

## 大宮交通公園のあり方について

平成29年3月

## 目 次

第1章 はじめに ······	P.1
第2章 大宮交通公園の概要 ······	P.2
第3章 大宮交通公園の主な施設等 ······	P.4
1 管理棟 ······	P.5
2 模擬交通施設 ······	P.5
3 乗り物 ······	P.6
4 遊具、電車等 ······	P.6
5 広場、緑地・園路 ······	P.8
6 御土居、祠 ······	P.9
7 防災トイレ、駐車場 ······	P.10
8 イベント ······	P.10
第4章 大宮交通公園を取り巻く状況 ······	P.11
1 本公園の抱える課題 ······	P.11
2 他都市の交通公園の状況 ······	P.14
3 本公園敷地内への北消防署の移転 ······	P.15
第5章 大宮交通公園のあり方の検討 ······	P.17

## 第1章 はじめに

大宮交通公園は、自動車交通の急速な進展に伴い、本市の交通事故発生件数が過去最大となった昭和44年に、子どもが楽しみながら交通に関する知識や、正しい交通ルールを身につけることができる施設として整備された。

本公園は、ゴーカートに乗れる模擬交通施設や、大型滑り台・ジャングルジム等の子ども用遊具だけでなく、豊臣秀吉が築いた歴史的な御土居が園内にあり、市民に大変親しまれている公園ではあるが、約半世紀の時間が経過し、施設の老朽化や交通事情の変化に対応していないなどの課題も現れています。

一方で、北区の北部地域における防災機能の向上のため、平成33年度を目途に北消防署を本公園の一部に移転することとしており、これを機に一層使いやすい公園となるよう検討する必要がある。

このような状況の中、本市唯一の交通公園である大宮交通公園のあり方について、取りまとめるため、「大宮交通公園のあり方検討部会」において、検討を行うものである。

## 第2章 大宮交通公園の概要

大宮交通公園は、自動車交通の急速な進展に伴い、本市の交通事故発生件数が過去最大となった昭和44年に、子どもが楽しみながら交通に関する知識や、正しい交通ルールを身につけることができる施設として整備された本市唯一の交通公園である。

### 【大宮交通公園】

区 分：交通公園  
場 所：京都市北区大宮西脇台町  
面 積：約 2.1ha  
開園告示日：昭和44年3月31日  
都市計画決定：昭和37年8月22日(最終)  
休 園 日：火曜日、年末年始  
開園時間：9:00～16:30(時間外閉鎖)  
そ の 他：広域避難場所\*

\*広域避難場所：震災時などの大火災の被害から逃れるため、  
概ね 1 ha 以上の安全面積（輻射熱から身を守る空間）のある空地を指定したもの。  
(収容人員 6,000人)



大宮交通公園



図-1 箇所図(広域)



図-2 箇所図(詳細)

当該地周辺には、子供らが遊べる街区公園が徒歩圏内（半径 250m）に存在せず、  
本公園が街区公園の役割も果たしている。

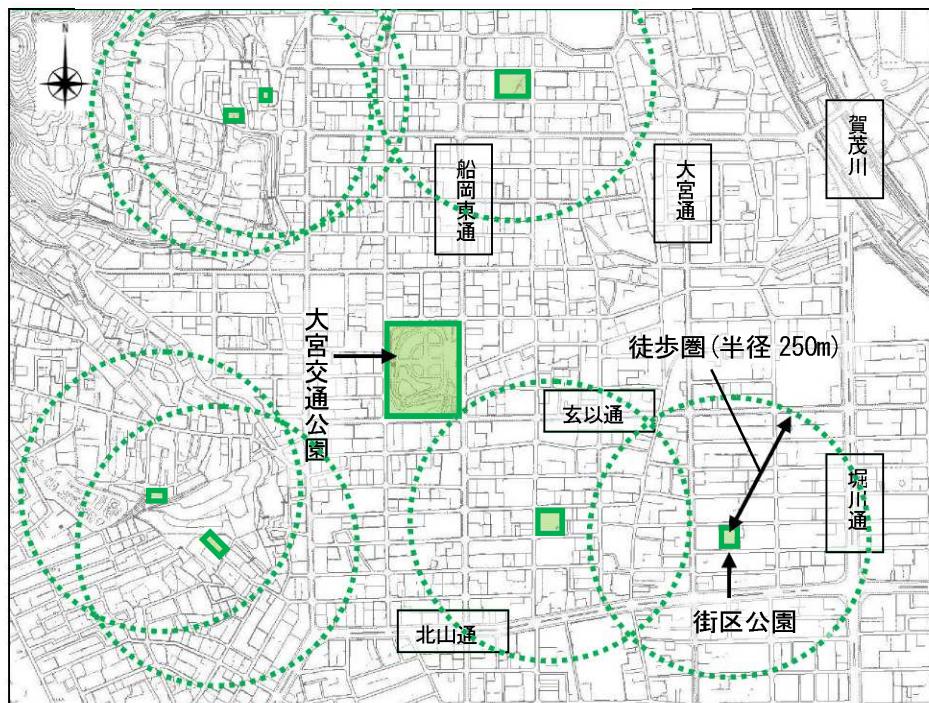


図-3 公園配置状況

### 第3章 大宮交通公園の主な施設等

現在、大宮交通公園にある主な施設は、以下のとおりである。



図-4 施設配置図（現状）

## 1 管理棟

公園東側出入り口にある管理棟には、会議室（100人程度収容可能）やトイレ、事務室がある。会議室は、交通教室（横断歩道や信号の利用方法等を指導。その後模擬交通施設にて実地訓練）に使用されており、主に保育園や幼稚園の児童を対象に実施されている。



管理棟（全景）



会議室（交通教室に使用）



トイレ（一般）



トイレ（バリアフリー用）

## 2 模擬交通施設

公園内全体を一つの都市形態に見立てて、信号機、道路標識などがある市街地部や高速道路のある山間部等、子どもが楽しみながら交通に関する知識等が学べるようゴーカートのコースが整備されている。



信号機や道路標識のある市街地部





高速道路のある山間部

### 3 乗り物

乗り物として、園内にゴーカート（動力付き）、足踏みゴーカートがある。



ゴーカート（動力付き）



足踏みゴーカート

### 4 遊具、電車等

大型滑り台（岩の山）、マンモスジャングルジム、砂場、鉄棒等の子ども用の遊具がある。また、チンチン電車、蒸気機関車が展示され、チンチン電車については、車内に入ることも可能となっている。



大型滑り台（岩の山）



マンモスジャングルジム



京都市電チンチン電車



蒸気機関車

**<参考>京都市電チンチン電車**

明治 28 年に日本で最初の電車として走り、チ  
ンチン電車として親しまれた。昭和 36 年、北野  
線（京都駅前～北野）の廃止により、路面から姿  
を消した。（定員 43 名、軌道幅 1,067mm）

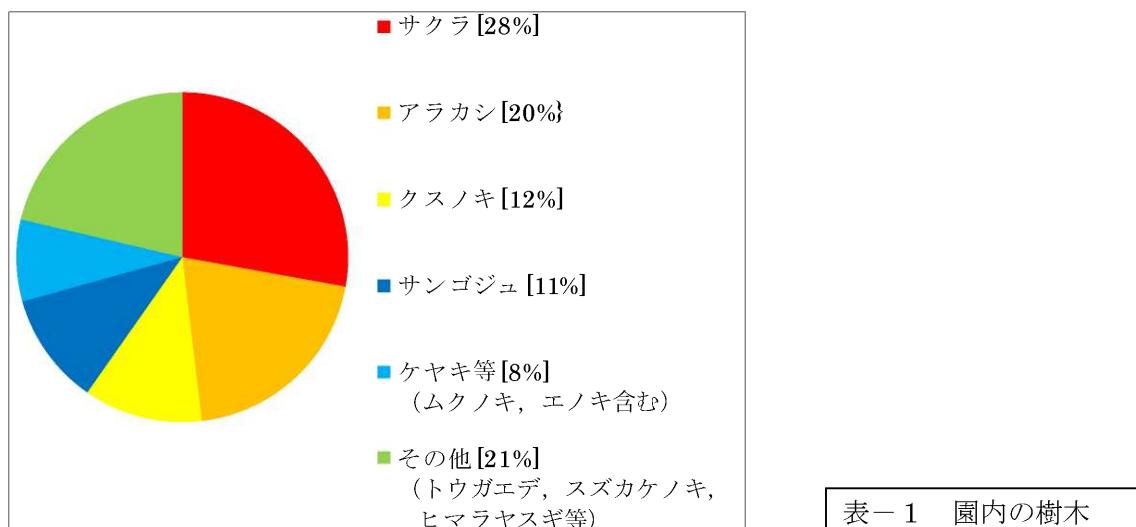
**蒸気機関車**

昭和 17 年につくられた C 型のタンク車で、京  
都府北部の大江山鉱山で使用された後、昭和 21  
年加悦鉄道（丹後山田～加悦）に移り、客車を引  
いて活躍したが、昭和 27 年に現役を退いた。（重  
量 13.2t、軌道幅 1,067mm）

## 5 広場、緑地・園路

芝生広場や幼児用乗り物広場（足踏みゴーカートの利用等に使用）がある。また、本公園の周辺部には、「区民誇りの木」となっている桜（シダレザクラ、ソメイヨシノ）や、回遊が可能な緑地・園路がある。園内には約500本の樹木があり、主にサクラ、アラカシ、クスノキで概ね6割を占めている状況である。

晴れた日には、一般の公園と同じく、周辺に住む親子連れ等が広場や緑地を訪れ、散策を楽しむ姿が見られる。また、サクラの咲くシーズンには、多くの花見客が訪れ、賑わっている。



芝生広場



幼児用乗り物広場



区民誇りの木(シダレザクラ)



緑地・園路

## 6 御土居、祠

園内南側には天正19年（1591年）に豊臣秀吉が築造した御土居があり、周囲をフェンスで囲み保存している。また、御土居脇に祠（[平一大明神] 創建・由緒等は不明）が建立されている。



御土居



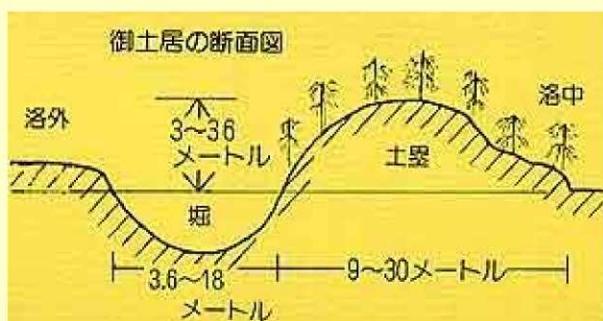
祠（平一大明神）

### ＜参考＞市内の御土居

御土居は天下統一を成し遂げた豊臣秀吉が、長い戦乱で荒れ果てた京都の都市改造の一環として外敵の来襲に備える防壁と、鴨川の氾濫から市街を守る堤防として、天正19年(1591)に多くの経費と労力を費やして築いた土壘である。

台形の土壘と堀(堀の一部は川、池、沼を利用)からなり、その延長は22.5キロメートルに及び、東は鴨川、北は鷹ヶ峯、西は紙屋川、南は九条あたりに沿って築かれた。

現在、市内に残っている御土居は11箇所。民有地内にある9箇所については、取壟し等を防止するため「史跡」指定され、当公園は「周知の埋蔵文化財包蔵地（土木工事等を行う場合は届出必要）」に指定されている。



市内の御土居

京都市文化財保護課HPより

## 7 防災トイレ、駐車場

園内には、災害時に利用する防災トイレ（下水道に直結した災害用マンホールトイレ5基）や、普通車15台が収容可能な有料駐車場（時間貸）がある。



災害用マンホールトイレ



有料駐車場

<参考>駐車場利用台数 (H23.4.1.駐車場有料化以降)

年度	23	24	25	26	27
台数	11,975	11,999	11,472	12,372	12,059

## 駐車場料金

100円/30分 (8~20時 上限800円)

100円/60分 (20~8時 上限800円)

## 8 イベント

毎年春休みに「子どもまつり」を開催し、消防はしご車の展示、パトカーや白バイの展示及び試乗等を行っており、公園の魅力向上に繋がっている（参加者は保護者や児童等500人程度）。



子どもまつり



## 第4章 大宮交通公園を取り巻く状況

### 1 本公園の抱える課題

現在、本公園は二つの大きな課題を抱えている。

#### <課題1>施設の老朽化

開園から約半世紀が経過し、全般的に施設が老朽化している。

##### 【管理棟】

老朽化している上、耐震基準を満たしていない可能性が高い。引き続き使用する場合は、耐震診断により補強工事の要否を確認した上で、対応することが必要。

##### 【模擬交通施設や遊具、電車等】

至る所で根上りによる舗装でのこぼこがみられ、また、電車についても移設が困難な程に車両が損傷するなど施設全般で老朽化が進んでおり、大規模な修繕が必要。



根上りによる損傷



電車の老朽化

##### 【ゴーカート】

登録台数は、単席14台、複席15台であるが、車両の老朽化が進み、現在稼働中のものは、それぞれ10台、8台となっている（平成28年12月現在）。稼働できない車両から部品を回収し、稼働中の車両の修繕に利用している状況である（稼働できない車両はオブジェとして園内に設置）。

##### 【樹木等】

常緑樹が巨木化し、樹木間隔が密になっている。サクラの時期を除き、四季の彩りが感じにくい風景となっている。



ゴーカート（稼働不可）のオブジェ

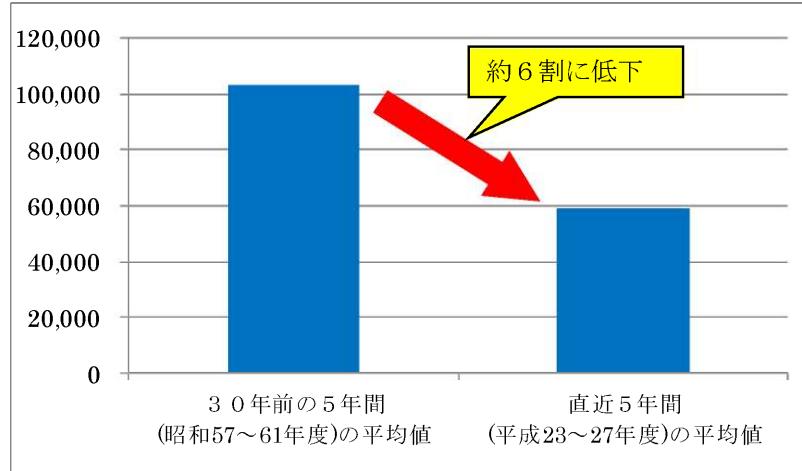


常緑樹が巨木化、四季の彩りに欠ける緑地

## <課題2>交通学習施設（ゴーカートや交通教室等）の利用数の低下

開園当時と比べ、ゴーカートや交通教室等、交通学習施設の利用数が減少傾向にある。

【ゴーカート利用台数(台)】



### <参考>利用料金

複席 250 円/1 周  
(回数券 600 円/3 周)

単席 200 円/1 周

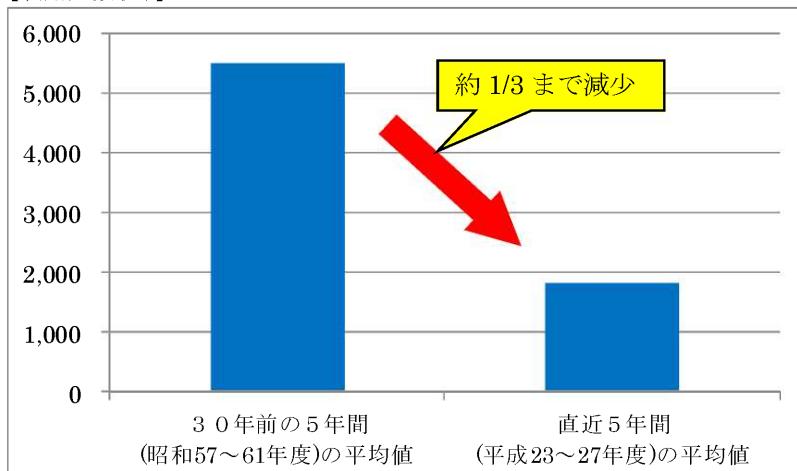
(回数券 500 円/3 周)

### 運行日

木・土・日・祝日(その他春休み、夏休み)

表-2 ゴーカート 利用台数

【利用人数(人)】



### <参考>利用料金

無料

### 開催日

月・水・木・金の  
午前中

表-3 交通教室 利用人数

## <参考>交通事故件数の状況

- 近年、京都府において交通事故件数は、平成23年（14,087件）に比較すると平成27年（9,328件）は、▲33.8%と減少傾向にあり、同時期における自転車事故も3,027件から1,916件と▲36.7%と減少している一方、全交通事故に占める自転車事故の割合は、約20%と大きな変化は見られません。【図1参照】
  - また、自転車事故件数は減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は58件から64件となっており、自転車対自転車の事故件数は44件から75件と1.7倍に増加しています。【図2参照】
  - 年齢層別の事故の発生状況から、事故を起こす割合は24歳以下の若年者層が高く、被害にあった場合の死傷者数は、20歳代以下の若年者層及び65歳以上の高齢者層に高い傾向が見られます。
- また、京都市の高齢化率は26.7%（3.7人に1人が65歳以上の高齢者）であり、身体能力は加齢に伴い低下する傾向にあることから、高齢者人口の増加に伴う事故リスクについても懸念していく必要があります。

【平成27年値、出典：京都市】



図1 京都府下の全交通事故と自転車事故件数

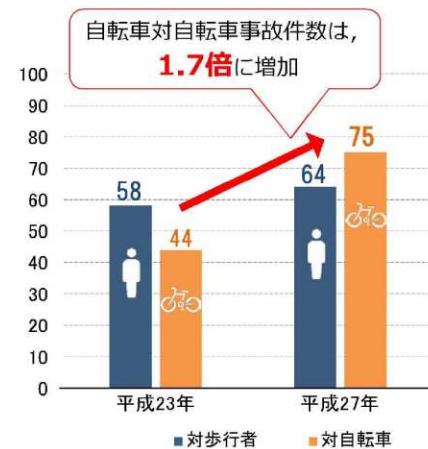
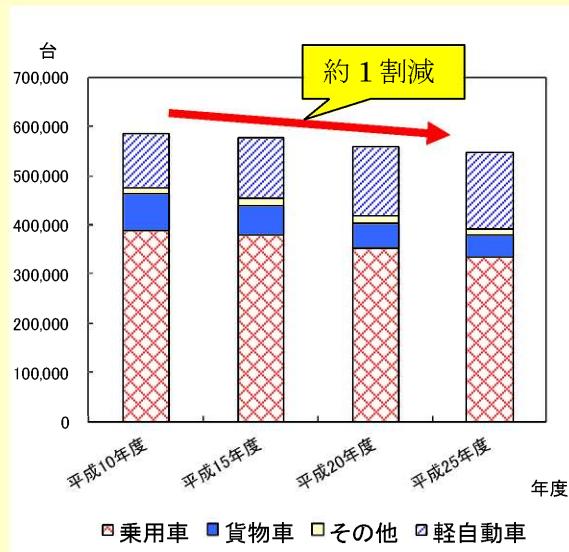


図2 京都府下の自転車対歩行者・対自転車事故の件数

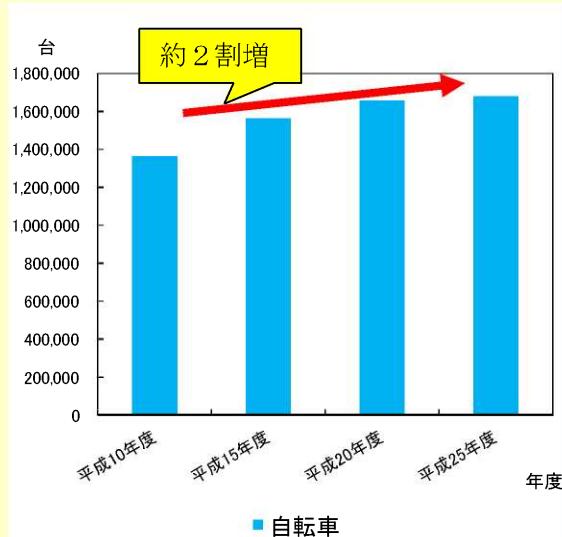
【出典：京都府警】

自転車向け保険加入の義務化に関する意見募集(H28.10.京都市)資料より

## 自動車及び自転車の保有台数の推移



自動車保有台数の推移（市内）



自転車保有台数の推移（府内）

京都市統計書、京都・新自転車計画より

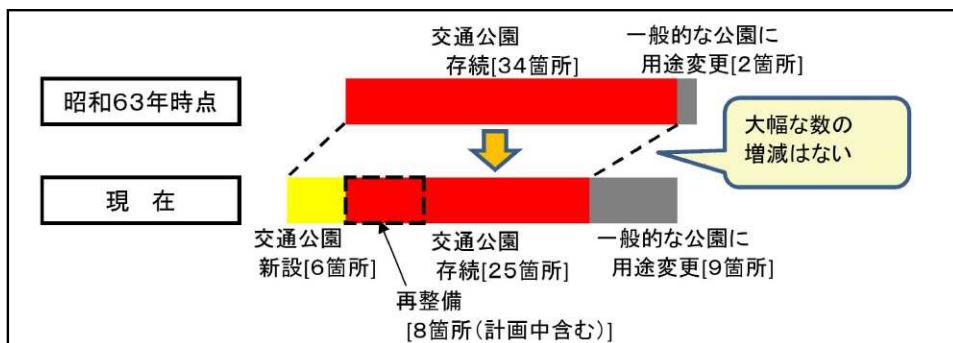
## 2 他都市の交通公園の状況

他都市の交通公園の状況を把握するため、本市と規模や市街化状況が近いと思われる全政令指定都市（19都市）及び東京都23区に対し、実態調査を行った（平成29年1月）。

### （1）交通公園数の動向

上記42都市のうち26都市（約6割）において、これまでに42箇所の交通公園が整備され、そのうち11箇所（約1/4）が一般的な公園に用途変更された。平成以降に限れば、交通公園から一般的な用途に変更した公園がある一方（9箇所）、交通公園を新たに設置した箇所（6箇所）や、再整備を行った箇所（計画中も含めると8箇所）も見られ、交通公園が活発に「新陳代謝」している様子が伺える。

昭和44年の当公園開園時に比べ、事故発生件数は大幅に減少しているが（本市内では事故発生件数が18,422件（S44）から5,750件（H27）に減少）、交通公園数は大幅に減少することなく、交通事情の変化に合わせて、事故防止に役立つ交通ルール・マナーが学べる施設として、引き続き利用されている。

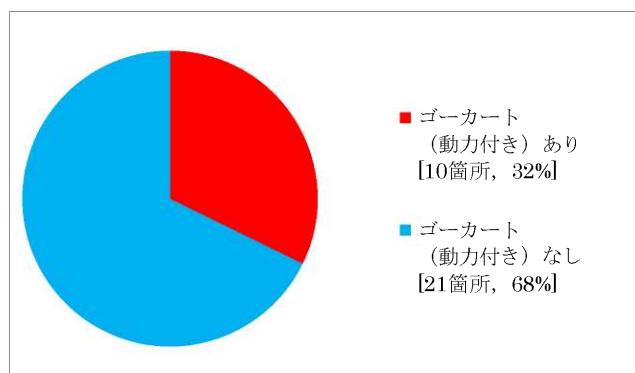


表－4 交通公園数の動向

### （2）ゴーカートの有無

開園中の交通公園（31箇所）うち、ゴーカート（動力付き）が利用されている公園は約1/3の10箇所（ほとんどが足踏みゴーカート・自転車との併用）であり、残り21箇所は足踏みゴーカート・自転車のみの利用となっている。

昨年度までの直近10年間に整備された交通公園（2箇所）では、ゴーカート（動力付き）は利用されておらず、足踏みゴーカート・自転車のみ利用されている。



表－5 ゴーカートの有無

### 3 本公園敷地内への北消防署の移転

#### (1) 移転の効果

宅地化が進んだ北区北部地域の消防力向上を目指して、平成33年度を目途に北消防署が本公園の一部に移転する計画となっている。

これにより、公園面積は減少（公園面積の約1/7以内(3,000m<sup>2</sup>程度以下)）するが、災害時に広域避難場所である大宮交通公園への避難者に対して、早期の応急救護や最新の災害情報の提供が可能となるなど、北消防署との一体化により、防災機能の強化が期待できる。同時に、時代のニーズに合った施設・機能となるよう残る公園敷地も再構築することで、公園全体として機能向上を図ることができる。

具体的には、個別の施設配置や構造等について、消防車両や訓練状況の見学スペースや消防施設の緑化等、北消防署と公園が一体となって、相乗効果により機能的で魅力的な施設となるよう、検討していく必要がある。

#### (2) 北消防署の公園内の配置

北消防署の公園内の設置箇所については

- 公園形状は、凹凸が少なく、一団のまとまった形状が望ましいことから、北消防署は公園端部の利用が適切。
- 南側部分には歴史的な資産である御土居等があることから、北消防署の設置不可。
- 大型の緊急車両の出入りを考慮すると、二車線道路である船岡東通沿いの利用が適切

であることから、本公園の北東部が北消防署の移転先となる。



図－5 北消防署の移転先

### <参考>北消防署の移転理由

- 北消防署は、昭和33年の竣工から50年以上が経過し、老朽化が著しい。用途地域（第一種低層住居専用地域）の規制より、現在地での建替えが難しいことから、早急な移転整備が必要。
- 現在の北消防署が竣工した昭和33年以降、宅地化が進み、世帯数及び人口が大幅に増加（世帯数：約6倍、人口：約3倍）している北山通り以北の地域（鷹峯、大宮、終野、上賀茂）について、効果的な消防活動を実施するための施設整備が必要であるが、早急に取得可能なまとまった民有地がない。
- 広域避難場所でもある大宮交通公園の敷地内に移転することにより、公園と一体となって、公園の防災機能を向上させることが可能。

北区の世帯数・人口の変化

	昭和35年10月1日国勢調査		平成27年10月1日国勢調査(速報値)		増減数	
	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口
京都市	316,567	1,284,818	705,758	1,474,570	389,191	189,752
北区	31,890	123,230	56,885	119,537	24,995	△3,693
1待鳳	2,706	8.5%	10,972	8.9%	5,107	9.0%
2柴竹	2,289	7.2%	8,565	7.0%	3,356	5.9%
3鳳徳	3,663	11.5%	14,165	11.5%	3,103	5.5%
4紫野	3,780	11.9%	15,471	12.6%	3,744	6.6%
5楽只	1,535	4.8%	5,905	4.8%	1,323	2.3%
6鷹峯	492	1.5%	2,093	1.7%	1,928	3.4%
7大宮	837	2.6%	3,313	2.7%	7,691	13.5%
8終野 *1	-	-	-	-	4,973	8.7%
9上賀茂	1,988	6.2%	8,702	7.1%	5,338	9.4%
10元町	1,695	5.3%	5,758	4.7%	1,496	2.6%
11紫明	3,112	9.8%	10,911	8.9%	3,124	5.5%
12出雲路	1,209	3.8%	4,211	3.4%	1,128	2.0%
13柏野	1,534	4.8%	7,088	5.8%	1,494	2.6%
14大將軍	2,115	6.6%	8,044	6.5%	2,844	5.0%
15衣笠	4,482	14.1%	16,797	13.6%	4,074	7.2%
16金閣 *2	-	-	-	-	5,846	10.3%
17中川	174	0.5%	859	0.7%	133	0.2%
18小野郷	179	0.6%	875	0.7%	118	0.2%
19雲ヶ畠	100	0.3%	501	0.4%	65	0.1%
					145	0.1%
					△35	△356
*1 終野学区は昭和55年、上賀茂学区西北部(旧終野地域)と大宮学区北部(川上地域以北)が合併し誕生						
*2 昭和40年の第二衣笠小学校開校に伴い第二衣笠学区として誕生						

## 第5章 大宮交通公園のあり方の検討

本公園の特徴をまとめると、以下のとおりとなる。

### ＜特徴1＞模擬交通施設や乗り物を使って、交通ルール等を楽しく安全に学べる

本市唯一の交通公園である本公園には、一般車両が通行しない安全な模擬交通施設があることから、時代に即した事故防止に繋がる最新の交通ルール・マナーを、子どもに遊びながら安全に学ばせることが可能。

### ＜特徴2＞歴史的価値を有する御土居、区民誇りの木等住民に親しまれた一団の緑地 がある

本市の歴史的な資産である御土居が園内にあり、また、区民誇りの木であるシダレザクラやソメイヨシノ等のある住民に親しまれた一団の緑地がある。

開園から約半世紀が経過し、前述のとおり、「施設の老朽化」や「交通学習施設（ゴーカートや交通教室等）の利用数の低下」等の課題への対応や、平成33年度を目指とした北消防署の移転など、再整備の必要性は高まっており、これを機に一層使いやすい公園となるよう、今後本公園に求められる機能について、検討を進める必要がある。