

第1回「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」

議 事 録

(日 時) 平成18年5月31日(水) 10:00~12:05

(場 所) 京都ホテルオークラ 暁雲の間

(議事次第)

1. 「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進について
2. その他

(資 料)

- ・ 議事次第
- ・ 資 料 歩いて楽しいまちなか戦略の推進について
- ・ 参考資料 「都心部の歩いて楽しいまち推進のために」(概要版, 本編)
- ・ 「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」設置要綱
- ・ 「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」委員名簿
- ・ 第1回「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」出席者名簿
- ・ 第1回「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」座席表

(出席者名簿)

分野	所属	役職	委員氏名	出欠 (代理出席者)	
学識経験者	京都大学大学院工学研究科教授(議長)		北村 隆一	出席	
	立命館大学理工学部教授(副議長)		塚口 博司	出席	
	京都大学大学院経済学研究科教授(副議長)		岡田 知弘	出席	
	京都大学大学院工学研究科助教授		中川 大	出席	
地元組織	自治連合会等	龍池学区会長	谷岡 英治	出席	
		初音学区会長	舟越 平	出席	
		柳池学区会長	藤野 英雄	出席	
		銅駝学区会長	大橋 堅造	出席	
		明倫学区会長	吉田 孝次郎	出席	
		日影学区会長	澤田 實	出席	
		生祥学区会長	山田 清三郎	出席	
		立誠学区会長	山本 訓三	出席	
		成徳学区会長	大森 重徳	欠席	
		豊園学区会長	出島 昭男	出席	
	下京区	開智学区会長	大森 延三九	出席	
		永松学区会長	八木 浄一	出席	
	東山交通対策研究会	東山区役所区民部長	池田 健	出席	
	商業関係者	商店街	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	石野 猛	出席
			河原町商店街振興組理事長	堀 信一郎	出席
			新京極商店街振興組理事長	細野 修作	出席
			寺町京極商店街振興組理事長	浦田 和直	出席
			京都錦市場商店街振興組理事長	宇津 克美	出席
			四条繁栄会商店街振興組理事長	堀部 素弘	出席
三条小橋商店街振興組理事長			大西 弘太郎	出席	
パレット河原町商店街振興組理事長			洞本 昌男	出席	
河原町蛸薬師商店街振興組理事長			西口 正博	出席	
百貨店		株式会社高島屋京都店総務部副部長	中 治彦	出席	
		株式会社大丸京都店業務推進部マネジャー	大橋 弘司	出席	
		地域開発・都市整備委員長	平井 義久	出席	
関係団体	財団法人祇園祭山鉾連合会理事長		深見 茂	出席	
	歩いて暮らせるまちづくり推進会議代表		西嶋 直和	出席	
	京のアジェンダ21フォーラム環境に優しい交通体系ワーキンググループコーディネーター		山田 章博	出席	
駐車場関係	京都駐車協合理事		津田 和雄	出席	
	全京都駐車場協合理事		高橋 甫	出席	
交通事業者	鉄道	交通局高速鉄道部長	北條 和仁	出席	
		阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部調査役	樋口 賢	(同調査役 抱江 卓哉)	
		京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長	前田 勝	(鉄道企画部 課長 小倉 正和)	
	バス	交通局自動車部長	前田 文男	出席	
		京阪バス株式会社取締役企画室部長	柴原 修一	(企画室部長 藤山 雅三)	
		京都バス株式会社運輸部次長	高崎 努	出席	
	タクシー	京都タクシー業務センター常任幹事	富田 博	出席	
トラック	社団法人京都府トラック協会専務理事	杉本 守	出席		
国土交通省	近畿地方整備局	企画部広域計画課長	栗田 泰正	(課長補佐 藤井 厚向)	
		建政部都市整備課長	田雑 隆昌	(企画調査係長 栗岡 正樹)	
		京都国道事務所調査課長	中島 廣長	出席	
	近畿運輸局	企画振興部企画課長	河田 敦弥	出席	
		京都運輸支局企画調整官	下畑 賢治	出席	
警察	京都府警察本部交通部交通規制課長		蓑田 一広	出席	
	京都府警察本部交通部駐車対策課長		芝原 稔	(課長補佐 藤屋 充彦)	
	京都府警察本部中心繁華街総合対策統括官		植田 實	出席	
	京都府五条警察署長		兼丸 道男	出席	
	京都府東山警察署長		小谷 隆二	(交通課長 岡崎 多門)	
京都市	都市計画局	交通政策室長	石崎 了	出席	
	総合企画局	企画部長	上飯屋 尚	出席	
	環境局	地球環境政策部長	大森 憲	出席	
	文化市民局	市民生活部長	鹿島 郁弘	出席	
	産業観光局	商工部長	山添 洋司	(商業振興課長 村上 圭子)	
	都市計画局	都市企画部長	田辺 真人	出席	
	建設局	道路部長	山崎 糸治	出席	
	中京区役所	区民部長	佐伯 康介	出席	
	下京区役所	区民部長	真下 弘三	出席	
	交通局	企画総務部長	出口 博一	出席	

(敬称略)

(議事内容)

1.開会

(司会：都市計画局 石崎交通政策室長)

2.市長挨拶

おはようございます。本日は、「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」を開催いたしますところ、このように多数のまちづくりの専門家の皆様方にご参集賜りまして、本当にありがとうございます。心から御礼申し上げます。

平素は、日本人の心の故郷・京都，伝統文化，精神文化の起点都市・京都に住んでいて良かった，いつまでも住み続けたいと実感していただく為の京都市制度推進に，皆様方には格別のご理解とご協力を賜っております。併せまして厚く厚く御礼申し上げます。

昨今，景気動向指数の上昇や，入洛観光客の増加，折からの京都ブームなど，多くの皆様から注目され，京都は現在，明るさや活気が溢れております。

しかしながら，高度経済成長期以降の都市開発や経済発展の大きな波の中で，誠に残念ながら，京町家や三山の眺望といった京都らしい景観をはじめ，2005年の歴史に彩られた文化や伝統までもが多くの人々の懸命な努力にも関わらず，次第に失われつつあります。

また，まちなかには自動車や自転車が溢れており，こうした状況をそのまま放置すれば，世界の宝，日本人の心の故郷である京都の魅力が色褪せてしまう，私は大変強い危機感を抱いております。

まさに，時間との戦いの中で，今こそ50年後，100年後の京都のまちの姿に思いを馳せ，次の世代にしっかりと引き継いでいく事が，時代の転換点において歴史都市京都に住まう私どもに課せられた大きな指名であると認識いたしております。

この為，私は京都ならではの優れた歴史的，文化的価値を守り育て，さらには創り活かしていく京都創生の取組を本市の最重要政策の一つに位置づけ，この推進に全力を傾注しているところでございます。

さて，3月には「時を超え光り輝く京都の景観づくり審議会」から，魅力ある歴史的景観を保全する為の緊急提言を頂戴いたしました。これを受け，本市では，歴史的都心地区における建物の高さ規制を，幹線道路沿いで45mから31m，10階建て程度，その内区の職住共存地区で31mから15m，5階建てに引き下げるなど，

規制を強化する一方、優れたデザインの建築物の立地を誘導するなど、景観政策の歴史的転換を図ることを決意いたしました。

これは、我が国の景観行政を、また一步リードする政策でございますが、魅力溢れるまちづくりを実現する為には、こうした新たな景観政策の転換に加えて、都心部の交通環境の抜本的な改善に取り組むことが重要な課題でございます。

申すまでもなく、京都の都心部は市内有数の繁華街や伝統的な街並み、職と住が共存する空間など、京都の魅力と活力が凝縮された地域でございます。私は京都の顔であるこの都心部において、市民の皆様や観光客がゆったりと、ウィンドウショッピングや界隈の散策などを楽しむことができることと同時に、車道には定時性や利便性に優れた公共交通機関が行き交うような空間を実現することが、京都のまち全体の魅力向上に直結するものと考えております。

そこで、自動車が主役の空間を歩行者と公共交通優先の空間に転換することを目指し、「歩いて楽しいまちなか戦略」に取り組むことを決意した次第でございます。

改めて申し上げるまでもなく、今日、自動車は極めて便利かつ快適な乗り物で、今や我々の生活にすっかり溶け込んでおります。

この度の「歩いて楽しいまちなか戦略」は、自動車の使用を全て否定しようとするものではなく、必要以上に依存することが交通渋滞や交通事故、地球環境問題などを引き起こし、さらには、まちの魅力の低下を招いているという現実を直視した上で、公共交通機関が発達した都心部における交通環境を、近年大きな問題となっております違法駐輪問題も併せて、抜本的に改善しようとするものでございます。

世界の小都市に目を向ければ、とりわけその歴史的都心地区を中心に、自動車交通に過度に依存しない快適な歩行者空間を確保と利便性の高い公共交通の実現に取り組み、魅力と活力に溢れたまちの再生に大きな成果をあげている都市は数多くございます。ご承知の通りでございます。

一方、昭和40年代以降、モータリゼーションが急速に進展してきた我が国におきましては、大都市の都心部で交通環境を大きく変革しようとする試みは前例がなく、極めて先駆性の高い政策であります。

京都のまちには、常に時代の先端を切り開いてきた進取の気風、改革の遺伝子が脈々と肉付いており、京都をこよなく愛する皆様の情熱を結集すれば、必ずやこの京都から新しい時代の交通政策を発信できるものと確信いたしております。

協議会の議長様には交通計画の第一人者であり、嵐山地区や東山地区における交通対策について大きなご経験を有されている京都大学大学院の北村隆一教授にお願いいたしております。

協議会にご参加いただきました皆様におかれましては、50年後も100年後も、京都が世界の京都として美しく光り輝き、その魅力を余すことなく発揮し続けられるよう、大所高所の観点からご協力いただきますようお願い申し上げまして、私のご挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございます。

3. 協議会設置
趣旨説明及び
委員紹介

それでは、本協議会の趣旨についてご説明をさせていただきます。お手元の協議会設置要綱をご覧くださいと存じます。

本協議会は、歴史的都心地区におきまして、人々が安心して快適に歩くことができます、歩いて楽しいまちを実現し、賑わいのあるまちを創出するために、さまざまな問題解決に向けたご異論や、必要な交通調査、交通社会実験を含む検討や実施を行いまして、交通環境の改善に取り組むことを目的といたしております。

4. 議長挨拶

(京都大学大学院工学研究科 北村 隆一 教授)

ご紹介にあずかりました京都大学の北村でございます。

ただいま、榊本市長より、市の強い意志と明確な方向性というものを与えていただき、非常にこの協議会の位置付けが明確になり、我々の仕事もやりやすくなったかなというふうに喜ぶと同時に、この協議会の持つ重大さ、重要性ですね、それをひしひしと認識していくというところでございます。

非常に微力ではございますが、私も最大限努力させていただきたいと思っておりますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

5. 資料説明

(事務局 - 略)

6. 質疑応答

京都商店連盟
中京東支部
石野委員

- 「歩いて楽しいまちなか」の実現に向けた大前提は、安全・安心であることと考えている。
- 河原町、木屋町周辺の騒音や道路渋滞は少しずつ沈静化してきたが、悪質な客

議長
京都大学大学院
北村教授
新京極商店街
振興組合
細野委員

引き・キャッチセールスが商売の邪魔をしていたり、ホームレスの存在、自転車の走行マナーの悪化など、問題は残っている。現在、市の関係部局とともに月1回の放置自転車啓発運動を行っているが、解消は難しいと感じている。その他、京都市都心部（まちなか）グリーン配送推進協議会の活動として、グリーン配送やエコカーの普及活動を行っている。

- 最近では都心地区において、マンションが数多く建設されており、居住者も増えている。地区内には駐車場も多くある。また、商店街にとっては物流交通は欠かすことができないものである。こうした事項を考えると、今回の取組は大変であると予想される。まずは都心地区内の環境整備が第一であると考えている。
- 四条繁栄会では「風格と華やぎのメインストリート」をスローガンとされているが、これに「やすらぎ」を加えてはじめて、歩いて楽しいまちになるかと思われる。
- 取組推進に当たっては協力していく考えであるが、交通政策のみが先走ることがないように、環境面や景観面の整備もあわせて取り組んでいただきたい。
- 都心地区が抱える様々な問題について、更に補足する形でご指摘いただいた。「やすらぎ」も重要な観点であるとのことのご意見であった。
- 新京極商店街は歩くまちとして、古くから続いていおり、観光客と接する機会も多い。
- 交通問題への対策の考え方として、車を通さなければ人がたくさん来ると安易に考えることは危険ではないだろうか。まちに魅力がなければ人は来ない。まちの魅力を作ることが第一であると考えている。それでは、京都らしさをもったまちをどのように作っていくのか、を考えていきたい。
- これまでに私がお客様から聞いて一番ショックを受けたのは「3回来たらまちに飽きる」という言葉である。京都には伝統があり、四季折々の変化を感じることができるのが大きな魅力の一つであるが、今後の工夫も必要であると考えている。
- また、今以上に多くの人を呼び込もうとするのであれば、受け手としての環境整備を十分に考える必要がある。一方で、京都には昔から「適当にほどほど」という考え方もある。

北村議長

● 交通問題を検討するだけでは、人にとっても車にとっても魅力のないまちになってしまうだろう。

● 色々な課題を挙げていただくとともに、交通問題だけを考えるべきではないというご指摘をいただいた。

京都大学大学院
中川委員

● 単に自動車の流入を抑制するだけの取組であれば、世界中どこでもやっていることである。抑制することによって新しく生まれた空間、新しい道路の使い方を考えていくことが主眼となるべきである。そこには歩道のデザインや沿道景観も含まれると考える。

事務局

● 交通政策ではなく、都市政策、都市戦略として取り組んでいくことが重要である。

● 安心・安全・快適に加えて、賑わいを生み出したいと考えている。これまでにいただいているご意見や本日の議論を事務局で整理し、まとめたいと考えている。

● 本協議会の委員として、市の各関係部局も参加していることから、本戦略は、京都市の都市政策として推進していく考えである。

北村議長

● 安心・安全で快適な賑わいのあるまちを目指すに当たって、都心地区の現状を考えると、交通がまちの魅力そのものに関わっていると考えられる。

● 例えば、新京極が自動車通行可能であったならば、今ほどのお客さんが来るだろうか。極端な例であるが、このことから交通がまちの魅力に関するものであるとイメージできるのではないだろうか。

細野委員

● 新京極は、以前は今よりもっとお客様の数が多かった。お客様が減った理由として、御池通に観光バスが駐停車できなくなったことがあると考えている。

● 人は自分が快適で便利なように行動する側面を持っている。交通規制を行うことによるマイナス面の影響についても、認識を持っておくべきと考えている。

副議長
立命館大学工学部
塚口教授

● 新京極では観光バスでのアクセスがしにくくなったことで、人の流れが変わり、お客様の数が減少したとのご説明があったが、事務局の資料説明で挙がっていたミュンヘンでは、都心部の歩行者空間を広くとった上で、観光バスは停車のみ可能とし、駐車を認めていない。バス用の駐車場は都心部から離れた場所に設置されているが、それでもまちはにぎわっている。

細野委員
北村議長

- 魅力ある都心地区であれば、必ず人は来る。まちづくりと交通政策を連携させて考えていきたい。
- やはり、まちに魅力があることが大前提になると思われる。
- 一口に観光客、お客さんといっても、首都圏から訪れる主婦や修学旅行の学生、出張で来たサラリーマン、市民の方々など様々な人がいる。こうした人たちに対して、どのようにまちの魅力とアクセスを高めるか。沢山の人の来てもらえるようにするためには、どういった交通体系を整備することが望ましいか。海外の事例や京都市におけるこれまでの取組を参考に検討していきたい。

三条小橋商店街振興組合
大西委員

- 資料p.35にトランジットモールや歩行者専用道の案が示されているが、三条通をトランジットモール化する場合に双方向の自動車通行は可能なのか、一方通行になるのか、教えていただきたい。
- ミュンヘンの事例紹介の中で、人口規模は京都市とほぼ同程度との説明があったが、観光客数はどの程度であるのか、教えていただきたい。
- 三条通を訪れる観光客の行動パターンとして、現状はタクシーで目的の名所前に来て、写真を撮ったらそのまま次のどこかへ行かれるケースも見られるが、本来は、歩いて、じっくりとまちを見ていただきたい。
- そうした意図からも、三条通は歩行者優先の道として、自動車は御池通を迂回利用していただくのが良いかと考える。

北村議長
事務局

- 本日の資料中に示された案は非常にラフなイメージであると認識している。
- 資料p.34やp.35にお示ししている交通環境改善メニューは、本日の協議会の議論を行うために、例示として挙げたものである。個々の内容については、幹事会などでの今後の検討を通じて、具体化、深度化していきたいと考えている。
- 河原町通や四条通の一方通行化は考えているのか。

大西委員
事務局

- そうした対策案についても、幹事会などでの議論を通じて、検討していきたいと考えている。
- ミュンヘンの観光客数については、1日当たり約30万人とのことである。

北村議長

- 個人的な印象ではあるが、ミュンヘンに訪れた際、観光客が多かったと記憶している。

開智自治連合会
大森委員

● 寺町四条下ルには放置自転車が非常に多い。これまでも区役所や南部土木事務所へお願いし、対策を講じてきたがなかなか解消されない。

● 資料p.33に駐輪スペースの確保策として、駐車場から駐輪場への転用が挙げられているが、スペースの確保の問題とともに、料金収受の問題も考える必要があるだろう。現在の都心部の駐車料金の設定根拠を教えてください。

北村議長

● 非常に大事な問題についてご指摘いただいた。駐車料金の月額を3万円と仮定すると一日当たり千円となる。駐輪場に転用した場合に果たして同程度の料金収入が得られるだろうか。

建設局道路部
道路部長
山崎委員

● 以前、先斗町の駐車場を駐輪場へ転用したが、収入は半分程度まで減少した。実現に向けては十分な検討が必要になるだろう。

● そうした事例を踏まえると、転用は難しいと思われる。

大森(延)委員

● まち全体のあり方を考えることが重要であり、料金収受の点だけで判断すべきではないと考える。

北村議長

● 商店街の方々をはじめ、委員の皆様はそれぞれに個別の事情があると思われるが、戦略推進においては、より具体的な前向きな議論を行っていくべきと考える。

歩いて暮らせるまちづくり
推進会議
西嶋委員

● 「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」では、高倉小学校の生徒と一緒に、総合学習の時間を通じて、放置自転車や通学路の点検を行った。まちを歩いた子供からは「駐輪場があることを今日初めて気付いた」という意見もあった。普段、歩いていても、視点を持っていなければなかなか気付かないだろうし、ましてや自動車に乗っている時はなおさら気付かないだろう。PRの不足があると感じた。

● 駐輪スペースの確保に関するアイデアとして、商店街の空き店舗や高齢者世帯の住居の1階部分を活用した小規模(20~30台程度)の駐輪場設置が考えられないだろうか。買い物額に応じて、駐輪代金を割り引くサービスも考えられる。

北村議長

● 自転車の走行マナーに関しては、子供に守らせる前に、まず大人が手本を示すべきだろう。幹事会では、こうした具体的な議論を行っていきたい。

大森(延)委員

● 自転車に関しては、走行マナーや交通教育、経済性など様々な問題を抱えているが、幹事会を通じて有意義な検討を行っていただきたい。

- 放置自転車については、日々の通勤・通学で駅までの端末手段として自転車を利用している人の影響が大きいと考えられる。先ほど駐輪スペースの確保に関するご提案があったが、自転車を利用する人は自分の目的地近くの便利な場所に停めたいという意向が強いため、実現は難しいと思われる。現に不便な場所にある駐輪場はあまり利用されていないのが現状である。今後、検討を深めていきたい。
- 自転車問題については、京都市もこれまでに様々な調査・検討・対策をされてきたことと思われる。調査結果を見ながら、皆で良い知恵を出したい。
- 京都駅前のタクシーバースが混雑する影響で、バス降り場が目の前に見えてい
るのになかなか辿り着けないことがある。また、京都駅前においては市バス、
京都バス、京阪バスが集中することで混雑することもある。改善に向けて、ご
一考願いたい。
- 河原町蛸薬師の交差点は、南北方向の自動車用青時間が長く、東西方向に横断
する歩行者が通りに滞留し、歩道の混雑に拍車をかけている。同様に四条河原
町交差点も歩行者が集中し、非常に混雑する。周辺店舗へのアクセス用通路を
地下に作るなどして、歩行者の流れをスムーズにできないだろうか。
- オブザーバーの方のご発言も歓迎する。
- 市バスには多くの系統があり、警察とも協力の上で、無事故と定時運行を原則
として皆様をお運びしているが、ご指摘の通り、運行遅れも生じている。今後
もご意見、ご指導をいただき、民間のバス会社とも協力しながら改善してい
きたいと考えている。
- 先ほど歩道の混雑についてご指摘いただいたが、歩行者優先のまちを目指すこ
とでこうした問題への対策も出てくることと思われる。
- 四条繁栄会では地区計画の策定により、建物の用途制限を打ち出した。次に取
り組むべきはこの交通対策であると考え、先般、市にも要望書を提出している。
- 平成15年度には内閣官房都市再生モデル調査において、自転車利用に関する調
査を行った。機会があれば、参考としてお示ししたいと考える。
- タクシーの路上駐停車に関しても、定められた台数以上に停まっていること、
定められた場所以外に停まっていることが問題である。この点に対しては、四

北村議長

オブザーバー
(傍聴)

北村議長

交通局
公営企業管理者
島田與三右衛門

北村議長

四条繁栄会商
店街振興組合
堀部委員

条繁栄会の店舗で買い物をされたお客様にタクシーサービスチケットを発行し、タクシーベイの利用徹底を図った。

- 本協議会で検討する問題については、四条通だけでなく、地区全体で取り組んでいくべきと考えている。先ほど市長はご挨拶の中で使命感という言葉が使われて表現されたが、皆が少しずつ我慢することで、後世に残るまちにしたいと考えている。戦略推進においては、積極的に協力させていただく。

河原町商店街
振興組合
西口委員

- 京都市は観光都市という特性から、他都市と比べてタクシーが多いと思われる。四条通や河原町通に駐停車しているタクシーはどの程度あるのか。

- タクシーの規制緩和がなされてから、タクシーベイ以外の場所に駐停車するタクシーが増えた。例えば、四条河原町の交差点内や河原町通の四辻で目立つ。

- こうした問題については、本協議会で対策を講じる前に、まずタクシー会社各社で自主的な改善ができると考えられる。

- 自転車の走行マナーについては、若い女性の悪さが目立つ。小学校では交通教育をされていると思うが、中学・高校でも同様に行うべきと思われる。

事務局

- 教育委員会では、小中高を通じて交通教育を行っているが、実際にはマナーを守っていない状況も見られる。いただいたご指摘を参考に、さらに教育の必要性・意義を明確にすべきと伝達する。

北村議長

- いくら熱心に教育・指導しても、守らない人は守らないのが現実であり、簡単ではない。

京都タクシー
業務センター
富田委員

- タクシーの路上駐停車の問題に対しては、警察による指導・取締りの強化や業務センターが毎週金曜日に実施している街頭指導などを行っているが、なかなか抜本的な解決は難しい。また、先ほど四条繁栄会との協力によるタクシーサービスチケットの紹介があったが、当初の意向通りの利用がなされなかったという結果もあった。

- 取組推進に当たっては、観光・交通・環境を三位一体として進める必要があると考えている。例えば四条通をバス・タクシー専用化とするアイデアもあるかと思うが、実現に向けては課題もあるだろう。

- タクシーに係る問題の解決に向けては、いただいたご意見を参考に改善を図っていきたい。

京都駐車協会
津田委員

● 資料p.35に面的な通過交通の排除とあるが、通過目的と地区へのアクセス目的の自動車をどのように区別するのか。祇園祭の時と同様に警察官による警備や許可証の発行を行うとすれば、かなりの手間がかかると思われるが、具体的にはどのような方法を考えているのか、教えていただきたい。

事務局

● 1月に行った調査で通過目的の自動車の混入割合を把握している。許可証の発行も一つの案と思われるが、具体的な内容については、幹事会での議論を通じて、検討していきたいと考えている。

北村議長

● 資料p.35に示されているのは、交通規制によって、地区内へのアクセスは可能であるが、通過はできなくしてしまう面的な交通対策の案であると理解している。ポラードは緊急車両用と理解している。

副議長
京都大学大学院
岡田教授

● これまで東山地区や嵐山地区での交通対策に関わってきたが、この都心地区で交通社会実験を含む交通対策を行うことは、これら2地区と比べて、考えるべき事項が多いと考えている。

● 都心地区は商業集積している一方で、近年はマンション建設などにより人口が増えている。また、ターミナルとなる駅を有している。道路ネットワークを見ても、幹線道路とともに細街路も有している。一つの道路について、対策を講じると必ず周辺の道路への影響が生じる。非常に複雑な連立方程式を解くような検討が必要になるのではないだろうか。

● そうした問題の解決に向けて、まずは委員の皆様には率直にご自分の意見を出していただきたいと考える。

● また、京都市では1973年に「マイカー観光拒否宣言」を打ち出したが、続かなかったという経緯がある。何故、この取り組みが継続しなかったのかという点についても、参考として踏まえるべきかと思われる。

● 交通対策の検討においては、市内の各地区の交通のあり方・役割を踏まえ、将来的な高速道路の建設も含めた長期的な視点も必要だろう。

京のアジェンダ
21フォーラム
山田委員

● 京のアジェンダ21フォーラムでは、「行儀の良い自転車」として、環境にも優しいまちなかの自転車利用を促進している。

● 取組推進に当たっては、まず公共交通は一般車よりも優先されるべきものである、歩行者は自転車より優先されるべきものであるという点を明確に打ち出す

ことが必要かと考える。

- その方法として、自動車に対する一方通行指定がなされている道路においては、自転車も同様に一方通行指定とするアイデアがあるかと考えている。これによって、自転車は歩行者と違い、車両としての扱いであることを打ち出せるのではないだろうか。
- 問題は複雑であり、あちらを立てればこちらが立たずといった状況にある。しかし、抜本的な対策が必要であり、そのために皆で知恵を絞っていきたい。
- 都心地区に来られる方に対して、いかに来やすい交通体系とするか、また来られてからはいかに快適に、魅力あるまちを楽しんでいただくか。今回の取組は観光客や買い物客のためだけでなく、商売をされている方々、お住まいの方々全てにとって良いことであると考えている。
- 幹事会はテーマを絞って開催することを予定している。幹事長は塚口先生にお願いしたい。また、6月には早速第1回目の幹事会を開催していただきたいと考えている。テーマや参加者、日程等については後日事務局から連絡を行う。
- また、本日発言できなかったご意見や後日気付かれたご意見があれば、資料とともに配布している用紙や便箋に書いていただき、お帰りの際に事務局にお渡しいただくか、ファックスないしは封書で事務局宛にお送りいただきたい。最後に一言、御礼申し上げたいと思います。

北村議長

7.毛利副市長
挨拶

本日は大変長時間、熱心なご協議を賜りまして、誠にありがとうございました。この協議会は、北村議長からお話がありましたように、さまざまな利害の対立するような方々、あるいは、目指すべき方向が若干違うような方々もいらっしゃるはずでございます。それぞれに、お一人お一人にご意見を伺えば、もっと厳しいご意見もあったのではないかと思いますし、また、京都市へのご批判もあったかと思いますが、大人数で限られた時間でございますから、十分に出尽くしていないのではないかと考えております。

ただ、これから議論を重ねてまいりまして、この京都の都心部におきまして、この都心部の安心・安全な、市民の皆様が安心・安全に歩いていただける、あるいはもっと、この都心の魅力を高めて活力を高めていこうと、そのことが全体の、この策の魅力向上につながるというふうに信じている点につきましては、あまり

大きなズレは無かったんじゃないかというふうに、ちょっと勝手に思っておるところであります。

大人数の協議会を、こんなに運営するのは難しい例がありますので、先生からお話がありましたように、幹事会という形をとってまいります。皆様のご意見をできる限り反映して、将来像を見据えて、その手段として何が一番良いのかをご理解いただいた上で決めていきたい。しかし、いずれにしても、来年度には何が私どもも社会実験に取組み、そして20年度以降に、この姿を具体的に創っていききたいという思いが、冒頭、市長が申し上げた通りでございます。

様々な困難な課題がありますけれども、どうか皆様におかれましては、それぞれの立場からご意見を十分出していただいた上ではあります。その立場、最後は乗り越えていただくようなお気持ちを持っていただいて、京都のこの都心を何とか安心・安全で、そしてさらに魅力あるものにするためにご尽力を賜りますようお願い申し上げます。本日は長時間、本当にありがとうございました。

- 次回協議会につきましては、幹事会において協議会で議論していただく内容がまとまる頃開催させていただきたいと考えている。日程調整についてはまた後日お願いをさせていただきたい。
- それまでは幹事会を月1回程度のペースで開催し、事案の調整を図りたいと考えている。幹事会委員をお願いする皆様には後日ご協力をお願いさせていただきたい。

以上

事務局

8.閉会