

第 1 回京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見

歩くまち京都の実現に向けては、総合交通戦略・憲章を「道しるべ」として、これまでの取組の成果を踏まえながら、社会経済情勢の変化も見据えた施策の推進が必要となる。

京都には、高い水準の交通ネットワークが整備されており、これを活かすことが重要である。利用者の視点を重視して、連続性、柔軟性、確実性を兼ね備えた公共交通を実現するために必要な施策は何か、戦略的に重点を絞って検討することが有効である。

- 1 公共交通の充実は一朝一夕に進むものではなく、長い積み重ねが必要であるが、今までの延長線上の取組だけでは、限界がある。
- 2 公共交通に関する利用者からの不満の理由や背景も把握し、利用者の視点を重視して考えることが重要。
- 3 経済成長の伸びの鈍化、国・地方の財政悪化、少子高齢化の進展、エネルギー問題、I C Tの急速な普及など、社会経済状況の変化に対応した総合的な都市交通システムを構築しなければならない。
- 4 京都の公共交通のレベルは高い。これをどう活かすかというときに、連続性（事業主体の違いを乗り越えた料金制度などの乗継利便性）、柔軟性（事故や故障、需要の変化に対応できる柔軟なシステム）、確実性（確実な運行時間）の 3 つの基本特性を兼ね備えたものとすることが重要。
- 5 今、市バス・地下鉄は利便性向上と利用増の正のスパイラルの入り口に立っている。
歩くまち京都総合交通戦略、憲章を道しるべとして、高いポテンシャルをもつ京都の公共交通ネットワークを活かしきる取組をしっかりと進め、市民の身近な問題の処方箋を示したうえで、将来を見据えた企画・検討として、理想形としての L R T の必要性や優位性等について議論し、訴えていくことも重要である。
- 6 京都市の政策評価制度での「歩くまち・京都」の評価や、施策の費用対効果を踏まえて検討を進めることが重要。
- 7 京都のネットワークのレベルは高いが、利用者がネットワークとして意識できていないことも課題。

- 8 複数の事業者によるネットワークを形成しているため、乗り換えると割高な料金となり、せつかくのネットワークが機能しきれていない。
ゾーン料金の導入など工夫の余地があり、自治体が補助して、乗継割引を実施している事例もある。ハード整備ではなく、既存インフラを活かしきるための公共投資の方法として、検討してはどうか。
- 9 ICの導入が進めば、鉄道と合わせたチェーントリップのデータをとれる可能性がある、そうなれば、交通システムの改善に大きく寄与するものと期待できる。
- 10 10年後のネットワークを考えると、バスと軌道の間には、埋めがたい利便性の差がある。望むらくは軌道系であり、現状、市北部の東西軌道軸が弱い。
- 11 LRTの実現には、地下鉄の長期債務をはじめとする財政問題の解決が不可欠である。他都市とも連携して国に働きかけ、高金利の地下鉄企業債の低利のものへの借り換えを実現すること、インフラ債の活用などによるLRT整備の財政スキームについて、解決策を見出すことが重要。
- 12 LRTについては、ニーズがどこにあり、何がもたらされるのか。効果の把握とともに、課題の把握が必要である。
- 13 都市のコンパクト化に伴う居住のコンパクト化が完成するまでの過渡期における、居住地と拠点の交通手段も課題となる。
- 14 高齢単身世帯や、高齢者のみの世帯が増加している。こうした世帯の生活圏域は狭い。バス・鉄道単体で考えるのではなく、タクシーやNPOによる移動支援などと連携も考えていく必要がある。
- 15 今後、ニュータウンなどの大規模団地の荒廃や空き家の増加が危惧される。住宅ニーズは交通との関係が深いため、一体的に施策を講じる必要がある。
- 16 家族で一緒に出掛けて楽しめるまちづくりと公共交通という視点も大切。
- 17 京都の活力を支え、延いては自治体の財政を支える「ものづくり」の担い手が、何を公共交通に期待しているのかということも把握しておくべき。
- 18 例えば、JR桂川駅と商業施設との直通デッキのように、自治体、交通事業者以外の民間投資によって、利便性が向上した事例もある。駅周辺の民間施設による投資も一つの視点となる。