

## 公共交通に関するヒアリング調査について（まとめ）

洛西地域公共交通会議では「効率的で持続可能な洛西地域の交通体系及び利便性向上策」について議論していくこととしておりますが、第3回会議を前に、地域の代表の方等から、洛西地域における公共交通に関する現状や課題等についてのヒアリング調査（調査期間：令和5年8月25日～9月1日）を実施しました。

いただいた御意見は、本会議における今後の議論・検討などに活用してまいります。

## 1 大枝学区

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"> <li>中山町、塚原町は、旧道・国道9号沿いにバス停があり便利だが、沓掛地域の住民が市バスを利用する際は「桂坂口」まで歩かなければならない。</li> <li>地域としては自家用車利用が多いイメージ。</li> <li>買物は自家用車で亀岡方面に向かう人が多いのでは。生協の利用者も一定いる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道9号を西進→沓掛→西長町→（境谷本通）→洛西バスターミナルと運行する系統があれば有り難い。</li> </ul>

## 2 桂坂学区

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"> <li>桂坂からJR桂川駅まで市バスを利用する場合、西5号と西4号とを乗り継いで利用するが、ダイヤがうまくつながらない。</li> <li>敬老乗車証の民営バスへの適用拡大について、範囲が桂駅・桂川駅までなのはなぜか。京都駅まで直通で利用したい。</li> <li>洛西バスターミナル始発のバスが国道沓掛口に10分遅れで到着することがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤定期券を共通で利用できれば便利（バス事業者を気にせず乗れるようになれば便利）</li> <li>市バスの均一運賃区間を桂坂地域に拡大してほしい。</li> <li>桂坂地域内の利用が少ないように感じる。スーパーもあり、一定の需要はあるのでは。例えば、地域内は運賃100円とし、より気軽に利用できるようにしてはどうか。</li> </ul>

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下鉄を有効活用したいが、太秦天神川駅までのアクセスが不便。ニュータウンからは市バス 70 号系統が運行されているが遠回り。最短アクセスも検討してほしい。</li> <li>・ 異なるバス事業者で経路が同じような路線がある。</li> <li>・ 3 社局のバスが運行しており、鉄道駅へのアクセスが便利と感じている。</li> <li>・ 鉄道のダイヤに合わせてバスのダイヤが組まれており、有り難い。桂駅の電車到着時刻とバスの出発時刻は考慮してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動運転などの社会実験を行ってみてもいいのでは。</li> <li>・ 敬老乗車証については、乗車ごとに一定額を支払う方式にする方がいいのでは。（今回のような負担金の上げは辛い。）</li> </ul>

### 3 新林学区

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間帯によってバスが多いのでは。朝ラッシュの時間帯、新林公団住宅前に 7 台のバスがまとまって到着することがある。</li> <li>・ バスに関しては便利だと思う。</li> <li>・ ICカードが様々な種類があり分かりにくい。1 種類に統合できないか。</li> <li>・ 桂川駅前の大型商業施設の開業により、鉄道駅の利用が桂駅から桂川駅・洛西口駅にシフトしているように感じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下鉄東西線の延伸を実現してほしい。実現しないのであれば鉄道駅とニュータウンとを結ぶ鉄軌道の整備が必要。</li> <li>・ バス路線より地域内をこまめに走るコミュニティバスのような「買物バス」を運行してもいいのでは。（循環バスのイメージ）</li> <li>・ 西長町は京阪京都交通が運行しているが、運行回数が少ないし、洛西バスターミナルとを結ぶ路線を新設してほしい。</li> <li>・ 洛西“SAIKO”プロジェクトで、ニュータウンのすばらしさ、交通利便性が高いことをPRしてほしい。</li> <li>・ バスを乗り継いで利用する場合、2 乗車目の運賃は無料とするなどの対応が必要。</li> </ul>

#### 4 境谷学区

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 洛西地域は交通アクセスが「バス」のみであり、離れ小島、行きにくいなどのイメージを持たれがち。</li> <li>• バスは充実しており利用しやすいが、ダイヤが接近しているところがあり、等間隔になるといいのでは。</li> <li>• ニュータウンから桂駅方面と洛西口駅・桂川駅方面とのバスの運行回数がアンバランスである。</li> <li>• 外から見たニュータウンのイメージと内から見たイメージとにギャップがあるのでは。鉄道駅へのアクセスが便利なのに「バスしかない」というイメージが強い。「鉄道駅まで〇〇分！」のような交通アクセスのPRをしてほしい。</li> <li>• 地下鉄の延伸か、鉄道駅にアクセスするバスの充実か、住民の中でも意見が分かれる。</li> <li>• ニュータウン内は各停留所に停車し、ニュータウンを出ると鉄道駅までノンストップの系統があってもいい。</li> <li>• バスを洛西地域のイメージでラッピングしてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地下鉄東西線の延伸を実現してほしい。実現しないのであれば鉄道駅とニュータウンとを結ぶ鉄軌道の整備が必要。</li> <li>• 人口増加に向けた取組が必要。人が増えたら交通が便利になる。まちづくりとセットである。</li> <li>• 地域に「働く場所」は必要。向日市は企業誘致によりまちが変わった。</li> <li>• 洛西ニュータウンの再生は、千里ニュータウン（大阪府）の再生にも学ぶべき。</li> </ul>

## 5 福西地域

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"><li>市バス特西4号系統の運行充実をお願いしたい。(朝・夕方時間帯の充実。終発の繰下げ(23時台))</li><li>多くのバスが運行する福西本通・境谷本通は西端・北端に位置しており、地域によってバスの利便性に差がある。</li><li>等間隔までとは言わないが、ダイヤ調整の余地はあるのでは。</li><li>高齢者が買物等で利用するため、ニュータウン内の循環バスのニーズは高いのでは。</li><li>過去に循環バスを運行していたことがあるが、その頃は若い人が多く(昼間人口が少なく)循環バスのニーズがなかった。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ニュータウンから大原野、長岡京、向日市へ向かうバス路線を新設し、観光利用をPRしてもいいのでは。</li><li>大原野(小塩町付近)から東山交差点付近、福西エリアを通り桂川など鉄道駅に向かうバスがあればいい。</li></ul>

## 6 竹の里地域

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;"> <p>別紙参照。以下、調査当日にいただいた御意見等を記載。</p> </div>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敬老乗車証について、もっと負担金を下げて、ニュータウンだけで利用できる「エリア限定」の乗車証を作ってほしい。</li> <li>・ 竹の里地域から桂駅や桂川駅へは不便ではないと感じている。</li> <li>・ 洛西地域内であっても学区の特性があるため、それぞれの地域住民の声を反映した見直しを行うべき。</li> <li>・ 地域間の格差があってはいけない。洛西地域公共交通会議や洛西“SAIKO”プロジェクトなど、洛西には多くの会議体があるが、それぞれ連携して進めてほしい。</li> <li>・ 今の洛西地域には、地下鉄は必要としていないのかもしれないが、それに代わる根幹となる交通政策を示すべき。</li> <li>・ 平成22年の「西京区基本計画」には洛西地域への地下鉄延伸が記載されているが、令和3年8月の計画には記載がない。</li> <li>・ 京都市創造都市圏・環状ネットワーク構想を実現してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洛西地域の住民は、芸大跡地について、文化的施設等、地域住民のメリットになる活用を望んでいる。</li> <li>・ 運賃を均一にしないと子育て世代を呼び込むことはできない。地域内への呼び込みは地域間の格差がないことが前提。</li> <li>・ ニュータウン4学区を循環するバス路線が必要。右京の里経由のバスは1時間に1本のため利用しづらい。</li> <li>・ 令和7年の小中一貫校の開校に合わせて、既存のバス路線を工夫し、テストケースとして循環バスを走らせてみてはどうか。</li> </ul>

## 7 大原野地域

地域における公共交通の現況・課題など	地域にとって望ましい公共交通など
<ul style="list-style-type: none"><li>• 地域にもよるが、自家用車がないと生活ができない。</li><li>• 以前は、阪急／東向日駅方面に人の流れがあったが、商業施設の閉店後、人の流れが桂川駅、長岡京市方面に変わりつつある。</li><li>• バス運賃が高い。(例：桂駅→洛西ニュータウン 240 円、桂駅→南春日町 420 円又は 440 円)</li><li>• タクシー事業者とデマンドタクシーの導入を検討したこともあったが、コロナ禍で話が頓挫した。</li><li>• 小塩に向かう阪急バスは 14 時台が最終。(阪急東向日発) タクシーを呼んでも人出不足のため、なかなか来てくれない。</li><li>• 敬老乗車証の取得者は少ない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 長岡京市や向日市ではコミュニティバスが運行されている。京都市でもこのようなバスがあればいい。</li><li>• 観光利用が多い、小塩・善峯寺を通るバスが、上羽、石見などを回ってもらえないか。</li><li>• 人口増加に向けた取組が必要。人が増えたら交通が便利になる。まちづくりとセットである。</li><li>• バス停周辺に自転車が置けると便利になるだろう。</li><li>• 地域にある福祉施設の協力を得て(利用者の送迎をしている運転手の空き時間を利用して) デマンドバス(タクシー)を運行できないか。</li></ul>

2023年8月28日

洛西支所地域力推進室まちづくり推進課  
課長 高橋 庸介 様

NPO 法人洛西福祉ネットワーク  
理事長 齋藤 信男  
西竹の里一丁目自治会  
会長 大槻 裕治  
市営東自治会  
前会長（代表）前田 稔  
タウンハウス自治会  
会長 中組 修  
テラスハウス自治会  
会長 迫 尚子

## 公共交通に関するヒアリング調査「京都市洛西地域公共交通会議」について

1. 第1回京都市洛西地域公共交通会議に対する意見書提出と、関係出先機関との懇談報告書  
資料1：第1回 京都市洛西地域公共交通会議への意見書。  
資料2：第1回 京都市洛西地域公共交通会議への意見書提出の報告書。
2. 第2回 京都市洛西地域公共交通会議の説明と決定事項について報告。

### 3. 洛西ニュータウン（西京区）公共交通の実態と概要について

『地域で把握されている公共交通の現状・課題』

(1)洛西ニュータウンは、市が地下鉄導入を公約し住宅分譲や入居を斡旋した地域である。同時に京都市立芸術大学、歯科医療センター・歯科技工士専門学校の誘致をした。しかし歯科医療センター・歯科技工士専門学校は、市の二条駅開発を理由に跡地を格安で民間業者に売却して、竹の里地域の住民合意のないマンションを2004年に建設した。

今回の京都市立芸術大学の京都駅崇仁地域移転も、市と議会主導で推進している。住民に対して何の説明もなく財源難を理由に地下鉄計画を断念した。市の責任として地下鉄に代わる基幹（鉄軌道）となる交通政策を示すべきである。

(2)西京区における市の交通政策は依然として改善されておらず、地域住民の声は殆ど反映されていない。殆どが割り増し運賃で運行されている。市がバスを増便したとしている洛西ニュータウンでは市バス・民営バスが境谷大橋に集中する一方、洛西ニュータウン内の循環バスは「特西4号系統」が唯一で、4学区・地域を移動する循環バスの導入と、右京の里にあるホームセンター・スーパーマーケットに行ける移動手段は「西2・右京の里経由」が1時間に1本程度運行だけで「多様な買い物」への利便性が不十分である。

とりわけ、竹の里地域住民（洛西ニュータウン）は市中心部への移動は阪急電鉄、JR西日本が移動手段であるが、その分往復すると運賃が高かつき、サービスの格差となっている。

(3)市中心部への直行便の市バス路線は9号線・物集女街道経由(29・73系統)が烏丸四条、京都駅に至る。9号線から旧山陰街道、阪急桂駅経由をして京都駅に行く33系統があるが、3系統とも始発、終着まで1時間を要する。一方で、市バス路線と重複して運行されている民営バスもあるが、市バス路線の無いところ（芸大・大枝、大原野）を民営バスが補っている形で、どちらも移動制約者・困難者（学生、障がい者、高齢者など）にはバスが移動手段となっている。

#### 『地域にとって望ましい公共交通』

改善を必要とする基本点

•均一運賃を基本とする市内で運用されているすべてのサービスを竹の里地域（洛西ニュータウン）に適用する。

※地下鉄導入は望めないとして、阪急・JR西日本が運行している阪急桂駅から河原町駅・JR桂川駅から京都駅間を市営地下鉄乗車区間とみなし地下鉄利用の適用とする。

①地域住民との協議をして、4学区・地域を移動する循環バスの導入と、右京の里にあるホームセンター・スーパーマーケットに行ける「西2・右京の里経由」を1時間に2本に増便する。

②敬老乗車証制度を元に戻し、その制度を更に民営バスにも適用する。福祉乗車証も同様とする。（テラスハウス自治会役員の中には、京都市の財政難で負担金増額やむなしの意見もある）

③洛西ニュータウン内でのバス乗継割引制度を設ける。

④竹の里地域（洛西ニュータウン）でのバス停の増設（臨時西2西竹の里～境谷間に停留所）

⑤特西4系統のバス停増設（洛西生協での買い物利便性と西2系統の乗り継ぎの容易化）

⑥2025年4月に「洛西陵明小中一貫校」開校に向けて、竹の里地域（竹の里小学校通学児童）を対象に通学バスに適用し、利用料は京都市とし、必要であれば朝夕は臨時便を設ける。

⑦中長期的には鉄軌道を桂坂、洛西ニュータウン、JR桂川駅・十条市営地下鉄、長岡京市へ整備する。

## 竹の里地域各自治会等の見解

※京都市立芸術大学の崇仁地区移転の理由として、交通の利便性が悪いことが理由となっているが、今回の京都市洛西地域公共交通会議は、洛西ニュータウン4学区・地域でヒアリングを開催し、地域住民の実態や要望を聞き交通の利便性向上を目的としてが、洛西ニュータウンの交通の利便性向上を目的としているなら芸大を移転しなくていいのではないか。芸大があることで洛西の価値がでるのでは、一方で、京都市は洛西 SAIKO 推進会議で「賑わい」づくりの計画をしているが、どのような洛西ニュータウンの「賑わい」なのか、洛西ニュータウン（竹の里）地域住民に洛西の活性化の方向性を示してほしい。

京都市は今後、洛西ニュータウンに鉄軌道を導入しないと見解を示されているが、洛西の「賑わい」づくりで若者、子育て世代の転入者を呼び込み、働く場所も確保するとなっているのに、中長期的な計画として鉄軌道道は欠かせないのではないか。市の鉄軌道導入しないとは若者、子育て世代の転入者を呼び込み、働く場所も確保すると真逆的政策ではないか。これも市の政策として、竹の里地域住民（洛西ニュータウン）に納得のある説明を求める。

以上