

## 5. 街並み・デザイン

---

# 検討の視点・内容・意見(概要)


## ○検討の視点

- ・ 京都の玄関口にふさわしい良好な街並みの創出に向けた、建物の形態・意匠のあり方が重要

## ○検討内容

- ・ 街並み・デザインの基本的な考え方
- ・ 建物のデザイン
  - 建物の形態(セットバック) ○壁面デザイン ○沿道低層階のヒューマンスケールな賑わい
  - 色彩・素材感 ○広告デザイン ○夜間のデザイン
- ・ 公共空間のデザイン
  - 道路空間 ○公共空間

※ 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。

- 
- ・ 京都の玄関口にふさわしい風格と賑わいを感じられる景観が重要。
  - ・ 駅前広場周辺は整然とした一体感のため整形な建築物、幹線道路沿道はスカイライン・圧迫感の観点から上層階のセットバック、その他の通り沿道では谷間感の軽減のためセットバック+開放感のある低層部とすることが妥当。
  - ・ 色彩や素材等は、中高層部は落ち着き、低層部は洗練された賑わいを感じられるものが妥当
  - ・ 多様な眺望点や滞留場所を創出すべき。
  - ・ 駅前広場は、駅を出た時に街並みを一望でき、都市軸を感じられる空間構成とすべき。
  - ・ 洗練されたデザイン、滞留を創る設えなど、歩き・憩いたくなる街路空間を創出すべき。

## 主なご意見

(京都駅前の目指すべき景観・デザインの大きな方向性)

- ・ 京都の玄関口にふさわしい風格と賑わいを感じられる景観として、駅から出た時に見える、都市軸や周辺の景観と調和した洗練・落ち着き・潤いのある風景や、洗練された賑わいを感じられ回遊性を促す街路景観を目指すことが妥当。
- ・ 駅周辺のデザインが一体感・繋がりを感じられるものとすべき。
- ・ 京都駅ビルと対話・呼応できるような街並みというメッセージが重要。

(駅前広場のあり方)

- ・ 駅前広場は、駅を出た瞬間にランドマークや街並みを一望でき、烏丸通等の京都の都市軸を感じられる空間構成とすべき。
- ・ 広場のデザインにより、関連が無かった周囲の建物が呼応しあうような見え方になるとよい。
- ・ 広場に京都としての庭をつくれないうか。難しい場合でも、烏丸通に繋がる並木の整備など、広場の設えは非常に重要。
- ・ 駅前広場が、駅ビルも含め60mの建物で囲まれ、囲われ感として一定バランスがとれている。
- ・ 広場を見守るという視点が大事。

(道路等の公共空間のあり方)

- ・ 道路・歩行者空間は、シンプルで洗練され、統一感があり、バリアフリーに配慮したデザインとするとともに、潤いや快適な木陰をつくる植栽、心地よい滞留を創る設えなど、歩きたくなる街路空間を創出することが妥当。
- ・ 道路の舗装は、上質なものを目指すべき。
- ・ 公共空間や建物の屋上・中間層に多様な滞留空間・眺望点を創出し、それらが繋がるとよい。

## 主なご意見

(建物の形態による街並みのあり方)

- ・ 建物の形態は、圧迫感の軽減、統一感ある壁面やスカイライン形成、駅前広場からの見え方、ランドマークや都市軸との関係、小さな通りのヒューマンスケールさなど、一定の壁面後退等でまちの骨格・特性に対応したものとすることが妥当。
- ・ 駅前広場周辺は整然とした一体感のため整形な建築物、幹線道路沿道はスカイライン・圧迫感の観点から上層階のセットバック、その他の通り沿道では谷間感の軽減のためセットバック+開放感のある低層部を誘導すべき。
- ・ 建物の形態やセットバックのあり方は、通り毎に細かく見ていく必要がある。
- ・ 幹線道路以外の幅員の狭い通りは、ビルの谷間感への配慮が必要。
- ・ 幹線道路とその他の通りでは、出店する店舗のニーズが違いうだろうが、共通して開かれたデザインとすべき。
- ・ 幹線道路沿道の低層部の開かれた空間は、1層ではなく、2層程度必要ではないか。6m以上の高さの確保が妥当。
- ・ 低層部を3mセットバックさせ、それより上層を2mセットバックさせた結果、上層部が1mだけせり出すため、中途半端なデザインとならないよう、意匠的な工夫が必要。
- ・ イメージ図について、新しいビルに開放的なアトリウムが設けられているなど、時代の潮流を踏まえた姿も盛り込むべき。
- ・ 全ての建物が高さ制限の上限まで建てるわけではない。高さが揃わなければ凸凹するため、その中でも周辺との調和を求め、街並みを整えていくべき。



## 主なご意見

(建物等の外観デザイン)

- ・ 建物の外観デザインは、創造性が発揮されるよう一定の自由度を確保しながらも、歴史的価値ある建物や街並みとの調和に配慮したデザインとすることが妥当。
- ・ 色彩・素材、広告物、夜間景観については、風格ある街並みや賑わい創出、眺望配慮のため、中高層部は落ち着き、低層部は洗練された賑わいを感じられるものとするのが妥当。
- ・ 歴史的価値の高い既存建築物については、その価値を継承した活用を検討すべき。

# 形態(セットバック)のあり方

## 【シミュレーションの考え方】

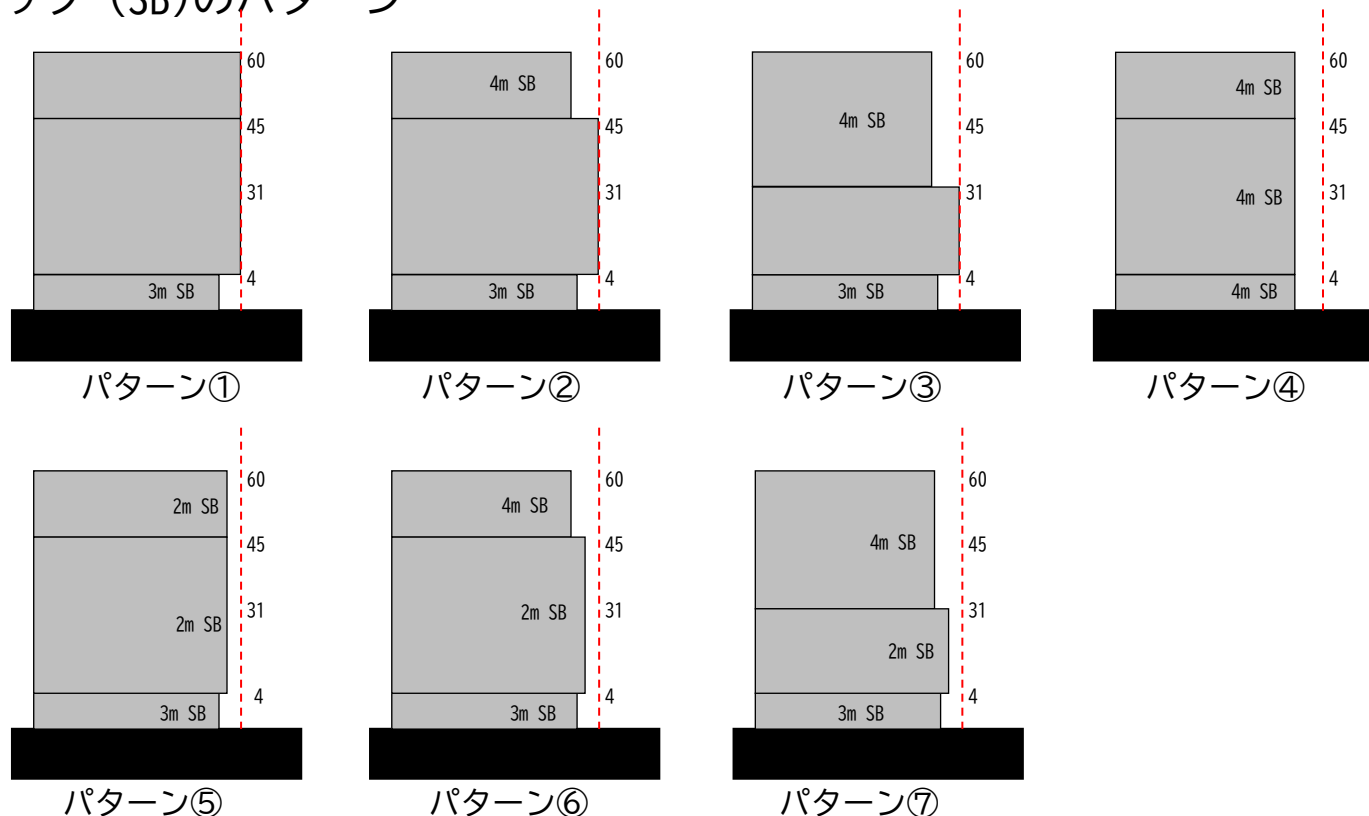
### (前提)

- ・ 多様な機能の集積のため、一定の建物規模を確保
- ・ 歩行者空間拡充のため、低層階はセットバック

### (検討要素)

- ・ 圧迫感軽減やスカイライン形成のための、中高層部の壁面セットバックの要否
- ・ 歩行者空間充実のための低層部の壁面セットバックのあり方

## セットバック (SB)のパターン



# 現況



塩小路通（西向き）①



駅前広場



塩小路通（西向き）②



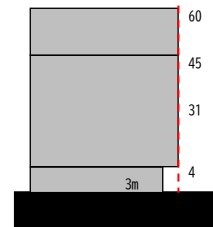
烏丸通（北向き）



## 5. 街並み・デザイン

# パターン①

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



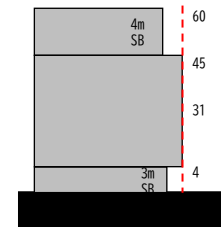
塩小路通（西向き）②



烏丸通（北向き）

# パターン②

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



塩小路通（西向き）②



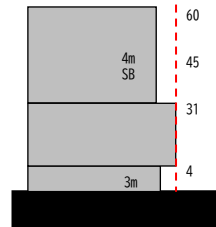
烏丸通（北向き）



## 5. 街並み・デザイン

# パターン③

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



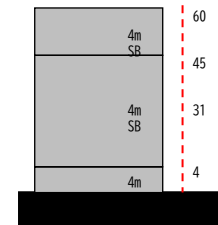
塩小路通（西向き）②



烏丸通（北向き）

# パターン④

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



塩小路通（西向き）②

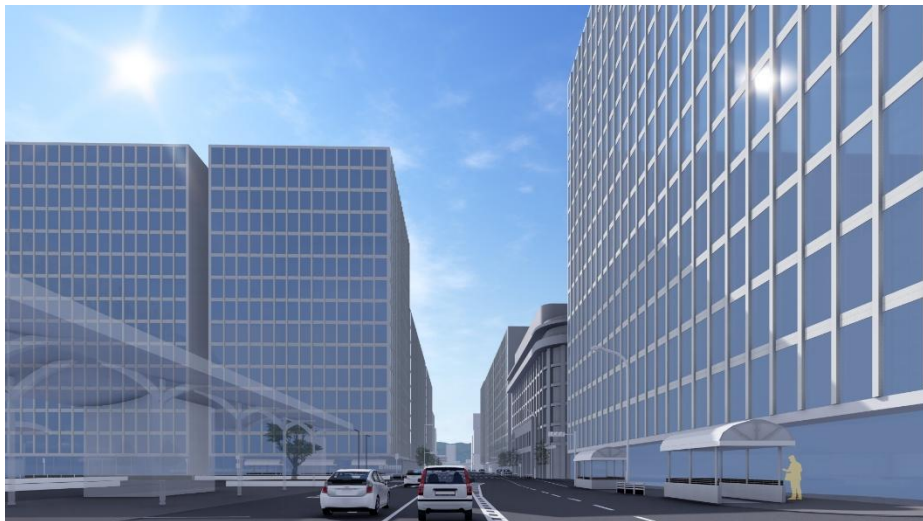
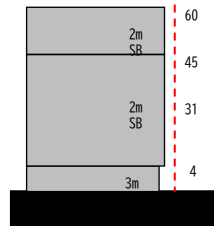


烏丸通（北向き）



# パターン⑤

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



塩小路通（西向き）②

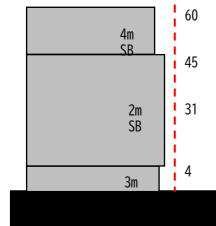


烏丸通（北向き）



# パターン⑥

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



塩小路通（西向き）②

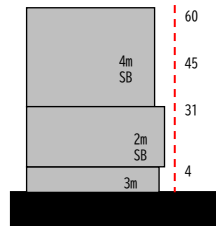


烏丸通（北向き）



# パターン⑦

※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。



塩小路通（西向き）①



駅前広場



塩小路通（西向き）②



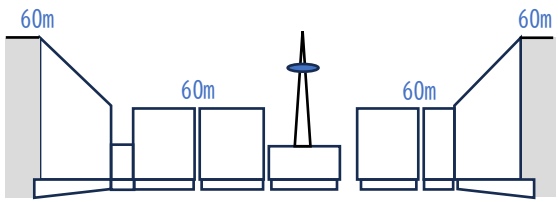
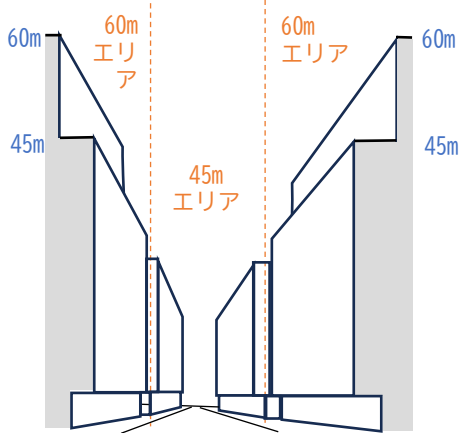
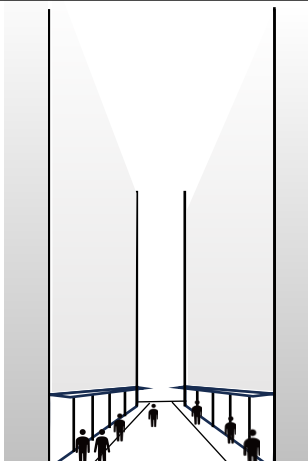
烏丸通（北向き）

# 形態・セットバックの各パターンの評価

模式図							
	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④	パターン⑤	パターン⑥	パターン⑦
圧迫感	× ・あり ・D/H 0.37	△ ・頂部のみ軽減 ・D/H 0.5	△ ・頂部のみ軽減 ・D/H 0.5	○ ・軽減 ・D/H 0.5	△ ・やや軽減 ・D/H 0.43	○ ・軽減 ・D/H 0.5	○ ・軽減 ・D/H 0.5
統一感・スカイライン等	△ ・45mエリアとずれ	○ ・45mで揃う	△ ・31mで揃うが、その上部で45m, 60mと二本のラインが出る	△ ・45mエリアとずれ	△ ・45mエリアとずれ	○ ・45mエリアで揃う	△ ・31mで揃うが、その上部で45m, 60mと二本のラインが出る
建物形状	○ ・シンプルで均整	△ ・形状がやや複雑	△ ・形状がやや複雑	○ ・シンプルで均整	○ ・シンプルで均整	△ ・形状がやや複雑	△ ・形状がやや複雑
1F沿道	× ・柱廊状で歩にくく、賑わいを感じにくい	× ・柱廊状で歩にくく、賑わいを感じにくい	× ・柱廊状で歩にくく、賑わいを感じにくい	○ ・柱廊状にならず、歩きやすく、賑わいを感じる	○ ・柱廊状にならず、歩きやすく、賑わいを感じる	○ ・柱廊状にならず、歩きやすく、賑わいを感じる	○ ・柱廊状にならず、歩きやすく、賑わいを感じる
床面積確保	○	○	△	×	○	△	△

# 形態やセットバックの考え方(案)

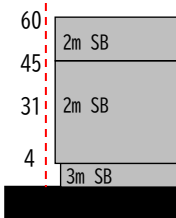
・形態やセットバックの各パターンの評価を踏まえ、以下のとおりとしてはどうか。

	駅前広場周辺	幹線道路	その他の通り
			
特性	幅300m×奥行120mの囲われた大空間	幅20数メートルの幹線道路	幅6m前後の小幅員道路
方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広場空間として整然とした一体感を創出</li> <li>○沿道の賑わい感と歩きやすさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通りのスカイライン形成・圧迫感軽減</li> <li>○ファサードの連続性の創出</li> <li>○沿道の賑わい感と歩きやすさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○低層部を工夫し谷間感を軽減</li> <li>・セットバックによる拡幅</li> <li>・低層部の開けたデザイン・賑わい創出で視線を低層部に集める</li> <li>○沿道のヒューマンスケールな賑わい</li> </ul>
求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒壁面の統一感</li> <li>⇒建物の整形な形状</li> <li>⇒低層部の賑わいとセットバック(3m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒建物全体を2mSB、高さ45m以上でさらに2mSB</li> <li>⇒低層部の賑わいとセットバック(3m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒建物全体を1.5mSB</li> <li>⇒低層部に開けたデザイン・ヒューマンスケールな賑わいの誘導</li> </ul>

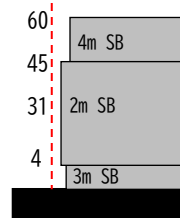


# 駅前広場からの全景

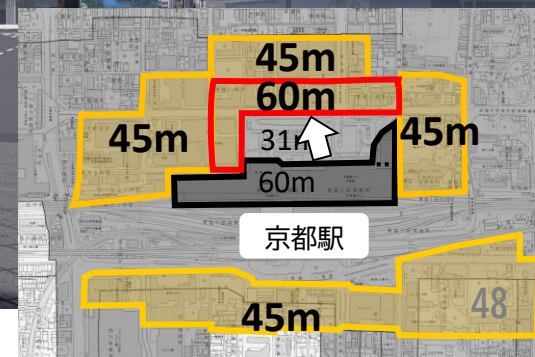
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



駅前広場周辺

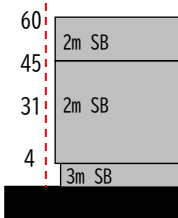


幹線道路沿道

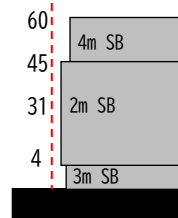


# 幹線道路からの全景

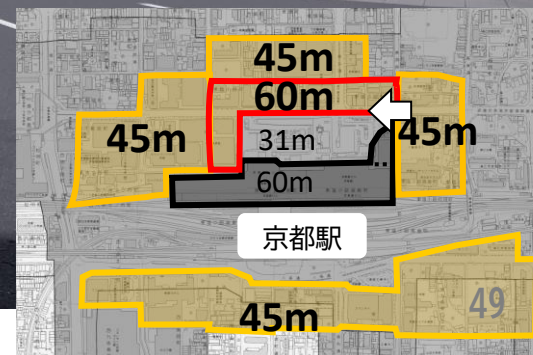
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



駅前広場周辺



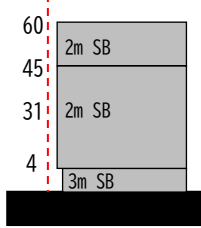
幹線道路沿道



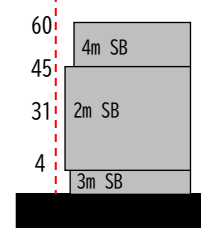


# 京都駅南側の全景(八条通から烏丸通 南方向)

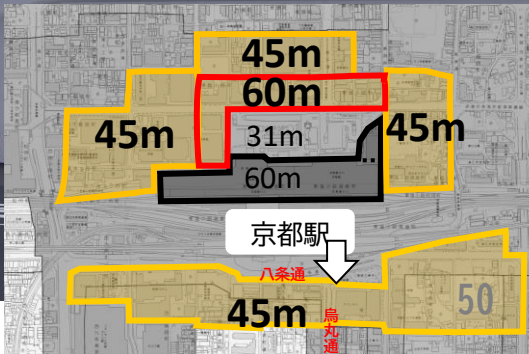
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



駅前広場周辺

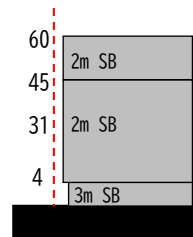


幹線道路沿道

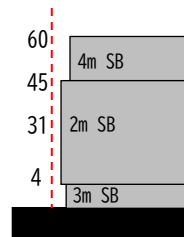


# 京都駅南側の全景(八条通から東方向)

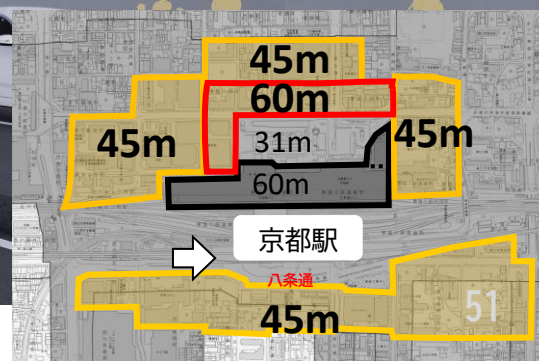
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



駅前広場周辺



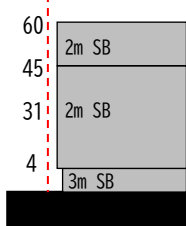
幹線道路沿道



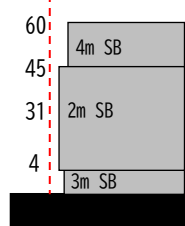


# 駅前広場俯瞰(北側)

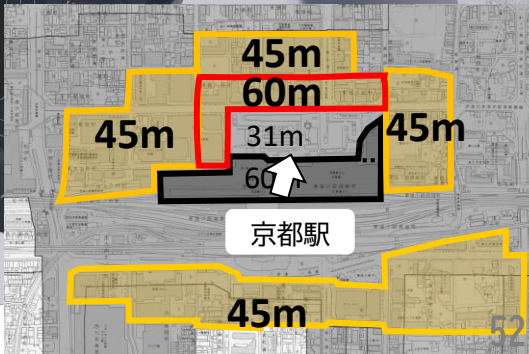
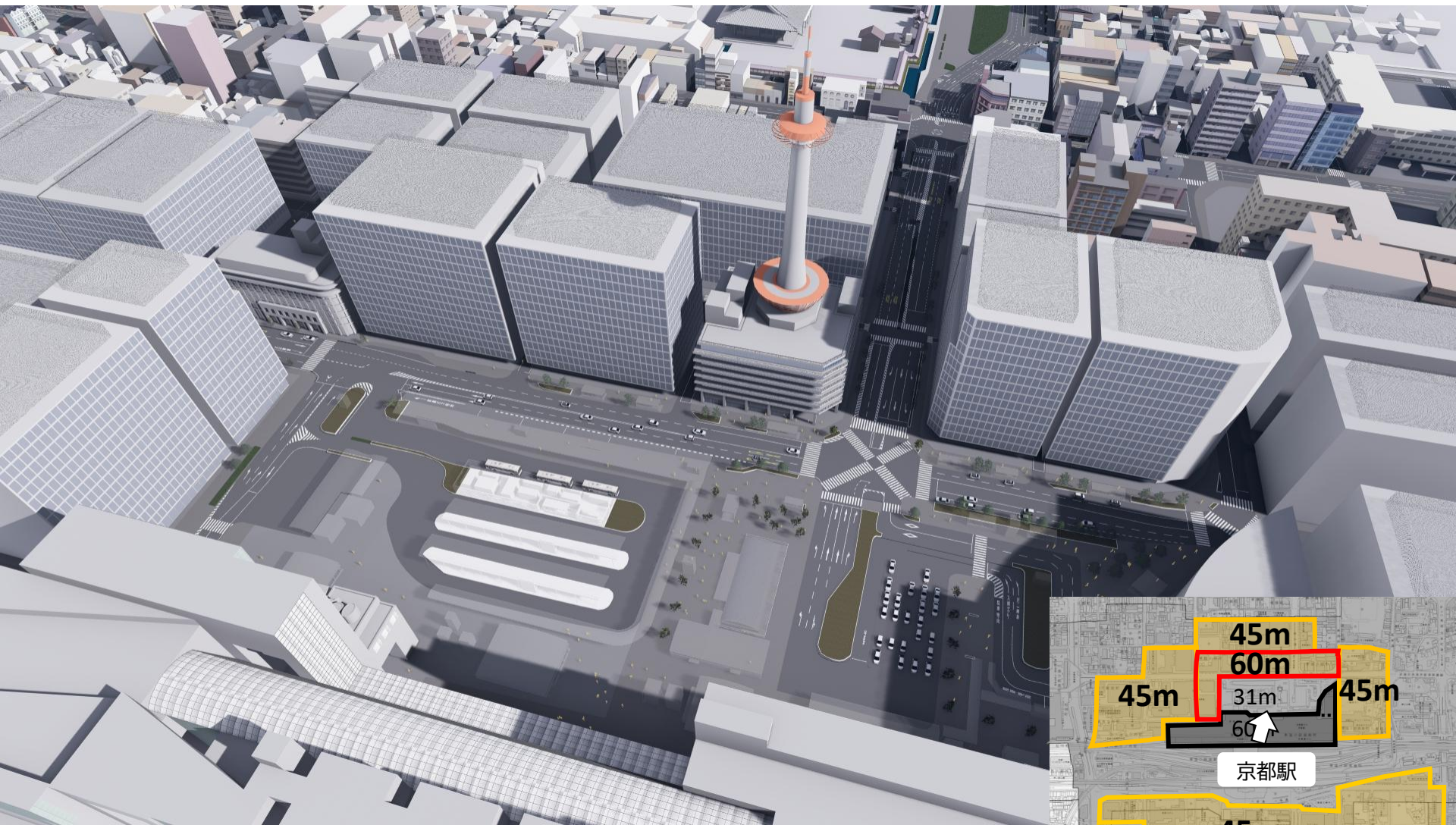
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



駅前広場周辺



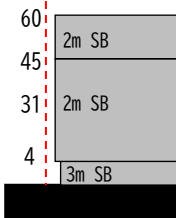
幹線道路沿道



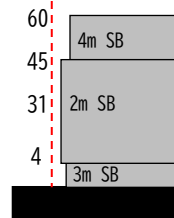


# 駅前広場俯瞰(南側)

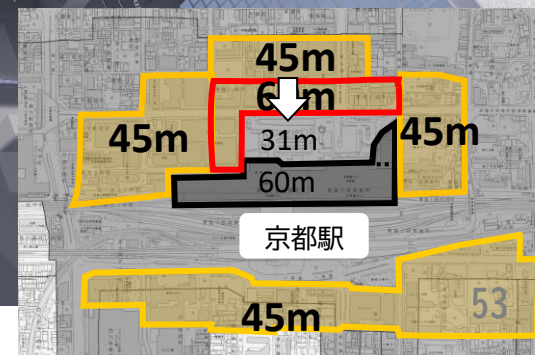
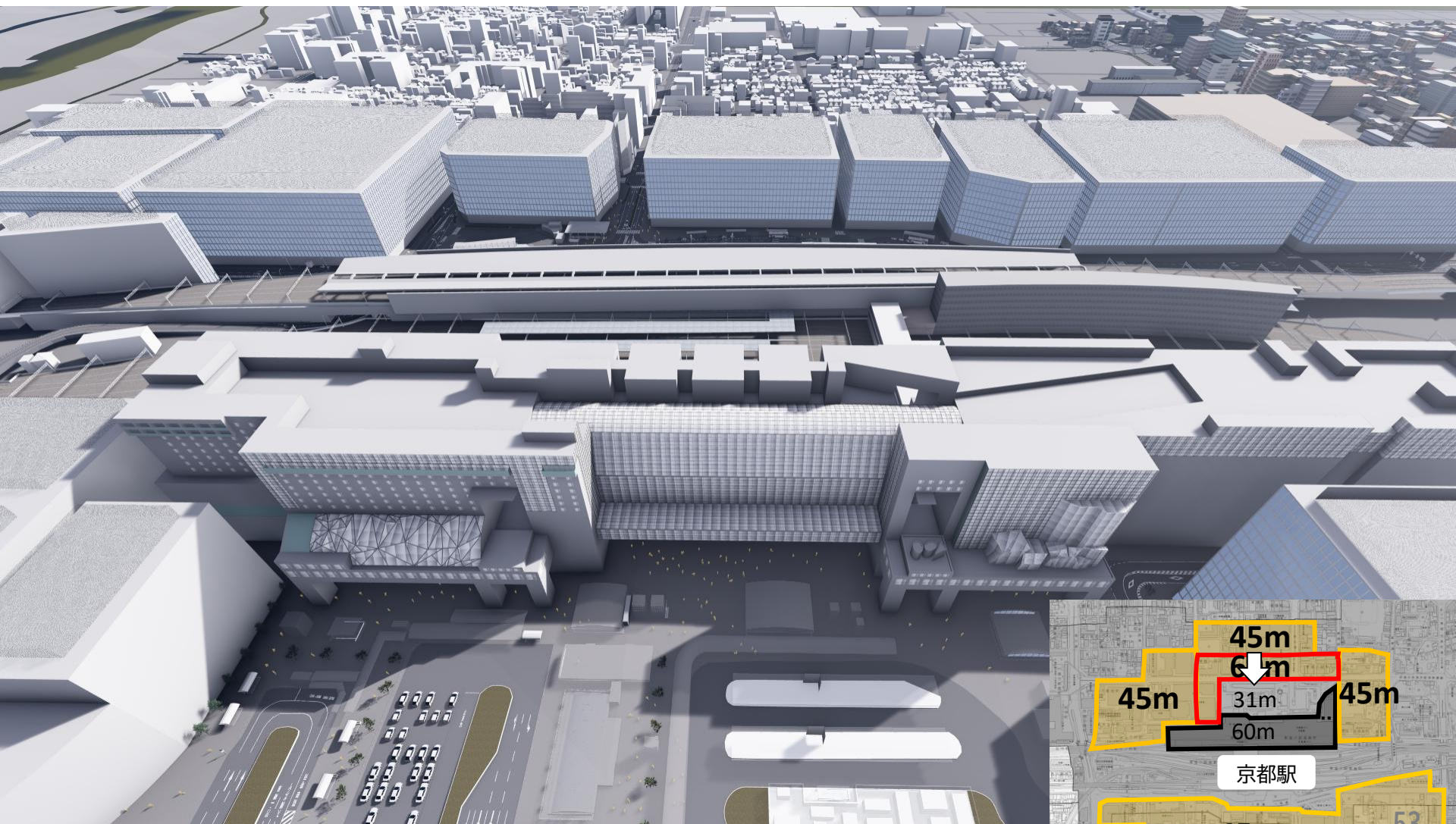
※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



駅前広場周辺



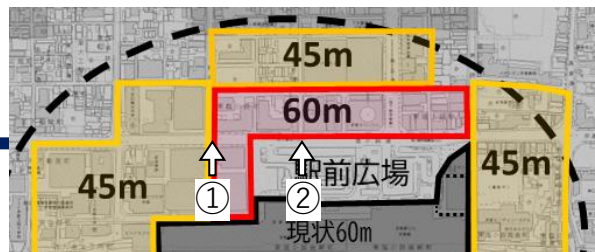
幹線道路沿道





# 幹線道路以外の道路：セットバックによる見え方

※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。



## ① 新町通



現況写真



シミュレーション

## ② 室町通



現況写真

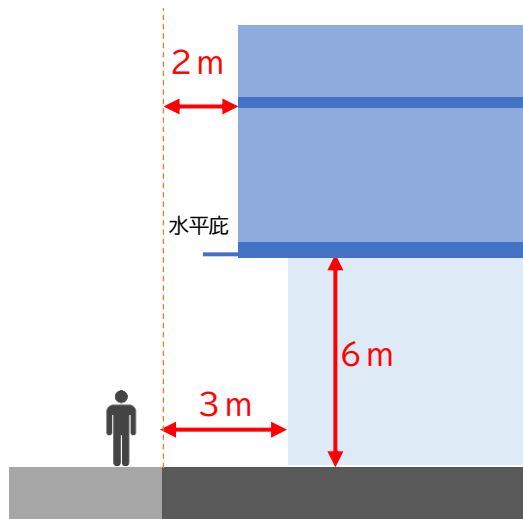


シミュレーション

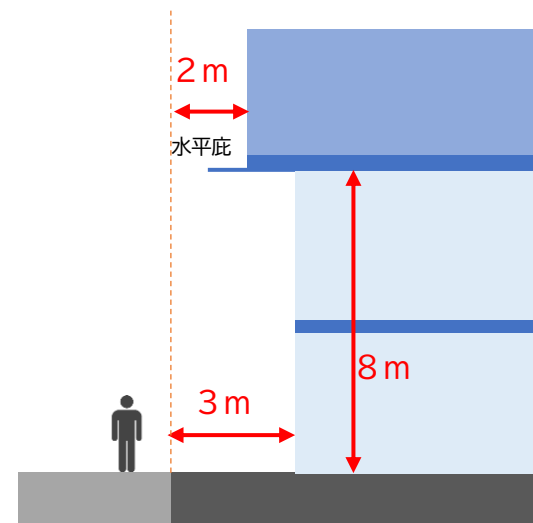
## 幹線道路沿道の低層セットバック部の形態(案)

- ・ヒューマンスケールな街並みと低層部の開放感・豊かな賑わいのため、低層セットバック部の高さは6 m程度を目安としてはどうか。
- ・事業性を考慮し、上層部のセットバック幅は2 mとしてはどうか。
- ・上層階との切り替え部分では、水平庇を設置しデザインを区切る等、デザインの工夫を指導すべきではないか。

### 【セットバックイメージ】



1 階階高が高い（6 m程度）場合



1 階階高が高くない（4 m程度）の場合

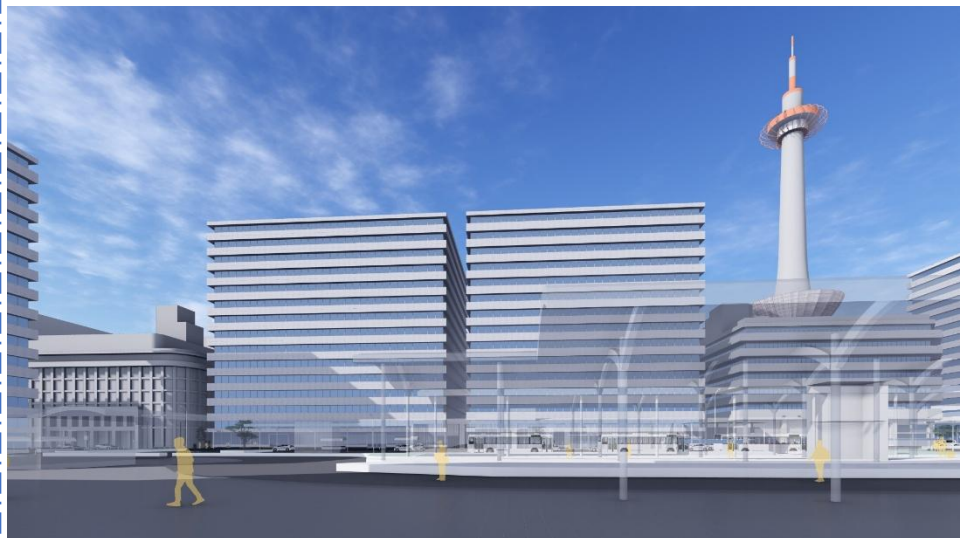


# デザイン基調(水平 × 軽快／安定)

水平 × 軽快



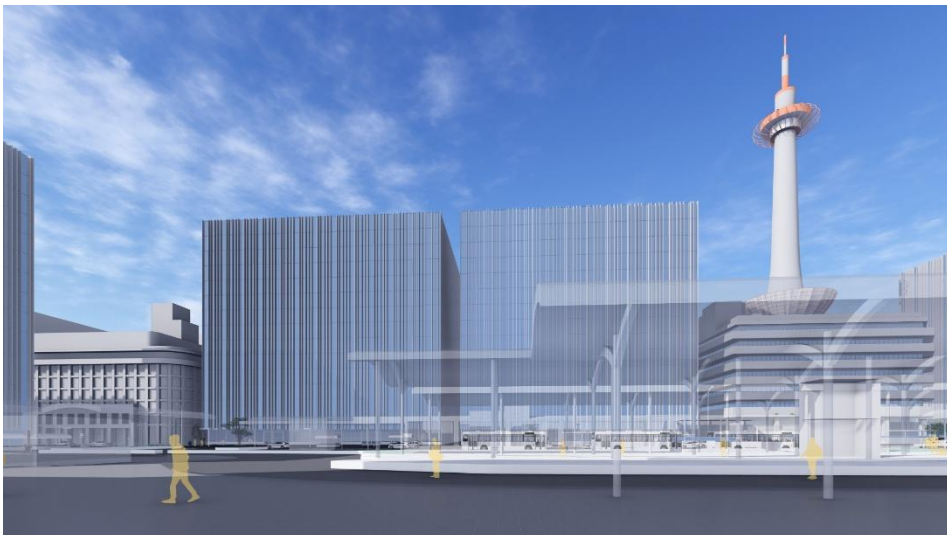
水平 × 安定



※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。

# デザイン基調(垂直 × 軽快／安定)

垂直 × 軽快



垂直 × 安定

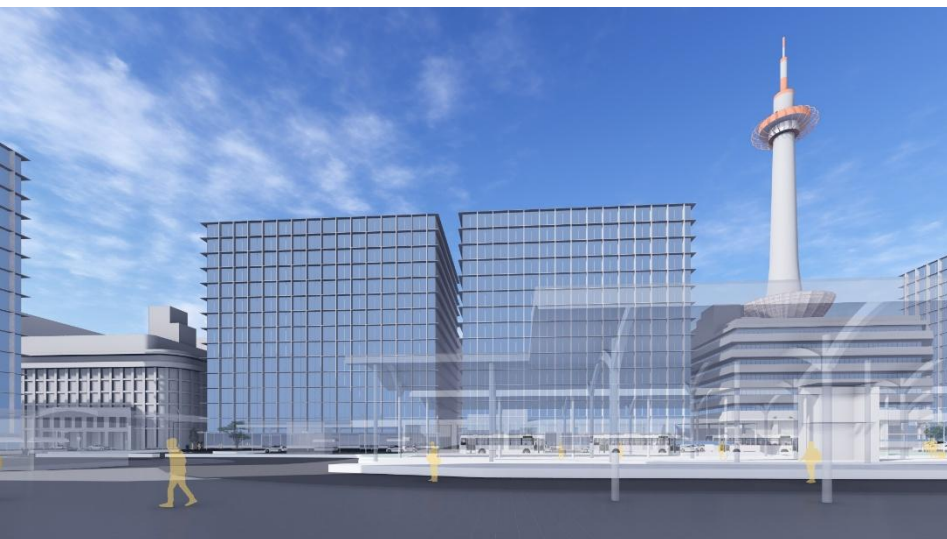


※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



# デザイン基調(グリッド × 軽快／安定)

グリッド × 軽快



グリッド × 安定

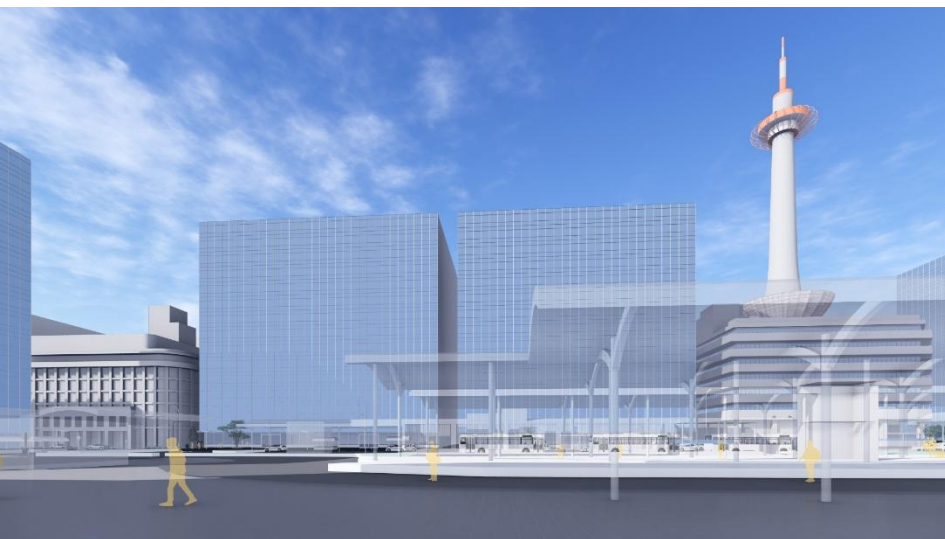


※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画があるものではありません。



# デザイン基調(平滑 × 軽快／安定)

平滑 × 軽快



平滑 × 安定

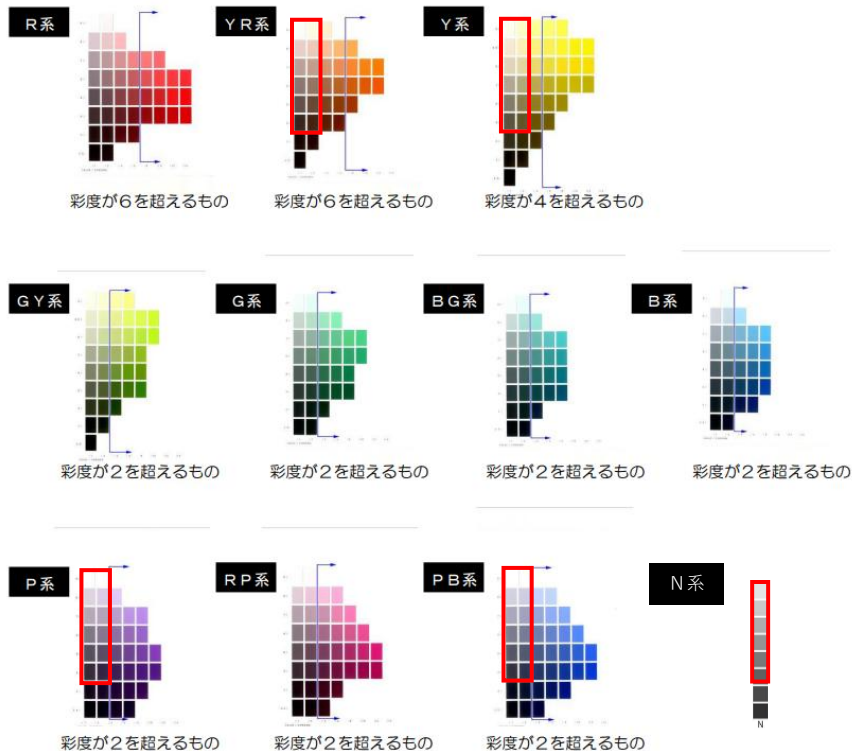


※シミュレーションは、有識者会議で議論するために、一律の条件のもと機械的に作成したものであり、駅前広場・道路・建築物について、具体的な構想や計画はありません。

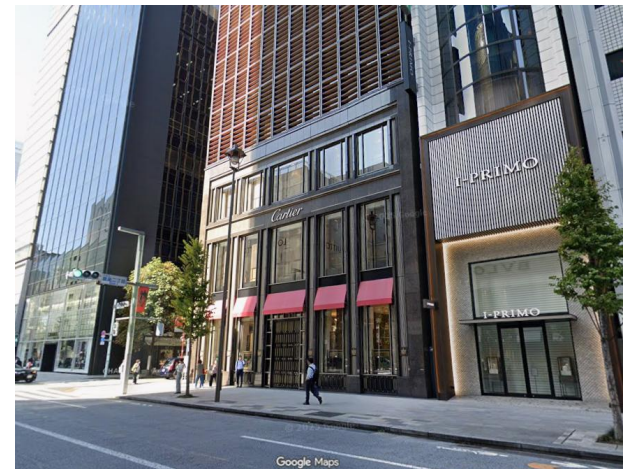


# 建物デザイン(色彩)(案)

**現行規制** : 黄赤系・黄系など落ち着いた色相／低彩度／中明度又は高明度を基本とする  
**目指す方向性** : 風格ある街並みの連続性と、低層部の洗練された賑わいを創出すべきではないか。  
**見直しの視点** : 中高層部は現行と同等の落ち着いた色彩、低層部は賑わいを感じるよう、より多様な色彩を許容してはどうか。



低層部の洗練された賑わいを感じる色彩の例



出典:Googleストリートビュー

  : 現行規制の許容範囲を示す

「沿道及び市街地の町並みと調和する色彩」

YR（黄赤）、Y（黄）系のほか、P（紫）、PB（紫青）、N（無彩色）系の色相で、低彩度かつ中明度又は高明度の色彩を基本とする。

## 建物デザイン(壁面の素材)(案)

現行規制 : 制限なし  
目指す方向性 : 風格ある街並みの連続性と、低層部の洗練された賑わいを創出すべきでないか  
見直しの視点 : 落ち着いた良質な素材感・風合いのあるものを基本としてはどうか

落ち着いた良質な素材感・風合いのあるものの例

- ・石張り
- ・レンガ
- ・木材
- ・打ち放しコンクリート

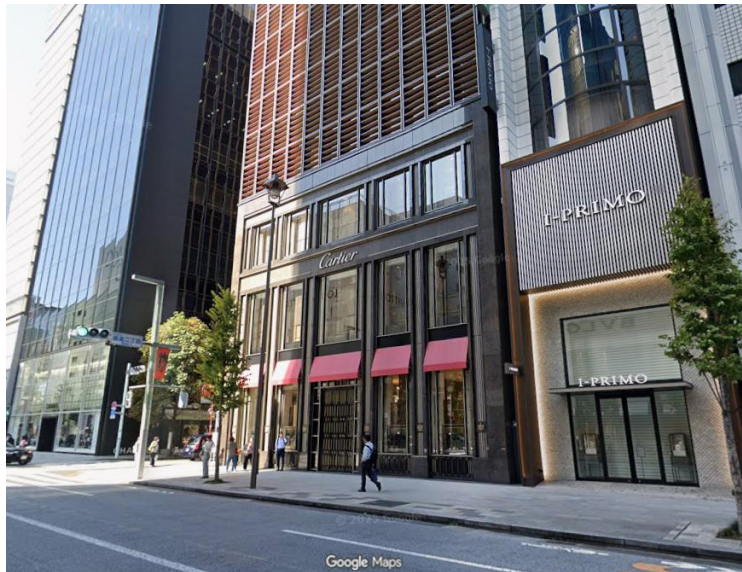
望ましくないものの例

- ・光沢が強い金属
- ・サイディング  
(偽物感のあるもの、  
安っぽいもの)
- ・波板鋼板

## 5. 街並み・デザイン 広告物(案)

現行規制 : 高さ20m以下／面積25%以下／赤系等規制色は50%未満等を基本とする  
目指す方向性 : 街並み・建物デザインと調和し、エリアの魅力・価値向上に繋がる広告景観の形成すべきではないか。  
見直しの視点 : 建物デザインと調和し、賑わいや魅力創出につながる広告景観を誘導してはどうか。

低層部の広告景観の例



出典: Googleストリートビュー

- ・広告物はヒューマンスケールでの賑わいを意識し、原則低層に秩序を持たせて掲出する。
- ・京都駅前としてのもてなし・魅力を感じられるよう、ファサードや店先空間を引き立てる広告景観を目指す。
- ・中高層部の広告物は、風格のある街並みの連続性を意識し、建物デザインと一体的なデザインとする。

エリアマネジメント広告



エリアマネジメント広告とは:

- 広告物が規制されているエリアでも、エリアマネジメント活動の一環としての広告事業を行政が特例的に認め、エリマネ団体がその収益を地域活性化やまちづくりの活動資金に充てる仕組み。

○掲出場所・内容・デザインなどは、あらかじめルールを定める。

※現行: 掲出場所・内容に制限あり。



## 建物デザイン(夜間景観)(案)

現行規制 : 制限なし

目指す方向性 : 周囲の眺望に配慮しつつ、洗練された賑わいの感じられる良質な夜間景観の形成を図るべきではないか

見直しの視点 : 制限やガイドラインで誘導してはどうか

### 【目指す夜間景観】

**沿道低層部は洗練された賑わいを感じる明るさ**

- ・夜も楽しく心地よく歩けるよう、洗練された賑わいを感じられる明るさ、効果的な演出、連続性に配慮する。

**中高層部は周囲の眺望に配慮した控えめな明るさ**

- ・周辺寺社からの眺望等を阻害しないよう明るさを抑制する。

**暖かみのある色温度**

- ・落ち着いた温かみのある暖色系を基調とする

**不快なまぶしさ（グレア）の抑制**

- ・不快なまぶしさがないう、設置位置・方向、器具選定に配慮

**点滅や動く光の禁止**

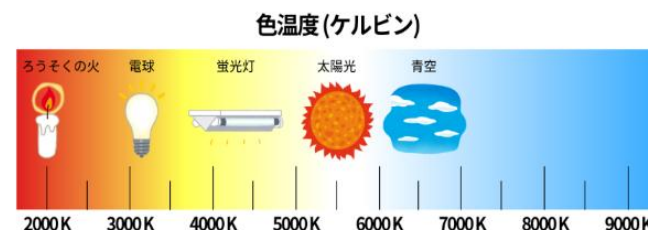
- ・点滅するものや光が動くものは原則として使用しない。

**時期に応じた光のコントロール**

- ・時間帯や季節の変化に合わせた照度等の制御（省エネにも配慮）



出典:御堂筋デザインガイドライン 御堂筋本町北地区- Ver.1.3 -



# 公共空間(道路)のデザイン(案)

・洗練された賑わいと潤いを感じられるストリートとするため、以下の点に配慮すべきでないか。

## 道路空間のイメージ

低層部賑わいの公共空間  
への滲み出し



潤いや快適な木陰を  
つくる植栽

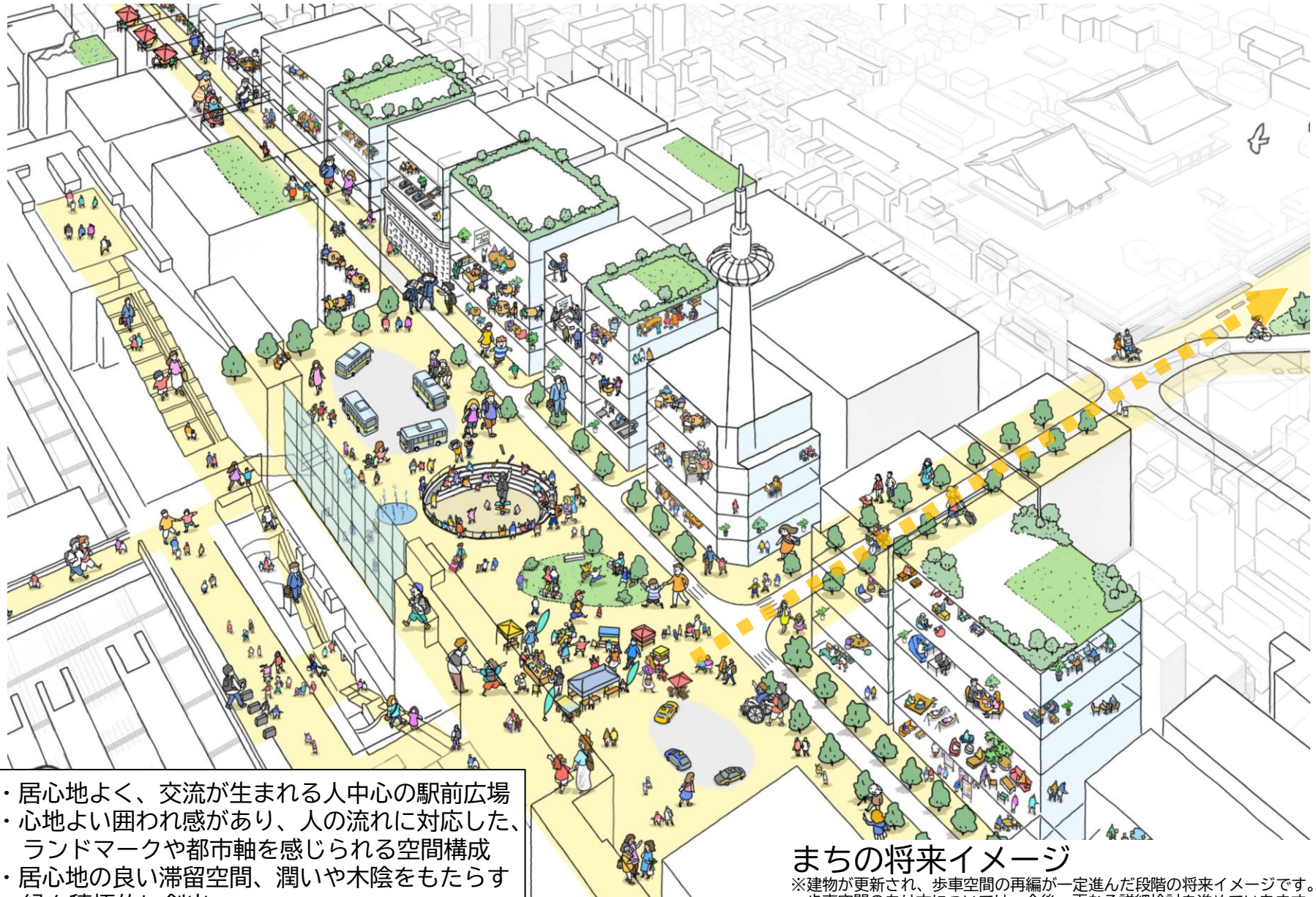
心地よい滞留を生み  
出す設え  
(例:座れる場所など)

舗装はシンプルで洗練されたデザイン  
・バリアフリーに配慮した、高低差や凹凸の少ない仕上げ  
・敷地内外や敷地間で統一感のある仕上げ

工作物等はシンプルな形状かつ落  
ち着いた色彩(例:グレー系など)



# 公共空間(広場)のイメージ(案)



## 6. エリアマネジメント

---

# 検討の視点・内容・意見(概要)

## ○検討の視点

- ・「エリアの価値・イメージの向上」「継続的な成長」「一体感のあるまちの運営」が重要

## ○検討内容

- ・他都市のエリアマネジメント事例を基に、必要性及び取り組むべき事項を検討

## ○検討結果(概要)

- ・まちの継続的な成長や更新を進めるためには、公民の関係者による協議体や、財源確保も含む民間主体のエリアマネジメント推進体制の構築及び行政による環境整備などが必要。
- ・エリアマネジメントのガイドラインを策定しまちづくりを進めるなど、将来像の実現に向け、継続的な取組を進めるべき。
- ・災害時の多数の帰宅困難者に対応するため、帰宅困難者対策の充実が重要。



## 主なご意見

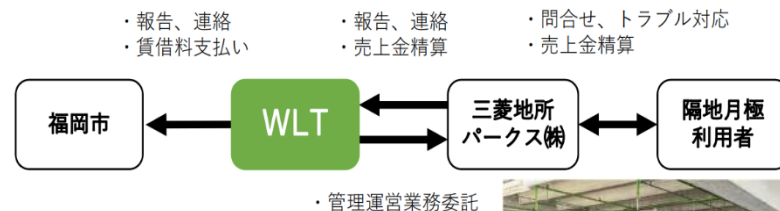
- ・ 建替え後に街並みを揃えることを目指すのであれば、エリマネなどで実現に向けた誘導を行うことが必要。
- ・ スムーズな建替えを促すためには、エリアの皆が将来像やスケジュールを共有する必要がある。順番に建て替えていく中で良いまちにしていけるためには、エリマネ組織が必要。
- ・ 各主体が互いの情報を共有し、議論する場が必要。
- ・ 継続性の観点で、エリマネ広告、管理委託、空間活用など財源面の検討が必要。
- ・ 観光客・就業者などが多数おり、帰宅困難者対策に取り組む必要がある。エリマネが果たすべき役割もある。
- ・ エリマネ団体に何らかの収入があり、団体そのものがサービスを提供できるとよい。
- ・ 既存で上手く機能しているエリマネの多くは、中心的な会社の存在があり、まとめている。
- ・ 京都駅前では、どのような構成員になるのか。鉄道会社の立ち位置が重要なのでは。
- ・ エリマネを機能させるために、行政の役割も重要。
- ・ 札幌は市が出資して、まちづくりの事務局的なものも担っている。市が出資・人材派遣するなどのやり方もあるし、民間に任せる形もある。
- ・ 公民の関係者による協議体の設置、活動の場や財源も含む民間主体の持続可能なエリアマネジメント推進体制の構築及び行政による環境整備など、成長を続けるための公民連携の不断の取組が必要。
- ・ エリアマネジメントのガイドラインを策定し公民連携でまちづくりを進めるなど、将来像の実現に向け、継続的に取組を進めることが重要。

# 持続可能なエリアマネジメントの必要性

「エリアの価値・イメージの向上」「継続的な成長」「一体感のあるまちの運営」のためには、都市計画やハード整備だけでなく、民間主体の持続可能なエリアマネジメント活動(賑わい創出、防災活動、ガイドライン策定、エリマネ広告など)が重要ではないか。

## 事例1【 We Love天神協議会（福岡市）】

- ・福岡天神エリアの企業、団体、住民、行政など多様な活動主体で構成するエリアマネジメント団体。
- ・安全安心で快適な環境の形成、地区の価値集客力の向上、地方経済の活性化、及び生活文化の創造などを目的として“まちづくり”を推進。



隔地駐車場運営（収益事業）



ほこみち制度による賑わい創出



一時滞在施設を活用した避難所運営訓練



ガイドラインの作成・運用

# エリアマネジメントの必要性

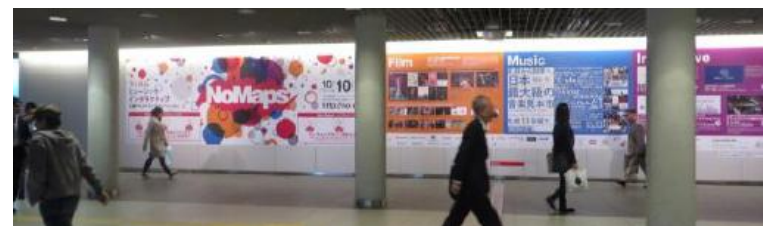
## 事例2

### 【札幌駅前通まちづくり株式会社(札幌市)】

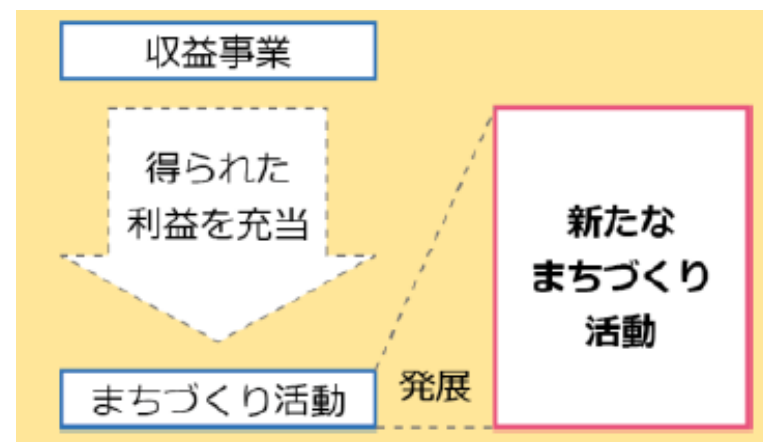
- ・地域のまちづくり組織や沿道企業による個別の活動を、より発展的かつ一体的に展開するための総合調整機能を担うエリアマネジメント団体



賑わいづくり（サッポロフラワーカーペット）



壁面広告収益事業



地下歩行空間の利用料（指定管理）や壁面広告などの収益事業により財源を創出し、まちづくり活動に還元



## 7. これまでの意見のまとめ

---

# 検討の視点・内容

## ○検討の視点

・これまでの議論を踏まえ、どのように意見をまとめるべきか。

## ○検討内容

・これまでの議論を取りまとめた素案を基に検討



## 主なご意見

- ・観光客も含め、「玄関口」、「行きたくなる」のターゲットを分かりやすくしたほうが良い。
- ・楽しく、新しい発見があるのではと感じてもらえるよう、ワクワク感をもっと出したい。
- ・「時代の潮流に合ったオフィス」について、一般の人にもイメージできるような説明が必要。
- ・企業が京都駅前に立地することで京都に働く人を集めるという観点が重要。
- ・5の基本的な考え方は異質な記載が混在しているので整頓すべき。
- ・駅前広場を重視する姿勢を示すことが重要。
- ・交通結節点の効率性や利便性だけでなく、快適性も重要。憩う、とどまる、人中心の駅前空間という表現も充実すべき。
- ・歩道幅員6mについて、この数値は短期的なもので、更に拡幅していく意図を示すべき。
- ・ウォークブルは混雑解消だけでなく、周辺に人を流し、地域の活性化に資することを明確にすべき。
- ・中長期的な取組の記載は重要。目指すべき方向性として、人中心の駅前空間、建物であることが分かるような記載を前面に出すべき。
- ・京都駅前にふさわしいデザインとして、良質なものを求めるべき。安っぽい材料・デザインで設計して形態規制には適合していると言われないうにすべき。
- ・新たな景観を創造するという観点、京都駅ビルと呼応しあう街並みの観点も記載すべき。
- ・形態規制だけでなく、創造的で優れたデザインの誘導手法が必要な点も触れるべき。
- ・将来像実現に向け、エリアマネジメントによる役割(建物更新・仮移転の調整等)も重要。
- ・将来像の絵を書くなら、どの段階の想定なのかを記載したほうがよい。
- ・取組の時系列を記載して、段階ごとの検討や取組が分かるようにするとよい。
- ・最終的に市民に理解いただくことが重要。伝わりやすさも大事。

# 意見まとめ(素案)

## 1. はじめに (京都駅前の経過、検討のきっかけ)

○京都駅前は、明治期に京都駅が開業して以降、市街化が進み、現在では

- ・京都市最大の交通結節点
- ・世界中から多くの人々が訪れ・行き交う京都の玄関口
- ・商業・業務・交流機能の集積が進み、京都経済の一翼を担う。

○近年、周辺では特色あるまちづくりが進んでいる。

- ・駅東部・東南部エリアでは文化・芸術によるまちづくり
- ・駅西部エリアでは食文化や新ビジネス等による新たな賑わい創出
- ・駅南部エリアでは企業本社や研究開発拠点等の集積

○京都駅ビル開業から28年を迎え、駅とまちの関係が変化するなか、単なる交通結節点とその駅前ではなく、駅とまちが一体となった賑わい創出など、新たな駅前の姿を見据えるべき段階に来ている。

○一方、駅北側には築40年を超える建物が多く存在し、今後更新時期が到来。まちが創造的に生まれ変わるチャンス。

○高いポテンシャルを活かし、より良い京都駅前を実現するには、京都の特性を踏まえた玄関口にふさわしいあり方や、新京都戦略に位置付けられた「ビジネス・交流の創造拠点」の具体化を進める必要がある。



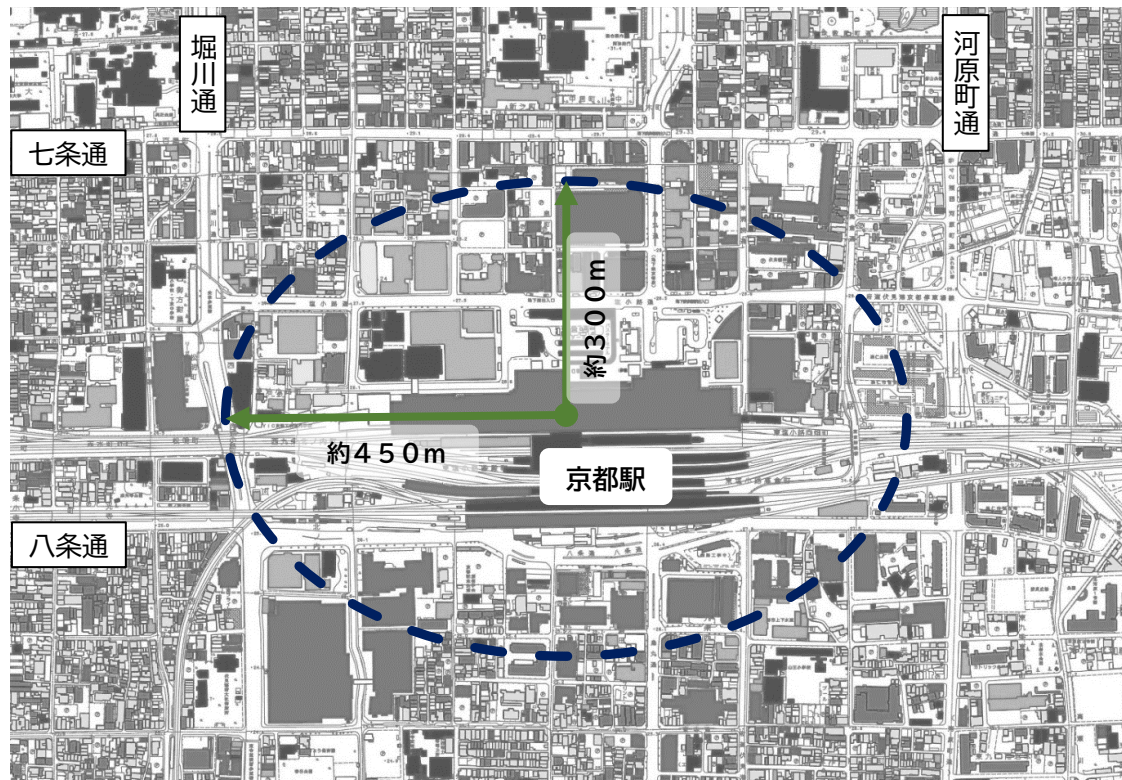
# 意見まとめ(素案)

## 2. 将来像検討の前提

○おおむね20年後までの将来像

○京都駅を中心とした、主に商業・業務が集積する区域(概ね下図の範囲)

○駅前広場については、開放的な公共空間としての重要性、京都駅ビルや地下街との関係性、周辺のビルの更新タイミングを考慮し、新たな建物利用を伴うような大規模な改変ではなく、既存機能の拡充を前提とする。



# 意見まとめ(素案)

## 3. ポテンシャル・課題

### (1) 関連する京都市の課題

- 人口の減少、特に若者世代の就職・子育て期での流出が顕著である。
- 働く場としてのオフィス空間が不足しており、厳格な都市計画規制の下、都心部でのまとまった規模の確保が困難である。特に、若者や学生が働きたいと思えるような、時代の潮流に合った魅力的なオフィスが不足している。

### (2) 京都駅前のポテンシャル・課題

- 本市最大の交通結節点であり、東京・大阪や周辺都市からもアクセスが良く、国内外の多くの人が行き交う。通勤利便性、イノベーション創発・人材確保の観点からオフィスニーズが大都市の拠点駅周辺に集中するなか、オフィス集積のポテンシャルが高い。
- 周辺には、文化芸術都市、学術都市である京都を象徴する寺社・文化芸術施設・大学などが数多く立地。近年、周辺エリアでの特色あるまちづくりも進んでいる。
- 一方、特に駅北側では高経年のビルが多く更新が進んでいない。特に時代の潮流に合った高機能なオフィスが少ないという課題に加え、耐震性や省エネルギーなどの防災・環境面やバリアフリーの面でも課題。
- ビジネス環境を支える商業施設、交流・共創を生み出す施設や空間など、「ビジネス・創造の交流拠点」として必要な機能が不足している。
- 駅や駅前広場は混雑している。歩行者空間やバス・タクシーの待ち空間が少なく、憩える場所もない。
- 以下の状況から、駅とまちが一体となった賑わいを生み出せていない。
  - ・働く場所や賑わい・交流の拠点等の目的地が少なく駅が通過点になっている。
  - ・駅や塩小路通りの南北のアクセスなど駅とまちのつながりが乏しい。
  - ・歩道が狭く、沿道の商業施設も少ないなど、まちの回遊性が乏しい。
- 都市再生緊急整備地域に指定されており、都市再生の拠点として、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進する必要がある。

# 意見まとめ(素案)

## 4. 京都駅前が果たすべき役割・将来像

### ○「京都」の玄関口にふさわしいまち

- ・世界中から訪れた人が「京都にやってきた」と感じられる魅力的な駅前空間
- ・学術や文化など京都の特性が感じられるまち
- ・積み重ねられた価値(伝統)と、新たに創造する価値(革新)を融合

### ○京都経済のけん引役、共創の一大拠点

- ・高い国際競争力を持つ京都経済の牽引役・賑わいの核として、時代の潮流に合うオフィスや商業施設等が集積する、働きたくなるまち
- ・市民・働く人・学生・アーティスト・観光客など、世界からの様々な主体が行き交い、出会い、交流する、共創が生まれ育つまち
- ・防災・環境配慮・バリアフリーが充実した、持続可能で人にやさしいまち

### ○行きたくなる・過ごしたくなるまち

- ・快適に回遊できる、歩いて楽しいまち
- ・公共空間や建物内など、様々な場所でゆったり過ごせるまち

### ○利便性の高い交通結節・駅とまちのスムーズなつながり

- ・交通結節点としての高い利便性・アクセス性を有するまち
- ・駅から広場へ、広場から駅前へ、さらには周辺エリアへ快適な歩行者ネットワークが展開するまち



# 意見まとめ(素案)

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

### 基本的な考え方

将来像の実現に向けて必要な取組は以下のとおり。

将来像

京都の玄関口  
にふさわしい風景

行きたくなる、  
過ごしたくなるまち

京都経済のけん引役  
共創の一大拠点

利便性の高い交通結節  
駅とまちのつながり

必要な取組

成長と共創を促す  
多様な都市機能  
の集積

交通結節点  
としての  
機能や居心地の  
良さの向上

回遊性の向上・  
ウォーカブルな  
まちづくり

京都駅前に  
ふさわしい  
街並みの創出

公民連携  
・エリア  
マネジメント

# 意見まとめ(素案)

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

- 将来像の実現には、時代の潮流に合ったオフィス空間に加え、賑わい、交流やイノベーション、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな環境、良質な街並みなど、多様な都市機能の導入や豊かな公共空間の創出が必要。活用可能な空間が有限であるなか、建物更新による現状より大きなスペースの確保が必要。
- 駅とまちの連携を強め、賑わい創出、交流・共創、人中心の駅前広場、ウォーカブル、良質な街並みなど、総合的に魅力を高めるべき。
- 建築費が高騰するなか、事業性の点から現行規制の下では建替え等の整備が進みにくく、将来像実現に寄与する貢献も困難。民間投資を促す視点が不可欠。
- 規制誘導にあたっては、まちの統一感、事業のし易さ、想定される建物用途や建て方を考慮し、実現性・事前明示性の高い条件設定をすべき。
- この状況を踏まえ、都市計画によるインセンティブ手法の活用等によって、戦略的に将来像を実現していくべき。具体的には、まちに望ましいの機能の導入、交通結節点の機能向上、歩行者空間の充実等による回遊性・快適性の向上、目指す街並みの実現に資する取組を条件に、絶対高さや斜線制限などの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べき。
- 規制誘導にあたっては、まちの統一感、事業のし易さ、想定される建物用途や建て方を考慮し、実現性・事前明示性の高い条件設定をすべき。

# 意見まとめ(素案)

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

### (1) 成長と共創を促す多様な都市機能の集積

★ 京都経済のけん引役、共創の一大拠点として、ビジネス・商業・文化芸術・学術・市民等の団体・人材が集い・交流するまちを目指し、多様な都市機能を集積すべき。

○高い国際競争力を持つビジネス拠点を目指し、国内外から様々な企業・人材が集い働きたくなる、豊かな空間を備えたクリエイティブなオフィス空間を創出・集積すべき。

○働きたくなる魅力的なビジネス環境の創出のため、以下の機能等を創出すべき。

- ・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・コワーキングオフィスなどのビジネス関連施設
- ・働く環境を支え、まちの賑わいを生み出す商業施設。特に沿道低層階は重要。
- ・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
- ・周辺の特徴あるまちづくりとの連携

○限られた空間での上記施設の集積が重要であるため、ホテルや住宅は立地誘導の対象とすべきでない。一方、既存のまちの状況や、事業実現性の観点を踏まえ、一定の立地は認めるべき。

○持続可能でレジリエントなまちづくりのため、建物更新等により、耐震性や帰宅困難者対策等の防災性能、省エネルギー等の環境性能、誰もが使いやすいバリアフリー性能を向上すべき。

○環境保全、防災・減災、潤いある景観形成のために、公共空間、敷地内、屋上等の様々な場所に緑や透水性舗装等のグリーンインフラを導入すべき。

○多様な機能の集積には大きな空間が必要であるため、敷地の共同化も促進すべき。



# 意見まとめ(素案)

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

### (2) 交通結節点としての機能や居心地の良さの向上

★ 多くの市民や世界からの来街者を迎える京都最大の交通結節点として、利便性が高く居心地の良い駅や駅前広場を創出すべき。

○乗換え利便性や待ち環境の向上など、鉄道・バス・タクシーの乗換の場としての最適化・機能向上を図るべき。

○駅前広場は、駅とまちを繋ぎ、訪れる人、働く人、暮らす人など多くの人々をもてなす場として、以下のような、京都の玄関口にふさわしい人中心の空間とすべき。

・駅を出た瞬間にランドマークや街並みを一望でき、烏丸通等の京都の都市軸を感じられる空間構成

・ゆとりある歩行者空間、憩いやアクティビティ豊かな滞留空間、潤いや木陰をもたらす緑など、歩きやすく、居心地の良い滞留や交流を生み出す空間や設え

○短期的には、交通結節機能の強化や人流の分散による混雑緩和を目的とした京都駅新橋上駅舎・自由通路整備事業を着実に実施しつつ、駅前広場等において活用可能なスペースに、快適な待ち環境・憩い・アクティビティを生み出す場を創出すべき。

○中長期的には、建物更新や交通再編による駅前の交通結節機能の再配置など、空間再編による人中心の空間の大胆な拡大を目指すべき。詳細な現況調査・法令等・安全性を踏まえた検討・関係者との調整など多くの時間を要する取組であるため、早期の調査・検討に着手すべき

# 意見まとめ(素案)

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

### (3) 回遊性の向上・ウォーカブルなまちづくり

★ 歩きやすい、歩いて楽しい環境や、駅周辺エリアの歩行者ネットワークや回遊性を創出すべき。

○ 歩行者空間の幅については、幹線道路では多くの人の円滑な通行や滞留を考慮し6m以上、その他の通りでは回遊性を考慮し両側に既存プラス1.5m以上の空間を創出すべき。

○ 歩いて楽しい、京都らしさを感じられる歩行者環境を創出するため、沿道低層階には賑わいを感じられる店舗等の並びを創出すべき。魅力ある個店やアート・文化関連の施設など、ヒューマンスケールな京都らしさを感じさせるものが望ましい。

○ まちのアクセス性・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の創出のため、地下街・地下道から周辺への地下ネットワークの拡充や、敷地内の公共的通路や滞留空間の充実を進めるべき。

○ 交通渋滞の抑制や歩きやすい環境の創出のため、公共交通利用や隔地駐車場活用の促進により、駅前エリアの自家用車の利用や駐車場を抑制し、歩行者と車両が交錯しない、公共交通中心のまちづくりを進めるべき。

○ 短期的には、沿道建物の建替えを機とした低層階のセットバックや歩道上の構造物の敷地内移設等による歩行者空間の拡充、低層階の店舗等の設置、地下道との接続、敷地内の公共的通路等の設置など進めるべき。

○ 中長期的には、歩車空間の再編やトランジットモール化など、更なる歩行者空間の拡充を目指すべき。詳細な現況調査・法令等・安全性を踏まえた検討や関係者との調整など多くの時間を要する取組であるため、早期の調査・検討に着手すべき

# 意見まとめ(素案)

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

### (4) 京都駅前にふさわしい街並みの創出

★ 玄関口にふさわしい風格や賑わい、駅から出た時に京都らしさを感じる風景を創出すべき。

○【再掲】駅前広場は、駅を出た瞬間にランドマークや街並みを一望でき、烏丸通等の京都の都市軸を感じられる空間構成

○道路・歩行者空間は、シンプルで洗練され、統一感があり、バリアフリーに配慮したデザインとすべき。

○潤いや快適な木陰をつくる植栽、心地よい滞留を創る設えなど、歩きたくなる街路空間を創出すべき。

○建物の形態は、駅前広場からの見え方、ランドマークや都市軸との関係、小さな通りのヒューマンスケールさなど、まちの骨格・特性に対応したものとすべき。

○周辺寺社等からの眺望に配慮し、建物高さの上限は、駅前広場周辺は駅ビル同等の60m、その周囲は45mまでが妥当である。

○高層化による圧迫感の軽減、統一感ある壁面やスカイライン形成のため、一定の壁面後退をすべき。

○建物の外観デザインは、創造性が発揮されるよう一定の自由度を確保しながらも、歴史的価値ある建物や街並みとの調和に配慮したデザインとするべき。

○低層部(幹線道路沿道は高さ6m以上まで)は、開放的でヒューマンスケールな賑わいを感じられるデザインとすべき。

○色彩・素材、広告物、夜間景観については、風格ある街並みや賑わい創出、周辺から眺望配慮のため、中高層部は落ち着いた色、低層部は洗練された賑わいを感じられるものとすべき。

○エリアを特徴づける、歴史的価値の高い既存建築物については、その価値を継承した活用を検討すべき。

○まちの一体感や息遣いを感じられるよう、公共空間や周辺建物に多様な眺望点や滞留空間を創出し、それらがネットワーク化したまちを目指すべき。



## 意見まとめ(素案)

### 5. 将来像の実現に必要な取組等

#### (5) 公民連携・エリアマネジメント

★ まちの更新には公民の幅広い連携が必要。関係する多くの主体が連携し、継続的にまちづくりに取り組むべき。

○エリア価値・イメージの向上、一体感のあるまちの運営、時勢に応じた取組の展開のためには、公民の関係者による協議体の設置、さらには、活動の場や財源も含む民間主体の持続可能なエリアマネジメント推進体制の構築及び行政による環境整備など、成長を続けるための公民連携の不断の取組が必要。

○エリアマネジメントのガイドラインを策定し公民連携でまちづくりを進めるなど、将来像の実現に向け、継続的に取組を進めるべき。

○災害時の多数の帰宅困難者に対応するため、これまで公民連携で帰宅困難者対策に取り組んでいる京都駅周辺地域都市再生緊急整備協議会の取組をさらに充実させるべき。

○京都駅周辺には、市有地や公共建物が複数存在。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。