

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第2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20日（水）15時00分～17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

(2) 議事

ア 第1回検討部会における主な意見等について

イ 基本的考え方と施策について

ウ 具体的な検討内容（案）について

(3) 意見交換

■基本的考え方と施策について（配布資料3 P5～P7）

(委員)

- P6にある、基本的考え方に関して、市民・観光客向け／市民向け／観光客向けの記載内容が若干違うことについてもう少し説明願いたい。3つに分類した意図はどのようなものか。

(事務局)

- 京都に住まい、また京都を訪れる“すべての人”が快適に、便利に利用できる公共交通を目指すことが基本的な方向性である。従って、検討にあたっての視点として3つに分類しているが、この3つの視点は、それぞれ独立したテーマとして検討を進めるべきものではなく、お互いの関係性を見ながら検討を進めるべきだと考えているので、ご理解頂きたい。

(委員)

- この会議は供給側の方が多いが、需要側から考えた視点でいろいろ論文を探したところ、公共交通の利用が阻害される理由として、自由度の低下、利用の手間、コスト面の不満、品質への不満、社会的機能の低下（ステータスの低下）、他人と同じものを利用することへの抵抗感、などがあげられる。

(委員)

- よいサービスを提供することを実現して、それを実感してもらうためには、連携しあって全体のネットワークを組み上げることが重要。

■バスの利便性向上について（配布資料3 P9～P10）

(委員)

- 地下鉄建設当時、地下鉄を骨格とし、バスはフィーダー輸送となるように整理することが発表されていたが、抜本的な系統の再編がなかったように感じる。
- フィーダー輸送という位置づけを明確にし、バスを地下鉄に向かわせる形での再編が望ましい。その際、地下鉄が運行されている路線は、バスと地下鉄の競合を極力やめる。
- その代わりに、地下鉄の運行間隔を縮めて、サービスを維持し、バスとの連携を高めるべきで、まず京都市交通局の中でのバスと地下鉄の連携を考える必要がある。

(委員)

- 市バスのパルスタイムテーブル化に関しては、パターンダイヤ化の取り組みはここ3年進めており、現在でも分かりやすくなるように進めている。その延長でパルスタイムテーブル化の取組を進めればと考えている。
- 系統については、地下鉄を機軸とした役割分担が考えられるが、外郭線内の市街地と、それより外の街路形状では特性が違うので、系統のつながり方も変わってくる。市内と周辺部は分けて検討するほうが良い。

(委員)

- パターンダイヤとパルスタイムテーブルの用語について、「パターンダイヤ」とは、毎時同じ時刻に発着するダイヤのことを指し、「パルスタイムテーブル」とは、複数のパターンダイヤ同士が整合されて乗り継ぎがスムーズになるようになっており、それが毎時繰り返されることと考えるとよいと思う。たとえば地下鉄が7.5分間隔であれば、接続するバスは同じピッチかその倍数ないしは約数としたときに整合する。
- ダイヤ再編は容易ではないが、特に京都の場合、長大循環系統が多すぎるのが課題として挙げられる。これには欠陥がいくつかあり、一旦遅れが生じると回復出来ないことや、接続すべき駅が複数あると鉄道との連携を取ることが難しいことなどがある。循環系統は必ずしも必要ではなく、接続が確実にできるような路線のあり方も検討すべきである。
- 一方、循環しない系統は合わせやすいはずなので、そちらから考えていくこともできる。地下鉄各駅など主要ターミナル駅での鉄道・バスの接続のあり方を具体的に考えていきたい。
- 劇的にすべての系統を変えることはできないが、現状を生かしながら少しずつでも便利なダイヤにしていくことが課題として認識すべきである。

(委員)

- 案内の仕方も問題がある。例えば「るるぶ」などの旅雑誌をみると、京都駅から洛北へ行くのに、地下鉄を組み合わせれば定時性の高いサービスが提供できるのに、時間のかかる1本のバスで案内している。どういうルートで案内していくかも考えるべき。

(委員)

- 市中心部から考えるのか、市周辺部から考えるのか、視点の整理が必要。民営バスとしては周辺部から中心部に路線を引いているところである。まずは市民向けにはどういう視点が必要か、また観光客は足が長くなるので、その視点をどう捕らえていくか、意見を聞きながら考えていきたい。

(委員)

- マイカーとの差別化を図る視点を押さえるべき。マイカーからの転換が期待できる施策となっているかの検証が必要。課題を顕在化して、それを解決する施策として整理するほうが望ましい。
- 前回の検討部会では、バス交通の現状を示す資料として、市民のバス交通に対するニーズ提示されたが、このニーズにどう答えるかを施策として目指すべき。

(委員)

- 今の系統でも基本的な考え方としては概ね整理されているように感じるので、いいところは残して、それを活かしながら、課題となっている系統は見直してより便利でわかりやすくすることが必要。
- 便利なダイヤになっていることを市民にうまくアピールする方法も考えていく必要がある。

(委員)

- バス停にいても、系統を相当よく知っていないと自分が行きたい目的地に向うバスがわかりにくい。バス停に路線図があるだけでも使い勝手が相当良くなる。

(委員)

- 京都市交通局のバス停は他の都市に比べるとかなり情報の出し方はかなり工夫されていると思うが、さらに工夫の余地はある。

(委員)

- ダイヤと系統をどうするかという点に絞って議論していくことが重要。乗換無しで行きたいというニーズに個々に対応していると複雑になりすぎる。また、その一方で、安く移動したいというニーズもある。顧客のニーズと供給側をどう整合させるかが重要である。
- 五条通は幹線道路であるにも関わらず、公共交通サービスは低く、歩いて楽しいとは決まっていえない。地域によって公共交通のサービス水準が大きく違う。

- 地域によって公共交通のサービス水準が大きく違うが、京都の交通は鉄道・バスそれぞれが独立してサービス供給されている感がある。バスと鉄道のサービスの整合性を具体的に考えていかないと何も進まない。

(委員)

- 乗り換えを基本とするか直達性を重視するかは、地域の実情を見ながら考えていくことになる。地域によっては乗り換えなしで直接行けないと利用してもらえないところもあるし、駅へのフィーダーを重視して、鉄道に乗り換えてもらう方がいい地域もある。それぞれの路線の需要とサービス水準を考える必要もある。
- 具体的なダイヤを検討して示していくことは良いと思う。目指すべきサービス水準を考えていくことが重要で、例えば、河原町通は何分ピッチ等、どの地域でどのぐらいのサービスを提供できるか、具体的に考えていくことが必要である。

(委員)

- 弊社はどちらかというバスに近い利用のされ方だと思うが、鉄道の利点（定時性、大量性）とバスの利点（きめ細やかさ）をそれぞれ活かしながら考えていくことが必要である。

(部会長)

- 次回の部会では、具体的な改善方策や目標とするサービス水準を出していくことが良いと思う。

(委員)

- ユーザーのニーズが全体の路線にかかる話なのか、部分的なニーズかでも変わってくるので、ニーズの洗い出しが必要と思う。
- 1つのルートや手段しか案内するのではなく、他のルートも示しながら自分の都合が良いものを選択できるような情報提供も必要である。

■バスの走行環境改善について（配布資料3 P11～P12）

(委員)

- マイカーに対するバスの優位性を高めるため、バス運行の到達時間を改善しなければいけない。バスレーンや踏切信号などを検討するなど、バスに乗ればマイカーより便利に動ける仕組みを作る必要がある。LRTの代わりにバスが走っているぐらいに、定時性の高い走行環境を実現し、鉄道同等にバスもマイカーより優位性を高くしていくことが求められる。

(委員)

- バスにとって過酷な走行環境であり、バスレーンは多くあるものの、駐車車両の為にうまく機能していないのが実情であり、この点を改善することはハードルが高いが、議論すべき

重要テーマである。

- イギリスでは、バスレーンに一般車両が入るなどあり得ないという市民の雰囲気がある。多くの人の合意が必要で、合意を得るためにも、バスが続々と走っているぐらいの状況を目指す必要がある。
- バスレーンの走行環境改善のため、市民・ドライバーへの啓発も含めた活動を進めていくことにしましょう。

(委員)

- 四条通のような主要道路ならば、トランジットモール化などを本気で考えないと、専用レーンにしてもなかなか守ってもらえない。京都で歩行者優先とするなら、車道を犠牲にするしかないように思う。
- 繁華街ではバス待ちの歩道環境があまりに狭いという問題もあり、トランジットモール化や歩道拡幅まで含めてこの部会では検討しようと考えているのか確認したい。

(事務局)

- 四条通についてはボラード形式のトランジットモールの実験をしたところであり、地元や関係者を含めて歩道環境の改善について議論をしているところである。また東大路も歩道から人があふれている状況で、歩いて楽しい京都の推進という観点からは、歩行者環境の改善が命題となってくる。
- 歩道拡幅とともに、交通結節点での機能を強化することも必要であり、すべて行政であるのか、事業者にも協力願うかはこの場で協議したい。ソフトだけでなくハードの改善も進めていく必要はあると認識している。

(委員)

- 弊社の運行している地域では路上駐車が多いところがあり、実質的に追越車線をバスが走行せざるを得ない状況と同時に、自転車も路上駐車をよけて追越車線に出ざるを得なく、非常に危険である。環境整備をお願いしたいというお客様からの意見が寄せられている。
- 安全運行を前提に定時性と速達性を確保する為には、バスレーンの確保や維持に対する理解を得られるようなルールの確立が必要である。

(委員)

- 道路交通法で、バスが右側ウィンカーを出したら、後続車はその進路を妨げてはいけないが(道路交通法第 31 条の 2)、実際は守られていない。当たり前のことを啓発、浸透させるよう努力していくことが重要という認識をこの場で共有したい。

(委員)

- バス停施設整備について、例えばバス停近くの店舗とタイアップして、店の中にバス接近情報を出すなどもアイデアとしてあるのでは。

(委員)

- 広告付きバス停が他都市でも多くあるが、京都市での取り組み状況はどうなっているのか。

(事務局)

- フランスとアメリカの各企業から話が来ている。京都は歩道幅が狭いこと等、なかなか進められる状況にはなかった。地域によって広告設置が可能なバス停と難しいバス停とがある。京都市用に広告の色を変えることができるのか等の課題があるが、前向きに考えつつ、一方で、日本の企業で京都の取組に理解があり広告を出してもらえる企業がないかも含めて、情報収集は引き続きやっていきたい。

■鉄道の利便性向上について（配布資料3 P11～P12）

(委員)

- 7分30秒間隔が長いのではという指摘について、東西線については当初10分間隔の運行であったが、烏丸線が7分30秒間隔であったため、乗り継ぎが合わないという課題があったが、現在では7分30秒間隔で運行している。これにより、2～6分で乗り継げるようにしたところである。大阪市等に比べると運行本数が少ないかも知れないが、需要バランスを考えると適切と判断している。
- 今後も東西線と烏丸線の乗り継ぎ（特に深夜時間帯）については、今後も点検していきたい。

(委員)

- 例えば、京都バスが地下鉄国際会館駅で最終便に合わせた運行を実施している等の例もあるので、そういう視点も含めて少しでも利便性が高まる取組を提案したい。

(委員)

- 阪急と烏丸線の乗り継ぎも、夜は20分近く待つこともあり、考えていく必要があるのでは。

(委員)

- 10年ほど前から、阪急河原町駅と京阪四条駅で互いの時刻表を表示している。非常に有効であり、他の駅でも表示しあうことを考えたら良いと思う。

(委員)

- 最近、市バスの接近表示を地下鉄の駅で表示している。乗り継ぎの情報提供はさらに進めていきたい。

■鉄道・バスの連携施策について（配布資料3 P15～P16）

（委員）

- 多様な料金サービスについて、ICカードの活用による料金割引サービスが書かれているが、ICカードに限定すると、ICカード保有者以外の門戸を狭めてしまうかもしれない。ICカード以外でも料金割引サービスを検討するべきである。

（委員）

- ICカードシステム等新しい技術を活用としながらも、ローテク（紙や磁気カード）も活用することで、幅広い事業者に参画いただけるし、さらに多くの方が利用可能になる。

（委員）

- 多様な料金施策とあるが、多様にするると逆に利用者にとっては分かりにくい面もある。この1枚をもっていたら京都はどこでも使えるという方向が良いのではないか。その場合、事業者の費用負担が発生する等、非常に難しい点もある。例えば、ロードプライシングで得られた収入で補填するなどサポート体制も必要かもしれない。

（委員）

- 各種企画乗車券は既に色々実施しているが、事業者の取り分を積み重ねていくと高額な乗車券になる。これでは、買って頂けないので利用者にとって買っていただける価格に設定しなければならないが、事業者間の取り分で議論が紛糾する。ICカードだからこそ可能な精算システムも構築できるし、様々な情報分析も可能になるのだが、これにより、利用者の乗車実績に応じて事業者の取り分を決定することも可能となると思われる。
- 料金割引については運賃を下げ利用を上げるのが大前提であり、企画乗車券の精算については、まず事業者で赤字が出ないように努力することが必要で、最初から補填ありきのスタートは望ましくない。しかしながら、設定価格によっては、減収となる事業者がでてこないとも限らない。交通施策の一環として企画乗車券を実施するならば、行政のサポートを検討しておく必要はある。

（委員）

- 観光客へのアプローチの仕方としては、観光客のニーズに即してエリア区分して、市内を周遊するようなゾーンパスなどを設定してはどうか。
- 磁気カードかICカードかといった議論はあまりこだわらなくてよいのでは。売りやすくお得感がある商品については、観光客のニーズから自然に見えてくるのではないか。

（委員）

- 公共交通がクルマに比べて割安と書かれているが、どれくらい割安なのか知った上で議論を進めたい。マイカーの利便性に対して公共交通がどこまで努力できるのか、また、マイカ

一の抑制策を進めてマイカー利用のハードルを上げるか、などを考えていく必要がある。

(委員)

- 磁気カードかICカードかの選択は、あくまでもツールであって目的ではないので、たくさん利用して頂ければ形にこだわる必要はない。
- スルッと KANSAI の 3Day パスは3日間で5千円だが、まず5千円ということを決めて、それをどう分けるかを検討している。企画切符の利点は、うまくいかなければ再考して新しいものを売り出すか、廃止にすることができる点で、まずはやることが重要である。
- 企画切符が無ければどうしていたかと尋ねたところ、マイカーを利用した、又は行動しなかったとの回答が70%を超えており、新規需要率はかなり高いことが分かった。
- 京都エリアの周遊を1日2千円としてICカードを活用した場合、ICから得られた利用データで割賦をしていくという設定もある。手段は何でも良いが、供給側と需要側を上手くマッチングさせる意味で、ICカードは有効である。

(委員)

- 各論のやり方はいろいろあるが、京都は立寄スポットが大変多く、付加価値を持たせるべきである。その付加価値によって、高くても買ってもらえるという工夫が必要である。また、観光客5千万人のうち1千万人に買っていただく等の目標を設けることも重要である。
- 企画切符等の料金施策については、別の場を設け、ノウハウを有する方に集まってもらい具体的な議論を行うことを提案する。ぜひ、「京都カード」とも呼べる良いカードを作っていくための議論の場を設けて頂きたい。

(部会長)

- ロードプライシングについては別の部会で検討することになる。

■効果的な情報提供・その他について（配布資料3 P17～P22）

(委員)

- 公共交通を使っている時の快適性という視点も大事であり、乗車中の運転士の待遇向上等、乗客が快適に過ごせるための視点も、検討項目に盛り込むべき。

(委員)

- 情報検索システムは新たに開発するとコストがかかる。インターネットでの情報提供という点においては、既存の検索システムの中にバス情報等を埋め込むなどの工夫が必要である。

(委員)

- スライド P15 の「京都市内の均一運賃のような料金体系を実施」という記述は、公共料金の改訂という重いテーマになるので、慎重に考える必要がある。

■まとめ

(部会長)

- 今日は市全体を睨みながら検討したが、今後、地域ごとの特性も踏まえどのような利便性向上を行うか、地域ごとに関連する事業者の意見を踏まえながら具体的施策立案も進めていきたい。

(事務局)

- 料金体系については突っ込んだ議論を行う場、また特定地域を限定して先行事例として取り組むことについても考えていきたい。具体的には部会長や副部会長と相談の上、そういった議論の場（ワーキング）を設けていきたい。そこで得た議論は部会にフィードバックするという進め方を提案したい。

(4) その他（事務局から）

- 次回の日程は、ワーキングを開催し、進展を踏まえて部会長と相談の上、決定したい。
- 何かご提案があれば、事務局までご意見頂きたい。

(5) 閉会（水田交通政策監）

- 貴重なご意見を賜ったことについて、感謝申し上げたい。共通チケットの方策、マイカーをいかに抑制していくかという方策、鉄道・バスに乗りやすくする方策、走行しやすい環境づくり等色々ご提案頂いた。行政にどこまでの決意があるか、という不安もあるかと推察するが、市長も「ハードルは大変大きいですが、克服することによる意義が大きい」という想いで審議会に諮問した背景がある。皆様のご意見踏まえ、交通事業者や交通管理者との間でコンセンサスを取りながら鋭意推進したい。
- 公共交通優先のライフスタイル検討部会の市民委員に23人もの方からご応募いただいた。それぞれの方が、歩いて楽しいまちに対する関心が非常に高く、多くの貴重なご意見が寄せられた。この貴重なご意見は、今回の資料の中にも、取り込んでいる。また、検討部会の開催をご案内したところ、今日も一般傍聴で来て頂いた方もいる。9月には総合交通戦略のホームページを立ち上げ、市民の皆様の貴重なご意見を募集し、そういう方々の意見も吸い上げながら、この検討部会のさらなる議論の深まりにつなげていきたい。
- 皆様にはより深まる議論をお願いするとともに、事務局も皆様に負けないよう勉強をし、しっかりとした総合交通戦略が立ち上がるよう努力する。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第2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	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		
嵯 峨 野 観 光 鉄 道 株 式 会 社	総務部総務課長	坂口 勇一		
西 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社	京都支社営業課長	奥野 嘉啓		
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
	近畿運輸局	宮本 真栄		
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	交通部交通規制課調査官	増永 淳三	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	産業観光局観光部長	永井 久美子
	交通局企画総務部担当部長	木村 繁		