

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第2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10月23日(木)15時30分～17時30分

2 場所 京都市東山区役所3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

(2) 議事

- ア 環境モデル都市行動計画素案における「歩くまち・京都」の実現に向けた取組について
- イ 京都市の交通現状について
- ウ 交通施策の紹介
- エ 各検討部会での主な意見等について

(3) 意見交換

資料4 環境モデル都市行動計画素案における
「歩くまち・京都」の実現に向けた取組について

(委員)

産業部門の温室効果ガス排出量について、1990年と比較して2006年が大きく減少しており、2030年で増加してから2050年に減少するのが他の部門と傾向が違っているが、何か理由があるのか。

(事務局)

産業部門の実績は、製造品出荷額等が落ち込んでいることや使用する燃料が変わってきていることなど複合的な要因が考えられる。2030年で急激に上がっているのは、バックキャスト手法で、将来の姿をみながら経済成長率1%で推移すると想定しているため、増加している。その後、人口減などによるものづくり需要の減少、生産活動の効率性向上などの複合的要因により、2050年では減少している。

(委員)

産業部門の温室効果ガス排出量について、部門別のシェアが年によって変わっているようだが、2050年に社会像がどうなっているかのイメージがしにくい。

(事務局)

1つの社会像として想定しているものであるが、見え方についてはもう少し分かりやすくしたい。産業部門については経済成長を想定しているためになかなか減りきらないという面はある。運輸部門については脱クルマが必要ということで、ここの対策を相当頑張らないといけないと認識している。

(委員)

排出量の内訳は出ているのか。

(事務局)

公共交通への転換やエコドライブの推進などで積み上げはしている。

(委員)

運輸部門の排出量については、物流のシェアが相当高いはずであり、これはなかなか減らないだろうから、人の流れは相当頑張って減らさないといけない。2030年推計値では、74万トンが運輸部門で使うことが許されているので、その使い方について発想を変えて取り組む必要がある。分担率を変えるというのは、まちづくりの部分も含めて考えないとなかなか変わっていかない。

(委員)

「歩くまち・京都」の実現に向けた取組に、自動車から公共交通への転換とあるが、物流の自動車についてはどのように考えているのか。2050年の目標値が達成された時には、どのような生活になっているのか。

(事務局)

物流という形で切り離して検討していないが、エコカーへの転換等の施策による削減量を推計している。

資料5 第2回未来の公共交通まちづくり検討部会資料について

(委員)

他都市の、例えば大阪市の自動車分担率はどのような状況になっているか。

(事務局)

他都市での分担率について、自動車分担率は大阪市が16.3%、神戸市が28.8%であり、鉄道分担率は大阪市が32.3%、神戸市が24.4%である。また、バス分担率は大阪市が1.7%、神戸市が5.4%、徒歩・二輪分担率は大阪市が49.5%、神戸市が41.3%である。

(委員)

世界の同規模の都市と比較したとき、京都は今の状況でも自動車分担率が低いと考えられる。それよりもっと低くするには、相当頑張らないといけない。

(委員)

地区別に見た交通手段分担率の状況は、居住者だけなのか、観光客を含んだものなのか。

(事務局)

京阪神都市圏の住民を対象とした調査の結果である。したがって、例えば大阪の人の観光行動については入っているが、東京からの観光は入っていない。

(委員)

観光客のデータもあり、それは公共交通の利用者が多いと思われる。

(事務局)

観光客については、平成 19 年度の観光年報では、自動車でお越しの方は 29%となっている。

(委員)

自動二輪は、自動車の分類になるのか、徒歩・二輪の分類になるのか。

(事務局)

徒歩・二輪車に自動二輪車も含まれる。

(部会長)

市長からの諮問文には、交通手段分担率の目標値を示すことが記載されている。ただし、京都市の環境モデル都市の取組でこのような目標が示されているのだから、この目標をどうすれば達成できるのかを検討することがミッションである。

(委員)

目標の自動車分担率 20%の達成は大変だと思うが、昭和 55 年の京都市の自動車分担率と同程度で、決してありえない数値ではない。ただ、現状を見ると、おおむね 20%を達成しているのは都心部だけで、郊外などは 30%を超えていたりするが、頑張って達成できなくはないと思う。

(委員)

都心部はクルマの分担率が一番低い(21.6%)が、大阪市(16.3%)と比較するともっと削減することが可能ではないか。エリア毎に目標値を意識していく必要があるのではないか。

(委員)

そのためには公共交通の充実が欠かせない。京北のようなクルマがないと生活できない地域もある。しっかりした交通手段があればかなり使ってもらえる。また、コンパクトなまちを作ることによって徒歩や二輪が使ってもらえる。

(委員)

海外の先進都市でも、自動車分担率は 30%程度(あるいは以上)だが、その中心部では歩行者と公共交通が主体でクルマの存在を感じさせない。京都のまちの中心部は、資料によると自動車分担率が 20%となっているが、海外の人が来られた時にそう感じてもらえるとは思えない。つまり、都市全体での自動車分担率という目標では、歩くまちのイメージが出せないのではないかとと思われるので、地区別目標を作るのはどうか。

(委員)

全体的に見てしまうと目標達成は難しいので、モデル的な地域を定めて検討してはどうか。

(委員)

6月のサミットの時に、規制により市内の渋滞が予想されるので公共交通の利用を呼びかけたところ、皆さん混むからと思って、クルマの利用を控えた結果、クルマの量が減った。このことを考えると、クルマはもっと減らせる可能性がある。道路空間の再配分といった視点も必要だと考える。

(事務局)

都心エリアについては、一見するとバス・鉄道が発達しているが、より便利にして、公共交通に転換していただけるよう、公共交通ネットワーク部会では考えている。平成19年10月に、四条通のトランジットモール化の社会実験で歩道を拡幅したところ、実験中はクルマの量が減った。中心部での自動車の走行のあり方や道路の機能等についてもご議論いただきたい。また、新たな交通施策についても、京都市として取り組む必要があるのかどうかも含めてご議論いただきたい。

(委員)

都心部は交通量が多いように見えるが、混雑しているので、クルマが流れず、実はたいした交通量ではない。幹線道路の五条通、堀川通は自動車が流れるが、それ以外は流れにくいというような道路の役割分担も考えていく必要がある。かつては、世界の多くの都市は、車を流すために道路を増やししたりしていたが、それが解決にならないということにそれらの都市が気づき始めている。

(委員)

都心部はさまざまな施策を考える上で重要な場所であり、都心部の自動車の分担率を減らすことが市全体の交通量を減らすことにつながる。

(委員)

都心部でもっと規制を厳しくし、河原町の歩道を広げるなども策としては考えられるし、みんなでいろいろな勉強をしながら何か目標を持ってこの場で議論をしていくことが大事と考えている。

(委員)

他の検討部会での意見は、この検討部会で議論していくべきものがあるので、本日の資料にも掲載されているが、今後も報告していただくようお願いしたい。

(委員)

ロードプライシングを考えたときに、海外事例でのエリアの広さや、課金した料金の使用用途等、詳しく紹介されてはどうか。海外ではすべての施策がパッケージになっており、単一の施策では限界があり、施策の組合せも考えなければいけない。

(委員)

イタリアのミラノでもロードプライシングが始まっており、エコパスという名のカードを購入し、登録したクルマのみ都心部に流入できる。エコパスの値段は、車種による環境負荷の大小によって設定されており、環境負荷の大きいクルマは負担も大きくなる。

(委員)

資料に記載されている施策の以外の施策としては、駐車場料金施策とか、パリのレンタサイクルのような自転車施策がある。知恵を出し合って、どういう施策が良いのか検討してはどうか。

(委員)

様々な施策のうち、地域別に何が必要かという議論を深めていくと良い。

(部会長)

次回は事務局から他都市の事例等、具体的な提案をいただく一方、皆さんからも、この地域にこういう施策を導入したらどうか、というような提案をいただきたい。他の検討部会から本検討部会への宿題も考えたい。制度や仕組みについても議論しておく必要がある。例えばコミュニティバスの導入の仕組みなど、モノを作るだけでなく制度や仕組みを作ることにしても議論をしたい。

(5) その他(事務局から)

次回については、11月の中頃を予定している。日程が決まれば、改めてご案内する。

(6) 閉会(水田交通政策監)

本日は京都のまちが最も輝き、また観光にもすばらしい季節となった中で、皆様方はそれぞれの立場でお忙しいところ、貴重なご意見を賜り、心より感謝申し上げます。

市長自身が現場に足を運び、市民の皆様と話をしていると、縦割り行政のひずみが目に見えてきている。環境の面からまちづくりを進めていくためには、将来のまちのシステムを改めて考え直す必要があり、関係部局の連携をさらに進める必要があると市長も認識している。

将来のことを考えたときに皆様からのご意見が何よりも重要になってくることを改めて認識している。未来の公共交通の利便性が向上するほど、環境面でもプラスになることから、次回以降の具体的な議論が重要と考えている。

傍聴席の皆様も最後までありがとうございました。厳しい財政状況の下でも前に進めなければならないという認識のもと、明るい未来の議論を進めていくために、皆様からもご意見を頂戴したい。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会
第2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 ビ ン グ 新 聞 社	「リビング京都」編集長	藤田 晶子		
醍 醐 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	近畿運輸局企画観光部交通企画課長	堤 俊哉	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	京都運輸支局首席運輸企画専門官	羽田 祐治
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 (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
	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