

第5回京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和5年8月23日（水）午前10時～正午
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（会議の諸注意及び配布資料の確認）

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」） —
※ 交代があった委員、代理出席された委員を紹介

○ 塚口会長（立命館大学）

京都市では、長年、公共交通に関する議論が行われてきたが、これだけ多くの関係者が一堂に会し、京都市域全体を見渡し、公営事業だけではなく民間事業者も、また鉄道・バス・タクシーの全てを含めて議論する場はなかった。今回、地域公共交通計画策定において、このような場が設けられたことは大変結構だ。

第5回協議会を迎えたが、これまでの議論を振り返りたい。まず、京都市の公共交通が抱える問題・課題の整理から始まった。そして、上位計画や関連計画との関連を踏まえたうえで、どのような公共交通ネットワークが理想なのか、また現実的であるか、将来像を一定程度明らかにした。前回はこの基本方針の下、10の個別施策を骨子として示した。本日は、具体的に10の施策の中身を議論していただく。

計画は今年中に策定予定となっており、本日の協議会后、議論に基づいて修正した資料を素案としてパブリックコメントを実施し、第6回協議会においてその結果を踏まえて、協議会としての計画案を作成するという流れになっている。本日も非常に重要な局面である。皆様からの忌憚のない御意見をよろしくお願い申し上げます。

3 議題

○ 事務局

（資料1～3に基づき、説明）

○ 塚口会長（立命館大学）

資料1に記載されている3つのポイントにも少し御留意いただきながら、素案について、それぞれの立場から幅広い意見を頂きたい。

○ 野口委員（ＪＲ西日本）

これまで申し上げた意見を計画素案に反映いただいた。特に、「交通事業者や行政の連携強化」の取組に、「ネットワークの在るべき姿について議論を重ねていく」と記載されており、意見を反映いただいたことに感謝申し上げます。

○ 井上委員（龍谷大学）

概要版は、公共交通の現状をしっかりと示しており、いい表現だと思う。一般的に他都市の計画では曖昧な表現が使われることが多いが、ここでは「市民が関心を持たないと公共交通が維持できない」ことが明確に示されている。

また、取組内容が課題としっかりリンクしている。計画本編を読んだ市民がどのような行動を起こせばよいか分かるよう、市民の役割をいくつか具体的に記載すべき。

京都市は、「バスの駅」の設置など、バス待ち環境が比較的充実している。コンビニ内への待合スペースや接近表示機の設置が進められてきたが、可能であれば、バス待ち環境の整備を引き続き実施していくという記載をしてほしい。待合環境が良ければ、運行本数が少なくても待ってもよいとなる可能性がある。

担い手の確保はなかなか解決策が出るものではないが、利用促進の取組を進めることで事業者の収益性が上がり、待遇の改善や担い手の確保につながるという表現も入れると良いのではないか。

○ 清水委員（京都バス）

我々バス事業者では、運転士不足が深刻な課題となっている。輸送力の調整を図りながら事業を継続しているが、やはり、限られた資源の中で採算路線の強化と不採算路線の見直しが必要。輸送の効率化、収益の向上を目指すことになるが、一方で、代替交通機関がない過疎地などの生活路線や極端な不採算路線の維持・確保は、バス事業者だけでは非常に困難である。今後さらに、地域住民・バス事業者・行政が一体となって、それぞれの役割を明確にすることが求められる。特に、行政に対しては、単なる赤字補填は難しいと思うが、路線維持費用の支援が不可欠であると考えている。

計画素案にも、公共交通ネットワークの将来像として、「エリアの特性やニーズに応じた、より良いネットワークを構築すること」が記載されているが、やはり、地域住民・行政機関との更なる連携が不可欠だと思う。

○ 事務局

収支悪化や担い手不足により、バス事業者が厳しい状況に置かれていることは直接お聞きしている。国の補助金を活用しているバス路線もあるが、本市としても、採算性の厳しい路線の維持に向け、果たすべき役割について考えていきたい。具体的に計画にどこまで記載できるかについては検討する。

○ 竹内委員（京都府バス協会）

バス協会における担い手確保に向けて実施予定の取組を紹介する。国に地域公

公共交通確保維持改善事業補助金の交付申請をして、年度内に人材確保のための事業を2点行う予定である。

1点目は、京都運輸支局及び京都芸術大学と連携した、バス運転者の魅力発信セミナーの開催。2点目は、若い方に目に留めてもらえるよう、SNS等の電子媒体を活用したバス運転者に関する情報発信である。

大学教員や学生との議論において、就職活動時、バスの運転士や整備士が就職先の選択肢にも入っていないという話を聞いており、バス運転士の労働条件が良いことをアピールする取組を実施したい。年度内に公表したいと考えている。

○ 事務局

我々も担い手確保は最大の課題と認識しており、行政として何ができるかを検討しているところ。この間、交通事業者とヒアリングを実施する中で、行政には「生活の足を担っている」など、職業としての魅力向上に向けた発信に取り組んでほしいとの声も頂いているので、検討してまいりたい。

○ 小林委員（市民公募委員）

計画本編は、分かりやすくまとめられていると思う。新技術の活用、インターネット検索サイトとの連携について、日本郵便では、万博を機に配達員のビッグデータを外部へ提供し、活用してもらうことを検討していると聞いた。観光客が増加し、バス利用者も増加している中で、市バスの運行データを活用することはできないか、利用者が多い場所の情報を、タクシー会社も含めて提供できれば、バスやタクシー待ちの減少につながると思う。

○ 赤井委員（市民公募委員）

観光客が増えてきたと感じる。観光客は、乗換えなしで目的地にアクセスすることを望むことが多いようで、一部路線に利用者が集中し、市民生活に支障が出ている。混雑するバス路線の近くに住む市民からは、観光客をあまり歓迎しない意見も聞く。市民生活と調和した観光に向けて、分かりやすく観光路線と生活路線を分けてはどうか。

○ 阿瀬委員（阪急電鉄）

概要版に「公共交通の利用拡大はSDGsに寄与する」とあるが、もっと強調してもよいと思う。今後、少子高齢化や担い手不足が深刻化する中で、DX・GXの推進、各交通手段の動力源の変化など、モビリティに百年に一度と言われる大きな変化が想定されている。公共交通は、脱炭素など環境面にも貢献するものであり、「公共交通の利用がSDGsに貢献していく」というぐらいに強調して書いてもらった方が、公共交通の維持・確保に向けて、事業者も含めて頑張って取り組んでいくことが市民にも伝わりやすいのではないかな。

○ 塚口会長（立命館大学）

素案第4章の「今後の取組の方向性と具体的な取組内容」について、表面には

今後の取組の方向性と具体的な取組内容が、裏面には3エリア別の今後の取組の方向性が書かれている。これらの関係性（エリア別の具体的な取組内容）を分かりやすく示してはどうか。

○ 筒井委員（タクシー協会）

タクシー業界では、タクシーの利用データをアプリ会社に分析してもらい、お客様が多いと見込まれる経路等の分析結果を、車両のカーナビにリアルタイムに表示している。売上への効果は平均 2.8%程度の増収に過ぎないが、新たな技術も活用しながら続けていけば、10年後には3割ほど効率を高められる可能性もある。データを蓄積し、効果を高めていくことが必要。

タクシー業界も担い手不足の問題を抱えている。採用を強化し、少しずつ上向いているが、コロナ禍前の状況には戻ることは難しい。人員不足の中で稼働を回復させるため、これまで以上に採用活動に力を入れていく予定だが、一方で、必ずしも、観光ピーク時に対応できる運転士数を抱える必要がない時代が来ている。DXも推進しながら、採用活動を工夫しうまくマッチングできればと考えている。

秋の観光シーズンには、乗合タクシーの実証実験を実施予定。観光客を観光地に送った後、荷物をホテルに届ける取組も実施する。法律上、これまでできなかったことや、効率化・デジタル化など、様々な取組を合わせて実施したい。

我々の業界では、DXとアライアンスが重要だと考えている。タクシー事業者間では、これまでのように競争したり、差別化したりするのではなく、足りないところを互いに補完していこうと考えているが、この会議に参加させていただく中で、バスとタクシー、鉄道といった交通モード間での協力も、より具体的にできるのではないかと感じている。ネット業者にプレーヤーを取られる業界も多いが、我々の業界ではそのようなことはないと思っている。長年、公共交通を担う中で培ってきた自信とノウハウを生かして、タクシー事業者として、また、交通事業者として役割を果たしていきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

タクシー事業者から、非常に有用で心強い御発言を頂いた。

○ 平山委員（ヤサカバス）

計画素案において、洛西地域が紹介されている。洛西地域では、京都市の「洛西“SAIKO”プロジェクト」が展開され、公営住宅の入居条件などの規制の見直しや商業施設の整備等、人を呼び込むための施策を考えていただいている。このような中、部会（京都市洛西地域公共交通会議）では、乗務員不足などで苦しいバス事業者4社局が連携し、効率性と利便性の両面から、バスネットワークの在り方について議論が進んでいる。当社も規模は小さいが、実現に向けて車両設備等への投資を予定している。このような都市計画（まちづくり）とバス事業との関わりをもう少し具体的に記載すると良いのではないかな。

○ 宇野副会長（京都大学）

洛西地域は、4つのバス事業者が鉄道駅に接続する路線を運行し、タクシー事業者にもこれをサポートいただいている。多くのバスが走っていて便利に見えるが、ネットワークを再編していくには、運賃制度の共通化をはじめ、情報や決済の共通化（シームレス化）が必要になってくる。機器等への投資は大変心強い。今後ともよろしくお願い申し上げる。

○ 事務局

「洛西“SAIKO”プロジェクト」は、都市計画、住宅政策、交通など様々な分野で、活性化に向け本市が一丸となり取り組むものである。まちづくりの一環として、交通も便利にしていこうというもののなので、位置付けをもう少し明確に記載したい。

○ 山本委員（近畿日本鉄道）

市民・交通事業者・行政の3者の連携を示した図について、市民や交通事業者の役割を前向きな書きぶりに変更いただいているので、可能であれば、行政の役割についても、もう少し積極的な表現にしてはどうか。

○ 椎木委員（西日本ジェイアールバス）

目標値についてであるが、運転士の待遇改善などで交通事業者の負担が増え、収支がますます悪化する可能性がある中、目標を掲げたことで補助金の交付が厳しくなるといったことがないよう、今後の情勢も見ながら御配慮いただきたい。

多様なモビリティについては、混雑緩和には有効だと思う一方で、バス事業者からすると、自転車や電動キックボードは安全性の面で不安に感じることも多い。京都市は、狭い道も多く、自転車の走行環境も十分に整備されているとはいえない中、重大事故につながる可能性もある。普及を図る一方で、安全対策への取組も掲げていただきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

ラストワンマイルのモビリティについては、安全性が気になる。計画素案「第5章（8）ラストワンマイルの多様なモビリティ」には、「安全性の確保を図りつつ」と記載されているが、これが本当に実現可能かは疑問である。様々なモビリティの可能性を追求することは結構だが、安全性の確保はかなり難しいものだという事に留意いただきたい。

○ 大岸委員（歩くまち京都推進室）

例えば電動キックボードについては、大きな潮流としてあり、止められないものと認識している。ポジティブな要素にも目を向けつつ、大前提である安全性の確保については、関連部署や行政機関と役割分担、連携を行い、各機関の視点で必要なことを共有しながら推進することが必要と考えている。

○ 岩井委員（雲ヶ畑自治振興会）

計画素案に雲ヶ畑地域への支援の必要性を記載いただいている。前回の資料には地域の努力の必要性が明確に書かれていたが、今回は、事業者の運営努力では路線の維持が難しく、引き続き支援することが必要と書いていただいております、大変有り難い。できれば素案には、「国の地域公共交通確保維持事業『など』による支援」と記載していただけると有り難い。今後5年以内に運行がより厳しくなる可能性があるので、国の事業による支援のみでは少し物足りなく感じる。国だけではなく、あらゆる支援を受けたいと思う。

○ 井上委員（龍谷大学）

パブリックコメントには多くの意見が寄せられると想定される。建設的な意見、目新しい視点について、反映していければと思う。

計画策定後、取組を推進することが大変。実施可能な取組は今からでも各主体に動き始めてもらえればと思う。洛西地域では4社局が連携して取り組むこととなっているが、具体的にどう実現するかが難しい。IC定期券の共通化は、交通局のシステムを他の事業者を導入するのか、あるいは市バスでも紙の定期券を提示する形式にするのか等、具体的な話になると様々な壁が出てくる。壁を少しでも崩せるよう、パブリックコメント前から全社局一丸となって動いていただきたい。

DXの推進に取り組んでいかないと、この業界が弱ってしまう。特にタクシーなどはビッグデータを使って利用者がどこにいるか把握して効率的な運行が求められる。担い手不足も課題だが、これを理由に様々なものが解禁され、劣化したサービスが入ってくることには大きな懸念がある。電動キックボードについても、行政は本来推進する立場ではなく、提供事業者に必要な指導を行うことが重要。これからは120%安全なものを提供するのではなく、70%程度のものを提供してその後を精緻化して100%のものを作っていく世界になると思う。安心安全をどのように打ち出すかが計画においても重要となる。

○ 宇野副会長（京都大学）

計画の内容については、ブラッシュアップが必要な部分もあるが、行政、交通事業者の頑張りだけではなく、市民や地域コミュニティの関与を前面に押し出しており、この方向性には賛成したい。市民に積極的な関与を求めるうえで、「自分ごと」というキーワードだけではなく、「世のため・人のため」という観点もあっても良いと思う。例えば、週1回の公共交通の利用を呼び掛ける場合、その利用によってどれだけの増収効果があるのかを見せてはどうか。

また、公共交通ネットワークの将来像について、これだけ多くの事業者がネットワークを構成している中で、サービス水準を高め、実現していくためには、物理的なネットワークのみならずMaaS的な発想、すなわち情報、案内、決済等を有機的に一体化することが必要だと思う。

周辺部や中山間地域等では、地域の力はより重要になる。今後、行政や事業者に協力いただきながら、京都市だけでなく全国あるいは世界のGood Practiceを集め、これと財政的支援とのパッケージ化も検討していく必要がある。

ラストワンマイルのモビリティについては、地域でそのモビリティを最も必要としている人を思い浮かべながら検討していく必要がある。

最後に、第6章では目標値が提案されているが、取組の効果はすぐに出てくるものではないと思う。中間段階として、10 の取組に対する客観的評価を PDCA の中でやっていく必要がある。

○ 塚口会長（立命館大学）

10 年ほど前、地下鉄では、経営健全化に向け利用者数を1日当たり5万人増やす取組を行った。1日5万人というと難しい目標に感じられるが、150 万人近くいる市民に月1回乗ってもらうなら実現できそうに思える。「自分ごと」としてどこまで受け入れるかを考えてもらうための、分かりやすい目安を示していただけたらと思う。

パブリックコメントには多くの意見が寄せられると思うが、限られた時間でまとめる必要がある。どのような意見をどのように反映するのか、関係者へ相談させていただく場合もあると思うが、御協力いただきたい。

○ 事務局

第6回協議会は、パブリックコメント実施後の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。

第5回 京都市地域公共交通計画協議会 出席者名簿

(敬称略)

区 分	所属・職名	氏 名	備考
交通事業者等	叡山電鉄株式会社常務取締役鉄道部長	土岐 弘一	
	近畿日本鉄道株式会社総合企画本部企画推進部長	山本 恒平	
	京阪電気鉄道株式会社経営企画部（交通政策担当） 部長	前田 勝	
	京福電気鉄道株式会社取締役鉄道部長	三宅 章夫	代理出席 松本 真
	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部京滋支社 副支社長	野口 明	
	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部沿線まちづくり推進部 部長	阿瀬 弘治	
	京都市交通局高速鉄道部長	塩見 康裕	
	京都京阪バス株式会社管理部次長兼業務課長	石川 秀一	
	京都バス株式会社 参与	清水 克之	
	近鉄バス株式会社営業部長	田邊 勝己	
	京阪京都交通株式会社取締役管理部長	栗山 準一	
	京阪バス株式会社経営企画室代表部長	山本 英幸	
	西日本ジェイアールバス株式会社 安全運行本部 計画部長	椎木 宏治	
	阪急バス株式会社自動車事業本部営業企画部 部長 （地域公共交通担当） 兼 新モビリティ推進部 部長	野津 俊明	
	株式会社ヤサカバス上鳥羽営業センター所長	平山 敬浩	
	京都市交通局自動車部担当部長	児玉 宜治	
	一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会 事務局長	水野 正人	
	公益財団法人きょうと京北ふるさと公社地域交通事業部 部長	山下 小百合	
	雲ヶ畑自治振興会 会長	岩井 達男	
関係団体	一般社団法人京都府バス協会 専務理事	竹内 哲也	
	一般社団法人京都府タクシー協会 会長	筒井 基好	
	公益社団法人京都市観光協会 担当部長（誘致事業課長事務 取扱）	濱崎 麻智	
労働組合	京都地方交通運輸産業労働組合協議会 事務局長	佐田 悟	
道路管理者	国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所事業対策官	今城 由貴	
	京都市建設局土木管理部土木管理課長	山本 泰弘	
公安委員会	京都府警察本部交通部交通規制課長	小野 慶秋	代理出席 西村 智
学識経験者	立命館大学 名誉教授	塚口 博司	
	京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻 教授	宇野 伸宏	
	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻 教授	井上 学	
住民	市民公募委員	赤井 慧	
	市民公募委員	小林 明子	
関係行政機関	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局 首席運輸企画専門官 （企画調整）	稲留 健一郎	
	京都府建設交通部交通政策課長	笹井 淳	
	京都市都市計画局歩くまち京都推進室長	大岸 將志	