

第5回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会 摘録

日 時：令和3年10月5日（火） 14:00～15:30

場 所：京都市役所 本庁舎4階 正庁の間

出席者：青木 真美 同志社大学名誉教授
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
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
高橋 早咲 株式会社JTB京都支店
塚口 博司 立命館大学名誉教授
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
濱田 禎 京都府建設交通部長
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
藤井 聡 京都大学大学院工学研究科教授
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17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) 市民意見募集の結果について（報告）
- (2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の答申案について

○ 塚口会長

本日は，非常にお忙しい中，御出席いただき感謝申し上げます。本日は第5回を迎えており，戦略の最終形を審議会としてまとめることになる。

さっそく議事に移らせていただく。本日の議題は，「市民意見募集の結果

について」「答申案について」である。この２つの議題については、事務局から一括して説明いただいた後、議論に移ることとする。

○ 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

審議会として京都市へ答申を行った後に、事務局が最終の戦略としてブラッシュアップすることとなる。審議会としては最後なので、忌憚のない御意見をいただきたい。

○ 青木副会長

全体的に読みやすくなったと思う。非自動車分担率８５％以上という指標・目標数値については、目標として低すぎるのではないかという話があるが、日本の他都市や世界の他都市の状況に比べると、非常に高い割合だと思う。アピールするときには、他都市と比較すると良い。バスや地下鉄の利用動向を見ると、現在は２～３割減っているが、バスが混んでいて大変だった時期には、１日に４０万人以上の方が御利用されていた。現状の公共交通のキャパシティのままで維持した場合、２０１８年、２０１９年のような混雑になると困るという面もあると思うことから、この非自動車分担率８５％という数値は妥当な数字ではないかと受け止めている。

もう１点付け加えさせていただくと、市民の御意見や自転車政策の計画に関する検討にもあったが、歩行者と自転車の安全性が問題となっている。自転車がルールを守らない、歩行者も自転車専用通行帯を歩いているということもある中で、さらに電動キックボードが出現していることについては問題意識を持っている。東京で様々な取組が進んでいるようだが、事故も結構あるのではないかという話がある。歩行者と、自転車、電動キックボードのような道具を使って移動する方の安全性は、今後の課題になるのではないかと感じている。

○ 事務局

副会長が御指摘された他都市の状況について、御報告させていただく。平成２７年度の調査になるが、本市より非自動車分担率が高い都市を挙げると、東京都２３区が８８．８％、横浜市が７９．３％、川崎市が８１．１％、大阪市が８８．９％となっている。都市基盤の違いはあるが、このような水準を目指し、京都市でも非自動車分担率の向上に向けた取組を進めていきたい。

○ 事務局

自転車や、電動キックボード等の新たなモビリティの安全性については、京都市議会に報告させていただいた場でも御指摘があった。我々としても、しっかりと進めていく必要があると思っている。現在、電動キックボード等の新たなモビリティについて、色々な場所では実証実験等がされており、様々な課題が出てこようかと思う。こういった形で、更なる安全性を担保していくのか、国における検討状況も注視しながら、市役所の他の関係部署ともしっかりと連携し、ルールも揃えていく必要があると考えている。

○ 川崎委員

資料3の5ページ、SDGsについてであるが、経済活動の話になった際には、SDGsの8番「働きがいも経済成長も」を使うことが多い。「歩くまち・京都」に関連する目標にも入れた方が良いのではないかと思った。

もう1点は、《方針4》の施策のうち、25ページに記載の【施策13】についてであるが、休息する場所をつくらないと歩行距離が伸びないので、休憩場所づくりのことをどこかに書いた方が良いと思った。

Ma a Sの話について、19ページの【施策8】には、データの活用による公共交通の利便性向上のことだけが書かれているが、今後コロナが収束してからは、京都の場合は観光が1つの大切な施策になると思う。以前、取り組まれた奥京都Ma a Sのように、観光地誘導や観光地政策とも結び付けておくと良いのではないか。

○ 事務局

SDGsについては、川崎委員の御指摘のように、経済成長や都市の活性化と関連する部分があるので、皆様から異議がなければ、入れる方向で検討させていただく。

歩いて楽しい空間で安らぐ場所についての表現も必要ではないかという御指摘については、持ち帰って内部で検討させていただきたい。

また、奥京都のMa a Sについても、今後も観光部門と連携しながら取り組んでいくことから、検討させていただきたい。

○ 事務局

Ma a Sのことで、若干補足をさせていただく。奥京都Ma a Sについては、京都市、京都市観光協会と京阪ホールディングスがタイアップして実施してきたものである。Ma a S導入に当たっては、ビジネスモデルとしては、観光の部分において非常に実施しやすいということから、取り組んでいると

ころである。今後、市民生活の部分にも広げていきたいという思いをもって、これからも進めていきたいと考えている。

○ 山田委員

この答申と根本にある「歩くまち・京都」の考え方というのは、公共交通中心で、公共交通の需要を維持・増加させていくことを重視している。そういう意味では、市民意見の中で、「コロナで車を利用するようになった」「コロナ後もマイカーを利用したい」という声は、気になるところである。

公共交通需要の維持・増加に向け、これからどうしていくのか考える際には、MaaS等が期待されている。しかし、世界的に見ても、都市社会において役立つようなMaaSは、まだ存在していない。MaaSは意外と難しいものであり、交通システムを電子化したり、アプリを作ったりというだけでは、社会全体にインパクトを及ぼすことにはならない。真剣にMaaSにも取り組まなければ、公共交通需要の回復・増大という点において、心配な部分がある。現在、日本全国ではMaaSに期待が寄せられているが、どれだけ真剣に取り組むかが、重要になるのではないかな。

また、コロナの感染拡大の面で、実際のところ、公共交通は危険ではなく、安全性が高いとされているが、利用者にとっては“安心”が伴っていない。

“安心”に関する啓発が喫緊の課題だと思っている。公共交通を安心して利用していただくことについて、メディアとも連携しながら情報戦略を作っていかなければならないのではないかなと思う。

○ 中條委員

戦略のマネジメントの部分について意見を申し上げる。資料3の34ページ（1）総合マネジメント体制との部分に、「戦略に掲げた実施プロジェクトの進捗を総合的に点検し、必要に応じて、戦略のフォローアップや社会経済情勢の変化も踏まえた見直しを行われない」と書かれている。2010年から2020年の状況を踏まえると、これから先はかなり環境変化等が激しくなってくると思う。今回、戦略を決めたままで、ずっとそのままというよりは、時代に合わせて変えていかなければならないのではないかなという気がする。そうすると、戦略の見直しに関しては「必要に応じて」という表現では弱く、「定期的に」と直していただきたい。

○ 事務局

実際、将来的にどういった変化が起こるかわからないので、現段階では「必要に応じて」という表現にしている。環境変化があれば、都度、見直してい

くという思いなので、「必要に応じて」という記載にさせていただきたいと事務局としては考えている。

○ 事務局

これまでの戦略では、具体的なプロジェクトという形で進めてきたが、今回は戦略という性格も含めて、どの程度まで書き込むか、いろいろと御議論いただいたかと思う。ある一定、幅を持たせて、「主な推進項目」という形で大きくりにさせていただいた。ある意味、その幅の中で動ける範囲もあると思う。あくまでも「主な推進項目」と言うと、例示的なところもあるため、項目の追加等はできると考えている。これについては会議体の中で御議論いただくことで検討が進むと考えている。

○ 中條委員

状況変化に応じて、いろいろと見直すというのは分かるが、少なくとも点検自体はこまめに、定期的の実施していただきたいと思う。点検に関しては「定期的に」という文言を入れていただくよう、お願いしたい。

○ 事務局

点検については、定期的にしていきたいと思っているので、文言については追加することを検討する。

○ 塚口会長

京都市全体として、社会の動きが大きく変わっているのに、前の状態のままの計画にしておくのは、不都合であると思う。何か社会の変化があれば、速やかに何らかの修正が必要になってくるだろう。それが点検というレベルなのか、戦略そのものをもう一度作り直すことになるのか、その辺りは多少議論があると思う。最終的には事務局に判断をお願いしたいが、「PDCAサイクルで常に進捗管理を行っていく」と記載があること、総合交通戦略は中長期のものであることから、世の中が少し変わったからといって、そのつど変えなければならないというわけではないと思う。

○ 中條委員

方針に対して異論はないが、「必要に応じて」を「定期的に」と変えてほしいと思う理由は、2点ある。

1年間、検討させていただいたが、現在の前提で考えていって、本当に良いかどうか、やってみないと分からない部分もあるという気がしている。前

提が変わったときは、見直しも含めて考えるべきではないかというのが1点目の理由である。

また、この1年間の途中で、京都市の財政状況等も報道され、その影響が出るようであれば、見直し等も必要ではないかというのが2点目の理由である。

○ 塚口会長

委員の御意見については理解した。さて、議論の途中ではあるがここで一旦休憩とする。

——（休憩）——

○ 塚口会長

それでは、再開させていただく。そのほか、御意見があれば、承る。

○ 藤井（聡）副会長

資料3の12ページ、「コロナからの回復期における重点取組」について発言する。コロナ禍に伴い、交通事業者が倒産や路線撤退などが生じてしまうと、その回復に莫大な労力がかかってくる。一定のコストを支払いながら、モビリティを維持していくのは、極めて重要であることは共通認識の下、このページを書いていたいただいたものであると受け取っており、2点申し上げる。

1点目は、33ページ、「公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援」の部分について、ぜひ参考にしていただきたいと思い発言する。現状においては、財政状況が苦しい中、交通事業者に対し、かなり大きな規模で財政支援を実施されているとの情報をいろいろな場面で見聞きしている。ぜひとも、しっかりと支援について提案していただけるようお願いするとともに、国からもしっかりと支援が受けられるよう、国へ要望していただきたい。さらに、支援に当たっては、「利用回復に向けた取組」と併せて実施できると、なお一層良いと思う。既に企画切符を作り、割引をすることで利用促進を図り、その割引の部分を行政が支援するというスキームもあるが、この取組は利用促進を通して、財政赤字補填の足しにもなる秀逸な取組である。その部分をしっかりと拡充していくことが大事だと思う。また、行政が支援を行った分は、交通事業者に還元されるとともに、最終的には利用者の所得補填にもなるという側面があるので、その点も含めて、交通事業者への支援の効果を吟味していかなければならない。政府としても、一般消費者の所得補填も行う意図もあると思うので、企画切符等に対する支援をする際には、消

費者の所得補填という意味もあるという行政的位置づけも頭に入れ、予算も獲得しながら、交通に活用していくことができると、Win-Winの関係になるだろう。まだ予算規模は非常に小さく、更に拡充していくことが大事である。消費者支援という意味合いも込めて、交通以外の部門からも予算を獲得してもらえるといいのではないかと思った。いずれにしても、こういうことはとても大事なので、しっかりと進めてもらいたいと思う。

2点目、33ページの最下段、「行動様式の変容に合った多様な移動手段の活用」の「公共交通をかしこく使っていただくライフスタイルの実践に向け、多様な移動手段の活用に資する取組」については、ぜひ進めていただきたい。また、オンラインやテレワークとは逆の話にはなるが、やはり京都のまちの活性化という点では、実際にまちなかにお越しいただき、リアルに歩いて、触れていただき、市民の皆様や、インバウンドも含め、観光客の皆様に享受していただくというのが、歩いて暮らせるまちづくりの活性化にもなる。オンラインやテレワークそのものを否定するものではないが、実際にまちなかに来てもらうというライフスタイルも含めて活性化していくことが重要であり、こういったことを記載しておく、より良くなるのではないかな。単なるモダルシフトではなく、コロナによって離れてしまったかもしれない人々をもう一度、まちなかに呼び戻す、そして、まちの賑わいを取り戻すということを確認にできるのではないかなと思う。

○ 事務局

「コロナからの回復期における重点取組」ということで御指摘を多々いただき、感謝申し上げます。昨年度、2回にわたり補正予算を計上して、緊急運行支援を行ってきた。国の臨時交付金を最大限に活用して、他都市に比べても最大規模の支援を行ったと自負している。一方、利用回復の取組に対する支援についても実施させていただいたが、その後のコロナの第3波・第4波、そして、現在の終息しつつあるが第5波と、时期的なタイミングが非常に難しいというのがあった。引き続き交通事業者と連携し、藤井副会長が指摘された点を踏まえて、鋭意進めてまいりたいと考えている。

○ 事務局

行動様式の変容の部分は、副会長から御指摘のあった点は、われわれとしても同じ思いを持っている。オンラインやテレワークは一定、進んでいくのではないかなというのがある一方で、京都のまちの活性化については、京都の強みを活かしていき、そのためには、リアルに感じてもらうことが非常に大事である。副会長の御指摘も踏まえ、何か文言を加筆する方向で検討させて

いただく。

○ 蓮花委員

資料3の34ページ、第3章「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制の中に、「PDCAサイクルに基づく進捗管理」という言葉があり、これは本当に大事なことだと思う。その一方、全体で何パーセントというだけでなく、エリア・目的・分野といった、そういう切り口ごとにある程度、数値目標をきちんと置かないと、実効性のあるPDCAサイクルが得られないのではないかという気がする。

先日、大原三千院にふらっと行って見たが、50年ぶりに行ったので、地理もわからず、あちこちをうろうろしながら苦勞した。例えば、岐阜の白川郷へ行くと、駐車場の位置がきれいに分かれていて、そこから目的地へ入っていけるように、割とストーリーがよく見えたが、大原ではこういった仕掛けがなかなか見えなかった。1つひとつの施設は素晴らしいが、そこに至るための公共空間、例えば、駐車場1つをとっても、いくつかの小さな駐車場が五月雨式に入っていて、あまり管理されている形ではなかったと感じた。

単なる例を挙げたが、エリアごとにある程度、進捗管理をする考え方もあっていいと思う。今後の課題だが、お考えいただければと思う。

○ 塚口会長

進捗管理については、いろいろな地域特性に応じて進めていかれると思う。何か事務局で付け加えることはあるか。

○ 事務局

この戦略の中で大きな方向性を示しているが、実際に進めていく上では、「地域特性に応じた取組」という文言が出ているとおり、特性に応じた取組ができるよう、今後、検討していきたいと思っている。

○ 飯田委員

審議会委員の意見やパブリックコメントの意見等を反映して丁寧につけていただいております、良い戦略だと思っている。皆様から出てきた意見を見ると、具体的にどんな施策をしていくべきかという要望が多く、今後への期待の表れが示されていると思っている。行政の者としては、戦略なり計画を作った後、いかに魂を込めるかが大事だと思っている。非常に多岐にわたり、大変だと思うが、しっかりと取り組んでいただきたい。また、戦略をより具体的に少しブレイクダウンして示すものとして、地域公共交通計画が

あると思っている。コロナで非常に厳しい状況だが、地域の交通をいかに維持・確保していくのかということを、より具体的に検討していく場ができていくと思うので、しっかりと取り組んでいただきたい。

○ 濱田委員

「歩くまち・京都」という言葉を少しブレークダウンすると、「安全に歩けるまち」「円滑に歩けるまち」となると思う。特に、安全のほうは、できるだけ領域を広く考えたほうがいいのではないかなと思う。車の流れというのは、人流と物流の両方の手段となっている。人流、つまり旅客は、規制や経済的なインセンティブにより自動車ではない交通手段を選択してもらう方法はいくらでもあるが、物流については、車に頼らざるを得ない面がある。安全性を考えたときには、物流を担う車を円滑に流すことも含めて、考えていかないと安全にはならない。安全を考える範囲をできるだけ広くすることが、結果的に四条河原町や洛中、少し広く伏見、さらに広く大原等も円滑に、楽しく歩けることに繋がっていく。安全に関しては、できるだけ広い京都として、最適化を図っていくと、結果的に楽しく歩けるルートも広がってくる。安全を広く考えて、実行してほしいと申し述べておきたい。

○ 川崎委員

先ほどからコロナ以降のライフスタイルやワークスタイルが変化することによって、交通そのものの変化があるとの議論があった。結局、家から外に出ないと、新たな交通発生が生まれないことから、家から出ることのメリットも考えておかないといけない。家からの散策中心でも、近場における交通発生になり、山辺や川辺等、集落内スケールの散策みたいなものが必要になってくる。まちの中心部への賑わいといった、都市活性化のための意義づけ、効果的なメリットに加え、家を中心とした散策内スケールの交通発生をどう促していくのか、その際のスローガンの一つとして、以前からお話があったように、健康づくりを入れると良い。賑わいという概念は、【施策13】等、いろんな所書かれているが、その中で健康が賑わい以上に大事なのではないかなと思う。健康長寿の観点からは、体力、足腰を鍛える、メタボ解消等、全体で京都市民の医療費削減に繋がるというストーリーがあるが、これに加えて、メンタルヘルスの観点からも、朝、歩くことで、精神伝達物質であるセロトニンが出て抑うつにも一定程度、効果があることがわかっている。そういうことも含めて、ライフスタイルの中で歩くことに対するメリットを、もう少し文章の中に書いたほうが良いと思う。本来なら、健康づくりを賑わいとは別に、独立した章立てで、独立施策として持ってもいいと考えていた

くらいなので、どこかに反映させられる所があれば、御検討いただけたらと思う。

○ 事務局

これまでも健康について様々な御意見をいただいております、資料3の32ページ、【施策23】に「幅広い観点からの『歩くこと』や『移動』に対する価値・楽しさの発信」と記載し、主な推進項目には、「健康増進や環境保全」など、「歩くこと」がフレイル対策、心の健康づくりなどにもつながることも記載している。まさに川崎委員の御発言を基に反映しているが、もう少し強めたほうがいいということであれば、改めて検討させていただきたい。

○ 川崎委員

「健康」という言葉を前に出していただくことが重要かと思っている。それに加え、家を中心とした、近場での交通発生をどんどん促していくことが重要と思っている。特に、京都は自然環境が豊かで、社寺・仏閣も多いので、それを中心とした交通発生がもっと促されていけば、良いと思う。

○ 北村委員

答申後は、閲覧用の冊子などを作成し、少しでも多くの市民の方に見ていただけるように、考えていかななくてはならないと思っているが、いかがか。

○ 事務局

出来上がりについては、市民の皆様により知っていただくためにホームページにも掲げて、区役所・支所にも置いて情報発信をして、いろんな人に見ていただける形にしたいと思っている。

○ 塚口会長

御発言は以上かと思うので、まとめさせていただく。皆様からの御意見のうち、答申案の修正に関するものと、答申案にある程度記載されているが、さらに効果的に推進するための考え方を示していただいているものの2つに分けられると思う。最終的には少し事務局と考えさせていただきたいが、書き加えたほうがいいと思う点は次のとおりである。

1点目は、今後の戦略の見直しについて、「定期的に」という書き方か、あるいは、「必要に応じて」のほうがいいのか、行政の意見も反映しなければならないので、事務局にも考えていただきたいと思う。

2点目は、SDGsの8番目の項目「働きがいも経済成長も」については、

特に異議がなければ、書き加えた方が良いと思う。

3点面は、オンラインでのリモートワーク等もあるが、何と言っても、フェイス・トゥ・フェイスのコンタクトが重要である。まちなかでも、郊外でも、実際に人が出向くような部分がベースにあり、そこにオンライン等が乗っかってくるというようなイメージで表現を修正していただきたいと思う。

その他についても、答申案の内容についての御意見をいただいているが、どのように表現を更にブラッシュアップしていくかについては、恐縮だが、事務局と会長に御一任いただきたい。これらについて、御承認いただけるか。

○ 一同

「異議なし」の声あり。

○ 塚口会長

感謝申し上げる。また、本日、多くの委員の皆様から御発言いただいているのが、この戦略の検討全般を通して、印象や感想のようなものでも結構なので、もしあれば、承りたいと思う。

○ 姫野委員

参加した当初から、率直に感じたのは、どうしても「スマートな」「快適な」「便利な」という文言が前面的に出ているといった印象を受けたということだ。今回、パブリックコメントでの意見では、「安全・安心」を気にされる方が多いということに気づいた。先ほど濱田委員からもあったように、安全というのは大事だ。小型電動モビリティの話も出ていたが、総合戦略ができた当時、電動キックボードなどは世の中に存在していなかった。電動モビリティについては、運転免許証が不要な低速で走る小型車の枠組みとして考えられたり、歩道通行車として、搭乗型の歩行支援モビリティを歩道で走れるようにしたり等、警察庁で議論がなされている。時々刻々と変わっている状況の下で、常に「安全・安心」というものをしっかりと考えていかねばならないと、この機会に改めて思った次第である。そして、こういうことは警察だけでできるわけではなく、まさにこの推進体制の中で、いろいろと考えていかなければならないと思う。「小型モビリティについて、中身が非常にわかりにくい」という声をよく聞くが、どのようなかたちで市民・府民の方に理解していただくのか、今後の会議の中でも、検討していただければと思っている。

○ 加藤委員

歩くことに関して、場面としてわかりやすいように、はっきりと書いていただきたい。32ページの主な推進項目③について、「健康増進や環境保全など幅広い効果を生み出す『歩くこと』の推進」と書いてあるように、歩くことの意義を、女性会のメンバーにもいつも言っている。1人で歩くのはなかなか難しい、コロナ禍で3～4人連れだって歩くことになると、しゃべってはいけない等も難しい面があったので、この2年間ほどは、「歩こう会」等、いろんな散策する場は全て中止になっていた。これからは実施できそうなので、みんなで頑張ってみようと思う。以前は、二条城の周囲を朝晩に散歩している人がたくさんおられた。みんなで一緒に歩いてもいいようになったら、歩きたいと思う。

安全についても、例えば「御所の周辺で柵を設置してもらったので、溝に落ちないようになった」などの声も聞いている。こういった意見も実際に反映していただくなど、うまくいっているので、たいへん喜んでいる。

○ 塚口会長

意見は出尽くしたと思うので、まとめに入りたい。「答申案」は、戦略を束ねるものである。11ページの図でいうと、23個の施策にまとめてあるものが「戦略」だと思う。その「戦略」を具体的に説明しているのが、「主な推進項目」である。ここになると、だいぶ具体的で細くなるので、「施策」までを「戦略」として十分に御活用いただく進め方を私は期待している。

それでは、議長の役目はこの辺で終わらせていただき、事務局に進行をお返しする。

3 事務連絡

○ 事務局

塚口会長、委員の皆様、これまでの御審議に対し深く感謝を申し上げます。

これからの予定について、お知らせする。答申については、調整の上、会長・両副会長から、10月下旬に京都市に提出していただく予定にしている。その後、京都市において、この答申に基づき、『歩くまち・京都』総合交通戦略2021」を策定し、11月に公表していきたいと考えている。なお、答申の最終版、および、改定後の「歩くまち・京都」総合交通戦略については後日、改めて委員の皆様には事務局から送付させていただく。最後に、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。

4 閉会

○ 横井交通政策担当局長（挨拶）

これまで非常に熱心な御審議に対し感謝申し上げます。思い起こせば、1年前の10月23日に、歩くまち京都総合交通戦略の今後の方向性、その実現に向けた施策ということで、この審議会に諮問させていただいてから、ほぼ1年、本当に長きにわたり、熱心な御議論をいただいた。コロナウイルスの感染拡大の下、非常に御出席しづらい状況にも関わらず、オンラインでの御参加も併用いただきながら、熱心に御議論いただいた。この場をお借りして御礼を申し上げます。

今日もいろいろとお話が出ていたが、通勤・通学のかたちもオンライン取って替わる等、世の中の生活そのものが変わってきている。ただ、その一方で、義務的な移動時間が減る分、自由な時間もこれから増えてくると思う。そこで、いかに人が外に出かけるインセンティブを持ってい ただけるのか、そのことによって、出かける需要を創出して、事業者の皆様をお支えする循環を作り出していければいいと思っている。

この戦略は、概ね2040年までのおよそ20年間のスパンという非常に遠い先のことを想像しながら、答申いただく形になる。今日も話があったように、この先、1カ月後、3カ月後も、コロナの状況がわからないし、新技術も日進月歩で、とても5年後、10年後のことを見渡せませない状況にある。そうした中で、答申をいただき、大きな方向を示す戦略として策定していくことになる。具体的な取組の項目を載せているが、必要に応じて、柔軟に追加していければと考えている。すべてを行政で進めていくのではなく、市民・事業者・委員の方々等、皆様方の御理解・御協力を得て、今後、全力で進めていきたいと考えている。

今回、市民の方の御意見を330件あまり頂いており、また、交通事業者の皆様には、オブザーバーとして、オンラインで審議会に御参加もいただいている。こうした皆様方に御礼を申し上げて、私の閉会の挨拶とさせていただきます。改めて感謝申し上げます。

○ 事務局

本日は、御多忙のところ、5回にわたり、熱心な御議論・御審議をいただき、改めて感謝申し上げます。以上をもって、第5回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会を閉会する。

（了）