

第 2 回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会 摘録

日 時：令和 2 年 1 2 月 2 2 日（金） 1 0：0 0～1 2：0 0

場 所：京都パルスプラザ 5 階ラウンジ

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 J T B 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
 宇津 克美 京都商店連盟会長
 奥野 雅義 京都府警察本部交通部交通規制課長（委員代理）
 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
 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 S I P 自動運転サービス実装推進 W G 副主査
 藤井 聡 京都大学大学院工学研究科教授
 水野 正人 一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会事務局長
 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 1 6 名（五十音順，敬称略）

1 開会

——（事務局より審議会委員の紹介（資料 1））——

○ 事務局

（資料 2 に基づき説明）

資料 2 の 3 枚目の「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会運営要綱について御報告させていただく。本要綱は、「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会規則第 5 条の規定により審議会の運営に関し必要な事項を定めたものである。塚口会長とも共有させていただき，令和 2 年 1 1 月 3 0 日付けで施行している。本要綱第 4 条にて，委員の代理について定めている。審議会委員については，原則として代理を認めていないが，本審議会では『国の関係行政機関又は京都府の職員である委員については，当該委員が属する機関の職員にその職務を行わせることができる。』ことを規定している。

2 議題

- (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の全体構成案について（確認）
- (2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の数値目標案について
- (3) 「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の施策方針案について

○ 塚口会長

皆様方、お忙しいところ、またお出ましにくいところ、御出席いただき感謝申し上げます。総合交通戦略は、交通という一つの分野に対する計画ではあるが、交通は様々な分野と関連するため、一つの分野に限らず、幅広い視野が必要となる。現在、京都市の基本計画や都市計画マスタープランが策定中であると聞いている。京都市役所が策定する様々な計画や京都府、京都府警察本部といった京都市役所以外の組織との連携が重要であると感じている。今まで同様、忌憚のない意見をお願いしたい。

早速、議題1～3に移る。議題1～3の基となる資料3～5について、事務局から一括で説明後、議論の場を設ける。

○ 事務局

（資料3～5に基づき説明）

○ 塚口会長

まず、議題1から議論を進める。資料3「総合交通戦略の全体構成案」について御意見を頂戴したい。

○ 藤井副会長

資料3，1ページ目④「歩くまち・京都」の目標像（将来像）の右側【新たに加える視点】は、左側【現戦略の目標像】をベースに完全な追加と考えてよいか。【現戦略の目標像】には、毀損するものもあるか。あるいは【現戦略の目標像】の一部が弱まったうえで、【新たに加える視点】が加わるものなのか。

○ 事務局

【新たに加える視点】は、【現戦略の目標像】をベースとしている。そのうえで、状況により、表現の変更等の修正を考えている。例えば、現戦略の目標像の3つ目の○に記載の“ICカードの活用が進み”という表現は、現状活用が進んでいることから、修正が必要であると考えている。

○ 藤井副会長

修正された文章は、記載されているのか。

○ 事務局

今回の資料上は、修正文案の記載はないが、今後、皆様の意見を踏まえたうえで、【現戦略の目標像】と【新たに加える視点】を合わせて、これから目標像の文章をつくっていく。

○ 富山委員

資料3，1ページ目④「歩くまち・京都」の目標像（将来像）の左側【現戦略の目標像】に、『トランジットモール化』との文言があり、気になっている。四条通の歩道拡幅は、一定の成果だと思っているが、四条通をトランジットモール化することを考えると、今の状況からすると、かなり本腰を入れて取り組まなければ、前に進めない内容である。これから議論をしていく上で、さらに取組を進める方向で戦略に記載していくのか、事務局の考えはいかがか。

○ 事務局

四条通を含めた道路のトランジットモール化は、これまで四条通の拡幅整備を進めるにあたり検討してきた内容である。現在は、歩道拡幅整備を行い、歩いて楽しめる空間整備にとどまっているが、将来的なトランジットモール化を諦めたものではない。道路環境の整備を考える際には、トランジットモール化の可能性も含めて、今後皆様と意見を交えながら検討するために、項目として残している。

○ 塚口会長

トランジットモール化が、今後、ベストな施策になるかはこれからの議論によるが、それも念頭において議論を進めるということである。

資料3「全体構成案」に記載があるように、今回の総合交通戦略（改定版）では、「健康長寿」「フレイル対策」等の今までと違う視点や、“歩いて楽しいかどうか”について評価する視点といった新しい要素も含まれることになるだろう。

資料3について、他に意見がないようであれば、続いて資料4「数値目標案」について御意見を頂戴したい。

○ 青木副会長

非自動車分担率「80%」という数字をどうするかという話があるが、昨年までの状況をみると、市民にとっては、バスの利用が、決して快適で心地よいものとは言えなかった。インバウンドが増え、旅客数が多くなったことにより、既存の公共交通ネットワークがオーバーフローしてしまったという現状がある。数値目標の「80%」はどのような輸送量が前提となっているのか、ということを考えなければ、全旅客輸送の「80%」がいいのか、それ以上がいいのか、という議論が成立しなくなる。数値目標に「80%」という文言を入れるのであれば、どのような状況で、どのような割合を目指すのか、制約条件をきちんと考えることが必要ではないか。

もう一つの新しい指標例に挙げられている外出率や歩行量に関連して、市民が歩行やいろいろな運動を組み合わせ、健康ポイントを得ることができ、それを何らかのサービスとして活用できるという市町村があると聞いている。フレイル対策を考えると、歩行量だけではなく、いろいろな運動行動を促進するような方向性をここに盛り込めないかと考えている。

○ 塚口会長

非自動車分担率について、何らかの数値を目標では挙げるべきではないという考えか。

○ 青木副会長

「80%」が多いか少ないかというよりも、仮に「80%」という数字を挙げるのであれば、その中で、快適な公共交通の利用環境が整っているかどうかといった条件設定をすべきではないかという趣旨である。

○ 長上委員

非自動車分担率「80%超」という提案の意味を確認したい。目標値「80%超」ということを事務局として提案されているのか、あるいは、第3回の審議会で「80%」を超える新たな具体的な数字を事務局として提案される予定なのか。

○ 事務局

現時点では具体的な数値を持ち合わせていないが、皆様に意見を踏まえて、具体的な数値についても検討し、第3回審議会にて提示してまいりたい。

○ 長上委員

数値目標については、現実的でない目標を立てても無意味である。自動車を使わざるを得ない状況や高齢化が進む中で、歩くことが困難な人など、様々な状況の人がいることも考え、どこまでが現実的な数値なのかを、客観的な根拠を示す必要があるだろう。青木委員の意見である「数値目標の条件」に加え「現実性」も必要ではないか。

○ 藤井副会長

3点確認したい。1点目は、数値目標の表現について「自動車分担率」ではなく「“非”自動車分担率」としている理由。2点目は、前回の戦略策定時は「10年」と数値目標に期限があったと記憶しているが、今回の改定においては期限の記載がない理由。3点目は、自動車分担率の「現在の数値」について。自動車分担率については、途中で頭打ちになっているとはいえ、もともと28%だった数値が23~24%に下がったということは、順調に進んでいたということであるが、現状はいかがか。コロナで自動車分担率の数値が一部戻ったと思うが、それ以前の数値でいいので教えてほしい。

○ 事務局

1点目「数値目標の表現」についてであるが、現行の総合交通戦略においても「“非”自動車分担率80%超」という目標を掲げており、今回の改定版の戦略においても同じ数値、表現で掲げさせていただいている。

2点目「目標年限」については、現行の戦略においても、具体的な目標年次としてではなく、「概ね10年後を目指して」という目標にしていた。今回の改定では、20年後の将来をイメージしている。今後、5年後、10年後には本市の各計画の見直しが予定されており、その都度、目標が達成している場合は見直しを行い、目標値を変えていくことなどして対応していくことを考えているため、具体的な目標年次として考えているものではない。

3点目「現状の自動車分担率の数値について」は、参考資料1、3ページ目に記載があるとおり、最新数値は令和元年度の値自動車分担率22.3%、非自動車分担率は77.7%である。

○ 藤井副会長

基点が今ではなく、平成12年の72%をベースにしているのは何故か。令和元年時点で自動車分担率22%代まで下がってきているのであれば、残り2%強を減らすということになるはずだが、基点が現時点ではなく過去の時点にするのか理由が分からない。

○ 事務局

現在の戦略策定時は平成12年近畿圏パーソントリップ調査時を基点としているので、今回の改定版の戦略に当てはめた場合、平成22年の24.3%が基点となる。本来は、今年度が近畿圏パーソントリップ調査の実施年度ではあったが、来年に延期されているため、調査結果が出た場合はその調査結果が今後の基準となる。

○ 藤井副会長

通常は、現状をベースに目標を立てるものかと考えているため、8割方達成している10年前の数値を基点に目標を立てていることに違和感がある。パーソントリップ調査が実施されていないこともあるが、もう少し考える必要があるのではないかと。

○ 事務局

御指摘を踏まえ、目標値の基点の問題について再度検討し、第3回審議会にて示していきたい。

○ 藤井副会長

全国パーソントリップ調査の結果だったと思うが、少量のサンプル数ではあったものの、概ね同じような値で推移していたと思う。全国平均と比べて目標値を立てるなど、現在コロナ禍で自動車の利用が増えている状況も踏まえたうえで、目標値を検討いただきたい。

○ 蓮花委員

数値算出方法の例として、意識調査や世論調査、アンケート以外にも、最近ではデータ算出やAIの使用などの調査手段がある。例えば、歩行量だけでなく歩行のパターンや消費者行動の調査として、例えば、歩行者の笑顔を測定することで満足度をチェックするなどの手法もある。他にも、同意を得た市民モニターを使えば、もう少し詳しいデータが取れるので、モニター調査は有効ではないかと考える。歩行量以外の指標として、“歩いて楽しい”等の心理的な指標がある方がよいと考える。

○ 天野委員

アフターコロナや2025年の万博を見据えた場合に、市民と観光客の調和についても記載していく必要があるのではないかと。市民の足である公共交通は、市民だけでなく観光客も使うので、その2者を切り離すことは違和感

がある。今は観光客が減り、ほぼいない状況ではあるが、今後のことを考えて記載すべきである。

○ 飯田委員

今回の戦略は、「健康長寿」や「フレイル対策」が挙げられているのが特徴だと考える。その特徴に合わせた形で、数値目標についても、高齢者の外出がどうなっているのかという視点を含めるのはどうか。測定方法には課題があるが、例えば、高齢者の外出回数だけでなく、満足されて外出しているのか、楽しく外出されているのかどうか、といったような外出に対する満足度等を指標に入れるのも一案である。

○ 川崎委員

京都の特質を考えた時、「観光」「防災」といった問題が挙げられる。「観光」や「防災」が重要であるとする、基本理念への記載が必要であるように感じる。資料3、1ページ目の②基本理念（案）に、「クルマ中心から徒歩・公共交通中心のまちと暮らしへの転換」との記載があるが、「まちと暮らし，“観光、防災において”クルマ中心から徒歩・公共交通中心への転換が進んでいる」というように、「まちと暮らし」と「観光・防災」とつなげるのが良いのではないか。

もう一点、②基本理念（案）には、「SDGsや健康長寿といった分野を横断する新たな潮流」と記載されている。実現すべき都市社会があり、それを支えているのが交通である。その場合、掲げる指標は、実現すべき都市社会のための指標なのか、公共交通中心を実現させるための交通の指標なのかということの整理が必要である。もし、都市社会の指標として入れるのであれば、②基本理念（案）の右側の四角内に記載のある「新たな潮流も踏まえて」という文言の後ろに、「これらを実現すべき都市社会を支える根幹的なものが交通であって」という文面がないと、交通が内部目的化されているような感じがする。「出かけたくなるまちや活力」の記載があり、その前に実現すべき都市社会や潮流の反映としてあるが、基本理念との関係でいえば、数値目標はここに記載すべきなのかもしれない。

○ 藤井副会長

資料5の具体的な記載について意見を申し上げるので、事務局でもよく考えていただきたい。柱1の施策方針案について、大項目1つ目「**■**市民生活を支える交通手段の維持・確保」の「**【1】**交通事業者との連携による公共交通の維持」についてだが、この文面だと「公共交通と行政との連携」のニ

ニュアンスが強く感じられる。「公共交通と行政との連携」ももちろん必要ではあるが、我々が促進すべきことは「公共交通同士の有機的な連携」と一体化による前を向いた京都全体のモビリティの向上という「交通事業者同士の協働作業」である。この文面からはそのことが読み取れないので、「交通事業者と行政を含めた連携強化のモビリティ・マネジメント」といったようなニュアンスの表現が必要である。この10年でモビリティ・マネジメントはかなり広義的に定義されるようになり、モビリティ・マネジメントは住民のコミュニケーションだけではなく、“事業者同士が仲良くなっていくためのコミュニケーションのマネジメントをしよう”という事業者MMのようなものも含まれるようになった。具体的には洛西のバス停の時刻表が良くなった、というような取組があるが、こういったことをもっと拡大していくことが大事である。現状の表現では、その部分が読み取れないので、「交通事業者と行政を含めた連携強化のモビリティ・マネジメント」といったようなニュアンスの文言を必ず入れてもらいたい。

また、柱1の施策方針案大項目2つ目「**■公共交通の利便性・快適性の向上**」に記載の「**【6】路線・ダイヤの改善と多様な料金施策の展開**」についてであるが、通常は、路線・ダイヤを組んだうえで組織内の検討を行い、採算等を検討する、といった手順で進めていくものであるが、その手順の中にモビリティ・マネジメントの要素を入れておくと、利用促進をするという話も加味したうえでダイヤ改善や路線の拡充の議論ができるようになる。交通事業者や行政においては、利用促進の要素をいれずに、現状における利用強度に基づいて導入可否を決めるため、導入が実現されないことが多い。地元の自治会などを巻き込み利用促進を行うことで、経費をかけずモビリティ・マネジメントができる。実際に、路線の維持や拡充を希望する地元住民の取組により、利用が増えてきたという事例が、本市の行政の取組として全国に先駆けて報告されている。せっかく先進的な取組として報告されているにも関わらず、施策方針案からは読み取れない。路線・ダイヤ改善を行う際に、モビリティ・マネジメントの視点をセットにするニュアンスが必要である。「“モビリティ・マネジメントの要素を加味した上での”路線ダイヤの改善」という文言にすることで、行政の担当者が変わっても、今の取組が消えないで続く可能性が高い。コロナにより公共交通崩壊の危機に瀕しており、それを食い止めるうえでも極めて重要な作戦になる。例えば、この施策方針案の場所に反映させるのはいかがかといった提案である。

同じ視点として、柱1施策方針案の大項目3つ目「**■未来を見据えた交通ネットワークの充実**」にある「**【1】LRT・BRTや～**」の部分についても、新たな交通システム導入の可能性を高めるためには、モビリティ・マネ

ジメントの視点が不可欠であり、“モビリティ・マネジメントを加味した”という文言を入れるべきである。LRTを導入するときには、利用促進も合わせ、ライフスタイルの改変を踏まえて導入するパターンと、そうでないパターンとでは、前者の方が、確実に導入する可能性が高まる上、需要増加の可能性も高まるので、“モビリティ・マネジメントを加味した”という文言を加えた方が良いのではないか。

柱3は、モビリティ・マネジメントそのものであるが、柱3の施策方針案の大項目1つ目にある「**■地域に根差した公共交通利用の促進**」の【1】と【2】は、項目として分けて書かれているため、第一印象では別々のものに見えてしまう。そうではなく、「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発そのものが、柱1, 2, 3全体を支える重要なものである。「歩くまち・京都」憲章を市民が理解することで、「歩くまち・京都」にあったライフスタイルとなり、交通事業者が認識することで、公共交通事業者との連携や、公共交通が京都市に協力をする傾向が高まっていくだろう。また、行政自身にとっても、新しい担当者に代わっても理念を継続していくことができ、行政の取組が加速する側面がある。この書き方も理解できるが、憲章の哲学を市民・交通事業者・行政すべてが理解するうえでも、本来ならば最初に書いてほしい項目である。憲章は、例えば法体系のイメージでいえば、上位概念、憲法のような位置付けである。本来必要なのは、「歩くまち・京都」憲章の関係者間の共有認識と普及促進であり、我々自身が「この哲学を徹頭徹尾理解する」ということが意外と重要である。本当であればこれを一番最初に書いて欲しいぐらいである。憲章の大切さの気持ちがでるようにしてもらいたい。

柱3の施策方針案の大項目1つ目「**■地域に根差した公共交通利用の促進**」の【2】について、「公共交通の利用促進の取組」との記載があるが、もともと柱3は「歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進」なのに、具体的施策になった途端、記載がざっくりとしており、改善してほしい。公共交通の利用促進だけではないだろう。“歩いて暮らすライフスタイルにしよう”，と京都市民に思ってもらうことが目的である。もちろん、利用促進は大切なことであり、一番に書かれるべきではあるが、それ以外の“ライフスタイルの促進”について具体的記載がないのはおかしい。「連携した公共交通の利用促進を含むスマートなライフスタイルの促進」などとすることで、表現に広がりを出すべきだ。あるいは、「地域住民や交通事業者等と連携した」の前に『歩くまち・京都』憲章の理念に基づいて、という文言を入れるなどはどうか。「歩くまち・京都」憲章が一番大切であるということなどをどこかに記載すべきだと思う。この憲章は柱全体のベースにあるものであり、これまで10年があった。これから先の10年もこの理念

が生き残るようにしてほしい。

○ 塚口会長

今回は、基本項目と具体的内容との中間的な議論を行っている。施策方針については、まだ示されていない具体的取組例との整合性をとることが必要であり、今後、小項目として具体的施策・取組例が出てきた段階で、再度、議論したいと考える。

○ 藤井副会長

中項目の時点で排除的な文言になっていると、小項目で取り扱えなくなることを考慮し、幅広い言葉が中項目にも必要であるという提案である。

もう1点、コロナ対策について意見を申し上げる。今、ここでコロナ対策を失敗して公共交通の利用状況が現状の半分程度に下がると、これからのモビリティ・マネジメントはその半分を取り戻すための数十年になる。短期的なコロナ対策の取組が、公共交通の利用の下げ幅に関係するため、コロナ対策は、この計画よりはるかに重要であるかもしれない。現状では、その危機感が感じられない。もっとしっかりと記載が必要である。この計画は長期的なものであり、コロナ対策はこの審議会の範疇を超えているところにあるものかもしれないが、このタイミングでコロナ対策の手を抜くと、一気に公共交通の利用水準が下がることになる。モビリティ・マネジメントというものは、少しずつしか効果があがらないため、ここで公共交通を支えることが10年分のモビリティ・マネジメントに匹敵するという危機感をもって対応してほしい。

○ 塚口会長

大変重要な指摘である。我々はその認識を十分に共有しなければならない。

—— (休憩) ——

○ 塚口会長

議論を再開する。藤井委員からも意見が出ていたが、ここからは議題3に移る。そして、後ほど全体を通して意見を伺うこととする。

○ 青木副会長

新型コロナウイルス感染拡大の影響として、今後、ライフスタイルが劇的に変わると予想している。例えば、出勤する回数が減り、住むところを都心

から郊外の広いところに変え、自宅でのリモートワークをしやすいなどである。同志社大学で11月に学生600人くらいに実態調査をした結果をみると、2019年は週に4～5日大学に来るという人が7割程度いたが、現在は1～2日というのが7割である。今後、コロナから回復した際に、リモート授業が大きく減るかという、そうではない部分もあると思う。そうなると、下宿しなくても済む、というような影響も出てくる。人々の考え方が変わり、今と違った考え方で移動するようになるということを長期的に考え、コロナからの回復期の取組として盛り込んだ方が良いのではないか。

○ 塚口会長

これも非常に重要な指摘である。あるところまではコロナからの回復に応じて交通需要も回復するが、基本的なライフスタイルが大幅に変わった場合は、また違う形になるので、我々も注意して取り組まなければならない。

○ 山田委員

もともと京都市は「歩くまち」であり、「歩くまち」を支えるのは公共交通ということになっている。そういう点でも特に重要なのは、公共交通のサービスレベルの維持だと考えている。Ma a Sは公共交通の選択肢が豊富でなければ有効に機能しないということもあり、結局は公共交通のサービスレベルの維持が将来のMa a Sにもつながり、新しいライフスタイルを支えることにも役立つ。公共交通のサービスレベルの維持は、そこまで取り組まないといけない喫緊の課題である。現在、地方の公共交通の会社が経営難で維持が難しくなっているところもある。京都市がどこまで関与できるかということはあるが、コロナの回復期における取組として公共交通のサービスレベルの維持は明確に取り組むべき内容ではないか。

○ 川崎委員

コロナ以降、京都の経済は悪化しているが、京都市においても財政破綻しそうな勢いである。持続可能な行財政審議会等でもかなり危機感がある。喫緊に対策しないといけないくらい酷いところまで落ち込んでいる。そのために、財政審議会や基本計画でも言われているが、税収を増やしていかないといけない。まずは都市活力を上げないと、このコロナ危機を乗り越えられない。京都全体で危機感を持っている問題である。交通の維持はひとつの目的だが、資料5、1ページ目の「第1回審議会意見」に記載の「定住者を増やし～」という項目や、柱1の施策方針案の大項目3つ目「**■**未来を見据えた交通ネットワークの充実」の【2】にある、「有機的なつながり」という項

目は、交通の内部目的としての書き方である。先ほどと同様に、【2】の冒頭に「豊かな都市社会」あるいは「都市活力を産むための有機的なつながり」というように、目的をはっきりさせ、この中に危機意識を入れた方がいいように思う。

資料5，2ページ目の柱3の施策方針案の大項目2つ目「■市民等の交通行動の変化～」の中に、「ワークライフバランスの変化への対応」を入れておかなければいけないと思う。

もう一つは、総合交通戦略の柱2に入る内容かもしれないが、「交通の多様性の発見」などの項目が必要ではないか。交通そのものは、ある種の基盤の上を人が歩き、その行為やふるまいに対してどういう形を考えるかであるが、移動の先で地域のアイデンティティを調べたり、感じたり、再認識したり、観光客であればそれを認識するといった、ものを発見したり体験したりするなど、多様性がないと“楽しさ”が生まれない。ある基点と基点を結ぶだけでは交通は面白くないし、様々な体験をしていかないといけない。歩く楽しさの中身を書くような表題があっても良いのではないか。ダイバーシティを生むための交通のあり方の話も必要だと思う。

先ほど、都市活力が大切だと言ったが、それを柱2と柱3の施策方針案の項目にも入れないといけない。さらに、それと関連して、資料3，1ページ目④「歩くまち・京都」の目標像（将来像）の【新たに加える視点】の中にも書き込む必要がある。【新たに加える視点】の中央部、京都市の都市計画の基本である『保全・再生・創造』のまちづくりの部分についてであるが、「職住近接のまちづくりが進むとともに、地域間交通ネットワークの充実、定住人口を増やす」という広域的ネットワークのあり方だけが書かれているが、現在、都市計画の中では、南部もしくは小さな遊休地を集めて、その中に合理的な産業用地や先端エリアのようなものを作っていこう、という転換が行われている。これまで、南部の開発が50年間進んでこなかったのは、骨格としての道路ができて、地域内の交通ネットワークがなかったためである。人間でいうと、骨はできて細胞の先端につなげる血管が繋がっていない状態である。今後、地域内ネットワークを充実させることが必要なので、地域間だけではなく、地域内のことについても書いてほしい。

○ 中條委員

資料5，柱2の施策方針案について、現在の項目レベルの記載において、物流について触れていただきたい。自動車の分担率を抑制するとなった場合、物流の車両も無視できないので、その対策も考えるべきである。それも含めて自動車交通を抑えていくことが、結果的に公共交通の利用促進になってく

るのではないかと思う。特に、コロナの状況下では、自分が買い物に行くのではなく届けてもらうことも多くなってきている。この状況が続くと、端末の“届ける”という部分の交通が無視できなくなってくるのではないかと思う。

○ 奥野委員代理

交通管理者の立場から話をさせていただく。「歩くまち」という観点で考えると、「歩いてほしい」というのが行政の目標としてあるだろう。「交通」について考えてみると、交通の3要素である人と車と道路が「交通」という現象を生み出していることになる。「交通」を「歩くまち」という部分で見ると、ベースとして“歩けるためのまち”が必要だということになる。「交通」をインフラとして見る場合、モビリティが交通の主体となり、モビリティを支える根底となる道路は、社会基盤を支える最たるインフラとなる。すると、“歩けるための道路”というのはどうだろうか。“歩ける”ということ考えた場合には、公共交通というものが切っても切り離せないだろう。そうすると、“公共交通が優先される道路作り”というのはどうか、といった話につながる。このことが、「まちづくり」や「防災」にもつながり、幹線道路の防災の面でいうと、道路の幅員がある程度広くなければ、沿道の建物がもし倒壊したら交通機能はどうなるのかという話にもなるだろう。

“歩けるまち”と考えた場合、公共交通としてはどうか。公共交通には、バス、鉄道、新交通システムなどがある。現時点を基軸に置いて20年先の時代を考えた時に、公共交通をどうあるべき姿にしておくのかということ、市民の皆さんのニーズがどこにあるのかを考えていかなければならないのではないかと思う。例えば、秋の紅葉シーズンの際、バスが東大路に入る際にお客さんがいっぱい状態であった。バスの運転手が乗客に、降車して地下鉄へ乗り換えることを促し、そのための無料の連絡券を配っていた。その無料の連絡券をもらった人は、地下鉄で無料変換できるので、バスの中の乗客が少なくなり、東大路通で新たなお客さんを乗せて進むことができる。これは交通同士の連携の非常に小さな例だと思う。公共交通がどうあれば人々が歩くのか、歩いていただけなのか、ということをこうした面から見ただけでも深い議論になっていくと思う。

そう考えると、この資料からは大切なところが見えてこない。大きな理念があり、立っている柱は大きい、これをもって20年先を見据えた政策・施策が組みあがっていくかどうか交通管理者として考えると疑問に思う部分がある。トランジットモール化の話もあったが、非常に地域に限定した部分的なものがどう展開すればこうなる、ということにつながっていかない。

80%の非自動車分担率になったらどうなるか、都市のあり方やまちの構造についてどうなるか、想像が思い至らないところについて、わかりやすい展開できるようなものが必要ではないか。市民の皆さんがなぜ公共交通に乗らないのか、というところをクローズアップするだけでも、議論は深まり、20年先の大きなまちづくりや市民の生活がどうなっていくかにもつながっていくと思う。

パークアンドライドの話であるが、パークアンドライドの拠点になる駐車場から市内中心部に交通がどうつながっているのかを見るだけでも、現状、きれいにつながっておらず、寸断されている状態になっていることが分かる。バスでは混んでいて行けない、鉄道では大回りしないといけないといった、いろいろな問題がある。将来を見据えた場合、これらの汲み上げも重要であるだろう。

○ 富山委員

コロナの状況下で、外出しなければならぬことが減った。リモートやインターネット通販など、今まで仕方なく出かけていた部分もあるが、今後は、外出することを“楽しみに”外出するという方向により重きをおいていく必要がある。全体のトリップ内の比率を非自動車＝歩く方に増やしていくと同時に、トリップ総数をあまり減らさない＝外に出かける人をあまり減らさないことも必要になってくるだろう。資料3、1ページ目④「歩くまち・京都」の目標像（将来像）の【新たに加える視点】の中にある「楽しみのための交通行動の増加」はよく書けていると思う。一方で、資料5の柱3に該当すると思うが、こちらはもう少し書き込んでいかないといけない。つまり、外出することの目的も含めたモビリティ・マネジメントといった方向の視点が必要ではないか。そして、それを細分化するときには、市民が楽しんで外出できるか、その時に歩くのか、公共交通を使うのか、というところにつながる施策を作っていかなければならない。その中には、先ほど出たITを使ったウォーキングマイレージのような仕組みを使って、歩くことが趣味になる人を増やしていくことや、歩いて出かけられる場所で賑わいを生む仕掛けづくりなどを含めて、柱3の充実が必要ではないか。

○ 塚口会長

私のような長時間の通勤を長らく続けていた人間からすると、交通は短い方がいいと思う。これは強いられた交通であり、楽しい交通とは別である。アフターコロナでも楽しい交通は減らないだろう。また、強いられた交通が減る分、ゆとりが出てきて楽しい交通が大きくなるという可能性もある。ト

リップ全体を減らさないという方向に持っていくというのは重要なところである。

○ 水野委員

資料5，柱1施策方針案大項目1つ目「■市民生活を支える交通手段の維持・確保」の「【2】地域の特性や移動ニーズに応じた移動手段の確保」は、今の高齢化社会の中で、非常に重要な位置付けだと思う。醍醐コミュニティバスは、年間約60万人に御利用いただいております、利用者の8割近くが高齢者である。そういった方々が、地域の図書館や高齢者の保養センターに通われる際の交通手段としても利用いただいております、高齢者の生きがい対策にも寄与するものだと考えている。今後いろいろと計画を立てていただく中では、他の地域でも活用できるような具体的な内容を挙げていただきたいと思います。

また、資料3，1ページ④「歩くまち・京都」の目標像（将来像）において、ICカードについて書かれている。高齢者の方が増えてきている中で、京都市の敬老乗車証、福祉乗車証等はまだICカードになっていない現状がある中で、これからどうしていくのかについて今後聞いていきたい。

○ 長上委員

資料3と資料5の整合性、齟齬が気になっている。既に意見が出たとおり、資料3，1ページ④「歩くまち・京都」の目標像（将来像）には、前回の委員会で出た意見を反映して「新たに加える視点」として赤字で書き足したところがあるが、そこが資料5の施策方針2ページ目、特に柱2，柱3に生きていない気がする。柱2と柱3は「交通」の部分に引きずられている気がする。施策方針のタイトルにも、資料3の追加文言を含めた方が良いのではないか。例えば、資料3にある「『出かけたくなる』まちづくり」という表現を資料5の施策方針に加えたり、「『歩くこと』に対する価値の再認識」といった表現を、柱に入れたりした方がいいと思う。人々の意識の転換も大切なので、柱2，3にソフト面の施策を加えるとタイトルと一致すると思う。

また、柱1に関して、「地域の特性に合わせる」ことと同時に、京都市の戦略なので、“地域格差をなくす”という視点をどこかに入れる必要があるのではないか。コロナの影響で地域格差は一段と広がり、公共交通がなくなるような危機的な状況に置かれる地域が必ず出てくると思われることから、地域格差をなくすという観点を入れてほしい。

最後に、資料5の「コロナからの回復期における重点取組」の部分は、何をするのか分かりにくくなっているため、具体的な施策を書かなければならない。

○ 塚口会長

「コロナからの回復期における重点取組」の部分については、今後、柱1～3について具体的な施策が書かれる段階で、具体化していくのがよいと思うが、事務局としていかがか。

○ 事務局

そのとおりである。第3回で具体的な内容を盛り込んでいく予定である。

○ 青木副会長

コロナからの回復期には、立ち行かなくなった公共交通が出てきた場合に、市としてどう対応するのかをきちんと示してもらいたい。なし崩しに本数が減る、便数が減る、路線が消滅するという方向になる可能性もあり、その危機意識をもって京都市にも対応してもらいたい。

○ 塚口会長

事務局も含め、我々が十分に心して取り組まなければならない課題である。

○ 宇津委員

「歩くまち」に関して、郊外からの通勤されている方と地元で受ける認識との間で、交通という点において様々な考え方の違いがあるとは思いますが、少子高齢化の中で、本会議のタイトルでもある「歩くまち」について、強く認識されるようになってくると感じている。私は中心商店街の、歴史的都心地区で細街路に囲まれた地域で暮らしている。京都で歩いて楽しいという雰囲気醸し出すためには、歴史的細街路では人と車が両立しないといけないと考えている。実際に、道路に様々な車線が引かれ、真ん中から車、自転車、人と区別されている。高齢になり、歩くことの大切さを認識するようになったが、歩くうえでも道路に線を引いていくということが大切だと思う。実際に、道路が混雑していても、歩行者も自動車の運転手も、それぞれの車線や通行できる場所を確認して、状況に応じて徐行するなどして移動している。京都のほかに、このようにやっている都市が他にあるのかという気持ちになり、とても価値のあることだと思う。少子高齢化が進めば進むほど、「歩くまち・京都」として車と人との分離や歩きやすい環境をつくるのが重要となるので、しっかりと検討してほしい。自分自身が歩く度に、車と人が共存できるような環境を考えることも大切だと感じている。

○ 加藤委員

最近では、道路にも様々な印があり、細い道であっても、自転車のマークが描いてある。幅が広い道路であれば、道路の両側にマークがあってもいいが、道幅が狭い道路にも両側にマークが描いてあり、マーク同士が重なるくらいのときもある。細い道でも、マークがあるところであれば、自転車は速く走ってもいいと思われて、すごいスピードで走ってくる。マークがなかったころは、それほどまでにスピードが出ていなかったと思う。あのマークはどここの部署が担当したのか。「歩くまち」と言いながら、歩く人にとって危なくなっているように感じる。

○ 事務局

担当部署を確認し、詳しい話を聞かせていただくなど相談に乗らせていただく。

○ 塚口会長

路面表示や道路標識について、奥野委員代理から一般論としての助言をいただきたい。

○ 奥野委員代理

道路には通行区分があり、道路のどの部分をどういう車両が走るのか、人がどこを歩くのかが法律上決まっている。それを可視化し、目に見える形で表現するため、分かりやすさを具現化する形として道路表示・マーキングを行っている。これには様々なメリットとデメリットがある。スムーズに走れる状況になれば、車両速度も上がる。体感的な安全についての意見もあると思うが、基本的には道路に描かれている表示、マーク、白線には、それぞれの道路の、この部分をこういう形で使ってほしい、という意図があるので、その内容を丁寧に説明していく必要がある。自転車は車両と同じなので左側通行であるが、実際は逆走してくる自転車もある。そういう部分については、交通安全教育ということで、ルールやマナーを皆さんに伝えていきたい。

○ 加藤委員

先ほどの話の続きではあるが、自宅の玄関の真ん中に大きな自転車のマークがあり、2～3mしか離れていないところにも路面表示がある。曲がり角付近の道路の両サイドに路面表示があるため、道路の端を自転車がスピードを出して走ってきて、今までに何度も歩行者が危険な目にあっているので警察に相談しようとしていたところである。マークを付ける位置については、

検討頂きたい。

○ 塚口会長

先ほど事務局からも回答があったが、歩くまち京都推進室から担当部署につなぎ、本件についてお伝えいただきたい。

○ 山田委員

資料4の数値目標については、3つの柱の施策に対応する目標が必要ではないか。シンプルに考えた場合、市民はそこを見るところ。

また、「物流」が大切だという意見に同意する。資料5、柱2の真ん中「歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化」の【3】に、「スマートで環境にやさしいクルマ利用・“物流の定着”」のように、“物流”という文言を入れていただきたい。

○ 小林委員

京都市では、高齢者に市バス等の福祉乗車証を配布されている。私の母もそれを利用していただいております。助かっている。高齢者は外出機会が少なくなりがちだが、地下鉄、市バス等の利用が安価になることで、外出機会の創出につながっており、フレイル対策としても大切だと思う。市の財政が厳しい中ではあるが、ぜひ続けていただきたい。

また、アフターコロナの時点で、以前のようなオーバーツーリズムになってしまうと、市民が京都のまちなかに行けなくなってしまうことが多い。「歩くまち・京都」なのに市民が歩けなくなるというのは本末転倒なので、今から対策を考えてもらいたい。

○ 塚口会長

時間の都合もあり、まとめに入る。どんな意見が交わされたかを、順不同で申し上げる。

「歩くまち・京都」の施策として、コロナウイルス感染症や財政も考え合わせながら、今後、公共交通サービスをどのように現状に近い状態で維持していくのか、できれば向上させていくことが望ましいが、サービスの水準について議論しなければならない。

歩くことの“価値”や“楽しさ”を施策の効果として測る際には、どういう指標で測ればいいのか。非自動車分担率が80%を超えるというのも一つだが、もう少し“歩くことの楽しさ”を、量的なものより質的なものを、と考えて議論された。

ライフスタイルやワークライフバランスが今後変わってくるので、それらとも関連させながら、歩くことの価値を見直さなければならない。

歩くまち施策は、もっと広い視点から見れば、都市活力を高めるまちづくりとの連携をしっかりとしておくところが非常に重要である。都市計画マスタープラン等も作成途上であるので、それらと関連させていくことも必要である。例えば、「保全・再生・創造」という都市計画の大目標とどのように関連づけるか。都心部では「歩くまち・京都」といえばすぐにイメージがわくが、少し郊外に行くと工夫が必要である。そのことから、全市的な総合交通戦略であるということを出し出す必要もあるだろう。

「公共交通」「歩くまち・京都」を考えると、道路インフラは重視されないうようになりがちだが、公共交通を維持するためには、幹線道路だけでなく、毛細血管的な道路まで広範囲に道路インフラを今後のことを考えて、財政的な制約があるなかで、必要なものをできるだけ作っていく姿勢も必要である。公共交通を優先させるための道路を作るための道路づくりという意味でもある。

市民の足という意味とあわせて、「観光」「防災」にも気をつけているという面を追記し、配慮していることを見せていく必要がある。

事務局においては、本日出された意見に対して、総合的な判断のもと、資料5の見直しを中心に次のステップにつなげていただきたい。そろそろ時間となったので、進行を事務局にお返りする。

3 事務連絡

○ 事務局

貴重な意見に感謝する。大きな骨の部分について意見をいただいたので、これから細かい部分も含めて、しっかりと肉付けしていく過程において皆様から頂いた意見を反映させていく。

今後の予定についてお知らせする。第3回審議会については、令和3年1月22日（金）午前10時からの開催を予定している。会場や開催方法等の詳細については、現在調整中であるため、決まり次第改めて連絡させていただく。

本日も熱心な御議論を賜り、感謝申し上げます。

（了）