

第 1 回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 摘録

1 日 時 平成 22 年 10 月 29 日（金） 13：30～15：30

2 場 所 京都ホテルオークラ 3 階 翠雲

3 出席者 別紙のとおり

4 議 事

（1）開会

（水田交通政策監）

- 本日は第 1 回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議の委員への就任，出席いただきありがとうございます。また，日ごろから門川京都市政に御理解と御協力を賜り，ありがとうございます。
- 門川市政は，市民の皆様の健康，観光振興，環境問題等の面からも歩いて楽しいまちを目指し，「歩くまち・京都」，人と公共交通が優先のまちづくりに向け，一步一步，縦割り行政を排除しながら進めている。
- 本年 1 月には，人と公共交通優先のまちづくりのための「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し，また，「歩くまち・京都」憲章を制定させていただいて進めている。
- 平成 18 年には歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会を発足させ，またその幹事会，ワーキングで京都の魅力と活力が凝縮された歴史的都心地区のまちづくりを推進しているところであるが，新たに四条通を中心とするまちづくりを進めていくものである。
- 四条通の歩道を拡幅することが，京都のまち，歴史的都心地区の賑わいの創出にとって大切なことであるという認識で進めていき，一步も引く考えはない。何としてもこの事業を推進するために，本日から改めてみなさまと御議論させていただきたいと思う。
- 社会実験についても紆余曲折はございましたが，バスやタクシーや荷捌きなどの効果検証をしていくための社会実験を実施していく。本日はみなさまの御意見を頂戴していきたい。

（事務局）

- 会長については，お手元に配布している資料 4 「「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議設置要綱」第 5 条第 2 項の規定に基づき，既に市長が立命館大学理工学部教授の塚口博司様を会長に指名しているので御了承願う。

（塚口会長）

- 推進会議のまとめ役を仰せつかったが，不慣れで，どこまでうまく任務を遂行できるか，いささ

か心配しているところであるが、私の気持ちも政策監と全く同じですので、あえて受けさせてください。

○平成19年に社会実験が行われ、その後、時間が経っているが、一步一步進んでいると考えている。この間に「歩くまち・京都」総合交通戦略、「歩くまち・京都」憲章、そのほか、駐車場基本計画や自転車総合計画も改定され、いろいろと動きがあった。また、環境モデル都市にも採択された。

○都心部を歩いて楽しいまちにするには、時間がかかるかもしれないが、京都の都心をより一層元気にする唯一の方法ではないかと私は考えている。

○それぞれの立場でお考えがあるかと思います。必ずしも、すぐに推進すべきではないとのご意見にも柔軟に対応しつつ、不退転の決意で京都の都心部の歩いて楽しい空間づくりに、微力ではあるが、私も努めたいと思う。

(2) 議事

■「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議について

(事務局説明)

(塚口会長が、設置要綱に基づいて、副会長に岡田委員と山田委員を指名)

(岡田副会長)

○私は、平成18年の歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会の時代から関わってきた。道路というのは、単に観光客が通過するだけのものではなく、市民の交通、物流も含め、それなしには生きられない存在である。この間、いろいろな考え方、利害がまっすぐに一本化するのは難しいと改めて体験したが、今回、体制を変えて、さらにきちんと議論できる場を提供していただき、私としても感謝している。微力ながらこの会議、事業そのものが一歩でも前に進めるよう力を尽くしていきたい。

(山田副会長)

○これまで「歩いて楽しいまちなか」について、物流をはじめ、いろいろとお手伝いさせていただいたが、これから全体を統括した「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進についても携わらせていただきますので、よろしくお願い致します。

■「歩いて楽しいまちなか戦略」の取組経過について

■ 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化について

(事務局説明)

（富永委員）

- 四条通の賑わい、活性化に向け、歩道拡幅と公共交通の優先化に向けて取り組んでこられたわけだが、交通管理者として、賛成反対の意見を述べる立場ではない。歩道拡幅や公共交通の優先化に向けて協力する所存である。
- 道路構造の変更を行うには、道路管理者と交通の安全と円滑化に向けて一定の協議が必要であり、その際には意見も申し上げる。
- 四条のバス交通に関して、定時性が確保されていないことに対し、系統の見直しにより対応しているが、定時性に影響を及ぼしているのは、烏丸通～川端通間の四条通、あるいは、四条通以外の場所のどちらか。
- 四条通の荷捌きについて、資料6の5ページでは午後の荷捌きが全体の4割を占めるとあり、6ページのグラフでは、午後に旅行速度が落ちているとしている。午後の荷捌きに対し対策を行うことで午後の旅行速度は上がるのか。実際に荷捌きが四条通の速度低下につながっているのか。今後実験の中で解明していく部分もあるので、我々にも情報提供を願う。

（事務局）

- 四条通の違法駐車を排除した実験をした際にバスの速度が向上した。ただ、長大路線については、烏丸に到着するまでに遅れている場合もある。拡幅の際には一部系統再編も考えている。違法駐車を排除して定時性を確保すると同時に長大路線見直しを行うなど複合的な取組を行いたい。
- 前回の実験では、全ての取組を集中的に実施した。今回は個別に実験を実施するため、個別に実験の効果を見極めていきたい。

（横山委員）

- 渋滞の原因はバスの左折であると思う。河原町についてはスクランブル方式にすれば、バスの左折もしやすくなるのではないか。また、あわせて信号の改良もすればよいのではないか。
- バス停に切り込みを入れないと、後ろの車が通れない。片側、一車線であっても車線幅をいくら取るのが問題である。
- 原付バイクが危険でもあり、歩道に駐停車すると考えられるが、原付バイクについてどのように対処していくのか。また、自転車については、現在通行禁止になっているが、今後どうするのかも考えていかなければならない。
- タクシー乗り場については、乗り場委員会でも検討しているが、効率的なタクシー乗り場の配置が必要であると思う。

（富永委員）

- 交差点の処理、原付の駐停車の問題にしても、四条通の将来像をどのように描くかによる。公共

交通優先とするなら、他は我慢しなければならない。関係者が我慢していただかないと警察としては対処できない。規制が必要ということについては、まず、四条通の方針を決めていただかないと、警察としては動けない。

（事務局）

- 自転車のルールとマナーについては、地域と一体となって取り組むべきであると思う。啓発や撤去により、四条寺町の違法駐輪も0台となっている。行政としては、一昨年の12月から協議会を作り、検討してきている。地域と一体となり取組を続けていきたい。

（堀部委員）

- 富永委員からの四条通をどうしたいのかという意見だが、京都の経済を牽引するならば、京都駅周辺と四条河原町周辺を中心に考えていかなければならない。11月5日に京都駅前のヨドバシカメラのオープンもあり、駅周辺も整備されてきているが、半日あればまわれる。四条河原町周辺は、面的に「歩いて楽しいまちなか」として、一日ゆっくり歩いていただく形にしなければならない。阪急京都線の乗降客数が減ってきているが、阪急電鉄も嵐山のプロジェクトが終わり、四条についてのプロジェクトが動いているところである。四条通をゲートウェイとして、歩道を拡幅して、人を呼び込むことが目的である。
- 車道は狭くなるが、公共交通優先により、電車、バスの利用客増加も期待している。「今以上に来てもらいたい」「ゆっくり楽しんでもらいたい」「公共交通を優先したい」ということをまちは望んでいる。

（石野委員）

- 京都は寺社だけでなく、都心の活性化も必要だと思う。行政のみの努力だけではなく、みんなが少しずつ分かちあわないといけない。一つの例として、タクシー乗り場からあふれてタクシーが止まっているが、あふれないようにする取組が必要である。ただ、乗り場をなくしてしまうのは、利便性が悪くなるので、避けなければならない。タクシーのみが我慢するのではなく、皆が我慢していくことが必要である。
- 警察としては、どの程度四条通の車両を減らせばよいと考えているのか。歩道を拡幅しても、荷物を運ぶための台車も通るし、自転車も歩道に停まるかもしれない。そのような問題はどうか。車道が狭くなるので、タクシーや荷捌き車両、一般車両の駐車もできなくなる。四条通については、「どこかの駐車場に停めてください」としないといけない。一つの業界のみへの取組ではいけない。

（富永委員）

- どの車両を何%減らせばよいのかは、我々には分からない。この戦略がバス・タクシーを優先化するならば、その利便性を確保すればよいと思う。そうすると、バス・タクシーが優先的に通れるように、将来像を描き、計画・調整すればよい。
- 公共交通優先策についても、バスの通行をバスが阻害することもあるので、追い抜きなどしないようにしないといけない。
- 地元合意が図られれば、それに対し規制も考えていける。この場で合意・調整を図ってほしい。

（岡田副会長）

- 四条通 WG の中で、四条通をどのようにしていくかは合意できていると考えている。今回は調査をする実験だが、石野委員が言うとおりの、どのようなデータがあれば、先に進むのか。今、何台とは言えないが、交通容量をどこまで減らすことができるのか、ピーク時の交通量をどこまで落とすことができるのか、旅行速度がどうなるのかを考えておく必要がある。

（事務局）

- 何台なら通ることができるのかについては、歩道拡幅時は二車線となり、道路構造令には、目安として、信号が多い二車線の 4 種 2 級で、8,000 台という数字がある。ただ、本来は、ピーク時で考える必要があり、交差点容量を個別に考えないといけないので、一概には何台ということがストレートには出てこない。今回はそのデータを得るための実験であると考えている。

（山田副会長）

- 今回の実験で得られるデータの注意事項として、実際の施策は複合施策であり、その相乗効果を含めて捉えることが必要であるが、今回の実験は、各々の施策のみを分けて実施するため、各々の効果としては少なめに出るかもしれない。その点については、各 WG で議論してほしい。実験実施の期待効果としては、一部の方しか参加しないので、全数効果のように拡大処理が必要かもしれない。効果の解釈については、慎重にした方がよい。

（出島委員）

- 四条周辺では、豊園小学校に統合されて 500 名以上の児童が通学している。児童の安全をいかに確保するのかということが重要になっている。生活道路への対策をしてもらわないと大変である。生活道路への通過交通流入対策として、豊園ワークショップも開催している。東洞院でシェアード・スペース実証実験を実施すると聞いているが、児童の安全を守ることができるようお願いしたい。

（大井委員）

- 四条通の歩道拡幅を望んでいる。四条河原町へのアクセス手段として、阪急電車・京阪電車があるが、利用客は伸びていない。バスが多いので、バスを使ってもっと来訪してほしいと思っている。
- 高島屋では、休日には2,500台の駐車利用があり、それが五条通や細街路に伸びていた。今回の稲荷町パーキングの閉鎖をきっかけとして、御池の駐車場などに分散するとともに、駐車需要の抑制策として、駐車料金が無料となる条件を厳しくした。その結果、800台の利用が減ったので、渋滞が減り、四条河原町での左折も減ったと思う。「歩くまち・京都」という趣旨は賛成なので、車で来訪を控えるか、遠方で停めて歩いてまわっていただくことを目指したい。
- 明日、明後日には、100円循環バス利用促進のチラシを配る。

（事務局）

- 四条通のあり方として、人と公共交通優先が基本的な考え方である。市バスの7.6%が四条を目指して運行している。駅や四条に利用客を運ぶことがメインである。四条通の歩道拡幅に際しては、利用者の需要との兼ね合いもあるので、バランスをとりながらバスの見直しを検討していきたい。また、100円循環バスについても乗っていただくようにしたい。

（杉本委員）

- トラック物流は、公共性が高い。排除されては困るがまちづくりには協力したい。大手の事業者は体力があり、KICSなどいろいろな取組ができる。5台しかトラックのない会社などは、対応が難しいと聞いている。実験を見て、我々がどう努力していくのか、考えていきたい。

（宇治田委員）

- 「歩いて楽しいまちなか戦略」としているが、定義や実現すべき目標は何か。そこに暮らしている人の視点がない。「歩いて暮らせる楽しいまちなか」にした方がよいのではないか。四条だけでなく、中心市街地の歩いて楽しいまちに繋がることをしっかりと広報して実験するならみんなが揃って協力できる。

（事務局）

- 平成22年1月に総合交通戦略を策定して、基本理念を掲げた。賑わいのあるまちづくりを目指している。生活している方、商業を営んでいる方に充実感を感じていただけるまちにするため、道路の拡幅だけでなく、みんなが努力して、実現に取り組んでいくことが重要である。

【とりまとめ】

（塚口会長）

- 四条通及び中心市街地の目標像は、「歩いて楽しくゆったりでき、徒歩と公共交通を優先したまち」であるとの基本的な方向については、ある程度の合意を得られたと思う。
- 実験については、本来は相乗効果もあるので組み合わせて実施する方法もある。今回のように個別に実施する場合、効果の把握に注意すべきである反面、比較的長い期間実施できる利点がある。
- 特に物流については、臨時の荷捌きスペースを作る１～２日間の実験を実施しても、その場所を利用しないと思うので、期間を長くして、会社から協力いただけるようにすればよいと思う。

（３）閉会

（佐伯歩くまち京都推進室長）

- 本日は第１回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議に御出席，ならびに御議論いただきありがとうございました。それぞれのWG でいただいた意見，地元の意見，関係機関の意見が出た中で，本会議でお示しした実験案を作成してきた。実施して行く中でも調整が必要だと考えている。実際に施策がおこなわれた場合には，複合的な効果が現れると考えられるので，交通工学的見地からデータの収集についても，改めて御指導いただきながら進めていきたいと考えている。
- 歩いて楽しいまちづくりは平成１８年度から取り組んでいるが，８８の施策が「歩くまち・京都」総合交通戦略に盛り込まれている。脱「クルマ中心」社会を京都市は一丸となって目指している。四条通においては歴史的都心地区の面的な賑わい，歩いて楽しいまちを目指しています。隠れているが，細街路の通過交通についても大きな問題であると捉えている。いずれにしても，歩いて楽しいまちなか戦略をシンボルプロジェクトとして考えている。８８の取組が実現するなかで脱「クルマ中心」社会，低炭素社会を目指すにあたり関係機関との連携を密にしながら，推進していきたい。

分 野	所 属 ・ 役 職	委 員 氏 名	出欠	備 考
学識経験者	立命館大学理工学部教授	塚口 博司	出席	
	京都大学公共政策大学院教授	岡田 知弘	出席	
	京都大学大学院工学研究科准教授	山田 忠史	出席	
商業関係者	京都商店連盟会長	早瀬 善男	欠席	
	京都商店連盟中京東支部支部長	宇津 克美	欠席	
	京都商店連盟中京東支部まちづくり委員長	石野 猛	出席	
	四条繁栄会商店街振興組合理事長 (合同会社K I C S代表社員四条繁栄会商店街振興組職務執行者)	堀部 素弘	出席	
	河原町商店街振興組合理事長	宇治田 脩孟	出席	
	株式会社高島屋京都店総務部総務担当部長	大井 義雄	出席	
	株式会社大丸京都店業務推進部マネジャー	大橋 弘司	出席	
	株式会社藤井大丸業務推進部課長	鈴鹿 佳高	出席	
自治連合会	日彰自治連合会会長	澤田 實	出席	
	生祥自治連合会会長	山田 清三郎	欠席	代理 副会長 中村 勝
	豊園自治連合会会長	出島 昭男	出席	
	開智自治連合会会長	大森 延三九	欠席	
関係団体	「歩いて楽しいまちなか戦略」における駐車場問題対策協議会会長	津田 和雄	出席	
	京都府旅館生活衛生同業組合中京支部支部長	北原 茂樹	出席	
交通事業者	京都タクシー業務センター代表幹事	横山 末松	出席	
	社団法人京都府トラック協会専務理事	杉本 守	出席	
	京都市交通局自動車部長	松本 建次	出席	
国土交通省	近畿地方整備局建政部都市整備課長	小路 剛志	欠席	
	近畿運輸局企画観光部交通企画課長	浪越 祐介	出席	
	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	足立 高広	出席	
京都府警察	警察本部交通部交通規制課長	富永 良介	出席	
	警察本部交通部駐車対策課長	猪本 英雄	出席	
	五条警察署長	平本 茂	欠席	代理 交通課長 上野 広成
京 都 市	交通政策監	水田 雅博	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室室長	佐伯 康介	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室事業推進担当部長	吉田 良比呂	出席	
	文化市民局市民生活部担当部長	安西 伸一郎	出席	
	産業観光局商工部長	堀池 雅彦	欠席	代理 商業振興課長 高見 孝幸
	建設局建設企画部技術総括担当部長	横木 孝司	出席	
	建設局土木管理部長	山田 信祐	出席	
	建設局土木管理部自転車総合政策担当部長	二木 久雄	出席	
	建設局道路建設部長	古川 衛	出席	
	中京区役所区民部長	真下 清	出席	
	下京区役所区民部長	松森 敏郎	出席	