

市バスからみる景色

速水 雪乃

(2018 年度入学 鈴木ゼミ 2 期生)

1. はじめに

緑色の車体が特徴の市バス。市バスに乗れば、京都市内のどこにでも行ける。京都市に住む私にとって、市バスは生活に欠かせない乗り物である。

私は大学生になり、市バス通学甲フリー定期券を手に入れた。高校までは、自宅から徒歩あるいは自転車通学の範囲だったため、大学生で初めて公共交通機関を利用する通学が始まった。定期券を持つと、「最大限の有効活用をしたい」という考えに至り、どこへ行くにも市バスで計画を立てた。市バスの利用頻度が上がるにつれ、バスに揺られて窓からみる景色が楽しみのひとつとなった。



2. 京都市交通局

京都市交通局は、市バスと地下鉄（烏丸線、東西線）を運営する。これらは、①京都市民にとって身近な公共交通機関、②京都を訪れる観光客などの便利な交通手段として機能し、ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」という政策を牽引する。地下鉄と、市内にきめ細かに張り巡らせた市バス路線とのネットワークにより、安全・安心な公共交通を実現する。

利用者としては、市バス・地下鉄共に便利な乗り物という認識でしかない。しかし、今回調べて、便利さこそ交通局の取り組みの賜物である事が分かった。交通局では毎年、交通局運営方針が立てられ、重点取組を経て様々な実績が上げられている。以下は、私が便利さに繋がっていると感じた取り組みの一部である。

市バスの混雑対策

- ・「市民生活と観光の調和」を目指した取組

→大型手荷物に対応したバス車両の導入、金閣寺道停留所における生活系統と観光に便利な系統の分離

- ・前乗り後降り方式の導入

お客様サービスの向上

- ・「トラフィカ京カード」による乗継割引額の拡充

更なる増収・増客策の推進

- ・駅ナカビジネスの積極的展開

実施された年度は異なるが、現在では当たり前に捉えている事柄が多い。最近でなくても、スマホで市バスの接近情報がわかるポケロケなど便利で簡単に利用しやすいツールがある。このように毎年、社会の状況に応じて改善がなされていることで、利用のしやすさが増していると考えられる。

3. 市バス

市バスの正式名称は、京都市営バス。京都市交通局が運営する路線バスで、冒頭にあるように、緑色の車体が市バスの特徴である。では、市バスの始まりはいつなのか。市バスが現在の姿に至るまでの歴史を振り返ってみる。

昭和 3 年。市バスの運行を開始し、出町柳～植物園間を運行。（余談であるが、京都府立植物園は大正 13 年に開園した、日本で最初の公立植物園。）車両はシボレーという、定員 12 名のガソリン車。木製の車輪が使用。

昭和 13 年。戦時中のガソリン不足時には、改造した木炭車や石炭車、メタン車を使用。その後は、電気バスなどを購入するもあまり普及せず。

昭和 23 年。市バス初のディーゼル自動車の購入。この頃から軽油を使うディーゼル車への移行が進み、車体も大型化。同年には、定員 81 名のトレーラーバスが、戦後の混乱期に活躍。

昭和 35 年。この年のいすゞ BX552 が市バス最後のボンネット車。

昭和 36 年。前乗り・後降りワンマンカー いすゞ BR351 を改造。後乗り・前降りの箱型ワンマンカーが標準スタイルとなり、その後車体の形は変わらず、昭和 51 年に冷暖房車の開始や、平成 3 年に電動リフト装置を備えたバリアフリーバス車両が登場。

現在、交通局に在籍している車両は 818 両。その内 789 両が車両に段差無く乗り降りできるノンステップバス、29 両がワンステップバス。また、全体の内 809 両は、低公害・低燃費車両で、平成 21 年に導入。

市バスの車両に着目すると、ひとつ気になる点があった。それは、「なぜ後乗りにしたのか」。昭和 36 年に改造を行って、後乗り、前降りの乗り方となったとある。現在、観光客の増加で一部の路線では、前乗りが導入され始めている。前乗りに関しては「半世紀ぶりに変更へ」という新聞記事がある程で、なぜわざわざ改造されたのかが疑問に思ったが、調べた限りでは分からなかった。

4. 市バスから見る景色

市バスの利用が増え、バスの窓からみる景色が楽しみとなった。もともと好きだったのは、車に乗っている時の景色がどんどん流れていく様子。バスは車と高さが違うため、通った事がある道でも違う視点から楽しめる。お気に入りの景色は、春の堀川通。晴明

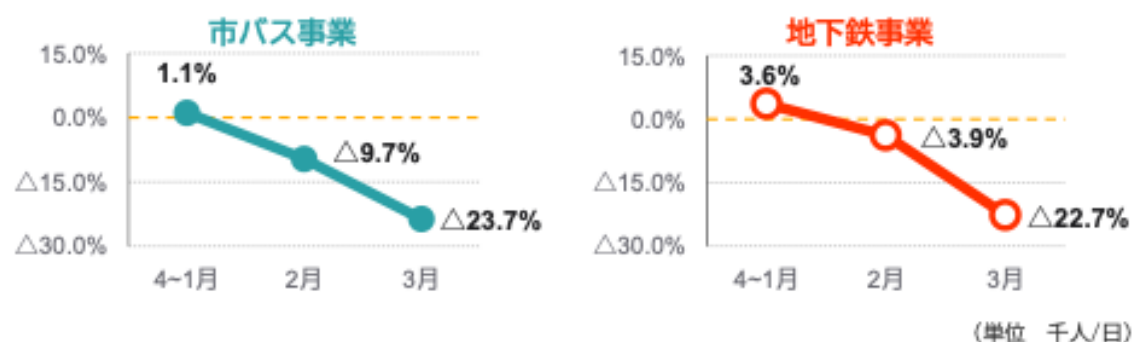
神社を通り過ぎた所から二条城付近まで、堀川沿いに咲く桜を見ていると気分が上がる。

他にも市バスの楽しみ方がある。家へ帰るだけで時間がある時、乗ったことのない系統に乗ってみる。知らない道を通ることや、思わぬところで曲がる事があり、新しい発見が多い。窓の外をみていると、可愛いお店、美味しそうな食べ物屋さんも見え、自分が知る京都が広がる。バスの揺れにつられた寝過ごしに注意しながらの楽しみ方である。



5. 市バス・地下鉄の課題

市民の足である市バス・地下鉄は守られなければならない。しかし、コロナウイルスの影響による外出自粛、また、利用の多くを占めていた観光客が減少し、大打撃を受けている。



	市バス事業			地下鉄事業		
	4~1月	2月	3月	4~1月	2月	3月
H30 お客様数(A)	365	356	360	398	392	385
R1 お客様数(B)	369	321	275	412	377	298
差(B-A)	+4	△34	△85	14	△15	△88
増減率(%)	1.1%	△9.7%	△23.7%	3.6%	△3.9%	△22.7%

上記のグラフおよび表は、令和元年度の1日あたりの利用者数の状況を示している。令和2年の1月までは前年度に比べ、市バスで+4千人(+1.1%)、地下鉄で+14千人(+3.6%)と順調な推移であるが、コロナの影響で2月以降大幅に減少。乗り物別では、市バスで収支悪化となる経常損益が黒字2億円(平成30年度は19億円の黒字)、地下鉄で経常損益は黒字23億円を確保するも、多額の負債を抱えた全国一厳しい経営状況。経営レポートが発行された令和2年12月時点で、令和2年度も140億円の減少が見込まれている。緊急事態宣言による利用者の減少に加え、リモートワークで定期券の利用、

観光向けのバスや地下鉄の券も大幅に減少した。利用者の回復が他事業者と比べて鈍いのは、京都市は観光や大学生の利用が多い事が挙げられる。

コロナの影響と元から抱えていた運転士の担い手不足や多額の負債という危機的状況を乗り越えるために、6つの取り組みが計画される。取り組みには、①コロナ感染拡大防止対策の徹底と利用の促進、②経費の削減努力、③ゼロベースでの事業見直し、④市バスダイヤの見直し、⑤各種割引乗車券等の抜本的な見直し、⑥国に対する抜本的な支援の要望がある。⑤の各種割引乗車券に関しては、既に具体的に価格が決定され実施されるなど、実際に取り組みが進められていることを実感できる。

6. おわりに

今回の私の好きな京都市は、名所や名物ではなく、市バスからの変化する景色をみるということを挙げた。そのため、市バスについて取り巻く環境、歴史といった「知る」ことを多く含む内容となった。市バスのあゆみの中でも、何度も運賃の改定が行われ、常に改善し続けている事がうかがえる。景色をみる好きな時間を過ごすためにも、利用することで微力ながらも力になりたいと思う。

【参考文献】

・京都市交通局HP

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/index.html>

〈京都市交通局HP内〉

・楽しく学べる公共交通ガイドブック みんなで知ろう！市バス・地下鉄

https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/cmsfiles/contents/0000286/286269/2021guidebook_web.pdf

・京都市交通局経営レポート

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000267760.html>

・バス車両の70年

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000219236.html>

・（令和2年度）京都市交通局経営レポート（本冊）/令和2年12年発行

https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/cmsfiles/contents/0000267/267760/20201225management_report.pdf