

第3回京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和4年12月1日（木）午後2時～午後4時
場 所：キャンパスプラザ京都 2階ホール
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」） —
※ 代理出席された委員を紹介

○ 塚口会長（立命館大学）

本日は、市民アンケート調査の分析結果から、市民の意識等を通じた京都市の公共交通の現況について共有する。そのうえで、京都市の公共交通にはどのような課題があるのか、様々な分野で公共交通に携わっておられる委員の皆様に、市民の意識を御理解いただいた上で、再度、課題認識いただきたい。議題の3つ目に、計画骨子案の作成に向けて、基本方針・目標について議論を進めたい。

本日の議論を基に、次回、計画の土台となる骨子案を提示する予定である。

市民とともに公共交通の課題を自分事として、それぞれの役割・立場から忌憚のないご意見を、よろしくお願ひ申し上げる。

3 議題

(1) 市民アンケート調査の結果について

○ 事務局

（資料1に基づき、説明）

○ 小林委員（市民公募委員）

市バスと西日本JRバスが連携した梅ノ尾までの均一区間拡大は、運賃値下げの取組で市民にとっては嬉しいことだと思う。周辺地域でも市バスと民営バスが連携し、均一運賃区間の拡大、一日乗車券やIC定期の共通化等により、市民や観光客の利便性を向上し、バスの利用促進に繋げてほしい。

○ 赤井委員（市民公募委員）

11月は観光客が非常に多かった。週末はバスを増便されていたが、平日の京都駅前（特に東山方面）は混雑しており、通院など生活利用に影響があったと思うので、繁忙期は平日も対策をしていただきたい。

○ 呂玉委員（京都市交通局自動車部）

令和3年3月に西日本JRバスと連携し、高雄方面に均一運賃区間を拡大した。こうした連携により、多くの御利用に繋げたい。

観光シーズンは、京都駅～東山方面は週末3～4分間隔に走るなど臨時便を大幅に増便して対応し、平日も可能な範囲で増便の手配をした。今後とも、ご不便をお掛けしないよう利用状況を見ながらしっかりと対応したい。

○ 井上委員（龍谷大学）

アンケート調査において、公共交通・自家用車の利用状況を分けた分析から、様々な特徴が見えてきた。

- ・ 都心から郊外にかけて自動車分担率が上がるということを改めて認識できた。
- ・ 周辺部で「体力が落ちてきたから」路線バスを使うことができないとの回答が多かった。自家用車の運転は公共交通を利用する場合よりも体力が必要ないため、自家用車に依存することで体力が低下したと考えられる。フレイル予防として、公共交通を利用した方がよいと言えるのでは。
- ・ 買い物目的の外出状況は、公共交通利用者は頻度が高い傾向である。市民の来店機会が増えることは、まちづくりにとっても良いことだと思う。

公共交通に対する意見・要望は、公共交通を利用している人と利用していない人の意見を区別して、公共交通利用者の満足度を上げた方が、公共交通の利用増に繋がってよい。

自家用車利用者は現状、不便はないが、将来、免許返納して自家用車に乗れなくなった時に、公共交通の乗り方が分からず体力も無い状態では、公共交通の利用が難しい状況が予想できる。今後の課題として、自家用車に依存している人達が公共交通に転換できるようにするための議論を行いたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

アンケート調査結果については、公共交通・自家用車の利用状況と地域性との関係性をさらに深掘りして分析してもらいたい。特に、自家用車利用を辞めざるを得なくなった人のその後の移動状況が大変気になる。

(2) 京都市内の公共交通の現況と課題について

○ 事務局

（資料2に基づき、説明）

○ 橋野委員（京阪バス）

来年4月に交通局がICポイントサービスを導入されるが、連動しない社局との乗継は紙券での対応となつたため、利用者にとっては使いにくくなつた感じる。資料には記載がないが、今後の課題として、市域全体にわたる運賃制度について、協議会で議論いただければありがたい。

○ 事務局

運賃にかかる利便性向上の取組は、事業者ごと、事業者間の連携等により実施されているものなど様々である。運賃は事業者の経営の根幹をなすものであり、運賃制度やサービスには様々な経過や事情もあると認識しているが、利便性向上の観点から事業者間の連携の取組について、議論する方向で考えていきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

公共交通の利用者を増やしていく上では、何らかの形でサービス向上の取組が必要であり、それには財源も必要であるが、その辺りにどこまで深掘りするのか、事務局の認識や感覚を教えてほしい。

○ 事務局

乗車券の共通利用が可能となれば、非常に便利になると思う。これに向かって、市としても厳しい財政状況ではあるが、何ができるか検討してまいりたい。利便性を高めることで利用者が増加し、事業者の增收に繋がると考えている。本協議会でも、運賃制度について利便性が向上するような方向で議論できればよいと考えている。

○ 清水委員（京都バス）

運賃制度をはじめ、ダイヤの調整、バス停留所の乗り場や名称の統一など、事業者連携によるシームレス化・利便性向上を進めており事業運営上、不可欠だと認識している。市バスとは、観光路線・通学路線で共同運行によるシームレス化を推進しており、利用者、事業者ともにメリットを感じている。今後とも、さらに事業者間連携を進めていくべきと考える。

当社は、都心部・周辺部・中山間地域の3エリアで事業を展開している。都心部の交通体系は非常に充実している。一方、事業者間で路線が重複していることも多く、ダイヤや路線を効率的に調整ができないかと考えている。運転士不足の中、限られた資源を効率的に投入するかという課題がある。周辺部は、市内中心部を結ぶ鉄道駅への接続を強化することで、利便性向上につながると思う。

バス路線の最大の課題は中山間地域の不採算路線の維持だと考える。地域住民からも要望だけでなく、路線維持に向けたアイデアを積極的に提案いただきたい。事業者としても、不採算だからすぐ路線廃止ではなく、地域・行政と連携しながら維持に向けて協議を進めたい。行政には事業者と地域間のコーディネートや、地域の魅力発信を行って欲しい。

○ 児玉委員（京都市交通局自動車部）

利便性向上や持続可能な公共交通の維持が重要であることは認識している。一方で事業者は採算性・収益性の確保も重要であり、一人でも多く利用しても

らえるような取組の展開が重要。また、「競争」ではなく、「共創」の観点で個々の事業者のみではできない事業者連携の取組が大切である。

交通局では、より効率的で利便性の高い路線・ダイヤ編成に向け、「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」における議論も踏まえ、今後の取組の検討を進めているところである。

○ 宇野副会長（京都大学）

高齢化、新型コロナの影響等により、公共交通の利用者は減少しているが、どのような需要が減少したのか、その需要は回帰する可能性があるのかを考える必要がある。今後の利用回帰の見込等を踏まえて、取組を議論していく必要がある。

「まちづくり」や「まちの維持」のために重要な役割を果たすのが交通である。京都市の「まちの在り方・将来像」を見据えながら、公共交通の議論を行うことも必要である。

都心部は、改善の余地はあるものの良好なサービスが提供されており、多くの利用者が満足している。一方、周辺部や中山間地域に大きな課題がある。周辺部ではニーズの変化が表れているので、変化を踏まえながら事業者間の連携や交通結節点の整備、交通ネットワークの在り方を議論していく必要がある。

○ 事務局

今後の利用者回帰の動向については、しっかり見極めたうえで、計画にどのように反映するかを考えていく必要がある。また、まちづくりや事業者連携など、委員の皆様の様々な視点やご意見を踏まえながら、交通が果たすべき役割や、行政や地域が一体となって何ができるかを考え、計画に盛り込んでまいりたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

現況・課題を踏まえて計画の基本方針や目標を議論していくが、宇野委員の意見のとおり、京都市の公共交通の視点から都市の将来像をどう描くのかも重要であるため、念頭に置いて議論いただきたい。

○ 野口委員（JR西日本）

43ページの現況と課題のまとめから、公共交通は今後も維持していく必要があるが、一方で将来を見据えると今のままでは維持することが難しいため、維持するためには地域で守り育てる等の取組を行う必要があると理解した。

公共交通を維持していくためには、鉄道・バス等の役割分担を明確にしたうえでネットワークを見直していくことも必要であり、運賃制度は大きな課題であると考えている。これを踏まえて質問だが、「まちづくりと連携した公共交通体系の再構築が必要」とは、全体のネットワークを考え直すことも含む趣旨か。

○ 事務局

まちづくりに交通は欠かせないと考えている。まちづくりの規模は様々で、市全体の場合もあれば、地域に絞った観点もある。そうした中で、例えば鉄道との結節や、運賃制度・路線の見直しなど、事業者が連携し利便性を向上することで、まちを活性化させる取組の一つとして、「公共交通体系の再構築」を挙げている。各事業者の事情はあると想像するが、このような一つの目標・理想を目指し、皆様とできることをやっていきたい。

○ 野口委員（JR西日本）

公共交通はコロナの影響や人口減少など、従来の利用者数は見込めず、担い手不足の問題もあり、これまで通りという訳にいかない。今の延長線上で考えるのはなく、鉄道・バスは重複路線も多いので、今後はしっかりと連携し公共交通ネットワーク再構築の議論を行う必要がある。

○ 塚口会長（立命館大学）

公共交通ネットワーク再構築は、事業者間で協力し、市にはそのコーディネートを担っていただくことが望ましい。

資料2の43ページについて、「現況と課題のまとめ（市全体）」の各項目が雑然としているので、事務局にて分かり易く整理してもらいたい。

課題は3つに分類できると思う。「地域で守り育てる」「誰もが使いやすくする」「新たな技術を活用する」「生活交通と観光交通の錯綜を軽減する」ことによって、「公共交通の維持」「持続可能な公共交通の構築」が実現される。さらに、その結果として「住み続けられるまち」ができる。課題の階層性を踏まえて、記載の順番を工夫いただけだと、分かりやすくなると思う。

(3) 京都市地域公共交通計画の基本方針・目標等について

(4) 今後の進め方・スケジュール

○ 事務局

（資料3および資料4に基づき、説明）

○ 塚口会長（立命館大学）

資料3の3ページに、『歩くまち・京都』総合交通戦略』の柱1として「持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成」とあるが、地域公共交通計画では、この公共交通ネットワークの在り方など、もう少し先の議論が必要ではないか。事務局として方向性等があれば、教えていただきたい。

○ 事務局

地域公共交通計画においては、戦略の柱1をベースにしながら、本計画独自の色を出していく必要があると認識している。魅力と活力のあるまちを目指し、交通事業者・行政・市民の役割分担を盛り込み、将来にわたる持続可能な交通体系の維持・確保に向けた計画としたい。

○ 井上委員（龍谷大学）

指標の設定は適切で分かり易いものと考える。指標を達成するために、何をするかということを今後議論することになる。財源がない中で、市民がどれくらい主体的に取り組んできたかが今後問われると思う。

まちづくりにおける公共交通の役割だけでなく、交通の視点からも、どのようなまちを求めるかという議論も必要である。公共交通が便利というだけで住み続けられるわけではなく、公共交通ができることには限界がある。しかしながら、子育て世代や学生に「京都は公共交通が便利なまち」であることを知つてもらい、将来の利用者を増やす取組も重要である。

バスの混雑が問題として挙げられているが、渋滞が原因で混雑している車内に長時間乗ることが主たる問題であると考える。渋滞など交通事業者だけでは解決できない課題もあり、切り分けて考える必要がある。

現況・課題の整理として、「これまでの交通事業者や行政による取組の振り返り」があると良い。京都市では、様々な事業者連携の取組が進んでおり、今後の議論に活用できる。

○ 塚口会長（立命館大学）

過去の取組の振り返りは、今後の取組を検討する上で不可欠なことだと思う。事務局には可能な範囲で現況・課題に盛り込んでいただきたい。

○ 宇野副会長（京都大学）

京都市は、市域が広く多彩な地域特性がある中で、公共交通計画を策定することは、大変なことであると思う。一方、鉄道・バス・タクシーと非常に多くの事業者がいる中、様々な交通モードが活用できること、さらに、広いエリアに多彩な地域が混在する中、先行して熱心な取組を行われている地域もあるので、他の地域にも展開・活用ができることも京都市の強みである。

今回、「自分事」という思いきった記載をしてもらった。「自分事」として捉えてもらうため、ある程度耳障りの悪い、刺激的なことも情報開示して議論を巻き起こすことも必要ではないか。

○ 大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）

本日は大変お忙しい中お集りいただき、長時間にわたる活発なご議論をいただいたことに御礼申し上げる。

市民アンケート調査について、3エリアとも回収率が4割ほどと行政のアンケートとしては高く、各エリアで交通に対する関心が高いと感じている。目新しい発見はなくとも、計画を検討する上での根拠となる数字を得ることができたと思う。

アンケート結果を改めて振り返ると、10～30代は公共交通利用が多く、40～50代は自家用車利用が多かった。この結果は、年齢によるものか、社会情勢（クルマ離れ）によるものか見極め、今後の取組を議論していくべきである。

「路線バスを使いたいが使うことができない」という方は、3エリアともで一定数おられたものの、思いのほか少ないと感じた。これは事業者の皆様のサービス提供の賜物だと考えている。我々としては、これを維持しさらに改善していく方策を考えたい。

地域公共交通計画には交通事業者・市民・行政それぞれの役割を明確に書き込んでまいりたい。行政としても、どのような役割を果たしていくのか明確にし、公共交通やまちの在り方をしっかりと支えてまいりたい。

まちの在り方も、高齢化やコロナによる行動変容で変化している。市全域では人口減少しているが、駅周辺では増えている地域もある。都市計画マスター プランの理念を本計画に取り入れ、マスタープランには交通の動きを取り入れるなど相互に働きかけるなど前向きな検討を行いたい。

○ 橋野委員（京阪バス）

京都比叡平線（三条京阪～比叡平）は運営が非常に厳しく、12月に大幅な減便を行う。それでも欠損が解消されない見込みのため、大津市に国庫補助を含む追加支援を要請している。大津市と京都市を跨ぐ路線のため、本協議会で議論をお願いする可能性があるので、その際は宜しくお願いする。

また、来春に竹田駅～京都駅八条口の路線の一部を休止することを考えている。京都市へは後日、改めて説明に伺う予定である。今後、こうした路線の休止等についても本協議会で報告すべきか、方針を教えていただけると有難い。

○ 事務局

路線の休廃止の取扱いについては、今後検討する。

○ 塚口会長（立命館大学）

本日、委員の皆様から頂いた意見を反映しながら、骨子をまとめていきた い。長時間にわたるご議論をありがとうございました。

4 その他

○ 事務局

第4回協議会は来年2月～3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。