



使いやすく、人にやさしい
京都の新たな玄関口が誕生

京都駅八条口

KYOTO STATION HACHIJO-GUCHI ENTRANCE & EXIT

リニューアルオープン

— 2016.12 —

バス停が
わかりやす
くなったわ

自転車も
止めやすい

雨天でも
屋根があるので
歩きやすいね

エレベーターも
増えて移動が
しやすくなったね

タクシーの
お客様の乗降が
スムーズに

バスやクルマの
混雑が緩和されて
安全に運行できるね



京都駅八条口は
50年ぶりの大改修を経て、
「歩くまち・京都」のシンボルに。

京都市長
門川 大作



「みやこ夢てらす」。

京都駅八条口にできた新しいテラスの名前には、「この広場が、これから始まる旅や行先に思いを巡らす場所となってほしい」。そんな願いが込められています。

平成21年に計画の検討が始まってから約7年、「歩くまち・京都」のシンボルとなる八条口駅前広場の整備が、この度完了いたしました。本市と共に汗し、並々ならぬ御尽力をいただきました全ての皆様に、心から敬意と感謝の意を表します。

京都駅は、年間1億人以上の方が旅立たれ、お帰りになる京都の交通の中心です。また、昨年の観光客数が5,600万人を突破するなど、京都にお越しになる方が年々増加する中、新幹線乗り場と直結する八条口駅前広場に求められる役割は、これまで以上に大きなものとなっています。しかしこの広場は、昭和39年の東海道新幹線の開通に合わせて整備されて以降、これまで一度も大規模な改

修が行われてきませんでした。

そこで今回、「分かりにくい」「使いにくい」といった長年の課題を解決するため、50年ぶりの大改修を行うこととしたのです。生まれ変わったこの広場は、市民の皆様はもとより、京都を訪れる全ての方にとって歩きやすく、公共交通が使いやすくなったことを実感できるものになったと確信しています。

この度の整備により、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の理念を感じていただける場所がまた一つ増えました。国際文化観光都市・京都の玄関口として、京都駅東南部エリアや西部エリアのまちづくりと共に、京都駅周辺エリア全体、ひいては京都全体の活性化にもつなげていく決意です。

今後とも、全ての方に「京都に住んでよかった、住みたい、訪れたい」と心から実感していただけるまちづくりに全力を尽くしてまいりますので、皆様の変わらぬ御支援、御協力をお願い申し上げます。

風格と機能性を備えた再生
『京都駅八条口駅前広場』に期待する。

「歩くまち・京都」推進会議会長
立命館大学特任教授
塚口 博司

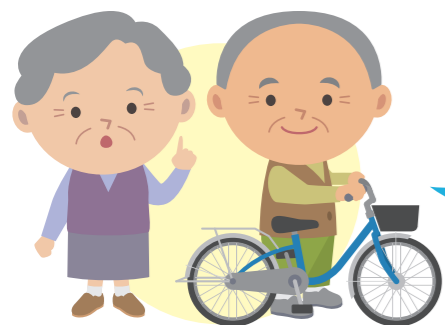


京都駅八条口駅前広場は、多くの市民や観光客が鉄道と自動車の乗り継ぎに利用する交通結節点として、人やバス、タクシー、一般車等が集中しています。この駅前広場は、単なる交通結節点ではなく、「京都の顔」となりますから、機能性だけでなく京都らしい風格が求められています。しかしながら、タクシー乗降場は客待ちのタクシーで溢れ、また駅利用者が快適に過ごせる空間が不足している等の問題があり、当駅前広場の整備は永年の懸案となっていました。そこで、「歩くまち・京都」の理念の下、乗継の利便性向上を目指して、「歩くまち・京都の玄関口」、「京都の顔」、「まちの賑わい」という基本方針に従って、「公共交通の乗継利便性の向上」、「快適な歩行空間の創出」、および「限られたスペースの有効活用」を目指した整備が実施されました。

京都駅八条口駅前広場は昭和3年に都市計画決定されて以来、数度の都市計画変更、整備構想の策定等を経て、平成23年に上記の方針が明示された京都駅南口駅前広場整備計画が策定さ

れました。当整備事業は「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトの一つとなっており、京都の玄関口としての機能向上が期待されています。本事業では、公共交通の乗継の便を改善するためのバス停やタクシー乗場の施設改善と配置改善、ターミナルとしての移動円滑化、限られた空間の有効利用のための機械式地下駐輪場等が整備されていますが、中でもタクシー乗場におけるショットガン方式によるシステムは注目すべきものです。

京都駅八条口駅前広場整備事業はハード面では完成しましたが、これだけで整備事業が完了するわけではありません。この施設をうまく運用して、大きな効果を発揮させるためのソフト面での対策が今後一層重要となります。行政だけでなく、関係者間の調整を十分に図るためのエリアマネジメントが不可欠です。本事業によって、京都駅八条口駅前広場が「歩くまち・京都の玄関口」として、さらに充実したものとなることを祈念するものであります。



なぜ京都駅八条口を 整備したの？

京都駅八条口駅前広場は、昭和39年（1964）の東海道新幹線の開業以来、基本的な形は変わっていないため、待機スペースの不足、人であふれて通行がままならない通路、客待ちタクシーや観光バスの混雑、マイカーの路上駐車など、多くの課題を抱えていました。この改善のため、平成21年（2009）から関係機関と検討を重ね、2度の市民意見募集を経て、平成25年（2013）に都市計画を変更し、平成26年（2014）から整備工事がスタート。一部施設の供用を開始しながら、平成28（2016）年12月にすべての工事が完了しました。

整備前の状況

限られた歩行者空間

これまで歩行者スペースは確保していたものの、スペースの一部を駐輪場として利用する等、歩行者や自転車による混雑で歩きづらい状況でした。



分散したバス停

京都駅の東西に分散して、路線バスや高速バスなどのバス停が配置されていたため、市民や観光客などの利用者にとって分かりにくいものとなっていました。



観光バスの混雑

バスとタクシーの乗降場が近く、同進行方向であったため、八条通の混雑の原因の一つになっていました。また、乗降場への入場を待つバスが路上にあふれ、路上での乗降も。一般車や路線バスの通行の妨げになっていました。



タクシーの混雑

タクシー乗降場のりば、おりば、待機場所が同じ場所にあり、出入口付近では混雑も。待機場場に入りきれないタクシーが八条通へあふれ出し、一般車や路線バスの通行の妨げになっていました。



駅前を占める駐車場

駅正面の大部分をパーキングチケットが占めており、一般車の送迎スペースは確保されていませんでした。そのため、人の乗降は自動車が行き来する八条通の路肩に停車して行われている状況でした。



PICK UP

観光客の増加が見込まれる今、ますます需要が高まる京都駅八条口

京都市を訪れる年間観光客数は、平成27年の調査では過去最高となる5,684万人^{*}。国内はもちろん、海外からも多くの観光客が訪れています。2020年の東京オリンピック・パラリンピック、そして、2021年の関西ワールドマスタースゲームズも控える今、さらなる旅行者が訪れることが予想される京都駅。その玄関口である八条口を利用する旅行者が快適に市内を観光するためにも、整備が求められていました。

※平成27年京都観光総合調査結果



整備の基本方針

ア 「歩くまち・京都の玄関口」

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

イ 「京都の顔」

おもてなしの心を備えた広場の形成

ウ 「まちの賑わい」

活気溢れる賑わいの広場の形成

整備内容の特徴

ア 公共交通の乗継利便性の向上

- ・ 路線バス乗降場の集約化
- ・ 雨に濡れずに乗り継ぎができる屋根の設置 など

イ 快適な歩行者空間の創出

- ・ 段差のないバリアフリー対応の歩行者空間
- ・ 自転車通行環境を整備し歩行者空間と分離 など

ウ 限られたスペースの有効活用

- ・ 八条通の交通量を踏まえた車線数の見直し（6車線→4車線）
- ・ 地下空間を有効利用した機械式地下駐輪場の採用 など



新しく生まれ変わった 京都駅八条口を見てみよう！

平成27年(2015)2月に機械式地下駐輪場の運用を開始。平成28年(2016)3月のプレオープン時には拠点広場(みやこ夢てらす)、タクシー乗降場、送迎スペース、路線バスのりばが完成。サンクンガーデンや貸切バス乗降場などの整備工事がすべて完了した12月にグランドオープンを迎えました。

整備前



パーキングチケット駐車場が大部分を占めていた駅正面。八条通はバスやタクシーなどで混雑していました

整備後



整備のポイント1

公共交通の乗り継ぎが 便利に、使いやすく！

八条口の正面に路線バスやタクシー乗降場、送迎スペースを集約。京都駅から各公共交通への乗り継ぎがわかりやすく、使いやすい配置となりました。

主な整備内容

- バス停やタクシーのりばを駅正面に配置
- 路線バスや貸切バスの待機スペースを充実。バス路線を増強
- 雨に濡れず、鉄道とバス・タクシーに乗り継ぎができる屋根を設置

迷わず
バスやタクシーを
利用できるね

整備のポイント2

誰もが快適に歩きやすく！

新しい京都の玄関口となる拠点広場「みやこ夢てらす」を中心に、駅を利用しやすく、誰もが歩きやすいスペースに。八条通に横断歩道も新設しました。

主な整備内容

- 南北自由通路から南に約15m張り出し、約600㎡の拠点広場を新設
- 拠点広場に大屋根とエレベーター、エスカレーターを設置
- 室町八条交差点、烏丸八条交差点に横断歩道を新設

拠点広場の
デザインにも
注目！

PICK UP

施設案内も充実！

鉄道や路線バスの乗り継ぎ、ユニバーサルデザインにも配慮し、情報が途切れないよう交差点や動線の分かれ目には案内サインを設置。拠点広場「みやこ夢てらす」といった人が集まる場所には、駅周辺の地図や路線バスのりば等を掲載した総合案内板を設置しました。



「みやこ夢てらす」の
総合案内板は
音声案内機能も
付いているよ

快適に利用できる
工夫がいっぱい！

整備のポイント3

限られた空間を 有効活用！

地下を有効活用した機械式駐輪場を整備。タクシーや観光バスの乗降場への入場は、離れた場所に待機場所を設けるショットガン方式(→P08)を採用しました。

主な整備内容

- 車線を片側3車線から2車線に変更
- 小スペースで高い収容能力をもつ機械式地下駐輪場を整備
- パーキングチケット駐車場を廃止し、送迎スペースやバス・タクシーの乗降場に
- ショットガン方式でタクシーや観光バスによる混雑を緩和

整備内容の
さらに詳しい解説へ

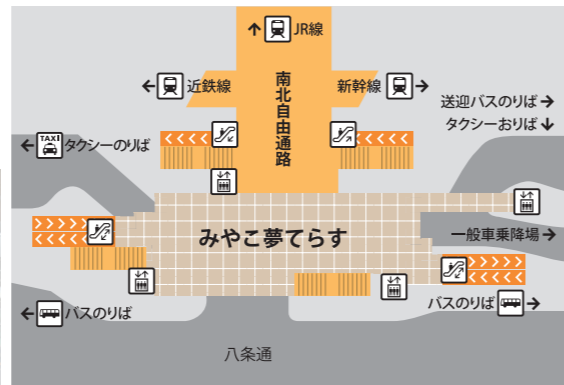


整備が完了して ますます使いやすくなるね!

京都駅八条口駅前広場は歩行者や自転車をはじめ、バス・タクシーの利用者、一般車の利用も配慮し、「使いやすく、人にやさしい」をコンセプトに、京都の玄関口にふさわしいデザインと機能性を兼ね備えたスペースに生まれ変わりました。

ア みやこ夢てらす

大屋根によるシンプルなデザインは、まちの玄関である京都駅八条口における「門」を象徴的に表現。南北自由通路と直結し、階段、エスカレーター4基（東西に各2基）、エレベーター3基を備えています。路線バスのりばや一般車送迎スペース等へ雨に濡れることなく直接アクセスできます。



エ 駐輪場・バイク駐車場

限られた空間を有効活用し、地下空間を利用した高い収容能力をもつ機械式地下駐輪場を京都府内で初採用しました。機械式地下駐輪場に入庫できない自転車などのため、地上部にもまちかど駐輪場を整備。バイク駐車場についても平成28年10月にリニューアルオープンしました。

- <八条西洞院通付近>
機械式地下駐輪場 (2基/408台)
まちかど駐輪場 (240台、定期専用38台)
- <アパティ前>
機械式地下駐輪場 (1基/204台)
- <八条口東(貸切バス乗降場北向かい)>
バイク駐車場 (原付52台、自動二輪6台)



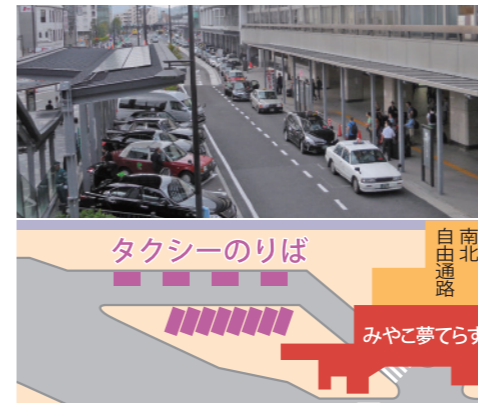
オ 路線バスのりば

路線バスや高速バス等のバス停を駅正面に集約。鉄道との乗り換えが多い市内路線バスを拠点広場「みやこ夢てらす」から近い位置に配置するなど、公共交通の乗り継ぎの利便性を向上させています。また、雨天時でも雨に濡れずに乗り継ぎができるよう屋根を設置しています。



イ タクシーのりば・おりば

乗降場をのりば（駅正面西側）とおりば（駅正面東側）に分離。また、タクシーをスムーズにのりばへ誘導するため、のりばの西側にタクシー待機場所を整備しました。さらに、のりばから離れた場所に待機場所を設け、駅前のタクシー待機場所の空き状況に応じてタクシーを送り出すショットガン方式を導入。八条通へのあふれ出しを防ぎます。



PICK UP ショットガン方式とは?

タクシーや観光バスの待機場所を京都駅から離れた場所に設け、駅前の乗降場等の状況に応じて、自動的に待機場所から車両を送り出す方式です。待機場所は京都駅から約2.4kmの鴨川西ランプの高架下に設けており、タクシー約70台、観光バス約40台分が駐車可能です。



ウ 送迎スペース

八条通の車線数の変更（6車線→4車線）、パーキングチケット駐車場の廃止により、障害のある方をはじめ、一般車や送迎バスの乗降スペースを駅正面東側に整備。雨天でも利用しやすいよう屋根を設置しました。



カ 貸切バス乗降場 2016.12 RENEWAL

乗降場はタクシーの経路と分離してアパティ前に整備。規模は2倍（6台→12台）に広がっています。雨に濡れないよう上屋を設置したほか、乗降場に隣接して階段やエレベーターを備え、利用者がサンクンガーデンや地下街等へ直接アクセスできます。また、のりばから離れた場所に観光バスの待機場所を設け、ショットガン方式を導入。バスの路上待機を防ぎます。



キ サンクンガーデン 2016.12 RENEWAL

貸切バス乗降場のすぐそばに上屋と大階段を整備。修学旅行生など約300人がバスを待てるスペースを確保しました。また、地上部にトイレを設置するとともに、水飲み場やドライミスト設備、サンクンガーデンと地上部を結ぶ2基のエスカレーターを設置しています。



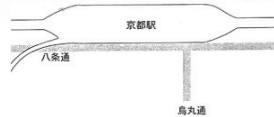
京都駅八条口駅前広場整備事業

事業区間 南区西九条池ノ内町～南区東九条西山王町
 延長・幅員 L = 850m W = 36 ~ 74m
 事業費 約45.6億円

過去の経過

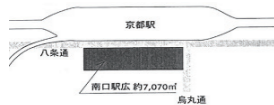
1928 (昭和 3年)

- ▶ 都市計画決定
当初都市計画
W=22m



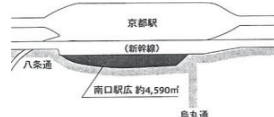
1947 (昭和 22年)

- ▶ 都市計画変更
竹田街道～堀川通まで幅員36mとし、京都駅の南口に約7,070㎡の広場設置



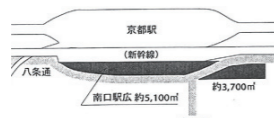
1964 (昭和 39年)

- ▶ 北口駅前広場を整備(国鉄)
- ▶ 東海道新幹線開業
- ▶ 新幹線建設に伴い、八条通の線形等を変更



1976 (昭和 51年)

- ▶ 都市計画変更
市街地再開発事業に伴い、道路線形等の変更及び広場約3,700㎡を追加



1981 (昭和 56年)

- ▶ 地下鉄烏丸線開業

1983 (昭和 58年)

- ▶ アバンティビル開業

1984-1986 (昭和 59 ~ 61年)

- ▶ 「京都駅南口周辺地区都市総合再開発促進計画」

1988 (昭和 63年)

- ▶ 地下鉄 京都～竹田間開業

1992 (平成 4年)

- ▶ 「京都駅改築計画および関連施設整備方針」発表
京都駅改築に合わせた南北自由通路の建設等

1996 (平成 8年)

- ▶ 「京都駅南口駅前広場整備構想」発表

1997 (平成 9年)

- ▶ 京都駅ビル開業
- ▶ 南北自由通路供用開始

1999 (平成 11年)

- ▶ 新北口駅前広場 供用開始

2001 (平成 13年)

- ▶ 8月 「京都駅南口周辺地区まちづくり指針」

2009 (平成 21年)

- ▶ 6月 「京都駅南口駅前広場施設再配置研究会」設立
学識経験者、有識者、京都府警察、京都市で、京都駅南口駅前広場の機能、施設配置その他整備の基本的な内容を定める京都駅南口駅前広場整備計画の素案のとりまとめに向けて議論。

2010 (平成 22年)

- ▶ 1月 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定
京都駅南口駅前広場整備をシンボルプロジェクトに位置付け
「歩くまち・京都」憲章制定
- ▶ 4・5月 パブリックコメント「京都駅南口駅前広場リニューアル計画」
- ▶ 7・8月 パブリックコメント「京都駅南口駅前広場リニューアル計画の施設配置案」

2011 (平成 23年)

- ▶ 3月 「京都駅南口駅前広場整備計画」策定
基本方針
(1) 歩くまち・京都の玄関口
(2) 京都の顔
(3) まちの賑わい

2013 (平成 25年)

- ▶ 5月 都市計画決定
- ▶ 12月～エリアマネジメント会議開催

2014 (平成 26年)

- ▶ 8月 第1回タクシーショットガン運用実験実施
- ▶ 9月 第1回観光バスショットガン運用実験実施
- ▶ 11月 駅前広場本体工事着手



- ▶ 12月 第2回観光バスショットガン運用実験実施

2015 (平成 27年)

- ▶ 2月 機械式地下駐輪場供用開始
第2回タクシーショットガン運用実験実施

2016 (平成 28年)

- ▶ 3月 タクシーショットガン試験運用開始
- ▶ 3月 プレオープン
- ▶ 4月 タクシーショットガン本格運用開始
- ▶ 12月 グランドオープン



1920 - 1940

1950 - 1970

1980

1990

2000

2010

「歩くまち・京都」の実現を目指して



やっと人がすれ違えるほどの幅の“ろおじ(路地)”の奥に、知る人ぞ知る名店がある。何気なく散策した先で、歴史上著名な出来事の舞台となった地に辿り着く…。まちなかを歩くことで、思いがけず自分だけの宝物を発見するような体験が楽しめる京都。

歩くことこそが京都にふさわしい移動の方法です。また、歩くことは健康や環境にも望ましいものです。このような歩くことを中心としたまちと暮らしを目指すのが「歩くまち・京都」です。

歩くことを中心とした暮らしは…

◎まちを元気にする！ ◎健康にいい！ ◎環境にやさしい！

3つの柱で実現！

1 既存の交通をより使いやすく

- ・京都駅八条口駅前広場の整備
- ・市内の駅等のバリアフリー化の推進(エレベーターの設置など)
- ・地下鉄ホームドアやバスの駅の設置



▲新しくなった京都駅八条口駅前広場

2 歩くことを大切にする生活様式への転換

- ・地域・交通事業者・行政が一体となったモビリティ・マネジメントの取組みにより、新たなバス路線が誕生



▲山科区・鏡山循環系統バス

3 歩行者優先のまちづくり

- ・四条通の歩道拡幅と公共交通優先化
- ・パークアンドライド駐車場の充実

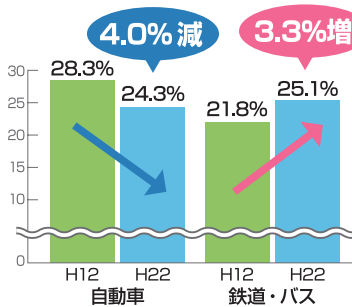


▲歩道を拡幅した四条通

「歩くまち・京都」の実現を目指し、市民の皆様と関係者の皆様とともに取組を進めてきた結果、着実に成果が表れています。

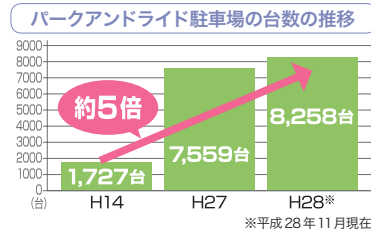
自動車分担率の低下

移動のために自動車を使う割合は平成12年から10年で約4.0%減少しています。



パークアンドライド駐車場の充実

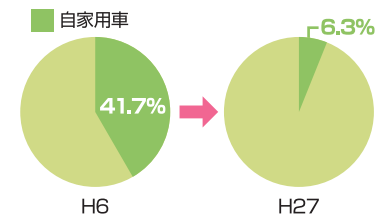
クルマを駅やバス停周辺の駐車場に停め(Park)、公共交通機関に乗り換えて(Ride)、目的地に向かうパークアンドライド駐車場の充実を進めており、14年間で約5倍の8,000台以上を確保しています。



観光客のマイカー利用の減少

マイカーの利用割合は、平成6年(41.7%)から、平成25年(15.1%)、平成26年(9.9%)、そして平成27年は(6.3%)と大きく減少しています。

自家用車で京都に来る人の割合



マイカーでお越しの方はパークアンドライド駐車場をご利用ください。

公共交通機関と合わせてご利用いただくと駐車場利用料金が割引になる駐車場も！

京都市 パークアンドライド

検索

