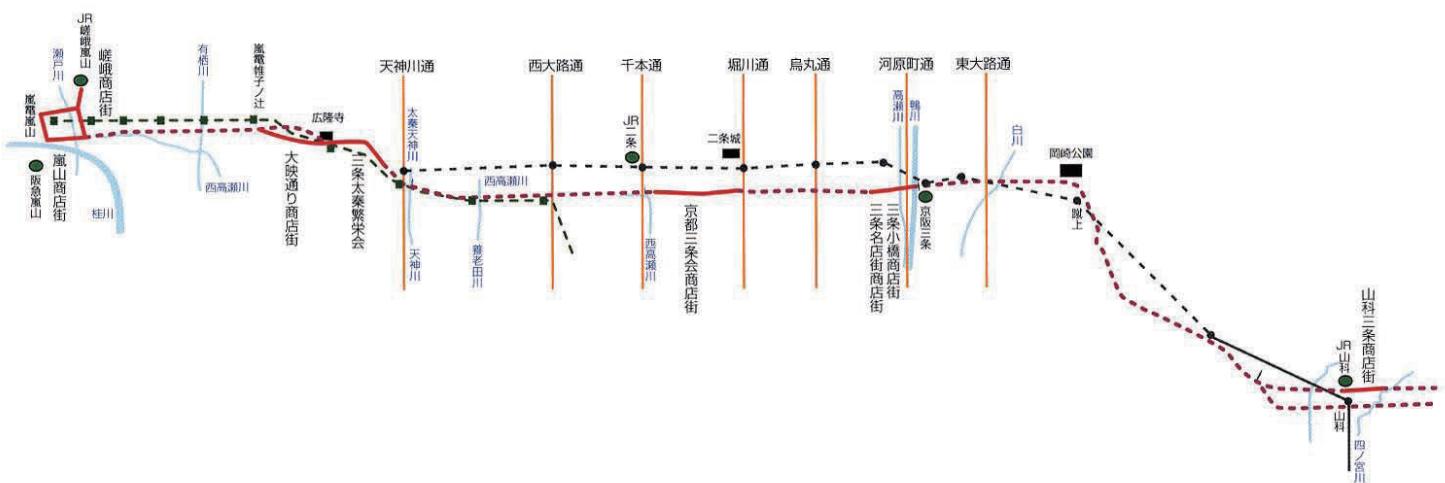


DIALOGUE 2010

2010年度 京都デザイン会議

京都三条通り！ 歩ける街道づくり



ご挨拶

今年で30回を数える京都デザイン会議は、デザイナーの力で京都を元気づけていこうと、三輪泰司議長を頭に12のデザイン関連団体が集い会議を積み重ねてきました。私たち京都デザイン協会は事務局としてその一翼を担わせていただいている。

昨年は「三条通りを京都市の軸と考えて研究する」というテーマで、京都デザイン団体関連協議会と社団法人京都デザイン協会が主催する形で第1回のシンポジウムを開催し、商店街の皆さまや地域の皆さまと一緒に、現在抱えている問題点や、今後の発展に向けて意見交換をさせていただきました。今年は2年目で、研究会に若い人たちの参加も得て、東は山科の四宮から、西は嵐山まで、ほぼ14kmの三条通りを歩き、周辺も含めて調査し、この結果をまとめることに取りかかっています。今日は2回目のシンポジウムで、ゲストとして京都大学大学院の中川大先生、京福電気鉄道株式会社から総合プロデューサーの土井春義様、京都造形芸術大学からは井口勝文先生に来ていただき、それぞれご専門の立場からこの三条通りを分析し、将来どうあるのが望ましいかという示唆などをいただけたらと思います。また、会場の皆さんも、時間の許す限り話し合いに参加していただければありがたいと思います。

尚、京都市も本日のシンポジウムのテーマに高い関心をもっておられ、門川大作市長から直接本会場に激励の祝電を頂きました。私たちとしましては、感謝とともに、大変心強く感じておりますことをご報告申し上げます。



奈良 磐雄
(社団法人京都デザイン協会 理事長)

・京都三条通り歩ける街道づくり



2010年度
京都デザイン会議

京都三条通り・歩ける街道づくり

◇日 時／2010年2月27日(土) 14:30～16:30

◇会 場／コミュニティ嵯峨野 スタジオ

Coordinator 大石義一氏 京都造形芸術大学教授・京都デザイン協会理事

井口勝文氏

京都造形芸術大学芸術学部環境デザイン学科 教授

中川 大氏

京都大学大学院工学研究科 教授

土井春義氏

京福電気鉄道株式会社 事業本部総合プロデューサー

Panelist

大石 今日は「京都三条通・歩ける街道づくり」をテーマにパネラーの皆さんに話し合っていただこうと思っています。

今年1月に京都市はマイカー観光ができるだけ抑えて、歩いて観光をしようとうたっています。ところが、どこをどう歩いたらいいのかはあまり示唆されていません。京都市内は碁盤の目ですので、歩こうと思えばどこでも歩けるのですが、われわれとしては歩いて楽しい通りをまず一つ、つくっていこうということで、三条通りに注目しました。三条通りはよくよく見ると東海道とつながり、西は嵯峨街道とつながり、京都を東西に串刺しする形になっています。

歩く観光のメリットがいろいろな意味であると思いますが、京都の観光は今リピーターが随分たくさんいるという話を聞いています。

ほとんどの方は銀閣寺や金閣寺や清水寺や嵐山など、名所を拠点として観光し、そこでいろいろな記憶を持ってお帰りになるのです。

しかし、まだ京都の魅力の一部しかご覧になっていません。京都全体を知るためにには、この三条通りに注目し、かつ歩くことによって発見することが、新しい観光として考えられのではないかと思っています。

既に紹介されている著名な歴史文化のみならず、小さな歴史遺跡や現代にも受け継がれている生活文化を歩くことによって個々人が発見していく喜びが、まだまだ京都に潜んでいて、歩く観光の楽しみの一つになるだろうと期待しています。自分の観光の在り方を自分で作ってアレンジしていける。そういう非常に深い、新しい観光の在り方が開発できるのではないかと思います。

一方で、三条通りの交通として、電車、自動車と歩くことの関連をどう考えるかは重要です。

図にありますように、三条通りは地下鉄の東西線の山科、天神川間で深く関連しています。それから既にあった嵐電が西大路三条から、

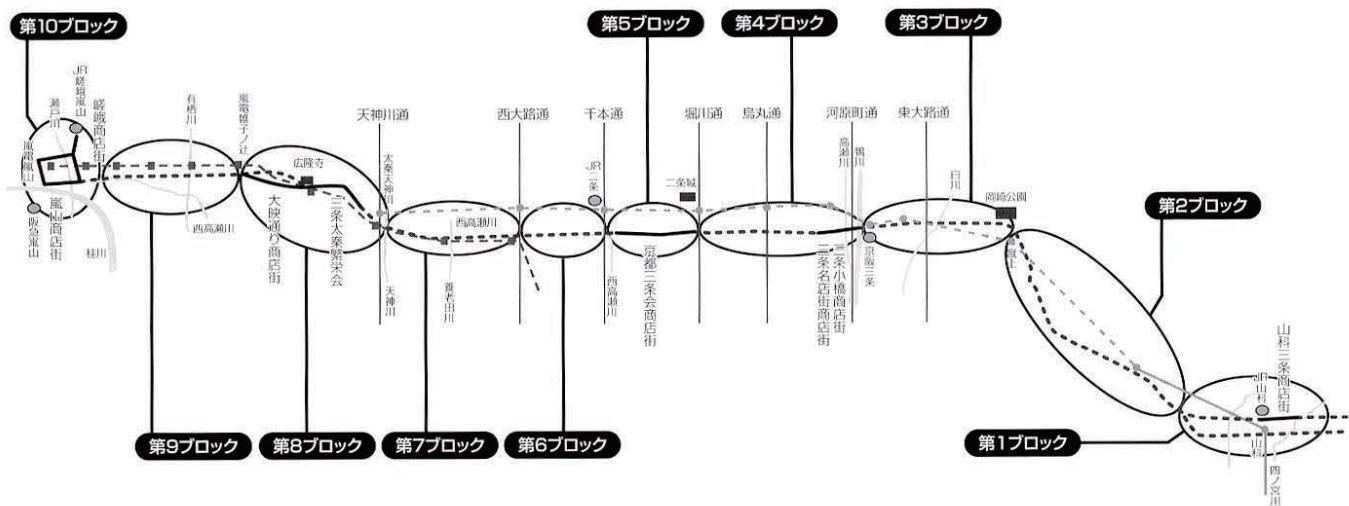
ずっと西の嵐山までつながり、天神川で東西線ともつながっていく。また、京都には、鴨川、桂川をはじめ、実はたくさんの川が流れています。京都は北が高くて南が低いので、ほとんどの川が南北に流れています。したがって、三条通りとそれぞれ川が必ず交差し、そこそこで三条通りの風景が変わっていきます。

それらが歩いてみると発見できる魅力だったわけです。実際に三条を歩きますと、本当にいろいろな姿が一つの通りの中に見受けられます。

このような三条通りの多様な姿をつなぎながら、最終的には三条通りを一本の街道として一体性のあるイメージができるのではないかと考えています。

実際に歩いてみると、図にありますように、風景のまとまりが大きく10ブロックぐらいに分けることができます。この10ブロックを東から西に説明していきます。

道路景観や町の雰囲気からみたブロック分け



第1ブロック

- ・旧東海道（旧洛）にあたる道も車の交通量が多く、歩くことが危険な状態。
- ・山科三条商店街は、独自に地域商店街として活発な活動をしている。
しかし、道の環境は自動車の為に脅かされている。

第2ブロック

- ・九条山の峠越えの道は、起伏があるものの自然の山がせまっており、四季を感じられる（浄水場のつつじ園など）
- ・街路樹により、特徴を持たせて見て楽しめる道路に（桜並木など）

第3ブロック

- ・鴨川以東は文化的雰囲気があり、ギャラリーなどが多く点在する
- ・道路は、電線の地中化や歩道の整備により歩きやすくなっている

第4ブロック

- ・都心型通りとして、多くの人通りで賑わう
- ・京都三条通りの中心的景観と役割をもつ

第5ブロック

- ・三条会商店街のアーケード街。地域との活発な交流が企画されている

第6ブロック

- ・道路は、再び悪くなる
- ・高瀬川暗渠の上は、自転車道になっている
- ・細くてもよいので、西高瀬川の水路が見える景観が望まれる

第7ブロック

- ・路面電車（嵐電）が走り、独特の景観を持っている
- ・この環境を活かした景観計画が望まれる

第8ブロック

- ・太秦通り商店街は、日本のハリウッド通りとして、活性化を進めている
- ・太秦商店街は、車の交通量の多さで買い物客をうしなっている。対策が必要

第9ブロック

- ・嵯峨街道は道幅が狭く、自動車の交通量が多い
- ・西高瀬川が流れしており、水量も豊か

第10ブロック

- ・嵐山観光客の賑わいがあり、観光商店街として嵐山商店街は成立している
- ・嵯峨商店街は、地域型の商店街の趣が残っている

●第1ブロック

山科では旧街道と府道143号線の三条通りとが二重にあり、ここにも商店街が縦にも横にも集まって、一つのポイントになっています。旧街道沿いには四宮駅や山科駅があるので、車両の交通量が多く、商店街がありますが、歩くには非常に危険な状態です。府道143号線と車両交通の棲み分けを考えなければなりません。



旧東海道と四ノ宮の交差点



店舗の少ない山科三条商店街

●第2ブロック

山科の市街地を経て、次が九条山です。これは歩くのは物理的に上ったり下りたりするので厳しいのですが、歩くことに不自然な環境ではありません。むしろ積極的に歩いて、健康と観光を楽しむこ

とが可能な地区です。

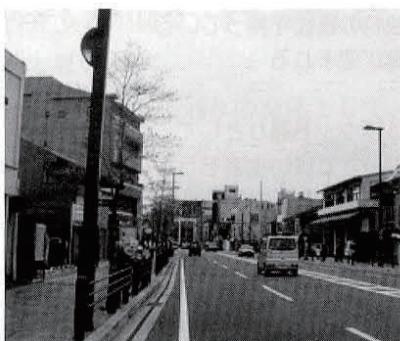
写真是京都に向かって入ってきたところです。この辺は浄水場があり、ツツジ等の花が時期になればきれいです。



蹴上浄水場付近

●第3ブロック

蹴上から東大路通の間は車道が往復4車線ですが、歩行者も共存できるという風景です。電柱等を地下管に埋設され、幅広い歩道もきれいな舗石ブロックで舗装されています。岡崎の美術館などの影響もあって、通りには画廊が点在しています。やや芸術文化の匂いのする地区です。車道が広くて、対岸の歩道との交流が非常に弱いという問題は残っていますが、風景



東山三条付近

はそのまま川端通りまで続きます。

●第4ブロック

三条大橋をわたって木屋町、河原町から烏丸、堀川くらいまでは、最近すごく歩くのに人気が出てきた通りです。一方通行で、車は通れるのですが、人間の方が明らかに優先している環境です。三条通りの道路環境としては理想的な地区です。



東洞院三条の中京郵便局付近

●第5ブロック

堀川から千本まで、全部がアーケードの三条会商店街です。これは明らかに歩行者優先の空間だと思います。買い物を通じて、商店街と地域住民との交流の密度も高く、元気のいい地区です。



三条商店会アーケード通り

●第6ブロック

千本通りを越えて、JR二条駅や地下鉄東西線二条があります。公共交通網が非常に完備されましたが、ここから西が歩く魅力に乏しいのです。

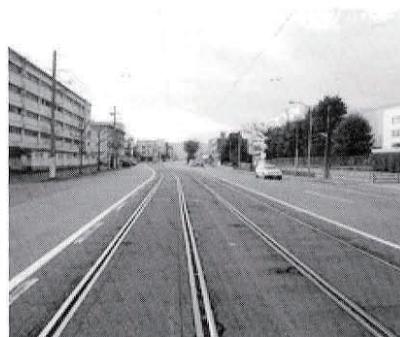
実は、高瀬川は桂川から水を取り、東に向かって、千本通りの近くまで流れてきています。残念ながら西大路通から暗渠なのです。地面の中に水路があり、その分自転車道にはなってはいるのですが。非常に煩雑に歩道上にも車が出入りしています。そのような風景が西大路通まで続きます。道路デザインの改良が望まれる地区です。



三条七本松付近

わないので風景です。この辺には、道路断面的にはいろいろな可能性が残っています。ここに先ほどの高瀬川がオープンカットされていますが、水は流れていません。

白く、いつか電車が見えなくなつても、その気配が残っていて、もう少し歩くとまた出会うという、あまり見ない風景です。魅力の一つかと思います。



西大路三条付近



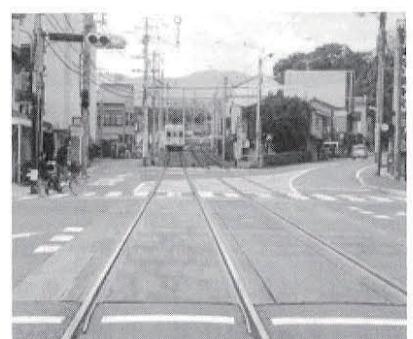
嵐電山ノ内駅付近



水のない西高瀬川

西大路三条から西に、嵐電が路面を走っています。京都で唯一の路面電車状態です。これが道路とくっ付いたり離れたりしながら、帷子ノ辻を経て嵐山に至ります。つまり電車道と三条通りは非常に密な関係があるということです。かわいらしい嵐電の電車が走っており、こういう風景は実はもう京都ではここしかないです。

電車は左、車は右という感じの世界で、歩行者はここから嵐電と別れ、また天神川で出会うのですが、こういう電車の出会い方が面



葛野大路三条付近



三条太秦繁栄会付近

●第7ブロック

西大路から西、道路の幅が3倍くらい広がります。嵐電さんがここにぐっと飛び出してきて、ずっと西に走っています。今までの三条通りとは全く違う風景に変わります。ここはなかなか魅力的な空間ですが、この空間をどう活用していくかということには知恵がいると思います。周辺は大きい工場が多く、人が歩くのにスケールが会

三条太秦の商店街は、先ほどの山科の四宮とよく似ていて、車が圧倒的に道路を占拠していますので、買い物がしにくいという非常に悲惨な環境になっています。

これも広隆寺前です。たまたま信号待ちですが、車と嵐電が飛び出してきて、歩行者と車と電車という、ある意味では面白いにぎわいで、そこに広隆寺があります。こういう風景を、歩いていて楽しい風景にどうしたらできるかが、われわれの課題かと思います。



太秦広隆寺前

●第9ブロック

それを過ぎて、帷子ノ辻から嵐山の手前、桂川と出会うところまでです。嵐電は三条通り北側 50 M 位離れて平行して走っていますがその姿は見えません。通り沿いには古い民家があつたり、少しお店があつたり、狭いながらも両面通行ですが、結局、歩く人のことをあまり考えていない道が1~2km続いてしまいます。

今回写真には出でていませんが、高瀬川が通りに接したり離れたりして流れています。そういうもの

も、風景の中でとても重要なものがと思います。



桂川との合流付近

●第10ブロック

嵐山に出るときは道が広くなつて、街が開け、左側に桂川を望む。ここも歩く道としては今後細かいデザインが幾つか考えられます。アイストップとなる渡月橋と嵐山が見えます。三条通りには珍しく、自然の風景が広がっています。

にぎわいのある嵐山商店街です。観光拠点として嵐山、嵯峨野は人気スポットです。一応われわれとしては、この天龍寺前を終点というか始点というか、三条通りの西の端としてとらえています。



嵐山商店街



進行・大石義一 氏

以上のように、委員会としては、活動のなかで、新しい風景の発見や課題に出くわしました。この説明で三条通りの魅力と課題を少しはご理解いただいたと思います。さて、今日は観光のための道路交通について、とりわけ歩行者のためにはどういう道がいいのかを、それぞれのパネラーの方に伺いたいと思います。

まずは都市計画の専門家である井口先生に伺います。三条通りも面白いですが、本当はもっとこういう所もあるというお話をいただければと思います。

井口 私は大石さんと同じ職場なので、三条通りをやっているという話はたびたび聞いていました、それは素晴らしいことだと思っていました。

都市には軸が要ります。世界の文化都市といわれるロンドン、パリ、ローマ、ニューヨークなどの都市には、しっかりした軸が必ずあります。そのような都市を「軸線都市」と僕は名前を付けますが、1本のガンとした軸の存在が世界的な文化都市として重要です。それ

に三条通りはぴったりではないかと思います。背骨がないと、クレゲみたいで駄目だし、背骨が何本もあるとオバケだから駄目です。やはり軸線は1本です。それが一番成功しているのはパリだと思います。パリの例を見ていただいて、三条通りで東西の軸を作ろうと言う大石さんや皆さん方にエールを送ろうと思います。

京都には縦の線がたくさんあるのですが、それを串刺しにして横に三条通りが通っており、琵琶湖まで行きます。全体のちょうど真ん中を通っており、非常にいいポジションにあります。それが京都の重要な所をつないでいることは大石さんが話されたとおりです。「軸線都市・京都の中心軸=三条通り」は、琵琶湖から嵐山まで通っているわけです。

では、パリはどうなっているか。

パリでは1960年代から、歴代の大統領がかかわって、「軸線都市・パリの戦略」をやっています。

ところが1615年のパリは、ぐちゃぐちゃの都市だったわけです。京都は1200年の昔に軸線都市を創っていますが、パリはそうではなかったのです。しかし現代のパリは全体が軸線都市になっています。この中で、東西の軸線が一番大きい軸として通っています。

こういう軸線都市に変わったのは、日本の幕末から明治にかけてのころで、開国前の日本の遣欧使節団はその頃の変わりつつあるパリを見ています。夏目漱石はほぼ完成した軸線都市のパリを通ってロンドンへ留学しています。そのようなパリをつくったのは、ナポレオン3世の指示を受けたオスマンです。「芸術家そして破壊者」と言われていますが、旧いパリの町並みを強引に壊しながら、パリの主要な地点を結ぶ軸線で都市を再編しました。19世紀のオスマンによってつくられた軸線都市がパリです。歴史的には「バロック様式の都市」と呼ばれるのがそれです。軸線がつくる世界の文化首都という国家戦略で、その後歴代の大統領がそれを強化していったのです。



井口勝文氏

みを強引に壊しながら、パリの主要な地点を結ぶ軸線で都市を再編しました。19世紀のオスマンによってつくられた軸線都市がパリです。歴史的には「バロック様式の都市」と呼ばれるのがそれです。軸線がつくる世界の文化首都という国家戦略で、その後歴代の大統領がそれを強化していったのです。

パリといえば、まずは凱旋門、ルーブルと、これを結ぶシャンゼリゼ大通りがこの軸線の起点になります。ちょうど三条の都心部の辺りがこれに当たるでしょう。

詳しく見ると、凱旋門からシャンゼリゼを通って、パレロワイヤルを通って、コンコルド広場、チュルーリー公園を通ってルーブルに至ります。このパリの起点から東へ、バスチュー広場の方へ軸線を延ばしていくのが最初のパリの軸線プロジェクトです。バスチュー広場に新オペラハウスを造りました。そこに至る道筋でレ・アルの再開発と呼ばれる、昔のパリの中央市場の再開発をやっています。ショッピングセンターであり、文化センターであり、高速鉄道の駅であるという大規模な再開発です。

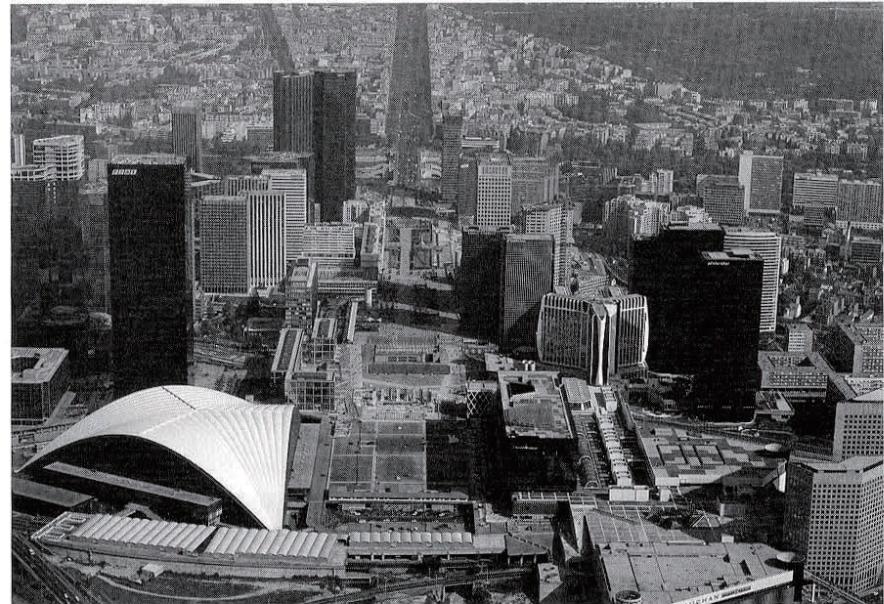


軸線都市・パリ、ルーブルの上空から凱旋門の方向を見る

その東側に、現代芸術の世界的なセンターとして知られるポンピドーセンターを造りました。その辺り一帯のマレー地区も再開発しました。京都で言えば西陣くらいの大変な旧い町並みです。ここにヴォージュ広場があります。これは非常に美しい町並みで、ビクトル・ユーゴーの家があつたりします。この辺りには歴史的な遺産がたくさんあり、ノートルダム寺院や、市庁舎がこの周辺にあります。古い鉄道駅を転用して再生したオルセー美術館もこの地区にあります。印象派の重要な作品がこれでもか！と言うくらい並んでいます。軸の周りに歴史的な存在を強調しながら、新しい重要なものをそこに加えていく。そのようなプロジェクトを積み重ねることで軸線の存在感を強くしました。

シャンゼリゼ大通り、ルーブルから東に繋がるリヴォリ商店街は昔からの老舗商店街です。その奥にあるレ・アールの再開発とポンピドーセンター、そしてフランス革命の拠点になったバスチユ広場に至る軸線とその周辺を見てきました。非常に重要なポイントを結んだ軸線であることが解ってもらえたと思います。

軸線は更に東に延びて、リヨンの駅、ルーブル宮殿から移転した大蔵省、ベルシースポーツセンターという重要な東の拠点を創りました。バスチユ広場、新オペラハウスから更に東のリヨン駅、大蔵省と、ルーブルから東へ延びる軸



軸線都市・パリ、ラ・デファンスから凱旋門の方向を見る

がいかに強くつくられているかを見せていただきました。

次に西の方に延びる軸ですが、西の端にラ・デファンスという全く新しい超高層ビルの新市街地、新しいパリの拠点をつくりました。京都では南の竹田街道の方につくりろうとしていますが、パリの場合には西の端につくり、そこと旧市街地とを一直線で結びました。その途中に国際会議場があります。この周りにはエッフェル塔があって、パリの最も重要な中心部です。

西の端に創ったラ・デファンスを見てみます。人工地盤で覆われていて、自動車と鉄道は地盤の下、地盤の上は全て歩行者の広場になっています。展示場や、新しい凱旋門を造り、1989年にはその最上階でサミットを開催しました。

ラ・デファンスから見ますと、真っすぐ延びていった先にパリの

シンボルである凱旋門が見えています。新しい凱旋門と古い凱旋門を、同じ門型で表して結んでいます。

最初の中心軸から東へ西へ延ばしたパリの中心軸がこのように出来ており、大石さんが言われ、われわれがやろうとしている三条通りは、まさにこれにふさわしく、しかも長さがほぼ一緒です。都市の中心軸は人間で言えば背骨です。「一本背骨が通っている」ことは、人だけではなく、都市にとっても大切なことです。

大石 確かに、都市には大きな軸線が必要で、大阪も、南北の御堂筋がそれに当たるのではないかと思います。京都の三条が、パリのようになるのか、大阪のようになるのかはともかく、やはり一つの軸があることによって、京都観光も非常に分かりやすくなる。そこ

を歩くことによって、京都の街を全部知ることができる一つの手立てになるということについては、面白くなりそうだと思います。

とはいって、歩行者のための道路にしたいと何十年も前から都市計画の中では言われているにもかかわらず、いつまでたっても自動車が優先している日本の道路文化をどう見るのか。この三条通りをむしろ軸にしながら、人間がどのように歩いて観光したり生活していくのが一番ベターなのか。ご専門の中川先生にお聞きしたいと思います。

中川 今、井口先生から、三条通りが都市の軸線に当たるというお話をあり、シャンゼリゼとは道路の性格がだいぶ違うかもしれません、今のお話のとおりだと思います。軸線は必ずしも広い道路を自動車ががんがん通らなければいけないのでなく、都市の中において、多くの人の感覚として軸を形成しているものであれば、軸線になり得ると思います。

歩行者を中心としたまちづくりは、世界の多くの都市で今行われ始めてきています。かつては狭い道路を歩行者化するのがパターンでしたが、今は都市のメインストリートと呼ばれるような所を、どんどん歩行者化している都市がたくさん出てきています。例えば上海の南京路もメインストリートで、かつては自動車の道路として街の最も中心的だった道路ですが、

2000年から歩行者道路にしています。北京も、王府井ストリートを歩行者化しています。ですから、考え方は非常に大きく変わってきています。その辺をわれわれも踏まえていかなければいけないと思います。明らかに自動車中心型に構成されてきた都市計画や都市の交通計画が、この15年から10年ぐらいの間に大きく考え方方が変わっています。

私は学生のときに京都へ来たのですが、皆と雑談している中で、三条通りはいろいろな姿があって非常に面白いという話をずっとしてきました。当時はまだ京神線も、蹴上の辺りでは三条通りの路面を通っていた時代で、西にも東にも路面に電車があるし、その中間には歩行者のための道路もあれば、自動車のための道路として使っているところもあり、道路の見本市のように非常に面白い表情をしていました。残念ながら私はこの14kmを続けて歩いたことはありませんが、部分的に歩きながら、ほぼ全体を行ったことがあります。それは30年くらい前のことで、皆さんより私の方が先に気が付いていたと言ってもあまり意味がないませんが、今回たまたまお話しさせていただけることに非常に感激しています。

私は中心市街地の商店街の人たちとも、一緒にいろいろとまちづくりをやっていまして、三条小橋や三条名店街の皆さんと一緒にやっており、やはり歩くことの重要性



中川 大氏

という視点から、いろいろと今も議論をしていただいているところです。

それから、私は祇園祭のときに毎年、錦の商店街の人たちと一緒に錦のおみこしを担いでいるので、三条通り、三条会の所を通させていただきます。あの辺りを通っていますと、アーケードの中で音が非常に響くというか、非常にぎやかな雰囲気になって、いつも感激して、やはりいい道路だなといつも思っているところです。

三条通りは、いろいろな姿があるところがまず面白いです。狭い道路を自動車に占領された形になっている場所や、商店街が形成されていても、自動車がメインな使い方になっている所がまだあります、歩行者を中心とした使い方にしていた方が全体としてはいいと思われます。こう言うと、今、自動車が走っている所を、自動車が通れなくなると周りが渋滞してしまうのではないか、自動車の人が困るのではないかということがあります。少し前までの交通計画だと、やはり自動車を通さざるを得ないという発想の方が強かつ



たのですが、近年の都市交通計画では、明らかに歩行者が重要で優先されるという考え方方がむしろ絶対的な基準になりつつあります。

誰もが歩行者優先は当たり前だと思いますが、実際にはそうでないところがあります。例えば三条通りの狭い所などもそうだと思いますが、「この道路は狭いから歩道が造れない」という言い方をされることが普通にあり、誰もがそのとおりだと思ってしまうかもしれません。

ませんが、これこそ自動車優先の考え方です。歩行者が優先されていれば、「この道路は狭いから車道が造れない」と言わなければいけないはずです。歩行者をもっと重視していく視点が出てきた方が、都市全体としてはにぎわいのある魅力的な街になっていきます。

多くの都市計画をやっている人たちとは、これまで道路は広い方がいいという感覚を持っていた人が多かったと思いますが、必ずしもそうではない。特に商店街などの場合はそうです。京都の商店街は、狭い所、あるいは自動車を通していな所がにぎわっていることは歴然としています。これは京都だけでなく、世界的に見てもそうです。京都の錦や寺町や新京極など、あるいは観光地でも産寧坂や清水道や銀閣寺の参道など、狭い道路の方がむしろにぎわっています。三条の交差している所でも、

古川橋という東山三条の所にある古川町商店街も狭い道路ですので、自動車が入れなくて歩行者化をずっとしてきたため、むしろ今でも元気に商店街として守っています。中途半端に自動車が入ってきた商店街は、なかなか厳しい状況に陥っています。

実は道路を自動車で埋め尽くしても、決してにぎわっているとは言いません。つまり、歩く空間が多くて、たくさん的人がいること自体が、にぎわいの定義であるわけですから、歩く空間がない所にはにぎわいは生まれないです。にぎわわせていくためには、そういう考え方方が重要です。

また、にぎわいを生み出すためには、人に来てもらわなければいけません。今まで自動車で来てもらわないと、人が来ないのでないかという感覚もあったのですが、そこもやはり大きく発想を変えていかなければいけません。公共交通や自転車や徒歩などで来てもらう。というのは、自動車は非常に大きな面積を取りますので、道路も広い空間が必要ですし、駐車場の空間が必要です。街の中を、自動車のための空間に大きく変えていかないと、自動車では來もらえず、大きく変えたつもりでも、実は大した数ではないことになってしまいます。電車が1本着けば、100人、200人の人が乗ってくるのですが、100台ぐらいの駐車場を造るのは、どんなに大変か。たくさん的人に来てもらうためには、公



公共交通を使うか、徒歩や自転車で来てもらうのが一番効率的です。世界の多くの都市がやってきていくのは、街の中においては歩行者のための空間を増やしていくことと、来てもらうために、公共交通や自転車や徒歩のための空間を充実させていくことです。京都は都市の構造としてはヨーロッパと同じですので、それが得策だろうと思います。今日、持つておられる視点は、非常に将来に向けて目指していくべき方向だと思っています。

大石 三条通りを歩いていますと、歩行者の方には道の復権を、せめて背骨である三条通りから始めたらどうかと思っていますので、心強いお話をいただいたと思います。

公共交通との連携が歩行者にぎわいを保つためには重要だというお話をですが、今日京福電鉄から来ていただいている土井さんに、公共交通の役割と三条通りとのかかわり、嵐電と三条もしくは地域というお話をいただければと思います。

土井 4年前までテレビ局で報道の仕事をしていたのですがご縁があって京福電鉄に転職し、総合プロデューサーとして微力ですがグループ企業の活性化や京都観光の活性化や地域の人たちや沿線のお寺や神社と連携しながらのイベントや観光客誘致の仕事をしています。京福電車の沿線には天龍寺、仁和寺、龍安寺、そして金閣寺ま

で入れると世界文化遺産が四つあります。沿線全体を、もっと広い意味では京都全体をテーマパークととらえ、その中を嵐電、京福電車は走っているということで、地域の人たちとかかわりながらイベントをしています。源氏物語千年紀には仁和寺で源氏物語の講演会をシリーズで開催したり、混沌とした時代に少しでも安らぎを感じていただこうと龍安寺などで「心の時代」の講演会をしています。

また沿線の大将軍商店街は妖怪の地で商店街や嵯峨芸術大学の学生さんにもご協力いただいて「妖怪電車」を3年前から走らせてています。今や夏の名物イベントになっています。

また、嵐山を少しでも活性化しようと宝厳院では、秋の紅葉のときにライトアップして、誘客を図っています。冬の嵐山花灯路では毎回、長谷川章さんという世界的なデジタルアーティストが創作考案したD—K（デジタル掛け軸）を大きなプロジェクターを使って法輪寺の本堂や山に投影します。今までと少し違うライトアップの仕方によって、閑散としていた渡月橋から向こうに、誘客を図ります。多いときは1日5000人、10日間の期間中5万人ぐらい訪れます。京福電鉄だけではなく、地域が活性化することをやっています。

嵐電が3月25日で開業100周年になるので、嵐電の歴史を話しながら、京都の公共交通として果たす役割のようなことを少し述べてみ



土井春義氏

たいと思います。

明治21年に京都電燈が日本で最初の水力発電所を蹴上に作り電気を供給するようになりました。その中で京都市電の前身となる路面電車が日本で初めて京都市内を走りました。明治43年3月25日に「嵐山電車軌道」という会社が、四条大宮から嵐山まで電車を走らせました。「嵐山電車軌道」の「嵐」と「電」を取って「嵐電」と呼ばれています。

電車が走ることによって、昔は竹やぶだった太秦に、日本のハリウッドといわれるほど映画の制作会社がどんどん来ました。電車が走ることで便利になり、役者さんが電車に乗って撮影所に通い、大映通り商店街では撮影の衣装を着たまま買い物をしていたそうです。

市電も京都市内をくまなく走っていたのですが、モータリゼーションの波に押され、昭和53年に全面市電はなくなりました。それで街全体がバスや自動車が増えて混雑するという、逆の現象が起こっているのです。

京都市は今年1月23日に「歩くまち・京都」憲章を制定しました。



「わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。そして、市民と行政が一体となって、だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。」と、京都市も将来はLRTの路面電車を走らせようというお考えをお持ちのようですが嵐電は四条大宮から嵐山、北野白梅町まで走っていて、西大路三条から山ノ内、新しくできた嵐電天神川駅、蚕の社までは路面を走っています。これは京都唯一の路面電車といわれ、私はこの風景がものすごく好きです。これをもう少し有効活用して、三条通りを軸にして活性化できなかということ、電車の果たす役割は大きいのですが、これをどう活用をすればいいか。

地下鉄東西線ができて京阪の京津線と嵐電につながって大津や神戸、大阪からも嵐山まで行けるようになりました。その空間で私が今考えていますのは、パーク＆ライドです。自転車に乗って、疲れたら電車に乗って、そして歩きながらすごせる。観光客も含めて当然地元の人たちも参加して、歩く街が楽しめたらしいと思っています。そういう中で、商店街も地域に住んでいる人たちも、どのように三条通りを有効活用し、まちおこし、まちづくり、街の観光の活性化ができるかを、考えたらいいのではないかと思っています。

そこの沿線に住んでいる一人一人がイベントプロデューサーであり、観光プロデューサーであり、全部トータルして観光デザイナーになったらどうか。その土地の人たちがみんなでトータルに最後はやるのですが、一人一人がそういう

うデザイナーになって、いろいろなことを考えていくば、もっと面白い、点から線にした軸足づくりができると思います。こういう場でいろいろ議論するのも大事なのですが、お酒を飲み雑談をしながら、いろいろと発想していくば、もっとコミュニティづくり、まちづくりが活性化すると思っています。嵐電開業100周年の3月25日には嵐山駅で関係者をお招きして記念式典をやります。また嵐電の車体の色を変えるとか「四条大宮から西院」までの線路の両側に桜を植えて新しい桜のトンネルを作ろうと計画もあります。

大石 期待しましょう。ありがとうございます。

先ほどの井口先生から、パリと一緒にだという背骨論をいただきました。ストリートの魅力は、必ず始点・終点に、ある種の大きいポイントがないといけない。先ほどのお話ではデ・ファンスがありルーブルがあり、間に凱旋門がある。東に行ってもただの田舎ではどうしようもないわけです。ルーブルがあることで、人々の心をつないでいると思います。

では、京都の三条はどう見たらいいのか。嵐山は多分大きなエネルギーだと思います。東の山科は、公共交通機関として、JRと地下鉄の駅つながっているという機能は非常に大きいのですが、観光としての資源がやや弱いかもしない。それをどうしていくかということ

で、何か先生のお考えがありませ
んか。

井口 軸をつくるには、まずその軸の両端がしっかりとしていることと、物理的に歩行者優先の道がずっとつながっていることが大切ですが、軸が一つのイメージとして確立されることが最も重要です。実は歩いていったら、歩けない所があってもいいのです。それはつながる方がいいですが、つながらないから駄目だというものでもない。都市のイメージとしてつながっている、軸になっていることが、まず大事です。そういう意味では、大石さんが、エリアで分けると10個がつながっており、さらにこれに数珠つなぎの枝が出ていて、その周りにいろいろなものがあるという話をされました。土井さんもそのような、エリアとして見ることの大切さを話されました。だから1本ではなくて、ある幅、ある房

も含めて、数珠つなぎで東西にイメージが形成されていることが、私が言っている軸です。だから、それぞれが「ここにあるのだぞ」ということを強化し、房としてつながる強いイメージをつくる事が大切です。例えば10のエリアの全部、十何キロをいっぺんに歩くことは、実はしないわけです。それぞれの場所に入ると、そこが歩行者優先の街になっていて、その歩行者優先の街が数珠つなぎになっていることだと思うのです。そういう意味での軸線だということです。

そういう意味で捉えれば東の方も十分大丈夫です。岡崎公園があり、南禅寺界隈、蹴上げ、粟田口、そして琵琶湖へつながるというイメージは、非常に強く大事な京都のポイントだと思うのです。

大石 そういえば、琵琶湖ですが、つい先日、新聞に蹴上のインクラ

インの上に三十石船を復元して載せるという記事が出ていました。あれは船が載っていないと何かよく分からない鉄骨の固まりなので、大変いいと思います。昔、僕はあるの疎水は、琵琶湖からどこに流れているのかと思って、山科の山奥に入りましたら、疎水のトンネルがありました。その向こうから琵琶湖に繋がると思うのですが、そこにも船を浮かべようという話があります。三条通りから少し離れますか、大きい意味では三条通りを軸にしながら、イメージとして数珠つなぎにして、そこにいろいろな広がりがそれぞれに出てくるととらえていくと、東の方にも幾つかのポイントがあります。それを整備していく課題はあるにしても、つながりそ�だと、勇気がわいてきました。

土井 この前ある講演会でJR東海のトップの方が、疎水を使って観光づくりをしようと。京都の観光はどこも行き詰まっているところが多い中で、唯一残されているのが疎水だと。インクラインというのは、傾斜電車、ケーブルカーのことですが三十石船に荷物を載せて、疎水を通って、鴨川を通って、淀川を通って、大阪まで物を運んでいた。それが車などに押されて輸送手段としての価値がなくなつたのですが、あらためて「疏水」をみなおしてみようということです。JR東海も「そうだ京都へ行こう」というキャンペーンをいろい



ろやっています。今年は4~6月まで仁和寺ですが「そうだ京都に行こう」のキャンペーンと三条通りがつながっていけば、ものすごく面白い観光ツールができると思います。

大石 われわれとしては「そうだJRとつながろう」という感じで、山科と二条駅と嵯峨野の駅がJRともつながっていますし、嵐山は阪急が来ていて、京阪も当然三条とつながっています。大阪とも大きなつながりもあり、夢は広がる一方なのですが。

中川先生がおっしゃるように歩行者優先があればいいのですが、なかなか日本の現実はそうはいきません。いろいろな経済活動の問題もあるし、生活の利便性だけの問題もあるところで、共存の仕方はあるのか。実は三条通りの寺町から新町までの所は歩道の舗装を変えるだけで、車が遠慮し始めました。交通の規制は全然していないのですが、ある種のデザインで歩行者の方が優先になってきました。中川先生、何かもう少し他に方法があれば教えていただきたいと思います。

中川 やはり三条のその辺りがいい事例で、発想はそういうことです。歩行者優先という考え方があるので、どうしても必要な車だけが入ってくるのであれば、車の台数はそれほど多くならないのです。十分そういう形で共存していくことは

可能だし、そういうことをしている所は実際にはたくさんあります。

広隆寺の東側なども、通っているのはそこに用事のない人たちがほとんどなわけです。そこに用事がある人や近隣にお住まいの人たちだけが走るのであれば、共存可能なくらいの数になるはずです。一般の人は同じ道は、その日に最大でも2回通るくらいですから。それもなるべく控えていただいたら、公共交通にできるだけ乗っていただくなりして、どうしても車で通らなければいけない人だけだと、そんなには大きな数ではありません。

それから、「昭和の町」をやっている豊後高田市も、歩行者化はしておられませんが、事実上歩行者の方が優先されています。それから、お伊勢さんの参道になっている所も、自動車は入れるのですが、事実上、歩行者道路のようになっています。ですから、一切自動車を通させないようにするのではなくなり難しいかもしれません、歩行者優先という前提で、必要な車は入ってきてもらうと、だいぶ可能性は出てくると思います。

井口 写真を用意したのですが、デザインによって、人と車の共存あるいは譲り合いが出来るのではないかという例と、ヨーロッパでは歩行者優先が常識だという例です。

アムステルダムの都心部を、Light Rail Transitという非常に座



アムステルダムの駅前

高の低い電車が走っています。全く路面がフラットで、自転車も歩行者も電車も自動車も一緒にそこを走っています。これは「危ないんじゃないかな」と一瞬思いますが、歩行者優先の街をつくることは、自己責任の街をつくることなのです。そのような発想の転換も必要だと思います。

人と電車と自転車と自動車が一緒に走るので、全体が平坦な道路になっています。自動車はほとんどないのですが、この街に必要な自動車、あるいはこの街に住んでいる人の自動車は走っています。これはアムステルダムの駅前です。京都駅前や二条駅前を歩行者優先にするとすれば、このように相当変わることが分かります。



乗り場も平坦ですが、よく見ると乗り場がじわーっと盛り上がっているのです。

かなり多くの客が乗り降りする乗り場では段差がかすかにあります。それでもすぐ横を自転車が通っています。

もう一つは、水際の街です。水路があって、道路があって、カフェテラスがあるという、うらやましい風景です。よく見てみると、このようなうらやましい街をつくる上で大事なことがいくつかあることに気づきます。まず、道路に椅子とテーブルが置ける。それから、歩道と車道が同じ舗装材です。これは大事なところです。それから歩道と車道の段差が低い。だから、自転車などはすぐ乗り越えて



アムステルダムの運河沿いの道路風景



ローマのポポロ広場



ウルビーノの坂道



メルカテッロの広場

いけるし、歩いていても気楽です。日本だと、車が来ても歩道に乗り上げないように十分な高さを取っていて、さらに安全柵が付いていますが、ここでは安全柵は一切ない。だから、子供を連れて歩いているときは、親は自己責任できちんと手をつないでないといけないわけです。

道路の舗装に注目してみます。人と街が生き生きと見える舗装とはどんなものかというと、まずシンプルであることです。出来るだけデザインしないようにしなければいけない。すると素材が勝負です。自然素材が一番強い。これは日本でやろうとするとコストの問題が出てきたり、施工の問題も出てきてなかなか出来ないのですが、耐用年数を考えれば必ずしも高くつくものではありません。

自然素材の舗装を見てみます。ローマのポポロ広場です。ピンコロ石をただ敷き詰めただけです。

ウルビーノの街の裏通りも、勾配が内向きで、デザインと道路の構造が一致しています。

メルカテッロ (Mercatello) という非常に小さい街の広場にも、一面にピンコロが敷かれています。

セニガリア (Senigaglia) という小さな街は、非常にユーモラスな、ひもを結んだような形で、これがデザインされたものかどうか分からぬようないいデザインです。

ボローニャの一角に、玉石を敷いた所があり、ここは非常に歩きにくいのですが、敢えて昔の舗装をそのまま残しています。

逆に、非常に歩きやすい端正な敷石がアレツォ (Arezzo) にあります。



セニガリアの広場



ボローニャの玉石の街路



アレツォの端正な敷石の街路

イタリアの旧市街は1960年代までは相当荒れて、自動車もどんどん通っていたのですが、その後、都心部を歩行者優先にして、舗装も随分やり変えました。そうすると、町中の古びた多くの敷石が非常に端正なものになってしまったのです。どちらが良いかと言われると、なかなか難しいところですが、このように端正なものになると周りの建物がどんどん良くなってくるのです。みんな自分の家に手を入れてきて、見違えるような街になるのです。だから道路の舗装をやり変えるだけで、街は様変わりするのです。それを多くのイタリアの街で見てきましたし、私自身も日本の街でそのような経験をしました。三条通りの場合、まず舗装を徹底的にやり変えると、街の軸の存在が誰の眼にもはっきりと見えてくるのではないかと思います。



レッչェの滑らかな敷石の街路

レッչェ (Lecce) でも、ここはピンコロではなく、かなりなめらかな、大判の敷石を敷いています。

またボローニャですが、これは少しデザインされていて、真ん中に色違いの石を敷いた部分があり、ここで夏に映画会を1ヵ月くらいやります。



ボローニャのマッジョーレ広場



シエナの煉瓦敷のカンポ広場

シエナという街はレンガです。近づいてみると、非常に荒っぽい敷石で、雑草が生えたりしています。シエナのすぐ近くのサンジミニアーノ (S.Gimignano) という所もレンガ敷きの道路・広場になっています。



サン・ジミニアーノの煉瓦敷の広場

今見ていただいたのは歩行者優先が中心ですが、サンジュスティーノ (S.Giustino) という街は少し違います。

郊外の道路沿いの街で、まとまりのないどっちかと言えばしょうもない街だったのですが、みんな

で「なんとかならないか」と考えたのです。ここは元はアスファルト道路で、ばんばん車が通っていたので、まずバイパスを通して交通量を減らしました。それでも車はかなり通っています。そのうえで車道も歩道も区別なしに舗装してしまいました。人も車もごっちゃで十分気分良くやっています。非常にいい空間として、街の中心になりました。これは歩行者優先のもう一つ先を行った例だと思います。歩行者優先の原則を生活の中で自然に認識しているから、入ってくる車が遠慮して通るのです。もちろん交通規制もありますが、舗装を変えることによって、立派に車と人が共存する歩行者優先の街がつくれる可能性をここに見ることが出来ます。

デザインしない方がいいと言いましたが、デザインをきちんとしているすごい例を最後に見ていた



サン・ジュスティーノの歩車共存の道路



アッシシのサン・フランチェスコ広場(下段)

だきます。街の全部が世界遺産のアッシジという街の、最も重要な広場です。

ここに全く新しいデザインの舗装をやって、街のイメージを一気に高めました。以前は濃いグレーの石を敷いただけの広場だったのですが、10年ほど前にやり替えたのです。これを誰がどのように決めたかは非常に興味があるのですが、まだ調べていません。周りの風景とこの広場とが一体にならないといけない。手前の街と向こうの田園の風景とを見事に共鳴させています。敷石のデザインで街は一変し、歩行者優先で車も共存できるという例を見ていただきました。

大石 デザインの力。それによって人々の生活方向や楽しみを発見することができるという、いい事

例を見せていただきました。

土井さん、先ほど沿線の住民とともに風景を変えていきたいというお話をしたが、京福さんの駅も、かつての市電のように道路の中央付近に、小さなプラットホームがあったり、道路と一緒に走っていない所は、やや古い駅舎があって、なおかつ駅舎であって駅舎でなく、電車から降りたら駄菓子屋があつたり、占い師さんがいたり、何か不思議な空間になっています。ど

この鉄道でもあるような、ここまでが電鉄の敷地で、というフェンスが見えず、ボーダレスのような気がします。そこが非常に嵐電の魅力ですが、その辺で何か考えているようなことはありますか。

土井 そうですね。嵐電が走っている所そのものが、もうデザインされているのです。例えば太秦広隆寺の駅だと、家の玄関が駅のホームとつながっていてホームと玄関の境目が分からぬのです。そういう状況が嵐電の沿線にはたくさんあります。今まで車折や御室と言っていたのを、車折神社、御室仁和寺駅、広隆寺駅と、20ある駅のうち7つを全部お寺の名前に変えました。そうすることによって、沿線全体がテーマパークである中をチンチン電車が走っている、路地裏から見ると向こうをゴトゴトと電車が走っている。そういう風景は壊したくないので、触らないのがいいと思っています。

三条通りの山科から嵐山の沿線には、隠れた文化財などの遺産がいっぱいあり、そういう地域遺産をみんなで見つけることによって、新しいまちづくりが生かせるのではないかと思います。いろいろな商店街もありますが、その商店街が独自の路線で地域の特性を生かした独自の活性化をやればいいと思うのです。そのうえで他の商店街と連携して行けばいいのではないでしょうか。ある著名なデザイナーの人が「人は誰でもデザイナー



京都



である。ほとんどどんなときでも、われわれのすることは、すべてデザインであり、デザインは人間の活動の基礎だから」と言いつています。まず、そこに住んでいる人全部がデザイナーになって、いろいろなことを発想することです。例えば通りに商店街がなかったら困るだろうというところから、新しい物事を見ていく。それを僕はマイナス思考の発想と思っているのですが、逆の発想から見ていくと、新しいものが見えてくるのではないかと思うのです。それと、「東の江ノ電、西の嵐電」と言い、江ノ島電鉄と嵐電が姉妹提携を去年、結びました。嵐電は開業100周年ですが、江ノ電は全部の路線ができる100周年なのです。関東と関西と離れていますが連携を取りながら、まちづくりや観光客の誘致を図ろうとしています。そういう中で、共通のマスコットキャラクターを作ろうという発想が出てきました。マスコットキャラクターで、まちづくりが成功した例がいっぱいあります。例えば平成19年に誕生した彦根市の「ひこにゃん」

は彦根城築城400年の記念事業などのキャラクターとしてブレイクし最初は55万人の予想が76万人来て彦根城の来館で6億円、祭り全体の観光消費額が174億円あり、経済効果は338億円に上がり、彦根市の赤字がその年は黒字になったそうです。

それと、境港市出身の漫画家・水木しげるさんの「ゲゲゲの鬼太郎」のキャラクターで、境港市が町おこしをしました。最初は妖怪を街中に置くことはいけない反対だという商店街の人たちがおられたのですが最後は「水木しげるロード」を創ることになり街のあちこちに妖怪のブロンズ像が設置されています。そして水木しげるさんがご存命なのと、「ゲゲゲの鬼太郎」がブームになっていたので平成19年には水木しげるロードには148万もの観光客が訪れ鳥取県の観光スポットの一番になるなど境港の街は活性化しました。嵐電も水木しげるさんの妖怪をラッピングした「化け電」を走らせていますがなかなか好評です。だから、この三条通りも何か共通のキャラクターを作ることによって、街が活性化する一つにつながっていくのではないかと、そういう「まちづくり」もいいと思います。

大石 だいぶ話が広がりつつあります。

先ほど、舗装のデザインによつても随分、人の気持ちが影響を受けるというご意見がありましたが、

中川先生からも、何かご意見はありませんか。

中川 実はわれわれも、こういう所でスライドなどお見せしながら何かするとすれば、シェナやボローニャ、フィレンツェやウィーンの中心市街地の写真などを出すわけです。井口先生とは全く分野が違いますが、いい道路とはどういう道路か、あるいは街のために役立つ道路はどういう在り方があるのか、どういうデザインなのかと考えていくと、同じ方向の視点に行き着くのだと感じました。

私も交通と商業のにぎわいの関係などを調べたいと思って、ヨーロッパを回ったことがあります。そのときまた娘を連れていき、「この道路はにぎわっているね」と会話をしながら、幾つかの都市を回った後に、娘がぽろっと「歩道と車道の段差が少ない道路ほど、にぎわっているように思う」と言いました。まさに歩行者から見て使いやすいような道路が、やはりにぎわっているし、自動車はその中で共存しているのです。



歩行者とトラムだけが走っているような道路を、トランジットモールという呼び方をする場合もありますが、公共交通と歩行者だけが共存した空間は、世界にたくさんできてきてています。危険があるのではないかという指摘もありますが、実際にはそんなに危険ではない。なぜかというと、人々は安全度を一定にするように行動するわけです。歩行者がたくさんいる所では、自動車はゆっくり走ります。歩道と車道が完全に分離されていて、段差も柵もあるような道路では、自動車はスピードを出して走りますから、事故が起こったときには、そちらの方が重大事故につながる可能性が大きいのです。そういう意味では、混在しているから、危険度が上がっているわけではないことになります。道路の構造によって事故がなくせるかというと、そんなことはありません。高速道路は歩行者と完全に分離さ

れていて最も安全であるはずですが、最も悲惨な事故は高速道路で起こります。つまり、人々は安全だと思ったら、スピードを上げるからで、危険だと思ったらスピードを下げるのです。混在しているから駄目だということはないことは、常識になってきています。

京都市は、四条通りを、歩道を広げてバスなどだけが通るようなトランジットモールにすると言つておられますが、それはトランジットモールとは言いません。トランジットモールとは、公共交通と歩行者が混在している中で、歩行者の方が優先的な発想になっているものです。モールとは、もともと木陰の散歩道という意味で、歩行者を優先する所です。

京福さんの駅の話がありました
が、昔は向かい側のプラットホームに渡るのに歩道橋をかける駅の方
が近代的だと言われたのです。
しかし、今は嵐電さんのような段

差の非常に少ない駅を本来目指さなければいけない、立体的にいろいろな所を渡るような駅の方が素晴らしい駅だという発想からは離れた方がいいと、私は授業で言っています。嵐電さんの駅は、ターミナルの駅である四条大宮にしても白梅町にしても嵐山にしても、ほとんど段差なく、すべての方向の電車に乗ることができます。非常にいいと思います。帷子ノ辻だけ少し段差がありますので、改善していただければいいと思います。

土井 京福電鉄では駅のデザインを変えずに、利用者がもっと心地よい駅にしようということで、3年前から「嵐電沿線緑化協働プロジェクト」を作り、各駅に雨水タンクを置き、木製の手作りのプランターを置いて、地域の人と協働しながら緑化を進めていっています。時間はかかりましたが、3年目にして、ようやく地域の人たちや沿線の商店街と一緒に季節ごとに花を植え替えたり園芸教室を開いたりしています。そういうことで地域の人と連携協力しながら駅づくり、まちづくりをやっていきたいと思っています。

三条通りも、太秦商店街と大映通り商店街の空間をどうつないでいくのか。あそこは狭いのですが自動車通りではなくて、裏道などがあれば、一方通行にするなどしていけば、結構、工夫次第でデザインを変えずにうまく活用できる



と思います。そういうのもマイナス思考の発想で考えていったら、もっと新しいものが生まれてくると思います。

大石 もともと日本の道の文化は豊かでした。自分の家の前を掃除しましたね。道でよくあそびました。大人もこどもも。それがなくなってきたのは、多分、近代化だと思います。近代化とは物事を分化していくことだったと思うのです。その結果、ここはうちの領域だけれど、ここからは他所だと。近代の合理化とは、どうもそのように動いてしまっている。だから今の歩車道の問題も、歩道と車道の機能を分化することが安全の唯一の計画手法だと信じきってしまう。役割が分かれ、補い合うことがなく、結果的に風景をおかしくしてしまったのではないか。今、その反省が市民の中にはあります。そこから見直さなければいけないと感じています。

さて、実は三条通りには非常に縁の深く、都市計画家で、しかもこの協会の議長でもある三輪先生がいらっしゃっています。ご意見をいただきたいと思います。

三輪 私の生まれた所が、三条堀川の三条商店街の中で、屋号が本田という味噌屋でした。本家は室町の一条にあり、本家の工場と統合して、全部綾部に移したのです。その折、三条の木造の明治29年に建った町屋の店の方だけは保



三輪泰司 氏
京都デザイン関連団体協議会 議長

存し、工場は全部壊したのです。前からそこに水路があることを聞いていましたが、工場を壊したら、分かったのです。水路といっても60cmくらいのものですが。そして、これは国有地になっていました。

実は京都では昔、上京と下京しかなく、中京区は新しいのです。今、上京区も130周年で祝っていますが、中京区は100年そこそこしかたっていないのです。上京と下京の境界線が、まさに三条通りだったのです。そこを狙って分家の店を立地したのだと分かったのです。祇園八坂神社の御旅所も、上京と中京の真ん中を通るようにしたのではないかと思うのです。だから先ほどの軸論でいいますと、軸は必ずしも御池通のように広くある必要はない。精神的な意味も込めた軸があって、そこから周りにいろいろなものが展開しているのです。

歩道の話で有名なのは、横浜の伊勢佐木町です。あそこは5丁目までアーケードをなくし、全部舗装して歩行者天国にしてしまいました。5丁目から先はアーケードが残っていて、車も通るのですが、

アーケードをなくして歩行者天国化した所の方がいいのです。大体人間は5度ぐらい下を向いて歩くのです。だから、床の舗装がどういう作りでできているかが非常に大事です。銀座も歩行者天国を時々やって、いすやテーブルなど並べていますが、アスファルトの上ではどうも具合が悪いのです。特にドレスアップしてきたご婦人方は、アスファルトの黒い上では様にならないので、両側の商店のウインドウの歩道の方にいらっしゃいます。やはり歩道の舗装をきちんとやつたら、お店のめいめいが、一齊には良くならないけれど、だんだん良くなっています。だから、どこでも舗装が大事です。

自分でも、中国の大連で道路のデザインをしました。大連の風鈴街は、昔の満鉄高級社員社宅街があった所です。そこで街路の床を車道も歩道もないような舗装にしました。また、私は夜景が好きなので、床面をずっと両面から照らすような照明を仕込んだのです。すると夜になると浮かび上がるようになります。だから、夜のデザインも大事ですね。

大石 ほぼ予定の時間に近くなりましたが、会場のみなさんからの質問を御受けしたいと思います。

質問 近年高速道路の料金が値下がりし、マイカーで京都にいらっしゃる方が増えたと思いますが、三条通りを歩く、または公共交通

機関をつくることに際しては、どのようになさるべきかをお伺いしたいと思います。

大石 これは中川先生にお答えいただくといいでしょうか。

中川 確かに高速道路の料金が安くなければ、自動車で移動する人がどうしても多くなってしまいます。ただ、京都の中にそういう自動車が入り込むのは、全体としてはプラスになりませんので、例えば街の外に置いてもらって、中に入つてもらうなど、いろいろな方策などは立てていかなければいけないと思います。ただ自動車のみに片寄って優遇をする政策は、交通全体を考えたときに好ましい政策ではありません。これは一つ一つの都市で、なかなかそういうことはできないかもしれません、ぜひそういう声を上げていかなければいけないと思います。新しい政権も、そのぐらいは本来分かっているはずですが、今のところ、その辺までは具体化してきていない状況です。ただ、公共交通に対してはかなり厳しい状況になっていきかねないと思いますので、しっかり考えていかなければいけないと思います。

大石 三条通りを歩ける街道として計画していくことに自信がわいてくるシンポジウムになりました。先生方どうもありがとうございました。

司会 皆さん、どうも長時間ありがとうございました。私たちが生まれたときから車がありましたので、車ありきで物事を考えなければいけないとなってしまっていました。

そうではないのだと、中川先生に声を大にして言っていただきました。人を中心と考えていい、これからそうなっていくのではないかというお力をいただきました。

私も嵯峨の方に生活していて、車は放棄して、今は自転車と公共交通機関を使って動いています。いろいろな所へ行きますが、太秦商店街は非常に気になっていたのですが、これから可能性が一番あるのではないか。といいますのは、車がこれからなくなっていく方向になるのではないかと思います。今まで高度経済成長で、物事が車社会に依存しているところがあつたと思うのです。今、坂本竜馬のドラマをやっていますが、文明開化で、旧体制の考え方方が新しく変わるとときは、スムーズに移らないのです。激論があったりしながら、新しい価値観が生まれていくのではないか。それを井口先生から諸外国の事例も含めて確かめられて、これからいろいろやれるのではないかと感じさせていただきました。

また、嵐電には普段からよく乗りますが、嵐電には大きな可能性があると普段から考えています。私は総合司会ですが、感激しましたので最後に話させていただきました。

それでは、中川先生、井口先生、土井さま、今日は本当にありがとうございました。今日は奈良デザイン協会、神戸デザイン協会の方からも来ていただいています。また違った意味で、お互いに意見交換をしながら活動を広げていければいいと思います。



DIALOGUE 2010

京都デザイン団体関連協議会 〈協 力〉

議長 三輪 泰司	●京都造形大学学生	●青年有志
副議長 奈良 磐雄	入交健太	加藤恵亮
実行委員長 大石 義一	古屋絵莉一	鎌倉可絵
実行委員 小川 富男	吉尾史代	菊池早奈
川口 凱正	上里塊太	藤田始史
小山比奈子	大澤祐佳里	
才門 俊文	榎 洋平	
永田 義博	中井貴史	
藤原 義明	丸岡 翔	
古川加津夫	宮本菜都美	
	森 志浩	
	柳川周也	
	吉野紺紗	

社団法人京都デザイン協会 機関誌
DIALOGUE2010

テーマ 「京都三条通り・歩ける街道づくり」

発刊日 平成22年4月
発 行 京都デザイン団体関連協議会
事務局 (社)京都デザイン協会
〒604-8247
京都市中京区塩屋町39
(三条通小川西北西角)
TEL.050-3385-8008
FAX.050-3385-8009

本誌掲載の記事・写真などの無断転載を禁じます。



平成22年2月27日(土) 14:30~16:30
コミュニティ嵯峨野 スタジオ