

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会  
第1回未来の公共交通まちづくり検討部会 摘録

1 日 時 平成20年8月7日(木)15時30分~17時30分

2 場 所 京都市職員会館かもがわ 「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

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、国際観光文化都市でもある。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、健康、環境、観光振興、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、交通政策を進めていく必要があることから、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定するものである。

行政のメンバーだけでは、「歩いて楽しいまち」を実現していくにあたって課題ばかりが目についてしまうところもある。部会の委員の皆様に、ご指導いただきながら、進めてまいりたい。

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ところであるが、その中の大きな柱として「歩くまち・京都」の実現が掲げられている。日本を代表する環境先進都市京都市として、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、改めましてお願ひを申し上げる。

中川部会長挨拶

本部会は、京都の将来にわたって、公共交通がどのような役割を果たすのか、そのためにどのような公共交通システムを提供するのかということを議論する場であり、大変重要な使命を担っている。皆様の活発なご議論をお願いしたい。

「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頂き、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、松中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。

公共交通を使いながら、人が中心の環境に優しいまちづくりをするのは世界的な潮流となっている。そういうまちづくりにおいて、日本は先進的な都市構造をこれまで有してきたが、最近10年の変化を見渡すと、各国で新しい取組が多く見られるようになってきている。色々な角度から、将来に向かって前向きな意見を頂戴したいと考えている。どうぞ、よろしくお願いします。

#### （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 京都市の交通現状の説明
- 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）

未来のイメージについて、かなり将来なのか、非常に近い時期なのか。

##### （事務局）

審議会の3つの部会のうち、公共交通ネットワーク検討部会は、既存のネットワークについて、すぐにでも取り組めることを時期的には想定している。本部会では、できるだけ近い未来を想定しながら、新しいシステムについて検討し、早くできるものはできるだけ早く取り組みたい。

##### （委員）

世界では、実現のスピードが早くなっている。アジアの人々と話していると、30年～50年先の事なんか話しても仕方がないと言われる。日本では5年後に実現する施策が短期的と言われるが、世界レベルでは、それでは遅いということを知った上で議論していくことが重要である。

##### （委員）

醍醐コミュニティバスは、2年半でやりとげた。京都市も重い腰をあげていただいたのだから、検討部会でしっかりとした議論をして、市民の皆様が達成感を持てる審議会にでもらいたいと思う。

##### （委員）

醍醐コミュニティバスの成功要因の1つに、熱い思いを推進力につなげることができたことがある。思いはあっても、陳情に終わってしまうことが多いので、市民をあげて活動していくことができれば良いモノができるし、みんなで支えていくという気になるため、できた後の需要も違ってくる。

(委員)

LRTとIBTの違いはどのようなことがあるのか。IBTは、世界的にはどれくらい事例があるのか。

(委員)

LRTは鉄軌道であり、IBTはバスであり、BRTとも呼ばれる。バスのシステムは、ここ5年くらいで世界的に急速に多様なシステムが実現化されている。

(委員)

人口も少ない本当の交通不便地域について、議題として取り上げられるのか、どうか。

(事務局)

既存の路線がある場合はネットワーク部会で検討し、新しく路線や事業主体を検討する必要があるような場合は、本部会で検討していくものだと思っている。

(委員)

京都市ではパーク＆ライドに、色々と取り組まれているが、本部会では検討されるのか。

(事務局)

6月の外相会議の際に、平日のパーク＆ライドに取り組んだり、周辺の市町と連携した実施を検討したりしているところであり、本部会でも議論いただければと思う。

パーク＆ライドの駐車場を利用してもらうことが目的ではなく、市内へのクルマの流入を抑制することが目的である。

(委員)

外相会議の際のパーク＆ライドは、短期的に取り組んだものであり、利用台数の多寡で評価すべきではないと思う。

(委員)

京都市で実施されたLRTの社会実験について、どのような状況か教えていただきたい。

(事務局)

実験を踏まえたご意見については賛否両論であった。LRTの導入にあたっては、まちづくりとセットにして、その中でLRTを考えていくべきである。

(委員)

何かを実施すると、渋滞するのではないかとか、荷捌きができないのではないかとか、そういう議論は、世界では20年前くらいにして、すでに結論が出た議論である。つまり、短期的には、そういう影響があっても、長期的には悪影響を上回る効果があることが、世界各地で確認されている。

まちを豊かにするために道路空間をどう使うかということを考えていく必要がある。

(委員)

交通面の施策だけでなく、まちづくり施策との整合性も担保しなければならない。例えば、LRTを導入して、まちなかへの来訪を促す場合は、郊外の大型商業施設を規制したり、駐車場の料金格差を導入するなど、交通施策と整合性のあるまちづくり施策を導入する必要がある。

LRTとBRTの決定的な違いは、鉄輪とタイヤの違いであり、既存の鉄軌道との連携性を高めるのか、バスとして自走するのか、どの方向を向いてネットワークを形成するのかが一番大きい。勾配の大きさも重要である。

(委員)

地域に適したシステムを採用すべきであって、システムありきで地域を探すべきではないことは、忘れないようにしなければならない。

(委員)

対象とする地域について、もう一度教えて欲しい。

(事務局)

資料に掲載しているのは、あくまで例示である。今後、少子高齢化が進んでいく中で、都心の周辺エリアにおける公共交通の役割が高まってくると考えられる。

(委員)

地域を特定していくのではなくて、特性と導入の考え方を示していくということも考えられる。他都市のコミュニティバスは行政丸抱えで実施しているが、必ずしも良い方法とは言えない。市民が頑張った地域には、行政が支援するといった仕組みを示してはどうか。この場所でやるべきだという議論は必要ない。

(事務局)

参考として資料に掲載したエリアについて補足をすると、例えば、洛西地域は地下鉄が通るはずであったが、現実は厳しい状況にある。高度集積地区は企業が立ち並んでいるのにも関わらず、公共交通機関が東西、南北ともに不足している。共に地域からの要望が強い。一方、醍醐は、地下鉄が通り、都心へのアクセスは向上したが、バスがなくなつて地域内での利便性が低下したため、住民の皆様のパワーにより、コミュニティバスが地域を支えているケースである。

(委員)

洛西の住民なので一言。最近はバスが増えて以前に比べると利便性が高くなっているが、バスなので所要時間の変動が大きい。この対策は、道路空間の再配分しかないと思う。

まちなかの取り組みでは、タクシーをどう考えるのかが重要になる。

ロードプライシングについて範囲は、都心部だけなのか、京都市全体なのか、周辺市町村を含んだものとするのか。また対象は市民も含むのか観光客だけなのか。

自転車の取り扱いについて、パリのレンタサイクルは、1500箇所くらいのポートがクレジットカードなどで自由に使える。

(事務局)

ロードプライシングについて、市としての考え方があるわけではない。審議会ではシンガポールの例を引きながら、京都の場合では、金銭的付加をかけるよりも少し違ったやり方があるのではないか、という意見も出ている。

自転車については、ライフスタイル検討部会でも議論されると思うが、自転車も重要な交通手段のであり、本部会でも議論頂ければと思う。

(委員)

運行頻度が5分程度と少ないのに専用レーンになっていると遵守されなくなるので、しっかりしたバスシステムを提供することが必要である。

ロードプライシングは、通過交通だけに料金を付加するといったことも技術的に可能ではないか。

(委員)

醍醐コミュニティバスについて、多くの地域から視察に来られたり、講演に招かれたりしているが、未だかつて走行しはじめたという吉報を聞かないので、難しいのかもしれない。

住民の高齢化と昼間の移動を支えることが大きな目的となって導入を検討して、敬老乗車証の費用を頂いけるようになったが、充分な額とは言えないと思うので、色々検討していただきたい。

(委員)

パリのレンタルサイクルは、パリ市は費用を出していない。市内千数百箇所に広告を出せる権利と引き替えに、メンテナンスまでを含め民間企業が運営をしている。システムの工夫の中には財源の工夫もある。

(部会長)

今の指摘は非常に重要であり、スキームも含めて、こういうやり方をすれば実行可能であるという提案を是非していきたい。

(委員)

タクシーは公共交通に入るのか。

(委員)

一般的に言えば公共交通である。公共交通は交通ルールを守って運行する必要がある。

(委員)

国の施策で自転車専用道路が募集されたと思うが、活用されるのか。

(事務局)

まだ情報収集が充分ではないが、京都における未来の公共交通のあり方が煮詰まってくれば、そういう事業を活用させていただくこともあり得ると思う。

(委員)

二輪車の駐車場の確保状況は、どのようにになっているか。

(事務局)

ガソリンの高騰にともなって二輪車の利用は増えていると感じている。駐車場への経営者に対して、二輪車の駐車場に転換を呼びかけたりしている。

(委員)

京都府警としては、道路交通法に基づいた対応をせざるを得ない。LRTもIBTも、結果的には変わらないとのことであったが、道路交通法上は取り扱いが大きく変わってくるので、今後また議論させていただきたい。

(部会長)

道路交通法は歩行者の安全確保を第一に優先するものであり、忌憚のない意見を交わすことによって、みんなで良いものを作りたい。

(5) その他(事務局から)

次回日程は、改めて連絡させていただく。

(6) 閉会(水田交通政策監)

4月から本職に就いて、環境問題と歩いて楽しいまちに多くの期待と関心が寄せられていることを実感している。大型商業施設の関係者も環境について色々配慮されているし、ライフスタイル検討部会の市民委員には23名もの応募があった。期待に応えられるように、お役所仕事はしないということを肝に銘じて、皆様とともに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回未来の公共交通まちづくり検討部会 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	工学研究科准教授
			松中 亮治
株 式 会 社 京 都 リ ピ ン グ 新 聞 社	「リピング京都」編集長	藤田 晶子	
醍 酒 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス 市 民 の 会	会長代行	岩井 義男	
株 式 会 社 ま ち 創 生 研 究 所	代表取締役	酒井 弘	
国 土 交 通 省	近畿地方整備局建政部都市整備課課長補佐	河野 純一	
	近畿運輸局鉄道部計画課長	長谷川 吉治	近畿運輸局自動車交通部旅客第1課長
			下谷 富雄
京 都 商 工 会 議 所	産業振興部まちづくり推進担当課長	荻野 達也	
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 真	交通部交通規制課調査官
	交通部交通規制課課長補佐	前田 昭人	交通部交通規制課課長補佐
	交通部交通規制課都市交通対策係長	山口 正則	池田 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	総合企画局地球温暖化対策室長	黒田 芳秀
	建設局道路建設部担当部長	佐伯 英和		