

第 11 回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議

1 日 時 平成 31 年 3 月 19 日（火） 15：00～17：00

2 場 所 職員会館かもがわ 3 階 大多目的室

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）

- 「歩いて楽しいまちなか戦略」は、行政だけで実現できるものではなく、地域の皆様も含めて、総力を挙げて取り組む必要がある。そうすることにより、歴史的都心地区が一層魅力的で住みやすい、訪問される方にも良好な環境に上げることができる。「まちなか」は、そうしたポテンシャルを有するエリアである。
- この推進会議は、四条通も含む、歴史的都心地区全体を対象として、「歩いて楽しいまちづくり」を推進するものである。
- アンケート調査等の結果から、交通環境については、ある程度良くなったことが確認されているが、「もっと楽しく」、賑わいのあるエリアにしていくことを目指した場合、もっと取り組んでいくことがあると考える。
- 本日もそれぞれの立場から、忌憚のないご意見をお願いしたい。

〔2〕議事

（1）「歩いて楽しいまちなか戦略」平成 30 年度の取組について

〔事務局より、資料 3 の説明〕

（中村委員）

- p.6 の下の図（駐停車実態調査）において、我々の学区は色が濃い（駐停車台数が多い）結果となっている。小学校で実施する「こども安全会議」などで、小学生の生の声として聞くのは、登校時、駐車車両の外側を通行する際に一番危険を感じる、というもの。トラックその他の車両についてもよろしくをお願いしたい。
- 四条通は 2 車線となったが、追い越し禁止であるにも関わらず、市バスの横をすり抜けるようなヒヤットとする場面も目にする。
- 旅行者のリュックサックが振り向きざまに高齢者に当たり、骨折されたことがあった。旅行者に対する安心安全の取組もできればと考える。
- 不法駐輪をなくす会の代表として活動をしている。これからも地道に取り組んでいきたいと考えている。

（事務局）

- 細街路における駐停車車両の危険性については、ご指摘の通りであると認識している。物

流 WG でも議論を重ねており、物流事業者の自主努力も行われている。エリアごとの課題を踏まえて、必要となる対策をきめ細かく考える必要がある。

- 四条通のゼブラゾーンについては、走行そのものは可能である（違法ではない）が、場合によっては危険な状況もある。ドライバーのマナー順守を基本として、どのような対策ができるかを検討していく必要がある。
- 旅行者のリュックについてもマナーの観点が重要と考える。産業観光局産業 MICE 推進室との連携も必要かと思われる。
- 不法駐輪については、日々の活動のお陰でずいぶんよくなっていると考えている。

（山田教授）

- 物流 WG では、エリア内の駐停車を削減するために、御池通で駐停車の規制緩和が実施された。大事な第一歩であり、広げていくべきと考えている。荷主側にも課題認識してもらうため、物流 MM（モビリティマネジメント）を通じて、着実に進めている状況にある。

（塚口会長）

- 四条通は片側 1 車線である中、追い越しをする車両もある。歩道拡幅事業実施前に四条通は幹線道路であるだけでなく、ターミナル的な機能を持った道路であるという意見があった。追い越しを完全に禁止することは難しいかと思われるが、他の道路とは違った機能を持った道路である旨を繰り返し周知することが必要かとする。

（吉委員）

- 子どもに限らず、大人でも駐停車車両の横を通る際は危険を感じる。警察、行政、事業者、地元それぞれでできることがあると考える。
- 警察では指導・取り締まりがある。行政は指導員による啓発・教育がある。事業者は違法な状態にならないように、指導・啓発して頂く。地元においては、荷受けの際にはコインパーキングに駐車するように願う。また、再配達とならないように対応して頂く。これらを通じて、少しでも状況が改善できたら良い。
- 御池通の規制緩和により、細街路での荷捌き車両の減少が確認された場合には、他の通りへの展開も期待できると考える。

（小井委員）

- 山科駅前に住んでいるが、観光や物流による問題について、春・秋は特にトラブルが多い。
- 子どもに対しては、一緒に歩いて危険な箇所を確認し、自分の身を自分で守ることを教えてきた。細街路での荷捌きにおいては、車両のサイズを小さくして頂く工夫ができればと考える。
- 生協は地域住民とよくコミュニケーションを取って、荷捌き等の際の安全確保に努めている。短時間で荷受けすることや地域住民と物流事業者間の言葉掛けを通じて、問題解決に繋がればと思う。

（山田教授）

- これからの取組にも通ずるが、四条通の歩道拡幅の次に何を行うのかについて、着目されている。

- 今後はもっと「歩くまち」というキーワードを浸透させることが大事だと思っている。意識や態度を変えるためには軸となるものが大事である。京都には「歩くまち」というキーワードがあるが、驚くほど浸透していないのでしつこく言っていくことが必要。「歩くまち」というキーワードが皆の心に留まれば、自ずと意識と行動が変わる。
- 例えば、中京区では You Tube を活用した周知活動を実施している。SNS も含めて、手軽に配信できる媒体を活用して、京都といえば「歩くまち」というイメージを浸透させていくことを進めていきたい。
- イメージの浸透のツールとして、SNS を活用・分析することは有効な手法である。しかし、SNS 分析については、回答者の来訪頻度によって、評価が異なるだろう。たまに来る来訪者・訪日外国人も重要であるが、日常的に歩いている地域住民の声を拾い上げることも重要である。

(塚口会長)

- 「歩くまち・京都」という施策はおおよそ 10 年前から取り組まれている。四条通や八条口など、目に見える成果も実現しているので、ある程度の満足が得られていると思われる。しかし、ある程度の効果が生じているが故に、この位で良いのかなとの雰囲気もあることが懸念される。
- 「歩くまち・京都」というフレーズは 30 年 50 年と長く続いていくものと考えるため、繰り返しの周知を図ることが必要である。

(若林委員)

- 歴史的都心地区はずいぶん良くなった。増加した観光バスの駐停車や、乗車待ちの観光客が路上にあふれる問題が起きているため、今後、ご検討をお願いしたい。

(事務局)

- 観光バスの問題については、京都市では産業観光局産業 MICE 推進室が中心となり、バス協会等を通じて、事業者継続的に周知している。ただ、協会非加盟の事業者もあるため、その都度、粘り強い指導が必要と考えている。

(諸井委員)

- 西京中学・高校でリュックサックを前に持つという実験を行っていた。大きなカバンを持った方はタクシーに乗るように指導・誘導して頂きたい。
- 沿道アクセススペースに設置されている「停車」の標識は分かりにくい。ユニバーサルな標識に出来ないか。

(事務局)

- リュックサックやキャリーケースの問題については、観光客に限らず乗車のマナーの問題として考えている。車内を安全に快適に過ごして頂くため、各事業者でマナー啓発に取り組んでいる。訪日外国人に対しては、四か国語対応の啓発冊子を作成し、その普及に努めていただいている。
- 標識の大きさや数については、バランスが難しい面がある。景観に係る部局と協議が必要。

(諸井委員)

- 啓発冊子については、目につく場所に置く必要がある。交通局での声掛けの取組も認識しているが、目で見て感じる取り組みも必要であろう。

(野村委員)

- 田の字地区について、無電柱化を進めて頂けたらと考えている。電柱の陰に隠れて、歩いている子どもが見えないという問題がある。
- また、折角の歴史的な京都の景観がある中に、沢山の電柱・電線があり、外国人にとっては不思議な空間に受け取られているかと思われる。電柱の問題を解決することが、安全で美しく、住んでいる方も来訪される方も喜ぶ街になるのではないだろうか。
- 無電柱化の際に設置する地上機器を集約することは技術的に可能なのか。

(岸本担当部長)

- 無電柱化について、京都市では今後の無電柱化の長期的な整備方針を昨年12月にとりまとめ、公表している。御池通、五条通、河原町通、堀川通に囲まれたエリアを無電柱化が相応しい区間との位置づけをしている。ただし、9億円/kmもの整備費用が必要であるため、選択と集中が求められる中、技術面での過渡期であることに加えて、無電柱化においては、地上機器の設置場所確保等について、地域の皆様との合意形成が必要不可欠である。
- 地上機器を集約することは電圧降下等の技術的な課題があり、現時点で困難である。ただし、サイズのコンパクト化やストリートファニチャーのような仕上げにするなどの工夫は電力会社等において検討がなされているところである。

(井尻委員)

- 御池通の駐車規制緩和が実施されたが、御池通に駐車して、四条通付近まで横持ちをすることが難しい。駐車規制の見直しの地区・路線が周辺に広がることを期待している。
- 物流事業者においては、登校時間の配達を避け、10～11時に集中させるようにしている。駐車場の利用については、料金やサイズの問題がある。また、ドライバーの働き方改革、労働時間の抑制も考える必要がある。より良い方法を一緒に考えていきたい。

(塚口会長)

- ある程度幅員が広い道路において、荷捌き駐車をある程度認めることは妥当だが、周辺道路への展開を考えるに当たっては、路外の荷捌きスペースの利用に水を差すものであってはならない。両輪で考え、取り組んでいく必要がある。

(山田教授)

- 物流問題については、矛先がトラックやドライバーに集中しがちだが、そもそも、荷主や地域住民がトラック用駐車場を用意していないことに原因がある。しかし、そのようなそもそも論を実現するのは難しいのだから、地域の状況を共有して、まちの空間をどれだけトラックに提供できるかを皆で考え、変えていくことが良いと考える。
- 交通に関して、市民はわがまま、自分の思う通りにしたいという意向がある。その原因は自らが社会の一員であるという意識の希薄さにある。この点を醸成させる必要があり、他

の社会問題の解決にも通じる。学校教育から取り組むような大きな問題である。

(中村委員)

- 地域住民においては、駐車場の経営で生計を立てておられる方もいる。こうした方も含めて、有効で理解が得られる施策はないだろうか。今後、オリンピックや万博などで、自動車での来訪をされる方も増える可能性があるため、事前に対策を検討することが望まれる。

(津田委員)

- 東山では観光公害という表現で、大きな混雑の発生に関する報道がなされている。京都にもキャパシティの限界があり、東京や大阪よりも小さい。その中で、市として、観光をどれだけ受け入れるのかを考える必要がある。
- 観光客によるゴミの問題もある。それにより宿泊税の導入もあったことを踏まえると、観光が京都にもたらすメリットはどれほどあるのだろうか。

(事務局)

- 観光については、京都市だけでなく、日本全国の問題と認識している。観光については、今後の成長分野であるため、推進を図っていくが、一方で、観光問題への対策として、集中の分散、市民と観光客のすみ分け等といった緩和策も行っている。
- 調和のとれた街づくりを目指していく必要がある。未来においても京都のまちに相応しい公共交通であるために、新技術の研究も進めている。公共交通優先のまちを進める中で、マイカーの抑制に繋がればと考えている。

〔４〕 閉会挨拶

(鈴木担当局長)

- 色々なご意見を頂き、有意義な会議であったと考えている。
- 行政だけで解決できる問題ではないが、このような機会を通じて、考えていきたい。
- 観光バスの駐停車問題等に関するご意見を頂いた。しつこく徹底的に指導・啓発をしていくことも必要である。
- 歩くまち・京都の理念については、10年目を迎えることを受け、2月の市民新聞のトップ記事として掲載したが、改めて、その浸透や進め方を考えるような振り返りの時期であると感じた。皆様のご意見を踏まえ、歩くまち京都推進室にて、協議を行っていきたい。

(別紙)

第11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
学識経験者	立命館大学理工学部特任教授（会長）	塚口 博司
	京都大学経営管理大学院教授	山田 忠史
商業関係者	京都商店連盟会長	宇津 克美
	四条繁栄会商店街振興組合理事長	野村 清孝
自治連合会	日彰自治連合会 会長代理	若林 孝二郎
	生祥自治連合会会長	中村 勝
	立誠自治連合会会長	諸井 誠一
	立誠自治連合会	笹井 永美子
	豊園交通対策協議会会長（代理出席）	明石 昇三
	豊園自治連合会副会長	富江 さゆり
	開智自治連合会会長	薮下 清二
	永松自治連合会会長	井上 清次
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
交通事業者	京都タクシー業務センター常任幹事（代理出席）	坂野 光一
	一般社団法人京都府トラック協会専務理事	井尻 憲司
国土交通省	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	戸田 辰司
京都府警察	中京警察署交通課交通総務係長（代理出席）	吉 貴弘
	下京警察署交通課交通総務係長（代理出席）	松村 明仁
市民	市民公募委員	小井 香欧里