

第6回京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和5年11月30日（木）午前10時～午前11時45分
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）

協議会も本日で6回目を迎える。このような一つの計画をまとめるための会議の回数としてはやや丁寧にも感じるが、本計画はボリュームが多く6回でもまとめるのはなかなか難しかったと思う。

事務局から経緯や計画案の説明があると思うが、始めに申し上げたいのは、資料2（計画最終案）の表紙に副題として書かれている“「自分ごと」、「みんなごと」。使って守る公共交通。”は、我々が協議し、まとめようとしている内容を的確に表しているのではないかということだ。

本日は最終案に対して、忌憚のない意見をいただきながら、協議会としてのまとめを行う。議論を踏まえつつ、承認いただくことを目標に進めたい。これまでと同様、建設的な御意見を賜りたい。

3 議題

- (1) 京都市地域公共交通計画（素案）に対する市民意見募集の結果について
- (2) 京都市地域公共交通計画（最終案）について

○ 事務局

（資料1～3に基づき、説明）

○ 児玉委員（京都市交通局）

京都市の公共交通ネットワークは、長年の歴史の中で築かれたもので、京都のまちにとって財産である。このポテンシャルをどういかしていくのか、今あるものをどうより良くしていくのかという視点が重要である。

計画策定以降も、様々な形での御利用があることをしっかり踏まえながら、公共交通をより使っていただける流れになることを願っている。

今回策定する計画は、公共交通のグランドデザインになると思う。我々交通事業者が、いかに力を共に持ち寄って計画を進めるのかという視点が重要であ

る。各事業者の持つノウハウや創意工夫などによって、共に創る「共創」が計画の中でできればと思う。

市バスに関しては、市内中心部や周辺部にネットワークを有しており、鉄道網との連携がますます重要になると認識している。また、基盤の目のまちに合った面的な路線などの今ある資源をより良くしていきたい。

今秋の観光は11月がピークだったが、シーズン中は交通事業者をはじめ様々な形で力を持ち寄って多様な取組を実施した。市バスでは、最も利用の多い京都駅～東山（清水寺・祇園）方面において、京都駅から清水寺へ向かう新設の「観光急行」や、「楽洛東山ライン」等の臨時便により概ね3～4分間隔の運行を実施した。また、鉄道への誘導として、地下鉄・バス1日券の販売促進、市バスから地下鉄への無料振替等を充実させ、スムーズな輸送ができた。

このような点を含め、計画に通じる部分は始まっている。事業者の力を持ち寄り、計画が進捗することを願っている。

○ 野口委員（西日本旅客鉄道）

計画には、これまで申し上げた意見や市民からの意見が盛り込まれており、内容が充実したと感じている。

しかしながら、計画は作って終わりではなく、どのように進めていくのかが重要だ。P.68にも、将来のネットワークの在るべき姿を見据えて、交通事業者と行政が連携して議論していくと記載がある。議論にはぜひ参画させていただくとともに、全体の旗振りは京都市に期待できればと思う。計画の実現に向けて、取組を進めてまいりたい。

○ 小林委員（市民委員）

市民しんぶんを読まない方も増えている中で、パブリックコメントに意見を寄せたのは、地域公共交通について普段から考えている方が多いように思う。一方で、身の回りの公共交通に対する意見が多いようにも感じられ、公共交通は市民に必要なインフラであり、積極的に利用しなければ維持できない、という考え方に辿り着くには、程遠いように思う。

ただ、最近では、テレビでも収支状況の悪化や人手不足によりバス路線の廃止や減便が増えていることが報道されている。市民がこれを「自分ごと」と捉え、少しでも乗車回数を増やす等、公共交通の維持につながる方向へ理解が進むことを期待したい。

○ 塚口会長（立命館大学）

市民しんぶんを読む人もそれほど多くない、若い人はテレビも見ないという中で、どう周知していくのかは難しいところがあると思う。今回、市民意見を募集するにあたって、工夫したことはあるか。

○ 事務局

市民意見募集リーフレットを作成し、区役所や図書館等の公共施設や地下鉄各駅に広く配架した。また、京都市公式SNSやアプリ等を活用し、若い世代に向けても発信した。

○ 赤井委員（市民委員）

子育て層としては、公共交通を利用したいと思っけていても、混雑や大型荷物を持つ観光客が多いことから避けてしまい、自家用車や自転車を使うことがある。京都が混雑しているという連日の報道を見ていると、外出すること自体、あるいは公共交通の利用を躊躇してしまう。

○ 井上委員（龍谷大）

市民意見募集結果については、普段から公共交通を利用している人からの意見が多く、また、建設的な意見も多かったという印象だが、これはインターネットを積極的に活用した結果だと思う。私も自身のSNSで発信したが、前向きな反応が多かった。今後もSNSを活用しながら、利用者の意見を集められると良いだろう。また、寄せられた意見のうち具体的な内容については、交通事業者と共有し、気持ちよく利用してもらうための改善等のアクションにつなげていただければと思う。

計画に関しては、取組の実施後にデータをしっかり可視化することが必要だと思う。特に今秋の混雑対策効果については、期待が大きい。これまで事業者が個別に対策を行っていたところを、今秋は鉄道・バス・タクシーが連携して実施していた。京都駅では、新幹線の改札内にてJR東海の職員が地下鉄に誘導し、烏丸口ではJR西日本が放送で鉄道へ誘導し、改札外でも地下鉄や手荷物一時預かりへの誘導があり、バスも頻発していた。まさしく共創が実現しており、今後も連携が期待できる。市民に混雑への不満が多いというような報道もなされているが、データの可視化によって混雑が緩和したことを示すことで、市民に理解を促していくことが必要だ。

また、本計画は公共交通の計画であるが、交通事業者や周辺の団体だけでは実現が難しい。例えば、シェアモビリティの危険な走行に対しては、取り締まりの実施や、アプリ提供事業者にも責任を持ってもらう社会にする等、周りを巻き込んでいくことが必要になる。洛西地域では、交通事業者だけでなく地域の様々な主体で地域全体を変えていこうというプロジェクトが行われているが、この仕組みを市全体に展開することで、可能になるのではないかと。

住民との懇談では、要望が出ると思うが、市民自身が何をしてくれるのか問題である。計画が実現できるかは、市民にどれだけ協働してもらえるかにかかっている。ぜひとも、公共交通を今使っている人や利用せざるを得ない人の不満を少しでも解消し、公共交通が良いものだという雰囲気を作ってほしい。これができてはじめて、今、公共交通を使っていない人への呼び掛けが可能になると思う。合わせて、現場でハンドルを握っている方々、改札にいる方々の負担を減らすことにも取り組んでいただきたい。計画の実施によって負担が増

えると、人手不足に拍車がかかるので、計画を進めることで現場の負担が減り労働環境も良くなるというような、Win-Win を目指されたい。

○ 大岸委員（歩くまち京都推進室）

交通事業者に安心して運行してもらうことは、利用者にとってもプラスになる。「歩くまち・京都」の取組の一つとして、歩いて楽しいまちを掲げており、これには当然、道路環境も含まれている。これは、当室だけが担っているわけではなく、まちの在り方そのものであると考えている。京都市は厳しい財政状況にあり、様々な整備ができるわけではないが、個別の道路整備・改修においては、歩行者はもちろん、車流の円滑化、安全の確保等を念頭に置いている。関係部局としっかり連携し、理念を共有しながら進めてまいりたい。

○ 濱崎委員（京都市観光協会）

観光協会では、観光客を主な対象として様々な取組を実施している。本計画に関しても、観光分野を中心にできることをやっていきたい。

これまで京都市とともに、観光モラル・マナーの啓発、携帯電話の位置情報を活用した快適度予測マップの公表等を実施している。快適度マップについては、外国人の位置情報も活用できるよう改修したところである。また、京都駅前の市バスのりばやタクシーのりば、ねねの道などに設置したライブカメラ映像を観光協会の YouTube で配信し、観光客に対して、観光地に到着する前に行動変容してもらうことを促す取組をしている。さらに周辺地域の観光地への分散にも取り組んでいる。計画に記載いただいている内容を踏まえ、しっかり取組を進めたい。

計画の中に「観光客による混雑」という表現があるが、議論の経緯を知らない人には言葉だけが独り歩きしてしまい、観光客のせいで混雑しているというように理解されてしまわないか懸念がある。貴重な時間を使って京都を選び、歴史や文化に触れに来ていただいているので、感謝の気持ちを持って観光客を迎えなければならないと思う。また、自分自身が国内外を旅行する際に、「観光客のせいで混雑している」と思われているとしたらどうかという視点を持つことも必要だ。世界中と繋がる地域であることを理解し、相互に敬意を持って迎えらるる関係が続けられるよう、観光協会としても取組を進めていきたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

京都市の交通システムは、第一に市民や企業市民にとって適切なサービスを提供することが重要だが、一方で、訪問者へのサービスも必要だ。濱崎委員が指摘した通り、自分が海外でどういう行動をするのかと考える必要がある。このような意味でも、「自分ごと」と捉えてもらうためにできることがあれば実施してほしい。

○ 阿瀬委員（阪急電鉄）

担い手不足が交通事業者の課題になっている。特にバスやタクシー事業において、ご利用者のニーズに応えられていない。今後、生産年齢人口が減少し、それ以上に二種免許保有者も減少していくとも思われ、担い手不足への対策が一層必要だと感じている。

モビリティの変化は非常に速く、動力源シフト、自動運転、DX、それに担い手不足などが、鉄道と比べても1.5倍速～2.0倍速で進んでいるようにも思われる。

ライドシェアへの関心も高くなっているが、都心部と中山間部でも使い勝手が異なること、渋滞を引き起こす懸念があること、また、マストランジットから外れる動きでもある。システム開発ではアジャイル（やり直しながら）という考え方があるが、交通事業者としては、事故を起こしたらやり直しますというわけにはいかず、慎重に検討しなければならない。

電動キックボードの話もあったが、利用される方のマナーアップ等、地道な取組も必要と思われる。

○ 田邊委員（近鉄バス）

ライドシェア事業について、バス事業やタクシー事業と棲み分けが上手くできなければ、共倒れになるおそれがあるので、慎重に議論する必要がある。

電動キックボードに関しては、昨日、大阪市内を歩いていた時、後ろから電動キックボードにぶつかられた。本協議会では、市民や観光客が安心して歩けるまちを目指し議論を進めているが、大阪のまちは自転車やキックボード等を避けながら歩かなければならないような状態になっていると感じた。京都で浸透すると、どうなってしまうのかと懸念が大きい。

○ 筒井委員（タクシー協会）

ライドシェアは、交通モードにとどまらない社会全体の問題に感じている。

計画については、鉄道、バス、タクシーともに、「コロナ禍を経て」という記述が多く含められている。利用者はコロナ禍があったことを忘れ、混雑している、台数が少ないといった現状を踏まえた議論になっているが、ここまで交通体系を維持できていることが奇跡的であり、これは、交通事業者がしっかり頑張ってきた結果だと自負している。この点への理解が不足しているように感じる。

また、タクシーが不足しているとよく言われるが、台数の減少は限定的である。実際、京都駅前のタクシーのりばでも待機車両がゼロになることは少なく、乗り場などの環境に問題があると認識しているが、報道では車両が不足していることが強調され、ライドシェアに議論を持っていこうとしているように感じられる。今のような議論では棲み分けができるはずもなく、我々が長年の歴史の中で築いてきた秩序ある交通体系が破壊される。慎重な議論とともに、我々が作り上げてきたものへの理解が必要だ。

子ども連れで外出しづらいという問題については、心のバリアフリーの意識醸成を進めてはどうか。ノンステップバスや車いすのまま利用できるタクシーなどハード面の整備は充実してきており、運転士への教育も実施しているが、他の利用者の目が厳しいという問題がある。エレベーターでも、日本人よりも外国人の方が譲ってくれることが多い。交通の議論とは離れるかもしれないが、世の中全体を巻き込んだ、心のバリアフリーが充実した社会づくりができればと思う。

運転士不足に関して、タクシーでは5月の運賃値上げに伴う待遇改善を受け、長らく減少していた乗務員数は増加傾向に転じている。コロナ禍を受けて乗務員は20～25%ほど減ったが、来春には、元通りでなくとも充足する水準にまで回復が見込めている。待遇改善の原資は値上げした運賃であるが、利用者に趣旨を理解いただけたものと認識している。鉄道・バスも運賃を上げ、利用者にも「自分ごと」、「みんなごと」として理解いただかないと、継続できないのではないかと。

○ 前田委員（京阪電車）

利用者側から見ると、格安の1日乗車券の導入を求める声が多いが、京都では1日乗車券はもっと高くすべきだと考える。鉄道もバスもこの30年間、消費税増税を除いてほとんど値上げしていない一方で、人口が減ってきておりそれに比例して利用者も運賃収入も減っている。それでも収支を悪化させずに事業継続してきたのは効率化によるもので、その一環として人件費を抑制（削減）してきた。この結果、特にバス業界では運転士の採用が困難な状況となり、鉄道でも技術職等職種によっては採用が難しくなっている。今後事業継続していくためにはいわゆる「客単価向上」が不可避であり、日々利用している市民に対しては大きな値上げはできないが、観光客に対してはもう少し客単価を上げるようなことも考えていってはどうか。社会にどう理解いただくかも一つの大きなポイントと考えている。

○ 山本委員（近鉄電車）

当社では、運賃の値上げを実施して収入は改善したが、乗降人員ではやはりコロナ禍以前と比べ1割程は戻っておらず、苦しい状況にある。

パブリックコメントに意見を頂いた方の属性は、40代、50代が多かったが、これは公共交通計画が専門的な内容が多いものであることが一因だと思う。これからの社会を担う若い方や子どもたちにも、内容を知ってもらう機会を作っていただきたい。学校でお知らせいただくのも良いと思う。

○ 宇野副会長（京都大学）

計画の副題が良いと思う。これをいかに浸透させていくかが今後の非常に重要な課題である。この点において、パブリックコメントの実施は非常に良かったと思う。

資料1のP.2を見ると、必要性を理解いただいた応援のメッセージがある一方、「全て維持しなければならないという結論ありきでは税金がいくらあっても足りない」、「行政も維持・確保に支援をしてはどうか」等の意見があり、誤解が残っていると感じる。副題のイメージを理解いただくためにも、鉄道やバスの運営におけるお金の流れ、公的な補助も一部あるが運賃収入が主となっていることを理解いただくことが重要だ。「公共」という言葉によって誤解が生じてしまうところがあるが、公共交通は誰もが自由に使える手段であると同時に、支えるには利用者の料金収入が必要な手段であり、道路とは性格が異なる。「京都市地域公共交通計画」を読む方はコアな層であり理解も進んでいると思うので、それ以外の方にパンフレット等で公共交通がどうやって維持されているかを伝えるのが良いだろう。

第4章のP.63に10個挙げられている具体的取組に、裏面P.64の3エリア別の取組の方向性に掲載されていないものがある。担い手の確保など市全体にかかる取組も含め、10の取組全てが裏面に掲載されている方が望ましい。

○ 大岸委員（歩くまち京都推進室）

今回は計画策定に当たって最後の協議会である。議論への御協力に感謝を申し上げます。

今回のパブリックコメントでは、幅広い立場から多くの意見をいただくことができたが、これは公共交通がいかに身近なテーマであるかを象徴しているものだと思う。内容についても幅が広く、個別の路線など自分自身の生活に直結した内容の御意見から俯瞰的な視点の御意見まであった。この中で、計画の記載内容が具体性に欠けるという指摘もあった。

本計画の肝は、副題や、計画P.7の市民・交通事業者・行政の三者連携の可視化と主語の明確化だと考えているが、一般の方には分かりづらい内容だと思うので、引き続き説明に努めていきたい。

人口減少や利用者の減少、局地的には混雑が生じているもののコロナ禍を受けて利用者がなかなか戻りきらない、事業を支える担い手の不足といった課題に対して、具体的にどのような取組を行っていくのかを計画にまとめているが、個別の事業者名までは記載しておらず、誰が何をするのか一般には伝わりにくいのだろうと思う。今後も、本市と事業者の方々との協議しながら具体化を進めることが必要と認識している。特に、混雑対策とその情報発信や、交通結節点における歩行空間の安全確保については、事業者と連携し進めてまいりたい。

ライドシェアや自動運転に対しても、賛否双方の意見があった。委員から棲み分けというキーワードが出てきたが、まちづくりと交通は非常に密接に関わっているため、単なる事業エリアの棲み分けを行うのではなく、まちの形にその交通モードが合うのかをしっかりと考えたい。都心部と郊外部でも事情は異なる。交通ありきでもまちありきでもなく、交通とまちがいかに上手く組み合せて、どのような形で進むのが全体にとって良いのか、皆様と考えていきたい。

計画策定は一つの到達点だが、個別の話はこれから議論していく必要がある。今後もよろしくお願い申し上げます。

○ 井上委員（龍谷大学）

具体的な取組を行っていくうえでは、実施内容はもちろん、効果に関する情報も必要だ。例えば、観光シーズンに実施したパークアンドライドにどの程度利用があったのかを発信していくことが重要だ。また、事業者が個別に実施している取組についても、情報発信していただきたい。タクシーに関しても、メディアで人手不足と言われるが、新たな担い手が増えていることを発信していただくと、新たな情報の受け止め方や理解が出てくる。京都駅前のD2のりばの列が、今シーズンはあまり伸びていないことも、テレビでは発信されないが、SNSで発信すると理解してもらえらる方に届く。このような情報発信が副題の「自分ごと」、「みんなごと」につながると思う。

○ 宇野副会長（京都大学）

今後の計画の実施では、PDCAサイクルを回すことになる。P.90に記載されている指標には公共交通利用者数が挙げられているが、「自分ごと」、「みんなごと」に関連して、各自、公共交通の利用が以前より増えたのか減ったのかも検証する必要があるのではないか。また、公共交通を利用しない方には、その理由を確認できると、次の検討につながるだろう。

協議会は、今後、基本的には年1度の開催とのことだが、PDCAサイクルを迅速に回すための機会を別の形でも良いので設けることも検討してほしい。

○ 塚口会長（立命館大学）

今回の計画が従来と異なる点は、公共交通のサービス水準を上げたり施設を改善したりすることで利用者数を増やしていくことではなく、サービスをこれ以上向上させることは難しい中で、今の水準を維持することにウエイトを置くようになった点である。今後もこの点を理解していただけるよう、広報活動を充実していただきたい。

また、この計画には、いろいろな提案が含まれている。適切な時期に継続的にフォローアップや意見交換ができれば、より効果を上げるものになるだろう。

○ 事務局

昨年4月から6回にわたる協議会では、関係者が一堂に会しての議論を重ねることができた。厚く御礼を申し上げます。

公共交通が取り巻く状況をしっかり認識したうえで、市民・交通事業者・行政それぞれが守っていくことを計画では謳っている。特に、利用促進は、市民だけでなく事業者とも取り組んでまいりたい。

本協議会での意見、行政としてすべきことの全てが計画に盛り込まれているわけではない。本市として何ができるか引き続き考えたい。さらなる進化に向け、皆様には引き続き御協力いただきたい。