

平成 23 年度 第 2 回「歩くまち・京都」推進会議 摘録

1 日 時 平成 24 年 3 月 29 日（木）15 時 30 分～17 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

- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略の効果検証について
- ・平成 24 年度以降の展開について

（1）開会

（塚口会長：立命館大学教授）

- 京都市の「歩くまち・京都」総合交通戦略は非常に立派な計画であるが、計画は実施されなければ役に立たない。この計画を進捗管理して、効果を市民の皆様を紹介していくという本会議の役割は、非常に重要であると認識しており、身の引き締まる思いを感じている。
- 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定・推進に尽力されてきた事務局の方々の何人かは、この春に異動されると伺っている。僥越ながら、これまでのご苦勞に対して感謝を申し上げたい。また後ほど、ご挨拶頂ければと思う。
- 本日も活発な御議論をいただければ幸いである。

（2）意見交換

（波床委員）

- 効果計測の指標として資料 5 に地価を把握されているが、例えば、事務所等の賃料のようなデータを収集することにより、迅速に効果を計測できるのではないかと。

（松中委員）

- 地価を指標とするのであれば、他都市の動向と比較されると良い。
- 利用者の推移についても、全体と個別路線の比較や、他都市の動向と比較するなど、比較対象を設定されると分かりやすい。

（事務局）

- ご意見を承って、来年度以降も継続してまいりたい。

(土井委員)

- 一人で出かけられる高齢者といった指標が推計できれば、社会参加への機会という視点からも、今後の高齢者社会に取り組む必要なデータになりうると思う。
- 右京区の南太秦学区において市バスの利用者数増加によって増便に結びついた事例については、四年間継続することにより地域の自発的な取り組みとして根付いてきている。同じ地域で継続することで、地域の人々の成功体験に結びつき、自発的な取り組みに繋がっていくので、できるだけ執念深く取り組んでもらいたい。

(塚口会長)

- 同じ地域でモビリティ・マネジメント（MM）を継続的に取り組むことは難しいことなのかお聞きしたい。

(事務局)

- 予算をつける立場から、同じ場所よりも、水平展開を期待されるため同一地域での継続は難しくなる。南太秦の場合は様々な工夫をして継続できた。
- MMを同じ場所で開催することに対して、平成24年度に対面方式による実施を予定しているところである。

(村上委員)

- 3月16日に開催された「スローライフ京都」推進会議では、KBSラジオの「歩くまち・京都タイム」をはじめとした今年度の取り組みの報告と、来年度の予定について意見交換した。
- 市民しんぶんの効果について、市民140万人のうち3%であるので大きい。1日あたり5,000台/日の自動車削減効果があったと言える。
- 「歩くまち・京都」について、語感が良いこともあり、確実に浸透してきていると感じている。
- モビリティ・マネジメントで行動が変わらなかった理由について、分析していくべきではないかという意見を頂いた。

(波床委員)

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略に着手して5年目を迎えようとしている。公共交通ネットワーク推進会議で検討している事業者の努力でできる施策については、かなり推進されてきたと感じている。逆に言うと、公共交通ネットワーク推進会議で担っている施策以外にも取り組んでいく段階に来ているのではないかと感じている。

(土井委員)

- 未来の公共交通推進会議では、88 のプロジェクトについて、どういう優先順位で推進していくべきなのかを検討していきたい。
- 人口減少・少子高齢社会を迎えて、持続可能な公共交通のあり方を創り上げていくことが、大事であると感じている。そのためには LRT や BRT 導入の研究、都心流入規制についての方策などの研究を進めていく必要がある。

(平井委員)

- LRT を実現していくためには、市民が納得することが必須である。未来の公共交通推進会議では、10 年後には必ず走らせるというタイムスケジュールを示してもらいたい。みんなで一緒になって、LRT を短い区間であっても整備して、実際に市民の方に乗っていただくことで、LRT の良さを納得してもらえらえると思う。

(佐伯委員)

- くるり 200 という小型の京阪バスが山科区を循環しているが、バス停間隔が短いこともあり、今までタクシーを利用していた高齢者がこのバスを利用して通院している例もある。郊外部においては、このような公共交通があることで高齢者の外出機会が増加するのではないかな。

(奥野委員)

- 近頃、様々な取組が進んでいることが目につくようになってきている。今後も、長期的な視野で計画を立てていき進めていくことが必要である。
- 今後の京都を担っていく子どもたちにとって住みよいまちであることが重要であるため、子どもたちの意見を取り込んではどうかな。また、専門家の意見を子どもたちと一緒に討論していくことで教育的効果も期待できる。
- 行動が何故変わらなかったかの検証は非常に重要であると感じている。

(佐藤委員)

- 進捗状況のつぼみ状態のものを、見直していくのかどうするのか。推進できたという報告も重要であるが、何がネックになっているのか、課題が何なのかを抽出して、資料として提示していただきたい。
- 例えば、桜のシーズンを迎えて、毎年、大渋滞が発生しており、今年も多分渋滞する。これが解消すれば、市民はなるほどと感じると思う。

(塚口会長)

- 全体として効果がない訳ではないので、次のステップに進むためには、何が必要かというところについて、分析を深めてもらいたい。

(藤田委員)

- ヒューマン・コミュニケーションが非常に大事であると感じているので、丁寧な対面方式によるMMは良い取り組みであると思う。
- 現在の東大路は歩道が狭く、歩いて楽しい印象はないが、「歩いて楽しい東大路」の歩行空間創出事業とは、どの区間を対象とされているのか。
- 歩いて楽しいためには、自転車のマナーが重要であると思うので、自転車についても引き続き取り組んでいただきたい。

(事務局)

- 東大路については、三条通～七条通の区間について、車道の車線数を削減して、車椅子も通行できるように歩道拡幅と無電柱化を検討している。
- 自転車について、歩道ではなく車道を走るべきだという方向が、全国的に強化されたところである。自転車政策については庁内で横断的な会議を設けており、京都府警等と連携しながら、しっかりと取り組んでいかなければならない時期にきていると認識している。

(藤田委員)

- 東大路の歩道拡幅について、何年後に実施されるイメージなのか、教えていただきたい。

(事務局)

- 地元との調整のほか、四条通や京都駅南口整備などもあり、現時点で何年後とはお示しできない段階であるが、出来るだけ早く整備していきたいと考えている。

(今福代理出席)

- 洛西地域のバスの利用者数について、パーセントで表示されているが、利用者数でなければ意味がないと思う。
- ラジオについて、KBS京都以外にも、NHK京都やFMなどにもお願いしたらどうか。

(事務局)

- 洛西地域のバスの実績について、利用者数でなければ実感できないというご指摘はごもっともであるが、事業者から利用者数の公表は待ってほしいと言われている。今後、事業者と調整を図りたい。
- 広報は、現在、趣旨を理解していただいているKBS京都を中心に連携しているところであり、ご指摘の通りKBS京都以外にも展開していきたいが、予算の都合上難しい状況である。当室では、様々な取組において各メディアから取材していただけるように努力している。

(森委員)

- 「歩くまち・京都」は、幅広い事業を継続的に推進されおり、関係者のみなさまに敬意を表したい。四条通の歩道拡幅などシンボリックな事業の具体化に大きな期待を寄せている。近畿運輸局としても、公共交通の乗り継ぎ改善や、京都フリーパスの広報など、お手伝いしていきたい。

(江橋委員)

- 富山のLRTで利用者数が増えたのは、クルマからの転換だけでなく、新たな外出機会が増加した効果が大きかったと聞いている。調査することが難しいとは思いますが、施策による外出増加についても指標化できると良い。また「歩きやすいまちを整備する」ことについても、明記されていかれると良いのではないかな。

(本田委員)

- 京都市で実践している「歩いてたのしいまちづくり」というコンセプトは大事であると考えている。
- 京都府では「文化・観光国際戦略総合特区」を取っており、観光客も呼び込める快適なまちとするため、電線地中化の財政支援や環境面から支援していけると良い。
- 関西広域連合では、例えば道路標識について関西でサインを統一するということを検討しており、そういった視点も活用されると良いのではないかな。

(山形委員)

- 平成22年と、震災後の平成23年では、ライフスタイルに大きな影響があったのではないかと察するので、引き続き検討されたい。
- 高齢者の方の免許保有率が高くなっているのにも関わらず、免許返納数は横這いである。これは、運転がやめられない、身分証明書がなくなると困るといった方が多い。
- 自転車のマナーの問題について、1970年代に自転車を歩道にあげる方向を打ち出した。当時交通戦争と言われた時期には、自転車がトラックにはねられる事故が多発して、非常に危険であった背景があるが、自転車が歩道を走ることの定着には時間がかかった。自転車が車道を走行するという新たな方向性が打ち出されたが、京都市内の自転車走行空間については関係者間の議論が必要であり、定着には時間がかかると考えている。
- LRTについては、いろんな面で課題・問題点があるということを、十分に踏まえて推進しなければ、絵に書いた餅になると思う。

(塚口会長)

- 事務局という視点ではなく、本日をもってこの場から移動される寺田都市計画局長および水田交通政策監から、本日の議題に関して、今後のご要望も踏まえ、意見を頂戴したい。

(寺田都市計画局長)

- 「歩くまち・京都」は、京都市政の基本施策であり、交通問題を考えるのではなく、まちのあり様を考えるものであると実感してきた。「歩くまち・京都」を考えていくと、健康、環境、学習、文化、景観、観光、経済など様々な分野に関わる問題である。
- 塚口先生にもお世話になったが、先日、都市計画マスタープランを策定した。標語は「エココンパクトなまち」であり、都市の中の密度を高く使っていき、それを集約させて地域生活圏を形成する。その間を公共交通で結び、生活圏の中は歩いて暮らしていくという方向とした。
- これまでの都市政策の方向を見直すべきところは見直して、新しい豊かさを発想し、豊かさを皆が実感しながら実現していけるように、推進していく必要がある。また、総合的な交通戦略を集中して実践していくことが重要であると実感している。
- 引き続き、皆さまにはご支援賜りたい。

(水田交通政策監)

- 交通政策室が歩くまち推進室に変わり、1代目の交通政策監を担わせていただいた。それまでは、クルマ社会の申し子であったが、学識経験者の皆様から、本来のまちのあるべき姿を教えていただき、自ら実践するという事で、歩くことを中心の生活としたら、この四年間で2,000万歩を超え、1日平均1万5千歩を歩くと、公共交通にも乗るようになった。
- 日頃はテレビでしかお目にかかれない奥野委員には様々な場所で歩くまち・京都の宣伝をしていただき、村上委員による「歩くまち・京都」憲章は京都市全体に広がっていき、モビリティ・マネジメントの重要性を肌で感じてきた。
- 日本ではじめて、目抜き通である四条通の車線を減少させる都市計画決定までは結びつけることができた。
- これからは正念場であり、しっかりと進めていく必要がある。LRTを走らせること、ロードプライシングをすることが目的ではなく、京都のまちが魅力あるまちとなり、人と公共交通優先の歩いて楽しいまちとしていくことが重要である。今後ともよろしくお願いしたい。

(3) 閉会（由木副市長）

- 本日は、年度末のお忙しい中ご出席いただきまして、また、熱心にご討議いただきましてありがとうございます。
- 私も四月に国土交通省に戻りますので、少し個人的な挨拶をさせていただきたい。
- 「歩くまち・京都」という大胆かつ先進的な取組みに関わることが出来たことを、嬉しく誇りに思う。立場は変わるけれども、このプロジェクトの進捗を応援していきたいと思う。委員の皆様には引き続きご支援を賜りたい。

平成 23 年度 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	代 理 出 席 者
会 長	立命館大学教授	塚口 博司	
委 員	醍醐コミュニティバス市民の会会長代行	岩井 義男	事務局長 今福 久
	国土交通省近畿地方整備局建政部長	江橋 英治	
	京都市教育委員、スポーツコメンテーター	奥野 史子	
	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	
	京都大学大学院特定教授	土井 勉	
	大阪産業大学教授	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	
	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	
	国土交通省近畿運輸局企画観光部長	森 宏之	
	京都府警察本部交通部長	山形 克己	

事 務 局 (京都市)	副市長	由木 文彦
	交通政策監	水田 雅博
	都市計画局長	寺田 敏紀
	都市計画局歩くまち京都推進室長	堀池 雅彦
	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
	建設局土木技術担当局長（都市計画局土木技術担当局長）	河嶋 敏郎
	他	