

京都経済同友会 交通委員会 提言
「歩くまち・京都」の
実現に向けて

2019年3月20日

交通委員会

2018-E-1

サマリー

京都市内の自動車交通量は全体としては減少しつつあるものの、特定の時期・時間帯・場所においては依然として渋滞が多く発生している。また、京都は公共交通機関の整備が十分とは言えず、特に都心部において市バスは季節や時間帯に応じて一部路線では渋滞が発生している。京都市が掲げた「歩くまち・京都」憲章の内容は、京都の交通が目指す姿として高く評価できるが、その実現に向けた取り組みはいまだ途上である。

「歩くまち・京都」の理念を実現するために、我々はより踏み込んだ交通施策を取り入れることを提言する。具体的には、中心商業地や主要観光地周辺を歩行者専用空間に整備するとともに、ロードプライシングを導入して市内中心部への自動車流入量を制御することを提案する。

都市内の円滑な移動を保证するための公共交通機関の改善については、主要道路の一方通行化とバス専用レーン設置、接続バス採用等が解決策になり得るだろう。加えて、キャッシュレス化（電子決済）による運賃支払いを徹底することで、バスにおける支払い時間がもたらす停止時間ロスの短縮とともに、データの収集・分析を通じて都市交通全般の改善に活用すべきと考える。

長期的には、進化するテクノロジーを積極的に取り入れ、自動運転や信号制御等を通じて、効率的かつ環境負荷の少ない交通体系を実現すべきである。そのためには行政機関と交通事業者の協力によるビックデータ収集と分析がこれまで以上に重要となる。

■ 目次

1. はじめに	1
2. 京都市をとりまく交通の現状と課題	2
3. 目指すべき交通のビジョンと提言の方向性	6
4. 交通ビジョンを実現するための提言	
4-1. 歩いて楽しい空間の実現	7
4-2. 市内の交通渋滞の緩和	8
4-3. 公共交通の利便性向上	10
5. おわりに	11
6. 参考資料	13

1. はじめに

2017～18年の本委員会では、京都市内の交通課題の研究とその解決をテーマに取り組んできた。本会が2018年4月に発表した創立70周年記念提言「グローバル都市・京都」のビジョン実現に向けたアクションの一環として、都市交通の進化は欠かすことが出来ない。そのため、京都市が掲げる「歩くまち・京都」のビジョンをさらに掘り下げ、具現化することの重要性が高まっている。

京都では、近年の観光客の増加に伴い、京都市内の公共交通機関は路線バスを中心に混雑に拍車がかかっており、主要観光地での渋滞発生も居住者の生活環境を脅かす深刻な問題となっている。また四条通の歩道拡幅への賛否からも明らかなように、その課題解決には様々な利害関係者との調整が必要である。京都市の掲げる「歩くまち・京都」の実現も、理念の浸透や、車両の抑制、公共交通機関の整備が不十分で、その歩みを進めるのは容易なことではない。

一方海外の情勢に目を向けると、欧州では都市の持続可能性を出発点として、明確な方針とデータの裏付けのもと、行政機関と交通事業者の協力によってダイナミックに、スピード感をもって交通政策が進められている。彼らの姿は都市への人口集中が進む中、いかに持続可能な都市をつくるかに焦点を当て、一丸となって真摯に向き合っているものであった。翻って京都はどうであろうか。

提言では、京都市や交通事業者のこれまでの施策を振り返るとともに、国内外の先進事例や技術動向も学びながら、京都市内の交通体系のあるべき姿を模索した。喫緊の課題である京都市内の渋滞緩和のためには、中心市街地への流入制御や公共交通機関の充実が欠かせない。地元住民と観光客が京都市内を効率的かつ環境負荷の少ない形で移動できるような交通体系を提案したい。

この提言は、交通量の制御方法や交通インフラの整備、また歩くまち京都の理念の周知が主な内容である。ゆえに行政機関（京都市、交通管理者、道路管理者）が提言先となるとともに、事業者（バス・タクシー事業者、物流業者など）に対する自主規制と情報公開を求めるものである。そして市民・観光客・企業に対して、現状の京都の交通課題とその解決に向けた取り組みについての理解を求めるものである。この提言が京都市内の交通課題の解消と、未来のビジョンを指し示すことが出来れば幸いである。

一般社団法人 京都経済同友会
交通委員会
委員長 南部 邦男

2. 京都市をとりまく交通の現状と課題

本章では、京都市の交通政策の変遷と現在の交通の状況をレビューするとともに、課題について整理する。

<これまでの行政施策>

京都では、1895年に日本初の路面電車が開通した。1928年には京都市バスが開業（出町柳～植物園間）し、近代交通の最先端を走ることとなる。第2次世界大戦では大きな戦災を免れたが、そのため旧来の道路網が残り、その後訪れる高度成長期のモータリゼーションへの対応（道路拡幅・整備）が他都市に比べ不十分となった。

1960年代後半には、マイカー規制などを実施したものの、道路混雑の抜本的な解決にはならず、1978年に利用減などにより市内路面電車が全廃され、市バスがその受け皿となった。3年後には市営地下鉄烏丸線が開業（北大路～京都間）し、1997年には京都の玄関口となる京都駅ビルが開業、また市営地下鉄東西線が開業（二条～醍醐間）され、交通基盤の充実が図られた。

2010年に、人と公共交通優先のまちを目指して京都市が「歩くまち・京都」憲章を制定した。「歩くまち・京都」憲章では、「健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にし」、「だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創り」、「京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるように」とすると明記されている。この憲章のもと、京都市は公共交通の利便性向上、「歩くまち・京都」の普及・啓発、自動車交通の効率化・適正化、モビリティ・マネジメントなどを進めてきた。しかし全体的には、まだまだ目指す姿には至っていない状況である。

<交通の現状と課題>

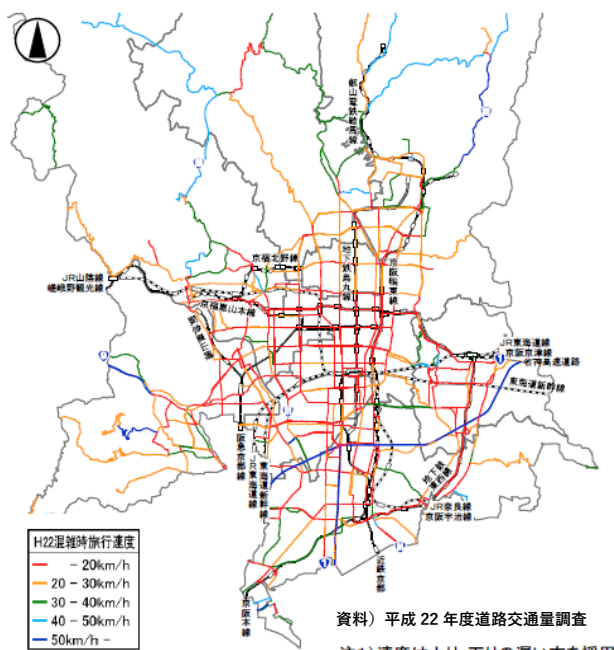
(1) 京都市内の交通の現状

市内中心部の自動車交通量は減少しているが、交通渋滞は南北主要道路のボトルネック地点や観光エリアなどで局所的・時期的に発生している。道路交通量調査¹による京都市内の交通量変化調査では、2005 年に比べ 2015 年は 9%の減少である²。

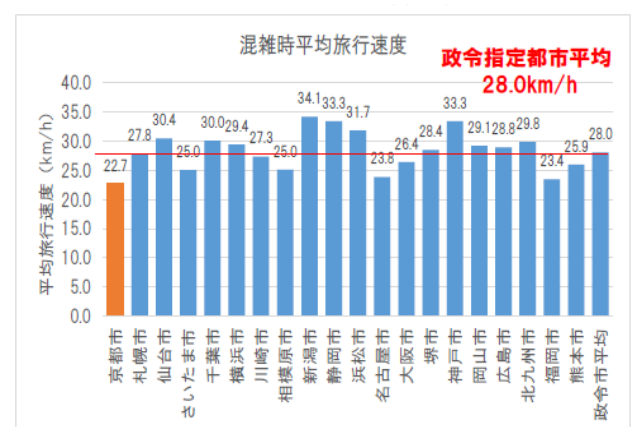
非自動車分担率は、近年では公共交通（市バス、地下鉄、JR・民鉄）の割合は増加（京都市独自調査結果：2017 年度約 77%）、一方で自家用自動車の割合は減少（23%）³している。

しかし市内中心部では、自動車の混雑時平均旅行速度が 20 km/h 未満となっている区間が多数存在している（図表 1）。市全体でのその平均値は 22.7 km/h と、政令指定都市の中で最も遅い値になっている⁴（図表 2）。併せて京都市内の渋滞損失時間⁵は 1.65 人分/台kmと、政令指定都市の中で最大の部類である⁶（図表 3）。これらは渋滞が要因と推察される。

図表 1 平日混雑時旅行速度



図表 2 政令指定都市での混雑時平均旅行速度比較



資料）平成 22 年度道路交通量調査

出典：京都市「H30 京都市の将来を見据えた道路ネットワークの在り方」資料

¹ 国土交通省が主体となって実施している道路交通に関する全国規模の調査の通称。1980 年以降は 5 年おきに実施している。原則として秋季（9 月から 11 月）の平日及び休日の任意の各 1 日で実施される。最新調査は 2015 年に実施。交通量・旅行速度などの実測を行う「一般交通量調査」と、地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」（OD 調査）に大別される。

² 出典：京都市都市計画局・交通委員会第 5 回「歩くまち・京都の取組」資料

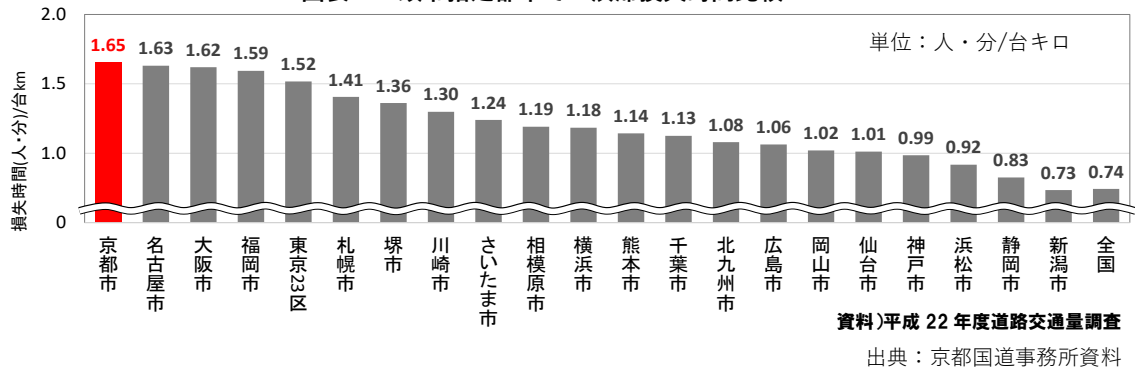
³ 出典：同上

⁴ 出典：H30 京都市の将来を見据えた道路ネットワークの在り方 資料

⁵ 渋滞損失時間：スムーズに交通が流れている場合（国道では平均として時速 35 キロメートルで走行）を基準として、混雑時に 1 台の車が 1km 走行する際にスムーズな場合と比べて、どれだけ余分に時間がかかるかを表している指標。混雑による遅れの影響は、自動車に乗っている人に及ぶものと考え、自動車の平均乗車人数を 1.3 と仮定してこれに乗じることで、自動車利用者としての遅れの程度を計量化している。

⁶ 出典：京都国道事務所資料 データ元：平成 22 年度 全国道路・街路交通情勢調査

図表 3 政令指定都市での渋滞損失時間比較



京都市内の主要渋滞箇所数は 100 箇所あり⁷、特に市内主要エリア（堀川通り、油小路、五条通り、高速道路インターチェンジ周辺）や観光エリア（東大路通り、嵐山周辺、七条通り）では多くの渋滞が発生している。

（２）公共交通機関の課題

インバウンドなど観光客の増加によりバスの定時性、車内混雑、乗車待ちに関する不満が増大している。京都府域への年間観光客数は、5 年連続で 5000 万人を維持し、外国人宿泊客数は 2017 年は過去最高の 353 万人、修学旅行生も約 113 万人が京都に訪れている。京都市バスと市営地下鉄を合わせた 1 日当たりの乗客数が過去最高の 75 万 5 千人（前年度比 1.8%増）となり、市バスが前年度比 5 千人増（1.4%増）の 36 万 8 千人、市営地下鉄が 8 千人増（2.1%）の 38 万 7 千人となっている。2017 年京都観光総合調査の観光客満足度調査では、日本人観光客の「電車・バスなどの公共交通機関の混雑」の残念度が上位になっており、その割合は前年度 12.3%から 9.7%と高止まりし、外国人観光客では残念度が 9.5%から 14.2%へ増加している。

図表 4 市内バス専用レーン指定区



出典：京都市交通局資料

また観光客の増加・集中は、市民生活にとっても大きな負担になっている。バスの運行では、渋滞が原因で延着が発生することがあり、定時性が損なわれることが課題である。市内約 86 kmあるバス専用レーン（図表 4）も、違反者の取締りは実際にはほとんど行われていない状況である。

路線バス等優先
通行帯違反
普通車の場合：
反則金6000円、
点数1点

⁷ 出典：H30 京都市の将来を見据えた道路ネットワークの在り方 資料

（３）交通データ活用についての課題

ICT⁸の進展により交通系 IC カードのデータを始めとして、多様な交通データが自動的に蓄積される環境が実現されてきている。一方、現在は交通データが各交通事業者に分散しており、各事業者の用途に応じて収集され、情報公開・共有が不十分であり、相互利用されていない。

基盤となるデータの体系的蓄積及び共有が不十分なため、交通サービスの検討や、渋滞緩和施策を議論する際も分析が論証不完全になり易く、データを活用した PDCA⁹が円滑に回されていない。

（４）海外他都市の状況

本会は 2018 年度、代表幹事ミッションとしてミュンヘン、コペンハーゲンを視察した。視察した都市では、サステナビリティ（持続可能性）の考え方が非常に強く、その実現のため行動目標を定めて、行政機関・交通事業者・市民が一体になって実践していた。ミュンヘンは都市への流通量を極端に減らすという市民と行政のコンセンサスが出来ていた。その上で更に便利で魅力的になるようトラムや結節点の強化、パーク＆ライドの整備などの施策を行い、都市のサステナビリティを実現している。

コペンハーゲンも同様の発想だが、都市交通で自転車を優先する方針を明確にし、専用レーン・道の整備や信号制御等を通じて、自転車で移動しやすい街づくりを進めている。また IoT¹⁰を使用し、常にモニター監視で自動車の流通状態を把握して、データ分析で最適の交通制御を実現していた。その根底には、データに準拠した議論から全体のコンセンサスを得ていく文化があった。また民間企業が大いに行政機関を助け、その成果をまちづくりに展開・還元している姿が見られた。

⁸ 「ICT」 Information and Communication Technology（情報通信技術）。通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。

⁹ 「PDCA」とは、「Plan＝計画」「Do＝実行」「Check＝評価」「Action＝改善」の４つの英単語の頭文字で、「PDCA サイクル」とも呼ばれる。４つの段階を循環的に繰り返し行うことで、仕事を改善・効率化する手法。

¹⁰ 「IoT」 Internet of Things（物のインターネット）。様々な「モノ（物）」がインターネットに接続され（単につながりだけではなく、モノがインターネットのようにつながる）情報交換することにより相互に制御する仕組み。それによるデジタル社会の実現も指す。

3. 目指すべき交通のビジョンと提言の方向性

前章で述べた現状と課題を踏まえ、海外の事例を参考に目指すべき交通のビジョンを次の3点に絞った。

- ①歩いて楽しい空間の創出と、メリハリの効いた道路交通¹¹の実現
- ②市民・観光客を含むすべての人々の、快適でスムーズな移動の実現
- ③整備された公共交通を基軸とした、都市の活力を生む交通体系の確立

上記を通じ、京都が人を主役とする住み続けたい都市、何度も訪れたくなる「グローバル都市・京都」となることを目指す。

以下に提言の方向性を述べる。

京都の特性として、景観保全の観点から、中心市街地のインフラ・ハード整備は短期的には困難であり、長期的な検討が必要である。交通渋滞などの課題解決に向けては、短中期的なソフト対策にならざるを得ない。ソフト対策を継続的に実施し、交通データなどのファクトに基づいたソフト対策を大胆に繰り返す中で、徐々に精度を高めていくことが最善の策である。

そのため、データの収集と分析がこれまで以上に重要になる。行政機関と交通事業者が保持する交通データの整備と共有化を推進し、分析の精度を向上させていく取り組みが必要である。またPDCAを多く回すためには、対策の結果に寛容な姿勢で臨むことも重要であろう。

歩行者と自転車を優先するまちづくりを目指すとともに、京都が、日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、経済活動の発展を支えるものづくりやまちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指し、長期的な視点を常に意識しながら、短中期的な施策・取組みの実現を提言する。

提言では、委員会の活動で中心的に議論された、①歩いて楽しい空間の実現、②市内の交通渋滞の緩和、③公共交通機関の利便性向上、を主眼に行う。

¹¹ ここで言うメリハリの効いた道路交通とは、自動車の利用を積極的に認めるべき道路/エリアと、利用を抑制する道路/エリアを明確に識別し、前者については渋滞緩和のための各種方策を適用していくという考え方である。

4. 交通のビジョンを実現するための提言

歩いて楽しい空間の実現、市内の交通渋滞の緩和、公共交通機関の利便性向上を目指した具体策を提言として以下に述べる。

4-1. 歩いて楽しい空間の実現

(1) 中心商業地や主要観光地周辺に、歩行者専用空間を整備する

歩行者空間の改善を目的とした歩行者・自転車専用道路の整備を推進する。

市内、とりわけ市内中心部への車の流入量を抑制するために、短期的には様々な交通施策の組み合わせで流入量を抑制することが重要である。

(2) 主要観光エリア・市内中心部での車両通行制御を強力に推進

東山・嵐山など主要観光エリアでの通行制御を行い、市内中心部での車両通行制御を強力に推進し、住民の安全確保と居住空間の質的向上を実現する。歩行者専用空間を作るための仕掛けのひとつとして、ライジングボラード¹² (写真 1) による指定区間の通行制御などを積極的に取り入れる。

写真 1 ライジングボラード



ライジングボラードを設置し、市街地・商店街に流入する車両を制御
(日本・新潟)



(イギリス・ケンブリッジ)

(3) 四条通などで歩行者天国の実証実験を継続実施

魅力的な歩行者専用空間の実施を目指し、四条通などで歩行者天国の実証実験を継続実施し、その気運の醸成を図る。主要観光エリアと市内中心部で、居住者・物流以外の車両の流入を制御し、長期的には歩行者・自転車専用道路を整備することで、文化・伝統のまち、歩くまち京都にふさわしい歩行者空間を実現する。

¹² 道路中央に設置され、上昇下降するポール

4-2.市内の交通渋滞の緩和

(1) ロードプライシングを導入して、中心市街地への流入量を制御する

短中期的には、交通マネジメントの手法（通行制御・課金など）を用いて交通渋滞の改善を図る。とりわけ、中心市街地への流入量制御の方策として、ロードプライシング（道路課金/地域課金）の実施を提案する。京都市を含む国内では、法的な整備が進んでいないことに加え、実現に際しては多くのステークホルダーとの調整や運用面での検討が必要となることから、実施には至っていない。海外では、効率性の最大化を目指し、通過車両すべてに課金するシンガポールや、都心部の混雑緩和を主目的としたロンドンのように、様々なロードプライシングが既に実施されている。

具体的には、当該道路に対しての時間帯・曜日毎の交通特性を踏まえて課金を調整するダイナミックプライシングや、チケット購入による通行制御などが考えられる。ロンドンのように、中心部の特定のエリア内に、特定の時間帯に車を乗り入れる際に課金されるシステム（混雑課金）などが京都でも参考になるかと思われる。京都の都市としての魅力を損なわないように混雑緩和や歩行者空間の実現のためにも、国を含めた関係各所が実施に向けて動き出すことが必要である。

(2) 短中期的施策：通行制御や混雑情報などの提供

交通渋滞の解消の為には、主要道路の一方通行化もひとつの解決策になろう。候補として、慢性的な渋滞が発生している東山通などが有力ではないだろうか。

市内流入車両を渋滞から離れたエリア（外郭道通過・指定収容エリア）に誘導することも有効である。

短中期的には通行制御や混雑情報などの提供で対応を行う。車の効率的な走行を目指し、リアルタイムで交通関連データを集約・分析し、主要幹線道路での信号の全体最適制御を図ることも解決策の一つになるであろう。

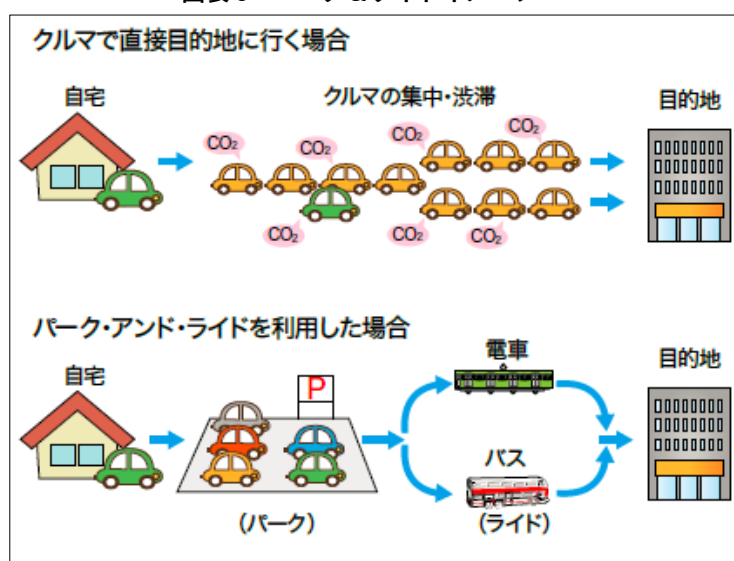
(3) 長期的施策：堀川通りの地下通過道路の建設推進

長期的には、市内のボトルネック解消と交通容量確保を目的とし、堀川通りの地下通過道路（バイパストンネル）の建設を推進すべきである。加えて、京都府・京都市の共同提案として国へ要望を提出している「堀川通りの機能強化」に、流入制御で流入を止めた一般車や、観光バスを収容する目的を併せて、ターミナル機能を持たせた地下駐車場の併設を提案したい。観光バス用の駐車スペースと一般車用のパーク＆ライド駐車場（ただし外周部駐車場より料金高めの設定）を併存させ、季節により観光バスと一般車の駐車台数を可変とする。また、ここから中心部の循環バスを設置し、目的地までのスムーズな移動環境を整備する。

(4) パーク＆ライドを魅力的に促進

パーク＆ライド（図表 5）を魅力的に促進することも提案したい。提言では郊外駐車場を単に市内中心部から離れた場所の駐車場と捉えるのではなく、30 分程度の電車輸送圏内、高速道路からのアクセス圏内であれば、近隣市町村をも含めた「パークタウン」と捉えて検討していく。ビッグデータ利用で、混雑予想に基づくパーク＆ライド利用推奨の情報提供も併せて実施することで、スムーズな市内移動を実現する。魅力的なパーク＆ライドの実現には、公共交通の充実・整備が欠かせないが、現段階でその整備が十分なされているとは言い難い。場所を定めての複合的な注力が必要である。

図表 5 パーク＆ライドイメージ



出典：(公財)日本自動車教育振興財団「トラフィケーション第 37 号」

4-3. 公共交通の利便性向上

(1) バス専用レーンの整備と接続バスの採用

公共交通、特にバスの混雑緩和対策として、接続バス（写真2）の導入を行うことを提案する。増便に比べ運行回数が少なく、人件費削減、運転手不足解消など、利点が多い。接続バス実現に向け、バスのスムーズな運行、待ち時間解消につながる、バス専用レーンの運用を徹底する。

現在、道路交通法上定められているはずのバス専用レーンの運用は不十分で、取り締まりも事実上行われていない状態である。運用徹底のためには自家用車等の運行を一部制限しなければならないが、ルール順守と、公共の便益を優先するという観点から、運用徹底は不可欠である。

専用レーン整備には、混雑を避けるための一方通行化も有効であると考える。道路空間の狭い京都では、一方通行化を行い一般車両とバスの棲み分けを明確にすることが必要である。一方通行化・バス専用レーンの運用徹底・接続バス運行の一連の流れが整備されれば、BRT¹³的路線の設定も可能になり、パーク＆ライドからのアクセス利用等、メリットは数多い。

写真 2 接続バスイメージ（写真は奈良交通）



(2) キャッシュレス化（電子決済）による運賃支払いの徹底

キャッシュレス化（電子決済）の早急かつ飛躍的な普及を推進する。京都市交通局によると2017年のICカード使用率は23.8%にとどまっている。バスの現金使用を無くし（乗降時間短縮）、敬老バスや磁気カードのキャッシュレス化を強力に推進すべきである。乗車券のキャッシュレス化はシームレスな交通移動の実現に貢献し、乗り換えの利便性向上や現金準備などの移動障壁の克服に伴う時間的コストなどの広い意味での取引費用の節約につながる。またキャッシュレス化の進展によって、移動実態データ（ビックデータ）の蓄積が増え、その分析に基づくマネジメントの高度化も促進できる。

(3) 二条駅などの結節点の強化

公共交通の利便性向上には、結節点の強化も重要である。パーク＆ライド駐車場の整備、乗り換え情報を提供する施設の整備などを行い強化を図る。具体的には、JR 二条駅と円町駅、山科駅を強化する結節点として検討し、また新たに設置された梅小路京都西駅も候補と考える。

¹³ 「BRT」（英: bus rapid transit）とは、輸送量の大きな接続バスやバス専用レーン、バス専用の信号の整備などで速達性、定時性を向上させることを目指したバス運行システム。

5. おわりに

2年間、本委員会で京都市内の交通問題について議論してきた。この提言はそうした活動の集大成であるが、交通課題は多岐にわたるため、議論のすべてを網羅することが出来なかった。提言には盛り込めなかったが、個別配送の増加・居住域に進出する宿泊施設への配送の増加への対応や、災害や異常気象に強い、隣接エリアにつながる交通網の整備も重要な課題である。

また今回の提言では触れていないが、LRT¹⁴の導入については、BRT 路線の試行錯誤や交通データの集積等を踏まえて慎重に論議することが必要であると考えます。

近年の道路整備や信号制御、ナビゲーションシステムの進化は環境負荷などに配慮した「全体最適」を目指す近未来交通システムの始まりであり、今後の大きな可能性を示している。将来的には、ICT の活用により、自動運転や AI による新たな都市交通システムの実現（図表 6）を行うことが必要となろう。京都市が検討中の小型モビリティも、その一案として実証実験を早期に実施すべきである。併せて京都市には時代の変化に応じて先進的かつ先頭に立って、交通課題の解決に当たることを要望する。

その一方で、近年「全体最適」よりも「部分最適」（私ファースト）を標榜する風潮も目立つ。どのような改革も市民や国民が「その気にならないと」（価値観の共有）実現は難しいものである。戦後、「個の尊重」（部分最適）が強調され、「公の尊重」（全体最適）が軽んじられすぎた感がある。市内の交通問題とその改革は、現代を生きる我々の利便性や利益の問題である以上に次代の子孫に対して負っている公共の問題である。したがって環境負荷や文明の持続可能性などの価値観が社会で支持されなくては、新しい制度も技術の採用も利便性や利益を追求する部分最適の議論で終わってしまう。この提言は教育や倫理観に言及することは主旨ではないが、「個の利益を尊重」しつつも「公の利益への配慮」が必要であるという価値観の醸成こそが、住みよい社会の実現に向けての不可欠の要素であることは言うまでもない。

図表 6 京都市が検討中の小型モビリティ weyfaer 社（米国）都市交通システムのイメージパース



¹⁴ 「LRT」（Light Rail Transit）。低床式車両の活用や軌道・電停・信号システムの改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。近年道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。

本提言の策定に際しては、京都大学大学院工学研究科の宇野伸宏教授と、名古屋大学未来社会創造機構の中村俊之特任准教授にご指導いただいた。また、提言策定の過程では、京都市の都市計画局歩くまち推進室、京都市交通局、国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所との意見交換の機会をいただいた。交通事業者の観点から、(一社)京都府タクシー協会、(公社)京都府バス協会貸切委員会、物流事業者の観点から、中京郵便局、佐川急便(株)京都支店京都営業所、ヤマト運輸(株)京都主管支店、(一社)京都府トラック協会には、多忙な中、時間を割いて様々な助言をいただいた一方で、京都が抱える課題やあるべき姿について、率直に意見を交わすことが出来た。

本提言の策定を通じて、現在の京都市内の交通課題を浮き彫りにすることが出来た。京都の潜在能力を引き出し、今後さらに継続した発展を行う為には、都市の血管である交通が時代と共に進化していくことは必須項目である。我々の提言がその進化を少しでも後押しできるのであれば、これに勝る幸甚はない。

6. 参考資料

(1) 参考文献・資料等

<書籍・雑誌>

- 大井尚司・後藤孝夫著「交通政策入門」同文館出版、2011 年
- 森川高行著「道路は、だれのものか ー交通革新モデル [駐車デポジットシステム] のインパクト」ダイヤモンド社、2010 年
- 西成活裕著「渋滞学」新潮社、2006 年
- 村上敦著「ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか」学芸出版社、2017 年
- 一般社団法人シェアリングエコノミー協会監修「はじめようシェアリングビジネス」日本経済新聞出版社、2017 年
- 一般社団法人 日本民営鉄道協会「広報誌みんなの鉄道 vol.60 冬号」、2017 年

<行政資料等>

- 京都市「京都・新自転車計画」、2015 年
- 京都市「将来道路ネットワーク研究会 第 1～3 回会議資料」、2016～17 年
- 京都市「第 1 回自動運転の社会実装に向けた検討会議 資料」、2017 年
- 京都市「『歩くまち・京都』総合交通戦略」、2017 年
- 京都市「平成 28 年度京都市交通事業白書」、2017 年
- 京都市「京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 報告書」、2017 年
- 京都市「平成 29 年 1～12 月 京都観光総合調査」、2018 年
- 京都市「平成 31 年度 国の施策・予算に関する緊急提案・要望」、2018 年
- 京都市交通局「平成 30 年度交通局運営方針」、2018 年
- 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所「平成 29 年度京都府域渋滞対策協議会 第 1 回会議資料」、2018 年
- 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所「平成 29 年度京都エリア観光渋滞対策実験協議会 第 1 回会議資料」、2018 年
- 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017」、2017 年

(2) 交通委員会 活動状況

- 2017 年 7 月 28 日（金） 第 1 回委員会（オープン委員会）
 1. レクチャー「京都市内交通の現状と課題」
京都大学大学院工学研究科 教授／本委員会アドバイザー 宇野伸宏氏
 2. レクチャー「日本・世界の都市に学ぶ交通政策」
京都大学大学院工学研究科 助教／本委員会アドバイザー 中村俊之氏
- 2017 年 11 月 8 日（水） 第 2 回委員会
 1. 京都の交通についてのイントロダクション
京都大学大学院工学研究科 教授／本委員会アドバイザー 宇野伸宏氏
 2. グループディスカッション
- 2018 年 2 月 2 日（金） 第 3 回委員会
講演「京都市の交通政策について」
京都市 都市計画局歩くまち京都推進室 室長 高畑重勝氏
- 2018 年 3 月 30 日（金） 第 4 回委員会
講演「スマート・モビリティ・シティの提案」
名古屋大学未来社会創造機構 教授 森川高行氏
- 2018 年 10 月 17 日（水） 第 5 回委員会
パネルディスカッション「京都市内の交通事業者の視点」
パネリスト：京都市 都市計画局 交通政策担当局長 鈴木隆志氏
京都市交通局 自動車部 担当部長 高見孝幸氏
一般社団法人京都府タクシー協会 専務理事 坪倉啓三氏
コーディネーター：京都大学大学院工学研究科 教授／本委員会アドバイザー 宇野伸宏氏
- 2018 年 12 月 6 日（木） 第 6 回委員会
 1. 提言骨子(案)の説明
 2. 提言骨子(案)についての討議
- 2019 年 1 月 30 日（水） 第 7 回委員会
 1. 提言(案)の説明
 2. 提言(案)のについての討議

※所属・役職は開催時のもの

(3) 交通委員会 委員名簿

※2019 年 3 月 25 日現在（敬称略）

委員長

南部 邦男	株式会社ナベル	取締役会長
-------	---------	-------

副委員長

上村 多恵子	京南倉庫株式会社	代表取締役社長
福山 隆夫	京都駅ビル開発株式会社	代表取締役社長

担当幹事

児嶋 一登	株式会社京写	代表取締役社長
小宮山 俊朗	湖睦電機株式会社	代表取締役社長
齋藤 篤史	株式会社東洋設計事務所	代表取締役社長
津田 繁男	長津工業株式会社	代表取締役会長
戸谷 隆一	トタニ技研工業株式会社	代表取締役副社長
中野 博美	医療法人啓信会	理事長
納屋 嘉人	株式会社淡交社	代表取締役社長
菱田 宏章	丸菱建設株式会社	代表取締役社長

アドバイザー

宇野 伸宏	京都大学大学院工学研究科	教授
中村 俊之	名古屋大学未来社会創造機構	特任准教授

委員

安陪 裕二	株式会社りそな銀行 京都・滋賀営業本部	本部長
安道 大介	ワタキューセイモア株式会社 取締役財務本部	副本部長
石田 隆英	株式会社インダ	代表取締役社長
石丸 庸介	医療法人社団石鎚会	理事長
伊藤 敏彦	株式会社きんでん 京都支店	常務執行役員支店長
稲地 利彦	京阪ホテルズ&リゾーツ株式会社	代表取締役社長
井上 雅文	株式会社大黒商会	代表取締役社長
岩崎 一也	株式会社岩崎商店	代表取締役社長
内田 隆	京都青果合同株式会社	代表取締役社長
大橋 俊夫	株式会社京都メディカルクラブ	専務取締役
岡田 登史彦	ムーンバット株式会社	相談役
小川 信也	京都リサーチパーク株式会社	代表取締役社長
奥谷 博俊	株式会社サツマヤ奥谷	取締役営業本部長
勝見 昭	丸近証券株式会社	代表取締役社長
金本 達也	エムケイ株式会社	専務取締役
北川 公彦	株式会社大丸松坂屋百貨店 大丸京都店	執行役員店長
北川 貞大	カゴヤ・ジャパン株式会社	代表取締役会長 CEO

久保 貴裕	久保商事株式会社	常務取締役
小西 正	不二電機工業株式会社	代表取締役会長
雑賀 和彦	サイガ株式会社	代表取締役
坂上 慶一	大和電設工業株式会社	専務取締役
榊田 隆之	京都信用金庫	理事長
阪田 英治	日本航空株式会社 京都支店	支店長
白井 総	シライ電子工業株式会社	会長
鈴木 純一	日本銀行 京都支店	支店長
高崎 輝道	株式会社N T T ファシリティーズ 京都支店	支店長
滝澤 毅	日本通運株式会社 京都支店	支店長
谷孝 大	株式会社フューチャースピリッツ	代表取締役
田原 和也	株式会社高島屋 京都店	執行役員店長
津田 雅彦	関西電力株式会社 京都支社	執行役員支社長
長尾 篤人	株式会社長尾組	常務取締役
中村 仁	株式会社ジェイアール西日本ホテル開発 (ホテルグランヴィア京都)	取締役会長
中村 政温	中村公認会計士事務所	所長
西 信和	株式会社片岡製作所	取締役相談役
西田 哲郎	嵯峨野観光鉄道株式会社	代表取締役社長
西畑 圭策	株式会社アースカーゴ	代表取締役社長
西村 拓磨	三菱電機株式会社 京滋支店	支店長
西村 猛	西村公認会計士事務所	所長
野村 啓介	株式会社野村佃煮	代表取締役社長
長谷部 斎	株式会社竹中工務店	役員補佐
畑 正高	株式会社松栄堂	代表取締役社長
馬場 俊光	株式会社実業広告社	代表取締役
林 晃生	京滋ユアサ電機株式会社	代表取締役社長
東谷 昌次	株式会社大林組 京都支店	執行役員支店長
平田 晃一	株式会社平田清商店	代表取締役
藤原 宏之	株式会社たけびし	取締役会長
布施 大策	布施税理士事務所	税理士
古橋 秀敏	古橋産業株式会社	代表取締役社長
本間 満	明清建設工業株式会社	代表取締役副社長
前田 英彦	日本電気株式会社 京都支社	支社長
牧草 弘師	牧草コンサルタンツ株式会社	代表取締役会長
松田 猛	アークレイ株式会社	代表取締役執行役員社長
村山 健一	大和不動産鑑定株式会社 京都支社	支社長
森瀬 正博	株式会社京都総合経済研究所	相談役
八木 茂	有限会社ワイ・イー・エス	代表取締役
山田 拓広	花豊造園株式会社	代表取締役社長
山本 剛広	株式会社山一パン総本店	執行役員社長室長
吉田 光一	株式会社フラットエージェンシー	取締役会長

吉田 隆	吉田商事株式会社	代表取締役社長
吉田 忠嗣	吉忠株式会社	代表取締役社長
吉田 益己	株式会社フジタ 京滋総合営業所	所長
豊田 博一	一般社団法人京都経済同友会	理事事務局長

事務局

廣野 貴夫	一般社団法人京都経済同友会	事務局次長
檜崎 健一	一般社団法人京都経済同友会	事務局課長
川口 佳菜子	一般社団法人京都経済同友会	事務局係長