

京都の美観と都市機能の向上にむけて

— 提言書 —

平成23年 3 月

社団法人京都経済同友会
都市問題研究委員会

はじめに

社団法人京都経済同友会は永年にわたり、京都のまちづくりや都市機能向上を主要テーマの一つとして取り上げ、研究活動の結果を提言などで発表してきたが、平成21～22年度は「都市問題研究委員会」において、市民に身近で、かつ「京都」の将来にかかわると思われる重要な課題を挙げ、検討を行った。

一口に都市機能といってもきわめて多面的なので課題設定も多岐にわたったが、なかでも

- ・モデル事業としての市内中心部における無電柱化への取り組み
- ・国際ターミナルともいえるべきＪＲ「京都」駅の、駅前および周辺道路（塩小路通、八条通等）を含めた一体的かつ総合的整備
- ・五条大橋付近（国道１号線沿い）の観光スポットとしての整備
- ・京都高速道路（阪神高速８号京都線）高架下の活用法

の４件について、論議を深めた。

このなかで、無電柱化については、「世界の歴史都市」である京都の景観を維持・整備するために、どうしても推進しなければならないにもかかわらず、東京・大阪に比べても遅れをとっているのはなぜなのか——。そうしたところから検討をはじめ、問題点などを認識したうえで、「無電柱化推進」に向けての提言をまとめた。期中には、事業推進の一助となることを願って、上京区上七軒通の無電柱化事業に対して常夜燈寄贈も決定した。

また、ＪＲ「京都」駅周辺の整備も京都にとって常に大きな課題となっており、総合的なビジョンが求められる一方で、当面する緊急課題も抱えているので、今回は後者について検討した。その結果が、駅周辺の交通機能の向上を求める提言である。そのほかも同様の趣旨によるものである。

本会としては提言が実現されるよう、提言先ならびに関係機関に対し継続して働きかけを行うとともに、必要な連携や支援を行う方針である。加えて、この度の「東日本大地震」を教訓に、防災の取り組みも一段と強化しなければと考えている。

それらの積み重ねにより、京都が住まう人にも訪れる人にも、より快適で、風格をそなえた都市になっていくことを願うしだいである。

平成23年３月

社団法人京都経済同友会
都市問題研究委員会
委員長 上村多恵子

京都の美観と都市機能の向上にむけて

— 提言書 —

目 次

提言Ⅰ	無電柱化街並み区域の拡大推進を	1
	趣旨／提言／提言先	
提言Ⅱ	J R「京都」駅周辺の交通機能を向上させ、国際都市の 玄関口にふさわしい拠点とするための協議の場づくりを	2
	趣旨／提言／提言先	
提言Ⅲ	五条大橋付近を観光スポットに	5
	趣旨／提言／提言先	
提言Ⅳ	京都高速道路（阪神高速 8 号京都線） 高架下を活かしたまちづくりを	7
	趣旨／高架下活用の現状と課題／提言／提言先	
平成21～22年度 都市問題研究委員会 活動状況		10
平成21～22年度 都市問題研究委員会 委員名簿		12

提言 I

無電柱化街並み区域の拡大推進を

【趣 旨】

本会はかねてから「世界の歴史都市」京都の景観を守るため、また防災の観点からも、観光スポットや有名社寺周辺はもとより市内主要街路全般にわたる無電柱化を提唱してきた。京都市も取り組みに本腰を入れているが、これまでに市内で無電柱化がなされたのは約55km（直轄国道と合わせると約100km）、歴史的街並み景観の維持向上のため無電柱化をめざしている重点整備対象地域（計画延長約150km）については、10km以下である。東京・大阪に比べても大幅に遅れている。

その理由として、多額の事業費用を要することや電線管理者との合意が必要なこと、さらに、電柱より大きなスペースを要する地上機器の設置場所について地元合意を得るのに時間を要することなどが挙げられる。

しかしながら、「京都創生」に向けた政策として「電線のない美しいまち」は必須であり、独自でも事業費を捻出し、その取り組みを推進するべきである。

【提 言】

京都市は、無電柱化の重点整備対象地域（計画延長約150km）について、年次目標を作成して、単独でも着実な取り組みを行うべきである。

事業推進の障害となっている多額の費用、大型地上機器の問題については、国に事業費補助率引き上げやコンパクトな地上機器の開発に対する補助制度の創設などを強力に働きかけるとともに、事業推進市民会議を発足させ啓発や地元合意形成への側面援助に取り組むなど、さらなる工夫を求める。

【提言先】

京都市

提言 II

J R「京都」駅周辺の交通機能を向上させ、国際都市の玄関口にふさわしい拠点とするための協議の場づくりを

【趣 旨】

「国際観光都市」を標榜する京都であるが、国内外から京都へのアクセスルートは限られており、現状ではJ R「京都」駅がほとんど唯一の玄関口、国際ターミナルとなっている。しかし今の京都駅は、利便性や交通流動性の面で大きな課題を抱えており、拠点機能を十分に果たせていない。

現在の京都駅ビルは平成9年の開業であるが、以来10年で、駅周辺の状況は劇的に変化している。特に、この2年余りを見てもビックカメラ、イオンモール、ヨドバシカメラといった大型商業施設の開業が相次ぎ、交通流量も増大しているなか、早急な対策が必要である。さらに、観光シーズンにおける駅周辺道路の渋滞も年を追って激しくなり、マナー問題とも相まって、「国際観光都市・京都」の都市格を貶している。

現在、京都市では「歩くまち・京都」憲章を掲げ、「脱クルマ中心社会」をめざした新しいまちづくりを進めているが、公共交通網だけで利便性の高い都市機能を実現するには、残念ながらまだまだ長い時間がかかるものと思われる。このため、京都駅前を「国際観光都市・京都」の玄関口にふさわしい「顔」とするため、当面、交通流量対策を主眼に京都駅周辺の交通の在り方を抜本的に改革し、機能性を高めることを求めたい。

その一環として今回、「周辺の交通流動性向上について」と、現在の京都駅ビルの開業当時から課題となっている「タクシー利用の際の利便性」をポイントに提言を行い、もって機能向上への第一歩となることを願うしだいである。

【提 言】

(1) 京都駅周辺地区の「交通流量対策協議」の場づくりを

京都駅周辺地区の一体化をどう図るかは、京都のまちづくりにおいて常に大きな課題となってきた。特に駅をはさんで南北の街については、南口駅前の開発整備と北口広場の問題が個別に扱われている。

しかし、実際に車を利用する立場からすると南から北へ、あるいは北から南への通過交通もあれば、駅を最終目的地としてアプローチしてくる車もあるなど、交通流動状況は駅を含む面的な広がりをもっている。駅周辺の渋滞緩和を本気で考えるならば地域と行政、警察機関などを交え、南北のまちづくりと交通流動性を一体的に考える場がぜひとも必要である。

今回、「歩くまち・京都」総合交通戦略の大きな柱の一つとして、南口広場整備に取り組まれることを好機として、京都市と西日本旅客鉄道株式会社京都支社と

が主体となり、関係者に呼びかけて、北口および京都駅を中心とした周辺のまちづくりと交通の在り方を協議する場をぜひ設けるべきと考える。

(2) 協議の場で検討すべき項目に関して ―― 駅周辺の交通流動性の向上へ

前項で挙げた南北一体の交通とまちづくり協議の場においては、ぜひ「京都の玄関口にふさわしい大胆な交通流量対策」について議論を重ねていただきたい。現在の京都駅前および周辺については、道路の拡幅や広場の拡張といった物理的対策がとれないなか、渋滞のないスムーズな駅前交通を確保するためには大胆な交通流量対策が欠かせない。すでに、タクシー業界・警察・行政が一体となって、マナー向上のための各種取り組みがなされているが、現在抱える課題はマナーだけで解決できるものではない。そのため具体的な交通流量対策を図ることを検討するべきである。

例えば以下のような項目について議論してはどうか。

① 京都駅北口周辺におけるマイカー流入規制時間の設定

七条～塩小路・西洞院～東洞院エリア内を春・秋の観光シーズンの一定時間帯、マイカーの走行を禁止する。

② 塩小路烏丸交差点における交通規制

・ 塩小路通の西行き車両について、交差点での右折を禁止

今は渋滞発生時、西行き3車線のうち、右折・追い越しレーンが右折待ちの車両で塞がれるうえに、左折レーンもタクシーターミナルに入る車で塞がれてしまい、実質1車線しか通行できなくなってしまう。

右折禁止にすることで、少なくとも西行きについては2車線が確保され、交通流動性が向上する。

・ 塩小路通の東行き車両についても交差点での右折を禁止

タクシーターミナルが満杯で入口にて時間待ちを強いられた場合、東行き車両が交差点で右折しようにもできず、東行き車線の右折・追い越しレーンを塞いでしまうことになる。これがバスの通行を妨げ、さらなる渋滞悪化を引き起こす要因となっている。この際、タクシーターミナルへの進入を西行き左折か、烏丸通を南下直進させる2ルートだけに制限すれば、流動性は大きく向上することが期待できる。

③ 駅北口の交通流入ルートの改善

・ ルネサンスビル西側入口の復活

かつて、塩小路通の西向き車両は、ルネサンスビル西側から斜め方向につけられた進入路からターミナルに向かえたので、今のように一ヶ所の入口に3方向からの車が押し寄せることはなかった。よって、再度、ルネサンスビル西側に入口を設けてターミナルへの交通流量を分

散すべきである。

- ・正面の植え込みを撤去し、車の流入容量を増やす

正面の植え込みを撤去することで入口を広げ、入口の渋滞緩和に繋げる。そして降車は、直進した後、Uターンしてポルタドーム前で客を降ろす。また空車のタクシーは左手に回って客待ちの列に入るなど、ルートに分けることで、駅前広場内に空車のための列が2車線確保できるようになる。

④塩小路通の烏丸通～堀川通間の交差点の見直し

塩小路通の烏丸通～堀川通間には、わずかな区間にもかかわらず、スクランブル交差点が3ヶ所設けられている。これが自動車のスムーズな通行を妨げている。歩行者の安全確保は必要であるが、渋滞を招く原因でもあるので、再検討する必要があるだろう。

(3) タクシー利用の際の利便性の向上

広大な市域に対して鉄道網の少ない京都市にとっては、タクシーもまた重要な公共交通インフラの一つである。その利便性の向上のために、少なくともタクシーの乗車時と降車時に、利用客が雨風に濡れることのないよう、屋根を設置すべきである。乗り降りの際に傘を開いたり閉じたりし、傘を差してトランクに荷物を積み卸しするために、乗降のための時間もかかっている。新たな屋根を設置することで、乗降にかかる時間も短縮され、タクシー乗り場付近の渋滞緩和にも役立つものと考ええる。駅ビルの構造上の問題、デザイン的な問題も含めて関係事業者や地域、行政、学識者など専門家も交えた協議の場を早急に設けることが必要である。

【提言先】

京都市

京都府

京都府警察本部交通部交通指導課

京都府七条警察署

京都運輸支局

西日本旅客鉄道株式会社京都支社

京都駅ビル開発株式会社

京都タクシー業務センター

そのほか関係機関・団体

提言 Ⅲ

五条大橋付近を観光スポットに

【趣 旨】

五条通は、京都随一の観光名所となっている清水寺へのゲートロードである。市外から車やバスで訪れる人々の大半が、国道1号線から堀川通・五条通を經由して清水寺界わいに到っている。しかし、五条通は観光を意識した整備が遅れているのが現状である。その理由としては、一方で、京都の暮らしと産業を支える基幹道路の役割を負っていることなどが挙げられよう。

ただ、平成23年3月に京都高速道路が全線開通すれば、京都市南部と大津・山科方面を往来する車の多くが五条通を回避することが見込まれ、その分、観光ロードとしての五条通のポテンシャルが向上することが期待される。そこで、これを機会に、五条通を「観光シンボルロード」として整備し、魅力アップに努めるよう呼びかけたい。

その第一弾として「五条大橋」の活用などを提言する。

【提 言】

(1) 五条大橋西詰にポケットパークの整備を

観光シンボルロードとしての五条通、ならびに周辺の観光地を「歩いて楽しんでもらう」人を増やすためにも、大橋西詰に「集いの場、憩いの場」となるポケットパークの整備を求めたい。

昭和36年に京都青年会議所が設立10周年を記念して建立、寄贈した「牛若丸・弁慶像」は、現在は下水道工事の関係で大橋西詰に移動（仮設）され、観光客が間近に見ることができるようになっているが、下水道工事が完了する平成24年3月には、再び元の中央分離帯に戻されることになっている（すなわち間近に見ることができなくなる）。この機会に、「牛若丸・弁慶像」を置く中央分離帯をポケットパークとし、「集いの場、憩いの場」「記念撮影などができる場」にすべきである。できれば、五条大橋の歴史や伝承を紹介するシンボリックな碑や、周辺の観光情報・イベントや店舗情報なども得られる情報掲示板なども設けてみてはどうだろうか。

(2) 歩いて楽しむストリートとしての五条通の整備

これまでも、五条大橋～東大路間の五条坂については、国や地域が一緒になって「歩いて楽しい、魅力あふれる道づくり」を検討し、ベンチや街路樹、街路灯の整備などを進めてきた。特に、年間を通して多くの観光客が行き交う五条坂の魅力を高めるためにも、平成23年度末とされている五条大橋～東大路間での無電柱化のための抜柱工事を一刻も早く完了できるよう、関係各機関に申し入れ

たい。

また、五条大橋より西においても、国の交通安全モデル地区に指定されたことを受けて、堀川～五条大橋東詰間1.4kmに自転車道を整備する事業が進んでいる。歩行者と自転車との事故が急増するなか、「歩くまち・京都」推進の大きな力となるこの事業の成果に大いに期待すると同時に、せっかくの取り組みをより活かすべく、三条界わいや四条界わいも含めて五条通に「歩いて京都を楽しむ観光客」を誘導するための新しい仕掛けを考えるべきだろう。

(3) 回遊性の向上と界わい観光推進のための協議の場の設置

これまで京都市における「歩くまち・京都」の推進は、主に東西は「堀川～河原町」、南北は「丸太町～五条」エリア内の、いわゆる「田の字地区」が中心になっており、五条通や周辺の観光地を含めた幅広い市中心部観光の回遊性はあまり論じられてこなかった。

これを一つの機会として、三条・四条界わいのまちづくり関係者、五条大橋にゆかりのある地域団体、京都市、京都国道事務所などが膝を交えて、より大きなエリアでの京都市中心部観光振興に向けた回遊性の向上の議論をする場を設けてはどうか。

回遊のモデルプランをいくつかまとめて発信していくなど、具体的な事業目標を立てたうえで、こうした新たな界わい観光振興に向けた協議の場の開設を呼びかけたい。

【提言先】

京都府

京都市

京都国道事務所

関西電力株式会社京都支店

提言 IV

京都高速道路（阪神高速 8 号京都線） 高架下を活かしたまちづくりを

【趣 旨】

京都高速道路（阪神高速 8 号京都線）の残る整備区間となっていた斜久世橋区間（鴨川東～上鳥羽）が完成し、平成23年 3 月27日に全線開通することとなる。京都南部の交通渋滞緩和と京都市内の通過交通の減少、高度集積地区を中心とした南部エリアの発展など、様々な期待がかけられ開通が待たれていた高速道路だが、一方で、まちづくりの視点からすると、巨大な橋脚で支えられたこの道路下は、街区に巨大な「無の空間」を作り出すことになる。

この「無の空間」を放置するならば、国内でも類をみない「景観条例」の施行に踏み切った京都にはまったくふさわしくない、殺伐たる構造物になってしまうだろう。対策として、京都ならではの、新しい空間の利用方法の検討に早急に着手する必要がある。他都市と比べて新たに活用できる土地が少ない京都にとって、高速道路高架下を「飛躍の空間」として活用できるよう、規制緩和も含めて様々な方策を議論するべきであると考ええる。

【高架下活用の現状と課題】

1. 求められるアイデアと実現への手立て

平成17年 9 月、国土交通省は40年ぶりに「高架下土地の占有許可基準」の見直しを行った。それまで国は、高速道路の高架下などの空間の利用は「道路等の管理上の問題があるため基本的には許可しない」方針をとってきた。だが、都市部での有効的な空間活用やまちづくりの議論が深まるなか、高架下をより新しいかたちで活用していく道を拓いたのである。

こうした方針転換により、高速道路や鉄道などの高架下を活用した新しいビジネスが生まれてきている。西武鉄道の池袋高架下では保育所が開設され、福岡市内ではＪＲ高架下にドッグラン・ドッグパークが誕生した。大阪・阿倍野の高速道路下のスポーツクラブはオリンピックで一躍注目を集め、また東京・小金平市のＪＲ線高架下では高架からの雨水を利用した発電施設なども設けられている。

しかし、こうした事例はまだごくわずかで、収益性やまちづくりの面で地域に大きく貢献できる利用法については、さらに斬新なアイデアとそれを実現する有効な手法が求められている。

2. 高速道路高架下活用に伴う課題

都市部の高速道路の多くは高架になっており、首都高速では98%がすでに利用されている。だが、活用法の大半が公園もしくは倉庫、駐車場で、本当にまちづくりに有効な活用を行なわれているとは言い難い。

東京高速のように設立当初から道路建設と不動産開発を一体的に行い、道路部分が法律上「私道」となっているような事例は稀で、多くは高速道路会社が日本高速道路保有・債務返済機構から道路資産を借り受けて運営しており、高架下を使う場合は道路会社が機構から占有許可を取り、占有料を支払っていかなくてはならない。したがって、道路会社任せで高架下の有効活用を進めるのは難しく、地元の強い主導でまちづくりのビジョンと一体的に高架下の活用策を図る、公益性の高いビジネスモデルを策出することが大条件となってくる。

機構サイドでも、平成18年から高架下の有効利用を検討する委員会を開催し、委員が各地域に持ち帰って具体的なプランを検討、了承されたものから着手するという活動を続けている。

京都と関わりの深いところでは、第二京阪道路については、枚方市、交野市、寝屋川市、門真市が昨年（平成22年）1月に高架下の活用案を提出し、了承されているが、これらはすべて「公園・駐車場・倉庫・広場」の利用となっており、従来の域を出ていないのが現状である。また、名神高速道路についても、大山崎町がスポーツパークを計画。昨年5月にグランドゴルフなどの軽スポーツができる多目的広場をオープンさせた。

京都高速道路についても全線開通を機に、早い段階で「京都モデル」とでもいうべき高架下の新たな活用プランづくりに地元を挙げて取り組むべきであると考えます。そして京都高速道路下の敷地を所有する京都市は、実現に向けて、関係条例の規制部分などを改正するべきであろう。

【提 言】

京都高速道路高架下の活用案（モデル案）として、本会からは以下を提言する。

（1）京都の伝統芸能の体験・研修の場としての活用

国際観光都市としての飛躍をめざす京都だが、観光客から寄せられる要望の一つに「伝統芸能に触れることのできる常設の場がほしい」ということだ。みやこめっせや西陣織会館など、伝統産業については常設の展示場があるが、京舞・茶道・華道・狂言・邦楽・太鼓など、様々な伝統芸能に親しめる常設の体験・研修の場は見当たらない。この際、京都高速道路の鴨川東から上鳥羽に至る高架下空地に設けてはどうか。

現在の占有許可基準では「音の出ないもの」とあるが、そこは、京都の企業がもてる技術力を活かして新しい防音機能を設けた空間づくりに挑戦したい。

(2) 映像コンテンツ産業の実験・展示場としての活用

京都は、古くは日本映画のまち、現在はマンガやアニメ、ケータイコンテンツの集積地として国内外の注目を集め続けている。そんな京都の魅力を体験できる実験場、展示場として高架下を活用してはどうだろうか。京都の若手映像作家の作品を上映する高架下シネマや映像づくりを公開するオープンスタジオなど、特に若い才能を育てるために活用するとともに、新しいゲームコンテンツを体験できるスペースなど、企業のマーケティングにも活かせる場とし、ビジネス交流を促進することを提案する。

(3) サブカルチャー発信基地としての活用

高架下というロケーションを最大限に活かし、若手アーティストのアトリエ街として活用することも考えられる。絵画や工芸などのものづくりパフォーマンス、展示・即売なども行い、フリーマーケットなど「にぎわいのある街空間」の創出を図る。

【提言先】

京都市

阪神高速道路株式会社

以 上

平成21～22年度 都市問題研究委員会 活動状況 (敬称略)

※会社名・役職等については開催時のものを掲載

平成21年度

- 6月10日（水） 第1回スタッフ会議 12名出席 同友会事務局
- 8月4日（火） 第1回委員会 35名出席 リーガロイヤルホテル京都
講演
「景観・歴史まちづくりについて」
国土交通省 大臣官房審議官 松田紀子
講演
「京都市における景観・歴史まちづくりについて」
京都市 副市長 由木文彦
委員との意見交換
- 9月30日（水） 京都市・水田政策監との懇談会 8名出席 ストラダ
- 10月28日（水） 京都市・水田政策監との第2回懇談会 6名出席 同友会事務局
- 11月16日（月） 第2回委員会 23名出席 リーガロイヤルホテル京都
講演
「京都市における『無電柱化』の取り組みと上七軒での事業化について」
京都市 建設局道路建設部 部長 古川衛
委員との意見交換
- 12月21日（月） 『京都を「日本の未来を拓く戦略拠点」に—— 地元・京都市に望む緊急取り組み事項』門川京都市長への提出 5名出席 京都市役所
- 12月21日（月） 第2回スタッフ会議 11名出席 平安建材(株)京ぐらし上七軒モデルハウス 糸仙
- 3月30日（火） 第3回委員会 22名出席 リーガロイヤルホテル京都
当面の検討項目についての状況報告と意見交換
講演
「京都市地球温暖化対策条例の改正について」
京都市 地球環境政策監 大島仁
委員との意見交換

平成22年度

- 4月22日（木） 『京都を「日本の未来を拓く戦略拠点」に』民主党京都選出国會議員との意見交換会 13名出席 東京・参議院議員会館
- 6月14日（月） 第3回スタッフ会議 12名出席 同友会事務局
- 7月23日（金） 無電柱化ワーキンググループ会議第1回会議 17名出席 京都商工会議所第4教室
- 8月25日（水） 第4回委員会 29名出席 リーガロイヤルホテル京都
委員会報告
講演
「京都市における歴史・文化資産継承のための取組について」
京都市 副市長 由木文彦
由木副市長と本委員会担当幹事との対論
平安建材(株) 代表取締役社長 中村憲夫
(株)ケイ・アソシエイツ 代表取締役社長 岸律子
進行役：京南倉庫(株) 代表取締役社長 上村多恵子
- 9月16日（木） 無電柱化ワーキンググループ会議第2回会議 14名出席 同友会事務局
- 10月25日（月） 第5回委員会 13名出席 奈良・平城宮跡
講演
「平城遷都1300年祭について」
(社)平城遷都1300年記念事業協会 事務局参事 窪田節三
平城宮跡見学
- 11月18日（木） 第6回委員会 19名出席 リーガロイヤルホテル京都
講演
「我が国へのインバウンド観光の現状と課題」
国土交通省 観光庁 国際交流推進課長 瓦林康人

講演

「関西国際空港の成長とインバウンド戦略」

関西国際空港㈱ 経営戦略室長 濱勝俊

1月26日（水） 無電柱化ワーキンググループ会議第3回会議 14名出席 同友会事務局

3月1日（火） 第4回スタッフ会議 9名出席 同友会事務局

3月4日（金） 第7回委員会 17名出席 ホテルグランヴィア京都

講演

「京都の交通の将来展望」

京都大学大学院 工学研究科 都市社会工学専攻 教授／京都大学大学院 工学研究科 低炭素都市圏政策ユニット 政策支援センター長 中川大

2年間の活動報告について
委員との意見交換

平成21～22年度 都市問題研究委員会 委員名簿

※平成23年3月31日現在

(敬称略)

委員長	
上村多恵子	京南倉庫㈱ 代表取締役社長
アドバイザー	
中村順一	平安女学院大学文化創造センター 客員教授
コーディネーター	
小迫よしえ	㈱京都放送 報道ディレクター
副委員長	
川分陽二	フューチャーベンチャーキャピタル㈱ 代表取締役社長
津田純一	㈱井筒ハツ橋本舗 代表取締役社長
鳥居興彦	㈱ジェイアール西日本伊勢丹 常勤監査役
担当幹事	
奥田直幸	㈱丸保 代表取締役社長
金井萬造	㈱地域計画建築研究所 取締役会長
岸律子	㈱ケイ・アソシエイツ 代表取締役社長
中村憲夫	平安建材㈱ 代表取締役社長
山仲修矢	㈱山仲工業所 代表取締役社長
委員	
北尾哲郎	日東薬品工業㈱ 代表取締役社長
田辺親男	親友会グループ 会長
赤星慶一郎	オムロン㈱ 取締役副社長
浅井國勝	㈱朝日堂 代表取締役社長
東憲昭	㈱京都駅観光デパート 代表取締役社長
一瀬岩雄	イチセ商事㈱ 代表取締役
上田英	㈱デンケン 代表取締役社長
大橋俊矢	㈱サンテ・クレール 代表取締役
加地保裕	加地織物㈱ 代表取締役社長
久保善暉	久保商事㈱ 代表取締役社長
黒川正夫	㈱カスタム・アイ 代表取締役社長
黒竹哲也	㈱くろちく 専務取締役
小林正幸	㈱京都銀行 常務取締役
小堀周一郎	㈱麩嘉 代表取締役社長
小宮山俊朗	湖陸電機㈱ 代表取締役社長
齋藤篤史	㈱東洋設計事務所 代表取締役社長

佐伯希彦	東邦電気産業㈱ 代表取締役社長
里中勝司	㈱響映 代表取締役社長
清水稔章	シミズ薬品㈱ 代表取締役社長
杉本豊平	アーバンホテルシステム㈱ 代表取締役社長
鈴木大司	㈱プリンスホテル グランドプリンスホテル京都 総支配人
田中慶治	㈱タナックス 代表取締役社長
谷村紘一	谷村実業㈱ 代表取締役社長
玉置辰次	㈱半兵衛麩 代表取締役会長
田村國勝	㈱萬重 代表取締役
土田富士治	オリックス㈱ 京都支店 支店長
続木創	㈱進々堂 代表取締役社長
土井健資	㈱土井志ば漬本舗 代表取締役社長
中村暢秀	㈱紅中 代表取締役社長
西井雅志	大和不動産鑑定㈱ 京都支社 支社長
野村正樹	㈱ローバー都市建築事務所 代表取締役社長
畑正高	㈱松栄堂 代表取締役社長
樋村幸一	㈱ハウジング計画 代表取締役
福山隆夫	京都ステーションセンター㈱ 代表取締役社長
藤原敏治	イワモトエンジニアリング㈱ 代表取締役会長
古川真二	近畿安全施設㈱ 代表取締役
別枝隆	京都駅ビル開発㈱ 代表取締役社長
本多保博	㈱F Pクリエーション 代表取締役社長
本間満	明清建設工業㈱ 代表取締役副社長
牧草弘師	牧草コンサルタンツ㈱ 代表取締役社長
松浦秀親	㈱NTTファシリティーズ 京都支店 支店長
松田忠夫	エムケイ㈱ 専務取締役
水原醇	水原司法書士・土地家屋調査士・行政書士事務所 所長
美馬輝三	㈱関広 代表取締役会長
三輪泰之	要建設㈱ 代表取締役社長
森本均	㈱DAC 代表取締役
八木正利	八木㈱ 代表取締役社長
山内信輝	㈱灰孝本店 相談役
山田拓広	花豊造園㈱ 代表取締役社長
山本恵	㈱アクティブ ケイ プロデューサー
吉田忠嗣	吉忠㈱ 代表取締役社長
藤本圭司	(社)京都経済同友会 常任幹事事務局長

事務局

圓山健造	(社)京都経済同友会 事務局次長
八木穂波	(社)京都経済同友会 事務局員

社団法人 京都経済同友会

都市問題研究委員会

京都の美観と都市機能の向上にむけて ― 提言書 ―

発行 社団法人 京都経済同友会

〒604-0862 京都市中京区烏丸通夷川上ル 京都商工会議所ビル 5 階

電話 075-222-0881