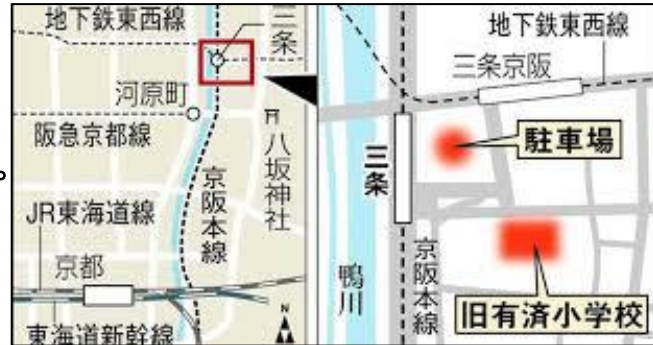


動き出した三条京阪エリアの再開発計画

05/20政府は京阪三条周辺の再開発に関し、民間の開発業者に土地利用の規制緩和や税制優遇を認める「都市再生緊急整備地域」に指定する方針を発表した。これにより、京都市は三条駅周辺エリアで再開発を進める。永年課題になっていた京阪三条駅周辺の再開発プロジェクトが動き出すことになった。

＜解説＞この京阪三条駅周辺の開発構想は、長い間



二転、三転を繰り返した歴史的な経過がある。京都市は1997年の市営地下鉄東西線の開業を機会に、三条駅前開発を「京都市5大プロジェクト」に位置づけ、市バスやタクシー乗り場の整備でターミナル機能を強化したが、商業施設の集積や開発は思うように進まなかった。以前から駅前の開発事業に取り組んできた京阪ホールディングスは、今回の指定に期待を寄せる。京津線の地下化で生まれた広場に、飲食店などの複合施設を開業したが、中途半端で暫定

的な活用に留まり、2016年に閉鎖された。それ以降、中核施設の整備計画はまともならず、現在大型のコインパークになっている。当時ネックになったのは、厳しい京都市の建築規制だった。事業者からすれば高さや容積率の制限が厳しく、事業が成り立つ計画が立てられないと、開発計画は遅々として進まなかった。事業者はホテル建設計画も検討したが、土地の集約にも苦戦した。その間、京都市内には続々とホテルが開業し、宿泊施設は飽和段階に突入する。そこで、京阪HDは方向性を文化、エンタメへ転換したが、生憎コロナ禍で計画は頓挫。構想は練り直しを迫られた。京阪HDは2023年の事業計画で、三条駅周辺の再開発に関して、「東山観光の拠



点となる日本・京都文化発信の複合施設整備」と明記した。観光客のみならず、地元需要の取り込みも目指す方向を打ち出した。一定の面積の開発を行う場合、建物の高さや容積率の緩和変更を自治体に提案できる。また、法人税や固定資産税の優遇措置を受けられる。建築物の高さ制限は原則最大20mで容積率は600%。同地は京阪電車と地下鉄東西線が交わる絶好の立地にも関わらず、従来開発が進まないデッドゾーンだった。京都市内で開発が未着手のいくつかのゾーンのひとつで、これを機会に商業地としての開発が一気に加速する可能性が高い。