

京都市基本計画審議会 第4回 まちづくり部会
摘 録

日 時：平成22年3月17日（水）18：30～21：00

会 場：消防庁舎7階作戦室

出席者：

おおしま さちこ
大島 祥子 スーク創生事務所代表，楽洛まちぶら会事務局

か も みどり
加茂 みどり 大阪ガス株式会社エネルギー・文化研究所主任研究員

こじま ふ さ え
小島 富佐江 NPO法人京町家再生研究会理事・事務局長

たにぐち ともひろ
谷口 知弘 中京区基本計画策定委員会座長，同志社大学大学院総合政策科学研究科教授

つかぐち ひろし
◎塚口 博司 立命館大学理工学部都市システム工学科教授

ど い つとむ
土井 勉 右京区基本計画策定委員会座長，神戸国際大学経済学部都市環境・観光学科教授

ふじい さとし
藤井 聡 京都大学大学院工学研究科教授

ふじた あきこ
藤田 晶子 株式会社京都リビング新聞社営業・編集統括マネージャー

みつもと だいすけ
光本 大助 公募委員

以上 9名

◎…部会長 ○…副部会長

(50音順，敬称略)

1 開会

2 報告

第3回のふりかえり

谷口委員

都市づくり，消防・防災に関する，政策の基本方向において，“市政協力員などソーシャルキャピタルを活用し”とあるが，市政協力員がソーシャルキャピタルといえるのか疑問がある。市政協力員制度自体が課題を抱えているとともに，ソーシャルキャピタルというと，規範や信頼が水平的に醸成されていることが良好とされている。市政協力員がソーシャルキャピタルと位置づけられてしまうことに懸念がある。市政協力員という言葉は使わず，“地域社会が培ってきたソーシャルキャピタル”といったように，広く捉えてはどうか。

塚口部会長

資料をそのように修正願いたい。

3 議事

(1) 分野別方針〈歩くまち，都市基盤〉の検討

加茂委員

環境にやさしいまちを考えたとき，自転車の位置付けが不明確である。公共交通の促進に対して，自転車の利用がバッティングするのではないか。また，放置自転車や乱暴な運転など，自転車のマナーに関する問題もある。環境にやさしい移動手段であると思うが，このような課題を抱える自転車について，京都市では自転車をどのように位置付けているのか。

事務局（佐伯都市計画局歩くまち京都推進室長）

「歩くまち・京都」総合交通戦略の審議会において，自転車についても議論を行った。歩くまちの考え方として，徒歩，公共交通，自転車，自動車の順で考えている。公共交通は大量輸送手段であり，自転車はパーソナルモビリティとなるため，歩くまちとしての優先順位は，自転車より公共交通を上位としている。

土井委員

バスの利便性が高いところは自転車利用が低く，バスの利便性が低いところは自転車の利用が高いといったように，エリアの状況によってすみわけされていることが多い。必ずしも，自転車によって公共交通の利用が下がるというわけではない。この論は，公共交通事業者の言い訳に使われているところもあり，実証していく必要がある。公共交通の発達している都心部では，公共交通へシフトしてもらう手立てが必要であると考えられるが，公共交通が不便なところでは，自転車が有効な交通手段であり，バス停まで自転車を利用しやすくするなど，補助的な交通手段として考えれば良いのではないか。

藤井委員

密度が一定以上の集積があるまちなかでは、市の考える優先順位で考えていけば良いのではないかと。ただし、どのあたりから自転車を優先していくのか、明確な線引きはできないが、「歩くまち・京都」総合交通戦略の運用で考えてはどうか。

大島委員

昨年度、自転車政策課と協働でゼスト御池で「自転車セッション」という市民参加型の公開討論会を行い、今年度は、市民の自主的な問題解決に向けた活動として、「自転車都市京都のための対話空間」という、ワークショップを継続的に開催してきた。その経験から、自転車は、環境だけでなく多様な切り口から誰にとっても身近で関心のある問題であるといえる。

自転車については、環境といった抽象的な問題だけではなく、具体的で多様な切り口から課題を抱えているため、自転車を切り口に検討すると、具体的なまちづくりが進めやすいのではないかと。自転車の問題は、走ることと停めることを分けて考える必要がある。この問題は、行政施策として検討するだけではなく、市民が自主的に考えることが大事であり、基本計画としては、市民の動きと上手くタッグを組む仕組みを構築する必要があるのではないかと。

加茂委員

自転車に対する考え方は、色々あると思っていたが、大島委員の意見にあったような、少し突っ込んだ対応が必要ではないかと。

塚口部会長

現在策定中の京都市自転車総合計画について、説明をお願いします。

事務局（二木建設局自転車総合政策担当部長）

自転車総合計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき策定している。計画では、放置自転車防止対策が中心であるが、走行環境、走行マナーについても言及している。計画の柱として、駐輪場の整備がある。これまで民間も合わせ7万6千台の駐輪場が整備されているが、20、21年の2年間で6千5百台の駐輪場を整備している。

今後は、民間の協力も得るため、助成金なども設け駐輪場の整備を進める。また、利用してもらうためのサービスの向上も考えており、指定管理者制度の導入も考えている。都心部では短時間、駅では通勤通学の長時間など、利用形態に合わせた料金体系なども考えていきたい。

京都は道路が狭いため、自転車の利用環境についても取り組んでいきたい。さらに、民間や警察と協力しながら利用マナーの啓発を行おうと考えている。これまでは自転車撤去は平日のみであったが、今後は、休日や夜間の撤去や、河川や国道などについても撤去を進める予定である。その計画は、PDCAのシステムを設け、毎年チェックするなど進化する計画としたい。

光本委員

バイクはどのような扱いになるのか。車に比べて燃費が良く、大きくない。車から、徒歩や自転車への移行は難しいが、バイクなら移行できる人は多いのではないか。しかし、まちなかにはバイクを停めるところがない。バイクも積極的に対応することが考えられないか。

事務局（二木建設局自転車総合政策担当部長）

道路交通法上、50ccまでのバイクは、自転車の範疇となり、それ以上のバイクは自動車として取り扱うことになる。50ccのバイクは、駐輪場でも受け入れており、2,120台が停められる。ただ、現在の市内の駐車台数で十分とは考えていない。

藤井委員

「歩くまち・京都」総合交通戦略について、パンフレット7ページ中段に表記があるが、自動車の分担率を4%ずつ鉄道とバスに振り分けるためにどうすればよいのかについて考えるのがこの戦略である。

優先順位は「歩く」「公共交通」「自転車」「バイク」「自動車」だと思われるが、「自転車」から「バス」への乗り換えも必要ではないか。経済学的な考え方で「外部不経済」というものがあり、CO₂に関連づけるとわかりやすい。公共交通はたくさんの人で利用すると社会的影響が少なくなっていく。「動的均衡状態」というように言えるかもしれない。

谷口委員

私は中京区の基本計画策定に関わっており、本日委員会があり素案ができたばかりであるが、この計画では、7つの戦略のうち1つに「人と自転車が共存できる環境整備」が挙げられている。議論の過程では、歩行者にとって自転車は危険なので利用促進はやめるべきという意見と主婦や仕事をする人間にとって自転車は便利であるので進めるべきといった意見があった。計画では、自転車マナーを徹底したうえで共存していきたい方向性は出されている。

塚口部会長

委員も市民にとっても関心のあるテーマである。

土井委員

世界のスタンダードとしては歩くまちになっているが、日本の多くの都市では実現できていない。京都は実現に向けて一歩踏み出し注目を浴びている。

「自動車総量の削減の即効性がない」と「歩くまち」に「悩み」が記されているが、「総量抑制」ではなく、「転換」が必要。そのためには、公共交通のサービス水準を高めることが第一である。サービスを高めるためには、交通局以外の交通事業者と連携して強みを発揮すべきである。

自転車から公共交通への転換も必要になるだろう。

自動車については流入抑制，駐車場抑制，ナンバープレートによる規制などが考えられるが，我々としては公共交通の充実も大切である。しかし，財政状況が悪く，原資のない点が問題だと言われている。しかし，本当にそうだろうか？きちんと考えると原資はあるのではないか。

交通局では「生活支援路線」として，年間 10 億円が使われているが，例えば，公共交通サービス向上のため，年間 5 億円を振り分けることも考えられる。

また，放置自転車対策費も莫大である。大阪市では年間 10 億円計上されている。自転車から公共交通への転換を進めることで，対策費を公共交通の充実に活用できる。こうしたお金を自動車から公共交通への転換に活用することが望まれている。

マイカーから公共交通への転換は，ライフスタイルをどう考えるかである。右京区南太秦の例で，地下鉄東西線の開通に伴い，市営バスが地域に通った。その際，利用促進のモビリティマネジメントワークショップに取組んだ。その後も地域の要望もあり，地元が手弁当で 70 系統バスの利用促進のワークショップを行った。こういった取組を，継続的に水平展開していくことが重要である。

小島委員

私の住む地域はまちの真ん中で高齢化が進んでおり，中には家から 10 分歩けない人も多い。自転車に乗れない人もいる。こうなると車に頼らざるを得ない。例えば大丸や錦で買物をしてベロタクシーなどに乗れないかと考えたこともある。自動車などの交通の整理から始めねばならないかもしれないが，自動車が入らない地域をつくり，誰が乗っても便利で，雨，風のしのげる短距離を移動できるものが考えられないか。

「公共交通」といっても大枠のものの考え方になっており，歩くのと変わらない人間にやさしい乗り物みたいなものが必要である。

利用しやすいことも大切で，外国では時間を区切り，全ての公共交通に乗れるチケットがある。たくさんの人に乗ってもらうのであれば，値段を下げて乗客を増やすことも必要では。仙台などではワンコインバスが走っていた記憶もある。発想の転換が必要である。

藤井委員

土地利用の問題と絡めて，遠くに行かずに生活ができるようなまちをつくるのが歩くまちにとっては重要ではないか。

自動車の分担率を 20% に設定しているが，これは，本当に自動車が必要な人を完全に排除するものではなく，20% を許容する，ということである。つまり，そのような人は 20% 以下ではと考え，目標を設定している。

発想を転換して安くすると乗ってもらう考え方などの「攻め」の姿勢がなければ，ジリ貧になり何もできなくなってしまう。

また，世界の常識として道路財源と公共交通財源を一体化されている。現在，ヨーロッパでは道路料金の値上げなど，今の日本と正反対の議論がなされている。それは，環境問題もあるが，公共交通の整備のための資金調達のためでもある。

交通は個人の移動によるところも大きく，行政が大きく旗を振るだけでなく，「共汗」

の考え方がないと前に動かない。「歩くまち・京都」総合交通戦略には「ライフスタイル」の取組が入っており、市民のライフスタイルについても計画に取り込んでいる。市民がモビリティマネジメントについて考えて、ライフスタイルを変えていこうという動きになる。

以前にリビング京都と連携の取組で、車から公共交通への乗り換えを呼びかける紙面をつくってもらい、年間1万tのCO₂削減につながった。このように、マスコミを通じて自動車利用を控えてもらうことを呼びかけると、CO₂削減や公共交通への利用転換につながる。

市民と一緒にやっていく雛形がこの計画にあるので、様々な分野のモデルになり得る。

塚口部会長

「歩くまち・京都」総合交通戦略はユニークなものであり、活用して施策につなげてもらいたい。

土井委員

「歩くまち・京都」総合交通戦略は素晴らしいが、歩いている本当に楽しいのかという疑問もある。市民モニターは「歩きやすい」と答えているが、実際の歩行者を対象とした調査では「歩きにくい」といった結果も出されている。難しいかもしれないが、楽しんで歩いているということを指標にできないか。新しい乗り物を開発することも大切だが、人間同士の関係で歩きやすくすることも必要では。そこがソーシャルキャピタルともつながってくる。もっと人間の気持ちを入れていってはどうか。

公共交通の料金について、新たな財源の確保ではなく、現在のインフラ対策費などを振り換えることで効果を高めることもできるのではないか。

塚口部会長

生活支援路線から公共交通の充実に拡張した場合、現在の生活支援路線はどうなるのか。

土井委員

実際の答えはないが、見直しは必要ではないか。車両購入費なども一般会計から補助も出されており、そういったところも手をつけていくことが考えられる。

塚口部会長

楽しく歩けるか、にこやかに歩けるかについて、2年ほど前に、四条通でトランジットモールの交通社会実験が行われた。その際、カップルが横に並んで楽しく歩いているか等について調査・分析した。確かに歩道が広くなるとカップルが増え、楽しく歩いたので、参考にお知らせする。

徒歩に近い短距離移動システムについても、必要かもしれないが、京都に似合うかどうかとも考えていく必要がある。

藤田委員

出かける際の移動手段の選択には、荷物の多さも影響する。荷物が多いと自動車を選択してしまう。観光客も子どもがいて荷物があると車を選択するのではないか。荷物がなければ歩きやすいのでは。例えば、荷物を預かる場所の充実や荷物輸送といったサービスの面で歩く仕掛けができないか。

大島委員

細街路と幹線道路を分けて考えるべきである。細街路については、以前に三条通の寺町から新町間でイベントを通じた社会実験を行った。歩行者が増えると自動車は明らかに減っていた。現在の三条通の休日の昼間でも、人が多く歩いていると、車が遠慮して走っている。ゆるやかにこういった状況をつくっていくことが解決につながるのでは。

「歩くまち京都」というだけではなく、何らかの目的がないと歩く人が増えない。まちづくりの取組の一環として、地域のマップをつくる例が多いが、入手しにくい上に配布する方もなかなか広範囲に配布できない。ポータルサイトのこのような地域主体で制作したマップを集約・配布することができれば、来訪者がきめ細かい情報を楽しみながらまちを歩く目的もできるのでは。

塚口部会長

これまで歩く環境や自転車などの議論が中心的であったが、都市基盤についての御発言をお願いします。

都市基盤については、向かい風として、社会資本の老朽化や財源確保が困難なことなどがあげられている。幹線道路をどうしたらよいかなど、都市基盤に関しての御意見ををお願いします。

谷口委員

道路空間のとらえ方について、中京区の基本計画での議論を御紹介する。中京区では、3つの重点課題の一つに、通りの復権を挙げている。当初、道路を交通施設として捉えていたが、道もしくは通りといった身近な生活空間として捉えてはどうかというものである。

京都のまちなかにとって、道は文化が生まれた場所であったが、モータリゼーションの進展に伴い、単なる交通施設になってしまった。もう一度、暮らしや生業の舞台である通り空間として復権したいという方向性が示されている。しかし、細街路でお祭を行おうとしても、消防車が通れないなどの問題から実現できない。幹線道路以外の、日常生活において、身近な空間である道路については、先ほど議論のあったソーシャルキャピタルを醸成する機能を有しており、基本計画において、このような視点も加えてもらいたい。

それに関連して、一部に花壇づくりなどの取組はあるが、道路基盤整備には、共汗する部分が少ない。例えば、安全・安心な道路をどのようにして造っていくのか、ということ地域で考えることができないか。

京都市未来のまちづくり 100 人委員会では、京都中の歩きにくい道をピックアップし

ているが、電柱が邪魔で歩きにくいところが多い。電線地中化が行われているところの大半は、景観的な視点で行われている。一般市街地では、通学時に歩道の電柱をよけるため、車道に出なければならないなど、危険なところもあるが、地域住民は、行政か電力会社か、どこに相談すればよいのかわからない。市民が都市基盤に関して問題を感じた場合、何らかの形で参加し、解決できる仕組みを盛り込むことが必要である。全ての電線を地中化する必要はないと思うが、電線を 30cm 移動するだけで、安全が確保できる道路はたくさんある。

塚口部会長

財源の確保の議論につなげていかなければ難しいが、ちょっとしたことで解決できることも多いと思う。

小島委員

昨年、地元の路地でガスの工事が終わり道路を整備しなおしてから、しばらくして水道の工事が始まった。一度ですむ工事が二度手間となっている。お互いに情報共有できていれば、一緒の時期に工事が行え、道路整備が二度手間とならない。来年にはこんな整備があるといった情報を、地域に上手く流すと、まちの整備もスムーズにいくのではないか。

町家の再生を進めているが、施主から、ガレージを作ってほしいという要望がある。特に若い人に、ガレージを必要とする人が多い。

京町家再生研究会では、景観の視点からガレージを作らないよう説得しており、ガレージをつくらないことを受けいれてくれる施主もいるが、どうしてもガレージを望む人は、作られてしまうことも多い。ガレージを作ることに規制をかけるわけにはいかないが、ガレージができてしまうと、結果としてまちなかに自家用車を招き入れることとなってしまう。まちなかでは車に頼らず暮らすことがおしゃれだといったように、上手くライフスタイルの転換を誘導していくことができれば、景観問題やまちなかの自動車の問題解決に寄与できるのではないか。

土井委員

まちなかの住宅の建替えには、ガレージ問題がついてまわる。そのときに、住宅の中で家族にとって、一番良い場所をガレージが占有してしまってもよいのか、住宅とは別に駐車場を借りると駐車場代がかかるが、普段あまり乗らない車を、家の中で一番良い場所に置いておくより、家族の集まる場として使った方がよいのではないかと、投げかけが必要ではないか。駐車場を借りると、キャッシュフローが生まれて嫌がられるが、レンタカーやカーシェアリングによって、可処分所得が多い生活ができるといった、得になる話をすることもできるのではないか。

藤井委員

景観や歩くまち、環境についても、人の気持ち一つで、「つぶされて」しまうし、実際そのようになっていることが多い。今までの法定計画では、そのあたりの人の気持ちを

軽視しすぎている。行政計画に対して、賛同したNPO法人や地元が活動している。そこを行政と融合してもらいたい。モビリティマネジメントは、人の気持ちを捉えた策だと思うが、人の意識を変えることに投資をすることが必要。1千万円や2千万円ではなく、例えばオーストラリアでは5億円投資している。逆転の発想で、行政が市民の意識を変えることに投資すると、その相乗効果を生んで財務が潤う。海外では当たり前のように行われているが、日本では行われていない。ぜひ、京都でそのような展開を行って欲しい。

外国であって日本ではないこととして、2000年ごろにイギリスの交通政策が方針転換を行っている。一般的に道路の容量を削減すると交通渋滞が発生すると思われるが、実際に橋が落ちたりして交通容量が減少した、世界中の120事例を調べると、交通混雑はほとんどの事例で起きていない。道路の容量が減ると、交通量が減る事例が多い。

三条通りでは、歩行者が多いと車が減るといった話があったが、道路容量を減らすことに躊躇する必要はない。韓国の事例をはじめ、専門家は良く知っているが、道路容量を減らしても交通混雑は起こらない。

ただし、都市間のネットワークを守るための容量が少ないところは充実することが必要である。パークアンドライドを充実し、まちなかの交通容量を減らすといった、歩くまちと都市基盤を両立するなど、攻めの気持ちをもった施策を展開する必要がある。

藤田委員

財源の確保について、大阪府で、歩道橋にネーミングライツを設けて、収入を得ていると聞いた。京都は、景観が保たれているので、デザインに配慮しなければならないが、ネーミングライツや屋外広告物で収入を得る方法もあるのではないかと。

土井委員

都市基盤については、幹線道路と区画道路を分けて考えることが必要である。前々回、提案したが、レイヤーを分けてまちを考える必要がある。広域交通を支えるレイヤーには幹線道路が必要だろう。また、都市内幹線についても、まだ必要なものはあるだろう。特に、緊急車両をきちんと通すことを重視する必要がある。

それらと、生活に近いレイヤーはわけて考える必要がある。道路の整備ができていないところや、電柱が問題になっているなど、生活上の問題箇所は多いが、これは考え方によっては重要な資産でもある。ベネチアには道路がないが、非常に豊かな空間となっている。今後、道路整備が難しくなる中で、今あるものを資産として考えていくことが必要である。そのうえで、歩行者を優先するという気風を高めることが大事で、幹線道路で囲まれた生活のエリアでは30kmの速度規制を設ける、歩行者がいたらもっとスピードを落とすといったことを進めていくことが必要である。

財源確保が難しいなかで、コンパクトシティを実現するためには、今ある資源を上手に活用しながら進めるしかない。そのためには道路空間の再配分をもっと進めていく必要がある。右京区では、地下鉄天神川と京福電鉄の新駅ができ、非常に便利になったが、当初計画では、京福電鉄の乗場は、歩道に隣接するプラットフォームにする予定であったが、完成したプラットフォームは、車道を渡らないと行けない。

これからは、できるだけ市民が使いやすい空間を作っていくことが重要になっている。市民にとって使いやすいもの、愛されるものを作ることによって、傷まないよう上手に使ってもらい施設が延命できる。

資料に都市計画道路の整備は遅れていると書いてあるが、それで何が悪いのか。京都のまちの特徴、あるいは京都らしさを考えると、全国的な平均値でまちの姿を考える必要はない。また、未整備都市計画道路の問題は、長期未整備に関する建築制限の問題をどうするかということではないのか。問題を整理して考える方が良い方向に進むことができる。

塚口部会長

これまでの議論で、コンパクトシティの実現に向けた、整備や施設維持については、委員のみなさんの合意を得ていると思う。

光本委員

高速道路整備によって、京都から大阪へ出かけるのが便利になった一方、京都に入りやすくもなっている。

また、ナビの普及によって、多くの車に同じ道が案内されることで、更に渋滞が増えている。最近、金閣寺の前では、既に拝観時間が過ぎていのに並んでいる車もある。車から離れたくない人が多いのかも知れないが、もっと手前で駐車して公共交通で来たなら、拝観することができたかもしれないと思う。もっと情報を提供する必要があるのではないか。

大島委員

ナビを頼りに車で京都に来る人が多いのであれば、車のナビに、十条辺りでパークアンドライドを勧めるようなシステムを、組み込むことをメーカーにお願いできないのだろうか。

藤井委員

非常にお金が掛かるだろうが、施策として展開することは、十分可能ではないか。

谷口委員

学区や商店街などで、速度規制や、車の少ない通りは公園として活用するなど、地域の合意による、地域の交通ルールをつくることはできないだろうか。警察や消防、行政関係機関のハードルがあると思うが、生活道路については、地域住民が合意のもとにルールをつくることはできないか。

小島委員

狭い道ほど、お店の看板などが路上に置かれている。地域が主体的に考える必要があるが、道路上の看板の撤去や、統一といったことを行うことで、歩きやすい道路空間ができるのではないか。

加茂委員

道路は、時間帯によっても、その利用者が異なる。通学時間帯には、子どもたちが通り、昼間には、物流関係の利用がある。時間帯に応じた利用の仕方を考える必要もある。

藤井委員

都市間のネットワークの道路と生活空間における道路はレイヤーをわけて考える必要があり、パークアンドライドは上のレイヤーの問題として捉える必要がある。

また、市民が行うことに対して予算がないのはおかしい。地域や市民が行うコミュニケーションについても思い切った金額の予算をつける必要がある。

塚口部会長

歩くまちの展開と、高速道路をはじめ幹線道路との接点として、駐車場も重視して考える必要がある。

(2) 第3回融合委員会の結果について

塚口部会長

未来像や重点戦略は、今後、ブラッシュアップする予定にあり、この設定の仕方や内容について御意見を伺う。低炭素の京都をつくることについて、別の表現が望ましいといったこと、京都型経済モデルをつくることについて、市の役割を盛り込むなど、様々な点からの意見を求める。

土井委員

最近の言葉であるが「低炭素の京都をつくる」という部分は、フレーズがこなれていない印象がある。持続可能性について、環境的な持続可能性、経済的な持続可能性、社会的な持続可能性、健康的な持続可能性の4つをもって社会を継続させようということが、一般的となっている。持続可能な社会をつくるときに、低炭素の社会をつくる必要があるという言い方のほうが、じっくりくるのではないか。

健康や安心な地域をつくっていく冒頭のソーシャルキャピタルにつながるが、その視点も必要ではないか。

藤井委員

「京都型経済モデルをつくる」という点について、経済モデルというと自由主義経済があつて、行政はその範疇外にあるように考えてしまっている。しかし、経済が低迷しているときには、財政が地域経済に大きく影響を与える。

行政が地域経済の1プレイヤーとして動くことが必要である。行政の財政投資が経済活性化に大きく影響を与えることがあり、経済においても共汗が必要ではないか。

塚口部会長

ここの京都型経済モデルは、少し意味が違うかもしれないが、地域経済において、もう少し行政の姿が見えるようにすることが必要だとの御指摘だと思う。

大島委員

京都市の中で人材を育てるだけでなく、外から優秀な人材を集めるといったことも必要ではないか。

土井委員

「低炭素の京都をつくる」は、「持続可能な京都」でも良いのではないか。また、追加で健康や安全・安心という視点も必要ではないか。

藤田委員

「人材を育てる」では、子どもや若者といった、今後の社会の担い手のイメージがあるが、シニアなどの経験をもった人材を活かすといった視点も必要ではないか。

加茂委員

京都には多くの学生が集まってくるが、その学生に卒業後も留まってもらうことも必要ではないか。

塚口部会長

融合委員会でも、雇用の充実などで引き留めることが重要との議論があった。

小島委員

「協力社会」の言葉に、多くのことを盛り込んでいるのはわかるが、意味が伝わらないのではないか。シンプルな言葉にすべき。

重点戦略の先進的な子育て支援については、「先進的」とはどういうことかわかりにくい。抽象的な表現では、市民に伝わりにくいのではないか。何をするか具体的に示すべき。

加茂委員

小島委員の協力社会に関する指摘に対する提案だが、市民の意識を変えていくといったニュアンスで表現してはどうか。市民に参加してもらおうということは、市民の意識を変えてもらうことではないか。

藤井委員

この5つの未来像の上に、上位コンセプトやビジョンが必要ではないか。別のところで上位概念的なことが議論されているのかもしれないが、重要なことを5つ集めたというだけにみえてしまう。

大島委員

資料3にある「生活者の視点と参加」の説明がなく、位置付けがよくわからない。

事務局（大田京都創生推進部長）

「生活者の視点と参加」は、未来像に対して横断的なものとして位置付けている。この点については、今後、融合委員会の議論の中で整理することを考えている。

塚口部会長

基本計画は、基本構想の下で計画されるため、基本構想の理念が最上位の概念となる。

事務局（大田京都創生推進部長）

基本構想の構成として、第1章で京都市民の生き方、第2章で市民の暮らしとまちづくりという中で、“安らぎのある暮らし”，“華やぎのあるまち”を位置付け、第3章で市民がつくる京都のまちとし、市民参加によるまちづくりなどを記載している。

基本構想の計画期間は、2001年から2025年までとなっており、現在策定中の基本計画も、この基本構想の下にあるものである。

藤井委員

これから基本計画を策定する中で、基本構想が上位計画であることを共有認識しなければならない。また、上位にあたる基本構想の内容は、かなり網羅的になっている。ビジョンを、市民の方にわかっていただくためには、わかりやすい言葉で示す必要がある。未来像を検討するにあたっては、わかりやすい一歩ぐらいのビジョンなりを検討しないといけないのではないか。

谷口委員

参加の概念について、資料3の主な意見のなかにも、市民参加について意見があるが、これまでも市民参加推進計画ができ、行政も市民参加のまちづくりを進め、門川市長になり“共汗”という造語ができていたが、一般的には協働だと思う。ここでの参加は、市民の市政への参加という意味で使われているが、現在、地域の方と議論していると、既にそれは超えていて、協力社会をつくっていかうとする動きとなっている。

協力する主体は、市民と行政の間、市民同士、事業者と行政の間など、様々なものがある。その意味で、参加という言葉の使い方を考える必要がある。共汗という言葉は、京都以外の所では、わかりにくいので、言葉を整理した方がよい。

塚口部会長

その点については、融合委員会において、議論したいと思う。

先ほどの藤井先生の質問について、京都市基本構想の考え方は、“安らぎと華やぎのあるまち”，“保全・再生・創造のまちづくり”の2点にまとめることができる。この基本構想の考え方は変更せずに、この下に基本計画をつくっていくこととなる。

本日は、分野別方針の歩くまちと都市基盤について意見交換、その後、第3回融合委員会の結果に対する意見交換を行った。次回は、これまでの審議を踏まえ、基本計画第一次案を議題として開催する。

4 その他

事務局

第5回まちづくり部会は、4月5日（月）午後2時から5時まで開催する。場所等については、改めて御連絡する。次回は、第2回から第4回までの議論の内容をまとめた基本計画第一次案について、御議論いただく。これまでの部会で、言い足りなかったことなどがあれば、お早めに事務局まで御連絡いただきたい。