

## 第5回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 摘録

1 日 時 平成25年3月18日（月） 午後4時00分～午後5時30分

2 場 所 ホテル本能寺 5階 醍醐ホール

3 出席者 別紙のとおり

### 4 議事

#### （1）開会

##### （堀池交通政策監）

- この会議は、平成22年から回を重ね、今回が5回目となるが、まちなかの交通政策の取組は、平成18年から開始している。
- その中で、最もシンボリックなプロジェクトとして取り組んでいるのが、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化である。この間、様々なワーキング会議を開催するとともに、個別に各委員の方々とお話しした内容に基づき、本日、点検や確認をしていただく。
- 四条通の整備については、来年度に詳細設計という非常に細かい設計を行い、来年度中には、工事に着手をしたいと考えている。また、工事については、平成26年度の末に完了する予定である。
- 一方、まちなかの交通政策は、四条通の整備だけでなく、都心部全体の事業である。都心部には、たくさんの住民の方々もお住まいになっておられるため、今年度は、細街路のゾーン対策を実施し、来年度は、これを歴史的都心地区全体に広げ、その翌年度には、歴史的都心地区の周辺に拡大していきたいと考えている。
- まちなかが安心して楽しめ、住民の方も安心して暮らしていける地域にしていきたい。

##### （塚口会長）

- まちなかの交通政策は、平成18年から、四条通だけではなく、周辺の地域も含めた、歴史的都心地区の環境を改善していく取組として開始した。
- 本取組を登山になぞらえてみると、小さなこぶが、また一つ、二つとあるかもしれないが、今は、頂上アタックの直前で、8合目以上に来ている。これまで、多くの方々から、たくさんのお知恵をいただき、こういった状況までたどり着いた。もう少し頑張ると、頂上アタックが成功するように、皆様の協力をお願いします。

## **(2) 議題**

### **〔事務局より、資料説明〕**

#### **(塚口会長)**

- この会議の趣旨は、行政、商店街、地元自治会の皆様等の関係者が一体となって、このエリアが「歩いて楽しいまちなか」となるように連携して取り組むということである。その取組の一つとして、四条通の整備がある。決して、四条通の整備が最終目的ではない。住民、市民の方々が、安心・安全に歩けるエリアにしたい。
- 言うまでもなく、京都のまちなかというのは、世界に誇れるエリアである。祇園祭の後祭も計画されている。四条通は現在の幅員になって、昨年、百年目にあたる節目であった。河原町商店街も設立50周年で、京都大丸も百周年を迎えた。物流対策については、佐川急便、ヤマト運輸等が、非常に頑張っている。商業関係においては、高島屋京都店と京都マルイがタッグを組んで共同販売等の促進をされている。こうしたまちなかの持つ、歴史と文化、京都らしさをこれからも醸し出しながら、さらに発展を続けてほしいと願っている。
- 本日、皆様からは、歴史的都心地区が「歩いて楽しいまち」になるよう、前向きな発言をいただきたい。

#### **(堀部委員)**

- 四条通の沿道アクセススペースについて、タクシー乗り場以外については、人の乗降のある車両は、タクシーの客待ちを含まず、車を止める時間は短時間だということを確認できた。

#### **(井村委員)**

- 四条通が片側2車線から1車線になることで、細街路の車の渋滞を懸念している。特に東洞院通については、渋滞が頻繁に起こっている。

#### **(宮崎歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 現状、四条通には、たくさんの車両が停車しており、歩道側の車道の1車線が、南北ともに十分に機能していない。よって、歩道が広がっても、変化がない、渋滞はしないと考えている。

#### **(塚口会長)**

- 現在の車線を両側あわせて2車線に絞っても大丈夫かどうかについては、交通関係者の方々も心配されていたため、これまでに詳細な考察を踏まえて、大丈夫ではないかという結論に至っている。

### **(宇治田委員)**

- 荷捌き車両の問題では、交通渋滞だけがクローズアップをされているが、都心部がいかにして魅力ある商店街になるかということは議論されていない。
- 現在、たくさん車が都心部に入っている。こうした車社会から、どう脱却していくかということを検討すべき。例えば、車での移動は、通勤・通学、買い物など、やむを得ず行わなければならないときだけにするなど、極力減らす必要がある。
- また、「四条通の歩道拡幅が完成したら、歩行者天国をしてほしい」という意見もある。四条通の歩道が広がったときには、河原町通でも歩行者天国ができて、たくさん市民の方々が都心部にやって来る、楽しいまちを目指すべき。

### **(宮崎歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 四条通の歩道を拡幅することが目的ではない。まちなかと言われている歴史的都心地区の活性化、賑わいが、最大の目標である。
- 京都最大の繁華街、まちなかでお商売を続けていかれる以上、どうしても、物流関係は重要な要素になってくる。そのために、路外で荷捌きができるかという社会実験等を行った。
- 自由に歩いていただくための歩行者天国も、非常に大きな要素である。

### **(塚口会長)**

- 確かに具体的な計画を議論する際は、この都心部をどうしたいのかという議論が必要になる。それについては、京都市が「歩くまち・京都」憲章というものを作成しておられる。よって、本取組は、荷捌き車両だけの議論だけではなく、より上位の目的があって、その目的を達成するためには、荷捌き車両をどうコントロールするかということである。

### **(宇治田委員)**

- 人が主役の魅力あるまちというのが、一番大事であって、そのために、荷捌き車両をどうしないといけないというのであれば、理解ができる。

### **(山田副会長)**

- 物流業者、商店街の皆様は、基本的に、歩くまちの実現に向けて、このまちの物流をどう変えていけるかを議論してきた。荷捌き車両が悪いという視点ではない。
- 歩くまちの実現が目的なので、今までどおりの荷捌き車両の活動を続けていくわけにはいかないが、荷捌き車両を全部なくすという極端な議論もしていない。歩くまちにふさわしい物流システムをつくっていくという観点から、この5年間、議論してきた。

- 今回の物流車両の社会実験では、2つ大きな成果があった。1つ目の成果は、物流業者側から、新しい共同配送の仕組みを提案いただいたことや実験を契機に台車で運送するシステムを拡大する動きが見えてきたことである。2つ目の成果は、次のステージに行くような、ある種のきっかけが見つかったということである。
- 今回の社会実験では、積極的に取り組む業者が見えた。次のステージとしては、歩くまちの実現に貢献するような、新しい物流システムを採用する業者を支援していくことが、このまちのためになると思っている。

**(宇津委員)**

- 今回、決められた四条通の道幅で、LRTを通すことが可能なのか。

**(宮崎歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- LRTの片側の軌道敷は3メートルで、複線であれば6メートルである。駅や停留所をどうするかということはあるが、現時点でも、構造的には、LRTは可能である。ただ、ヨーロッパでも、LRTを通すとすると、自動車交通をどのように考えるかという大きな議論になる。自動車交通を入れないで、LRTをつくっていくのか、それとも、時間帯を設けて運営していくのかということがある。京都の中でも旅客人員が非常に多い路線なので、可能性としては十分にあるかと思うが、今後、どのように自動車交通と向き合っていくかも含めて、検討したい。

**(宇津委員)**

- 祇園祭の時には、御旅所前で神輿を回しているが、神輿のことも確認されているのか。

**(宮崎歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- 神輿会の方々と調整している。神輿が十分に回れるように対応したいと考えている。

**(大井委員)**

- 四条通の整備については、私も早く実現してほしいと願っている。
- 一方で、京都駅にはたくさんのお客さんがおられ、通勤・通学の拠点にもなっている。京都駅から四条通の東方面に、お越しいただきたいと思っている。
- そういう意味で、公共交通機関の利用促進キャンペーンとして、京都マルイさんとも協賛させていただき、13回ほどのキャンペーンを重ねている。
- テラス型のバス停については、安全で、使いやすく、安心してバスに乗り降りができる、車椅子の方も利用できるといったものをお願いしたい。

- 我々もパーク&ライドの取組を行って、滋賀県の草津からでも京都駅経由で利用いただいている。一方で、百貨店には、高齢者の方、障害をお持ちの方も多くおられる。そういう方が車で来られるためにも、駐車場の運営は気を使っている。
- 四条河原町の駐車場を出庫されて、大多数の方は、どこかで迂回をされている。北進して、御池通で左右に帰って行かれる。四条河原町を右折することができるような交通規制が可能であればと思っている。渋滞を起こさないように努力をするので、ご配慮いただきたいと考えている。

#### **(宮崎歩くまち京都推進室事業推進担当部長)**

- バスについては、いかに便利で、かつ、時間どおりに走れるかというのが一番大事である。

#### **(松本委員)**

- 高島屋さんと京都マルイさんと、公共交通機関の利用促進を目的にキャンペーンをした。京都市バスにおける路線の引き方の根本は、京都の都心部に、どれだけたくさんのお客さんを、市内各地からお運びをするか、そして、京都駅にお運びするかという2点を重視している。
- 来年の3月に向けて、新たな路線ダイヤをスタートしようと考えている。縮小一辺倒であったバス路線を、攻めの経営という意味も含める。その中でも、京都駅と中心商店街をどれだけ結んでいくか、あるいは、市内各地から、どれだけたくさんのお客さんを運べるのかということで、議論を展開している。
- 今度、四条通においては、平成27年3月には完成する。最大限、交通局としても、皆様に喜んでいただける、まちの賑わいに貢献できるような、ダイヤ・路線を展開していく。
- バス停を集約すると、出来上がるバス停は、一時的に止まるバスの台数も多くなる。どのようなバス停にしていくかについて、現在、内部で検討している。想定しているのは、四条烏丸の産業会館前にあるような、コンコースが2台付いたバス停をベースに、快適性と安全性、お客様に楽しんでバスを待っていただける等、細部を詰めていきたい。上屋、ベンチがあるのは当然として、それ以外にも様々な工夫をする。

#### **(宇治田委員)**

- バスについては、各社とも協力をして、世界一の公共交通システムをつくり上げて、便利に利用できるようにしていただきたい。

### **(江野沢委員)**

- 「歩いて楽しいまち」という観点から、大通りが交差する四条河原町交差点は、スクランブル交差点にできない。今、どこに行っても、スクランブルで斜めに渡れるのは、当たり前になっているか。反対側に行くために、1回、2回と止まるのが、本当に、歩いて楽しいまちと言えるのかという見方もある。

### **(岡田副会長)**

- 四条通の歩道拡幅のところ、一番ターゲット的な、いくつか解決すべき問題として、荷捌きやタクシーの駐停車のことに絞られてきたというのが、現段階ではないかと理解している。その問題等々が解決していけば、次にどうするかという、さまざまな周辺的な問題も出てくる。バス停の取り方をどうするかという具体的な個所付けがあった時点で、細街路からの流出入の問題をどうするか等、いろいろと調整すべき課題が出てくるのではないかと。来年度にこうした課題を詰めていただきたい。

### **(塚口会長)**

- 検討すべき課題はあるが、事務局からの説明内容は、およその方向として皆様に合意いただいたと判断する。
- 頂上アタックの時期と申し上げたが、頂上アタックも、そう簡単なものではない。京都市においては、本日の委員からの意見を踏まえて、頑張っていたきたい。

## **(3) 閉会**

### **(京都市 別府歩くまち京都推進室長)**

- 本日いただいた皆様からの意見を踏まえて、今後もしっかりと取り組んでいく。できるだけ早く、関係者の皆様に、しっかりと丁寧にご説明をしながら、進めていきたいと考えている。
- 本日ご提案いただいた「歩いて楽しいまち」という理念を忘れずに、大きな目的を明確にしたうえで、取組を進めていきたい。この点は、市民の方々にも広く訴えかけながら、交通事業者を含め、委員の皆様方とも協力をして、一緒に進めていきたいと考えている。