

第6回京都市山科地域公共交通会議 摘録

日 時：令和6年2月14日（水）午前10時～午前11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）

2 議題

(1) 自家用有償旅客運送の登録について（小金塚地域循環バス）

○ 事務局

（資料1に基づき、「小金塚地域循環バス」について道路運送法第79条に基づき自家用有償旅客運送の登録を行うことについて議決を求める）

○ 玉木委員（小金塚自治連合会）

（事務局に続き、補足説明）

平成31年3月から運行していた京阪バスが採算性等を理由に令和4年3月に撤退することとなった。そのまま生活の足がなくなると空き家が増え、地域が寂れ、故郷がなくなってしまう。そうならないために、地域内や行政とも協議し、撤退する京阪バスを引き継ぐ形で、住民ボランティアによる無償運送を行うこととした。

しかし、運転手の多くは高齢者で、今年度31人の運転手のうち17名が70歳以上であり、運転は75歳までとしていることもあって、来年度には運転手は27人程度に減る見込みである。さらに翌年には3人程度減る見込みとなっており、先行きが不透明なため、今回自家用有償旅客運送へ移行することを決断した。

○ 足立委員（京都府タクシー協会）

自家用有償旅客運送へ移行し、持続可能な運行を目指すというのは意義のあることだと思う。国土交通省の「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」を踏まえて、交通空白地域における自家用有償旅客運送について記載された「地域公共交通会議及び運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」が示されたが、小金塚地域はまさに目安として提示された交通空白地域に当たる地域だと思う。そういった観点からも異論はない。

対価が会費2,400円で年間乗り放題、地域への来訪者は無料ということだが、地域への来訪者に一定の負担を求めることも今後検討してはどうか。

また、今後新たな地域への運行ということもあると思うが、現在地域と山科駅を結ぶ路線を京阪バスが維持しているので、今ある交通インフラを活用し、お互いが利用促進を図れるような展開を求める。

○ **事務局**

現金管理のリスクも踏まえ、都度のやり取りが必要な来訪者の運賃は無料とされている。

今後運行していく中で、引き続き運賃については地域とも協議していきたい。

また、既存の交通インフラと競合することなく、お互いがいい形となるよう運行することが事務局としても目指すところである。

○ **高橋会長（近畿大学）**

小金塚地域はラストワンマイルをいかに埋めるかが非常に重要な地域である。地域で大変な努力をして確保された生活の足の持続可能性を高めるため、今回、自家用有償旅客運送に移行されるものである。

○ **岩崎委員（鏡山学区自治連合会）**

小金塚地域の運行について、行政として現状を把握していただいていることはありがたい。しかし、行政がこの取組に対して補助金を出すということが資料に書かれていない。

小金塚地域が抱える運転士不足の問題は、タクシーや京阪バス等事業者も同様であると認識しており、運転士確保に関して明るい材料がない。

また、本会議については、これまで、地域は泣き言を言い、事業者や行政は単に現状を述べるだけとなっている。今後は、実のある話に結び付けたいと考えている。

○ **事務局**

公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、市民の皆様の生活の足を確保するためには、小金塚地域循環バスのような地域主体の取組が重要性を増している。そうした中で、昨年末に策定した京都市地域公共交通計画にも記載したように、本市として地域主体の取組に対する支援を充実したいと考えている。

予算を伴うため、市会の議決をいただく前では明言できないが、必要な予算を確保できるよう市会に提案したい。

運転士不足については、今年度9月補正で対策予算を確保し、「給料が低く、きつい仕事」といった運転士のイメージを変えるようイメージアップの広報や、事業者の担い手確保の取組に対する支援も実施している。

また、地域の思いについては事務局も認識しており、利便性を高めたいという思いは同じだが、公共交通を取り巻く厳しい現状を踏まえつつ、前向きな議論ができればと考えている。

○ **高橋会長（近畿大学）**

（議題(1)について決議し、異議なし。）

小金塚地域循環バスを自家用有償旅客運送として登録することについて、異

議なしと認め、本件は承認されたものとする。

(2) 利用促進の取組について（報告）

(3) 京都市地域公共交通計画の策定について（報告）

○ 事務局

（資料 2, 3, 4 に基づき、この間の地域のイベントにおける取組、市民しんぶん（山科区版）への掲載、京都市地域公共交通計画の策定について説明）

○ 高橋会長（近畿大学）

京都市内でも区ごとに公共交通の状況は異なっている。この計画をもとに、それぞれの地域や区ごとに現状を認識し、地域、行政、事業者が対話をしていく。そういった進め方の指針となるものと認識している。

大阪市では市全体で地域公共交通会議は一つだが、山科地域公共交通会議として、区単位で議論ができるのは住民自治が進んでいると言える。

○ 山本委員（京阪バス）

運転士不足の問題はコロナ禍前からあったが、コロナ禍で利用者が減少し、観光バスなどが運休したことなどもあり、いったんは運転士不足がなかったことようになっていた。しかし、昨年 5 月にコロナが 5 類に移行してから、利用者が戻り、ダイヤの復便もした結果、運転士が足りない状況になってきた。京阪バスでも運転士が 80 人、約 1 割不足していたため、休日勤務や時間外勤務でやりくりしていたが、それも限界に達し、12 月には主に大阪エリアで減便や廃止等のダイヤ改正を行っているが、それでも 50 人弱が不足している厳しい状況である。

いつ好転するか全く見通しがつかないうえ、4 月からは改善基準告示改正があり、特に勤務間の休息を現行の 8 時間から 11 時間（最低 9 時間）にするため、深夜勤務翌日の早朝勤務ができなくなり、早朝に勤務する運転士が足りなくなるなどの課題に直面している。そのため、4 月には山科営業所管内でもダイヤ改正を行う。ただし、京阪グループ間での路線交換をメインとしたもので、山科地区のダイヤはほとんど変わらない。

地域の利用促進の取組に対して前向きにできることを考えたいが、現状維持が精いっぱいであることを御理解いただきたい。

○ 中嶋委員（西野学区自治連合会）

以前、「会議のための会議になっている」と言ったが、今回、小金塚地域循環バスの自家用有償旅客運送に係る決議ができたのは会議として一歩前進である。京阪バスからの情報提供も、現状を知り、みんなで考えるという意味で参考になった。4 月にダイヤ改正することのことだが、ダイヤ改正の前、3 月までには地元説明をしてほしい。突然改正されると反発も起こるが、丁寧に説明いただければ納得もできる。

この会議に先立って、2月8日に山科路線バス対策連絡協議会を実施した。次の協議会には歩くまち京都推進室からも参加してほしい。地域の要望と歩くまち京都推進室の考えを出し合って、何ができるか詰めた議論をしたい。

また、この間コロナ禍で利用実態調査ができていなかったので実施したいと考えている。令和6年1月に実施された鏡山循環バスの利用者調査結果において、以前より利用者が減少しているのは、敬老乗車証制度の見直しが原因と考えており、そういった資料・データも示してもらいたい。

○ 事務局

山科地域の交通については、原則、関係者が集まるこの会議で協議すべきと考える。ただし、会議に先立って、歩くまち京都推進室と地域で具体的に協議すべき事項がある場合は、同じ区内でも地域ごとに抱える事情が異なるため、協議会ではなく、今回の小金塚地域のように個別地域ごとに協議する方が適していると考え。今後、協議会で協議した方が適している判断する事項があれば、参加し協議させていただくこともあるかもしれないが、現時点においては、個別地域ごとに協議させていただきたいと考えている。なお、協議会には、市から山科区役所も参加しており、情報共有はしっかりさせていただく。

○ 岩崎委員（鏡山学区自治連合会）

年4回鏡山循環バスの乗車調査を行っているが、1月の乗車調査は過去最悪の乗車数だった。特に敬老乗車証の使用者が減り、現金での乗車が増えた。利用者に聞き取ったところ、「敬老乗車証の負担金が上がったため、欲しいが買っていない」という声が聞かれた。また、敬老バス回数券の内容が分からないことも一因と感じている。もっと回数券のPRをしてほしい。

京都市地域公共交通計画について、「都心部の充実した路線網や便数は、周辺部や中山間地域等を含む市内全域からの移動があればこそ」と書かれているが、山科地域の中山間地域の麓に当たる、東の山裾や西の山裾は利用できる公共交通がなく、現状と逆行する標語になっている。

また、「みんなで守る地域の足」についても、すでに我々はやっている。毎回言っているが、すでにできる限りの利用促進の努力はしており、これ以上何をしたらいいのか。どうすれば利便性を向上できるのか。現状とかけ離れた計画になっているのではないか。

高齢者が増える中で、外に出てもらいたい、駅周辺に買い物に出かけてもらいたい。そういった思いで取り組んでいる。

○ 事務局

計画に書いている「自分ごと」、「みんなごと」の取組は山科地域ではすでに実践いただいていると認識しており、敬意を表したい。地域交通を維持確保するためにはこうした山科地域のような取組が重要ということを市民の皆様に知っていただきたいという意味で書いている。

敬老乗車証制度については、大事なのは高齢者に出かけてもらうことであり、そのための制度を継続していくことを考えなければならない。高齢者が増えて公費負担が増え、このままでは制度そのものを止めなければならなくなるため、見直しを実施していることについて御理解をお願いしたい。

敬老乗車証の取得者等の数字については公表できるかも含め保健福祉局に確認する。回数券の利用が少ないとは聞いており、PRが必要であるといった本日いただいた御意見については保健福祉局に伝えさせていただく。

計画に公共交通の利便性向上を掲げたい思いはあったが、現状を踏まえると維持確保が第一であり、行政として何ができるかを引き続き検討していきたい。また、厳しい状況においても御要望に応えられるよう、今ある輸送力をどう工夫し活用するか、京阪バスとも協議し、引き続き努力してまいりたい。

(4) その他

○ 高橋会長（近畿大学）

山科地域は若い人の流入もあるため、子育て世代を意識したまちづくりや、公共交通利用促進をしていただきたい。

○ 井上委員（龍谷大学）

運転士がいなくなる中で、どこまでサービスを維持できるか。そのためには運賃収入が基礎であり、それをいかに増やすかということに知恵を絞る必要がある。それは利用者にもきちんとした負担を求めるということであり、小金塚地域循環バスについては、運転士に適正な報酬を払うといった観点で、地域への来訪者や地域の方の更なる金銭的負担についても今後考えていかなければ、持続可能な運行にはならない。計画に記載された他の地域の移動手段の収支率は5割程度である。収支率5割というのはかなりいい方なので、税金を投入して維持すべき価値があると判断される。一方、あまりにも収支率が低すぎるとはたして税負担すべきかという議論になっていくため、一定程度の受益者の負担を求めながら、汗をかいている部分が税金として投入されるという仕組みを他の地域にも理解いただくことが必要である。

公共交通利用促進については、今すでに多く利用されている、地域の幹線となる路線に力を入れていくことで運賃収入増につながり、運転士の処遇改善にもつながる。でなければ、運転士の処遇改善のために行政が支援するしかないが、難しいだろう。利用促進に当たっては今山科地域で実施していることを地域全体、市全体に広げていく必要がある。

市民しんぶん（山科区版）での取組は良かったが、軸となる路線をPRいただき、他にもこうした情報共有が広がっていくことを期待する。

○ 百瀬委員（京都市山科区役所）

ニュースでも運転士不足が聞かれ、日常の足の確保は待ったなしの急務である。小金塚地域については、現実的に持続可能な手法として自家用有償旅客運

送を議決いただけたのは意義深いことである。地域の皆様に敬意を表する。

区役所としては、各地域の声を聞いて、利便性向上につなげていくことが使命と考え、引き続き努力していく。

○ 大岸委員（京都市都市計画局歩くまち京都推進室）

この度策定した京都市地域公共交通計画は公共交通を取り巻く状況への危機感を表現している。地域の足の確保に加えて、混雑緩和や担い手不足について記載しており、中でも事業者との連携が重要であると考えている。例えば、担い手不足であれば、やりがいや行政が発信していく方が事業者ごとの発信より響きやすいこともある。混雑緩和であれば、バスから鉄道へと利用を促す発信を実施するといったことが有効だろう。

新市長の公約にもモビリティ・マネジメントを掲げているが、その先進的な取組を実施されているのが山科地域である。それをいかに他の地域に広げていくのか。行政も連携し、知見を共有いただきながら広げていきたい。

4 閉会