

第2回京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和4年8月4日（木）午前10時～11時45分
場 所：職員会館かもがわ 2階第3・4・5会議室
出席者：別紙出席者名簿のとおり

1 開会

- 事務局（会議の諸注意および配布資料の確認）

2 委員紹介

- 事務局から京都市地域公共交通計画協議会委員の紹介（資料「委員名簿」） —
※ 第2回から新たに参加される市民公募委員ならびに交代された委員等を紹介

○ 塚口会長（立命館大学）

京都市地域公共交通計画（以下、「計画」という）は、非常に重要な計画であるが、雛型が決まっているわけではなく、地域の実情にあわせて検討する必要がある。京都市の公共交通を維持・充実させていくために、実務で活用できるよう、様々な分野からお集りいただいた委員の方々の意見を総合して計画を策定していく必要がある。

本日の議題は、計画の構成と上位計画等の整理を踏まえて、基本的な考え方と課題整理の方向性について議論いただくので、よろしくお願い申し上げます。

3 議題

(1) 京都市地域公共交通計画協議会規約の変更について

- 事務局
（資料1に基づき、説明）
- 京都市地域公共交通計画協議会規約の変更案を示し、その承認を求めたところ全員異議なくこれを承認し、本案は可決された。

(2) 京都市地域公共交通計画の構成イメージ案、上位計画等との整理について

- 事務局
（資料2に基づき、説明）

(3) 京都市地域公共交通計画の策定に向けた基本的な考え方（イメージ）について

- 事務局
（資料3に基づき、説明）

○ 稲留委員（京都運輸支局）

「歩くまち・京都」憲章には事業者・行政だけでなく市民の積極的な協力が不可欠であることが示されている。戦略の柱1が計画のメインになることは確かであると思うが、行政や事業者が主体となった施策が中心である。柱3が市民の皆さまに主体的に関与いただく施策であり、公共交通の維持確保には市民の主体性が欠かせない。また、柱3の市民のライフスタイルという視点が、「歩くまち・京都」の特徴であり、可能な限り柱3の施策も計画に反映していかれると良いのではないかな。

○ 事務局

公共交通の維持確保に向けて、交通事業者、行政、市民がそれぞれに果たすべき役割があると考えている。計画にもこの考えを活かしていく。

○ 大岸委員（歩くまち京都推進室）

「歩くまち・京都」の考え方を示す「戦略」には、柱を3つ掲げており、3つの柱の相乗効果で推進している。特に柱3は、柱1・柱2を根底で支える施策である。計画は柱1の施策が中心になるが、柱3の支えも不可欠であり、その視点も盛り込んでいきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

計画は、昨年度改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021』の理念や基本方針を踏襲し、「市民生活を支える交通手段の維持・確保」、「都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上」を方針としていく。戦略の柱3は市民の役割が重要であるとのことご意見を受け、計画に取り入れて検討したい。今後も、議論の進捗に応じて、方向性を確認していく。

(4) 京都市内の公共交通圏域と課題整理の方向性について

○ 事務局

（資料4に基づき、説明）

○ 小林委員（市民公募委員）

私は山科区の地下鉄沿線に住んでおり交通利便性は高いが、親戚が住む日野地区（伏見区）は地下鉄駅から遠く、バスの運行回数も少なく、タクシーもほぼ通らない。山科地域公共交通会議では、隣接する醍醐地域も一体で交通課題を考えてもいいのではないかな。こうした地域の課題も議論してもらえるとありがたい。

山科地域では京阪バスが輸送を担われているが、利用する機会が少ない。市バスの日乗車券を使用できないなど、運賃制度に差があることが理由の一つである。市バスの均一運賃区間の範囲を山科地域まで拡大いただけるとありがたい。

○ 赤井委員（市民公募委員）

京都市バスおもてなしコンシェルジュとして、市内各所で案内業務に従事している。コロナ前は、大きなキャリーケースを持って路線バスに乗り込む（主に）外国人観光客に対する声を聞くことが多かった。手荷物の持込みについては、明確なルールを定めた方が市民にも観光客にも分かりやすいのではないかと。また、外国人観光客が、京都駅から宿泊先までタクシーで移動する際に乗車拒否されたという声も耳にした。宿泊先が近場の時、荷物が多い場合、民泊の場所がアプリの地図で分かりにくい時に断られているようだ。

市民生活と観光の調和が大切であり、観光客向けに分かりやすい案内が充実すると良いのではないかと。

○ 筒井委員（タクシー協会）

法人のタクシー協会としては「乗車拒否はありえない」と自信を持って申し上げたい。乗せられないほどの大きな荷物、定員以上の乗車など、法的に断らざるを得ない時にのみお断りしている。

京都駅に外国人優先のりばを設置する取組も進めてきた。外国語の修練等の研修を重ね、よりやさしいタクシー作りを進めていく。乗車拒否を行っていたのであれば、今後はそうしたことがないよう協会として取り組んでいく。

○ 塚口会長（立命館大学）

タクシー協会も様々な取組に努められているが、様々な観光客と市民が一緒に公共交通を利用することから、多様なトラブルがあることも事実である。こうしたご意見も勘案しながら、計画の検討を進めていく。

○ 岩井委員（雲ヶ畑自治振興会）

北区雲ヶ畑地域は人口 127 人の地域で、以前は京都バスが運行していたが、平成 24 年に路線廃止となり、以降、自治振興会が主体となり「雲ヶ畑バスもくもく号」を一日 2 便運行している。運営財源の 8 割は、敬老乗車証の交付金と国のフィーダー系統補助金に頼っている。京北、久多、水尾等の地域が主体となった公共交通も同様に、運営が厳しい状況かと思う。左京区には路線バスが何とか残っている地域もある。

今後、路線バスが撤退した場合に、地域の足を守るために、どのような支援ができるのか。国・市の財政にも限界があると思うが、行政の支援なしには立ち行かない。本協議会で知恵を絞って、計画に盛り込んでいただきたい。

地域の人口が減少している中「地域が主体となった取組」には限界がある。あと 5 年は頑張ろうと思うが、そうした地域の実態を知っていただきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

非常に重要な課題の一つであり、こうした課題に対して今後どうするのかということについて、本協議会で検討を行っていく。

○ 宇野副会長（京都大学）

人口が多い地域は公共交通がカバーできており、現在のサービスをどう守り、育てていくかを考える必要がある。一方で、既存のサービスが十分でない地域もあることや、「高齢化」という言葉で課題を一括りにできない実情もある。長期を見据えた中で、まずは、直近の5年間の計画として取りまとめていくべきである。

高齢化によって移動のニーズが変わってきている。今までは自宅から鉄道駅への移動が基本パターンであったが、現在はコミュニティ内の移動へのニーズが高まってきている。現状の公共交通を守り育てることだけでは足りない部分の課題を掘り起こし、中長期的な視野で考えることが必要である。

○ 井上委員（龍谷大学）

地域区分（都心部、周辺部、中山間地域の3区分）は妥当と考える。京都市域は広く、特性も異なるため、まずはこの3区分としたうえで、各エリアにおける個々の事情を深掘りしていければと思う。

地域公共交通計画を策定しても行政からの支援が増えるわけではない。関係者それぞれの役割を明らかにして、それぞれが汗をかかなければならないものである。実現可能性があることを踏まえた議論を進めていきたい。協議会では「こうなったら良いな」という理想と現実にとできることとの間のすり合わせを行うこととなる。

京都市は「大学のまち」であり、学生に向けた利用促進の取組が重要である。また「観光のまち」という観点でみると、計画には行政・交通事業者・市民だけでなく、観光客にどう働き掛けるかという視点は欠かせない。アフター・コロナで観光客が戻ってきてから考えるのではなく、事前に考えておくことが重要である。

今後、交通事業者はできる限りのサービス向上をしつつ、利用者は現行サービスをうまく使っていくことが求められる。

○ 筒井委員（タクシー協会）

コロナの影響で、公共交通事業者は大きなダメージを受けている。5年後に今ある交通サービスを維持できるか難しい状況である。観光需要の回復も見通せない中で、事業者としては今日・明日にでも利用回帰しないと維持が難しく、利用促進を切に願う。

この間、タクシーもアプリやIT化が進んだ。新しい技術も活用しながら、利便性の向上にも積極的に取り組んでいきたい。

○ 中村委員（阪急電鉄）

公共交通の利用促進は、交通事業者からのアプローチだけでは難しい。京都市外からの観光客に対して、パークアンドライドの場所やそこからの公共交通の情報など、京都市内に入る前に情報提供することも大切である。

○ 野口委員（西日本旅客鉄道）

基本方針案で、生活交通と観光交通の錯綜の解消が提示されており、非常に重要な視点だと思う。今後、公共交通事業者の役割分担、スムーズに乗れる仕組みの具体的な議論をしていきたい。また、担い手不足もあるため、公共交通事業者の役割分担・連携が重要である。

観光客の集中について、目的地だけでなく移動ルートが分かると、混雑緩和の手法を検討する材料になるのではないかな。例えば、サブゲートとなる鉄道駅からバスに乗っていただくことで、混雑の分散化に繋がる。

従業人口の減少の理由を次回以降教えてほしい。事業者目線では、定期券需要の減少に繋がり影響が大きい。

(5) 市民アンケート調査の実施について

○ 事務局

（資料5に基づき、実施概要案、調査票案および事前にいただいた意見と対応案について説明）

○ 塚口会長（立命館大学）

設問6「路線バスを利用していない理由」については、「利用したくない」など様々な事情が考えられることから、事務局においては、原案の1、2以外の選択肢を追加することを検討してほしい。

○ 市民アンケート調査の実施について、意見を求めたところ反対意見はなく、承認を得られた。

(6) 今後の進め方・スケジュール

○ 事務局

（資料6に基づき、説明）

(7) 全体を通じての意見

○ 宇野副会長（京都大学）

計画には、今の公共交通を守り育てることに加えて、「未来志向」も必要である。今後起こりうる課題（高齢化や観光混雑）と新しい技術（Maas、自動運転等）をどう活用するかを盛り込んでいきたい。

人の移動は、京都市内に留まるものではない。隣接地域と連携した広域ネットワークとしての視点も考慮できると公共交通全体の魅力の向上につながるのではないかな。また、Maasのように京都市だけで実施しても魅力が高まらないサービスもあり、自治体間の連携によるサービス提供の視点も大切である。

現状のサービスを正しく認識して、課題を掘り起こし、まずは地に足のついたこと、加えて、今後のことを見据えた議論を行っていただきたい。

○ 井上委員（龍谷大学）

今後、5年後を見据えた議論を進めることになるが、交通事業者の持つ危機感・特徴を協議会で共有しながら議論を進めていきたい。最も心配しているのは「担い手の確保」である。他都市の計画にも盛り込まれるケースが増えた。こういう支援があれば、という御意見も交通事業者から積極的にいただきたい。

公共交通ネットワークを維持するには、対価（運賃）を払わないといけないということを基本認識として計画策定の議論を行う必要がある。また、現在の交通ネットワークが計画策定時まで維持されるかという心配もあるので、交通事業者から情報を共有いただき、将来計画を作っていきたい。

○ 大岸委員（歩くまち京都推進室）

部会である洛西地域公共交通会議が設立し、市民公募委員に参加いただき、計画策定に向けて、本格的な議論を進めていく体制が整った。

本日お示しした資料2-1の計画構成イメージが今後の議論の骨格となる。今は細い背骨であるが、これをいかに太くし、肉付けしていくかということが第一のテーマである。

交通事業者を取り巻く環境が厳しいものであること、また、どのような支援ができるのか、本協議会以外の様々な場でも議論を行いたいと考えている。

公共交通が厳しい状況ではあるが、人と人を結ぶ、人と場所を結ぶといった公共交通の果たしている役割というのは全く色あせることはない。まさに今が正念場である。皆様と議論を重ねながら計画策定につなげていきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

京都市のような都市の規模で、地域公共交通計画を策定する動きがあるのは、まさに公共交通が危機的な状況であることの表れである。市域が広いだけに多様な地域の課題があり、全体で一つの計画を策定するのは難しいと思うが、大都市における地域公共交通計画の有り様を示していくことを目標としたい。

4 その他

○ 事務局

第3回協議会は11月頃を予定している。

具体的な日程は、改めてお知らせする。