

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第3回公共交通優先のライフスタイル検討部会 摘録

1 日 時 平成20年12月18日（木）15時～17時

2 場 所 京都市東山区役所「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

（2）議事

ア 第1回「歩くまち・京都」市民アンケート結果速報について

イ 歩行者優先憲章について

ウ モビリティ・マネジメント施策について

（3）意見交換

■ 第1回「歩くまち・京都」市民アンケート結果速報について

（副部会長）

- 何もインセンティブがない方法で34%の回収率というのは、非常に高い値であり、市民の方の関心の高さを物語っていると思う。
- こんなものかという結果に思えるかもしれないが、そうではないということをご理解頂きたい。何がすごいかというと、「歴史と伝統のあるまちを維持していくべきか？」という設問に対して、「少しならば、そう思う」と回答された方が4%、「そう思う」が32%、「とてもそう思う」が62%、合わせて98%の方が、歴史と伝統のあるまちを維持すべきと思っておられる。
- さらに、「自身のクルマ利用をできるだけ控えた方が良いと思うか」という問に対して、72%の方が「クルマを控えた方が良い」と回答している。この方たちはアンケートが終わった後に行動を変えている可能性がある。さらに、「すこしならばそう思う」と回答した方を含めた93%の方は潜在需要であり、きちんと環境を整えて、情報提供していくことで行動が変わり得るということを示している。
- この検討部会では、別に特殊な議論をしてきた訳ではなく、市民の方も同じように考えておられ、賛意が色濃く表れていると言える。

(委員)

- このアンケートは回収率が高く、高い評価を頂いていると感じる。ちなみに、男性と女性のどちらの回答が多かったのか。

(事務局)

- 性別については、男性40%、女性60%である。今回の資料は速報値であり、クロス集計はしていない段階である。

(委員)

- 地域特性が異なると思うので、例えば、各行政区別のサンプル数を揃えて、どのような結果が出るか見てみたい。

(委員)

- 自由意見の中で、「子供の送迎にクルマを利用することが多いので、一人で公共交通を利用するよう、子供に話してみたいと思う」とあるのを見て、先のことを考えると、小さい子供の意識を変えていくことが重要だと思った。

(委員)

- 子供の送迎にクルマを使わざるを得ない状況もあると思う。また、自転車の前後に子供を乗せている母親をみると、危ないような気もする。以前、新たな交通システムといった議論もあったが、自転車や徒歩以外にそういう選択肢があると良い。

(委員)

- アンケート結果については、我々の予想以上の数字であると思う。
- 人間は、「他人には厳しいが自分には甘い」という傾向があるので、そうならないようにしていかなければならない。意識改革とともに、例えば、駐車場条例の見直し等、クルマ利用を促進する条例を見直していくことを並行して進めるべきであると思う。

(委員)

- 今、まさに過渡期であり、そういった制度面も含めて変えていかないといけない時期にきている。

(委員)

- アンケートはすごくポジティブな結果であるのに、現実のクルマ利用は増加傾向にあるということを考えると、本当はクルマから転換したいのに周辺環境がそれを許さないのではないかとさえ思える。

- クルマ利用を削減する役割を市民の方だけに求めないようにする必要がある。一部の人がクルマを控えたために渋滞が解消し、クルマ利用を控えなかった人が得をして、クルマ利用を控えた人が損をすることのないように配慮する必要がある。
- 実際にクルマを控えていただくためには、地域別の特性を踏まえて取り組むべきである。

(副部会長)

- 今回のアンケートは、モビリティ・マネジメントの手法を活用して、回答者の意識を活性化させた結果、潜在的な意識が引き出されたものである。
- 事後調査で、その後の交通行動の変化を聞き、同時に今回のアンケートに答えていない人と比較するので、モビリティ・マネジメントの効果を分析できる。

(委員)

- クルマを控えるメリットの情報に触発されたこともあるが、伝統・文化を重視するという意見が多いことを踏まえると、京都のまちを愛しているからクルマを控えたいということではないか。

■ 歩行者優先憲章について

(委員)

- 先例の「京都市市民憲章」及び「子どもを共に育む京都市民憲章」は、主語が京都市民であるが、「京都市歩行者優先憲章」は市民の方だけでなく、行政、企業、商店街、教育委員会など京都に関わる全ての方の規範を謳うことを示したネーミングであり、素晴らしいのではないかと。決して「我々、京都市民は何々をします」というだけではなく、空間の整備などの行政の役割も含めて、みんなが歩行者を優先するという決意表明を表すと良い。

(委員)

- 歩行者優先憲章の対象は、京都市全域なのか、都心部だけなのか。周辺の問題を取り残さないようにするべきである。

(委員)

- 憲章というのは一つのルールということであるので、「京都市民は歩きましょう、クルマは控えましょう」ということになると、公共交通が不便な地域の方はどうしてもルール違反をしなければならなく、自責の念にかられることになる。市民だけが実践していくということは難しいのではないかと。

(委員)

- だからこそ、市民だけでなく、行政をはじめ様々な分野の人で取り組んでいくものにしなければいけない。

(事務局)

- 地域によって交通特性は当然違うものであるが、市域全体での憲章であると考えている。
- 市民の方だけでなく、行政やいろんな分野の主体が連携して取り組んでいく必要がある。
交通不便地域などの地域ごとの観点や条件が加味された形で、市民の方が出来ること、行政がバックアップできることを考える必要がある。

(委員)

- 都市計画を考える際には、一般的に、まず理念を述べる基本構想があり、そして更に基本計画があり、個別の具体的な施策については実施計画がある。
- 憲章は、基本構想よりも上に位置付けられるものであり、目指すべき理念や向かうべき方向を簡潔に書く必要があると思う。これを、どうブレイクダウンして、地域別を実施するのかということは、個別に検討していかなければならない事である。

(委員)

- 例えば、低炭素地域のまちづくりはどの地域においてもそれを目指していくべきであると思う。どこに住んでいても、CO₂の削減に協力していきましょう、というような書き方は出来ると思われる。

(委員)

- 憲章は大きな方向性のベクトルを示すということは非常に理解できる。
- 市民憲章ではないので、「わたしたち市民が何々をします」という記述ではないとすると、主語は誰になるのか議論する必要がある。

(委員)

- 「歩いて生活目的が果たせるまち」ということは、究極の目的ではなく手段ではないか。
歩く魅力を楽しむということと、地球環境に優しい持続可能な都市をつくることが目的ではないか。京都のまちのためか、地球のためか、住んでいる人のためか、そういう議論も必要だと思う。
- 広島「二度と過ちを繰り返さない」の主語は誰なのか？という議論もあるが、主語をあいまいにするのも、一つの方法かもしれない。

(委員)

- 皆さんの議論を聞いていると、目的は「京都をもっと京都らしく魅力的なものとする」と同時に「市民の暮らしも良いものとする」ということになるのではないかと思います。そうすると副次的にCO₂も削減される。

- 古典的な社会学では、地域そのものは生き物であると定義されている。まちづくりを考えたときに非常に役に立つ比喻であると思う。そうすると、主語は、わたしたちのまち「京都」になるのではないかと思う。
- 都市交通計画には、3つの要素がある。従来は2つの要素で、「土地利用」と「交通環境」であったが、最近はそれに加えて、「ライフスタイル」が3つ目に挙げられるようになった。また、3つの要素に加え、観光客に対するおもてなしの気持ちを4つ目の要素にするというのではないか。
- 憲章の文言については工夫しなければいけないが、地域特性の議論を踏まえても、例えば、山科や大原においても「目指す」ことはできるので、結びの言葉は「目指します」としてはどうか。

■ モビリティ・マネジメント施策について

(委員)

- 新しく商店が開業した時、周辺に違法駐輪が新たに発生しているなどの課題もあるので、駐輪意識について企業と一緒に検討していくような取組をしてはどうか。

(事務局)

- モビリティ・マネジメント施策については、ライフスタイル検討部会の元に、モビリティ・マネジメント検討ワーキンググループを発足して検討する。WGでの検討内容を部会で報告するとともに、部会での意見をWGに伝え、WGの中で議論してもらうということを考えている。

(委員)

- モビリティ・マネジメントというと複雑な取組であるという感じを受けるかもしれないが、モビリティ・マネジメントは意識を変えてもらおうという取組なので、こういうところで、こういうやり方が良いのではといった、アイデアをいただけると有り難い。

(委員)

- 対象は、市民の方をランダムに抽出するのか、企業を選んで実施するのか。例えば、特定の地域を選ぶ際に、公共交通に転換したいけれども難しいという地域を対象としてもらうことはできるのか。

(委員)

- 公共交通が不便な地域でモビリティ・マネジメントを実施すると、公共交通の不便なポイントが明らかになり、公共交通の改善運動にもつながっていく。そういう意味では、公共交通が必ずしも便利ではない地域で取り組むのは非常にいいことである。

(委員)

- 宇治の職場を対象としたモビリティ・マネジメントの話を職場でしたところ、非常に説得力があり、みんな感心していた。もし具体的なお提案をいただけるのであれば、ラジオで放送して紹介することは可能である。

(委員)

- 非常に素晴らしいことである。是非、連携していきたいと思う。

(５) その他（事務局から）

- 次回については、部会長・副部会長と日程調整の上、ご連絡する。

(６) 閉会（水田交通政策監）

- 年末の大変お忙しい時期にもかかわらず、ご出席頂き、また、大変熱心にご議論頂き、心から感謝申し上げます。
- 今回のアンケートの回収率は、伏見区における市長選挙の投票率より高い。京都市でゴミ袋を有料化した際、実施当日に皆様新しいゴミ袋でゴミを出して頂き、京都市民の皆様の環境に対する意識の高さを実感した。同じように、今回も市民の皆様の意識の高さがアンケート結果速報に表れている。
- 歩行者優先憲章は、市民の皆様の幅広い「声」を凝縮したものにできればと思う。
- 今の役職に就いてから、道路を歩くと歩道の幅や段差が気になり、商店街を歩いているとこれからの京都のまちづくりについて常に考える。行政として何ができるかを考え、使命感をもって取り組み、市民の皆様に京都のすばらしさを感じてもらえるような総合交通戦略に結び付けたいと考えている。
- 今後とも委員の皆様のご協力をいただきながら進めて参りたい。皆様にとってすばらしい平成21年となるよう祈念して、本日のお礼と閉会の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。