

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会  
第3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12月12日(木)14時～16時

2 場 所 京都市消防局本部庁舎7階「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

(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等について

イ 地域別の未来の交通体系のあり方について

ウ LRT等の未来の交通システムのあり方について

(3)意見交換

(副部会長)

第2回審議会でのご意見のうち、「子供たちに対しての意識付け」というのは、この検討部会では議論されてこなかったが、公共交通優先のライフスタイル検討部会とも連携していく必要がある。

(事務局)

環境モデル都市に関わる取組を進めていくために、モビリティ・マネジメントの取組は重要である。このため、学校でのモビリティ・マネジメントを教育委員会や環境部門と連携して進めていきたい。

(部会長)

現段階では、部会間でどちらが議論するかということにこだわらず議論してほしい。

検討部会に関わる主な意見の中で、LRTについて「具体的に軸を決めて検討が必要」とあるが、「軸」というのは、どのような性格のものを作っていくのが良いかということか。

(事務局)

ご発言された方の意図もあるが、LRTの導入を総合的に考えていく中で、どこに視点を置くかという意味の軸であると推察される。

(山本氏)

鉄道ネットワークの観点から、新駅の設置などの費用が多くかかるような施策は、公共交通ネットワーク検討部会と未来の公共交通まちづくり検討部会のどちらで検討するのか。

(事務局)

公共交通ネットワーク検討部会において、既存の公共交通ネットワークをいかに便利にするかを議論しているが、未来の公共交通という視点から、本検討部会で検討してもらえれば結構であると考えている。

(部会長)

「いかにクルマを不便にするかという視点も必要」というご意見があるが、これはクルマが多すぎることによる社会的マイナスを除去していくために、クルマの数を減らした方がよい所では、減らそうということである。また、「空間の最も上手な使い方を考えましょう」ということでもある。都心部の狭い道路空間をどのように使えば社会全体がプラスになるかということを検討する必要がある。

(岩井氏)

LRTを走らせることによってクルマが走りにくくなり、その結果、クルマが抑制されるということもある。色んな方法があるが、一つ軸を通して具体的に、資金繰りも含めて、何処に走らせるかということ、皆が共汗しながら、前向きに検討していくことが重要である。

醍醐のコミバスでも、地域の皆が共汗しながら検討を進め、現在では1日1,400から1,500人の方に利用していただいている。

(部会長)

具体性がなければ検討できないため、今のご意見を重く受け止めて、どういう方向性があるか、どういう地域が適しているか、どういう課題があるのかということについて検討していく必要がある。

(酒井氏)

国道1号が7万台/日の交通量に対して、四条通や河原町通は1～2万台程度の交通量である。また、四条通や河原町通には多くのバスが走っていることから、クルマ自体はもとともと多く走っていない。このことからすると、これらの道路がクルマのための幹線道路という位置付けにしないことも重要である。それぞれの道路の機能を人が主役のまちづくりの視点から議論していくことが重要である。

(部会長)

四条通は自動車が混雑しているため、すごい数の交通量だと思われがちだが、実はそれほど交通量は多くない。バスの利用者や歩行者の数、地下を走っている阪急電車の乗車人数と比べても、クルマが運んでいる人の数は極めて少ないと思われる。

堀川通や国道1号といった道路は混雑のない形でクルマが流れるようにすることが目標である一方で、四条通や河原町通は今までの使い方よりも効率的な使い方にするため、道路の役割分担をしていくことが必要である。

(佐藤氏)

京都市の交通特性について検討する場合は、乗用車とトラックを分けて分析する必要があるのではないかと。

(部会長)

道路交通センサスを使っているデータでは貨物車を分析することができる。

シミュレーションでは、主に業務目的以外のクルマを削減対象としているが、業務目的も削減対象にしないと目標水準には達しない状況になっている。

(佐藤氏)

バスが減ってクルマが増えているという推移になっているが、単純にクルマをバスなどに転換させることはできないと思う。LRT等はコストもかかるので、経済的にどうなのか、未来に向かって、どこに投資するかという議論が必要である。

(部会長)

シミュレーションの資料では、抜本的な対策をしなければ目標達成が困難であることが分かる。こうした未来の予測をする際には、経済的なことを考えていく必要があり、かなり具体的な数値をもって議論する必要がある。

(河野氏)

登校目的の自動車利用は割合が低い。一方で、帰宅目的の割合が多いので、帰宅目的の自動車交通を削減することを検討した方が良いのではないかと。

(事務局)

出勤、登校、自由目的いずれの交通も帰宅を伴うので、ここでのシミュレーションでは、各目的の削減に当たって、帰宅目的も併せて削減対象としている。

(山本氏)

北部や西部等の郊外地域では、エリア内移動の割合が高く、郊外型の都市構造になっていることがわかる。これらの交通をどうやって公共交通に転換してもらうかを考えていく必要がある。

(部会長)

郊外の地域内交通をどうするかは、重要な視点である。目的地が変わらないと、クルマからの転換は難しい。クルマで買い物に行っていたのを、近場の商店街に徒歩で行くなどしなければいけない。

(酒井氏)

公共交通を先に整備して住宅立地を進めるといった制度などの都市構造や土地利用についても、本検討部会の議論の対象と考えて良いか。

(部会長)

検討の名称が、「公共交通まちづくり」となっている。公共交通とまちづくりはセットで考えるべきである。

(藤田氏)

まちなかには多数の空車タクシーが走っているが、自動車交通量を抑制する観点から、呼べばすぐ来るシステムを構築するなどにより、空車タクシーの削減を考えることも必要である。

(山本氏)

ハード整備系の施策が掲載されているが、まずは既存の交通を乗り継いだ場合の料金を割引を進めるべきではないか。例えば、都心から嵐山方面に行く場合、バス一本で行く場合と鉄道乗り継ぎ(地下鉄 - 嵐電)では、倍程度の料金格差が生じる。

(事務局)

採算性の問題があるため現在の仕組みの中では難しいが、運賃施策等も含めて交通事業者のアライアンスについて、公共交通ネットワーク検討部会で検討を進めているところである。

(部会長)

検討する施策としてあげられているロードプライシングの収益を公共交通の料金割引の財源とすることもアイデアとして考えられる。単に運賃を下げてくださいというのではなく、制度面も提案していくべきである。

LRTやBRTを整備した場合には、これまでバス一本で行けていた経路で乗り換えが必要となることが考えられるので、そういった場合の運賃についての考え方も検討すべきである。事例としてあげられている富山ライトレールでは、フィーダーバスが100円という料金設定となっている。

(荻野氏)

バスの利用が苦戦しているがどこに課題があるかを整理し、LRTやBRTの整備について検討していく必要がある。

(佐藤氏)

新しい整備だけではなく、1時間に1本か2本は、特急バスを走らせるといった運用の工夫もできるのではないか。

「歩くまち・京都」を標榜して推進するためには、利便性だけでなく波及効果の大きいインパクトのある目立つ所に投資するという発想も必要ではないか。

(事務局)

観光地をめぐる急行バス(洛バス)や朝の通学時間帯に大学に直行するバスを運行している。現在の公共交通のネットワーク化を図っていく工夫も必要であると思う。

(部会長)

例えば、京都駅から金閣寺への直行バスを10分間隔で運行するくらいの需要がある日は、多くあると考えられる。そういった直行バスを運行すること、そして従来の系統バスを地元の市民用に運行していく方法も考えられる。

富山市長はLRTを導入してから全国各地で講演されている。LRTのもたらした経済効果は計り知れないと思う。京都にLRTが運行されれば、世界に発信できるだけの波及効果があると思う。

(藤田氏)

お金をあまりかけずに効果がありそうなパークアンドライドに関心があるが、11月に実施した実績を教えていただきたい。

パークアンドライドが実施されている11月23日に地下鉄に乗ったが、乗客が一杯で一本見送った。パークアンドライドによって、公共交通を利用しようとしても、乗客が一杯というのはどうかと思う。

(事務局)

今年も昨年並みの利用はあった。浜大津の駐車場はオーバーフローする日もあった。

観光客の方に、できるだけ平準化して来て頂くような情報発信をするとともに、公共交通の容量の増強も検討していきたい。

(部会長)

観光ピーク期は、鉄道やバスで来られた人も市内の交通環境に満足できる状況ではないが、クルマで来るともっと大変だったということを情報提供するような工夫が必要ではないか。そうでないと、大変だったので次回はクルマで来ようと思う方もいるだろう。

パークアンドライドは既に始められている施策であるので、上手に育ててもらいたい。

(酒井氏)

パークアンドライドを利用しなかった人が結果的に得であったということにならないように、都心部の駐車料金を高くするといった工夫も考えられるのではないか。

(佐藤氏)

レンタサイクルは現状でも京都は先進地域であると思う。外国の観光客の方が、よく利用されているので、質の高いレンタサイクルサービスを提供することで、全国のモデルとなる。

(事務局)

観光客の方を対象としたレンタサイクルと、市民の方のライフスタイルにとけ込んだレンタサイクルなどが考えられる。

広告による財源で運用しているレンタサイクル事業者が世界各地で展開されている。

(酒井氏)

日本に比べて欧州は、自転車の価格が高く、自転車の盗難率が高い。また、共同利用に関する意識が高いといった点が異なっているので、日本型の仕組みを工夫する必要がある。さらには、自転車が走る空間を確保するためのルールづくりも必要である。

(佐藤氏)

ロードプライシングを導入する目的・背景として、渋滞がひどいことがあるのではないかと。公共交通優先といった理由で導入された事例があるのか。

(事務局)

自転車レーンは京都市内に多数設定されているが、遵守されておらず、課題となっている。

ロードプライシングについては、国内では導入事例はない。京都に馴染むものであるのかどうか。第1回審議会では、課金によってクルマを抑制するという事は、京都らしくないのではないかという意見もあった。

ロンドンでロードプライシングを導入した理由として、交通混雑が深刻であるとともに環境負荷も大きいことが挙げられる。

バーミンガムでロードプライシングの導入について住民投票をしたところ否決されたという事例もある。

(藤田)

ロードプライシングを実施する場合には、市民の方も課金されるのか。

(副部長)

ロンドンの場合、周辺住民は9割免除である。

(部長)

ミラノのロードプライシングは、車両の性能によって環境負荷の高いクルマは課金も高く、環境負荷の低いクルマは安いといった料金設定もある。また、ロンドンなどでは、市域の一部で行っており、オスロ、シンガポールでは市域の全域で行っている。地域や課金の設定方法には、いろいろな考え方や方法がある。

(酒井氏)

混雑緩和が目的の場合は狭いエリアでも一定の効果が期待できるが、CO<sub>2</sub>排出削減が目的の場合は広いエリアを対象として実施する必要がある。

カーフリーデーについて、最近ではモビリティ・ウィークという名称の一週間に拡大されて、我が国でも横浜をはじめ複数の都市で開催されている。ハード整備を伴わないのですぐにでも実施できるのではないか。

(5) その他(事務局から)

次回については1月の中旬の開催を予定している。

(6) 閉会(水田交通政策監)

年末の差し迫ったお忙しい中、ご出席いただき、また、長時間にわたり熱心にご議論頂き、心から感謝申し上げます。

11月の3連休と土日の5日間、観光地交通対策の現場を移動していたが、時間通りに目的地に行くには、歩くのが一番確実であった。テレビの報道などを見ると、京都の紅葉を紹介するものが多かった。京都の観光を紹介する番組が視聴率にも貢献するというのを聞くが、今後も、京都の観光に対する関心が高まっていくのではないかと思う。

先日、市民アンケートを実施したところ、1万4700通の配布に対して約5千件の回答があり、市民の皆様からも高い関心がよせられていることを実感している。

本日の議論を受け、大きな宿題を頂戴した年末になったと思っている。

皆様方にとって、あたたかい平成21年を迎えていただくことを祈念して、本日のお礼と閉会のご挨拶とさせていただきます。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3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   |
| サ ン ト リ ー 文 化 財 団           | 上席研究フェロー 佐藤 友美子   |
| 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                   | 近畿地方整備局建政部都市整備課課長補佐 河野 純一<br>近畿運輸局鉄道部計画課長 長谷川 吉治<br>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<br>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<br>(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<br>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<br>建設局道路建設部担当部長 佐伯 英和 |
|-----------------------|---|