

「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」第4回幹事会

議 事 録

(日 時) 平成19年3月1日(木) 14:00～16:20

(場 所) 京都市総合教育センター 1階 第一研修室

(議事次第)

1. これまでの確認・検討事項について
2. 戦略の基本方針について
3. 社会実験メニュー(案)について
4. その他

(資 料)

- ・ 議事次第
- ・ 資料 戦略の基本方針及び社会実験(案)について
- ・ 参考資料 第3回幹事会議事録
- ・ 「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」幹事会委員名簿兼出席者名簿
- ・ 「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」第4回幹事会座席表
- ・ 「歩いて楽しいまちなか戦略」の社会実験に関する要望書

(出席者名簿)

分野	所属	役職	委員氏名	出欠	随行等	
幹事長	立命館大学理工学部教授		塚口 博司	出席		
地元組織	自治連合会	中京区	初音学区会長	舟越 平	出席	
			柳池学区会長	藤野 英雄	出席	
			日彰学区会長	澤田 實	出席	
			生祥学区会長	山田 清三郎	欠席	
		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	代理	
	商業関係者	商店街	京都商店連盟会長	早瀬 善男	出席	事務局長 中川 藤兵衛
			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合理事長	堀 信一郎	出席	専務理事 諸井 誠
			四条繁栄会商店街振興組合理事長	堀部 素弘	出席	
百貨店		株式会社高島屋京都店総務担当部長	大井 義雄	出席	店長室長 土岩 尚雄 庶務グループマネージャー 佐々木 裕紀人	
	株式会社大丸京都店業務推進部 総務担当マネジャー	大橋 弘司	出席			
京都府警察	五条警察署交通課長		三津田 孝秀	出席	交通総務主任 倉本 茂	
	東山警察署交通課長		岡嶋 多門	代理	交通総務係長 小野 秀秋	
	警察本部交通規制課課長補佐		福島 暢哉	出席	調査官 富永 哲生 都市交通対策係長 山口 正則	
	警察本部駐車対策課課長補佐		蔵屋 克彦	出席		
	警察本部中心繁華街総合対策推進室調査官		竹内 敏明	出席	係長 小野 慶秋	
関係団体	歩いて暮らせるまちづくり推進会議代表		西嶋 直和	代理	代理 河野 泰 随員 桐田 耕太郎	
	京のアジェンダ21フォーラム 環境にやさしい交通体系の創出ワーキンググループコーディネーター		山田 章博	出席	大國 正明 辻野 隆雄 長谷川 吉典	
交通事業者	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	幹事 横山 末松	
	トラック	社団法人京都府トラック協会専務理事	杉本 守	代理	総務課 課長 藤田 清博	
駐車場関係	京都駐車協会理事		津田 和雄	出席	〆村 貞三 北原 洋司 事務局 高松 利廣	
旅館業関係	京都府旅館生活衛生協同組合副理事長		北原 茂樹	代理	中京支部 副支部長 小野 善三	
京都市	都市計画局	交通政策室長	石崎 了	出席		
		交通政策室計画推進課長	北村 信幸	出席		
	建設局	道路部放置車両対策課長	澤田 忠明	欠席	課長補佐 徳永 博己	
	中京区役所	区民部まちづくり推進課長	齊藤 理子	出席	(敬称略)	
	下京区役所	区民部まちづくり推進課長	中田 健次	出席		
	交通局	企画総務部長	出口 博一	代理	企画課 企画係長 亀永 和彦 自動車部営業課 課長補佐 加藤 謙	

(議事内容)

1.開会

(司会：都市計画局交通政策室 北村計画推進課長)

2.室長挨拶

(都市計画局石崎交通政策室長)

失礼いたします。皆様、こんにちは。

これまでの2回の協議会、3回の幹事会を通じて、委員の皆様から活発なご議論をいただきました。本日の第4回幹事会では、今年の秋に実施予定である社会実験の具体的なメニュー案についてお諮りするものです。

また、本日は予算市会が開催されておりまして、事務局のうち、交通局と建設局が途中参加となりますことをお詫び申し上げます。

それでは、本日の幹事会もどうぞよろしくお願い致します。

3.資料確認

(説明：都市計画局交通政策室 北村計画推進課長)

4.幹事長挨拶

(立命館大学理工学部 塚口 博司教授)

お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

前回、12月11日の第3回幹事会の時点では、具体的な実験メニューに基づく議論には至っておりませんでした。本日は具体的な実験メニューを事務局から提示していただきまして、それについて皆様からのご意見をいただきたいと考えております。

私達が「歩いて楽しいまちなか戦略」という名の下に議論してきた訳ですが、実験をすることが最終の目的ではなく、賑やかな歩いて楽しい都心を創ることに向けて、皆様の思いをできるだけ同じ方向にあわせていきたいと考えております。そのために、実験を通じて確かめてみることも必要となります。

皆様からメニュー案に関する色々なご意見をいただきたいと考えております。その中で、幹事会としておよその方向性を定めることができるものもあるでしょうし、一方で意見を集約することが難しければ、オーソライズの間である協議会へ諮ることもあるかと思えます。

無理強いをするつもりは一切ございませんが、ご意見をいただきまして、まとめられるところはまとめたいと考えております。限られた時間ではあります。が、活発なご議論をお願い致します。

それでは議事次第に沿って、議事を進行いたします。

- 5.資料説明(議題1) (説明：都市計画局交通政策室 北村計画推進課長)
- 6.質疑応答
- 塚口幹事長
- まず議題1に関して質問などあれば、ご発言いただきたい。
 - 特にご意見なければ、次の議題に進みます。
- 7.資料説明(議題2) (説明：都市計画局交通政策室 北村計画推進課長)
- 8.質疑応答
- 塚口幹事長
- 特にご意見がなければ、引き続きの議題3に移り、基本方針に沿った具体的な実験メニュー(案)までご説明いただいた上で、議題2と3を一緒にご議論いただくこととしたい。
- 9.資料説明(議題3) (説明：都市計画局交通政策室 北村計画推進課長)
- 10.質疑応答
- 塚口幹事長
- 四条通の実験メニューについては、A・B2案をご提示いただいた。これらをご覧くださいながら、基本方針についてもご意見をいただきたい。
- 京都駐車協会
- 京都駐車協会では、「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」を立ち上げ、検討を行ってきた。お手元にお配りした要望書をご覧ください。(要望書読み上げ)
- 津田委員
- 祇園祭で四条通細街路の交通規制が実施された場合、収益は通常時の7～8割減になるという結果が出ている。今回の社会実験は祇園祭以上の期間を想定されているため、影響が非常に大きくなることを懸念している。
 - また、地元のほとんどの人が、この戦略のことを知らない状況にあると認識している。現在の案のように中途半端な時間帯に限定するのではなく、我々が提示した要望書にあるように、24時間連続で実施することで、この問題を皆に周知する、皆で考えるきっかけにできるのではないかと考えている。
 - 是非、トップダウンではなくボトムアップの取組推進をお願いしたい。
- 日彰学区
- 今回の社会実験実施に当たっては、日彰学区と生祥学区が特に大きく影響を受けることとなる。これまでは、具体案が提示されてなかったため、学区内での周知が図れていなかった。実験案が確定次第、周知していきたいと考えている。
- 澤田委員
- 塚口幹事長
- 今のご発言を受け、事務局からのご返答をお願いしたい。

- 事務局 ● 協議会及び幹事会にご出席いただいている委員の皆様におかれては、各学区内の住民の代表という位置付けでお願いしている。決して、各学区全体での代表権（白紙委任状）を持って出席していただいているとは考えていない。
- 塚口幹事長 ● 実験案については、本日の幹事会も含めたオーソライズを図っていくこととなる。各関係住民の皆様には、京都市より最新の情報をお伝えいただきたい。
- 事務局 ● 駐車場協会津田委員からのご発言に対しては、事務局はどのように考えているか。
- 事務局 ● これまでの議論及び資料P. 2の基本方針2で示している通り、すべての自動車利用を否定する考えではない。
- 要望書に示されているように、24時間連続で全ての通りについて歩行者専用道路とすると、用事のある車についても地区へのアクセスを確保できなくなる。
- 昨年10月のヒアリング調査結果から、歴史的都心地区の来訪者の利用手段を見ると現在でも多くの方が公共交通を利用していることが分かる。自動車を利用している3～11%の人に対しても、完全な排除・否定は行わない。ただ、安心安全・快適なまちづくりに向けて、少し自動車利用の見直しを促すことは考えている。
- B案のトランジットモール実施時の南北方向細街路に立地する駐車場への対応については、非常に切実な問題を認識している。例えば、時間帯の設定による負荷の軽減など、まだ議論・工夫の余地があると考えている。
- 塚口幹事長 ● 恐らく地区全体で自動車利用を排除するとなると、まちの賑わいも生まれにくく、問題が生じてくるだろう。
- 地区へのアクセスは一定確保すべきと考える。通過目的の交通のみを選別して排除・迂回誘導できればよいが、現実的には難しい。それをなし得る手段として、現在の実験案に示されている細街路の歩行者専用道路化も一案として考えられる。
- 京都府旅館生活衛生協同組合 ● 基本方針2に「通過交通を抑制する」とあるが、どのように調査したのか。
- 小野委員(代理) ● また、通過交通の抑制方法として、細街路の歩行者専用道路化以外の方法はないのか。

- 事務局 ● 昨年 10 月の交通実態調査において、通過交通に関する調査を実施した。調査結果から、10 分以内に歴史的都心地区内を通過した車を、この地区に用事のない通過交通であると判断し、集計を行った。
- 小野委員(代理) ● 調査時に、細街路を通行するドライバーに対して、細街路を通る理由は聞かなかったのか。
- 事務局 ● 今回の調査では、ドライバーに対するヒアリングは行っていない。
- 塚口幹事長 ● 通過交通の調査方法としては、自動車のナンバーを複数地点で観測・記録するナンバープレート調査を行うことが多い。ドライバーへのヒアリングも実施できれば、より詳細なデータが把握できたかもしれないが、調査員の安全確保や調査時の道路混雑回避を考えると、ドライバーへのヒアリングはなかなか難しい。
- 小野委員(代理) ● 通過交通を抑制したいのであれば、より詳細な情報をドライバーに聞くべきであるとする。
- 京都商店連盟 ● 先ほど、小野委員から何故細街路を通行するかの理由を聞くべきとのご発言
中京東支部 があったが、出発地～目的地が一本の細街路で結ばれているならば、わざわざ途中で幹線道路には迂回しないだろう。非常に単純な理由ではないか。
石野委員
- 小野委員(代理) ● 幹線道路では、右折禁止などの規制がある。それを避けるために細街路を
通っているのではないか。
- 塚口幹事長 ● 各道路の機能分担に応じた使い方・交通体系を作り上げるべきである。ナン
バープレート調査により、細街路において 5～6 割の通過交通が存在している
ことが確認できたことは意味のある結果である。
- 津田委員 ● 実験実施時間帯について、平日を 17～20 時で行う意図は何か。実験を経
て、少しずつ実施時間帯を長くしていくのではなく、まず 24 時間連続で行っ
て、影響が生じた時間帯について、少しずつ短くしていく方が良いのではな
いか。
- 事務局 ● 時間帯設定の考え方については、資料 P. 8～10 にお示ししている通り、
歩行者交通、大型店舗の営業時間、自動車交通及び荷捌き等の物流・業務交
通への影響・効果を考慮している。
● 仮に明確な将来形が定まっている取組であれば、将来形になるべく近い形で

四条繁栄会
堀部委員

実験する考えも有効かと思われるが、本戦略では実験による試行を通じて、将来形を検討するプロセスが望ましいと考えている。そのため、実験による効果や周辺に与える影響等を考慮した設定としている。

- こうした会合が何故開かれているかについて、思うところを述べさせていただきたい。本戦略により、田の字地区のアンコ部分に繁栄をもたらす事が目的であると理解している。
- 京都市内の商圈バランスを見ると、以前は京都駅周辺：四条は1：3の差があったが、近年は1：1.7にまで追い上げられている。加えて、京都駅周辺では今後、大型家電店の出店や京都駅の南北自由通路建設が計画されていることから、四条繁栄会として危機感を持っている。
- 社会全体が自動車中心から公共交通が主役の交通体系に移り変わる時代になっていると認識している。急いで考えるべき問題である。
- 幹事に先立って、四条繁栄会でも実験メニュー（案）について議論を行った。意見をいくつかご紹介したい。本戦略は都心商業地の魅力向上が目的である。そのため、歴史的都心地区のアンコ部分も含めた全体を対象とすべきである。現在の案ではアンコ部分の取組が少し限定されている。面的な交通対策の意味合いが読み取りにくい。拡幅した歩道部分の魅力を向上させる工夫が必要である。自転車問題について触れられていないことは問題である。自転車対策なしにトランジットモールを実施することは、歴史的都心地区の抱える問題に十分に対応できていないかと考える。関係者の不安を十分に払拭して欲しい。全ての関係者の満足を得ることは現実的に難しいが、地元及び関係者の理解なしには事業はなし得ないだろう。実験内容・実施日・時間帯については、できるだけシンプルにすることが望ましい。四条通における実験としては、歩道拡幅+トランジットモール化とすることが良い。また、実験期間について1～2日だけでは十分な結果が得られないと思われる。実験による試行を通じて、適宜修正を加えていくことが有効であるため、最低10日間程度で実施し、徹底した実験・調査を行って欲しい。時間帯については、平日・休日ともに12～20時とするのが良い。四条通周辺に自転車駐輪スペースを確保すべき。トランジットモールの実施区

間は四条烏丸～四条河原町交差点間となっているが、四条繁栄会としては四条河原町～四条大橋交差点間についても、何らかの対策を協力させていただきたい。実験メニューの効果については、定性的・定量的に把握されることと思われるが、実施後、早く開示していただきたい。また、アンケート調査等を実施される際には、事前に内容を協議させていただきたい。本戦略は、今後の京都都心のまちづくりの方針を決定するものである。中途半端な実験では失速してしまうことが懸念される。本来の目的に沿った内容とすべきである。実験を通じて、トランジットモールの効果・課題を明確にしていいただきたい。実験実施に向けて、当然問題・課題があることと思われるが、関係者の合意形成をお願いしたい。百貨店駐車場へのアクセスや地区内の荷捌きへの対応として、蛸薬師通～綾小路通間の細街路を対面通行可に変更して欲しい。

塚口幹事長

- 歴史的都心地区のアンコ部分も含めた全体を対象とすべきとのご意見があったが、最初の協議会での議論で、将来的には当然全体を対象としていくが、まずは四条通及び三条通を対象とすることでご理解いただいたと記憶している。面的な交通対策については、今回ご提示いただいた具体的な実験メニューの次のステップとして、周辺地区も含めた交通体系・交通の流れを整理していただき、交通管理者も含めた皆で議論すべき問題と考える。関係者との協議・調整については適切な対応をお願いしたい。

- 四条通における実験メニューとしてA・B 2案を考えた理由や実施時間帯を長くする意見に対する考えを事務局よりお聞かせ願いたい。

- また、実験メニューの効果を測定する調査に関してご意見があったが、社会実験は実験を実施するだけで、アンケート調査や交通実態調査を行わなければ意味がない。事務局において、現段階で調査に関する考えがあれば、教えていただきたい。

事務局

- 自転車対策については、建設局放置車両対策課と共に議論している。資料p.6に示しているように、放置対策とマナー向上が基本になると考えている。社会実験イメージ図の中にも臨時駐車場の設置を挙げているが、説明時に言及を省略してしまい、申し訳ない。取組対象エリアは、最終的には田の字

地区全体を想定しているが、まずは歴史的都心地区から先行的に取り組む考えである。

- 四条通における実験メニューとしてA・B 2案を考えた理由としては、1) 将来的な施策化を睨んだ内容とすること、2) 四条通の通行車両に対する制限を与える場合と与えない場合の状況比較を行うこと、3) トランジットモール実施時の影響が大きいと想定できるため、まずは実験前半はA案の歩道拡幅のみを行い、取組の周知を図った上で実験後半でB案の歩道拡幅+トランジットモールに移行することで円滑な実験遂行を図ること、という3点が挙げられる。
- 実験時間帯については、都市の活性化を支える物流・業務交通にも配慮した必要十分な時間を確保することを目的として設定した。
- 実験メニューの効果測定は、実験の主眼となる事項である。まだ具体的な立案までは行っていないが、歩行者数の変化や周辺道路に与える影響など、地区全体の変化を把握したいと考えている。また、ヒアリングやアンケート調査により、市民・来訪者など様々な立場の意見も把握する。結果については、当然公表して、次のステップに繋げたい。調査項目や内容については、今後の協議会・幹事会を通じて、議論・調整させていただきたい。
- 私の経験で申し上げますと、かつてある市で、現況、一方通行規制となっている駅前の道路について、トランジットモール化+バスのみ対面通行可とした実験の手伝いをしたことがある。この時は4日間の実施であったが、少し短い印象を持った。実験メニューの効果及び課題をしっかりと把握することを考えれば、皆さんの同意が必要ではあるが、やはり10日間程度の期間は必要と考える。同様に時間帯についても、色々な考え方はあるが、できるだけ効果的な時間を設定する必要がある。時間帯については、事務局の現案が適切と思われる。
- 時間帯については、先ほど堀部委員が提案された意見と同様に、平日・休日とも12~20時が良いかと考える。歩行者数の時刻帯推移のグラフを見ると、平休ともに12時以降は3,000人/時を超えている。実験によるまちの変化・効果を多くの人に感じていただくことが重要と考える。特に平日の

塚口幹事長

京のアジェンダ
21フォーラム
山田(章)委員

12～13時に実施できれば、ビジネスマンの方にも体感していただけるのではないかと。一方で、平休ともに19時以降は歩行者数が減少するが、四条通はこの時間帯でも多くの人で賑わって欲しいと考えている。夜の時間帯にまちを歩いてもらうためには何をすべきかを考えてはどうか。

塚口幹事長

●実施時間帯については、先ほどの事務局の説明によれば物流・業務交通への配慮もあるため、仮に平日も12時から実施するとなると、これら交通に対しては別の手立てが必要になるだろう。

津田委員

●影響のある時間帯にこそ、実験を行うべきと考えている。先日行われた今出川線のLRT社会実験は一日だけの実施とした理由は何か。

事務局

●周辺への負担をできるだけ少なくすると共に、メニュー実施の効果を把握できる時間帯と考え、設定している。今出川線のLRT社会実験においては、LRT導入に向けた課題・効果を分かりやすい形で抽出することが目的であった。様々な関係機関との協議・調整を得て、結果的に一日の実施と決めた。

塚口幹事長

●実験の実施時間帯については、本日いただいたご意見を踏まえ、もう少し検討することとしたい。

塚口幹事長

●路線バスに関して、交通局からのご提案があればお聞かせ願いたい。

事務局(交通局)

●四条通におけるスムーズなバス運行策の一案として、実験時における四条河原町及び四条高倉停留所の1箇所集約を考えている。

堀部委員

●現在、分設されている停留所を集約するだけで問題が解決するのか。様々な系統(目的地)がある中で、利用者を適切に分散させる目的で分設しているのではないのか。

●タクシーについても、ちゃんとベイでの客待ち停車を守っている会社もあれば、交差点内まで並んでいる会社もある。バスが交差点内に停車していることもある。これら2つが四条通の混雑の要因ではないか。

●四条通での実験実施により、御池通・烏丸通・河原町通に自動車が集積し、混雑が発生するのではないだろうか。実験時に、机上のシミュレーション通りに事が運ぶのか。その意味から、自動車の総量抑制は必ず必要と思われる。

(株)大丸京都店

●前回の第3回幹事会では、四条通でのトランジットモール実施時において、四条通を南北横断する細街路は自動車通行を認めないと混雑が起きるとの説

大橋委員

明があったように記憶している。本日提示されたB案では、細街路を歩行者専用道路化するとされているが、この変更の経緯を教えてください。

事務局

- 前回までは区内住民や沿道駐車場への影響を軽減することを考えて、いくつかの細街路について自動車通行を認めることとしていた。しかし、トランジットモール本来の効果を発揮するため必要となる対策を改めてお示しして議論すべきと考えた。

塚口幹事長

- 本戦略の目的、今回の実験の位置付けを踏まえ、何がしか将来の理想形をイメージしやすい案に変更されたと理解している。確かに、前案のように何本かの細街路について自動車通行を認める方が良いという考え方もあるが、トランジットモールの効果は薄れてしまう。
- 堀部委員より、自動車の総量抑制に関するご発言があった。必要だとは思えるが、では何を抑制対象とするのかを考える必要がある。
- マイカーについては、地区へのアクセスは認める一方で、地区内までは流入させず、外延部のフリンジパーキングで受け止めることが有効だろう。また、バスについてはやはり公共交通機関として一定のサービス確保は必要と考える。その意味から、実験時にバス便数を大幅に減少させるイメージは持っていない。実験により、バスのスムーズな運行が実現できれば、更にバス利用者が増加することも考えられる。
- タクシーについては、まず客待ち待機場所の遵守を富田委員を通じてお願いしたい。

京都タクシー
業務センター
富田委員

- 昨年9月よりほぼ毎月1回の割合で、四条通の先斗町から烏丸までの間を対象に啓発活動を行っている。明日も実施予定である。継続的な活動実施により、ルールを守らないタクシーについては四条通に入ってこなくなっている。
- 近畿運輸局調べの平成16年度調査データとして、京都市内の乗合バス輸送人員は約1.6億人/年、タクシーは1.1億人/年となっている。
- また、京都府立大学宗田助教授が調査されたデータによると、京都市内でタクシーの乗降が多い場所としては、京都駅前・四条河原町・四条烏丸の3地点で大半を占めるとの結果である。
- 実験実施時間帯については、12～20時が良いと考える。

塚口幹事長

府警本部

交通規制課

福島委員

塚口幹事長

京都商店連盟

早瀬委員

歩いて暮らせるま

ちづくり推進会議

西嶋委員

塚口幹事長

事務局

塚口幹事長

柳池学区

藤野委員

● 四条通での実験メニューについて、A案では混雑発生が懸念される。B案において四条通から細街路への流入を認めないのであれば、四条通を通行するタクシーは現状より少なくなるだろう。ただし、お客さんが降車するときに後続車両が渋滞してしまうことが懸念される。降り場指定がないことが問題である。

● 交通管理者のご意見もお聞かせ願いたい。

● A案、B案ともに規制ありきではない。歴史的都心地区が目指すべき姿を理解して、痛みを分かち合いながらまちづくりの方向性を検討することが目的であると理解している。その上で、必要な交通規制については協力したい。

● 非常に力強い前向きなご意見をいただいた。早瀬委員からも一言、ご意見をいただきたい。

● 基本的には各学区・団体の代表者の方が来られているため、その方たちの意見を尊重したい。

● 実験においてトランジットモールが中心メニューとなることは理解できるが、各学区の皆様におかれては細街路におけるメニューが不足していると感じているのではないかとと思われる。B案を前提として、細街路についてもいくつかの実験パターン（三条通以外、対面通行可、自転車対策など）を考えていただきたい。

● アンコ部分について、事務局ではどのように考えているか。現時点でそこまで踏み込む考えであるのか、一旦は次のステップとして取り組むのか。

● 現在の案が最終形ではないが、現在は三条通と東洞院通の一部区間において、歩行者専用道路化とすることを考えている。

● 各学区の皆様からのご意見をお聞かせ願いたい。

● これまでは具体的な実験内容が示されておらず、本日の幹事会でも様々な意見が出ている状況である。実験内容が確定して、実験を行ってからの意見はたくさん出てくるかと思われるが、現状のような計画段階においては、あまり意見を申し上げられないのが正直な感想である。

● 歴史的都心地区において、何らかのイベントが開催された折には、細街路内はいつも渋滞していることはお伝えしておきたい。

- 塚口幹事長
- 最近の都市計画においては、計画の内容とともに、その計画をどのようにして作ったかというプロセスも非常に重要と考えられている。本幹事会においても、全体で情報共有し、意見交換し、ある程度内容や論点を絞り込んだ上で協議会に諮りたいと考えている。
- (株)高島屋京都店
大井委員
- 百貨店としては、今回の取組により広域からより多くのお客様にお越しいただける絶好の機会と考えている。そこで気になるのが、高齢者・身障者・子供への対応である。現在、四条通においては歩行者が多いことや十分なバリアフリー対応が図られていないこともあり、車椅子を利用する方が楽しんで外出できる状況とは言えない。こうした方々でも無理なく来訪できるような配慮をお願いしたい。
 - 四条河原町交差点においては、いつも横断歩行者が非常に多く、赤点滅時の横断など危険な状況が多々見られる。本交差点におけるスクランブル化についてもあわせてご検討いただきたい。
- 早瀬委員
- ここで、何故、本戦略で検討するような問題が起こってきたのかをお話したい。一つには京都市内の商圈の二極化により都心の力が低下してきたこと、もう一つは環境問題が挙げられる。
 - 例えば、現状の歴史的都心地区が70点だとすると、これを100点に近づけるための努力をすることがスタートである。しかし、100点満点はあり得ないと考えている。95点でまですし得たとして、5点足りなかったことばかりを議論するのは、あまり良い進め方とは言えない。
- 山田(章)委員
- 資料P.2に示されている基本方針と具体的な実験メニューを見比べると、現在の案ではほとんどが交通対策である。「関係者の協働による賑わい創出」も挙がっているが、具体策はない。
 - そのため、資料P.2の基本方針1の説明文については、「要所での交通対策によって面的な安心安全・快適・賑わいをキーワードとする…」という表現に変えていただきたい。
 - 実験メニューについても、交通対策に絞って、交通対策を実施した場合に賑わいが創出できるのか否かを見極める方針としてはどうか。
- 塚口幹事長
- 以前にも同様の議論があったかと記憶しているが、大きな目的としては安心

安全・快適・賑わいをキーワードとした歴史的都心地区のまちづくりであり、その切り口としてまずは交通をメインに考えていくというスタンスであったと認識している。

山田（章）委員

- 中途半端にするよりは、賑わい創出イベントは止め、交通対策だけにするのが良いかと思われる。

塚口幹事長

- 本日は長時間に渡り、活発なご意見をありがとうございました。本日の議論をもとに、次回、3月20日開催予定の第3回協議会へ以下の内容を諮ることとしたい。

- 実施期間については、10日間程度を想定する。時間帯は平日で12～20時と17～20時の2案があり、もう少し検討が必要である。自転車対策については、対策・配慮を考えている旨を強調して説明していただく。

バスについては、交通局からのご提案があった。個人的には、例えば都心100円バスの逆回りなどもご検討いただけないかと考える。タクシーについては、順公共交通としての位置付けとするのであれば、ベイでの客待ち等、ルール遵守を徹底していただく。歩いて楽しい戦略という基本理念に沿って、高齢者や身障者も含む全ての人ができるだけ負担少なくまちの楽しさを感じられるよう、改善を図る。交通管理者からは、全体の目的を達成するための規制を考えるべきであるというご提案をいただいた。四条河原町交差点のスクランブル化などもご意見が挙がっていたが、これも含めて十分な協議が必要である。京都駐車場協会や京都府旅館生活衛生協同組合など、実験実施による直接的な影響を受ける方々に対して、十分な協議を行うことで、できる限りの配慮を考えていただきたい。

事務局

- 本日の議論により、事務局へ対していくつかの宿題をいただいたと考えている。次回協議会でご報告差し上げたい。また、京都駐車場協会や京都府旅館生活衛生協同組合の皆様におかれましては、お声をかけていただけましたら、個別に本戦略に関するご説明をさせていただきたく存じます。どうぞよろしくお願ひしたい。

11.閉会

事務局

- 本日は、長時間にわたり、活発な御議論をいただき、誠にありがとうございました

ました。

- 次回協議会につきましては、勝手ながら3月20日午後の開催を予定しております。委員の皆様には、個別にお知恵をお借りすることもあるかと思いますが、今後ともどうぞよろしくお願い致します。
- 日程の詳細につきましては、後日、御案内をさせていただきますので、日程の確保をよろしくお願い致します。以上をもちまして、「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」第4回幹事会を終了いたします。

以上