

産業交通水道委員会報告案件『「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン  
検討委員会」の第4回審議内容について』に係る追加資料

1 委員からの主な御意見

(1) これまでの経営健全化の取組について

- ・ 答申においても、給与の削減経過など健全化の取組についてグラフ等を活用して記載し、一般的に高いと思われる交通局職員の給与が改善されていることをしっかりと伝えるべき。
- ・ 均一区間の料金が必ずしも高くないことを掘り下げて説明すれば、運賃制度の理解が進むのではないかと。

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響による両事業の経営悪化について

- ・ 現行の制度上、無理を承知のうえでのことであるが、今後も同様の事象や予想外の事象が起こる可能性があるため、その際に日本中の鉄道・バスなどの交通事業者が一斉に値上げできるなど、初動対応を迅速にできる仕組みがあってもいいのではないかと思う。

(3) 利用者・市民への情報発信について

- ・ 健全化の今後の進捗状況や評価について、評価結果を公表すべき。
- ・ 引き続き、利用者や市民へ分かりやすい情報発信をしてほしい。
- ・ 民間の交通事業者は運賃収入以外にも収入手段があるが、公営の交通事業者には一定の制約があるという特有の状況について国や市民に理解を求めるべき。

(4) 経費削減策について

- ・ 路線・ダイヤの見直しや改札口のリモート化などの経費削減策は、どんどんやることを行い、その実施状況が市民に伝わるようにしてほしい。
- ・ 答申においては、削減目標金額が示されていないが、達成に向けた成果として、市民に公表してほしい。
- ・ 経費カットは大事だが、一番の商売道具であるバス停などが見栄えが悪くならないように留意してほしい。
- ・ バス路線は、これまで市民や交通局の努力によって作られてきた密なネットワークであり、できるだけ維持される方策を今後とも取ってほしい。

(5) お客様増加策について

- ・ 少子高齢化や生産年齢人口の減、ライフスタイルの変化により、市バス・地下鉄の利用目的のうち、通勤・通学が減少し、買い物やマイクロツーリズムへとシフト

していくことが予想されるため、この変化にどのように対応するかなど、需要構造の変化を見据えたお客様増加策を検討すべき。

- ・ 「大学のまち・京都」という特徴があるので、大学と連携した定期券の販売を進めるべき。

#### (6) 運賃以外の収入増加策について

- ・ 駅ナカビジネスやクラウドファンディングもできるだけ進め、利用者が明るい気持ちになるようにしてほしい。
- ・ バス停の広告や駅ナカビジネスなど、世の中の変化に交通局が一生懸命に対応していることを紹介していくべき。
- ・ 中長期的には、交通システム全体をもっとDX化すべき。例えば、観光や交通に関することなど全部取り入れたような統合型の魅力的なアプリを京都市が作ることができれば、そこには広告が付き、広告収入の増も見込めるので、そういう発想で取り組んでいくべき。
- ・ 広告などで新たなことを行うには資金が必要であるが、国の補助事業を積極的に活用していく姿勢を表してほしい。
- ・ 京都市だけでなく、全国の鉄道事業者と問題を共有しながら、指定管理者制度のように民間活力、民間の視点を積極的に取り入れていただきたい。

#### (7) 国等への要望について

- ・ 国等へ、累積資金不足を長期の資金で賄えるよう要望するべき。
- ・ 今の仕組みでは難しいが、各交通事業者の経営状況や経営方針に応じて、柔軟に運賃を変動することができるなどの制度変更を国に要望すべき。

#### (8) 運賃改定について

- ・ 市民意見募集の結果、交通局について深く理解されている方が多々おられた。そうした市民の御支持を得て運賃改定を進めるべく、伝える工夫が必要。
- ・ 経営状況の悪い時に値上げを行うと不満が生じやすいため、民間企業では基本的に経営状況が良い時に値上げを行う。経営状況の良い時に値上げすることなどを計画の前提として織り込んでもいいのではないか。
- ・ 値上げに当たっては、市民に理解してもらえるよう、運賃改定の仕方に工夫が必要と思う。

#### (9) その他

- ・ 市民意見募集の結果概要について、年齢と利用目的などクロス集計すると分かりやすい。
- ・ 今回の市民意見に対する交通局の考え方を示すのはいかがか。
- ・ 市民意見募集の結果を見ると、市民の方々の市バス・地下鉄を支える意思が感じられる。具体策を実行するうえでは、可能なことは反映させてほしい。

- ・ 交通局として主導的にやれることではないが、「歩くまち・京都」の根幹である公共交通を京都市全体で守るために、ロードプライシングやパークアンドライドなどにより、市総体として公共交通を守る観点は重要である。
- ・ 地下鉄が都市発展の大きな利益になっているなど、交通基盤が持続可能な都市を支えていることをしっかり書くべき。
- ・ 利便性向上について財政上できないこともある中、費用対効果の分析など経営の高度化、精緻化が重要である。
- ・ 混雑対策などの取組において、都市政策と交通政策を一体化して施策を進めてほしい。
- ・ 交通局がこれまで蓄積してきた経験に加え、将来のリスクに備えた現在の経験を今後の組織の力となるよう若い職員に伝えていただきたい。
- ・ 公営交通には制約があり、限界があるが、それでも京都市の現状を考えると公営交通を維持するべきと考える。したがって公営交通の枠組みで、できるだけ民間的な良さを探っていくべき。

## 2 傍聴者等

6名の方が傍聴されました。うち4名の方から以下のとおり、配布した自由記入用紙により御意見を頂きました。

また、報道機関8社が取材に来られました。

委員の方からの意見が実を結ぶことを願っております

傍聴者が少ないように感じる。私も含め市民一人一人が危機感を持つべき問題が議論されている割には市民の関心が低いと感じた。一方で交通局の経営についての広報は最大限なされているので、今後も粘り強く市民に説明して頂きたい。

市内の交通渋滞の問題など、交通局だけでは解決できない課題もあるので、他の部局とも連携して、交通局の経営が安定したのに市民生活が著しく不便になることのないよう注意して頂きたい。

- ・ 答申は、委員会としての意見なので、仕方ないかもしれないが、内容的にはインパクト不足な気がする。答申なのだから委員の意見はもっとストレートに載せればよい。
- ・ 結局、どうあるべき、どうすべきがわかりにくい。
- ・ 「運賃単価」という単語はいかがか？
- ・ 答申の議論なのに、事務局が「書けるかどうかわからない」といった発言があったが、根本的に変な会話である。まるで計画の中身の話をしている。
- ・ 市バスと地下鉄について、今後これを放置した場合の表現が違うが、委員会としてそれぞれ何にこだわるべきかを明確にして欲しかった。900億円上限も簡単に了承となっているが、経営の視点としてのプロ目線がない答申に感じる。
- ・ 健全化出資金に言及がない。
- ・ 最後の座長の意見は大事。公共交通の維持でなく公営交通であることは記載すべきである。

パブコメが一切反映されていない答申である  
しかも最初に見たものと同じで議論をしていないと同じ。  
本丸は持続可能な経営に向けての2ページのみ。  
あとは分かりきった資料のみ。これに気がつかない有識者など無能！  
コロナ以前の赤字路線は廃止すると約束せよ。  
市議，政治家の口ききは公表し，その赤字のつけは，政治家にせい求せよ。  
今回旅客流動調査の結果がなかった。おそすぎる

※原文のまま全文を引用しています。