

令和4年度「歩くまち・京都」推進会議 摘録

日 時：令和5年3月20日（月）14:00～15:30

場 所：職員会館かもがわ中会議室

出席者：青木 真美 同志社大学名誉教授
家原 脩汰 市民公募委員
上田 照雄 京都商店連盟会長
小野 慶秋 京都府警本部交通部交通規制課長（京都府警察本部交通部長代理）
加藤 アイ 京都市地域女性連合会常任理事
北村 裕喜子 公益社団法人京都府視覚障害者協会理事
塚口 博司 立命館大学名誉教授
土居 里枝 京都市観光協会事務局長
中西 たえ子 京都商工会議所都市整備委員会副委員長
細井 浩一 京都府交通政策課長（京都府建設交通部長代理）
柳瀬 孝幸 国土交通省近畿運輸局交通政策部長
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12名（五十音順、敬称略）

1 開会

——（事務局より推進会議委員の紹介（資料1））——

2 議題

- (1) 令和4年度及び令和5年度以降の「歩くまち・京都」の主な取組について
- (2) 指標・モニタリング指標等について

○ 塚口会長

本日は、年度末のお忙しい中、御出席いただき感謝申し上げます。平成22年に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定してから10年が経過し、令和3年度に戦略を改定。この「歩くまち・京都」推進会議は、改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021』に基づく取組を総合的に点検し、戦略のフォローアップを行う会議である。

最近ではコロナ禍もやや収まり、混雑に遭遇することも出てきた。京都のポテンシャルをもっと活かし、安全で快適な、賑わいのある場所にしていくためにも、交通政策は非常に重要である。

本日は、総合交通戦略改定後、最初の推進会議である。忌憚のない御意見

を頂戴し、総合交通戦略が十分にその役割を果たせるよう協力をお願いする。
それでは、議題に移らせていただく。事務局から一括して説明いただき、その後、委員の皆様から御意見・御質問を頂戴することとする。

○ **事務局**

——（議題 1、2 について 資料 3、4、5 に基づき説明）——

3 意見交換

- (1) 指標・モニタリング指標、戦略の取組について
- (2) 京都市地域公共交通計画について
- (3) 交通政策の観点から見た観光課題対策について

○ **塚口会長**

日頃の生活体験も踏まえ、事務局からの説明等に対し御意見・御質問をいただきたい。

○ **山田副会長**

全体として異論はないが、非自動車分担率については注意が必要。自動車交通量に変化が無く、観光客等の増加に伴い公共交通利用者が増えると、非自動車分担率は上昇する。非自動車分担率が上昇しても、自動車の交通量が減っていなければ、渋滞などの問題は解決しない。また、公共交通利用者が増えれば、公共交通の混雑問題が発生することも懸念される。数値的な非自動車分担率の上昇だけを見て、「望ましい公共交通の状態になっている。」と考えるのは早計である。非自動車分担率と併せて、自動車交通量も把握する必要がある。交通量が減っていれば、自動車利用者が公共交通利用者に転換したといえるので、これは望ましい状態である。自動車交通量もしっかり把握しておかなければ、市民感覚と合わない…ということになりかねない。

○ **大岸室長**

おっしゃるとおりである。参考資料 2 「関連データ集」の 18 ページに、「市街地への流出入交通量」を掲載している。全ての車の流出入を捉えているわけではないが、市内への主な経路の流出入交通量を捉えており、平成 23 年から令和 4 年にかけては、自動車の流出入量は減少傾向にある。引き続き、把握できるデータについては、しっかり数値を追っていく必要があると思う。

また、資料 3 の 24 ページにある移動手段別トリップ（ある点からある点への移動）数推移のうち、自動車のトリップを見てみると、この 20 年程で

約40%減少している。一方で、鉄道・バスは約5%しか減っていない。ただ、徒歩も26%減少している。コロナ禍の調査であり、人の動きが通常ではない部分もあると思うが、「徒歩」を増やしていきたい。

○ 青木副会長

非自動車分担率の推移については今後も注視が必要。公共交通利用者数だが、首都圏と関西圏ではコロナ禍前からの利用者数の戻り方に差がある。定期券については、関西圏の方が戻ってきており、通勤が復活していると言える。通勤・通学が増え、観光客も増えるとなると、流れを分けるという考え方も必要になってくるのではないか。また、日常の交通は習慣なので、自動車利用者を公共交通利用者に転換するのが難しい。そのため、自動車利用者に対して、より一層公共交通利用を促していく必要がある。

○ 家原委員

資料3の25ページの外出率には、年齢階層別データが出ているが、例えば、交通手段分担率や、市民生活実感調査結果については年齢階層別のデータは出していない。年齢階層別にみて、特徴があればその年齢に合わせた対応ができるのではないかと感じたが、データはあるか。

○ 大岸室長

例えばパーソントリップ調査は属性別にデータを出せるので、属性別にどのように対応すべきかについては、今後分析を深めていきたい。

○ 家原委員

生活の中で感じたことであるが、大学生になると京都の外から来た人が多く、そういった人にとってはバスの使い勝手が悪いという声を聞く。特に「バスの系統が多く分かりにくい。」「遅延が多い。」といった声が多い。「歩くまち京都 バス・鉄道の達人」などの乗換案内アプリをしっかりとアピールし、使ってもらえるようになれば、印象も改善すると思う。

○ 大岸室長

京都市では、市内で運行している公共交通事業者が参画する、京都市公共交通ネットワーク会議があり、例えば外国の方に複雑で分かりにくいバス網をどう分かっていたか、などについて議論している。アプリ等の技術革新も活かし、引き続き交通事業者とも相談しながら今後工夫していきたい。

○ 中西委員

時々バスに乗ると、どこに行くのか分かりにくいと感じる時がある。

また、「歩くまち・京都」について考えてみると、「歩く」ということはその先に何か楽しいことがあり、歩いている時にも、わくわくするものがあるということだと思う。それはどこかという、歩道拡幅した四条通ではないか。例えば試験的に、週に1回でも四条通を歩行者天国にすれば、海外の方も、若い方もお年寄りも、より一層楽しく歩けるのではないか。

過去に今出川通で実証実験を行ったLRTについては、西大路通、北大路、東大路通などを走ってくれば便利だなと思う。

○ 大岸室長

四条通については、限られた道路空間の中、歩道と車道の再配分を実施し、歩道を拡幅した。周辺住民の方をはじめ多くの方から「歩きやすくなった」というお言葉を頂戴し、取組を進めて良かったと思っている。四条通だけではなく、都心の細街路についても、路側線を引き直すなど「歩いて楽しいまちなかゾーン」として整備し、歩きやすい空間の整備に取り組んでいる。四条通の歩行者天国については、一方通行の道路を遮断してしまうなど、多くの課題がある。四条通だけではなく、各エリアにとって一番良い方法を模索していきたい。

LRTについてだが、過去に今出川通でバスをLRTに見立て、専用軌道を走らせるという実証実験を行った。その結果、周辺の渋滞や荷捌きの課題が判明し、今出川通での実現は難しいという結論となった。ただ、今後もそれぞれの場所の最適な交通の在り方について、引き続き検討していきたい。

○ 青木副会長

四条通については、もともとバス・タクシーなどの公共交通以外の自動車の通行を制限する「トランジットモール化」を計画していた。トランジットモール化すれば、バスの路線部分に線路を引けば、LRTにも転換可能。すぐに歩行者天国にするのは難しいとしても、例えば土日はトランジットモール化するなど、少しずつ進めていけばいいのではないか。

今出川のLRTについては、実験の手法が良くなかった部分もある。京都駅から河原町今出川間は、バスを鉄道に置き換えて良いくらいの輸送量である。河原町通の方がLRTを実現できる可能性が高いと思う。

四条通のトランジットモール化やLRTについて、再考いただければありがたい。

○ 大岸室長

あらゆる取組について、それを実現するためにどうすればいいのか、常に考えるべきだと思っている。例えばLRTについては、今出川通での実現が難しかったのはなぜか、他での実現可能性は、ということを検討していきたい。

○ 上田委員

今出川通のLRT化については沿道事業者も含め、反対の意見が多数であったと聞いている。河原町通のLRT化については、実現を熱望する声もある。並行して京阪電車が走っているため、難しい部分もあるが。

私はバスに乗る機会が多く、以前と比べると混雑も解消されたと感じる。スムーズに運行されており、丁寧な運転やアナウンスにも感心している。また、多くの高齢者が敬老乗車証を使ってバスに乗り、商店街に来られているが、これは良い事。高齢者の方が家に引きこもるのではなく、バスに乗って様々な場所へ行き、元気な老後に送るのは良いと思う。そういった方々が商店街に来ていただき、買い物してもらえれば一番良いが、通ってもらうだけでもありがたい。最近では商店街に高齢者の方々が歩いている姿や外国人観光客もお見かけするので、人流が増えてきたと感じる。

一つ懸念していることは、2025年大阪万博の際の交通混雑である。商店街では、大阪万博を機に、商店街にお客様を呼び込めるよう考えている。来てもらう際に渋滞が発生することも予想される。課題解決に向けて皆様と協力して取り組んでいきたい。

○ 塚口会長

四条通の更なる進化は悩ましい課題。四条通歩道拡幅前に実施した社会実験は、トランジットモール化を念頭に置いており、実現したかったが、難しい面も多かった。都心部だけではなく、周辺部や中山間地域等についてもしっかりと取り組まなければならないため、バランスも難しい。推進会議で議論することが大変重要であり、御意見をいただき感謝申し上げます。

また、京都の道路ネットワークをみると、交通量を比べた際に、東西方向はかなり整備されているが、南北方向がまだまだという状況である。道路ネットワークをうまく整備していただくとともに、それをベースとしたバス等の公共交通ネットワークを整備していただきたい。河原町通も何とかしたいという気持ちはあるが、河原町通の交通量をどこに逃がすかという課題がある。抜本的に整備するとなると、京都市全体を考えていく難しさがある。

こういった前向きな話も本会議で議論していただきたいと思っている。京

都市は財政難であり、新しい取組に踏み出しにくい部分もあると思う。とはいえ、将来を見据えて頑張ることも情報発信していきたい。

○ 北村委員

やはり、交通マナーを改めて一緒に啓発したいと思っている。自転車マナー啓発も京都市に随分協力をお願いした。現在懸念していることは、電動キックボードである。既に京都市内の中でも走っているようであり、現時点では事故もないと聞いているが、歩道を走ることになると大変怖い。また、歩きスマホの人にぶつかられて転倒したのに、そのまま知らんふりで行ってしまう人もいる。引き続き、アプリや啓発リーフレットなどで、マナー啓発に御協力いただければありがたい。

○ 大岸室長

電動キックボードについては、複数の視点があると思っている。まずは、きちんとルールを守り、法規に則って走って欲しいということ。そして、自転車でも起こったが、放置車両の問題が今後出て来るのではないかとということ。一方でポジティブな面としては、最寄りの駅・停留所等と自宅等の目的地を結ぶ、いわゆる「ラストワンマイル」を支える交通手段としての期待もある。様々な視点があるため、京都市の各部署や京都府警とも連携しながら取り組んでいきたい。

○ 小野委員代理

現在、電動キックボードは原動機付自転車という位置付けだが、御存知の通り、令和5年7月以降は、一定の基準を満たすものは自転車と同じ扱いとなる。自転車が歩道を通行できる場所では通行可となる特例のキックボードもあるので、警察としては、まずは自転車のルール・マナー啓発を徹底することで、電動キックボードのマナー徹底にも繋げていきたい。

令和4年4月に電動キックボードに関して道路交通法が改正され、2年以内を目途に施行とのことだったが、施行が早かったということは、それだけ電動キックボードのニーズが高まっていると捉えている。引き続き、安心して活用されるよう、取り組んでいきたい。

○ 青木副会長

京都市自転車政策審議会においても、いつも話題に挙がるのが、歩道を走行する自転車のことである。歩道を走行する際は徐行しなければならないというのは、マナーではなく、ルール。ルール・マナーというとぼやけてしま

う。「歩道を走るのであれば歩行者の邪魔にならないよう走行しなくてはならない。」ということを少し強めに啓発しなければ、ルールが浸透しないのではないか。

○ 小野委員代理

自転車は車両であることから、基本的には車道を走行するものである。普通自転車歩道通行可を示す道路標識等がある場合や、車道の状況等に照らして車道の通行が危険な場合等は歩道を通ることができるが、歩道を通る時は、歩行者優先。ゆっくり通行し、歩行者の通行の妨げになるときは一時停止する必要がある。

○ 加藤委員

4月から自転車利用者のヘルメットの着用が努力義務化される。自身の身を守るためにはヘルメットの着用が必要だと周りにも伝えている。

○ 小野委員代理

ヘルメット着用は努力義務だが、自身の身を守るためにも着用いただきたい。京都府警で実施したアンケートでも、ヘルメットの着用が中々浸透していないというのが実情である。警察としても課題の一つとして、関係部署と連携を取りながら進めていきたい。

○ 加藤委員

警察でもしっかりと啓発していただきたい。

バスについてだが、コロナ前は観光客等が大きな荷物を持ち込み、降りられないということもあったが、最近はバス車内でもマナー啓発をしっかりとされており、改善してきている。

また、京都市地域女性会では、辻々に通り名の看板があれば、より歩くのが楽しくなるのではないかという声も聞いている。

○ 土居委員

京都市観光協会では、京都市観光MICE推進室と連携を取りながら取り組みを進めており、コロナ前に発生していた一部地域への観光客の集中を避けるための対策を進めてきた。コロナ禍においては、密を避けるという観点からも有効であったので、引き続き取り組んでまいらる。

また、今後海外からのお客様も戻ってくるので、多言語対応も進めていく。資料3の10ページにも載っているライブカメラについては、錦市場、花

見小路、京都駅、嵐山等にライブカメラを設置し、京都市観光協会のウェブサイトから混雑状況を御覧いただけるようにしている。混雑している場所に行きたくない方はそれを見て、避けて行動される方もいる。一方で混雑していると分かっているにもかかわらず、「その場所にどうしても行きたい！」という方もいらっしゃる。一番大切なことは、あらかじめ情報を提示していくことであり、「混雑していると分かっていたら行かなかったのに！」という方をどれだけ減らせるかが重要である。

京都市観光協会ではSNS等を活用した情報発信も行っているが、例えば大学生にどのような媒体であれば最も見てもらえるのかということに関心を持っている。

○ 家原委員

なかなか正しい答えはないのかもしれないが、大学生はインスタグラムをよく見る印象。乗換アプリはたくさんあり、人によって使用しているアプリが違う。

○ 山田副会長

「京都といえばこれ！」というアプリを作るべきだということを、これまでから京都市に提言している。先ほど青木副会長からも指摘があったように、自動車利用者を公共交通利用者に転換するかは非常に難しい課題ではあるが、電車に乗ればポイントが付くという仕組みではなく、目的地に行けば得をするインセンティブをつけるべき。独自のアプリを作ること、広告収入を得ることもできる。この収入は不採算路線の補填にも使えるのではないか。

○ 柳瀬委員

先日清水寺の方へ向かった際は大変混雑しており、206系統のバスに乗れない場面にも遭遇した。「昔の京都が戻ってきたな」という印象である。

資料3の12ページに掲載されている関西Ma a S協議会であるが、記載のとおり鉄道7社が協力してアプリを作っていこうと話を進めている。2023年夏を目途に、関西Ma a Sアプリ第一弾をリリース予定。今、その会員拡大を進めているところであり、京都市交通局や各地域のDMOにも参加をお声がけしている。先ほど、各委員からご発言もあったが、アプリが乱立するとどのアプリを使っていいか分からなくなるため、できればこの関西Ma a Sアプリで集約していくのがよいのではないかと考えている。京都市内で提供されている混雑情報やパークアンドライドに関する情報、大阪万博アプリで提供されるコンテンツとも連携していきたい。

○ 細井委員代理

京都市域には公共施設や学校等が集中していることから、京都市外から通勤・通学・買い物等に来られる方も多くいらっしゃる。

モニタリング指標で活用されている市民生活実感調査等は京都市民のみが対象。京都市民だけでなく、京都市外から公共交通を利用して京都市内に来られている方などの実感・満足度を測定できる資料があればなお良い。

○ 大岸室長

いくつかまとめてお話しさせていただく。まず、観光混雑対策については、資料5に記載しているように、新規施策に取り組んでいく。土居委員からの御指摘のとおり、いかに情報を届けるかが重要であると思っている。例えば京都駅の一極集中の緩和については、日常生活・出発地、車内・経路、目的地直前での発信と、段階に応じた効果的な情報発信をしていきたい。特に、京都駅の改札を出る前の段階で、デジタルサイネージを活用してバスのりばの混雑状況を含めた情報発信ができないかと考えている。過去に行ったアンケート調査では、京都に着いても目的地に行くまでのルートを決めていない方が一定数おられる。そういった方々の行動を変容できれば、バスの混雑も少しは緩和できるのではないかと考えている。非常にチャレンジングであるが、模索しながら取り組んでまいりたい。

アプリの作成については難しい部分もあるが、情報をいかに届けるかという視点は非常に重要。関西MaaSアプリの取組も注視しながら、何ができるかしっかりと考えてまいりたい。

○ 塚口会長

委員の皆様から様々な意見が出てきて、今後の交通政策への思いが詰まっていたと思う。事務局には、十分に理解していただき、総合交通戦略実現のための筋道として欲しい。

4 閉会

○ 事務局

最後に、閉会にあたり、京都市都市計画局長の竹内から一言御挨拶を申し上げます。

○ 竹内都市計画局長（挨拶）

本日はお忙しい中御出席いただき、また、委員の皆様それぞれから貴重な

御意見を頂戴できたことに、感謝申し上げます。「歩くまち・京都」は、人を大事にしたまちをつくるにはどうしたらよいのか、あるいは、車への過度な依存ではなく公共交通を大事にしたまちをつくるにはどうしたら良いのかを考えて実践していくことが、「歩くまち・京都」の実現には重要だと考えている。本日は、多くの御意見をいただいた。公共交通だけではなく、まちづくりはどうあるべきか、LRT、自転車、キックボード、アプリ、伝え方はどうすべきか等、いずれも非常に大事な御意見だと思っている。今後、「歩くまち・京都」を推進していくにあたって、本日いただいた御意見をできる限り施策の中に取りこんでまいりたい。本日いただいた御意見をいただきっぱなしではなく、更なる高みに施策を推進していくための駆動力にしていきたい。

本日は、長時間にわたり御出席賜り感謝申し上げます。今後とも何卒よろしくお願ひ申し上げます。

○ 事務局

本日は、長時間にわたり御議論をいただき、感謝申し上げます。以上をもって、令和4年度「歩くまち・京都」推進会議を終了する。

(了)