

### 第3回京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会議事録

1 日 時 平成30年3月20日(火) 午後6時00分～午後8時00分

2 場 所 交通局大会議室

3 出席者(五十音順, 敬称略)

(1) 委 員 (13名)

- 青木 真美 (同志社大学商学部教授)
- 伊豆田 富美子 (京都市地域女性連合会常任委員)
- 井上 学 (立命館大学衣笠総合研究機構アート・リサーチセンター客員協力研究員)
- 岩井 一路 (京都商工会議所観光産業特別委員会委員長)
- 大西 辰彦 (大学コンソーシアム京都運営委員会副委員長)
- 岡 民子 (株式会社ナベル 常務取締役)
- 新納 麻衣子 (公認会計士)
- 高岡 宏行 (南太秦自治連合会会長)
- ◎塚口 博司 (立命館大学理工学部特任教授)
- 徳田 葵 (市民公募委員)
- 羽田 登喜 (染織工芸作家(友禅))
- 山田 和夫 (一般社団法人 京都市老人クラブ連合会副会長)
- 吉川 忠男 (京都市市民参加推進フォーラム委員)

《◎委員長, ○副委員長》

※御欠席(2名)

- 宇野 伸宏 (京都大学大学院工学研究科教授)
- 吉川 舞 (市民公募委員)

(2) 京都市

京都市公営企業管理者交通局長, 次長,  
企画総務部担当部長, 企画総務部長, 営業推進室長  
自動車部担当部長, 高速鉄道部長, 高速鉄道部担当部長,  
総務課担当課長, 財務課長, 事務局(企画総務部総務課)

4 次 第

- (1) 出席者確認
- (2) 配布資料確認
- (3) 会議の定足数の確認
- (4) 会議の公開に関する説明
- (5) 議事
- (6) 閉会

## 5 議事内容（今後の事業の方向性と取組の検討について）

- (1) 事務局から会議資料の説明
- (2) 意見交換・質疑（\*は欠席された委員から事前にお伺いしたご意見を事務局が紹介）

### 《市バスの混雑対策について》

委員：市バスの混雑対策を進めていくに当たり、どの系統のどの区間が混雑しているのか、何人以上のお客様がご乗車されていたら混雑とみるかなど、客観的な基準でそれぞれの系統を評価することができれば、混雑が激しい系統や時間帯から重点的に対策を取ることができ、効果的ではないか。（\*）

委員：混雑した車内への大きな荷物の持ち込みが問題となっているが、座席を削って荷物を置くようなスペースを作り、お客様に対しても、乗車される前にそのバスの座席数が少ないことがわかるような工夫ができればよい。

委員：○ 先日、身体障害者の方が車いすで乗車された際、車内が満員の中、なんとか乗車できていたが、運転士の方が他のお客様にスペースを空けてもらうようお願いし、スロープを出して車いすの方の乗車をお手伝いするなど、運転士の方も苦勞されていた。

○ 最近のバス車両には、運転士の後ろの位置の座席がなくなっていて、そこに台ができて荷物が置けるようになっているものがあり、混雑する車内で、乗客にとってありがたい構造である。

委員：金沢では、狭く細い道が多い市内中心部の道路の特性から、小型車両で15分間隔で運行する「金沢ふらっとバス」というものがある。そのバスにはたくさんの方が乗ることができないし、一般にあまり知られていないようで観光客の方はほとんど乗車されていなかった。しかし、そのバス停は街の様々なところに設置され、金沢駅を出て兼六園もルートに入っているなど非常に便利なもので、地元のお年寄りの足となっているように感じた。

京都でも、京都市民にしかわからないバスを作るということも考えてもよいのではないか。

委員：混雑対策の一環として、平成29年度に市バスの前乗り後降り方式の実証実験を実施されたが、今後、前乗り後降り方式をどのように展開していくのか。

委員：今後、市バスの混雑対策に当たり、市民と観光客の利用を分けることにより混雑を緩和するという考え方なのか、それとも市民と観光客が一緒に利用する中で混雑を緩和するという考え方で進めるのか。

- 事務局：○ どの系統が混雑しているのかを把握しなければ混雑対策を進めることができないということは十分認識している。現状では、特に混雑度合いに関する基準を持ちあわせていないが、バスの降車人数をカウントすることにより、系統ごと、1便ごとで、利用者数を把握している。この利用者数は毎年3月の新ダイヤの策定に当たって参考にしており、平成30年3月の新ダイヤにおいても、利用者数の多い観光系統である100号系統や、二条城・金閣寺エクスプレスについて増便を行い、混雑対策を進めている。
- 市バスでは、平成23年度から車内後部の座席数が少なく通路幅を広く確保しているラッシュ型車両を導入しており、平成29年度末において約32%がラッシュ型車両となる予定であり、混雑対策に役立っている。
- 平成29年度に導入した新型車両においては、前輪のタイヤハウスの上の台のところの、柵の高さを高くして荷物が落ちにくくするよう配慮している。他社局では、一部のバスで座席の一部を取り払ってキャリーバックを置けるようにしているところもあり、今後参考にしていきたい。
- 車いすのお客様にご乗車いただく際に、車内のお客様が多い時の対応には苦慮している。満員の時には車いすの方には次便までお待ちいただくこともあるのが実状である。
- 先般の前乗り後降り方式の実証実験により、降車時間が早くなり、また、広い後扉から降車することで降車がスムーズであったとのアンケート結果を得ており、降車の際のストレスが軽減できたと認識している。これらの結果を受け、平成30年度に、市バスの中で1便当たりのお客様が最も多い100号系統で本格的に導入することとしている。
- 京都市の地勢上、観光地と住宅地等が混在していることから、市バス路線においては観光路線と生活路線が並走している状況にある。そのため、現段階では、観光路線を増強することにより市民の生活路線の混雑対策とするとともに、生活路線そのものを増便するという、大きく2つの方向性により取り組んでいる。
- 「金沢ふらっとバス」を例に、市民だけの利用を想定したバスを作れないかというご提案であるが、現実には市民の皆様と観光客がご利用いただくバスを明確に分けることは極めて困難である。観光客の方には、できるだけ観光路線を利用させていただきよう、わかりやすく案内することにより、市民の皆様が快適に市バスをご利用いただけるように努めていく。

委員： バスは乗車できる人数には限りがあり、ちょっと多くの人が乗車するとすぐに満員になるものであるから、市バスの混雑対策として最も重視すべきなのは、いかにバスだけでなく地下鉄も合わせて利用してもらうのかということである。

例えば、京都駅から金閣寺までバスだけで行く場合には大幅に時間がかかることは地元の市民はよくわかっている。しかし、観光で京都に来られた方はわからないし、バス1本で乗り換えなしで行けるのならとりあえずバスで行こうとなる。

今後、観光客向けに地下鉄とバスを組み合わせたルートをわかりやすく案内するなど、観光客へのPRに重点的に取り組むべきである。

委員： 地下鉄とバスを組み合わせて、京都市内をいかに上手に移動していただくかということは、この検討委員会で考えるべき大きなテーマである。

委員： 地下鉄とバスを組み合わせたルート案内について、交通局が情報発信を頑張ることはもちろん重要であるが、観光地サイドのホームページでも地下鉄とバスを組み合わせたアクセス案内を一番最初に掲載してもらえれば効果的ではないか。交通局から観光地側に働きかけることも重要である。

また、市内観光地のトップ10を抜き出し、その観光地への地下鉄とバスを組み合わせたルート案内を“京都の賢い歩き方”などの形でPRすることもよいのではないか。

委員： ○ 市バスから地下鉄への振替輸送の拡充により、地下鉄を利用してもらいその良さをわかってもらえれば、この3月に900円に値下げした地下鉄・バス1日券の利用促進にもつながる。

○ 海外からのお客様は、スマホのルート案内を検索して移動しておられるので、ネットの乗換案内などへの情報提供には、少し極端だがバスだけで行くルート案内は出さずに、必ず地下鉄とバスを組み合わせたルート案内を提供するなどしてもよい。

○ また、京都を観光する場合には、そもそも荷物を持っているのは格好が悪く、手ぶらでバスや地下鉄に乗って観光するのが格好いいというイメージ戦略を作っていくことにより、手ぶら観光を広げていくべきである。

委員： 例えば、京都駅から桜の名所である醍醐寺に行くルートとしては、京都駅からJRで山科まで行き山科から地下鉄で向かうルート、もう一つは京都駅から醍醐まで急行の京阪バスで行くルートがある。JRと地下鉄で行くルートだと15分で行けるが、京阪バス1本で行くと30分

かかり料金は300円である。観光客の気持ちを考えるとバス1本で行けるということも魅力があるのは確かである。

事務局：○ 今回900円に値下げした地下鉄・バス1日券は、市内の大半のエリアを網羅しており、山科地域の京阪バスでもご利用いただける。京都駅から醍醐寺に行かれるケースでも利用いただけるし、さらに醍醐寺の後に市内の他の観光地に回る際にも利用いただける便利な乗車券であり、これをもっと活用していただけるようしっかりと周知してまいりたい。

○ 今後は、観光客の方に、JRや京阪電車なども含めた公共交通全体をご利用いただくことによりもっと上手に移動していただけることをしっかりと発信していきたい。例えば、京都駅から金閣寺に行く場合でも、JR山陰線で円町まで乗っていただき、そこから西大路を走るバスで金閣寺に行っていただくようなルート案内もある。これならば、時間も大きくかからず、西大路を運行する混雑していない市バスで快適に移動していただくことができる。こういった新たなルート案内の紹介は旅行雑誌などにも出し始めており、結果として市民の皆様と観光客の方とで異なるルートで移動していただけるようにもなると考えている。

委員： バスと地下鉄を組み合わせた移動が良いということは理解しているが、キャリーケースなどの大きな荷物を持っている際の地下鉄利用は階段が多くて大変だということも本音としてある。理想はエレベーターやエスカレーターを充実させてもらいたいですが、現実には困難であることも理解している。そこで、地下鉄の階段に、キャリーケースを持ってこの階段を移動すれば何キロカロリーを消費できるといった掲示をするなど、お客様にとっても楽しく、気持ちが和らぐような工夫があってもよいのではないかと。

#### 《利便性・快適性の向上の取組について》

委員： 市バスで事故が生じた場合などに、バスの到着が大きく遅れるケースがある。その際、先のバス停でお待ちのお客様に遅延情報をお知らせすることができればよいのだが。過日も道路が混雑して大きく遅れた時、せっかく設置してあるバスロケが機能しなくて、かなりフラストレーションがたまった。バスロケのシステムはどれくらいの間隔で点検しているのか。

委員： わかりやすさという点で、車内案内などの人工音声の高い声は高齢者にとっては聞きにくいという声を聞く。声の高さ等についてモニタリングして注意しておいてほしい。また、フルカラーLEDの方向幕については、視認性についてはしっかりとモニタリングしてほしい。

事務局：○ バスロケーションシステムについては、車内アナウンスのボタンと連動しており、どの停留所間にいるのかを表示するものであり、実際にどこまで接近しているのかまでは表示することはできない。歩くまち京都アプリの中では、バスの移動状況がリアルタイムで表示される。メンテナンスの頻度については、手もとに持ち合わせていないので、改めてご報告させていただく。

○ 音声合成のアナウンス作成の際には、ご指摘の点について留意したい。フルカラーLEDの方向幕は平成30年度に2台の実験で視認性を確認した後、本格導入していく。

委員： バスロケーションシステムは、かなり以前から導入されたシステムであるが、バージョンアップというのは、この間何かされたのか。

事務局： 機能としては、従前の無線型に加えて、インターネット回線を用いる型も導入しており、無線型に比べ廉価で設置できるため、バスロケーションシステムの増設に寄与している。

委員：○ 市バスの路線ダイヤの充実については、お客様の増加を踏まえ、今後様々なことが考えられると思う。しかし、基本的な考え方としては、10ページにあるような現行の路線の考え方を踏襲してほしいと考えている。

京都のまちは、碁盤の目の構造となっているので、海外の格子状道路形状の都市のように東西と南北と路線を分けて乗換をしたらいいという意見もよくある。しかし、京都はまちの規模がそんなに大きくないので、1つの系統を細かく切って乗換を前提とする路線網とした場合、目的地までが短い距離であっても乗換が必要となる場合が生じるなど、料金面や時間面等をはじめ利用者の抵抗感がかなり強くなることが想定される。

実際、路線を南北東西で分けていないのかというと、現在は循環系統が東西と南北を実質分けているような形になっている。これを一回乗継すれば、外周線の中は十分に移動できる。今のネットワークを活かした方が、良いのではないかと考えている。

ただ、梅小路の駅が新たにできるなど、一定の路線の改編は必要となると思うが、基本的には、現在の路線の考え方を踏襲していただくのが良い。京都というのは、四条河原町と京都駅に乗り換えなしで行けるというのが良いので、現在の路線もそのようになっており、これを継続してほしい。

- バスロケの話が出たが、これに関連して、市バス・地下鉄のデータは基本的にオープンにするなど、世界的な標準フォーマットにより公共交通のデータをオープンにしていくことができれば、わざわざ自社開発をしなくても、アプリの会社などが良いものを作ってくれる。データについてはオープン化の方向で考えてもらえると、より利便性の高いものができていくと考えている。

委員：先ほど車いすの方の利用の話が出たが、車いすの方の乗り降りにはスロープを設置することから、他の利用者の方にとっては時間がかかってしまっていることにもなる。この点について、できるだけ早く車いすの方が乗車できるように、他の利用者から運転士に「お手伝いをしましょうか」と申し出られる場合があると思う。運転士によっては、「結構です」とお断りしているケース、もう1つは「助かります。お願いします。」と協力をお願いするケースもある。乗務員はいろいろな対応をする可能性があるものなのか。

事務局：○ データのオープン化については、京都市としてはオープン化の方向に舵を切っており、できる限りオープン化する方向でと考えている。しかし、バスのデータは動的なデータであり、これを発信するための設備投資には、かなりの費用を要する。すぐにオープン化するというのは難しい状況である。

- 車いすのご利用に当たっては、しっかりと安全にご乗車いただくため、運転士へはマニュアルに基づいた研修を行っている。一方、お客様からのご協力というのは非常にありがたいことであり、状況に応じてお手伝いいただくというケースもある。

### 《まちづくりの視点に立った取組について》

委員：「大学のまち」であることをいかして、大学生のうち、例えばTOEICの一定点数以上の方に交通局のボランティアサポーターのような形で認定してバッジを渡してあげてはどうか。ボランティアなので、交通局から報酬を出すのではなく、学生の方にただバッジを渡すだけとするが、若い学生の方にとってはバッジをもらえば市バス・地下鉄のサポーターとして責任感を感じてくださる方も多いと思うし、バス停や地下鉄駅で困っている方を自発的に助けようという気持ちも持ってもらえるのではないか。（\*）

委員：平成30年3月実施の市バス新ダイヤにおいては、地道なモビリティ・マネジメントの取組により、増便や系統の新設など様々な成果が表れており素晴らしいことであると考えている。今後もこのような視点で利用者の増加に繋げていただきたい。

一方で、長期的なまちづくりの動向を踏まえた視点も重要である。例えば、駅前への大学移転などの動向を捉え、バス路線をどうしていくか、といった視点からの検討もなされるべきである。

委員：○ 文化芸術や駅ナカアートに関連して、地下鉄の駅構内は非常に広い空間であり、様々な活用の余地があると思う。しかし、若い人たちが電車を待つ間はほとんどの人がスマホを見ているのが現状である。そこで、例えばホームの壁に京都の文化・芸術に関係する情報を載せることで、スマホから壁に視点が移り、より多くの方に訴求できるのではないか。また、多言語による情報発信も展開すれば、「地下鉄の駅に行けば行き先がわかる」というように外国人観光客に対する旅行情報の提供も可能ではないか。

○ ラッピングバスについて、良い取組ではあるが、デザインが派手過ぎると感じることもある。今後リニューアルされる京都市美術館とも連携を図り、美術館の作品など文化に関係するラッピングを施し、「ミュージアムバス」のような形で運行しても良いのではないか。南座などの文化芸術系の劇場やホールには、緞帳が下りてくると素晴らしい絵とともに、隅にはそれを提供している企業名の広告が掲出されており、そのような形で文化と深くつながった広告というものも、市民から親しみを感じてもらえるものとして企業からも理解が得られるのではないか。

委員：ラッピングは市バスや地下鉄車両の外面のデザインであるため、京都らしさを感じた場合でも、走行中の電車や停車時間の短いバス車両は、気軽に写真に収めることが難しいという側面もある。逆に、バス車内に京都らしいデザインを施せば車内で記念撮影ができ、身近に京都らしさを感じていただけるとのではないか。

委員：10年にわたりモビリティ・マネジメントの活動を継続しているが、よく言われる「地域主導」といっても必ずしも我々地元の間人間だけで成し得られるものではなく、区役所、大学、交通事業者等とともに利便性を高めていくことが我々の目的であると感じている。今回は70号系統についてはバス車両や運転士の確保など様々な事情もあって増便は見送られたが、今後も住民主導で活動を展開していくに当たり、増便や延伸の願いに応えていただけるよう行政の側にもしっかりと思いを汲んでいただきたい。



委員： 今回の資料ではテーマの1～6まで、漏れなく様々な視点から取組を紹介していただいているなか、特にテーマ3の「市バスの混雑対策」については、現実的にすぐ目の前にある課題としてクローズアップされている。解決に向けて複合的な要素も絡んでいるなか、直ちに建設的な解決策が見つかるものでもないと思うので、今後も様々な角度から地道な取組を重ねていくことが必要であると考えている。大学・芸術・文化など様々な関係主体と連携を図って地下鉄・市バスのサービス向上を図っていただきたいし、大学コンソーシアムとしても「学生のまち・京都」の観点からできることはお応えしていききたいと考えている。

事務局： ○ 路線・ダイヤの充実に際して、地域のモビリティ・マネジメントとの連携は、重要な取組と認識しており、今後もこの方向性は堅持してまいりたい。

○ また、都市構造の変化に則した路線・ダイヤの見直しは重要な視点であり、新たな集客施設の開業や新駅の開業など、常にまちづくりの話題にはアンテナを高く張っているところである。

○ 市バスでは、期間限定ではあるがクリスマスや七夕などの季節を感じられる装飾を施すなどの実施例もある。お客様に楽しくご乗車いただく工夫は大切な視点であると考えている。

事務局： ○ 市バスのラッピングについては、確かに派手過ぎるというご意見を頂戴することがあるのは事実である。こういったご指摘を踏まえて色合い等を厳格に審査するなど、京都のイメージ向上に資するようなデザインのことを積極的に取り入れるようにしている。

○ その一方でバス車体へのラッピングは文化・芸術振興に寄与するという側面も大いにあると考えており、昨年度運行した「国宝バス」は808両中2両でのみ運行したものであるが、風神雷神図屏風などの国宝作品をそのまま車体にラッピングすることで、「京都らしい」というお声をたくさん頂戴した。この事例はNHKや京都国立博物館からの資金提供があり実現したものであるが、今後も積極的にスポンサーを探し、同様の評価がいただけるようなラッピングバスの運行が実現できるよう努力してまいりたい。

事務局： 駅構内での文化芸術に関する情報の掲示についてであるが、ホーム階では安全の観点からお客様の移動に直結する情報をメインとしており、その他の情報を掲示するとすればどうしても改札階の乗換や出入口の案内サインのところで行うことになる。ただ、改札口を出たところにある周辺案内表示などをより充実させることは十分に可能であると考えており、頂いたご意見を参考にしながら改良を重ねてまいりたい。

## 《経営基盤の強化，その他の取組について》

委員：○ 国土交通省が公表しているビッグデータによると，例えば京都市内における観光客の動きは，京都駅，清水寺，金閣寺，嵐山，伏見稲荷など，ほとんどの方が有名な観光地を巡られている。このデータを逆手にとって，こういった有名観光地のみを巡るような市バス路線を作れば，観光客をそのルートに振り向けることができ，市民による市バスに対する混雑対策にも寄与するのではないかと考えられる。今後も，市バスは本来的には市民ファーストであるべきだと思うが，人口減少などの影響により輸送需要が低下していくことも考えられるなか，どうしても観光客にも目を向けざるを得ない側面もあると思う。

○ 文化芸術の振興に関して，例えば高山寺は鳥獣戯画など漫画の発祥地と言われているなど，京都には文化に関する財産が数多く存在する。こういった京都の文化面での強みを市バスに上手く取り入れ，子供たちが親の手を引いて乗りたくなるようなバスにすることにより，市バスが「移動手段」ではなく「目的」となり，より多くの観光客をひきつけることができ，それが混雑対策の一助にもなるのではないか。

○ CO2削減など様々な行政特有のテーマを抱える中，意識すればするほどコストがかさんでしまうのも現実である。今後は，より真剣にパークアンドライドにオール京都市役所で取り組むことが必要であり，市内の様々な市有地を活用する以外にも，制度を利用した人にインセンティブを与えるなど，利用者がしっかりメリットを感じられるような仕組みを考えていただきたい。

委員：○ 市バスの混雑対策について，例えば四条大宮～祇園間で市バスを利用すると40分程度の所要時間がかかる場合がある。利用の極端に少ないバス停を統廃合するなど速達性の視点もあっても良いのではないかと考えている。

○ 高齢者の視点として，地下構造となっている北大路バスターミナルは「上下移動が煩わしい」という意見がある。高齢者にとってはどうしても階段の上がり降りなどで抵抗を感じる面が多いと思うので，今後に向けた参考意見として受け止めていただきたい。

事務局：パークアンドライドは重要な視点であると考えている。交通局だけで取り組むのは困難であり，京都市全体で取り組むべき課題として，歩くまち京都推進室とも連携を図ってこういった可能性があるかしっかりと検討していきたい。

委員：ロードプライシングについて、やはり京都市内に流入する自家用車への課金については、かねてから議論こそされているものの実現するには至っていない。実施が難しい理由を端的に言うとどのような課題があるのか。

事務局：ロードプライシングについてこの場で正確なお答えは難しいが、ソフト面・ハード面ともに課金対象車両を捕捉することが最大の課題であると思われる。次回の委員会までに調べてご報告させていただく。

委員：資料2ページの交通機関別輸送状況によると、自家用車で京都市内を移動する人の割合は減っているとのことであるが、実感として交通渋滞が減っているようには感じない。平成17年と27年の道路交通センサスで見ると、車の台数は10%程度しか減少していない。一台当たりの乗車人数は2人以下で、このために資料2ページのような数字が表れているものと考えられる。その一方で、歩道を通る人の数は4割くらい増えているようである。歩道を通行される方やバス待ちの方、またそこに自転車が走行している場合もあるのでこのことを踏まえ、「バス停でバスを待つ方の安全」という視点も今後の参考としていただきたい。

## 6 閉 会

- (1) 委員長から閉会のあいさつ
- (2) 事務局から今後のスケジュール等の説明
- (3) 閉 会

以 上