

## 第5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5年2月15日（水） 午後1時30分～午後3時20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）

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」（素案）に対する市民意見募集の結果について  
「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」答申案について

(1) 事務局：資料の説明（資料2～資料4）

- ・令和5年度 市バス・地下鉄事業予算概要
- ・「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」（素案）に対する市民意見募集の結果について
- ・京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会 答申案

(2) 質疑応答

委員： 答申案については、これまで議論いただいた内容を基に取りまとめたものであり、本日の検討委員会で頂いた意見を踏まえて、ブラッシュアップしたいと考えている。最終回でもあるので、色々な視点からご意見を頂きたい。

委員： 答申案については、記載の内容通りに進めてもらえればよいと思うが、進める上で留意いただきたい点について述べたい。資料4の7ページに記載がある「通学ルート」に関する取組について、通学ルート上の路線では通学時間帯に混雑が生じているので、増発や分散乗車の周知は必要だと感じる。これに加えて、従来、主に地域の方と共に取り組んできたモビリティ・マネジメントについて、今後は大学や企業との連携も進めていただきたい。企業にとっても、車通勤を前提にして駐車場に大きなスペースを使うことはもったいない。現在、駐車場に使われている土地を別のことに利活用できれば、京都経済の活性化にも寄与する可能性がある。

8ページに記載のある「分かりやすさの向上」については、行先表示器のフルカラーLED化の完了後に、系統番号の表現を再検討する必要があると思う。特に「臨」は番号化、例えば「0」や「00」を検討していただきたい。また、他事業者と系統番号が重複する17号系統、73号系統についても、改善を検討していただきたい。

資料2に記載がある、バス1日券の廃止による地下鉄・バス1日券への誘導は、観光客が京都駅に到着後、最初に地下鉄を利用する動機付けとなる。地下鉄を使ってそれぞれの観光地に誘導するためには、五条坂などを除く観光系統に関しては京都駅以外の地下鉄駅を発着する臨時便を試行運行し、観光客の行動変容が起こるかどうかを見極めてから、本格的に着手してはどうか。通常時は今の市バスネットワーク、すなわち主な目的地へ乗換なしに行くことができるネットワークが機能的である一方、繁忙期には地下鉄からの乗り換えを軸にする方が望ましいと思う。

また、観光客が戻る中で、急行系統の復活についての要望がパブリックコメントに寄せられている。例えば、1時間に12本運行すると、市民も観光客も5分間隔でバスに乗れるが、市民向け、観光客向けの系統に分け、1時間に各6本ずつ運行すると、それぞれが10分間隔となる。どちらがよいかは議論を呼ぶところであるが、基本的に早く来たバスが早く目的地に着くため、車内が混雑していても乗車機会が多い5分間隔を望まれる人が多いと考えられる。現在のような臨

時便での増便を基本に、地下鉄駅発着の系統を強化するのがよいと思う。

「運行の効率化」については、一部の曜日・時間帯に限って区間を短縮することも検討してはどうか。例えば、46号系統が夜間も全便、平安神宮へ向かう必要があるかには疑問があり、三条京阪を経由して祇園ないしは四条河原町へ戻るような運転区間の短縮を検討しても良いだろう。すでに夜間に行われている、四条河原町までの51号系統が四条河原町始発の46号系統となる運用は効率的だと思う。

委員： 事務局には、意見を参考に施策を検討いただきたい。

委員： 他の委員からもご意見があった、8ページに記載のバス事業者間での系統番号の重複について、「おもてなしコンシェルジュ」として案内を行う中で、特に外国人観光客は、市バスと京都バスの2種類があるという説明の時点で混乱されている印象があるので、系統番号の工夫は必要だと思う。

また11ページにも記載いただいている「おもてなしコンシェルジュ」について、バス1日券の廃止や、本答申を受けた令和6年度の路線・ダイヤの見直しにあたっては、コンシェルジュもその内容への理解を深めることが不可欠である。コロナ禍以降は、急行系統の休止や臨時便等に関する問い合わせも多いが、我々も情報を追えていないことがあり、また、コンシェルジュの中でも理解に差がある場合があるので、現在、年に1度行われているフォローアップ研修を増やすことも検討いただきたい。

委員： 7ページに関連して意見を述べたい。バス車内でのベビーカー利用者へ向けた掲示は、ベビーカーでバスに乗るのは当然というメッセージにもなると思う。バスは様々なお客様が利用されるものだということを、こうした掲示を通じて啓発されると良いと思う。我々の団体で行った「子育てつばやき川柳コンテスト」では、「赤ちゃんが泣くの気にしてバス乗れない」が佳作に選ばれていた。もちろん運転士の方には優しくしていただいているが、他の乗客の目が気になって乗れないという方はやはりいる。このような状況がなくなっていくことを願っている。

モビリティ・マネジメントの中で一工夫していただくのも良いと思う。地域や大学、企業の方などと意見交換をされることもあると思うが、様々な方が利用される公共交通で、ちょっとした乗客同士の手助けや、快適に過ごせるようなアクション等、どのようなことができれば良いかの話し合いも盛り込まれると良いと思う。

娘が6ヶ月の頃にオーストラリアへ行ったが、ベビーカーで公共交通を利用しても不便を感じる事が全くなかった。車体が広いという構造的な側面もあるが、乗り降りの際の手助けが多かった。これは教育や文化に依るところもあると思うが、乗務員の方だけでなく乗客同士でも手助けができるようになったら、乗る方としてはありがたいと思う。ベビーカーを載せるときはどこを持つといいか、そ

もそもベビーカーを持つのを手伝ってほしいと思っていることや、また障害を持つ方の様々な事情なども乗客同士でシェアできると良いと思う。

委員： 確かにオーストラリアには、利用が難しい方を手助けしようという心のバリアフリーが浸透しているように思う。どのような背景があるのか、勉強したいと思う。すぐにはできないことかもしれないが、一方で必要なことである。

委員： バス1日券の廃止は、ニュースで見てすごい決断だと思った。私も地下鉄・バス1日券の利用を促すことには賛成である。他の委員もご指摘の通り、観光地へ向かう際には、まちを縦断している地下鉄から乗り継いで向かうことが望ましい。先日、新幹線の京都駅長からも、観光客の方はどうしてもバスを利用しようとするので、地下鉄へ誘導するようにしていると聞いた。バスの系統についても京都駅発着だけでなく、地下鉄各駅からの乗継をもう少し考えてもらおうと、ますますバスを利用してもらえないのではないかと思う。以前の委員会では話題に挙がったアプリについて、初めて京都を訪れる観光客の方にとっても非常に便利なものだと思うので、どこかで触れられると良いと思う。

また、先日の大雪の日には、バスがあって本当によかったと多くの方が感じたと思う。私の周りからも、普段車やタクシーを利用しているところ、大雪で迎える車もタクシーも来ない中で、地下鉄やバスのおかげで家に帰れたという話を聞き、心強く感じた。答申には、積極的に雪に強いとは書けないとしても、社会インフラである地下鉄やバスの重要性を認識いただけるような記述にしてもよいと思う。

委員： 異常気象や災害が増える中で、大災害ではなくとも、先日の大雪のような、市民の皆さんがかなり不便な状況になることは今後も生じると思う。災害時の対応について、答申に記述することについてはいかがか。

事務局： 先日の大雪では、現場の運転士も大変苦労したことと思うが、当日はこの時期の平日としては多い30万人を超えるご利用があり、頑張って走らせた成果があったと認識している。また、利用者や市民の皆様からバスの運行へ様々な手助けをいただき、大変ありがたく感じている。大雪や台風などの災害時には、内部で作成しているマニュアルに基づき、安全に留意しながら可能な限りバスを運行することとしている。こうした対応についても、答申に記載いただければ幸甚である。

委員： パブリックコメントには非常に多くの意見が寄せられており、全体的な視点からのもの、個別の状況に対するもの、また互いに正反対の意見もある中で、バランスよくまとめられていると思う。

ベビーカー利用者に向けた掲示について、妊婦、子連れの方、障害者、高齢者などの中には、迷惑をかけたくない乗車をためらう方がいると思う。当然なが

らすでにご配慮をいただき、車いすマークも付けられているが、経営状況だけでなく、バスがこうした様々な方の利用に対応していること等についても「見える化」が行われると分かりやすく良いと思う。

「見える化」については、私自身はすごくいいと思っていたが、一方で資料3別紙を読んでいると見苦しいと受け取っている方もあった。こうしたマンガのようなイラストは、分かりやすく、見た人に強く訴えることができると思う一方、苦手に感じる人や良くない印象を持つ人もいることが分かった。異なるイメージのイラスト等も導入する必要があるかと思う。良い点も課題も様々なものが見えるようになれば良いのではないか。

委員： 様々な視点での「見える化」が必要だと、多くの方が感じられていると思う。イラストについては、不快に感じる人もいるので注意は必要だと思うが、やはり「見える化」は一般論として必要なことである。十分に注意し的確なイラストを用いていただければありがたい。

委員： 今日、京都駅前では、観光客の出発のピークを過ぎた12時頃でもD2のりばに列ができるなど混雑しており、日本人の観光客が戻ってきていると感じている。当面の観光客への対応について、収支面などの事情もあると思うので、従来の数に戻るまでは臨時便の運行で良いと思うが、市民と観光客の双方が快適に市バスを利用できるよう、引き続きよろしくお願ひしたい。

私の立場から申し上げますと、やはり「分かりやすさの向上」に注目している。他の委員からもご意見があったが、「南5」「臨」など漢字の含まれる系統番号は特に分かりにくい。また、時計回りと反時計回りがある循環系統は、京都駅前のバスのりばでは方面別に分かれているため誤乗が少ないものの、まちなかでは分かりにくいと思うので、改善を検討いただきたい。観光案内所では市民の方からの問い合わせも多いが、例えば四条烏丸に行きたい方に対して5号系統を案内する場合、A1のりばからというだけでなく、五条通経由でない便を利用してくださいということまで案内する必要があるので、現在は運行頻度が同程度の26号系統を案内している。この辺りは市民の方でも難しいと思うので、改良していく案があればよいと感じる。

観光案内所にとっても、バス1日券の廃止は衝撃的だった。バス1日券については、かねてより春秋の繁忙期は利用を控えてもらう方が良くと考え、地下鉄・バス1日券をご案内していたが、どうしてもバス1日券を使いたいという方もいた。そのような方は、乗り放題だからと何回もバスに乗車される中で、渋滞や大幅な遅延に巻き込まれ、結果的に京都観光にマイナスのイメージを持って帰られることになるので、廃止は英断だったのではないかと思う。多くの方が京都駅からバスで出発する現在の状況から、地下鉄・バス1日券によって、少し流れが変わるのではないかと思う。

ある観光施設の方から、これまでバスでダイレクトに来られていた方が地下鉄を経由して来られるようになる中で、地下鉄駅のコインロッカーをもうすこし拡

充できないか、少なくともスーツケースは、チェーンで留める等でも良いので、駅に置いてきてほしいという意見を貰った。

京都駅のコインロッカーは、繁忙期以外の時期でもほぼ空きのない状態となる。また、多くのコインロッカーがある京都駅では、駅構内が複雑なこともあり、荷物を預けた場所が分からなくなる方もおられる。地下鉄駅であれば、京都駅に比べて預けた場所も分かりやすく、観光客の方も利用しやすいのではないかと思う。

また、JR東海が地下鉄への誘導をしているというお話があったが、JR西日本も、京都駅で下車せず、二条駅や山科駅を経由するよう案内されており、京都駅への集中が緩和されることを期待している。

委員： コロナ禍が少し落ち着き、皆さんも外出するようになってきている中で、やはり楽しくバスを利用いただける仕組みが大事ではないかと思う。楽しくバスに乗って、少しでも歩いていただくことで、高齢者のフレイル予防にも繋がる。モビリティ・マネジメントなど様々な活動もしていただいているが、ただ乗ってくださいというだけでなく、楽しく乗ってもらう工夫が必要ではないか。

今日、会場へ来るときに70号系統に乗車したところ、車両が中型になっていた。これまでの小型車両は、混雑して立って乗る人も多く大変だと思っていたが、中型車両に変わり、おかげさまで大変心地よく乗ることができた。こうした形で、できる部分から少しずつでも改善してもらえると大変ありがたい。全体を通して、やはりバスは楽しく乗って、楽しく市内のあちこちに移動できることが一番大切だと思う。高齢者や障害者のことを考えても、少しでも楽しく動けるよう工夫いただけるとありがたい。

委員： 利用者の心をつかむには、単に利用できるというだけではなく、楽しく乗れるという視点が非常に重要であろうと思う。

委員： やはり運行本数は増やしてほしいと強く願っている。以前もお話ししたバス好きの私の子どもは、バス1日券の廃止にとってもショックを受けていた。そのような中で、どのようにバスに「楽しく」乗るかについて、私も考えている。資料4にも書かれていたが、バスに乗る機会が増えるよう、イベントも増やしていただけたらうれしい。環境定期券のPRもさらにしてもらえると、利用につながると思う。また、車内に交通局ニュース等の掲示物が色々貼られているが、たくさんあって見にくく感じる時期がある。

委員： 車内の掲示物については、些細なことかもしれないが気になるという意見を頂いた。また、バス1日券の廃止について、様々考慮されて決定されたことと思うが、他の委員のお子さんのようなバスファンの気持ちを掴む必要もある。交通局では、若いバスファンを引き留める方法を何か検討しているか。

事務局： バスに乗っていただくお客様を確保する上で、「楽しく」というキーワードは

非常に重要であると考えている。乗っていただくための工夫については、例えばスタンプラリーなどを実施しており、そういったイベントを通じて、興味を持っていただきバスに親しんでいただくことは重要だと考えている。お子様のご利用は将来のお客様の確保にもつながるので、子どもたちに訴求できるような取組を行うことは必要だと認識している。バス1日券の廃止後にも引き続き、バスに乗って楽しんでいただける取組には、今後も力を入れていきたい。

事務局： 車内の掲示物について、経路変更などの案内を掲示しているため、どうしても多い時期がある。できるだけお客様に窓から外の景色を見ていただけるよう、新型車両では座席のない部分の窓や、窓のない側面行先表示器の裏に貼るなどの工夫をしている。バスから外の景色を見るというのは、楽しく外出いただく上で重要な要素だと思うので、引き続き十分注意してまいりたい。

事務局： バス1日券の廃止の代替として、4月からICカードへのポイントサービスを導入する。京都市民の多くがお持ちのICOCAとPiTaPaに限定し、利用額割引や乗継割引を行う。月額3,600円以上のご利用があれば、90分以内のバス・バス乗継に150ポイントが還元されるので、例えばバスを1回乗り継ぐ移動で往復される場合には、このポイントサービスが適用されると620円となり、バス1日券の700円よりも割安になる。ポイントサービスについても、ご利用いただければと考えている。

委員： 交通局の担当者からも、何かあれば発言いただきたい。

事務局： たくさんのご意見やご示唆を頂き、感謝を申し上げます。資料4の12ページにはご利用状況に応じた輸送力の再配分について、13ページには地域ごとの特性に応じた運行サービス水準の検討についての記載がある。これらの内容に関して、さらにご示唆があれば大変ありがたい。

委員： 運行頻度は高いほど便利というのは一般的に言えることだが、需要との兼ね合いから難しい場合もある。13ページには、概ね1時間に1本運行すると記載しているが、このような考え方でいいのか、お気づきの点等ご発言いただきたい。

委員： 12ページの運行見直しに当たっては、昨年度に実施された旅客流動調査の結果を活用して、1便当たりの利用者数だけではなく、時間帯別に起点から終点にわたってご利用があるのかを踏まえながら検討することも必要だ。時間帯によっては、利用の多い区間を増便するために利用の少ない区間の減便を行うことも必要だと思う。13ページには概ね1時間に1本を目安とするとあるが、必ずしもそうする必要はなく、朝夕を中心とする運行でも十分な系統もあるので、柔軟に対応してもらえればよいと思う。

パブリックコメントに寄せられた意見をみると、利用頻度の高い人の中でも、

様々な意見があり、京都駅発着の系統を減らせという一方で、ご自身が行きたい場所への直通系統が欲しいという方もいて、どれが正解というものもないと思うが、みんなの意見を全て採用した結果、誰にとっても使いにくいものになることは避けていただきたい。バス1日券の廃止と同様に、「こういうコンセプトでダイヤを作る」と信念をもって進めていただき、しばらく様子を見てから、少しずつ修正していくことを薦めたい。最初は停車停留所の少なかった急行系統が、利用の少なさや、ここにも停めてほしいという意見を受けて、ほぼ各停になってしまったという経緯もある。平日、土曜、休日大きくダイヤを変えるというようなことも考えられる。これからの1年をかけて、旅客流動調査の結果を精査し、ダイヤを検討いただけるといいと思う。

委員： みんなの意見を全て聞くと、結局使いにくいものになってしまうというのは、大事な視点だと思う。

概ね1時間に1本を確保するというのには意味があると思うが、一方で他の委員から、利用が限られるのであれば、朝夕は一定の水準で運行しながら昼間の時間帯は少し間引くなど、実務面で工夫していただければという意見を頂いた。これも踏まえながら、「概ね1時間に1回程度の運行を目安とする」という記載にしたい。

委員： 答申案は非常によく練られており、また、パブリックコメントに寄せられた意見も踏まえられたもので、基本的にはこの方向性でいいと思う。

12ページと13ページについて、今のネットワークを基本的には踏襲しながら、メリハリをつけて一部を見直すということで、郊外部の路線や利用の少ない末端部に見直しがかかっていくことになると思う。バスの利用者や地域公共交通会議のメンバー等の立場から様々なケースを見てみると、バス事業者も声を上げてはいるものの、一般の利用者には、ある日突然サービスが低下した、あるいは廃止になってしまったような印象を受ける方も多い。今どれだけ苦しい状況にあるのかという情報を、一般の方に分かるように「見える化」し、できれば議論を巻き起こすことで、公共交通の行く末を皆さんで考えるチャンスを作っていただきたい。

1時間に1本程度というのは、運行本数としては少し寂しいかもしれないが、パターンダイヤ化や鉄道との接続などを工夫すれば、それなりの使い勝手はあると思う。やはりこの辺りを一つの最低ラインとして守って、今後のサービスを考えていく必要があるだろう。基本的に当面は現状のサービスをベースにとのことだと思うが、ご承知の通りのピンチのなかで、これをある種のチャンスと見方を変えて、中長期的には新たな発想が出てきても良いと思う。鉄道や他のバス事業者、需要の少ないところではタクシーなどとの連携も含め、短期的な議論と中長期的な議論とを並行して行っていただきたい。

少し話はそれるが、今朝、職場へ行くときに利用した市バスの運転士の方は、お客さんが降車ボタンを押したときや降車される際に、非常に気を遣って声かけをされ、また安全確認も非常に確実にされる方だった。自動運転の話も出ている

がまだ時間がかかると思われる中で、やはり最後は人の要素というか、運転士が提供するサービスが市バスのイメージを決めていくように思う。運転士を「サービス・プロバイダー」と呼ぶ事業者もあるが、そのような意識でサービスの提供にあたっていただければと考えている。

委員： 答申案は、われわれの議論やパブリックコメントに寄せられた意見などを踏まえてまとめたものであり、全体としてはこういう考え方のもとに次年度以降の施策を展開いただければよいと思う。

今後気を付ける必要があるのは、市バスのネットワークの良し悪しを、どういう条件下で判断するかという点である。今は良いものであっても、条件が変わると改善の余地が出てくる。14ページに、現在の市バス路線ネットワークは現段階においては概ね有効に機能していると記載がある。これに異論はないが、一方で未来永劫現在のネットワークがベストかは分からない。社会状況に変化があれば、ある時点で大胆に見直す必要が生じる可能性がある。答申案の結びの言葉は、今後も変えないわけではなく、状況が変われば変えるという趣旨である。この点に注意しながら、施策を展開いただきたい。将来、市バスではカバーできないエリアではタクシーとの連携など、市民の足の確保についてより柔軟に考えることが必要な状況になるかもしれないが、現時点ではこの答申案に沿って進めていただければと思う。

ほぼこの答申案で問題ないとのことだが、例えば、防災に関する部分など加筆の余地がある。このような少々の修正については、委員長に一任いただければありがたい。

事務局： 5回にわたる活発なご議論に、感謝を申し上げたい。コロナ禍を含めて先行きが見えない社会情勢の中で、持続可能がキーワードだと考えている。我々市バス・地下鉄は多様性を大事に、妊婦の方、障害のある方、高齢者の方を含め、多くの方にご利用いただきやすいものとする必要があると考えている。また委員からご意見を頂いた「楽しく」ということも、しっかり心に留めてまいりたい。

しかしながらご承知の通り、現下の交通局の財政状況は非常に厳しい。資料2の17ページに記載の市バスの収支構造のグラフのうち、経常的な運営に関する「収益的収支」に示す通り、収入の90%は運賃収入であり、運営に要する人件費・経費を運賃収入だけで賄っていない状況にある。これが運賃改定を見込まざるを得ない理由である。地下鉄については、運賃収入で人件費・経費は賄っているものの、巨額を投じた地下鉄建設費のローン返済が重くのしかかっている状況にある。

持続可能なバスにするため、どうしても収入を上げていく必要がある。コロナ禍への対応も3月や5月にフェーズが変わっていくなかで、メインとなる運賃収入を確保するために少しでも多くのお客様にご利用いただきたいと思う一方、市民生活と観光の調和を図る必要もあり、難しい舵取りが求められると認識している。その一つとして、バス1日券の廃止を実施する。これは地下鉄への転換によ

るバスの混雑緩和のほか、お得な乗車券や定期券などにより160円を切っている市バスの平均乗車単価を引き上げるといった目的もあり、廃止により3億円の増収を見込んでいる。引き続き、多くの方に利用をいただきながら、平均乗車単価を引き上げ、市民生活とも調和を図る必要がある。

またコロナ禍前においても、84ある市バス系統のうち、21系統のみが黒字で、63系統は赤字であった。4分の1の黒字系統で4分の3の赤字系統を支えるというのは、公営交通の課題であるが、皆さまの足としての機能を果たしていきたい。

本委員会では多くのご意見を頂いた。令和6年3月に実施する路線とダイヤの見直しに反映してまいりたい。このような状況へのご理解を賜りながら、多くの方にご利用いただくことが、まさにネットワークを支えていただくことに繋がると思うので、引き続きご支援をお願いしたい。

### 3 閉 会

(1) 事務局から今後のスケジュールの説明

(2) 閉 会