

第2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8月31日（水） 午後2時30分～午後4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
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

京都市公営企業管理者交通局長、次長、理事、
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）

内 容

1 開 会

- (1) 出席者確認
- (2) 進行の確認、会議の公開等について

2 議 題

中心部と周辺部でのご利用の特性について
各エリアの系統のご利用状況の特徴について

- (1) 事務局：資料の説明（資料 1 ページ～49 ページ）

- ・第1回検討委員会の主なご意見から
- ・市バス路線・ダイヤの現状分析
- ・現在のご利用状況について
- ・効率的な運行に向けた現状把握
- ・市バスの路線・ダイヤの現状のまとめ

(2) 質疑応答

委員： 資料3ページをみると5つの章に分かれている。1～4章は旅客流動調査をはじめとする実態調査の結果を客観的に分かりやすくまとめたものである。一方、5章は現状把握を踏まえて今後どのように取り組んでいくかを示したもので、事務局の思いも含んだものであると思う。どの部分からでもよいので、ご発言をいただきたい。

委員： 中心部の利用者数が75%を占めているということだが、想像より多いという印象を持った。利用者数のうちこれだけ多くの方が中心部で利用しているのであれば、やはり中心部のみをシンプルに往復する系統を設定して、周辺部へはその系統から乗り継ぐ、乗継ありきの体系を考えてもよいのではないか。同じ区間を様々な系統が運行しているのは、とてももったいなく感じる。

また、前回の検討委員会以降バスに乗るようにしている。以前から遠方へ行く際には、経路検索アプリを使用していたが、市バスにもあることを最近知った。はじめ「京都市バス時刻表チェッカー」というアプリを使ってみたところ、市バスのみが対象だった。鉄道も含めて調べられるものがないかと見てみると「バス・鉄道の達人」があり、これは便利だと思った。地下鉄や阪急なども含めて乗り継ぎ方が検索できる。路線や最短経路が分かるのは、どれに乗ればいいのか分からないというような観光客にとってもメリットがあると思うので、観光客へもさらに広めてはどうか。私が使っているナビタイムのプレミアム機能はさらに高度で、この区間だけタクシーを使うと早く移動できる等の案内までしてもらえるが、このような機能は、限られた時間で移動する観光客に有用だと思う。「バス・鉄道の達人」もとても良いと思うが、アプリを広めていく上ではブラッシュアップも図る必要があると思う。

営業係数も今回の委員会ではじめて知ったが、有効に使える指標だと思う。単にこれに基づいて赤字路線をやめるべきという意味ではないが、黒字路線が分かっているのであれば、そこへ力を入れるなどは可能ではないか。また乗継を前提とする体系にすれば黒字が増えるのではないかと考えられる。

委員： アプリは様々なものが提供されているので、ぜひご認識いただきたい。またバスにもできるだけ乗っていただき、そのご経験を踏まえたご意見をいただけるとありがたい。事務局には、今一度これだけ充実したアプリがあるということを宣伝してほしい。

事務局： 経路検索アプリは、昨今、民間事業者も含めて様々なものが普及している。交通局でも、路線やダイヤの情報を整備しオープンデータ化して、そういったアプリ等の事業者に活用していただける環境づくりを進めているところである。早

く行く、安く行く、あまり詳しくない方に向け、乗換が少ないものなど様々なニーズに合わせたサービスが増えてきているが、より便利なサービスを使っただけよう、私どもも事業者として情報提供の準備を進めている。

委員： アプリについては我々も積極的に支援してきたところだが、様々な事業者がおられるなかで、各事業者が手持ちのデータをオープンにすることへのハードルもある。情報をうまく伝えることで、速く安く行ける経路などの適切な選択に繋がると思うので、事務局でもご意見をしっかりと受け止めて頂きたい。

委員： 大学生の立場から発言したい。25ページにある中心部から周辺部への移動で大学最寄りバス停での降車が多いという指摘は、自分も大学生なのでよく分かる。授業前後の時間帯は、始発停留所である大学最寄りバス停で、大学生だけで満員となり、混雑によって途中停留所から住民の方が乗れない状況が見られる。学生利用も大きな収入源の1つだとは思いますが、日常生活で利用をされている住民の方から不満もあるのではないかと感じた。授業前後は便数を増やしてもらっているし、最近は京都バスと連携されていることも知っているが、もっと強化していただきたいと思う。

また8月は大学のオープンキャンパスの開催が集中しており、市内様々な場所で実施されている。おもてなしコンシェルジュとして京都駅で活動していた際、立命館大学へ向かう50号系統で乗り切れない状況が見られた。オープンキャンパスへ向かう利用者が大半ではあるが、二条城や北野天満宮への観光客も乗車される系統でもあるため、観光客の方から混雑に対するご意見もいただいている。臨時バスが出ていたことも知っているが、オープンキャンパス時にはさらに増便する必要があるのではないかと感じた。また50号系統とJRバスは京都駅から立命館大学へ向かうので、JRバスと連携を図れば、混雑緩和にもつながるのではないかと感じた。

委員： 混雑が大きな問題となっていた以前のような状況になるのはもちろんよろしくないが、現状を考えるともう少し需要を増やしていきたいという思いもある。今のご発言は、今後インバウンドが戻ってきたときに、また以前のような大混雑になるのは良くないので、その対策を考えておく必要があるという趣旨か。

委員： 現状でも観光客はかなり増えてきている実感があり、海外のお客様も見かけることが多くなった。状況を踏まえて早めに手を打った方がよいのではないかと感じている。

委員： 子育てや親子連れの立場から発言したい。41ページでは、洛西エリアや南区の南西部、南東部が、運行本数に対して利用者が少ないという説明がなされている。しかし人口に占める子どもの割合は、西京区が最も多く、次いで南区である。つまり子供の割合が多い地域で、利用者に対して運行本数が多い状況にある。収益との兼ね合いが難しいことは理解するが、市民生活の足として運行いただく市バスには、子どもの割合も見て運行本数を検討いただきたい。また前回は発言したように、子ども連れには混雑したバスに長時間乗ることは負担が大きいので、運行本数が多いのはありがたい。また、将来バス運転士になりたいと思うきっかけづくりとして、子どもが多い地域でバスや運転士の姿を目にする機会を増やし

ていただくとよいと思う。

委員： 41ページ、42ページを作成するにあたって、子育て世代の人口の多寡は考慮されているのか。

事務局： 今回の資料でお示ししているのは、現在のバス利用者数と便数で比較したものである。ご指摘の人口構成の視点については、ご意見をお預かりし検討していきたい。先ほど委員からご指摘があった混雑について、京都は大学のまちということで学生の方のご利用が多く、これから大学を目指す方が来られるオープンキャンパスの際も含めて移動の快適性は重要だと考えている。また対面授業が増えてきている中で、ご利用状況に合わせて開講日のみ運行便に加えて臨時便も運行しているが、今後さらにバス停の状況を拝見し、輸送力が必要な部分は頑張って工夫していきたい。

委員： 西京区に住んでいるが、洛西地域は少子高齢化が進んでいる状況で、ぜひ若い方に住んでいただきたいという思いがある。

視点の一つとして、例えば市立病院へのアクセスを検討してはどうかと思う。高齢になると病院へ通うことがどうしても増えてくる。京大病院や赤十字病院など大規模な病院へ行けるバスがどれだけあるのか。高齢者が通院や買物しやすい路線を考えることが重要ではないか。利用のあり方が従来と変わってきていると思うので、通勤通学だけでなく通院や買物のことも考えていく必要があるのではないか。

委員： 通院に関する市バスサービスの状況について、分かる範囲で事務局から回答いただけるか。

事務局： 通院や買物へのニーズは高いと認識している。京大病院、府立医大病院、市立病院など大規模な病院近くへの運行本数は一定数確保しているところではあるが、ご示唆を踏まえご利用状況をしっかり見つけめながら、そういった視点でも掘り下げて見ていきたい。

委員： バスを生活の足として利用している立場から、便利さとは何かと考えると、待ち時間の短さだと思う。待ち時間は10分未満が理想で、15分くらいだと少し長く感じる。乗換をして早く行きたいところだが、子連れだと乗換は大変である。乗換をして早く行くこともできる一方、乗換なしで一本でも行けるような、利用者が利用目的や天候に応じて選ぶことのできる、選択肢が多い路線・ダイヤが良いと考えている。

洛西地域はバス利用も人口も減少しているとのことだが、民間バスとコラボして、例えば共通定期等ができるとういのは良いのではないか。結構な本数が走っていると思うが、市バスの運行本数を減らしても、共通定期で民間バスも利用できるようにして、利用できる運行本数がトータルで変わらなければ、利用しやすくなるのではないか。

また通勤目的と買物目的の利用が増えているとのことだが、買物利用の方にも定期券を買ってもらえれば収入の確保に繋がると思うので、定期券の割引率を上げるなどして購入者数を増やすことも検討できないか。

委員： 乗換は場合によっては有効だが、子連れの場合には乗換なしに1本で行ける

系統も重宝しているというお話をいただいた。乗換を検討する場合にも、こうした多様な利用者への対応・配慮が必要である。

また、洛西地域における民間バスとの連携、買物目的の利用への工夫などについてもご意見をいただいたので、事務局からコメントいただきたい。

事務局： 乗継については、直通する系統の待ち時間が長い場合に一旦途中まで行って乗り換えるなど、お客様のニーズに応じて様々な利用をいただいていると認識している。やはり乗換なしに行きたいというニーズにどうお応えするか、急いで帰りたいという方にどのようなご提案ができるのかと考えながらご意見を聞いていた。

洛西エリアについては、市バスを含めて4事業者が運行している。全国的に公共交通事業者がコロナ禍を受けて苦しい状況にある中で、地域にお住まいの方にとって持続可能な仕組みを構築し生活の足を確保する必要がある。洛西地域については地域公共交通会議が設立されたところであり、その場での議論も通じて考えてまいりたい。

事務局： 定期券はヘビーユーザー向けに設定しており、先ほどのご意見にあったミドルユーザーは回数券を含め様々な乗車券を上手に利用いただきたいと考えているが、乗車券のあり方については今後検討していきたい。

委員： 前回も鉄道利用を促す発言をした。今回の資料の49ページにも「鉄道とバスをうまく組み合わせた利用を促す」と書かれているが、このPRはぜひ進めていただきたい。観光客も徐々に戻ってきており、春秋のシーズンには混乱が生じる懸念がある。春秋の繁忙期には、歩ける所は歩く、長距離のバス利用は避けて鉄道利用を組み合わせることを促すなど、案内の仕方を切り替えている。また「地下鉄・バス1日券」の利用も促している。例えば京都駅から金閣寺は市バスで40～50分だが、繁忙期は所要時間が読めないため、北大路駅でバスに乗り換えるルートを勧めている。混雑時には代替ルートの提案を積極的にしてはどうか。京都駅から嵐山についても、バスだと1時間程度かかるがJRでは約20分である。京都駅から伏見稲荷も市バス南5号系統ではなくJRを、四条河原町から嵐山も阪急を利用すればスムーズである。交通局にとって他社への誘導とはなるが、繁忙期だけでも行うことで、観光客と市民の棲み分けに繋がるのではないかと。

委員： 地下鉄との連携は当然ながら、今、ご指摘にあったように、通年ではなくとも繁忙期には他社との連携を行うことは、市全体としてみればプラスになるのではないかと思う。現時点での事務局での考えをお聞かせいただきたい。

事務局： 鉄道とバスを組み合わせたルートの案内は以前から行っており、観光客が大きく増加した5～6年前からは、例えば、金閣寺へは「地下鉄・バス1日券」を購入いただき地下鉄からバスへ乗り継いでいただく誘導案内を強化していた。他社との連携についても、金閣寺へは円町駅でバスへ乗り継いでいただく、秋の紅葉の時期には南禅寺へは山科駅でJRから地下鉄へ乗り継いで蹴上駅へ向かっていただくなどの案内にも力を入れてきた。バスの利便性の高さから浸透には時間がかかっているが、続けることで周知できると考えているので、引き続き力を入れて進めていきたい。

委員： 34ページと35ページで乗継の話がでていますが、バス同士の乗継が多い理由を考えると、利用者は乗り継ぐことを前提に使っているというよりも、結果的に乗り継いでいるのであろう。例えば四条高倉から七条大宮へ向かう際、207号系統を使えば乗継なしで行けるが、207号系統が発車してしまった直後であれば、別の系統でとりあえず四条大宮まで行って乗り換えようとなる。つまり、初めから乗り継ぐつもりではなく、直通で行ける方がいいけれども、待ち時間が長い場合には仕方なく乗換をしていると推察される。このような中で、乗継前提の路線にした場合は、利用者から不満が噴出すると思われる。73号系統を利用することも多いが、郊外から中心部まで長距離の利用が多い。もし、西大路通で乗り換えるとなると、利用者から不満が出るだろう。観光客についても同様の理由で、乗換がなかなか浸透していないと推察され、まだまだ直通志向は高いと思う。かつての大阪市営バスが、幹線・支線の乗り継ぎを前提として乗継後の運賃を無料にするゾーンバス制度を実施したものの、元の体系に戻したという事例は参考になる。月に1～2回しか使わないライトユーザーは待てば直通する系統を利用でき、ヘビーユーザーは必要に応じて乗換が選択可能という現在の形は、妥当であろう。その間のミドルユーザーについては、1日券が24時間券化されれば、うまく使ってもらえると期待される。

また路線のあり方を考える上では、駅へのアクセスの再検討に早急に取り組むべきである。前回委員会でも言及したが桂川駅については、まちが大きく変化している。13号系統を桂川駅へ繋ぐ、18号系統を竹田駅より京都駅へ繋ぐなど、運行本数を増やせないけれども鉄道駅のアクセスを改善することで利用者の増加が期待できるだろう。

乗継を前提とした路線体系で乗継を無料化した場合、ライトユーザーからの収入は減少し、さらに定期券や1日券を使わなくなる可能性があり、慎重に検討されたい。

観光客が戻ってきているというご意見があったが、コロナ禍を受け減便した系統を元に戻していく際、全エリア一斉ではなく、運行本数に対して利用者数が多い系統から始めることが望ましい。21ページには観光目的の利用が多い系統が示されているが、観光目的と通勤・通学目的の双方が多い系統については、観光目的利用が戻ってきた場合、混雑が想定されるので、このような系統から検討してはどうか。またこのダイヤ変更に合わせて、九条通や丸太町通などで複数系統間の運行間隔を調整し乗車のチャンスを増やすなど、大幅な増便等の投資をせずとも満足度を高める取り組みができないか。

上位概念として、京都の都市構造をもう少し検討する必要性がある点について言及いただきたい。住む人が増えるまちにしなければ、バスの利用者は期待できない。観光客の回復に期待をしているが、定期券で通勤通学されているような日常生活での利用者が公共交通を支えることが重要である。地価の高騰などにより子育て世代が住みたくても住めないまちになりつつある。その構造を少しでも変えて、観光とのバランスの取れたまちにしていかないと、これから人口が減少すると想定され、延いては公共交通にも影響が及んでしまう。住みたい人が住み続

けられるまちにすることにも言及いただきたい。

委員： 乗継に関連して、鉄道駅へのアクセスの重要性についてのご意見を頂いたが、乗継施策と鉄道駅へのアクセス向上施策はどのような関係にあるべきとお考えか。

委員： 最寄り駅へのアクセスの再検討の優先順位が高いという趣旨だ。

事務局： 系統をどの駅に接続するかは、利用者数に直結する点であり、もう少し深掘りして検討を進めていきたい。乗継についても様々なパターンがあることを踏まえて、委員の方々のご意見を聞きながら考えてまいりたい。

委員： ターミナル同士を結ぶ系統については、どのように考えているか。桂駅と桂川駅や太秦天神川駅の間など、鉄道駅間を直結する系統があっても良いのではないか。京阪京都交通が、朝夕時間帯に桂駅とJR桂川駅の間を自衛隊の前を通過して直行する系統を9月に新設することを発表している。途中停留所の利用者を捨てることも大切だが、ターミナル間の接続に絞った系統があってもよいのではないか。西大路駅と西院駅なども考えられる。現在運行されているターミナル間でも、遠回りするから、70号系統であれば小型車両で混雑しているからやめておこうという話は耳にしている。ターミナル間の接続を改善する作戦も大事になってくるのではないか。

事務局： 鉄道をうまく使うとの視点であり、市バスネットワーク全体を見る中で、ご指摘いただいたような工夫できるところがあるか、引き続きしっかり見ていきたいと思う。

委員： まず簡単な確認だが、41ページで運行本数当たりの利用者が少ないと示されているエリアは、車庫の位置によるものではないか。運行上どうしても車庫に本数が集まるので、誤解のないよう整理いただきたい。

資料の中で、市バスが市民の生活にとって必要不可欠であることが確認されている。49ページでは「現在の市バス路線ネットワークは概ね有効に活用されている」とされているが、改善すべき点は改善しながら、できるだけ現状を維持していくことが必要だと思う。ネットワークやダイヤを維持改善する上では、コストを下げる、もしくは収入を上げるが必要となる。利用の少ないエリアでは、多少の見直しを行う、あるいは先ほど他の委員からご指摘があったように洛西エリアでは民間事業者の力を借りることも考えられる。乗継についても、実際にコスト削減に繋がるのであれば、検討する価値はあると思う。接続する鉄道駅を変更することや、複数の駅に接続することで新たな利用者を獲得できるという視点もある。コストを下げながら利用者を増やし収入を上げる施策メニューの案を出していただき、この場で議論できるとよい。IT化についてもコスト削減に繋がるかという観点からの検討が必要である。

また効率化は必要だが、市バスの場合には公平性の観点も必要である。13ページのバス停圏の図に駅勢圏も重ね、鉄道も使える地域とバスしかない地域を分けて見せていただきたい。運行本数に対して利用者が少ないエリアが、バスしかない地域と重なるという可能性もある。資料では効率についての議論が多くなっているが、公共交通サービスの有無、民間事業者の力を借りるのであれば敬老乗車証や定期券でも利用できるなど様々な面での市営交通としての公平性の観点も含

めて検討いただきたい。

事務局： 41ページに対するご質問について、ご指摘のとおり横大路車庫があるために系統が集まっており運行本数が多くなっている。

委員： 49ページが最も重要な内容である。①「現在の市バス路線ネットワークは概ね有効に活用されている」とあり、この点については同意するが、その理由として平成24年と比較して変化がないという説明だけではなく、ネットワークの利用状況や都心への所要時間なども含めて現状のネットワークに大きな問題がないことをもう少し丁寧に分析いただきたい。利用状況を改善するのであれば、全体を俯瞰するだけではなく、各エリアに着目していくことも必要だ。乗継についても、全域に適用することは難しいとしても、上手くいくエリアがある可能性もある。エリアを切り分けて、そのエリア毎に有用な施策を検討して、それぞれのエリアにおける改善策の議論を行う必要がある。利用促進策の具体案を今後の委員会で議論していきたい。委員の方からもご提案いただいたが、具体策をいかに出せるかが委員会としての評価に繋がるので、事務局にはそこを頑張ってください。ITの活用についても、市域全体の導入ではなく、一部のエリアに絞って先行して導入するなど考えてはどうか。様々なデータを踏まえて、地域ごとに有効な方策を考えていければと思う。

委員： 他の委員の住み続けたいと思うまちづくりが必要という視点は勉強になった。その上で、住民の数と利用者数の関係が気になった。コロナ禍のような観光客がいなくなり赤字に転ずる事態が再び起こる可能性は否定できない。観光客の増加により収益が見込めるのは良いことだが、観光客の存在に左右されないためには、住民利用をベースとして考える必要があると思う。住民の利用率がどの程度あれば維持できるのかの基準が必要ではないか。

子育て世代に住み続けてもらうという視点では、妊婦になった際、行政からチラシや基本的なものをもらえるが、東京ではタクシー券など生活しやすいようさらに様々なサポートがあった。京都市も、最低限のサポートはしているが、さらに充実させてはどうか。市内の企業や交通機関と連携しつつ、例えば妊娠中は無料でなくとも安く購入できる定期券や割引があるといい。こうした住み続けたくなるようなサービスや制度を考えてもらえないか。

委員： 観光客の戻りだけでなく、定住する市民の利用をいかに増やしていくかが重要というご意見をいただいた。どれほど利用いただければ維持できるのか、難しい課題ではあるが事務局からコメントがあればお願いしたい。

事務局： 路線バスを持続可能なものとするには、より多くの方に利用してもらうことが重要だと考えている。沿線にお住まいの方、沿線企業にお勤めの方、学校に通われる方にどれだけご利用いただけるか、これに加え、観光というふうにも思っている。バス停周辺にお住まいの方の増加がバスのご利用増加に繋がっているかという視点での深掘り、また各系統が黒字基調で成り立っていくにはどの程度のご利用が必要かの検討など、ご意見を参考に進めていきたい。

事務局： 京都市では、定住人口の減少とそれに伴う市民税などの減収による財政難に陥っていることはご存じかと思う。市役所では、成長戦略として若い人や企業に

来てもらうことで定住人口を拡大する、そして観光客を呼び込み交流人口を増やすことで都市の活力を上げていこうと取組を進めている。その中において、我々公共交通もそれを支える重要な社会インフラであり、京都市の都市構造を支えるという覚悟で臨んでいる。市民生活と観光の調和についても、まずは市民生活が大事であり、その上で基幹産業である観光についてもしっかり支えていく。ご指摘があった「現在の市バス路線ネットワークは概ね有効」という表現について、現在のネットワークが「秘伝のタレ」のように長年の積み重ねで形成されたものであることから、事務局としてはどうしても現状を肯定したいという思いがある。しかし子育て世代あるいは通院など、具体的な課題を提起いただいているところであり、各論では見直しを行い改善に繋がる具体的な提案を行っていきたいと考える。子育て世代への割引等については敬老乗車証などと同様に市の担当部署の案件となるが、出産、子育てしやすいまちという観点を踏まえ、このバスの路線の検討にも望んでいきたい。

委員： GTFIS-JP に基づいたオープンデータの整備については、乗換検索アプリへの活用の観点から大いに期待している。現在、Google マップで京都駅から金閣寺への行き方を検索しても、烏丸七条から「市営205乙」に乗るよう案内されることが多い。これは現状のデータの制約上そうになってしまうのだが、GTFIS-JP データを整備し公開することで、経路検索サービスがより使いやすいものとなり、利用者に気持ちよく乗ってもらえることに繋がることを共有したい。

4 閉 会

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