

平成 29 年度 「歩くまち・京都」 推進会議 摘録

植村副市長：年度末のお忙しいところ御出席いただきまして、ありがとうございます。「歩くまち・京都」推進への御指導に御礼申し上げます。総合交通戦略策定から 8 年が経過し、市民の皆さまにも非常に定着してきており、交通に関連する施策のみならず、市政全般の基盤となる取組になっている。例えば、自転車政策、観光、文化、健康など、必ずしも直接関係ない分野にも、波及してきている。

本日は、平成 29 年度の振り返りと、平成 30 年度の進め方について、御意見を賜りたい。平成 30 年度は、自動運転、ビッグデータの活用など、既成概念が大きく変わるような時期になっている。引き続き、皆様のお力添えをよろしくお願いする。

塚口会長：年度末のお忙しい中、出席いただき、ありがとうございます。昨年度の会議でも、「そろそろ具体的な目に見える成果が出てきつつある」と挨拶した。94 の実施プロジェクトのうち、昨年度から事業進行中の事業数は、ほとんど変わらない。これは、ハードが終わればプロジェクトが終了ではなく、それをいかにうまく使うかというソフト面のプロジェクトも重要であるため、終了率はそれほど上がらないということである。ソフトをうまく作り上げるためにも、この会議は重要である。建設的かつ忌憚のない御意見を願います。

村上委員：「歩くまち・京都」の名称を議論する段階から参画しているが、この 8 年の変化を実感している。四条通の歩道拡幅においては、批判もあったが、二人乗りのベビーカーがゆったり通れるなど、本当に良い空間となった。京都駅八条口駅前広場も目に見えて良くなった。

一方、バスの利用状況を見ると、例えば、よく利用する堀川通を運行するバスでも外国人観光客が増加しており、大きなスーツケースによって、バスの中が動き難くなっている。視覚障がいの方、お年寄りがスムーズに乗り降りできない状況にある。

事務局：バス内での大きな荷物の問題については、新しい車両の導入検討など、交通局でも対策を練っている。また、スーツケースをバスに乘せないで済むように、観光協会や観光 MICE 推進室で「手ぶら観光」を進めているところである。

波床委員：「訪日外国人 2000 万人/年」という数年前の目標はあっという間に達成し、「2030 年に 6000 万人/年」という新しい目標が掲げられた。本当に 6,000 万人となった場合、世界的な観光都市である京都には、相当数の来訪者が増加するものと考えられ、現在のバス交通でさばき切れるかが問題である。輸送力が足りない場合の常套手段として、LRT や BRT などの中量輸送システムを導入することが考えられる。

観光業が大きく占める京都において、インフラである交通がきちんと整備されていないと、観光客からは逃げられる。また、交通問題を解決しないと、観光客だけではなく、主要企業、大学にも逃げられかねない。真剣に考える必要がある。

戦略の数値目標となっている非自動車分担率についても、ここ何年か増加が見られず頭打ちとなっている。戦略策定から8年が経過し、そろそろ抜本的な新規軸を打ち出す必要があるのではないか。

塚口会長：御提案の新規軸について、何かイメージはあるか。

波床委員：堀川通などバス混雑が著しい通りに、輸送力の大きい交通機関を整備してはどうか。
LRTなどが望ましいが、せめて連節バスを導入するなど、インフラの整備が重要である。

事務局：重要な御懸念を指摘いただいた。来年度は、ビッグデータ等を活用した交通流動実態調査も予定している。観光客、市民それぞれの動きをしっかりと把握し、異なる目的の交通が輻輳しているなら、いかに分離するかを考えていくことが重要である。今後の輸送力の増強も含めて検討したい。

また、御指摘の企業や大学の視点、まちづくりの観点からも取り組んでいきたい。

波床委員：道路上の渋滞対策でも似ている点がある。渋滞している箇所の信号調整を行っても、根本の容量が不足していれば交通は処理できないのと同じように、人の動きを把握したからといって、そもそも容量が足りなければ処理できない。

2018年を目途に18歳以下の人口が減少期に入らる中で、大学の生き残りは深刻な問題である。行政は10年単位で計画を考えるが、民間企業は数年単位で考えるため、抜本的な取組を先延ばしにして、悠長に構えていると、大変な結果になることが懸念される。

事務局：御指摘も踏まえ、検討したい。

長上委員：戦略を策定した8年前に比べれば、「歩くまち・京都」が市民に定着してきた。一方で、外からの自動車流入、マイカー規制をどうするかが課題である。四条烏丸の駐車場はなくなり、「歩くまち・京都」の施策としてP&Rの取組を推進されているが、一方で、小さな駐車場がまちなかには増加しており、近年はスマホアプリで満空情報が分かるため、市外の方がまちなかまで車で来てしまう。市民だけではなく、市外の方に対しても、京都への観光は、マイカーで来訪しないという宣伝が必要ではないか。

事務局：マイカーの流入抑制について、P&Rについては、引き続き取組を進めており、神戸や大阪、名古屋など来訪者の発地が多いエリアで、マスコミを通じた広報・啓発を行っている。

また、今年度、国土交通省の「ICT・AIを活用したエリア観光渋滞対策の実験・実装を図る観光交通イノベーション地域」事業を採択いただき、自動車の流入状況の把握・分析を行っている。鎌倉市が検討するロードプライシングのような道路規制が京都で可能かというところもあるが、いかに流入抑制を図っていくか、知恵を絞っていきたい。

岩井委員：醍醐コミュニティバスは、市民自らが運行するコミュニティバスとして全国では初めての取組であり、沿線企業などに補助を頂きながら運行し、16年目となり、これまで740万人に利用いただいている。敬老乗車証も利用できるが、市からの補助は何年も同額であり、見直しをお願いできないか話し合いを進めているところである。

市バス以外にも、雲ヶ畑のバスや醍醐コミュニティバスなどが運行しており、もう少し醍醐バスに目を向けていただきたい。高齢者の方々にぬくもりのあるバスを継続して運行していきたいため、今後も、市の応援をお願いしたい。

事務局：醍醐コミュニティバスは、地域の方が主体的に取り組み、運行している点で、全国でも著名な取組であると認識している。敬老乗車証の件は保健福祉局を窓口に話し合いをお願いしている。醍醐コミュニティバスは、地域にとって重要な公共交通であると考えているため、引き続き、応援の仕方も含めて相談させていただきたい。

小林委員：マイカー流入の件については、納得して話をうかがえた。あわせて、観光バスも大きな問題となっているのではないか。南禅寺や知恩院の周辺では、路上に停車している観光バスが多い。稲荷山トンネルを活用して山科に大きな駐車場を整備し、乗降の時だけ迎えにくるなど、何か工夫ができないか。

東大路通については、歩道が大変狭い状況であり、電柱が歩行の邪魔になっている。無電柱化の予定はあるのか。

塚口会長：観光バスの件については、京都駅八条口の整備内容も含めて、事務局から御説明をお願いしたい。

事務局：観光バス駐車場の増設については、知恩院やJR二条駅西側に駐車場を整備し、広く周知を図っているところである。また、観光バスの路上駐車の問題については、観光部局、近畿運輸局、バス協会等が参画する「京都市観光バス路上混雑対策ネットワーク会議」を立ち上げ、旅行業者とも連携し、マナー向上等と呼び掛けている。

京都駅八条口では、観光バス乗降場を整備前の6台から12台に拡大して整備を行った。通常は十分な台数であるが、特に春の修学旅行シーズンには不足する。そのため、観光バスが路上駐車しないように、予約制とし、鴨川西ランプの駐車場で待機し、時間に合わせてバスが入るような運用としている。

東大路通の無電柱化については、狭い歩道の中に幅約50cmの地上機器を設置する必要がある。それにより、ますます歩道が狭くなるため、電柱の移設、照明柱の撤去、電柱への集約化などにより可能な限り歩行空間を確保する整備を進める。現状では、無電柱化は難しい。

佐藤委員：職場が大阪心斎橋にあるが、京都に劣らず、大変多くの外国人観光客が歩いている。その混雑ぶりを体感していると、本日、説明いただいた取組の中にインバウンド関係の取組が少ない印象を受けた。

自動車から公共交通への転換については、PiTaPaを発行する事業者として、責務を担

っていると認識している。これまで、買い物した時に駐車場代が割引されるサービスは多いが、公共交通利用者への割引サービスは無かったことから、PiTaPa で公共交通を利用し、PiTaPa で買い物した場合、利用額の 0.1 % を利用者に還元する仕組みとしている。キャッシュバックという形での公共交通利用者へのインセンティブとして捉えており、自動車から公共交通への転換を促進したいという理念から取り組んでいる。このような取組を継続していくため、行政として、公共交通の利用を促進するような商業への助成施策を考えていただければありがたい。

事務局：公共交通を利用したことによってインセンティブを与える施策については、引き続き検討していく。

一方で、P&R の取組として、PiTaPa や ICOCA を利用して電車を利用すると、駐車場代が数百円安くなる取組も実践している。P&R 駐車場として約 8,000 台分御案内しているうち、約 3,000 台がこの対象となっている。これも、自動車から公共交通への転換を促進する取組であると認識している。多様な形で、IC カードを活用した利用促進を進めていきたい。

また、会議資料には掲載していないが、インバウンド対応の取組は、観光部局を中心に行っている。特に、観光客の分散化については、時期、時間、場所の 3 つの視点から重点的に取り組んでいる。観光シーズンと呼ばれる観桜期・紅葉期以外の来訪促進として冬の花灯路の実施、朝観光の促進、嵐山や清水以外の新しい観光スポットの創出などに取り組んでいる。JR 東海と連携している「そうだ京都、行こう。」では、今年度は山科の勧修寺を取り上げるなど、場所の分散化にも御協力いただいている。

北村委員：平成 30 年度以降の取組として、自動運転の研究が挙げられている。今後どのように移動や交通が変わっていくのか、視覚障がい者にとっても興味ある内容である。

現在大きな課題として認識し、取り組んでいることは、自転車のマナー啓発である。スマホなどの「ながら」運転に身の危険を感じる。各行政区単位で、視覚障がい者当事者と警察、地域が一緒になって、啓発活動を行っている。観光客も市民もマナーを守って、自転車を利用していただきたい。

事務局：自動運転については、昨今、自動車メーカーや通信事業者等で競争が繰り広げられているが、関係者の協力を得て、昨年 10 月に第 1 回検討会議を開催し、研究を開始したところである。自動運転の車両が京都市内を走る時にどんな社会となるのか、安心安全に社会に定着するためにはどうしたら良いか、議論しているところである。3 月にはシンポジウムを開催し、自動運転技術に触れていただくことを通じて、市民の皆さまの考えるきっかけとしたいと考えている。

小林ガール（京都府警）：自転車マナーアップについて、障がい者の施設周辺では、以前から啓発活動を行っており、一定の効果が出ていると認識している。警察や地域で実施している既往の活動やイベントと連携することで、継続して取り組んでいけるのではないかと。今後も行政とも連携をとりながら、啓発活動に取り組んでいきたい。

宇津委員：波床委員からも御提案があったが、バスだけでこれから将来の交通問題が解決できるか、LRT など次世代の交通の導入が良いのか真剣に考えていく必要がある。京都府中小企業団体中央会では、将来の交通やエネルギー、環境、少子高齢化など、多様な角度から勉強会を行っている。LRT についての検討も行っており、是非、京都市の方にも参加いただきたい。

事務局：先程も御説明したが、来年度に交通流動実態調査を行い、観光客、市民の動き等の実態を把握する。LRT や BRT などの大規模な交通機関の場合、交通に与える影響も勘案し、市民的な合意を得る必要がある。市の財政状況も踏まえ、しっかりと検討したい。

加藤委員：居住している上京でも、防災や犯罪被害防止に加え、自転車マナーの啓発について取組を行っている。大学が多く立地している地域であり、自転車の暴走等が多い。

バスでのベビーカー利用について、そのまま折りたたまずに利用できると聞いている。近年は、大きなリュックを背負いバスを利用する方が増加している。スーツケース同様、バスへ持ち込まない、持ち込む場合はマナーを守ってなど、この点もキャンペーンしていただきたい。

事務局：公共交通でのマナー啓発については、これからも継続して検討し、取り組んでいきたい。また、「手ぶら観光」も推進していきたい。

建設局自転車政策推進室では、自転車マナーの「見える化」を一つの柱として取り組んでいる。啓発冊子も作製し、啓発を行っており、市ホームページから取組状況を見ていただける。

水山委員：教育の観点から、お話をさせていただきたい。以前は小学校 MM という名称で取り組んでいたが、「歩くまち・京都」学習という名称に変更したことで、一定小学校等で浸透してきていると認識している。小学生も交通まちづくりに関心があり、ライフスタイルの取組ではなく、まちづくりという大きな取組の中の一つとして再定義していただけると嬉しい。なお、明後日、ハートピア京都で各小学校の取組の報告会が開催される。

最近、教育委員会も関心を持つようになってきており、積極的に参加してくれている。本日の会議の資料もパターン化してきているが、各施策について他部局との連携を示していただければ、その後の展開に対する提案もできるのではないかと。まちづくりの観点からは、醍醐コミュニティバスの取組にも関心を持っている。

また、京都市の交通まちづくりがどこに進んでいきたいのか、小学生にも分かるようなランドデザインの見せ方を御検討いただきたい。

事務局：御紹介いただいたとおり、3月4日にハートピア京都で「歩くまち・京都」学習の実践を発表していただく予定である。子ども達からの御提案をしっかりと受け止めたい。

また、御指摘のとおり、「歩くまち・京都」の推進は全部局で連携して進めており、次年度以降の資料では、工夫をして示したい。

これまで、歩くまちの理念を示して市民への理解を深めてきたが、戦略策定から８年経過しているため、市民や来訪者に分かりやすい新たな見せ方を検討したい。

西村委員：龍谷大学は深草に立地しており鉄道の利便性は良いが、ほかの大学、例えば立命館大学・衣笠キャンパスや京都産業大学に行くにはバスを利用している。実際に利用してみると、朝の時間帯などは混雑して困ってしまう。学生のスケジュールにあったダイヤを組んでいただきたい。

観光について、JR 稲荷駅で中国人の方がお金（現金）の使い方がわからなくて困っている場面を見かける。中国では、バーコードや QR コードを活用して決済する仕組みが浸透している。京都が観光都市として成り立つためには、そういうことにも対応していくことが必要ではないか。

事務局：利用需要に対応したバスダイヤへの要望については、御意見を交通局に伝えたい。

現在、関西国際空港では外国人来訪者が利用できる IC カードを発売するなどの取組が進められている。また、京都市域では事業者が連携し、公共交通機関に外国語のポスターを掲出するなど、外国人の方への広報活動にも取り組んでいる。技術は日進月歩で進化しており、御指摘の点についても、しっかり考えていきたい。

北川委員：御指摘どおり、中国では QR コードなどでの決済が増加している。お客様を受け入れる環境をどう作っていくのか、受け入れ側の整備が必要である。京都では免税できる店舗の増加などに取り組んできたが、未だにクレジットカードが使えない店舗もある。

インバウンドのお客様が大変多いが、観光客の状況、行動パターンも目まぐるしく変化している。清水寺、金閣寺などは依然混雑しているが、今後は徐々に変わっていくと考えている。例えば、日本人も、かつては大原や高雄に行っていたが、最近は少なくなっている。継続してデータ収集を行い、分散化の取組も進めていきたい。

事務局：来年度に交通流動のデータ収集を行うが、観光関連のデータと照らし合わせて、観光客の行動を分析・検討したい。

寺井委員：京都府は、地下鉄の建設費用の支援や市バスの利用促進に向けたバスロケーションシステムの導入支援を行っている他、京都市と連携し、奈良線の複線化や鉄道駅舎のバリアフリー化などにも取り組んでいる。

先ほどから話題になっている BRT、LRT については、学研都市でこの春、３月１６日から連節バスを運行する予定である。是非、乗車していただきたい。

京都府の過疎地や都市部のオールドニュータウンにおいては、人口減少により、商業店舗が撤退し、買い物難民が生じている地域も多く出てきている。タクシーの規制緩和もあったことから、府としては、タクシーを活用した対応策も講じていきたいと考えている。

京都市としては、「タクシー」をどのように位置づけているか、お聞きしたい。

事務局：タクシーは、市民の足として重要な公共交通と認識している。京都市域のみならず、神戸や横浜などでもオールドニュータウン、とりわけ坂のある地域などの交通が課題である。地域状況に応じた対応が必要であり、その中でタクシーの活用も検討していきたい。

上畑^{ガール}：LRT、BRT は中長期的な施策として検討していただきたいが、短期的にはバスドライバーの減少への対応が課題になっている。府内や近隣の都市ではドライバー不足が深刻となっている。このため、高校を回って就職先として紹介したりしている。また、口調も柔らかく、運転もやさしい女性ドライバーの活用も進めているところである。就職先としてバスドライバーがあることのPR活動に連携して取り組んでいただけると助かる。

大澄^{ガール}：多くの都市が「歩いて楽しいまち」を掲げているが、京都市ほど取組が充実した都市はない。先進事例として参考にさせていただきたい。姫路市では、姫路駅前一般車両流入の禁止を行っており、バスとタクシーしか流入できない。そういった取組を紹介させていただく。

塚口会長：姫路市の一般車両の流入禁止区間は、非常に短い区間ではあるが、参考にされたい。

波床委員：基本理念について、自動車の抑制や公共交通への転換をうたっているが、自動運転の研究がこの理念に反することにならないか気にかかる。山間地や高齢者などには確かに良い移動サービスかも知れないし、資料3 P. 10の「自動運転が実用化された京都のまちイメージ図」はカーシェアリングが進んで、自動車保有を下げるのが前提となっているようだが、個別交通を促進する側面もある。

また、同じイメージ図の「公共交通の自動化」について、信用乗車すら実現していない現状において、実現が難しいと考える。

塚口会長：自動運転は、交通まちづくりの諸刃の剣となることを肝に銘じ取組を進めていただきたい。

事務局：自動運転にはメリットがある一方、御指摘の通り、車利用を促進する面もある。自動運転が、京都のまちをどう変えていくのか、自動運転で公共交通が運行し、人々の移動を担うようなイメージで検討を進めたい。

波床委員：「自動運転が、京都のまちをどう変えていくか」という受け身ではいけない。「自動運転を利用して、京都のまちをどう変えていくか」という能動的に考えていただきたい。

塚口会長：委員の皆さまから、いろいろな意見をいただいた。有意義な御意見を活かして、今後取組を進めていただきたい。

鈴木担当局長：本日は御出席していただき、貴重な御意見をいただきありがとうございました。

総合交通戦略策定から8年が経過し、ハードでは四条通の歩道拡幅、京都駅八条口駅前広場の改良がとうとう実現した。この2つのハード面については、整備後も課題があり、百点満点ではないが、今後も丁寧に対応していきたい。観光客の増加への対応は、喫緊の課題である。宿泊税については、より良い使い方を現在、市会でも議論されているところであり、京都市全体として解決していきたい。総合交通戦略策定から8年が経ち、曲がり角に来ていると考えている。現在、京都市中心部の地価の上昇により、子育て世帯が市外に流出するなど、まちづくり全体の中での課題もあり、交通政策も都市計画全体の中で考えていきたい。

また、3月17～18日のシンポジウムでは、自動運転がどういうものであるのかを、市民に伝えていきたい。今回の会議においても、醍醐コミュニティバスの問題、小学生にも分かるビジョンの示し方、自転車のマナー啓発などについて御意見をいただいた。関係部局とも連携しながら、知恵を出して対応していきたい。今後ともよろしくお願いいたします。