

令和5年度「歩くまち・京都」推進会議 摘録

日 時：令和6年3月26日（火）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

奥野 史子 京都市健康大使・教育委員会委員

奥野 雅義 京都府警察本部交通部長

小野 協子 国土交通省近畿運輸局交通政策部長

加藤 アイ 京都市地域女性連合会常任理事

中村 健 公益社団法人京都府視覚障害者協会理事（北村委員代理）

◎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

濱田 禎 京都府建設交通部長

○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11名（五十音順、敬称略）

（◎：会長、○：副会長）

1 開会

○ 坂越副市長

京都市の政策の中でも、「歩くまち・京都」の推進が最も重要。非自動車分担率も上昇してきており、引き続き「歩くまち・京都」の推進に尽力したい。

また、観光課題対策は極めて重要であると考えている。ライドシェア等の新たな政策や、デジタル技術の進展もあり、まだまだ取り組むべきことが多い。観光客にお越しいただくことで、公共交通の路線網や便数が充実するなど、市民の利便性を支えているという側面もある。皆様の知見をお借りしながら、市民生活と調和した「持続可能な京都観光」を実現し、観光客と市民がお互いに利益を享受できるようにしていきたい。

○ 塚口会長

当会議の役割は「歩くまち・京都」総合交通戦略の進捗管理であるが、進捗管理だけでなく、『歩くまち・京都』の理念の明確化」という役割もあると考えている。「歩くまち・京都」というのは非常に奥深く、意義のある考え。一言で説明するのは難しいが、様々な取組を実践し、積み重ねていく中で、理念がさらに明確化されていくのではないかな。本日は忌憚のない御意見をいただきたい。

2 議題

- (1) 令和5年度及び令和6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

○ 事務局

(資料 3 ～ 5、参考資料 2 に基づき、説明)

3 意見交換

【指標・モニタリング指標等について】

(非自動車分担率)

○ 山田副会長

戦略では非自動車分担率 85%以上の達成に向け、徒歩・鉄道・バスの分担率を令和元年の 51.4%から 7%以上増加させ、59%以上とする目標を掲げているが、目標の達成にも「良い形」と「悪い形」があると考えている。

自動車から公共交通への転換により目標を達成しても、観光客等の増加により公共交通が混雑し、市民生活に影響が出るのは、「悪い形」と言える。「令和 5 年京都観光に関する市民意識調査」では、「路線バスや地下鉄などの公共交通機関が混雑して迷惑した」という設問に対し、「とても当てはまる」「当てはまる」と答えた市民が合わせて 6 割を超えており、その傾向が出ているのではないか。「率」だけではなく、公共交通の混雑状況やトリップ数も勘案して判断していく必要がある。

○ 事務局

『率』だけで判断すべきでない」というのはそのとおりであり、当室が実施している「独自調査」の数値や、混雑の状況などをしっかり分析していきたい。

「歩くまち・京都」は、自動車の役割を否定するものではなく、「過度なクルマ依存からの脱却」を目指すもの。「市街地への流出入交通量」が減少傾向であることは良い傾向と考えており、引き続き公共交通利用を中心としたまちや暮らしへの転換を目指し取り組んでいきたい。

○ 奥野雅委員

流出入交通量だけでなく、個別の道路の容量や交通密度、車種、旅行速度等も勘案して判断する必要があるのではないか。

E T C 2.0 のデータがあれば、車両の移動履歴（走行経路、速度等）や挙動履歴（急な加減速地点等）なども分かる。よく使われる道路や生活に密着している道路も見極める必要がある。

○ 事務局

例えば堀川通は非常に容量が大きく、多くの車両を受容できる一方、東大路通などは渋滞が発生しやすい。通行している車種なども分析し、どうすれば車両を減らせるか、京都府警とも連携しながら検討していきたい。

E T C 2.0 については、京都国道事務所とも連携しながら、データを把握していきたい。

○ 竹内局長

トリップ数の推移が極めて大事。京都のまち中を移動・滞在される方をどうやって増やしていくか。それがまちの活性化・活力の維持に繋がる。非自動車分担率は指標として分かりやすいが、トリップ数にもこだわっていきたい。

まちの魅力向上も大事。都市計画局を挙げて取り組んでいきたい。

○ 塚口会長

まちの魅力向上という観点を含め、戦略を策定した。指標となるものはたくさんあり、非自動車分担率はその代表的なもの。非自動車分担率だけで全てを判断するものではないと考えている。

○ 家原委員

非自動車分担率だが、年代等属性別の分析もあれば良い。

○ 奥野雅委員

年代別の分析はクロス集計が良いか。

○ 山田副会長

基本的にはクロス集計が良いと思う。コロナ禍のデータの取り扱いが難しいが、異常値は除外すれば良いのではないか。

○ 事務局

どこまで分析できるか検討したい。

(休日の外出率)

○ 奥野雅委員

モニタリング指標として休日の外出率のデータを出していただいているが、休日の交通手段分担率のデータはあるか。

○ 事務局

休日の交通手段分担率については、今回の資料には掲載していないが、データとしては把握しているので、改めてお示ししたい。

○ 塚口会長

休日の外出率については、買物や散策など、自由意思による外出が多く含まれることから、「歩くまち・京都」の推進状況を把握するための指標として設定。一方で外出率は、まちなかの集客施設や催物、娯楽、自宅外での友人や近所付き合いなど、様々な変

動要素があることから、具体的な目標数値を設定するのではなく、モニタリング指標として「大雑把」に数値を把握することで、施策の推進に活用していくこととした。

休日の交通手段分担率など、掘り下げて分析するのも1つかと思うが、大雑把に推移を捉えるのも1つの方向かと思う。

(市民の実感・満足度)

○ 青木副会長

モニタリング指標である「市民の実感・満足度」については、前年度との比較を掲載いただいているが、経年変化も記載すべきではないか。

○ 事務局

「市民の実感・満足度」については、ここ数年コロナ禍であったため、不自然な部分もあるが、経年変化分かるよう工夫したい。

○ 塚口会長

前年度比だけではなく、コロナ前との比較もできれば良い。

○ 小野委員

市民生活実感調査の「京都市内の移動は公共交通が便利である」という設問に対し、「そう思わない」「あまりそう思わない」と回答された方が約3割もおられる。なぜ「そう思わない」「あまりそう思わない」と回答されたかを深掘りするような設問も必要ではないか。

(その他)

○ 竹内局長

今後は指標の時点更新に加え、年代別のクロス集計や、特定のテーマを深掘りした分析にも取り組んでいきたい。

【「歩くまち・京都」の取組について】

(観光課題対策)

○ 奥野史委員

京都観光に関する市民意識調査では、「路線バスや地下鉄などの公共交通機関が混雑して迷惑した」という設問に対し、「とても当てはまる」「当てはまる」と答えた市民が合わせて6割を超えている。私自身も観光シーズンは市民生活に影響が出ていると感じており、データ以上に多くの人は何らかの影響を感じていると思う。

どのような対策を実施しているか、しっかり発信していくことが大切。特に若い世代への発信について、SNSの活用も含め、工夫していただきたい。観光シーズンごとに、時間や場所を分散化させるためのモデルケースを発信するなど、観光客がイメージしや

すいよう具体的な提案をすることも必要ではないか。

○ 事務局

観光課題に対する我々の取組は、観光客のためでもあるが、市民の利便性を確保することが最大の目的である。京都の交通事情に詳しくない観光客は、京都駅からバスだけで観光地へ向かいがち。例えば清水寺であれば、地下鉄で東山駅に行き、東山駅から歩いていただければ風情ある散策路を楽しめる。市バスの混雑を緩和するためにも、電車を活用した方がスムーズで、「歩いて楽しい」ということをしっかり発信していきたい。

また、モデルケースを発信することも非常に重要と考えており、産業観光局とも連携していきたい。市民の方にも我々の様々な取組を知ってもらえるよう工夫したい。

○ 家原委員

情報発信だが、XなどのSNSはフォロワーが多くないと発信力が弱い。YouTube 広告などは、フォロワーの多寡にかかわらず情報が届くため、こういったデジタル広告により情報発信するのも一つの手ではないか。

○ 事務局

御指摘のとおり。来年度に取り組む観光課題対策で、効果的な手法を検討しているところ。

○ 土居委員

京都市観光協会では、観光客向けの情報発信を行っている。スムーズな移動方法も周知し、混雑を緩和できるよう取り組んでいるところ。

メディアでは、極端な混雑の事例が取り上げられ、京都市全体が混んでいるというような印象を与えている。こういった誤解を解消するためにも、京都市観光協会としてしっかり情報発信に取り組んでいきたい。

○ 中村委員

京都駅から東山方面へのバス乗り場は混雑してるが、「下京区総合庁舎前」から乗車すれば比較的空いている。そういったことも情報発信すれば良いのではないか。また、市バスのダイヤ改正が6月に実施されるが、利便性が高まるため、楽しみにしている。

○ 山田副会長

情報発信に関しては、SNSの効果的な活用法もはっきり分かっていない部分がある。

観光課題対策について、国土交通省の会議でも発言しているが、時期・時間・場所の分散化に期待しすぎである。交通工学的には、混雑を解消するには観光需要を減らすか、公共交通等のインフラを強化するしかない。

(自転車・電動キックボード)

○ 奥野史委員

最近はまだなかで特定小型原動機付自転車（以下、「電動キックボード」という。）を頻繁に見かけるが、非常に危険だと感じる。電動キックボードに関する考えを教えてください。

○ 奥野雅委員

電動キックボードは原則車道や自転車道を走行しなければならない。歩道通行は例外であり、自転車等が通行可能な歩道に限り走行できる。車道や自転車道は20km以下、歩道は6km以下で走行しなければならない。ルールが分かりにくいと思われている方もいると思うが、安全のためにも、ルールをしっかりと把握したうえで乗車していただきたい。また、車輪が小さく、重心も高いことから、不安定さがある。こういった車両特性も理解していただきたい。

電動キックボードはほとんどがレンタル。事業者からユーザーへのルールや車両特性の周知は課題と考えている。運転できるのは16歳以上であることから、学校でもルールや車両特性を認識していただき、安全教育に生かしていただきたい。ヘルメットはぜひ着用して欲しい。

電動キックボードを新たな乗り物として交通社会が受け入れていくに当たっては、ルールや車両特性を周知していく必要がある。

○ 家原委員

大学生でも、電動キックボードの利用者が増えている。ほとんどがレンタルで利用していると思うが、ヘルメットを着用している人をほとんど見かけない。

○ 事務局

電動キックボードはうまく活用できれば最寄りの駅等と目的地を結ぶ、いわゆる「ラストワンマイル」を補完できる可能性がある。ただ、安心安全の確保は大前提。文化市民局や京都府警とも連携し、安心安全の確保に向け取り組んでいきたい。ヘルメットの着用に関しては、レンタル事業者に働きかけをしていきたい。

○ 奥野雅委員

レンタサイクルや電動キックボードのヘルメットの着用状況については、海外視察では、ヨーロッパではレンタルとヘルメットがセットになっている事例もみられた。こういったことも日本で検討していく必要があるのではないかと。ヘルメットの着用は、現在は努力義務だが、自分の命を守るためにも是非着用して欲しい。

○ 山田副会長

自転車での暴走や違法駐輪の問題が発生しているが、電動キックボードでも同じこと

が起これと考えている。利用者の行動意識を変えていかなければいけない。

○ 塚口会長

心理学的な知見も非常に重要。

○ 土居委員

自転車ユーザーとして、ヘルメット着用の重要性を伝えたい。以前自転車で転倒した際、ヘルメットを着用していたおかげで脳震盪で済んだ。着用していなかったらと思うとぞっとする。これ以降、あらゆる人にヘルメットの着用を勧めている。自分が悪くなくても事故に遭う可能性はある。

○ 加藤委員

ヘルメットは私自身も着用しているし、女性会でも周知している。

参考資料2の21ページに自転車走行推奨帯を示す「矢羽根」が掲載されているが、「矢羽根」が住宅の玄関前にも整備されていることがある。配慮していただきたい。

(ライドシェア)

○ 奥野史委員

ライドシェアに関する考えを教えてください。

○ 事務局

ライドシェアは、京都では4月から実施される。4月からスタートするのは、タクシー会社が主体となる仕組みのもの。時期や時間帯によりタクシーに乗りにくいという、京都市が抱える課題の解決につながると期待している。

一方で、京都市の実情を踏まえれば、「利用者の安全・安心が確保されるよう、ドライバーの運行管理や車両の点検整備が徹底されること」「観光ピーク時に、東山や嵐山などに車両が集中するなど、市民生活や道路交通に支障しないこと」「収益性の高い部分だけ参入し、地域の足を広く担う鉄道やバス、タクシー事業者の経営や雇用に悪影響を及ぼさないこと」について配慮が必要。

6月に向けて、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度についての議論がスタートするが、京都市としては、京都の実情や課題を踏まえたライドシェアとなるよう、国やタクシー事業者などの関係者に、府とともに働きかけ、「真に市民の足の確保」となるよう、導入に向けてしっかりと取り組んでまいりたい。

(四条通歩道拡幅事業)

○ 青木副会長

四条通の歩道拡幅事業は、実現して本当に良かったと思っているが、土日だけでもト

ランジットモール化を目指すべき。

○ 事務局

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」というお言葉をいただき、取組を進めて良かったと思っている。

トランジットモール化については、周辺的生活道路での渋滞等の課題があり、難しい部分があるが、四条通を含むまちなかの魅力向上に向け、引き続き議論していきたい。

○ 中村委員

四条通歩道拡幅事業で残念なのは、通りがせっかく綺麗になったのに、点字ブロックが途切れている箇所があることである。視覚障害者としては歩きにくい。今後はもう少し考えていただければ。

(公共交通の利用促進)

○ 青木副会長

コロナ禍を経て、公共交通が疎遠になったと感じている。公共交通の利用を促進するような情報発信を強化していただきたい。

○ 奥野史委員

「歩いて楽しい」という議論が少ないと思う。コロナ禍で運動不足となり、子どもたちの運動能力も下がっている。子どもと一緒に公共交通機関を利用すると、何らかの特典があっても良いと思う。子ども連れに対するメリットがあってもよいのでは。広い目線で公共交通を考えてもらいたい。

(その他)

○ 奥野史委員

堀川通を車で走行していると、頻繁に信号で止まり、流れが悪いと感じる。大阪の御堂筋などはしっかり流れていると思う。改善できないか。

○ 奥野雅委員

堀川通については、車両数、交差点の形状、道路の構造、交差道路の交通量など、様々な要素を勘案し、安全と円滑の両面を考え、交通管制をしている。安全に通行できる環境を第一として御理解ください。