

第2回の検討委員会における御意見

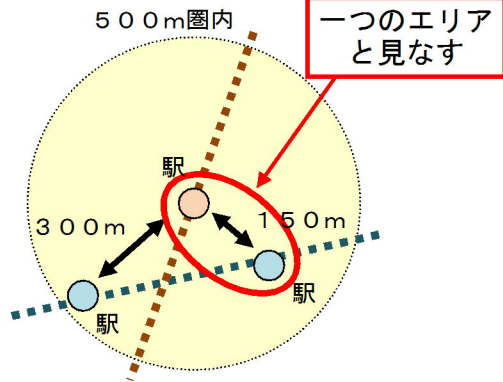
乗換え駅については、駅の建屋内で乗換えが可能かどうかといった観点だけでなく、駅間距離が多少離れていても実際の乗換えがあるかという観点でも抽出すべきではないか。

同じ目的で利用する人が多く、駅間の距離が近い2つの駅については、乗換え駅としての性格がなくとも、一つのエリアとして検討することも考えられるのではないか。

地域複合拠点の検討に当たり、近接する駅間についての考え方を整理する。

1 近接する駅間についての考え方（前回の議論を踏まえた整理）

第2回の検討委員会の意見を踏まえ、500m圏内に異なる鉄道路線の駅が存在する場合、その駅間を一つのエリアとみなす。
ただし、同一の鉄道路線の駅が500m以内に2駅以上存在する場合は、異なる鉄道路線の駅との距離がより近い方の駅間を一つのエリアとみなすこととする。



＜500m圏内に異なる鉄道路線があるエリア＞

	駅名	鉄道会社		駅名	鉄道会社		駅名	鉄道会社
1	四条	京都市営地下鉄	6	太秦天神川	京都市営地下鉄	12	稲荷	西日本旅客鉄道
	烏丸	阪急電鉄		嵐電天神川	京福電気鉄道		深草	京阪電気鉄道
2	京都	京都市営地下鉄	7	山科	京都市営地下鉄	13	近鉄丹波橋	近畿日本鉄道
	京都	西日本旅客鉄道		山科	西日本旅客鉄道		丹波橋	京阪電気鉄道
	京都	東海旅客鉄道		京阪山科	京阪電気鉄道	14	桃山御陵前	近畿日本鉄道
	京都	近畿日本鉄道	8	三条京阪	京都市営地下鉄		伏見桃山	京阪電気鉄道
3	六地蔵	京都市営地下鉄		三条	京阪電気鉄道	15	河原町	阪急電鉄
	六地蔵	西日本旅客鉄道	9	太秦	西日本旅客鉄道		祇園四条	京阪電気鉄道
	六地蔵	京阪電気鉄道		帷子ノ辻	京福電気鉄道	16	大宮	阪急電鉄
4	二条	京都市営地下鉄		嵯峨嵐山	西日本旅客鉄道		四条大宮	京福電気鉄道
	二条	西日本旅客鉄道	10	嵐電嵯峨	京福電気鉄道	17	西院	阪急電鉄
5	西大路御池	京都市営地下鉄		トロッコ嵯峨	嵯峨野観光鉄道		西院	京福電気鉄道
	西大路三条	京福電気鉄道	11	東福寺	西日本旅客鉄道	18	出町柳	京阪電気鉄道
				東福寺	京阪電気鉄道		出町柳	叡山電鉄
						計	41 駅	

※ 太枠は、乗降客数の合計が2万人以上のエリアを示す。

＜図＞500m圏内に異なる鉄道路線の駅があるエリア

【凡 例】

500m圏内に異なる鉄道路線の駅があるエリア
(内、黄色は乗降客数の合計が2万人以上のエリア)

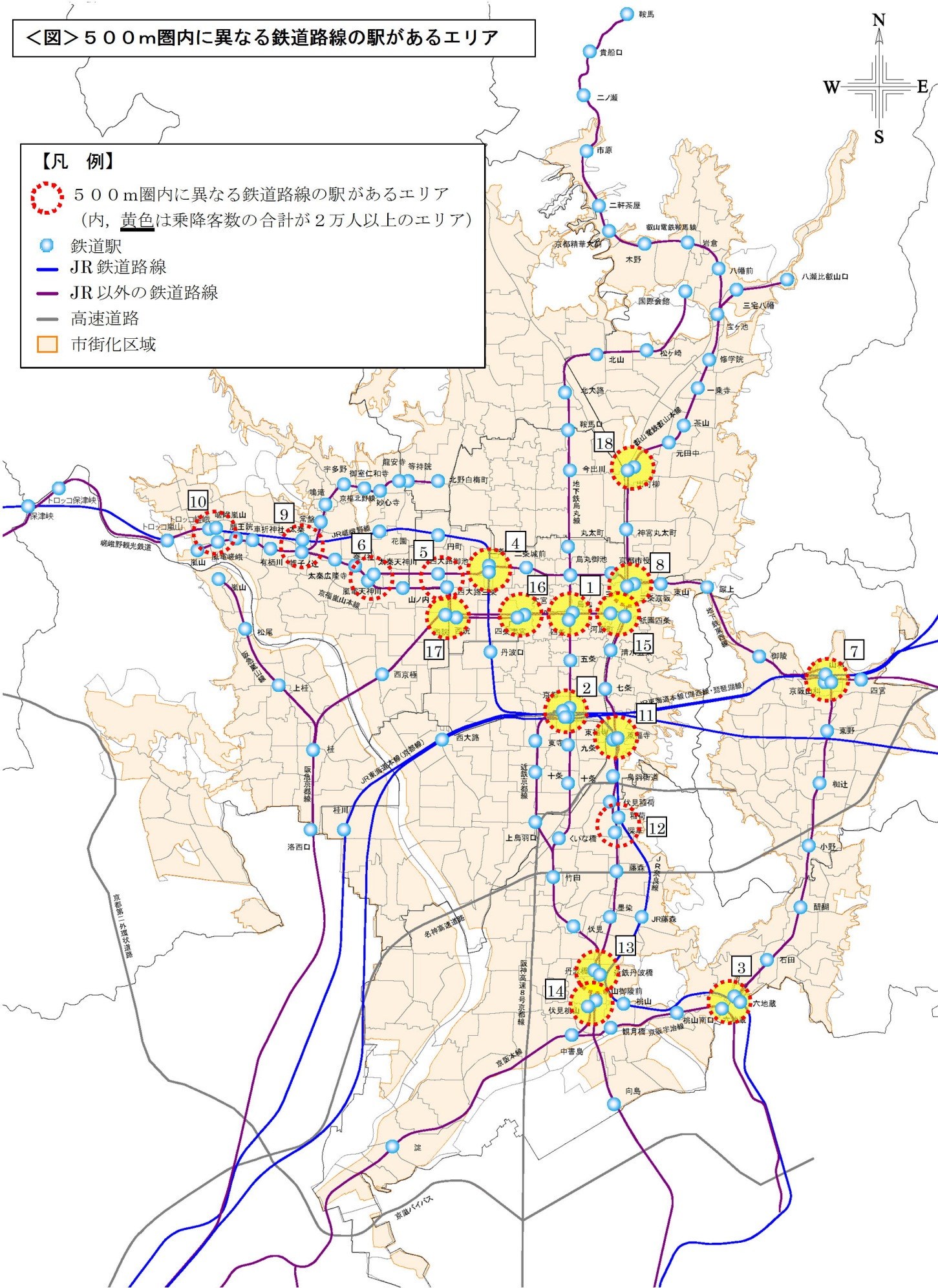
鉄道駅

JR鉄道路線

JR以外の鉄道路線

高速道路

市街化区域



第2回の検討委員会における御意見

乗降客数などで検討対象となる駅周辺を一旦絞り、そこからさらに指標・着眼点を整理する必要があるのではないか。

乗降客数が1日当たり2万人以上の駅やその前後の駅について、それらをすべて地域複合拠点の駅として位置付けるかどうかといったことを議論すべきでないか。

今後の土地利用の動向等がわかるところについては、それらも考慮したうえで検討を行うべきではないか。

- ➡
- 地域複合拠点の抽出の指標として、乗降客数が1日当たり2万人以上の駅を中心に検討を行う。
 - 乗降客数が2万人に達していない駅間が近接する場合は1つのエリアとして検討する。
 - 今後の土地利用の動向やまちづくりの方向性がある場合はそれらも考慮したうえで検討する。

検討対象となる駅周辺の抽出に当たっては、乗降客数が1日当たり2万人以上としてはどうか。

乗降客数が1日当たり2万人以上に達していない駅が近接している場合は、2つの駅を1つのエリアとするという観点も考えられる。

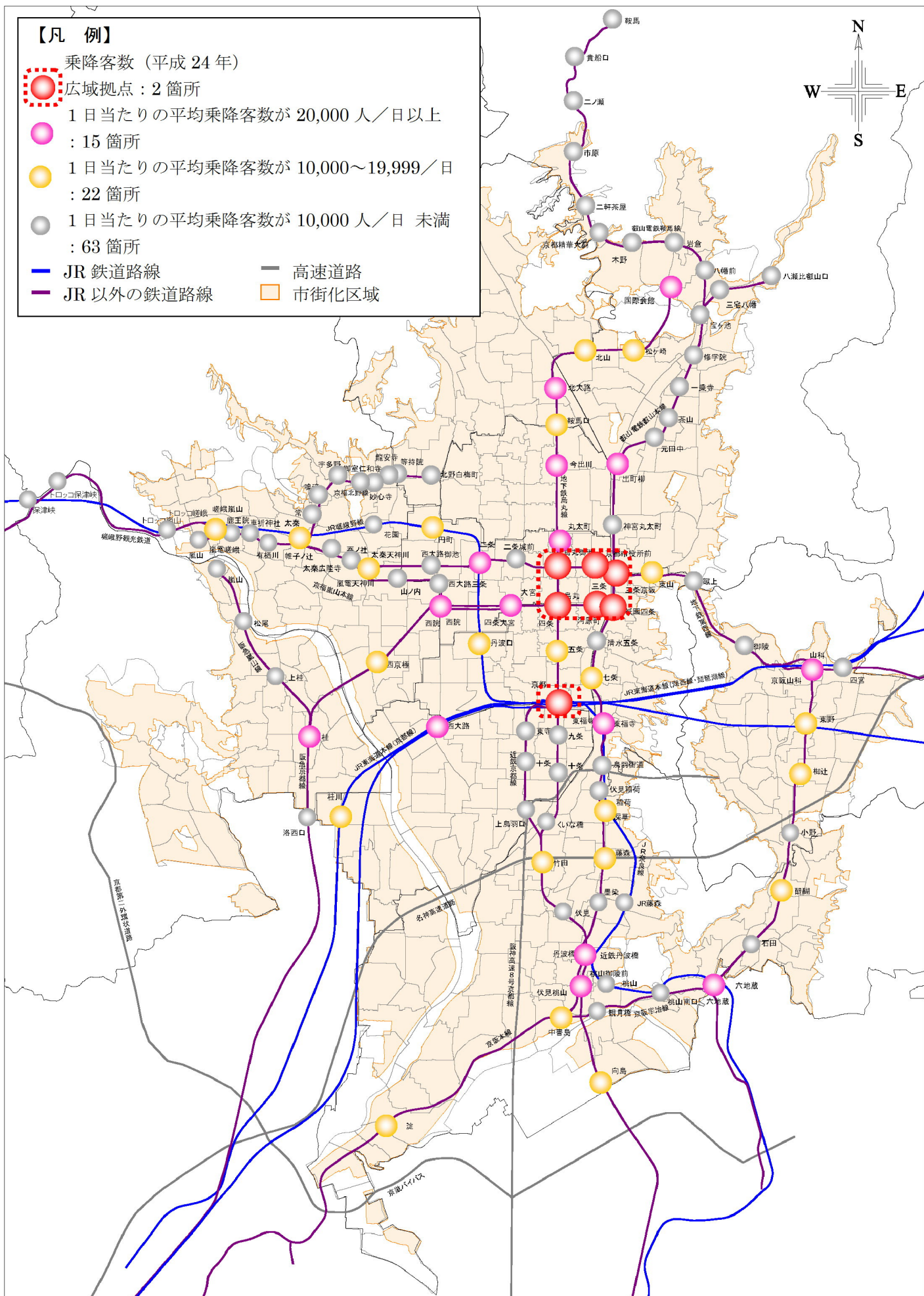
広域拠点については、都心部及び京都駅周辺の2箇所が良いのではないか。

2 乗降客数を指標とした地域複合拠点の抽出について

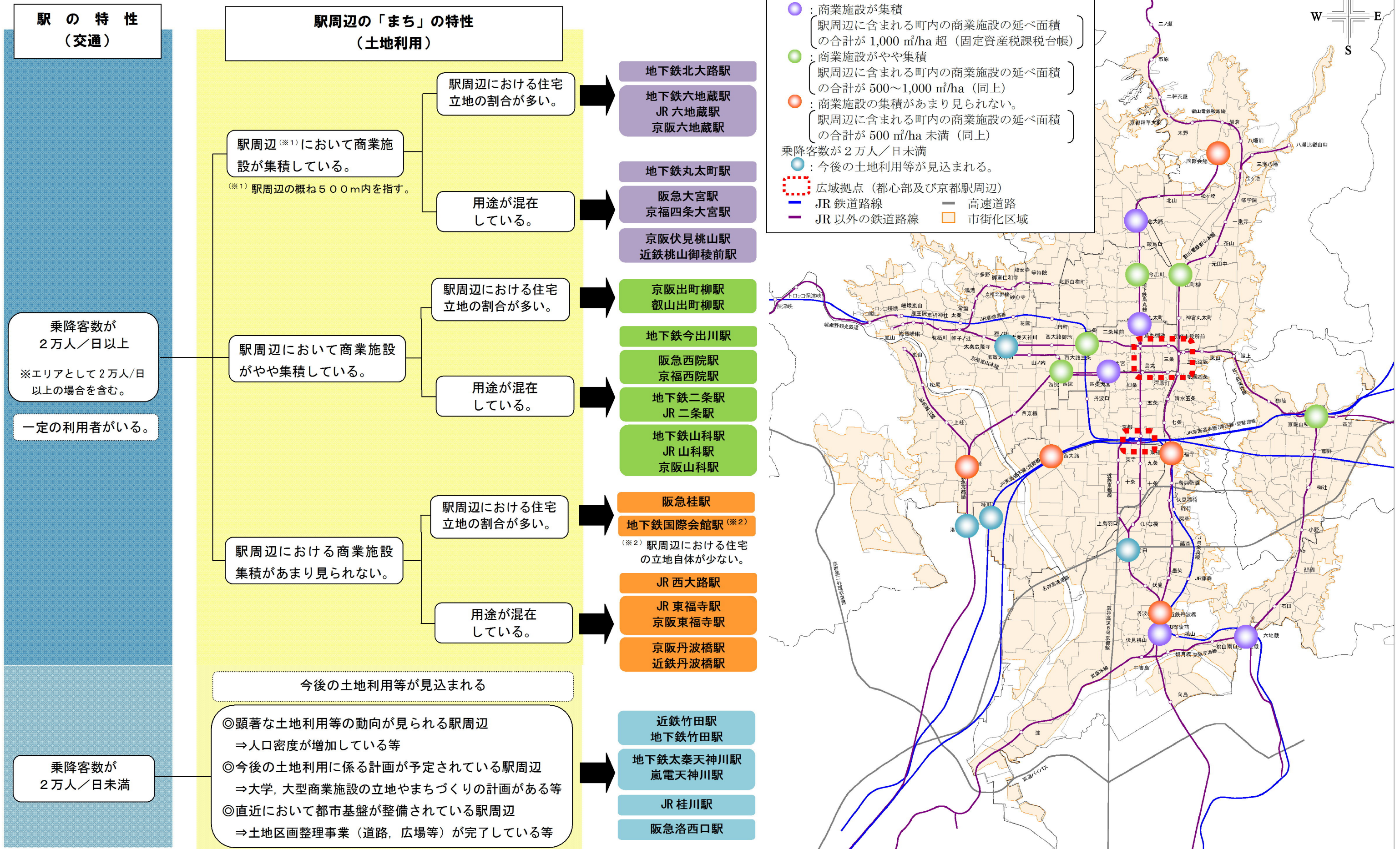
	駅名	鉄道会社	1日当たりの乗降客数	
1	京都	京都市営地下鉄	10万人超	62万人超
	京都	西日本旅客鉄道	37万人超	
	京都	東海旅客鉄道	6万人超	
	京都	近畿日本鉄道	8万人超	
2	四条	京都市営地下鉄	8万人超	16万人超
	烏丸	阪急電鉄	7万人超	
3	山科	京都市営地下鉄	4万人超	10万人超
	山科	西日本旅客鉄道	6万人超	
	京阪山科	京阪電気鉄道	1万人未満	
4	丹波橋	京阪電気鉄道	4万人超	9万人超
	近鉄丹波橋	近畿日本鉄道	4万人超	
5	河原町	阪急電鉄	6万人超	
6	三条京阪	京都市営地下鉄	2万人超	5万人超
	三条	京阪電気鉄道	3万人超	
7	桂	阪急電鉄	5万人超	
8	祇園四条	京阪電鉄	4万人超	
9	出町柳	京阪電気鉄道	3万人超	4万人超
	出町柳	叡山電鉄	1万人超	
10	二条	京都市営地下鉄	2万人超	4万人超
	二条	西日本旅客鉄道	1万人超	
11	西院	阪急電鉄	3万人超	4万人超
	西院	京福電気鉄道	1万人未満	

	駅名	鉄道会社	1日当たりの乗降客数	
12	烏丸御池	京都市営地下鉄	3万人超	
13	六地蔵	京都市営地下鉄	1万人超	3万人超
	六地蔵	西日本旅客鉄道	1万人超	
	六地蔵	京阪電気鉄道	1万人未満	
13	西大路	西日本旅客鉄道	3万人超	
14	大宮	阪急電鉄	2万人超	2万人超
	四条大宮	京福電気鉄道	1万人未満	
15	東福寺	西日本旅客鉄道	1万人超	2万人超
	東福寺	京阪電気鉄道	1万人超	
16	北大路	京都市営地下鉄	2万人超	
17	桃山御陵前	近畿日本鉄道	1万人超	2万人超
	伏見桃山	京阪電気鉄道	1万人超	
18	国際会館	京都市営地下鉄	2万人超	
19	京都市役所前	京都市営地下鉄	2万人超	
20	今出川	京都市営地下鉄	2万人超	
21	丸太町	京都市営地下鉄	2万人超	

- 【凡例】
- ：都心部及び京都駅
 - ：上記以外の1日当たりの平均乗降客数が2万人以上の駅（エリアとして2万人以上の場合を含む。）



3 駅と駅周辺の「まち」の特性を踏まえた検討【地域複合拠点候補検討】



駅周辺の「まち」の特性（土地利用）※平成24年固定資産税課税台帳による。

1. 商業の集積状況

①駅周辺において商業が集積している。

⇒ 駅周辺に含まれる町内の商業※¹施設の延べ面積の合計が 1,000 m²/ha を超えるもの。

②駅周辺において商業施設がやや集積している。

⇒ 駅周辺に含まれる町内の商業施設の延べ面積の合計が 500 m²/ha 以上 1,000 m²/ha 未満のもの。

③駅周辺における商業施設の集積があまり見られない。

⇒ 駅周辺に含まれる町内の商業施設の延べ面積の合計が 500 m²/ha 未満のもの。

2. その他の用途の集積状況

①駅周辺における住宅立地の割合が多い。

⇒ 商業を除く用途（業務※²、工業※³、医療※⁴等）のうち住宅割合が、全体の上位50%に含まれるもの。

②用途が混在している。

⇒ 2. ①以外のもの。

3. 土地利用の集積割合

○駅周辺における住宅の立地自体が少ない。

⇒駅周辺に含まれる町内の住宅の延べ面積の合計が全体の下位20%に含まれるもの。

※1 商業…固定資産税課税台帳の固定資産家屋分類における百貨店、店舗、市場、ホテル、旅館、劇場、映画館等

※2 業務…固定資産税課税台帳の固定資産家屋分類における事務所及び銀行

※3 工場…固定資産税課税台帳の固定資産家屋分類における工場及び倉庫

※4 医療…固定資産税課税台帳の固定資産家屋分類における病院

＜参考＞

乗降客数	駅名	商業 (m ² /ha)	商業	商業を除く住宅割合が全体の上位50%に含まれる	住宅の延べ面積が全体の下位20%に含まれる	傾向
2万超	北大路	1000以上	高	○		住宅
	六地蔵 (地下鉄+JR+京阪)			○		住宅
	丸太町					混在
	阪急大宮+嵐電四条大宮					混在
	伏見桃山+桃山御陵前					混在
	出町柳(京阪+叡山)	1000未満 500以上	中	○		住宅
	今出川					混在
	西院(阪急+嵐電)					混在
	二条(地下鉄+JR)					混在
	山科(地下鉄+JR+京阪)					混在
	桂	500未満	低	○		住宅
	国際会館			○	○	住宅少
	西大路					混在
	東福寺(JR+京阪)					混在
	丹波橋(京阪+近鉄)					混在