

令和7年度 京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和7年6月5日（木）午後4時～午後6時
場 所：京都市役所分庁舎 第4・5・6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

— 事務局から京都市地域公共交通計画協議会の委員の紹介 —

○ 藤原事務局長

（挨拶）

○ 塚口会長（立命館大学）

（挨拶）

京都市は都心部・周辺部・中山間地域と三つの地域に分かれている。地域によって課題が変わる中、市としてどのように融合させ、一体として公共交通を支えるのが重要。また、京都市は魅力ある都市であり来訪者も多い。市民や観光客それぞれにどのようなサービスを、どのような割合で提供するのもも考えないといけない。

中山間地域は特にそうだが、すべての地域において市民のニーズを公共交通でサポートするのは難しい。他の交通手段も含めて、京都市全体として交通システムをよりよいものにすることが必要である。

2 議題

(1) 令和6年度決算及び令和7年度予算

○ 事務局

（説明） → （承認）

(2) 「京都市地域公共交通計画」に掲げる目標値の状況

○ 事務局

（説明）

(3) 「京都市地域公共交通計画」に掲げる取組の状況

○ 事務局

（説明）

<交通事業者や行政の連携強化について>

○ 児玉委員（京都市交通局）

洛西地域では、京阪京都交通、阪急バス、ヤサカバス、そして市バスの4つ

の事業者が連携してバス輸送を担っており、「洛西 S A I K O プロジェクト」における実行策の一つとして「交通のバージョンアップ」を掲げ、まちづくりと連動した取組を行っている。令和 6 年 6 月には、洛西バスターミナルと阪急洛西口駅・J R 桂川駅を最短ルートで結ぶバス路線を新設したほか、洛西ニュータウン内をスムーズに移動いただけるよう系統を工夫した。また、バスの色を気にせず乗車いただけるようにと、市バス I C 定期券の共通化など運賃制度のシームレス化を進めている。さらに、令和 7 年春には洛西地域で親子でバスに乗っていただけるよう、M O T T O おでかけ割といったキャンペーンを実施し、4 事業者が連携してバスに乗るきっかけづくりを進めている。

また、市民生活と調和した観光・混雑緩和に向けては、令和 6 年 6 月のダイヤ改正において「観光特急バス」の運行を開始したほか、市内中心部を運行するお客様の御利用の多い系統の増便など、今ある輸送力を何とか活用しながら取組を進めている。

○ 辻様（京阪京都交通）

昨年 6 月の京都市バスの路線再編に伴い、阪急桂駅から洛西方面において、利便性向上に向けたダイヤ調整を実施するとともに、市バスの I C 定期券や福祉乗車証の共通利用を開始している。6 月の共通化以降、利用者は徐々に増えており、運行時間に遅れが発生する路線もあることから、令和 7 年 3 月のダイヤ改正において所要時分の見直しを行ったところ。また、同時にヤサカバスでも市バス I C 定期券の共通利用が開始されたこともあり、この春から一段と利用者数が増加している。現在の運賃箱のシステムでは、市バスの I C 定期券をタッチして使用することができないため、暫定的に紙の定期券を発行し、目視対応で実施しているが、今後、システム更新を行うことで市バスの I C 定期券をそのまま利用できるようにするなど、更なる利便性向上を進めたい。

○ 今岡委員（西日本旅客鉄道）

meetus 山科・醍醐について、特急はるかの山科駅延伸に向けては今年度から本格的に工事を開始し、令和 11 年度の供用開始を目指している。これまで、関空から京都に来られる方は特急はるかで京都駅まで来た後にバスや地下鉄で市内観光に向かうルートであったが、延伸後は山科・醍醐や東山、宇治エリアを含めた周遊観光を促していきたいと考えている。課題である京都駅一極集中による混雑緩和に繋がり、観光客にストレスなく観光いただけるメリットがある。また、現在山科駅を利用されている方には、関空やうめきた（大阪駅北地区）、天王寺エリアまで一本で行けるというメリットもある。引き続き、行政等と連携しながら、山科・醍醐地域の魅力や利便性の向上に努めていきたい。

○ 山本委員（京阪バス）

平成 9 年の地下鉄東西線開業後に京阪バスが山科地域の足を担うようになって以降、約 27 年で一番大きな減便を昨年 10 月に実施した。地下鉄と運行

区間が重複している系統は地下鉄に輸送を任せることとし、減便あるいは手前の地下鉄駅までの運行としてルートを短絡化するなど、運転士不足に対応した。運転士不足は今後も続いていくと考えており、この厳しい状況の中、今の交通ネットワークを維持していくことは一事業者だけでは困難。地下鉄や市バスとの連携が必要であると考えている。引き続き、京都市や交通局等と連携を深め、交通ネットワークの維持に努めたい。

○ 新妻委員（市民公募委員）

取組項目の「ラストワンマイルの多様なモビリティ」について、最近、自転車の利用が増えているとともに、電動キックボードをよく見かけるようになったが、評価指標で示す「公共交通利用者数」や「非自動車分担率」においてどのように取り扱われているか。

○ 事務局

自転車は非自動車分担率の算定において非自動車としており、公共交通を補完する手段と認識している。電動キックボードについても、道路交通法上は自転車と同じような扱いになっており、最近利用が増えているが、統計的な数字は把握できていない。マナーなどの課題もあるため、様々な場面で意見交換を行っているところである。

<公共交通の担い手確保>

○ 大西委員（京都運輸支局）

（参考資料3に基づき説明）

国としても「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開において交通分野における人材確保支援の補助事業として予算確保している。地域のニーズに対応するための人材が必要である一方、バス・タクシー運転手は令和4年度は令和元年度から7.1万人減少している。事業者の経営基盤の安定化のためにも、運転手の確保が緊急で必要な状況であり、各事業者に対し、人材確保のセミナーや広報事業の支援、二種免許取得の補助を行っている。その他、交通DX・GXによる経営改善支援事業における人材確保のための取組支援など、様々な支援メニューを準備している。各補助事業については、国において予算が確保でき次第募集を行う。状況に応じて各支援事業を御活用いただくとともに、新たな制度等の情報があれば適宜発信していく。

○ 足立様（京都府タクシー協会）

（参考資料4に基づき説明）

タクシー業界においても、移動の足を確保する取組を推進している。乗務員の数は平成21年度以降例年3%程度減少していたところ、コロナ禍の3年間ではそれを大きく上回り減少したが、令和4年秋以降、人流の活発化に伴い、タクシー乗り場の行列などがメディアでも取り上げられたところである。そう

した状況も踏まえて、タクシーの補完として、自家用車活用事業も実施している。乗務員の維持・確保に向けては、待遇改善として、運賃改定を実施したほか、就職相談会の実施や魅力を伝える動画配信等を行った。タクシーが足りないとの指摘に対しては、ジャンボタクシーを所有する複数事業者が連携して乗合タクシーの運行などに取り組んだ。その他様々な支援策による後押しもあり、令和6年2月からは乗務員の確保に効果が出てきている。しかしながら、タクシー協会の会員事業者52社のうち、34社が運賃改定後の営業損益が赤字であり、経営の合理化だけでは改善が難しいことから、更なる運賃改定を実施する予定である。

○ 竹内委員（京都府バス協会）

（参考資料5に基づき説明）

バス運転士は長時間労働かつ低賃金とマスコミ等に取り上げられることがあるが、実際はそうではない。同規模の資本金レベルの企業と比較しても世間でいわれるほど低賃金ではなく、長時間労働についても、昨年4月の改善基準告示の改正に従い、しっかりと休息時間を確保されている。バスの運転士はお客様の命を預かる仕事であり、安心してバスに乗ってもらえるよう、適正診断や健康診断も受けている。こうしたバス運転士の魅力発信も目的にイベントを開催している。イベントでは、大型二種免許の取得を高いハードルに感じられる方に対し、座談会を開催し、若い運転士から実際の経験を伝えるほか、各事業者において支援制度があることなどを紹介している。また、就職案内ブースやEVバスの乗車体験、ドライブシミュレーター体験などを実施し、バスの運転士がプライドを持って皆さまの役に立てる仕事であると感じてもらえるよう取り組んでいる。

○ 事務局

（参考資料6に基づき説明）

公共交通の担い手確保は喫緊の課題であり、本市においても広く公共交通のイメージ向上や職業の魅力発信など、担い手創出に向けた取組を推進している。令和5年9月補正から公共交通担い手確保・定着支援事業を実施しており、交通事業者等が実施する担い手確保の取組への支援や、イメージアップや新たな担い手の発掘を目的とした広報活動を実施した。また、令和6年度からは、今現在働いている運転士の方々の定着を進めるため、福利厚生に係る施設整備など、労働環境改善に資する取組への支援を行った。さらに、令和7年2月補正では、バス運転士の担い手確保・定着支援へ特化し、これまでの支援に加え、従業員の住宅確保に向けた支援も実施。また、令和5年度に実施した「#もしもあの時、バス・タクシーがなかったらキャンペーン」に寄せられたエピソードを活用した動画の作成や、就職喚起を目的としたラッピングバスによる広報の実施も予定している。引き続き、京都市全体で新たな担い手の確保や定着につながる取組を展開することで、公共交通の維持・確保に向けてサポートを実施してまいりたい。

○ 清水委員（京都バス）

弊社においても運転士不足は深刻である。様々な補助事業を活用しながら採用活動を展開しているが結果につながらない。現在在籍する運転士の意見を聞くため、全運転士を対象として個人面談を実施し、コミュニケーションを図るとともに、労働環境の改善などの現場の意見を聞いたところであり、できることから進めている。また、昨年度は10名が入社し、うち半数が養成制度を活用して大型二種免許を取得しているが、ほぼ同数が退社するなど厳しい状況であった。採用が厳しい状況であることから、離職者を減らすことに注力する必要があると考えている。長時間労働や休日出勤が当たり前といった古い働き方は通用せず、労働環境や待遇の改善などが必要と考えている。我々交通事業者には市民生活を支える責務があると考えている。運営面での工夫として、営業所ごとに業務量が集中する時期が異なることから、営業所間で運転士をシェアできる体制の構築も検討したい。

○ 前田委員（京阪電気鉄道）

私自身も通勤でバスを利用しているが、優良路線でかつその便は常に満席であるにもかかわらず減便され、バスの運転士不足を痛感しているところである。鉄道業界ではまだそこまで至ってはいないが、コロナ禍以降、電気関係の技術者等技術系職員が必要数採用できない状況が続いている。鉄道運転士は人気職種であったが、現在は十分な応募者がなく適性に合う人材を確保できない状態となっており、近い将来、鉄道業界でも現場業務を中心に現在のサービスを維持・確保することが難しくなる可能性がある。また、鉄道業界でも離職の問題があり、特に働き盛りの30代～40代の離職が多く、対策が必要な状況である。

○ 新妻委員（市民公募委員）

深刻な担い手不足の中、各事業者及び行政において様々な工夫をされていることを聞き、利用者としてありがたく思う。一方、人口減少社会の中、担い手不足は交通事業者に限らず他の業界においても進んでいくと思う。今後、人手不足を自動運転等の新技術により補えるのではないかと考えるが、技術的な課題や京都のまちの特性上の課題などはあるか。当然、費用や制度上の問題もあると思うが、各事業者や行政が努力されている中、市民としても何か力を合わせていけないかと感じる。

○ 事務局

担い手不足への対策として、京都市においても自動運転等の新しい技術の導

入に向けた検討を行う必要があると考える。本市のまちの特性でいうと、道路が狭く、駐停車している車両が多いといった課題はあるが、市内中心部と周辺部では交通事情や課題も異なる。各自治体において実施されている様々な実証実験の動きも注視しながら、引き続き検討・研究していきたい。

○ 阿瀬委員（阪急電鉄）

足下の対策だけではなく、10年後の状況を見据え、バックキャスティング的に考えることも欠かせず、新技術等の導入・活用についても考える必要がある。例えば、従来の駐輪場とは異なるシェアサイクルなども活用できると考える。昨年度から嵐山でシェアサイクルを実施しているが、ご利用も多い。

一方で、一概にバス・タクシーの収益を相殺している状況でもないと考えており、こういった新しい交通手段も採り入れていけばどうか。バス・タクシーのご利用が減るのはまちづくりの観点でも危機感があるが、国においても地域における移動需要の課題と供給力の課題をつなぐ機能が必要と言われている。鉄道事業者としても「交通空白」をつないでいくような役割を果たしながら、地域全体が良くなればと考える。

(4) 地域公共交通確保維持事業に係る計画

○ 事務局

（説明） → （承認）

4 その他

○ 井上委員（龍谷大学）

本計画について、定期的に数値目標をチェックし、計画の達成状況を検証するとともに、策定時には想定できなかった内容がうまく取り込みながら進めていきたい。例えば、今後は自転車の運転ルールがより厳格化されていく。車道を走る自転車はバス・タクシーの走行にも影響するため対応が必要。安心安全な走行環境の確保は、特に新しく大型二種免許を取得した運転士の負担軽減につながり、ひいては運転士確保や離職率の低下につながる。また、運転士が働く現場の可視化が必要。実際に働く姿のイメージを持ってもらうことが人材確保につながる。さらに、DXの活用に当たっては、単に新しいシステムを入れるだけではなく、使う側が取り込まれないよう、結果までを見据えてコントロールしなければならない。最後に1点お願いしたい。駅の改札機でエラーに気づかず出場してしまうことが、バスの遅延や運転士のストレスの要因と考える。費用はかかるだろうが、改札機のエラー表示に英語表記を追加するなど検討いただきたい。

○ 宇野副会長（京都大学）

洛西地域公共交通会議の運営にも関わっているが、今後の交通課題を考えるうえで「協働」の視点は非常に重要。洛西地域では、地域を運行する4事業者の路

線バスに関する情報を一つにまとめた公共交通マップの配布や、鉄道駅等における複数のバス事業者の時刻表等をまとめた共通案内板の設置などに取り組んでいる。さらには、市バス定期券の共通利用化など、利用者目線の取組が進められており、大きな成果である。交通事業者としての使命・責任として、どのように交通ネットワークを維持していくか様々なアプローチをしていただいているが、一方で、高齢化が進む中、公共交通がこのままの姿で続くのかは疑問であり、粛々と計画の取組を進めながらも今までと違う形の公共交通の在り方を描いていくことも必要。自動運転については、期待はあるが万能なものになるにはまだ時間がかかるだろう。ただし、場所によっては専用空間的な使い方や、サポート的な使い方の検討はできると考える。

○ 長尾委員（歩くまち京都推進室）

各事業者など、最前線の現場で尽力されている方の生の声が聞けた。交通事業者は市民の足と生命を守っているとの御発言があり感銘を受けたとともに、市民、交通事業者、行政の三者が連携し、それぞれが主体的に取り組むことが大切であると改めて認識した。地域ごとに交通課題は異なる一方、共通する担い手不足の課題に対しては、国、府、市の行政機関の連携はもとより、すべての交通手段を総動員して市民の皆様の足を守っていくことが我々の使命である。また、マンパワーに限られる中、ICT など新しい技術の活用も検討しながら進めていきたいと思う。

○ 塚口会長（立命館大学）

トランスポーターションギャップという用語がある。既存の交通手段では全ての移動需要に対応できないことを示しており、そのギャップを埋めるために新しいシステムの導入などが求められる。地域公共交通会議では、このギャップを埋めるための取組や、将来起こりうるギャップへの対応などについて、それぞれの立場から御発言をいただき、議論していきたい。

5 閉会

○ 事務局

次回の協議会の開催については、改めてお知らせする。

令和7年度 京都市地域公共交通計画協議会 出席者名簿

(敬称略)

区 分	所属・職名	氏 名	備考
交通事業者等	叡山電鉄株式会社常務取締役鉄道部長	土岐 弘一	
	近畿日本鉄道株式会社創造本部未来創造部長	山本 恒平	欠席
	京阪電気鉄道株式会社経営企画部（交通政策担当）部長	前田 勝	
	京福電気鉄道株式会社常務取締役鉄道部長	山崎 正睦	代理出席 松本 真
	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	
	阪急電鉄株式会社沿線まちづくり推進部部長	阿瀬 弘治	
	京都市交通局高速鉄道部長	塩見 康裕	
	京都京阪バス株式会社管理部次長兼業務課長	石川 秀一	
	京都バス株式会社参与	清水 克之	
	近鉄バス株式会社取締役営業部長	田邊 勝己	
	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
	京阪バス株式会社経営戦略室代表部長	山本 英幸	
	西日本ジェイアールバス株式会社安全運行本部副本部長兼計画部長	岩村 善英	
	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長	児玉 宜治	
	一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会理事	水野 正人	欠席
	公益財団法人きょうと京北ふさと公社地域交通事業部長	山下 小百合	欠席
	雲ヶ畑自治振興会会長	岩井 達男	
関係団体	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会長	筒井 基好	代理出席 足立 高広
	公益社団法人京都市観光協会担当部長	南 隆博	
労働組合	京都地方交通運輸産業労働組合協議会事務局長	梅田 涼	
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	籠谷 建太郎	
	京都市建設局土木管理部土木管理課長	中谷 晃之	
公安委員会	京都府警察本部交通部交通規制課長	橋本 昌史	代理出席 山本 浩司
学識経験者	立命館大学名誉教授	塚口 博司	
	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	
	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻教授	井上 学	
住民	市民公募委員	赤井 慧	
	市民公募委員	新妻 人平	
関係行政機関	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官（企画調整）	大西 健二郎	
	京都府建設交通部交通政策課長	坂 晃昭	
	京都市都市計画局歩くまち京都推進室長	長尾 由規夫	