

			駅と駅周辺の「まち」の特性		都市機能の集積のあり方		都市計画等による対応	
広域拠点	都心部エリア	幹線道路沿道エリア	・利用者が非常に多い複数の駅が近接 ・商業、業務機能が高密度に集積 ・市内外問わず広範囲から、多くの人が来訪	・商店街を中心とする商業機能が集積する沿道や事務所などの業務機能が集積する沿道など、道路ごとに異なる特徴を有する。	○商業・業務の中心地区として、各幹線道路の特性に応じた都市機能を維持するとともに、都市機能の更新による更なる集積を図ることにより、都市の活力や魅力を創出する。	○エコ・コンパクトな都市構造の実現に向け、駅周辺ごとの特性に応じ、以下の都市計画制度等を活用することを期待	・用途地域 ・高度地区 用途地域の見直しに伴う場合 ・特別用途地区 ・高度利用地区 ・地区計画 など	
		職住が共存するエリア		・京町家や近代建築等による京都らしい町並みの維持 ・コミュニティ単位のきめ細やかなまちづくりの進展				○住民主体のきめ細やかなまちづくりの取組により地域の魅力を高め、引続き地域特性に応じた都市機能の集積を図ることにより、特色ある都心居住を実現する。 ○防災面に配慮したうえで京都らしい町並みを維持することにより、居住者のみならず京都を訪れる方にとっても魅力的な回遊性のある都心部を形成する。
	京都駅周辺エリア		・八条通の再整備など、周辺の道路等の都市基盤の整備が進行 ・災害時の帰宅困難者対策等、京都市を代表する駅周辺としての防災機能向上に係る取組の実施 ・崇仁地域における将来ビジョンに沿った、創造、交流、賑わいのまちづくりの進展	○京都の玄関口であり、最大の交通拠点である駅として、災害時の帰宅困難者対策を進める。 ○京都駅の集客効果を周辺地域のまちづくりに活かすことにより、京都駅周辺の都市機能を向上させる土地利用の誘導を図る。 ○国際観光都市・京都を代表する駅として多数の人々が行き交う京都駅の周辺において、これまでの商業・業務・サービス機能等の集積を維持するとともに、更なる都市機能強化を図るための土地利用を促すことにより、都市の価値を創造していく拠点として、質の高い都市環境を整備する。				
地域複合拠点	市内の広範囲から人の往来がある拠点		・交通上の利便性が高い。 ⇒鉄道駅の1日当たりの乗降客数が2万人以上 ⇒複数の異なる鉄道駅が近接し、それぞれの1日当たりの乗降客数の合計が2万人以上 ⇒駅前におけるバスの乗降が多い。 ・商業や業務、ものづくり機能等の一定の都市機能が集積 ・市内からの来訪者が多い。	・主に商業・業務系の都市機能が駅周辺に集積 ・駅周辺の居住者のみならず市内の広範囲や市外からも人が来訪 ・駅周辺において、多様な住宅系の土地利用が図られている。	○地域特性を踏まえた都市機能を誘導し、地域の核となる都市機能や今後の少子高齢化を見据えた都市機能の維持・集積を図ることが求められる。ただし、商業系の用途地域に隣接して住居専用地域がある場合については、周辺の住居専用地域における良好な居住環境に影響を及ぼす場合があることから、十分に配慮する必要がある。 (誘導する都市機能の例) ・事務所等の業務機能 ・病院、診療所等の医療機能 ・保育所、高齢者福祉施設等の福祉機能 ・図書館等の文化機能 ・店舗等の商業機能、銀行等のサービス機能 など ○市内の広範囲からの人の往来がある拠点では、災害時に公共交通機関が停止した場合に、帰宅困難者の発生が予想されることから、災害時の対応についても今後検討していく。	○その他、上記以外に ■地域住民が主体となつて行われるまちづくりの支援 ■国の公的助成制度等	の活用についても検討することを期待	
	周辺の地域から人の往来がある拠点			・地域の核となる商業系の都市機能が駅周辺に集積 ・周辺の地域からの買物等の来訪者が多い。 ・駅周辺において、多様な住宅系の土地利用が図られている。				
	鉄道・バスの交通結節点としての拠点			・鉄道やバスの利用に伴い人の往来がある。 ・駅周辺に良好な低層住宅が立地している状況が見られる場合がある。				
	今後のまちづくりの展開により拠点となる駅周辺			・地域の核となる施設の立地の予定又は京都市のまちづくりに関する計画等に位置付けがある等、今後のまちづくりの展開により、鉄道を利用する人の増加や駅周辺の土地利用状況の変化が見込まれる。				
日常の生活を支えている地域			・住居系の土地利用が主体 ・保全・再生・創造の土地利用を基本としたこれまでの都市計画により、地域の特性に応じた居住環境の確保されている。 ・都市計画上、駅前に店舗等が立地できない地域が存在する。	○地域複合拠点である駅周辺との関係性を踏まえながら、駅周辺において生活必需品が揃う利便施設などの立地を維持・誘導していくなど、公共交通を中心とした観点が求められる。 ○特に、現在の都市計画上の制限により、駅前に店舗等が立地できない場合については、日常生活を支えるという観点から、生活利便施設である一定規模の店舗等を駅前に誘導する。ただし、駅の乗降客数が少ない場合や、駅周辺における住宅の立地が少ない場合、また、都市計画上、駅周辺において店舗等の立地が一定可能である場合なども想定されることから、周辺状況を十分に踏まえる必要がある。				
魅力づくり拠点	ものづくり		・駅周辺において、都市の活力・魅力となる都市機能があり、通勤者、通学者、観光客などの交流人口を生み出している。 ・市内外からの来訪者が多い。 ・駅周辺に良好な低層住宅が立地している状況が見られる場合がある。	・ものづくり企業の本社、生産、流通、研究開発機能等が集積する。	《ものづくり拠点》 現に基盤整備され、生産・流通機能等の集積が見られる場合は、交通上の利便性を十分に活かし、ものづくり企業の本社、生産、流通、研究開発機能等の高度な集積が図られるよう、土地利用を促す。 《観光・サービス拠点》 最寄駅との関連性を踏まえ、駅周辺や観光ルートにおいて店舗や飲食店、旅館、ホテル等の観光・サービス機能の充実を図る。 《文化・交流拠点》 文化・交流機能の向上を目指し、拠点そのものの機能強化や駅から拠点までの経路における機能充実など、公共交通と一体となった都市機能の充実を図る。 《大学・研究拠点》 学術研究機能と地域が共存したまちづくりを進めるため、拠点そのものの機能強化や駅から拠点までの経路における機能充実等、公共交通と一体となった都市機能の充実を図る。 ※これらの拠点における都市機能の集積に当たっては、居住環境への影響を考慮する。			
	観光・サービス等			・観光地において店舗や飲食店、旅館、ホテル等の観光・サービス機能が集積する。				
	文化・交流			・図書館、劇場、レクリエーション施設等の文化・交流機能が集積する。				
	大学・研究施設			・大学や研究施設などの学術・研究機能が集積する。				