

第4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11月18日（金） 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
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、
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

今後の市バス路線・ダイヤの在り方について（論点整理・素案）
市民意見募集について

- （1）事務局：資料の説明（資料1 1ページ～11ページ、別紙、資料2）
 - ・第3回検討委員会の主なご意見から
 - ・今後の市バス路線・ダイヤの在り方について（素案）

（２）質疑応答

委員： 委員の皆様それぞれの視点から、多様な意見を頂きたい。

委員： 資料２について、現行のネットワークを維持する方針で良い。ドラスティックに系統再編を行うより、現状のネットワークをベースに充実を図った方が市民にはありがたいのではないか。京都駅前を発着する系統が多くて分かりにくいという意見は、観光客など、日常的にバスを使わない人の声だと思われる。市民にとっては、住んでいるところと四条河原町周辺及び京都駅とを結ぶ路線が分かれば困ることは少ない。

観光客に対しては、最近では、Google マップ等の検索ツールがあり、また資料にも記載がある GTFS-JP に基づき整備されたオープンデータが活用されることで、分かりやすい情報が提供できるであろう。加えて、市バス“おもてなしコンシェルジュ”による対面での案内でサポートできれば良いと思う。市バス路線ネットワークの再編は、仮にある地域の方が抜本的に変更してもいいと言っているのであれば別だが、地域が強く望まないのに実験的にどこかの地域で大幅な再編を行うとなると、地域住民は戸惑うだろう。

観光客対策は、当面臨時便での対応が望ましいと思う。最近は平日昼間でも混雑が見られ、これまで減便してきた系統の復便を検討した方が良いと思うが、一斉にするのではなく、現状の利用が多くて混雑しているところから行うことがよいだろう。今回の検討の新規性は、結節機能の強化だと思う。資料２には近年の取組として駅を経由する系統を増やしたことが挙げられていたが、今回の委員会では、周辺の商業施設や住宅地への結節も議論されている。今後、外郭線よりも外側で土地の高度利用が進み、人口や就業者が増えてくると思われるので、そうした増加する需要への対応として結節強化を位置づけることができると感じた。また、今回の資料に記載する必要はないが、今後取組を進める上では、環境定期券制度の更なる PR も必要だ。新規購入者が多い４月の定期券販売時にパンフレットを手渡して、環境定期券制度の内容をお伝えすることで、１０ページで挙げられていた定期券利用者数減少の抑制に繋がる可能性がある。また、今後の参考として高槻市交通部の子育て支援事例を紹介する。高槻市では、母子手帳の交付時に妊婦と同伴の１名が市営バスに１回１００円で乗ることができる「こうのとりのパス」を交付している。これまでバスを利用していたが、妊娠中の休職により通勤定期を持たなくなり、マイカーを利用しようとしている方に、引き続き、バスを使ってもらう取組である。これに加えて４か月児検診の際に、子どもが１歳になるまで、子どもと同伴の２名までが１回１００円で利用できる「かるがもパス」が交付されている。赤ちゃん連れでの利用をためらう方に対して料金割引でサポートするものである。さらに小学生や中学生を対象に、長期休暇期間中に市営バスが乗り放題となるチケットの販売も行われている。このようにバスに乗る習慣を身に付けてもらうことで、高校進学時の通学定期券購入に繋がる。長期的な視点になるが今後の参考にしてほしい。

委員： 他の委員がおっしゃった事例は、前々回にも教えてもらい自身の団体内でも共有した。「こうのとりのパス」などの支援は、バス利用の増加はもちろん、市全体

の目標である移住・定住先として京都が選ばれることにも繋がる。出産から小学校入学前にかけては住む場所を考えるタイミングであり、この世代に対する支援が充実していることは魅力だと思うので、可能であれば検討いただきたい。私からは2点申し上げる。まず前回委員会は観光がテーマだったが、京都市の交通は、観光客で混雑して地元が困るというような、観光と地域との間で対立構造があるように感じた。生まれが京都でない者からすると、地域の人も多くの観光客に来てもらえることを誇りに感じられるようになれば良い。私が京都に住もうと思った理由は、歴史がある街で子育てをすることで、子どもが学べることが多いのではないかと思ったからだ。人々に魅力を感じてもらえる、歴史ある街であることは、市民として誇りに感じる。モビリティ・マネジメントと同様、観光についても地域の方と協働で盛り上げていけるような取組ができればよいと思う。例えば、バスの車内放送を地域の子どもの内容を考えてもらい、実際に話してもらう。あるいは市バスや京都の魅力についてのポスターを、Instagramで発信してもらうなど、様々な手段で若者と協働ができるとお互いに良いのではないか。自分がアピールしたスポットに実際に観光客が来る、また、バスで自分が作った放送が流れていれば嬉しいと思う。

次に情報発信について、経営状況の見える化の取組は、キャラクターを使用して分かりやすいものになっている。しかし、その発信手段で情報を届けたい人に届いているのかを見極めなければならない。今時の若者はホームページやLINEより、InstagramやTikTokを活用しているが、数年単位で媒体の流行が変わっていくので、トレンドを捉えながら発信しなければ、届けたい相手に実際に届かない可能性がある。定期券の購入時に環境定期券制度のチラシを渡すというのは効果が高いと思う一方で、定期券を購入した人にしか伝わらない。定期券を購入していない人にも伝わるよう、Instagramなどを含めた情報発信が必要ではないか。また、情報発信については、発信の核となる若い人にやってもらった方が効果的かつ効率的だと考える。具体的な取組を行う上で、参考にいただきたい。

委員： 若者の力を借りながら情報発信を行う必要性についてご意見をいただいた。若者からのご意見をいただきたい。

委員： これまでの議論に挙がっていた情報発信について、また、市バス“おもてなしコンシェルジュ”として日々活動している中で思うことについて述べたい。おもてなしコンシェルジュとして京都駅前で活動しているが、最近は平日においても、週末と同程度の人出がある。Dのりばのバス待ちの列が京都駅中央改札口近くまで延びていることがあり、平日でも臨時バスの運行や減便した系統の復便が必要だと感じる。また、大学生・若者としては、資料2の18ページに挙げられていた経営状況の見える化について、イラストを用いて発信することはいいと思う。公共交通にあまり興味がない友達からも、バス車内やLINEニュースは印象に残っていると聞いた。京都市交通局の公式Instagramは、バスの記念日など発信に力を入れていると感じられるが、一方で学生目線ではやや堅いとも思う。写真も素晴らしいと思うが、イラストを増やす、サムネイルの書きぶりを変えるな

ど、工夫の余地があると思う。画像の1枚目がバスの写真では、バスが好きな人以外は2枚目以降の写真を見てみよう、あるいは文章も読んでみようとは思わない。あまり興味がない人にも見てもらえる工夫が必要ではないか。

委員： 若者にとって、ホームページは工夫次第で見てもらえるものなのか、あるいは若者は見ない媒体なのか、ご意見を伺いたい。

委員： 大学のホームページ作成にも関わっていたが、リニューアルして学生から見やすくなったという声はあった。文章が並んでいる印象だと、ざっと見てそのまま閉じてしまうし、ホームページをそもそも見ない人も多い。やはり、SNSを活用して視覚的にホームページに誘導することが重要だと感じる。

委員： ホームページは大事な広報媒体だが、実際、見ている人は少ないと思う。ターゲットに合った媒体で情報発信をすることが必要である。若者はホームページをあまり見ず SNS が主流だというご意見があったが、今の高齢者もホームページをあまり見ないという問題がある。障害のある方も障害の特性によって情報弱者になりやすい。幅広く多様なニーズに目配りいただき、どの方にも分かりやすい「見える化」をしてもらえるとありがたい。若い人、高齢者、障害のある方は情報へのアクセスの仕方が異なる。手間だとは思いますが発信の方法を変え、公共交通機関だけでなく、医療機関やコンビニ・スーパーなど日常生活に密接に関わる場所でも発信するとよいのではないかな。また堅い言葉ではなく目を引くような工夫が必要だと思う。イラストの好みも人によって差があり、またターゲットによって発信方法を変えるのも大変だと思うが、工夫いただくと今回の取組の効果がより大きく出るのではないかなと思う。

委員： 情報発信の重要性についてご意見をいただいた。事務局もその必要性を認識していると思うが、取組にぜひ反映いただきたい。

委員： 資料で感じた点を申し上げる。資料2の10ページに中心部と周辺部での利用状況が挙げられている。周辺部ではますます少子高齢化が進み、地域から店がなくなっていく状況にある。周辺部では買い物目的や敬老乗車証利用の割合が高いが、周辺部には買い物をする場所が少なく、その結果このようなバス利用が増えているのではないかな。それを踏まえてダイヤ等を考えていただけるとありがたい。周辺部は通勤・通学時間帯は利用が多いものの昼間時間帯の利用は少ないという状況だが、高齢者をはじめとする交通弱者が増えているので、配慮が必要ではないかなと感じている。

委員： 情報発信について、届けたい人に届いているかはやはり疑問である。好きな人は積極的に調べる。私の息子は市バスが好きで、先日も交通局の公式YouTubeを調べて楽しんでおり、接遇態度に優れた大好きな運転士が映っていると喜んでいました。子どもを持つ親としては、バスのイベントなど、バスに接することができる機会がもっと増えたらいいと思う。普段あまりバスに乗らない子どもにも、バスに乗りたいと思ってもらえるイベントやYouTubeでの発信をもっと実施していただきたい。資料2については、読んでみようというきっかけになるような、もっと簡潔にまとめた資料が別にあると、幅広いターゲットに向けて良いと思う。観光に関連しては、北大路バスターミナルの青のりばで混雑が見られ、1号系統

と北1号系統の乗り間違いも見かける。また四条河原町方面から来る37号系統の混雑が著しいことがある。対応いただけたらと思う。

委員： 当該乗務員にはお褒めの言葉があったと、ぜひ伝えていただきたい。

委員： 10月に観光案内所を訪れた人の数は、コロナ禍前の令和元年度比で日本人は約88%まで戻ってきている。外国人は入国制限の緩和が始まったばかりということもあってまだまだ少なく、日本人と外国人を合わせると5割ほどだった。11月前半は北部で、後半は市内で紅葉が見ごろを迎え、1か月を通じて多くの来訪がある時期だが、公共交通に関する苦情は今のところ1件もない。交通局をはじめとする鉄道事業者や私ども観光協会による鉄道を併用したスムーズな移動のPRが功を奏しているのではないかと感じている。また京都への観光客はリピーターが多いと言われることから、観光客の方も勉強されて、秋の観光シーズンはバスだけで移動しないようになっている可能性もあると思う。他の委員から、京都駅前にバス路線が集中していることは観光客にとっては分かりにくいのではないかとのご指摘があったが、特にそういう意見は寄せられていない。むしろ様々な目的地への路線があって便利、方面別ののりばが分かりやすいとの声をもらっている。案内の上で困っていることは、京都駅から龍安寺まで直通する市バスがないこと。立命館大学前から歩いてもらうよう案内していたが、JRバスもバス1日券が利用できるので、1日券利用者にはそちらを案内している。また京都に来て清水寺と金閣寺を回るという人が多いが、この2か所を1本で結ぶ系統がないため少し困っている。現状は206号系統に乗りいただき、千本北大路で下車し徒歩でアクセスしてもらうよう案内している。1日乗車券は便利なものが様々出てきているが、「バス1日券」や「地下鉄・バス1日券」に利用日を記入するためにペンを借りに来る人がいる。利用日のペンでの記入は、最初の利用が京阪バスやJRバスの場合のみ必要なものだが、こういった使用方法についての問い合わせが時折ある。

委員： いろんな世代をリサーチしていく必要がある。私の研究室の学生も、子供の頃の体験から就職先の会社を選んだと聞いた。子供の頃の体験は就職先を選ぶ際にも影響があるため、リアルでのイベントを多く実施するのは難しいと思うが、バーチャルイベントなどを用意し、お子さんや小中学生に参加してもらい、バスや地下鉄に乗ってもらうよう促す。こういったコンテンツは、先程、議論にあった若者と協働で、例えば、コンペ形式で作成してもらうといったことも考えられる。そこからバスや地下鉄の現場で働いてもらえるような人たちを増やしていければ良い。もう1点は、利用される方の属性や質が変わってきていると感じるため、今後は十分に考えていく必要があるのではないかと。今までのような通勤・通学一辺倒ではなく、昼間時間帯の活用も考える必要がある。場合によっては、既存の店舗やいろんなサービスとの連携を図りながら、新たな目的地を作るような発想も必要だ。需要を増やすことについて、視点を少し変えて考える必要があるだろう。

委員： 本日の着地点としては、本日の資料に対して、皆さん方からいただいたご意見等を付け加えて、パブリックコメントを得るための資料とすることである。特

に資料２の１３ページ以降にある取り組みについて、委員の皆様方からの意見を
お願いしたい。

委員： ニーズに合った路線を考えていく必要がある。通勤・通学の時間帯はそれに
特化し、それ以外の時間帯は地域ごとのニーズに合った形を少し考えていく。そ
うすると、モビリティ・マネジメントで運行しているような、地域に根差した路
線がもっと増えるのではないかな。例えば、３号系統は松尾橋で終わっているが、
阪急松尾大社駅まで運行が伸びると、需要がもっと変わってくるのではないかな。
また、大きなスーパーマーケットなどが出来たら、いまの路線からほんの少し足
を伸ばすことで、新しいニーズや利用が増えると思う。特にお年寄りには、バ
スを降車後、目的まで徒歩で向かうことは難しい場合がある。

委員： 鉄道駅や地下鉄駅にきちんと接続するような路線を作ることが重要とは考える
が、一般論として、路線を少し延ばすことは容易なのか、それともそれなりに
難しい事情があるのか。

事務局： 終点は駅前や折り返し場所などいろいろなパターンがあるが、その先に駅前
の広場や新しい商業施設などができる場合、そこまで足を伸ばすということは一
つの着目点になり得る。ただ、その分バスが走る距離が伸びるので、車両の増車
や運転士の増員など、追加の費用は必要になるかもしれない。それを上回るご利
用が見込めるような場合であれば、そういった取組も積極的に検討していきたい。

委員： 資料２の１２ページまでには、これまで提供していたサービスをきちっとま
とめていて、通年のサービスは分かりやすい。しかし、期間限定や地域限定のサ
ービスは分かりにくい。また、環境定期券制度は通年で実施しているサービスだ
が、皆さんにその存在があまり伝わっていない。１４ページには、今後の在り方
や取組事項をまとめているが、それは現時点において存在しているサービスなの
か、それとも新たに行おうとしているサービスなのか、今あるものを更にバー
ジョンアップ・ブラッシュアップしようとしているサービスなのかわからない。今
回の我々の検討委員会によって、さらに新しくなったことを見える形にすること
で、利用者から共感を得られるようにできないか。

事務局： 新規性のあるもの、これまでの取組に新しい要素を加えてやっていきたいも
の、いろいろな切り口がある。今回の検討委員会でも様々なご意見ご質問をいた
だいているので、そのようなところが伝わるようなまとめ方、仕上げ方を心がけ
たい。大事な視点を頂いたと考えるので、対応を考えていきたい。

委員： パブリックコメントによって、市民の皆様それぞれの視点から多くのご意見
が集まると思う。そのため、今までやってきたことを超えてもっと充実させてい
こうというところが見えれば、より市民の方にも伝わるものになると思う。

委員： やっていることの根本はここ２０～３０年変わらないが、取り組み方として
は新しい内容になっているものもある。ホームページの経営状況の発信や系統の
ブラッシュアップなどは、「見せ方や発信の表現」が新規性の取組としてアピール
すると良い。また、京都駅前のバス乗り場のデジタルサイネージで、地下鉄への
乗車を促すことも画期的で新規性がある。臨２０６復路の系統番号を臨から２０
６にして分かりやすくしたことも新規性だと思う。ただ、私が一番期待している

のは、新規性も大事だが、取組を尻すぼみにせず継続することが最も重要である。

1年目は頑張るが、2年目、3年目となると予算も削られていく事例をよく見かける。是非、継続できるものをしっかりと継続していただきたい。パブリックコメントでは、多様な意見が来ることが予想されるが、属性が分かるような作りになっているので、どの世代の方がどの地域でどのような考えがあるのか見えやすく、今後の政策展開に当たって大変重要な情報が得られると思う。他の委員がおっしゃった、あと少し路線を延ばすことについて、収支の問題もあるが、延ばすことで新規系統をつくることが不要になることや、本数を増やさなくても良い可能性がある。最後に、具体的取組案として1から4が記載されているが、取組案1と2の上位概念として、情報提供、インセンティブなどによって、行動変容が起こる可能性がある。気持ちよく行動変容を起こしてもらうのはなかなか難しいことだが、そのチャレンジの1つがSNSの活用だろう。

委員： 市民や観光客に何らかの行動変容をお願いしていくことにより、長年培われた市バス・地下鉄も加えた京都の公共輸送、公営の交通システムを維持発展していくことに繋がる。どのようにして行動変容を促すかまでは書き込めないが、今後の政策を展開するうえで留意して欲しい。

委員： 市の中心部のネットワークは良くできている。例えば、3号系統は広いエリアに分散している目的地を通り抜けていくため、利用者にとって都心部での行動面での自由度が高い。課題は周辺部にある。7ページと22ページを読むと、7ページでは、南部のバス利用は増加しているという分析結果で、22ページでは、全体的な利用実態として利用者数はそれほど多くないが増加傾向にあるという分析結果となっている。これを、増える可能性があるのか、それとも利用そのものが小さいため厳しいと捉えるのか、読み方によって、南部地域でどう対応していくのか変わってくる。今後は、洛西地域や南部地域の需要変化や傾向を踏まえながら、周辺部のネットワークやダイヤの改善を行う必要がある。別紙1の[検討の視点・方向性(案)]の箇条書き2個目に記載されている「将来にわたって」というキーワードは、お客様を増やしていくことが前提であるが、今はバスを利用していないけど無いと困ると思っている人の協力をどのように得ていくか。将来の自分が使うかも知れないという自助、家族や自分の両親が使っている人の共助。ご利用の新規開拓の中には、利用だけではなく、幅広に支え方を考えていくことが必要だと考える。ネットワーク及びダイヤについては、中心部は非常によくできたサービスになっているので、周辺部を中心に見直していく必要はあるかと思う。

委員： 資料の7ページと22ページでは若干ニュアンスが違うと思うが、どのような点に留意すべきか。

事務局： 前回の市バス旅客流動調査から今回の調査の間での利用者数の推移や一便あたりの利用者数といったことを踏まえて、どのような対策をとっていくのか検討していきたい。

委員： コロナ禍から脱し切れていないため、コロナの影響がもう少し小さくなったときに、需要については再検討する必要があると思う。京都市の公営交通のサー

バス水準を考えたとき、例えば、駅へのアクセスに掛かる時間などは地域によって差があり、今後の大きな課題になると考えられる。将来にわたって支えるのは大切だが、現在においても課題はある。どのように現在から将来につなげていくのかしっかりと検討していく必要がある。事務局において、現状と将来の繋ぎ方について考えられていることはあるか。

事務局： 京都の街を支える交通事業者としてしっかりと役割を果たしたい。市民意見募集において、皆様方からも将来に繋がる意見をいただきながら、我々も取り入れていきたいと考えている。

委員： 本日、多様ではあるが関連のある意見を多くいただいた。資料については、今までの議論の結果が上手くまとめられている。委員の皆様からも本日有用な意見をいただいた。今後、パブリックコメントの結果や本日の意見も加味して第5回検討委員会につなげていく。本日の検討委員会の意見として、資料2でパブリックコメントを実施することに、概ね了解を頂いた。

事務局： 私自身今回の考え方で大きく三つの柱があると考えている。1つ目は、現行のバスネットワークの維持を基本とし、情勢の変化に対応していく。例えば、洛西地域においては、阪急桂駅に加えてJR桂川駅への対応も勘案する。秘伝のタレと表現した市バス路線ネットワークに新しい要素をつぎ込むことである。2つ目は、観光混雑への対応。市バス801両、職員約1,000人のキャパの中で、どのように臨時便を出すのか、増便するのか、現在の体制の中で配分を考える。地下鉄に限らず鉄道への誘導も進めていきつつ、観光混雑に対処する。3つ目は、京都市の成長戦略、若い人、定住移住、企業誘致、妊娠されている方、子育て中の方やご高齢の人などいろいろな人を支える基盤になっていくこと。あとは、見える化について。今回のような計画やビジョンについて、興味のない人や中高年の人などにも知ってもらう必要があるため、キャラクターを使った発信、SNSの活用など属性に応じた情報発信をしっかりとしていきたい。興味のない人でも気軽に手に取ってもらえるような概要版等を作りたいと思っている。取組については、新規、充実がわかるようにしたい。バス運転士へのお褒めの言葉を頂き、非常に嬉しく思っている。本人に伝えたい。本日は議論いただき感謝申し上げます。

3 閉 会

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