

第1回「歩くまち・京都」推進会議 摘録

1 日 時 平成22年8月5日（木）13時30分～15時30分

2 場 所 京都ホテルオークラ 3階 曲水の間

3 出席者 別紙出席者名簿

4 議 事

(1) 開会

(由木副市長)

- 大変お忙しい中、また、暑い中お集まりいただき、ありがとうございます。本日、お集まりの多くの方々にも御協力いただき、本年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定した。各方面から期待と励ましをいただいております、大変感謝している。
- 戦略の推進には、行政以外に、有識者、事業者、市民の皆様、関係者団体の方々の御協力が必要であり、この「歩くまち・京都」推進会議を立ち上げた。戦略では88の実施プロジェクトを掲げており、例えば、洛西地域でのバス停留所の時刻表の統一や、市内共通乗車券を創設する取組を始めている。また、シンボルプロジェクトとしては、四条通の公共交通優先化の取組、京都駅南口の駅前整備や、東大路通の歩道拡幅などがある。課題を1つ1つ乗り越えながら、進めているところである。
- 戦略の柱の1つであるモビリティ・マネジメント（「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦）についても、全市民を対象に大々的に進めていく。大変嬉しいことに、こうした取り組みにより、京都府から国に提案した総合特区の中で、ロードプライシングを取り込んだ観光地の渋滞対策について、盛り込んでいただいている。戦略でもロードプライシングを深めていくことを書いているが、関係団体の方々からも後押しをいただいております、大変心強い。
- この推進会議では、ヘッドクォーターとして、委員の皆様の御協力をいただき、戦略を推進していくとともに、その進捗を総合的に点検し、必要に応じて戦略の充実・見直しをすることも取り組んでいただきたい。市の取り組む一大プロジェクトであるので、市全力を挙げて取り組んでいく所存であるので、宜しく願いたい。

(塚口会長：立命館大学教授)

- 不慣れではあるが会長の役を御指名いただいた。委員の皆様の御協力を得ながら精一杯努めたい。「歩くまち・京都」総合交通戦略は、斬新で思い切った内容を立案されたもので、非常に価値あるものである。この「歩くまち・京都」推進会議は、戦略で謳われている理念の具体化と、具体的な目標の設定とそれに近づけていく重要な役割があり、会長に指名され、気の引き締まる思いもある。
- 「歩くまち・京都」の理念や考え方が、既に市政を具体的に動かしていることを評価したい。京都市基本計画の部分では、まちづくりや交通計画の議論がぶれることなく進んでおり、駐車場に関する基本計画の見直しでは、従前のものとは違った取組が記載されているが、それも戦略を踏まえたものとなっている。
- この推進会議においては、推進マネジメント会議が3つ設置されているが、これらの会議を活性化させるために頑張って本推進会議を進めていきたいので、御協力を宜しくお願いしたい。

(2) 副会長及び推進マネジメント会議議長の選任

塚口会長が、設置要綱に基づいて、副会長に内藤委員と藤井委員を指名された。

(藤井副会長：京都大学大学院教授)

- これまで「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会を進めてきたところであるが、いよいよ戦略を推進する本会議を開催することとなった。この戦略は、日本で最も斬新なアイデアや取組を組み込んでいる点が評価できるが、あくまで具現化することが大事であり、これからが正念場である。日本人にも外国人の方にもいいと思っていただける京都のまちを作っていきたい。塚口会長のお手伝いを頑張っていきたいので、宜しくお願いしたい。

塚口会長が、設置要綱に基づいて、公共交通ネットワーク推進会議の議長に正司委員を、未来の公共交通推進会議の議長に土井委員を、「スローライフ京都」推進会議の議長に藤井副会長を指名された。

(3) 意見交換 【「歩くまち」・京都」総合交通戦略の推進について】

(藤井副会長)

- 戦略の目標設定について、自動車分担率を28%から20%に下げる意味は、市民に分かりやすく伝えていく必要がある。渋滞対策、地球温暖化対策、公共交通活性化、中心市街地活性化、健康増進、歩行者の賑わい増進等、色々な効果があるので、数字で分かりやすく説明できると良い。
- 自動車分担率が20%になると、道路が空いて渋滞が減る。京都市の平均渋滞長の減少数を配分計算によって、平日・休日ごとに把握できると良い。また、歩行者は車とすれ違うことで心理学的にイライラ感が生ずるが、歩く人が増え、道路

空間の再配分が行われると、中心市街地の車が減少して歩く人の幸福感が向上するので、このことも数字で把握できるとよい。

- また、公共交通を使って人が集まると、都心でより多くの人がお金を使うようになるので、事業者統計調査等で収入の変化をみれば数字で説明することが出来る。公共交通の収入が上がるのは、言わずもがなである。

(正司委員：神戸大学大学院教授)

- 戦略に掲げる 88 の実施プロジェクトの多くの部分が、公共交通ネットワーク推進会議の範囲に該当している。公共交通利便性向上の取組については、1つ1つ実現させていくことが先決と認識している。
- 評価指標については、市民の表情が幸せそうで、楽しく歩ける空間が増えていくことを実感できるようにすることが必要である。それが結果的に交通手段分担率等の数字に表れてくる。指標も重要ではあるが、それに振り回されないようにすべきである。

(土井委員：神戸国際大学教授)

- 右京区の基本計画に以前から携わってきたが、10年経つと市民の意識も変わってくることを実感した。10年前はクルマ中心に考える人が多いように感じたが、今は歩行者優先に考える人が多くなった。10年後の市民の意識を変えるために、社会的な動きを今以上に推進してことが望まれる。
- これまでの交通手段分担率は、自動車が増加する一方、徒歩が減少してきた。この背景には、都市構造そのものが徒歩型から自動車型になってきたことがあるが、今後は都市構造を大きく変えていくことを考えないといけない。
- 今後のクルマ利用について、通勤トリップに大きな変化はないが、自由トリップが増えていくと思われるので、目的別にどのように働きかけていくかを考えていくことが重要である。
- 大きな方向転換に関することなので、十分な効果検証のために、京都市は財政難の中でも予算をしっかりと確保していくべきである。

(平井委員：京都商工会議所地域開発・都市整備委員長)

- 商工会議所は10年前に、歩くことを大事にしたまちづくりを京都市に提案したが、それが現実化していることは喜ばしい。また、逆に10年経たないと大きく変わらないとも言える。歩いて散策する人が増えることで、まちなかに賑わいが生まれることを期待している。
- 人間は長距離を歩けないので、まず公共交通を便利にすることが重要である。また、まちが楽しくないと歩くのも苦しくなるので、歩いて楽しいまちづくりを大前提に進めて欲しい。

(佐伯委員：京都市地域女性連合会副会長)

- 山科区に住んでいるが、高速道路が休日 1000 円になってから、他府県ナンバーの車が非常に沢山流入していると感じる。また、地下鉄の駅が出来てバス路線が減少しているところもあり、地域ごとの交通不便の解消が課題である。また、自転車の事故などにも配慮が必要であり、自転車利用者のマナー向上が欠かせないと思う。

(岩井委員：醍醐コミュニティバス市民の会会長代行)

- 醍醐地域は地下鉄開業後にバスが不便になったが、醍醐コミュニティバスの運行により、地域の皆様の足を確保している。醍醐コミュニティバスは全国初の市民協働開発で運行されており、6 年 6 ヶ月でのべ 282 万人に利用されている。
- 地域の交通は、地下鉄を軸にして市バスを見直していけば、もっと利用されるのではないかと。適切な予算を確保しながら、この推進会議を通じて、「歩くまち・京都」の実現に向けて前向きに取り組む、実のある成果を期待したい。

(奥野委員：京都市教育委員、スポーツコメンテーター)

- 10 年前に比べると色々な変化があったというお話が続いているが、中京区に生まれ育った私としては、堀川が綺麗に再生したことにより、散策や観光のために歩いている人が増えたことは喜ばしい。
- 皆が同じ方向を向くことで、10 年後が変わるので、「歩いたらこんなに得する」ということを示していけばいいと思う。「京都にクルマは似合いません」ということを京都特有のいけずな根性でアピールするのもよいのではないかと。
- 最近、高齢者の行方不明や子どもの虐待等、悲しいニュースがあるが、人と人とのコミュニケーションに、交通の面、まちづくりの面からもアプローチする余地があると思う。

(佐藤委員：公益財団法人サントリー文化財団上席研究フェロー)

- 先日、国の会議に出席したところ、「移動権の保証」の話題が上がったが、移動の「権利」を国が保障する考え方よりも、移動の「質」の方が問題である。「歩くまち」は主体が市民であり、移動の「質」の面も含んだものであるため、国の考え方より進んでいるようにも思う。
- 市民だけでなく、観光客がふさわしい移動をしてもらえるかどうかのポイントだと考える。
- 車でいう「道の駅」のように、歩行者が道路で和める空間があるとよい。人が主体であるため、市民が参加できる取組も交えて、市民に問いかけていくことが必要である。

(藤田委員：フリーエディター)

- 「歩くまち・京都」総合交通策定審議会に参画したことによって、自分も歩くようになった。自分が一番変わったと思う。市民に当事者意識を持ってもらうための方策を検討する必要がある。
- また、来訪者に対しては、分かりやすく大胆な施策を具体化できるとよい。

(村上委員：株式会社京都放送ラジオ編成制作局長)

- 最近の健康志向や自ら楽しみを見つけていくというライフスタイルと「歩くまち・京都」がマッチしており、追い風となっている。この動きを止めてはいけない。この楽しさをもっと創っていくことがこの推進会議の役目でもある。

(波床委員：大阪産業大学准教授)

- 30年掛かってクルマ社会が形成されてきた。クルマは、使う人が多いと渋滞が発生して不便になる交通手段であるが、歩くことをサポートする公共交通は、使う人が多いとより一層便利になる交通手段である。それにも関わらず、これまではクルマを優遇する施策が多かった。歩くことを優遇するためには、これまでの逆回しをしていくこととなるが、30年近くの長い時間がかかるかもしれない。
- ただし、中心市街地の再生には30年も待ってられない。前倒しでやっていくことも必要で、「歩くまち・京都」の実現を市民に実感してもらうための象徴的な施策を進めていくことが必要である。かつての京都で、クルマ優遇の象徴的施策は「市電全廃」だった。

(松中委員：京都大学大学院准教授)

- 効果検証の指標として、戦略では交通手段分担率が明示されているが、これはパーソントリップ調査を実施しないと分からない。パーソントリップ調査は大掛かりで、10年に1度行われるもので、分担率の代わりとなる指標も必要である。土井委員の指摘の通り、市独自の予算を確保して調査することも必要であるし、既存データを活用することも必要である。
- 数値目標について、例えば、クルマ利用はガソリン消費量で検証したり、公共交通については、ヨーロッパのように公共交通の提供水準（座席数×便数）で検証することも考えられる。
- 交通に関することだけでなく、都市構造をコンパクトにする等のまちづくりに関連する施策も必要である。
- 目標年次については、分担率との整合性を考えるとともに、観光客にも実感してもらえるような目標年次を設定していく必要がある。

(森本委員：京都工芸繊維大学大学院教授)

- 交通手段分担率が20%になった時の生活イメージを、小学生にでも理解出来るぐらいに分かりやすく、早く見せることが必要である。

- 誰のための政策かを明確にすべきである。「全ての市民」であり、1人1人ではなく、外国人や観光客等も含めて、共に楽しめるような状況を作っていく必要がある。
- 効果検証は、最終段階まで待つのではなく、目標の交通手段分担率 20%に近づいていることを分かりやすく、簡単に、小刻みに評価するとよい。

(有安委員：国土交通省近畿地方整備局建政部長)

- 通勤の際、大阪市内をよく歩いているが、自転車と交錯してあまり快適ではない。自転車問題はどの都市でも共通していて、自転車の走行空間を分けることも検討していくべきではないか。歩行者と自転車の事故件数といった指標も考えられるのではないか。
- 今年度、社会資本整備総合交付金が創設され、ソフト面の支援も出来るようになったので、ぜひ効果検証等にも御活用いただきたい。

(平嶋委員：国土交通省近畿運輸局企画観光部長)

- 交通手段分担率を変えるには時間を要する。京都は、時期や曜日によって、交通利用者の属性が変わる。混雑時において、公共交通で移動することがどの程度選択肢に入っているのか把握をするとともに、公共交通での移動ルートを頭に入れてもらうために、早い段階で情報提供を実施していくことが必要である。
- まちづくりの観点では、歩いて楽しく周遊できる歩行空間が必要である。京都は、歴史文化の史跡など、まちの至る所に楽しめる要素がある。観光面と市民生活面の両面で歩いて楽しい歩行空間を充実していくことが必要である。

(本田委員：京都府政策企画部企画監)

- 国の総合特区制度に対し、京都府は「文化観光総合特区」のエントリーの準備を進めている。京都を訪れた人に楽しんでもいただくため、アイデアを出していきたい。
- 前年度まで、北山のまちづくりに携わっており、「歩いて回りたくなるまち」をコンセプトにまちづくりの検討をしていた。府立大学と図書館と植物園のエリアで北山通を1車線狭めるトランジットモールのような取組等の検討をしていた。夏には植物園の北側は緑があって涼しく、歩いて楽しいので、そういう歩いて楽しめるための情報発信をしてはどうか。
- そのためには、どういう場合に歩きたくなるのか考える必要がある。それぞれのシーンで、楽しみ方が若干異なると思うので、日常（平日）と非日常（土休日）と観光の3つのシーンに分けて考える必要があるのではないか。
- 効果検証の指標については、交通手段分担率 20%の場合の姿を実感出来るようにすると、目標を達成していくきっかけにもなる。
- 環境のことを一番考えているのは、小・中学生だと思うので、子どもの頃から「歩くまち」の大切さを教えると、大人にも伝わっていく。

(金森委員：京都府警察本部交通部長)

- 警察としては、皆様の活発な御意見を踏まえて、協力すべきところ積極的に協力させていただく。

(塚口会長：立命館大学教授)

- 歩行者交通文化というテーマで、日本 15 都市と台湾・韓国の計 21 都市でアンケートを実施したことがあるが、週に一回でも公共交通を使っている人は、歩くことに対して肯定的であることが国を問わず共通していることが分かった。公共交通を使ってもらおうと歩くことにつながるし、歩く人が増えると公共交通利用につながる。

(平井委員：京都商工会議所地域開発・都市整備委員長)

- 10 年前と比べて、変わってきたという議論があったが、今後 10 年間で色々と変わっていくだろう。クルマは悪のイメージがあるが、10 年後には電気自動車が増えて、また様相が変わってくる可能性がある。そういう長期的な視野を持ちながら推進する必要がある。

(土井委員：神戸国際大学教授)

- 商業中心、経済中心の社会から、人間や地球環境を中心とした社会へと転換してきていることは世界的な潮流であり、今はまさに転換期にあると思うので、市民とともに皆で、時代の背中を後押し出来るようにしたい。
- 交通手段分担率については、パーソントリップ調査は代表交通手段を取るもので、鉄道とバスの両方を利用した人は、鉄道に含まれてしまい、バスの分担率にはカウントされない。クルマから鉄道とバスに転換いただいても、バスの分担率が上昇しない可能性があるので、鉄道とバスは公共交通としてひとくくりにすることを検討してはどうか。

(岩井委員：醍醐コミュニティバス市民の会会長代行)

- 醍醐コミュニティバスもバイオディーゼルバスや電気バスに移行することを考えている。バスも環境のことを考えると CO₂ 排出量を減らしていかなければならない。
- 楽しくないと歩けない。素晴らしい 10 年先を築くために、戦略を推進しなければならない。

(正司委員：神戸大学大学院教授)

- 20 年前と比べてクルマのための道路空間が増えており、このままでは 20 年前の交通手段分担率には戻れない。「歩きたくなるまち」にするためには、道路空間をクルマから人へ再配分することが欠かせない。

- 効果検証には手間がかかるので、仕事を増やすだけにならぬように、効果を増大させる施策を検討することも重要である。

(波床委員：大阪産業大学准教授)

- ガソリンから電気に動力源が変わったとしても、クルマは道路空間当たりの利用者が低い交通手段であることは変わらない。電気自動車になっても、まちなかの渋滞や中心市街地の衰退の問題は解決されないことを忘れてはならない。

(塚口会長：立命館大学教授)

- 皆様の御意見には、共通部分が多く、時代の変わり目にある今、10年先、20年先を見据えて、気を引き締めてやっていくことを再認識した。
- 自動車分担率を28%から20%にすることについて、分担率が20%になった時の生活イメージを市民に対して分かりやすく伝える方法を検討し、市民に伝えていくことが重要である。事務局には、その方法を示していただければ有り難い。
- 委員の皆様には、これからも本推進会議や3つの推進マネジメント会議でお世話になるので宜しくお願い申し上げます。

(4) 閉会（水田交通政策監）

- 大変お忙しい中、お時間を頂戴し、塚口会長をはじめ、委員の皆様にご心から感謝申し上げます。2年前の第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会で、北村会長より「歩くことは人間の最も根幹的な活動である。21世紀を歩く世紀に変えてしまおう」という力強い言葉を頂き、その後様々な場面で、様々な方々にお世話になってきたことについて、改めて感謝を申し上げます。
- 本日の会議では、有料で聞いても有り難いぐらいの貴重な御意見をいただいたので、しっかりと、「歩くまち・京都」を広げていきたい。
- 小中学校では「歩くまち・京都」に関して環境副読本を入れており、成人式や自動車運転免許更新時、敬老乗車証の交付時等にもPRをさせていただいている。また、8月には、市民しんぶんを活用した全市民を対象としたモビリティ・マネジメントを実施し、今後も、12月号、来年4月号でも展開していきたいと考えている。あらゆる機会を通して、また、しっかりと目に見えるかたちで「歩くまち・京都」の推進をしていくので、重ねて皆様のお知恵を拝借したい。
- 昨日、歩くまち京都推進室の職員全員が集まって、10年後、20年後に京都のまちが変わった時に、そのスタートに我々が事務局をつとめていたことが思い出に残るように仕事をしていこうと決意した。今日がその第1歩であるという思いで臨んでいる。京都のまちが変わる、より一層歩いて楽しいまちになるよう、事務局としてしっかりと前に進めていきたい。
- 市会の先生、報道関係者、傍聴の皆様にも御出席賜り感謝申し上げます。皆様からも御意見で京都のまちが変わっていくので、貴重な御意見をいただければ有り難い。本日は誠にありがとうございました。

第1回「歩くまち・京都」推進会議 出席者名簿（敬称略）

	所 属 ・ 役 職 等	氏 名
会 長	立命館大学教授	塚口 博司
委 員	国土交通省近畿地方整備局建政部長	有安 敬
	醍醐コミュニティバス市民の会会長代行	岩井 義男
	京都市教育委員，スポーツコメンテーター	奥野 史子
	京都府警察本部交通部長	金森 護
	京都市地域女性連合会副会長	佐伯 久子
	公益財団法人サントリー文化財団上席研究フェロー	佐藤 友美子
	神戸大学大学院教授	正司 健一
	神戸国際大学教授	土井 勉
	大阪産業大学准教授	波床 正敏
	京都商工会議所 地域開発・都市整備委員長	平井 義久
	国土交通省近畿運輸局企画観光部長	平嶋 隆司
	京都大学大学院教授	藤井 聡
	フリーエディター	藤田 晶子
	京都府政策企画部企画監	本田 一泰
	京都大学大学院准教授	松中 亮治
	株式会社京都放送ラジオ編成制作局長	村上 祐子
	京都工芸繊維大学大学院教授	森本 一成

事 務 局 (京都市)	副市長	由木 文彦
	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
	都市計画局歩くまち京都推進室事業推進担当部長	吉田 良比呂
	都市計画局歩くまち京都推進室長土木技術担当部長	中村 豊彦
	他	