陳　情　文　書　表

（都市計画局）

受理番号	５０６０	受理年月日	令和８年10月１日
件　名	京都駅前再生に係る有識者会議意見まとめにおける京都駅周辺のウォーカブル化の実現性		
要　旨	京都駅前再開発に係る有識者会議の京都駅前の再生に係る意見まとめ（以下「意見まとめ」という。）の「はじめに」に、京都駅前は京都市最大の交通結節点とあり、交通結節点は、京都駅前の再生に係る有識者会議での議論の前提となっている。京都駅前で結節する公共交通機関は、ＪＲ、近鉄、市営地下鉄の鉄道各線及び市営、民営のバス、タクシーを指すものと考える。 意見まとめは、京都駅前の課題として、駅北側では高経年のビルの更新が進まず、高機能なオフィスが少なく、駅前や駅広場は混雑し、多様な人がゆったり憩えないなど挙げている。その解決法として、回遊性の向上・歩いて楽しいウォーカブルなまちづくりなどを掲げている。 意見まとめは、ウォーカブルなまちとは、歩行者空間の幅については、少なくとも、幹線道路では６メートル以上、その他の通りでは回遊性を考慮し既存幅プラス1.5メートル以上の空間を、それぞれ両側に創出すべきとしている。 意見まとめのまちづくりの方向性の図の凡例にウォーカブル化を図る幹線道路等が色で示されている。図中の京都駅北側では、豊かなにぎわいがあり歩きたくなるメインストリートの形容句が付いた烏丸通と塩小路通などが幹線道路を指すと思われる。その他のウォーカブル化を図る道と思われるのは西洞院通、新町通などである。 堀川通・烏丸通間の塩小路通間及び七条通・塩小路通間の烏丸通の幅員の最小幅はそれぞれ22メートルとされている。これら幹線道路をウォーカブル化し、道路両側に６メートル以上幅の歩行者空間を設けると車道幅は10メートル以下となる。烏丸通及び塩小路通をウォーカブル化すれば、片側一車線の双方通行若しくは二車線の一方通行道路にならざるを得ない。 七条通・塩小路通間の西洞院通は幅員約10メートルで、道路の両端約１メートルには白線で区切られた歩道らしきものがある片側一車線・双方向通行道路である。西洞院通をウォーカブル化し、それぞれ両側に既存幅プラス1.5メートル以上の空間を創出すると、車道幅は５メートル以下となり、一車線一方通行道路とならざるを得ない。 交通麻ひが多発している京都駅前烏丸通や塩小路通は、道路拡幅しなければ、一車線双方向又は二車線一方通行道路となる。現在と同量の交通車両があれば、交通渋滞や麻ひではなく、交通不能状態になると思われる。 意見まとめの第１ページの京都駅北側の広場図や15ページのまちの将来図にバスが４台描いてあるが、現在のバスターミナルと比べ非常に狭く、バスやタクシーの乗降場所並びに乗降場所まで乗降客や車両の進むことが可能な通路が表示されていない。交通結節点である京都駅前から北の市中心部に向かう市バス利用客は非常に多く、バス路線や台数を大幅に削減できない。 意見まとめは、京都駅前が京都で最も大切な交通結節点であることを前提に、京都駅前広場や主要道路のウォーカブル化を提案し議論を進めている。ウォーカブル化した場合の結節する道路の車両の移動方法・乗換場所や乗換方法を実現可能な形で提示することなく、ウォーカブル化した交通結節点を前提として京都駅前再開発を議論するべきではない。 実現できる方法の提示なしに、京都駅前のウォーカブル化を前提にした京都駅前の再開発を提唱するのは欺まんである。 ついては、以下のことを願う。 京都駅前再開発に係る有識者会議は意見まとめで、混雑し多様な人がゆったり憩えない京都駅周辺をウォーカブル化することを提言した。しかし、意見まとめにその実現可能な方法を提示していない。にもかかわらず、京都駅前を交通結節点であることを前提とした、駅周辺利用人口の増加を目指す、建物の高層化を含む京都駅前再開発を提示した。 実現方法を示さない京都駅前ウォーカブル化提案は市民に誤解を招き、市民の尊厳を傷付ける。 京都市は京都駅前ウォーカブル化を具現化する方法を提示できないならば、京都駅前再開発に係る有識者会議の有識者に、議論の前提となった駅前混雑を緩和させ人がゆったり憩えるウォーカブル化を具現化する方法の提示を求めずに意見まとめを受領するべきではない。		
陳情者			
回付委員会	まちづくり委員会		