

令和 8 年度 京都市地域公共交通計画協議会 摘録

日 時：令和 8 年 6 月 22 日（月）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）

2 議題

(1) 会長の選任及び副会長・監査委員の指名

○ 事務局

（説明）

○ 塚口会長（立命館大学）

（挨拶）

公共交通の重要性がますます高まる中、京都市は「京都市地域公共交通計画」を着実に実行していく段階にある。計画に基づき、取組を実行し、効果を上げてよりよい社会にすることが必要。こうした場において、計画の進捗状況を議論し、これまでの方向性でよいのか、あるいは修正や追加が必要なのか、考えていきたい。

(2) 令和 7 年度決算及び令和 8 年度予算

○ 事務局

（説明） → （承認）

(3) 「京都市地域公共交通計画協議会規約」の改正

○ 事務局

（説明） → （承認）

(4) 「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）

(5) 「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)

○ 矢野委員（京都運輸支局）

計画に掲げる評価指標については、目標値を設定、調査・分析し、次年度に改善を図っていただくという、PDCA サイクルを行っていただいている。

今回の最新数値を見ると、改善した項目とそうでない項目があり、次年度に向けて分析を進めていただきたい。

○ 事務局

(参考資料 2 に基づき説明)

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、担い手確保に向けた取組を推進している。令和 7 年度においては、より担い手不足が深刻なバス事業者に対して、就職説明会の開催、大型二種免許取得の教習費、求人広告などの採用活動に係る取組に加え、女性用休憩室の整備や市営住宅の空き住戸を活用した社宅など、福利厚生に係る施設整備への支援を実施した。

また、バス運転士の魅力を伝える情報発信として、運転士募集に係る特設サイトを開設するとともに、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」キャンペーンで投稿されたエピソードを活用したアニメーション動画を製作し、SNS を活用して配信したほか、市内を運行する 8 つのバス事業者の車体を活用したラッピングバスによる広報も実施した。

令和 8 年度においても、引き続きバス事業者や業界団体への支援を実施するほか、令和 7 年度に作成した特設サイトの一部コンテンツの充実等を行う予定。各事業者の取組に加え、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引き続き取り組んでいきたい。

○ 矢野委員（京都運輸支局）

(参考資料 1 に基づき説明)

急速な人口減少と少子高齢化により、運転士などの担い手不足、バスやタクシーの減便・路線廃止が相次ぐ一方で、免許返納や学校、病院の統廃合等などにより、地域における交通需要は拡大している。こうした背景から、地域の暮らしと安全を守るための基盤である地域交通を、その利便性、生産性、持続可能性を高める形でリ・デザインしていく必要があり、国では地方公共団体や交通事業者と連携して、地域の実情に応じた移動手段の確保維持に取り組んでいる。

複数の自治体や交通事業者が共同で事業を行う共同化・協業化の推進、官民プラットフォームによるパイロットプロジェクトの推進、自治体を核とした地域公共交通計画への支援のほか、デジタル技術の活用として交通分野における人材確保への取組や地域交通 DX の推進等への支援を実施している。バス・タ

クシーの担い手不足に対する支援としては、人材確保セミナーの開催や二種免許取得等に関する経費、女性用休憩室の整備に要する経費に対して補助を実施している。

今般、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正された。新たな取組として、自動車地域旅客運送サービス再構築事業を創設。これは、交通空白となっている地域で、地方公共団体が運送主体を選定し、これに協力する者をあっせんすることで、運転者や車両などの輸送資源をフル活用するという事業である。また、交通事業者以外の企業団体も関係者間の調整役として重要な役割を果たしていることから、「連携促進団体」として位置づけ、地域公共交通計画への提案等を行う内容が追加されている。ほかに、モビリティデータの利活用として、自動車地域旅客運送サービス再構築事業等において、地方公共団体による情報などのデータ提供協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて交通事業者等が応じることとし、事業実施を促進する内容が追加されている。

○ 岡原委員（西日本ジェイアールバス）

令和7年度、京都市のバス運転士担い手確保・定着支援事業のうち、事業者への利用促進支援の事業に採択いただき、西京区の檜原市営住宅の空き住戸を借り受け、改修工事を実施。今年4月から社員の住居として提供を開始している。目的は、遠隔地にお住まいの方を運転士として採用すること。今年度、使用しているのはまだ1室であるが、この支援事業を活用して、昨年までなかった近畿圏以外での採用につなげ、京都エリアでの運転士確保を進めていきたい。

○ 辻様（京阪京都交通）

担い手確保の取組として、亀岡市で実施する取組を紹介する。運転士不足の深刻化により、亀岡市から委託を受けて運行する「亀岡市ふるさとバス」についても、減便にとどまらず、将来的に路線の維持が困難になるとの懸念がある。このような状況の中、市民の移動手段を守り、地域公共交通を維持していくため、新たな仕組みとして、令和9年4月から一部路線を「公共ライドシェア」に移行する計画を進めている。「事業者協力型」という制度を活用し、亀岡市が運行主体となり、弊社が運転業務をはじめ運行管理業務、整備管理業務など、運行に必要な業務を担うという形で運用を行っていく予定。使用する車両は、現在は中小型バスを使用しているが、ライドシェアでは10人乗り程度の白ナンバーの車両を予定しており、運転業務については普通一種免許保持者を対象に採用を行っていききたいと考えている。採用後は、現在のバス運転士と同等以上の教育を実施し、安全を十分に確保して運行する予定。この人材については、将来的にはバス運転業務に関心を持っていただき、大型二種免許取得につなげるなど、次世代のバス運転士の育成にも取り組んでいきたい。

○ 児玉委員（京都市交通局）

（参考資料 3 に基づき説明）

市バスの、安心・安全・快適・便利な利用環境の整備に関する取組についてご紹介させていただく。市バスにおいても運転士不足が深刻化する中、今年 3 月のダイヤ改正では、輸送力を効果的・効率的に配分することで、ご利用が集中する路線の混雑対策やご利用状況に応じた運行の見直しを実施した。新たなサービスとしては、「ポケロケ+」の運用を開始している。これまでもバスの接近状況などをご覧いただけたが、ご利用の分散を図るため、バス車内の混雑状況を合わせて確認いただけるようになった。また、電気バス 2 両を導入し、九条営業所の系統での運行を開始した。こうした取組により、市民や観光客のスムーズで快適な乗車となるよう努めている。

○ 事務局

（参考資料 4 に基づき説明）

京都市では、観光需要の回復に伴い、バスの一部の区間・時間帯で混雑が発生し、バス車内の混雑や、バス停でお待ちの利用者が乗車できない等の課題が発生している。このような中、市民生活と観光の調和を目指し、バスの市民優先価格の実現に向けて取り組んでいるところ。市民優先価格は、「市民」の普通運賃を「市民以外」よりも相対的に割安にし、市民の皆様は、観光が市民生活の豊かさに繋がることを実感していただくことを主な目的としている。

実施範囲については、本市の全市域での実施を目指しているが、効果を広く実感いただくためには、民間バス事業者の方々にもご参画いただきたいと思います。協議を進めているところ。実施時期については、現行 230 円の均一区間では、令和 9 年度中とし、それ以外の区間についても、同時期の実施を目指している。均一区間での運賃額の想定としては、国の認可が前提の話ではあるが、現行 230 円に、オーバーツーリズム対策などに要する費用の財源を運賃改定により確保したうえで、市民については運賃を割り引くもの。その結果、改定後の新運賃は、350 円～400 円程度、割引後の市民の運賃は 200 円を想定している。なお、市民の運賃は、オーバーツーリズム対策などの費用を上乗せした上での割引であり、単純に 230 円から 200 円ではなく、 $30 \text{ 円} + \alpha$ の割引ということになる。また、市外在住の方への負担軽減として、定期運賃は現行の金額のまま据え置く予定。加えて、一定頻度の利用がある方に対しては、利用頻度に応じた負担軽減策をポイントサービスの活用を念頭に置いて検討しているところ。市民と市民以外の識別方法については、マイナンバーカードと交通系 IC カード等を紐づけることで、識別するシステムを導入予定。引き続き、制度の着実な実施、また持続可能な制度となるように、国や民間バス事業者の皆様と協議を進めていく。

○ 事務局

（参考資料 5 に基づき説明）

「京都の都市交通のあり方検討」を進めるに至った背景だが、「歩くまち・

京都」総合交通戦略 2021」を策定以降、戦略に掲げた方針、政策等に基づく取組を展開してきた。公共交通を取り巻く環境は、バス運転士の担い手不足や、観光客数の回復に伴う都市部での混雑、郊外での利用者数の減少など、交通課題が顕在化している。一方で、自動運転等の技術革新も進んでおり、「京都の都市交通の未来についてどうしていくべきか」といった観点で、改めて検討を進める必要があると考えている。戦略に基づく取組の点検を行ったうえで、市民の利便性向上や、地域の活性化、交通課題の解決につながる交通政策について、どういったものが京都に相応しく、導入に向けての検討を深めていくべきかを、改めて調査検討したい。

令和 8 年度の調査・検討内容案は 6 項目。1 つ目は、交通体系を検討するうえで必要となる現況調査。2 つ目は、その現況調査やこれまでの取組状況、国内外の事例を踏まえた課題の整理。3 つ目は、それらを踏まえて、望ましい京都市の公共交通ネットワーク像の明確化と、その実現に向けた課題と対応策の整理。4 つ目は、公共交通ネットワーク像の実現に向けて検討を深めていく新公共交通システム等の調査。5 つ目は、関係団体等との連携や意見聴取の検討を実施。6 つ目は、具体的な取組として、デマンド交通の導入可能性の調査検討である。今年度の検討結果を踏まえ、令和 9 年度には望ましい公共交通ネットワーク像の実現に向けた具体的検討等を実施予定としている。

○ 今岡委員（西日本旅客鉄道）

資料 4 にある「京都駅案内表示の充実」について補足する。令和 7 年度、京都市との連携により、京都駅の改札を出た床面に地下鉄やバス、新幹線の乗り場を案内する矢印を設置した。従前から京都駅の乗り換え案内が分かりにくいとのお声をいただいております、特に観光シーズンで多くの乗客が利用される中では、駅の混雑の要因の一つにもなっていた。今回の整備により、お客様自身で床面の矢印を辿っていただくことでスムーズに乗り換えていただくことが可能となった。他の効果として、問い合わせが減ったことで駅の係員の負担軽減にもつながったと感じている。今後も、関係者と連携しながら、利便性向上の取組を進めていきたい。

○ 阿瀬委員（阪急電鉄）

資料 4 にある「京都河原町駅における可動式ホーム柵の供用開始」について補足する。インバウンドのご利用が増えている中、阪急電鉄においても、今年度は約 4 2 0 億円の鉄道事業の設備投資を予定している。ホーム柵の設置では、桂や烏丸、嵐山など 1 0 駅で実施予定（昨年度は掲題の河原町駅ホーム柵の供用開始）。京都市内に来ていただく方の安全を確保するための取組を進めていく。

○ 塩見委員（京都市交通局）

阪急電車と市営地下鉄が結節する四条駅の連絡通路には、階段しかない部分があり、これまでもエレベーターの設置を求める声が多数あった。しかし、阪

急の下側を地下鉄が通っているという構造上、強固な土木構造物が入っており、エレベーターの設置は困難であった。

平成17年には昇降機を設置したが、エレベーターの設置要望が強いことから、業者と粘り強く協議をした結果、やっと見込みが立ち、現在、設置に向けて対応を進めているところ。具体的には、通常、エレベーターには人が乗るかごを上げ下げする装置を設置する必要があるが、強固な土木構造物によりその装置の設置が困難であったところ、今回は、水圧式を採用し特注でエレベーターの高さを20cm低くすることによって設置が可能との見立てである。位置については、現在の階段部分での設置はできず、少し地下鉄の改札に近い、天井の高い場所での設置とする予定。今年度末の供用開始に向けて準備を進めている。

○ 新妻委員（市民公募委員）

京都市では、観光客の増加によって一部バスの混雑が課題と認識されている。市民優先価格の目的について、市民生活の豊かさにつながるという部分と、マイカーからバス利用への転換という部分があるということだが、市民優先価格の実施によってバスの混雑についてはどのように考えておられるか。

○ 事務局

市民優先価格の目的は、市民に観光が豊かさにつながるということを実感していただくということであり、直接的にバスの混雑が緩和されるということを目指しているわけではない。マイカーからバスへの転換というのは、市民の方が相対的に割安になるということで、バスの利用促進を効果として期待しているところ。

○ 平山委員（ヤサカバス）

担い手不足は、交通業界だけでなく、建設や教育などあらゆる業界で課題となっている。京都市においても人口減少が問題になっていると聞く。短期的には自動運転など様々な取組があるが、長期的な人口減少対策として、子育て世代の呼び込みや子育て支援の取組についてどのように考えているか聞きたい。

○ 事務局

所管は他部局になるが、本市においても、子ども医療の拡充や第2子以降の保育料無料化など、子育て支援の取組を進めている。京都市は、子育て世代の方が結婚や出産を機に転出されることが多いと認識している。また、都市計画の観点からも、例えば企業や住宅の誘致を目指して規制を緩和しており、様々な角度から取り組んでいる状況である。引き続き、京都市に住み続けたい、京都市で子育てしたいと思っていただけるような施策を進めていきたい。

(6) 「京都市地域公共交通計画」の改定

○ 事務局

(説明) → (承認)

(7) 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

○ 水野委員（醍醐コミュニティバス市民の会）

醍醐コミュニティバスでは、運転士不足や運行経費の増加が深刻な中、昨年に休日と平日のダイヤを変更した。このまま何も対策をしなければ2, 3年後には運営できなくなる状況。そういった中で、何とかこの局面を乗り切りたいと考え、国交省の補助事業の申請を考えていたが、京都市から、協議が整っていないため推薦書が出せないと言われたため、申請を断念せざるを得なかった。

については三点お願いがある。一点目。醍醐地域の交通課題について、交通事業者、市民の会、福祉医療関係者を含めた実務的な協議の場を設置してほしい。二点目。国の補助制度の活用にあたって、京都市の推薦に必要な資料や協議の手順、審査に要する時間を明確にしてほしい。三点目。醍醐コミュニティバスは、今の運営を続けて良いのか待ったなしで判断すべき状況にあり、国補助金申請に当たり作成した移動需要の調査などの事業計画案は、それを考える基になるもの。早急に対応いただきたい。以上、よろしくお願いしたい。

○ 塚口会長（立命館大学）

おっしゃられた話は個別の地域の話と思う。個別の話については別途相応しい場で議論いただきたいと考えるが、一般論として京都市からお答えいただきたい。

○ 事務局

本市としても、地域の公共交通を維持していく中で、国の補助制度をどのように活用していくかは重要な視点である。今回の推薦は協議の時間が足りなかったが、今後も引き続き、国の補助制度等を活用しながら、また各事業者と手を取り合いながら、生活交通の維持確保に取り組んでいきたいと考えている。

○ 長尾委員（歩くまち京都推進室）

国や各事業者など、最前線の現場で尽力されている方の生の声が聞けた。公共交通優先のまちづくりのためには、国、京都府、京都市がしっかり連携して取組を進めていく必要がある。実際に公共交通を担っていただいている交通事業者、また学識の先生方のご意見をしっかりと反映しながら、計画を着実に進めていきたい。

○ 宇野副会長（京都大学）

予想以上の人口減少、高齢化により、ますます公共交通の需要は増えるが、支える人手は減っていく状況が続く。短期的には現在実施している担い手確保の取組も有効だが、中期的、長期的な視点も必要。そのために、交通分野だけでなく、色んな業界から声を上げていく必要がある。自動運転については、実際に運行すると事故やトラブルが生じる可能性がある。しかし、だからと言ってすぐさま運行をやめるのではなく、トラブル等を次に活かして進めていくことが必要。

また、市民優先価格の懸念事項として、パークアンドライドの利用が減少するのではと考える。公共交通の料金が周辺の駐車場よりも高くなると、バスの利用を控えるようになってしまうかもしれない。公共交通優先のまちづくりのためには、周辺地域との連携も考える必要がある。

○ 井上委員（龍谷大学）

公共交通業界の共通課題は人手不足。解決に向けて知恵を出し合わなければいけない中、市民優先価格は、事業者の経営体力をつけるきっかけになるかもしれない。経営体力がつけば、運転士の採用数等の増加にもつながるだろう。特に民間のバス事業者の経営体力がしっかりつくような仕組みにしてほしい。

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8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	
	京阪電気鉄道株式会社経営企画部（交通政策担当）課長	定藤 誠一郎	
	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	
	京都市交通局理事（高速鉄道部長事務取扱）	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	代理出席 檀 嘉宏
	西日本ジェイアールバス株式会社企画部担当部長兼経営企画課長	岡原 博之	
	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	代理出席 北野 航
	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長	水野 正人	
	公益財団法人きょうと京北ふる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	川口 宏幸	
	一般社団法人京都府タクシー協会会長	筒井 基好	
	公益社団法人京都市観光協会担当部長	鴨東 純子	
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	安井 茂信	
	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	神山 保	代理出席 金岡 明
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）	矢野 将勝	
	京都府建設交通部交通政策課長	原田 聡	
	京都市都市計画局歩くまち京都推進室長	長尾 由規夫	

