

### 第3回哲学の道デザイン検討会議 摘録

日時：令和7年9月26日（金）午後2時00分～午後4時00分

場所：京都市役所 分庁舎4階 第4・5会議室

#### 次第

- 1 開会
  - (1) 開会の挨拶
- 2 議事
  - (1) 哲学の道の路面デザインの検討について

#### 摘録

##### 【事務局御説明】

第2回会議までの振り返りや試掘調査、路面デザインに関する事項について、事務局から御説明。

##### 〈A 委員〉

ありがとうございました。それでは、ただいま事務局から御説明があったように、今回の会議の主要な事項であるゾーニング案、色の問題等について、皆様に御発言いただきたいと思えます。

少し私から先ほどの説明に補足させていただきます。資料中にもあった「京の道デザイン」という指針について、こちらの検討会議に私も入っていました。京都の彩色としては、YR系（イエローとレッドを合わせた土色のようなもの）あるいは無彩色、このどちらかということです。特に京都の場合、伝統的建築と言われている、例えば禅宗寺院や白壁、瓦などの無彩色のものが非常に多いです。そういうのもあって、無彩色系かYR系、という方向になりました。このYR系というのは、京都のみならず一般の住宅に非常に多く使われ、例えば土壁や塀などの工作物もYR系が非常に多いです。日本の風土色ということで、YR系を大切にしていこうというものです。少し専門的にはなりますが、資料の16ページのところに、明度が5から8程度とあります。印刷の具合で少し見え方は変わりますが、明るすぎないように抑えていこうという考え方がここに示されています。

それからもう一つ、資料には明度だけが書いていますが、彩度という色合いの問題もあります。彩度とは我々が通常感じる色味のことでありますが、例えばここに映っているものは彩りがかなり強いものであったりします。彩度は、一般的に自然の色合いが7以下なので、低い彩度のものにしていくというのが一般的な基準です。京都の建築や道路や橋の色彩もこれに準拠しています。ただ、彩度があまり低すぎて2以下になってくる場合、例えばYR系で2以下にしてしまうと、ほとんど無彩色に近くなり、白黒のモノトーンに近づいてきま

す。少し色味を、YR系で例えば「土色だな」と我々が感じられるのは、3以上のものです。ただし、あまり高くないようにしています。17ページの資料では、このYR系からN系へという、少しグラデーションがついているような図ですが、これは地道色と無彩色を対比するのではなく、YR系からN系に関して、数値に応じて連続的に移っていくということです。低彩度になっていくと無彩色に近づきますが、その間の部分もあるということで、非常に連続的です。

全体の色をこういったグラデーションで整えていくということは、大事なことかと考えています。少し専門的な色の話ですが、以上が補足です。

それでは、皆様から自由に御意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。前回、地域の課題に応じて丁寧に変化をつけ、全体の景観などの基調を整えていくということで、資料のゾーニング案をいただきました。10ページや13ページの図は大変分かりやすいです。住居の密度とか、月極駐車場、店舗など、この辺りが一見して分かりやすくなっています。

例えば交通規制ですが、ちょうど車両通行可の所とそうでない所で分かれています。その左側の地図を見ていただくと、大きな駐車場があります。車で来た方々が大きな駐車場に停められる、というように地図上の関係性がわかります。店舗も北の方が多く、住居は比較的まばらになっているかと思います。こういうものを見ながら、現状と、今後ゾーニングをどのように配分していけばいいのか、という考え方を議論していただきたいと思います。

では、B委員お願いします。

#### 〈B委員〉

前回の検討会議でゾーニングというお話が出ていましたが、その議論に入る前に課題は結構あるのではないかと思います、先日8月29日に市役所に参りまして、事前に検討しておいてほしいということで、ペーパーを作りました。そのペーパーの説明をさせていただきます。

まず1点目ですが、これは京都市が暑くなっているという話です。最初から申し上げていますが、舗装工事は基本的に色々な手法を用いたとしても、ヒートアイランドを助長するということがやはり明らかではないかと考えています。ただ来年以降、京都市が随分涼しくなるのであれば、別にそんなこと深刻に考える必要はないと思います。しかし、これから5年、10年、15年と、ますます過酷になっていくというのは多くの気象学者の先生の見解であるので、やはりそこは深刻に考えなくてはいけないと思っています。それで、そのペーパーの1枚目の下のところで、私どもの方で沿道の方が努力され、第二寺前橋のところ実際に気温を測ってみました。これは、土の道と舗装の道とで、平均しますと約8度ぐらい違います。土の道が冷たいということが分かりました。それから2ページの日陰、これにおきましても、明らかに土の道の方が1.3度から4.6度ぐらい低いということが分かりました。

次に、資料2として配らせていただいているペーパーをご覧いただきたいです。これは第1回目の検討会議の時にお配りしたペーパーです。危険な暑さのことを1番目に書かせてい

いただき、2番目のところで土の道の優位性について書かせていただいています。舗装に比べて表面温度が低いこと、それから蓄熱をしない、夜間に冷える、水を撒けば直接吸い込んで冷える、ということで、これはこの時点からお話をしているところです。

また、著作権の関係でお配りしていませんが、先日京都新聞さんが「日本で一番京都が暑い」という記事を出されました。瞬間風速的に、例えば群馬県の伊勢崎市が40度を超えたということはありませんが、京都はやはり総合的に考えると一番暑いという記事を出されています。京都は今年、9月16日現在で35度以上の猛暑日が61日、熱帯夜が65日となりました。大変な暑さです。過酷です。人間にとっても、それから植物にとっても動物にとっても過酷な街になってしまいました。そのことを申し上げておきたいと思います。

それからもう一つ申し上げたいのは、京都市の統計書です。これはお配りしていません。これは京都市の道路明示課がまとめておられるペーパーです。図書館に行かれたら大体1冊はあります。その中で、京都市が管理している土の道（砂利道）は、現在346km（令和5年度、一般市道）あります。左京区が50km、東山区が1.7km、下京区は86mです。従って、今年の夏を下京区に住んでいらっしゃる方は大変だっただろうなと思います。従って、この346km（令和5年度、一般市道）残っている土の道を大切にしていきたいなと考えています。一旦ここで切らせていただいて、続きは皆さんが発言された後で、お話ししたいと思います。

〈A 委員〉

はい、ありがとうございました。配布していただいた資料の暑熱対策について、事務局の方で何か御意見はありますか。

〈事務局〉

まずは資料を御準備いただきましてありがとうございます。特に温度を測るのは、1ヶ月毎日測っていただいております、本当に暑い中で大変だったかと思いますが、資料をまとめていただきましてありがとうございます。

事務局としましても、このヒートアイランド現象というのは考えているところです。舗装やコンクリートの建物が熱を持ってヒートアイランド現象をもたらすというのは、京都市に限らず重要な問題だと思っているので、この辺りについては、しっかりと考えなければいけないと改めて感じたところです。

一方で、哲学の道に関して言うと、土埃や水たまり、ガタガタしているといったことも重要な問題だと考えています。こういった不便さと温度の問題に関して、何を重要視するかというところは、しっかりとこの検討会議の中でも議論していかなければならないと考えています。

〈A 委員〉

道路の暑熱対策については、全国的に考えられていて、他府県の事例では、交差点に傘を設置するとか、大きな木を植えるとか、様々な工夫が検討されています。また、透水性や保水性の舗装がもつ水の蒸散作用で少し温度を下げていくということもできます。

それから新しい技術で、様々な自然素材の配合によって環境に優しい舗装の技術もあるかと思います。哲学の道の場合は、サクラが連続して植えられているので、他の場所に比べるとすごく涼しい場所だと思います。計測結果の温度の差で収まっているということは、非常に貴重な結果をいただいたと思っています。他の市町村では、もっと厳しい状況の中で、どう対応していくのかということが検討されているので、比較的対応しやすい場所と感じています。

土の表面が持つ熱を逃がすような要素を、様々な技術を色々合わせることによって、実現することは大切だと思います。利便性、景観性、環境性とある重要な視点の中で、この環境性の問題も重要と思っています。

続いて、C委員お願いします。

〈C委員〉

これまで3ヶ月間、災害が多くて、道と災害の関係がどうなのだろうかと意識するようになりました。京都市には「水共生プラン」というのがあって、平安神宮の裏の錦林小学校の前の横断防止策にプレートがついているのを先日初めて見つけました。「透水性舗装に取り組んでいます。ヒートアイランド現象の緩和にも効果があります」という内容です。こういうプレートを初めて見て、これに対する色々な取り組みをされるのであれば、土の道で水はけが良いような道も並行して同じように研究していただきたいと思います。

ヒートアイランド現象以外に内水氾濫とか、大雨でマンホールが飛んでしまうエアハンマー現象も、今年とはとにかく大変なニュースだったので、生物にとって、これからの子供達にとって、私達ももちろんですが、何を優先することが大事なのかを検討するよう勧めてください。

京都市の土の道が346km（令和5年度、一般市道）ということ为先ほど初めて知りましたが、希少価値があると思っている土の道を、もっと多くできないかと思います。舗装することで、補修頻度が増すと思います。建築業界の人材が足りないとか、土木関係の人材が足りないということもよく聞くので、それだったら土の道の方が長い目で見ればどうなのか、というようなことも含めてもっと掘り下げていていただきたいと思います。

〈A委員〉

ありがとうございました。土の道と災害という内容だったかと思います。水共生プランについて御指摘がありました。これについて事務局はいかがでしょうか。

〈事務局〉

水共生プランの中で、透水性舗装という舗装があり、雨水等をそのまま下の路盤まで浸透させるような舗装のことであり、ヒートアイランド現象による温度上昇を気化熱によって軽減することができるということで、京都市でも歩道などで採用しています。また、先ほどA委員からも御紹介いただいた保水性舗装というのも同じようなもので、これについても同じくヒートアイランド現象の軽減のために採用を進めている新しい技術の舗装です。

そういった透水性舗装等と、土を残した方がいいのではないかと、という両方の御提案をいただいています。まさに今日の議題として決めていっていただきたいゾーニングの話に繋がるところかと思えます。例えば、車が通る所の場合、やはり一定の耐久性が必要だと考えているため、土の道のままでいけるのかどうか、この辺りは十分検討しなければいけないと考えています。一方で、ヒートアイランド現象等にも配慮するための新技術の採用についても、検討していきたいと考えています。

#### 〈A委員〉

ありがとうございます。17ページの資料で、7種類の舗装が書いてありますが、土、砂利、自然石など全部自然のものを使っているものです。そのため、見た目や触ってみた感じで、土が動くか動かないかということと、浸透とか保水能力がどれだけかというので、どれをとっても比較的これは自然の土のイメージだと思います。少し動いて粒が小さくなってきたものが、一番左の土系舗装です。1番と3番は鴨川の両岸にあるものです。少し固めているものもあります。基本的に我々は7種類全てを「土」として認識しています。舗装というのが土に対立するものではなくて、どれも一度転圧をかけたりして舗装しているので、私達は歩く道のこの全てを「舗装」と言っています。ですので、1番であっても舗装であるし、2番であっても舗装ということです。その中でどの種類の舗装を場所に依じて選んでいくのが重要かと思えます。

内水氾濫の問題は、実際はマンホールの問題や都市の中でどれだけの排水量を持つかということで、ヨーロッパやアメリカの大型台風がある場所は、排水計画などを都市や地区レベルで立てて、道路や都市全体でどう流すのかを計画しています。日本はまだそこまでの段階ではないのが現状です。

では、D委員お願いします。

#### 〈D委員〉

確かに局地的に大雨が降った時に、哲学の道でも南側の坂の所で雨水が溢れて道に出てくるような所もあるかと思えます。そういった所は、水を一時的に貯める場所を確保して防ぐような事例も海外では進められているところもあると思えます。

温度の上昇に対しては、水の流れというのを特に考える必要があるかなと思っています。資料の中でも、現況のものは基本的には4番の自然色舗装と7番の砂利の舗装になるかと思えます。それ以外にもたくさん舗装がある中で、先ほど申し上げたように水の流れを考え

た時に、透水性を高めるような石畳風舗装や1、2、3のような土系舗装の可能性もあります。どれを採用するにおいても、やはり環境面で課題になる部分があると思います。

例えば透水性高炉スラグは、セメント素材を固化材として用いているので、そういった固化材に何を使うかとか、できるだけ天然のものを使いながら環境にも配慮して、材料を決定しながら、何が土の道の良さなのかというのを解釈した上で、最終的には土の道の良さを活かすというふうに、現状よりも良い舗装という形で、水の流れを考慮して、そういった検討を進めていくことが重要ではないかなと思いました。

〈A 委員〉

ありがとうございました。E 委員、お願いします。

〈E 委員〉

まず事務局の方からいただいた資料で、最初の説明を聞いている時に、実際にゾーニングの検討であったり、その後の路面デザインの色であったり、舗装の方法なども書かれていて、舗装に対しての現実味がすごく増しました。今までは会議の机上の話でしたが、実際に資料をいただいて説明を聞いている時に、少し現実味が増してきたと実感しました。

その一方で、舗装に向けて少し動き出しているのかなと思いつつ、本当にそれで地元の方は良いのか、という視点はもちろん大切だと思います。本当に地元の方にとって、舗装をすることが良い決断なのかはまだ判断できません。私自身は、現在の道の状態のままにするという現状維持は、あまり望ましくないと思っています。実際に先ほどのサクラの話にもあった通り、現在の道の状態でもサクラの生育にとっては少し成長しづらい環境である、といった話もあります。もちろん自然の風合いを残すということは大事かと思いますが、現在の道のまま終わらせるというのは、私自身はあまり良くないのかなと思います。もちろん地元の方の意見も聞きながら、土の道の風合いを残した舗装にしていくのか、もしくは違う方法を検討していくといった流れで、現状維持ではなく、少しずつ道を綺麗にするために動き出していく必要があるのかなと私自身は思いました。

ここから14ページのゾーニングについて話をしたいと思います。もし仮に舗装をした場合に、私自身はゾーン1、ゾーン2が特に交通量や人の流れが多いため、特に舗装が必要な場所ではないかと考えています。ゾーン3は御提示いただいているように、住居がまばらということや特に景観への配慮が必要なので、ゾーン3ではなくてゾーン1、ゾーン2を特に優先して、段階的に舗装を進めていく必要があるかと思っています。

〈A 委員〉

ありがとうございました。サクラの状態なども踏まえて、現状維持は良くないというご意見かと思っています。

最後のゾーニングの話について、ゾーン1と2と3の性格を捉えていただきました。ゾ

ーン 3 は住居が少なかったり風致地区であったりするため、利便性の問題があまり生じていないということで提示案のご賛成、ゾーン 1 と 2 をとくにしっかりと舗装の検討が必要である検討する必要があるという御意見とと思います。ゾーニングにおいてどういうふうに正確を反映して変えていくのかも重要ですね。

では、F 委員お願いします。

〈F 委員〉

私もこの 10 ページのゾーニングの表を見て、洗心橋から南側もこれだけ月極の駐車場やガレージがあるのかとびっくりしました。ここは舗装されていない場所ですが、一つ疑問なのが、ここに車の進入を許可した時点で、この道を舗装するかしないかの議論はなかったのでしょうか。あそこまで車の通行を許可していなければ、砂利道もはげた感じにはなっていないと思います。当時がどういう状況だったのかわかりませんが、今のこの状況になってしまったのは、車の進入をここまで許可してしまったことも 1 つの原因かと思います。

哲学の道の風情を残すことについては、G 委員の北白川地域のところで、自転車も通れない遊歩道があるとおっしゃっていましたが、あそこはすごく良いなと前から思っています。哲学の道の遊歩道の所は、自転車は入れないと思いますが、あそこは必ず残すようにして、ゾーン 3 の所も現状のまま土で残す、というのが現実的なのかなと思います。ゾーン 1、ゾーン 2 で車や人の往来があるのであれば、新素材で水はけの良い、さらに湿度も保つみたいな舗装があるのであれば、私は舗装をするのが今の段階では現実的なのかなと思います。

〈A 委員〉

ありがとうございました。遊歩道の石畳部分とゾーン 3 に関しては土のまま残し、ゾーン 1、2 については、新素材で水はけの良いものではどうかという御意見でありました。

では、G 委員お願いします。

〈G 委員〉

画一的にやるのではなく、現地の状況に合わせてデザインを検討することは、非常に重要なことだと思います。

もう一つ今日思ったのは、アスファルトと砂利道の太陽の照り返しの温度差の違いに驚きました。哲学の道でこれだけ違うなら、市内の街中であれば、50 度近い温度を記録していると思います。それこそ京都市自体が、市民が生活するために安全にどうするのか、という課題もあると思います。哲学の道というのは街中よりも日照時間が短いと思います。東山は迫っているし、西側は住宅が迫っているし、それでこの温度差というのは意外でした。

私は哲学の道を非常によく散歩しています。先日も夕方、散歩していると、鹿ヶ谷御陵前の橋を渡った所の住宅街を通りかかった際に、ちょうど御夫婦が帰ってこられて、車から降りてガレージに車をバックで入れられていたので、呼び止めまして「哲学の道のデザイン検

討会をしていて、アスファルト云々の話も出ていますけれども、皆さん生活されてどうなのですか」と聞いてみました。そうしたら「いや、新聞をよく見ている、いよいよ問題が取り上げられたと思っているけれども、私どもは非常に難儀しております」と言われました。その人の家の前は砂利道でした。雨が降ると水がたまり、乾くと砂利が車に飛ばされてドアに当たり直しましたとおっしゃってました。何とかしてほしいということで、京都市に付近住民で嘆願書を度々出したが、なかなか対応してもらうまでには至らず、困っているというような言葉を耳にしました。住宅街は車も通る場所であり、環境も非常に大事です。そして観光客も多く、景観も非常に大事です。これらを網羅した形で、やはり一つ統一した形が必要ではないかと思えます。

それともう一つ、アスファルトの種類の話がありましたが、最近では透水性の水はけも非常に良いものもできています。そういうものであれば、水撒きをしなくても、温度の上昇を抑える効果があると思えます。

それともう一つ、今朝も家から散歩に行きました。哲学の道から銀閣寺を回って、北白川を越えて、今出川沿いに道があります。その今出川沿いの疏水が流れている北側の道で、あそこは生活道路ですが、業者の人がアスファルトを張っておられました。そこで「このアスファルトは下水工事か何か兼ねているのですか」と聞くと「いえ、単の張り替えだけです」ということでした。見ていたら非常に薄いアスファルトで土を押さえて、その上にアスファルトを舗装していました。あれこそ温度は上がるなど見ていましたけれども、あれでは困ります。景観に合った、透水性の高い舗装が望ましいです。

それと、先ほどの住民の方に聞いたところ、砂利道と舗装がまだらになっているため、非常に景観的にも悪いです、というようなことをおっしゃっていたので、披露をさせていただきました。

#### 〈A 委員〉

ありがとうございました。基本的に、ゾーニングという考え方については賛成とのご意見です。ゾーン2はゾーン1とゾーン3の両方の性格を持った区間だと思います。この区間をどのように整備していくかが1つのポイントになるかと思ってお聞きしていました。

住民の方の御意見からも場所に応じて問題のウェイトが違うというのは、G委員のお話の中からもわかってきた気がします。また全体としても景観を統一していこうというご意見でした。疏水沿いの北側の道については、事務局で何か情報を御存知でしょうか。

#### 〈事務局〉

すいません詳しく把握はできていませんが、おそらく企業者の工事による舗装のやり替えではないかと思えます。まさにおっしゃられた通り、生活道路なので、舗装の厚みはかなり薄めになっております。

例えば白川通とか今出川通になりますと、20cm ぐらいの舗装の厚みになりますが、生活道路では 5cm ぐらいの厚みになります。哲学の道の舗装されている部分で言うと、恐らく 5cm ぐらいが一般的な舗装の構成であると思います。

〈A 委員〉

ありがとうございます。非常に哲学の道に近い場所というお話で、例えば通常のアスファルトよりも、例えば脱色アスファルトにするとか、景観に配慮していただきたいという御意見と思います。

〈C 委員〉

今アスファルトのことが出ましたが、アスファルトと車のタイヤの摩擦によって有害物質が出るということを知ったことがあります。その有害物質はどれだけ人体や環境に影響するのか、この機会に教えていただきたいです。

〈事務局〉

一般的に言われているのは、舗装とタイヤが擦れることで、タイヤが摩耗して、タイヤの成分の中の鉛等が路面に積もり、雨が降ることで川に流れ込んでいくというようなサイクルがあります。長い間晴天が続いて一気に雨が降ると、そういった物質が一気に流れ込むため、対策が講じられています。人体への影響については、そういったものは川に流れますが、その後処理をされて水道の水として供給されるため、人体にどこまで影響があるかと言われるとそこまでは詳しくはありません。

〈C 委員〉

私が聞いた話によると、アスファルトと車のタイヤの摩擦によって、空気中に成分が出るということを知りました。もちろんタイヤ自身も進化していくため、現状のままであるとは思いますが、何か少しでも良い方向に行ってほしいというのがあり、質問させていただきました。

〈H 委員〉

その件について、哲学の道を通っている車は、大体時速 20km ぐらいです。アクセルを踏むか踏まないかぐらいの状態で皆さん通っておられます。そのため、哲学の道の場合は摩擦による有害物質よりも砂埃の方がきついです。また、曲がる時に一番抵抗力がつくため、哲学の道について有害物質は関係ないと思います。

私は今日も住民の方と会いましたが、家の前のガラスやシャッターが壊れたとおっしゃっていました。私はこの錦林東山の環境は大好きです。夏は窓を開けられませんが、秋や春は自分の家でも窓を開けると風が通ります。しかし、多くの人が往来して歩くと、私の家の

前も人が多いですが、特に沿道にお住いの家は砂埃がひどく、窓を開けていられないと思います。私は若い時に哲学の道でランニングをさせていただいており、その時はアスファルトはない方がよいなと思っていましたが、そこの地元で生活している方々はアスファルトが必要であると思います。また、歩行が困難な人、車椅子の人は通れません。家でもバリアフリーとか言われているのに、人が多く来るところで、バリアフリーに近い形でやっていかないと、平等に皆さんが哲学の道を利用できないと思います。この春に疏水施設が国宝に指定された関係で、南禅寺から銀閣寺への人の流れが大きくなってくると思います。そうすると、やはり砂埃が心配です。

外部から「日本の道百選」に選ばれたとか何々に選ばれたから、温度が上昇するからと言ってアスファルト舗装をしなかったら、生活している方々は楽にならないと思います。地元住民は舗装してほしいと言っているのに、外部からの意見ばかりで中々舗装してもらえないのが現状です。沿道にお住まいの方々の立場に立って考えていただきたいと思います。

#### 〈A 委員〉

ありがとうございました。ただ今、お二人の委員の方から御意見をいただきました。

まず1点は、アスファルト等の固化剤の有害物質に関するお話がありました。これは科学的に、もし人体に影響が非常に強く、安全性の基準を超えた場合は使えないので、国の一定の基準として示されているのではないかと思います。この辺りは事務局で調べておいていただいたら良いと思います。おそらく危険であれば使えないので問題ないかと思いますが。

また、ただ今のお話の中で、特に砂埃に関して、近隣住民の方々の生活に非常に問題が起こっているというお話を御指摘いただきました。これは第1回、第2回でも御指摘いただいた件で、それを踏まえて、ただ今の御意見を尊重すると、車が通るゾーン1はできるだけ石や砂、粉塵が動かないもので、しかも耐久性があつて車に対しても強い舗装にする。ただし、景観といった点ではゾーン1もしっかりと全体の基調の中で考えていく。加えて、ゾーン2をどうするのか、ここは難しいですが、新しい工法など検討を継続するところです。この度の琵琶湖疏水の国宝指定もあり来訪者が増加することも予想され、砂塵がおこらないよう沿道にお住まいの方々への配慮を重視した舗装を早くしっかりしていただきたいというご意見でした。

#### 〈H 委員〉

ゾーン3も、住宅が非常に少ないが、山際のところで、砂利が結構側溝に入っています。グレーチングから入っています。やはり山なので、雨が降るとそこへ流れていって、そこに石とかが入っていると、せっかく溝を作っても綺麗に流れていきません。そのため、アスファルトにしてもらうと、中に入っていくのは落葉樹だったら落葉しか入っていきませんので、掃除は簡単になるかと思います。

〈A 委員〉

アスファルトというのは固化剤の一つなので、セメントを使ったものなど色々なものがあります。種類が多くあるので、画一的にアスファルトだけという話ではないです。

ゾーン3については、溝に砂利が入るというご懸念ですが、その砂利は今どういうふうに管理されているのでしょうか。京都市の方で、例えばその砂利が入らないような側溝の対応や管理のやり方があるかどうか、その辺りはいかがでしょうか。そこがもし問題であるとするならば、水が流れにくく氾濫する問題が起こっていたり、起こっていなかったり、その辺りの実情はいかがでしょうか。

〈事務局〉

ゾーン3のエリアについては、北側に比べて要望は非常に少ない状況ですが、確かに御指摘のあった通り、側溝の方に砂利が入っているのは把握しております。南側の方でも、日常のパトロール等で陥没等が発生した際は、これまでも補修はしています。

エリアごとの状況としては、住居系が非常に少ないため、土木みどり事務所に対しても、あまりゾーン3エリアからの要望は少ない状況です。今回事務局提案させていただきましたように、ゾーン1、2、3ということで、ゾーン1は特に、沿道の方にも十分配慮しないとイケないと思っています。また、ゾーン2をどうするかということは、まだこれから議論の必要があると思います。ゾーン3についても、要望は少ない状況ですが、ゾーン1、2と併せて今後検討していきたいと考えています。

〈A 委員〉

ありがとうございます。では、B委員お願いします。

〈B 委員〉

先ほどの続きを少しお話しさせてもらってもよろしいでしょうか。

2番目の桜並木の保全についてです。私も試掘調査に朝から夕方まで参加していました。樹木医の方によりますと、サクラ1本1本確認しないと、根の侵入については分からない、ということをおっしゃっていました。これについては、もし舗装をすれば、一斉に、一律にするということではなくて、1本1本、サクラの木の根の慎重な確認が前提ではないかと私たちは考えています。今ある貴重な桜並木をできるだけ長く、安易に若い木に変えるということではなくて、そういうポリシーが大切かなと考えています。

それから3番目です。これは前回も出ていたキマダラルリツバメの話です。これは哲学の道も含めて、生息地が全国で3箇所ぐらいです。これは土の道が残っているということから、やはり乾燥を防いでいるということが大変大切な点であるということ、また10月には上田先生等が調査をされると聞いているので、その調査を踏まえて考えていただきたいと思っています。

それから 5 番目ですが、これも先ほどから色々な方がおっしゃっている中身そのものです。具体的に言いますと、第二寺前橋から北、西田幾多郎さんの碑にかけての未舗装の道の件です。これについては、この問題が起こってから何回も京都市の職員の方から、「車が通るから土の道ではもちません」という話を聞かせていただいています。

そこでお尋ねしたいのですが、去年の 10 月 7 日の検討会議以降、一般論ではなくて、具体的にその区間の車の通行量ですとか、車の種類、自家用車、営業車、官用車とか、その辺の区分ですとか、実際のダメージ、それらについて調査をされたのでしょうか。事実確認が何より重要です。どれぐらい道が傷んでいるのかというのを、具体的にやはり調査をしていただきたいと思います。

それから 6 つ目、皆さんと視察に行った「半木の道」の件です。皆さんと歩いた場所は堤防です。あの道は雨が降っても速やかに水たまりが消え、大変優れています。そこは堤防だから吸収すると御説明を聞きました。ただ、植物園の正門に続いている道、真ん中に舗装があって両サイドが土の道なのですが、そこも私たちは調査をしています。そこは堤防ではないですが、結構速やかに水たまりがなくなっています。京都府さんは「古すぎて図面がない」とおっしゃっていますが、京都市独自でも、ここはやはり優れた道であるので調査をしていただきたいと思います。

それから最後 7 点目です。これは、今哲学の道が荒れていることについて、なぜこういう状態になったのか、維持管理はどうなっていたのかということ、京都市で総括、それから決意とか目標、計画を是非お聞かせいただきたいと思います。なぜ危険な状態があったのかということです。これからきちんと維持管理をしていく約束をしていただきたいと思いません。一定の時期に舗装工事をすれば、それで完了ということではないと思っています。日常的にきめ細やかな維持管理をして予算を確保していただいて、その結果、前回申し上げましたが、祇園南側並みにランク付けをしていただいて、十分な予算をつけていただきたいと思っています。

私は、京都市がランク付けをされることを否定してはおりません。東山は観光客の人気も 1 番であるし、経済効果もあります。京都市は観光で飯を食べている街であり、2 兆円産業と言われていています。ただ、哲学の道にはそれとはまた違う価値があると思っています。哲学の道にも十分な予算をつけていただきたいと思います。

一つアイデアを申し上げますと、土埃の件ですが、例えば、哲学の道沿いのサクラの植栽帯に散水パイプを敷設していただくというのはどうでしょうか。哲学の道の中ほど（大豊神社の御旅所のところ）に小径という喫茶店があります。その南に大きな家があって、植栽の所に散水パイプが走っており、定期的に水が撒かれています。これを、哲学の道の植栽帯に敷設していただくことで、水が定期的に流れるようになり、桜を潤してくれると思います。それはやがて道に流れてきて、勾配が西になっているため、道がいつも湿っている状態になると思います。そうなりますと、埃も抑制することができると思っています。

これは予算のかかる話をしています。ただ、京都市民の方が、そういう哲学の道を特別扱

いすることをえこひいきであるということで、京都市に苦情が来るということは、私はないと思っています。やはり哲学の道は京都 150 万市民の宝であるため、皆さん賛成していただけるのではないかと考えています。

「宿泊税を見直します」というタイトルで市民しんぶんが今日入りました。約 53 億円が約 130 億円になるそうです。来年 3 月 1 日から徴収されます。市長は「持続的な観光のため」とおっしゃっているので、このお金を建設局が引っ張ってきていただいて、哲学の道で使っていただけないかと考えています。

最後ですが、先ほど御案内いただいた、若王子橋の補修工事について、大変喜んでます。車椅子の方も喜んでおられるのではないのでしょうか。先日、車椅子で実験をしたところ、安全に下ることができました。この検討会議の場では、京都市と私たちはなかなか意見が合いませんが、それはそれ、これはこれです。これは大変感謝しています。これから車椅子の方が来られたら、安全に降りることが出来ますよ、このまま永観堂や南禅寺にも行けますよ、という御案内ができるので、これは率直にお礼を申し上げたいと思います。職員のみなさん、ありがとうございました。

#### 〈A 委員〉

ありがとうございました。サクラの問題については、試掘調査を実施したことで、固く転圧した所には根が行かないということ、同時に検証できたと思います。ただ、主幹である支持根が行かなくても、細い根が少し出ていこうとすることもあります。これは 1 本 1 本調査というよりも、工事を施工する時に、今回樹木医さん、専門家のヒアリングも踏まえ、事務局でご提案いただいた対処方法が重要で、工事をしていき、もし実際に掘り起こした時に根が出てきたら、丁寧に対処をしていくという考え方でよろしいかと思いますが、いかがでしょうか。

#### 〈事務局〉

はい。試掘の時に、3 箇所根を確認しました。その中で樹木医さんからもアドバイスとしていただいたのは、「これが全てではない」ということです。おっしゃる通り、100 本の木があったら 100 通りの根の張り方があるかと思うので、もしかすると工事をする際に、その周りを掘削すれば根が出る可能性は大いにあります。その場合には、基本的には根を切らずに、そのまましておき、どうしても切らざるを得ない時は、その根の性質をよく見て、支持根か、ひげ根か、その辺りも見極めた上で、必要な場合は切る。ただ、切った場合も正しい処理をすることで、サクラ自体への影響はかなり軽減できると考えています。

それぞれの木について、1 箇所 1 箇所、工事にあたってその辺りはしっかり確認しながら工事を進めなければいけないと考えています。また、サクラにとって良い環境は「通水性・通気性が一定確保されていること」とあるので、今後、哲学の道で何らかの工事をする、周りを掘るといったことがあれば、こういった通水性・通気性が確保されるような対策も検討し

ていきたいと考えています。

〈A 委員〉

ありがとうございました。「半木の道」の件について、私も「鴨川府民会議」という会議のメンバーで、府の土木事務所と検討した整備内容です。堤防の所と対岸のちょうど土木事務所の対岸の所の土系舗装、両方を比較しました。資料 17 ページの 1 番であり土を固定していなかった所というのは、以前は堤防の所と全く同じ仕様、石や砂が動く仕様で高水敷の道も舗装されていました。しかし、そこでは自転車が通ると穴が開いたりして危ない、という苦情が土木事務所に多数寄せられました。そこで、自然石や砂をセメント系の固化材で固定して、樹脂で色もつけて、平らな面で滑らかにしたことで、路面が綺麗になり、歩きやすくなった、ということで解消しました。それが 3 番目の舗装です。1 番の問題点を 3 番で解消している、という経緯があります。おそらく車が通る場所では、もっと穴が開いたり、凹凸が生じますので、1 番の舗装はなかなか現実的ではありません。例えばゾーン 3 のような所で、住居が少ないということであれば、現状の移動型でも安全かとは思いますが、そこは現実的な課題と共に考えておく必要があると思います。事務局ではこの辺りはいかがでしょうか。

〈事務局〉

半木の道は、鴨川左岸の自転車歩行者通路で 3m の幅員の箇所です、これは土系の状態になっている箇所かと思います。それ以外に、鴨川・高野川全体で、京都土木事務所においても、色々な舗装を今まで行ってきており、土系の舗装をやった場合は損傷とか維持管理面の問題があるということで、試験的に色々な舗装を実施し、先ほど A 委員から御紹介のあった鴨川府民構想会議で、透水性高炉スラグを採用され、平成 30 年頃から施工している中で、非常に状況が良いということは聞いています。

土系舗装の補修はなかなか大変ですが、この透水性高炉スラグについては、部分的な盛り上がりやクラックがあっても容易に補修できるとのことです。また、透水性高炉スラグのメリットとしては、市街地の歩道について透水性舗装を行っているが、このスラグというのを使うことによって、透水係数が 3 倍ぐらい水をよく通すと聞いており、京都土木事務所の評価としては、透水性高炉スラグは、今まで土系舗装、石張り平板舗装等、様々なものを試した中では良いということ聞いています。ただ、一番南側のゾーン 3 のエリアは、鴨川左岸の自転車歩行者道の舗装の状況と、確かによく似ています。

もう一つ、植物園の前の舗装も現場を確認しています。京都土木事務所に確認すると、図面等は何もないということでしたが、我々が見る限り、若干管理しているようですが、雨が降ると問題があるということは聞いています。

〈A 委員〉

ありがとうございます。維持管理についてはいかがでしょうか。

〈事務局〉

これまで、施工した後に継ぎはぎがある等の御要望をいただいています。舗装については、一定の年数が経てばどうしても劣化してしまいます。それ以外に、水道やガス、家を新築された場合に、そこから引き込みをされる時に、どうしてもアスファルトに Катターを入れてやり直しをしたりする場合、同じような舗装で復旧しても年代が変わってしまうので、どうしても違いが出てくる場合もあります。その点はやむを得ませんが、今後も土木みどり事務所としては、舗装した箇所については、適切に管理していきたいと思っています。京都市全体で予算がある中で、少しでも財源を確保し、適切な舗装の維持管理を進めていきたいと思っています。

〈A 委員〉

公共財なので、市民の税金、国の税金も使いながら事業を進めるということで、公平性というのが基本ではありますが、全体のレベルを上げて、舗装の維持管理を行っていくことが重要かと思います。維持管理しやすい材料等を選ぶことも必要かと思います。

また、散水パイプに関するお話しについては、公園や一部の建築では事例があります。道路ではかなり大変かもしれませんが、いかがでしょうか。

〈事務局〉

なかなか難しいかなと感じています。散水は、ただ水を流せば良いわけではなく、適切なタイミングと適切な量というのが必要であり、どうしても電子的な制御が必要になってくるかと思います。そういったものを設置するとなると、哲学の道はかなり延長が長いので、なかなか難しいと考えています。

また、疏水の水を取ることも現状ではなかなか厳しくなっているかと思いますので、御意見として参考にいただくということで留めさせていただきたいと思っています。

〈B 委員〉

散水パイプの件は1つのアイデアとして申し上げました。京都市は2023年から「街路樹の水やりをお願いします」というキャンペーンをしておられます。街路樹も枯れているという現状もあるので、疏水事務所の管理が大変だと思いますが、検討していただきたいと思っています。また、哲学の道に来れば、夏でもしっとり道が濡れているというのは、観光面でもすごく良いではないかと思っています。決して荒唐無稽ではなくて、検討に値するものではないかと思っています。

それから、本日の議論について少し確認をさせていただきたいと思っています。まずゾーニング論です。ゾーニングという事で、京都市は案を詳細に出してこられていますが、検討委員



〈B 委員〉

資料の 14 ページのゾーン 1、ゾーン 2 の区間についてです。そこは生活環境への配慮が必要である大豊橋までとなっています。そこは、先ほどから申し上げているように、白川筋のような舗装を一つの案として、具体的に考えていらっしゃるのかどうか、ということをお尋ねしています。

〈A 委員〉

白川筋の舗装を採用するかなど、資料の 17 ページに記載の舗装 7 種類のどれを使うかというのはまだ決めておらず、今後の検討です。

例えばゾーン 3 を現状の砂利の移動型のままで置いておくとしても、YR 系の無彩色に近い色のため、基本的には全体として YR 系で整えており、景観の見た目という点ではゾーン 1、2、3 と分けても基調色は変わらないようにすることが可能であり、風景そのものが変わることはないと思います。

皆様の御意見をお聞きしていると住民の方の利便性が高い箇所については、見た目は同じという前提で、石を動かさないようにしておいた方が良いのではないかと思います。

問題はゾーン 2 をどのように整備していくかということですが、例えば新技術の導入や環境に配慮した素材の使用などを検討してみてもどうかと思います。

この点について、D 委員いかがでしょうか。

〈D 委員〉

まず舗装についてですが、今検討しているのは、この哲学の道の全体の舗装をどう更新していくかということだと思います。資料の 14 ページの図が私もすごく分かりやすいと思います。

全体の舗装をどうしていくかを考える上で、まず現況の舗装を見た時に、今話題として特に上がっていたのが、大豊橋から北の部分だと思います。横軸で見えていくと、住居が非常にたくさんあり、利用の実態としては、北側の車道と南側の歩道に分かれます。そういった中で、砂利舗装を新しく更新して、北側はより強く固めていき、南側はもう少し弱く固めていく、というような方向性があると思います。実際どのような素材で、どういうふう固めていくかということについて、それぞれの地域に合った方法を考えていくのが一つあるのかなと思います。

例えば、北側ですと白川筋の話がありましたが、17 ページにあるように、白川筋は少し N 系の色味でカッティングをして石畳風にしています。カラーリングとしては YR 系の方がより温度上昇を抑えられる可能性が高く、保水性舗装にすることで、現状の舗装よりも、環境に配慮したような、温度上昇にも対応できるような、より良い舗装になっていく可能性があるかと思っています。ゾーン 2 の部分についても、弱く固めていくというのが検討になって

くると思います。ここは歩道が基本になるので、色々素材はあると思いますが、土の道の良さを活かしながら、どういった素材でどういう風に固めていくかということを考えていく必要があるかと思います。

佐賀の吉野ヶ里遺跡は、17 ページの透水性高炉スラグとか土系舗装に近い舗装です。竹を繊維にした天然の素材を土の中に入れて、土の強度を高めていくというような方法もあります。そういった新しい方法で、より強度を高めつつ、環境にも配慮して、生活環境にも優しいような舗装の可能性というのを検討していく必要があるかと思います。そういった中でも、やはり土系で柔らかい舗装になると、維持管理の面では10年ぐらいの耐久年数になってくるかと思います。先ほどの話でもあったように、鴨川でも試験的に新しいことをしながら管理の方法を検討されていますので、そういった可能性を検討していくことも一つかなと考えています。

#### 〈A 委員〉

ありがとうございます。ゾーン2は、生活の要素が強いゾーン1と自然の要素が強いゾーン3の間の緩衝区間なので、このゾーン2というのが一つのポイントになってくると、私も考えています。佐賀の吉野ヶ里遺跡の竹を入れるといった舗装は、舗装技術の中でもかなり新しいものです。B委員の資料の中にウッドチップ舗装が記載されていました。出町柳の葵公園でデザインを監修していましたが、その時ウッドチップを採用しましたが、柔らかくて踏み心地は優しいですが、耐久力が弱いというデメリットがあります。公園園路には良いかもしれませんが、ただし、環境面や温度上昇の観点からも、竹などの植物のような有機的なものを中に入れるというのは、環境に対する新しい手法と思っています。京都でも竹を高圧で炭化して、それを道路に入れようかという研究開発をされており、色々な新しい技術も出てきているので、それらを丁寧に集めた上で、メンテナンス、耐久性を考慮して、ゾーン1やゾーン2も含めて、具体的にどういう素材が良いのかということ丁寧に議論していきたいと考えています。

#### 〈C 委員〉

あと少し時間いただきたいです。ゾーンの件について、14 ページを見ていて私のイメージとは違うなと思っています。それは、大豊橋からもう少し北までが、ゾーン3になっています。大きな家があって、その東側は土の道なので、ゾーン2の距離が現状よりもこの図は多くなっています。大豊橋より少し北までが砂利道だと思います。

#### 〈H 委員〉

大豊橋と桜鹿荘橋の間は舗装してあります。現地視察の際に、舗装していたとしても天然記念物の生き物には関係ないとB委員はおっしゃっていました。

〈C 委員〉

大豊橋の少し北側までが土の道なので、そこは残しておいて欲しいというのは私の望みです。

もう一つ最後に、話を戻して悪いですが、散水の件についてで。インクラインのずっと西側の噴水よりも少し東に、疏水の水を汲み上げる水道栓みたいなのがあります。例えば疏水の水を生かして、みんながバケツや柄杓で水やりができないでしょうか。観光客の有志の方を巻き込んだり、地域の人を巻き込んで、そういうことができないかなと思ったりしています。検討委員の少ないメンバーだけではなく、学生のゼミで取り上げてほしいなど提案して、色々な声を集めて検討していけないでしょうか。そういうことがこれからの京都なり日本を変えていく力になるとずっと感じています。

〈B 委員〉

今後のスケジュールについてお尋ねしたいと思います。どこかの時点でまとめて、市長宛ての報告書を作られるという流れは必ず入ると思いますが、この次、あるいはその次、どの辺りまでスケジュール的に京都市は考えていらっしゃるのか、教えていただきたいです。

〈事務局〉

前回と同じ回答になってしまいますが、期限を決めて議論しているわけではないので、いつまでに結論を出すといったスケジュールはありません。ただ、沿道住民の方々には、砂埃や石が跳ねる等で、生活面でかなり御不便をかけています。そういう御不便に思っている方がいらっしゃるということを考えますと、なるべく早く結論を出したいということも考えています。

〈A 委員〉

ありがとうございました。それでは皆様、本日は積極的で前向きな、丁寧な御意見をいただきまして、本当にありがとうございました。皆様の今日の御意見を事務局で整理いたしまして、次回の会議で議論していきたいと思います。第3回の会議はこれで終了します。それでは、全体進行を事務局の方にお願ひします。

〈事務局〉

委員の皆様、長時間にわたり活発なご議論、ご意見をいただきありがとうございました。また、次回の会議については、本日委員の皆様からいただいたご意見を踏まえ、資料の方を整理した上で、また日程調整の連絡をさせていただきたい。本日はどうもありがとうございました。