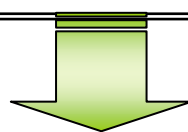


第 1 回の検討委員会の御意見を踏まえた進め方（案）

今 回

<検討 1> 駅と駅の周辺の「まち」の特性を踏まえた把握・検討

エコ・コンパクトな都市構造の実現を目指すに当たり、駅自体の特性（乗降客数等）や駅周辺の「まち」の特性（人口密度等）を踏まえたうえで、どのような駅周辺を具体的に抽出するべきかについて検討する。



次回以降

<検討 2> 駅周辺の個別検討

<検討 1>において検討した駅周辺を個別に検証（駅から概ね 500m の範囲）することにより、駅周辺においてどのような都市機能の維持・集積が求められるかなど、今後の土地利用の方向性について具体的に検討する。

- ① 広域複合拠点となる駅周辺
- ② 地域複合拠点となる駅周辺
- ③ 駅前に店舗等が立地できない駅周辺
- ④ 都市の魅力を生み出す拠点がある駅周辺



駅から概ね 500m の範囲について具体的に検討

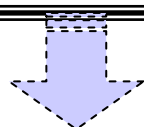


<検討 3> 見直し対象候補地の絞り込み

<検討 2>を踏まえ、都市計画として対応することによりエコ・コンパクトな都市構造の構築を図ることができる地域（見直し対象候補地）を絞り込む。



検討 1～3 について、
「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」として
検討委員会で取りまとめる。



<京都市における具体的な見直し手法の検討>

平成 26 年度から京都市において、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」に沿った具体的な都市計画の見直し等を行う。

- ・用途地域の変更など都市計画の見直し
- ・今後の地域のまちづくりに生かす。（地区計画、地域まちづくり構想の策定など）

具体検討を行う駅周辺

- ① 広域複合拠点となる駅周辺
○ 駅の乗降客数が多い。 ○ 百貨店や専門店が多く立地している。
- ② 地域複合拠点となる駅周辺
○ 駅の乗降客数やバスの利用が比較的多い。 ○ 周辺に一定の人口密度を有する。
○ 生活利便施設が多く立地する。
- ③ 駅前に店舗等が立地できない駅周辺
○ 駅周辺が第一種低層住居専用地域であるなど、生活利便施設が立地できない。
- ④ 都市の魅力を生み出す拠点がある駅周辺
○ 都市計画マスタープラン等において今後のまちづくりの方向性が示されている。

【手順 1-1】駅自体の特性を踏まえた検討

戦略的に交通拠点を中心とした都市機能の維持・増進を図るために、指標を基に現在の駅自体の特性について把握・検討する。

■交通上の拠点である駅

【指標】

- 乗降客数が多い。 ○乗換駅になっている。 ○駅前のバスの乗降客数が多い。など



駅と「まち」の
関係性を踏まえる

【手順 1-2】駅周辺の「まち」の特性を踏まえた検討

戦略的に交通拠点の周辺における都市機能の維持・増進を図るために、指標を元に駅周辺のまちの特性について把握・検討する。

■人口密度が高い地域や人口密度の変化が見られる地域周辺の駅

【指標】

- 駅周辺における人口密度 など

■土地利用の傾向が見られる地域周辺の駅

【指標】

- 駅周辺における商業施設の延べ面積 など

■駅周辺における生活利便施設の状況

【指標】

- 駅周辺における大規模小売店舗 ○駅周辺における公共施設・病院 など

■今後、駅周辺の土地利用が予想される駅

【指標】

- 都市計画マスタープランにおいて、駅周辺の土地利用の方向性が示されている。
・商業・業務機能を高める土地利用 ・観光・文化・交流機能を高める土地利用
・大学のまちとしての土地利用 ・ものづくり産業等の集積地

- 今後、さらに民間の活力が期待される地域（都市再生緊急整備地域）。 など