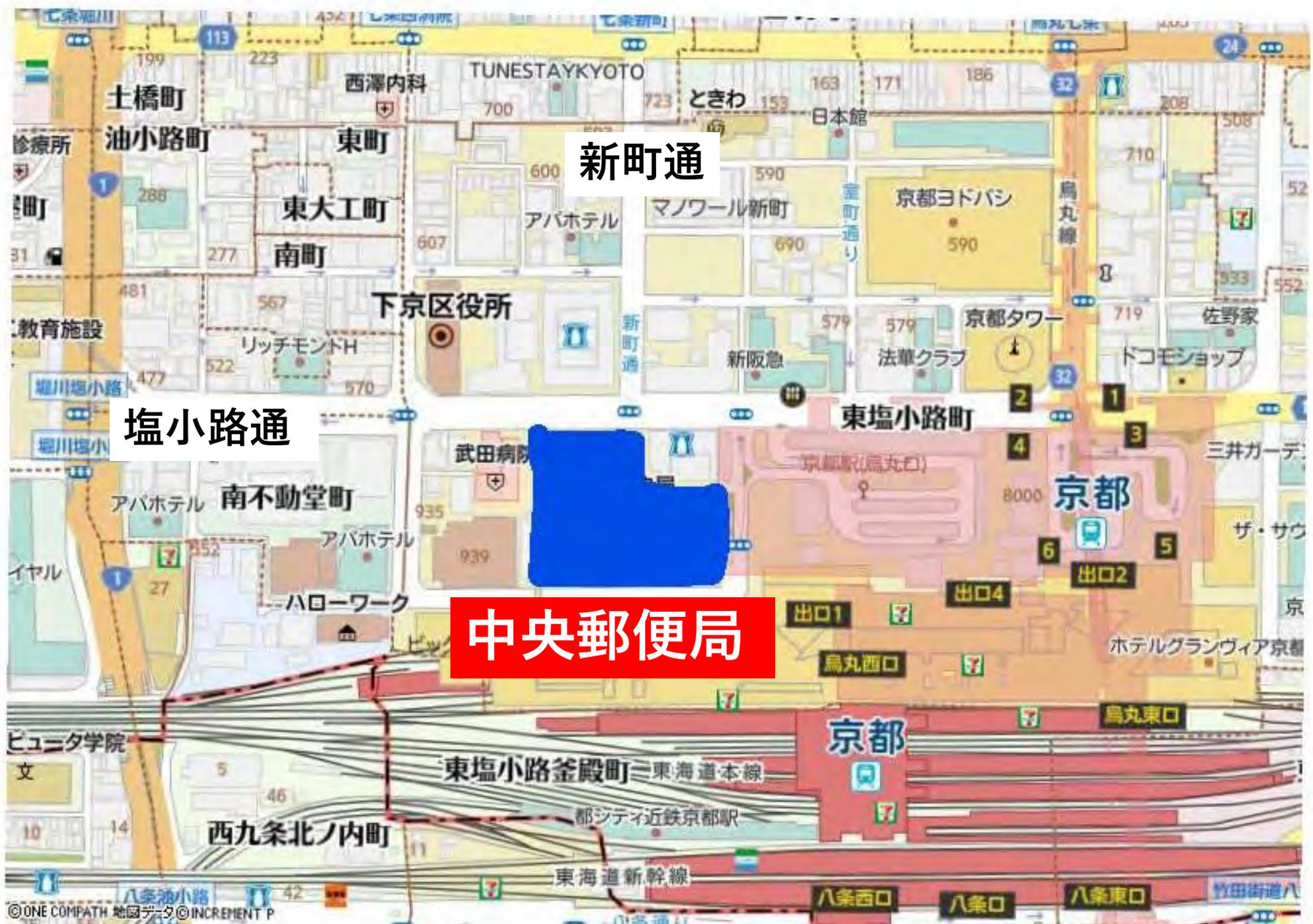


# 新景観政策反故の先駆け： 中央郵便局60m計画

日本郵便株式会社と京都駅ビル株式会社による  
京都中央郵便局とその西に隣接する駐車場ビルを解体一体化  
高さ60mの超高層建設プロジェクト  
(建築主と京都市は「**京都プロジェクト (仮称)**」と呼ぶ)

**知ってはる？中央郵便局高層化！を考える会**



新町通

塩小路通

中央郵便局



## 中央郵便局局舎

(1961年竣工、83年増築、地上6階建て)

駅ビル  
ホテル

中央郵便局

ホテル

バスターミナル越しの中央郵便局  
左：京都駅、右：塩小路通北側

京都駅ビル東側屋上から北西を望む（左端に郵便局、正面が関電ビル）



郵便局ビル

ヤサカビル

関電ビル

ホテル

ホテル

塩小路通北側 街並み  
(新阪急ホテル、松本旅館、ロームビル、法華会館、タワーホテル)



京都駅ビル屋上の展望台から北西を眺める。

西本願寺や愛宕山が見えている。  
中央郵便局ビルが京都駅ビルと同じ高さになるとこの展望台からは本願寺も愛宕山も見えない

西本願寺（世界遺産）

愛宕山

中央郵便局



# 京都中央郵便局跡地建替案

用途地域：商業地域

高さ制限：31m

土地面積：約10,200㎡

指定建蔽率：80%

指定容積率：600%

## 開発構想

用途：事務所、ホテル、商業、  
駐車場、バスターミナル

階数：地上14階、地下4階

建蔽率：約90%

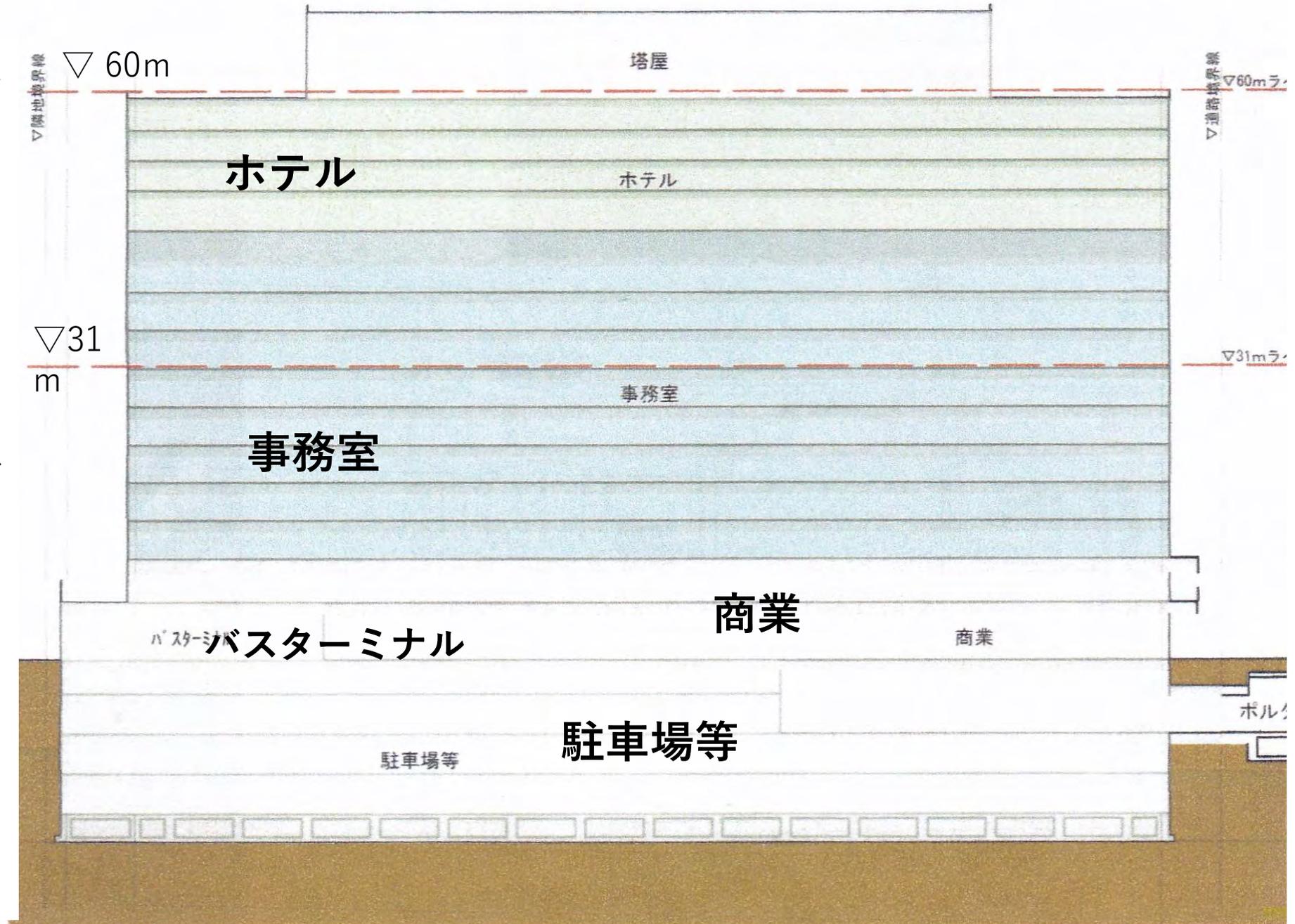
容積率：約1100%

建築物の高さ：約60m

## 現在の郵便局舎

竣工：1961年,1983年増築

高さ：約40m



# 中央郵便局立替 60m超高層の問題点

- 1. 新景観政策に反する高さ60mの超高層ビル建設はダメ**：50年先100年先を見据え京都の環境保護・保全の建物の高さ規制などの 京都景観政策を反故にする60mの超高層を建てる
- 2. 京都駅前にあふれる宿泊施設増設はダメ**：市長が述べた京都駅周辺にあふれる宿泊施設を増設する
- 3. 京都市による秘密裏の政策転換はダメ**：京都市による本案件の推進方法は、京都市市民参加推進条例に違反する

# 1.新景観政策に反する高さ60mの超 高層ビル建設はダメ

# 京都プロジェクトに係る 環境影響評価準備書要約書の問題点 1

- 環境影響評価準備書要約版11ページ「③景観・京都駅ビルなどの中高層建築物が多数立地した都市景観が形成されており、既存のスカイラインに配慮する。」とある
- 京都駅ビル北側周辺には、京都タワー以外の建物はすべて高さ約30mで、高さ60mの超高層建物である京都駅ビルを基準に「など」との言葉で京都駅ビルの北側にも高さ60mの中高層建築物多数立地した景観が形成されていると想像させる表現は**虚偽**。本文は京都駅ビルと同じ高さ60mのビルが林立した景観を想像させる**詐欺師的言動**
- 京都駅北側の中央郵便局の建て替えで配慮すべき既存のスカイラインは塩小路通を挟む高さ地上約30mのビル群の高さです。

# 新景観政策発足時の京都市の見解

2007年1月30日梶本市長臨時記者会見

50年後100年後の京都のまちづくりを見据えた「新しい景観政策」について、今日までにいただいた市民の皆様の貴重なご意見や市会でのご議論を十分に踏まえた今後の対応方針をご報告させていただきます。

今回の高さ規制につきましては、直ちに既存のマンションなどに適用されるものではなく、むしろ時間をかけて緩やかに優れた景観を形成しようとするものであります。従って、引き続き住まわれることも改修も可能であります。マンションに住んでおられる皆様の不安を解消すると同時に、優れた景観の誘導を積極的に図っていくため、建て替え時の合意形成を円滑に行うための専門アドバイザーの派遣や市場金利より低利の融資制度などの支援措置を京都市独自で創設し、平成19年度予算に盛り込んでまいります。

# 「新景観政策」時を超え光り輝く京都の 景観づくり

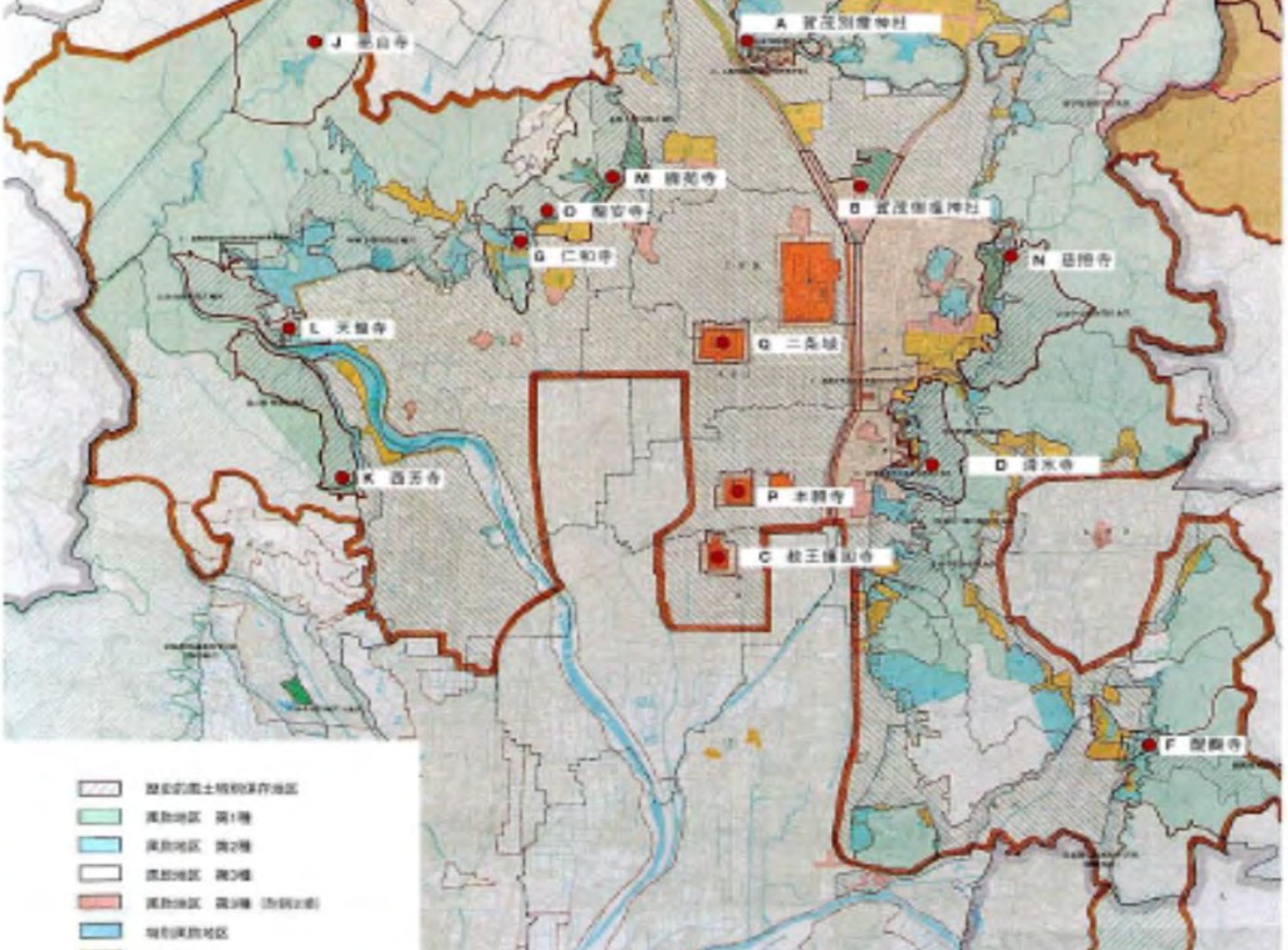
(2021年京都市発行リーフレット)

- 京都市では、平成19年9月1日から、京都の優れた景観を守り、育て、**50年後、100年後の未来へと引き継いでいくため、建物の高さ**と**デザイン及び屋外広告物の規制等を全市的に見直した「新景観政策」**を実施しました。
- **建物の高さは、都市の景観や市街地の環境を形成する重要な要素です。**市街地のほぼ全域で高度地区の指定を活用した、地域の特性に合わせきめ細かな規定を定め、京都の都市景観の保全・形成を図ります。

# 京都駅前スカイライン

- 京都駅ビルに面する塩小路通沿いの建物は、新景観政策制定以前に建てられたオムロン京都センタービル（2000年竣工、高さ45m）、閉鎖されたメルパルクビル並びに京都タワー以外の建築物はすべて31m以内の街並みです。（2010年11月竣工のヨドバシビルは31m）
- 新景観政策制定以降、ビルはその高さ規制範囲内で建てられています。
- 京都駅の北側に新景観政策の高さ規制を超える建物を建てることは、新景観規制の破壊です。

千九百九十三年京都市が  
 世界遺産に登録される前年に国がユネスコに  
 提出した「世界遺産一覽表記載推薦書」に  
 掲載された図



## 2. 京都駅前にあふれる宿泊施設増設 はダメ

# 計画された新郵便局ビルの問題点 2

## 京都駅前宿泊施設の過剰供給・民業圧迫

- 2019年11月20日の記者発表で、門川大作前京都市長は「**京都の宿泊施設は計画中のものを含めると十分に足りており、特に京都駅周辺市内中心部に集中している**」と述べている。
- 京都市は、オーバーツーリズム対策として宿泊施設の規制強化や宿泊税の値上げを考えている
- 十分に宿泊施設の足りている京都市でも特に宿泊施設が集中している京都駅前に「都市再生緊急整備地域」を使い、制限された高さを超え特例を設けビルを建て、最上階4階分をホテルにすることに反対する
- 官業である国出資の日本郵便(株)、京都市や府も出資する京都駅ビル(株)が、十分以上に足りている京都駅前の民業を圧迫する

# 京都中央郵便局跡地建替案

用途地域：商業地域

高さ制限：31m

土地面積：約10,200㎡

指定建蔽率：80%

指定容積率：600%

## 開発構想

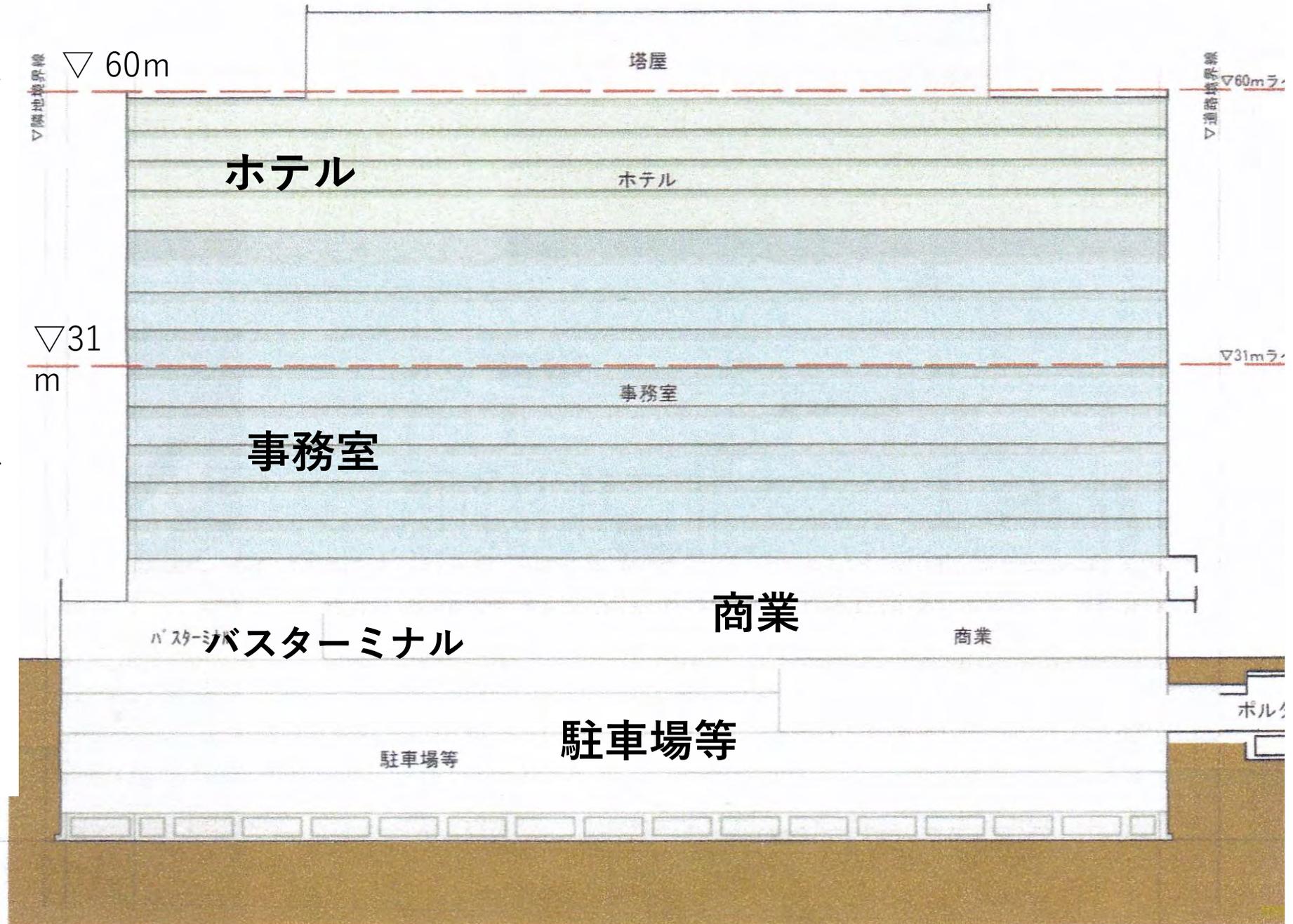
用途：事務所、ホテル、商業、  
駐車場、バスターミナル

階数：地上14階、地下4階

建蔽率：約90%

容積率：約1100%

建築物の高さ：約60m



### **3. 京都市による秘密裏の政策転換 はダメ（条例違反！！）**

# 京都プロジェクト（仮称） ・ 公聴会

- 2025年1月26日実施の公聴会の公述人募集は12月26日までで、公聴会において検討されるべき「京都プロジェクト（仮称）環境影響評価準備書」および「その要約書」は、公聴会申込締切期限の2週間前、12月12日に削除されていた。公聴会1カ月以上前に、公述人および出席者がプロジェクトの内容を知るすべがなかった。当日公述人は1人のみ
- 本プロジェクト名が「**京都プロジェクト（仮称）**」となっており、京都中央郵便局の建て替えとは京都市民にわからない。京都市や京都府が出資している京都駅ビル開発株式会社はどのような考えでこの名前で京都市へ申請したのか？
- 京都市民への告知を考えるのなら市民に判るプロジェクト名にすべきです。
- **京都市のホームページで「中央郵便局」と検索しても本プロジェクトは？**

**環境影響評価などに関する公聴会の意見公述希望者は12月26日までに、希望届提出する必要があった。しかし京都市の公募は下記の通り、12月12日にすでに問い合わせである「環境影響評価準備書」は非公開となっている**

## **京都市ホームページの告知は:**

京都市環境影響評価等に関する条例(以下「条例1という。’)第25条の規定により、令和6年11月7日付けで提出された「京都プロジェクト(仮称)に係る環境影響評価準備書」(以下「準備書」という。’)について、条例第30条第1項の規定に基づき、公聴会を次のとおり開催します。

また、準備書について環境の保全の見地からの意見を公聴会で述べようとするときは、同条第3項及び同規則第19条の規定に基づいて、次の6のとおり届け出ることができます。【令和6年(仮称12月26日に受付を終了しました。】

※ 準備書の縦覧については、令和6年12月12日に終了しました。

※ 「京都プロジェクト)」に関するこれまでの環境影響評価手続については、こちらを御参照ください。

# 京都市市民参加推進条例(2003年施行)

## (本市等の責務)

第3条 **本市は**、京都市情報公開条例の趣旨にのっとり、情報の提供及び公開を推進することにより、政策の形成、実施及び評価の一連の過程における透明性を向上させるとともに、**政策の目的、内容、効果等を市民に分かりやすく説明する責務**を果たし、もって市民がこれら一連の過程において**市政に参加することができるよう、その機会の確保に努めなければならない。**

# 京都市市民参加推進条例(2003年施行)

(市民の責務)

第4条 **市民は**、市政に関する情報並びに政策の形成、実施及び評価の一連の過程における参加の機会を活用することにより、**積極的に市政に参加するよう努めるものとする。**

2 市民は、地域社会の課題の解決に主体的に取り組むことを通じて、まちづくりの活動を推進するよう努めるものとする。

3 市民は、市民参加の推進に当たっては、地域社会の一員としての自覚と責任を持って、本市との協働及び市民相互の協働に努めるものとする。

## (市政への参加の手続)

第9条 **市長等は**、政策の形成、実施及び評価の一連の過程において、**公聴会、ワークショップ**(本市及び市民による自由な議論により、政策、施策又は事業(以下「政策等」という。))の方針、内容等に関する意見を集約するための会合をいう。)その他の市政への参加の手続のうち、最も**適切かつ効果的であると認められるもの**を行うよう努めなければならない。

2 市長等は、市政に関する基本的な計画の策定又は改廃、重要な制度の創設又は改廃その他の行為で別に定めるものを行うときは、パブリック・コメント手続(政策等について、その目的、内容その他の事項を公表し、広く市民の意見を募集し、当該意見に対する本市の見解を公表し、当該意見を勘案して意思決定を行う手続をいう。以下同じ。)を行わなければならない。

# JR京都駅北側の再開発、 厳しい高さ規制は緩むのか

(2025年4月15日 京都新聞)

□京都商工会議所都市整備委員会が14日、松井孝治市長に要請したのは大きく3点ある。

- 開発コンセプト策定のイニシアチブ（主導）
- 民間活力の喚起
- 官民でまちづくりを議論する場

□松井市長は「第二の大阪を目指すわけではないが、統一したコンセプトは必要」と述べた。

- 古い寺社や京町家が残り、
- 景観や文化に価値がある古都の再開発は容易ではない

# 京都市駅前再生に係る有識者会議

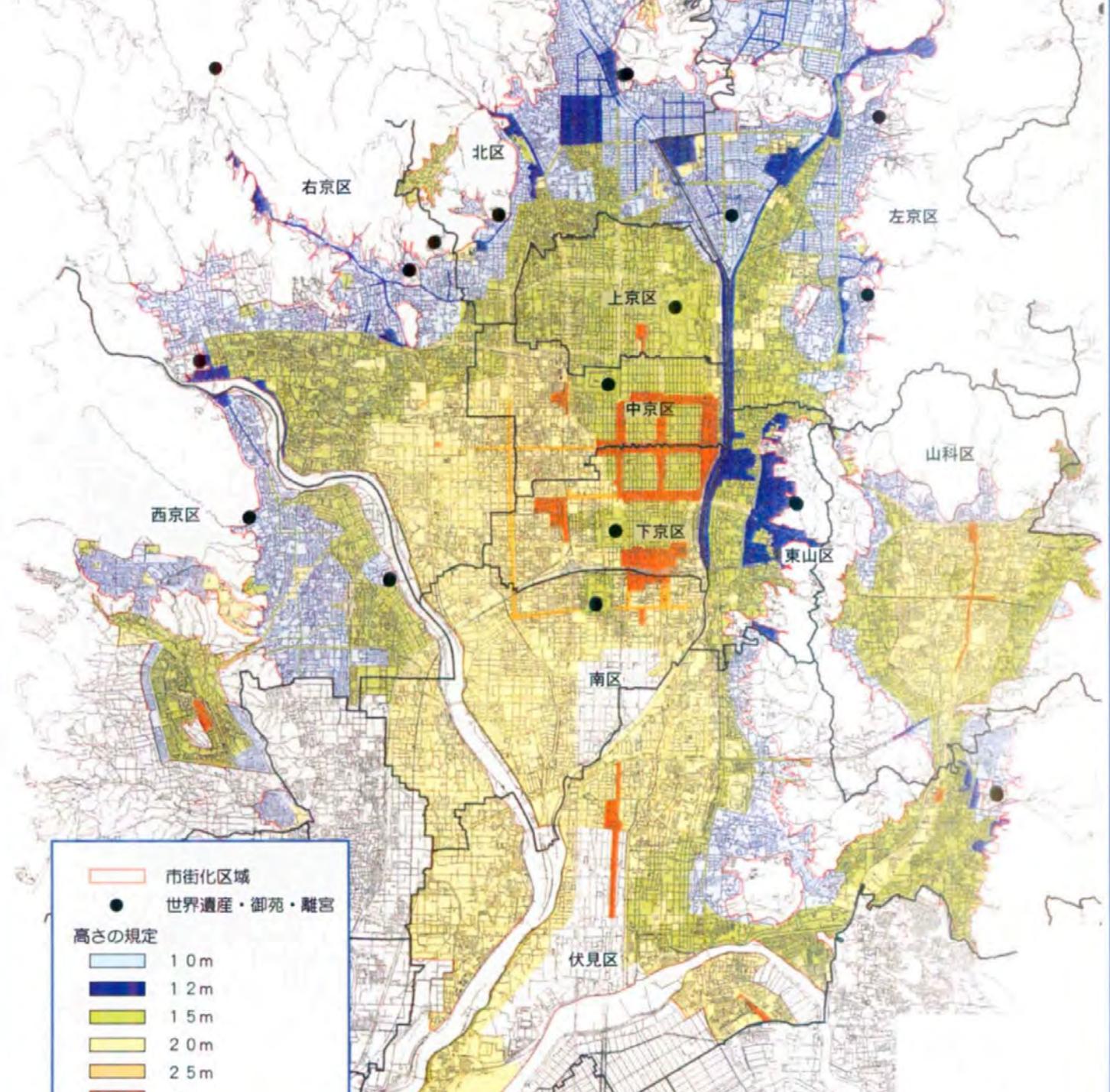
- 商工会議所の提案を受け京都市が設置
- 2025年4月 6人の大学教授で構成された会議がスタート
- 京都駅周辺を新たなビジネス・交流の創造拠点へ。オフィス・商業施設の供給促進、市有地の有効活用により都市機能を集積を掲げている。
- 2025年12月まで2カ月に1回程度開催し2026年3月に結論を。
- 第1回開催会議では宿泊施設についての意見はなかった。
- 本会議の**結論が出る前に**京都駅前に現在のスカイライン（31m）の2倍の高さの建物を京都駅前に建て**ホテルを誘致する**のか？

# 有識者会議の皆様へ：京都駅の特性

- 京都への観光客・旅行客の出入り口は京都駅だけ。阪急や京阪の京都の駅は大阪と結ぶだけ) **大阪や東京都などとは違う**
- 京都の出入り口 JR京都駅前の混雑は大きな課題
- 京都への出入り口を新たに設けるのは不可能
- 事務所や宿泊施設などの都市機能は京都駅前以外に設けることが可能
- 京都駅前以外の地域に設けることが可能な人の滞留を呼ぶ機能（宿泊施設・事務所など）をほかの場所に、京都駅前の人の滞留を抑制する機能を持たせる都市計画がまず第一
- 50年後100年後の「観光都市」京都市の生き残りです。



京都市発行リーフレット「建物の高さ」の写真



# 都市再生特別措置法

- 第36条 都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域については、都市計画に、都市再生特別地区を定めることができる。
- **都市再生の意義目的**：より快適に生活できる場の提供等により都市の魅力を高めるとともに、資本や人材等を呼び込み、立地する産業の国際競争力を向上させる都市再生を的確に推進していくことは、国民生活の向上や経済の活性化等の観点から重要である。（都市再生基本方針）

# 都市再生緊急整備地域とは

- 都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域です。
- 現在、都市再生緊急整備地域として51地域（令和4年5月2日時点）が指定されています。
- 都市再生緊急整備地域においては、土地利用規制の緩和や、都市計画の提案、事業認可等の手続期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援や税制措置を受けるための国土交通大臣の認定等の特別な措置を受けることができます。
- 京都市では「京都駅周辺・京都南部油小路通沿道地域」及び「京都市三条駅周辺地域」



## 京都市の都市再生緊急都市地域

### 京都駅周辺地区

京都駅周辺地区は、一日平均65万人が利用する京都の玄関口である京都駅や京都水族館・鉄道博物館の建設による魅力向上により年間500万人の集客が見込まれる梅小路公園を含んでいます。JR西日本山陰線の梅小路京都西駅設置により飛躍的に向上した交通利便性を最大限活用し、新たな京都の魅力づくりをめざし、商業・業務機能・サービス機能などの立地を誘導するとともに、多様な都市機能の集積を図る地域を目指しています。

また、大規模災害時には観光や通勤・通学などで訪れた多くの来訪者が帰宅を急ぎ京都駅に集まった結果、大きな混乱が懸念されることから、平成25年9月に「京都駅周辺地域都市再生安全確保計画」を策定しました。さらに、帰宅困難者対策としての一時滞在施設を確保しやすくするとともに、商業・業務等の用途を誘導しつつ、京都駅の交通結節機能を最大限に生かした土地利用と都市機能の更新を図るため西堀川通より東側のエリアについて平成26年5月に高度利用地区の決定を行いました。

