陳　情　文　書　表

（都市計画局）

受理番号	５０６１	受理年月日	令和８年10月22日
件　名	西京区大原野上里地域の交通体系の改善		
要　旨	交通政策基本法第11条及び第32条では、地方公共団体は、その区域の自然的経済的社会的条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、実施する責務を有する旨を定めている。 京都市では、市内中心部と周辺部で道路状況も含め、市民の移動する権利を保障する公共交通の現況は大きな格差がある。とりわけ西京区は11区の中で唯一、地下鉄が通っておらず、移動に大きな制約がある。 上里地域は、西京区南西端の向日市、長岡京市と隣接している地域である。阪急電車、ＪＲの駅からも距離があり、最寄り駅は向日市内の駅になる。地下鉄が唯一通っていない交通が不便な西京区の中でも、洛西ニュータウン内との市バスも数少なく、西京区東部、市内中心部との直通のバスはなく、向日市の東向日駅、ＪＲ向日町への阪急バスも数少なく交通が大変不便な地域である。 支所などの洛西ニュータウンセンターゾーン、公共機関、鉄道の駅へのアクセスは、全世代に共通する移動の権利の問題である。ところが、一昨年６月の市バスダイヤ改正と路線の再編で市バス西２号系統の右京の里経由がなくなり、新設された市バス西９号系統が境谷センター前、洛西高校前を通らず、桂駅西口に行かないことで、長年このルートを利用してきた生活が成り立たなくなっている。洛西高校への通学、京都市洛西老人福祉センターの利用、桂駅での市バス、京阪京都交通バス、阪急への乗換え、桂病院、三菱京都病院への通院バスへの乗換えをはじめ、沿線にあった医療機関、施設などに通えなくなっている。 くわえて、阪急バスで、昨年４月からＪＲ向日町駅、阪急東向日駅と善峯寺間の66号系統が廃止された。来年４月からはその63号系統が廃止になると発表されている。 66号系統が廃止されたことで、上里と宇の山バス停では、昼間のバスが２時間に１本になり、東山と右京の里、紅葉町、勝山町、向日台団地前のバス停でも、昼間のバスが１時間に２本と２時間に１本の時間があり、朝夕夜間のバスが減少している。そのため、とりわけ、阪急電車東向日駅やＪＲ向日町駅との移動が困難になっている。そして、来年からはより一層困難になり、上里、宇の山では阪急バスがなくなる。 京都市バス西９号系統も本数が少ないうえに、阪急洛西口駅、ＪＲ桂川駅で駅への所要時間も長く、阪急バスとは比べものにならない。 公共交通がないため高齢者が自家用車を利用することで交通事故が発生する危険も高まっている。 ついては、以下のことを願う。 １　京都市において、公共交通条例や公共交通マスタープランを作成し、周辺部、とりわけ、西京区の公共交通の抜本的改善を図ること。 ２　公共交通の改善を交通局や民間交通業者任せにせず、市バス、地下鉄とＪＲ、私鉄、民営バス等を効率的に結ぶ路線や総合的交通体系を作ること。民間交通事業者を含めて、人的、財政的支援を行うこと。 ３　西京区大原野上里では、交通局に対して、右京の里、上里から境谷センター前、洛西高校前を通り、桂駅に行くルートを復活し、本数を増やすことを要請すること。 ４　上里、大原野、洛西ニュータウンのバス路線改善のために、市バスと阪急バスとの相互区域への乗入れを行い、ＪＲ桂川駅、阪急洛西口駅と上里、大原野、洛西ニュータウンとＪＲ向日町駅、阪急東向日駅を結ぶバス路線を作ること。これは民間バスの経営改善にもつながる。 ５　京都市内の市バス・民営バスの運賃を均一料金にすること。 ６　西京区内の行政機関、病院、鉄道駅、商業施設を周る小型のコミュニティバスを新設すること。 ７　西京区で、隣接する向日市と長岡京市を結ぶコースを含め、デマンド交通の導入を図ること。 ８　都市計画道路の中山・石見線（福西本通り）の完成後に西京区と長岡京市とを結ぶ、市バス、阪急バスなどの公共交通路線を検討すること。		
陳情者			
回付委員会	まちづくり委員会		