

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第1回公共交通ネットワーク検討部会 摘録

1 日 時 平成20年8月4日（月）14時00分～16時00分

2 場 所 アランヴェールホテル京都 3階 「五条」

3 出席者 別紙出席者名簿

4 議事次第及び内容

(1) 開会

水田交通政策監挨拶

- 京都のまちは、山紫水明の自然、1200年を超える悠久の歴史を京都市民の皆様が守り続けたまちである。また、京都議定書誕生の地であるとともに日本を代表する国際観光文化都市であり、この京都のまちが地球規模で深刻な問題となっている環境問題に対して果たす役割は、大変大きいものである。
- 「歩いて楽しいまち京都」を実現するためには、地球環境や観光振興、健康、地域コミュニティ、教育、子育て、公共交通、地域活性化など幅広い視点に立って、交通政策を進める必要があることから、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定しようとするものである。また、京都市は、国が募集した環境モデル都市にも手を挙げ、環境モデル候補都市として選ばれたが、その中の大きな柱として「歩くまち・京都」戦略が掲げられている。
- こうした「歩いて楽しいまち」を実現していくために公共交通ネットワークや、市民の皆様のライフスタイル、未来の公共交通を考える場を設け、総合交通戦略を具体的に取り組むことが、公共交通に乗って、移動して、歩いて楽しい賑わい豊かな、持続可能なまちづくりに結びつくものであると考えている。
- 青く美しく輝く地球を子や孫の代にも残していくためには、審議会の議論が何よりも大事だと認識している。検討部会の皆様方の活気溢れる議論が進み、来年の夏に交通戦略が策定できるようになればと思っている。どうかご協力を賜りますように心からお願いを申し上げます。

中川部会長挨拶

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略は京都市の政策の大きな柱として位置づけられていると聞いている。是非、みなさんのご協力をいただき、良い成果をあげていきたい。審議会の北村会長ともご相談し、森本一成委員に副部会長として就任していただきたく考えておりますので、よろしくお願ひしたい。
- 先日の審議会の場におきましても、市長・副市長ともに最初から最後まで議論に参加されており、京都市が本気で取り組もうとされていることを感じた。私は以前から「計画だけ作るようなものには興味がない」と申して来ているが、今回は、計画作成だけではなく、具体的にしっかりと実行していくための施策をつくるという熱意を感じている。多くの事業者に集まってもらう以上、成果を残していかなければならない。

- 京都市の環境モデル都市の計画では、鉄道利用者は25%増、バス利用者1.8倍という高い水準の目標を掲げている。この達成には一事業者が頑張っただけでは達成することは困難で、各事業者が協力し、従来からの発想を転換しながら公共交通全体のパイを広げていく必要がある。このような前向きな目標を達成するのは無理だ・迷惑だと思われるような事業者さんがもしおられるなら、京都からお引き取りいただくくらいのつもりで、皆様に頑張っていたいただきたいと思う。京都市も本気で取り組むし、私も本気で取り組むので、皆様も是非本気で取り組んでいただきたい。

森本副部長挨拶

- 私の専門は情報工学であり、人間を中心としたデザインという視点を交通に反映していきたい。単に京都だけではなく地球規模のことを背景にアクティブに実施されるとのことであるが、ユーザーの視点からの役割を果たしていきたいと思う。ハードウェアがメインと思うが、ヒューマンネットワークという視点から公共交通を考えたい。

(2) 出席者自己紹介

(3) 議事

- ア 「歩くまち・京都」が目指す理念の説明
- イ 検討部会における検討内容の説明
- ウ 京都市の公共交通の現状の説明
- エ 第1回審議会で出された意見等の説明

(4) 意見交換

(委員)

- 事業者としては目の飛び出るような目標であるが、高い目標を掲げて努力していくことは良いことであると思う。
- 公共交通の最大のライバルはマイカーだと思うが、これほどの高い目標を達成するにはマイカー抑制抜きに公共交通の利用率を高めることはできないのではないか。そのためマイカー抑制はこの部会でも検討すべきと思うが、資料ではロードプライシングが未来の公共交通まちづくり検討部会の検討項目になっている。本当に実現していくなら、未来ではなく現実として検討すべきと思うが、市はどう考えているのか。

(事務局)

- 本部会では公共交通の利便性向上が主となるが、他の部会でマイカーに依存したライフスタイルの転換も検討しながら審議会として目標を達成していきたいと思う。公共交通の利用については、3部会が併行して検討していく。

(委員)

- 最大のライバルは自動車交通である中で、公共交通全体として競争力を高めていくことは大きな視点。自動車に負けないよう、ドアツードアでスムーズにつながっていく観点が必要である。

- 経費面では、車両購入費まで含むと自動車の方が高価で、本来公共交通の方が安いはずだが、公共交通を高く感じてしまうという料金構造が続いていることに問題がある。その為、公共交通を利用した方が安く感じられる為にはどうしたらよいかという議論が必要で、例えば、どの鉄道・バスにも乗ることのできる切符の企画なども考えられる。
- ロードプライシングなどの自動車に対する施策については、この部会で意見を出してもらってもいいし、他の部会に振ってもいい。多様な視点で意見をいただきたい。

(委員)

- 分担率の達成について、時間という共通認識をもっておいたほうがよいと思うが、時間的な目標はあるのか。

(事務局)

- 現時点で目標年次は明確ではないが、市長マニフェストの中で取り組んでいるものであるので4年間でどこまで近づけられるか、また環境モデル都市のアクションプランの作成の中で、目標年次を明らかにしていきたい。

(委員)

- 今回の取り組みのターゲットは市民なのか観光客なのか？あるいは両方か？ターゲットが違くと取るべき施策もやり方も異なると思う。もし両方だったら棲み分けた議論が必要ではないか。

(事務局)

- 両方がターゲットであると考えている。他都市に見られない特徴として、平日は147万人の人口を持った都市であり、通勤・通学も多いが、一方で観光客4,950万人おられ、平日と土休日の利用者の特性が大きく違う点があげられると考えている。特に観光シーズンは顕著に表れている。利便性向上の中で、観光客、利用者それぞれのターゲットのための施策を考える必要があると考えている。

(部会長)

- どういう視点から分析を行うのかということと同時に、具体的にどういう施策を実施すべきか、具体的な議論についても意見があればいただきたい。

(委員)

- 自動車に比べて公共交通は、ドア・トゥ・ドアの利便性が弱いという特徴がある。鉄道とバスの連携も重要であるが、バスでカバーできない部分は、自転車との連携も検討すべき。また公共交通不便地域でのクルマとの連携についても取り上げてはどうか。

(委員)

- 歩く環境が整っていることも公共交通にとっては重要である。自宅からの最初の一步を徒歩で出た場合は公共交通を使ってもらえるが、クルマに乗った場合は公共交通を利用する可能性は低い。ということは、住宅地における歩行者優先の施策も重要である。

(委員)

- 共通企画きっぷについては事業者単独ではやっているし、事業者連携としてはスルッと関西としてやっているものもある。コスト比較すれば1日1日だとクルマのほうがどうしても安いとなる。クルマ vs. 公共交通という手段のみの競争の構図を飛び越えて、神社仏閣の入場料も含んだ切符にし、京都市内をテーマパークととらえその切符があれば何処にでもいけて何処の神社仏閣にも入れるようにすることが出来れば、利用者のお得感も高くなると思うが、神社仏閣の協力を得ることは難しいだろうか。
- その際の価格は、現在の京都市内を観光で訪れる方が1日に使う平均交通費、平均神社仏閣参拝料を上回るような額に設定し、事業者、寺社仏閣にとって収入の増加、利用者にとってもさらに観光を増やすというインセンティブを働かせるというふうにしたらよい。

(事務局)

- 最終的には神社仏閣にも協力を得るべきであると思うが、それぞれの部会ごとに必ず出てくる話でもあるので、まずは各部会での議論を深め一定の方向性をもって、協力を求めてみたい。過去には古都保存協力税という高いハードルも経験しているので、十分議論した上で声をかけていきたい。

(委員)

- 公共交通は移動手段としてではなく、いかに目的を取り込んでいくかが大切。例えば大阪周遊パスは、公共交通乗り放題、24の施設が入り放題で2000円である。大阪市全体がアミューズメントパークのようで、施設間の移動も含めて1日通じて楽しめる。「歩くまち」がテーマであれば、京都全体がアミューズメントパークという視点を持ち、訪れやすい仕掛け作りを検討してはどうか。京都はまちそのものが観光施設と思っている。
- バスダイヤは非常にわかりにくい。ソウルの事例も参考に、利用者にとって望ましいバス路線やダイヤを真っさらな状態からひき直すようなことも必要。
- 電車のダイヤ検索システムは発達しているが、バスダイヤとの連携は充分ではない。大阪にいる人が、金閣寺に行きたいと思った時に、クリックすれば、“何時の電車に乗って、何時の何系統のバスに乗り継いで”という情報提供ができるようにすべきである。最終的なイメージとしては、鉄道とバスのダイヤを連携させたラウンドマーク検索システムがあってもいいと思う。
- ICカードを用いたサービスについても、検討していきたい。

(委員)

- 系統の番号の付け方等、それぞれの事業者さんは工夫をこらしていると思うが、利用者の立場から本当に便利になっているかという点、そうではないところもある。例えばソウルのように、条件は市が提示して、事業者はその実現費用を競争するという仕組みもある。ダイヤのパルスタイムテーブル化というのは、ほぼ等間隔で運行するという点であり、鉄道・バスを倍数の間隔で調整することにより、地域全体としての乗り継ぎ利便性を確保することができる。

- 大阪周遊パス等、多くの公共交通に使える企画券も、利便性が良ければ高くても観光客は買ってくれる。皆さんで調整する必要がある部分もたくさんあるが、とにかくパイを拡大することが必要という視点に立って調整していただきたい。
- 情報提供面も重要で、交通事業者一体となった情報システムの仕組みづくりを検討しなければならない。
- 概念的には整理できていると思うので、この場では、いかに具体的に実現していくことかと思う。

(委員)

- 京都の中心部にあっては、すべての鉄道事業者局の路線を合わせると、それなりにネットワークは充実している。しかしそれぞれが自社局の路線しか案内しないため、鉄道ネットワークの利便性が十分に伝わっていない面がある。
※例えば、過去に京阪が嵐山への案内について三条駅から市バスで等という非現実的な案内をしたり、京都駅前(市交の案内所)で東福寺へ行くのに、(JRに乗れば1駅2分で行けるのに)市バス207系統の案内をしたりする等、お客さまにとって最適とはいえないような案内がなされてきたことは否定できない。
- 現在出回っている京都市内の交通マップは、市交の路線が中心で、その他の事業者の路線が入っていなかったり、目立たないような表現であったりすることもあるが、各事業者と一緒にしっかりした路線図をつくって案内していくことが必要。
- 京都の市バスは、閑散期はすごく便利だが、繁忙期は渋滞で目的地まで1時間以上かかることもざらにある。繁忙期にはできるだけ目的地の近くまで鉄道に乗って、最寄り駅からバスに乗るような案内を徹底すべき。
- 「歩くまち・京都」という以上、マイカーでなく歩いて楽しくないといけない。ただ現状は、観光で訪問した時に、四条通や東大路や五条坂等歩行空間が狭いため、非常に歩きにくい。昨年四条通の社会実験のように、ここ数年、市も非常に努力しているが、できることから、歩いて楽しい場所をつくっていくことが必要。

(事務局)

- 議論のたたき台(資料3-p22)に書いている「継続的な体制づくり」に関して、戦略的な広報が重要であると考えている。
- 歩く場所の確保については、東大路でも歩行者が車道にあふれるなどの状態。その中で、歩く空間をいかに生み出すかという点について、四条通りを中心に議論を進めているところでもあるし、京都の政策方針にもなっているので、自動車の総交通量を減らすとともに、歩行者の快適空間を形成することについては、審議会の大きな目標であると認識している。

(委員)

- 自動車が増えると、輸送力は大きく低下するので、観光交通は公共交通へ転換した方が効率的であることは間違いなし。そのためには、公共交通の利便性向上も必要である。
- 鉄道とバスとの連携については、ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、抵抗を減らすことが必要である。

(委員)

- マイカーを選ぶ要素の1つに荷物の存在がある。観光シーズンにはコインロッカーがすぐ満杯になってしまう。観光客にとって荷物が負担になっており、クルマに流れる理由の1つであると思うので、宿泊施設と連携したキャリーサービスということも検討してはどうか。
- 京都1200年の歴史を分かりやすく案内する仕掛けをつくると、歩いて巡る楽しみが顕在化するのではないか。

(委員)

- 荷物が公共交通を利用する障害であるということは、かねがね思っていた。宅配機能付きのコインロッカーが主要駅に設置されてきているが、まちなかにも設置しておけば利便性が高まるのではないか。

(委員)

- 歩いて楽しいということが最終目標であるが、公共交通のネットワークが出来るとなぜ歩いて楽しいのか、というところを、人間にとってのデザインを常に念頭において議論すべき。
- 私はユニバーサルデザインの仕事もしており、バリアフリー化にも関係している。スムーズにアクセスいただく為の情報の提示方法、特に障害のある方にとってもスムーズな移動ができるという視点も必要。

(委員)

- 通勤・通学など日常でご利用いただいているお客様の分担率をあげていく場合と、観光目的のお客様の分担率をあげていく方策について、分けて考えることが必要。観光客の場合は、企画切符などについての認知度を確認する必要がある。知っていても使ってもらえない場合は、本当に便利な切符はどのようなものか、お客様に選んでいただくキーポイントはどこにあるのかの検討や情報収集が必要。

(委員)

- 本日の議論は、観光をターゲットした議論が割と多いと思うが、市民の生活交通についてもしっかり考える必要がある。
- 公共交通の利用促進を検討していく上では、市民の車利用が多いのか、観光客の車利用が多いのか、また、観光の場合、車で来られる方はどのような方面からが多いのかというような車利用の現状把握も必要ではないか。

(委員)

- 公共交通を検討する際に、利用者の視点を、どのように反映していくかが非常に重要である。若い人の感覚を聞いていると「バス停でバスを待っているのが格好悪い」という意見もあったので、イメージ対策も必要であると思う。
- 少しバス停を動かすことで大きく利用者が増えたという事例もあり、バス停も議論の大きな視点になる。
- 京都市内には、歩行者目線でないと見つけられない案内・石碑などたくさんあるので、上手く情報発信すれば、公共交通利用促進につながるのではないか。

(委員)

- 警察の立場で言うと、公共交通優先は好ましい。警察としては基本的には側面から支援ということになるが、可能な限り協力は惜しまない。様々な目的を持たれた方がマイカーを利用しているのが現実であるので、観光客と市民と対象を分けても、上手に割り切れるのか疑問。実際は観光交通と一般交通が混在しており、管理者から見ると困難。ライフスタイルが変わっていかないと難しい部分も多く、ライフスタイルが一番の鍵ではないかと思う。その為にも、3つの検討部会を上手に組み合わせていくことが重要。

(事務局)

- ネットワークを構築するのが目的ではなく、歩いて楽しく暮らしやすいまちを創出するのが目的である。利用者の視点に立った検討も、これまでも各事業者で取り組まれてきていると思うし、経験を結集してさらに進めていきたい。
- 観光についても、観光客五千万人構想の中で、例えば14の世界遺産を中心とした界限観光を楽しめることができると考えた。これらを結ぶネットワークを構築することによって利便性が向上し、さらに魅力ある京都観光になると考えている。
- 大阪・神戸・名古屋方面から京都に来られる方へP&Rを推進したり、事前に混雑情報を示したうえで公共交通利用を促すなどを実施したり取り組んできているが、さらに工夫が必要であると思う。

(委員)

- 最終目標が歩いて楽しいということであり、「歩く空間」の利便性・快適性を高める現状・課題・解決策が必要になるのではないか。
- 観光シーズンにおける観光地の渋滞が、問題として大きくクローズアップされているように思うので、その辺りに重心を置いた方が良いのではないか。

(委員)

- 生活交通確保という視点も盛り込まれるように計画されているが、空白地域に新路線を引くイメージなのか、観光路線との連携する方策のイメージなのか。一定期間でどのぐらい議論の熟度を高められるか懸念もあるが、考えがあればお聞かせいただきたい。

(事務局)

- 山間部については、すでにバス事業者に走っていただいているところについては今後どのような方策が考えられるかについてネットワーク部会で議論し、未来の部会では、地域別の未来の姿のなかで、たとえばコミバスの考え方などについても議論したい。

(委員)

- 京都市民が便利になることが基本であるが、観光客が便利になってもらうことも市民の願いの1つであるし、市民と観光客がミックスして移動している路線の改善も必要である。
- 私がいつも検討対象としている地域と比べると京都市は大変恵まれている。平日だけならなんとかなるのだが、土日の利用の落ち込みがどうしようもないという地域が多いのに対して、京都市はむしろ土日の方が利用者の多い路線がたくさんある。

- 多くの都市は採算性を高めるためには、支出を削減するしかない場合が多いが、便利にすることによって利用者が増えて収入も増える可能性がある路線がたくさんあるのが京都市である。したがって前向きな議論を進めていけると思う。

(委員)

- ターゲットについて、市民にとって使い勝手の悪いものは、観光客にも使い勝手が悪いのであって、観光客は必ずしも対立項ではない。香港では市民のための屋台が重要な観光資源になっているので、まず市民にとっての利便性を検討すべきではないか。京都市民の不満足な点を整理した上で検討すべきではないか。

(部会長)

- 公共交通の利用をみんなで協力しながら増やしていくという大きな方向性については合意いただけたと思う。次回は、具体的な方策について提案し、みなさんの知恵を持って、具体化を進めていきたいと思う。

(5) その他（事務局から）

- 次回日程は、8月20日（水）午後で予定したいと考えているので、時間と場所が確定次第、文書で通知させていただく。

(6) 閉会（水田交通政策監）

- 3つの部会が連携していくことが重要であるという認識を新たにした。皆様方と連携を図りながら、課題が大きい方が闘志が沸くという思いで、取り組んでいきたい。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第1回公共交通ネットワーク検討部会 出席者名簿(敬称略)

別紙

| 所 属 | 出 席 者 | | | |
|-------------------------------|------------------|-------|-------------------|--------|
| 京 都 大 学 大 学 院 | 工学研究科教授 | 中川 大 | 工学研究科助教 | 大庭 哲治 |
| 京 都 工 芸 織 維 大 学 | 教授 | 森本 一成 | | |
| 叡 山 電 鉄 株 式 会 社 | 総務部経理課長 | 牧野 清貴 | | |
| 近 畿 日 本 鉄 道 株 式 会 社 | 鉄道事業本部企画統括部計画部課長 | 佃 侑彦郎 | 鉄道事業本部企画統括部計画部 | 岩崎 正義 |
| 京 阪 電 気 鉄 道 株 式 会 社 | 鉄道企画部課長 | 前田 勝 | 鉄道企画部課長補佐 | 鯉谷 洋 |
| 京 福 電 気 鉄 道 株 式 会 社 | 鉄道部運輸課長 | 三宅 章夫 | | |
| 西 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社 | 京都支社営業課課長補佐 | 南 哲也 | | |
| 阪 急 電 鉄 株 式 会 社 | 都市交通計画部調査役 | 樋口 賢 | | |
| 京 都 バ ス 株 式 会 社 | 運輸部次長 | 清水 克之 | | |
| 京 阪 京 都 交 通 株 式 会 社 | 管理部企画・業務課長 | 栗山 準一 | | |
| 京 阪 シ テ ィ バ ス 株 式 会 社 | 取締役支配人 | 笠松 俊夫 | | |
| 京 阪 バ ス 株 式 会 社 | 企画部課長 | 小西 実 | | |
| 西 日 本 ジ ェ イ ア ー ル バ ス 株 式 会 社 | 営業部リーダー | 田村 紀人 | | |
| 阪 急 バ ス 株 式 会 社 | 自動車事業部業務課長 | 上床 隆司 | | |
| 株 式 会 社 ヤ サ カ バ ス | 取締役統括部長 | 坂本 雅彦 | | |
| ス ル ッ と K A N S A I 協 議 会 | 事務局長 | 横江 友則 | | |
| 国 土 交 通 省 | 近畿地方整備局建政部都市整備課長 | 奥田 謁夫 | | |
| | 近畿運輸局企画観光部交通企画課長 | 堤 俊哉 | 近畿運輸局自動車交通部旅客第1課長 | 下谷 富雄 |
| | 京都運輸支局首席運輸企画専門官 | 阪部 光雄 | 近畿運輸局鉄道部計画課課長補佐 | 柳井 達雄 |
| 京 都 府 | 建設交通部交通対策課長 | 松村 憲次 | | |
| 京 都 府 警 察 本 部 | 交通部交通規制課長 | 長尾 眞 | 交通部交通規制課調査官 | 増永 淳三 |
| | 交通部交通規制課課長補佐 | 前田 昭人 | 交通部交通規制課係長 | 山口 正則 |
| 京 都 市 交 通 局 | 高速鉄道部長 | 真下 清 | 自動車部長 | 岡崎 弘 |
| 京 都 市 (事務局 課長級以下略) | 交通政策監 | 水田 雅博 | 都市計画局長 | 里見 晋 |
| | 都市計画局歩くまち京都推進室長 | 佐伯 康介 | 文化市民局観光部長 | 永井 久美子 |
| | 建設局土木管理部担当部長 | 二木 久雄 | 交通局企画総務部担当部長 | 木村 繁 |