

第4回検討会議（平成27年8月19日（水））

1 テーマ

「観光・魅力づくり拠点の回遊性の向上」について

2 狙い

観光客数，宿泊客数，観光消費額が過去最高を記録する中，京都市観光振興計画「世界が憧れる観光都市」の達成に資する公共交通の実現を目指して，観光回遊性向上に向けた検討を行う。

3 着眼点

- ・ 新たな観光資源の開発
- ・ 魅力ある観光資源の発掘と回遊の分散化
- ・ 外国人観光客の受入環境の整備
- ・ 公共交通機関の満足度アップ
- ・ 観光消費額の向上
- ・ おもてなしの向上

4 検討内容

- (1) 新規路線の設置，既存路線の充実・改善
- (2) 乗車券の工夫
- (3) 観光・公共交通情報提供の工夫
- (4) 主要交通ターミナル等で案内サイン等の充実
- (5) パークアンドライド情報の充実・改善

※概要

京都市の観光交通の現状・課題を踏まえ，観光回遊性向上に向けて考えられる施策について御意見をいただいた。

1 課題整理

- (1) 公共交通ネットワークに関する課題
- (2) チケットに関する課題
- (3) 公共交通情報入手に関する課題
- (4) 案内サインに関する課題

2 観光回遊性向上に向けた検討

- (1) 新規路線の設置，既存路線の充実・改善（ケーススタディ）
- (2) 乗車券の工夫
- (3) 観光・公共交通情報提供の工夫
- (4) 主要交通ターミナル等で案内サイン等の充実
- (5) パークアンドライド情報の充実・改善

1 課題整理

(1) 公共交通ネットワークに関する課題

①鉄道ネットワーク

・市内での観光回遊には、大規模交通拠点と主要な観光地とまちなか相互の連絡が必要となる。主要な観光地は東西の山裾に位置しているため、市内の東西南北いずれの方向にも移動しやすい公共交通が必要となるが、観光回遊の利便性向上という観点からは、市内の鉄道は、次のような課題を有している。

◆主要観光地に直結する鉄道がない、鉄道駅から離れている、鉄道駅間相互の連携は図りにくいなど、鉄道のみへのアクセスがしにくい。

◆大規模交通拠点とまちなかの拠点が、鉄道で直結されていない。

②バス路線ネットワーク

・主要観光地へ鉄道のみでアクセスすることは難しいため、市内の観光回遊には、鉄道と路線バスを組み合わせることになる。しかしながら、市内の路線バスは次のような課題を有している。

◆市内の路線バスは、多系統かつ複数のバス事業者で運営されているためわかりにくい。

◆この結果、バス乗継のない目的地までバス1本で行ける系統を選んでしまう傾向となり、観光のトップシーズンには特定路線が著しく混雑する。

◆鉄道とバスを手軽に乗り継げるような適切な乗車券が販売されていないことが、バス主体の観光回遊とならざるを得ない要因の一つとなっている。

③広大な観光地内における徒歩での回遊の課題

・市内の主要観光地は、各主要観光地内のすべての施設を徒歩だけで回遊するには広大なエリアとなっているが、主要観光地内を通るバスは、観光地内の歩行支援には不向きなバス系統となっている。

(2) チケットに関する課題

・市内の鉄道・バスでは、各種の共通チケット・割引チケットが発売されているが、次のような課題を有している。

◆チケットの種類が多すぎ、当該チケットでどの路線、どの範囲まで乗れるのか、どのチケットが割安なのか、どこで買えるのか、販売期間がいつなのか、把握しにくい。

◆市内の鉄道、バスにもICカードが普及してきたが、ICのオートチャージ機能の拡大等、更に便利となるような機能強化を図る必要がある。

◆鉄道とバスを手軽に乗り継げる割引チケット(交通事業者統合型)は導入されておらず、国際的な観光都市の公共交通サービスとしては、チケット面での改善の余地がある。

(3) 公共交通情報入手に関する課題

・観光回遊には鉄道と路線バスの組み合わせが必要となるが、地理に不慣れな観光客に利用してもらうには、適切な情報提供が不可欠である。公共交通情報の入手に関しては、次のような課題を有している。

◆路線バスは、系統が複雑で、かつ運行ダイヤもわかりにくい。

◆バス運行情報提供の問題点として、観光客の要求は、「●●に行くには、どのバス停から何系統に乗れば良いのか？」であるのに対して、提供している情報は、「▲系統の行き先は●●」と「□のりばに発着する系統は、▲、△、▼」という情報であり、観光客はこの2つの情報を組み合わせなければならない。

(4) 案内サインに関する課題

・快適に観光客に回遊してもらうためには、観光客が集まる主要ターミナルと観光地（現地）での案内情報も重要となる。現在、「京都市観光案内標識アップグレード指針」に基づく案内標識の設置を進めているが、案内サインに関しては、次のような課題を有している。

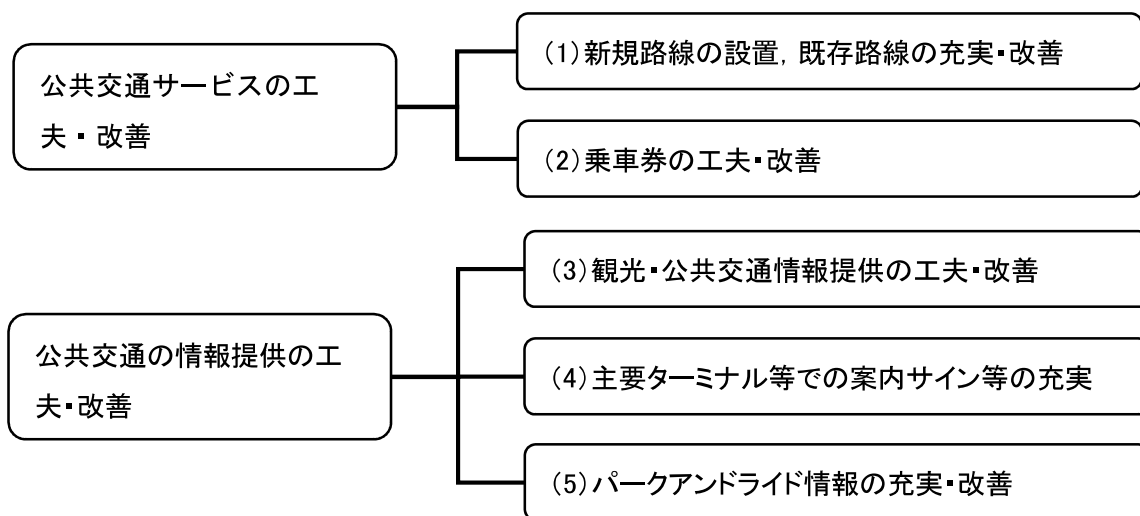
◆主要交通ターミナルでの分かりやすい行き先案内の工夫が必要

◆観光地の最寄駅やバス停へのアクセスルートの案内の工夫が必要

◆鉄道やバスの行き先や運行ダイヤの案内の工夫が必要

2 観光回遊性向上に向けた検討

- ・観光回遊性向上のためには、公共交通のサービスの工夫と改善、さらには、公共交通に関する情報提供の工夫と改善が不可欠である。



(1) 新規路線の設置, 既存路線の充実・改善 (ケーススタディ)

ア 鉄道ネットワークを補完する観光特化型のバス路線の設置

- ・主要観光地及びまちなかの賑わい拠点間を連結し回遊性を高めるため、鉄道ネットワークを補完する観光特化型のバス路線の設置が考えられる。

【ルート①】：点在する観光地と鉄道駅を連絡するルート

(効果)

- ・目的地へ最短距離、かつ、分かりやすく連絡でき、多様な回遊が可能となる。

(課題)

- ・渋滞、交通混雑により速達性の確保が難しい。
- ・バスの視認性の向上、料金の工夫（鉄道と一体化した割引等）、座席の確保等。

【ルート②】：複数の鉄道駅と観光地を結節する既存観光周遊ルート強化をめざすルート

(効果)

- ・観光地間の結節が向上する。
- ・鉄道の補完機能を果たすことができる。

(課題)

- ・既存の「洛バス」との役割分担等

【ルート③】：複数の鉄道駅を結節し、新たな観光周遊軸の形成をめざすルート

(効果)

- ・交通手段の選択肢が増え、多様な回遊が可能となる。

(課題)

- ・主要な交通拠点へのアクセス、新たな観光資源の開発等。

イ 広大な観光エリアでの歩行支援のためのバス導入

- ・市内の主要観光地には、広大な観光エリア内に複数の観光地・施設が集積しており、歩行支援が必要な観光地がある。こうした広大な観光エリアにおいては、小型周遊バスの導入等により観光エリア内の回遊性を高めることが考えられる。

(効果)

- ・歩行者への支援が図られ、多様な回遊が可能となる。

(課題)

- ・渋滞，混雑による速達性の確保。
- ・バス車両の視認性確保や鉄道会社との連携等。

(2) 乗車券の工夫

- ・市内の鉄道・バスでは、各種の共通チケット・割引チケットが発売されているが、決定版となる共通チケットはない。このため、次のような乗車券の検討が考えられる。

- ①エリア内共通乗車券
- ②既存割引チケットの集約化
- ③鉄道ネットワークを補完するバスの割引券

(3) 観光・公共交通情報提供の工夫

- ・京都市を訪れる観光客に観光地を回遊してもらうには、適切な公共交通の情報提供が不可欠である。特に、京都市の場合は、市内全域に多数の観光資源が分散して立地していること、路線バスは系統が複雑であることなどから、情報提供にあたっては、次のような検討が考えられる。

- ①紙ベースの地図等による情報提供
- ②情報端末での情報提供

(4) 主要交通ターミナル等で案内サインなどの充実

- ・観光客が集まる主要ターミナルと観光地（現地）での案内サインについては、「京都市観光案内標識アップグレード指針」に基づき案内サイン等の設置を進めている。今後とも、さらに分かりやすい案内サイン等の充実を図るため、次のような取組が必要と考えられる。

- ①主要交通ターミナル，観光地での案内の充実
- ②バス系統番号の統一等

(5) パークアンドライド情報の充実・改善

- ・京都市の観光地周辺では、観光地に向かうマイカーによる渋滞を解消するため、クルマを駅やバス停周辺の駐車場に停めて(Park)，鉄道・バスなどの公共交通機関に乗り換えて(Ride)，目的地に向かうパークアンドライドを進めている。
- ・パークアンドライドを実効あるものとしていくためには、ドライバーに対しては、次のような観点から情報のあり方を工夫する必要がある。

〔情報提供場所の工夫〕 出発前，IC 周辺，観光地周辺での情報提供

〔提供情報内容の工夫〕 パークアンドライド駐車場の位置，料金等，駐車場から観光地までの交通手段，駐車場利用のメリット

〔情報提供手段の工夫〕 京都市，観光地等のホームページ，路側の案内看板，ラジオ等の音声情報等

<第4回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見>

都市内交通は、「待たず」「迷わず」行けるというのが理想である。

観光利便性の向上の議論は、観光客が増えてありがたいが、バスが混雑し、一般市民が問題に感じ始めている状況を何とかしようという意味合いもある。鉄道を基幹交通として、バスにつなげている仕組み、いわゆる公共交通の重層化と、公共交通を分かり易くするための工夫を行い、乗換抵抗の低減を図っていくことが解決策として考えられる。

一方で、現在の市バスを中心としたバスネットワークはよく出来ており、現状の大きな変更は望まれておらず、出来る限り乗り換えなしで1本で目的地まで行きたいというのが市民の声である。

しかし、10年後、20年後も今のバス路線を中心としたネットワークがベストかという議論の余地がある。中長期的に考えると、軌道系をもう少し中心に据えてネットワークを形成していく必要がある。

将来のあるべき公共交通の姿について、全市的な視点で議論を深めていただきたい。

- 1 外国では公共交通の情報提供はあまり積極的には行われていないが、日本は比較的充実している。一方で料金面がバラバラで分かりにくいという課題がある。都市内交通は、「待たず」「迷わず」行けるというのが理想である。
- 2 観光客の利便性向上の手段として、外国人も活用できるICカードの普及啓発が考えられる。手軽に利用できる、クレジット機能の無いチャージのみのカードの開発等も期待したい。
- 3 公共交通のネットワークを考える時、料金の問題を避けては通れない。例えば、海外では、1回分の乗車は割高に設定されているが、半日券、1日券と、お得な料金設定がされていたり、滞在型の観光を促進するために、1週間パスや1カ月パス等が普及し、かなりお得な料金設定がされている。1日、2日の滞在客向けのみを重視するのではなく、「長期滞在し、京都の良さを知りたい」といった観光客にも焦点をあてる必要がある。
- 4 観光客の利便性向上を考えるにあたって、短期的、当面の対応と、観光資源の開発も含めた中長期的な対応は分けて考える必要がある。インバウンドによる外国人観光客は未来永劫増加していくものではなく、やがて減少していく可能性もあり、機動的な対応が出来るようにしていくことも重要である。
- 5 観光利便性の向上の議論は、観光客が増えてありがたいが、バスが混雑し、一般市民が問題に感じ始めている状況を何とかしようという意味合いもある。鉄道を基幹交通として、バスにつなげている仕組み、いわゆる公共交通の重層化と、公共交通を分かり易くするための工夫を行い、乗換抵抗の低減を図っていくことが解決策として考えられる。具体的には、南北の移動を出来る限り烏丸線で行っていただき、その先でバスに乗り換えていただくことが出来れば、京都駅前バスターミナルの混雑も緩和され、移動する人の時間節減にもつながる。

- 6 バスと比較し、地下鉄の方が輸送力があることは周知の事実である。しかし、地下鉄は駅がわかりにくく、エレベーターやエスカレーターも限られた場所にしか無い等、色々な課題がある。ハード面の充実や、情報提供等ソフト面の充実により、そういったハードルを軽減していく必要がある。
- 7 駅については、交通機能だけでなく、目的地までの情報提供、駅ナカ等楽しい空間にしていけるべきである。将来的には地下鉄を中心とした軌道系が交通軸を果たし、それをバスが補完するというシステムが理想として考えられる。結節点では乗り換えやすいターミナル機能を整備するとともに、料金の低減などのインセンティブを与えることも必要となる。
- 8 「市バス・京都バス」1日乗車券カードは、大変コストパフォーマンスの高いカードである。その反面、運行面では、新たな路線を設定しても運賃収入の増加が見込みにくいとも言える。このカードで利益が出せる体質の構築という視点での経営努力や、市民生活に影響や不満が出ない形で、収支の改善を図っていくのも一つの手段である。
- 9 5,600万人もの観光客が来訪しているという事実を踏まえ、市民向けの交通と観光客向けの交通とある程度切り分けて考える視点も必要もある。観光客満足度調査の分析も参考となる。
- 10 現在の市バスを中心としたバスネットワークはよく出来ており、現状の大きな変更は市民アンケートでも望まれておらず、出来る限り乗り換えなしで1本で目的地まで行きたいというのが市民の声である。しかし、10年後、20年後も今のバス路線を中心としたネットワークがベストかという議論の余地がある。中長期的に考えると、軌道系をもう少し中心に据えてネットワークを形成していく必要がある。

第5回検討会議（平成27年11月10日（火））

1 テーマ

生活・活動拠点へのネットワーク維持・向上，生活路線の確保について

2 狙い

日常の生活を支えている地域においては，地域住民の高齢化と子供世代の転出により，これまでのクルマに頼る生活から変化せざるを得ない状況となっている地域が散見される。

大規模住宅団地内，山間地域の集落部，公共交通の利便性の低い市街地外延部等の住宅地の3つの地域における生活交通のあり方について検討するとともに，生活交通の確保に向けたモビリティ・マネジメントのあり方について検討する。

3 着眼点

- ・ 地域ごとの公共交通（バス路線）の有無
- ・ バスの事業採算性の状況
- ・ 地域特性に応じた公共交通サービスのあり方

4 検討内容

- (1) 大規模住宅団地内における公共交通サービスのあり方の検討
- (2) 山間地域の集落部における公共交通サービスのあり方の検討
- (3) 市街地外延部等の住宅地における公共交通サービスのあり方の検討
- (4) 地域と一体となったモビリティ・マネジメントの推進

※概要

地域特性を踏まえた公共交通（バス路線等）サービスのあり方についての考え方の整理と，地域別の生活交通及び生活交通確保方法等について御意見をいただいた。

1 大規模住宅団地内における公共交通サービスのあり方

○大規模住宅団地内における生活交通の主な課題，方向性等

2 山間地域の集落部における公共交通サービスのあり方

○山間地域の集落部における生活交通の主な課題，方向性等

3 市街地外延部等の住宅地における公共交通サービスのあり方

○市街地外延部等の住宅地における生活交通の主な課題，方向性等

4 地域と一体となったモビリティ・マネジメント（MM）の推進

○生活交通の確保のためのモビリティ・マネジメントの活用

1 大規模住宅団地内における公共交通サービスのあり方

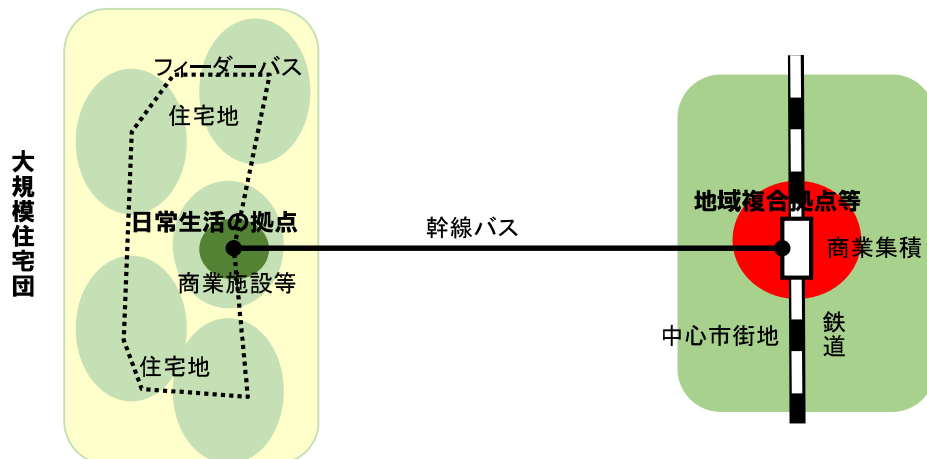
○大規模住宅団地内における生活交通の主な課題

- ・住民の高齢化に伴い大規模住宅地では、生活拠点までの公共交通の必要性が増大している。
- ・特に丘陵部の住宅団地では高低差が大きく、徒歩・自転車での移動が困難なところが多い。
- ・住民の高齢化と子供世代の転出により、これまでのクルマに頼る生活から変化せざるを得ない状況となっている。

○大規模住宅団地内における生活交通の方向性

- ・今後の大規模住宅団地で必要となるきめ細やかな公共交通サービスを実現するため、地域拠点・鉄道駅等までの幹線バスと団地内のフィーダーバス（支線バス）に分けた交通体系の形成を図る。
- ・幹線バスからフィーダーバスへの乗継向上施策を実施する。
- ・一定のバス利用者の確保のため、モビリティ・マネジメント（MM）などによる利用促進も必要である。

<大規模住宅団地における公共交通サービスの概念図>



(ケーススタディ)

- ① 幹線バス
 - ・運行ルート、バス停等：鉄道駅と大規模住宅団地内バスターミナルの往復ルート
- ② フィーダーバス
 - ・ルート設定、バス運行：既存バスルートを基本とした団地内循環ルート
- ③ 乗継向上施策
 - ・バスターミナルの改善、乗継割引・無料化

<幹線バス・フィーダーバスの特徴>

幹線バス・フィーダーバスの特徴	
導入による利点	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線とフィーダーに分けることで、それぞれの需要に応じたバスサービス（運行本数、ルート、車両の工夫など）が可能となる。 ・幹線バス：大量輸送に適した大型車両や連節バスの導入、急行バス化、パターンダイヤ化、など ・フィーダーバス：きめ細やかなルート設定、小型バスの導入、など
導入に際しての配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線とフィーダーに分けることで、乗継が生じるため、乗継施設の整備・改善、乗継ダイヤの調整を行う必要がある。 ・一般的な運賃体系では、乗継により2回運賃を支払うことになるため、利用者を増やすには運賃の見直し（乗継割引、無料化など）が必要となる。

2 山間地域の集落部における公共交通サービスのあり方

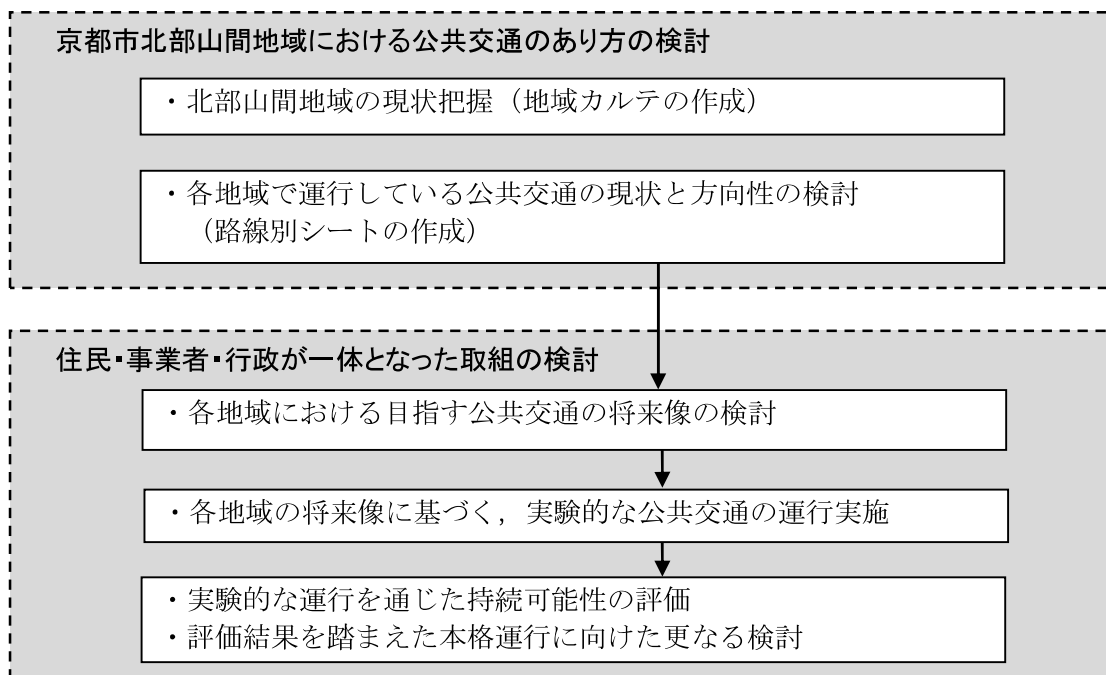
○山間地域の集落部における生活交通の主な課題

- ・集落部の住民の大半は車で移動しており、さらに人口減少が進むことで、バス路線の維持が困難な状況となっている。一方で、バスに頼らざるを得ない高齢者も多く、地域の足の確保の工夫が必要となっている。

○山間地域の集落部における生活交通の方向性

- ・交通事業者、地元、行政がそれぞれの責任を明確にし、地域の公共交通を維持・継続させるための方策を検討する。

<北部山間地域における生活交通再生のための事業推進計画（案）>



3 市街地外延部等の住宅地における公共交通サービスのあり方

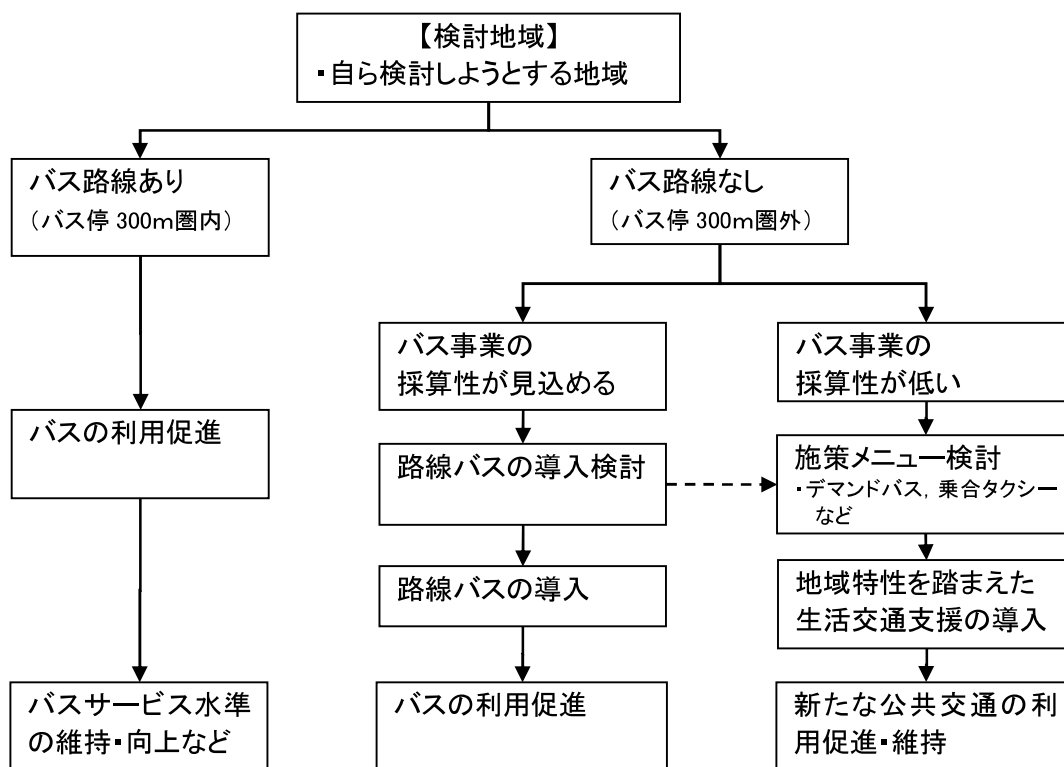
○市街地外延部等の住宅地における生活交通の主な課題

- ・市街地外延部の住宅地では、路線バスから遠い住宅地や路線バスがあっても、運行本数が少ないなど公共交通が不便な地域がある。
- ・こうした住宅地の中には住民の高齢化が進んできている地区もあり、これまで以上に住宅地と日常的な生活拠点を連絡する公共交通の充実が重要となってきた。

○市街地外延部等の住宅地における生活交通の方向性

- ・地域住民が自ら生活交通のあり方を考え、持続可能な公共交通のあり方を地域で決められるような仕組みづくりの構築をめざす。

＜市街地外延部等の住宅地における生活交通再生検討フロー＞



4 地域と一体となったモビリティ・マネジメント（MM）の推進

- 生活交通の確保という観点からは、地区の特性に応じて次のようなモビリティ・マネジメントの活用が考えられる。

<モビリティ・マネジメントの活用方向（案）>

分類	モビリティ・マネジメントの活用方向
①バス路線があり、一定以上の事業採算性がある地区	<ul style="list-style-type: none">MMにより、既存バス路線の利用促進を図り、状況によっては、利用者増加に伴う更なるバスサービス水準の向上をめざす。
②バス路線はないが、バス導入の事業採算性が見込まれる地区	<ul style="list-style-type: none">公共交通利用に一定のポテンシャルのある地区では、MMにより住民の意識向上を図ることにより、バス路線の新設をめざす。さらに、MMの継続的な実施により、新設バス路線の利用促進、バスサービス水準の向上をめざす。
③バス路線があるが、事業採算性が低い地区	<ul style="list-style-type: none">山間部集落地を連絡するバス路線など事業採算性の低い地区では、MMにより住民の「地域の足を守る」意識を高めることにより、バス路線の維持、あるいは地域の足確保のための工夫とその実施をめざす。

<第5回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見>

現状、バス路線があるが、採算性の確保が困難な地域は、どこまで公共交通のサービスを提供していく必要があるのか、他の施策と連携しながら考えていかなければならない。福祉施策としてサービスを継続させるとしても、どこまで維持するかは難しい。こうした地域では、利用者の顔が見え、交通行動の把握も可能であることから、ニーズから掘り起こして、必要なサービスは何かを探っていくことも有効である。

一方、バス路線がなくて、採算性の確保が困難な地域では、京都の特性を活かして、既存のタクシーなど、現在あるものを活用する視点も必要である。

持続可能な公共交通サービスとは何か、福祉事業等も含めてトータルで考えていくことが必要である。「まちの活力」とは、「人が動く」、「移動が増える」ことであり、これらを確保していくことが活力につながり、交通を維持していくことになる。

大規模ニュータウン等で駅と拠点を結ぶ幹線系統、タウン内を循環するフィーダー系統を考えるにあたっては、接続するバスへの連絡などのシステム設計と、乗継運賃などがポイントとなる。

- 1 大規模ニュータウン等で駅と拠点を結ぶ幹線系統、タウン内を循環するフィーダー系統を考えるにあたっては、他都市の事例を見ても分かるように、接続するバスへの連絡など、きちんとしたシステム設計を行わないと定着しない。
- 2 具体的に適用する場合、乗継運賃もポイントとなる。複数のバス事業者が運行していれば、事業者間の調整が検討課題となる。一方で、交通事業者や住民が多様な取組を活かして、様々なことにトライ出来る可能性がある。昼と夜でバスの利用状況が異なるため、運行形態や実施施策も異なってくる。幹線系統を充実させながら、様々な手段を検討することも必要である。
- 3 現状、バス路線があるが、採算性の確保が困難な地域では、利用者の顔が見え、交通行動の把握も可能である。ニーズから掘り起こして、地元と協議をしながら、必要なサービスは何かを探っていく必要がある。また、どこまで公共交通のサービスを提供していく必要があるのか、他の施策と連携しながら考えていかなければならない。福祉施策としてサービスを継続させるとしても、どこまで維持するかは難しい問題である。
- 4 現状、バス路線がなくて、採算性の確保が困難な地域では、通院や買い物だけでなく、「お出かけする楽しみ」が無くなってしまうこと、外出機会が失われることによる身体能力の低下などが、大きな問題である。京都ならではの特性を活かして、現在あるもの、既存のタクシー事業者等を活用する視点も必要である。
- 5 「もともとバス路線があったが撤退した地域」と「もともとバス路線がなかった地域」とでは、公共交通サービス提供の必要性が異なる。どこまでサービスを提供するのか、地域によってきめ細かく検討していく必要がある。まずは、地域の方が自ら考えることが大事である。一定の安全を確保しつつ、タクシーやスクールバス、福祉バス等、今あるネットワークを最大限活用していく視点も必要となってくる。

6 人口減少社会においては、何か施策を実施しても一時しのぎにしかならないことも多い。持続可能な公共交通サービスとは何か、福祉事業等も含めてトータルで考えていくことが必要である。

山村地域ではかつて、公共交通が無くても、若い人がいて、相互に助け合うことができた。それが今や、若い人がいなくなり、消滅が危ぶまれる集落もある。

7 地域の公共交通を考えるにあたっては、地域住民が意識を持って交通再生に関わっていくことが重要である。MMで成功している地域もある。地域の自主性がないと成功しない。また、地域ごとに、まちづくりの観点から議論していくことが大事である。地域と行政、民間事業者等が連携、協力して取り組んでいくことが重要である。

8 「まちの活力」とは何かと考えると、「人が動く」、「移動が増える」ことが大事であり、これらを確認していくことが活力につながり、交通を維持していくことになる。

第6回検討会議（平成28年2月26日（金））

1 テーマ

新たな公共交通（LRT、BRT等）の検討

2 狙い

低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムであるLRTや、連節バスや専用レーンを用いたバスシステムであるBRTについて、導入に係る課題や克服手法、また、将来の京都の公共交通ネットワークのあり方と交通軸の検討を行う。

3 着眼点

魅力あるまちづくり、交通結節機能の強化、自動車交通からの転換、環境負荷の軽減、高齢化社会に対応したバリアフリー化、観光交通の充実、社会情勢を踏まえた低コスト化等

4 検討内容

- (1) 新たな公共交通（LRTやBRT等）の検討を行う視点及びその特徴
- (2) 新たな公共交通（LRTやBRT等）導入に係る課題と克服手法
- (3) 将来の公共交通ネットワークのあり方と交通軸の検討

※概要

新たな公共交通（LRTやBRT等）の検討を行う視点及びその特徴、新たな公共交通導入に係る課題と克服手法、将来の公共交通ネットワークや交通軸のあり方等について御意見をいただいた。

1 新たな公共交通（LRTやBRT等）の検討を行う視点及びその特徴

2 新たな公共交通（LRTやBRT等）導入に係る課題と克服手法

3 将来の公共交通ネットワークのあり方と交通軸の検討

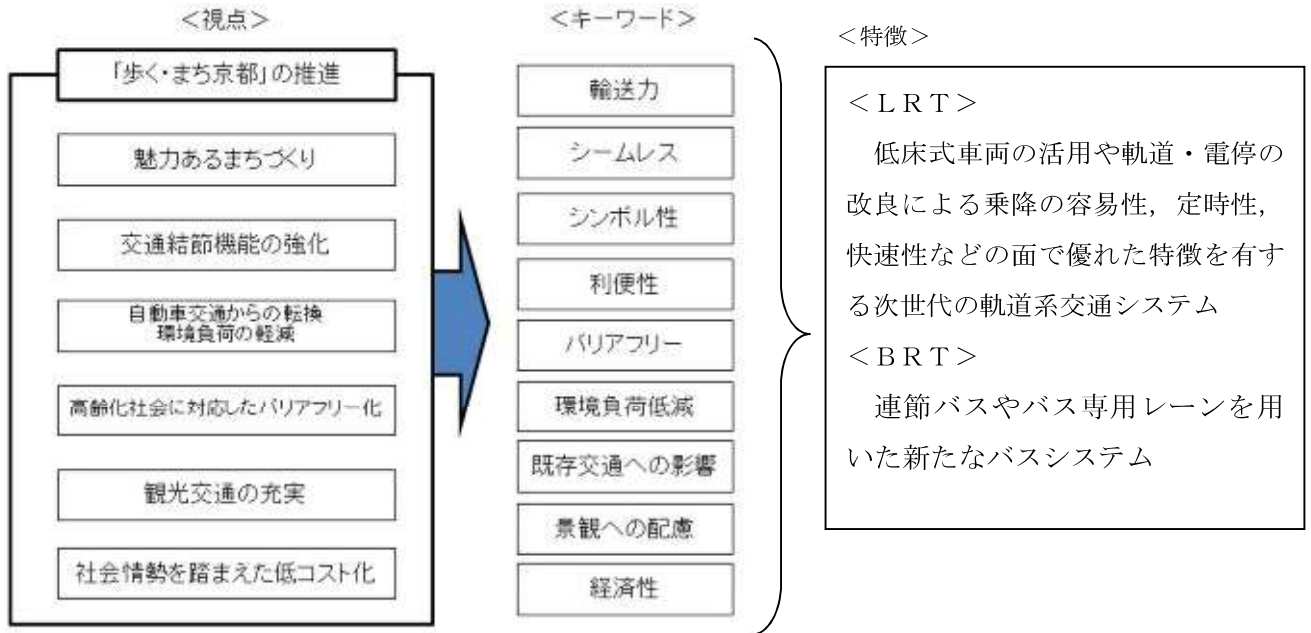
ア 将来の公共交通ネットワークのあり方

イ 将来の交通軸の検討

4 結節を強化すべき公共交通軸の検討

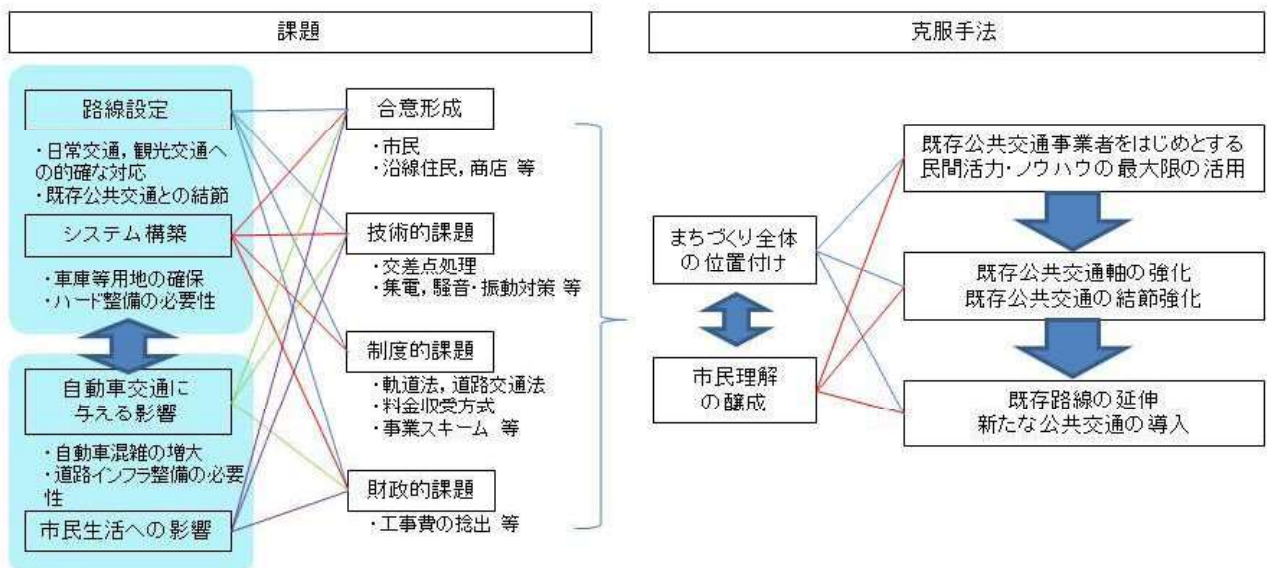
1 新たな公共交通（LRTやBRT等）の検討を行う視点及びその特徴

- ・新たな公共交通の検討を行うに当たっての視点及びその特徴は、次のように考える。



2 新たな公共交通（LRTやBRT等）導入に係る課題と克服手法

- ・新たな公共交通の導入に係る課題と克服手法については、次のように考える。



3 将来の公共交通ネットワークのあり方と交通軸の検討

ア 将来の公共交通ネットワークのあり方

- ・階層性のある公共交通により，便利で利用しやすい公共交通ネットワーク形成をめざす。

＜公共交通軸の分類とその主な役割＞

分類	主な役割
①都市間鉄道	・京都市の近郊都市との連絡
②都市内主要公共交通（地下鉄）	・中心市街地と周辺部の市街地や観光拠点を連絡
③軌道系・専用レーン型公共交通	・主要公共交通軸を補完する軌道系，専用レーン型のネットワーク ・中心市街地内の都市拠点，観光拠点を連絡 ・周辺部の観光拠点を連絡
④幹線バス	・中心市街地内を連絡 ・周辺部の市街地内を連絡
⑤支線バス	・地区内をきめ細かに連絡

イ 将来の交通軸の検討

- ・階層性のある公共交通の相互連携を図る交通拠点の形成をめざす。

分類	主な役割
①主要交通拠点	・広域的，総合的な交通拠点 ・市内交通へのスムーズな結節
②交通拠点	・鉄道相互の連絡拠点

4 結節を強化すべき公共交通軸の検討

- ・今後，強化すべき公共交通軸については，次の2視点からの検討が必要である。
 - ① 現在バスが主要な交通軸としての役割を果たしており，複数の鉄道と結節していることから，更なる利便性向上が期待できるライン
 - ② まちづくりの観点から更なる公共交通の充実を図るべきライン

＜第6回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見＞

LRTやBRTなど新たな公共交通を導入する目的は、都心の交通渋滞解消、都市機能の分散化、都市のコンパクト化等、都市によって異なる。LRTやBRTを検討するにあたっては、どのようなまちづくりに繋げていけるのか、考え方を整理することが重要である。

また、公営交通や民間交通という区分に限らず、既存の公共交通の連携を深めることも重要である。

LRTやBRTなど新たな公共交通の導入に向けたステップとして、出来るところから第一歩を踏み出してみることも有効である。一方で、京都のまちにふさわしい、将来の公共交通体系について、引き続き、議論を深めていく必要がある。

検討にあたっては、「シームレス」、「柔軟性」(＝フレキシビリティ)、さらに、交通の信頼性(時間)等が、今後の公共交通に求められる視点である。

- 1 LRTやBRTなど新たな公共交通を導入する目的は都市によって異なる。例えば、フランスのストラスブールは都心の交通渋滞を解消するためにLRTを導入しまちづくりにつなげている。ブラジルのクリチバでは都市機能の分散化を目的にBRTを導入して成功した。日本での成功事例としてあげられる富山市は、都市のコンパクト化を目的として市民の賛同を得た。LRTやBRTを検討するにあたっては、どのようなまちづくりに繋げていけるのか、考え方を整理することが重要である。
- 2 何より、市民の生活をより良いものにする視点が重要である。また、公営交通や民間交通という区分に限らず、既存の公共交通の連携を深めることも重要である。
- 3 京都市も含めた多くの都市において、クルマに頼らないまちづくりが進んでおり、公共交通の更なる利便性向上を検討していくには、良いタイミングである。
- 4 自動車利用率や交通量が減少していることについて、例えば、売れ行きの良いマンションは公共交通の便利な地域に立地している、マンションの機械式の駐車場が空いているなど、市民の感覚に結びつく説明も欠かせない。
- 5 検討にあたっては、市全体の公共交通ネットワーク充実の視点を持ち、市の北側だけでなく、南側のエリアについても公共交通の充実が図られることが重要である。
- 6 「京都」のブランド価値向上に公共交通のネットワークやサービスの向上は欠かせず、交通事業者が主体的に取り組める環境作りが必要である。是非、京都モデルといえるような、交通事業者、行政の連携した取組を期待したい。
- 7 京都市におけるLRTやBRT導入の意味づけについて、「歩くまち・京都」がある程度定着してきているため、これを前提として深めていけば良いのではないかと。実現へのステップとして、まず、出来るところから第一歩を踏み出すことも有効である。
- 8 将来の公共交通体系を見据え、引き続き、議論を深めていく必要がある。検討にあたっては、「シームレス」、「柔軟性」(＝フレキシビリティ)、さらに、交通の信頼性(時間)等が、今後の公共交通に求められる視点である。

第7回検討会議（平成28年8月26日（金））

1 テーマ

事業者ヒアリング

2 狙い

公共交通事業者の連携した取組や地域が主体となった公共交通の取組等を，事業者等から伺い，これまでの検討経過も踏まえ，自由な視点から御意見を伺う。

3 着眼点

- ・ 新交通システム
- ・ 情報提供の充実（外国語案内の充実）
- ・ 鉄道駅間の結節機能の強化
- ・ 共通切符
- ・ 交通拠点の整備
- ・ I Cカードの普及・啓発

※概要

地域が主体となった取組を行っている団体や交通事業者の方々から取組状況をお聞きし，これまでの検討経過も踏まえ，自由な視点から御意見をいただいた。

1. 地域等が主体となった独自の取組について

- ・ 河原町商店街振興組合の新交通システム導入に向けた取組について

(河原町商店街振興組合)

2. 既存公共交通事業者の連携した取組について

- (1) 外国語案内充実ワーキングの取組について（京都バス株式会社）
- (2) 西院駅鉄道事業者間の結節強化について（阪急電鉄株式会社，京福電鉄株式会社）
- (3) 「歩くまち・京都」レールきっぷワーキングの取組について（京阪電鉄株式会社）
- (4) 公共交通利便性向上検討ワーキング三条部会の取組について（京阪電鉄株式会社）
- (5) I Cカード普及啓発ワーキングの取組について（交通局）

1. 地域等が主体となった独自の取組について

～河原町商店街振興組合の新交通システム導入に向けた取組について～

(1) 取組の背景とねらい

- ・世界の多くの都市では自動車中心型から LRT を導入するなど、人と公共交通を重視し交通体系に転換してきており、京都市の公共交通が従前のままでは、世界の都市間競争に遅れをとりかねないと危惧している。
- ・このため、河原町通へのアクセス性向上をめざし、「京都駅から河原町まで『誰でも、わかりやすく、快適に、短時間で来られる。』公共交通はないか。」を平成 26 年 7 月から平成 27 年 3 月にかけて独自に研究した。

(2) 研究の概要

①京都市の公共交通

- ・京都駅と都心部が直接連絡しておらず、他都市と比べ、広域拠点駅と都心部を円滑に移動しにくい。

②京都駅～河原町間の新交通システムの必要性

- (i) 京都駅（広域交通拠点）との直結による河原町通の不便さ解消・輸送力向上
- (ii) 新交通システムの導入を契機とした河原町通の集客力向上・まちづくりの推進
- (iii) 京都駅と木屋町・先斗町・祇園・八坂・清水方面の回遊性向上
- (iv) 関西の中でも高い混雑率の地下鉄烏丸線（京都駅～四条間）の混雑緩和

③京都駅～河原町間の新交通システム（LRT）

- ・公共交通の基幹となり、河原町通のシンボルとなるためには、既存鉄道（嵐電、叡電）と連携可能で、バス以上の輸送力を有し、かつデザイン性に優れた LRT が最適である。

(3) これからの取組について

- ・どうしたら LRT が早期に実現できるかを悩みながら、具体的な取組を実施。
- ・賛同者の拡大を図る活動も継続して実施中。
- ・LRT の実現に協力は惜しまない。是非、早期に京都市長に LRT 導入の明確な意思決定をしていただき、具体的な検討を進めていただきたい。

(4) 委員からの主な御意見

- ・LRT の実現に向けては、合意形成の難しさがある。良いところだけを主張しても納得は得られない。駅の結節点等において物理的に整備できる場所・空間があるのか等の課題もある。ボトルネックが一つでもあると事業は進まないため、事前の調整・検討が大事である。併せて、京都市全体の公共交通ネットワークの充実を考えて取り組むと、今後の活動の発展に繋がっていく可能性もある。

2. 既存公共交通事業者の連携した取組について

(1) 外国語案内充実ワーキングの取組について

①趣旨

鉄道・路線バスにおける旅客案内情報は、各事業者で表現や様式が異なり、利用者から「分かりにくい」と評されることがある。特に、外国人利用者にとっては、同じ内容・主旨の案内情報であっても、事業者ごとのその表現や様式の違いから案内の意図するところを正確に読み取ることが出来ないケースが散見される。

鉄道・路線バスにおいて旅客案内に必要な情報の種類や性質は、事業者毎に大きく異なるものではないことから、現状を把握した上で、まずは京都市域において、特に「外国人利用者向け旅客案内情報」の共通化を目標とする。これにより、京都を訪れる外国人の「迷い」や「不安感」を解消し、公共交通の魅力を高め、利用促進を図っていく。

②WGの開催状況

外国語案内充実WGは、平成28年2月の第1回WG開催以降、毎月開催し、8月24日に第7回WGを開催した。

③検討状況

京都を訪れる外国人旅行者が不自由なく公共交通機関を御利用いただけるよう「外国語案内表示に係る指針づくり」に向けた検討を実施している。今後、観光庁の「平成28年度訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」も活用して検討を進める予定としている。

<国庫補助申請時の内容>

実施項目	実施内容
1. 協議会開催等の事務	京都市公共交通ネットワーク会議・外国語案内充実WGの運営事務
2. 地域のデータ収集・分析	各事業者の案内表記の現状分析作業 事業者の違いによる、現時点における外国語表記の問題点の抽出、対応策の検討等。(そもそもの日本語表記やバス停位置が事業者により異なり、それが外国語表記における不案内の要因にもなっているため、それら問題点の抽出や対応策も含む)
3. 利用者アンケートの実施	①外国人観光客アンケート調査 京都市内を訪れている外国人観光客に対して、主要観光地、交通拠点、宿泊施設等におけるアンケート調査の実施。 ②外国人観光客モニター調査 滞在型の外国人観光客や留学生に対して、モデルコースを設定し、そのコースを回ってもらうことにより、経路上の外国語案内の問題点、改善点を抽出。
4. 専門家による事例分析等	専門家による事例分析、指針校正作業等。学識経験者や旅行代理店、観光案内所からの事例抽出、指針に対する確認、校正作業等。
5. 指針策定	今回の調査結果を整理分析し、従来の指針には記しきれない、公共交通案内に特化した指針を体系的に整理し、事業者間で共有する。また今後取り組むべき課題整理を行い、外国語案内表記の改善を継続し続けるための道筋の整理を行う。

④委員からの主な御意見

日本人は分からないことがあれば運転手に直接聞けるが、外国人は難しい。外国語案内の充実に向けて、複数の交通事業者や行政機関が参画し、市内の公共交通が一体となって取り組む仕組みはとても有効である。今後、洛西地域で実施しているバス停の合同時刻表の作成など、事業者連携の新たな活動に発展していくことを期待している。

(2) 西院駅鉄道事業者間の結節強化について

①趣旨

京都市の主要な交通結節点のひとつである西院駅周辺地域において、地域公共交通の活性化と駅等の利便性の向上を図るために実施している阪急西院駅と京福西院駅の2駅の乗継円滑化・結節強化事業を行う。

■ 本事業の整備効果



②委員からの主な御意見

このプロジェクトは、単なる交通結節点の改善だけではなく、西院駅周辺のまちづくりにも貢献するものである。駅の整備に併せて、生活支援機能を持たせていくことは今後必要となる視点である。

(3) 「歩くまち・京都」レールきっぷワーキングの取組について

①取組の経過

- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略の3本柱の1つである「既存公共交通の取組」を推進するに当たり、平成22年度から平成26年度まで「京都フリーパス」を販売した。平成27年度からは「歩くまち・京都レールきっぷWG」を立ち上げ、京都フリーパスの理念・目的を引き継ぎ、交通事業者が中心となって共通乗車券の実施に取組んでいる。

②平成 28 年度の取組内容

- ・平成 27 年度の実施した「歩くまち・京都レールキップ（1 日版）」「歩くまち・京都フリーきっぷ（2 日フリー版）」（平成 27 年 12 月 11 日～28 年 3 月 21 日）は、合わせて約 8, 100 枚もの販売実績があり、一定の評価をいただけた。
- ・それを受け、平成 28 年度は新たに「歩くまち・京都レールきっぷ」の夏版を企画し、販売を開始した。冬版の実施内容については、今後のWGで検討する。

■夏版の概要

『歩くまち・京都レールきっぷ（1 日版）』 おとな 1, 300 円

『歩くまち・京都レールきっぷ（2 日版）』 おとな 2, 000 円

※子ども用の乗車券はなし。

※『歩くまち・京都レールきっぷ（2 日版）』は、「エクスプレス商品」を利用して、京都駅までご乗車いただいたお客様に限り発売。

※利用できる交通機関：各社局の京都市内の主な鉄道路線が乗り放題。

※有効期間：平成 28 年 7 月 1 日（金）～平成 28 年 9 月 30 日（金）

2 日版は、有効期間内の連続する 2 日間有効。

③委員からの主な御意見

バスに集中する観光客を鉄道に誘導することで、バスの混雑緩和に繋がるとともに、観光客にとっては移動時間の短縮に貢献するものである。一方で、各交通事業者が出している企画券等の券種が多く、利用者の選択が難しいという課題もある。

(4) 公共交通利便性向上検討ワーキング三条部会の取組について

①取組の背景

- ・三条京阪のバスターミナルにおいては、バス停が集積しており、1～17 番までの番号が付されていたが、必ずしも連続する番号の乗り場が隣接していないなど、利用者にとって分かりにくい状態であったことから、案内表記の改善に向けた取組を行うこととした。

②取組の内容

- ・各バス乗り場をグループに分けて、色分けを行い、標識柱の乗り場番号等の記載修正やバス乗り場上屋の吊下げ看板などを統一的に改善した。加えてバス乗り場案内図の改善や案内看板の新設を行った。

(5) ICカード普及啓発ワーキングの取組について

①検討のねらい

- ・京都市内におけるICカードの普及率を向上させるため、公共交通ネットワーク会議のワーキングの一つとして、ICカード普及啓発ワーキングを設置して検討を行う。

②ICカードの現状と課題の整理

■ICカードの導入状況

- ・京都市内を運行する鉄道・バス社局の多くではICカードシステムを導入しており、平成28年度にはほとんどの社局でICカードが導入されICカードの利便性が著しく向上してきている。

■ICカードの普及状況

- ・首都圏のICカード導入率は8割であるのに対し、関西圏は4割といわれている。
- ・この理由としては、
 - ①PiTaPaカードの申込手続きが複雑で、即時発行が出来ない。
 - ②特に、京都市内では複数の事業者が競合しており、各社局がそれぞれお得な運賃体系を導入しており、割引サービスの少ないICカードは普及しにくい。ことが考えられる。

③具体の取組内容

■平成27年度の取組内容

- ・当面の普及啓発活動として啓発ポスターを作成し、平成28年3月下旬より、各駅、車内等に掲示した。

■平成28年度の活動方針について

- ・平成28年度については、「WEBを活用した広報の展開」を基本スタンスとして普及啓発に取り組むこととしている。
- ・平成27年度は、主にICカード利用エリアからの来訪者を対象とした取組を行ったが、平成28年度については、ICカードを持っていない方にICカードを持ってもらうための取組を中心に実施する。

④委員からの主な御意見

ICカードの普及は、利用者も便利であるが、乗降データが収集できることに大きなメリットがある。現在は、観光客がどのように回遊しているか解明できていないが、将来的には、ICカードデータを上手く活用できれば、データ活用により、サービス改善につなげていくことが可能となる。より良い公共交通のサービスを提供するために、変動している交通需要を把握しながら対応していくことが重要である。

第7回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見

将来の公共交通の検討にあたっては、中・長期的な視点で、京都市全体のネットワークを考えることが重要である。今後、少子高齢化の進展に伴い、公共交通利用者の減少が想定される中、既存公共交通の更なる工夫や、合理化の方策も検討していく必要がある。単純明快で、誰でも容易に利用できる公共交通システムの実現が理想である。

1 河原町商店街振興組合の新交通システム導入に向けた取組について

LRTの実現に向けては、合意形成の難しさがある。良いところだけを主張しても納得は得られない。駅の結節点等において物理的に整備できる場所・空間があるのか等の課題もある。ボトルネックが一つでもあると事業は進まないため、事前の調整・検討が大事である。併せて、京都市全体の公共交通ネットワークの充実を考えて取り組むと、今後の活動の発展に繋がっていく可能性もある。

2 外国語案内充実WGの取組について

日本人は分からないことがあれば運転手に直接聞けるが、外国人は難しい。外国語案内の充実に向けて、複数の交通事業者や行政機関が参画し、市内の公共交通が一体となって取り組む仕組みはとても有効である。今後、洛西地域で実施しているバス停の合同時刻表の作成など、事業者連携の新たな活動に発展していくことを期待している。

3 西院駅鉄道事業者間の結節強化について

このプロジェクトは、単なる交通結節点の改善だけではなく、西院駅周辺のまちづくりにも貢献するものである。駅の整備に併せて、生活支援機能を持たせていくことは今後必要となる視点である。

※西院駅鉄道事業者間の結節強化：駅のバリアフリー化に併せて、阪急電鉄、京福電鉄、行政が協力して、鉄道間の結節強化や、駅機能の高度化を図るもの。

4 「歩くまち・京都」レールきっぷワーキングの取組について

バスに集中する観光客を鉄道に誘導することで、バスの混雑緩和に繋がるとともに、観光客にとっては移動時間の短縮に貢献するものである。一方で、各交通事業者が出している企画券等の券種が多く、利用者の選択が難しいという課題もある。

※「歩くまち・京都」レールきっぷ：「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクトとして取り組んできた「京都フリーパス」が、昨年度から、「歩くまち・京都」レールきっぷとして、交通事業者主体の取組として引き継がれている。

5 ICカード普及啓発ワーキングの取組について

ICカードの普及は、利用者も便利であるが、乗降データが収集できることに大きなメリットがある。現在は、観光客がどのように回遊しているか解明できていないが、将来的には、ICカードデータを上手く活用できれば、データ活用により、サービス改善につなげていくことが可能となる。より良い公共交通のサービスを提供するために、変動している交通需要を把握しながら対応していくことが重要である。

第8回検討会議（平成28年9月23日（金））

1 テーマ

- (1) 事業者ヒアリング
- (2) これまでの検討会議の振り返り

2 狙い

前回に引き続き、地域が主体となった公共交通の取組について伺うとともに、これまでの議論の概要をまとめた「主な御意見」に対し、この間の検討経過も踏まえ御意見を伺う。

3 着眼点

- ・ 地域が主体となった独自の取組
- ・ これまでの検討会議の振り返り

※概要

第1部で、前回に引き続き、地域が主体となった取組を行っている団体から取組状況をお聞きし、自由な視点から御意見をいただいた。その後、第2部で、これまでの議論の概要をまとめた「主な御意見」に対し、この間の検討経過も踏まえ、御意見をいただいた。

1. 事業者ヒアリング

- ・ 地域が主体となった独自の取組について
LRT導入に向けた取組について（みやこの電車百人委員会）
（趣旨）
 - ・ 四条通への市バス集中解消の必要性
 - ・ 地下鉄と同様、都市交通としての鉄道活用の必要性
 - ・ 鉄道・バスの役割明確化の必要性

2. これまでの検討会議の振り返り

事務局のたたき台をもとに御意見をいただいた。

第8回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見

クルマを中心としたこれまでのライフスタイルから変化してきており、公共交通のニーズは高まってきている。京都の公共交通の将来像を考える際、既存のネットワークを束ね、十分に活用していくことが必要である。

リスクを恐れてはまちの活力は上がらない。中長期的な視点を持ち、議論を深め、勇気をもって未来への投資を進めていくことが重要である。

<第1部 事業者ヒアリング>

○ みやこの電車百人委員会のLRT導入に向けた取組について

既存の都市間交通（鉄道）を地下鉄やバスと同じように都市内交通として、有効に活用する視点はこれから必要となる考え方である。また、既存のバスについては速達性向上の要望がある一方、時間を要しても乗り換え無しで目的地に行きたいとの意見もある。LRT等新たな公共交通の実現に向けて、多様なニーズを踏まえ、合意形成を進めていくためには、中長期的な視点で議論を進めていく必要がある。

<第2部 これまでの検討会議の振り返り>

- 1 今後10年を見据えて、京都の公共交通の将来像について考える際、ネットワークを束ねる視点、災害発生の際の柔軟性も重要である
- 2 また、国が進める立地適正化の議論や、高齢化が進行している地域に若年層をどのように誘導していくか等、まちづくりと併せた検討も必要となる。
公共交通は、生活している市民の変化に合わせていくことが重要である。クルマを中心としたこれまでのライフスタイルとは異なってきており、公共交通のニーズは高まってきている。これらのニーズに対応するためには、多様な選択肢を開くことが大事である。
- 3 バスの運行本数は京都駅より北側が圧倒的に多く、京都駅を挟んだネットワークの向上や、市南部エリアの公共交通の利便性向上の視点も必要である。
- 4 市内の公共交通は、市バス・地下鉄の他にも、民間の鉄道やバスも多く運行している。今後、事業者間の連携を更に深め、ネットワークをどう結びつけていくか、問題を改善しながら検討し続けていく必要がある。
- 5 既存の公共交通の連携を強化させるにあたっては、運賃体系も重要な検討課題である。海外では、乗継運賃を無料にし、共通運賃制度を導入した際、新たな需要が誘発され、利用者が大幅に増加した事例もある。
- 6 これまでの議論の中には重要なメッセージもあったと思う。リスクを恐れてはまちの活力は上がらない。理性をもった勇気で未来への投資を進めていただきたい。短期的にBRTを整備し、その延長にLRTの整備といった段階的な進め方も考えられる。
- 7 この検討会議では、今後10年間で取組むべき施策等の検討を行ってきた。今後、「歩くまち・京都」推進会議で議論を深めていくことになる。より大きな議論を行うため、これまでの議論の過程、議論のポイント等を発信していただきたい。