（様式－１　表紙）

１　調査名称：平成21年度　京都駅南口駅前広場整備計画策定業務

２　調査主体：京都市

３　調査圏域：京都駅南口駅前広場周辺市街地

４　調査期間：平成２１年度

５　調査概要：

京都駅南口駅前広場は，周辺道路の整備や大型商業施設の進出により，京都駅南を取り巻く交通流動の状況が大きく変化している。こうした中，本市最大のターミナルとして，また，「歩くまち・京都」の貴重な玄関口として，交通結節機能の強化を図るとともに，利用者にとって安全で快適な歩行者空間の創出が求められている。

そこで本調査では，周辺道路の整備や大型商業施設の進出に伴う人や車の流れなど，交通流動の変化を的確に把握するとともに，学識経験者，関係機関，市民等の幅広い意見を踏まえ，「人が主役」のそして「公共交通優先」の「歩いて楽しいまち」の視点に立ち，「京都駅前広場整備計画（素案）」を作成する。

（様式－２ａ　調査概要）

Ⅰ　調査概要

１　調査名：平成21年度　京都駅南口駅前広場整備計画策定業務

２　報告書目次

第０章　業務概要
　　１　業務の概要
　　２　業務内容

第１章　現況把握及び分析評価
　　１　過年度調査結果の整理
　　２　京都駅南口周辺の現況把握
　　３　上位計画・関連計画の整理
　　４　京都駅南口の特性把握と問題点及び課題の抽出

第２章　計画方針の設定
　　１　計画理念・テーマの設定
　　２　計画理念・テーマに対応する計画方針の設定
　　３　目指すべき交通体系の設定

第３章　駅前広場の計画案の検討
　　１　計画案検討の方向性
　　２　導入施設・規模の検討
　　３　個別課題に関する検討
　　４　動線計画・ゾーニングの検討

第４章　交通処理計画
　　１　八条通の空間再編の検討
　　２　八条通の将来交通量推計
　　３　道路交通容量の削減にともなう八条通の交通量の検討
　　４　交通需要マネジメントの検討
　　５　八条通における交通処理の検討

第５章　計画案の比較検討
　　１　施設配置計画の検討
　　２　計画案の評価方法及び評価指標の検討
　　３　次年度に向けた課題の整理

第６章　景観計画
　　１　景観計画の検討
　　２　広場空間のゾーニング検討
　　３　環境空間・広場空間規模の事例収集

第７章　概算工事費の算定
　　１　整備計画（素案）
　　２　概算工事費の算定

第８章　事業推進方策の検討
　　１　市民等の意見の把握
　　２　関係者等との合意形成に関する手法等の検討
　　３　事業年次計画の概略検討
　　４　関係機関，関係者との連携による推進体制の検討及び
　　　　駅前広場の管理運用計画の概略検討
　　５　事業手法の概略検討

第９章　事例整理
　　１　駅前広場　事例調査

第10章　自動車方向別交通量調査
　　１　断面交通量調査
　　２　交通量調査結果のまとめ

参考資料1　整備計画策定研究会（研究会・ｺｱ会議）の資料
参考資料2　整備計画策定研究会（研究会・ｺｱ会議）の議事録
参考資料3　その他（打合せ議事録・駅前広場事例調査）

３　調査体制

京都駅南口駅前広場施設再配置計画研究会
（座長：京都大学大学院工学研究科　教授　藤井聡）
研究会（７回）　コア会議（５回）

京都駅南口駅前広場施設再配置計画研究会　事務局
（京都市　都市計画局　歩くまち京都推進室）

関係機関協議
（道路管理者・
交通管理者・
バス事業者・
ﾀｸｼｰ事業者等）
※必要に応じて適宜開催

４　委員会名簿等

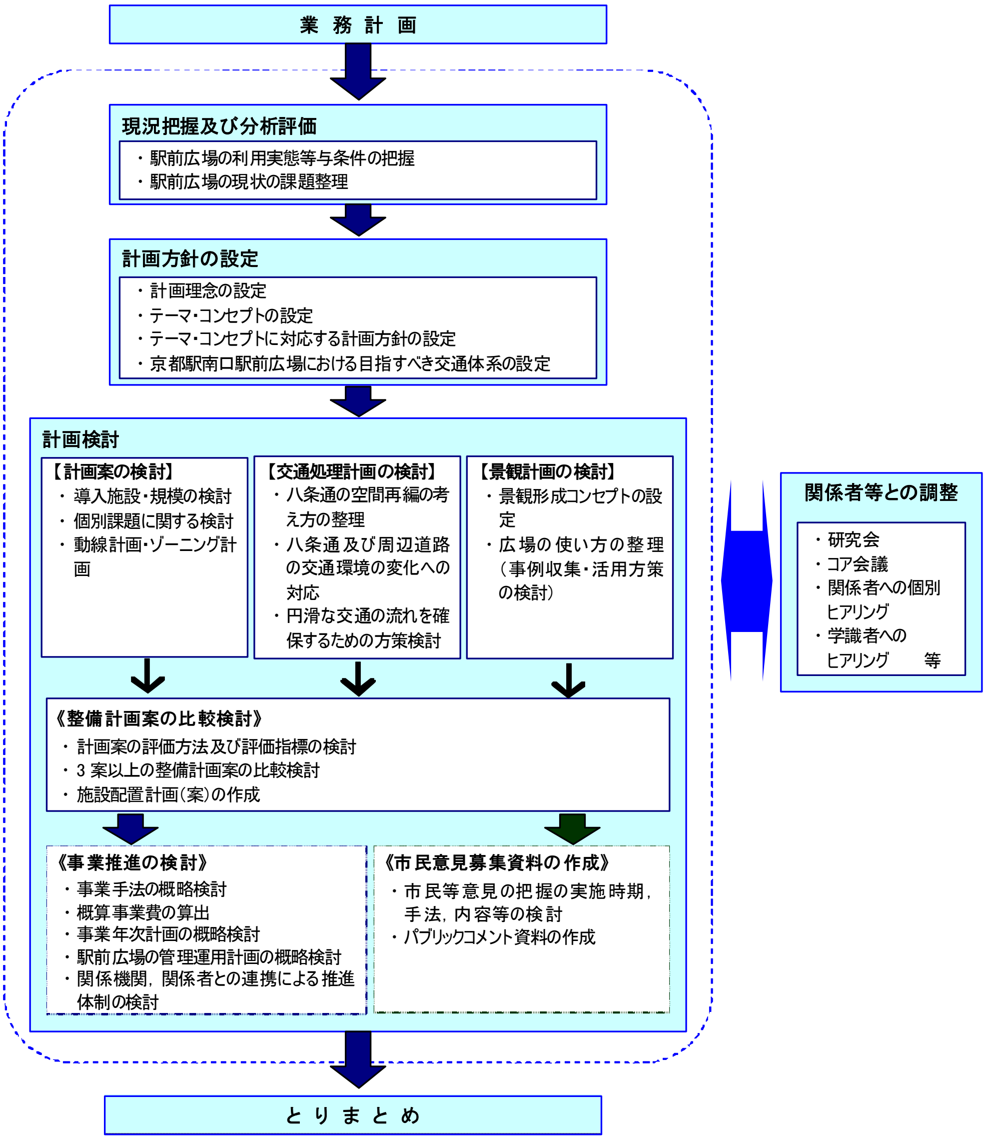
	氏　名	所属・職名
学　識 経験者	藤井　　聡	京都大学大学院工学研究科　教授
	川﨑　雅史	京都大学大学院工学研究科　教授
	岡田　昌彰	近畿大学理工学部社会環境工学科　准教授
有識者	酒井　　弘	まち創生研究所代表
交　通 管理者	川村　　猛	京都府警本部交通部　交通規制課長
	村山　　守	京都府警本部交通部　駐車対策課長
オブザーバー	稲川　　毅	東海旅客鉄道㈱総合企画本部東京企画開発部担当課長
京都市 関係者	水田　雅博	交通政策監
	永井久美子	産業観光局観光政策監
	黒田　芳秀	環境政策局地球温暖化対策室長
	柴山　　薫	総合企画局政策企画室長
	鷲頭　雅浩	文化市民局市民生活部長
	山本　耕治	都市計画局都市企画部長
	島田　和明	都市計画局都市企画部都市政策担当部長
	髙谷　基彦	都市計画局都市景観部長
	長尾　　眞	都市計画局歩くまち京都推進室交通政策担当参事
	佐伯　康介	都市計画局歩くまち京都推進室長
	大嶋　政夫	建設局建設企画部技術総括担当部長
	二木　久雄	建設局土木管理部自転車総合政策担当部長
	古川　　衛	建設局道路建設部長

Ⅱ　調査成果

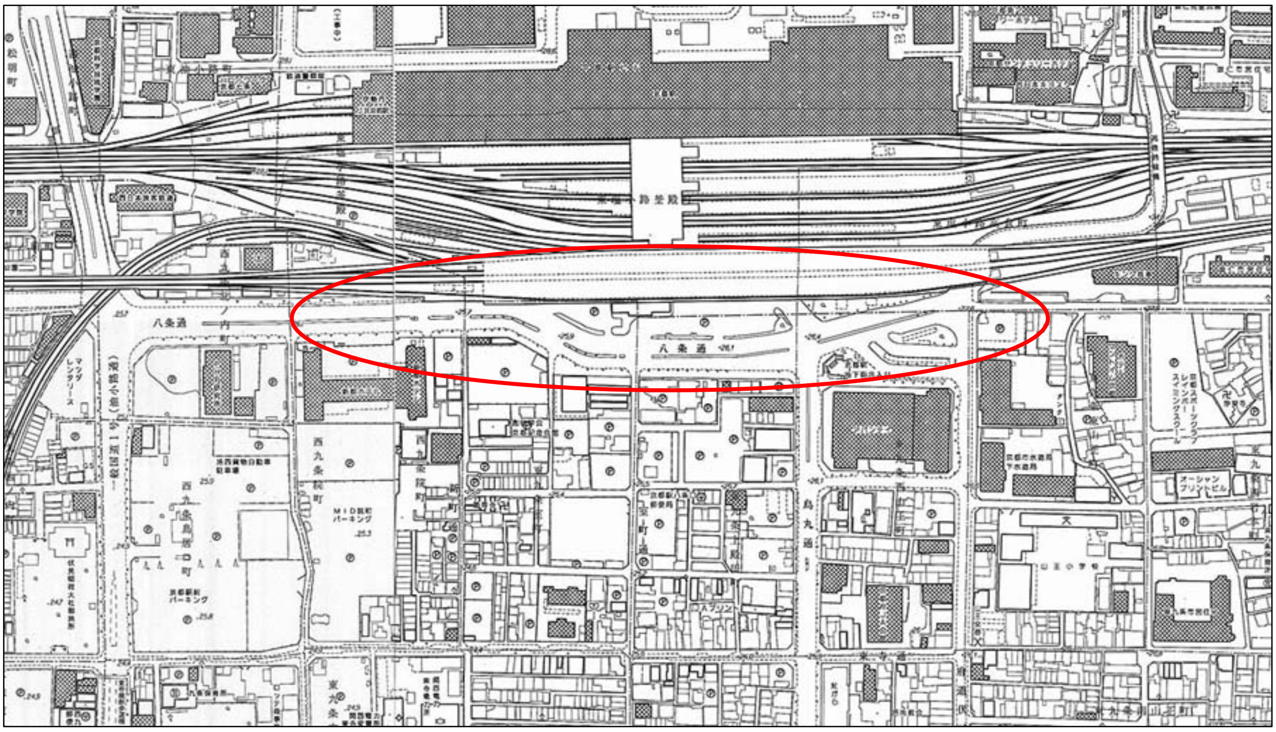
１　調査目的

京都駅南口駅前広場は，周辺道路の整備や大型商業施設の進出により，京都駅南を取り巻く交通流動の状況が大きく変化している。こうした中，本市最大のターミナルとして，また，「歩くまち・京都」の貴重な玄関口として，交通結節機能の強化を図るとともに，利用者にとって安全で快適な歩行者空間の創出が求められている。そこで本調査では，周辺道路の整備や大型商業施設の進出に伴う人や車の流れなど，交通流動の変化を的確に把握するとともに，学識経験者，関係機関，市民等の幅広い意見を踏まえ，「人が主役」のそして「公共交通優先」の「歩いて楽しいまち」の視点に立ち，「京都駅前広場整備計画（素案）」を作成することを目的とする。

２　調査フロー



3　調査圏域図



４　調査成果

１．現況把握及び分析評価（第１章）

問題点1 「歩くまち京都の玄関」として相応しい，人と公共交通優先の空間となっていません。

京都駅を訪れる人々の８割以上が「バス」や「タクシー」を利用している一方で，自家用車で訪れる人は少ないです。しかし，電車やバスで訪れる人々の方が，自家用車で訪れる人々よりも長い距離を歩く構造になっています。その一方で，障害のある方や高齢者などの方々が自家用車でアクセスするための乗降場もなく，観光バス・団体客のためのスペースも不十分です。

問題点2 「京都の顔」として相応しい空間・景観となっていません。

「景観」や「人と環境」があまり重視されなかった“高度成長期”の時代，たくさんの駅前広場が，いわば「無機質」な形でつくられていきました。京都駅の南口も，そういった時代につくられた駅の一つだったのです。

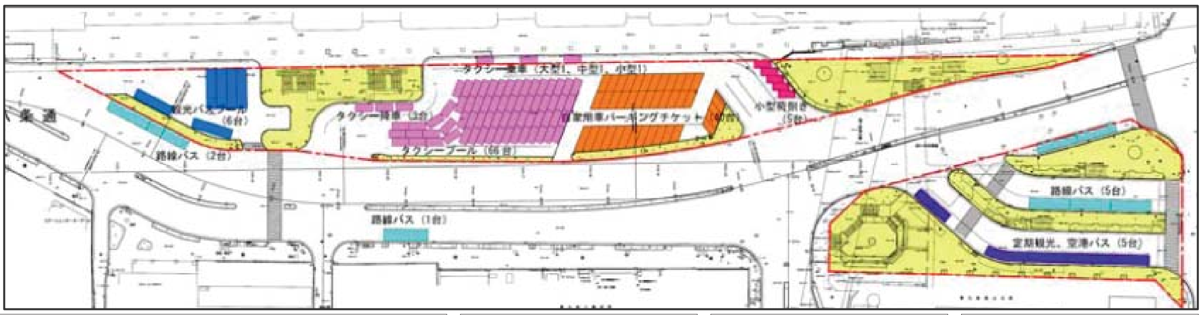
問題点3 アバンティ等の南側の「まち」と，京都駅が“分断”されています。

京都駅の「北口」は“京都のまち”に開かれたイメージがあるのに対し，京都駅の「南口」とアバンティ等の南側の「まち」とは，６車線もある八条通で“分断”されているため，「まち」に簡単にいくことができません。その一方で，八条通の交通量は６車線を必要とする程に多くはなく，道路の空間が有効に利用されていないという問題もあります。

八条通に並ぶ車両(需給のアンバランス)

観光バス施設の不足

バス施設と駅のアクセスが不便



八条通による駅と市街地の分断

景観的魅力の乏しさ

団体広場の不足

ゆとりのない歩行者空間

八条通の道路交通の状況

八条通は，（片側３車線の）「合計６車線」という，京都市内でもとりわけ幅の広い道路の一つです。しかし，そこを利用する交通量は６車線を必要とするほど多いものでは無い，というのが実情です。　例えば，八条通では，利用する自動車が非常に多くなる観光シーズンには駐車車両によって通りにくくなることがあるのですが，そんな時でも目立った渋滞が発生するようなことはほとんどありません。

２．計画方針の設定（第２章）

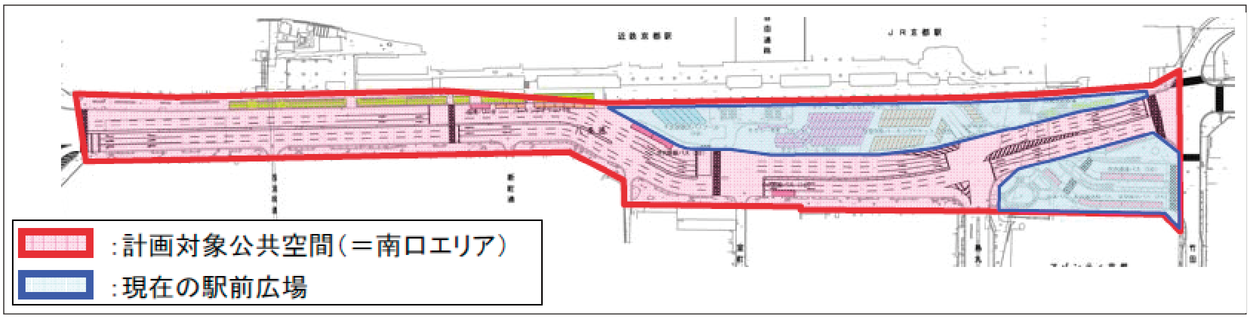
考え方1 「南口エリア」に関わる全ての人々の全体・総体に配慮します。

①「南口エリア」を玄関とする京都に暮らす「京都市民全員」
②公共交通，タクシー等を，利用する「一般の市民」
③公共交通，タクシー等を，利用する「観光客」
④名店街やアバンティ，ホテルなど，南口エリア内外の施設の「施設利用者」
⑤「八条通」を利用する「自動車利用者」

限られた空間を，みんなでうまく利用し，便利で環境の良い南口エリアになることで，関わる人々全体の利益向上を図ります。

考え方2 リニューアル計画の対象エリア。バリアフリーに優れた平面による空間活用を図ります。

道路空間を有効に活用し，駅前広場の面積不足を解消するため，下図のように，現在の駅前広場に加えて，八条通を含めた京都駅の南口エリア全体の「公共空間」を対象にリニューアル計画を考えます。



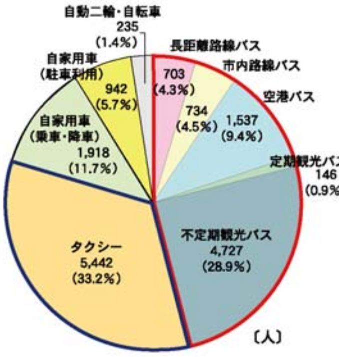
考え方3 「バス」「タクシー」の利用者，歩行者を重視した，空間配置を行います。

南口エリアに関わる人々の中で，駐車場を利用する人は全体の5.7%。その一方でバスやタクシーを利用する人々は81.2%にのぼります（右図）。

また，八条通の自動車交通量は，６車線が必要な程多くはありません。八条通の道路空間を，「バス」や「タクシー」，そして「歩行者」にとって使いやすくなるよう，効率的に再配置します。

図　京都駅の南口エリアにおける交通手段の需要 ▶
（徒歩利用を除く）

交通量実態調査より:平成 21 年 5 月 24 日(日)/5 月 27 日(水)



計画理念

「使いやすさ」「やさしさ」「美しさ」「おもてなし」「賑わい」

を実感できる駅前広場づくり

【計画理念の実現に向けた4つの方針】

方針1 使いやすく，人にやさしい交通結節点としての機能の確保

- 様々な交通処理に関する問題点を改善し，使いやすく，人にやさしい交通結節点とします。そのため，将来の交通体系を見据えつつ，利用者需要や乗り継ぎの際の利便性・効率性に配慮した，交通施設の適正な規模の確保と配置を図ります。
- 交通弱者をはじめすべての人々にとって，わかりやすく使いやすい施設配置やユニバーサルデザインの動線を確保し，さらに広場の案内情報の充実を図ります。

方針2 「京都」の"顔"となる，美しさ や おもてなし を備えた広場の形成

- 誰もが「京都」の美しさや，おもてなしを感じることのできる広場空間とします。待合せの場，憩い・集いの場として快適に過ごせるよう，ゆとりのある広場空間を確保するとともに，豊かな緑や「京都」を感じることのできる高質な施設デザイン等により魅力ある景観形成を図ります。

方針3 地域に利用され，賑わい・交流の場となる「まちの中心的広場」の形成

- 地域の人々に賑わいや交流の場として利用される「まちの中心的広場」を形成し，駅周辺のまちづくりを牽引します。また，人の流れ・溜りを生み出す空間として，南口周辺市街地との回遊性やイベント等の実施可能な広場空間を確保し，地域案内情報の充実を図ります。

方針4 「歩くまち・京都」の理念に基づく「歩いて楽しい駅前通り」の形成

- 歩いて楽しい駅前公共空間を実現するため，回遊性を確保し，歩行者と公共交通優先の人にやさしい道路へと，八条通を再生する必要があります。そのため，八条通の道路としての機能を確保しながら，経路誘導等による自動車流入量の調整やモビリティ・マネジメント施策等による公共交通利用の促進を行い，自動車交通と歩行者・公共交通の調和を図ります。

３．駅前広場の計画案・交通処理計画の検討（第３章，第４章）

ポイント1 「京都の玄関」にふさわしい，「バス」や「タクシー」の駅へのアクセスを重視した南口エリアをつくります。

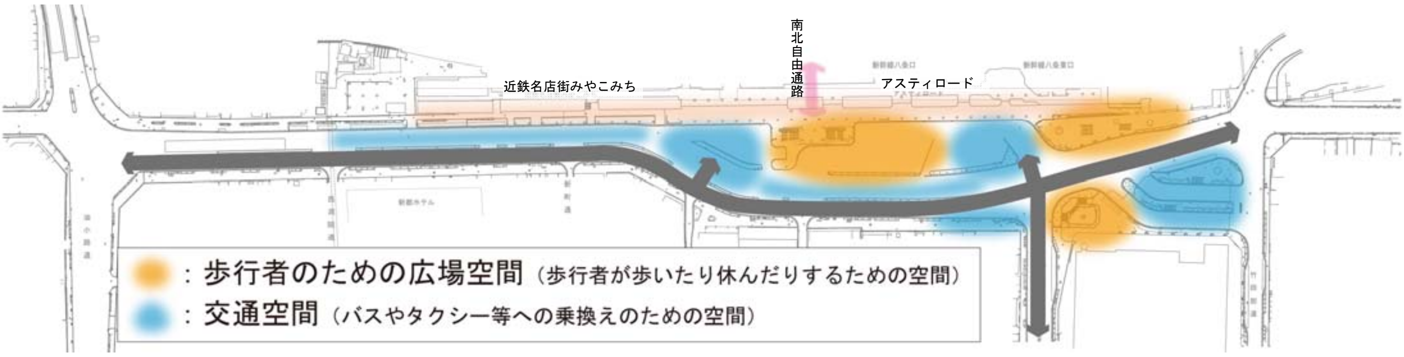
タクシー・バスの利用者にとって使いやすい駅前広場を平面により整備します。具体的には，八条通の道路空間の一部を，駅にアクセスする「バス・タクシーなどの専用通路」にします。また，利用者の多い「観光バス」については，現在，道路にあふれている車両を収容できるよう，スペースを増やします。

ポイント2 「京都の顔」としてふさわしい，ゆとりある歩行者のための広場空間を駅正面につくります。

駅の正面にある「パーキングチケット駐車場」をなくし，これにより生まれるスペースを活用して「京都の玄関・顔」としてふさわしい，歩行者のための広場空間をつくります。

ポイント3 「八条通」の現状の6車線の道路空間の一部を広場空間に有効活用します。

「八条通」は６つもの車線がありますが，その割には自動車の交通量は多くありません。駅前の八条通の有効利用を目指し，６車線の一部を駅前広場に活用します。こうすることでゆとりある歩行者のための広場空間をつくり，駅から八条通の南側に行きやすくします。



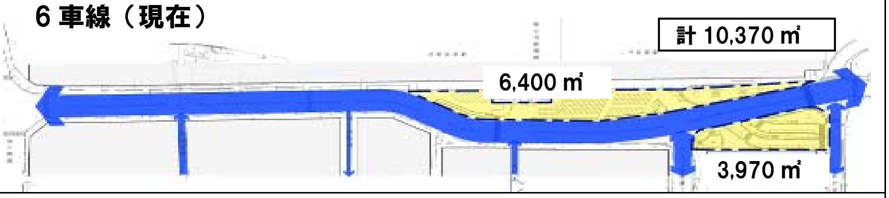
リニューアルした南口エリアのイメージ図

4．計画案の比較検討（第５章）

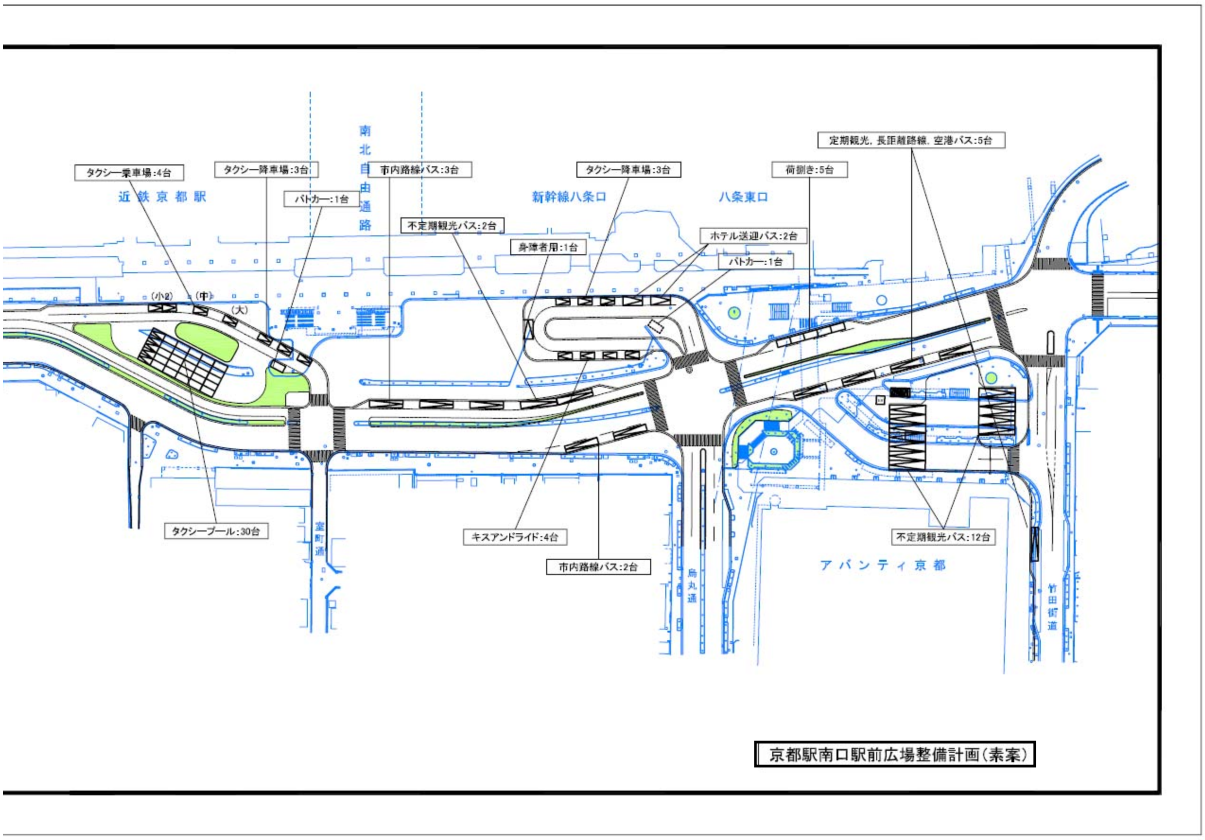
京都駅南口駅前広場の規模算定

機能・施設		現在の施設規模	計算値	計画の考え方
路線バス	市内路線バス	八条通北側　:2台	（八条通北側） 乗降バース:3台	・東向き，西向きごとにバス停を集約して配置 ・各バス停は乗降兼用とする。
		八条通南側　:1台 アバンティ前　:5台	（八条通南側） 乗降バース:3台	・「らくなん進都」への高規格バスの乗降バースは，市内路線バスと兼用（を検討）
		竹田街道　:3台	竹田街道　:3台	・竹田街道バス停は現状のとおりとする。
	長距離路線バス 空港バス 定期観光バス	5台	乗降バース:6台	・バス停は乗降兼用とする。 ・集約配置によりバースを柔軟に運用
不定期観光バス		6台	乗降バース:12台	・必要規模の1.6倍程度（ｲﾝﾌﾙｴﾝｻﾞの影響を考慮）
タクシー	乗降バース	乗車バース　:3台	乗車バース:4台	・必要規模の1.3倍程度（ｲﾝﾌﾙｴﾝｻﾞの影響を考慮） ・乗車バースは，車両大きさごとに確保する。 （小型:2，中型・大型:各1） ・ｼｮｯﾄｶﾞﾝｼｽﾃﾑの導入（プール）
		降車バース　:3台	降車バース:6台	
	プール	66台	24台 ※ﾀｸｼｰｼｮｯﾄｶﾞﾝ30台程度確保	
一般車	自家用車乗降場	―	乗降バース:3台 送迎プール:12台 身障者用　:1台	・身障者用バースは別途1台確保 ・送迎用のプールは確保
	自家用車乗降場 （ﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾁｹｯﾄ）	40台	0台	・公益の最大化の観点から駐車場はアバンティ地下へ移設
	ホテル送迎バス	3箇所	―	・原則は，ホテル側で路外施設を確保
VIP乗降場		3台	乗降バース:3台 警護関係車両:30台程度	・警護関係車両30台程度を配置できる空間を併せて確保
小型荷捌き場		駅前広場内:5台 八条通北側路側:9台	駐車場　:14台	・原則は，企業側で路外施設を確保
自転車・バイク駐車場		674台	900台	・定期利用者の現状を踏まえて設定
		60台	60台	・現状のとおりとする。

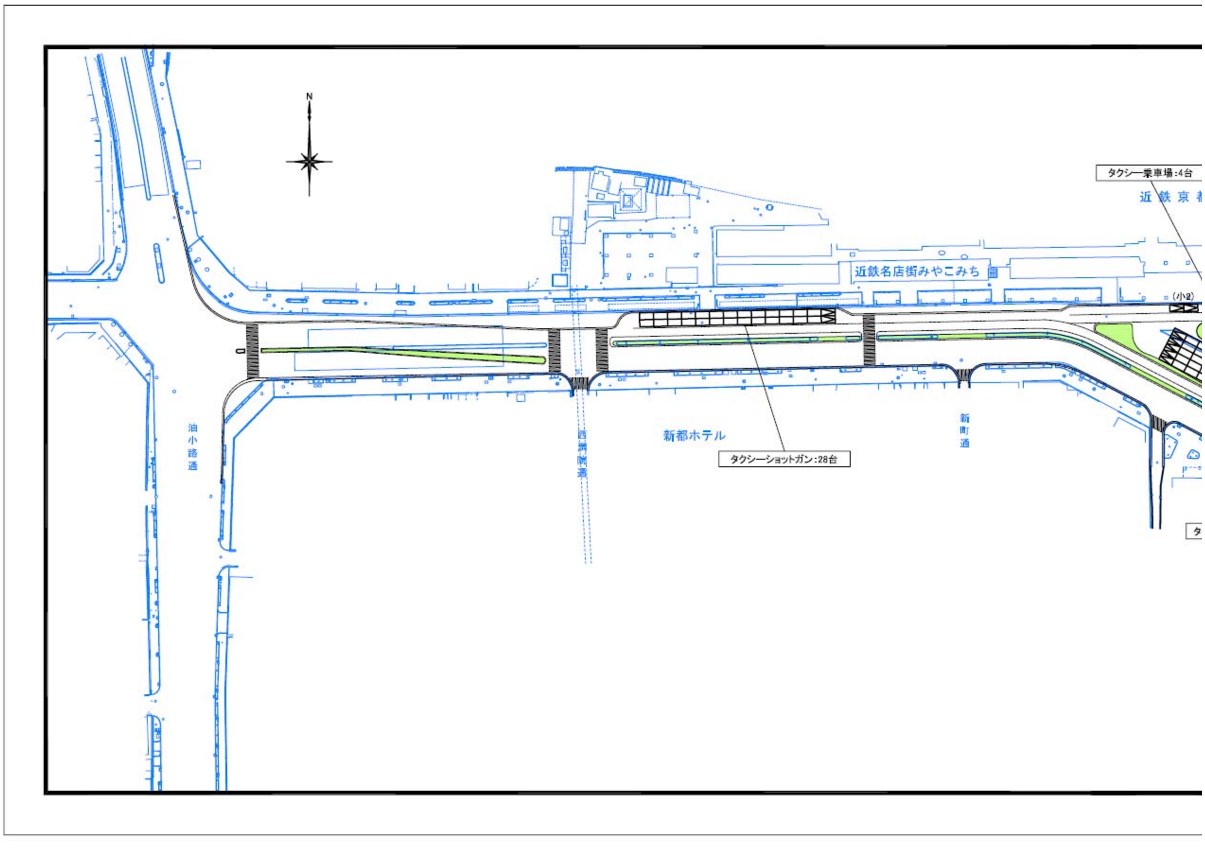
八条通の空間再編計画

比較項目	比較案
・駅前広場の面積:計10,370㎡ （必要は不足【必要面積:14,600㎡】） ・不定期観光バスやタクシーの，八条通への溢れ出しが問題 ・路側の違法駐停車等の問題もある ・<u>八条通の交通量:21,900台／日</u>	**6 車線（現在）** 
・駅前広場の面積:計13,470㎡ <u>（必要面積はやや不足＜14,600㎡）</u> ・<u>駅前広場の施設配置は可能であるが，ｱﾌﾟﾛｰﾁ動線の確保が困難</u> ・<u>八条通中央分離帯の並木は全て撤去する必要がある</u> ・<u>八条通の交通量:21,700台／日</u>	**4 車線（案）**
・駅前広場の面積:計15,930㎡ <u>（必要面積は確保可能≧14,600）</u> ・<u>駅前広場の施設配置が可能であり，ｱﾌﾟﾛｰﾁ動線の確保も可能</u> ・<u>八条通中央分離帯の並木の多くを保全可能</u> ・<u>八条通の交通量:5,600台／日</u> **（人が主役の駅前空間となり得る）**	**2 車線+ｱﾌﾟﾛｰﾁ（案）**

整備計画案の作成

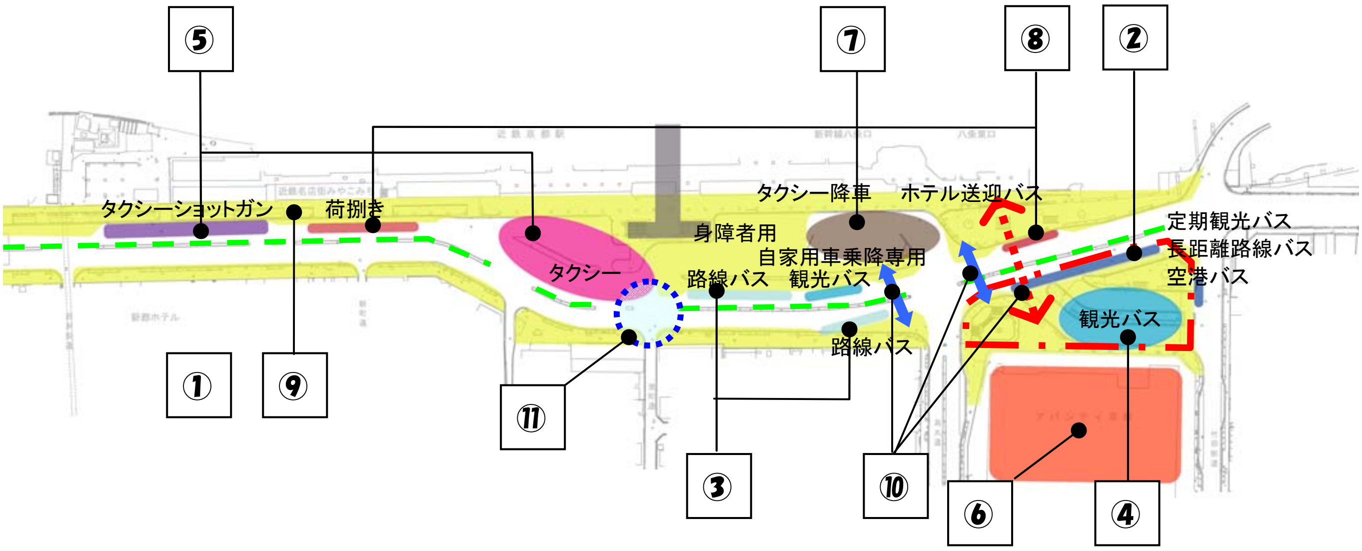


タクシー乗車場:4台
タクシー降車場:3台
市内路線バス:3台
タクシー降車場:3台
荷捌き:5台
定期観光、長距離路線、空港バス:5台
近鉄京都駅
パトカー:1台
南北自由通路
新幹線八条口
八条東口
不定期観光バス:2台
身障者用:1台
ホテル送迎バス:2台
パトカー:1台
(小2)
(中)
(大)
タクシープール:30台
キスアンドライド:4台
市内路線バス:2台
不定期観光バス:12台
アバンティ京都
室町通
烏丸通
竹田街道
京都駅南口駅前広場整備計画(素案)



N
タクシー乗車場:4台
近鉄名店街みやこみち
(小2)
油小路通
西洞院通
新都ホテル
新町通
タクシーショットガン:28台

今後の課題



	項目	改善点	今後の課題
①	駅前広場全体 （広場空間， 駅前景観など）	・八条通の空間再編により，駅前広場面積を確保し，公共交通と歩行者にとって使いやすい駅前広場づくりを目指す。 ・八条通の再編（車線数減少）により回遊性が向上し，景観に配慮した，賑わい・憩い広場空間の確保を目指す。	・利用者ニーズに対応した案内情報サービスの提供 ・京都の顔となる景観形成 ・賑わい，憩い・語らいの場となる広場空間の形成
②	定期観光バス， 空港バス， 長距離路線バス	・定期観光バス，空港バス，長距離路線バスは，アバンティ前に集約することで，わかりやすい施設配置が可能 ・待合い空間が確保できる（団体客と兼用）。	–
③	市内路線バス	・市内路線バスを方向別に集約し，バスの乗車待ち空間が確保することで，利用者にとってわかりやすく，使いやすい施設配置が可能	・雨に濡れないなど，快適な待合い空間の確保
④	不定期観光バス	・現状よりバスプールの台数を増やし，駅に排ガスの影響が無くなる。 ・不定期観光バス専用のプールが確保できる。 ・八条通を通らないアクセスが可能となり，八条通の交通の整序化が図れる。	・現状より駅から離れた場所となるため，駅からバス施設への動線の改良を検討 ・雨に濡れない待合い空間の確保 ・不定期観光バスのマネジメントの確立を検討 ①バスプール利用の予約制等，利用に向けたルール化の検討 ②バスショットガン方式の導入検討 ③バスプールの有料化の検討（料金徴収については法令上の整理が必要）
⑤	タクシー	・需要に応じた適正な施設規模が確保できる。 ・利用者にとって便利な駅近くへの配置ができる。	・タクシーのマネジメントの確立を検討 ①タクシー運転手のマナー向上に向けた取り組みの検討 ②タクシーショットガン方式の導入検討 ③タクシー施設利用の有料化の検討（法令上の整理が必要）
⑥	自家用車施設 （駐車場）	・自家用駐車場を廃止し，既存駐車場の有効利用を行う（アバンティ駐車場を想定）。	・アバンティの地下駐車場と駅とのアクセスの改善 ・周辺駐車場への案内誘導の検討 ・パーキングチケット利用に見合う料金体系の検討
⑦	駅正面の乗降場 （K&R，身障者，VIP）	・利用者が多く見込まれる自家用車乗降バースが確保できる。（新設） ・身障者用バースが確保できる。（新設） ・八条烏丸交差点の全方向からの乗入れが可能である。 ・VIP対応が容易に行える。	・違法駐車などによる混雑の影響を低減させる方策の検討
⑧	荷捌き	・駅正面に荷捌きの予備スペースを確保する。	・路外荷捌き施設整備の要請 ・荷捌き施設の効率的利用のルール化を検討
⑩	自転車駐輪場	–	・景観，安全性に配慮した駐輪場の配置が必要である。
⑪	歩行者動線	・歩行者空間が広がるため，歩行者動線は向上する。	・横断歩道の追加など，横断しやすい方法を検討
⑬	交差点	・八条室町通のくい違い交差点が改善	・安全な交通処理の検討

５．景観計画（第６章）

景観形成コンセプト（キャッチフレーズ）

「京都（都）の風・光を感じ，
時代，人，場所，そしてここをつなぐ京の杜づくり」

山紫水明と称される豊かな自然や平安建都以来積み重ねてきた歴史，伝統的に受け継がれてきた都文化や生活文化を反映した品格や風情，移ろいゆく四季の彩りが京都の景観として意識されてきました。

まち中に広がるこのような景観の断片を京都の玄関口となる京都駅南口駅前広場にさりげなく展開し，それらを感じ，楽しみ，愛でることのできる，利用者が主役となる駅前広場を目指します。

～時代，人，場所，そして心をつなぐ～

そんな新しい駅前空間の創出を目指していきます。

ポイント1 ～"時代"と"時代"をつなぐ～　（美しさ，使いやすさ，おもてなし）

連続する町家格子，行灯のやわらかな光，千代紙や和紙などのやさしい素材感など，京都のまちの品格や風情をデザインモチーフに取り込み，千年の歴史を未来へと受け継ぐデザインを検討します。

- 京都の歴史・文化を感じる素材・色彩・デザインの導入
- 環境負荷低減への配慮（歴史と現代の融合，京都の先進性など）

ポイント2 ～"人"と"人"をつなぐ～　（やさしさ，賑わい，おもてなし）

世界中から訪れる観光客，日々の生活で利用する市民など，多様な人々が訪れる京都の駅前空間に，ゆとりのある憩いのスペースや，イベント・集いの広場空間を導入し，“人”と“人”をつなぐ空間を検討します。

- 京都の顔にふさわしいゆとりのある憩い空間・待ちあい空間の確保
- 多様な人々のニーズにこたえる空間創出（オープンカフェ，イベント広場）

ポイント3 ～"場所"と"場所"をつなぐ～　（賑わい，美しさ，おもてなし）

世界中から旅行者が訪れる京都駅南口の景観は，旅行者にとって初めに目にする京都の姿であり，旅の終わりに目にする最後の京都でもあります。常に情報を発信し，旅の起終点として，”場所“と”場所“が出会い，人々の心に残る”京都“を検討します。

- 交通結節点としての役割
- 情報発信・・・イベント・地場産業のPRポスターなど

ポイント4 ～"心"と"心"をつなぐ～　（使いやすさ，やさしさ，おもてなし）

広場を覆う八条通の街路樹，広場にあふれる木々，庭と一体となった床几や日よけの空間，京都の四季を彩る樹木を導入し，季節ごとに異なった姿を見せる広場空間は，訪れる人々を迎え入れる“おもてなし”の空間を検討します。

- 豊かな緑・京都の四季を取り入れた植栽計画
- ユニバーサルデザイン
- ヒューマンスケール（床几など）
- 大屋根

７．事業推進方策の検討（第7章，第８章）

概算事業費の算出

土木工事費・建築工事費　　<u>1,852,200千円</u>（消費税込み）

（1㎡あたりの整備単価：83,640［円／㎡］，整備対象面積：22,145㎡）

今後の事業スケジュールについて

平成22年度夏頃　整備計画の策定

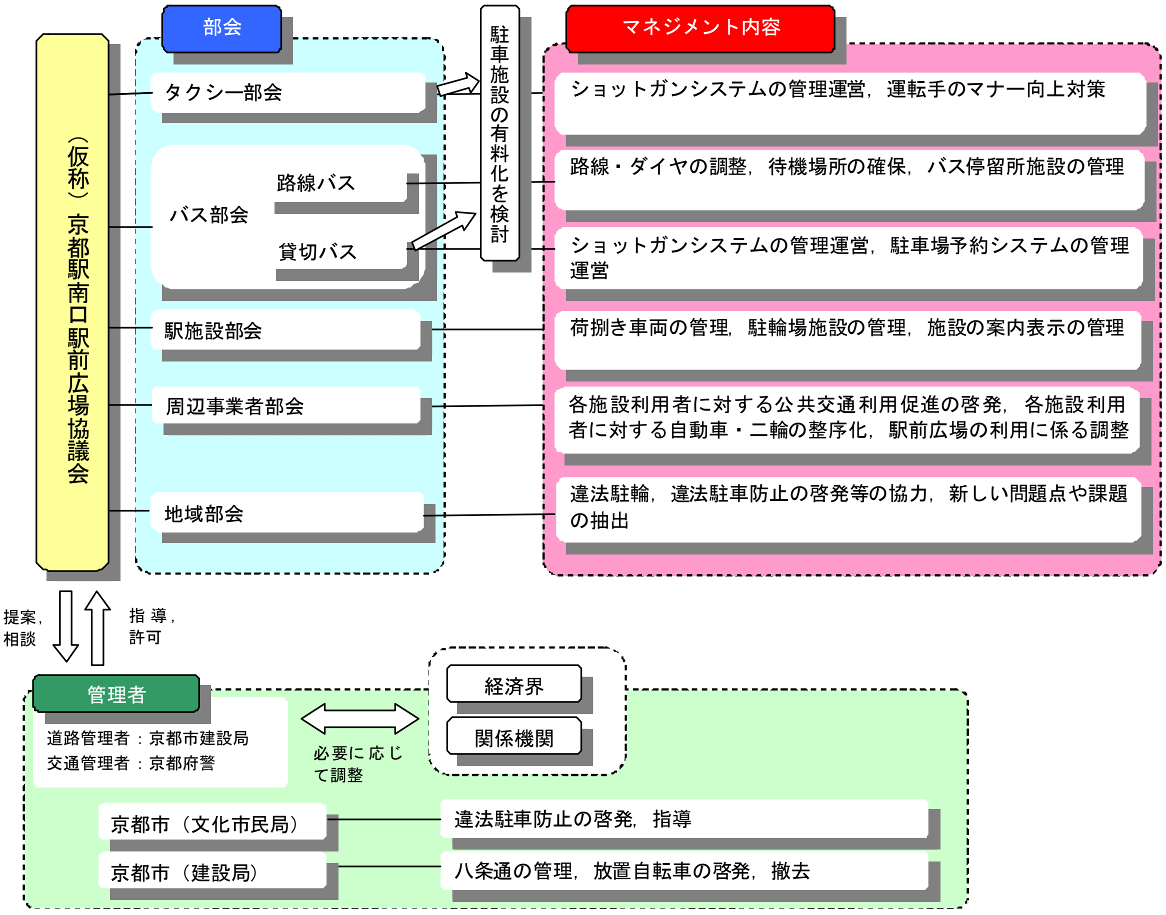
↓

平成22年度　測量実施

↓

平成24年度　都市計画決定

↓

平成25年度　工事着手

事業推進体制の検討及び管理運用計画の概略検討(案)