めます。
中密度住宅地区	低密度住宅地区を除く既存の住宅地を中密度住宅地区に位置づけ、利便性、安全性、快適性を兼ね備えた住宅地として環境の充実を図ります。
都市型複合拠点地区	JR向日町駅周辺、阪急東向日駅周辺及び桂川・洛西口新市街地を、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づけ、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ります。
中心商業地区	JR向日町駅から阪急東向日駅までの間については、中心商業地区に位置づけ、市民や往来者に魅力ある沿道の商業・業務機能の強化を図ります。
商業・業務地区	交流にぎわいゾーンからJR向日町駅及び阪急東向日駅から市役所を経て京都府乙訓総合庁舎までの幹線道路沿道を既存の商業・業務地区に位置づけ、商業・業務機能の強化を図ります。特に、JR向日町駅から交流にぎわいゾーンまでの間については、都市軸とあわせた商業・業務機能の誘導を図ります。
沿道サービス地区	(都)久世北茶屋線、(都)伏見向日町線、南部の(都)外環状線、(都)御陵山崎線の沿道は、市のにぎわい・活力の創出を補完する沿道サービス地区に位置づけ、日常生活に必要なサービス施設や市民・来訪者等に魅力のある沿道サービス施設などの商業・業務、その他産業施設の立地を誘導します。
工業・流通業地区	国道171号沿道及び南部に位置する既存の工業・流通関連事業所が立地する地区を工業・流通業地区に位置づけ、住宅と工業の混在を防止するとともに、周辺の住環境との調和を図りながら、大都市圏に位置する立地条件を活かした産業の立地誘導を働きかけます。
娯楽・レクリエーション地区	向日町競輪場が立地する地区は、娯楽・レクリエーション地区に位置づけ、周辺環境に配慮しながら多面的な施設の活用による娯楽・レクリエーション機能の充実を図ります。
公共・文化地区	市役所、図書館・文化資料館周辺は、行政サービスや市民文化施設を集積する公共・文化地区に位置づけます。
公共交通地区	市域を南北に縦断するJR向日町操車場は公共交通地区に位置づけ、JR施設としての機能を維持するとともに、東西地域の連携に配慮した公共空間としての活用についても検討します。

地 区	方 針
丘陵・緑地地区	向日丘陵一帯は丘陵・緑地地区と位置づけ、竹林等の豊かな自然環境を保全するとともに、健康増進や地域資源にふれる場として活用を図ります。
土地利用調整地区	市街化調整区域の農地は土地利用調整地区に位置づけ、都市近郊農業の場として、また、都市における貴重なオープンスペースとして保全に努める一方、鉄道駅や都市計画道路に隣接・近接するポテンシャルの高い地域については、土地利用の混在化を防止するため、農業との調整を図りつつ、計画的にまちの活性化に資する産業系（農産業含む）の土地利用を検討します。
土 地 利 用 転 換 地 区	市街化調整区域である阪急洛西口駅西地区及び森本東部地区については、営農環境との調和を図りつつ、地区計画により計画的にまちの活性化に資する産業系の土地利用及び高度化を図ります。
健 康 増 進 地 区	市民体育館、市民温水プール、市民ふれあい広場周辺を市民が気軽に健康づくりを楽しめる健康増進地区に位置づけます。

## 2 市街地整備方針

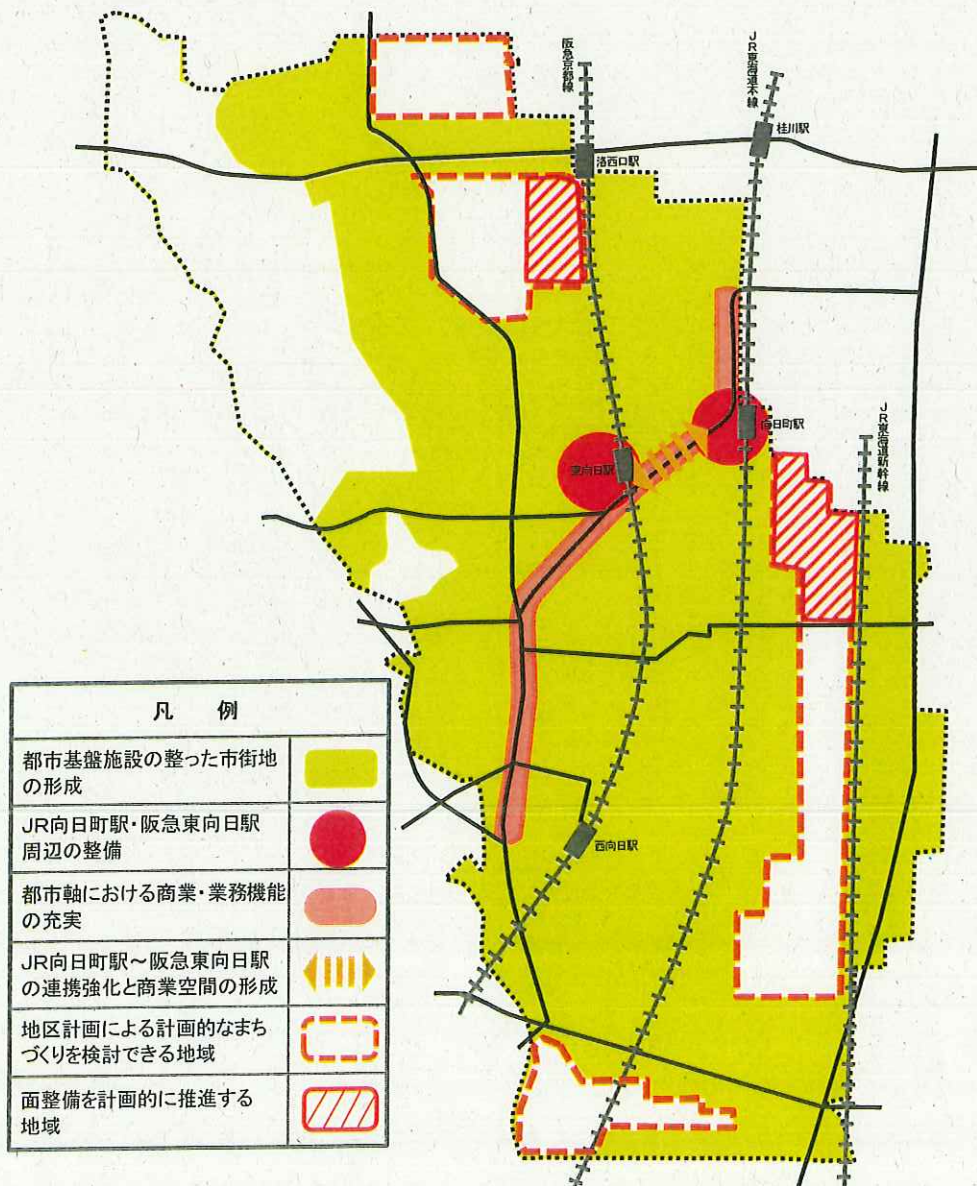
### ■ 基本的な考え方

既成市街地における良好な住環境の保全・形成と、未利用地・低未利用地の適正かつ計画的な市街化に向けて、地域地区の見直しや地区計画の活用、市街地開発事業の導入、官民連携手法の検討など適切な誘導方策を活用しながら、それぞれの地区の特性に応じた安全、快適で魅力ある市街地の形成を図ります。

また、JR向日町駅及び阪急東向日駅の周辺や、都市軸沿道の地域については、駅周辺の基盤整備を推進するとともに、商業・業務機能の誘導など都市機能の強化を図ります。

営農環境の保全や地域の活性化に課題を抱える市街化調整区域については、農業との調整を図りつつ、地区計画を活用した計画的なまちづくりの検討を支援するとともに、住民の合意形成等の熟度の高い地区については、新たな拠点の形成に向けた面整備の推進を図ります。

<市街地整備方針図>



## ■ 整備方針

### ① 都市基盤施設の整った市街地の形成

幹線道路、生活道路、公園・緑地、下水道（雨水対策）など都市施設の整備を進めるとともに、既存施設の適切な維持管理を図り、市街地の基盤を整えます。

また、既成市街地においては、安全・快適で利便性の高い市街地の実現を目指し、道路ネットワークの整備やオープンスペースの確保、適正な建築物の立地誘導などを推進します。

### ② JR向日町駅・阪急東向日駅周辺の整備

JR向日町駅周辺については、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推進し、交通結節点の機能強化や土地の高度利用化等を図ることにより、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目指します。

阪急東向日駅周辺においては、地域の生活に密着した買い物空間の整備など、ふれあいとにぎわいあふれる商業・業務空間の形成を目指すとともに、今後、可能性を検討する阪急京都線連続立体交差と整合を図った市街地再開発事業等による拠点整備や東向日駅駅前広場整備の検討を行います。

### ③ 都市軸における商業・業務機能の充実

府道向日町停車場線や西京高槻線沿道の商業・業務地区では、基盤となる府道の拡幅整備やバリアフリーに配慮した歩道、憩いの場の整備といった歩行者・自転車にやさしい環境づくりなど、親しみのある商業空間の形成を図ります。また、交流にぎわいゾーンと中心にぎわいゾーンとを結ぶ府道上久世石見上里線沿道において、商業・業務機能の誘導を図ります。

JR向日町駅周辺から阪急東向日駅周辺までの区間については、交通や商業・業務・福祉などの都市機能の集積と充実を図り、交流にぎわいゾーンと差別化した商業空間の形成を図ります。

### ④ 地区計画による計画的なまちづくりを検討できる地域

営農環境の保全や地域の活性化に課題を抱える市街化調整区域において、地権者等の意向を踏まえたうえで地区計画を活用し、土地区画整理事業などの手法を用いながら営農環境の保全、商業・業務、工業等の産業系施設の立地誘導など、地域課題の解決やまちの活性化に資する計画的なまちづくりの検討を支援します。

### ⑤ 面整備を計画的に推進する地域

JR向日町駅東側の森本東部地区については、地区計画を活用し、土地区画整理事業により、営農環境の保全と研究開発・業務・製造施設等の立地誘導など、新たな産業拠点の形成を図ります。阪急洛西口駅西地区についても、地区計画を活用し、土地区画整理事業により、営農環境の保全と鉄道駅に隣接する地域特性を活かした交流・宿泊・健康・商業・業務施設等の立地誘導など、新たなにぎわい拠点の形成を図ります。