資料7

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第４回公共交通ネットワーク検討部会　摘録

１　日　時　　平成 20 年 11 月 26 日（水）10 時～12 時

２　場　所　　京都市消防局本部庁舎「作戦室」

３　出席者　　別紙出席者名簿

４　議事次第及び内容

（１）開会（部会長）

みなさん本日は，ありがとうございます。特に交通事業者さんにとっては１年のうち一番大変な時期にお集まり頂き，感謝申し上げる。本日あらためて忌憚のない御意見を沢山いただくとともに，審議会や他の部会の委員から出された御意見も踏まえて，如何にして具体化し実現していくかということについて議論していきたい。最終的には，盛り込まれた内容は全て実行していくということで，進めていきたい。

（２）議事

ア　第２回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見について
イ　他の検討部会との連携等について
ウ　具体的な検討内容（案）について

（３）意見交換

■他の検討部会との連携等について

（委員）

○　公共交通優先のライフスタイル検討部会から，「各交通事業者は，各自で出来る最善のことに取り組んでおられるが，利用者の視点からは，改善すべき事項がある。」という指摘をいただいた。１事業者では解決できなくても複数事業者の協働で解決できるかもしれないので，そのような考え方で改善を考えていきたい。

■バスの利便性向上施策およびバス走行環境の改善施策について

（委員）

○　バス走行環境の改善施策について，バスが通行しにくいという声は以前からあって，バス専用レーンをいかに徹底させるかが課題。啓発活動の充実や荷捌き業者への協力依頼にとどまらず，行政の力でもう少し強制力のあるものには出来ないか。

（委員）

○　諸外国では，「バス専用レーンにクルマを駐停車することはあり得ない」という市民意識が醸成されている。イギリスでは，故障車がバス専用レーンに停まっていると市民が集まって空き地に移動させた，というぐらいの市民意識になっている。韓国では監視カメラを多数設置してバス専用レーンへの違法駐停車の排除をしている。我々ももっと実効性のある施策にすべきである。

（委員）

○　バス専用レーンについては，現在でも取り締まりを実施しているところであるが，取り締まりの効果をいかに上げるかが課題であり，自動車総量を抑制することも大切である。

○　ドライバーへの意識づけと広報啓発が欠かせない。バス専用レーンの取り締まりは，駐車違反のような点での取り締まりだけではなく，区間としての取り締まりが必要である。取り締まり状況は，平成 20 年は 10 月末までで 80,502 件，平成 19 年は 111,320 件である。

（委員）

○　現時点でも取り締まりの努力はされているということであるが，効果をさらに高めるために市民への啓発活動は重要なものとして位置づけるとともに，さらに実効性のあるものを具体的に工夫する必要がある。

○　バス停の前後及び交差点付近は停車禁止であるので，資料の表現としては「駐車禁止」だけでなく「駐停車禁止」と明記すべきである。またバス停付近に定常的にタクシー等が停車している箇所については重点的に対策すべきである。

○　本部会でも，繰り返し指摘されている点でもあるので，できるだけ踏み込んだ表現となるように，検討を進めていただきたい。

（事務局）

○　バス専用レーンは京都市内にかなり設置されており，警察でも取り締まりの努力をしていただいているという認識でいるが，なかなか効果が上がらないのが実態である。門川市長と京都府知事の会談でもバス走行環境について議論があり，今後は新たに設置する府市行政協働パネルの中でも，バス専用レーンについて具体的に議論を進めていく予定である。

（委員）

○　分かりやすい路線とはシンプルな路線であると思う。現在のバス路線は乗り換えずに到着したいというニーズに基づいて路線を増やしてきたために，複雑になって分かりにくくなった結果であると思う。特にお年寄りは，乗り換えずに行きたいという要望が強いので，系統の見直しにあたっては，市民に対して系統整理の考え方を浸透させ，調和をとりながら進めて行く必要がある。

○　長大路線についても，長大がゆえに不便な路線もあるので，チェックしながら進めていきたい。

（委員）

○　系統が多いということは，分かりにくいという欠点の反面，乗り換えずに行けることが多いという利点もあるという御指摘であった。具体的に，どうしていくかということを検討することによって議論を進める必要がある。

○　バスからバスへの乗り継ぎは，現在の料金体系・運行頻度では期待することは難しい。乗り継ぎの抵抗を減らすための運賃施策や高頻度運行化などの工夫が必要である。

○　基幹となるバス路線については，３分間隔くらいで運行させることで，バスからバスへの乗り継ぎが促進できる。河原町通や堀川通などは，幹線路線でも鉄道が通っていないので，基幹的なバス路線として位置づけていく必要がある。

（委員）

○　観光シーズンの嵐山は，京都市街との直通系統のバス交通はまったく機能していない状況である。路線再編にあたっては，市街中心部と周辺部の考え方は区分して検討すべきである。また，嵐山地域での運行拠点となるターミナル施設の整備が必要であると思う。

（委員）

○　中心部と周辺部を分けて考えるという指摘である。京都バスの取り組みでは，地下鉄国際会館駅で乗り継いで大原へ向かう経路への誘導もされていて，繁忙期等にあっては効果的な取組と思う。

（委員）

○　市民はバス事業者に要求ばかりしている気がするが，バスが遅れるのはバス事業者だけが悪い訳ではなく，道路にクルマが溢れているからである。クルマで来るよりもバス・鉄道で来る方が便利でないと，クルマは減らない。クルマを抑制するには，例えば，五条坂は一車線潰して歩道を拡幅して，駐車場にクルマを入れないといったことをしなければならない。バスを便利にしようとするとクルマを不便にしないと駄目だということを，本当に市民の方に理解してもらう必要がある。

○　バス停で情報提供をするスペースは非常に限られている。そのスペースが歩道に必要だがほとんどの歩道にそのようなスペースがない。そこから見直す必要があるが，そのとき当然車道を狭めることが必要である。さらに駐車場も使いにくいようにすると，（さらに渋滞するかもしれないが）クルマの抑制にはなる。分かりやすい情報提供を求めるのであれば，そこまでの規制も含めて市民に分かってもらえるかが問題である。

○　バス事業者にばかり求めるだけでなく，この審議会の場なども活用しながら市民に伝えて行かなければならないが，少なくとも報告書の段階では上記の視点は明記が必要である。

（部会長）

○　長い目で見た道路の使い方については「未来の公共交通まちづくり検討部会」に伝えていくとともに，すぐに取り組めることについては本部会で取り組んでいきたい。

（委員）

○　市民側は「もっと便利になれば利用する」，事業者側は「もっと利用してくれれば便利でよいものを提供できる」という意識が平行したままであったが，両者の想いの方向性は一致するので，両者を合わせていく時期に来ている。京都市は歩行者と公共交通を重視することを前提として議論を始めているので，これを機会に前向きに推進しなければならない。

○　秋の観光シーズンの大渋滞に巻き込まれた人々は，こんなことなら始めから通行禁止にしてもらった方が良かったと思うぐらいであり，もっと踏み込んだ対策を検討すべきである。また，大渋滞時は歩くのが一番早いが，その歩く空間が最も狭いのも問題である。

○　普段はクルマの方が便利かもしれないが，京都の観光客では大多数が観光バスや鉄道あるいは徒歩で来訪されており，道路空間の使い方を考え直す必要がある。

○　自動車 1 台あたりの乗車人員は平均して 2 人以下である。渋滞で 7 m間隔で自動車が停まっている状態の場合，100mもの長さの道路空間をわずか 15 台・30 人で占有している。片側 2 車線の道路で，60 人でありバス 1 台で乗れる人数分にすぎない。バスを優先させて通すようにすれば，数倍以上の人数が移動することができるということである。

（事務局）

○　観光シーズンの渋滞については，御指摘の通り大きな課題と認識している。規制については，市民の皆様を２通りに分けると，バスや鉄道を利用される一般の方と中心部で経済を担っておられ利害のからむ方に分けられる。そういった事業者の方の理解も得る必要がある。シンポジウムなども含めて，広く投げかけていきたい。

（委員）

○　利害の問題については，社会問題を発生させない範囲で議論すべきで，観光シーズンの渋滞は大きな社会問題である。一部の人に不利益が発生するから問題を放置するということであってはいけない。不利益を受ける人へのフォローは必要だが，改善はしていく必要がある。

（委員）

○　マイカー抑制策については，期間限定で良いので，例えば，京都ナンバー，観光バス，商業用以外の車両の京都市への流入を抑制するといった施策も考えられないか。そうすることで，遠方からは鉄道で来ざるを得ない。

○　規制以外で我々が出来ることを考えると，例えばバス系統再編については，乗り換えなしで行きたいというニーズに答えて，複数の網の目のようなバス路線をつくっても，一方で低料金というニーズもあるので，供給と需要のバランスをとることが必要である。

○　鉄道とバスの連携については，例えば，清水寺に行く際に，地下鉄で五条駅まで行き，そこから頻繁にバスを出すなどの再編の視点が必要である。

○　各施策メニューについては，いつまでに実現させるかという期限も記述していくべきである。

（委員）

○　マイカー抑制策については，合意形成の中で広く意見を聞いていくことも必要だが，シンポジウムでも市民の意見を聞けると思うので，提案の中では盛り込んでいくとよい。特に観光シーズンには，クルマ利用者も規制を望んでいると思われる。

○　市内に流入するクルマは必ず駐車場に停めていただかなければいけないので，駐車場を予約制にして，予約券を持っている車両だけを市内流入可にするなどの方法がある。この時期のクルマでの市内流入は駐車場容量以上であるので，駐車場経営にとっても有効な方法となり得る。

（委員）

○　鉄道とバスの利便性を高くすることと，クルマの利便性を抑制することは，鉄道とバスの優勢を高めるという意味で同様の効果がある。個人的に，金沢は駐車場料金が高いのでバスを使いたくなる。税制面も含めて，マイカー抑制策を検討すべきである。

（委員）

○　バス停の環境が非常に悪いと思うが，京都は歩道に余裕がないので，車道を減らすしかない。これができない限り，バスが便利になることはないのではないか。そうすると，もっと渋滞するかもしれないが，それでもバスを便利にするべきことを市民に問わなければならない。

（委員）
○　バスとバスの乗り継ぎ，もしくは鉄道との乗り継ぎにおいて，バス停は重要な施設である。しかしながら，地元の反対や景観，環境などの問題から，バス停を設置したい場所に設置できないことが多い。日々バス停の移設について地先と協議しているところである。協働の中で利用しやすいバス停についても追求したい。

（委員）
○　施策メニューについては，目標年次をはっきりさせるという点についてもしっかり議論が必要である。踏み込んで目に見える提案をしていきたい。

■鉄道・バスの連携施策について
（委員）
○　鉄道でどこまで行けるかは分かるが，バスでどこに行けるのかが分かりにくいから，結果としてクルマを利用するというのが現状である。バスも含めたランドマーク検索について前回提案したが，その補完として，主要駅にバスの接続をもう少し明確に案内する必要がある。目的地をインデックスとして，そのためにどうすれば良いかが明示された情報板を，各事業者間で統一されたサインにして，京都市内の各駅改札付近に設置することが，利用者の安心につながるので，早期に実現すべきである。

（委員）
○　そのような考え方は，是非盛り込んでいきたい。具体的に実施しようとするとスペースがないといった課題もでてくると思うが，広告スペースの転用も含めて，検討すべきである。

（委員）
○　嵐山では，道路上に駅への案内表示があると便利だが，屋外広告物扱いとなり，弊社でも結構断られている。公共交通案内板については，道路標識と同様に配慮するべきである。

（委員）
○　審議会でもご指摘のあった事項であり，是非，実行していきたい。特に観光客が多い場所では，駅に向かう道路上の案内表示は非常に重要である。
○　屋外についてはデザインも含めて考えていくべき。他都市では道路舗装の中に駅の方向が書かれている事例があるが，まち全体が，駅・バス停に向いているというイメージがでるくらい複数の箇所で案内してもらいたい。京都のように，回遊行動の多い場所では特に重要である。

（委員）
○　施策メニューがたくさん提案されているが，実現することで誰にどんな効果があるかを明確にしていくとともに，利点と欠点も言いながら合意形成をしていく必要がある。
○　個別の対応を積み上げただけでは，ライフスタイルが変わるところまでは到達しないので，トータルでライフスタイルの変化などを訴えるなど，イメージづくりも必要である。

（委員）

○　利点については，分かりやすく提示していくことが必要である。観光シーズンにバスがどの程度遅れているのかといったデータがあればいただきたい。各事業者が把握しているデータを教えていただいて，これが改善したら相当よくなるかということも示していきたい。データに基づいて提示していくと解り易い。

（委員）

○　乗り換え利便性向上について，先日，東京の副都心線に乗ったところ，改札出てすぐＪＲへの乗り換えの案内と時刻表のピクトグラムが出ていて，非常に分かりやすかったので，参考になる。

○　京都市内共通一日乗車券の検討状況を事務局にお尋ねしたい。

（事務局）

○　京都市内共通一日乗車券について，各事業者が発行されている多様な企画切符を踏まえながら，コンセプトや事業者のとりまとめ方策について，審議会に参画されている幹事社（ＪＲ，阪急，京阪，市交）と共に検討しているところである。今後も，利用者ターゲット，割賦の問題について議論を深めて進めて行きたい。

（委員）

○　ある程度料金を負担しても，高いサービス水準を享受したいというニーズは必ずあるので，ニーズを掘り起こしていくべきである。

○　割賦については，京都市内の観光客の１日の移動にかかる公共交通への平均支払額は７００円程度であり，それ以上支払ってもらえるようにすれば総収入は増えるのだから適切な配分方法はあるはず。

○　例えば外国人などの不慣れな方については，価格が高くても使いたいというニーズも考えられるので，共通切符を出すことにより公共交通のニーズを掘り起こす，などの効果は期待できる。

（事務局）

○　国内と海外の観光客では，ニーズが異なる。国内向けには既存の企画切符のニーズがあるが，外国人の方は，切符購入時と乗り間違え時にストレスを感じるようであり，どの交通機関も乗れたり，精算方法が単純などの利点が求められる。

○　京都市交通局では携帯電話を用いた「ポケロケ」というサービスを提供していたが，「洛ナビ」というサービスも合わせて提供している。こちらは市バス，地下鉄の時間や料金の他，ＣＯ２の値もルート毎に出せるようにしており，検索数もかなり増えている。

○　効果的な情報提供の例として，阪急電鉄の事例を出しているが，先日の「公共交通優先のライフスタイル検討部会」の中で，ＫＢＳ京都の村上委員から「ラジオで鉄道の情報提供をするために阪急電鉄のホームページを調べたところ，西宮北口から嵐山に行く情報提供がダイヤも含めて具体的に出してあり非常に案内しやすかった」という紹介を受けたので，本部会でも紹介した。

（委員）

○　当該事例の臨時列車は，今年はじめて取り組んだものである。神戸線から嵐山駅までの直通列車であり、梅田駅や十三駅での乗降がイレギュラーなものであったため，お客様への情報提供にも力を入れた。

（委員）

○　利用者のニーズとしては，発車時刻だけでなく到着時刻を知りたいというニーズが大きいことを，情報提供の際に考慮して欲しい。バスはダイヤの乱れがあり到着時刻を出しにくいかもしれないが，何も知らせないよりは予定時刻を知らせるほうがよい。到着時刻が分からない限り，乗り継ぎのことは考えられない。

■交通不便地域のあり方について

（委員）

○　水尾や醍醐でも，住民が主導的な役割を担って全国に先駆けてバスの利便性を高めようとしている事例もある。

○　京都の特徴として，周辺地域でも観光資源があるので，観光客に利用してもらうことで，住民の足も確保できる，という考え方も出来る。（例えば大原など）

（５）その他（事務局から）

○　次回については，ワーキンググループや他の検討部会の議論の状況を踏まえて正副部会長と相談の上，日程を連絡する。

（６）閉会（水田交通政策監）

お忙しい中，長時間に渡り様々な貴重な御意見を頂戴し，心より感謝申し上げる。頂いた御意見は改めて精査させて頂き，引き続き次回に向けて整理していく。この観光シーズンに，私自身も足を運んで観光地を見ていくなかで，本日頂いた御意見がいかに貴重かを改めて認識している。引き続き，観光客や市民の皆様にとって，公共交通ネットワークの充実が実感していただけるような取組となるよう，努力する。本日は誠にありがとうございました。

別紙

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第4回公共交通ネットワーク検討部会　出席者名簿（敬称略）

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
京都工芸繊維大学	教授	森本　一成		
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	鉄道事業本部企画統括部計画部	山下　裕人
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	営業部リーダー	田村　紀人		
株式会社ヤサカバス	取締役統括部長	坂本　雅彦		
スルッとＫＡＮＳＡＩ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課長補佐	河野　純一		
	近畿運輸局企画観光部交通企画課専門官	松崎　義廣	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
	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