

(まちづくり委員会要求資料)

令和5年12月
都市計画局

- 1 京都市地域公共交通計画（素案）に対する市民意見について
別紙1のとおり
- 2 川西市営住宅跡地に関する地元説明の経過（令和4年度以降）
別紙2のとおり

京都市地域公共交通計画（素案）に対する市民意見について

別紙1

1	令和5年4月に「洛西“SAIKO”プロジェクト」が立ち上がっているが、これで洛西地域はよくなる。住民の意見を聞くことが抜けている。
2	本計画素案では、洛西地域のことが具体的に提案されていない。
3	洛西地域公共交通会議では洛西の公共交通についてもっと議論して、市民が喜ぶアクセスを作ってほしい。
4	出産してから、休日の公共交通機関での移動の機会が減った。みんなごととして公共交通機関を利用すべきだとは思いますが、利用をより推奨すべき世代など、メリハリを付けて公共交通利用を促進するというのが必要ではないかと感じた。
5	自転車専用道路を作ってほしい。
6	自転車の通行が禁止されている道路を周知する動画を作成し、それを見た人だけがレンタルサイクルやレンタルスクーターを利用できる制度にしてほしい。
7	今住んでいる地域は1時間に1本の割合でしか市バスが来ない。「周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ」とはどういう意味か。西大路通と東大路通の外側（さらに東と西）へ入った瞬間に一気にバスが少なくなる。ここは周辺地域とは言わないということか。
8	同じ方向に向かうバスが同じタイミングで来る。バスのせいで道が混み、渋滞になり、さらにバスが連続する、と悪循環を引き起こしているのではないかと。数多くあるバス停も渋滞の原因の一つ。
9	京都駅は近くに水族館ができたのに、なぜ西口出口を作らず、中央口に人を集めるのか。八条～塩小路～七条、烏丸～堀川～大宮に新店してもらえスペースを作れば、まちの活性化につながる。
10	こういった方策により浮いた分のバスを周辺部、中山間地域等へ回すべきだ。
11	市電を復活させてほしい。
12	観光客の増加によりバスに乗れない通勤通学客への配慮は、お寺や博物館などをお願いする。10時以降16時で観光名所は開店閉店してもらう。ガイドが学生を優先して座らせようとし、お年寄り立っているのはおかしい。
13	今後、すべての市域の公共交通を今まで通り完全に維持するのは不可能と思われる。地域ごとに住民税の税率を変えるなどの制度を導入したうえで公共交通の維持等にメリハリをつける、コンパクトシティを検討するべきではないか。
14	公共交通を維持・確保していくためにはこれまで以上に車からの脱却が必要であり、年齢を重ねれば誰もがいつかは車を利用できなくなることを認識し、公共交通中心のライフスタイルに転換していく必要があると思う。
15	左京区の北部山間部の交通を考えてほしい。
16	市内周辺部の公共交通を将来にわたって維持できるよう、しっかりと対策を検討してほしい。特に、一度、減便してしまっただけで利便性が低下した場合、更に、利用者が減少する等、悪循環に陥る危険性があることを踏まえ、利便性が極力低下しないよう、検討をお願いしたい。
17	観光客の動線を生活から分離して、交通資源の最適化を行うことが必要。観光客路線からはしっかりと収益をあげて、生活路線の維持や充実を図ってほしい。
18	住民主体のまちづくり活動として、住民が支え合いながら運営する交通の導入を支援してほしい。そのために交通政策に精通したアドバイザーを配置してほしい。
19	住民主体でコミュニティバスを運営する場合に必要な運転講習が受けられる場所が市内の便利などところがない（福祉タクシーではなく）。
20	他の先進都市に負けないように取組を進めてほしい。住民もしくは事業者や大学などから新たな技術やアイデアが出され、実験的な取組を経て社会実装に速やかに展開できるような環境を整えてほしい。特に、周辺部または山間部においては、これまで参入していない新たな事業者など、チャレンジ的な取組が必要。
21	利便性向上のための市バスの停留所の新設（熊野神社前～岡崎道、金閣寺道～千本北大路など）
22	市バスの停留所名を分かりやすい名称に改称（京都リサーチパーク前、衣笠校前など）
23	停留所への新規停車（65号系統北行：赤の宮、高野玉岡町への停車）
24	路線変更・新設（太秦天神川駅前～京都外大前への回送の営業化など）
25	系統番号の付与、系統変更（特、臨、北、南、西、快速など系統番号の前に漢字が付いている系統について、外国人でも分かりやすいよう新たな番号をつけるなど）
26	全路線を均一運賃区間にし、前乗り後降り方式にする。
27	全てのバス停に、路線図・バス乗り場案内（分散バス停及び逆行のバス停の系統や行先の案内）・運賃案内（使える乗車券、ICカード、福祉乗車証などの案内）を設置する。
28	烏丸線にも東西線同様に発車メロディを導入する。
29	磁気定期券、福祉乗車証、敬老乗車証をICカード化することで、特にバス利用において不正利用を防止でき、旅客数などが把握できる。
30	各バス停を新しいデザインに刷新する。できる限り全てのバス停に照明と椅子を設置する。
31	京都駅D1乗り場を有効活用すべき。
32	西賀茂～立命 西院～梅津 梅津～太秦天神川の回送を営業運行するべき。
33	地下鉄烏丸線全駅にホームドアを設置する。
34	お釣りが出る運賃箱を導入する。キャッシュレス決済に対応するべき。
35	広告付きバス停を増やして増収を図る。
36	中学生向け通学定期券や、民間バスとの連絡定期（IC定期）を発行する。
37	危険なバス停を早急になくしていくべき。
38	京都バス ・バス停の名称を市バスと統一してほしい ・すべてのバス停に路線図や運賃表、一日乗車券やICカード対応の情報を掲載してほしい ・古いバス停が多く、バス停の名称が消えているところも多いため、改修してほしい など
39	西日本ジェイアールバス ・バス停の名称を市バスと統一してほしい ・すべてのバス停に運賃表を掲示してほしい など
40	叡山電鉄 ・電車の接近表示を各駅に設置してほしい ・駅のバリアフリー化を進めてほしい など
41	ヤサカバス ICカードを導入してほしい

42	醍醐コミュニティバス ICカードを導入してほしい
43	京阪京都交通 ・市バスなどと重複している系統番号を変えたほうがよい ・すべてのバス停に運賃表を掲載してほしい など
44	京阪バス ・バス停の名称を市バスと統一してほしい ・すべてのバス停に運賃表と使える乗車券の案内を掲示してほしい など
45	近鉄バス ・バス停の名称を市バスと統一してほしい ・すべてのバス停に停留所名が掲載された路線図と運賃表、使える乗車券の案内を掲示してほしい など
46	スーパーやホームセンター、商店街にバスで行く人はいない。百貨店やショッピングモールならば公共交通を利用する人もいるので、そもそもデータが間違っている。大規模小売店をピックアップすべき。
47	ラストワンマイルへの対応としてシェアサイクルを推進するべき。大学の建物の前にポートを設定することで爆発的に普及する。数値目標を設定して取り組むべき。
48	A I配車を行う乗合タクシーや過疎地域でのライドシェアなどを採用しないのはなぜか。MaaSは赤字路線バスの廃止手段として活用するべき。
49	観光客は、空いている時間帯に清水寺や金閣寺といった人気スポットに行きたいと思っているため、例えば、清水寺は朝6時から開門していることをPRするべきである。夜行バスの車内にPR誌を置き、パウダールームや早朝から営業している銭湯、モーニングを食べられる喫茶店などの情報を提供してほしい。
50	時期の分散の視点では、嵐山、東山の花灯路はよかったと思う。夏には、京都は暑いことを逆手にとって、比叡山、鞍馬、貴船などをPRできるのでは。
51	伏見稲荷や北野天満宮、八坂神社は何時でも行けることをPRするべき。博物館や美術館などは、多客期は閉館時間を17時以降に延長するべきである。
52	計画素案において、「地域で守り育てる」「自分ごと」という考え方を示されたことは、非常に重要であると思う。人口が減り、交通機関の利用者が減少すれば、維持できなくなるのは当然であり、自らが利用する、観光客の利用で得た収益で周辺部の交通を支えることが必要であるといった認識を市民の間で共有する必要があると思う。計画素案の方向性に賛同する。
53	市バスの定期券利用者がフリーICOCA定期券を購入し、休日の外出等にも利用することが公共交通の利用促進につながると思う。しかし、企業は従業員に対し、最も通用期間が長く安価な1年定期の購入を求める。1年定期もフリーICOCA定期券として発売するか、1年定期を廃止して企業が6箇月定期の金額を社員に支給するように誘導してほしい。
54	観光客がよく使う路線は、地下鉄か観光客専用路線を新たに作ってほしい。
55	洛西をもっと便利にしてほしい。
56	P68について、やるべきことは、バスの運行ダイヤの調整、運賃制度の共通化、共同運行。これだけでよい。
57	乗合タクシーの実証実験を行ってほしい。既存のバス路線の廃止とセットで行うものであり、新規路線で行うものではない(洛西地域を例示)。また、乗合タクシーに参加する事業者は制度上優遇し、参加しない事業者からは認可台数を返上させてほしい。
58	新技術はどれほどの台数、本数、運転士、増発が必要かという予測に使用する。バスが満員で乗車できないということや、タクシー乗り場に車両がないといった事態には責任を取らせてほしい。
59	公共交通の担い手の確保について、PRに費用を掛ければよいという姿勢はどう思う。
60	公共交通の担い手の確保については、路線バスを廃止し、道路運送法第78条(自家用有償旅客運送)で白ナンバー車を運転させつつ、大型第二種免許を取得させる仕組みを作るべき。大型運転士の給与を普通免許並みに下げたことが今の荒廃を招いたのではないか。
61	タクシー会社のバス会社系列化を進め、路線バスの乗合タクシー化を進めるとともに、タクシー運転手の大型免許の取得を進めてほしい。
62	市域を都心部、周辺部、中山間地域等の3エリアに分類する点で、都心部の範囲がわずかに市バス循環系統の外郭線からはみ出している範囲があるのは意図的か。
63	新幹線等の広域交通に関する記述もある中で、首都圏などの他都市とを結ぶ高速バスについての記述はなぜないのか。重要な広域交通のひとつであり、記述するべき。
64	特に洛西地区の住居等の需要や観光客増加で西大路通、北大路通、東山通を通るバスが大変混みあっており、地元住民の足ではなくなりつつあると思う。バスの担い手も少なくなっていることから、鉄道新路線の着工が必要では(例えば、洛西～西大路通～北大路通～東大路通)。
65	市バスの混雑が戻ってきている。観光客、地元住民向けと分けるため、コロナ前まで運行していた市バスの急行系統の復活を要望する。
66	九条通から鴨川東岸線へアクセスするルートができたため、東大路通から師団街道を經由し、伏見稲荷大社や竹田駅とを結ぶルートを実行してほしい。
67	時代に即した公共交通を進めるべき。
68	回数券や紙の定期券を全ての公共交通で廃止し、IC定期やICカードで利用率に応じた割引制度を進めていくべき。
69	バスのダイヤについて、早朝・朝ラッシュ・午前中は京都駅・大阪方面への乗継、夕ラッシュ・準夜間帯・深夜は大阪方面から下り方面への乗継を重視する。今はコロナ禍による減便のせいか無茶苦茶なダイヤで利用客に見放されている。
70	京阪京都交通と市バス、ヤサカバスと市バスの定期券を共通化してほしい。いつまでに行うかタイムスケジュールを作り、反対しているのは誰か透明性をもった議論をしてほしい。
71	阪急バスと調整し、西向日駅、東向日駅からJR向日町駅へ乗り入れることができれば、洛西ニュータウンのアクセスはずっと楽になるし、価値も向上する。
72	地下鉄もバスも運賃が高すぎる。実験的に初乗り運賃を200円くらいとし、バスは均一、地下鉄は運賃区界も変更して30円刻みくらいで緩やかに加算してほしい。
73	JR西日本はJR東大路駅を東海道線に設置すること。東大路駅こそサブゲートである。
74	嵐山へは阪急、東山・洛北へは京阪と使い分けることである。これを支援するため、阪急嵐山・大覚寺を山越に替わる市バスのターミナルとしてはほしい。
75	自家用輸送をしているところに協力を求める。送迎バスに住民を混乗させてもらう方法と運転手、車両、仕事を供出してもらう方法がある。

76	大型運転手を育成する京都のバス会社全体の目的会社を作ればよい。白ナンバーの自家用ハイヤーかマイクロバスを運転しつつ、大型二種免許の取得を目指してはどうか。
77	商業施設には、地下鉄・バスへのセールや企画展の広告をお願いしたい。
78	「貨客混載事業」について、そんなことをしなくても介護車両の車いすリフトにコンテナを積みばよい。マイクロバスなら8人程度乗車でき、中山間地域等の運行に最適である。
79	一般的に交通不便地域は、土地も固定資産税も安い。生涯に渡って住民が得る経済的メリットは多いにもかかわらず、公共交通の不便さを訴えるのは違和感がある。それを行政の責任とすることもおかしい。交通不便地域の住民は相応の負担をすべき。公平とはそういうことではないか。
80	周辺地域には地域公共交通維持税を課して相応の負担をしてもらう必要があるのではないかと。中期的には周辺部の公共交通の維持に、長期的にはコンパクトシティへの人口集約のインセンティブとして働くと考えられる。若い世代に悪しきシルバー民主主義を押しつけて負担を先送りしないほしい。
81	他の自治体はライドシェア等の導入に向けた取組を進めている。そのような社会の最新動向も記述するべきではないか。
82	地域でモビリティマネジメントに取り組みたいが、どこに相談すれば良いのか分からない。他の事例の紹介も含めて、京都市として取り組むべき。
83	環状ネットワーク構想についても議論を加速させ、国や府、企業などと連携を深めるべきだと考える。
84	京都駅一極集中の緩和について、既に西院駅などがサブゲートになっているが、JRは東大路駅を整備する必要がある。
85	観光客の分散については、嵐山・金閣寺へは阪急、東山・洛北へは京阪の利用を推奨するべき。
86	境谷大橋行のバスの発車標を設置し、乗り場にこだわらず発車順に表示させる。運賃体系を統一化しないと効果は薄い。
87	鉄道駅との接続を考慮したバスダイヤの編成は大変。具体的な駅名と時間帯を区分してPDCAを行う必要がある。基本的には鉄道とバスの本数を方向別に揃えること、バス同士でパターンダイヤを設定することで対応できる。具体的な駅名は国際会館や北大路駅、出町柳駅、桂駅、桂川駅、向日町駅などである。
88	市バス73号系統を利用しているが、始発の時刻が遅くて困っている。15分でも20分でも良いので、1本早い便があれば助かる。
89	都市規模に合わせて公共交通網を縮退させるのは当然のことである。山科、西京エリアでは、市バスは路線数、本数を漸減させ、5年を目途に廃止とすることが持続可能な公共交通の確保に資すると考える。土地の価格が安いということは、固定資産税、市民税の徴収額も低いと推察される。観光客等による収益で運行できる範囲を超える部分についてを自己負担とすることに反対する人はいないと考える。
90	デジタル化が進む中、自動運転等のDXを検討することとどめるのではなく、民間事業者との連携を積極的に模索し、自動運転等を推進するという姿勢を本計画に盛り込んでほしい。
91	計画素案に、周辺部・中山間地域等の子どもと高齢者の生活を維持するという視点は欠かせない。特に、少子高齢化が進んでいる地域の活性化と定住促進のためにも、今後とも赤字路線への行政の支援をお願いしたい。
92	自動運転技術の普及に合わせて、費用対効果の低い地域の公共交通は廃止するべき。
93	ネットワークの充実等は大変重要だが、まずは運転士や整備士といった担い手確保の問題を解決しなければ大阪の事業者のようになりかねない。地域の公共交通をしっかりと守っていくためにも、人材不足の問題を強烈なインパクトで前面に押し出すべきと考える。
94	観光地渋滞対策のため、繁忙期に渋滞する東山五条一祇園交差点において、終日、自家用車の通行禁止(マイカー)規制を実施し、緊急車両やバス、タクシーのみが通行できるようにしてほしい。特に上記区間は渋滞が激しく、バスの定時運行が難しいこと、歩行者が多いにも関わらず歩道が非常に狭く歩行者が危険に晒されていることから、自家用車の通行を規制し、バスなど公共交通機関の利用を促進する取組を実施するよう希望する。
95	以前発売していた「歩くまち・京都レールきっぷ」の再販を希望する。また、販売場所を各駅に広げたり、旅行会社経由で発売するなどしてほしい。
96	地下鉄・バス1日券も旅行会社や新幹線駅構内で購入できるようにしてほしい。
97	新幹線駅から地下鉄駅への案内が少なく、文字が小さいので分かりづらい。外国人観光客などは【地下鉄のりば】より【鳥丸線】のほうが分かりやすい。東京の【〇〇線】のように表記し、他都市と共通化を図っていく必要があると思う。
98	そもそも若者が減り、様々な業種で担い手不足が問題になる中、自動運転など最新技術の導入なども検討するべきでは。
99	「市民生活にとって重要なインフラ」であることを明確に打ち出すことが最も重要であると思われる。「観光都市」というのは、地元住民にとって今や迷惑なものであり、その被害は年々拡大してしまっている。観光によって市の財政を賄おうとする発想は断固棄てるべきである。
100	市バスは、街に住むお年寄りが病院に行ったり買い物に出かけたりするための「足」ではないのか。生活交通を維持するためには、観光交通との完全分離を目指すべきである。「市民の生活」と「観光」をどう分離させるかを全力を挙げて皆で考えていくべきではないか。「市民のための市バス」が、街の人たちに浸透すれば、運転手や整備士になりたいという人も増えるのではないかと。
101	この街に住む人は、この街を「観光都市」とは思っていない。その気持ちを行政が受け止め、汲み取ることが地域公共交通計画ではないか。
102	山科区にも京都市バスを運行してほしい。
103	市バス・地下鉄の臨時増便などシーズンに応じて、適切に対応されているため助かる。京都市内は「歩くまち」というPRや「歩くまち」アプリなど、広報に力を入れて取り組まれることで、更なる混雑緩和や誘客につながるのではないかと考える。
104	円町から原谷行きバスが出てほしい。
105	財政赤字のもとでは、迅速かつ効果的かつ具体的な見直しが必要。赤字路線の通勤時間帯以外の本数を減らす。
106	京都駅のバスターミナルの乗り場は、地下鉄で行けない場所へ向かうバス路線のみとする。
107	バス停の間隔を広げる、または快速を増やす。
108	市民専用のチャージ式市バス割引カードを作る。
109	京都バスなどの交通機関とのタイアップでオススメ観光コースを作るなど、民間の知恵を借りる。京都市の財政を官民一体となって取り組む必要がある。前例は無視して市民ボランティア等を募ってどんどん対策を実行して行くべき。

110	時刻通りに来ない、来てても混雑している、あるいは同じ番号のバスが複数台つづけて来るという状況では、市バスでの移動も大変。荷物のある人はタクシーやライドシェア、荷物のない人はレンタル自転車や電動キックボードの活用するよう推進したほうがよいのでは。
111	四条通や河原町通も一方通行にして車線を減らした上で、道路幅の一部を自転車や電動キックボードに割り当てた方が結果的に移動しやすい街になると思う。
112	あつちもこつちも維持しなければならぬという結論ありきでは税金がいくらあっても足りない。現役世代の数は減少しており、その負担は右肩上がりだという前提だけは踏まえて議論していただきたい。
113	車を避け徒歩や自転車を使うには、途中歩いて楽しくなるような沿道やキレイな歩道の整備が不可欠であり、それが行政の仕事。公共交通機関を使いましょう！とPRするのが仕事ではない。
114	数年前、四条通りの車線数を減らしたが、四条周辺をマイカー乗入れ禁止(住民除く)、公共交通機関のみにすれば良いのでは。
115	自転車のマナーがあまりに酷い。購入時等に販売店に講習を義務付けたらどうか。
116	赤字でも残すべき路線はあるはず。バス事業トータル、もしくは市の財政トータルでトントンなら良しと言うくらい裁量が必要では。
117	バス運転手不足の問題に対しては、採用年齢を70歳か75歳まで延長する。これからの日本は70歳まで働くのが当たり前にならないといけない。
118	長距離運行する路線が多すぎる。生活圏を運行するバスは普通二種免許でのループ運行にして、観光路線を充実させ、通勤通学路線(特急電車のイメージ)を新設して、棲み分けと利便性向上を図るべき。
119	公共交通を持続可能なものとするために計画を策定されたことは良いと思う。
120	公共交通の需要は、この間のコロナも含めた社会情勢や、企業や学校の移転等、影響を受ける要素が多様で複雑だと思うので、何をもってできている、いないと判断するのが重要ではないか。計画素案の指標と目標値が十分なのか、なぜその指標なのか分からない。
121	市バス101、102号系統など観光系の系統を復活させるべき。
122	金閣寺から烏丸御池を通して醍醐方面への地下鉄を開通させる。
123	他府県ナンバー車は京都市内へ入る際にお金を払う。高速道路のインターチェンジに市営の駐車場(有料)を作る。
124	大きなスーツケースの持込みは大人1人分の運賃をもらう。
125	観光客と市民の運賃を分ける。
126	高齢者と乳幼児を連れた親は運賃無料にする。
127	市民が公共交通を支えているという感覚が乏しいため、「自分ごと」と感じられるような周知が必要。
128	師団街道、稲荷新道が一方通行なので、いつも師団街道が混んでいる。稲荷新道の一方通行を解消するか、稲荷新道に観光バスを入れないようにしてほしい。
129	京都市中(いわゆる洛中を含む観光エリア)には、自家用車や観光バスの流入禁止(郊外の鉄道駅に大規模駐車場を整備して、鉄道などの公共交通機関に乗換を強制する)と市電の復活をセットで行うべきである。
130	公共交通機関の利用を促進するためには、自動車よりも便利、コストが低い、時間が読めるなど、メリットが必要と思う。事業者を超えた京都市全体の公共交通の一日券などの導入があると効果が高いと思う。
131	四条烏丸と祇園の間の四条通は、渋滞することが多く、バスがよく遅れる。時間が読めるようにするために、車の渋滞をなくすべき。
132	京都市は路上駐車が多すぎる。ただでさえキャパオーバーな京都の道は更に混雑する。そこで、徹底的な違法駐車摘発により、現状を改善するべき。市内の「駐禁特区」を作成して、違法駐車を摘発すれば、新たな財源の道筋にもなり得る。
133	安易にアニメに頼らない方針へ転換して出費を削減するべき。近年の二次元キャラクターへの京都市の依存ぶりは目に余るものがある。行き過ぎたアニメ依存の財政を見直すことにより、出費を削減するべき。今の京都市はキャラクターに頼りすぎて、あらゆるポスターによる説得力をなくしている。
134	これからの時代、公共交通を独立採算でやっていくにはかなり厳しい。社会的なインフラとして一定の税金を使うことは賛成。鉄道なら上下分離、運営を民間が担う。バスならベースとなる部分を公が、運営部分を民間が担い、民間の効率性や経営ノウハウを活かしてほしい。
135	素案に賛成。自動運転の更なる取組とライドシェア解禁に向けた実証実験も出来ればと思う。
136	シェアサイクルポートは、ターゲットを明確にしなければいけない。最寄りの鉄道駅と大学の建物前に設置するべき。
137	バスロケが3つ前のバス停を出ただけなのに間もなく来ますと断言したり、1つ前のバス停を出るとバス接近が消えるなどデタラメな運用をしている。京都バスのシステム、大阪シティバス又は広島バスロケに変えてほしい。
138	みんながもっと利用しないとバスや鉄道会社も倒産する、というくらいの思いをもって、積極的に乗ることが持続可能な公共交通の実現につながると思う。
139	乗換えのメリットは分かるが、いざ現地に行くと、どこに行ってもいいか分からない。スマホの発信も大事だが、私はアナログ看板が見やすいので、いろいろな方法で土地勘のない人が見ても分かるような案内ができると良い。
140	昨今逼迫する観光需要に対する早急な対応が必要だと考える。そこで京都市営バスの混雑する循環系統に連節車を導入して、市民と観光客を分散させる案を提案する。特に混雑が散見される長距離路線である市バス205系統は京都駅前バスターミナルの改修を行い、北大路バスターミナルに進入せず北大路通に系統専用乗り場を設置すれば現ルートで走行可能かと考えられる。
141	洛西ニュータウンのタウンミーティングでは、LRTを要望しているにも関わらず、バス路線の整備のことばかり取り上げている。住民の要望はまるで無視。投資しないことには、若者の移住は望めない。バス路線だけで本当に人口が増えると考えている京都市は、世間が見えていないと思う。
142	この機を逃さず、将来に向けて、本気でLRT導入に力を注いでもらいたい。洛西ニュータウンの住人は、地下鉄が整備されるから、移住したことを忘れないでほしい。当初の電気バスは、どうなったのか。陸の孤島とはもう呼ばせないと言う意気込みがなければ、洛西の発展はない。
143	人口減少が進む中、あらゆる分野で人材不足は叫ばれており、公共交通に関わる仕事の魅力発信の取組だけでは、人の奪い合いになりかねない。魅力発信も重要だが、事務的な作業を中心に、無駄な仕事を減らしたり、デジタル化して負担を減らしたりすることも非常に重要。京都市だけではなく共創する民間交通事業者とともに、仕事量や負担を減らす取組を進めるべき。
144	観光地を結ぶ路線バスを増便させ、観光客と市民とが別のバスに乗れるようにしてほしい。観光客で通勤ラッシュの時間以外でも混雑しており、ベビーカーや車椅子、シルバーカーでのバスの乗車は困難。
145	バスを小型化するべき。
146	バス運転手を公務員化するべき。
147	四条通を一車線にしたのが間違いで渋滞が著しくバスより歩いたほうが早く、今後は他府県の車及び自家用車の通行を規制するべきだと思う。

148	公共交通を維持・確保することは重要だが、将来の世代の負担を増やさないよう気をつける必要がある。
149	公共交通を考えるうえで、警察と連携した、公共交通の安定運行や違法駐車への対応も非常に重要であるため、警察との連携も計画に加筆するべきである。
150	洛西“SAIKO”プロジェクトみんなで進める！実行策中間取りまとめが発信されたが、市中に行くには交通費が片道670円、往復1,340円も掛かるため、人口は増えない。このことを市の担当者は理解していないし理解しようとしていない。洛西には街中と直接つなぐLR T等が必要である。交通の利便性が確保されれば人口が増加する。小中一貫校も必要。
151	京都市だけでなく都市圏として連携を強めるべき。また、災害に強くレジリエンス力のある公共交通を目指すべき。
152	京都市、JR、民間交通事業者と連携しながら、非化石証書なども活用してバスや鉄道の脱炭素化の取組を強力に進めてほしい。
153	洛西ニュータウンで無人運転バスを運行する。JR桂川駅と阪急洛西口駅⇄洛西ニュータウン中心部とピストン輸送する。洛西ニュータウン内は、ミニバスにて循環輸送する交通体系にしてほしい。
154	洛西ニュータウンを「京都のイノベーション・シティ化」するため、京都市立芸術大学跡地や堀川音楽学校跡地等を開発する。京都市内に本社がある上場企業や海外からの流入企業ほか、若き研究者や産学共同でIT(AI&テクノロジー等)を開発する計画を立てる。
155	市バス番号表示について、横面にも忘れずに表示してほしい。
156	敬老乗車証の値段を引き上げ、通学定期などの割引を増やすべき。若者にこれまでのツケを払わせる、次世代に重い負担を先送る公共交通の維持はやめるべき。
157	京北地域は急激な人口減少と少子高齢化に悩まされており、地域の人や観光に来られる人が真に使いやすい交通インフラの整備が喫緊の課題だと思う。今のふるさとバスではいわゆる「負の連鎖」に陥っていくのは目に見えている。是非、真に使いやすい公共交通の在り方を考えてほしい。
158	京都市西京区について、市長の公約である新たな交通ネットワークの整備として、地域公共交通確保維持事業を活用し、低床式路面電車を導入してほしい。
159	危険なバス停をなくし使いやすい公共機関にしてほしい。
160	京都市がパークアンドライドでの観光を促進していることはほとんど認知されていないように感じる。車で市内観光地を巡ることが交通渋滞を引き起こす原因となっているように思う。京都南IC、京都東ICからアクセスしやすいパークアンドライドの拠点を整備して周知することが必要ではないか。
161	市民、観光客ともに快適に過ごせるバス待ち環境を整備することで利用頻度が高まると考える。バスの駅も現状の設備では不十分で、ベンチの数や屋根の大きさを拡充するべきだと思う。一部の混雑するバス停では、日陰や雨宿りの場所を求めて道路に面した店舗や住宅の軒下に侵入している様子も見られる。
162	バス接近表示について、まもなく来ますという表示がバス発車後も残り続けたり、表示されているにも関わらず一向に来なかつたりすることがあり、特に遅延して運行している場合には目的のバスに乗れるかどうか分からずに困ることがある。バスの現在位置をGPSで把握することも可能なはずで、正確に表示されることを期待する。
163	海外からの観光客に電車やバスについて尋ねられることもあるが、ほとんどがGoogleマップで移動経路を調べたうえで、バス停や改札の位置が分からないという状況に混乱している様子である。アプリでの表示方法について、京都市とGoogle社で協議してもよいのではないかと。世界的観光都市である京都ならばGoogle社も耳を傾けてくれるのではないかと。
164	各交通事業者で分かりやすい乗換案内表示を導入するべきではないか。現状、様々な表示、表記、文字サイズで案内されており、視覚的に非常に分かりづらい。せめて玄関口である京都駅では、各事業者において、他社の乗り場への案内を統一されたデザインで相互に掲出してほしい。また、外国語での表記が日本語に比べて小さいため、せめて英語は同等に扱うべきではないか。
165	災害の多発化や少子高齢化が進む中、目的や時間、運転スキルなどによって、様々な選択肢から交通手段を選べる交通の多重性、リダンダンシーも重要である。
166	とても素晴らしい将来像だと思う。一方で、「乗降客数が少ないから増便できない」という交通事業者と、「便数が少ないから乗りにくい」という市民とのジレンマを感じる。この将来像の実現に向けて、交通事業者が大胆に取り組めるよう、京都市のバックアップをお願いしたい。
167	コロナ禍が終わった今、JR嵯峨野線や金閣寺行の市バスがいつも混雑している。JR嵯峨野線はコロナ禍で減便した後、観光客が回復した今もダイヤがそのまま放置されている。京都駅の嵯峨野線乗り場はいつも大変混雑している。西大路通や丸太町通の市バスは生活路線だが、いつも外国人観光客で混雑している。もっと本数を増やす、あるいは動線を改善するなどして混雑解消するよう鉄道やバス事業者へ働き掛けてほしい。
168	京都は、繁華街を通らない路線もそれなりの採算が取れているのが強み。一方で地下鉄が大量高速輸送のポテンシャルを生かしきれていないのも実態ではないかと考える。他の都市では、地下鉄が開通したら並走する路線は短縮、又は廃止するのが主流だが、京都はこれに不十分ではないか。バスが地下鉄のフィーダー輸送を担うという役割分担が完全ではないと思う。
169	バスに比べて地下鉄の乗客が少ないのは、乗り換えると運賃が割高になることに加え、地下鉄が価格面で不利であることも影響しているのではないかと考える。そこで、バスの運賃を現金では地下鉄3区並み(300円程度)の均一運賃にし、ICカード利用者には限り、地下鉄の区数に相当する価格に割り引き、地下鉄に乗り換えてもバスでも同一価格にする、あるいは差額をポイントで還元するのはどうか。IC利用者への手当てであればそれほどコストは掛からないのでは。
170	紙のバス一日券を廃止したため、ポイント還元ではなく700円上限でICのバス一日券は残してほしい。
171	混雑データ・運行データの整備・配信について、京都バスのシステムを京都市バスも使わせてもらうべき。システムを統一するべき。
172	地下鉄東西線を無人運転にするべき。
173	P83について、前輪座席撤去による荷物置き場はよいが、中ほどや後方の座席撤去は無駄で即刻辞めるべき。過剰な手すりも混雑に拍車をかけており、邪魔になっている。
174	新幹線や高速バスのりばのようにD1、D2乗り場に手荷物の目安を置く。
175	乗車定員の多いラッシュ型車両について、前輪座席撤去、後方座席1列のみ、手すりが邪魔にならないようにすっきりさせる。真ん中の階段は2人が同時乗降できるように設計する。
176	ラッシュ型車両を黒字路線に集中させる。後方座席を撤去した車両は赤字路線に回し、混雑路線やラッシュ時に使用しない。
177	市バスと京阪京都交通、ヤサカバスは、早急にダイヤ調整や運賃制度の共通化が必要ではないか。
178	市バス208号系統とプリンセスラインバスの統合や、ケーループの共通利用も検討を始めてほしい。

179	市バス“おもてなしコンシェルジュ”は交通局から産業観光局に移管するべき。
180	市バスと京阪京都交通、ヤサカバスは、ダイヤ、ルート運行間隔、運賃制度の調整を行う。快速立命館は廃止し、千本通経由の立命ライナーに一本化し、観光客と学生を分離する。共同運行以外に増便の手立てはない。また、多客期はこの共同運行相手の事業者に周辺の営業所からの応援をお願いする。
181	混雑対策のためには、臨時便の増便を行うべきであり、市バスの111号系統や楽洛金閣といった奇をてらったルートは作らないこと。
182	混雑対策のためには、前乗りより増発の方が効果的である。
183	P83について、IC乗継割引を復活、充実させる。
184	誘客キャンペーンではなく、混雑0、待ち時間0を目指す。夏は京都のクールスポット誘致。冬は正月輸送、受験輸送、春節輸送を充実させる。
185	清水寺と金閣寺が年中混んでいる。清水寺は、朝6時から開門しており、夜間拝観することもあり、早朝の清水寺をPRするべき。また、京都駅周辺から清水寺周辺で朝食をとれる場所を情報発信するべき。また、17時以降に観光できる場所として、高台寺や北野天満宮、八坂神社、伏見稲荷などをPRしてはどうか。
186	SAにおいて、マイカーでの入路を控えるように発信するべき。また、京都南ICをはじめとする京都市内のインターチェンジ利用に利用税をかけて事実上のロードプライシングにしてはどうか。
187	P85について、嵐山での交通規制方向が間違っている。天龍寺前の通りである長辻通は南行一方通行であるべきで、北行は高架道路一行通行であるべき。そうすると、嵐山バス停は市バスも京都バスと同じ乗り場になり混雑は緩和される。
188	渡月橋は写真撮影など立ち止まることを禁止すべきであって、歩行者一方通行などの愚策を行うべきではない。
189	寺社に近い駐車場は降車専用か乗降専用にして、1分100円か1秒10円といった駐車料金を設定し、早く出ていくことを促してはどうか。また、待期駐車場を案内してはどうか。
190	都市型ロープウェイ（次世代の都市型交通システム、低コスト／自動運転／自由設計の自走型ロープウェイ）を京都市にも導入できないか。ゴンドラ部分に広告も出せるし、京都らしいカラーにもできるし、京都市交通局のキャラクターを描くこともできる。
191	バスの運賃箱に運賃がいつ入ったのかを調べるなど、時間帯ごとのバス車内の混雑具合の詳細を把握するべき。これはコンピュータを使えば難しくなくできることだと思う。運行本数が利用動向に見合ったものとなり、バスの混雑状況が改善されれば、人混みを嫌ってバスを避けていた人もバスを利用するようになり、新たな利用者の獲得にもつながるのではないかな。
192	公共交通を維持するためにもっと使おう！なんて思う市民がいるわけない。
193	観光客が多いのだから、そこをうまく使うしかない。黒字路線で赤字路線をカバーする構図が京都なら成り立つ。京都駅から清水寺への直行便とか、観光客に特化した路線があって良いと思う。もちろん金額は高く設定する。
194	金銭面を詳しく解説してもらいたい。財政破綻だの騒いでいるのだから、公共交通にいくらかかるのか、今後どれだけ必要なのか。行財政改革との関係が分からない。
195	他府県から引越して来ましたが、京都市バスの案内等がわかりにくく、Google mapがないと市バスに乗れなかった。わかりやすい案内表示等があるとよいと思う。
196	都心または観光客で人がたくさん乗っており、高齢者が立っている状況が危険と感じる。
197	バスに乗り遅れば遅刻もしくは帰宅が困難になる状況のため、運休等がすぐわかるツールがあると大変ありがたい。
198	地下鉄・バスにおける(大人と同伴時の)小児運賃の無料化による子育て世代への支援ならびに利用促進(エコサマーの通年拡大)
199	堀川通拡幅による堀川七条～八条油小路間の渋滞緩和(京都市内の南北通過流動の円滑化によって渋滞を減らし、付近を通るバスの所要時間を短縮)
200	葛野大路通の第二条通～丸太町通間の北伸による南北流動の円滑化(市バス203系統の四条通～丸太町通間の南北経路を西大路通から葛野大路通に変更させることによるバス路線重複の分散)
201	地下鉄烏丸線の岩倉までの北伸による叡山電鉄鞍馬線との結節ならびに京都バス岩倉村松・岩倉実相院方面への運行区間の縮小(岩倉駅前～国際会館駅間の廃止)
202	京北地域に北陸新幹線の駅を設けることによるバス路線の整理(高雄・京北線の廃止)
203	快適な路面電車を走らせてほしい。
204	市内中心部の市バスを廃止し、LRTを導入する。地下鉄との競合を避けるため、烏丸通と御池通以外の通りに敷設し、地下鉄との乗り換えも考え、市バスを減らす。運転士一人あたりの輸送人員も増え、導入コストはかかるが、ランニングコストは抑えられるのではないかな。LRT導入後は、四条烏丸～四条河原町～三条河原町近辺一帯を早朝深夜を除き歩行者天国とし、街全体の歩行者の収容力をあげ、歩いて観光しやすい街づくりをしてほしい。
205	いい計画だと思う。計画内容を進めるだけでも相当の苦勞があると思う。市民の意見を聞きながら、しっかりとやってほしい。
206	概ね現実的な計画だと思うが、市内の移動には地下鉄が足りないように思う。
207	自転車走る場所に入ると車が入ってこられないようにしてほしい。歩道の中に自転車が走るゾーンがある形でも良い。車道を走れと言われるが、車と衝突すると死のリスクがあり、非常に怖い。道路で路駐している車がいる場合は道路の真ん中に入らなければいけない。
208	桂駅から洛西地域は改善すべきエリアだと思う。市道の上空空間を用いて洛西エリアや桂坂上部の住宅街までのぼっていく都市型循環式ロープウェイ(横浜市のYOKOHAMA AIR CABINのようなもの)の導入を検討してほしい。公共交通の整備と合わせて、西山から京都市を眺めることのできる新たな観光資源にもできると思う。
209	この計画を進める担当の全ての方に、0歳から小学生くらいまでの暴れる子供を連れて電車に乗ってほしい。女性専用車両はあるのに親子専用車両はなぜないのか。なぜ車内は大人向けの広告しかなくて、赤ちゃんが喜ぶイラストを天井に貼ったり子供の興味を唆る広告を作らないのか。「泣いてもかましまへん」シールは税金の無駄。ニコニコして下さるだけで親は焦りが少し和らぐ。乗りたいのに乗れない。車内にベビーカー置き場が少ない。子供を連れて他の車両に移ることは無理。体力のない子供を座らせておかないと後々自分が大変なので自分は立って子供を座らせている。誰も席を譲ってくれない。公共交通機関を利用する人が減ったと、椅子に座って何かの統計から導いてる方が仰ってるなら、ずっと京都市はよくなる。
210	現役世代や若者に公共交通維持の負担を押し付けることなく、高齢世代も含めた公平な負担が必要だ。敬老乗車証の利用者負担と若者の利用者負担を見ても明らかで、敬老乗車証の値上げはやむを得ない。
211	京都府タクシー協会の実証実験等の新たな取組も計画に盛り込むべき。

212	社会情勢からすると、行政やバス会社などが維持のために努力するだけでなく、利用側もできる限りバス等を利用して維持に貢献するという考え方は必要だと思う。
213	京都駅から祇園方面の臨時バスが出ているのにその先に向かう206系統に利用者が集中して、なかなか京都大学方面に向かえないことが多々ある。臨時系統の分かりやすさの改善を求める。
214	地下鉄・バスの連携を図るのにもかかわらず乗継割引が不足しているのは不合理である。改善を求める。
215	バス同士、バスと地下鉄への乗継ぎを無料にすれば、系統の大胆な見直しでも市民の不満は少なく、運転手不足問題にも対応できるのではないかとと思う。
216	山科地域は、京阪バスと連携し、地下鉄との乗継割引の導入や系統の見直しで、東西線に誘導する仕掛けを検討すればどうか。
217	サブゲートとして、JR京都駅と山科駅間の新駅設置も検討に加えたらどうか。
218	地下鉄に乗り入れている京阪電車も京阪山科まで地下鉄と同じ運賃にしてほしい。
219	グローバルMICE都市としての政策と環境に配慮したSDGsの達成は矛盾した政策だが、その点があいまいなままに地域公共交通計画が作成されていると思う。もっと地域の環境に配慮した計画にするべき。
220	「都心部」、「中山間地域等」に対して「周辺部」という表現に違和感がある。「都心」や「中山間」はその地域の特性を表す言葉として問題ないが、「周辺」という言葉にはマイナスの価値観を感じる。表現の変更を願いたい。
221	京都市の道路は、白線が消えていたり、そもそも白線がない。 また、白線内に駐停車する車が多く、車道に出て歩く子どもの姿を毎日見る。危険で住みにくい。
222	「素案」には、そもそも「交通空白地域（交通困難地域）の解消」（＝市内すべての地域に公共交通を）というテーマ設定がない。 「交通空白地域（交通困難地域）の解消」は、対象となる地域住民にとって極めて重要な、すぐにでも取り掛かっていただきたい課題であり、今後ますます大きな課題になっていくことは目に見えている。最重要テーマの一つに設定され、解決に向けての取組を開始していただきたい。素晴らしい理念・方針を持ちながら、現実の取組とは大きな乖離があると感じる。
223	「京都市全体では、人口の99.1%が公共交通圏内に含まれています」（P12）との捉え方は、その前提である「鉄道駅1km圏内」という設定そのものが間違っている。交通空白地の条件設定から見直すべき。
224	伏見区桃山南地域は駅・バス停から500m超の面積が半分を占めており、こうした地域を交通空白地域と認定し、アンケートなどで地域の実態や地域住民の声を把握し公共交通導入の取組を開始されたい。
225	伏見区は、桃山南地域以外にも藤城、向島、淀・納所、稲荷地域など最も多くの交通困難地域を抱える区となっている。 伏見区にも山科区の「山科区公共交通利用促進協議会」のような部会を設け、問題解決に向けて協議を開始してほしい。
226	公共交通の確保が市民にとっても、また、地域の発展にも関わる重要なインフラという捉え方なら、京都市としての取組の姿勢は、「共助」ではなく、行政が責任を持って取り組まなければならない「公助」であるとするべき。 「三者一体となった取組の推進」ではなく、「市民・交通事業者の協力を得ながら、行政が取組を推進する」とするべき。（P7）
227	市バスとJR、地下鉄を使って通勤をしているが、住居がある洛西地区からJR桂川駅に向かう市バスが西4系統しかなく、本数も限られているので非常に不便に感じている。ヤサカバスもあるが、市バスの定期では乗車することができない。 最近、敬老乗車証で他の事業者のバスに乗れるようになったと聞いたが、現役世代も京都市バスの通勤定期や通学定期でも利用できるようにしてもらえないか。
228	サブゲートとは、JRの駅ではなく、阪急電車、京阪電車の駅である。嵐山・四条河原町・金閣寺へは阪急電車、東山・洛北・宇治・伏見稲荷へは京阪電車を利用する。JRよりも阪急電車、京阪電車の利用を推奨する方が京都駅一局集中の緩和になる。
229	八条口には東山方面から市バス207号系統や58号系統が運行されているが、反対に八条口、アバンティ前から発車し、東山方面に向かうようにするべきだったのでは。平日9時以降でもいいし、土日祝のみでもいい。
230	烏丸口のタクシー乗り場の2列乗車を制度化し、真ん中に横断歩道を描き、中島の向こうに普通タクシー2台の乗り場、横断歩道を過ぎた1列目に大型タクシージャパンタクシーバネット乗り場を設置する。広島駅のようにどのタクシーに乗ってもよいと明記する。案内人を配置し、車両を割り振る。
231	左京区の久多などの山岳部については、京都市が率先してバス網を構築してはどうか。離合できないような道路環境を直すことまでは言わないが、せめてバスを通して、活気を与えてほしい。
232	観光客と住民で市バス運賃を別にすることは法的に困難であると承知しているが、代替策としてJRや高速バスのようなシーズン別の運賃を設定することは可能だと思う。
233	指定した駅・バス路線に限定した形で地下鉄とバスのICカード乗継割引を復活させるべき。
234	清水寺エリアへの観光客の流動を分散させるとともに、市内鉄軌道ネットワークを強化するため、四条大宮～四条堀川～堀川五条～烏丸五条(地下鉄五条駅)～東山五条(五条坂)にLRT又はBRTを整備するべき。
235	市バス207系統全便の八条口経由化により、清水寺・祇園・四条エリアへの乗客を烏丸口側バスターミナルと八条口で分散させることが可能だと思う。
236	サブゲート機能の強化としては、JR山科駅・JR東福寺駅・地下鉄北大路駅の3拠点を積極的に活用していくことが重要。 このうち山科駅は、京都駅からJRで1駅かつ北陸方面の特急停車駅であり、地下鉄東西線で市内各地へ向かうことが可能であることから、宿泊施設を増やすなどの施策を実行していくのが良い。 東福寺駅は、山科駅同様京都駅からJRで1駅であり、京阪の乗継地点であることから、東山・伏見エリアへの連絡拠点機能を強化するべき。具体的には、両者の乗換改札口の利用可能時間の延長を要請することが必要。 北大路駅は、京都駅から地下鉄烏丸線で直結しており、併設のバスターミナルからは金閣寺・北野白梅町・上賀茂神社・下鴨神社など、市街地北部の観光地へのバス路線が多く発着していることから、市営交通の利用促進の点からしても、京都市第2のターミナルとしての位置付けをはっきりさせる必要がある。
237	JR・京阪グループ(叡電・嵐電を含む)との協力関係は特に強化するべき。

238	<p>マイカーから公共交通機関への移転が素案通りに進んだら、市内中心部や観光地のバスや路面電車のキャパシティをきつとオーバーすると思う。「歩くまち・京都」の原点は「歩く」。「歩く」に力点を置いた施策をもっと打ち出して構成するべき。</p> <p>東京や大阪の場合、観光スポットへのアクセス案内はたいがい鉄道駅からの徒歩時間だけで、当該スポットの目の前にバス停があってもバス停の存在すら書かれない。一方で、京都の場合、鉄道駅から1kmも離れるとバスだけの案内になることが多い。観光客がよく使うスマホアプリも同様で、歩くことを苦にしない若者も多いはずだが、距離感が分からず、スマホの検索結果に依存したためにバスを利用していることが多いのではないかと。そういう人達に歩いてもらうという発想で検討することも大事。また、バスを交通弱者に譲るという考え方を打ち出しても良い。</p> <p>細かいデータも大事だが、地方都市の公共交通利用促進策と同じ視点で京都の公共交通を語るべきではない。観光客利用の多い京都ならではの視点を大事にしてほしい。</p>
239	交通局を民営化するべき。
240	京都市が財政危機を他人ごとになっている。交通サービスは公営でなく民営にすればいい。本当に利用者のこと考えるなら行政自身が他人ごとではなく自分ごととして考えるべき。
241	バス停500m圏を公共交通圏域としているが、根拠は何なのか。
242	鉄道駅1kmについては、鉄道の1駅間程度なので理解できるが、500mはバス停2つ分であり、長く感じられる。利用者が2停留所分を歩くのが平気なら、バス停の数は現状の半分になっているはず。人口カバー率99%の結論ありきで、500mを設定しているのではないかと。
243	公共交通は高齢化社会の住民の生活に不可欠なもの。利用しやすい路線や料金設定、乗降サポートなど、民間ではできないことを担うのが公共の務めである。
244	タクシーは、台数のミスマッチが生じている。AIや過去の需要から予測し、出勤する運転士数、入構数を検討する。そして大型タクシーの入構を優先する。
245	運転手の教育をやり直す。接客はもちろんのこと、荷物を持っていたらまずトランクを開けて降りること。乗り場を後ろの車に譲ることを明記する。
246	待ち行列をフォーク型の誘導線にする。
247	烏丸口のチェーンを撤去して東京駅のように3台同時発着を可能にしてもよい。
248	空車が一列になればタクシー協会を通じて京都駅周辺のタクシーに集まるよう呼びかけ、0台になれば規制を解除する。ヨドバシカメラ前やMK乗り場も案内するとともにヨドバシ前で待っている車両に烏丸口に入ってもいいという表示をしてもいい。
249	11月に限らず天龍寺前を南行一方通行に規制し、バス一台分だけ走行可能にする。現在は土休ダイヤで運転方向が真逆になる最低の状態である。これが適正な方向に規制されると嵐山バス停からどのバスにも乗れるので混雑が分散する。
250	清水寺や嵐山などの駐車場は降車専用にして入庫から分単位、いや、秒単位で課金して出庫時に清算するようにすることができるだけ早く出ていくようになる。その一方で竹田やくいな橋や市役所や岡崎公園や二条城など、観光バス版のパークアンドライドの仕組みを考える。
251	バス車両について、コロナ対策で前輪の上から座席を撤去し荷物置き場にするのが良かった。全車両の通路幅を測ってランキング化して営業所に再配置する。車両が大きいほど詰め込みがきく。荷物置き場は混雑緩和に意味がなかったため、黒字路線から排除して赤字路線に投入するべき。飛び出ている手すりは撤去するべき。
252	現状や課題、政策等がしっかりと記載されている点は大いに評価するが、マイカー交通の抑制策が見当たらない。公共交通の利便性、効率性などを高めることと合わせて、マイカー利用を言わば「いじめる」ことが必要。いくら公共交通を「自分ごと」、「みんなごと」にしようと「啓発」し施策を展開したとしても、それだけでマイカーから公共交通にシフトさせることは困難。
253	具体策として、例えば京都市独自の駐車場税の創設などにより、マイカー利用の方が公共交通よりコストが(著しく)高くなるようにすればどうか。こうした抑制方策の実現に向けては種々の高いハードルがあるので、計画に具体例を記載することは無理だと思うが、「マイカーから公共交通へのシフト」といった方向性は加筆していただきたい。
254	地域公共交通は、市全体の都市政策に連動して在り方が問われるもの。その中で、今ある路線を守ろうと力を尽くしていることに改めて感謝する。他都市なら、減便、廃止されているようなところも京都市ではよく持ちこたえている。観光客ではなく住民が利用しなければ維持できない。
255	計画策定の背景・目的をもう少し充実させないと、今後の取組につながりにくいのではないかと。2024年問題や改正地域交通再生法などの社会情勢について、記述を充実させるほか、京都府タクシー協会が乗合タクシーの実証実験を始めたことも新たに記述するべきである。
256	敬老乗車証の交付対象が75歳以上になり、所得水準も厳しくなれば、出掛けることも少なくなる。免許を返納したら公共交通し放題が足りない。もっと公共交通を充実させてほしい。
257	市バス、京都バスの嵐山地区で重複するバスを比較すると、敬老福祉乗車証を利用できる市バスの方が非常に混雑が激しく、利用できない京都バスの方は空いているのをよく見かける。混雑対策とコロナ感染対策の観点からも、京都バスの方にも敬老福祉乗車証の利用を認めてほしい。
258	消費税、酒税、たばこ税、ガソリン税などの権限や財源移譲を国に訴える。生活に身近な税を国が徴収することは、地方主権でも創生でもない。
259	向島ニュータウンでは、タクシーしか利用したことがない。駅は遠く、アクセスも悪く、区役所に行くにも病院に行くにもとても不便。障害者にとっても不自由きわまりない。もっと小回りの利く交通を身近に走らせてほしい。例えば、病院に行くなら朝8時台の便が必要。市内中心部ではバスが観光客でいっぱいでも乗れずに困っていた。障害があるとはいえず、タクシーでしか出掛けられないのは不公平ではないかと。
260	地域公共交通を考える際、京都市のことだけを考えるのではなく、近隣市も含めた広域圏を踏まえた視点も必要ではないかと。大規模に修正する必要はないが、今後の方向性を記した部分のどこかにそのような視点も加えるべき。
261	取組メニューをSDGsのゴールと紐付けているのが良い。
262	具体的な取組を記載するべきにもかかわらず、「検討」「連携」といった言葉で終わっているのが気になった。もう少し、具体的な取組内容や方向性を書けないものか。
263	担い手不足に関しては、公共交通の分野に関わらず、今後、多くの分野で課題になり、この視点まで踏み込んで記載しなければ、解決策は見い出せないのではないかと。
264	具体的な資料やデータがたくさん盛り込まれており、京都市の公共交通に係る現状がよく理解できた。
265	カーシェアも普及しつつあり、事業者と連携し、更なる普及促進を図ることにより、渋滞解消やクルマと電車・バス・自転車等との利用分担の見直しが進むのではないかと。
266	当計画が推進されることで、より良い地域公共交通が実現されることを期待したい。

261	大学や企業等との連携の中で、10年後、20年後の地域公共交通の在り方につながる技術革新を踏まえた、新しい交通体系についての記載があってもよいのではないか。夢のある計画になればいいと思う。
262	京都市は財政難と聞くが、国や京都府の協力も得つつ国庫補助の確保や、民間活力の活用（寄付も含む）などにより、少しでも施策が進捗することを期待する。
263	この計画の推進は行政だけでできることではないので、市民、民間と協働して進めてほしい。
264	ニュータウンとその周辺地域で、コミュニティバスを運行してほしい。ニュータウン内から図書館や支所へ、サブセンターからサブセンターへ、気軽に移動できるようにしてほしい。自家用車に頼らなくても生活できるようにしてほしい。
265	洛西ニュータウンから中心部へのバスの直行便を走らせてほしい。子供を連れてバスや電車の乗り換えはとても大変で、煩わしさから車に頼ってしまう。京都駅行きなどあるが、停留所が多すぎて時間がかかり、出掛ける気にならない。直行便があれば、気軽に文化施設や寺社仏閣へ行ける。
266	交通局を民営化するべき。
267	組織の抜本改革をしてほしい。
268	社会実験や特区を活用して、ライドシェアを早期に実現してほしい。
269	見にくくて、全て読もうという気にならない。 現状の問題点、改善案をわかりやすくして、問題点の前置きの部分は割愛していいと思う。
270	観光客用専門のバス(観光地だけで止まるなど)を何本か試験的に走らせ、住民用のバスと分けてほしい。混雑しており、幼児を連れて乗る気にならない。ベビーカーも乗車可能だが、とても乗れるような雰囲気ではない。
271	アンケートを取る際は、WEBでも回答できるようにした方がいいと思う。回答率が低すぎるし、母数がそもそも少ないと思う。
272	阪急烏丸駅と地下鉄四条駅の乗換えの際のバリアフリー化を考えてほしい。駅員は外国人対応で忙しそうで、少ない段数の移動を手助けしてもらおうのが恥ずかしい。
273	地下鉄十条駅について、地上に繋がるエスカレーターを設置し、地上と改札の往來の手段を増やしてほしい。エスカレーターが難しいのであれば、4番出口に階段を設置してほしい。 また、烏丸通の歩行者信号がなかなか青にならないため、多くの人が車道を渡るので大変危険。
274	京阪バスも、西日本ジェイアールバスや京都バス同様、市バス定期券で乗車できるようにしてほしい。
275	右京区京北地域では、ふるさとバスとスクールバスが共存して運行されているが、通学以外の時間帯や通学時における生徒以外の一般の利用はごく限られている。 高齢者にとって、大型バスは乗り降りが大変で、バス停まで遠いなど使い勝手が悪いという声も聞く。 一方で、高齢者の自動車運転免許証の返納により、買い物や通院においては家族の運転に頼ったりといったケースもあり、自分で移動できる利用しやすいモビリティツールが求められる。 そこで、大型バスの運行はスクールバスが担い（一般の同乗も可能に）、それ以外の交通について、ふるさとバスの大型バスに代えて、動きやすい交通手段の確保についての検討を進められることを望む。
276	どのような事業が計画に紐付いているのか。 事務事業評価制度でしっかりと評価してほしい。
277	インバウンド観光の復活とともに東大路通の渋滞がひどくなっている。歩道も狭い箇所が多く、「歩くまち・京都」とはほど遠い状況。オーバーツーリズムの弊害を少しでも緩和するために、観光客から観光税を徴収し、交通渋滞を防ぐ政策の実施をお願いしたい。
278	京都駅から七条通（もしくは塩小路通）を経由し東大路通⇒北大路通⇒西大路通⇒七条通（もしくは塩小路通）を内回りと外回りで走る環状地下鉄の建設をお願いしたい。京都駅から観光地近くまでは、地下鉄で移動し、駅から徒歩もしくはレンタルサイクルなどを使用して移動することにより、バスやタクシー自家用車での移動が減り、京都駅や観光地周辺、高速道路出入口付近の混雑緩和につながる。また、当該路線のバスを原則廃止することにより渋滞緩和につながる。
279	今出川通（白梅町⇄銀閣寺）、丸太町通（円町（もしくは嵐山）⇄天王町）、五条通（清水⇄西大路）については、路面電車LRTを整備できないか。この建設費と維持費は観光税で賄うことを基本とし、1泊一人300円（もしくは宿泊費の5%）を徴収する。先ほどの地下鉄およびLRTの路線については市バスを原則廃止する。また、運賃についても通常料金は高め（現状よりも1割程度アップ）に設定し、京都市民は何らかの方法（イコカ等の市民カード登録等）で、運賃を10%還元し、市外の方については通常料金を負担いただくことにより、京都市民と観光客の共存が図れると思う。
280	寺社仏閣に対しても観光税の徴収を求めているかどうか。具体的には、拝観料に対して10%の観光税を徴収する。これを公共交通機関の工事費・維持費に充てる。これにより、京都駅前や観光地周辺の大渋滞は緩和し、結果的に「歩くまち・京都」の推進につながるのではないか。
281	市バス南8系統においては、一部区間で近鉄バス向島団地線と並行しておりその区間の停留所のほとんどが停留所名を統一化されている。しかし、御香宮前停留所については近鉄バスの桃山停留所と近接しているにもかかわらず名称が異なっており、またバス停の位置についても微妙に異なっている。そのため、御香宮前停留所の名称を近鉄バス桃山停留所と統一にし、バス停の位置も両停留所を同じ位置に移動することを要望する。
282	地下鉄・バス一日券を利用する観光客は、地下鉄がない地域においては必然的に市バスを使うことになる。特に祇園や四条河原町周辺には地下鉄がないため、市バスに多くの観光客が乗車し、混雑を招いている。バスから鉄道への乗換えを促すために観光客の利用が特に見込まれる区間について民間鉄道事業者と連携し、一日券の利用範囲を拡大、またはそのようなお得な乗車券を新設することを要望する（例 京阪電気鉄道：出町柳～伏見稲荷間）。
283	地下鉄とバスでは輸送力に大きな差があり、地下鉄の輸送力を活用したバス路線の見直しを行うことでバスの混雑を緩和し、より効率的な運行が可能になると考える。 多くの観光客が訪れる市周辺部の寺院等を通過するバスには、四条通や京都駅に直通する路線が多くあり、観光客にとって利便性があるが、一方で ・周辺部の観光地で既に満員になってしまうため、中心部に近いバス停から乗車できない ・車内が大変混雑しているため、特に荷物がある場合に降車が難しく、地下鉄への乗換えを考えてもあきらめてしまう ・均一運賃で中心部まで長距離乗車するので一日券でなくても運賃効率が悪い ・バスが四条通や京都駅前に集中するため、渋滞や遅延が発生する などの問題がある。 そのため鉄道とバス路線を分けて考え、特に観光地に関係する一部路線に関しては鉄道駅との接続を中心とした路線体系への見直しが必要だと考える。京都駅や四条から各観光地に直通することはできなくなるものの、バスの混雑区間が短縮され、渋滞の緩和にもなり、さらにはバス運行区間の短縮によって人員不足の解消にもつながると考える。

284	比叡平線、比叡山へ行く路線を一本化して一つの定期券で乗れるようにする。比叡山と比叡平を循環し、ロープウェイ、ケーブルにも接続して、比叡平線・比叡山線にも乗り換え接続する。 また、京都市内では、京大生が利用できる時間つまり16時10分付近に、そして定期券が利用可能な京都バスに統一する。
285	松葉杖を使用しているが、日本は、つくづく歩行者、更には弱い立場の人に優しくないと感じる。どんな立場の人でも過ごしやすい街を目指す交通計画になってほしい。 具体的には、歩行者、自転車が通りやすい広い歩道、自転車レーンがあること。車椅子、ベビーカーを持った子連れの人でも歩きやすい段差が少ないこと。お店や病院、駅などを結ぶ循環バス、BRTなど公共交通があること。ドイツなどにあるレギオカルテ【地域定期券】を用意し、公共交通を主体にすること。 4つの施策をすることで身体だけでなく、経済的にも優しい公共交通になると思う。
286	計画以前に現在の体制が適正かを見直すべき。自らの改革を図るべき。 交通局をはじめ京都市自身ももっと自分ごととして捉えるべきだと思う。
287	交通局を民営化すべき。 民間企業が参画できないような地域だけ公共サービスとして提供すれば良い。
288	財政状況に見合わない浪費をする京都市に一体どんな計画立案、実行ができるか疑問。いまの京都市には交通サービスを提供できる資質能力はない。 民営化することが最善の策である。
289	公共交通をとりまく状況が悪化する中、滋賀県では交通税の導入も検討しているが、公共交通を維持する財源をどう確保していくかをしっかり議論するべき。滋賀県での交通税検討の情勢についても計画で触れながら、中長期的に公共交通維持の財源をどう確保するのか、国や府、近隣自治体、交通事業者、市民と検討を進める必要がある。
290	市バスの循環系統では入庫するバスと入庫しないバスの区別がある。入庫しない予定のバスが交通渋滞などで遅れた場合は入庫する場合があります。無料で乗換えができる。 目的地が車庫よりも先の場合は、入庫予定のバスは見送って入庫しない予定のバスを待って乗車するが、入庫しない予定のバスが入庫して次に出発するバスを待つことになり、入庫予定のバスに乗った方が目的地に早く着くケースは少なくない。
291	市バス100号系統を復活させてほしい。
292	京都市内を走るバスは何種類もあり観光客が見分けるのは難しい。系統番号で乗るバスを探すので、系統番号の前にバス運営会社を表すアルファベット1文字を加えると探しやすくなると思う。京都市交通局の17番は『C17』、京都バスの17番は『K17』など。
293	京都市の公共交通は遅れていると言っても過言ではない。 洛西ニュータウンには、京都市は一日500台のバスが運行していると自慢しているが、基幹の都市交通を建設せずに、排気ガスを出すバスといつおさらばするのか。 洛西“SAIKO”プロジェクトでは、高層ビルを建てることや、土地の用途地域を緩和することなどが重点で行われ、新しい都市交通は実現しない。 洛西をバスだけのまちにしないほしい。路面電車（LRT）を建設して、CO2を減らし、環境を守る取組を進めてほしい。バスだけではこのまちの発展はない。運転手が少ないなら、無人運転技術を搭載した電車は救世主になるのではないか。
294	人口減少、高齢化、更には、運転手不足など、近年の公共交通事業者を巡る状況は大変厳しい。加えてコロナ禍による、生活様式の変化も益々厳しさに拍車をかけており、交通利用者にも自分たちで「公共交通は利用して守る。」という意識が今まで以上に必要。
295	公共交通が持続可能なものになるように、利用者も必要な経費を負担する時代になっている。
296	新林本通境谷交差点から大原野インター方向にはバスが運行していない。インター方向には多数の市民が生活しており、高齢者が多いため、交通手段がなくて困っている。大原野インターまでバスを運行してほしい。
297	洛西地域～桂方面を運行するバスを小型化し燃料費を削減してはどうか。
298	洛西地域を運行するバスを均一運賃にすることにより、増収してはどうか。
299	敬老乗車証は居住する場所によって利用できるバスが異なる。
300	大原野インター付近に多くの市民が住んでいるが、自家用車がないと生活できない。市バス西5系統の一部（1時間に1本くらい）で大原野インターを経由し、成章高校～桂坂を運行してほしい。高校生も利用するため、増客につながるのではないかと。
301	狭い道に歩行者専用道路（自転車は区別）や目立つ境界線を整備する。
302	自転車を利用する学生などへの教育を実施する。
303	ウォーキングシューズやウェアを開発する。
304	有料（安価）でよいので荷物預かり所を増やす。
305	地下鉄駅構内のゴミ箱のカラー化は、環境モデル都市・京都として先進的な取組。交通局のエコの見える化を参考にして、頑張してほしい。
306	修学旅行生が町並みや景色を参考にしようとして窓を覗こうとするが、交通局ニュースなどの貼り紙が、視界の邪魔になっている。デジタル、スマートフォン時代であり、改善するべき。
307	まず勧めなければいけないのは、ICクレジット決済だと思う。福岡市では、南海電車、飛行機、福岡市営地下鉄をクレジットカードでタッチ決済すると地下鉄運賃を割引するキャンペーンを導入すると新聞で見た。旅行者を地下鉄に誘導するには良いと思う（地下鉄⇄市バスの乗継もICクレジットで割引があればよい）。
308	外国では、観光地を巡回し、何度でも乗降可能なバスがある。近くにホテルがあれば、一旦、荷物を置いて再度乗ることも可能。京都市でも観光客、市民の足を分けるのであれば、このようなバスがあっても良いのでは。
309	地下鉄東西線の西部延伸がかなり厳しいことは分かる。だが、既存のバスのやりくりだけでは、人口流出するに決まっている。
310	なぜ、洛西地域⇄洛西口・桂川駅のLRTの敷設など、バス以外の策を練らないのか。人口回復を願うのなら、まずはバスからのシフトが必要。西京区だけとり残されている。
311	基本的には賛成するが、もっと具体的な策がほしい。 公共交通ネットワークを効率的なものにするためには、市内の全ての移動パターンを把握し、市民が本当に求めている交通インフラを構築することが重要。これを実現するためには、ビッグデータを活用したり、市民全体にアンケートを行ったりする方法が考えられる。これらの情報をもとに、需要に合わせた効率的な交通網を再構築するべき。AIの活用も考えていい。
312	資料に周辺部のバスの利用が少ないとあるが、単に自動車や自転車の方が便利だからだと思う。バスは、使いたい時間に利用できず、乗換えが必要で、乗換え先のバスも少ないとなると、時間的にも経済的にも快適性にも劣り、選択肢に入らない。バス利用者の中には、他に路線がないから仕方なく使っている人もいるかもしれない。

313	バスの遅延や混雑といった問題に対処するために、新たな交通手段の導入が必要。利用者の分散を図るのは難しいので、輸送力を拡大して、あえて集中させるべき。そのためには多額の費用が必要かもしれないが、BRTや鉄道など、渋滞の影響を受けにくい交通機関へ転換し、信頼性の向上と混雑解消を図るべき。東山方面は一方循環のLRTでも効果はあると思う。
314	新しい交通手段として、自走型ロープウェイ「Zippar」を検討してほしい。 他の交通手段との調和を図るため、歩道と車道の間自転車・電動キックボード用の道を整備し、駅やバス停とのアクセス性を向上させるべき。柵や段差を設け、分けられたクリアで安全な道を整備することで、住みやすさが向上し、都市の魅力も高まる。 様々な事業者が混在する複雑な交通網を理解しやすくするために、MTA Live Subway Mapのような公共交通マップを作ることも必要。
315	鉄道にはシニアカーや自転車も持ち込み可としてはどうか。また、これらの置き場をしっかりと整備することで、駅から離れた場所からも鉄道が使いやすくなるのではないかな。
316	駅やバス停から周辺の商業施設等に屋根が繋がっていると、雨や暑い夏の日差しを避けられるので有難い。直接施設の中に入ればと、さらに便利になる。
317	昨今のバス運転手不足により、他都市では事業廃止や大幅な減便が行われ、タクシーについても運転手が不足し、需要に見合った配車が難しくなっている。この計画案にも書かれているとおり、市民自らが公共交通機関を積極的に利用することが重要。各社の収入が上れば、運転手の待遇が改善され、結果、公共交通機関の維持につながるのではないかな。
318	更なる人員不足や人口減少により、公共交通の存続は諦めの境地。今後、駐輪場や駐車場が増えた方が良いのでは。自分も自転車やスクーターを愛用している。インバウンドに関しては、電動キックボードを使うか鉄道駅から歩いてもらうしかない。
319	公共交通について、「地域で守り育てる」という考え方に賛同する。公共交通と言ってもタダで運行できるわけではなく、使う人がいるからこそ公共交通が維持されるものだと思う。地域が自ら取り組みようとしている場合には、地域からの相談を受けたら、他の地域の事例などを紹介したりするなど、金銭的でなく、知恵や経験という面で支援をするべき。不便だただ言っているだけの地域、具体的に動かさず他力本願になっているような地域については、自治体がお金を出したりフォローするべきではない。
320	「誰もが使いやすくなる」という点では、人が集中している京都駅は市民の力だけでは何ともできない。特に京都タワー側は、バスののりばも混雑しているし、みどりの窓口も、人員削減から極端に減って外国人が多く列をなしている。デジタルツールに慣れていない、子供が窓口を利用しようとしても、かなりの時間がかかる。また、南北自由通路も混雑していて、特に人が多い時は危険を感じる時もある。そういった事業者に依存しなければならない声を自治体としてまとめ、事業者に対して発信、改善を求めていくなり、協力するなりして改善していただきたい。
321	道路、駐車場の混雑については、自らが自動車を利用する選択をしている時点で許容していると考えてよいと思う。すでに多様なモビリティがまちなかに溢れ、パークアンドライドの取組がなされている中、自動車に過度に依存すること、自動車を利用することで自分が負う弊害などは、自動車利用者が負うべきで、自治体や市民の労力や金銭を負担することはない。ただし、荷物の配達やバスの運行、緊急車両の運行には一定配慮すべきだが、10年～20年前に比べると京都の道路事情はかなり改善しているし、他の都市と比べても十分だと思う。
322	「他人ごと」から「自分ごと」へとあり、公共交通の積極的利用をと呼び掛けられているが、周辺部で公共交通がない地域はどうするべきなのか。観光客がいるところにはバスを走らせるが、周辺部の住民の多いところでも路線バスが運行していない、または不便であるため、利用できず、結果、他の手段に頼らざるを得ない状況がある。
323	敬老乗車証制度の改悪は理念に逆行している。
324	「生活交通確保補助金」等を活用し、誰もが利用できる通学バスを運行してほしい(桃山中学へは60年以上電車通学を余儀なくされている)。市民のみが利用できる乗合タクシー等の導入を早急に検討してほしい。
325	パーソナルモビリティ・電動キックボードは、歩道を走行されては危険で、車道では自転車の妨げになる。観光客を中心にした発想であり、納得しがたい。
326	もう少し行政が積極的に交通困難地域(画一的に距離等で線引きをしないで)に対して施策の宣伝や解決の援助に力を入れてほしい。 「誰一人取り残さない」というのであれば、もう少し綿密な調査をすべきと思う。市民が安心して暮らせる京都市へ税金の使い道を考えてほしい。
327	連日、他都市で路線バスの廃止のニュースを見る。京都市は、様々な方法で国を含めた関係者に働きかけて、なんとか今の交通を守ろうとしてくれており、今の取組に感謝している。
328	地域公共交通計画を策定する上で大前提となる、交通事業者とは何を指すかが明確にされていない。一部の鉄道やバス、タクシーは挙げられているものの、他都市と京都市を結ぶ高速バスや近江鉄道バスのような交通機関は挙げられていない。他にも、万博に向けた空を飛ぶ車、運転手不足のためライドシェア、大阪と伏見、大津を結ぶ船舶なども将来を展望する計画に盛り込まれるべきものと考えているがいかがか。交通バリアフリー法などでは、交通事業者を定めているが、その内容などを参考に何らかの記述をするべきではないかな。
329	「公共交通の利用拡大はSDGsに貢献する」について、クルマが排出する二酸化炭素は人々の体に非常に悪い影響を及ぼすため、そのとおりだと思う。
330	コインパーキングの料金に課税して、公共交通の利用促進と税収増加を図ってほしい。
331	交通混雑の緩和とあるが、乗車できる人数の少ないバスでは限界があるため、根本的な解決策として、京都駅から清水道へ新公共交通・新モビリティの導入が必須であると考えている。
332	そもそも、観光客が清水寺に集中しないようにするべきではないかな。
333	「都心部の路線は周辺部や中山間地域等の利用があればこそ」に違和感を覚える。都心部の利用(利益)で周辺部の路線が維持できていると考えるのが妥当であり、何を伝えたいのか全く理解できない。
334	そもそも満員電車で利益を稼いで、空いている路線の赤字を埋める「通勤ユーザー任せ」の収益構造に問題があったと思う。「通勤電車を増やして快適に通勤できるようにしてほしい」という思いを軽んじられてきた通勤ユーザーの静かな反逆だと思う。

335	<p>「都心部の路線は、周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ。」への納得感のなさも、都心部の路線の収益で田舎路線を支える必要性はもっと丁寧に説明しないとわかってもらえないと思うし、よくわからない。</p> <p>ただ、田舎の路線を田舎の住民だけで支えようと思うと、運賃は高額になる。現役世代が多い時代であれば通勤至便地に転居するが、高齢者は転居できず、結局、税金で運賃補助したり、赤字補填したりすることになる。都心部の通勤ユーザーが税金を介して田舎ユーザーを支えるという構造から逃れられない。今後、多くの田舎で人口が減り、税金で支える交通機関が増えていったとき、通勤ユーザーは田舎ユーザーを支えきれない。</p> <p>そもそもなぜそうなるかといえば、既存交通システムの支出が固定費>>比例費となっていて、乗客の有無に関わらず発生する人件費、維持管理経費が高く、乗客が少ないなら少ないなりに経営できる方法を持っていないから。電車やバスでは解決できず、もっとシンプルで低コストなツールが必要。ゴルフカートでいい。LRTや自動運転などは魅力的に見えるが、確実に安くすませるのが田舎での最適解だと思う。最寄駅と地域の中心地（公民館など）をピストン運送するだけのシンプルなもの。ゴルフカートならゴルフ場で高齢者でも乗れている。どこかに管制官が一人いればいい。それ以上を望むなら、交通維持困難な住宅地をたたむくらいしか答えが思いつかない。</p>
336	<p>観光客等の利用については、このコロナ禍を経て市民の意識は大きく変わったと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・閑散として快適な京都を経験し、より人混みが嫌になった ・観光需要がなければ壊滅するほど、京都の経済は観光客に依存していると理解した <p>つまり、より嫌になったけれど、より必要性を理解した。観光客の隙間を縫って生活するしかない。そのためには、これまで以上に、観光客の動きを予想し、「市民に」知らせることが必要だと思う。普通、オーバーツーリズムという、「ここは混んでいますがここは快適ですよ」と「観光客に」お知らせすることがメインになるが、市民が快適に生活するためには「明日はここに観光客が押し寄せますよ」とお知らせすることで、観光客とのバッティングを防ぐ。夕方のニュースで「観光予報」マップを流すなど周知する必要がある。</p> <p>問題はこの予報をどうやって出すかだが、京都府旅行業協会や京都府旅館ホテル生活衛生同業組合などの既存組織からの旅客の行き先情報の提供や、主な観光地の大型駐車場の観光バス予約状況の収集などを活用したい。「個人旅行者もツアー旅行者も行き先はだいたい一緒」という前提（別に関連の調査が必要だが）で、まとめて動きの追いやすツアー旅行者の動きだけを拾って、「明日の観光予報」を出す。ビッグデータだとあくまで過去のデータの分析となる点（桜や紅葉の時期がばらつくると人の動きは大きく変わる）や、海外旅行者に多いモバイルルータがあまり追えない点など、かゆいところには手が届かない。市周辺の事業者と協力を仰げば、比較的シンプルなシステムで情報を収集できるのではと思う。この情報をもとに、個人旅行者の行き先の再考を促すことにもなる。</p>
337	交通事業者だけで解決できない問題なら、行政としてどうしていくつもりなのか。
338	<p>洛西プロジェクトに「交通のバージョンアップ」と書いてあったが、ほんとうにできるのか。</p> <p>京阪京都交通バスでは減便して、どこがバージョンアップなのか。</p> <p>地下鉄といい、ただだますつもりか。</p> <p>まずは、運賃差を解消してほしい。</p>
339	清水寺付近がいつでも混雑しているので予約制にしたらどうか。入れる人数が限られれば近くのバス停の混雑もましになる。
340	特に祇園～清水寺あたりは、バスに乗れず長時間待つことになったり、渋滞で京都駅まで1時間近くかかったこともあるので、代替手段を考えてほしい。
341	「持続可能な」観光地が世界的な流れなので、京都市も、特に富裕層やインバウンドから入浴料のようなものを取りのほどうか。（企業やホテルと連携して、ツアー代金や一定額以上の宿泊施設に数千円単位で上乗せするなど）
342	本市の「歩いて楽しいまち・京都」の理念に賛同する。マイカー観光だけでなく、市民もマイカーの利用を控えることが必要。CO2削減のほか、なるべく市バス、地下鉄を利用することでカロリーを消費して医療介護費用を削減できる。
343	整備士も不足しているとのことだが、これを機会に部品の少ない電気バスに切り替えてはどうか。地下鉄の整備と共用できるかもしれない。
344	金閣寺道のバス停はいつも観光客で行列になっている。コストパフォーマンスは分からないが、連節バスを市バス205号系統のように極端に乗客が多い路線で使ってはどうか。運転技術と道路幅が足りるか不安だが。
345	公共交通を将来にわたって維持していくために、京都市の自家用車に、NTTのようにユニバーサルネットワークの維持費を負担してもらうことも必要と考える。自分もマイカーを所有しているが、いつか必ず運転できなくなるので、維持コストを広く薄く負担するのは当然と考える。
346	歩くまち京都の思想は総論として賛成。その一環としての四条通の歩道拡張整備などは、反対の声もある中で結果的には成功した事業であったと思う。
347	敬老乗車証の改定は、元気な年配者を家庭に引きこもることにさせる一因となると考える。高齢者の免許証返納を促す立場の行政が、これでは全く逆のことをしているとしか思えない。また、デパートなどの購買層は高齢の占める割合が結構高い。これまで敬老乗車証を活用し、街に気軽に掛り、またデパートなどで買い物をしてきたという方々の一定数を減少させることは明らかである。むしろ市バスや地下鉄など、さらには京阪や阪急など民間事業者とも協調し、割引制度を充実させ、年配者の活気と経済の活性化を促し、結果として運転免許証の返納も促すような施策をとるべきではないか。
348	市バスに関しては、他都市に比べ、京都は充実しすぎているくらいだと思う。これは大変ありがたいことだが、維持にかなりのコストが掛かっていると思う。また、運転手不足の問題は、民間事業者も直面する悩みである。これまで何台ものバスで走っていたところを、一台のバスに集約し路線の本数を減らすことで、運転手もバス台数も減らせるのではないかと。地下鉄や私鉄沿線などは思い切った改革が必要。
349	混雑路線などは、連節バスの運用なども検討し、何台もバスを走らせずに効率よく運行するシステムが必要ではないか。
350	今後は急速に高齢化が進み、公共交通空白地域の概念も変わらざるを得ないだろう。高齢者にとって最寄駅（バス停等）まで500メートル歩くことがいかに大変か。中型のコミュニティーバスなどがきめ細かく街の隅々を巡回するなど、弱者に寄り添った施策が今後は必要になる。効率化だけでは捉えきれない高齢化問題について、どう京都市が全国の先陣を切って「歩くまち京都」から「高齢者が街に出て行きたくなる京都」と変身できるのか。
351	西京区、特に洛西地区は京都市の衛星都市ではない。ここに住むのは、れっきとした京都市民である認識が必要だ。先発バス会社の運賃体制を使用者（市民）に課するのは間違いだ。市が負担、調整すべきだ。それにより、バス路線の整理がもっとし易くなる。
352	本当の意味の文化観光都市を維持するため、観光客の総量規制を考えるべき。コロナ前、観光客用のバス専用コースの運行があったが、その路線の営業係数は100程度。観光客のほとんどが市民の生活路線に溢れ出していた。
353	特に洛西地域について高齢化対応を論じているが、別の計画では、現在、諸規制を廃止、緩和して若者呼び込むと言う。しかし、高齢化したのは規制が厳しいからではない。市中心部と結ぶ鉄軌道がなく不便だから、若者達が逃げたのだ。LRTクラスの鉄軌道の新設とバス交通があれば、人口は戻る。

354	<p>今の京都市は、観光客を人気の観光地から上手く分散させられず、集中させてしまっており、人気の観光地に向かう市バスが満員になり、地元の方々が市バスに乗ることができない状況を招いている。観光客は、目的地の近くまで行く市バスがなければ、絶対に市バスを選ぶ。地下鉄では行動範囲が狭すぎるので、結局地下鉄を降りた後に市バスを利用する観光客も多い。</p> <p>このような問題を解決するためには、観光客を分散させることと観光客と地元の方々がもっと積極的に京都市内を歩くことを推進する取組が必要。</p> <p>具体的には、人気観光地から少し離れた地域にQRコードを読み取ることができるスポットを設置するべきだと思う。例えば、北大路の植物園、鴨川、梅小路、岡崎地域などにQRコードを読み取ることができるスポットを設置して、ポイントを貯めると、観光客は、地元の土産店や飲食店、美術館、水族館などの入場料が無料や割引になるような特典を提供するべきだと思う。</p>
355	<p>市バスの混雑対策としてもっと歩いてもらうため、地元の方々には、地元のスーパーで食料品や生活用品が割引になるようなクーポン券や市バスの1回利用無料券や地元の神社仏閣の夜間拝観などが無料で入ることができるような特典を与えるべきだと思う。</p>
356	<p>観光客も地元の方々も京都市内を歩いたら、歩いた分だけ特典や恩恵、割引、サービスを受けることができるような政策が必要。例えば、5km歩いたら3000円分の特典を受けることができたり、10km歩いたら6000円分の特典を地元の方々も受けることができるようなwin-winな政策が必要。</p> <p>QRコードは、人気観光地から少し離れた地域に設置するべき。そうすれば、人気観光地の観光客も分散させることができるし、歩く人が増えると市バスもいっぱいにならないし、健康的で医療費もかからないし、人々が歩くことによって、治安も良くなり、犯罪も減ると思う。</p> <p>例えば、QRコードを読み取ると、京都出身の有名人のここでしか手に入らない写真をGETできるような特典も必要だと思う。</p>
357	<p>京都は学生の町なので、大学生にイベントを開催するスペースや日頃の活動を発表するスペースを提供したり、京都の大学生が観光客を郊外のおすすめスポットに案内するツアーなども積極的にするべき。また、保津峡や大文字山でのハイキングなど、山々に囲まれている特性も積極的に活用するべき。京都には、高い山はないので、比較的初心者でも安心して登ることができることをアピールするべき。</p>
358	<p>洛西ニュータウンでは、新林本通境谷から大原野インターまでバスがなく、高齢者にとって辛い。市バス西5系統バスを大原野インター・国道9号線経由で運行してほしい。</p>
359	<p>約50年前に大亀谷の土地を購入した。墨染通は六地藏に抜ける道が広くなるとのことで決心したが未だに元のまま。他の地区では小型バスを利用されている。京阪墨染駅がJR藤森駅しか利用できず高齢者にとっては買い物、病院に行くことが大変。</p> <p>2年程前に実証実験され、もうすぐ便利になると心待ちにしていたが、未だに実現されず非常に残念。</p>
360	<p>概ね賛成。ただし、公共交通に乗りたくても乗れない状況にある方々への配慮に欠けている点に大きな問題点がある。対象ごとに考え方を整理すべきでは。小さな子どもをベビーカーで連れている方々には、どう考えても市バスは不便。対象を明確にして、ターゲットごとに戦略を練ってほしい。</p>
361	<p>観光客等の利用が京都市の公共交通を支えている面があることは理解するが、だからこそ、日常使いの市民が利用しやすい策を考えるべきだと思う。</p>
362	<p>鉄道の視点が薄い計画だと思う。踏み込みが足りない。</p>
363	<p>市民に利用してほしいというなら、まずは市バスが率先して姿勢を見せるべきでは。行政の責任を果たしたうえで、市民に求めてほしい。</p>
364	<p>「must」と「better」を使い分けてはどうか。</p> <p>公共交通機関の確保に対する考えとして、中山間地域や周辺部でバスしかないエリアは「must」、都心部や周辺部で鉄道とバスで移動可能なエリアは「better」と区別する。前者はバスを維持しないと孤立するが、後者は目的地まで時間がかかるようになるものの、バス経路を見直しても移動可能。</p> <p>混雑する市バス経路の例は、西院駅から西大路通を北上するものや、京都駅から四条河原町を經由して北大路駅に行くものだが、前者は西院駅で下車せず四条烏丸まで阪急、その後地下鉄とバスで、後者は京都駅から四条河原町へは地下鉄と阪急で移動可能。</p>
365	<p>運転士の減少に対応するためには、例えば、一周の運転時間が長く、本数間隔が短い205号系統のような路線を廃止し、循環路線の間隔を粗く、巡回時間を短くする必要がある。バスは定員40人程度に運転手1人が必要だが、鉄道は定員数百人に運転士1人であるため、乗客に乘換えが生じても、できるだけ鉄道へ誘導すれば、市バスの売上が減少しても地下鉄の売上が増加するため、「黒字路線は維持」の前提を外すのがよい。</p> <p>全ての産業で労働力の奪い合いになるのは必至な状況で、ますますの運転士不足は避けられないため、合理的に市民の足を確保する見直しをしてほしい。</p>
366	<p>地下鉄東西線は全駅にホームドアが設置されているので、自動運転にしてはどうか。</p>
367	<p>共感する。計画の表現はきつい面もあるが、まさにその通りだと思った。市民は、利便性だけを追求し、事業者目線がない。どれだけ厳しい経営状況にあるか分かっていない。事業者の立場になれば、効率性が必要なことはすぐに分かる。</p>
368	<p>市の財政が厳しい中、地下鉄を通せと言う地域もあるが、「分かっていますか」と言いたい。行政は正しく伝え、説得してほしい。</p>
369	<p>きめ細かく京都市全体を見渡し、現状と課題を色んな角度で検討し改善しようと試みておられることは大変興味深い。</p>
370	<p>環状ネットワーク構想や新技術(DX・GX)の活用、モビリティ・マネジメント、SDGs推進、また言葉巧みにEVバスや自動運転のバスも提案されているが、一言も出てこなかったのが、LRT(次世代型路面電車システム)。</p> <p>京都市の交通政策はバス交通網の一边倒の考え方である。1978年に廃止された京都市電(路面電車)をLRTで再構築する必要がある。環境負荷が軽減する、誰でも使いやすい車両、地域活性化・建設コストが地下鉄に比べて安いといったメリットがある。日本国内でも富山市・宇都宮市で公共交通のネットワークを構築することで人口減少や少子高齢化時代の変化に対応したまちづくりを進めている。もっと学んでほしい。洛西ニュータウン・桂坂地域にLRTを導入してほしい。</p>

371	<p>いわゆる「2024年問題」の影響が今年にもすでに全国で生じている。京都市域でも一部の民間事業者の路線縮小が取りざたされているほか、市バスでもコロナの影響で低調だった観光客の受け入れが拡大されているにも関わらず、「洛バス」と呼ばれる観光路線が未だに復活できておらず一般バス路線の混雑が悪化し、市民の強い不満が噴出している。</p> <p>こうした人手不足に対処するため、利用客の少ない路線、狭隘道路を走る路線には「AIオンデマンドバス」運行に切り替える。これは、地域住民や地域内に用務のある人がスマホアプリで移動したい時間と区間を申し込み、AIで最適な運行経路を計算しワゴン車(大型二種免許不要)で地域内を走るものである。</p> <p>現時点では車両不足で3日前まで予約しないと乗れない、AIが外国製で情報流出に不安があるなど問題点があるが、こうした弱点を克服すれば周辺部や中山間地域の足として使い物になると考えている。</p> <p>また、AIオンデマンドバス運行により浮いた大型二種免許所持運転士を「洛バス」や「京大快速」の復活につなげたい。</p>
372	<p>市バス205・206号系統については、連節バス運行、それでも足りなければ「ロードプライシング」(マイカー通勤・観光の有料化)を前提とした市電(2両以上の連結運転)を復活させてはどうか。</p> <p>連節バスは、京都駅・北大路駅ではバスターミナルに乗り入れず路上での乗降とし、東大路通においては狭隘な横道がある地点では車の乗入れを差し止めるなど物理的対策が必要になるだろう。</p>
373	<p>ロードプライシングについては市内に乗り入れる3、5ナンバーの自家用車のみ課金(1回200円程度)対象とし、ナンバーを撮影して後日、月ごとに請求すればパスゲートも不要で人件費も最小にとどまり、自動車交通量の適正化と市電整備の原資形成に役立つと考えられる。</p>
374	<p>そもそも周辺部を散々冷遇しておいて、「都心部の路線は周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ」というのは今更。</p> <p>これまで約20年間に3度も基本計画が策定されながら地域住民の声を無視したため、道路状況や公共交通の物理的改善にほとんどつながっていない(数少ない例外はJR奈良線・嵯峨野線の複線化くらい)。特に山科区と伏見区は道路整備を長年放置したことにより、地域住民の動線に沿った市バス路線を形成できておらず、また、安心して歩ける道路環境が整備できていないため、相変わらず、マイカー、自転車、バイクに依存している。車から公共交通へシフトしている実感は全くない。</p> <p>歩道もない狭い道路を歩かざるを得ないのに、車に圧迫され肩身の狭い思いを強いられることしばしばで、公共交通利用者が損しているという積年の不満は強い。</p> <p>藤城学区のように宅地開発が始まって以来、バスすら走っていない地域もあるようでは話にならない。</p>
375	<p>「観光客等の利用が路線網や便数の充実に繋がっています」には反対。「洛バス」の復活すらできていないため、多くの系統に観光客が殺到して市民生活に支障を来していることをどう考えているのか。</p> <p>一度、府立医大や京大病院から京都駅までバスに乗ってみて、インバウンドがいかに市民生活に影響を及ぼしているが実感してもらいたい。</p>
376	<p>京都市内は都市規模の割に交通事業者が多く、乗継運賃が高むことが公共交通利用の阻害要因と考えられる。また、地下鉄と運賃制度の違う乗入先の事業者との並行区間が複数存在するため、同じ区間でも差額運賃を必要とすることが利用阻害につながっており、市会でも問題にされたものの、その都度交通局は「いかんともしがたい」と逃げの対応をしている。</p> <p>交通事業者をある程度まで整理することも必要になってくるだろう。</p> <p>まず、地下鉄は上下分離方式を採用し、東西線を京阪、烏丸線を近鉄に運営してもらおうのも一つの方法。これで烏丸線は竹田～京都、東西線は御陵～山科を同一事業者、同一運賃にでき、運賃の壁を烏丸御池にまとめられる。</p>
377	<p>敬老福祉乗車証については、名古屋市では年間730回の利用制限をかけ、市営交通以外の利用は一旦立替えとし、後日利用額を支給、という条件で市内の全電車・バスに乗車可能としている。全ての乗車証がIC対応となり、利用実態が見える化されることで不正利用を防止できる効果もある。</p> <p>京都市もそのような体制をとれば、公共交通の経営体系の変化にも対応できるし、また、伏見区のように市営交通の存在感がほとんどない地域でも利用しやすくなるメリットもあるのではないだろうか。</p>
378	<p>京阪バス・京都バス・プリンセスライン・醍醐コミュニティバス・ケイルックを市バスに編入すれば、鉄道を補完する足としての戦力アップにもなると考えられる。特にケイルックの運営する「らくなんエクスプレス」「京大病院ライナー」は運賃が割高で交通系ICカードも使えないので、市バスに編入することで市民の足となり得る。</p>
379	<p>藤城学区は1968年の宅地開発開始以来55年経つが、道路整備を途中で放り出され、強い要望のあるバスも実現せず、駅から遠い住人は車に頼るか、歩道も無いような狭い道を車に揉まれながら歩くことを余儀なくされている。</p> <p>1997年にJR藤森駅が開業したものの、駅の東側の道路整備は整備されず、2012年には「藤城エコシャトル」が試行運転されるも平日5日間で打ち切れ、本格運行されていない。こうした地域こそモビリティ・マネジメントを早急に行い、公共交通を創出するべき。同学区内でも経路と車種の選定によっては路線バスの乗入れも十分可能である。</p> <p>特急が停車する丹波橋駅を起点に伏見北堀公園・京都桃陽病院・六地藏ゴルフなどの公共施設に向けてコミュニティバスを走らせるか、丹波橋駅と六地藏駅の両駅を拠点に大阪市などで試行運転されている「AI対応オンデマンドバス」を展開するのが最も現実的ではないだろうか。</p> <p>高齢者だけではなく、通勤通学客にもターゲットを当て7～22時くらいに運行すれば、車への過度な依存や車による歩行者への圧迫といった事態も解消されるだろう。</p> <p>乗合タクシーも考えられなくはないが、通勤手当の対象外となったり、運賃が市バスに比べ高額になる懸念があるため、「タクシー」という名称での運行は好ましくない。</p>
380	<p>分かったような、分からないような計画。理由は具体策が乏しいから。</p> <p>目標を達成できるのか。挙げ句の果てに目標値を定めないという項目まである。それで良いのか。説明責任を果たしてほしい。</p>
381	<p>公共交通を維持していく難しさが書いてあるが、この計画があってもなくても結果は同じではないか。既に「歩くまち京都総合交通戦略」があるため、この計画の必要性がよく分からない。また、既にやっていることを書いているだけなのでこれは計画とは言えない。</p>
382	<p>洛西地交会議などで公共交通の今後は厳しいと聞いたが、洛西「SAIKO」プロジェクトでは「交通のバージョンアップ」としている。地域の拠点が何かよくわからないが、それより家から鉄道駅へのアクセスを良くするべき。洛西地域の運賃だけ高く、不平等。運賃の改善が先ではないか。</p>
383	<p>観光客の交通問題について、清水寺へのバスに乗りず何台か見送ったことがある。真剣に考えるのならバスより清水寺駅の整備ではないか。</p>
384	<p>東大路通は慢性的に渋滞するので、道幅を広げるべき。</p>
385	<p>京都駅は新幹線に近い八条口を観光客専用として市民用と分けるべき。</p>
386	<p>観光客を制限し、洛西に誘致するべき。</p>

387	新技術を研究するのは良いことだと思うが、実現が不透明な新技術を前提とした計画を策定することには慎重になってほしい。
388	生活交通と観光交通の錯綜を軽減する方法について、東山地域においては、京阪バス（路線、定期観光）、プリンセスライン、K-LOOPとの協業など、活用策はあると思われる。交通局は、市バスの経営が本務なので、本件は都市計画局の方で積極的に動いてほしい。
389	デンマークのコペンハーゲンカードのように地域の全部の交通が利用でき、観光有料施設の入場料込みバスを作れないか検討してほしい。
390	無限に公費支援する訳にもいかないで、一日の利用者がどれくらいであれば、自主運行バス、デマンド交通、タクシー代行に対して公費支援するのか検討してほしい。また、公共交通機関への貨客混載も検討してほしい。
391	タクシーの役割がほぼ書かれていない。また、担い手支援や観光支援しか記載されておらず、京都市はタクシーを公共交通として考えていないのでは。
392	交通局、民間バスを含め、バス路線の維持ができない地域は、10人乗りの程度の「乗合タクシー」に置き換え、京都市が「資金補助」を出してでも公共交通を守ること。
393	高齢者が多い地域や公共交通機関がない地域からの声が上がっているのにも関わらず、鉄道駅から1km圏内、バス停500m圏内で交通網が網羅されていると書かれているが、高齢者や障がいのある方々は利用するのが大変。交通用具を持たない住民は、買い物や通院などで移動困難となっており、タクシーが公共交通の役割を担っている。バスが走っていない公共交通の代替手段として、醍醐地域で運行が行われているコミュニティバスのように、ジャンボタクシーを活用した公共交通を創設すること。（具体的に明示すれば、伏見区で言えば「深草大亀谷地域」「桃山東地域」「桃山南地域」。東山区で言えば「今熊野地域」）
394	京都駅八条口の降車場で一般車両と営業車両の混雑により、休日や紅葉シーズンは、交通を麻痺させている。その影響が周辺部にまで及ぶため、労働団体、利用者事業者を入れて知恵を出し合って、抜本的な出入構方法など、解決方法を検討すること。
395	観光地交通対策として、春や秋の観光ピーク時に嵐山及び東山において、臨時交通規制等の交通対策や、パークアンドライドの場所拡大と実施期間・時間の延長を行うこと。
396	他府県から自家用車で来た観光客が市内中心部の観光地の駐車場や市営駐車場などを利用した際、駐車料金とは別に「交通税」として、京都市が独自に徴収し、自家用車利用を抑制させる方法をとること。この「交通税」は、道路や交通施設の整備に充てること。
397	清水坂は、長野県上高地のように緑ナンバーしか入らせないという規制を行ってほしい。
398	計画の基本的な方向性について賛同する。 地域の交通インフラの維持のために観光客は重要であるが、生活者との調和も不可欠である。 進化するテクノロジー、特にデジタルテクノロジーを駆使して、観光客は観光路線のバスへうまく誘導することにより、生活者の足が快適に維持されるよう取組を進めてほしい。
399	観光交通について、他府県から流入する自家用車は、観光集中期を中心に市内中心部で総量規制を行うべき。 また、例えば、繁華街や観光集中地域にLRTなど電車で移動し、その先はバスやタクシーでの移動を保障する交通体系を構築するなど、観光ルートの交通をできるだけ簡略化する必要がある。
400	生活交通について、都心部では、総量規制を進めるとともに、幹線道路を大胆に一方通行化することにより、流れる道路環境を整備する。 周辺部では、バスや鉄道、タクシーなどを中心にした交通環境を構築する。連携が取れない地域については、タクシーチケットの発行や行政主導で財政保証を行う。 中山間地域等では、行政がその地域の移動を保障するために、タクシー会社との協働でデマンドタクシーなどを運行するに際し支援を行う。 いずれにしても、交通を保障するためには費用が掛かる。交通体系を構築してもこぼれるところは、財政支援も含めて行政が地域を援助する必要がある。
401	ライドシェアについては、京都がタクシーの準特定地域であることが解消されないことや、労働環境を見れば、絶対導入してはならないものである。
402	バスの運転手不足については、賃金労働条件が大幅に改善されれば、運転手は集まる。地域の足を保証するために必要であれば、行政が賃金労働条件を保障することも求められて当然である。 移動の権利の保証は、時には命や生活権との関わりでも論議がされ、理解されるように求める。
403	将来にわたり生活交通を維持・確保していくための「京都市地域公共交通計画」を進めるには、まず流入する車両の総量を今以上にコントロールする必要があるのではないかと。 例えば、「シーズンピーク時の観光地への乗り入れは事業用車のみ制限する」「繁華街の四条通・烏丸通・河原町通では、時間帯や曜日により乗り入れや車線使用の制限をする」「パークアンドライドの推進をより強化する」など、自家用車・事業用車・観光利用自家用車、時間帯、曜日、季節に応じて利用の制限を更に設けることが必要。
404	市民が公共交通を積極的に利用するためには、利用しやすい公共交通機関が必要。主に周辺部から中心部へと構成されているバス路線は、都心部での混雑とともに公共交通機関を利用しにくい原因となっている。中山間地域等と周辺部と都心部を分けた路線作りと乗り継ぎやすい利用方法を考えるとはどうか。
405	SDGsにも大きく貢献する公共交通として、2007年に社会実験されたLRT（Light Rail Transit）等の新しい公共交通システムの導入についても再度検討してはどうか。
406	運転手不足がよく報道されるが、京都市域交通圏のタクシーは供給過剰状態であるとされている。タクシーに限らず収入の低さが公共交通を支える担い手不足の原因となっている。
407	安易にライドシェアを導入することは、利用者の安全を損なうばかりでなく地域公共交通の衰退につながりかねないのではないかと。今ある公共交通を活用し大局の見地から「人と公共交通優先のまちづくり」を推進してほしい。
408	交通政策を考えるにあたって考えておかなければならないことの第一は、高齢化と人口減少。しかし、京都市であり、常に人の流入は多いということ。第二は労働力不足。特にバス運転手は2024年4月からの働き方改革により、労働時間の制限が厳密に行われるようになる。各地でバス路線の廃止も含めて大変な事態となる。
409	オーパーツーリズムについて、市民に理解してもらおうためには、観光客も市民に役立っているという意識は大事かと思う。そこで、観光客に高い運賃を課し、一方で市民は、市民パスポートで運賃を安くしてはどうか、さらに、敬老乗車証の対象年齢を65歳以上に上げてはどうか。安い運賃でバスを利用できれば、少しは観光客への苛立ちも収まるのではないかと。また、観光バスや観光タクシーにも観光税を課してはどうか。
410	洛西地域への均一運賃区域拡大はすぐにはできないこと。洛西地域が均一運賃区域になれば、洛西に観光に来る人も増えると思う。観光客が増えれば、伴ってイベントやお店もできると思う。ラクセーヌで毎年行われているハロウィーンのイベントには洛西以外の地域から沢山の人が来られる。洛西地域の活性化につながる。また、洛西地域に住もうという人も増えてほしい。
411	洛西地域には、地下鉄は無理でもモノレールはどうか。地下鉄に比べて安価である。山間部にも適しており、道路の幅などの問題も解決する。また、モノレールであれば無人運転も可能ではないか。JR桂川駅～阪急洛西口～洛西～市立芸大跡地～京都大学桂坂キャンパスをつなぐことができる。JR桂川駅から南区へ伸ばすことも可能。

412	市立芸大がこの10月から京都駅近くに移転した。移転理由は、交通が不便だからと言われているが、桂坂も同じではないか。京都大学も同じことになるのではないか。桂坂も後10年も経てば、高齢化も顕著になると思われる。交通の便の良いところというイメージは大事。
413	なぜこんなに観光客が来ているのに、市政が赤字なのか疑問。市民に観光客に対してネガティブな感情もあるが、観光を売りにできる方策を考えればいい。観光客の税金で市民の生活が潤っているという実感があれば、ネガティブな感情も減少する。アメリカのラスベガスでは、宿泊時にリゾート税が1泊7,000円～8,000円だった。このように税金を徴収すればいいのでは。修学旅行生には特別割引をする等の措置は必要。特に高級ホテルには高いリゾート税(観光税)を望む。
414	京都の強みは観光。神社仏閣の他に現代アート(洛西のアートビレッジ)等も創り出し、観光を売りにして、市民には優しい街を創ってほしい。市民は「金がない」とばかり話す市政にはうんざりしているのではないか。交通は市域全域にもっと目を大きく開いてほしい。そうでなければ、街中にホテルが溢れる街になる。広い視野が必要。
415	交通には修繕・管理に費用が掛かる。将来は、自治体が民間事業者の補修費用を負担し、それぞれの会社が同じレベルに電車を走らせるという可能性もある。
416	北陸新幹線については、環境の問題などに加えて、補修費用が多額に掛かる。地震も怖い。最近、ニューヨークの水害多発の原因として、ニューヨークに多数の高層ビルがあり、その重さで地盤が年1～2ミリ沈下していることが関係していると判明し、多額の資金を投じて防潮堤を建設しているようだ。タワーマンションの建設はもつてのほか。地下鉄を走らせることも大きく影響すると思う。北陸新幹線には反対。
417	地域交通は壮大に、かつ人に市民に優しい政策を考えてほしい。
418	伏見区桃山城周辺、墨染通、上板橋通で小型バスを運行してほしい。コミュニティバスを走らせるべく町内会でも思案はしているが、高齢者が多く実現が難しい。善意の方の力を借りて自家用車に相乗りさせてもらって買物に行くが協力者も高齢者が多くて不安。
419	JR藤森駅前の市バスは大変助かっているが、回数が少ないため増便してほしい。
420	「歩くまち・京都」の理念は、歴史的街並と共生し環境都市としても知られる京都に相応しい素晴らしい理念だと思う。地域公共交通計画は「歩くまち・京都」の柱の一つとして、喫緊の課題として強力に推進してほしい。
421	「5 路線バスの定時性」について、平成23年度と令和3年度とで比較されているが、コロナ禍の令和3年度のデータはあまり参考にならないと思う。これをもってP63では「遅延が減少傾向」と記載されているが、コロナ禍前のデータや今後予測される更なる観光客の増加を踏まえると、本当に今後も「遅延が減少傾向」が続くかは非常に疑わしい。個人的感覚としてもコロナ禍直前の訪日外国人急増期には、都市部のバスは遅延がひどかったと記憶している。また、平日や観光オフシーズンを含めた平均遅延時間だけで評価するのではなく、ハイシーズンの道路混雑が深刻な時期の状況も重視して評価するべきではないか。
422	モビリティ・マネジメントの推進については、「お願い」程度の取組ばかりで効果が高くないように感じる。滋賀県の近江鉄道沿線自治体では、総合的な地域交通の維持の観点から、自動車利用者に課税し、近江鉄道を支援する取組を検討していると聞く。住民が当事者意識を持っていないのは、実際に公共交通が廃止され、自動車の運転が困難になるまで、公共交通の重要性を実感できないからだと思う。これを踏まえると、「お願い」ベースの周知活動だけでは当事者意識を生み出す十分な効果があるとは思えない。滋賀県の事例を参考に、人口希薄地域で住民の自発的な取組が見られない地域では総合的な地域交通の維持の観点から自動車利用者に課税し、路線バス維持に寄与させる仕組みの検討が必要。
423	バスの混雑対策のため、観光客に定期観光バスの利用を推進することを検討してほしい。定期観光バスであれば、市民の生活利用と観光利用とが明確に分離でき、大型手荷物をトランクに積める、着席が保証されるなど観光客にとっても利点が多い。そもそも観光客の多くが路線バスを選択する理由は、格安だったバス一日乗車券の存在もあるが、京都に詳しくない観光客にとって、乗換不要であること、目的地が明記されていることにより、路線バスには安心感があるから。この点でも定期観光バスは観光客に優れた移動手段であり、観光客を路線バスから移行させることで路線バスの混雑軽減につながるのではないか。
424	深刻化する人手不足を踏まえ、中長期的にはバスより輸送力のあるLRTや無人運転可能な新交通システムの導入の検討は不可避ではないか。東京や大阪など他都市では広大な地下鉄網が地域内輸送を担っているが、埋蔵文化財や財政を考えると地下鉄網の構築は京都では現実的でなく、路線バスに偏重しているのが現状だと思う。地下鉄の拡充が困難でバス輸送にも限界がある以上、LRTや無人運転可能な新交通システムの導入について検討が必要だと思う。
425	道路における混雑対策においては、「道路における公共交通機関の優先」をもっと強く打ち出すべきではないか。京都市においては、財政面からも景観保全の観点からも都市部の大幅な道路拡幅や道路新設は現実的ではなく限られた道路空間をいかに効率的に運用するかが肝要。かつて交通需要の変化で市電を撤廃し、道路空間を自動車重視に改めたが、今また道路空間の利用方法を見直す時期に来ているのではないか。また、バス専用レーンは違法に一般車が通行するなど、あまり効果が発揮されていないが、警察と連携するなどして、その実効性を高めたうえでより広範に導入することで、一般レーンが渋滞しても路線バスの定時性が保たれるような仕組み作りも検討してほしい。併せて、「観光地へのマイカー来訪はお断り」という姿勢を市として明確にするべきではないか。例えば、伏見稲荷大社や嵐山・嵯峨野等では、神社仏閣等施設が保有する駐車場や一般の時間貸し駐車場に対して「駐車税」を課したり、路上駐車については、警察による刑事処分とは別に行政罰的に道路の無断占有として懲罰的金額で道路使用料を徴収するなど、観光客のマイカーによる道路混雑の強い対策を検討してほしい。
426	高齢化・少子化が進む今日、公共交通の利用者減少に歯止めを掛けるには高齢者に対する公共交通の運賃を抜本的に見直し、利用者の大幅な拡大策を図ることが重要。そこで、利用者を3倍拡大し、運賃を50%値下げしてはどうか。
427	桃山南学区周辺に巡回バスを通してほしい。
428	計画素案には具体的取組がない。バスに関する取組しかないのか。公共交通の利用者減少は、高さ規制や市街化調整といった市の政策に起因している。都市計画は、伝統・歴史・保全ばかりを唱い、具体的ではなかったと思える。門川市政の選挙公約に「洛西地区を含め次世代の新交通システムを計画」とあったが、素案に案が示されておらず、結局バス依存の計画となっている。観光行政でなく、働く世代の市民の足を維持し、より便利にすることが大事。京都市は各私鉄が市内に乗り入れているが、接続が悪い。通勤通学者にとっては、公共交通が不便であるため、クルマに依存せざるを得ない地区が多い(例:高度産業集積地区の京セラ本社の周辺)今後、バスの運転手不足でますます運行が減少し、郊外から削減されるに違いない。
429	洛西N Tの高齢化の要因は、交通が不便であること、そして、時代にそぐわない厳しい規制を維持したから。

430	地下鉄が財政的に無理なら新交通システムで補うか、民間事業者と協業して有機的な計画を模索するべき。
431	結節性の悪い電車は、上下分離方式で京都市が延伸を推進してはどうか（阪急嵐山駅の延伸（JR嵯峨嵐山と嵐電との乗り継ぎ）など）。
432	「第1章 はじめに」に記載のとおり、公共交通は市民生活にとって大変重要な課題だと思う。
433	公共交通圏域の定義「鉄道駅1km、バス停500m」については、生活実態に基づかないものであり、鉄道駅・バス停ともに500m又は400mとして見直すべき。高齢者や病弱者にとって1kmの徒歩は困難。福岡市や鳥取市では鉄道駅・バス停ともに同一距離としている。 また、公共交通圏域外の地域について、これを解消するための施策について検討がされていない。
434	バリアフリー化の推進として、交通弱者の利便性を向上する施策を推進するとしているが、敬老乗車証制度について一切触れていないのはなぜか。制度変更の是非はあるが、向こう5年間の京都市の地域公共交通を議論する場に、敬老乗車証制度をの論点がないのはいかがなものか。高齢者の福祉の増進・社会参加の機会拡大という制度発足の原点に立って、京都市地域公共交通計画の中で議論されるべき課題だと思う。
435	公共交通ネットワーク図と目指すべき将来像について、エリアの定義及び区域が示されているが、人口減少の観点から、「スマートシティ」作りに徹すべきと史料する。 選択と集中をさらに進めるべき。 具体的には納税しているのにもかかわらず、行政は格差を黙認している状況を作らない。
436	宇都宮市の例（LRT）を見習うべき。
437	公共交通の担い手不足について、担い手の確保ではなく、少ない担い手でどう公共交通を維持していくのかを主軸に考えるべき。担い手の確保はあくまで延命措置の位置付けであるべきではないか。
438	素案も冊子も含めて、記述内容が「バス」に寄っている印象を強く受けた。鉄道・バス・タクシー・その他の交通手段を縦軸に、エリアを横軸に、各エリアでそれぞれの交通手段を組み合わせ、どう最適な公共交通ネットワークを構築していくかの視点から検討するべきでは。
439	計画の2つの理念は、互いに逆の方向に向いているものと思うが、それをどう進めていこうとしているのか、素案からは読み取れない。冊子3ページの「京都らしさを踏まえたエリア別の方向性」で示されている歯車の中心には、「1」のみが書かれているが、歯車が回っていけば、勝手に「2」が実現されるわけではあるまい。この図の意味するところが不明であるし、意味がよく分からない。
440	公共交通が危機的な状況にある要因の一つとして、人口減少や利用者減少が挙げられている。そのうえで、京都も同じ状況として危機感を強調しているが、一方、「洛西“SAIKO”プロジェクト」の会議資料や中間とりまとめでは、こうした危機感が感じられない。人口や利用者の減少は、むしろ、洛西地域に当てはまるものではないのか。同じ都市計画局が作成されているものに、基本的なスタンスの違いを感じるが、これでよいと考えているのか。市民に誤ったメッセージを発信することにならないか。
441	公共交通が危機的な状況にある要因の一つとして、担い手不足が挙げられている。勤務時間、職務環境、給料等、運転士の処遇が良くないとの報道も見られる。これらの状況を改善するには、原資、すなわち、運賃改定による交通事業者の増収も必要では。しかしながら、素案には運賃改正も必要との記述が見当たらない。（素案2ページ及び冊子7ページには「適切な運賃体系を前提とした…」とあるが。）公共交通のサービス水準を保つためにも、運賃改定が必要なことをこの計画でも明確に表明するべきではないか。
442	「他人ごと」から「自分ごと」、「みんなごと」へととして、市民に公共交通の利用を呼びかけてはいるものの、掛け声だけで、京都市が何か具体的な取組を行っている様子が見られない。また、市民にも全く響かない。こう書いてあるだけで終わってしまうように思える。具体的なアクションを計画最終版では示すべき。公共交通の運賃改定や、滋賀県で検討を進めている交通税の議論があってもよいのでは。
443	都心部の充実した路線網や便数が市内全域からの移動により支えられていることを証する図について、示されているのは市バスのデータだけではないのか。民間バスや鉄道も含めて、そのように言えるのか、検証すべき。誤解を招くような図や表現は差し控えるべき（例えば、この図を一見すると、洛西地域は都心部の路線網の維持や便数にはほとんど貢献していないように取れる。実際には鉄道で中心部に乗り入れている人もいるのでは。貢献度が低い地域は減便しても構わない、という方向に向かう可能性はないのか。）。
444	みんなで取り組む10のアクションについて、今後5年間の計画であるにも関わらず、内容に真新しさはないし、どの主体が何をやっていくのか、極めて曖昧。今後の5年間で、公共交通に関し、京都市が何をしたいのか、どうしたいのかが見えてこない。
445	計画の達成状況を評価する指標が4つあるが、「公共交通利用者数」と「非自動車分担率」が全体的な指標であるのに対し、「補助対象路線の公共交通収支状況」と「補助対象路線の本市財政負担額」は個別のことであるので、指標としてバランスが悪い。国土交通省の手引きにあるように、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率、収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」を標準指標とすべき。公的資金投入額は、都市計画局歩くまち京都推進室の予算だけでなく、保健福祉局の敬老乗車証負担金なども含めるべき。その方が実態に即していると思う。
446	具体的な取組内容に具体性がないので、誰が何をどうするのか、よく分からない。現時点の取組状況を含めて、とりあえずやっていることを並べただけであり、かつ、専門的な用語も多用されている。これでは市民に伝わらないと思う。
447	「第4章 公共交通ネットワークの将来像」、「第5章 目標を実現するための取組」、「第6章 評価指標、組織体制」、その後「第7章 地域別の現況・課題と今後の取組の方向性」となっているが、この構成が変。第7章は、第4章と第5章の各論版（各地域版）の位置付けではないのか。であるならば、第6章の前にあった方が適当だと思うし、最後に持って来るのならば、全体との対比上、この各論版についても評価指標や組織体制を記載するべき。
448	公共交通について、広く検討されていることに敬意を表す。
449	対象がバスが主体となっているが、地下鉄との接続が必要。例えば、営業係数が少ない黒字である市バス9号系統と地下鉄を接続させる（思い切って減便も検討する）。
450	市民への啓発方法について、「歩くこと」をさらに推進するために、継続的キャンペーンを行う。「市民・交通事業者・行政」主体とあるが、「市民」には自治組織をとりこむことが必要である。
451	各部局との連携が重要。道路の大型整備を長期的に描くべき。京都駅等ターミナルの再整備・西賀茂車庫周辺を整備するべき。
452	市バス車両と利用者の安全対策を行うべき。バスの構造（低床化等）、バス停の構造（段差の改良）、バス停車時の安全表示を改善する。バス専用道路の不備等を改善する。
453	市内対象地域の再編成と交通手段の開発を行うべき。周辺部の自主的活動は重要であり、中山間部への行政支援は欠かせない。

454	通学路の安全対策を行うべき。通学路が狭く、危険な場所があり、交通の便利さと直行者との安全性の整合性が重要。
455	市バス特37系統は、徐々に乗客数が増加し、地元でも非常に好評である。 地元としては更にモビリティ・マネジメントを徹底し、近い将来、現行、37号系統と特37号系統の一部合流も期待されている。
456	周辺部と定義されたエリアに京都市の人口の7割超が居住しているにも関わらず、明らかに都心部に交通機関(特に市バス)が集中している。周辺部との往來がしやすくなるよう、都心部の外周部分と周辺部を結ぶ交通機関の整備充実が必要ではないか。 都心部の外周部分には既にターミナルとなっている箇所が存在しており(北大路駅等)、そこから周辺部を網羅する路線を備え、都心部は都心部の中だけで完結する交通網として整備し、現在の長大なバス路線に頼らず、鉄道路線と都心部の循環系統、周辺部を網羅する路線で輸送を分担する形態を目指すべきではないか。
457	人口分布については、鉄道路網が整備されているエリアに人口が多く、鉄道路線の整備が人口増大、ひいては京都市の活力の源泉になることを明言するべき。
458	公共交通機関の利用促進を図るのであれば、既存利用者ではなく今公共交通機関を利用していない人に、その理由と、どうすれば利用されるかに耳を傾ける必要がある。
459	29ページの小売店舗の調査は興味深い事例で、このアンケート調査の「自家用車中心層」から「公共交通機関を使用しない理由」を聞くべきではないか。
460	担い手不足については、公共交通機関の役割が重要である認識を持っているのであれば、各民間の鉄道・バス会社が従業員に対して京都市交通局並みの賃金を支払ってもなお、適正な利益を上げられるような支援の仕組みが必要と考える。今後より一層少子高齢化が進み人口が減少していく中で、住民サービスの観点からも、担い手不足の観点からも、欧州のように全ての公共交通機関を公営化することも検討すべきではないか。京都市には日本の公共交通の仕組み作りのトップランナーであってほしいと切に願う。
461	京都市は政令市の中でも突出して公営バスの多い都市であることが顕在化している。各政令市と比較して鉄道モードの充実度が低いためにそれを補完するバス路線が充実している。バスへの依存度が高くなっていることから、鉄道モードへのシフトや、鉄軌道系交通機関の充実に取り組む姿勢を明確にするべきではないか。 京都市電の廃止から約45年が経過したが、バスと比較した優位性は全国的にも見直され路面電車の新規路線の開業も実現している。担い手確保の観点からも乗務員1人当たりの輸送力が大きい輸送モードへの転換の検討を進めるよう、72ページの取組に追記してほしい。
462	京都駅が観光客で混雑しているのが、よく利用する市民に目を向けた政策をしてほしい。
463	この問題は語っている。問いそのものが誤っており、答えなどない。不毛な議論に時間を浪費せず、実のあることに振り向け、京都の本当の未来を切り開いてほしい。 本当の未来とは何か。公務員の原点に立ち返って、日々考えてほしい。視野を広げて(与えられた課題を超えて)研究してほしい。
464	人と公共交通優先の「歩くまち・京都」について、「人」のほうは進んだが、「公共交通」のほうは進んでいない、クルマを排除しただけで、公共交通の整備が進まないから、歩かせている。 京都の市内交通インフラは、道路を拡張した昭和初期のものがベースになっている。道路が狭く、現代のクルマ社会に適合していない。本当は、さらなる道路拡張と都市高速道路の建設が必要。 歩いて楽しいのは、観光客だけだ。都心の繁華街のアップデートは妨げられていることで、京都は、もしアップデートされていれば得られたはずの本物の繁栄を取り逃している。
465	公共交通が厳しいのは、利用者が減ったからだ、だったら利用するよう意識を変えればよいという主張だが、この問題は、意識改革で解決する性質のものではない。 クルマなら、待たずにドア・ツー・ドアでどこへでも行ける。既存の公共交通機関には到底できないことで、そもそも物理的な負担が違ふ。この点から目をそらして意識改革を訴えても虚しく響くだけ。 人口が減るから利用者は減るし、税収も減るから公的負担も難しい。こちらの問題は、選択する人がそもそもいないのだから、もはや意識を超越してしまっている。意識を変えようという主張が全体的に射っていないことが分かるだろう。
466	成長産業が京都にあまりないことが問題の核心。衰退産業は利益が出ない。利益が出ないからいい給料が払えない。いい給料の仕事がないから、人口が減る。 京都の平均所得が上がれば、それだけで経済的に人口増と同じ効果がある。また、高い所得が生活の余裕を生み、人口の自然増をもたらす。高い所得が人々を惹きつけ、人口の社会増をもたらす。人口の問題は、所得の問題である。 成長産業とそれに従事する人が京都を目指すような環境を整備するために投資をする、それが今の京都の急務。
467	「都心部の路線は、周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ」について、路線を支えているのは、市民全体。周辺部や中山間地域等の利用者は、市民全体の犠牲の上に成り立つサービスの受益者にすぎない。 問題は、周辺部や中山間地域等を含め京都そのものの衰退である。京都全体の産業構造を改革し、現代社会に本当に必要とされるものが生み出されるようにしよう。京都全体が活性化すれば、問題は自ら解決する。
468	観光客の経済力が住民のそれを上回ったまちが観光都市である。住民はもはや京都の主役ではないことを自覚しなければならない。 近年京都には、宿泊施設等が次々と開業しているが、多くは外部資本である。せっかく観光客が京都で消費しても、その大半は外部に流れてしまう。今の京都の観光は、よそ者同士が経済活動をしているだけであり、京都はその舞台にされているにすぎない。これでは、京都が豊かになれるはずがない。 まずは地元資本でやるのが大切である。
469	SDGsについて、このスローガンは京都発ではない。京都に本当に必要なものとは限らない。SDGsに関連する産業が世界規模のビジネスを展開できる仕組みになっている。京都は、SDGsで大儲けできるような優位性を持っているのだろうか。 他人の作った尺度の受け売りではなく、自らに合った尺度が必要。 今の京都は、衰退が進み、その他大勢レベルの都市に埋没している。他の都市との差別化を図ろうと無理をしている。京都がSDGsだの脱炭素だの無闇に新規なものに飛びついているのも同じ話。
470	都市の基礎からやり直す必要がある。実力は、誰もが直面する一般的な課題をやり切れるかで決まる。今あるものを活かそうなどと器の小さいことを考えず、視野を広げるべき。

471	<p>意識改革は、ムダな努力だ。</p> <p>「歩くまち・京都」は、発想自体が間違っている。歩きたくないから交通機関が発達したのである。</p> <p>観光客に公共交通やパークアンドライドの利用を呼び掛けるのは無駄である。カメラでナンバープレートが自動で読み取れる時代であるため、入京料（例えば1台1000ドル、時間に比例して1台5分1ドルを加算）を取ってはどうか。</p> <p>路線図は、市バス200番台＝地下鉄と考え、地下鉄・その他鉄道と市バス200番台のみを掲載したものを作成すべき。</p>
472	<p>事業者間の連携、「公共交通ネットワーク会議」といった都度の話し合いでうまくいくのか。交通事業者は経営統合すべき。京都に本店・本社を置く会社を設立し、国際的に資金調達し、京都に本部を置く金融機関からの借入金も加えて、バス事業を買収してはどうか。</p>
473	<p>「みんなで守る地域の足！」について、この問題は話んでいる。</p> <p>どこかで線引きし、その先は、「歩くまち・京都」、つまり、古代へ退行すればよい。京都自体が退化しているのだから当然のことだ。</p>
474	<p>生活交通と観光交通の共存のため、まず、京都駅直通のバス運行ルートは、極力廃止すべき。</p> <p>そのうえで、バス路線は、市バス200番台とそれ以外に分ける。市バス200番台は、地下鉄・その他の鉄道と同格とする。市バス200番台＝地下鉄だ。市バス200番台と地下鉄・その他の鉄道で、格子状の市内交通網を形成する。市バス200番台の運行ルートは、地下鉄に準じて単純化する。具体的には、循環ルートを改め直線的な往復ルートにする。同じルートに複数の系統が重複しないようにする。こうして厳選されたルートには、全部バス専用レーンを設定し、徹底的に違法駐車を取り締まる。輸送力も、地下鉄に準じて増強する。増発にとどまらず、連節バス等、輸送力の高い特別の車両の導入も検討すべきだろう。市バス200番台のバス車両及び地下鉄車両は、デザイン及び色を統一し、他のバスや鉄道からはっきり区別できるようにする。</p> <p>市バス200番台以外のバス路線は、基本的に市民用とする。バス停は目立たないようにし、料金は高め（例えば一律10ドル）にしておく。市民には、現行の料金まで値引きすることとする。</p>
475	<p>いくら新技術を導入したところで、物理的な定時性の確保が困難なら無駄である。ソフト面で工夫するなら、自家用車を含む全車両をGPS管理し、市内の全道路について、時刻・場所ごとに通行権を設定し、これをオンライン市場で流通させ、通行権なく通行した者を厳罰に処するのはどうか。</p> <p>より根本的な問題は、京都の道路インフラが昭和初期のままだという点だ。市内の主要道路に都市高速道路を建設する必要がある。</p>
476	<p>「持続可能な交通体系の検討」は「みんなで守る地域の足！」と重複しているのではないのか。</p> <p>この問題は、話んでいる。</p> <p>交通に限らず、僻地の公共サービスは、段階的に打ち切るべきであろう。例えば、ある一定の日現在満85歳以上の人で、その日以前から継続して年間8000時間以上自宅に滞在している者の1代に限るべき。</p>
477	<p>公共交通の担い手確保については、まず、赤字路線を整理すべき。</p> <p>本当に人が必要なら、給料を上げるのが経済の基本。</p>
478	<p>スクールバスは、公共のものではない。大事な子供を守るためのもの。</p> <p>物流は、夜間・自動を検討すべき。</p>
479	<p>新たな移動手段の活用については、全国に先駆けて積極的に投資することによりイノベーションを京都で起こし、それを全国展開することで元を取るべき。</p>
480	<p>落ちこぼれの衰退都市に、「誰一人取り残さない」といった立派なことを宣言する資格はない。まずは、京都をアップデートし、十分な経済力を付けるべき。</p> <p>運行ダイヤを調整しても、物理的な定時性が確保されなければ意味がない。運行本数を上げるのが現実的。</p> <p>バス事業者は、経営統合すべきだ。</p>
481	<p>バスの駅は、積極的に推進すべき。市バス200番台と地下鉄・その他の鉄道とを再編した格子状の市内交通網は、乗換えを前提としている。大量の乗客乗換えをさばくため、それなりの規模のバスの駅が、各路線の交差点に必要となる。</p>
482	<p>「歩くまち・京都」は、京都をいたずらに昔の枠に押し込み、その未来を呪う邪教だ。一刻も早く目を覚まし、推進室は廃止して、持てる有能さを実のある仕事に振り向け、公務員の正道を歩まれることを願ってやまない。それが、真に京都を救うことになる。</p>
483	<p>「公共交通の利用拡大は、SDGsに貢献します。」は、正にその通りだと思う。</p>
484	<p>特に観光シーズンは、市街地への車の流入が多過ぎる。車の総量規制が必要。</p> <p>その上で、公共交通であるバス（特に市バス）の路線の整理や繁華街へのタクシー空車の乗り入れ制限をしてはどうか。新たな取組である乗合タクシーの料金が高すぎて、とても利用しようとは思えない。</p>
485	<p>公共交通の問題を「自分ごと」とするには、公共交通が将来でなく、今必要とされることが前提となることから、公共交通の価値を体感できる施策が求められる。また、市営交通の抱える問題は広く知られるようになったが、民間事業者の抱える問題も深刻であり、こちらについても市民・利用者の理解を求めるための情報発信が必要である。</p>
486	<p>自家用車から公共交通への利用移行にあたっては、まずはニーズに合った両者の使い分けの提案を行う。</p>
487	<p>自動運転バスや郊外部の乗合タクシーの取組で先行する大津市など周辺自治体との連携・協力を進める。</p>
488	<p>平日の通勤・通学向けバスの輸送力を休日の観光向け輸送に生かす。</p>
489	<p>オープンデータの拡充に合わせ、それを生かした大学との共同研究などを進め、諸問題解決につなげる。また、データサイエンス教育への活用を図る。</p>
490	<p>シェアサイクルの推進に当たってポート情報を一元化して提供する。また、利便性の高い公共施設への設置を進める。</p>
491	<p>西大路駅をサブゲートとして活用する。また、混雑するバスの乗客の受け皿としてJR嵯峨野線を中心に鉄道輸送力を回復・増強させる。</p>
492	<p>路線バスの赤字・黒字を議論することに無理がある。今までに市バスが撤退した山科区や伏見区醍醐地域などでは再度市バスを運行し、京阪バスと共同運行してはどうか。</p>
493	<p>民間バスや市バスなど、バス事業者間で競合するのではなく共同運行などで地域を補い合う必要がある。</p> <p>山科区内や八瀬大原にも京阪バスや京都バスと共同で市バスを走らせ、地下鉄から遠い地域の交通手段を確保する必要があるのではないのか。</p>
494	<p>地下鉄延伸について言及しないのはなぜか。それは延伸しないことありきで考えているからではないか。</p> <p>路線バスの運転に必要な大型二種免許の保有者数は10年間で2割減少している。担い手不足というのであれば、数十年後を見据えてなぜ地下鉄延伸しないのか。</p>
495	<p>洛西地域については、洛西「SAIKO」プロジェクトで新たな住民を呼び込むと言っているが、交通の利便性が良くないところに新たな住民が来るとは考えにくい。そのため、地下鉄延伸を進め、住みやすい住環境の促進が必要であると考えられる。</p>

496	洛西方面の西系統の市バス（西1～8号系統）は運行本数が多いからか営業係数も悪い。地下鉄延伸して地下鉄に転換していくことを考えては。（京大桂キャンパス付近に駅を造る代わりに京大に費用負担してもらえばよいのでは。）
497	「公共交通を利用しないと事業者が赤字となり運転本数が減る」→「さらに利用しない」→「公共交通の撤退」となることを、もっと市民に周知するべき。運転免許証を返納したときに困るのは誰なのか。公共交通を維持するためには公共交通を利用し、赤字を減らす必要があるという意識をもっと市民に周知するべき。
498	目先でなく数十年後を見据えて都市計画を絡めた大局的な地域公共交通のプランが必要。
499	市バスの路線全体をスリム化するべき（地下鉄と同じ区間を通っている路線や運行区間が重複している系統を見直すなど）。
500	バス路線の利便性向上だけでは限界がある。
501	バスが走りやすくするためには、バス運転手にアンケートを取ることである。京都府警はマイカーが走りやすいような信号制御を行ってきた。また、今出川通に歩行者専用信号を導入した（具体的な地域について言及）。
502	タクシー協会は運転手の出勤数や時間帯を適正なものにすべきである。タクシーの台数が余っているならば、京都駅に入構できる色のタクシーに乗り換えてはどうか。夜間のタクシーを何台にするかAIで予測すればよい。そして、最寄りの空車を向かわせるようにして効率を上げ、運転手は昼間、休日に集中させてはどうか。
503	タクシーはフィーダー輸送を受注し支えること。例えば、洛西地域でも駅まで行かず、境谷大橋で乗り換えてもらえば相当乗客を抑制できる。赤字に対して補助するなら、バス車両よりもタクシー車両のほうが抑えられる。黒字のバス路線はコロナ前より多く走らせ、赤字路線は重複区間以外を支線化し、ジャンボタクシーで運行する。乗客数によって減便するか、ジャンボタクシーで増便するか、大型化するか検討するべき。
504	高齢者世帯、特に高齢独居の世帯にとって、病院などに行くため、タクシー利用は欠かせない。しかし、タクシーの事前予約すらままならないのが現状。そこで、住宅バリアフリー改修を介護保険でできるように、介護タクシー共同利用を介護保険の適用対象とし、オンデマンド型で事前予約可能なシステムが構築できるようにできないか。
505	郊外に無料の駐車場を用意して、京都市内は自家用車を入れなくて渋滞を解消してほしい、ヨーロッパのようにLRTを走らせ、京都市内中心部へ短時間で来れるようにすれば良い。
506	外国人が多すぎて、京都市民がバスに乗れないので、外国人が京都市内に入るには1人につき1000円を徴収し、それを市民の移動手段改善に限定して使えば良い。一般市民は何の恩恵もなく、迷惑なだけ。これだけの外国人が来て、京都市の税収は増えているのか。外国人から京都市にお金が入る仕組みを考えないといけない。そのお金で市民に還元出来る仕組み作りを考えてほしい。観光バスも止まれる大きな駐車場を作って交通渋滞の緩和をお願いしたい。
507	計画素案に基本的に賛同する。公共交通はあって当たり前ではない。支え合わないとなってしまう一方で京都市も例外ではない。
508	計画素案にモビリティ・マネジメントの記載があるが、具体的にどのような取組が行われているのか記載した方が、他の地域の方が、参考とする際に分かりやすいのではないかと。
509	洛西地域で“SAIKO”プロジェクトが展開されており、11月に最終取りまとめが行われる。洛西の公共交通がどう変わるのか、もう少し具体的に記載するべきではないか。
510	京都市は路線バス事業者に運行支援はしていないのか（一部、第7章に記載されているが）。市民に利用してと言うのであれば、行政も支援をすることも考えてはどうか。路線が多くて難しいかもしれないが。
511	伏見区の桃山学区では、高齢化が進み、乗用車や自転車に乗れず、長い距離の歩行が困難な高齢者が増加している。こういった高齢者が普通に日常生活を送るには、充実した公共交通機関が望まれるが、学区内には京都市営バスや京阪バスの路線がない。学区に隣接して京阪宇治線桃山南口駅があるが、高齢者にとっては駅までの距離が遠くて移動が困難。
512	公共交通の利用者を増やすには、乗用車の利用者を公共交通に誘導する必要があるが、単に市民に呼びかけるだけではあまり効果期待できない。乗用車よりも公共交通を利用する方が、経費が少なくなるよう、税制上の措置なども含めた公的な仕組みが必要であり、具体的な施策の実施が必要と考える。一例として、現在シンガポールでは、乗用車が交通渋滞地域を通過する際に、渋滞の程度に応じて通過車両に課金するシステムが稼働している。そのことで繁華街での乗用車の利用を抑制し、住民を自家用車から公共交通に誘導している。システムは日本企業が提供し、既に1995年から運用されていると聞くと聞くと、京都市においてもそのようなシステムの導入が望まれる。
513	京都市内の路線バスについて、市内中心部は均一運賃であるのに対し、市内中心部以外(桂地域・洛西地域・横大路地域)は乗車距離に応じた運賃体系で分かりにくい。郊外の路線バスは、民間バス事業者に合わせた運賃(対距離制運賃)に合わせなければならないと理解しているが、今後は均一運賃にするなど分かりやすい運賃体系にしてほしい。郊外を運行する民間バス事業者は最近の社会情勢により事業運営が厳しいと思うので、時間を要しても、均一運賃に改定するための協議を粘り強く行ってほしい。
514	西京極地域・桂地域の路線バスは、民間バス事業者と市バスを等間隔運行(パターンダイヤ)にするなどして、ダイヤを分かりやすくすることで利便性が向上し、利用客が増えると思う。
515	市バスのICOCA定期券の共通利用は、現在、京都バス・西日本JRバスのみで不便。今後は京阪京都交通や京阪バスでも、市バスのICOCA定期券で乗車できるようにしてほしい。また、対象者を高校生に拡大してほしい。
516	車に依存せず公共交通を利用するという趣旨には賛同する。これまで外出時はバスに乗ることもできていたが、高齢になり、坂道が多いこともあってだんだんと大変になってきた。また、これから3～4年後には、運転免許証の自主返納も考えており、買い物等外出に不安を覚える。洛西NT内はいろいろなバスが運行されているが、私の住んでいる地域はバス停まで遠く、バスを利用しにくい。西長町の山の上にも多くの人が暮らしている。JR桂川駅、阪急桂川駅のバスの一部が、近くを迂回するルートを考えてほしい。また、コミュニティバスも考えてほしい。
517	運転免許証の返納を考えている。大原野インターの近くに住んでいるが、最寄りのバス停が新林センター前となり、距離は約2kmある。買い物は、ラクセース、又は北福西町一丁目となるが、バスが地区内を走ることを願う。特に大原野街道のバス路線について、側道を結んだ路線の新設をお願いしたい。

川西市営住宅跡地に関する地元説明の経過（令和4年度以降）

1 令和4年9月7日地元説明

(1) 出席者

地元：西京自治連合会会長、桂学区自治連合会会長、桂徳学区自治連合会会長
行政：住宅室長ほか

(2) 地元意見

- 住民移転後の川西市営住宅跡地について、今後の計画を知りたい。
- 世帯が減ったので、住宅ができてほしい。
- 自治連合会でも、今の時期から地域住民に情報を伝え、広く意見を聞いていく。

(3) 本市説明

- 地元の声を聞きながら活用方法を検討していく。
- 早い時期から住民に知らせていただけると良い。

2 令和5年8月9日地元説明

(1) 出席者

地元：西京自治連合会会長、桂学区自治連合会会長、桂徳学区自治連合会会長
行政：住宅室長ほか

(2) 地元意見

- 周辺住民や各団体から自由に意見を出してもらい、学区要望とした。
- 住居以外に多くの人が集まる憩いや癒しの場、運動できるスペース等が必要で、具体的には、
 - ・ 体育館
 - ・ みんなの公園・憩いの場所
 - ・ 子育て支援にやさしい施設
 - ・ 老人保健センター、児童館の拡充
 - ・ 商業施設と住宅と公園
 - ・ 青少年活動センター
 - ・ サークル活動の練習、稽古、発表ができる施設。
- 高層の建物で日影になるのは困るという近隣の声もある。
- 地域人口の増加や若い方が住んでもらえるよう、やはり住宅がほしい。

(3) 本市説明

- 用途地域の規制により、法令上できないものもある。
- 高さ規制により新築建物は10mに制限される。

3 令和5年10月3日西京区長懇談会

(1) 出席者

地元：西京区市政協力委員連絡協議会世話人及び各会長（桂、桂川、桂東、桂徳、川岡、川岡東、檜原、松尾、松陽、嵐山東、新林、大原野）

行政：西京区長、区職員、住宅政策課長、その他関係部署・関係機関職員

(2) 学区要望を公表

- 跡地にどんな施設がくるのか気にしており、特に高さを心配していた。
- 現在は、5階建ては建てられないと聞き、学区で説明したところ、皆安心している。

(3) 本市説明

- 地域の皆様の御意見等も踏まえつつ、本市全体の成長戦略に資するよう、売却も含めた活用方法の検討を進めていく。