

【目次・対応方針（共通）】

	意見分類	対応方針（共通）
P 3～	4 京都駅前が果たすべき役割・将来像	いただいた多くのご意見を踏まえ、視点・目的・対象がより明確となるよう、意見まとめを追記・修正します。
P 15～	5(1) 成長と共創を促す多様な都市機能の集積	
P 25～	5(2) 駅や駅前広場の機能向上、楽しみ・憩える人中心の空間づくり	
P 33～	5(3) 回遊性の向上・歩いて楽しいウォーカブルなまちづくり	
P 39～	5(4) 京都駅前にふさわしい良質な街並みの創出	
P 55～	5(5) 公民連携・エリアマネジメント	
P 59～	その他	

【4. 京都駅前が果たすべき役割・将来像】に関する意見

意見要約	有識者会議の考え方（案）
<p>＜全般＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 京都駅前のポテンシャルを發揮させるためには必要な取組であると思う。全く異論はない。 記載内容に異論はない。(2件) 方針について異論なし。京都の玄関口として、<u>伝統だけではなく、先進性も感じられる豊かな駅前空間を設けてほしい。</u> 全項目について総論賛成である。 賛成である。 まとめた意見に賛同する。 全体的に意見に賛同する。 考え方に同意する。 よい。 いいと思う。(2件) 期待しています。 ぜひ達成してほしい すべての取組みを前に進めていただきたい。 将来像として、P3に示されている4つの方向性は、間違いない。 果たすべき役割・将来像について共感した。特に過不足なく網羅されている。 京都駅前が果たすべき役割・将来像に賛同する。金沢駅のように<u>シンボルがあれば「京都の玄関口」という印象が強くなるのでは。</u> 京都駅前の将来像を定め、<u>居住者・通勤、通学者・旅行者の3方良し</u>となることは、とても良いと思う。 まさに京都駅前が担うべき姿であり、担わなければならない。 京都が将来に<u>渡り発展</u>していくために、大いに必要な議論。このまちづくりの基本的な考え方に賛成。 京都市の発展のため、<u>駅前のポテンシャルを最大限發揮しようとする案</u>に全面的に賛同する。 <u>近代都市としての京都のインフラ整備やまちづくり</u>は本来は京都市全体で検討すべき課題である。京都駅前エリアでもそれが実現できなければ、京都の将来は厳しい。是非推進して欲しい。 古きを守ることも大事だが、<u>新しくなることも大事</u>。京都の益々の発展のためにも前向きに検討すべき。 <u>大胆かつ良質な街並み</u>という多方面のニーズに応えるものであり非常に好感が持てる。京都駅前が持つポテンシャルを最大限引き出す積極的なまちづくりを期待する。 <u>現状の固定は好ましくなく</u>、街づくりを進めて行く観点で、今回の見直し案は歓迎する。市民の総意がこの点に落ち着くのであれば、本内容で進めれば良い。 概ね賛成。<u>細かいところをどこまで作り上げるか</u>、今後の変化に期待する余白部分をどう仕組みとして残すか、精緻な検討を期待する。 概ね賛同する。 概ね賛成する。 ものすごい理想的であり、賛成。周辺の建物の<u>建て替え前に京都市が方針を出すことも理解する。</u> 理念や計画を全うしてほしい。中途半端な再整備にならないように。また、技術や手法の進展を念頭に<u>未来志向の計画</u>にしてほしい。 	<p>京都駅前は、京都最大の交通結節点であり、多くの人が集まる高いポテンシャルを生かし、京都の玄関口にふさわしい、「ビジネス・交流の創造拠点」を目指すこととされています。</p> <p>しかし、現状は、ビジネス・賑わい・交流機能の不足、駅や広場の混雑、狭い歩行者空間、建物の高経年化等による防災・環境面の課題、緑が少ないなど、様々な課題があります。</p> <p>このため、将来像として目指すべき方向性は、訪れる人が「京都にやってきた」を感じられる空間、風格や統一感のある街並み、京都の特性を生かした文化芸術・学術機能の導入、国内外の様々な企業・人材のクリエイティブな活動や交流により経済活力を生み出すオフィスや多様な共創の場の創出、環境配慮のための省エネ・再エネやグリーンインフラの導入、交通結節機能や回遊性の向上のための歩きやすい歩行者空間や様々な場所で憩える滞留空間の創出など、駅とまちが一体となって、総合的に街の魅力を高める必要があります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

- 方向性は良いと思うので、しっかり予算を付けて、反対意見に屈せず、活性化させて欲しい。
- 果たすべき役割・将来像に列挙されている内容は賛成。機能性や利便性にも目を向け、順列を考えるべき。
- 多様な都市機能の導入、豊かな歩行者空間、公共空間の創出には賛成。使える空間は有限であるため、効用を最大化するための取捨選択や優先順位の考え方があるといい。
- 全体的に賛成だが、「住みたくなる」まちにするという方向性もあるとよい。
- 京都駅はポテンシャルがあるが、高さ制限や私鉄との乗り換え利便の悪さもあり、他府県の主要駅と比べ、見劣りしてしまう。その点で将来象については同意する。更なる京都地域の発展に向け、利便性向上にもつなげてほしい。
- 七条通側でビル更新や開発が進まない中、将来像を具体化するのは良い考えである。
- 概ね同意するが、八条口側への期待度や将来性をもっと強調すべき。
- 大掛かりに再編できるタイミングは今しかない。市内のいい場所は学校や神社仏閣があり税金面で他都市に劣るため、理想だけでなく税金面も工夫した持続可能な計画としてほしい。
- ここ数年、オーバーツーリズムを鵜呑みにしているオールドメディアや行政の意見が、閑散期の客離れを起こしている。そこまでストレスを感じないし、来てもらわない事には消費もしてもらえないし、税金もとれない。住民は理解した上で商業地域に住んでるので、どんどん攻めてほしい。
- どんどん便利になると住んでいる身としては嬉しい。
- 長期視点でまちづくりについて考えていただき感謝する。
- より良い京都に向けてよろしく願います。
- 現状の京都市の文化政策はデザイン的に良質とは言えないものが多い。自然や環境に配慮した、きちんとした息の長いデザインの都市計画を求める。
- 玄関口にふさわしい空間や過ごしたくなる街づくりはデザインの問題であり、経済拠点はスペース確保の問題。
- 取り上げられている京都駅前の4点の役割は相反している。巨大・新奇な建築物は避けるべき。
- この役割・将来像を全て担おうとするのは欲張り過ぎなのでは。
- 総花的で新しい駅前姿が見えてこない。「まち」ではなく、駅前エリアの「役割」に絞り込み、整備の方向性と優先順位を規定すれば将来像が見えやすくなる。
- 果たすべき役割や将来像について、抽象的な記述なので、もっと踏み込んだ具体的な内容の記載を求めたい。
- イメージ図は非現実的な絵でありこれを見た一般の市民に対し、この様な町並みが出来上がるとの誤解を植え付けるもの。建物高さや公共交通について、市民に誤解を与えるものではないか。
- 今回税金を増やしたいのであれば見栄をはってはいけない。経済破綻を起こさない京都市となるべき。

<経済・ビジネスの活性化>

(経済の活性化)

- 京都経済成長のエンジン
- 市内総生産増加に繋がる再生にしてほしい。
- 京都経済の成長、市内総生産の増加に繋がる賑わい、活力のある京都駅の再生に強く期待している。
- 賑わい・活力があり京都経済を強くけん引する京都らしい駅前になってほしい。
- 京都経済をけん引する役割という点に強く惹かれた。

- 概ね賛成。特に、京都経済の牽引役としての役割を増すべき。
- 役割等について、共感できた。特に京都駅周辺でのオフィスビルの確保等のように経済活動の活性化が非常に重要である。
- 京都経済に力がないと、全ての政策に影響するので、経済を最優先で考えるべき。
- 経済発展のためには、京都駅前の活性化は必須。建物の更新の時期が迫ったこのタイミングでの開発はとても良い。
- 京都が将来的な経済発展につながるまちづくりをすることが、次世代の人々に引き継ぐ高年齢世代の責任である。
- 歴史的な観光エリアは他にたくさんあるので、京都駅前は現代的なビジネス拠点でいいと思う。
- 京都駅前は観光名所とは離れ、経済と交通の視点が重要。記載された価値観に異論はない。これ以上の野放図な観光客の誘客については反対。経済発展をより前提とした記載内容にすべき。
- 観光業は既に天井である。会社の誘致などに力を入れて住民の獲得を目指す方が賢明である。
- テーマパークのエントランスではないので、入口に来た途端に京都らしさで満たされている必要はない。詰込み過ぎると中途半端になるため、交通の利便性と経済のけん引役くらいに絞ったほうが良い。
- 京都の経済中心は田の字地区ではなく京都駅周辺になる。京都一番の経済中心地にすることを最上段に置き第一の役割とすべき。その他は異論なし。
- 京都の経済を牽引する共創拠点、行きたく過ごしたくなる場所という将来像に賛同。本社や大きい企業のオフィスは京都にもっとあっていい。京都駅周辺は、保全に偏りすぎているので、今回の見直しは意義がある
- 京都のイメージだけで反対する人もいると思うが、大都市として経済も必要。ここでやらなきゃどこでやるのか。
- 単なる交通や観光のゲートウェイではなく、若年層の流出を食い止め、新たな産業と文化を生み出す「経済と文化の心臓部」としての役割を果たすべき。
- 京都の独自性のひとつは「大学のまち」であること。単なるオフィス街を目指すのではなく、知性と産業が日常的に交差する、京都にしかなできない独自の拠点形成を目指すべき。
- 世界で京都への期待がある間に、京都での商談が目的となるようなまち作りをすべき。
- 京都駅がまるで発射台ベースの様な役割を果たして欲しい。交通結節点として京都駅に勝る駅は今のところ存在しない。京都駅が人、物、情報、経済全てのスタートと言える未来像を描くべき。
- 京都こそが、多様性を体現できる街。京都経済の活性化はもちろん、日本と世界を牽引していく街を目指してもらいたい。
- 京都市民が過ごしたくなる街、日本経済成長の拠点、中心であってほしい。
- 降り立った瞬間にそのまちのシンボルが望める環境がない限り、駅前と都市を結びつけることは難しいのでは。経済の牽引役を駅前に集約は理にかなっている。行きたくなる、はターゲットを明確にすべき。
- 人が集まるため通過点でなく経済活動の中心地とする。集まった人が京都の各所にスムーズに徒歩や交通機関で行けるようにする、といった整理が良いのでは。
- 京都経済のけん引役としての活性化や防災、環境配慮の充実は非常に重要。一方、京都駅らしさが失われないか強く懸念する。
- 「京都経済のけん引役、共創の一大拠点」は、他の3つの役割・将来像を優先すべき。空きスペースがあれば、入れても良いと思う。
- 民間再開発は膨大な時間がかかる。具体性、実現性に欠ける夢ではなく、より経済合理性の観点から検証すべき。
- 老朽化したビルや空き地が増え、開発の話が出ては消えと聞きます。物価高騰等が一因。開発が成立するよう民間事業者に寄り添い、将来の京都のために、発展的な街づくりを望む。

(経済優先に反対)

- 「時代の潮流に合うオフィスや商業施設が集積するまち」は「京都の玄関口にふさわしいまち」とは真逆のものである。
- 新景観政策の考え方は、京都の未来にとって重要な方針だと思うが一顧だにせず企業の利益優先に迎合していたら京都らしさがますます奪われ取り返しのつかない事になる。
- 開発推進に伴う企業の収益を優先する計画は正しくない。住みよく、人や歴史的財産との交流を大切にする古都のために、丁寧に取り組をすすめるべき。
- 南側は、京都の一つの文化性、歴史性を残すエリア。店舗を構える住民たちを立ち退かせるのではなく、その雰囲気や生活を活かした設計にして欲しい。文化性・歴史性を大事にする京都という都市の玄関口だからこそ、経済的効果のみを見た設計は取るべきでない。
- 長い歴史や地域の生活と密着して、京都のまちがつくられてきた。経済政策により、マンション、ホテル、民泊が増え、人が住めない地域になってしまった。経済の発展を否定はしないが、京都が発展してきたのは伝統的なものづくりをはぐくんできたからであり、大阪や東京都とは違う「都市格」を持っている。
- 住民はいなくなりオフィスや学校、ホテルになり夜はさびしい街になっている。もっと人の住める街あるいは人の行きかう街としての京都駅前を期待する。

<京都らしさ>

(新たな京都らしさ)

- 京都駅前には昔からあるいわゆる「京都らしい」まちではない。京都の近代化の象徴として、どんどん都市化を進めるべき。
- 京都駅前は近代的な街であり、ザ・京都、と違う形で表現してほしい。
- そもそも今の京都駅前に「京都らしさ」はない。伝統的な「京都らしさ」は他の場所で維持し、京都駅前は伝統に引っ張られず、都市機能の向上、快適に過ごせるまちづくりをすべき。
- 京都らしさは町家があるエリアに任せ、京都駅前らしさを考えすぎない方が前に進む。京都全体に京都らしさを求めるが故に新新陳代謝や都市としての機能更新を妨げている。
- 「京都を感じる」必要性を感じない。徹底した機能性と快適性を求めるべき。現状の京都駅前は京都らしさが感じられないため、京都に相応しい玄関口に。
- 京都駅前は徹底した近代化。未来志向で緩和を進めるべき
- 京都駅を降りて見える歴史的建造物はほぼ皆無。すでにある程度の高さのビル等が建設されている為、高層ビルを建設しても景観の変化は微々たるモノである。
- 「京都にやってきた」「文化など京都の特性」に引っ張られすぎなくてもよい。革新性や利便性が後回しになることを懸念。京都に暮らし働く人が快適に過ごせる空間づくりを優先すべき。
- いわゆる京都っぽさに固執することなく、市民や訪れる人にとって住みやすい・行きたくなるような、物理的にも心理的にも開かれた空間とすべき。
- 古い中にも新しさがある、そんな先進性を感じられる場所。京都の経済でなく日本経済を牽引してほしい。
- 京都のみならず日本の顔になっていただきたい。歴史がある都市だが、このままでいいのか。
- 京都らしさとは建物の背が低く色が地味なことでは無く、伝統的な景観と革新的な景観のコントラストが美しい街並みを創ることは可能。優れたデザインの高機能なオフィス、ホテルの集積地とすべき。
- 京都らしさを取り入れつつ、世界に通じる先進性をもたせるべき。

- 明らかに老朽化した建物を「歴史がある」では、若い人が集まらない、働きたいと思わない。リノベーションや建て直しを含め、現代的でありながらも京都らしさを残した場所を目指すべき。
- 伝統を守りながらも、時代に合ったスピード感を持って前に進むことが、京都の未来につながる。
- 多くの人が訪れる京都の玄関口として、魅力が薄い現状を正面から検討することは評価する。ありきたりではなく、すこし尖った、賛否あるが、京都らしい駅前に向け、検討を進めてほしい。
- 伝統・景観を重視するのか、国際都市・先端性を前面に出すのか価値観の軸が明示されていない為、この点を曖昧にしたまま進むと、デザインや機能導入の段階で対立が生じる可能性がある。
- 固定的なビジョンは、50年後に再び同様の機能不全を引き起こす。京都を「固定された静的な古都」ではなく「常に創造的で革新的な動的な都市」として定義し直すべき。

(伝統的な京都らしさ)

- 京都らしい町を残すべき。
- 「京都の玄関口」として、他の都市には無い、京都ならではの雰囲気を大切にしながら開発を進めてもらいたい。
- 日本で唯一を代表する和の佇まい。空間を広く、居心地のよい環境。
- 京都に求められるニーズは、寺社仏閣等の歴史・文化を感じられることである。
- 新しさばかりを求めるのではなく、古都の気品を漂わせるような美しい駅前として利用していただきたい。
- 京都や日本の伝統文化への玄関口として落ち着きのある華やきを感じさせ、「和文化」の継承と発展に貢献するデザイン性が表現されている場であるべき。
- 世界の方へ日本の歴史や四季を感じ、京都文化を体感して、もっと京都や日本を好きになってもらう。キラキラにする必要はない。
- 京都の強みは、「山紫水明」「伝統文化」。見上げれば「東・北・西」の山々、行く所々には「神社仏閣」が伝統文化をみせていること。
- 京都タワー側は京都の文化や歴史、四季を感じられる空間。南側を新しい京都へと。新旧を交わせ京都を楽しんでほしい。東京や大阪の様な都会にあわせる必要はない。
- 京都の玄関口であり、京都の歴史、文化、産業の価値を発信する空間とすべき。伝統工芸やものづくり文化を感じ取れる場所として、駅前を位置付けるべき。
- 「京都らしさ」を前面に出した駅前整備が求められる。ガラスを基調とした開放的な構造とし、下層や内部空間に日本画や伝統文様を散りばめるなど、現代性と伝統文化を融合させた意匠が考えられる。
- 全国どこにでもある街並みであることは、京都のブランド価値を損なう。京都の老舗企業やスタートアップ、ブランドの立地や、新しい建物の歴史的価値や文脈との接続を検討すべき。
- 「京都にやってきた」ことを感じられる駅前空間は必要。金沢駅のようなシンボリックな建築物があってもよい。
- 京都らしい駅前空間は、建物そのものでなく、ゆとりこそ演出できる。広大な回遊式日本庭園を模した駅前広場を見てみたい。
- 東本願寺、西本願寺との融合・京都タワーを観光資源とした西日本の玄関の顔として、東京駅のような重厚感や京都のきらびやかな要素が欲しい。100年先をも据えて取り組むべき。
- 大切なのはこの景観をこれ以上壊さないこと。魅力≠利便性であると考えるが、東海道新幹線で来られるということで充分。開発を進め近代化することで京都の魅力が損なわれていることに気付くべき。
- ありきたりな内容で分析した資料で、歴史性や眺望、景観の論点が不足していると感じた。
- 古都の玄関口なので、華美な設備や過剰に高額な投資など不要である。

(その他の京都らしさ)

- 京都市は京都ブランドを大切にすべき。京都駅は日本人が立ち寄った時に家に帰ってきたような安心感を与えられるよう雰囲気は変えないでほしい。
- 緑を残し、歴史のうかがえる街並みにして欲しい。
- 観光都市として、入り口に強い魅力が要る。歴史があることは、古臭いことはでない。そのためには当然リソースが必要になる。
- 学術や文化など、京都の特性が感じられるまちという視点には大賛成。
- 京都にしかない魅力が伝わる街づくりで、永く守り続ける文化の美しさや精神を表していく事が、新しい産業との共生を考えた街づくりに繋がる。
- 歴史上京都では、国内外問わず、いろんな人が混ざり合い形作られてきた街。人が集まることで、よりカオスにすることが重要に思う。
- 都市の成長戦略的観点から、京都駅の鉄道事業者や京都を代表する企業と連携するなど、京都らしさを全面に出してほしい。
- 京都らしさの醸成、複合用途の集積、利便性追求等を実現してほしい。ヒューマンスケールを大事にしつつ、他府県に取られ機会損失することなく場所のポテンシャルを最大限活かしてほしい。
- 「圧倒的な景観」や「賑わい」だけでなく、ストレスなく滞在できる「世界最高水準の基礎インフラ体験」を将来像に盛り込むべき。

(他都市等との差別化)

- 京都駅の周辺が東京のように高層ビルに囲まれると、「小さな東京＝日本中どこにでもある地方都市」に成り下がってしまう。京都にふさわしい、全国でも京都ならではの駅前にするべき。
- 概ね賛成だが、京都駅が東京や大阪みたいになってしまうのは、京都らしさが失われてしまう。便利にし過ぎるあまり京都の魅力がなくなってしまうか心配。
- 東京や大阪等の後追いのようなまちづくりをせず、歴史・文化・学術都市としての独自のまちづくりをすることが、京都市の将来の発展につながる。
- 京都市のまちづくりは世界で唯一無二であるから素晴らしく、東京、大阪や時代の潮流を参考にすべきでない。
- 世界中から観光客が来るのは、東京や大阪と同じ景色をみたいためではない。京都は京都の独自性を未来に残すべき。
- 他都市にはない魅力を高めるべき点は評価したい。他都市と同じようなビル群とならないように。京都駅ビルも後年になって評価されるようになった。そうしてほしい。
- 既に京都駅前は一定の京都駅らしい街並みになっている。本当にこの取組で京都駅前にふさわしい街並み創出がなされるのか。他都市と同じではないか。
- 他都市にはない世界唯一の駅前にしてほしい。京都らしさが最も重要。
- 大阪や神戸との競合・分担を考慮した「京阪神経圏における京都駅前の独自性」が定義されていない。
- 景観を売りにしている京都市のオリジナリティが感じられず、ワクワクしない。魅力付けを誘導する政策として、ソフトサービス等について議論・公開していくべき。
- 将来像に異議はないが、「京都駅前」の特性を生かすために、中心市街地との差別化をどの様に図るかがポイントになる。

(その他)

- 京都市民のたゆまぬ取り組みと京都市の新景観政策や京都駅一極集中打破を反故にする内容である。
- 京都にやってきた、と感ぜられるものは人によって捉え方が全く違う。全員が納得するものはない。

- 「京都らしさ」や「京都駅前にふさわしい」とい表現だけで、具体的でない。定義付けを今後検討すべき。行政の考える京都と市民の感覚もズレがあるのでは。

<玄関口としての役割>

(全般)

- 京都駅を出たら京都らしさを感じられない街づくりは止めてほしい。
- 京都駅前らしさが最も重要。
- 『世界中から訪れた人が「京都にやってきた」ことを感じられる魅力的な駅前空間』であってほしい。
- 京都駅の玄関口として新しい京都が感じられるような駅前空間が望ましい。
- 国内外の人から見てザ日本の代表、顔として機能してほしい。
- 世界的都市の玄関口として、多くの人を迎え入れる間口の役割。
- とりあえず行けば何とかなるランドマークに。

(玄関口としての活性化・利便性)

- 京都に引っ越してから、これだけ観光客が来ているのに、他のまちに比べて駅前がさみしいと感じる。
- 京都駅は京都の入口なのに、あまり行きたいと思えるような街でないところが残念。もう少し開発が進めばと思う。
- 記載されているとおり。現状は国内外で知名度のある都市の玄関口としては控え目。よりふさわしい役割を果たす場所になるべき。ただし大都市の二番煎じではなく、京都ならではの駅前空間を目指してほしい。
- 現状の京都駅前は観光客、市民、通勤客など多くの人のニーズを受け止めることができておらず、非常にもったいない。京都に在住する者として、「行きたくなる・過ごしたくなるまち」に期待。総論としても、異論はない。
- 今の駅前のごちゃごちゃして無駄なスペースも多く、民家や雑居ビルが立ち並ぶなど、京都の玄関口に相応しくない。駅前を全面的に再開発して、緑も多く、スッキリした街作りをすべき。
- 京都駅前は、訪れる人が最初に触れる第一印象を決定づける極めて重要な場所。入り口としてふさわしい風格、市内で最も利便性とアクセス性を重視すべき場所であるべき。
- 国籍を問わず訪れた人々を寛容に受け入れられる、懐の深い「玄関口」となるべき。誰にとっても「分かりやすい」駅前とすべき。
- 京都の玄関口として地元民、観光客問わず利用しやすい場になってほしい。
- 京都駅前が「滞留・憩いの場」と「交通ハブ」という異なる役割を同時に担っている現状を踏まえ、それぞれの機能をどのように整理・分担するのかを将来像の中で明確に位置付ける必要がある。
- 駅前はまだまだ古く、動線もよくない。京都ブランドを大切に街並みの美しさは保ちつつも、回遊性を向上させたバリアフリーで、多様な人々の交流と発展の場としていくべき。
- 鴨川に負けないくらいの京都らしい魅力をもった京都駅に再生してほしい。

(観光の玄関口)

- 京都に来る海外や国内の観光客を惹きつける駅前にしてほしい。
- 海外、国内の旅行者を惹きつける駅前に再構築すべき。
- 世界中から訪れた観光の方々「京都にやってきた」ことを感じられる魅力的な駅前空間を実現すべき。

- 旅行者が古都に来たと思える駅前にしてほしい。宗教に関係のない玄関口としてほしい。寺社は玄関をくぐれば数多くある。
- 外国人だけにフォーカスせず、日本人観光客も行きたいと思えるような駅にすべき。
- ほかに魅力的な観光地が多いため、空港のように、一つの観光地として機能するようにしてほしい。
- 京都の玄関口にふさわしく、また、観光客の受け入れ態勢が整っているのがいいと思う。
- 観光客含め、京都駅で楽しめるようにすべき。
- 魅力的なインパクトある玄関口とするため、利便性の高いアクセス網の整備、人の移動や交流により、賑わいのある拠点とするための整備が必要不可欠である。
- 市民、観光客が直接的に感じられる取り組みを推進してほしい。
- 駅の周りのビルが古く、南北が行き来しにくい。駅の周りが、もっと発展し、観光の人が来やすい町にすべき。
- 京都の玄関口であるが、京都らしさや地上の賑わいがあまり感じられない。ビジネス需要のエリアはあるが、高さ制限などにより新規開発が見込めない。経済活動の拠点×観光地の玄関口として良くして欲しい。
- 現状は、観光客対応に過度に偏重し、市民が近づきにくい、落ち着きを欠いた空間になっている。観光消費を優先する場ではなく、京都の歴史・文化・日常が感じられる、落ち着きと秩序のある駅前空間を目指すべき。
- 観光客向けのまちとは別で、交通至便な立地を活かし京都で暮らす人のためのまちになるべき。
- 土地の値段も高く、観光客が多く、生活者として過ごしにくい。子育て世帯が周辺の他都市に流れないような街づくりを期待する。

<都市機能の集積>

(働く場の創出)

- 卒業後、京都を離れる学生が多い。定着してもらえるよう京都駅周辺にダムのな機能を果たせる街づくりが必要。修学旅行生も、観光だけでなく、京都で暮らし、働きたいと思えるような街づくりをすべき。
- 若者世代の流出の課題に対して、京都駅前が果たす役割が明確になるとよい。基幹的な駅なので訪れる人を念頭に置いているため、流出を防ぐ視点があればより良い。
- 産業誘致、働く場所の提供。京都の未来を牽引する場所、玄関口機能を期待する。京都は特殊なので、他都市が導入している産業誘致や住宅利用を必要以上に制限しておりもったいない。若者の意見を多く取り入れるべき。交通利用以外に行きたくなるとは到底思わない京都駅を変えていくよいきっかけになることを願う。
- 利便性では東京・大阪に、自然環境やゆとりでは大津などに劣る中、京都が選ばれるには「働きたくなる魅力」が不可欠。労働者に歴史文化をアピールしても一部にしか刺さらない。
- 国際都市としての拠点であるべき。

(魅力や賑わいの創出)

- 更新時期が到来する今が変革のチャンス。若者や学生をはじめ、あらゆる世代が、何度も訪れたくなる京都駅前になることを期待。
- 同エリアで勤務する人間として、駅前が魅力ある街に生まれ変わることを期待する。
- 駅とまちが一体となったにぎわい創出を進める方向性に賛同する。
- 今の現状・状態では全然面白みを感じず退屈にしか思えない雰囲気。大阪市内のように利便性とワクワク楽しみを感じる街づくりをして欲しい。
- 昔を引きずり過ぎていて、新しさや、観光客に対してもすごく不便。もっと発展すべき。近畿でも遅れており、短時間で飽きてしまう。

- 商業施設や飲食店、オフィスビルが少ない。遊ぶ若者も少ない。新幹線のターミナル起点として、不動産会社などと協業して、より開発すべき。
- 街の発展・持続のために働く場所、モノやサービスを消費する場所があることは重要。集積の時代に、交通利便性の高い京都駅周辺は京都の今後の発展において重要なエリア。将来像に関して概ね賛成。民間にインセンティブを与えるという方向性を基本とすべき。
- 観光だけではなく京都に住む人もいるので、その人達が働き住みつけられるような高機能の集積が大事。
- 住・学・遊・泊が一体となり、様々な目的の人が交わる街づくりが、世界から注目を集める京都駅前として、世界に発信するミクスユースの街づくりなのでは。
- 五条通以北は高さ制限を設けて歴史文化を保守しつつ、以南は近代的な商業ビルを建ててより魅力的な街に進化するべき。
- 多くの人々がゲートウェイとして利用するため、ビジネス特化型の単焦点的な再開発ではなく京都の最たる魅力である歴史・文化・多様さが伝わる必要がある。

(文化芸術・学術)

- 北側の伝統的な佇まいと南側の新たな創造性を融合させ、若き表現者と市民が日常的に交わる場を作るべき。市民が日常的に刺激を受け、誇りを感じられる「文化の心臓部」としての再開発が不可欠。
- 駅東部、東南部、市立芸大を核とし、東南部の東九条マダンなど体験型芸術・文化に触れ合えるまちづくりを目指すべき。
- 街並みは、緑とともに、芸術性の香るまちに。
- 京都駅前広場の全面、周囲の建物も巻き込んだ「祭」による伝統創造が、京都らしい街並みと持続力ある取組を実現すべき。
- 今は他都市と同じで人で混雑し落ち着かない。暮らす人も、訪れる人も、その土地の文化芸術に触れられる空間が必要で、賑わい創出は好ましくない。京都らしい空間が保てられる駅前であってほしい。
- 市立芸大の学長から100年の森構想を聞いたはずだが、それを含めて再考すべきでは。
- 文化芸術・学術に携わる人を、特に抽出する根拠が必要。彼らの考え方は多種多様で、全ての人にオーソライズされるエリアが想起できない。現実的な公共空間マネジメントに力点を置くべき。

(環境・緑化・防災・バリアフリー)

- カーボンニュートラルやネイチャーポジティブなどは取り入れることに賛成。
- 自然環境を活かした文化継承が体感でき、生物文化多様性やネイチャーポジティブへの取組を発信する空間として欲しい。
- 短い時間軸で考えた「エリア価値の向上」ではなく、数十年～百年単位の射程の長い都市計画をしてほしい。行政が主体で、「百年の森」「緑の回廊」計画をスタートしてほしい。
- 趣旨には賛同するが、京都駅前の役割として、経済のけん引役なのかは疑問。環境配慮・バリアフリーが充実した、持続可能な共創の拠点を入れても良いのでは。
- 「40年経過した建物は更新すべき」との時代に逆行した記述は問題。SDGsの考え方から、極力既存ストックは永く使いつづけ、更新時期は遅らせるべき。ある程度のポテンシャルがあることは理解するが、それがなぜビジネス・交流の創造拠点の構築につながるのかわからない。
- いまだにスクラップアンドビルドを提唱するなど、環境への負荷、配慮が全くない。
- 観光振興のみならず、市民の快適性や安全性、バリアフリーや防災機能の強化を重視し、京都の品格にふさわしい駅前空間の実現を期待する。

- 災害発生時に、多くの帰宅困難者・観光客を吸収できるだけの公共空間・屋内施設の確保が必要。

(都市機能の集積に反対)

- 「自然の豊かさを体感できるまち」と私は誇りを持ってきた。だから、私はこれ以上の「京都壊し」ともいえる「開発」はやめて欲しい。
- 東京の劣化コピーみたいな都市計画をいい加減止めるべき。
- 駅前から周囲を見れば大きなビルしか見えず、下の階だけ京都風の店か空間が配置されているのは、はじめは人が集まってもいつまで続くか疑問。京都の歴史と日常の暮らしがリンクする再生を望む。
- 高いビルばかりなら他の町と変わらなくなるのではないか。高層化をすることによってもっと南北の町の分断が起きるのではないか。
- 「生存権」や「公共性」に関わるものは、効率化や規制緩和の名の下に営利団体や資本に手放してはいけない。京都の疲弊、人口減少、格差拡大の根っこにそれがある。
- 京都駅の南側を空間拡大地域に、北側は伝統を守る区域として制限を加えるべき。

<交通結節・駅前広場>

- 交通の要所について、一般的に期待されることが記載されており、特に問題はない。
- 「京都にやってきた」ことを感じられる、利便性の高い交通結節・駅と町のスムーズなつながりの創出には賛成。とにかく来訪者の玄関口となることが京都駅・駅前の役割だと思う。
- 現在の京都駅前には、通過するだけの空間で広場というイメージはない。歩くまち京都を標榜している都市として貧相。ぜひとも記載のとおり役割や将来像を実現してもらいたい。
- 観光客、学生、ビジネスマン誰もが居心地よく感じる場所であるべき。
- 都市の顔としての機能強化と魅力向上は重要であり、基本的な方向性には賛成。歩行者空間の充実、公共交通との円滑な接続、防災性の確保、日常的に利用できる商業・交流機能の整備など、生活と観光が調和する視点を今後の具体化においても大切にしてほしい。
- 駅前広場の再生だけで全ての項目を満たすのは無理がある。駅や広場の機能向上とエリアマネジメントを重点的に取り組むべき。
- 駅前の狭い場所で京都経済の牽引役や一大拠点を作るのは無理がある。あくまでアクセスの拠点で、来てよかったと思える開放感や、ワクワクする空間であるべき。
- ターミナルとしての機能のみアップデートすればいい。観光、ビジネス、教育、公共をこの狭い範囲で両立させようとする開発は欲張りすぎ。駅前イメージがデフォルメされ過ぎ。負の部分を取除くなど悪意が見て取れる。
- 西洞院通りの歩道幅は、現行の車両交通や建物等から実現は困難。実現可能性のない抽象的なイメージの提示には賛成できない。現実の都市構造を直視し、段階的かつ具体的な方策を示すべき。
- 当提案において公共交通機関の存在は明朗でなく、観光資源を無駄にしてしまうのでは。
- 駅前のバスやタクシーのターミナルの配置が不明で計画がずさんであり、超高層は大地震があった場合には廃墟になるのではないかという不安がある。

<その他>

- 烏丸通は倍くらいに拡張し、東本願寺方面に大きな「抜け」を作る。京都タワーは駅前広場のシンボルとして残す。塩小路通りは無くすか歩行者天国に。
- 経済活動の拠点^①は周辺エリアに広げ、京都駅前^②は訪れる人が出会い、体験し、交流できる「集いの中心地」であるべき。「どこににあるオフィス街」ではなく、京都独自の「集いの結節点」に。
- まずは駅北側を行きたくなる・過ごしたくなるまちにすることで、駅南側にも需要が生まれるのではないか。
- 京都駅ビルのコンセプトを、現在の視点で捉えなおし、周辺のまちに広げていくという発想があってもよい。
- 任天堂などと連携して大きな駅前モニュメントをつくるべき。
- 自分の居場所のような落ち着いた風景であってほしい。どうしても人が集まる空間なので大きな施設になりがちだが今までの施設やお店も残してほしい。
- 通学でいつも通るので、明るくて友達と楽しく過ごせる綺麗な街にしてほしい。
- 古い建物は機能性に劣り、保存にコストも要するので、これまでの街区の外観に固執せず、新たな建築物、新たな意匠の実装を行う方が現実的で、コストメリットもある。
- 建設コスト増の影響は今後一層大きくなる。民間投資の可否、公費負担の両面で影響があるため”べき”論から離れて実現できる道筋を引くことが必要。
- 民間のニーズを最大限活用するには、早期の対応が必要。
- 建物の用途規制も検討すべきで、地区整備方針等を地権者等で策定していったらどうか。
- 京都駅への来客者数を考えると、ゆとりある駅周辺は困難では。高さの制限が厳しいので、地下しか残っていない。
- 南海トラフ地震が終わってから区画整理事業を行って再開発した方がよい。
- 商業的な利潤を追求する層からの「短期的視点」での意見に根幹のポリシーが左右されない、最低でも「百年の計」と呼ばれる取り組みとすべき。
- 「誰もが安心して回遊できる、生理的欲求に寛容なまち」を掲げ、その実現のためにハード整備だけでなくソフト(情報の可視化・DX)を重視する姿勢を明記すべき。
- 利用者/運営者の well-being 向上、利用者の安心/安全、快適性を目指してほしい。
- 関西の中心として、日本を引っ張ってほしい。
- 抽象的な表現や美辞麗句ばかりで、具体的にどうしたいのかが何がいのか、よく解らない。
- 検討の前提が、何を言いたいのか判らない。大規模な改変予定がないのであれば何故最高高さ 60mへの緩和が必要なのか。
- もう少し平たい日本語にしてもらった方がわかりやすい。
- 京都駅北側南側と呼ぶのか、京都駅烏丸口八条口と呼ぶかなどの統一性がほしい。
- スケジュールのどこが20年をイメージしているのかがわかりにくい。
- 私と同じように京都市民として大きな幸せを感じてもらえるよう、民意を拾い上げながら、プロジェクトの成功を収めてほしい。これからも、京都市の活動への大きな期待を胸に、ここ京都駅前^③で暮らしたい。

【5(1)：成長と共創を促す多様な都市機能の集積】に関する意見

意見要約

有識者会議の考え方（案）

<多様な都市機能の集積>

（オフィス・働く場）

- 京都に拠点を持ちたいニーズは非常に高い。それに応えるためビジネスと暮らしが直結した機能強化が不可欠。スタートアップ企業やクリエイティブ層が拠点を置くことで、持続的な活力が生まれるビジネス環境の整備を求める。
- 学生の人口は多いが、魅力的な就職先が無く、東京大阪へ流出している。京都企業の本社機能や外資企業のオフィスの受け皿が必要。オフィスワーカーのためのコワーキングスペース、貸し会議室も必要である。
- 老朽化したビル、オフィス不足が企業立地や人材確保の面で制約。創造的なオフィスや交流・共創の場、文化・学術機能などが集積した「働きたい・集まりたい玄関口」として再生され、京都経済のけん引役としての役割をさらに高める再開発を強く期待する。
- 京都らしさを残しながらも、オフィスなどの機能を誘導する今回の案に賛成。オフィスが増えれば、周辺飲食店の賑わいにもつながり、京都で学んだ学生も東京や大阪に出ることなく、京都に留まってくれる。
- 若者が認知している働きたいと思うような企業が京都にはまだまだ少ないと思う。京都駅が先導者となるべき。
- オフィスやビジネス環境を支える施設が不足しているとあり、新規事業を行う企業やベンチャー企業の誘致が進んでいないのは、地域経済の振興を考えると悩ましい。
- 京都市の歳入における固定資産税比率は低く、寺社仏閣や大学から取れないなら、産業誘致をして税収を増やすべき。
- 京都駅の利便性を活かし、企業の事務所を誘致し、企業間の刺激を高めることで、京都発のビジネスを生むことをもっと進めるべき。
- 京都市としての都市競争力を向上させるために、オフィスや商業施設などの集積が必要。
- 京都駅前に先進的なオフィスを増やす考えには大賛成。
- 共用会議室やコワーキング、交流イベントスペース、緑豊かな滞留空間などを備えた「クリエイティブなオフィス」を計画的に増やすべき。スタートアップ、若手人材が京都駅前に集積し、企業間連携や新たなビジネス創出の好循環が生まれる。
- クリエイティブなオフィス空間として、ビル内や屋上緑化、フィットネスジムやアクアリウムなど、また国内外からの人々が自然に交流できるような空間が集積されることが望ましい。
- 新幹線駅近くにコワーキングスペースが少なく。サテライトオフィスを探したが、京都駅周辺は選択肢が少なく、大阪で探すことになった。充実すると、とても良いと思う。
- 本屋の中で作業できるコワーキングスペースを作る。京都タワーのライトアップを見上げながらコーヒーを飲んで都会の騒がしさから現実逃避できる空間を作りたい。
- 老若男女の誰もが芸術活動を発表できる場や、機能やコストが魅力的なオフィス環境を整備すべき。
- 京都に本拠地をおく企業数社をキーテナントして誘致し、それを核に技術開発をベースとするビジネス拠点を目指すのが現実的。
- 京都駅周辺に「京都らしさ」を求める必要はない。京都の歴史や景観は、清水寺などの観光地周辺で守るべきであり、駅周辺、特に南側では、若者がここで働きたい、企業がここに進出したいと感じるような、思い切ったビジネス街としての開発を強く進めるべき。
- 市内すべてを保存的に維持するのではなく、京都駅前くらいは、世界からの玄関口として、魅力的な公共空間と働きたくなるような近代的なオフィス空間を潤沢に供給してほしい。
- ウォークアブルより建物を密集させてほしい。駅前の貴重な土地は、建蔽率を高めて建物を建てるべき。オフィスやラボなど企業が使える施設を増やすべき。

将来像の実現にあたっては、国際競争力を持つ京都経済のけん引役、共創の一大拠点として、国内外の様々な企業・人材のクリエイティブな活動や交流により経済活力を生み出す、時代の潮流に合ったオフィスや多様な共創の場を集積させる必要があります。

加えて、働く環境を支え、まさに賑わいを生み出す低層階の商業施設や、京都の個性や強みを感じられる文化芸術・学術関連施設などの導入や、周辺の特色ある街づくりとの連携も重要です。

このような多様な都市機能の集積や、行きたくなる・過ごしたくなるまちとしての充実した歩行・滞留空間等の導入などが必要であることを踏まえ、駅前の限られた空間のなか、優先順位を明確にしつつ、戦略的に各種機能や施設を誘導していく必要があります。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 京都の玄関口として、観光だけでなくビジネスタウンとしての役割を果たすべく、ホテル以外の建物をもっと多くあったほうがよい。
- オフィスビルや、商業施設が増えて、オシャレな街になると良いと思う。
- 京都駅前がオフィスやビジネス拠点のイメージが現状ないため、新たに文化を作るという意味でチャレンジングな印象を持った。
- 駅前の限られた空間の中で、駅前にはビジネス、商業、研究開発の機能に絞るべき。文化芸術・学術の機能は外側の周辺に任せてもよいと思う。
- 新たにビジネス用途に変更する余地は少ない。中央郵便局敷地はビジネス用途とすべきでホテルはいらない。
- 生産年齢人口の大幅な減少に対し、これほどのオフィス・商業施設を新たに建築するのは、供給過剰の懸念があるのでは。需要予測の根拠をより慎重に検討してほしい。
- 大手企業の「関西支店」は大阪に多くあるなかで 1 時間未満で移動できる京都駅前に多額の費用を投じてオフィスを構えるメリットを示す必要がある。
- オフィスを増やすといっても、どのような企業に入居させるのか、抽象的すぎる。オフィス物件に大量の空き部屋が出たら、誰が責任を負うのか。
- 日本郵便(株)は、京都駅前にはオフィス面積を増しても商業的に成り立たないため上部 4 階がホテルを提案している。民間営利企業がオフィス需要の限界を示している。(2件)
- 駅前の大型再開発計画が、人手不足・建築費高騰の影響を受け、次々と見直し、中止を迫られている。駅前に大型ビルを建て、オフィスや商業施設を集積させるような時代ではないのかもしれない。
- オフィスについては京都駅周辺にこれ以上集積する必要はまったくない。より広い市域に分散してこそ意味がある。ホテルも京都駅周辺で増やす必要はない。(2件)
- オフィス不足でも、駅前にオフィスが必要かどうかは別問題。駅の南エリアを新オフィス街にすれば、地下鉄で移動できる。京都駅前に人を集める再開発ではなく、人が憩える再開発をすべき。
- オフィスが集積しても観光客は分散しない。観光都市という特性を踏まえ、オフィスより商業機能の集積を目指した方がよい。
- ビジネス拠点は、観光客にとっての「京都駅前にふさわしい街並み」でなくなってしまうため、目立たないように留意すべき。京都駅前以外に置くのが良い。
- 「オフィス不足」といって、国や市が駅前の規制緩和や開発を進めてきたことが地価と住宅価格の高騰を招き、若者世代の流出の要因になっている。開発促進の為の口実に過ぎない。

(商業・賑わい)

- 駅近辺はまだ開発が進んでおらず、オフィス街などビルやショッピングができるビルが少なく、高さ緩和になったため、積極的にビル建設の推進を進めるべき。
- 京都駅前は賑わいがなく、企業や店舗を呼び込み、活性化させるべき。
- 商業ビルが少ない為、テナントの空きが常にある状態が続いている。
- 商業施設が増えて働く場所が増える事が大事。魅力的な働く場所が無く家賃も高く市民税も高いので市外に人が流れてしまう。
- もっと本気になって色々多々あるジャンルの店や大型施設など「ここは最高だ！」と思わせる利便性を感じる作りをすべき。
- 京都唯一の玄関口として、更なる賑わいが欲しい。現状は観光の拠点が中心だが、もっと観光客が滞在するような施設(商業、イベント等)を目指して欲しい。

- 多くの人が集まるので、通過点ではなく目的地となるまちづくりを行うべき。建物内や地下ではなく地上ににぎわいが生まれると、まち全体の印象が大きく変わる。
- 駅前塩小路通のビルが古いため、都会的で近代を感じられる開放感のある大きなスッキリしたビル群に生まれ変わり、買物が楽しくなるような店舗がほしい。
- 新しいビルに市民、観光客の買物や飲食店、またビル屋上での見学、憩いのベンチなど、駅ビル以外でもそのような場所がほしい。
- 塩小路通りと八条通りをもっと賑わえるようにしたい。民家の空き家やビルの空きスペースにお店を入れて、利便性を上げてほしい。
- 八条口側の飲食店は、もう少し洗練されてもいい。魅力的な飲食店やスーパーが増えたらいいと思う。
- イオンモールが遠く感じて、桂川イオンに行ってしまう。買い物施設は駅中央から東までに集めた方がよい。
- 住宅やホテルを誘致するのではなく、市民も楽しめる商業施設を誘致してほしい。
- 京都に住んでいる人でも京都駅で少し時間を潰すのにいい、雑貨屋さんや路面店やキッチンカーがあったらうれしい。
- ポルタは夏と冬は冷暖房が効いていて過ごしやすい。お店を充実させて皆が寛げる空間を提供していけるよう頑張してほしい。
- 観光や買物を京都駅前だけで済ます人は少ないと思われるため「行きたくなる・過ごしたくなるまち」の優先度は下がる。ついでの買物や休憩スペースは需要が高いと思う。
- 京都駅エリアは観光客が滞在するエリアで観光地ではない。スーパーやドラッグストアがあれば満足するし、屋内遊び場があれば別行動で京都を楽しむことができる。近隣住民が暮らしやすいエリアになり、観光客等のファミリー層の満足にもつながる。
- お酒も飲める飲食店も非常に少ない。
- 京都の玄関口として地元、観光客とも楽しめる賑わいある施設作りをしてほしい。
- 世界で通用する観光地なのに、商業施設などの、営業形態などがあっていない。
- ポルタの飲食レストランは外国人向けが多く若者向けでない。扇子や傘、刀や包丁、陶器など日本を感じるお土産が購入できる商業施設を作りたい。着物レンタルスペースや茶道体験、和菓子のイートインスペースも。
- 高級ブランドの店舗などは四條界隈、京都駅前には日本文化の紹介や京都ならではの物品の購入など、すみわけしてはどうか。
- 低層階への店舗等の導入に賛成。店舗以外にも文化・芸術に触れあえる場所の設置が望ましい。
- オフィスの整備だけでは、夜間や休日に街の賑わいが無くなる可能性があり、低層階、地下への賑わい機能導入が必要。
- すでに東京などで現れてきているオフィススペースの過剰現象、空洞化を招く恐れがある。現在の商店街を生かして街のにぎわいを追求し、地域の人々が暮らしやすい街を作ることが大切。
- 四條河原町エリアと比べて都会度は著しく低い上、飲食店もインバウンド価格なので成長できないのではないかと。
- 賑わいを感じられる店舗とあるが、スタバなどお決まりの店舗が入るだけで、どこも似たような街づくりを計画していると分かる。

(文化芸術・学術)

- 開発の準備段階や工事期間中の「余白」をアーティストや学生に開放することを、容積率緩和の評価指標に加えるべき。制作・実験の活動が歩行者空間へ溢れ出していくことこそが、京都らしい文化芸術の振興に寄与する。
- 再開発の準備・建設段階の「余白」を若手アーティストや学生の実験場として開放すべき。市立芸術大学等と連携し、建設プロセスを市民やワーカーに開き、常に何かが生まれているプロセスを駅前で体現すべき。
- 容積率緩和を戦略的に活用し、ビル内に劇場、ギャラリー、コワーキングスペース等を誘致し、ビジネスパーソンとクリエイターが日常的に交わる環境を構築すべき。企業からも「京都駅前に拠点を置きたい」と選ばれる、付加価値の高いビジネス拠点を実現すべき。

- 大学の駅前への進出支援パッケージを検討してはどうか。エリアのブランド価値を決定づけ、京都経済の持続的な成長のみならず、優秀な若手人材を繋ぎ止める最大の防波堤になる。
- 大学機能を戦略的に駅前へ誘導するため、賃料補助や導入インセンティブ、マッチングなど、誘致メニューと場の確保を検討しては。
- 文化芸術・学術・研究開発の拠点として質の高いまちづくりを行うことに賛成。駅前に京大の関連拠点を設け、アピールすることで京都市のカラーを打ち出せるのでは。
- 八条通側は産業や文化芸術エリアとの接続があるため、クリエイティブ産業を誘致し、アーティスト等と産業と掛け合わせる場が出来れば、京都の特性に溢れたまちになる。
- 伝統工芸の実演、体験、展示を行う空間を駅前広場に備え、企業、デザイナー、クリエイター、学生などが工芸者と出会い、協業できる場を設けるべき。
- 美術・工芸に関わる経済活動(教室運営やワークショップなど)を行う場所を提供してはどうか。
- 芸術性・創造性をはぐくむ施設、企業の集積が必要。
- 事務所を増やし企業を呼び込むという発想は、まちの発展にはつながらない。伝統産業や第1次産業の立て直し・支援、そして学術、文化の自立・発展を支える方向が京都に必要。
- 気軽に立ち寄れて、京都の芸術に触れられる体験スペースを京都市が作ってはどうか。
- 京都市立芸術大学も近くなったので、京都をモチーフとしたアートや音楽などのイベントも定期的に行われるとよい。
- 完全防音のホール、練習場、一般の方が参加できる施設を望みます。東九条で33年続くマダンや音楽祭の発展を支える場を。
- 美術や芸術だけでは、今の若者は興味ない。また来たいと思えないナンバー1である。
- チームラボの施設は京都じゃなくていい。

(交流施設・MICE施設)

- 駅周辺には未活用の空地や余地が多く残っている。国際会議、文化交流、滞在型イベントなどに活用できる場として整備することで、「移動の起点」から「滞在と創造の拠点」へと進化できるのでは。
- 大規模コンベンション、コンサートが可能なホールを京都駅南地区に誘致すべき。
- IVS2025のようなイベント、場を作ることが重要。海外の方も興味を持ってもらうためには、SNSを活用すべき。
- キャンパスプラザ京都、ひと・まち交流館、京都テルサなどの既存のMICE施設が、今後も社員、従業員などの労働者や学生、市民の方々へ社会教育の場になってほしい。
- 人や環境にも優しいオーガニックファームなどの物を扱うイベントなどにも力を入れてもらいたい。

(宿泊施設、住宅)

- 京都駅前に、マンションやホテルは必要ないと感じる。人が集まって交流できるパブリックスペースや商業施設などの立地が重要。
- 住宅(マンション)やホテルが増えても、にぎわいは増えない。
- 駅の真ん前にホテルはいらない。
- ホテルなどは、京都駅近傍にこれ以上立地誘導しなくてよい。
- 空き地があれば宿泊施設が建っている。企業を誘致できる土地があるはずもない。
- 観光だけの京都ではいづれ次の目的地にとって変えられる。安い民泊、宿泊施設を増やす必要はない。
- ホテルはいいが、住宅は違うと思う。ホテルの場合も、しっかりと駅前の賑わい創出や公共性、デザインなどの条件を課すべき。

- 簡易宿泊所は一定規制し、一定規模以上のホテルなどで客室数を補うべき。
- 道やエレベーターがスーツケースの観光客に占められて不便。その観点でホテル建設の制限には賛成。
- 駅前にホテルが増えれば、市内の回遊性が減り、駅前だけが混雑するため駅前のホテルは制限すべき。オフィスも制限すべき。
- ホテルや住宅は立地対象としないなら、街区内の住宅やホテルは機能移転をお願いし、一体の街づくりとして構想を練るべき。例えば行政が主導してホテル・住宅エリアを設定して集中開発し、京都駅前オープンスペースとして一体開発など。
- 住宅(マンション)については、容積率の規制緩和、絶対高さの制限緩和を認めるべきではない。
- オフィスの誘致はやはり経済優先を第一なのか。自宅ワークなども増加してオフィススペースが必要なのか疑問。改良住宅を子育て世代の若い方たちに提供すべき。
- 働く場所の増加と住みたくなる街づくりを期待する。安価なマンションがあれば人が増える。
- 駅南のエリアでは、ある程度住宅を集約し集合住宅を建設。主要動線を太くし、ウォーカブルなエリア+人が集う飲食エリア+芸術に触れ、作品を鑑賞・購入するエリアなどを集約し、賑わいが生まれる街を作ることができるのでは。
- 低層部に配慮しつつ高層化により、住民を増やしても良いのでは。
- ビジネスと商業だけでというのは現実的ではない、ホテル立地は認めるべき。
- 事業採算性を確保するため、複合ビルで一定の住居やホテルも必要。
- オフィスに加えてハイグレードホテルや高級マンションを高層に設けることで、街のブランド力向上につながる。
- 北口駅前には古い建物が多く、魅力的な機能を有したリニューアルを期待したい。駅前であれば、オフィス中心ではなく、ホテルや住宅がもっとあっても良いと思う。
- オフィスでなくても京都市らしさがあればホテルや住宅もありではないか。
- 駅前に集積すべきはホテル機能。宿泊価格の上昇緩和や大規模災害発生時に帰宅困難者・観光客の受け入れが可能となる。

(多様な用途の混在)

- 沿道低層階に店舗を充実、高層階はビジネスを誘致する、街全体で、観光・ビジネス・購買・居住をバランスよく活性化するという発想が重要だと思う。働く機能に加え、飲食、文化、交流の場など夜間や休日も人が集まる都市機能を整備することが重要。駅南側のビジネス街化は、周辺住宅地の生活利便性向上や雇用創出にもつながる。
- オフィスだけでなく、ホテルや住宅が駅前にあってもいい。低層階には賑わい、高層階はオフィス、住宅どちらもあってもいい、ミクストユースの建物を入れて欲しい。
- 高機能オフィス環境を潤沢に整備すべき。他の用途も取り込みミクストユースの観点で活気を作っていただきたい。
- 建物の低層階には店舗等、人が賑わう施設が望ましい。高層階はオフィス・住宅等、色々な選択肢がある。
- 京都の玄関口として、近隣府県へのHUBの位置づけで活用すべき。オフィス誘致はもちろんのこと、買い物、飲食、サブカルチャーを京都駅周辺で完結できる街づくりをすべき。
- 他都市からの観光客、ビジネス客など多様な人が集まる場所であり、特定のコンセプトに偏らず、民間が状況に応じて拡大・成長できるようにすべき。
- 新しい価値や仕事が生まれる「知の拠点」として、オフィス、研究機関、文化施設を集約し、多様な才能が混ざり合う場を作るべき。
- 商業機能に加え、文化、芸術、交流、ビジネスの拠点としての役割を担うため、コンベンション施設や文化施設、エンターテインメント性のある施設を整備し、夜間も含む賑わいを創出すべき。

- 主要動線を太くし、ウォークアブルなエリア＋人が集う飲食エリア＋芸術に触れ、作品を鑑賞・購入するエリアなどを集約し、賑わいが生まれる街を作ることができるのでは。
- 徒歩圏内に観光地、文化芸術、交流、ビジネスの機能があり、それらを支える商業機能の必要性はその通りである。
- 多世代交流や高齢者や障害者が働ける場所、小学生や中学生の遊び場所や居場所、観光客や産業機関とも緩やかに混ざり合える空間が必要。
- 駅前には、公営住宅、福祉施設、教会、美術館、博物館などがあってもいい。なぜビジネスを前提とするのか。
- 京都駅周辺に観光、企業、文化など全てを集中させるのは無理がある。玄関口と言うのであれば、それに特化した方がよい。
- 商業施設やオフィスの集積は他都市に任せたらどうか。ホテルが増えすぎてオーバーツーリズムの元凶であることを認識いただきたい。

(公共的空間)

- みんなが活用できる公共の施設を建てたら良い。例えば図書館や休日でも利用できる郵便など。ホテルやオフィスはもういらぬ。
- 京都は人口に対する図書館が少ない。京都駅前にも図書館を作ってもらえないか。
- 木や自然を感じる図書館もあって欲しい。図書館は観光客や仕事をする人にも役立つのでは。
- 市民が無料で気軽にミーティングや交流に利用できる公共の多目的スペースを確保してほしい。
- 学生たちが社会人になっても京都で働きたいと思えるように、学生が使いやすい空間(公園カフェ自習室など)をつくってほしい。
- 若者・子育て期の人口流出対策につながっていない。スムーズな動線や遊べる場所など、地域へのサービス充実もすべき。
- 京都駅前に、マンションやホテルは必要ないと感じる。人が集まって交流できるパブリックスペースや商業施設などの立地が重要。
- 駅周辺に企業のビルも多く、無関係な人間には閉鎖的な街に感じる。人との交流が活発になるよう、企業ビルの開放や整理も必要。
- 高齢者や子連れ、障害を持つ方、外国人観光客にとって、最大の不安要素の一つが「トイレ」である。公衆トイレの新設だけでなく、商業施設や公共施設のトイレ情報をデジタル上で統合・可視化し、誘導する仕組みが必要。
- 居心地良い場所がいいと思う。まずは、公衆トイレ、駐車場、喫茶店などを増やす。
- 観光客が駅前だけで済ませないよう、「行きたくない・過ごしたくない」の優先度を下げ、ついで買い物や休憩スペースを充実すべき。
- 多数の観光客と市民が共存できる空間があればいい。これからは日本は多文化国家を目指すべき。

(駅北側・南側・周辺地域間の役割分担や連携)

- 再開発で京都盆地の景観を失っては京都の値打が下がる。投資、経済利益の追求は京都駅の南部に限定すべき。
- 都市機能集積エリアを駅南部の十条通まで広げ、伏見の企業団地エリアと連結させる。北部は歴史あるエリアなので、壊さず大切にしたい方がよい。
- 京都は自然と調和したアイデンティティを大切にすべき。駅前に商業・業務が集積する必要はない。京都駅より南側で集積すべき。
- 駅北側を広場とし、木造80mの八角九重塔を建設するなど、世界文化自由都市の玄関口にふさわしい象徴を。駅南側エリアは、建物周辺にゆとりのある公共空間を設けることを条件に、ゆったりとした商業業務空間の整備を誘導。
- 八条口側は賑わいに欠け、滞留空間や京都らしさも感じにくい。烏丸口側と八条口側では、ゾーニングを分けて検討すべきである。
- 京都駅前と言っても、烏丸口と八条口では大きく毛色が異なり、オフィスやMICE施設は八条口側に誘導すべきである。
- 成長と共創・交流を促すのは、京都駅前ではなく、主に八条通から十条通で考えるべき。八条通以南の容積率等を緩和してよい。
- 成長と共創・交流を促す多様な都市機能の集積は、特に八条口側で取り組むべきである。

- 京都駅周辺に「京都市らしさ」を求める必要はない。京都の歴史や景観は、清水寺などの観光地周辺で守るべきであり、駅周辺、特に南側で、若者が「ここで働きたい」、企業が「ここに進出したい」と感じるような、思い切ったビジネス街としての開発を強く進めるべき。
- 子孫やこれからの京都市民に新たな京都の姿を残せるよう、東九条室町すべてを商業地域にしてほしい。
- 京都駅が街の中心となるような計画とすべき。北側と南側の高さ制限は同等、景観、デザイン等の制限は北側より緩めるような発想で、市外からの新規の投資の受け皿とする形はどうか
- 京都駅南部は北側に比較して、賑わいに乏しい。明るく賑わいのあるエリアになってほしい。
- 八条口は整備の余地がたくさんある。特に東九条方面は土地がたくさんあるため、魅力ある京都駅前の活性化に有効利用できる。
- 京都駅八条口から東九条を経由して東福寺方面に向けて、京都ならではののお店が集中したアーケード商店街が来ると、京都駅にワクワク感が増す。魅力も高まるので東九条方面に魅力的なオフィスも建てやすいと思う。
- 八条口側を魅力的にすることで、チームラボなどによる国内外の人々が足を運んでいることと相乗効果を活かした街づくりができる。
- 京都駅南部に企業や研究所の誘致や緑地化や公園など子供を育てやすい環境づくりにより、若者やファミリー層の定住と人口増加による街の発展を目指すべき。
- 京都駅北部だけでなく、南部も含めた、街一帯で開発するとより良い京都駅になる。
- 京都駅南側に対して議論が著しく不足している。南北の一体的な発展という視点が欠落している。

(土地の有効利用・集約化)

- 31mから45m程度のインセンティブ手法は大規模な土地でないと採算性が取れない。土地の集約化を促す必要がある。
- 都市再生緊急整備地区に指定して、京都市がどンドン土地を買い入れして、土地を集約すべき。
- 駅の南北ともに、小さな住宅がたくさんあることが開発を妨げている。市が必要な土地を買い上げ、駅周辺を大開発して、他の都市に負けない拠点として整備してほしい。
- 多様な都市機能の集積とウォーカブルなまちづくりを両立させるため、単発のビル建て替えではなく、市街地再開発事業などによる街区の統合・再編も検討すべき
- 駅前の地価が高い場所に新たに建設されることはそうそうない。ただ、施設更新でより大規模なスペースを確保したいことはある。色々な都市機能が集積できるように考えるべき。
- 高さ制限によりポテンシャルを十分に発揮していない。駅前をバスターミナルが占めているのももったいない。土地の有効利用を進めていけば、京都市はさらに繁栄する。神社仏閣のために他産業が制約を受ける構図は異様だ。
- 駅南部は低層住宅が多く残っているが、時代の流れのなか、いつまでもそのまま居られないのは、他の場所でも同じ。まちの将来を考えると、この立地で容積率未消化のエリアを多く残すことはバランスを欠く。
- 駅周辺の未開発地を埋めることが先決。大型ビル建設や地下ネットワークの拡充、若者向けの店や夜の街の形成を促進すべき。規制緩和と簡潔化をはかり時間短縮を企るべき。
- 京都駅前のビルは、小規模で、建物から建物への移動などがしづらい。回遊性の向上などの観点から、一体的な開発や地下接続など土地の高度利用を図るべき。
- 建物を広く確保するため、小さな路地を建物の中に組み込んで一体化させる手法を提案する。大地震の事を考えても、狭い路地より免震構造の建物内の方が安全。
- 京都市立芸術大学のような空中デッキで路地を跨いだ開発が参考になる。官民連携で京都市芸キャンパスのような統一感・規模感で再開発が展開されることを期待する。

<ul style="list-style-type: none"> 区役所やキャンパスプラザ京都を集約するなど、市が率先して、京都駅前の再生を図るべき。 七条河原町付近の空き地の活用はできないか。大型駐車場や駐輪場などはどうか。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能の誘導について、<u>固定資産税等の税制も活用してはどうか</u>。また、駐車場や空家も排除すべき。 ホテルやオフィスなどの誘導を進めると更に地代の高騰に繋がり、若者が住宅を取得しづらくなる。人口を回復させるためには<u>子育て、福祉、介護などに予算を充当</u>することが有効ではないか。 	
<p><環境配慮・防災など></p> <p>(環境配慮・生物多様性・緑化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 脱炭素社会の実現、エリアとしてのエネルギー自給自足を目指し、<u>一体的なエネルギー供給の基本方針を策定</u>すべきである。 脱炭素社会の実現と災害時の業務継続のため、駅前再生区域において<u>自立・分散型エネルギーの面的利用</u>を推進すべき。 国際目標である <u>2050年自然共生社会と、2030年ネイチャーポジティブ</u>を導入すべき。TSUNAG や ABINC の環境認証を必須とし、地域全体を 100mm 蓄雨対応の地域雨庭として整備すべき。 英国の開発時の<u>生物多様性の義務化</u>のような政策をすべき。京都では様々な自然共生サイトの取り組みがあり、生物文化多様性を通じた地域振興が期待される。 <u>グリーンインフラを充実させるならば、ビル更新という案がではない</u>。本気で環境と景観を良くする気はない案である。 緑が欲しい。「百年の森」構想が新聞に掲載された。良いと思うので出来れば芸大周辺から京都駅、梅小路公園まで繋げたい。 市立芸大の小山田さんが提唱していたような「森」をつくれませんか。<u>都市の中にも自然を感じられる場所がほしい</u>。 駅前にまとまった緑地帯を設け、人が歩きたくなる空間にしてほしい。本願寺や涉成園、鴨川などの緑地ともつなげ、緑の回廊を設けて欲しい。マンハッタンのセントラルパークのような空間にして欲しい。グリーンインフラ、京都市由来の植物の観点も重要。 高齢化する社会にやさしい街を目指すなら、観光や商業といった経済性を追求するだけでなく、もっとうめきたのような<u>思い切った緑地化</u>を指向してもいいのではないか。 駅前広場での樹木や花壇などを設置すれば、地球温暖化防止、夏の熱風・日差しや冬の北風から、通行人を守る効果がある。雨水貯留効果のある雨庭も設置してほしい。 温暖化対策の<u>クールスポットの設置</u>が望ましい。 京都は暑いので、<u>木陰をもたらす緑を多く植えて欲しい</u>。 京都駅から少し距離がある梅小路公園に変わり、土の上を歩く場所になったら嬉しい。<u>アスファルトで全てを覆わないでほしい</u>。 広場だけでなく周囲のビルの外構はもちろん、バルコニーや屋上にも多く緑を入れて、<u>立体的に緑あふれる空間</u>を作ってほしい。 車両は最大限排除し広々とした安全な駅前空間を確保しつつ、<u>地表レベルに加え、屋上緑化など高層部からも豊かなみどり</u>を感じられるような設えを期待する。 <u>建物にも木材を一杯使ってほしい</u>。特に高い建物の場合、京都の木をつかうなどサステナブルな取組みに配慮すべき。 <p>(防災・安心安全)</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災性能の向上は是非ともお願いしたい。 京都駅前の再生をレジリエンス戦略の重要プロジェクトとして早期に位置づけ、速やかな事業開始を期待する。 防災の観点から、<u>いざという時に人が滞留できる空間</u>を作った方がよいのでは。 	<p>京都の玄関口であり、世界中から多くの人が集まる京都駅前では、持続可能でレジリエントなまちづくりが必要であり、防災や環境配慮は重要な観点です。</p> <p>現状、京都駅前は、高経年のビルが多く、緑も少ないなど、防災・環境面の課題があります。</p> <p>よって、建物更新の際の公共貢献・公共空間の整備・地下空間の充実等を戦略的に誘導し、耐震、帰宅困難者対策等の防災対策、省エネ・再エネなどの性能向上やグリーンインフラの導入等の環境対策などを進めるべきです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• 災害に強い京都駅周辺のまちづくりは非常に重要で、<u>帰宅困難者が快適に過ごせる環境づくり</u>をすべきではないか。• 災害やテロに強いことは重要で、企業の集積や観光客誘致にも密接に関わる。<u>災害やテロに強い環境</u>を事業者などとするべき。• 広い広場、歩行エリアはテロの対象となる。道路拡張や高さ規制はよいが、<u>やみくもに歩行エリア化を志向することは再考すべき</u>。• 水道管の老朽化による道路の陥没があった。生きるために必要な<u>水の循環のメンテナンス</u>を優先して欲しい。• 駅周辺で<u>治安の悪化を感じる</u>。路上喫煙やポイ捨て対策、スケボー対策など、駅前再生に合わせて京都府警と検討すべき。• 京都において治安の良さは必須。また、<u>恥ずかしい事はできない清潔感のある街並み</u>になれば市民として嬉しい。 | |
|--|--|

【5(2)：駅や駅前広場の機能向上、楽しみ・憩える人中心の空間づくり】に関する意見

意見要約

有識者会議の考え方（案）

<交通結節機能・ネットワーク>

（駅前広場での空間再編や交通結節機能向上）

- タクシー・バスの乗り場が駅前で大きな空間を占有しており、周辺建物高さよりも解放感を阻害している。空間再編でゆったりと過ごせる京都駅前になることを願う。
- 人が楽しめるスペースを確保すべき。駅前広場という最も重要な場所にバス停とタクシー乗り場しかないのはもったいない。
- 駅前広場から車両を排除して、人が集い文化を生み出す場を整備すべき。
- 駅前広場が海外と比べ、狭い。バス停やタクシー乗り場を無くし、塩小路通も広場に取り込み、東本願寺までを歩行天国にするなど、多くの人を包容できる魅力的な空間を設けてほしい。
- 駅前のロータリーを歩行者天国にし、京都の歴史や伝統を感じられるイベントの開催やアートの展示、寺社仏閣と連携した企画など、魅力的な駅前にしてほしい。
- 回遊性の向上・ウォーカブルなまちづくりや駅や駅前広場の機能向上、楽しみ・憩える人中心の空間づくりについては大賛成。特に駅前のバス乗り場については改善してほしい。
- サンクンガーデンや時計と国旗掲揚ポールは動線上支障があるので撤去すべき。
- 空間づくりは重要であり、他への影響も見ながら、再編により人中心の空間の大胆な拡大を目指すことは、こういった会議がなければ、納得性がないので、特段の異論は感じない。
- 人中心の空間づくりの方向性に賛同するが、交通利便性を損なうことは避けるべき。歩行者空間の拡充と交通機能の両立を図る必要。
- 交通結節点として混雑するエリアに人が滞留する空間を作るなら、そのバランスを考えるべき。
- 広場と空間を創出しても、現状のバスターミナルとしての機能は維持してほしい。
- イメージ図には、烏丸通や塩小路通に車両が殆どない。交通結節点と述べながら、京都市内北部への交通の主力であるバス・タクシーの乗降場所が示されていない。(2件)
- 京都駅が交通の結節点であると述べながら、市内北部への交通の主力であるバス及びタクシーの乗降場所が示されていない。
- ウォーカブルが進んだ時、駅前の大きなバスターミナルがどうなるのかイメージができない。
- バス停が大変混んでいるので解消された駅前であって欲しい。
- 乗換え利便性や待ち環境の向上は、荒天時のことも考慮すべき。現在の広場のイメージでは、あまり考慮されていないようである。
- バス乗り場の混雑には早急に手を打つべき。多言語案内や増便などのサービスは維持するとともに、路面に白線を引いて並ぶ、キャリーバッグを体の前に置くなどの声掛けが必要。
- リニアもできるのに、京都の駅前に経済的拠点を作ることが合理的なのか。バスの混雑問題を解決するのが先では。
- バスターミナルやタクシープールは、京都駅八条口への集約や、北側の新築ビル内ターミナル化などで機能集約も検討すべき。
- 人中心のエリアとするには、七条通や八条通に観光バスやタクシーのロータリーを設置し集約すべき。駅北への回遊を促すなら、目的性のある施設を七条通までに設けるべき。
- ほぼすべてのバスが京都駅を通る必要はなく、別の場所で乗り換えられるようにし、バス乗り場を縮小していくべき。
- 京都駅前が一番いい場所をJRバスが占領しているがその利用者数は市バスの足元にも及ばない。乗り場の再編が必要である。
- 最適化として、方向別にバス乗り場を集約、似た方向の系統は隣り合うように再配置、A 乗り場と B 乗り場の入れ替え、高速バス・空港バス・定期観光バス発着のバスタ京都の新設を提案する。

京都駅は、多くの人が訪れる京都最大の交通結節点であり、限られた空間のなかでの多様な交通の共存や結節機能の向上が重要です。

現状は、駅や駅前広場の混雑、待ち空間が少ない、アクセス性が不十分などの課題があるため、短期的には京都駅新橋上駅舎・自由通路整備事業の着実な実施や活用可能なスペースを活用した待ち環境の向上などを進め、中長期的には、丁寧な検討や関係者との調整を経て、建物更新や交通再編による交通結節機能の再配置を進め、人流の分散、快適な待ち環境、バリアフリーも含むアクセス性の改善など、乗換の場としての最適化・機能向上を図ることが必要です。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 烏丸通正面にはタクシーでなくバスターミナルを直結するべき。
- 広場を商業施設や公園のような空間にすることは賛成だが、すぐ近くにバス停やタクシー乗り場があると居心地が悪い。八条口にタクシー乗り場を集約するか、広場との空間を分けるなど具体的なルール作りが必要。
- バスがスムーズに進むように、降車場所を4台分ほど作り、四条河原町のように地上で支払うシステムにすれば降車時間の短縮になるし、遅延や渋滞緩和につながる。
- タクシー乗り場は2台又は4台同時発着の効率化とスーツケース4個搭載化の大型化を推進すべき。
- バスターミナルやLRTなどの交通ターミナルをヨドバシカメラ西隣くらいに作り、七条通と直結など、イメージ刷新のプランを期待する。
- バスの発着場に広い場所を取っているが、どのように実現するのか。
- 京都駅は公共交通機関の利便性が高い。それらを廃止せず、できるだけ永続的に運用できるようにしてほしい。
- 駅周辺は、公共交通の利便性や交通結節機能向上に注力し、地域住民と観光客等が、ストレスなく往来できるようにすべき。
- 利便性の高い交通結節が重要
- 玄関口として、近年のニーズに合う利便性のよいバス停の刷新など、交通結節点としての機能向上をしてほしい。
- 利用しやすさが優先されるべき。市バスの乗り口がとてもわかりにくい、混みすぎて乗れないバスを改善してほしい。
- 市内を縦横無尽に走る市内バス路線は市民にも観光客にも不可欠。乗り換え便利なバスターミナルを整備してほしい。
- 歩行者が中心となる駅前広場を目指すことに賛同する。既存のバス・タクシー乗り場をどう再配置するか気になる。先行事例を資料に示すと、目指す駅前広場が想像しやすく参考になる。
- 駅前のスペースが狭く、タクシーやバスの乗り降り場が混雑し、駅近に住んでいる者は困っている。駅前に観光客が休憩できる広場があるのは良いと思う。

(駅前広場の立体化・バス停の集約)

- 駅前広場は、現在のキャパでは不足は一目瞭然なので、二層構造にすることが大前提。これからも多くのお客様を迎え入れる準備が必要と考える。
- バス・タクシー特にバスにかなり占有されている。駅前広場は2階建てとして、上の部分は歩行者天国として活用すべき。
- 多くのバスが出入りするターミナルの縮小が必要。広場を2階建てにしているかどうか。
- 駅前広場を二層構造にして、下は車道専用、上は歩行者専用のを楽しみ、憩える場所を造る。七条通、河原町通、西洞院通まで二層のまま延長する歩道を作るべき。
- 駅前広場を二層にするのもありではないか。交通結節点、雨天時にも憩える緑地の両立もできるはず。
- バスロータリーの機能改善は喫緊の課題。ロータリーの形状変更や2階建てとすることが考えられる。
- 2階レベルの動線を北街区にも伸ばして、信号で途切れることがなく、常に人が回遊したり、広場でのんびり過ごせるよう人工地盤を形成し、広々とした空間を生み出してほしい。
- 在来線上空に人工地盤を構築し広場やカフェ、京都らしい魅力的なコンテンツを誘致すべき。ビル建て替わりに合わせて、1階部分にバスタ機能を導入し、駅前広場から移転する。
- 空間の高度利用、にぎわいの創出のため、駅の南北を繋ぐ動く歩道設置を前提に、バスターミナル又は駅前広場の橋上化やバスタの新設をしてはどうか。
- 駅前の交通は混雑が慢性化し、駅前広場も空間が足りない。ペDESTリアンデッキを構築するなど大胆な空間改善も必要ではないか。

- 現状の駅前空間は、大部分をバスやタクシー乗場が占拠し、観光客で溢れかえっており残念。乗場は周辺の建物内や地下に取り込むか、ペデストリアンデッキで上部に駅前広場を確保すべき。
- 新幹線や JR で入浴する方は 2 階部分から降りてくるため、ロスを無くすよう、2 階部分にタクシー乗り場を設置することが理想。バス・タクシー・一般車、送迎の住み分けが重要。
- 近隣にバス乗り場に特化した建物が必要だと思う。新宿区のバスタや、名古屋市のバスターミナルビルのような。
- 新宿バスタの様な機能的なターミナルづくりも JP ビル、アバンティ、メルパルク付近などで検討すべき。
- 長距離バスの停留所が京都駅周辺に点在していて不便。バスタプロジェクトなども参考に、利便性を高める集積をしてほしい。
- 京都駅南側にバスタを整備してほしい。
- バスタを整備して市バス事業でテナント収入を得る等してもよいのでは。
- 広島で路面電車の駅を2階に整備したことに驚いた。京都駅前に新たな空間を創出するために多様な視点で検討してほしい。
- 現在のバスターミナルが縮小でき、歩行空間が増えることは望ましい。バスターミナルやタクシー乗り場を建物に吸収する方途があるなら、どういう建築計画か示す必要がある。
- バスターミナルを北大路駅のように地下に集約し、サークルから直線道路にして場所をわかりやすくすべき。
- JR を降りてすぐにバス停が目に入るため、あまり考えずにバスに乗っている可能性がある。地下鉄の利用を促すため、バス停を地下にして地下鉄との距離を短くした方がよい。
- MaaS も取り入れつつ、市バス、高速バスのターミナルの効率化を検討すべき。ターミナルの高層化や地下化など。「狭小地に強い日本らしさ」もアピールできて素敵。
- 分散する観光バス、夜行バスなどのバス停を集積させ、利便性向上を図るべき。
- 路線バスや高速バスのバス停が分散していて分かりづらく、改善すべき。
- 東京駅やなんば駅と違って、多くの路線バスの発着所があることが特徴。それを踏まえた上で議論が必要。路線バスのバスロータリーを別の位置に集約する等。
- 烏丸口側のバスターミナルに市バス利用者が過度に集中している点を踏まえると、八条口側のバスターミナルとうまく旅客を分散させることが必要。
- 人中心の空間づくりとあるが、駅ビルには大階段やデッキもあり、現状で充実している。何を求めているのか、税金からいくら支払われるのか気になる。風景を変えすぎないまちづくりを。

(乗換利便性の向上)

- 鉄道、バスの動線、新幹線おりてすぐわかる、とにかくわかりやすい駅を作ることがみんなに来てもらうことになる。
- 交通結節点として JR、バス、地下鉄についての人の動線を整理すべき。
- 交通アクセスの難解さは、観光客やリピーターの減少に直結する。利便性の高い交通結節・駅とまちのスムーズなつながりの記述に関して深く共感する。
- 路線やバス・タクシー乗り場がわかりやすいようにしてほしい。
- バスへの動線はわかりやすいが、鉄道の動線が分かりにくい。地下鉄への誘導を中心に、鉄道利用による京都観光を促進すべき。
- 京都タワーを中心とした京都らしさを感じたあと、地下空間に誘導し、地下鉄を利用して京都市内を巡ってもらう動線を強化しては。
- とにかく人が多く歩くのに苦勞する。大きな字での英文での誘導サインなど掲げてはどうか。もう少し人の流れがスムーズになれば京都駅にも行く気にもなる。

- 現在の地下鉄改札口は貧弱で、乗降客を円滑に捌けていない。JR改札口ー地下鉄改札口ーバス乗り場の動線の改善を望む。
- JR地下と地下鉄改札周辺の動線が悪く、必要以上に混雑している。JRと地下鉄を改札内につなぐ、地下鉄改札や券売機をわかりやすくするなどが必要。八条口へ抜ける通路も広くすべき。
- 京都駅在来線東側階段と地下鉄乗り換えをバリアフリー化すべき。
- 交通結節点として、便利でスムーズに乗り換えができる動線を確保すべき。
- 京都駅から七条駅間の利便性を改善すべき。
- 現状は、荷物を持つ観光客、ベビーカー、車椅子にはあまりにも非協力的、非効率的である。
- 子育て世代の流出には、やはり育てにくさ(移動しづらさ)の解消が1番。フルフラットな動線の確保、バス停を今より増やす、道路幅を増やすべき。
- 観光客優先よりも市民のための京都駅を第一に考えて欲しい。コンコースが狭く通勤と観光客の移動が重なり混雑する。安心安全に利用できる京都駅を望む。
- 通行人が行き交う際、バス待ちの列が支障となり歩行しにくい。「バス乗り場」と「通行人」の利用場所をはっきりと分けすべき。
- 乗り換えしやすく、バス乗り場も渋滞しない駅前広場にすべき。
- 京都駅の混雑・一極集中を考えると、スムーズな移動に重点を置いてほしい。活性化・再開発は構わないが、分散させるべき。他の交通との乗換利便性、バリアフリーが主たる課題だと思う。

(バス・タクシーの待ち環境)

- JRの烏丸口からバス乗り場まで屋根を付け、バス乗り場に待合室を作って、雨や暑さや寒さを防いでほしい。さらに、バス乗り場近くに観光案内所を作って欲しい。
- タクシー待ちなどのスペースについては、夏は暑く冬は寒い気候も配慮したデザインがより重要である。
- 現在のバスロータリーと同程度のものが必要と想定されるが、現在の将来像ではあまり重要視されていない。快適な待合環境・歩行環境整備を優先すべき。
- タクシーの同時乗車を促進するなど回転を上げ、バス停の屋根支柱のスリム化、ベンチの増設など、具体的な滞留・待ち環境の改善を求める。

(自家用車)

- 歩いて楽しめるまちをめざすなら、マイカー規制や道路整備を進めてほしい。
- 市バスやタクシーを含む自動車の過剰な状況が解消されるべき。公共交通の充実を図り、一般車の乗り入れへの税徴収等の工夫で量の削減に取り組んだ上で、人流の最適化を図り、エリアの設計図を描き実現していくことが必要。
- 公共交通機関の渋滞がないよう、十分な広さの道路の確保が必要。自家用車は駅前への乗り入れをしないよう、別途駐車場を設けるべき。
- 地上が広場になるのは賛成だが、七条側、八条側とも自家用車の乗降やその待機がストレスなくできるよう配慮をすべき。
- 自家用車を抑制するよりも、バスやタクシーの運行ルートなどをしっかり整備すべき。
- 自家用車を規制すると路上駐車が発生するため、自家用車でも利用しやすくすべき。京都駅前の改善が、周辺にマイナス面を負わせないようにすべき。
- 配達等、路上駐車が非常に多い。ビル・商用施設には搬入用駐車場の設置を義務づけるべき。

- 商業施設やオフィスの誘致を行うと、車両の増加が発生する。車両の抑制とパークアンドライドの促進という抽象的な記述、駅前ロータリー等の縮小など実効性に疑問。もっと具体的な対策を書くべき。

(シェアモビリティ・新交通)

- 京都駅から観光地や四条河原町までのバスが混雑している。LRT を導入して、京都駅の広場に引き入れて、各地に移動するのを、便利にしてほしい。
- バス、タクシーなど既存の公共交通機関に加え、LRT などの新たな公共交通機関の導入の検討についても記載したほうがよい。
- 高い利便性、アクセス性のため、外環状線だけでも低床式トラムを導入し、スムーズに京都駅から移動できるようにすべき。
- LRT の導入が話題に上がっているが輸入するのではなく、もっと先進的に、京都の狭い道路事情に合う乗り物を「Made in Kyoto」にて開発してほしい。
- 玄関口の複数化を含む都市全体の交通戦略や次世代交通システムと一体的に検討する必要がある。回遊性向上や南北エリア連携とともに、京都全体の活性化につながる駅前機能の再構築を図ることが重要。
- 駅前には交通結節点なので、高層化による昼間人口の増加、観光客の増加など、人の集中を見据え人流や自動車・公共交通・自転車・次世代モビリティ等の移動手段を捌く必要がある。
- シェアモビリティの位置づけも検討すべき。ポート設置とともに、歩行者と錯綜しない専用ルートの設定などを検討してほしい。
- LUUP は便利で普及しているが、車との相性が悪く景観を損なっている。交通マナーを守れるような乗り物が増えてほしい。

(交通機関や駅の在り方)

- 京都府民が集まりたいハブとして、全ての私鉄が京都駅にアクセスすることは必須。
- 阪急電鉄と京阪電鉄の京都駅までの延伸や乗り継ぎなしの直結電車も住宅地確保のためには良いと思う。
- JR・地下鉄・近鉄と3路線のみで、交通利便性が高いとは言えない。堀川通や河原町通への地下鉄導入なども含めてはどうか。
- かつての都として大都市に仲間入りしたいのであれば、北陸新幹線の停車駅は京都に併設が好ましい。
- 大阪駅のように、京都駅の中をもう少し広くしてほしい。
- 京都駅前再生に合わせて、JR 嵯峨野線のホーム拡張をすべき。
- 嵯峨野線の混雑を踏まえて、ホームや改札の導線改善を計画と合わせて進めるべき。
- JR 嵯峨野線のホームや電車の混雑緩和、京都駅南北自由通路の混雑緩和を JR と考えるべき。
- 山陰線は京都駅手前で単線になっているが、解消予定はないのか。
- 京都駅に市バス利用の観光客が集中しており、嵐山や金閣寺など遠い場所へのバス利用を解消すべき。
- 京都駅から桂方面・北側への交通の便をよくしてほしい。
- 特に交通インフラ(市バス・市営地下鉄・新交通手段)の整備の具体的な対策と将来像が重要。
- 市バス以外の交通が発達すれば住みやすい街になる。インバウンドに頼る経済発展に重きを置いている政策には同意できない。

(その他)

- 歩行者の安全確保、周辺エリアとの回遊性向上、自転車政策との整合性の観点から、「自転車専用道」を整備すべき。
- 自転車が扱われるルートというものを直線で整備し、示すことが重要である。
- 公共交通機関の最適化の観点に加え、自転車での回遊性の観点も含めて交通手段の最適化ができるととても良い。

<ul style="list-style-type: none"> • 歩行者や自転車が安全かつ快適に移動できる環境を整備し、さらに公共交通との連携を強化することで、京都駅南側一帯を活用したビジネス街形成が可能になる。 • エコを押すのであれば自転車が通行しやすい動線を確保すると日本全国にPRできる。「自転車に優しい玄関口」は日本全国にない。 • 自転車が通りにくく感じる。地元民もレンタサイクルを使う人も多いので自転車も乗りやすくして欲しい。 • 日本人、他国からの旅行者間ほど小さな子供連れ家族や老人が安心して街を利用するため、<u>自転車と人と車の分離を</u>考えるべき。 • 京都駅は玄関口であると同時に近傍に住宅街もあり、暮らしの中にある駅である。<u>自転車についても触れるべき。</u> • <u>交通結節点としての利便性とまちとスムーズにつながることは、最優先の条件。</u>次に、そのエリアが単なる交通結節点ではなく目的地になる処にする方向性が見えてくる。 • 人の増加の抑制、交通結節点の向上による京都駅エリアから他エリアへの誘導を考えてほしい。 • 外国人観光客に「京都にやってきた」ことを感じてもらう移動手段として、<u>市バスの他に、定期観光バス乗車口があり、おすすめしたい。</u> • ウーブンシティや万博や近年の交通規制から、<u>利便性の高い交通結節の概念が近々なくなる</u>と思う。 • <u>交通渋滞で大変。</u>そこに住んでおられる人の意見をしっかり聞くべき。 • 観光ピーク時の混雑、バス・タクシー事業者の運行影響、周辺道路への交通転換など、<u>影響評価が不足している</u>のではないかと。合意形成で取組全体が停滞する可能性がある。 • 八条口側に観光客がスムーズに回遊できる動線を整備すべき。また、<u>人流予測を活用してバスターミナルの混雑緩和対策をおこない、ストレスフリーな観光拠点にする。</u> • 駅南側は2016年の八条口駅前広場整備によって交通結節点としての機能が向上した。<u>駅北側が課題とするテーマ</u>である。 • 中央郵便局再開発におけるバスターミナル機能の追加により生じた空間を広場に転用すべき。 • <u>八条通りの道幅拡大、線形改善を</u>すべき。堀川通鉄道アンダーパスや京都市立芸術大側オーバーパスも高規格化が必要。 	
<p><滞留や憩いの空間> (居心地の良い滞留空間)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 今はゴミゴミとした昭和の街並みが見えるだけで、滞在したり、「さあ、どこへ行こうかな」と考える余地を与えない空間である。駅を出た際に、「<u>ホッと</u>する<u>広々とした空間</u>」が欲しい。 • 空間のある雰囲気が良い、年齢層を問わず、<u>京都を感じながら休憩できるような場所</u>が必要。 • 京都のアイデンティティーを持ちながら開発してほしい。京都駅前は特に座ったり休めるスペースが少なく、滞留できる場所がほぼない。<u>人がゆっくり休められるスペース</u>ができて欲しい。 • 京都駅は滞留空間も備えたすばらしい建物。駅ビルと一体的に活用でき、滞留できる駅前空間があればよいと思う。 • 駅周辺の混雑が京都にお客様をお迎えするのに相応しくない。<u>ゆとりある、生き生きとした空間</u>に整備し直すべき。 • 観光客だけでなくお年寄りや子ども連れの市民が安心してくつろげる空間として、<u>空が広々と見える広場</u>がよい。 • 歩行者中心で回遊しやすく、<u>誰もが快適に滞在できる公共空間の整備を進める</u>ことが重要。 • 歩行者動線の改善や広場空間の整備は、<u>利便性と快適性を高め、滞在価値の向上</u>に資すると期待する。 • 人中心の駅前広場であるべき。駅前広場を囲む道路や烏丸通は歩行者専用にするべき。周囲が建物で囲われ、低層階にカフェや商業施設が並び、車が入れない人中心の広場のようなイメージが良い。 • 交通施設は可能な限り沿道敷地に移設し、駅前広場は人中心のスペースとして歩行者中心の空間となることを望ましい。 • 交通結節点の機能は担保しつつ、<u>人のための空間をつくり賑わいを生む</u>べき。 	<p>京都駅前は、多くの方々を迎える京都の玄関口にふさわしい場所として、訪れた人が「京都にやってきた」ことを感じられ、かつ歩きやすく居心地の良い、人中心の空間づくりが必要です。</p> <p>現状は、京都らしさを感じながらゆったり歩き・憩える場所が狭いという課題があります。</p> <p>このため、駅前広場等において、短期的には、活用可能なスペースに憩いやアクティビティを生み出す空間を生み出すとともに、中長期的には、丁寧な検討や関係者との調整を経て、建物更新や交通再編による交通結節機能の再配置を</p>

- 広場に賑わいができることは大変いいこと。
- 多くの訪れる人や働く人を抱擁できておらず、キャパシティが必要。人が集う場所が欠如しており、旅行者や子連れの人がゆったり過ごせる広場、カフェが必要。訪れたい街として、魅力あるコンテンツが必要。
- 京都駅構内で未利用のスペースが多く見られ有効活用できていない。京都駅で子供が大人と安心して遊べる空間があればより幅広い層が京都駅を選択肢に上げるのでは。
- 見た目は綺麗でも「ただ歩くだけ」のスペースに魅力は感じない。駅前に公園(遊具)を作ると子供を大切にするコンセプトが明確。
- 駅前広場で子供が遊べ、ランチができる公園があっても良い。観光地までへの方向や距離をスマートポール等のサイネージで案内するなど、新しい京都を表現するのも面白い。
- もっと高齢者に配慮してベンチを置いてあげてほしい。
- 植栽柵の縁をベンチなどの座れる形態に、交差点には上面が平らな車両侵入防止スツールを採用すべき。
- ウォークアブルなまちづくりを目指すのであれば、ベンチや芝生広場など、歩行者が一息つける場所も整備することが不可欠である。
- 市民及び観光客両方が憩える場所作りを、市民の声をしっかり聞いた上で作りあげて欲しい。
- 駅前広場を、グランフロント大阪の「うめきた広場」以上の市民や旅行者の憩いの場所とすることで、更なる賑わいを創出すべき。
- 天王寺のてんしば、梅田のグラングリーンのように、通過点ではなく人が留まる空間を創出する。
- いかにも外国の観光客が喜ぶ和風の建物ができて安っぽい。鴨川や岡崎公園でそのような、居心地がよいのびのびした広場ができればよい。東本願寺や鴨川、東山まで感じられる、京都のすべてを集めるなど、京都と繋げる何か欲しい。
- 八条口は車両や交通利便性を強みとする空間、塩小路側はウォークアブルで人中心の広場とすることで、より多くの人が長時間過ごすことのできる駅前になる。
- 人が多いので、地上だけではなく上空・地下においても、広い空間を確保してほしい。
- 「観光客の受け皿」としての機能を拡大し続ける発想を捨てるべき。過度な観光利用を抑制し、歩行空間や広場は通過や消費のためではなく、落ち着いて過ごせる場として再構成すべき。
- エリア一体として快適な待合環境を提供しながら、周辺で「稼ぐ」ということができるような体制にすることが重要。
- 京都駅は、通勤・通学・地元の人と観光客がメイン。理想としては良いが、憩いの場所としてスペースを広くとる必要性は疑問。
- 駅前広場空間は狭いため、歩行者数等も考えると現実的に難しい。憩いを求める場合は梅小路公園もあるため、現状確保でよい。
- バスターミナルをなくして人が回遊するだけの広場なら、「人中心の広場」ではない。高層ビルに囲まれては閉塞感で息が詰まるだけ。

(緑豊かな憩いの空間)

- 圧倒的に緑地が少ない。駅前に緑がある事で市民や観光客が落ち着ける空間を作って欲しい。
- 京都駅前、他都市の拠点駅前に比べ、圧倒的に緑と憩える空間が少ない。グラングリーンのように、駅から直結した緑の憩い空間が創出されると、もっとお出かけ先を選びたい。
- 駅周辺は無機質な印象が強く、国際観光文化都市の玄関口として、広場整備、屋上緑化など、市民や観光客が心地よく過ごせる緑豊かな空間を整備すべき。
- 駅前広場がゆっくり過ごそうと思えない場所なので、京都の新しいシンボルとなるような、緑に囲まれた広場にすれば良いのでは。
- ベンチや緑を増やし、誰もが立ち寄れる公園のような開放感を創出。デジタル技術で乗り換えを円滑にしつつ、市民が日常的にくつろぎ、季節のイベントや文化に触れられる「京の居間」としての機能を高めるべき。

進め、京都らしさを感じるランドマークや都市軸である烏丸通を一望でき、潤いや木陰をもたらす緑がある、人中心の豊かな空間を創出することが必要です。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 駅前広場には、絵巻物等を飾ったり、銅像、石碑などを置いたりして、京都にやってきたな、と実感してもらおう。木を植えたり水飲み場を設置したり、歌のリサイクルをしたりしてもいい。
- 緑豊かな安らぎのある公園、華やかな木々の街路樹などで、町並みが華やかにバエルスポットになる。涼を感じる噴水、流水など子供たちが喜ぶ場所もあるとよい。
- 「日本庭園型」駅前広場として、1階を柔軟性の高いターミナル、2階を全面緑化した人工地盤の広場とし、バスターミナルを「池」、道路を「川」に見立て、そこにかかる「橋」や、石塔を模した街灯、庭石のようなベンチで、広場全体を一つの巨大な日本庭園やファンタジー空間としてデザインするのはどうか。さらに、広場と周辺のビルを接続できるように準備しておく。
- 芝生エリアを作るなど、緑も取り入れつつ子供が走り回っても怪我をしないような空間があると良い。
- 駅前広場は、東京駅前のような緑の多い空間が望ましい。また、駅ビル前にはイベント施設やデッキを設けてはどうか。
- 駅北にたくさんの緑がほしい。広場でずっと過ごすのではなく、そこから、京都の良い所へ人が流れるような広場になってほしい。
- 憩いの場は、人通りを確保した上で、すっきりした土地・芝生が良い。ベンチ等は外国人やホームレスの溜まり場になりかねない。

（駅前広場での活動）

- 京都の特性としては、公共空間での表現の場の創出が大切。インスタレーションや音楽の演奏ができて、地域やNPO法人などの非営利団体が優先、低価格で利用できるようにすべき。
- 駅前広場にステージを設置し、「学生祭典」のようなイベントを新たに開催し、発信することで京都の街と駅前をよりいっそう活性化してほしい。
- イベント広場ではなく、静かで落ち着いた芸術の森のような広場にしてほしい。京都市立芸術大学が近くにあるので、その力も借りてはどうか。
- 音響効果が得られる建築を取り入れられないか。60mの外壁が野外劇場の音響効果を生み出し、イベントの臨場感等を盛り上げ、文化都市京都の発信にも役立つ。
- 広場にするのは賛成。金沢駅や札幌駅前のような、見通しの良さと玄関口らしいモニュメントを備えたスペース。東本願寺前の広場と連携して、より人が回遊するような催しができると良い。

（その他）

- 酷暑対策に日陰スポットやミストの設置が必要。
- 雨でも濡れないように屋根があつたらありがたい。
- 空間を生み出すのにピロティも重要。雨に濡れない歩行空間、滞留空間を確保できる。
- 災害時には高齢者や帰宅困難者を守る強靱な避難拠点となり、平時には緑豊かな木陰で憩える。先端技術を使いながらも、「奥ゆかしさ」のある景観こそが、京都の目指すべき未来像である。
- 駅周辺に豊かなオープンスペースを供出し、どんな人も多様な過ごし方ができるようにしてほしい。ハローワークの横の公園は非喫煙者も使えるものとしてほしい。喫煙所は、目立たない場所にすべき。
- スピードを含む開発余地は南側の方があがる。南側にも溜まれる駅前空間をつくることを考えてもいいのでは。

【5(3)：回遊性の向上・歩いて楽しいウォーカブルなまちづくり】に関する意見

意見要約

有識者会議の考え方（案）

<快適な歩行者空間>

（歩きやすい歩行者空間）

- 観光客が多いため、歩きやすい歩行者導線を確保すべき。(2件)
- 京都駅周辺は観光客が多く、滞りなく歩行者が移動できる導線確保をしてほしい。
- 京都を感じられる駅前にして欲しい。観光客が多いため、歩きやすい歩行者導線を確保して欲しい。
- 観光客が訪れた際に歩きやすい空間・広場・地上の歩道などの整備をすべき。
- 通行人の数に対して歩行者の道幅が狭い。広々とした空間づくりを期待する。段差をなくし、バリアフリー化も検討すべき。
- 旅行者が多いがスーツケースを転がせる道路が整備されていない。道路がガタガタ、歩道幅が狭く、住民も旅行者もたいへん不便。
- 歩道が狭く、沿道の魅力的な商業施設が少ない。観光客の方がトランクを所持して通行するので、早々に改善すべき。
- もっと地上に人が歩けるスペースがほしい。歩道も狭いので、もっと拡幅してカフェの屋外席などにより、素敵なまちなみになる。
- 概ね同意。動線とその範囲が狭く、人が滞留して東京・大阪に比べて歩く際にストレスが大きい。
- 高層ビルがないにもかかわらず圧迫感を感じるのは、歩行者が自由に行き来できる空間が少ないため。歩行者ファーストのエリアにすることで、開放的な空間になると思う。
- 歩道について、京都へ来た人と京都で暮らす人が、共に安心して移動できるような改良は早く着手すべき。
- 烏丸通から東へ芸大までの北側塩小路通りの歩道がとても歩きにくいので改善してほしい。
- バス、タクシーなど渋滞緩和などの解決もあるが、烏丸通、塩小路通の歩道も狭く、歩道の拡張が必要。
- JR 奈良線、新幹線の改札前の混雑、烏丸通や塩小路通の歩道の狭さ、八条口に地下鉄付近の地下通路の狭さ、アスティの西端の出入口の狭さなどを改善すべき。
- 木津屋橋通の烏丸から東洞院までは通行人の多い抜け道となっている。現在は裏通り感があるが、電線の地中化や移設などで、歩きやすく明るい通りになってほしい。
- 歩道について、ホテル近くの道は観光客で塞がれていることがあるため広くしてほしい。ただ駅前にはバスターミナルもあり、交通量とどう両立するかが鍵だと思う。
- 現状の人流・交通導線の整理や課題の可視化が十分に示されていない。将来像を実現するためには、まず現在の課題を定量的に把握し、その解決策を示すことが不可欠。
- 主動線、歩車分離か混在か、幅員をどう変更するのか、公有地か私有地か、常時開放の公共空間なのか、バスターミナルをどうするのか、具体がなければ、広場や回遊性は成立しないのでは。(2件)

（周辺エリアへの回遊）

- 東本願寺－烏丸通－京都駅が一体的につながる、豊かな歩行者空間を整備してほしい。
- 大胆な歩行者空間の実現に期待。京都駅前からお東さん広場(東本願寺前市民緑地)までの烏丸通間を連続した歩行者空間にしてほしい。人々で賑やかなメインストリートで結ばれて、一体化した空間が実現してほしい。
- 東山や東本願寺、西本願寺、東寺、芸大などへの見通しや、自然と足を向けたくなるような、歩きやすい歩道、統一感のある舗装街路整備といった放射状のベクトルの仕掛けがあるといい。

京都駅前、世界中から多くの方々が訪れる環境を活かし、駅とまちが一体となった活性化につなげるため、ゆったり歩きやすく、ヒューマンスケールな賑わいを感じられる歩行者空間による回遊性の向上や、周辺の特色あるまちづくりとの連携が重要です。

現状は、歩道が狭く混雑し、沿道の賑わいや潤いも感じにくいなど、歩いて楽しい状況とは言えず、周辺のまちづくりとの連携も十分ではありません。

このため、ハード面について、短期的には、建物更新を契機とした低層階のセットバック、歩道上の構造物の移設などによる歩行者空間の拡充、緑の設置、低層階の店舗の設置などを進め、中長期的には、丁寧な検討や関係者との調整を経て、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大胆な拡充による回遊性の向上を目指すとともに、ソフト面でも、周辺の個性あるまちづくりとの連携・連動による相乗効果を目指すべきです。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 西本願寺・東本願寺・枳殻邸・東寺などへの快適な歩行者空間を生み出すべき。駅ビル内・地下街・道路を住民・観光客がどう移動しているのか、問題点を含め明確にすべき。5年以内にどこまで進めるのかを示すべき。(2件)
- 西本願寺や梅小路公園への歩行者アクセスを考慮し、例えば歩行者専用道路、電柱地中化・舗装・緑化・ストリートファニチャーなどの整備を図るべき。堀川通り沿いの JR 線路部分の歩行者トンネル部分も整備すべき。
- 東寺－東福寺－八条口とトライアングルでアーケードを整備して徒歩で楽しめるようにしたら、より広範囲で深みのある京都駅前に。
- 駅前交通の混雑緩和策を進めて欲しい。2階レベル動線充実だけでは足りないのでは。東の文化ゾーンはこれから伸びていくエリアであり、塩小路通・八条通を経て鴨川まで行くルートは、快適な道幅確保等、移動が楽しく快適となるようにして欲しい。
- 活性化には駅から外へもっと人に歩いてもらう必要がある、歩道や駅前広場の幅が重要。
- 駅周辺の路地を、ウラではなく、オモテとして魅力的な歩行空間や通り景観が形成できれば、歩行者や賑わいが増えるのでは。
- 沿道イメージは、京都らしい歩行者環境には感じられない。店舗等の創出は、京都の街並みを活用できる京都市内中心地に分散させ、京都駅前に人をとどまらせず、京都市全体での回遊性を向上させるべき。

(歩車空間の再編)

- 歩行者空間の大規模拡充と、人の動線を自然に誘導するデザインが必要。駅前広場の再編、車両と歩行者の動線分離が重要。東エリアに向かう塩小路通は、軒下動線で結ぶ長期的な動線計画を策定すべき。
- 混雑ピーク時には車両規制を導入し、横断歩道の信号設計を分かりやすく改良する。烏丸通など主要軸と駅の接続性を高め、短距離の回遊動線の整備など、歩行者空間の拡大と動線最適化をすべき。
- 歩きやすいまちづくりのために車と人を分離してほしい。
- 人の滞留が多く、歩きづらいため、烏丸通(塩小路から七条)の歩道幅と、七条通(烏丸から東洞院)のセットバックによる歩道幅は必ず行うべき。
- 安全を考慮し車両の進入を制限し、歩行者ファーストとする。これによりタクシーやバス利用者が不便とならないように、東西のどちらかのエリアを公共交通の拠点とする。
- 塩小路通の西洞院通～高倉通間、烏丸通の京都駅～七条通間は、一般車両を進入禁止とし、バス・タクシーの導線も見直すべき。駅前広場の在り方もそれに合わせたものとすべき。
- 塩小路通は一般車両、タクシーを入れず歩道にすべき。大昔の都大路と同じように歩行者の路を作るべき。
- まず道の使い方を変えるべき。七条通の烏丸より東を東行に一方通行に、烏丸通の塩小路から七条を歩行者道にするべき。
- 周辺の幹線道路の車線を減らすようなイメージだが、そういうことも視野に入っているのか。
- 民間ビルの建てかえも進まず歩道拡張もできない。なので、もう少し実現可能なラインから再開発を考えてもらいたい。「歩道拡張」は「車道の減幅」により行うべき。
- 道の広さや交通量から歩道の幅を広げるのは厳しいのでは。マイカーの抑制や市バス乗り場の駅南北分散の必要がある。
- 烏丸通、塩小路通は歩道を広げた場合、自動車道の片側 2 車線確保が困難。西洞院通をウォークアブルな道路にした場合、市有地の立ち退き又は一方通行に変更が必要。ウォークアブル化は、立ち退きを伴う道路拡張を求めるのか。
- 京都駅前の車道は狭めないでほしい。渋滞の悪化や、救急車などがスムーズに通れなくなる等の恐れがある。
- 西洞院通は歩道を広げればバスの離合が不可能になるなど、極めて非現実性。また、バス停やタクシー溜まりの具体的な配置計画が欠落している。

<ul style="list-style-type: none"> • 建築の更新に伴うインフラ負荷について検証されていない。インフラ増強の検証なしに、先行して歩道幅員等を決定するのは科学的根拠に欠ける。 <p>(敷地内での歩行者空間)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 歩きやすい街を目指していく必要がある。<u>建物をセットバック</u>するなどして歩道の拡幅が必要。 • 空きスペースに商業施設やホテルを建てるばかりでなく<u>緑が多く、ゆっくり歩ける場所</u>にしてもらいたい。儲け主義的な手法は京都の土地柄にはそぐわない。 • <u>低層階はセットバックしピロティの連続性</u>を求め、歩行者の通行を確保し机や椅子、看板の設置を禁止する。また庇を伸ばし連続性を確保することを義務化すべき。 • 歩行者が雨や雪を避けられるよう、<u>低層部に庇、キャノピーを伸ばす</u>。<u>歩道上空地は歩道と一体に整備し、段差を無くし柱、看板などを設置しない</u>。 • 一階の敷地内貫通路として京都タワーからヨドバシカメラの入口へ接続すべし。それ以外はすべての横断歩道の先に建物入口の設置を求めるべき。 • 民間負担での歩行者空間拡幅は、道路斜線制限の緩和など、より大きく建てられるインセンティブがないと実現は困難。 • 通り向け通路など機能面も確保されており、<u>現状で満足している</u>。 <p>(緑化)</p> <ul style="list-style-type: none"> • イメージ図でもまだ緑陰が十分ではない。真夏の京都の異常な暑さにも対応できるまちづくりを進めるべき。 • 植樹、<u>緑を増やし熱のこもりにくい床材</u>を使用し、夏の暑さを緩和すべき。 • 街路樹を回廊上に配置し、<u>日影がつながるように</u>にして欲しい。歩行者が歩きやすいように、幹線道路以外は、地域で許可を得た車以外は立入禁止にして欲しい。 • 雨や猛暑でも歩きやすく、滞留ししやすい地下空間の拡大はもちろん、<u>歩きやすい地上空間の整備も検討</u>すべきである。 • 京都市立芸大の先生が「京都駅から東西に伸びる緑の回廊を」と提言されていた。大賛成。 • 東西軸として塩小路通を整備していくべき。<u>緑があふれ、通り沿いのビルの低層階にはハイセンス又は京都らしい店舗や飲食店が並び、散策して楽しい道にする</u>。 	
<p><駅とまちのアクセス></p> <p>(駅からまちへのアクセス性)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 観光や仕事等で京都を訪れた人が時間のロスやストレスなく目的地に移動でき、住民も混雑や不便を避けて生活できるのが理想なので、<u>利便性の高い交通結節・駅とまちのスムーズなつながりに重点を置く</u>べき。 • 通勤、通学、観光や買物をする人が<u>快適に回遊</u>できるよう利便性を高めて欲しい。 • 交通混雑や移動のしづらさに対する対応が十分に示されていない。見た目や賑わいの創出だけでなく、<u>「迷わない」「詰まらない」「移動しやすい」ことを最優先に据えた検討を進めて</u>いただきたい。 • 単に建物があるだけでなく、<u>駅から街へ、街から駅への人の流れを最優先に意識した計画を期待</u>する。 • 市民や観光客が安心できること。お土産ものはもう既存の商業施設で十分なので、<u>自然と歩きはじめられる動線</u>とすべき。 • 京都駅ビル開業時と現在では、駅前を利用する人や車両の通行量に変化があり、<u>人流の分散、まちのアクセス性、猛暑や荒天時の快適な移動環境</u>を検討すべき。 	<p>京都駅は、多くの人が訪れる京都の玄関口であり、人流の分散、酷暑や荒天時の快適な移動の確保、バリアフリーの向上など、駅とまちのアクセス性を高めることが重要です。</p> <p>現状は、駅とまちのアクセス性が乏しい状況です。</p> <p>アクセス性の向上には、歩きやすい地上の歩道に加え、地下街・地下道から周辺への地下ネットワークの</p>

- オフィスの誘致をするのであれば、雨天時など濡れずに移動できないという点はネックとなる。
- オフィス街を目指すなら、もっとわかりやすく、仕事で使いやすい動線が必要。新幹線のホームの位置とそこから延びる理想の動線を記載すべき。北西東方向にいかに移動しづらいか。
- 京都駅中央口エリアは市バス利用者で混雑し、八条口は比較的まし。人の流れ/動線を考慮し検討すべき。
- 八条東口の改札や出てからの動線が悪い。改善してほしい。
- 北東の導線を改良する必要がある。特に東洞院を南東に進む道の改良・高倉通をラーメン屋の南側で東西に横断できるように横断歩道を設置すべき。
- 高ばしに上がる階段が有るが、高ばしを使って北側へショートカットする人が増えている。階段も古く、雑草のたくさん生えており、改善、改装をして頂きたい。押しボタン信号を無断横断する人も増えている。

(立体的な歩行者ネットワーク)

- 高さ規制の緩和など上方向へのまちづくりに限界がある京都市では、地下空間の大規模開発が最重要。京都駅を南北に移動する地下空間や駅周辺商業施設と接続、一体化した地下空間になってほしい。
- 東本願寺までの公共地下道など既存の地下空間の更なる賑わいと、周辺商業施設等と繋ぐ新たな地下空間の開発を望む。
- 駅から東本願寺まで1階は広大な庭園と広場に、地下は地下街に連続性ができたら理想的だと思う。建物は不要。
- 京都駅ビルは周辺のシンボルではなく、低層を中心とした京都らしい街並みが今後の京都の価値を高める。その分、地下空間の拡大が必要である。
- 地下の開発は、回遊、歩く街京都のコンセプトから、バリアフリーの改善など重要なポイント。地下街と駅ビル、JPビル開発、市営地下鉄とでダイナミックな戦略を描くべき。
- 高さ規制(高度利用)とあわせて、地下階の開発も検討すべき。
- 地下空間の更なる開発や利活用は、歩くまち京都などにも関わる非常に評価できるものである。
- 回遊性については、地上が難しい部分は地下鉄沿いに地下道・地下街を作ることも必要ではないか。
- 八条口にも、地下街を作ってはどうか。
- 地下道範囲をもっと充実、オフィスビルへの地下直結などを進め、綺麗にしてほしい。
- 地下通路、地下街も増やし、もっと楽しくなる休憩場所や展示などの催しなどもしてほしい。
- 駅前北側は、2階レベルの歩道・人工地盤などで京都タワー側と接続すべき。
- 三層ネットワークと位置づけ、2階デッキレベルでの塩小路通北側との接続、地下レベルでの周辺の施設へ接続、エレベーターやエスカレータの設置などを求めるべき。また地下道の出入口を烏丸七条東北や東洞院東北角以北に設置をすべき。
- 周辺に横断歩道が多く、何処へ移動するにも若干のロスが発生する。空中通路や地下道を拡充し、周辺施設へのアクセスが容易くなるよう開発を願う。
- 下京区役所から東塩小路公園を抜け近鉄・新幹線も越えてモール付近まで人の動線を結ぶペDESTリアンデッキによる、そんな新たな回遊があるとよい。
- 多くの人が利用する JR の中央口のフロアレベルから南北への動線が弱い。同じフロアレベルでオフィス街まで直結で移動できるようにすべき。今の課題をどう解決するか具体的に教えて欲しい。
- ペDESTリアンデッキのような設備が経費的、景観的に難しいのであれば、他国の画期的な事例や今までになかったアイデアを活用した環境整備の方策について模索してほしい。

拡充や、敷地内の公共的通路、滞留空間などの創出が重要です。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 地下道と再開発ビルとの接続だけでなく、エスカレーター、エレベーターの設置を求めるべき。地下道の縦導線にボイドの設置を検討、敷地内の公共通路や滞留空間の充実を進めるべき。
- 地下歩道からの階段とエレベーターを建物内に取り込み、室内の立体的な公開空地を都市計画で位置づけることを提案する。
- ビル建て替えに合わせて、地下街を拡張し、飲食機能の拡充や北側へのウォークアブルでバリアフリーな動線を整備し、北側の町と有機的につなぐ。
- 上下移動空間となるアトリウム設置を義務化すべき。
- 建物低層部は開放的でヒューマンスケールな賑わいを感じるデザイン、地下・地上の動線もシームレスな接続を義務化すべき。
- 烏丸七条に繋がる地下道など寒くて古臭い道が多いので、道中を退屈させないようにすべき。

(駅南北のアクセス)

- 京都駅自体も含めて議論していくべき。京都駅前で烏丸口と八条口の二つをいかにつなげていくかが重要な観点。
- 駅の南北を遮る心理的な壁を取り払い、地上・地下・デッキを回廊のように繋ぐことで、路地を歩くような楽しさを駅前で実現すべき。
- 北と南がまだ分断されている。車両、歩行共に南北アクセスしやすくすべき。
- 駅南北の往来の不都合の解消、駅を中心に、東西本願寺から東寺・東福寺まで、広大なウォークアブルな空間となることを期待する。
- 駅の南北の人の歩く道がなく、人が集中しすぎている。駅ビルのみ集中的に人が集まっていて、北・南側のビル建物がさびしい。
- 南北の自由通路が2本しか無く、非常に混雑している。線路上の空間を活用し、南北を繋ぐ通路や広場を整備してほしい。
- 駅の南北に通行できる箇所が限られている。他のアクセス道の確保や道の拡幅等出来れば、南北の商業施設も相互に活性化する。
- 塩小路と八条の南北2本と1階と地下の行き来が狭く混雑している。新町通から西洞院通の間で南北歩行地下通路を新設すべき。
- 京都駅の南北の動線が少なすぎる。特に京都駅西側。
- 西側は企業の進出がほぼない。南北の動線と鉄道の出入口が西側にないことが大きい。人、車、タクシー、バス、電車、それぞれの動線を精緻に分析して動線を描き、不便の解決を図るべき。
- 駅西側の南北方向の動線が堀川通しかない。西洞院通付近に線路を跨ぐ南北動線を計画すべき。回遊性と言うならば、京都駅を中心に何重にも環状の動線が複数作られるべき。
- 京都駅西側の南北の交通・人流が分断している。高架化が困難であれば、地下を有効活用すべき。地下通路または地下街を開発し、南西側の活性化の起爆剤にすべき。
- もっと大胆に。地下直結を増やすべき。又、駅の屋根上か地下通路で完全に南側まで貫通する通路を駅西側にも設ける事で人流が分散される。
- 南側へ人の流れが十分につながない。ビジネス街として、南側への歩行者・自転車動線を明確にし、滞在や回遊を前提とした都市空間へ再設計することが不可欠。
- 駅南側は北側に比べ、導線も悪く通路も狭く、回遊性も良くする必要がある。
- ポルタの西側から駅の下を通れる地下通路があると良い。イオン方面まで繋がると利便性が増す。

(バリアフリー)

- 誰にとっても過ごしやすいバリアフリーな環境であるべき。メンテナンスのしやすさや安全性も重要。
- 高齢者・若者・海外からの賓客が、ゆったり歩ける「広場」を取り戻すべき。地下、地上、デッキ層をつなぎ、段差なく回遊できる「世界一優しい玄関口」を構築すべき。

<ul style="list-style-type: none"> • <u>ベビーカーや小さな子ども連れ家族が遊びに行きたいと思えるよう、バリアフリーや広い歩道などに改善すべき。</u> • <u>ウォーカブルにより、障がいを持った方も利用しやすくなる。</u>混雑緩和・オーバーツーリズムの不便解消にも多少つながる。 • <u>車椅子、ベビーカーでの動線が悪い。</u>エレベーターは少なく、見つけられず、大幅に遠回りが必要。切実に改善してほしい。 • <u>ベビーカーでエスカレーターに乗っている人を見かける。</u>エレベーターの台数を増やし、見つけやすい場所に設置すべき。 • <u>駅の南北で地下からのエレベーターが少なく不便。</u>エレベーターを増やしてほしい。 • <u>エスカレーターやエレベーターの数や配置が十分ではない。</u>すべての人が安心して移動でき、回遊できるウォーカブルな動線を整備や楽しみや憩いを感じられる空間づくりを進めるべき。 • <u>地下道エレベーター案内改善や八条口エスカレーターの向き変更、駅を南北に貫く地下道の統一デザインの通路整備が必要。</u> • <u>地上と地下が相互に補完されるよう、地下出入口や結節点のあり方、それぞれの役割分担を整理し、全体として回遊しやすい駅前空間となるよう検討すべき。</u> • <u>体の不自由な方や大きな荷物を持つ人もやさしい街づくりをするため、「動く歩道」の導入が望ましい。</u> 	
<p><駐車場></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>まちづくりの法律などで、大切な土地のためコインパーキングの参入を厳しく制限すべき。</u> • <u>コインパーキングが過大にあるため、京都市の駐車場法で制限してもよいのでは。</u>せつかくのいい土地なのに駐車場が増えて、オフィスが増えないのはもったいない。 • <u>都市計画緊急整備地域では、コインパーキングなどの路外駐車場事業を規制し、歩く京都として公共交通機関での移動を勧め、オフィスビルなど、商業施設の整備地域としていくべき。</u> • <u>交通渋滞の抑制は、商業施設には駐車場を併設しないようにする等して、一般車両を減らすべき。</u> • <u>駅前広場からバスやタクシーをできるだけなくし、マイカーはなくすなどしてほしい。</u>駐車場の設置を禁止する、車の出入り口と歩道の交錯をなくすなどの対策をしてほしい。 • <u>ウォーカブルなまちづくりに関しては、周辺地域のパークアンドライドなど抜本的な基本方針が必要ではないか。</u> • <u>賃貸駐車場が非常に高額で、また数が少なく困っている。</u> • <u>市営住宅の駐車場を一般住民にも賃貸してほしい。</u> 	<p>ウォーカブルなまちの実現には、交通混雑や歩車交錯のない、公共交通中心のまちづくりを進めるべきです。</p> <p>現状は、バス・タクシーといった公共交通に加え、自家用車も多く訪れ、交通混雑が見られます。</p> <p>このため、出来る限り自家用車の利用や駐車場を抑制すべきです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

【5(4)：京都駅前にふさわしい良質な街並みの創出】に関する意見

意見要約

有識者会議の考え方（案）

<良好な街並み>

（全般）

- 現状の駅前には京都の玄関口として物足りない。東京や大阪のように広場と高層建築のメリハリのある、駅の出口を出た瞬間にあっと驚くような駅前とすべき。
- 南側は東寺の五重塔があり京都らしさを感じる一方、周辺の寂れた様子が非常に残念。北側も老朽化が目立ち、東京や大阪はおろか岡山や金沢、仙台などの駅前にも劣っている。
- 新時代の京都を象徴する玄関口の役割がある。高さ制限を緩和しつつ、優れたデザインや環境性能(ZEB 等)を備えた建築を誘導することで、100年後の文化財となり得るような質の高い現代建築の集積を目指すべき。
- 景観規制も単に和風とするのではなく、そこで働く若者、社員の立場からみて、かっこ良くクールな空間で無ければ若者、学生などの東京への流出は防げない。規制緩和を少しでも進めてもらいたい。
- 景観規制等、南側を緩める方がよい。北側はより今までの京都らしさ、南側は新しい京都らしさを示すようなメリハリがあるほうがよい。
- 京都は良くも悪くも高さ規制が厳しく、駅前には大型の商業施設等がない。それが良いのかもしれないが、京都駅に降り立った最初の景色を、昔からの良さも残しつつ、新たな京都をイメージできるような景観にしてもらいたい。
- 京都駅前の景観は、もっと整えられ、美しく整備する必要がある。そのためには既存ビルの建て替えが必須である。
- 八条口側は特に、ビルが古くなっている。清潔感は絶対に必要なもので、綺麗になってほしい。

（京都らしい街並み）

- 京都にきた、という風景がよい。高いビルも少ないので、京都タワーは一番目立っていてよい。
- 現状、京都タワー以外、駅前には京都らしさをあまり感じない。駅舎、駅前、建物等近景で、京都らしさを感じられる駅前にして欲しい。
- 駅前広場に出た時に一気にワクワクするような景色を実現してほしい。さらに、京都に来たと感じなければ意味がない。目先の利益ではなく、100年後も存在し続けることを意識し、そのくらいの時間軸で検討してほしい。
- 日本の歴史ある古都にやってきたという第一印象を与える風景が広がるまちとすべき。
- 駅前空間について京都に着いて「最初に見る風景」と「最後に見る風景」である。どーんと広がる、開放的な空間をつくるべき。
- 京都駅付近を歩いているだけで京都らしさを感じられるような、景観づくりが大事だと思う。
- 京都の玄関口にふさわしく、独特のオブジェを設置したり京都らしいデザインの休憩スペース、イベントスペースを設けてはどうか。
- 京都駅前に経済拠点を集積することは賛成するが、ガラス張りのビル、オシャレなビルはいらない。江戸の街並み、明治、大正のレトロさなど京都、日本と言え、という景色を作って欲しい。
- 日本が誇る世界的観光地「京都」として、清潔感、シンプル、和風、AI、先進性、ゆとり。ごみごみしない、通行の簡便性などなど世界に類を見ない景観を実現すべき。
- 京都駅は京都の顔であり、歴史や伝統と先進性を併せ持つような景観・まちづくりが必要。
- 近代的な風貌になるのも楽しみだが京都らしさを求めている方も多いため、重厚感のある建物にするなど物語性があるとなお良い。
- 国際的に有名な京都の玄関口として、空間を意識して姿をかえていくビジョン共有は非常に有意義である。

京都駅前は、京都の玄関口にふさわしい風格や賑わいを有し、訪れた人が「京都にやってきた」ことを感じられる、京都らしさと都心性を兼ね備えた新たな京都駅前の風景を創出するなど、京都駅前にふさわしい良質な街並みの形成を図るべきです。

現状は、京都駅ビルや京都タワーといった市民に愛されるランドマークはあるものの、混雑した駅前広場や高経年のビル群など、風格や賑わいがあり、京都らしさを感じられる街並みとは言えません。

このため、ランドマークや都市軸である烏丸通を一望できる空間、京都駅ビルや歴史的価値のある建物や街並みとの調和に配慮した、京都の玄関口にふさわしい風格やヒューマンスケールな賑わいを感じられる優れたデザインの建物、洗練された広告物、公共空間や周辺建物での多様な眺望点や滞留空間、洗練され潤いを感じられる街路空間などが必要です。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 都市軸を行使する事は、碁盤の目状の京都らしさを際立たせるのであればよい。駅降りた瞬間に見える範囲(上下左右)を意識しつつ、制限と緩和をバランスよく行ってほしい。
- 駅前の建物は時代を感じるビルやホテルであり、観光客等は違和感を持つのでは。結果的に地下鉄やバスで他の観光地に移動されることにも繋がりがねず残念な状況。京都タワーをメインに歴史を感じられる造りの新しい建物に建て替えることを検討すべき。
- 時代の流れに合わせた現代的なオフィスビルが、京都駅前において必要なかは疑問。京都の特性が感じられる、日本の伝統に配慮した建築や空間づくりを優先すべき。
- 都心に建つビルのようなデザインではなく、京都の歴史的景観や文化的資源を尊重した「京都らしさ」を守るべき。
- 古都京都・文化都市京都にふさわしい緑豊かで伝統の日本建築があるとよい。無機質な高層ビルは必要ない。
- 本当に実現するのであれば、特に反対意見はない。ただ、京都タワーを望む風景は京都駅らしさを感じられるなか、高さ制限が緩和されビルが建つ風景が京都らしさなのかは疑問。風景維持にも努めるべき。

(ランドマーク・歴史的建造物との関係)

- 駅前空間が囲まれすぎず、駅舎を出た際にランドマーク、通りの都市軸、まち並みや山並みを感じられる空間構成を意識したデザインとすべき。
- 東本願寺前広場から京都駅をランドマークにする烏丸通の景観を整備するのが都市景観である。東京駅前のような水盤整備や、京都タワーを反射させる景観づくりを期待する。
- 京都駅ビル、京都タワー、東本願寺というランドマークは京都の特性が感じられ、これらと調和した建物や広場の整備を望むので、具体的な施設名も言及した方がイメージが付きやすい。
- 歴史的価値の高い建築物について、継承した活用を検討すべき。
- 京都タワーに代わるシンボリックな構築物も京都らしさ。京都らしさを表現した建物が必要。
- 少し誇張してもいいので目につくような駅、建物、風景があるとよい。

(眺望)

- 京都らしい京都駅から出てきて、東山などがみられるようにすべき。
- 記載のとおり、京都の玄関口としてふさわしく、空が見える空間にすべき。
- 幹線道路沿道の建物屋上を全て緑化し、巨大な屋上広場を作り出し、一般の人が自由に利用できるようにしてほしい。東山、北山、西山と市街地を眺望できる贅沢な空間こそ、「ほんまもの京都らしさ」である。
- 空中回廊からの眺望は公共の資産であり、高さ緩和による眺望毀損の具体的調査と説明を求める。
- 駅ビルの空中経路から市街地を見渡せなくなる。その対応としてビル同士の屋上を接続し、高層階での回遊性を高めてはどうか。災害時の避難ルートとしても有効。
- 低層部は6mで1,2階は京町家の設えとし軒線を揃えるべき。中層部は既存の歴史的建造物の高さ31m・スカイライン・壁面・デザインを美しいほうと揃えるべき。中層部の屋上は緑化、視点場として公共に開放すべき。
- 建物が最も美しく見え、周辺の歴史的建造物と揃えた百尺ビル31メートルで従来のスカイラインを守り、その上をセットバックし、屋上を緑化したり、ビアガーデンにしたりするのはどうか。

(文化・自然)

- 緑が多い空間で市民や旅行者が憩える街並みを考えてほしい。
- セメントの塊のようなビルの乱立ではなく、いつまでも木の温もりが感じられる街であってほしい。
- もう少し建物に木材を使用した方が、京都の雰囲気が出るのでは。
- オフィスビルは賛成だが、外観は非常に重要。自然や木を感じるオフィスビルであって欲しい。
- 「文化首都」の玄関口として、文化と自然を感じられる空間とすべき。その根幹にあるのは景観の保持。山並みや空の広がり、人の目線に寄り添う都市のスケール感を損なう開発は慎むべき。

(デザイン上の工夫の必要性)

- 街並みの美観を大切にすべき。看板等は勿論のこと建築物のデザインにも配慮するよう意識づけることが大切。
- 街並は専門のデザイナーに考えて頂いて京都らしい物にしてほしい。
- 高さや色を抑えれば景観が整うというのは誤りで、結果として伝統的景観の無い、過ごしにくい京都駅エリアが生まれている。重要なのは高さや色よりも洗練されたデザインである。
- 新幹線も1つの駅にあるというポテンシャルでありながら、駅含めて文化的・近代的な意匠となっておらず、もう少し工夫が必要。
- 高さのインセンティブの有無に関わらず、優れたデザインを誘導できるような仕組みがあっても良い。
- 京都らしさを感じる、新たな京都駅前の風景のためには外観デザインの誘導だけではなく、建物外から視認できる屋内のデザインについても誘導が必要。

(その他)

- もっと色々な多ジャンルのお店や看板など宣伝ももっと店にさせてあげてほしい。景観条例をもっと緩和すべき。
- 賑わいのある街には多いぐらいの屋外広告物がふさわしい。企業の自由経済行動による屋外広告物を促進し、税収の最大化を目指すべき。
- 国際的なコンペを行って、世界中から人々が訪れる玄関口にふさわしい空間を創出してほしい。建物は表層的なデザインだけでなく空間的にもおもしろいものにして、立体的な回遊性もある作り方が良い。
- 和室を作ったり抹茶や緑茶を飲める空間を作る。レンガ調をちりばめたハイブリットな駅の外観とする。動く歩道や透けガラスのエレベーターを導入し、景色を見ながらぼーっとできる空間を作りたい。
- 京都本来の小道や路地を歩くのが好きなので、そういう雰囲気のある場所も残してほしい。
- 高さ緩和や車両規制だけでなく、京都タワー、駅ビル、東本願寺等が一体として調和した質の高いランドスケープ設計を望む。
- 京都駅は建物として美しい。バリアフリーに配慮しながら未来へとつなげていきたい。
- ビルは高さをある程度揃える必要がある。ビル外壁や看板は京都駅前にふさわしい景観にしてほしい。
- 建物は京都にふさわしい景観と統一感を重視した厳格なルールが必要である。
- 塔屋や太陽光発電などの屋上設備は、景観形成を阻害する。修景装置はスカイラインを歪める。
- 塩小路通や烏丸通の歩行者デッキは、景観を阻害するため、絶対に反対。
- 京都にふさわしい景観とするのなら、近景・遠景デザイン保全地区の規制の前に、道路上の電柱を埋設化の方が先なのでは。

<高さ規制>

(高さ規制緩和に賛成)

- 都市の活力を高めるために高さ規制の緩和は必須。
- 京都の発展の為に、全てこれまで通りでは進歩がない。新たな発展に向け、高さ規制を緩和し、まちづくりを行うのは良いこと。
- 140万人の大都市として、経済面での都市間競争からは逃れられない。経済的な活動場所を増やす必要があり、それが京都で成り立つのは四条か京都駅。他都市と戦えるだけの建物ボリューム(高さ、容積率の緩和)が前提として必要。
- 反対派は経済のことを考えずに高さ緩和に反対するが、ではどうやって経済的に豊かになるのか。観光だけでは無理。人口や税収の維持のため高さ緩和による集積は必要。
- 未来の子供たちの経済的、都市的基盤のため、高さ緩和に賛成。賛成の人は特に何も言わないので、反対意見が多く見えると思うがそうではない。賛成と反対の比率ではなく、全体意見数の中で反対者が何人いたかで見ると見るべき。
- 必要な箇所は規制緩和し、京都の未来のために必要なビル等を誘致すべき。
- 高さ制限の緩和は特に賛同する。
- 駅ビル建築から30年近くが経過し、60mの建物も街の風景に馴染んでいる。高層建物を集約することは景観上の問題もなく、より大きな活力をもたらす。
- 今の京都は制限が厳しすぎる。ちょっと緩和して、広く使っていくべき。存在感のある京都駅がほしい。駅前だけなら、高さ緩和しても全然問題ないと思う。
- 京都の活性化のために、駅前の高さ制限を緩和することに賛成。駅ビルと同じ高さまでの緩和であれば影響は限定的で、反対する意味が分からない。長期的視点から、メリハリのある都市計画を期待する。
- 新聞に「50代以上の回答者で反対多数」と記事が出たが、実態を正しく反映していないのでは。新たなまちづくりへの挑戦であり、私は規制緩和に賛成。
- 学生が京都から離れる主な理由は就業機会の不足。京都駅周辺にクリエイティブなオフィス等の機能を導入するためには、高さ制限の緩和は何でも行うべき。60mエリアを原案よりも可能な限り広げるべき。
- 高さ制限が厳しく、地価が高く、若者の市外流出が止まらない。新景観政策から20年、京都駅周辺だけでも見直しの良いタイミング。周辺寺社等からの眺望に配慮し、駅前広場周辺は京都駅ビル同等の60mまで、その周囲は45mまでという意見に強く同意。
- 高さ制限を緩和することで、最新の耐震・環境性能を備えたビルへの建て替えが促進され、防災力向上にも寄与する。高度なオフィス環境が整備されることで、IT企業や研究機関の誘致が進み、京都で学ぶ学生が市内で働ける環境が整うことが期待される。
- 高齢者は低い建物で山が見えることが良い、という人が多いが、若年層にとっては、ただの寂れたまちという印象しか持てない。
- 歩道や、緑地、友達とゆっくり過ごせる場所がたくさんあるといい。今は友達と過ごせるような場所がなく、古くて汚いので、ビルはもっと新しく、高さも高い方が色々な場所が作れていいのでは。
- 企業を集めるにはオフィスが必要。建築費高騰でオフィスビルが建てにくいので、高さ規制を緩和して採算性を合わせる必要がある。高さ規制を緩和しても景観に悪影響が無い場所なので、ポテンシャルを活かす方向で考えるべき。
- オフィスをもっと増やし、アフター5 やショッピングを楽しめる街にしてほしい。そのためには高さ緩和もあっていいと思う。全国的に見れば60mは高くない。
- 高さ制限を緩和し、床を増やし、オフィスが増え雇用を促進できることは賛成。しかし、利便性の良い京都駅前に作ると、京都市外に住む人が増え、市の人口増加には期待できません。
- 京都駅周辺は、都市拠点としてのポテンシャルを最大限に活かすべき。高さや容積率の規制緩和を進めることに賛成。

京都駅前、京都最大の交通結節点であり、国内外から多様な人々が行き交う都市の玄関口として、極めて高いポテンシャルを有しています。この特性を踏まえ、本地区は「ビジネス・交流の創造拠点」として、京都の新たな活力を生み出す中核的役割を担うことが期待されています。

一方で現状を見ると、ビジネス・賑わい・交流機能の不足に加え、駅前広場や動線の混雑、歩行者空間の狭隘さ、建築物の老朽化に伴う防災・環境面での課題、さらには緑の不足など、都市拠点としての機能や質の向上に向けた多くの課題が顕在化しています。

こうした課題に対応し、京都の玄関口にふさわしい空間を実現するためには、訪れる人が「京都に来た」と実感できる象徴性や、風格と統一感のある都市景観の形成が不可欠です。あわせて、京都の特性を生かした文化・芸術・学術機能の導入、国内外の企業や人材による創造的活動と交流を促進するオフィスや共創空間の整備、さらには省エネルギー・再生可能エネルギーやグリーンインフラの導入による環境配慮の推進が求められます。加えて、交通結節機能の強化と回遊性の向上に資する、快適でゆとりある歩行者空間や多様な滞留空間の創出により、駅とまちが一体となった総合的な魅力の向上が必要です。

これらを実現するためには、建替えや更新を通じて一定規模の空間

- 新幹線駅前だがオフィスが少なく、あっても古いものばかり。高さや容積率を緩和し、レベルの高いオフィスビルを誘致すべき。
- 京都駅前はいわば「新都」の中心。歴史的景観を守る場所ではなく、都市景観を創造すべき場所。周辺の世界遺産からの見えは限定的で、45m、60mであれば支障ない。
- 京都駅は伝統ではなく、近代的場所で違和感はない。高さや容積率を緩和して、京都経済のトップの場所としてアイデンティティを創っていけばいい。
- 思い切った施策で民間活力を活かす場とすることが京都駅前の果たすべき役割。市内は法規制が厳しいイメージがあるため、京都駅周辺は逆に緩和して「観光だけではない都市」を内外に発信すべき。京都駅周辺はすべて京都駅ビル同等の 60m にするべきであり、それが最もわかりやすく、京都の将来の発展に直結する。
- 駅前においては、建物高さや容積率の規制緩和を進めることに賛成。
- 緊急整備区域を中心に、賑わいの創出、大幅な高さ規制緩和をすべき。
- 駅前ビルの高さ規制について緩和をし、将来の成長が果たせるまちづくりをするべき。
- 駅前は、都市としての機能をしっかり果たせる場所であるべき。その為には、高さ制限を 60 メートルにする事に賛成。
- 京都駅近辺はオフィスや商業施設の中心として適している。オフィスや商業施設の集まる場所として、御堂筋みたいにビル街を作るのがよい。積極的に高さ緩和のオフィス街を京都駅南側の烏丸通沿いに作ってもらいたい。
- 塩小路通や八条通沿いは高層化・大区画化を行いシンボリックなビル(オフィス・商業・ホテル)を設置すべき。
- 都市機能として必要であれば、高さ制限を緩和してでも集積を図るべき。エリアごとに将来像の実現のため、寺社からの眺望にも配慮しており、新景観政策と何ら矛盾しない。「高さが低いのが京都」に引きずられては、更新が起きず魅力や景観の低下につながる。大胆に高さ規制緩和をすべき。
- 京都の未来を考える際には、伝統的な価値や景観だけでなく、街の魅力、機能性、経済的発展のことも考えて欲しいので、高さ規制緩和に賛成。
- 文化面だけが京都ではないので、ただ高さを規制することだけが正解ではない。北側が 60m に緩和されることは賛成。もっと大きな建物ができるだけでも、先進性を演出しやすくなる。南側が 45m という点については、もっと大胆に緩和してもよいのでは。
- 景観保全も大切だが、まちづくりにはメリハリも必要。京都駅前に関しては、景観にこだわりすぎず、高さ規制を緩和し、ポテンシャルを最大限引き出すべき。
- 現在の駅前は魅力も京都らしさも感じない。駅周辺を一定の基準で高さを誘導することは、京都の景観を考えても、決して悪いことではない。意見は大いに賛同する。
- 付近に歴史的景観がないので、高さ制限を緩和してオフィスなどを集積させるメリットが大きい。それによって歴史的な景観が残る地区の乱開発も抑えられる。
- 京都駅前は、近くのお寺などからの見え方に配慮すれば、高さの緩和が認められてよい。60mでも十分空は見えるし、京町家が多くあるエリアでもない。
- 京都らしい町並みはないので、高さ規制を少し緩和し、オフィス、飲食店、イベントスペースが一体的に整備された玄関口にふさわしい賑わいある再開発を誘致すべき。
- 「景観が台無しになる」との反対意見があるが、駅前のビルの高さが上がることで、景観が破壊されることはない。駅前で貴重なスペースを確保する為にも、高さ規制の緩和が必要。
- 京都らしさと建物高さ制限は相反するものではなく、高い建物が建っても守れる京都らしさがある。

確保を可能とし、民間投資を促進するインセンティブの確保が重要となります。その観点から、将来像の実現に資する取組を前提条件としつつ、駅前の街並みや周辺寺社等からの眺望への配慮を十分に行った上で、上限 60m または 45m とする高さ規制の緩和を戦略的かつ限定的に実施することが適当と考えます。

なお、現行の景観政策である新景観政策においても、高さ規制は一律ではなく、地域特性に応じてきめ細かく設定し得る仕組みが当初より位置付けられています。本会議では、この基本的な考え方を踏まえ、地域の特性や主要な視点場からの眺望など京都の景観の守るべき骨格に十分配慮した検討を行っています。

京都の将来を見据えれば、都市計画は固定的に維持されるべきものではなく、時代の要請や新たな課題に応じて、メリハリのある見直しを行っていくことが重要です。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

- 京都駅は中心地から距離があるため、高層建築でも町並みの邪魔にはならない。伝統的な町並みを残すためにも、収益性の高い高層建築を局所的に取り入れるべき。京都駅前はそれに相応しい立地である。建築費が高騰し様々な開発が中止となる中、未来のために早急に決断する時である。
- 高さ規制の緩和で「京都らしさがなくなる」ことはない。現代的な京都らしさ、京都の魅力を増す貴重な機会であり、現行より高いビルの建設を促進すべき。
- エリアを限定し、伸ばすべきところは伸ばすべき。60m程度なら大きな支障もなく問題ない。
- 市全体としてメリハリをつけた都市計画を行う必要があり、その中で京都駅前には高さの緩和が許されるエリアと考える。
- 建物の高さについては、60mまでは仕方がないと思う。
- 60・45mの高さ設定は、都市機能の集積・周辺との景観調和の観点から適切だと思う。
- 60mは都心部の駅前として、全く問題ない。60mでも京都らしさとの両立は可能。31mというのが都市が成長するうえで問題がある。
- 眺望への配慮は必要だが、クリエイティブなオフィスや低層賑わい施設創出のための高さ上限緩和(60m、45m)は妥当である。
- 平成19年以來はじめて高さ規制の緩和が行われることは、大変歓迎する。45mは、東寺の五重の塔よりも低く、火災発生時にはしご車である程度対応できる高さである。という点で、経済活動・景観・防災のバランスが取れた規制である。
- 京都タワーが隠れてしまうような設計は反対だが、一部緩和し、60mと記載の範囲が広がることについて違和感はない。
- 京都全体が容積率を消化できていない理由は高さ制限。京都駅のまわりは高さ60mもやむなし。ここだけは他と違ってよい。
- 都市拠点にふさわしい機能集積や高度利用を図るためには、一定の高さの確保は合理性がある。景観への配慮やデザインの質の確保を前提に、高さ規制の上限値の見直しに賛成する。
- 素敵な駅前空間にするにはゆとりのある歩道と建物のデザインの統一が必須。そのためには高さや容積を緩和しても構わない。
- 京都駅ビルの高さが既に受け入れられており、駅ビルと同程度の高さまで緩和しても市全体の景観に大きな影響はない。京都駅前のポテンシャルを活かすためにも、沿道空間の創出などを条件とした高さ制限の緩和は賛成。
- ビルの建替えやホテル以外の建設が進まず、高い交通アクセス性というポテンシャルを活かすためにも、高さ制限を60mに緩和に賛成。都市景観で本当に大切なのは色や高さよりもデザインであり、色味、デザインの統一で高さの緩和を十分補うことができる。
- 高さ制限を31mから60mに引き上げることは大賛成。但し、条件として歩道の大幅な拡張とビル壁面のセットバックを求めたい。
- 建替えを誘導するために高さ規制を緩和する事は必要。駅前空間の再整備について、具体的に踏み込んだ検討をしていくべき。
- 高さ規制が大幅に緩和される所もあるが、セットバックやデザイン等を工夫すれば、圧迫感なく高度利用も可能。駅前には景観的に守るべきものもないので、エリアを絞った高さ規制の緩和と良質な街並みの創出は好感が持てる。
- 民間事業者の意欲がある立地であれば、高さ制限を緩和すべき。玄関口としての機能が向上する。高層部から市内を一望し、くつろげる空間の創造も考えられる。
- 用途規制や高さ・景観に関する規制について、周辺環境との調和を前提とした合理的な緩和を進めるべき。あわせて、容積率の引き上げを行うことで、業務・交流・商業など多様な都市機能の集積を可能にすべき。規制緩和と公共空間整備を一体的に進めることで、民間開発の質を高め、地域全体の価値向上につなげることが重要。
- 高さ制限や景観規制について、地区単位でのルール設定やデザイン誘導により、画一的な制限から質を評価する仕組みへ転換すべき。あわせて、容積率の大幅な引き上げなどにより、高付加価値な民間開発を促進すべき。
- 広場周辺の高さ規制を60mにすることには賛成だが、烏丸通をメインの都市軸として、建物をセットバックしてより広く、面する部分は45mとするなど、烏丸通へ続く空間演出が必要である。駅と通りの軸がずれているため、軸が明確に感じられるように、駅舎と駅前広場も再構築すべき。

- 高さ規制を60mに底上げしたとしても、各建築物に外皮素材の工夫が施されれば、今の京都駅が拡張されたような「人中心の広場」づくりにつながる。
- 高さ規制の緩和に加えて建ぺい率・容積率も緩和すべき。そうすることで時代の潮流に合うオフィスの設置や、低層階セットバックや低層階店舗の導入が実現し易くなる。
- 京都駅前であれば、高い建物があっても景観上も気にならない。
- 京都駅前エリアでは現状でも特に京都情緒を感じることは少ないため、高い建物があっても気にならない。
- 一定の規制は必要であるが、タワー状の高い建物があっても景観上も気にならない。
- 商業・オフィス・ホテル・住宅と様々が駅前にあってもいい。京都駅前であれば、高い建物があっても景観上も気にならない。
- 京都駅前であれば、高い建物があっても足元周りに配慮されていれば、景観上も気にならない。
- 高度利用ができないことで駅前の再生が進まないことは問題であり、高さ規制を60mないしは45mに見直すことは賛成。
- 京都駅近くの需要は高いが、需要は満たされていない状況の中、高層化はやむをえない。
- 昨今の物価高騰でビル建設が進まないなかで、少しでも大きなビルができるようになることは歓迎すべき。京都タワーがあるのに今更京都駅からの景観に配慮する意味はない。
- 全国的に見ても高さ制限と容積率のバランスが悪い。見直すべきは容積率ではなく高さ制限。新景観政策以降の機会損失を数値化する必要がある。
- 現状の建設市況では規制緩和だけでは建て替え等は促進されない。45m・60m化で収益床を増やすことを大前提に、公共貢献による行政補助の拡大や固都税減免の拡大により建て替えの促進を図るべき。
- 高さ制限の緩和はもちろん行われるべき。同時に容積率の緩和も重要である。それが無ければほとんどの民間ビルは、収益性が悪すぎてビルの建て替えが進まない。
- 民間の投資を最大限に活用し、魅力的なエリアとして再開発すべきで、規制緩和を早急に進めるべき。超高層ビルは似合わないため、既存の京都駅の高さ同等の60mが妥当。海外でも中心地に高い建物、その周囲には低層建物や歴史的な建物が配置される事例が多い。まさにメリハリの効いた都市計画である。回遊性の向上や環境確保のため、一定の壁面後退を条件とすることも必要。
- 大阪や札幌と比べ、高さによる迫力やわくわく感に欠ける。景観配慮は理解するが、高さ制限については必ずしも必要ではない
- 駅前に限れば歴史的な建物もないし、高さも上げて、梅田みたいにして欲しい。
- 高さ制限を緩めるのに賛成。グラングリーンみたいにしてながら、駅前の利便性はきっちり確保して欲しい。
- 高さ規制の緩和について、建物の見え方など詳細に検討されていることが触れられておらず、判断のための資料を周知する方が良い。ボリューム感のある空間の必要性は、十分に多くの理解が得られる。
- 京都の顔。高さ制限はなるべく現状維持が望ましいが、京都市の財政にいいのであれば、高さ制限にはこだわらない。
- 京都市中心部では希少な「ワンフロアオフィス」の創出が不可欠。その創出を誘導するために、「ペンシルビル」や非整形の土地を、高さ規制緩和の対象外とする措置が必要。
- 四方の山並みや著しい景観遮断の回避、京都らしい建物や広告デザイン、賑わいと歴史の調和、住民の不自由ない暮らしを前提に、ある程度の高さ規制の撤廃、修正は必要。
- 京都駅前の活性化には既存ビルの更新は不可欠であり、高さ規制の緩和はやむを得ない。

(駅南側を中心とした緩和)

- 京都駅周辺については、京都駅北側ではなく、南側を中央に高さ規制の緩和をすべきではないか。
- 京都駅南側の高さ規制については、範囲をより拡大することを検討してもよいのではないか。
- 京都駅南側こそ高さ規制を60mまでに緩和すべきではないか。
- 都市機能の集集について異論はないが、北側よりも南側の方が更新のスピード、高度集積化を早く進めることが可能。45mとしているが南側も北側と同等の高さ制限にまで緩和したほうが良いのでは。
- 南側にも北側の駅前広場のように、人が滞留できる場があることが望ましい。一方、眺望等の観点を考慮すると、北側以上に積極的な高さ制限緩和が行われても良い。
- 特に八条側に力点を置いた開発をするべき。過去を感じさせないレベルでの抜本的な開発が必要。高さ制限はより高度にし、さらに最低限の高さの制限も設けるべき。
- 八条通り側に力点を置き、道路拡張、区画整理、建蔽率・容積率・高さ規制(最低高度)により、古都京都とある種反する新たな印象をもたらす重厚長大なビル群の形成をするべき。
- 八条口側はすでにホテルへ化が進んでいる。断続的な緩和は、「不揃いで中途半端な街並み」を生み、都市の風格を損なう。最初から大胆かつ広域的な緩和をすべき。
- 八条口側の高さ規制緩和には大賛成、烏丸口側の高さ規制緩和には反対。地下空間の開発、賑わいも必要である。
- 成長と共創に力点を置くなら、オフィス等の高層建物は駅南側に限定し、駅北側は30mに抑えて北に向かって眺望を確保すべき。
- 高層化は京都駅南側で進めるべきで、広場北側の60mや45mは撤回すべき。第一印象の場所なので、京都三山が見え、空が広い京都のアイデンティティを感じられる景観を残すべき。
- 北は「歴史・保存」、南は「未来・創造」のコンセプトを明確にすべき。駅北側は高さ規制を維持又は更に強化し引き下げるべき。
- 京都駅ビルと京都タワーは、京都の玄関口の景観構成のなかで重要なランドマーク。東本願寺や烏丸通からそれらを隠すような高さ規制の緩和は認められないため、烏丸通の沿道は31mに戻すべき。
- 京都市は南部に新都心を作ろうとしており、そこでは高さの制限は無い。オフィスはそちらにまかせて駅前には30mの高さを守るべき。
- 高さ制限の緩和については、「京都駅以南～らくなん進都」にしてはどうか。京都駅以南の開発、集積に力を注いでもらいたい。今の京都に、オフィスの需要がそこまであるとは思えない。

(京都らしい街並みと不調和なため反対)

- 高層に反対。京都が他都市と変わらない街並みにしないでもらいたい。
- 京都の玄関口に高い建物はいらない。
- 高い建物は、京都には似合わない。(60m以上)はんなりとした、京都を大切にすべき。
- 京都駅は京都の顔。60mの高さのビル群は不要。古都の景観を考えたら検討を重ねるべき。
- 京都市内にはこれ以上の高層ビルはいらない。ゆう美な古都京都らしさを再考して欲しい。
- 駅前空間は古くから根づく京都らしさを大切にすべき。60m以上の建物では、京都らしさがなくなる。乱開発は絶対やめてほしい。
- 京都の良さを守るべき。何でも大きく、高くがいいわけではない。
- 高さ規制の緩和については反対。京都は圧倒的に文化的に洗練させた街、古いものを大事に考える街として、生き残ることが大事。開けた空間を作るのが京都らしさではないか。
- 今の建物の高さ以上の建物はいらないと思う。

- 京都駅の出口に立って目の前に高層ビルでは、旅行者も、他の日本の都市と同じ風景になる。建物の高さ規制緩和には反対。
- 交流拠点などが無い印象はあり、都市機能の集積には同調するが、今以上のボリュームが必要かは疑問。他の大都市と同じ都市形成を目指しても意味がない。
- オフィス集積は、本質を見誤っている。経済合理性を優先して建築物の規模や高さを拡大することは、京都が守ってきた都市の品格と両立しない。文化と自然を体現する象徴的空間として整備されるべき。
- 玄関口として、規制を緩めるのではなく、むしろ最も厳格に景観ルールを守るべき区域。京都の価値は低層景観の連続性であり、その強みを自ら崩す必要はない。駅前活性化に高さ緩和を主要手段とする必然性は低い。
- 大きな広場が出来ても、各方面 60m のビル群に囲まれては他の大都市と何処が違うのか。「京都にやってきた」ことを思ってもらえるのか、古都京都のブランドをだいなしにするだけ。地価等の高騰により住民を結果的に追い出す事になる。
- ヨーロッパの成熟都市では、中心市街地で中層の町並みを保ちながら、経済発展と高い生活満足度を実現している。京都駅周辺における高さ規制の大幅緩和には強く反対。
- 建物の高さを変え経済的発展は短絡的では。ヨーロッパなど、建物に高さを必要としている都市はない。京都の街の価値を一番に考え、過去を見直し、現在を守り、将来を創造すべき。
- 60m の高さの建物が建てば北山や比叡山は駅から見えなくなる。山に囲まれた京都でなくなる。
- 観光客は古都京都を期待するのであって、ビルに囲まれた駅前を期待していない。公共観光施設が必要であっても、60mや 45mものビルは認めるべきではない。駅前から京の山並みが遠望できるくらいの規制をすべき。
- 高層化は、現地からの五山送り火の展望等の都市景観を没却するため、行うべきではない。
- 北山方面、東本願寺方向を 60mに緩和することは壁を作るので反対。従来の 31m に抑えるべき。
- 世界中から人が来る、京都に 60m の壁はいらない。寺院の景観を守れる開発を。
- 京都駅ビルができる前は新幹線のホームから大文字をみることができた。高いビルのないことが京都の魅力と思うが、高いビルが増えていくのはあまり好ましくない。
- 京都駅前の広場が60～45mの高さのビルに囲まれ、わずかに烏丸通から北が見えるというのは、京都らしさなのか。高さの緩和については反対する。
- 高さ規制上限値が 60m になると、高い建物の圧迫感、通風の悪化、景観や眺望の悪化の懸念がある。高いビルではなく、多くの建物の高さに余裕を持たせるべき。
- 規制緩和で高い建物が建つと、企業誘致などメリットはあるが、駅前広場空間が建物に囲まれ閉塞感がでないか懸念する。
- 景観がそこなわれるため、駅に高いビルはいらない。
- 駅前広場は、高さ規制を緩和するのではなく、逆に高さ規制を厳しくして、低層の、京都らしい特徴のある、山紫水明の都京都にふさわしい、緑豊かな駅前にして欲しい。
- 芸術性・創造性、芸術的創造性をはぐくむ計画にすべき。建物の高さを市立芸大の建物が生きるように、少なくとも現行の 31m を緩和しないことが合理的。
- 60メートルまで高さを緩和することに反対。京都駅一極集中が進むとともに、周辺環境や景観への悪影響があるため。
- 京都駅はシンボルとして高さ60mを特例で認められたが、京都全体の街並みを保全のため上京区・中京区・下京区は、商業地域でも31mの高さ規制を守るべき。60mや45mへ高さを変更することは、特異な街並みを創出し他への波及を生み、妥当でない。

- 高さ規制の緩和は、玄関口としての魅力を減殺し、どこかにある特徴のない都市に変貌させる契機となり、日本有数の世界遺産を擁する都市の誇りを奪うものであるとともに、不動産価格をさらに高騰させ、住環境を悪化や住民追い出しにつながり、中間層の不動産の購入や賃借を困難にさせ、一層の人口流出を招きかねない。(2件)
- 世界の京都として変えるべき部分は変えたいいが、変えてはいけな部分もある。京都駅周辺は興行施設を大切に、京都タワーなども残してほしい。タワマンのような高い建物は建てるべきでない。
- 高さ制限が緩和されると、駅前降り立った時に京都のイメージが持てなくなる。駅前広場に五山を模した低い丘を取り入れるなど、京都を連想する工夫を凝らしてほしい。

(眺望やスカイラインに支障があるため反対)

- 心底つまらないただ大きいだけの京都駅ビル。社寺等からの眺望の悪さは1つで十分。建物の高さは現在のものとして、広い空間を確保すべき。
- 建替え困難な両ビル(関電ビル・京都タワービル)の高さ並びに意匠を基準に、スカイラインを高さ 31m に制限し、意匠・色彩は両ビルの意匠に合うよう制限すべき。
- 京都駅の空中経路からの市中全体の眺望を妨げないように、駅前広場周辺の高さについては、45m程度までとすべき。
- 駅前広場を谷の構造、すり鉢状にするので駅前広場に面した建物は 31m に規制し、20m 離れるごと、近景・中景・遠景に配慮し段階的・階段状に高くしていくべき。駅前広場から三山が見えるようにも配慮すべき。
- 西本願寺までの眺望を確保できるよう、特に烏丸通の高さ規制は緩和せず、幹線通からのセットバックを促すべき。京都市の他都市と異なる特徴が厳しい高さ規制。緩和すると、京都市の都市格が失われる。一律の高さ規制を堅持し、短期的な開発を助長しないように。三山を望むことができるように高さや眺望の規制を敷くべき。
- 景観は公共財であり、利益のために犠牲にしてはならない。大きな建物は周囲の日照・眺望・防災の質を下げるものであり、公共財としての景観を侵害する行為。もし東京のように高層化すれば、京都らしさや景観資産が失われる。高層化は短期的利益をもたらすが、長期的には都市の存続を脅かす。京都の人々は、利便性よりも「山が見える余裕」にこそ、都市としての格を感じる。
- 広くゆとりのある場とすべき。ビルが建ち並ぶ圧迫感がないように、建物は低くし、京都らしい建築物であることが望ましい。
- 規制緩和により三山が見られなくなる方は必ず居るので、その誘導方策は間違っている。高さ規制緩和ではなく固定資産税減免や容積率の緩和で誘導すべき。
- 今の日本の経済状況では高層ビルはポツポツと建つのみで、バラ建ちの景観をもたらすだけ。限定的に高層建築が立つ一方、周囲には長期末利用地が広がり、スカイラインの断絶など景観破壊が生じることが強く懸念される。(2件)

(圧迫感・景観保護の観点から反対)

- 60mへの緩和は景観上圧迫感を覚えるため、京都中央郵便局の建て替えを除き、今回は見送るべき。
- 京都駅前に 60m 級の高さのビルは建てるべきではない。
- 60m の高層ビルにとり囲まれるのは息苦しい。これ以上高層の建物はいらない。
- 回遊性・快適性の向上に対して、建物の規制緩和は不要。今ある空間の利用で時代の潮流にあるオフィス空間は十分可能。ビルを60mにする理由はない。
- 景観を今以上こわさないでほしい。

- オフィスは確かに少なく問題だが、高層ビルの建設は反対。京都の伝統的な街並みや文化建造物は重要であり、高層ビルは著しく景観を損ねかねない。
- 京都駅周辺では、現状の31mではなく高度利用してもよいと思うが、シンボリックな京都駅が際立ち、駅前広場の空間に圧迫感を与えないように、45mまでとすべきではないか。
- 広場として、目的を定めずに人々が自由に過ごせる空間にしてほしい。緑あふれる空間を望む。そのため、周囲のビルの高さを現状以上に高くすべきではない。

(都市機能の集積の必要が無く反対)

- これからのオフィスは AI 等の進化で大規模なものは必要ない。高さ制限や容積率を緩和してまでオフィスや商業を誘導することには疑問。現状の高さでデザインに優れた木造ビルでスカイラインを統一すれば十分京都らしさが生まれる。
- 「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」の根拠が不明確。現状の京都らしい景観は守るべきで、単に事業性、民間投資を促す視点だけで建物高さ制限等の規制を緩和することは容認できない。
- 高さの緩和と商業集積の因果関係はエビデンスがなく、商業集積のために高さを緩和するというロジックは受け入れられない。高さ規制を緩和し、京都を投機マネーの対象とすることには断固反対する。
- オフィス床を増やして経済活性化という議論は、都市経済の基本原理を取り違えている。高さ規制緩和で利益を得るのは大規模土地所有者や開発資本であり、既存オフィスの空室増加や、地元中小事業者の排除など、都市全体で富の移転が起こるだけ。(2件)
- バスや地下鉄を利用してオフィスに到達できるのであれば駅前にオフィスを集積する意味もなく高さ制限を撤廃してまで高層ビルを建設する意味がない。観光や公園や交通結節点としての機能拡充に重きを置いた方が有効なのは。
- 京都らしさのひとつに、建物の高さ規制や色彩がある。歴史都市京都にふさわしい景観は保つべき。高い建物や大きな企業のオフィスは中心部から離れたところに集約し、交通や駐車場を完備するとよい。
- 京都駅至近では広い通り沿いは高さ 31m、そのほかは 20m・15mとすべき。京都駅近隣(南北へ 300m以上のところ)では実態に合わせて高さ 15mとし、安定した居住地を堅持すべき。(2件)
- 経済合理性や床面積の確保を優先し、他都市のような高層ビル群を容認することは、京都の玄関口としての象徴性を自ら放棄する行為であるため、一律の高さ規制緩和に反対する。
- 高さ規制の緩和で京都が活性化するとは思えない。これ以上、高いビルは京都にいらない。
- 駅ビルで充分。
- 規制緩和は、土地・建物の所有者に不労の利益をもたらす。地上空間は公共のものであり、45mでも高いし、60mなど論外である。

(新景観政策と整合しておらず反対)

- 高さ規制を 60m・45m へと大幅に緩和する方針は、新景観政策として到達した都市像を根本から否定するもの。都市計画的・経済的・社会的観点から強い懸念を表明する。
- 新景観政策と整合しない今回の案には、到底納得できない。高さ規制や景観保全は、京都という歴史都市の品格を守るための基本理念である。短期的な経済合理性ではなく、景観と文化を守る長期的視点に立った再検討を強く求める。
- 高さ規制緩和は、新景観政策で示した低層または中層、高密・用途混合といった都市像を根本から否定するもので都市計画的・経済的・社会的観点から強く懸念する。

- 新景観政策との整合性を最優先すべき。単なるビジネス拠点ではなく、京都の都市格やブランドを維持・向上させる場であるべき。高さ規制を守り知恵を働かせる場としてのビジネスモデルを発信すべき。駅ビル空中回廊にも配慮すべき。
- 多数の世界遺産を有する歴史・文化・学術・宗教都市であること及び新景観政策において高さ制限31mが上限とされていることから、玄関口にふさわしい駅前景観・環境の観点で、高さ規制に断固反対する。(2件)
- 京都市の景観を台無しにする、新景観条例からも大きく後退する高さ規制緩和に断固反対する。ほとんどの京都市民が知らないうちに進める、卑劣なやり方としか思えない。
- 高層化ビルの林立は景観を変えた。これ以上「経済優先」のみの開発はいらない。「新景観政策」の精神性にこそ古都「京都」を護る力があり、中央郵便局の建て替え60mビルは京都の都市の形、歴史とも違う。新景観政策についてどう考えているのか。広場のまわりは4,5階までの小売店などの入る建物が良い。
- 京都基本構想と乖離がある。60mの超高層ビルを建築した景観を目にして「四季折々の季節感を纏いながら自然観を宿す」ことができるのか。他の大都市と変わらない景観を生み出すばかりで、京都らしい魅力はない。新景観政策を遵守し計画を取り消すべき。
- 京都駅は建物を高くせず、新景観政策を再度しっかり見つめ、他府県と同じようなまちづくりではなく、長い目で京都らしいまちをつつていくべき。防災上も良くない。
- 高さ制限を60メートルは新景観政策を否定するもの。世界遺産である東寺と西本願寺には含まれた「歴史的環境調整区域」に含まれる京都駅前の景観と環境を根本から破壊するもの。歴史的・文化的都市である京都の魅力を手無しにする愚策である。(2件)
- 世界遺産の「歴史的環境調整区域」で新景観政策の根幹である高さ規制の上限31mを60mないし45mに緩和するもので、新景観政策を骨抜きにし、世界遺産都市京都の景観を大きく破壊するものであるから、断固反対する。(2件)
- 高さ制限を60メートルは新景観政策に逆行するもの。多くの住民の努力の積み重ねを無視するものであって、断じて許されない。塩小路通は、歴史的背景を持った重要な道路。世界遺産である東寺と西本願寺には含まれた「歴史的環境調整区域」でもある駅前60mビルを許容することは、歴史的・文化的都市である京都の魅力を手無しにする愚策。
- 60mの高さ緩和は、新景観政策を抜本的に転換しようとするものであり、歴史的環境調整区域の景観と環境は大事であるにもかかわらず、歴史的・文化的都市としての京都の魅力を手無しにするため反対。(2件)
- 60mビルが建てば、北山・東山・西山の眺めがビルでふさがれ、東寺も東西本願寺の建物も見えず、ここは本当に京都かとなる。新景観政策を厳密に守り、京都らしい景観を守り抜くことが重要。
- 31mの高さ規制と、60m及び45mの高さの整合性が公開の場で検討されていない。市民は景観と環境を良くするため、新景観政策の高さ規制を愚直に守ってきた。高さ規制を守り続けるべき。
- 市民は、新景観政策の31m以下の高さ規制を守ってきた。駅前のビルの高さ60mを市民に共感を求め、強いている31m規制について全く言及していない。市民参加推進条例第3条を順守し、市民に説明するべき。100年後の京都市の景観と環境を守るため、新景観政策にある高さ規制を守り続けるべきだ。
- 新景観政策で市民の開発を厳しく制限しながら、行政は景観の連続性を断ち切る開発を容認してきたが、今回こそは許されない。
- 駅周辺が新景観政策により上限31mに規制されるに至った経過や背景、意義について言及しないまま、大幅緩和を指向するもの。市民的な議論が必要。宿泊施設の建設を過度に誘導し、オフィスビル建設の誘導促進を怠った結果を、新景観政策による高さ規制や容積率を面的に緩和することで解消しようとする自体、乱暴である。近景デザイン保全区域の基準にも明らかに適合しない。
- 将来を見据えての検討や利便性も必要だが、今まで守り続けた高さなどの規制は守った上での京都らしいまちづくりを検討すべき。
- 景観との調和は最優先されるべき。高さ制限の緩和に反対。最初から市民に意見を問うべき。

- 京都の歴史都市としての特質や景観と環境保護への考慮が全くなく、市民意見を聴取する機会も設けず、新景観政策との整合性を著しく欠く。多様な機能の集積は、田の字地区において求められるものであり、京都駅周辺の再生に高さ制限の緩和は必要ない。駅前に60メートルの高層ビルが立ち並ぶのは歴史都市の都市景観のあり方とは相容れない。目先のビジネス上の利益ではなく、歴史都市京都の特質をふまえた質の高いまちづくりをすべき。見直し案を撤回すべき。
- 高さ規制を面的に緩和することは、これまでの政策との矛盾を生む。地区計画や特例許可制度を活用し、一案件ごとに厳格に審査すべきであり、安易な面的緩和はすべきでない。

(更なる緩和が必要)

- 高さ規制について、既に京都タワーがあるので、もっと大胆に100m以上の高さも建てられるようにし、開発を促進した方が良い。
- 130mの京都タワーが既にあるのだから、60mと言わずもっと高い建物を建てられるようにしてもよいのではないか。
- このままの都市利用や財源では子供世代が50年後にこの都市に住めるか、疑わしい。高さ制限堅持よりも働く場所や住む場所、水道が止まる方が大問題。高さ制限緩和は100mであってよい。
- 都市計画でインセンティブを与え、事業性を担保するという方向性はいいが、他都市に比べて遥かに低いいため、街づくりに資する取組みとして条件を色々求めれば開発自体が頓挫する。思いっきり経済性に舵を切り、120mとするなどの思い切った施策が不可欠。
- 京都駅東西南北100mに限っては高さ制限を完全撤廃すべき。
- マンションや住居は不可とし、法人税を増やして、税収を上げて、今よりも豊かな京都市をつくるべき。
- 高さ制限は排除すべき。
- 高さ規制はもっともっと緩和すべきで、60mでも全然高さが不足している。
- 建設コスト高騰の中、60mにしたくらいでは採算が合わないのでは。もっと大胆に街を変えられるような思い切った決断を求める。
- 建築高さの上限をもっと上げてよいのではないか。60mで実際にビジネス機能が集積するのか疑問。歴史的建造物と現代建築の風景を併せ持つ現代の京都の象徴に。
- 民間投資を誘導するためもっと大幅な緩和が必要なのでは。
- 高さ規制を緩めて高度利用を促す一方で大阪のグラングリーンのような開放的スペースを地上に配置する必要があるため、45mのエリアについてもすべて60mにすべき。
- 高さ規制は45mと60mとなっているが、せめて60mに統一した方が、景観の一貫性の観点からも最低限好ましいのでは。
- もはやちょっとやそっとの緩和では不十分。「アクロス福岡」のように、建物と認識させないレベルのデザインであれば、高さと景観を両立できるはず。また、60mエリアが少なすぎる。東寺への眺望を考慮しつつ、十条通あたりまで60mに引き上げても良いのでは。
- 京都駅南側はもっとポテンシャルがありネクスト京都にすべき地域。将来に向かって南側地域の大胆な規制緩和が絶対が必要。八条通から十条通ぐらいまで45メートルまでの緩和をする事でマンション、企業誘致などが誘致できる。
- 高さは現行案の60mに留まらず、羅城門を現代的に解釈し、塩小路通の東西に象徴的な建築を整備し、その上部を回遊し、街並みを一望できる展望空間を設けることで、京都らしい景観と空間活用の両立が図れる。
- 都市全体として過去、現在、未来の文脈があれば、高さの上限など必要ない。その文脈を市が考え、建てる建物に反映させ、市民理解を得て根付かせることが重要。

(その他)

- 京都タワーの高さが活きるように、して欲しい。
- 京都タワーがランドマークとしての地位を継続するならば、駅北側の建物の高さ制限は従来の31mとすべきではないか。
- 今後周辺の建物の高さを60mにするなら、タワー部分の下部が周囲の建物に埋まり相対的に低く見えることになる。タワー改修も念頭に置いたうえで、妥当な高さ上限が検討されるべき。
- 京都タワービルを、タワーをのせたまま如何にして高さ60mのビルにするのか。京都タワービルの建替えを提案しているのか。(3件)
- 60mになったら駅ビルの空中回廊から何も見えなくなるが、駅ビルの価値のマイナス、デメリットはどうするのか。
- ビルの高さを60mに揃える提案は、京都駅空中径路からの眺望を完全に遮り、景観価値を消失させる。オフィス不足を理由としているが、実際には上層階がホテルになっているケースもあり、規制緩和の根拠が極めて不透明。
- 駅ビルの高さを超える又は並ぶビル群が駅前に林立することは、駅自体の象徴性を失わせ、機能の陳腐化を招く。高さを緩和が必要な具体的機能や客観データを示すべき。規制緩和は「景観都市」としてのブランドを破壊する行為。公共的メリット証明されない限り、現行の高さ規制を維持すべき。長期的なランドデザインとの整合性を説明すべき。
- 高さ規制に関して、現状の規制は厳しすぎて都市機能の整備を阻害しているため、45mまでの緩和には賛成。
- 景観最優先の姿勢が賃料高騰や働く場所の不足を起し、若者の流出や多額の経済損失を招いた事実を重く受け止めるべき。景観・眺望を守ると言うが、どういう景観を何のために守りたいのか不明瞭。規制を超える高さに対するアレルギーの声に配慮しすぎるのではなく、守るべき景観の基準や必要性をはっきりさせ、筋の通った合理的な議論を行うべき。
- 多様な都市機能が必要だが、現行規制で実現性が低いのは最もだ。例外規定は立地だけでなく、高層階はOKなど、枠組みを立案すべき。早くしないと、時代に置いていかれるリスクがある。
- 新景観政策の破壊、と騒ぐ人は誇張しているだけ。駅前の街の成り立ち、新景観政策・高さ規制の変遷、現状の街並みを冷静にみたくて議論すべき。
- 現状でも高層ビルで高いと思っているが、これ以上の高さにするの意義はあるのか。京都市民にとって本当に必要なことなのか。
- 建物の高さ制限の緩和と建替えによって、駅の価値向上や駅前エリアの繁栄と共創など相乗効果が見込めるが、「京都」の玄関口として相反する面が強調される可能性もあり、丁寧な説明が必要。
- 沿道の近景を低く抑えることが圧迫感の軽減につながる。視点場から階段状にすり鉢状に高さを緩和していくのであって案のままでは檻のような閉鎖空間が生まれてしまう。
- イメージ図にワクワク感が少ない。空間が同じなのに周辺のビルだけ高くすると、狭苦しい感じがより一層強まる気がする。駅前を広場にするのは賛成。
- 60m、45mエリアで高さを統一することで、美しさが生まれ高さを感じないものとなる。また、駅ビルからの眺望が遮られることの対策として、60mビルの屋上北端に京都のまちを一望できるデッキを作ることを義務付けるべき。
- 駅前広場や建物沿道が十分に確保されていれば、周辺建物の高さが高かったとしても、開放感ある空間に繋がると思う。
- 寺社周辺に高い木々を生い茂らせて周りのビルを見えないようにすべき。そうすれば高い建物が建てられ、win-winの関係となる。
- 京都駅前あたりが60m、その周辺は45mが妥当とあるが、その根拠が不明確である。
- 民間事業者が高さ制限60mでオフィスビル開発をすることが事業性を伴うのかわからないので、民間事業者からのヒアリングの部分の部分的な開示が必要。
- 高さ規制の上限値が60mなのは、企業の事務所になるビルの一室を確保する事が困難な現状にあると思うが、それだけではなく、土地の高騰や人材確保の難しさなど、様々な観点で考える必要がある。

- 働く場所を作りたいとの建前で、高さ規制の緩和を勧めているのでは。どのような働き方を誰に享受させるのか、京都基本構想を基に考える必要がある。
- 京都駅ビルの高さが60mだから周囲も60m、とするのは安易では。高さ31mでも敷地の共同化、大規模再開発を広範囲に促せば、不足するオフィス空間は確保できる。
- 中途半端に巨大化しないでほしい。
- 京都駅前の規制緩和は、一部の者の一時的な利益にしかない。
- 駅正面の高さ制限緩和は行うべきではない。代わりに容積率緩和、建蔽率緩和、ピロティ・アトリウム・大庇、上下移動空間、敷地内貫通路の固定資産税・都市計画税免除、国・府補助金活用など。
- 土地をまとめて眺望・景観に寄与した建物を計画するのあればインセンティブを付与するなど、単に高さ緩和へ誘導する考え方を改めてはどうか。大きな建物を建てられる方策だけ作っても、周辺自治体の人口が増えるだけではないか。
- 駅前の床面積を増やすことは、周辺部の過疎化も招くので、その対応も含めた容積率と高さ制限の緩和が必要。
- 高さを緩和するのであれば、道路を拡幅すべき。
- 高層化によって、大きな地震があれば、長周期地震動による被害、狭い駅前空間での避難、高齢者や障がい者の避難がどうなるのか不安。高さ規制上限値は見直し、防災や安全対策の観点から検討すべき。
- 高さ制限エリアの緩和を七条通りまで行うべき。
- 木津屋橋通を境に南側60mと北側31mに分かれると高低差が大きすぎる。木津屋橋通北側を31mから45mとすべきでは。
- パデシオン京都駅前1番館と2番館のエリアも45メートルとすべき。直前の南側までが45メートルでは、マンション全体が日陰になる。
- 今後京都駅周辺以外でも必要に応じて高さ規制を見直してほしい。

【5(5)：公民連携・エリアマネジメント】に関する意見

意見要約	有識者会議の考え方
<p>＜公民連携・エリアマネジメント＞ (エリアマネジメントのあり方)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 京都市が主導するのではなく、渋谷駅の再開発のように民間に任せるべき。 • エリアマネジメントは、主体的に取り組む者がいないと数年後には縮退してしまう。市主体でなく、企業主体の取り組みを期待する。 • 非常にいいが、あとは東京や大阪など大都市で不動産やビル経営事業を担っている不動産会社等と契約するのもいいのでは。 • 真に魅力的な街となるためには、<u>公民の連携が必要</u>。制度的な支援もちろんだが、投資という観点でも必要な資金は使い、魅力的な京都駅前として欲しい。 • 人材不足等による建築費高騰等により、民間投資を促すと記載があるが、<u>公民一体</u>でなければ困難な事業ではないか。 • 財力・時間的余裕を背景に、巧みに自分の利権を拡大しようとする者がいるので、エリアマネジメントの人選には慎重であって欲しい。<u>「公」の関わりを大きくした方が良い。</u> • JR や日本郵便などを中心に駅周辺の事業者を巻き込み、<u>公民連携での再生</u>を図られたい。府との連携、オール京都体制も重要。 • エリアマネジメントは、すでに担える組織が複数あるが、それらがうまく機能していないため、<u>エリアマネジメント推進体制の構築</u>及び行政による環境整備が必要。 • 行政として是非とも民間事業者やエリア開発に関連する業者を束ねるような<u>コンソーシアムや組合</u>を作るべき。 • 連携不足や一体感のない開発は不便・不満につながるので、<u>優秀なまとめ役によるマネジメント</u>が必要。 • 多様なステークホルダーの利害調整のため、<u>公民連携のもと、地域のグランドデザインを作成することも重要</u>。また、整備後に価値を維持・向上させるエリアマネジメントの視点から、包括的な管理・運営体制を構築する必要がある。 • エリア一体整備に向けて、伴走できるポテンシャルを秘めた会社であると自負がある。今後も、<u>魅力あるまちづくりに貢献</u>したい。 • 行政任せではなく、地域企業、商店街、住民が一体となって街を育てる仕組みを作り、清掃や防犯、魅力発信を共同で行う「<u>エリアマネジメント</u>」を強化すべき。 • 求める貢献に対しインセンティブが少なくデベロッパーは利用しない制度になるのでは。地権者への働きかけ等、<u>地域地権者、民間開発者との橋渡し</u>も必要なのでは。 • 経済的価値だけでなく、場所性に配慮した「<u>顔の見える</u>」事業者の取り組みが重要なのでは。 • 京都らしい都心の在り方を考え、それを実装させる主体を<u>短期的な経済評価</u>だけでない考えで進められる主体を置くべき。 • 電力インフラの更新・保守・安定供給を前提とした計画的整理が不可欠。初期から<u>インフラ事業者を含めた調整体制構築</u>が重要。 • 市民や企業のニーズから乖離した街にならないよう、ハード(建築・土木)の視点だけでなく、<u>ソフト(文化・経済・コミュニティ)の視点</u>を融合させた検討体制を構築すべき。 • <u>箱とコンセプトが先行</u>して、人や企業が伴わずイメージしていた姿と違う街づくりになってしまうのは避けるべき。 • 京都駅周辺で個々の開発に対し、<u>市民的な議論</u>のできる協議会を設けて順次丁寧の開発を進めるべき。これが最も居住性を向上し景観は格段に向上する方途である。(2件) • 事前明示ではなく<u>時間をかけて丁寧な協議調整</u>が必要。世界都市京都である玄関口の空間構想は、国際的なコンペなどでイメージを募集し、それを市民やデザイナーと共有するプロセスが必要。 	<p>一体感のあるまちの運営、統一感のある街並みの創出、時勢に応じた取組の展開など、京都駅前が目指すべき将来像を実現するにあたっては、行政だけでなく、地権者やビルオーナーなどの幅広い関係者で将来像を共有し、実現に向けて取り組むエリアマネジメントの取組が重要です。</p> <p>そのためには、行政を含む幅広い関係者が連携し、エリアマネジメント組織の設置、まちづくりのガイドラインの策定、継続的なまちづくり活動など取り組む必要があります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

- キュレーション、産業連携、市民参加の機能を持つ「京都駅前文化芸術共創協議体(仮称)」の設立を、再開発の仕組みに組み込むことを提案する。

(行政の取組)

- 国際競争力の強化に資する都市再生の推進や、民間都市開発等を促進することが必要不可欠。特定都市再生緊急整備地域の指定を目指すことが必要。
- 高さや容積率の緩和のみで、建て替えが十分に進むのかは慎重な検証が必要。更なる規制の見直しや財政的支援など、より踏み込んだインセンティブが必要。
- 補助金の投入含め、京都市も積極的に関与していく必要がある。
- 土地収用などの方策も活用しながら、行政・政治主導で思い切った将来像を描いて頂きたい。
- 下京区役所は、駅の一等地だが建物が古く魅力がない。隣のバスの車庫と一体的に再整備し、民間活力を入れた庁舎にすべき。
- 南図書館が暗く老朽化もしているので、この機会に移転して明るい館内になってほしい。
- 公民連携は必要に応じて行えばよい。ただ、市民の意向・声をふまえた京都市のイニシアチブが必要。
- 「民間任せ」の開発は、短期的な利益極大化を優先し、都市の公共財としての価値を損なうリスクがある。公共側がどのような「公」を創出するかの意志が弱い。
- 公共工事の主体となる行政の負担も増える。民間投資が滞れば補助金投入にもなりかねず、公費のコストが予定を大きく上回ることに繋がるので現実的な再開発案件を望む。
- PFIなどは一部企業に公有地を安価で独占的に使わせ、補助金など利権につながるだけで非民主的な手法なので認められない。

(広報・情報提供)

- 京都を衰退から守るため、景観の事しか考えてない意見は無視し、課題解決のための代案を求めるべき。京都駅前の再生の必要性を市民に共有することが、計画を進めるために必要。
- 「京都らしさ」や駅前の将来像は、世代や立場等によって受け止め方が異なる。多様な事業者や市民に構想を伝え、丁寧な情報発信と合意形成を重ね着実に検討を進めることが必要。
- エリアについての考えかたは素晴らしい。SNSなど利用して市内外に十分周知されることが肝要である。
- 有識者会議からの提案は素晴らしいが、高さ規制の緩和だけが特定層の意志により進み、商業主義に偏った器の乱立を招かないように、進捗確認のルールを定め市民に対して全面開示すべき。
- 入洛客と市民や文化との触れ合い、体験の機会の増加、京都の歴史・理念の冊子を宿泊客室へ常備など色んなことが考えられる。
- 駅前広場では今まで様々な催しが開催されている。市民の方々が社会や自分と異なる他者に思いをよせる啓発活動を、今後も駅前広場で続けていただきたい。
- 行政は「オープンデータの整備」に徹し、ユーザーへの情報提供は民間を活用する「官民共創」のモデル構築により、低コストかつスピーディーに駅周辺の利便性を向上させることが可能である。

(専門家の知見や技術の導入)

- 正式な審議会を設置し、土木・交通系だけでなく社会学、経済学、歴史学、生態学など、より広範な分野の知見を取り入れるべき。
- 都市計画、景観、歴史、文化、文化財、環境、経済など、より広く、深く議論するメンバーで、第2次検討会を設けてもらいたい。

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• 工学的な基盤整備だけでなく、文化経営やコミュニティ形成の専門家(キュレーター、コミュニティデザイナー等)を計画の初期段階から参画させるべき。• 文化面の専門家、しかも若い世代のプレイヤーの参加をもっと増やす必要がある。• まちづくりに最先端のIT技術を取り入れることで、他都市と異なる駅前を整備できるのでは。• インフラやモビリティ等の各種サービスから得られるデータを利活用し、関わる全ての人にとって価値ある街を目指してほしい。 | |
|---|--|

【その他】の意見

意見要約	有識者会議の考え方（案）
<p>＜検討経過・今後の進め方＞ （検討・周知の経過）</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3回から第5回は非公開。非公開の場で、京都市民全体に係る計画を議論し、市民に押し付けることは、<u>市民参加推進条例の本市等の責務に違反しており、その議事進行は無効である。</u>（2件） 3回が非公開で行われたことは、京都市の市民参加推進条例に違反。<u>ゼネコンや特定の事業者の利益を優先するのではなく、市民の声に根ざした再検討を求める。</u> 市民意見がまちづくりにもっと反映されるべき。<u>有識者会議第3,4,5回分が公開されなかったのにも納得がいかない。</u> <u>有識者会議の一部が非公開になっている理由が気になる。</u> 専門家会議に市民公募委員が不在、<u>会議の非公開と議事録の非公表、パブコメ用紙の限られた地域のみ</u>の配布は問題だ。 有識者メンバーを総入れ替えし、<u>市民も議論に入れて、熟議を経てから、計画を進めるべき。</u> 住み続けてきた市民の感覚を重視すべき。ここ数年、新景観政策が骨抜きにされようとしているが、そこに市民の意見は存在していない。<u>限定されたメンバーでまちの将来を決めるのはやめるべき。</u> <u>本気で市民の意見を取り入れるのか甚だ疑問。</u>有識者のメンバーが、規制緩和ありきで、高層建築を作り、利益しか考えがなく、一部企業に儲けさせるだけで、市民のための駅前再生ではない。 <u>市民の意見を聞いているふり</u>をしているだけなのでは。 有識者のメンバーは経済・土木・観光系の学者ばかりなので、<u>古都の景観を論じられる人を人選してほしい。</u>また、パブリックコメントを求めていることを市民にもっと周知すべき。 観光資源を最大限に活かして財政健全化や強化をすべきで、京都駅の周辺を開発する有識者とは、<u>どの立場の人が有識者として話し合ったのか明確にすべき。</u> 十分な周知がされていない。景観は不可逆資産であり、<u>不可逆性の高い政策ほど慎重な合意形成が必要である。</u> <u>ラウド・マイノリティが意見を発しやすく、サイレント・マジョリティが意見を発しないような意見募集方法には問題がある。</u>どういった考えなのかを議会で議論されることを望む。 新景観政策との整合性などについてほとんど議論がなく、その観点が抜け落ちている。 委員会での<u>検討資料にもない街並みをイラストに描いている。</u>委員はこれを承認しているのか。 <p>（今後の進め方）</p> <ul style="list-style-type: none"> 賛成派・反対派をそろえた公開討論会を数度行ってはどうか。めざすべき都市像は市民の議論の積み重ねにより充実するもの。新景観政策のうえに、新しい観点を加えた京都の将来像を考えるべき。（2件） 非公開の少人数での有識者会議ではなく、<u>多分野の専門家及び市民で構成する公開の審議会を設置のうえ、丁寧なパブリックコメントや複数の公聴会の開催、市議会での審議等を実施すべき。</u>（2件） <u>初めに結論ありきとなっているのでは。もっと私たちの声を聞くべき。</u>国に対しても京都の独自性をもっと強く打ち出してほしい。 京都は古都の良さを切り捨て東京や大阪などの単なる近代的な都市になりつつあるように感じる。<u>もっと市民の声を吸い上げ、時間をかけて計画を作成すべき。</u> 	<p>会議の内容は、情報公開条例に基づき非公開とすべきものを除き、検討内容や経過を全て公開しています。</p> <p>また、市民の皆様幅広くご意見を伺うため、意見まとめ案に対するパブリックコメントを行った上で、検討を進めています。</p> <p>なお、本意見まとめは、まちづくりの大きな方向性をまとめたものであり、その実現には、さらなる調査・検討や関係者との協議・調整、公民連携による継続的なまちづくりが必要なものもあるため、その旨記載しています。</p> <p>いただいた意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> • これからの有識者会議は市民の意見をもっと反映するようにしてもらいたい。 • パブリックコメントは「市民の意見を聞いた」ではないか。専門家会議にはまちづくりの専門家や一般市民を参画させ、意見を述べ議論する場を共有すべき。 • 京都は京都らしい誇りをもって、どうこの町を保存するのかを考えることが重要。市民の意見を取り入れるシステムを構築すべき。 • 京都駅前の再生とともに、ビジネス環境でも魅力的なまちづくりができるか、自分を含め、多くの市民の意見を出しあう必要がある。 • この案ではまだまだわからないことも多い。この意見募集の結果もふまえ、再度案をつくり、広く市民への説明会を開催すべき。 • この提言のみで、即座に行政が取り組みに着手することがないよう、議論を深める必要があると提言すべき。 • イメージ図は現状の都市構成を正確に反映しておらず、市民に対する説明責任を果たしておらず、公共的な議論としてもふさわしくないため修正・説明すべき。 • エリアマネジメント組織構築の前に都市計画を変更するという手順に疑義がある。マネジメントを担う組織が将来像やアクションプランを提示し、それに合わせて都市計画をカスタマイズすべき。 • 駅前空間の整備に民間投資を促すべきなのはそのとおりだが、最近コスト等から民間側が投資先を取捨選択する状況であり、あせらずどっしり腰を落ち着けて取組を進める姿勢も大事。 • 同じ人口規模の他都市に比べ活気がない。京都を活気づけることが必要であり、京都駅前の役割は大きい。総論賛成・各論反対にならないように、優先順位をつけて議論を進めるべき。 • 総論はよいが、具体的な方策がどうか、が今後の課題。 	
<p><市民生活></p> <ul style="list-style-type: none"> • 徒歩圏内のホテルの規制を強化して、若い世代の住める駅前にするべき。ホテルは既に飽和状態である。 • ホテルを無くし、新規の開業を無くし、富裕層の市内マンションの別荘化を防ぎ、若い世代の住める市にする事が先決である。 • 観光客やホテルが多すぎる。子育て環境はもはや無視され、子育て世代が離れるのは当然。高齢者の利便性を最優先にすべき。住民の安全で穏やかな生活を優先して考えるべき。 • もっと京都に住みたい、他府県からも京都に住みたいと思えるような街にして欲しい。観光客もいいですが、やはり市民を大事にして一番に考えてほしい。 • 一時の人々も大切だが、京都に定住している人々、京都に住みたいと思ってもらえる街づくりをしてほしい。 • ホテル、民泊などが住宅の奥にまで入り込んだ結果、落ち着かない、生活の芯が残らない環境になった。「世界から選ばれる京都」ではなく「住み続けたい京都」を守るべき。 • この数年で我が家のまわりは飲食店が増え静かなまちだったのが夜もうるさくなっている。長年地元に住んでいる生活が安心してできるようしてほしい。 • 近年の駅前には静かな生活環境や近隣関係、景観が大きく損なわれた。文化芸術や国際都市など外向けのブランディングに偏り、住民の生活や意見が尊重されていない。生活環境、静けさ、景観、地域コミュニティをどうするのかを、具体的に示すべき。 • 駅周辺も街もほとんどがただの住宅地。「経済の箱」と見なしインバウンド中心に生活者の暮らしや観光地の雰囲気や景観を破壊する政策を軌道修正すべき。 • 顔づくり・集客・金の動線に振り切れており、暮らす人間の存在がない。京都は消費して終わる街ではなく、歩く、立ち止まる、静かになる、生活の気配を感じる「速度の落ちる都市」であり、駅前が「金を使わせる装置」になれば京都らしさは壊れると思う。 • この案は、人が住めない駅前地域にしようとするものであって、地域連携の深い京都特有の町衆文化を破壊するものでしかない。 	<p>京都駅前は、現状、多くの人を訪れるものの、駅前広場や歩道などが狭く混雑しており、日常の買い物施設、文化施設なども多くありません。</p> <p>多様な都市機能の集積、ウォークアブルなまちづくりを進めることで、地域住民や市民生活の快適性や利便性向上にも資するものです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> • まちが発展し、にぎわいが生まれること自体は望ましいが、地域の人々の声にどう寄り添い、静かで日常的な暮らしをどう守っていくのか、これまで培われてきた地域の歴史や文化をどのように継承していくのかが重要。 • 駅前の将来像は「静かな玄関」。高層でも派手じゃない、便利だけど落ち着いている、観光客も住民も同じ速度で歩ける、長く住んでいる人が”ここにいい”と思える、にぎわいを制御することが大事。 • 「地域住民が逃げ込める静かな公共空間」や「観光客が”これ以上先は生活圏」と分かる境界」、「用がなくてもいつでも立ち寄れる地味な場所」、つまりは金を落さない人たちの場所。これがない都市は人が使われるだけで育たないと思う。 • 駅周辺の住民の日常生活に対する配慮の観点が十分でない。配慮に欠くビルや宿泊施設の立地で日常生活を脅かしている。 • 駅南側では開発の影響で立ち退きや家賃値上げ等が起きており、住んでいる市民の住環境や住まいそのものが脅かされている。そのことをどう認識されているのか。 • ビジネス・観光都市を目指すのも良いが、住みなれた個人の家の固定資産税が上昇し続けるのはいかなものか。 • 観光需要の拡大を当然視する発想から脱却し、市民の生活、京都らしさ、秩序ある空間を最優先に据えた方針転換をすべき。 • 観光客を受け入れる玄関口の役割は否定しないが、居住者の利便性を犠牲にしては本末転倒である。 • 市民が誇りを持って、市民自体が住み良い街にして欲しい。 • お年寄り、車椅子や盲目の方様々な人がいる中、どんな人でも住みやすい街を考えてほしい。観光客の多さを少し考えてほしい。 • 案はどれも素晴らしいと思うが、すでに高齢になりつつある住人も居る事を忘れないでほしい。 • この計画によって、市民や京都駅を日常的に利用している人が困らないようにしてほしい。 • 街づくりも大事だが、交通・混雑の整備を優先すべき。駅からロータリーが遠ざかると市民の足が京都駅などから遠ざかり、人口流出につながり、税収が減る。市民ファーストとすべき • 四条通りの失敗(歩道を広げたための交通渋滞)を京都駅前で繰り返さないでほしい。住みやすさといった観点も考えてもらいたい。 	
<p><観光課題等></p> <ul style="list-style-type: none"> • 外に目を向けすぎて、そこにいる人の利便性や安全性がないがしろになっている。ホテルの乱立、ゴミを捨てられる、夜中まで騒いで眠れない、キャッチなど治安も悪い、観光バスが家前に停車し乗降など、早く脱出したい駅前になっている。 • 将来像に概ね異論はないが、詳細がわからないため、住みにくい京都駅前にならないか不安が募る。オーバーツーリズムに対する議論や対策が必要なのでは。 • 京都駅周辺に暮らす市民の立場で再開発を進めてほしい。オーバーツーリズムの課題を解決しないままでの開発はすべきでない。 • 将来像は理解できるが、インバウンド対策は必須。観光客の増加で、市民が交通インフラを快適に利用できなかつたり、不法侵入や路上・施設でのマナー違反など、かなり深刻である。 • 歩行者によるゴミのポイ捨てや、横暴な運転、駐車、住居敷地での座りこみなどに非常に迷惑している。回遊性が生み出す負の側面にしっかり対応して欲しい。 • 現在もバス停近くの駅近マンションでは、インバウンド等によるゴミ問題などがある。賑わいや開発により、住民に迷惑がかからないよう配慮すべき。 • ゴミ箱がなく、観光客が民家の塀等に捨てている。ゴミ箱等の設置は必要。市バスも観光客で満員で市民が乗れない。住民しか乗れない市バスがあるべき。 • 日常で駅周辺を利用する人達の快適性が重要。路上喫煙を減らし、インバウンドやスーツケースが邪魔にならない、異常な混雑が緩和されるようにすべき。 	<p>観光の課題等に関する御意見として、今後の観光政策の参考にするよう、市に伝えます。</p>

- 地元住民を尊重し、オーバーツーリズム、外国人観光客、日本人の違反喫煙やコンビニ等軒先での飲酒を取り締まるべき。そのうえで、玄関口の誇りを持って、新しい事に取り組んで欲しい。
- 外国人、外国人経営者に毅然と対応すべき。輩がたむろする呼び込みも京都市の恥。まずは身近なモラル、規律を確立すべき。
- めちゃくちゃな居酒屋、ホテルの乱立により治安悪化や違法駐車問題など早急に取り組まない限り、観光客からの悪評が増え、行かないほうが良い街になる。
- 駅前の居酒屋などのキャッチを撲滅すべき。あとは特に塩小路通の北東側の観光バスの違法駐車をどうにかすべき。
- イメージが改善しないのは不快なインバウンドばかりだから。パブコメ求める割に問題の根本に触れようとしないから何も変わらない。
- 市民の通勤や生活の妨げとならないまちづくりが第一。通勤してる方々が観光客の雑踏の中でうんざりしている事の解消が先決。
- 観光客が写真を撮ったり、大きなキャストを引く人で市民の通行の妨げになってる。観光客の為に多額の税金を使う必要がない。
- 公共交通機関の混雑が常態化している。一目で識別できる観光客向けの直通バスを定期運行し、一般路線バスと役割分担を明確化するなど、実効性のある施策を考えるべき。
- 日々生活する人と数日間訪れる人の融合でなく、移動経路を目的に応じて分け、効率性、安全性等を配慮した都市計画をすべき。
- 観光シーズンのバス待ちの長蛇の列を緩和すべき。
- 市バスの大型手荷物持ち込み制限化も、徹底して欲しい。
- 市バスや公共交通機関大きなスーツケースを一人何個も持ち歩く方が問題になっている。駅前に手荷物預かり場所スペースを大きく確保すべき。
- 一般乗客の邪魔にならないよう、観光客が大型荷物を自分で持ち運ぶのではなく、地下鉄の車両を大型荷物専用にして宿泊ホテル最寄駅まで運ぶ有料サービスを取り入れるべき。
- 地元住民が観光客の増加により交通機関を利用しづらい、ゴミの散乱等迷惑を被っている。大型荷物の持ち込み禁止、住民との料金区別、旅行者からの税徴収等対策をしてほしい。
- オーバーツーリズムと治安悪化を防ぐため外国人観光客から一定のサービス料金の徴収や住民との利用料金の差が必要。
- 市民は、マイナンバーカードの提示でサービスを低価格で受けられるようにしてほしい。観光による不便が緩和されないのなら、金額を下げることでバランス調整してほしい。
- 京都駅前への一極集中にならないように「サステナブルツーリズム」への転換により、市民・観光客がそれぞれWinWinとなる観光都市を目指すべき。
- 京都駅前を商業区域にし、外国人観光客向けではなく市民や国民に配慮した運営を望む。インバウンド対策を考えなければ、課題解決はおろか更なる人口減少につながる。
- 市内各地でのオーバーツーリズムへの対応が必要。駅前再生事業の全体予算の捻出方法の明文化を。
- 日本にふさわしい観光都市にしてほしい。
- 八条口の南では、無計画に「民泊」の増設が進み、平穏な日常生活が脅かされている。しかるべき規制を行い、住民の生活を守る配慮を徹底して頂きたい。
- 京都駅の南側の民泊をこれ以上増やさないで欲しい。
- 海外資本が土地を買い取り、民泊を経営している。京都駅周辺を海外へ売却しないような法律を作り、国土を守る方が先決である。
- 観光バスの乗降は駅から離れたところで、路線バスの乗降も道を塞がない作りに、タクシーの違法な客待ちをなくし、違法な駐車違反を無くして駅前交通がスムーズになる様にして欲しい。

<広域での検討>

- 市民が中心となり、京都市全体のグラウンドデザインを描いた上で、京都駅の役割や将来像を描くべきである。
- 駅周辺のみを強化すると、機能・人流の過度な集中を固定化し、都市の持続可能性を損なうおそれがある。駅前という局所的な視点に留まらず、京都市全体「グラウンドデザイン」の中での役割・将来像を再定義すべき。
- 市全体のグラウンドデザイン無しで、これまでの新景観政策などをおざなりにした京都駅前の将来像を評価することはできない。
- 京都駅周辺だけを切り取る前に、京都市全体をどうしていくのか、全体像のエリアマネジメントが必要。全体で考えなければ、最適な形はみえてこない。
- 市全体のまちづくりや長期的な傾向を押さえた上で、ゾーニングをしながらまちづくりを進めることが重要である。
- バラバラで計画を進めるのではなく、全体的な計画のもとに進めていくべき。最後までやりとげて。
- 京都駅前広場周辺だけが主眼になっているのでは。部分的ではなく地域全体で再生を図ることが大切。
- 京都駅に一極集中する流れが強まらないよう、四条河原町エリアや他の駅周辺のまちづくりを進めるべき。
- 四条河原町などの中心部、二条駅や山科駅など副都心の活性化にも取り組むべき。
- 二条駅や山科駅周辺の再生、開発も進めてほしい。
- 他のいくつかの駅に人を分散させることも、検討したほうが良い。
- 観光客の一極集中を分散するため京都駅以外の鉄道拠点、山科や二条などへのホテルの誘導も積極的にしてほしい。
- 今後の発展は適地選定が必要。駅前に集中しすぎると、かえって町全体の魅力が伝わりづらくなるかもしれない。
- 人の増加の抑制、交通結節点の向上による京都駅エリアから他エリアへの誘導を考えてほしい。
- 京都市全体でのビジネス機能のパイを増やす方向での拠点整備には賛成だが、従来の市中心部(烏丸御池～四条烏丸)エリアとパイを奪い合う形の拠点整備にはならないでほしい。
- 四条烏丸などとの役割分担として、市内中心部では実現できないボリューム感のある空間の最有効利用で、京都の玄関口としての価値を高める方向が重要。
- ビジネス街は四条にまとめたらいいと思う。
- 働く街としてはむしろ洛南地域や山科地域こそ地域の方の意見も入れながら開発すべきである。
- 桂川駅周辺、向日駅周辺、山科駅周辺。特に京都市域の桂川駅周辺と山科駅周辺はオフィス街のベッドタウンになる可能性が高い。そのための準備としての都市計画も必要ではないか。
- オフィス空間の創出は、京都駅周辺で賄うのではなく、もう少し広く捉え、京都の街全体で検討すべき課題。「京町家をオフィスに」の流れを作ってはどうか。
- オフィスが不足しているなら市内各地にある空地を生かして建設が可能である。
- 都心部は人で飽和している。駅上部の回遊歩道、駅東南部のエリア、鴨川沿いエリアなどに人が集う仕掛け、賑わいを生む試みがあってもよい。
- 芸大ができて自然と鴨川に向かって歩く気持ちになった。七条河原町から四条の方に歩いていける感じができるとよい。
- 広場や歩行者空間は、市立芸大から梅小路にかけてのエリアで歩けるまちづくりの構想が必要。
- 崇仁地区を文化・芸術の拠点として再生し、カルチャーゾーンを形成していくべき。これまでにない魅力的な京都が生まれる。
- 京都市立芸術大学や市営住宅群のあるところでは、大幅な緑化を図り、京都駅至近の計画と連動して考えるべき。
- JR 在来線と新幹線間の土地や新幹線下の土地の有効活用、高倉通りから鴨川までの区域、京都市立芸大を含め計画しては、
- 西本願寺、東本願寺間の土地利用も併せて考えるべき。あのあたりこそ再開発の余地がある。

本有識者会議では、京都駅前について、都市計画マスタープランや新京都戦略で既に定められたビジネス・交流の創造拠点の形成といった方針や役割を踏まえ、京都駅前が目指すべき将来像及び具体方策の方向性を検討しました。

いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。

<ul style="list-style-type: none"> 東寺道の西洞院通から烏丸通までをアーケード商店街化することでイオンモール京都とのアクセスの快適性を生み出すことは、観光客や地域全体の価値向上につながる。東寺道以北の大胆な区画整理を行い再生に向けたプロジェクトを進めてほしい。 地下鉄烏丸線沿いに経済等の施設を集約し、<u>各駅からの観光地へのアクセスを整え経済効果を波及できれば</u>、京都駅前などの混雑も少しは緩和されるのでは。 都市競争力強化のため、<u>京都駅周辺エリア以外でも高さ制限についてはメリハリをつけた設定が必要で</u>、エリアによっては緩和を行っても良いのでは。 周辺の空き家、歴史的市街地、住宅地などを無視して、<u>駅前の狭い区画だけの高層化を論じることは、都市計画ではなく個別の土地所有者・開発業者の利益を誘発するのみの手法</u>と思う。(2件) 堀川七条から河原町七条をつなぐ道路がすごく狭くて危険。余裕を持って安全に通れるように道を広げて欲しい 	
<p><京都駅一極集中></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>京都駅一極集中を招かないのか、疑問</u>である。 京都経済の成長をけん引することを期待する一方、京都駅一極集中になってしまう懸念もある。市全体における京都駅エリアの役割について説明すべきではないか。 オフィスやMICE施設の誘導によって、京都駅一極集中が加速して、<u>観光客などで大混雑する京都駅の更なる混雑を招かないか</u>。 観光客等によりただでさえ混雑しているのに、より一層混雑させるようなことはすべきでない。<u>人を集めるよりも、公共スペースや歩道を大幅に拡大すべき</u>である。 あくまで「玄関口」なので、京都駅前で完結する設計は避けるべき。<u>駅前を起点に、京都に散らばる観光資源に放射線状に広がる設計</u>が好ましい。 シンボリックな場所としてほしいが、<u>京都駅前で全て完結し、市内でお金を落とす機会が減らないように</u>してほしい。 	<p>京都駅前は、京都最大の交通結節点であり、多くの人が集まる高いポテンシャルを生かし、京都の玄関口にふさわしい、「ビジネス・交流の創造拠点」を目指すこととされています。</p> <p>利便性の高い交通結節、歩行者空間の拡充、アクセス性の向上を合わせて実施することで、都市機能の集積と混雑緩和を両立させるべきです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>
<p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> 京都府と府市協調で取り組むべきである。 今しかできないことなので、中長期的な視点でも考えてほしい。京都の玄関口であり、府民の勤務先でもある京都駅のこの開発には<u>一定額を府も負担するべき</u>。 松井さんに期待。 おそらく特定の方から判で押したような反対意見が大量に届くのでは。しかし、私のような<u>基本賛成の立場からは、不満がないからわざわざ出さない人が多い</u>と思う。エコーチェンバーの罠に陥らず、サイレントマジョリティの存在を信じて冷静に対処してほしい。 民間投資を促すと言いつつ、結局京都以外の大企業に利益をもたらすため、<u>経済界の求めに応じた案を作ったもので、京都のために考えたものではない</u>。 <u>安寧小学校跡の開発が重要</u>。駅前から西側のアイストップとなる。例えば、『京都歴史博物館』を設定し、これを核にしつつ収益を生む施設も絡めた施設構成としたらどうか。 <u>メルパルク京都の跡地を早急にどうにかして欲しい</u>。京都の一等地に空きビルがあるのはイメージ的が良くない。 東本願寺前の広場に、七条から花屋町まで、ミニ機関車(客車連結付)を走らせましょう。 	<p>いただいたご意見は、今後の取組の参考となるよう、市に伝えます。</p>

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• 高さ制限• デモ活動を禁止にする。そしてバスの遅延が起きないような動線を作って欲しい。• アプリや Google と連携し、そこに行けば何に会えるのかがわかると、観光客、店舗にとって winwin になる。• <u>若い人達が暮らしやすい環境づくりも大切</u>。家賃や交通費の補助・子どもの医療費・給食費の無料化など、市としてすべきことたくさんある。• バスの運転手や自治体職員はじめ、<u>人件費、生活保護費、一律給付金など徹底的なボトムアップが必要</u>。それを呼び水に人を増やすことが必要である。• <u>芸術だけでは食べていけないがそれでも細々と活動を続けている層への補助があってもいいのではないか</u>。• 近年の多様な民族・文化が共生する中で、外国人や外国にルーツを持つ人々への差別を許さない条例をつくり、<u>ヘイトスピーチ等に毅然たる態度で臨むべき</u>。• ロシアによるウクライナに対する軍事攻撃開始令和4年。2月24日は何の日か。• スーパームーン多発時の大気のコンディションの悪化に備えるべき | |
|---|--|