

第 1 回 京都駅前の再生に係る有識者会議 会議録

日時 令和 7 年 4 月 1 7 日（木） 1 7 時から 1 8 時 3 0 分まで

場所 キャンパスプラザ京都 第 3 会議室

出席 岩瀬 諒子 京都大学大学院工学研究科助教
大庭 哲治 京都大学経営管理大学院教授
加須屋 明子 京都市立芸術大学美術学部教授
嘉名 光市 大阪公立大学大学院工学研究科教授
松中 亮治 京都大学大学院工学研究科准教授
若林 靖永 佛教大学社会学部教授

以上 6 名（五十音順、敬称略）

1 開会

○ 開会挨拶 旗 都市計画局長

京都駅周辺は、京都の玄関口として、ビジネス、観光などで多くの人が訪れるポテンシャルの極めて高いエリアであり、さらに、駅前のオフィスビルや商業ビルが、更新していく時期を迎えている。今が生まれ変わっていくチャンス。

そういった状況も踏まえ、新京都戦略において「京都駅周辺を新たなビジネス・交流の創造拠点へ。オフィス・商業施設の供給促進、市有地の有効活用により都市機能を集積。」とリーディングプロジェクトに掲げている。

4 月 1 4 日に、京都商工会議所の都市整備委員会から、京都駅前のまちづくりについての意見書が本市に提出された。内容を簡潔にいうと、「エリア全体に共通するコンセプトやビジョンなどに基づく開発を進めることが必要である。」「ウォーカブルな空間づくりなど開放的なオープンスペースに配慮されたい」「景観や自然環境、文化的価値などに最大限配慮しつつ、民間の開発意欲を喚起し、イノベーションが促進されるような政策を積極的に図っていただきたい。」というご意見をいただいた。

この意見書を受け、松井市長からは、「京都駅周辺は、京都の大きなエンジンであり、5 0 年前と比べて駅の存在も変わっており、大きな潜在力を持った状態になっている」「東京や大阪と同じものを目指すわけではないが、大阪や東京のようにビジョンを持ってまちづくりを進めているところは見習ってきたい。」「町づくりは 1 0 年、2 0 年と時間をかけていくもので、中長期で頑張りたい。」というコメントがあった。

この会議では、ポテンシャルの大きい京都駅前エリアの 1 0 年、2 0 年後の未来を見据えた将来像や、その実現のための方策を検討いただきたい。また、今後の会議では、先ほど紹介した御意見も踏まえ、経済界の皆様からご意見を伺

う機会も設けていきたい。

皆様の専門的な知見、創造的なアイデアによって、京都ならではの魅力的な商業、業務の集積や、ウォークアブルな都市空間の実現などについて検討いただき、今年度末を目処に、意見書としてとりまとめていただきたい。

検討に必要な資料については、事務局の方で準備するので、何なりとお申し付けいただければと思う。改めて、皆様のご参加に感謝申し上げるとともに、皆様のご議論を心よりお願い申し上げます。

○ 委員の紹介

(委員の紹介)

2 議事等

○ 意見交換

(資料1に基づき説明)

○ 大庭座長

本日は第1回なので、幅広く意見交換し、次回以降の議論の深掘りにつなげていきたい。

資料1の最後で検討の視点が提示されている、その視点でも、その他でも構わないので、ご自由に考えを述べていただきたい。京都駅前の課題をどう解決していくのか、強みをどう活かしていくのか、新しい価値をどう付加していくのか、という視点もある。多面的な視点から願います。

○ 若林委員

3点言いたい。

1点目、観光や都市における都市ブランドという観点から見たときに、京都駅ビルは刺激的で、知的に、精神に揺さぶるデザインである。新幹線に乗るときでも降りるときでも、ワクワク感がある。中に入ると面白い。今では他にも面白い駅が多く出来たので、相対的には革新的ではないかもしれないが、今でもインパクトはある。また、京都タワーの写真を撮る人も多い。夜の京都タワーのライトアップの色もメッセージにより変化する。

この2つはランドマークであり、非常に価値のあるメッセージ性のあるものの。

一方で、残念なのは駅を降りて外に出た瞬間に京都を感じさせるものがなく、バス停があるだけという点。

東京駅では駅前広場が整備され、今日もある国の大使が赴任したとのこと

で接遇の場として使われていた。駅前でそのようなことができる。

駅に注目しがちだが、そうでなく駅から出た時に何が見えるか。京都を訪れた人にインパクトを与える、また京都市民が「京都に帰ってきたな」と思わせるような仕掛けを京都駅前に用意することが次の大きな挑戦ではないか。

2点目は、オフィスに関わること。ぎゅうぎゅう詰めのオフィスでの働き方はクリエイティビティに欠ける。働く人も楽しくないので、そのようなオフィスはどんどん不要になってくる。

オフィスそのものが自由で楽しいものになる必要がある。また、周囲に飲食店や交流できるカフェなどがあるような、オフィスだけで成り立つのではなく、多様なサービス・楽しさを演出できるエリアでないと、持続可能ではない。

多くの企業にとってオフィスは京都駅前である必要はなく、もっといい場所があれば移ることもある。わざわざ京都駅前にオフィスを構える価値、オフィスのことを議論する際にはそうした観点が必要。

3点目、インバウンド観光客の増加等で、京都駅で降りる人が多く、今はギリギリ消化できているように見えるが、これ以上になると大変だという思いがある。公共ターミナルとして機能性を高めて、どんどん人を送り出す、迎え入れることができるかという点も重大な課題である。

○ 大庭座長

京都の玄関口としての顔づくり、都市ブランドの重要性については同感である。また、オフィス環境の楽しさやオーバーツーリズムの課題等についてもご意見いただいた。

○ 嘉名委員

1点目、京都に降り立った時に、「これは京都にしかない素晴らしい広場だ、京都の景観だ」という状況を目指すうえで、目の前にある状況をいかに作るかと考えると、目にすべきはタクシーやバスなどのみの状況ではない。人中心の広場もしっかりあることが重要。実現には難しい課題も多くあり、様々な検討が必要となるが、まずは思い切った案を考えていきたい。

2点目として、広場に加えて街路の景観をどうつくっていくか、歩いて楽しい通り、回遊性をいかにつくるかを考えるべき。建替えが進んでいくなかで、どういう通りを作っていくのが明確にならないと、ばらばらになる恐れがある。先見性をもちながら作っていくことが重要。

3点目、都市再生という枠組みでの検討ということで、京都が発展していくために欠かせない機能を考えることも重要。

例えば、オフィスや商業、アミューズメント系、アリーナなど、いろいろな

機能が全国各地の都市再生で導入されているが、これらの機能は建物の形に影響を与え、関係が非常に深い。京都は景観規制をしっかりとやっているまちなので、ビルディングタイプを検討しながら、導入機能を収めていくという考え方を取り入れることが重要。

昨今の建築費高騰など考えると、いわゆるスクラップアンドビルドで建替えていく事業モデルも難しくなってくると思う。そうなると、既存ストックをうまく活用していくという視点も重要。このエリアにも素敵な建築ストックがある。小さいものだと京町家、武田吾一の関西電力ビルや山田守の京都タワーなど素晴らしいものがある。そういうものをうまく生かしながら共生していくような仕組みづくりも重要な視点である。

4点目、オーバーツーリズム対策もしっかりする必要がある。京都駅に人が多く集まり、バスなどで動いている。周辺にちょっといい滞留や居心地の良さを作りたいが、それが実現できていない。実現のためには人流や滞留などの分析が必要。データを採り、読み取り、どのような対応が必要かということが検討のベースになる。

5点目、まちの更新には多くの時間が必要。商工会議所から意見書にもあるとおり、民間を含むまちづくりである。東京の大丸有は100年かけてビルを建て替えていこうという構想であり、御堂筋空間再編で16年、難波のなんば広場も17年かかっている。非常に時間がかかるとともに、官民連携がないと実現しないので、しっかり協調しあえる大きな目標像が必要。また、協調だけでなく、民間にも汗をかいてもらう、あるいは民間が取り組むことで地域価値が向上するような、エリアマネジメントの考え方を取り入れる視点が必要。そのうえで、時間をかけて更新する視点が必要。

○ 大庭座長

街並み、景観との共存調和や創造するという視点からの意見をいただいた。

また、オーバーツーリズム対策や、エリアマネジメントはじめ官民連携、ガバナンスをどう図っていくのかという観点も重要な視点だと思う。

○ 岩瀬委員

1点目、京都駅は価値のある建築物であることをしっかりと伝えたい。海外からゲストがくる際も、京都駅は必ず見たいというリクエストがあるぐらい、国内を代表する世界的な建築物で、現代建築において京都駅は非常に価値のあるもの。京都駅ビルは、建物の中に都市があるという、素敵な建物である。

建物の中に都市があるというものを、どのように駅前広場やまちに展開できるかは、大変興味深い視点。場合によっては、平たい広場が良いのか、立体化

や地下との連動など、柔軟な可能性を京都駅ビルの考え方からヒントを得て展開していくこともありうる。

一方で、京都駅が出来た際の南北の分断に関しては、面的に交通・人流を見直すなど、南北のつながりを考えることが必要。

都市的な視点で言うと、東本願寺・烏丸通と京都駅を降りた時の風景の軸がずれている点も、駅前広場の空間を考えるうえでの大事なポイントになる。

きめ細やかに考えると、駅前広場の外も含めて考えることで、バスターミナルやタクシー乗場などの占めるエリアの縮小も考えられるのではないか。乗り降りの場所や混雑状況など、きめ細かい視点とテクノロジーの駆使により、どこまで広場を作れるのか、これから長い時間をかけて考えていくことになる。広場を設計するうえでは、スケールによって得られる空間の質が異なるため、交通のための場所、ヒトのための場所を、どのぐらいのスケールで考えることができるかも重要。

○ 大庭座長

建築の視点から色々ご意見をいただいた。駅前の空間をどう面的にとらえるかという視点が非常に重要となる。

○ 加須屋委員

京都の良さは、非常に革新的な新しいことをすぐに取り入れていくところと、伝統的な価値観が残っているところ、情報が共存しているところ。非常に特徴的であり、その所は大事にしていきたい。そういう意味で、刷新だけでなく、今あるものとどう組み合わせあわせていく方向性は良いと考える。ただ課題も多くある。

立体的に考えたらという意見があったが、東京駅では大きなビルが建ち並んでいる中で、地下に長いギャラリーがあり、若者作家たちが展示している。京都には多くの美術大学があり、若手作家の卵も多い、そういったポテンシャルを、人材の活躍の場と組み合わせしていくことで、楽しいことができるのでは。

また、東本願寺など特徴的な建物が、駅を出てすぐに全部見えるのではなく、少し歩くと現れるアイキャッチの面白さがあるところも、街の特色として非常に重要なポイントかと考える。

○ 大庭座長

文化芸術の観点、景観の観点からご意見いただいた。

○ 松中委員

京都駅前について自由に語ってよい、となると夢を多く語りたくなってしまふ。一方で、京都駅前で再開発は難しい点もあると考えている。駅前広場の立体利用も、どこまで可能なのか。地下には地下街が存在するなか、構造的に上空や地下を利用可能なのか。利用可能な空間を押さえたほうが良い。そうしないと、単なる夢物語になってしまう。

また、京都駅前にどのような都市機能が必要なのかという点、今日の資料からオフィス・業務機能が圧倒的に足りないことがひしひしと伝わってくる。一方で需要がある機能を供給するだけで、京都らしい駅前になるかという点、そうではない。業務床が駅前空間で一番のプライオリティをもっているのかということを含めて、考える必要がある。

一方で、京都駅前にとって大事な機能は「交通結節点」である。昨今の駅前は人であふれており、バス停に多くの人が並んでいる。

仮に私が観光客だとしたら、京都に拒まれている感じがするくらい、決して快適な環境ではない。ハイグレードな空間を提供することが京都の顔である京都駅前の使命である。ただ、交通結節機能だけでは面白みがないのでウォークアブルな広場のしつらえも重要。

このような複数の要素が全部入るのかという議論が重要。限られた空間にどううまく機能をはめ込んで、それを誰がどうやって作るのかといった制度設計に膨大な検討が必要。

○ 大庭座長

空間的な制約があること、供給された床をどのように活用していくのかのプライオリティの共有を図るためのビジョンが必要であること、改めて交通結節点としての京都駅のあり方についても議論が必要であることについてご意見いただいた。

各委員の意見を聞き改めてビジュアルは非常に大切だと感じる。それにより人は動く。駅前広場を使う主体は人間であるため人間にどう魅力を感じてもらうかという視点が大事である。都市再生を図っていくうえで、他都市のような状況を目指すのではなく、京都は京都ならではのあり方を目指すべきである。

一方で、まちが魅力的になればなるほど高級化し、逆に一定の人しか使いづらいような駅前になってはいけない。色々な人が色々な想いを持って使える、おもてなしの視点がここには必要。

また、京都駅前には新しい価値の付加も必要で、色々な方々が偶発的に出会ったり話し合ったりイベントに出くわしたりするような、魅力的で人々が豊かに幸せに感じるような空間づくりが大事である。人々がどう使いこなすか

という視点も大切であるし、人流や混雑している箇所の情報を含め科学的に分析する必要もある。

他にご意見はあるか。

○ 嘉名委員

京都駅ビルはかつて景観論争を巻き起こした。巨大なボリュームとどう向き合うかという中で、駅の中に都市をつくるという解き方でデパートや劇場、美術館ができたように、駅まわりにあらゆるものが集中したことから、その外との関係の再構築が求められている。

そのためには、京都駅及び京都駅ビルの役割を考えることが必要で、そのことが京都駅のあり方につながると考える。大阪駅の事例でいうと6か所程度出入り口があり大量の人流をさばっている。京都駅は駅からの人流が特定の場所に集中しているが、これを中長期的に分散していくことで問題解消を図るべき。これはJRが考えることではあるが、駅の出入口だけで考えるのも限界があるため、官民連携で考えていくべき。

○ 大庭座長

新しい視点のご意見をいただいた。他の視点はありますか。

○ 松中委員

議論の進め方についてであるが、考えるべきことは非常に多い一方、時間は限られている。何を考えるべきかの優先順位付けは早い段階で必要である。1年間という限られた時間しかないこの会議の目標設定が必要。

○ 大庭座長

そのとおりである。事務局はいかがか。

○ 事務局

京都駅を取り巻く課題は膨大である。まずは大きな目指すべき方向性をお考えいただきたい。本日いただいたご意見を論点整理させていただくので、以後の視点を絞った深掘りに繋げていただきたい。

○ 大庭座長

限られた時間の中でどこまで踏み出していくべきかという視点は非常に重要。

これまで出てきていない観点で意見させていただく。

レジリエンス、防災の視点も必要かと思う。駅前の空間に生じる様々な障害にどう対応していくかも大切。

また、駅を利用している方、事業者の方、住民の方々など多様なステークホルダーとビジョンを共有または議論していくような場づくりも非常に大切。

他にご意見あるか。

○ 岩瀬委員

先ほど少し触れたことだが補足させていただく。

交通結節点としての機能についてだが、情報技術や情報発信も大切である。本日利用したタクシーの運転手の方は、客とのやりとりはアプリで済むので駅周辺には行くが駅のプールは使っていないとのことだった。

10～20 年後は近い未来と言いながらもその頃には技術革新等により交通や外国人観光客への対応方法も進化していて、その結果、物理的な空間の縮小につながることも期待できそうだと思うので、そのような視点も持ちながら検討するということも大切だと考える。

○ 大庭座長

ある程度、未来を想定したうえで今何をすべきかを考えていくべきというご意見でした。

本日、頂戴した多くの意見を整理し、集約または深掘りができるよう進めていく。次回のテーマは、業務・商業機能の集積やウォークアブルなまちづくりについて詳細に検討を進めていく。

最後に、事務局より今後のスケジュールについて説明をお願いします。

○ 今後のスケジュール

(資料 2 に基づき説明)

3 閉会