第5回京都市洛西地域公共交通会議 摘録

日 時：令和7年3月13日（木）午前10時～午前11時45分
場 所：西京区役所洛西支所 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（会議の諸注意及び配布資料の確認）

○ 委員紹介

— 事務局から京都市洛西地域公共交通会議委員の紹介 —

2 議題

(1) バス路線の廃止について

○ 野津委員（阪急バス）

（資料1に基づき、説明）

「小塩」停留所の御利用は極めて少なく、1日当たりの乗降者数は一桁（5人程度）であり、バスが輸送を分担する御利用状況ではない。一方、善峯寺は観光利用がほとんどであり、季節によっては一定の御利用があるが、生活路線ではなく、トータルでは、収支は厳しい状況である。

また、逼迫した運転士不足の状況は当社も例外ではなく、限られた人材を本路線に充当させることが難しい状況である。加えて、廃止区間は、狭い道路を運行することや、善峯寺で方向転換を行うため、運転士に加えて整理要員を乗務させているが、この要員確保にも苦慮しているのが実情。実態として運転士が2名乗務している。こうしたことから今回、路線廃止をさせていただく。長年、地域を運行してきた立場として非常に心苦しいが、御理解をお願いする。

当社の運転士数は、積極的な採用活動を続けているにも関わらず減少が加速しており、2024年の運転士数は2011年と比較すると100人以上減少している。加えて、高齢化も進んでいる。

このため、運転士数に見合った輸送量に縮小せざるを得ない、というこの間の懸念が現実化している。今回の路線廃止は採算が厳しいことや運転士不足が主な要因ではあるが、他の市域では、黒字路線であるにもかかわらず、運転士不足のため減便せざるを得なくなっており、この3月末には大阪府豊中市でも減便する旨を公表している。

当社においては、今後、大量の定年退職が予定されており、その不足を確保するため、採用活動を強化している。この間、処遇改善のほか、大型2種免許の取得費用の負担、沿線の各自治体と連携した就職相談会の実施などに取り組んでいるが、今年度でも40人程度の運転手が減っている状況。

○ 宇野会長

路線廃止後の「生活の足」の確保に向けた動きなどを事務局から補足願いたい。

○ 事務局

本廃止については、昨年10月に阪急バス様から意向をお伺いした。その後、地域の皆様にも情報を共有させていただいた。

現在、この路線廃止を受けて、まずは地域においてどのような「生活の足」のニーズがあるのか、例えば、買い物などの利用目的や行先、頻度など、どのような移動ニーズがあるか、地域で議論いただいているところ。

今後、地域のニーズや実情も踏まえながら、持続可能な交通手段の確保に向けて、地域の皆様と共に取り組んでまいりたい。

○ 小原委員（西京区自治連合会副会長／大原野自治連合会会長）

私自身も長く大原野地域で生活しており、通学・通勤に阪急バスを利用してきた。地域の身近な足として運行いただいていたが、路線が廃止されることで、廃止となる灰方～善峯寺だけでなく、灰方からJR向日町駅の間も実質減便となるため、影響も大きいと感じている。

大原野線では、昨年10月に大幅な減便が行われ、利用しづらくなっているが、運転士不足という状況も踏まえ納得していたところ。しかしながら、減便からすぐの11月に路線廃止の届出を出されており、10月の減便はなんだったのかという思いがある。また、善峯寺への観光やポンポン山への登山客などの利用もあることから、路線の廃止ではなく休止という判断も検討いただけなかったのかと残念に思う。

現在、洛西SAIKOプロジェクトにおいて洛西地域をもっと元気にしよう、もっと活気あるまちにしようという取組が進められており、取組の一環として、交通のバージョンアップ、バス路線のブラッシュアップが掲げられている。地域の将来像を考えていく中で、今回の路線廃止をどのように捉えるのか、今後どう取り組んでいくのか、本会議でも協議していければと思う。

○ 野津委員（阪急バス）

当該区間については、いずれは廃止という考えがあったが、いきなり廃止では影響が大きいことから、段階的にとの思いで、昨年10月に7便から4便に減便した。しかしながら、運転士不足が加速度的に深刻化したことから、短いスパンで減便、廃止の判断をせざるを得なかった。御理解いただきたい。

また、休止ではなく廃止としたのは、休止の場合、停留所施設を維持する必要があり、人的・財政的な負担が生じることなども踏まえ、廃止との判断を行った。

○ 片岡委員（西京区自治連合会会長）

行政に対しては、住民が安心して暮らせるよう、地域に積極的に寄り添い、

共に取り組んでいただくよう、お願いしたい。

○ **矢内委員（京都市歩くまち京都推進室）**

この間、自治連合会や小塩町の皆様とも話をさせていただいている。大原野地域の足の確保について、引き続き、地域の皆様と一緒に考えていきたい。京都市内でも、他都市でも、地域の足の確保に向けて、自主的に運行されている事例がある。まずはどのようなニーズが地域にあるのかを把握したうえで、どのような手段が考えられるか、洛西支所とも連携しながら、地域の皆様と共に考えてまいりたい。

○ **大竹委員（らくさいっこわくわく隊長）**

地域のニーズ調査について、スケジュールや対象、手法をどのように考えているのか教えていただきたい。

今後も、人口減少や運転士不足が続いていくと考えられる中、今回、路線廃止するエリアだけでなく、洛西エリア全体といった幅広い視点で、どんな交通システムが必要なのか話し合う場が必要。また、学生や保護者、働いている方など人によってニーズは異なる。住民の生活スタイルに合わせた話し合いの場が設けられるといいと考える。

○ **宇野会長（京都大学）**

まず、目の前の短期的な問題をどうするかということに加え、10年後、20年後を見据えた議論も必要。

○ **事務局**

地域の移動ニーズの把握に向けては、京都市内の他の地域で行った、住民アンケートの事例などをお示ししながら、どのような形で把握するのが良いか協議を行っているところ。

昨年、洛西地域のバスの旅客流動調査を実施した。バスによって移動需要が充足できている地域、できていない地域が見えてくると思う。本会議でも調査データなどをお示ししながら、幅広い議論を行ってまいりたい。

(2) **令和7年春のダイヤ改定について**

○ **児玉委員（京都市交通局）**

（資料2-1に基づき、説明）

○ **平山委員（ヤサカバス）**

（資料2-2に基づき、説明）

○ **辻様（京阪京都交通）**

（資料2-3に基づき、説明）

○ 立川委員（桂坂学区自治連合会 事務局長）

桂坂学区では、昨年のバスの減便や経路変更、運賃改定により、地域住民に多大な影響が生じている。特にバスを日常的に利用している高齢者や学生、通勤で利用されている方からは生活スタイルを変えなければならないという声を聞いている。また、桂坂地域の西には福祉施設があるが、経路変更により、通所されている方の中には、降車するバス停が道路の反対側が変わったことで混乱が生じたほか、勤務時間をバスのダイヤに合わせなければならないなどの話も聞く。

桂坂地域では、複数事業者が、同じようなルートを運行している路線もある。ダイヤ調整など、事業者間の連携を強めていただきたい。また、今後は、生活スタイルやニーズの聞き取り調査をしていただくなど、地元の声を取り入れていただけるとありがたい。

○ 平山委員（ヤサカバス）

運行ダイヤについては、これまでから、利用実態をできるだけ踏まえて検討してきた。当社においては、令和元年が利用者数のピークだったが、コロナ禍以降も事業規模を継続してきた。しかしながら、この間、深夜帯の利用が戻らない、昼間時間帯の利用が減っている等の状況がある中で、今回、減便の決断をさせていただいた。御意見をいただいた施設の状況や高齢者の利用の状況を見守っていく中で、今後、改善すべき便や時間帯があれば、その都度、誠意をもって対応していく。今後とも、御意見をいただきながら進めてまいりたい。

○ 辻様（京阪京都交通）

当社においても深刻な運転士不足の状況が続いており、採用を強化しているが、そのためには運転士の待遇改善が必要ということもあり、昨年の6月に運賃改定をさせていただいた。また、9月には臨時的に行っていた減便を正規ダイヤにせざるを得ないなど、御迷惑をおかけした。

今回の経路変更についても、運転士不足に対応するため、現行の運転士の勤務の拘束時間が長くなる中で、少しでも休憩時間を確保できるよう、2箇月間のデータを踏まえ、利用の少ない便で調整させていただいた。今後、どのような状況になるか分からないが、皆様の御意見をお聞きしながら、少しでも反映できるように努めてまいりたい。

○ 宇野会長（京都大学）

利用者の皆様から御意見をいただき、バス事業者で路線・ダイヤの検討を行うことも重要だが、地域でモビリティ・マネジメントに取り組んでいるところがあるように「乗って支える」ということも重要である。バス輸送に見合った需要にならないとバスの運行は難しい。

○ **齋藤委員（NPO法人洛西福祉ネットワーク理事長）**

昨年の運賃改定の際に、洛西ニュータウン内では、京阪京都交通が運賃制度の先行事業者であると聞いた。しかしながら、同社は、洛西ニュータウン内を数便しか運行しておらず、成章高校の休校日は運休しているのが実情である。

○ **辻様（京阪京都交通）**

「先行事業者」という話があったが、洛西地域においては、当社（前身の京都交通）が先に運行を開始した経緯がある。

また、当社は、洛西ニュータウン内で、京都成章高校のスクールバスの位置付けで、夕方に2便、朝に1便運行しているが、洛西ニュータウンにお住まいの方が同高校に通学できるよう設定しているものである。

○ **齋藤委員（NPO法人洛西福祉ネットワーク理事長）**

1日に数便という運行が本当に必要か。路線バスではなく、京都成章高校がスクールバスとして運行すればいいのではないか。

○ **事務局**

齋藤委員の発言は、仮に、京阪京都交通の当該路線がなくなった場合、京阪京都交通が先行事業者ではなくなるのではないかと、との思いからのものと思うが、この間の歴史的な経過として、洛西地域のバスについては、先行して運行されていた京都交通（前身は丹波交通）の運賃が適用されてきた背景がある。現在運行している当該路線がなくなったからといって先行事業者の位置付けが変わるといったものではないと認識している。

○ **齋藤委員（NPO法人洛西福祉ネットワーク理事長）**

洛西ニュータウンのまち開き時、市バスがニュータウンに初めて乗り入れたはず。なので、市バスがニュータウンの先行事業者ではないのか。

○ **児玉委員（京都市交通局）**

洛西ニュータウンができる際、阪急桂駅からの運行を含め市バス系統を設けた経過があるが、それ以前に大原野地域では既に市バスが運行していた。この系統でも、先に同地域を運行されていた京都交通の運賃を適用していた。こうした歴史的な経過を踏まえ、洛西ニュータウンを運行する系統についても、京都交通の運賃制度を適用したものと認識している。

(3) 運賃制度のシームレス化について

○ **平山委員（ヤサカバス）**

3月22日のダイヤ改定に合わせて、ICカードの取扱いを始めさせていただく。一言で申し上げれば、長い間御不便をお掛けした。この言葉に尽きる。この間、交通局からの提案を受けて計画し、国・府・市の支援を得なが

ら実現することができた。

当社は、洛西地域において、車両が17両、運転士が35名で運営しているが、ICカードの導入を当社単独で実施するのは、資金面でもかなり厳しい面があった。今回、支援をいただいたことで、ICカードを利用いただけるようになったことに安堵している。ぜひ、多くの方に御利用いただきたい。

○ **児玉委員（京都市交通局）**

（資料3に基づき、説明）

○ **宇野会長（京都大学）**

運賃制度のシームレス化といえば、今回のヤサカバスの取組に先行して、昨年6月から一部エリアで、市バスのIC定期券等をお持ちの方は、京阪京都交通も利用できるようになっている。利用状況の推移など、共有いただける情報はるか。

○ **辻様（京阪京都交通）**

御案内のとおり、当社では、昨年6月から、市バスIC定期券等の共通利用を開始しているところ。日が経つごとに定期券の利用者数は増えてきている。また、敬老乗車証や福祉乗車証も利用いただけるようになったこともあり、乗降時間が少し増えていることから、今回のダイヤ改定で所要時分の見直しも併せて行うこととしている。今回、桂フリー定期券の発売が開始されることもあり、利用は今後も増えていくと思う。

○ **宇野会長（京都大学）**

最近では定期券が売れなくなっているのではと感じる。定期券収入は交通事業者にとって安定的な収入である印象だが、高齢化社会の進展等に伴い減少しているのではないか。

○ **児玉委員（京都市交通局）**

バス事業を運営する中で、定期的、日常的に利用いただけるのは大変ありがたい。一方、勤務スタイルが多様化する中で、月の利用回数も考慮に入れつつ、定期券や回数券など、お客様のライフスタイルに合わせて使い分けをされているように思う。今回、通学だけでなく、休日のお出かけの際にも使っていただけるよう、新たなフリー定期券を発売する。うまく活用いただき、よりバスを御利用いただければありがたい。

(4) 洛西地域における取組について

○ **事務局**

（資料4-1～4-3に基づき、説明）

○ 宇野会長（京都大学）

この間、洛西地域においてはバスの利用動向に変化が生じていると思う。今回の旅客流動調査では、4社局の利用データを得られたかと思うが、今後、どのように分析を進めようとしているのか。

○ 事務局

市バスでは令和3年に全数調査が行われているが、洛西地域を運行する4事業者同時の調査は今回が初めてであり、直接、比較できるデータはない。昨年6月のダイヤ改定等での経路変更や敬老乗車証の民間バス事業者への適用拡大などを踏まえて、どのような分析ができるのか検討していく。

○ 藤本委員（福西自治連合会会長）

「公共交通マップ」の表紙に「駅まで最短ルートで直結」との記載があるがどういった内容か。シャトルバスのような運行があるのか。

○ 事務局

昨年6月のダイヤ改定において、洛西バスターミナルとJR桂川駅を結ぶ市バスの西4号系統が、洛西バスターミナルを出発後、竹の里地域を通過してから駅に向かう経路であったが、洛西バスターミナル出発後、竹の里方面を経由することなく、境谷大橋から最短で駅に向かう路線に変更されたもの。

また、ヤサカバスにおいても、桂坂エリア～阪急洛西口駅～JR桂川駅を運行している1号系統について、昼間時間帯に新たに洛西バスターミナルに立ち寄る運行に変更されたことで、同様に最短ルートとなった。

○ 齋藤委員（NPO法人洛西福祉ネットワーク理事長）

何点か要望したい。

- 1 来年、洛西ニュータウンは、まち開きから50年を迎える。当初言われていた地下鉄の延伸は、事実上難しいことは理解するが、であれば、それに代わる交通ネットワークを考えていただきたい。
- 2 230円の均一運賃区間を洛西地域にも拡大いただきたい。
- 3 現在、洛西SAIKOプロジェクトで多くの取組が進んでいる。地域住民はサポーターという形で参画しているが、住民自身が話し合っているようなプランを考える場所がない。洛西支所が中心となって、こうした場を設けていただきたい。

○ 事務局

洛西地域の交通ネットワークについては、昨年実施した旅客流動調査の結果を活用するなど、詳細な利用状況を見ながら、どのような交通体系がふさわしいのか考えてまいりたい。

地域の皆様の御意見をお伺いする場として、この洛西地域公共交通会議をはじめ、学区要望など、様々な場を通じて御意見をいただいている。公共交

通に係る御意見は、交通事業者とも共有し、今後のバス路線・ダイヤ等の検討に活用していきたいと考える。

○ 阿瀬委員（阪急電鉄株式会社）

バスの運転士不足がこのまま続けば、減便や廃止が余儀なくされる。今、バスで定時定路運行を維持することが厳しい状況になっている。結果として交通空白地域や交通不便地域が広がっていくことについて、しっかりと実態を調査していくことも大事だが、一方で、それに代わる代替の交通手段、モビリティを提示していくことも必要である。

国でも様々な検討が進められており、例えば、公共ライドシェアや、シェアサイクルといった手段も広がりを見せている。それ以外にも、AIオンデマンド交通や自動運転など、地域の皆様の理解を得なければならない難しさはあるが、そういった新しい技術も検討、活用していかないと新しい交通ネットワークはできないと考える。

お出かけを呼びかけるキャンペーンによって、関係人口や交流人口を増やすことはもちろん大事だが、新しい足を確保する、交通手段を見つけていくことは、我々交通事業者にとっても非常に大切なことであるとともに、持続可能性を高め、地域の活性化にもつながっていくものである。

○ 宇野会長（京都大学）

特に中長期的な視点から考えると新しい交通手段の可能性を、本会議でも提示し、議論できればと思う。

報告のあった「公共交通マップ」について、事業者の枠を越えて情報がまとめられ発信される事例はあまりない。一つのマップに複数事業者のダイヤや路線がまとめられているということは、事業者の枠を越えた議論の土台ができていくということである。今後、こうした土台を活用しながら、中長期的な視点でも議論を進めていきたい。

また、交通ネットワークというとバスの路線に目が行きがちだが、IC定期券の共通化やICカードの利用拡大もネットワークとしての大きな進歩であり、評価できることかと思う。地域の皆様にもしっかりと周知いただきたい。

3 その他

○ 大竹委員（らくさいっこわくわく隊長）

短期的なものの中長期的な計画の話があったが、どちらかと言えば、今のニーズに応じて対策をしていく、対症療法的な議論や取組の進め方が多いと感じる。今住んでいる方の暮らしを守ることももちろん重要だが、交通の課題は地域の未来にも関わるもの。交通が不便だとどうしても住む人がいなくなってしまう。

私は洛西地域の活動に取り組むために大学の近くから引っ越してきたが、大学まで通うのに往復で1,400円ほどかかる。洛西地域に若い人や学生

を呼び込みたいと思っても、交通の便が悪いと難しくなってしまう。今住んでいる方の思いを大事にするだけでなく、地域にどういう人に住んでほしいのかというビジョンに基づいて、交通の分野だけでは難しいというのであれば、例えば家賃補助など、生活するうえでの負担を軽減する取組など、住みやすさの観点から、全体として幅広くとらえて議論する機会があればいいと思う。

○ 中野委員（京都運輸支局）

阪急バスの路線廃止を受けて、まずは地域で移動ニーズの調査をされるとのことだが、可能であれば、他の地域から来られるニーズも、どの程度あるのか把握できればよいと感じる。

最近「公共ライドシェア」という言葉を耳にする機会が多いと思われるが、以前から「自家用有償旅客運送」として制度化されていた。どちらかといえ、元々は、交通空白の過疎地や不便地域の足の確保を目的としたものであり、京都市などの都市部にはなじまない制度であったが、最近では、昼間時間帯のみの運行で朝・夜間がないなど、交通空白の概念が多様化している。小塩地域において、本制度の導入は可能と考える。

今後、公共ライドシェアの導入に向けた検討を進められる、というのであれば御相談いただきたい。

○ 矢内委員（京都市歩くまち京都推進室）

本日の会議を通じ、地域の皆様の御意見をお聞きすることが大切であると改めて感じると同時に、公共交通を取り巻く厳しい現状を知っていただくことも重要と感じた。

バス事業を取り巻く環境は厳しく、特に運転士不足は本当に深刻化している。この間、洛西地域だけでなく、京都市域を運行する他の事業者においても状況は同じで、各路線で減便が起こっている状況。

公共交通を守っていくため、行政としても役割を担う必要があり、市民の皆様の取組や事業者の取組をしっかりと支援していかなければならないと考えている。この間、路線維持のための支援や燃料費高騰に対する支援、また、深刻な担い手不足に対する事業者の取組への支援を実施してきた。ただ、支援を行ってすぐに改善するものではなく、なおも厳しい状況であると考えており、継続した支援を行うとともに、行政として何ができるのか引き続き考えていく。

加えて、地域の皆様の取組をしっかりと応援していく必要があると考えている。令和6年度に洛西地域における様々な取組を行う中で、利用促進を図るため「公共交通マップ」を作成した。先般策定した京都市地域公共交通計画で「使って守る公共交通」と掲げているとおり、こうした利用促進の取組も続けてまいりたい。

大原野地域の路線廃止に関しても、まずは地域でしっかりと議論いただき、ニーズを把握いただいたうえで、何ができるのか地域と共に考えていきたい。

公共ライドシェア、すなわち自家用有償旅客運送については、本市でも山間地域で運行され、それを支援している事例がある。他都市においても様々な事例がある。A I オンデマンド交通についても各地で行われているが、簡単に実施できるものではない。多額の経費が必要であったり、誰が主体となり運営するかなど多くの課題がある。地域の実情に見合った、その地域に必要な移動サービスを一緒に考えていきたい。

この洛西地域においては、厳しい経営環境の中、今後、限られた輸送資源をどう配分していくかが重要である。今回、ヤサカバスのICカード導入や市バスのIC定期券の共通利用化により、シームレスにバスに乗っていただける環境が整ってきているので、そのうえで、今後のバス路線の在り方について、引き続き皆様の御意見をいただきながら、検討してまいりたい。

○ 榎田委員（西京区役所洛西支所）

洛西地域は住環境や子育て環境が優れていると実感しているところ。交通に関しては、今後、洛西地域が活性化していくためにいかにバージョンアップしていくかが問われる中、バスの利便性を知ってもらうとともに、積極的にバスに乗っていただくことが重要である。

この一年で、バスの路線再編やヤサカバスのICカードの導入、市バスIC定期券の共通利用化など、目に見えるような形でバス交通の利便性向上が図られている。また、公共交通マップの作成や運賃割引のキャンペーンなど、積極的に広報いただいていることに大変感謝している。

一方で、阪急バスの66系統の廃止やバスの減便、去年の運賃改定などは、バスが生活交通の中心である洛西地域の住民にとっては影響も大きい。バス事業者の厳しい経営状況や運転士不足は理解するところであり、我々も住民の皆様に交通の利便性を周知広報するとともに、住民の皆様にもバスに乗って支えていただく必要があるが、バス事業者の皆さんの力なくしてバス交通の維持は果たせないなので、引き続き、御協力をお願いする。

○ 井上委員（龍谷大学）

バス運転士の確保について、今後、増えていくことがあるのか不安を感じる。そもそも新卒者の数が減っている中、維持していくことすらままならないのではないかと。その状況を踏まえると、考え方として「移動の足」を確保することが重要であり、必ずしもバスである必要はない。バスとして運行すべきところはバスで運行して、そうではないところは状況に応じて移動の足を確保していくべき。ただし、どの方法でも、誰かがハンドルを握らなければならない。誰かがやってくれるのではなく、自分がやらなければならないという感覚で取り組まないと成り立たない。それぞれが自分ごととして考え、行動することが大切。

「地域公共交通会議」は、単に要望する場ではなく、自分だったらこんなことができるかとみんな議論し実現していけるような場であるべき。

今回、バスの色を気にせず乗れるようにしようということから、市バスI

C定期券の共通利用化が図られるほか、高校生向けのフリー定期券が発売されるなど、利便性が向上する。4社局のバスが走っていて、同じ方向に、同じ時刻に運行していながら、同じ乗車券が利用できない状況が長く続いてきた。ここに至るまで20年以上。でも、ようやく実現した。

洛西地域も減便されているとはいえバスの本数は極めて多く、さらに色を気にせずに乗れるようになることは実質バスの本数が増えたのと同じことである。ぜひこのことを多くの方に知っていただき、洛西地域のバス交通の魅力を広めてもらいたい。

今回、実施された旅客流動調査についても結果を見える化し、できれば定期的に同じような調査を実施することで、取組の効果や実態の変化を確認できる基礎資料になると思う。

引き続き、洛西地域の交通ネットワークについて、前向きな議論をしていければと思う。

○ 宇野会長（京都大学）

この京都市洛西地域公共交通会議は、他都市の地域公共交通会議と比較しても攻めた議論がなされる会議と認識している。運転士不足などの課題にどう対応するかの議論だけでなく、定期券の共通利用化や複数事業者の情報をまとめたリーフレットの作成など、前向きな議論・取組もできており、今後に向けた可能性もあると感じる。

また、どうしてもバスに目が向きがちだが、需要の規模に応じ、タクシーなど様々な交通モードの活用も検討しながら、できるだけ自家用車ではなく、公共交通を利用いただけるような環境をつくるのが大切である。また、現状の交通状況（路線や運行回数など）に生活を合わせていただくことで見えてくるものもあると思う。

引き続き、様々な視点から議論してまいりたい。

4 閉会

○ 事務局

次回の会議については、改めてお知らせする。

第5回京都市洛西地域公共交通会議 出席者名簿

(敬称略)

区 分	所属・職名	氏 名	備 考
学識経験者	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	会長
	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻 教授	井上 学	
地方運輸局長が 指名する者	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	中野 幸太	
交通事業者	京阪京都交通株式会社取締役管理部長	栗山 準一	代理出席 辻 栄一
	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統括部長	平山 敬浩	
	京都市交通局自動車部担当部長	児玉 宜治	
	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部京滋支社 地域共生室 課長	今岡 弘典	欠席
	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	
交通事業者が 組織する団体	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 専務理事	足立 高広	代理出席 三栖 誠
住民	西京区自治連合会 会長	片岡 純治	
	西京区自治連合会 副会長 大原野自治連合会 会長	小原 喜信	
	福西自治連合会 会長	藤本 廣志	
	NPO法人洛西福祉ネットワーク 理事長	齋藤 信男	
	桂坂学区自治連合会 事務局長	立川 裕美	
	らくさいっこわくわく隊長	大竹 莉瑚	
労働組合	京阪京バス労働組合 執行委員長	俣野 健二	
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	欠席
	京都市建設局土木管理部西京土木みどり事務所長	渡邊 剛	
交通管理者	京都府西京警察署交通課長	三木 英昭	
市長が指名 する者	京都市都市計画局歩くまち京都推進室 事業推進担当部長	矢内 克志	
	京都市西京区役所地域力推進室長	乾 隆志	
	京都市西京区役所洛西支所地域力推進室長	槇田 雅也	