

(案)

エコ・コンパクトな
都市構造の実現に向けた
駅周辺の都市機能の集積
のあり方について
ご意見を募集します。



駅周辺にふさわしい 都市機能の集積のあり方（素案） について



- 京都市では、少子高齢化を背景に、長期的に人口が減少することが見込まれており、都市活力の維持・向上をいかに図り、発展し続けることができるかが問われています。
- そこで、平成24年2月に改定した京都市都市計画マスタープランでは、今後、鉄道駅などの既存の公共交通の拠点周辺に都市機能※¹の集積を促し、公共交通を軸とした地域間の連携強化や地域の活力を高めることにより、まとまりのあるエコ・コンパクトな都市構造※²を目指していくこととしています。
- こうした認識の下、学識経験者、市民公募委員からなる「京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会」において、現在、駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方について検討しているところです。
- この度、京都市都市計画マスタープランに掲げられているエコ・コンパクトな都市構造を実現するに当たり、こういった駅にどのような都市機能を集積させることが求められるかなど、これまで検討した内容を「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方（素案）」として取りまとめましたので、多くの市民の皆様のご意見を募集します。
- 検討委員会では、頂いたご意見を踏まえた検討を行い、エコ・コンパクトな都市構造を目指す京都市に対して、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」を提言する予定です。
- 京都市では、検討委員会からの提言を受けて、平成26年度以降に用途地域等の都市計画の見直しを行う予定です。

※1 都市機能
店舗、飲食店等の商業機能、工場等の産業機能、事務所等の業務機能、劇場等の文化・交流機能などをいいます。

※2 エコ・コンパクトな都市構造
地球環境への負荷が少ない、まとまりのある土地利用を図ることにより実現される、にぎわいのある暮らしやすい都市構造をいいます。

募集期間：平成26年2月7日（金）から3月7日（金）まで

（当日消印有効）

本パブリックコメントは、ホームページに掲載するとともに、冊子を市役所案内所及び情報公開コーナー等で配布しています。

■ホームページ

京都市情報館 ⇒ 市政情報 ⇒ 市民参加 ⇒ 市民意見（パブリックコメント）へ
<http://www.city.kyoto.lg.jp/templates/pubcomment/0-Curr.html>

これまでに行われた当委員会の検討結果をご覧になりたい方は、こちらのホームページをご覧ください。

京都市情報館 ⇒ 市政情報 ⇒ 市民参加 ⇒ 審議会等一覧
⇒ 都市計画局 ⇒ 京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会へ
<http://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai/tokei/0000150774.html>

平成26年2月

京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会



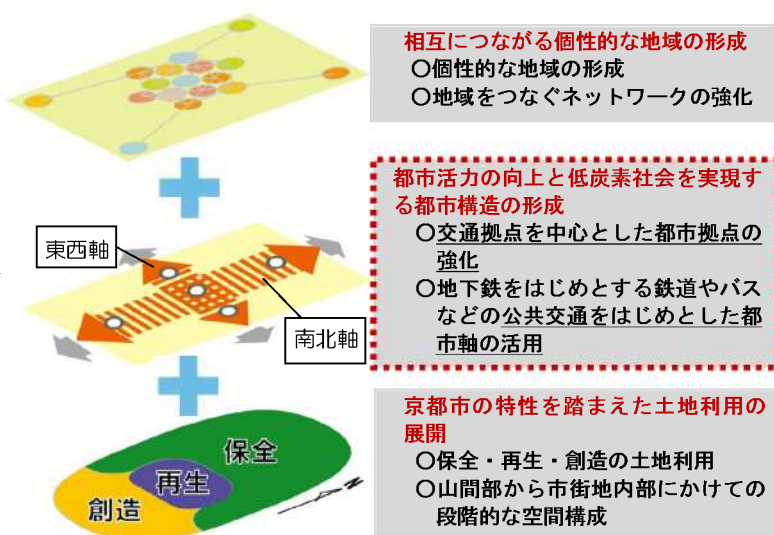
■ 京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会について

京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会（以下「検討委員会」といいます。）は、京都市からの委嘱を受けた学識経験者、市民公募委員から構成される委員会です。

検討委員会では、平成25年6月から平成26年1月まで、5回にわたり検討委員会を開催し、京都市都市計画マスタープランに掲げられているエコ・コンパクトな都市構造を実現するに当たり、こういった駅周辺にどのような都市機能を集積させることが求められるかについて検討を進めています。

■京都市都市計画マスタープランに掲げられる将来の都市構造～エコ・コンパクトな都市構造～

これまでの保全・再生・創造の土地利用を基本としながら、交通拠点の周辺に都市機能を集積させるとともに、地域コミュニティを基本とした生活圏の維持・構築を図ることで、それぞれの地域が公共交通等によりネットワークされた、暮らしやすく、地球環境への負荷が少ないエコ・コンパクトな都市構造を目指す。



京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会 委員

氏 名	所 属 等	(五十音順)
(座長) 青山 吉隆	京都大学名誉教授	
大庭 哲治	京都大学大学院工学研究科 助教	
小浦 久子	大阪大学大学院工学研究科 准教授	
西嶋 淳	大阪商業大学経済学部 教授	
北條 倫子	市民公募委員	
山田 文	京都大学大学院法学研究科 教授	

目 次

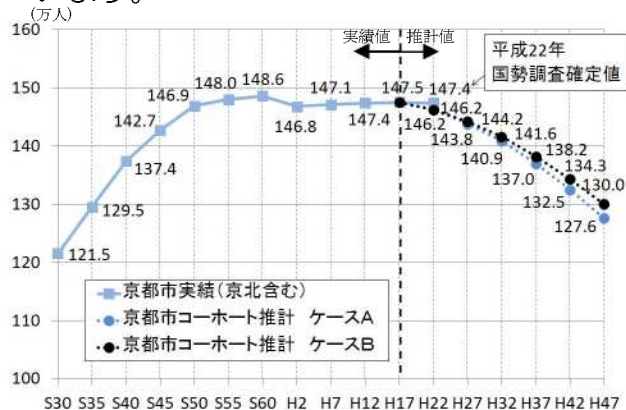
I	はじめに	1
1	京都市の現状及び今後の動向	1
2	検討における基本的な考え方	2
II	京都市におけるエコ・コンパクトな都市構造	3
1	駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造	3
2	エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた考え方	5
	(1) 市内外から多くの来訪者が訪れる駅周辺（広域拠点）	5
	(2) 市内からの来訪があり、地域の拠点となる駅周辺（地域複合拠点）	7
	(3) 京都市の活力・魅力につながる拠点を有する駅周辺（魅力づくり拠点）	8
	(4) 日常生活を支えている地域	8
3	駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方	9
	(1) 広域拠点における都市機能の集積のあり方	9
	(2) 地域複合拠点における都市機能の集積のあり方	9
	(3) 魅力づくり拠点における都市機能の集積のあり方	10
	(4) 日常生活を支えている地域における都市機能の集積のあり方	11
III	おわりに	11

I はじめに

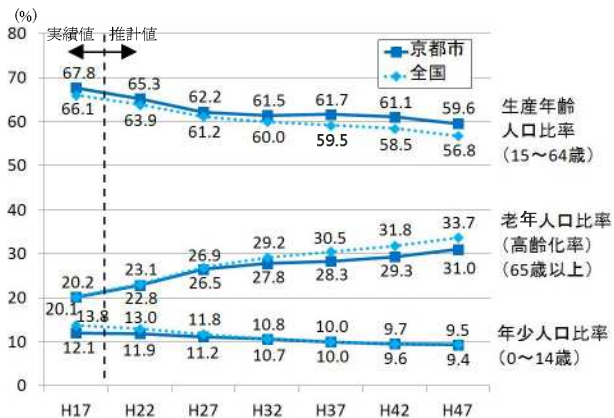
1 京都市の現状及び今後の動向

現在のところ人口の推移は横ばい
今後、人口は減少し、高齢化が進行

- 京都市の人口は、昭和50年から現在に至るまで、概ね147万人前後で推移しています。
- 今後、京都市の人口は、平成47年には130万人前後まで減少するものの、65歳以上の人口については年々増加しており、平成17年時点において約5人に1人であった割合が、平成47年には約3人に1人となるなど、高齢化の進行が見込まれています。



■ 京都市の人口の推移（実数及び推計）
（資料：コーホート推計による京都市独自推計）（平成22年3月）



■ 京都市と全国の高齢者人口等の推移
（資料：京都市（全国は国立社会保障・人口問題研究所）

市街地の規模は徐々に拡大

- 人口が集中する地区（DID※3）の面積は、平成22年時点で、昭和35年から約1.74倍、昭和50年から約1.24倍に増加しており、市街地の規模は徐々に拡大しています。

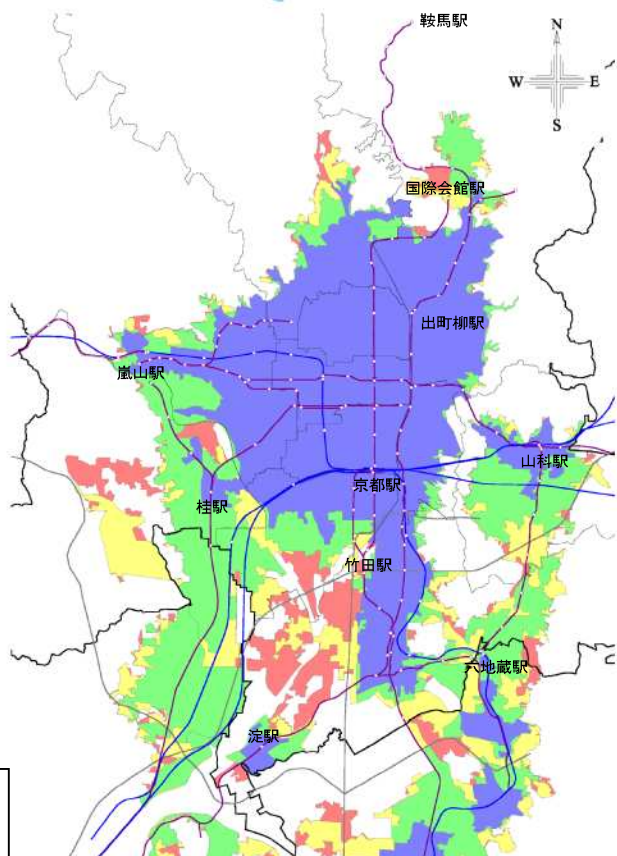
	DID 面積 (k m ²)	増加率 (平成22年との比較)
昭和35年	82.30	1.74倍
昭和50年	115.60	1.24倍
平成2年	132.40	1.08倍
平成22年	143.35	—

※3 DID

人口集中地区（Densely Inhabited District）の略で、国勢調査において設定される統計上の地区であり、原則として市区町村の区域内で、人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区が互いに隣接して、人口5,000人以上となる地区のことをいいます。

【凡例】人口集中地区となった時期

- 昭和35年以前
- 昭和35年～昭和50年
- 昭和50年～平成2年
- 平成2年～平成22年



■ 京都市の人口集中地区（DID）面積の推移
（資料：国土数値情報 人口集中地区データ（国土交通省）を使用して作成）

住宅総数は増加している一方で空家率も増加 都市の空洞化が懸念

- 住宅総数は、昭和48年から平成20年までの間において約1.9倍に増加しています。
その一方で、空家※4率は5.1%から14.1%に増加しており、都市の空洞化が懸念されます。

※4 空家

以下に掲げる住宅をいいます。

- ・二次的住宅（別荘、その他たまに宿泊まりしている人がいる住宅）
- ・賃貸のために空家になっている住宅
- ・売却のために空家になっている住宅
- ・上記以外の人が住んでいない住宅



今後、少子高齢化が進行し生産人口が減少する中で、薄く拡散する都市をいかにコンパクトに集約させていくかという観点が求められます。

2 検討における基本的な考え方

人口減少
少子高齢化

生産人口の減少に伴う経済負担の増加

市街地の拡散による
インフラ整備の増大

都市活力の維持・向上
都市間競争の激化

京都市都市計画マスタープラン（平成24年2月策定）

これまでの保全・再生・創造の土地利用を基本としながら、交通拠点の周辺に都市機能を集積させるとともに、地域コミュニティを基本とした生活圏の維持・構築を図ることで、それぞれの地域が公共交通等によりネットワークされた、暮らしやすく、地球環境への負荷が少ないエコ・コンパクトな都市構造を目指す。

検討における基本的な考え方

今後の人口減少・少子高齢化の進行を見据え、公共交通の拠点である鉄道駅の周辺にこういった都市機能を集積させていくべきであるかについて検討

今後も都市の活力・魅力を維持向上させていくために、公共交通の拠点である鉄道駅の周辺にこういった都市機能を集積させていくべきであるかについて検討

Ⅱ 京都市におけるエコ・コンパクトな都市構造

1 駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造

市民の暮らしを支える視点

- 今後、さらに少子高齢化等の進行が予想されるなか、市民ひとりひとりが「京都に住んでよかった」と実感でき、引続き快適に暮らすことができるような「まち」を形成するという観点が求められます。
- 147万人を超える市民が生活する京都市においては、商業施設が高密に集積しており、市内のみならず市外からも多くの人の往来がある、にぎわいと魅力を有する駅周辺のほか、一定の商業施設や医療・福祉施設、文化施設等が立地し、市民の生活や活動の拠点となっている駅周辺や、食料品、衣料品等の日常の買回り品の購入が可能な地域が市内に複数存在しており、これらが日常の暮らしを支えています。

日常生活では、食料品や日用品などの日常の買物を行うための商業施設のほか、診療所や福祉施設、図書館などの文化施設が利用されるとともに、電化製品や家具、高級品などの専門店、デパートや、より高度な医療を提供できる病院などが利用されていますが、これらの機能を都市の1箇所に集積させることが必ずしも利便性の向上につながるとは限りません。

今後の少子高齢化等を踏まえ、日常生活に必要な商業施設や医療・福祉施設、子育て支援施設等を地域の特性に応じて効率的に集積させることが求められます。

市内には約130もの鉄道駅が存在しており、バスなどを含め、公共交通に比較的恵まれた都市であることから、駅周辺において都市機能を適切に集積させるとともに、それぞれが既存の公共交通機関によりネットワークされる都市構造を実現することが求められます。

市民の暮らしを支える都市構造

市内外から多くの来訪がある駅周辺（広域拠点）

商業機能や業務機能などの多様な都市機能が高密に集積し、市内のみならず市外からも多くの来訪がある、にぎわいと魅力を有する駅周辺

市内からの来訪があり、地域の拠点となる駅周辺 （地域複合拠点）

商業機能や医療福祉機能など一定の都市機能が集積し、駅周辺の居住者のみならず、市内の居住者などが多く訪れる地域の生活や活動の場となる駅周辺

日常の生活を支えている地域

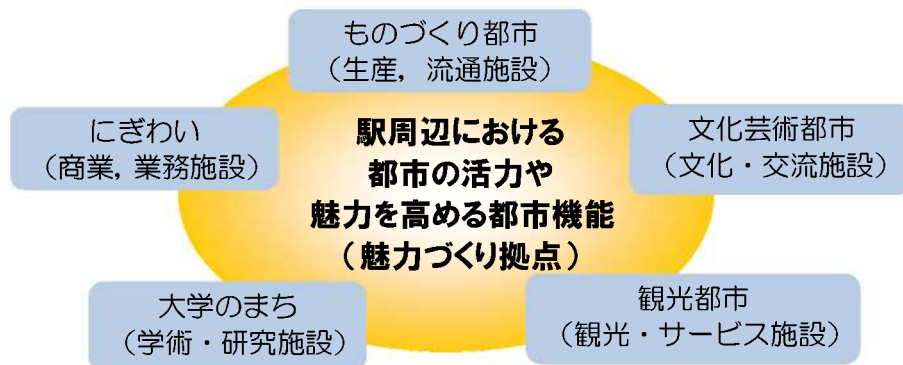
生活必需品が揃う利便施設が立地しているなど、日常生活を支えている地域

公共交通機関によるネットワーク

都市の活力や魅力を高める視点

- 京都市には、市内の居住者のみならず、通勤、通学で市内に訪れる方や、観光で訪れる方が多く存在します。
- 今後、都市の活力や魅力を高めるうえで、居住者（定住人口）のみならず、「まち」の利用者としての来訪者（交流人口）を念頭に置いた都市づくりが求められます。

都市活力の維持・向上が求められるなか、公共交通機関により京都市に訪れる方に対して魅力ある都市であり続けるために、駅周辺において都市の活力や魅力が更に高まるような都市機能の集積を図る必要があります。



エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた検討に当たっては、市民の暮らしを支える視点と都市の活力や魅力を高める視点の両方の視点が必要です。

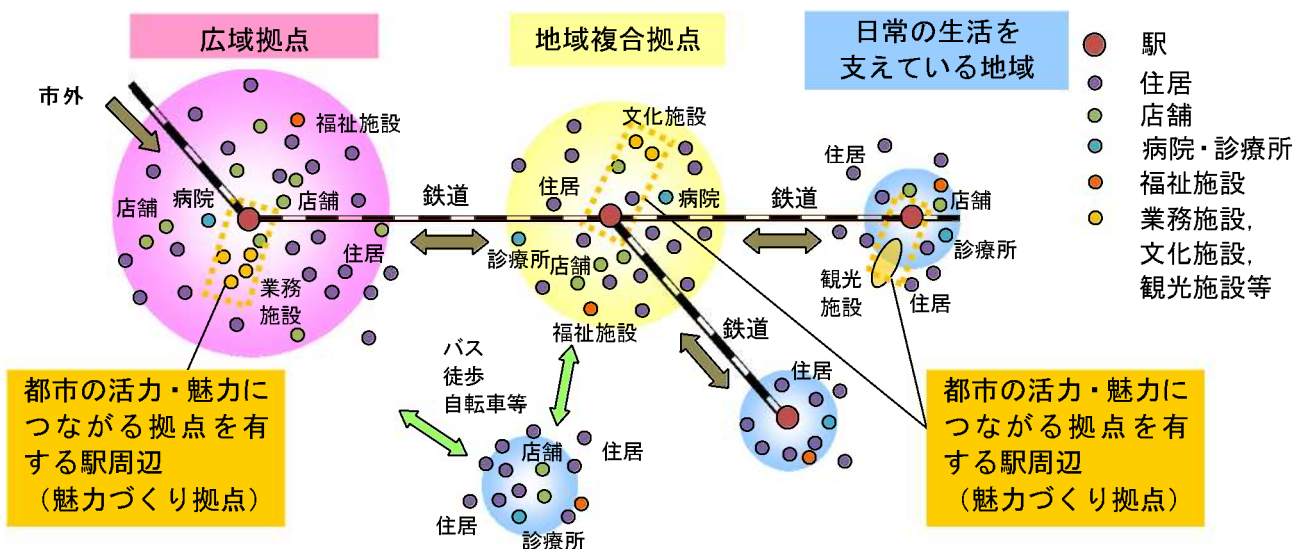
市民の暮らしを支える視点



都市の活力や魅力
を高める視点



エコ・コンパクト
な都市構造



エコ・コンパクトな都市構造の概念図

2 エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた考え方

駅周辺に都市機能を集約し、エコ・コンパクトな都市構造とするために、検討委員会では、鉄道駅の1日当たりの乗降客数や駅前のバスの乗降、また、駅周辺における商業・業務、住宅、工業系施設などの集積状況、パーソントリップ調査を基にした駅周辺における人の移動状況、京都市の施策など、駅と駅周辺の「まち」の特性を把握しながら、検討を進めてきました。

(1) 市内外から多くの来訪者が訪れる駅周辺（広域拠点）

（駅と駅周辺の「まち」の特性）

- 利用者が非常に多い複数の駅が近接している。
- 商業・業務機能が高密に集積している。
- 市内外を問わず広範囲から、多くの来訪がある。

（上記の特性を有する広域拠点）

《都心部エリア》

【市営地下鉄】

四条駅、烏丸御池駅、京都市役所前駅、
三条京阪駅

【阪急電鉄】

烏丸駅、河原町駅

【京阪電気鉄道】

祇園四条駅、三条駅

《京都駅周辺エリア》

【市営地下鉄】

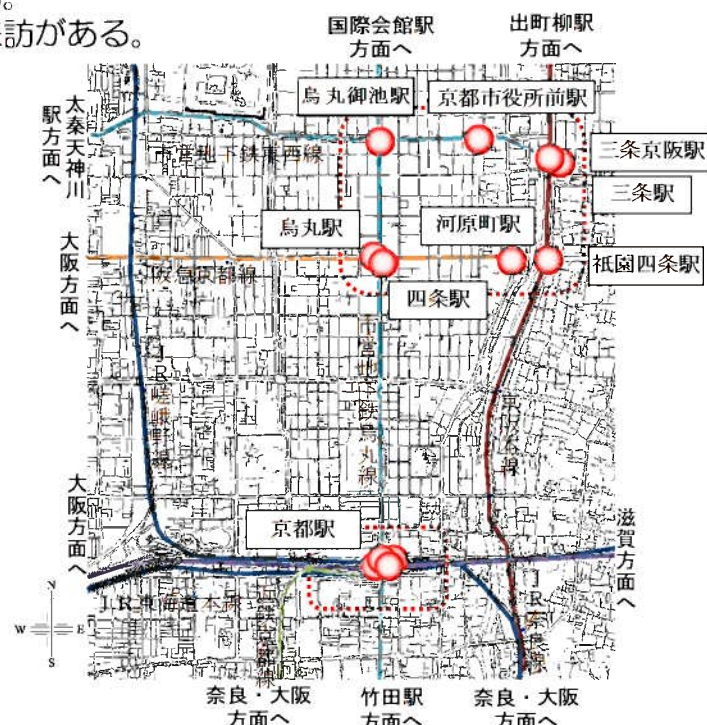
京都駅

【近畿日本鉄道】

京都駅

【JR西日本】【JR東海】

京都駅



《都心部エリア》

御池通、烏丸通、四条通、河原町通、川端通といった、いわゆる幹線道路沿道に面するエリア<幹線道路沿道エリア>については、商業・業務機能などの多様な都市機能が高密に集積しています。

また、幹線道路に囲まれた内側のエリア<職住が共存するエリア>については、職と住が共存しており、今なお京町家をはじめとする歴史的な建造物が多く存在しています。

上記2つのエリアでは土地利用が大きく異なり、都市計画においても、これまで市街地の特性に応じた対応が図られていることから、それぞれの特性に応じた都市機能が集積しています。

幹線道路沿道エリア

幹線道路沿道エリアでは、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しています。

職住が共存するエリア

職住が共存するエリアでは、京町家や近代建築等による京都らしい町並みが維持されるとともに、コミュニティ単位のきめ細やかなまちづくりが進展しています。

■ 幹線道路沿道エリア （四条通沿道）の町並み



■ 職住が共存するエリア （姉小路地区）の町並み



現在の都市計画による対応（地区計画，特別用途地区）



【主として商業・業務機能の誘導を図るもの】

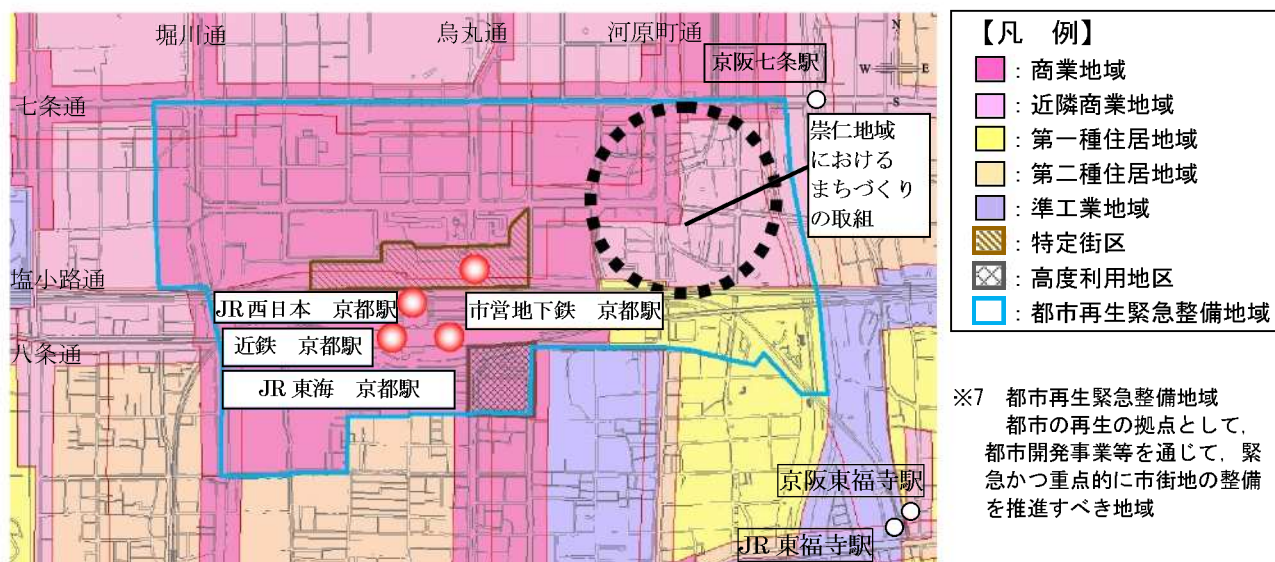
- ・御池通沿道特別商業地区 ・四条通地区地区計画 ・祇園四条地区地区計画
- ・烏丸通沿道四条南地区地区計画，明倫元学区地区地区計画

【主として住環境の維持・向上を図るもの】

- ・職住共存特別用途地区 ・姉小路界わい地区地区計画 ・明倫元学区地区地区計画
- ・新門前通西之町地区地区計画

《京都駅周辺エリア》

京都駅周辺では、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められています。また、平成25年7月に都市再生緊急整備地域^{※7}の区域が拡大されたことに伴い、災害時の帰宅困難者対策など、京都市を代表する駅周辺としての防災機能の向上に係る取組が進められています。さらに、崇仁地域では、将来ビジョンに沿った、創造、交流、賑わいのまちづくりが進められています。



(2) 市内からの来訪があり、地域の拠点となる駅周辺（地域複合拠点）

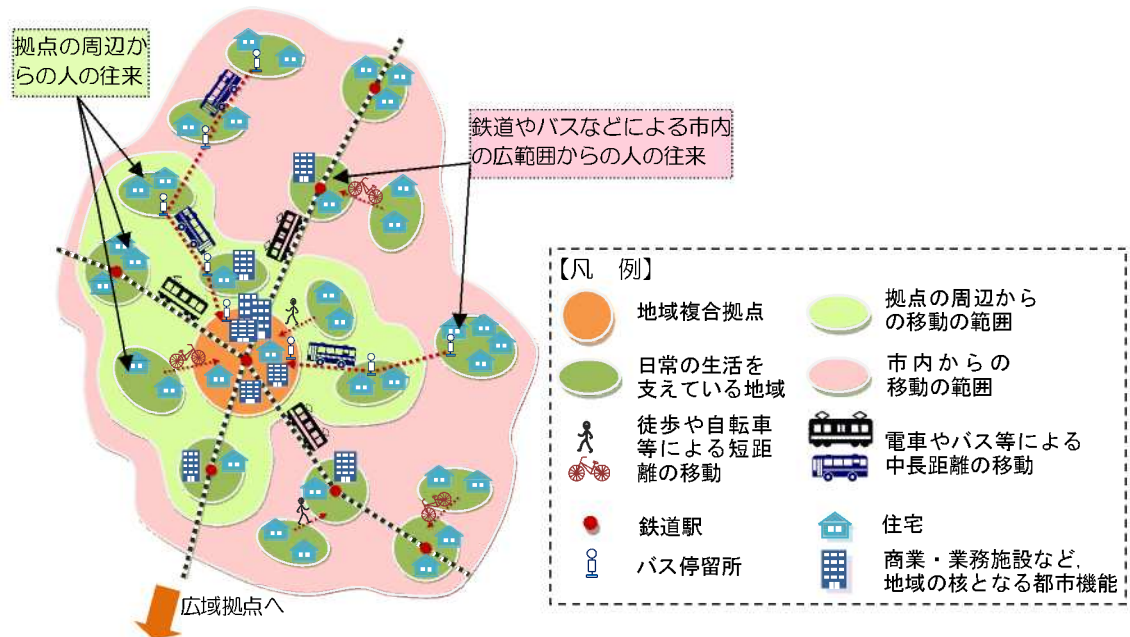
（駅と駅周辺の「まち」の特性）

- 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2万人以上である。
 - ・ 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2万人以上である。
 - ・ 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している。
- 市内からの来訪者が多い。

（特性による分類）

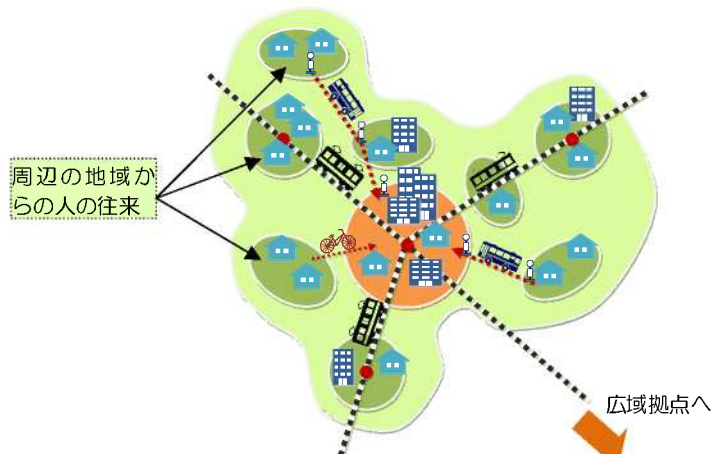
市内の広範囲から人の往来がある拠点（例：JR 二条駅など）

- ・ 主に商業・業務系の都市機能が駅周辺に集積している。
- ・ 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の往来がある。
- ・ 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。



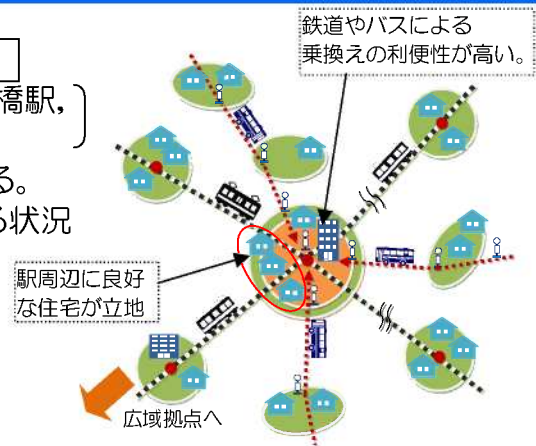
周辺の地域から人の往来がある拠点（例：市営地下鉄 北大路駅など）

- ・ 地域の核となる商業系の都市機能が駅周辺に集積している。
- ・ 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

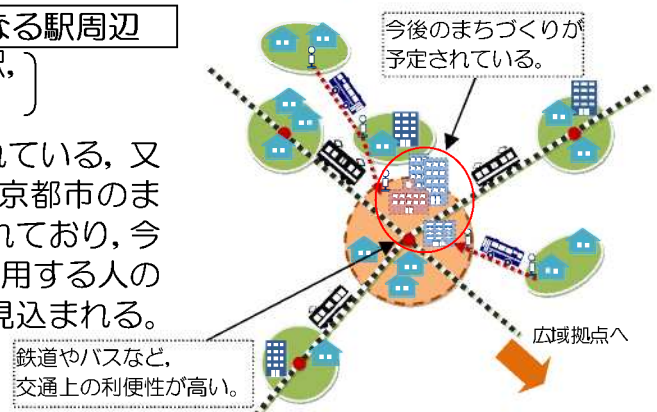
- 〔例：京阪電鉄 丹波橋駅，近鉄 近鉄丹波橋駅，
阪急電鉄 桂駅など〕
- ・ 鉄道やバスの利用に伴い人の往来がある。
 - ・ 駅周辺に良好な低層住宅が立地している状況が見られる場合がある。



今後のまちづくりの展開により拠点となる駅周辺

- 〔例：市営地下鉄 太秦天神川駅，竹田駅，
JR 桂川駅など〕

- ・ 地域の核となる施設の立地が予定されている，又は京都市都市計画マスタープラン等の京都市のまちづくりに関する計画等に位置付けられており，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。



(3) 京都市の活力・魅力につながる拠点を有する駅周辺(魅力づくり拠点)

(駅と駅周辺の「まち」の特性)

- 駅周辺において，都市の活力を高め，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 (例：市営地下鉄 十条駅，近鉄 上烏羽口駅など)

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。

観光・サービス (例：阪急電鉄 嵐山駅など)

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 (例：市営地下鉄 北山駅など)

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 (例：JR 丹波口駅など)

大学や研究施設などの学術・研究機能が集積する。

(4) 日常生活を支えている地域

(駅と駅周辺「まち」の特性)

- 住宅系の土地利用が主体となっている。

《日常生活を支える地域》については，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が確保されてきました。

今後，日常生活を維持していくに当たり，地域複合拠点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便利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ます。

3 駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方

■ 検討の視点

- 1 多様な都市機能（店舗、銀行、オフィス、病院、診療所、保育所、高齢者福祉施設、図書館等）を有する駅周辺（広域拠点、地域複合拠点）については、今後も引き続き都市機能の維持・増進を図るべきではないか。
- 2 都市の活力・魅力（ものづくり、にぎわい、学術・研究、文化・交流、観光・サービス）につながる拠点が駅周辺にある場合は、更なる魅力向上につながる土地利用を図るべきではないか。
- 3 日常生活を支える地域のうち、現在、生活必需品等の買物ができないような駅前については、周辺環境に十分配慮したうえで、一定の生活利便施設の立地を可能とするべきではないか。

(1) 広域拠点における都市機能の集積のあり方

● 都心部エリア

＜幹線道路沿道エリア＞

- ◆ 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、都心部としての求心性を高め、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していくことが求められます。

＜職住が共存するエリア＞

- ◆ 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、引き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ことが求められます。
- ◆ 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ことが求められます。

● 京都駅周辺エリア

- ◆ 京都の玄関口であり、最大の交通拠点でもある駅として、災害時の帰宅困難者対策を進めるとともに、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ことが求められます。
- ◆ 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ことが求められます。

(2) 地域複合拠点における都市機能の集積のあり方

- 市内の広範囲から人の往来がある拠点
- 周辺の地域から人の往来がある拠点
- 鉄道・バスの交通結節点としての拠点

- ◆ これらの地域複合拠点においては、交通上の利便性が高く、駅周辺の居住者や市内の広範囲からの来訪者の活動を支えていることから、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ます。

(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

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、商業系の用途地域に都市機能を集積させることに伴い、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ります。

- ◆ 市内の広範囲から人の往来がある拠点については、災害時に公共交通機関の運行が停止した場合に、一時的に自宅に帰れない帰宅困難者の発生が予想されることから、駅周辺における災害時の対応についても今後検討していくことが求められます。

● 今後のまちづくりの動向により拠点となる駅周辺

- ◆ 地域の核となる施設の立地が予定されている、又は京都市のまちづくりに関する施策に位置付けられており、今後のまちづくりの展開により、新たに地域複合拠点となることが想定される駅周辺については、まちの特性や今後の土地利用の動向に応じて、都市機能強化を図るための土地利用を促すことが求められます。

(3) 魅力づくり拠点における都市機能の集積のあり方

通勤者、通学者、観光客などが多数訪れるなど、都市の活力・魅力を生み出す都市機能が集積する駅周辺については、居住者のみならず多くの来訪者が拠点周辺の「まち」の活力を担うことから、拠点周辺の「まち」の活力と魅力を維持・向上させるため、都市機能の維持・更新や更なる集積を図ることが考えられます。ただし、周辺の居住者の方にとっては日常生活の場でもあるため、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必要があります。

● ものづくり拠点

現に基盤整備が整っており、生産・流通機能等の集積が見られるような場合については、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、土地利用を促すことが求められます。

● 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、ホテルなどの観光・サービス機能の充実を図ることが求められます。

● 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が求められます。

● 大学・研究拠点

学術研究機能と地域と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など、公共交通と一体となった都市機能の充実が求められます。

(4) 日常の生活を支えている地域における都市機能の集積のあり方

引続き日常生活を維持していくに当たっては、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ます。

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ことが考えられます。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ります。

● 駅前に店舗等が立地できない駅

駅前が第一種低層住居専用地域であるなど、駅前に店舗等が立地できない駅周辺については、周辺の用途地域の状況や、駅前の住宅の立地状況などを十分に踏まえたうえで、駅前における生活利便施設の立地を可能とする都市計画の見直しを検討することが求められます。

Ⅲ おわりに

検討委員会では、今後、予想される少子高齢化等の進行や財政的な制約の高まりを見据えながら、京都市都市計画マスタープランに掲げるエコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた検討を行ってきましたが、このような都市構造を実現するためには、行政の取組のみならず、市民の皆様や事業者といった多様な主体による都市づくりの進展が欠かせません。

今後、京都市において行う、エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた都市計画の見直しに当たっては、今回の検討を踏まえ、駅周辺ごとの特性に応じて、用途地域の見直しや地区計画、特別用途地区、高度利用地区などの様々な都市計画制度を活用するとともに、地域住民が主体となって行うまちづくりの支援や国の公的助成制度などの活用についても検討されることを期待します。

● 1日当たりの平均乗降客数が2万人以上
● 1日当たりの平均乗降客数が1万人以上2万人未満
● 1日当たりの平均乗降客数が1万人未満

— JR
— JR以外の鉄道路線
— 高速道路
— 市街化区域



問合せ先

事務局：京都市 都市計画局 都市企画部 都市計画課

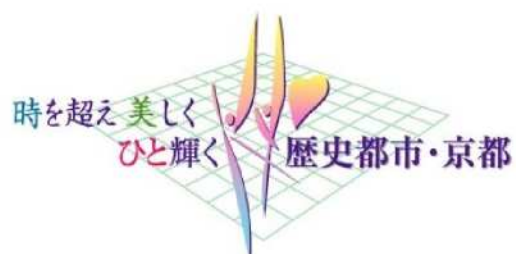
所在地：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地

T E L : 075-222-3505

F A X : 075-222-3472

U R L : <http://www.city.kyoto.lg.jp/menu4/category/55-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0.html>

平成26年2月発行 京都市印刷物第●●●●●号



ご意見記入用紙

駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方（素案）に関する

ご意見について



075-222-3472 京都市 都市計画局 都市企画部 都市計画課 行

1 広域拠点（市内外から多くの来訪がある駅周辺）について

2 地域複合拠点（市内からの来訪があり、地域の拠点となる駅周辺）について

3 日常の生活を支えている地域について

4 魅力づくり拠点（京都市の活力・魅力につながる拠点周辺の駅周辺）について

5 その他、ご意見、ご質問がございましたらご記入ください。

6 ご意見を取りまとめる際の参考としますので、差し支えなければ、以下の項目に○印をご記入ください。

お住まいの行政区	北 区 ・ 上 京 区 ・ 左 京 区 ・ 中 京 区 ・ 東 山 区 ・ 山 科 区 下 京 区 ・ 南 区 ・ 右 京 区 ・ 西 京 区 ・ 伏 見 区 ・ 市 外
年齢	～19 歳 ・ 20 歳代 ・ 30 歳代 ・ 40 歳代 ・ 50 歳代 ・ 60 歳代 ・ 70 歳～

1 ご意見の提出方法

郵送、持参、FAX、電子メール又は京都市ホームページ内の意見送信フォームのいずれかの方法により、ご意見をお寄せください。

なお、電話では受け付けておりませんので、ご了承ください。

(1) 郵送の場合

〒604-8571（住所の記載は不要です。）

京都市役所 都市計画局 都市企画部 都市計画課 行

(2) 持参の場合

京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地

京都市役所 都市計画局 都市企画部 都市計画課（北庁舎2階）

（平日の午前 8 時 45 分から午後 5 時 30 分まで。ただし、正午から午後 1 時までは除きます。）

(3) FAXの場合

FAX番号 075-222-3472

(4) 電子メール

アドレス tokeika@city.kyoto.jp

(5) 京都市のホームページ（意見送信フォームはこちらです。）

URL <http://www.city.kyoto.lg.jp/menu4/category/55-1-0-0-0-0-0-0-0-0-0.html>

2 募集期間

平成26年2月7日(金)～平成26年3月7日(金) 郵送の場合、当日消印有効

3 ご意見の取扱い

お寄せいただきましたご意見につきましては、今後、京都市駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会が京都市に対して提言する予定である「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」を取りまとめる際の参考とさせていただきます。

また、個人に関する情報を除き、いただきましたご意見につきましては、要旨を取りまとめたうえで、京都市のホームページに掲載させていただきますのでご了承ください。

また、ご意見に対する回答につきましては、京都市のホームページに掲載を予定しており、個別に回答はいたしませんので、あわせてご了承ください。

なお、収集した個人情報につきましては、本業務以外の目的に利用することはありません。

お問合せ先

事務局：京都市都市計画局都市企画部都市計画課

住 所：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地

T E L：075-222-3505

F A X：075-222-3472

ご不明な点がございましたら、上記の問合せ先へご連絡ください。