

第8回京都市山科地域公共交通会議 摘録

日 時：令和8年3月23日（月）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) 運賃制度のシームレス化の取組について

○ 山本委員（京阪バス）

（資料1に基づき、「運賃制度のシームレス化の取組」について説明）

京阪バスでは運賃箱が古くなってきており、交換しなければならない時期に来ている。この更新に合わせ、一緒に山科地域を運行している地下鉄などとの連携を深めたいということで施策を進めているところである。

この取組に至った背景であるが、周知の通りバス事業を取り巻く環境は非常に厳しくなっている。まずは人口減少や高齢化社会ということでバスの利用者自体が減っていること。もう一つはバスを運転する運転士不足の問題である。とりわけ大型二種免許を持っている方が減っていること、法改正により残業時間規制が非常に厳しくなっているということで、運転士不足が非常に深刻化している。すでに事業者だけでこれらの問題をクリアするのは非常に難しくなっている。今の交通ネットワークを持続可能なものにするためには、京阪バスだけでは非常に難しいため、一緒に交通ネットワークを維持してもらっている地下鉄や市バスとの連携を深めるために、まずは乗りやすいように運賃制度からシームレス化しようと考えた次第である。

取組内容であるが、地域活性化プロジェクト「meetus 山科-醍醐」に掲げられている「持続可能な交通に向けた取り組み」ということで、当社のバスの定期券はまだ紙製の定期券であるのを、今回運賃箱を更新することでIC化しようと思っている。IC化により、京阪バスと地下鉄に1枚の定期券で乗車できるようになれば非常にシームレスになるのではないかとということで、まずはこのIC定期券の共通化などについて交通局などと協議を行っているところである。これ以外についても何か一緒にできることがないかとということで、今後具体的な内容について検討を深めていきたいと思っている。

○ 児玉委員（京都市交通局）

運転士などの担い手確保をはじめ、交通事業者を取り巻く状況は全国共通で非常に厳しいところであり、各事業者が路線ネットワークを非常に苦労しながら維持しているところである。そういった中でエリア内を走る交通事業者間の連携は非常に大事な視点であると感じている。今回京阪バスの運賃箱更新のタ

イミングで、利用しやすい運賃制度のシームレス化について話し合いを進めている。地域の交通ネットワークの維持・確保に向けては交通事業者の連携が非常に重要。具体的な内容はこれからであるが、知恵を持ち寄っていただければと思っている。

○ 事務局

今回のシームレス化の取組は、京都市が掲げる地域活性化プロジェクト「meetus 山科-醍醐」において、「もっと便利で利用しやすくなる交通ネットワークを目指す」として掲げた項目に基づく重要な取組と認識している。そのため、京都市として、現在、議会で審議されている来年度予算において、京阪バスの取組を支援するための予算を計上させていただいている。京阪バスや交通局としっかり連携し、シームレス化の取組を前に進めていきたいと考えている。

併せて、シームレス化の取組からは少し異なるが皆様に案内させていただく。新聞報道等で承知かと思うが、京都市では、市民のバス運賃を市民以外より相対的に安くするという市民優先価格の実現に向けて取り組んでいる。この趣旨は、観光が市民生活の豊かさにつながることを市民に実感していただくことで、市民生活と観光の調和を目指すというものである。この効果を広く市民に実感いただくため、市バスだけでなく、この山科地域も含め市内の広いエリアで実現できるよう、本日出席いただいている京阪バスをはじめ市内のバス事業者と現在進行形で協議を進めているところである。こうしたことも含め、山科地域の公共交通の利便性向上、交通ネットワークの維持に向けて京都市としてもしっかり取り組んでまいりたい。

(2) 京阪バスのダイヤ改正等の実施について

○ 山本委員（京阪バス）

（資料2に基づき、「京阪バスのダイヤ改正等の実施」について説明）

すでに告知を始めているが、京都地区について3月29日にダイヤの見直しを実施する。大きく3点計画している。1点目は京都橘大学急行線の路線廃止である。丹波橋駅から京都橘大学へ送る輸送であり、京阪沿線や近鉄沿線からの学生の輸送を担っている。廃止理由は、やはり運転士不足が厳しい中において、できるだけ一般路線バス・生活路線を維持するために、他に代替の交通手段がある学生輸送については見直しをしようと考えたものである。現在6便の運行であるが、3月29日時点で0便となる。事前に大学へは説明し、理解をいただいている中で進める内容である。

2点目は京都醍醐寺線の減便である。醍醐寺から新十条通、稲荷山トンネルを通過して京都駅に向かう路線である。比較的距離があり、稲荷山トンネルを通過するため、トンネル前後での遅延が恒常的に発生している状況である。ダイヤの改善と運転士の休息時間の確保のため、系統自体の所要時間を延長させていただきたいと考えている。ただし、この延長をしたうえで現行の便数を維持するには運転士を増やさなければならないが、それが難しいため、今回は比較的影

響の少ない昼間時間帯を減便することで見直しをしたいと思っている。遅延の状況としては、現在朝で大体 7 分から 10 分程度の遅延が発生している。主として昼間時間帯の運行間隔を 30 分から 35 分に見直すことで対応したいと思っている。結果として醍醐寺線全体での 1 日あたりの便数は京都駅発が△3 便、醍醐寺発が△3 便、合計△6 便とさせていただきたいと思っている。

3 点目はバス停の新設である。現在山科駅から小山方面に行っている路線の途中、国道 1 号線の側道沿いにバス停を新設する。洛和会音羽病院がありバスの利用もいただいているが、徒歩の方も非常に多いところであり、病院からもバス停を作れないかと相談をいただいた。関係先などと協議し、小山方面だけであるがバス停を新設させていただくことになった。これにより現在徒歩で向かっている病院関係者の皆様などの利便性が向上できればと思っている。最後になるが、利用者への周知として 3 月 13 日より京阪バスのホームページや停留所、車内掲示などで告知をさせていただいている。

○ 高橋会長

路線バスのドライバー不足が深刻な状況になっていくのが分かるところであり、大学生の通学はなるべく鉄道で近づいてもらいそこでバスに向かってもらうという提案をしていく状況にある。

(3) 小金塚地域循環バスの自家用有償旅客運送登録の更新について

○ 事務局

(資料 3 に基づき、「小金塚地域循環バスの自家用有償旅客運送登録の更新」について、道路運送法第 7 9 条の 6 に基づき自家用有償旅客運送の登録の更新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)

このバスは、令和 4 年、それまで運行していた京阪バスが撤退するということで自治連合会が引き継いで運行を始めた。当初ボランティア 81 名で運行していた。現状乗車数としては月間 1300 人から 1800 人、月平均 1500 人が乗車されている。京阪バスでは 1 回 100 円で乗車できていたが、ここでは毎日ボランティアスタッフが変わり現金の取り扱いが難しいため会員制にしており、年間 2400 円を払っていただき乗り放題としている。令和 7 年度は 254 名の方が会員として登録されている。その他、地域に来られる方については無料で乗ってもらう配慮もしている。令和 4 年 4 月から運行を開始し、先月の 2 月 27 日で 7 万人の乗客を達成することができた。1 日あたり 76.5 名の方が利用されている。急な坂があるため、下りでの利用が 36%、上りでの利用が 64%という割合になっている。曜日別では週初めと週末が多く、水曜や木曜が少ないのは医者が休みになることに関係しているのではないかと見ている。午前午後の割合では午前が 57%、午後が 43%である。午前中に出かけて午後に帰ってくる想

定をしていたが、午前中に出て午前中に帰ってくる方も多く午前の割合が高くなっている。一番の問題点は人材不足であり、当初は 81 名のボランティアのうち運転手が 29 名であった。現役を引退した人がスタッフとして運転するが、最近では定年が上がり 70 歳ぐらいまで仕事される状況もあり、運転スタッフを引き受けてくれる方が見当たらない。高齢者の事故に対するマスコミの風当たりも厳しく、運転は 75 歳までとしている。運転スタッフは毎年数名ずつ定年を迎え、新しい人も入るが、今年の 4 月は補充ができず現在 26 名で対応している。今後も定年退職者が出るのが分かっており、補充をどうしていくかが非常に大きな課題となっていることから、昨年からはシルバー人材センターから運転手を派遣してもらい週 2 日対応していただいている。スタッフ 26 名のうち 12 名が仕事を持っているため月 1 回程度しか手伝えない。実質 14 名でやり繰りしており、シフト担当も組みにくいと聞いており大変なところである。

○ 藤原委員（タクシー協会）

地域の方々に維持されていることは非常に素晴らしいと思っている。一方で、持続性と安全性が不可欠かと思っている。ボランティア 70 名のうち 30 名が運転手と資料にあるが、残りの 40 名はどういった方になるのか。また、運賃を払っている方は利用登録されている方全員ということか。

○ 事務局

運転手以外に運行の補助をしていただいている方々が多数いらっしゃる。バス停に立って乗降を助けたり、車内でお年寄りのサポートをする形で多くの方がスタッフとして関わっておられる。運賃については年間 2400 円を支払って、利用されている登録者が 250 名程度いらっしゃる。来訪者は無料で、6 歳以上 12 歳未満の方の利用は、あまり多くないと認識しているが、年間 1200 円の運賃となっている。

○ 玉木委員（小金塚自治連合会）

70 名のうち 26 名が運転手であるが、その他は添乗者などである。高齢者が重い荷物を持って坂道で乗り降りするのは危ないため、添乗者が必ず乗車している。その他、週 1 回バスの内外を掃除するスタッフやチラシ・ポスターの作成を担当する方々が含まれる。当初は 81 名であったが、来年度は 65 名まで減る見込みである。乗客のほとんどは 70 代、80 代、中には 90 代の方が会員として登録している。

子供については、夏に大汗をかいて帰ってくるため学校と相談し、昨年地域の子供を試験的に乗せる取り組みを行った。今年も 6 月中旬から 9 月いっぱいまで小学生を会員として乗せる予定である。昨年 9 月の試験時には 35 名の登録があり、2 週間で 202 名の乗車があったため、今年も地域の子供を会員として登録することを考えている。

○ 事務局

小金塚地域循環バスは地域の方が自ら取組まれたものであり、改めて敬意を表す。乗客数も年々増加し、7万人を達成したことは素晴らしく、安全運行を含め、地域の方々の努力の賜物である。

また、利用状況の分析もきっちりされており、頭が下がる思いである。夏期に学校帰りの子供を乗車できるようにしようとする取組は地域主体だからこそできることである。

京都市としても、引き続き、地域の生活の足を守り、地域活性化につながるこの取組を最大限支援していく。

○ 高橋会長

(議題(3)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。

(4) 地域における取組について

○ 事務局

(資料4-1、4-2に基づき、「地域における取組」について説明)

○ 岩崎委員 (鏡山循環バス推進委員会)

路線バスの復活から始まり、平成25年に2便が復活、28年に3便となり、1年半前には京阪バスの運転手不足という過酷な状況にもかかわらず増便していただき現在6便で運行している。当初から1便あたり20人以上の乗車を目指しており、40人近く乗ってくれる時もある。天候に関わらず乗車状況を調査している。乗る方が減ってきている中で、一人でも多くの方に乗ってもらうためビラ配布等の啓発運動を惜しみなく行っている。京阪バスは民営事業者であるため、乗らなければ減便になるということを地域で明確に伝え、利便性向上には皆が乗らなければならないことを周知徹底している。今後もそのスタンスを変えずに前進していきたい。

○ 中嶋委員 (山科区自治連合会連絡協議会会長会)

くるり山科については高齢者を中心に多数乗車いただいております、利用には全く問題がない。ただ、バスが小さく多数の高齢者が乗るため立つ人が多い。道路が狭いところもあるため仕方ないとは思いますが、事故が起こらないか心配している。

特80号系統については当初利用が少なかったがPRにより徐々に客も増え定着してきている。地域としては増便も望んでいるが、まずは乗車できるバス停が限られているのを乗れるようにしてもらえれば、より便利になり、もっと多くの方が利用すると思う。

バス事業は事業者、利用者、行政から成り立っている。乗せてやっている、

乗ってやっているではなく、互いに感謝の気持ちを持ちながら事業を推進していくべきである。その間に立って行政が仲を取り持つことが重要である。バスのダイヤ改正などの前に地元と意見を交わし、互いに納得し感謝できる形で進めていけるようコミュニケーションの場を増やしていただきたい。また外国人観光客と住民の運賃の差別化について、我々としても是非検討していただくようお願いする。

○ 矢内委員（山科区役所）

昨年4月に山科区役所に異動となり、様々な地域の状況を見てきた。町内会や地域コミュニティの維持が難しくなっているという話を複数の会長から聞いており、地域の人材不足も深刻化していると実感した。厳しい状況の中でボランティアによる循環バスの運行や地域を挙げた利用促進の取り組みを継続されていることは非常に大変なことであると改めて感じた。皆さんが公共交通の問題を自分事として考えている証である。改めて敬意を表す。区役所としては、地域の皆様の意見をお聞きしたり、広報面で役割を果たすほか、歩くまち京都推進室とも連携し皆さんの取り組みをしっかりと支援していきたい。

○ 児玉委員（京都市交通局）

バス事業者として沿線地域の皆様が路線を育てくださることに非常にありがたいと感じている。特80号系統については四条から山科方面へ2便運行をさせていただいているが、1日あたり20名ほどの利用状況であり、より一層の利用があれば大変ありがたい。お出かけの際には、地下鉄とバスをうまく組み合わせ、特80号系統の御利用もお願いしたい。バス停の御要望についても、この会議に京阪バスも参加されており、共有させていただく。

○ 高橋会長

先ほど事務局からは、市民しんぶん区版で公共交通の利用促進の記事を掲載したとのお話があったが、行政の広報媒体でPRすることは効果的である。広報担当者も記事を探しているため、情報提供すると積極的に取り上げてくれるという。京都の交通というと地下鉄・市バスのイメージが強いが、山科のように地域住民や民間のバス会社が様々に取り組んでいることをアピールする特集記事などがあっても良い。

○ 中野委員（京都運輸支局）

京都地区全般の話になるが、運転手不足はどの事業者でも同じ状況である。運転手になりたい人を増やすためには、労働環境の改善も重要であり、休憩時間確保のための減便についても、そうした背景があることをご承知いただきたい。

また軽油価格の高騰がバス事業者の経営に大きなダメージを与えることが予想される。燃料高騰だけでなく供給がストップして走らせられない可能性も

あるという状況を今のうちから承知しておいていただきたい。その上で引き続き積極的な公共交通の利用をお願いする。

○ 井上委員

人口減少によりどの業界でも人手不足になる中、互いのリソースを出し合っ
て利便性を向上させていくという今日のシームレス化の取組は、山科エリアだ
けでなく市街地の方でもメリットがある。現在市バス 207 系統が非常に混雑し
ているが、重複する京阪バスがシームレス化すれば利用者がシフトすることで
増便しなくても混雑の緩和に繋がるため大変良い。

地域コミュニティの負担が大きい中で、最低限何を守らなければならないか
を考え機能を絞り込んでいく時期に来ている。そうした中で利用促進のために
地元の方々がボランティアで汗をかいている「山科モデル」は他の地域にも広
めてほしい。バスがなくなってから動いても遅い。普段から利用することで公
共交通は維持される。各学区の方々が日常生活で京阪バスや地下鉄に乗るとい
うムーブメントが起きることを期待している。

○ 矢内委員（山科区役所）

区内を移動していると狭い道が多く、よくあんな所をバスが走ってくれてい
るなど改めて感じている。相当な技術が必要であり簡単なことではないと思う。
山科の交通ネットワークにおいて地下鉄の存在は大きい。朝 5 時から 23 時ま
で多くの時間帯で 8 分に 1 本走っている。また山科駅は JR・京阪・地下鉄が乗
り入れ 1 日 12 万人が利用しており、利便性が高い。バス路線については長年
の課題があり、地域の皆様の願いをかなえてほしいが、運転士不足など厳しい
状況の中では充実させていくのは難しい。その中で京阪バスと地下鉄の運賃制
度のシームレス化の協議は非常に画期的なことである。「競争」から「共創」へ
移行しなければならないと地域公共交通計画でも謳っているが、まさにその取
り組みが進んでいる。今後、地下鉄とバスが一層連携を深め、より地下鉄を意
識した交通ネットワークにより山科区全体の公共交通を守っていくことをこ
の会議でも応援していきたい。

○ 長尾委員（歩くまち京都推進室）

玉木委員、岩崎委員から、地域の取組について、調査を実施しエビデンスに
基づいて提案をいただいたことに敬意を表する。中嶋委員からの双方が感謝し
コミュニケーションを取ることの重要性についても貴重な意見を頂戴し、山科
地域の公共交通会議を継続して取り組まなければならないと改めて感じた。ま
たシームレス化については、2 年前に京阪バスと交通局と協議を始め、ようや
く本日の案内に至った。運賃にとどまらず様々な横展開ができる可能性を持っ
ているため、引き続き地域にとって効果的で持続可能なものを相談していき
たい。バス業界の人材確保は厳しい状況であり、洛西地域で行われた自動運転バ
スの出発式のように ICT 技術を活用した交通 DX も進めながら地域の足を守っ

ていかなければならない。本日は貴重なご意見をいただき感謝する。

○ 高橋会長

ドライバー不足や燃料高騰など厳しい時代となっている。一方でシームレス化の実現に向けた動きなど明るい展望も見えてきた。活性化再生法についても法改正が予定されているため、そうした制度の仕組みを会議を通じて政策に反映させていく仕組みを作っていく必要がある。引き続きこの会議を通じて住民の方々に少しでも役立つ政策を作っていくのでご協力をお願いします。

3 閉会

第8回京都市山科地域公共交通会議 出席者名簿

(敬称略)

区分	役職名	氏名	備考
学識経験者	近畿大学経営学部 教授	高橋 愛典	会長
	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻 教授	井上 学	職務 代理者
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	京阪バス株式会社経営戦略室 代表部長	山本 英幸	
	京都市交通局自動車部長	児玉 宜治	
	京都市交通局高速鉄道部長	塩見 康裕	
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	藤原 幸嗣	
住民	山科区自治連合会連絡協議会会長会 代表	河内 正晴 (大宅学区)	
	山科区自治連合会連絡協議会会長会 副代表	中嶋 恵二 (西野学区)	
	山階南学区自治連合会 会長	谷口 勝	
	小金塚自治連合会 会長	玉木 誠一	
	鏡山循環バス推進委員会 会長	岩崎 泰大	
	山科区地域女性連合会 副会長	笹山 文美代	
労働組合	京阪バス労働組合書記長	朝田 雅也	
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	
	京都市東部土木みどり事務所長	五井 雅人	
交通管理者	京都府山科警察署交通課長	小林 建太	
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長	長尾 由規夫	
	京都市山科区地域力推進室長 (副区長)	矢内 克志	

事務局

京都市都市計画局歩くまち京都推進室

京都市山科区役所地域力推進室