

## 第3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10月5日（水） 午後4時00分～午後6時00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1-2 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) 出席者確認
- (2) 進行の確認、会議の公開等について

### 2 議 題

観光輸送の在り方について  
今後の市バス路線・ダイヤの在り方について（論点整理）

(1) 事務局：資料の説明（資料1 1ページ～48ページ、別紙）

- ・第2回検討委員会の主なご意見から
- ・観光輸送の在り方について
- ・市バス路線・ダイヤの現状分析（追加分析）
- ・今後の市バス路線・ダイヤの在り方について（論点整理）

(2) 質疑応答

委員： 本日いただいたご意見を取りまとめた上で、パブリックコメント直前の第4回検討委員会へ進むため、本日の会議は非常に重要である。それぞれの立場から経験も踏まえてご意見をいただきたい。

委員： 京都市内でホテルを経営する立場から申し上げる。1日券はホテルでもよく売れている。特にお客様からホテルのコンシェルジュに観光地へのアクセスについて問い合わせがあった際、1日券を紹介すると購入される方が多い。現在販売していないホテルにも積極的に声を掛け、1日券をPRしてはどうか。1日券付きの宿泊プランを販売するホテルもある。ホテル業界も差別化を図るために、京都駅からホテルや観光地をつなぐホテル専用バスを運行している場合がある。このような中でも、市バスを利用してもらう方法を考える必要がある。また、外国人観光客も利用しやすいよう、観光系統を復活させるとともに、バス車両のラッピングを分かりやすくした方がよい。民間との連携については、シェアサイクルも含めてはどうか。シェアサイクルは外国人には一般的で、また京都のまちは自転車移動に適している。鉄道やバスと自転車を組み合わせた観光を、プラン例を示すなどして促進してはどうか。

委員： これまでは増加する観光客に対する対応を検討してきたが、京都市が観光客を受け入れすぎているため、周りの自治体とも連携して分散させることも重要である。コロナ禍以降、遠方から自家用車で訪れる方が明らかに増えており、道路が混雑している。市内中心部に入る手前で自家用車から公共交通へ乗り換えるパークアンドライドを促進する必要がある。観光地近くの駐車場が満車であったり、観光シーズンに市営駐車場が閉鎖されていたりすることを知らずに来る車で渋滞しているケースもある。特に、京都市清水坂観光駐車場周辺では渋滞が著しく、繁忙期はマイカーをお断りする場合があるとのことだが、情報がネット等であまり周知されていない。公共交通だけではなく、市の政策として周知を図っていく必要がある。その上でどのような対応をすべきかについては、今回の秋の観光シーズンの臨時増発のように、既存系統を増発して乗車機会を増やす施策をしばらく継続するのが良いと考える。100番台の観光系統を復活させる際には、以前と同程度の運行頻度でなければ観光客は利用しづらい。現状、以前ほど運行できないのであれば、既存系統を増便する方が観光客にとって分かりやすい。今後、86号系統を100号系統のような経路に近づけた上で、様子を見て100番台の系統を復活してはどうか。京都は自家用車がなくても、公共交通、タクシー、自転車、最近では電動キックボード等の手段で周遊が可能なまちであることを、交通事業者や行政が一体となって周知する必要がある。生活の中の魅力があるから、観光客は京都に来られる。テーマパークとは異なり、同じ空間で生活も観光も行

われる京都のまちで、市民利用と観光利用をどう分離していくか。観光客も市民も乗っていただくことで、バスの乗車効率は良くなるため、極端に市民と観光客の分離をしていくと、経営的には厳しくなるだろう。観光地のみを回る路線は、現在、定期観光バスもあり、スカイホップバスも運行されているので、これらもご利用いただきながら、市バスの既存の系統をうまく使っていただく。例えば、着席が保障されるバスを試験的に運行してみるの是一案である。ICカードでの乗継割引を取り止めるとのことだが、特にインバウンドの方は、乗継割引をほとんど意識されていないので問題ないと思う。1日券については、価格の安いバス1日券を購入し、利用開始後に地下鉄に乗れないと後悔するケースがあると思う。繁忙期には、地下鉄を利用して時間を短縮できることをアピールし、地下鉄・バス1日券をさらに積極的に販売されたほうが良い。バス1日券は知っている人だけが購入できる形でもよい。資料1の13ページにあるバスでの所要時間は平常時のもので、11月等観光シーズンにはさらに時間がかかることを念頭に置く必要がある。バスと地下鉄、JR等を組み合わせた移動については、おもてなしコンシェルジュ等を通して積極的にアピールされているところだが、さらに連携を深め、なんとか今年の秋の繁忙期に対応してほしい。

委員： 事前にルート等を考えずに来た観光客に、地下鉄・バス1日券を案内すると、かなりお得だと好印象を持ってもらえる。秋に大原へ行く人も多いが、地下鉄・バス1日券の値上げにより、お得額がわずかになっているため、地下鉄利用のアピール方法を再検討いただきたい。現在の1日券は日付指定だが、夕方に来た観光客でも活用できる24時間券だと喜ばれると思うので、検討いただきたい。また、金閣寺道の京都駅方面停留所については、観光客が増える中で交差点又は周辺の店先までお客様の列が伸びる等錯綜しているため、対応をお願いしたい。また、秋の繁忙期にオープンキャンパスや大学受験が重なるため、対策を強化していただきたい。

事務局： 観光利用の回復にどう対応していくかについてご示唆をいただいた。先日も広報発表させていただいたが、秋の観光シーズンに向けて、既存系統の増便とともに、臨時便に「楽洛東山ライン」などの愛称を付与するなど、分かりやすさの向上に取り組んでいる。分かりやすい情報提供について、積極的に取り組んでいきたい。また、秋の観光シーズンの時期において、大学での諸行事や休日開校日などもあるかと思うので、大学の事務局とその都度連携を取りながら、スムーズにご利用いただけるような運行に取り組んでいきたい。

委員： パークアンドライドを促していく上では、今ある駐車場を効率的に活用してもらうことで十分なのか、あるいは様々な方向からの観光客に対応できるよう駐車場の再配置が必要なのか、意見を伺いたい。

委員： 駐車スペースが多ければ自家用車利用者にとってはもちろん安心感があるが、現状の駐車スペースでも十分である。どこでアピールするかが重要で、京都市へ来る途中のサービスエリアで、市内の混雑状況やパークアンドライドについて十分な情報発信をおこない、まちなかの車を減らしていただきたい。

委員： 海外で例があるダイナミック・パークアンドライドに似た形で、観光客が判断できるよう適切な場所やタイミングで情報を提供する必要がある。

事務局： 観光シーズンを控える中で重要な問題と認識しており、交通局だけでなく都市計画局歩くまち京都推進室とも意見交換を行っている。本日頂いたご意見を共有し、交通局には何が協力できるのかという点を含め議論を進めていきたい。

委員： 家族連れは子供をできるだけ歩かせたくないという思いから、観光客も特に自家用車利用が多くなってしまふところはあると思うが、混雑やパークアンドライドの情報が、車で来る親子連れにうまく伝われば良いと思う。

資料1の13ページに掲載されている所要時間と運賃の情報は、長時間の乗車を避けたい親子連れの観光客にとって非常に役に立つので、案内の際にこの情報も紹介すると良いのではないか。

乗り換え場所にあるおむつ替えや授乳用のスペースの情報を、アプリ等で簡単に検索できるとよい。エレベーターの場所等も案内することで、子育て世代だけでなく、多様性やバリアフリーの観点からあらゆるお客様に京都を楽しんでもらえることに繋がる。資料1の29ページの市バスから地下鉄への無料乗継は、親子連れの観光客が喜んで利用すると思うが、周知が十分にできていないのでアピールしていただきたい。親子連れの市民の目線では、観光系統が一目で分かるようにしてもらふ、あるいは観光系統は生活エリアを通過してもらえると、混んでいる観光系統への乗車を避けられるので、非常に助かる。市民に対して観光との棲み分けへ向けた取組を案内することも必要だ。

委員： 地下鉄、特に東西線をもっと活用すれば、観光地までの所要時間が短縮できるのではないか。観光シーズンに渋滞する道路を把握してもらふことも必要だ。資料1の13ページで、清水寺までバス利用で29分とあるが、渋滞していればこの時間での到着は難しい。渋滞時等、バスでは時間を要する場合には、別の手段を案内してほしい。1時間もバスに乗っていることになれば、観光にならない。特に高齢者は長時間のバス乗車は苦痛だと思う。

委員： 地下鉄・バス1日券のPRに向けて、価格を見直すことができないか。観光系統の見分けがつきやすいよう車両にラッピングをしているが、乗客は車両の前面を見て判断することが多いため、ヘッドマークだけでは分かりにくい。より分かりやすい周知方法を検討していただければと思う。混雑緩和に向けては、地下鉄活用の促進、バスの増発、100番台の系統の復活などが良いと思う。100番台の系統については、ルートを見直してもよいと思う。また観光系統は主要観光地のみに停車停留所を絞ってもよいのではないか。例えば、9号系統とは別に、京都駅と上賀茂神社、大徳寺、二条城、西本願寺などの寺社仏閣等を結ぶ縦方向の観光系統も考えられるのではないか。さらに混雑の見える化も有効だと思う。利用者の適切な選択に繋がり、混雑したバスに乗らざるを得ない場合でも覚悟できるのではないか。

事務局： 観光でお越しの方がバス乗車に長い時間を使われるのはもったいないと思う。その時期、その時々に応じて、より便利なルート案内となるよう心がけたい。

委員： 資料1の30ページにある前乗り後降り方式の導入について、停車時間の短縮のために導入とあるが、停車時間に大きく影響するのが運賃支払いだとすると、ICカード利用者が増えている現在も効果があるのか疑問がある。京都市内に前乗りと後乗りが混在している状況は、観光客に混乱を生じさせる懸念がある。時

間短縮効果を確認した上で、進めていただきたい。また31ページにある大型手荷物対応車両について、キャリーバッグを置くためだけのスペースはもったいないと感じる。日本は安全だが、外国では手荷物を自分の手から離すことは、防犯上ありえない。混雑すると手荷物スペースの前に留められない場合もあるため、手荷物スペースに荷物を置くことを外国人にはためらわれるのではないか。各座席前のスペースを広げていただいた方が、海外からの観光客にも子連れにも、荷物を置く上でも子供を抱きかかえる上でも望ましいのではないか。

委員： 前乗り後降りの時間短縮効果について検証は行われているか。

事務局： 前乗り後降り方式を導入する際、事前に行った実証実験で短縮効果は確認されているが、一方で委員からのご指摘の通りICカード利用が増えたことで、状況が変化している可能性はある。今後、再検討が必要であると考えている。

委員： 様々に取り組みされていることは承知しているが、より一層の情報発信が必要ではないか。ホテルへのチェックイン前、チェックイン後の荷物をどうするか。手ぶら観光をはじめ、バスに持ち込む必要のない大きな手荷物を減らす取組が重要である。資料1の14ページを見ると、ホテルは市内各所にあり、比較的、地下鉄沿線に多い。沿線のホテルには、ホームページのアクセス案内で地下鉄を優先的に紹介してもらい、特に大きな荷物を持っているときには、地下鉄利用を促したい。パークアンドライドについては、繁忙期のみ臨時駐車場を開設するだけでなく、公共交通機関への乗換えに便利な駐車場をパークアンドライド駐車場として登録し、通年で利用してもらえる取組を進めているが、これも十分には浸透していない。観光客が必ず立ち寄るような場所での情報発信が重要だ。また観光地へどのように向かうのがベストなのか、コンシェルジュ的に最適なルートが案内できるとよい。部署を跨いで連携し、情報提供や案内をお願いしたい。1日券については、現状、午後からの利用を薦めにくい。システムの問題もありすぐには難しいことは承知しているが、24時間券や半日券も中長期的に検討することが必要だと考える。

委員： インバウンドが今後戻ってくるのが想定されている。路線の休止以上に復活の判断は難しい。そのタイミングについて議論を進める必要がある。1日券については、適用範囲を拡大することを検討してもよい。例えば、沖縄都市モノレールでは1日乗車券は24時間有効である。このような取組も観光への対策となるのではないか。

委員： 資料4に示されている今秋の臨時増発については、観光協会としてもPRを図っていききたい。高雄方面へのアクセスは、これまで京都駅から地下鉄で太秦天神川駅まで向かい、そこから市バス8号系統、または京都駅から直接JRバスを利用するという経路があった。今回設定される二条駅からの路線は、JRで入浴した観光客が京都駅で降りずに、そのまま二条駅へ向かってもらい利用すると考えられるため、事前の案内が重要だと考えられる。観光協会ホームページでも周知を図りたい。嵐山と金閣寺を結ぶ路線については、これまで乗換が必要だった観光地同士を結ぶ新しい路線で、積極的に案内したいが、一日数本と本数が少ないため、こちらについても事前周知が必要である。100番台の系統については、観光地を巡る上で非常に便利である。10分間隔の運行でも採算が取れる状況に

なれば、運行再開をお願いしたい。東山三条や金閣寺道での地下鉄振替については、バス440台分の利用者を鉄道に転換できたとのことで、混雑緩和や定時性確保の観点で非常に有効だと感じた。前回は申し上げたが、繁忙期には観光案内所においても、通常時はバスのみで回ることを薦めるところを、「地下鉄・バス1日券」や「バス（市バス・京都バス・西日本JRバス）嵐電一日券」を紹介するなど混雑緩和に向け案内を工夫している。繁忙期は鉄道の力も借りなければならない。閑散期に販売されている「歩くまち・京都レールきっぷ」を、春秋の観光シーズンにも販売することを、ぜひ検討いただきたい。

事務局： 二条駅から高雄・梅ノ尾方面の路線は、JR東海「そうだ 京都、行こう。」キャンペーンと連携したものである。情報発信や案内にあたっては、観光協会にもぜひご協力いただきたい。

今後の市バス路線・ダイヤの在り方について（論点整理）

委員： 具体の施策の項目案として、この4項目でよいのか、追加すべきものがあるか、肉付けすべき内容はないかなど、ご助言をお願いしたい。

委員： 全体的な構成はこれでよいと思う。ただ、背後にあるもっと大きな概念としては、住みたい人が住めるまちにしないと持続性がない。今回の都市計画の見直しで、郊外部の高さ制限の緩和が期待されるが、住みたい人が住めるまちにするために、交通事業者からも声を上げてほしい。

もう1点は、より一層、効率的な経営をする上では、道路環境の整備、渋滞対策についても声を上げてほしい。祇園から四条京阪前間の西行と京都駅前の塩小路通の東行に路上駐車車両が数台あるだけで定時性が大きく低下する。このような情報を京都府警に伝えて、駐停車車両の取締についてもお願いしたい。市バスの在り方には書きにくいですが、まずは環境を良くしていく必要があるため、状況や情報を共有していただきたい。その上で、効率的な経営を行っていく。

バスや地下鉄の魅力を知らない人たちに動機付けの取り組みをすることが、これからの市バスの在り方として必要である。2～3年で結果が出るものではないが、利用への心理的ハードルを下げしていく取り組みがあると良い。

鉄道事業者や他のバス事業者と連携して、少しでも最適な供給を達成できるようにすると良いと感じた。

委員： 具体的な施策を書く前に、前提条件をはっきりさせる必要がある。京都は自動車で観光するようなまちではない、公共交通や歩いて観光するのが似合うまちである等、歩くまち京都の考え方を前段に書く。そして、委員からの意見、交通局の現場からの意見などを、具体的な施策の肉付けとして書く。

また、地下鉄と市バスは一体であることをしっかり打ち出す方がよい。難しい点もあると思うが、市バス事業が非常に厳しい時期にあり、市民へ訴える上でも、両者一体となり連携することを、施策に入れるとよい。

委員： 市バスの路線・ダイヤの在り方についての会議ではあるが、市バスを快適にご利用いただくためにも、地下鉄もご利用いただくことを書いてはどうか。

委員： 具体の施策の項目案は、本日の意見等を踏まえて、今回の4つの施策だけで

はなく、別の項目も追加するかもしれない、という認識でもよいか。

この会議は市バスのことだけかと思っていたが、交通局がやることなので、市バスと地下鉄は一体でやっていくことを前提で考えてはどうか。

委員： 交通局側で判断することだが、市バスのことをメインで議論しているものの、市バスの窓の向こうには地下鉄も見えているはずであるので、個人的な意向ではあるが、地下鉄のことも視野に入れて頂きたい。

委員： 調べない人でも分かるよう、アナウンスやサポートがあると良い。交通局単独ではなく、京都市全体で取り組むことが大事だと思う。

委員： 他の委員がおっしゃったとおり、外国人観光客は、日本人の感覚と異なり、トランクは絶対手離さない。トランクを置くところがあっても同様だと思う。その結果バスの中で大きなトランク同士がぶつかり合っている。そのような状況なので、敬老乗車証をもった高齢の方や障害がある方は、車両の後ろから前に行けない。運転手に便宜を図っていただき、後ろから降りることもあるが、良い解決策や工夫できることはないか。そうすれば、高齢の方、障害がある方、子どもたちも安全に乗り降りすることができると思う。

委員： 京都市の様々な政策や方針、計画があるが、その中で、観光をどう進めていくのか。また、警察との協力が必要な渋滞問題など、根幹に関わってくる問題は、今回の項目案のどこに入ってくるのかと考えていた次第である。

委員： 今のご指摘については、前提として整理することは当然必要だと思う。事務局で検討頂きたい。

事務局： この検討委員会は市バスのことを協議しているが、地下鉄や民間の鉄道・バスの事業者とは一体となって、観光や混雑への対策をすることが必要だと考えている。観光ピーク時には、801両ある市バス車両をフル稼働して運行し、市バスのキャパシティを限界まで使っている状況である。そのため、鉄軌道への誘導は大事なことである。その中では、1日券の存在が非常に大きい。地下鉄・バス1日券よりも安いバス1日券が購入され、バスに利用が集中している。何とかして、市バスと地下鉄を組み合わせた観光行動へ誘導できないかと、強く思っているところである。

今後のスケジュールは、パブリックコメントを経て、来春に答申をいただき、そこから路線・ダイヤを検討し、令和6年春に実施・実現する予定である。ただし、観光の回復状況にもよるが、出来ることは令和6年春まで待つのではなく、スピード感を持って実施していきたい。今後の検討委員会において、そのような観点からもご意見をいただきたい。

委員： 具体の施策の項目案は、この4項目でよい。ただし、京都のまちをつくるための交通であると考えると、現状・課題の“まちづくり、まちの変化との関わり”の項目は一番上に持ってきてはどうか。これが最重要課題であり、この課題に対して交通の在り方を考えていくのがよい。並びを変えるだけだが、見る人の意識は変わる。

1つ目の項目について、他の委員がおっしゃったように、みなさん市バスのことを知っているようで知らないところもあるため、多くの方に乗っていただくためにも、公共施設へのアクセス情報として、方面別に利用できるバスの情報を発

信するなど、バスの存在をもう一度再認識してもらうための情報発信が必要だと思う。

2つ目の項目の観光関係については、他の委員の発言とも重なるが、サブターミナルをうまく活用してはどうか。つまり京都駅に観光客を集中させるのではなく、それ以外のところに分散させ、バスや地下鉄を利用いただく。以前、京都駅での修学旅行生の混雑緩和のために、二条駅や山科駅の活用を議論したことがある。

4つ目の項目については、利用の少ない路線は、公共性を踏まえながらも、見直さざるを得ない。ただ、いきなり見直すのではなく、地域のみなさんに考えていただく機会をつくってはどうか。具体的に利用の少ない時間帯などを提示して、大変な状況を知ってもらい考えていただく。地域にバスがあることが嬉しい、もっと年をとったら乗るといような、バスが存在することに価値を見出す人達には、バス停の整備のための寄附をいただくなど、利用の少ない路線を維持確保するための取り組みは、多角的に方法を考えて頂きたい。

委員： 本日の意見を集約すると、具体の施策の項目案は、大きく分けるなら、この案でよいというご意見だった。

市バスの政策体系を作るということから、限定した記載になっているが、京都市のまちづくりの考え方、または交通に関する考え方など、視野を広げた、少し高い視点からの整理も必要である。前提条件的な整理を加えることを検討いただきたい。

この検討委員会では市バスの路線・ダイヤの在り方を議論しているが、市バスを考えるにあたって、民間バスや地下鉄など、他の交通事業者との関係を十分に留意した形で、市バスの改善策を考える必要がある。他の委員のご指摘のとおり、市バスだけで観光客全てを受け入れることは出来ないため、他の交通事業者との連携を十分に考える必要がある。

また、他の委員のご指摘のとおり、利用の少ない路線を見直すに当たっては、合意形成の図り方が大切である。丁寧な説明、情報の共有など、合意形成のプロセスも十分に考えること。施策の項目に入れにくいかもしれないが、住民説明や合意形成の方法は、十分に工夫してほしい。

次回の第4回検討委員会は、パブリックコメント直前の資料を作り上げるということなので、十分に議論させていただきたいと考えている。

#### 4 閉 会

- (1) 委員長から閉会のあいさつ
- (2) 事務局から4回目の審議予定内容の説明
- (3) 閉 会