

3 「歩くまち・京都」の視点に立った「リニューアル計画」のイメージ

前ページの考え方(「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)に基づき、京都市では、次のような3つのポイントを持つ、リニューアル計画を考えています。

ポイント1 「京都の顔」として相応しい、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」として相応しい、歩行者のための広場空間をつくります。

※ なお、駐車場の利用を希望される皆様には、アバンティ駐車場(収容台数:208台)などの既存施設の利用を呼び掛けていきます。また、自家用車での「送迎」のための空間は新たに整備します。特に、障害のある方のための乗降場は駅への利便性が高い所に設置します。

ポイント2 「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。

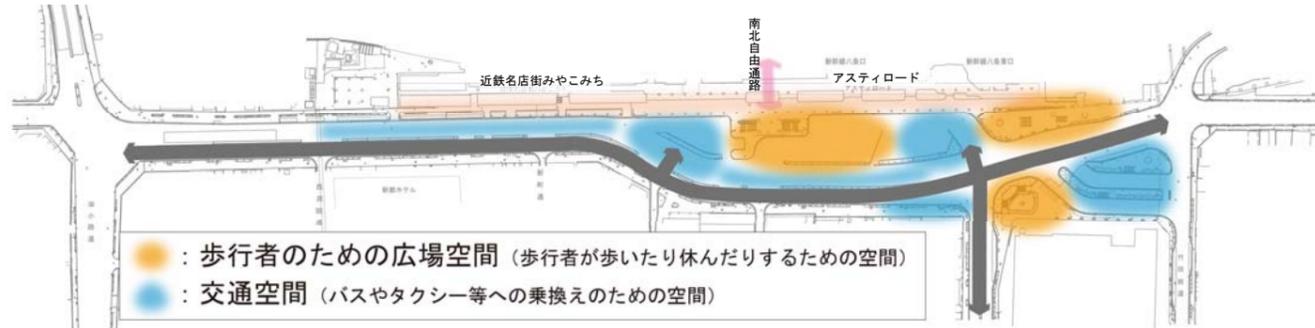
タクシー・バスの利用者にとって使いやすい駅前広場を平面により整備します。具体的には、八条通の道路空間の一部を、駅にアクセスする「バス・タクシーなどの専用通路」にします。また、利用者の多い「観光バス」については、現在、道路にあふれている車両を収容できるよう、スペースを増やします。

※ またあわせて、自動車利用者の皆さんに、できるだけ八条通を「通過」しないよう呼びかける広報施策を大規模に展開します。

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。ついでに、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。

※ なお、このリニューアルを行う際には、緑の多い八条通とします。



リニューアルした南口エリアのイメージ図

4 「リニューアル計画」の今後の予定

平成22年度は、交通事業者等関係者が参画する協議会をつくり、平成22年度夏頃の整備計画の策定、平成25年度の工事着工を目指します。

【今後の予定】

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

みなさまからの積極的なご意見をお待ちしております。

発行：京都市都市計画局歩くまち京都推進室
京都市印刷物第224040号

「歩くまち・京都」の 京都駅「南口」が、**変**わります。 ぜひ、ご意見をください。

京都に来る皆さんが、「新幹線」や「空港バス」で最初に降り立つのが、京都駅の南口。いわば、京都駅の南口は京都の「玄関」であり「顔」なのです。

しかし、京都の「玄関」「顔」にふさわしい空間・景観が、京都駅の南口に整備されていないのが実情です。そして、歩行者がゆったりと歩けるスペースも、観光バス・団体客が利用できるスペースも少なく、また、駅から空港バスやアバンティ等がある南側に、とても行きにくい構造になっています。

京都市では、これまでこうした問題を抜本的に解消するために、京都駅の南口の「リニューアル計画」を検討してきました。つきましてはこの「リニューアル計画」を進めていくにあたり、京都駅利用者、市民の皆様の御意見を参考にして、今後の計画を着実に推進していきたいと考えています。ぜひ、御協力のほどお願いいたします。

※ 京都駅南口のリニューアル計画は、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を目的とした「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトに位置づけられています。

～京都駅南口駅前広場リニューアル計画・パブリックコメント～

平成22年4月
京都市



1 今の京都駅の「南口」の問題点

京都駅の「南口」は、京都駅の玄関口。そして、様々な人々が行き交う交通の要所。しかし、次のような3つの問題があります。

問題1 「京都の玄関・顔」として相応しい空間・景観とはなっていません。

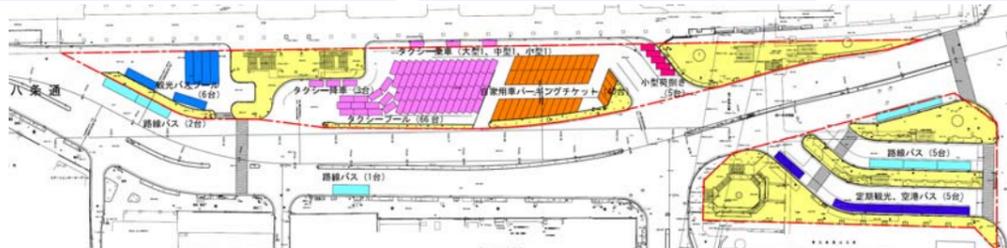
「景観」や「人と環境」があまり重視されなかった“高度成長期”の時代、たくさんの駅前広場が、いわば「無機質」な形でつくられていきました。京都駅の南口も、そういった時代につくられた駅の一つだったので。

問題2 「公共交通」が使いにくく、「人」を大切に空間とはなっていません。

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、というのが実情です。しかし、大半を占める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3 アバンティ等の南側の「まち」と、京都駅とが“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。



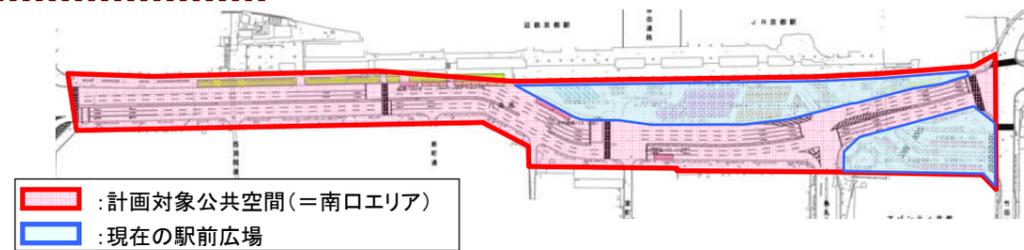
八条通の道路交通の状況

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ない、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はありますが、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。それくらい、八条通の交通量は6車線を必要とするほどには多くはないというのが実情だと考えられるのです。

2 「歩くまち・京都」の視点に立った「リニューアル計画」の考え方

京都市では、こうした3つの問題点に対処するために、現在の「駅前広場」と「八条通」という公共の空間を活用して、次のような考え方で、京都駅の「南口エリア」をリニューアルします。

考え方1 以下のエリアを、リニューアル計画の対象エリアとし、バリアフリーに優れた平面による空間活用の検討を進めます。



※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、上図のように、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2 「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。

「南口エリア」は、様々な人々関わっています。

- 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 鉄道(JR, 近鉄, 地下鉄)やバス(市バス, 観光バス), タクシー等を、利用する「一般の市民」
 - ③ 鉄道(JR, 近鉄, 地下鉄)やバス(市バス, 観光バス), 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」
- 等

そして、**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、全員の便益の総体が大きくなります。この計画では、そういう全員の便益の総体の向上を図ります。

考え方3 多数を占める「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%**にのびります(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(左コラム)。については、全体の便益の向上を図ることを目指し、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。

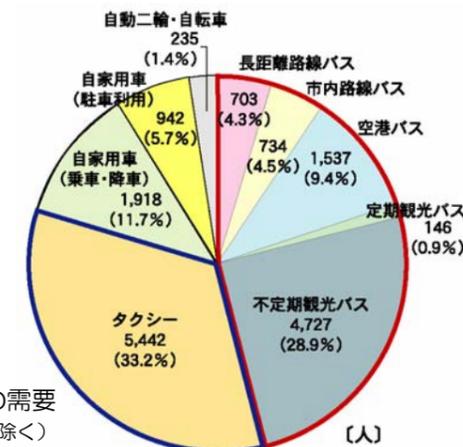


図 京都駅の南口エリアにおける交通手段の需要 (徒歩利用を除く)

(交通量実態調査より：平成21年5月24日(日)/5月27日(水))

以上の3つの考え方をもとに、

「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

を目指します。