

第2回「歩くまち・京都」推進会議 摘録

1 日 時 平成23年1月25日（火）15時～17時

2 場 所 京都ロイヤルホテル&スパ 2階 「青雲」

3 出席者 別紙出席者名簿

4 議 事

- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進について
- ・戦略の効果検証のあり方について

（1）開会

（塚口会長：立命館大学教授）

- 本日は大変お忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。
- 「歩くまち・京都」総合交通戦略は多くのプロジェクトから成り立っており、個別プロジェクトについては各検討会議にて議論されているが、全体のバランスを見ながら総合的に「歩くまち・京都」が実体のあるものになっているかを議論し、改善が必要な点については改善をはかっていくための場として、本推進会議は非常に重要な会議であると認識している。
- 委員の皆様からは自由に御議論をいただき、実のある会議にしたいと考えている。積極的な御意見を宜しくお願ひしたい。

（内藤副会長：京都大学名誉教授）

- 戰略策定の審議会の時に会長代理を仰せつかって、何とか答申を提出し、大役の荷が下りたと感じていたところであったが、引き続き本推進会議にも参加させていただくこととなった。出来るだけお手伝いさせていただきたい。

（2）議事および意見交換

（塚口会長：立命館大学教授）

- 3つの推進マネジメント会議の概要については事務局から説明いただいたが、各推進会議のメンバーから補足があればお願ひしたい。

（波床委員：大阪産業大学准教授）

- 京都フリーパスについて、観光客はメリットを享受しつつあるが、将来的には市民にもメリットがもたらされるような取組とすることが課題である。

（土井委員：京都大学大学院特定教授）

- シェアード・スペースやロードプライシングを初めとして、諸外国では様々な取組が進められている。京都の未来の公共交通体系を考えるにあたり、こうした新しい手法について専門家を交えて認識を深める機会を持ちたい。

(村上委員：株式会社京都放送ラジオ編成制作局長)

- 「スローライフ京都」推進会議の委員として、1 day スペシャルでラジオを通じて様々な呼びかけを行った。今回は市民しんぶんと連動した取組であったが、市民委員からは、聞き慣れたラジオのパーソナリティからの呼びかけは紙で読むよりも非常に説得力があるという意見をいただいた。
- かたつむり大作戦も30年間やって一区切りしたが、かなり浸透してきたところである。いろいろなところで呼びかけることで、毎日のようにすり込んでいくことが大切だと感じた。

(土井委員：京都大学大学院特定教授)

- 「歩くまち・京都」を推進していくにあたり、時間管理が大事になる。四条通、東大路通の歩道拡幅も一緒に進めば素晴らしい取組になるが、時間軸が見えにくい。今後検討されるということかと思うが、様々なメニューをどう順番立てで進めるより効果的か、あるいはマイナスが生じるのか、全体から捉える必要がある。
- 駐車場の取組も、日本の中では先進的な取組であるが、高島屋で駐車場をやめた結果、河原町通りが走りやすくなってしまった。こうした取組が京都のまちにとって大きな変化である。駐車場政策は非常に大事な話であり、民間と行政の取組をリンクさせ、エリアマネジメントとして都心流入のクルマを削減していくことが大事である。

(藤田委員：フリーエディター)

- こうした施策を進める際に普及啓発・広報をどうするかが議論となる。理屈よりも体でわかつてもらう方が効果的。四条通を休日に歩行者天国にしてしまうなど、理屈抜きに「やっている」ということが理解できるような仕掛けが欲しい。それに加え、ラジオや紙媒体で誰もが参加せざるを得ない、巻き込まれざるえないような取組が出来れば良い。
- ロードプライシングをロンドンで体験したが、課金されたことに対して不満を感じなかった。クルマで都心に入ると迷惑をかけている、ということを意識させる取組として有効である。京都でももう少し真剣に検討してはどうか。

(有安委員：国土交通省近畿地方整備局建政部長)

- 色々な取組をされているようであるが、例えば東大路通や四条通での取組について、御苦労されていることも多いと察するが、どういったことが課題になっているかも紹介いただけだと現状をよく理解できる。
- 88の実施プロジェクトの一部を御説明いただいたが、全体像としてどれぐらいの進捗かを教えていただきたい。

(事務局)

- 東大路、四条、京都駅南口は戦災を受けていない旧来の道にモータリゼーションが進んだ中で、将来、面的にどうしていくかという議論を進めてきた。大阪の北ヤードなどと比べて京都が都市間競争に負けないよう、道路の構造を変えていくためには自動車をいかに抑制していくかが大事である。

- 現実に多くのクルマが走っている中でどうするか、交通管理者、道路管理者との協議も必要だが、88の実施プロジェクトも着手できていないものもあれば、京都フリーパスのように15事業者で実現出来たというところもある。公共交通ネットワークの利便性を上げて、ライフスタイルの転換を進める中で自動車の抑制に向けて取り組んでいるところである。

(塚口会長：立命館大学教授)

- 先ほどロンドンのロードプライシングの体験の中で、課金に対する不満を抱かなかつたというお話であったが、京都とロンドンとは何が違うのか？

(藤田委員：フリーエディター)

- 京都であっても狭い場所にたくさん的人が住んでいる中にクルマで入ることで迷惑をかけている、という意味で負担することに対しては納得できる。

(岩井委員：醍醐コミュニティバス市民の会会長代行)

- ようやく京都フリーパスが完成した。今後、マイカーの抑制などが期待できるが、現状は道路渋滞によって周辺住民が迷惑している。
- 観光客が増え続ける中、観光バスの問題も生じている。観光バスを大きなモータープールに集約して電車に乗り換えてもらう等、観光客には歩いて観光してよかつた、市民には京都に住んでよかつたと思ってもらえるよう、地域としても取り組んでいかねばならない。
- 京都フリーパスをより便利なものにして更なる自動車抑制に繋がるよう、醍醐コミュニティバスも協力させていただくつもりである。

(大石委員：大石内科クリニック院長)

- こうした取組を普及していくためには言葉より映像が効果的である。市民が一丸となって理想を描けるようなイメージ映像を放映していただきたい。
- 市民のライフスタイルは多様であるため、ターゲットに応じた普及啓発の方法を考えなければならない。
- また、ターゲットによっては抵抗感が強い場合もあるため、デメリットよりもメリットが大きいという見せ方をすることが大事である。

(村上委員：株式会社京都放送ラジオ編成制作局長)

- KBSラジオの聴取者は年配者が多いが時間帯によって層が異なるため、ターゲットに合った放送をしている。そうしたきめ細やかに展開していくことが効果的であると考える。

(事務局)

- 小中学生の副読本を活用した取組、免許更新時、敬老乗車証交付時、転入時等、様々な場面でモビリティ・マネジメントを進めている。
- 未来のイメージ映像については、教育委員会の視聴覚室の協力で作成したものであるが、商業施設など身近な場所でも見ていただけるよう進めている。

- ホームページを歩くまち京都推進室で独自につくってはどうか、という意見も出ているが、管理にあたる人手が不足している。直ぐ出来る取組としては、ツイッターで意見交換が出来るような仕組みを模索している。

(平嶋委員：国土交通省近畿運輸局企画観光部長)

- 大阪市交通局で市長と府警本部長が 30 秒程度のアナウンスをしている。駅は毎日利用するため、非常に耳に残る。地下鉄、公共施設、商業施設、観光施設等で直接メッセージを流すことは効果的ではないか。
- 別の視点であるが、商業施設に買い物に来られた方に対してポイントの還元など公共交通利用のインセンティブを付与できないか。
- 観光客に対して早めに渋滞情報を流したり、パークアンドライド駐車場へ誘導することができれば効果的ではないか。また、公共交通の中でもお薦めの経路情報などが提供されると利用者への有用な情報になるのではないか。

(塚口会長：立命館大学教授)

- これからは公共交通ネットワークが充実して、いろいろな経路選択できるようになれば、新たな経路が目に見えるようになるので、1 日フリー乗車券とともに、各事業者が協力して出来るだけ使いやすくしていく工夫が必要である。

(平井委員：京都商工会議所地域開発・都市整備委員長)

- 20 年ほど前は嵐山に商品を運ぶのに 1 日にかかった。当時と比べると時代が大きく変わった。クルマはこれからも増えていくのか。商売の観点からは賑わいが重要であり、その視点から言えば高島屋に駐車場がなくなってしまったと感じる。交通抑制を続けた結果、将来淋しくはならないか。
- 財政が厳しい中で、市民も便利さだけを求めるのではなく、一緒に協力していくことが必要である。もう少しタイムリーな話をすべき。

(土井委員：京都大学大学院特定教授)

- クルマを抑制することが目的ではない。クルマでの来訪が少なくなつても賑わいが生まれるということが「歩くまち・京都」の目標である。そのためには公共交通の充実とセットで進めることが必要となる。
- 道路の財源が公共交通に分配されることにより、道路に対する負担を下げていくことができる。それだけでなく、歩くことによって健康になる、ということであれば縦割りになっている財源を横方向に分配することができるのではないか。国にもそうした問題提起をしていくべきである。
- 未来の公共交通を考えるのは生活を考えることである。京都はブランドを守るために建物の高さを抑えるということを良しとしたプライドの高いまちである。
- データを充実させる必要がある。自動車の中には様々な目的のクルマがあり、転換しやすいターゲットを見極めるためにもデータが有効になる。
- バス系統を考えるにあたってもバス停間の OD データが古いものしかなく、バスの再編検討に必要なデータが少ない。

- 京都でモニターを募り、歩くことと健康の関係をデータとして経年的に取得することが必要ではないか。それが説得材料になり、市民も参画しやすくなるのは。

(金森委員：京都府警察本部交通部長)

- 道路の障害を除去して円滑に進めるという責務を担っている警察としては、こうした議論を充分に進めていただき、地元住民や関係機関と調整を行い、データを分析・検証し、課題を盛り込んだ資料に基づいて道路協議を進めていくべきと考えている。警察としては積極的に前向きに道路協議に関わって参りたい。

(本田委員：京都府政策企画部企画監)

- モビリティ・マネジメントとして、市民しんぶんの12月15日号を活用されたということだが、その効果がどの程度でているのか興味がある。
- 公共交通は知らない、面倒くさいということもあり、そこに対してモビリティ・マネジメントは効果があると思う。
- 京都フリーパスは、市民向けに還元していきたいという話はなるほどと思ったが、市バスを見ると、平日の昼間にビジネスマンが乗っているのをあまり見かけない。例えば、月1万円で電車・バスが乗り降り自由という磁気カードを企業や官公庁に割り当ててれば経費の削減にも繋がるのではないか。
- 公共交通を知ってもらうことと使いやすくするという両方必要ではないか。

(内藤副会長：京都大学名誉教授)

- まちなかの社会実験の効果はどうだったのか。
- 駐車場の有効活用という話も出たが、京都市内には緑が少なく、ポケットパークのようなものが出来れば、都市内でヒートアイランドの抑制効果などもある。
- カーナビは非常に便利なツールであり、公共交通版があれば面白いのでは。
- 京都のCO₂削減の中で、歩くまちの取組以外の目玉がなく、その効果を見るようになる指標が必要になってくる。事故や健康、それに伴う税金の削減などの、副次効果も様々にあろうが、実際の効果が出るまで待っていると時間がかかるので、とりあえずシミュレーションだけでもして見せてほしい気がする。
- 指標については、健康の観点でメタボ率など歩くこととの関係で取れないか。
- ロードプライシングは京都、鎌倉のような文化的・歴史的な価値のある都市では、より可能性が高いのではないか。

(事務局)

- 実験の効果は、集計中の段階である。実験段階で気になったのは、バスの経路変更に伴い、利用者への実験の趣旨・内容の周知が充分であったかと言う点である。3月にはタクシーの実験を予定している。現状ではタクシー乗り場の制限を超えたタクシーが停車している。この取組についても、普段タクシーを利用されている方への実験趣旨の周知が必要であると考えている。

- ロードプライシングは自動車を抑制する一つの手法として検討しているものであるが国内ではまだ実施に至っていない。海外事例を研究すると技術的にはかなり進化しているが、日本人の感覚として、一般道路を走ることで課金されることへの合意を得られるかについては、一つの議論のテーマである。

(藤田委員：フリーエディター)

- 駐輪場と「歩くまち・京都」の関係を検証する指標も必要ではないか。

(波床委員：大阪産業大学准教授)

- 未来の公共交通は 20～30 年後に実現することを目標としている。従って数年のうちに手を付けなければならない。
- 海外に目を向けると様々な新しい手法が実現に至っているが、導入までに様々な壁を乗り越えながら進んでいる。
- 京都市が苦労している点は財源と、交通管理者との協議の問題と思われる。
- 交通管理者は現状のルールを議論しており、ここでは未来の話をしているので話が込み合わなくて当然である。現状のルールに合わないからおかしい、というだけでなく、問題の本質を見つけて法制度を変えていくぐらいの意気込みで議論していくことで、日本の公共交通・歩行者交通を変えていく先駆者となれるのではないか。

(平井委員：京都商工会議所地域開発・都市整備委員長)

- 自分の目的地にどのように行けばよいかわかりにくい。段差もある。何故利用しにくいかという基本に戻って考えてみる必要がある。安くて安全で乗りやすければ市民は利用する。一日も早く、バスに安心して乗れるような環境を作りたい。

(塚口会長：立命館大学教授)

- バスについては財源問題もあるが、さらなるバリアフリーの取組が必要、わかりにくいという御指摘はその通りで、道路空間見直しの際はバスの系統再編は避けられない問題である。
- 経年変化を掴むために、できるだけ既存の資料を使って効果を検証していく。

(土井委員：京都大学大学院特定教授)

- 毎年実施する必要はないが、節目節目でバスの利用者のOD調査が必要である。
- 自動車交通を減らすためには交通の内容を確認した優先順位がある。通過交通、観光交通は公共交通への転換が期待できる。総量だけでなく中身の検証が必要。このためにはデータを積み重ねることが必要である。こうしたデータが交通政策に生きてくるし、ロードプライシングの検討にも使える。予算をつけてでも実施すべきではないか。
- 政策評価として、京都まちは値打ちがあると感じている人が増えている、という視点も必要ではないか。

- 市政モニターに歩数計を持ってもらい、数年かけて歩く空間が広がることと健康との関係がつかめるような調査も必要ではないか。

(平嶋委員：国土交通省近畿運輸局企画観光部長)

- 歩数計と併せてG P Sで回遊データをとれれば面白い。まちの歩行者密度をはかることも必要ではないか。
- また、季節的変動、天気変動、時間変動など単純でないのでうまく比較出来るようにデータをとることが必要。また測定エリアの設定も検討が必要。
- 意識に関する問として、最寄り駅・バス停の認知度など、モビリティ・マネジメントの浸透度も計る必要もあるのではないか。
- 健康の観点からは、散策コース毎に消費カロリーが記載されていると、歩くイセンティブになるのでは。

(波床委員：大阪産業大学准教授)

- 商業的指標としてまとめられているが、地価や家賃のデータも必要。店舗の構成は資料が乏しいので写真だけでも撮った方が良い。
- 非常に難しい調査ではあるが、何十年かに渡って同じ人の生活習慣を調査できればライフスタイルの転換をとれるのではないか。

(塚口会長：立命館大学教授)

- 事務局への確認だが、推進会議で議論すべき検証の方法は、本日の資料程度のレベルでよいのか、全部に適用出来るような指標とは別に個々の実施プロジェクトをグルーピングして重要な指標を洗い出すところまで議論するのか。

(事務局)

- 戦略の中で自動車の分担率しか示されておらず、市民や観光客にとってわかりやすい指標が必要という観点で指標の検討を進めている。生活に密着した指標が具体的に示されるとよいと認識しているが、88の実施プロジェクトがある中では、いくつかにグルーピングせざるを得ないと思う。
- 事務局でも検討し、また学識者にも相談しながら進めていきたい。意見交換の場も継続していきたい。

(内藤副会長：京都大学名誉教授)

- 温暖化防止条例の関係で CO₂ の予測はやっている。ここで議論されているのは実績評価であるが、色々とシミュレーションをやってみることにも意味があるのではないか。

(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は 109 箇所のバス停があり、毎日乗降データをとっています。データに基づき改善を進めている。地域の方の声も積極的に取り入れている。

- 2月に運行7周年を迎えるにあたり、門川市長、水田交通政策監にもお越しいただき式典を行う。資金ゼロから3年かけて実現したところであり、あつと言う間に10年が過ぎ去った感がある。「歩くまち・京都」が良い方向に行くようにいったのには有り難い。これからも推進会議の中で協力していきたい。

(3) 閉会（由木副市長）

- 大変お忙しい中お時間をいただき、塚口会長ならびに委員の皆様に熱心な御議論をいただき感謝申し上げる。
- 戰略的に考えていかなければないところと、すぐにでもできるところは取り組んで参りたい。景観条例の際にも効果測定の議論になり、ようやく景観白書として効果検証をしていく段取りになった。
- 「歩くまち・京都」総合交通戦略は、まちづくりそのものの戦略であるので、広範囲に渡り効果を検証していく必要がある。
- 市民への市政アンケートを実施している。既存の調査を膨らますことで取れるデータもあるかと思う。必要なデータは新たな調査も検討したい。
- 駐車場条例についても、無駄なモノはこれ以上作らないというものを市会に提案したい。バスも最終電車に合わせるような時間変更や、バス停間隔が長いところへのバス停の設置等、バスの利便性向上に向けた取組も推進していきたい。
- 引き続き御意見御議論を宜しくお願い申し上げる。

第2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
副会長	京都大学名誉教授	内藤 正明
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
	大石内科クリニック院長	大石 まり子
	京都府警察本部交通部長	金森 譲
	京都大学大学院特定教授	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
	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
	株式会社京都放送ラジオ編成制作局長	村上 祐子

事務局 (京都市)	副市長 交通政策監 都市計画局長 都市計画局歩くまち京都推進室長 都市計画局歩くまち京都推進室事業推進担当部長 都市計画局歩くまち京都推進室長土木技術担当部長 他	由木 文彦 水田 雅博 田辺 真人 佐伯 康介 吉田 良比呂 中村 豊彦
--------------	---	---