

第 2 回の検討委員会における御意見

必ずしもすべての駅に対して都市計画を見直すべきであるというわけではない気がする。例えば、鉄道駅でも、主要駅もあれば生活に密着したところもある。もう少し細かく見た方が良いのではないか。 場合によれば軌道はあるが閑静な住宅街としてコミュニティが成り立っているところもあるだろう。 すべての駅前に店舗がある方が良いということではないと思う。

駅前に店舗等が立地できない駅周辺のうち、乗降客数や駅の立地状況などから、今後、駅前に店舗等の立地が望ましいと考えられる駅を抽出する。

基本的な考え方

現在、駅前に店舗等が立地できない駅周辺については、現在の駅の状況や駅周辺のまちの状況を踏まえながら、今後、駅を中心とした便利で暮らしやすい生活圏の形成が可能となるよう土地利用を検討する。

駅前に店舗等が立地できない駅周辺

◀駅前が第一種低層住居専用地域に位置している駅▶

駅 名	鉄道会社
近鉄丹波橋	近畿日本鉄道
JR 藤森	西日本旅客鉄道
岩倉	叡山電鉄
木野	叡山電鉄
京都精華大前	叡山電鉄
二軒茶屋	叡山電鉄
市原	叡山電鉄
トロツコ嵐山	嵯峨野観光鉄道
阪急嵐山	阪急電鉄
等持院	京福電気鉄道
御室仁和寺	京福電気鉄道
宇多野	京福電気鉄道
計 12 駅	

駅前に店舗等の立地誘導を図るべき駅周辺

- 周辺の住民の利用率が高い駅については、生活利便性の観点から、駅前に店舗等が立地できるよう、土地利用を検討するべきではないか。
- 駅の周辺に多くの人が居住されているような地域については、公共交通の利用促進の観点から、駅前の利便性を向上させるよう、土地利用を検討するべきではないか。
- 駅の利用率が高く、また駅周辺に多くの人が居住しているにもかかわらず、駅周辺に商業施設が立地していないような地域については、駅前の利便性を向上させるよう、土地利用を検討するべきではないか。
- 駅の利用率が高く、また駅周辺に多くの人が居住している地域において、現在、駅前及び駅周辺に今後の土地利用を図ることが可能な状況である場合は、駅前の利便性を向上させるよう、土地利用を検討するべきではないか。

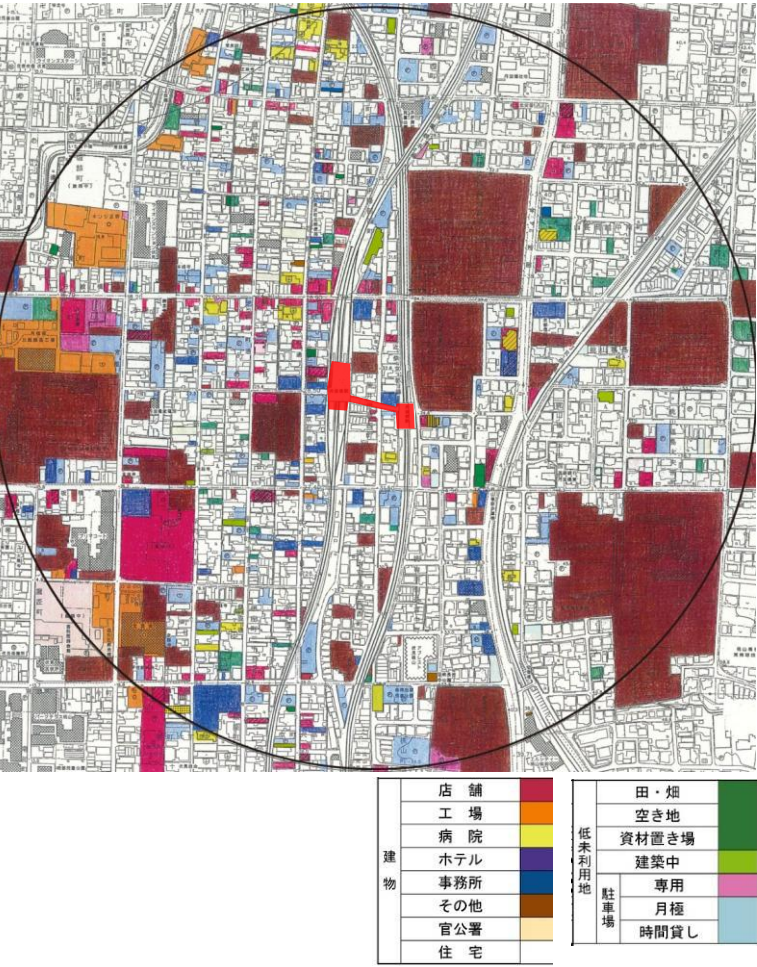
駅の抽出に当たっての視点

- 駅を中心としたコミュニティ形成の観点から、現在、駅の乗降客数が一定以上の駅を抽出する。
- 駅周辺のまちの状況として、駅周辺の人口密度や専用住宅の立地割合が高い駅周辺を抽出する。
- 駅周辺のまちの状況として、駅周辺の商業施設の立地の割合が低い駅周辺を抽出する。
- 駅周辺のまちの状況として、駅周辺の空き地や駐車場、田畑などの低未利用地の割合が高い駅周辺を抽出する。

■ 近鉄丹波橋駅周辺の現況



周辺土地利用図（H22 調査結果）



検討項目	データ結果
駅の乗降客数（H24 年）	4 万人超／日
専用住宅の延べ面積の割合（H24 年）（※） （課税対象宅地面積に対する割合）	5, 854 m ² ／ha
商業施設の延べ面積の割合（H24 年）（※） （課税対象宅地面積に対する割合）	394 m ² /ha
人口密度（H24 年）（※） （市街化区域内の課税対象地に対する割合）	148 人／ha
低未利用地（田畑・空地・駐車場等）の割合（H22 年）（※）	6. 1%

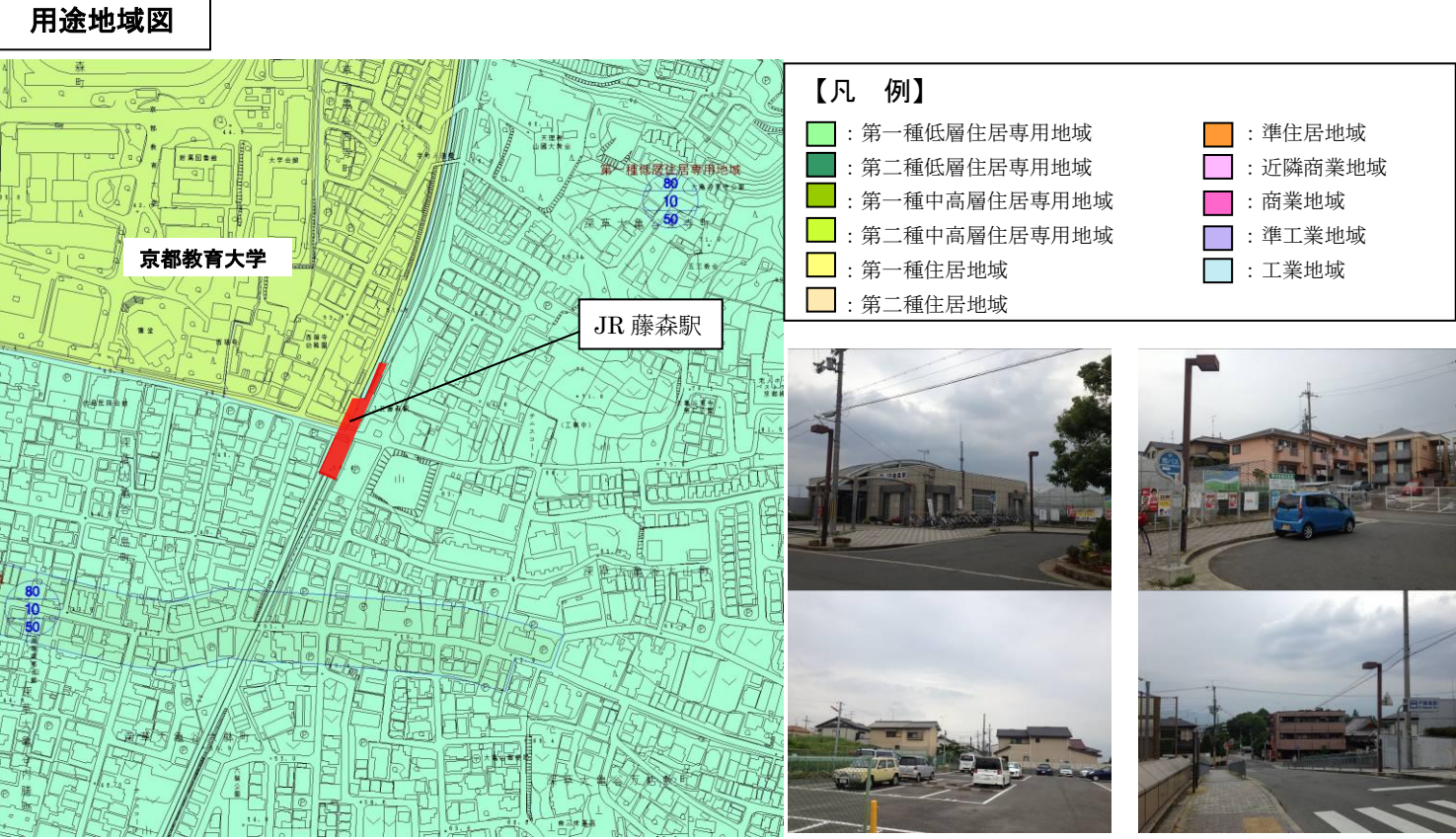
※駅周辺の概ね 5 0 0 m の範囲内

【駅及び駅周辺の状況】

近鉄丹波橋駅は、京阪丹波橋駅と連絡橋を介して駅間がつながっており、乗降客数が多い駅である。

駅周辺の土地利用状況としては、小学校や住宅が立地しており、人口密度の割合や専用住宅の延べ面積の割合が比較的に高い地域である。また、駅の北西に位置する近隣商業地域内において商業施設の立地が一定見られ、駅前及び駅周辺の低未利用地は少ない状況である。

■ J R 藤森駅周辺の現況



周辺土地利用図（H22 調査結果）



検討項目	データ結果
駅の乗降客数（H24 年）	5 千人超／日
専用住宅の延べ面積の割合（H24 年）（※） （課税対象宅地面積に対する割合）	5, 196 m ² ／ha
商業施設の延べ面積の割合（H24 年）（※） （課税対象宅地面積に対する割合）	30 m ² /ha
人口密度（H24 年）（※） （市街化区域内の課税対象地に対する割合）	131 人／ha
低未利用地（田畑・空地・駐車場等）の割合（H22 年）（※）	20. 4%

※駅周辺の概ね 5 0 0 m の範囲内

【駅及び駅周辺の状況】

JR 藤森駅は、1 日当たりの乗降客数が 5,000 人を超える乗降客数が多い駅である。

駅周辺の土地利用状況としては、住宅や大学が立地しており、人口密度の割合や周辺の人口密度の割合や専用住宅の延べ面積の割合が比較的に高い地域であるが、駅周辺において商業施設の立地はほとんどなく、また、駅前には農地又は駐車場であるなど駅周辺に一定の低未利用地が存在する状況である。