

第5回京都市山科地域公共交通会議 摘録

日 時：令和5年9月12日（火）午後1時～午後3時半
場 所：京都市山科区役所 2階 大会議室
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）

（海外留学から帰国された高橋会長から挨拶をいただく。）

○ 高橋会長（近畿大学）

留学先ではボランティアと地域の関わりをテーマに研究しており、そこで得られた知見も本会議に生かしていきたい。

○ 事務局（委員紹介）

2 議題

(1) 会長の職務代理、委員の代理、委員再任について

○ 事務局

（資料1に基づき、

- ・高橋会長の帰国に伴い、会長及び委員を従前のとおりとすること
- ・令和5年10月までの委員任期に関して、再任を依頼させていただくことを説明）

(2) 地域公共交通計画の策定に向けた状況について（報告）

○ 事務局

（資料2に基づき、地域公共交通計画（以下、「計画」という。）の素案及び計画に係るパブリックコメントの実施について説明）

○ 高橋会長（近畿大学）

全国の公共交通に関する危機的な状況を前提として計画の策定が進んでいる。これまで計画策定にバス事業者が参加してこなかったことが危機を加速してきたが、こうして関係者が参加し、計画を策定すること自体の意味が高まっている。パブリックコメントに多くの関係者が意見を出していくことが重要である。

○ 井上委員（龍谷大学）

計画は京都市が公共交通の維持に向けてコンセプトの宣言を行い、方針を示すものであり、その方針に従って具体的な地域の課題をこうした会議の場で話すというものである。その宣言という意味で意義深い。本計画は現状を楽観視していないというのが特徴的。また、公共交通を「他人ごと」から「自分ごと」「みんなごと」にしていくことを宣言している。

パブリックコメントに建設的な意見を出し、それを計画に反映させることで、

住民にとって真に利便性の高い公共交通を実現していくことができる。

○ **中嶋委員（西野学区自治連合会）**

計画策定の意義はあると思うが、山科地域はそれよりも切羽詰まった個別課題を抱えている。そこを優先してほしい。これまで本会議を4回実施してきたが、何ら決まったことがなく、パフォーマンスに思える。

○ **岩崎委員（鏡山学区自治連合会）**

コロナ禍の影響や、敬老乗車証の見直しにより敬老乗車証を取得したくてもできない人が増えており、鏡山循環バスの乗客数が減っている。若い人はあまりバスを利用されず、自治連合会にも無関心で、町内会を脱退していく人もいるため、啓発看板を作る経費の捻出にも苦勞する。後の若い担い手もない。それでも地域で利用促進に向けてできる限りのことはやっている。いったいどうすれば増便にこぎつけることができるのか教えてほしい。今、増便と言っているわけではない、長年このような運動をしてきて、まだ明かりが見えない。

○ **中嶋委員（西野学区自治連合会）**

山科区では、山科路線バス対策連絡協議会を開催し、バス路線の維持確保に取り組んでいる。その会議に歩くまち京都推進室にも出席いただいて、具体的に要望を聞いていただきたい。そこで議論を深めていけば本会議で大局的な話ができると思う。

○ **山本委員（京阪バス）**

地域で利用促進を頑張っていることについてお礼申し上げる。

ただ、公共交通の担い手不足が深刻な点については御理解をいただきたい。全社的に厳しい状況にあり、あらゆるところで路線の見直しをせざるを得ない。地域の取組を無視することはないが、担い手がないという根本的な問題に直面している。

○ **玉木委員（小金塚自治連合会）**

小金塚地域では、長年の取組の成果により京阪バスによる運行が実現したが、わずか数年で路線廃止となった。区民の足を守るのが行政や京阪バスの仕事ではないのか。各地域で切実に訴えているのに、財政赤字や運転士不足等理由を並べるだけで、行政や京阪バスはどれだけ検討を行ってきたのか。バス1便も増やすことができないのか。

○ **酒井委員（山科区自治連合会連絡協議会会長会）**

小金塚地域では地域の人自らが運転を担っている。事故があったらどうするのか。運行開始から1年以上経過し、地域は疲弊している。重大な問題として捉え、解決してもらいたい。

○ **岩崎委員（鏡山学区自治連合会）**

今委員になっている3路線の沿線地域以外で、バス路線の利便性の悪い地域にも本会議に入ってもらえる必要があるのではないか。

公共交通を使って、高齢者には外出し、外の空気を吸ってもらいたいと思っている。そうした環境づくりをするのが区役所であり、区民の声を本庁の歩くまち京都推進室や関係機関に届けるのも区役所の役目である。山科区全体や不便をされている地域の利便性の向上について、区役所や京都市の関係部署においては、十分に御理解をお願いしたい。

○ **高橋会長（近畿大学）**

公共交通は危機的な状況の中で路線の現状維持すら難しくなっている。もちろん現状維持を目標にして安んずるわけにはいかないが、打つ手がなかなか出てきていないからと言って議論をやめてもいいけない。地域で日々状況の変化もあるかと思うので、それを御教授いただいて議論を重ねたい。

実のある議論にするには、データや数字を出して議論を深めていく必要があると考える。バス事業者には運転士の勤務形態等を例示的に出していただく必要もあるだろう。

○ **事務局**

地域の増便に対する強い思いは認識しており、行政としても山科地域の公共交通をより便利にしたいという思いは同じであり、事業者も同じ思いだと思う。一方で、公共交通事業者が厳しい状況にあるのも事実である。単なる増便が難しい中で、持続可能な公共交通をいかに実現していくか、いかに利便性を高めていくか、本会議の幅広いメンバーで議論していきたい。また、各地域の利用促進の取組を山科区全体に広げていくことで、公共交通の維持確保につなげていくというのが本会議の目的だと認識している。

地域の個別課題については、これまでから各地域と議論を続けてきており、これからも議論していきたい。

現在、バス1便を増やすことすら難しい状況であるが、利便性向上に向けて事業者とも引き続き協議していきたい。

(3) 地域における取組について

<小金塚地域循環バスの状況>

○ **事務局**

（資料3に基づき、説明）

○ **玉木委員（小金塚自治連合会）**

昼間時間帯の試験運行結果を受け、12時過ぎと13時台後半の2便を増便することとした。ボランティアの勤務時間を1日3時間以内としているため、

その範囲内でできることをする。

＜地域と連携したモビリティ・マネジメントの取組＞

○ 事務局

(資料3に基づき、説明)

○ 岩崎委員（鏡山学区自治連合会）

利用促進を兼ねて小学3年生に鏡山循環バスの総合学習を実施している。

乗車調査も随分長い間続けている。

引き続き1人でも多く乗ってもらえるよう啓発を続けていく。

○ 中嶋委員（西野学区自治連合会）

くるり山科について、1便当たり目標20人としているが、最近は各便20人を超えているように思う。バスが小さく各便満杯であり、高齢者も多いので事故が起きないかと心配している。かといってバスを大型化するというのは現状では道路状況もあり難しいだろう。そうした中で、事故が起らないように乗客の分散を図るには便数を増やすしかないように思う。これについては、これから議論していきたい。

市バ斯特80号系統については、乗り場が河原町三条と四条河原町しかないため、他の場所でも乗れるようにしていただきたい。また、西野学区で実施したアンケートでは、市バ斯特80号系統を知らない人、利用したことがない人が多い一方で、今後利用したいと回答した人も多く、機会があるごとに山階南学区や鏡山学区とも連携し啓発運動を進めて利用促進を図り、名実ともに定着させたい。

○ 児玉委員（京都市交通局）

是非とも、まちなかにお出掛けの際、また、お帰りの際には地下鉄・バスを御利用いただき、公共交通を支えていただきたい。

(4) 今後の利用促進の取組について（意見交換）

○ 事務局

(資料4に基づき、説明)

○ 谷口委員（山科区自治連合会連絡協議会会長会）

運転士の問題、働き方改革も含めて、人手の確保は難しいと聞いている。バス路線の利便性向上に当たっては、例えば「地下鉄」と「京阪バス」のダイヤを併せて検討し、例えば、地下鉄路線と重複する外環状線を走るバス路線を減らして「くるり山科」や他の路線を増やすといった総合的な考えをもう少し持っていたいただけたらと思う。

○ **中嶋委員（西野学区自治連合会）**

令和2年12月の京阪バスダイヤ改正以来、ダイヤ改正は事前に地域に教えていただきたいと要望したが、それ以降もそういった対応をしてもらえていない。事前に地域に情報提供いただき、地域と事業者相互理解のうえで、一番いい形でのダイヤ改正を行っていただきたい。

○ **山本委員（京阪バス）**

要望いただいたことを踏まえ、できる限り努力したい。

(5) **その他**

＜自動車運送事業の2024年問題について＞

○ **木原委員（京都運輸支局）**

（資料5に基づき、説明）

○ **朝田委員（京阪バス労働組合）**

労働組合としても2024年問題に危機感をもっている。運転士不足により京阪バスでも減便しないとならない危機的な状況も想定されるだろうが、そうならないよう労働組合としても処遇改善を求めている。そのためには会社としては収益を上げる必要があるが、収益を上げるには地域の皆様にバスに乗ってもらうことと、行政に対しては補助の拡充や税制優遇等をしていただきたい。一企業で解決できるものではない。

「改善基準告示」の改正によって拘束時間が上限15時間となるが、それでも他業種と比較するとまだまだ厳しいうえ、昼間は勤務のない「中休」になりがちである。一方で、その「中休」をうまく使うことができれば増便もできるのではないかと。

賃金や労働時間の問題に加えて、カスタマーハラスメントがあることも認識し、改善していかないと担い手不足は解決していかない。

利便性の向上には、限られた人的資源をどこにどう割り振るかが重要であり、会社とも連携し取り組んでいきたい。

＜全体を通して＞

○ **毛海准教授（近畿大学）**

山科地域は地域の利用促進の取組が活発であることと、率直な意見が出ていることが特徴である。単純な増便は難しくても山科区全体のネットワークを整備していくことはできるのではないかとという意見が出ていることは、少しずつでも議論が進んでいるものと受け取っている。

計画は今の状況を打開するために必要なものと考え、「他人ごと」から「自分ごと」「みんなごと」という意識が重要で、担い手不足についても「自分ごと」「みんなごと」として捉えれば解決に向けて進んでいくのではないかと。

○ 井上委員（龍谷大学）

2024 年問題は極めて深刻であり、現状ではバス 1 便の増便すら難しい。運転士が毎月辞めていく会社もあり、残りの運転士は休みも取れず、また辞めていくという悪循環に陥っている。運転士は全産業の平均より手取りが低いのに全産業の平均より残業が多い。だから運転士をやりたがる人はおらず、それに対する処遇改善を図る結果として、2024 年問題が生じる。

そうした中でも、「中休」を使って調整できるかもしれないという提案があった。また、谷口委員から話があったように、仮に増便が必要でも輸送力の総量は増やせないなので、山科地域全体の総量の中で調整するしかない。

今後、減便の可能性もあるだろう。そうした時に、全体的に減便するか、どこかを撤退して他を維持するか、という究極の選択になってきている。どこかを我慢し、折合いをつけざるを得ないのが今の人口減少社会である。ただし、利用促進等モビリティ・マネジメントに積極に取り組んでいる地域が減便されにくいとは言える。何とか減便は避けて、他の地域と折り合って増便することは可能かと考える。

○ 百瀬委員（京都市山科区役所）

地域の切実な声を受け止めて関係機関につないでいくことが区役所職員としての使命であると考えている。バス・電車が走ることが当たり前ではないという意識を区民のみならず国民全体で持ち、公共交通はみんなの宝だと認識する。そうすることが事業者のメリットになり、増便につながるかもしれない。

また、自動車への過剰な依存を何とかしなければならない。自動車を使わなくて済む生活様式へ価値観の転換をしないといけない。

○ 高橋会長（近畿大学）

次回以降も、具体的なデータを出して、引き続き議論を重ねていきたい。

4 閉会