

第17回「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 摘録

日 時 令和7年7月11日（金） 15:30～16:30
場 所 京都商工会議所 会議室
出席者 別紙出席者名簿のとおり

1 開会

（塚口会長）

- 以前と比べ、京都市のまちなかは、楽しく歩けるようになってきたと思う。しかし終着点というようなものはなく、少しずつ前に進んでゆく、まだまだ良くして行くという心を持って進めていければと思う。
- ここ10年くらいで、歩くまちという視点で様々な事業も行われている。今以上に楽しく歩ける、また、すべての人にとって日常生活が楽しく過ごせるようにしていければと思う。

2 議事

（1）「歩くまち・京都」の取組、まちなかの現状、令和6・7年度の主な取組、
タクシー駐停車マナー改善ナッジ、四条通地下道活性化事業について

〔資料3－1に基づき、事務局より説明〕

（山田副会長）

- 歩道拡幅の効果測定をするにあたり、当初は経済学の視点から地価で効果を計測することを提案したが、今は違うフェーズに来ていると思う。
地価の上昇は基本的には地元経済が活性化するという意味で経済学がサポートしていた。ところが今、それがビジネスの道具として投機投資の対象となっているのであれば、それは地元の人を置き去りにしている。それで地価が上昇しているというのは本来意図している話ではない。
- ロンドンなどの中心部で、いわゆる地元空洞化が起こっている。京都もそのような都市になってはいけないと思うので、今後この地価が上昇しているということを喜ぶべきか、というのは慎重な判断が必要である。
- メディアの研究が進んでおり、フリーペーパーが効果的であるターゲットは、シニア層や非スマホ層であることがわかっている。また、エリアを限定して、そのエリアの人に配りたいという場合には効果があるということがわかっている。広報手段として、フリーペーパーを使用する場合は、どのように活用していくか検討が必要である。
- 広報手段としてSNSを活用するのは良いかと思う。過去に中京区でユーチューブを使った広報をしていたような流れを活かしていただきたい。

（矢野委員）

- もともと皆、土地を先祖から預かってこの地で生活して商売しているという意識を持っている。ところが、近年の路線価の上がり方が普通でなく、その意識が薄れてきているよう

に感じる。

- 地価の上昇により、資産価値は上がるが、同時に路線価が上がると必然的に固定資産税も上がる。固定資産税がここ10年間で約2倍になっている。四条通は歩道拡幅以降、ブランドショップが出店するなど、一定にぎわいが創出された面はあると思うが、河原町通と比べると、1.5倍くらいの路線価になっている。では、四条通が河原町通の1.5倍商品が売れるのかというと全然そのようなことはない。
- 今のまま固定資産税が上がっていくようなことであれば、この地域に対する愛着や執着心がなくなってくる。地元の人間がそこに愛着、執着心を持っているから、四条通の拡幅もできたと思う。まちづくりに関して、愛着、執着心を持つ人が徐々に減ると、歩いて楽しいまちづくりという戦略に地元としても「一緒になってやっていこう」という気持ちがある人もいなくなり、非常に恐れている。

(塚口会長)

- 地価は「少しずつ上がればいい」と考えていたが、新たな局面に入ってきて、地価の上昇が必ずしも望ましいという時代ではないということである。
引き続き、地価については注視していく必要がある。

(2) まちなかにおける自転車・電動キックボードの現状

[資料3-2、資料3-3に基づき、事務局、株式会社 Luup より説明]

(岡本委員)

- 新京極や河原町では電動キックボードの走行禁止場所が多くある。しかし、現実では、結構なスピードで歩道上を走っている人を見かける。すでに警告するような装置が動いているとのことだが、利用者はその上でこのような行為をしているということか。

(株式会社 Luup 元平氏)

- すでにアプリ上でポップアップによりアラートを出すということを実施しているが、100%抑止できていないということは我々も認識しており、更なる対策が必要だと考えている。

(岡本委員)

- 歩行者専用道路を走られると、いつお店から人が出てくるか分からないため、非常に危険である。そのような危険があるから走行を禁止していると思うので、しっかりと対策をお願いします。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- 知らずに走ってしまった方、知っていて走る方、両方いると思う。先ほど説明した LUDAS については、あくまで違反走行をした時点でユーザーに警告できるというシステムであるので、違反を未然に防ぎきれていないというのはあると思う。
- 違反を未然に防ぐ警告、また実際違反してしまったユーザーに対してペナルティを厳しく

していくというのは両方やる必要があると考えている。違反者へのペナルティの強化についての追加対策については今後も検討し続けていく。

- 今回、この会議に参加させていただき、特に四条通の歩行者に対する考え方、価値観、安全に対する向き合い方については強い共感を抱いたと共に、我々としても大事にしたいと考えている。引き続き、誠心誠意取り組ませていただく。

(塚口会長)

- 様々なシステムを導入されて、利用者の状況を調査・把握されて、警告している、ということだが、結局のところ御社には取り締まる権限がない。違反があれば警察でやらなければならないが、取締において御社は警察とどのように連携しているのか。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- おっしゃるとおり、弊社には取締の権限がなく、警察に行っていただく必要がある。
- 一方で LUDAS は、我々でも独自で違反を検知できる状態に近づけたいという見地から開発した。これは正式な取締ではないが、少なくともアプリ上で点数を加算して、一定の点数に達すればサービスを利用できなくなる、という仕組みである。
警察の取締と LUDAS の 2 段構えで総合的に違反を徐々に減らしていきたい。

(河本委員)

- 海外でも同様のサービスがあると思うが、パリでは走行禁止区域に入ると、アクセルをひねっても自動的にスピードが全く出ないように制限されている。このような制限をすることはできないのか。また、裏寺町通りなどは走行禁止区域であるが、駐車スポットが設置されているのはどういった理由かを教えていただきたい。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- 1 点目に関しては「ジオフェンシング」という技術であり、一定の範囲内に入ると速度を落としたり、停止したりというもの。まずそもそも日本の道路交通法においては、利用者が意図しない状態でスピードを自動的に減速させることが禁じられている。
- ジオフェンシングについては上手く機能している事例と問題を起こしている事例があるが、問題が起きているものとしてイギリスの事例がある。2021 年頃にジオフェンシングの技術が大幅に普及したが、GPS 技術がまだ完全ではなく誤検知が多く発生した。当社の技術も GPS を利用しているが、誤検知が一定の割合で発生することから、オペレーターの最終的な目視確認が必要になる。それを完全自動で設定した場合、正しく走行していたとしても、意図しない検知に引っかかり、逆にそれによる事故が発生する。これをクリッピングというが、名称が付くほどに社会課題化されている。こういった理由からイギリスに関しては徐々に廃止する動きもあると聞いている。
- 上手く機能している事例としては、ベルギーのブリュッセルなどでは、駅周辺において自転車、スクーターなどのマイクロモビリティが共存するウォークアブルになっており、この環境下においてはジオフェンシングが機能するという話がある。自転車、電動キックボードより、さらに強者な車などがある場所でジオフェンシングを設定すると、クリッピングが発生

する。

- よって当社が単体で何か設定するというより、「街や道路の作りがこういう状況であれば設定してもいいのではないか」といった、ディスカッションを自治体や道路関係者とも進めながらやっていきたいと考えている。皆さんと会話しながら、何が本質的な安全なのか、どういう手段をとったら最も安全安心なまちづくりができるのか、というところ考えていきたい。

(株式会社 Luup 元平氏)

- 裏寺町などにポートがある件であるが、この場所ではアプリを開いたタイミングで「ここは手押しゾーンですよ」というアラートを、スタートするタイミングで出す設定をしており、付近では手押しで移動していただくことになっている。また、付近の駐輪場などでも啓発をしている。

(富江委員)

- まちなかで「危ないな」と感じる走行を見かけるが、実際に事故は起こっていないのか。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- 事故の数字は警察庁のホームページから、特定小型原付の事故件数として公開されている。それを基にすると、事故は全国で月に20～30件程度発生している。

(中村委員)

- 例えば子供が事故に遭ってけがをした、しかも利用されている方が外国人であったという場合、処置はどうなるのか。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- 外国人であるかどうかにかかわらず、事故に関しては、まずは警察で適切に処理されると思われる。保障も当社のサービスの範囲内で適用される。

(中村委員)

- 例えば明日帰国予定の外国人が事故を起こしてしまったときの措置というのは、どのように対処されるのか。

(小崎委員)

- 日本人も外国人も変わらず、道路交通法に基づいて捜査をしていくということになる。

(中村委員)

- 午前中に、市内4地点で自転車の啓発を行った。その際に、四条通を電動キックボードで走行する人を見かけ、普段もこのような場面をよく目にする。例えばバス停でバスを待っている時に、四条通でも河原町通でも悠然と乗っておられる方を見かける。前もってエンジンが切れてしまうと、押してでないと通行できないようにできないものか。
- 今まで我々は自転車のみを対象に啓発活動を行ってきたが、電動キックボードに対しては

どのように啓発をしていくか、特に言葉の通じない方に対して、啓発の方法をこれから勉強していかななくてはならないというのが、以前の自転車の会議に参加した委員の意見にあった。

- 例えばコンビニの前でも、最近はこちらこちらに停められているケースがある。しかも都心部は乗ってはいけない時間帯の道路が多くある。多言語の啓発など、利用者に知っていただくシステムをとっていただければありがたい。

(塚口会長)

- 少し前に交差点で自転車とキックボードの事故を目撃した。その時はケガをされていなかったが、確率的に事故を起こす可能性はあると思う。

(福井委員)

- ポートは今後増えるのか。また、利用者像、ペルソナというのは公開される予定はあるのか。

(株式会社 Luup 元平氏)

- ポートは今後も増える可能性がある。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- ペルソナに関しては、今後一定のレポートのようなものは出していきたいと考えている。
- 年齢で言うと、もともとは2～30代の利用者が多かった。直近では、4～50代の方の通勤時間帯の利用など、かなり幅が広がってきている。

(中村委員)

- 年齢層がいろいろあると言われたが、高齢の方がこれを利用する場合、例えば認知の検査などの必要性があるのか。また、目の不自由な方など、体の不自由な方も利用は可能であるのか。年齢に上限はあるのか。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- 利用は16歳以上という制限はあるが、上限は設けていない。

(中村委員)

- 交通ルールとして、認知症で試験に落ちた方は運転免許を取れない、というようなシステムになっているが、その辺はどうお考えか。

(株式会社 Luup 高木室長代理)

- 特定小型原付という車両区分は、免許を返納された方でも車よりも安全な移動形態として利用されるものとして登場した車両区分と認識している。その意味では、座れるタイプや、三輪、四輪の特定小型原付を出すことによって、免許返納後のアクティブシニアの方々にも乗れるようなものを出していきたいと考えている。

(山田副会長)

- 工学系の交通科学者の観点から言うと、安全面から見れば自転車の問題も解決されていない中で、電動キックボードが普及したら交通環境の秩序が崩れる可能性がある。
- しかし、日本のスタートアップで、技術をベースに新しいモビリティで業態を起こしているという意味ではすごく応援したい会社でもある。社会的な役割も果たすことについて、Luupさんには頑張ってもらいたい。
- 道路の大きさが違うので、社会に受け入れられるためには、欧米的なロジックは日本では難しいと思う。欧米では、大都市で余っている容量を便利な移動に使い、そこで街に価値をつけようとする。また、欧米は日本と違って車やモビリティに対して対策が毅然としていて、車が入れない場所がはっきりとしており、マイクロモビリティが入る余地がある。
- 社会に受け入れられるには、例えば街づくりの概念と合致しているかを定量的に出す必要がある。京都市では歩くまち京都を標榜しているため、京都市の中心部では、歩いている人が電動キックボードに変わってもあまり意味がないが、車から電動キックボードに変わったら意味がある。このように安全面の不安があっても、数値的に車が減ることを示すことができれば、重要性は高まる。エリアに応じ、細部まで気を配り、地元の方と協力していい妥協点を見出していきたい。

(塚口会長)

- こういった新しいシステムを今後極端に恐れることはないにしても、そのまま受け入れて新たな問題が出てくるということを十分に考えることが重要である。

(3) 閉会

(長尾室長)

- 皆様の御協力のもとで、四条通歩道拡幅事業が約10年前に完成したところ。それから、どのようにご利用いただくか、にぎわいを高めていくにはどうしたらいいのかなどを、自分ごとになって議論いただき、歩行者が1割増えたというような状況になった。これはひとえに皆様の御協力と御理解の賜物であり、御礼を申し上げる。
- 四条通拡幅の一つの指標である地価について、矢野委員から話があったように、問題を共有して世の中が自分ごとになっていくというのが、大事なのだろうと認識している。
- 山田副会長からは、情報発信のあり方について御指摘いただいた。SNSなどを活用して、若い人たちにもしっかりと受けとめいただく情報発信のあり方を検討してまいりたい。
- 株式会社Luupから電動キックボードに関して情報提供いただいた。中村委員による自転車の話からも、まちなかは交通安全の意識が高いエリアだと我々自身も認識しているところがある。新しいモビリティをどのように安心して使っていただき、地元の方にも受け入れていただけるのかを模索しながら、また、地元の方や国・京都府警の皆様からの御意見を拝聴しながらしっかりと進めていきたいと考えている。
- 本日は様々な御意見をいただいた。それぞれが大きなテーマであるが、注視するところは注視し、改めるところ改めたいと思う。引き続きよろしくお願いしたい。

「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議 委員名簿			
		別紙	(敬称略)
分野	所 属 ・ 役 職	委員氏名	出欠
学識経験者	【会長】 立命館大学 名誉教授	塚口 博司	出席
	【副会長】 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	山田 忠史	出席
商業関係者	京都商店連盟会長	上田 照雄	代理出席 事務局 福井 雅之
	京都商店連盟中京東支部支部長	亀井 邦彦	欠席
	四条繁栄会商店街振興組合副理事長	矢野 三博	出席
自治連合会	日彰自治連合会会長	横山 明江	出席
	日彰自治連合会副会長	大江 匡行	出席
	生祥自治連合会会長	中村 勝	出席
	生祥自治連合会	神谷 久美子	欠席
	立誠自治連合会会長	岡本 喜雅	出席
	立誠自治連合会	笹井 永美子	欠席
	豊園自治連合会会長	安田 一夫	出席
	豊園自治連合会副会長	富江 さゆり	出席
	開智自治連合会会長	藪下 清二	出席
	永松自治連合会会長	長田 光彦	欠席
関係団体	「歩いて楽しいまちなか戦略」における駐車場 問題対策協議会 会長	津田 和雄	出席
	京都府旅館ホテル生活衛生同業組合理事長	磯橋 輝彦	代理出席 専務理事代行 河本 孟徳
交通事業者	京都タクシー業務センター代表幹事	筒井 基好	代理出席 事務局長 近藤 智彦
	一般社団法人京都府トラック協会専務理事	森下 孝一	出席
市民	市民公募委員	西村 妃委那	欠席
(オブザーバー)			
国土交通省	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	中野 幸太	出席
関係団体	「歩いて楽しいまちなか戦略」における駐車場 問題対策協議会 副会長	北原 洋司	欠席
関係企業	株式会社LUUP C00室 室長代理	高木 僚平	出席
	株式会社LUUP 西日本事業推進部 関西G	元平 伊作	出席
京都府警察	京都府警察本部交通部次長	塩見 幸三	代理出席 京都府警察本部交通企画課 交通戦略室室長 小崎 一品
	京都府中京警察署長	入澤 正二	代理出席 京都府中京警察署 交通課長 梅田 学
	京都府下京警察署長	西岡 寛	代理出席 京都府下京警察署 交通課長 岡川 達也
京都市	中京区役所地域力推進室まちづくり推進課長	井上 久明	出席
	下京区役所地域力推進室まちづくり推進課長	丸山 智也	出席
	文化市民局くらし安全推進課長	一原 斗誉秀	出席
	建設局自転車政策推進室企画調査係長	簗内 勇太	出席