

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会  
第3回公共交通ネットワーク検討部会 摘録

1 日 時 平成20年10月21日（火）10時～12時

2 場 所 京都市右京区役所5階「大会議室」

3 出席者 別紙出席者名簿

4 議事次第及び内容

(1) 開会

中川部会長挨拶

- 第2回検討部会からは、具体的な検討項目に沿って議論し、その後も皆様から意見を伺う中で、かなり具体的な検討も進んできている。今回は更に検討項目を絞って議論をお願いする。
- 全く個人的な事であるが、先日、京都市内の公共交通の利便性向上に向けて退路を断って検討したいと思い、自家用車を処分した。みなさんと一緒に考えて実現していきたい。

(2) 議事

- ア 第2回検討部会における主な意見等について
- イ 具体的な検討内容（案）について

(3) 意見交換

■バスの利便性向上施策について

(委員)

- バスダイヤ改善は、バスの走行空間改善とあいまって進めるべきと考えているが、どう考えているか。

(事務局)

- 走行環境改善も当然検討すべき課題と認識しているが、すでに京都市内では90km以上バスレーンが整備されている一方、マナーの問題から守られていないという状況でもある。逆にバスレーンを整備するのであれば、どの程度の頻度で走行するかも事業者間で議論する必要がある。双方のテーマを考えていく必要はあると認識している。

(委員)

- 走行環境改善も簡単には進まないと思うが、市民への啓蒙も含めて、仕組みや行動のしかたを議論していく必要がある。慢性的にバスレーンで停まっているような自動車、客待ちタクシーの存在で、(祇園など)夜間でもバスが遅れているという大きな問題がある。相当力をいれて改善すべきである。

(委員)

- J R 桂川駅が新たに開業し、京都市にバスターミナルも整備頂いたので、飛躍的に便利になったと思うが、「洛西地域に近接する鉄道事業者との連携」という記述は具体的にはどういうイメージか。

(事務局)

- 鉄道駅での接続がバス改善の大きなテーマと考えており、洛西WGにはまずバス4社で検討を始め、その後、阪急電鉄およびJ Rにも参画をお願いする予定をしている。

(委員)

- 初めて京都を訪れた人にとっては、バスの利用は敷居が高い。交差点などで乗り場が分かっているバス停を、分かりやすくする工夫がないと、初めて利用する不慣れな人は利用しにくい。

(事務局)

- バス停を分かりやすくすることは、一方で景観問題にも関わる部分もあるが、重要課題であると認識している。ただ、バス停の設置については、地先の理解を得ることが困難な場合もある。分かりやすく案内をするための仕掛けについても、ご意見いただきながら実施できるところからやっていきたい。

(委員)

- バス停がどこにあるのか分かるように案内する必要がある。例えば二条城前駅、出町柳駅でも地下から地上に上がるとバス停がどこにあるか分かりにくい。交差点に何らかの表示をしたり、降りた駅に乗り換えのバス停場所を案内したりすることが必要である。
- バス停の位置については、本来交差点に近づける努力をすべきだが、あまり出来ていない。交差点から離れた位置にバス停を設置している場合、交差点とバス停の間に駐車車両が入って余計に流れが悪くなっている。バス停の位置の変更に関しては、歩道拡幅工事に併せて理解を得るなどの策が考えられる。
- 地先合意についても、公的な施設や銀行など比較的理解されやすい場所を優先的に進めてはどうか。

(委員)

- 資料3の8ページでバスの利便性向上について触れられているが、具体策を考える際に、1点集中でパルスタイムテーブル化すると、周辺部等で合わないということも考えられるので、広域に見て考えていく必要がある。
- また、夜間の増便については当然コストがかかってくるが、誰がそのコストを負担するか、ということも考えていく必要があるのではないかと。

(委員)

- パルスタイムテーブル化の趣旨は、心臓から末端までしっかりと血液がいきわたることを例えたものであり、幹線からフィーダーへの乗り継ぎの利便性を確保することが必要である。2カ所以上に接続しなければならない場合は、交通事業者が協力しないと実現が難しくなることは確かである。
- 地方においては、今以上に便利にするには公的資金を導入するしかないという場所が多いが、京都市内には便利にすることで需要を掘り起こし、利用者を増やすことができる場所があり、そのようなところの改善から進めていくと良い。

(委員)

- 京都の場合、中心部と周辺部で事情が違うと思うが、例えば、南部高度集積地区では、3社のバス会社が運行しているが、便数も少なく、路線も輻輳している。ダイヤについては各社の事情があるだろうが、中書島駅などは乗り場がばらばらである。施設の構造的な問題もあるが、多額の事業費を使わなくても改良出来る整備を具体的に考えていくことも必要である。

(部会長)

- 洛西地域をリーディングケースとして検討し、他の地域にも考え方を活かしていきたい。各社とも自社だけで出来ることは既に実施していることが多いと思うので、この場では各社が協力して全体の利用者を増やす方法について議論したい。バス乗り場については、以前ほど設置や乗り入れに関して非協力的ではないと思われ、協力できる場合もあるだろう。

(委員)

- この検討部会で議論するかは別として、バスの走行環境を考えていく場合に、自家用車やタクシーの走行環境整備も視野に入れた総合的な交通体系の議論をしていく必要があると考えている。タクシーの違法駐車排除をしているが、なかなか無くならない状況である。

(事務局)

- 限られた道路空間をそれぞれの交通機関が共有している現状であり、他の部会においても道路空間や道路機能について議論をしていく必要があると認識している。また、審議会全体の議論として捉えていきたい。

(委員)

- 走行環境改善は当然ながら洛西WGでも議論すべき課題である。何を目標に設定するか、そして、取組む際には施策優先度をつけながら総合的な議論もしていく必要がある。

## ■鉄道の利便性向上施策について

(委員)

- 地下鉄について、烏丸御池駅での乗り継ぎが課題として挙げられているが、交通局としても重要であると認識している。夜間のダイヤ改善はすでに行っており、各方面とも 22 時台は 10 分から 12 分ピッチで運行している。また、終電間際は、近鉄や J R 等の他鉄道との乗り継ぎを考えたダイヤになっている。

(委員)

- 10 分から 12 分間隔なのか、確実に 10 分間隔なのかは、利用者側から見たインパクトが全然違う。モビリティ・マネジメントをする際には、インパクトが必要である。
- 他鉄道との接続について、交通局側が合わせる努力をされるのも良いが、むしろ軸となる地下鉄がコンセプトを明確に打ち出すことで、他の鉄道の方で合わせやすくなる。

(委員)

- 相互の情報提供は非常に重要だと思うが、情報の内容と提供場所が重要である。改札付近や乗り換えホームで降車した時など、できるだけ早い時点で情報提供できると良い。例えば近鉄丹波橋駅では、次の電車の案内はあるが、発車時刻が表示されていない。急ぐ必要があるのか、ゆっくり行っても間に合うのかが分からない。

(委員)

- リアルタイムの情報提供は、利用者としてはできればあってほしいが、どういう仕組みで普及させていくかが重要である。技術的にはそれほど難しくないのでは。

(委員)

- 乗り換え情報の内容については、通勤で毎日使っているのか、たまたま使ったのか等の個人の状況によってニーズが異なるので、表示にも限界がある。どちらかという、バス路線も含めたパーソナルな情報提供が重要だと認識しており、WEB 上で、バス時刻表を含めてランドマーク検索ができるようになることが有効なのではないか。これは技術的にはそれほど難しい話ではない。

(委員)

- 他にも乗り換え可能な鉄道駅は多いので、少なくとも時刻表に書いてある程度の情報提供はあったほうが良い。そうすると、利用者がそれを見て待ち時間を有効活用することもできる。これが全駅で行われると、観光客にとっても非常に分かりやすいし効果が高まる。

(委員)

- 京都市内の京阪利用者で京都駅に行きたいという声が多い。そこで東福寺駅の連絡時刻表を作成して、京阪・JR の駅に置いている。ただ、利用者のニーズはばらばらで、どういう情報提供がいいのか、正直に言って試行錯誤を行っている。

(委員)

- 乗り継ぎ時刻表は非常に便利で、冊子になっていると分かりやすいが、通常、駅の時刻表は出発時刻表しか書かれていない。一覧性がある情報提供は重要である。

(委員)

- 先ほど交通局から紹介頂いた、他鉄道の最終便に合わせて接続に配慮しているなどの情報は積極的にPRしたほうが良い。
- 情報提供に関しては、現在利用者からすると、各事業者がそれぞれ出されているHPをそれぞれ見比べている状況であり、単にそれらのWEBをリンクだけでは、おそらく使えないものになる。利用者個人の(パーソナルな)情報をリアルタイムで掲示すると良いと思うが、これを駅で実現しようとするのが難しい。

## ■鉄道・バスの連携施策及び効果的な情報提供施策について

(委員)

- 企画切符については我々も関心を持っている。弊社のネットワークで遠方から客を呼び込むことも可能なので、WGに参加することは可能か。

(事務局)

- 第一段階として、まずできるものを早期に実現させるという観点から、当面はスルッとKANSAI参加事業者による導入を目指すという記載をしているが、これにこだわらず展開は広くもっていきたい。

(部会長)

- 全事業者が使えるとなると相当利便性が高まる。出来るだけ多くの事業者に加わっていただくほうが良い。出来るだけ早期に進めるために、まずはスルッとKANSAI参加事業者としてだけで、JRと協力していくことは重要であると認識している。

(委員)

- 観光シーズンになると京都駅前にブースが出たりするが、市交通局の情報に偏っている感じがある。特に観光シーズンは、全部の鉄道・バスが載っている情報をしっかり出していく必要がある。観光協会がそういう動きをされているようであるが、ただ、鉄道とバスが一緒に載ると見にくいので、表面を鉄道、裏面をバス、などの整理をする必要はある。
- 1日乗車券よりも、簡単にできるものとして、全事業者が入っている統一路線図の作成があるのではないか。

(委員)

- 統一路線図については、煩雑になるという点をどうするかが課題であるが、非常に重要である。
- 駅・バス停までのアクセスの徒歩を考慮すると模式図ではなく、正縮尺の地図上に路線図

を落とすことが有効である。

- 統一路線図はぜひあったほうがよい。時刻表の冊子のようなものがあれば更に良い。リーディングケースとして取り組む洛西地域では、統一路線図を作成すべきである。観光客向けには、路線を限定して掲載することになるのではないか。

(委員)

- バス路線図の統一の取組については賛成である。
- 各鉄道駅にご協力いただいて、バスの情報提供をいただいているが、駅での情報提供(バスの時刻表・路線図)があれば、利用者の目に入りやすく、移動しやすいのではないか。現場の駅員やバス会社との連携で取り組みたい。

(委員)

- 本当は時刻表の書式も揃えたいが、各社の書式があってそこまでは難しいかもしれない。少なくとも接続駅で他社の時刻表を掲示するということは実現していきたい。

(委員)

- 効果的な情報提供の例として、JR宝塚駅が例示されているが、地下鉄の駅でも市バスの乗り場と接近表示は掲出しているので補足で紹介しておきたい。

(委員)

- 少し具体的に、掲示場所(改札口の正面)や情報内容(系統、方面、サービス水準)など、議論しながらガイドラインを作成してはどうか。京都市内では、同じ書き方になっていることを目指すのが良い。
- モビリティセンターについては、京都市内にも案内所がいろいろあるので、イメージを一新することも有効ではないか。

(委員)

- これまでの議論は健常者の方を対象にしたもの中心であったかと思うが、視覚障害などの障害をお持ちの方に対する情報提供のあり方も検討していく必要がある。

## ■まとめ

(部会長)

- これから具体的に進めていくが、単なる議論に終わらせず、目に見える改善が出来るように進めていきたい。各事業者さんがこれまで苦勞・工夫されてきたノウハウを、ぜひ共有できるようにしていきたい。

(5) その他(事務局から)

- 洛西地域におけるバス利便性向上と、京都市内共通一日乗車券については、別途WGを設けて検討していく。
- 次回については、本日残したテーマと、他の部会からの意見等を中心に考えており、時期

は11月の中旬頃を予定している。

(6) 閉会（水田交通政策監）

- 京都が観光シーズンに突入する大変お忙しい時期に、貴重な専門的なご意見を賜り、心より感謝したい。
- 伏見区長時代、京都の交通マップに、京都駅より南部が掲載されていないことを問題に思っていたが、今日の議論の中の統一マップについては、観光部長が次回の部会ではきっちりしたものが出せると言っているので期待している。
- 今回は右京区役所での開催だったが 京都市も財政難であり、今後も出来るだけ本市の施設を利用していききたい。本日地下鉄で来られた方には、太秦天神川まで便利に来られることや、地下鉄の利用者の状況も把握していただけたと思う。
- いずれにしても、来年の観光シーズンには、目に見えて便利になっているように、これから取組んでいきたい。そのためにも、今日の検討部会は非常に重要な会議と認識しているので事務局としても気を引き締めて今後とも取り組んでいきたい。本日は、長時間誠にありがとうございました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会  
第3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		
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	営業部サブリーダー	丸岡 範生		
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参事	山本 信弘		
京 都 府 警 察 本 部	交通部交通規制課長	川村 猛	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	建設局土木管理部担当部長	二木 久雄