

新京都市商業振興ビジョン（仮称）策定委員会 第2回都心部部会  
日 時：平成15年10月1日（水）午後1時10分～3時15分  
場 所：池坊学園 洗心館 6階 第1会議室

## 1 開会

事務局（西川） 定刻になりましたので、新京都市商業振興ビジョン（仮称）策定委員会第2回都心部部会を開催いたします。齋田委員、西口委員、藤野委員が少し遅れられると聞いております。よろしくお願いいたします。

本日の資料ですが、時間の都合もございますので資料リストとご照会いただきまして、過不足がございましたら事務局の方までお申し出いただきますようお願いいたします。

それでは今後の部会の進行につきましては若林委員長にお任せいたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

若林委員長 それでは第2回都心部部会を始めさせていただきたいと思います。

今日の内容ですけれども、前は短い時間のなかでそれぞれ軽くジャブを打っていたという感じでした。しかしさすがに都心部ということでテーマも対象も限定されていて、そしてエネルギーもあるのだなということで、ジャブではありましたが非常に多岐にわたる重要な論点が、今後のビジョンということで深めていくべきテーマが各委員のお話の中から鋭く出されていたと思います。それに触発されて大きなガイドラインですが、大きく三つのグループに六つの課題のような形で論点が出されたので整理させていただきました。

都心部部会で議論されたことは、もちろん京都全体の商業振興ビジョンに生かしていきたい、都心部に限らずに全体に対しての問題提起になる議論もたくさんございますので、ぜひこういう論点は京都全体の商業振興ビジョンの柱立てなり問題提起なりで学ばせていただくということを、取りまとめの役にある者として私自身は考えております。同時に都心部という非常に限定されたエリアのなかで実際どのように現状を見るのか、どのような方向性を次のステップということで設定すべきなのか、かなり具体的に踏み込んでいく議論が必要だろうと思っております。

その点では今日の第2回、そして次の第3回は、あまり鋭いのがくると受け止めきれるかなとは思いますが、そろそろジャブからストレートを入れていただくという感じで個々のテーマについて深めていくことができればと思っております。そのためにも前回のジャブでは言い足りない、私はこういうレポートを用意しているのだということがございましたら、今後の都心部部会の会場での発表、あるいは各委員にレポートを事前配布するなど、事務局と相談して手配させていただきますので、ジャブからストレートへということでさらなるご提案をお願いしたいと思っております。

今日の進め方ですが予定では、まず前回の議論を受けて事務局から報告を行います。それから実は都心部ではいろいろな形でまちづくりに関わる取組がなされております。環境問題との関わりもあれば、まちづくりの関係、建築や賑わいの関係、歩くという交通の関係等、さまざまな形でこれまでの都心部でもいろいろな取組がなされておりますので、そういった取組の一覧についても事務局のほうから紹介させていただきます。

この二つの紹介のあとに本日の議題ということで、まず商店街の委員のほうから京都商店連盟中京東支部、「中東（なかひがし）」というふうに略称されているようですが、この中東が取り組んでいる活性化の取組について商店街の委員数名からご報告いただいて意見交換をいたします。もう一つは中川委員から「都心のにぎわいについて」という視点で報告していただいて意見交換を進めます。今日はこの二つの大きな問題提起を受けた意見交換ということで議論していきたいと思えます。よろしくご協力をお願いいたします。

それでは、事務局のほうから説明をよろしく申し上げます。

## 2 事務局説明

（事務局による資料説明）

若林委員長 ご報告ありがとうございます。今の報告を受けて質問や感想があるかと思いますが、これは前回の議論を受けての交通整理であり、またそれを受けて事務局で「こんな議論を始めております」という形のものであります。ここでの議論を踏まえて今後ともどんどん勉強して充実したものにしていくということです。時間もございませんので、早速本日の本題のほうに入らせていただきたいと思います。今日は前半に中京区東支部の商店街の皆さんで検討されている活性化の議論のご報告、後半に中川委員から賑わいについてのご報告をしていただきますので、早速そちらのほうに入っていきたいと思います。

では、最初の議題であります「商店街（中東活性化委員会）の取組について」ということで、河原町商店街振興組合理事長の齋田委員からお話をお願いしたいと思います。ちなみに中東活性化委員会は、先ほど言いましたように中京東支部という京都商店連盟の一つの支部で、複数の16の商店街がエリアにまとまっておられるということで、その若手メンバーが中心になって活性化の議論を進めてきたというふうにお聞きしております。その活性化委員会の委員長として取りまとめをやっておられる齋田委員から、その取組のご紹介をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

## 3 齋田委員からの報告

### ・商店街（中東活性化委員会）の取組

齋田委員 失礼いたします。今、若林先生がおっしゃったような、それほど偉そうな口幅ったいことをいうような確たる組織でもなければ、多少謙遜を込めて申しあげますと実績も大したことはないぐらいのつもりであります。しかしこの「中東」という名称は、今後、新聞やテレビ、あるいは週刊誌その他を含めてどんどん出てくると思えます。

と申しますのは、この「中東」という言い方はあまり認知されていない言い方でして、かつての悪法であったか良法であったかわかりませんが、大型店の出店規制のための諮問審査や誘導などを各都道府県の商店連盟は任されていたわけです。判子をついていただくのは行政の仕事だったのですけれども、内容その他についての検討を京都市全体でやると事務的に大変難しいために、京都市内を単純に北、南というようなブロックに分けました。そして中京だけは、中京の中を烏丸通で線を引いて東西に分けました。つまり私たちの所属している中京東というのは北は丸太町、南は四条通、東は鴨川、西は烏丸というブロックになります。

大店法が華々しいときには、再開発なり出店なりということでここへ集中していました。そのために全体では取りあげられにくいので、その前段階としてこういうブロックの区切りで検討しなさいというところから実は始まったわけです。これが中京東支部です。普通の人は「中京東支部って何ですもん」ということになろうかと思えますし、「中東」という名前だけが独り歩きしているところがたぶんにありますので、今後は委員の皆さんにはそのへんのご理解を願ってお気をつけたいと思います。

これはどちらかという条例に対して、出店される方、あるいは大きい建物、箱物をつくられる方にとって、ある意味でいうと「大きなことは悪いことなんか」という認識がありまして、それを個々でやられるのは大変難しいということです。そのため各個人をサポートして、とくに組合員がされる場合には優先的にやってあげようというあたりからそういう問題を討議してきました。

地域的に、京都の場合は中心地が元気でないと京都自身があまり元気がないように見えるという運命的な経過がありますので、ぜひともわれわれは固まりで統一問題に取り組もうではないか。そういうあたりのきっかけが、お手元に配布されていると思いますが、京都の公営交通が規制解除になったあとどう生き延びればいいのかという問題提起がされたということです。私もいろいろな委員会に出ますけれども、従来の「役所、する人。僕、文句いう人」というスタンスをこの際全部取っ払って、理想論は理想論としてあろうかと思えますけれども、われわれもいくらかの負担をし、汗もかき、共に動いて市民レベルで見えるような行動をしよう。そうしたときにたまたまこのレギュレーションで莫大な負債を抱えている市バス問題について、なんとか先に見えるような方向性と実験のために協力してもらえないかというお声かけがありました。

これは四条繁栄会と河原町商店街、河原町三条～御池間のパレット河原町商店街、また寺町専門店会、寺町京極商店街、京・寺町商店街、京都錦市場商店街といったところが直接にかすめるわけですが、そういう一部の商店街に関わる問題を今回は16商店街でやろうということで、御池から上の5商店街、寺町の2商店街と河原町繁栄会と二条会と夷川会という全然関係のないところまでスタッフが出てくれて、われわれと一緒に喧々諤々、この100円循環バスに乗ってもらうにはどうしたらいいかを話し合い、PRも人を雇ってやるのではなく、われわれスタッフがみんなそれこそ手弁当で各交通機関のターミナルに出向き、実は京都駅まで出かけてPRしました。

この100円循環バスは現在土日祝日に運行しております。これはわれわれの顧問に引っ張っていただいた向かいにおられる中川委員の大変なご尽力があったからです。あまりにも理想の、風呂敷に包んで熨斗をかけてというような類の話ではなくて、もっと直に市民から評価もされ、あるいは叱責も生でいただくというような取組としてはいちばんいいのではないかとということで始めたわけですが、思いがけずいろいろな余得が付いてきました。

もともと交通局も、運転手レベルからいうと「どうせデスクで考えたことだろう」と思われていたのです。最初の頃は「きみ、悪いけれど、時～時までのバスに手が空いていたら乗ってくれないか」という程度でカリキュラムが組まれていたために、サービスとしては大変冷たいサービスだったわけです。北へ行こうと思っているのに「このバスは御池通の市役所の前で終わりです」と降ろされてしまう。たったあれだけのために100円使ってしまった、次の繋がりは何もないというわけです。それで「こういうサービス

ではとても乗ってもらえない」と労働組合へ申し入れたのです。するとわずか20日間ぐらいで効果が出てきて、逆にお客さんの「へ行くのだがこれに乗るとどこで何番に乗り換えたらいいのか」ということに親切丁寧に答える運転手が出てきたわけです。今までだと上から運転手のほうに、「こういうありがたい声が出ている」というようなリターンがなかったようです。それをぜひともやってくれとお願いしました。

それで何カ月目ぐらいだったでしょうか。労働組合の委員長と副委員長と運転手5人が、来られたので「何のことやろう」と慌てたわけですが、私どものほうへの礼に来られたのです。実はそんなことは初めてでした。上の幹部職員が決めたことにわれわれがカリキュラムでスケジュールに乗らされているだけだと思っていたのですが、今回あかんことはあかんで生で怒られたし、良かった事は良かったと言われた。私は別に商売のことをこれに使っているわけではなくて「必賞必罰をしっかりとってくれ」といったことの効果が出てきて、ずいぶん観光客の方、そして地元の敬老乗車証を使われる方からも、生でわれわれ活性化委員のほうへお礼とか、新聞の投書にも一部いいお声が出ていたという経緯がありました。これがきっかけになって、一つの問題でもみんな汗をかいて知恵を出しあえばいいのではないかということになりました。

また時代的に、商店街そのものはハード整備を含めて、組合幹部や理事長がひとたび「どう動いた」といっても歯止めは全然かけられません。また最終的には税制の問題から相続の問題、少子化の問題、継承者の問題まで淘汰しないと、商店街みたいなものは一つの方向になど向き得ないわけです。さりとて私は「こうしてもあかん。ああしてもあかん」と悲観的になるのは生来嫌いな質なので、「やれることを誰かがやらないと何も始まらない」というあたりから考えました。

そして100円循環バスのときには、そういう自分の地域でないところも含めてみんなが寄ってくれたのです。夜遅くまで、自分の家の商売を放ったらかしにして皆さん頑張ってくださいました。一つには、この作業が面白くないと一過性で終わるというふうに途中から思いました。それでこの仲間に入っていることはステータスでなくてもいいから、こういう連中と一緒に話したり、動いたり、頼まれたり、頼んだりすることが実に楽しいなというような方向へ途中からハンドルを切り出しました。どちらにしろ100円循環バスの問題はどこかで決済をつけないといけないわけですから、そのあとではわれわれはどうするのだということまで今日まできているわけです。

そこでそういうことが終わりましたので、いったん委員の洗い直しをしました。われわれ活性化委員会の親会社ではありませんが、中京東支部という石野委員が束ねられている16商店街のなかでもご報告させていただいて、今までは中東の中心地の共通問題を取りあげてきましたが、再出発の今年度からはそれはやめようと申しました。人間のエネルギーには限りがありますので、この16商店街のなかで起こっていること、それが例えば錦の片隅で起こっていることであれ、全然車の通らない、あるいは車ばかり通るけれども人が通らないという地域も含めて、今いちばん危機感の高いところへこの16のエネルギーのすべてを注ぐというような方向性にしよう、つい先日の支部会でそういう発表をさせていただきました。当然のことながら構成は、いずれ皆さんのお手元に委員名簿なりでお知らせしたいと思いますがどんどん進めたいと思っています。

何はともあれ今回、ソフト面でいいますと、中東活性化委員会のなかできっかけとして

は100円循環バスで動いてきましたが、そこで浮き彫りにされてきたことがたくさんあるわけです。やはり安全であるか、また新聞にも私は書きましたが、本当に道は人のためにあるのか、許容量はそれでよいのか。2番目として機能としては、店に魅力がなくてもまちそのものに漂っているような雰囲気とか求心性といったものがはたしてあるのか。私はずっと大型店の規制、通称大店法と呼ばれるものがあつた間は「いずれこの垣根というかレギュレーションは取れる。そのときには個々の勝負になる」ということで、「ナンバーワン、ベストワンではなくて、きみのところの店はオンリーワンか。きみのところのサービスはオンリーワンか」というようなことについてずいぶんと啓蒙したつもりです。おそらくそれに気づかれて何とかやっておられるところが、商店街のなかで唯一残っている店だと思います。

ところが商店街という括り以外のところで、大変魅力的なポイントがたくさん出てきました。「河原町をどうしろこうしろというのはきみ次第だ」「理事長次第だ」というような時代はとくに過ぎていくわけですから、今の地域のなかに埋もれているのは砂浜に隠した宝探しの宝石のようなもので、細街路といわれている御幸町、麩屋町、富小路、柳馬場といったようなところに面白い店がたくさん出てきているのです。

これを地域の魅力として発信するには、われわれが個々でやるよりもすでにきちんと16商店街という組織があるわけです。オーバーに言えば先ほど申しあげたように、商店街でここへ集中的にいこう、プロジェクトや計画一つでとにかくそれが範囲の中であれば、都心であれば、そこへパワーとエネルギーを注ぎ込もうという点からいうと、砂浜に埋もれているような、昨日今日に出てきた若い人のカフェテリアであろうが、特殊なお商売とか展開を考えておられるようなところであろうが、逆にわれわれの力と双方で綱引きをする。そちらで使えるところは使ったらいいし、こちらにも新しい光を発信させてもらおうというようなことで今日までやってまいりました。

片方では、商業振興ビジョンを平成15年度につくるということの一部で、都心問題で皆さんにお知恵を出していただいて、それをいいところへつなげていただいて、しかもきちりとケアをしていただくという大事な会ですが、これをしている間も実は都心は待っていられません。ですから今すぐにでもできることを具体的に掲げたいのです。

例えば7月17日に三大祭である祇園祭の鉦の巡行があります。あれは17日の朝9時にスタートしてほしい1時半ぐらいには各鉦町へ戻るわけですが、あの鉦はどうかと聞きますか。実は、あれは自分のところの鉦町へ帰って来たら直ちに解体してしまうのです。私はとくに河原町四条で商売しているものですから、鉦が通ったあとで「ちょっと遅れましたけれども、どこへ行ったら見られますか」ということを毎年聞かれます。けれども鉦は解体しているわけです。せめて17日一杯は、深夜まででなくてもいいから7時か8時ぐらいまで、最終の新幹線が出る手前ぐらいまでは、何とかあの鉦をそのままにしてもらえないだろうかという運動を、山鉦連合会並びに府警本部を通じてお願いしています。今年で2年間陳情しています。

また、若い方はご存じないかも知れませんが、もともと鉦は四条通を河原町まで来て、河原町を御池まで行ってという経路は通らなかったのです。かつては藤井大丸のところで南下して松原寺町で西へ帰って行く。そこで帰り囃子といってお囃子の調子も変わる。その頃は実は鉦の上からお払いの済んだ、「無病息災」とか「蘇民将来」とか書いてある

粽を投げていました。それが誠にいい、京都は参加型の祭が少ないからその口火を切るにはぜひとも鉾から粽を撒かせるべきだという論がずいぶんとありました。ところがこの頃は鉾町も財政難で大変困ってしまっていて、まだ鉾からは撒かせてはいませんが、その代わりにあそこの場所で鉾をご覧になる方にはみんな粽をお渡しし、暑いときには汗を拭く手拭から日傘まで差しあげたり、今のところは冷たいお茶を差しあげたりしてそれなりに喜んでいただいています。

しかしやはりそんなことで終わっているというわけにはいきませんので、そういうところから発生して、新京極の四条のところに八坂神社の御旅所があります。17日に3基の神輿が市内の氏子のところを回ってあそこで神様が泊まれるので御旅所といいますけれども、実はこの御旅所に24日の後祭まで鉾があるわけです。24時間ライトを灯してあそこへお参りする方が絶えません、昔はこれが大変色っぽい風物詩だったわけです。

京都には今、島原を除きますと祇園、祇園東、先斗町、宮川町、上七軒の五花街しかありませんけれども、これらの若い芸妓さんや舞妓さんが「好きな人に添わせてくれ」とか、地方から出て来ている人なら親の病気が気になりますから、そういう人たちの「無言夜参り」という習慣があったのです。これがお茶屋の置屋のおかみに何とかサクラを抱き込んでしまっただけです。鉾が1週間あそこにありますので、これは他人と話してはいけませんから、できるだけ人に会わないために深夜に行ってお参りする。これがあの界隈の風物詩になっていたわけです。それが今は廃れています。「夜参りってなんどす？」ということをする舞妓や若い芸妓ばかりです。

それで去年からその種まきを始めました。そういうことを教えてくれ、そういう時期になったら、こちらがサインを送ったら一斉にワッと出てこないでパラパラと出てきてくれということで、そういう仕掛けをしています。これもベタな中東の活動ですが、一つの賑わい創成としたいのです。榊本市長が言っている「観光客5,000万人構想」でいきなり100万人とか1,000万人というようなイベントを考えるのではなくて、1,000人、1,500人、2,000人というように積上を広げていこう、それを積み上げていけばそれがそこそこの数字になるのではないかというところで今日までできています。

それからNHKの「宮本武蔵」の次は新撰組です。たまたまNHKの京都局長とは親しいのですが、あれはこちらが仕掛けをする前にSMAPの香取慎吾を使うのにNHKに走られてしまって、そのへんは失敗したのですけれども、中心地には維新の遺跡がたくさんあるのです。買い物をしなくてもこういうところを巡っていただくためのマップづくりのようなことをしようということで、これは中心地だけではございません。鳥羽伏見の戦いまでいくと南のほうまで市内に約10コース設定してしまっていて、だいたいいいところまでできています。そういうものを最初はわれわれでつくって、あとは上手にスポンサーを見つけてつくって、これをホテルや観光地、あるいはカフェなどに置いてもらえるようなものに進めていきたいと思っています。

それから後継者問題でいいますと、中東の次の目標としては「都心商人塾」を立ち上げるということのご要望を親会のほうからいただきました。具体的にはユニークな人がたくさんいらっしゃると思うので、京都の御土居の中と申しますか都心の中の商人塾というものを発信していきたい、具体的につくっていききたいと思っています、それが今、走り始めたというようなところが現状です。

長々と話しましたがけれども、名前上は「活性化」ということですが、とにかく年齢を越えて、私は63歳ですが、37~38歳から60歳ぐらいまでが年齢を気にしないで思っていることやいいたいことをいう。よく飲むし、よく遊ぶしというようなあたりから相手とのコミュニケーションをしっかりと捉えたうえで、こういう具体的なことでできることを、こういうご論議をいただきながらの間も常に行っているというのが現状でございます。あとでまた細かいところは、石野からも具体的な大方針とか、若手のほうは藤野君が取り仕切っておりますのでお話しいただくとして、このあたりで終わらせていただきます。

#### 4 意見交換

若林委員長 ありがとうございます。それでは、皆様のご意見をうかがいましょう。今のお話は100円循環バスのこと、それから16商店街が一商店街ということではなくてどこかで起こったことでもとにかくみんなで取り組むということ、地域として都心部全体を活性化するために、エネルギーを集中させるという方向でやっていらっしゃるということです。あとは祇園祭のことや来年の新撰組のことが出されておりました。何かご質問やご感想、あるいはご自分をご存じのことなどがあればどこからでも出していただければ結構です。いかがでしょう。

松岡委員 ラジオカフェの松岡と申します。よろしく願いいたします。100円循環バスについて質問なのですが、私はまだ利用したことがなくて見かけるだけですが、利用者の数に対してこのバスが大きいのではないかとという第三者的感想をもちます。この利用者数がどれだけあるのかは全然知らないのですが、3分の2ぐらいの大きさでもいけるのではないかと思うのです。すると市内の交通問題にも多少はメリットがあるかなというふうに感じますが、そのあたりはいかがでしょう。

齋田委員 基本的に100円循環バスが通っている地域は、今はトラフィックのいちばんパーセンテージの高いところへ導入しているわけです。他の委員会へ行きますと、例えば明日のための交通機関であるとか交通施策であるとかという問題でも、もし京都がそれを実施するときは商工会議所をはじめだいたいそういう傾向ですが、通しやすいところをみんな計画されるのです。私はこれには反対なのです。新方式なり新試みというのはいちばん問題があって通しにくいところ、いちばんトラフィックのメッカのところでも実験すべきだという論理をいっております。それでたまたまあの地域に100円循環バスの話がきたときに「待っていました」とばかりに飛びついたので。問題が出てくるとは思いました。バスの問題というのはいろいろな要素を引っつけなければいけません。するとこの実験は簡単にできなかったのです。

あるバスで、われわれで汗をかいて「便利ですから乗ってください」とPRをして、しかもこのときは民間から相当なお金を積みまして、乗車券の半券でパソコンやマウンテンバイクが当たるというような景品を付けてやっと目標値にきたのです。しかし、それを外したあともそれほど減っていません。何かするときには当然投資をしなければならないという考え方ですが、京都市はとにかくお金に関してはポロポロです。ですから、あるものの知恵とわれわれの行動で、それにちょっと差し水程度のお金をわれわれも協力して出す。そ

うしないと、マイナス思考をしてしまうと「これだけ投資してどれだけの効果が出るのだ」というあたりからいうと、なかなか元のほうがお金が出ませんから、あるバスを使って、システムとわれわれのその受取り方で何とかできるところから手をつけていこうということです。

あまり高い点数は付けられませんけれども、乗られる前に100円循環バスの停留所の名前を見られましたか。100円循環バスの停留所には100円循環バス用の緑の標識があるのです。これも交通局が考えたのは、烏丸の四条を上がった東側の停留所を「烏丸四条北詰」としていたわけです。これを実は中川委員にお願いして「錦口」というふうに改めていただきました。また寺町と新京極の少し河原町寄りにある停留所には「寺町京極」という名前を付けました。そういう名前を付けることによってその地域を巻き込む。その代わりに応分の分担もってもらおうということです。短期実験としては私としては80点ぐらいだと思います。

あとはガサッと落ちてしまって、「取組が終わったらどないにもならへんやないか」となっているともっと点数を下げなければならぬのですが、土日はそこそこ数字がいつているのです。ご指摘はご指摘で承りますけれども、意外にいい線はいつていると思います。

若林委員長 ありがとうございます。引き続きいかがでしょうか。もう一つの柱は、祇園祭などイベントがここでは結構されているので、それをもっといいものにしていくということで、お茶を用意するなどのお話は以前に藤野委員からもうかがったこともあると思うので、そのあたりをもう少しご紹介いただきたいと思います。

藤野委員 先ほど祇園祭の話が出ておりましたが、私ども河原町商店街は祇園祭の氏子の商店街であるため始まったのです。「おもてなしの心を形に」ということで、齋田理事長のほうから私どもの店長青年会の方へ下りてまいりまして、「何かそういうことで動いてくれ」ということからいろいろなアイデアを出しました。それで今年の夏で4年目になるのですが、河原町商店街で祇園祭を見ていただいているお客様に冷たいお茶を飲んでいただくというサービスを始めました。店長青年会といっても予算はそれほどあるわけではございませんので、1年目はいったい1人前どれぐらいのお茶はいるのかと考えましたら、水だけで数百リットルいるわけです。そんな予算はどこにもない。その当時、私どもの年間の予算は50万円ほどしかございませんで、水を買うだけで全部飛んでしまう、どうしようもないということで、先ほど齋田委員のほうから出ておりましたように「知恵を出せ」ということで集まりました。

京都の場合はさすがにいろいろな店がありますし、横のつながりが非常に多くございますので、お茶なら老舗がたくさんある、お茶屋に聞いたら話は早いだろうということでお茶屋さんにどんどん話をつないでいきました。そういうことで1年目は京都市の茶業青年会というお茶のほうの青年会とうまく連絡がとれまして、そことコラボレーションするという形で、最初はこちらのほうが全面的に予算をもちまして「悪いけれどもお茶の葉っぱだけ出してくれないか」ということで始めました。

2年目には、都心部の商店街でこういう取組ということになってくるとどうしても珍しいので、やはり新聞・マスコミ等に取りあげていただきまして、茶業の親会のほうも、今

まで他に回していた予算を「これだけ目立つのだったら祇園祭のときに」ということで次年度からは全面的に予算をもってくれまして、お茶の葉、水、人員、そういう部分をすべてとうとうということになりました。私どものほうも予算増を果たせてできたわけですが、できるだけ京都産の京都のもので間に合わせながら、よりどんどんいいものを使っていくということでお茶のサービスをさせていただいております。

そこにプラス、やはり祇園祭ですので理事長が申しましたように汗を拭ってもらおうということで、日本手拭をお配りしております。それは山鉾の32基を染め抜いた日本手拭いんです。これにつきましては私どもの商店街でしかつくっていない完全なオリジナルで、現物を持ってくることができればよかったです。手元に残っていないくらいプレミアがついています。それはなぜかという鉾町でも32基揃ったものはつくれないのです。と申しますのはそれを使った商売といいますか、自分のところのプラスにするということが認められておりません。私どもの場合はそれをお客様に無料でお配りするというので、32基を染め抜いてもいいと山鉾連合会のほうからお許しいただいたのです。祇園祭を盛り上げる地元の催しとして認めていただいたので、唯一、祇園祭で山鉾連合会に認めていただいて32基全部が揃って染め抜かれた手拭をつくることができました。それも3年続いております。

1年目はいろいろなところで見ておられるお客様にお配りしたのですが、あまりにも反響が大き過ぎまして、配るほうが危険だということで、現在では各店舗に事前にお渡しして、お買い物をしていただいたお客様にぜひともという形でお渡しするようにしています。そのため余計にプレミア性も高まってしまったのかなという部分があります。

また今年4年目は、茶業のほうにも本気を出していただきまして、今年のお茶は実は1キロ5万円の玉露の茶葉をドンと出してくださいました。そして伏見のお酒をつくる水のほうとも話を付けていただいて、老舗のお店のお茶をつくっておられる倉庫をお借りしまして、そこで前の晩からお茶を水出して仕込みました。水出しコーヒーがおいしいのと同じように、玉露の水出しという非常に温度管理が大変で手間のかかるお茶をつくっていただきまして、今年はそれをお客様に飲んでいただきました。お茶にうるさいお客様からも「こんなお茶飲んだことない。どうやって作るのですか」「どこで売っていますか」「これは商品化する予定はないんですか」という話をたくさんいただきました。茶業とも話をしたのですが茶業のプロとしても、「こんなお茶は絶対にできません。たまたま厳しい管理の下で、1回限りでやったからできるということで作りました」ということでした。そういうお茶のサービスをさせていただいています。

おかげさまで4年目になり、実は年々「鉾を見るなら河原町通でお茶をいただきながら見よう」というリピーターのお客様が増えております。1年目に、北は北海道から南は九州・沖縄、あるいはアメリカ、中国と全世界から来られている方のアンケートを取らせていただきました。4年目の今年は、私どもは当日はっぴを着てお客様のご案内をしたり、手拭の様子をみたり、パンフレットを配ったり、お茶を配ったりしておりますが、裾を引かれまして「なんでしょう」とお聞きすると、お客様のほうから「今年も来たの。今年手拭はないの」といわれるわけです。「手拭はお店で」という話をすると、「北海道から来ていて、今年は3回目で今年も手拭がもらえたら3年分の手拭が揃ったのに」というお話をされました。このように全国発信が少しずつですが実績としてできるようになりました。

た。これが京都のある種の強みといえますか実績といえますか、そういう部分なのかなと最近はとくにそう思っております。

そこに、先ほど事務局がおっしゃったような人的ネットワークというものが少し絡んでまいりまして、やはり青年会といえども横につなげていくとお茶の青年会ともつながってまいりますし、そのなかにはうちの親戚がいたり、学校の同級生がいたりして、京都は狭いといわれますが、逆にその狭さが強みになって、つないでしまうと話が非常に早くて内容的にどんどんつながります。前日も申しましたが、お蔭様で私自身もいろいろな老舗の社長やその息子さんとどんどんつながってきておりまして、逆にいろいろなアイデアがどんどん出せるのです。突拍子もないアイデアが出たとしても、この16商店街の中東活性化委員会で若手が話をしますと、「そうしたらこれは誰か知っているやつはいないか。調べたらいるやろう」という話になってどんどんつながっていきます。それはお金を持って頼みに行くとか予算がないからどうだということではなくて、「とにかくそいつを1回ツテで呼ぼう。飲ませるだけ飲ませて、『うん』といわせたら勝ちだ」ということで、みんなでべろべろ状態になって「面白いしやろう」ということになった段階で話が決まってしまう。そこからはきちんとした裏づけさえ取れば進んでいくというのが京都の強みではないかなと思います。そういう動きをしています。

若林委員長 ありがとうございます。私が初めてお聞きしたのは1年目の頃だったので、その後こんなふうにエスカレートといえますか、すごいことになっているということをお聞きして驚きました。そういったことも最初のアクションが大事なのだとは思いますが、人と人とのつながり、商業者はいろいろなところとのネットワークが一つの課題だと思いますし、それが非常に生きている、そういう力がやはりあるのだなということが勉強になりました。

このような都心地域の潜在的なパワーを考えたときに、やはり商店街のもっているパワーというのは現実にはかなりの役割を果たしているし、さらにこの都心部の魅力を引き上げるためにいろいろな要請をしたり、自分たちでアクションを起こしたりしているということは今までのお話のなかでありましたので、先ほど「何を」ということでしたが、石野委員からこの中京東支部という商店街の組織のあり様なり、特徴なりを最後に少しお話ししていただきます。まだ論点はあるかと思いますが、最後にまた意見交換の時間をつくりますので、次には中川先生のお話のほうに移りたいと思います。それでは石野委員のほうから中京東支部という会についてのまとめをいただければと思います。

石野委員 京都には上、下、北、南といろいろな支部があるわけですが、中京の東支部とよその支部との違いは何かというと、16商店街が連結しているということです。例えば上へ行くと、同じ上京の中でもものすごく離れています。左京も離れていますし、下京では駅前もあればこちらもあるというふうに離れているのです。しかしこの中京東というのは、はっきりいえばアーケードとカラー舗装でつなががれた一つの大きな商店街のような、その中に16の商店街があるという状態がよその違いだろうなと思います。

先ほどから齋田委員も藤野委員もおっしゃっている人材の育成については、降ってわいてきたことではないのです。現実に今の各商店街のなかでだんだん商売形態が変わってく

ると、地元の人がだんだん少なくなってきています。ときには半分以上がよそから来た人です。大阪であろうがどこであろうが、そういう人たちがお店を構えているという商店街が大変増えてきました。そのためにカラー舗装にしるアーケードにしる、その負担というものの難しさ、それを地元の間人が自前保証でしていかなければならないという非常に難しいものを抱えているのが、今の中心街の商店街の現実です。

そこで人材育成ということになると、どうしても若い人はマイホーム主義というのでしょうか、人のなかへ入って一緒に活動するとか世話をするということが非常に欠けているのではないかと思います。ましてや今そこで昔からやっている人たちの後継者、そういう人たちにそういう人材育成というところへ入っていただいて、そのなかでまちの運営はどうするのか、みんなと一緒にやっていくためにはどうかというようなことを話し合っていきたい。そこでやる気を出してほしいというのがこの人材育成の、先ほど話があった商人塾の一つのなりそめだろうと思います。

先ほど河原町のお茶の話や手拭の話が出ましたが、正直申しあげてこれは河原町だからできることなのです。以前、十何年前に、私も寺町通でも無料のお茶やカルピスなどを通行人に床几を出してサービスしたことがあるのです。河原町はお茶を飲みながら鉾が見られるのですが、悲しいかな寺町は鉾が見られない。行き帰りする人だけです。それをするによって今度は喫茶店から文句が出て、「うちで休んでほしいのに、そこでただの水を飲まされたらたまらん」というような話がありました。今、河原町がおやりになるのは河原町の場所だからそれができるのであって、中京のなかですべてできるかということそうではないのです。いろいろなやり方があるかと思っています。

現状ということでは委員会の構成は、今の商売のあとを継いでいくという人たちに出てきていただいているわけですが、そういう人たちはまだたくさんいるのですが、どうしてもそういう会合の席や、みんなと一緒にやろうという席へ出るのをいやがるということが多々あります。商店街によっては積極的に出るところもありますけれども、「出て行くのはいやだ。わが家の嫁や子どもの方がかわいい。晩遅くまでそんなところへ行っているのはかなわない」という風潮がわれわれの商店街にもあって、実際にこれからバトンタッチしていくうえでの一つの難しさとして、いくつかの商店街でも抱えているだろうと思います。

先日、先生が御池通のときに発表されましたように、この16商店街が同じことをやっているには意味がないだろうと思います。先生がおっしゃったように大人のまちにするのか、あるいは若者のまちにするのか、あるいは女性主体としたまちをつくっていくのか。そういうふうに各商店街に個性があっていいと思います。それを16がみんな同じことをやろうとすると非常に難しい問題が出てきます。自分の商店街のなかで、店を含めて、お客さんの層を含めて、何を対象にどの人をターゲットにしていくのかということも、これからはこの活性化委員会のなかで考えていかなければならないのではないかと考えております。

若林委員長 ありがとうございます。たしかに京都のこの都心部を考えると非常に面的なエリアで、しかもそれぞれの通りが個性を出して競い合う、心配なのは後継者がなかなか外に出てこないという話がございます。このあたりは後継者難ということも課題にはずっといわれていますが、後継者がいるところでも商店街のような取組に世話を焼いてくれ

る人がなかなかいないという、それも何かのきっかけなのでしょうけれども、そのあたりもまた引き続き勉強をしていって、今後の施策等の議論に生かしていきたいと思います。

まだまだご質問、ご感想があるかと思いますがそれは少し取っておいていただいて、今日の二つ目の問題提起を中川委員から行っていただきます。それでは中川委員、よろしくお願いいたします。

## 5 中川委員からの報告

### ・都心のにぎわいについて

中川委員 私のほうからは、私は都市計画とか交通計画をやっているものですから、そういう視点から見てまちの賑わいとはいったいどういうものなのかということと、この京都の都心部でそれから考えられるのはどういうことなのかというお話をしたいと思います。すでに齋田委員のほうからバスも含めたお話がありました。それともかなり関連する部分もありますし、まちを賑わわせるために多くの都市がどういう視点から取り組んでいるのかといったことも踏まえながらお話ししたいと思います。

「まちの賑わい」とはいったいどういうものなのかというのはたくさんの定義があり得ると思いますが、私たちの分野から見て考えられるのはこういうことです。例えば、われわれの視点から見て賑わっているというのは多くの人が集まってきて歩き回る、行き交う状況がそうなのですが、どういうところでこの賑わいができてくるかというと、当然第一に集まってきたくなるような素材がなければいけないわけですから、魅力的な店があるということが一つの基本です。それと共に便利なアクセス手段があるということと、それから今日はこのことを中心にお話ししたいと思っているのですが、豊かな回遊空間、あるいは歩行空間があるということ。これらが備わってこそたくさんの方が集まって来るということです。つまり安全で快適な歩行空間に人が集まって来るのだということが言えると思います。

このことについて例えば地方都市の商店街などで、便利なアクセス手段がないから人が集まってこないのではないかと、郊外部に大きなショッピングセンターができるとみんなそちらへ行ってしまうのは、自動車に乗って行けるというアクセス手段が向こうのほうにあるから向こうだけが栄えるのだらうということで、一生懸命に商店街の中に駐車場をたくさんつくって、今や地方都市の商店街の駐車場というのはあり余るくらいあるのです。しかしアクセス手段としての自動車が便利になったら人が集まってきたかということ、決してそういうことではない。もちろん魅力的な店舗は地方都市に古くからある商店街にもたくさんあるわけですが、決定的にこれが不足しているのだということについての考えになかなか及んでいなかったということがあります。そこへ行くと豊かな回遊空間があったり歩行空間があったりという、このことを求めて人がやって来るといような視点が非常に薄かったということです。

郊外部のショッピングセンターへ行くのは、実は自動車で行ってそこに駐車できるからアクセスが便利だというだけではなくて、自動車をいったん置いて店の中へ入ると、そこには、豊かかどうかはわかりませんが安全な回遊・歩行空間がある。ショッピングセンターの中へ入れば、例えば子ども連れで歩いていて、多少手を放してどこかへ行ってもそれほど心配することはないという空間がある。だから家族連れは安心してそこを訪れる。そ

うということでは、都心部へ行くと子どもの手を離さないように、迷子にならないようにだけ必死になって歩かなくてはいけないとか、自動車や自転車やバイクといったものに注意しながら、子どもを守ることだけを目的に歩かなければいけないような空間があったのでは、いくらこの二つが備わっていても人は集まって来ない。ですから、安全で快適な歩行空間というものをつくっていくことが大変重要であるということです。われわれの分野のほうではこれは当たり前のことと考えられている事項です。

世界の多くの都市がこういう方向に向かっているということを、この後いくつか紹介したいと思います。まず、あまり有名でないところですが、日本でもこういう世界の都市のことはたくさん紹介されています。例えばフライブルクとかストラスブールとか、そういったところは環境の視点ももちながら都心部をこういった空間にしていっているということは大変たくさん紹介されています。

今日ここでまずご紹介するのは、あまり知られていないところとして、これはドイツのダルムシュタットというまちで、これはイギリスのチェスターというまちです。このドイツのトリアーというまちに至ってはおそらくどなたもご存じないのではないかと思います。とにかく一部の先進的な都市だけがこういうことをやっているのではなくて、どこもこういう都心に豊かな歩行空間をつくることによってそこが賑わいの空間になっているという、これはどの都市も目指してきている方向であるということです。こういう小さな都市でも歩行空間を生み出すことによって大変な賑わいを生み出しているという例です。

ヨーロッパであろうがアジアであろうが、とにかくこのまちも都心部に大きな快適な歩行空間をつくり出すことによって、そこに賑わいをつくっていているということです。

もちろん日本もそういうことでは多くの努力がなされています。これは「まちなかを歩く日」の三条通の状況ですが、やはりこういう形で歩行者空間を豊かにしたときには人がたくさん集うということがわかると思います。京都でも当然こういうところはたくさんありまして、新京極、あるいは錦もそうですし、それぞれのところで歩行者空間をつくったところがこうやって賑わっていくということでもあります。

回遊という意味では、石野委員のほうからもお話がありましたように、こういう空間が京都の場合はかなりつながっているわけですし、それが都心部における一つの可能性といえますかチャンスといえますか、こういうたくさんの方が集まってきてくれる場を演出していくことができるという状況にあると思います。実際に今、京都でもたくさんの方が集まってきているのは、この空間がもちろんその最大の空間なわけですがそれでも、観光地などを見ても清水から三寧坂、高台寺、円山公園に至るこの広大な回遊・歩行者空間であるとか、銀閣寺から哲学の道、南禅寺に至る空間、あるいは嵐山から嵯峨野に至る空間、こういうところに人が集まってきているわけで、そのなかでもこの都心部というのはそういう空間になっていく可能性が十分あるところであるというふうに考えられます。

もう一つダルムシュタットですが、先ほどは歩行者空間になっているところを紹介しましたが、歩行者空間の横の幹線道路にLRTという路面電車が入っていて、路面電車と人だけが歩くような空間になっています。こういう形でまずみんなが公共空間である道を楽しんでいるという状況が日常的に見られるような道です。あとはこういうところで、ドイツですから例えばビールを飲んだりする人、コーヒーを飲んだりする人、こういうことをやって楽しんでいっているわけです。

何も外国だけがそういうことができるわけではなくて、富山県の高岡市では毎日やっているわけではなくて特別に企画して年に何日間かだけやっているものですが、道自体を楽しむということを行っています。これは高岡の駅前商店街です。残念ながらこの高岡の駅前商店街は普段はほとんど人がいなくて、地元の人たちはシャッター道路と呼んでいるような道路なのですけれども、やはり道の使い方を変えてこうやって楽しめる空間をつくっていくと人が集まってくるということがいえるので、こういうことは十分どんどんやっていくことができるということです。

こういう空間をつくるために必要なことは、もちろん細かくいえばたくさんあるのですが概念的には大変簡単です。ここに書いてあるようなことでほぼ大丈夫なのです。ここに三つ挙げています。まちなかに歩行者ゾーンをつくるということ。公共交通で来る人を便利にして大量に来てもらうということ。そして駐車場はこの周辺部に配置するという。このあたりが基本で考え方としては大変シンプルです。

これはイギリスのオックスフォードの例ですが、なぜオックスフォードの例を挙げたかという、こういうことをやるためには社会基盤としての道路がきちんと整っていないといけないのではないかと多くの方は思うかもしれませんが、オックスフォードのように道路なんてほとんどあるのかないのか、きちんとした道路はないようなこういうまちでもなんとか工夫をしてできているからです。まったくの都心部の道路を歩行者道路にししました。しかし、歩行者道路にする以上は周りに車を受ける道路が必要です。それをこういう矢印で書いた道路を使ってなんとかここに環状道路があるかのような形で使っています。この道路のところにパーキングを用意しておいて、自動車で来た人はパーキングに停めてこの回遊空間を楽しむということにしています。

それぞれの都市がそれぞれの都市なりの工夫をしながらやっていて、どの都市でも最終的にはそういう空間を生み出してきているということが言えます。

ここはあまり大きなまちではありません。この長さでたぶん 250 メートル、300 メートルはないと思います。オックスフォードは人口が 15 万人ぐらいのまちですからそれほど大きくありません。さらに街の外にもう一つパークアンドライド用の駐車場がありまして、パークアンドライド用の駐車場に置いて、専用レーンのあるバスでドンと入ってくるほうがもっと早く来られるという仕組みにしています。

こういうことを考えていったときに、京都はいろいろなポテンシャルがあると思いますので、少し京都のことに合わせて考えてみたいと思います。京都の都心部というのはかなり賑わっているほうです。先ほど写真で示しましたように大変賑わっておりまして、他の都市に比べて日本のなかでは非常に頑張っていることは明らかです。ただ、もっとポテンシャルがあるのではないかということです。齋田委員からもお話がありましたが、昔のものも含めて、今あるお店も含めて、もっといろいろなポテンシャルがあるはずのところだと思います。

例えば、京都市には 4,000 万人が来ているということですが、そのうち「四条河原町に行きましたか」という質問に答えられた人はわずか 2.3% という数パーセントしかないわけです。これだけたくさんの方が来ていながら都心部を訪れる人は大変わずかな数でしかないということです。実は都市の観光というのは、文化財のような歴史的な資産とショッピングの両方を楽しむというのが定番になっていて、これは世界中みんなそうです。例え

ばパリに行けばルーブルは見るけれども、シャンゼリゼのほうにも行く。ロンドンに行けば大英博物館を見るけれども、リージェントストリートというリパティとかアカスキュータムなどの店があるところへ当然みんなが行く。これはミラノですが、ドゥオモを見ればギャレリアを中心としたショッピング街へ行く。これが当然のこととして、日本人もミラノへ行ったりロンドンへ行ったりしたら同じような行動をとっているはずですから、京都も4,000万人が来てくれたら、そのうちの相当部分が都心も訪れてここでショッピングするという形になっていくのが普通であるはずだと思うのです。

ただ、ガイドブック等で見ても、京都のガイドブックの例えば100ページあるなかで、都心のことに触れられているのはおそらく数ページぐらいしかありません。これは同じウエートでもって都心部を訪れるということではない状況を示しています。最近では町家のレストランとかいったようなものかなり出てきたので、そういうところにもスポットが当てられるようになってきていますけれども、まだまだポテンシャルを最大限そういうところに生かされているわけではないような感じであるということです。

例えばこれは嵐山の天竜寺の前です。去年の11月にここを歩行者空間とした社会実験がありました。この長辻通は大変賑わっているということで、これも報道等はされていますがここが賑わうことによって、これを核としてこの周辺部にも大変人の流れができてきています。

次の写真は嵯峨嵐山の駅前です。長辻通から嵯峨嵐山の駅前に至る空間を歩行者が非常にたくさん回遊しているということで、ここから天竜寺のほうへ至る道は、商店街もあまりないようなお店が少しあるぐらいの道路ですが、そこにたくさんの方が溢れています。コロッケ屋とかアイスクリーム屋とかがたくさんありましたけれども、そういうところに行列ができて賑わっているという状況になっているわけで、やはり歩行者空間を豊かにすることによって人が集まってくるということです。

河原町三条あたりでは、人はもちろんたくさん歩いていますし、賑わいがある空間で決して寂しくはないのですが、ただ、賑わいを生み出すためには無駄な空間があまりにも大きい。賑わいのためにはまったく役立っていない空間がここにあって、道路はこれだけの広さがあるのですが、賑わいのために役立っている空間はここだけで、しかも自転車が停まっていたりするとこの半分ぐらいの空間だけで、あとはほとんどまちのために役立っていないような空間になっています。

こういう賑わいをこちらの都心に呼び込むことは、5時、6時になると嵐山のほうの人はいなくなるわけですから、そのあとの大きな流れがこちらに向いてくるというようなことも当然あるべきだし、そういう流れにすることはできると思います。ただ、ここへやって来てもなかなか空間がない。今歩いておられる方だけでも十分いっぱいになってしまう空間になっているということがいえると思います。

例えば四条通です。これを賑わいと呼ぶ空間にしていくことが重要なのではないかと考えても、これ以上賑わおうと思ってもなかなか賑わう場所がないというのが現状だと思います。この場合、道路がどれぐらい役に立っているのかということをおとで紹介しますが、ここは地下に歩道があってそこをかなりの人が歩いているわけですが、地下の歩道というのは歩いてあまり面白い空間ではなく、普通なら人は歩かないだろうと思える空間なのです。それでもそこをたくさんの方が歩いているということは、やはり上が歩きにく

いいと思いますか、本来ならば上をゆっくり楽しみながら歩きたいと思っている人でも、下の空間を歩かざるを得ないというような状況すら生じているのではないかとということで、賑わいのために生かされていないように思われます。

歩道の状況は、ただでさえ狭い歩道に自転車やバイクが乗り入れてきたりしていると、とても安心して豊かに歩けるような状況ではない場面が大変多いということです。

また幹線道路だけではなくて少し狭い道路でも、寺町の電気屋街の状況ですが、こういったところはお店としてはわれわれもぜひ行ってみたいお店がたくさん並んでいて、普通は先ほどから紹介しているような都心の空間として人が溢れるような状況であってもいいはずなのですが、溢れようがないといいますかどこも歩くところがないわけで、賑わおうと思っても賑わう場所がないというような状況です。ですからもっと賑わえるような空間をここから生み出していく必要があると思われます。

例えば「まちなかを歩く日」のときですが、普段の富小路通は車の多い道路になってしまして、やはり安心して歩けるような道路では決してないわけです。しかし、「まちなかを歩く日」として歩行者に開放したときには、たくさんの方が歩いておられます。道路が豊かに歩けるようになればたくさんの人たちが十分歩いてくださるようになるということです。ここには京人形等の店がありますし、お店としては魅力的なところがあるのですが、いくら店が魅力的でもここを歩いて行く気になるかといふとなかなかならないわけです。それはやはり交通のほうがうまく対応できていないため、交通施策的にもう少し賑わいを呼ぶ方向があるはずではないかと思えます。

ここからは少しアクセスのことをお話しして、最後にまとめておきたいと思えます。

京都ぐらいの都心になると訪れる人数が大変多いわけですから、多くの方に来てもらえるような交通手段でアクセスしないとたくさんの人を集めることができません。河原町通で100円循環バスの調査をやっていたときに京都市がお調べになったわけですが、河原町通の歩道を歩いておられる方に、「皆さんここまでどういう手段で来られましたか」という質問をしました。結果、鉄道・バス・タクシーで来ておられる人が圧倒的多数であって、自動車はわずか7%でしかないということです。わずか7%にしか過ぎない自動車のために多くの都心の空間が占められているという、これが実際の状況だということです。

ここで先ほど申しました四条通の車線状況の話をしたと思います。休日の交通量でいくと、四条通には14,600台の車が走っています。これは幹線道路ではあるのですが、実は14,600台の車が走っている道路というのは京都にはいくらでもありまして、例えば宝ヶ池へ行く狐坂がこれぐらいの交通量をもっていて、4車線もあって約15,000台しか通っていないというのは、道路として役に立っていないといってもいいぐらい大した数ではありません。自動車1台に乗っている人数は平均1.4人ぐらいしかおりませんので、ここを自家用車で通過している人は1日に何人いるかといふと、25,000人ぐらいであると考えられるわけです。

一方、歩行者をカウントすると、歩行者の交通量は65,000人ぐらいに達しているということです。またここはバスがかなり走っていますが、バスのお客さんが40,000人ぐらいです。さらにこの地下道の歩行者数の数字はありませんが地下道もかなり歩いておられまして地下を走っている阪急電車でだいたい96,000人の方がここを通過しておられるということです。この数字から見て、実は自動車というのはこのなかでいちばん役に立っていない

いわけです。いちばん役に立っていない自動車のための空間がこれだけ広くて、自動車の何倍もの人が歩いている空間がこれだけしかないという状況になっています。そういう意味でも、先ほどから何度もお話ししていますように、賑わいを生む空間としてもそうですし、もっと道路を機能として生かしていくという面でも、歩行者のための空間をもっと大きくしていくほうが得策であると思われるわけです。

かなり端折りながら話してきましたが、最後にこれからに向けて少し考えていくべきことを挙げています。まちの賑わいをつくり出していくためにはどういうことがあるかという点、便利なアクセス手段があるということ、豊かな回遊・歩行空間があるということ、この二つに絞られると思います。便利なアクセス手段としては、例えば先ほどお話しいただきました100円循環バスなどがありまして、ああいったものはもっと生かしていけばうまくいくはずですが、せっかく商店街の人たちがあれだけ応援をしてくださって盛り上げたにも関わらず、実は交通局はその後抜本的な改善策を何もしていません。例えば今でも片側にしか循環していないとか、土日にしか走っていないとか、まだまだ改善できる余地があるはずなのですが、そこまでまだ進んでいません。ただ、もっと便利なものにしていくと思えばできていくはずだと思います。

もう一つ、バスなどの交通が規制緩和されていますので、実は市民の力で多くのことをやっていくことが可能な状況になってきています。ご存じかと思いますが、伏見区の醍醐地区では市民の力で4路線のバスをつくらうということで、今、ほぼ動きそうなところまでできています。醍醐で4路線のバスを自分たちの力でつくることのできるということであれば、ここは商業の規模としてはその100倍ぐらいの規模をもっている都心ですから、これぐらいのことはやろうと思えばいくらでもできると思いますし、規制が緩和になっているのでやる気のある人たちがやっていけばいいという状況になってきました。ですから、いろいろなことをやろうと思えばできる状況だと思います。

もう一つは豊かな回遊・歩行空間のほうですが、これも世界的な流れになっています。日本でも大きく変わり始めていまして、例えば東京の銀座通などは土曜・日曜は歩行者の空間にしていますし、そういう例は具体的に挙げていくまでもなくどんどん増えてきています。とくに都心のもっとも中心となる幹線道路にいちばん人を集めるためにその空間を歩行者空間にしているというように、世界の主要都市のほとんどが昔はもっとも自動車が中心的に走っていたと思われるその道路を歩行者空間に変えてきていますので、これは大きな流れとしてそういうふうになっていくだろうと思います。こういうことも地元のほうで、「ぜひやっていこうではないか」ということになれば十分可能であるということです。

こういう形で交通施策も都心の賑わいのためにはかなり重要な役割をしていると思いますので、都心で賑わいを生み出すためにはぜひ交通の視点から見たまちづくりというものもやっていくべきときであるし、やっていかなければいけません。多くの都市が競争している状況になってきていますので、今はやはりこういったようなことに取り組んでいく必要があるのではないかと考えています。以上です。

## 6 意見交換

若林委員長 ありがとうございます。今日の前半のところでも100円循環バスのお話がありました。それを継いで、やはりいくら魅力ある店があったとしても歩ける場所がな

ければ歩きようがないという、いわれてみればそのとおりなのですが、しかし逆に「では道を広げたら人が集まってくるのか」という素朴な疑問などもあるのではないかと思われる。今の中川先生のお話を受けてご感想なりご意見なり、ご自分なりに考えておられることがございましたらご発言をお願いしたいと思います。

居戸委員 三条まちづくり協議会の居戸でございます。中川先生のお話の中で、観光客の中で都心へ来ている人の率が非常に少ないというお話がありました。例えば都心というのは四条河原町とかそういうところが対象でしょうか。それとも今回のこういう形で絞っておられる範囲が入っているのでしょうか。例えば錦などは、観光客のなかでも相当の方が錦へは行っておられます。でも四条通とか河原町通には行っておられない。そういうケースが多分にあるのではないかなと思います。

最近、私が見ている範囲では、観光客の方はまち中の観光にずいぶんお越しになっていると思います。これがもっと増えてほしいなと思っております。それが一つございますのでおうかがいさせていただきました。

若林委員長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

井戸委員 阪急百貨店の井戸です。中川先生のお話の中でありました都心へのアクセスということですが、私ども阪急百貨店のあります四条河原町では、駅のほうから来られるお客様の声として、土日にバスで来るのは時間がかかる、来にくいというお声を多数頂戴しています。いちばん早く来られる方法をお教えするのです。例えば烏丸まで地下鉄で来られて、それから阪急電車で来られると早いというふうにご案内はするのですが、それだと金額がかかるのでお客様は高いと感じられているようです。そういう意味では、バス1本で四条河原町に来る方法で早く来られる方法、あるいは何かそれに代わるものはないのかなというふう以前から思っています。

都心部の賑わいという観点では、烏丸まで電車で来られて、それから歩いて界限の店を散策されるというのがいちばんの賑わいにつながると思うのですが、都心というのが四条河原町ということでの調査結果であれば、そういうアクセスが改善されないのかなと思います。

中川委員 ここで交通局の悪口をいうわけにはいかないのですが、実態としてたしかに阪急百貨店の前にある京都駅行きのバス乗り場などは人が溢れていて、本当はもっと便利なバスシステムをつくらなければいけない状況です。

ただ、交通局には別の課題があって何とか経費を節減しなければいけないという、これが実は至上命令のようになっています。ですからわれわれから見れば大変おかしなことなのですが、実態としてはちょうどご指摘がありました四条河原町と京都駅を結ぶバスの本数がこの5年間で3割近く削られているのです。これは交通政策から見ればとんでもないことで、いちばんお客さんがあるところを削るというのは自殺行為にほかならないわけです。しかし、交通局の論理からいえばとにかく経費節減のためにはどこかを削らなくてはいけなくて、どこか削るとすると郊外部の1時間1本の路線を削っても経費節減にならな

いから、いちばん削れるところはどこかと探すと河原町ぐらいしかないということで、大変おかしなことですけれどもそこが削られているという状況です。そこで両方を両立させていくというのはなかなか大変なことで、おそらく交通局に「もっと増やせ」といっても「今はとてもできません」という答えが返ってくるに違いないと思います。

そういう意味では先ほども申しあげましたように、もっといろいろな新しい仕組みでこういったようなものをつくっていくということは、規制緩和になってできるようになってきています。そういうアイデアを齋田委員から100円循環バスの頃に何度もおうかがいしていたことがありまして、それは非常に重要な要素だと思います。規制があった頃とはとにかく交通局にやる気がなければできない状況だったのですが、現在は工夫次第でいろいろな方法ができると思いますので、そういうことはやっていくべきだと思います。

もう一つ、今の鉄道を乗り継いでやって来るということでは、例えば運賃政策などでもっと便利にして、地下鉄と阪急を乗り継いでも一体的な値段で四条河原町まで来られるというようなことも工夫としてあると思いますし、もっと四条通が豊かに歩けるようになれば烏丸から歩いてもらっても十分満足して歩いてもらえらると思います。このようにいろいろな手段でアクセスの可能性を高めていくということができるとは思います。どうも交通事業者にお願いしているだけでは一向に進まないような状況です。やはりこれだけの実力のある場所ですから、みんなでやっていこうということになればかなり面白いことができていくだろうと思います。

若林委員長 ありがとうございます。四条河原町のバス状況は一度データ的に見たほうが良いと思います。実は私は高野のあたりに住んでいるのですが、高野だと31番というバスで四条烏丸に行けるのです。ところが1時間に1本しかない。京都駅に行くのは206番で5分に1本とか7分に1本あります。といっても観光シーズンになると乗れないので、観光シーズンには地下鉄のほうに行くということで北大路回りにします。そうでないときは1本のバスで行けるので利用するという感じですが、四条河原町に行くのが非常に不便になっているのです。

京都のどこからでも四条河原町に行けるようにする。例えば嵐山であれだけ賑わいがあつたあと、では夕方四条河原町に出ようというときにバス1本で行けるのかとか。その場合はもちろん阪急を利用してということが嵐山の場合はあるのであの駅前が賑わうのだと思います。河原町へ来るアクセスの状態というのは全体として少し研究してみる問題なのかなということをお話をお聞きして思いました。本当に1時間に1本しかありませんから、あれだと最低2本は欲しいと思います。

居戸委員 いわゆる烏丸線の地下鉄ができるまでは、四条通では河原町から烏丸のほうへ向かうお客さんが多かったのです。簡単にいうと、例えば高島屋とか阪急の紙袋を提げて西へ向く方が大丸の袋を提げている人より多かった。それが地下鉄ができてから逆になりました。私は松ヶ崎ですが、私の家のあたりでも地下鉄の北大路駅行きのバスはできて、その分バスで真っ直ぐ来る分が減っています。そういう状態になっているのも、一つは市の政策が「地下鉄に乗ってくれ。こっちへみんな回らせよ」という方向になっているからではないかということが考えられます。これを打ち破らないと四条河原町は非常に難しい

かなということがあります。

それから交通政策のなかですとお話をうかがっていて思うことは、これは全部小売とかというような商売を対象にした話になっているのではないかということです。京都の中心部には問屋街は結構多いのです。問屋になるとまったく話が変わります。このへんは今回の話には入らないと思いますが、やはり考えておく必要があると思います。物をつくっている人とか材料を運ぶとかいろいろなことがございますので、そのへんも何かのときにはお考えいただきたいと思います。

若林委員長 ありがとうございます。西口委員、お願いします。

西口委員 伊勢丹と四条通が共存していくという可能性は、私はあると思います。アクセスがよくなればということにはならないですし、どちらに人の吸引力があるかはわかりませんが、四条河原町まで京都駅からバスに乗ると休日だと40分ぐらい、歩いても変わらないぐらいの時間です。上の人はあそこで全部降りて四条で止まっているということになりますから、それは功罪両方ともあるかなと思います。

前段の部分で齋田委員のほうからお話がありました中東で、最初に謙遜しているというふうなご発言もありましたが、やはり私たちは一市民として、中心街の商店街はもっと気位高く、いばることはないと思いますけれどもそういうものがなければ市民はときめかないと思うのです。賑わいというのは、いわば商業者サイドからいうと賑わいなのですけれども、一般市民に「あそこへ行こう」と思わせるときめきのようなものを、機能的な部分よりもっと精神的、心理的な部分でビジョンのなかに、とくに中東ではぜひ考えていただければというふうに思います。

若林委員長 ありがとうございます。

中川委員 不便だから人が流れないというお話でしたが、便利にすると「ストロー効果」というものでそちらに吸い上げられていくという理論も一つにはあるのです。ただ、一方ではわれわれは「鎖国効果」と呼んでいるのですが、わざと行けなくすると鎖国をしているのと同じ状態になってしまう。つまり鎖国というのは困りこむわけですからその時点においてはストロー効果が生じなくていいのですが、鎖国を何年も続けていくと最終的にどうなるかという、やはり競争力がなくなるのです。ですから、わざと不便にしていくという政策は必ず失敗する方向へ向かうとわれわれは認識しております。よく「便利なものをつくったらストローで逃げていった」ということがいわれますが、もっときちっとやってみると、便利な交通機関がないところは必ずさびれています。間違いなくそういうことになっていますので、そういう視点もあるということをご踏まえておいていただきたいと思います。

若林委員長 やはり空間がもっている公共性からすると、空間の棲み分けといいますかそういう設計は一方で大事けれども、経済学的なものの言い方をすると、やはり常に魅力あるものを提供するという形で入れ替わっていくほうが自然で、そういうことが活性化

していないと停滞して最終的には競争力がなくなります。あるいは文化的な発信力と京都がいつても、それは今の現代のなかで勝負するからできるのであって、私は京都新聞でちょっと話しましたが、伝統だから守ろうという発想では伝統は守れないのです。この伝統は意味があるだろうと、世界に発信するようなものをつくり続けることで伝統が続いていくということが同じようにあるわけです。そういう意味ではやはり棲み分けをする議論は必要だけれども、競い合う関係を大事にしないと、先ほどの通りの個性の話もそうですが、それが一つの大事な柱だというふうに思います。

しかも今日の中川委員の話を具体的に考えると、土曜・日曜とか午後だけとか、いろいろなケースでどうなるのかを詰めていくといろいろな可能性があります。また先ほどのエリアをどうするかということも考えていくと、非常に効果の議論も面白い話ですし、そうはいっても問屋とか物をつくっている人のほうはどうするのかとか、詰めていくといろいろなことがたくさん出てくると思います。この都心部部会のなかでどこまで詰められるのかというのは運営の進め方次第ではありますが、ここでも引き続き議論できるようにしていきたいと思ったり、もし必要があればこの問題をさらに集中的に議論するような機会も考えられると思ったり。そのあたりはまたご意見がございましたら事務局のほうにご提案いただければと思います。

今日は一応こうすることで、二つの問題提起を受けて意見交換を進めたということにさせていたきたいと思ったり。

今日は商店街と交通の面から見た賑わいづくりという話でしたので、次回は百貨店、あるいは新風館といった大型商業施設関係の目から見た都心部の賑わいなり、交通なり、まちづくりなりのご意見をうかがいたいたいと思ったり。このあたりをどう進めるかについて、また事務局のほうから相談にまいりますのでよろしくお願ひいたします。また、冒頭にも申しあげましたが、短い時間のなかで問題提起をしきれなかった、あるいは今日の感想等をきちんと皆さんに発表したいという場合は、A41枚でももっと詳しい資料でも何でも結構です。事務局のほうにご提案いただけましたら、他の全委員に配って見ていただくといった手続きも取りたいと思ったりするのでよろしくお願ひいたします。

## 7 閉会

若林委員長 では、以上で第2回都心部部会を終了させていただきたいと思ったり。最後に事務局から連絡事項をお願ひします。

事務局 どうもご熱心な議論をありがとうございました。それでは三点ご報告をさせていただきます。

一点目ですが、市民公募委員の大島委員、栗原委員のほうから、都心部でお商売をしておられる皆さんへのヒアリング調査、来街者への聞き取り調査を行いたいというご提案をいただいております、私どもも実施していただく方向で進めております。時期・方法につきましてはまだ決まっておりませんが、できあがりしましたらこの部会でも結果をご報告いただければと考えておりますのでよろしくお願ひいたします。

二点目ですが、前回の都心部部会の議事録について訂正等ございましたら、9月初旬にすでにお送りさせていただいておりますが、まだご返事をいただけていない方もいらっし

やいますので、事務局のほうまでよろしく願いいたします。もし議事録をお持ちでない方がいらっしゃいましたら、本日も用意しておりますのでお帰りの際にお持ち帰りいただきたいと思います。

三点目は、次回の都心部部会の日程です。10月27日(月)の午後7時から、今回と同じ場所で開催させていただきます。

若林委員長 ありがとうございます。市民委員のお二人が、もう少しいろいろ意見を聞いて勉強して自分たちの意見をということでヒアリングをさせていただきたいということです。ご協力のほうをぜひよろしく願いいたします。本日は長時間ありがとうございます。これで第2回の都心部部会を閉会させていただきます。どうもご苦労様でした。