

第 7 回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 摘録

1 日 時 平成 26 年 11 月 11 日（火）午前 10 時 00 分～正午

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）

○四条通の整備は歩いて楽しいまちなか戦略の中心的な事業として、平成 18 年にスタートし、9 年目に入っている。この間、平成 19 年には、非常に大規模な社会実験を実施し、平成 22 年には、それぞれの課題ごとの社会実験も実施している。

○ようやく本日、皆さま方に、四条通の拡幅事業の最終的な内容について、ご報告できる運びとなった。この間の、委員の皆さまのご理解・ご協力に対して、深く御礼を申し上げたい。

○当事業の大きな目的としては、京都市の中心部・都心部の賑わいを図っていくというものである。やはり、都市中心部の活性化は、都市の活力の源であり、都心部の賑わいなくして、京都市の発展もないと考えている。

○もう 1 つの目的は、歩くまち・京都の具体的な姿を、四条通の歩道拡幅事業によって、初めて市民や観光客の皆さまにご覧いただくというものである。

○最近、ほかの都市でも、この取組に追随するような動きがたくさん出ている。

○例えば、愛媛県の松山市で、駅前通りを 4 車線から 2 車線にされたり、また、少し京都とは、形式は違うと思うが、大阪の御堂筋も車線を減らそうとしたり、さらには、名古屋市・岡山市でも、そういった取組が始まっていると聞いている。

○今月中には、工事に着工する予定だが、工事の着工・完成が当事業のゴールではなく、この地域を訪れる方も、住んでおられる方も、歩く人が主役となって、賑わい、満足していただける地域、通りにすることが当事業の本当のゴールである。

○完成後も様々な課題が生じるかもしれないが、その場合については、京都市が、迅速に責任を持って対応していきたい。

〔2〕議題

（1）議題 1 「歩いて楽しいまちなか戦略」四条通の歩道拡幅について（資料 4）

（資料説明）資料に基づき、事務局より説明

（宇津委員）

○基本的に整備の理念には賛成しているが、心配している点もある。後続の自動車がテラス型バス停の影響により、バスを追い抜けないことである。整備後、用のない車は四条通を通らないようになると思うが、観光で来られる方がいらっしゃることも忘れてはいけない。また、整備後に影響検証を行うとあるが、改善が図れることと図れないことがあると思う。

○両車線が渋滞しており、東行西行共に車があった場合、緊急車両はスムーズに通れるのか。現在の想定の通りにならなかった場合に備えて、もう少しゼブラゾーンを広くするなど車道に余裕を持たせて整備した方が良いと思うが、どのように考えておられるのか。

（横木道路建設部長）

○ゼブラゾーンの幅員については、歩道をできるだけ広く確保する一方、緊急車両が通行できる最低幅員として車道幅を9m以上確保する考えの中で設定している。更にゼブラゾーンを広くするとなると、歩道の拡幅幅を削る必要があるため、そのような変更は困難と考える。

（宇津委員）

○仰ることはよく分かるが、高齢化に伴って、公共交通の需要が高まり、バスの運行本数が多くなるのではないかと。シミュレーションにおいて、こうした変化は見込んでいるのか。

（別府歩くまち京都推進室長）

○シミュレーションは現状の交通量を基に行っている。ただ、この12月から京都市交通局でも交通ICカードが導入されるため、今後の乗降時間の短縮も期待できる。

（宇津委員）

○バスの運行本数が増加したとしても、バスの運行に影響しないようにして欲しい。

○高齢者の交通ICカード利用はそんなに多くないのではないかと。高齢者への対応を考えて欲しい。

（塚口会長）

○道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）による実績値や人口動態から見て、今後、京都市内の交通量が大きく増えることはない。四条通の整備によって、車の交通量があまりに大きく減ってしまうと京都の活性化にとって問題であるが、客観的に見て渋滞がますます増えるという状況にはない。

（藪下委員）

○今回の計画は京都市全体にとっては素晴らしいものであり、異論はない。しかし、我々の学区では、四条通の南側で自動車の流れや事故が増えるのではないかと心配している方もおられる。その点についてどのように考えているのか。

（森藤歩くまち京都推進室担当係長）

- 様々なシミュレーションを行ったうえで、この計画を進めている。ただし、細街路の沿道にお住まいの方々にとっては、心配もあると考えている。安全性の確保と魅力向上は重要であると考えているので、通過交通の抑制をまず取り組んでいきたい。
- また、万が一、整備後に問題が生じた場合には、ただちに調査・対策を講じる考えである。

（數下委員）

- 市でもしっかり大切に考えておられるというが、対策について具体的に説明がないので不安になる。地元への説明もよろしくお願したい。

（諸井委員）

- 路線バスは運転手一人での運行であり、身障者の方が乗降される際には運転手一人で対応する。四条通はバスの本数が多く、身障者の方が乗降される頻度も高い。どのように考えているのか。

（加藤自動車部長）

- バスを円滑に運行するために、なるべく停車時間を短縮するように指導している。例えば、先の例の場合には後続のバスの運転手が支援するようにしている。

（林委員）

- テラス型のバス停であると、後続の車両が追い越せない。道路交通法上は禁止されているが、現実的にはゼブラゾーンを利用して追い越すのではないかな。事故の危険性も心配されるが、この辺りについて警察はどう考えているのか。

（下京警察署前中課長）

- 警察としては、ゼブラゾーンの利用など危険な状況が見られれば、現場での取締り・指導を行っていく。今後、慎重に現場を見させて頂く。

（林委員）

- バス停を逆に歩道に切り込むような形状にすることは考えられないのか。もう少し車の流れも考えた形で整備を考えることはできないのか。

（別府歩くまち京都推進室長）

- 四条通の整備は人と公共交通を大切にする事業である。現在のバス停付近での人の混雑を解消するとともに、バスの正着性を高める効果もあると考えている。テラス型のバス停は整備の一つのキーと考えている。

(塚口会長)

○この事業の目的はなにか。歩道を拡幅することやバス停をテラス型にすることなどのハード整備が目的ではない。歩くまち京都憲章の中でも謳われている通り、徒歩と公共交通で都心に訪れ、回遊して頂けるためのまちづくりが目的であり、それを目指すためのハード事業とソフト事業である。この基本的な市の姿勢については、ご理解いただきたい。

(山田副会長)

○施策には目標と運用の大切さの2点がある。この戦略の目標は「歩いて楽しいまち」とすることである。そのため、何よりも第一に調べなくてはいけないのは、歩いて楽しくなったか否かである。

○アンケートで調査する方法もあるが、歩行距離や歩行時間の増加も調べてはどうか。目標に沿って検証する必要がある。

(中村委員)

○私は「都心部の放置自転車をなくする会」の会長でもある。今でも四条通を自転車で走行している人がある。歩道が広がると、自転車通行や不法駐輪が増えるのではないかと心配している。

(森藤歩くまち京都推進室担当係長)

○京都市の自転車対策については、一つにはサービス事業推進室で巡回活動により、マナー向上の啓発・指導をしている。今後、四条通整備後には歩道が広がるため、自転車が通行しやすくなるのではないかというお声を頂いているため、こういった取組も含め指導を強化していきたい。

(諸井委員)

○車道に、自転車は8時から21時まで走行不可と書いてあるが、自動車や自転車利用者には見えない。看板を付けるなどの対応は各商店街で行っているが、もっと規制を大きくアピールした方が良くはないか。車道を24時間走行不可にする考えはないのか。

(塚口会長)

○ご参考にして頂ければと考える。時間のこともあるので、次の議題に移る。

(2) 議題2 「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備について(資料5)

(資料説明) 資料に基づき、事務局より説明

(山口委員)

○課題と今後の取組に書いてある通りであるが、これを着実に実行して頂きたい。

○我々は取組の趣旨を理解し、説明しているが、なかなかゾーン対策の目的やルールが浸透していない面がある。例えば、違法駐車・違法駐輪を防ぐため、三角コーンや植木鉢を出して対策を行っているところがある。また、店の看板が許可なく道に出ていたりする。これを悪いと思っていない店舗がある。もっと周知を行って欲しい。

○また、三条通は30km/h指定であるが、その他のほとんどの細街路は20km/hというところが多い。20km/hゾーンに指定してもらいたいのが難しいということなので、せめて細街路に流入してすぐのところに制限速度が分かるような表示をしてほしい。

(橋本歩くまち京都推進室交通施設計画課長)

○不法看板や違法駐車対策については、市役所の担当する部門で対策を講じていく考えである。

子供たちの通学時間に、荷物の積み下ろしをしていたり、自転車が逆走していたりする状況もあるため、四条通とあわせて、細街路での対策も行っていく。

○速度指定については、ドライバーに浸透していない部分もあるが、路面標示については幹線道路との交差部の入口付近において、京都府警が四条通の工事予定の部分を除き、施行している。

(諸井委員)

○p.8に今後の展開として西側と南側への拡大が示されているが、東側は行わないのか。

(橋本歩くまち京都推進室交通施設計画課長)

○全てのエリアに広げたいと考えているが、西側については、高倉小学校の生徒の通学路において、早期の整備が学区としての統一意見となっているため、まず進めていくこととしている。ただし、その他のエリアについても状況を見て順次進めていきたいと考えている。

(諸井委員)

○先斗町の問題も木屋町や先斗町のこと忘れられているように感じる。そういったちょっとした気配りが足りていない。是非河原町から東側への拡大もお願いしたい。

(塚口会長)

○今後、こうした施策を随時広げていくお考えでしょうから、頂いたご要望もしっかり反映していただきたい。

(塚口会長)

○全体をまとめてのご意見がありましたら、お願いしたい。

(山田副会長)

○施策は運用も大切である。カラーラインも正しく運用されないと効果を発揮しない。そのためには、ハード整備と同じぐらい、正しく運用されるためには何を行っていくべきかを十分に考える必要がある。ゾーン対策においても、「歩いて楽しい」という目標に対する効果をしっかりと計測して頂きたい。

（塚口会長）

○p.6 に自転車の走行方向を示す矢印があるが、私はこの矢印は自転車利用者の意識改革の一環だと考えている。意識改革が無いと、ルールも守れない。意識改革の方法が色々あるが、目に見える方法で訴えることも有効である。

○また、細街路は膨大な範囲である。できるだけ安価で効果の大きい方法を採用することが望ましい。p.7にある細街路の入り口についてカラー舗装があり、あまりハンプ等は好まれないだろうが、ドライバーがここから先はちょっと違うエリアだと分かるような工夫を行うことが有効である。

（塚口会長）

○四条通の歩道拡幅について、委員の方々から色々な意見があった。ただし、「歩いて楽しいまち」を作るという方針は市全体の方針であり、これを受けて、約10年間かけて検討を行ってきたものである。細部にまで渡って何も心配がないかと言えば、そういう訳ではない。今後は、綺麗事ではなく、問題を謙虚に受け止め、改善し、対策を講じるPDCAサイクルによって、都心の活性化を図っていく必要がある。その意味で四条通のエリアマネジメントが重要となる。

○四条通の整備事業は全国的にも先進的な取組である。現実には生じる問題に対応しながら、歩いて楽しいまちを作っていきたい。ここに来て、失敗がないよう、気を引き締めて取り組んでいきたい。

〔3〕 閉会

（別府歩くまち京都推進室長）

○歩いて楽しいまちなか戦略推進会議も、本日、大きな節目を迎えたものと考えている。ご意見のあった、四条の整備にあたってのご心配の点、懸念事項については、十分に注視をして、積極的に耳を傾けながら、真摯に向き合い、しっかりと対応してまいりたい。

○また、当事業が、歩いて楽しいまちなかを実現し、多くの市民、広く全国の方々に、しっかりと実感していただき、効果・成果を挙げられるように、全力を尽くしてまいりますので、引き続きのご協力をお願いする。