

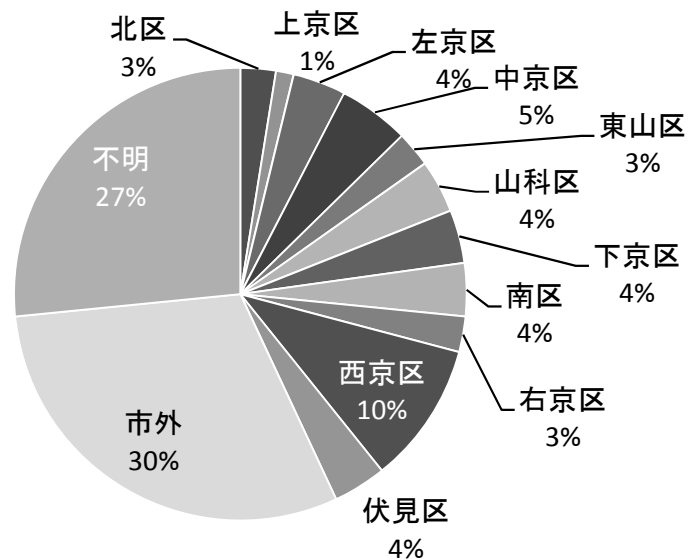
**「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方(素案)」に関する  
市民意見募集結果**

内 訳	意見数(件数)	ページNo.
<b>1 検討の方向性に関する御意見</b>	<b>18 件</b>	<b>3</b>
<b>2 広域拠点に関する御意見</b>	<b>62 件</b>	<b>4</b>
(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見	33 件	4
① 広域拠点全般について	5 件	4
② 都心部エリアについて	17 件	4
③ 京都駅周辺エリアについて	11 件	6
(2) 都市計画に関する御意見	17 件	7
① 広域拠点全般について	4 件	7
② 都心部エリアについて	5 件	7
③ 京都駅周辺エリアについて	8 件	8
(3) その他の御意見	12 件	8
① 広域拠点全般について	2 件	8
② 都心部エリアについて	8 件	9
③ 京都駅周辺エリアについて	2 件	9
<b>3 地域複合拠点に関する御意見</b>	<b>58 件</b>	<b>10</b>
(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見	39 件	10
(2) 都市計画に関する御意見	3 件	13
(3) その他の御意見	16 件	13
<b>4 日常の生活を支える地域に関する御意見</b>	<b>47 件</b>	<b>15</b>
(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見	29 件	15
(2) 都市計画に関する御意見	7 件	17
(3) その他の御意見	11 件	18
<b>5 魅力づくり拠点に関する御意見</b>	<b>67 件</b>	<b>19</b>
(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見	54 件	19
(2) 都市計画に関する御意見	4 件	22
(3) その他の御意見	9 件	22
<b>6 今後の都市計画の見直しに関する御意見</b>	<b>16 件</b>	<b>23</b>
<b>7 その他の御意見</b>	<b>100 件</b>	<b>25</b>
(1) 検討対象となる駅からの範囲に関する御意見	12 件	25
(2) 各拠点の定義及び配置に関する御意見	14 件	25
(3) 駅から離れた地域に関する御意見	18 件	27
(4) その他	56 件	28
<b>合 計</b>	<b>368 件</b>	

## 御意見をお寄せいただいた方の属性

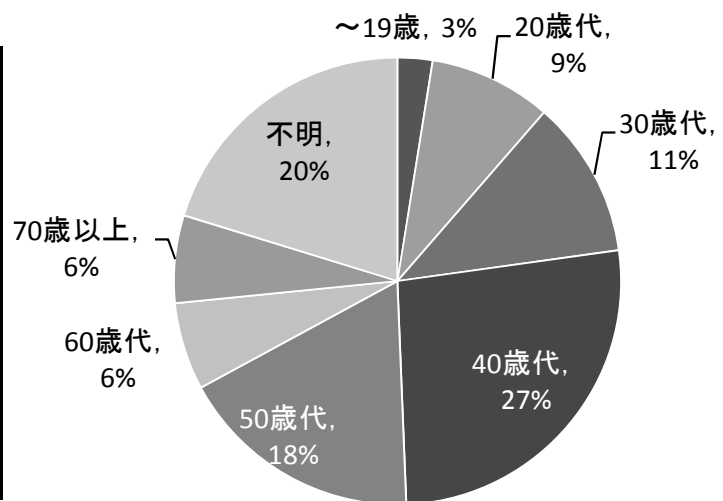
### (1) 居住地別

居住地	通数	割合(%)
北区	2	3
上京区	1	1
左京区	3	4
中京区	4	5
東山区	2	3
山科区	3	4
下京区	3	4
南区	3	4
右京区	2	3
西京区	8	10
伏見区	3	4
市外	24	30
不明	21	27
合計	79	100



### (2) 年齢別

年齢	通数	割合(%)
～19歳	2	3
20歳代	7	9
30歳代	9	11
40歳代	21	27
50歳代	14	18
60歳代	5	6
70歳以上	5	6
不明	16	20
合計	79	100



【1 検討の方向性に関する御意見】(18件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	今後、人口が減少していくなか、効率的な都市経営を行っていくうえで、コンパクトな都市に再構築していくことは重要である。	5	京都市都市計画マスタープランでは、公共交通の拠点周辺に都市機能を集積させること等により、エコ・コンパクトな都市構造を目指すこととしており、検討委員会では、駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造の実現を図るため、「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」の両方の視点により検討を行っております。
	歩くまち・京都の推進とともに、今回の駅に着目したエコ・コンパクトなまちづくりを進めてほしい。	4	
	これからの京都市を考えるに当たり、駅に着目したのはいい一つの切り口だと思う。	1	
	パーソントリップなどの、根拠を基にした検討をされていると感じた。コンパクトシティの最終目標は、駅周辺を便利にすることによって、人と人の交流を促進させることだと思う。このような視点も加えられると、明るい未来の都市像がイメージできるのではないかと思う。	1	
	委員会は、中心市街地活性化の視点も取り入れ、今後50年、100年の土地利用を誘導する都市機能について議論してほしい。	1	
2	大阪の半分以下の商圏しかない京都市では、集積させても、将来的に使用されなくなるのではないかと心配している。	1	京都市都市計画マスタープランでは、公共交通の拠点周辺に都市機能を集積させること等により、エコ・コンパクトな都市構造を目指すこととしています。頂きました御意見については、今後京都市都市計画マスタープランを推進するうえでの参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	都市生活は、充足したものになっているのか。勝手に天井を決めて、小さくまとまろうとする考えからは、何も創り出せないと思う。	1	
3	今回の検討が、国で議論されていたり、富山市や青森市で実践されているコンパクトシティの考え方であるならば、京都の市街地には用いられない手法であるため、明確に反対する。	1	今後予想される人口減少、少子高齢化やそれに伴う都市活力の低下等に対する対応として、京都市都市計画マスタープランでは、公共交通の拠点周辺に都市機能を集積させること等により、エコ・コンパクトな都市構造を目指すこととしております。そのなかで、検討委員会においても、駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造として、「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」の両方の視点により検討を行っております。今後とも、京都市において、京都市都市計画マスタープランの実現に向けた検討が必要であることから、頂いた御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
4	日本再興戦略に掲げられている「都市再構築戦略」や「中心市街地活性化」上齟齬のない拠点づくりを誘導する中に、「京町家」や「5000万人観光都市」の観点を取り入れてほしい。	1	国においてもコンパクトシティの実現に向けた検討が進められるなか、京都市都市計画マスタープランにおいてもエコ・コンパクトな都市構造の実現が掲げられていることから、本検討委員会において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を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
5	「市民の暮らしを支える視点」では、日常生活の基盤となる「居住」の観点が欠如している。日用品等を買求める消費者が近くにいないければ、企業は出店せず、商業施設等の集約は図れない。	1	エコ・コンパクトな都市構造の概念図に示すとおり、住居機能は重要な都市機能であり、本検討委員会においても、駅周辺の人口密度等について検討を行っております。人口動向等に注視した住宅地の利便性の向上についての検討は、今後も必要であることから、検討課題として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	住宅という都市機能は、駅周辺の都市機能の集積から切り離して考えるのか。	1	

【2 広域拠点に関する御意見】(62件)

(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見(33件)

① 広域拠点全般について(5件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	商業施設やホテルを集積させるべきである。	1	本検討委員会では、商業・業務・サービス機能などの多様な都市機能を有する広域拠点については、今後も引続き都市機能の維持・増進を図ることが望まれることから、これまでの土地利用を踏まえた駅周辺にふさわしい都市機能の集積について検討を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	京都駅周辺には商業、市内中心部の幹線道路沿道には業務、職住が共存するエリアには町家を集積させるというのはいかがでしょうか。	1	
	広域拠点には、福祉施設や公園ではなく、商業施設や、買物がしやすくなる託児所などが立地できるように誘導するべきである。	1	
	大都市の中心地としての都市機能を充実させ、都市としての利便性を追求する際にも、観光客の目線に留意し、歴史的景観維持の観点を大切にしたいと思う。	1	
2	「高密度に集積」しているのであれば、これ以上の集積は必要ないのではないか。	1	広域拠点については、高密度に集積する現在の都市機能を維持するとともに、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ると考えております。

② 都心部エリアについて(17件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	都心部エリアについては、引続き幹線道路沿道エリアと職住が共存するエリアを分けて発展させていくことが重要である。	1	都心部エリアについては、これまでも市街地の特性に応じた都市計画による対応が図られていますが、今後も引続きこれまでと同様の対応が求められると考えております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	都心部エリアは 京都の魅力を高めるために、最重要地域であると考えてる。	1	
	四条烏丸周辺は、京都経済の顔としての機能を担保しつつ、それ以外の都心部は、商業機能と町家が馴染む町並みを誘導してほしい。	1	
	四条通・河原町通・御池通・烏丸通に面した場所は高度化を促進させ、その内側は歴史的な町並みを保全し、開発を抑制すべきと考える。	1	
2	都心部におけるこれ以上の開発は、良さが失われるため、必要はない。	1	都心部のうち、職住が共存するエリアについては、京町家や近代建築物等による京都らしい町並みを維持することにより、魅力的な回遊性のある都心部の形成を図ることが求められます。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	都心部エリアは、幹線道路から一步入れば、低層住宅である町家や小規模の店舗を集積させることが求められる。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
3	都心部エリアについて、これまでの都市計画と何が違うのか。	1	都心部エリアについては、これまでも市街地の特性に応じた都市計画による対応が図られていますが、今後も引き続きこれまでと同様の対応が求められると考えております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	ありきたりの百貨店などを集積させる必要は無く、中心部には、街歩きが楽しくなるショップが立地できるようにしてほしい。	1	
4	四条烏丸等は、烏丸通沿いのビルが既に建て替えられているので、あまり効果はないのではないかと。	1	検討委員会では、現在、すでに多様な都市機能を有する広域拠点について、今後も引き続き都市機能の維持・増進を図ることが望まれるとして検討を行っており、短期的に建替を促すのではなく、長期的な視点からの都市機能の集積が求められると考えております。
5	職住が共存するエリアについて、ここでいう都市機能の集積とは何か。	2	職住が共存するエリアについては、商業・業務機能と居住機能が共存するなかで、京町家や近代建築物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。このようなエリアにおいて、今後も引き続き、これまでの地域特性を踏まえた都市機能の集積が求められると考えております。
	都心部エリアでは、職住が共存するエリアの特性に応じた都市機能は考慮しないのか。	1	
6	中心市街地の町家が建ち並んでいるようなところでは、マンションによる居住空間の集約は、京都の都市像及び住環境の維持保全のためにも相応しくない。	1	職と住が共存し、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る職住が共存するエリアについては、マンションだけでなく、地域の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。
7	幹線道路沿道エリアについて、商業・業務をしているところと、居住機能とのバランスをとっているところなど、通り毎の特性を一体的に記述しているため、さらなる集積とは何かが分からない。都市計画として対応していくのであればもっと詳細に道路ごとの方針を定めなければならないと思う。	1	幹線道路沿道エリアについては、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、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ると考えております。また、都市計画の見直しにおいては、道路ごとの特性を把握することが必要となると考えております。
8	三条京阪駅については、高度地区の見直しなどにより、ターミナルにふさわしい、商業・業務施設が立地できるようにしてほしい。	2	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	中心部の鴨川沿いは、借景である東山を隠さない土地利用の誘導をお願いします。	1	

③ 京都駅周辺エリアについて(11件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	京都駅周辺には、京都市の玄関口としてふさわしい都市機能を集積させるべきである。	1	京都駅周辺エリアについては、京都の玄関口であり、最大の交通拠点でもある駅として、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とともに、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ると考えております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	京都駅周辺は思い切った土地利用の見直しや規制緩和による民間活力の導入を進めるべきである。	1	
	市外から来られる人は京都駅の周辺の雰囲気や暗いという印象を持たれているようだ。	1	
	京都駅周辺を普通の県庁所在地と同じような駅前にするために、頑張ってもらいたい。	1	
	京都駅のヨドバシカメラ周辺の地下街や八条はさびれた感じや寂しい感じがするため、いろいろできたら賑わって楽しいのではないかな。	1	
2	京都駅周辺は、駅南側の賑わいが少ないと感じるため、検討されている都市機能の集積のあり方が望まれる。	1	京都駅南口では、京都市による八条通の再整備や高度利用地区の拡大が予定されています。頂きました御意見について、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	京都駅八条口は、以前から見るとにぎやかになったが、まだまだ整備が不十分と感じている。イオンモール京都がありながら、八条口から出た瞬間にはそれが見えないため、知っている人しか利用していない。	1	
3	京都駅周辺の鴨川沿いは、京都市立芸術大学の移転に伴い、新たな風物詩が創造され、根付くことを期待する。	1	頂きました御意見について、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
4	京都駅周辺にも住宅があるが、土地利用は商業施設や京都市立芸術大学に特化されるのか。	1	京都駅周辺エリアにおいては、御意見にあるように、商業施設等に特化するものではなく、京都駅の集客効果を活かした地域のまちづくりが推進されるような土地利用の誘導が求められると考えております。
5	京都駅周辺エリアについて、「京都駅の集客効果を周辺地域のまちづくりに活かす」とは何か。	1	京都駅については、京都の玄関口として1日当たり60万人を超える乗降客数を有することから、その周辺エリアにおいて、人々が交流する魅力あるまちづくりを推進し、更に商業・業務・サービス機能や文化・芸術機能等を集積することにより、今後も引続き都市機能の維持・増進を図ることが求められると考えております。
	京都駅周辺エリアについて、「さらなる都市機能強化を図るための土地利用を促す」とは具体的には商業・業務・サービス機能等のさらなる集積か、これまでにない都市機能の集積か。	1	

(2) 都市計画に関する御意見(17件)

① 広域拠点全般について(4件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	現在の都市計画ではこれ以上集積できないのなら、高さ規制の撤廃など思い切った政策を打ち出してほしい。	1	京都市では景観の保全・形成、住環境の保全・整備、適度な都市機能の充実・誘導の3つの観点のバランスを考慮しつつ、建築物の高さが設定されています。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
2	中央分離帯も設けられない道路幅員の狭さこそ、根本的に解決しなければならない問題である。	1	京都市都市計画マスタープランでは、既存の都市基盤を最大限に活用して新規の基盤整備への過度な投資を抑制することを前提としており、本検討委員会では、京都市都市計画マスタープランに掲げる考え方を前提として、駅周辺における都市機能の集積を図ることとしておりますが、頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
3	コンクリート構造物が劣化していく中で、新幹線を止めることなく作り変えることができる用地については、都市計画法第53条の制限を掛けられるよう、今回の対象から外すことも検討してほしい。	1	都市計画法第53条では、都市計画施設の区域内における建築を制限していますが、活線工事を前提として建築制限を行うことはできません。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
4	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案で規定されている都市機能誘導区域のうち、広域拠点は商業施設、都市の居住者の利便のため必要な施設を誘導する区域ということか。	1	本検討委員会は、平成24年2月に策定された京都市都市計画マスタープランに掲げられている将来像を実現するために設置されたものであり、国土交通省から先日公表されました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案と直接関連するものではございませんが、今後、京都市が都市計画の見直しを行ううえで国の施策等の活用についても手法の一つとなり得ることから、頂いた御意見については、「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。

② 都心部エリアについて(5件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	市内中心部は、幹線道路に面していない町家は住居系の地域として高さを抑えるべきである。	1	職住が共存するエリアについては、商業・業務機能と居住機能が共存するなかで、京町家や近代建築物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。このような特性を有する当該エリアについては、現行の都市計画制限を基本としつつ、今後も引続き、これまでの地域特性を踏まえた都市機能の集積が求められると考えております。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	中心市街地では、幹線道路以外は「京町家」が残るように高度地区も見直せばよいのではないかと。	1	
2	都心部は、東京のような都市を目指すのではなく、京町家などの京都らしい風情を残す取組みを進めるべきである。	1	京都市では、京町家の保全や利活用を進めるとともに、路地等の歴史的な細街路に面する町並みを継承する取組が進められており、本検討委員会においても、これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	旧市街地は、町家を残すことができる用途に限定するべきである。	1	
3	都心部の幹線道路沿いは、公金を使い都市インフラを集中させていることから、マンションなどの個人的な占有スペースを設けることができないように都市計画を定めてほしい。	1	都心部のうち、幹線道路沿道エリアについては、これまで、地区計画や特別用途地区が活用され、各幹線道路の特性を十分に踏まえた都市計画による対応が行われており、今後も引続きこれまでと同様の対応が求められると考えております。

③ 京都駅周辺エリアについて(8件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	京都駅周辺の準工業地域は、工場が無ければ商業系の用途に変更すればどうか。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	京都駅周辺は、すべて商業地域にすべきである。	1	
	京都駅は高度利用地区の拡大で良いと思う。	1	
	京都駅の東側は、商業地域に見直し、中高層建築物を集積させるべきである。	1	
2	「あるいて楽しむまち・京都」の品格を高めるため、早急に、京都駅八条口などに歩行者優先の魅力ある駅前広場を整備すべきである。	1	八条通については、交通結節機能の向上と、歩行空間の充実を図ることなどを目的として現在事業が進められておりますので、御指摘の内容については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
3	京都駅の南口は、北口に比べ寂れているため、景観の整った賑わいのあるまちづくりをするべきである。	1	頂きました御意見については、今後の検討課題として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	京都駅の北側の景観を、スカイラインが整った建築物できれいになるように誘導してほしい。	1	
	画一的な景観では多様性を損ねるので、京都駅周辺では、民間や京都市立芸術大学の創意工夫により、今後のシンボルとなる建築物を誘導してほしい。	1	

(3) その他の御意見(12件)

① 広域拠点全般について(2件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	まちの賑わいの創出、歩いて楽しい街づくりを重視する京都市の方針に賛成する。	1	京都市では、「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指しています。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
2	混雑しているイメージが強いため、ベンチや緑など憩いの空間を多くしたり歩行者が安心して歩けるような駅周辺にしてほしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。



② 都心部エリアについて(8件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	阪急烏丸～河原町間にある地下歩道を利活用した地下街を形成し、歩道を拡幅する地上の四条通との回遊による相乗効果を指向するべきである。	3	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	京阪祇園四条駅と阪急河原町駅間の利便性・快適性向上が好ましく思う。	2	
	都心部においては「まちの場格」を上げるような取組(放置自転車の排除や風俗店の規制、悪質な客引きの取締り)等にも注力してほしい。	1	
	都心部エリアは地上に駅がない。観光都市なので、不慣れな観光客も意識し、駅へのアクセス(案内サインやバリアフリー含めて)や乗換えのわかりやすさ、楽しさを高める街づくりが望ましいと思う。	1	
2	三条京阪のバスターミナルから三条通への出口のいびつな道路形態を解消してほしい。	1	

③ 京都駅周辺エリアについて(2件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	京都駅周辺は、容積率緩和だけであると地下利用となるため、鴨川沿いなど河川に近い場所の地下利用は望ましくないのではないか。	1	頂きました御意見については、関係法令等に従い、適切な対処が図られるものと考えております。
2	観光都市の玄関として、JR京都駅(八条口側)に交番を設置すべきである。	1	頂きました御意見については、関係機関にお伝えさせていただきます。

【3 地域複合拠点に関する御意見】(58件)

(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見(39件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	保育園は駅前や駅の中など、駅の近くにある方がよい。	5	本検討委員会では、地域複合拠点については、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・増進を図ることが求められるとして検討を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	スーパーや映画館等、ワンストップで買物や娯楽を楽しめる施設があればなお良い。	1	
	案に賛成である。	1	
	その駅のエリア内で日常生活が充足できるように、保育園、病院、介護施設等が立地可能な土地利用規制を誘導してほしい。	1	
	少子高齢化社会における、住民サービスの拠点や日常のショッピング拠点を整備していく場所と思う。病院、保育所、住民向けショッピングモールなどをイメージする。	1	
	行政への申請や証明書の交付は、インターネットで行われるようになるだろうから、各区の核となる駅には、市役所や区役所を持ってくる必要はない。保育所や介護施設など、市民生活に欠かせない施設を集積できる用途としなければならない。	1	
	これ以上集積をさせない都市機能を明確にすることで拠点ごとの特徴が出るのではないだろうか。	1	
2	高齢者福祉施設については駅周辺にかかわらず配置してほしい。	2	都市機能の例として挙げた施設については、必ずしも駅周辺のみに配置を限定するものではなく、また、他の拠点等での整備を制限するものでもありません。
	誘導する都市機能の例として列挙されている病院、保育園、福祉施設は地域複合拠点でなければ、整備されないのか。	1	
3	元気がない商店街の空いたスペースに保育園や特別養護老人ホーム、コンビニ、薬局を配置すれば、そこそ利用されるようになるのではないか。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
4	既に地域複合拠点になっている駅については、都市計画として過剰に対応する必要はない。	1	既に地域複合拠点となっている駅周辺においては、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・集積を図ることを検討しております。
5	今後、地域の拠点として位置付けていくような駅については、都市計画の対応が求められるのではないか。	1	今後のまちづくりの展開により拠点とな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、都市機能の強化を図るための土地利用を促すことを検討しております。

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
6	誘導する都市機能の例が多すぎるため、何を目標そうとしているのか、きちんと拠点ごとに明示すべきである。	1	地域複合拠点については、拠点の特性に応じて、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と考えております。
7	どの地域複合拠点でも同じような町並みを誘導するのではなく、例示のような機能が無い、または少ないもののみ付加してはどうか。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
8	どの主要駅で降りても、同じ町並みになるとしか思えない。どうしたら狭い京都で地域特性が出るのか、納得のいく説明がなされていない。	1	駅と駅周辺の「まち」の特性を踏まえた都市機能の誘導を図ることにより、それぞれの地域特性に応じた町並みが形成されるものと考えております。
9	例に挙げている都市機能がなくなるとスラム化につながるという視点が、地域複合拠点の都市機能の集積のあり方につながったのではないことを祈りたい。	1	交通上の利便性が高く、駅周辺の居住者等の活動を支えている地域複合拠点において、商業・医療・福祉・子育て支援等の都市機能が充実していることが、人口維持や今後の地域の発展に繋がるものと考えます。
10	京都は大学も多いので若者が暮らしやすい一番の町を目指してはどうか。	1	京都市は多くの大学が立地している「大学のまち」であることから、本検討委員会においても、「大学・研究」といった拠点を有する駅周辺については、学術・研究機能と地域とが共存したまちづくりを進め、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が求められると考えております。
11	市内からの来訪は、市域すべてか。それとも、他の駅勢圏と重複する度合いが薄いところまでか。	1	人の動きについては、平成22年に実施されたパーソントリップ調査の結果等を基に調査しており、「市内からの来訪」における市内の範囲については、市域全てを範囲として検討しております。
12	検討されているパーソントリップの人の流れを見ると、エリアごとの拠点とすべき駅が導き出せるのではないかと思った。	1	本検討委員会では、平成22年度パーソントリップ調査の結果等を基に、駅周辺における人の動きや目的について検討を行っております。頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
13	乗降客数2万人の根拠は何か。乗換え駅であれば、実際の乗降客は少ないのではないか。	1	駅の乗降客数に応じて駅周辺の土地利用等が一定図られるとの観点から、本検討委員会では、地域複合拠点における駅と駅周辺の「まち」の特性の把握に当たり、現在の1日当たりの乗降客数が2万人以上の駅を対象としたものです。また、乗換え駅であったとしても、駅自体の利用が多く、交通上の拠点となっている駅についても、地域複合拠点として検討を行いました。
14	四条大宮駅は、阪急電鉄が河原町駅に延伸する前は拠点だったので、二条駅との複眼的な複合拠点となるよう誘導してほしい。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	七条駅や東福寺駅も地域の拠点である。七条駅は、三十三間堂や京都女子学園の玄関として、東福寺駅も本町通に繋がる土地利用ができるようにすべきである。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
15	出町柳駅は、京阪電気鉄道と叡山電車の乗換え駅であり、また乗降客数も多いのに周辺に活気がなく昔から変化がない。左京区北部への拠点としても重要な場所であり整備を考えてはどうか。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	出町柳駅や丹波橋駅など、乗り換え客の多い駅を副拠点として、物販店舗、保育施設とともに、理髪店や歯医者が立地できるようにするべきである。	1	
	乗降人員が多く、複数鉄道の結節点である西院駅(阪急・京福)や丹波橋駅(近鉄・京阪)は商業集積だけではなく、子育て・高齢者支援やワンストップの生活支援施設を誘致し、住みやすく人々が集う拠点づくりが求められる。	1	
	丹波橋駅は、京阪と近鉄の相互乗り入れの可能性を排除しない形で集積を図ってほしい。	1	
	南部の発展が今後の京都の発展のカギになることから、竹田駅や丹波橋駅、中書島駅周辺のまちづくりを積極的に進めるべきだ。	1	
	竹田駅は、地下鉄が通り、駅前にロータリーも整備されたのに、このままではもったいないため、是非にぎやかにしてもらいたい。	1	
	市内南部において自家用車と公共交通をつなぐ交通結節点として、やや小さいながらもバスターミナルを有し、特別急行が停車するらくなん進都への南の入口である中書島駅を整備することが重要であると考えます。	1	
	阪急電鉄桂駅も特急が停車する駅であり、利用者も多いが店もなく寂しい。バス利用者が駅前を多く利用されているのだから、地域の拠点となる整備を考えてはどうか。	1	
	太秦天神川駅は区役所もあり、人の流れからもエリアの拠点として今後、都市機能を集積する必要がある地域複合拠点ではないかと思う。	1	
京阪淀駅は、高架化とともに駅前広場も整備され、これからの賑わいが期待される。競馬場や淀城跡など観光資源もあり、今後、利用者の増加も見込まれるので駅周辺を検討してはどうか。	1		
16	高度利用地区である山科駅前には、再開発済みでありアバンティや太秦天神川駅と同一条件だが、なぜ触れられていないのか。	1	この素案では、地域複合拠点のイメージを持っていただきやすくするため、具体的な駅を例示として挙げております。なお、検討委員会では例示した駅のみではなく、例示した以外の駅についても検討の対象としております。
	地下鉄を中心に主要ところは押さえているが、山科駅だけないのが不思議である。	1	

(2) 都市計画に関する御意見(3件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	丹波口駅は五条通りのような大通りにも面していることから、太秦天神川駅並みの近隣商業地域にするなど、ポテンシャルを上げてもいいのではないかと。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
2	桂駅は都市計画で橋上駅として整備されたが、前後が高架というのは矛盾しているのではないかと。そういう矛盾を解消することが先ではないかと。	1	桂駅には車庫が併設されており、高架化することが困難である状況等がございます。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
3	京阪電鉄や阪急電車の橋りょうについて列車を運行させたまま架替えができるよう、橋りょうのたもとについては、都市計画法53条の制限を掛けることも検討してほしい。	1	都市計画法第53条では、都市計画施設の区域内における建築を制限していますが、活線工事を前提として建築制限を行うことはできません。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。

(3) その他の御意見(16件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	建築基準法などにより、保育園の立地条件が厳しくなっているが、便利な駅前や駅構内に開設することができるよう、法律などの改正が急務ではないかと。	2	現行の都市計画法や建築基準法では、保育園ほどの用途地域でも建築が可能であり、一定の範囲内への立地を誘導する仕組みは設けられていませんが、検討委員会では、エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けて、駅周辺において保育所等の子育て支援機能の維持・集積を図ることが求められるとして検討を行っております。
2	地域複合拠点とは、中心部だけでなく、周辺部も検討すべきである。	1	地域複合拠点については、乗降客数が一定数以上ある駅を中心に周辺部も含めて検討しております。
3	二条駅周辺は、JRの高架化から始まり、大学、医師会館、スーパー等があり、まさにコンパクトな街づくりの象徴と言えるのではないかと。	1	既に一定の都市機能が集積している駅周辺については、更に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として検討を行っております。頂きました御意見について、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、関係部署にお伝えさせていただきます。
4	自家用車による移動に慣れた方は、ノーマイカーデーの取組を充実させても、自家用車を運転できなくなるまで、こうした拠点の必要性に気が付かないのではないかと。交通弱者のための集積であってほしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
5	伏見港公園内の大規模駐車場はパークアンドライド駐車場として活用する等、自家用車と公共交通の結節点として活用を検討すべきである。	1	伏見港公園内の駐車場については、京都観光に際してのパークアンドライド駐車場として、現在利用されております。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
6	区役所等の公共施設を置くとともに、駅とこれらの施設を繋ぐバスやコミュニティバス、駐輪場などを整備する必要がある。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	行政等の窓口サービスを集約してほしい。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
7	ベビーブーム世代が40歳代以上となるなかで、バスで移動できる範囲で生活できるようにするという事は当然である。	1	本検討委員会では、鉄道だけでなく駅前におけるバスの乗降が多いところについても、地域複合拠点として検討を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
8	市民の生活拠点の位置づけであれば、鉄道駅から家までの交通手段の充実に資する交通施策も合わせて推進出来ればと思う。市民の足としての定時性、利便性向上のためには、噂にのぼるLRTの整備は非常に気なる。	1	頂きました御意見については、「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とともに、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	駅のない生活圏から地域複合拠点へのアクセスを充実する施策も願う。	1	
	今後の地域の拠点となる駅周辺は、乗換の際の通路に公園を設けるなど、バスと電車、バスとバス、電車と電車の乗換時に憩いを感じることができる空間づくりが必要である。地域にあった施設(今後必要になる子育てや高齢者を対象とした施設など)との一体的な整備が必要である。	1	
9	ポンチ絵がもう少し分かりやすい方がよい。	1	頂きました御意見を踏まえ、より分かりやすくなるよう努めてまいります。
10	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案で規定されている都市機能誘導区域のうち、地域複合拠点は、医療施設、福祉施設を誘導する区域ということか。	1	本検討委員会は、平成24年2月に策定された京都市都市計画マスタープランに掲げられている将来像を実現するために設置されたものであり、国土交通省から先日公表されました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案と直接関連するものではありませんが、今後、京都市が都市計画の見直しを行ううえで国の施策等の活用についても手法の一つとなり得ることから、頂いた御意見については、「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。
11	保育園や病院の関係者からは、国の基準や病棟を建設する際の非現実的な道路拡幅を求められると聞いているため、その解消をお願いする。	1	一定規模の開発行為を伴う建築を行おうとする場合は、都市基盤の観点から、法令上、道路幅員の確保などが義務付けられております。
12	特別養護老人ホームなどが権利金ビジネスのために団地化してしまうのは、介護報酬の低さや住所地特例による自治体の給付逃れがその一因であるという視点はあるのか。	1	本検討委員会では、駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造の実現を図るため、「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」の両方の視点により検討を行っておりますが、頂きました御意見のような視点による検討は行っておりません。

【4 日常の生活を支える地域に関する御意見】(47件)

(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見(29件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	コンビニや薬局等の生活利便施設が立地できるようにすべきではないか。	7	本検討委員会では、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、駅周辺の状況を十分に踏まえながら、一定規模の店舗等を駅前に誘導することが考えられるとして検討を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	駅の構内や駅前に余裕がある場合は、店舗などが立地できるようにするべきである。	2	
	案に賛成である。	1	
	バスへの乗換駅や最寄りの駅前に、キヨスクやコンビニもない状況は改めてもらいたい。	1	
	駅近くで病院のバスが発着しているところに調剤薬局が立地出来ない土地利用規制は見直すべきである。	1	
	駅から少し離れた住宅街では、駐車場のスペースが確保できず、コンビニが根付かないなどの深刻な問題がある。	1	
	駅の構造上の制約で不可能な箇所のみ、駅前でコンビニ等の設置ができるようにすればいいと思う。	1	
	鉄道駅周辺は、現時点では集積が少なくとも、将来の自由度を担保すべく、規制を緩和すべきと考える。	1	
	駅前よりも駅自体を対象とするべきではないか。	1	
	日常の生活を支えている地域については、無理に都市機能を集積させる必要はない。	1	
住宅地の中にある駅は利便性を求めなくてもよい。人が集まり賑わいを求める拠点とは区別するべきである。	1		
2	コンビニは、数千人単位の商圈が必要であるが、1万人未満の乗降客数の駅の場合においても、一日数千人単位の利用客は必要ではないか。	1	頂きました御意見を踏まえ、一定の乗降客数を有する駅周辺を対象に検討を行うなど、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
3	駅前に店といえば、昭和末期のさびれた町外れしかイメージ出来ない。コンビニがいずれはそうなるかもしれないのではないか。	1	頂きました御意見を踏まえ、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	どこの駅前にも小さな商店があった昭和の「古き良き時代」は生活様式の変化で崩壊したのではないのか。	1	
	住み心地の良さは、店舗の有無ではないと思う。	1	
	最近のコンビニは生鮮食料品もあるので、スーパーは不必要である。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
4	駅前のコンビニは、始発から終電までの営業でいい。	1	都市計画は営業時間を制限することはできませんが、頂きました御意見を踏まえ、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の際には、周辺環境に十分配慮するよう、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
5	具体的な地域ごとの方針を示さなければ、何を指しているのかわからない。	1	日常の生活を支える地域については、特に、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、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と考えております。
6	地下鉄五条駅周辺は意外と買物が不便なので、地下鉄に乗らなくてもすむよう誘導してほしい。	1	地下鉄五条駅周辺については、商業地域に指定され、商業施設も一定集積しておりますが、頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
7	清水五条駅は、店舗等が立地できる土地利用規制であるなか、どのような都市機能を誘導しようとしているのか。	1	都市計画として一定の措置が講じられている場合については、都市計画の見直しの必要性について十分考慮したうえで、地域の状況に応じた都市機能の集積について検討することが求められると考えておりますが、頂いた御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
8	叡電二軒茶屋駅については、大学生が乗り換える交通結節点であるがコンビニの立地すらなく、機能が発揮されていないことから、少なくともコンビニや喫茶店程度の小規模店舗の立地が可能となるよう制度の変更を検討すべきである。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	山科区内の外環状線沿いの駅は、日常の生活を支えているとは言い難い。	1	



(2) 都市計画に関する御意見(7件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	コンビニができない駅周辺などあるのか。	1	駅前が第一種低層住居専用地域に指定されている場合、建築基準法により、店舗兼用住宅で店舗面積が50平方メートル以下で、かつ、建築物の延べ面積の2分の1未満のものに制限されるため、50平方メートルを超えるコンビニエンスストアについては、建築することができません。
2	駅前が住宅しかないような場合は、必要に応じて都市計画を見直す方がよいと思う。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	ちょっとした買物をできないことが用途規制のせいであるならば、駅構内や駅前だけでも、用途地域を見直すべきである。	1	
	今まで店舗が出来ないような駅前にしてきたことが都市計画の欠陥ではないか。	1	
	日常の生活を支える地域では、住民の生活スタイルやニーズの把握とともに、地域あるいは敷地単位の区画のポテンシャルを掘り下げて検討することも必要である。規制緩和を行うことは、結果として望んでいない施設を呼び込む可能性もあり、誘導したい土地利用を図るための手綱はしっかりと持っておかなければならない。	1	
	駅周辺の裏側に低層で高密度な居住空間を誘導するために、周辺環境に影響の少ない2階建ての戸建て住宅等については、一定の防火機能を強化すること等を条件に、建ぺい率を80パーセントに緩和する施策を実施する必要がある。	1	
阪急上桂駅周辺は、道路が狭く、歩行者と車が接触しかねない状況が続いているので、道路整備をした上で規制を見直してほしい。	1		

(3) その他の御意見(11件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	日常の生活を支えていない駅があるのか。	2	検討委員会では、周辺に人が居住する全ての駅を日常の生活を支えている駅として検討しております。
2	車を運転できなくなる高齢者の増加が予想されるため、「車に頼りすぎない街づくり」として、コミュニティバスの整備が必要ではないか。	1	御提案の内容については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	駅や駅周辺にしかない魅力を発信していけるような空間(大規模な駅前広場や公園空間、パークアンドライドなど)を創出することで、発展できる駅とする必要がある。	1	
	停車場前にバスの停留所がないところがあるので、日常の生活を支える地域については、駅前広場を整備し、停留所を設置できるようにするべきである。	1	
	バスや地下鉄の本数を増やしたり、バスの低床式の車両を多く導入するなど、「日常の生活を支えている地域」に、積極的に出かけたくなるような整備をお願いしたい。	1	
3	西院やJR藤森など、鉄道事業者がまちづくりに協力しているところだけ、規制を緩和すればよいのではないか。	1	駅周辺のまちづくりの展開に応じて都市計画の見直しを検討するという観点が必要であることから、頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
4	少子化と高齢者の増加による経営が厳しくなる鉄道会社の救済ではなく、住民の目線で考えてほしい。	1	今後、さらに少子高齢化等の進行が予想されるなか、より市民の暮らしを支える視点が求められると考えております。
5	住み慣れた我が家から離れたくないので、駅周辺に店舗を配置するより、ネット宅配や双方向通信の仕組みを前提とした「生活の質が維持できる」取組をしてほしい。	1	本検討委員会では、駅周辺にふさわしい都市機能の集積について検討をしておりますが、今回の検討対象ではない地域については、社会的変動を踏まえた中長期的な観点から、今後の京都市における取組において、より具体的な検討が望まれると考えております。
6	日常の生活を支えている地域は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案に規定されている居住誘導区域ということか。	1	本検討委員会は、平成24年2月に策定された京都市都市計画マスタープランに掲げられている将来像を実現するために設置されたものであり、国土交通省から先日公表されました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案と直接関連するものではありませんが、今後、京都市が都市計画の見直しを行ううえで国の施策等の活用についても手法の一つとなり得ることから、頂いた御意見については、「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。
7	家を改造してカフェもできない建築基準法はおかしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。

【5 魅力づくり拠点に関する御意見】(67件)

(1) 都市機能の集積のあり方に関する御意見(54件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	周辺に魅力や活力を生み出す施設があるのなら積極的に活用して更に魅力的なまちにしてほしい。特に、観光は京都にとって重要なものなので、観光エリアの駅は観光客が非日常を楽しめる拠点としてほしい。	1	本検討委員会では、都市の活力・魅力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ことが望まれるとして検討を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。
	魅力づくり拠点を整備することにより、市内外からの新たな人の流れと賑わいを生み出し、京都の魅力と活力を向上させることができるはずであり、周辺に観光資源を有する駅やその周辺は、相応の賑わいを備え、来訪者に高揚感を与えるものであるべきだ。	1	
	住民の生活と観光賑わいは相いれない部分もあると思うが、京都はオンリーワンの観光都市であり、至るところに資源がある。そのため、住居系の利用であっても常に観光を意識した街づくりが良いと思う。	1	
	魅力づくり拠点は、今後、京都の都市格の向上のために必須となると思うので、様々なことを考えてほしい。	1	
	京都は、観光などの魅力が沢山ある都市であるため、景観などの良さを活かしながら魅力を高めることが必要ではないか。	1	
	昨年公布された「交通政策基本法」の内容も踏まえ、京都市の観光戦略ともクロスオーバーしつつ、魅力づくりにつながる土地利用規制緩和を行ってほしい。	1	
	駅そのものを魅力にしないと、駅前を拠点にする必要がないのではないか。	1	
2	観光地めぐりができるような回遊性をもっと必要であると思う。	2	頂いた御意見のとおり、都市の活力や魅力を高める視点として、今後多くの交流人口を生み出すために、地域の特性を踏まえた様々な魅力づくりに対応していくべきであると考えております。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	街を歩きたくなるような賑わいが必要であり、例えば、駅周辺の数百メートルの範囲は可能な範囲でできるだけ規制を緩和した街づくりも必要ではないか。観光地や文化ゾーンでは特にそれを感じる。	1	
	「通」が好む場所を、ブランディング化することが魅力づくりである。	1	
	京都の魅力は1200年を超える歴史とその中にあっても進取の姿勢を持っていることである。嵐山や清水以外の新たな拠点整備をするべきである。	1	
3	魅力づくり拠点の周辺の住環境には十分配慮すべきである。	1	魅力づくり拠点は、その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ことが望まれるとして検討を行っております。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめのうえ、京都市に提言いたします。

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
4	「良好な低層住宅」が立地している場所への配慮は、高さだけなのか。	1	「良好な低層住宅」などの日常生活の場となっている場合に考慮する事項としては、高さだけではなく、日影や交通など様々な影響が想定されます。
5	京都は、古くからの歴史や文化が一番の魅力であり、歴史や文化を損なわないようにしてもらいたい。	1	京都の歴史・文化資源を活用し、更なる魅力向上を図るため、国際文化観光都市としてふさわしい土地利用の誘導を図ることが求められると考えております。
6	「京都らしい」魅力的な施設とはどのようなものか。	1	京都市都市計画マスタープランに掲げる「ものづくり」、「観光・サービス」、「文化・交流」、「大学・研究」といった京都市を特徴付ける拠点は、都市の活力や魅力を高めるものであることから、これらの拠点を有する駅周辺における都市機能の集積のあり方について検討を行っております。頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	魅力とは何か。駅前に魅力というのはどうか。	1	
	例とされている「魅力」は、魅力と感じない。	1	
	魅力づくり拠点で挙げられている都市機能は、いったいどこが魅力や活力と評価されたのか。	1	
	京都市の税収に寄与するのが魅力・活力なのか。	1	
	魅力になるのは建物や雑貨などであって、土地利用の規制緩和による、何処にでもあるものを持つてくることではない。	1	
7	提示されている視点は、高齢者が好む魅力としか思えない。内向きの視点で魅力づくりを考えていないか。	1	今回の検討では、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を訪れる方に対して魅力ある都市であり続けるという観点から、京都市都市計画マスタープランに掲げる「ものづくり」、「観光・サービス」、「文化・交流」、「大学・研究」といった拠点を有する駅周辺における都市機能の集積のあり方について検討を行っております。
	あまりに当たり前の事だけが書かれており、意味がない。何をしたいのかが全くわからない。	1	
8	企業の本社や研究施設は魅力や活力に繋がるのか。	5	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により、多くの交流人口を生み出すことが、拠点周辺の「まち」の活力と魅力の維持・向上につながるものとして、これらの拠点を有する駅周辺における都市機能の集積のあり方について検討を行っております。
	企業経営者に恩恵を与えるだけではないのか。	2	
	魅力づくりや活力づくりは、都市計画の手法ではなく、事業者が努力して行うものではないか。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する委員会の考え方
9	阪急嵐山駅周辺は京福(嵐電)嵐山駅に比べるとさびしいため、観光地にふさわしい商業を誘致できるよう計画することが望まれる。	6	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	回遊するには魅力が乏しい阪急嵐山は、渡月橋や中之島とともに、連続性のある景観を保った施設が立地できるようにすべきである。	1	
	例示されている阪急電鉄嵐山駅は、嵐電嵐山駅前と異なり、観光地にある駅とは思えないが、嵐電嵐山駅前のような、いかにも観光地の駅前にする必要はない。	1	
	阪急嵐山駅などについては、規制を見直しても市民にメリットはないと思う。	1	
	嵐山地区は、鉄道3社が路線を有している利便性の高い地域であると思うので、鉄道会社の協力を得るなどにより、嵐山に相応しい環境を整えられる計画となることを望む。	1	
	全国的に有名な嵐山駅に手をつけても意味が無いのではないかな。	1	
	嵐山は、これから魅力づくりをする場所ではない。これからつくる拠点のみ対象にするべきである。	1	
	下京西部地域のまちの活性化のためにもJR丹波口駅の拠点化は重要ではないかな。	1	
	JR丹波口駅は、京都市リサーチパークや中央卸売市場第一市場を經由して、京都鉄道博物館や京都水族館などと回遊して楽しめる施設が立地できるようにすべきである。	1	
	中央卸売市場第一市場を廃止し、テーマパークにすればよいのではないかな。	1	
	中央卸売市場第一市場の存在意義が薄れているため、市場を廃止し、跡地を有効活用するのであれば、魅力づくりにつながる集積に賛成する。	1	
	淀駅周辺については、淀駅高架化事業の概ね完成したことによる駅前広場の整備や高速道路網の整備等により、駅周辺や道路交通の利便性が格段に向上していることから、自家用車・バス・鉄道の結節点として重要性が高まる地域である。	1	
	淀駅周辺は、競馬の開催される土曜日曜以外は、来訪者が少なく、せっかく整備された駅や駅前広場が十分機能しているとは言いがたいことから、競馬開催時以外に公園やイベント広場として活用したり、淀城跡の再整備など、地域の観光資源の掘り起こしや、魅力あるまちづくりを進めるべきである。	1	
	近鉄上鳥羽口駅や地下鉄十条駅など、らくなん進都内の駅については、ものづくり産業とのコラボレーションにより新しいまちづくりに寄与してほしい。	1	
東山区の駅が一つもないが、清水寺があるから、清水五条駅だけでなく、東山区内すべての駅が対象になるのではないかな。	1		
四宮駅のように、かつての京津線の折返し拠点となる駅も、京都の東の玄関口として魅力づくりができないかな。	1		
南西部にばかり着目することなく、東海道や疏水といった歴史資源を絡めた見直しを希望する。	1		
10	保津峡駅とトロッコ保津峡駅には、どのような魅力づくり拠点を整備するのか。	1	保津峡駅及びトロッコ保津峡駅の周辺については、市街化調整区域に指定されていることから、市街化を促進しない土地利用を図ることとなります。

(2) 都市計画に関する御意見(4件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	土地利用規制の見直しは、魅力の減退とならないよう、道路等の都市施設と合わせて見直すことが望ましい。	1	都市計画の見直しに当たっては、道路等の都市施設との関係性を踏まえた土地利用規制の見直しを進めていくことが必要であると考えております。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
2	阪急嵐山駅周辺はバスの離合が困難な箇所があるため、景観を阻害しない程度の道路ネットワークが必要である。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	阪急嵐山は、バスが離合できないほど道路が狭いことが問題である。	1	
3	丹波口駅周辺は、中央卸売市場第一市場や京都リサーチパークと一体となった魅力・活力づくりのため、第一市場の再整備にあわせて、用途地域等を見直してほしい。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。

(3) その他の御意見(9件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	「魅力づくり」というキーワードは、「これから創る」という意味にしか受け取れないが、例示の嵐山などは「これから創る」というイメージとはほど遠いので、表現を再検討してはどうか。	1	魅力づくり拠点については、都市の活力や魅力を高める都市機能を有する駅周辺を魅力づくり拠点として位置付け、検討を行っております。頂きました御意見については、京都市の関係部署に伝えさせていただきます。
	駅をキーワードに京都の魅力を高めることは、「歩くまち京都」につながると思う。	1	
2	観光シーズンの渋滞は京都の魅力を台無しにしているため、まずは、徹底したパークアンドライドを実施するべきであり、そのうえで観光地と駅周辺がどうあるべきかを論じるべきではないか。	1	京都市では、秋の紅葉シーズンに、京都を代表する観光地である嵐山地区、東山地区及び東福寺周辺において、交通の円滑化と安全快適な歩行空間を創出するため、交通対策を実施しております。頂きました御意見については、京都市の関係部署に伝えさせていただきます。
3	一部の鉄道事業者だけが潤う土地利用の見直しには断固反対である。	1	拠点周辺のまちの活力と魅力を維持・向上させるために、都市機能の維持・更新や更なる集積を図る土地利用の見直しを行うことが求められると考えております。
4	増益すれば、利益は京都市に還元するぐらいの企業や鉄道事業者の提案があってから検討してほしい。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
5	研究施設から発生する廃棄物や汚水の問題は無いのか。	1	頂きました御意見については、関係法令等に従い、適切に処理されるものであると考えております。
6	貨物駅の記載がないが、京都鉄道博物館など魅力的な拠点に近接しているJR貨物の梅小路駅(京都貨物駅に改称)は対象にはならないのか。	1	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のため、駅周辺における都市機能の集積のあり方について検討を行っていることから、本検討委員会では、貨物駅については対象から除外しております。
7	魅力づくり拠点は、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案に無いが、独自施策なのか、国土交通省に採用されなかったのか、どちらか。	1	本検討委員会は、平成24年2月に策定された京都市都市計画マスタープランに掲げられている将来像を実現するために設置されたものであり、国土交通省から先日公表されました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案と直接関連するものではありませんが、今後、京都市が都市計画の見直しを行ううえで国の施策等の活用についても手法の一つとなり得ることから、頂いた御意見については、「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。
8	アニメにもっと取り上げてもらったら、人が集まってくるのであって拠点を作らなくてもよいのではないのか。	1	今回の本検討委員会では、駅周辺にふさわしい都市機能の集積について検討しておりますが、頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。

【6 今後の都市計画の見直しに関する御意見】(16件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	駅周辺の土地利用の見直しについては、賛成である。	1	<p>頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。</p>
	今後も、必要に応じて見直されることを希望する。	1	
	開発ポテンシャルの高まっている駅では、土地利用を早急に見直さなければ、間に合わないのではないか。	1	
	土地利用の見直しについては、優先的に進める駅と、時間をかけて地域と話し合いをすべき駅があるのではないか。	1	
2	ゼロベースでの見直しか。	1	<p>本検討委員会は、これまでの保全・再生・創造の土地利用を基本としつつ、京都市都市計画マスタープランに掲げられるエコ・コンパクトな都市構造を実現するため、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ものです。</p>
3	用途地域や高度地区の見直しは、都市機能の集積の在り方を実現するために、どのように関係するのか。どのように制度を活用して集積を促すのかの説明が必要ではないか。	1	<p>用途地域や高度地区等の都市計画は、都市機能を集積させるうえでの土地利用の基礎的な要素であると考えております。今後、京都市が行うエコ・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、必要に応じて用途地域の見直し、地区計画、特別用途地区、高度利用地区などの制度の適切な運用を図ることが望まれます。</p>
4	集約の中心は、公共交通の起点である駅であると思うが、その駅周辺にいかに資本集約を促していくかという議論のなかで、民間投資へのインセンティブや、行政として駅周辺への公共施設の集約化、魅力ある市街地形成のための公園や広い歩道の整備が必要とされるのではないか。	1	<p>頂きました御意見のとおり、現行法による諸制度を活用することにより、都市基盤を整備しながら都市機能の集積を図るとことは一つの手法として考えられますので、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。</p>
5	旧市電の外郭線の範囲内は、駐車場の整備を、社会的弱者等一定の規模に制限し、駐車場の用途を保育所や店舗に転用するため、容積率を緩和する等とすれば、整合性のとれる施策となるのではないか。	1	<p>頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。</p>
6	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案に規定されている立地適正化計画のイメージは、パブリックコメントを基に、具体的な地域を規定するのか。それはいつか。	1	<p>本検討委員会は、平成24年2月に策定された京都市都市計画マスタープランに掲げられている将来像を実現するために設置されたものであり、国土交通省から先日公表されました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案と直接関連するものではございませんが、今後、京都において国の施策等の活用についても検討することが望まれます。</p>

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
7	都市計画を見直せば都市機能が誘導できるかのように見受けられるが全くそんなことはない。ものづくりや福祉その他の取組みとあわせて初めて実現出来る話である。	1	本検討委員会では、京都市都市計画マスタープランに示すエコ・コンパクトな都市構造の実現を目指し、主に都市計画の分野から検討を行っておりますが、頂いた御意見については、「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くとともに、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	機能を誘導することは、需要がある地域でこれまで都市計画が障害となってる場合にのみ効果がある話であり、土地利用の根幹を変更する取組は十分ニーズがある地域(これまでの都市計画が障害となっていた地域)に限定し、それ以外の地域ではまちづくりや事業実施など具体的な取組みとセットで進めるべきである。	1	
	用途地域や高度地区の変更、特に緩和は、個人の資産価値に大きな影響を与えるため、規制緩和する変更を行うなら、緩和のボーナスを与える条件を付けて、誘導したい都市機能がしっかりと実現できる制度活用を行ってほしい。 そのためには、地域のニーズや地権者の意向を把握することも重要である。	1	
	都市計画で用途地域を見直すことは、これまでの都市計画で目指してきた土地利用を失うことでもあることから、都市計画を商業等の土地利用の必要量を調整する手段として使うことに問題があり、建築基準法に基づく用途の許可など、全体的な土地利用の改変まで行わない方法で進める方がよい地域もあるのではないかと。	1	
	市内に130もの駅がある京都にあつて、駅を中心に都市を考えるという着眼点は良いが、無理をして都市計画を見直し、エコ・コンパクトを実現しようとするだけではないことを祈念する。	1	
8	委員会からの提言を受けた京都市がどのような原案を示すのか、今から興味津々である。京都駅周辺だけの対応にならないことを希望する。	1	頂きました御意見については、エコ・コンパクトな都市構造の実現を目指し、駅周辺にふさわしい都市機能の集積を図るため、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
9	街区で区切るのではなく、道路の対面も含めるべきである。河川は区切りになる。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。



【7 その他の御意見】(100件)

(1) 検討対象である駅周辺の範囲に関する御意見(12件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	駅周辺の範囲は駅によって異なるのか。	1	<p>駅と駅周辺の「まち」の特性の把握に際しては、駅勢圏を徒歩圏(概ね500メートル程度の範囲)として設定し、土地利用現況調査等を基に検討を行っておりますが、実際の影響範囲としての駅勢圏は、一律に500メートルの範囲内を対象とするのではなく、駅の規模や乗降客数などにより、駅ごとに異なるものと考えております。頂いた御意見については、「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。</p>
	駅勢圏を、距離等の数字だけで判断していないか心配である。	1	
	広域拠点の範囲は、駅から500メートルに限定することなく、次の駅との中間までとするなど、広いエリアを設定してほしい。	1	
	広域拠点については、駅からの広がりをもどの程度にするのか。徒歩圏かバスで何停留所までか。	1	
	分速80メートルが不動産広告の常識であるため、地域複合拠点の集積させる範囲は500メートルではなく、5分となる400メートルとすべきである。	1	
	地域複合拠点の範囲は、駅から500mが適切であると考えているが、どの拠点にも同じ位置に誘導する施設が建ち並ぶと、個性のない駅前になるため、後背地の大きさに合わせて、伸び縮みさせるべきである。	1	
	エコ・コンパクトの規模が不明確である。駅の改札口から500メートルだけと考えているとしたら、視野が狭過ぎる。バスとの組み合わせで、ゆとりのある空間を伴った集積を図るなど、京都ならではの工夫で、コンパクトを脱してほしい。	1	
2	広域拠点について、都市計画の見直しを図る範囲は、地図で示された場所か。	2	<p>都市計画を見直す具体的な範囲については、今回の検討を踏まえ、京都市において、今後検討が進められることとなりますが、都市計画上の影響等を考慮する必要があることから、結果として、図で示されている範囲を超えることも十分に考えられます。</p>
3	地下鉄六地蔵駅とJR六地蔵駅は宇治市域にある。宇治市の駅周辺の集積まで、京都市は口を出す権限があるのか。	2	<p>地下鉄六地蔵駅やJR六地蔵駅については、京都市にある京阪六地蔵駅に隣接した駅であり、駅周辺が京都市域に含まれることから、京都市域の区域のみを検討の対象としております。</p>
4	土地区画整理事業などにより一定整理された箇所も対象となるのか。	1	<p>これまでも土地区画整理事業等に合わせて都市計画の見直しが行われていますが、駅周辺にふさわしい都市機能を集積させるに当たり、都市計画を見直す必要がある場合については、対象と成り得ると考えられます。</p>

(2) 各拠点の定義及び配置に関する御意見(14件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	なかなか切り分けるのは難しいだろうが、広域拠点はみんなの感覚に合うと思う。	1	<p>駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造の実現に当たり、これまでの土地利用を踏まえつつ、駅周辺にふさわしい都市機能を集積させるための大きな枠組みとして、全ての駅に対して一律的に都市機能の集積を図るのではなく、段階的な都市構造となるよう、広域拠点、地域複合拠点、日常生活を支えている地域を位置付け、検討を行いました。これまでの検討を踏まえ、「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方」のなかで取りまとめるうえ、京都市に提言いたします。</p>
	地域複合拠点は、人によって様々な考え方があるため、広域拠点より難しく、また議論も分かれると思うが、そんな中で考え方を示すことが出来たというだけで、素晴らしいのではないかと思います。	1	
	京都駅周辺だけでなく、それぞれの地域の核となる拠点は必要である。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
2	単なる乗換えのための駅もあるので、駅の乗降者数でエリア分けをするのはおかしい。	1	本検討委員会では、乗換駅として乗降客数が多い駅については、交通上の拠点として検討を行っております。また、駅と駅周辺の「まち」の特性の把握に当たっては、乗降客数や土地利用現況調査等を基に検討を行っております。
3	広域拠点に「エコ・コンパクトな都市構造」というのは、論理矛盾していないだろうか。	1	一つの駅に全ての機能を集約させるのではなく、広域拠点、地域複合拠点、日常の生活を支えている地域において、それぞれの特性に合わせた都市機能を集積し、これらを公共交通によりネットワークすることでエコ・コンパクトな都市構造となるよう検討を行っております。
4	地域複合拠点は、エコ・コンパクトに、駅周辺だけで生活できる拠点を、洛西支所を除いた市内11行政区2支所につくってほしい。洛西支所管内には鉄道駅はないが、都市計画でラクセーナ・洛西高島屋が核になっているのでいい。	1	地域複合拠点は、1日当たりの乗降客数が2万人以上である場合や、複数の異なる鉄道駅が近接し、1日当たりの乗降客数の合計が2万人以上である場合、駅前におけるバスの乗降が多い場合など、交通上の利便性が高いことや、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おり、市内からの来訪者も多く見られるといった駅と駅周辺の「まち」の特性を有する拠点として検討を行っております。頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
5	広域拠点の範囲については、100円バスなどの巡回バスを走らせ、その内側とするぐらいの誘導があつて然るべきではないか。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	川端通はそれほど、商業・業務を集積するエリアではないため、三条京阪周辺は都心部の幹線道路沿道エリアではなく、地域複合拠点として位置付けるべきではないか。	1	
	拠点とする停車場をバスの起終点とするべきである。戦前の、旧市域は市電、新市域はバスと区分けしたようなメリハリがないとこの拠点はできない。	1	
	「地域」の考え方を駅だけに主眼を置くのではなく、京都市の出張所単位ぐらいで考える必要があるのではないか。	1	
6	駅がなければ日常生活が支えられないというような定義はおかしい。	1	本検討委員会では、駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造の実現について議論しており、その中で生活必需品が揃う便利施設など、日常生活を支えている施設が立地する地域を日常の生活を支えている地域として位置付け、その地域の中にある駅周辺における都市機能の集積のあり方について検討を行っております。
7	地域複合拠点と日常の生活を支える地域の違いが判りづらい。	1	地域複合拠点の特性としては、1日当たりの乗降客数が2万人以上である場合や、複数の異なる鉄道駅が近接し、1日当たりの乗降客数の合計が2万人以上である場合、駅前におけるバスの乗降が多い場合など、交通上の利便性が高いことや、商業、業務、ものづくり機能等の一定の都市機能が集積しており、市内からの来訪者が多く見られる駅周辺として検討を行っております。
	それぞれの拠点の位置付けがわかりにくい。	1	
8	帷子ノ辻駅と宝ヶ池駅は、1万人以下の乗降客数だが、それぞれ京福電気鉄道と叡山電気鉄道の結節点であるので、地域複合拠点にならないのか。	1	本検討委員会では、異なる鉄道路線や異なる交通手段が結節している交通上の拠点について検討を行っておりますが、そのなかで、地域複合拠点については、1日当たりの乗降客数の合計が2万人を超えることなどの性質から駅と駅周辺の「まち」の特性を把握しながら、検討を行っております。

(3) 駅から離れた地域に関する御意見(18件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	今後の人口減少の予測を踏まえると、郊外については、別途、段階に応じた検討が必要ではないか。	1	<p>既存の鉄道駅の徒歩圏に含まれない地域については、京都市都市計画マスタープランに示された方向性の下、本検討委員会における検討結果との連携を図りつつ、社会的変動を踏まえた中長期的な視点から、ゆとりのある居住空間を実現するための方策や、場合によっては既成市街地を拡大させない、あるいは縮小させる施策など、今後の京都市による取組において、より具体的な検討が望まれると考えております。頂いた御意見については、「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。</p>
	駅近以外で高度成長期にスプロールした周辺地区やニュータウンは、スラム化しないのか心配である。対策が何も書かれてないが、検討はされているのか。	1	
	民間や公営企業に頼る交通政策では、ニューアーバニズムやアーバンビレッジにならないのではないか。既に拡大した郊外をどうするのか。郊外に対する考え方を示すべきである。	1	
	基盤整備されている駅周辺において都市機能を集積させるために制限を緩和するのと合わせて、それ以外の地区において制限を強化しなければ、コンパクトとはならないのではないか。	1	
	集積すべき中心部では土地利用規制を緩和するとともに、一定のコミュニティが形成された場所を除く郊外では、逆線引きをする等土地利用を規制するなど、メリハリをつけて、強権的かつ地上げではない土地利用の集積を図る都市づくりを目指すべきである。	1	
	現在は駅周辺に焦点を当てた内容となっているが、既に過剰に拡大した市街地(市街化区域)や、オーバースペックで指定されている用途地域などの都市計画を全市的に検証し、より駅周辺に都市機能を集約させていく仕組みを考えることが重要ではないか。地価の高い場所では、税制の優遇、支援策なども合わせて考える必要があると思う。	1	
	駅周辺にいかに資本集約を促していくかというプロセスにおいて、市街地縁辺部や市街化調整区域の縮退の議論は避けるべきではない。	1	
	亀岡、長岡京市等の市外からの来訪がある洛西バスターミナル周辺のように、鉄道駅のない地域の交通拠点については、どうするのか。	1	
鉄道の空白地域又は駅間距離のある中書島駅から淀駅などの手当てはどうか。	1		
2	例えば、駅が周辺にない久我・久我の杜・羽東師地域のような地域は、住宅地化が進むとともに、開発潜在力も大きいにも関わらず、桂川左岸との公共交通のネットワークが良いとはいえないことから、都市計画を考える場合は、長岡京市の駅やバス網の影響など、長岡京市も含めての検討も必要だと思う。	1	<p>駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造の実現に当たり、本検討委員会では、京都市域内で、かつ、駅周辺の区域を検討の対象としておりますが、都市計画を考える場合は、広域的な観点も必要であると考えております。</p>
3	駅周辺と併せて、市バスの200番台の系統の幹線道路沿道についても、都市機能の集積のあり方を考えるべきだと思う。	1	<p>駅を中心としたエコ・コンパクトな都市構造の実現に当たり、本検討委員会では、駅前のバス停留所の乗降が多い鉄道駅周辺についても検討の対象としており、そのなかには、市バス200番台が通る幹線道路にある駅周辺も含まれています。</p>

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
4	都市機能を集中させて、空いたところで何をしたいのかわからない。	1	既存の鉄道駅の徒歩圏に含まれない地域については、京都市都市計画マスタープランに示された方向性の下、本検討委員会における検討結果との連携を図りつつ、社会的変動を踏まえた中長期的な視点から、ゆとりのある居住空間を実現するための方策や、場合によっては既成市街地を拡大させない、あるいは縮小させる施策など、今後の京都市による取組において、より具体的な検討が望まれると考えております。頂いた御意見については、「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。
	エコ・コンパクトにして集積させた土地以外の土地は、どのような用途を想定されているのか。	1	
5	市街化調整区域にある駅周辺の土地利用も見直すのか。	1	京都市都市計画マスタープランでは、市街地(市街化区域)の規模については、既存の都市基盤を最大限に活用し、新規の基盤整備への過度な投資を抑制するため、拡大しないことが示されており、京都市都市計画マスタープランの実現に向けた検討を進めている本検討委員会においても、市街化区域は拡大しないことを前提としております。
	市街化調整区域となっている国際会館駅周辺を市街化区域に線引きしないのであれば、はっきりと示すべきである。	1	
6	都市機能の集積、駅周辺以外での生活圏の崩壊、崩壊した区域への工場等の誘致という旧来型の考え方なら、工場等の誘致までに100年かかるのではないのか。	1	本検討委員会では、エコ・コンパクトな都市構造の実現に当たり、駅周辺に着目し、都市機能の集積のあり方について検討を行っておりますが、社会変動を踏まえた中長期的な視点から、今後の京都市による取組において、より具体的な検討が望まれます。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
7	コンパクト・シティにするなら、大合併により広がった市域のうち、都市機能を集積しない土地の利活用を示すべきではないのか。	1	京北地域をはじめとする都市計画区域外については、京都市都市計画マスタープランにおいて考え方が示されており、具体的なまちづくりについては、今後、京都市において、必要に応じて検討していくことが望まれることから、頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
8	市町村合併をしておきながら、コンパクトシティを目指すのは、計画として筋が通らないのではないのか。	1	京都市都市計画マスタープランでは、現在の市街地の規模を基本としつつ、今後、エコ・コンパクトな都市構造を実現することを目指していることから、本検討委員会においても、京都市都市計画マスタープランに示す方向性の下、検討を行っております。

(4) その他(56件)

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
1	抽象的な美辞麗句ではなく、具体的な数値で集積の目標を示すべきである。	1	今後、京都市が行う都市計画の見直しによる具体的な効果を数値化することは困難であることから、本検討委員会では具体的な数値目標ではなく、駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方を検討しております。
	集積すると何が「エコ」になるのか、はっきりしないと感じる。化石エネルギーの削減量とか、インフラの維持・管理に必要な経費の縮減額とか、わかりやすい指標が必要ではないのか。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
2	パブリックコメントに記載されている都市機能とは、公共交通機関の充実、そのための道路、広場なども含まれないのか。	1	都市機能とは、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が、公共交通機関の充実や道路、広場の整備についても都市計画上、重要であると考えております。
3	人口減少を前提とするのではなく、日本の人口が減少しても、京都が魅力ある住み良い街であれば移住者により人口を維持できるような都市計画の目標を定めるべきではないか。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
4	都市計画分野だけでなく、他の分野においてもエコ・コンパクトな都市の実現について取り組むべきである。	1	エコ・コンパクトな都市構造を実現するためには、都市計画の分野だけでなく、経済、社会、文化、教育、公共事業等の様々な分野において総合的な取組を進められることが必要であると考えております。頂いた御意見については、「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。
	東京遷都による人口の急減を乗り切った歴史を踏まえ、土地利用だけでない100年後の都市を描いてほしい。	1	
	都市計画の手法を見直せば、万能的に対応できるものではないので。行政は、100年後の都市を見据えて、今からどうしていくのかを示すべきである。	1	
5	20年、30年先の京都市全域の在り方をイメージし、その中での駅周辺の在り方を、市民にわかりやすく提示し、そのイメージを共有することが重要と考える。	1	京都市都市計画マスタープランでは、今後、既存の都市基盤を最大限に活用し、新規の都市整備への過度な投資を抑制するため、これまでの保全・再生・創造の土地利用を基本としながら、鉄道駅などの公共交通の拠点周辺への都市機能の集積等により、まとまりあるエコ・コンパクトな都市構造を目指すことを掲げていることから、本検討委員会では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を行っております。
6	いい街にしていくための集積であってほしいと思う。都市が小さく縮まる理由を、人口や空き家の話だけでなく、健康維持の観点からも示してほしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
7	都市機能を集積させるには、道路等の整備を前提とし、道路や河川の整備を行った民間にのみ規制緩和するという手法を行えば税金を投入しなくて済むのではないか。	1	頂きました御意見については、今後、京都市が行う都市計画の見直しにおける具体的検討の参考として、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
8	コンパクトシティは、これからも都市計画の考え方の基幹となるであろうが、集積した建築物が古びれ、行き止まりの開発道路に面した中途半端な宅地が連担することにならない方策を講じるべきである。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	縮退を前提としているが、限られた財源で、行政サービスを「維持」しようとするから、コンパクトという発想になるのではないか。行政サービスに対して思い切った発想の転換が必要ではないか。	1	
9	高齢化が加速しているため、高齢者の視点は欠かせないと思う。	1	エコ・コンパクトな都市構造の実現に当たり、今後の人口減少・少子高齢化の進行が、市民の暮らしに及ぼし得る影響を見据え、公共交通の拠点である鉄道駅の周辺にどのような都市機能を集積させるべきであるかといった視点で検討を行っております。
10	鉄道を軸に都市機能を集約させると、事故や強風等で運転が停止した場合、機能不全とならないか。	1	地域複合拠点のうち、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、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今後検討していくことが求められると考えております。
11	複合公共事業である琵琶湖疏水により蹴上発電所に生み出された電気と、当時東九条にあった火力発電所による電気により日本最初の路面電車が走った京都だからこそ、環境負荷の少ない公共交通の拠点である停車場・停留所を拠点としたまちづくりの見本となるべきである。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
12	集まることのみが目的化して何もチャレンジしようとしないう商店会の救済は、京都市のためにならない。むしろ現行の土地利用の各種制限では困難であるが、京都市民のためになる具体的な計画の提案を実現するためのツールに徹してほしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
13	京都市内に130もの駅があることを初めて知り、京都は鉄道のまちでもあることを再認識した。	1	京都市は鉄道やバスなどの公共交通に比較的恵まれた都市であることから、これらの既存の交通機関を活かした駅周辺にふさわしい都市機能の集積など、エコ・コンパクトな都市構造の実現に向けた検討を進めております。
14	京都は「歩いて楽しむ街」であるということを徹底的にPRしてほしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
15	観光都市、歩くまちとして世界に誇れる京都市となればうれしい。	1	「ものづくり」、「観光・サービス」、「文化・交流」、「大学・研究」を有する駅周辺は、魅力づくり拠点として、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のあり方について検討を行っております。
	修学旅行生を呼べる、スケールの大きな未来都市を目指すべきではないか。	1	
	すべての京都市民が、環境モデル都市である意識をしっかりと自覚して物事に当たり、環境と観光がコラボできる、世界に稀有の古都であるとのプライドを持ち、レベルの高いまちを目指すべきではないか。	1	
	「世界に京都があつてよかった」と次世代のこどもたちがプライドを持てる国際都市を目指し、そのためには都市機能、景観などより、市民・観光客の安心・安全を確保するべきではないか。	1	
	歴史都市と環境に優しい新しい交通体系を融合したモデルとなる都市づくりを京都から発信してもらいたい。	1	
16	ひとに優しい、目に見える国際的ユニバーサルデザイン、先進的京都ユニバーサルデザイン&バリアフリーを整えるべきではないか。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	歩行者、自転車、自動車の道路の分離化を進めるとともに、レンタサイクルや合理的な駐輪場を確保するべきではないか。	1	
	業者の荷捌き車対策を進めるとともに、タクシードライバーのレベルアップとして、マナー資格を設け資格取得者を採用する会社に助成金制度を設けるなどをしてはどうか。	1	
	観光バス駐車場を合理的に整備したり、指定地域内は個人乗用車の乗入れを禁止し、パーク&ライドを徹底してはどうか。	1	
17	鉄道事業者も、歩くまち・京都の施策に協力することで、鉄道利用者が増えるため、積極的に自社用地を提供すべきである。	1	エコ・コンパクトな都市構造を実現するためには、行政の取組のみならず、市民や事業者の皆様といった多様な主体による都市づくりの進展が欠かせないと考えております。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	各鉄道事業者の土地を有効に利用することを考えてはどうか。事業者へのアプローチも必要ではないか。	1	
	この考え方に納得した一市民としてどう協力すればよいか、なにか示していただけるとありがたい。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
18	京都駅周辺エリアでは、都市計画道路塩小路通の一部が事業未着手ではないのか。	1	下京区総合庁舎の西側に面する七条通から塩小路通までの南北の区間については、都市計画事業としては、未着手となっており、その他の区間については完了していません。
19	洛西ニュータウンに地下鉄を通すことは、当時の京都市の約束だったはずである。まず、ここから始めてほしい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	地下鉄は、公共交通空白域に延伸する構想ぐらいは持つべきである。	1	
	結局は駅周辺に行くまでの利便性をいかに高めるかではないか。住民や観光客の本当の足として機能するようにバスや地下鉄の本数や乗継の利便さ、車両の乗りやすさといったことも考えてもらえたらと思う。	1	
	危機管理対策として、救急ヘリポート及び医療施設を完備するべきではないか。	1	
	コンベンションホール、コンベンションホテル等の建設とともに、当該建築物の地下に雨水タンク、非常用食料保管、救急衣料品を確保し、帰宅困難者対策を進めるべきではないか。	1	
	危機管理対策として、スマホ・アプリ等のIT情報システムの研究をが必要ではないか。	1	
	大規模災害に備え、京都タワーや京都水族館の倒壊、漏水影響度をシミュレーションしておくべきではないか。	1	
	京都の地下は水がめであるので、大規模災害に備え、液状化対策を進めるべきではないか。	1	
癒しスペース兼避難場所の建設として、水場、グリーンベルトなどのある観光用都市型公園の整備を進めるべきではないか。	1		
東山区は、道路が狭く、開発も中途半端にしかできないと聞くが、エコ・コンパクトの縮図が東山区では、将来が見通せない。著名な観光地を有する東山区をモデルとして集積し、その結果、住みやすい街になってこそエコ・コンパクトだと思う。	1		
20	歩くまち・京都の実現のため、郊外にパークアンドライドを設け、そこから公共交通にゆだねるのが望ましい。 候補駅としては、山科、JR桂川及び阪急洛西口、淀、向島が望ましい。	1	京都市では、パークアンドライドを通年で実施しており、郊外の駐車場をパークアンドライドとして利用いただくよう推進しています。頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
21	拠点だけで完結できるというのは、指定都市の中に市をつくるようなものである。行政区単位とすれば、区役所も移転するのか。	1	本検討委員会では、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するものであり、庁舎等の移転について検討しているものではありません。
22	円山公園のように、桜も店も野外音楽堂もある公園がいい。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	財政が厳しいのであれば、古都税を復活すればよい。	1	

番号	市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する検討委員会の考え方
23	農家も後継者不足が深刻なのだから、農業生産法人の土地所有を拡大する施策を採る時期に来ている。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
24	委員それぞれがいろいろな意見を持っているのはいいことであるが、まとめるタイミングで収れんさせるべきである。	1	頂きました御意見を踏まえ、分かりやすい検討に努めてまいります。
25	議事録が第2回までしか公開されていない。市民に意見を聴く姿勢とは言えないのではないかな。	1	未公開となっております第3回から第5回検討委員会の議事録につきましては、2月20日に公開いたしました。以後、市民の皆様等に最新の情報をお伝えできるよう、迅速な公開に努めてまいります。
26	地方行政という雑誌で、「2030年次世代の都市づくりと官民連携」と題する連載が始まっている。都市の縮退戦略の参考とされてはどうか。	1	今後の参考とさせていただきます。
27	11ページにわたって説明した内容が、A3の「都市機能の集積のあり方(素案)まとめ」では、「エコ・コンパクト」な説明になっていないのではないかな。	1	頂きました御意見を踏まえ、分かりやすい説明に努めてまいります。
28	京都市内のほとんどが電化路線だが、火力発電の割合が多い昨今、ガソリンと比べてどちらが「エコ」なのか。	1	統計上、自動車より鉄道の方が二酸化炭素の排出量が少ないといった結果が出ていることから、鉄道を利用の方がエコであると考えております。
29	緑化フェアのときに設置された緑化フェア梅小路駅の復活を希望する。	1	頂きました御意見については、京都市の関係部署にお伝えさせていただきます。
	公園や土地区画整理事業を廃止したのだから、その部局の職員は必要ないのではないかな。	1	
	指定地域内は地域暖冷房エリアとして、化石燃料、原子力エネルギーを使用しないこととしてはどうか。	1	
	環境モデル都市・京都にふさわしい美しい街路樹景観が連続する緑豊かな“まちづくり”を目指し、2009年度から主要路線の堀川通、川端通、北大路通、御池通の一部で実施されているが、これらの施策と整合性を持たせる必要があるのではないかな。	1	
	各種標識・看板の設置は、部局を超え、すべて「英語・中国語・韓国朝鮮語」で表示してはどうか。	1	