

第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会 摘録

日時：令和2年10月23日（金）13:15～16:00

場所：ロームシアター京都 ノースホール

出席者：青木 真美 同志社大学商学部教授
天野 三恵子 株式会社JTB京都支店 業務課長
飯田 修章 国土交通省近畿運輸局交通政策部長
石丸 洋 京都府警察本部交通部長
岩井 義男 一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会理事
岩崎 愛梨 市民公募委員
石見 拓 京都大学環境安全保健機構健康管理部門/健康科学センター教授
宇津 克美 京都商店連盟会長
長上 深雪 龍谷大学社会学部教授
加藤 アイ 京都市地域女性連合会常任理事
川崎 雅史 京都大学大学院工学研究科教授
北村 裕喜子 公益社団法人京都府視覚障害者協会理事
小林 明子 市民公募委員
塚口 博司 立命館大学理工学部特任教授
富山 英範 京都府建設交通部長
中條 覚 東京大学空間情報科学研究センター客員研究員，
内閣府SIP自動運転サービス実装推進WG副主査
藤井 健志 京都商工会議所 都市整備委員会委員
山田 忠史 京都大学経営管理大学院教授，京都大学大学院工学研究科教授
蓮花 一己 帝塚山大学学長，心理学部教授

以上19名（五十音順，敬称略）

1 開会

○ 鈴木副市長（挨拶）

委員の皆様には、お忙しい中御出席を賜り感謝申し上げます。本日は市内の交通事業者の皆様方にも、オブザーバーとして御参加いただいております、合わせて感謝申し上げます。コロナ禍でこのようリアルの会議がしづらい環境にある中、席を離す等の対応をとりながらの開催となっているが、その点、御協力いただきたい。

この総合交通戦略も、策定から10年が経過した。10年前は、モータリゼーションの中でどうやって自動車分担率を下げていくのか、またそれに伴う環境問題等が交通に関するメインの問題だったと思うが、今は大分時代が変わってきた。令和の時代に入り、また、今はコロナ禍にある中で、様々なことが問われているが、特に本市では、都市構造の観点から、折しも都市計画マスタープランの改定が時を同じくして行われているところである。そのような状況下で、どのように京都の交通を考えていくのか、また、従来からの変化である少子化や長寿化の進行を踏まえて、地域公共交通の在り方が問われている。さらには、日進月歩で進

化する技術を、どのように地域公共交通等への追い風にしていくのかといったことについても、取り組んでいければと考えている。

こうした変化の中ではあるが、「歩くまち・京都」の憲章の前文の中に、「京都にふさわしい移動の方法は“歩くこと”を中心としたものに違いありません」と書いてあり、この“歩くこと”を大切にす精神というものは、時代環境の変化に関わらず引き続き我々が大切にしていすべきことだと考えている。それを踏まえて、京都が、新しい時代に向けた次のステップを踏み出せるように、総合交通戦略をより良いものに仕上げていきたいという思いを強く持っている。

この度の審議会では、新しい課題への対応の面から、それらの分野に関する知見のある学識経験者の方々等にも加わっていただいている。専門的な知見と、市民目線でいただく御意見とがハイブリッドになって、良い形で議論が進めていければと大きく期待している。闊達な御議論をよろしくお願い申し上げる。

——（事務局より審議会委員の紹介（資料1））——

2 会長選出及び副会長の指名

○ 事務局

審議会の会長の選出については、「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会規則第2条第2項で、「会長は委員の互選により定めること」となっているので、委員の皆様から御推薦を頂戴したい。

○ 青木委員

長年京都市の交通政策に携わっていただいている、塚口委員を推薦する。

——（異議なし、塚口委員承諾）——

○ 事務局

それでは、塚口委員に本審議会の会長をお願いする。

続いて、副会長の指名に移る。審議会副会長については、「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会規則第2条第2項で、「副会長は委員のうちから会長が指名する」となっているので、塚口会長に副会長の指名をお願いする。

○ 塚口会長

副会長は、同志社大学商学部教授の青木委員、及び京都大学大学院工学研究科教授の藤井委員をお願いする。

——（青木委員承諾）——

○ 事務局

藤井聡委員については、後日、事務局から御承諾の確認をさせていただく。

○ 塚口会長（挨拶）

皆様方から推挙いただいたので、精一杯務めさせていただきます。

総合交通戦略を策定している都市は全国で数多くあるが、その中で、成果を十分に市政等に生かそうと努力している都市の最右翼が京都市だと考えている。これは、市民、委員、行政、その他事業者の方々等、オール京都の力で京都の交通をもっと良くしていこうという思いの表れだと感じている。

事業をする上で、「計画なきところに事業なし」という言い古された言葉もあるが、交通政策のマスタープランとしての総合交通体系をきちんと作りあげていくことが重要である。逆説的に言えば、いつ「歩くまち」という言葉が消えるか。というのも、「歩くまち」が当たり前になれば、特に「歩くまち・京都」を殊更に言わなくても、皆がその気持ちになっているということである。ただ、もう暫くは、「歩くまち・京都」というフレーズでもって京都全体の交通政策の方向性を示すことが、まだまだ重要になってくるのではないかと思う。

それぞれの立場から、積極的、建設的な御意見をいただき、立派な総合交通戦略がまとまるよう、御協力をお願いします。

3 諮問

○ 事務局

本市から「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会会長に対し、諮問させていただきます。

——（鈴木副市長から塚口会長へ諮問書（資料3）の手交）——

4 議題

(1) 審議会の進め方について（確認）

○ 事務局

（資料4に基づき説明）

当初は今年度末に戦略の改定等を行う想定であったが、新型コロナウイルス感染症の影響により審議開始時期が遅れたことに伴い、令和3年度にまたがって御審議をいただきたいと考えている。具体的には第2回目の審議会を12月頃、第3回目を1月頃、第4回目を3月頃に開催し、来年度4～5月頃にパブリックコメントを実施の上、秋頃までに第5回目の審議会を開催し、戦略改定等を行うスケジュールで進めてまいりたい。

——（異議、質問なし）——

(2) 総合交通戦略10年間の取組総括及び改定等の趣旨について（報告）

(3) 総合交通戦略の改定等に向けた項目ごとの方向性（案）について

○ 事務局

（資料5～7に基づき、説明）

○ 塚口会長

まずは、資料5, 6に関して御意見を頂戴したい。

○ 青木副会長

資料5の16～17ページ、「鉄道・バス利用者数が増えている」というデータについてだが、今我々が目にしている数字には2つのバイアスがかかっていると思う。一つは観光客の急増に伴って公共交通利用が増えたという過去3～4年の出来事、もう一つはこのコロナ禍で公共交通の利用者が減ってしまっているということである。これら2つのバイアスにより、“本来の京都市民の交通行動がどうなっているか”というのが分かりにくくなっている状況にある。この辺りをきちんと見ていかないと、方向性が間違ってしまうのではないか。

○ 塚口会長

事務局の現状認識として、コロナ禍の扱い方はどのように考えているか。

○ 事務局

コロナの影響を受けて、現在、市内の公共交通はかなり利用が減少しており、第1四半期は40～70%減、第2四半期でも20～30%減の状況にある。今後、インバウンドの利用はなかなか戻ってこないかもしれないが、それ以外の観光客や市民等の利用は一定戻ってくると想定される。一方で、テレワークの普及が進む可能性も考えられるので、そうした点を見据えながら利用状況等を把握し、検討を進める必要があると考えている。

○ 山田委員

資料5の18ページ、「観光客の入洛時の交通手段分担」のデータについて、こういうシェア（分担）は、全体量が変わっていなければ実際その通りだと思うが、全体の観光客数が経年的に増えてきているので、割合だけではなく実数を見ていくことも大事ではないか。実数を見ることができれば、インバウンドの公共交通利用が増えていて、それがこの結果に反映されているとか推測できると思う。インバウンドがどれだけ戻るのか、あるいは戻らないのかによってシナリオは変わり、今後とるべき対策も変わる。データからいくつかのシナリオをピックアップして、それに基づき戦略を考える必要があると思う。

○ 事務局

「観光客の入洛時の交通手段分担」は、京都市が実施する京都観光総合調査のデータを使っているが、この数値はお客様へのアンケートを基に算出しているため、実数は把握できない。また、近年のインバウンド増加の影響により、公共交通の利用が増えているのではという御指摘について、確かにその傾向はあると思われるが、インバウンドが急に増えてきたのは平成25～27年辺りと記憶しており、その頃には既に自動車の利用率が10%台になってきている。グラフには記載していないが、更に遡って平成6年頃は、観光客の入洛手段の

4割が自動車であったことから、一定、この間の我々の施策が浸透した結果もあると考えている。

○ 石見委員

この戦略のこれまでの取組の評価を考えるに当たり、京都の中の人か、外の人かという視点がかかなり重要であると感じた。「ライフスタイル」の取組は、比較的京都市内の人を中心に考えられていると思うが、その他の基盤の部分については、京都市内に居住又は働いている人向けの施策か、観光客を中心に外から来る人向けの施策かに分けて議論し、評価をされているのか。

○ 事務局

まずは市民を中心に、市民の交通行動に関する施策を行っているが、合わせて、観光客も京都市の交通に影響を及ぼすものであるので、例えば入洛時の自動車利用率なども検討の課題としてとらえ、市民・観光客の両面から評価している。

○ 石見委員

実際に数値を把握するのは難しいのかもしれないが、例えば公共交通機関の利用者が増えているということについて、市内の住民の利用が増えているのか、あるいは観光客の利用が増えているのか、内訳を把握し考察ができると、データの見方や戦略の立て方も変わるのではないか。

○ 事務局

公共交通機関利用者数を市民・観光客に分類して把握することは難しいが、このコロナ禍でインバウンドがないため、現在の公共交通機関利用者は、ほぼ市内住民と国内の観光客であると考えられ、前年同期比でだいたい2割減の状況にある。これにより、インバウンドの利用は2割程度あったのではないかと推測している。

なお、京都市新型コロナウイルス感染症対策本部では、毎週1回、ビッグデータを使った人の移動に関する情報を発表している。これは、市内の特定のエリアの来訪者数を出発地ごとに分類したものであり、具体的には、京都府内から、大阪・神戸等の近郊から、東京圏から、あるいはそれ以外の地域から、といった形で来訪者数を分類している。このデータと公共交通機関利用者の情報とを直ちに結びつけることは難しいかもしれないが、参考にできる部分もある。携帯電話の位置情報を使っており、把握できるのは国内の方に限られるものの、人の移動が見られるデータであるので、そのあたりも参考にしながら検討していきたい。

○ 川崎委員

資料5の18ページ、「観光客の入洛時の交通手段分担」に関して、先ほど事務局から平成25～27年辺りからインバウンドが増え出したとの説明が

あったが、このデータにはタイムラグがあるような気がする。先ほど山田委員から、（インバウンドが戻るのか戻らないのかという）2つのシナリオの御指摘もあったが、今年度（令和2年）の交通の状況を見る必要があると思う。

今後、新型コロナのワクチンができて感染者が減っていったとしても、新しい感染症が流行する可能性はある。いずれにしても、観光は非定常時であり、様々な影響を受けやすく、コロナだけでなく国際問題によっても変わりうる。定常で、市民にどのように公共交通を利用させていくのか、市民がどういう状況に変わっているのかを、しっかり見ていかないといけない。

次に、資料5の14ページ「非自動車分担率」のデータについて、平成24年の段階で既に77%に達し、その後78%まで数値が上がっている。目標値を80%としているが、交通の専門家でない素人の目から見れば、ほぼ達成できており、目標値としては甘い設定をしているように感じる。これ以外の目標値を設定することも考えられるのではないか。

もう一点、市民の公共交通利用の話がされているが、ここでは製造業や物流のデータは扱わないのか。

○ 事務局

非自動車分担率は、基本的には10年ごとに行う近畿圏パーソントリップ調査によって把握しており、直近は平成22年の調査になる。それ以外の年は、同じ項目を京都市の独自調査によって算出しているが、どちらの調査もアンケート形式で、一般市民の非自動車分担率を把握しているものである。物流等の車の移動に関する調査の数値については、持ち合わせていない。

○ 塚口会長

ほぼ達成できるような数値を目標値に使うのはどうか、という質問に対して、どう考えるか。

○ 事務局

全国的に見ると、バスや鉄道等、基盤の公共交通の発達状況によるところもあるが、大阪や東京などでは10%台の自動車分担率である。まだまだ目指せる部分があると考えているので、目標としては引き続き掲げていきたい。

都市によって公共交通の発達状況が違う中で、実際にどの程度の率が良いのかという課題はあると思う。京都市が目指すべき非自動車分担率の目標の値が80%のままで良いのかどうかということも、この場で御議論いただき、検討していきたいと考えている。

○ 川崎委員

非自動車分担率80%の中身（内訳）も議論したほうが良いのかどうか。見たところ、ここ8年の徒歩・自転車・バイク・鉄道・バスの分担はほとんど変化がない。このような一定した状態のまま推移すると考えるのであれば、これ以上厳しくすることもなく、8年前からほぼ達成しているというのであれば、

良し悪しは別として「達成している」と認識しておけばよいが、その辺りをどう考えるか。コロナ前後の状況を整理して、今後の目標設定を考えてはどうか。

○ 塚口会長

数値目標に関しては、資料7に検討項目として挙がっているので、後ほど改めて御発言をお願いしたい。

○ 蓮花委員

私は心理学を専門としているが、「歩くまち」の交通戦略を考えるに当たって、「何のために歩くのか」「誰がどのように歩くのか」ということを、もう少し深掘りしたほうが良いと考える。公共交通を使って一体どれくらい満足しているのか、それによってライフスタイルにどんな影響があったのかといった、人の意識を踏まえた効果評価が必要。また、主観的な評価だけではなく、ビッグデータ等も利用して、何らか別の指標で評価することもあっても良い。

交通事故では、歩いていてはねられる以外にも、極端なことを言うと道路で寝ていてはねられる人もいて、そういう人を歩行者と言っているのかという話がある。要するに、人が公共空間で移動するに当たっては、移動そのものが目的なのか、あるいはウィンドウショッピングのようにその場で楽しむことが大事なのか、休む空間が必要なのか、色々なシチュエーションごとに細かい分析をしていく必要があるのではないかと考える。

○ 塚口会長

交通心理学の分野の観点から、アドバイスをいただいた。

先ほどより、目標・指標に関する御意見を複数いただいているので、ここからは資料7についても御意見を頂戴したい。

○ 富山委員

先ほど事務局から、公共交通の現況として、20%ほど利用が戻っておらず、これがインバウンドに相当するのではと推察しているという話があった。京都府も含め、ウィズコロナ、ポストコロナの時代の移動がどうなるのかは、重要なテーマである。20%減は、ここ数箇月の情勢を見るとこれ以上戻ってこないように思われるが、他都市ではどうか。京都は特にインバウンドの比率が高かったと推測されるが、他の政令指定都市等でどのような状況が生じているのかを調べていただけたら、参考にしたい。それが今後のウィズコロナ、ポストコロナと言われる期間に戻ってくるかどうかということも、この会議の大事なテーマになるのではないかと考えている。

資料7に、今後の交通体系のあり方としてMaaSの話が出てくるが、京都のように観光客も多く来訪するまちにとっては、重要なツールになり得るものであると感じている。MaaSのポイントは、多様な交通機関をできるだけストレスなく繋ぐ点にある。交通手段の多様性を京都のまちでどのように担保していくのかを、議論の対象にしてもらいたい。既存の公共交通にプラスして、

自転車，特に近年はシェアサイクルが広まっていて，一つの公共交通手段とも言える状況になっている。また，最近注目されている電動スクーター等も，都市交通としてかなり有望なのではないかと思っている。こうした将来的に普及すると考えられる多様な交通手段を考えたとき，物理的な道路空間についてどう考えて，ネットワーク化するののかというのが論点になってくると思う。今は自転車はかなり普及している中でも，自動車や歩行者との軋轢が問題になっているが，こういう視点でも検討いただきたい。

○ 塚口会長

今後検討していかなければならない重要なテーマについて，御指摘をいただいた。事務局で回答できることはあるか。

○ 事務局

他都市の公共交通機関利用状況については，内閣府から出ているコロナ関連のデータ等を参照し，可能な範囲で調べて検討していきたい。

○ 事務局

MaaSに関して，「シェアサイクルなど様々な交通モードの活用も積極的に考えていくのか」といった趣旨の御意見をいただいた。これまでの総合交通戦略においては，バス・鉄道の公共交通を中心に「歩くまち・京都」の取組を進めてきたが，今は民間事業者等でシェアサイクルを含めた様々な交通モードの実証事業が行われており，それらの状況を見ながら検討を進めていきたい。

○ 塚口会長

資料7の項目ごとに皆様方の意見を伺いたい。まずは，戦略の目標年次について。目標年次を明記しないということもあるだろうが，今回は，およそ20年後を念頭に置きながら，適宜見直しを行うとしている。この考え方について意見はないか。このくらいのスケール間，時間軸で進めるということによいか。

特に発言がないようので，これで進める。次に，基本理念の考え方について，意見があれば伺いたい。

○ 青木副会長

資料7の元になっているのが，資料6の中に記載のある「新たな潮流」だと思うが，公共交通に関しては，利用客の減少に加えて，担い手不足の課題がある。現在，バスの運転手がより給料の良い宅配等の物流の運転手が変わっている。もともと担い手が少ない上に，更にそういう問題が起きている状況である。公共交通の場合，利用者が2割減ったとなれば，収益のため便数を減らすような事態も起こり得るが，それを京都市としてどう支えていくか。本数が減れば不便になり，より利用者が減るという『公共交通の負のスパイラル』に陥る可能性が高い。そこまで支える覚悟があるのかというのが，やはり重要になってくると思う。

○ 事務局

公共交通については、各事業者がコロナによって壊滅的な経営状況に陥っていることから、京都市においても、7月の補正予算で公共交通事業者に対する補助制度を定めて支援を行ったり、交通事業者と協働で利用回帰に向けた取組を検討したりしている。こういう取組をしながら、行政、事業者、市民が三位一体となって、公共交通を支えていきたい。将来的には、更に厳しい状況も見込まれるので、新たなステージに行くことも含めて検討が必要と考えている。

——（休憩）——

○ 塚口会長

議論を再開する。資料7の基本理念に関するところで再度御意見、御質問があれば承る。あるいは、1人ずつ順番に、それぞれ関心のあるテーマについて発言をいただきたい。

○ 天野委員

私は旅行会社に長く勤めているので、現在の旅行業界を取り巻く環境を含めて発言をさせていただく。コロナの影響で、今、インバウンドはほぼゼロになっている。コロナ禍にあっても何とか国内旅行だけは動いてきたが、なお状況は大変厳しく、弊社のデータでは、第3四半期（10～12月）で、京都の一番大きなマーケットである修学旅行も40%ほどしか戻ってきていない。第4四半期（1月以降）で200%ほど予約がきているものの、これもキャンセルや日程変更といった状況になっている。京都全体の中で、郊外の嵐山、湯の花、天橋立などはGoToトラベルの影響もあって10月以降130%を超えて非常に顕著な推移をしているのに対し、京都市内は修学旅行もあるので戻りは悪く、50%弱にとどまっている。

修学旅行でどれだけ学生に来て・歩いて・見てもらいやすい環境を作るのか、インバウンドが当面厳しい状況下で、観光客の方々にどれだけ京都を楽しんでもいただけるのか、また、それらが市民生活とうまく合致する形にできるのかといったことを考えることが大事だと思う。また、GoToトラベルにより、京都発（京都在住のお客様）の1月の申込数が前年比150%なのに対して、2～3月は20%程度になっている。京都行についても京都発についても、GoToトラベル終了後をどうしていくのかが大きなポイントになると思う。

ぜひ、お願いしたいこととしては、誰が何に乗って移動しているかという情報のデータ化、いわゆるMaaSのようなものについてである。磁気乗車券ではなく、スマホ等を使ってデータがとりやすい形にして、誰がどのバス・電車に乗っているのかが把握できれば、混雑状況等を多くの人に発信することができ、密を回避したり、快適な空間で楽しんでもらうことができるのではないかと。こうしたデータ化が進んでいないし、今回の資料の中には、データ化をいつまでに進めるのかという目標が立てられていないようなので、その辺りの検討をお願いしたい。

○ 飯田委員

インバウンドは壊滅的状况にあり、2020年4,000万人は達成が難しい状況だが、政府としては2030年6,000万人の目標は堅持する姿勢で、引き続き重要な施策と位置付けている。コロナの影響や国際情勢で不安定な面もあるかもしれないが、概ね20年後を総合交通戦略の目標にするということなので、そうした国の目標、施策も踏まえて、戦略を考えていただきたい。

コロナの影響で、国内の公共交通は相当利用者数が減少しており、路線バスや鉄道は現状、例年の2～3割減といったところである。場所によって違いはあるが、特に京都や金沢等の観光都市の路線は一層厳しい状況にある。緊急事態宣言が発出された4～5月が一番底で、その後通勤などが戻り始めた。最近では、GoToトラベルの効果もあるのか、観光客も少し戻ってきているという事業者の声もある。とは言え、2～3割減の非常に厳しい状況である。一番危惧しているのは「公共交通を使うとコロナに感染するのではないか」という不安を持つ人がいることである。10月30日に近畿運輸局主催で、京都大学の宮沢准教授を招いて、科学的見地から公共交通とコロナについて講演していただくセミナーを開催するが、そうした取組を通じて、漠然とした公共交通に対する不安を払拭できればと考えている。

また、資料7の戦略の目標像について、「バス停、駅施設のユニバーサルデザイン化」が現戦略に盛り込まれており、改定後も引き継ぐとのことだが、長寿化やフレイル対策といった社会変化に触れてはいるものの、一見するとハード面の整備に関する事項のように受け取れる。しかしながら、今後高齢者や障害者を含め色々な人がバリアフリー環境の中で気軽に外出できる環境を作っていくには、ハードだけではなくソフト面、『心のバリアフリー』が重要である。一人一人が高齢者や障害者を思いやり、助け合うことで、皆様の外出率を高めていくということ、それが今後の20年でより重要になると思う。ハード面だけでは、例えば、段差がある箇所は車いすの人にとってはバリアになるが、一方で視覚障害者の人にとっては車道と歩道の区別が付きやすいなどの面もある。必ずしもハード整備だけでは解決しない部分を、社会全体で積極的に協力し、思いやりを持って取り組むことが、外出率を高めることにつながるのではないかと。ぜひ『心のバリアフリー』という視点を入れてほしい。

○ 石丸委員

交通事故防止の観点からも、65歳以上の高齢者が安心・安全に歩けるまちづくりは非常に重要な視点である。9月末現在、京都府内の交通事故の約6割が京都市内で発生しており、中でも死亡事故の半数近くを高齢者が占め、歩行中の事故が特に多い状況である。資料にもあるように、今後高齢化はますます進展していくが、高齢者の方は生活のために仕方がなくまちに出て行き、その途中の歩いている最中に被害に遭われることが多い。そうした現状を見ても、高齢者が安全に横断できる仕組み等を考えることが大事であると思う。

また、公共交通が発達している京都市は、運転免許の自主返納がしやすい環

境ではあるが、その他にも、高齢者が生活のために車を運転する時に、どういうまちであれば安心・安全なのかという視点も入れつつ検討していけると良い。

○ 岩井委員

私は長年、「歩くまち・京都」推進会議の委員をさせていただき、その中で、環境に優しい路面電車、LRTの導入を提案してきたが、これまでの流れの中でその話題が出ていないように思う。自動車やバスで来られる観光客に、どこかある場所でLRTや電車に乗り換えていただき、降りた後は歩いて観光してもらおうということを、提案してきた。

醍醐コミュニティバスは、地域が主体となって立ち上げたものであり、京都市の補助無しでバスを5台購入し、16年間で860万人に利用していただいている。70歳以上の方々は無料で利用いただける。市長には、バスの購入資金等の補助を訴えていたが、当時は日本で初めての取組であったこともあり、対応できる施策や取組がなかった。

京都市内では、明治28年に日本で初めての路面電車が民間の力によって実現している。昨今の情勢を踏まえると、やはり環境の視点は大事である。地元の人と観光客とが共存できる形で観光客を迎えられたらとも思う。そういう思いから、路面電車について、今出川通に白梅町あたりから線路を敷いて市民に見てもらおうことや、既存の電車の車両を借り出して走らせてみることも提案したが、前向きな回答は今までない。先ほどこの戦略の10年間の取組総括の話があったが、その中で、こうした提案について何も触れられていないことが寂しい。今後も新しい時代の流れの中で、電車などが色々競合しながら京都を発展させるよう、前向きに取組を進めていけたらと思う。

○ 塚口会長

LRT等が今後の検討課題に全く入っていないというわけではなく、公共交通のネットワークを作っていくことの重要性は十分認識した上で、コロナ禍や財政的課題など色々な社会的変化も踏まえて、新たな検討を始めるということだと思う。必ずしもLRT等を最初から排除したものではないと認識している。

○ 岩崎委員

現在、私は全国16箇所に展開されているコミュニティハウスの一つに住んでいる。京都には3箇所あり、そこには高校生から大学生、若手起業家などの若者が集っている。若者の交通行動や地域活性化などの観点から、審議に参加していきたい。

この審議会に参加することをコミュニティハウスの友人に話したときに、大学生らしい意見だと思うが、自転車がすぐに撤去されてしまうことなど、自転車に関する意見を聞いた。こうした声も届けていきたい。

○ 石見委員

私は「健康長寿のまち・京都」等の取組にも参加しているが、健康づくりの

キーワードは、結局「日々歩くこと」に行き着くと考えている。今回、交通政策の審議会に関わらせていただいて、改めて“歩くこと”をキーにして、京都全体が発展すると良いと思った次第である。現在の戦略の冊子も見させていただいたが、「歩くまち・京都」憲章の1つ目の条項が「健康」という言葉でスタートしており、10年前からこのように掲げられていることを嬉しく思う。

一方で、目標等には「健康」についての記載がない。資料の中で「フレイル」には触れられているが、フレイルは健康に関する比較的新しいトピックスであるので、フレイルだけではなく、健康長寿全般に関わる項目を、目標像や指標に入れられるとより良いのではないかと。確か健康長寿の担当部署では、市民にアンケートを行い、どの程度歩いているか、運動しているかといったことを調査していると思う。他部局と協働という形になるかもしれないが、「歩くまち・京都」なので、“歩く”というアウトカムを評価することも検討いただきたい。

また、実際に歩いてもらうためには、もう少し個別化した、それぞれの人の目的やインセンティブに合わせた提案を具体化する必要があると思う。市民、高齢者、観光、インバウンド等、それぞれに目的は異なるはずなので、相手に応じたきめ細かいサービス、インフラを考えていく思想をどこかに入れられると良い。というのも、その背景として、ICTの発達、MaaS等の話があって、新しい時代では情報収集をして個別化したサービスを提供できる可能性があると思うからである。相手に応じたサービス提供、提案をしていくということが、方向性として触れられると良いと思う。

もう1点、京都が「歩くまち」「健康長寿」を謳っているのは重要なことであり、外向けにブランディングして発信し、その成果として市民が増えたり観光客が増えたりすることを目指すという視点があっても良いと思う。

○ 宇津委員

これまで「歩くまち・京都」の理念に基づきながら、色々なまちづくり、交通問題に関わってきた。京都のまちの経済は観光産業によって牽引されており、中心地に観光客が多く来られることは当然予期しているが、とりわけ外国人観光客にとっては、「歩くまち・京都」自体が印象的なテーマになっているようで、歴史的な細街路である錦や先斗町などの狭い道へインバウンドが多く訪れた時は、実は困ったと感じることもあった。しかし、「歩くまち・京都」の戦略に掲げる基本的なことをしっかりと守っていきながら、その範囲内でアレンジしていくのが課題解決のための一番いい形であって、そういうやり方で進めていくことがこれからも大事だと考えている。

○ 長上委員

今後の交通を考える上で、コロナの影響は外せないと思う。地域福祉の観点で言うと、コロナ前のまちづくりは「人々と出会い、人々とのつながりをもとにして」という、総合交通戦略と一致した方向で進んでいた。しかし、コロナが非常に大きな影響を与え、交通行動だけでなく暮らしのありようや人とのつながり方までも変えてしまった。今、地域福祉で一番の問題はまさしく「孤立」

であり、外出に対する漠然とした不安があることによって、外に出ず、孤立が進んでいるという状況である。総合交通戦略においては、コロナ禍で必要な戦略と、コロナが終息してからの目指すべき方向性とを分けて書いた方が良いのではないか。資料7の最終ページ、施策の柱の2つ目に、「居心地が良く歩きたくなるまちづくり」「にぎわいと交流を生み出す回遊性の高いウォークブルなまちづくりを推進」と記載があり、それ自体は目標として掲げるべきだと思うが、ここまで一足飛びには行かない状況もあるので、ウィズコロナの時代における方向性を総合交通戦略の中に据えておくべきではないかと思う。

また、このコロナ禍で、通勤でクルマを利用する人が増えているように思う。私自身、以前は公共交通機関を使っていたが、4月以降はクルマ通勤に変えている。改めて、京都のまちなかの変化を、通勤も含めて考えて、それを基に戦略を立て直すことが大事であると考えている。

3点目、「歩くまち・京都」の憲章の中には「だれもが歩いて出かけたくなる道路空間」という表現がある。現戦略は公共交通機関に関することを中心に戦略が立てられているが、道路整備という点ではまだ不足していると感じている。四条通は道路が整備され、歩く人が増えて歩きやすくなったが、一方で、縦に走る南北の道路は意外と歩道が少なく、安全性に欠けていると思う。道路整備をどのように進めるのか、今後の戦略の中に含めることが必要ではないか。

○ 塚口会長

非常に重要な指摘をいただいた。コロナをどう扱うかということについては、今までの戦略を御破算にして大きくコロナという柱を1本立てるか、あるいは、今までの考えをある程度踏襲しながらそこにコロナという要素を付加していくという考え方もあろうかと思うが、今後の審議会でも議論していきたい。

○ 加藤委員

女性会の活動として、以前は毎月学習会や集まってスポーツをしていたが、今年度になってからは密を避けるために活動が減り、バスに乗ってどこかに行くことも加減した。日常では常に自転車か徒歩で生活しており、買い物に行くときはバスや地下鉄を利用している。私のいる地域では、バスが3台程固まって来たかと思えば、その後15分くらい来ないこともあり、なぜこうも不規則な間隔で来るのかと疑問に感じている。

歩くことに関しては、地元で3時間くらいかけて歩く史跡ウォークの取組があり、毎年200～300人もの人が参加している。今年は感染症予防対策のため、各自最寄りの公園に分散して集合することとし、10箇所ほどのポイントを、5人以上の団体にならないように注意しつつ、好きな順番で巡る形で実施する。マスクをしながらではあるが、皆さん元気に歩いて、ストレス発散にもなると思う。少しでも運動をし、史跡を巡ることで学びにもつながればとの思いで、こうした活動を行っている。

資料7の2ページ目、「改定等に向けた方向性」の基本理念案にある『歩くまち・京都』の理念を継承しつつ、さらに進化させ、誰もが公共交通をより便

利で快適に利用するとともに、徒歩や自転車もかしこく組み合わせて出かけるスマートなライフスタイルが定着し、『出かけたくなる』魅力と活力のあふれるまちとなることを目指す」という文章が、大変気に入っている。

○ 川崎委員

「歩くこと」については、誰が歩かないのかを見極め、その人に対しどうインセンティブを与えるかが大事だと思う。マンション販売等で「10分徒歩圏」という言葉があるように、10分以内が徒歩移動の許容範囲と考える人が多く、その範囲内では物件の値段が上がる。実際のところ10分以上歩こうとするような「健康に対する意識」は、体を壊した経験のある人でないと分からないものだと思う。誰にとっても分かりやすく歩くことのインセンティブを与えるために、健康づくりの楽しさを戦略的にPRしてはどうか。例えば、歴史観光などと同様に、「京都に来てここを歩くと、このように健康になって、酸素量が増え、血圧が下がります」といった、医学的知識も含めたストーリーある道筋を立てて、“京都に行ったら健康になって帰ってくる”という戦略的PRをする。他にも、店舗やマーケットと協力して、公共交通を利用すれば何か安くなるといったインセンティブの付与、PRもできるかもしれない。そうしたことができれば、あっという間に、時間効率や複数の目的よりも「歩くこと」を選ぶ人が出てくるのではないかと思う。

2つ目は、公共交通ネットワークが現状危機に瀕していることを、資料からひしひしと感じるが、一方で、京都市の財政も、かなり危機的な状況にある。次期基本計画や都市計画マスタープランの練り直し等の審議の中でも出ていることだが、人口減少が起こっている上に観光は不安定で、更にコロナによってワークライフバランスが変化して通勤者が減っていく。すると、定住者をどんどん増やし、交通利用者を増やしていかなければならないということになる。公共交通網のどこかが破綻してくるとサービスが悪くなり、負のスパイラルが起こってくる。定住を促進するためには、「職住近接」、資料7の3ページに記載されている『『保全・再生・創造』のまちづくりのネットワーク』『交通ネットワークの基礎』などがしっかりしないといけないと思う。

先ほど、非自動車分担率80%を目標にするのは甘いのではないかと発言した。その意図は、この目標は既に達成していて、それよりも目の前に迫っているもっと大きな危機感、資料7の3ページに書かれているような中身を強く打ち出していくことが必要なのではないかということである。

らくなん進都とか南部の発展といったことの中に、職住近接の副都心的な、新産業都市のような打ち出しをしていかないといけない。南部のポテンシャルを活かして、そこに職住近接で人を増やしていくようなまちづくりをしていく。そのためには、人の交通だけでなく物流や道路ネットワークも含めて、まちづくりを支える交通を都市計画のスローガンとともに考えていく必要がある。これが京都市にとって非常に重要であるのではないかと感じている。

○ 北村委員

この審議会に参画できることについて、感謝している。私たち視覚障害者は、歩き、公共交通を常に利用しており、その立場から意見を申し上げたい。

バリアフリーのハード面に関して、ここ何年かの中に地下鉄の可動式ホーム柵等が充実してきた。烏丸線において現在3駅にホーム柵が設置されているが、今後全駅に設置する方針とのこと、こうしたハード面の充実についてとても喜んでいる。ソフト面に関しても、このような審議会をはじめ、私たち障害者の思いを伝える場に参加できるようになってきた。今後の公共交通に対する思いをしっかりと伝え、また、私たちの側も理解をしていきたいと思う。引き続き、公共交通への思いを聴いてもらえる機会があればと思う。

今回、「私たち視覚障害者から自転車利用の皆様へのお願い」というチラシを席上に配布している。従来は警察の方と一緒に、自転車に乗っている人に対面で配っていたものだが、コロナでそれができず、こうした機会に配布させていただいている。一人で歩く視覚障害者が、自転車の方から「見えないのに歩くな」といったことを言われ、悲しい思いをしている人たちもいる。このチラシで皆様にもぜひそういう状況を知っていただいて、広めていけたらと思う。

視覚障害者が一人で歩いているとき、以前は声をかけてもらえていたが、コロナ禍による自粛の後しばらくは、ソーシャルディスタンスのため、全然声をかけてもらえなかった。バスや電車の中、道路で歩いているときなどに怖い思いをした視覚障害者もいたが、ここ最近、再び声をかけてもらえるようになってきた。引き続きよろしくお願ひしたい。

○ 小林委員

2点ほど意見を申し上げたい。私は山科から来ているが、山科には京阪バスのみで市バスがない。資料5の3ページ目、公共交通ネットワークについて「バス事業者間の連携が必要」と記載があるが、京阪バスと市バスには特に連携がなく、市バスの1日乗車券が使えない。1日乗車券として京阪バス・市バスが一緒に使えるようになれば便利で、市内に行く機会も増えると思う。

もう1点は、今インバウンドがほぼゼロになっていることについて。個人的には、1年後くらいにはインバウンドが戻り、観光客も増えるのではと考えているが、そのときに、以前のようなオーバーツーリズムの状態、バスで座れなかったり、あちこちが混雑して市民が観光名所に行けなかったりということがまた起こるのではないかと危惧している。京都市のキャパシティは狭いと思うので、それを考慮した観光の在り方を考えていくべきではないかと思う。

○ 中條委員

新技術の観点を中心に、4点ほど意見を述べたい。資料7の3ページ目の目標像の項目で、新たに加える視点として挙げられている「情報通信技術」について、「データのオープン化」というキーワードを追加してほしい。今後、交通以外のアプリケーションと交通とをどう連携していくかという話が出てくる。これから先、例えば、交通手段ごとにどれだけ健康に影響を与えるかといった

ことなども、様々なアプリで見ることができるようになるだろう。また、海外の方から見れば、京都に来て京都のアプリケーションを使うより、元々自国で使っていたアプリケーションに京都のデータを取り込むほうが自然である。アプリはすぐに新しいものがどんどん出てくるので、それらときちんと連携していくためにも、データのオープン化が重要であると考えらる。

2つ目は、「自動運転技術」について。電動キックボードやロボット技術も含め、新しいモビリティに関する技術を使っていくことが自動運転に限らず重要であり、幅広く考えた方がよいのではないかと思う。

3つ目は、資料に記載はないが、人と荷物の分離がポイントになると思う。なぜ歩かないかということ考えたときに、一つには、市民も観光客も、荷物があるために歩きにくいということがあると思う。コロナ以前には、観光客が大きな荷物を持ったままバスに乗ろうとして、道路を占用していて邪魔だというような事態もあった。宿泊場所や自宅、駅等に直接荷物を届ける仕組み等、歩ける形で重い荷物を人と分離するという視点があってもよいのではないか。

最後に、非自動車分担率について。8割を堅持するのであればそれでもいいと思うが、データの取り方として、市民と旅行者とを分けてそれぞれのデータを取得していくほうが今後は良いように思う。資料5の14ページ、非自動車分担率の調査手法に関する補足説明を見ると、市民に対しては毎年調査を実施し、市民以外の交通はPT調査と同じとしている。PT調査は10年に1回しか行われないので、市民以外のデータは10年間同じと仮定していると読める。そうすると、インバウンドの増加が交通手段分担率の変化に与える影響が十分に表現できていないのではないか。非自動車分担率を今後8割以上にもっていくのであれば、そのあたりを細かく分析したほうが良いと思う。

○ 藤井(健)委員

日常の事業経営の中から感じていることを踏まえて意見を述べたい。

京都市民に向けて、「歩くまち・京都」というのが果たしてピンとくるのだろうかという思いがある。地元住民は、そもそも歩き回りたいと思っていないのではないか。京都の中では、四条通や所謂「田の字地区」に、商業上のコンテンツが最も集積している。四条通―御池通、河原町通―烏丸通といった10分程度で歩ける距離であっても、京都市民はなかなか歩かないと、事業を営んでいて実感している。まちなかにコンテンツが集積していても、それを歩き回って楽しむのは旅行者。地元住民は効率的に最低限必要な所に寄るだけで、歩いたり、電車やバスに乗ったりしたいと考えているわけではないと思う。

「歩くまち・京都」を推進することは良いが、特に市民に向けては、「歩いてください」というのではあまり良いメッセージにはなっておらず、健康や環境などの“歩くインセンティブ”に積極的に焦点をあてるべき。京都市民は思った以上に歩き回らない。日本中を見て、最も歩いているまちは東京だと思う。理由は単純に、公共交通が発達しているので結果的に“歩かされているまち”になっているということ。地方のまちほど車が便利で、ドアツードアで歩かない。東京のように利便性を充実させてほしいと言うつもりはないが、市民にと

っての“歩きたいまち”とは何なのか、そもそも市民は歩きたいと思っているか、電車やバスに乗りたいと思っているかというところから、市民向けの視点で物事を考えた方が良く思う。

旅行者は非日常の時間を京都で過ごしているので、地元住民の何倍も色々なところを歩き回られている。そのためには、より歩きやすいまちづくりも大切なことである。四条通はとても歩きやすくなったと思うが、その一方で“歩きたいまち”になっているか。肌感覚では、歩道を拡張して歩きやすくなった分、歩くスピードが上がって、スルーされるお店が増えたように思う。場合によっては錦のように歩きにくくすることのほうが、個店ごとに足がとまり、まちの賑わいに繋がることもあるかもしれない。四条通のコンテンツも、地価の高騰やこのコロナ禍で、昔ながらのいいお店がずっと継続していける状況にはないが、必ずしも“歩きやすいから歩きたい”ということはない。パリやロンドンは、でこぼこ道、階段ばかりで歩きにくいまちだと思う。しかし、歩きたいコンテンツがあるからそこに人は訪れ、歩き回る。外から入ってくる人の視点と京都市民の視点とを、明確に分けて考えたほうが良い。

特に、市民に向けては、市民に響きやすいメッセージが必要。「歩くまち・京都」は、何となくピンとこないのではないかと率直に思う。今後、20年先を見据えるのであれば、相手によって発信の仕方を変えても良いと思うし、トータルのお題目としてどういったタイトルが良いのかを考えていただきたい。

将来的なことを考えると、市民と旅行者の区別という点はしっかりさせたほうが良い。残念ながら日本の人口も京都市の人口も長期的には減り続けるし、一方で世界の人口が増え続けることを考えると、このまちにいる人の相対的なバランスとしては、市民が減って旅行者が増えるということになると思われる。コロナ前の数年間は、オーバーツーリズムの弊害で、まちはゴチャゴチャ混んで汚くなり、市民の肌感覚としてはメリットが何もない印象。例えば、電車やバスの料金を旅行者500円、市民100円にするなど、思い切って目立つ形で価格設定を変えて、外から来る価格許容力の高い人からしっかりお金をいただき、そのお金がこのまちを支える市民に目に見える形で流れていくようにする必要があるのではないか。外の資本と外のお客様によって、京都のまちが荒らされているような感覚になっている市民もいる。10年、20年のスパンで将来のことを考えていくのであれば、もう少し、このまちに住み続け支えてくれている人たちが、目に見える形で分かりやすくメリットを享受できるような仕組みを作るべき。先ほど述べた料金体系の話などは、おそらく今後の技術発展の中で対応できるようになってくると思うので、5倍、10倍ぐらい外の人と中の人の価格を分けることは考えていっても良いと思う。

○ 山田委員

2つの観点で、総合交通戦略改定に向けて提案をしたい。その一つは、基本理念を作る上で、背景として押さえるべきことが3つあるということ。まず1つ目は、「①観光客が戻るのか、戻らないのか」。コロナの前のような状況に戻るのか、あるいはコロナ前にはもっと増えると言われていたので、そんな時代

が来るのか、来ないのか。これによって交通はずいぶん影響を受けると思う。2つ目は、「②ポストコロナにおいて市民や観光客の交通に関する嗜好が変わるのか、変わらないのか」。公共交通機関からパーソナルな移動手段に嗜好が変化していくと結構言われており、その代表的な例が身近にある自転車である。これからの技術革新で言えば自動運転車、更に各自動車メーカーがマイクロモビリティなどと称して、車とも自転車ともバイクともつかない移動手段を開発しているが、これもパーソナルな交通手段に含まれる。言い換えれば、これまで通り公共交通機関に乗りたいのか、乗りたくないのかということである。3つ目は、特に中長期的視点として、「③デジタルトランスフォーメーションが進んでライフスタイルが大きく変わるのか、変わらないのか」ということ。交通分野ではMaaSや自動運転等に加えて、ネットショッピングやフードデリバリーなど、物流に大きく影響するものもある。また、テレワークやオンライン授業の普及は通勤通学行動に影響を及ぼす。こうしたことが、今後どれくらい進展するのかということである。以上で、最大 $2 \times 2 \times 2 = 8$ 通りのシナリオがあると言える。どのシナリオに沿って進んだとしても絶対にやるべきことはあるので、すべてを8通りごとに戦略を立てる必要はないと思うが、一方で、シナリオごとに多少方策が違うものも考えられる。もう少しきめ細かいシナリオを基にして、戦略の改定を行ったほうが良いのではないかと提案である。

もう一つは、数値目標についてである。「歩くまち・京都」憲章、あるいは市長からの諮問書の中にも、「人と公共交通優先の『歩いて“楽しい”まちづくり』」が目指されている。その点から考えると、徒歩と公共交通機関の手段のシェアも大事だが、歩いて“楽しい”のか、ということの数値化し、目標にしなければいけないと思う。先ほどの蓮花委員の「心理的な指標の計測が必要ではないか」という御意見も、ここに関わると思う。それについて、まずは何をもって楽しさを数値化するのかという議論はあるとしても、数値化したもので計って目標を立てて、“歩いて楽しいかどうか”を評価するべきだと思う。

○ 蓮花委員

まず1点目、私もそうなのだが、京都市の周辺に住んでいて、仕事や私用でちょくちょく京都市に来る人というのは、実は多い。観光客でも市民でもない、社会的には「マージナルマン（それぞれの集団の境界にいる人、周辺人）」と呼べるような人のことも考えて、戦略の改定に当たっていかれたらと思う。

もう1点、資料の中で何度か「フレイル」に言及されている。健康は非常に重要な視点で、歩けば健康になるとか、フレイルが減るということも大事だが、最も肝要なのは、高齢者や要介護の方、障害者の方も含めて、誰もが歩いて楽しめる、満足できるまちづくりということだろう。ヨーロッパなどでそういうまちの先行事例があるが、京都市がそこへ向かっていくには、フレイルの方々をどう把握し、どのような形でアプローチしていくのか、歩いている人だけを調べるのではなく、歩けない人・歩いていない人たちをどう把握するのかということが大事になってくる。包括支援センターや病院等、福祉分野との連携が必要だろうし、その他にも自動車教習所には高齢者講習のために高齢ドライバ

一が集まる。高齢ドライバーの方々は、運転がしんどくなってくるといずれ免許返納に至るが、免許返納後にどんなふうに通機関を選択したらいいのか、そういうサービス、カウンセリングや指導はほとんどなされていないのが現状。フレイルを取り上げるのであれば、そのような個別的な対策が必要となるだろう。一人ひとりに合ったモビリティの在り方とはどういうことか、それをどのように促進していくのかということまで、考えなければならないと思う。

○ 塚口会長

ひととおりの皆様の御意見をいただいた。私からも一言述べさせていただきます。

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、“戦略（ストラテジー）”であって“戦術”ではない。従って、あまり細かいことを述べるよりは、交通まちづくりに関する大きな方向性として外せないことを、きちんと書いておくというような形で、今後この戦略の中身を作り上げていけば良いのではないかと考える。

委員の皆様それぞれから、非常に有意義な、きちんと心に留めておかなければならない意見をたくさんいただいたが、そういったものの中で、今後20年間の大きな方向性として決めておくべきものがどういうものなのか、今後皆さんと一緒に十分に議論させていただきたいと思っている。

もう一点、最近思うところがある。今日も一人ひとりが結構離れて座っているが、どのような根拠に基づくのかはさておき、世間では2mくらい人と人との間隔を空けると良いという話がある。そのためには、1人の人が各自半径1mくらいテリトリーを持っていたら良いわけで、面積で言うと約3㎡になる。色々な研究があるが、サービス水準Aの歩きやすい歩行環境がほしい3㎡とされているから、それくらいの空間を取っておけば他人に影響されることなく歩けるということになる。おそらく健康面、コロナ禍の中において、それが効果的な歩き方になるのだろうが、一方でそれが楽しいかどうかということになると難しい。四条通程度の混み具合がいいのか、あるいは錦のような混み具合がいいのか、楽しさの視点と健康の視点、市民と観光客との間でも、受け止め方は違うだろう。その点についても、目先のことだけに捉われず、今後20年を見据えてどうしていくのか、議論させていただければと思う。

○ 青木副会長

「歩くまち・京都」は、もともと「歩いて楽しいまちづくり・京都」といったようなフレーズがあって、そこから「歩くまち・京都」になったと思うのだが、今日の皆さんの御意見の中にも、「何のために歩くのか」「楽しいのか」ということについての言及が多く聞かれた。今後考えていかなければならない、重要な問題提起ではないかと思う。

また、データの取り方をもう少し詳細に、という御意見もあった。市民が増えているのか、観光客が増えているのか、どういう人が公共交通に乗っているのか、あるいはどういう人が観光客として来ているのか等々、もう少し詳細に分析しなければならないのではないかと。

もう一点、ライフスタイルが変化し、お客さんが減ったとしても、一定の公

公共交通のサービス水準を維持していかなければならない。それを今後どう考えていくかということも、課題であると思う。本日は新しく委員になられた方をはじめ、色々な視点から話をさせていただき、私も勉強になったと感じている。

○ 塚口会長

そろそろ時間となったので、進行を事務局にお返しする。

5 事務連絡

○ 事務局

今後の予定についてお知らせする。第2回、第3回の審議会は現時点で12月、1月頃の開催を予定している。大変忙しい時期で申し訳ないが、具体的な日程について後日事務局から調整をさせていただくので、よろしくお願い申し上げます。閉会に当たり、交通政策担当局長の横井から一言御挨拶を申し上げます。

6 閉会

○ 横井交通政策担当局長（挨拶）

本日はお忙しいところ、またコロナ禍で非常にお出ましくいところ、お集まりいただき感謝申し上げます。1回目の会議から、様々な分野の幅広い御意見を賜うことができた。今日の御意見・御示唆を次回の会議資料に反映し、できる限り御説明させていただきたいと考えている。

諮問文にもあるとおり、総合交通戦略の策定から10年が経過する中で、この間の環境変化は確かに大きなものがある。一方で、環境が変わっても外せないこととして、市民の安心・安全に関する部分は大事にしていきたいと、皆様の御意見を伺いながら改めて感じた次第である。本日、大勢の市内交通事業者の方々にオブザーバーとして参加いただいているが、このコロナ禍で、各社局とも事業に非常に大きな影響が出ているところである。今後、市民の生活の足をいかに支えていくのかについても、この審議会で十分御議論いただければと考えている。審議会は全5回の開催を予定しているが、それ以外の場面でもお気づきのことがあれば、ぜひ事務局までお知らせ願いたい。

今の状況が果たして通常のものなのか、バイアスがかかっているのではないかという御意見もあった。まもなく11月となり、例年であれば京都も非常に多くの観光客を迎える時期である。このコロナ禍で初めての秋の観光シーズンということで、そのあたり我々も十分に状況を見ながら、これからの対策も考えていきたい。今後も熱心な議論をお願いして、私からの御礼の挨拶とさせていただきます。

（了）