

## 資料18（p4関連） 学識者会議における意見

- ・ 平成18年3月に毛利副市長の主催により、学識者会議を2時間ずつ2回開催した。
- ・ 会議では、「交通環境の状況」（報告書p15～p40）及び「快適な歩行者空間形成策の考案」（報告書p119～160）の策を説明するとともに、主要論点を提出し、意見をいただいた。
- ・ 主な意見は、次のとおり（会議ではランダムに発言をいただいたものを、学識者ごとに整理を行っている。）。

<第1回>

### 塚口教授の意見

- ・ 交通容量と交通量の関係については、交差点と交差点の間の単路部における比較で評価しているのか。本来道路の交通容量は交差点で決まるものであるはずであり、単路部の交通容量だけで大丈夫かどうかを判断するのは危ない。
- ・ 実際はあるところを止めると交通の流れは変わる訳で、それをダイナミックにある程度予測したうえでの評価をしないと心配である。ここでは時間制約の中での一定の結論を出したという段階であることを言う必要がある。
- ・ ある道路の通行形態を変えた場合に、車と人の流動がどう変わるか、簡単なモデルでも使って押さえておく必要はある。それを出すには、交通実態調査でどのくらい数字を押さえられているかによるが、ある程度起終点などが分かっていれば出てくるかと思う。
- ・ この資料に一定の情報が入っており、ある程度議論できると思うが、この資料だけで「大丈夫」と言い切られると少し心配である。
- ・ 目先のことだけでなく、全市的な交通政策を考えたとき、駐車場が中心部の細街路どこでも経営できるということを前提に議論するのか。ゆくゆくは幹線道路沿線にフリンジパーキングを配置し、細街路は歩行者優先の道路として中長期的な望ましい方向を示していくのか。中長期的にはそのような視点を持って、時間規制の歩行者専用道路とするなど身近なところから施策を実施する方が良いのではないか。
- ・ 一方通行化、歩行者ゾーン等ゾーン規制は完璧に出来れば良いが、まちとしてあまりきれいに出来ないので、コミュニティ道路など物的な改善策も組み合わせるようになっている。四条通や寺町通も単に自転車を撤去するだけでなく、回遊行動が出来るような空間の創出が重要である。
- ・ 歩道拡幅と路上駐車の効率的な取締りとはワンセットである。道交法改正による駐車取締りの民間委託を契機として、徹底的に実施すれば、車道部分も余裕ができ、歩道空間も拡大できるという連鎖になるのではないか。

- ・ 違法駐車が撤去できればある程度は良くなるが、これで良しとなると具合が悪い。
- ・ トランジットモールはどういう形態かも考える必要がある。バスがある程度円滑になれば、トランジットモールは不要となるかも知れないが、トランジットモールはまちの賑わいを演出できるような仕掛けが同時にできそうということを考えるとトランジットモール型が良いとも言える。
- ・ 単に交通規制だけでなく、その次が歩道拡幅で、それを市と地元が知恵を出して考えていくということを打ち出さないと、規制だけで終わってしまう。そこを説明していくと、あとは一気にか、段階的にかは、地元の協力次第かと思う。
- ・ 昔シミュレーションをした結果では、河原町通のモール化は楽で、四条通は通過交通が多いためにそれを止めるための努力が大きくなるという結論だった。四条通のモール化は、現在の交通の流れそのままでは難しい。トランジットモールと、別の流入抑制策も必要である。そのために、どういう方向の交通が多いのかを知りたい。必ずしも東西とか南北という方向だけでなく、もう少し複雑かと思う。
- ・ 御池通の地下駐車場の有効活用をする。できれば五条通にも欲しい。そこで交通を受け止めて、その中は周辺と少し違った枠組みで移動手段を確保する。その中核として四条通・河原町通のモール化というのは非常に良いのではないか。
- ・ 田の字のエリアをいわゆる特区扱いとし、都心を特例とする。「京都だから」と言える強みもある。歴史ある街路空間を人に取り戻す中で、他の地域と別に考えるということも行政として言っていくのが良いと思う。
- ・ 細街路への通過車両の排除については、細街路と周辺道路の差別化で、例えば幹線道路の歩道を延長することにより、幹線道路から細街路に入る車は、歩道を乗り越えるようにするというような仕掛けを物理的にしておく。それから、許可・指定車以外は通行出来ないというメッセージを出すといったところが現実的かと思う。
- ・ ハンプについては、効果はあるが、騒音があって地元からあまり喜ばれない。ただ、要所要所にハンプや狭窄を用いて、中に入ることのメリットを生じないようにすることは考えられる。また、一方通行の若干の組合せによってショートカットルールをつくるというのもあり得る。
- ・ 細街路から通過交通を排除したら、幹線道路の交通状況はどうなるか押さえておく必要がある。処理が難しいということになった場合どうするかということは考える必要がある。少しこの資料では危ない感じがする。
- ・ 一度、対象を広げたシミュレーションをやっておいたほうが良い。それで幹線道路が持つのかどうか、駄目な場合は都心部に入っていく交通量自体を何とか適正化するという方法論に持っていないといけない。
- ・ やりやすさから言えば河原町通だろうが、効果や地元の熱意を考えると恐らく四条通であろう。
- ・ 本格実施を間近に控えた、直前の社会実験という位置付けが良い。

### 三輪客員教授の意見

- ・ 私は交通工学・交通経済の専門ではないので、まちづくり或いは経営の立場からの意見を述べたい。
- ・ 四条繁栄会の幹部の皆さんと、交通政策について議論した。交通規制や車道の削減、歩道の拡幅策について、完全に一致しているわけではない。
- ・ 四条通は確かに交通量が多いが、片側2車線あり容量はある。その道路が使えていないのは、沿道の駐停車で車線がふさがれているからで、誰が邪魔しているかと言うと、商業者、つまり組合員の店への荷捌きに跳ね返ってくる。自分達にも問題があると認識している。自動車を排除するだけでは問題は解決しないということで、交通規制強化策や街路構造改造策には一致していないというわけである。
- ・ しかし、戦略的にはこの配送車の対策からと言える。配送業者・建設業界・タクシー業界は、現状を知っているし、社会的なプレッシャーを感じていて、何とかせねばという機運はある。ワゴンサービスをしている業者もあるが、一企業だけでは限界がある。現在は業界としてまとまっているわけではない。行政が入ってあげる必要がある。
- ・ 時間規制になるだろうが、一切駐停車禁止という方針を持って、声を掛けるのである。駐車場経営者とも話し合う必要がある。デポジットセンターを設けるなど、彼等とも利害が一致する方向が見出せる。
- ・ マイカーと自転車はタクシーや物流業界のように組織されていないので真正面からは出来ない。（“PiTaPAとKICSのコラボによる、レール＆ショッピングのサービス”のような公共交通利用を促進する方策の先行が有効である）
- ・ 歩道をひろげてもらったとしても、それを活用して活性化できる経営力を持っている個店は少ない。いままでは騒音や排気ガスもあって商品と従業員の健康を守るために、クローズな店舗にしてきた。オープンカフェのような店づくりには慣れていない。その訓練をやらなければならない。
- ・ 交通対策は手段であって、目的は歩いて楽しいまちづくり。四条通のお店として、トランジットモールに対応できる店づくりが必要である。風格と華やぎをリードする店をどれだけつくるかを併せて考えることである。

### 宗田助教授の意見

- ・ 細街路の通過率の計算は難しいが、大体こんなものかと思う。
- ・ 駐車場経営者は別として一般の店舗経営者は、70%ぐらいの通過率という説明をすると大体納得していただける。
- ・ 道路容量のデータは慎重に使わないと、出てきた数字だけで評価するのは難しい。大丈夫そうだというぐらいしか言えないのも分かるが、色々な要因が多すぎて予測するのは無理である。

- ・ シミュレーションという言葉を使っているが、交通計画だけでこれを解こうとしている。これと別に合意形成論という政策決定過程の問題があり、説明する相手に応じたタイミングやシナリオについてのシミュレーションを何通りか作っておいて、どのシナリオを採用するかについてプロジェクトごとに検討することが必要である。
- ・ 主要論点にある「四条通・河原町通の活性化にどうつながるか」も予測が難しい。交通だけで市街地の活性化は決まらなく、色々な要因があるが、用意すべきは、これによって活性化するぞという地元の強い思いである。それがあれば、活性化するかどうかは彼らの責任である。
- ・ ネガティブな方に対する説明は既に地元に入ってやってきており、反応も聞くななど経験も積んでいる。かなり世論も変わってきており、商店街自身が商店街の人を説得するようになってきている。
- ・ 諸外国の例でも、一番影響が少なくて効果が得られそうなものから順に実施しながら、次のステップへという流れと思う。その先のインセンティブは、やはり来訪者・お客様の良い反応が鍵になろう。「これでよい」とはならない。商業者は、良くなると次の欲を出したくなるものである。恐らく次は歩道拡幅という話も出てこよう。
- ・ 従来の交通社会実験的なやり方ではいつまでもたどり着かない。
- ・ 四条通の歩道拡幅、三条通・御幸町通の午後の通行規制を一気にやるべき。ただその政策を一番良いというためのシナリオがいくつかある。地元の状況を考えると段階的な実施が対案としてあり、それをクリアして一気に四条通の歩道拡幅まで持っていくためにどういう仕組みがあるかを今考えている。
- ・ 四条通におけるメインストリートづくり、風格と華やぎの四条通をつくっていくというムーブメントはある。そのときにどういう装置があるか。その点で新風館の経験は大きく、それを参考に四条通で、行政も市民も商店も一体になって賑わいのある広場づくりをするという絵を描き、そのためには歩道拡幅を含めた交通規制が絶対必要であると主張する。新風館以上の華やぎを四条通で実現させることを行政として言っていただきたい。
- ・ JR京都駅近辺で開発が進みつつあり、今は四条通がまだ勝っているが、次はどうなるか分からない。四条通界隈にはオープン空間があり、細街区との一体的な回遊性の高い、本当の京都がここにある、だから四条通は今すぐ歩道拡幅しなければと、そう持っていく。
- ・ 今の交通は気になるが、5~10年の間に都心部には車では行きにくいと思われるようになれば良い話である。
- ・ 少なくとも四条通だけよりも、三条通、御幸町通とのセットの方が混乱は少ないのではないか。
- ・ 四条通、三条通、御幸町通の成功は、都心の大きなビジョンづくりと、そのための応援団をどれだけつくれるかによる。

- ・ この 10 年の間、政策転換は徐々に起こっていて、これだけ準備して醸成している。後は市がすんなり転換すれば通っていくのではないか。最後の突破口を開いてくれれば良い。ここまで来れば今度は行けるのではないか。
- ・ 駐車場経営者については、御池地下駐車場、民間駐車場、コインパークの三者の対立がある。対立している駐車場同士をまとめていく必要はないかと思う。民間として設備投資をしている方には緩やかな転換をしていくという言い方が一番良い。
- ・ 規制下でも許可車両を認めれば駐車場は当面経営出来るはずである。人が増えれば商業環境は良くなるので新たな投資も増える。
- ・ 許可車両の自動チェックはシンガポールではじめている。本当はそのようなものはないほうが良いが、どうしても避けて通れない仕組みがあるようである。ロードチャージングをするには狭すぎる。
- ・ タクシーは入れざるを得ない。実車は当然中に入り、空車はタクシーベイで待つという発想が必要で、ベイの管理も必要である。
- ・ タクシーの日報を調べたデータによると、四条河原町と京都駅間の移動が約 3 割である。その膨大な量を軽減させる方法もあるのではないか。残り 7 割の半分以上が田の字地区とその周辺部の間の往復であるので、当然河原町通、四条通に客待ちタクシーが入ってくる。
- ・ エリア内の細街路については、制限速度 20, 30 km/h を徹底的に守らせるようなことをすれば良い。警察の協力で出来るだろう。
- ・ 細街路の道路のデザインを石畳など歩道風にするのはどうか。
- ・ 地域の合意のうえ、ゲリラ的に商店街の名前で道路占有許可をもらって、細街路ではどこかで必ず何かイベントを実施して通行止めにするというものを多数実施し、通りににくいというイメージを植え付けるという手もある。
- ・ 都心に入る交通量の適正化の余地はあると思う。都心に入る車の大半は都心より北側で、その方向に住んでいる方に、車から公共交通へ乗り換えていただければかなり減るのでないか。
- ・ 幹線道路で、四条通と河原町通どちらを優先的に取り組むかでは、やはり四条通だと思う。
- ・ 実施範囲については、一気にやっていただいたほうがありがたく、その合理的な理由については、都市再生という論理展開をしていくことである。交通社会実験は成功しないと駄目である。皆で盛り上げるチームワークがないと社会実験をする意味がない。
- ・ 市が取り組んでいくことは伝わっているので、そのためには、四条通の賑やかな絵を新聞の一面にでも書いてもらうなどはどうか。アーケードを取るという話も出てくるかもしれない。
- ・ 交通よりも、店の美しさに関心を持つ市民の方が多い。基本的には、良いまちをつくるための道具としての交通をどうするかという論理で、良いイメージをどう市民に訴えるかが重要である。

## <第2回>

### 青木教授の意見

- ・ 一方通行であれば、ロンドン方式で、入口と出口でナンバーにより課金するという手はあるが、大がかりになる。
- ・ 都心にはマイカーで来ないで下さいという政策が必要で、その意味では公共交通の割引を社会実験時にもっと安くするなど、公共交通の利用を後押しする政策も合わせてやると効果的である。
- ・ 駐車場は荷捌きベイに使って、周辺の利用会社から使用料をとるなど、廃業させるのではなく、良い空き地として活用するという視点もある。
- ・ 四条通・河原町通については、違法駐車取締りの民間委託でどの程度スムーズになるか気になるところである。
- ・ 祇園祭の山鉾巡行時に、幹線道路への影響はないが、細街路に流れ込んでおり混雑しているという現実下では、幹線道路を止めたときに細街路に入り込む可能性が高く、細街路の規制をセットで実施しないと、かえって細街路の事故が増えるなどの懸念がある。
- ・ 自転車の不法駐輪が歩行を阻害している面がある。駐輪対策はきちんと考えないと、歩道を広くしても自転車が置かれてしまうという懸念がある。駐車場を駐輪場にするといった発想でやっていただきたい。
- ・ 住民に対しては、結論ではなく、メニューを用意するべきである。住民がどういうメニューが良いかを考えて、実験してみようというシナリオが良い。
- ・ 歩きやすくしても、個性的なまちとしての魅力があるかどうかが重要である。

### 青山教授の意見

- ・ ODを取りずに通過交通とするのは、少し見誤る可能性はある。
- ・ シミュレーション上は、交通量の総量を変えない、規制による交通手段の転換は考慮しないという前提か。手段転換により総量を変えなければこの施策は実現出来ないのではないか。
- ・ 駐車場の経営が成り立たなくなるぐらいのことを行わないと歩いて楽しいまちが面上に出来上がらないのではないか。そこで駐車場経営者とのコンフリクトが発生しそうだが。
- ・ 「歩いて楽しいまちなか」の範囲を細街路も含めるのであれば、容量自体を下げるぐらいのことをしないと、歩いて楽しくならないのではないか。

- ・ 細街区に通過交通が流れるということは、幹線道路より細街区が速く行けるということで、その状態を是正しないといけない。幹線道路は歩道拡幅、細街区はコミュニティ道路として通過交通を排除すると、相当車をいじめることになるが、長期的にはそのような政策をとると、車の利用が減り公共交通の利用が増える。更に郊外部のパーク・アンド・ライドと合わせ技も視野に入るべきである。
- ・ 京都市全体のシミュレーションを行い、河原町通の歩道拡幅を実施した場合としない場合について、川端通がどう増えるか交通量予測をする必要がある。
- ・ 御池通など歩道幅員が広すぎるところは楽しくない。河原町通や四条通の規模ではじめて歩いて楽しくなり、また、通りの向かい側との一体感が重要である。ただし、そういうところは狭いところで、広げにくいというジレンマがある。
- ・ 理想的には四条通はカフェで座って見ていて楽しい空間であるようになれば良い。交通の空間ではなく、ヨーロッパの都市にある広場のような空間になれば、京都の中心としてのシンボル性も得られると思う。
- ・ 一般市民には、まちなかが良くなるのであれば、少しぐらい我慢出来る意識がある。このような政策を実施する場合、交通量だけでなく、どれくらい市民が不便になるのかを調べておく必要がある。
- ・ いくつかの施策のパッケージを行う際、順番が大事で、海外でのLRTもそうだが、最初は皆反対であった。ところがどこかで成功すると後が非常に反対も少なく、やりやすくなる。その意味で行政の作戦が重要であり、やりやすいところからやるのではなく、一番効果が挙げられるところからすべきである。細街区で施策実施後に賑わうようなところが出てくれば、別のところに展開できるのかもしれない。

#### 村橋教授の意見

- ・ 都心人口回帰やマンション化が進んで、交通量が相当増えているのか、経年変化が分かれば教えて欲しい。例えば今の都心回帰の傾向が続くことで、将来に対してリスクが小さい条件で設定してしまう可能性もあるので、見極めとして将来の交通量の伸びを織り込む必要があるかもしれない。社会的に影響が大きい政策で、ある程度説明責任があるので、将来の傾向について説明すべきと思う。
- ・ 地域を支える幹線道路ネットワークを念頭に置くべきである。施策を打った効果が他の道路に出たときにそれが受けられるかどうか、幹線道路が一番基軸の議論になるのではないか。議論の土俵に烏丸通も入れておいて、施策実施時の迂回交通が烏丸通で吸収できるかどうかなど、世間に出すときは地域全体で評価すべきである。
- ・ 個別の施策の積み上げで将来の姿を議論すると、合成した際に違う結果が出る可能性もあり心配している。段階的実施は、具体的な施策効果を確認しながら実施していくという手順を踏まえる意味では良いと思うが、社会実験はある程度の施策パッケージでの評価までするのであれば、そのパッケージで実験を実施し、パッケージとしての評価を基に将来的に導入する際の課題と対策を検討してはどうか。一つ一つの実験を確認し、その結果により推論するのは危ない。

- ・ 歩道拡幅をして 4 車線を 2 車線にしようということだが、例えば 4 車線をそのまま確保しつつ、車線幅員を狭めて歩道を広げるという考えは、警察と協議する必要はあるとしても、やろうと思えば出来るのではないか。今の容量は大きすぎる。道路断面の使い方を工夫していく中には、違法駐車・駐輪を徹底的に取り締まりつつ、このような手も取り得るのではないか。
- ・ 歩道拡幅をする際の技術的な検討をきっちりやっていただきたい。1 車線つぶすというだけでは議論にならない。物理的にどういう断面にするのかを考えておくべきである。22m の道路空間をどう使うか。歩行者にとっての空間であると同時に自動車のための空間でもあり、両方が成り立つようなバランスのある全体の空間の使い方を考えないと、歩行者のための空間という言い方をしたとたんに反発を食らう。

歩行空間、将来の LRT 導入空間の確保については賛成が多いだろうが、同時に自動車交通抑制することになり、このことについて思いのほか厳しい反発があると思われる。そこで、この施策を実施するなら、例え厳しい反発があろうとも首長を筆頭に行政体として不退転の覚悟で取組まねばならない。

- ・ まずは歩道を広げるという政策を通じていかに楽しいまちなかをつくり、更にその環境条件を整えるために公共交通の整備を進めていき、将来的には LRT が導入されることを想定していく。施策として色々なメニューの組合せを考えながら、まず第 1 段階として歩行空間をつくり、道路の捌き方をどうするかというところからと受け止めている。
- ・ BID (Business Improvement District) という仕組みで、都心の人口回帰だけでなく、都心に人を呼び込んで環境改善を行うエリアマネジメントの事例をいくつか見てきたが、駐輪対策を行うときに、そのエリアについては地元が自ら管理や駐輪対策を講じてもらう仕組みをつくる。物理的・金銭的痛みは伴うが、労働奉仕をすることで、その結果として人が集まりやすい環境をつくれば、資産価値が上昇し、ひいては固定資産税も增收し、全体として金の回りが良くなる。ところで、この施策を実施するなら、前述の通り、行政体として不退転の決意で取組むことである。これを例に、エリアマネジメントを直接に実施することを徹底したほうが、地元の問題として考えて頂けるのではないか。