

# 京都駅前の再生に係る有識者会議 意見まとめ(案)について



## 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、京都経済の一翼としての役割を担っている。

○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

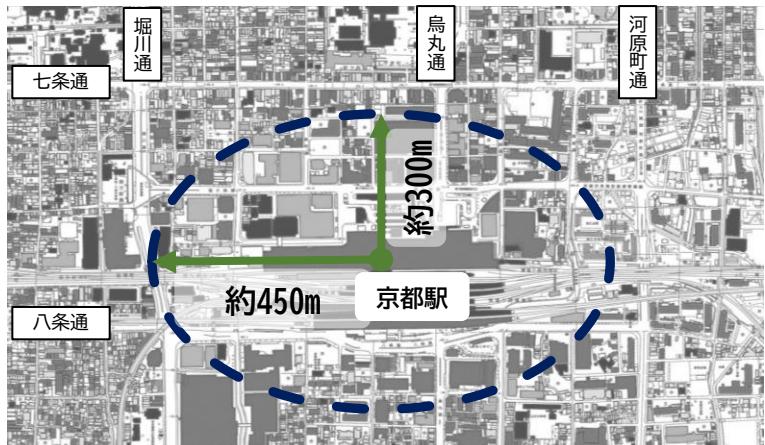
○京都駅ビル開業から30年近く経過し、駅とまちの関係が変化するなか、単なる交通結節点とその駅前ではなく、駅とまちが一体となった賑わい創出など、新たな駅前の姿を見据えるべき段階に来ている。

○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する。まちが創造的に生まれ変わるチャンスである。

○高いポテンシャルを活かし、より良い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。

## 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（概ね右図の範囲）
- 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。



## 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、時代の潮流に合う魅力的なオフィス※が不足している。  
※ 開放的な空間を有し、多様な働き方に対応した柔軟性のあるワークスペース、共同作業スペース、休憩やリフレッシュのスペース、最新のテクノロジー、高い環境性能などを備えた、従業員にとって魅力的かつ高い創造性・生産性を提供するオフィス

### (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、買い物や観光をする人・働く人など、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。
- 京都駅ビルは、京都の玄関口のシンボルであり、多様な公共空間や都市機能を生み出している。
- 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。
- 京都経済の活性化、イノベーションの創発、魅力的な働く場の創出のためには、多くの人が行き交い、ニーズやポテンシャルが高い駅前でのオフィス・賑わい・交流などの多様な機能の集積が重要である。
- 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。時代の潮流に合う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性能などの防災・環境面やバリアフリーの面でも課題がある。
- 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・交流の創造拠点」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。

## 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
- ・京都に暮らす人、働く人、文化芸術や学術に携わる人、観光や買物をする人など、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

- ・京都に暮らす人、働く人、文化芸術や学術に携わる人、観光や買物をする人など、多様な主体の目的地として快適に回遊できる、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、さらには周辺へ快適な歩行者ネットワークが展開し、人が行き交う活力があるまち

## 5. 将来像の実現に必要な取組等

### 基本的な考え方

将来像

- ・京都の玄関口にふさわしいまち
- ・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、駅とまちのスムーズなつながり

取組

成長と共に  
交流を促す  
多様な都市機能  
の集積

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

回遊性の向上・  
歩いて楽しい  
ウォーカブルな  
まちづくり

京都駅前に  
ふさわしい  
良質な  
街並みの創出

公民連携  
・エリア  
マネジメント

○将来像の実現には、時代の潮流に合うオフィス空間に加え、賑わい、交流・共創、人を中心の駅前広場、ウォーカブル、良質な街並みなど、総合的にまちの魅力を高めるべき。

○そのためには、クリエイティブなオフィス、低層部の賑わい施設、MICE施設、文化芸術・学術・研究開発施設等の多様な都市機能の導入や、豊かな歩行者空間・滞留空間等の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である。

(戦略的な誘導について)

○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である。

○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。

## (1) 成長と共創・交流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、M I C E 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
- ・周辺の特色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、既存の土地利用の状況や、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、省エネルギー性能等の環境性能、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。

## (2) 駅や駅前広場の機能向上、楽しみ・憩える人を中心の空間づくり

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を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、空間再編による人を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。



駅前広場のイメージ

### (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

歩きやすい・歩いて楽しい環境や、駅前や周辺への歩行者ネットワークや回遊性を創出し、地域の活性化につなげるべき。

- 歩行者空間の幅については、少なくとも、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既存幅プラス1.5m以上の空間を、それぞれ両側に創出すべき。
- 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。
- まちのアクセシビリティ・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地下空間の利活用、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を進めるべき。
- 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。

幹線道路の沿道イメージ



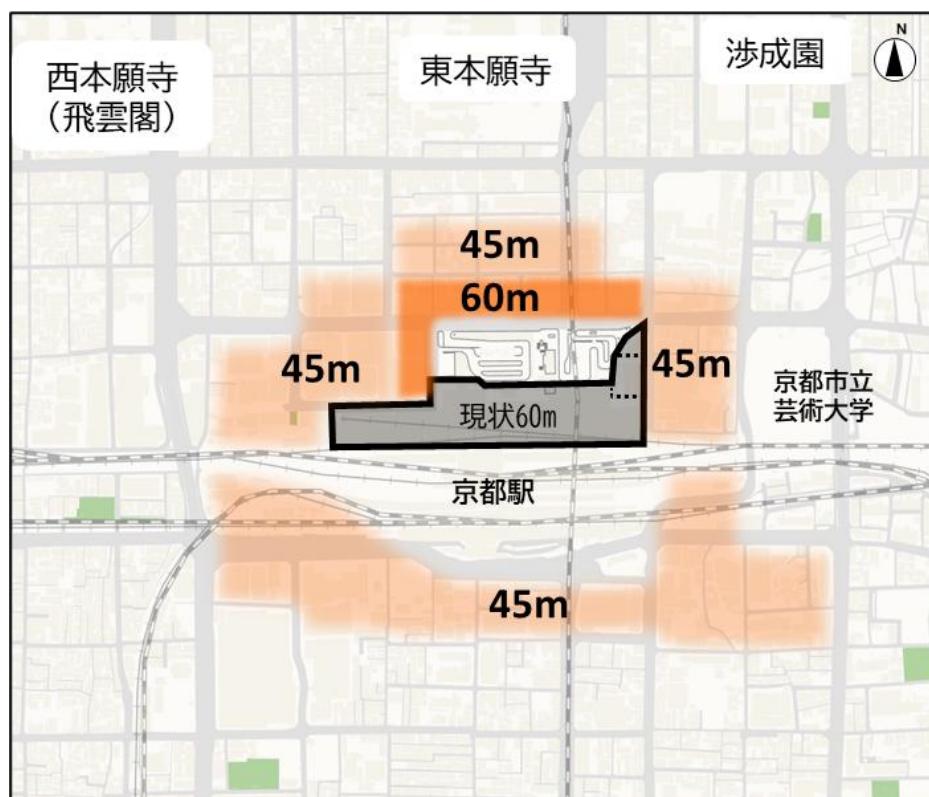
幹線道路以外の沿道イメージ

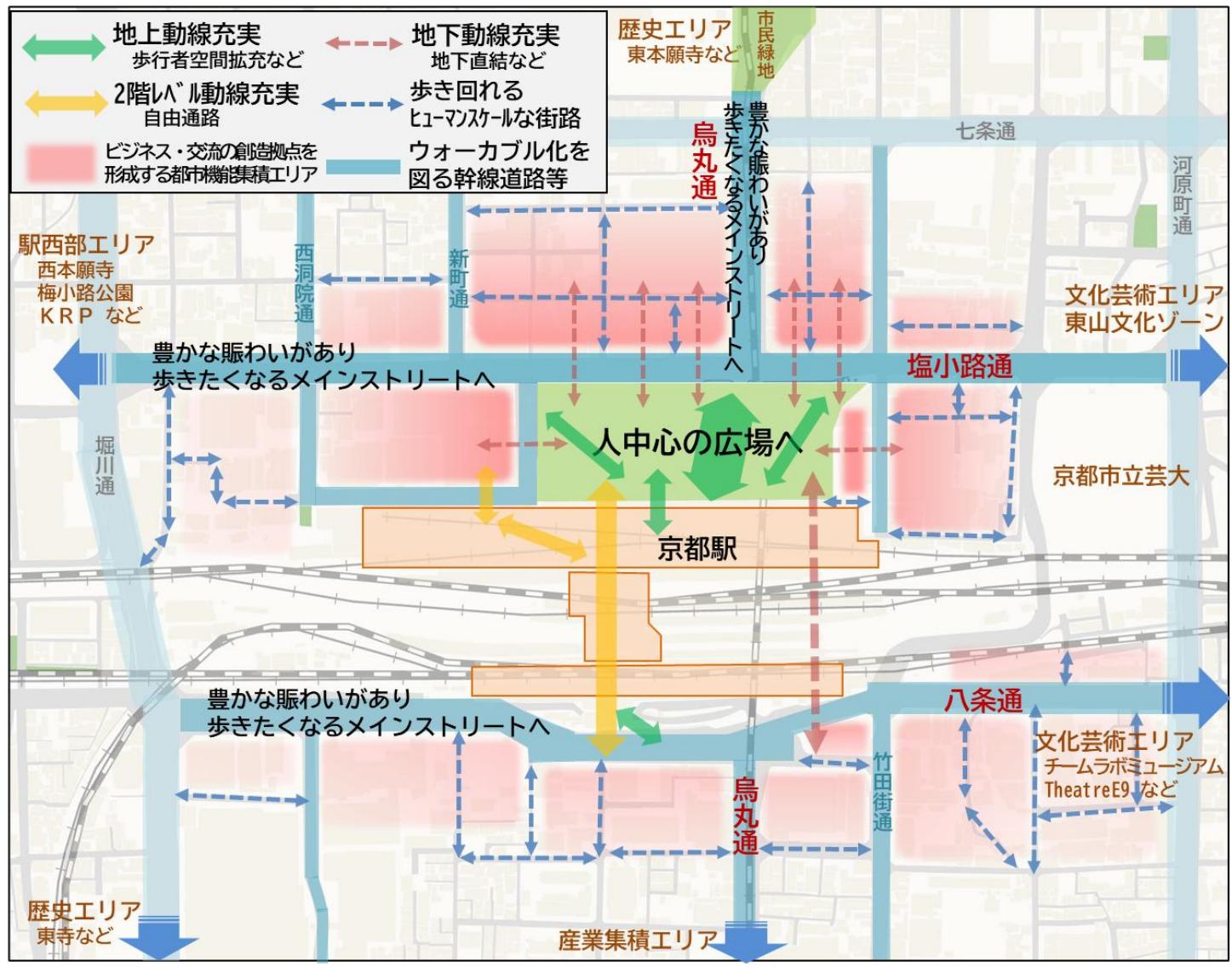


#### (4) 京都駅前にふさわしい良質な街並みの創出

玄関口にふさわしい風格や賑わいを有し、駅から出た時に京都らしさを感じる、新たな京都駅前の風景を創出すべき。

- 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（再掲）
- 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、駅前広場周辺は京都駅ビル同等の60mまで、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、京都駅ビル、歴史的価値ある建物や街並みとの調和に配慮した、京都駅前にふさわしい優れたデザインとすべき。
- 建物低層部（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、良質であり、かつ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べき。
- デザインの規制だけでなく、優れたデザインの誘導手法を導入すべき。
- エリアを特徴づける歴史的価値の高い建築物については、その価値を継承した活用を検討すべき。
- まちの一体感や多様な公共空間を持つ京都駅ビルとのつながりなどを感じられるよう、公共空間や周辺建物に多様な展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。



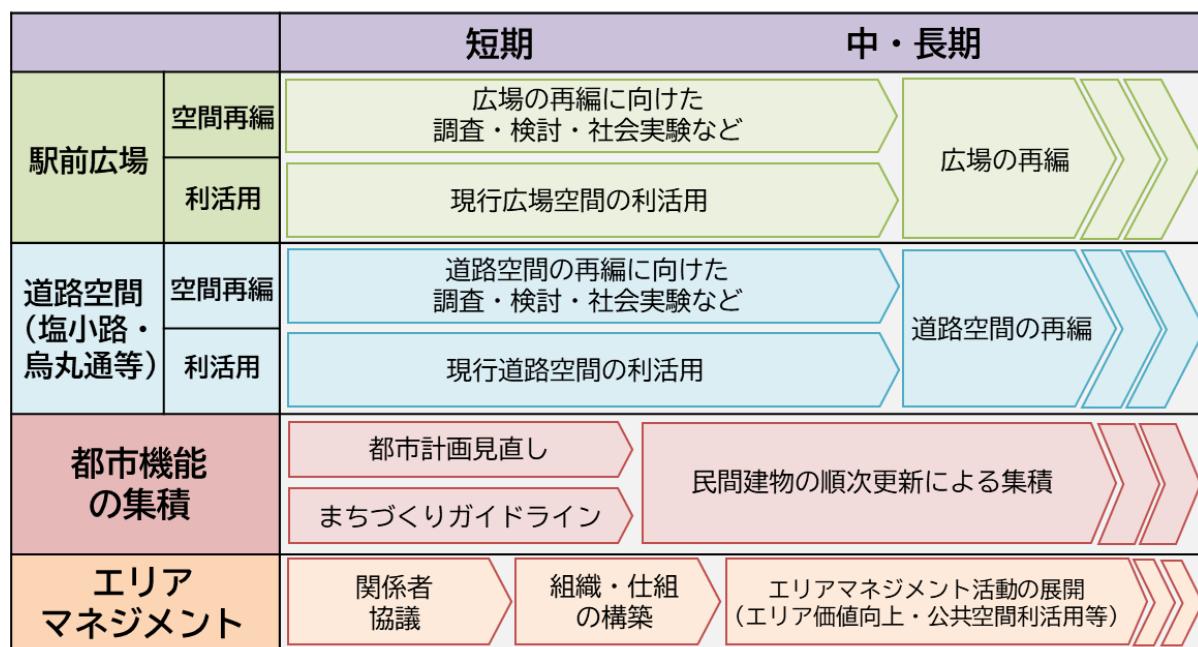


## (5) 公民連携・エリアマネジメント

まちの将来像の実現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である。
- まちの更新による将来像の実現には長い時間が必要。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ことや、更新時の仮移転場所の確保など、将来像の実現に向け、公民連携で着実かつ継続的にエリアマネジメントの取組を進めるべき。
- 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。

### 実現に向けたスケジュールイメージ



※本冊子に示したイメージ資料について

建物が更新され、歩車空間の再編が一定進んだ段階の将来イメージで、具体的な構想や計画に基づくものではありません。歩車空間のあり方は、今後、更なる詳細検討を進めていきます。