



# かみたに 瓦版

京都市議員  
神谷修平



TOPICS

・学校の体育館の空調設備について ・まちのてんけん ・市バス、危機的な人員不足！

TOPIC  
1

## 学校の体育館の空調設備について (小中学校)

近年、全国各地で記録的な暑さを更新するなど、夏の暑さが大変厳しくなっています。このような中、子どもたちが体育館で学校行事をはじめ、授業または部活など安心して使用できる環境整備は喫緊の課題です。

また、地域活動でも体育館は頻繁に使用されており、災害時には地域の避難所にもなる重要な施設です。災害時については、普通・特別教室に空調は設置されているので、そちらを活用すれば大丈夫という対応もありますが、全員が直ちに入れるわけではありません。また避難が長期化し、普通・特別教室を使用し続けた場合、学校再開への懸念もあります。



京都市では普通・特別教室の設置率は全国よりも進んでいます。しかし、体育館は設置が進んでいません。夏場はグラウンドでの体育の授業ができない、体育館も暑過ぎてできない、といったお声もお聞きしております。また、設置されている普通・特別教室の空調も改修の時期がきており、こちらも今後の課題です。

体育館への空調の設置については、国による財政面の補助率が従来の3分の1から2分の1（R7年まで）に引き上げられています。優先度を決めて、設置率向上を目指すべきだと考えます。市長・副市長に対し、議場で要望いたしました。



### 京都市の設置状況

	京都市	全国平均
普通教室は	100%	95.7%
特別教室は	80.2%	61.4%
体育館は	2.0%	11.9%

### (参考) 近隣他都市の設置状況との比較

	設置室数	保有室数	設置率
京都市	5	249	2.0%
大阪市	128	414	30.9%
神戸市	228	285	80.0%

(令和4年9月現在 文部科学省の調査データを参照)



### 四條大宮の横断歩道の危険な縁石について

この件については多くの方からご相談をいただきました。すぐに現場を確認し、対応をお願いいたしました。今後は縁石への柵の設置、自転車横断帯の除去が行われます。

横断帯の工事が実施される場合、縁石設置前に横断帯の除去を行っていたり、同様のことが起きないように、今後の安全対策強化をお願いしております。

危険な交差点への注意書き設置  
地域の方々から相談を受け対応をお願いしていたところに注意書きを設置していただきました。

### 道路標識が直りました！

「事務所前には何か落ちていた？」道路標識の一部でした。京都府警さんにご連絡し、標識を直していただきました。

標識・標示や交通規制に関するご意見、ご要望は私にご相談いただいても大丈夫ですが、標識意見箱でも素早く対応していただけます！



京都府警察  
「標識意見箱」



是非活用下さい！



# 市バス、危機的な人員不足！

今、「運転士不足」が原因で、全国的に地域の足として最も身近な存在である路線バスの廃止や減便が広がっています。全国的に思うように運転士の採用ができなくなっており、運転士として町に引っ越してくる場合、家賃や引っ越し費用などを支給する自治体も出てきており、どの町も必死な状況です。



## 京都市は大丈夫なのでしょうか？

この問題に拍車をかけているのが、いわゆる※「2024年問題」です。2024年からは時間外労働の上限規制や休憩時間の改正が行われるため、運転士の働く時間が今よりも短くなります。つまり、来年からは現在でも運転士不足から確保が難しい中、路線を維持するためには、運転士の数が今よりさらに必要になるのです。

	1年の	1ヶ月の	1日の
	拘束時間	拘束時間	休憩時間
改正前	3,516時間	原則 293時間 (最大320時間)	継続 8時間
改正後	原則 3,300時間 (最大3,400時間)	原則 284時間 (最大310時間)	継続 11時間 を基本に、継続9時間

### ※「2024年問題」とは？

2024年4月1日以降、働き方改革関連法により、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限され、拘束時間や休憩時間においても左記の通り改正されます。  
※休憩期間は、勤務終了後に11時間与えることを基本とし、最低でも継続9時間を下回らないものとする。



### バス運転手の人数 今後は



日本バス協会によると、バスの運転手はこれからも減り続けるといいます。路線の維持などに必要な人員は12万9000人と試算されていて、このままいくと2024年には2万1000人、2030年度には3万6000人の運転手が不足するとされています。

## 京都市の運転士の現状

京都市の現状は、運行するために必要な人数が854名必要な状況に対し、在籍が845名と9名不足しており、さらにその内病気や育児休業など現場に出られない方が50名おられ、併せて実質60名近くの方が足りていないという状況でした。(令和5年10月現在)

## 早急に具体的な対策が必要

京都市では、大型二種免許をお持ちでない方を対象とした市バス運転士採用試験も実施しています。採用後、運転士研修生として研修を受けていただき、研修を終了した方に本務試験(実技)を実施し、合格者は運転士としてバス運転業務に従事します。

大型二種免許取得に要した費用については、一部手数料等を除いたうえで分割支給されます。

## 運転士不足に対する取り組みとして

- ・時短勤務などの柔軟な働き方の導入
  - ・女性運転士の積極的な登用
  - ・65歳以上の運転士の方の再雇用
- などがあります。



また、毎年だいたい20~25名の市バス運転士の方が自己都合退職されています。その中には「運転に自信を無くした。」という方もおられます。こういった方々の精神的、技術的なサポート面の強化も必要です。

併せて最新技術の導入も早期に検討を進めるべきだと考えます。今のままであれば、運転士が足りなくなった場合、利用の少ないところからの運休や、減便による交通不便さが増すという事態が突然やってくるという可能性が否めません。

交通不便地域を出さないよう、地域の足を守りつつ、効率的なシステムに変えていく必要があります。第1の方法として自動運転がありますが、まだまだ本格導入とはいきません。ただし、多くの自治体で実証実験は始まっています。京都市でも早期に具体的な場所の選定をすべきだと考えます。

2つ目に、※AI オンデマンドバスという手法があります。



### ※AI オンデマンドバスとは

時刻表や決まった運行経路がない予約型の乗合バスです。あらかじめ設定した運行エリアに停留所を設定し、利用者の予約に応じてAI(人工知能)を活用して効率的な配車を行う輸送サービスで、利用者の利便性向上と輸送コストの低減が期待されています。

オンデマンドバスというのは過疎地で導入されているイメージがありますが、都心部でもサービスが始まっています。また、運転士不足によって路線バスが運営できなくなった代替策として採用された町もあります。こちらはハイブリッドでの導入も考えられます。朝夕の通勤通学時間帯は定時・定路線での運用、日中の利用が少ない時間帯はオンデマンドバスによる柔軟な運用で効率的な取り組みを導入されている所もある。

こういった新たな手法を用いて、運転士不足による最悪のケースに陥った場合でも、地域の足を守っていける体制を早期に構築していくべきと考えます。

## 神谷修平プロフィール



1986年11月19日生まれ 関西学院大学卒業  
 ・文化財保存修復師として約10年間  
 国宝・重要文化財の絵画の修理に携わる。  
 ・バスケットボール部に中学から高校まで、6年間所属  
 ・家族は妻と子供2人です。



発行：神谷修平事務所

〒600-8385 京都市下京区五坊大宮町77 ヒゴエグゼクティブビル1F TEL. 075-406-0473 FAX. 075-406-0474 kamitani2019@gmail.com

