

## 第1回京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会議事録

日 時 令和4年6月15日(水) 午後4時30分～午後6時30分

場 所 交通局本庁舎3階大会議室(京都市右京区太秦下刑部町12サンサ右京3階)

出席者(五十音順、敬称略)

### 1 委 員

井上 学	龍谷大学文学部教授
宇野 伸宏	京都大学大学院工学研究科教授
岡田 まり	立命館大学産業社会学部教授
小石 玖三主	社会福祉法人京都市社会福祉協議会会長
瀬戸 うた	市民公募委員
田中 千尋	NPO法人京都子育てネットワーク事務局長
塚口 博司	立命館大学名誉教授
徳田 せい子	市民公募委員
村田 雅明	京都商工会議所議員 株式会社アーキエムズ代表取締役社長
山本 篤彦	公益社団法人京都市観光協会課長補佐 京都総合観光案内所(京なび)副所長

### 2 京都市

京都市副市長

京都市公営企業管理者交通局長、次長、理事、  
企画総務部長、企画総務部計画推進担当部長、企画総務部増収増客担当部長、  
企画総務部担当部長、自動車部長、自動車部担当部長、自動車部九条営業所長、  
高速鉄道部担当部長、事務局(自動車部運輸課)

次 第

#### 1 開 会

- (1) 京都市あいさつ
- (2) 委員の紹介及び委員への委嘱
- (3) 交通局出席者の紹介

#### 2 委員長、副委員長の選任

- (1) 委員長の選任
- (2) 副委員長の選任

- (3) 委員長あいさつ
- (4) 副委員長あいさつ

### 3 諮 問

### 4 議 題

- ・市バスの御利用状況の現状
- ・今後の市バス路線・ダイヤの在り方に向けての検討課題

### 5 その他

- ・今後のスケジュール

### 6 閉 会

## 内 容

### 1 開 会

- (1) 京都市あいさつ（京都市副市長 鈴木 章一郎）
- (2) 委員の紹介
- (3) 委嘱状の交付（席上配布）
- (4) 委員会運営に関する説明（事務局）
  - ・配布資料確認
  - ・委員会の定足数を満たすことの確認
- (5) 交通局からの出席者の紹介

### 2 委員長、副委員長の選任

- (1) 委員長の選任  
京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会運営要綱第3条第2項に基づき、委員の互選により、塚口委員を委員長に選任
- (2) 副委員長の選任  
京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会運営要綱第3条第2項に基づき、委員長の指名により、宇野委員を副委員長に選任

### (3) 委員長あいさつ

昨年度末に経営ビジョンの改訂が行われた。本来であれば、この経営ビジョン見直しの中で、市バス旅客流動調査やお客様アンケート調査の結果を踏まえた議論が行われる方が良かった。しかし、コロナ禍で人の動きが大きく変化している可能性があるため、調査は延期されて昨年11月から12月にかけて実施された。今回の委員会は、その結果を踏まえて議論するものである。

需要に応じた路線やダイヤの見直しは当然のことである。委員の皆様方に忌憚のないご意見をいただいたうえで、今後の路線やダイヤの在り方を議論し、京都の公共交通をさらに持続的なものにすることが重要であると考えている。

需要を詳細に調べると、利用頻度がかかなり低い路線も出てくるであろうが、これらも利用者にとっては非常に重要である場合があるため、需要のみを見て直ちにサービス低下や廃止に繋げてはならない。調査に基づき、市バスの経営をより持続的にするためにはどうしたらよいのか、上手な運営方法を前向きに考えることが、今回の委員会での我々の役割であると考えている。こうした点に留意して、進行を務めさせていただく。

どうぞ宜しくお願いします。

#### (4) 副委員長あいさつ

新型コロナウイルス感染症という予期せぬ外乱によって、市バスも大変な状況に置かれているが、人々の生活の足や地域の活性化を担うという公共交通の役割は変わった訳ではない。

需要が減ったから即見直しを行うのではなく、利用実態や地域条件を十分考慮したうえで、今後のサービスの在り方について議論いただければと考えている。

どうぞ宜しくお願いいたします。

### 3 交通局から委員会への諮問

交通局長から委員長へ諮問文を読み上げ、交付

#### (1) 諮問事項

自動車運送事業における路線及び運行計画に係る基本方針に関する事項について

#### (2) 諮問の趣旨

京都市バスは市内バス輸送の85%を担っており、通勤・通学をはじめ、観光、文化など、市民の皆さまの暮らしと、多様な都市活動を支える重要な役割を果たしている。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、お客様数と運賃収入は大きく減少し、またテレワークなどの新たな生活様式の定着で、お客様数はコロナ禍前の水準に戻らないことが予想されることに加え、全国的なバス運転士等の担い手不足や車両等の設備の更新に多額の費用を要するといった課題もある。

こうした厳しい経営環境の中、交通局では一層効率的で利便性の高い路線・ダイヤ編成で、将来にわたって市民生活と都市活動をしっかりと支えていくことを目指し、この間のお客様のご利用状況の変化やお客様のニーズ等を踏まえ、今後の市バスの運行計画の基本となる方針を策定することとする。

本方針の策定に当たり、様々な観点から、京都市バスの路線及び運行計画に係る事項について、貴委員会の御意見を賜りたく、諮問いたします。

## 4 議 題

### 市バスの御利用状況の現状

#### (1) 事務局：資料の説明（資料5 1 ページ5 9 ページ）

- ・市バス事業の概要
- ・市バス路線・ダイヤ編成のこれまでの取組
- ・市バス路線を取り巻く状況の変化
- ・市バスご利用の主な特徴
- ・市バスの今後の課題

#### (2) 質疑応答

委員： 資料が分かりやすく、現状がよく分かる。利用状況にとどまらず、人口の増減や商業施設の立地などの事業を取り巻く社会環境がしっかり書かれており、今後の議論において有用である。公共交通は派生需要であり、周辺施設の立地や人口の変化に左右されるのは避けられない。市バスの側から、マンションや企業を誘致することまではできないが、都市政策に求めていくことは可能であるので、それらの点についてもこの場で議論していきたい。

委員： 路線について、核となる路線とそこから伸びる枝葉の路線というような構成にすることはできないか。同じバス停にバスが5台くらい並んでいることがある。資料5の54、55ページのお客様アンケート調査結果の乗継意向の結果は興味深い。一定時間内の乗継を無料とするなど、乗継を基本にするといいのではないか。

人口減少の中ではあるが、世界中からのインバウンドがあと2年すると多分戻ってくると思われる。2年後にコロナ禍前の水準まで利用が戻ることを想定し、初めて利用する人にも分かりやすいもっとシンプルな路線にしてはどうか。これまで使ったことのない新規の利用者も取り込めると思う。

委員： 路線やダイヤ検討における核心を突く意見を頂戴した。長大路線をどうしていくかは長らく議論されてきたことであるため、この点について事務局から説明を伺いたい。

事務局： 京都には玄関口である京都駅と四条通境界という2つの大きな目的地があり、その目的地に市内各エリアから便利に行きたいという声を踏まえ、今のネットワークが構築されている。

長い系統に対しては、起点と終点に目が行きがちだが、お客様にとっては乗り換えずに目的地に行ける、1回の運行の中でお客様の入れ替わりがあることは、事業者としても効率的な運行に繋がるメリットがある。そういった状況の中で、今の路線・系統となっている。

アンケート調査結果も含めて、この検討委員会で委員の皆様から色々な意見を賜ってまいりたい。

委員： 子育ての観点から意見を申し上げますと、妊婦を含めた現役世代の親子にとって、現状の市バス路線は、資料5の26ページにもあったとおり、妊娠の時期に

健診で行くような主要な病院の近くを通っているところが大変有難いと感じる。妊婦はお腹が大きくなる前から自動車の運転が危なく、自転車の運転もだんだんと難しくなるため、公共交通機関に助けていただけるのは重要な点である。子連れで出かける点では、地下鉄は動物園や宝ヶ池公園、京都御所などの行きたいところが沿線上にあるため、ありがたいと思う。

一方で、地下鉄は路線が限られているため、駅から外れた地域では利用が難しい。バスは、混雑時に小さい子どもを連れていくと、子どもが騒ぐ、席に座れないと危ないことを考えると、親としてはバスを積極的に利用するモチベーションが上がりにくい。そのため、混雑状況が分かるアプリがあればよい。バス路線に詳しくない場合、次に来るバスが目的地に行くのか分からず、子連れでは次のバスまで待つのも大変であるため、混んでいても到着したバスに乗ることが多い。また、環境定期券制度は、経済的に優しく、環境への配慮も優れていると思うが、子育て世代でもこの制度を知らない人が多いため、さらなる周知によって利用に繋がるのではないか。

バスに乗ると地域の方が子どもや母親に話しかけてくれるため、子育て世代にとってバスは地域に入るきっかけとなり、コミュニティ形成の大事な場となる。しかし、ベビーカーが倒れたりするなどで、肩身が狭い経験や冷たい言葉を掛けられた経験があると、怖いという理由からバス利用を控えるという声があるため、風土づくりが大事である。

また、交通局の課題である担い手の確保にも関連する可能性がある。職業選択のきっかけの一つは、子ども時代の体験であるが、子どものうちにバスに乗らず、バス運転士のカッコよさを知ることがなければ、バス運転士が選択肢に浮かばない。そういった悪循環も生まれてしまうため、子連れでも利用しやすくする取組を積極的にすることも大事であると思う。

委員： 社会福祉の専門として意見を申し上げますと、いろいろな社会状況も踏まえた調査を実施していただいておりますが大変良かったと思う。高齢化が進む中、高齢でも元気な方はいるが、高齢になるに連れて病気になる確率や障害を持つ確率が上がり、また運転免許を返納する場合もあることから、公共交通機関は高齢者や障害者にとって非常に大事なものとなっている。

障害者や介護が必要な方は、バスの乗り降りが大変で非常に時間がかかるが、これに対して若い人から冷ややかな目を受けることがある。早く安全に到着することや混雑の緩和も大事だが、乗り降りに時間かかる人が今後増えていくことも考慮してダイヤを組んでもらえたらと思う。かつて重度の障害者は、施設や病院で暮らすことが多かったが、近年は人権への配慮から、施設を出て地域で普通に暮らすことを保障する向きがある。車いすのようにサポートが必要な利用者に対して、時間的な配慮や、バスや地下鉄を利用しやすい環境づくりが重要である。高齢者や妊婦、障害者にとって優しい文化・風潮がある地域にすることが重要であると思うので、この点についても今後検討いただきたい。

委員： 少子高齢化で高齢者がどんどん増えてきているが、高齢の方は外へ出かける機会が少なくなると、フレイルになってしまいやすくなるなど健康上の問題が出

てくる。これを防ぐうえでは、やはり公共交通機関をどう上手に利用できるかということが大事だと思う。

しかし、免許を返納する場合でもその直前まで車に頼りきりで、急にバスに手段を換えてもよく乗り方がよく分からないという人が多いのではないかと思う。自分も最近バスをうまく乗り継げるようになって、ようやく、こんなに便利なものはないと感じるようになった。

目的地まで乗り換えずに行きたいというのは日本的な考え方かもしれないが、直通しない系統でもとりあえず乗って、先のバス停で異なる方面から来るバスに乗り換えれば、早く到着できるというようなことがあまり周知できていないのではないか。例えば、私は京大病院から四条河原町へ行く際、直通する系統が来なければ、知恩院前で岡崎方面や丸太町通から来たバスに乗り換えるようにしている。こうすれば、目的に早く行くことができる。乗り換えるバス停も、のりばが狭い東山三条や、乗り換える時に四条通を横断して移動しないといけない祇園ではなく、屋根があり待ちスペースも広い知恩院前を利用している。乗り換えるという手間はもちろんあるが、このように上手く利用できれば、こんな便利な乗り物はないと思う。これから高齢者が増えていくことも考慮すれば、高齢の方にこういった上手な利用の仕方というものをPRできればよいのではないか。

委員： 乗継は必ずしも常に不便なものではなく、適切な乗換え環境を用意すれば、逆に便利な場合もある。交通局だけでなく市全体としてモビリティ・マネジメントを推進しているところだと思うので、今後、情報発信、周知や合意形成のあり方についても、議論できればと思う。

委員： 大学生として、また市内の主要観光地で案内業務をしている“おもてなしコンシェルジュ”としての視点から意見を述べたい。私自身が学生として市バスを利用してよいと思う点は、やはり通学時にバスの本数が多いことで、大変ありがたいと思っている。また、京都市内を観光するとき、1乗車230円は安いと感じる。市外から来た友達にも安いと言われることがある。短距離ではあまりお得感がないが、例えば、京都駅から上賀茂神社までの長距離を乗っても230円というのは安く感じる。また、昨年バス1日券がJRバスでも使えるようになり、利用の幅が広がったことはよいと思う。

“おもてなしコンシェルジュ”の活動で接客時にお客様から言われる市バスのよい点は、利用できる交通系ICカードが多いこと。関東など遠方からの観光客もバスを気軽に利用できる。また、清水寺や祇園といった観光地へご案内することが多いが、京都駅からそれら観光地へのバスが8～9分間隔で出ているので、バス待ちの長い列ができていく状況でも、運行間隔を伝えればバスを待つという判断をする観光客の方も多し。逆に、今後変えていけばよいと思う点は、資料中にも課題として書かれていたが、市民と観光客の調和である。これについては、京都市民、観光客の双方から意見をもらうことが多い。特に、100号系統の運休中は、市民からは普段利用している206号系統が混雑していて乗れない、観光客からは206号系統に乗らざるを得ず選択肢が狭まっていると、多くの意見をもらった。100号系統の運休は、案内活動をしていても困るところがある。ま

た、修学旅行生に関してバスガイドの方から話を聞いたことがあるが、これまで急行系統を利用するプランを立てていたが、運休によって循環系統のみで回ることになり、回れるはずだったスポットに行けなくなっているケースがあるとのことだ。

また、これまでも意見が出ていたが、インバウンドをはじめ車内で大きなスーツケースを持っている人がいる。駅前で見えていても、子どもがぶつかってしまうなど少し危ないと感じる。スーツケースを持つ方への対応も必要ではないかと思う。

委員： 他の委員からも話があったとおり、観光客、市民が利用する系統の棲み分けが大切だと感じている。観光系統については、現在、インバウンドをはじめ観光客がコロナ禍の影響で減少しているため、再開を想定しつつ休止されている状況だと認識している。前乗り後降りの導入によって乗降時間が短縮されたと聞いているので、今後も利用しない手はないのではないかと考えている。観光客には、大きな荷物を持っている、乗り方（前乗り・後乗り等）や支払方法（釣銭が出ない両替方式）を把握していない、1日券を利用していても初回利用時はカードリーダーに通すため乗降に時間がかかる、旅行に来ているので、少しテンションが上がってしまって騒がしい人がいるといった特徴がある。こうした点を踏まえると、やはり市民と観光客の棲み分けができればよいのではないかと考える。

観光系統は運行本数が少ないと利用しづらいと思うので、本数を確保した方がよい。100、101、102号系統をミックスしたような、京都駅から二条城、金閣寺、京都御所、出町柳、銀閣寺、祇園、清水寺を巡って京都駅に戻ってくるような、主要観光地を循環する系統が土曜・休日や観光シーズンだけでもできたらと思う。シーズンには京都駅から清水寺への需要が増えると思うので、臨206号系統などでカバーすればよいと考える。

また、年間を通して、バスの輸送力には限界があると感じる。春の桜や秋の紅葉の時期には、京都駅のDのりばはかなり混雑し、増発によってかなりの高頻度で運行されていても、なお乗り切れない状況があるので、鉄道利用も促す案内が必要だと思う。現在、オフシーズンに限って販売している「歩くまち・京都レールきっぷ」を通年で販売できるようにならないか。例えば1泊2日で訪れる方が、1日目は鉄道だけで回れる観光地に絞って、2日目はバスで向かう観光地へというような予定を組むといったことも考えられる。

また、分かりやすい、利用しやすい系統の案内も必要だ。循環系統の時計回りと反時計周りは、京都駅前であればのりば番号で区別できるので誤乗が防げるが、途中の停留所から乗車する場合、どちら方面へ向かうのか分かりづらい。他の地域で行われているような、右回り・左回り、行き先をコース名にする等の案内をしてはどうかと思う。また四条通経由と五条通経由がある5号系統も、案内が難しく誤乗が発生している。四条通を経由する系統を減らすために五条通経由にしているのであれば、全て五条通経由にしてもらった方が、案内上、また誤乗を防ぐ点からよいと考えている。また200番台系統のうち205号系統のみ循環せず、京都駅に到着後、九条車庫へ向かってしまうため、京都駅を跨ぐ利用では乗り換

えが必要になる。乗務員さんの交代の都合で入庫する便も必要だと思うが、循環便もあったら使いやすいのではないか。

委員： 私は家族でバスを利用している。小学4年生の息子は、市バスの運転士になりたいくて、1日券を使って1日中バスを乗り倒すほどバスが大好きだ。しかし他の委員も言われているとおり、子連れだとバスではなく自家用車で移動される方が多い。その理由として、座れるかどうかの問題が大きいと思う。最近1人掛けシートが増えていると感じる。多くの人に乗れるようにするための工夫だとは思いますが、子連れとしては2人掛けで座れた方が嬉しい。また、家族で出かけるとき、人数分の運賃は高く感じられ、それなら駐車料金を払って車で行こうとなってしまう。他の委員が指摘されていたように、環境定期券制度で家族が定期券を持っていれば土休日は安く利用できることをもっとPRすれば、家族連れの利用が増えるのではないかと思う。

観光客についても話題に上がっていたが、観光客の方には地下鉄との併用を案内して、市民が市バスに乗れるようにしてほしい。観光シーズンになると満員で市民が乗れないことがある。使いたいのに使えないという経験を一度してしまうと、もうバスに乗らないでおこうとなってしまうと、子育て世代の友達から聞いたことがある。

また経営危機を乗り越えていくという点では、どういった利用をターゲットに増加させていくかを定めた方がいいのではないか。今回観光利用が大きく減り打撃を受けたことを考えると、安定した継続的な利用が見込める市民がターゲットではないか。

委員： 資料5は、体系的にまとめられていると思うので、これに基づき質問や意見を述べたい。まず、これまでの交通局の取組に対して、一度評価を行うことが必要だと感じた。例えば、8ページにある利用者数を10ページにある走行キロ数で除した走行キロあたりの利用者数は、平成26年以降少しだが増加してきており、ネットワークやダイヤの充実を図った結果として、利用者が増える傾向にあると確認できる。これはひとつ重要な点だと考えている。

また、41ページの利用者数を見ると、令和元年から2年にかけて、お客様数は大きく減っている中、敬老乗車証等の利用はほとんど減っていない。これは高齢者にとってバスは不可欠だと確認できるデータではないか。乗継についても、乗継をする人はあまりいないのではないかというイメージを持っていたが、46ページを見ると、バスからの乗継やバスへの乗継は多い。どういったエリアや路線でバスからバスへの乗継があるのか、その背景は何かを捉えられれば、乗継利用も増やすこともできるかもしれない。そういったヒントになるデータだと思う。

48～49ページに掲載されている系統毎の旅客数は、重要であるが、一方で、一人歩きすると危険な資料だと思う。利用者数が少ない系統であっても、どういう属性の人が利用しているのか、どのようなエリアを走っている系統なのか、駅からの距離はどうか、運行頻度やパターンダイヤ化されているかも踏まえながら、利用者数が少なくても、必要などころは必要だというような議論をしていかなければならない。



委員： 資料で、旅客流動調査結果は昨年末と平成24年のものが比較されている。平成24年はインバウンドが急増する前であるが、この平成24年と今回とを比較すると、利用者は減ってはいるもののそれほど大きく減っていない。つまり、インバウンドを除けば利用は大きく変化していないということだと思われる。

また、52ページに掲載されている利用が減少した理由についてのアンケート結果をみると、テレワークやリモート授業になったことの影響より、自ら自粛したなどの自粛というワードが理由となっている。一般市民や近隣の人たちがどの程度戻ってくるのかを考えるうえで、注目すべき内容だと思う。

また全体として利用者が減っている中で、通勤目的の旅客数は、テレワーク等により減って当然であるが、実際には逆に増えている。この点をどう解釈するのか、もう少し深掘りする必要があると思う。詳しい要因が分かれば教えてほしい。

委員： 京都市内で大きく変わったことは、JR桂川駅が一つの核となりつつあることであり、路線やダイヤを考えるうえでは重視される場所であろう。駅周辺の人口も増加しているので、注目すべきだろう。

これまで系統毎に等間隔化が進められ分かりやすくなってはいるが、丸太町通、五条通、九条通などで、複数の系統が同時に来るケースが散見される。それら系統間の運行間隔を調整できれば、本数を増やせずとも実質的な増便になる。あちらを立てればこちらが立たずという難しい点はあるが、複数系統間でもダイヤ調整ができるとよい。また、民間バス事業者との協調が進められているが、四条烏丸からの市バス11号系統と京都バス73系統のような民間バス路線が並行する区間で、運行間隔をうまく調整できれば、同様に本数を増やさずとも乗車機会を増やすことができよう。

系統の分かりづらさについてだが、郊外に住んでいる人にとっては四条河原町周辺への路線と京都駅への路線を知っていれば、他は分からなくても困らないことが多いので非常に分かりやすい。しかし観光客にとっては難しいだろう。“おもてなしコンシェルジュ”の説明をはじめ、アナログな対面での案内も重視される一方で、デジタル社会に適応していくことも必要だ。GTF Sデータが整備されていると聞いているので、その公開や活用を進め、わかりやすい検索による移動が進むことで系統の複雑さによる問題はクリアしていけるだろう。

お客様アンケートの乗継意向の設問では、単純な質問にせざるを得なかったためとは思うが、乗車時間や、都市のサイズが考慮されていないことが課題だ。乗車時間が2時間を超えるような移動であれば、1時間に1本の直通系統しかないより、乗り換えてでも30分に1本あったがよいと思う。しかし、30分もバスに乗れば目的地に着くような小さい京都のまちで、その間に乗り換えが発生するストレスがどの程度かについての慎重な議論が必要だ。例えば、四条烏丸から太秦天神川へ来る際、バス1本で来るのと地下鉄を乗り換えて来るのとでは、所要時間に大差がない。乗換の待ち時間が10分だとして、たかだか10分だと思われるかもしれないが、10分もあれば、バスなら3ブロック程の距離を移動できよう。また、乗継の際、降車したバス停から交差点を渡って移動しなければならないストレスもある。これらを踏まえたうえで検討していく必要がある。今回の

旅客流動調査結果でバス同士の乗継が増加しているとあったが、その理由は、他の委員からの話にあったような上手な乗換利用者が増えているとともに、直通するバスを逃して、渋々乗り換えて移動している人が増えていると想定されるが、データの解釈を今後検討する必要がある。

非常に詳しいデータが得られているので、OD等から系統別のカルテのようなものを作成し、系統毎の特性を捉えられれば、我々も議論しやすくなると思う。

委員： 私の住む西京区では、市バスに乗りたくても、阪急バス、京阪京都交通や京都バスの路線があるために市バスの路線がない、つまり京都市民でありながら市バスに乗れない地域がある。民間バスから市バスに乗り換えるということもなかなかできないので、市内中心部まで一貫したバスが通っていないという問題は、今後考えていかないといけないと思う。また、民間バス路線との関係で、どこまで行っても均一230円ではなく途中から値段が変わるという問題もある。西京区にはこうした色々な問題があり、これが市バス離れに繋がっているのではないかと心配している。

事務局： 観光に関する話題が多く出ている。コロナ禍でこのような状況に陥っているが、交通局の経営を大きく建て直したのもまた、インバウンドをはじめとする観光需要だったという経緯がある。一方で、多くの方が訪れ、いわゆるオーバーツーリズムという問題が生じ、市バスでは激しい混雑やお客様が乗り切れない状況などが生じ、市民には迷惑をおかけした。委員から、2年後にも観光客が戻るといった話があったが、私どもも観光と市民生活との調和に交通局としてどう寄与していくかに非常に重大な関心を持っている。今日も早速ターゲットや市民と観光客の棲み分けに関するご意見があったので、このような観点も掘り下げていただければありがたいと思う。

事務局： 市民、観光客、高齢者、家族連れなど様々な方に利用いただいている中、これまで、路線や系統のあり方だけではなく、車両自体に対しても取組を行ってきた。経営状況が厳しい時期から車両のバリアフリー化を進め、平成30年の時点で、全車両を車いすでも乗車できるバリアフリー対応とした。シニアカーでも二人乗りベビーカーでも、とにかく色々な方に乗っていただけるように努めてきたところだ。座席についても、観光客の増加への対応として1人掛けシートを増やしてきたが、今年度導入車両では、2人掛けシートに一部戻すなど、状況に応じて対応している。

委員から指摘があった乗継についても、アプリでは検索しても大きな交差点での乗換が案内され、委員がされているような乗換は出てこない。実際は、大きな交差点の停留所の1つ前の停留所で乗り換えている。市民の皆様の利用の在り方も踏まえながら、引き続き色々なアイデアをもらって、実現できるところは実現したい。

委員： 今回の資料は、非常に重要な内容を含んでいる。他の委員からも話があったように、路線毎のカルテのような形でデータを整理いただいて、利用実態、課題、必要性をデータに基づいてまとめていければよいと思う。委員からはサービスの改善や柔軟な対応についての指摘もあったが、車両、運転士、車庫スペース等の

制約がある中では、民間事業者との協調が解決策の1つかもしいない。市民と観光客の調和は、交通局だけでは解決が難しい問題も多い。

路線や乗換の分かりにくさ、混雑などの問題に対しても様々な意見があった。ない袖は振れないという状況だと思うが、IT化を一層進めていくことは必要だと考える。車内の混雑状況が把握できるようになれば、お客様の利用状況も手に取るように分かるようになり、ダイヤの見直し等柔軟な対応にも繋げられるのではないか。チケットのIT化も将来的に考えていく必要がある。現金や紙の回数券は便利だが、着札などの後処理も結構大変ではないかと思う。利用者にとっても便利、経営側にとっても情報を活用しやすくなり、また、事務作業を簡略化できるなどメリットがあるので、検討対象として含めてもらえたらと思う。

委員： 複数の委員から乗り継ぎに関する議論をいただいた。座れるなら多少時間がかかっても乗り換えずに行きたいという要望が市民には多いと昔聞いた覚えがあるが、そういう地域特性があるとしても、乗換が徐々に受け入れられるようになってきたのではないかと思う。乗り換えずに1本で行けた方がいいのは当然だが、乗換についてもきちんと考える必要がある。今回はバスが中心の議論だが、地下鉄をはじめ、鉄道との連携を考えることも必要になってくると思う。高齢者、子育て世代、身体の不自由な方への対策も当然必要であり、十分に考えていく必要がある。またIT化も、全てがいいとは思わないが、うまく技術を活用することで克服できる点もあるはずだ。

交通はあくまで派生行為であり、まちづくりに関連する部分に行動の本質がある。他の委員から指摘があったJR桂川駅周辺をはじめ、まちづくりと関係した内容をきちんと議論していくことも必要だと思う。

最後に、インバウンドも含めて、コロナ禍以前の水準にどこまで利用が戻るのか。在宅勤務などがある程度増えてきて、需要が減っていると思っていたが、今回の資料によれば想定したほどではなかった。そうであれば、必ず需要は戻ってくると思う。人は知らない所へ行ってみたい、体験してみたいという欲望にかられた動物だと思うので、うまく事を運べれば、コロナ禍以前の水準に近いところまで利用が戻るのではないかと思う。今後、利用が以前に近い水準まで戻ったとき、同じように混雑が戻ってきて大変というようでは長期的な展望がない。ある程度インバウンドも戻ってきて混雑が生じる恐れもあることを見込んで、議論していきたいと思う。

今回、委員の皆様から多様な意見を頂いた。その全てに応えることはできないまでも、議論のキーワードを多く出していただいたので、事務局はこれを整理したうえで第二回につなげてもらえたらと思う。

## 6 閉 会

- (1) 委員長から閉会のあいさつ
- (2) 事務局から2回目の審議予定内容の説明
- (3) 閉 会