

平成 30 年度 「歩くまち・京都」 推進会議 摘録

植村副市長：寒い中ご出席いただきありがとうございます。また、日ごろより「歩くまち・京都」に御協力頂き、御礼申し上げます。「歩くまち・京都」総合交通戦略も、今年で 10 年目の節目となっています。本市の取組に対して、国土交通省からバリアフリー化の功労賞を受賞しています。これもファクトがあつてこそそのものですし、これまで議論し、形にしてきたものが評価されたものと喜んでおります。

公共交通は大きく変化し、数年後は全く違うものになるかもしれないという過渡期にあります。純粹に交通システムの問題だけでなく、まちづくりも、市民、訪問客の公共交通の使い方も大きく変わってくる、その入口に立っているということを踏まえ、それぞれのお立場からの御意見をお願いしたいと思います。

塚口会長：本日はご出席ありがとうございます。確かに社会が大きく変わるかもしれない中ですが、「歩くまち・京都」の理念は、絶対変わらないと思います。世の中が変わっても、歩くこと、「歩いて楽しい」という考え方は、普遍性を持っています。

だからこそ、どこまで行けばいいのか少し見えにくいところもあります。今日は、94 の施策がどのように進捗しているかを示してもらいますが、施策の中には“ここまで行ったらいい”と言にくいものもあります。

「歩くまち・京都」をいつまでやっているのかということも言われるかもしれないが、この優れた理念を継承していくことが、この会議の意義だと思います。そうした点から、厳しくも建設的な議論をお願いいたします。

波床委員：自動車の分担率を 20%以下にするという目標だが、ここ数年は頭打ちであり、施策を見直さなければと思う。まちなかの歩行者は増え、流出入する自動車は減っている。マストラ（大量公共輸送機関）の利用者が歩行者になっているだけで、市民のライフスタイルは変わっていない印象がある。

自動運転については、学会でもバラ色で語られることが多いが、実はロボットが運転するタクシーみたいなものになると、バス、地下鉄を駆逐する可能性もある。すると、京都のように、限られた都市空間でたくさんの交通を処理しないといけない都市では、都市空間を消費してしまい、大変なことになる可能性がある。どういう場合に、自動運転を推進し、どういう場合には既存のマストラが有効か、棲み分けの方針を立てないといけない。

また、昨年の秋頃から、市バスの運行委託が断られたという記事が出ており、交通局は自前でやっていくというが、見通しが甘いと思う。運転手不足をどうするか。自動運転や連節バスの導入など、現実的な対策を早く考える必要がある。

事務局：交通戦略の目標として「自動車分担率 20%」を設定しているが、今の 22%は、どう評価すべきなのか。0%を目指すものではないのではないかと思うので、その点も御議論いただきたい。公共交通の使われ方や、人の行動をどう効率化していくか、という観点から、現在、ビッグデータ調査も行っている。分担率以外の視点も必要ではないか。

波床委員：京都市が自ら設定した目標を否定するのはいかなものか。達成できないなら、目標を見直してはどうか。また、ビッグデータにより、一定可視化はできるのだろうが、対策自体はそれほど変わらないのでは。

事務局：自動車分担率 20%を目標に取り組むことに変わりない。まずは、20%を目指して取り組んでいく前提として、おうかがいしたかった。

波床委員：世界的に見れば、日本の取組は甘いのではないか。

塚口会長：そもそも「自動車分担率 20%」というのは絶対的なものではなく、これを目指してがんばろうということ。副作用も考えながら、更なる努力をすべきということは、事務局も理解しているのでは。

また、私は「自動運転がバラ色」とは一度も言ったことはないが、一方、どんどん技術が発展している中で京都市だけ知らなかったとなってはマズいので、きちんと勉強しておこうということかと考える。

事務局：バスの運転者不足は、様々な波紋を与えているが、即効性のある対策は見出せていない。国では、免許取得の緩和、バス協会では支援制度の充実などの対策を進めているが、まだ有効に機能していない。

波床委員御指摘の「輸送単位の拡充」や「自動運転技術」も視野に入れつつ、公共交通ネットワーク会議（推進会議の下部組織）を通じて、バス事業者とも緊密に連携を取ってまいりたい。

水山委員：鉄道とバスの利用者が増えていて、自動車が増えていないのに、CO₂ がそれほど減っていないが、それはどうしてなのか。

分担率も大事だが、総量も大事である。85 歳以上の人口が増えているなかで、公共交通がどのように変わっていくのかを考えていく必要がある。

事務局：分担率、利用者数、CO₂ の関係を理論だって説明するのが難しいが、分担率は、あくまで割合を表すものなので、CO₂ と直結しないのではないかと考える。利用者数と CO₂ はリンクするのではないかと考えるが、今すぐお答えしかねる。

人口減少は、本市にとっても重要な行政課題であり、まちの活力をどのように維持するかは大きなテーマである。高齢化が進むと、公共交通の利用者だけではなく、担い手不足にも拍車がかかっていく。公共交通ネットワークの効率化を図ることなどにより、何とか市民の足を確保していきたい。

水山委員：高齢者については、65 歳ではなく 85 歳を基準にして、今の公共交通が 85 歳以上の人が満足できるかどうかを考えていく必要があると思う。

青木委員：私も、公共交通の利用が増えたことによる弊害が、大きくなっていると考える。今の

運行台数・本数でやっていくのはなかなか厳しい。

LRT の施策が「環境整備ができないとできない」(⑤)に分類されているが、京都駅から河原町通を北上する路線なら、鉄道でも十分賄えるだけの利用者がいる。今は、バスに頼り過ぎだが、京都市規模の都市で、これほど鉄軌道系が貧弱なところはないし、高齢者にとっても、LRTの方が良いと思う。

もう一つ、京都市では鉄軌道の共通割引切符に取り組んでいるが、その割引分については、本来、市などの運賃補助が必要。交通事業者の負担だけで安くしろというのは難しいので議論が必要だと思う。

事務局：LRT 施策（プロジェクト№59）は、「…L R V の導入などを検討」という表現になっており、これをどう解釈するかが悩ましかったため、『研究』『検討』を対象としたプロジェクト」である⑤に分類した。

御指摘の通り、京都はバスの存在感が強いまちであるが、どのモード（交通手段）が、どのエリアにふさわしいのか、ということ、常に考えていく必要があると考えている。

事務局：共通割引切符は、平成 27 年以降、鉄道事業者が中心になって「歩くまち・京都レール切符」というものを発売している。本市の役割は、側面支援しているものの、財政支援は行っていない。予算・財政の制約の中で、どのようにインセンティブを設け、事業者に取り組んでいける環境を作っていくのか、今後とも WG でも考えていきたい。

青木委員：「歩くまち・京都レール切符」について、販売実績や効果の分析はされているのか。

事務局：販売実績は、右肩上がりで、夏版は平成 28 年度が 5,439 枚、29 年度が 5,906 枚、30 年度が 6,135 枚と増えている。冬版も平成 27 年度が 8,114 枚、28 年度が 8,922 枚、29 年度が 11,064 枚となっている（30 年度は 12/1～3/31 まで販売中であり未集計）。

事務局：LRT については、社会実験はじめ精力的な検討を進めている。一方、自動運転など、技術の進歩が目覚ましい中でもあり、LRT を含む新たな交通システムについて、幅広く検討し、今後とも、果敢に挑んでまいりたい。

長上委員：プロジェクト分類の①は、啓発なので、継続実施で理解できる。

とりわけ、③と④は、かなり予算が必要。「推進中」だけでは分からないので、「何年度に、どれくらいの予算をかけて、何をするのか」ということを示していただきたい。

自動車分担率は、行政区によってかなり違うのではないかと。京都市全体の底上げを図り、「歩くまち・京都」に近付けるためには、行政区ごとのデータも分析する必要がある。

バスや奈良線の利用者に外国人も増えているが、特に、高齢者が増えてくる中では、生活交通と観光交通を分けないと利用できなくなるのではないかと。同じく、高齢者が安心・安全に歩けるまちを考えると、将来的には、一歩踏み込んで歩車分離も、考えないといけないかもしれない。

事務局：プロジェクト分類について、予算額を示せるかどうかは、項目によっても異なってくる

るが、所管課や事業者とも協議しながら考えていきたい。

分担率については、御指摘の通りであるが、本市が独自に実施している WEB 調査においては、サンプル数 1,000 人程度なので、どこまで分けられるかはやや疑問である。平成 32 年の PT 調査を待つという方法もあるかと思う。

なお、鉄道利用者数においては、外国人利用者ばかりでなく、定期券利用者も増えている。ただし、海外の方の存在感は大きいのは事実であるため、ビッグデータ等を活用して実情を分析し、御報告したい。

正司委員：プロジェクト分類の「達成」に向けた環境整備が必要なもの」という表現は、「推進しなくていい」とも捉えられるので、表現は考えられた方がよい。プロジェクトNo.36の「京都市内共通乗車券」は、「当面、観光客を対象に」レール切符を発売しているだけで、これで終了という話ではなかったはず。どこでこうなったのか。

バスのドライバーの人手不足対策については、労働環境の改善が一番効果的だが、運輸収入だけではそれができない、という話を避けているのは、なぜか。

連節バスの話も出たが、例えば京都市内では停める空間がないなど、大きな期待はできない。そうではないシステムが必要だということを、素直に認めた方がよい。

「歩くまち・京都アプリ」についても、いつまで自前のアプリにこだわるのか気になるところ。

施策分類の（４）「自動車交通の適正化」については、パークアンドライドしか出てこなくなったが、それで本当に「歩くまち」が実現できるのか。

数値目標たる自動車分担率については、「歩くことを中心としたまちと暮らしに転換していくこと」ということを実現するために 20%と設定したもの。10 年前と比べて、現状は、はたして本当に「歩くことを中心としたまちと暮らし」に変わっているのか。四条通はそうかも知れないが、他はどうか、市民がみんな暮らしやすくなったと感じているのか。

また、自動運転について。新しいシステムの検討を否定はしないが、交通容量の異なるシステムを同列に扱わないでほしい。

事務局：プロジェクト分類の表記は、アドバイスを踏まえて検討したい。また、アプリについて、民間アプリの利便性が高まっているので、常に冷静に考えていくべきと考える。

レール切符については、これで終了ということではなく、「一つの形になっている」という点で「ほぼ達成」に分類してはどうかと提案したもの。プロジェクト分類における「事業推進中」と「ほぼ達成」の分類には、悩ましいところも多い。

御指摘のとおり、連節バスの導入は難しいと考えるが、様々なモードを組み合わせ、適切な公共交通網ができるのが一番であり、容量の異なる交通手段をどう組み合わせるのか、工夫のしどころと考えている。

波床委員：ヨーロッパの都市で連節バスが走っているところを見ると、京都の道が立派に見えてしまう。ヨーロッパでは狭い道路でも連節バスを走っている。

事務局：アプリは、MaaS の玄関口にもなり得るものであり、今後に向けて、もう一工夫してまいりたい。自動運転も、プライベートモビリティとしての活用ばかりでなく、公共交通としての活用を検討すべきと考えている。

正司委員：「公共交通を“効率的に”ネットワーク化する」と言われるが、供給輸送量を減らして効率化だけを目指す、乗り換えを増やすことになる。乗換利便性の向上や、新しい施策の導入も、検討いただきたい。

塚口会長：ほかの委員の意見や感想もお聞きしたい。

小林委員：自動車が減っているのは実感しているが、東大路通などは車も人も多く、歩きにくいのは相変わらず。観光客が増えて市バスに乗れないときもある。土日は特にひどく、バスが満員で、1、2台見送っても乗れない場合がある。市民の足と観光客の足を分けてもらってはどうか。

西村委員：私は龍谷大学の学生で、京都のコミュニティマネジメントに関わっており、カフェのリーフレット配布などを行っている。その経験からすると、市民による市民のための MM や、観光客による観光客のための MM があってもいいと思う。

また、学生の立場からすると、学校の名前が、そのままバスの行き先になっているのはありがたい。

村上委員：市営駐車場の利用台数が3割減との報告だが、上京区の職場付近では、コインパーキングが急増している。民間も含めた駐車場の数などのデータはないだろうか。

また、四条通地下道の活性化は、良い取組。この地下道の所有者は京都市か。

事務局：阪急電鉄の所有。ただし、公共空間であるので、活用については、京都市、阪急電鉄、四条繁栄会の3者協議会で協議している。

塚口会長：地下道の活用は、社会実験でも取り組んでいた。なかなか難しいが、地下道の活性化を行うことは結構なことである。

山舗委員：最近、ポケモン GO の人気が再燃しており、河原町通と寺町通の間などに、神戸、尾張小牧ナンバーの車が入ってきて、出られない状態になっているのを見かけた。京都は、突き当たりで出られなくなるような通りが多いので、来られた人への分かりやすい情報提供が必要と思う。

自転車を使う人のマナーが悪く、歩行者が多くても勢いをつけて走っているので、対策を強化してほしい。また、御池通では、歩行者と自転車が一緒になってしまうので、何かもう一工夫してほしい。

もう一点、最近、バスや電車にスーツケースを持ち込んでいる人を見かけるが、荷物の料金を取ってはどうか。お寺巡り、御朱印巡りは京都らしくて良いと思う。

事務局：東大路通は、観光客で非常に混雑しているため、道路改良を進めている。歩道と車道の間は、普通 50 cm のところを 25 cm まで狭め、できるだけ歩道側の空間を確保するとともに、傾斜を平らにして少しでも歩きやすくなるようにしている。数年前と比較して、格段に改善しているはずなので、一度ご体験いただければありがたい。自動車の渋滞は、ほとんど五条坂の南行で発生しているが、迂回を促すような啓発活動も行っている。

また、バスについても、交通局がバス停にカメラを付けて、随時モニタリングしており、必要に応じて臨時バスを走らせるようにしている。

コインパーキング駐車場は、暫定利用の土地に多く作られるため、実態が把握できていないが、市営駐車場の利用が減少しているのは、クルマで「まちなか」に出てきて活動する、というライフスタイル自体が変化していることの現れと考えている。

北村委員：自転車の問題や歩きスマホの問題は、徒歩やバスに頼らざるを得ない視覚障がい者にとっても重要な話である。ポケモン GO 利用者などへの啓発にも力を入れてほしいし、自分たちができることはお手伝いしたい。自動運転が公共交通に使われるならば、交通弱者のことも考えてほしい。

加藤委員：四条通の地下道活性化の取組は、良かったと思う。以前、この会議で、ベビーカーは畳まなくて良いことになっていると聞いたが、中国の方がバスにベビーカーを載せていたり、大きなリュックを持ち込んだりしている人もいる。これらの対策として、バスの中で「リュックは、前に」など放送で案内しており、助かるが、外国の方にも分かるような方法でしていただきたい。

二条城に行く外国人が多い。バスが観光用と一般用が分かれば良いのだが、急行バスがあっても、分からない人は普通のバスに乗り混雑している。

交通局：バスを、観光用と一般用に分けることは、規定上、できない。しかし、観光利用が多いものについては、ラッピング等で観光用と分かるようにし、誘導していく。併せて、車内にスーツケースを置ける場所を設置する予定。これは、一方では座るスペースがなくなるので、色々なご意見を反映していきたい。

宇津委員：LRT については、商店街でも勉強している。LRT は、輸送の量をバスよりも多くできる利点があり、ヨーロッパのまちの狭いところも走っているが、そういう認識が薄いのではないか。

また、インバウンド客のことも考えないといけない。ヨーロッパに行くと、一般の生活を損なわないようにバスを区別して運行しているし、バスガイドも付いている。これからますます大きな課題になってくる。

塚口会長：本日は、かなり厳しい意見があったが、もう少し頑張れという激励であったと解釈したい。プロジェクトが進展しているのも確かだが、難しいテーマもあり、社会の変化に対応していかなければならない。今後とも議論を進めて行きたい。

鈴木局長：本日は，御議論いただきありがとうございました。これだけの委員の方々が活発に発言していただいていることに感謝しています。厳しいご意見もありましたが，これを血肉にしていきたいと思います。

政策目標については，総合戦略も10年目を迎え曲がり角にきており，いろいろと課題が見えてきています。これを，ビッグデータという手法も使って見える化し，体系化して，今後の議論につなげていきたいと思います。平成32年度の基本計画の策定も見据え，交通モードごとの役割分担，土地利用と交通計画の関連付けなど，しっかりやってまいりたいと思います。生活実感を伴った問題意識から，いいアイデアをもらいましたことに感謝申し上げます。これからもよろしくお願いいたします。