

平成 25 年度 「歩くまち・京都」 推進会議 摘録

1 日 時 平成 26 年 3 月 26 日（水） 午前 10 時～正午

2 場 所 新・都ホテル 陽明殿東の間

3 議事内容

(1)開会

(塚口会長)

- 年度末のご多忙のところ、また足元の悪いなか、ご参集くださいまして、ありがとうございます。
- 「歩くまち・京都」推進会議は、「歩くまち・京都」総合交通戦略の 88 のプロジェクトの進捗状況を確認し、御議論いただくものです。宜しくお願い致します。

(2)意見交換

(土井委員)

- 西院駅前が右京区の中で一番放置自転車の多い駅前であるが、地域の人々、所轄警察、区役所の方々が連携して、放置自転車をなくす取組に平成 25 年度から着手した。平成 26 年度の展開に際しては、バリアフリー化の実施とともに、放置自転車問題についても取り組んでいきたいと思う。
- 都心の小売り商業は 5 年間で 3 割落ち込んでおり、京都市全体の落ち込みの 4 割を占めている。郊外のロードサイドショップや通販は全市で共通するので、この要因としては、滋賀県や京都府下の人たちが京都市に来ることなく大阪市等に流れていることが考えられる。都心商業は京都市全体の活性化に重要な意味がある。都心の活性化については、産業観光局だけでなく、都心への交通アクセスの改善を含めて、全庁横断的に取り組むべき課題ではないか。

(事務局)

- 自転車政策を専門とする部相当の組織を、平成 26 年度から組織改編で設置する。歩くまち京都推進室も連携しながら取り組んでまいりたい。
- 未来の公共交通の検討にあたっては、交通だけでなく、経済、都市計画に造詣の深い方も交えて検討していきたい。

(波床委員)

- 海外の効果的な施策の事例と比較すると、いささかマイルドな取組になっていると感じる。

- 例えば京都フリーパスについては、日常的に使えるパスに拡充していかなければ、量的な効果に至らない。
- まちなかの細街路については、通過交通が通過しにくい交通規制、たとえば交差点で曲がる方向を規制するといった自動車抑制策を検討すべきである。
- バスロケを導入してもバスの旅行速度が向上するものではない。バス専用レーンや鉄道踏切のようにバスを優先する信号システム（PTPS）の導入が必要ではないか。

（事務局）

- フリーパスについて、バスへのＩＣカードの導入を活用することが重要であると考えている。
- まちなかの細街路について、例えば田の字地区の交通規制の変更については、地元と警察との合意形成が必要であると考えている。
- バス専用レーンについては導入した区間はあるが、一般車が通行しているケースも多く見られることから、交通事業者など関係者と相談・検討していく必要があると考えている。

（佐藤委員）

- 一つ一つのプロジェクトが進んでいるが、もっとベーシックな問題がある。
- バスの便数が増えている路線がある一方で、減便している路線もあるので、そういうベーシックなデータを毎回確認・提示すべきではないか。交通事業者にどのようにインセンティブを与えるかも重要である。

（事務局）

- 周辺地域については、利用者減による減便という厳しい状況もあるが、この度の京都市バスのダイヤ改正では増車、増便を実施した。また、民間バス事業者においても、直通バスや深夜バスの運行など工夫している。
- 交通事業者が参加している公共交通ネットワーク推進会議では、事業者が取り組んでいる直通バスや深夜バスなどの取組について、京都市から市民へもっとアピールしてもらいたいという意見が出た。

（村上委員）

- アプリのダウンロード数、ページビュー数の評価について、教えてもらいたい。４月に入学する大学生に対してアプリの案内ができないか。

（事務局）

- iPhone のナビゲーション分野には１万程度のアプリがある中で、半年間 50 位前後で推移していることから、観光客には相当使ってもらっていると認識している。
- 住民向けにPRするために、主要バス停に掲出することも考えている。

（森本委員）

- アプリを立ち上げてすぐに、何ができるかがわからないので、機能を紹介するホームページを作成してはどうか。
- 効果検証について、どの施策が寄与しているのかは難しいが、例えば百貨店の駐車料金値上げなども効果があると考ええる。
- まちなかゾーンについて、車椅子や視覚障害者の方の移動しやすさも検証いただきたい。
- 平常時だけでなく、災害時の移動支援についても、検討されてはどうか。特に京都駅や地下街では必要である。

（事務局）

- まちなかゾーンでの整備は、移動制約者だけでなく健常者にも相当するものであるが、歩路側帯に物流車両が停まっているという問題が生じている。
- 災害時の避難路を周知するアプリも運用を開始したところである。
また、帰宅困難者対策も大きな課題の一つであり、京都駅周辺や嵐山等の観光地において地域の方と一緒に仕組みを検討中である。

（土井委員）

- 自動車分担率の高い和歌山市でも、若い人の免許取得率が低下している。その結果、交通行動そのものが減少したり、広域のものが減っている可能性がある。こうした若い人たちの交通行動が減っていることはまちに活性化や賑わいへの影響が懸念される。そこで富山市の学生は、200 円の電車運賃が障害となって都心に出かけないという課題に対して、市が半額補助することにより、学生の利用者が増加したという事例があるので、参考にしていきたい。

（藤田委員）

- 交通局のバスの全線定期を持っており、日々活用している。この3月のバス停名の変更なども分かりやすくなったと感じている。京都駅と四条間のバス料金を100 円にすると、都心への利便性が向上するのではないか。
- 歩く人を増やしたいのか、公共交通を使う人を増やしたいのか、どちらが優先なのか。例えば、京都駅から都心まで、楽しく歩けるまちづくりという観点も重要ではないか。

（事務局）

- 四条と京都駅を結ぶショッピングライナー（30 分に1 本）が導入されたが100 円ではない。
- 過度にクルマに頼らないまちづくりを基軸に、歩くことと公共交通の両方を推進している。

（清水委員）

- 歩いて楽しいまちなかゾーンを歩いていると、電柱が邪魔になる。難しいかもしれないが、

電線地中化を進められると良い。

(事務局)

- 電線地中化については、優先順位を検討して進めている。

(山口委員代理)

- 先進的な取組を熱心に進められていると感じた。既存の公共交通の活用が重要であると考えている。
- インバウンド観光への対応が今後ますます重要となってくるため、海外観光客への観光案内にもご努力いただきたい。

(事務局)

- 秋の東山、嵐山両地域における交通対策では、公共交通での来訪案内や一部区間の交通抑制等を実施している。
- 既存公共交通の活用は重要であると考えている。
- インバウンド観光への対応は産業観光局において取り組んでいるところであるが、海外観光客向けの案内表示等についても充分配慮していきたい。

(外池委員代理)

- 今後、運転できない人が増えていくことを踏まえると、L R Tなどの思い切った新たな交通が必要ではないか。
- 公共交通乗り換えの案内も、防災についてもスマホ対応ということであったので、スマホを持っていない人を対象とした情報提供にも配慮頂きたい。

(植田委員)

- 歩いて暮らせるまちづくりは、以前から全国的に推進しているところであるが、クルマ依存からなかなか脱却できない。そのような中で先進的な取り組みを多数実施しておられ、敬意を表したい。国の補助も活用していただき推進していただければよい。
- クルマに最も依存度が高いのは、団塊の世代ではないか。退職された団塊の世代をターゲットとした取組があれば、教えていただきたい。

(事務局)

- 高齢者を対象とした免許返納MMを実施している。

(畑村委員)

- 社会構造をにらんで対策を立案することが大事である。今後、ほっておいてもクルマは減少

するのではないか。

- 市民の方が困っている事を取り上げていくというアプローチを通じて、歩くまちの推進が市民運動的に拡大するとよい。

(事務局)

- 人口減少による混雑解消でクルマは便利になるが、公共交通は利用者が減ることが懸念される。
- 市民の意見を把握しながら推進している一例としては、地域と一緒にバス路線の検討や利用者促進の検討など、モビリティマネジメントの取組を実施していることがあげられる。

(小林委員)

- 西院の放置自転車対策についての提案があったが、駐輪場を整備すると、自転車の盗難件数が減少することが分かっており、放置自転車対策は治安向上にも寄与する。
- 今年に入ってから交通事故死亡者の 18 名中 12 名が高齢者であり、うち 4 件が高齢運転者の過失によるものである。高齢者の免許返納についても連携して取り組んでいきたい。
- 細街路での交通について、三条京阪から四条通までを南行一方通行にすると、通過交通が減少するということを提案したが、地元の同意が得られていない。
- 東山の道路環境は、大変ひどい。外国人観光客が自転車で渋滞中のクルマの間を縫うように走行する問題もあり、東山の交通対策についても取り組んでいただきたい。

(今福委員代理)

- 京都市のメッセージに触れた媒体として、ラジオより市民しんぶんの方が上位であるのは驚いた。
- 醍醐コミュニティバスについては、後継者問題が悩みとなっている。

(波床委員)

- 公共交通の利便性向上を積極的に取り組んでいただくことに加え、クルマの抑制策と土地利用施策についても関連があるため連携して取り組んでいただきたい。

(塚口会長)

- 欧州の都市では、まちなかと周辺部とでメリハリをつけて施策を実施している。

(森本委員)

- 京都市商業集積活性化会議で、楽しく歩く方策について、京都ならではのアイデアを考えていきたい。

(内藤副会長)

- 環境の観点からみると、節電に努めたり家電を買い替えたりするよりも、クルマ利用を控える方が何十倍も良いことは明白である。
- 何を評価しようとしているのか、改めて考える必要があるのではないかと問題提起させていただく。

(塚口会長)

- 「歩くまち・京都」は、環境負荷の軽減と、京都市民の生活の魅力向上が大きな目的であると考えている。そのため、「公共交通」と「歩くこと」の双方を考えながら取り組んでいくことが大事である。
- 今日は、88 のプロジェクトの単なる進捗にとどまらず、広範な議論ができたと思う。今後の施策の展開に活かしていただければと思う。

(3)閉会（堀池交通政策監）

- 醍醐コミュニティバスは、全国的にも稀有な成功事例であり、心から敬意を表したい。
- 歩くのか公共交通かという問について、基本は歩くことであるが、少し遠いところに行く時は公共交通を使っていただきたい。いずれにせよ、クルマ利用を見直そうということである。
- 未来の公共交通推進会議では、道路に花を活けると犯罪が減少したという事例を委員からうかがったが、まちの魅力を高めて歩きたくなるまちにしていきたい。
- 住民のみなさまとのキャッチボールを大事にしながら、スピード感をもって進めてまいりたいので、来年度も引き続き、ご支援をお願いしたい。

以上