

# **第4回、第5回における 検討経過**

# 目次

1. 第4回、第5回の検討テーマ	・ ・ ・	3
2. 導入すべき都市機能	・ ・ ・	5
3. 公共空間・ウォークブル	・ ・ ・	14
4. 建物規模	・ ・ ・	22
5. 街並み・デザイン	・ ・ ・	32
6. エリアマネジメント	・ ・ ・	66
7. これまでの意見のまとめ	・ ・ ・	71

# 1. 第4回、第5回の検討テーマ

---

## 第1回～第3回での主な意見と第4回・第5回での検討テーマ

### 第1回～第3回での主な意見

- 駅から出た時に京都を感じさせることが重要
  - クリエイティブなオフィスに加え、賑わい、交流など、多様な都市機能の導入が必要
  - 限られた空間での実現にあたり、機能の優先順位が重要
  - 交通結節機能、地上・地下でのアクセス性の向上・最適化が重要
  - 歩いて楽しい、憩える空間の創出が必要。交通と人の両立も重要
  - 多様な機能等の導入、事業性の観点で、高さ方向のキャパシティを増やすことが必要
  - 歩いて楽しい、回遊性を生み出す街路景観が重要。建物低層部の使い方や見え方が重要
  - 広場や周辺からの見え方、ランドマークとの関係性も考慮すべき
- ※第3回会議は民間事業者等へのヒアリングを実施

### 第4回・第5回での検討テーマ

- 導入すべき都市機能
- 公共空間・ウォーカブル
- 建物規模
- 街並み・デザイン
- エリアマネジメント
- これまでの議論のとりまとめ

## 2. 導入すべき都市機能

---

# 検討の視点・内容・意見(概要)

## ○検討の視点

- ・コンセプトの実現には、多様な機能等の導入が重要
- ・一方で、限られた空間であるため、導入する機能等の優先度を定めることが必要

## ○検討内容

- ・主な建物用途の優先度
- ・京都らしい低層部賑わい
- ・ウォーカブルやアクセス性向上等に寄与する取組
- ・その他導入すべき多様な機能
- ・誘導のあり方



- ・主な建物用途の優先度は、  
「時代の潮流に合ったオフィス」>「賑わいを生み出す商業」>「ホテル」>「住宅」が妥当。
- ・交流・イノベーションの創出、国際競争力の向上等に繋がる、MICE施設・コワーキングスペース、文化芸術・学術・研究開発の関連施設等の多様な機能を導入すべき。
- ・アクセス性・回遊性・バリアフリーの向上、人流の分散、酷暑や荒天時の快適な移動など、豊かで快適な街の体験を創出すべき。
- ・建て替えを促進することで、耐震性、環境性能等の向上も実現すべき。
- ・将来像に寄与する取組を条件に、建物高さや容積率の規制を緩和する規制誘導手法を導入することが妥当。

# 主なご意見

※事務局から案を提示し妥当性が確認されたものを含む。(以下、同じ)

(検討の前提として考慮すべき点)

- ・ 限りある駅前空間にどのように多様な機能を導入するかが重要。
- ・ 誘導に当たっては、業務や商業という粗い分類ではなく、より詳細に必要な機能を考える必要がある。
- ・ 京都にとって、オフィスに力点を置くことがなぜ重要なのか、時代の潮流にあったオフィスとはどのようなものか、という説明も必要である。
- ・ 京都駅ビル建設の際は、内部にまちを展開させるという考え方であった。当時からは、社会情勢や周辺のまちも大きく変わっており、駅とまちとの関係を新しく定義していくことも必要。

(導入すべき多様な都市機能等)

- ・ コンセプトの実現への寄与や現状の立地状況を踏まえ、「時代の潮流に合ったオフィス>賑わいをもたらす商業施設>ホテル・旅館>住宅の優先度での都市機能集積を目指すことが妥当。
- ・ 駅前の塩小路通などの低層部に賑わいがあることは大事。また、整備時だけでなく、賑わいがその後もあり続けるような工夫も必要。
- ・ オフィスを増やすためには、商業は低層部のみに限るという方法もある。供給にメリハリをつけることも考えられる。
- ・ 交流・イノベーションの創出、都市ブランド・競争力の向上、多様な働き方に繋がる、MICE施設・コワーキングスペースなどのビジネス関連施設を創出すべき。
- ・ 京都の個性や強みを感じられる、文化芸術・学術・研究開発の関連施設も導入すべき。
- ・ いいオフィスをつくるだけでなく、働きやすいよう、周りの環境も作ることが必要。

## 主なご意見

- ・ 最近のオフィスビルは、食堂・ジムや保育施設の併設などもある。単にオフィスだけでなく、働き方を想像できるよう、細やかに見ていく必要がある。
- ・ 暮らす人、働く人、観光客など多くの人がいるため、帰宅困難者対策等の防災性の向上も重要。
- ・ 建物を建て替えることで、耐震性・環境性能・バリアフリー性の向上が見込める点も重要。
- ・ 民間の敷地や建物内にも公共的な空間の充実を進め、各々の関係性やネットワークが構築できると良い。
- ・ 公共空間、敷地内、屋上等の様々な場所にグリーンインフラや緑を導入すべき。
- ・ 地下街・地下道から周辺への地下ネットワークを拡充すべき。

### (誘導のあり方)

- ・ 将来像に寄与する取組を条件に、建物高さや容積率の規制を緩和する規制誘導手法を導入することが妥当。
- ・ 住宅を抑制するかどうかの検討が必要。住宅は周辺のエリアでも整備できるので、必ずしも駅前こだわらなければならない。
- ・ 駅前の限りある空間なので、住宅等の抑制などの取組を組合せることも考える必要がある。
- ・ 規制を緩和した結果、誘導したい用途と異なる用途ばかりが増えないようにする必要がある。

### (その他)

- ・ 京都駅周辺には、市有地や公共建物が複数存在する。民間活力の導入も視野に入れながら、立地ポテンシャルを最大限に活かし、エリアの将来像の実現に資する活用をすべき。



# 時代の潮流に沿ったクリエイティブなオフィス

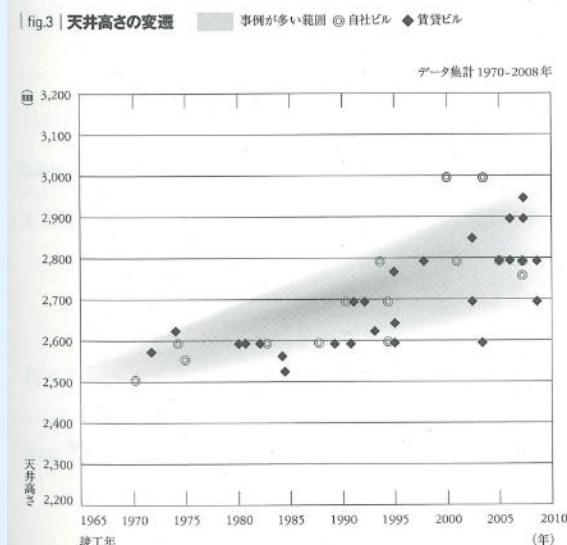
- ・ 近年、多様な働き方を実現するフレキシブルな空間や、コミュニケーションを生み出す交流空間、天井高の高い快適な空間等が求められているのではないかと。
- ・ 目的によって柔軟に場所や働き方を選ぶことができ、交流も出来るコワーキングスペースも求められているのではないかと。

## 【オフィス空間の潮流】

- **フレキシブル・多様な働き方**  
仕事の目的やスタイルに応じて、レイアウトや場所、規模を選ぶことができるオフィス
- **コミュニケーションの活性化**  
新しいアイデアや人間関係を生み、コミュニケーションが活性化されるオフィス



- **快適で機能的な空間**  
ゆとりある空間や設備更新性を企図した天井高の高いオフィス



## オフィス天井高の変遷

出典：「オフィスブック」制作グループ編著  
「オフィスブック」(2011) 株式会社

## 【ワーキングスペースの潮流】

従来のワークスペースに加え、集中できる個室や会議室、テレワークブース、交流・イベントスペースなど、多様なニーズに対応したスペース

### JAM BASE (ジャムベース)



© Nacasa & Partners Inc.

# 京都駅前のオフィスニーズなど

- ・時代の潮流に沿ったオフィス空間の創出・集積が急務ではないか。

## 企業やオフィス仲介事業者の声

- 京都は大学が多く、国際的知名度も高い。新卒や外国人の採用、産学連携に優位性がある。
- 京都は伝統・革新・自然・職・住がコンパクトに共存。従業員のクリエイティビティやウェルビーイングの実現に適している。
- 京都駅は東京や大阪ともアクセスが良く、駅前のオフィスニーズが特に高い。
- 京都駅前でオフィスを探すか、ニーズに合った空床が見つからず、京都を候補から外す企業が散見される。
- 京都の環境は魅力的だが、玄関口である京都駅前の商業・業務の集積に乏しく、ビジネスチャンスの観点で候補から外した。

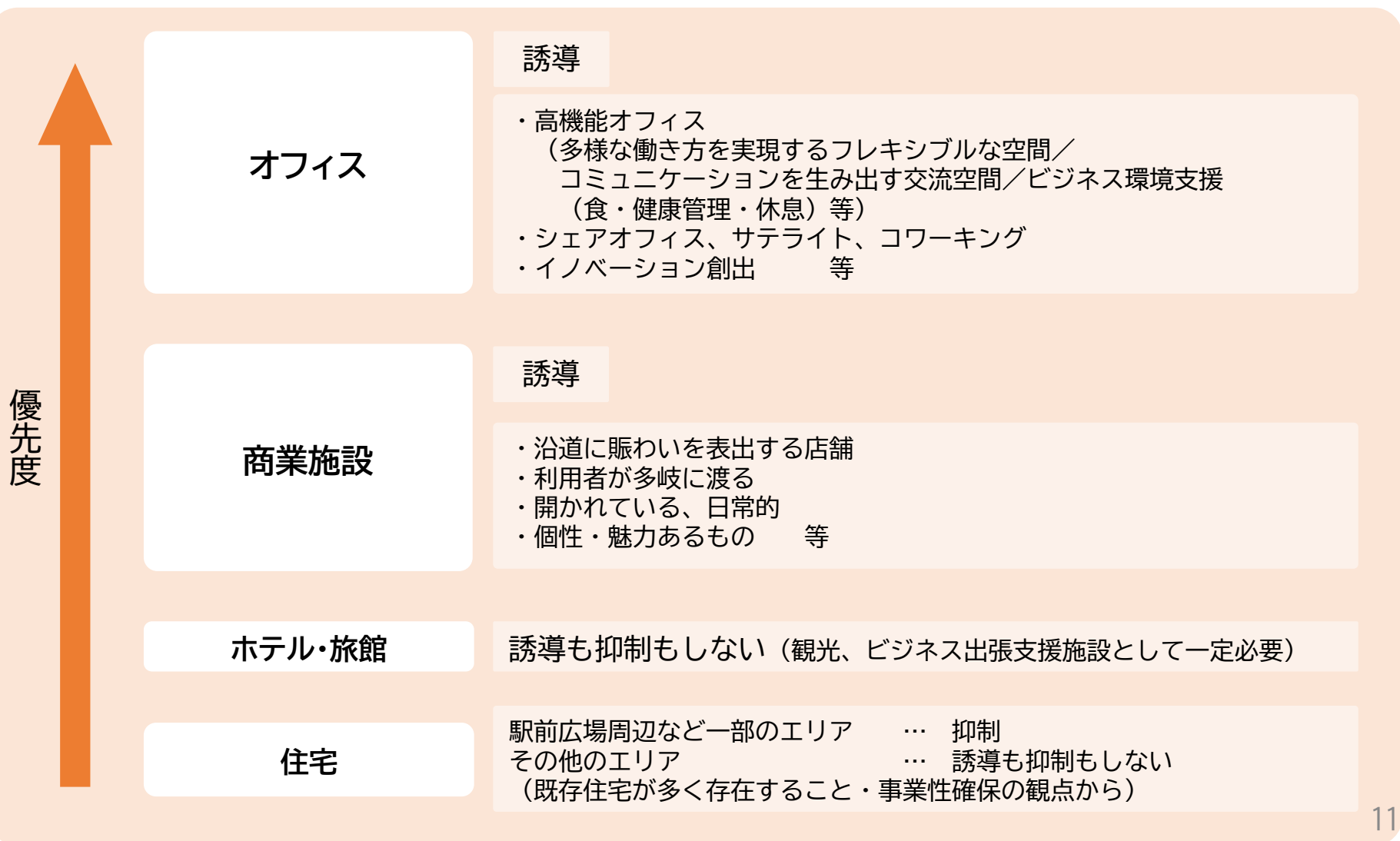
## 京都市の企業誘致に関する近年の動き

- R4 企業誘致推進室の設置  
事業拡大や京都への進出をワンストップ支援  
⇒年間約50件の事業拡大・誘致が進む
- 首都圏・海外企業誘致の専属職員を設置
- 企業立地に関する支援制度の充実
  - ・大規模テナントオフィス立地支援制度  
(京都駅周辺、らくなん進都北部が対象)
  - ・初進出支援制度、お試し立地支援制度



# 主要な建物用途の優先度(案)

- ・ 将来像実現に向け、優先度に応じて用途の誘導や規制を行うべきではないか。



# 京都らしい低層部賑わいのあり方(案)

- ・「京都らしい駅前」「ウォーカブル」等のコンセプトの実現のため、沿道低層部は、開かれた魅力ある用途を誘導すべきではないか。

## ◎望ましい用途の例

利用者が多岐に渡る／常時開かれている／  
日常的／文化芸術・学術 等

(例)

- ・ コワーキング等
- ・ 商業（飲食・物販・サービス店舗等）
- ・ 文化施設（ギャラリー等の開かれたもの）
- ・ 産学連携施設（開かれたもの）

## ○望ましくない用途の例

利用者・利用頻度・営業時間などが限定的

(例)

- ・ オフィス
- ・ 倉庫、車庫
- ・ 住宅、ホテル

## ◎望ましいあり方

京都ならではの／  
個性ある 等

(例)

- ・ 個性や魅力ある店舗

+

## 誘導のあり方(案)

- ・ 高さや容積率の上乗せをインセンティブとし、コンセプト実現に寄与する多様な機能の導入や取組を誘導すべきではないか。

### ○ コンセプト実現に寄与する多様な機能や取組

#### 多様な機能

- ・ クリエイティブなオフィス、商業の集積
- ・ その他多様な機能の導入  
(ワーキング、交流、MICE／文化芸術、産学連携 等)
- ・ 沿道低層部の賑わいの創出

#### ウォーカブル

- ・ 沿道部等の豊かな歩行者空間・公共空間の創出
- ・ 回遊性・アクセス性の向上  
(地下接続、貫通通路、地下出入口の移設等)
- ・ 交通結節機能の強化

#### その他

- ・ 防災(帰宅困難者対策)、環境性能
- ・ 周辺エリアとの機能連携

### ○ 誘導のあり方：方向性(案)

- ・ 多様な機能の導入や取組を条件として、建物規模を緩和
- ・ 事業検討のし易さを考慮し、条件をできる限りメニュー化し、事前明示

### 3. 公共空間・ウォークابل

---

# 検討の視点・内容・意見(概要)

## ○検討の視点

- ・ 近年、京都駅前を訪れる人や歩行者は大きく増加。
- ・ ウォークアブルなまちづくりのため、歩きやすい豊かな歩行者空間が必要。

## ○検討内容

- ・ 各通のセットバックと幅員の考え方の整理
- ・ セットバック・地下出入口取込みのあり方（広場周辺）

※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



- ・ 歩行者空間の幅については、短期的には、幹線道路では幅6m以上、その他の通りでは両側に既存幅プラス1.5m以上の空間を確保すべき。建替え時の規制緩和の条件として民間敷地のセットバックを求めることで、必要な幅を確保することが妥当。
- ・ 中長期的には歩車再編やトランジットモール化、広場再編などの大胆な取組を検討すべき。
- ・ 歩道上の地下出入口の敷地内取込みを誘導すべき。
- ・ 歩行者と車が交錯しない環境が重要。自家用車の利用や駐車場を抑制すべき。



## 主なご意見

(検討の前提として考慮すべき点)

- ・ 京都駅ビルの開業時と現在とでは、駅前を訪れる人の量や、車両と歩行者の通行量のバランスが変わっており、それに対応した公共空間のあり方を考える必要がある。
- ・ 新幹線、地下鉄、バスのデータもできる限り収集すべき。

(歩行者空間幅の拡充の目指すべき方向性)

- ・ セットバックの幅員の妥当性を確認する必要がある。
- ・ 歩行者空間の幅員については、短期的には、幹線道路では幅6 m以上、その他の通りでは両側に既存幅プラス1.5 m以上の空間を確保すべき。建替え時の規制緩和の条件として民間敷地のセットバックを求めることにより、必要な幅員を確保することが妥当。
- ・ 歩道上の地下出入口の敷地内取込み等による歩行者空間拡充を誘導すべき。
- ・ 歩行者空間の拡充に当たり、歩道上の地下出入口を民間の敷地内に取り込むことができれば、歩行者空間が広がるため、民間建物はセットバックしないでよいこととするとも考えられる。
- ・ 中長期的には、歩車空間の再編やランジットモール化、広場の再編などの大胆な取組を検討すべき。実現には時間がかかるので、早く動き出すべき。
- ・ 歩行者空間の拡充には、行政によるハード整備も重要。行政としての覚悟を示すことが必要。



## 主なご意見

### （駐車場等のあり方）

- ・歩行者と車が交錯しない、歩きやすい駅前の実現に向けて、自家用車の利用を抑制するため、駐車場付置義務のあり方など、駐車場の抑制方策についても検討すべき。
- ・駐車場の出入口は幹線道路に面して設けるべきでない。幹線道路以外の道路でも極力制限すべき。

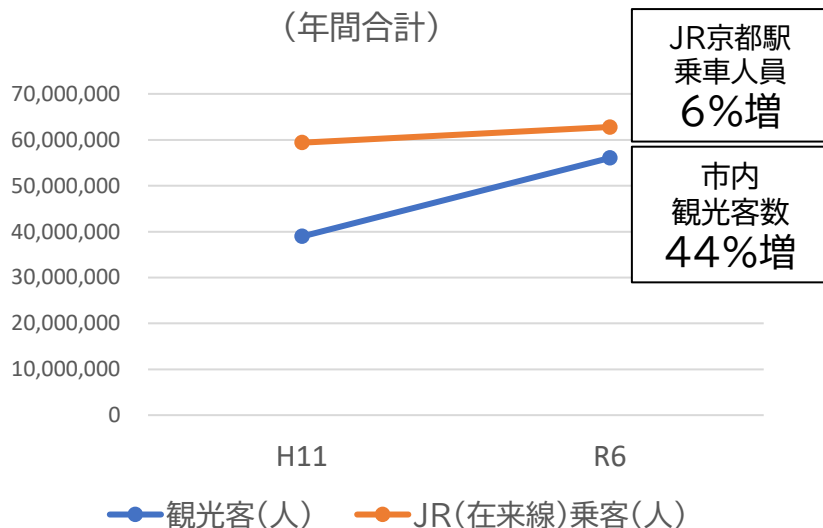
### （歩いて楽しい環境の創出）

- ・歩道部分が、歩行空間のみでよいのか、滞留空間も設けるのか、どういう将来像を描いていくのか検討すべき。
- ・立体的な路地、建物同士の連携、2階、3階レベルでの連担などであってもよいのではないか。
- ・猛暑や大雨時などの人の動きも想定しておくべき。
- ・地下動線の北側エリアへの更なる展開など、様々な場所に快適に歩いていけるように工夫が必要。
- ・ストリートを安全で楽しい場所にする必要がある。

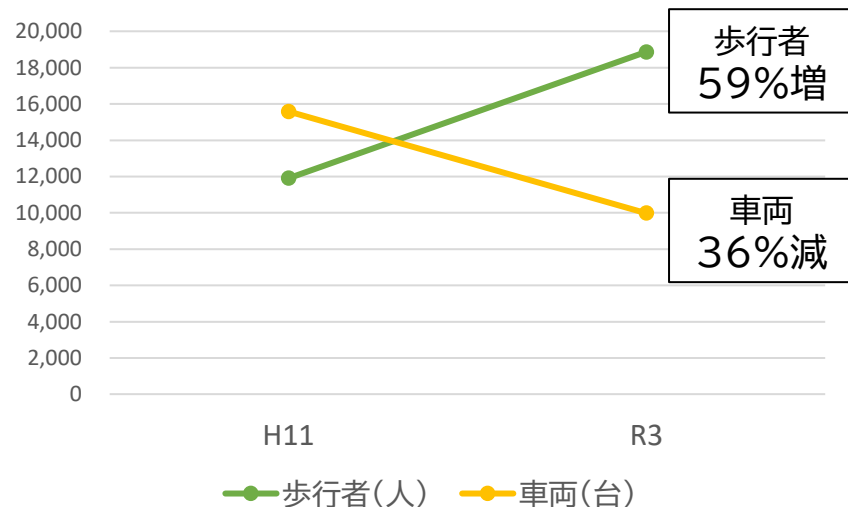
# 京都駅来訪者・歩行者の近年の推移

- ・市内観光客・JR京都駅利用者は増加傾向にある。
- ・烏丸通の車両は減少、歩行者量の増加により、車両と歩行者量が逆転している。

市内観光客・JR京都駅在来線利用者数  
(年間合計)



歩行者・車両数(烏丸通(七条一塩小路)・休日12時間)



	H11	R6	(H11比)
JR京都駅乗車人員 (在来線)	5,940万人	6,279万人	(+6%)
市内観光客数	3,899万人	5,606万人	(+44%)

	H11	R3	(H11比)
車両	15,587台	9,968台	(△36%)
歩行者	11,903人	18,867人	(+59%)

# 各通において求めるセットバックの幅員(案)



既存歩道  
幅員 約3.1m(有効部)

セットバック部分  
幅員 3.0m



セットバック部分  
幅員 1.5m

※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。

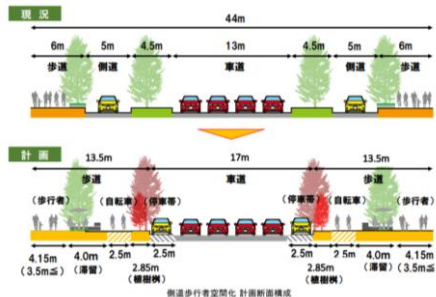
# (参考)他都市事例:歩行者空間拡充の方向性(案)

- ・他都市では、大通り沿道で、歩道+民間敷地のセットバックで約6~7mの幅員を確保する事例あり。
- ・駅前広場周辺では、3mセットバック(既存の歩道と併せて6~7m)することで、通行空間約4m、滞留空間2~3mは確保すべきでないか。
- ・さらに、地下出入口取込みの誘導や、中長期的に歩車空間の再編による拡充も検討すべきでないか。

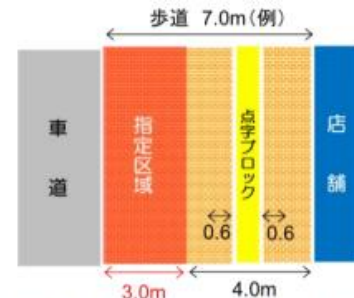
御堂筋(滞留空間4m/通行空間3.5m)



大丸心斎橋店前

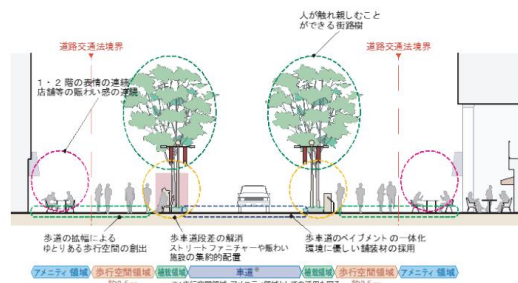


三宮中央通(滞留空間3m/通行空間4m)

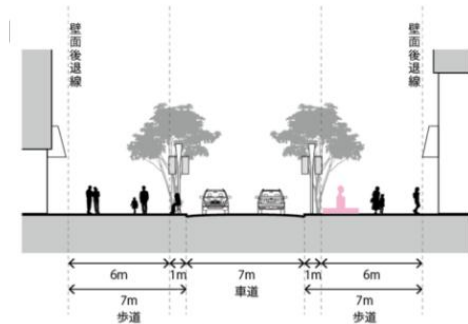


利便増進誘導区域(一部区間の例)

丸ノ内仲通り(内訳非公表)



図Ⅱ-45 仲通り断面イメージ



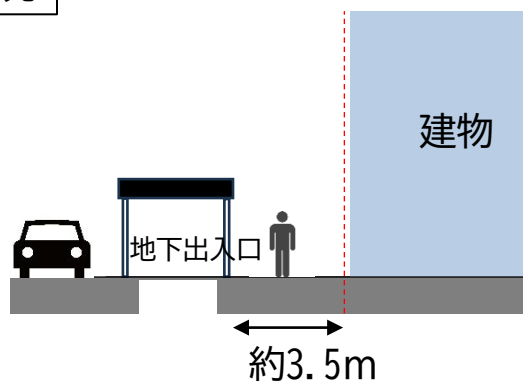


## セットバック・地下出入口取込みの考え方(案)

- ・駅前広場周辺では、歩行者空間の充実に向け、地下出入口の建物内への取込みは効果的。
- ・一方、取込みの可否は、個別の状況(地下街の避難距離、地下構造物など法的・物理的要件)にもよるため、一律の義務化は困難ではないか。
- ・また、取込みの有無によりセットバックの有無を変えると、歩行者空間や街並みが凸凹になるおそれがあるのではないか。

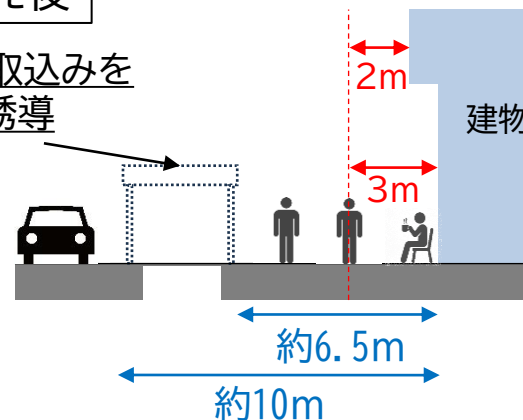
- ・取込みの有無によらず、一律にセットバック(3m)を求めることでどうか。
- ・出入口の取込みは、公共貢献として評価することで、極力実現を図ることでどうか。

現況



建替え後

建物取込みを  
強く誘導



## 4. 建物規模

---

# 検討の視点・内容・意見(概要)

## ○検討の視点

- ・ 京都駅前に限られた空間で、コンセプトに寄与する多様な都市機能を導入し、かつ、事業性確保のためには、建物更新により建物規模をできる限り大きくすることが重要
- ・ 一方で、周辺視点場からの眺望や既存の街並みに配慮が必要

## ○検討内容① 高さ制限を一律に引き上げた場合のシミュレーション

京都駅前における適切な建物規模はどうあるべきか

- ・ 駅前広場は、新たな建物利用など大規模な改変を行わないことを前提とする。
- ・ 建物の高さ制限を、以下のとおり引き上げた場合の眺望シミュレーションを実施

高さのパターン            45m    /    60m

- ・ (視点場) 東寺、西本願寺、東本願寺、渉成園    /    駅前広場、塩小路通沿道

※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。

- ・ 高さを一律に60mに引き上げると、景観上の支障が生じるおそれがある。

## ○検討内容② 検討内容①を踏まえ、高さ制限の内容を修正した眺望シミュレーション

- ・ 建物規模を確保しつつ、各視点場への影響を最小限とするよう、以下のパターンを検討
- |             |                       |
|-------------|-----------------------|
| 駅前広場に面するエリア | 60m                   |
| その他のエリア     | 45m (一部、範囲縮小(堀川通沿道等)) |

- ・ 高さ制限は、駅前広場周辺は60mまで、その周囲は45mまでが妥当

## 主なご意見

(検討の前提として考慮すべき点)

- ・ 駅ビルや駅前広場は、当面は大規模な整備が見込めない以上、多様な都市機能の創出等のためには、周辺の民間建物の更新を進めていくべき。
- ・ 駅前広場の地下や上空を利用しないことが高さ緩和の必要性の前提となる。
- ・ 多様な機能を導入するため高さ緩和は必要だが、それに当たっては、京都駅前にオフィスなどが必要であることをきちんと説明していくことが必要。
- ・ 定量的に示すのは難しいが、京都駅前のオフィス需要は高い。
- ・ 時代のニーズに合う高機能なオフィスなど、多様な機能の供給のためには、改修だけではなく、建替えも必要。改修では、同程度の規模や階高にしかならず、機能向上・円滑な更新につながらない。
- ・ 建物規模を検討するためには、景観面だけでなく、事業面(事業性・需要)の観点も重要。
- ・ 不動産ビジネスの観点からすると、高さ規制を緩和しないと、更新が進まないと考えられる。
- ・ 山の稜線が見えるかどうかや眺望景観のみを焦点とするのではなく、駅前のあり方として多面的に考えるべき。

(建物規模のあり方)

- ・ 駅前広場からの見え方だけでなく、他の視点からもシミュレーションを行って検討すべき。
- ・ 高さを一律に60mに緩和すると、眺望に支障があるのではないか。60mと45mの組み合わせが妥当でないか。
- ・ 今後、実現可能なビルディングタイプなど、想定される建物用途や建て方を考慮した検討が必要。



## 主なご意見

(その他留意すべき事項)

- ・ 駅ビルの展望台からの見え方を考慮し、設備やペントハウスの修景等の配慮も必要。
- ・ 規制の緩和によって、どのような用途がどの程度の規模で生まれるかが重要である。
- ・ 建物の更新によって、建物の高さを揃えることを目指すのであれば、実現のための方策を考える必要がある。
- ・ 建物の更新を促すためには、都市政策によってインセンティブを与える必要がある。
- ・ これを機に土地の集約化を促すことも重要。

## 建物規模の検討に当たっての前提

- ・オープンスペースの重要性、駅ビルや地下街との関係、周辺ビルの更新タイミングを踏まえ、当面は、駅前広場の上空や地下は、新たな建物利用など、大規模な改変が無いことを前提とする。

### ○ オープンスペースとしての広場の重要性

- ・京都駅前広場は、都心部において貴重なオープンスペース。
- ・京都駅や周辺からの主要な動線はグランドレベル。
- ・駅から出て、街並みやランドマークを眺望し、京都に来たと感じられる空間が必要

### ○ 駅ビル・地下街・周辺ビルの更新タイミングとの関係

- ・駅ビルや地下街は築年数等から、当面は建替や大規模な再整備が見込めない状況。一方で、周辺の高経年ビルの更新は早急に進めていく必要がある。
- ・広場の上空利用については、現在の地下街を前提とすると、構造上のハードルも高い。また、駅ビルと一体的に計画することが必要。



当面は、駅前広場について、新たな建物利用など、大規模な改変を行わず、既存機能の向上を目指す。

#### 4. 建物規模

## 建物規模の検討(現況)

※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。

### 建物高さ 現況

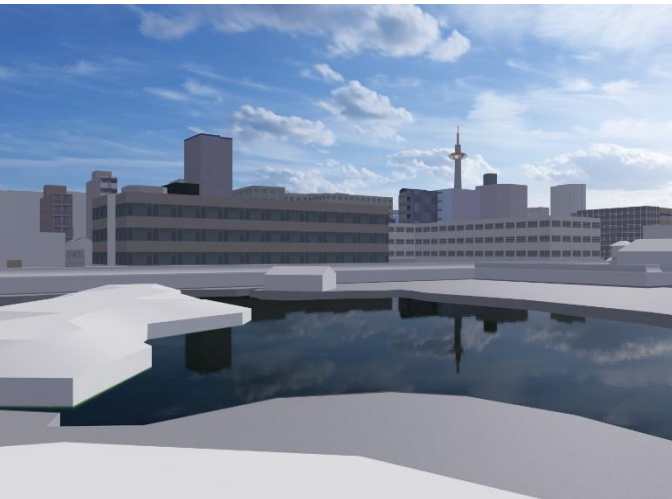
西本願寺・飛雲閣（南東方向）



東本願寺（南方向）



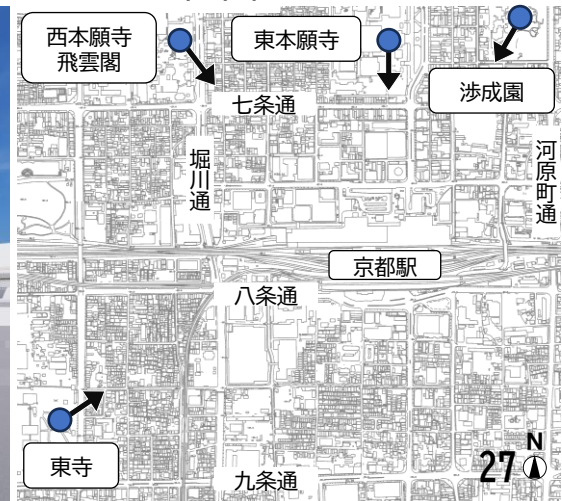
渉成園（南西方向）



東寺（北東方向）



パース方向図





#### 4. 建物規模

## 建物規模の検討(45m)

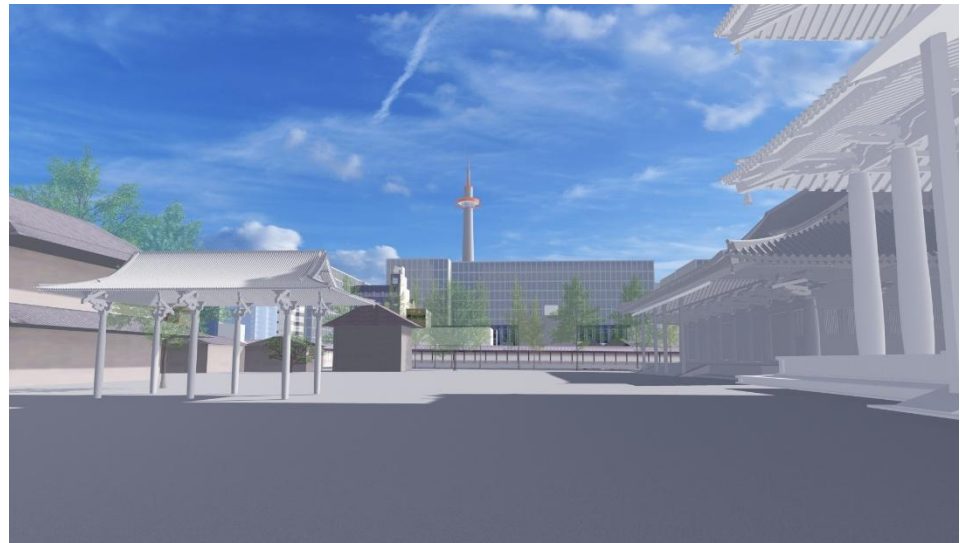
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。

建物高さ 45m

西本願寺・飛雲閣（南東方向）



東本願寺（南方向）



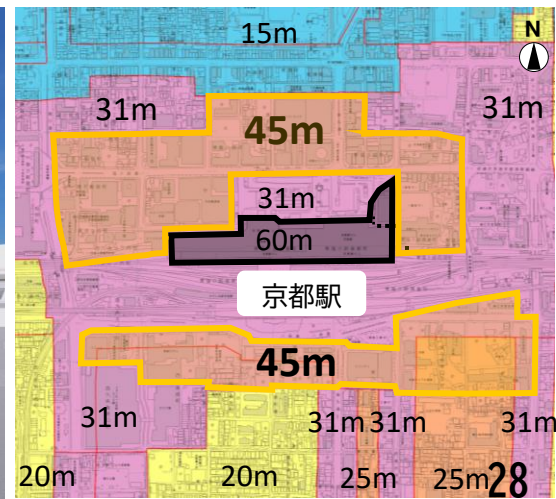
渉成園（南西方向）



東寺（北東方向）



範囲図



#### 4. 建物規模

# 建物規模の検討(60m)

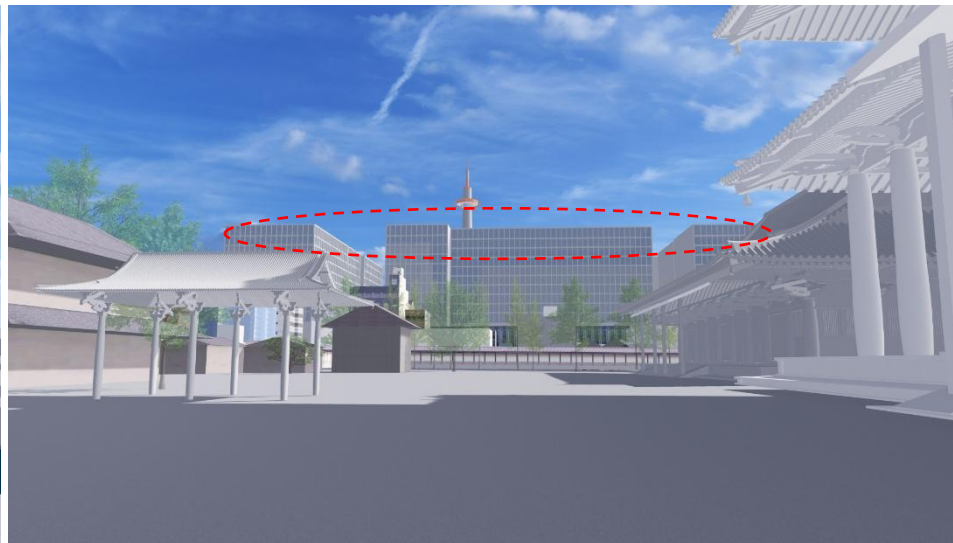
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。

建物高さ 60m

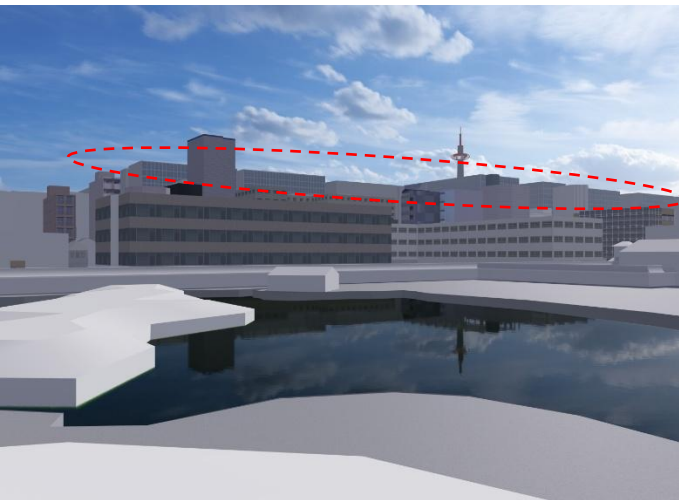
西本願寺・飛雲閣（南東方向）



東本願寺（南方向）



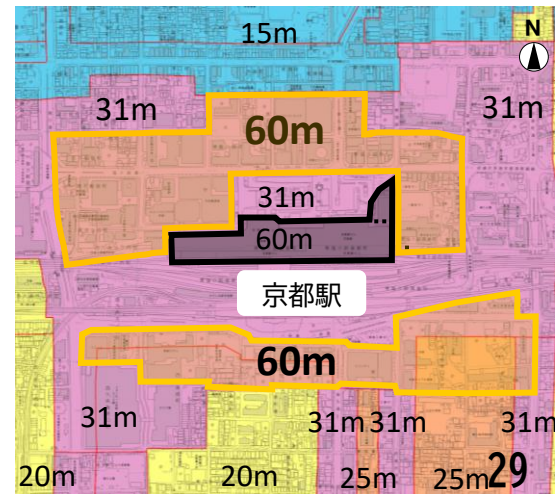
渉成園（南西方向）



東寺（北東方向）



範囲図





#### 4. 建物規模

※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。

## 建物規模の検討(60m/45m)

建物高さ 駅前広場周辺60m、その他45m

西本願寺・飛雲閣（南東方向）



東本願寺（南方向）



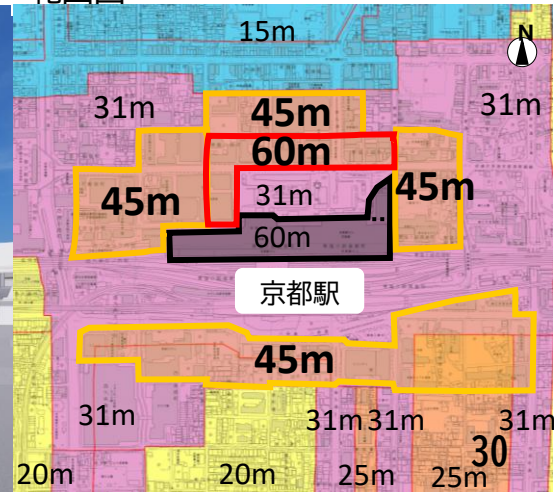
渉成園（南西方向）



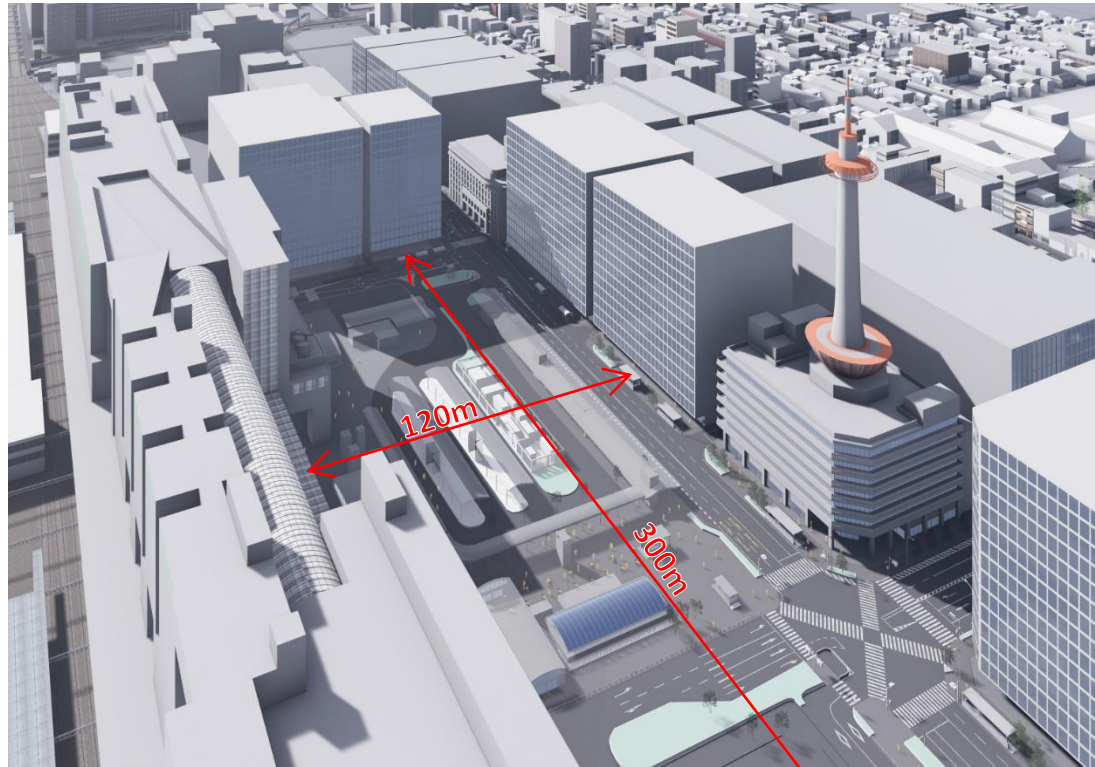
東寺（北東方向）



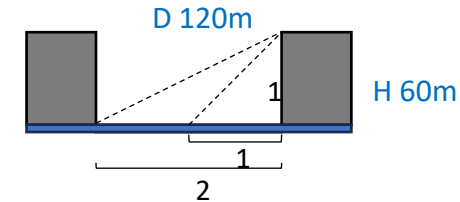
範囲図



# 広場における囲われ感



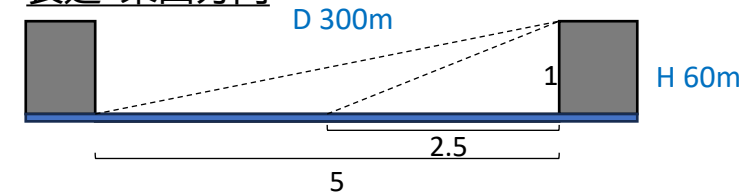
## 短辺:南北方向



$D/H$

中央～端部 1.0  
端部～端部 2.0

## 長辺:東西方向



$D/H$

中央～端部 2.5  
端部～端部 5.0

幅員(D)と沿道建物高さ(H)の比による囲われ感

$D/H=1\sim3$  : 心地よい囲われ感が存在  
 $D/H=4$ 以上 : 囲われ感はない