

令和元年度「歩くまち・京都」推進会議 摘録

(開会の挨拶)

鈴木副市長：本日はお忙しいところ御出席いただき、また新型コロナウイルス感染症対策に御協力をいただき、感謝申し上げます。この時期の会議等の開催判断については、本市の中でも精査をしているところであるが、今回の「歩くまち・京都」推進会議については、非常に重要な内容の会議であるとの考えから開催をさせていただくものである。

さて、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定から10年が経ち、委員の皆様からの御指導、御協力もあり、自動車利用が公共交通、あるいは自転車にシフトするなど、「歩くまち・京都」の理念が市民の皆様に浸透してきている。一方で、一部地域における交通混雑や、周辺部の交通ネットワーク維持など課題もあり、これまでの市全体を見渡したマクロの対応から、地域の特性を見据えた局所的な対応も必要になってきている。また、長寿化時代における、運転免許の返納後の公共交通にも期待が高まるなか、運転手の担い手不足など、公共交通を維持していくための新たな課題もでてきている。明るい材料としては、昨今の自動運転技術の目まぐるしい進展などがある。こうした新しい技術の活用などにより、人と公共交通優先のまちづくりを、今後どうやって次のステージに高めていくか、まさに大きな転換期にきている。このような状況の下、来年度、総合交通戦略の改定を考えており、現在開催中の市議会において、戦略の改定について幅広く御審議いただくための審議会の設置を提案させていただいているところである。

本日は、今年度の取組報告に加え、そのような重要な案件についても皆様にお諮りする。マスクの着用などにより御発言しにくいこともあるかと思うが、忌憚のない御意見をいただけるようお願い申し上げます、私からの挨拶とさせていただきます。

塚口会長：こういう時期での開催であるので、重要な会議ではあるが、円滑に進行したい。皆様の御協力をお願いする。

鈴木副市長の挨拶にあったように、94のプロジェクトを掲げている総合交通戦略は、委員の皆様、市民の皆様の協力により進捗している。ただ、10年前と比べ世の中も大きく様変わりし、交通政策を考える上では、人口動態の変化、人材不足、交通に関する自動運転等の技術革新、AIの進展やビッグデータの活用などを考慮する必要がある。

本日は、総合交通戦略の進捗確認と、今後の新たな展開を計画されているようなので、こういったことも議論ができればと思う。

(議題1「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進について 資料に基づき、事務局より説明)

(議題1について意見交換)

波床委員：資料5(3ページ目)の、各種交通システムの特徴をまとめた表の「ピーク時輸送力」の数値が間違っていると思う。BRTの輸送力が360人/hとなっているが、これは市内の普通の路線バス並みの数字で、BRTの値ではない。BRTは、80人乗りの連節バスを5分間隔で走らせると仮定すると約960人/hの輸送力がある。LRTについても、海外で導入されている車両の場合、短い車両で1編成150人、長い車両で250人程度乗せることができる。仮に5分間隔で短い車両を走らせるとすると1,800人/h程度、海外の例にあてはめて長い車両を1分間隔で走らせるとすると15,000人/hもの輸送力となる。よって

LRT の輸送力は 1,800 人/h~15,000 人/h と試算できる。都市交通の教科書には、2,000 人/h~20,000 人/h と記載されているものもある。

その一方で、APRT の輸送力が 10,000 人/h とされていることについても疑問がある。1 秒あたり 2 両通過する計算となり、空港のバックヤード等で使われている荷物の仕分けシステムを応用すれば実現可能と思われるが、人を運ぶとなると、その運転間隔では安全性に課題があると言わざるを得ない。サイズを全長 2m と仮定し、安全に止まれる最低限の車両間隔を考慮すると、APRT の輸送力は 3,300 人/h 程度が妥当である。この表は、APRT の輸送力を過大に見せ、比較対象となっているその他の交通システムの輸送力を実際より小さく評価しており、適切ではないと考える。

事務局：御指摘の表における既存公共交通の輸送力については、公益社団法人日本交通計画協会の資料を引用して作成している。そのこと自体について、数字上の課題があるという御指摘かと思う。その点についてはしっかりと調査したい。一方で、新しいものと既存の公共交通との違いは当然あると考える。構想段階の新しいモビリティ（APRT）については、当該システムを研究・開発している事業者のデータがベースとなっており、今後とも検証していきたい。

事務局：数値的な補足であるが、この表でお示ししている APRT の輸送力は、レーンが 1 本ではなく、輸送力の増加に応じて 10 本程度までレーン数を増やす想定の下に算出したものである。また、日本交通計画協会が出している既存公共交通の輸送力の数値は、日本で実際に運行しているものに準拠している。BRT については、「日本の BRT は（BRT ではなく）連節バス」という御意見もあるかと思うが、BRT は新潟市、LRT は宇都宮市の数値を引用していると聞いている。

波床委員：新潟市のバスは BRT とは言い難い、普通の路線バスである。また、宇都宮市の LRT は小型車両で低頻度での運行が計画されているので、輸送力は低めの見積りとなっていると思う。APRT について、10 レーンということは、往復で車道 1 車線を使うと想定すると 5 車線が必要となり、かなり都市の面積を消費するシステムであると言える。

塚口会長：本日議論する話題は幅広にあるので、この話はここで一旦引き取らせていただく。「資料 5 の表の輸送力の数値が正しいかどうかを確認せよ」との波床委員の御意見である。例えば、BRT にしても、グローバルに認識されている BRT と国土交通省が言っている BRT とでは若干の違いがあるように、色々な条件によって数値が本当に適切なのか、あるいは条件付きの数値なのか等々、そのあたりを精査するよう事務局に対応願いたい。

高畑委員：MaaS の推進については、今後の IoT の進展とともに大きなテーマとなる。MaaS によりシームレスに一括決済できれば大変便利となるが、移動には、効率性の他に、「低速でも、遠回りになるけど、それでも楽しい」、「美しい景色を眺めながら目的地に行きたい」、「ユニークな乗り物に乗りたい」など、移動すること自体を楽しむという側面もある。京都の都市特性を取り入れつつ、冗長性（リダンダンシー）を十分に意識した、京都らしい MaaS を推進することで、観光でお越しになる皆様に、単なる利便性の提供だけではないプラスアルファの MaaS を提供できるのではないかと思います。

事務局：MaaSについては、既存公共交通網を活用して、また新しい乗り物も含めてシームレスに繋いで移動するという効率性の話がベースにあるが、そこにプラスアルファの要素、楽しさや何らかのメリットが付加することが、今後は望まれるような概念のものだと考えている。

我々が一番大事にしているのは交通事業者との関係性であり、京都市にある公共交通網を MaaS で繋げないかということを、第一に考えて進めているところである。一方で、現在、特定の地域で広がりを見せている観光系の MaaS があるが、これは、グループ系の事業者が当該観光地の周遊者にメリットを感じていただけるものを、できるところからやっていこうとしているものである。本市としては、可能なところからやっていくことと、京都市全体を繋げていくこと、この2つを両にらみで求めて取り組んでいきたい。

水山委員：2点お聞きしたい。1つは、MaaS について。今や google map などの地図アプリで非常に多くのことが成し得る時代に、敢えて MaaS によって何をどこまで実現しようとしているのか、ということである。google などの事業者と協議はされているのか、それとも独自にシステムを構築しようとしているのか。

2つめは、資料3の効果検証データについてである。例えば、スライド22のパークアンドライドの実績とスライド28の流出入交通量については、一定の相関関係が見て取れるが、スライド31のCO2排出量については、流出入交通量の減や公共交通機関利用の増といった実績の割に減少していないように見える。これらのデータ間の関係をどう認識しているのか、また、市内の車の総量はどうなっているのかも教えていただきたい。

事務局：MaaS の検討に当たっては、アプリ開発の関連事業者や交通事業者とも意見交換し、進めている。特に交通事業者は、MaaS の基盤となる運行情報等のデータについて「事業者固有の財産」との認識が強く、MaaS を推進していく上で必須の「データのオープン化」という大きな壁を乗り越えていかねばならない。そのために、意見交換を行っており、可能なところから進めていきたい。

効果検証データについて、様々なデータを横に眺め、その関係性を捉えることが大事であるという御指摘をいただいたが、まさにその通りであると考えている。本市の環境セクションで算出し提示している「CO2 排出量」については、我々の実感からするともっと減っていても良いのではないかという思いがあるが、齟齬の要因として、一つには、その他のデータのような積み上げ型ではなく、全国調査の燃料消費量から按分して京都市の排出量を算出するといった算定方法の違いが影響しているのではないかと考えている。また、市内の自動車台数については、乗用車は減っているが、近年、軽自動車が台頭するなど、総量としてはそれほど減ってはいないのが現状である。ただ、この間のクルマの燃費性能の向上などを踏まえると、CO2 排出量はもう少し減っていてもおかしくないのではないかと感じている。引き続き関係局とも勉強し、関係性を整理したい。

青木委員：MaaS に関して昨年、ドイツとオーストリアにヒアリングに行ったが、そこでは、行政と交通事業者が一体となって、全体的なデータベースを作っていくというスタンスであった。その考えの根底にあるのは、移動のデータを計測していくと、ある人がどういう行動をとっているのかが詳らかになることから、そうしたデータは行政と交通事業者が協力してきちんと確保すべきであり、例えば google 等、他の民間事業者には任せないということである。考え方として、市民の移動を円滑化することと、もう一つには、

移動のデータをきちんととることが側面としてあるのだと思う。

自動運転技術を活用した小型車両については、「10 レーンの想定」という話があったが、景観上、高架で片側 5 車線のものを京都市内に作るのは、いかがなものかと思う。

鈴木副市長：MaaS について、アプリ開発のようなことはこれまでも取り組んでいるが、ゴールをどこに置くかが大事だと思う。我々が MaaS でやりたいこととして、一部の混雑の解消や、周辺地域のネットワークをどう維持していくかというような、京都特有の交通課題の解消に繋がることができればという思いがある。

そうした中で、京都の場合、例えば、市バス・京都バスによる均一運賃区間の拡大や定期の共通利用など、先行して市バスと民間事業者が連携した取組を進めている。こうしたことが更に進めば、いずれは同一発着・同一料金のような形で、経路や事業者によって料金が異なるということがなくなり、合理的な経路選択によって混雑緩和が図れるのではないか。あるいは、定期の共通利用などが進めば、周辺部の交通問題に幾何なりとも貢献するのではないかと考えたことも考えており、京都特有の交通課題の解消に繋がるような進め方をしていきたい。

また、交通事業者に対し、行政からどうやって運行情報等のデータをもらいにいくかということは、非常に重たい課題であると認識している。公共交通の運営について、ヨーロッパでは公費が投じられているケースが多いが、日本の場合、大半が交通事業者の独立採算で成り立っており、データに対する財産意識が違うことから、直ちに同じ環境が日本でとれるものなのか、国土交通省とも勉強しながら、今後検討していく必要があると考えている。

自動運転技術を活用した新交通システムについては、あくまで研究中の段階のものであり、10,000 人/h という輸送力をいかなる場所においても確保しなければならないというわけではない。今後、場所に応じた議論や市内全域を見渡しての検討が必要であると考えている。

（議題 2 令和 2 年度の「歩くまち・京都」の取組について 資料に基づき、事務局より説明）

（議題 2 について意見交換）

水山委員：情報提供とお願いがある。3 月 24 日に国で教科用図書検定調査審議会があり、そこでの審議を経て、各社の（2021 年度から使用される）新しい教科書が教育センターで展示されることになっている。新しい学習指導要領では、中学 1 年生の地理の授業で「地域のあり方」を考える単元が 10 時間程度割り当てられることになっており、教科書にも盛り込まれる。この「地域のあり方」で何を考えるかということについて、おそらく全国的には「防災」がトレンドになると思うが、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を理念に掲げる京都市では、ぜひとも、子供達に「交通」を通してまちづくりのことを考えてほしい。それが実現できれば、京都市じゅうの中学生を対象に、向こう 10 年は、交通のことを「地域のあり方」として考えられる子供たちを育てることができる。是非、新しい学習指導要領や教科書を確認していただき、どのように「歩くまち・京都」の取組を組み込んでいけるか、教育委員会とも連携しながら検討していただきたい。

事務局：ライフスタイルの転換を図るという観点から、水山委員にも御協力いただき、学校現場と連携したモビリティ・マネジメントの取組を展開している。教科書という題材を通

して、次代を担う子供達に交通とまちづくりを学習してもらえるのであれば、非常に広がりを持つ取組になるかと思う。

現在も、京都市教育委員会や社会科研究会と、どうしたら子供達、ひいては御家庭も交えた広がりのある取組が展開できるか相談させていただいているが、やや限界も感じているところである。御紹介いただいた取組について注目していきたい。

塚口会長：時間はかかるかもしれないが、将来を見据えた非常に有用な御提案である。今後とも、水山委員の御指導・御協力をお願いしたい。

水山委員：これまでは、小学生を対象に細々と取組を実施してきたが、教科書となれば、全市の中学生が学ぶことになり、桁が違う。また、全国レベルで教科書は流通するので、全国の子供達が、京都を題材にして学ぶことができるということにも繋がる。そのあたりを踏まえて、検討をお願いしたい。

青木委員：平成 22 年策定の総合交通戦略においては、「脱クルマ中心社会」ということが戦略の中心であったが、これからは「クルマとの共存」、「メリハリをつける」ということを、戦略に盛り込むことができると良い。

京都市の場合、市内中心部と北部の山間地とでは状況が全く違う。そこを今は全く同じ統計数字で扱っているが、例えば、市内中心部では自動車分担率を今以上に下げ、他方、周辺部では、クルマをうまく利用させていただいて移動を活性化する。その中で、乗合バスに加え、「たすけあい交通」の導入を検討するなど、場所と状況によって多様な計画を盛り込むことができればと考える。

事務局：これまでから、クルマを排除するというのではなく、かしこいクルマの使い方を推奨する取組を進めてきた。いただいた御意見、「共存」「メリハリをつける」ということも踏まえながら、引き続き取組を推進していきたい。

また、御指摘のように、地域には様々な個性があるので、地域の実情に応じて、地域にはどんなニーズや資源があるのか、またそれらをどのように活用、連携して移動手段の確保に努めていったらよいのかということが、非常に大切な課題であると考えている。さらに、単に交通政策上の問題というだけではなく、福祉やまちづくりなど様々な観点から、色々な持つ資源を連携、融合していく必要がある。本市においても、高齢化の進行等を踏まえ、庁内横断的に研究を進めているところである。御示唆いただいた点を踏まえて、今後も検討を進めていきたい。

塚口会長：水山委員、青木委員には、将来を見据えた御意見を頂戴した。議題は「次年度の展開について」となっているが、委員の皆様には是非、次年度のことだけにとどまらず、この機会に、京都の交通まちづくり政策について現在感じていること、あるいは、将来もっとこうしていきたい、こうありたいという思いなども含めて、御意見をいただければと思う。

波床委員：過去 10 年、総合交通戦略において非自動車分担率 80%超を目標としてきたが、目標に近づいてはいるものの、数年前から頭打ちの状況となっている。改定後の総合交通戦略では、何を目標とするのかが大事だと考える。客観的な数字を目標として示さないと、

取組状況を客観的に評価することはできない。非自動車分担率を再度目標に掲げるかは議論の余地があると思うが、是非、客観的な数値目標を設定し、それに向かって施策を推進するということを考えた方が良い。

事務局：総合交通戦略における数値目標のあり方については、来年度の議論の目玉になるかと思う。自動車分担率は確かに下げ止まりとも捉えられるが、3つの施策の柱の下に様々な取組を実施してきたことの成果であるので、改定後も掲げ続ける必要があるのではないかと考えている。

一方で、更に「歩くまち・京都」が進化する上で、都市の活性化や人が元気になっていくような視点も大事である。事務局から色々な素材を審議会に提示して御議論いただき、例えば、新しい数値目標をプラスアルファで設定することなどを検討いただいても良いのではないかと考える。また、ビッグデータ等の活用により、従前にはないような数値目標の設定、数値の取り方なども研究しているので、それらも踏まえて来年度御提案をしていきたい。

北村委員：視覚障害者として、切実な思いで毎年参加させていただいている。近年は、歩きスマホや自転車が怖い。自転車とぶつかっても、視覚障害者が悪い、一人で歩くなど言われたり、なかには暴力的なことに発展したりする事案も全国で起きている。そのようなマナーの問題も含めて、皆が歩きやすいまちになるよう、新たな総合交通戦略を検討してほしいし、審議会の中にもそういった声が届けられたらいいなと感じている。

なお、毎年、本会議の資料について、私のために文字を拡大していただいていることにお礼を申し上げる。

塚口会長：バリアフリー、ユニバーサルデザインの取組は非常に重要なものなので、新たな戦略の中にも盛り込まれることになると思うが、更に進化させるという意味でも、引き続き検討をお願いしたい。

加藤委員：女性会のメンバーは高齢にはなっているが、皆、乗り物に乗るより、歩く機会がまだまだ多い。以前、四条通の議論の際には色々と意見を言わせてもらったが、四条通は歩道が広がって便利になった。しかし、歩道は歩きやすいが、車道はクルマが停滞しがちで、バスでの移動に時間がかかるので、何とかしてほしいという気持ちはある。

青木委員：今、新型コロナウイルスで観光客が減っており大変な時ではあるが、こういう時こそ市民の実需要が出てくる。どのバスにどれくらいの人に乗っているのか、実際に市民の方がどう移動しているのかという実態を把握するための調査を行う良い機会だと思う。

また、観光の側面になるが、福岡の博多クルーズターミナルでは、クルーズナビというシステムを作って運用しており、観光地のバス駐車場と連携している。クルーズ船では、下船後に大型バス30～50台で観光地へと移動するので、そのシステムにより、前もってバス駐車場の予約や需要予測などを実施している。京都でも、観光地のバス駐車場の管理ということはこの機会に考えることで、市民の方に迷惑が掛からないような仕組みが構築できるのではないかとと思う。

小林委員：最近まちを歩いていると、通り名が書かれた昔ながらの仁丹看板がほとんどなくなってきたように感じる。このため、通り名がわからず、スマホを出して確認することになるが、あのような通り名の看板があると、歩くことが楽しくなるのではないかなと思う。

また、今は少なくなっているが、インバウンド客が回復したら、また市民の移動と交錯するようになると思う。観光地を巡るスカイバスのようなバスを増やして、一日乗車券を使って好きな場所で乗り降りできるようにし、観光客の利便性が高まれば、ある程度は市民と観光客の移動の交錯の緩和、混雑の改善に繋がるのではないかなと思う。

事務局：通り名の書いた看板については、ノスタルジーを感じさせる良いものであるが、残念ながら、町名変更等で撤去されると再度付けられることは基本的にないと聞いている。非常に風情があり、役に立つものでもあるので、どんなことができるかは分からないが、市全体として意識は持っていきたいと考える。観光等でも、案内表示の取組に努めているところであるので、頂戴した御意見の趣旨も踏まえて取り組んでいきたい。

事務局：スカイバスは、現在、乗合形式のものも運行している。市バスほどバス停がたくさんあるわけではないが、観光客重視のバス停配置になっており、1日（24時間）券を販売して運用されていたと記憶している。観光客専用のバスについては、交通事業者にも委員の御意見を伝え、情報共有を図っていきたい。

塚口会長：ちょうど時間となった。短時間であったが、非常に有意義な御意見、御提案もいただけたと感じている。本日の議論を今後の施策に繋げていけるよう、お願いしたい。

（閉会の挨拶）

横井担当局長：本日は、年度末の押し迫った時期に、また、新型コロナウイルスの感染拡大の問題もあるなか、非常に集まりにくい状況下での開催となったが、御出席いただき御礼申し上げます。また、短い時間ながら、様々な観点から御意見を頂戴し、重ねて感謝申し上げます。

総合交通戦略の策定から10年にわたり、この「歩くまち・京都」推進会議では、戦略に掲げる施策を推進していくためのブレーンとして様々な御意見を賜ってきた。この間、様々な社会情勢の変化があり、今、かつての市電の廃止にも匹敵するくらい大きな転換点を迎えていると感じる。

本日は新技術に関し様々な御意見を頂戴したが、BRTやLRTといったこれまでからの交通システムに、新しい技術も加え、幅広く検討を進めていきたい。また、次世代にどのように「歩くまち・京都」の理念を繋げていくかという、非常に重要な御示唆もいただいた。今後、皆様方からいただいた御意見を踏まえて、来年度、新しい戦略に向けて取り組んでいきたい。引き続きのお力添えをお願いし、私からの挨拶とさせていただきます。