

第 1 回京都駅南口駅前広場 エリアマネジメント会議

会議資料

目 次

1 京都駅南口駅前広場の整備計画及びエリアマネジメントについて	1
2 会議概要について	2
3 駅前広場を管理・運用していくうえで想定される課題について	3
4 参考	3
別紙	4

平成 25 年 12 月 3 日
京都市都市計画局歩くまち京都推進室

1 京都駅南口駅前広場の整備計画及びエリアマネジメントについて

1.1 駅前広場整備の基本方針

駅前広場は、交通結節点として、人やバス、タクシー、一般車などの車両が集中する箇所であることから、交通動線の単純化と円滑な処理が行われるようにすることが求められます。

そこで、以下の3点を基本方針として整備計画を立案しました。（別紙参照）

交通動線の単純化

駅前広場においては、挙動が異なる交通を交錯させないよう、目的の異なる交通の動線を分離する。また、交通の流れを円滑にするために、交通動線を分かりやすくする。

利用者の利便性

<一般車（送迎）>

駅前広場には、自家用車と鉄道の乗り継ぎ機能を確保するため、送迎ならびに障害のある方が乗降するための専用のスペースが必要である。

<路線バス>

駅前広場では、鉄道と路線バスの乗り継ぎの利便性を向上させるため、バス停留所は駅に近い位置に集約して配置する。

<不定期観光バス>

不定期観光バスは、一時的に多くの利用者が乗降することから、利用者の待機スペースが必要である。

歩行者・自転車への安全性配慮

駅前広場では、歩行者と自転車が交錯しないよう、歩行者空間と自転車走行空間を分離する。

1.2 施設配置計画

駅前広場における施設配置は、以下の5点到留意して計画を立案しました。

- ① タクシーの乗り場については、動線の交錯を解消するため、室町交差点東側の降り場と分離し、交差点の西側に設け、待機場は、あらたに本線と分離した施設を設けるものとする。
- ② 不定期観光バスについては、タクシーの動線と分離し、規模拡大が可能で、併設して団体客のまとまった待機スペースも確保できるアバンティ前に移設するものとする。
- ③ 路線バスと鉄道との乗継機能を向上させるため、路線バス乗降場を南北自由通路付近に集約する。
- ④ 一般車、障害のある方等の送迎に必要な施設については、八条通からのアクセスを考慮し、駅正面の櫛型の敷地部分に新設する。
- ⑤ 自転車については、歩行者との分離を図り、人にも自転車にも優しい道路空間とするため、現在の自転車駐輪場の7割を油小路通から竹田街道間の東西端部に集約し、八条通南側歩道には、歩行者空間と分離した自転車通行空間を整備することで安全性を高め、走行環境の改善を図る。

1.3 南口駅前広場におけるエリアマネジメントとは（案）

本市最大のターミナルである京都駅南口駅前広場には、多くの様々な車両が集中していますが、その敷地面積は八条通を含めて限られているため、本整備計画においても突出したピーク時では無秩序に集中する全ての車両を受け入れることは困難であると考えられます。そのために、交通の整序化を図るための効率的な乗降場等の利用方法やルールを定め、乗降場等の施設を適切に運営していく仕組みを作ることが必要です。

そのため、京都駅南口駅前広場におけるエリアマネジメントでは、各交通施設について事業者等が主体的に運用・管理を行い、さらに駅前広場全体の管理・運営を調整していくことで駅前広場の交通の整序化を図り、魅力的かつ快適なエリア構築に努めていくことを目指していくものとしています。

(1) 日常的な交通整序化に向けた交通施設管理・運用

駅前広場整備計画で配置計画した各施設について、効率的な運用・管理を図っていくことが必要です。

[駅前広場の交通施設]

利用対象	交通施設
路線バス	バス停留場, 停留するバス停車帯
不定期観光バス	乗降及び乗車待ちを行うバスプール
タクシー	乗降を行う乗車バス・降車バス, 乗車バスの空きを待つタクシープール
送迎車両	自家用車(障害のある方, 一般)の乗降バス ホテル等マイクロバスの乗降バス
荷捌き車両	荷捌き用停車スペース

(2) 観光期等のピーク時交通需要の対応

京都駅の特徴の1つとしては、観光期のピーク時における交通需要への対応が求められます。そのため、一時的な需要過多による各施設の溢れ出しや混雑に対して、交通の整序化を図っていくことが必要です。

(3) 関係者間の協議・調整

必要に応じ各交通施設間の有効活用の方法等について協議していくことが重要であるため、関係者間の協議・調整を行っていくことが必要です。

また、駅前広場全体で生じる問題について、協議を行い、解決策における役割分担を調整していくことが必要です。

2 会議概要について

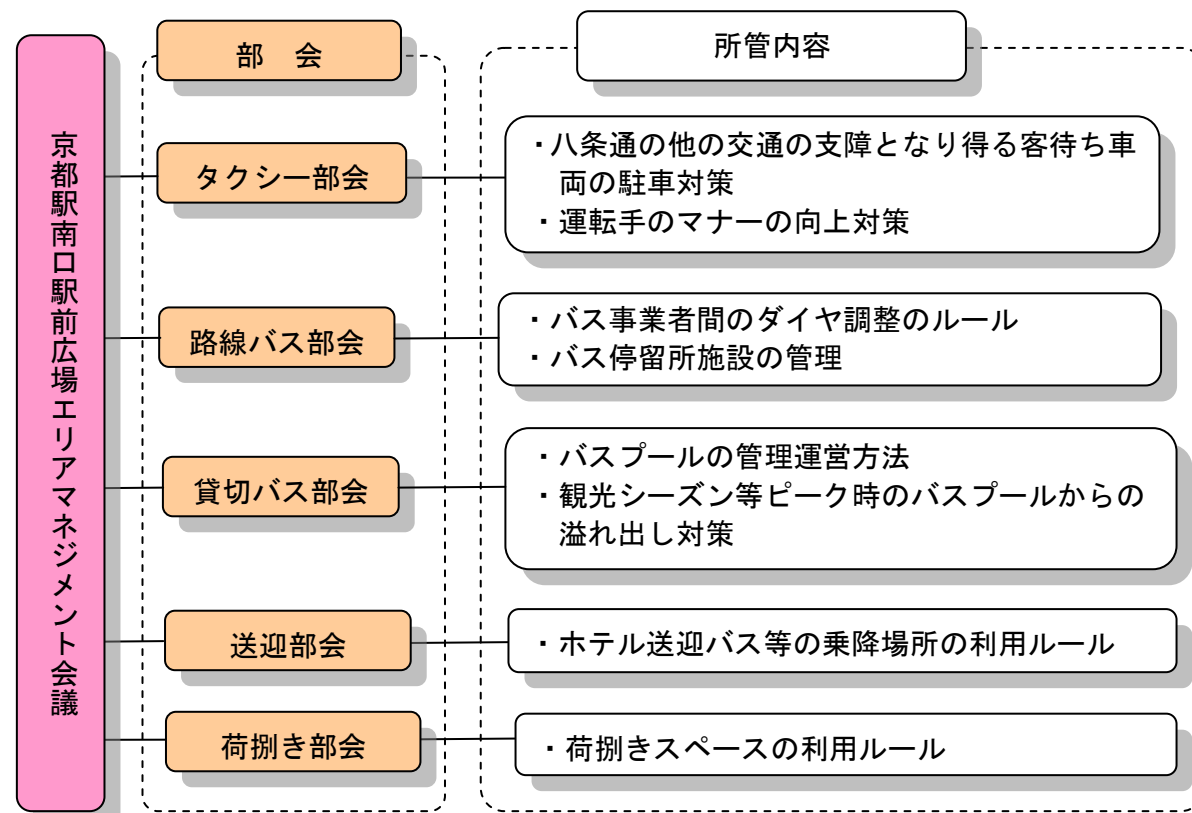
2.1 会議の趣旨

京都駅南口駅前広場の整備に伴い、交通事業者等が主体的に乗降場等の適正な利用や管理を行えるよう、各乗降場等の利用方法や管理方法を検討し、さらに駅前広場全体の管理・運営を調整するとともに、工事中においても混雑等が最小限に抑えられるよう、各乗降場等の運用等について調整を図るため京都駅南口駅前広場エリアマネジメント会議を開催するものです。

2.2 所管事項

- (1) 駅前広場の利用に関すること
- (2) 駅前広場の乗降場等の管理・運営に関すること
- (3) 前各号に掲げるもののほか、目的を達成するために必要と認められること。

2.3 会議の構成



2.4 構成メンバー

分野	所属	担当部会
学識経験者		
周辺住民	山王学区自治連合会, 弘道学区自主連合会	
関連施設	JR東海	荷捌き部会・タクシー部会
	JR西日本	
	京都市交通局	荷捌き部会
	アバンティビル管理組合	
交通事業者	京都タクシー業務センター	タクシー部会
	京都府バス協会	路線バス部会・貸切バス部会
	関西地区停留所管理事務所	路線バス部会・貸切バス部会
	京都府トラック協会	荷捌き部会
周辺事業者	日本ホテル協会京都支部(送迎バス運行者)	送迎部会
国土交通省	京都運輸支局	
交通管理者	京都府警察	
京都市	都市計画局, 建設局, 南区役所	

※ 行政機関は必要に応じ部会に参加

2.5 スケジュール

- 第1回会議
 - 開催日 平成25年12月3日(火)
 - 内容 検討すべき課題と対応方針案の抽出
- 各部会
 - 開催時期 平成25年12月初旬～平成26年1月中旬
 - 内容 対応方針案の検討
- 第2回会議
 - 開催時期 平成26年1月末
 - 内容 検討内容の中間とりまとめ
- 各部会
 - 開催時期 平成26年2月初旬～3月初旬
 - 内容 対応方針案の検討
- 第3回会議
 - 開催時期 平成26年3月
 - 内容 検討結果のとりまとめ

3 駅前広場を管理・運用していくうえで想定される課題について

3.1 今後、管理・運用していきなかに想定される課題

駅前広場整備後において、広場内を管理・運用していくうえでは、各施設に以下のような課題があると考えられます。

今後、これらの課題について、京都駅南口駅前広場エリアマネジメント会議のなかで、議論していき、交通の秩序化を図っていく取組みを進めていきたいと考えています。

【個別施設の課題】

施設	課題	対応方針案
観光バス施設	観光シーズン等に施設から観光バスが溢れ出さないための対策	予約制の導入及びショットガン方式の導入(鴨川西ランプ駐車場を経由しての入庫)
タクシー施設	タクシープールから客待ちのタクシーが溢れ出さないための対策	ショットガン方式の導入(隔地タクシープールを経由しての入庫)
	タクシー乗り場、予約タクシー乗り場の運用方法	選択制乗り場、予約制
	乗り場、降り場の配置変更に伴う対応	案内誘導の充実
路線バス施設	路線バスの到着が重複しない対策	バス事業者間のダイヤ調整等のルール化
	高速ツアーバスのバス停の確保	深夜・早朝については不定期観光バスプールで確保
送迎施設	一般車乗降バースにおける長時間駐車の排除	送迎ルール作成とその周知・徹底 近隣の駐車場の案内
	ホテル等マイクロバスの乗降バースから車両が溢れ出さない対策	事業者間の時刻調整
荷捌き施設	施設から溢れ出さないための対策が必要	路外の荷捌きスペースの確保 路上荷捌き場所の利用のルール化

4 参考

4.1 エリアマネジメントとは

エリアマネジメントとは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」を示します。

全国的には、小杉駅周辺エリアマネジメント、鎌ヶ谷駅周辺エリアマネジメント等が行われており、NPOや懇談会を組織のルーツとして、公共施設空間を一体的に管理する組織の設立が望ましいという結論により運営されています。

4.2 エリアマネジメントの特徴

エリアマネジメントは、個人的活動や従来の行政サービスによっては得られにくい、地域による地域全体の公益的な価値を創造する取り組みと言えます。

(1) 「つくること」だけでなく「育てること」

これからは、開発（「つくること」）だけでなく、その後の維持管理・運営（マネジメント）の方法、つまり「育てること」までを考えた開発を行うこと、また、既成市街地等においても維持管理・運営を行い、地域を「育てること」が必要とされています。

(2) 行政主導ではなく、住民・事業主・地権者等が主体的に進めること

成熟した都市型社会の地域づくりにおいては、「個性豊かな地域」や「住民・事業主・地権者等に身近な地域」を実現することが重要です。また、地域の問題が多様化し、その解決方法も様々になりつつあることから、行政主導ではなく住民・事業主・地権者等の地域の担い手の主体的取り組みが重要となっています。

(3) 多くの住民・事業主・地権者等が関わりあいながら進めること

エリアマネジメントは、地域が一体となって、地域に関する様々な活動を総合的に進めるものです。そのために、「地域の総意を得る」、「活動メンバーとして主体的に参画する」、「活動に対して費用負担をする」等、様々な関わり方が求められています。さらに、エリアマネジメントは住民・事業主・地権者等の他に、必要に応じて行政や専門家・他組織等と関わりあいながら進めることも特徴です。

(4) 一定のエリアを対象にしていること

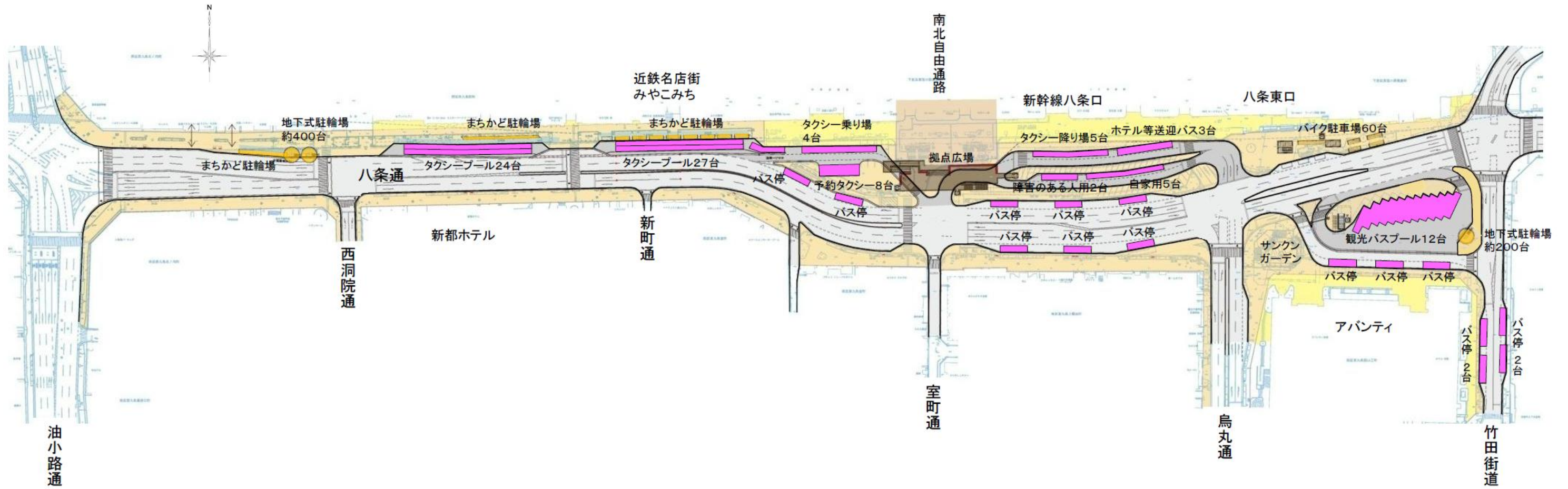
エリアマネジメントは地域の多くの住民・事業主・地権者等が関わり合いながら進めるもので、一定のエリアを対象にすることが基本です。

活動の目標や内容、活動段階や熟度といった特性に応じて設定しますが、明確なエリアを設けない場合もあります。

以上 出典:「エリアマネジメント推進マニュアル(平成20年3月国土交通省土地・水資源局)」

別紙

京都駅南口駅前広場全体計画図



※ 本計画については関係機関と協議中であり確定されたものではありません。