

第 8 回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議

1 日 時 平成 28 年 6 月 28 日（火） 14：00～15：30

2 場 所 京都市役所北側 消防局 7 階 作戦室

3 出席者 別紙出席者名簿のとおり

4 議事次第及び内容

〔1〕開会

（塚口会長）

- 四条通歩道拡幅事業について、4つの賞を受賞した。どの賞もそれぞれ意味のあるものであり、今回はそのうち3学会の賞について、受賞された順番で紹介する。
- 国際交通安全学会とは、「道路整備」を担う国土交通省と「交通マネジメント」を担う警察庁が、手を組んで運営されている組織である。四条通歩道拡幅事業が、道路整備（ハード）・交通マネジメント（ソフト）の両面から評価された点は、非常に素晴らしいことである。
- 都市計画学会には、最高の賞として石川賞があり、今回の石川奨励賞は次点となる。四条通歩道拡幅プロジェクトの成果が、四条通だけではなく、今後、四条河原町も含めた、歴史的都心地区全体に発展・波及していく期待が込められた受賞であったように思える。また、100万人以上の大都市において、バイパス整備等を行わず、4車線を2車線化した試みは、全国初である。今後の発展・波及の可能性があるので、石川奨励賞を頂けたと受け止めている。
- 土木学会では、従来、大規模なハード整備事業に重点が置かれ、評価されてきた。しかし、今回は、北陸新幹線事業に加え、ハードとソフトの両面を備えた、当事業が「技術賞」に選ばれたことから、今後のまちづくりに大きな役割を果たす期待感が表れていると考えられる。
- 四条通道路拡幅事業は、決して、これで終わったわけではなく、今後も皆さまの知恵を拝借し、より良く仕上げていく必要がある。今後とも、ご協力をよろしくお願い致します。

〔2〕出席者自己紹介

〔3〕議事

（1）「歩いて楽しいまちなか戦略」四条通歩道拡幅事業等の効果検証・影響検証（中間報告）について

〔事務局より、資料4の説明〕

（駐車場問題対策協議会 津田委員）

- 経済効果について、4ページの「まちの賑わいの創出」に関する調査内容のうち、③経済効果（参考）の具体的な内容として、「地価公示価格」が挙げられている。しかし、地価公示価格の上昇が、商店街の賑わい創出による経済効果と繋がっているとは思えないため、別

の評価項目で効果検証をしていただきたい。

- 交通量が減少したことで、確かに、歩くことは楽しくなったが、成功と評価することに疑問を感じる。日本の人口は減少し、昔のように右肩上がりの経済ではなく、世界的なシェアもどんどん下がってきている。例えば、繊維業のビジネスは売上が20年間で2兆円から3,000～5,000億円に下がった。京都市として、自動車の交通量が減り、楽しく歩けるようになったことを「好影響」と評価することをどのように考えているのか。

(山口事業推進担当部長)

- 本資料には出てきていないが、現在の傾向として、京都市全体の交通量そのものが、10%近く減っているというデータもある。最終的な取りまとめとして、国の交通センサス等の調査結果も含めて、報告する。
- 一方で、経済指標として、どのようなものがあるのかについては、様々な観点から、まちの賑わいや売上がどうなっているのか等、最終報告に向け、検討を進めていく。

(塚口会長)

- どのような経済指標についても、少なくとも1, 2年くらいの期間を経ないと判断はできないと考えている。現時点において、経済効果が出ているとは言いにくい、一方で、出ていないと否定することも難しいため、時間をかけて評価する必要があるのではないかと。
- また、自動車交通量の減少の評価については、単に自動車が行き交っていても経済が活性化していると言えるわけでもない。都心部への来街者は減っていないため、事務局においては、自動車の流入数だけではなく、ほかのデータも活用しながら、説明してはどうか。

(佐伯交通政策監)

- 都心部へのクルマの流入量が減ったことについて、事務局としては、都心部からクルマを締め出そうとは考えていない。この地域に関係しないクルマを、まちなかから幹線道路に誘導して、商店街の経済活動を活性化したいと考えている。住民も商売をされている方も、このまちに用事があって来られる方もおられるため、クルマを締め出すのではなく、駐車場に誘導していく必要もある。歩行者と物流等の問題も含め、調和を図りながら、クルマを賢く使っていくことが、「歩くまち・京都」の基本的な考え方になる。

(高島屋京都店 大井委員)

- 経済効果の話の1つとして、昨年9, 10月までは、入店客数は多くなかったが、11月以降は前年同月比4～5%で増加している。店内に入ってもらえるお客さまの増加が、まずは商売の基本であり、ある程度、来店者増の環境が整ってきたとは感じている。
- 駐車場の利用については、昨年の3, 4月頃は、河原町通の渋滞により、かなりの減少となっていたが、河原町通に信号が設置され、そのまま南行して帰りやすくなったことにより、直営駐車場の利用数が増加している。売上にどう結び付けるかどうかは、われわれの営業努力にかかっているもので、経済効果に貢献できるよう、頑張っていく。
- アネックス前のバス停辺りは、これまで、歩道に乗降客が溢れてしまって、歩行者はアネックス敷地内を蛇行しながら行き来していた状況であった。しかし、テラス型バス停ができてからは、歩行者は歩道を真っ直ぐに歩けるようになり、また、オペレーション担当の誘導もあり、バス停で待つ方も整列しているため、安全面でも非常に良くなった。お客さまが非常に喜んでおられる印象があり、良い意味での好循環に繋がっていただきたいと思います。

(塚口会長)

- 今のような効果が出ているという積み重ねも、資料を整理して、長い目で効果の出現について、客観的に評価できるようにしていければと思う。

(永松自治連合会 田中代理)

- 経済効果について、高島屋は来客数が増えていると言われたが、四条繁栄会の各店舗の売上・来客数等の推移について、データをお持ちであれば、報告していただき、もし無いのであれば、今後、調べられても良いのではないかと。
- 高島屋直営駐車場の利用増に加え、駐車場の出口付近に信号機が設置されたことにより、駐車場待ちの車列がさらに伸びている。この部分の対策についても、お考えいただきたい。

(四条繁栄会商店街振興組合 野村委員)

- 各店舗における来店者数・売上については、プライバシーの問題があるため、今のところ、資料はない。現状について、われわれも知りたいので、京都市と協力しながら状況を見据えて考えていきたい。
- 四条繁栄会としては、当協議会・京都市役所にお世話になり、京都市民の皆さまに本当に喜んでいただいていると感じている。歩行者の快適性については、格段に向上したと考えている。
- 今回の歩道拡幅事業の検証結果に関しては、経済効果だけではなく、「歩くまち・京都」という、「より人と人が向き合える、社会的・文化的なまちなみの形成」という目的の達成を検証するものであり、長い年月が必要であり、早急に結論が出るものではないと思う。後世の人が、四条通の歩道を拡幅して、本当に良かったと思っていただけるよう、これから、先に述べた、経済面・社会面・文化面という目的達成に向かって進んでいく所存である。四条繁栄会としても、目先の変化に捉われることなく、この目的達成のために、京都市と協力しながら、現状を見据えて効果を上げていきたいと思う。

(中京警察署長 山口代理)

- 資料 25 ページにおいて、交通量全体としてクルマが減り、24 ページを見たときにも、10%以上も減ったということで驚いた。
- 細街路の南北の道路、特に高倉通は 45%、ほかの道路でも 25～30%減少、東洞院通も昔、抜け道としてよく使われたという話もあるため、減少したかと思う。
- 歴史的都心地区の交通量減少には、市全体としてクルマが減少したこと以外に原因について、報告いただきたい。

(事務局)

- 細街路の交通量が 1～5 割減という状況下で、特に高倉通において、5 割近く減少している理由については、今回は交通量調査の計測のみであるため、判明していない。
- 今回、1 日だけの調査結果であるため、ほかの日に実施した場合にも同じ結果になるとは言い切れない。やはり、継続的に調査・検証していく必要があると考えている。

(中京警察署長 山口代理)

- 45%減少したのは、特異日にあたるからではないか？

(事務局)

- 特異日にならないように、11 月前半の平日に調べている。例えば、紅葉シーズン、土日、5・10 日等、特徴的な交通の流れにならない日を選んでいく。

(塚口会長)

- 少し古いデータだが、四条通道路拡幅事業が始まった頃、御池通から四条通まで南下する細街路を、途中でどこにも寄らずに通過する交通量を調査した。歴史的都心地区を南北方向に通過する交通量が、約半分になったというデータがあったので、今回、45%減少となった道路についても、ナンバープレート調査で確認することはできる。
- しかし、かなり面倒な確認作業になるため、実施すべきかどうかは費用対効果の関係で考えればよい。調べようとすれば、車種別等の交通量の増減は出てくるはずなので、今後、検討していただければいいと思う。

(丸井京都マルイ店 上村委員)

- 歩道拡幅によって、来街者が増え、しかも、歩きやすくなり、自動車の交通量も四条通に入るのが少なくなったということであれば、公共交通機関の乗降客数や売上が伸びているはずであるが、資料には載っていないため、報告いただきたい。

(山口事業推進担当部長)

- 四条通には、阪急電鉄等も通っているが、例えば、市バス全体としての利用者数は、一昨年は1万5,000人、昨年は1万2,000人と、非常に増えている。四条通にも主要な停留所があるため、増えていることが十分に推測される。

(山田副会長)

- 経済効果について、説明いたします。日本全体の経済効果指標として、例えば、GDPは国民全体で計り、儲かっている会社も、そうでない会社も合わせたトータルなものになる。四条通歩道拡幅事業は限定的に、京都市内の一部分を改良しただけであるため、国全体のGDPで経済効果を評価することは、適切ではない。
- しかし、四条通歩道拡幅事業の経済効果を、GDPに似たような経済指標で評価しようとする場合、京都市の経済活動のどこまでを足し算するかという判断も、非常に難しい。そこで、事業の最終的な判断をする場合、地価の増減に反映されるという経済理論があるため、経済効果の1指標として、地価が上がれば経済効果があったと見なすこと自体は、適切である。しかし、具体的に、どこが儲かって、どこが儲かっていないかが、分からないだけである。
- 経済効果が議論的になっているが、経済効果も考慮した上で挙げたのが、「歩いて楽しい」というスローガンで、歩いて楽しいまちになれば、必ず経済効果も上がるという話が、最初にあったはずである。ほかの交通指標がどうであれ、歩いて楽しいのかどうかを示す18ページの「歩行者快適性の向上」が、最も大事ではないか。本日、この点があまり議論されなかった点は、残念に思う。
- 結局、当会議は、「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議であり、歩いて楽しめるようにならなければ、事業は失敗したと言わざるを得ない。今後の分析で、歩いて楽しめていない人を楽しませ、なおかつ、経済効果を生むためには、何が必要なのかを押さえていくことが、大切である。
- 検証結果全体では、自動車交通量も減り、バスへの不満も想像よりは多くないため、皆さまで同様、非常に良好な結果だと思っている。

(塚口会長)

- 経済効果について、山田副会長から、地価への影響はそれなりに意味があるという発言があった。但し、地価への影響は、時間を経てからでなければ、評価することは難しいのではないかと思う。やはり、地価だけではなく、四条通周辺の店舗への来店者数・売上等についても、大まかに商店街ごとでも構わないので、現状を報告していただければ、ありがたいと思う。経済効果については、もう少し長い目で見ることがある。
- 当会議は、歩いて楽しいまちについて議論するのが中心であるため、自動車交通量が減少したという結果は当然の帰結であるといえる。それによって、まちなかの賑わいが寂しくなったのでは意味がないが、自動車は必要なときに賢く使うものの、むやみやたらに依存すればいいわけではないことは、社会的にも認識されているため、理解いただく必要がある。繰り返しになるが、自動車交通量の減少に加え、公共交通の利便性も低下して来街者自体が減っては困るため、今後、検証していく必要がある。
- アンケート結果から、「歩道は歩きやすくなった」が84%なのに対して、「歩いて楽しめるようになった」は51%と、回答率が低くなっている。「歩いて楽しめるか」という質問内容自体が、「歩きやすくなった」よりも答えづらい要素があるが、四条通の沿道において様々な工夫をして、「実際に楽しめる空間」にしていく必要がある。
- 四条通及び周辺道路については、もともと魅力的な歴史的都心地区であるため、歩きやすくなった後にしばらくして、歩いて楽しめるようになるかもしれない。この点についても、時間をかけて検証する必要がある。「歩いて楽しめない」と答えた方の属性や理由等も調べてみれば良いのではないか。
- 全体的には、概ね、良好な結果が出ているが、部分的には発展途上のプロジェクトであるのも事実であり、さらに改善する余地はある。今後、改善点を見つけていくためにも、検証作業を続けていただければと思う。
- このような賞を頂戴しているわけなので、事務局はもっと自信を持って、プロジェクトを進めてください。ただ、委員の皆さまにおかれても、もっと改善する余地があると認識した上で、ご協力を賜れば、ありがたいと思う。
- 今回は、平成27年度末に様々な事後調査を実施したが、時間を置いて、効果検証をする必要がある。昨年11月に工事が完了し、その1年後にあたる、今秋10、11月を目途に、自動車交通量・来街者に対する調査等を実施すれば、評価結果も安定してくると思われる。経済効果については、時間を経たほうが良いと思う。
- いずれにしても、工事完了の1年後には、客観的な効果検証・影響検証をして、この中間報告と追加検証結果をまとめて、最終報告として、当会議で諮り、委員の皆さまにご意見を伺うという流れで進めていきたいと思う。事務局において、平成28年度の調査を着実に進めるよう、お願いいたします。

〔4〕閉会挨拶

(高畑室長)

- 有意義なご議論を賜り、誠にありがとうございました。効果検証・影響検証の報告にもあったように、本事業は、まちの賑わい等について、肯定的な回答・評価をいただいている。
- 一方、来街者を引き付ける意味で、クルマから公共交通への転換といった点は、引き続き

の課題となっている面もあることを再認識した。

- 全体的に、長い目で見ていく必要があるというご指摘をいただいた。先ほど塚口会長がまとめられたように、完成後1年を迎える10月からの効果・影響検証も参考にして、改めて、最終報告については、当会議の場で報告させていただく所存である。
- まちの賑わい、歩いて楽しいまちづくりにおいては、四条通を単に「線」として見るのではなく、やはり、まちなか全体を「面」として考えていく必要がある。本事業は、決してゴールではなく、あくまでもスタートとして捉え、まちなか全体で「人と公共交通優先のまちづくり」を引き続き、進めていく。今後とも、ご支援・ご協力を賜りたいと存じます。本日は、本当にお忙しい中、ご参集を賜り、ありがとうございました。

以上

第8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	立命館大学理工学部教授（会長）	塚口 博司	出席	
	京都大学公共政策大学院教授（副会長）	岡田 知弘	欠席	
	京都大学大学院工学研究科准教授（副会長）	山田 忠史	出席	
商業関係者	京都商店連盟会長 京都錦市場商店街振興組合理事長	宇津 克美	出席	
	京都商店連盟中京東支部支部長 京都商店連盟中京東支部物流・交通委員長 河原町商店街振興組合理事長	宇治田 脩孟	欠席	
	四条繁栄会商店街振興組合理事長	野村 清孝	出席	
	株式会社高島屋京都店総務部総務担当	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・保安担当マネジャー	松崎 幹弥	出席	
	株式会社藤井大丸業務本部部長	内藤 篤	出席	
	株式会社丸井京都マルイ店次長	上村 晴人	出席	
自治連合会	日彰自治連合会会長	山口 正夫	欠席	
	生祥自治連合会会長	中村 勝	欠席	
	立誠自治連合会会長	諸井 誠	欠席	
	豊園自治連合会会長	柴 佳伸	出席	
	開智自治連合会会長	藪下 清二	出席	
	永松自治連合会会長	井上 清次	欠席	代理 永松自治連合会副会長 田中 博
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	
交通事業者	京都タクシー業務センター代表幹事	安居 早苗	欠席	代理 タクシー業務センター 事務局長 近藤 智彦
	社団法人京都府トラック協会専務理事	浅井 孝司	欠席	
	京都市交通局自動車部長	加藤 譲	出席	
国土交通省	近畿地方整備局建政部都市整備課長	松村 知樹	欠席	代理 建政部都市整備課 街路係長 高田和志
	近畿運輸局交通企画部交通企画課長	北川 健司	欠席	代理 交通企画課長補佐 原田晋司
	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	藤原 幸嗣	出席	
京都府警察	警察本部交通部交通規制課長	山田 信之	欠席	代理 規制企画担当補佐 神山 保
	中京警察署長	猪飼 勝之	欠席	代理 交通課交通総務係長 山口正則
	下京警察署長	中邨 仁	欠席	代理 交通課長 森口信弘
京 都 市	交通政策監	佐伯 康介	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室室長	高畑 重勝	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室事業推進担当部長	山口 雅直	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室土木技術担当部長	西山 正志	出席	
	行財政局サービス事業推進室長	黒川 勝司	出席	
	産業観光局商工部長	安河内 博	出席	
	建設局建設企画部技術総括担当部長	市橋 英人	出席	
	建設局土木管理部長	大西 功	出席	
	建設局自転車政策推進室長	志渡澤 祥宏	出席	
	建設局道路建設部長	高松 幸男	出席	
	建設局道路建設部担当部長	西 靖彦	出席	
	中京区役所地域力推進室まちづくり推進課長	山内 昌代	出席	
	下京区役所地域力推進室まちづくり推進課長	坂根 正樹	出席	
事 務 局	都市計画局歩くまち京都推進室企画課長	大岸 將志	出席	
	都市計画局歩くまち京都推進室担当係長	森藤 淳	出席	