

第1回京都市山科地域公共交通会議 摘録

日時	令和3年11月30日(火)午後2時～午後4時30分
場所	京都市生涯学習総合センター山科(アスニー山科)研修室
出席者	高橋 愛典 近畿大学 経営学部 教授 井上 学 立命館大学衣笠総合研究機構アート・リサーチセンター 客員協力研究員, 公共交通アドバイザー 梅澤 優司 京都市都市計画局歩くまち京都推進室長 樋掛 実喜雄 京都市山科区役所地域力推進室長(副区長) 金澤 重之 近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官 橋野 基宣 京阪バス株式会社経営企画室 代表部長 上田 和樹 京都市交通局自動車部担当部長 土田 稔 京都市交通局理事(高速鉄道部長事務取扱) 竹内 哲也 一般社団法人京都府バス協会 専務理事 足立 高広 一般社団法人京都府タクシー協会 専務理事 竹谷 良一 山科区自治連合会連絡協議会会長会 代表 福島 直人 山科区自治連合会連絡協議会会長会 副代表 岩崎 泰大 鏡山学区自治連合会 会長 中嶋 恵二 西野学区自治連合会 会長 玉木 誠一 小金塚自治連合会 会長 奥田 末子 山科区地域女性連合会 副会長 豊田 政志 京都府山科警察署交通課長

※代理出席者

谷口 勝	(雲林院能英委員代理)
朝田 雅也	(藤岡丈二委員代理)
山下 佳穂里	(田中茂行委員代理)
板谷 正人	(山本泰弘委員代理)

以上21名(敬称略)

1 開会

○ 大路部長(挨拶)

第1回会議の開催に当たり、事務局を代表して一言挨拶を申し上げます。

本会議は、山科地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために開催するものである。

これまでからバス事業者は、少子化による利用者減少、運転士の担い手不足など厳しい経営状況にあり、コロナ禍により経営の存続自体が危ぶまれるほどの状況に陥っている。

そのような状況下で、地域の足を持続可能なものとしていくために、地域の皆

様をはじめ、交通事業者、関係行政機関、学識経験者といった幅広い関係者により何ができるか前向きな議論をしていきたいと考えているので、よろしくお願い申し上げます。

2 京都市山科地域公共交通会議について

— 事務局から京都市山科地域公共交通会議委員の紹介（資料1） —

(1) 京都市山科地域公共交通会議の設置について

○ 事務局

（資料2に基づき、説明）

(2) 設置要綱について

○ 事務局

（資料3に基づき、説明）

(3) 会長の指名について

○ 委員の互選により高橋委員を会長に選出

○ 高橋会長

近畿大学の東大阪キャンパスに在職している。私は関東の出身であるが、関西に来て20年近く経ち、ご縁をいただき、多くの自治体で公共交通に関する会議に出席する機会をいただいている。近隣では宇治市や八幡市の会議に出席している。そういった経験を踏まえて、本会議の運営に努める。皆様、何卒御協力の程、宜しくお願い申し上げます。

○ 高橋会長の指名により会長に事故があるときの職務代理者に井上委員を選出

○ 井上委員

私は近畿2府4県を中心に公共交通の会議に出席している。山科の地域の皆様方は、公共交通を盛り立て、利用者を増やしているということで、非常に注目している。私も京都市の他区でモビリティ・マネジメント（MM）に関わらせていただいているが、なかなか思うように上手くいかないこともあるなか、山科区の皆様方の活動を参考にしたいと思うので、これを機に勉強させていただければ嬉しく思う。

3 報告事項

(1) 山科区の概要及び交通に関する状況について

○ 事務局

（資料4に基づき、説明）

○ 高橋会長

山科区に住まわれて、公共交通について感じる事等をお聞かせいただきたい。

○ 竹谷委員

山科区は昔から京都の東の玄関口と言われており、交通の要所でもあった。私も委員として策定に関わった「第3期山科区基本計画」においても、交通の利便性は高いと記載されている。山科区には、JR、京阪電鉄、地下鉄東西線が走っており、インターチェンジも2箇所あり、交通アクセスが良い。しかし、日々の生活の足については、区全域をみると、まだ不便な区域があると思っている。私の住んでいる大塚学区では、京阪バスが走っているが、1日の本数が非常に少なく、昼の時間帯は2時間に1本程度である。地域住民からもバスを増やしてほしいという要望が多い。この会議では、そうした地域住民からの生の声を踏まえて、山科区域内の公共交通の確保向上について意見を交わしたいと思う。

○ 福島委員

山科区の鉄道の利便性は魅力の一つであると思う。JR、京阪、地下鉄を利用し市内中心部や他府県に行くのも非常に便利である。この交通利便性のおかげで、山科区に観光客も来るし、新規出店が増えたりと地域も恩恵を受けている。しかし、私自身は病院や買い物に行くとき車をよく使っている。他の学区の方でも車を利用している人は多いと思っている。これから先、高齢化が進んでいくと、車の運転が危険になるので、免許返納ということになると思う。そうなった場合にバスなどの公共交通を使うことになると思う。

地域としても、これからの子供や高齢者、障がいのある方に優しいまちづくり、快適なまちづくりを考えていきたい。そこには交通が大きな問題になると思っている。5年後、10年後を考えて、地域の公共交通を検討することが重要であると考えている。

○ 奥田委員

山科区は風光明媚でよいまちである。以前は交通の不便な場所が多々あったが、最近は便利になった。しかしながら、コロナの影響でバスが減ったところもある。稲荷山トンネルを通過して京都駅へ行くバスは便利で、地域住民は喜んでいたが、減便となり1時間に2本の運行回数となった。京都駅方面に仕事に行っている孫も、増便してほしいと言っている。これから高齢者が増えていくので、買い物難民が出ないようにしてほしい。また、環境のことを考えると、電気バスを1台でも増やしてほしい。

○ 中嶋委員

この会議を設置していただき、嬉しく思う。実りある会議にしていきたいし、

委員で意思統一を図っていききたい。平成9年に地下鉄が開通し、山科区全体にとっては良かったと思っている。しかし、その反面で交通が不便になった切り捨てられた地域も多々ある。西野地域には地下鉄開通前は、市内中心部へ行く市バスと京阪バスが1日合計で156便あった。四条河原町へも約10分で行けた。ところが、地下鉄開通によって、市内中心部行のバスが36便まで減らされ、「陸の孤島」になった。我々は四条河原町行のバスの便数を元に戻すため頑張っている。頑張って運動してきた結果、12月1日より四条河原町と山科を結ぶ市バスが通ることとなった。これを契機として、ますます運動に力を入れていこうと思っている。

この会議も皆さんと一緒に協力してやっていきたい。

○ 岩崎委員

「山科路線バス対策連絡協議会」の会長を務めており、鏡山循環バスについて説明させていただく。我々の地域には渋谷街道という、準幹線道路がある。山科駅から、この渋谷街道を経由し、山科駅へ戻る循環バスが運行されている。所要時間はおよそ25分。我々は「鏡山生活バス」と呼んでいる。

平成8年まで渋谷街道をバスが運行していたが、廃止された。その後、不便すぎるということで、平成25年3月に鏡山循環バスを再開するまで、並々ならぬ努力をした。実証運行で始まったが、啓発運動などに懸命に取り組み、平成29年10月には更に1便増便となった。しかし、鏡山循環バスの最終便は山科駅を午後3時24分に発車する。まだ日が高いうちに最終便になり、日本一早く終わると思っている。MM活動を頑張っていると自他ともに認めてもらえるほど取り組んできたのに、このあり様である。

平成26年から年に4回乗車調査をしており、コロナの影響が収まってきた令和3年11月8日から14日までの期間も調査を行った。不安であったが、御利用目標である1便あたり20人を超えた。振り返ると運行開始当初は平均で10人乗るかどうかであったが、体を動かし、口を動かし、人が集まる場所へお願いに行きながら、チラシ配布や標語づくりなど積極的なMM活動を行ってきた。口コミでバスが走っていることが伝わり、増便する直前期には乗り切れないほど乗客が増えた。小型バスなので座席が10人分と立ち客を含めて35人ほどで一杯になる。あふれて乗車できなかった人がタクシーを利用するほどであった。

山科区の人口は減少しており、大きな課題である。また、私の学区は人口19,875人であり、その中の32.4%が高齢者又は後期高齢者である。山科区で2番目に高い。学区としてできる限りのことは前向きにやっていかないといけないと思っている。京阪バスが走ってくれない、増えないと言う人には、利益が出ないところには走らせることができないので、1人でもバスに乗る人を増やさないといけないと説明している。

私もこの会議が実のなる花の咲く会議にしたいと考えている。お互いが力を合わせ、良い考えを提案し、実行していくという会議にしたい。

○ **谷口氏（代理出席）**

山科区で生まれ育ち、これまでの公共交通の変遷を見てきた。京阪バスに乗り、トンネルを抜けると料金が上がるのは、同じ京都市内なのに残念だといまだに思っている。山科区には、バスの運行が多い地域がたくさんあるが、市バスがなくなってからは、私は不便だと感じている。京阪バスには、利用動向調査をもっとしっかりと行ってもらいたい。西野学区と山階南学区は大変な状況で、20時を過ぎると旧市街から東へ行くバスはなくなる。外環状線はバスが走っているが、20分程歩かないといけない。高齢者には大変なことである。南に向かうバスはあるのに、何故、東に向かうバスがないのだと常に感じている。

○ **事務局**

事務局としても実りある会議にしていきたいと考えている。一人二人でも乗ってもらえるよう、一緒に取り組んでいきたい。よろしく願います。

○ **中嶋委員**

設置要綱に定める構成委員は、「充て職」か「個人」のどちらか。地域代表の職務を離れば出席できないということか。任期2年が経ったらどうなるのか。

○ **事務局**

MMに取り組んでいる地域代表として、出席いただいている。

○ **梅澤委員**

地域の代表の方でどなたに出席していただくのかは、山科区役所とも相談して調整させていただく。

—（休憩）—

(2) **交通事業者の現状について**

○ **事務局**

（資料5に基づき、説明）

○ **高橋会長**

交通事業者が置かれている状況について、厳しい状況が続いているということは想像に難くない。この件について、委員の皆さまから御意見・御質問はあるか。事業者から補足があれば、願います。

—（発言なし）—

(3) **山科区におけるモビリティ・マネジメント（MM）の取組について**

○ 事務局

(資料6に基づき, 説明)

○ 玉木委員

小金塚自治連合会では, 平成31年3月に京阪バスによる12人乗りの小金塚地域循環バスが運行を開始して以降, 乗車調査やチラシ配布をはじめとする乗車啓発等を行っている。何種類もの啓発チラシを作成し, 全戸配布, 回覧, 停留所での配布等, 住民一人一人に渡した。近くの買い物へ行くときにもバスに乗ろうと声かけしてきた。それでも当初は平均乗車人数が4人程しかなかったので「存続の危機」というチラシを作り, 今は歩けても10年後, 20年後に必要な。その時までバスを残そうと声かけしてきた。また, 利用促進企画として「親子体験乗車」や, 毎月第3水曜日を「小金塚バスの日」として「藤尾・小金塚」停留所隣接のコンビニエンスストアでバス利用者向けの健康イベント等を行うなど, 精力的に活動を実施してきた。

これらの活動の結果, 運行開始時の平均乗車人数は4人ほどであったが, 令和元年度は6.48人, コロナの影響のあった令和2年度は7.0人であった。コロナ禍でなければ十分に8人にも迫れたし, 中には1便平均9.08人, 1日合計で220人という日もあった。当初から, 12人乗りバスに8人乗ることが本格運行の条件として京阪バスから示されていた。しかし, 令和2年11月25日の「山科区公共交通利用促進協議会」で, 成果を発表したところ, 京阪バスからは, たとえ満席の12人乗ったとしても京都市からの補助金1,100万円がなければ, 撤退するという答えであった。これまでの活動は何だったのかと, とてもショックで残念でならない思いである。

○ 高橋会長

私も今回の会議に先立ち, 鏡山循環バス, くるり山科, 小金塚地域循環バスに乗車し, 一口に山科区といっても, 沿線の街の雰囲気や地形など大きく違っていると体感した。そういった条件の中でそれぞれ, 様々なかたちで, モビリティ・マネジメントの御活動をされているということがよく分かった。

(4) 山科地域への市バスの運行について

○ 上田委員

(資料7に基づき, 説明)

監督官庁に認可をいただいたので, 予定どおり運行を開始する。

○ 岩崎委員

今回の市バスの運行は試行運行か。また, 今後拡大していく考えはあるのか。

○ 上田委員

今回の市バス運行は, 本格運行である。更なる拡大については, 交通局の経営状況が厳しいこと, また, 京阪バスへの影響も慎重に考える必要がある。ま

ずは、このバスがどれくらい利用されるか見極めていきたい。

○ 中嶋委員

令和3年12月1日から市バスが山科区を運行するということが、非常に喜んでいいる。私が自治連合会会長になるにあたって、地域の一番の願いであり課題として掲げたことは、公共交通機関の充実強化であり、まちの活性化、経済の活性化につながると考え、今日まで活動を行ってきた。

私の学区は、四条河原町から帰るとき、18時を過ぎるとバスがない「陸の孤島」であった。大石神社、西野山方面に向かうバスはたくさんある。帰ろうにも帰れないので最終便を遅くしてほしいとお願いをしてきた。

ところが、昨年11月に突然、何の前ぶれもなく、京阪バスからダイヤ改正が示された。改正の内容は、我々の生命線である河原町通へのバスを6本減便するというものであった。我々が一番望んでいるところが切られたと非常に怒りを覚えた。京阪バスは民間であるから、利益が伴わない路線の整理は理解できないこともないが、そうであれば市民の足を守ってもらわなければならないという思いを京都市長と交通局長に要望した。

結果として、河原町三条発19時27分と20時57分のバスができ、本当に感謝している。山科区においては、地下鉄開通に伴って市バスが撤退したが、今回24年ぶりに山科区に市バスが運行するのは象徴的で画期的なことである。我々も皆でこのバスを利用し、盛り立てていきたい。小さなことかもしれないが、みんなの努力で少しずつ育てていって大きな実にしていく。これが我々の願いである。

○ 橋野委員

地域の皆様におかれましては、日頃からMM活動をはじめ利用促進に取り組んでいただき、この場を借りて、改めて感謝申し上げます。

中嶋委員の御発言に関して、弊社から2点お話をさせていただく。

まず、昨年12月のダイヤ改定についてである。弊社は、山科地域に限らず、ダイヤ改正を伴う事業計画の変更を相当短いスパンで繰り返している。これは、経営を立て直すために行っているものであり、その中には減便というような良くない話もある。何の前ぶれもなくという御発言もあったが、地域の皆様一人一人には説明できないが、弊社のルールに則り、沿線自治体の窓口には説明したうえで実施していることは申し上げておきたい。

もう1点は、四条河原町～山科西野についてである。この区間のバスの本数が減ったのは事実であるが、これは単純に減便をしたのではなく、国道1号線（五条通）を走っているバスの行先を「京都駅八条口」に一部変更したものである。地域の皆様にも、どこに行きたいか色々な意見があると思うが、弊社に直接届く意見として、京都駅に行きたいという声相当数あった。コロナ禍の苦しい状況の中で、限りある輸送力をどう活用するか検討し、西野学区の皆様には御不便をお掛けするが、京都駅八条口への運行とさせていただいたのが実情である。河原町方面へ行くのは不便になったことは事実であるが、結果とし

て、京都駅方面の便は多くのお客様に御利用いただいていることも御理解いただきたい。

○ 中嶋委員

ダイヤ改定はこれからもあると思うが、この会議で事前に説明してほしいので要望しておく。

京都駅行のバスも便利であり、地域住民も喜んでいる。しかし、西野学区にとっては、四条河原町行きの方が大きな価値がある。地下鉄もあるが、駅まで距離があるので、河原町方面のバスをと言っている。今後も路線についてはよろしくをお願いしたい。

今回、市バスが山科区を運行することになったが、なぜ降車専用のバス停があるのかと地域の人から言われている。私は、まずは市バスが山科区を運行することが大きな成果であると思い、地域住民にも伝えている。いろいろ事情があるのだと思うが、今後も住民が便利になるということを第一に考えていただきたい。

○ 橋野委員

御意見としては賜る。真摯にお聞きさせていただく。

○ 事務局

ダイヤ改正については、この会議又は何らかの方法で委員の皆様へお伝えしたいと考えている。

(5) 山科区小金塚地域における住民ボランティアバスの運行について

○ 樋掛委員

(資料8に基づき、説明)

○ 玉木委員

私より前の役員が平成17年から公共交通導入に向けての運動を行ってきた。14年の歳月を経て、平成31年3月に京阪バスによる小金塚地域循環バスが運行開始した。小金塚地域は、昭和41年頃に、ほとんどの宅地が前面道路込みで開発され、私道が多いため、公共バスを走らせることができなかった。そこで京都市の援助を得て、約1,200世帯を一軒一軒測量・分筆し、地域の役員が各世帯を訪ねて説明し、納得していただき、バスが走れるように道路部分を京都市に寄付し、里道指定をしてもらった。道路にはみ出した樹木や案内板の撤去も住民が行った。バス事業者からの指示により、バスが走れるように道路の舗装厚を5センチから2層18センチにした。こうした大変な事業を行ってきたにもかかわらず、たった2,3年で撤退されるのは本当に悔しい思いである。1日24便走っているのが、減便ではなくゼロになる。1日160人～180人乗車しており、これらの人が交通難民になる。我々としては交通難民を出さないため、苦渋の決断でボランティアバスを走らせることにした。

しかし、ドライバー募集の点で不安を感じている。定年延長・再雇用制度で65歳、70歳まで働く人が多い。人の命を預かる運転なので、後期高齢者の方は外すことにしたため、ドライバーは73歳、74歳の方がほとんどである。未来永劫ボランティアバスが続くのか不安であり、次のバスができるまでのつなぎにしたいと京都市にも言っている。我々が求めているのはボランティアバスの継続運行ではなく、公共交通であることを理解してもらいたい。

○ 樋掛委員

玉木委員の発言が地域の思いそのものと感じている。山科区役所としても、地域の決断をしっかりと支えていく。

○ 梅澤委員

日頃のMMに取り組んでいただいている各地域の会長からの熱い想い、また、涙のにじむ、汗のにじむような努力のお話しを聞かせていただき、いかに生活の足を守っていくのかが非常に切実な問題だということを改めて、認識させていただいた。

本日、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021を策定し、広報発表を行っている。平成22年に策定した「歩くまち・京都」総合交通戦略を新たに見直した。前回の総合交通戦略は、市内中心部の交通渋滞等の課題を改善していくことに大きなウェイトがあった。しかし、今回の戦略では、市民の皆様の生活の足をどう守っていくのかを一丁目一番地に掲げている。

交通事業者の経営状況が厳しいのは事実であるが、それぞれの置かれている立場や状況をお互いに共有し、その中で何ができるか考え、行動していくことが重要であり、この会議はそういう場であると思う。

我々京都市としても、山科区役所と協力していくのはもちろん、交通事業者の皆さん、関係機関の皆さんとも連携しながら、この山科の将来について、しっかりと考えていきたいと思っている。

高齢化と人口減少は山科区だけの問題ではなく、全市的、全国的な問題である。そういったことにも目を向けながら協議を進めたいと思っている。本日の会議がその第一歩として進められたことに感謝している。

○ 朝田氏（代理出席）

普段、京阪バスを運転している者の立場から、意見をさせていただく。労働組合は、バスの走行環境や運転士の労働環境を良くするため、会社や社会に訴えていく役割も担っている。

先ほど、西野地域から四条河原町へ直接行くバスが6本減便になったという話があった。運転士もお客様から「なんでバスが減るのか」「困る」という声をたくさんいただいた。一方で、京都駅八条口へ行く路線は、日に日にお客様が増えており、地域住民の思いに応えられた部分もあったのかと思う。

京都市内のバス路線を見ていただくと分かるように、郊外から四条河原町、京都駅という2大拠点に直通で向かう需要が大きい。今後、コロナが収まり、

人流が戻ってきたときには四条河原町への便を増やせないかということ
を労働組合としても提案していきたい。

私は、鏡山循環の山科駅を10時24分に出発する便をよく運転していた。
山科駅を出るときは空いているが、途中の「岸ノ下町」「中道町」のバス停
で乗客が増えて、お年寄りがお年寄りに席を譲りあっている状態だった。安
全面からももう少しゆとりを持って乗車していただきたいが、現行の小型バ
スを中型バスにすると、道が狭く運行は難しいというのが試験運行をしての
結論だった。対向車や他の車もあるなかで、バスを大きくするのは運転士へ
の負担も大きくなってしまう。そうした中で、1日の便数を増やすことで、
車内のスペースにゆとりができればお客様も便利になるし、運転士にとっ
ても安全な環境が確保できると運転していて感じている。

四条河原町へのバスや鏡山の増便、小金塚地域循環バスの継続もできれば
よいと思うが、バス運転士になろうという人が少ない。入社してきても、給
料が安く辞めていってしまう。なんとかしたいと思って組合活動をしている
が、一企業一組合では限界がある。採算の取れる路線で不採算路線を続けら
れたらよいが、採算の取れる路線がなくなってきている。

バス事業は、公益性の高い事業なので、民間バスであっても助成金や補助
金などで支援していただければと思う。

○ 高橋会長

本日予定している事項はすべて終了した。

非常に活発なご意見、ご議論いただき、感謝申し上げます。

本日は、予定していた時間を超過してしまい、お詫び申し上げます。次回以
降、スムーズな進行を心掛けていきたいと思うので、引き続き、願います。

それでは、進行を事務局にお返しする。

4 閉会

○ 事務局

今年度中に第2回会議の開催を考えている。

具体的な日程は、改めてお知らせする。