

平成 27 年度 「歩くまち・京都」 推進会議 摘録

塚口会長：「歩くまち・京都」推進会議は、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる 88 の実施プロジェクトの進捗管理を行うものである。

四条通や J R 京都駅南口等の整備により、「歩くまち・京都」のコンセプトや意義が市民の視点からも実感できるようになってきた。ハード整備の完了後は、いかにマネジメントしていくかが大事である。

この会議では、「歩くまち・京都」総合交通戦略の効果や今後の取組について、忌憚らない議論をお願いしたい。

土井委員：多様な取組を着実に実施いただいております、素晴らしいと感じています。

四条通の歩道拡幅については、立場によって賛否両論がある。市民には、出来るだけまとまった形で、分かりやすく、現状や効果などを示していただきたい。

評価の指標については、小売業の売り上げなどの経済指標、地価なども取り上げていただきたい。インバウンドの効果もあると思うが、行政の継続した施策の推進が大きな効果となっているのではないかと。

また、J R 新駅や梅小路公園、鉄道博物館など主に京都駅の西側地区が大きく変わろうとしている。都心からどのようにアクセスするのが重要であり、このような場で議論が進むとよい。

波床委員：総合交通戦略の数値目標として「非自動車分担率 80%以上」が掲げられており、基準となる平成 12 年からは減少傾向にある。しかし、ここ 2～3 年は頭打ちとなっており、今後は、次のステップとなる分析や施策の実施が必要な状況にある。

自動車交通は、渋滞が解消されると自動車利用自体が便利になるため、公共交通の利用促進を頑張ると自動車交通が便利になるという矛盾が生じる。そのため、圧倒的に公共交通を便利にする必要がある。

また、88 プロジェクトのうち、唯一企画・構想段階である「バス専用又は優先レーンのカラー舗装化」は、公共交通の利用を圧倒的に便利にできる施策であるが、取組が進まない課題は何か。

事務局：「バス専用又は優先レーンのカラー舗装化」については、これまでも何度か検討を重ねてきているが、最も大きな課題は費用面である。初期投資に加え、維持費用も必要である。

このプロジェクトの狙いはバスの定時性・速達性の確保であり、現在は、関係団体や京都府警等と連携して啓発や指導を実施している。今後、さらに、どのようにアプローチしていくことが良いかも含め検討していきたい。

塚口会長：費用対効果が大きな課題とのことであるため、全市的に取り組むのではなく、効果が大きい地域から進めていくなど、施策を少し変えて実施するのも意義があると思う。

山田委員：バス専用レーンについては、現在、時間規制で実施している。全面的なカラー舗装は利用者に分かりやすいが、左折自動車との交錯や自転車通行帯との競合など課題が多く、経済的な課題もあり、推進が難しい取組であると認識している。

酒井委員：四条通の歩道拡幅により歩行者は歩きやすくなった。今後、次のステップをどのように進めていくか、まちの活力を高めていくためにこの事業をどのように活用していけば良いか、検討する必要がある。別途、「京都のまちの活力を高める公共交通」検討会議において、LRT や BRT など新たな公共交通についても検討されているとのことであるため、引き続き検討をお願いしたい。

正司委員：「既存公共交通の取組」では、公共交通ネットワーク会議で議論が行われるとともに、今年度から新たに、交通事業者との連携による 4 つのワーキングが動き始めている。現状では、どちらかといえば交通事業者主体の取組となっているが、さらに行政との新たな形での連携が加わっていけば、さらに良い取組となるのではないかと。

「歩くまち・京都」総合交通戦略について、更なるスケールアップが必要との意見があったが、現在取り組んでいる各プロジェクトの点検から、新たな課題やプロジェクトが出てくるのではないかと。戦略に掲げている実施プロジェクトは、「歩くまち・京都」の実現のためのツールであるため、バスの運行本数が増えたなど取組に対する評価ではなく、増えたから利便性が向上したなどの実現できた目標等を評価することが重要である。

また、市民への情報提供について、メリットとデメリットも併せて正しい情報を伝えることが重要である。例えば、アプリの PR の場合は、スマホを所有していない方のために別の検索方法の案内なども提供するなど、多面的な配慮が必要である。

山舗委員：歩くまち・京都アプリについて、ランキング、評価、利用状況が掲載されているが、当初予想よりも利用されているのか、他のアプリと比較しどの程度アクセスされているのかなど、教えていただきたい。

また、四条通について、整備後は明るくなり、歩いていると景色が変わったと感じている。新しいバス停においては、案内スタッフが利用したいバスや料金等を的確に教えていただけるため、とても安心感があり良い取組である。日本語の案内に加え、英語なども少しずつ対応いただけると良い。

京都駅南口の整備については、市民も興味や期待はあるが、どのように整備されるのか知らない方が多い。来訪者だけでなく、市民にも分かりやすい案内・広報をお願いしたい。

事務局：歩くまち京都アプリについて、全国的な交通アプリと同程度の人気があり、地方版の交通アプリとしては利用状況やダウンロード数が大変多いと認識している。

京都駅南口の整備については、経済界や観光協会など関係機関と連携しながら、全体像も示して情報発信していきたい。

藤田委員：「歩くまち・京都」は何となく分かるが抽象的な表現であるため、市民にも分かりやすいように、具体的な数値目標を示してはどうか。例えば、「非自動車分担率 8 割」等をもっと示すことで、四条通が歩きやすくなっただけでなく、整備の必要性も伝えることができるのではないか。

また、京都へは大阪からの来訪者も多いため、大阪市営地下鉄と比較されることも多い。例えば、大阪では PiTaPa 利用の場合は 1 割引である。また、トイレが再整備され快適であるなど、京都市営地下鉄も更なる利便性や快適性向上が必要であるとする。

事務局：モビリティ・マネジメント等の取組では、目標と成果を数値で示すことが多く、市民の皆さまから分かりやすいと好評である。同様にその他の施策についても参考にさせていただきたい。

地下鉄の駅空間の整備については、現在、ホームドアの設置などを中心に取り組んでいる。京阪神で比較する意識は低かったため、交通局と相談して進めたい。

塚口会長：全ての事業に対して数値を示すと、反対に分かり難くなるので、いくつかの特徴的な事業について目標や効果を数値で示せば良いとのご提案であった。

松中委員：市民への数字の示し方も重要である。資料にある鉄道やバスの利用者数については、全国と比較して示してあるため分かりやすい。京都市においてこの 10 年でどのような推移に加え、他都市と比較してどうかなど分かると良い。また、比較する都市の吟味も重要である。

パークアンドライドの可能台数について平成 27 年度は 7,434 台と記載があるが、京都市内へ流入する自動車のうち何%であるかを併せて示すなど、少しの工夫で数字の見え方が変わってくる。

88 のプロジェクトについて、「事業推進中」であるにもかかわらず、「平成 27 年度の取組み状況と平成 28 年度以降の予定」が空欄のプロジェクトがある。また、「事業がほぼ達成」した事業の中には、継続した取組が重要なものもある。今後予定されている 88 の実施プロジェクトの点検の中で、その点についても検証いただきたい。

水山委員：プロジェクトの評価については、見せ方が重要である。京都市の過去のデータとの比較については、市民も分かりやすい。しかし、プロジェクトの実施がどのような意味を持つのかを市民に説得するためには、世界と比較する、日本の他都市と比較するなど、

見せ方についても検討する必要がある。

北村委員：地下鉄のホームドア設置について、視覚障がい者の多くが「ホームでの歩行者が多い中で安全に通行ができるようになり、本当に嬉しいと感謝している。また、京都駅八条口の改札周辺の音声案内についても、検討段階から意見交換させて頂き、実施に至っている。取組の事前調整についても、改めて御礼申し上げたい。

最近では、視覚障がい者が市民や観光客の方に声をかけて頂く機会が増加しており、喜ばしいことであると認識している。一方、歩きスマホの方や歩道上を自転車で通行する方がいるため、今後は、マナー啓発についても一緒に取り組んで頂きたいと考えている。

岡田委員：観光協会のホームページにおいても、多くの方に京都へ来訪いただくために、四条通や公共交通の案内を掲載している。四条通については良い空間ができたと考えており、四条通やまちなかの賑わい創出や商店街との連携などが今後重要となってくる。そのようなイメージが湧く写真やイラストなどを提供いただけないか。

京都市全体の自動車分担率は低下傾向にあるが、秋の東大路通などはピンポイントで交通混雑が顕著となっている。効果的な対策が講じられないか。

今福委員：四条通が11月に整備され、現在は大変楽しくまち歩きができる環境となった。大丸や高島屋前のバス停は空間が広くなり、ガイドの方がとても丁寧に案内してくれるため、スムーズにバスの乗降ができていると思う。

ただし、これからの桜のシーズンは他府県からの自動車による来訪も増加するため、自動車の混雑を危惧している。適切な対策をお願いしたい。

事務局：四条通については、通常日、歩道拡幅前と変わらないバスの運行状況に戻すことができる。

桜のシーズンについては、自動車による交通混雑の可能性が高いため、周辺での案内や降車後のバス運賃支払いなど、関係者と連携して対策を行いたい。

宇津委員：四条通の歩道拡幅整備は長い歴史の中で、大変素晴らしい取組であると認識している。

市においては、啓発の強化や四条通を迂回したバスルートへの変更、四条河原町の信号の工夫など、多様な取組を実施頂いており、ようやく四条通も良い空間になってきたと感じている。

一方、観光シーズンには自動車交通の増加により、バス車両が団子状態となることが懸念される。あわせて、バス停が張り出しているため、渋滞発生時には一般車両の逃げ道がないなどの問題も残っている。

事務局：四条通のハード整備は終了したが、完成形であるとは考えていない。四条通と周辺のまちなかもあわせて、面的に人の流れを考えていく必要がある。長期的な視点を持った効果検証と、目の前の交通混雑等への対策の両方が必要であるとする。京都府警と連携した啓発や正確な情報提供に加え、市民には理念や目標、効果もあわせて伝えていきたい。

波床委員：東大路の混雑について、30年前と大きく変わっていないのではないかと。東大路や都心部においては、通過交通を排除するような右左折による交通制御などを検討しても良い時期ではないか。

塚口会長：重要なお指摘である。交通管理者とも連携して、敢えて試みてはどうか。

内藤副会長：各プロジェクトの取組により全体として改善されており、良かったと考える。一方で、市営駐車場の台数が減少との報告であったが、個人レベルの民間駐車場がまちなかに多くできている印象がある。駐車場全体として増加しているのではないかと危惧する。「DO YOU KYOTO?」では、小学校の授業でも勉強する環境指標としてCO₂排出量が採用されており（中心であり）、多くの市民には分かりやすい。交通の分担率は素人には分かり難いため、自動車の削減から算出できる環境指標も追加してはどうか。

また、公共交通への移行でバスが混雑して、車両供給量が不足しているという問題があるなら、例えば、連節バスの発想は無いだろうか。議論いただけると良い。

塚口会長：ご指摘とおり、駐車場の台数については、コインパーキングなど小規模の民間駐車場も含めて調査頂けると良い。連節バスについても、ご検討いただきたい。

佐伯交通政策監：本日は、年度末のお忙しいところ、貴重なご意見いただきありがとうございます。今年度は、様々な取組が大きく進んだ一年になった。四条通は11月にハード整備が完成し、京都駅南口の広場整備については、新幹線開業以来の整備となり、3月28日にプレオープンを予定している。タクシーのショットガンシステムを導入する他、観光バスの導入空間の充実なども予定している。関係者の皆さまと議論・検討を継続させていただき、整備が実現できたことに感謝したい。ハード整備がゴールではなく、新たなまちづくりのスタートであると認識している。

「歩くまち・京都」総合交通戦略は策定から6年目を迎えているが、これまでの取組により、市内の公共交通の利用者が増加しているほか、多様な分野でモビリティ・マネジメントの取組が進んできたこともあり、地域・市民主体の取組が活発化してきている。更に、当初からはインバウンドへの対応増加やテクノロジーの進歩など社会情勢が変わってきている。公共交通の維持・発展はまちの活力創出にもつながるものであり、将来にわたり、まちの賑わいを目指すためにも、引き続き、全力で取り組んでいくのでご支援をお願いしたい。