

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第5回公共交通ネットワーク検討部会 摘録

1 日 時 平成21年1月20日（火）10時～12時

2 場 所 京都市右京区役所「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（部会長）

本日は第5回目の部会となるが、来週審議会が開催されるので、我々が議論してきたことを、とりまとめて審議会に提案していきたい。審議会に向けて、しっかりと議論していきたいので、よろしくお願いいたします。

（2）議事

ア 第1回「歩くまち・京都」市民アンケート結果について

イ 具体的な施策の考え方（骨子案）について

（3）意見交換

■アンケート結果について

（部会長）

- アンケート結果を見ると、公共交通重視に対する力強い支持の結果が出てきている。交通事業者にとっては増客・増収はなかなか大変だろうが、公共交通に対して追い風が吹いている状況である。
- 「便利になれば利用する」という利用者側の意見と「もっと利用してくれるなら便利にする」という事業者側の意見が平行線をたどってきた経緯があるが、これからは発想を変えて、便利にすることで利用を増やす、利用者も便利になった路線をどんどん利用する、という循環構造に変えていく必要がある。

（委員）

- アンケート調査の回答者の属性について、居住年数が比較的長く、年齢層が高い印象も受けるが、どのような方を対象に行ったのか。

（事務局）

- 市内にお住まいの方から無作為に抽出し、行っている。

(委員)

- 属性別の回答傾向を分析することなどの検証が必要である。
- アンケートの無回答者がどう思っているのかが分からず、改めて広報活動等を通じて見えない声も集めていく必要がある。
- 回答率が高く、皆さん非常に高い関心を持って頂いているということが言える。

■バスの利便性向上施策／バス走行環境の改善施策

(部会長)

- 具体的な施策の考え方（骨子案）に基づいて、施策内容について議論を頂くとともに、盛り込まれていない他の施策についても提案頂きたい。公共交通利用者を圧倒的に多くするという視点から議論頂きたい。

(委員)

- 具体的な施策の考え方（骨子案）に掲載されている具体的な施策は、今後検討していこうという施策なのか、それとも実施する施策なのか。

(事務局)

- 具体的な施策については、これまでの検討部会で検討頂いたものであり、実際に実施する施策として審議会にあげていくつもりである。また、これらの施策は、早期に着手する施策と3年以内に取り組む施策に分けている。

(委員)

- 骨子案に記載の具体的な施策は、実際に実現する施策ということだが、民間事業者にとっては、収支面等から、今すぐ協力出来ることと出来ないことがある。運賃やダイヤについては慎重に見ていく必要がある。公約として実施するのであれば、民間事業者の収支を悪化させるという結果のみが残る可能性もあるので、この場で約束することは難しい。
- 事業者が全部合意してやる、というよりも、各社局で出来ることと出来ないことの判断をして、出来ることを挙げていく方が良いのではないか。
- また、約束できないことは削っていく方向がよいのではないか。

(委員)

- 事務局の説明では「実施できる施策を書いていく」という提案であった。この中で出来ない項目は盛り込むべきでないが、本当に出来ないかどうかについては、どんどん議論していけばよい。
- 事業者単独で出来ることは今までかなりやって頂いていると思うので、そこからさらに進める場合は、これまで出来なかった項目が並んでいる認識のもと、事業者が連携してそれらをクリアしていくことを目指さなければならない。

(事務局)

- 現段階では出来ないと思われる施策についても、実証実験等を通して時間をかけて検討すべきと考えており、削ることを前提とした議論ではなくて、取り組むことを前提にしたご議

論をお願いしたい。利用者の利便性と交通事業者の事情が並行線をたどっている中、発想を転換していく必要がある。

(委員)

- 交通事業者にとってマイナスになる提案をしているわけではない。「交通事業者の経営にも考慮しながら」などの文言を加えて、経営にプラスになる提案であることが分かるような記述にすることも考えられる。
- 施策の実施にあたっては、経費の増加や何らかのリスクも考えられるが、利用が増える可能性も高いので、先導的な取組から進めていくという方向もあると思う。

(委員)

- バス走行空間改善の具体的な施策の中で、「タクシー業界に対して、バス停や交差点付近での駐停車の禁止徹底」とタクシーの問題を個別に挙げられているが、「物流事業者やタクシー」という書き方にして、「特にバス停や交差点付近の駐停車」という表現に修正して頂きたい。

(委員)

- 駐停車については、「業界としても」取り組んで欲しいというアプローチとも考えられるが、いかがか。

(事務局)

- 一般の方への働きかけも、業界への働きかけも両方重要と認識している。表現は対応させて頂いていただく。

(委員)

- バスダイヤ改善の具体的な施策の中で、「基幹路線のパターンダイヤ（3～5分間隔）」となっているが、東大路通や堀川通についても3～5分間隔となると、結局四条通に集まって道路が混雑することも予想される。路線体系のイメージを教えて欲しい。

(事務局)

- 河原町通、東大路通、堀川通とも鉄道がなく、バスが沢山走っている状態で、長大系統が多い。これらは渋滞により定時性が低下することもあり、基幹系統については、ご指摘の点も考慮しながらパターンダイヤ化を図りたい。

(委員)

- この点については、南北に走っている路線の幹線化というイメージを持っている。東大路通や堀川通などは地下鉄までの需要はないにせよ一定の需要はあるので、循環している路線についてパターンダイヤ化を図り、幹線化していくことが考えられる。

(委員)

- そう考えるならば、横方向（東西方向）のバスとの結節利便性も重視していく必要がある。

(委員)

- バスからバスへの乗り継ぎ需要を期待するのであれば、幹線としてのバスを走らせることが重要である。今のままでは、バスからバスへ乗り継ごうとは思わないのではないか。

(委員)

- バス走行空間の改善において、バスレーンの新規設置については課題が多く、PTPSについても市から要望を聞いているが、なかなか予算化できない。東大路通でも導入の想いはあれどもなかなか実現出来ない状況の中で、「新規バスレーンやPTPSの導入拡大を目指す」ということを公約として文書に残すのは厳しいものがある。
- 現在でもバス専用レーンは多く設置しているが、専用レーンを維持していくことも難しい。専用レーンの設置ありきで書かれるのではなく、「優先レーン」という表現も検討頂ければと思う。

(事務局)

- 優先レーンの考え方については、事務局も理解するところであるが、バス事業者の意見としては、具体的に目に見える空間を確保していくことが必要で、専用レーンの設置や、専用レーンにおける一般車の駐停車に関する啓発が必要と認識している。「新規バス専用レーンの設置」まで踏み込んで書くかどうかは事務局としても整理したいが、バスを優先することで、「バスは遅れる」という利用者の意識を払拭し、もっとご利用いただけるようにしていきたい。出来れば導入拡大を目指すという方向でご理解頂ければと思う。

(委員)

- 専用レーンの場合、バスは必ず専用レーンを走らなければならないという縛りがあるが、現実にはバス専用レーン以外を走り、違反することもある。運用が厳格すぎるという認識や、京都のような片側2車線道路では専用レーン遵守は難しく、優先レーンであれば弾力的な運用が出来るため、他府県でも優先レーンから専用レーンへの見直しが進んでいる。

(事務局)

- バス専用レーンは交通規制のひとつの形態と認識しており、優先レーンか専用レーンのどちらがふさわしいのかについては、協議させて頂きたい。

(委員)

- バス走行改善に向けて最大限の努力をする必要がある。

(委員)

- まちなかで取り組む場合、地元住民や商工業者の理解を得られないと、なかなか進まないことが懸念される。行政が強制的に物流自動車をバス専用レーンの外に追い出したところで、荷さばきに関するフォローがない限り軋轢を生む可能性もある。「地元住民も商工業者も納得する荷さばきのあり方など、仕組みに留意する」というニュアンスが出ていると協力が得られやすいのではないか。

(事務局)

- 地域事情に応じて柔軟に進めていく必要がある。現在でもバスレーンの時間帯を限定するなど工夫されている地域もあるし、我々としても単に排除するだけでなく協力頂けるような体制をつくっていききたい。

(委員)

- バスで来訪される方が増える，ということも含めて地元伝えていくことで，もっと良い道路空間になって魅力も高まるし，理解も得られやすい。
- 商店街もかなり公共交通優先の考え方は高まって理解されつつある。あくまで主役はお客であり，物流は裏方として，さりげなく裏でやるという考え方も必要である。

■鉄道の利便性向上施策／鉄道・バスの連携施策

(委員)

- 鉄道駅間におけるバリアフリー化について，具体的に地下鉄四条駅・阪急烏丸駅間が挙げられているが，ここはバリアフリーの重点整備地区でもあり，昇降機を設置してバリアフリー化をすでに進めた箇所である。「バリアフリー化の推進」について，事務局はどのようなイメージを持っているのか分からない。

(事務局)

- バリアフリー化に取り組まれた経過はあるが，一定の対応がされていることを踏まえながら，更なるバリアフリー化の推進を図りたいと考えている。

(委員)

- 移動の円滑化という観点のバリアフリー化という意味で有れば，別の表現も考えられるのではないかな。

(委員)

- 「バリアフリーの推進」と表現されているが，乗り継ぎ利便性の向上という観点であれば，情報提供に関して「鉄道結節点における乗継相手の時刻表は発車案内板の整備」などの内容も含まれてくる。その上で，「利用が多い地下鉄四条駅・阪急烏丸駅間の乗り換えについては，重点的に進める」といったニュアンスするなど，表現を整理してはどうか。

(委員)

- 多様な料金施策について，趣旨は十分理解しているが，京都市内共通1日乗車券について「一枚・定額で」というところを，H21年から実施するのは問題がある。「一枚・定額で」の文字は削除して欲しい。

(事務局)

- 「一枚・定額」は手法の話になっているので，手法の部分については検討させて頂きたい。

(委員)

- この部分については、相当強い利用者のニーズがある。料金を割引いて交通事業者を圧迫するのではなく、ニーズを汲み取りながら利用者を増やし、交通事業者にとっても増収を目指すことが目的であるので、出来ることから実行していくことが大切である。

(委員)

- 「環境定期券を全事業者で実施」と記載されているが、環境定期券のイメージを教えてほしい。

(事務局)

- 特に土休日の利用について、定期券保有者や家族等の同乗者の料金を割引くサービスである。

(委員)

- 「定期券保有者に対する家族を含めた優遇制度」ということを指しているが、一般的に広く知られていないので、名前の表現は変えた方が良い。また、全事業者で実施ということについては、ご意見があるのではないか。

(委員)

- 環境定期券については、各社局とも平日と土休日の利用差を判断して実施していると思うので、全事業者での実施というのは書きすぎである。弊社など他都市も運行している会社では、京都だけ実施することは難しい。

(委員)

- 環境定期券は、定期券利用者を優遇することによって、公共交通利用者の定着を図りつつ、土日の家族に対する金銭的負担を軽減するという両方の目的で行われている施策だと思うので、それを踏まえて分かりやすい名称を検討すべき。
- 神戸では子供運賃を無料にする例があり、アピール度も高い施策だと思う。子供運賃の設定に費用がかかっているが、子供運賃の収入は全体の数%であることも考えると、色々検討の余地はあるのではないか。名称や表現方法は検討した上で、環境定期券については取り入れることが適当ではないか。

■効果的な情報提供／その他の公共交通利便性施策

■公共交通不便地域のあり方／継続的連携推進のための体制整備

(委員)

- 基本的には利用者からみれば、すべて実施した方がよい施策であると思う。リスクに関する考え方が整理できれば全部出来るのだが、公共交通をインフラとして位置づけるのであれば、負担の考え方も検討して、記述すべきだと思う。

(事務局)

- 基本的考え方にも書いている通り、継続的な推進体制が重要と考えている。行政としてずっと関わっていくことは財政的に難しいこともあるが、それぞれの役割を果たしながら進めたい。

(委員)

- 行政の役割も含めて、明確にしていくことが必要である。
- 他地域の赤字路線においては、運賃を下げることにより増収した事例があるが、それに比べると市内の路線は恵まれており、工夫の余地はある。
- 市民は料金について敏感だが、観光客は利便性に対して敏感であるので、双方をうまく組み合わせ利便性を改善しながら増収を図る施策を前向きに打ち出していきたい。

(委員)

- 交通結節点での情報案内の充実（四条烏丸等）については、早急に取り組む施策となっているが、現在どのぐらいまで検討が進んでいるか教えて頂きたい。

(事務局)

- 市内の交通結節点については、今まで本検討部会の資料の中で一覧にしていたが、それをもとに個別の交通事業者と相談しながら具体的に検討を進めていきたい。

(委員)

- 地下鉄の利便性向上については、趣旨は分かるので検討していきたいが、現実のダイヤの編成上、限定的に「23時まで10分間隔の運行を実現」と明記することは避けて欲しい。

(委員)

- WEBサイト等にバスダイヤを掲載するのは便利と思うが、市内のバスは時間通り走ることが少ないので、定時ダイヤを掲載するのは難しいのではないかな。

(事務局)

- 定時性の問題はあると認識しているが、情報提供は重要と認識している一方、定時性確保の仕組みも重要と認識している。

(委員)

- 利用者側もバスが遅れることは認識しているので、何も情報がないよりはいいと思う。必ずしも100%確実な情報を提供するやり方でなくてもよいと思う。
- 乗継情報を提供するときに、少なくとも乗継先のバスの情報がないと、最初から乗る気がしない。バスの情報提供は非常に難しいところがあるので、工夫が必要である。

(委員)

- 交通不便地域と継続的な取組について、年次が書かれていないが、今後どのように考えているのか。

(事務局)

- 交通不便地域のあり方についても、本検討部会として戦略のひとつとしており、施策一覧の中に盛り込むべきと考えている。

(委員)

- 早期に実施／3年以内に実施、という記述について、何をいつまでに、というのは書いているが、誰が実施するのか、ということが書かれていない。内々の資料でも良いので整理しておく必要がある。

(事務局)

- 重要なご指摘と認識しており、今後整理させて頂く。

(委員)

- 関連して、施策ごとに具体的なワーキンググループを設置することを記述できないか。

(事務局)

- どのような形でワーキンググループを設置していくかは、継続的連携推進のための体制整備を検討する上で、施策の進め方を含めてご意見頂きたい。

(委員)

- 基本的考え方の3つ目に「関係者が連携して取り組む体制を整備する」と書いてある中で、具体策が少ない印象を受ける。

(事務局)

- 出来れば、本検討部会の枠組みを維持しつつ、それぞれの施策について新たな推進体制を構築していければと思っている。

(委員)

- 大変重要なご指摘であり、今後、出来る限り具体的に検討し体制を作っていくべきである。

(委員)

- バスの情報提供については、各社で道路の混雑状況をリアルタイムで把握されているのであれば、それらの情報をインターネットなどのシステムに載せていけば、遅延も想定でき、使い勝手がよいように思うが、いかがか。

(委員)

- 今のポケロケの部分をもう少し工夫していくことが必要だが、費用の問題もある。

（事務局）

- インターネット JARTIC で 10 分ごとの道路の混雑状況については発信をされている。その他、通常ダイヤや天気など、情報を総合的に提供しながら、市内の交通状況を利用者に判断して頂くことなどが考えられる。
- 京都市バスは GPS で位置情報を取得しており、遅れ状況についてはバス車内において口頭で情報提供するなどしている。アナログであるが、経費をかけない方法もある。

（委員）

- 確定的な情報しか提供しない、と考えると何も出来ないので、情報の内容を出来るだけ高めていくことが必要である。

■まとめ

（部会長）

- 本日議論した内容を踏まえて、本検討部会としての提案を来週の審議会で審議頂き、頂いた意見をもとに改めてこの場で検討していきたい。本部会も 5 回目であり、具体的に固めていかないといけない時期にあたるので、これからも宜しくご検討頂きたい。

（４）その他（事務局から）

- 次回日程については、部会長、副部会長と日程を協議の上、ご案内させて頂く。

（５）閉会（水田交通政策監）

- 本日は活発なご議論を誠にありがとうございました。1 月も 20 日と大寒になり、お忙しい中、貴重な意見を賜り感謝申し上げます。昨年 7 月に「歩くまち・京都」総合交通戦略の検討をはじめ、これまで皆様のご尽力もあり、具体的に実施することが見えてきた。
- ご指摘にもあったが、継続的な連携推進を図っていくための体制づくりが大切で、その主要となるメンバーがここにおいでである。
- 第 3 回審議会が近く行われるが、京都市民の皆様にとって公共交通が便利であると実感していただけるような取組にしたい。知恵を絞って、便利な公共交通のネットワークが京都でしっかり根付くよう目指したい。
- 今日、傍聴にお越し頂きありがとうございました。また皆様のご意見も頂戴していきたい。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5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 繊 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	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		
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	管理部企画業務課係長	辻 栄一		
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		
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長	奥田 謁夫		
	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
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
	交通部交通規制課係長	山口 正則		
京 都 市 交 通 局	高速鉄道部長	真下 清		

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
	交通局企画総務部担当部長	木村 繁		