

第4回哲学の道デザイン検討会議 摘録

日時：令和7年12月19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1・2会議室

次第

1 議事

- ・これまでの検討会議の振り返り
- ・各ゾーンの路面デザインのイメージ

摘録

【事務局御説明】

第3回会議までの振り返りや各ゾーンの路面デザインのイメージについて、事務局から御説明。

〈E 委員〉

ありがとうございました。ただいま事務局から、ゾーニングを踏まえた各区間のデザインについて説明がありました。何か思うことなどございましたら、委員の皆様から自由にご発言いただければと思います。

〈A 委員〉

ゾーン2について発言させていただきます。実際にそこで生活し、門掃きや打ち水、桜の落ち葉のケアをされている住民の方々に、どのような道を希望するか意見を伺いました。空き家を除いた12世帯のうち、11世帯、つまり9割以上の方が「土の道での整備」を希望されました。この意向を委員の皆様や行政の皆様にもご理解いただきたいと思います。その上で、ゾーン2において土の道での実験施工を検討していただけないでしょうか。私たちは1年半この会議に関わり、素人なりに勉強してきました。具体的には、多くの人が歩くため路盤をしっかり作り、水はけや透水性、雨水の浸透、サクラの根に配慮した設計にしたいと思います。表面については、埃の立ちにくい川砂を使用することを提案します。川砂は泥が混じっていないことが多いと聞いております。京都市が第一疏水で浚渫している川砂を使えば、税金の節約にもなるかと思えます。

実験は1年以上行い、四季を通じて雨の日や風の日経過を観察し、改善・検討するような形でじっくり見ていただき、ゾーン2に住んでおられる住民の方々にも評価したいと思いますと考えています。

〈B 委員〉

今のご意見に賛成です。土の優位性も含めて考え、沿道の方の意向を大事にしてほしいです。実験についても以前から実施してほしいと思っていました。また、1年前の現地視察で

は南側の土の道が時間の都合かパスされましたが、同等に考えていくべきではないかと疑問を感じています。

〈A 委員〉

ゾーン 2 の意向もはっきりしたところで、ゾーン 2 での実験施工にすぐにでも着手してほしいと思っているのですが、京都市としてはいかがですか。

〈事務局〉

ゾーン 2 においては、土系舗装の試験施工を考えています。土系舗装は京都市内の公園等では採用されていますが、人が通る道での事例がほとんどなく実績が乏しいため、試験施工によって検討を深める必要があると考えています。A 委員がおっしゃる、しっかりした路盤、つまり、表面の一層下にある砕石などの固い層の上に砂などの土を入れた舗装を検討してくれないかというオーダーについては、私たちが提案している土系舗装とほとんど変わりはありません。唯一の違いは、土系舗装の定義は、上に載っている砂や土に埃が立たないように一定の混ぜ物をするという点です。風合いや見た目はあまり変わらないと思っていますが、事例が少ないため試験施工はぜひやりたいと考えており、場所や種類については今後しっかり詰めていきたいと思っています。もう一点、ゾーン 2 の住民の皆様の意見を試験施工で反映いただきたいという意見についても、見ていただける形で実施しなければ意味がないと思っておりますので、そういった点も注意して前向きに考えたいと思っています。

〈A 委員〉

先ほどご紹介した 12 分の 11 のゾーン 2 に住んでいる沿道住民が望んでいるのは「何らかの形での舗装」ではなく、今の土のままの状態を活かした形での舗装です。今の道そのままでないが、もっときちんと整備した状態で土の道を望んでおられるので、今の事務局が説明した舗装はまったく違うのではないかと思います。なんらかの舗装ではなく、今の土を活かした形での整備を望んでいるというのが一点目の話です。なおかつ、ゾーン 2 は歩行者専用道路でもありますし、今の土の道を活かした形でというのが 11 世帯 90%以上の意見になるため、これらの意見をぜひ踏まえていただきたいです。

〈E 委員〉

その他、ご意見ありますでしょうか。

〈C 委員〉

3 回の会議と今日の会議を踏まえ、十分に理解できたと思っています。ゾーン 1、つまり生活区間のゾーンについて、先日じっくり歩いてみました。ゾーン 1 はほとんど土の状態の箇所はなく、何らかのアスファルト舗装が実施されている。しかし、このアスファルト舗装が、誰がどうしたかわからないが統一性がなく、つぎはぎだらけで「哲学の道」の名前が随ちるような状態です。まずは一貫性のある整備が必要ではないかと思います。

また環境面についてですが、ゾーン 2 でヒートアイランド現象を懸念する意見もありましたが、会議資料表紙の写真を見る限り、河川の石垣から並木部分までの道路の半分以上は土として残されるわけです。残り半分以下の人や自転車が通る部分を実施するということ

であれば、そこまで全面的にヒートアイランド現象による温度上昇を懸念する必要はないのではないかと感じました。

〈議長〉

司会を交代します。ただいまの意見について、メンテナンスの段階でつぎはぎになっている点については、今後どのように対応されるか事務局からお願いします。

〈事務局〉

ゾーン1に関しては、施工の時期によって、色や見た目が異なり、つぎはぎになっている現状があり、私どもも心苦しく思っております。今回、ゾーン1、ゾーン2、ゾーン3で方向性が決まりましたら、その方向性にあつた舗装をしっかりと実施していき、維持管理もしていきます。場合によっては、一部舗装を張り替えなければならない時期も来ますが、その際は、当初のデザインを守った形で維持管理ができるよう努めてまいります。

〈C委員〉

この検討会議は舗装だけの検討会議なのですか。電柱の地中化といった空間的なデザインについては議論しないのですか。

〈事務局〉

基本的には路面のデザインについての検討になりますが、これまでアリ、チョウ、ホタルやサクラの専門家のご意見もいただいております。道路の工事をするのであれば、より環境にいいものをとということで、専門家の意見も配慮したうえで、単なるデザインだけでなく、環境に配慮した内容を反映させたものになっていると考えております。

〈議長〉

ヒートアイランド現象の件については、ご意見として承るということでよろしいでしょうか。

〈事務局〉

はい。

〈A委員〉

最初にも申し上げたが、ゾーン2の住民12世帯中11世帯が土の道での整備を望んでおり、そこに住んでいる方の意向を最優先で考えるべきではないですか。

〈議長〉

事務局いかがでしょうか。

〈事務局〉

今回4つの配慮項目を作っております。スライドでも示したとおり、生活環境も大事であり、道路の安心・安全、維持管理のしやすさといった道路管理者の目線も重要と考えています。その他、景観、環境もございます。道路の安心・安全という観点で考えますと、ご意見のみを採用するのではなく、京都市の求める基準に合わせた形で答えを出せればと考えています。

〈A 委員〉

住民が望んでいるのは「今のままの道」ではありません。最近も躓いて捻挫をしたという話を聞いています。したがって、ゾーン2に住んでいる方が望んでおられるのは、もっと綺麗に整備され、安全な道でなおかつ土の道であります。この方向性で、京都市として前向きに検討いただくというお答えをいただきたいです。

〈議長〉

土の道という言葉の定義をはっきりさせた方がいいと思います。どのような概念でおっしゃっていますか。

〈A 委員〉

しっかりした路盤を作り、砂利舗装に近いのですが、その上に砂利ではなく例えば川砂のようなものを使うというものです。多くの方が歩くため、すぐに固まってくるのではないかと。川砂は泥が入っていないため、ほこりが少ないのではないかと。そのような実験をしながらゾーン2の住民の意向を尊重して実施していただきたいと思っています。

〈議長〉

砂利であっても粒を固定する方法もありますし、ゾーン3のように、今のまま固定せず石を置いておく方法もあります。また、石畳風舗装でも砂利を入れて作ることは可能です。そこについては固定しても固定しなくても良いということによろしいでしょうか。工法については問題ないということでしょうか。

〈A 委員〉

私たちは素人です。京都市の方は専門家であるため、プロの方であれば良い知恵を多く出してくれると思っています。ゾーン2の方が希望されている、今の土の道が色々な点で良いという意見を汲んでいただく必要があると思っていますし、具体的には素人なりに勉強したことを申し上げました。プロの方に深く検討していただき、埃を抑える方法や様々な石を除去するなどの案を出していただきたいです。そのための実験をゾーン2で土の道として行ってほしいのです。

〈議長〉

前回、A委員が環境面で気温上昇のお話をされていましたが、ゾーン2は環境面や景観面も踏まえ総合的に検討するということがよろしいでしょうか。

〈A 委員〉

そのとおりです。現在、砂利舗装という言葉が行政的にはとおっていますが、私たちは現時点では川砂がいいのではないかと考えておりますし、第3回でペーパーを出させていただきましたが、土の道の温度上昇に対する優位性は明らかですので、そこも踏まえて発言しております。

〈議長〉

川砂の場合、取る場所によって白っぽくなったり黄色が入ったりしますが、そこはあまりこだわらず、川砂であればどこの川でも良いということによろしいでしょうか。

〈A 委員〉

現時点では、川砂がいいのではないかと考えているところです。

〈議長〉

事務局いかがでしょうか。

〈事務局〉

ゾーン2については、試験施工を予定しており、ご提案いただいた内容もそのままではな
いかもかもしれませんが、一つの例として、他のいくつかの例とあわせて、複数の種類で試
験施工を行いたいと考えています。

〈A 委員〉

例えば「竹を繊維にした天然の素材を土の中に入れた土系舗装」（以下、土系舗装 A とす
る。）も含めてということでしょうか。

〈事務局〉

そうです。

〈A 委員〉

沿道の方は、「何らかの形での舗装」は望んでおらず、土の状態での整備を望んでおられ
ます。そこを汲んでいただきたいです。

〈議長〉

粒が動かない固定のものは駄目ということでしょうか。ゾーン2は、交通量は多くないで
すが沿道の方の車両利用や緊急車両の通行などもあり、また観光者の人や自転車の通行に
より砂利のように動くものと穴ができる、飛散する等の心配があるため、耐久性を考慮し、
繊維素材のもので少し固めるといったことも検討していると考えますが、それも駄目とい
うことでしょうか。

〈A 委員〉

ゾーン2は自転車歩行者専用道路で車は通りませんので、ゾーン2で暮らしている方が
感じている土の道の良さを活かした形で、土の道での試験施工をしていただきたい。

〈議長〉

事務局いかがでしょうか。

〈事務局〉

京都市としては、そのような意見も尊重しつつ、その他、京都市として提案しているよう
な土系舗装も一緒に見ていただき、あらかじめ一つに絞るのではなく、様々なものを見て、
その中で判断いただくような試験施工を考えております。

〈議長〉

試験施工は見た目とともに、質感やどれくらい削れるか、また、中長期での耐用年数など
機能面も併せて評価していく必要があります。

〈A 委員〉

京都市がおっしゃられている「土系舗装 A」の少し前のモデルは、京都府南部のお寺で実

際に施工されており、7年経ったものがあるのですが、見に行くとバリバリに割れており、色も安っぽいものでした。そういったこともあるため、「土系舗装 A」などの土系舗装はやめてほしいと京都市に申し上げた経過もあります。それを踏まえ、ゾーン2に住まれる11世帯の方は、土の道で実験をしてほしいということです。議長もおっしゃっていましたが、1年間ほど経過を見て、雨や風の日もある中で土の道の状態を行政の方や沿道の方で観察していければと思っております。

〈議長〉

一点だけ、京都府南部のお寺については実際割れているのですが、工法そのものが悪いというのではなく、山道のような傾斜が大きく凸凹の道でありかつ、工法ではなくて施工が荒っぽい、悪い景観となっているという認識です。施工の丁寧さが低いとひび割れが起こることがあり、「土系舗装 A」に限らずどの工法でも、施工が丁寧にしっかりできれば、京都府南部のお寺のようなことは起こりません。色についても、「土系舗装 A」の工法を使ったとしても、安っぽい色にならないよう、粒径や色などの調整は可能です。「土系舗装 A」は繊維を入れることで気温上昇などの環境性能を高めるための工法の一つとして検討しておくと思います。いずれにしましても、景観については、どの工法でも施工を丁寧にしなければ、同じようにひび割れや凹凸などその他の問題が起きてしまいますので、試験施工では施工をしっかりした形で仕上げていただき、工法、機能を見ていただければと思います。事務局いかがでしょう。

〈事務局〉

1点目の試験施工については、A委員のおっしゃる土の道についても試験施工の一つとして実施していきたいと思っております。併せて、土系舗装についても同様に試験施工を実施し、いくつかを並べて見ていただき、状態を確認できればと思っております。また、「土系舗装 A」という言葉が出ていますが、必ずしも「土系舗装 A」を試験施工するとは決まっておられませんので、どういったものを試験施工するかについては事務局にお任せいただければと思います。

〈A委員〉

繰り返しになりますが、ゾーン2に住んでいる方は土系の舗装は望んでおりません。土の道でのより良い整備を望んでいるため、その方向性で前向きに検討していただけないでしょうか。

〈事務局〉

土の道の試験施工も実施しますし、提案させていただいている土系舗装についても同様に試験施工を実施し、それも含めて見ていただくのが最適であると考えております。

〈議長〉

土の道の整備ということで、先ほどもイメージをお聞きしましたが、土の道に類するものを集めて比較していくのですが、工法を選ぶため、実際の土を使い固定しても土のイメージを景観的に出せる工法もあります。いずれにしても今ある土のイメージから急に変わるの

もよくありませんし、安全で環境面にも配慮したものをトータルで考えていく必要があると思います。

〈事務局〉

我々も哲学の道を管理する立場として、A 委員からご意見のあった路盤を構築してその上に砂を乗せるという方法も以前から一つの方法として把握しておりますが、先ほど出た「土系舗装 A」以外の場所でも同じように土系の景観や環境に配慮した舗装はいろいろあり、調べておりますので、そういったものを含めて考えていく必要があると思っています。ゾーン 2 は歩行者と自転車が通る箇所ではありますが、日常の管理や安全を考えた上で、何が一番いいのか真剣に考えていくつもりです。

〈D 委員〉

私は哲学の道には住んでおりませんが、第 1 回会議の際、ボランティア活動の委員さんにはかミーティングはできませんでしたが、5 軒の商売をされている方々と話し、5 軒とも舗装してほしいとおっしゃっていました。舗装してほしいという人がもっと多かったと聞いており、今の A 委員のお話とのギャップを感じています。

〈議長〉

意見聴取は聞き方や聞く前にどのような情報を与えるかによって回答が揺れるものですが、自然環境や景観に資する道の状態にできる限り近づけつつ、安全面や維持管理も両立させるという理念で当初 3 つのゾーンで考えていくということです。ゾーンの全てを丁寧に議論しないとイケませんが、この理念に基づいて、皆様のご意見を反映していきたいと思っております。

〈事務局〉

多数決になってはいけないと思っておりますし、意見聴取については聞き方によって変わってくることもあると思います。舗装してほしいという声も、してほしくないという声も両方届いており、様々な意見があるからこそ、この検討会議を始めたところですので、皆さんの意見を反映しつつも、この道がどうあるべきか、何がふさわしいのか議論を深めていただければと思います。

〈議長〉

E 委員はいかがでしょう。

〈E 委員〉

沿道の住民の方の舗装してほしいという声と、砂利ではなく土の良さを活かしてほしいという二つの声があると認識しましたが、舗装するか土の良さを活かすかの実際の形の話をするとな議論が分かれる部分もあると思います。また、舗装という言葉に対してのイメージも個人個人で異なることがあると思いますので、こういった技術があるのかを具体的に試験施工しながら段階的に検討していくのがいいと思います。

〈F 委員〉

試験施工を実施し、沿道の方や近隣住民が比べる対象を見て徐々に決めていくのがいい

と思いました。先ほど C 委員がおっしゃったとおり、ゾーン 1 がつぎはぎだらけの道なのですが、ゾーン 1 とゾーン 2 の車両の交通量はあまり変わらないのでしょうか。

〈事務局〉

ゾーン 1 は一般の車両も含め通行ができますが、ゾーン 2 は交通規制上、自転車と歩行者しか通行できません。沿道にガレージを持っている方は特別に許可を受けて通行することができますが、一般の車両が通り抜けるような道ではありません。

〈F 委員〉

ゾーン 1 について、東西に横切る車は見かけますが、南北を走っている車はあまり見かけません。したがって、統一性のないゾーン 1 のつぎはぎだらけの道路についても、車両が通行して問題ないようであれば、試験施工しようとしている新技術の土系舗装にすれば、デザイン的にいいものになるのではないかと思います。

〈事務局〉

土系舗装についてメーカーにも問い合わせをしておりますが、一般車両の通行するところでは採用できないという回答でしたので、今のところゾーン 1 では土系舗装は適用できないと考えています。

〈議長〉

土系舗装は公園などでの施工例が多く、実績などのデータがないため、実施した後に穴が開く危険性などはゼロではありません。それでも新しくチャレンジする場合、ゾーン 2 についても車の交通量は少ないですが、通行者自転車も多いため、問題が起きるかもしれませんが、そういう時の修復や維持の対応強化も含めて検討していくという認識ですが、事務局いかがでしょうか。

〈事務局〉

そのとおりです。土系舗装は公園の園路でよく使われており、人が通る場所ではある程度実証されていますが、自転車を通る点については、公園内で自転車は通らないため、あまり実証されていません。今回、歩道部分への利用について試験施工で確認したいと思っています。

〈議長〉

公園の中を比較的緩い固め方の土系舗装にして、車が通る入り口の搬入路は同じ素材で固め方を強くしている公園も多いので、慎重に検討していければと思います。

〈G 委員〉

土系舗装について、今回の説明で初めて知ったのですが、私自身はこのような先進的な技術があるのかと肯定的な気持ちで捉えました。今は、土系舗装は公園などが主体であり、哲学の道のような、人や自転車が通る道での事例は少ないということですが、だからこそ哲学の道で実験的に舗装を行うことは大きな意義になるのではないかと思います。私自身、土系舗装が正しいか正しくないかということは、この会議だけではわからないことだと思いますし、実際に実験をしてみて分かることだと思うので、まず哲学の道でこうした実験が

行われる可能性があるということに大きな意義を感じています。

また、先ほどA委員のおっしゃっていた、地元の住民の方が求めている、舗装をしてその上に土を重ねるという方法について、そのやり方では第1回から問題視していた雨のぬかるみや土埃などの問題は解決されるのか気になりました。砂利を固めている点で強度は上がるのかもしれませんが、年月が経つにつれて現状のように砂利が舞ってしまったり、ぬかるみが発生してしまい、今の状態に戻ってしまうのではという不安を感じました。

〈議長〉

ゾーン2は新しい技術的チャレンジになるため、公園で使われているものを使いますので、環境性能を高める考え方です。メンテナンスまで含めた確実な答えは出ないかもしれませんが、チャレンジするからこそ哲学の道の意義があると思います。

〈H委員〉

G委員の意見に賛成です。ゾーン1では車両が頻繁に通る、犬の散歩をしていると頻繁に横に避けないといけないですし、観光の車も入ってきます。凸凹がひどいので、第1回会議の時にも言いましたが、補修の際も綺麗に直すことができるようにしていただきたいです。ゾーン2については、A委員のおっしゃられた住民の方の気持ちもわかるのですが、つまづくような凸凹があるのは困りますので、地盤を直した上で舗装するのが良いと思います。試験施工等していただけるということですので、住民の方に見ていただいて考えていくのが良いのではないかと思います。

〈議長〉

先ほども言いましたとおり、ゾーン2はチャレンジとなりますので、例えば、新技術を使い2年ほどたてば凸凹ができメンテナンスが必要になることもあるかもしれません。その時にメンテナンスですぐ処理をして元に戻るといったものが確保できていれば、大きな問題にはならないと考えております。

〈事務局〉

試験施工については、ゾーン2の中ではなく、別の場所での試験施工を考えており、数種類の道の形を見ていただけるようにしたいと思っています。試験施工するものについては、作るだけでなく、維持管理・メンテナンスもしやすいものでないといけないと思っていますので、そういった点で、土系舗装のメーカーには作るだけでなく、維持管理のやりやすい方法等も聞いておりますので、それらの点もセットで評価できればと考えています。

〈A委員〉

ゾーン1の未舗装部分についてですが、京都市のゴミ収集のパッカー車や軽トラックが頻繁に通っています。パッカー車については、週4回、火曜1回、水曜2回、金曜1回通っており、軽トラックについても、少なくとも週2、3回通っています。私も何度も目撃しておりますが、かなりのスピードで埃を立てて走っています。先日、ゾーン1の未舗装付近の住民の方にもお聞きしましたが、凄い埃と言っておられます。対照的に、ガレージに停めている方、住んでいる方は、人の歩くスピードよりもゆっくり、丁寧に運転しています。京都

市のパッカー車等は凄い埃であるため、ゾーン 1 に住んでいる方の苦労を軽減するという点において、同じ京都市として、すぐにでも改善していただきたい。

〈事務局〉

路面デザインの話とは少し離れますが、そういった不手際があったのであればこちらから申し伝えます。

〈議長〉

ゾーン 1 で速度規制はあるのでしょうか。

〈事務局〉

標識は特に見た限りはないと思います。

〈議長〉

極端な話、40km/h でも大丈夫ということでしょうか。

〈事務局〉

そうです。一方通行の規制はありますが、速度規制についてはないと思います。

〈議長〉

スピードの問題だけで解決できませんが、20km/h や 30km/h に制限することはできないのでしょうか。

〈事務局〉

20km/h にしたとしても、実際 20km/h のスピードを出すには危険な場所ですので、もう少し配慮すべきところと考えています。

〈A 委員〉

ゾーン 1 の未舗装の箇所については、窓ガラスが割れている家がありますが、この窓ガラスは鉄線が入った強化ガラスであるため、それなりのスピードで重量がある車でなければ割れないのではないかと推測しています。パッカー車を調べますと、本体が 7~8 トン、荷物の満載時で 10t 程度、後輪は重量があるためダブルタイヤです。この車がスピードを出して走っているため、窓ガラスに穴が開くといった被害の原因になっている可能性もありますので、すぐに確認し対処していただきたいと思います。

〈事務局〉

今のお話からも、ゾーン 1 についてはしっかりと固める舗装が必要であると感じております。

〈A 委員〉

それは違います。先日京都市にお伺いしたら、ゾーン 1 の土の道は 1988 年頃から、約 40 年間ほとんど本格的な補修をされていないとのことでした。そういうことがあって、今の状態になっているので、まずはパッカー車の運転などの対処をしていただき、住民の苦痛を軽減すべきと考えます。

〈事務局〉

ゾーン 1 南側の車両が通行する箇所が一部舗装できていない状態ですが、過去に舗装したいという話は何度か土木みどり事務所にもあったと思われませんが、沿道の協力が得られないなどの様々な経過で実施できておりません。車が通るような生活道路は一定スピードがでるため、どうしても石が跳ねるということが起きますので、そのようなことが起きないようにしなければならぬと感じております。また、パッカー車の速度については、担当課に地元から意見が出ているということをお伝えいたします。

〈議長〉

関係機関で注意していただければと思います。

〈C 委員〉

ゾーン 2 については、ガレージを持っている方が車を入れる程度であれば環境面を重視しても良いと思うが、今の話を聞くと、観光面を重視するのであれば思い切って車両を通行止めにするというのもあると思う。しかし、自動車の通行の許可を出している以上、生活道路の安全面を考えると、砂利道の維持は難しいと感じますし、住民のニーズはあるといえど最低限の舗装は必要ではないかを感じる。

〈E 委員〉

ゾーン 1 について、現状舗装の状態が悪く、連続性が悪くなってきているというお話があったと思いますが、ゾーン 1 は段階的に石畳風舗装でセメントミルクにより補修されれば、車にも強い舗装と認識しており、現状の舗装よりグレードアップし耐久性の強いものになっていくと思っています。資料の石畳風舗装の写真は、白川沿いで施工している写真になりますが、現状の自然色舗装と石畳風舗装の施工箇所を比べて、強度はどの程度違いがあるのでしょうか。

〈事務局〉

少し石畳風舗装についての説明をさせていただきます。白川筋で昨年見ていただいたものになるのですが、めくれて補修したという事例はあまりありません。石畳風舗装で補修した箇所があるとすれば、水道等を自宅に引き込むために、目の前の道路を掘り返す必要がある時であり、ほとんどは水道管等の工事が原因になります。

バス停の前で一部グレーの舗装になっている箇所があると思いますが、この舗装を半たわみ舗装といい、バスなどの重量物が通行する箇所でもより強度が必要な箇所に使われるものになります。この半たわみ舗装の表面を綺麗に磨いたものを石畳風舗装といいますので、強度としては問題ないと考えています。

〈議長〉

同志社の中の相国寺のメインストリートも石畳風舗装を採用しますが、写真では無彩色で白黒の石のようなイメージがあります。この工法でも YR の土系の色にすることは可能ということでもよろしいでしょうか。

〈事務局〉

はい。哲学の道にあう風合いにすることも可能と考えています。

〈A 委員〉

10月7日から、土の道というのを申し上げておりますが、昨年9月に京都市にも沿道の会のみなさまから名簿が提出されおりますが、沿道の方で土の道を望んでいる方は20名いらっしゃいます。また、今年の5月にKBS京都さんがゾーン1に住んでいる方にインタビューをしており、インタビューを受けた方ははっきりと土の道が良いとおっしゃっていました。こういった方が実際おられるということを改めて申し上げておきます。

また、ゾーン2について、12世帯のうち11世帯、つまり91.6%の方が土の道での整備を希望されているということは、優先項目として最大限尊重していただくべきではないでしょうか。

〈事務局〉

繰り返しになりますが、土の道を含めて、様々な道の形で試験施工を実施し、選んでいただくのが良いと考えています。

〈議長〉

土系舗装など様々なもので土のイメージにもっていくことは可能ですし、砂利そのものも土の道になります。土の道という概念がしっかり決まっていないところもあると思いますので、風致や自然環境、景観、土を固めるかどうか、工法のあり方や保水性など様々な要素を合わせたうえで試験施工して工法を確認する、また沿道に合わせて景観の調整をしていくものと考えます。土の景観的なイメージについては、冒頭から皆さん問題なく共通して考えておられると思いますので、これから試験施工で具体的な工法など決めていくことになると思います。

〈A 委員〉

事務局のおっしゃっている砂利舗装ではなく、埃の出にくい川砂などを使っていたいた舗装というのが基本的な考えです。

〈議長〉

砂利の舗装はほとんど川砂ではないですか。道路の場合はそれ以外の砂利もあるのでしょうか。そのあたりも、また調べていただければと思います。

〈F 委員〉

ゾーン3の砂利はどのような砂利なのでしょう。

〈事務局〉

成分やどこの物かまではわかりませんが、一般的に砂利と呼んでいるものは小さな石で粒がそろっているものになります。御所の舗装をイメージしてもらおうとわかるのですが、下は固いのですが、その上に数センチ同じ粒の砂利が乗っており、いささか歩きづらいますが、ザクザク音のなるいい風合いが出ており、ああいったものが砂利舗装になります。

〈D 委員〉

自分の家のガレージでの説明で申し訳ないですが、大きな砂利は引いた直後はザクザクと音がしますが、年がたつと土地が沈んでいくため、新たに石を入れる必要があります。玄関に引いている小さな砂利についても痩せていきます。それを人が通る道で実施すると、より重量がかかるため、水たまりができると思いますし、均一に設置したとしてもガタガタになり、車いすも通れない状況になってしまいます。現状は悪いため、いい方向で直していただきたいと思いますが、砂は入れると溝に流れることもあるため、そういった砂の改良などを検討するのがこの会議だと思っています。今の最新技術で土に近い舗装をしていただけたら埃はなくなると思います。私の家の砂利の経験からも、自然に近い砂利では緊密にしても痩せていきます。

〈議長〉

動く砂利ですとはじかれて、特に痩せていく可能性があります。G 委員お願いします。

〈G 委員〉

ゾーン1、ゾーン2に比べて舗装の優先度が下がるということであまり話には出てきていませんが、ゾーン3についても皆さんの意見を聞きたいです。私は、ゾーン3は特に景観への配慮が必要で、自転車や歩行者のみが通る場所ですから、ゾーン1、ゾーン2に比べてカチカチに舗装する優先度は低いと感じています。現状維持、あるいは自然な風合いを残した土系舗装という意見に賛成ですが、他の方はいかがですか。

〈B 委員〉

ゾーン3は幼い頃から利用してきた道で、ある地域の方は、私の実家があったところと同じで、家の前に小川が流れています。アスファルトの道は、工事のたびに掘り返され、つぎはぎだらけになります。それだったら、土の道で解決策をとることでした。私はサクラ並木の前の集合住宅に住んでおり、たまたま前がアスファルト舗装されているのですが、極端に言えば、アスファルトを剥がしてでも地道にしてほしいという思いがあります。また、自転車については「押し歩き」にするなどの規制をしても良いのではないですか。こういった様々な事を地域の人たちの協力のもと実施することで、みんなの意識も変わっていき、これからの京都にとっても地域にとってもいい方向になると思っています。様々な資料が事務局や保勝会さんからも出てきているので、これからも掘り下げて丁寧に進めていただきたいです。

〈議長〉

哲学の道のデザインの問題からは外れるかもしれませんが、自転車の規制については、インバウンドが多すぎてバスが機能していないため、自転車をモビリティとして使うことも多いと思いますので、観光政策にも関連することかと思っています。会議の範囲外かもしれませんが、事務局いかがでしょうか。

〈事務局〉

地元の方とお話する中で、車の問題なども聞いております。車の規制をしたいなどのお話もいただいておりますが、今の議論としては、景観や交通規制等を含めた今の規制の条件の中でどう整備していくかということですので、自転車の通行禁止などについてもオーバーシーズンで多くの人が利用している中でいい観点だと思っておりますが、今回の会議では今の条件で議論していただければと思います。

〈議長〉

先ほどゾーン3について、石が痩せていったり、横にはじけて土部分のみが出てきたりするという話が出てきましたが、ゾーン3をそのままの状態に残すとなると、そういった問題が残る可能性が出てきますが、その対応はどのように考えていますか。

〈事務局〉

ゾーン3については、沿道にあまり家がないため、そのような要望は少ないと思っておりますが、一部で水たまりや砂利が水路に寄って行くということは現認していますので、土木みどり事務所で維持管理はしっかり実施していきたいと思っております。

〈議長〉

今も維持管理を実施していただいているとは思いますが、砂利の粗密があると景観的には好ましくない状況もありますので、事務所での管理や、住民の皆様にもご協力をいただき、できる限り砂利面を綺麗な状態で維持する必要があります。よろしくお願いたします。

〈A 委員〉

ゾーン3に関連して、車いすのお話をさせていただきます。9月16日に若王子橋の少し北で車椅子の実験を行いました。介護用で車輪の小さな後ろから押すタイプの車いすに約70キロの男性に乗ってもらい私が押してみました。若王子橋北の比較的平坦な土の道であれば、全く問題なく押せることが確認できました。知り合いに長年車いすを利用しておられる方がおられ、その方の協力を得て自走式の車輪の大きな車いすでも同様の実験を行いました。問題ありませんでしたのでお伝えしておきます。福祉目的という点でも、土の道は排除されるものではないということをご披露しておきます。

また、D委員がおっしゃられた砂利と土のお話ですが、ゾーン2で土の道の実験の一例として川砂を挙げさせてもらっていますが、京都市のプロの方にいい素材、方法を考えていただき十分検討していただきたいと思っております。

〈B 委員〉

私も介護経験がありますが、車いすでは勾配や3～5cmの少しの段差でもかなり大変です。幸い哲学の道はそのような状態ではないため、そういった心配はなさそうと感じています。

〈議長〉

哲学の道の土は比較的固いため、車いすが動きやすいというものもあるかもしれません。本日も活発な意見交換をありがとうございました。みなさまのご意見をできるだけ踏まえて、次回の検討会議に向けて事務局で整理していただきたいと思います。第4回会議はこれで

終了します。

〈事務局〉

今回の会議を振り返り、次回に向けての進め方を確認させていただきます。ゾーン1については、石畳風舗装で統一感がとれるような色味をさらに研究し、保水性をもたして熱があまり上がらないようなものを次回提案できればと思っています。ゾーン2については、なるべく早く試験施工を行いたいと考えており、内容が決まりましたら委員の皆様にお知らせしたいと思っています。時期は未定ですが、できれば第5回までに実施したうえで、やっすぐ結果が出るものではないので、別の機会に経過を見るような試験にしたいと思っています。また、A委員のお話にもあった、住民も見れるような形で実施していきたいと思っています。ゾーン3については、基本的には現状を維持しつつ、ゾーン2と同様に自然景観を守る土系舗装も視野に入れる方向で進めていき、次回、第5回検討会議で具体的な内容を発表したいと思っています。

〈A委員〉

ゾーン1について、京都市は「舗装するかどうかは白紙である」と常々おっしゃっています。ゾーン1について「石畳風舗装の方向で」と決められてしまうのは困ります。そこまで決めずに議論する必要があると思います。

〈議長〉

現時点では何も決まってはいません。最終的には会議での多様な意見を検討結果としてお伝えし、最終決定されるのは市になります。この場は様々な議論をしてより良いものにしていく提案意見の場です。

〈A委員〉

この会議は、検討会議で出た多様な意見を京都市長に報告するための会議であると要綱に記載がありますので、ゾーン1について石畳風舗装の方向性で決めていくというまとめがありました。それは違うと思います。

〈事務局〉

白紙というのは検討会議を立ち上げた際、「舗装ありきで考えるわけではない」という説明のことをおっしゃっているのだと思いますが、ここまでの検討会議で意見をいただいた中で、まとめとして石畳風舗装がいいのではないかと提案させていただき、今まで議論してきたと思っています。

〈A委員〉

ゾーン1について、パッカー車の件でも埃はだいぶ改善できるとしていますし、次回の会議では石畳風舗装をするということで議論するわけではなく提案するということですね。

〈事務局〉

今までの議論を集約し、石畳風舗装という方向性が良いのではという認識でいます。

〈議長〉

議論として積み上げてきているため、多様な意見を聞いたうえで、ゾーン1は、石を動か

さずに安全面やメンテナンスの課題をしっかりと整えていく方向での基本的な提案をさせていただくということです。すべて舗装ですので、舗装するしないという区別の話ではなく、沿道の課題のウエイトに応じてどのような状態に持っていかというものになります。この会議を経て、将来に向けてどのような道の在り方を決めていくかということです、これまでの議論の積み上げは白紙ではないですし、あれか、これかという話ではないと思います。

〈A 委員〉

最終的に京都市長に報告する案を示す時が来るとと思いますが、その際は、舗装を望む意見もあれば、私たちのように土の道を望む意見もあるという両論を併記していただければと思います。

〈事務局〉

第5回の会議もありますので、現時点では未定です。

〈A 委員〉

これからのことですが、様々な意見が混在しているため、一方の意見に偏ることは違うと思っていますので、多様な意見を反映した報告書にいただければと思います。

〈事務局〉

そのことにつきましても、第5回の内容を見ていただければと思います。

〈B 委員〉

ゾーン1について、石畳風舗装以外の提案もあったと思うので、そのような意見も大事にしていきたい。希望として、哲学の道の銀閣寺橋から若王子橋までの区間を視察できる機会があればよいと思っています。

〈議長〉

基本方針を会議として出さないといけません、具体的なイメージを共有するためにも、各ゾーンで課題のウエイトが違うためゾーン分けを考えて議論してきていますし、工法についても風致や生活道路の利便性の解決、環境面など総合的に判断していくこととなります。基本方針に対する色々な意見がある場合は、例えば基本方針以外に別の少数意見があると付け加えるというのもよくあることです。ただし、議長として、議論の積み重ねの中で検討会で検討できた課題解決や提案、工法などの技術的な考え方はしっかり基本方針として出していきたいと思っています。

〈事務局〉

本日は長時間にわたり、活発なご意見をありがとうございました。事務局として、車が通る箇所、通らない箇所といった諸条件の中で、何が一番望ましいかを考えてまいります。今回の会議につきましても調整の上、連絡させていただきます。本日はありがとうございました。