

京都未来交通イノベーション研究機構  
第4回「自動運転の社会実装に向けた検討会議」  
摘録

1 日 時 平成31年3月20日（水） 午後3時～午後4時30分

2 場 所 エルイン京都 1階会議室A・B

3 議事内容

(1) 開会

○ 京都市 交通政策担当局長 鈴木隆志

本日は事務局で提言の大枠(案)を作成した。たたき台として、委員の皆様方から色々な御意見をいただければありがたい。

(2) 議事

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

一般的な共通認識として、自動運転は私たちのライフスタイルや社会のシステムを大きく変える可能性があると言われている。本検討会議で重要なことは、京都市域における自動運転技術による生活の変化が、より良いものになるように、間違いのない技術の活用を模索することだろう。そのために委員の皆様方から忌憚のない御意見をいただいて、京都市の交通政策に沿った方向で今後の自動運転技術が活かされるような提言ができればと考えており、そのような方向を目指して議論をしていきたい。

○ 事務局

(資料1, 説明)

○ 京都府警察本部 交通部交通企画課 次席 奥野 雅義

この資料は、提言を作るための基礎資料という理解でよいか。資料で取り扱うテーマが広範囲になっており、論点がぼやけてしまうのではないか。「何に使えるか」ではなく、「何をしたいのか」をはっきりとさせるべきではないか。事務局案の広範囲なテーマ枠を検討するには中々大変ではないか。

○ 事務局

御指摘の通りである。事務局案の内容は幅広にしており、議論が発散してしまう懸念はしている。しかし、自動運転技術の活用方法には、正解がない。むしろ本日の議論で、先生方に忌

憚なく御意見をいただき、提言の中身を組み立てていきたいと考えている。御理解いただきたい。

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

奥野委員の発言の主旨は、自動運転技術の使い方ではなく、京都市のもつ都市像・将来像を実現するための手段として、自動運転技術をどう使うのか、まずはその像を明確にすべきということではないか。

○ 京都府警察本部 交通部交通企画課 次席 奥野 雅義

その通りである。

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

この資料はたたき台なので、今後見直す中で「京都ではこういうことが問題になっている、あるいは将来的にこういうことが問題になるだろう。そうした問題に対応するために、自動運転技術をこのように使いたい」というようにニュアンスを変えてはどうか。

○ 事務局

資料の項目番号5に記載している京都の課題を前提に踏まえて、自動運転技術の活用の方性を議論していただく予定である。

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

しかし、項目の整理は必要である。いきなり京都市の特性からはじめても分かりにくいのではないか。本日の議論を踏まえた上で、最終的な構成案を作っていただきたい。

○ 同志社大学 教授 佐藤 健哉

自動運転の技術は未だ、「いつでも・どこでも走れます」といった完全な解決策にはなっていない。何も考えずにどこにでも行けるようになるのは、もっと将来のことである。資料に色々な例が挙げられているが、一つの技術で全ての課題解決ができるわけではないので、「自動運転技術のいくつかある技術のうち、こういう技術はこういう場面に適用できる」とか、「別の技術を適用するためにはもう少し知恵を出さなくてはいけない」といった、項目の整理が必要である。

○ 事務局

事務局としても、京都市ならではの課題を解決するような自動運転技術の活用についての提言としたい。完全に使える自動運転技術はまだ存在していないので、将来的に技術が追いついた時点で、そうしたものに置き換えるという発想が一番妥当ではないかと考えている。

○ 事務局

(資料2, 説明)

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

資料2の1章から6章までの構成については、先程の議論の中で、若干見直す必要があるのではという意見があった。資料2は、資料1の構成を用いるならこのような案が考えられるとしたものである。資料2の中心部分は、P14以降の「5 市政課題の解決やまちの魅力創出に向けた活用の方向性」である。P13までとP14以降とを分けて、まずはP13までで御指摘いただきたい。

○ 京都府警察本部 交通部交通企画課次席 奥野 雅義

P13までは政府機関等が公開している内容である。これをベースにして、どうしていくのか。京都市にとってはたたき台でしかない。そのための資料だという位置づけを明確にいただければ、議論検討がしやすいだろう。

「何をどうしたいのか」というのが、塚口先生も仰っているように少し分かりにくい。目的なのか方法なのか、この先どうしたいのか、資料の位置付けが不明瞭なので、どういう議論をすればよいのか分からない。事務局で「こうしたい」というようなものがあって、そこにメンバーの知見を用いるように議論を進めていただければ、非常に分かりやすいのではないかと。

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

事務局としてはどのようにお考えか。資料1についても、構成を多少見直した方が分かりやすい、と私も感じている。

○ 事務局

御指摘の通り、P14以降が提言の根幹になるだろう。国や関係機関の公式見解の部分は、参考部分である。提言作成時には、参考資料扱いとすることも考えている。

○ 立命館大学 教授 塚口 博司

目次案を示しているが、必ずしも最終提言の組み立てになるかどうかは分からない。本日の議論としては、ある程度の予備知識を共有するための資料である。もちろん、ここにいる皆様方は、私も含めこの研究分野について御存知の方々なので、知識の共有が必ずしも必要ではないが、資料の構成はそうなっている。

可能であればP14以降の議論を十分に行いたいですが、P13以前に戻っていただいても構わない。P14以降について議論をする必要があると思うので、皆様方お一人お一人から御意見を頂戴できればありがたい。

#### ○ 堀場製作所 マネージャー 石倉 理有

『歩くまち・京都』の理念に沿ったものにするにはどのようなアプローチがあるか」といったスタイルで検討していきたい。特に観光地としての京都を考えた場合に、輸送量のキャパシティをどのように増やせるのかという観点で、自動運転技術をどう上手く活用できるかを考える必要がある。自動運転技術に限らず、小型のスローモビリティ等も含めて、どれだけたくさんの方に快適に過ごしてもらえらるまちになるのか考えたい。

その他にもオールドニュータウンや中山間地域等の問題もあるが、議論にあたって、まずは的を絞り、このまちなかを皆でどう快適に過ごせるかということ、重点的に考えたい。中山間地域に関しては、国でも道の駅を利用したラストマイルの取組をやっているので、京都特有のものではないだろう。その辺は先行事例を見習わせてもらえばよいのではないかと。京都にできるだけ特化して考えるのが望ましい。

#### ○ 事務局

市民の生活交通と観光客や学生などの流動人口の増加によって、都市交通のキャパシティを超えていることは、京都市の大きな問題の一つと認識しており、これまでも色々な場で議論がなされている。観光交通・生活交通を分離するという対策をとろうとしても、利用者が「使いたい」方を選択することを否定できないため、仕組みづくりには相当な工夫を要すると考える。流動のキャパシティを上げる、効率化するなどが考えられるが、自動運転技術の他に公共交通の利便性を上げる MaaS が出てきたので、目配りしていこうかと考えているところである。

#### ○ 堀場製作所 マネージャー 石倉 理有

MaaS をどう活用するかについて、何か具体的な取組はあるのか。

#### ○ 事務局

まだ特化した取組はないが、京都市域の交通事業者と「京都市公共交通ネットワーク」を設置し、事業者間の連携を図っている中で、その枠組みの中でできることはないかと、現在、考えているところである。

#### ○ 堀場製作所 マネージャー 石倉 理有

京都は閉じた環境なので、MaaS のようなものを利用してワンパスで全て事足りるような状態を作りやすのではないかと。そのようなことも検討していきたい。

#### ○ 京都大学大学院准教授 松島格也

京都市でどうすべきかということに焦点を絞った方がよい。全体の方向性として、幅広でなくてもよいので、「京都市でこうした活用を考えたい」というのが最後にあるといいのではないかと。

また、それに関連して、P14の(1)京都市の都市特性は、「歩くまち・京都」の理念に沿って記載されたのだと思う。ここに「歩くまち・京都」憲章の一部が抜粋されているが、もう少し深掘して、「どうにかたちで人を幸せにするのか」、「それに繋がるようにどのように使うべきか」といった議論ができると面白いのではないか。

例えば、今まであまり外出してなかった人が外出したくなるにはどうすればよいか、まちなかを通らずに通過交通がスムーズにいくように使える技術はないか、入浴観光客数をどうすれば増やせるか等、ターゲットを絞ることで、方向性が定まると考えている。こうした観点で整理すると、京都市らしさが出せるのではないか。

#### ○ 事務局

例えば、回遊性を向上させる方策は資料のマトリックスイメージで考えると、【都市空間】の部分に記載できるのではないか。【移動制約者】【混雑】等については、移動制約がある方をそのままにしておく「出かけたくない」という心理も考えられるため、移動手段があるから出かけよう、楽しそうだから出かけよう、と思ってもらえるような方策が【移動制約者】のところに入ってくるのではないかと考える。通過交通の効率化や回避誘導は、【混雑】の部分に相当するかもしれない。

もちろん<マトリックスイメージ>を全て埋めるつもりはないが、このような御意見をもっといただきたい。

#### ○ 立命館大学 教授 塚口 博司

マトリックスの内容・各要素を全て議論するというのではなく、その中から焦点を絞って議論していくということである。

#### ○ 近畿運輸局自動車交通部次長 後藤浩之

業界用語の話になるが、エリア別テーマのところ、【公共交通】【パーソナルモビリティ（私的交通）】【物流】と3つ挙げられているが、【パーソナルモビリティ】はタクシーを含むのか。

我々は、タクシーは公共交通だと認識しているが、この【パーソナルモビリティ】とは、市民の持つ自家用車を指しているのか、タクシー業界は公共交通に入るのか、明確にしてもらいたい。

#### ○ 立命館大学 教授 塚口 博司

タクシーは公共交通である。

#### ○ 事務局

ここであえてパーソナルモビリティと記載しているのは、ラストワンマイルの施策に利用できる可能性があるからである。中山間地域やオールドニュータウンでは、バス停の間隔が長い

ことがあり、高齢者にとってはバス停から家までが遠く、不便である。そこでラストワンマイルをカバーするパーソナルモビリティを使える可能性があると思い、カテゴライズした。

また、MaaS について、レンタカーはマイカーを借りているだけなので私的交通であるが、シェアリングカーは、外国では公共交通に準ずるものとして扱われることもある。しかし、ここではレンタカー・シェアリングカーはパーソナルモビリティとして、記載した。

#### ○ 近畿運輸局自動車交通部次長 後藤浩之

バスのラストワンマイルは、お金を取るか取らないかは別にしても、バスの一部だと考えている。パーソナルモビリティとは考えていない。

京都の中心部では IC カードがあれば、MaaS にほぼ近いことができると思う。それは、コンビニでものが買え、バス・鉄道は IC カード 1 枚で乗れるためである。

カーシェアリングについては運輸局の立場で言うと、過疎地ならよいが、中心部で後押しするのは厳しいので、カーシェアリングを全面に出して欲しくない。

#### ○ 同志社大学 教授 佐藤 健哉

まずマトリックスにまとめる際に、良い点ばかりが書かれる懸念がある。例えば「移動制約がある人が、自動運転技術によって外に出られるようになる」と書くとする。自動運転車両でも、一般車両も含めて車両が多いと渋滞が発生する可能性もある。渋滞の中に巻き込まれた人は幸せではない。1つのソリューションですべての人が満足できるわけではない。

「こういったことをターゲットにすると、こういう問題が発生するかもしれない」という点を含めて記載する。加えて、「社会受容性」の観点も要るのではないか。いいことばかりでなく、これに基づいて発生し得る懸念事項と、それに対する社会受容性まで整理すると、将来に向けて方向性が示せるのではないか。

また、MaaS に関して言うと、徒歩とバス、地下鉄、自転車などに自動運転が加わるかもしれないが、これらの情報の基盤があって、「わたしはここからここまで行きたいけれど、そうするとまずは地下鉄に乗って、バスに乗って、歩く。するとここに、いくらで、何時に着く」というのが分かる。最近のバスには積み残しが発生している中で「この移動の部分は自動運転なり、新しく登場するような交通手段を使うと、観光する人たちにとってメリットもある」というような全体のイメージづくりに向けて、各バス会社や地下鉄が、リアルタイムの運行状況と混雑状況、それと人がどれだけ乗っているのかまで情報を公開する。難しいが、方向性として検討していただけるといいのではないか。

最後に、マトリックスイメージの次のステップについてである。技術も時代とともに発展するので、問題に対しての段階的なアプローチがあるといいのではないか。単に網羅的にまとめるだけでなく、1ステップごとの具体的な問題に対しての適用があるといいのではないか。

## ○ 事務局

MaaS について、リアルタイムで情報を集める取組は、全国的にもまだ例がないが、今後、検討していきたい。留意事項について、このマトリックスで利点・欠点ともに表面化するように記載したい。時系列で記載することについて、技術開発の時期を特定するのはほぼ不可能であるが、こういう順番だったとしたらこういうことができるのではないか、といった記載ならできる余地はあるので、検討する。

## ○ 京都国道事務所副所長 川上卓也

「歩くまち・京都」の基本理念があり、タイトルも「歩くまち・京都における自動運転技術の活用」なので、基本理念に則った方向性がまずあるだろう。その一つとして、クルマを重視したまちとくらしから、歩くことを重視したまちとくらしへと、力強く展開していくなかで、自動運転技術が活用されればどのように変わっていくのか。色々な夢が描けるようになっていく。そして P14 にあるような京都市の特性を踏まえて取り組んでいくのだろう。

私どもは道路をつくり、管理する立場で仕事をしている。その新しい種類の交通が生まれてくると、道路は従来のあり方でいいのだろうか。管理の仕方、道路の機能、ネットワーク、これらは従来の考え方でいいのだろうか。単に施設としての道路というハード面だけではなく、そこを通る交通の種類、安全・快適に使っていただくための施策などソフト面が上手く組み合わせられてはじめて、より良い方策が進められるのだろうと思っている。そのため、このマトリックスイメージに、ハード的な考え方とソフト的な考え方について、どこかに入れておいてほしい。

## ○ 事務局

まさに都市空間のソフト部分は使い方のことだろう。御指摘の通り、ハード的な整備だけでなく、あらかじめソフトを運用しやすいようにハードをつくるという観点も必要である。更にはその上でどういう運用をするのか。当然交通モードが増えていけば考慮する材料は増えてくるので、そうしたことを意識した使い方を記載できるようにしたい。

## ○ 京都府警察本部 交通部 交通規制課調査官 中西利之

このマトリックスでは都心・観光地と郊外部とに分けてあるが、同様に道路のあり方を生活道路と幹線道路とに分ける考え方もあるだろう。職業柄、生活道路を眺めることが多いが、朝、一般車の通行が終わると、次はデイサービス、福祉の車、幼稚園バスなどが走る。それから工事関係の車、宅配の車というように、時間帯により車両の種類も変わってくる。こうしたことに配慮して自動運転を活かしていけば、地域の混雑の解消や事故の減少に役立つのではないかと。

## ○ 事務局

送迎サービスの効率化や物流、工事用車両と色々な車両が集中するようなところ、商店街の

荷捌き等の時間帯を分けようといった取組は過去からソフト的になされている。交通モードも考えていく必要があると思うので、盛り込んでいきたい。

#### ○ 京都市 交通政策担当局長 鈴木隆志

委員の皆様からお話を伺っていると「歩くまち・京都」の理念をベースに考えていく方向となる。あまり幅広にしては京都市で検討会議を開催している意味もないので、京都市内の困りごととして具体的に挙げたもののうちから、自動運転技術をどのように当てはめていけるのか。自動運転技術は一足飛びに完全な技術にはならないので、メリット・デメリットも当然出てくるだろう。それらも相対的に考えた上で、提言に向けてそれぞれに課題を挙げていきつつ、まとめていくのもいいのではないかと。ただ、「じゃあ具体的にその困りごととはなんや」と言ったときに、京都市は観光客と市民生活との間で混雑が生じていることに一つの焦点を当てていくのか、また、移動制約者にも焦点を当てていくのか。幅広に議論するのではなく、一点に絞り込みも図りながら御意見を伺いつつ、議論を深めていけたらと考えている。

#### ○ 京都市 歩くまち京都推進室長 三科 卓巳

マトリックスを事務局が作ってきたのは、事務局の原案を叩いていただくというよりも、まだ棚卸しの時期で、しっかり議論していただきたいという意図からである。今回、また次回も含めて、議論に時間を使わせていただき、焦点になるような論点を絞り込んでいってはどうかと考えている。

そういう意味合いで、マトリックスイメージはあくまで幅広に課題があり、議論が盛り上がってほしいという意図で作っているのだから、ぜひ得意とされている分野や持論がある部分について発言いただきたい

また、提言は京都市全体でまとめていくものなので、都市部の課題と周辺部の課題については両方がある京都市なので、両方をターゲットにして進めていきたい。

#### ○ 京都市 歩くまち京都推進室事業推進担当部長 西原敏彦

皆様方のお話を伺って、「歩くまち・京都」の理念の重要性を改めて認識した。京都のまちを「歩くまち・京都」の理念で照らしたところ、どういう課題が浮き彫りになってくるのか。掘り下げていく必要性や重要性を改めて認識した。京都の交通特性という点、例えばバス事業なら、京都市交通局をはじめ、合計8つの主要な事業者がある。鉄道なら地下鉄をはじめ、7つの主要な事業者がある。これらが組み合わさって、どういうネットワークを構築していくのか。その中で、自動運転をわれわれのまちの課題にどう活用していけばいいのか。MaaSの取組を含め、各事業者との連携がますます重要になってくるという想いを新たにしたい。

#### ○ 堀場製作所 マネージャー 石倉 理有

京都市のバス交通は京都駅に集中している。鉄道博物館のところに新たに駅を作ったのはお



そらく、鉄道博物館や水族館に人を運ぶためだけではないと感じている。

地方都市に行くと、主要な駅、例えば博多に行くと博多駅にバスが集中するのではなく、天神のバスセンターにバスが集中している。同様に、京都市でもそういう想定をして、新しい駅を作られたか。市民は京都駅からバスに乗って家に帰り、観光客は新しい駅に大きなバスターミナルを作って、そこから観光地に向かうというような構想があるのかどうか、お聞かせいただきたい。

## ○ 事務局

梅小路新駅はサブゲートの期待を込めて作られているが、明確に、ここにバスターミナルをつくるといった構想はない。とはいえ御指摘通り、京都駅の過度の集中を解決することは数ある困りごとのうち、重要な一つである。

サブゲートをどのようにして拡張するかは決まったことではなく、別の移動ルートを発展させたり、路線ごとに振り替えたりといったやり方は、自動運転技術を投入していくまでの一つの方策としてあり得ると考えている。

## ○ 近畿運輸局自動車交通部次長 後藤浩之

サブゲートの拡張については、バス会社が集まって協議している。

京都市バスの大半が、京都駅か四条河原町を目指している。それだと京都駅が溢れかえってくるので、例えば、西大路駅の活用、新駅の活用、北大路バスターミナルの活用に取り組んでいる。というのは、観光客が京都駅から銀閣寺へ行って、いったん京都駅に帰って金閣寺へ行くという動きをしているので、バスが混んでいる。そういう共通認識をバス事業者が持っており、別の会議では議論しているところである。

## ○ 京都府警察本部 交通部交通企画課次席 奥野 雅義

昨年、ドイツで自動運転車両に試乗し、ヨーロッパの先生方から御教示・御助言などをいただいたというのがベースにあつての発言になるが、まず以て自動運転の車両は、「どうかたちで自動運転化されているのか」という認識が正確に伝わっていないと感じている。

昨日も東京で色々なメーカーの話を伺ったところ、人々は「自動」という言葉にすごく惑わされている、という心配をされていた。佐藤先生がおっしゃったように、一足飛びに技術は進まない。当然ながらセオリーを踏んでいないといけない。

そこで心配しているのは、過渡期に大きなトラブルが起きるのではないかと、ということである。例えば、ヨーロッパでは自動運転の技術はものすごく進んでいるが、ドライバーは車のハンドルは手放さない。「自動車は自ら運転することに楽しみがあつて、だから自ら運転するものが自動車なんだ」と考えているから、と聞いている。

そうすると当然ながら、一般車両、いわゆる人間が運転する車両と、半自動化されている車、そして完全に自動化されている車が混在する期間が相当長くあるだろう。では、その時に、ど

のような安全対策が今のインフラの中でできるのか。非常に心配である。

京都で自動運転車両が走行する場面にあわせて、どのようにインフラを構築していくのか。これについても議論・検討していただきたい。

例えば、「車道外側線がある」かどうか。車道外側線は、道路の端っこに引かれている線、白線である。そこは歩行空間であって、場合によっては自転車が走る場合もある。全ての道路に「外側線がある」となれば、相当の投資をしなければならない。

今後、10年先、20年先に自動運転を受け入れる都市づくりのために、現状の道路形状についてどのような整備をしなければならないかについても、先生方・委員の皆様方のお知恵をいただきたい、議論をしていただきたい。

最も心配なのは、AIである。AIにどこまで判断させるのか。そこまで判断させていいのか。事故を回避するために自身を犠牲にするのか、他人を犠牲にするのか、AIに判断させてはいけないと私は考えている。では、安全性を担保するためにはどうあるべきなのか。自動運転技術を導入するにあたり、そういうところについても議論を深めていただきたい。

ヨーロッパやアメリカで使われている技術ややり方が、そっくりそのまま京都のまちに適用されるかどうかについては、やはり検討されなければいけない。いい部分と心配事は付いてまわるので、そうした認識を持ちつつ、こうした会合や委員会を通じて、市民の皆様に自動運転車両はどういうものかを、少しでも早くお伝えいただきたい。そのためには試験車両の導入や展示・広報があれば、もっともっと、実感として議論が深まるのではないかと。

## ○ 事務局

自動運転で実際に課題となる点、懸念事項等については、内閣府のSIP（戦略的イノベーション創造プログラム）「自動走行システム推進委員会」第2期2019年度のプロジェクトで触れられているところが、御指摘いただいたところに含まれているかと思う。

それと路側を誰に使わせるのかについては、一昨年あたりからアメリカで議論になりはじめたと聞いている。先ほど話にでた、時間帯で走行車両を分けるといったアイデアが出始めている。課題として検討していきたい。

## ○ 堀場製作所 マネージャー 石倉 理有

弊社では最近グッドプレイス（「Good Place 勤務制度」）という制度を導入した。在宅勤務を薦める取組である。浸透すると、通勤がなくなり、会社も広く使える。これからの企業は在宅勤務が進み、朝夕のラッシュがかなり緩和されるのではないかと。これからのまちのあり方を踏まえて、自動運転の社会実装に向けてものを考えていく必要が出てくるのではないかと。

ここ1～2年で通勤する人がごっそり減るとは思わないが、世の中の流れとしては、必ずしも移動が伴わない状況がどんどん出くるのではないかと。そうなると、京都市では観光に特化した何かを考えていけるかもしれないと思う。

この会議は自動運転を開発する会議ではなく、「自動運転を社会実装させるためにはどのよう

な仕掛けにしていけばいいか」を考える会なので、あまり自動運転技術に特化すべきではない。

先日、佐藤先生のところのシンポジウムで、サイバーセキュリティの問題を聞いてから「自動運転は絶対無理かなあ」と思わせられるくらいのショックを受けた。セキュリティ問題のこともあるので、まずは閉鎖空間で自動運転車両を走らせてはどうかと考えており、色々夢のある話を語っていききたい。

#### ○ 同志社大学 教授 佐藤 健哉

資料2のP3に「自動運転レベルの定義」があり、ここが恐らく一番重要なところである。SAEが作ったJ3016という資料にも、そこについてはあまり書かれておらず、委員をしているSIPでもあまり議論していない。この限定領域の条件を京都市に持ってきた場合、条件を「この場所、時間帯、交通量の少ない時に」と限った場合に自動運転ができる。と、ストーリーが立てられたらと思う。わたしも研究者として研究しているが、あまり過度な期待は抱かずに、できるところから条件を決めて進めていくのがいいのではないかな。

#### ○ 立命館大学 教授 塚口 博司

検討会議の共通認識としては、「歩くまち・京都」の施策を支援するために、自動運転がいかに使えるか、でよいのではないかな。自動運転技術には様々なレベルがあって、それらが同じ速度で進んでいくわけではない。その時使える技術、この段階まで行けば、京都市のこういう施策に使える、といった記述にしてはどうか。

事務局には「いつまでに」ということは、言いづらいということも理解しているが、様々なやり方があると思うので、「歩くまち・京都」の理念を念頭に置きながら、色々な方向で考えていただきたい。次回の第5回では、申し上げたような内容の議論が深まる資料をお作り頂きたい。

### (3) 閉会

#### ○ 京都市 歩くまち京都推進室長 三科 卓巳

自動運転技術は行先が明確でない世界、領域の議論なので、最終的には的を絞ることになるだろうが、枠を狭めて急いで議論をする必要もない。活発な議論をやりつつ、論点を絞っていききたい。期日と政策をまず絞るつもりである。次回までに意見などは事前に収集しておき、資料としてまとめて論点を絞るなど工夫する予定である。

この検討会議の意義は、京都市が皆様方の知見で勉強していくことで、その中で歩くまちの政策に寄与するようにしたいと考えている。こうした点を本日は確認できたと考えている。今後とも、よろしく願いいたします。

閉会