

第3回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会 摘録

日 時：令和3年3月30日（火）14:00～16:10

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
 飯田 修章 国土交通省近畿運輸局交通政策部長
 岩崎 愛梨 市民公募委員
 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
 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
 姫野 敦秀 京都府警察本部交通部長
 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
 以上14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））——

2 議題

- (1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）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2021（仮称）の指標・目標数値案について
- (3) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）における施策の方向性案について

○ 塚口会長

コロナ禍のお出ましにくいところ，また，年度末の押し迫った時期に，御出席いただき感謝申し上げます。早速，進行をさせていただく。本日の議事は3つあり，1つ目は，総合交通戦略（改定版）の全体構成案について，2つ目は，総合交通戦略（改定版）の指標・目標数値案について，3つ目は，総合交通戦略（改定版）における施策の方向性案についてである。

まずは、これまでの審議をふまえた全体構成と、今回詳しく検討する数値目標について、事務局から、資料２，３の説明をお願いしたい。

○ **事務局**

（議題１，２について 資料２，３ に基づき説明）

○ **塚口会長**

資料２の全体構成案の確認、資料３の指標・目標数値案について説明があった。非自動車分担率を８５％以上とする目標、新たな指標として市民の休日の外出率を設定すること、市民アンケートによる実感・満足度の把握などについて、忌憚のない御意見をいただきたい。また、総合交通戦略の全体構成案についても、何か意見があればあわせて伺いたい。

○ **長上委員**

全体の構成案についての意見はないが、細かなところで、資料２の１（１）理念の中に新しく加わった「ワーク・ライフ・バランスの実践」の「実践」という言葉が浮いている感じがするため、「ワーク・ライフ・バランスへの取組」としてはどうか。

○ **塚口会長**

事務局として意見はあるか。

○ **事務局**

「取組」とすることについて特段の問題はない。

○ **塚口会長**

他委員に異論がなければ、「実践」から、分かりやすい表現の「取組」へ変更をお願いします。

○ **青木副会長**

資料２の１（１）理念の「それを支える根幹的な一つである交通政策が不可欠である」という表現に違和感がある。「それを支える根幹的な“要素の一つである」など、何か文言を入れるのはどうか。

また、数値目標について、快適な移動をバックアップするには、利用状況のモニタリングが必要ではないかと考える。定期以外のお客様の動向やバスの混雑状況、バスの積み残しの有無といった、実際の公共交通の利用状況も指標に含めモニタリングし、計測することも必要だと感じる。

○ 塚口会長

最初の意見については、事務局で修正の検討をお願いする。また、モニタリング指標について、バス等の利用状況は当然把握されているであろうが、これに対する事務局の回答はあるか。

○ 事務局

例えば市バスの乗客数は一定把握できる。現在も週に1回、交通局からデータをもらい、コロナ関係での前年との比較報告を行っている。しかし、混雑状況となるとデータを取るのは現状難しいと考えている。また、これまでの審議でもデータを取る際には負担にならないもの、継続して取れるものという御意見もあり、今の状況だと難しい。

○ 青木副会長

混雑状況のデータをとるのが難しいことはわかるが、例えば、コロナ禍で大きく利用が減った2020年のデータではなく、2019年等の過去の年間乗客数のデータと現在の数字とを比較して、どう変化しているかのチェックはできるのではないか。2019年時点では、観光地の路線で乗客の積み残しや、特に東山などで地元住民が利用できない状況が出てきたりしていたが、その時の総人員数との比較を、1週間単位ほどでよいのでやってみることはできるのではないか。

○ 事務局

現在、平日と土休日で、前年と比べてどのような増減があるかのデータは公表している。その中で、見ていくことはできるので、検討していきたい。

○ 塚口会長

新たな調査をするのではなく、日常的なデータ収集活動の一部を、少し工夫して使用することを事務局には検討いただきたい。

○ 山田委員

施策の方向性の話になるが、MaaSを始めとした新しいモビリティサービスが増えていき、自動運転技術のような新たなモビリティも進展していく中で、交通計画の策定自体も効率化・高度化するなど、変化していることを考える必要があるのではないか。デジタルトランスフォーメーション(DX)時代を迎え、MaaSや自動運転もDXの一つであると言われている。これらはデータ革命ともいわれ、ビッグデータの収集や分析ができるので、その

データを有効活用しようというものである。ヨーロッパの一部の都市では、MaaSを推進するうえで行政自体がプラットフォーマーになってデータ収集を行い、収集したデータを交通計画や土地利用計画などの計画の基礎データとして活かそうとしている。これは、ビッグデータで計画をしていくということだ。さらに、プラットフォーマーになれば、参加企業からの広告収入が入るので、都市経営にもつながる。世界的にはこういう仕組みに流れていくような可能性もあり、単にモビリティサービスや新しいモビリティを活用するだけでなく、運営することによりプラスαの収入も得る。京都市の財政が厳しいところに新たな収入源にもなるだろう。DX時代の交通計画の策定の仕方をどこかに書いてもいいと思う。

もう一点、資料3のモニタリング指標の指標1～6は質問項目の例という意味か。

○ 事務局

例として挙げているだけで確定ではない。

○ 山田委員

例えば、指標3は、「楽しく“かつ”健康にもよい」となっているが、指標6は“又は”になっているといった点や、指標1、2は、“便利”と“快適”を分けているなど、多少、整合性が気になった。今後、修正を検討していただきたい。

○ 塚口会長

1点目の指摘は重要である。事務局は、それについての対応策はあるか。

○ 事務局

京都市でもデジタル戦略を進めていく状況である。その中で、先ほどの御指摘は重要であり、どのような形で盛り込んでいくのか、文言も含め、事務局で検討したい。

○ 山田委員

全体構成案の「新たに加える視点」の中に、その要素は入っていると思われるので、書き方の問題だと思う。

○ 飯田委員

タクシーは公共交通といわれるが、交通分担率の算定上は自動車に分類さ

れることもある。資料4中に、多様なモビリティとしてグリーンスローモビリティやパーソナルモビリティの記載があるが、これらのモビリティは車両の大きさによってはバス、小さめの車両であれば自動車・タクシーとしての運営となり、どういった事業許可が必要かも変わってくる。需要の変化によって、又は、狭隘な道や、観光客がたくさん歩いているような街、伝統的な建造物のある地区だと、小型な車両を使った方が適当という場合も考えられる。例えば、グリーンスローモビリティを導入した結果、それが自動車やタクシーとカウントされ、自動車分担率を上げるような要素になりかねないなど、交通分担率における自動車の定義について問題意識を持っている。

○ 事務局

御指摘の件は、課題として認識している。アンケートを取る際は、自動車とタクシーは分けて回答いただいているが、パーソントリップ調査も含め、集計する際には「自動車」としてまとめられているのが現状である。一方、我々の独自調査でも、今後、タクシーを分けて集計することは可能なので、タクシーについては、非自動車分担率に加味することも含め検討していきたい。

さらに、徒歩・鉄道・バス以外に、自転車・バイクという移動手段の括りがある。こちらも現状御存じのように、全国で実証実験が行われている原動機を付けたキックスケーターなどの乗り物や、お年寄りの方が乗られる時速12km程度の電動車椅子など、新しいモビリティも出てきている。この戦略そのものが概ね20年のため、随時状況や近畿圏パーソントリップ調査の分類を注視しながらカテゴライズも変えていきたいと考えている。

○ 塚口会長

タクシーについては、一般的には準公共交通という方がいいかもしれないが、かつて、四条通の歩道拡幅についての長い議論の中でも検討してきた経過がある。その中で、「タクシーを公共交通と位置付けるならば業界として協力できる」との御意見もあり、ルールとマナーを守ることを条件として了承いただくことで公共交通の一員とみなすようになった経過がある。このことを踏まえ、「歩くまち・京都」総合交通戦略でも公共交通の一員として位置付けている。

○ 川崎委員

総合交通戦略の非自動車分担率の目標数値を80%から85%に上げられたことについて、資料からは分担率の変化や全体の外出率の状況はよく分

かるが、根拠に相当する部分が見当たらない。人口が減って高齢化社会になると、自然にこの分担率になるという部分と、政策部分として達成できる分担率という部分の双方がある。これらが交通施策として、どれくらいできそうかを含め、根拠をはっきりさせないといけないのではないか。この根拠がどうなっているかを説明いただきたい。

○ 事務局

我々としても根拠をもって適正な自動車の分担を設定できることが望ましいと考えるが、現時点でしっかりと数字が出せるかという点と難しいため、これまでの取組の成果や数値をベースにして算定したものである。前回の審議会においても現在の非自動車分担率80%という数値は今後20年間を見据えた場合に不十分ではないかという御意見もいただいているため、今後様々な取組をすることによって公共交通や個々の分担率を上げるという形で設定している。具体的には資料3別紙の2ページに算定の考え方を記載しているが、併せて（参考）に、過去10年分の分担率を掲載している。例えば、「徒歩」については最高値である平成27年の24.1%の端数は切り上げて25%に、それ以外の自動車を除く手段についても同様に最高値の端数を切り上げるという手法を用いた場合にもこの数字となる。高めの設定だと感じるが、過去の数値から可能性のある値として、高みを目指していければということで設定させていただいた。

○ 川崎委員

民間の会社であれば、これでやると数字を決めれば、どんなことをしても生産性を上げて、厳しくても腹を括ってやろうとする。これならできる、という妥当な数字の方が良いのではと思うが、そのあたりの見積りが分かればと思い、聞いてみた。

○ 事務局

率直に申し上げると、かなり高めで、このまま自然に達成できる数値ではなく、しっかりと取り組まないと達成は難しいと感じている。

○ 塚口会長

今の目標が10年前に80%に設定されていて、少しずつではあるが自動車の分担率が下がり、公共交通等の分担率が上がってきた。そして、非自動車分担率が85%になることによって世の中が飛躍的に変わるというものではないだろうとも考えている。一定程度の自動車の必要性も認めつつ、今

より少しでも歩いて楽しい雰囲気を作るには、自動車も必要だが、全体としては公共交通へシフトしていこうという意味を表す一つの目安として85%を捉えたいと考えている。何としても達成しなければならないものというわけではなく、「今より少し高めの、手が届かないわけではない位のところで目標を設定してみんなで頑張ろう」という目標だと考える。本日が会議の最終回ではなく、もう一度議論する場があるので、その時に皆様の意見の集約を図りたいと考えている。

○ 事務局

先ほどの質問のタクシーの位置付けであるが、こちらについては資料4を確認いただきたい。資料4、2ページ目の《方針1》の【施策1】で、市内で運行する交通事業者を「バス・鉄道・タクシー」としっかり位置付けていこうと考えている。

○ 中條委員

第一回の会議でも同様の発言をしたが、非自動車分担率は、市の独自アンケートで毎年モニタリングしているということであり、参考資料1の3ページにも記載があるが、アンケートの対象が京都市民になっている。毎年、市民の変化はモニタリングできているが、市外の方の京都へ来た際の公共交通の使用が、従来の手法だとモニタリングできないことになる。観光に来られた方の動きも含めた目標値になるよう、検討いただきたい。

○ 事務局

独自調査については、パーソントリップ調査に準じた項目を設定し、京都市民に対して1,000人規模のアンケート調査を実施している。市域における自動車分担率を出す際は、市民に加えて市外居住者による移動についても加味する必要があるため、平成22年に行ったパーソントリップ調査の結果を使用している。京阪神パーソントリップ調査対象地域にお住まいの方による市内でのトリップ数は約300万であり、そのうち、京都市外居住者は約15%の約46万トリップであり、市民を対象としたアンケート調査の結果と組み合わせて、分担率を算出している。令和3年に行われる予定のパーソントリップ調査の結果が出てきた際には、その数値を使用することとなる。

観光については、別途、観光部局でアンケート調査を行っている。調査方法が大きく異なることから、直接、合わせるのは難しいが、入洛時の交通分担率など、必要部分については参考資料として扱っていきたい。

○ 中條委員

パーソントリップ調査の数値を使用するということは、10年に一度しか観光の分がカウントできず、毎年いろいろな活動をして、その成果がうまく測れない。今すぐには難しくとも、観光のところの分担率がどのように変化しているかを推定できる方法を検討いただきたい。

○ 事務局

参考資料1「総合交通戦略の改定に係る基礎データのとりまとめ」の4ページには、入浴手段で何を使用したか、京都へ来られるのに何を使用したかという集計である。京都に來られてからどういった交通機関を利用されているのかについては、日本人は5ページ、外国人は6ページに記載している。この形で産業観光局が独自にアンケートを行い、合わせて並行して集計していくことで、市民と観光客それぞれの把握をしていく。

○ 塚口会長

工夫することによって、指摘されたような事項について対応していきたいという事務局の回答であった。本当ならば、独自の大規模調査をすればよいのだが、なかなかそれが難しいため、こういった形になっている。

○ 中條委員

来年度どういった状態まで社会状況が戻っているかにもよるが、パーソントリップ調査のデータを10年使うことはミスリードの可能性もある。そのまま使用するかもしれないが、必要に応じた補正も考えていただきたい。

○ 塚口会長

事務局には引き続き検討頂きたい。

○ 藤井（健）委員

先ほどの話と関連し、これから先に向けて、京都に住む皆様、京都に來られる皆様の心の満足度を上げていくことが、取組全体で必要であると考えます。今までの議論の内容は、暮らしの中での満足度とは連動していない指標の話がされているように感じる。非自動車分担率はここ10年横這いではあるが、市民感覚として、不満足度は上がっていると感じている。自動車や公共交通機関の混雑の問題は分担率の値に反映されないのに、それをモニタリングしても意味がないのではないかと。もっと心の満足度に関連するような指標で、かつ、実際の市民の思いが反映されるような行動履歴データ・個人情報に問

題ない範囲で取れるような指標を探してはどうか。アンケートは、質問項目や質問する相手によって誘導のようになってしまう可能性もある。せっかくいろいろな取組を経て、より良い街づくりをしようと努力しているのに、少しものさしがずれてしまうと頑張る方向性が間違ってしまう。難しいのは重々承知であるが、あえて言わせていただくと、次の数十年を考えると、もう少し個々の心の状態と相関関係のある指標を探し、それをベンチマークにすることを考える必要がある。

自動車分担率ひとつをとっても、今後、よりカーボンニュートラルに近い電気自動車やその先の水素自動車、または1mくらいのパーソナルサイズの、車に代わるクリーンな乗り物などができると、それらはどんどん促進してもよいのか、というような問題が20年スパンで考えると出てくるだろう。今回すぐに結論を出す必要はないが、未来に向けて、人の満足感をみるようにし、自然と日常の行動の中で出てくる行動履歴から追跡するなど、相関関係のある項目をたくさん探していかないと、市の想いと街に住む人の想いがずれていくと思う。これはどうか、と具体的に適切なアイデアが出せないのは申し訳ないが、自然に日常の行動として反映されている情報があるはずで、その情報を今後はもっと取りやすくなると思うので、その情報を活かしてもらいたい。

○ 塚口会長

何か私案はあるか。

○ 藤井（健）委員

今はない。考えていかなければならない。

○ 塚口会長

今、20年先の未来を見渡しているが、計画というものは現時点において明日からどうなるか分からない社会に対して考えることである。御指摘はわかるが、具体案がないと、付記事項とすることはできても指標として取り上げることは難しい。おっしゃることは正論で、そうできれば望ましいが、具体化するのには難しい部分もあるだろう。事務局から何か考えはあるか。

○ 事務局

満足度を測定できるような何か良い指標はないかと、事務局でもさまざまな検討をしてきた。正直なところ、ぴったりこれでいけるというものがない中で、主観的なもので見るなら現地点ではアンケートが最も妥当な手段では

ないかと考えた。これからも研究はさせていただくが、今回の戦略で盛り込むのは厳しいと感じる。

○ 塚口会長

指標の考え方という点で、今のような指摘があったことは記録しておく。

○ 藤井（健）委員

今すぐ変えてほしいというものではなく、次の20年というスパンでみれば、これからはそういった指標を見つけ出し、より我々の活動が市民生活にリンクしやすい工夫をしていく必要があるのではないかと。20年前は今の指標で良かったのかもしれないが、これからはおそらく変わっていく。これまで取りにくかったデータも取りやすくなると考えられることから、未来に向けてこれから継続していく取組の質を高めていこうと思うと、これまでと違った発想で情報を取っていくことを考えていただければと思い、発言した。

○ 山田委員

藤井（健）委員の御発言のように、もっといろんな指標で検討すべきであるが、交通の専門家として言わせていただくと、実際にデータがない、あるいはデータを取るのが難しく、どうしてもアンケートになってしまう。先ほど申し上げたとおり、DXでデータが取りやすい環境が整ってきているため、それをぜひ活かしてほしい。ビッグデータを取れば分かることも出てくるが、取ろうとしないと見えるものも見えない。我が国では、ヨーロッパとは異なり、Ma a Sも含めて、交通に関しては民間主導で進んでいる。民間主導もひとつのアイデアではあるが、やはり交通計画や都市計画の基礎データと考えると、行政主導も必要であると考えます。市民との良い関係を作りながら交通データの収集ができれば、何か新しい指標も生まれてくるのではないかと考える。

○ 青木委員

主観的指標のところで、例えば日常生活において、現在の交通で満足しているか、通院や買い物という行動の中で車を使用しないで行けるかどうか、公共交通・徒歩で行けるのかなどを、質問に含めることを考えていただきたい。参考資料1の2ページ目を見ると、徒歩圏人口カバー率92%ということだが、日常生活で本当に車を使わないでやっていけるのかというデータを取っていただくと、補足的な情報になるのではないかと。

○ 飯田委員

非自動車分担率の目標数値にしても、モニタリング指標にしても、こういった考え方で良いと思う。ただ、データを取った後、全体の総数だけを見るのではなく、よく分析することが大切である。「全体では増加しているが、高齢者だけで見るとそうではない」などのようにさまざまなパターンが考えられるので、構成要素にも着目したきめ細かい分析をお願いしたい。

○ 塚口会長

御意見として承る。資料 2，3 について、他に質問がなければ、ここで一旦休憩とする。

——（休憩）——

○ 塚口会長

議論を再開する。議題 3「総合交通戦略 2021（仮称）における施策の方向性」について、事務局から資料 4 の説明をいただく。

○ 事務局

（議題 3 について資料 4 に基づき説明）

○ 塚口会長

議題 3 について、御意見をいただきたい。

○ 富山委員

主に申し上げたいのは《方針 4》である。③④について、車向けの道路から歩行者が歩きやすい道路にしていくという観点が非常に重要だと考えている。全国的にも「ほこみち」という歩行者イベントをする道路、ひとつの行動基準も決められ、賑わいを醸し出すような道路整備がいくつかの街で行われており、京都にも向いているのではないかと考えている。視点として、四条通はひとつの成功例と言っていいだろう。「ほこみち」のようなものを市内に分散する形で、例えば、北山や伏見など生活圏に近いところで、いくつか配置するような取組ができないか。その際、特に商店街がポイントになると思う。商店街を中心に、その周辺を歩いて生活者が楽しむ、というイメージができるような施策に作り上げていけたらと思う。

もう 1 点、《方針 1》のなかで、公共交通の利用促進である【施策 6】にあるバス・鉄道の運賃制度であるが、柔軟な料金は IC カード等を使うと使

いやすくなり、比較的短期間にできるのではないかと思う。乗継料金や、定額で一定時間乗り放題といった時間制の料金については、積極的に取り組んでいただきたい。

議題２のモニタリング指標に関して、快適に歩くというためには、混雑してはダメだということもあり、公共交通や歩くスペースが混雑なく、又は分散して場所を作るということに対応したモニタリング指標を考えれば、生活の質や移動の質を表現するのに寄与するのではないか。

○ 塚口会長

事務局で回答できることはあるか。最初にあった、四条通以外のみちづくりに対する指摘には。

○ 事務局

国の制度が変わった関係で、新しいスタイルの定着を目指す道路空間を活用した社会実験ということで、京都市においても、寺町京極商店街や伏見大手筋商店街等で社会実験を行うなどして、楽しみながら歩ける空間づくりを進めている。今後も見極めながら取組を推進していきたい。

○ 塚口会長

宇津委員，商店街の立場で御意見があれば伺いたい。

○ 宇津委員

御存じのとおり，商店街は利便性を要求するので，交通問題とは密接な関係がある。物理的な条件も変わっていくに従って，商店街の在り方も変わってくると考えている。どういう切り口でやっていくか，社会情勢を気にしているが，なかなか現実的なアイデアが出てきていない。違う観点から，利用される方々の御意見をきき，こちら側が何をできるかと考える方が分かりやすいという見解である。

○ 川崎委員

先ほど「ほこみち」という意見があったが，三宮などでは，パークレットという考え方で商店街協議会とともに進めてきた。今回スクエア広場などもKOBEPARKレットとグリーンインフラと合わせてどのように整備していこうかということを検討しているが，なかなか進まなかった。それは，常設ではなく仮設的なものであり，出し入れが必要で，商店街の人たちだけでなく行政による誘導などの協力がないと難しいからだ。ラウンドスケープ関

係の研究室に協力してもらっているが、そのような政策を進める時には、手助けがないと急にはうまくいかない。

京都市の場合、道が狭いところが多いが、京都府庁前の道路など幅にゆとりがあるところでならできそう。神戸の場合は幅にゆとりのあるところが多いので、持続し実験的にやっているが、今後もそういう検討が大切である。

また、交通の概念で、空間と関わりを示す分析指標としてスペースシンタックスという指標を神戸では使っている。人がどのような挙動をして、実際のみちの中に人がどういう集まり方、流れ方をするのかをグラフ理論的に分析するので、どの交差点に集中するとか、どういう流れになっているかが非常によく分かる。そういうものの活用もあり得る。

その他、全体の施策について見ると、施策の中身がたくさんあり、目標値を挙げ、網羅的に整理されているが、現況のスタート状況がどういう段階にあり、これがおよそ10年後にどのように達成しているかという目標を作っておいた方がよい。新交通の技術のように技術的なものの発展に依存することもあるので未定の部分もあると思うが、それぞれの施策に対し、課題がどこにあって、短期、中期、10年のスパン等どの程度達成できるのかをふり分けをしておく必要があるのではないかな。施策1つ1つに重みをつけ、現段階でどのくらいの達成可能性があるかの見通しを持っていないと、どこに注力すればいいか、資金を投入すべきかのウエイト付けができない可能性がある。なので、今後検討が必要だと思う。

○ 塚口会長

御意見として承っておく。

○ 長上委員

3つの柱のうち、柱2、柱3が大事だと思っている。柱1は4ページのボリュームがあり、施策がたくさん挙げられている。中身云々ではなく、アンバランスな印象がある。柱2や3も同様のウエイトで施策を立てる方がいいように思う。その上で、特に気になったのは、資料4の4ページ【施策6】の料金施策の展開のようなきわめて具体的な項目は、他と比べるとかなり具体的だ。他と並べたときのバランスも考えてほしい。公開したときに、どの施策に重点をおくのが分かりにくくなるのではないかなと思う。

○ 北村委員

今回の案に「心のバリアフリー」の視点も入れていただいている。歩くまちは、視覚障害者にとってはどの項目も関係するので、我々の立場でもこれ

らの推進項目に関わることを出来る部分において、何らかの形で戦略に関わらせていただければと思う。コロナ禍の中ではなかなか難しいが、歩くことが健康にいいということを周囲に示すことができたらもっと歩いて楽しんでくださる方が増え、ちょっとしたことですぐに車に乗ろうとする人が減るのではないか。

○ 小林委員

柱1の⑬など、コロナ禍からの回復期における重点取組に関係すると思うが、コロナ禍でも緊急事態宣言の解除後、人が増えている。ITを使って、観光地や施設の混雑状況を知らせるアプリがあればありがたい。例えば、目的地を入れたら、混雑を回避できる観光地のまわり方などを知らせてくれたりする、位置情報を利用してできることがあればお願いしたい。

○ 事務局

地域の混雑情報の活用については今後も検討を進める。

○ 藤井（健）委員

田の字地区エリアでいつも活動をしていて感じるのが、より歩いて楽しいまちづくり、快適なまちづくり、災害対策を考えると、電線・電柱の地中化が進めばということだが、これについてはどのように考えているか。現在、あるいは将来に向けて検討は進んでいるのか。もう一点、今後、市民や事業者とともにより良いまちを作っていく必要があり、共創が大事である。それが全体構成案の3つの円に示されているが、理念だけでなく、市民・事業者がこういった活動に取り組むことがプラスになるような要素、例えば税制優遇や規制緩和など何かこれに参加するインセンティブのようなものも検討が必要である。この審議会の枠を超える予算の範疇になってしまうかもしれないが、理念だけでは、皆が同じ方向を向くのは難しいところもあるので、市民や事業者側のメリットがあると良いと思う。景観についてだけでなく、歩きたくなるまちづくりに資するような環境の作り方など全般について、協力的な行為に対して補助を出すなどがあるなら聞きたい。

○ 事務局

無電柱化は建設局で所管している。財政上の課題はあるものの、景観を大事にする観点などから、できるところから進めている。

インセンティブについて、現在、歩数に合わせた健康ポイントがある。また、交通系ICの乗り継ぎ割引の話があったが、交通局でも検討されている

と聞いており、そこで利便性を上げてインセンティブを与えるということもある。皆さんに協力をいただき、みんなで一緒に作り上げるうえで、インセンティブを与える方法はまだまだあり、今後も検討していく必要があると考えている。

○ 山田委員

柱と施策のバランスの話であるが、一見アンバランスに見えるが、柱1の施策が柱2, 3を支えている部分もある。柱1の施策が2, 3の施策を直接・間接に影響している様子について、対応関係がわかるような表を作成してみれば、関連性が良くわかり、, 実はバランスが良いということもわかるのではないか。

○ 中條委員

「⑦移動手段に困っている市民の外出サポートのための、グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティ等誰もが利用しやすい新たなモビリティの研究」と「⑫電動車いす等の新たなパーソナルモビリティの研究（安全基準や安全に走行できる環境等に関する事）」が同じものに見える。どちらもパーソナルモビリティについての施策だが、分けた意図はあるのか。電動車いすなど、いろいろなものを含めて立体的に、技術面も制度面もやった方がいいと思うので、ぜひ一緒に進めてもらいたい。

○ 事務局

分かりやすいように見える化をしたい。現在は、より関連の深いところに掲載するという形をとっている。今回の御意見を踏まえて検討していく。

○ 塚口会長

構成の仕方は今後考えるとして、全94から48に絞っている。少なくとも良いというものでもないと思うが、かなり絞られた。48の項目以外にあげていく部分があれば御意見をいただきたい。

○ 青木委員

「⑳都市の活力・レジリエンスの向上に向けた道路整備の推進」と「㉑京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進」が非常に唐突な感じがする。なぜここで北陸新幹線なのか、道路整備より道路空間の再配分という考え方が中心ではないかと思う。

○ 事務局

道路整備については、京都の広域ネットワークについては進んできているが、京都高速道路3線については現状厳しい見通しながらも計画自体は残っていること、南北軸の道路ネットワークを通じるための堀川通の整備など広域な幹線の道路整備もまだまだ必要な部分もあること、西側の地域であれば亀岡市との連携の道路ネットワーク、東側なら大津市との道路ネットワークも視野に入れ、ここで掲げている。

「⑳京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進」の北陸新幹線については、京都市の広域な交通ネットワークを考えるうえで、幅広い視点で見てわかっているものを入れている。

○ 青木委員

財政状況が厳しい京都市において、道路整備や北陸新幹線建設を、今後どのように進めていかれるのか、考えていただく必要があるのではないかと。

○ 事務局

御指摘のところは重々承知しているが、非常に厳しい財政状況で、この3年間は集中的に行財政改革を進めていこうとしている。一方で、将来にわたって20年先を見据えたときに、すべてを縮小するだけでなく、大きな視点をもった検討が必要だということで掲げている。

○ 川崎委員

都市活力向上に向けた道路整備は、行財政委員会でも力を入れている視点である。都市計画の方でも、この観点は重要だと言っている。コロナ禍で観光業が落ち込み、財政をどう維持していくのかというとき、製造業など産業を考え、雇用者の場を創出していかなければならないが、その点を考えた場合に、南部の発展は非常に遅れている。南部の幹としてのネットワークはできていても、細部にわたる道路が整っていない。土地の遊休地の部分に道をつなげることで、その部分が開発できて物流センターなどができ、周辺の市町村を巻き込んでいくような段階になる。そして、そこでの経営産業力を上げて都市を活性化していかなければいけない。道路は都市を活性化するための一つの手段である。大規模な道路開発をするのではなく細脈をしっかりとつなげていくような、ネットワークを作っていくのが、製造業にとっても都市活性化にとっても重要なことなので、ぜひ推進していったほしい。都市計画や行財政対策の方でも同じような議論をしている。

○ 塚口会長

⑳～㉑は若干、「歩くまち・京都」総合交通戦略という名称からは離れるように見えるが、川崎委員の御意見のとおり、南部を特にネットワークを整備していく必要があり、これは「歩くまち・京都」にとっても重要な視点である。「㉑京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進」についても京都市の基本計画でも「歩くまち・京都」という名前の下に道路整備などの項目が並ぶことになっている。基本計画のなかでも、若干違和感があるといわれたが、「歩くまち・京都」は、歩くだけではなく、もっと広く、京都市の交通政策全般を捉えるものにしようということになっている。実際、北陸新幹線と「歩くまち・京都」と直接どのように関係があるのかというと、京都市の交通施策を大きくとらえたものとお考えいただければと思っている。新たな道路整備として、京都高速3線の完全廃止ではなく見直そうと市長も明言している。ただし、実際に京都の交通ネットワークを眺めた場合、東西方向はよいが、南北方向はかなり弱く、それでは歩くまちも実現しないということもあるので、幹線道路網を整備する必要があると考えられる。最終的には、市民がどのように判断されるかにかかってくる。我々交通関係の立場から見るとやはり南北は弱いと思っている。

○ 飯田委員

気付きが4点ある。1点目、【施策5】「㉑交通データのオープン化と情報連携基盤の構築により、公共交通の利用促進に資するMaaSの推進」と「㉒ICカードや新たな技術を活用した市民の利便性向上に資する（乗継割引などの）交通系サービス等の推進」について、【施策5】のタイトルには「他分野との連携」と書いているのだから、㉑の情報連携基盤などにおいて、交通だけではなく健康福祉、商業などの他分野との連携という要素を推進項目の中に入れたほうが良いと考える。

2点目、《方針7》【施策2】の“スマートなライフスタイル”とは何か。スマートなライフスタイルの中にも、交通だけではなく、健康福祉、商業との連携というものも入るだろう。「㉓外出機会創出に向けた歩いて楽しい仕掛けづくりや情報発信（商業施設等と連携した、公共交通利用などに対するインセンティブ付与等）」は商業の連携が含まれているが、【施策2】の内容には、健康や福祉、商業施設との連携が入っていない。私が思う“スマートなライフスタイル”のイメージは、いろいろな分野と交通が連携して快適な生活が送れるというイメージだが、そういう要素を盛り込んだ方がよいのではないか。

3 点目、「③公共交通のサービス水準維持に向けた更なる取組」は、維持だけではなく、サービス水準の向上もあると思うので、“サービス水準維持・向上”のように加えていただきたい。

4 点目、③④～③⑥の自動車流入抑制策の展開について、観光客をターゲットにするのであれば、「③⑥その他の自動車流入抑制（ロードプライシング等）の検討」とあるが、その具体的な方策の一つが、3 ページ「③⑥交通に係る観光課題対策の強化（3 つ（時期・時間・場所）の分散化や広域観光の推進等による観光地の混雑対策の強化、観光バスの路上滞留対策、観光客の交通行動変化を促す情報発信 等）」中の「観光客の交通行動変化を促す情報発信」になるのではないか。例えば、青森県の奥入瀬だと、車ではなく歩く方が川のせせらぎの音が楽しめるというような、歩いて楽しめる情報発信がある。このあたりの組み立てはどうか。

○ 事務局

4 点目については、その意見を踏まえて検討する。③④⑤については、他分野との連携という指摘についてもその方向で検討していきたい。スマートなライフスタイルは、他分野という意識をせず、交通機関をうまく組み合わせてというレベルで考えているが、委員から意見があったように、非常に大切な視点だと思うので、そのあたりも含めて検討したい。

○ 塚口会長

本日は、資料 2 ～ 4 について御意見をいただいた。資料 2 について、戦略の名称「歩くまち・京都」総合交通戦略 2 0 2 1 が一つの案として示されているが、もっと良いものがあれば、御提案いただきたい。資料 3 ではモニタリング指標については、山田委員から交通計画の策定方法もかなり変わるかもしれないという指摘があった。2 0 年先を見据えたことについて触れるほうがよいのではないか。非自動車分担率の 8 5 % の目標値については完全に合意が得られたわけではないが、多少の修正は、会長と事務局でまとめて次の会議に提案するという形にさせていただきたい。資料 4 については、柱 1, 2, 3 があり、そのバランスや構成を見直した方がよいのではないかという意見があった。事務局のほうで、再度、構成を検討していただきたい。再掲というような言い方もできるだろう。そのように考えていただきたい。4 8 の施策について、重みをもたせてもよいと思う。現計画ではシンボルプロジェクトという表現があった。これとこれを目玉として実施する、という形である。これも検討いただきたい。短期、中期、長期というのは難しくても、何かウエイトをつけていただければ。また、施策については、もう少し説明

があるとよい。次回の素案時にはお願いしたい。何番がよくわからない、何番と何番がよく似ているとか、番号の所に説明を少し加えて、皆さんに理解していただきやすい形にしてもらいたい。

こういう形でまとめさせていただければと思うが、ここは抜けている、ここは注意してほしいという意見があれば受けたい。なければ、司会にお返しする。

3 事務連絡

○ 事務局

今後の予定について、御説明をさせていただく。参考資料3について、本日は2つ目の枠にあるが、次回は3つ目の枠の内容を素案という形でまとめたものを示したい。これを受けて、パブリックコメントの案としていきたい。5月下旬頃になると考えている。日程については、改めて調整し、連絡する。

最後に、交通政策担当局長の横井から御挨拶をさせていただく。

4 閉会

○ 横井交通政策担当局長（挨拶）

閉会に当たり、一言お礼の御挨拶をさせていただく。本日は3月30日という年度末の押し迫った時に、また、新型コロナウイルスの感染の拡大しつつある、非常にお出ましにくい状況の中、非常にお忙しいところ、あるいは、オンラインでも御参加をいただき、熱心な議論をいただき感謝する。いまスケジュールを御説明させていただきましたが、全5回の開催を予定しており、今回は3回目で折り返しである。今日は、この中で、指標、目標数値、さらに施策の方向性という非常に重要な部分について議論いただいた。特に指標・目標数値については、示唆に富んだ御意見だったと思う。今は、コロナの中の市民の動きということで、ビックデータを一部活用して、市内の繁華街であったり、観光地がどのような人の動きになっているのかということを行って捕捉したりはしている。それを混雑状況に結び付けては発信しようすると、なかなかリアルタイムで捉えるのは難しいので、様々な試行錯誤はしているところである。今回は、従来の手法によるアンケートや、パーソントリップの手法など、従来の継続になるが、引き続き目新しい手法を検討しながら進めていきたい。新技術の台頭によって、交通政策が大きな分岐点にあると言われてきていたが、その間にコロナ禍の状況になり、分岐点であるとともに大きな正念場であると理解している。折しも本市の財政も非常に厳しい状況で、本当に正念場にある。この状況だが、10年後、20年後につないでいけるような道筋をこの戦略で示していきたい。引き続き、皆さま

方の審議をお願いして、本日のお礼の御挨拶とさせていただきます。

○ 事務局

本日は、大変御多忙のところ、長時間にわたり、熱心な御審議をいただき感謝する。以上をもって、第3回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会を閉会する。

(了)