

第4回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 摘録

1 日時 平成24年1月16日（月） 10時00分～11時30分

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）

- この会議は、京都のまちの魅力と活力が凝縮された歴史的都心地区の活性化を目的に、平成18年から皆様方と一歩ずつ協議を重ねてきた。
- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化は、地域の活性化や賑わい、また、環境問題等の観点から大きく前進するために、大都会の目抜き通りの車道を2車線に減らすもので、わが国においても、とても意義のある事業と認識している。
- 四条通の都市計画決定に向けては、昨年9月に法定説明会を行い、さらに都市計画案の縦覧を行って、市民の皆様の御意見もお聞きし、年末には沿道学区において説明会を開催するなど、一歩ずつ前に進めてきた。本日は、1月20日の都市計画審議会に向けた内容を、皆様と議論をさせていただきたい。

（塚口会長）

- 京都市都心部の四条通を中心とした地区を、より一層、安全・快適で、賑やかな空間にするため、この推進会議の前身である協議会が設置され、平成19年に社会実験が行われた。
- この事業は、大都市都心部で最も人が集まる場所を、従来の車中心から、人に優先権を与えた街路として整備していくものであり、様々な意見が出てくるのは当然である。様々な角度から御意見をいただくことで、今日の案がまとまってきた。本日も皆様の審議をいただき、推進会議として方向性を明確にできればと思う。

(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

(大井委員)

- 前回よりも非常にきめ細かな内容で、特にバスの正着性をアピールされていて、良いと思う。ただ、バス停を集約して4箇所になることに、少し不安を感じている。
- バス停は、屋根も構築されるのか。
- 資料に緊急自動車の通行の確保とあるが、バスが両側に停まっている時にも、緊急車両が中央部分を走る余裕がある構造なのか。頻繁に緊急車両が通っているため、スムーズに通れるのか心配である。

(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)

- バス停の形状はテラス型で、一定の長さを確保していきたいと考えており、バス事業者と具体的な形状等について協議をしていく。バス停が4箇所に集約されると、バス待ち環境が悪くなるのではないかという意見も聞いているが、バスの乗降手法等について、利用者の利便性が損なわれないように工夫することで、対応は可能と考えている。
- バス停については、上屋を設置するなど、利用者の乗降に際し、使いやすいような形状を考えていく。
- 緊急車両については、テラス型の部分で、バスが両側に停まった場合でも、中央部については、緊急車両が十分に通れるという形状を基本としている。

(松本委員)

- 今回の整備で一番大きな点は、バス停の集約だと思っている。バス停は、通常よりも相当長いバス停となり、具体的な長さや位置等について、協議を行っている。想定しているのは、それぞれに上屋がある四条烏丸の産業会館前のバス停である。また、バス停の上屋については、四条通のアーケードが延長されないと聞いているので、バスを待っている利用者に、快適なバス待ち環境を提供できるように検討している。

(津田委員)

- 前回の第3回(10月26日)にも質問したが、道路が狭くなることにより、一般車両は四条通を通るべきではないという方向に進むことを危惧している。四条通や細街路に支障が出ることは想定していないということだが、交通規制をせず、一般車両の通行は担保するということについて、どう考えているのか。

(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)

- 様々なデータに基づいたシミュレーションを実施し、現在の四条通の交通量、流れは整備後も変わらないと分析している。これも踏まえて、交通規制を伴うことは考えていない。

(坂野委員)

- タクシーについて、乗降スペースを確保し、大規模商業施設付近に客待ち用のスペースを確保していただけるということで、非常にありがたい。
- 大量公共輸送機関を利用するのが困難な方々、身体に障害のある方や高齢者の方々が、個別公共輸送機関であるタクシーを利用されることが多いので、そういった方々も、安心して四条通に来ていただけるよう、検討いただきたい。

(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)

- タクシーについては、非常に便利な公共交通機関であると考えており、まずは路線バスの運行に支障がない場所で、乗降するスペースを確保し、乗り場については、需要の多い大規模商業施設付近に待機して、客待ちが可能なスペースを確保するということが検討している。ただし、駐停車車両用のスペースの配置については、関係機関との協議、調整を行った上で決定することとなる。

(坂野委員)

- 障害のある方がタクシーに乗降するときに、どうしても時間がかかるため、2車線でも渋滞にならないよう、車道幅の確保という方向で検討いただきたい。

(塚口会長)

- 先ほど、バスが両側に停車していても、中央部に緊急車両が通行できる車道幅が確保されていると説明があったため、乗降に時間のかかるタクシー利用についても、大きな支障にならないよう配慮がなされていると考えている。

(堀部委員)

- 物流について、佐川急便にヤマト運輸の方式で荷物の配達をする実験をお願いして、1月10日まで2カ月間実施し、現在、報告をまとめている。ただ、適当な荷捌きの場所が見つからず、箇所が減ったままでの実験になっている。京都市においても、資産の有効利用の観点から、荷捌き場に転用できる場所があれば、お借しいただけないか。

(堀池歩くまち京都推進室長)

- 京都市においても、路外荷捌きを進めることによって、四条通上での荷捌きを減らしていくことが必要であると認識しており、拠点として活用できる場所があれば、そこから台車で四条通等に荷物を配達いただくことも必要だと思っている。現在、市役所内でも相談、協議をしており、また、来年度に、路外荷捌き促進のための検討や実験の予算を要求している。

(石野委員)

- 歩いて楽しいまちづくりや公共交通優先のための第1条件は、「安心・安全」で、その次は、「利便性」や「人に優しい」だと思う。バスが正着できていない状況は、「優しさ」が欠けている。タクシーについても、歩道上からすぐに乗降できる場所を、ある程度、確保しないと、安全性から見て問題である。
- 地上機器は邪魔になるものは移設しないといけませんが、すべてを移設するのではなく、いくつかは残しておき、荷物が置ける場所などをつくるのが、まちの「優しさ」だと思う。「安心・安全」で、「便利」で、「人に優しい」まちができてこそ、歩いて楽しいまちになる。
- 今日までいろいろと議論をしてきており、また、都市計画決定後に細かい設計を行うようなので、この辺で意見をまとめ、まずは都市計画審議会にかけていただきたい。その後、例えば、長刀鉾の場所はどうなるのか等の細かいことを、十分に設計した上で、皆で議論すればよいのではないかと。
- タクシーの乗車スペースを設置するとしても、台数には限りがあるため、最後のタクシーがテールランプをつけておき、それ以上停まらないようにするなど、タクシー業界として配慮いただけたらと思う。
- 1つの事業者だけが辛抱するのではなく、タクシーも物流も商業者も、すべてがお互いに我慢をし、譲り合うことで、四条通だけでなく、細街路も含めて、安心・安全に歩けるまちができることを、まちづくり委員長として期待している。

(塚口会長)

- 歩道の拡幅が我々の最終目標ではなく、安心・安全に歩け、そして、利便性もあり、すべての人に優しい、という大きな目的で進めている。この目的を達成するためには、どこで皆様の合意が得られるのかを十分に考えていただきたいと思う。
- ストリートファニチャー等の設置も、今後、考えていかれるのかもしれないが、楽しい空間にするということを、設計の段階で考えていただければと思う。

(冨永委員)

- 交通管理者として懸念するのは、交通の状態がこれよりも悪化しないのか、そして、

駐停車について、荷捌き、タクシー、一般車も含めて、不可欠な需要に対応できるスペースが確保された上で、不要な駐停車を抑制できる仕組みになるのか、ということです。

- 整備する段階から、沿道利用をする事業者や住民も含めて、十分に意見を反映し、それをマネジメント組織として、合意の下に進めていくべきだと思う。整備後はすべて警察任せで、取り締まりと違反者とのイタチごっこになってしまうと、せつかくのまちづくりが殺伐とした雰囲気になってしまう。
- マネジメントの準備組織は早々に立ち上げて、みんなでやっていこうという意味疎通が必要と思う。次回の会議までに、メンバーや理念等を明らかにした方が、実現に向けた、よりリアルな対策が出てくるのではないかと思う。

(塚口会長)

- 今後、交通管理者の意見を聞きながら、沿道協議会の設置を円滑に進めていくことが、非常に重要である。

(堀池歩くまち京都推進室長)

- 富永委員と全く同じ思いである。沿道協議会は、道路が出来上がってから管理をするという限定的な役割ではない。道路が完成するまでの間、どういう四条通にしていくかを、協議、合意形成するという役割も、沿道協議会には求められる。できるだけ早く、沿道協議会を立ち上げて、よりよい四条通に向けての協議をしていきたい。

(岡田副会長)

- これまでの推進会議や四条通WGで、このような議論を5年近く蓄積してきたという歴史があり、その意見、要望が盛り込まれた形で、今日の案が出てきている。
- ハードだけでは進まないなので、個々の道路の詳細設計から始め、施設、そして、まちづくりの取組を、地元関係者も含めて、広げて合意していくという、この会議体の本来の目標に向かって、議論を進めていただければ、非常にありがたいと思う。

(宇治田委員)

- バスに乗るときに、市バスと京阪バス、京都バスのバス停があり、行き先がよく分からないことが多い。多くの外国の方も京都に来ているので、バスの行き先案内の表示を、もう少し分かりやすくする必要がある。
- 四条通でバス停が4箇所になると、地下鉄との乗り換えが分かりにくくなってしまうので、利用者にとって便利で、分かりやすい案内にしていだけたらありがたい。

(松本委員)

- 新しく整備していくバス停には、できるだけ、利用者に分かりやすく、丁寧に案内できるように、工夫する必要があると思っている。広告付きバス停の上屋は、広いスペースがあるため、丁寧な案内には努めていきたい。
- 四条通のバス停集約後も、同様に取り組む予定であり、同じバス停を共用する市バス、京阪バス、京都バスの3社で、分かりやすくなるように協議していきたい。

(大井委員)

- 地下と地上のアクセスについては、高島屋のアネックスと、四条河原町北東のコトクロスにエレベーターがある。他の場所も、本来はエスカレーターやエレベーターを設置したらいいが、物理的な課題や費用の問題もあり、なかなか実現していない。大きな工事をするときに工夫をして、エレベーター等を検討していただきたいと思う。

(塚口会長)

- 最近、新しくなった大阪駅周辺を対象に、地上と地下をどのように連結・一体化させれば、歩行者にとって分かりやすい空間になるかという趣旨の研究をしている。すぐには難しいかもしれないが、地上と地下をうまく連結するプランを持ちながら、今後の計画や事業に活用することは、重要だと思う。四条河原町の周辺には、いくつかの地下空間があるので、それとの連結も検討いただければ、ありがたいと思う。

(津田委員)

- 図面を作成した時に、説明では分かりづらいので、予算の関係はあると思うが、実験していただければよく分かる。

(吉田歩くまち京都推進室事業推進担当部長)

- 今回の方針・案については、これまでの議論や様々なデータ等に基づくシミュレーションで十分な結果が出ていると考えており、実験については予定していない。
- 効果等については、住民、事業者の方々に対して、機会に応じて、説明していきたい。

(塚口会長)

- 実際には、実施してみないと結果が分からない面もあるが、そればかりでは、いつまでも実施できないことになる。平成19年に社会実験をしてから、交通管理者のアドバイスもいただきながら、多様な調査を積み重ねてきて、整備による影響が試算されている。これまで推進会議や地元の方々との様々な意見交換の場を経て、本日、事務局から御提案いただいたような方針・案に到達しており、再び社会実験を実施することは、大勢の皆様方から納得がいただけないと思う。

- 今後、具体化しなければならない点はたくさんあるが、協議会を設置し、皆様方の意見を反映して合意を得るというプロセスも含め、方向性としては、本日の事務局提案で了解いただければと思う。同意が得られるようなら、この方向で1月20日の都市計画審議会へかけて、進めていきたいと思う。

(一同)

「異議なし」の声あり。

(塚口会長)

- 都市計画決定というのは、最初の一步であり、細部を決定していかないと前へ進まないの、納得いただければ、ありがたいと思う。
- 議事2の「その他」について、特に意見がないようなので、もう一度、本日の結論を申し上げる。今後、事務局から提案していただいた案をベースにして、協議会等で具体化していただくこととし、「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議としては、合意に至ったこととさせていただきたいと思う。

(3) 閉会

(堀池歩くまち京都推進室長)

- 平成18年度にこの計画の検討に着手をして、この推進会議やワーキンググループ等、のべ50回近い会議を重ねて、今日に至っている。1月20日には、都市計画審議会に諮って、都市計画決定をしていく。しかし、都市計画決定がゴールではなく、引き続き、詳細設計に向けて、沿道協議会等も含めて、関係の皆様と十分に合意形成に努めながら、詳細を決定していきたい。
- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化については、「歩くまち・京都」のシンボル事業である。四条通の歩道拡幅による効果としては、「車」中心の社会から「人」中心の社会に変えていき、そして、公共交通優先の社会にしていくことが一番大きい。引き続き、委員の皆様方の御支援と御協力をいただき、進めていきたい。

(別紙)

第4回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 出席者名簿

(敬称略)

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	欠席	
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	出席	
	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合職務執行者)	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	
	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	欠席	代理 事務局長 高木 一壽
交通事業者	京都タクシー業務センター代表幹事代行	坂野 光一	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	代理 街路係長 矢羽田 寛治
	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	出席	
	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	真下 清	出席	
	下京区役所区民部長	松森 敏郎	出席	