

塚口会長：この会議は、「歩くまち・京都」総合交通戦略の進捗状況を確認いただくものであるが、本年度は目立った効果が出てきている。四条通の歩道拡幅については、ハード面の工事が完成し、その後、様々なソフト施策がとられ、効果も表れてきている。

京都駅の八条口駅前広場もグランドオープンし、今後、貸切バス乗降場の運用開始も予定されている。本日は、この間の取組の成果を確認してもらうとともに、さらに、少し先を見た、総合交通戦略の追記・修正についても、忌憚のないご意見をお願いしたい。

土井委員：「歩くまち・京都」の取組が進んできていることをうれしく思う。昨年、ここ10年ぐらい取り組んできた南太秦のモビリティマネジメントの取組が、住民と交通局が協働することでバスの利用者が大きく増加したことを評価いただき、近畿運輸局の局長表彰を受けた。この成果は他の地域でも活用出来るものと考えている。

2月に発表された内閣府の地域公共交通に関する世論調査で、4割ほどの人が公共交通のサービスが上がると外出が増加すると回答している。高齢者だけでなく若い人の方がより外出が増えると回答されている。これは地域公共交通の潜在的な需要が、まだまだあると考えられることを示している。

戦略にあるLRT・BRTの取組の進捗が見えない。これを推進するためには、道路空間の再配分や地域公共交通のネットワーク強化についての議論も不可欠であり、しっかりと議論をすることが期待される。

エリアマネジメントの取組は、四条通周辺だけではなく、京都駅西部地域でも行われている。これからの都市の姿を考える場合に非常に重要な取組であり、近畿の中でも京都市がエリアマネジメントの先導的な役割を果たすことが期待される。

岩井委員：総合交通戦略に掲げる88の実施プロジェクトが進んでいることは素晴らしい。

醍醐コミュニティバスは、地域が主体となり運行し、これまでに延べ670万人もの方にご利用いただいている。利用者の内訳を見ると、高齢者の方が多くご利用になり、敬老乗車証で利用される方が約11,000人いらっしゃり、運賃収入が少ないことが課題となっている。また、バスの更新期を迎えており、1台1,700～1,800万円するバスの購入も課題である。地域の各団体が連携し、ボランティアで運営し、利用促進等の様々な取組を行っているが、今後も持続可能な公共交通として役割を果たしていけるように行政の支援をお願いしたい。

上田委員：東大路通の取組について、現在、どういう状態なのかを教えてください。

事務局：当初は、車線減少を含めた道路空間の再構成を検討していたが、交通解析の結果、現状のまま変えると周辺道路を含め影響が大きいため、喫緊の課題である歩道の横断勾配の改善、バス待ち環境の改善を目指す方針としている。今年度は、歩道環境の改善、バス待ち環境の改善、歩行者の回遊性及び案内誘導の向上の社会実験を実施した。具体的には、バスベイのストレート化や東山区役所前へのバス停移設等を行い、効果や影響を検証した。

奥野委員：総合交通戦略に掲げるプロジェクトを一つ一つクリアしてきている。88のプロジェクトは、かゆいところに手が届いている感じがする。更なる取組の強化をお願いしたい。

また、「歩くまち・京都」の取組は、市民の健康増大など様々な場面への波及効果も考えられる。この戦略の策定当初、歩くことは人の健康にもいいのではないかという議論もあった。是非、「歩くまち・京都」の取組の効果を、人の健康への影響といった視点で検証いただきたい。客観的な数値があれば、市民や観光客に周知もしやすく、健康の維持、医療費の減少等にもつながっていくのではないか。

事務局：厚生労働省では、人が歩くことが健康にどのようなにつながっていくかを検討している。

また、他都市での検討例もあり、本市でも、健康面等多角的な観点から、効果検証を行っていききたい。

酒井委員：京都関連の本の中に、京都の公共交通について、非常にネガティブなコラムが載っているものを見かけた。公共交通に関する情報の出し方や効果的なプロモーションを考えないといけない。

また、東大路通については、交通エコモ財団の研究で、障がい者や車いすの方に京都駅から東山まで行っていただく実験をしたが、五条坂（バス停から北）では歩道勾配が斜めになっているので、車いすが動けないという課題があった。歩道環境の改善を急いでいただきたい。

四条通については、現在の形が完成形ではないと思う。更なる公共交通優先のまちづくりを目指し、次の手を考えていただきたい。

事務局：公共交通に関する情報提供については、観光や広報のセクションとも連携して、新しい情報、正確な情報をしっかりと伝えていくようにしたい。

四条通の歩道拡幅はシンボルプロジェクトの一つであり、当初の理念を出来る限り曲げないように取り組んできた。今後も、市民の方々と理念を共有しながら、取組を進めていきたい。

佐藤(友)委員：四条通の歩道拡幅事業は、当初は否定的な意見もあったが、今は多くの方が評価をしている。リスクがあればあるほど実現した際のインパクトがあるし、ポリシーが届く。リスクに躊躇し取り組まないのではなく、課題に向き合い施策を行っていくことが重要である。本当に効く施策は何か、現在の取組が効果的な手法であるか、戦略的に考えることが重要である。

また、88の実施プロジェクトの内、企画構想段階のものとして、バス専用又は優先レーンのカラー舗装があるが、どのような課題があるのか。また、パークアンドライドの駐車場数は増えているが、今後の展開について教えていただきたい。

事務局：バス専用・優先レーンについては、京都のまちの構造を考えると、升目構造で幹線道路が交差するところが多く、どちらを優先するかが難しい。一方で、カラー舗装は技術が進み整備しやすくなったが、費用対効果も含めて関係機関と考えていきたい。

パークアンドライドについては、駐車場を増やす取組を進めてきたが、ICT技術が

進歩し車の情報をE T Cで把握することができるようになってきた。今後、公共交通の結節点にある駐車場を推奨するなど量から質の方に転換していくことも考えていきたい。

山舗委員：リビング新聞では、四条通の歩道拡幅について、工事前後は読者から厳しい意見もあったが、今となってはよかったとの声が多い。次は、東大路通が良くなって欲しいとの意見もあり、市民の考え方も四条通の歩道拡幅を体験することで変わってきている。

バス・鉄道の案内アプリは便利なので、外国の人にももっとPRをしたらよいと思う。また、大きな荷物を持ってバスに乗り込むと時間がかかるので、荷物を駅から宿泊先等へ送る配送サービスが普及すればいいとも思う。

事務局：バス・鉄道の案内アプリは、英語版が稼働しており、PRを強化していきたい。

「手ぶら観光」を京都駅で誘導しているが、荷物を手放すことへの警戒感があるのか、あまり利用が進んでいない。また交通局では、荷物を持って乗車しやすいバス車両の検討等も行っている。

波床委員：「歩くまち・京都」総合交通戦略では、非自動車分担率80%以上を目標としているが、独自調査の分担率を見ると横ばいの印象を受ける。現在の取組方法では、目標達成は遠いのではないか。バスの利用者数は増加しているが分担率は減少しており、バス輸送の限界が来ているとも考えられる。

しかし、市内の移動は鉄道ではカバー出来ず、バスの更なる利便向上策が必要であるが、相当努力をしないと厳しいのではないか。例えばLR Tと寸分と変わらないバスを走らせる等しないと分担率は上がらない。

また、情報提供関連の取組が多いが、走行環境を確保する努力が必要である。四条通については歩道が広がって歩き易くなったが、相変わらずクルマのエンジン音が騒々しく、一般の4車線道路と変わらない。京都のメインストリートには似つかわしくないの、その点も気になる。

事務局：まずは、鉄道とバスの連携・ネットワーク化をしっかりとやっていくことが重要と考えている。バスだけでなく地下鉄をはじめ鉄道の利用者も増加しており、また、観光客の自動車での来訪も減少していることから、バス待ち環境等のハード面の整備等、利便性向上の取組を強化していきたい。

また、四条通についても、現在の形を完成形とするのではなく、今後も取組を継続させていきたい。

北村委員：八条口駅前広場には、あと何mで何があるかを音声で案内する音声案内板がある。企画構想の段階から私たちの意見を聞いていただき、設置いただいたものである。計画時点から一緒に考えていただいたことで、本当に活用できる利便性の高いものとなっております。感謝している。

視覚障害者は、歩きスマホや自転車とのすれ違いで怖い思いをすることが多い。学校や地域でのモビリティマネジメントを充実されるとのことであり、その際は、心のバリアフリーについても触れていただきたい。

村尾委員：平成29年度の取組としては、高速バスの利用について申し上げたい。インターネット予約の普及で外国人も含め高速バスを乗り継いで全国を旅する時代となっている。については高速バス利用を計画や施策で意識された方が良い。関空から三条京阪までの高速バスが1時間に1本走っているが、知られていない。なにより市役所前バス停は御幸町の角にあるがわかりにくく、烏丸御池バス停も寄り付けない。関空まで直接行けるインフラがあるのに、もったいない。

バス停が作れる場所が限られるという状況では交通局と一緒に上屋のあるバス停に集約していくことや、本来どこにあるべきかを意識して取り組んで頂きたい。交通事業者に任せても実現しないため、市役所が関わって進めていただきたい。

松中委員：東大路通の今後の取組について注目している。先ほど、交通解析結果についての説明があった。京都市には良き先例がある。四条通の歩道拡幅の際も交通解析を行っていたと思う。当時の解析結果と現在の状況を見比べたらどうか。一致はしていないと思う。この経験を活かして東大路通の取組を考えていただきたい。

京都大学では、富山市の「お出かけ定期券」の効果検証の一環として「おでかけっち」という端末を開発して、約1,000人の行動分析を行い、人々の行動や健康に関する調査を進めている。この分析では、定期券を持っている方が、歩数が多いという結果も出ている。公共交通を利用することが健康につながり、その効果を計測できるので、京都市でも経年的に身体活動量をモニタリングしてみるのも良い。「歩くまち・京都」の効果把握の重要な指標になる。

宇津委員：「歩くまち・京都」総合交通戦略では、LRTやBRT等の未来の公共交通の充実を掲げているが、具体的にLRTの導入を考えているのか。京都府中小企業団体中央会や商店街でも公共交通の充実は不可欠と考えており、LRTの研究や勉強会を行っている。

事務局：今後の少子高齢化社会の進展等を考えた際、LRTやBRTについては街づくりの観点から検討を深めていくことが必要である。市内縦横にネットワークを形成していた市電を廃止した経過もあり、京都市が直接、軌道事業を行うことは困難であると考えているが、既存の公共交通事業者等とも連携し、公共交通ネットワークの強化について様々な手法を考えていきたい。

また、東大路通は、四条通とは異なる面も多い。自動車交通の状況を見ると、特に秋の観光ピーク時、インターチェンジに向けて車が集中するため縦の通りの混雑が激しい。このため、歩道拡幅を行った際は、更なる混雑も予想される。当面は歩道の傾斜など改善と案内充実を行っていきたいと考えている。

波床委員：狭い道路空間を有効に使うことが「歩くまち・京都」の取組を進める上で重要な視点である。

塚口会長：本日は、有用なご意見をいただいた。本日の意見を参考にし、来年度以降の「歩くまち・京都」の取組を進めていただきたい。

小笠原副市長：本日は、大変熱心なご議論をいただき感謝している。建設的で心温まる話、耳の

痛い話も含めて貴重なご意見をいただいた。総合交通戦略は、策定に向けて着手してから約10年経った。当時、想定した社会は実現しているか、前提としていたことが現在も有効か、一度振り返って確認してみる局面を迎えている。例えば、長寿化の進展等により「歩く」ことの意味も変わってきた。また、自動運転等の技術的革新も進んでいる。文化庁の移転も予定されている。

本日いただいたご意見は、来年度の取組や、新たな総合交通戦略の企画構想にも活かしていきたい。