

第5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12月4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(15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)
- 宇野 伸宏 (京都大学大学院工学研究科教授)
- 大西 辰彦 (京都産業大学副学長)
- 岡 民子 (株式会社ナベル 会長補佐)
- 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 (サンケイデザイン株式会社代表取締役)
- 吉川 舞 (市民公募委員)

《◎委員長, ○副委員長》

(2) 京都市

京都市公営企業管理者交通局長, 次長, 理事(営業推進室長事務取扱)
企画総務部担当部長, 企画総務部長,
自動車部長, 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

- 「経営ビジョンの骨子案への市民意見募集の結果について」
- 「骨子案策定以後の市バス事業の経営環境の変化と対応について」

- (1) 事務局から資料説明（資料1，資料2）
- (2) 意見交換・質疑

委員： ○ 交通局では、これまで民間委託を進めることでコストを削減し、そのことが市バス事業の自立経営に寄与してきた。しかし、今後もバス運転士等の人材不足が継続し、管理の受委託の次の更新のタイミングである5年後には更に事態が深刻化している可能性もある。これまで民間委託してきた事業規模分を今回直営化することは、市バス事業にとって大きな転換点である。また、今後全体の年齢構成が上がっていくと人件費の負担も大きくなる。そのような中で、一般会計からの任意の財政支援に頼らない自立経営を財政目標として掲げ続けておられることについては、是非達成していただきたい。

○ 更なる増収の取組について、多くの観光客が利用しているにもかかわらず、他都市よりも収入面が低い状況にあるのは、やはりお客様がお得な乗車券を活用されていることが要因と考えられる。簡単に価格を変更できるものではないが、バス一日券の価格適正化は考えていくべきである。

○ 運営コストの総点検について、これまでは積極的な設備投資によりバス待ち環境などの改善に寄与してきたが、今後は、現状の市バス運行の支障のない範囲で、当面の間は投資を抑制するべきであり、ひいてはそのことが市民負担の軽減にもつながるものとなる。

○ 財政の安定化のための対策については、バス車両の購入に係る借入金は5年間で償還することが国の制度で定められているとのことであるが、民間企業では設備投資に対して10年～15年の期間をかけて償還するのが一般的である。実際の運用ではバス車両を10年以上使用されているにもかかわらず、現行制度がネックとなって、短期間に財政負担がのしかかることとなる。国に制度を変えてもらうというのはハードルが高いとは思いますが、声を上げていくことは大事なことであり、しっかりと国にも交通局の問題について伝えていただきたい。

事務局： ○ 市バス事業の自立経営については、骨子案策定時から財政目標として変更しておらず、是非とも堅持してまいりたい。

○ 収入の確保について、お客様一人当たりの平均支払運賃を上げていくことは重要な視点と考えている。現状では、企画乗車券や乗継

割引等の様々な割引が多いことは委員御指摘のとおりであり、バス一日券の価格適正化等を含め、乗車券制度を再点検してまいりたい。

- コスト削減については、これまでのような積極的な設備投資は抑えていく必要があると考えている。市民サービスを低下させることなく、しかし一方で経営を成り立たせていくことも求められていると認識している。
- バス車両の購入に係る借入金については、交通局は地方公営企業であるため、総務省とも協議したうえで地方債を発行する仕組みとなっており、償還期間も5年間であることが制度上で定められている。委員御指摘の趣旨も踏まえ、国への要望についても検討してまいりたい。

- 委員：
- お客様一人当たりの平均支払運賃の引き上げを図る観点からの意見になるが、会議資料によると京都市バスでは一人 150 円程度で御利用いただいている計算となる。通勤フリー定期券などお得な乗車券の御利用があるとはいえ、正規運賃が 230 円であることからすると低い水準にある。割引率が高い昼間割引回数券等の各種乗車券について再点検していくことが必要である。また、正規運賃での御利用となる IC カードについては、観光客の利用も多いと思われるので、様々な特典付与など付加価値を高めることと併せて、しっかりと正規運賃の収入を得ていくことが重要である。
 - その他の収入増加策として、市バスの混雑対策とも併せた観点からの意見であるが、「前乗り後降り」方式の導入に併せて、この際、大きな手荷物を持つ乗客からは追加料金を徴収する仕組みを本格的に検討するべきではないか。
 - バス車両の購入に係る資金調達に関して、車両購入に係る地方債の償還期間には制約があるのは理解するが、例えばリース契約等で、後年度にリース料を経常費用として複数年にわたって支払っていくことはできないのか。
 - 市バスの混雑対策や人材不足への対応策として、接続バスの導入については交通局ではどのように考えているのか。車両面や走行環境の制約も様々あるとは思いますが、道路幅の余裕のあるところで走らせてみるなど、道路管理者や市の交通政策部門ともしっかり協議していただきたい。

- 事務局：
- IC カードの利用促進を図ることは、お客様一人当たりの平均支払運賃の引上げにつながると考えており、サービス拡充策を展開し、更なる利用促進を図ってまいりたい。

- 事務局：
- 市バスの混雑対策についての御意見に関して、まずは、市バスで

最も混雑している、観光系統の一つである 100 号系統において「前乗り後降り」方式を本格的に導入することとしている。

それに関連して、大きな手荷物から別料金を徴収する仕組みを構築できないかという御指摘についてであるが、スキー場を結ぶエリアを運行する一部の事業者において別料金を徴収する事例がある。また、大きな手荷物に対して小児運賃に相当する別料金を徴収する規定を設けているが、実際に運用されていない事例も承知している。本市の市バスで同様の制度を導入するとなると、学生の方がクラブ活動で必要となる大きなカバン等を持たれている場合も多く、これら市民の日々の活動を阻害することも危惧され、また運転士が荷物を確認し別料金を徴収することは現実的に困難であり、運用するにあたっては課題がある。ただ、大きな手荷物の持ち込みによる混雑に対しては、今年度に導入する一部車両においてバス車内に荷物を置くことができるスペースを設けた車両を新たに導入することとしており、これにより少しでも解消させていきたい。

- 接続バスの導入に関して、現行の市バスの大型車両の乗車定員が 76 人であるのに対して、接続バスは一度におよそ 130 人のお客様に御利用いただくことができる、1 人の運転士で多くのお客様をお運びできる交通機関である。一方で、全長が 18 メートルあり、走行可能な道路環境が限定的であること、専用の車両整備施設を新設する必要があること、また、車両価格が高価であること等、課題も多い。

事務局： ○ バス車両の更新にあたってリース制度を活用する視点については、地方債の償還期間である 5 年間よりも長い期間での費用化が可能であればメリットがあると考えている。

委員： ○ 接続バスの導入に関して、利用者目線の意見になるが、交通管理者とも協議して、PTPS（公共車両優先システム）とパッケージ化したうえで整備を進めていけば、市民からの賛同も得やすいのではないか。

委員： ○ 更なる増客に向けた取組に関して、自身が京都観光おもてなし大使に就任したこともあり、市民利用と観光利用の調和を図る観点から意見を述べたい。これまでの順調なお客様数の増加については、国内外からの観光客の利用による部分が大きく、このことが市バス事業における積極的な設備投資や、市民の生活路線となっているきめ細かな市バス路線網を支えてきたという側面がある。大きな手荷物等による市バスの混雑度合いの高まり等の一部分だけを捉えて、観光客が悪いという発想に流れるのではなく、貴重な収入源にもなり得る観光客の利用を、時間や系統、鉄道との乗継利用など、うまく組

み合わせることで、市民生活とも調和するように取り組んでもらいたい。

- また、市バス運転士等の人材不足への対応に関してであるが、市バス運転士は京都で国内外からの多くのお客様をお運びするという誇り高い仕事であると考えている。若い世代に対して、積極的に市バス運転士の仕事をPRすることにより、就職時の選択肢に加えてもらえるような取組を進めることも効果的ではないか。

事務局： ○ 好調なお客様数の背景には、日常利用である定期利用が伸びている面もあれば、御指摘のように、好調な観光利用が市民の足となっている赤字の生活路線を支えることに寄与しているのも事実であると考えている。市民利用と観光利用の双方が両立できるよう、しっかりと取組んでまいりたい。

事務局： ○ バス運転士の採用について、昨年度から大型二種免許の未取得者に対する採用枠を新設したところである。これによって「バス運転士であること」というよりも「京都市で働きたい」という高い志を持った方へ門戸を広げることができ、全体的な年齢構成の引き下げにも寄与するものと考えている。一方で、免許費用を交通局が負担することで、これまでにはなかった費用負担が生じる面もあるため、人材確保の面とコスト面とをうまくバランスを取りながら、引き続き取り組んでまいりたい。

委員： ○ 市民意見募集の結果においても、交通局の経営情報の発信に関する声が寄せられている。財政面が今後ますます厳しくなれば、市民にとっても厳しい局面となることも想定されるので、厳しい経営状況について理解が得られるよう、しっかりと情報発信には努めていただきたい。

- また、市バス事業では多数の車両更新を控えるなど、老朽化対策は待ったなしの状況である。公営企業では独立採算が原則であるとはいえ、財政状況によっては、一般会計からの財源投入についても、検討に至らない段階で門前払いするのではなく、議論くらいは進めていくべきである。

- コストの総点検に関連して、更なるICカードサービスの展開によって、磁気カードを廃止することができれば機器類の省コスト化にも寄与することができるのではないか。これはバス停での乗降の効率化にも繋がる可能性もある。

- 人材確保の観点からの意見であるが、女性運転士の比率はどれくらいなのか。鉄道事業では駅職員や車掌から運転士に登用されていく流れが確立されているが、バス事業においてはそのようなスキー

ムはないのか。

事務局： ○ 老朽化対策については、これまでから骨子案でもお示してきたとおり、市バス・地下鉄両事業ともに車両や設備更新に多額の費用がかかるため、今後の大きな経営課題となる。基本的には企業債を発行し、それを運賃収入によって償還していくという独立採算によって運営していくことを考えているが、一般会計から市バスへの財源投入については、状況に応じて、様々な観点から研究してまいりたい。

ICカードへの移行については、将来的に磁気カードへの対応に係るコスト削減が可能となることも含め、次の10年間の大きな課題であると考えている。サービス拡充などにより移行促進を図ってまいりたい。

事務局： ○ 市バスにおける女性運転士は平成30年度当初で744人中13人と、1.7%にとどまっている。これまでは、大型二種免許を取得していることを前提とした採用試験であったことから、入口の段階で女性からの応募そのものが少ない状況にあった。しかし、女性にも安心して働いていただき、施設面や労働環境の改善に向けて様々な取り組んできたところであり、国レベルでも女性運転士の登用に向けた議論が進められているとも聞いているので、そういった知見も活用してまいりたい。

委員： ○ 民間バス事業者が受託業務から撤退することについては、先日、大きくマスコミ報道がなされ、他の事業者も追随する動きが出るのではないかと新聞記事も見受けられた。直営化によって新たに100人規模のバス運転士を確保する必要があるとのことであり、交通局としても様々な対応策を検討されていると思うが、実際のところ相当大変な状況ではないかと心配している。

○ 私の地元である南太秦学区を運行する市バス70号系統のお客数は、運行開始以降ずっと右肩上がりが続けており、こういった私たち地域主体のモビリティマネジメント（MM）の活動に対して国土交通大臣から表彰を受けることになった。こういった実例を踏まえ、市バスでは83系統のうち45系統が赤字となっているが、例えば、もう少し頑張れば黒字転換が図れそうな系統も15～16系統くらいあるように思うので、そういったところへのテコ入れ策として、我々のこれまでのMMの活動実績をいかして役に立てる場面があれば、一緒に活動させていただきたい。市内には、市バスの運行エリア外を含めて10の地域で、地域主体のMM活動が展開されていると聞いている。少しでも交通局や区役所等にも力を貸してもらえれば、

これからの市バスの赤字の縮減や解消に寄与できるのではないかと考えている。民間バス事業者が撤退するという流れは非常に残念だが、経営ビジョン骨子案に掲げているように、市民の足としての役割を果たしていけるよう、交通局にはしっかりと頑張ってください。

- 事務局： ○ 梅津営業所については、来年の委託規模が縮小し、九条営業所については来年と再来年かけて直営化を進めていくことになるが、少なくとも向こう5年間の運営体制については固めることができた。来年の直営化に伴う100名のバス運転士についても確保の目途をつけたところであり、路線の廃止や減便などの影響が生じることはない。再来年の九条営業所の完全直営化に向けて更に100人の運転士が必要となるが、全力で確保に努め、引き続き市バス路線を維持していきたい。
- 事務局： ○ 市バス路線は平成29年度実績では83系統のうち45系統が赤字であり、このうち黒字転換の可能性のある営業係数が100～150の系統が24ある。そういった系統が走る地域の皆様に自ら積極的に御利用いただき、市バス利用の機運を高めることで営業係数を押し上げることが必要である。行政や民間事業者ともしっかりと手を組んで増客を図っていく取組は非常に重要なことであり、交通局としてもしっかりと参画してまいりたい。
- 委員： ○ 収入増加に向け、お客様一人当たりの平均支払運賃が低いという今の状況について、積極的に情報発信を進め、適正な価格で収入を得ることができるよう取り組むべきである。
- ICサービスの拡充に関連して、市民などたくさん御利用になる方へは割引するが、御利用が少ない方からは普通の正規運賃を頂くという形が本来の姿ではないか。現在は、全国相互利用の対象のICカードの利用者であれば誰でも乗継割引が適用されているが、お客様の御利用の際の状況を見ていると、割引してもらっていることを気づかずにICカードを使われている方がたくさんいらっしゃり、経営的にはすごくもったいないことだと思う。ICカードによって、金額を割り引くことや、ポイントを付与するなど、いろんな形があり得ると思うが、市民の方が主に持っていらっしゃるイコカやピタパに限定して割引などの特典を与えるという発想に転換してもよいのではないか。
- また、ICカード利用者に対して、今のトラフィカ京カードの乗継割引にあたるようなポイント付与などのサービスを展開できれば、将来的に磁気券を廃止することも可能になり、ひいては磁気券対応

のための投資抑制になるのではないか。

- 今のバス一日券については、暫定的に 600 円となっているが、これも将来的には元々の価格であった 700 円に価格を適正化せざるを得ないのではないかと考えている。利用者の立場では、当然安い価格で利用できるほうがよいのだが、今回の資料にある、お客様一人当たりの平均支払運賃のデータを見ると、やむを得ない。1日4回御利用になる方はバス一日券を選んでいただいて、3回乗る方で普段利用されている方は、ICカードで乗継割引やポイントなどのサービスを付与するなど、住みわけができれば、バランスがとれた形になる。
- さらに、観光のハイシーズンには今のバス一日券は販売せずに、地下鉄・バス一日券のみを重点的に販売することも検討してはどうか。市民の方は、ハイシーズン以外の時に買っておけば、いつでも御利用いただける。これにより、観光の方に対しては、できるだけ地下鉄の利用誘導を図ることにもなる。
- コストの総点検について、安心・安全な運行に関する部分については守るべきだと思うが、それ以外に部分については投資を抑制することはやむを得ない。
- 市バスの混雑の原因の一つとなっている大型の荷物について、何が問題かという点、大きなスペースを取ることでお乗りいただけないお客様が出る点、それに伴い、乗っていただけていたら頂くことができた運賃収入が得られなくなる点である。荷物を持っている方は、タクシーを御利用いただき、手ぶらの方であればバスを御利用くださいというような、キャンペーンを進めることも有効ではないか。また、一台当たりの面積を増やすことも混雑には有効であるが、接続バスの導入が難しいのであれば、オリンピックに向けて東京都で導入されると聞いている、フルフラットバスについて、その運用状況等の成果を検証して、導入を検討してはどうか。もちろん、国産では製造されていないため、コストが高いという面はあるが、考えても良いと思う。
- 人材確保に向けた取組を考えたときに、市バスの管理の受委託についても考え方を変えていかなければならない。

管理の受委託の導入当時は、民間側のコストが安かったが、この間交通局でも人件費等のコストを大きくカットされており、金額の差は小さくなっている。その結果、今の状況では、バス運転士がこんな給料ではやっていけないということで人材不足につながっているのが現実である。一般的な構図として、民間バス事業者は、自分たちの路線を守るのもしんどい中で、コミュニティバス等の受託もしなければならず、観光バスの運行等によって自社の利益を確保するチャンスが失われているということではないか。

今後、大阪万博も決まり、建設業のトラック運転士に人材が流れることが考えられるため、ますますバス運転士の人材確保は難しくなる。さらに、交通局が直営で運転士を募集すると、民間バス事業者から人材が流れ、民間バス事業者の経営がよりしんどくなるという部分も現実としてある。そのような影響により、5年後、民間バス事業者が管理の受委託を受けられないということになると、結局誰も幸せにならない。

これらのことを踏まえると、今ある市バスの車両数と運転士数で運営できる部分については引き続き直営で運行すればよいが、それ以上の部分については、航空業界のアライアンスのように、市バスとして御利用いただけるが運営するのは民営バスというように、路線の移管とまでは言わないが、新たな運営形態を考えてもよい。今後最も大きな課題となる人材確保を考えていく際に、市バスだけが利益を上げるのではなく、京都市内の民間バス事業者も含めてアライアンスを組んで、どの事業者も収益を上げることができて、それによって人材確保も可能になるという前提があつてこそ、管理の受委託が可能になるということを認識しなければならない。

- MMについて、地域で頑張っておられるところもあれば、そうでないところもある。仮に今後10年間で15億円くらい支出が増えるとしても、極端に言えば年7千万円ほどの赤字が出ている系統を3つ廃止すれば収支は取れることになるが、そうもいかない。本当に営業がしんどい系統もあるが、地域が真剣に考えてくださっているMMの取組については、今後も頑張ってください。

- 事務局：
- ICカードのうちスイカ等について、割引されていることを知らずに御利用されている方が多数おられることは、交通局としても課題と考えている。何ができるのかを考えていきたい。
 - バス一日券については、元々価格は700円としていたので、そのことを踏まえて検討していきたい。
 - 大きな荷物を持っている方に対しては、手ぶら観光の推進に取り組んでおり、引き続きJRや観光機関と連携しながら、課題を解決できるよう頑張ってください。

- 事務局：
- フルフラットバスについては、東京都がこの秋に東京オリンピックに向けて29両導入されている。導入されたバスは、スウェーデン製で、車内構造がフラットとなることから70名ほどの乗車が可能になると聞いており、我々としても注視している。ただ、コストが3千5百万円と、我々のノンステップバスが2千万円弱と比べて価格が高いことから、このコスト面をどう考えるのかということも重要である。

- 地域の皆様のMMの取組については、区役所を通じて参画しているが、我々としてもその取組が広がっていくことを期待しているところであり、今後も区役所や都市計画局と連携して、利用促進に取り組んでいきたい。

事務局： ○ 人材確保に関連して、管理の受委託の考え方を考えていくというお話であった。

京都市域では、中心部は主に市バスが運行していて、周辺地域は民間バス事業者が運行されているが、例えば、京都バスでは、市バスのIC定期券やバス一日券も御利用いただけるなど、市バスと変わりなく御利用いただける環境にある。京都市全域を一つのバス網と捉えたと、社局にかかわらず、市民の足としての役割を果たしているという現象が事実としてある。全体として人材不足が今後も続くと考えられる中、これを交通局だけで解決していくことはできないので、委員からの貴重な御提言を踏まえ、民間バス事業者とも意見交換をしていきたい。

委員： ○ 大型の手荷物に料金を課すことについて、そのような制度を導入しても実際には料金をとりづらいのかもしれないが、料金を課すことを「表示すること」に意味があるという考え方もある。例えば、大型の手荷物を持って乗車している人を見たら、周囲の人間は料金を払っているのだから仕方がないと気持ちが和らいで寛容になれるかもしれない。また、大型の荷物を持って乗車する場合にはお金を取られるのなら手荷物はコンパクトにしようとするなど、抑止力になるかもしれない。ヨーロッパでタクシーに乗ると、当たり前のように手荷物料金を取られることもあるので、外国の観光客の方も、理解してくれるのではないか。

- 御乗車されるお客様が少ない赤字路線に対して、小型バスを導入すればコストを減らせるのではないか。また、バスを運転する側にとっても運転しやすくなり、それならバス運転士になってもよいという人が出てくるかもしれない。

事務局： ○ 大型荷物の持ち込みに対して、横浜市において別料金を設定されているという例もあるが、料金を徴収できないというのが実態である。しかし、御指摘の「抑止力」であったり、「心が和らぐ」という効果はあると思われる。今後研究していきたい。

- 小型バスについては、京都市でも道路環境により小型バスでしか運行できないような場合に運用している。しかし、普通のバスでは定員が70名程度御乗車いただけるが、小型バスでは30名程度しか御乗車いただけず、1人の運転士が、また1運行でお運びできるお

客様が少なく、経営的には厳しい側面がある。そういったことを踏まえると、路線バス事業という事業形態ではなく、交通施策の一環として、コミュニティバスという形で小型バスの利点をいかして運用されていくべきものではないかと考えている。

- また、普通のバスで1台2千2百万円くらいするが、小型バスも、生産量が少ないために普通のバスと同じくらいの価格となるのが実状であり、小さいから安いというわけではない。

委員： ○ 過去に交通事業において規制緩和が進められた際に、京都の交通に民間事業者が参画するというような話が出たことがあった。その時に、周辺部を走る赤字路線を小型バスで運行したようなこともあったと思うが、現在では小型バスの運用を考えていないということか。

事務局： ○ 現在では、小型バスの購入コストは普通のバスとほぼ同じという状況にあることから、コスト削減対策として小型バスを活用していくことは考えていない。

- ただ、小型バスの運転しやすさという部分に着目して、バス運転士になろうとする方の心理的な障壁を取り除く一つの材料になるのではないかというお話については、車両の工夫や走行環境の改善、働きやすい職場環境を作っていくという他のテーマと併せて、参考にしていきたい。

事務局： ○ 平成14年の道路運送法改正により規制緩和が実施され、実際に新規参入の動きもあった。市バス会計が厳しい中、更に黒字路線で赤字路線を支える構造が崩れ、赤字路線が維持できない状況が想定された。そのため、有識者等で構成する交通事業審議会やバス事業を考える会が設置され、議論いただいた。その中で、民間並みのコストで運営してもなお赤字が生じる路線に対する「生活支援路線補助金」の創設や「管理の受委託」の拡大といった提言をいただき、具体化に至っている。また、小型バスやジャンボタクシーによる運行の検討も提言があり、実証実験を行った。その結果、小型バスについては、若干のコストメリットはあり、道路の走行環境によっては有効であることから、以降、拡充を図った。しかし、コストメリットがあまり大きくなく、積み残しの問題等もあり、大型バスから切り替えることは考えていない。

委員： ○ 観光客の増加により市民に負担をかけている現状を踏まえ、今回説明のあった厳しい財政状況も解決していくことができるが、それとは別に、今年10月から導入された「宿泊税」を活用するという手

段もあってよいのではないか。

- 少子高齢化や人口減少が進むという社会情勢の中では、人件費や経費が下がることは、当面は考えにくく、それならばお客様一人当たりの平均支払運賃を上げていくという方向にならざるを得ない。
- そうなる前に企業努力が必要であり、新たな収入を確保するという方向性についても、真剣に検討する必要がある。今、市内の様々な場所でホテル建設が進む一方で、住民にとっては住みづらくなってきているという声もあることを踏まえると、例えばバスの車庫の立体的な有効利用として住居の提供なども考えてもよいのではないか。民間からの資金をうまく引っ張りながら、資産を活用していければ、経営面でも有効な手立てになり得る。
- 地下鉄とバスの路線が重複しているようなエリアについては、地下鉄があるところはバスの路線を減らしていき、お客様を地下鉄に誘導するというように、地下鉄とバスを一体的に考えて、無駄をなくすという視点が重要である。
- バス一日券について、観光客の方があまりに使いつらいような仕組みに変えてしまうと、観光都市である京都にとって問題が生じるかもしれないが、例えば、朝方のラッシュ時など混む時間帯は使えなくするなど時間制限を行うような取組でも、バスの混雑に効果があるのではないか。
- 交通局全体のみならず、京都市全体で効率を考えていく必要がある。

- 事務局：
- 宿泊税の活用については、京都市内での混雑対策等の事業に活用するという目的で導入されており、交通局でも、宿泊税を充当できる事業については活用できるよう考えたい。
 - 資産の有効活用については非常に重要な視点である。バス営業所用地の立体活用については、いろいろな規制もあり難しい側面もあるが、どのようなことができるのか研究してまいりたい。

- 事務局：
- 地下鉄とバスの路線のあり方について、委員がおっしゃった考え方に基づき、地下鉄開業時に一定バスの路線を整理した経過がある。地下鉄とバスを有機的に使うということは重要な視点であり、これまでの市バスの路線・ダイヤの編成においても、できるだけ地下鉄や鉄道との結節を考えてきた。また、お客様を地下鉄に誘導するという考えは大切である。地下鉄・バス一日券も1,200円から900円に値下げをし、おもてなしコンシェルジュの案内でも地下鉄への案内に努めており、今後もしっかり取り組んでいきたい。

委員： ○ 経営ビジョンの策定に向け、この間、これまでの交通局の経営実績や、各委員の知見に基づき、審議を深めてきた。しかし、今回管理の受委託の契約更新により、想定を大きく上回る経費が増大するという状況となり、一時的に赤字になることは避けられず、財政目標を見直すことも一定やむを得ないと理解している。この原因は、人材不足という構造的な問題によるものであり、中長期の視点で、少し時間をかけてでも改善し、運営に必要なコストを賄える経営を実現し、持続的な事業運営を目指していくしかないと考える。経営ビジョンの期間中には収支の均衡を実現し、赤字を持ち越さないという目標については評価できるし、この目標実現に向け、しっかりと取り組んでもらいたい。

委員： ○ ICカードで適用されている乗継割引について、あまり知られておらず、利用促進に向けもっと周知を図るべきである。
○ バスの「前乗り後降り」方式の導入に当たっては、観光系統と普通の系統で乗り方の方式が違くと、順番を抜かされたなどのトラブルが生じることも考えられる。もし、観光系統以外の系統にも「前乗り後降り」方式を導入していくのであれば、観光系統と合わせてできるだけ早く進めたほうがよい。

事務局： ○ 「前乗り後降り」方式とそうでない方式のバスが混在して発着するバス停においては、前乗りの車両であることがお客様にわかりやすいように車両やバス停にしっかりと表示をさせて対応していきたい。また、「前乗り後降り」方式を全ての系統に拡大していくには、運賃が均一運賃であることが前提となるため、均一運賃区間の拡大にも取り組んでまいりたい。

事務局： ○ ICカードの乗継割引については、割引の制度があることを知っていて御利用いただくことに意味があると考えている。そういった視点に立って、ICカードの利用促進に向けてしっかりと取り組んでまいりたい。

委員： ○ バス運転士は、正規職員しかねないものなのか。パートのバス運転士というあり方を検討してもよいのではないか。
○ 女性運転士が少ないというのが現状であるが、子どもさんが学校に行っておられる時間帯だけ仕事をしたいという女性の方もいるかもしれない。また、他の委員の発言でもあったが、女性をもっと登用する発想があつてよい。男性職場といわれるようなところでも、そこに女性が入ることで、男性にとってもモチベーションが上がることもあると思う。

事務局： ○ 女性が働きやすい職場環境を作って、女性の参画を促すという趣旨からの御意見であるが、女性運転士の方は、男性運転士と同様の勤務をしていただいております。管理の受委託に入っておられる民間事業者においても、女性の登用率は交通局と同様に決して高くはないというのが実状であるとお聞きしている。

一方、例えば、コミュニティバスのような事業形態では、運行が日中に限定される形態が多く、早朝や深夜の勤務があったり、拘束時間が長くなるケースがある一般のバス事業者よりも、比較的働きやすい環境を整えることができるということもお聞きしたことがあります。路線の特性によっては、女性にとっても働きやすい環境になり得ると思う。他の事業者から、どのような事例があるのかということをお聞きしながら研究してまいりたい。

○ ただ、パートタイムの勤務について、我々公務員では、概ね週40時間勤務が一般的であり、その枠組の中では導入することはなかなか難しい。基本的には、正規職員と同じくらいの時間数で働いていただくことを前提に、その中でどのような時間配分ができるのかということではないかと考えている。

委員： ○ 岡崎を周遊しているループバスにおいて、その切符を使うと周辺施設で優待などのインセンティブを受けられるというような制度を運用しておられる。これをもっと他にも拡大して、定期券や一日乗車券でも、いろんな施設の優待を受けられるようにし、その券の付加価値を上げることを考えてもよい。周辺施設にとっても、そういったお客様にもっと来てもらいたいと考えるところは多いと思う。そのような仕組みで収益を上げることも検討してはどうか。

○ 赤字路線において、その沿線に企業があれば、その企業の従業員の方を対象に、実験として1か月間運賃を無料にすることなどにより、自家用車から公共交通への移行を促す取組などを試してもよい。最近の若い方は車を持たない方が多いので、そのような実験により公共交通へシフトしてもらえる可能性がある。

委員： ○ 新たな技術として、前のバスに自動で追従するバスとか、自動運転バスなどが登場してくるようになれば、そのバスには運転士ではないが管理する職員が乗って運行するという形態になるのではないかと思います。その場合には、大型二種免許を持っていない人でもバスの運行要員とすることができるというメリットがあり、人材不足に対する手立てになり得る。この10年で技術がそこまで進むかはわからないが、市バス事業が厳しい状況となっても解決策はあるように感じており、希望も持って、10年間の経営計画を作っていかなければならない。

- 委員： ○ 本日、皆様からの様々な御意見を頂いた。資料1の10ページにある、新たな財政目標の設定については、やむを得ないと考えられる。
- また、新たな財政目標を達成するために進めていく、更なる増収、運営コストの総点検、財政の安定化のための対策についても、皆様から幅広い意見を頂くことができた。事務局においては、本日の議論を踏まえ、答申案についての議論や経営ビジョンの成案策定に向けた検討にいかしてもらいたい。
- さらに、本日は、現在管理の受委託などの懸案が生じている市バス事業についての議論が主となったが、最終的な経営ビジョンの策定に当たっては、当然、市バスの話だけにとどまるのではなく、地下鉄も含めて両事業を一体的に捉えて、京都市の交通事業の経営を考えたものが、本経営ビジョンであるということを十分に留意してもらいたい。

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