

令和7年度「歩くまち・京都」推進会議 摘録

日 時：令和7年7月3日（木） 14:00～16:00

場 所：京都商工会議所 7-EF会議室

出席者：○青木 真美 同志社大学名誉教授
石井 宏明 京都府建設交通部長
井上 友佳理 市民公募委員
奥野 史子 京都市健康大使・元教育委員会委員
奥野 雅義 京都府警察本部交通部長
加藤 アイ 京都市地域女性連合会常任理事
北村 裕喜子 公益社団法人京都府視覚障害者協会理事
◎塚口 博司 立命館大学名誉教授
中上 博幸 公益社団法人京都市観光協会事務局長
中西 たえ子 京都商工会議所都市整備委員会副委員長
平山 耕吏 国土交通省近畿運輸局交通政策部長
○山田 忠史 京都大学経営管理大学院教授、
京都大学大学院工学研究科教授

以上12名（五十音順、敬称略）

（◎：会長、○：副会長）

1 開会

○ 竹内副市長

日頃から歩くまち京都の推進に向けて、また、京都市政の推進に向けて、多大な御尽力をいただき、感謝申し上げます。

本市では昨年2月に就任した松井市長のもと、今年3月に「新京都戦略」を策定。「歩くまち・京都」の実現を含め、新しい政策を立案していく。

公共交通をめぐっては、バス運転手不足が喫緊の課題。市バスも今年3月に減便をせざるをえなくなった。人口減少の影響が色濃く出ており、構造的な難しい問題。将来の自動運転導入等も真剣に検討していく必要がある。

「市民生活と観光の調和」も差し迫った課題。京都市内の公共交通は観光客のシェアが高く、観光客の御利用により、運行本数等が維持できている。そのため、観光客と市民の分断ではなく、調和に向けて取り組んでいかなければならない。その一環として、令和9年度の市バス等の「市民優先価格」の導入に向けて検討を進めており、併せてバスの乗り継ぎ利便性向上についても考えていきたい。本日は、率直な意見交換をよろしくお願いする。

○ 塚口会長

当会議の役割は「歩くまち・京都」総合交通戦略の進捗管理であるが、進捗管理だけでなく、様々なお立場の方に集まっていいただいていることを生かし、横断的な議論ができれば良いと考えている。

短期的な視点だけではなく、中長期的な視点からも、「歩くまち・京都」の実現に向けた議論をしていきたい。

本日は忌憚のない御発言をいただけるよう、お願い申し上げます。

2 報告

(1) 令和6年度及び令和7年度以降の「歩くまち・京都」の主な取組について

(2) 指標・モニタリング指標について

○ 事務局

(主に「(2) 指標・モニタリング指標について」資料3に基づき説明)

3 報告に関する質疑

○ 山田副会長

「京都市独自調査」では令和5年度の非自動車分担率は79.4%と、過去最高となっており、「歩くまち・京都」の長年の取組が実りつつあると考えることができるのではないかと。

一方で、同資料31ページ以降に示されているように、市民の公共交通への実感・満足度が下落傾向にあるのが気になります。このまま公共交通への実感・満足度が下がっていくと、せっかく良い方向に向かっている公共交通等への転換にも影響する可能性がある。

4 意見交換

(1) 交通混雑対策

<手ぶら観光>

○ 井上委員

手ぶら観光に関する令和6年度秋の取組結果として、資料4-220ページには、「京都駅D2のりば待機列で大型手荷物を携行している割合はごくわずか」と記載されている。

一方で、ホテルが多い河原町方面や堀川方面へ向かうバスが出ているA2、B1のりば等でも、大型荷物を携行する観光客を多く見かける。D2のりばだけではなく、他ののりばの状況も注視して欲しい。

○ 加藤委員

日頃バスや地下鉄で移動することが多いが、たしかに大型手荷物を持ち込んでいる観光客をよく見かける。日本人は海外に行っても大型手荷物を預けると思う。

○ 中西委員

個人的には、最近大きい荷物を持った観光客は減少していると思う。

○ 塚口会長

観光客が大きな手荷物をバス車内へ持ち込むことによる混雑の助長は、これまでからも大きな課題。バスを利用する市民と観光客の対立を助長する可能性もある。

○ 平山委員

手ぶら観光については、近畿運輸局としても力を入れている。自身も八坂神社を訪れた際に、大型手荷物を市バスに持ち込んでいる観光客を見かけた経験がある。大型手荷物を携行しての観光は、観光客にとっても、また、地域住民にとっても不利益がある。

現在開催中の大阪・関西万博では、「大型手荷物の持ち込みを禁止」について、事前に十分な周知・注意喚起を行った。その結果、大型手荷物を持ち込む来場者はかなり少ない。旅マエも含め、しっかり周知することが大事。

また、韓国や香港では、まちなかに空港のチェックインカウンターがあり、そこで大型手荷物を預けることができる。今年度、近畿運輸局において、関西の自治体の皆様にも協力いただきながら、空港への大型手荷物配送に係る「関西発、日本版インタウンチェックイン構築（手ぶら観光）に向けた実証事業」を実施する。近畿運輸局としても、手ぶら観光の推進にしっかり取り組んでまいりたい。

○ 奥野史委員

韓国では、まちなかでの航空便へのチェックインは主流となっており、大型手荷物を携行する必要がある。こういった取組を、国が主体となるか自治体が主体となるかは分からないが、航空会社と連携して進めていただきたい。

また、HANDS FREE BUS（資料4-2 8ページに記載）について、自身が出演する情報番組でも利用実績が少ないことを取り上げられていた。取組の周知方法に、ちょっとしたアイデアや工夫を加えることで、利用者を増やすことができたのではないかな。

手ぶら観光については、外国人と日本人の文化の違いも影響しているのではないかと。大型手荷物を持って混雑したバス・電車に乗り込むことが、外国人にとってはそこまで非常識なことではないかもしれない。外国人に日本のルール・マナーをしっかりと周知することが必要。

○ 青木副会長

欧米の方は手荷物配送に対して不信感がある。配送の信用度の高さのアピールが必要。

○ 中上委員

HANDS FREE BUS は、令和 6 年度に実証事業として実施。利用実績が少なかった原因として「旅マエ」での周知不足、京都駅バス乗り場の視認性の低さに加え、バスの運転手が十分に確保できなかったことによる運行頻度の低さも要因の一つと分析している。

○ 事務局

今年度は、新たな取組として、J R 東海等が京都駅に多機能ロッカーを設置。事前予約や、ロッカー預け入れ荷物のホテル配送が可能となっており、好評と伺っている。

<観光特急バス>

○ 平山委員

昨年度から運行されている観光特急バスについては、全国的にも先進的な事例として、観光庁で取り上げた。引き続き取組を続けていただきたい。

○ 交通局 児玉自動車部長

観光特急バスは、昨年 6 月から 1 日 48 便を運行しており、206 系統と併せて、清水・祇園方面へ向かうバスが 3、4 分おきに京都駅を出発している。これは御堂筋線や山手線の運行と同頻度である。運行を開始した昨年 6 月から本年 3 月までの観光特急バスの 1 日当たりの平均乗客数は、約 2,360 人。一般系統の混雑緩和に貢献しているものと捉えている。

今後も、観光客を観光特急バスに誘導し、地下鉄の利用も促進することで、より一層の混雑緩和を図っていく。

＜バスの車内混雑＞

○ 青木副会長

市バスは「後乗り前降り」方式のため、車両前方に乗客が滞留するなど、車内混雑が発生しがちな状況となっている。先に運賃をお支払いいただき、車両中ほどの広い扉からスムーズに降車していただく「前乗り後降り」方式の方が、人流がスムーズになるのではないかと。バス車内の乗客の動線についても検討いただきたい。

○ 加藤委員

バスで外国人観光客が優先座席に座っておられることがある。優先座席であることに気づかれないせいか、高齢者等に座席を譲られないこともある。優先座席の表示は、分かりやすいものとしていただくとともに、乗車される際に注意を呼びかけていただきたい。

＜市民への経済的インセンティブ＞

○ 山田副会長

京都の交通混雑は、抜本的な対策が難しい。観光需要を減らすのは難しいなか、これまでの取組は継続しつつ、市民と観光客の料金に差をつけるなど、経済的インセンティブにより市民の不満を減らすことを考えていくべき。

バス等の市民優先価格が実現できるのであれば、他の様々なサービスも市民と観光客で差を設けてはどうか。

＜京都駅の利便性向上＞

○ 奥野史委員

京都駅では、地下鉄の到着時刻等の時間表示の実施など、利便性向上に向けた改善がされていると感じる一方、地下鉄の改札から新幹線の改札へ向かう階段において、大型手荷物を持って苦勞している外国人の家族連れを見かけることも多い。まだまだ利便性向上に向けてできることがあると思う。

○ 事務局

京都駅については、経路が分かりにくい箇所を解消するため、今年度に関係鉄道事業者等と連携し、フロアシートを敷設する。経路を分かりやすくすることで、円滑な移動につなげていく。

<L R T等>

○ 中西委員

平成18年度に京都市が今出川通においてL R Tの社会実証実験を行ったが、当時はL R Tの導入は課題が多いという結論に至った。

しかし、今日の市バスの混雑は、観光特急バスだけでは解消できないと考えている。そこで、将来的な取組として、L R Tの導入を検討いただけないか。京都駅から東大路、北大路、西大路を經由し京都駅へ戻ってくる路線を検討いただきたい。現在の交通混雑の課題も一挙に解決するのではないか。

L R Tは二酸化炭素の削減にも寄与する。また、低床であり、障害のある方や高齢者、ベビーカーを押した方も乗り降りしやすい。騒音も抑えられる。既に導入されている富山や宇都宮では、好評と伺っている。長期的な目線で検討いただきたい。

○ 奥野雅委員

道路の容量は何十年先も大きく変わらないが、機能は変えることができる。交通容量の拡大が困難な中で、バスの課題をバスで解決するのは困難と考えており、現在のバスの循環システムをL R Tに置き換えるなど、抜本的な交通システムの改革検討も必要ではないか。

検討に当たっては、バスの旅客流動調査が必要。バスの利用状況を的確に分析したうえで、実装できる適切な交通システムを検討すべき。

幹線道路、生活道路、それぞれの機能の向上が必要。ヨーロッパとはまちの成り立ちが異なるため、日本でそのまま当てはめることは難しいものの、良いところを取り入れていきたい。

一方で新たな交通システム等を導入すれば、不利益を受ける市民の方も出てくるのが想定される。市民の皆さんがどこまで受忍できるか、市民の皆さんの御意見も丁寧に聞きながら、検討を進める必要がある。

○ 塚口会長

L R Tの導入については、一長一短があり、様々な側面からの検討が必要である。今後の検討課題としたい。

<その他>

○ 上田委員（当日御欠席のため事前聴取した御意見。以下同じ。）

京都商店連盟としては、市バスや観光地の混雑が観光課題であるといわれているが、コロナ禍でお客さんがおらず、先が見えなかった時期のことを思えば、観光客に来ていただけるのはありがたい。市民と観光客、お互いの

理解促進が大事である。

(2) 公共交通の維持・確保

○ 交通局 児玉自動車部長

令和6年度には2度の市バスダイヤ改正を実施した。6月のダイヤ改正は、コロナ禍で一度は減少したお客様が戻ってきたことに対する増便増発が主な内容であった。一方で、3月のダイヤ改正は、利用状況に応じた減便等であり、交通局としても非常に悩ましい改正となった。

全国的に公共交通の担い手不足が喫緊の課題となっており、特にバスの運転手が確保しづらい状況。バスの運転士確保に向け、採用活動を強化している。

○ 中上委員

令和6年の訪日外国人旅行者数は3,687万人であった。これに対し、国は令和12年に訪日外国人旅行者数を6,000万人まで増やすという目標を掲げている。訪日外国人旅行者数を現状から1.5倍以上に増やすことを目標としていることになる。観光客を支える公共交通の維持・確保は大変重要であると認識している。

○ 山田副会長

10年ほど前、トラックドライバーの不足が社会的な課題となった。当時の経過を踏まえると、担い手不足の解消には、賃金や待遇を改善するしかない。業態を発展させて賃金上昇につなげることができるケースもあるかもしれないが、市バスはそれができないのが難しいところ。

今後、外国人ドライバーの採用についても議論されるかもしれない。ただし、外国人労働者も、優秀な人材は高い賃金を払ってくれる国・地域・業種に流れていくだろう。それを踏まえると、やはり給与・待遇の改善しか方策はないのではないかと。真剣に賃上げを議論すべき。

○ 塚口会長

担い手不足は様々な業種で起こっており、避けて通れないテーマである。たしかに賃上げにより状況は良くなるかもしれないが、原資の確保が課題。

○ 平山委員

人口減少が本格化する中、どの業種も担い手不足に直面しており、構造的な問題である。

単身高齢世帯は2050年までに現在の1.5倍になる見込み。また、2070年には日本国内に居住する外国人は1割を超えるとも言われている。人口減少だけでなく、居住者の内訳を意識しながら、公共交通のあり方を検討していくべき。

賃金を大幅に引き上げることが現実的には難しい中、その業界で働くことに「誇り」を持っていただけるようにすることも、担い手を呼び込むことにつながるのではないか。そういう観点も意識する必要がある。

○ 北村委員

2箇月ほど前に、視覚障害者の立場から、これから市バス運転手になられる方の研修に伺った。研修を経て、障害がある我々の思いを受け止めていただき、「移動の手段、市民の思いを担っていることを実感した」とのお声を寄せていただいた。

公共交通の担い手は、市民のため、観光客のための、大切なお仕事であることをしっかりPRしていくべき。公共交通を担う皆さんには、是非頑張っていたきたい。

○ 塚口会長

別の会議の市民公募委員の方で、バス運転手の丁寧な対応に非常に感謝されている方がいらっしゃった。運転手も感謝をされれば張り合いが出てくるのではないか。そういった運転士を「顕彰」することも考えていただければ、運転士の「誇り」につながるかもしれない。

○ 事務局

公共交通の担い手不足については、大変厳しい状況と認識しており、本市としても交通事業者等に対して担い手確保に係る様々な支援を実施している。

例えば、大型二種免許を所持している方が年々減少していることから、交通事業者に対し、採用後の二種免許取得費用に係る支援を行ってきた。

また、処遇改善に係る取組として、令和7年度は市営住宅を社宅として交通事業者に活用いただくとともに、その改修費用も支援することで、社宅を御利用される運転士等の家賃を低廉に抑え、実質的な賃金を上昇させる取組も実施している。

その他、運転士の「誇り」に関連する取組として、令和5年度にバス運転士の魅力ややりがいを伝える情報発信事業として運転手に係るエピソードを募集した。今年度は、これらのエピソードから厳選したものを動画にして、

S N S等で配信予定である。

京都市としても担い手確保に向けしっかりと支援していく。

○ 山田副会長

それらの取組はトラック業界において既に実施してきたことだが、解決には至らなかった。だからこそこの問題は難しい。新技術も活用し、担い手不足を解消していくべき。

○ 事務局

令和6年度には、バス運転士の給与が、京都府の全産業の平均給与を少し上回った。引き続き処遇の改善や賃上げしやすい環境づくりに取り組んでいく。

○ 青木副会長

市民優先価格の導入に向けて取り組んでいるとのことだが、これを発展させれば、オフピークのみの市民優先パス等も導入できるのでは。そういったものがあれば、敬老乗車証がある高齢者だけでなく、若い方にも公共交通を利用してもらいやすくなるのではないか。

○ 塚口会長

長期的な視点では、「公共交通をどこまで維持するか」という点についても検討が必要。

市内の全てを公共交通でカバーできるのが理想的かもしれないが、今後の社会のありようによっては、公共交通を維持できる範囲が限られてくるかもしれない。その範囲から外れた箇所には、自己責任で居住していただくのか、それとも、公共交通以外の何らかの交通手段を確保するのか、検討が必要。中長期的な視点で、最適な公共交通のあり方について検討していくべき。

(3) 外出機会の創出につながるまちづくり

○ 中西委員

四条通歩道拡幅により、河原町よりも四条通の方が、人流が多くなったと感じている。今後は、四条通地下道へ、外国人も含め、多くの人を誘導していただきたい。

○ 上田委員

京都商店連盟としては、商店街にお越しいただくために、商店街がいかに

魅力のあるものを発信していくことが大事と考えている。この冬実施した商店街をめぐるスタンプラリーのようなイベントも契機に、商店街にお越しいただくきっかけづくりを行い、外出機会を創出していきたい。

○ 石井委員

鴨川の河川管理を担っている京都府としては、公共空間である河川空間を上手く活用し、関係機関と連携して「まちづくり」と「川づくり」を進め、回遊性を高めたい。

回遊性の向上については、一定の範囲内では一律料金でバスや地下鉄に自由に乗車できるようにする、「ゾーン制」の採用も効果的ではないか。

導入に向けたハードルは「採算性」だと考えている。採算性よりも公共交通の利便性向上など、総合的な「まちづくり」を考えて導入するのもあり得るのではないか。

○ 塚口会長

海外ではゾーン制を採用している都市が多くある。また、L R Tを運行している人口が20～30万人の都市もある。こういった都市は、採算が取れないことを前提とし、行政からの補助により公共交通を維持している。

一方、日本の場合は、交通事業は採算が取れる事業であったから独立採算制である。そのため、独立採算に各事業者が努力している現状では共同運賃システムの導入が難しい。交通事業者の経営努力の妨げになるおそれもあり、難しい面もあるからである。しかし、将来的には検討が必要であろう。

○ 奥野史委員

京都はたくさんの寺社仏閣もあり、歩いて楽しいまちである。健康ポイントとして、歩数をポイント化し、まちなかで現金化できるなど、「歩いたら得をする」ような取組があれば、外出機会の創出につながるのではないか。

(4) その他

<カーボンニュートラル>

○ 奥野史委員

先日鈴鹿のF1レースを観戦したが、F1では、2026年から100%カーボンニュートラル燃料の使用が義務付けられる。京都の公共交通でも、なるべく早く先駆的にカーボンニュートラルに取り組んでもらいたい。「進取の気風」は京都人の気質でもあると思う。

○ 塚口会長

京都はブランド力が高く、発信力がある。全国的にも発信力が大きいという気概を持って取組を進めていただきたい。

＜交通安全＞

○ 奥野雅委員

府内で交通事故が多発している。公共交通であるバスの事故も多い。令和7年4月末現在、15名の方が交通事故発生から24時間以内に交通事故が原因で亡くなっている。非常に憂慮すべきこと。

学校の周辺に位置する観光地も多くある。学生や観光客など、立場によって道路の使用目的が異なるなかで、子どもの安全確保に取り組んでいかなければならない。府警としては、市内の小学校におけるスクールゾーンの設置等、特に安全を配慮すべき制度の構築が重要であると認識しており、学校の近くで車の速度を落とすことが必要。

来年4月から、自転車の交通違反に対して、交通反則通告制度が適用される。令和7年4月末現在、自転車に関する交通事故は府内で約250件発生。昨年と比べ、増加傾向にある。自転車や電動キックボードは、道路の左側を走る。道路の左側には、バスの停留所もあるしトラックの荷下ろしもあり、様々なモビリティの利用集中する。利用者が互いに思いやる必要がある。

「公共空間である道路をどのように使うのか」ということについて、それぞれの立場から考えていかなければならない。

○ 北村委員

視覚障害者の立場としては、自転車は非常に怖い。これから電動キックボードも増えていくのかと危惧している。共存が必要、そのために我々の思いも伝えていきたい。

○ 奥野雅委員

電動キックボードの走行台数は今後も増加すると考えている。また、座って乗車できるタイプも登場しはじめている。高齢の方の利用も増えるのではないか。守るべきものは安全であり、交通弱者の歩行者の安全は絶対。安全を図るのが我々の使命である。全力を尽くしていきたい。

○ 塚口委員

昨年まちなかで自転車と電動キックボードの衝突事故を目撃した。電動キックボードの事故増加を危惧している。

5 閉会

○ 簾都市計画局長

本日の会議は、従来型の報告を中心とするものではなく、テーマを設定し実りある議論をしていただけるように進めさせていただいた。長時間にわたり、熱心な御議論をいただき、感謝する。

公共交通に関して、利用者側の課題、供給側（担い手）の課題、そしてまちづくりの観点の3つの観点から御議論いただいた。出口が見えない課題も多くあるが、本日の議論も踏まえ、少しでも良い方向へ進むよう取り組んでいきたい。

担い手不足についても、物流業界で10年前に発生していた課題であること、「誇り」の話、技術で解決するべきであるとの御指摘、様々な御意見をいただいた。本市としても公共交通のあり方を検討していくべきと考えており、LRTや自動運転の導入について、これまでも検討してきたが、改めて検討に力を入れていきたい。

また、奥野雅委員からの御意見のとおり、安全が最重要。自動運転は安全性の課題があるが、留意しながら進めていきたい。

バス等の市民優先価格の導入については、法令上の課題、市民識別の課題、民間事業者との調整など、様々な課題がある。課題は山積しているが、令和9年度中の導入に向け取り組んでまいりたい。