

会 議 記 録			
会議の名称	京都スタジアム 検討特別委員会		会議場所 全員協議会室
			担当職員 鈴木 智
日 時	令和元年7月5日(金曜日)	開 議 午前 10時00分	
		閉 議 午前 11時57分	
出席委員	◎木曾 ○大塚 長澤 三上 富谷 浅田 小川 松山 奥野 福井 小松 (欠席：平本)		
執行機関出席者	【まちづくり推進部】並河部長、関事業担当部長 [都市計画課]関口課長 [まちづくり交通課]伊豆田課長、元古主幹		
事務局出席者	山内事務局長、鈴木議事調査係長		
傍 聴	市民0名	報道関係者1名	議員0名(一)

会 議 の 概 要

10:00

1 開議 (木曾委員長あいさつ)

2 日程説明

[事務局 説明]

3 案件

(1) 京都スタジアムへの交通アクセスについて

[まちづくり推進部長 (あいさつ)]

[まちづくり交通課長 説明]

10:16

[質疑]

<福井委員>

京都府とともに調査を行ったとはどういうことか。

<まちづくり交通課長>

平成29年6月に本特別委員会から、交通シミュレーションを実施する旨の指摘要望をいただいた。それを受け、最初に現況の交通量調査を行った。そして、車が入ってきたときにどうなるかという調査と合わせて、2段階で行っている。現況の交通量調査については、京都府が14カ所、亀岡市が6カ所の主要交差点の調査を行った。シミュレーションは、京都府主体で行ったが、現況の交通量調査は京都府とともに行ったということである。

<福井委員>

8月19日に調査を行ったということでよいのか。

<まちづくり交通課長>

8月19日に京都府と一緒に調査を行った。

<福井委員>

亀岡市としてスタジアムの駐車場はあるのかないのか、どう広報しようとしているのか。

<まちづくり交通課長>

当初、スタジアムの建設地が公募されたときに、舞鶴市、京丹波町、亀岡市、城陽市、京都市の5市町が応募し、亀岡市が選ばれた。その大きな理由としては、鉄道駅に近いという点を評価された。亀岡市としては、その原点に立ち返り、第一優先として、駅に近い利便性を生かした交通機関の利用を促進させることに力を注いでいきたいと考えている。

<福井委員>

なぜ、京都府と亀岡市が一緒にやったのかと聞いたのは、亀岡市はどれだけ京都府と連携してやっていけるのかとと思っているからである。亀岡市単独でやっていくことがどれだけあるのか。京都府がやってくれることはあるのか。資料の3. 対策に記載されている「時間貸駐車場料金の差別化」はだれが実施するのか。

<まちづくり交通課長>

7つの対策については、亀岡市、京都府、興業者で協力して実施する。時間貸駐車場料金の差別化については、試合の日には駐車しにくいように料金設定するようお願いしたいと思っている。駐車場があることで、車の利用者がより流入してくるので、交通混雑が発生することになる。

<福井委員>

スタジアムに駐車場はないということでスタートしなければならないと思う。それをうたえるように、京都府と連携できているのか。亀岡市でどこまで決められるのか。時間貸駐車場の料金設定について、駐車場があるという前提であれば、亀岡市が交渉しに行くのか。京都府と亀岡市はどれだけ協調してすみ分けができているのか。あと半年であるがどうか。

<まちづくり交通課長>

市内の交通が混雑しないようにすることは基本である。京都府としても、スタジアムに駐車場は設けず、JR等の増便で公共交通の利用を促進するとされている。京都府と考え方を共有しながら進めていきたい。

<奥野委員>

今後、民間の駐車場にも停められることになると考えるが、地域の人との話し合いの機会を持つのか。

<まちづくり交通課長>

交通混雑があるかもわからないが、地域住民には主要幹線道路が動きにくくなる中で、自転車利用等の協力を依頼していきたいと考えている。

<奥野委員>

サポーターに対するごみのポイ捨て防止の啓発は、どのように考えているのか。

<まちづくり交通課長>

亀岡市としては、プラスチックごみゼロ宣言も行っているところであり、エコスタジアムとして、駅北でのマルシェにおいてもリユース食器を使用するなど、啓発も行っていきたい。

<小川委員>

7つの対策も出されているが、現状をみてみるとどうかと思う。千代川IC

への迂回ルートも記載されているが、かなり渋滞するのではないか。

<まちづくり交通課長>

頼政塚交差点と加塚交差点での影響が大きいので、千代川町の千原交差点の検討もされている。そちらに回ることで渋滞が発生するかもわからないが、最悪のパターンの2カ所で検討したものである。

<小川委員>

交差点改良や時間帯によって信号を調整する協議はされたのか。

<まちづくり交通課長>

京都府の担当者からは、大変効果があると聞いているが、対策として明記するには、警察との協議による了解が必要になる。今後も、警察や道路管理者との協議は続けていく。

<小川委員>

駐車場がないエコスタジアムとしてやっていけばよいのではないか。

<まちづくり推進部長>

スタジアムとしては、一般来客駐車場は設けないこととしているが、実際には周辺に大型スーパー等の駐車場はある。西京極周辺のコインパーキングは、試合がある日の値段は上げられており、このようなことを京都府と亀岡市で要請していきたいと考えている。亀岡市内の駐車場と京都市内の駐車場で料金の差別化を図ることができれば、パークアンドライドを誘導できると考えている。

<小川委員>

これからパンフレット等を作成すると思うが、この意見も反映いただきたい。要望とする。

<浅田委員>

川東地域は通勤車の抜け道となっているのが現状である。今後、工事している道路も完成する。さらにスタジアム利用者の車が来ると混乱してしまうので、駐車場がないことをはっきりと伝えていただきたい。地元への説明をお願いしたい。要望とする。

<小松委員>

資料の3. 対策①に「帰宅時間を分散化」と記載されているが、駐車場に車を停めている場合、試合が終わると早く出したいということが気になるのではないか。このため渋滞につながるのではないか。見込みが甘いのではないか。

<まちづくり交通課長>

何ものなれば一時に出られてしまうが、魅力的なことを行うことにより時間が延びる。駐車料金よりも魅力のあるものにしていきたい。

<小松委員>

見込みは甘いと思うが、そのことを期待しておく。スタジアムから頼政塚、篠町王子付近または篠ICの所要時間が最大31分になるとされているが、クニッテルフェルド通は大体800メートルは渋滞していると思う。野条東交差点へ出られないことになるのではないか。篠ICに行く場合、頼政塚交差点を南つつじヶ丘方面に行き、中矢田篠線を左折すると思う。この生活道路への影響予測はどうか。

<まちづくり交通課長>

野条東交差点を先頭に約260メートルの渋滞が発生すると予測されているが、これは国道9号の和食のさとからユニクロ辺りまでが渋滞するということである。基本的には左折は可能とされている。地理に詳しくない人が来られるので、主要幹線道路の国道9号を通るという想定の中で検討している。

<小松委員>

今はナビが発達しており、抜け道も案内される。中矢田篠線への影響も考え、対策をとっていただきたい。

<松山委員>

観客数1万人は、京都サンガF.C.がJ2にいる時の想定である。J1に昇格すれば、1.3倍程度増員となり、また、強いチームが来れば1万4千人程度の観客が来ることになる。これを踏まえ、1万人としている根拠は何か。2万人近く動員されたときの分析はどうなっているのか。

<まちづくり交通課長>

1万人の数字は、京都サンガF.C.が過去8年の間に、西京極競技場で試合を行った時の観客数の平均約7千人に、スタジアムが新しくなったことにより、43%から47%増加することを見込んだ数字である。こけら落としの試合やJ1に昇格したときには想定が変わってくる。その場合であっても、公共交通での来場を促しながら、渋滞を回避する必要があると考えている。

<松山委員>

スタジアムにはサッカーの他に、ボルダリング等、他の競技等で来られる人もいる。J1に昇格する可能性が非常に高く、スタジアムが完成し、選手のモチベーションも上がり、市としても盛り上げていくことになる。先を見越したシミュレーションが必要となる。この交通量調査は市民にとって大変重要なものである。京都府と亀岡市が共同で実施した調査を、再度実施する協議はされているのか。

<まちづくり推進部長>

2万人の観客が来るときももちろんある。スタジアムの公共事業評価での想定が1万人であった。来場者がどこから来るかも想定してシミュレーションされている。来場者1万人が1万5千人や2万人になると、単純に1.5倍や2倍になると考える。これは頼政塚に集中した場合の影響であるが、実際は抜け道に流れると思っている。集中した場合のことを市民に理解いただき、また、スタジアム周辺には来場者駐車場はないことを周知し、公共交通を利用してもらうようにしていくものである。また、交通量調査を1万5千人や2万人で実施することは、今のところ考えていない。

<松山委員>

交通混雑も1.5倍や2倍になるのか。

<まちづくり推進部長>

見込まれる自動車の車両台数が1360台であるが、駅周辺の民間駐車場のキャパシティがそのくらいである。それ以上になると、そこで違う想定が必要になるかと思う。まずは、周辺に駐車できるかで変わってくるので、明確には言えないところである。

<松山委員>

資料の3. 対策④に記載されている「JRにアクセスしにくい西京区方面（阪急沿線）からの直通バスの運行調整」については、駅前道路の一方通行規制

等を行うということであるのか。

<まちづくり交通課長>

バス事業者は枚方、高槻、西山天王山を通過して来るバスルートを考えていることである。市内が渋滞する時は、入らないことも考えなければならない。今は、一方通行等の道路規制をするまでには至っていない。それが可能かどうかという事業者の検討である。

<まちづくり推進部長>

駅周辺に限られた駐車場しかない中で、それ以上の来場が予想されるとなれば、郊外に駐車場を設け、シャトルバスの運行を検討しなければならない。

<松山委員>

佐賀県鳥栖市では、シャトルバスを近隣駐車場や駅から出されており、また、関係者用の駐車場と950台以上のサポーター用駐車場がある。シャトルバスを出した時に、駅前が混雑して市やチームにクレームがきたそうである。その後、交通規制をしてそのリスクが下がってきた。京都サンガF.C.や京都府と連携して対応していただきたい。

<長澤委員>

川東方面へ迂回すること等により、31分や15分という効果が推測されていると思うが、見込まれる車両台数は、対策により1360台から減るのか。

<まちづくり交通課長>

見込まれる車両台数としては、1360台としているが、約600台は川東地域から迂回すると仮定すると760台となる。その760台を京都縦貫自動車道に迂回誘導することを記載したのが3. 対策の⑦である。そして、試合終了後のイベント開催により、一時に頼政塚や加塚交差点に入る車の量を減らし、約1時間かかるところを半分から4分の1程度に軽減させるという考え方である。

<長澤委員>

実際にはいろいろな所に迂回され、車が分散することで、流入する地域にとっては困ったことになる。民間駐車場の交渉や地元住民のクレーム対応を含め、実際には亀岡市が対応することになると考える。花火大会は大規模なイベントであるが、中規模のイベントが継続的に行われることになるので、その対応が蓄積して地元や亀岡市にとって重圧になってくると考える。

<まちづくり交通課長>

各交差点に分散していくと考えているが、最も渋滞が予想される2カ所の交差点で検証しているものである。分散されて迷惑がかかるかもしれないが、1つの過程として最も渋滞が発生した場合のシミュレーションであるので、ご理解いただきたい。花火大会は年1回であるが、これまで積み上げられてきたものであり、迷惑がかかっている部分もあるが、スムーズにいつている。最初は市民に迷惑がかかる部分もあるかもしれないが、影響を減らす対策を考えながら取り組んでいきたい。

<長澤委員>

一方通行の件については、検討に至っていないと言われたが、必要ないという判断であるのか。

<まちづくり交通課長>

交通の向きを変えたり、制限をかけたりすることは考えていないということ

である。市内には来ないルートで考えている。

<三上委員>

今年の連休前後は9千人台、その後は3～4千人の観客数で推移していた。これが、J1に昇格すれば跳ね上がる。観客が1.5倍になっても渋滞が1.5倍になるのとは別問題であるが、検討することは必要である。調査は日曜日に1度行われたが、現在は水曜日や土曜日にJ2の試合が開催されている。来年になるとワールドカップの2次予選等、日本代表の試合が入り、Jリーグの平日開催が増えてくる。平日や土曜日と日曜日の開催では、あまり変わらないと考えているのか。

<まちづくり交通課長>

亀岡市域においては、交通量調査が継続されている。京都府警のトラフィックカウンターデータにより、こういった動向になっているかがわかる。これによると、亀岡市内の交通量は8月が最も多いということが確認できる。最も交通量が多くなる時期、時間の想定で進めたものである。

<三上委員>

今年4月の水曜日の試合は14時から開催された。7月31日は19時から開催される。夏場はナイター、春・秋は昼間が想定される。平均的なもので変わりはないということか。

<まちづくり交通課長>

亀岡市内で渋滞する時間が16時から17時である。今年は開幕戦から5月までで、7試合が14時から開催された。試合が14時から開始されると16時に終わるので、最大の渋滞が起こるという予測をしている。夜の試合は開始の少し前の時間から来られる人もいるので、この時間帯で算定している。

<三上委員>

18時か19時開始の試合でも、渋滞の時間との関わりでどのような車の流れになるかがわからないと思う。アンケート調査は京都スタジアムの現場見学会に参加した5百数十名だけを対象としているのか。

<まちづくり交通課長>

そのとおりである。

<三上委員>

京都府が裁判資料として出している、西京極の試合でのサポーターへのアンケート結果と差はないと認識しているのか。

<まちづくり交通課長>

差の検証はしていないので何とも申し上げられないが、西京極から亀岡に移ったときにどうするかというアンケートをとられており、それを利用されている。

<三上委員>

どれくらいの関係車両を想定しているのか。

<まちづくり交通課長>

興業者のことであり、今回のシミュレーションでは想定していない。

<三上委員>

1360台にプラスして関係者両が国道を通るとのことだと思う。関係車両数の実績は。

<まちづくり交通課長>

京都府からは150台近くと聞いているが、指定管理者から新たな数字が示されると考えている。

<三上委員>

1360台に加え150台が国道を走るという考えでよいのか。

<まちづくり推進部長>

駐車場はスタジアムの敷地内には76台しかない。スタジアム規格にもなく、その分は運営者で確保が必要だと考えている。保津川左岸のスペースは京都府から河川占用許可を得て、亀岡市の都市公園として管理していこうという協議をしている。今後、関係車両としての相談はあるかもしれない。

<三上委員>

関係車両も合わせて、どういった交通事情になるかが大事だと考える。北古世西川線は、3月末で完全供用開始となり調査は間に合わないが、どのように考えているのか。

<まちづくり交通課長>

北古世西川線については、平成29年度に三宅の踏切付近で現況の交通量調査を行った。最も渋滞が顕著に起こるのが、国道の2カ所の交差点であり、対策を講じるものである。主たる動線として、クニッテルフェルド通等を想定している。

<三上委員>

馬堀駅前を通り、この道を絶対通ると思う。渋滞が起きるかは別として、安全面が心配である。ここはノーマークで何もしていないというのでは済まないと考えるが、どのように認識しているのか。

<まちづくり推進部長>

言われていることが想定されるのは理解する。対策を講じるのは難しいと思うが、国道9号の渋滞緩和については京都府警とも協議していく。

<三上委員>

渋滞だけでなく交通事故も心配である。渋滞がなければスピードを出して走ると思うので、早急にお願いしたい。また、アウェーの応援団が大型バスで来られると思うが、バスはどこに止められるのか。

<まちづくり推進部長>

スタジアムの南東にバスの乗降場を設ける。そこで降ろした後、バスを停める場所については、保津川左岸が考えられる。運営者、京都府、亀岡市で協議して、周辺に影響がないようにしていきたい。また、運行ルートについては、市街地を避けるように働きかけていきたい。

<三上委員>

南台からインターチェンジへの市道の完成はいつ頃になるのか。

<まちづくり交通課長>

ほ場整備を実施しているが、亀岡ICへ行く市道については、今のところ令和5年の完成予定である。

<富谷委員>

資料の3. 対策③「JRの増発・増結の調整」は、市としてどれだけしているのか。

<まちづくり交通課長>

花火大会の時にJRは増発・増結されている。去年は2両増結し8両編成で

6本増発し、10分に1本走らせていた。大河ドラマ放映や駅北の開発もあり、今年度は市長がJRに出向き要望している。また、京都府と亀岡市で京都サンガF.C.の試合で増発・増結してもらえるよう要望していきたい。

<富谷委員>

車で亀岡に入るまでの南丹市や京都市で電車に乗ってもらいたいという市民の声もある。他市との協力体制はどうなっているのか。

<まちづくり交通課長>

利用者の状況に応じた対応をお願いしたいと考えている。近くまで車で来ていただき、パークアンドライドとして、駅まで来ていただくのが観客にとってもよいと考える。関係自治体等にもお願いしていきたい。

<富谷委員>

駅周辺で土地を持っている方への規制はあるのか。

<まちづくり交通課長>

建物を建てて賃金を得るか、土地を売却するか等、土地活用は個人の意思であり規制することはできない。都市計画法の範囲内であれば、様々な土地活用ができる。

<大塚副委員長>

京都サンガF.C.がJ1にいたときの観客数はどのくらいであったのか。

<まちづくり交通課長>

途中でJ2に落ちたこともあるが、J1にいたのは主に1996年から2010年までの間の約10年であり、約1万8千人の観客数であった。

<大塚副委員長>

できるだけ公共交通機関を使ってもらうことがよいと思うが、JRを利用できない人もいるので、亀岡に入る前に駐車場を設けて、JRを利用してもらうのがよいのではないか。また、例えば、車のナンバーにより、入れない日を設定する等、いろいろな方法を考えていけばよい。関係車両については、選手が乗入るので、うまく時間調整してよい方法を考えていけばよい。

<木曾委員長>

私はこの調査結果を見ておどろき、正直言って心配した。実情に近いアクセスを考えなければならないと思う。資料の2. 自家用車(2)アンケート結果に基づく自動車利用率については、京都市域からの来場者の自動車は35.1%、亀岡市域・その他からの来場者は45.3%で、平均の自動車利用率は34.0%である。この計算は間違っているのではないか。そうなると、見込まれる車両台数の1360台が変わってくるのではないか。いろいろなスタジアムを視察してきたが、車利用は50~60%であり、郊外では70%程度である。どのスタジアムでも、駐車場はないという広報を行っている。甲子園球場には浜甲子園運動公園の駐車場があり、私も利用したことがあるが、ここに車を停めて来場されている。このシミュレーションどおりにいけばよいが、生活道路に侵入した場合の市民生活への影響の検証は実施したのか。

<まちづくり交通課長>

アンケート結果に基づく自動車利用率については、568人のアンケート結果を基に推計しており、平均の自動車利用率は34.0%と算定した。これは加重平均する前に、1万人の来場者のうちJR亀岡駅の近くに住む人を省

いて算出しているため低くなっているものである。市内の主たる動線がどのように混雑するかというものであり、細部への影響のシミュレーションまでは行っていない。

<木曾委員長>

このシミュレーションについて、京都府議会の所管委員会で説明されたと聞いているが、この特別委員会で議論しているような質疑はあったのか。

<まちづくり推進部長>

1人の議員から質疑があり、それほど多くはなかったと聞いている。

<木曾委員長>

そのように想像する。混雑して大変になるのは亀岡市民であり、市としてしっかりと対策をとっていかなければならない。苦情は市に来てしまうという心配はないか。

<まちづくり推進部長>

周辺道路への影響は考えられるところであり、いろいろな声が出てくると思う。府道や市道があるので、それらをすべて市だけで解決できる訳ではなく、要望を真摯に受け止めて、関係機関と協議し対策を講じていきたい。

<木曾委員長>

資料3. 対策の①⑦を講じることで問題ないと考えているのか。観客はJRに乗るので、亀岡市としてはこれで自信を持って十分な対策だと考えるのか。

<まちづくり推進部長>

この対策がすべて効果を発揮するよう、努力していかなければならない。

<木曾委員長>

京都府はあまり協力してくれないので、亀岡市として対策をとらなければ大変になる。鳥栖市に視察に行ったが、その担当者が京都の事情や国道9号についてよく知っておられ、国道9号を通るのは大変だと言われた。鳥栖は20年間でようやく落ち着いたが、最初の5年間は大変だったそうである。京都府はスタジアムを建設しただけであり、その後の対策は亀岡市が行うことになるので、6カ月で対応できるようにしなければならない。交通安全については公安委員会であり、府道については京都府である。市道については、中矢田篠線や北古世西川線、府道王子並河線も抜け道となり車が入ってくる。鳥栖の場合は、J2の時はあまり問題なかったが、J1に昇格すると一挙に観客が増えた。特に浦和レッズのサポーターは5千人くらい来る。J2とJ1では全然違う。このシミュレーションでは無理がある。このことも想定しておかないと大変なことになる。6カ月前であるので、うまくスタートするように、市民からやってよかったと言われるスタジアムになるように、最大限の努力をしていかなければならない。苦情がたくさん来て、対処に翻弄されては大変である。解決に向けて対策をとらないといけない。花火大会の時に、私は電車に乗るのに2時間半かかった。その状況では処理できたとは言えない。1時間以内に移動できて、はじめて処理できたといえる。これからはJRと対策を考えていかないといけない。京都府が言わないことを亀岡市が言っておかないと対策はとれない。

<大塚副委員長>

公共交通機関を有効に活用してもらおう方法として、JRの増発・増結については、どのようにお願いされるのか。

<まちづくり交通課長>

昨年の花火大会には、大変多くの観客が来られた。毎年JRは臨時便を出して対応されている。スタジアムの観客数については、花火大会のような3万人や10万人には至らないので、もう少し余裕があると思う。花火大会に習い増便してもらえるよう、京都府もJRと協議されており、市長も直接要望しているところである。

<まちづくり推進部長>

花火大会やJリーグの試合時には通勤客もおられるが、花火大会の時には8両編成で1時間に6便となる。この場合、1時間で1万人の輸送能力があるが、2万5千人から3万人であれば、2時間半から3時間かかるということになる。1万人であれば1時間程度で対応できると考えており、花火大会と同じような運行を要望していきたい。

<大塚副委員長>

周辺道路には警備員を配置し、流れがスムーズになるように誘導するのか。

<まちづくり交通課長>

西京極であれば警察官が立っている場所もある。場内では興業者が警備員を配置しているので、指導していきたいと考えている。

<大塚副委員長>

交通渋滞する所がわかっているので、そこに人的配置をする考えはないのか。

<まちづくり交通課長>

必要と判断されれば対応していきたい。

<福井委員>

2月のこけら落としまでに、駅北広場は完成するのか。

<まちづくり推進部長>

年度内事業ということでお伝えした。基本的には、こけら落としに間に合わすべく進めている。少なくとも、人の移動に支障がないようにしていきたい。

<福井委員>

人が滞留できる場所は確保していただきたい。

<三上委員>

京都府がどうこうではなく、亀岡市が先行して市民の命と暮らしを守るために、最大限のことをやる必要がある。新たな予算の支出は困るが、警備員はだれが配置するのかという話も出てくる。亀岡市がイニシアチブを持ち、こうするというのを、京都府に遠慮せずに提案していく決意を表明していただきたい。

<まちづくり推進部長>

指定管理者も内定したので、より具体的に答えをもらえる環境も整ってきた。ご心配いただくことも含め、お願いすることは思いをしっかりと伝え、市がやるべきことは対策を講じていく。

<木曾委員長>

建築に際しての経済効果はあると思うが、鳥栖では宿泊等の経済効果はほとんどないとのことであった。周辺のコンビニで弁当を買われていく程度とのことである。経済効果が出る取り組みができるように、亀岡市として決意を持って臨んでいただきたい。

11 : 51

4 その他

<木曾委員長>

執行部の決意を聞いたので、しっかりと取り組んでもらうことになると思う。前回は、協議会形式で京都府に来てもらうことについて話をしていたが、これについて意見を聞きたい。

<福井委員>

スタジアムについて、京都府と亀岡市がどうすみ分けをして、取り組んでいくかがすべてである。スタジアムの躯体等について疑義があり、京都府を呼ぶのであればわかるが、交通対策については亀岡市がやるべきだと考える。京都府に対する質疑があまりない。

<松山委員>

福井委員が言われたように、躯体部分や温水洗浄便座等についてであれば、京都府と話ができればよいと思う。交通シミュレーションについては、まだ甘い部分があるので、あらためて説明をしてもらえたらよいと個人的に思う。

<三上委員>

新たに何を聞くかで判断すればよい。特に必要がなければよい。京都府との折衝がうまくいかなければ、議会としても京都府に言っていかなければならないので、その行く末は見守る必要がある。建設に関してはトイレだけである。

<木曾委員長>

京都スタジアムへの交通アクセスについては、亀岡市で対策を考えるものであるので、京都府に来てもらう必要はないということでしょうか。

—全員了—

11 : 57