

第3回検討委員会における御意見

駅とバスの関係性等も考慮すべきではないか。

バスという指標を用いると、円町駅等も候補に挙がる。

○駅とバスの関係についても指標として検討する。

駅前のバス停留所における乗降客数等が多い駅については、交通上の拠点として、追加する。

地域複合拠点に
JR円町駅 を追加

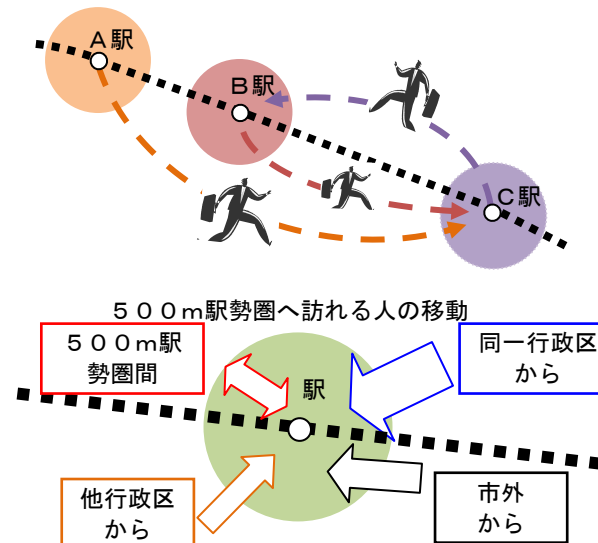
地域複合拠点や日常生活圏の議論に当たっては、駅周辺に居住している人の流れを把握することも必要ではないか。

パーソントリップ調査を活用することにより、人の流れなども見ながら拠点となる駅を決めてはどうか。

○パーソントリップ調査結果を用いて以下の検討を行う。

市内の駅勢圏（駅から概ね500mの範囲内）内の居住者が、異なる駅周辺にどの程度移動しているかについて分析

駅周辺500mの範囲内において、どのような目的で、市内のどこから人の往来が発生しているかについて分析



駅周辺の土地利用の特性がわかる指標がもう少し必要ではないか。

○駅の特性（交通）として、鉄道駅の利用状況と駅前バスの利用状況を分析する。

○駅周辺の「まち」の特性として、土地利用の状況、市内の他の地域からの移動、駅周辺における来訪目的傾向、都市基盤及び京都市の施策やまちづくりの動向を分析する。

・これらの分析を基に、駅周辺における都市機能の集積のあり方について検討する。

【凡 例】

- 広域拠点：2箇所
- 地域複合拠点：20箇所
- 都市の魅力・活力につながる拠点：13箇所
- 日常生活圏：66箇所
- このうち駅前に店舗等が立地できない駅：10箇所（駅前が市街化調整区域である駅は除く。）

— JR鉄道路線 — JR以外の鉄道路線 — 高速道路 — 市街化区域

