

令和5年度 川越市交通シンポジウム
パネルディスカッション意見交換内容

(テーマ)

「これからの一番街周辺の交通対策に向けて」

(出演者)

ファシリテーター：埼玉大学大学院 教授 久保田 尚 氏

パネリスト：京都市都市計画局 歩くまち京都推進室長 大岸 将志 氏

出雲市都市建設部 部長 北脇 正巳 氏

あさかエリアデザイン会議 会長 山崎 幸治 氏

意見交換要旨：以下のとおり

(久保田氏)

自己紹介とともに一番街周辺を歩いた感想について伺いたい。

(大岸氏)

京都のまちと同様に町並みのあり方といったものから、道が影響を受けたり、制限を受けていると感じた。ただ、まちのあり方に制限があるというのは財産でもあると考えており、それと調和した道のあり方を考えていく必要がある。

一番街を先ほど事例紹介した四条通と比較すると、双方、人がたくさん往来するとともに、周囲の細街路にはたくさん人が居住しているところが似ている。ただ、相違点を挙げるとすれば、京都の場合、隣接する細街路は全て一方通行であることが異なる。

(北脇氏)

歩道が狭くて、反対から並んで歩いてくると車道にはみ出してしまう。反対側に良いお店があるなど思っても、なかなか交通量が多くて横断できない。特に、南側が狭いと感じた。

神門通りも一番街とかなり似ており、元々16mの拡幅道路だったものを、

松並木を残すということで現道幅に計画変更した経緯がある。

相違点として、神門通りはかつて国鉄の駅から出雲大社へ向かう道として賑わったが、モータリゼーションの進展により出雲大社の隣に駐車場ができて 15 年前には猫一匹歩かないという寂れた通りとなった。それがまた神門通り整備で賑わってきたというところが今の一番街とは異なると思われる。

(山崎氏)

私が他の方と異なるのは、一生活者として地元で生活し、地元で商売し、商店会長をやっている、そして、あさかエリアデザイン会議という官民連携会議の責任者を務めている民間の者であり、住民とか地元で働く側の視点でお話させていただきたい。

一番街は、とても魅力的なコンテンツが完成されている。観光資源が強くない朝霞市と違い全てが揃っていると感じた。ただ、求めているものは安全安心であり同じだが、観光地ならではの複雑なからみ、住民でない方達がまちに来られた時の地元としての複雑な感情があるように思う。

(久保田氏)

取組をされてきた中で、川越に対するアドバイスがあれば伺いたい。

(大岸氏)

先ほどの講演で3つの取組を全て出来ている感じでお話をさせていただいたが、四条通の取組では、市長が政治生命を絶たれそうなほどの課題が生じた。春の桜の時、通常、15分で通過できる通りが2時間以上かかるほど大渋滞を起こし、「市長何をやっている、辞めてしまえ」という声が巻き起こった。

3つの施策に共通するものとして、「京都のまちはこうありたい」、「このエリアには車で来てほしくない」というビジョンや情報をしっかり発信するということが肝であったと思う。そういう意味では、この時の渋滞は発信となった。市民からの声を受け止め、「四条通はこういう通りだから、車で通過するだけなら来てほしくない」ということを一生懸命発信させていただいた。例えば、カーナビ業界に四条通を通過するだけなら案内から外すよう要請し

ている。

「歩くまち・京都」憲章を策定するなど、京都のまちというのは「人と公共交通優先のまちを作っていくのだ」というビジョンを皆さんに示し、そのことで市民と一緒に実験や効果検証等を行いながら進めてきた。

当初、四条通周辺の細街路に面した住民は、四条通の車道削減で車が自分の家の前の道路に雪崩込んでくるのではないかと心配し、反対の声も多かった。しかし、こういった取り組みの中で最終的には自動車交通量が削減され、地域の方から「みんなが安心して歩けるようになり、車が流れ込んでくることもなく、本当に良くなった」と言ってもらえた。

川越市においても、住民と一緒に「どんなまちにしていきたいのか」や「この道はどんな役割を果たしていくのか」といったビジョンをもって、それをどう発信していくのかをしっかりと考えていただくと良いのではないかと。(久保田氏)

「歩くまち・京都」憲章のようなビジョンを掲げることは非常に重要なことだと思う。大変参考となった。出雲市では、シェアド・スペースのような従来の日本に無いものを導入するにあたって合意形成において大変な部分もあったと思うが、その辺の話をお聞かせ願いたい。

(北脇氏)

どうすれば賑わいを取り戻せるかということを経元と話し合ったが、その時、道路を拡幅せず、車道はそのままで、歩道を拡げて欲しいということであった。当時の道路構造は、一番街同様に2車線で両側に歩行空間があるつくりだったが、道路を拡幅せずに歩道だけ広げるということは難しい。小中学生、高校生、商店の人、いろいろな人が利用している道であり、利用者の皆さんに集まってもらい、アイデアを出し合ってもらおうということでワークショップによるみちづくりを行うこととなった。その中で、歩道も拡げ、車も通れ、そして安全を確保するための折衷案として、人と車が譲り合うシェアド・スペースということになった。

この考えに至るまでには、地元の人、民間の人、行政、有識者による検討会を行ってきた。各々の立場から、行政は事業を実施する実施主体として考える。住民の方は意思決定をしていただく。つまり、どんな線形にするかは住民が決める。それを行政が実施し、それを有識者が中間的な立場で見ているという形で進めている。社会実験をして意見を聞いたり、舗装も見本をつくって住民に確認する等、住民が「私達が決めた」という形で進めていければ、完成後、賑わいの担い手になってもらえる。

地元が主体であり、行政は基本的に後方支援である。皆さんがやれば行政も出来る限り支援する。だから皆さん頑張りましょうと進めてきた。

(久保田氏)

非常によくわかりました。ありがとうございます。

続いて、朝霞市の駅前通りの一方通行の話についてご説明願います。

(山崎氏)

川越市でも提言書提出後に一方通行がとん挫したという話があったが、朝霞市でも14年前に全く同じように一方通行がとん挫しました。

その理由としては、商店街のメイン通りのメンバー達が意見をまとめて、行政も一緒になって進めるまでは、川越市はじめ他の行政と同様のプロセスを踏んでいたと思うが、聞いた話だと、商店街に面した商店主で地主でもある理事の1人が、一方通行にすると地価が下がると、直前になって大反対してとん挫したということである。

令和2年の11月に私が所属している駅前通り商店街と近隣自治会、近隣商店会の首長達と全て一方通行について合意形成して、市長に要望書という形で提出した。

合意形成ができた理由は、以前とん挫した際には、「商店街の賑わい」「個店の繁盛」という目的が第一であり、「安全」という言葉はあまり出ていなかった。今回は「安全よりも大事なものがあるのか」というスタンスから始めた。このことで、個店ごとに細かな問題があっても、もう少し大きな目的を

共有することで、「安全よりも大事なものはない」という形に昇華していった。

もう一つ大事なのが、駅前通り商店街が大事なのではなく、周辺も含めた面が大切だとして、ワークショップを何回も開催し、説明していったことである。近隣の商店街も、前は「駅前通りだけ良くなり、こちらにしわ寄せがくるのではないか」と言っていたが、「朝霞駅前が良くなると、こちらも良くなると」みんな動いていくことが出来た。

(久保田氏)

「安全」というキーワードで局面が変わったということですね。それでは、それぞれ締めの一言をいただきたい。

(大岸氏)

面が大事という話があったが、その通りだと思う。道だけを見たら、他の道と似ていることであっても、その背景として、どんな人に使われ、どんなエリアを繋いでいるのか、道の役割のようなものがあると思っている。更に、道の役割は時代によって変わってくることもあり、どんな人が来るかによっても影響がある。

京都市でも様々な対策に取り組んでいるが、恐らく、どんどん時代遅れになっていく。例えば、インバウンドが増えたりとか、状況によって必要な施策は変わっていく。元々、京都は観光都市と言われているが、一時観光客が激減した時があった中で現在がある。

京都市が全く先進事例だとは思っていない。これからもいろいろ模索し、他市の取組も参考にしていきたいと考えている。

(北脇氏)

今後、一番街をいかに安全にしていくのかを考えていくのだと思うが、住民と行政が一体となって進めて行く際、もし、ワークショップをされるのであれば、中学生や高校生など将来のまちの担い手になる方に参加してもらい、意見を聞く。また、小学生に出前講座を開催して意見を聞く等していかれると良いと思う。

(山崎氏)

京都、出雲、川越と日本に誇れる取組の中で朝霞市を呼んでいただき感謝している。大きな観光地だからこそ大変複雑な問題で、責任もあり、すぐには安易な結論は出せないと思う。ただ、未来志向で進めていただきたいし、勇気をもって取り組んでいただければ、きっと1人2人と賛同者が増えてくる。その時に大切なのが「安全より大切なものはない」というキーワード。行政の力を借りながら、ぜひ、頑張って進めていただきたい。

(久保田氏)

このパネルディスカッション、そしてこの前の講演の中で宝石のように非常に重要なキーワードをいくつもいただいたと思う。川越市は、そのいくつもの宝石を拾っていただき、しっかり咀嚼して、今後について考えて欲しい。大きく分けて、「民」というのが非常に重要であるということ。そして、その「民」と「行政」とがしっかりタグを組んで進めていくことが大切だというのが、どの事例にも共通していたと思う。

私はふじみ野に住んでいて、よく川越に来るが、大変混雑していて、歩くのも大変、車の運転も大変、バスの運転手は本当に辛そうに通っている。国内外様々な観光都市を見てきたが、あれだけの人と車があの道路幅の中で混在しているのは見たことがない。相当な状況になっているという前提を踏まえ、ぜひ「安全」というもの第一に考えていただきたいという私の痛切な願いを申し上げ、締め言葉とさせていただきます。