

京都駅南口駅前広場の整備について

本市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトである京都駅南口駅前広場の整備を推進しています。

平成23年3月に「京都駅南口駅前広場整備計画」を策定した後、平成23年度は、交通管理者、交通事業者などの関係機関、関係団体と協議を重ねながら予備設計を進め、具体的な広場や道路の形状を検討して参りました。

現在、今年度内の詳細設計着手に向け、更なる検討を進めているところであり、現時点における設計素案について御報告します。

1 これまでの経過

- 平成21年6月 京都駅南口駅前広場施設再配置計画研究会設置
- 平成22年4月 整備の基本的な考え方についてパブリックコメント実施
- 平成22年7月 施設の配置案についてパブリックコメント実施
- 平成23年3月 「京都駅南口駅前広場整備計画」策定

2 京都駅南口駅前広場整備計画の3つの基本方針

- ①「歩くまち・京都の玄関口」
使いやすく、人にやさしい交通結節点としての機能の確保
- ②「京都の顔」
おもてなしの心を備えた広場の形成
- ③「まちの賑わい」
活気溢れる賑わいの広場の形成

3 課題と対応方針

○車線数

- ・ 6 車線を必要とするほどの交通量はない。
- ・ 横断距離が長くて渡りにくい。

○観光バス

- ・ スペースが不足し、溢れたバスがタクシーと車道に並ぶ。
- ・ 修学旅行生等が待機するスペースがない。

○タクシー

- ・ 実車と空車が混在して輻輳

○路線バス

- ・ バス停が分散して鉄道からの乗り継ぎ利便性が悪い。

○送迎ゾーン

- ・ 駅正面をパーキングチケット駐車場が占用し送迎のための駐車場がない。

○駐輪場

- ・ 歩行スペースを占用し、雑然とした景観

○自転車走行環境

- ・ 自転車通行部分がないため、歩道を通行する自転車が歩行者と交錯



○車線数

- ・ 道路空間を適正に配分し、生み出したスペースを交通施設や歩道などに充てる。
- ・ 横断距離を短縮

○観光バス

- ・ アバンティ前に移動し、タクシーと経路を分離
- ・ サンクンガーデンを改良し待機スペースを確保

○タクシー

- ・ 乗り場と降り場を分離

○路線バス

- ・ バス停を駅正面に集約して乗り継ぎ利便性を向上

○送迎ゾーン

- ・ パーキングチケット駐車場を廃止し、障害のある人、自家用車、ホテル送迎バスの駐車場を整備

○駐輪場

- ・ 地下空間を有効活用し、景観に配慮した駐輪場を整備

○自転車走行環境

- ・ 自転車通行部分を整備して、歩行者と自転車を分離

4 今後のスケジュール

平成 24 年度～平成 25 年度

都市計画決定

(都市計画手続：法定説明会、公聴会等)

事業認可取得

詳細設計

エリアマネジメント組織構築に向けた検討

平成 25 年度

工事着手

京都駅南口駅前広場整備計画(案)

【現況】

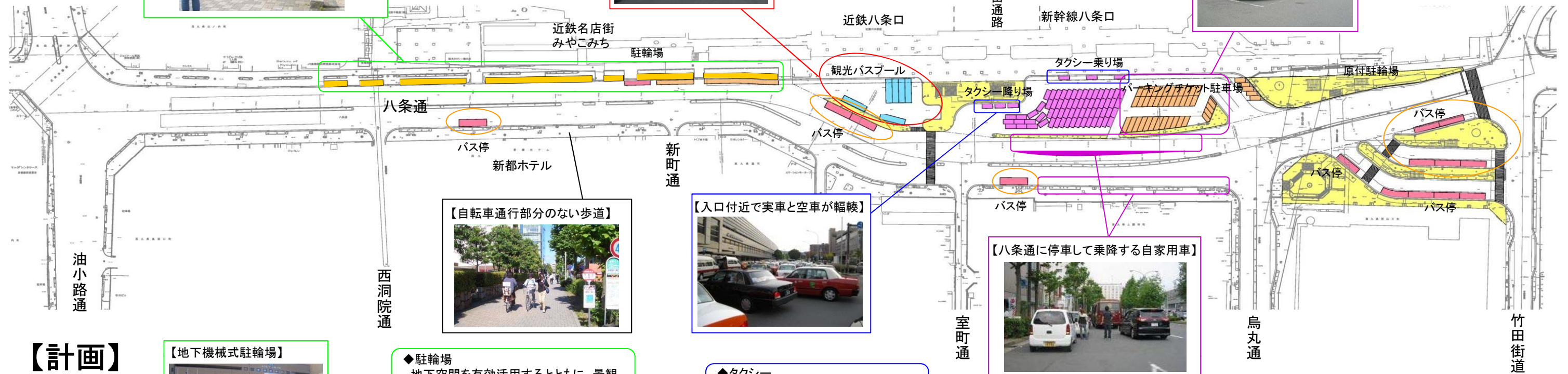
【限られた歩行スペースを駐輪場として利用】



【観光バス施設の不足】



【パーキングチケット駐車場】



【計画】

【地下機械式駐輪場】

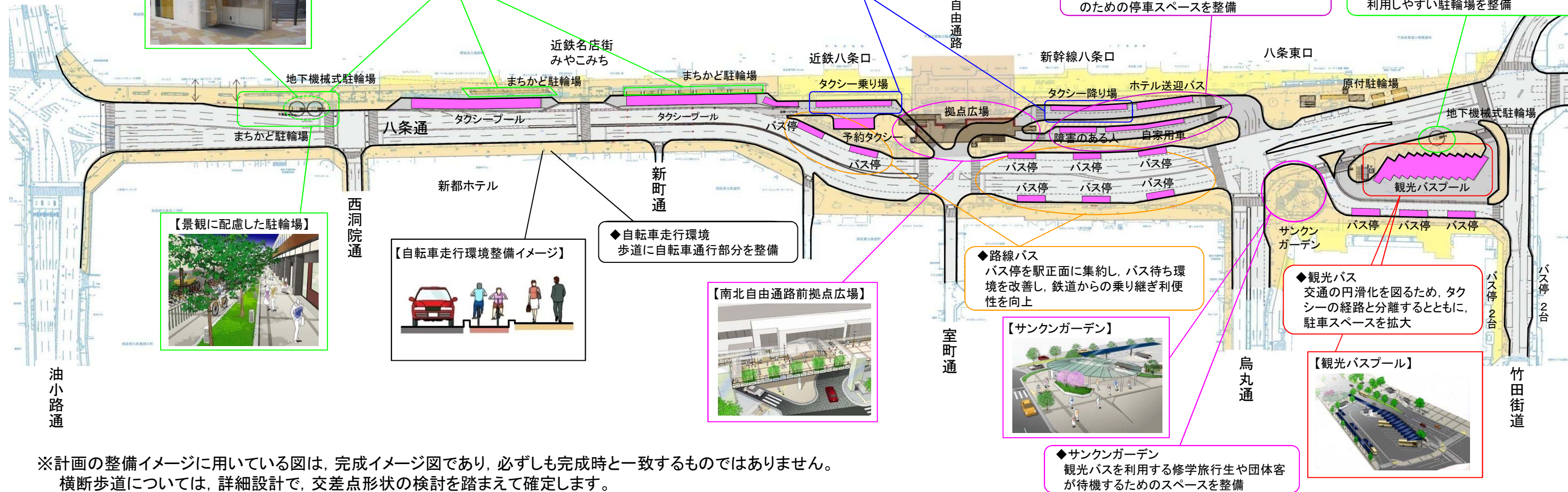


◆駐輪場
地下空間を有効活用するとともに、景観に配慮した利用しやすい駐輪場を整備

◆タクシー
交通の円滑化を図るため、タクシー乗り場と降り場を分離

◆送迎ゾーン
障害のある人、自家用車、ホテル送迎バスのための停車スペースを整備

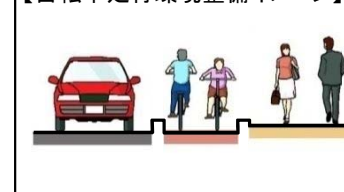
◆駐輪場
地下空間を有効活用し、景観に配慮した利用しやすい駐輪場を整備



【景観に配慮した駐輪場】



【自転車走行環境整備イメージ】



【南北自由通路前拠点広場】



【サンクンガーデン】



◆観光バス
交通の円滑化を図るため、タクシーの経路と分離するとともに、駐車スペースを拡大



◆サンクンガーデン
観光バスを利用する修学旅行者や団体客が待機するためのスペースを整備

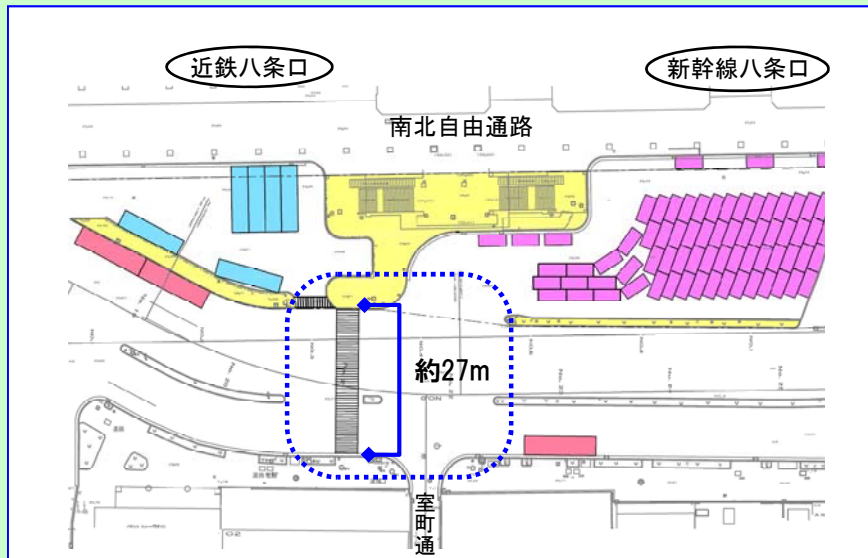
※計画の整備イメージに用いている図は、完成イメージ図であり、必ずしも完成時と一致するものではありません。
横断歩道については、詳細設計で、交差点形状の検討を踏まえて確定します。

八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

八条通の車線数

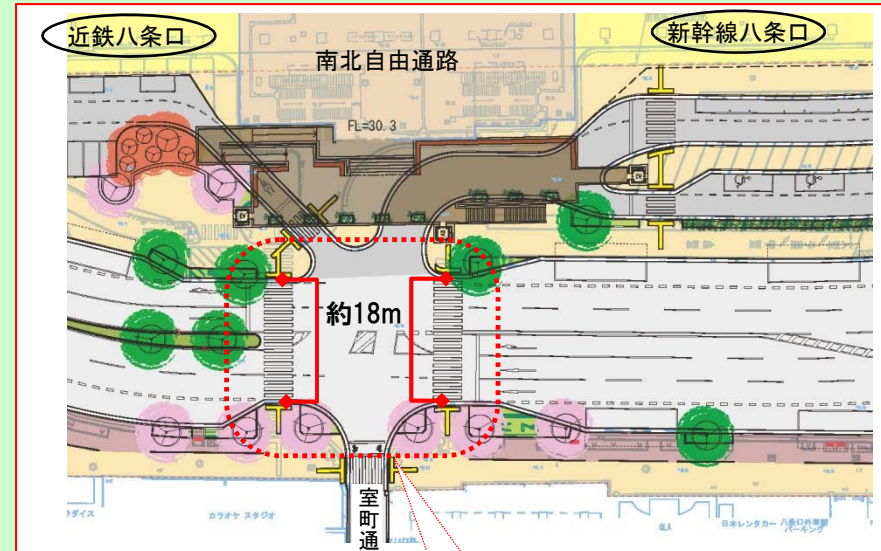
現状

- ・ 八条通は、6車線を必要とするほどの交通量はない。
- ・ 横断距離が長くて渡りにくい。



計画

- ・ 道路空間を適正に再配分し、生み出したスペースを駅前広場の交通施設や歩道などの環境空間の整備に充てる。
- ・ 横断距離を短縮し、渡りやすくする。



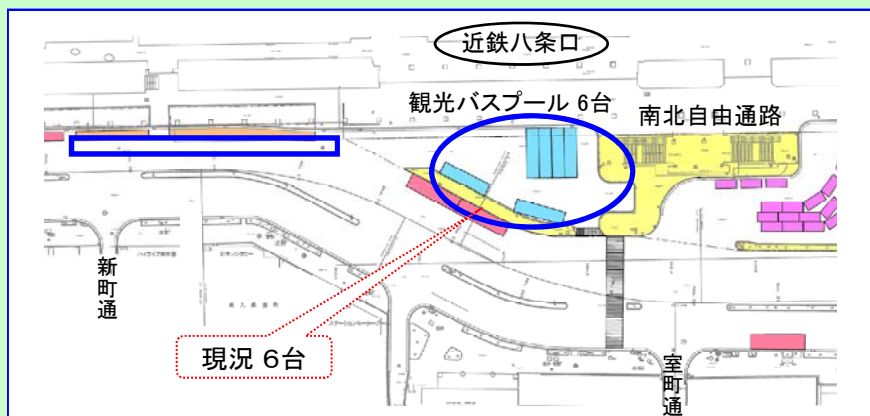
横断距離 約30%短縮

八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

観光バス

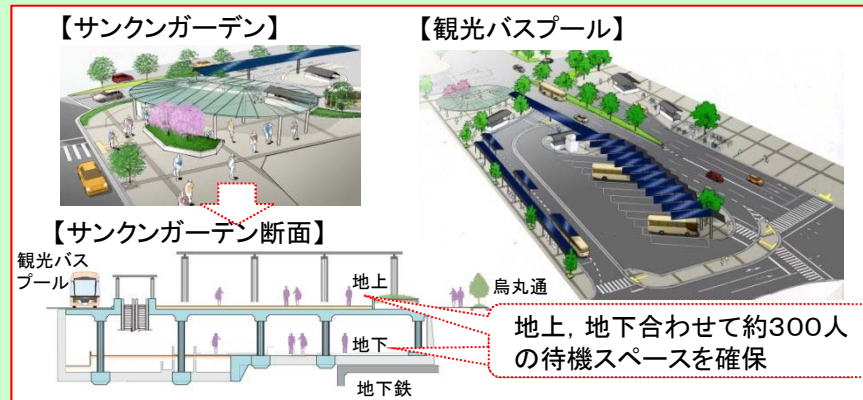
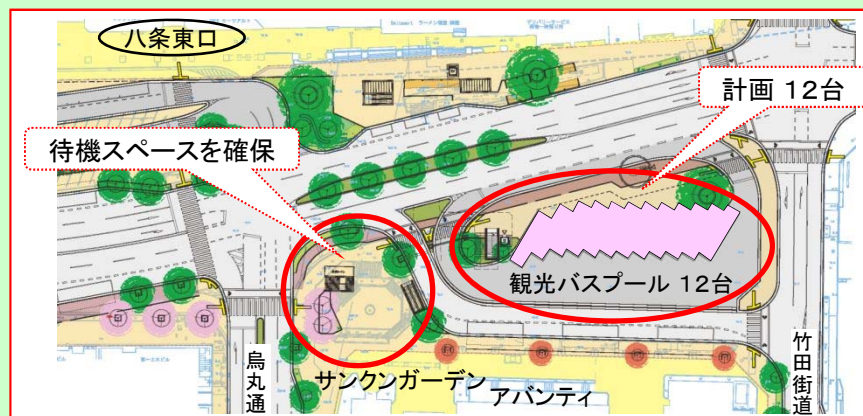
現状

- ・スペースの不足による施設内の混雑と八条通への溢れ出し
- ・バスとタクシーの経路が同一経路となり輻輳している。
- ・修学旅行生、団体客の待機するためのスペースがない。



計画

- ・アバンティ前に移動して、タクシーの経路と分離するとともに、駐車スペースを拡大
- ・サンクンガーデンの改修により、地上部、地下部に修学旅行生、団体客の待機スペースを確保

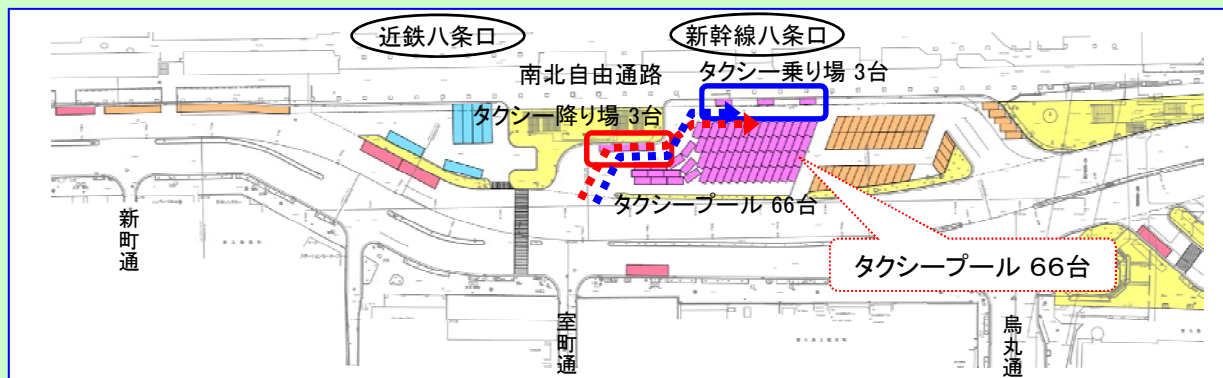


八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

タクシー

現状

- ・実車と空車が混在し、輻輳している。



【降車ゾーン】



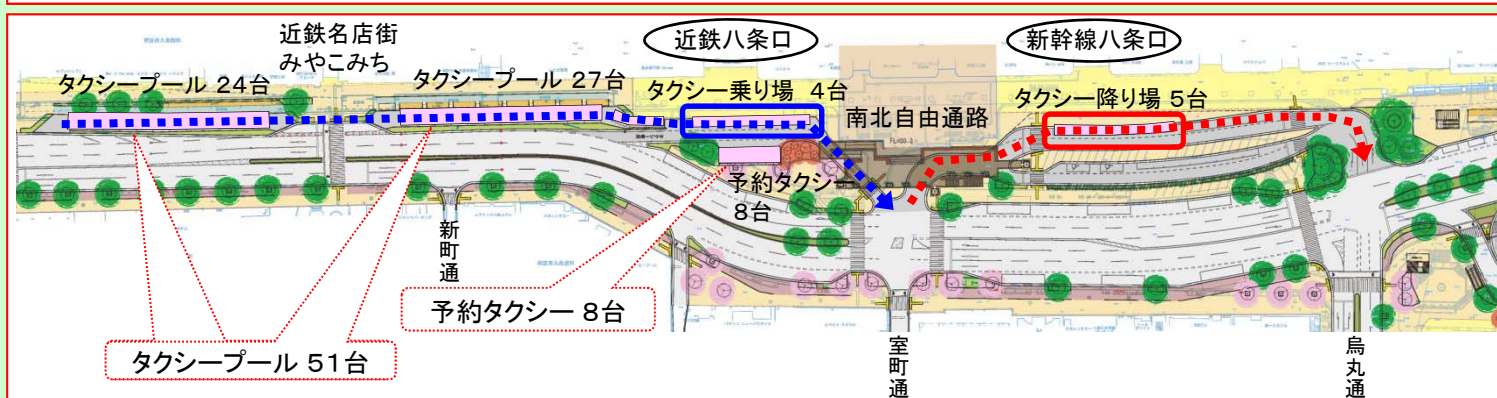
入口付近で実車と空車が輻輳

【乗車ゾーン】



計画

- ・乗り場と降り場を分離して、交通の円滑化を図る。



凡 例

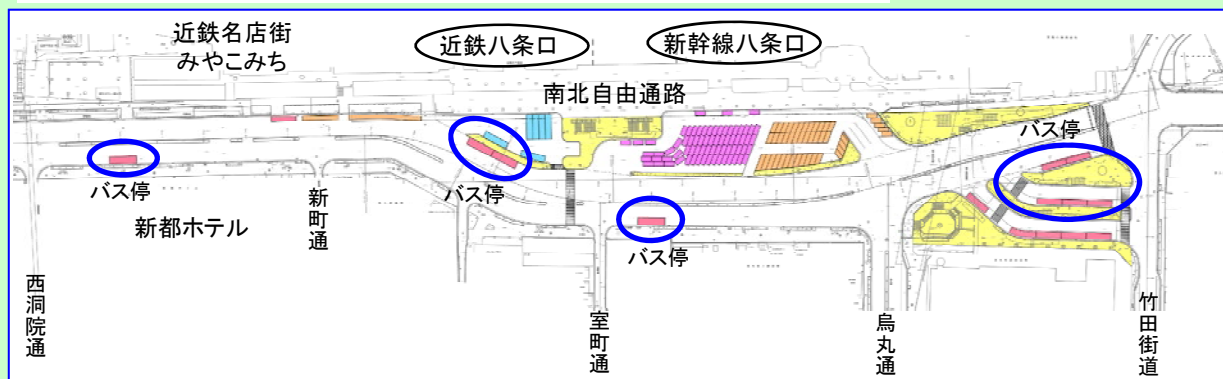
- ←→ 空車タクシー
車両動線
- ←→ 実車タクシー
車両動線

八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

路線バス

現状

- ・バス停が分散して、鉄道からの乗り継ぎの利便性が悪い。



【新都ホテル前】



【八条通北側】



【アバンティ前】

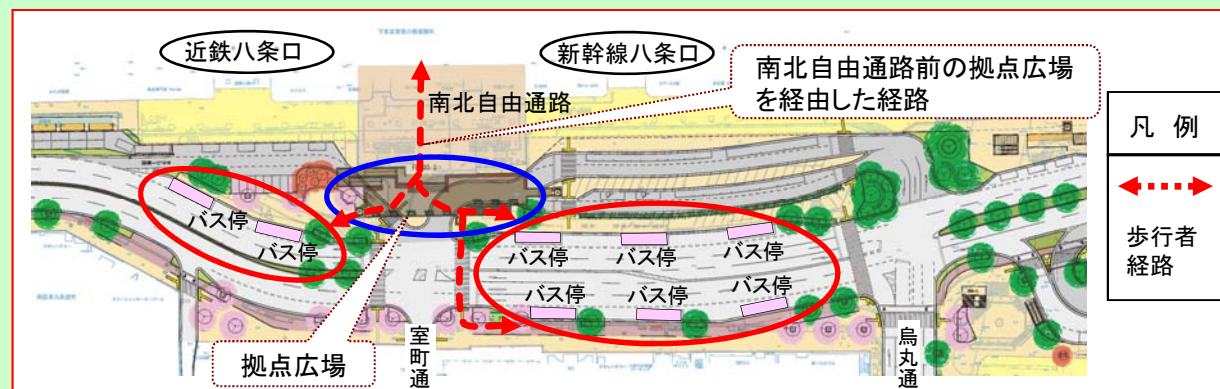


【八条通南側】



計画

- ・バス停を駅正面付近に集約して、鉄道からの乗り継ぎの利便性を向上



【南北自由通路前拠点広場】

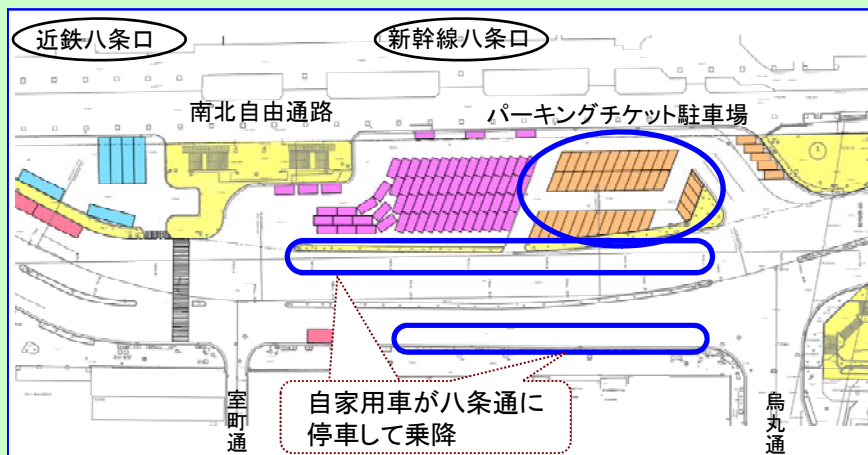


八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

送迎ゾーン

現状

- ・ パーキングチケット駐車場やタクシープールが駅正面を占有している。
- ・ 送迎のための停車スペースがない。
- ・ 送迎のための車両が、八条通に停車して乗降している。



【パーキングチケット駐車場】

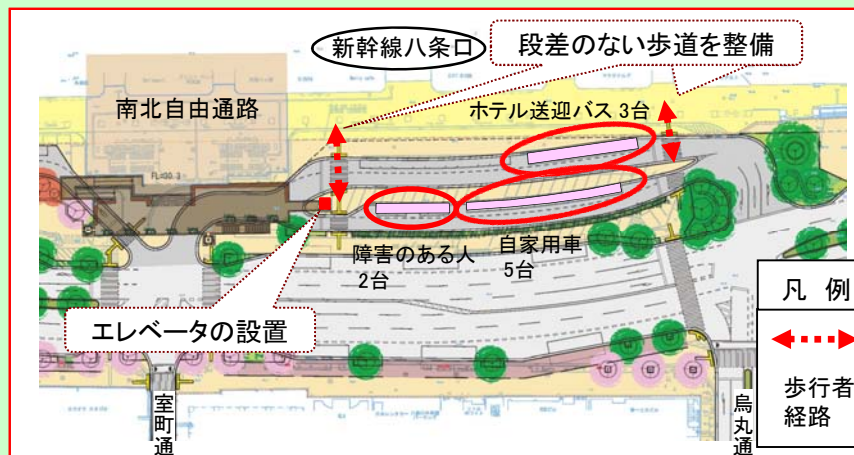


【八条通に停車して乗降する自家用車】

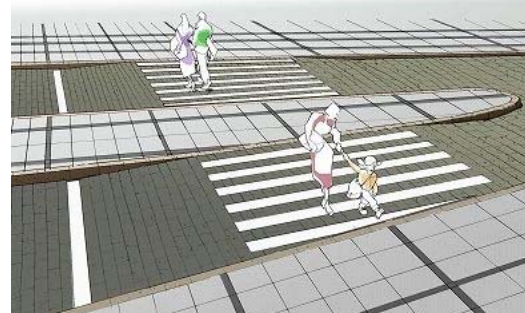


計画

- ・ パーキングチケット駐車場を廃止して、障害のある人(2台), 自家用車(5台), ホテル送迎バス(3台)のための停車スペースを整備



【段差のない歩道整備イメージ】

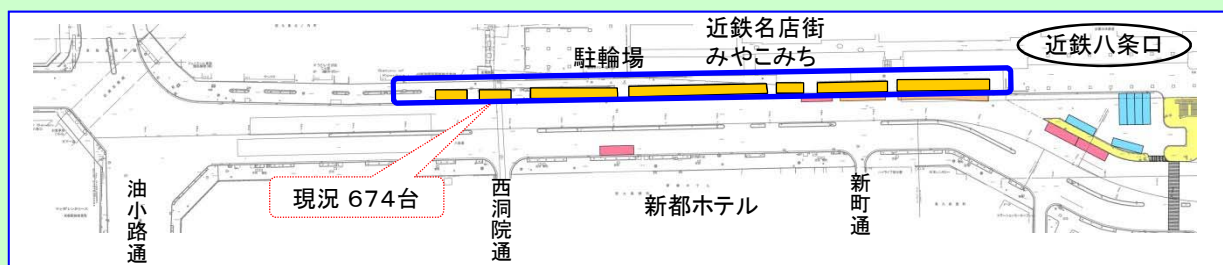


八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

駐輪場

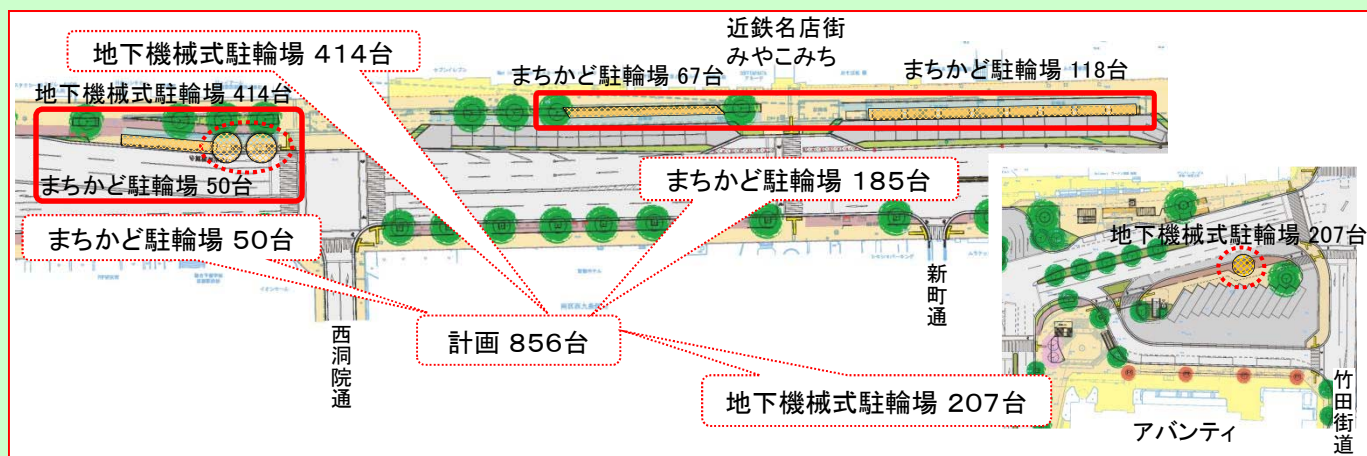
現状

- ・限られた歩行スペースを駐輪場として利用
- ・雑然とした景観

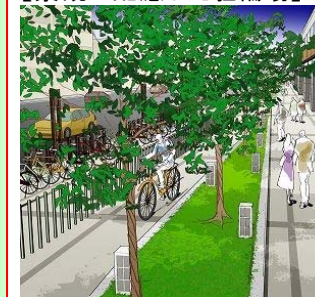


計画

- ・地下空間を有効活用
- ・景観に配慮した利用しやすい駐輪場を整備



【景観に配慮した駐輪場】



【地下機械式駐輪場】

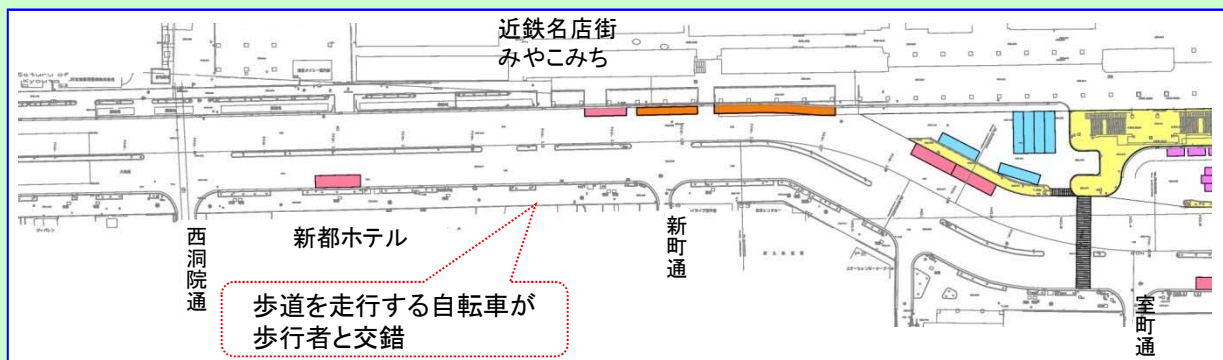


八条通及び京都駅南口駅前広場の整備の考え方

自転車走行環境

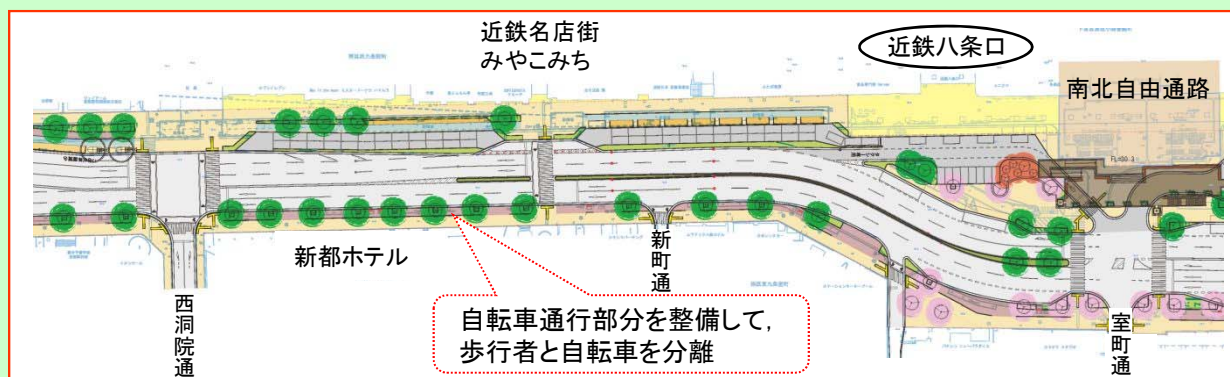
現状

- ・ 自転車通行部分がないため、歩道を走行する自転車が歩行者と交錯する。

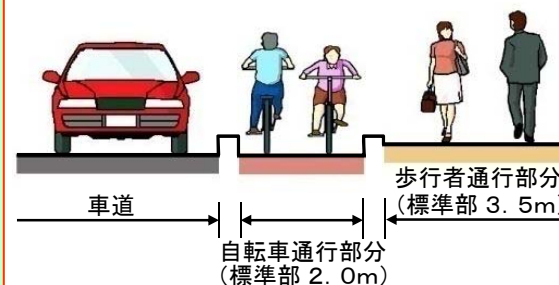


計画

- ・ 自転車通行部分を整備して、歩行者と自転車を分離



【整備イメージ】



景観計画図

景観に配慮した修景

- 歩道とまちかど駐輪場とを仕切る植栽帯を確保し、落ち着いて歩ける空間を演出する。



庭園ゾーン

- タクシー乗り場周辺の交通島は、しだれ桜を主役にした憩いの広場とする。



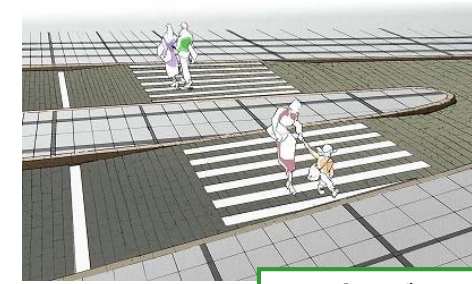
拠点広場

- 南北自由通路の南端には、京都駅南口の顔となるとともに、京都市各地への出発点となる広場を整備する。
- 南口全体を見渡せるとともに、東山を望める、待合せの場となる。



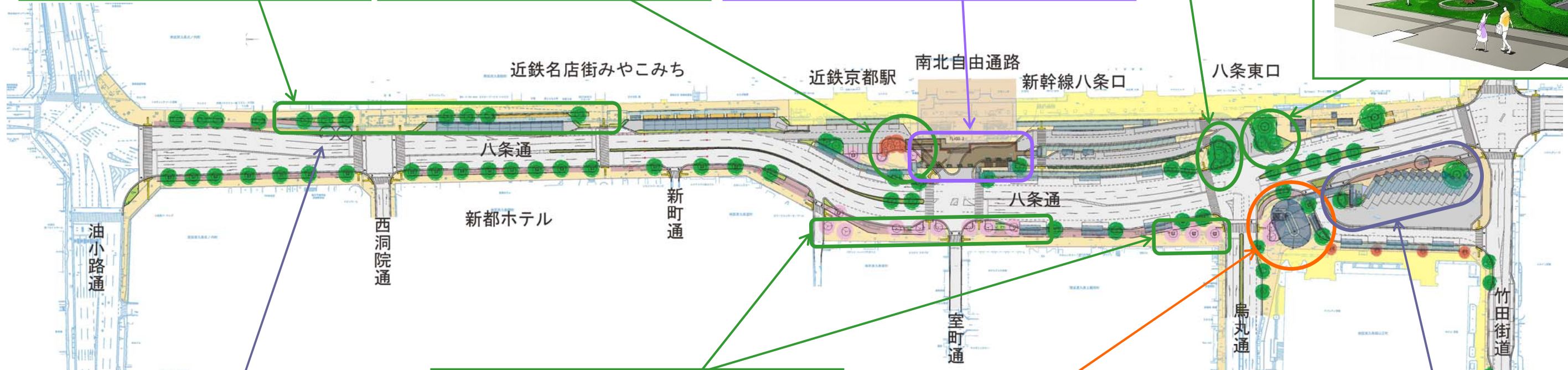
歩行者優先の空間

- 駅施設及び交通島と横断歩道の段差をなくし、バリアフリー化された歩行空間を整備する。



芝生広場ゾーン

- シンボルツリーを中心とした芝生広場



地下機械式駐輪場



(阪急南千里駅の事例)

しだれ桜ゾーン

- 駅正面および八条烏丸交差点付近の歩道の拡幅部にしだれ桜を配置し、憩いの空間とする。



団体広場ゾーン（大屋根）

- 観光バスプールの横には、サンクンガーデンを改良し、地上と地下の2層構造の修学旅行生等の団体客が集合できる屋根付広場を整備する。



乗降場・観光バスプール等の上屋

- バス・自家用車等の乗降場や観光バスプール、地下出入口等には、上屋を整備する。



※各整備箇所の説明に用いている図は、完成イメージ図であり、必ずしも完成時と一致するものではありません。
横断歩道については、詳細設計で、交差点形状の検討を踏まえて確定します。