

## 第3回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 摘録

1 日 時 平成23年10月26日(水) 13時00分~14時45分

2 場 所 京都ロイヤルホテル&スパ 2階 青雲・瑞雲

3 出席者 別紙のとおり

### 4 議 事

#### (1) 開会

##### (水田交通政策監)

- この事業は、平成17年に関係する商店街の方々からのお話をいただき、平成19年、22年の社会実験を経て、皆様とともに一步ずつ前に進めてきた。本年9月には、都市計画審議会に向けた法定説明会を実施し、今月、都市計画案の縦覧を実施した。
- これまで皆さま方からいただいた意見をまとめて、本日、ようやく今後の進め方の説明をさせていただく。忌憚のない意見をいただき、京都のまちの活性化に結び付く、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」のシンボル事業が進むよう、我々も全力をあげる。本日もよろしくお願ひ申し上げる。

##### (塚口会長)

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトと位置付けられている四条通の歩道拡幅については、皆さま方の御協力を得て、一步一步、着実に進んでいる。
- 先日、フランスのストラスブールの会議に出席したが、京都市の取組が、グローバルスタンダードから見て間違っていない、むしろ非常に評価されることを確信した。そういったことも考えながら、私たちの着実なる議論をさらに進めていきたいと思っている。本日も忌憚のない御意見をいただくよう、よろしくお願ひする。

#### (2) 議題

##### ■ 四条通の整備について

(資料説明) 資料に基づき、事務局より説明

##### (横山委員)

- 本日の説明でバスは公共交通として扱われているが、タクシーが公共交通と扱われていないように思う。
- 2車線化だけを決めて、車道幅などを後から決めるという進め方では、バスを追い越せない道路となるのではないか。

##### (水田交通政策監)

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略においてもタクシーが公共交通であると位置付けて

おり、その考えに全く変わりはない。四条通から決してタクシーを排除するというものではなく、公共交通としてのタクシーという位置付けを持ちながら、会議を進めている。

#### **(富永委員)**

- 4車線の道路を2車線とすると、道路交通にどのような影響を与えるか、その影響があるのかないのかという部分も含めて、これまで、議論をされてきていると思うので、さらに詳しい説明をいただけるとありがたい。

#### **(堀池歩くまち京都推進室長)**

- 京都のまちづくりは、歩くこと、また、公共交通を中心としたまちづくりをすることによって、まちの賑わいも生まれ、環境にも優しく、コミュニティも活性化する、健康にもいいというのが、この「歩くまち・京都」という施策である。
- 皆さまに少しずつ我慢をしていただかないといけない部分はあるが、トータルとしては必ずまちがよくなる、それぞれの業界もよくなるのが、我々の目指しているところである。
- 中央の2車線に走行機能を与えて、残りの部分を歩行空間に配分をしようということで、関係機関の御指導もいただきながら、車の流れは大きく変わらないと分析している状況である。
- 道路が秩序を持った状態を保つため、これから道路の形状、構造をどうしていくかというハード面と、エリアマネジメント組織によるソフト面との両面から、きちんと担保をしていく必要がある。
- 幅員については、当然ながら、緊急車両が通れることを前提として、残る要素を考えながら、詳細設計を含めて、車道の幅員については確定をしていきたい。

#### **(塚口会長)**

- 4車線を2車線にしても、交通現象が全く変わらないということには、前提があり、外側車線に駐車している車両は、全て、その場所に駐車できるわけではない。もちろん、荷捌き等は必要なので、きちんと対応できるようにする必要がある。
- 本来、停めるべきではない場所に停まっている車両は、周辺の駐車場に移動していただく。それを前提として、通過する交通は変わらないと思う。

#### **(岡田副会長)**

- タクシーが公共交通であること、荷捌きやタクシーに乗る空間が必要であること、電線類の地上機器を移動しなければ、障害になってしまうこと等は、8月31日の四条WGでも意見があり、今回の資料に反映されているのではないかと、思う
- ただ、構造的にどういう道路にするかということまでは、まだこの場では議論できていない。かなり専門的、数量的な問題、交通ルールの問題、あるいは、流れの問題、これらを様々に検討しながら、これから工夫の余地があるのではないかと。

### **(横山委員)**

- この前の四条通WGの中で出した意見をかなり入れてもらっている。防災の問題についても入っているのだから、進んでいることは事実である。
- ただ、資料の中で「バス以外の車両」と書かれている。タクシーが公共交通であるなら、明確に文章に載せてほしい。
- バス停で利用客の意見を聞くと、行き先順にバスの乗り場があるので自分が選択しやすい、という答えがある。バス停を1カ所にまとめた場合は、更に、バス停に人が集まるので、なるべく分散化するべきだと思う。市バス以外のバスも含めて、きちんと検討するべきだと思う。

### **(塚口会長)**

- タクシーは公共交通であり市民権を得ている。私たちはそう思っているが、業界の方が、資料上で認識が不十分と思うようなら、できるだけ丁寧に資料を作っていただきたい。
- バス停は、分散でも集約化でもそれぞれ長所、短所があり、議論していけばいい。

### **(松本委員)**

- 現状の四条通は、写真にあるように正着が難しい箇所と認識している。一番困られるのは、お客さまであり、車道に乗り出して、車道を進んでバスに乗られている。我々、交通事業者にとっては、あってはならない姿だと思っている。
- バス停の分散化と集約化にはそれぞれにメリット、デメリットがある。分散化のメリットは、バス停を知っている方にとっては、非常にわかりやすく、他のバスに乗ることもないこと、利用客が分散することである。ただ、大前提として、歩道が広がるので、バス停が集約化されたとしても、利用客が不便を感じて車道に出ることや、歩道に溜まって混雑することはかなりなくなると思う。
- 参考に、四条烏丸の西行きに産業会館の前にバス停が2つあり、たくさんのお客さまが2つのバス停をうまく使われている。目指すべきバス停の姿の1つであると、現段階で考えている。

### **(堀部委員)**

- 資料 11 ページに、荷捌きの沿道利用という言葉があるが、この荷捌きと、荷物を配達するという意味を、混同してしまうと、問題がある。
- 荷捌きは、私の解釈では、拠点があって、そこに車が荷物をたくさん運んできて台車に乗せて運ぶ、その拠点での作業を荷捌きという理解をしている。
- 今、ヤマト運輸は路外で荷捌きをしているが、佐川急便にもお願いをして路外でやっていただき、日本郵便にもお願いをしようという方向である。歴史的都心地区を4つに分割して、荷捌き場を設定していただくかと考えている。
- タクシーは公共交通機関でないと考えたことはなく、お客様を運んでてもらわないといけないし、また、乗せて帰っていただかないといけない。一緒に手をつないで進

めていくということで、御理解をいただきたい。

**(堀池歩くまち京都推進室長)**

- ここで言う荷捌きというのは、正確に言えば、短時間の荷おろしということだと思う。路上に荷捌き場を設けて、そこで荷物を集約、分類して、配送していくスペースという意味ではないので、今後、言葉の使い方を検討していく。

**(塚口会長)**

- 私も荷捌き、駐車関係の研究をしているが、例えば、単に会社の前に止めて、そこへ運ぶというのも一応、荷捌き駐車とは言う。ただし、拠点をつくって、そこから多くのお店に配達するというものとは、性格が違うので、はっきり区別する必要がある。

**(大井委員)**

- 早く歩道が拡幅して、たくさんの人が様々な所から来街していただいで、楽しんでいただけたらと思う。
- 四条通で自転車に乗っている人が目立つ。四条河原町周辺では駐輪場がないため、手近な所に停めてしまう場合がある。よろしく願いたい。

**(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 現在、四条通では、歩道部は終日、車道部は午前8時から午後9時まで、自転車の通行禁止となっている。四条通の整備においては、安心・安全な歩行空間の確保という観点から、自転車の通行については、現状どおりになると思う。
- ただ、広がった歩道で、放置自転車が増加しないように、関係機関とも協議して、周辺での駐輪場の整備や通行環境の整備等を進めていきたい。

**(富永委員)**

- 資料8ページの絵は、事務局で必要な調査を実施して集約した結果を端的に表したものであり、必要なデータや分析が根拠としてあると理解してよいか。

**(事務局)**

- この交通データは、これまで関係機関とも調整しながら揃えており、根拠があると認識している。

**(富永委員)**

- 資料9ページにある「四条通の整備の方向性」においては、四条通の機能を、車が走る道路というよりも、むしろターミナルという、線状の駅として位置付けて整備をしていくということか。
- その場合、バスの正着性を高めるための区分はどうするのか、タクシーの乗降や荷物の配送とどう折り合いを付けていくのか。ターミナルとして位置付けた時には、こう

なると説明をされていると理解してよいのか。

**(事務局)**

- 資料 5 ページでは、現状のバス停や地下連絡口の現状を記載しているが、四条通は現状でもターミナルとしての機能がある。今後の整備の方向においても、それをさらに充実させていこうという考え方である。

**(津田委員)**

- 資料 1 ページで、9月 20 日の住民に対する説明会はどのような位置付けか。説明会では、細街路が混雑するのではないか、という質問があったが、どうか。
- 他の交通に支障のない範囲でスペースを確保すると記載されているが、現状と変わらないように一般車両が通れるのか。
- 市民の意見を吸い上げて、反映するということが非常に大事だと思う。これから、市では、市民の声にどう応えていかれるのか。

**(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 9月 20 日の法定説明会については、都市計画審議会にかける手続の 1 つとして、まず都市計画の原案について、沿道の方に説明させていただくという位置付けである。そこでは、タクシーや荷捌きに関する意見、不安な点についての質問があった一方で、多くの方から賛成の意見も提出いただいた。

**(堀池歩くまち京都推進室長)**

- 平成 19 年度の社会実験で、交通規制を実施した際に、特に初期段階で、ちょっと混乱したということもあり、四条通や細街路に支障が出ないか心配があると思うが、細街路に車が溢れるということは想定していない。
- 9月 20 日の法定説明会で説明は終わりということではなく、今後も、引き続き丁寧に説明し、意見を聞きながら進めていく。

**(堀部委員)**

- この会議は、相当、権威のあるものだという認識を持っているが、そういう解釈でよいのか。

**(堀池歩くまち京都推進室長)**

- そのとおりであり、推進会議の下にWGを設けており、この会議が一番上位である。

**(堀部委員)**

- 参考資料 1 の 7 ページ、塚口会長のとりまとめの部分に「11 月の都市計画決定に向けて、できるだけ丁寧に審議会や市民に説明できる準備を、事務局には頑張ってもらいたい」とある。前回、最後の塚口会長のお言葉は、11 月に開かれるであろう都市

計画審議会で、この話を審議していただくことにすると解釈していた。

- 録音テープを文書化したものでは、「都市計画決定を行っても、プロジェクトを推進するのが妥当な方向だと思う。歴史的都心地区をより活性化させることに対しては、異論のないところだと思うので、是非とも11月に都市計画決定を行うこと、そして、そのときには、決めることは限られたことではあるが」とある。この文書を読む限りは、11月の都市計画審議会で諮ってもらえるというように、私は理解をしていたが、どうか。

**(堀池歩くまち京都推進室長)**

- 皆様に、お配りしている摘録は、要約したものであり、前回、是非とも11月に都市計画決定を行う準備を事務局には頑張ってもらいたいという、おまとめをしていた。
- 我々としても、当然、それに向かって、できる限りの努力をしてきた。審議会のタイミングは、本日の会議の結果等も踏まえて判断をしていきたいと考えている。

**(堀部委員)**

- 前回のこの会議で、11月の審議会にこの案を諮ることを確認していただいたというように理解をしているがそれでよいのか。

**(堀池歩くまち京都推進室長)**

- そのように、我々も理解は共有している。

**(堀部委員)**

- それならば、次回にはよろしく御審議いただくように、願います。

**(塚口会長)**

- できるだけ早い時期に都市計画決定をする必要があると思っている。ただ、いろいろと細部で検討している問題もあると聞いているので、できるだけ早い時期に、そういう努力をしていただきたいと、改めて申し上げたいと思う。

**(堀部委員)**

- この問題は、我々商売人にとって、京都に住んでいる方すべてにとって、大切なものであるという認識を持っている。その認識はしっかりとお持ちいただいて、確実に歩んでいただきたいと、念のために、申し上げたいと思う。

**(横山委員)**

- 都市計画審議会に出される資料は何か。

**(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 都市計画審議会に出す内容としては、道路の種別は幹線街路、名称は路線名で言うと四条通、位置は、起点が東山区の川端町、終点が下京区の長刀鉾町、つまり四条川端から四条烏丸までである。区域は約 1,120m、構造として、車線の数に 2 車線、幅員は歩道も含めて 22m、そして、この区間において鉄道等と交差をしている、ということだけが、都市計画決定の事項である。また、四条通の整備についての基本的な考え方について、資料として提出する。

**(富永委員)**

- 都市計画決定とは何か、事業を進めるうえでどのような意味があるのかについて、説明していただきたい。

**(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 四条通は中心市街地に位置していて、京都にとっては大変大切な道路である。京都の活性化等の鍵を握っている四条通について、四条通を 2 車線化する整備の方針を、まず都市計画決定したいと考えている。
- この事業は、平成 18 年度から議論をしており、また、大阪駅周辺の大規模な開発等もある中で都市間競争に勝ち抜いていくためにも、四条通を中心とする、まちの活性化を早く図っていききたい。
- 地元商店街からも、早期実現の要望も聞いており、事業を推進する第一歩として、早期に都市計画審議会にかけていきたい。

**(塚口会長)**

- 都市計画で実施することは 3 つある。1 つは、計画を作ることである。「計画なきところに開発なし」という意味の計画である。それから、規制である。例えば、様式を決めるといった規制がある。最後に、事業がある。その事業の中で都市施設をつくることと、面的整備事業とがある。
- 道路整備は、必ずしも都市計画事業で実施する必要はないが、四条通のように都市計画事業としてつくる道路というのは、より重要なものである。四条通の場合には、「歩くまち・京都」総合交通戦略等の大きな計画に基づいて、しっかりと道路整備をすることを、都市計画決定によってはっきりと示す、方向性を決めるという意味で、非常に重要である。
- ただし、都市計画決定は、大枠を決めておいて、あとの詳細は関係者と相談していくということだと思う。

**(富永委員)**

- 多額の費用がかかる事業であり、審議会でも納得して決定されるものだと思う。時期は分からないが、しっかりと必要な準備され、議論させていただけるという理解をしておきたいと思う。

#### **(岡田副会長)**

- この推進会議は都市計画案をここで内部決定する役割は持っていない。まちづくり全体と四条通をどうするか議論を優先するべきと考えている。

#### **(山田副会長)**

- 整理の方法として、これを1つの交通計画と考えると、交通にもいろいろな種類があって、乗用車、歩行者、バス、タクシー、トラック等の各種類について、今後、どうなるのか、どうするのかという、1対1の対応表のようなものがあればわかりやすいと思う。

#### **(水田交通政策監)**

- まちの活性化のため、賑わいのために、非常に多くの熱い皆さんの御意見を頂戴した。
- 私どもも昨年、今年と、様々な調査を行い、集計をして、交通管理者にも指導いただきながら、ここまで進めてきている。11月の都市計画決定のタイムリミットを過ぎてはいるが、最後まで汗をかきながら、できるだけ早い時期に事業を進めていけるように努力する。

#### **(塚口会長)**

- 本日の会議のまとめであるが、委員の皆様、心配な点も含め、いろいろな意見をいただくことができ、非常に有用であった。発言をいただいた方々に、まず御礼を申し上げる。
- 会議の究極の目的は、四条通を今以上に賑わいのある、市民に親しまれる、誇れるような道路にしていきたいということであり、都市計画決定は、そのための1つのステップである。
- 委員からの是非早くという意見も聞きながら、心配であると表明された委員には、それをできるだけ和らげるような方向で、さらなる努力をお願いしたい。時期の明示は、少し難しいかと思うが、是非、テンポを緩めることなく、絶えざる努力をお願いしたいと思う。

### **(3) 閉会**

#### **(堀池歩くまち京都推進室長)**

- 忌憚のない、非常に貴重な意見をいただき、ありがたい。
- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化は、沿道の商業者のためだけにやるわけではない。京都の経済がこの四条通にかかっていると言っても過言ではないと思っている。この地域の活性化、京都の経済のためにも、今後も関係各団体の皆さまとしっかり、話し合いを重ねながら、しかし、スピード感をもって、この取組を進めていくので、御支援、御協力をお願いします。

(別紙)

## 第3回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 出席者名簿

分野	所属・役職	委員氏名	出欠	備考
学識経験者	立命館大学工学部教授	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	出席	
	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	欠席	
	四条繁栄会商店街振興組合理事長 (合同会社KICS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総務部総務担当部長	大井 義雄	出席	
	株式会社大丸松坂屋百貨店大丸京都店業務推進部総務担当マネージャー	松崎 幹弥	出席	
	株式会社藤井大丸業務推進部課長	内藤 篤	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	出席	
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	
	京都府旅館ホテル生活衛生同業組合理事長	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	浅井 孝司	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	山本 慎一郎	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	
	五条警察署長	秦 睦人	欠席	代理 交通課長 福本 徹
京都市	交通政策監	水田 雅博	出席	
	都市計画局土木技術担当局長	河嶋 敏郎	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室室長	堀池 雅彦	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	
	都市計画局歩くまち京都推進室土木技術担当部長	中村 豊彦	出席	
	行財政局サービス事業推進室長	安西 伸一郎	欠席	代理 サービス事業課長 坂井 良太郎
	産業観光局商工部長	山本 達夫	出席	
	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・公物管理担当部長	高溝 良輔	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	貞下 清	出席	
	下京区役所区民部長	松森 敏郎	出席	