

元離宮二条城東側空間整備基本計画【案】



京 都 市

平成 27 年 1 月

目次

I	二条城東側空間の現状と課題	
1	元離宮二条城の概要	2
	(1) 施設概要	
	(2) 交通アクセス状況	
2	東側空間の現状	4
3	課題	5
	(1) 景観上の課題	
	(2) 安全上の課題	
	(3) 機能上の課題	
II	東側空間の再整備に向けた考え方	
1	整備の目的	8
2	検討に当たっての留意事項	8
3	整備コンセプト	8
	(1) 威厳のある景観づくり	
	(2) 来城者や市民が史跡に親しめる空間づくり	
	(3) 安心・安全な環境づくり	
III	整備計画	
1	基本方針	9
	(1) 威厳のある景観づくり	
	(2) 来城者や市民が史跡に親しめる空間づくり	
	(3) 安心・安全な環境づくり	
2	箇所別整備計画	11
	全体計画図	
	(1) エントランス広場整備計画	
	(2) 駐車場等整備計画	
	(3) 歩行空間整備計画	
	(4) 入城門付近出札・改札整備計画	
3	整備年次計画	18
4	事業費	18
	参考資料	
	○関係法令	20
	○関連本市計画	22
	○駐車場利用状況調査	25
	○交通量調査	26
	○周辺一時預り駐車場	28

元離宮二条城東側空間整備基本計画【案】

I 二条城東側空間の現状と課題

1 元離宮二条城の概要

(1) 施設概要

- 二条城は、慶長8年(1603年)徳川家康により築城され、三代将軍家光により伏見城の遺構を移すなどして寛永3年(1626年)に完成した。慶応3年(1867年)十五代将軍慶喜が大政奉還を表明し、その後、二条城は国のものとなった。明治17年(1884年)に離宮となり、昭和14年(1939年)に京都市に下賜され、翌年に一般公開を開始。二条城の外堀を囲む道路も含めて、二条城全域が史跡に指定された。その後、堀川通など二条城の外周道路が築造され、現在の形状となった。
- 昭和27年(1952年)建造物のうち6棟が国宝、22棟が重要文化財に指定。
- 昭和28年(1953年)二之丸庭園が特別名勝に指定。
- 昭和49年(1974年)広域避難場所に指定。
- 昭和57年(1982年)二之丸御殿障壁画1,016面が重要文化財に指定。
- 平成6年(1994年)ユネスコ世界文化遺産「古都京都の文化財」に登録。
- 年間来城者数は、約158万人。(平成25年実績)
- 敷地面積：約275,000㎡
- 入城時間：8：45～16：00(閉門17：00)
※春のライトアップ等夜間の特別公開も実施している。
- 入城料：大人600円、中高生350円、小学生200円
- 休城日：12月26日から1月4日まで及び7月、8月、12月並びに1月の毎週火曜日(祝日に当たる場合は、その翌日)に休城日を設け、城内の文化財等の整備を行っている。

(2) 交通アクセス状況

- 市内中心部に位置しており、主要幹線道路である堀川通に面している。
- 市バス・地下鉄の公共交通機関のアクセスが非常に良い。

市バス(停留所名 二条城前)：9系統(京都駅～西賀茂車庫)、12系統(四条河原町・京阪三条～金閣寺・立命館大学)、50系統(京都駅～立命館大学)、67系統(四条大宮・松尾橋～上賀茂神社)、101系統(洛バス：四条烏丸・京都駅～北野天満宮・金閣寺)

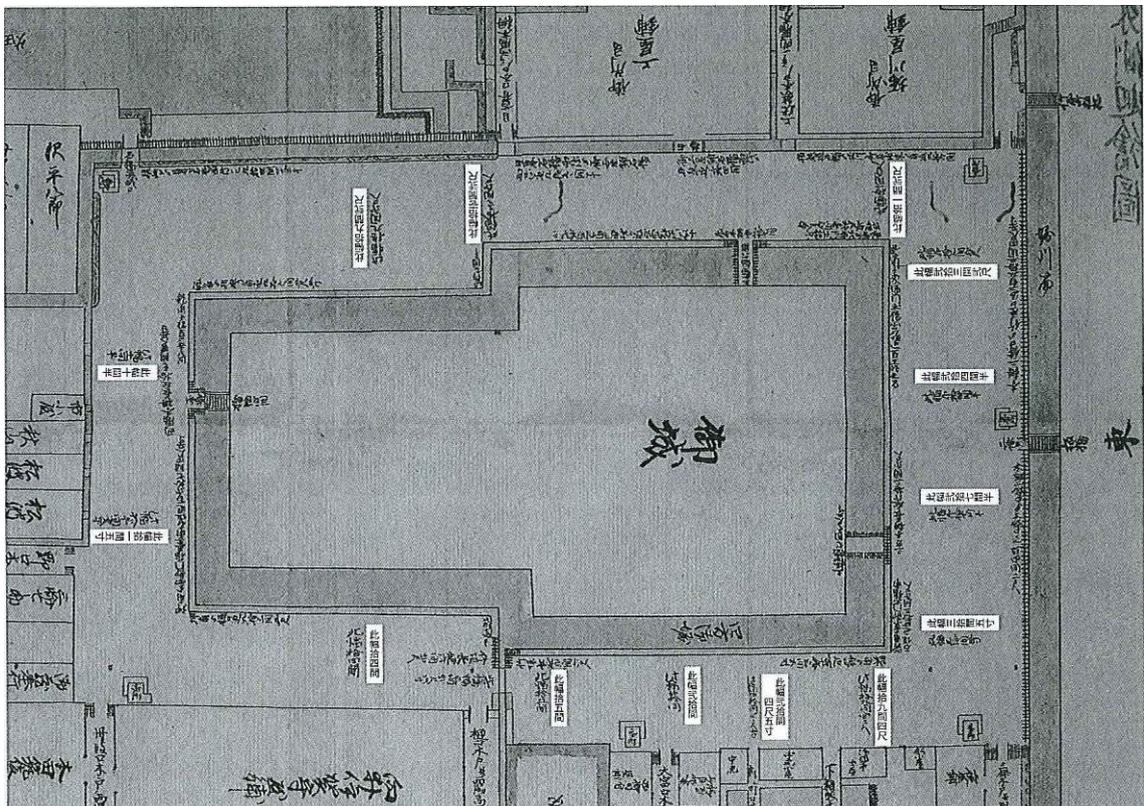
地下鉄(駅名 二条城前)：東西線(六地蔵～太秦天神川)



二条城位置図



「洛中洛外図」(国立歴史民俗博物館蔵) 寛永3年(1626)の後水尾行幸の様子



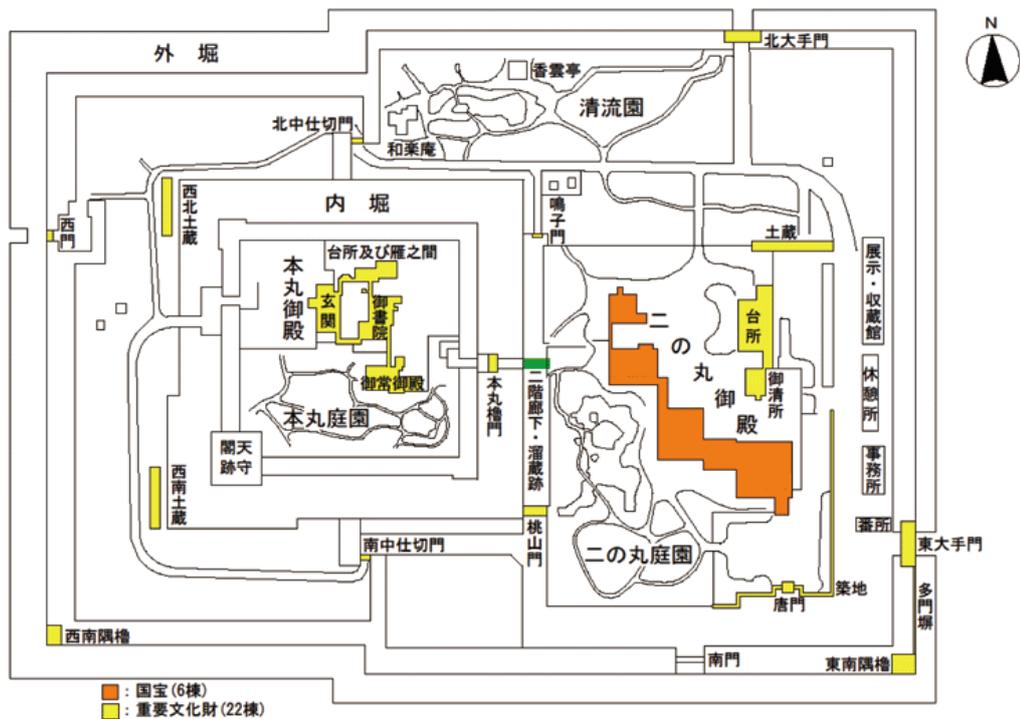
「二条御城外側廻絵図」(中井家文書) 享保(1720)頃



矢野家写真資料（明治15年頃） 京都府立総合資料館蔵



大正大禮京都府記事関係寫真材料（大正4年）京都府立総合資料館蔵



二条城文化財指定箇所図

2 東側空間の現状

- 二条城東側空間（以下「東側空間」という。）とは、二条城の入口である東大手門、東側の外堀と堀川通の間で、現在は主に二条城駐車場として使用しているスペースのことをいう。
- 東側空間は、二条城のエントランスとして、国内をはじめ世界各国から訪れる年間約150万人の観光客を迎える場所である。
- 東側空間には、南北に歩道が通り、来城者のほか、一般の通行者、自転車、市民ランナーなど多くの人々が利用している。

名称	面積	駐車容量	その他
普通車駐車場	3,900 m ²	216 台	(一財)京都市都市整備公社に行政財産の目的外使用許可している。
バス駐車場	1,380 m ²	30 台	
駐輪場(自転車及びバイク等)	180 m ²	100 台	
東大手門前スペース	850 m ²		※1
歩道	1,200 m ²		※2
合計	7,510 m ²		

※1 東大手門前は、二条城の玄関口で駐車場の進入路、タクシー乗降場などがある。

※2 歩道は来城者のほか、一般の通行者、自転車、ランナーなど往来が多い。

3 課題

(1) 景観上の課題

- 駐車中のバスや改札・出札・鉄柵等の工作物が、外観上シンボルである東南隅櫓や東大手門の景観を阻害している。
- 駐車場のアスファルト舗装により、歴史的文化的に相応しい景観となっていない。
- 外堀沿いの生垣により視界が遮られており、石垣や堀の水面が見えにくい。

(2) 安全上の課題

ア 東大手門入城ゲート前

- 二条城のメインエントランスであるが、多くの観光客で混雑しており通行しにくい。
- 観光客の溜まり場がない。
- 普通車、バス、タクシーの動線が錯綜している。
- 渋滞の列が堀川通まで伸びるなど、二条城の敷地に入出入りする車両が、堀川通の車両通行に影響を与えることがある。

イ バス駐車場

- バスを乗降する人々がバスの間を縫って、場内を行き来している。
- 駐車場南側がバスの出入口となっているが、誤進入する車両もある。
- 退場後に堀川二条交差点を無理に右折するバスもあり、交通を遮るときがある。

ウ 普通車駐車場

- 二条通交差点やバス停を利用する人々が行き来するために、場内を横切る横断歩道が設置されており、特に観光シーズンは、人も車両も錯綜している。
- 歩道が狭く通行しにくい。そのため駐車場内を縦断する自転車も多い。

エ 駐輪場

- 普通車駐車場の入場ゲート付近では、自転車が駐車場を横切って駐輪場を利用している。

オ 歩道など

- 観光客、観光バス利用客、一般通行者(一般歩行者、自転車、ランナー等)多くの人が交錯している。

- 堀川通北行の市バス停留所の幅員が狭く、多くの市バス利用者や通行者にとって危険である。
- 堀川二条交差点、市バス停留所及び東大手門を繋ぐ動線が分かりづらく、駐車場内、堀川通車道を通行する観光客らが見受けられる。

(3) 機能上の課題

- ガイダンス機能等が不足している。
- 来城者の集合場所やベンチなど憩えるスペースがない。
- 災害時の対応設備等がない。

東側空間現況課題図

※ 表示されている写真は、一般的な景観の状況を表現したものです。



● 現況課題図



- ・殺風景なアスファルト舗装
- ・駐車場内を走行する自転車がある



- ・歩行帯の幅が狭いため、駐車場にはみ出る来城者



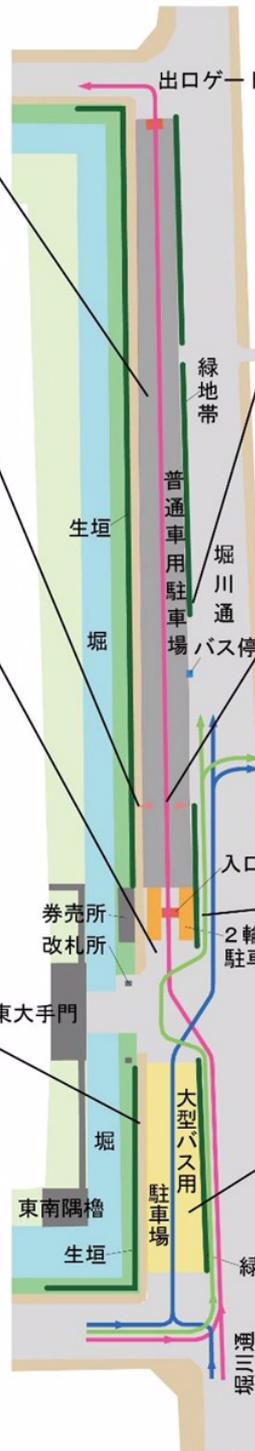
- ・客だまりが無く通行が困難



- ・観光客、一般通行者、自転車ランナーなどにより混雑し、通行しにくい

凡例

記号	内容
	乗用車
	大型バス
	タクシー



- ・幅員が狭いバス停



- ・普通車用駐車場を横断する歩道



- ・バス停と二条城を結ぶ道筋がわかりにくい



- ・堀川通側からの二条城への景観を阻害する大型バス



0 50 100m

Ⅱ 東側空間の再整備に向けた考え方

1 整備の目的

東側空間の現状や課題を踏まえ、東側空間の整備の目的を以下のように設定する。

- (1) 二条城の玄関口である東側空間の景観を改善する。
- (2) 来城者や市民に世界文化遺産・二条城の魅力を伝え、保存・継承への関心を高める。
- (3) 来城者、車両及び一般通行者らの通行の安全性、円滑性を確保する。
- (4) 世界各国から訪れる年間 150 万人の観光客の利便性を高める。
- (5) 災害時の対応力を強化する。

2 検討に当たっての留意事項

- (1) 古図や古写真等資料を基に、歴史的経過を踏まえて検討を進める。
- (2) 遺構の保存を前提に、工法を検討する。
- (3) 周辺道路状況や駐車場等の利用状況に留意する。
- (4) 関連する法令及び上位計画との整合を図る。

【関連する法令】

- 文化財保護法，駐車場法，道路法，バリアフリー法，京都府福祉のまちづくり条例，京都市道路構造条例

【関連する上位計画】

- 京都文化芸術都市創生計画【改定版】，歩くまち京都総合交通戦略，京都市駐車場施設に関する基本計画，京都市緑の基本計画，京都市地域防災計画

※ 法令，施策の該当部分【資料参照】

3 整備コンセプト

(1) 威厳のある景観づくり

二条城の外堀外周には、築城当初から広大な空間が設けられ、東大手門前は後水尾天皇の行幸をお迎えした空間である。そのため、東大手門と東南隅櫓などの歴史的景観を阻害する要因を取り除き、世界遺産に相応しい威厳ある景観を整備する。

(2) 来城者や市民が史跡に親しめる空間づくり

史跡に親しむことができる環境を目指し、インフォメーション機能の整備、緑や木陰を配置した快適な空間の提供、「歩くまち・京都」の施策とも連動した公共交通機関利用の促進と、観光バス利用に配慮した二条城来城者のための駐車場整備を行う。

(3) 安心・安全な環境づくり

国内をはじめ世界各国から訪れる来城者のみならず、日常通行する歩行者、ランナー、自転車と車両の動線を整理し、安心・安全な通行環境を提供する。また、二条城は広域避難場所でもあることから、災害時に資する機能も合わせて整備する。

Ⅲ 整備計画

1 基本方針

コンセプトに基づき、整備の基本方針を設定する。

(1) 威厳のある景観づくり

- ア 東大手門周辺及び東大手門より南側のスペースについては、現在の観光バス駐車場を廃止し、出札・改札や鉄柵等を整理するなど、エントランス広場として整備することにより、二条城の玄関口として相応しい威厳ある景観を確保する。

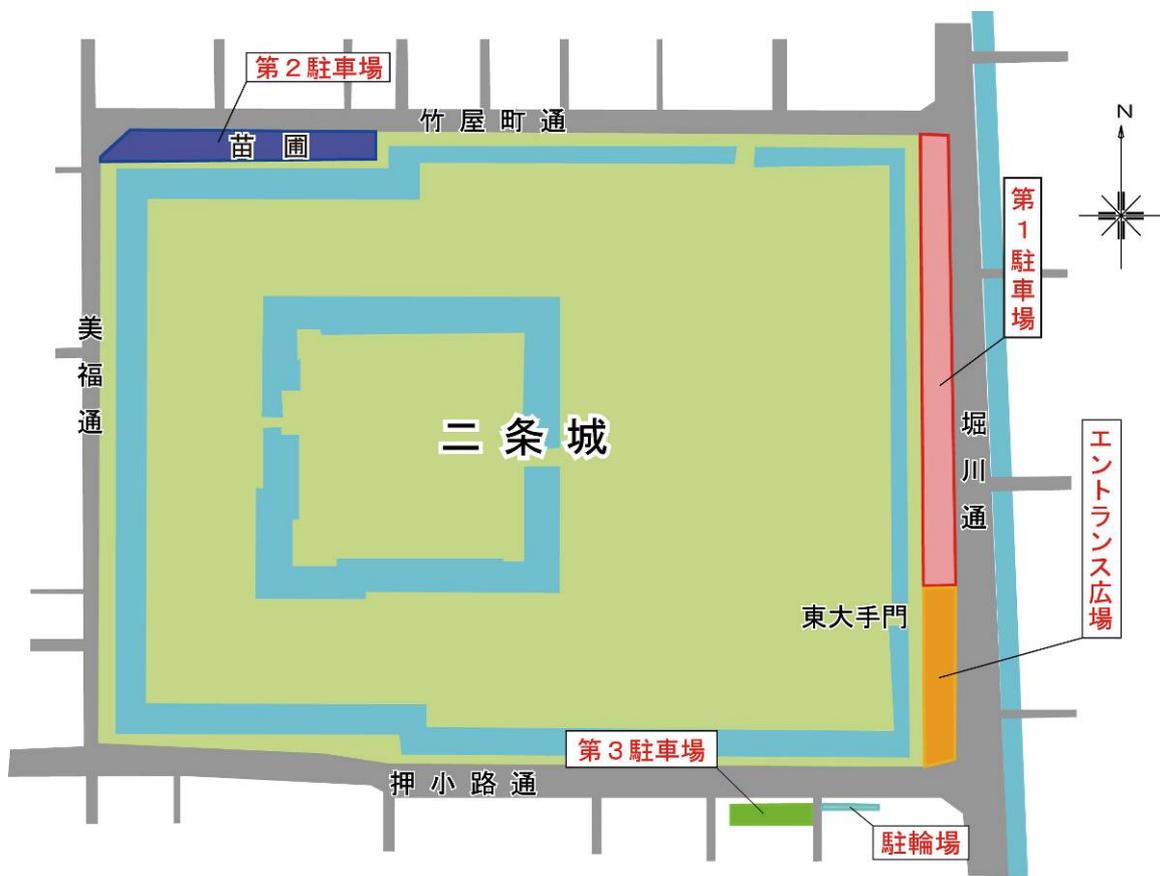


(2) 来城者や市民が史跡に親しめる空間づくり

- ア 東大手門周辺及び東大手門より南側のスペースについては、エントランス広場として整備することにより、広い空間を確保し、二条城の玄関口として年間約 150 万人の観光客をお迎えするための動線とスペースを確保する。
- イ 石垣、堀への視界を遮っている堀端の生垣（昭和初期に設置）を廃止し、江戸時代及び明治時代等の姿を参考とし、柵を設置する。
- ウ 二条城に来城する観光客を迎えるための駐車場として、観光シーズンに配慮した駐車場等（観光バス、観光タクシー、普通車、自動二輪、自転車）の適正なスペースを確保する。そのため、東大手門より北側のスペースを第1駐車場として整備し、二条城敷地北西角の苗圃を第2駐車場、押小路南側の敷地（二条城管理地）を第3駐車場及び駐輪場として活用するとともに、堀端の柵をできるだけ堀側に寄せる。観光バス駐車場については、「京都市駐車場施設に関する基本計画」の趣旨を踏まえ、現在の 30 台を確保する。普通車駐車場については、「歩くまち・京都」の施策とも連動し、必要以上の駐車場整備を行わない。
- エ 二条城の歴史や文化財を周知するための看板を設置するなど、ガイダンス機能を充実する。
- オ 工事に当たっては、遺構を保護するため、掘削は行わず盛土等により施工する。

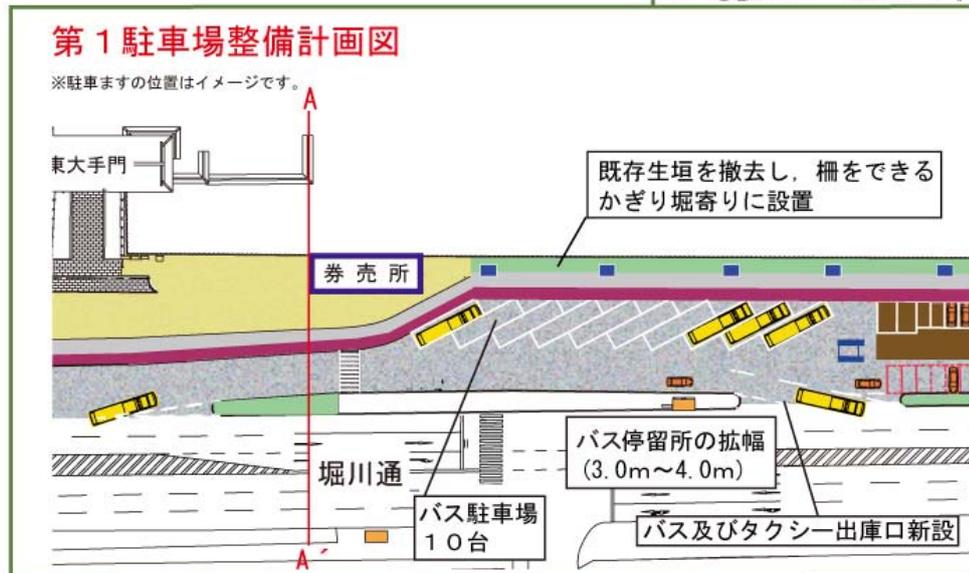
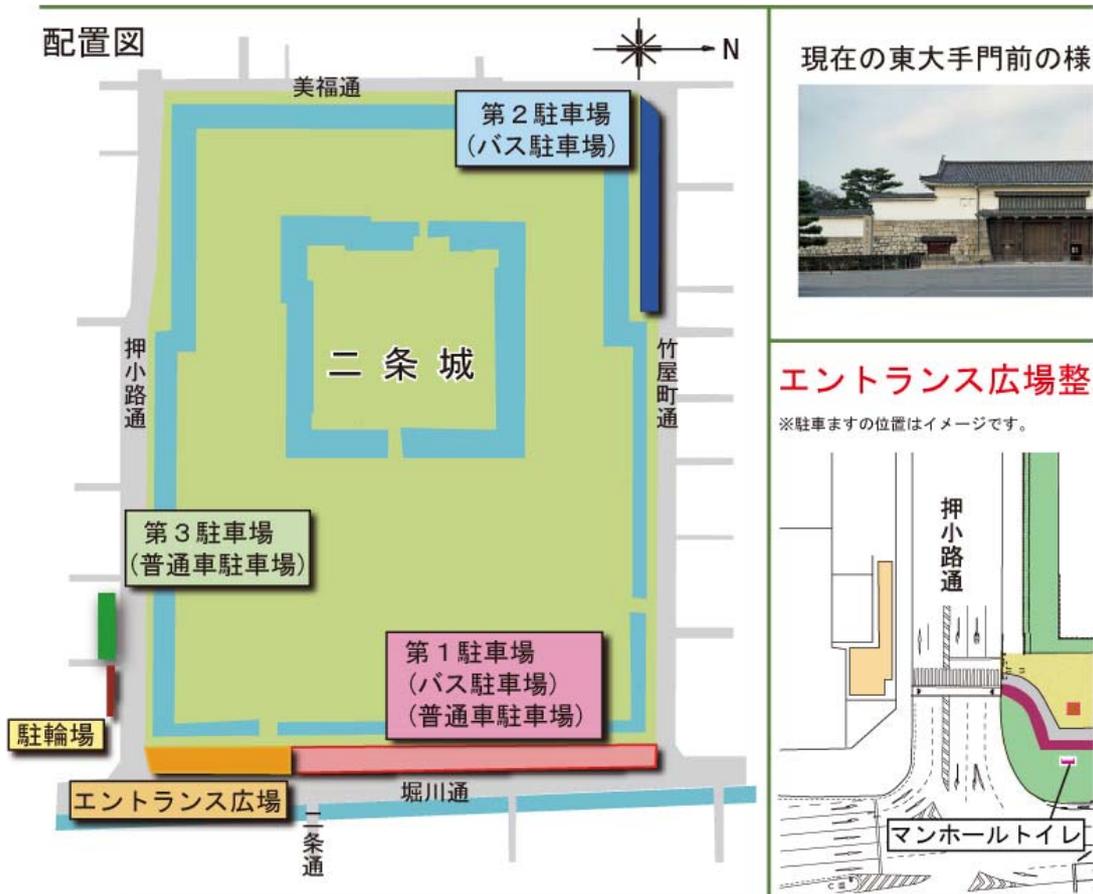
(3) 安心・安全な環境づくり

- ア 多くの利用がある駐車場であり，必要な容量を確保するとともに，エントランス広場の東側にタクシー乗降場を設置し，車両の進入・退出経路を適切に配置し，周辺道路の交通状況の改善を図る。
- イ 車両と人の動線の適切な配置により，円滑で安心安全な通行環境を整備する。
- ウ 東大手門より北側のスペースに歩道を設置する。
- エ 広域避難場所として効果的な設備を配置する。
- オ 来城者や通行する人々の安全性を確保するため，堀端のスペースを有効活用する。



施設配置図

2 箇所別整備計画
全体計画図





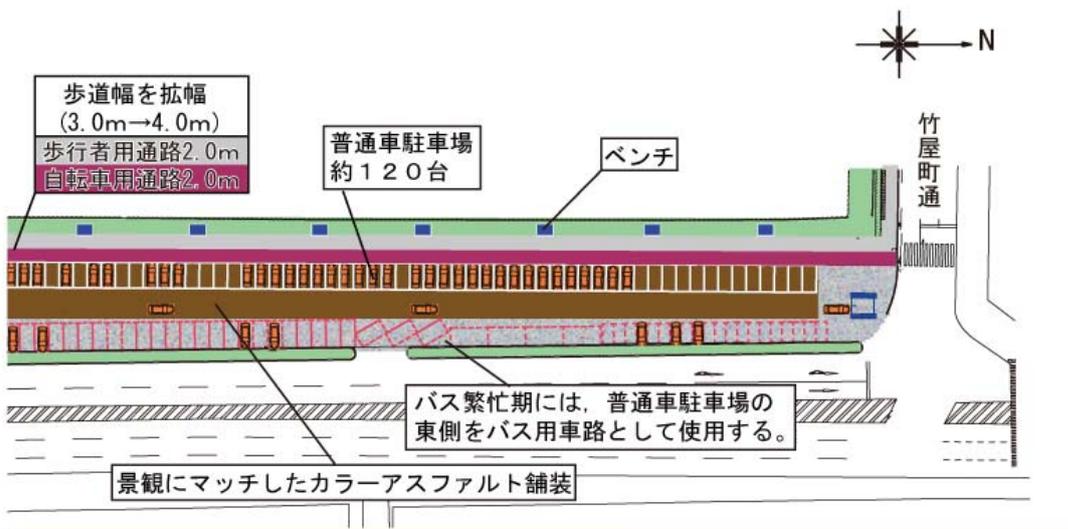
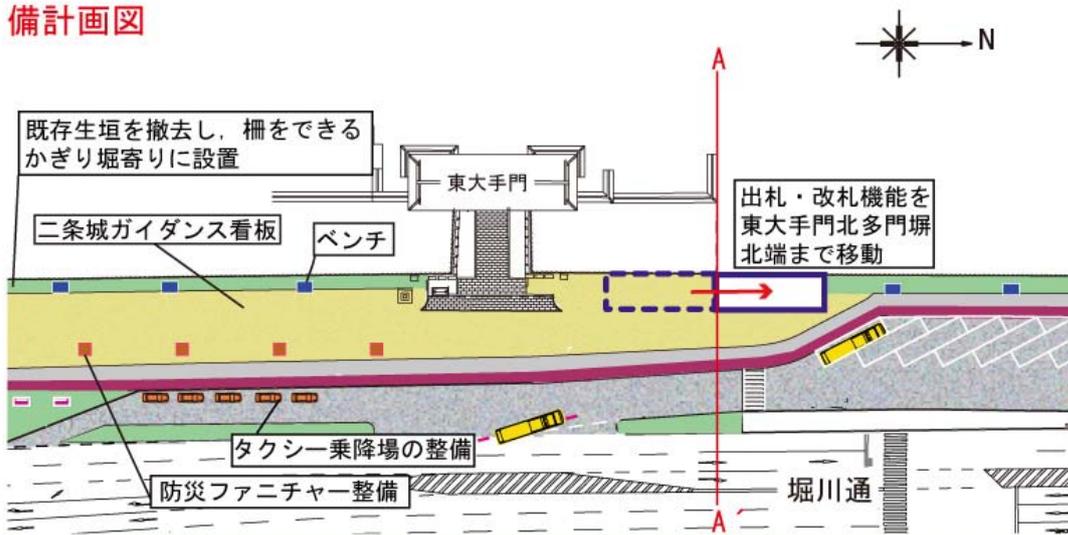
子

整備後の東大手門前イメージ



鉄柵や改札所などを景観に配慮し整理

備計画図



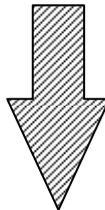
(1) エントランス広場整備計画

【威厳のある景観づくり】

- ア 整備に当たっては、二条城の威厳ある景観を確保するために、券売所・駐車場事務所棟を北側（北多門塀よりも北）に移設し、エントランス広場の整備範囲をできる限り北側に広げるとともに、出札・改札等の工作物を撤去する。
- イ 史跡としての景観に配慮し、アスファルト舗装による路面仕上げを見直し、広場内は土系の強固な舗装を使用する。



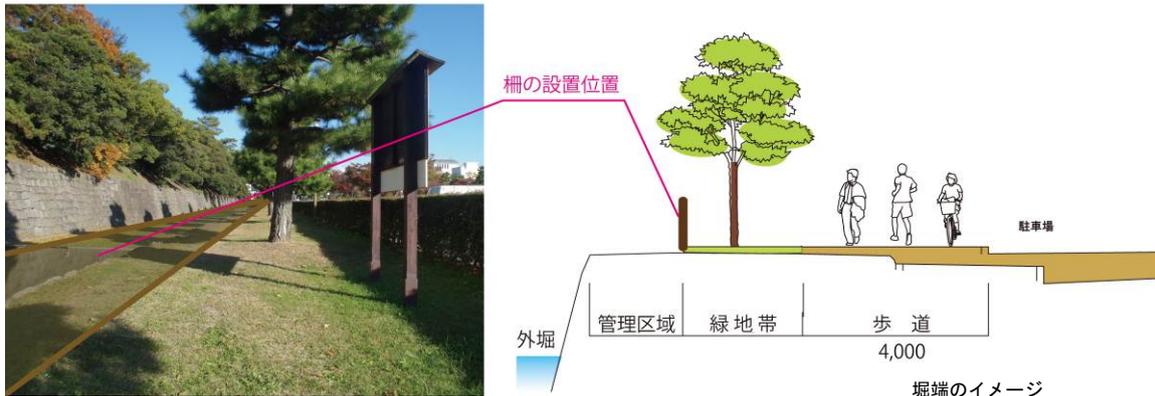
現状



整備後イメージ

【来城者や市民が史跡に親しめる空間づくり】

- ア 国内外から訪れる来城者に対し、二条城の文化財的価値が十分に伝わるようガイダンス看板の設置等インフォメーション機能を整備する。
- イ 石垣や堀に親しめる空間とするため、柵の位置については堀側に管理用の通路を確保したうえでできる限り堀側に寄せる。混雑時には松並木周辺を緩衝地帯として活用する。



- ウ 広場周辺部に緑地帯を設けるとともに、広場や堀端にベンチを設置する。現在、生垣がある部分と松の周辺については、舗装しない。
- エ 現在の券売所や改札等を整理し、観光シーズンに配慮し、適正な施設と動線の配置を行い、円滑な入城システムを構築する。

【安心・安全な環境づくり】

- ア 柵は堀端への侵入抑止と石垣の保護を目的に設置する。
- イ 観光シーズンの混雑時に対応するため、全体に広くスペースを確保し、観光客・歩行者・自転車・車両等の動線を明確に区分し、交錯を避ける。特に、来城者の溜まり場に自転車が進入しないように、進入防止対策を検討する。
- ウ 夜間、エントランス広場の通行が安全に行えるようLED照明を設置するとともに、現在、東大手門と東南隅櫓を照らしている照明については、LEDに交換し、管理上支障のない場所に移す。
- エ 防災施設として、マンホールトイレ及び防災ファニチャーを設置する。
- オ 車両導線の交錯を回避するため、エントランス広場の堀川通沿いにタクシー乗降場を設置するとともに、堀川通沿い植樹帯を一部撤去し、タクシー進入路を確保する。
- カ これまで観光バスが駐車場への進入口として利用してきた押小路側の入口は、車両の誤進入を防止するため、構造物を設置することにより物理的に閉鎖する。

(2) 駐車場等整備計画

【威厳のある景観づくり】

ア 駐車場等の整備に当たっては、歴史的経過に基づき、景観に配慮したカラーアスファルト等の舗装仕上げにする。

【安心・安全な環境づくり】

ア 東大手門より北側を第1駐車場として、バス乗降場及び駐車場、普通車駐車を整備する。

イ 安全で適切な駐車スペースを確保するため、柵の位置については堀側に管理用の通路を確保したうえで、できる限り堀側に寄せる。

ウ 二条城北西角の苗圃を活用し、第2駐車場（バス専用）として整備する。

エ 押小路南側の二条城敷地を活用し、第3駐車場として普通車駐車場と、駐輪場（自動二輪、自転車）を整備する。

オ 東側空間駐車場内の横断歩道については、安全でわかりやすい位置に移動する。

カ 駐車ます及び駐車場内の車路の設定については、国土交通省の通達を参照し、以下の表のとおりとする。

対象車両	長さ (m)	幅員 (m)
軽自動車	3.6	2.0
普通乗用車	5.0	2.5
バス	13.0	3.3

キ 駐車場を利用する車両の動線と駐車区画を適正に配置し、円滑で安心安全な通行環境を整備する。第1駐車場のバス出口については、堀川二条交差点よりも北側に新設することにより、堀川通の道路状況の改善を図る。また、車両出入口の形状、位置については、車両軌跡や付近の交差点を考慮し、安全性を確保する。

ク バス駐車場の利用状況に応じ、春と秋のピーク時は主に第1駐車場を乗降場、第2駐車場を待機場として、連動した活用を図る。閑散期については、第1駐車場の使用が中心となるが、市内で増加するバス利用の状況に応じて、第2駐車場の使用も図る。

ケ バス駐車場の計画的で効率的な運用を図るため、予約システムを導入する。

コ 秋のピーク時には普通車駐車場の一部をバスの車路として使用する。その他の期間は普通車の駐車スペースとして使用する。

サ 普通車の駐車台数については第1駐車場で約120台及び第3駐車場で約20台、バスの駐車台数については第1駐車場で10台及び第2駐車場で20台を確保する。

※ 普通車駐車場の駐車台数が減少するため、観光シーズンのピーク時対策として、二条城周辺の一部預り駐車場（半径500m徒歩7分圏内に45箇所300台）を案内することとする。事前対策としては、二条城のホームページでお知らせするほか、満車時は駐車場入り口等でお知らせすることとする。

シ 堀川通北行バス停留所利用者の安全確保のため、幅員を2.5mから3mに拡幅する。

- ス 東側空間と堀川二条交差点を結ぶ安全な動線を確保するため、植樹帯の一部を4mに拡幅し、歩行者通路として使用する。そのため街路樹のケヤキを一部移植する。東側空間の駐車場を横切る横断歩道については廃止し、エントランス広場と直結するよう横断歩道を配置する。
- セ 駐車場運営事業者については、公募型のプロポーザルを実施し決定する。募集に当たっては、10年以上の運営期間と路面舗装等のイニシャルコストの負担を条件とする。

【駐車台数及び面積】

	現在の台数	現在の面積	整備後の台数	整備後の面積
普通車駐車場	216台	3900㎡	第1駐車場 約120台	2790㎡
			※バス繁忙期 約60台	—
			第3駐車場 約20台	690㎡
			計 約140台	3480㎡
バス駐車場	30台	1380㎡	第1駐車場 10台	1340㎡
			第2駐車場 20台	2540㎡
			計 30台	3880㎡
駐輪場(自転車、バイク)	100台	180㎡	約100台	260㎡

(3) 歩行空間整備計画

【来城者や市民が史跡に親しめる空間づくり】

- ア 柵の位置については堀側に管理用の通路を確保したうえでできる限り堀側に寄せるとともに、松と松の間にベンチを設置する。

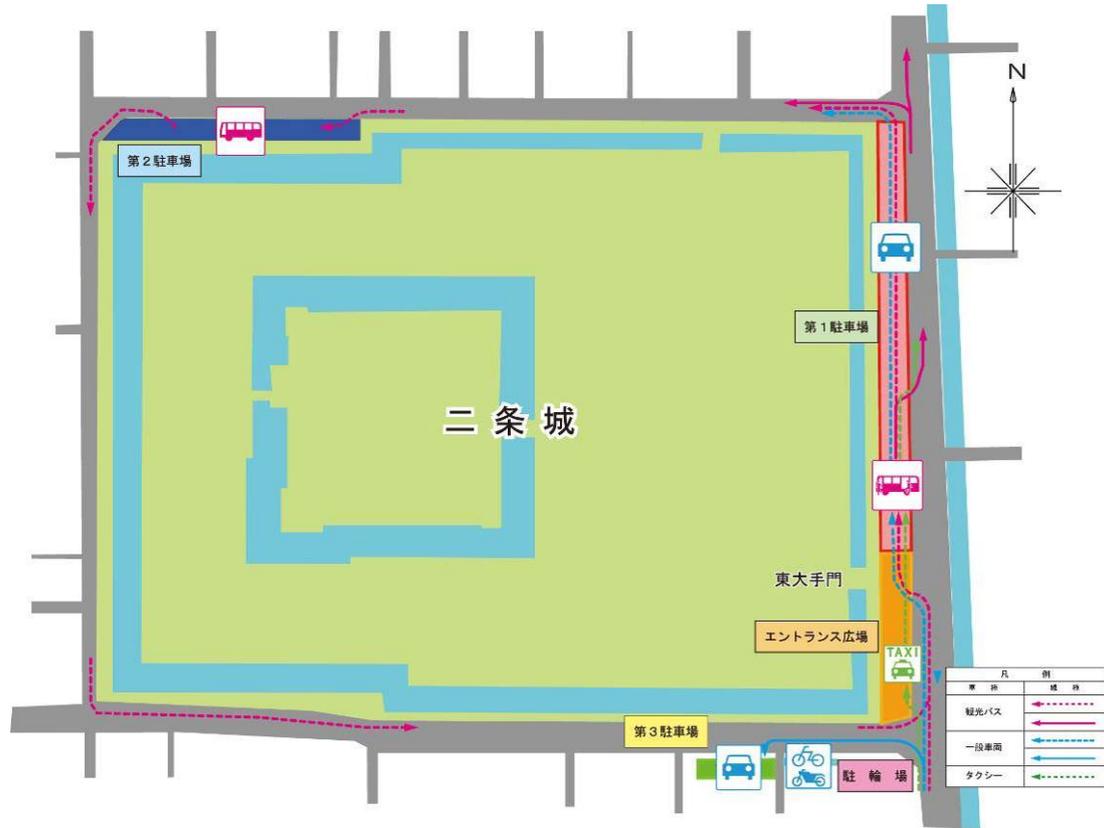
【安心・安全な環境づくり】

- ア 東大手門より北側の第1駐車場と堀の間に歩行者空間を整備する。
- イ 歩行空間は松並木より東側に設定するとともに、松並木周辺は緑地帯とし、緩衝区域とする。
- ウ 堀端への進入抑止と石垣の保護を目的に柵を設置する。
- エ 誰もが安全に通行できるよう、歩行者道・自転車道を区別し誘導を行うとともに、混雑時には松並木周辺を緩衝地帯として活用する。
- オ 夜間、安全に通行できるようLED照明を設置する。

(4) 入城門付近出札・改札整備計画

入城門付近の出札、改札等は、エントランス広場等の路面整備と連動しつつ、東大手門の修理工事完了時(平成28年度末予定)に、修景と入城システム両面の観点から整備を行う。

- ア 来城者の動線を整理し円滑で安全な入城システムを構築し、インフォメーション機能を充実することにより、来城者サービスの向上を目指す。
- イ 現在の出札、改札ボックス、鉄柵等を見直し、入退城システムの再構築を図る。
- ウ 世界遺産・二条城の玄関口として相応しい歴史的、文化的な景観構成とする。



動線計画図



整備後のイメージ

3 整備年次計画

平成26年度	基本計画策定
平成27年度	基本設計 実施設計 第1期工事 第2・第3駐車場，駐輪場整備
平成28年度	第2期工事 第1駐車場，エントランス広場整備 リニューアルオープン（秋）

4 事業費（見込み）

基本設計費	700万円
実施設計費	2100万円
工事費	4億300万円
その他	1500万円
合計	4億4600万円

參考資料

関連法令，計画（抜粋）

関連する法令	参照する部分
文化財保護法	<p>（所有者の管理義務及び管理責任者） 第三十一条 重要文化財の所有者は、この法律並びにこれに基づいて発する文部科学省令及び文化庁長官の指示に従い、重要文化財を管理しなければならない。</p>
駐車場法	<p>（構造及び設備の基準） 第十一条 路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものの構造及び設備は、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）その他の法令の規定の適用がある場合においてはそれらの法令の規定によるほか、政令で定める技術的基準によらなければならない。</p>
道路法	<p>（道路管理者以外の者の行う工事） 第二十四条 道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第三項、第十七条第四項若しくは第六項又は第十九条から第二十二條の二までの規定による場合のほか、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。ただし、道路の維持で政令で定める軽易なものについては、道路管理者の承認を受けることを要しない。</p> <p>（都道府県公安委員会との調整） 第九十五条の二 道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路（高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この項において同じ。）に区画線（<u>道路交通法第二条第二項</u>の規定により<u>同条第一項第十六号</u>の道路標示とみなされるものに限る。以下この条において同じ。）を設け、第四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるもの若しくは歩行安全改築を行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かななければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、事後において、速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。</p>
バリアフリー法 （高齢者，障害者等の移動等の円滑	<p>（路外駐車場管理者等の基準適合義務等） 第十一条 路外駐車場管理者等は、特定路外駐車場を設置するときは、当該特定路外駐車場（以下この条において「新設特定路外駐車</p>

<p>化の促進に関する法律)</p>	<p>場」という。)を、移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する主務省令で定める基準(以下「路外駐車場移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。</p> <p>2 路外駐車場管理者等は、その管理する新設特定路外駐車場を路外駐車場移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。</p> <p>3 地方公共団体は、その地方の自然的社会的条件の特殊性により、前二項の規定のみによっては、高齢者、障害者等が特定路外駐車場を円滑に利用できるようにする目的を十分に達成することができないと認める場合においては、路外駐車場移動等円滑化基準に条例で必要な事項を付加することができる。</p> <p>4 路外駐車場管理者等は、その管理する特定路外駐車場(新設特定路外駐車場を除く。)を路外駐車場移動等円滑化基準(前項の条例で付加した事項を含む。第五十三条第二項において同じ。)に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。</p>
<p>京都府福祉のまちづくり条例</p>	<p>(障害者用駐車施設)</p> <p>第 38 条 自動車駐車場には、障害者が円滑に利用することができる駐車用の用に供する部分(以下この節において「障害者用駐車施設」という。)を設けるものとする。</p> <p>2 前項の規定により設ける障害者用駐車施設の基準は、規則で定める。</p>
<p>京都市道路構造条例</p>	<p>(歩道)</p> <p>第 12 条</p> <p>3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が 1 日につき 1,000 人以上である道路にあつては 3.5 メートル以上、その他の道路にあつては 2 メートル以上とするものとする。</p> <p>4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、<u>前項</u>に規定する幅員の値に<u>次の各号</u>に掲げる区分に応じ、<u>当該各号</u>に掲げる値を加えて<u>同項</u>の規定を適用するものとする。ただし、第 3 種第 5 級又は第 4 種第 4 級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>(1) 横断歩道橋等を設ける場合 3 メートル</p> <p>(2) ベンチの上屋を設ける場合 2 メートル</p> <p>(3) 並木を設ける場合 1.5 メートル</p> <p>(4) ベンチを設ける場合 1 メートル</p> <p>(5) その他の場合 0.5 メートル</p>

関連する本市計画	参照する部分
史跡旧二条離宮 (二条城) 保存・管理計画	<p>【B地区の構成要素】 内堀、外堀を中心に構成され、堀の石積みや松の植込み、本丸櫓門等の建造物が一体となった城ならではの景観を保っているA地区に次いで重要な地区である。</p> <p>【B地区の基本方針】 基本的に現状を変更せず、堀や石垣等で構成される城郭としての景観を維持し、良好な環境を保護する。特に、松の植込み、堀・石垣と城郭が一体的に眺められる見通しを保護する。</p> <p>【E地区の構成要素】 外堀外部の歩道、車道を含む外周空間と押小路通南側敷地からなる地区である。</p> <p>【E地区の基本方針】 歩道・車道部分は、二条城の外観を損ねず、神泉苑等の地下遺構が保存される範囲内での現状変更にとどめる。押小路通の南側の敷地は、神泉苑の遺構等も残されているため、地下遺構の保存と、周囲の景観への配慮を前提に二条城の保全・管理に必要なスペースとして活用を図る。</p>
史跡旧二条離宮 (二条城) 整備計画	<p>第3節 中長期の整備 ， 7 管理・その他施設等整備</p> <p>(3) 外周部</p> <p>周辺歩道については、城郭の景観に配慮した改修を進める。</p> <p>押小路南側敷地については、二条城の保全管理に必要なスペースとして活用を図る。</p> <p>なお、周辺道路については地下遺構を保存し、城郭としての景観を保ちつつ、各種交通機関とのアクセスと、入城者の便益向上などを考慮した整備を行う。</p>
京都文化芸術都市 創生計画 【改定版】	<p>【総合施策】(9) 文化財を守り、活用する(第16条関係)</p> <p>カ 元離宮二条城の本格修理と活用、無鄰菴の保存と活用(施策番号52)</p> <p>元離宮二条城、無鄰菴について、本市の貴重な文化財の保存と活用の観点から、必要な施設整備と効果的な運営を進めます。</p> <p>二条城は、全域が史跡に指定されており、国宝二の丸御殿のほか多くの重要文化財を有し、また「古都京都の文化財」として世界遺産にも登録されています。</p> <p>(中略) 二条城及び無鄰菴という、歴史の重みを湛えた京都の財産について、近年、建物の老朽化が進んでいることから、引き続き、修復・整備等の必要な対策を進め、観光振興の取組とも連携しながら、国内外の人々を魅了し続けるよう取り組みます。</p>

	<p>なお、二条城の本格修理に当たっては、「世界遺産・二条城一口城主募金」を募り、賛同、協力を求める働きかけを進めます。</p>
<p>歩くまち京都総合交通戦略</p>	<p>3 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト</p> <p>(4) 自動車交通の効率化と適正化</p> <p>イ 駐車場施策《施策の方向性》</p> <p>駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設であり、必要な駐車需要等を踏まえた有効活用と、将来の適切な配置を促すものとします。</p> <p>都心において、必要以上の駐車場の整備を抑制することや、空間の占有に対して適切なコスト負担を求める施策は、自動車交通の流入を抑制する効果があり、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を創出するため、公的施設や大型商業施設の駐車場も含め、京都にふさわしい駐車場施策を構築します。</p>
<p>京都市駐車場施設に関する基本計画</p>	<p>3 駐車施設基本計画の方針</p> <p>(2) 駐車施設基本計画の対応方針</p> <p>ア 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策</p> <p>都心部等の交通が集中する地区への交通手段としては、自動車利用はふさわしくないため、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指し、新たな駐車施設の整備を抑制するための施策を実施し、自動車利用の抑制を図る。</p> <p>ウ 自動車利用（駐車需要）の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策</p> <p>自動車利用（駐車需要）の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる駐車施設を確保する。自動二輪車等についても、交通の集中する地区においては、駐車需要の抑制等を図ったうえで、必要となる駐車施設については確保する。</p> <p>3 駐車施設施策の内容</p> <p>(2) 既存の駐車施設を有効に活用する施策</p> <p>ウ 観光バス対策</p> <p>観光バスについては、予約システムの拡充や観光バスの駐車スペースの確保等を図ることにより、適切に誘導する。</p> <p>・観光ピーク時では、観光バスの駐車施設の空き待ち停車や、乗客を降ろしてから乗せるまでの間のうろつき交通が問題となっている。このため、観光ピーク時における嵐山や東山等では、駐車施設を観光バス専用として容量の拡大を図るとともに、来訪時間の分散化を図る対策の一つとして、嵐山では駐車施設の予約システムを運営している。</p>

<p>京都市緑の基本計画</p>	<p>(基本方針2)市街地の緑の保全, 創出, 活用 ~ヒートアイランド対策・防災に資する都市の緑を創出する~ 基本施策: 公園等の整備</p> <p>1.3 街区公園等の身近な公園の整備</p> <p>市民の身近なレクリエーションの場の確保や, 安心・安全なまちづくりを進めていく観点などから, 街区公園やちびっこひろば等の地域の身近な公園を, 歩いて行ける範囲に整備していく。また, 公園の整備が困難な場合は, 市民との協働により, 借地による公園の整備を図るとともに, 市内に多くある社寺境内地や教育・文化施設等のオープンスペースとしての活用手法を, 関係者の理解と協力を得て検討する。なお, 公園名については, 近隣の市民により一層愛着を持ってもらえるよう, 周辺地域の意見を踏まえながら検討していく。</p>
<p>京都市地域防災計画~震災対策編</p>	<p>震災対策編 第3章 災害応急対策計画 第6節 避難応急対策</p> <p>自主防災組織等は, 高齢者, 障害のある方などの安全避難に留意するとともに, 災害の状況に応じて地域の集合場所, 広域避難場所等を利用した多段階避難を行う。</p>

○ 駐車場利用状況調査

1 調査時期

- ・ 春の観光シーズンにおける調査
平成 26 年 5 月 3 日（土）、5 月 16 日（金）
- ・ 秋の観光シーズンにおける調査
平成 26 年 10 月 23 日（木）

2 調査結果

（1）バス駐車場利用状況

- ・ 利用台数は、休日（5/3, 18台）より平日（5/16, 96台）の方が圧倒的に多い。
- ・ 入庫時刻は、午前8時～11時と午後1時～3時の2度のピークがある。
- ・ 出庫時刻は、入庫時間の2度のピークからそれぞれ1時間遅れてピークとなる。
- ・ 滞在時間は、休日・平日に関わらず約1時間である。
- ・ 前出発地は、午前中はホテルが多く、午後は金閣寺、銀閣寺、清水寺等市内の主たる観光地となっている。
- ・ 後の訪問地は、金閣寺が27%と多く、その他は清水寺、北野天満宮、南禅寺であるが、いずれも10%程度である。
- ・ 観光バスの乗客が降車に要する時間は、大半が1分～3分であるが、なかには7分を超える場合がある。観光バスの乗客が乗車に要する時間は、大半が3分～5分であるが、なかには10分を超えるものがある。降車より乗車の方が時間が掛かる。
- ・ 観光客を乗せた観光バスが堀川通に出るまでの時間は、大半が10秒未満であるが、長い場合は40秒近くを要している。

（2）普通車駐車場利用状況

- ・ 普通車駐車場は、平日（5/16, 453台）より休日（5/3, 537台）の方が多く利用されている。
- ・ 平日は貸切りタクシーの利用が8割を占めているが、休日は一般利用が多い。
- ・ 午前9時から午後6時までの利用台数はさほど差異は認められない。
- ・ 滞在時間は概ね1時間余りである。
- ・ 休日には他府県の車両が9割を超える。

（3）タクシー乗降場利用状況

- ・ タクシー乗降場の利用台数は、平日が214台、休日439台であり、休日の方が多い。
- ・ 午前9時から午後5時までの間は、一定した利用台数となっている。

○ 交通量調査

1 調査時期

- ・ 春の観光シーズンにおける調査
平成 26 年 3 月 28 日 (金), 3 月 29 日 (金), 5 月 3 日 (土), 5 月 16 日 (金)
- ・ 秋の観光シーズンにおける調査
平成 26 年 10 月 23 日 (木)

2 調査結果

(1) 堀川竹屋町交差点 (北行車線竹屋町通・二条通間)

- ・ 交差点流入交通量は、午前 7 時から午後 7 時まで概ね一定している。ピーク時は平日で午後 2 時台、休日で午後 3 時台。
- ・ 平日について、丸太町通交差点の直進車線の先詰まりにより渋滞が発生するが、信号 1 サイクルで交通が捌けている。休日について、渋滞はほとんど見られない。
- ・ 堀川通北行車線で竹屋町通を起点とした滞留長について、2 車線のうち、西側車線の滞留長が短い傾向がある。
春の観光シーズンの平均値は西側車線で約 90 m, 東側車線で約 120 m (5/16)
※5/3 より 5/16 の方が滞留長が長い。
秋の観光シーズンの平均値は西側車線で約 95 m, 東側車線で約 120 m (10/23)
- ・ いずれのシーズンにおいても一時的に滞留長が最大で 150 m を超えるときはあるが、ほとんど 150 m 以下である。

(2) 堀川押小路交差点 (北行車線二条通・押小路間)

- ・ 交差点流入交通量のピークは、平日で午後 5 時台、休日で午後 6 時台。
- ・ 平日について、車線減少 (3 車線→2 車線), 市バス停車, 二条城駐車場への出入り等の条件が重なって午前 10 時から午後 5 時まで慢性的に渋滞が発生している。
- ・ 渋滞原因は基本的に「先詰まり」であるが、渋滞の発生の有無にかかわらず、この路線区域は絶えず「先詰まり」が続く環境下にある。信号の 1 サイクルごとに青信号の低速ノロノロ運転が発生しており、些細な出来事をきっかけに「渋滞発生寸前」の状態が幾度となく発生している。些細な出来事の例としては、「二条城駐車場から出るバス等による出口直後の堀川二条交差点への無理な右折」, 「信号待ちの携帯電話」, 「カーナビ操作」, 「路線バス停留所での団子発着」, 「二条城駐車場利用による観光バス・タクシーの連続出場」, 「信号表示の読み違いによる発信遅延や誤発進」, 「無理な車線変更, 割込み」, 「無理な赤信号横断」, 「周辺地理を把握していないことにより進行方向が定まらず身動きが取れない先頭車両」, 「渋滞レーンの回避と後続車への影響」等
- ・ 堀川二条交差点からの滞留長が、平日、休日ともに堀川押小路を越え、250m の位置になることもある。
- ・ 平日、休日ともに信号 1 サイクルで交通が捌けていない。
- ・ 渋滞は休日の方が少ない傾向がある。

※ 西側車線よりも東側車線の方が渋滞しているが、これは東側車線で車線が絞られていること及び西側に路線バス停留所があることでバス停車の回避、更には二条城駐車場の利用車両の影響回避によるものと考えられる。

(3) 竹屋町通の通行量について

- ・ 竹屋町通（堀川～美福）を西に向かう車両の1時間当たりの通行量は、休日の多い時間帯で約280台、平日の多い時間帯で約410台であり、渋滞などは発生していない。



二条城周辺駐車場位置図

