

第 4 回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会 摘録

日 時：令和 3 年 6 月 1 1 日（金） 1 0：0 0～1 2：0 0

場 所：ロームシアター京都 ノースホール

出席者：青木 真美 同志社大学名誉教授
 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
 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 J T B 京都支店
 塚口 博司 立命館大学名誉教授
 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
 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 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））——

2 議題

(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略 2 0 2 1（仮称）について

○ 塚口会長

朝早くから御出席いただき，感謝申し上げます。早速，議事に移らせていただく。本日の議題は，『歩くまち・京都』総合交通戦略 2 0 2 1（仮称）案について」である。

まず，これまでの審議を踏まえて作成した資料 2 「『歩くまち・京都』総合交通戦略 2 0 2 1（仮称）パブリックコメント冊子案」を中心に事務局か

ら説明していただく。また、指標・目標数値については、前回の審議において、概ね御了解いただいているが、前回の様々な御意見を踏まえて、補足説明をしていただくこととする。

○ 事務局

(議題 1 について 資料 2, 3, 参考資料 1 に基づき説明)

○ 塚口会長

まず、第 1 章「歩くまち・京都」総合交通戦略について、議論いただくこととする。

○ 山田委員

資料 2 の 2 ページ、「社会情勢の変化と取り組むべき交通に関する主な諸課題」の表についてである。最大の課題の 1 つは、「歩くまち・京都」の理解と浸透であると思う。市民や来訪者が「歩くまち・京都」の理念を日々認識し、実践しようとしているかと言えば、まだ足りないのではないかと思う。大きな課題として、表中の「人々のライフスタイルの変化」の欄に入れてもいいのではないか。ライフスタイルの変化は I T 技術と相まって、個人の利便性・快適性・楽しさ等を促進することになるが、その中においても、「歩くまち・京都」の理解と浸透をしていただくことが重要だと考えた次第である。

もう 1 点、「デジタル技術の進展」という項目があるが、デジタル技術は放っておいても、10～20 年先に向けて進展していくと思う。これから出てくる新しい技術に対して、どう利活用するのか、常に検討していかないといけないと思うので、ここに記載してはどうか。

○ 塚口会長

御意見として承っておく。様々な御意見を頂き、まとめたいと思う。

○ 川崎委員

資料 2 の 2 ページに記載の「歩くまち・京都」憲章は、その中身が大切であるが、「健康で、人と環境にやさしい」といった説明の文字が小さすぎて見づらい。文字や画像をもう少し大きくするよう工夫していただきたい。また、資料 2 の 4 ページ、第 2 章の施策体系について記している図も字が小さくて読みにくい。

また、第 2 章のタイトルには「『歩くまち・京都』の実現」とあり、図に

は『歩くまち・京都』（将来像）の実現」とある。また、資料２の３ページの（１）には、「目指すまちの姿（目標像）」と書いてあり、表現がばらついている。目標像と将来像という言葉のつけ方について、統一しておいたほうが良いだろう。

○ 塚口会長

事務局に伺うが、紙ベースで市民にお配りになるのは、資料２のパブリックコメント冊子であり、詳しいものを見たいという方は、資料３の本冊を確認していただくことになるという理解でよいのか。その場合、リンクはうまく簡単に張られているのか。川崎委員からの指摘にあった、図柄の小ささについてはいかがか。

○ 事務局

市民の皆様にはパブリックコメントをさせていただくのは、資料２の概要版であるが、本冊については、概要版も含めてホームページに記載し、リンクもわかりやすく張ることで詳細も見えていただけるようにする。

図柄については修正を考えたい。

○ 塚口会長

パブリックコメントの直前になっているので、体裁についてもできるだけ望ましい案に仕上げていただきたい。

○ 青木副会長

資料２の３ページ《２０４０年に目指すまちの姿のイメージ》の３番目に「社会全体でＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）が進展し、交通データ等の利活用・連携」とある。混雑情報を広く知らせることによって、人が選択して混んでいる所になるべく出掛けないようにするなど、混雑をコントロールすることにより、移動しやすい社会をつくっていくという視点を盛り込んでいただきたい。

○ 藤井（聡）副会長

指標の数値についての質問がある。資料２の１ページ（１）『歩くまち・京都』総合交通戦略の取組推進による成果」の中には、「この１０年間で、京都市の非自動車分担率は２ポイント上昇（７５．７％→７７．７％）」との記載がある。一方で、現総合交通戦略の４ページには、「非自動車分担率“現在” ７２％」と記載がある。なぜ数字が違っているのか。

○ 事務局

平成２２年にパーソントリップ調査が行われており、その結果が７５．７％であった。しかし、この結果が出たのは平成２４年のことであり、現戦略を策定したのは平成２２年１月であることから、策定時点での直近数値としては、平成１２年のパーソントリップ調査の７２％という数字を基準としている。

○ 藤井（聡）副会長

数字については、承知した。

８５％まで行くということは、７．３ポイント上げるということである。この１０年一生懸命に取り組んで２ポイントしか上がっていないことを考えると、今回は８５％まで上げるという並々ならぬ決意の表れということになる。一方、大きな目標を掲げるのであれば、最近の話題の言葉で言うと、「ＥＢＰＭ（Evidence-based Policy Making, エビデンスに基づく政策立案）」が絶対に必要になる。

しかし、現戦略では、８０％という目標が未達成のままである。これまでの結果も踏まえて、なぜ達成できなかったのか、どの政策が効いたのかを分析し、どのように目標を達成するかを考えるほうが合理的・理性的だと思う。モビリティマネジメントの要素も要因として考えられるが、公共交通のインフラ整備が進めば、非自動車分担率は自然に上がるものである。その観点で第３章を見た場合に、内容に迫力がないと感じている。現戦略の目標数値を達成できなかったのだから目標数値は８０％でもいいのに、それを８５％にするのであれば、迫力を出してもらわないと格好がつかないと思う。

○ 塚口会長

今回の改定に際して、非自動車分担率の目標を８０％のまま掲げるのが良いのかという意見を踏まえたものである。今後、何ポイント変化していくのかを見つけていくのは難しいことである。１００％などという、いい加減なことを書いてはいけないが、やや上向きの達成目標ということで、事務局は８５％を目標として提案している。この点、かなり議論はされたということで良いか。

○ 事務局

当初、第２回審議会で、この１０年間で２ポイントしか増えていない中、この間のコロナ禍の影響でマイカー利用への回帰という現象もあり、一旦、８０％を目標数値として掲げてはどうかという事務局案で審議会において

御議論いただいた。その際には、直近で77.7%と、ほぼ80%を達成している状況で、今後20年の目標を80%にするのは甘いのではないかという御意見をいただいた。このことを踏まえ、市民・事業者・行政が一生懸命に取り組んだときに、どこまで行けるかということを検討し85%という数字を置いて、第3回目の審議会で提案させていただいた。

非自動車分担率の内訳については、鉄道・バス・徒歩は59%以上、自転車・バイクについては26%以上とさせていただいた。自転車・バイクについては、環境負荷の少ない自転車の分担率を上げて、バイクをもう少し抑えることで、合計26%とし、現状維持としている。そして、鉄道・バス・徒歩については、これまでの10年間において各交通手段で達成できた最大値を基に算出した。何とかみんなで目指してやっていこうということで、この値で目標設定させていただいた。

○ 藤井（聡）副会長

85%という数値がよくないというのではなく、85%を目指すからにはどうするのかということが重要である、専門家として、第3章に記載されている内容では、85%を達成するのは無理だろうと思う。

○ 蓮花委員

資料2の3ページ『歩くまち・京都』の目標についてであるが、人づくりという“市民の意識向上”や“まちづくりへの参画”等への側面が少し弱いのではないか。『歩くこと』を大切にし、スマートなライフスタイルが定着しているまち」というときには、まちづくりを市民が支える構造というのが、非常に大切ではないかという気がしている。まちづくりに参加する市民を育成するのは、子どもだけでなく大人も同様であり、祇園祭という素晴らしいモデルがある中で、そういうまちづくりの姿をどこかに書いていただいた方が良く思う。個人が歩きたくなるだけではなくて、まちづくりを通して、行事・イベントにどんどん参加できるような市民を増やすといった方向付けをどこかに書いたらいいのではないか。

○ 塚口会長

具体的には、どこに一言入れたらいいか、提案をお願いしたい。

○ 蓮花委員

資料2の3ページの《2040年に目指すまちの姿のイメージ》の『歩くこと』を大切にし、スマートなライフスタイルが定着しているまち」の辺

りに、「行事・イベントに参加する」「まちづくりに関わる市民を増やす」「市民意識を向上させる」等，1行触れるだけでも随分と変わると思う。

○ 塚口会長

続いて，第2章の議論に移りたいと思う。

○ 川崎委員

資料2の4ページの図について，3つの戦略の柱，8つの方針，23の施策に関連する大切な図なので，これを見ていただくためにもサイズを大きくしてもらいたい。

また，資料2の5ページの図についてであるが，柱1から柱3までの間に，憲章に基づいた「公共交通ネットワーク」「まちづくり」「ライフスタイル」の3つを充実させると言っている。ただ，その柱からまた2つずつの方針に分かれて，それがまた合わさり，「歩く魅力を満喫できるまち」「歩いて楽しい暮らし」「歩いて出かけたくなるまち」になっている。このあたりはどういった意味があるのか。読んでいる人は全く分からないのではないかと思った。

資料2の6ページから始まる「推進内容」では，柱1・柱2・柱3があり，その説明書きに分岐している2つの方針が書かれているが，その点もよく分からない。この図を入れると，かえって理解を難しくさせているのではないか。

○ 塚口会長

私もまったく同感であり，この図は分かりにくいのではないか。先ほど御意見に一言だけ付け加えさせていただくと，資料2の5ページの図の真ん中に破線で囲んだ文言と，実線で囲んだ文言があり，「市民生活を支える交通手段の維持・確保」等，破線のものが5つある。その5つというのは，8つの方針のうちの5つが選ばれていて，3つの方針は選ばれていないが，その区別がわからない。

それから，「歩く魅力を満喫できるまち」等の実線の箱は，どこでどうつながっているのか。そういったことを考えると，私も，この図は削除するか，あるいは，もう少し説明を加えて，わかりやすくしていただくなど，工夫が必要である。市民の理解がここで行き詰まってしまうのではないかという恐れを持っている。事務局には，川崎委員からの質問と私の追加の意見についてお答えいただきたい。

○ 事務局

各柱の連携の関係について、例えば、柱1の《方針3》については、柱2と柱3の取組にも関連するといったことなど、方針以下の各取組は各柱の中で完結するのではなく、別の柱とも関連していることを表現したかった。さらに、主なものだけを書いているため、わかりづらくなっている。柱の連携を簡単な言葉で説明させていただくか、この表を削除するか、検討させていただく。

○ 塚口会長

図を削除するか、もう少しこの図に説明を入れて、分かりやすくするか、事務局でもう一度、検討いただきたい。

○ 北村委員

資料2の12ページ「《方針6》公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の利活用」の2段落目に“電動キックボード”が記載されている。正直なところ、視覚障害者にとってはとても怖い乗り物である。せっかく“歩いて楽しい”という部分を強調しており、さらには“心のバリアフリー”や“自転車マナー”についても記載があるので、視覚障害者協会としては、ここにあって電動キックボードを入れないといけないのか、疑問である。

○ 塚口会長

交通安全について心理学的な立場で研究されている、蓮花委員から何かコメントを頂戴したい。

○ 蓮花委員

新たな移動手段が次々と出てきており、電動キックボードにしても、それまでの自転車と同様で、利用している人の意識が低いと、非常に事故リスクの高い行動をすることになる。ルールやマナーを野放しにして使えるのか、気になっている。新しい移動手段をどんどん歩行空間に入れてしまったら、無秩序な状態になるので、誰も歩きたくなくなるまちになる。利用するには、利用する人のマナーが培われて、どこでどのように使うのか、共通認識ができれば、なかなか進まないだろうと思う。ただ、どの移動手段を入れて、どれを入れないというのは、時代とともに変化するのでどうすべきかについて一概には言えないのではないか。

○ 事務局

“新たな小型電動モビリティ”といった文言で大きな括りにすることは可能かと思うので，検討させていただきたい。

○ 塚口会長

京都府警察本部の姫野委員からも，何か御意見を頂戴したい。

○ 姫野委員

小型電動モビリティの関係であるが，現状では，電動キックボードは原動機付自転車の範疇にあり，普通のバイクと同じ扱いになるため，ヘルメットをかぶらなければならない。しかし，現実の問題として，その手軽さを活かすため，小型特殊自動車に切り替えるなど，ヘルメットをかぶらなくてもいいように，一部の都府県で特例措置をされている状況もある。

先ほど蓮花委員が発言されていたように，使う者のマナーのあり方・心構えが非常に大事になってくると思っている。京都では，実際のところ，電動キックボードをあまり目にするのではないが，本当に手軽で自由に行き交っていく状況になったら，不安にはなってくる。新たな移動手段が普及し，活用していくという意味では，今後，どんどん増えていくのは間違いないと思っている。しっかりと教育をし，どのように利用していくのが正しいのか，正しい理解を十分に浸透させていく必要がある。

○ 塚口会長

視覚障害者の皆様方にとっては，非常に不安を感じられるところかと思う。総合交通戦略の中で，将来，増えるだろうと予測される分については，何がしか記述すべきであるが，おかしい方向に，つまり，歩行者への配慮なしにどんどん自由に使えるというイメージが市民の皆様に伝わるのがないように，うまく表現していただきたい。

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

議論を再開する。引き続き，第2章についてお気づきの点を御指摘いただきたい。資料2について，パブリックコメント向けの資料として，どこをどう直したらいいか，具体的な御指摘もいただきたい。

○ 中條委員

施策として公共交通の利便性を高めることも重要だと思うが、中・長期的なことを考えると、データの活用も非常に重要だと思っている。資料2の8ページには【施策8】「交通データのオープン化」の記載があるが、主な推進項目には、データのオープン化のことが書かれていない。

関連項目として、の③⑦「インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信」と記載があるが、その役割を行政がすべて担うものではないにもかかわらず、そのように誤解される恐れがある。③⑦を「～効果的な情報発信“及びデータのオープン化”」と記載すると、推進していくことが伝わっているのではないかと思う。

○ 富山委員

2点ほど申し上げる。1点目は、資料3の13ページ【施策1】「公共交通の維持・確保」についてである。市民の皆様が感じるのは、公共交通の料金制度は大事な視点だと思うが、現時点での主な推進項目の中には、料金の話があまり出てきていない。よく探すと、【施策1】②の本文の最後に、「新たな料金サービス等の取組を推進します。」とあっさり書いてあるが、「新たな料金サービス等の取組」とは一体、どういう方向を向いているのか、特に具体的には示されていない。混雑対策としてのダイナミックプライシングなのか、あるいは、使いやすさの点からのサブスクリプションのようなものなのか、どういう方向に持っていくのか、もう少し具体的に書けたらいいのではないか。

2点目は、【方針4】「歩く楽しさを感じられる都市空間の創出」についてである。トランジットモール等、具体的な整備の方針を書くには、どこで推進するのか、あまりイメージできない書き方になっている。確かに具体的に書くのは難しいと思うが、それだと本気度が低いようにも映る。たとえば、また、【施策13】「歩いて楽しい『出かけたくなる』賑わい空間の創出」については、“まちなかエリアを中心に”という文言はあるが、まちなかエリアというのがどの辺りを指しているのか分からない。個人的な意見としては、三条・四条といった中心的なエリアだけではなく、もう少し郊外部にも歩行者に配慮した楽しい空間を考えられるのではないかと思うので、その辺を考慮いただきたい。

○ 塚口会長

料金のことは気になる話であるが、今、交通局も大変な状況なので、どう記載するのがいいのか十分に考える必要はある。事務局として、料金のこと

をどう考えているのか、何か回答をいただきたい。

○ 事務局

富山委員からの御指摘にあったように、ダイナミックプライシング、サブスクリプションに加え、コロナ禍の関係で混雑対策として、ピークプライシングも出ており、様々な手法を検討していく必要があるとは思っている。ただ、具体的にどこまで書くのがいいのかについては判断が必要であるため、現状としては明確にしていない。これは庁内でも議論をさせていただき、どのような形で具体例を書くのか、書かないのか、検討させていただきたい。

また、トランジットモール等のエリアについては御指摘のとおり、なかなか具体的にどこでというのは明記しづらい状況であり、このように表現している。

○ 塚口会長

富山委員の御意見は、本当の中心部だけではなくて、もう少し離れた所でも楽しく歩けるような方がいいのではないかとということであり、私も同様に思っている。事務局も同様の考えを持っていると推察しているが、中心部、いわゆる歴史的都心地区辺りだけではないということを、誤解がないような表現で修正できたらいいだろう。

○ 事務局

その辺りは修正させていただく。

○ 藤井（聡）副会長

数値目標については、策定当初であれば、予測できないのは仕方ない部分もあるが、今回は継続的な計画になっており、我々は、この10年間でどれだけのことを実施して、どうなったのかというデータ持っている。例えば、新しい路線ができた所や、非自動車分担率が変わっているというデータが出ている。さらに、モビリティマネジメント等で検証しているデータがあれば、拡大率をかけると市域全体がどうなるのかも、分かるはずである。本当に非自動車分担率85%を目指したいと思ったら、何が効果的であり、どうすべきなのかという定量的な考察が必要ではないか。

資料2の9ページの【方針3】「未来を見据えた交通ネットワークの充実」については、20年先を見据えた計画にも関わらず、【施策10】「～交通ネットワークの検討」、【施策11】「～都市交通システムの検討」との記載になっている。検討が整備につながるのは分かるが、“整備を目指す”ではな

く、“検討”と書くにとどまっているのはどうかと思う。今までのことを定性的に考えたら、【方針3】がかなり大きな役割を担うことは明らかであり、非自動車分担率85%という数字に対して、施策の迫力があれば、もっと非自動車分担率は変わってくるのではないかと思う。

○ 事務局

今後20年間を見据えたときに、細かくどれが何パーセントになるのかという積み上げは持ち合わせてないが、今回お示しをした推進項目もある意味、幅を持たせている。具体的な状況を見ながら、進めるべき事業については実施していくことになるかと思う。

京都市だけではなく、当然、市民・事業者の皆様と連携しながら取り組んでいくことで、達成できる数字と考えている。

○ 藤井（聡）副会長

「達成できると思う」だけではなく、とにかく関連性があるということについても、しっかりと考えながら、EBPMを進め、PDCAサイクルを回していただきたいというのが、学識経験者としての見解である。

○ 蓮花委員

“歩く”ということについて意見を述べる。歩行者の交通事故では、極端な話、寝ている人でも歩行者事故になる。歩くと言っても、休んだり、座ってぼんやり景色を眺めたり、総体として人が外に出るなど、徒歩での移動には、いろんな形態があると思う。しかし、その形態に応じた、まちづくりができていくかというのは一度、検討が必要である。例えば、ヨーロッパでは、どこでも座ることでき、広場や公園など、座って眺める景観も都市の魅力にもなっている。

資料3の30ページの【施策23】「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」には、“健康増進（フレイル対策など）”とあるが、それだけではなく、鴨川沿いをゆっくり歩いたり、座ったり等、日々、目に見えているものの空間づくりについてもぜひ考えていただきたい。また、健康といっても、フレイル対策など非常に重要な身体的健康だけではなく、メンタルヘルスにも結びついてくるので、精神的健康も観点として入れていただきたいと思う。

それに併せて、“ワーク・ライフ・バランス”という言葉があちこちに書かれているが、“どういうワーク・ライフ・バランスを提言して、そのためにいろんな環境づくりや意識づけを行っていくのか、読んでいて分かりにく

いと感じた。

資料3の3ページの下から2行目に「ワーク・ライフ・バランスを大切にする風潮など、人々のライフスタイルや交通行動は大きく変化する局面に差し掛かっています」と記載があるが、「変化を受けて、まちづくりに対応する」のか、あるいは、「ワーク・ライフ・バランスのあるべき姿のようなものもある程度、取り入れて、まちづくりや人に対する働きかけもしていく」ということなのか、もう少し強く書いても良い気がした。

○ 塚口会長

最終的には、パブリックコメントを実施し、市民の皆様の御意見も聞きながら検討させていただく。ワーク・ライフ・バランスも非常に重要なことである。京都市基本計画等の総合計画との擦り合わせもできると思うので、事務局にて対応の検討をお願いする。

○ 山田委員

蓮花委員の御意見については、後者「ワーク・ライフ・バランスのあるべき姿を提唱して、まちづくりをしていく」だと考える。“ライフスタイルの変化”と“「歩くまち・京都」の理解・浸透”が合致しないときは、「歩くまち・京都」につながるようなワーク・ライフ・バランスを市民に構築してもらわないと意味がないのではないかと。ワーク・ライフ・バランスが「歩くまち・京都」と融合・合致するように何かしたほうが良いだろう。

資料3の18ページ⑪「ＩＣカードや新たな技術を活用した交通系サービス等の推進」というタイトルや本文の“交通系ＩＣカードやＱＲコード”という記載について、10～20年を見越した戦略だとすると、古くなっていくのではないかと。今や生体認証や体内マイクロチップ等の様々な技術が出てきている中で、ＩＣカードもモバイル化されており、現在のＩＴ技術を具体に列挙するというよりは、「新しい技術に対応し、活用する」という表現だけでいいのではないかと。と思う。

資料3の24ページ【施策16】「円滑な物流の推進」の⑩「物流業界との連携強化」について、京都市ではここ10年、物流業界だけではなくて、荷主との連携強化もしている。再配達については、市民という荷主との連携が必要であり、道路が混雑する時間帯での物流を削減するためには、商売をされているお店との連携も必要になるため、「“荷主・”物流業界との連携強化」との記載にしていきたい。

○ 塚口会長

蓮花委員と山田委員の意見がうまくつながったような感じがした。「ワーク・ライフ・バランス」と「歩くまち・京都」とのつながりがうまく表現できたら良くなるだろう。

○ 飯田委員

資料2の6ページ，【施策3】のタイトルが「ラストワンマイルを支える多様なモビリティの活用」となっており，本文に“検討を進めます”となっている。12ページの【施策19】では，タイトルが「その他のパーソナルモビリティの活用の検討」となっており，本文中が“検討を進めます”という表現になっている。

また，9ページの【施策10】と【施策11】についても同様の指摘であるが，【施策10】のタイトルには，“～の検討”となっていて，本文では，“検討・取組を進めます”と“検討”だけでなく“取組”との記載がある。このように，施策のタイトルに「検討」を含めるかどうか等に関して平仄が整っていないように感じた。

2点目であるが，8ページ【施策6】の⑫「都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保」の記載について，確かに“多様な移動方法の確保”が“都市活力の向上”に資するのかもしれないが，7ページ【施策4】「安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備の更なる促進」や【施策5】「利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化」の方が“都市活力の向上”につながる気がする。

○ 塚口会長

都市活力の向上とレジリエンスとの関係について，事務局はどういう考えで記載したのか。

○ 事務局

資料3の16ページ，【施策6】の⑫に記載の“都市活力の向上”については，多様な移動方法の確保ができれば，交通混雑や交通渋滞を回避し，より便利に快適になることが，ひいては“都市活力”につながるという意味で記載している。同時に，自然災害や事故の場合，複数の手段・ルートによる多様な移動方法が確保されると，レジリエンスにもつながるという意図で記載した次第である。

○ 飯田委員

確かに多様な移動方法の確保も“都市活力”につながるとは思うが、都市活力の向上に直接的につながるのは、【施策5】「利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化」だと思う。あえて【施策6】の⑫で記載する必要があるのかと思ったものである。

○ 川崎委員

資料2の11ページ【施策15】「都市活力・レジリエンスの向上に資する道路整備の推進」について、豊かな市民生活と社会経済活動というのは、京都の場合、「クリエイティブ経済」が最も重要だと思う。クリエイティブ経済を中心にしながら、実は産業と都市の活力文化みたいなものが生まれていて、それをバックグラウンドで支えているのが、「歩くまち・京都」の概念である。これを整理して回していかないと、これからの社会に活力を持たせるのは難しいのではないかと考えている。

9ページの【施策10】は、このままの文言で問題ないが、資料3の19ページ⑬「職住共存・職住近接」の本文中について、藤井副会長からも指摘があったように、“検討”という言葉削除してもいいのではないかとと思う。都市計画マスタープランでは、“取組む”と表現をしており、この戦略でもしっかりと記載していただいても良いのではないかと。

もう1点、⑬の本文について、「各エリアの地域特性に応じて都市機能を集積・充実」という部分に、“南部方面をはじめ”等の、南部に今後、力をいれていこうというような言葉を入れたほうが良いと思う。それから、『職住共存・職住近接』のまちを支える地域内の交通ネットワーク」に加えて、“駅勢圏を中心とした都市拠点の整備”という文言も入れたほうが良いだろう。駅勢圏を中心にしながら、産業ネットワークをどのように組み合わせるまちを活性化していくのか、という内容を加えたら良いのではないかとという提案である。

さらに、ワーク・ライフ・バランスについてであるが、北部や中心部では、先端企業やデザインオフィスやラボみたいなIT企業が町家とかに出てきていて産業の知能の中心部であり、基本的に南部等では、製造業として、できるだけ大きなマザー工場ができています。そうすると、その周辺にそれを支える「職住近接」の新しいまちづくりが必要になってきて、北部と南部との間で柔軟に行き交うように、より南部を新しい副創造の都市として発展させていくことで、ワーク・ライフ・バランスが変わっていく。そして、それを支える手段をいかに考えるかというのが大事だと思っている。⑬は、そういう意味合いが都市計画の中から流れてきており、都市計画マスタープランや

持続可能な都市構築プランも含めて、その内容が《方針3》の中に入っているという認識を持っていただければと思う。背景が少し分かるようで言葉を追加していただきたい。

○ 塚口会長

事務局には検討をお願いします。続いて、第3章について御意見を伺う。

○ 藤井（聡）副会長

P D C Aサイクルを可能な限り定量的に確認しながら行うことが大切ではないか。国交省都市局の全国パーソントリップ調査が続いているため、だいたいモニタリングもできるようになった。もともとモビリティマネジメントというのは、諸外国では数億円のレベルで実施し、非自動車分担率を4～5%変えていくという取組があった。それが10年前の2011年のときには、まだイメージもあったものの、現在は、特に京都市は財政事情が相当厳しいという事情がある。

バスの路線が増えたり、地下鉄が延伸されたりすると、目に見えて、非自動車分担率が変わる。そう考えると、本来は何かしらの交通投資があると、非自動車分担率の85%の達成が楽になる。計画段階でその程度の数字は分かっているのであり、やる気さえあれば達成できると思う。資料2の14ページにP D C Aサイクルと書いてあるので、定量的な数字も入れて、85%に徐々に近づけていくという内容で、1～2行は書けるのではないか。

さらに、第2章について言うと、“検討”というのは必要最小限しか目指していない。書ける範囲の中で“整備を目指す”くらいの表現なら、できなくても許される表現であると思う。もう少し及び腰ではない日本語を選択してほしい。もう少し根性を入れて“P D C Aサイクルを回して、85%を目指す”と記載すると、迫力ができていいと思う。

○ 飯田委員

資料2の4ページの指標・目標数値では、「非自動車分担率を補完するものとして、外出率やアンケート調査」も行っていくという考えであったが、どの程度の頻度で実施するのか、それが進捗管理になるのかどうかという点もあるが、この調査結果が進捗管理に使えるのであれば、第3章に“指標・目標数値も活かしていく”という表現を追加したらどうか。

○ 藤井（聡）副会長

進捗管理については、アウトプット進捗管理のニュアンスがするが、事業

量だけではなくて、アウトカムで進捗管理をしていくということを入れておくと良いだろう。

○ 塚口会長

第1章～第3章，全体を通しての御意見も伺うこととする。

○ 川崎委員

先ほど藤井副会長が言われたように，京都市の財政破綻が目の前に来ている状況にある。公共交通のあり方等，今後の事業投資等も含めて，市バスや私鉄の収支の数字も公開されているが，交通政策がどういう状況で，どういう経営の下に優先順位をつけて進めているのか，ある程度，市民側に経営的観点からオープン化することが重要であると思うがこの審議会ではこういった内容については審議の対象とされないのか。

また，地下鉄・市バス等の交通の経営戦略に対する有識者会議も開かれているが，第3章のマネジメント体制では，それぞれの取組に対しどのように市民のコンセンサスを得て，オープン化していくのかが大切と思う。

○ 塚口会長

この件については，梅澤歩くまち京都推進室長から意見を伺いたい。

○ 梅澤歩くまち京都推進室長

京都市の財政状況を踏まえて，交通戦略を進めていくことになるが，市バス・地下鉄に特化して，この審議会でも議論いただくことは特段，考えていない。それについては，交通局がしっかりと取り組むと認識している。

ただ，京都市全体の財政状況については，特にこの3年間は集中的に取り組んでいくこともあり，どれだけ京都市のコストを抑えて進めていくのかという点もある。民間の事業者，市民の皆様の御理解も踏まえて，より効率性を重視して取り組んでいく必要があると考えている。それぞれの施策について，経費の積算はしていないが，危機的な財政状況である意識を常に持ちながら進めていきたい。

○ 川崎委員

公共交通のサービスレベルが下がっていくのは明らかであり，市民もその覚悟をしないとイケない。その際には，受益者負担の原則等もしっかりと頭の中に入れておかなければならない。この審議会は，そういった内容を市民にアピールできる場の可能性がないとはいえないが，あえてここではアピ

ールせず、別の場ですということの良いか。

○ 梅澤歩くまち京都推進室長

「歩くまち・京都」総合交通戦略の中では、個々の交通事業者の経営的な状況までのフォローしていない。ただ、資料3の14ページ、【施策2】「地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保」の本文3行目に「地域交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の策定」と記載しているように、今後、それぞれの地域・地区でどのような生活の移動手段を確保していくかという計画を策定していく動きもある。この計画を策定する審議会では、地元の市民生活に密着したものになるため、こういった趣旨を踏まえつつ議論を進めることになるものと考えている。

○ 塚口会長

そういうかたちで御理解いただければと思う。

ここで、まとめに入る。御提案も含めて、様々な御発言いただいた。1つひとつに対して、どうするのか結論を取りまとめずに、事務局に検討する宿題ばかり残しているが、意見は意見として受け取っていただきたい。これをもってパブリックコメントを実施し、市民の皆様の御意見もいただいた上で、我々が最終的に審議会としての結論を出して、あとは事務局のほうで責任を持って、最終案をまとめていただくということで、お願いしたい。

何点か気がついたことを申し上げる。“検討します”“推進します”“研究を行います”という表現は、何を指していて、何が適切で、どう締めくくめるのか、もう一度検討し、最終案を出していただきたい。

また、総合交通戦略の目的は、「歩くまち・京都」の施策を前に進めることであり、先ほどから議論になっている、非自動車分担率85%というのは、本質的な目標ではなく、代替的なものである。本来なら、何回も市民アンケートを実施して満足度を確認したり、詳細な調査を行ったりして、「歩くまち・京都」の施策の進捗を調べたら良いが、なかなか難しいので、あくまでも代替指標として、非自動車分担率を挙げている。非自動車分担率85%という数字を目標に挙げたら、それに向かって努力をしていくのは当然のことなので、真剣にやっていただきたいと思う。非自動車分担率85%という数字を達成されたら、それでいいのかと言うわけではない。この数値が上がってくると、歩きやすいまちに近づいていくと思うが、あくまでも代替指標だということを頭の中に入れておいてほしい。

アウトプットで評価するのではなくて、アウトカムでもって、どれだけの効果があったのか、きちんと考えていくことは非常に重要なことであるので、

そういう意味で前に進んでいただきたい。

細かいことではあるが、パブリックコメントを実施する際に、うまく対応してほしいのが、資料2の5ページの図面については、市民の皆様が「これは何か？」と思われる方がないよう、少し工夫してほしい。かなり目立つ図なので、うまく対応していただければと思う。その他については、適宜、判断をして、取り入れられる意見については、取り入れていただきたい。

本日御議論いただいた、総合交通戦略2021（仮称）案及びパブリックコメント冊子案については、皆様からの御意見を基に十分に検討して、ブラッシュアップしていく。まとめ方についてであるが、会長である私と事務局との調整の上、パブリックコメントを実施することを御了解いただきたい。パブリックコメントを実施して、市民の皆様がどういう意向を持っておられるのかを伺った上で再度、この審議会で検討する場があるので、委員の皆様のお意見も再度伺うというかたちで進めたいと思う。

本日の多様な御意見の取りまとめについては、事務局と私に御一任いただくことについて、御賛同いただけるか。

○ 一同

「異議なし」の声あり。

○ 塚口会長

感謝申し上げます。それでは、進行を事務局にお返しする。

3 事務連絡

○ 事務局

塚口会長、委員の皆様、本日の御議論について感謝申し上げます。今後の予定について、御説明をさせていただきます。

本日の御議論の内容について、会長とも十分に相談の上、文面に反映すべきものは反映をして、7月中旬頃からパブリックコメントを実施する予定である。最終的なパブリックコメント用の冊子については、後日、事務局から送付をさせていただきます。パブリックコメントの実施後、第5回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会を開催する予定である。その方法・日程等については、改めて調整し、連絡する。スケジュールについては、参考資料3に記載しているので、後ほど御確認いただきたい。

最後に、交通政策担当局長の横井から御挨拶させていただきます。

4 閉会

○ 横井交通政策担当局長（挨拶）

本日は、朝の早い時間帯のお忙しい中、また、新型コロナウイルスの緊急事態宣言が発出中にも関わらず、会場への御参集あるいはオンラインでの御出席を賜り、大変感謝申し上げます。

総合交通戦略の見直しにあたり、昨年10月より諮問をさせていただいて以来、本日も含めて、4回の審議会を開催した。この間、本当に御熱心な御議論をいただいております、改めて御礼を申し上げます。これまでの審議会の議論と並行して、関係部署ともいろいろと調整をしながら、本日の資料を作らせていただいたが、本日の御指摘もあったように、行政用語、あるいは、スペースの関係から文字が小さくなっていて、見づらい点もあったので、本日の御意見を踏まえて、更にブラッシュアップさせていきたい。

7月中旬からのパブリックコメントであるが、その前段として市議会で御報告をしたのち、パブリックコメントを実施し、改めて第5回の審議会で皆様の御意見を踏まえて、お示しさせていただきたい。

今後とも、皆様からの御協力をお願いして、私から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

以上をもって、第4回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会を閉会させていただきます。本日は長時間にわたり、御審議いただき、感謝申し上げます。

（了）