

令和 6 年 5 月 産業交通水道委員会（第 3 回）

第 3 回 産業交通水道委員会記録

○令和 6 年 5 月 17 日（金）

○市会第 3 会議室

○出席委員（13 名）

委員長 平山たかお議員
 副委員長 北尾ゆか議員
 副委員長 西山信昌議員
 委員 下村あきら議員
 委員 寺田一博議員
 委員 棕田隆知議員
 委員 大津裕太議員
 委員 久保田正紀議員
 委員 北山ただお議員
 委員 山田こうじ議員
 委員 平山よしかず議員
 委員 吉田孝雄議員
 委員 片桐直哉議員

○欠席委員

なし

○委員会説明員

北村信幸公営企業管理者（交通局長）
 吉川雅則公営企業管理者（上下水道局長）
 砂川敬産業・文化融合戦略監
 （産業観光局）
 松下重志産業企画室長
 山下信一産業企画室ひと・しごと環境整備担当部長
 宮田一行企業誘致推進室長
 野口穂高地域企業イノベーション推進室長
 後藤司クリエイティブ産業振興室長 ほか

（交通局）

大塚健志次長
 米津好美企画総務部長
 上田和樹企画総務部計画推進担当部長
 金田ひろ野企画総務部営業推進担当部長
 西山真司自動車部長
 児玉宜治自動車部担当部長
 塩見康裕高速鉄道部長 ほか

（上下水道局）

日下部徹次長
 中野晋総務部長
 谷口淳総務部担当部長
 橋本悟総務部お客さまサービス推進室長
 福田達也経営戦略室長
 藤井啓祐水道部長
 谷田聡下水道部長
 中西哲也下水道部担当部長 ほか

○会議に付した事件

- ・理事者報告
 「観光特急バス」の運行による効果の検証について
 （交通局）
- ・一般質問（上下水道局、交通局、産業観光局）

○配付資料

「観光特急バス」の運行による効果の検証について
 （交通局）

○要求資料

水洗化工事に関する支援について

(上下水道局)

[午前10時 開会]

○委員長（平山たかお）

ただ今から、産業交通水道委員会を開会いたします。

本日は、上下水道局関係で一般質問を、次に、交通局関係で報告1件の聴取及び一般質問を、次に、産業観光局関係で一般質問を、それぞれ行うことといたします。

なお、本日举行一般質問については、昨日午後1時までの事前通告制としております。

お申出のあった方以外の委員の質問は、当該質問に関連する内容以外は認めませんので、御承知をお願いします。

この一般質問及び請願・陳情審査は、関連質問も含め、1局ごとに各会派に割り当てられた時間内で行っていただきますので、よろしくお願いをいたします。

委員及び理事者におかれましては、的確かつ簡潔な質疑・答弁を行っていただくなど、円滑な委員会運営に格段の御協力をよろしくお願いいたします。

また、本委員会における夏季の軽装、いわゆるクールビズについては、議会の品位を損なわない範囲で自由といたします。理事者に対してもその旨をあらかじめ伝えてあります。

以上、御了承願います。

○委員長（平山たかお）

それでは、上下水道局関係の一般質問を行います。

昨日までに、下村委員から、水道料金の収入等について、北山委員から、下水の未接続対策について、吉田委員から、DXを活用したリスク管理について、それぞれ一般質問のお申出がありました。

そこでお申出いただいた項目を踏まえ、先ほど申し上げた順に、それぞれ通告のあった質問と関連質問を行うことといたします。

それでは、一般質問を行います。

まず、水道料金の収入等について、下村委員、どうぞ。

◆委員（下村あきら）

おはようございます。

年を重ねると1年が早いんです。どこかの委員会でも言ったんですけど、フランスの心理学者が、あるいは哲学者が分かりませんが、子供の頃は1年が短く感じて、年を取ると長く感じると。その一つの例で人生を10センチの幅に例えると、10歳の子供は10年生きたら1年1センチなんですよね。50歳の方は10センチが50分の1、100歳やったら100分の1。だから、そういったことが早く感じるのかなというようなことが新聞に載ったんですけど、それは感じ方は人それぞれですから、限られた人生の中で精一杯務めを果たしていかなんと言って、今日も新しい常任委員会になって2回目ですので、一つよろしくお願いをしたいという風に思っています。

今日も上下水道局の質問ですので、ちょっとおいしい水を飲んでまいりまして喉も口も潤してきましたんですけど、昨今、以前から言っていますように水需要がかなり減ってきております。

もうそれは人口減少あるいはペットボトルということで、年間ペットボトルというのは世界的に言うと4,800億本ぐらい、地球を2,400周ぐらいする。1本が20センチとして、それを並べたという仮定の話なんですけども。

当然中国が一番消費量が多いということで783億本、アメリカは345億本、日本は280億本で、一人当たり年間224本ぐらい飲んでおられるということなんです。ですから、冷蔵庫を開けたら、あるいは自販機にあったら簡単に買えるので、便利な方に行くのはええんですけども。

この質問に入らせていただく前に、いわゆる上下水道局というのは、人口減少、節水型社会の中で社会の様々な文化の在り方が変わってきている中で、一生懸命、右肩上がりまでいきませんけど、下げ止まりを考えながら何か上向きを考えておられると思うんですけど、私自身が考えるのは、やっぱり我々の子供の頃は蛇口文化があって、学校で直接口で飲んでおったと。それから、魔法瓶から急須に入れてお茶をいれて頂くという、要は急須文化というものがありましたし、そういうような形で失われていく文化があります。

その消費量は、1年間は、いわゆるお風呂に入るのが全体の4割ぐらいだと使用量は聞いていますので、なかなか飲み水で復活するのは難しいと思いますけども微々たるかどうかはともかくとして、やはりこれから下がっていくような水需要をどのように、おいしい水、安心・安全で比較的安価などこでも身近にある水をどのように普及するかということですので、今までの水道水の営業を上げるため、例えば学校、教育委員会、どのような取組をされたか。あるいは企業へも、ホテル、大型事業所にも言うていかなんですわね。

その辺で水需要を高めるための今までの取組を簡単にお聞かせいただいてから、料金収入についての質問に入っていきたいと思います。よろしくお願いします。

○委員長（平山たかお）

中野総務部長。

◎総務部長（中野晋）

上下水道局を取り巻く状況につきましては、先生の方からもお話ございました節水型社会を迎える中で、非常に厳しい状況でございます。こうした中でも、先生御指摘ございました蛇口文化、それから急須文化のお話も従前から言っているのかなという風に感じてございます。

おっしゃっていただきましたように、お風呂の需要がやっぱり水の需要で言うと4割ぐらいということで一番大きいということで、我々もお風呂の入浴のPRということで重点的にさせていただいておるところではございますけれども、水需要を見たときに、量としては飲み水は非常に少ない。急須で飲んでいただく、お茶を飲んでいただく部分についてはそれほど多くないということではあるものの、日常生活の中で水道水に触れていただくということでは非常に重要なものであろうかと考えてございます。

また、冒頭、先生の方からございましたプラスチック、ペットボトルの削減というような意味合いでも、環境面からも非常に重要という風に考えてございまして、我々の方でも、先生御指摘ございましたけれども、安全・安心、それから、環境にも優しい、安い、こういったところを重点的にPRを行ってまいったところでございます。

学校教育とか事業所も含めてということでもございます。あらゆる観点から我々の方から水需要の喚起、しっかり努めてまいりたいと考えてございますので、よろしくお願いいたします。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

なかなかこの収益につながるかどうかは別にして、東北、北海道なんかに行きますと、雪がたまる前に湧水と言うんですか、水を常に出しておきながらたまらないようにするというので。確か何年前か、神戸市の方が、今の熱中症対策の一環として、一定の所にベンチに座ると水冷式で何かで涼しいと。あるいは、そういう意味でいわゆる一つのモデル的なところを作られて、水冷式で水道水を利用して何か安心・安全な熱中症対策ができるエリア、そういうような発想を持っていたいて、まちづくりも一つ取り組んでいただきたいという風に思っています。

いわゆる路面の温度を下げることでいいですね。昔、私ら子供の頃にはもう水をまいているトラックがたくさんあったんですよ。水槽車と言うんですか。後ろから横からばっと水を出しながら。今は清掃する前に一時使わはるぐらいで、私ら子供の頃にはそういうものが、あ、水が出ているなど、子供心に掛けてほしいなと思ったことがあります。

あれ、見ていただけでも涼しいという風に思います。それで温度もかなり下がっていくと思います。それを飲み水を使うのか、どういう風に使うかというのは別にしてですけど、これ、建設局とまたタイアップしていただいて、水需要循環と水のありがたさを感じていただくため、そして、熱中症対策に通ずるものもあるかと思っておりますので、その辺、またよろしく願いをしたいと言います。

それでは、何点か質問させていただきたいと思います。

令和5年からの後期プランが始まって2年目という風に伺っております。プランや予算概要でも説明されておりますけど、水道料金の収入は先ほど来からも言うてるように右肩下がりということなんですけども。今回は、そういった収入の根幹であります水道料金収入を中心に、この収入面について何点か伺いをしたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

まず最初に、使用水量の状況について、家庭用、事業用等の業種別の動向、また、コロナ禍での傾向も含めて、現在の状況についてお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

橋本総務部お客さまサービス推進室長。

◎総務部お客さまサービス推進室長（橋本悟）

使用水量の動向でございます。

コロナ禍以前は、節水型社会の進展に伴う緩やかな減少傾向に全体的にはございました。

コロナ禍におきまして、家庭用につきましては、外出自粛であったり在宅勤務の推奨というような仕事の仕方、在宅時間の増加に伴いまして、使用水量も一時的に増加をしておりました。ただ、経済活動の正常化に伴って在宅時間の減少であったりとか、新型コロナの5類感染症への分類変更などもあり、以前の緩やかな減少傾向に家庭用については戻ってきているという状況でございます。

一方、事業用につきましては、コロナ禍におきまして、経済活動が停滞したことに伴いまして使用水量も減少しておりましたが、経済活動の再開と共にこちらは回復をしております。全体としては増加傾向にございます。ただ、現在は、コロナ禍からの回復需要も少し落ち着いてきたのかなという風に見ておりますが、業種によっては、前年同期比で減少に転じる所も幾つか出てきていると

このような状況でございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

事業用はコロナからの回復が落ち着いているというような御報告もありましたけれども。

もう私は烏丸五条が事務所なんですけども、最近特に日本人の方よりも外国人の方が多いですね。大きなバッグを持ってるころとやって。というのは、昔はホテルというのは京都も限られていたんですよね。ですから、分散してるんですよね、そういう外国人の方が通られる所は。烏丸五条なんかは観光地ではないですから歩かれることはなかったんですけども、もうホテルが多いですから、ちょっと歩いたらホテル、ホテルですから、どこからでも外国の方が出てこられます。

そういった意味で、インバウンドも増加しているということなんですけども、ホテルや旅館などの観光関連産業の水の使用料、これについてはどうかということ、また、今後の見通しも含めてお伺いしたいと思いますけど。

○委員長（平山たかお）

橋本室長。

◎総務部お客さまサービス推進室長（橋本悟）

先生御指摘のインバウンドの関係でございます。

ホテルや旅館、あと、飲食店などの観光に関わる業種につきましては、先生御指摘のとおり、水量の回復基調が継続を今でもしているということで、増えているようなことでございます。令和6年度におきましても、引き続き水量が増加するのではないかとこの風に見込んでございます。

しかしながら、一部のホテルなどでは、令和6年度の見通しについて、令和5年度と同程度と少し慎重に見ているような事業者もあるという風に聞いてございます。今後どのように推移していくのか、引き続き注意しながら見てまいりたいという風に考えてございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

松岡修造さんでしたかな、インバウンド。私、インバウンドの意味をもう一つ理解してないんですけど、インバウンドというのはアップする、バウンドするということやから、この機会にあらゆるものがバウンドしなきゃいかんと、そんな風な気持ちを持っていくべきだというようなことをテレビで言っておられたように思うんですけども。

その中で、このインバウンドの方が増えれば、京都市の水道収入にとってそんなに影響ないかも分かりません。やはりペットボトルの方の自販機へ走るのかも分かりませんけども、観光地やホテルや、あるホテルはふるさと納税の自販機があるんですよね。

水需要を喚起するために、上下水道局の自販機と言うんですか、そういうものを積極的に、あ、京都の水はおいしいなと感じていただくようなこと、イベント、イベントではされているんですけども、観光客あるいは観光地における外国人に対してもアピールする。私いいんじゃないかと。国へ帰られても日本の水はうまかったぞというような形。それが口コミで行って、また、自販機もいけれども蛇口から飲んでみようという、成功体験と言うたらおかしいですけど、そういう風にも是非ともお取り組みいただきたいという風に思っておりますけども。

ホテルでそんなものを置いてあるところはあるんですかね。水道の飲料水を自販機で買えるようなところは。

○委員長（平山たかお）

谷口総務部担当部長。

◎総務部担当部長（谷口淳）

水道水の自販機でございます。

疏水物語、災害用備蓄飲料水でございますが、自販機につきましては、地下鉄構内とか、あと、区役所・支所等、そういった公共施設に置かせていただいているところでございます。

ホテル等については、やはりちょっとそこまで今まだニーズと言いますか、そういったところに置いているという所はまだないという、そういった状況でございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

生産量もありましょうし、それから、置いていく場合のその賃料もあったり、費用対効果もありますから、一つ発想としては、全てに広げるんじゃなくて、特定の所に何か進めていって、モデル的にリサーチするということもありますので、そういう観点で是非とも頑張っていただけたらと思っています。

次に、以前、ホテルなどの大規模な施設を中心に、水道水と併せて地下水を利用していることによって、施設規模に見合った経費の負担が出されていないなどの課題から、これ、過去の委員会でもお話しして質問してまいりましたが、市会においても全会一致でこの問題については、可決をして、平成30年度より水道施設維持負担金を導入したという風にも記憶しておりますけども。

現在のその運用状況についてお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

橋本室長。

◎総務部お客さまサービス推進室長（橋本悟）

水道施設の維持負担金の状況でございます。

この制度につきましては、地下水を利用されている水道使用者の多くが、地下水等が利用できない事態が生じたときのバックアップとして水道水を使用しているという状況がございまして、通常時の水道水の使用量が施設の規模に対して少ないという課題がございました。水道料金の従量料金として回収を予定している固定費が適切に負担されていないという状況にございました。ということで、一般の水道の使用者との間で不公平が生じていたということが過去にございました。

これを受けまして、平成23年2月市会におきまして、地下水の専用水道について、より適切な対策を目指して、負担金徴収と料金制度の在り方等々も併せて十分な検討を行うことと市会の全会派一致で付帯決議を付していただき、こうした状況を踏まえて検討を重ねました結果、先生、先ほど御紹介いただきました水道施設維持負担金制度を平成28年度に全会一致で御可決いただいたという経過でございます。

平成30年4月から運用を開始してございますけども、その後4年間経過措置というものを設けまして、負担金を少し軽減するような経過を経まして、令和5年度から水道の使用状況に応じた負担金を満額の請求ということでさせていただいてございます。

なお、制度の対象者につきまして、ホテルであったり病院、百貨店などがございまして、制度導入当初は71者ございましたけども、現在は9者減少し5者が増加ということで、令和5年度末の状況で67者が対象ということでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

67者が対象ということなんですけども、引き続きしっかりと御負担いただけるように丁寧に説明を行っていただきたいと思いますけれども。

この67者の方から、引き続きのお話ですけども、理解を得ながら、今後もまたより進めていっていただきたいと思います。これでオーケーやというような安どするんじゃなくて、その必要性和大切さを十分認識していただき、改めて簡潔にその部分だけお答えいただけますか。

○委員長（平山たかお）

橋本室長。

◎総務部お客さまサービス推進室長（橋本悟）

事業者とは年に何度か関わると言うか、やり取りをする機会がございまして。秋には年間の計画使用水量というものを見直すということで、次年度の負担金の金額算定に向けてやり取りをさせていただきます。対象者にそういうことを通知する、また、負担金の決定をする、お金をお支払いいただくというような、折に触れて接する場面がございまして、そういったところで丁寧な対応を心掛けております。

お問合せもこの間ございました。制度が始まった当初には年間で30件ほどのお問合せがあったということでございますが、ここ数年ではもう一桁台のところまで減少はしております。御担当の方が替わったりとかという度にまた制度の御説明を改めてしたりとかというようなことで、丁寧な対応をしているところでございますが、引き続き丁寧に対応してまいりたいという風に考えております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

その辺については何点かお聞かせいただきましたけども、経過措置も終わったということなので、その結果ですね。収入面においてどの程度の影響があったのか、これについてお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

橋本室長。

◎総務部お客さまサービス推進室長（橋本悟）

負担金の制度の導入の効果としましては二つございまして、負担金のそのものの収入という部

分、それと、負担金制度の導入に伴って地下水から一定水道水へ移行していただく、水道水をたくさん使っていただくというようなところでの移行が図られたことによる水道料金収入で増えるという側面がございます。

収入面につきましては、経過措置の最終年度の令和4年度では、負担金の方が1.4億円、水道料金収入の増額分で1.5億円という風になってございます。単年度での影響額としては、約3億円の収入でございました。令和5年度につきましては、満額請求となることも含めまして、この3億円を上回る収入になるという風に見込んでいただいております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

前期プラン期間中の財政強化について概算で約8億円という風なことも既に以前からお聞きしておりますけれども、この額が大きいかわからないというよりも、適切に頂けるといふこの考え方を相手方にしっかりと示すことが大事だという風に、使ったから払ってくださいというふうなやり取りだけでなく、その必要性というのをしっかりと訴えることが大事です。そして、相手方に払うという、必然的に当然でせよという気持ちを共有していただけたらと思っておりますので、よろしくをお願いをしたいと思います。

最後に、今後も水道料金収入の確保のためにも、しっかりと水量分析を行って状況の把握に努めていただきたいのと言うまでもないんですけども、冒頭で申し上げましたように、節水型社会の定着、また、人口減少、あるいはペットボトルへの移行、そういったことで収入が右肩下がりの中、水需要の喚起にも引き続きしっかりと取り組みいただきたいということで冒頭にも少しお聞かせいただきました。

改めてその辺の決意と言いますか、方向性についてお聞かせいただきたいと思います。

○委員長（平山たかお）

日下部次長。

◎上下水道局次長（日下部徹）

今後の水道料金収入の確保の取組についてでございます。

先生御指摘のとおり、節水型社会の定着に伴いまして、水需要の減少傾向、これはもう続いていると。そういった中で、一方で管路や施設の老朽化も進んでおり、人口減少ということで水需要が減って、今後、経営環境はますます厳しいものになるという風に認識しております。

我々の上下水道事業、正にお客様の水道料金・下水道使用料で事業を運営し、施設の整備を行っている独立採算の事業であります。事業そのものに対する理解促進、これが大事でありますし、そういった中で水需要の喚起を図っていくことが大切であるという風に考えております。

今年度につきましても、5年ぶりに開催いたしました鳥羽、蹴上の一般公開において、多くの市民の皆様に御来場いただきました。そういった中で、少しでも上下水道事業に理解をいただくように取り組んできたところでありますし、先生御指摘のペットボトルと比べて安全で環境に優しいという特徴であるとか、また、インバウンドにつきましても、給水スポットの設置を京都市として進めている中で、給水スポットの中に京都の水が飲めますよと、そういうのを英語の表記をしているようなステッカーというのを付けていこうという風にも考えております。

また、あと、熱中症対策についても、6月の中旬ぐらいからミストも京都駅等で始めていきますので、そういった様々な取組を進める中で、市民の皆様に事業理解の促進であるとか水需要の拡大を図っていききたいという風に考えております。

あわせまして、水量の分析、これも一般家庭とか事業用の水需要の傾向であるとか、水道施設維持負担金制度の導入に伴う使用者の皆様様の地下水から水道水への移行状況、こういったものを分析して、水道料金収入の確保に向けて引き続き全力で取り組んでまいります。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

ありがとうございました。

今、6月からまたミスト、京都駅の。以前、委員会のときも風鈴をぶら下げてほしいということで、京焼、清水焼の。ただ、あれ、水で濡れると落ちてしまいますので、何かその工夫ができて、京都駅に着いたら並んでいて混雑しているけど、何か心地よいものが鳴っているな、これはどこの清水焼か京焼か、そしたら買うて帰ろうかと、そういう風にも消費喚起にもなりますので、また工夫していただきたいと思います。

収入面のことばかり申し上げましたが、やはり本体は営業収益を上げなければライフラインから様々なことへの波及もできません。能登半島でも職員さんが派遣されて活動されたという風にも報告を受けています。

引き続き、こういった営業収入をしっかりと市民の皆さん方の理解を得ながらアップしていき、そして、ライフライン、耐震性の配管とか、そういったものを計画よりも早くしていただくと同時に、万が一のときがあったら速やかな作業工程で、市民の皆さん方からこんなに早く水が止まったかとか、あるいは断水が収まったとか、そういう風に是非ともやっていただきたいという風に思っております。

職員研修も含めて、それから、今、すぐ辞める方が多いというような社会事情があります。上下水道局に勤めたら、いい環境やなど、やりがいがあるな、しっかりと市民のため、また、自分のためにも頑張ろうという、そういう意識を浸透させながら、本来の収入、収益を上げるということにお取り組みいただきたいことを最後に求めて終わります。ありがとうございます。

○委員長（平山たかお）

この件に関連してほかにございませんか。

なければ、次に、下水の未接続対策について、北山委員、どうぞ。

◆委員（北山ただお）

下水について質問したいと思っております。

公共下水道を主体にして、ずっとまちづくりの根幹と言われ、それにどう接続をしていくかということは前からずっと課題でありました。

そういう点で、現在いわゆる公共下水道区域になっていて未接続になっている所がどのような状況になっているのか、その辺りの概況説明をお願いいたします。

○委員長（平山たかお）

中西下水道部担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

現在の京都市の下水道整備の状況でございます。

現在、令和5年度12月末におきまして、下水道処理区域の中で合計3,536件、いまだに水洗化されていない家屋がございます。その内訳としましては、くみ取便所が1,483件、浄化槽は2,053件となっております。

くみ取便所につきましては、下水道法におきまして、くみ取便所が設けられている建築物の所有者は、供用開始後3年以内に水洗便所に改造しなければならないと定めておりますので、本市では、この法に基づきまして下水道手続の勧奨を随時行っていると、そういう状況でございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

そうしますと、今おっしゃった約3,500件ほどになりますが、接続の周知はそれなりにされていると思うわけですが、これ、空き家だとか色々ね。これまでもずっと説明がありましたね。実際にもう出ていくからいいとか取壊しを予定しているとかということがありますが。

いわゆる区域内で接続してもらわなくてはならない人というのがありますわね。それはどの程度なのかのちょっと数値を教えてください。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

接続の周知でございます。

令和5年度の12月末現在で対象数としては57万件ほどございます。そのうち、先ほどございましたくみ取便所の1,483件のうち、今、先生御指摘ございました空き家については、もう半分以上が占めるとい、そういう状況でございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

それで、そういう方に日々、日々と言うのか日常的に接触もされ、以前からそういう努力をして、公衆衛生の面からもいろんな点からこれは奨励をしてこられたわけですが、最近の動向はどうなんですか。ちょっとこの10年ぐらいでどういう風に進んでいるのか、大体今のその対象になっている方々の御意見などがどういう風になっているのか、その辺りはいかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

今の勧奨の状況でございます。

ただ今水洗化されていない家屋につきましては、先ほど申し上げたように、法によりまして、くみ取便所が設けられている所有者については3年以内に改造しなければならないということに基づきまして接続の勧奨を行っており、件数で言いますと、今現在分かっている件数ですけど、令和2年

度の未接続の家屋と比較して、令和5年12月末現在では、それから500件ほど未接続の家屋が減少していると、そういう状況でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

これ、奨励金制度がありまして、これ、ちょっと年々の経過はあると思いますが、現在で両方で幾らずつになっているのか、その点はどうか。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

奨励金の内容でございます。

現在、奨励金につきましては、くみ取便所の水洗化につきましては2万6,000円、浄化槽からの接続替えにつきましては1万2,500円ということになっております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

その接続をされる方に見てみたら一つの取っ掛かりと言いますか、一つ本当に奨励になると思うんですが。

これが今年度で終了するんですね、制度が。そういう点では、まだ件数は残されておりますので、以前からのこういう勧奨の制度をなくしてしまうということになりますと、僕はこれはかえってマイナスになるのではないかと、こういう風に思いますが、これはどういう根拠があつてのことでしょうか。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

奨励金の廃止の件でございます。

本市の行財政改革計画、令和3年から令和7年の計画におきまして、補助金の見直しについては全庁統一的に総点検を行いまして、その結果、今御指摘のありました奨励金については、下水道整備状況も勘案したうえで、3年間の経過措置期間を経て、今年度、令和6年度末で廃止することになったものでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

ですから、そういう、何て言いますかね、膨大なこれはもう金額だとか、いろんなことがあれば別ですけども、残された件数から見ましても、総額、今ぱっと見渡してもそう大きな額でもないですし、私は、確かに補助金の問題でこれは全庁的な取組をしてきたと。

我が党はそういったものについて、市民生活に関わるものについて安易にすべきではないという申入れなどもしているところでありますが、下水道などに接続を折角するということで来ている方に、2万6,000円と1万2,500円、こういったものについてもう来年度からは廃止ですよということになりますと、これはもう冷や水を浴びせるということになって、私は局として一般会計などに対する対応をもっと継続で話をすべきじゃないかと思いますが、そういう経過はどうなっているんでしょうか。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

奨励金廃止の経過でございます。

先ほど申し上げたとおり、本市の行財政改革計画に掲げる補助金の見直しで、全庁的な総点検のうえ廃止という風に決めております。

ただ、全ての助成制度を廃止するものではなく、高齢者向けの助成や貸付けの支援制度は継続して行いますので、そちらの方で推進してまいりたいと、そういう風に思っております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

ごめんなさいね。そうすると、今おっしゃった残すものと残されないものと、ちょっと一覧表にして資料で次に出していただだけませんか。

それともう一つ、ごめんなさい。それを出してくださいということと、それから、これは、やは

り補助金が出ないということは大変やっぱり負担ですわ、市民にしてみたら。今ただでさえ厳しいときですから。何件かということは別にして、やっぱり救っていくためには、少なくともそういうインセンティブは、私は制度をしっかりと残していくということが必要ではないか。

だから、当然そのような声を局としては上げてほしいと思いますし、少なくとも、今可能な方ね。何百件か水洗接続可能な方で止まっている方にはそういうことになりますから、もっと早くされてはどうですかとかいう、やっぱりそういう勧奨などについての加速も必要ではないか。

その中で、少なくとも例えば2年後にしますとか3年後にしますという方も当然おられると思いますから、そういった意思を示された方については、少なくともその補助については措置をするという風なことが必要ではないかと思いますが、この点ではどうでしょう。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

接続の周知と勧奨の件でございます。

先ほどから申し上げております奨励金につきましては、当局のホームページにおいても、本制度を令和6年度末で終了する旨お知らせするとともに、毎年全戸に回っております勧奨におきましても、お配りするリーフレットに記載し、丁寧に説明を申し上げます。そういうことで周知、勧奨しているという、そういう状況でございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

一般論で終わる問題ではなくて、もう今となれば個別の話でしょう、もう極端に言えば。Aさん、Bさん、全体として何百件かということで、何十万件も対応しているわけじゃないんだから、そういった人たちにやはりきちんと措置ができるような体制を採って残していくぐらいのことは、今の市民生活から見て、上下水道局、それぐらいしたって僕はいいんじゃないかと思いますが、残すべきだと私は訴えていきたいと思いますが。

どうですか。そういう検討はされる予定はなく、もうこのままで行くということでしょうか。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

奨励金の件でございます。

先ほど来申し上げますとおり、本市の行財政改革計画におきまして全庁的な総点検で見直したことで、奨励金を今年度で廃止するということを決めていますので、今のところ見直すことはありません。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

大変厳しい答弁でありまして、私は今の市民生活の実態から見て、また、下水の公衆衛生、いろんな点から見ても、こうした制度を残してやっぱり応援をすべきだと思います。

廃止をすべきではないということを申し上げ、同時に、今対象になった方についてのそういう制度の周知が、ホームページや何や言うても、それは一般的な話ですから、やっぱりさっき言いました具体的な事例の方々にきちんとそういう説明を届けていくということは、少なくともすべきじゃないかと思いますが、どうですか。

○委員長（平山たかお）

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

先ほども申し上げますとおり、勧奨につきましては、毎年全戸に回らせていただきまして、丁寧にその制度の説明をしているところでございます。

また、所得が少ない高齢者向けの特別助成制度とか貸付制度は継続しますので、経済的な理由で接続できない方々に対しては、これらの支援制度で対応してまいりたいと、そのように考えております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

そういう方向では私は納得できません。残すべきだということを求め、資料をちょっと出していただいて、次の委員会でもう一遍したいと思っております。

諮ってください。

○委員長（平山たかお）

それでは、先ほど北山委員から要求のございましたくだんの資料については、理事者、提出できますか。

中西担当部長。

◎下水道部担当部長（中西哲也）

先ほどの助成金のなくしたものの、なくさないものの表については、提出させていただきます。

○委員長（平山たかお）

それでは、提出できるとのことですので、委員会資料として提出を求めることに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長（平山たかお）

御異議ありませんので、委員会資料として提出を求めることといたします。

それでは、この件に関連してほかにございませんか。

なければ、次に、DXを活用したリスク管理について、吉田委員、どうぞ。

◆委員（吉田孝雄）

おはようございます。よろしくお願いいたします。

人口減少時代に水の使用量が年々減ってしまうということは、ある意味避けられない部分もあるかと思います。そういう意味では料金収入についても課題が出てくると。年々収入減の可能性が増大していくと。これに対しては、やはり使用していただくその量も維持し、できたら増やしていくとか、企業誘致等々も必要になってくるとか、色々あると思います。

同時に、高度経済成長時代のライフラインが老朽化していくという転換期とも言えるべき段階に入りまして、この上下水道管も工事の時期を迎えてきていると。これは毎年毎年ある程度の計画でされているとはいえ、それでももう何十年も掛かってしまうということで、追い付かないという心配もあるわけでございます。

そこで、老朽管や漏水のリスク管理にデジタルの力を使うという、デジタルトランスフォーメーションを利用する、そういう実績と言いますか、それが今出ているわけでございます。

と言いますのも、私は昨日まで2日間、自治体総合フェアというこれに、東京のビッグサイトで行われていたんですけれども、そちらの方に勉強しに行きまして、そこでデジタル田園都市構想が大変少しずつ進んでいるというそういうセミナーも学んだところでございまして、これは地域の課題をデジタルで解決することで便利で快適な社会を作ろうというコンセプトで、様々な角度で官民協力で進んでいるわけでございまして。

その中でユニークなのは、DIGI田甲子園というコンテストが2年目を迎えているということでございまして、昨日そのシンポジウムで教えていただいたんですけれども、240件の応募があつて7万票のネット投票がこのDIGI田甲子園で行われたというんですね。

そこで優勝したのが、内閣総理大臣賞は、地方公共団体部門は愛知県豊田市の上下水道局、民間部門は行政とタイアップした富士フイルムという所らしいんですけれども、リ災証明迅速化ソリューションということらしいんですね。発表されていたのは豊田市さんが発表されていました。

これは水道DXというテーマで、人工衛星とAIによる水道管の健康診断という、そういう内容でございました。劣化している水道管を早期にデジタルの力で発見すると。これを人工衛星で土壌とかそういう様々なデータを収集して、その蓄積しているデータを処理するAIを活用しましてその劣化予測をされるということなんですね。

見える化を促進して効率的な経費削減ができましたというような発表があつて、今まで大体5年掛けるような調査が半年ぐらいでできたということでありました。また、実際の修理が必要な水道管の発見が69件から269件という大幅増であったというような取組が豊田市さんで発表されていたんですね。何か国連で発表しはるらしいです。こういう資料も作っていて、英語の資料なんですけれども。

DXを活用した豊田市さんが発表されたこういう取組は、京都市のこの上下水道局においても研究をしておられるんでしょうか。いかがですか。

○委員長（平山たかお）

藤井水道部長。

◎水道部長（藤井啓祐）

豊田市におきます衛星などのDXを用いた漏水調査についてでございます。

まず、豊田市、令和2年に国内で初めて衛星を活用した漏水調査を実施したということで、当市においても、そういう手法とかについては、いろんなところで情報を集めて、検証とかさせてもらっているところでございます。

その衛星を使った方法なんですけども、例えば衛星でデータを採って、大体直径200メートルとか100メートルぐらいの範囲に漏水があるかどうか、そういったものを判定するものという風に聞いています。

それを当市の方で例えば採用するのに当てはめた場合に、例えば市街地とか管路が密集している

地域で半径200メートルと言いますとかなり管路が多い中で、そこで改めてまた漏水調査をしないと
いけないとか、そういったことがあったりとか、あと、豊田市さんの調査の結果によりますと、漏
水があると判定されて実際にある確率が3割程度という風に聞いておりまして、今のところそうい
う精度の課題があるのかなという風に思っております。

また、それ以外にも、例えば漏水がないと判定されたところでも実際に漏水がないかとか、そうい
ったところも、当市においても採用するのであれば、そういうところもちょっと検証しないとい
けないかなと思っております。

ただ、今後そういう熟練した技術者とかが減っていくとか、そういうことも想定される社会現象
の中で、やはり今京都市としてはしっかり体制を組んで漏水調査とかできているんですけども、将
来的なことも見据えて、例えばこの今課題の精度がしっかり上がっていくとか、そういうことも見
据えて、また当市でもどんな風に活用できるかとか、そういうことをこれから検討していく必要が
あるという風に考えております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

吉田委員。

◆委員（吉田孝雄）

非常に詳細な御答弁いただいて、ありがとうございます。

市民の命を守る安全な水を供給するために、リスク管理というのは極めて重要であると思いま
す。今でもこの漏水をしっかりと見極めるとか、そのための熟練したそういう職人技と言いますか、
職員さんの皆さんの技術が多くの方の市民の皆様を守っていただいています、それを次の世代に、ま
たその次の世代に継承される試みと言いますか、これはもう誇れるぐらい私もすごいなという風に
実感していますし、市民の皆さんも本当に先ほども出た誇りに思われるようなお取組だと思 unde
すけれども、時代の変化もありますし、このデジタルのいいところを使っていくことは非常に大事
だと思えます。

ただ、この豊田市さんのような面積の所と京都市ではどうなんだろうとかというのは、しっかり
と検証していく必要もあるかと思うんですけれども、ただ、折角人工衛星もある、AIもどんどん
進化してきている。これを上手に使う、それは京都市が単体で何か事業化というのとは違って、
また国のいろんな構想の中でそこに参画するとか、あるいは広域のいろんな取組の中での共同事業
としてするとか、色々やり方はあるんじゃないかと思うんですね。

そういう意味で、このリスク管理をいろんな試みをされる中で、京都市も貪欲に検討もしてい
だきたいですし、また、他に先駆けてやってみようとかあるのやったら、それをそれでまたほかの
地域とも共有していくいい意味で横の連帯、横串で地域が主役の、また、市民参画の主体型のお取
組を、デジタルが使われることですからスムーズに、また、多角的になっているということを昨日
大分学んだんです。

それを踏まえますと、京都市の先進的な取組を意欲的にしていただくことは大事だと思いますの
で、その点を今日訴えさせていただきました。是非御検討いただきたいと思います。その点の御決
意をお聞きして、終わりたいと思います。

○委員長（平山たかお）

吉川公営企業管理者。

◎公営企業管理者（吉川雅則）

新しい技術、日進月歩で進歩している部分、あろうかという風に思います。

衛星については、先ほど藤井部長が答弁申し上げたとおり、我々としてもこれからの状況をしっ
かり注視しながら、活用の可能性というのを探っていきたいという風に思っていますし、また、
様々なAIを活用した漏水箇所の事前予測とか、そういった分野でもいろんな研究がなされている
と。この辺りも情報収集に努めていきたいという風に思っています。

また、我々、事業をこれから継続していくに当たって、熟練した技術の伝承という部分と新しい
技術の開発、それにキャッチアップしていく、この二つの側面で技術力の向上にも取り組んでいる
ところであります。

例えば下水道の管路の中の管体調査でありましたらカメラを活用した調査、この部分では、京都
市の方も全国をリードするような取組もしているというようなこともございますし、水道の分野も
含めて、引き続き、国の様々な支援制度、それから、水道技術研究センターとか日本下水道新技術
機構とか、そういった研究機関とも十分連携を取りながら、引き続き追求していきたいという風に
思います。

○委員長（平山たかお）

それでは、この件に関連してほかにございますか。

なければ、以上で上下水道局を終わります。理事者、お疲れ様でした。

次の交通局につきましては、休憩せずに行いたいと思いますので、御了承願います。

それでは、理事者が参りますまで、しばらくお待ち願います。

○委員長（平山たかお）

それでは、交通局関係の「観光特急バス」の運行による効果の検証についての報告を聴取いたします。

理事者、報告願います。

児玉自動車部担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

それでは、お手元の資料に基づきまして、「観光特急バス」の運行による効果の検証について御説明申し上げます。

交通局では、市民生活と観光の調和に向けた市バスの混雑対策を重要課題の一つに掲げており、その一環として、令和6年6月実施の市バス新ダイヤにおいて、一般バスとは異なる運賃設定の下、東山エリアを中心とした観光地最寄りの停留所のみに停車する観光特急バス、E X 100号系統・E X 101号系統を新たに運行します。

この初となる観光特急バスの運行による効果について、お客様の御利用状況やお客様の満足度等を把握することにより検証を進めてまいりますので、御報告いたします。

まず、1、「観光特急バス」の概要でございます。

（1）経過でございます。

令和5年10月に国がまとめたオーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージにおきまして、対策の一つに、多数の観光客が利用して混雑が課題となっているバス路線に、観光スポットに直行するなど速達性の高いバスの導入を促進し、その運賃を届出制として機動的かつ自由に設定できるよう規制を緩和することが掲げられました。

これを受けまして、令和5年12月には道路運送法施行規則が改正され、こうした観光地に直行・急行する路線バスの運賃は、認可制ではなく、届出で設定可能とする制度が設けられました。

6月の新ダイヤで新設する観光特急バスは、この国の制度改正を全国で初めて活用し、運行するものでございます。

（2）運行系統でございます。

観光特急バスは、京都駅と特に観光需要の高いエリアを結ぶ二つのルートで運行します。

ア、E X 100号系統は、京都駅から五条坂、祇園、平安神宮を経て、銀閣寺方面へと参ります。土曜・休日に京都駅前からは24回運行いたします。

イのE X 101号系統は、京都駅から五条坂の間をノンストップで結び、土曜・休日に京都駅前からは16回運行します。

ページをおめくりいただき、2ページを御覧ください。

（3）運行ダイヤでございます。

観光特急バスは、年間を通じて土曜・休日に運行し、休日ダイヤを適用するお盆期間、年末年始も運行します。

ア、ゆきの京都駅前からの場面でございます。

午前の9時台から12時台の間は、京都駅から清水寺最寄りの五条坂まで、E X 100号系統・E X 101号系統のダイヤを交互に組むことで、7から8分間隔の高頻度で、銀閣寺前までは15分間隔で運行します。午後の時間帯は30分間隔で運行いたします。

イ、かえりの銀閣寺前、清水道からの場面でございます。

午前9時台から17時台まで、銀閣寺前からは15から30分間隔で運行、また、E X 100号系統は清水道始発便も運行しますので、清水道から京都駅に向けては15分間隔で運行します。

（4）運賃でございます。

一般系統とは異なる、大人500円、小人250円で、観光客の利用の多い地下鉄・バス1日券などのほか、現金、ICカードを利用可能としています。

市民利用と観光利用の住み分けを図ることを目的としていることから、市民利用の多い定期券や回数券、敬老乗車証、福祉乗車証は対象外としております。

なお、観光特急バスは、一般のバスと運賃や御利用いただける乗車券が異なることから、お客様の御乗車間違いを防ぐため、前乗り・運賃先払い方式で運行いたします。

次に、2、「観光特急バス」の効果検証についてでございます。

まず、（1）効果検証の趣旨でございます。

観光特急バスの運行について2点の検証を行い、その結果に基づき、必要に応じて、今後の運行の検討にいかしてまいります。

1点目は、アの「観光特急バス」の運行内容についての検証でございます。

御利用状況や速達性など、新たな取組である観光特急バスの運行内容について検証いたします。

2点目は、イの「観光特急バス」と並行する系統の混雑緩和についての検証でございます。

観光特急バスと並行する5号、206号系統などの混雑の緩和や、京都駅前のD2番乗り場の待ち時間等の短縮など、観光特急バスの運行目的である混雑対策としての有効性について検証いたします。

資料3ページを御覧ください。

(2) 効果検証のための調査でございます。

(1) で御説明しました2点の項目について検証を行うため、調査を実施して各種データを収集し、観光特急バスの運行の前後の状況等を比較いたします。

その調査項目でございます。

まず、ア、「観光特急バス」及び並行する系統の利用人数でございます。

観光特急バス及びこれと並行する系統の利用人数を計測・集計し、毎月の変化を見ていくとともに、過去のデータとの比較を行います。また、各系統の1便当たりの利用人数を算出し、その変化から車内の混雑状況についても把握に努めます。

次に、イ、「観光特急バス」及び並行する系統の走行時分でございます。

バスの走行データを基に、停留所間の実際の走行時分を調査し、速達性等の確認をまいります。

続いて、ウ、「観光特急バス」の利用状況の詳細でございます。

観光特急バスの旅客流動調査を実施し、個々のお客様がどこからどこまで乗車されたのかや運賃の支払手段、例えば、バス・地下鉄1日券なのか、現金、ＩＣカードなのかなど、御利用状況の詳細を確認いたします。

続いて、エ、京都駅前D2のりばのバス待ち時間・人数でございます。

観光特急バスと並行します東山方面行きの206号系統が停車し、観光利用と生活利用が重なって混雑する京都駅前のD2番乗り場のお客様のバスの待ち時間・人数を確認いたします。あわせて、大型手荷物の持込状況についても確認いたします。

続いて、オ、観光地～京都駅前間の停留所でのバスの待ち人数でございます。

京都駅方面へお帰りのお客様がバスに御乗車いただけない状況もあることから、観光特急バスと並行する系統が停車する、観光地から京都駅前に向かう方向の途中停留所、清水道及び東山七条停留所において、京都駅方面へのお客様の状況を確認いたします。

続いて、カ、お客様の満足度でございます。

観光特急バス及び並行する系統において、ウェブアンケートにより、バスの待ち時間や車内の混雑度、観光特急バスのリピート利用に対する意向などを把握します。

最後に、キ、市職員によるボランティア調査でございます。

カで御説明いたしましたウェブアンケートについて、各局区の職員にも協力を依頼し、全庁挙げた取組の機運醸成につなげてまいります。

また、参考1としまして、「観光特急バス」の効果検証に向けて実施する調査の一覧、続いて、参考2としまして、「観光特急バス」及び並行する系統の運行経路図を添付しておりますので、後ほど御参照願います。

今回御報告させていただきました効果検証については、関係局、関係機関とも連携を図りながら、結果を基に今後の検討にいかしてまいりたいと考えてございます。

なお、6月1日、土曜日、午前8時40分から、この観光特急バスの出発式を執り行います。何かと御多用中のところ誠に恐縮でございますが、何とぞ御出席賜りますよう、どうぞよろしくお願いをいたします。

観光特急バスの運行による効果の検証についての御報告は以上でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

○委員長（平山たかお）

それでは、ただ今の報告について何か質問はございませんか。

それでは、下村委員、どうぞ。

◆委員（下村あきら）

よろしく願います。

今御報告いただきましたので、ある程度は理解させていただいたんですけど、その中で確認の意味でちょっと何点かお聞きをしたいと思っています。

これについては経過で御説明いただきましたけども、6月の新ダイヤで申請する観光特急バスは、この国の制度改正を全国で初めて活用し、運行するということですので、やはり全国的にもマスコミ的にも、特に京都市民の方も我々のことを考えてくれているんだというようなこと、そして観光客も、我々京都は観光客も大事ですから、あらゆる意味で大変注目される観光特急バス制度がありますので、しっかりと運用していただきたい。そういった意味で、何点か質問をさせていただきますけども。

まず、この検証される費用と言いますか、予算と言いますか、その辺についてお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

児玉自動車部担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回の効果検証に係る部分でございます。

先ほど申しましたように、京都駅前の乗り場のお客様待ち状況の調査ですとか、あるいは旅客流

動調査等を行います。旅客流動調査の方ではおよそ500万円、乗り場の調査では300万円ということで、総額ではおよそ1,000万円程度、費用を見込んでいただいております。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

額ではおおむね1,000万円ということですけど、ウェブ調査とかマンパワーとかありますけど、おおむねの内訳は分かりますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今御質問、体制ということでございました。

体制につきましては、調査の事務局と申しますか、そういったものが今私ども交通局の体制の中にございまして、こういった調査の追加部分につきましては、調査会社の方にといいところがございます。

もう一度申し上げますと、旅客流動調査についてはおよそ500万円、京都駅前のD2番乗り場ですとかお帰りの場面のバス停乗り場調査、こういったものではおよそ300万円、そして、ウェブ調査の方では150万円等を見込んでおります。そのほか集計業務等を合わせまして、合計の金額がおよそ1,000万円と、そういった内容でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

予算のおおむねの額とその内訳的なものをお聞かせいただきましたけども。

土日祝日とかお盆とか年末年始に運行されるということですけども、検証される期間と言いますか、その辺はいかがですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

それぞれ調査項目によりまして、こういったデータを把握するのが効果的かというところがございます。

例えばなんですけど、お手元の資料、参考1の方に、それぞれ調査項目の実施時期等を丸印で記載をしております。例えばですけど、特急系統ですとか並行する系統のお客数、これについては月次調査ということで、観光特急バスの運行前の数値の、これは特に一般系統もですけど、把握も大切ですし、運行開始後は、一般系統に加え特急系統、そういったものも把握をしていこうというところがございます。

また、イ、観光特急バス及び並行する系統の走行時分、これも月次で把握をしていきたいと思っておりますし、ウの観光特急バスの御利用状況、これは実際バスが走り始めてからということでもありますので、バスが走り始めてから、例えば6月の運行開始後、あるいはその先もう少し観光特急バスの御利用が落ち着いてきた時期等々、機を捉えまして随時調査をしていきたいという風に考えているところでございます。

また、エ、オのバス停調査につきましても、観光特急バス運行前、運行後の比較というのが大切でございますので、そういった視点で調査日等を設定して、データを把握してまいりたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

ちょっと聞き漏らしたと思うんですけど、検証期間ですね。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

失礼をいたしました。

検証期間ということで申し上げますと、観光特急バスの運行開始前と言いますこの5月、正に今の時期が運行前でございます。運行がスタートしました6月以降、少なくとも今年度中、年度末に向けましては、月次のデータ把握も含めて取り組んでいきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。今年度中までは少なくともやりたいということです。

そうしますと、当然なんですけど、実施あるいは結果報告と言われますけど、その辺もお考えに

なっておられるのか。いわゆるいつ頃、いわゆる年度内ぐらいやられたら来年度ぐらいとか、その辺、いかがなんですかね。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

調査項目、種類也多岐にわたっておりますので、それぞれの内容については、取りまとめの方を進めまして、その内容をしっかり検証したうえで、改めてお知らせしてまいりたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

調査する側とされる側とありますよね。乗られる方は利用者側、される側ですけども。よくありますね、バスに乗ると何か紙を渡されて、降りるときに出してくださいとかありますけど。

要は外国の方も含めてどのような調査をされるのか、利用者はそれに対してどんな風なアクションをするのか、その辺、ちょっと理解できていないんですけど、御説明いただけますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

幾つかの調査の中で、今御紹介ありましたのが旅客流動調査のイメージかと思います。どのバス停からお客様が乗られて、どのバス停まで御乗車になっておられたかというのが旅客流動調査でございます。その調査におきましては、バスの方に調査員の方が入口、出口それぞれ1名ずつ乗り込みまして、御乗車のお客様に調査カードをお渡しする、お降りの際にその調査カードをお客様から回収するといった形で、お客様のお力も頂きながらというスタイルの調査になります。

もちろんお客様にはこういった趣旨の調査ということがしっかり伝わるようにはお知らせしてまいりたいと思いますし、調査当日にもそういった趣旨が伝わるように、しっかりと努めてまいりたいと思います。

また、そのほかのバス停でのお待ちの状況の調査ですとか、これは普段お客様が御利用になっているシーンを我々調査の方が目視で確認するというようなそんな手法でございますので、調査によって御協力をお願いするもの、あるいは私どもなりに頑張るもの、それぞれあるというところでございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

現金で前払いで、あと、駅に来たら降りるということなんですけども、利用できるの現金は全てなんですけども、それ以外には修学旅行のチケットとかありますけど、敬老乗車証、福祉乗車証、定期等については利用できないとありますけども、ここは大事なんですよね。

要は、折角市民のために便宜を図って、観光客の方に便宜を図っているのに、満足度を調査しているその過程において不満足なことがその都度起こるということはいけませんから、特に敬老乗車証の方、福祉乗車証の方、何で我々乗れへんとかいうことがありますから、その辺の周知徹底と、さらに、乗る際に対しても、乗ってからあきませんよと言われたらこれはつらいことですから、その辺のしっかりとした説明をしていただいて、そうかと、多くの方、利用される方の納得をしていただいて、そういうトラブルが起こらないようにすることが片方では調査以前に大事な課題かと思いますが、その点、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

正にスムーズな運行という部分での大切なところを御指摘いただいたかと思っております。

今回の観光特急バス、観光の方には是非このルートをたくさん使っていただいて、それでもってそのほかの普段御利用になる一般系統の方の少し混雑度合いは緩和したいと、そういう思いがございます。そういった中で、観光のお客様には是非このバスに乗っていただきたいというPRをしっかりと行っていきたいという風に思います。

一方では、御利用いただける乗車券の種類がほかの系統とは違いますので、御乗車前での案内というのも非常に大切な場面かと思えます。事前のお知らせ等も行いますが、観光特急バスの止まります停留所には案内スタッフなども可能な限り配置をいたしまして、御乗車前のお声掛け、お問合せの対応、そういった部分もしっかりと体制を採りながらスムーズなスタートを切りたい、スムーズな運行に努めてまいりたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

特に高齢の方は、説明してもなかなか理解されない方も多いかと思います。そしてまた、聴覚に障害をお持ちの方あるいは視力に障害のある方、また、いろんな障害をお持ちの方もおられます。そういったことで、やはりそういうお一人お一人の心をしっかりとキャッチしながら丁寧に説明して運用をしていただきたいと思いますけども。

もう1点だけ聞きたいのはウェブアンケートなんですけども、これは、私はこういうのは、ウェブというのはあんまり苦手なものですけども、これにはメリット、デメリットがあるということが書かれていることなので、それについては今日はお聞きしませんけども。

検証のための調査の中のキですか、市職員によるボランティア調査、各局・区の職員にも協力を依頼し、全庁を挙げて取組の機運醸成につなげる。こういった手法で依頼を求められるのか、あるいはどんな形で進めていかれるのか、その点、お聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

金田企画総務部営業推進担当部長。

◎企画総務部営業推進担当部長（金田ひろ野）

市職員によるボランティア調査についてのお尋ねでございますが、4月19日に、この4月に交通局の方で市バス混雑対策プロジェクトチームというのを立ち上げましたが、そのプロジェクトチーム名で全局・区に対しましてメールで一斉に依頼の送信をしたところでございます。それに先駆けまして、各局の庶務担当部長が集まります庶務担当部長会ですとか、その翌週には局区長会等でも、交通局からは是非アンケートに御協力くださいということで周知、お願いをいたしまして、広く呼び掛けたものでございます。

ボランティアですので強制はできませんけれども、是非乗って効果検証に協力するよというお申出を受けまして、こちらの方で、例えばこれはあくまでも並走する一般系統に御乗車いただいて、お乗りになれる際の待ち時間ですとか、あるいは混雑状況等をウェブアンケートでお答えいただくというようなものなんですけれども、そちらの方を、今月、観光特急バスが運行を開始する前の5月と、それから6月以降に1回ずつ御乗車をいただきまして、その前後の状況をお答えいただくということでお願いをしているものでございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

これからいざ全国で初めての、ましてや松井市長の一番の目玉で、多くの目玉の中の一つで、市民の方に訴えるだけの事業、政策でもありますから、交通局一丸となって、この事業の満足度を調査する以前に、皆さん方が満足した運行スタイルを的確にやっていただくと同時に、全庁職員挙げて、やっぱりこれは京都市にとって大事な事業だと。

そして、観光客が清水に行ったら、どこどこへ行ったら混雑している、バスも1時間、2時間待ったとか、いろんなことをお聞きします。京都駅前を見ても、多くの方が並んでおられますし、そういうお声はあちこちでよくお聴きしますので、そういうような全国初の制度、やる前からいろんなことを、心配事ばかり言ったらいかんのですけども、それは市民の皆さん方の代表の議員であるということで御理解いただいて、この制度がうまく運行して、他の都市へも波及するぐらいになったらいいんじゃないかなという風に思っていますので、しっかりと検証していただくと同時に、多くの皆さん方の満足度と、それから、不平不満の受皿にならないようにやっていただきたいことを強く要望して、終わりたいと思います。

終わります。

○委員長（平山たかお）

それでは、久保田委員、どうぞ。

◆委員（久保田正紀）

よろしくお願いします。

今、下村委員の方から様々る質問もございましたので、簡潔に少し確認だけさせていただきますと思いますが。

冒頭、先ほど言及もありましたが、やはりこの観光特急バス、この事業は経過にも記載をいただいているとおり、令和5年12月に道路運送法施行規則が改正され、この国の制度改正を全国で初めて活用するそういう観光特急バスになりますので、やはり私も全国的に注目される大きな事業だという風に考えておりますし、国において、やはり本市のこの取組がモデル都市、そしてモデル事業となってってもらいたいという風に私も考えているところであります。

今この京都、御承知のとおりではあります。やはり英国で例えば発表されている世界で最も魅力的な観光都市ランキングの2023年版においても日本でトップになっていたりと、また、世界の様々な調査においてもやはり国内トップであるこの観光都市である京都だからこそ、やはりこういう取組というのがモデル都市、そしてモデル事業になっていく、そして、この国を引っ張っていく、というような取組になっていかなければいけないという風に感じているところであります。

ですので、やはりそういう中において、様々調査であったりとか取組も、これから色々と運行していく中においても課題が見付かれば、それに対して対策を採りつつ、より一層広げていただきたいという風に感じますし、冒頭ここにも書いているとおり、その反面、市民生活、やはりそういう部分との調和という部分もしっかりと取っていかないといけないということも、その反面あるかという風にも感じています。

ですので、こういう混雑対策、そういう部分がやはり最重要課題の一つであるという風に私も同じ思いでありますし、だからこそ、そういう部分がしっかりとより一層いい形で調和に向けた取組になっていただきたいというのは、改めて申し上げておきたいという風に思います。

その中、少し確認も含めてなんですけども、先ほど効果検証のための調査の部分などについても色々とお説明もありました。その中において、実際にバスの待ち時間であったりとか、あと、運行状況においてのどれだけ早く進めていけるのか、そういうところは運行しながら検証していただかないといけない部分もあるかと思うんですが、この調査の一覧を少し確認させていただいたところで、調査の実施において、運行前と運行後、そういうところを比較しながら実際にその検証していくという御説明もありました。

その中で、例えば観光特急バス及び並行する系統の利用人数であったりとか、あと、走行時分、あと、D2乗り場のバス待ち時間・人数、そういうところの観光特急バスの運行前の調査においては、実際に検証であったりとかこの調査というのはもう既に済んでいるのか、そういう部分の運行前の調査についての状況、それについて少し伺いしてよろしいでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

幾つかの項目の中で運行開始前との比較を伴うものというところかと思います。

例えば観光特急バス及び並行する系統のお客様数に関しましては、私ども市バス車両には、前扉の所に御利用のお客様の数をカウントする計数器がございます。そういった設備を活用しながら各系統の御利用状況を把握できる仕組みもございますので、そういったものも活用しながら、運行前、運行後、それぞれ比較をしてみたいという風に思っております。

また、同時に、バスの運行実績につきましても1便ごとに把握をしておりますので、そういった中での比較が可能かという風に思っているところでございます。

また、駅前のDの2番乗り場の状況でございます。この5月も連休等もございました。私も乗り場の方に出まして案内等に立たせていただきましたけども、それに加えてお待ち状況ですね。目視にはなりますが、大切な時期ということで、その時期もカウント等の調査は一定行っているところでございます。

そういったタイミング、時機を捉えながら、運行前、運行後と比較できるそういったものをしっかりと集めてみたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

久保田委員。

◆委員（久保田正紀）

ありがとうございます。

また、3ページの効果検証のための調査についてのイのところでも、速達性などを確認していくということもあるんですが。

これ、例えばですけれども、実際に観光特急バスが開始する前においても、テスト便みたいな形で普通にバスを走らせて、実際に同じような走行の仕方ですらその部分を確認することというのもできるのではないかなという風に思っているんですが、そういうようなテスト走行においての速達性の確認などはされているんでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

運行ダイヤ、バス停間の所用時分にも関わるかという風に思います。

各駅停車の系統以外で今回止まるバス停が少ないということでございますので、従前、そういった特急ではございませんが、少し止まる箇所を絞ったような形の運行等もかつて行っているところでございますので、そういった中で、今回運行ダイヤの方も特急経路として設定をしたというところでございます。

テスト走行などはしておりませんが、そういった我々持っておりますノウハウの中で運行時分を設定しているところでございます。

○委員長（平山たかお）

久保田委員。

◆委員（久保田正紀）

ありがとうございます。分かりました。

実際にこの調査を実施して、この運行前、運行後の部分の比較におきまして、実際に運行前、要

は比較対象になるそのデータというのは、この6月の1日以前のものを対象にしていくんだらうという風に今読み取らせていただいているところでありますので、この観光特急バスの運行前における比較対象となる、要は基になるデータにつきまして資料として提出をいただきたいと思いますので、後ほどお諮りをいただきたいと思いますという風に思います。

続きまして、後もう1点、こうやって観光特急のバスを実際に運行していく中において、交通局といたしましてどういう形の世界観、例えばこれだけの時間を短縮したいであったりとか、そういう目標になる、一旦のマイルストーンとなるようなゴール設定みたいなものというのは何か設けられているのか、そういう部分についての御見解を伺いたいたんですが、いかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回観光特急バスにつきましては、運行ダイヤということで区間ごとの運行計画を組んでございます。そういった中で、まずは各駅停車に比べまして止まる箇所が少ないというところでの一定より早く目的地までお送りできる、そういったダイヤ設定ということでしておりますので、具体目標と申しますか、まずはこういったダイヤでお示しさせていただいて、その運行を安定的に行っていくと、そういう風な思いでございますので、特に目標設定とかそういったものよりは、今お示ししていますダイヤ、こちらをしっかりとこなしていきたいと、そういう風に思っております。

○委員長（平山たかお）

久保田委員。

◆委員（久保田正紀）

ありがとうございます。

もちろん何か目標を定めて、その目標に1分でも遅れればそれが駄目だとか、そういう意味で今目標という言葉を使わせていただいたわけではありません。

その中で、やはり一定何か物差しの指標になるようなそういうものがあることによって、それとの比較の中で、じゃ、もう少しこういう風に改善した方がいいのかなであったりとか、そういう改善であったりとか、より良く、これを、当たり前ではありますが、冒頭に申し上げましたとおり、市民生活と観光の調和に向けたこの混雑対策、それをより一層、よりいいもの、そしてより充実するものにしていく中において、そういう指標となるものが一定必要であるかなという風に私自身は感じているところでもありますし、そういう中で、より一層そういう混雑対策がこの本市においていい対策になっていく形であればという風に願っているところであります。

そういうところも含めまして、もちろん私自身も応援する立場の中において、よりいい形になるようにより一層取り組んでいただきたいと思いますので、その点、最後申し上げまして、終わらせていただきたいと思います。

以上です。

○委員長（平山たかお）

それでは、先ほど久保田委員から要求のありました運行前における何かデータですか、その資料については、理事者、提出できますか。

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

効果検証、並行する系統ということでございまして、こういった切り口で比較するかというところ、その辺り、もう少し見定めていきたいと思っておりますので、運行ごとのデータというのはもう少し、こういったお示し方をするかを含めてちょっと検討させていただきたいということで、今のお申出については少し今のタイミングではお待ちいただけたらという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

久保田委員、そういうことですので。

じゃ、御相談ください、また。

それでは、続いて、北山委員、どうぞ。

◆委員（北山ただお）

前回も報告がありまして、今回の御説明は運行に関わる検証をするというような内容でありますので、事業をするうえにして検証するのは当然のことだと私も考えておりますが。

この観光特急バスを運行するに当たって、ちょっと基礎的なことで、通常のバスを利用するという前回の説明ですから、これ、観光特急に関わるバスはそもそも何台でやられるのか、それと、バス停の整備などがどういう風にされていくのか、もう一遍ちょっとその辺りの状況、今の準備状況ですね、要するに。それから、運転手さんがそれに関わるのはやっぱりその専用的にいくのか、何人ぐらいで体制がなっているのか、ちょっとその辺りはいかがですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回の観光特急バスにつきましては、車両は、平日等は通常一般系統で使うということでござい

ます。私どもの持っております車両、輸送力の中でということで工面をいたしますので、そういった中で、土曜・休日ダイヤにはその車両を観光特急に充当すると、そういったところでございます。

この観光特急の方ですけども、土曜・休日ダイヤの運行ということになりますので、こちらの方、車両数で申し上げますと、およそ6両体制で運行するような、そのようなことで考えてございます。

また、バス停の方でございますが、既存のバス停の方を活用しながら、一部のバス停について、例えば五条坂、京都駅向きのバスについては、五条通西向きということで、観光特急バス専用のバス停ということで設けさせていただきます。そういった所で、一般系統と同じ箇所に止まると、あるいは、今申し上げましたように五条坂の西向き、観光特急バス専用で止まります所、また、京都駅間についても、特急バスはDの1番乗り場ということで、乗り場の方を分けて御案内いたします。

なお、運行に対する乗務員の方でございますが、こちらの方、それぞれ勤務数の方で申し上げますと、土曜・休日ダイヤのみとはなりますが、二つ合わせまして、合計6仕様体制で運行することと考えております。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

今の分かりやすい乗り場ですとか、五条坂、銀閣寺などのところでの示し方などが、いわゆる観光客が中心ということですから、より分かりやすい状況にしていけないとなかなか大変だと思いますので、その点での努力がされているかとは思いますが。

それから、乗務員の方の確保、増員をされて、増員というのは採用もされて増員をされている中で、今の土日の体制というのは臨時便もまた色々観光地にありますでしょうし、そういった点での労働環境の状況などにおいても十分な検討がされ、十分な体制が採られるように、これは強く求めています。

それから、そのルートが発表されまして、今度チラシもこういう風に出ている。色々な車内にも掲示をすると市民しんぶんでのあれがございましたが、そういったことに対しての例えば市民の皆さんとか、さらには、いわゆる観光関係の業界の方とか土産物屋さんとか、いろんな所からの反応があります。我々にもちょっと質問やら声が来ておりますけれども。

そういった人々などへの周知とか説明とか、業界への連絡だとか、そういう風なことについてはスムーズにいったいあるのでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

ありがとうございます。

運行に際しましての事前のお知らせ、PR、大切な場面でございます。

今回、私どもの方でもリーフレット等々、ウェブ等、あるいはポスター等の御案内はもちろんなんですが、それ以外に、やはり観光関係ですね。観光協会を通じての御案内ですとか、あるいは旅行関係の雑誌社などからも取材などのお申出も頂いておりますので、そういった所には積極的に情報提供をして、是非旅行前からこういったルートをしっかりと知っていただき、京都に着かれたらこういった観光特急バス、あるいは地下鉄・バス1日券をうまく使っていただきながら、地下鉄とバスの組合せを御利用、そういったものをしっかりとPRしていきたいということで、本当にあの手この手で今対応と申しますか、売込みをしている、そういうところでございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

あの手この手で売り込んでいるということですが。

その料金の問題で、500円、子供が250円ということでありました。かなりそこは、皆さん倍以上になって大丈夫かというのが前回も議論になりましたが、発表されて、結構その料金に関しての御意見があります。そういう設定の在り方がどうかということもありますし、今そういう風な生活状況、つまり厳しい生活状況の中で、観光客の人だってそんな裕福な方ばかりが来るんじゃないんじゃないかとか、そういう声もありますけれども。

改めて、この間、発表されて1か月、2か月ぐらいになりますか。料金に関する市民的な声などは来ておりませんか。そういったことに対する反応などについてはどのように受け止めておられるのか。料金のそういう見通しについての皆さんのちょっと今の内容、検討状況、それから、それに対する対応ということについて御説明をお願いします。

○委員長（平山たかお）

上田企画総務部計画推進担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

観光特急バスの運賃でございますけれども、500円ということでオープンになりましてから、市民の方からメール等で御意見等も頂戴してございます。そういった中では、やはり観光客に関してはもっと取るべきじゃないかといった御意見がやはり多いでございます。

そういった中で、我々として、まずはその500円というのが目的ではなくて、地下鉄・バス1日券、修学旅行1dayチケットなどの券をお持ちの方をいかに誘導するか、これが我々肝と思ってございますので、そういった中で、できるだけ地下鉄・バス1日券をお持ちの方を観光特急バスに誘導しまして、市民が御利用になる既設の系統の混雑の緩和につなげてまいりたいというところでございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

しかし、調査、検証の中での僕は重要な柱だと思いますわね。1年ぐらい見て、皆さんがそれをどういう風に評価されるかというのが乗降客の推移に表れると思いますので、そういう点での調査の結果を見ながらもっと議論をしていきたいなと思っておりますが。

ちょっと私の所に来た相談の一つの質問ですけれども、例えば敬老乗車証とか福祉乗車証で乗りたい。つい乗ってしまう。先ほどおっしゃった色々入口の所で注意をしたりとか啓発を十分しますということはありますけれども、混雑の中で乗ったりしますわな。そういった方が降りるときに、これは500円払えと言われるのか。福祉乗車証など、また、敬老乗車証で乗ってしまったというような対応などはどういう風になりますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回の観光特急バスにつきましては、乗車の際は前の扉から御乗車いただきまして、運賃の方は御乗車の際、先払いという形でお願いをいたします。その関係で、御乗車の際に御利用いただける乗車券等が併せて御案内できますので、今頂きましたような御心配の部分については支障ないのかなという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

柔軟な対応が必要ではないかという風にも思っておりますし、そういった人たちに対する対応などもしっかり周知をしていただければという風に思っております。

先ほどテスト運行、試乗はしていないというようなことでありますが、私はやっぱり混雑対策から、今の東大路のああいいう状況から見ましたら誰でもやっぱり心配しますわね。私らも走っていてなかなか厳しい状況にあります。もうそろそろ、今でも、連休中に僕も走ってみて、これでやったら走れるのかいなど、こう思うときもありましたが。

やっぱりテスト運行などをされて、それから、やはり並行して市バスが走っているわけですから、そういったものに対する市民、利用者の方の感覚からしても、何か、ああ、行ってしもたと、こういう感じが出ないようにしていくことも必要じゃないかと思っておりますが。

そういう混雑的な対策についての今想定をしてということで、以前の準急とか色々ありましたけれども、そういうものの中だけで大丈夫なんですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

運行ダイヤ等の設定についての部分とも関連するかと思いますが、各駅停車の系統、これはもう今現在も毎日走ってございます。平日も土曜日も休日ということにしておりまして、そういった運行状況は把握、つぶさにしてございます。

一方では、途中のバス停で止まらない運行パターンということで、これ、過去も含めまして幾つか状況ございました。そういった中で、各駅停車の便の運行状況、そして、過去のそういった運行ダイヤ設定とを重ねまして、今回の観光特急バスのダイヤ設定、運転上も無理のないそういった安定的な運行を図りたい、そういった趣旨で設定をしているものでございます。

また、運行開始後いろんな場面があるかと思えます。そういったところについては、今後状況を見ながらという風にも思っているところでございます。

○委員長（平山たかお）

それでは、西山副委員長、どうぞ。

◆副委員長（西山信昌）

それでは、よろしくお願ひしたいと思います。

私の方からも何点かお伺いをさせていただきたいという風に思っております。

2月の市長選挙の松井市長の公約におきまして、これを実施したいということで第一次編成予算

から盛り込まれた事業でございまして、非常に私どもも期待をしているところでございます。

まず初めに、先ほどから様々、調査の検証の方法等についても御答弁があったところでありますけれども、タイミングと言いますか、割合と言いますか、例えば週に何回であるとか、例えば1日の中でどの時間帯であるとか、その辺の細かなことはどのようにお考えでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

データの把握のタイミングですけれども、今回、観光特急バスが土曜・休日ダイヤで運行、土日祝ということですので、まず、そういった土日祝での運行ということに着目したいと思ってございます。

そういった部分で、また、あわせまして、運行いたします時間帯が、観光特急バス、日中の時間帯中心でございまして。おおむね朝6時台から17時台、18時台にかかるかどうかと、そういったタイミングですので、その時間帯においてどのような変化があったかということを見てまいりたいと思ってございます。

例えば、おおむねその把握なんですけれども、運行実績等については代表的な土日いずれかの例えば月1日程度、そういったものに着目をして、継続的に毎月見ていきたいと、そのような思いで考えているところでございます。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

今回いろんな調査方法もあるのかなと思うわけですが、日常の業務の中でも、運転士の皆様から様々きくと聴き取りであるとか報告を受けられてということもあろうかと思えます。やはり日常運転されている中で様々な気付きとかがあろうかと思えますので、その辺り、今回の効果検証とは違う観点かもしれませんが、運転士の皆さんからの聴き取りや報告などについてはいかがお考えでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

やはり日々の運行、乗務員の方が担当しということで、やはり運行スタート後、当然、どのような状況があったのか、スムーズにいったところ、もう少しすればよりもっとスムーズになるだろうとか、そういったいろんなことがあるかと思えますので、そういった部分は、例えば運行終了の際に運行会社の方に報告ということもございまして、あるいは、私ども定期的にそういった職場代表のメンバーも含めたそういった会議体等でやり取りをするところもございまして、そういった中で、日々の運行でどういったことがあったのか、現場の所長などからも状況を聴きながら、私どもなりにもしっかりと把握をして、フィードバックできる部分は適切なタイミングで手当をしていきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

是非その点につきましてもお願いをしたいと思えます。

それから、次に、お客様の満足度の力のところでウェブアンケートということであるわけですが、これの周知についてはどのようにお考えでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

より多くの方にお答えいただきたいという風な思いでございまして。

まず、ウェブアンケートを書きいただくために、スマートフォンなどの操作で回答をお寄せいただきますので、そういったところのページに入るQRコード、こちらの方を今バスの車内等にも掲出してございます。また、あわせまして、京都駅前あるいは五条坂等の主要バス停にもそういったものを掲示いたしまして、是非アンケートをお願いできればということで、今お声掛けをしているところでございます。

そういったところは、これからも引き続きしっかりとお伝えできるように頑張っていきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

QRコード等を掲示されるということでございます。やはりいろんな分野で今QRコード等を用

いながらアクセスしていただくようになっているわけですが、当然ながらやはりかなり目立つような形で、大きな、これ、何だろうというような形でしていただくことによりまして、より多くの方の目に触れるのかなと思いますので、それにつきましても様々御検討いただけたらなという風に思っております。

次に、エのところで京都駅前D2乗り場のバス待ち時間・人数の最後のところで、大型手荷物の持込状況についても確認しますということでございます。

いろんな方とお話ししていると、最近どうも大型の手荷物を持たれた方も随分減っているんじゃないかというようなお声も聴くわけでございますけども、当然この効果検証の中で様々詳細な状況が分かるとは思うんですけども、今現在の交通局の認識としてはどのような感じでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今お話もございましたように、大型手荷物をお持ちのお客様ですね。私も5月の連休中、駅前のDの2番乗り場、お客様の案内に立たせていただいております状況を見ておりました。去年とかと比べますと減ったかなという、そういう感覚を正直持っております。

それは、やはり事前に手ぶら観光の部分の情報を取られてそういった動きをされておられるのか、あるいは手荷物預かりを使われているのか、そういった部分は色々可能性はあるかと思いますが、バス停で見るところで申し上げますと、去年よりは少なくなっているかなというのが正直な思いでございます。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

この間様々対策していただいている効果が出ているのかなという風にも想像しておりますけども、効果検証も踏まえながら、より次の対策になるようなこともお考えいただければと思います。

次、少し運行そのものの質問になるわけですが、先ほど来から運賃につきまして、敬老乗車証、福祉乗車証については利用の対象外ということでございましたが、障害者割引についてはいかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

障害者割引につきましては、普通の運賃の半額という形での割引というのは適用させていただくところでございます。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

市民の方の場合、障害者手帳をお持ちの方は福祉乗車証のシールを貼られているということで、その障害者割引なのか福祉乗車証の割引なのかということが十分に認識されている場合もあれば、ともすればそうじゃないということで、福祉乗車証は使えませんよ、でも、障害者割引は使えるわけですが、結局自分は半額にならないんだなという風に思われるということもあろうかと思えます。

しかしながら、障害者割引として利用されるのであれば市民の方も半額になるということがあると思いますし、この辺についても周知なども必要ではないかと思いますが、その辺についてはいかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

そういった部分につきましても、いろんな所で媒体を通じて周知の方を図ってまいりたいという風に考えてございます。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

最後の観点になりますけども、やはり今回非常に期待のある事業でもございますし、観光客の皆さんにとってもやはり特別なバスに乗るというプレミア感と言いますか、本当に乗って良かったなという満足度、それを高める観点でありますとか、さらには目立つとか、いろんなところがあると思うんですけども。

ヘッドマークを付けられるということはありますけども、ほかにこのバスならではの取組と申しますか、しつらえと申しますか、その辺りについてはいかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

観光での御利用が多いというルートでもございますので、例えば京都駅を出発しまして途中バス停までの間、沿線の観光案内的なものを加えまして、あるいは、車内でも日本語、英語を加えて多言語での案内ですとか、そういったものを音声あるいは車内に表示しておりますモニター画面等々でこういった観光ルートとしての御案内をしっかりとまいりたいという風に思っております。

そういった工夫をしながら、是非観光の方にはこのルートということでお勧めしたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

様々な対策も検討していただいているようでございます。見た目からいきますと、ラッピング等をしていただいて、何か特別なバスだなという風な状況が分ければ、観光客の方も更に喜んでいただいて、本当にこのプレミア感があるバスに乗れたということで、更に京都観光への思いも深めていただけるんじゃないかと思いますが。

今のところ、そういう予算もないと思いますけども、そういったしつらえの見た目の部分でありますとか、また、乗られた方が何か更にお得感があったなとか、何かいいことがあったなというような状況を何か作ることはないか等につきましても、こういった効果検証を踏まえながら様々検討していただきたいと思いますが、この辺についてはいかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回の効果検証の部分、定量的な数値を取ったりというところと、お客様が書いている声という部分では定性的な部分、両方あるかと思います。あるいは、この効果検証でのお声以外の場面でも、恐らくいろんなお声を頂くんだろうなという風に思っておりますので、そういったところ、いろんなチャンネルを通じて頂いたお声を今後観光特急バスの運行の方にもいかしてまいりたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

西山副委員長。

◆副委員長（西山信昌）

ありがとうございます。

いずれにしても、非常に期待の高まる事業でございますので、是非いい効果検証もしていただきまして、より良い仕組みとなるように取り組んでいただくことをお願いいたしまして、私の質問を終わります。

○委員長（平山たかお）

それでは、片桐委員、どうぞ。

◆委員（片桐直哉）

では、続いてお聞きをしていきたいと思うんですけれども。

まず、いわゆる効果検証のための調査のデータの集め方と言うか、どういう風に比較をしていくかということなんですけれども。

これ、アからキまで書かれているのは、これ、まず、始まる前と始まった後ということで調査をしていくんだということを御答弁があったと思うんですけれども、これその比較をするのは、いわゆる5月の土日と6月の土日のみで調査をして、それぞれアからキまで比較をしていくような形になるのか、また、物によっては、例えば平日も含めて比較をしながらデータを集めていくのか、時間帯とかも、実際運行している時間帯だけやるのか、運行開始より早い時間、いわゆる急行バスが終わった後の時間帯も含めて調査をしていくのか。

少し詳細な部分ですけども、どういうデータを集めて何と何を比較していくことに主眼を置いてやられるのか教えていただけますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

アからキまでたくさん項目がございます。

まず、アとイでございます。観光特急バス及び並行する系統のお客様数ですとか走行時分ですね。これについては、運行前、いわゆる並行する系統に相当するんですけども、これについては5

月の標準的な土曜・日曜のデータ、いずれかを把握いたしまして、それぞれの運行状況あるいは系統の御利用人数の方を把握してまいりたい、運行開始後6月以降についても、例えば6月、7月、8月ですとか月次的なそういった視点での把握も大事かと思っておりますので、継続的にそういった月単位で見ていきたいという風に思っております。

一方で、駅前の待ち状況とかは、これは正直申し上げますと調査員の目視による調査ということでございますので、そうなかなか多くの日数は把握できないという風にも思っております、運行開始前で申しますとこのゴールデンウィーク、運行開始直前あるいは運行開始後、適切なタイミングで把握をしていきたいという風なところで考えております。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

ということは、例えば5月で言うと、何日から何日までずっとやりますとか、土日で言うこの日、この日、この日、6月でこの日、この日、例えばずっと一定この待ち状況というのが例えば6月だったら運行開始後から何日の何時から何時までずっと調査しますみたいな形で、ずっと1日をまとめて調査をしはるということではなくて、基本的にはポイントポイントで調査をして状況を把握する。1日とかその1週間通じて状況を見るみたいな調査ではないということですね。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

調査ですが、時間、幅、日数ですね。当然掛ければ掛けるほどデータを得られるんですが、なかなかその分費用も要する部分がございますので、本当に必要なデータというところを優先的に把握したいと思っております。

それで申し上げますと、例えば京都駅前のDの2番乗り場のシーンを思い浮かべますと、やはり午前中、駅から観光地に向かって出発される時間帯ということですので、駅前の調査は午前中の時間帯になりましょうし、一方で、観光地から京都駅へのお客様、これは午後の時間帯に駅に向かわれるということですので、そういったバス停では午後の時間帯に把握すると、そんなイメージで考えてございます。

観光特急バス運行は土曜・休日ですので、土曜・休日か日曜日、天候にもよりますので、その辺りは適切な日、考えていきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

ということは、基本、土日の午前中の、それは30分なのか1時間か分からへんけど、一定決まった時間で、一応そこを定点という形で見る調査であって、例えば土日やったら土日、土曜も日曜も6月の土日、両日共に朝から夕方までずっと混雑状況を定点的に観察するという調査ではないということ。分かりました。

その効果検証ってどこまでのデータを必要とするかということだとは思いますが、実際その市バスの混雑状況、今ちょっと元々が本当に混雑をしている、列が長くなっている状況というのが、特定の時間にしか発生をしてないということが把握をされている中でそういう対応をされるということなのか、そこら辺も含めて、どの時間帯に非常に列が長くなって何台も待たなあかん状況が発生しているかということ、恐らく色々情報は入ってきているから、恐らくここだろうということとは一定調査のポイントは絞れるということなんだろうと思うんですけれども。

そういう中で言うと、今考えていらっしゃるの、恐らく混雑をしているということが以前の情報等である程度比較対象として見えているのがこの時間帯のここでやりますということになる。実際その辺はどの辺りの時間帯。午前中と言ってもおおむね何時台とかというのは、その辺、どういう時間帯だという風に把握をされているのでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今御紹介ございました京都駅前の場面で申し上げますと、やはり駅に着かれた方、あるいは近くのホテル等から観光地に向かって出発される方の御利用と申しますと、やはり朝の9時台辺りから徐々に増えてくると、そんな状況でもございます。

実際、今回、観光特急バスも朝は9時台から運行ということで、そういったところにしっかりと輸送力、焦点を当てて入れていこうということでございますので、そういった時間帯からおおむね午前中辺りで出発される方は京都駅を離れますので、午前中プラスもう少し時間が加えられるかどうか、そのようなイメージで考えてございます。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

分かりました。

あと、その調査をする比較の対象の取り方だと思うんですけれども、先ほどのやり取りの中で、一応5月と、それから開始後6月から年度内、ちょっと具体的な、明確にはなかったですが、年度内という御答弁だったと思うんですけれども。

実際少し秋になると状況は違うと思うんですけど、例年の傾向で市バスのお客様状況のやつ、ちょっと今質疑を聞きながら、ちょっとコロナ禍の部分を少し除外しつつ、毎月の市バスの乗客の状況というデータを見てみると、基本的には4月が多くて、5、6、7月と徐々に、通年の傾向で言うと春から夏にかけて徐々に乗客が減少していくような傾向があると思うんですけれども。

その中で言うと、例えば5月、6月を比較して観光系統が動きを出して列が短くなっているというその辺り、要は来年の5月と比較をするのやったらそこは一定比較、どこまで効果ってあると思うんですけど、要はそもそもお客さん自身が減っていく時期に、5月、多かった時期とそこを比較したときに、混雑状況、これでましになったという話を、統計的にそこは取り方が正しいのかどうかという点についてはどのように考えていらっしゃると思いますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

データをどう比べるのか、そういう視点かと思います。

まず、私も、こういったDの2番乗り場のお客さんの状況を、乗り場の案内の者は感覚的に申し上げるわけですね、このくらいお待ちであったとか。そういったところがありますので、今回私も、調査員の方を立てましてしっかり定量把握をしようということでございます。

そういったところでまず定量的なデータ、今年度分についてしっかり把握をしたうえで、今後どうするかということなんなんですけども、一定基礎となるものが得られますので、そのデータは活用しながら、今後どのような比較をしていくのかについては考えてまいりたいという風に思います。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

やはり年度というところで言うと3月末までになるんですけれども、やっぱり一定その1年、要は開始してから丁度1年のサイクルぐらいまではしっかりデータを見ないと、やっぱり本当の意味で、来年の5月、運行開始してから今年の5月の調査を比較してどうやったかということぐらいまで、もちろんその社会情勢の変化みたいなものがまたないとは言い切れないけれども、一定ちゃんと長いサイクルで調査を定期的にやっていかないと、同じ月の同じような状況のところで比較をしていくというところ、やはり修学旅行生とかがピークで来る時期とかも5月と6月では大分やっぱり5月の方がかなり多いというような状況とかも違いはあると思うので。

そういった辺りも含めて、少し、年度内で終わるということじゃなく、もうちょっとちゃんと継続的にデータを取るというところが必要なんじゃないかという風に思うんですが、その辺り、いかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今お話ありましたように、お客様の数と申しますと、やはり季節変動もございますが、京都に来られる観光の方全体の総数によっても変動する、いろんな要素が絡み合って変動するという風に思っております。

そういった部分で、バスは今年度、令和6年度の観光特急バスの運行に際してどうだという基礎データを把握しながら、それと、おおむね傾向をまず見ていきたいという風に思っておりますので、来年度以降についてはどのような手法で比較するのがいいのかという分については、まずは調査を始めて、得られるデータを基に、今後これから考えていきたいという風に思います。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

是非そこは適切なデータの取り方と比較、やはりその観光客が多い時期、少ない時期、どうしても京都は季節的にもあると思いますので、そこはしっかり見ていただいて、本当に市民がなかなか乗りにくいと言われる時期ってやはりある、当然そこも季節変動はあると思うので、そこにどれだけ効果が発揮できるかということをしっかりデータを取っていただきたいなと思っております。

あと、この観光特急バスに並行する系統という部分が、基本的にそこで並行する系統として選ばれているのは、ここに記載があるのは206と5ということ、それから、106、105も含めてかもしれんけど、ちょっと特に開始前のところと言うと、206、5ということだけになるのか。

と言うのは、お客さんの流動自体が京都駅から清水寺に行きます、京都駅から銀閣寺に行きますという流動もあれば、途中やはり1か所行ってから次の所に移動をされる。この間、修学旅行生を

御案内して一緒に回らせてもらおうと、やっぱり清水寺に行って、次、銀閣寺に行きたいとか、次、金閣寺に行きますとか、幾つか順番に観光地を回っていかはるみたいな流動も当然あると思うんですけども。

その中で言うと、いわゆる東山のラインだったら206だけじゃなく207とか、祇園から清水までだけ利用される流動とか、そういうのも当然あると思うんですけども、基本的には調査の対象とされるのは今回は5と206だけということ、それとも、等と書いてあるのでほかにもあるということなんでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

市バスの系統、多数ございまして、この観光特急と重なる度合いが様々な状況でございます。その中で一番重なり度合いが大きいという部分では、京都駅から東山方面、各駅に止まります206系統ですね。こちらと、もう一つ、今回観光特急バスが銀閣寺の方まで参りますので、そちらの方で申しますと、京都駅からですと5系統のバスが一番重なることが多いということです、この二つに着目をしたいと思っています。

6月の新ダイヤでは、これに加えて105、106と、そういった系統もスタートしますので、そういったところと併せて比較してまいりたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

ということは、基本的には調査としては、その途中の流動がどうかというよりは、基本的には京都駅とその目的地、銀閣寺や清水寺、祇園等々を移動されるその流動の部分がどういう形で観光特急バスにシフトしていったかということが調査の主眼、途中乗らはって降りはってということよりは、やはり対京都駅というところを主眼に調査をされるということではないのでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

京都駅発着というのも大切な場面でございますが、一方で、観光特急バスと近いルートを走る各駅停車の便、途中バス停で御乗車、途中バス停でお降りの方ももちろん多数おられますので、そういった方が例えば車内の混み具合がどう変わったと感じられたとか、そういった部分ももちろん把握したいと思っておりますので、そういった部分では、京都駅発着だけではなくて、206系統でしたら東山方面の区間全般ですし、5系統でしたら京都駅から銀閣寺方面の区間ということで、区間で捉えたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

分かりました。

しっかりデータを取るということ、非常に大事なことだと思いますし、今回はこの観光特急バスに関連する系統ですけども、全部が全部じゃないけど、ここに書かれている例えば力とかキの調査というようなものについてはQRコードを貼って色々アンケート調査をしていくということは、必ずしもこの系統以外でも、もちろんコストの問題があるんだと思いますが、もう少し幅広く実際の状況はどうだということでデータを取っていくということは、例えば西大路通の系統であったり堀川通の系統であったらどうかということも、当然市民の皆さんからいろんな声を頂いている部分で言うと、必ずしも東大路の系統だけではありませんので。

そういう点で言うと、ちょっと今回の調査、特にこの力、キについてはどのぐらい有効なサンプルが集まったかということもいかながら、余りコストを掛けないようにしながらも、ほかの路線についてもこういう定量的なデータが取れるような方式がないかということは継続して考えてほしいなと思っていますので、その点をお願いして、終わります。

○委員長（平山たかお）

それでは、ほかにごいませんか。

それでは、関連質問は午後からしたいと思います。

では、午後1時まで暫時休憩いたしたいと思います。

【午前11時55分 休憩】

【午後1時 再開】

○委員長（平山たかお）

それでは、委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

棕田委員、どうぞ。

◆委員（棕田隆知）

5人の方が質問に立たれましたけれども、ちょっと触れておられない部分があったので、質問させていただきます。

まず、この割引についてのお話がありました。ハンディキャップのある方の割引ね。こんなにももうちょっと広く言っとかないと、福祉乗車証は使えないけども、でも、割引はありますよということがちょっと混乱しています。ですから、その辺もしっかりと周知していただきたいです。

そこでやはり大事なものは、そういう旅行者、入洛客であっても、車椅子を利用されている方。先払いでしょう。先払いと言うたら運賃箱のあるところから乗るわけですけど、車椅子は後ろやわな、プレートが出てきてばたんと。そういうときの扱いをどうするかということです。

やはりD1乗り場でリミテッドエクスプレスを走らすわけで乗り口にするんですけども、僕、やはり四条でやりましたね、混んでいるときに。外の運賃箱、ああいうのも設置したら、言うならばスムーズに乗れるし、運転士さん、一々降りてきていつも車椅子対応されているんでしょう。中やったら椅子をぱんと上げて固定しますね。そういうことも含めて運転士さんに乗っててもらうたらええと思うねん、京都駅とかの乗り場は。その係員が付いていろんな対応していく。

今2点ね。外の運賃箱とそういう方の乗込みの対応ですね。どのように考えたはりますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

2点ございました。

まず、車椅子御利用のお客様の方でございます。

今ありましたように、乗車口はやはり中扉、降車も中扉であります。今回観光特急バス、前扉乗車、前払いですね。そういった場合は、やはり運転士が中扉の方に迎えに行かせていただいて、その際、乗車券など拝見をさせていただき、確認をさせていただいて御乗車いただく。お降りの際も中扉、そういった運用になるかと思います。

京都駅前なんですけども、確かにたくさんの方、御乗車の場面ですので、今御提案ありましたように、地上の案内メンバーも駅前の方にしっかりおりますので、地上のメンバーと運転士、しっかり連携をさせていただいて、スムーズに御案内できるように頑張っていきたい。

あわせて、多客時には運賃箱ですね。そういったものも活用しながら、よりスムーズに乗車・発車できるような体制を考えていきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

あとですけども、アンケートの話もございました。この市職員のボランティア調査をお願いされるということですけどね。まず、委員会で委員にも乗ってもらってウェブでアンケートに答えてよと言わんとあかんと思うんです。どうですか。

○委員長（平山たかお）

金田担当部長。

◎企画総務部営業推進担当部長（金田ひろ野）

委員の先生方にもお願いするべきかという風に思っております。5月1日にこういうアンケートをやりますという報道発表させていただきましたけれども、その辺のお知らせが十分でなかったという点につきましては、誠に申し訳なく思っております。

今回なぜあえてその職員に依頼をしたかということについてでございますが、やはり今の市バスの混雑をはじめとする観光課題の解決というのは京都市全体として取り組んでいかなければならないという中で、やはり市民生活と観光の調和を図っていくために、職員ができることがどんなことがあるかということの中で、同時に今回の観光特急バスを運行するに当たりまして、その前後の効果検証をしっかりとやるべしということがございまして、どういう形で効果検証をしていくかという中で、全庁の職員にも協力を要請して各局・区の観光課題解決への機運を高めていこうというところを強く思いましたので、今回ウェブアンケートを一般の方にもお願いするのと併せて、職員にも協力を要請しようということにしたところでございます。

当然のことながら、先生方におかれましても、今バスの車内等でアンケートをお願いするようにQRコードを表示してございますので、また御乗車いただきました際は是非とも御協力をいただければありがたく存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

試しに乗ってもらわなあかんわな。どんな状況かというのを。ですから、そういうこと、金を払ってもうてね、ちゃんと。乗ってもらうということです。

そのお金のことに関してでございますけども、やはりこの肝は、地下鉄・バスの1日券、それと、やはり修学旅行1dayチケット、これはほんまにお得ですよ、結局は。だから、そういう

ことももう少し、特に修学旅行につきましては必ずエージェントが関わっています。そのエージェントに対してアプローチをしっかりとしておいてください。されると思うんですけどね。強く言うておかないとあかんと思います。

結局、収入としてはやはり倍額ということでございますから、単発でいくと増えるわけですけども、大なり小なり経費が掛かりますね、この運行するに当たって。その財源としては、国のお金も入っているかと思いますが、その辺りはどうですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回の取組でございますが、やはり観光課題に向けて非常に大事な役割を果たす、そういう運行になるかと思っております。

国の方で申し上げますと、観光庁の方でこういった観光課題に向けての支援と申しますか、そういった動きも今いただくところ、まずそういうところですので、そういった制度も活用しながら、この観光特急バスをより多くの方に御利用いただけるような方に活用できればという風に、今、正に考えているところでございます。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

この市民生活との調和における、言うたら課題解決ですね。これについては、やはり私はもう宿泊税、しっかり目に見える形で充てる方がいいと思います。

と言うのは、国のお金にしたって京都市のお金にしたって市民の税金ですよ、ほとんどが。ですから、それ以外の入洛客が払う割合が多い宿泊税、それをこういう課題解決に充てていますよと。いろんなことをやってきましたね、各局でも。この部分についても、今後、宿泊税をどれくらい充てるかということをややはり言っていかなきゃいけないと思いますが、今のところの考え方だけお答えください。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今お話ございました。確かにこういった部分で、宿泊税と申しますか、京都に来られた方、そういった方が御負担いただくものが、例えば交通機関でありましたり、あるいはそのほか観光にまつわるもろもろの施設整備、そういったものに活用されていることが、非常に市民の皆さんにとっても受止めというのもあるかと思しますので、もちろん私も観光向けのこういった取組も進めてまいります。そういった中でも今御提案ありました制度の方の活用については、るる関係先とも相談してまいりたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

効果検証をもって秋のシーズンをどう乗り切っていくかやね、結局は。今、土日祝日ですけども、試しやからやっぱりここから始めなあかんと思いますが、例えば系統を変えたり運行ルートを変えたり、また、延長したりする場合、土日祝日から始めて、ある程度良かったねということで全日運行になってきているものがあります。

ですから、今後この効果検証をずっとしていかなあかんねんけども、やっぱり1年間の流れというのは違いますからね、京都は。そういう中でも、やはり秋に向かってこのアンケート等の調査をしっかりと取りまとめたうえで秋にいかしてもらって、もし効果があったら平日も運行するというようなことも考えられると思うんですけど。

このアンケートの集約スパン、アンケートとか効果検証のスパンはどうなっていますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

集計のスパンでございますが、例えば観光特急バスの運行状況ですとか御利用者数ですとか、あるいは並行する系統の御利用状況、これ、運行開始後も月次単位と申しますか、そういった部分でしっかり経過を追っていきたいという風に思っております。

そういった中で、6月のスタートで、今お話しいただきましたように、秋の観光シーズン、やっぱり11月が最繁忙期を迎えますので、それまでの間一定期間ありますので、もしその間傾向等見えるようでしたら、秋の対策の何かヒントになるような部分も得られると思いますので、その辺り、運行開始後つぶさに状況を把握しながら、いかしていく部分は速やかにという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

それでは、吉田委員、どうぞ。

◆委員（吉田孝雄）

よろしくお願いいたします。

6月から新ダイヤで、観光特急バスのスタートに当たりましてその効果を検証されるということでありまして、どれだけいい効果があったのか、また、新たな課題がどれが出たのかとかということも重要な観点だと思ひまして、様々午前中からの質疑をお聞きして、真摯に受け止められている、また、事前の準備もかなり重ねておられるということもうかがえました。

私の方からも1点だけお聞きしたいんですが、それはもしかしたらほかの人も既に言及したかも分かりませんけれども。

私の1点だけ確認と言うか、お聞きしたいのは、このルート、東大路ルートの方で土日に大変混雑があるので、こういう形で特別なバスを運行されるということなんですけれどもね。この観光特急バスの運行によって、安さを求める観光客と言うか、利用者さんが違う道を選ばはることも有り得る、考えられるのではないかと。つまり、二条城の方の道であるとか金閣寺の方の道を行かはるようなことを選択されることもあると。それも狙いの一つなのかも知れませんが、ただ、観光特急バスを使ったことによって他のルートがどういう風な影響が出たのかという点ですね。

この点もやはり検証の重要なポイントになるんじゃないかなと思いますので、その点の準備と言いますかね。それに向けての様々な事前の検証であるとか、始まって以降のときも、もし万が一私が今想像しているように人が流れてあちらの場所の方が無茶苦茶混雑になってしまったということが起こった場合に、そのときに周囲から批判されたりする可能性があるかも知れませんが、そうなる前に今の段階からやっぱりしっかりその課題に関しての原因であるとか、そのように解決するには、どんな乗り場のことが必要だったら乗り場はこういう風に移行するべきであるのかとか、様々出てくると思いますので、これ、別系統に流れてしまうようなケースへの検証も事前に準備しておかはる必要があるかと思ひますけれども、いかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

6月の新ダイヤから御案内のとおり観光特急バスがスタートいたしますが、そのほかの系統でも、今回増便ですとか、お客様の御利用が増える所は増便をさせていただくことを考えております。

京都駅から例えば今ありました金閣寺で申しますと、私ども、例えば地下鉄で一旦北大路までお進みいただいて、北大路から金閣寺をつなぐルート、今回増便等の手立ても今考えてございます。

そういった各エリア、課題に対応する様々な施策を打っておりますので、観光特急バスの御利用状況の把握ももちろんですが、それ以外の系統についてもしっかりと把握をさせていただいて、利用動向を見ていきたいという風に思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○委員長（平山たかお）

吉田委員。

◆委員（吉田孝雄）

昨年の本委員会における質疑等々でも、このテーマのときに、平日にも要るんじゃないかとかいう話が出ていました。また、別系統の混雑の緩和の一つの可能性と言うか、方向性として、地下鉄への誘導と言いますか、地下鉄利用を促進していくような誘導というのが話も出ていたようにも思っております。

私はそれ、非常に重要な観点なので、この6月以降に観光特急バスも出来ました、だから混雑も緩和されるし、観光客も喜ばはりますよ、観光地も、といういろんなメリットとかが色々出の中でデメリットも、デメリットと言うか、様々な後ろ向きの事例がクローズアップされるかも知れません。

そのときに、トータルな動きが全部出て進めてみました。ただ単にこの一つだけでなく、地下鉄への誘導へのまた新たな取組が、ずっと昨年まで積み重ねてきたノウハウや、それこそ検証を踏まえた地下鉄誘導策ですね、これもやっておりますと、また、新たにこういう考え方も追加して進めていこうとしていますというような新規策を誘導の部分でも考えていかれることも大事なかなと思うんですけどもね。その点、何か今の段階ではお考えなんでしょうか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回、6月の新ダイヤでこの観光特急バスもございまして、一方では、地下鉄とバスの組合せルートということで、地下鉄の北大路駅接続で金閣寺方面、あるいは地下鉄の今出川駅接続で銀閣寺方面など、様々なルートを御提案しようという風に思っております。当然その中で地下鉄から接続を受ける系統、増便などの手立てもしております。

それを含めまして、御利用動向については一定変化があるのかなという風にも見ておりますので、各系統ごと、本当に御利用状況をつぶさに見ながら必要な手立てを引き続き考えていきたい、そのように考えております。

○委員長（平山たかお）

吉田委員。

◆委員（吉田孝雄）

私自身は京都生まれ京都市で育ちで京都で働いている人間なんですけども、仮にもし京都以外の人間だとして、歴史の好きな中年の男というこの立場で、京都の魅力とかにそそられて行ってみたいなのと思ったときにどういう行動するのかなという風に色々シミュレーションしますとですね。

歴史が好きであると。今、源氏物語とかいろんなコンテンツが様々京都の魅力を表現してくれていて、歴史に関心を持っている方は、今年も来年も、ちょっと京都、こういうところに行ってみいたいとか、余り混んでへんけれどもものすごく魅力的なのに行ってみいたいとか、様々楽しみながらプランニングされると。

私がもし自分で京都駅から観光地に行こうと思ったら、バスを10何分待つ喜びという。行列を待ってラーメンを食べる人は仰山いはるぐらいですから、行列をしっかりと耐えて観光地に行くという達成感を求める人は行列を選択する方もいるけれども、自分はちょっとあんまり行列は困るなど、かなわんと思う方は、地下鉄を使って近場まで行って、そこからバスに乗る方がいいなという選択も一つですね。

それは、例えば烏丸線の丸太町で降りて京都御苑を散策しまして、今出川通まで出て地下鉄でまた違うところへ行ってもいいと。あるいは、今出川通のバスに乗って西に行くのやったら金閣寺、東に行くのやったら銀閣寺と、丁度セントラルのど真ん中の京都御苑を散策するコースがあり、その中でこういうフェアがあったり展示会がこの時期からあるとか、掘出し物のコーナーが見付かったとか、そういう情報を色々仕入れてプランニングしはるときに、地下鉄を使ってその移動した場所からそんなに混んでいないバスを利用できるんじゃないかなという発信と言うんですか、そういうもう一つ情報を集めるのもそんなに得意ではないし、それを駆使して応用するのもそんなに慣れていない方でも、そういう方であったとしても、その人たちにもフィットするような情報発信をしていただいたら、情報をうまく具合に組み合わせて地下鉄とバスの組合せ、マッチングで行列を避けたい方にサービスが提供できるんじゃないかなと思いますので、その点ももうしっかりやっていただきたいなという風に思いますし。

ちょっと最初に触れた平日に関しては、運転士の方の確保と言いますか、なかなか大変なので、平日全部にというのはもう本当に難しいと思うんですよ。ただ、朝のラッシュ時は必要と違うかなと思っております。

と言いますのは、外国人の方、特にプランニングしはって朝に起きて周遊と言うか、散策された後に、早いうちの時間の交通機関を利用するようなケースがまあ多いんじゃないかなと思うんですね。私も朝早い時間に電車に乗ったりするときに、外国人の方がこんな早い時間からももう町なかを歩いているのやとか、移動に向けて出発しているのやなというびっくりすることがまああるんですね。

だから、日本人の観光客の方は土日とか連休が多いと思いますけれども、外国人の方は長期の休暇を取って日本に来られて、その中で京都に来られるわけですから、あんまり土日は関係なく、平日を有効利用しようとする方が多いと。折角来てるのやったら早い時間からという外国人の方が、通勤時間のときにバスに乗られて通勤する市民とバッティングして、その時間が非常に困るということがあられるわけでございます。

したがって、先ほど申し上げたバスと地下鉄の誘導の工夫の件と、それから、平日は通勤時間に1回やってみてもいいんじゃないかとかいうような考え方に関しまして、現時点での御検討状況、また、今後の課題への考え方をお聞きたいと思います。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

6月の新ダイヤのスタートに際しましては、車両数を9両増車して輸送力を高めてというところでございます。

内容といたしましては、まず、平日ダイヤ、通勤通学の御利用が多い、正にそのとおりでございますので、そういった通勤通学の御利用の多い系統を今回増発ダイヤということで考えております。

例えば市内中心部の循環系統、代表例で申しますと、205系統でしたら平日1日20回を超える便を増発しようということで、まず輸送力を高めようということ、また、岩倉から岡崎を通りまして京都駅へ行きます5系統ですとか、あるいは四条通を通ります3系統ですとか、そういったところもしっかりと増発して、まず今回平日はそういった面に対応したいという風に思っております。

観光特急バスは輸送力が平日に比べて若干余裕のある土・休でスタートということでございますが、いずれにしても、365日、平日、土曜、休日、いろんな場面がございます。各系統の動向を見ながら今後の運行計画の方には役立てていきたいと思っておりますので、その辺りは平日も含めてしっかりと注視してまいります。

○委員長（平山たかお）

吉田委員。

◆委員（吉田孝雄）

最後ですけれども、この寄せられた声を分析していくことが大事ですし、また、職員の方もボランティア調査に協力されるということです。その混雑状況や、どこまで改善されたのか、あるいは新たな問題が出てきたのか、この点をしっかりと収集して分析する必要がありますので、ウェビアンケートというのは大事だと思います。

それからあと、ボランティアで協力して来られている職員の皆さんからの報告も大事だと思いますので、アンケートに関しましても、選択式が多いと思いますけれども、最後のところに記述式も入れて、記述式にももう自由に書き込んでいただけるようにしていくというのもええかなと。

今はものすごくAIとかが発達しまして処理もかなり進むんじゃないかと思いますが、それから、協力していただいている市職員の方々からの上がってくる声も、色々とういうことが大事なんじゃないでしょうかというのをやっぱり3行、4行と書かざるような思いを持って協力して来られている方が多いので、そういう方のためにも工夫していただく必要があると。

寄せられた声を多角的に集めて、それを重視して次につなげていく。できたらそれも公表して、こんな風な声も上がりましたよというようなことを一般の皆さんにも公表して、それこそここに書いてある機運づくりですね。そういうこととかにもつながると思うんですけども、その点、御提案をさせていただいて終わりたいと思います。

○委員長（平山たかお）

それでは、ほかにございませなかね。

では、なければ、以上で報告聴取を終わります。

次の一般質問につきましては、休憩せずに行いたいと思いますので、御了承願います。

それでは、一般質問を行います。

昨日までに、棕田委員から、市バスの運行について、山田委員から、洛西エリアの運賃とダイヤについて、下村委員から、ゴールデンウィークにおける市バス・地下鉄の混雑緩和対策の取組状況等について、それぞれ一般質問のお申出がありました。

そこで、お申出いただいた項目を踏まえ、先ほど申し上げた順に、それぞれ通告のあった質問と関連質問を行うことといたします。

それでは、一般質問を行います。

まず、市バスの運行について、棕田委員、どうぞ。

◆委員（棕田隆知）

6月1日から新ダイヤです。それに合わせて、今も議論がありました観光特急バス、この件も新しく運行されるということです。

言うならば、系統番号の変更もありましたね。私鉄系のバスと重複するから分かりやすくすると。17番がなくなるんですよ。7番になるんですね。そういうのとか、やはり変わっていく部分もずっとあります。

元々私が1年生の一番最初に交通水道消防委員会にならせていただいたときには、その当時、市バス、760両でした。それが段々増えていって、また減って、また今回プラスということになっています。

この間にもいろんな議論の中で、市バスのヘッドライト、ハロゲンの時代でした。それをやはりHIDとかLEDに変えていくことが、運行管理上も特に、乗務員の負担軽減ですね。暗いヘッドライトよりも明るいヘッドライトの方が肩が凝らないとかいうことで、また、安全面で事故が少なくなるということも提案されていて、そのお金も結構2億円以上掛かったんです、車両に装備するには。でも、それで結局みんな良くなりましたね。

プラス、方向字幕。今この系統が変更になるとき、やはり方向字幕もそうなんですけど、元々1976年に初めて大型の幕が採用されていますね。1989年に前後とも大型になりました。それ以降いろんな形で、言うならば、単色のLEDのやつ、まだ少し残っています、も入ってきたんですけども、それも次はフルカラーLED、これも四、五年掛かりますね、全部やっていくのに。費用も掛かったんで、これ、国からの補助がかなり入りました。だからできたことで。そういう更新もぼちぼちやってくるわけですけども。

そのフルカラーになったときになくなったものがあるんです。最終1本前には、可動式の幕のときは緑の表示になりましたね。最終バスは赤バスと言うて赤になりました。それについても何とかできへんかなということを委員会等々で私も申し上げてきたこととありますが、今回更新もあることとございますので、6月1日のダイヤ変更について、その最終バス等々の表示を何とかできないかなという風に思っているんですけども、今のところはどうなんだろうかな。

○委員長（平山たかお）

児玉自動車部担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今、バスの行き先表示の歴史の方もお教えいただきました。1976年、丁度市電から市バスに代替

をする時期に入った車両でそういった大型表示を入れた、そのようなお話であったかという風に伺っておりました。

バスの行き先表示なんですけど、従前いわゆるフィルム式の行き先表示のものもございましたが、徐々にオレンジ1色の文字で表示をする単色のLED表示、そして、平成30年度からはフルカラーのLEDということで、そういった行き先表示器を導入しております。その更新の方が、丁度この令和5年度末と申しますか、令和6年3月をもって完了と、そういう節目でもございます。

このLED表示、表示内容、比較的容易に作成できますとか、そういったメリットを持っております。今ありましたように、最終バスの表示につきましては、委員からの御提案もございました。また、お客様からお声も頂くと、そんな場面もございましたので、今回バスの行き先表示器がそのLED式に統一されるという機会を捉えまして、この6月に実施いたします新ダイヤ、これに合わせまして、フルカラーLED式の車両になりますが、最終バス、最終便を示す表示、これを実施しようということと今考えているところでございます。実施をすることで準備を進めているところでございます。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

プラスチック製のくるくる回る方向字幕のときはバックライト的にやってはったと思うんですけど、具体的にはどのように表示をされることをお考えですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

最終便の表示の仕掛けと申しますか、仕組みでございます。

いわゆるフィルム式の場合ですと、ございましたようにその方向幕のフィルムの後ろから赤い電球でありましたり、そういったものを照らしてその色を表現していたわけですが、LEDになりますと、さすがにそういった方式は採れませんので、今回考えておりますのは、バスの行き先表示、LEDの所、丁度外周と申しますか、そちらを赤い枠で囲った形で、前、後ろ、そして横、3面そういった形で最終便の表示ができないかという風に考えているところでございます。

なお、その中で、オレンジ色1色のものにつきましては、ちょっとそういったソフト開発ですとか配線ですとか準備等ございまして、それがございますので、今回はフルカラーLED式の車両でそういった表現を導入することで考えてございます。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

単色の車両は40両強まだ残っているということで、これも随時更新のときにはフルカラーに当然なと思いますので、これについてはごめんなさいねということ。

最初に申しましたとおり、最終1本前の緑についてはどのように考えてはりますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

行き先表示、今、最終便の赤の件を御案内いたしました。

今御質問ございました緑、1本前の方なんですけども、そういう2種類の表示ということになりますと、それに必要な例えば機械の配線の部分ですとか、あるいはソフト作成など、費用面での増高というのがございますので、今回は、お客様から特に頂いております最終便がということで、赤枠の方の表示ということで、赤枠のみで取組を進めていきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

棕田委員。

◆委員（棕田隆知）

一つ提案なんですけど、前にも一度、何年か前に言っているんですけども、台湾、台北の市内のバス、フルカラーLEDがものすごく早くから進んでいます。特に後ろの方向幕のところにっては、ブレーキを踏まはったらSTOPとつくんですよ。そういうシステムを持っているんですよ。だから、今回も業者に発注しているわけですから、そういうところもしっかり勉強してきなさいと。台湾へ行って見てこいと。言うならば、ウインカーの代わりに注意とか、止まるときね。そんなんも出るんですよ。

だから、特に欧米、特にアメリカのスクールバスは、必ず前、後ろに方向幕みたいなものがあるんですけども、その横に赤と黄色、STOPと点滅、それがついているときは道路交通法上、アメリカの。追越しもあかんというルールまであるんですよ、それがついているときは。ですから、そういう外国のこともしっかり見といてくださいねという風に提案しておいてください。

終わります。

○委員長（平山たかお）

では、この件に関連して他にございませんか。

なければ、次に、洛西エリアの運賃とダイヤについて、山田委員、どうぞ。

◆委員（山田こうじ）

よろしくお願いします。

4月24日の委員会において、洛西への運賃、先行事業者、民間バスとの追従、運賃の協定について、これ、北山委員がたどしました。

そのとき、先行事業者が運賃決定して、それに同調することとなると。運賃は協議して決めるものではないと。先行事業者の決定に追従するものだという風に答弁されたと思うんですけど、その点、間違いないか。

○委員長（平山たかお）

上田企画総務部計画推進担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

先行事業者の運賃に合わせるようにということで、原則という形での通達というのが出てございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

5月15日に国交省の担当者のレクチャーを受けました。先行事業者の運賃決定に追従しなければならないのかと、こうお聞きしたところ、運賃改定は事業者の判断だと。追従しないとの判断に対して国から指導を行うものではないと。こういう答弁でしたが、この点についてはいかがですか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

基本的に先行事業者を守るために、先行事業者の運賃に合わせるという形での通達というのが原則という形で出てございます。

そういった中で、我々としましても、基本的に先行事業者が主たる事業者でございますエリアにつきましては、先行事業者の運賃に、現在も合わせているという状況でございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

これ、バスの運賃変更命令に関する法令、これを見ますと、平成14年2月の規制緩和に伴い、バス運賃は実施運賃の認可制から上限運賃の認可制に変更されていますと。先行事業者や利用者の混乱回避の観点で同調を認められているにもかかわらず、後発事業者が運賃を据え置いた場合、国土交通大臣が運賃を変更すべきことを命ずることができるとされています。あくまでもできる規定で、先行事業者に追従しなければならないものではないと。これ、国交省でも確認をしているところです。

これ、この一般乗合旅客自動車運送事業の実施運賃、協議運賃及び軽微運賃の届出並びに変更命令に関する処理要領の中ではどういう風に示されているかと言いますと、後発事業者が運賃を据え置いた場合、国土交通大臣は運賃変更を命ずることができると。これ、もう言いましたね。運賃値上げについて、変更命令に関する要領では、著しく高額又は低額である場合、利用者に過度な負担を強いる運賃又は料金であると認められる場合と。著しい差がある場合にのみそういうことになる。

今回10円から30円で、参考とされているのが20パーセントとか50パーセントの違いがあればということやけど、これ、今回1割あるかないかの差でありますから、この命令されるような運賃の格差ではないという風に認識しているんですが、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

基本、変更命令の基準につきましては、今、委員おっしゃっている部分はございますけど、それ以外にも、他の一般乗合事業者に与える影響という部分も勘案してというところも入ってございます。

今回の場合につきましては、我々が運賃を据え置くということになりますと、京阪京都バス様のお客様が市バスに流れて、京阪京都交通様の運営が更に厳しくなるということで、最悪の場合、事業撤退ということも考えられるということから、我々は同調したうえで、京阪京都交通さんと共に、桂・洛西地域を含めまして、京都市内全体のバスネットワークを維持していくという決定をしたものでございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

だから、協議する必要があるんですよ。ところが、これ、運賃値上げについては協議をしていないと、こう答弁されました。

昨年の夏に京阪京都交通が京都市に対し運賃値上げの意向を伝えていたという報道があります。市長は2月の市長選挙の公約で、国との連携で運賃値上げを回避すると。3月市会でも同趣旨の答弁をしていました。その時点で既に京阪京都交通からこの意向が示されていたわけですね。

だから、協議をして運賃値上げを回避する、京阪京都交通の経営も守ると、こういう協議は可能やったにもかかわらず協議をしていないというのは、これ、大きな問題ではないのかなと思います。が、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

まず、大前提といたしまして、独占禁止法によりまして、バスの事業者同士が直接運賃の調整を行い、運賃を決定することは禁じられてございます。ですので、我々は、先ほど申し上げましたとおり、今回の京阪京都交通の運賃改定に関しまして、事業者間での相談や協議等は一切行っていないというものでございます。

また、先ほど御紹介ございました意向を伝えたということでございますけれども、コロナによりまして利用者数の減少や燃料費の高騰、担い手不足に対応するため、同社が運行する全エリアで値上げを検討している旨、意向が示されたただけであり、詳細な内容につきましては、以前も申し上げましたとおり、本年3月の認可時に情報提供を受けたものでございます。

重ねての御説明になりますが、運賃の決定に関する事業者間の協議は独占禁止法で禁じられてございます。そういったことから、京阪京都交通から運賃改定の意向が示されたことに対しまして、交通局から中止を求めるなど、そういったアクションを起こすことはできないという風に認識してございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

いや、国交省でも独禁法と言われましたよ。追従するというのは正に独禁法に触れると。独占的にその地域を、言うたら、特例の運賃で運行するというのを、言うたら、お互いに追従してやるということは、自身が独禁法に触れる可能性があるから追従しなければならないということにはならないと、こういう風にもおっしゃっていたので、その点は指摘しておきます。

同一路線で運賃格差が生じることは十分有り得る話です。関西では大手私鉄やＪＲが同一路線を運行しているケースが多々あります。運賃形態は様々ありまして、まず、民間鉄道とバスの路線が並行して運行しているケースもあります。競合路線では、駅やとか停留所の場所の工夫や周辺施設のアクセスの工夫など、様々なサービスにより差別化がされて運行されていると。だから、運賃の違いがあってもいいんだということが前提なんですよ。

右京区では阪急京都線や京福嵐山線、北野線、それぞれ並行して運行するバス路線もあります。運賃は同一ではありません。例えば西院から河原町まで阪急は170円です。市バスは230円と。京福電鉄は全線均一で250円と、こうなっています。

こういう運賃格差というのはあって当然なんですよ。しかるべきなんですよ。その点についてはいかがですか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

今おっしゃったのは鉄道の部分かと思えます。

鉄道につきまして、鉄道が敷かれている施設におきまして、それぞれその鉄道の施設を維持管理していく、それに見合いますように収入を得るということで、それに見合った運賃設定をされているということで、鉄道事業者で運賃が異なるというのは当然かと思えます。

また、おっしゃっておられますバスにつきまして、やはり先行事業者のテリトリーにつきまして、やはり先行事業者の運賃に合わせる、これはどこのバス事業者も一緒でございまして、全国同じような形で先行事業所に同調するというのが基本という風に認識してございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

国交省に聞いて、必ずしもそうではないという風におっしゃっているわけで、それにこだわる必要は全くないわけですね。同じ答弁を繰り返されますけど、この一般乗合自動車変更命令に関する処理要領の中でも、従わなければならないというのはどこにも書いてないんですよ。できる規定はありますけど、その場合も、著しく差が生じる場合に限る、こういう規定になっているわけですね。そこをしっかりと読み込んでいただきたいという風に思います。

同一路線で、おっしゃったように安い方に乗客が流れるということになるというのはそのとおりだと思います。利用者の利便性を高めるために、運行方法や運賃について、ただ先行事業者に追随するのではなくて、運行ダイヤなどお互いが補完し合いながら共存できるように協調すると。

独占禁止法だって要は独占的な利益を得るためじゃなくて、利用者の利便性を図るために協議をする必要があるわけですよ。それで、現にそういう協議をされているから、均一区間内での運賃であったり、運行経路や運行本数なんかは協議されているわけでしょう。運賃についても当然独禁法とは関係なく、地域の公共交通機関を守るそういう立場で真摯に利用者の利便性をどう図っていくのかと、これを考えるのが交通事業者の役割だという風に思います。

これ、同一路線であってもそういうことだと思うんですね。この利用者の利便性の向上を図るうえでも、市バスと民間バス、その地域での役割分担を明らかにして、運行計画や運賃を定めることが、これ、どうしても必要だという風に思うんです。ただ単に追随するのではなく。そのためにも利用者の意見を聴くことが必要で、そのうえで民間事業者の協議が要ると思うんですよ。その点についての御認識はいかがですか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

先ほどから申します運賃につきましては事業者間で協議ができないというのは、独占禁止法でも定めてございます。

先ほどおっしゃっているダイヤとかにつきましては、独禁法の適用除外という部分があるのでございますけれども、そういった部分につきましては、以前からダイヤ調整というのは他の民間事業者でもやっているところでございますし、運賃については協議ができるものではないという風に認識してございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

ただ、事前に、9月に京阪京都交通からこうしたいという風に申出があったわけでしょう。3月に初めて知ったというのはちょっと違うと思うんですね。

運賃値上げ回避、全力で取り組むとのこの答弁は、均一区間に限る、こんなことは一度もおっしゃってなかったんですよ。今更、調整区間は運賃値上げの回避の対象でないと。これ、前回の委員会で維新の方とのやり取り中でそんな風におっしゃってましたけど。こういう認識は公約から言っても認められませんよ。

民間事業者への支援を国に求めるなど、民間事業者も含めて公約どおり値上げ回避の努力を最後まで行う必要があると思うんですが、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

上田担当部長。

◎企画総務部計画推進担当部長（上田和樹）

前回も御答弁させていただきましたが、京都市内で市バスが運賃の決定権を持ってございますのはやはり均一運賃区内でございます。我々が運賃改定と言うときにはそのエリアを指しているものでございますし、市長の公約におきましても、ビジョンに掲げる運賃改定を回避ということでございますので、ビジョンに掲げておりますのは均一運賃区間の運賃改定でございますので、公約違反ではないという風に認識してございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

いや、多くの方が均一区間だけだなんていうことは一言も言っておられないと。市バスの運賃値上げ回避というのは、市バスが運行している全路線の運賃値上げ回避に努力をすると、こういう風に受け止めるのが当たり前ですよ。普通ですよ。わざわざ均一区間だけやという風に認識されている方なんてまずいないという風に思います。

次に、ダイヤについてお聞きします。

西5号系統、これ、新しい時刻表が貼り出されています。現在、西5号系統、午前6時17分の始発から6時台、7時台、8時台、3本ずつ運行されていて、9時から15時まで、これ、1時間に2本運行されていたバスが、8時59分の便から16時29分までの7時間30分、一本も走らないと。時刻表、ずっと時間が入っているやつで、その下にその7時間半、真っ白の時刻表が掲げられているわけですよ。

これ、西京区在住で左京区の薬局で勤務されている方から、かつてはあった桂駅西口の便が減便が激しくて困ると、こういう声が寄せられているんですけど、その点についての御認識はいかがですか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

6月の新ダイヤの関連でございますが、今回、今お話ししました桂坂エリアについては、私も市バスと京阪京都交通との間で、例えば定期券の共通利用化ですとか、あるいは福祉乗車証で乗りいただける、そんな形での運賃制度のシームレス化と、こういうものを併せて行っております。そういった中で、市バス、京阪京都交通を合わせた乗車チャンスを拡大するという事で、バスの利便性を確保しながらという取組でございます。

今ございました西5号系統ですけれども、始発から朝のラッシュ時間帯、そして夕方から最終便については今と同じ形での運行ということでありますが、日中の時間帯については、西5号系統、これを特西5ということで、桂坂地域から洛西バスターミナルの運行ということで、今回走り方が変わっております。

また、くわえまして、この特西5なんですけど、桂坂小学校前で引き続き西6ということで、桂駅西口行きということで連続運行をします。そういった形で直通のお客様の利便性も確保しつつ、運行の見直しを行ったということでございます。

バス停の方には時刻表の貼出し等も行っておりますが、あわせまして、各バス停に6月の新ダイヤ以降こういった運行パターンに変わりますという交通局ニュースを今掲出させていただいているところでございます。

また、今後、バス車内にもそういった御案内のリーフレットの配架ですとか、そういったものを様々な手段でお伝えする機会を設けておりますので、是非、私ももお伝えをしていきますし、利便性を確保しながらの取組ということでございますので、よろしくお願いをいたします。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

西系統桂坂エリア、この運行回数がこのやつに示されていますよね。それによりますと、西5号系統は平日18.5本、土曜日19.5本、休日13.5本の減、西6系統も平日14.5本、土曜日12.5本、休日12.5本減、増便される西5号系統は7本だけで、今乗り継いだら行けると、京阪京都交通。こういう風におっしゃっていましたが、これだけ見ると、バスの利便性、後退するという風にしか見えないんですね。しっかりと説明が要るんじゃないかなという風に思います。

今シームレス化のお話もされましたけど、このシームレス化についても、確かに京阪京都交通でシームレス化して、平日101本の増便というようなことが書かれているけど、これはどういう路線で運行されているのかってこれだけ見ても分からへんわけで、利用者はかなり戸惑ってはるんですよ。そういう点でもちょっと丁寧な説明が要ると。

新しい時刻表を見た利用者は、減便だけが示されて不安を持つと。あわせて、この値上げした運賃も書かれていますから、要は路線も減らされて運賃も上がると、これ、本当に丁寧な、これだけでは分からへんから丁寧な説明が要するという風に、私もそれを聞いてこういうことではないかという風に説明させてもらったんですけど、なかなか納得しはらへんわけですからね。交通局としてやっぱり真摯に利用者の利便性向上のためにこういう手立てを採っていると。

シームレス化とは言っても、要は乗り継いでいくということになると、運賃の負担が増えるんじゃないのかなと思うんですが、その辺についてはどうなのでしょう。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

今回は京阪京都交通と私も市バス、運賃制度を近付けるということで、市バスの定期券をお持ちの方が京阪京都交通を御利用いただけるようになるということで、そういった部分では乗車チャンスが大きく増える内容でございます。

今お話ししましたリーフレットにもそういった内容を記載してございまして、今、市バスの定期券ですと市バスだけしか御利用いただけませんが、6月以降は京阪京都交通も御利用いただけるということで、乗車チャンスが倍増ということも書いてございます。

リーフレットなどにも書いておりますが、バス停の方の交通ニュースにも同様の案内を記載したものを今掲出してあります。また、そのほかいろんな場面あるかと思います。是非この便利な仕組みをたくさんの方に使っていただきたいと思っておりますので、より広くPRの方はしていきたいという風に思っております。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

先ほど運賃を据え置いたら民間バスの運営、経営にも大きな負担があるとおっしゃっていましたが、これ、シームレス化で、敬老乗車証や定期券や福祉乗車証、これも全部シームレスで使えると。今までは市バスしか使えへんかったものが京阪京都交通も使えるということで、これ、運賃の差があったとしても、かなりの部分、まあ言うたら、中間部分を要は民間バスの利用に促していると。運営に京都市バスとして自らのお客さんをお譲りしているというような格好じゃないです。

か。

結構この昼間の時間、洛西高校の生徒さんなんか、試験やとかクラブ活動やとか、この通勤通学時間以外の利用って結構あるんですね。その部分が、今まで市バスを使ってはったやつを京阪京都交通に誘導してはると。運賃の差があったとしても、こういう形でお互いギブ・アンド・テイクで共存共栄の道が図れるという風に思うんですよ。

そういう点ではお互いに運賃も含めて協議する必要があるが、独禁法に触れるとか触れへんとかいう問題じゃなくて、利用者の利便性をどう確保するのかという観点で協議をする必要があるし、その協議の中身についても、今これだけ見ている、シームレス化で確かに利用便数が増える。便数だけ書いてあって、どの部分がどうなるかが分からへんで、是非その点の答弁だけお願いします。

○委員長（平山たかお）

時間が来ましたので、この件に関連してほかにございませんか。

◆委員（山田こうじ）

すいません。答弁は質問時間内ですから、答弁だけ。

○委員長（平山たかお）

駄目ですよ。質問時間って、もう制限時間を超えていましたから。

この件に関連してほかにございませんか。

なければ、次に、ゴールデンウィークにおける市バス・地下鉄の混雑緩和対策の取組状況等について、下村委員、どうぞ。

◆委員（下村あきら）

よろしくお願いいたします。3人目でございます。

ゴールデンウィークが過ぎて、皆さん方も増益増収で何とかならんかと思う気持ちがあると同時に、無事に何とかゴールデンウィークが終わればいいのになと思う気持ちと両方あるかと思えますけれども、ゴールデンウィークにおける市バス・地下鉄の混雑緩和対策の実施状況、何点か質問をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、お客様の御利用状況については、新型コロナ、昨年の5月以降ですか、5類へ移行したということで、少しずつにぎわいも戻ってまいりましたけども。また、円安の進行などによってインバウンドの相当数が入っています。そういった経済にとってはいい状況には間違いないかと思えますけども。

このゴールデンウィーク期間中の市バス・地下鉄の運行状況、特に混雑状況などについて、いわゆる想定以上に混雑したのか、いやいや、ほぼ想定内に収まったのか、様々な所からの御報告を含めて、その辺のまず所見を聞かせていただけますか。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

それでは、まず、バスの方の状況について御報告いたします。

このゴールデンウィーク中の御利用状況なんですが、市バスの方、この間の1日の平均のお客様では1日当たり30万7,000人ということで、去年に比べますと7パーセントほどお客様が増えてございますが、コロナ前と比べますとやはりマイナス10パーセントを超えるということで、まだまだコロナ前に届いてないというところでございました。

バス運行に関して先に申し上げますと、この間、臨時バスということで、期間中あらかじめ計画したもの、あるいは御利用状況に応じた形での増便ということで、651本のバスを増発いたしまして、とりわけ御利用の多い京都駅から清水寺・祇園方面、東山方面へは、ピーク時、定期便の206系統と合わせまして、三、四分間隔ということで運行いたしました。

そういったこともございまして、京都駅前のDの2番乗り場のお客様のお待ちの状況なんですけど、列を並ばれましてから御乗車までの間、長くてもおおむね10分から15分程度での御乗車ということで、乗り場での混乱というものはなかったという風に思っておりますし、そのほか市内各エリア、案内スタッフなども立ちまして、お客様の案内等もさせていただきました。バスから地下鉄への無料振替の御案内などもさせていただきました。

無料振替の方で申しますと、このゴールデンウィークの間、合計で4,900人を超える御利用ということがございましたので、去年よりも無料振替の御利用のお客様数は増えているというところでございました。

市内様々なエリアがございまして、この間、バスの方、事業者としては最大限できることを取り組みまして、混雑対策、そういった取組の効果があったという風にも感じているところでございます。

次は、地下鉄の方について御説明申し上げます。

○委員長（平山たかお）

塩見高速鉄道部長。

◎高速鉄道部長（塩見康裕）

ゴールデンウィークにおけます地下鉄の状況でございます。

地下鉄では、ゴールデンウィーク期間中、多くのお客様に御利用いただきまして、本当にありがたいことだと思っております。ただ、お陰様で、お客様が列車に乗れないとか、そういった状況はございませんでして、特に大きな混雑もなく、スムーズにお運びできたのかなという風に思っております。

お客様ですけれども、昨年度に比べましては10パーセント増える。バスよりも少しちょっといいんですけども、増えるような状況ですが、残念ながら、コロナ前と比較しますとまだマイナス7パーセントということでございまして、完全には戻っていない、このような状況でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

一定上向き傾向にあるものの、コロナ前からすると、市バス、地下鉄もまだ少し及ばないということですので、これからの皆さん方の利用を大いに期待したいということですけども。

たまたま昨日も室町の綾小路下がった所でビル火災があって、今日も南区の東九条の方のビルが。そういった通行止め等、交通規制がありますから、特にバス関係ではなかなか気をもまれることがありますけど、被災された建物がいち早く被害が少なくなっ、けが人が出ないことが一番望ましいんですけども、日常やはり様々な突発的なことがありますから、そういうものに対応していかざるを得ないのも交通局の事情かという風に思っていますけど。

ゴールデンウィークを迎えるに当たってどのような対策を講じたかというのは、もう4月19日付けの混雑緩和対策の実施で御報告いただいておりますから、おおむね計画された中身がほぼ計画どおりに実行されたかどうか、その点だけお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

塩見部長。

◎高速鉄道部長（塩見康裕）

ただ今御紹介いただきました資料のとおり今回は実践をいたしまして、おおむねそのとおり、警戒員も配置しながらゴールデンウィーク期間中の対応が採れたものという風に考えております。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

バスも同様でございまして、臨時増便あるいはお客様御案内、当初の予定どおりということで取り組んだところでございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

計画をされても、それをいかに実践で事故なく無難に100パーセント達成するかというのがやはり計画者の大きな役割でございますので、おおむねと言いますか、計画どおり無事に終わったということで安どいたしております。

次に、5月5日ですか、連休のもうほぼ終わりのときですけど、私もテレビ等で見てびっくりしたのは、ＪＲ京都駅内の車内で不審な荷物が発見されて、ＪＲの一部区間で運転見合せ、約1時間半ぐらいですか、ＪＲも停止したというような情報がありましたけども。京都駅構内が混雑したというのもテレビでも見ております。

そういった意味で、どのような事案であったのか、また、地下鉄、バス等ではどういう関わりがあったのか、分かる範囲で簡潔にお答えいただきたいと思います。

○委員長（平山たかお）

塩見部長。

◎高速鉄道部長（塩見康裕）

今御紹介がありました5月5日の事案でございます。

ゴールデンウィーク後半の5月5日の日曜日の夕方の16時30分ぐらいなんですけれども、ＪＲの湖西線の近江舞子発京都行きの車両の中で、京都駅に到着しました際に車内の中に四塩化一黄酸、ちょっとなかなか言葉で言うのは難しいんですけど、漢字で四に塩、化学の化、一、黄色に酸、酸は酸性の酸です。という風な文字が書かれたリュックサックが置いてあるということで、それを見られて、不審物として警察の方に通報されました。到着した警察の方が確認作業のため、ＪＲ構内を1時間程度入場制限されたというような事案でございます。

ＪＲの京都駅は大変混雑いたしました、1時間後にはお客様の忘れ物であるということが確認されて、駅の制限は解除されたような状況でございます。

このことで、地下鉄の方なんですけれども、ＪＲの方からの連絡を受けまして、地下鉄の方には影響がないということで、運行は継続をしたというような状況でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

地下鉄の方の影響がないということで、当然、地上のバスについてもどうでしたかね。

○委員長（平山たかお）

児玉担当部長。

◎自動車部担当部長（児玉宜治）

バスの方は、駅前のバス乗り場の方がございます。乗り場の方にも係員もおりまして、特に緊急車両等が集結することがあったんですが、道路混雑等もなく、バスの運行も特に支障がなかったという状況でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

先ほど申しました突発的ないろんな事案がありますから、その都度的確に対応していく必要があると思いますけども。

京都駅はＪＲや新幹線、地下鉄、近鉄の各線が乗り入れているというのはもう承知のとおりですけど、京都にとって一大ターミナルです。

今回のこのような事案が発生した場合、速やかに情報共有がされるよう、京都駅周辺防災ネットワーク協議会が設置されたと。確か平成17年という風に記憶しておりますけど。今回の事案では、このネットワークが乗客などの混雑時における対応に有効に働いたのか、その点、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

塩見部長。

◎高速鉄道部長（塩見康裕）

ただ今委員の方から御紹介がありました京都駅周辺防災ネットワーク協議会でございますが、御紹介いただきましたとおり、平成17年の7月に設置されまして、これは実は京都駅で発生したある事案というのを契機に、京都駅全体をしっかりと一元的に情報が共有できるようにという形で作られたものでございまして、このネットワークには、私ども地下鉄の方も参画をしている次第でございます。

今回発生した事案でございますが、本当にこのネットワークが有効に機能したのかというような御質問でございますけれども、私どもといたしましては、この事案発生後、この協議会のメンバーであるＪＲさんの方から地下鉄の方に対しまして速やかに情報共有がなされております。

ただ、その情報共有だけではなくて、警察の方が来られたときに、地下鉄は今後どういう運行をしたらいいのかという風なところまで聴き取っていただいたうえで、私どもの方に情報共有をしていただくというようなことでございましたので、本当に今回はこのネットワークが極めて有効に機能したという風に考えているとでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

私ごとで恐縮ですけど、平成17年の5月20何日でしたかな、地下鉄京都駅白煙事案というのがありまして、そのときに私、下京消防署で勤務しておりまして、この京都駅周辺防災ネットワーク協議会というのは私が在職中に立ち上げたものでございまして。そういうものは機能しない方がいいんですよ。いまだに事案がないということですから。しかしながら機能しているということは、万が一に備えての対応ということで、これは当時の市長の方から命を受けて作り上げたということは今少し思い出したあれですけども。

こういった混雑があったときに、少し、今コンビニなんかいろんな所のクレームでありますけども、1年間通しての地下鉄・市バスのクレームじゃなくて、このゴールデンウィーク期間中で結構混雑がありましたので、駅員さんあるいはバスの乗務員に対してのクレーム、また、暴力行為、そういったことはこのゴールデンウィーク期間中にあったのかどうか、その点だけ教えていただけますか。

○委員長（平山たかお）

塩見部長。

◎高速鉄道部長（塩見康裕）

ゴールデンウィーク期間中にそういったトラブルがあったかという御質問でございますけれども、ゴールデンウィーク期間中、先ほど申し上げました5月5日のときはすごいお客様が来られまして、振替輸送を私どもも受けましたので、お客様対応ですごく列が伸びるようなこともございましたが、今おっしゃっていただきましたような暴力事案ですとか、いわゆるカスタマーハラスメントと言われるような事案は地下鉄の方では発生していないところでございます。

○委員長（平山たかお）

西山自動車部長。

◎自動車部長（西山真司）

市バスにおきますゴールデンウィーク期間中のお客様の苦情とかということで、先ほど京都駅の先生の方からあった件につきましては特にございませんけども、それ以外でいきますと、やはりバスの運転の操作、例えば急発進とか、ちょっと強めのブレーキだとか、あるいはバスの遅延とか、たくさんのお客様がおられるので増便をとかいうようなお声も頂いているところではございます。

また、それ以外に、運転士の方がお客様に非常に丁寧な御案内をしたとか、バスの車内の放送の方も非常に丁寧やったという風な礼状というようなものも併せて頂いているような状況でございます。

ただ、暴力事案とかいうようなことは一切発生しておりません。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

国の方におきましても、カスハラ対策強化法整備というようにあったり、あるいは、大手航空のANAホールディングスですか、そこも独自にカスハラ対応手引を作るとかいうような自衛措置を講じてこられるわけですけども。

交通局の使命は、やはり安心・安全に迅速に時間どおり、そして満足度というものを含めて、日夜職員さんは活躍されているわけですけど、やはり理不尽な方が増えてきた昨今、時代です。大変怖い思いをなさる方もありますけど、地下鉄、市バスも含めて、そういうような場合に遭ったときのマニュアル対応というのは一定既に整備されているのか、その辺だけお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

塩見部長。

◎高速鉄道部長（塩見康裕）

地下鉄でございます。

地下鉄におきましては、今御紹介いただきましたようなトラブルが想定されることがございますので、事前にそのマニュアルを定めておりまして、職員の方にしっかりと周知をしているという状況でございます。

そのマニュアルにつきましては、基本的には、そういった暴力もあるんですけども、酔客の対応ですとか、そういったものとか含めての仕方とか、あと、もしお客様から過剰なクレームとか、身に危険を感じたときどうしたらいいかという風なこともしっかりと書いたうえで、職員の方に周知をしておるとかいうところでございます。

○委員長（平山たかお）

西山部長。

◎自動車部長（西山真司）

市バスの方ですけども、地下鉄と同様に、こういう暴力事案とか迷惑行為があった場合とかいうようなことにつきましてもマニュアルを定めまして、適宜、運転士の方に適切な対応をするようにということで指導しているところではございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

もう1点だけお聞かせいただきたいんですが、地下鉄なんかでいくと、駅員さんが複数人いますから、一人でなくて複数で対応できる。ただ、バスの場合はワンマンカーであれば一人ですよ。なかなか対応し切れないことがあると思います。

それで、タクシーなんかではボタンを押すと何か非常灯がついて警察に知らせてくれと、何かありますよね。バスに関しては、万が一トラブって長引くとか怖い感じを受けたときには、ボタンを押せば通じて対応できるようなそういうシステムがあるのかないのか教えていただけますか。

○委員長（平山たかお）

西山部長。

◎自動車部長（西山真司）

緊急時に方向幕をそういう風な形の表示をするというのはありますが、余り今までそれを使われたことというのはないですね。

ただ、運転士の方には、業務用の携帯電話をそれぞれ持たせておりますので、万が一の場合は営業所への連絡、あるいはもう直接警察への連絡というものができるとかいうことで体制は整えているところではございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

保険というのは使うことはやりたくない。火災保険でも生命保険でも傷害保険もそうですけど。やっぱりドライバーの方にとっては、あらゆることが起こった場合の想定をして先に先に手当をしていただくと、安心して運転業務にも通じますから、そういう幕があるというのは承知しました。

それは出しても誰が見てくれているか分からないと。一方通行ですね。何かの携帯でも、ボタンをぷっとワンプッシュでも緊急通報が何かありますよね。何かぷっと押したら本部の方へ通じると。それによってかなり対応の仕方が違うと思いますので、外に分かるということ以前に、誰かに通じたと、局内に。そういうシステムをまた何かお考えいただくことも大事かと思いますので、その点、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

西山部長。

○自動車部長（西山真司）

バスの方も対車通信ということで各営業所に、運転士がちょっとボタンを押せば異常がありますというような表示は、営業所のパソコンの画面に映るような仕組みはあります。

ただ、内容が、何が起こったのかということまでは、どうしても文字でぱっとできるようなものはありませんので、いずれにしても、そういう携帯電話を使うか、あるいは無線で連絡を取り合うか、何らかそういう形でもうちょっと具体的な中身を確認していくという作業に次は移っていくということになるかと思います。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

乗客の満足度、サービスアップするというのは大きな使命ですけども、その使命を全うする職員さんの危機管理、安全対策、これらについても、これで盤石ではなければ更に更にグレードアップして、働く環境を整備していただきたいことを求めて終わりたいと思います。

終わります。

○委員長（平山たかお）

それでは、この件に関して他にございませんか。

なければ、以上で交通局を終わります。理事者、お疲れ様でした。

次の産業観光局につきましては、休憩せずに行いたいと思いますので、御了承願います。

それでは、産業観光局の理事者が参りますまで、しばらくお待ち願います。

○委員長（平山たかお）

それでは、産業観光局関係の一般質問を行います。

昨日までに、寺田委員から、海外企業の誘致について、大津委員から、伝統産業の技術承継とAI活用について、山田委員から、万博関連事業について、片桐委員から、商店街振興について、下村委員から、中小企業の担い手確保と大学生の市内就職について、北山委員から、代位弁済について、それぞれ一般質問のお申出がありました。

そこで、お申出いただいた項目を踏まえ、先ほど申し上げた順に、それぞれ通告のあった質問と関連質問を行うことといたします。

それでは、一般質問を行います。

まず、海外企業の誘致について、寺田委員、どうぞ。

◆委員（寺田一博）

松井市長もいろんな選挙公約の中で、やはり人口減少、京都をどうしていくのか。これは、大学生とかが多い若者のまち京都が、やはり京都に住み続けてもらうためには、しっかりと企業誘致をしていかなければいけない。特に、もちろんこれは、国内、海外、問わずかもしれないけども、一つは海外企業の誘致というのを考えやということで、2月の市長総括質疑ですか、私も最初にそれを聞かせていただきまして、市長から強い思いをお聞きすることができたんですけども。

一方、京都市で色々見ていても、組織的にも企業誘致という形になっているんですけども、特に海外に特化したと言うか、そういう形にはなっていない中で、本市がやはり海外企業誘致をやっていくという、組織的にもそうかもしれませんけども、政策的にもそうして打ち出していくのか。一方で、京都には京都海外ビジネスセンターがありますから、やはりその役割分担じゃないけど、そういった海外の企業誘致は京都海外ビジネスセンターと連携してやっていくと。むしろそちらの方にしっかりと頑張っていただいて、京都市は連携してやっていくと言うのか。

まず、その立ち位置と言うのかな。京都市がどのようなスタンスでこれから海外企業誘致を考えておられるのかお聞きしたいと思います。

○委員長（平山たかお）

宮田企業誘致推進室長。

◎企業誘致推進室長（宮田一行）

今後の海外企業誘致の京都市の立ち位置になりますが、先ほど先生から御紹介ありましたように、海外のあのセンターもありますけれども、京都市としましては、我々が主体となって海外企業を誘致したいという風に考えておりまして、連携できる所は、府であるとかセンターであるとかも含めて、しっかり連携して取組を進めていきたいという立ち位置で今後進めていきたいと考えております。

○委員長（平山たかお）

寺田委員。

◆委員（寺田一博）

であれば、やはりその辺もしっかりと分かるように今後していかなあかんと思っているんです。

特にホームページを見ると、京都市の場合はないけれども、京都府の場合はやっぱり海外企業誘致というのが一応あって、ただ、京都府の場合もその海外ビジネスセンターとしっかりやっていくという、主体というよりもむしろそちらと連携していくという話や、あと、よく分からなかったのは、京都外国企業誘致連絡会ですか。平成15年3月からスタートして、京都市もメンバーに名前を連ねているんですけれども、何か積極的に外資誘致に取り組んでいると書かれているんですけど、ホームページを見たら何かずっとお寺の紹介ばかり書いてあって、ちょっとその辺はよく分からんのですけど。

京都市としては何かその構成メンバーって言いながら、そこはどのように捉えられてるのかな。

○委員長（平山たかお）

宮田室長。

◎企業誘致推進室長（宮田一行）

京都市、構成メンバーになっているんですけども、海外企業誘致につきましては、この間コロナもあって、なかなか取組を進められてないという状況にあります。

今般、コロナ、5類に移行されたということもありますので、今後、取組の方を強化していきたいという風に考えております。

○委員長（平山たかお）

寺田委員。

◆委員（寺田一博）

そこで、やはり他都市なんかを見ていると、横浜はやはり市のホームページを見ていても、進出のための支援、いろんなまず来てもらうためのどのような手続が要るのかとか、そうしたことを支援しますと。

そしてまた、助成ですよ。例えばいろんなお金を出したりするのか、あるいは土地の固定資産税を減免するのかとか、いろんな形があると思うんですけども、そうした企業が横浜で海外企業がやるための減免、あるいは進出後のサポートですね。来てもらった後もいろんなことがあるだろうし、そうしたことをサポートするというのを打ち出しておられる。

海外にも、上海はどうも友好都市のようですけども、欧州であればフランクフルト、そして、アメリカやったらニューヨーク、アジアはタイのバンコクですか、という所に拠点を設けておられて、そして積極的にされているという風なところまで考えておられるのか、いやいや、ちょっとそこまでは考えてないけれども、京都市主体として頑張っていくと言うのか、その辺の感触みたいなのはいかがですか。

○委員長（平山たかお）

宮田室長。

◎企業誘致推進室長（宮田一行）

先生今御指摘いただきましたように、他都市、結構その場所であるとか分野とかというのを一定限定して取組を進めているという状況もございます。

本市におきましても、今年度から海外企業誘致の取組を強化しておりまして、新たに松井市長が就任したということもあって、現在、今、先生から御紹介があったような対象となる業種であるとか、あと、地域などターゲットであるとか、方向性というのをこれまで御紹介のあったような補助金とか支援制度の見直しも含めて、現在検討を進めているところでございまして。

現時点で方向性につきまして、例えば具体的に固まったものというのはないんですけれども、海外企業誘致につきましては、京都の強みであるものづくり系のグローバル企業であるとか、あと、大学、研究機関の連携というのが海外の人材であるとか企業の関心を強く捉えているという風に我々考えておりまして、この間、首都圏中心に300社ぐらい企業訪問させていただいているんですけども、そういった所からもそういった所と連携したいという声は頂いていますので、そういったことを踏まえて、議会の意見も聴きながら、今後ターゲットの方を定めていきたいという風に考えております。

○委員長（平山たかお）

寺田委員。

◆委員（寺田一博）

当然一口に海外企業と言っても、そういった企業の特性もありますし、そしてまた、京都のまちの特性もあると思います。正に、今答弁あったように、やはり京都の持つ今の伝統性であったりとか、そうしたもののづくりに適している、あるいは大学がたくさんとか、そういったところはやはり強みになっていく。

今、例えば半導体のT S M Cなんかは熊本になぜ行ったかと言うと、水があったりとか、あるいは電力がしっかりしているとか、そうした条件が整っているという話もありました。

そういった意味では、京都にどういう企業が向いているのかというのはあると思いますけど、私はやはり、まず大事なものは熱量やと思っているんですよ。やっぱり来てほしいというその姿勢と言うか、そういうのが求められると思いますし、それが正にホームページ一つ取っても、やっぱり横浜が、実際にどこまでされているかというのは私もそこまで調べているわけじゃないんですけども、やはり横浜なんかは政令市の中でもかなりそういったことに力を入れているように見受けられるわけですね。

そういった意味では、京都市がこれから、さっき検討中であるという風な話がありましたけども、やはりいち早く、そうした意味では、京都市はこのような企業に向いていますとか、あるいはこういうような企業を迎えたいと思いますとか、あるいはそうした企業が京都にやってくる時の不安を払拭したり、あるいは継続してできるためのサポートをしたりとかですね。

そうしたことはもちろん海外企業に特化しているものじゃなくて、国内企業も共通する部分もあるかもしれませんが、特に国が違えば文化も違うわけですから、そういった意味では、海外企業に特化したいろんなことというのは必要になるだろうと思いますし、その分野はそこにたけた人と言いますか、そうした人のアドバイスと言いますか、そうしたことも必要になってくるんじゃないかなという風に思っています。

ですから、まず、京都市の組織としてどうしていくかということのも大事ですし、そしてまた、そうした専門家と言いますか、アドバイザーみたいな方が必要になってくるんじゃないかなという風に思っています。

その中で、先般も丁度みやこめっせでT A I W A N P L U Sというイベントがあって、京都新宝島という。それ、実はT A I W A N P L U Sというのは5回目らしいんですけども、今まで4回は東京でやっていたと。ほんで、初めて東京以外でやるのが京都だということで、よくよく話を聴いてみると、これは何か京都府とのパイプがあってされているということやったらしいので、来賓も副知事であったりとかそういった形やったんですけども。

京都市会も議長も声を掛けていただきましたし、これは議会の方で都市間交流をしっかりやっているということで声を掛けていただいたんやと思うんですけども。

そのときに、その海外企業の連携とか、そうしたことが可能やと聞いたので、京都市にもっと声を掛けてもらえへんかったんかみたいなことを言うたら、いや、京都市、声を掛けたんですけどあんまりみたいな話やったんですけど、それはちょっと声を掛けてもうたセクションが違ったのかどうかは知らないんですけども、その辺りというのは何か特に聞いておられませんか。

○委員長（平山たかお）

宮田室長。

◎企業誘致推進室長（宮田一行）

申し訳ありません。我々の方に今の情報というのは直接的に入っていなかったという状況もあるんですけども、我々も、今後、海外企業と連携したいと強く思っておりますので、そういった機会は活用して、今後、発信というのを強めていきたいとは考えております。

○委員長（平山たかお）

寺田委員。

◆委員（寺田一博）

もちろんあと全てのイベント全部アンテナを張ってというのは無理やと思うんですけど、これはやっぱりかなり大きなイベントだったようですし、私も情報をキャッチしたのが結構直前やったのであれやったんですけども、行ったら、もう既に精華町辺りは自転車のロードレースをされているということもあって、自転車の企業と精華町がタイアップされたということで、その発表もあったりとかですね。

そうしたやはりいろんなチャンスというのはあると思いますし、もちろんその辺は、まずはさっき答弁のあったように、じゃ、京都市は企業誘致と言うけどどういうことを考えてはるんですかと言われたときに、それを準備しとかなないと、いきなり言われても、ただ誘致したいですだけではこれはあかんと思いますし、やはり順番からすると、まずはそうした企業誘致のための京都市としての考え方であったり、あるいはそうしたスキーム、そうしたものを早くしっかりと整えて、そしてそれを発信して、そして、今言いましたようにそういう有識者であったりとか京都市の顧問になるのかアドバイザーなのか分かりませんが、そうした方にいろんな知恵を頂いて、そして実際に

成功事例を作れば、これはやはり1社成功事例を作れば、2社、3社とどんどん増えていくと思いますし、そうしたことをやっていただきたいと思いますけど、最後に決意を聞いて、今日の質疑を終えたいと思います。

○委員長（平山たかお）

砂川産業・文化融合戦略監。

◎産業・文化融合戦略監（砂川敬）

海外企業を含めた企業立地の取組というのは、京都経済の持続的な発展に資すること、これが大変重要だと考えております。

先生御紹介いただきましたように、総括質疑で松井市長がお答えしたように、海外企業誘致を都市の持続的な成長につながる取組と考えまして、本市においてもしっかり取り組んでいくという姿勢で考えております。

現在は、産業観光局としましては、先ほど室長の方から答弁申し上げましたけども、取組の方向性や対象の設定、こういったところをしっかりと検討を進めるとともに、いろんな関係部署の話、企業の話も聴いて情報共有に努めているところでございまして、これから年度後半に向けてしっかりと取組を加速させてまいりたいと考えております。

その折には、トップセールスをはじめとした松井市長のそういう人的なネットワークをしっかりと活用するとともに、今、先生から御指摘いただいたような、どのように強みを含めて打ち出していくのか、あるいはチャンスを逃さない方法、それから、サポートの方法であったり外部の方の意見を聴くと、こういったことをどのようにうまく取り込んでいって京都ならではの海外企業の誘致ができるかということをしっかりと考えたうえで、関係機関、特に京都府や経済界、それから大学やジェトロ、こういった所とも連携して、企業立地の取組を進化させたうえで、強い経済の実現につながるような取組を展開してまいりたいと考えております。

○委員長（平山たかお）

それでは、この件に関連してほかにございませんか。

棕田委員、どうぞ。

◆委員（棕田隆知）

少しだけ、最後にちょっと砂川戦略監からの答弁の中でジェトロが出てきたんですよ。ジェトロというのは日本貿易振興機構かな。平成27年1月にK R Pに来ましたね。今、経済センターにあるでしょう。

そのジェトロの力というのは大きいんですよ。先ほど熊本の話が出ましたけど、企業誘致なんですよ、あそこはほんまは。今、京都のジェトロと言っているのは、京都の物を売るとか輸出とか、そんなことを思っている人が多いんですけども、やっぱり企業誘致の力を持っていますし、もう一つは、外国の情報をすごく持っています。一説によると外務省以上の情報を持つとんですよ。

と言うのは、日本は資源のない国で、小麦でもオイルでも依存していますね。相場とか、例えば紛争があったり災害があったり、それプラス気候変動があった場合、死活問題になるから、すごい敏感です。やっぱりジェトロとしっかりやらないと。向こうはプロですよ。プロ中のプロですよ。なんぼ京都市に優秀な方がおられても、全然情報量が違うと。

だから、今後しっかりジェトロと結んでいかなあかんと思いますので、よろしく願いしておきます。

○委員長（平山たかお）

では、ほかにございませんか。

なければ、次に、伝統産業の技術承継とA Iの活用について、大津委員、どうぞ。

◆委員（大津裕太）

私からは、伝統産業の技術承継についての質問をさせていただきたいと思います。

もう後継者不足の話が課題になってからも長年がたっていると思います。技術の承継ができなければ、もうその技術というのが世の中から失われてしまうというような分野もたくさんあるのではないかなと。

これまでから頑張って製品の需要を見いだして何とか産業として継続するために様々な取組をしていただいたりとか、また、その技術承継自体も研修であったり様々な形でサポートをされてきておられるとは思んですが、いよいよ後継者がいないというような分野もたくさんあるのではないかなという風に感じております。

最近、経済関係の雑誌とかインターネットでもよく見れるんですが、A Iが実はこういう匠の技であったりベテランの知恵みたいな言葉で言い表せられないようなものの機械化であったりとかマニュアル化であったりとかというのと非常に相性がいいということで、様々なメディアで特集がされています。

私が幾つかピックアップしてきた中で言うと、三菱総研DCSという三菱UFJフィナンシャルグループの総研がいわゆる製造業とタッグを組んで、熟練技能者の暗黙知をA Iで代替する実証実験みたいなものもこの数年間でやっておられます。

例えば銅の鋳造をするときに、不純物を取り除いたりとか、また、その状態によって添加剤を入

れるらしいんですが、この量が極めて難しくて若手の技術者ではできないというのが長年の課題だったものを、熟練の技術者がやっていることをＡＩが勉強することによって定型化できて、若手の技術者に承継ができたという事例であったりですか。

あと、これは少し分野が違いますけど、ユーハイムというお菓子メーカーですね。ここはバームクーヘンを作るときに、一人前になるのが10年と言われている中で、材料の配合とか、あと、焼き方、これも天候等によって、湿度とかそういうものによって毎日変わるんですけども、これをＡＩで判断できるオープンを作ったりですか。

様々な分野でこういったＡＩによって今まで勘であったりとかベテランの方のその技で支えられていたものが可視化したりとかいうことができ始めているということが実例として出てきています。

見ていると、南部鉄瓶の製造なんかはこういった取組もされているようでして、伝統産業の範囲にもこういったことが応用できるのではないかなという期待を私はしております。

これ、急に言われても、いきなりやりますということには当然ならないと思うんですが、是非ちょっと可能性を模索していただきたいなと思っていて、考えられるのは二つの活用の仕方があるのではないかなと思っています。

一つは、先ほど言ったように、結構学ぶのに10年、20年掛かりますみたいな分野が多いと思うんですが、それがハードルになって後継者が見付けられないという分野もあると思うんですね。そこをこういうＡＩを活用しながら、もう少し習得時間を短くしたりですか、そういう努力をすることによって後継者を見付けれるような、そういうことができるのではないかなというのが1点です。

もう1点が、私、これ、是非やってほしいなと思っているんですが、もう後継者がいないとなったときに、例えば京都市の産業技術研究所みたいな所が指導して、最後の技術者の方にこういう技術を機械で習得させていただいて、何とか保存をして後世に残していくと。こういうことが、ちょっと大きな話で恐縮ですが、やっていけないかなという風に思っています。

ただ、この技術も今の代の方が亡くなると失われるわけですから、時間の余裕も別にそんなにあるわけではないので、是非、京都ならではの伝統産業が多い地域ですので、そういった取組を研究、検討していただきたいという思いがありまして、今日質問させていただきました。御所見をお伺いできればと思います。

○委員長（平山たかお）

後藤クリエイティブ産業振興室長。

○クリエイティブ産業振興室長（後藤司）

ＡＩを活用した伝統産業の技術継承ということでございますが、ＡＩを活用したメリットとしまして、伝統産業に活用した場合でございますが、様々なデザインあるいは形状を時間を掛けずに提案できるとか、人間が行っていた工程の省力化につながるとか、あるいは従来見て学ぶことしかできなかった熟練技術者のスキルを定量的データとして保存・活用できるとか、あるいはＡＩカメラの導入で危険を察知して職員の安心・安全につなげるとかいったことが考えられるんですが。

一方で、課題としまして、手仕事でものづくりを行うことが多い伝統産業につきましては、そもそもデジタル化が進んでいない所が多いということも挙げられます。それから、ＡＩやデジタルによって今後後継者がいない技術を継続することができるかもしれないんですが、職員の仕事を奪うおそれもあるのかなと。あるいは、特に生成ＡＩにつきましては、まだ発展途上の技術であるということで、信頼性やルールづくりなどの課題があるという風に考えております。

それで、ＡＩ技術につきましては、メリット、課題がある一方で、今後、ＡＩというのはますます生活に不可欠になるということも考えられますので、我々としましては、ＡＩの活用も伝統産業の発展につながる可能性がある手法の一つとしまして、先行的な事例や、あるいは他業種の事例なども注視していきながら進めてまいりたいという風に考えております。

以上です。

○委員長（平山たかお）

大津委員。

◆委員（大津裕太）

先ほどおっしゃったように、これによって、言い方は悪いですけど、今までであれば取得するのに時間が掛かったことによって仕事がある種独占的にできてきたと。それは修行であったりとか訓練の賜物なのでそれは当然それでいいんですが、それが機械化によってある種参入障壁が下がってしまうことによって元々の事業者に迷惑が掛かると。

これは確かに考えていけないことだなと思う一方ですが、もちろんその権利関係とかＡＩで作ったマニュアルのノウハウを含めて、これの所有者を誰にするとか、そこにライセンスを掛けたりとか、これは色々工夫ができると思うんですね。そういうことを含めてやっぱり研究して、どうやったらウィン・ウィンで残していけるかというのを是非考えていただきたいなという思いがあります。

そして、これはそんなうまくいくか分からないんですが、よく言われているように、京セラがセラミックの技術を応用して今のような会社になっていたりと、様々な伝統産業で培ったものが新

しい産業にいかせることって多分今後出てくる可能性は十分あると思ってまして、京都でこういう今まで培ってきたものをいわゆるノウハウとして共有財産としてもし持てるなら、これは他都市に比べて産業として大きな競争優位性を持てるものが生まれてくる可能性もあるなと思ってまして。

そういった意味も含めて、正に失われようとしている技術をどう保存するかという観点で、課題をクリアしていく姿勢で是非研究していただきたいと思います。最後に一言お願いします。

○委員長（平山たかお）

後藤室長。

◎クリエイティブ産業振興室長（後藤司）

A Iの活用につきましては、先ほども申し上げましたが、先行的な事例、あるいは他業種の事例なども参考にしながら、注視しながら進めていきたいと思います。

以上です。

○委員長（平山たかお）

では、この件に関連してほかにございませんか。

なければ、次に、万博関連事業について、山田委員、どうぞ。

◆委員（山田こうじ）

よろしくお願いします。

令和6年度予算には、万博に向けた機運醸成・誘客等推進事業1,630万円、万博を契機とした海外ビジネス交流促進・ネットワーク構築事業1,170万円が計上されています。

万博機運醸成とおっしゃいますが、行きたい、できれば行きたいと答えた方は、3年前、2021年51.9パーセントが一昨年、2022年は41.2パーセント、昨年、2023年は33.8パーセント、2年間で18ポイントも減っていると。機運醸成どころか近付けば近付くほどしぼんでしまっていると、こういう状況であります。

工事費膨張や工期の遅れが指摘されている中、3月28日午前10時55分に夢洲1区において、溶接作業中に発生した火花が可燃性ガスに引火し爆発を起こす大事故が発生しました。このことについての御認識はまずいかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

松下産業企画室長。

◎産業企画室長（松下重志）

ただ今委員の方から御指摘ありました3月28日に万博会場内におきまして発生した火災事故につきましては、発生原因の調査、再発防止策等の検討等について、主催者である万博協会等々において適切に対処されたものというように理解しております。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

日本博覧会協会の発表では、コンクリートの床点検口だけでなく天井にも及んでいた。此花消防署の事故概要文書で分かったのでは、破損面積は約100平方メートル。地下から1階の天井にまで被害が及んでいる大事故でありました。

けが人は出なかったのがせめてもの救いで、これ、万博会場としてこんな所でやっていいのかどうかということが問われていると思うんですが、その点についてはいかがですか。

○委員長（平山たかお）

松下室長。

◎産業企画室長（松下重志）

先ほども御答弁申し上げましたとおり、主催者である博覧会協会等々で適正に対応されるものというように考えてございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

5月10日に共産党府会議員団、市会議員団、宇治市、城陽市やったかな、議員さんらとちょっと現地に行ってみいました。咲洲コスモタワー展望台から会場を一望しながら現地の実態を地元の方から説明していただけてきました。

ガス爆発を起こした1区、これはダイオキシン等の有害物質を含むごみ焼却灰、残さ、下水汚泥の埋立地、また、猛毒PCB、ポリ塩化ビフェニルの詰まった土の袋数千、これを埋めている地域、つまり一般廃棄物の最終処分場。今後11年も使う予定だった所で、どんどんまだごみが捨てれる場所なんですよ。79本のガス抜き管が設置されています。1日1.5トンのメタンガスが発生しています。ガス抜きは79本もあるんですけど、このガス抜き管には、ガス抜き管接近注意と記されています。

夢洲1区は、万博開催中は入場者の半数以上が利用する駐車場や西ゲートのほか、屋外イベント

広場、売店が設置される区域。このような場所で開催すること、先ほど博覧会協会の話をしてはりましたが、京都市としての認識はどうなんですか。

○委員長（平山たかお）

松下室長。

◎産業企画室長（松下重志）

繰返しの御答弁になりますけども、我々といましては、主催者である博覧会協会等々におかれまして、安全で円滑な運営の確保に向けて、有識者等々の意見を聴取しながら適切に対応されるものというように理解しているところでございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

適切にと言わはるけど、ちょっと京都市としてしっかりと判断する必要があると思うんですね。

この1区、これ、あらゆる所からメタンガスが発生しています。79本のガス抜き管の中で最大排出量は、1本の管で184キログラム。コンクリートでこれを覆うそうです。これ、ガス抜き管で放出しているけど、発生しているのはガス抜き管の所だけじゃないんですよ。これ、土ですから、あらゆる所からガスが漏れて発生していると。これ、コンクリートで覆うということですけど、これをするとガスが充満すると。危険性が増すということにならざるを得ない。本当に危険な所であります。そのことをまず指摘しておきたいと。

次に、会場へのアクセスについての認識をお聞きます。

夢洲へのルートは夢舞大橋と夢咲トンネルの2本だけ。夢洲は1区から4区に分かれています。夢洲の3分の1以上の敷地となっている4区、これ、夢洲コンテナターミナルで、近畿の物流拠点となっています。

視察に行ったときに、舞洲から夢洲に夢咲トンネルを通して会場へ行きました。このコンテナトレーラーがひっきりなしに通って渋滞しておりました。

万博の入場者数は半年で、これ、2,820万人。万博のホームページを見ますと、会場までのアクセスの方法として、阪神地域の主要駅からシャトルバスの運行が示されています。大阪駅をはじめ9駅。関西国際空港、大阪空港からも空港直行バスを運行する計画になっています。これ、地下鉄は2分30秒に1本、シャトルバスは45秒に1本、これを運行しないと、示されている来客者数を運べないんですよ。

ところが、2本しかルートがないと。その1本はコンテナターミナルのコンテナトレーラーで、今、工事車両なしで、工事車両は全然走っていませんからね。コンテナのトレーラーだけで渋滞を起こしていると。これ、行けないじゃないですか。このようなちょっと本当に無謀としか言いようのない、無計画ですよ。

こんな所で万博を開催するために、京都市、その機運醸成やビジネスチャンスだと言うてこのお金を投じていっても、ほんまに無駄になると言わざるを得ないと思うんですが、いかがですか。

○委員長（平山たかお）

松下室長。

◎産業企画室長（松下重志）

繰返しの御答弁になりますけども、建設全体を円滑に進めるための施工環境の整備でありますとか、実際に会期中の来場者の輸送、あるいは会場内での安全の確保等々については、主催者である万博協会等々において適切に対応されるというように考えているところでございます。

我々といましては、そういうようなことを前提のうえに、万博の機運醸成等々にオール京都として取り組んでいきたいと、このように考えているところでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

山田委員。

◆委員（山田こうじ）

器自身も、これ、生徒なんかの動員なんかも1日1万4,000人という計画をされていますよね。昼食を取れる広場は2,000人しか収容できないんですよ。昼食の時間を繰返し入れ替えてももう何時間も掛かってしまうというような形で、もし雨が降ったりしたら、もうとんでもないことになるのと違うかなと思うんですけど。

本当にこれ、いのち輝く未来社会のデザインをテーマに掲げているけども、もう看板に偽りありますよね。きっぱり中止することを求めて質問を終わります。

○委員長（平山たかお）

この件に関連してほかにございませんか。

なければ、次に、商店街の振興について、片桐委員、どうぞ。

◆委員（片桐直哉）

2年前にこの委員会で商店街のことを質問させていただいたときは、ソフト事業を中心として、

人の巻き込みなどをテーマにして質問をさせていただきました。

かつて街路灯やアーケードやカラー舗装が商店街の三種の神器という風に言われていた時代がありました。その後、商店街がいわゆる活性化はハード事業ではなくてソフト事業だという風になるようになって、まちバルやまちゼミ、100円商店街、この三つの事業を三種の神器と呼ぶような時代がありました。今非常によく取り組まれているプレミアム商品券なども、この類型にある意味近いのかなという風に思っています。

しかし、最近のいわゆる商店街創生で注目される事例を見ていますと、こうしたイベントであったり販促事業というのが、また中心的に注目されるテーマでなくなっているように感じています。

商店街によっては、毎年やってきたイベントを何とかやめないように続けていこう、お店が少なくなってくる中で、何でイベントをやるのかということをしっかり考えられないままに、とにかく続けてきた事業を続けることがある意味目的化してしまっている。何のためにやっているんだということが分からなくなっているような事例も実際にあります。

2年前に質問させてもらったときに答弁で、商店街の役割として、商店街は実店舗における対面接客や商店が集積している空間としての魅力、信頼性を有し、安心・安全な買物環境を提供していることに加えて、地域のにぎわい創出に重要な役割を果たしている地域コミュニティの核である、地域のにぎわいに資するような、そういう商店街になっていただきたいと、こういう観点から取組を進めていますよという御答弁がありました。

そうした観点、それは私も非常に重要なことだと思うんですけども、そうした観点から、今、全国様々いろんな所で商店街創生に取り組んでいらっしゃる事例を御覧になって、ここでやっているこういう取組というのが皆さんの理想に非常に近いなという風に思っているもの、もちろん部分部分でもいいんですけども、この取組は非常に優れているなど注目をし、京都でもこういうことをやっていきたいなと思って注目しておられる事例というのはありますでしょうか。

○委員長（平山たかお）

野口地域企業イノベーション推進室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

商店街の他都市の事例ということでございますけども、私もちょっと勉強不足で色々分かってないところなんですけど、先日ちょっと飛び地商店街という事例を見させていただきました。それは一定のエリアでいわゆる商店街という形ではなくて、一定のエリアの中で点在するような事例ということで、非常に面白い取組だなという風に感じております。

以上です。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

今御紹介あったのは、どちらかと言うとエリア型の商店街で、商店街のイベント事業等々ということ、もちろんそれをバックキャストして何年後か先のイメージを作ってということの取組だと思うんですけども、そういった注目されている事例と現在京都市が商店街振興として行っているメニューというのがどういう形でマッチをしているか、コンテンツ、今メニューでこういうのを持っていて、それは今御紹介あったような事例にこういう部分でつながっているんじゃないかと考えていらっしゃる。その点、いかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

昨年度から地域商業新展開支援事業というのを実施してございます。これ、単なるイベントへの補助金ということではなくて、伴走支援型ということで、二本立てで取組を進めております。

一つは、商店街にコーディネーターを派遣いたしまして、地域商業者が一体となって、飲食、買物、体験等の商業コンテンツを作って、育成して広くPRする取組、これ、商業コンテンツ支援と言っています。

同じくコーディネーターを派遣いたしまして、商店街等が若手や非会員を取り込みながら組織の再構築を目指していくという取組を伴走支援しております。

この中で、ちょっと商業コンテンツ育成支援の方は、今年度取り組んでおりますので、まだきちんとした成果ということでお示しはできない状況なんですけども。

例えば4月から5月にかけて円町の方でカレーフェスティバルというのが開催されました。これはいわゆる商店街ではございませんで、円町界わいの飲食店、今は18店舗のグループがカレーをテーマにオリジナルメニューを期間中に提供するというイベントなんでございますが、これ、ゴールデンウィーク前に聞いた情報では、普段の1.5倍の集客効果があるという風に聞いておりますし、先ほど少し申し上げました飛び地商店街ともちょっとつながるような取組かなという風に思っています。

あとは、ちょっと毛色が違うんですけども、大將軍商店街では、4月に一条百鬼夜行、いわゆる

妖怪の仮装パレードというものです。あと、モノノケ市ということで、妖怪アートのフリーマーケットというのが開催されました。これ、やはり妖怪コンテンツというのが海外の方からも非常に注目を集めているということで、外国人観光客も含めて非常に多くの方が商店街にお越しになりました。

また、この大將軍のこの妖怪コンテンツの特徴といたしましては、大將軍商店街から生まれたものでございますけども、今やまた、伏見の大手筋、納屋町、龍馬通りの三つの商店街など、エリアの垣根を越えて展開されているというところに特徴があるかなという風に思っております。

以上です。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

今御紹介あった例もそうやと思うんですけども、いわゆるその商店街組合が抱えている課題、商店街組合の動きをどうサポートしていくかということだけにとどまらず、やっぱりそのエリアとして見たときに何が必要か、エリアの中で何をやっていくかということを考えていくということが徐々に主流になってきているんじゃないかなという風に感じています。もちろんそのエリアの中に複数の商店街組合が入ってはる例なんていうのもあると思うんですけども。

委員会は違うんですけど、去年、文教はぐくみ委員会で北九州の魚町商店街にあるのママトモ魚町という所に視察に行きました。この委員会のメンバーも、去年行っていらっしゃった方、何人かいらっしゃると思うんですけども。

これ、魚町商店街の取組は、商店街を中心にいわゆるまちづくり会社を作って、エリアにある複数の老朽化したビルを空きビルリノベーションして活性化を図っていく取組の一環として、いわゆる子育て支援施設が設置をされた経過というものでした。

正に最近のいわゆるハード整備とソフト整備一体型になったそういうエリアマネジメントみたいなことなかで言うと、いわゆる移住支援であったりとか都市計画、そういうものと関連をしながら商店街振興、いわゆるエリア全体としての振興につなげていこうみたいなことが結構注目される状況になっているのかなという風に思っています。

そういった視点の中で、これからやっぱり京都市においても、商店街といういわゆる商店街組織の部分というだけじゃない、そのエリア中でどういう風にやっていくかということも考えていかなあかんのと違うかなと思うんですが、そういった点について色々と調べられたとか考えられたりしている点はあるでしょうか。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

勉強不足で申し訳ありません。今、先生御紹介いただいたような事例はちょっとまだ把握をしておらないんですけども、京都の市内の中での商店街でも同様の事例があるかないかも含めて、先進事例について研究してまいりたいと考えております。

以上です。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

丁度3月15日に文化市民局の事業で京都市アート×ビジネス推進事業というのを芸術センターでやっていらっしゃって、そこのテーマが、アートとしての不動産活用とまちづくりというシンポジウムがあって、私行ってきたんです。そこでは、いわゆるアートという、アーティストの方に住んでいただいて、いわゆる地域活性化であったりとか、不動産活用と地域活性化をつなげていくみたいなテーマの話やったんですけども。

そこで紹介されていたのが、上京区ですけど、北野商店街とそのすぐ横の路地なんかを一体的に活用しながら、いわゆる芸術家の方の工房兼住居を作った取組なんかも紹介をされていて、多分色々と商店街というだけじゃないそのエリア全体のという視点で見えていくと、京都市が実際に関わっている取組の中でもそういったネタって結構たくさんあるんじゃないかなという風に思っています。

これからもそうですけど、例えば総合企画局でやっている西陣地域であったりとか、今、洛西とかのプロジェクトをやっていらっしゃったりしますけれども、そういったいわゆるエリア全体で何らか取組をしていこうという文脈の中に、やっぱり地域と商店街をもっと絡めていけるんじゃないか、一緒に何かやっていくんじゃないかという話、やっぱりもっと作っていく必要があるんじゃないかなと思っていて、その辺りを研究していく中で、絶対京都市の中でもそれぞれの取組の中にネタはあるはずだと思いますので、しっかりと見ていきたいなと思っておるところです。

いわゆるコミュニティの空間としてどういう風にやっぱり考えていくかという部分で言うと、それはやっぱり商業振興でありつつも、やっぱりそのまちづくりの分野、それは子育て支援であったりとか空き家対策、そういう部分にその商店街振興という視点からもどんどん越境していくという

部分の取組の広がり方を考えていってほしいなという風に思っていますので。

その辺り、こういうことができそうだなという、今すぐはあれ、ないかもしれないですけども、少し御答弁いただいて。何か考えてはりますか。

○委員長（平山たかお）

松下室長。

◎産業企画室長（松下重志）

私ども京都市といたしましては、商店街は、先ほど委員からも御指摘ありましたように、安心・安全な買物環境を提供するだけではなく、地域のにぎわいや文化の継承、子育て支援、地域福祉など、地域コミュニティの核として重要な役割を担っていけるものというように考えてございます。

委員からもありました各種の活性化の取組、本市が作成している条例におきましても、商店街のこういう役割を果たしてほしいというのをしっかり記載しているところもございます。

我々といたしましては、商店街がそのような役割を果たし、地域の方々からやはりあの商店街はいい商店街やなと、地域に資する商店街やなというように理解いただくことが、商店街の売上げでありますとか更なる活性化につながっていくものというように理解しておりますので、単純に商店街の売上げを上げるということではなく、エリアの活性化につながっていくような取組、これをしっかり進めていきたい、このように考えているところでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

是非、それはいわゆる商業振興の部分からだけだと、ここはちょっと他局の分だから手を触れへんみたいなのが当然出てくると思うんですけど。

例えばそれこそ商店街の歩道の空間を使って、そこにベンチを置いて憩いの場を作ってみようとか、そうになったら、じゃ、今度は道路をどうしようかというんな話、当然関連してくるんだけど、エリア全体として盛り上げていくんやったらどんなことができるんだろうと考えたときに、いろんな課題はあるけれども、こういうことができたなら面白いねとその商店街なりその周りの人たちで考えることが、どうやったらできるだろうという視点でできることを応援していくという枠組みを是非作ってほしいと思うんです。

今日昼休みに市役所前の広場のところで芝生が敷かれていて、私もその中でお弁当を食べてて、いろんな人が集まってわいわいしゃべってはって、キッチンカーとか屋台とか並んでたんですけども。

やっぱり子育て世代が、じゃ、どういう場所に買物に普段行かはるかと言うと、よくショッピングモールとかに行かはる方が実際には多い。ショッピングモールとかに行くと、通路に子供が靴を脱いで遊んだりできるようなクッションと言うか、芝生みたいなものが置いてあって、そういうところで子供さんを遊ばせたりとかしながら買物してというのを、ショッピングモールのそういう光景をよく目にします。

じゃ、やっぱり商店街でそういう風に歩道に芝生を敷いて子供を遊ばせて、安全性とか色々あるけれども、そんなんでできるかと言ったら、今なかなかそういう取組をやりたいですという風に言うても、ちょっといろんなこういう制約がという話になってしまうんですけども、本当に長い視点で見たときに商店街がどういう空間になったら今おっしゃっているような地域コミュニティの核になる場所にできるんだろう、それは単にお店があるというだけじゃなくて、どういうものを作ったら。

それこそ空き店舗を潰してみんなで地域の人が野菜を作ったりする畑なんかを作って集まったら、それが正に地域コミュニティの核になるんじゃないとか、やれること、いわゆる商業振興だけじゃない部分でいろんな絡め方ということがやっぱり有り得るんじゃないかなと思っていますので。

是非その辺り、今までの商店街振興にどういうことが必要とされてきた、それはもちろん大事なことはあるけれども、これからの時代の商店街の在り方、それから、商店街を核とした地域のまちづくりの在り方ってどういうものだろうということを是非しっかりと研究をしていただいて、いい方向性を出してほしいなと思っていますので、その点、最後、御所見をお聞きして終わりたいと思います。

○委員長（平山たかお）

松下室長。

◎産業企画室長（松下重志）

私どもといたしましては、例えばでございますが、商店街の街路灯、これが来街者だけではなくてそこを通行される方、そういう方の安心・安全にも資するものというようなことで、ハード系の補助を行ったりというようなことも行っているところでございます。

他都市の事例等、あるいは京都市の様々な商店街での様々な取組、こういうようなことを研究、発信していくことによって、市内にあります多くの商店街が更に活性化するように取り組んでまい

りたい、このように考えております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

片桐委員。

◆委員（片桐直哉）

もちろん街路灯や防犯カメラが要らないというわけではないかもしれないけれども、街路灯を付けたら、じゃ、その場ににぎわいが生まれるか。防犯カメラがあったら確かに安心は増えるかもしれないけど、防犯カメラを4台を10台に増やしたらそれだけ人が集まるかというと、多分そうではないと思うんです。

やっぱりその中で、もちろん必要なもの、必要な整備はしていけないといけないし、アーケードとか路面とか傷んでくるものを直していく、それはもちろん必要なこととしつつも、どういう空間づくりをしたらそこに本当に人が集まるコミュニティが出来るんだろう、そのことを応援できるメニューというのは何だろうという視点で考えていただきたいという点ですので、その点をお願いして終わります。

○委員長（平山たかお）

では、この件に関連してほかございませんか。

なければ、次に、中小企業の担い手確保と大学生の市内就職について、下村委員、どうぞ。

◆委員（下村あきら）

よろしくお願いいたします。

我が会派の寺田委員の方から、海外企業の誘致について、いわゆる京都市長の目玉の政策の一つとして市内学生の就職率のアップということが基本になるけど、私の方は、中小企業の担い手確保と大学生の市内就職についてということについて、何点か質問をさせていただきたいと思います。

まず、中小企業の担い手の確保、それから大学生の市内就職支援について、これまでの取組と実績についてお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

山下産業企画室ひと・しごと環境整備担当部長。

◎産業企画室ひと・しごと環境整備担当部長（山下信一）

中小企業の担い手の確保、あるいは大学生の市内就職支援についてでございますが、京都市、あるいは京都商工会議所の調査によりますと、調査においては、人手不足又は求人難を経営上の課題として回答する企業の割合が増加傾向にございます。

また、民間の調査において、令和6年3月卒業予定の大卒求人倍率は1.7倍と、令和5年3月卒の1.58倍よりも上昇しているところで、非常に就職活動における売手市場が続いているという状況でございます。

そういった中、さらに、京都には36の大学があって15万人の学生が学んでおられますが、就職時に多くの学生が市外に転出されてしまうといった課題も抱えているところでございます。

このような状況の中、本市では、キャンパスプラザ京都にわかもの就職支援センターを開設し、これまで、地域企業の担い手の確保、あるいは学生をはじめとする若者の就職、定着を支援しているところでございます。

センターでは、大学、高校と連携しながら、地域企業の魅力を紹介するとともに、学生の進路の選択とか職業観などのキャリア形成を図る学生と地域企業との交流会の実施やウェブサイト京のまち企業訪問の運営、就職活動に関する様々な相談への対応や情報提供、就職後のフォローアップを行っているところでございます。

さらに、中小企業における採用力の強化につきましては、オンラインを活用した採用活動の支援であるとか、企業のPRのためのSNSの活用セミナー、あるいはスマホの撮影のセミナーなどを開催しているところでございます。

これまでの取組を通じまして、例えば学生と地域企業との交流会に参加した学生からは、京都の中小企業には大企業にはない魅力があると感じ、印象が変わった、あるいは今後の人生の選択肢が増えたといった声とか、あるいは、企業からは学生と直接お話しできる機会を頂き大変有意義な時間となったといったお声を頂いているところでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

様々な取組、実績を御紹介いただいたという風には理解をいたしますけれども。

次の方の質問なんですけど、もう半世紀以上前でありますけど、私が就職をするとき、高校から大学のとき、インターンシップどころかイの言葉もないぐらい、いわゆる自己責任ですね。自分で就職先を探すという時代がありました。

したがって、私はアルバイトをしていたら小遣いも入りますから学業の資金にも足しになります

し、30近い業種を実はアルバイトしております、様々な業種。

それによって、何が目的かと言うと、もちろんアルバイト料金が入ることなんですけど。いわゆる事務屋に向いているのか営業に向いているのか、あるいは公務員に向いているのか、あるいは現業の様々な機械に触れるような部門に向いているのか、飲食業に向いているのかというような形で、トラック業務にも助手として行ったこともありますし、旅館、ホテルのいわゆるお膳運びから布団敷きから風呂掃除から、デパートのお皿洗いから、婦人靴の販売から、おもちゃの販売から、それこそプールの監視員から、スキー場のリフトのもぎりから、いろんなことをやりましたけども。

それが何が良かったかと言うと、いわゆるその当時の情報は、会社四季報とかそういうような書店で売っているものを見て、京都市内の企業はこうだ、こうだ、資本金がこうだ、こういう人材を求めているとかありましたけども、全て独学と言いますか、自分で探してくる必要があるわけなんですけども。それは時代の一つですから、それはそれでいいんですけども。

ですから、今の時代にはそういうインターンシップ制度というものが合うんでしょうけども、おんぶに抱っこばかりでは、これ、やっぱり自分から自発的に何に向いているかということを考えていくような教育が大事だというようなことをちょっと申し上げたいということなんですけども。

そして、次の方の質問は何かと言いますと、就職活動中の学生さんですね。今の時代では本当に困りだと思います。教育の中で今日まで育ててきた人ですから、急に世の中が厳しなったから、おまえ、勝手にやれというわけにいきません。その中で、京都の企業を分かりやすく伝えるということも大変重要かと思っています。

そういったことも当然今御報告いただいてやってこられたと言いますけども、どのように取り組んでこられたか、あるいはこれからどのように京都の企業の情報を伝えていくか、発信するか、その辺についていかがでしょうか。

○委員長（平山たかお）

山下担当部長。

◎産業企画室ひと・しごと環境整備担当部長（山下信一）

学生に京都の企業をしっかりと伝えていくということ、大変重要だと考えております。

大学生をはじめとします求職者の就職活動や企業研究、こういったものを支援するために、京都企業の強みとか特徴をウェブサイトで発信します京のまち企業訪問というウェブサイトを開設しております。このサイトを通じまして、現在4,000社の地域企業の魅力を発信しているところでございます。

さらに、このサイトですけども、より学生にとって分かりやすいサイトにしていきたいということで、令和5年3月に、学生の意見を聴きながらサイトの改修を行っております。デザインを見やすいデザインに一新し、さらに、先輩社員の声でありますとか就活に役立つコラムなどの若者向けのコンテンツを追加しているところでございます。

引き続き、新たな特集記事とか内容を充実させるとともに、同サイトを使っていただけるように、しっかりと周知の方を図ってまいりたいと考えております。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

キャンパスプラザ京都に開設のわかもの就職支援センターの取組を通じていろんなことをやっておられるということも御説明いただきましたけども、この大学生が京都の企業を知る機会を設けているということについても理解をいたしました。それが十分満足しているか、充実しているかというのはまた別ですけども、実際に就職してからのミスマッチを防ぐことも必要であると思います。

昨日かおとといマスコミ報道でやったんですけど、いわゆる内定をもらって取り消された方ばかりがおられるわけですね。その方を登録していただいて、その方に優先的に就職をあっせんするという何か会社が出来ているそうなんです、一からじゃなくて。

そうすると、割とここまで来られて様々な情報、資格があるから、最後のところに何であかんかったというところの学生さんばかり登録していただいて就職するという支援があるわけですね。落ちた方はまたゼロから行かんなんという思いじゃなくて、9割まで来て、あと足らずまいを救っていただけるそういう会社が出来たということで、マスコミで報道で取り上げられていまして、それも一つかなという風に思っておりますけども。

そういった意味で、また、3年以内の離職率が直近では32.3パーセント、3人に一人が離職する時代ということなんですけども。そういった意味で、どのようにこの支援センターの活動を通じてこのミスマッチですね。

先ほど冒頭言いましたけど、私は28種類から30種のアルバイトをしましたけど、何に向いているかというのはそこそこ分かりましたけども、向いている所へ就職したつもりやけども、人間関係はそこはまた別物なんですよ。

だから、就職の前にいろんなインターンシップで様々な経験をしておくと、何が合うか、自分に

合うか、それから、いろんな経験を積んでいくと、ミスマッチの会社、ミスマッチの組織の中に入っても多少はまだ頑張れるという要素がありますので。

そういうことで、このミスマッチを防ぐことも必要であるというこの点から、どのようにお考えなのかお聞かせいただけますか。

○委員長（平山たかお）

山下担当部長。

◎産業企画室ひと・しごと環境整備担当部長（山下信一）

委員御指摘のとおり、卒業後3年以内の離職率が3割を超えているというデータもございます。大変大きな課題、企業への人材の定着、あるいはミスマッチを防ぐということが非常に重要だと認識しております。

こうした課題に対しまして、企業の担い手確保、定着支援の双方の観点から、本市では企業のインターンシップの促進に取り組んでいるところでございます。

先ほど委員からもインターンシップという御発言ございましたけども、インターンシップ、企業の魅力を学生に発信すると同時に、入社後のミスマッチを防ぐための機会と捉えております。学生が志望企業を決定するための重要な要素の一つとなっているということでございます。

また、実施する企業も増えており、さらに、学生も9割の学生が参加しているという状況でございますが、中小企業においては、なかなか採用活動に係る体制でありますとかノウハウが不十分な状況がございまして、インターンシップの導入が進んでいない側面もございます。

そこで、令和5年度から新規の事業として、地域企業の採用力の向上を支援するために、自社の魅力発信に役立つノウハウを提供して企業にインターンシップを活用していただけるように、地域企業インターンシップ促進プロジェクトに取り組んでいるところでございます。

具体的には、学生が短期間で複数の地域企業を訪問するプログラムを実施することで、地域企業が学生に対して自社の魅力を発信する機会を創出したり、あるいは、インターンシップの設計でありますとか学生への効果的な情報発信をテーマとした企業向けセミナーを開催し、企業の採用力向上を図っているところでございます。

この取組を通じまして、学生の皆さんからは、直接会社に行って話を聴くことができ、自分では知ることのできなかった企業に出会うことができたでありますとか、企業側からは、多くの大学の学生が一堂に会社見学を実施していただける機会はほかになく、大変満足であると。まだ就職活動を本格的に始めていない低回生の学生にもアタックできた、今後インターンを進めていくうえで大きな後押しとなったといったお声を頂いているところでございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

インターンシップの促進事業では、参加企業、学生さんの皆さんからは一定評価されているという風にお聞きしましたが、まず、そこで課題はないのか。

次に、中小企業の担い手の確保、学生の市内就職は、これからますます重要になると考えられますけども、課題についてということと、今後どういう風に進めていくのかということと、5月市会が始まりますけども、第二次編成予算でどのようなことを考えておられるのか。

冒頭で申し上げましたように松井市長のやはり重要政策の一つ、市内大学生の流出を防ぐための就職率を更にアップすること、そういったことが必要だということですけども、課題がないのか、それから、今後どのように進めていくのか、第二次編成予算でどのように検討されていく、この三つについてお答えいただけますか。

○委員長（平山たかお）

山下担当部長。

◎産業企画室ひと・しごと環境整備担当部長（山下信一）

これまで、わかもの就職支援センター、あるいはインターンシップの促進、それから、令和5年9月の補正予算では留学生の採用支援なども行いながら、地域企業の担い手確保の支援に取り組んできたところでございます。

委員からの御指摘のインターンシップの促進プロジェクトでございますが、セミナーを通じて得られたノウハウを自社のインターンシップにいかしている事例でありますとか、参加した学生に対しては京都の地域企業の魅力を伝えることができたのではないかと考えております。

ただ、一方で、課題としましては、まだ参加企業の方からは、やっぱりインターンシップの実施に当たっては、社内の人員あるいは時間の確保であるとか、プログラムの企画がまだまだ課題であるというような声を聴かせていただいております。小規模な事業者様がインターンシップに取り組むにはまだハードルがあるのではと考えているところでございます。

こういった課題などを踏まえながら、委員の御指摘のとおり、中小企業の担い手の確保、学生の市内就職の取組を充実させていく必要があると考えており、引き続きしっかりと取り組んでまいり

たいと考えております。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

下村委員。

◆委員（下村あきら）

分かりました。

海外企業の誘致、また、京都にはオムロンとかロームとか島津製作所、村田製作所、様々な大企業がございます。日本電算、N I D E Cですか。そういった企業にやはりもっと成長していただくと同時に、本社を京都の方に移転、大阪の方は本社が大分移転が増えたという風に何か新聞で拝見したんです。本社機能をやはり京都に移転していただきたい。

ある方が言っておられたのは、京都に本社があるオムロン、例えばいろんなところがあると、社長の奥様が付いてくると言わはるんですね。京都で会議があると言うと、京都というブランドが大変企業にとっても良いという風なことを企業経営者からお聞きしたことがございます。

そういう良さをいかして海外企業の誘致、また、日本における本社機能の誘致、そういうのをやると同時に分母が増えてまいります。そして、中小企業の人材確保はもとより、組織そのものがなくなれば確保どころじゃありませんから、中小企業の存続をどのようにサポートするか、そういったことも非常に大事でございます。

ひと・しごと環境整備のお仕事の中にその辺のこともジャンルであるのかどうか私はちょっと存じ上げておりませんが、いずれにいたしましても、松井市長の政策の重要課題の一つであります学生さんの就職率を更に高めて、そして若い世代の皆さん方の他都市への流出を防ぐためには、働く場所づくりと教育、医療、環境整備ですから、あらゆる所とネットワークを組まれてそういった中小企業の担い手確保、そして学生さんの支援サポート、引き続きしっかりと取り組みいただくように求めていると思います。

終わります。

○委員長（平山たかお）

それでは、この件に関連してほかにございませんか。

なければ、次に、代位弁済について、北山委員、どうぞ。

◆委員（北山ただお）

ラストでございますので、よろしく願いいたします。

代位弁済について、金融上の重要なワードであります、ちょっとこの代位弁済の制度についての説明及びその果たしている役割について御説明を願います。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

委員から御紹介ありました京都信用保証協会による代位弁済についてお答えいたします。

本市で中小企業、小規模事業者を対象に、円滑な資金調達ができるよう、府市協調で融資制度を運用しております。一般的に制度融資と呼ばれているものでございます。

この制度融資は、事業者が金融機関から融資を受ける際に、公的機関であります信用保証協会が保証人となる仕組みとなっております。この信用保証協会の保証付きの融資を受けた事業者が借入金を万一返済できなくなったときは、信用保証協会が当該事業者に代わって金融機関に返済することとなります。これを代位弁済という風に呼んでいます。

以上です。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

ちょっと時間があるので少しはしりますが、要するに返済ができなくなった企業ということで、企業の極めて厳しい状況がそこに表れてくるわけですね。その点で、代位弁済の状況がこの前新聞にも報道されまして、弁済が前年比66.3パーセントで171億円にも上って、これがしかも過去の中でも大変高いということでもあります。

そういった事態についてのちょっと京都市の認識はどうでしょうか。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

委員から御紹介ございましたように、令和5年度の京都府下の代位弁済件数が955件ということと、金額としては171億円ということで、過去に比べて高い水準となっておりますのは事実でございます。

引き続き、動向に注視する必要があるという風に認識しております。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

大変今円安で、輸入業、輸入資材、さらには、一般的な物価の高騰ですとか、人手の不足でありますとか、ゼロゼロ融資の返済だとか、色々な苦境ののしかかっている中で計画的な資金返済が滞るということになってくるわけではありますが。

これ、特にゼロゼロ融資でコロナ対応の融資の返済が今本格化しております。大変厳しい状況にあります、これはどの程度の割合を占めているか分かりますか。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

ちょっと正確な割合までは分からないんですけども、8割方ゼロゼロ融資を活用されていると思います。ピークのときに7,000億円、4,000件ほどの利用がありましたので、かなり多くの皆さんがゼロゼロ融資を活用されたという風に考えております。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

もう少しこれに踏み込んだ質問をしたいんですが、ちょっと時間なので、すいません。

そうすると、企業が返済しにくくなって、当然皆さん方のところに相談に行かれる。当然協会にも相談に行くし、商工会議所にね。窓口にして、いつも相談員などの状況があります。

その辺り、例えばこの間の経過で相談件数は当然増えていっているのではないかと、また、それに対しての有効な京都市のいわゆる経営相談支援、資金繰りについての色々なノウハウをどう伝えていくとか、色々な京都市の制度融資の活用ですとか、そういったことについての今受付、相談、そして、それに対する対応、この辺りはどうでしょうか。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

まず、代位弁済なんですけども、返済が厳しい、滞ったということで、すぐに代位弁済というわけではございませんで、一定のプロセスがございまして、例えば融資の返済を猶予していただくとか返済期間を延長するとかということで、条件変更と呼んでいますけれども、そういう対応があったりとか、あとは、また他制度に借り換えるという選択肢も可能な場合がございます。

このゼロゼロ融資を受けられた方がよく利用されているのは、伴走支援型経営改善応援資金というのがございまして、よく活用をされております。令和5年度で申し上げますと件数ベースですと約3,000件ということで、京都市の制度融資の中で62パーセントを占めております。金額では約740億円ということで、制度融資の中で77パーセントを占めておるところです。

これからも、金融機関に対して要請をしておるんですけども、可能な限り事業者の事情に沿って条件変更等、借換えに柔軟に対応いただくということを要請しております。

同時に金融機関から聞いていますのは、そういう柔軟に対応しながら、経営改善につながるビジネスマッチングとか、デジタル化、DXの推進にも注力しているという風に聞いております。

以上です。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

相談のちょっと件数ではどうですか。

○委員長（平山たかお）

野口室長。

◎地域企業イノベーション推進室長（野口穂高）

相談件数ですけれども、ちょっと正確なあれなんですけども、商工会議所と一体になって実施しております経営相談においては、毎年今3万件ぐらいの相談を頂いておりまして、その変化はここ数年ございせん。相談の中身としては、最近の傾向としては、担い手の確保の問題ですとか創業に関する相談が多いという風に聞いております。

また、ちょっと別なんですけども、本市が独自に実施しております中小企業経営動向実態調査、こちらの方では、原材料価格の高騰ですとか担い手不足の影響で厳しい状況にあるという意見の一方で、コロナからの正常化の中で受注が増加しているという意見が見られました。

すいません。商工会議所の相談件数、3万と申し上げましたけれども、約2万件でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

たくさんの方が、これはしかし御相談に行っている。もちろん行きたいけれどもなかなか行けない方もおられると思いますが。

そうした中で、今、経営を立て直したい、資金繰りを何とかしたいというところで、実態としてで

すよ、私どもは、例えばゼロゼロ融資の返済、今おっしゃった大変な今重荷なんですよ。だから、これはやっぱり別枠にして、やはり新しい融資制度がもっとしっかり受けれるようにすれば、返済に耐えることができるんじゃないか。

また、私どもは、例えば据置期間をもっと延長していくことですか、保証料をもう完全にやっぱり京都市が負担をしてでも零細な方々を救っていくとか、色々なそういう実質的な支援をすることを、これは予算要求でも私ども出しておりますし、そういったことについての検討も当然されてきたと思いますが、少なくとも今の厳しい状況をそうした課題で乗り切っていくという点についての検討などはされておられるのでしょうか。どうでしょうか。

○委員長（平山たかお）

松下室長。

◎産業企画室長（松下重志）

ゼロゼロ融資の返済が本格化する中で、確かに経営状態が悪く、返済、借換えが困難な事業者も一定数おられるのは事実でございます。しかしながら、一方で、我々としてしまして、金融機関に様々な機会をとらまえてヒアリング等を実施させていただいておりますけれども、全体としてはおおむね順調に進んでいるというように聞いてございます。

しかしながら、先ほど野口室長の方から答弁申し上げましたとおり、担い手不足や物価高騰が続く中で状況を注視していく必要があるというように考えてございます。

融資制度の円滑な運営ということにつきましては、我々としても預託金を十二分に確保することによって、いわゆる貸渋り等々が起きないように、しっかりと取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○委員長（平山たかお）

北山委員。

◆委員（北山ただお）

これは決算のときも予算のときも、私も山田委員も、やはり全体の予算がまだまだ少ないのではないかと、国における中小企業対策予算でも防衛費なんかと比べると大変少ない、また、今の日本経済の状況から体制を採る点では極めて少ない、こういう点で強く増額を含めたまた制度の充実を求めています。

京都市におきましても、いわゆる1,600億円、これでも融資を除けば実質60数億円から80億円という程度にとどまって、これで今の伝統産業や零細な方ですとか、いろんな京都経済を支えてこられた人をやっぱり支えんとあかんわけですから、そういう役割が果たされていないのではないかと、このことで、具体的な内容も含めて私ども要望してきたところであります。

その点、今おっしゃっているような点でのそれは努力はされているとは思いますが、もっとこれ、これだけ代位弁済が増えるというのは、これ、代位弁済でもなかなか状況がありまして、僕らはそういう一定仕事もしていましたから実情が分かるわけで、金融機関にしてみたら、それは返済がなかなかこれは難しいと思ったらそういう風に踏み切っていく。なかなか厳しいものでありまして、それをやはり行政の手による支援ということが狙いになっているんですね。

前の支援センターのときのような対応、我々は、直貸し融資も当時ありましたし、色々な経営診断などにおきましての判断なども、今のような商工会議所の窓口だけとか、制度融資がもう銀行の手に握られているとか、そういったことについての改善なども求めてこれまでしてきたところであります。時代の流れで色々なことはありますが、もっとそういう細かい予算を含めた検討が必要だと思いますが、ちょっと第二次編成予算では。

○委員長（平山たかお）

すいません。もう終わります。

この件に関連してほかにございませんか。

では、なければ、以上で産業観光局を終わります。理事者、お疲れ様でした。

以上で本日の委員会を散会いたします。

〔午後3時26分 散会〕

委員長

平山たかお