

## 第4回京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和5年3月22日（水）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）

#### ○ 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）

京都市地域公共交通計画の策定に向けて、令和4年度から2箇年のスケジュールで進めている。この間、地域によって多様な特性を持っていることを踏まえ、主に公共交通に係る現況・課題・これまでの取組について情報共有してきた。

本日は計画の骨子案が示される。現状把握を踏まえたうえで、公共交通をどのような方向に持っていくのか、本格的な議論がはじまる。まちづくりをサポートする公共交通ネットワークの考え方、これまで整理してきた課題を踏まえて今後の取組、行政・事業者・市民の多様な主体が互いに連携して計画を作り、実行するプロセスなどについて、皆様から忌憚のない意見をいただきたい。

### 2 議題

#### (1) 京都市地域公共交通計画の骨子案について

##### ○ 事務局

（資料1～3に基づき説明）

##### ○ 井上委員（龍谷大学）

本計画の特徴は、本市を3エリア（都心部・周辺部・中山間地域等）に分け、それぞれの地域の状況に応じて現況・課題を把握し分析していることである。同じエリアの中でも地域で実情が異なることを踏まえて、部会等で議論していただきたい。

今後の取組として、まちづくりとの連携が重要である。京都市は今後、ドラスティックなまちづくりに挑戦すると聞いている。まちづくりによって需要は変化する。その需要を十分に見極めて、事業者や地域と協力しながら、具体的な取組を進めていただきたい。

京都市は、鉄道・バス待ち環境や、嵐電／北野白梅町駅のように、鉄道とバスとの乗継利便性が向上する取組が進んでいる。これらは事業者単独では実現するものではなく、京都市が支援をしながら、まちづくりと連携したシームレス化が進展した取組であり、引き続き推進していただきたい。

担い手の確保の取組は、相当な覚悟を持って取り組んでいただきたい。例えば、中学生の職業体験メニューの一つに公共交通の現場も加え、早くから職業イメージを持ってもらうことも重要である。

高齢者にスマートフォンの使い方講座等を行ってはどうか。マップ検索や各事業者の経路探索、接近表示など使いやすいアプリも多い。一度体験すると継続して利用してもらえる。携帯電話事業者と連携して、第一歩を後押しする支援を検討してほしい。

## ○ 事務局

地域連携やまちづくりの観点は重要と考えている。まちづくりに対して交通が担う役割は大きく、皆様と議論させていただきながら考えていきたい。

## ○ 中村委員（阪急電鉄）

本計画において、京都市全体の非自動車分担率を評価指標として掲げているが、3エリア、平日・休日でも数値が異なる。共通指標として全市を対象とした数値で良いのか。

## ○ 大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）

非自動車分担率は、上位計画である「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 の取組の全体目標としているものであり、本計画でも全市を対象とした目標としたい。まずは、3エリアとも外出・移動してもらうことが大前提であり、そのうえで公共交通を利用いただく取組を行うことで、全市の非自動車分担率を向上させたい。

また、移動手段の割合だけでみると本質が見えてこない可能性があるため、トリップ数の変化もしっかり見ていきたい。

## ○ 宇野副会長（京都大学）

今後の取組については、理念案の①「市民生活を支える交通手段の維持・確保」として目の前の課題にどう対応していくかという取組（短期的な観点）と、②「都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上」として今すぐには実現できないが、実現に向けて地道に議論していくもの（中長期的な観点）とに分けられると思う。特に中長期的なものについては後回しにされがちであるため、どういうステップを踏んで進めていくかを検討いただきたい。

「クルマに過度に依存しない」の記載について、「過度」の捉え方が、人によって異なるため、曖昧で伝わりにくいのではないか。例えば、週に1回公共交通を利用するとどういうメリットがあるか（交通事業者の経営改善、環境負荷軽減など）を分かりやすく伝えてはどうか。

## ○ 塚口会長（立命館大学）

計画は「市民にこうすれば自分たちが快適に暮らせる」という希望・夢を持たせるものであってほしいので、中長期的な取組には、そういうニュアンスを

含めていただき、短期的な取組と中長期的な取組をバランス良くしていただきたい。

#### ○ 山本委員（近畿日本鉄道）

当社は沿線エリアが広く、郊外の市町村の地域公共交通会議では、路線（バス）廃止を含めた緊迫した議論も出ている。そうした会議では、市民から「鉄道がいくら便利になっても利用しない」というアンケート結果も出ている。公共交通の維持・確保に向けては利用者の意識が大事と考える。

骨子案には「地域で守り育てる公共交通」と掲げられている中、三者（市民・行政・交通事業者）の役割分担として、市民⇒交通事業者は「利用」とだけ記されている。図はポイントになると思うので、例えば「積極的な御利用」など、市民に温かい目で見守っていただき、公共交通を使う意識を持っていただけるような記載をしてはどうか。

#### ○ 大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）

市民と交通事業者との関係は、単に利用とサービス提供だけではなく、地域やまちそのものにとって欠かせないものである。「市民に愛していただく」といった交通のシンボリックさを分かっていただく表現にしたい。

#### ○ 野口委員（西日本旅客鉄道）

今後の取組に向けて3点申し上げる。①骨子案にそれぞれの課題に対する取組が記載されているが、具体的なものと抽象的なものとが混在しており、今後、具体的に記載することが望ましい。②交通ネットワーク・取組について、都心部の方向性に「市バス・地下鉄を中心とした公共交通網」とある。担い手不足や人口減少も踏まえ、従来から述べているが、鉄道とバスの役割分担をどうするのか検討する必要がある。行けるところまで鉄道を利用し、その後バスを利用する（鉄道を軸にした）体系が望ましいと考える。③まちづくりの観点。例えば、らくなん進都など新しいエリアへのアクセスが弱いように感じる。向日町駅かららくなん進都へのアクセスを充実させることで、京都駅の混雑緩和と利便性向上につながると思う。

#### ○ 稲留委員（京都運輸支局）

計画の目標達成に向けた取組では、新たな取組だけでなく、実施している継続的な取組についても検証したうえで盛り込んでいただきたい。また、計画は自動車交通（バス・タクシー・自家用有償）の記載の比重が大きくなると思うが、三者の役割分担が必要なのは鉄道も同じ。実情を理解いただくためにも、鉄道も記載していただきたい。

#### ○ 塚口会長（立命館大学）

ラストワンマイルを支える多様なモビリティ（電動アシスト自転車等）は、公共交通を中心としたまちづくりでカバーできない部分を支える手段として

検討してほしい。

日本における公共交通は、明治以降、採算性が確保されるものであったが、取り巻く環境の変化に伴い、従来のビジネスモデルが描きにくくなった。本協議会では、現在の公共交通をどうするのか、ネットワークをどう維持するのかを議論するとともに、10年、20年先を見た場合、事業実施に要する財源をどう確保するのか、何らかの議論が必要と考える。

## ○ 事務局

従来、各事業者は採算性があることを前提にしてきたが、将来を考えると現在の交通ネットワークが維持されるかは不安が残る。各事業者におかれては維持・確保に努めていただきたく考えるが、本市として何ができるのか、国の動向も見据えながら方策を検討していく。

## ○ 宇野副会長（京都大学）

「地域の輸送資源の総動員」や「地域が主体となった取組への支援」など、地域の積極的な関与を期待する方向性が示されているが、まずは市民の方に公共交通の現状を理解していただく必要がある。主体的にサポートいただける地域の方々に、どのように協力を依頼し、どのような取組を進めていくのか（例えば、ワークショップ等）、併せて、財政的な支援も含め検討いただきたい。

公共交通に対する取組の京都市の本気度（熱意）を示すうえでも、シンボリックな取組が必要かと思う。例えば、四条通の歩道拡幅がそうであった。新技術もあるが、従来の技術を組み合わせることで、これまで実現できていないことができるのではないか（例えばBRTなど）。

## ○ 大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）

主に中山間地域等において、地域の移動手段を確保するために、地域の方が汗をかかれていることに敬意を表したい。こうした取組をせざるを得なくなった地域のことを知っていただき、そのうえで、公共交通を維持・確保していくために、誰が何をしていくべきかを分かっていることが必要である。

シンボリックな取組について「まちづくりとの連携」がある。本市は財政事情が厳しく、人口減少も進んでいる。まちづくりと表裏一体となった交通施策を考えていくべきである。そのうえで技術をどう生かすかは大きな視点である。大きく形が変わる訳ではなくても、いろいろな技術を組み合わせることで、例えばシームレス化が図れるなど、まちづくりの中で考えていくことは重要である。

## ○ 児玉委員（京都市交通局自動車部）

市バスは、都心部、周辺部で運行している。周辺部といっても、様々なエリアがあり、それぞれの地域における輸送の状況があることをしっかりと把握することが重要である。都心部においては、都市によって鉄道・バスが関わる状況が異なる。本市においては、京都駅が最大の玄関口であり、交通ネットワー

クが集まり、同駅からバスが面的に市内を運行している。交通事業者は現況を伝えていくので、こうした輸送の状況も踏まえてより良い計画にして欲しい。

#### ○ 橋野委員（京阪バス）

今後、バス事業者間でのシームレスな輸送体系を目指すべきだと思うが、一歩踏み込もうとすると、各社の事情もあり、なかなか議論が進まないというのも現実である。計画の策定に向けては、全体会議だけでなく、事業者間で議論することも大切であり配慮願いたい。

#### ○ 筒井委員（京都府タクシー協会）

タクシーを公共交通の一員と捉えていただき光栄である。コスト、担い手不足に関する課題がある中で、後回しの議論になってしまうが、バリアフリーは重要な取組である。運賃割引、ハード整備でクリアとされがちだが、日本のあらゆるところでバリアフリーになっているわけではない。一事業者ではできないので、地域公共交通計画の中で取り組んでいただき、協力できることはしていきたい。本計画が交通バリアフリーの実現に向けた一歩になることを期待している。

#### ○ 宇野副会長（京都大学）

個人的な見聞きでは、日本の都市は駅前広場改築、車両更新でかなりバリアフリーが進んできている。ヨーロッパの方が伝統・歴史を守る観点もあってか、段差、入り組んだ道が多い。日本はバリアフリーに関しては、10年、20年と先進的な取組が行われてきたと思う。

#### ○ 井上委員（龍谷大学）

今後の取組については、市民・行政・交通事業者のそれぞれが何をすべきなのか、具体的に記載すべき。特に市民の役割が「乗る」ことになりがちである。「市民」と一括りにするとぼやけるので、大学生・企業など取組に応じて具体的に記載していただきたい。また、エリアで分けられる場合は、それぞれのエリアの取組を記載していただきたい。

京都市の周辺部においても、大阪府の周辺自治体で生じているような、高齢化が進み、通勤の需要が減少するような状況が生じることが想定される。若い世代が移り住み、住み継がれていくことが重要。職住近接を目指す取組をしつかりと進めていただきたい。

新技術を活かすインフラやスキームの構築は行政の取組ではあるが、フレームができた後に事業者がいかに連携できるかがポイント。計画段階から行政・事業者が連携して協議を行うことが重要である。

東福寺駅の乗り換えについて、JR西日本と京阪電鉄が連携したことで便利になった。事業者連携による取組やバス・鉄道で連携した企画乗車券など、計画に記載できる取組やアイデアがあれば盛り込んでいきたい。

○ **大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）**

長時間にわたって議論いただき、感謝申し上げます。

本日お示しした計画骨子案は、計画の体系や目指すべき方向性は示せていると思うが、具体的な取組を示せていない。今後の事業者や地域の皆様等との議論を踏まえて、こういうことならできる、ということを肉付けし積み重ねていく。

**3 その他**

○ **稲留委員（京都運輸支局）**

（参考資料に基づき、改善基準告知の改正について説明）

○ **塚口会長（立命館大学）**

計画というのは、どのような過程を経て作ったものか、というプロセスが重要である。市民に自分も計画策定に関わった、みんなで作り上げた計画だという意識を持ってもらえるよう、本年秋に予定するパブリックコメントは丁寧に行い、多くの市民から意見をいただけるよう努めてほしい。

○ **大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）**

市民の皆様は、どうしても目の前の公共交通に大きな関心を持たれる。交通ネットワークは繋がっており、自ら利用することで、本市全体のネットワークを支えることに繋がることを御理解いただきたい。そうした点に留意したパブリックコメント、計画にしていく。

○ **事務局**

第5回協議会は、5月～6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。