

京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】案（2021-2028）
に関する市民意見募集の結果について

1 募集結果

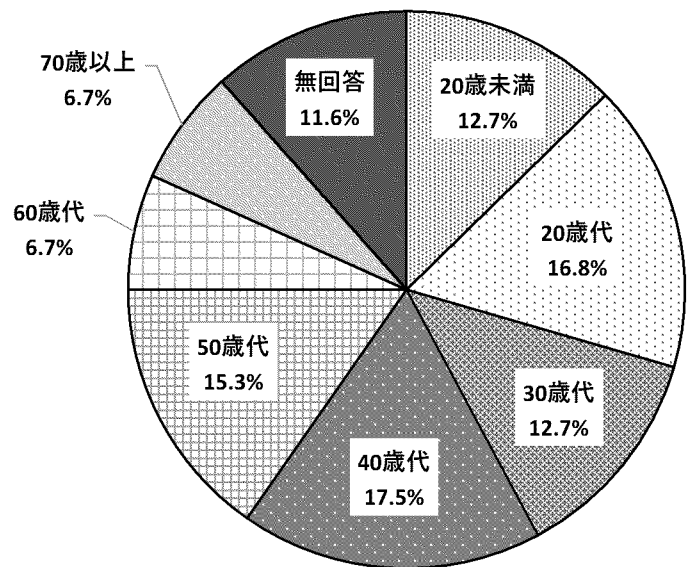
(1) 御意見数

662 件（268 名）

(2) 応募いただいた方の属性

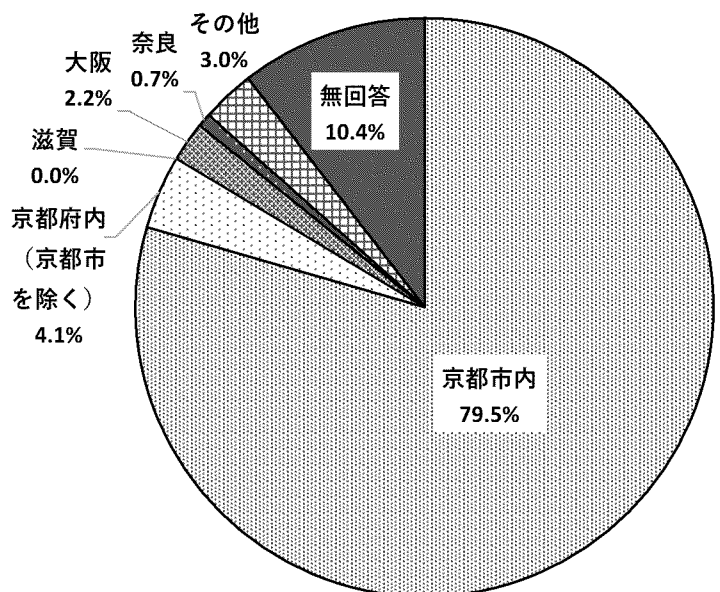
ア 年齢

区分	人数	割合
20歳未満	34人	12.7%
20歳代	45人	16.8%
30歳代	34人	12.7%
40歳代	47人	17.5%
50歳代	41人	15.3%
60歳代	18人	6.7%
70歳以上	18人	6.7%
無回答	31人	11.6%
合計	268人	



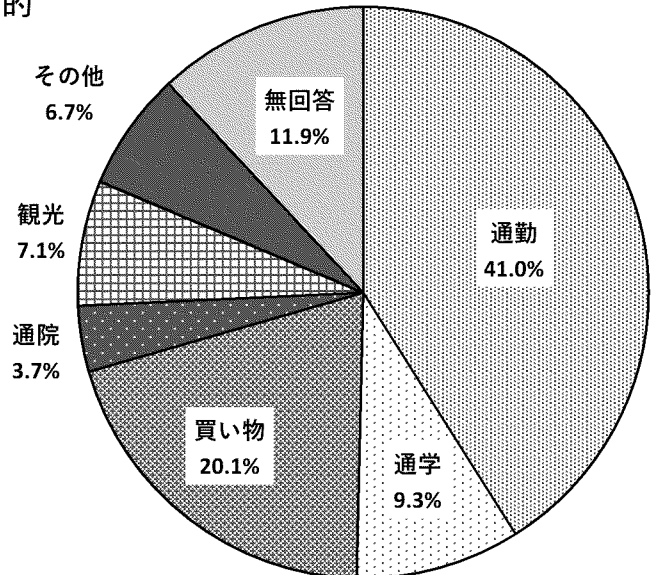
イ お住まい

区分	人数	割合
京都市内	213人	79.5%
京都府内 (京都市を除く)	11人	4.1%
滋賀県	0人	0.0%
大阪府	6人	2.2%
奈良県	2人	0.7%
その他	8人	3.0%
無回答	28人	10.4%
合計	268人	



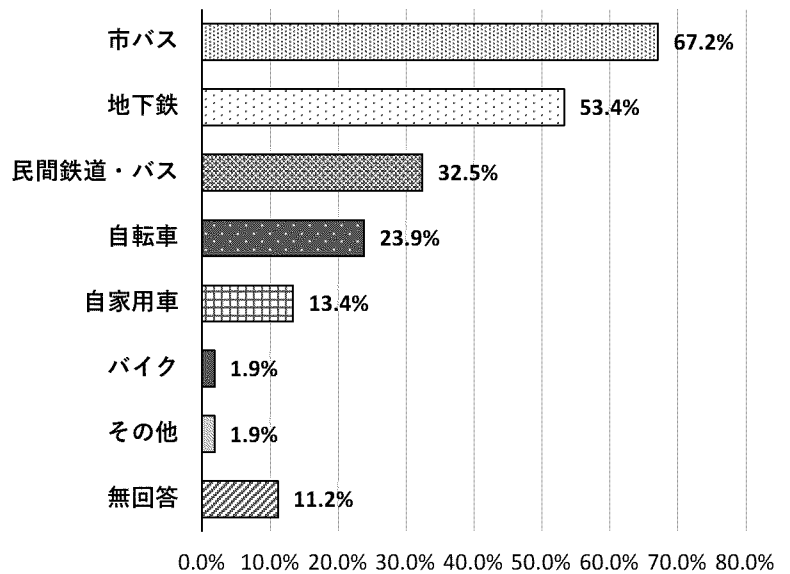
ウ 市バス・地下鉄を御利用時の主な目的

区分	人数	割合
通勤	110 人	41.0%
通学	25 人	9.3%
買い物	54 人	20.1%
通院	10 人	3.7%
観光	19 人	7.1%
その他	18 人	6.7%
無回答	32 人	11.9%
合計	268 人	



エ よく御利用になる移動手段（複数回答）

区分	人数	割合
市バス	180 人	67.2%
地下鉄	143 人	53.4%
民間鉄道・バス	87 人	32.5%
自転車	64 人	23.9%
自家用車	36 人	13.4%
バイク	5 人	1.9%
その他	5 人	1.9%
無回答	30 人	11.2%
応募者数	268 人	



※ 四捨五入により割合の合計が 100% とならない場合がある。

オ 年齢×お住まい

(単位 人)

区分	年齢								無回答	合計
	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上			
お住まい	京都市内	28	39	30	38	37	18	17	6	213
	京都府内 (京都市を除く)	0	3	2	3	3	0	0	0	11
	滋賀	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大阪	1	2	1	2	0	0	0	0	6
	奈良	0	1	0	1	0	0	0	0	2
	その他	3	0	1	3	1	0	0	0	8
	無回答	2	0	0	0	0	0	1	25	28
	合計	34	45	34	47	41	18	18	31	268

京都市内にお住まいの各年代の方から、満遍なく御意見を頂戴しました。

カ 年齢×市バス・地下鉄を御利用時の主な目的

(単位 人)

区分	年齢								合計	
	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	無回答		
利用目的	通勤	0	23	17	33	24	7	3	3	110
	通学	13	11	0	0	0	1	0	0	25
	買い物	11	7	10	5	7	4	10	0	54
	通院	0	0	0	0	7	2	1	0	10
	観光	3	3	3	7	2	1	0	0	19
	その他	5	1	4	2	1	3	2	0	18
	無回答	2	0	0	0	0	0	2	28	32
	合計	34	45	34	47	41	18	18	31	268

主に、「通勤」や「買い物」で市バス・地下鉄を御利用いただいている幅広い年代の方から御意見を頂戴しました。

キ お住まい×市バス・地下鉄を御利用時の主な目的

(単位 人)

区分	お住まい							合計	
	京都市内	京都府内 (京都市を除く)	滋賀	大阪	奈良	その他	無回答		
利用目的	通勤	98	8	0	3	1	0	0	110
	通学	21	2	0	1	0	1	0	25
	買い物	54	0	0	0	0	0	0	54
	通院	10	0	0	0	0	0	0	10
	観光	11	1	0	2	0	5	0	19
	その他	15	0	0	0	1	2	0	18
	無回答	4	0	0	0	0	0	28	32
	合計	213	11	0	6	2	8	28	268

主に、「通勤」「通学」「買い物」で市バス・地下鉄を御利用いただいている京都市内にお住まいの方から御意見を頂戴しました。

2 御意見の概要

「持続可能な安定経営に向けた新たな経営健全化の取組」の「経営健全化策」への御意見が468件(全体の約7割)と最も多く、そのうち「収入増加策」への御意見が240件、「経費削減策」への御意見が127件、「運賃改定について」への御意見が93件、「国等への要望」が8件でした。

なお、「運賃改定について」への御意見のうち、

- ・肯定的又はやむを得ない等の御意見が27件(市民19件, 市民以外7件, 無回答1件),
- ・否定的な御意見が50件(市民45件, 市民以外3件, 無回答2件),
- ・運賃改定に関する御提案が16件 でした。

主な御意見の要旨及び交通局の考え方

項目	件数
1 京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】案（2021-2028）について	0
(1) 策定の趣旨	0
(2) 計画期間	0
(3) 計画の位置付け	0
2 これまでの経営健全化の取組	3
3 経営改善の成果とお客様数増加に支えられた利便性やサービスの向上	13
(1) お客様数や財政状況の変化	1
(2) お客様増など大幅な経営改善による利便性やサービスの向上	12
4 新型コロナウイルス感染症による経営状況の悪化	28
(1) お客様数及び運賃収入への影響	6
(2) 危機的状況を踏まえた緊急の事業見直し（令和2，3年度）	1
(3) 延期している事業の今後の予定について	12
(4) 市民の皆様をはじめとした御利用頻度の高いお客様中心のサービスへの見直し	8
(5) 国に対する公共交通維持・確保に向けた抜本的な支援要望と成果	1
(6) 令和2年度決算及び令和3年度予算の状況	0
5 今後のお客様の動向等について	13
(1) 今後のお客様の動向見込み	3
(2) 安全運行維持のための車両・設備の維持更新	10
(3) 現状のまま事業運営を続けた場合の収支見通し	0
6 持続可能な安定経営に向けた新たな経営健全化の取組	473
(1) 市バス・地下鉄を安定的に維持していくための財政目標	5
(2) 経営健全化策	468
ア 経費削減策	127
(ア) 御利用状況に応じた市バス・地下鉄運行の見直し	74
(イ) 駅有人改札業務の見直し	0

	(ウ) 業務の見直し等による経費削減の推進	27
	(エ) 人件費の抑制	12
	(オ) その他	14
	イ 収入増加策	240
	(ア) 民間事業者等と連携した公共交通の利用促進	12
	(イ) 沿線地域にお住まいの皆様との連携による市バス利用促進の取組	3
	(ウ) 人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進	7
	(エ) 「安全・安心」な運行の確保とお客様サービスの更なる向上	14
	(オ) 更なる乗車券制度の見直し	67
	(カ) 広告の収入増加	15
	(キ) 駅ナカビジネスの収入増加	13
	(ク) クラウドファンディングなど資金調達のための新たな取組	8
	(ケ) その他	101
	ウ 国等への要望	8
	(ア) 公共交通の維持・確保に向けた国等への支援要望	8
	エ 運賃改定について	93
	(3) 運賃改定を含む経営健全化策実施後の収支見通し	0
	(4) 取組のスケジュール～短期・中長期の取組～	0
7	市民・御利用者の皆様へ	0
8	その他	132
	(1) 経営形態に関する御意見	32
	(2) その他経営に関する御意見	16
	(3) 市民意見募集に関する御意見	15
	(4) その他市バス・地下鉄事業以外に関する御意見	69
	意見数合計	662

1 京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】案（2021-2028）について（意見数 0件）

(1) 策定の趣旨（意見数0件）
(2) 計画期間（意見数0件）
(3) 計画の位置付け（意見数0件）

2 これまでの経営健全化の取組（意見数 3件）

(主な御意見の要旨)	(交通局の考え方)																
<ul style="list-style-type: none"> ・ 正規職員の給与が高すぎる。 ・ 市バス・地下鉄運転士の給与が全国平均と比較すると極めて高い。 	<p>これまでから経営の健全化に向け、給与水準の引下げや各種手当の見直し等、様々な人件費削減に取り組んでまいりました。</p> <p>その結果、令和2年度における市バス・地下鉄運転士の年平均給与額（市バス 5,596千円、地下鉄 5,972千円）は全国と同規模の民営バス・電車運転士の平均給与額（民営バス 5,576千円、民営電車 6,660千円）と同等の水準となっております。</p> <p>最終計画案に根拠データを追記します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="981 810 1413 1182"> <p style="text-align: center;">市バス運転士の平均給与</p> <p style="text-align: center;">(千円) 9,260</p> <table border="1"> <caption>市バス運転士の平均給与 (千円)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>給与額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H11 京都市</td> <td>9,260</td> </tr> <tr> <td>R2 京都市</td> <td>5,596</td> </tr> <tr> <td>H29-R1 民間</td> <td>5,576</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="1547 810 1980 1182"> <p style="text-align: center;">地下鉄運転士の平均給与</p> <p style="text-align: center;">(千円) 6,557</p> <table border="1"> <caption>地下鉄運転士の平均給与 (千円)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>給与額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H11 京都市</td> <td>6,557</td> </tr> <tr> <td>R2 京都市</td> <td>5,972</td> </tr> <tr> <td>H29-R1 民間</td> <td>6,660</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>	年度	給与額	H11 京都市	9,260	R2 京都市	5,596	H29-R1 民間	5,576	年度	給与額	H11 京都市	6,557	R2 京都市	5,972	H29-R1 民間	6,660
年度	給与額																
H11 京都市	9,260																
R2 京都市	5,596																
H29-R1 民間	5,576																
年度	給与額																
H11 京都市	6,557																
R2 京都市	5,972																
H29-R1 民間	6,660																

3 経営改善の成果とお客様数増加に支えられた利便性やサービスの向上（意見数 13件）

(主な御意見の要旨)	(交通局の考え方)																
<p>(1) お客様数や財政状況の変化（意見数 1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「市バス事業の収支構造の変化」において、「経費を大幅に削減することで、収支の黒字化を達成」とあるが、経費は平成11年度から令和元年度に倍増しており経費削減は不十分であると理解するのが妥当ではないか。 	<p>平成12年に全国公営バスで初めてとなる市バス運行業務等の民間委託（管理の受委託）を実施して以降、順次拡大してきたことなどにより経費が53億円増加する一方、人件費が125億円減少しています。</p> <p>これにより、令和元年度は、平成11年度と比べて、人件費、経費の合計が72億円の減となり、大幅に削減することができました。</p> <p>御指摘の箇所の文言が正しくありませんでしたので、最終計画案において修正します。</p> <p>【市バス事業の費用構造】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">285億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">減価償却費等 22億円</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">211億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">経費 55億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">人件費 208億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">平成11年度</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">211億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">減価償却費等 20億円</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">211億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">経費 108億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">人件費 83億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">令和元年度</td> </tr> </table>	285億円		減価償却費等 22億円	211億円	経費 55億円	人件費 208億円	平成11年度		211億円		減価償却費等 20億円	211億円	経費 108億円	人件費 83億円	令和元年度	
285億円																	
減価償却費等 22億円	211億円																
経費 55億円																	
人件費 208億円																	
平成11年度																	
211億円																	
減価償却費等 20億円	211億円																
経費 108億円																	
人件費 83億円																	
令和元年度																	
<p>(2) お客様増など大幅な経営改善による利便性やサービスの向上（意見数 12件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線は観光路線を重視し、周辺市民の生活の足の確保がない。市民が利用しやすい路線になっているか点検すべき。 ・市バスの拡充は他の公営バスを凌駕するもので高く評価できる。 ・これまでの輸送力増強の取組は市民が望んだ 	<p>交通局では、この間、利便性を高めることにより、お客様の増加と経営改善を図る「攻めの経営」を推進してきました。こうした経営を通じ、通勤・通学をはじめとする市民の皆様の御利用の増加に加え、観光客の増加もあって、市バス事業の経営状況は大きく改善し、これにより、主要な系統の増便など、更なる利便性向上を進めてきました。また、新たな需要の掘り起こしとして、地域の皆様が主体となって取り組むモビリティ・マネジメント*活動と連携した、路線・ダイヤの拡充も進めてきました。</p>																

<p>ことなのか。そのような取組を成果として表現するのはいかなものかと思う。</p>	<p>こうした取組の結果，多くの公営交通が輸送力を減少させる中で，本市は輸送力を増強し，安定した経営のもと，市民の日常生活に欠かせない都市基盤として役割を果たしてまいりました。</p> <p>しかしながら，今般の新型コロナウイルス感染症の影響は甚大で，経営状況は急激に悪化し，このままの状況が続くと安定経営の維持が困難となることから，経費削減策として，お客様の御利用状況に応じた路線・ダイヤの見直しを令和4年3月に実施しますが，今後の市バス路線・ダイヤの在り方については，令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に，御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討を進めてまいります。</p> <p>※ コミュニケーションを通じて，過度に自動車に頼る状態から公共交通などの交通手段を適度に使う状態へと自発的に転換することを促す取組</p>
<p>・観光系統に導入した専用車両12両などの経費が無駄。</p>	<p>市バスの混雑対策の取組の一つとして，車外に観光系統であることが一目で分かるパートラッピングを施し，車内には手荷物が置けるスペースを確保した，100号系統，101号系統及び102号系統専用で運用する車両を令和元年度に3両，令和2年度に9両導入しました。これらの専用車両については，令和3年9月以降，外装のラッピングを剥がし，お客様の御利用が多い他の系統で運用しています。</p>
<p>・地下鉄最終電車の全方向乗継ぎは便利なので継続してほしい。</p>	<p>烏丸御池駅における最終電車の全方向乗継ぎについては，令和4年度のダイヤ改正後も継続いたします。</p>
<p>・地下鉄と京阪との乗継ぎが悪い。</p>	<p>地下鉄三条京阪駅と京阪三条駅での乗継ぎに関する御意見と思われれます。</p> <p>地下鉄のダイヤについては，お客様の御利用状況や車両の運用等，様々な条件の下で調整しております。他社線との乗継ぎに関しましては，東西線においては，六地藏駅，山科駅，二条駅でJR線と，三条京阪駅で京阪本線と，烏丸御池駅で地下鉄烏丸線と，太秦天神川駅で嵐電と多数結節しており，特定の駅での乗継ぎに特化したダイヤ設定を行うことは非常に困難です。御不便をおかけしている状況もあるかと思いますが，御理解いただきますようお願いいたします。</p>

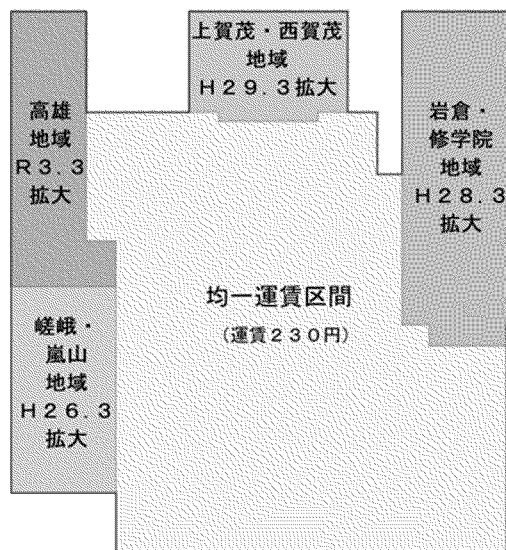
- ・均一区間を広げすぎ
- ・均一区間拡大により実質値上げとなった区間もあるのに、この間、運賃を据え置いてきたと表現するのはいかなものか。

均一運賃区間の拡大は、分かりやすい運賃体系を確立するとともに、バス一日券や市内中心フリー定期券の利用範囲が広がるなど、お客様の利便性が向上するもので、京都市の基本計画である「はばたけ未来へ！京プラン」においても重要戦略として位置づけて取組を推進してきたところであり、お客様からは好評いただいています。

この間、平成26年3月の「嵯峨・嵐山地域」をはじめ、順次、均一運賃区間の拡大を行ってきたところですが、残る「桂・洛西地域」及び「横大路地域」等においても、拡大に向け取り組んでまいります。

なお、均一運賃区間の拡大により、一部地域の運賃が値上げになりますが、値下げとなる地域もあり、一般的な運賃改定とは異なります。

【市バス均一運賃区間の拡大状況】

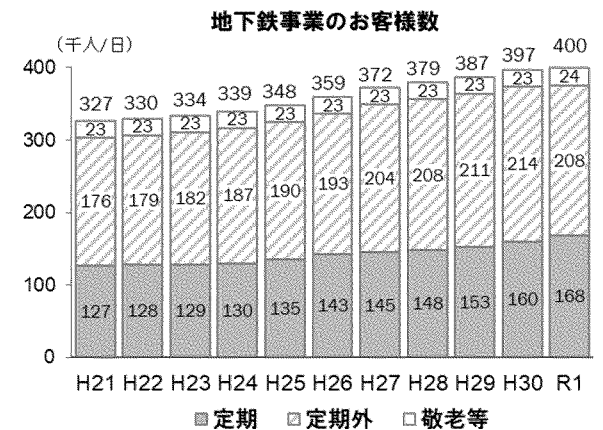
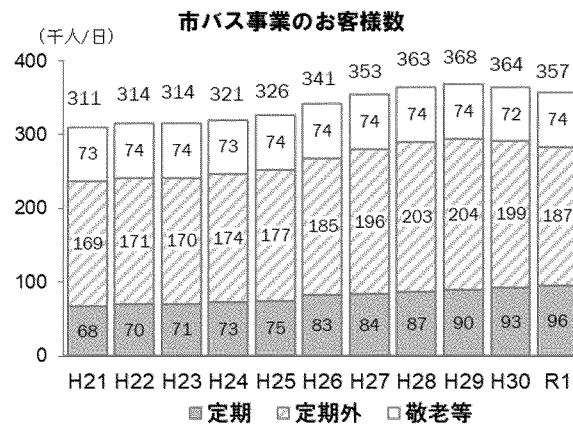
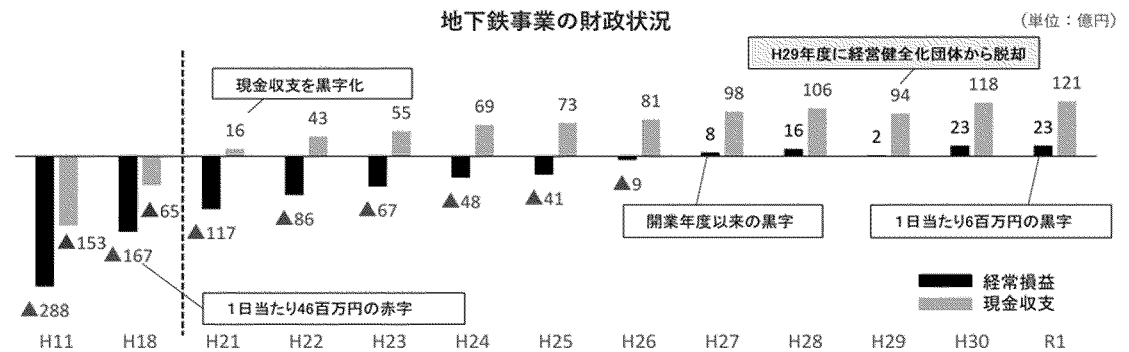


- 嵯峨・嵐山地域 (H26.3)
190円～270円 ⇒ 均一運賃 220円
(現在 230円)
- 岩倉・修学院地域 (H28.3)
160円～360円 ⇒ 均一運賃 230円
- 上賀茂・西賀茂地域 (H29.3)
160円～230円 ⇒ 均一運賃 230円
- 高雄地域 (R3.3)
160円～530円 ⇒ 均一運賃 230円

<ul style="list-style-type: none"> ・バスは運賃が高く、乗り換えると更に倍近く掛かるため今の乗継割引では割に合わない。 ・やめてしまった乗継割引の導入・拡充を誇るのはいかなものか。 	<p>バスからバスへの乗継割引につきましては、昭和 56 年度から 70 円の割引で開始した後、順次拡充し、現在では 120 円（IC では 90 円）の乗継割引を行っています。</p> <p>今後、バスからバスへの乗継割引については、令和 5 年 4 月から導入を予定しているポイントサービスに移行し、月に 3,600 円以上の御利用の方を対象に 150 円相当のポイント還元する乗継ポイントを実施することとしており、将来的には、最大 230 円相当のポイント還元を行い、実質的な乗継無料を目指してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄駅のトイレが綺麗になり本当に快適になった。 	<p>トイレの改修については、30 年～35 年程度経過したものについて、老朽化等の状況を見極めながら順次実施しており、昨年度までに烏丸線の竹田駅から北山駅までの 13 駅の改修を完了しました。残る 18 駅についても同様の更新時期に合わせて改修を行っていく予定です。引き続き、お客様の利便性・快適性の向上に努めてまいります。</p>

4 新型コロナウイルス感染症による経営状況の悪化（意見数 28 件）

(主な御意見の要旨)	(交通局の考え方)
<p>(1) お客様数及び運賃収入への影響（意見数 6 件）</p> <p>・何でもコロナのせいにするのは良くない。経営とは危機的な状態にも備えておくのが当たり前だ。観光客が永遠に増え続けると思っていたのか。幹部たちの認識の甘さに驚きを禁じ得ない。</p>	<p>かつて危機的な経営状況にあった市バス・地下鉄事業は、市民ぐるみで取り組んできた人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進や観光利用の増加にも支えられ、大幅にお客様数を伸ばし、あわせて、数次にわたる経営健全化による人件費、経費の大幅な削減により、市バスは累積赤字を解消し、地下鉄は単年度で黒字を計上するなど、経営が大きく改善し、お客様の利便性や安全性の向上にも努めてきました。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1003 547 1429 1034"> <p>【市バス事業の費用構造】</p> <p>平成11年度 令和元年度</p> </div> <div data-bbox="1503 547 2101 1061"> <p>【地下鉄事業の費用構造】</p> <p>平成11年度 令和元年度</p> <p>※ 端数調整により合計額が一致しない場合がある</p> </div> </div> <div data-bbox="936 1070 2027 1390"> <p>市バス事業の財政状況 (単位：億円)</p> <p>過去最大の経常赤字</p> <p>過去最大の累積欠損金</p> <p>H24年度に経営健全化団体から脱却</p> <p>H25年度に累積欠損金を解消</p> <p>H26年度に累積資金不足を解消、H26年度以降「自立経営」を継続</p> <p>■ 経常損益 ■ 利益剰余金(累積欠損金) ※ ()は一般会計からの任意の財政支援の額</p> </div>



しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、両事業の経営環境は激変し、お客様数についても、平成31年3月に策定した「経営ビジョン(2019-2028)」においては、アジア・太平洋地域の観光客は引き続き増加するとの見込みの下、海外からの観光客は今後も堅調に推移すると想定していたことなどから、計画期間中の一定の増客を見込んでいましたが、今般の新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、「経営ビジョン【改訂版】案」では、テレワークなど新たな生活様式の定着等により、令和元年度の状況までは戻らないと見込んでいます。

今般の新型コロナウイルス感染症の影響はあまりにも大きく、事業の存続すら危ぶ

	<p>まれる状況にあり，持続可能な安定経営に向け，運賃改定についても，計画上，見込まざるを得ない状況にあります。全職員一丸となって経営改善に全力で取り組み，必ずや市民の財産である市バス・地下鉄を守り抜いてまいります。</p>
<p>・この状況は交通局ではなく，京都市としての怠慢であり，失態，失敗だと考える。何故日本一高い運賃にもかかわらず経営危機なのか。</p>	<p>市バスにつきましては，均一運賃が230円と他都市と比較して高くなっており，1人当たり乗車運賃は，令和2年度実績で154.46円，均一運賃230円に対する割合は約67%となっており，均一運賃を採用する市バスを運営している6都市と比較すると，2番目に低い乗車運賃となっております。</p> <p>また，地下鉄につきましても，初乗り運賃が220円と他都市と比較して高くなっており，1人当たり乗車運賃は，令和2年度実績で，173.68円であり，初乗り運賃220円に対する割合は約79%となっており，地下鉄を運営している8都市と比較すると，3番目に低い乗車単価となっております。</p> <p>本市では，一日券など安価な割引乗車券が占める割合が高く，お客様1人当たりの乗車運賃が他都市と比較して低い状況にあるため，増収に向けて1人当たりの乗車運賃の引き上げを図ることが必要になります。</p> <p>この課題に対応するため，各種割引乗車券の御利用状況や普通運賃との価格差など，料金・乗車券制度全体のバランス面から一日乗車券の価格適正化を行いました。</p> <p>また，乗車券制度の見直しに当たっては，誰もが割引を受けられる割引制度から市民の方を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換という観点から，現在割引制度の見直しを行っております。</p>

＜市バスの均一運賃とお客様1人当たり乗車運賃の主要都市比較＞

	仙台市	川崎市	東京都	神戸市	横浜市	京都市	名古屋市
均一運賃 A	—	210 円	210 円	210 円	220 円	230 円	210 円
1人当たり B 乗車運賃 (税抜)	173.18 円	161.44 円	154.58 円	152.50 円	152.38 円	154.46 円	132.94 円
Aに対するBの割合 (順位)	—	76.9% (1位)	73.6% (2位)	72.6% (3位)	69.3% (4位)	67.2% (5位)	63.3% (6位)

※均一運賃は令和4年1月14日時点 (各都市ホームページより)

※1人当たり乗車運賃は令和2年度実績 (公営交通事業決算調から算出)

※主要都市とは、公営バスを運行する人口100万人以上の都市

＜地下鉄の初乗り運賃とお客様1人当たり乗車運賃の他都市比較＞

	神戸市	札幌市	横浜市	福岡市	仙台市	京都市	東京都	名古屋市
初乗り運賃 A	210 円	210 円	210 円	210 円	210 円	220 円	180 円	210 円
1人当たり B 乗車運賃 (税抜)	177.39 円	171.82 円	168.11 円	167.28 円	166.95 円	173.68 円	136.22 円	154.52 円
Aに対するBの割合 (順位)	84.5% (1位)	81.8% (2位)	80.1% (3位)	79.7% (4位)	79.5% (5位)	78.9% (6位)	75.7% (7位)	73.6% (8位)

※1人当たり乗車運賃は令和2年度実績 (公営交通事業決算調から算出)

・市バス・地下鉄の利用自粛を呼び掛けておいて、赤字を生み出すとはいかなものか。

緊急事態宣言発出時などにおける市バス・地下鉄の運休や減便は、新型コロナウイルス感染症感染拡大防止を最優先に、不要不急のお出かけ等を自粛いただくため実施させていただいたものであり、御理解賜りますようお願いいたします。

新型コロナウイルス感染症による経営への影響はあまりに大きく、危機的な経営状況ではありますが、市民の皆様の大切な財産である市バス・地下鉄を次の世代に引き継ぐため、経営健全化の取組を推進し、持続可能な安定経営を目指してまいります。

<ul style="list-style-type: none"> 乗客数が3割減少したとのことだが、そのうち観光客の分はどれだけか。 	<p>市バス・地下鉄のお客様については、御利用の際に、御利用目的を確認することが物理的にできないため、明確に把握できていません。</p> <p>なお、コロナ禍以前である令和元年度における観光利用を含む「定期以外の利用者」は、市バスでは、1日当たりのお客様数357千人に対して187千人(52.4%)、地下鉄では、400千人に対して208千人(52.0%)となっておりますが、コロナ禍である令和2年度における「定期以外の利用者」は、市バスで一日当たり99千人、地下鉄で119千人となっており、対令和元年度比で、市バスで▲47.2%、地下鉄で▲42.9%と大きく減少しております。</p>
<p>(2) 危機的状況を踏まえた緊急の事業見直し（令和2、3年度）（意見数 1件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 緊急事態宣言中の地下鉄の終電短縮は、都会の京都市で正直あり得ない選択だと思う。 	<p>地下鉄の終電繰上げについては、緊急事態宣言の発出に伴い、感染症拡大防止を図る観点から京都府の緊急事態措置として、交通事業者に対して、終電繰上げの要請があったことを踏まえて、夜間の人の外出、移動を抑制するために実施したものです。</p>
<p>(3) 延期している事業の今後の予定について（意見数 12件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> コロナが落ち着いたら可動式ホーム柵の全駅設置を最終目標に時期を決めて設置をしていくべき。 運賃を値上げし、地下鉄のホームドアの設置費用にまわせないか。 烏丸線のホームドア設置は財政に余裕ができるまで凍結してはどうか。 	<p>可動式ホーム柵の全駅設置については、その必要性は十分に認識しており、全駅設置の方針そのものに変更はありませんが、現状のダイヤを維持するためには全車両へ自動列車運転装置を搭載する必要があるため、その車両改造費用を含め約110億円もの巨額の投資が必要であることから、実施時期は今後の経営状況を見ながら判断していくこととしております。</p> <p>なお、北大路駅への可動式ホーム柵の設置については、車両改造を伴わない従来方式でできること、また、京都府視覚障害者協会から、陳情書が提出された経緯があることも踏まえ、予定どおり令和4年度中の供用開始に向けて着実に取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 前乗り後降りの拡充は見送るべき。 バスの前乗り後降りは、全区間が均一運賃になった時と同時にするほうが、経費が確実に抑えられるので、長いスパンで考えるべき。 	<p>市バスの混雑対策の一つとして、平成31年3月に100号系統から導入した前乗り後降り方式については、今後、均一運賃区間の全系統への拡大を進めていくこととしていますが、事業費が10億円を上回るため、また、その財源としてこれまでから宿泊税を活用してはいたしましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により宿泊税の確保が</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・前乗り後降り方式の拡大は進めるべき。 ・前乗り後降り方式の拡大は、変えるなら一斉にしてほしい。 	<p>困難であることから、現在、その実施を延期しており、今後、財政や観光客の回復などの状況を踏まえて、慎重に判断してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・設備投資は延期・中止するべきだと思う。 	<p>多額の費用を要するものや安全運行に直接関わらない事業については、当面の間延期することとしています。</p> <p>しかしながら、お客様に安全・安心に御利用いただくためには、更新時期を迎え老朽化した車両・設備への投資は欠かすことができないため、計画的かつ着実に実施してまいります。</p>
<p>(4) 市民の皆様をはじめとした御利用頻度の高いお客様中心のサービスへの見直し（意見数 8件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ポイントサービスの導入により、ポイント還元率は大幅に下がり、実質値上げと同じである。 ・乗継ポイントの「1箇月 3,600 円」の条項については考え直す余地があるのではないか。 	<p>割引乗車券制度の見直しに伴うポイントサービスの実施に当たっては、誰もが受けられる割引制度から市民の方を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換という観点から、混雑緩和対策として乗継割引を軸とした割引制度へ移行するものです。</p> <p>乗継ポイントの「1箇月 3,600 円以上」の条件については、利用頻度の高い方を対象とするため、週 2 回均一運賃区間のバスを往復利用された場合を対象とするとの考え方に基づいています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・乗継運賃の実質無料について検討ではなく早期に実施してほしい。 	<p>令和 5 年 4 月に実施します IC カードによる乗継ポイントにつきましては、バスからバスへの乗継については 150 円分のポイント還元を行い、将来的にポイント還元を 230 円分まで引き上げ、実質的なバスからバスへの無料乗継を目指すこととしております。実施時期につきましては、今後のポイントサービスの御利用状況や交通局の経営状況を踏まえ、慎重に判断してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・乗継ポイントの導入時期をもっと早めてほしい。 	<p>令和 3 年 4 月からとりかかっているところでありますが、システム改修やお客様への周知等に最短で 2 年程度必要であり、実施時期は令和 5 年 4 月となっています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス 24 時間券は平日と休日で料金を分けるべき。 	<p>乗車券制度の見直しに当たっては、誰もが割引を受けられる割引制度から市民の方を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換という観点から、割引制度の見直しを行っております。今後の一日乗車券等の在り方についても、混雑緩和の視点も踏まえ、今後、乗車券制度の見直しを行う中で総合的に検討してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ポイントサービスによるポイント還元が地域振興に資するものであるべきと思う。 	<p>令和5年4月に導入するポイントサービスでは、翌月に還元されるポイントをチャージしていただくことで、御利用いただけるサービスとなっており、ICカードの特性として、使い道を限定せず、交通利用や買い物等にも使える電子マネーとして幅広く御利用いただけるものとなっています。</p>																																
<ul style="list-style-type: none"> ・一人当たり乗車運賃の割合について、敬老乗車証の割合が高いので単純比較は無意味ではないか。 ・均一運賃とお客様一人当たり乗車運賃の他都市比較は、きちんと精査された数値に基づいているのか。 	<p>京都市の算出方法と同様に、他都市の1人当たり乗車運賃についても、公営交通事業協会が発行する「公営交通事業決算調」に記載される各都市の運送収入及び運送人数を用い、敬老を含めて同条件の下で算出しています。</p> <p>＜市バスの均一運賃とお客様1人当たり乗車運賃の主要都市比較＞</p> <table border="1" data-bbox="882 576 2089 877"> <thead> <tr> <th></th> <th>仙台市</th> <th>川崎市</th> <th>東京都</th> <th>神戸市</th> <th>横浜市</th> <th>京都市</th> <th>名古屋市</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>均一運賃 A</td> <td>—</td> <td>210円</td> <td>210円</td> <td>210円</td> <td>220円</td> <td>230円</td> <td>210円</td> </tr> <tr> <td>1人当たり B 乗車運賃(税抜)</td> <td>173.18円</td> <td>161.44円</td> <td>154.58円</td> <td>152.50円</td> <td>152.38円</td> <td>154.46円</td> <td>132.94円</td> </tr> <tr> <td>Aに対するBの割合 (順位)</td> <td>—</td> <td>76.9% (1位)</td> <td>73.6% (2位)</td> <td>72.6% (3位)</td> <td>69.3% (4位)</td> <td>67.2% (5位)</td> <td>63.3% (6位)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※均一運賃は令和4年1月14日時点(各都市ホームページより) ※1人当たり乗車運賃は令和2年度実績(公営交通事業決算調から算出) ※主要都市とは、公営バスを運行する人口100万人以上の都市</p>		仙台市	川崎市	東京都	神戸市	横浜市	京都市	名古屋市	均一運賃 A	—	210円	210円	210円	220円	230円	210円	1人当たり B 乗車運賃(税抜)	173.18円	161.44円	154.58円	152.50円	152.38円	154.46円	132.94円	Aに対するBの割合 (順位)	—	76.9% (1位)	73.6% (2位)	72.6% (3位)	69.3% (4位)	67.2% (5位)	63.3% (6位)
	仙台市	川崎市	東京都	神戸市	横浜市	京都市	名古屋市																										
均一運賃 A	—	210円	210円	210円	220円	230円	210円																										
1人当たり B 乗車運賃(税抜)	173.18円	161.44円	154.58円	152.50円	152.38円	154.46円	132.94円																										
Aに対するBの割合 (順位)	—	76.9% (1位)	73.6% (2位)	72.6% (3位)	69.3% (4位)	67.2% (5位)	63.3% (6位)																										
(5) 国に対する公共交通維持・確保に向けた抜本的な支援要望と成果(意見数 1件)																																	
<ul style="list-style-type: none"> ・どのような要望を国にして、国際観光都市・京都市に対してだけの支援はどうであったかなど、結果が市民にはわからないのではないか。 	<p>これまでから、公共交通の維持・確保に向けて、交通局単独だけではなく、京都市として繰り返し要望するとともに、他都市や他事業者とも連携し、抜本的な支援策を求めてまいりました。その結果、補助制度の創設や、減収に対する資金手当ての起債が認められました。しかし、交通事業者に対する支援としてはまだまだ十分ではありません。今後も引き続き、国に対して、支援の必要性をしっかりと訴え、粘り強く要望してまいります。</p> <p>なお、要望内容及び要望の成果については、京都市情報館にて公開しております。</p>																																

	<p>引き続き、分かりやすい情報発信に努めてまいります。</p> <p>【新型コロナウイルス感染症関係支援制度の活用実績（令和2年度）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通維持改善事業費補助金 市バス 30 百万円 地下鉄（対象外） ・ 特別減収対策企業債 地下鉄 6,584 百万円
<p>(6) 令和2年度決算及び令和3年度予算の状況（意見数 0件）</p>	

5 今後のお客様の動向等について（意見数 13 件）

(主な御意見の要旨)	(交通局の考え方)
<p>(1) 今後のお客様の動向見込み（意見数 3 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学定期の見込みは、就学人口の逡減を加味されていないように思う。 ・国際旅行者数が回復すると見込まれているが、非現実的なシナリオと考える。全体的に乗客動向見通しが甘いと思う。 	<p>今後のお客様の動向については、回復が遅れた場合のリスクを考慮しつつ、令和3年度のお客様数の推移や、経営ビジョン検討委員会での御議論、民間調査会社等による統計などを踏まえ、その見込みをお示ししているものです。</p> <p>小中高生については、5年後の人口が6.5%減少すると推定されるものの、市バス・地下鉄で通学される方は、この内の一部であること、また、市バス・地下鉄全体のお客様に占める割合もわずかであることから、お客様数への影響は限定的であると考えている一方、通学（大学）については、令和8年度においても15%の減と見込んでいます。</p> <p>今後、見込み以上のお客様に御利用いただけるよう、お客様増加策の取組を積極的に推進してまいります。</p>
<p>(2) 安全運行維持のための車両・設備の維持更新（意見数 10 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス車両の更新年数が早いように思える。18年で更新する根拠を示してほしい。 ・バス車両の更新は18年で限界だと思う。 	<p>平成21年度に更新年数を14年から原則18年に延長しましたが、年式の古い車両用の部品や交換頻度の少ない部品については、納品までに3～6箇月以上要する事例が生じております。</p> <p>車両の使用年数をこれ以上延長した場合、修理部品の供給に要する期間が更に長くなるほか、供給が遅れる部品の種類が増えるなどした結果、ダイヤどおりに運行することができず、お客様に御迷惑をおかけすることとなります。</p> <p>お客様が安全に安心して御利用いただける市バス車両を提供することが第一であることから、市バスの使用年数は18年を基本に、これからも毎年一定数の車両を更新する必要がありますが、更新費用の削減に向け車両更新計画の見直しを検討します。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄の新型車両の更新が進んでいるが、資金面、減価償却費の抑制のため、少しでも車両更新期間を伸ばしたり、部品については廃車発生品を利用したりして費用を抑える工夫が必要と思う。新車の銘板やつり革等、伝統産業支援の観点も理解できるが、現下の厳しい状況では市民の理解が得にくいと思うので、2編成目以降は可能な限り簡素な仕様に変更するべきではないか。 ・地下鉄烏丸線新型車両の「思いやりエリア」は座席数を大幅に減らすだけの効果しかなく、座席を切実に必要とする高齢者・障害者等にとっては思いやりどころか嫌がらせでしかない。 ・地下鉄の車両・設備更新費用が高額に思える。今行うことが妥当なのか再検討すべき。 	<p>昭和56年の開業当初から40年使用している烏丸線車両（9編成）は、メーカーが想定する耐用年数の限界に近づいており、老朽化が進んでいます。</p> <p>アルミ製の車体は溶接修理による延命が難しく、このまま更新せずに使用すると、故障や脱線などの重大な事故が生じる危険性があることからお客様の安全確保のため、車両更新は必要不可欠であると考えています。</p> <p>その他の車両についても、今後、老朽化等の状況を見極めながら適切な更新時期を検討してまいります。</p> <p>更新の際には廃棄する車両から使用可能な装置・部品を取り外し、再使用するなど費用の節減に努めております。</p> <p>伝統産業素材の活用については、「京都ならではの地下鉄」のデザインコンセプト及び伝統産業の振興のため、伝統産業の組合・事業者の御協力を得ながら、一部の伝統産業素材を無償で提供いただくなど、できる限りコストを抑えるよう取り組んでおり、引き続き市民の皆様の御理解を得られるように情報発信に努めてまいります。</p> <p>おもいやりエリアについては、デザイン懇談会や市民の皆様の御意見をもとに、車椅子やベビーカーの御利用者だけでなく、大きな荷物をお持ちの方にも御利用いただける多目的な広いスペースとしてバリアフリーや利便性向上のため設置しています。</p> <p>その他の地下鉄設備更新については、安全運行に必要な不可欠な設備が多く、故障等が発生した場合には重大な事故の発生に繋がることから、安全確保のため適切な時期に実施しておりますが、日々の点検等によりできる限り長く使用できるよう努めていきます。</p>
<p>(3) 現状のまま事業運営を続けた場合の収支見通し（意見数 0件）</p>	

6 持続可能な安定経営に向けた新たな経営健全化の取組（意見数 473 件）

(主な御意見の要旨)	(交通局の考え方)
(1) 市バス・地下鉄を安定的に維持していくための財政目標（意見数 5 件）	
<ul style="list-style-type: none"> ・一般会計からの任意の補助はやむを得ないのであり、一般会計が厳しいという理由だけで補助を縮小・廃止するのは妥当ではない。 ・自立経営にこだわらず、市や国からの財政支援や他都市の努力等を研究してみることが大事だと思う。 	<p>一般会計からの支援につきましては、駅の設備の更新に係る経費など国基準に基づく繰り入れは今後も見込んでおりますが、一般会計も危機的な財政状況にあることから、前回の経営健全化計画期間中における健全化出資金や任意の補助金など、新たな財政支援については見込むことなく、自立した経営を目指してまいります。</p> <p>また、国等に対して、支援の必要性をしっかりと訴え、粘り強く要望するとともに、活用できる制度はしっかりと活用いたします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・経営破綻の定義が不明。なぜ累積資金不足が900億円を超えると経営破綻となるのかという説明がない。 	<p>不足する運転資金を賄う一時的借入金の調達が滞れば事業継続ができないため、累積資金不足の最大値は一定の水準以下に抑制しなければなりません。累積資金不足は年度末時点の不足額であるため、一時的借入金として交通局が調達可能と考えられる程度の1,000億円を基に、年度途中に増大する資金需要を勘案し、累積資金不足の最大値の目標を900億円以下とするものです。</p> <p>最終計画案において、説明を追記します。</p>
(2) 経営健全化策（意見数 468 件）	
ア 経費削減策（意見数 127 件）	
(ア) 御利用状況に応じた市バス・地下鉄運行の見直し（意見数 74 件）	
<ul style="list-style-type: none"> ・深夜バスは廃止ではなく長期休止にしてほしい。 ・急行系統は休止に対して深夜バスは廃止とする理由は何か。 ・深夜バスは制度として廃止せず、23時台の運行に適用し、その経費を徴収するべきだ。 	<p>令和4年3月のダイヤ改正で、急行系統については、観光のお客様の回復が当面見込めないことから、休止することとしております。また、深夜バスについては、鉄道事業者の終電繰上げやテレワーク等の新たな生活様式の定着などを踏まえ、深夜時間帯における運行ニーズは低減したものと判断し、廃止することといたします。</p> <p>なお、運賃制度全般については、今後、乗車券制度の見直しを行っていくに当たり、利用実態も勘案しながら、総合的に検討してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・観光需要を見越したバス路線に変更すべき。 ・観光系統については、観光客の多い時期のみの運行にすべき。 ・急行バスの運行は渋滞を増加させる原因だと思うので、このまま廃止すべき。 ・快速バスはあった方が良く、もう少し観光ルートを考えて路線にしてほしい。 	<p>観光に便利な100番台の急行系統については、新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数が激減し、特に観光のお客様の御利用が減少したことを踏まえ、令和2年4月から断続的に運休を行っております。</p> <p>急行系統の運休中は、同じ方向に向かう路線が重複する系統を御利用いただいておりますが、重複する系統の御利用はそれでもなお大きく減少している状況であり、急行系統をこれまで御利用いただいていたお客様が、重複する系統を御利用いただいても十分御乗車いただけるとの判断から、令和4年3月のダイヤ改正で急行系統を休止することといたします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線を分散させるなど道路の渋滞緩和にも取り組んでほしい。 	<p>市バスの路線・ダイヤは、お客様の御利用状況に応じたものとなるよう設定に努めております。引き続き、関係機関と連携して、市バスの走行環境改善に向けて取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バスが2台連続で来る時があるので、途中で入庫するなどできないか。 また、2台連続で来るようなダイヤにすべき。 	<p>市バスのダイヤは適度な運行間隔となるよう設定に努めておりますが、道路交通状況等によっては、先行する車両に遅延が生じ、やむを得ず、後続の車両との間隔が縮まることがございます。</p> <p>なお、乗務員が交代し、車両は連続して運行する循環系統においては、運行に遅延が生じた場合、車庫から定刻で別の車両を発車させ、遅延して到着したバスを車庫に入庫させるなどして、定時運行を確保する工夫を行っております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・路線が重複する区間の運行を見直すべき。 	<p>現在の市バスの路線・ダイヤは、観光地や主要駅を起点とするなど、お客様の御利用状況や沿線状況の変化に応じて改善を積み重ねてきたものであり、お客様に一定定着しているものと認識しております。</p> <p>今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p>

<p>・精査をしたうえで減便・休止をしなければ、利便性が損なわれ、負のスパイラルに陥るのではないか。</p>	<p>令和4年3月の市バスのダイヤ改正においては、この経営危機を乗り越え、将来にわたり安定的な運行を進めていくことを目的に、運行回数に応じたダイヤ見直しや急行系統等の休止などを実施してまいります。</p> <p>今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p> <p>また、令和4年3月及び秋の地下鉄のダイヤ改正においても、時間帯ごとのお客様の御利用状況を踏まえ、実施してまいります。</p>
<p>・車両数も運転士の要員もピーク時の運行本数で決まるため、通勤時間帯に減便することが経営改善に大きく寄与するのではないか。</p>	<p>御指摘のとおり、ピーク時の運行本数等に基づき、車両や運転士等を配置しており、ラッシュ時の運行本数を減便すれば、人件費等の削減を図ることができます。</p> <p>一方、市バス・地下鉄とも、通勤通学時間帯のお客様の減少率は比較的小さく、当該時間帯の減便は御利用のお客様の利便性が大きく損なわれるため、現時点では、通勤通学時間帯の減便は検討しておりません。</p>
<p>・減便はやむを得ないと考えるが、経費削減を徹底して行っていただきたい。</p>	<p>両事業の持続可能な安定経営に向け、更なる経費の削減など、新たな経営健全化の取組を推進してまいります。</p>
<p>・市バスについて、1日に数本のための路線は統廃合すべき。</p>	<p>市バスのダイヤは、お客様の御利用状況に合わせて設定しており、1日数本の系統であっても、市民生活の足としての役割を果たしております。</p> <p>今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄と併走する区間の市バス路線を復帰するなど、地下鉄、バスのどちらも選択できる路線再編をするべき。 	<p>地下鉄の開業に際し、バスのお客様の大幅な減少が見込まれたことから、地下鉄と並走する区間の見直しなど、市バス路線を再編してきました。</p> <p>今後とも、地下鉄・市バスのネットワークをいかしつつ、鉄道や地下鉄等が運行していない地域にお住いの皆様の生活の足をしっかりと支えられるよう、市バス事業を運営してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> バス路線について、多少の減便はやむを得ないと思う。乗継料金の発生や乗継ぎの利便性を工夫すれば、路線は多少細切れでもいいと思う。 議員に言われたから通しているという路線は止めるべき。 平日の日中の市中心部以外は、バスの運行本数を減らし、通勤・通学時間帯は集中して運行するべき。もしくは民間他社の路線を補完的に走らせてはどうか。 	<p>令和4年3月のダイヤ改正においては、この経営危機を乗り越え、将来にわたり安定的な運行を進めていくことを目的に、運行回数に応じたダイヤ見直しや急行系統等の休止などを実施してまいります。</p> <p>今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p> <p>また、周辺部では、これまでから、民間バス事業者とバス停の一本化やダイヤ調整をはじめ、運賃体系やバス停名称などの共通化を図るなどシームレス化を推進してきたところです。今後とも、民間事業者との連携を更に深め、お互いを補完しつつ、共存共栄を図り、市内全体の公共交通体系を維持継続できるよう取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 現在運行しているバスで、黒字を見込めない路線について廃止し、新たに市民にとって需要が求められる路線を導入するべき。 日常生活で利用することを踏まえた路線や便数の設定とし、観光客の方にはタクシー等の民間サービスを中心に利用いただくなど大胆な見直しを行い、支出を削減すべき。 コスト削減より重要なのは、市民の為に適正なバス運行をしているかということである。急行系統や観光路線は民営バスへ転換するべき。今後は市民の為に運行を重視し、観光向 	<p>交通局では、お客様の御利用状況に応じ、輸送力を見直しています。</p> <p>近年、市バス事業においては、通勤・通学をはじめとする市民の皆様のお利用の増加に加え、外国人観光客などの急増を背景に、一部の路線や区間で過度な車内混雑が生じていたため、輸送力の増強に取り組んでまいりました。</p> <p>これにより、路線・ダイヤの充実を図るなど、お客様の利便性向上の取組を積極的に進めてきました。</p> <p>加えて、地域の皆様が主体となり実践するモビリティ・マネジメント[*]に区役所、交通局等が協働して取り組み、市バスをより多くの方に御利用いただくことによって、路線・ダイヤの充実を図る取組を進めてきました。</p> <p>今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと</p>

<p>けやコスト削減の経営を捨てるべき。</p>	<p>り把握したうえで検討してまいります。</p> <p>※ コミュニケーションを通じて、過度に自動車に頼る状態から公共交通などの交通手段を適度に使う状態へと自発的に転換することを促す取組</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 減便する前に赤字系統の車両を小型化するなど工夫するべき。御利用が多い時は増便や大型ラッシュ車を運行させるなど、車両配置を適正化するべき。 	<p>交通局では、大型車両（平均定員 74 人／723 両）、中型車両（平均定員 55 人／77 両）、小型車両（平均定員 35 人／16 両）の 3 種類の車両を保有（車両数は令和 3 年 4 月現在）しており、このうち、中型車両と小型車両は、運行ルートに狭あいな区間がある系統などで使用しています。</p> <p>中型車両や小型車両は、大型車両と比べて購入費に大きな差はなく、また、人件費や燃料費などの運行に必要な経費についても大型車両と同様に発生するため、車両を小型化しても大きな経費削減は見込めません。</p> <p>なお、小型車両で運行している一部の系統では、御利用が多い通勤・通学時間帯を中型車両で運行し、利便性を確保しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 減便や路線の廃止は避けられないが、黒字路線を削減することのないようにすべきである。赤字路線についてはマイクロバスやジャンボタクシーを活用し、利用者数を拡大すべきだ。 ・ 市バスは、コロナ前の旅客のピーク時から 3 割から 4 割減少している現状では、黒字路線の収益で赤字路線を賄うことができなくなっており、市バスのダイヤを利用者数に合わせて減少させなければ、赤字になるのは当たり前であり、民間のようにすぐにでも見直しを行うべき。 ・ 安易に営業係数の高低に合わせた増便、減便はすべきではない。 	<p>市バスでは、新型コロナウイルスの影響により、全ての系統が赤字となる危機的な状況に陥っておりますが、市民生活の足を確保するため、赤字を理由に路線を廃止する考えはありません。</p> <p>令和 4 年 3 月のダイヤ改正では、この経営危機を乗り越え、将来にわたり安定的な運行を進めていくことを目的に、運行回数に応じたダイヤ見直しや急行系統等の休止などを実施してまいります。</p> <p>マイクロバスやジャンボタクシーは定員が概ね 10 人前後であり、多くのお客様に御乗車いただくことはできないため、導入してもお客様の増加を見込むことは難しいと考えております。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄東西線の昼間や深夜の時間帯は利用者が少ないのに便数が多く、高コストである。ダイヤを変則間隔にし、京津線と調整することで、区間によっては減便しても実用本数はそれほど減らさずに済むと思う。 ・地下鉄のダイヤ改正については、少しでも赤字を減らすために令和4年秋ではなく、早急に見直すべき。 ・地下鉄の昼間のダイヤを減らし、経費の削減に努めてはどうか。 ・地下鉄の経費削減は限界が近いように思うので利便性を損なわない範囲にとどめてもよいのではないか。 ・昼間の東西線はもっと間引けばよい。 	<p>地下鉄のダイヤ改正について、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べて、お客様が大幅に減少していることを踏まえ、令和4年3月及び秋頃の2回に分けて、特に御利用が大きく減少している昼間や夜間の時間帯について御利用状況に応じたダイヤの見直しを実施します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄烏丸線内のダイヤの半分を、京都駅までの折り返し運転でいいのではないか。 	<p>烏丸線内の途中駅で折り返し運転を実施した場合、国際会館駅～竹田駅まで運行する列車と途中駅で折り返す列車が混在するため、現在実施している等間隔運行が維持できなくなることに加え、折り返し駅以北または以南に向かわれるお客様の利便性が損なわれるため、途中駅での折り返し運転は検討しておりません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市バスを減便するなら、輸送力を確保するための車両を連節バスなど大型にしてはどうか。 	<p>連節バスは一般車両に比べ高額であること、また、点検整備を実施するための専用施設を新たに設置する必要があることから、導入には多額の経費がかかるため、現在の危機的な経営状況の中、導入は困難です。</p> <p>市バスの輸送力を極力低下させることのないよう、朝のラッシュ時間帯や運行回数の少ない系統のダイヤは出来る限り維持しつつ、見直しを行ってまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・単に電車やバスを減便するのではなく、近隣都市へ直行する中・長距離便を設定し、新たな旅客輸送により市外から収入を呼び込むなどの増収策も必要ではないか。 	<p>「京都市交通事業の設置等に関する条例」にあるとおり、京都市バスは、主として本市の区域内における輸送需要に応じるように運営することを基本としており、限られた輸送力を最大限活用することで市民の皆様の暮らしや経済活動を支えています。市外からのお客様には、他の交通機関で入浴された後、市バスや地下鉄を利用して市内を移動していただきたく、御意見のような、都市間を輸送する中・長距離便を設定する考えはありません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・京都駅から直通で移動できる系統が多くあるが、ここまで各地に直通で結ぶ必要があるのか。バスからバス、地下鉄からバスへの乗継ぎを積極的に進めてほしい。 ・バスの集中が起こらないためにも、地下鉄をメインとしたバス路線に再編し、地下鉄の利用率を上げるのが良いのではないか。 ・系統再編による運行の効率化という項目がないことが残念。地下鉄とバスを合わせた、総合的、抜本的な見直しを行うべき。 ・ダイヤの減便といった安易な改悪でなく、本質的な路線改革を行っていただきたい。改革に当たっては、バスの人口流動を綿密に調査し、数学的な根拠に基づいたダイヤ構成をすることで、市民の利便性を損ねずに収益を改善する最適化設計を約束していただきたい。 ・バス路線を再編する場合は、都市計画との連携、民間企業とのタイアップや、基幹路線だけで大体の地域をカバーすることが必要だと思う。 	<p>現在の市バス路線・ダイヤは、お客様の御利用状況と御要望をもとに改善を積み重ねてきたもので、基盤の目の街路の特徴をいかすなどの工夫もしており、市民の皆様の生活の中に定着しています。</p> <p>令和4年3月のダイヤ改正においては、この経営危機を乗り越え、将来にわたり安定的な運行を進めていくことを目的に、運行回数に応じたダイヤ見直しや急行系統等の休止などを実施してまいります。</p> <p>また、今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄と並行する系統は原則廃止してはどうか。 ・今後、市バス、地下鉄を一体とした輸送力の再分配を徹底したうえでのバスの減便は大いに賛成である。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・市バスの例年にないダイヤ改正をするのであれば、早期に改正案を公表すべき。 	<p>お客様の御利用状況に応じた見直しを行う、令和4年3月実施の新ダイヤについては、1月21日に内容を公表しました。各バス停留所での時刻表などについては、ダイヤ改正日である3月19日の約2週間前を目途に、ホームページでお知らせするとともに、各バス停留所に掲出することを予定しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の一体化やダイヤの調整、重複するバス番号の変更など、民間バスと連携すべき。 ・民間事業者との連携は乗合バス事業において必要な視点である。どのような事業者と、どのような考え方で何を進めるのかを市民や利用者に分かる形で進めてほしい。 	<p>民間バス事業者とは、これまでから利便性向上の観点から連携を進めており、バス停の一本化やダイヤ調整をはじめ、運賃体系やバス停名称などの共通化を図るなど、シームレス化を推進して利便性の向上に取り組んできました。</p> <p>今後とも、民間事業者との連携を更に深め、お互いを補完しつつ、共存共栄を図り、市内全体の公共交通体系を維持継続してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・生活路線は回送の活用や観光系統の休止で浮く輸送力を活用して増便すべき。 ・市バスの運行効率を高めるため、回送運行をなるべく減らすようにすべき。 	<p>令和4年3月のダイヤ改正においては、この経営危機を乗り越え、将来にわたり安定的な運行を進めていくことを目的に、運行回数に応じたダイヤ見直しや急行系統等の休止などを実施してまいります。</p> <p>また、回送運行は、限りある輸送力を効率的に運用し、きめ細かな路線・ダイヤを維持するため、車庫と操車場、起点・終点停留所間などで速やかに車両を移動させているものですが、出来る限り少ない方が望ましく、車両の運用に支障がなく、かつ、御利用が見込める区間については、回送運行を営業運行に振り替えるなどの工夫をしているところです。今後とも、こうした工夫を行うことで、効率的で利便性の高い運行を目指してまいります。</p>

<p>・民間バス会社に路線を委譲し、運行の効率化を図ってはどうか。</p>	<p>民間バス事業者への路線委譲は、これまで御利用の乗車券が使用できなくなったり、路線やダイヤが変更となることも考えられ、御利用者の皆様には御不便をお掛けする可能性もあることから、現在のところ考えておりません。</p> <p>令和4年3月に実施するダイヤ改正では、運賃制度のシームレス化を進めている民間バス事業者の輸送力を活用して、市バスの一部路線を共に運行することで、市バスネットワークの維持と運行経費の削減を図ります。</p>
<p>・市バス運行の民間委託は一部系統が直営に戻るなど根本的解決になっていない。</p>	<p>市バス事業においては、本市が路線、ダイヤ、運賃の決定に責任を負いつつ、民間事業者並のコストでの運営を可能とする「管理の受委託」方式を全国の公営交通で初めて採り入れ、平成12年から市バスの運行を民間バス事業者へ委託しています。</p> <p>平成19年3月に、当時の国土交通省通達の上限である事業規模（使用する車両数の2分の1）まで委託を拡大し、委託規模を維持してきましたが、民間事業者における運転士の担い手不足の影響などにより、現在は約39%を民間バス事業者へ委託しております。</p>
<p>・直営でも人件費は下がりつつあると思うので、委託費を節約する観点から、ある程度直営で頑張っていくべき。</p>	<p>市バス事業における民間バス事業者への委託について、現在は約39%を民間バス事業者へ委託しております。</p> <p>委託料については、直営で運営した場合にかかる費用と比較した場合、未だ委託料の方が安価であることから、財政的な効果があるものと考えております。</p> <p>また、委託によるメリットは財政面に止まらず、サービス向上や事故防止の観点からも、交通局と民間バス事業者が互いに切磋琢磨し、レベルアップを図ってきております。</p> <p>引き続き、民間バス事業者と十分な情報連携を行いながら、将来にわたり持続可能な運営を目指します。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・観光シーズンには臨時便や直通便を出してほしい。 ・観光シーズンなど多くの方が利用する際の運行については、混雑度の平準化と遅延の減少の達成など減便されても不便が減ったと感じられるように、高度な対応を期待する。 	<p>春・秋の観光シーズンをはじめ、祭礼やコンサートなどのイベント開催情報を収集しながら、多くのお客様が予想される場合には適宜、臨時増発を行うことにより、お客様に快適に市バスを御利用いただけるよう努めております。</p>
<p>(イ) 駅有人改札業務の見直し (意見数 0件)</p>	
<p>(ウ) 業務の見直し等による経費削減の推進 (意見数 27件)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・バス車内の空調温度を統一すべき。省エネにもなり費用も軽減できる。 	<p>バス車内の空調については、車両温度を一定に保ついわゆるオートエアコンではないため、乗務員が状況に応じて適温に設定しております。</p> <p>なお、ヒーターにつきましては、エンジンの利用によって発生した熱を使っているため、クーラーのようにエネルギーを消費するものではありません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の数が多すぎるので統廃合を実施することでコスト削減になるのではないか。 	<p>バス停留所は概ね400メートル間隔となるよう設定しております。バス停留所を統廃合しても、運行に必要な人件費や燃料費などの経費はほぼ変わりませんので、大きなコスト削減は見込めません。</p> <p>また、利便性が低下することで、お客様の減少につながる恐れもあることから、バス停留所の統廃合を実施することは考えていません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バスの時刻表で同じ行き先なのに何枚も分かれているのを統合すれば経費の削減になるのではないか。 	<p>時刻表の表示は、お客様にとって見やすく、分かりやすいよう掲示しており、運行本数が多いなど、見えにくくなる可能性がある場合を除き、行き先や経由地が同じ場合は、1枚にまとめた時刻表を掲示しております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・毎年ダイヤ改正時に古い時刻表をベニヤ板に貼り替えているが、経費削減のために枚数の少ない個所はベニヤ板に貼らずにテープ貼りのみにしてもいいと思う。 	<p>新旧の時刻表をお客様が見間違われることのないよう全てのバス停において同様の取扱いとしており、ベニヤ板については再利用することで経費削減に努めていますが、御指摘の趣旨を踏まえ経費の削減効果や耐久性等も考慮しながら、今後の参考とさせていただきます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・バスの中古車両の導入やリースによる調達で資金面、減価償却費の抑制を図るべきではないか。 	<p>中古車両の導入につきましては、車両を購入してから各種機器の設置等に大掛かりな改造が必要なため費用が膨大となること、また、古い車両は修理に費用や期間を要することから、使用可能な年数を考慮した場合、費用対効果が見込めません。</p> <p>また、リースによる調達につきましても、現在4両について実施しており、今後も費用対効果が見込める場合には実施を検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市バスの新車導入を減らし、使用年数をもう少し延ばしてはどうか。 	<p>平成 21 年度に更新年数を 14 年から原則 18 年に延長しましたが、年式の古い車両用の部品や交換頻度の少ない部品については、納品までに 3～6 箇月以上要する事例が生じております。</p> <p>車両の使用年数をこれ以上延長した場合、修理部品の供給に要する期間が更に長くなるほか、供給が遅れる部品の種類が増えるなどした結果、ダイヤどおりに運行することができず、お客様に御迷惑をおかけすることとなります。</p> <p>お客様が安全に安心して御利用いただける市バス車両を提供することが第一であることから、市バスの使用年数は 18 年を基本に、これからも毎年一定数の車両を更新する必要がありますが、更新費用の削減に向け車両更新計画の見直しを検討します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・新車に対するフルカラーLED方向幕の導入はいいが、既存車両の交換は許されない。 	<p>方向幕については、製作する事業者が少なくなり、今後、交通局において維持できなくなることが想定されております。また、表示内容を変更する際に、方向幕を製作する費用と比較し、フルカラーLED式行先表示器はデータの変更費用が安価なため、既存車両の交換を進めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・燃料価格が高騰していることもあり、アイドリングストップの励行を実行すべき。局内全体の節減意識を向上させるため、また、地球環境のためにも実行すべき。 	<p>市バスにおいては、「ひと・まち・環境にやさしい」公共交通機関として、これまでよりアイドリングストップをはじめとするエコドライブの実践に努めています。</p> <p>引き続き、運転士等に対する指導・啓発を継続的に実施し、エコドライブの実践徹底を図っていきます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄の設備更新に費用が掛かることは理解できるが、これまで使っているシステムの延命ではなく、ランニングコストを考慮し、システムを新たなものにしてコストを削減することは可能ではないか。 	<p>地下鉄における設備更新については、老朽化等に伴い適切な時期に実施しており、設備更新の際には、従来より効率の良いシステムを導入することで、できるだけランニングコスト等を考慮した設備更新を実施しています。</p> <p>今後も引き続き、設備更新の際には、ランニングコスト等を削減できるシステムの導入に向けて検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 駅でLED照明を導入しているが、消費電力減のため、大きい駅から取り組んではどうか。 地下鉄の駅や車内のLED化を進め、環境にも配慮して電気代の節減をすべき。 	<p>地下鉄駅照明や車内照明については、照明の更新時期に合わせ、電気代が節約でき、温室効果ガスの削減など環境負荷が低減されるLED照明への更新を順次実施しています。</p> <p>駅照明については、更新時期を迎えた駅の照明器具の劣化状況を見極めながら優先順位を付けて順次実施しております。</p> <p>地下鉄車両の車内照明については、令和3年度から令和7年度にかけて新型車両へ更新する9編成を除き、全車両でLED化を完了しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 東西線の一部の駅は、乗降客数が少なく、集客力もないため廃止にすべき。 	<p>地下鉄は、巨額の投資を行い建設した市民の貴重な財産であり、まちづくりを支える重要なインフラであることから、これをしっかりと守り抜いていくことが責務と考えています。</p> <p>このような認識の下、御利用が少ない地下鉄駅についても、市民の生活には欠かすことのできないものであることから、地下鉄のメリットをしっかりと発信し、利用促進に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 一日乗車券の材質をもっと安価なものにすべき。 	<p>一日乗車券等は、改札機に通すことで御利用いただける、磁気情報を記録した乗車券です。磁気カードやそれに対応した機器類の供給が縮小していることから、IC化を進めており、現在行っている乗車券制度の見直しの中で、ICによるポイントサービスへの転換に取り組んでいるところです。</p>

<ul style="list-style-type: none"> バスも地下鉄も特別仕様が多すぎる。汎用品の利用をもっと考えるべき。 	<p>市バスについては、国が定めた標準仕様ノンステップバスを基本に購入しており、汎用的な車両の導入を進めるとともに、購入に当たっては、入札を実施することで、経費節減に努めているところです。なお、運賃箱やバスロケーションシステム等、市バスの運営上必要な設備につきましても、各事業者独自の仕様にならざるを得ない部分もありますことを御理解願います。</p> <p>地下鉄については、鉄道車両に使用する装置を構成する部品については、可能な限り汎用品を使用し、経費削減に努めております。なお、装置そのものは、安全運行確保のため、国が定める細かな技術基準を満たす必要があり、その特殊性から汎用品としてメーカーから調達することは不可能です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 無駄な印刷物やイベントをなくし、経費削減すれば良いと思う。 	<p>印刷物の作成やイベントの実施に当たっては、その内容や費用対効果を踏まえ、実施の可否を検討し、増収・増客に資するものとなるよう取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 掲示物を目立つところへ集約し数を減らすべき。 	<p>駅構内や車内における掲示物については、主として有料広告と業務広告の2種類を掲示しております。有料広告は、交通局の貴重な収入源となっております。また、業務広告は、交通局の業務や、行政情報を中心に、市民の皆様への重要な情報の周知や利便性向上を目的として掲出しております。今後とも、掲示物の内容を精査するとともに、必要とされる方に情報が届くよう、両者の棲み分けや美観にも配慮したうえで、掲示してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 観光客へのPRは基本的に観光行政の範疇として実施していただくことで交通事業における経費を抑えることはできないか。 	<p>観光情報の発信に当たっては、これまでから京都市の観光行政を担当する観光MICE推進室や観光協会のみならず、他の鉄道・バス社局とも連携し、実施しているところです。今後とも、観光行政を担う各機関や関連団体との連携を更に強化し、経費の抑制を念頭におきながら、PRに努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 改札機のIC化、券売機の削減を思い切って進めてはどうか。 	<p>駅毎の利用状況を踏まえ、改札機のIC専用化や券売機などの削減により更新費用や維持管理費の削減に取り組んでいます。</p> <p>今後も御利用状況を見極めながら、更なる改集札機のIC専用化や券売機などの削減について検討していきます。</p>

<p>・ 随意契約を見直すべき。</p>	<p>随意契約案件については、これまでから常に精査を行い、競争入札が可能なものについては、移行してきました。</p> <p>今後とも、公正性、透明性及び競争性の向上を図るために、常に点検・見直しを行い、他都市の取組も参考にするなど、随時改善に取り組んでまいります。</p>
<p>・ 営業所や操車場の運営体制、バス車両の見直しという部分に分かりにくいので解説を入れてほしい。</p>	<p>運行管理体制の効率化や整備体制を見直すことにより、人件費や経費の削減を図ってまいります。</p> <p>最終計画案において、分かりやすい表現に修正します。</p>
<p>・ 市バス小型化による燃料コストの減</p>	<p>交通局では、大型・中型・小型の3種類の車両を使用しております。</p> <p>大型・中型車両は、複数の路線を共通して使用し、小型車両は運行ルートに狭い区間がある路線や採算性が厳しい系統において使用することで、3種類の車両が効率的かつ最適な運用となるよう努めております。</p> <p>また、中型や小型車両については、大型車両と比べ、購入費に大きな差異はなく、大型車両と同様の人件費や燃料費などのランニングコストが発生するため、車両の小型化による経費削減はあまり期待できません。</p>
<p>・ 冬の地下鉄車内及び駅の温度が高いように思うので、経費節減と地球温暖化対策の観点から下げてもいいのではないか。</p>	<p>地下鉄車内の暖房については、予め温度が設定されており、できる限り快適に御利用いただけるよう、天候や車内の混雑状況等を考慮して、乗務員が適宜判断し、電源のオン・オフ操作を行っています。</p> <p>しかし、地下鉄車内の温度設定については、車内の混雑状況により、車内の温度が大きく変動することやお客様の体感温度に個人差があるため、「暑い」、「寒い」という両方の御意見を頂戴しており、交通局といたしましても非常に苦慮しているところではありますが、できる限り快適な車内温度となるように努めるとともに、経費削減の観点からも過度に高い温度とならないよう努めてまいります。</p> <p>なお、地下鉄駅は地下であることから、保温により、特別寒い日には、地上より気温が高くなることがあります。駅ホーム及びコンコースではこれまでから暖房は行っておらず、温度調節の機能もございません。</p>

- ・バス停の知識のない誘導員より、デザイン的にもわかりやすく長持ちする案内板の設置の方が経済的かつ効果的

京都駅前などの主要停留所では、どなたでも安心して快適に市バスを御利用いただけるよう、市バス路線等の研修を行ったうえで案内員を配置し、親切・丁寧な御案内に努めております。

また、バス停留所については、時刻表を掲載できるスペースが確保できることを前提に、その他の案内表示についてもバスの停車系統数や行き先、お客様の御利用状況等を考慮しながら分かりやすさ向上に努めているところです。

(エ) 人件費の抑制 (意見数 12件)

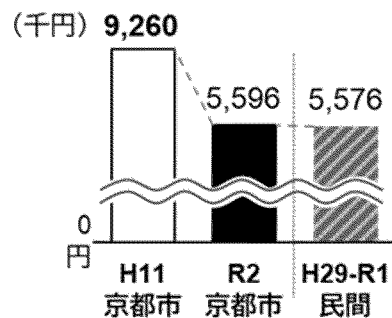
- ・企業であるなら業績が落ちていれば職員の給与削減もすべき。
- ・一時的な人件費の抑制だけでは、根本的な解決にはならない。
- ・給与カットの率や割合、総額の記載がない。批判的になりうる給与面の記載があまりに少なく、逃げているとしか考えられない。

これまでから経営の健全化に向け、給与水準の引下げや各種手当の見直し等、様々な人件費削減に取り組んでまいりました。その結果、令和2年度における市バス・地下鉄運転士の年平均給与額は全国と同規模のバス・地下鉄運転士の平均給与額と同等の水準となっております。

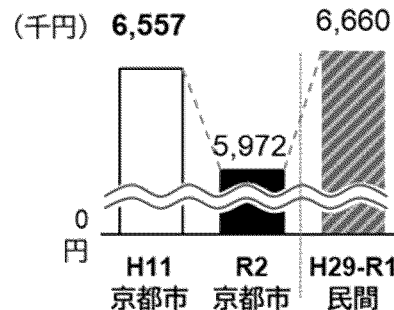
また、現在、交通局だけでなく市全体の財政は危機的な状況にあり、市全体で職員の給与減額措置を実施しており、最終計画案において、給与カット率、削減効果額を追記します。

引き続き、事務事業の見直しや業務執行体制の効率化等により更なる人件費の抑制に努めてまいります。

市バス運転士の平均給与



地下鉄運転士の平均給与



<ul style="list-style-type: none"> ・一般的な民間企業と同程度の水準からさらに職員の給与を引き下げるのは反対。給与水準が下がると人が集まらなくなる。 ・給与引下げ・カットが大きく出ているが、現場で働く方々の士気の低下が気掛かりだ。安全に直結する内容でもあり注視が必要。 ・きちんと仕事している人の人件費削減は反対する。 ・これまでの給与削減や民間委託の取組が今のバス運転手等の担い手不足や人件費の増加の一因だと思うが、今回の人件費の抑制ではこのような問題は生じないのか。 	<p>現在、危機的な財政状況の下、市全体で職員の給与減額措置を実施しておりますが、職員の士気への影響も勘案する必要があると認識しております。</p> <p>特に、バス運転士は大型二種免許所持者の減少等に伴い、全国的に不足しており、安定した担い手確保に向け、引き続き働きやすい環境づくりを進めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・勤務時間中を禁煙とすることで業務を効率化すれば、人件費の無駄を抑制できるのではないか。 	<p>勤務時間中の喫煙については、市民の皆様からの信頼を損なわないよう、節度をもって行う限りで認められるものであり、公務の運営に支障を生じさせることのないよう徹底しております。</p>
<p>(オ) その他経費削減策に関する御意見（意見数 14 件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・烏丸線に日中の急行運行など各駅停車以外の運行を設定してはどうか。使用電力量の減少など経費削減になる。 	<p>本市地下鉄には急行列車が先行列車を追い越すための待避線がなく、追い越しができないため、急行列車のメリットである所要時間の短縮効果は見込めないことから急行運行は検討しておりません。</p> <p>また、急行運行を実施した場合でも、走行距離は変わらないため使用電力量の削減は見込めません。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・「交通」の非化石燃料化は、計画的に行わなければならないが、現在の財政状況の中で、どの様に推進されるのか。 ・EVバスや燃料電池バスなど、環境に優しいバスを試験導入してはどうか。 	<p>電気バスや燃料電池バスの導入については、車両購入や充填設備の新設に多額の費用を要すること、また、軽油を燃料とする通常の車両に比べ1回の充填で走行可能な距離が短く、交通局の路線状況においては運用上の課題があります。</p> <p>今後、車両の開発が進めば、運用面での課題も改善されることが期待できるため、車両の開発状況や、車両購入に係る補助制度の動向と併せ情勢を注視しつつ、市バスへの導入について研究してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・人口が減少すれば運転手を確保することも難しくなり、確保するためには高い給料を支払う必要があるため、地下鉄は自動運転にすべき。 	<p>東西線は開業当初から自動列車運転装置によるワンマン運行を実施しております。また、烏丸線についても、可動式ホーム柵の全駅設置を目指した取組のなかで、全車両に自動列車運転装置を搭載し、ワンマン運行へ移行することを計画しておりますが、新型コロナウイルス感染症による交通局の経営悪化により、烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置に向けた車両改造を延期することとしていることから、実施時期については、今後の経営状況を見ながら判断してまいります。</p> <p>なお、御意見のとおり、地下鉄の無人運転化は、人件費の削減効果を見込むことができます。しかしながら、無人運転化の実施については、車両及び施設の大規模な改修が必要となることや地下線内における異常時のお客様の避難誘導等の安全確保が必要となるため、困難と考えております。</p>
<p>(2) 経営健全化策</p> <p>イ 収入増加策（意見数 240件）</p> <p>(ア) 民間事業者等と連携した公共交通の利用促進（意見数 12件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・市役所職員や民間企業、市内高校、大学への市バス・地下鉄利用の働きかけに力を入れてほしい。 	<p>通勤・通学のため、定期を御利用されるお客様の増加は、安定した収入の確保という点で、非常に重要であると認識しており、これまでから、市バス均一運賃区間の拡大や、他の鉄道・バス社局との連絡定期券を含めたICカード定期券の導入など、利便性向上に努めるとともに、大学への通学定期券の利用促進PRリーフレットの配布を行うなど、定期券の御利用増の取組を実施しています。</p> <p>新型コロナウイルス感染症拡大の影響による新しい生活スタイルの定着により、定期券利用のお客様が大きく減少している中ではありますが、他の鉄道・バス事業者等</p>

	<p>の動向も注視しつつ、引き続き、定期券の御利用について、大学、企業や経済団体等へ働きかけを行ってまいります。</p>
<p>・長期的な収入増加に向けた取組として、沿線地域のまちづくりをしっかりと進めるため、各局との連携を進めてほしい。</p>	<p>市バス・地下鉄は多様な都市活動を支える必要不可欠な都市基盤であるという認識のもと、増客施策の推進に当たっては、地下鉄を核としたまちづくりの推進、地下鉄駅及び周辺での観光・集客イベントの開催、地域や事業者との共同による公共交通優先の「歩くまち・京都」の取組を重点目標に据え、全局・区で取組を進めてまいりました。</p> <p>全庁で取り組むことによって、地下鉄5万人増客を達成した実績もあることから、今後の増客に当たっては、これらの取組を教訓としながら、引き続き、まちづくりの視点を持ちつつ、全庁一丸となって、市バス・地下鉄の利用促進に取り組んでまいります。</p>
<p>・市バスに関するキャンペーンなどは広告費など経費が掛かり無駄なので中止すべき。</p>	<p>市バスの増収・増客のためには、御利用促進のためのキャンペーン等の実施は不可欠なものと考えております。一方で、厳しい財政状況の下、実施に当たっては、これまで同様、内容や費用対効果を厳格に精査し、市バスの増客に寄与する取組を実施してまいります。</p>
<p>・地下鉄のキャラクターの作成、階段への装飾、様々な広告の作成など、無駄が多すぎる。それで地下鉄やバスに乗る人が増えるのか。</p>	<p>交通局では、「愛される市バス・地下鉄」づくりを営業の重要な柱のひとつに掲げ、市バス・地下鉄により慣れ親しんでいただくための取組を進めております。その一貫として、大学等と連携した駅構内の装飾や、地下鉄・市バス応援キャラクター「太秦萌」等を活用しております。なお、「太秦萌」は、平成22年度に設置された地下鉄5万人増客推進本部の下部組織「若手職員増客チーム」において考案され、キャラクターは、本市職員の御家族により創作されたものです。</p> <p>こうしたプロモーションの展開により、市バス・地下鉄の認知度の向上とともに、日頃、市バス・地下鉄を御利用にならないお客様の取込等にも、大きく寄与しているものと認識しております。</p> <p>厳しい経営状況の下、今後はより一層経費の見直しを行い、イベントの実施や広告物の制作等に当たっては、費用対効果を厳格に精査し、取組を進めてまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・交通局の女子高生のアニメキャラは不要。必要な広告とは思えない。デザイン料, 印刷代等々本当に費用対効果があるのか検証した方が良い。 ・萌えキャラは増客やアピールのために今後も積極的に展開すべき。 	<p>「地下鉄に乗るっ」の取組は、訴求効果の高い情報発信ツールであるとともに、グッズ販売等による増収効果も期待できる重要な取組であると認識しております。今後とも費用対効果を厳格に精査し、キャラクターを効果的に活用した増収・増客施策を推進してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・観光地への公共交通利用, 特に地下鉄利用を促すため, もっと地下鉄を利用した観光地巡りを発信すべきではないか。 	<p>京都市内の観光に当たっては、地下鉄とバスを乗り継ぐことによって、効率的に観光していただくことが可能となるため、これまでから、観光客の皆様に対して、市バス・地下鉄の御利用のPRに努めているところです。冊子やリーフレットの配架のほか、インターネット等の活用により発信しております。また、地下鉄だけではなく、他の鉄道・バス事業者等との連携も強化しており、今後とも、地下鉄をはじめとする鉄道とバスを利用した観光地の周知について注力してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地元企業と連携し, 地下鉄の各駅の発車メロディをゲーム音楽にしてはどうか。 	<p>地下鉄東西線では、古都・京都を想起いただけるような京都らしい発車メロディを放送するなどの取組を進めております。</p> <p>各駅の発車メロディを改修するとなると機器の更新に多額の費用が掛かることに加えゲーム音楽等を使用する場合は、製作会社等への使用料も発生する可能性もあるため現在の財政状況では実施は大変困難でありますので御理解ください。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・民間企業との永続的かつ効果的なタイアップを期待している。 	<p>交通局では、民間企業等との連携で公共交通の利用を促進する団体「チーム『電車・バスに乗るっ』」を平成29年に設立しており、その枠組み等を活用し、鉄道・バス社局や沿線の商業施設をはじめ、様々な民間企業と連携し、沿線のスポットを巡るイベントの開催や、相互にイベント等のポスター掲出による旅客誘導等、より多くのお客様に御利用いただくための取組を行ってまいりました。引き続き、この枠組み等を活用し、取組を進めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・降車ボタンは基本押さなくても各停で走っているのに、不要であり経費の無駄ではないか。 	<p>降車ボタンにつきましては、お客様から運転士に降車の御意思を伝え、また、他のお客様へ、音と視覚情報で次の停留所への停車をお知らせする重要なサービス機器であり、設置することが法令等に定められています。</p>

(イ) 沿線地域にお住まいの皆様との連携による市バス利用促進の取組 (意見数 3件)	
<ul style="list-style-type: none"> ・MMについて、路線やダイヤの見直しを検討するうえで、どのくらい費用対効果が見込まれるのか。 ・赤字路線は本当に困るなら地元自治会が乗るように活動すればいい。 	<p>新たな需要の掘り起こしの取組の1つとして、これまで、地域の皆様が主体のモビリティ・マネジメント*活動と連携し、一定の御利用が見込める場合は、路線の新設や増便など、利便性の向上を図ってまいりました。ポケット時刻表の配布や自治会広報紙でのPRなど、地域の皆様の熱心なお取組の結果、お客様が年々増加し、当初は赤字であった系統が黒字に転じた事例もございます。引き続き、こうした取組を推進し、市バスの利用促進に努めてまいります。</p> <p>※ コミュニケーションを通じて、過度に自動車に頼る状態から公共交通などの交通手段を適度に使う状態へと自発的に転換することを促す取組</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・学区ごとに利用ノルマを課し、ノルマを達成できない学区のバス停を廃止してはどうか。 	<p>市バスは、市民の皆様のご暮らしや経済活動を支える大切な都市基盤です。御意見のような取組を実施する考えはありません。</p>
(ウ) 人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進 (意見数 7件)	
<ul style="list-style-type: none"> ・バス専用レーンをつくり、バスの利便性を高めると利用が増えるのではないか。 ・バス専用レーンが周知されていないので、カラー舗装にして終日バス専用レーンにすべき。 	<p>これまでから、市バスの定時性の確保を図るため、走行環境改善に向けた取組として、警察等の関係各所と連携し、市内の主要各所におけるバス専用レーンの設置、公共車両優先システム (PTPS) の設置とその啓発活動に取り組んできました。</p> <p>今後も引き続き、警察等の関係各所と連携し、走行環境改善に向けた取組を推進し、市バスの定時性確保に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライドが提案されているが、その程度の割引なら市内まで自動車が入って来ると思う。 	<p>パークアンドライドは、観光地への過度な自動車交通の流入を抑制する施策として、現在、地下鉄御利用の方を対象に市営地下鉄5駅において駐車料金から100円～330円を割引くサービスを民間事業者と連携して実施しております。</p> <p>利用促進のため、割引料金を増額することは、割引原資を負担している提携業者に更なる費用負担が発生するため、現状では難しいものと考えますが、本取組は、「歩くまち・京都」の推進に繋がる取組であることから、今後とも関係機関との連携を強化し、皆様に御利用いただけるよう、市外におけるPRを更に拡大する等、取組を推進してまいります。</p>

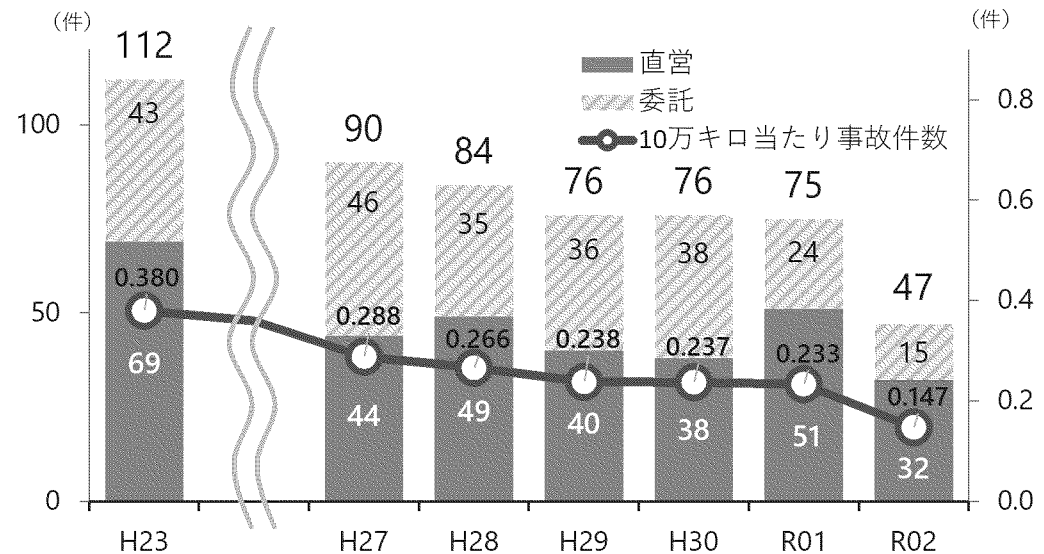
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車流入抑制による公共交通利用の促進には賛成する。 ・マイカーの違法駐車対策、四条通などの流入抑制、パークアンドライドは警察、歩くまちのコンセプトと一体に進めてほしい。 ・自動車流入の抑制の記載について、観光以外でも自動車へシフトしている可能性があるもので、観光に限定した書き方にしない方が良いのではないか。また、自動車流入抑制のために公共交通の利用促進をしているわけではないと思うので、自動車利用へシフトさせないように公共交通の利用促進をするなどの表現にした方が分かりやすいのではないか。 	<p>自動車の流入抑制策については、交通政策を所管する都市計画局において取組が進められており、近隣自治体や民間事業者とも連携を図りながらパークアンドライドを促進するとともに、制度面や徴収方法等の様々な課題があるロードプライシングについて、他都市の動向を注視しながら研究するなど、幅広く検討されているところです。頂いた御意見につきましては、関係部署にお伝えさせていただきます。</p> <p>また、引き続き、関係部署と連携して、違法駐停車対策や、自家用車から公共交通への利用転換に取り組み、公共交通の利用促進を図ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・空き地を駐車場に整備し、駐車料金に加えて市バス・地下鉄の一日券を販売し、駅へシャトルバスを運行してはどうか。 	<p>御意見の実現に当たっては、パークアンドライドに適した駐車場所の選定や用地の取得、また、シャトルバス運行に係る費用対効果の検証等、様々な課題があることから、現状では難しいものと考えております。</p> <p>現在、駐車場を活用した取組として、観光地への過度な自動車交通の流入を抑制するパークアンドライドの取組を民間事業者と連携し実施しており、当面は、その利用促進に努めてまいります。</p>

(エ) 「安全・安心」な運行の確保とお客様サービスの更なる向上（意見数 14 件）

<ul style="list-style-type: none">・相次ぐ電車内での事件により市バス・地下鉄の利用が少し不安になっているので、警察や消防と連携した訓練の回数などを増やし、安心安全な市バス・地下鉄を守ってほしい。・財政難でも地下鉄全車両内の防犯カメラ設置は早期にすべき。	<p>市バスにおいては、テロ災害等を想定した訓練を、警察及び消防機関と連携して、毎年実施しています。</p> <p>具体的には、沿線の京都府警察各警察署に設置されている「テロ対策ネットワーク」に参画しており、今後も引き続き情報の共有やテロ・ゲリラ防圧のための図上訓練を行うなど、有事を想定した連携強化に取り組んでいきます。</p> <p>地下鉄においては、毎年、列車火災やテロ災害を想定した訓練を警察及び消防機関と連携して実施しています。</p> <p>また、職員による駅構内の巡回をはじめ防犯カメラの設置に取り組むとともに、警察へも協力要請を行い、制服警察官による巡回も実施していただいています。</p> <p>地下鉄車両内の防犯カメラの設置については、犯罪の抑止効果や検証に有効であると認識していますが、設置には車両の改造が必要であり多額の費用を要することから現在の財政状況からは難しい状況では難しい状況ではありますが、昨今、他事業者において車内での犯罪が発生していることを踏まえ、車内の安全性向上のため、まずは、順次導入する烏丸線新型車両への設置を検討してまいります。</p> <p>今後も、警察や消防とも連携し、安全・安心な市バス・地下鉄を守ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none">・地下鉄が混むので整列乗車できるようにガイドラインを引いてほしい。	<p>現在、地下鉄では御利用のお客様が多い京都駅と四条駅にガイドラインを設置し、整列乗車を案内しています。その他の駅に関しては、混雑状況を確認のうえ、設置等の必要性について研究してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none">・烏丸線にも東西線のような発車メロディを導入し、扉が閉まる前の注意の呼びかけがあるといい。	<p>各駅への発車メロディの導入には機器改修に多額の費用が掛かるため、現在の財政状況では実施は大変困難であります。</p> <p>なお、扉を閉める際には、乗務員が安全確認を十分に行い事故防止に努めています。</p>
<ul style="list-style-type: none">・「安心, 安全, お客様に利用してもらいやすく」を最優先にして運営してほしい。	<p>経営が厳しい状況ではありますが、交通事業の根幹である安全・安心を最優先に、質の高い便利で快適なサービスを提供できるよう努めてまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 危険なバス停は早急に解消すべき。解消するのにいつまでにどのくらいの費用が掛かるのかを概算で公表すべき。 	<p>バス停の安全対策については、バス停移設を行う必要がありますが、バス停移設に当たっては周辺にお住まいの方や関係機関等の御理解・御協力が必要不可欠であり、時期や費用を明確にお示しすることは困難です。</p> <p>なお、市バス停留所約 1,600 箇所のうち、安全性確保対策が必要なバス停として 93 箇所が該当していましたが、この間、周辺にお住まいの方や関係機関等の御理解・御協力を頂きながら、バス停移設等の対策を進め、合計 41 箇所について、既に移設済又は移設の目途が立つなど、大幅に改善してきたところであり、引き続き、精力的に取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 安全に運転してほしい。 バスの運転が荒いので覆面調査すべき。 	<p>交通事業者の最大の責務は輸送の安全であるとの認識の下、「安全運行の確保」を事業運営の基本に据え、これまでから、運転士一人ひとりの安全運行に対する意識の向上を図る事故防止研修等の取組を進めてきました。</p> <p>その結果、事故件数が 10 年前と比較し、走行 10 万 km 当たり 0.380 件から 0.147 件となり、公営交通の中でもトップクラスの安全なバス運行となっています。</p> <p>また、これまでから、職員が運転士への事前通告なしに乗車し、運転操作や接遇状況を調査し、運転士への指導を実施しています。</p> <p>今後も引き続き、「安全運行の確保」に向けた取組を推進してまいります。</p>

【市バスの有責事故件数の推移】



・接客サービスの向上は無料でできるので地道にされるべき。

お客様に満足いただけるサービスの取組にゴールはなく、常に向上心を持って取り組むことが重要です。

そのため、従来から、職員の接客能力を向上させる様々な研修を継続的に実施しているところです。

これからも全てのお客様に満足のいただけるサービスが提供できるよう、努めてまいります。

・工夫されて頑張っている市バス運転士が評価される環境であってほしい。

これまでから役付職員による、いわゆる覆面調査を実施しており、接客面における優秀な職員に対しては表彰制度を設けるなど、職員のモチベーションアップに繋げております。

<ul style="list-style-type: none"> ・市バスは接客業として最低すぎる。 ・市バス職員の態度やマナーが悪い。 	<p>市バス運転士の接遇指導につきましては、これまでから、役付職員による、いわゆる覆面調査や元客室乗務員による研修を実施するとともに、接遇マニュアルを常に携帯させるなど、お客様の立場に立ったサービスを心掛けるための、様々な取組を進めているところです。</p> <p>今後も全てのお客様に満足のいただけるサービスが提供できるよう、職員の資質の向上に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・安全を確保するために職員の削減に反対する。 	<p>職員数削減を含め、人件費の抑制については、市バス・地下鉄の安全運行のための体制をしっかりと確保したうえで、事務事業の見直しや業務執行体制の効率化により行ってまいります。</p>
<p>(オ) 更なる乗車券制度の見直し (意見数 67件)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・大阪PiTaPaとも連携させる。 	<p>ポイントサービスの対象として、ICOCAとPiTaPaを予定しており、OSAKA PiTaPaも御登録いただけます。</p> <p>なお、Osaka Metro等が実施するポイントサービスとの連携は制度やシステムが異なるため困難です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市バスで運転士に提示する乗車証は全てIC化することで不正乗車の防止にもなる。 ・紙の乗車券をICカード化し、発行時の手数料を削減する。 ・IC利用運賃を設定し、ICカードへの転換を一気に進めてはどうか。 	<p>乗車券のIC化については、これまでから、ICOCA定期券の発売やICカードの乗継割引の実施等に取り組み、利用率の向上を図ってきました。また、令和5年4月には、ICカードによるポイントサービスを導入し、ICカードへの転換を図ることとしています。</p> <p>今後も、更なる乗車券制度の見直しの中で、IC化の促進についても検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・1つのIC定期で複数の民間バスや私鉄が乗れる定期があると便利 	<p>IC定期券につきましては、現在、地下鉄と、近鉄電車、京阪電鉄、JR西日本、阪急電鉄の各社とそれぞれ販売を実施しております。これに加え、民間バスや3社以上跨る定期券への発売券種の拡大につきましては、定期券の利便性向上の観点から非常に重要と考えていますが、実現には、機器の改修に多額の費用を要することや、各社間での合意が必要といった課題があることから、今後、お客様の利用状況や経営状況等を踏まえ、検討を行ってまいります。</p>

- 均一料金であることは、短距離の乗車にとっては割高である。ICカードのタッチを従前の下車時のみから乗車時にもタッチする方式に変更することで、容易に乗車区間が特定できる。それにより運賃を距離制にするなどの工夫がほしい。
- すでに実施している市バスフリー定期券の共通利用化などといった施策を他のバス事業者とも連携して進めていってほしい。

均一運賃区間の拡大は、分かりやすい運賃体系を確立するとともに、バス一日券や市内中心フリー定期券の利用範囲が広がるなど、お客様の利便性が向上するもので、京都市の基本計画である「はばたけ未来へ！京プラン」においても重要戦略として位置づけて取組を推進してきたところであり、お客様からは好評をいただいています。

この間、平成26年3月の「嵯峨・嵐山地域」をはじめ、順次、均一運賃区間の拡大を行ってきたところですが、残る「桂・洛西地域」及び「横大路地域」等においても、拡大に向け取り組んでまいります。

【市バス均一運賃区間の拡大状況】



嵯峨・嵐山地域 (H26.3)

190円～270円 ⇒ 均一運賃 220円
(現在 230円)

岩倉・修学院地域 (H28.3)

160円～360円 ⇒ 均一運賃 230円

上賀茂・西賀茂地域 (H29.3)

160円～230円 ⇒ 均一運賃 230円

高雄地域 (R3.3)

160円～530円 ⇒ 均一運賃 230円

<ul style="list-style-type: none"> ・一日乗車券をICカード化できないか。利用データが手に入ることや、期限切れ乗車の防止、運賃箱のカードリーダーの整備費も掛からなくなる。 ・市バス一日券について、PiTaPa利用者に対して1日の運賃上限制度を導入してほしい。これで一日券を廃止すれば、カードの発行コストがなくなるのではないか。 	<p>一日券のIC化については、現行の一日券に加え、令和5年4月導入予定のICカードによるポイントサービスの中で、設定額(700円)を超える運賃をポイントで還元する、バス一日券相当のサービスとなる「バス24Hチケット」を導入することで更なる利便性の向上を図ります。</p> <p>また、今後、乗車券制度の見直しを行う中で、一日乗車券の在り方についても、検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄については、乗継運賃をICカードに限定し、割引額の増額や駅入場券の販売、市バスについては、バス一日券を廃止してはどうか。 ・記名式ICカードにおいて、地下鉄・バスを年間に一定回数利用した場合に、運賃を割引する等、利用頻度が中程度の市民の負担を軽減 ・乗車券制度の見直しというものがどのようなことを考えているのか分からない。 ・回数券廃止、一日乗車券値上げ等が一番市民の迷惑になっていることを自覚して、安易な方法ばかり考えるのをやめてほしい。 ・市民が安くバス、地下鉄を使えるようにしてほしい。 ・スマートフォンの乗車券で地下鉄の往復割引や学割など年齢別の運賃を導入してほしい。 ・現在の京阪や近鉄との相対的な割高感が利用 	<p>今後の乗車券制度の見直しに当たりましては、新型コロナウイルス感染症の収束後の状況も見据え、混雑緩和に資する料金体系や市民を中心とする御利用頻度の高い方を優遇するという観点等から、見直しを行ってまいります。</p> <p>また、見直しに当たっては、お客様の御利用状況の把握の手法についても研究し、御利用実態を勘案しながら進めてまいります。</p> <p>なお、市民のお客様のみ安い運賃にすることにつきましては、「特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない」と定める道路運送法に抵触するため、実施は不可能です。</p>

<p>の逸走になっていることが記載されていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京阪大津線や近鉄との運賃割引を拡大することで、運賃格差による近鉄への需要の偏りや京阪大津線からの需要の取り逃しがなくなるのではないか。 ・”京都市民パス”的なものがあれば、平常時の乗客も増えると思うし、観光客で混雑するときも気持ちとしては許せるように思う。 ・バス均一区間内の範囲内のみのバス・地下鉄共通一日券を発行して、磁気券のバス一日券，地下鉄一日券を統合できないか。また機器更新時には二次元コード券の導入も見据えた方がよいと思う。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・最長6箇月という定期の期間を延長し割引率をアップする。 ・定期券を安価にし、市民がたくさん利用できるようにしてほしい。 ・通勤定期の値段を上げるべき。ほとんど会社が負担しており、市民への負担はない。 ・通勤定期や全体は値上げし、学生定期は据置きか値下げすべき。 ・定期券があれば様々な割引が受けられるようにしたり、使えば使うほどポイントがたまるIC定期券の販売などをしてはどうか。 ・定期券の払戻し率を下げる。 	<p>乗車券制度の見直しに当たっては、誰もが割引を受けられる割引制度から市民の方を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換という観点から、現在割引制度の見直しを行っております。</p> <p>定期券制度についても、今後、割引制度の見直しの中で総合的に検討してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生向けの定期を I C O C A にできないか。 ・ 磁気定期を廃止して I C 定期のみにするべき。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス一日券の発売対象を訪日外国人及び修学旅行生に限定してはどうか。 ・ 修学旅行以外の一日常車券を廃止してほしい。 ・ バス一日券や地下鉄一日券は、地下鉄バス一日券に統一すべき。 ・ バス一日券と観光券の値段差が拡大したのは赤字幅を意図的に拡大させるものである。 ・ 観光客からたくさん利用料金を回収するべき。一日常車券を繁忙期は販売しないなど、通年の在り方を見直すべき。 ・ 一日常車券の廃止により過剰なバス利用が減り、市民の利便性が向上すると考える。 ・ バス一日券を廃止し、地下鉄・バス一日券に一本化、バス I C 24H チケットも地下鉄・バス一体型にし、観光客からの収益増やバスから地下鉄への誘導を図ってはどうか。 ・ 運賃値上げより先に一日常車券などの価格を更にとって適正化するべき。 ・ 一日常車券を値上げすべき。 ・ 地下鉄・バス一日券を千円にすることで小銭が不要となり、車内での購入が短時間になる。 ・ 今年 10 月の乗車券の価格改定は致し方ないと思う。 	<p>本市では、一日券など安価な割引乗車券が占める割合が高く、お客様 1 人当たりの乗車運賃が他都市と比較して低い状況にあります。</p> <p>上記の課題に対応するため、令和 3 年 10 月に各種割引乗車券の御利用状況や普通運賃との価格差など、料金・乗車券制度全体のバランス面から一日常車券の価格適正化を行いました。</p> <p>また、乗車券制度の見直しに当たっては、誰もが割引を受けられる割引制度から市民の方を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換という観点から、現在割引制度の見直しを行っております。</p> <p>今後、乗車券制度の見直しを行う中で、一日常車券の在り方についても、検討してまいります。</p>

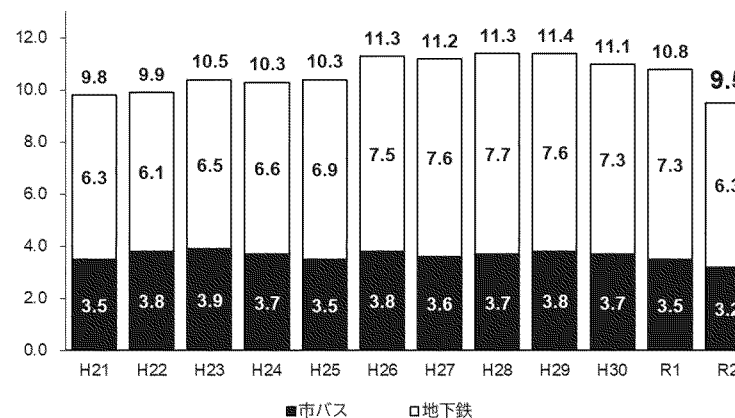
<ul style="list-style-type: none"> ・一日乗車券などは修学旅行生など将来世代への投資として大胆に割引をしてほしい。 ・他の民間バス，鉄道事業者と市内域で乗り放題の共通一日乗車券などを作ってはどうか。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・バス一日券や均一区間内のバス定期で均一区間内に相当する地下鉄区間内を乗車できるようにすると，バスの乗客を地下鉄に誘導できて，全体としては効率が良くなると思う。 	<p>バス一日券やバスフリー定期券で地下鉄を御利用いただけるようにすることは，連絡定期券等の実質的な値下げとなることから，今の財政状況を考慮すると実施は困難です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ＩＣカードのポイントサービスにあまり便利さを感じない。あの複雑なサービス内容は理解しがたいだろう。 ・ポイント制度導入はシステム投資に費用が掛かりすぎるように思う。暫定的にトラフィカ京カードを復活させ，投資額を抑えて，乗継割引を行ったほうが安価なのではないか。 ・乗継割引はポイントで還元するよりも，実際の割引のままのほうがお得感が感じられる。 ・磁気カード廃止は機器の寿命があるから仕方がないが，それに乗じたポイントサービスの導入による割引率の改悪は大反対。市バス・地下鉄の観光需要はコロナ前ほどではなくても相当程度回復すると見込まれるため，ビジョンを超過した収益は市民の負担軽減として還元すべき。 ・乗継割引を拡大し，地下鉄とバスを乗り継いでも運賃が高くないように調整し，乗り 	<p>更なる割引乗車券の見直しに当たっては，誰もが割引を受けられる制度から市民の方を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換という観点から，磁気カードが縮小している状況を踏まえ，ＩＣカードによるポイントサービスを導入し，混雑緩和対策として移動経路の分散化を図るため，乗継割引を軸とした割引制度へ移行するものです。</p> <p>乗継割引については，一本のバス等では目的地に行けない場合に，乗り継いでいただくために割引を行うという考えの下，乗継割引の条件として時間の制限を設けており，ポイントサービスにおいては，月額 3,600 円以上御利用の方を対象にバス⇔バス乗継に対して，150 円相当のポイントを，バス⇔地下鉄の乗継に対しては，120 円相当のポイントを還元する乗継ポイントを実施いたします。</p> <p>また，バス⇔バスの乗継割引については，将来的には 150 円から最大 230 円相当のポイント還元を引き上げ，実質的な乗継無料を目指します。</p> <p>なお，ポイントサービスの登録方法等の具体的な内容については，サービス開始前に改めてお知らせするとともに，多くのお客様に御利用いただけるよう丁寧な案内・周知に努めてまいります。</p>

<p>継いで移動できるようにしてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 市バスを乗り継いでも目的地まで均一料金にしてはどうか。 市バス、地下鉄ともに、ICカードで1日乗り継ぐ度に割引するとともに時間設定をなくしてほしい。 減便をするのであれば、ゾーン制の導入で乗換えによる費用負担が増えないようにしていただきたい。 地下鉄の乗車区間の長い（駅数が多い）客と乗車区間の短い（駅数が少ない）客の割合を調査で把握し、乗車区間駅数で運賃を累積する運賃システムに改定するなど検討してはどうか。 	
<ul style="list-style-type: none"> バス一日券を地下鉄駅窓口で観光券に差額で引換できるようにすれば、京都市民にもっと地下鉄を使ってもらえるのではないか。 	<p>乗車券の価格改定等により乗車券を無効とし、新しい乗車券へ交換する場合、同一の効力を有する乗車券（同券種）へ交換することとしております。</p>
<p>(カ) 広告の収入増加（意見数 15件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 広告掲載費を見直すことで、広告収入の増加が見込めるのではないか。烏丸線新型車両の車内LCDに広告を流すことで、さらなる広告収入の増に繋がるのではないか。 	<p>デジタル媒体の普及等により、広告主のニーズが変化している状況のもと、実情に応じた料金へ見直す必要があると考えており、今後、検討してまいります。</p> <p>また、烏丸線新型車両の車内モニターに広告を掲出することについては、現状では、編成数が少ないため、広告媒体としての販売が難しいことから、収益化が可能となった段階で、導入を検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> バスや地下鉄の車内モニターに広告枠を設置したり、デジタルサイネージにより広告収入を得るようにしてはどうか。 	<p>烏丸線新型車両の車内モニターに広告を掲出することについては、現状では編成数が少ないため、広告媒体としての販売が難しいことから、収益化が可能となった段階で、導入を検討してまいります。</p>

	<p>市バスの車内に設置している既存モニターは、バス停の区間が短く広告の掲出に係る時間が確保できないため、広告媒体としての活用が難しい状況です。</p> <p>なお、車内モニターの新設については、設置スペースや経費等の観点から難しい状況ではありますが、他のバス社局の先行事例を研究してまいります。</p> <p>デジタルサイネージについては、広告主のニーズが高い媒体であり、令和3年度に2箇所の駅に新設するなど増収に努めているところです。</p> <p>引き続き、デジタルサイネージを含む新規媒体について、設置に向けた検討を行い、広告収入の確保に向けて取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告と一体型のバス停を増やし、バス待ち環境の向上かつ広告収入増加を目指すべき。 ・ 広告収入を増やすためにバス停に広告をもっとつけばよい。 	<p>広告付きバス停上屋事業は、民間事業者が広告パネル付きのバス停留所を設置し、事業者自らがその広告料収入をもって、設置した停留所の維持管理を行うものであり交通局の広告料収入の増加に寄与するものではありませんが、バス待ち環境向上の観点から今後も引き続き、民間事業者と十分連携し、設置可能な箇所への整備に向けて取り組んでまいります。</p> <p>また、バス停には上屋箇所のほか、時刻表などを掲出している箇所にて広告を販売しています。</p> <p>コロナ禍の影響により、広告出稿が減少している状況ですが、引き続き、広告をお申込みいただけるように努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告ラッピング車両、ICOCA への広告掲載、地下通路の広告面積拡張など広告収入増加を目指してほしい。 	<p>デジタル媒体の普及等により、広告主のニーズが変化している状況のもと、新規広告媒体の導入は収入増のため不可欠なものであることから、御意見も踏まえ、検討してまいります。</p> <p>地下通路の広告について、駅構内地下通路等の壁面は広告掲出箇所として現在も販売しており、臨時シート等の掲出によって収入を得ているところです。</p> <p>頂きました御意見を踏まえ、広告収入増加に努めてまいります。</p>

【広告料収入の推移（市バス事業と地下鉄事業の合計）】

（億円：税込）



・バス後方の広告を活用し、積極的に広告募集をかけて広告収入を得るべき。

広告収入の増収に当たって、広く事業者の皆様にはPRを行うことは重要な事象であると考えております。御指摘のあったバス後方の広告については、既にラッピング広告や後部大型看板広告として販売しているおり、視認効果が高く、広告価値の高い場所にあることから広告の申込も多く、この場所での広告募集は難しい状況にあります。今後とも広告代理店と連携し、より効果的なPRの手法について検討してまいります。

・広告事業は積極的に行うべき。

広告事業は、約10億円の収入を得る貴重な収益事業であり、経営に大きく寄与しているものと認識しております。コロナ禍の影響により、広告の出稿は激減しておりますが、広告主のニーズを把握するとともに、新規媒体の導入や広告主の皆様の出稿意欲を促進する取組を展開し、広告料収入の増加に努めてまいります。

・地下鉄東西線のホームドアに広告ポスターなどを掲載することができないか。

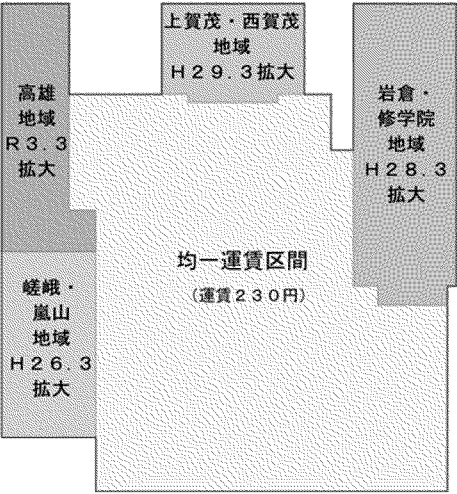
地下鉄東西線ホームドアへの広告については、「ホームドア臨時シート広告」として、既に販売しております。

<ul style="list-style-type: none"> 自治体に委託されている事業について、ラッピングバスの走行を検討してみてもどうか。 また、国の委託費などを活用し、環境などの分野に関する小・中学生の絵画などをバス車内に掲示してはどうか。 	<p>国、府から本市が受託した事業については、これまでから、ラッピングバスをはじめ、様々な広告媒体への出稿を働きかけているところです。</p> <p>また、小学生の絵画については、環境等の特定分野に限定したものではありませんが、「京ちゃん」バスとして、作品の掲出を行っており、御好評をいただいております。</p> <p>一方で、掲出に当たっては、掲出に要する費用等が発生することから、掲出による増収効果等を見極めながら、実施の可否を検討してまいります。</p>
<p>(キ) 駅ナカビジネスの収入増加（意見数 13件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 客を駅に呼び込むのであれば、飲食店などを呼び込んだ方がいいのではないか。地下鉄の出入口にどういう店舗があるか表示した方がいい。 	<p>駅ナカビジネスについては、駅施設の一部を商業スペースに有効活用していることから、区画によっては給排水設備の整備が困難であるため、飲食店を運営できる区画が限られます。また、コロナ禍によって、現状、飲食店が大きなダメージを受けている状況であることから、飲食店に限らず、お客様の利便性と収益性、駅の賑わいづくりなど様々な視点を踏まえ、店舗を選定してまいります。</p> <p>また、店舗のサインについては地下鉄利用者にとって分かりやすい表示となるよう、既存サインとの調和を加味したうえで設置しておりますが、御意見を踏まえ、更なる店舗の認知度を向上させる手法を検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 竹田駅の待合室の代わりにコンビニをいれてほしい。 近年、切符売り場が縮小されている為、その空いた空間で店舗を開設すべき。 	<p>店舗の設置に当たっては、整備費用を要するとともに、乗降客数等を踏まえた事業の採算性も重要な視点となります。竹田駅に限らず、駅の特徴等に応じた店舗展開を検討し増収に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 駅ナカビジネスで、今流行りのテレワークができる環境を有料で駅構内で提供できるか検討してはどうか。 	<p>テレワークの設備につきましては、空調、消防、通信などの環境整備に多額の費用を伴うことから、費用対効果を見極める必要がありますが、新しい生活スタイルの定着によって、テレワークスペースのニーズが高まっていることから、今後の駅ナカビジネスの展開に当たって、御意見は選択肢の一つとして検討してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・コトチカ広場で平日にイベントを実施すると盛り上がるのではないかと。 	<p>コトチカ広場の御利用につきましては、駅の賑わいづくりとともに、増収にも寄与するものであることから、御意見を踏まえ、御利用の多い休日に限らず、平日における利用を促進するため、積極的なプロモーションに努めてまいります。</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄の売店の品揃えがいまいち。 ・地下鉄全駅で京都市のグッズなどを購入できる場を作ることで、設置費用は掛かるが観光客などの方に購入され、収入を得る事ができる。 	<p>駅構内の商業施設につきましては、限られた面積で運営していることから、一般店舗との比較では品揃えが制限されることを御理解賜りたく存じます。</p> <p>今回の御意見は、売店の運営事業者やグッズの販売委託事業者とも共有し、お客様のニーズにお応えできるよう努力してまいります。</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・コトチカを充実し、増収を進めてほしい。 ・コロナで駅ナカビジネスも頭打ちではないかと。 	<p>駅ナカビジネスについては、経営に大きく寄与するとともに、駅の賑わいづくりやお客様の利便性の向上に寄与する取組であると考えております。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により、現在は、厳しい状況が続いておりますが、新しい生活スタイルの定着により変化したお客様のニーズを的確に捉えた店舗開発を進め、更なる増収に努力してまいります。</p> <p>【駅ナカビジネス収入の推移】</p> <p>(億円：税込)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>収入 (億円：税込)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H19</td><td>0.6</td></tr> <tr><td>H20</td><td>1.1</td></tr> <tr><td>H21</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>H22</td><td>3.5</td></tr> <tr><td>H23</td><td>4.5</td></tr> <tr><td>H24</td><td>5.5</td></tr> <tr><td>H25</td><td>7.4</td></tr> <tr><td>H26</td><td>8.0</td></tr> <tr><td>H27</td><td>8.8</td></tr> <tr><td>H28</td><td>9.6</td></tr> <tr><td>H29</td><td>10.6</td></tr> <tr><td>H30</td><td>11.0</td></tr> <tr><td>R1</td><td>11.2</td></tr> <tr><td>R2</td><td>9.1</td></tr> </tbody> </table>	年度	収入 (億円：税込)	H19	0.6	H20	1.1	H21	2.0	H22	3.5	H23	4.5	H24	5.5	H25	7.4	H26	8.0	H27	8.8	H28	9.6	H29	10.6	H30	11.0	R1	11.2	R2	9.1
年度	収入 (億円：税込)																														
H19	0.6																														
H20	1.1																														
H21	2.0																														
H22	3.5																														
H23	4.5																														
H24	5.5																														
H25	7.4																														
H26	8.0																														
H27	8.8																														
H28	9.6																														
H29	10.6																														
H30	11.0																														
R1	11.2																														
R2	9.1																														

(ク) クラウドファンディングなど資金調達のための新たな取組 (意見数 8件)	
<ul style="list-style-type: none"> ・部品販売を強めるとの方針だが、一部は将来への保存も考えてほしい。 ・バスの廃品などは積極的に販売し、収益を経営に回すべき。 	<p>バスや地下鉄の廃品につきましては、これまでからイベント等での販売を実施しておりますが、令和3年度からは遠方のお客様にも御購入いただけるよう通信販売による販売も開始いたしました。</p> <p>今後とも、必要部品等を保存したうえで、少しでも増収につながるよう積極的に販売を行ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・政令市の公営交通がクラウドファンディングを行わなければならないという事実ショックを感じる。 ・クラウドファンディングはすべき。 ・もっと市の財政の健全化に向けて各方面に支援を求めるべき。 	<p>市バス・地下鉄事業の経営改善に向け、クラウドファンディングなど、資金調達のための新たな取組についても検討を深めてまいります。</p>
(ケ) その他収入増加策等に関する御意見 (意見数 101件)	
<ul style="list-style-type: none"> ・系統番号をわかりやすくしてほしい。 	<p>系統番号については、以前から御利用のお客様に十分定着しており、直ちに変更することは難しいと考えておりますが、御意見や御要望も踏まえつつ、より分かりやすいものとなるよう、今後とも研究してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・各バス停を新しいバス停のデザインに更新する。 	<p>バス停標識柱の新デザインへの変更については、標識柱の更新時期やダイヤ改正等の機会を捉えて、停車系統数やお客様の御利用状況等も考慮したうえで順次進めていくこととしております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・すべてのバス停に路線図、バス乗り場案内、運賃案内を設置するとわかりやすい。 	<p>バス停留所については、時刻表を掲載できるスペースが確保できることを前提に、その他の案内表示についてもバスの停車系統数や行き先、お客様の御利用状況等を考慮しながら分かりやすさ向上に努めているところです。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・他のバス事業者と行先が重なっているバス停は、全て統一の方面別時刻表と路線図がバス停にあると利用しやすい。 	<p>停留所の掲出物については、民間バス事業者とも連携を図り、御利用のお客様にとって分かりやすいものとなるよう、お客様の御意見も踏まえ、研究してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り場に他社の案内も充実してはどうか。 	<p>これまでからバスターミナル等の可能なところでは他社の案内を掲載しておりますが、全バス停では、掲載できるスペースの制約や、かえっておお客様の混乱を招くと考えられること等から慎重に検討すべきものと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停名をわかりやすくするべき。 	<p>バス停留所の名称については、どなたにも分かりやすいものとなるよう、地域のランドマークとなる公共施設や最寄りの観光地、鉄道駅名、交差点名、町名等を基に設定しております。今後とも、お客様により分かりやすい名称となるよう努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・最終バスの赤の表示などは経営が厳しくても続けてほしい。 	<p>フルカラーLED式行先表示器の最終バス表示については、例えば、赤枠などで囲む方法が考えられますが、表示部分が圧縮され、行き先や経由地が見えにくくなる可能性があるため実施しておりません。</p> <p>引き続き、お客様に分かりやすい表示について研究してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市バスを全て均一区間にして一日乗車券が全ての市バスで使えるようにしてほしい。 ・増収策として均一運賃区間を狭くしてはどうか。 	<p>均一運賃区間の拡大は、分かりやすい運賃体系を確立するとともに、バス一日券や市内中心フリー定期券の利用範囲が広がるなど、お客様の利便性が向上するもので、京都市の基本計画である「はばたけ未来へ！京プラン」においても重要戦略として位置づけて取組を推進してきたところであり、お客様からは好評をいただいています。</p> <p>この間、平成26年3月の「嵯峨・嵐山地域」をはじめ、順次、均一運賃区間の拡大を行ってきたところですが、残る「桂・洛西地域」及び「横大路地域」等においても、拡大に向け取り組んでまいります。</p>

	<p style="text-align: center;">【市バス均一運賃区間の拡大状況】</p>  <p>嵯峨・嵐山地域 (H26.3) 190円～270円 ⇒ 均一運賃 220円 (現在 230円)</p> <p>岩倉・修学院地域 (H28.3) 160円～360円 ⇒ 均一運賃 230円</p> <p>上賀茂・西賀茂地域 (H29.3) 160円～230円 ⇒ 均一運賃 230円</p> <p>高雄地域 (R3.3) 160円～530円 ⇒ 均一運賃 230円</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バスと地下鉄の料金体系を一緒にすれば観光客もわかりやすく、市民としても使いやすく、利用客が増えると思う。 ・土日が安くなる切符を始めるといいと思う。 ・バスや地下鉄の利用者で、個人情報や御利用目的などの情報収集に同意してくれた人に、その日の乗車時に運賃の割引などしてはどうか。 ・普通運賃や定期など運賃収入の内訳を勘案して策を練るべき。 	<p>今後の乗車券制度の見直しに当たりましては、新型コロナウイルス感染症の収束後の状況も見据え、混雑緩和に資する料金体系や市民を中心とする御利用頻度の高い方を優遇するという観点等から、見直しを行ってまいります。</p> <p>また、見直しに当たっては、お客様の御利用状況の把握の手法についても研究し、御利用実態を勘案しながら進めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・危機的状況とまでいうのなら 100m程しか離れていないようなバス停は非効率であり、時間がない時には利用しない。運行スピードを高めることは利用促進の絶対条件だと思う。 	<p>バス停留所は概ね 400メートル間隔となるよう設定しておりますが、実際の設置に当たっては、道路や交通状況を踏まえ、お客様の安全を確保できる場所を選定する必要があります。このため、結果として、やむを得ず、停留所間の間隔が短い区間もございます。</p> <p>速達性は確かに大事ですが、現在のバス停留所を廃止して、当該停留所を御利用のお客様に御不便をおかけすることは考えていません。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・駅の階段を降りた所から改札までが暗く、質素で雰囲気良くない。また地下鉄はどこから降りれば良いのか分からない時がある。もう少し明るくインパクトのある入口にしてほしい。 ・地下鉄が暗く、トイレも狭いし、バリアフリーに改修した方が良い。 	<p>駅構内の照明については、御利用されるお客様の安全に配慮した明るさを確保するため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）及び日本産業規格（J I S）の照明基準規則を遵守した照明を使用しております。</p> <p>また、地下鉄の出入口地上部には、青系統の配色をベースとした駅名標を設置しており、お客様に判別いただきやすいよう、鉄道を示すピクトグラムや駅ナンバリング表示を行うとともに、夜間などには照明を点けて見やすくなるように努めています。</p> <p>駅出入口を大規模に改修することは多額の費用を要するため、危機的な経営状況に陥っている現状では困難な状況であります。</p> <p>現在老朽化のため更新が必要な出入口から順次、最低限の改修を実施しておりますが、できるだけ皆様に利用していただきやすい出入口になるよう取り組んでまいります。</p> <p>トイレの改修については、30～35年程度経過したものについて、老朽化等の状況を見極めながら順次実施しており、昨年度までに烏丸線の竹田駅から北山駅までの13駅の改修を完了し、改修に当たってはオストメイト設備の設置や段差解消などのバリアフリー化を図っています。</p> <p>残る18駅についても同様の更新時期に合わせバリアフリー改修を含めて改修を行っていく予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・回送のバスを乗れるようにできないか。少しでも回送を営業運転すれば収益が上がる。 	<p>きめ細かな路線・ダイヤを維持するには、速やかに車両を移動させることで、限りある輸送力を効率的に運用することが必要であり、このため、バスの回送運行はどうしても生じますが、回送運行は出来る限り少ない方が望ましく、車両の運用に支障がなく、かつ、御利用が見込める区間については、回送運行を営業運行に振り替えるなどの工夫をしているところです。今後とも、こうした工夫を行うことで、効率的で利便性の高い運行を目指してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・全てのバス停に簡易式のライトをつけてほしい。 	<p>簡易式ソーラーライトについては、電源の確保が困難な箇所においても時刻表の確認等に有効な手段です。しかしながら、建物の陰になるなど、日照時間の制約から十分な効果が得られない箇所も少なくないことから、全てのバス停留所に設置する予定はありません。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・夜間だけでなく早朝や昼間時間帯もシンデレラクロスで待ち時間を縮小し利便性を向上してほしい。 	<p>シンデレラクロスは全方向に乗継ぎができ、便利である一方、烏丸御池駅で到着と出発を合わせるために、始発駅の出発時刻の調整が必要であり、他社線との乗継ぎ等に影響があります。シンデレラクロスについては、令和4年3月のダイヤ改正において、最終列車の1本前にも拡大しますが、更なる実施の拡大については、御利用のお客様の動向を注視しつつ、慎重に検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・国際会館から奈良までの急行の増発及び近鉄特急を運行すると経営がしやすくなるのではないか。 ・地下鉄烏丸線の近鉄特急の乗り入れ等についてこれまでどういう検討がなされたのか。 	<p>地下鉄のダイヤについては、お客様の御利用状況や直通運転を行っている鉄道会社との調整等、総合的に判断して決定しております。</p> <p>地下鉄烏丸線に近鉄特急を運行させるためには、近鉄の特急車両を地下鉄線内の運行に対応させるための改造や、地下鉄駅に設置している可動式ホーム柵を近鉄特急のドア編成に対応させるための改修等が必要であり、コスト面など様々な課題があることから、実施については困難ですので御理解ください。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市民の使用頻度が多いバス停を繋ぐ急行システムを導入することでバスを利用する方が増えるのではないか。 <p>また、大型イベントの際に時間帯を絞りつつ、集中的に臨号システムを、主要駅を繋ぎながら運行すべき。</p>	<p>今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p> <p>また、大型イベントなど多客が見込まれる際には、臨時便を運行して対応しております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・中心部を循環し郊外に延びるバス路線があると便利だと思う。 ・乗車数は少ないが人口の多い地区は便数が少ないから乗らない人もいますので、値上げではなく便数を増やして増客してはどうか。 	<p>現在の市バス路線・ダイヤは、お客様の御利用状況と御要望をもとに改善を積み重ねてきたもので、基盤の目の街路の特徴をいかすなどの工夫もしており、市民の皆様の中で生活の中に定着しています。今後の市バス路線・ダイヤの在り方については、令和3年11月～12月に実施した旅客流動調査及びお客様アンケート調査の結果を基に、御利用状況やニーズをしっかりと把握したうえで検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤを見直す際にはドライブレコーダーや運転士からの報告を踏まえるとともに、回送バスを有効活用した区間運行を設定すべき。 	<p>ダイヤの見直しに当たっては、バスの運行実績や現場を熟知する運転士の意見も参考にしながら検討しております。</p> <p>また、きめ細かな路線・ダイヤを維持するには、速やかに車両を移動させることで、限りある輸送力を効率的に運用することが必要であり、このため、バスの回送運行は</p>

	<p>どうしても生じますが、回送運行は出来る限り少ない方が望ましく、車両の運用に支障がなく、かつ、御利用が見込める区間については、回送運行を営業運行に振り替えるなどの工夫をしているところです。今後とも、こうした工夫を行うことで、効率的で利便性の高い運行を目指してまいります。</p>
<p>・ 京都駅烏丸口バスターミナルの導線が悪すぎるので、見直すべき。</p>	<p>京都駅烏丸口には多数の公共交通が乗り入れ、多くの人による混雑が見られるほか、周辺の大型商業施設等へと向かう一般車両で塩小路通など付近の道路で渋滞が生じます。道路の渋滞については、これまでから関係機関に対し走行環境の改善を働きかけてきたところであり、引き続き、関係機関と連携して円滑なバスの運行に努めてまいります。</p> <p>また、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 に掲げているとおり、本市では、京都駅一極集中の改善に向けた取組を推進することとしており、隣接駅等を活用し、そこから目的地へ公共交通を利用していただくことで京都駅の混雑を解消し、スムーズな移動を促進してまいります。</p>
<p>・ バスの混雑状況が分かるようにしてほしい。</p>	<p>市バスの混雑状況をリアルタイムに提供するためには、800 台を超える車両に御利用者数を計測する機器を搭載し、運行中の車両からそれぞれ送信される情報を基に車両ごとの混雑状況を即時に計算・表示するシステムを構築する必要があるため、実現には莫大な費用が必要となります。</p> <p>このため、現在の厳しい財政状況下では、実現は非常に困難であることを御理解いただきますようお願いいたします。</p>
<p>・ 市バスが今どこにいるのか、またどれくらい時間が掛かるのかということスマホでも分かるようにし利便性をあげることが必要</p>	<p>スマートフォンで市バスの接近状況を確認できる「ポケロケ」サービスを御提供していますので、市バスの走行位置や停留所到着時刻の目安を把握するツールとして御活用ください。</p>
<p>・ 市バスと地下鉄単独でなく、互いに連携したサービス向上策を是非検討してほしい。</p>	<p>これまでから、市バスと地下鉄を組み合わせせた観光PR等を実施するなど、お客様の利便性向上に努めているところです。引き続き、御利用いただくお客様に御満足いただけるよう取り組んでまいります。</p>

<p>・収入増加策のうちお客様増加策の1番目に安全運行とサービス向上を位置付けるべきではないか。全ては安全運行による市民・利用者からの信頼を前提に成り立つものであり、利用促進や収入増加の取組よりも優先されるべきものであると思う。</p>	<p>交通事業者としての最大の責務は、輸送の安全を確保することであり、引き続き、全てのお客様に安全・安心に御利用いただけることを第一に事業運営を行ってまいります。</p> <p>最終計画案において、記載順を変更します。</p>
<p>・「収入増加策」は具体的な内容に乏しく、広告収入と不動産収入の見込み以外は目標収入が不明である。</p>	<p>増収・増客の施策の推進に当たっては、「地下鉄・市バスお客様1日80万人」を目標に掲げ、「地下鉄を核としたまちづくりの推進」、「地下鉄駅及び周辺での観光・集客イベントの開催」、「地域や事業者との共同による公共交通優先の「歩くまち・京都」の取組推進」を重点取組として、全局・区で取組を進めてまいりました。</p> <p>新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、お客様数が大幅に減少している中ではありますが、収束後の状況を見据え、全庁や他の鉄道・バス事業者等との連携を強化するとともに、各重点取組についても、関係各所と協議を重ねながら、目標達成に向けて取り組んでまいります。</p>
<p>・増収の取組として、新型改札機や自動販売機・非接触タッチパネルなど、企業の製品開発における実証実験に有償で協力するのはどうか。</p>	<p>コロナ禍による新しい生活スタイルの定着によって、お客様のニーズは大きく変化しております。交通局においても、事業者の協力を得て飲料自販機の接触部分に抗菌シートを貼付するなどの取組を実施しているところです。</p> <p>一方で実証実験の実施に当たっては、設置条件や運用方法等の様々な課題を解決する必要がありますが、増収及びお客様の利便性向上に資する取組については、積極的に協力してまいります。</p>
<p>・バス車内の環境について、運転士のアナウンスを明るくしてほしい。また、混雑時に優先座席を遠慮して意図的にあけているので、座るようにアナウンスしてほしい。さらに、地下鉄のように季節に応じた飾り付けやイラストなどをして車内を明るくしてほしい。</p>	<p>日々寄せられるお客様の声や、運転士同士の勉強会、指導運転士の添乗調査を指導にいかし、より親切で、丁寧な車内アナウンスに努めてまいります。</p> <p>また、適宜車内アナウンスを活用するよう周知しております。</p> <p>これまでから、市バス車内及び地下鉄駅に季節に応じた装飾の実施や、車内や駅構内において、子どもたちが描いた絵画等を掲出するなど、「愛される市バス・地下鉄」の取組を進めております。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・車両数や停留所，駅を増やせば混雑なく客が利用できるのではないか。 ・地下鉄を延伸したり，路線を増やして，市バス利用者はローカルな地点だけの乗客にすべき。 	<p>停留所を増設することが，混雑緩和につながるとは考えておりません。</p> <p>また，現在の厳しい経営状況やお客様の御利用状況を考えますと，車両を増強し，路線やダイヤを拡充することは困難です。令和4年3月の新ダイヤでは，路線・ダイヤの見直しやバス車両数の削減を行います。</p> <p>地下鉄の延伸や新駅の建設については，巨額の経費が必要となり，新型コロナウイルスの影響により事業の存続すら危ぶまれるかつてない危機的な経営状況にある中，更なる延伸等を検討できる状況にないものと考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・京都検定の過去問などを車両内で流す。 	<p>市バスに安心して御乗車していただくために，車内放送では，行き先や次に停車する停留所ほか，最寄りの観光施設や公共施設，また，運賃のお支払い方法，車内事故防止や乗車マナー向上への御協力の呼びかけなどに加え，音声広告など，様々な案内を行っております。区間によるものの，停留所を出発してから次の停留所に到着するまでの時間が僅かであることを考えますと，京都検定過去問等を流すことは難しいと考えております。</p> <p>地下鉄は駅間が短く，限られた時間の中で必要な案内，啓発放送及び収入となる広告放送を行っており，これ以上放送内容を追加することは困難です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・経路ミス防止やダイヤどおりの運転をするために乗務員支援システムをバス車内に今後設置してはどうか。 	<p>早発や経路間違いなどの運行ミスについては，渋滞などの外部要因により発生する運行遅延とは異なり，根本的には，不注意や経験不足等，乗務員側に内在する要素が主たる原因となって発生するものと考えます。</p> <p>このため，御意見のあったシステム等を導入しても，実際に運転操作する乗務員の意識が欠けていたり，運転技能が未熟であれば，こうした運行ミスを完全に防ぐことはできないものと考えています。</p> <p>そこで，現在の厳しい財政状況も考慮し，莫大な経費を投入してシステムを構築するのではなく，まずは，運行中の人為的なミス等の防止に向けて，乗務員の教育指導を徹底し，引き続き，質の高いお客様サービスの提供に努めてまいります。</p>

<p>・今後のために海外の方に日本の交通機関には優先座席があること、また、車いすやベビーカーの方の補助をされていることを認知していただきたい。</p>	<p>これまでから、外国のお客様にも分かりやすいように、4箇国語標記（日・英・中・韓）やピクトグラムを活用したステッカーの掲示や、2箇国語（日・英）の車内放送を行うなどを取り組んできました。 今後も引き続き、様々なお客様に乗車していただけるよう周知に努めてまいります。</p>
<p>・敬老・障害乗車便と有償健常乗車便を車両で区別する。</p>	<p>市バスは全てのお客様に御利用いただける乗合バスとして運行する必要があり、法令上、御意見のような、お客様を限定するバスの運行はできません。</p>
<p>・障害者手帳がなかったとしても乗れるようにしてほしい。</p>	<p>障害のあるお客様の旅客運賃の無料又は割引については、障害者手帳の提示をもって確認することとしています。お手数をおかけしますが、今後とも障害者手帳を駅係員へ提示し、地下鉄を御利用いただきますようお願いいたします。</p>
<p>・市バス・地下鉄の車内を広げてほしい。</p>	<p>市バスについては、バスの大きさは道路運送車両法等により、長さ12m、幅2.5m以内と規定されています。大型の市バス車両の幅は約2.5mであるため、これ以上広げることができません。長さについては、もう少し長い車両とすることは法令上可能ではありますが、京都市内を安全に運行するには、現在導入している車両のサイズが最適なものであると考えています。 地下鉄については、令和3年度から令和7年度にかけて更新予定の烏丸線新型車両（9編成）について、座席背もたれの奥行をスリムにすることで、車内通路幅を拡幅（142cm→148cm）するなど、車内の快適性向上に努めてまいります。</p>
<p>・地下鉄駅のエレベーターや多目的トイレを新しく取り替えてほしい。</p>	<p>エレベーターの更新には多額の経費がかかるため、老朽化に伴う更新時期に合わせて順次更新を行っています。 トイレの改修については、30年～35年程度経過したものについて、老朽化等の状況を見極めながら順次実施しており、多目的トイレについても今後、同様の更新時期に合わせて改修を行っていく予定です。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄駅を商業施設の地下と繋げて回遊性を持たせ、地下鉄を利用しない人が地下に降りるぐらい盛り上げてほしい。 	<p>建設時に地下街等（京都駅や山科駅、京都市役所前駅等）との接続に取り組んできました。</p> <p>また、開業後も烏丸御池駅の新風館接続のように新たに建設された隣接する商業施設と協議し、施設に直結する出入口を設置するなどの取組を進めてきました。</p> <p>地下鉄駅周辺施設との連携は、増収施策として、有効な取組であるという認識のもと、これまでから近隣施設や、駅ナカ店舗と隣接する商業施設と連携したイベント等を実施するなど、回遊性を高める取組を推進しています。今後とも、更なる増収・増客のため、取組を推進してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> コロナが完全に収束したわけではないので、車内やホーム、バス停で密にならないように、間隔を空けて待つようにアナウンスしてほしい。 	<p>市バス・地下鉄車内や駅構内における新型コロナウイルス感染症に係る啓発放送を継続して実施しており、今後も御利用いただくお客様が安全・安心に乗車していただけるよう努めてまいります。</p>
<p>【個別路線・ダイヤに関する御要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> 205号系統の本数が少なすぎる。 67号系統のダイヤを増やしてほしい。など 	<p>現在の厳しい経営状況やお客様の御利用状況を考えますと、頂いた御要望にお応えすることは困難です。事業を運営するうえで今後の参考とさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> バス停の屋根，接近表示器，バスの駅をつけてほしい。 	<p>バス停留所への上屋やバスロケーションシステム等の設置につきましては、一定の歩道幅があり、支障する地下埋設物がないこと、近隣にお住まいの方々の御了承を得ること等の条件を満たすことが必要となります。加えて、現在の危機的な経営状況により、上屋等の設置が可能であった場合でも直ちに対応することが難しい状況にあることを御理解ください。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・毎年9月頃に営業係数が公表されているが、遅すぎるので、毎年4月には発表すべきだ。 ・どの程度の利用で市バスの営業係数が黒字・赤字となるか、その目安を公表すべきである。 ・営業係数を特や臨などの枝系統ごとに計算することで、経営状況がわかると思う。また、営業係数の出し方をしっかり教えてほしい。地下鉄は営業係数をだせないのか。 	<p>営業係数は、当該年度の決算を元に作成しているもので、決算が確定する9月に公表しています。</p> <p>黒字・赤字の目安については、路線によって異なるため、分かりやすくお伝えするという観点から、100を目安とした指標（営業係数）を用いており、また、特や臨などの枝系統ごとに細かく分類すると、複雑で分かりにくいものになるため、主系統に含めて公表しております。</p> <p>営業係数の公表の仕方につきましては、市民の皆様に分かりやすくお伝えできるよう、引き続き、検討してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バスのオープンデータ化はいつまでに完了するのか。 	<p>現時点で公開可能なデータは京都市オープンデータポータルサイトに掲載していますが、今後もオープンデータの拡充に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市バスのフルカラーLED方向幕で最終目的地を表示できるようにしてほしい。また、地下鉄の案内表示を4箇国対応にしてほしい。 	<p>バス車両の前後及び左側面の行先表示については、従来のフィルム式のものも、フルカラーLED式のものも、お客様に分かりやすいよう同じ表示をしており、循環系統など一部を除き、終点表示をしております。</p> <p>地下鉄においては、平成29年度から車内案内表示器の更新に取り組んでおり、令和2年度までに烏丸線の新型車両へ更新する9編成を除き、全車両の案内表示器を4箇国語対応のフルカラー液晶に更新しました。</p> <p>なお、令和3年度から令和7年度にかけて導入する烏丸線新型車両（9編成）についても、4箇国語対応の案内表示装置を搭載した車両を導入してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進について、市バスは他都市や民間のバスと比べて座席数が少なすぎる。 	<p>これまで、市バス車内における混雑緩和を目的とし、乗車口から車両後部に容易に御乗車いただけるよう、後部座席数が少なく通路の広い、国土交通省認定標準仕様の「ノンステップバス（ラッシュ型）」の導入を進めてまいりました。</p> <p>今後につきましては、お客様の動向を注視し、仕様について検討してまいります。</p>

<p>・新型コロナウイルス感染防止対策のため、バスの左の1番前の座席を禁止しているのを使用できるようにしてほしい。また、車窓の開放についても早朝は寒すぎるので少しだけにしてほしい。さらにマスク着用の放送を何十回も大音量で流すのをやめていただきたい。</p>	<p>市バスでは、新型コロナウイルスの感染拡大防止策として、お客様とバス運転士相互の感染を防ぐために左側最前列の座席の使用禁止や車窓の開放による換気の徹底等の取組を行っています。</p> <p>今後とも、動向把握に努めながら、お客様に安心・安全に市バスを御利用いただけるよう適宜対策を講じてまいります。</p> <p>また、車内放送については、適宜活用するよう運転士に周知しております。</p>
<p>・スイーツなど新たな事業部を立ち上げ、本業を上回る収益を生み出せるようにしてはどうか。</p>	<p>コロナ禍を受け、他の鉄道社局では様々な収益事業を立ち上げられていることは認識しておりますが、公営企業においては、「本来事業の運営に相当な因果関係を持つこと」、「本来事業の運営に支障を生じないこと」、「十分な採算性を有すること」といった法令等による制限があることから、これらの枠組の中で、市バス・地下鉄事業の経営改善に寄与する方策について、引き続き、他の鉄道・バス社局の動向にも注視しつつ研究してまいります。</p>
<p>・市バス車両は更新後に廃車するとのことだが、中古車として売却し、交通局の収入にできないか。</p>	<p>廃車する車両について、入札制度による売却を行っており、貴重な収入としております。</p>
<p>・バスや地下鉄を使った謎解きイベントなどを実施してはどうか。</p>	<p>これまでから市バス・地下鉄の利用促進を目的に、他の鉄道・バス社局や沿線の商業施設をはじめ、様々な民間企業と連携し、沿線のスポットを巡るラリーイベント等を実施しております。</p> <p>頂いた御意見を参考にしながら、より多くのお客様に御利用いただくための効果的な取組を検討してまいります。</p>
<p>・「地下鉄に乗るっ」のキャラのラッピングバスや車内にキャラを載せるなどを運行し、ファンを募る。</p>	<p>「地下鉄に乗るっ」を活用したラッピングバスについては、既に取り組んでおり、御好評いただいております。一方で、新規のラッピングバスの作成については、1台当たり100万円を超える施工費が必要であること、また、キャラクターを車内へ乗せることにつきましては、車内の加工等も必要になることから、費用対効果を見極めながら実施の可否について検討してまいります。</p>

<p>・広告収入のないラッピングバスは必要ない。</p>	<p>「愛される市バス・地下鉄」づくりを営業の重要な柱の1つとして捉えており、市バス・地下鉄により慣れ親しんでいただけるよう取組を進めております。その取組の1つとして、大学等と連携したバスへのラッピングを実施しています。</p> <p>施工に当たっての費用の一部は、企業様からの協賛金でまかなっており、産・学・官の連携、学生の皆様の教育上の視点、また、市バスの更なる御利用のきっかけとなる重要な取組であると認識しております。</p> <p>厳しい経営状況のもと、今後はより一層経費の見直しを行い、費用対効果を見極めた上で取組を進めてまいります。</p>
<p>・お客様増加策について、現状ではまず外出自体を促進する必要があると感じる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様が大幅に減少している原因として、御意見のとおり、外出そのものが制限されたことが要因の一つであると認識しております。</p> <p>今後、ワクチン接種や新薬の開発が進展する中、外出されるお客様も増加すると考えておりますが、その際には、出来る限り市バス・地下鉄を御利用いただけるよう、交通局だけではなく、京都市全庁を挙げて公共交通の利用促進に取り組むとともに、他の鉄道・バス社局や沿線の商業施設をはじめ、様々な民間企業とも連携し、公共交通機関を御利用いただけるよう取り組んでまいります。</p>
<p>・地下鉄各駅限定の地下鉄・バス一日券を券売機で発売することでコレクター需要を喚起するとともに、地下鉄の増客を図る。</p>	<p>制作コスト等の課題解決は必要ではありますが、地下鉄・バス一日券の販売促進及び増収に資する貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p>
<p>・地下鉄は車両のグッズも販売してほしい。</p>	<p>交通局オリジナルグッズにつきましては、交通局のPR及び増収等を目的として、毎年新しいグッズを製作し販売しております。</p> <p>これまでから、地下鉄車両グッズについては、10系車両の鉄道コレクション（鉄道車両模型）や、50系車両クリアファイルの販売を行ってまいりました。</p> <p>一方で、グッズの製作には、多額の費用を要することや、お客様のニーズに合致する商品の開発を行う必要があることから、市場の動向等を注視しながら、新商品の開発に努めてまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄駅構内限定のガチャガチャを設置することで、それを目的として利用者も増えるのではないか。 	<p>これまでから玩具自動販売機（ガチャガチャ）につきましては、地下鉄駅に設置しているところですが、今回頂戴した御意見も参考にお客様に御購入いただける商品の開発に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄・市バスを映画等の撮影に使うよう促進するフィルムコミッションを設立してはどうか。 	<p>本市では、京都の魅力を全国に発信するため、京都における、ロケ・取材支援の総合窓口として、京都市メディア支援センターを運営しており、これまでから、市バス・地下鉄への各種メディアからの撮影依頼に協力してきました。</p> <p>メディアでの市バス・地下鉄の露出は、増客に資する取組であることから、当該支援センターと積極的に連携し、情報発信に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 「地下鉄に乗るっ」などのファンクラブを設立してはどうか。 	<p>ファンクラブの設立につきましては、地下鉄・市バスを身近に感じていただける、一定の増客効果がある取組と考えております。一方で、会員情報を管理するシステムの導入や会員向けイベントの実施など、多額の費用が必要となるため、実施に当たっては厳格に精査する必要があります。今後とも頂いた御意見を参考に、より地下鉄・市バスに親しんでいただくとともに、増客に資する施策の推進に取り組んでまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 座席が赤いシートのバスはかなり古いので早く買い替えてほしい。 	<p>御意見いただいた座席シートが赤色タイプの車両は、平成17年度以前に導入しているものです。市バス車両は18年を目安に更新を行うこととしており、順次、新たな車両を導入してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ポスターなどの情報量が多く、市民には届きにくいので広報は簡潔にすべき。 	<p>お客様にPRしたい内容等について、ポスター等の広報物を作成し、積極的な情報発信に取り組んでいるところですが、頂いた御意見を参考に、各種広報物がより分かりやすいものになるよう、努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 全てのバスがフルカラーLED方向幕になるのはいつか。 	<p>フルカラーLED式行先表示器につきましては、令和5年度までに市バス全車への導入を進めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 市バスや地下鉄に、経営危機を訴えるラッピング車を走らせてはどうか。 	<p>市バス・地下鉄事業の経営改善に向け、両事業の経営状況について、市民の皆様にご理解いただくことは非常に重要であると認識しており、これまでから経営評価や経営レポートなどにより、両事業の経営の現状を分かりやすくお伝えしてきたところです。引き続き、丁寧な情報発信に努めてまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・京都の観光名所や「地下鉄に乗るっ」キャラクターのデザインなどのカードを限定発売すれば多少の集客やアピールになると思う。 	<p>カード乗車券の券面は、広告媒体として活用しており、貴重な収入源となっております。一方でキャラクターや観光名所をデザインした乗車券については、広告出稿がない場合にすでに作成しており御好評をいただいているところです。一日券類については、広告出稿がないという条件での作成となりますが、お客様に御購入いただけるデザインの乗車券の発行について、今後検討してまいります。</p>
<p>ウ 国等への要望（意見数 8件）</p>	
<p>（ア）公共交通の維持・確保に向けた国等への支援要望（意見数 8件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・国からの補助の獲得は交通局だけではなく、全市で考えるべき。 ・国等への公共交通の維持のための要望などを精力的に行っていくことも必要 ・移動制限・自粛という国の政策によって直接的な損害が生じているからには、その分を100%国が補償すべき。 ・京都市の交通事業の特異性を国に理解していただき、財政的な支援が難しいのであれば、制度的な支援を市民の代表である市会議長が国に要望してはどうか。この際、京都の国会議員や市会議員すべての議員が一丸となって要望していただきたい。 ・「公共交通の維持・確保に向けた国等への支援要望」について、具体的にはどれぐらい要望をしているのか。 	<p>これまでから、公共交通の維持・確保に向けた抜本的な支援策について、交通局単独だけではなく、京都市として、また、他都市や他事業者とも連携し、繰り返し要望してきました。さらに、京都市会からも、コロナの影響下における公営企業の損失補填を求める意見書を国に対し提出いただき、それらの結果、補助制度の創設や、減収に対する資金手当での起債が認められました。しかし、交通事業者に対する支援としてはまだまだ十分ではありません。今後も引き続き、国に対して、支援の必要性をしっかりと訴え、粘り強く要望してまいります。</p>

エ 運賃改定について（意見数 93 件）

【肯定的又はやむを得ない等の御意見】

- ・ 運賃改定も必要であることは理解できるので、より使いやすく便利なダイヤになるようお願いする。
- ・ 地下鉄事業等が破綻しては本末転倒である。早期健全化に向けて大幅に値上げすべき。その代わり、経営難を乗り越えた際には割引すればよい。
- ・ 値上げの必要性については理解するが、そのまま上げるのではなく、地下鉄の初乗り運賃の据置きや市バスの郊外路線別の運賃の設定など、運賃体系を全面的に見直す必要があると思う。
- ・ 運賃の値上げについては、利用者としては受け入れ難いが、将来に公共交通を引き継いでいくという観点から致し方ないを考える。それを是とする大前提には、経営努力が当然求められる。そこは忘れないでほしい。
- ・ 無くなつては困るので、地下鉄・市バスの早期の運賃改定に賛同する。
- ・ 運賃改定等、やむを得ない部分は理解できるが、市バス均一運賃や地下鉄初乗り運賃が値上げになれば、短距離の利用者が自転車等へ転換していき、逆に利用者が減るのではないか。

新型コロナウイルス感染症の影響の中にあっても、今後、多額の費用が見込まれている車両・設備の更新は、輸送の安全の確保のためには欠かすことができません。更なる経費の削減や、収入増加策など、できる限りの取組を行ってまいります。それだけでは市バス・地下鉄を安定的に維持していくことが困難な状況です。

このため、苦渋の選択ではありますが、現時点で見込まれるお客様数の動向においては、計画上、運賃改定を見込むほか手段はないと考えてます。

なお、運賃改定を行ううえでは、単に値上げするのではなく、混雑緩和に資する料金体系や市民を中心とした御利用頻度の高い方を優遇するという観点などから、更なる乗車券制度の見直しも含めた運賃制度全般について検討いたします。

また、このような状況にあることを市民、御利用者へ御理解いただくことは非常に重要なことであり、最終計画案において、より分かりやすい情報発信に努めていくことを追記します。

＜市バスの均一運賃とお客様 1 人当たり乗車運賃の主要都市比較＞

	仙台市	川崎市	東京都	神戸市	横浜市	京都市	名古屋市
均一運賃 A	—	210 円	210 円	210 円	220 円	230 円	210 円
1 人当たり B 乗車運賃（税抜）	173.18 円	161.44 円	154.58 円	152.50 円	152.38 円	154.46 円	132.94 円
A に対する B の割合 （順位）	—	76.9% (1 位)	73.6% (2 位)	72.6% (3 位)	69.3% (4 位)	67.2% (5 位)	63.3% (6 位)

※均一運賃は令和 4 年 1 月 14 日時点（各都市ホームページより）

※1 人当たり乗車運賃は令和 2 年度実績（公営交通事業決算調から算出）

※主要都市とは、公営バスを運行する人口 100 万人以上の都市

- ・旅客数が元に戻らないのであれば運賃値上げも仕方がないが、ほとんどの市民はそんな状況を知らないので、伝えることは難しいと思うが、負担を課すのであれば、もっと情報を伝えるべきだと思う。
- ・現行の法や制度の枠内では、今回の運賃改定はやむを得ず、妥当な額や率だと思う。値上げの際には、市民の市バス・地下鉄の利用を全て無料にする「市民無料乗車証」を創設し、その費用は市民以外に求め、その額を現行の2～3倍にしてはどうか。
- ・サービスに必要な経費を賄うための値上げは理解するが、既存の運賃体系を改めずそのまま上乘せなのは工夫が足りない。「混雑緩和に資する料金体系を検討」とあるが、運賃値上げをするなら併せてやるべき。ピーク時など通常に比べて経費が掛かる時間の利用者から、その経費を徴収するべき。
- ・運賃改定についてはやむを得ないと思っている。電車1台、バス1台を運行するのにおそらくかなりの経費が掛かるのに、やみくもに「料金下げろ」とか「タダで乗せろ」というのは暴論である。バス・地下鉄は利用者みんなでする財産という意識を高揚させるためにも、公共交通サービスは「空気じゃない、人が支えている」というアピールをしっかりと

＜地下鉄の初乗り運賃とお客様1人当たり乗車運賃の他都市比較＞

	神戸市	札幌市	横浜市	福岡市	仙台市	京都市	東京都	名古屋市
初乗り運賃 A	210 円	210 円	210 円	210 円	210 円	220 円	180 円	210 円
1人当たり B 乗車運賃 (税抜)	177.39 円	171.82 円	168.11 円	167.28 円	166.95 円	173.68 円	136.22 円	154.52 円
Aに対するBの割合 (順位)	84.5% (1位)	81.8% (2位)	80.1% (3位)	79.7% (4位)	79.5% (5位)	78.9% (6位)	75.7% (7位)	73.6% (8位)

※1人当たり乗車運賃は令和2年度実績（公営交通事業決算調から算出）

としたうえで、適切な運賃を設定してほしい。

- ・値上げは一定理解するが、値上げ後は利用頻度を減らすことになると思う。今の状況がどの程度続くのか不透明だが、世の中の情勢も見ながら状況に応じた取組をしてほしい。
- ・バス・地下鉄とも運賃値上げはやむを得ないものだと理解しているものの、地下鉄の値上げ幅がバスよりも大きいのは理解に苦しむ。
- ・新型コロナの影響による減収で値上げという理屈は理解するが、定期券の値下げや定期券区間外への乗越に対する割引サービスなども検討するべきではないか。
- ・運賃は 100 円程度の値上げは示すべきである。それでもタクシーよりははるかに安い。
- ・市バスの運賃値上げは賛成だが、系統によって値段を変えてもいいのではないか。
- ・運賃改定はやむを得ず許容すべきと考えるが、乗車距離に応じた形で短距離での引上げ幅が少なく長距離では大きくするようにしていただきたい。地下鉄の場合は各区間の上げ幅を広げ、均一運賃制のバスの場合は乗継割引を 30 分制限程度に短縮して継続するなどの還元策が考えられる。

【否定的な御意見】

- ・やることもせずに運賃値上げするなら民営化

でいい。

- 乗客数が減るから値上げを行うという手法は、更なる乗客数の減少を招くという他の旅客会社でも何度も発生している愚策
- 今以上の運賃の値上げは大反対。観光客ばかりあてにして地元住民をないがしろにした結果。なぜ地元民ばかりが負担しなければいけないのか。
- 今でも他府県の地下鉄に比べると高いと有名になるくらいの運賃なのに、これ以上高くなるようでは利用について躊躇してしまうが、通勤で使用する以上使わないわけにいかないで、これ以上高くなるのはどうしても納得いかない。
- 全国各地で路線バス網が細る中、値上げに頼らない方策で経営維持を。
- 値上げで収支改善するのは下策。今でさえ高いのに値上げすれば通勤・通学など仕方なく乗る人しか使わなくなる。値下げしてでも乗客を増やすべき。
- 運賃改定を実施すると全国でも突出した高額運賃になる。全国的に赤字額が拡大している事業者が多いので、国が全面的に支援すべき課題であり、利用者負担ありきでは受け入れられない案ではないか。
- 今でさえ市バス・地下鉄の運賃体系は他の都

市より飛びぬけて高い。これ以上の値上げは私鉄への流出，引いては若年世代の京都市民の転出に繋がる恐れがあることを考えてほしい。

- 地下鉄とバスが乗客の取り合いみたいなことをしていたことは疑問であり，そのような状況で更に利用者に負担増を強いるのはいかなものかと思う。
- 市バス・地下鉄とも，既に高すぎるというのが実感である。これ以上値上げされると，ますます利用しづらくなる。安くて便利だから愛用される公共交通機関として，存続させてほしい。
- 地下鉄は市民の大事な足である。運賃を上げれば市民の生活に大きな影響があることを本気で考えてほしい。
- 運賃値上げによる財政再建は問題である。「京都の地下鉄運賃は高い」というイメージを変えない限り利用率は上がらないと思う。
- 市民に値上げをして解決できるものなら市長はいらない。
- 増収のために運賃を引き上げるだけでは根本的な解決にはならず，数年先，再度，運賃を引き上げるなどの策を講じなければならない。
- コロナ前の乗客数の伸びから考えると地下鉄

の運賃値上げは必要ないのではないか。乗客数が今後も伸びていく傾向が予想される中で値上げは市民からすると納得がいかない。

- 地下鉄と市バスの値上げに反対である。値上げの前に、昼間の時間帯の本数を減らしたり、観光客の方が多く乗る系統の便数を減らすなどをしてから検討すべき。
- 赤字路線を全廃するまで値上げは許されない。
- 運賃の増額については経営上やむを得ないかもしれないが、市民が負担を被るとするのは理不尽なので、国による補償や一般財政の繰入れによって増額を回避することはできないか。
- 運賃引上げは相対的には若年層の負担が増えるだけであり、京都市の活発な発展のためにもそのようなことに踏み切るべきではない。
- 市バスと地下鉄の値上げは利用者減を招くと思うので避けてほしい。値上げするとしても、最小限にしてほしい。
- 市民の公共交通機関は無料にするのが本来の市政だと思う。政府に強く迫ってほしい。今回の値上案はひどいと思う。
- 新型コロナの影響による大幅な減収という理由で運賃を値上げすることは、責任のない市

民に責任をすり替えるものであり、納得できない。新型コロナによる減収は国に補填を求めたり、新造車両や新キャラクターなどの不要不急の計画の休止や見直しなどを先に行うべき。

- ・経営ビジョン案には運賃を上げることで収入を増やす以外の実現性のある対策は示されていない。京都市は非常に多くの観光客が利用するという有利な条件を持ちながら、他の都市よりも高額な運賃を設定して住民や来訪者に負担をかけなくていけない状況にあるということは残念ではある。
- ・マイカー通勤・観光については何一つ負担を求めない一方で、マイカーを我慢してでも公共交通を利用する市民のみに運賃値上げなど負担を課する態勢は正直おかしいのではないか。
- ・北陸新幹線工事事業は決行するのに、地下鉄・市バス値上げなどは費用削減するのか。
- ・一回の運賃はそのままに一日乗車券等により市民と観光客の負担が分けられるような制度の導入をしていただきたい。

【運賃改定に関する御提案】

- ・もし運賃値上げをするのであれば、現在、また、今後の職員の給与を市民に公表、そして、今後の給与カット率も詳しく公表すべき。自

分達がこれだけ大幅に給与削減をしました、と表していただいて初めて市民も運賃値上げに同意できるのではないかと。

- ・今後の動向見込みどおりお客様数が戻らない場合は、運賃値上げが必要となるかもしれないが、将来的にお客様が戻り、経営環境が安定した際には、運賃値下げや定期料金割引の充実などを検討していただきたい。
- ・運賃改定について、地下鉄の運賃を一度に大幅値上げすると、今まで地下鉄を利用していた乗客までもが市バスを利用することになり、市バスの混雑に拍車がかかることになると思うので、市バス 30 円、地下鉄 10 円値上げし、市バスの値上げ分のうち 10 円分は、地下鉄事業の収支への補填に使うことを提案する。仮に運賃の大幅値上げが不可避であるとしても、地下鉄については段階的な値上げにすることや、地下鉄にもポイント還元による I C 24H チケット制度の導入、他市の地下鉄のように土日祝やノーマイカーデー限定の割安な一日券の発売等、何らかの地下鉄利用促進策はとっていただきたい。
- ・混雑時期に合わせて値段を変えることも検討するべきで、地元の利用者に使ってもらいたい時期は期間限定で値段を下げる。今の時期なんかコストが上がる分、利用者に負担して

もらうことも考えるべき。

- 値上げするならそれ相応の利便性と快適性がほしい。
- できるだけ若い人や子育て世帯に負担が増えないような工夫をしてほしい。運賃値上げで利用者が減らないような工夫も考えるべき。
- 京都市が財政危機であり、日本で一番高い運賃の地下鉄を値上げするということは、滋賀から京都に来られる乗客は運賃が安いJRに変更されると思う。その運賃低下の見込みや京阪のダメージは考慮されているのか。
- 運賃の値上げは、遠距離は仕方ないが、近距離は懸念がある。他のバス、鉄道会社との調整や改定の子算などが掛かり、据え置くより費用が嵩むのではないか。また近距離の利用者が減り、減収になると思う。何とか地下鉄の1区や市バス均一運賃の料金は据え置くように工夫できないか。
- 不要不急の設備投資を減らせば、運賃値上げを少しは回避したり軽減できると思う。
- 運賃値上げについて、市バスは利用距離によって負担感が大きく違うように思う。運賃値上げがどれほどの利用減少になるのか見込んでいるのであれば示してほしい。
- 地下鉄の値上げが不可避なことは痛感しているが、ただ、現在の運賃体系をスライドして

<p>値上げするのではなく、均一運賃にしてはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民に経営問題が浸透していないのは、市の発信不足である。維持のためには運賃がいくら必要であるなど市民への伝え方に工夫が必要。市長が記者会見を開いて、この問題をしっかりと市民に伝えるべきである。大阪市長のようにしっかりと顔が見える中で、メッセージを伝えるべきである。 ・市民の生活の足を守る観点から、単純な一律の運賃値上げは避け、観光やビジネス等の一時滞在者からの運賃の大幅な増収を図る施策を取るべき。 ・運賃値上げの際に I C 使用に限り朝の通勤時間帯以外は運賃据置や 10 円下げるなど、ピークカットの施策を早めから実施するのがいいと考える。 	
<p>(3) 運賃改定を含む経営健全化策実施後の収支見通し（意見数 0 件）</p>	
<p>(4) 取組のスケジュール～短期・中長期の取組～（意見数 0 件）</p>	

7 市民・御利用者の皆様へ（意見数 0 件）

8 その他（意見数 132 件）

(主な御意見の要旨)	(交通局の考え方)
(1) 経営形態に関する御意見（意見数 32 件）	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通局がこれまで公営交通を守ってきたという点を高く評価している。これからも民間委託や民営化はせず、京都市民の大切な財産である公営交通をしっかり守るために努力いただきたい。 ・ 民営化するべき。どんな手を打っても負債が増えていく一方。これまでも繰り返してきた経営悪化を今の体制で改善できるとは思えない。 ・ 黒字路線を民営化して株式を取得するのはどうか。 ・ 公営交通の市バス・地下鉄を若い世代に引き継いでほしい。 ・ 京都市交通局として市バス・地下鉄の公営交通を守り続ける、次世代に引き継ぐ意義を教えてほしい。またその意義を経営ビジョンにもしっかり書き込んでほしい。 ・ 何があっても民営化しないよう守ってほしい。 ・ 有能な企業に業務運営を委譲すれば現状よりも大幅に改善でき、地下鉄の建設設備投資資金も早期回収が図れるはず。市バスの不採算路線は、市が不足分を補填すれば事足りる話 ・ 放漫経営で経営感覚が欠如している。地下鉄維持に破綻予告するなら、民営化すべき。 	<p>企業の経済性を発揮するとともに公共の福祉を増進するという経営の基本原則に基づき、公営企業として市民の生活の足をしっかりと確保していく所存であり、民営化は考えておりません。</p> <p>市民の皆様の大切な財産である市バス・地下鉄を次の世代に引き継ぐため、経営健全化の取組を推進し、持続可能な安定経営を目指してまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄は民営化するべき。 ・バスは民営化するべき。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄は上下分離方式を検討し、東西線を京阪電鉄が経営する代わりに、京阪バスを市営化してはどうか。 	<p>地下鉄は、巨額の投資を行い建設した市民の貴重な財産であり、まちづくりを支える重要なインフラであることから、御提案の上下分離方式を含め、運営形態を変更する考えはありません。</p> <p>引き続き、公営企業として市民の生活の足を守っていけるよう、経済性の発揮と公共の福祉の増進の両立に努めてまいります。</p> <p>また、市バスにおいては、引き続き市民の生活の足を共に支えている民間バス事業者としっかりと連携し、経営改善と利便性の維持・向上を図ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・危機的な市バス・地下鉄は市民に必要不可欠な交通手段であり、どんなことをしても守ってほしい。 ・「交通」は公共財である。単に維持するだけでなく、都市格を高め、市民も来訪者にも利便性が高く、持続可能なものであることを希望する。 ・地下鉄、市バスは市民の大事な足なので、もっと気を引きしめ公務に徹してほしい。 	<p>市バス・地下鉄は、通勤、通学、お買い物、通院など市民の皆様の日々の生活の足として、また、観光等で京都を訪れる方々の便利な交通手段として、様々な都市活動を支える必要不可欠な公共交通手段であるとの認識の下、両事業の持続可能な安定経営に向け、全職員一丸となって、経営健全化の取組を推進してまいります。</p>
(2) その他経営に関する御意見（意見数 16件）	
<ul style="list-style-type: none"> ・東西線建設に関わる長期債務は、事業収益とは切り離して返済方法を検討すべき。 	<p>地下鉄建設時に発行した企業債等の償還については、原則、事業収益により返済すべきものと考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍において、市民の生活の足を守り続けてくれた地下鉄職員、市バス職員には感謝しかない。経営状況が改善し、安定した時には給料の引上げなどをしてほしい。 	<p>これからも引き続き、「市民の生活の足」としての役割をしっかりと果たしていくためにも、職員の士気向上を図ることは重要であると認識しております。</p> <p>今後も厳しい経営状況が見込まれますが、経営改善に向け、全職員一丸となって取り組んでまいります。</p>

・今後もコロナのような様々な危機が訪れた際に、経営危機に陥ってしまうことがないように不安定な経営からしっかり脱却してほしい。

新型コロナウイルス感染症の影響により経営環境は激変し、両事業の存続すら危ぶまれる状況にありますが、持続可能な安定経営に向け、全職員一丸となって経営健全化の取組を推進してまいります。

また、経営環境の変化に強い経営体質としていくため、広告収入や駅ナカビジネス収入の増加に加え、クラウドファンディングなどの新たな資金調達のための取組を検討していくとともに、中長期的にはDX時代における日進月歩のデジタル技術や多様なデータの利活用による収入増加策について研究します。

・市バス、特に地下鉄の経営が厳しいのは何年も前からわかっていたはずなのに、今まで何もしていない失態の責任を、なぜ市民が負わされるのか憤る。

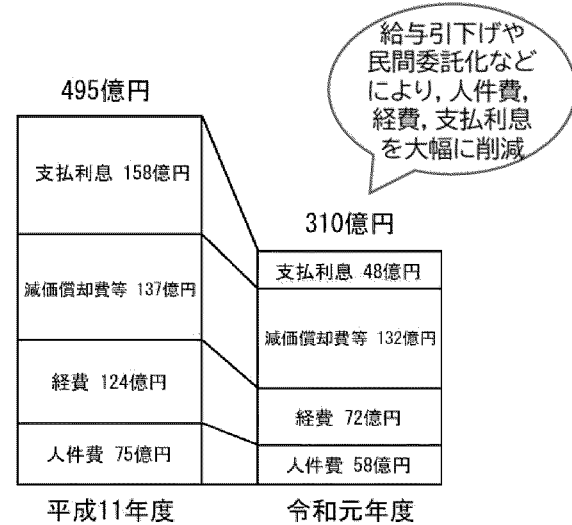
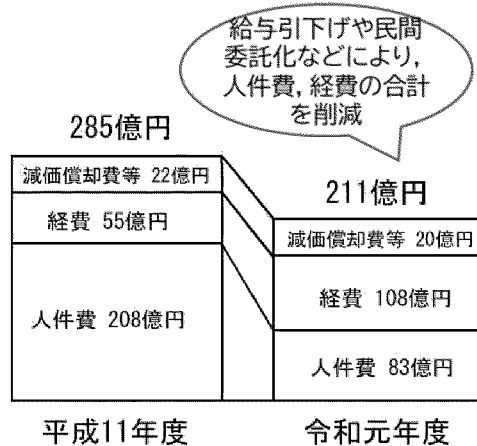
かつて危機的な経営状況にあった市バス・地下鉄事業は、これまでの数次にわたる経営健全化の取組により、バス運転士・地下鉄運輸職員の給与引下げや民間委託化の推進などにより、人件費や経費を大幅に削減してきました。

・交通局は、数次にわたる健全化により経営を大きく改善させた経験があるとのことなので、今後の健全化の取組に期待している。

【市バス事業の費用構造】

【地下鉄事業の費用構造】

・交通事業は企業に近いので、財務面の立て直しと合わせて、赤字路線の大胆な見直しなど、経営面からのシビアな観点が求められるのではないかと。



・コロナ後の見通しをしっかりと見据えていることは評価できる。今後も厳しい認識の下、必要な投資は積極的に行い、無駄な事業は徹底的に見直してほしい。

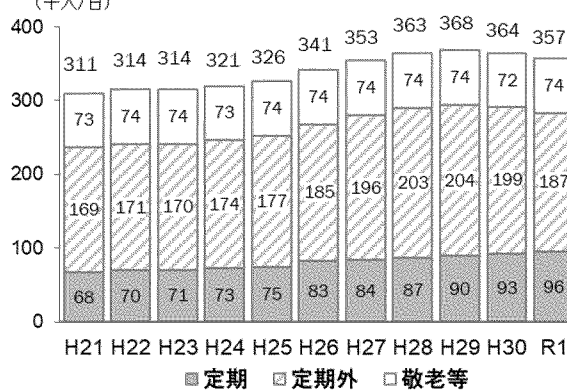
・地下鉄建設の際の赤字部分ばかり強調されているが、「地下鉄によって京都のまちが恩恵を受けてきた」ということをしっかりと認識することが大事である。その恩恵の中で、市民

※ 端数調整により合計額が一致しない場合がある

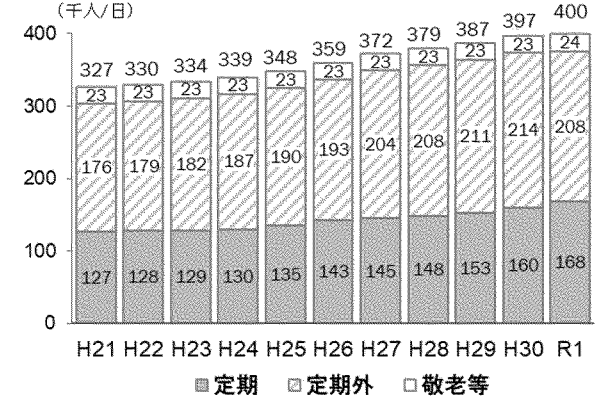
的な議論も交え、市バス・地下鉄をインフラとして維持していくために、運賃としていくらか必要なのか、しっかりと検討していただきたい。

また、市民ぐるみで取り組んできた人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進と観光利用の増加にも支えられ、両事業とも大幅な増客を実現しました。

市バス事業のお客様数



地下鉄事業のお客様数



市バス・地下鉄は、通勤、通学、お買い物、通院など市民の皆様の日々の足として、また、観光等で京都を訪れる方々の便利な交通手段として、様々な都市活動を支える必要不可欠な公共交通手段であるとの認識の下、両事業の持続可能な安定経営に向け、御利用状況に応じた運行の見直しなどによる更なる経費の削減や、収入増加策などの経営健全化の取組を全職員一丸となって推進してまいります。なお、市バス運行の見直しにおいて、赤字を理由に路線を廃止する考えはありません。

- ・累積負担が経営を圧迫するのがわかっていながら東西線を延伸するという経営感覚の無さが今の危機を招いているのではないか。
- ・地下鉄建設費高騰に端を発する市民負担への不満は大きいと思われ、ここまでの長期的な経営状況についての説明が不可欠だと考える。
- ・経営判断に対する体質改善策はなぜ含まれて

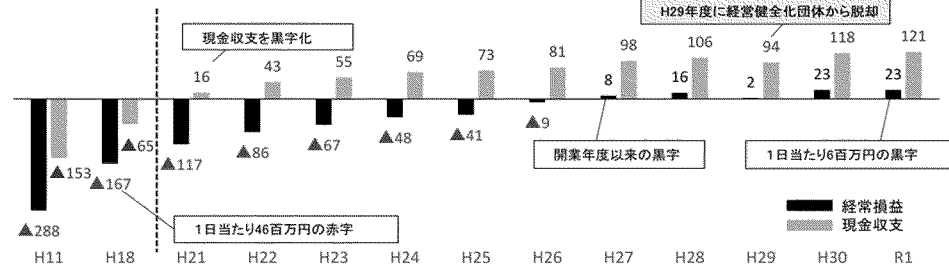
地下鉄は、市民の生活の足として、また、観光等で京都を訪れる方々の便利な交通手段として、様々な都市活動を支える必要不可欠な公共交通機関です。

しかし、東西線の建設がバブル期と重なったことなどから、建設費が多額に上ったことや、お客様数が伸び悩んだことなどから全国一厳しい経営状況にあり、そのため、これまでから間断なく経営の健全化に取り組み、その結果、平成27年度には、開業年度以来の経常黒字を計上し、その後新型コロナウイルス感染症の影響を受けるまで経常黒字を継続してきたところです。

いないのか。

地下鉄事業の財政状況

(単位：億円)



引き続き、市民の皆様の大切な財産である地下鉄を将来にわたり維持していくため、全職員一丸となって経営改善に全力で取り組んでまいります。

・京都市民や京都市に通勤する人で経営が成り立つ市バス・地下鉄事業にすべき。観光客に依存しない市バス・地下鉄事業を進めてほしい。

市民ぐるみで取り組んできた人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進や、通勤、通学、日常のお買い物などの利用増のほか、観光利用の増加にも支えられ、お客様数を大幅に伸ばし、あわせて、数次にわたる経営健全化の取組により大きく経営改善を果たしてきました。

また、こうしたことを背景に、通勤、通学、沿線地域の市バス利用促進に応えた生活路線の利便性向上や、バス待ち環境の向上、駅トイレのバリアフリー化などのサービス向上に取り組んできたところです。

市バス・地下鉄は、通勤、通学、お買い物や通院など、市民の皆様の暮らしや経済活動を支えるとともに、京都を訪れる方々の便利な交通手段として、多様な都市活動を支える必要不可欠な都市基盤です。この市民の皆様の大切な財産である市バス・地下鉄を将来にわたり維持していくため、全職員一丸となって経営改善に全力で取り組んでまいります。

(3) 市民意見募集に関する御意見 (意見数 15 件)

・パブコメの周知をもっと工夫すべき。
 ・地方部では公共交通は不可欠なインフラとして赤字前提で運行しているので、赤字をここまで気にする必要が伝わりにくい。

市民意見募集に当たっては、市バス営業所、地下鉄各駅、区役所、支所、出張所など、市内各所に意見募集冊子を配架するとともに、ホームページ、SNSの活用や交通局ニュースの掲出など、幅広い周知に努めたところです。

頂いた御意見も参考にしつつ、今後、より多くの皆様の御意見を頂戴できるよう、

<ul style="list-style-type: none"> ・経営ビジョンがあることは正直知らなかった。内部指針に変えることも検討してほしい。 	<p>引き続き工夫してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市政のため、広く意見を募ることが求められることは理解できるが、そもそも市が主体的に考えるべきではないか。 ・市民意見を聞く前に経営回復できた市町村や企業の取組を調べて検討するのが先ではないか。 	<p>市バス・地下鉄は市民の皆様の日常生活を支えると同時に、京都の社会活動を支える必要不可欠な公共交通機関です。危機的な経営状況の中にあっても、市バス・地下鉄を将来にわたり維持していくことが何よりも重要であることをしっかりお伝えし、経営ビジョン【改訂版】案として取りまとめた中長期の経営計画について、市民の皆様からの御意見を広くお伺いするために市民意見募集を実施しました。</p> <p>他の事業者等の取組事例等も参考にし、市バス・地下鉄事業の持続可能な安定経営に向け、更なる経費の削減や収入増加策など、できる限りの取組を行ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・今回の改訂するビジョンにはSDGsのことは書かないのか。 ・サービス規律の徹底やコンプライアンスの遵守といった項目立ても必要ではないか。 	<p>経営ビジョン【改訂版】を策定するに当たっては、平成31年3月に策定した「経営ビジョン（2019-2028）」に掲げた事業運営の基本的な方針は引き継ぎつつ、財政面での計画を中心に見直すこととしております。</p> <p>SDGsの実現やサービス規律の遵守、コンプライアンスの徹底については、「経営ビジョン（2019-2028）」において、事業戦略や事業戦略に掲げる取組内容として位置付けており、引き続き、これらの取組を推進してまいります。</p> <p>最終計画案において、これらについて追記します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・他都市との比較のグラフについて、政令指定都市全てを比較して説明しないのは、都合よく抜き出し比較しているように見え、不誠実さを感じる。 ・資料の「減収」、「赤字」の文言が他人事のように感じられるため、市民には伝わらない。 ・概要版の文字が多く、読みにくいいため、本冊だけでいいと思う。 ・財政見通しの説明について、改定前の冊子や検討委員会での資料における図表も加えてよ 	<p>「経営ビジョン【改訂版】案」の作成に当たっては、交通局がかつてない危機的な経営状況にあることや今後どのようにして安定経営を図っていくのかなどをしっかりと御理解いただけるよう、分かりやすい表記に努めました。</p> <p>今後の事業運営に当たっても、頂いた御意見も参考に、引き続き、市民、御利用者への分かりやすい情報発信に努めてまいります。</p> <p>他都市との比較グラフについては、最終計画案において必要な情報を追記します。</p>

<ul style="list-style-type: none"> り詳細に行っていただきたい。 ・今回の経営ビジョンをはじめとする公文書への西暦表記も求める。 ・市民の生活の足がなくなると、市民にただ脅すことをやめていただきたい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・経営ビジョン【改訂版】案が議会の議決が得られなかった場合はどうなるのか。 	<p>経営ビジョン【改訂版】案に関して、地下鉄事業については、財政健全化法に基づく経営健全化団体となることから、令和3年度中に議会の議決を経たうえで経営健全化計画を策定する必要がある、京都市会へ丁寧に御説明してまいります。</p>
<p>(4) その他市バス・地下鉄事業以外に関する御意見（意見数 69件）</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証と福祉乗車証はIC化し、年間利用額または回数に上限を設け、市内の民鉄と民営バスにも利用可能にしてはどうか。 ・敬老乗車証を全て廃止し、障害者割引と同等程度の割引率で定期券を購入してもらうのが自然である。一方で、生活困窮されている方には、別の割引定期券などの制度でサポートするとよいのではないか。 ・敬老乗車証は現行制度の維持を切望する。 ・敬老乗車証を乗車都度負担にすべき。 ・免許返納に逆行する敬老乗車証制度の改正改悪は許せない。 ・敬老乗車証の見直しは賛成である。 ・敬老乗車証の交付開始年齢や負担金を引き上げるとはいかがなものか。 ・敬老乗車証をIC化しないなら敬老回数券のみにし、その割引率や補助率を変動させては 	<p>敬老・福祉乗車証制度は、本市の高齢者・福祉施策として実施されているものであり、制度については保健福祉局の所管となりますが、御利用になられる方は市バス・地下鉄の大切なお客様であり、引き続き、多くの方が元気に市バス・地下鉄を御利用いただけることが大切と考えております。</p> <p>頂いた御意見につきましては、本市関係部署へお伝えさせていただきます。</p>

<p>どうか。また、福祉乗車証は廃止すべきだ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証については、免許を返納した人に割引率を高くしたり、福祉乗車証も一定回数までを無料とするなど改めても良いのではないか。 ・敬老乗車証は制度を廃止、もしくは負担金の更なる増額を検討してはどうか。二条城などの施設に無料で入場できるのは中止し、収入を少しでも増やすべき。 ・敬老乗車証について、一律無料ではなく、段階的な無料制度に改定することも必要ではないか。 ・福祉乗車証も見直す余地があるのではないか。 ・敬老乗車証や福祉乗車証の利用範囲を拡大してほしい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・バスよりトラムの運行を始めれば良いのではないか。 ・地下鉄を廃止して、路面電車やLRTを運行するというには賛成しかねる。 ・過疎地域のバスを廃止し、産業用モノレールを乗用に発展させた個人用輸送システムを導入してはどうか。 ・門川市長公約の「新交通システム」はいつ具体化され、計画・建設されるのか示していただきたい。 	<p>頂いた御意見につきましては、本市関係部署へお伝えさせていただきます。</p> <p>なお、市バス・地下鉄は、通勤、通学、お買い物や通院など、市民の皆様の暮らしや経済活動を支えるとともに、京都を訪れる方々の便利な交通手段として、多様な都市活動を支える必要不可欠な都市基盤であり、何としても守り抜かなければならない市民の皆様の大切な財産であると認識しております。</p> <p>この市バス・地下鉄を将来にわたり維持していくため、全職員一丸となって経営改善に取り組んでまいります。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・市バスや地下鉄を維持するために宿泊税を充てるのはどうか。 ・交通局以外の行政職等の職員数を削減し、その分を交通局の予算配分として増やすことを考えるべき。 ・他の支出についても当然検討された結果と思われるが、その点も公表すべきではないか。 ・交通局の現状の赤字解消は交通局単体でできるものではない。京都市の無駄な出費を精査してから案を出すべき。市役所の屋上に茶室など要るのか。 ・寺院から税金を徴収すべき。 ・ふるさと納税による寄付金を市バス・地下鉄運営に全て向けること ・独立採算によらず公共交通を運営できる特区申請を国に認めてもらうこと。 ・北陸新幹線やリニアなど誰が望んでいるのか。税金は市民のために使うべき。 	<p>一般会計からの支援につきましては、駅の設備の更新に係る経費など国基準に基づく繰り入れは今後も見込む一方で、一般会計も危機的な財政状況にあることから、前回の経営健全化計画期間中における健全化出資金や任意の補助金など、新たな財政支援については見込むことなく、自立した経営を目指してまいります。</p> <p>頂いた御意見につきましては、本市関係部署へお伝えさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーに対する政策こそ、交通安全面のみならず、世界的なCO2問題を踏まえて「京都市らしい対応」が求められていると思う。 ・マイカー流入を抑制するため、市街中心部に限って駐車税を導入してはどうか。 ・市内へのマイカーでの通勤や観光を有料化するロードプライシングを設定すること。 	<p>自動車の流入抑制策については、交通政策を所管する都市計画局において取組が進められており、近隣自治体や民間事業者とも連携を図りながらパークアンドライドを促進するとともに、制度面や徴収方法等の様々な課題があるロードプライシングについて、他都市の動向を注視しながら研究するなど、幅広く検討されているところです。</p> <p>頂いた御意見につきましては、本市関係部署へお伝えさせていただきます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・地域にコミュニティバスを運行してはどうか。 	<p>コミュニティバスについては、法律上、明確な定義はありませんが、一般的には、路線バスの採算が確保できない地域などにおいて、既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応するため、自治体等が運行費用を負担して運行するバスがコミュニティバスと呼ばれています。近隣の自治体では、亀岡市や向日市、長岡京市などで導入事例があります。こうしたバスの運行は、交通事業者のみで検討するものではなく、地域の課題をよく把握している区役所・支所、交通政策を所管する都市計画局を中心に、地域の実情に見合った交通手段を確保する観点から検討することが大切であると考えております。</p> <p>頂いた御意見につきましては、本市関係部署へお伝えさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・よるバスは廃止すべき。 	<p>よるバスは合同会社京都まちづくり交通研究所が企画・運営するバスであり、同社が運行に必要な経費を負担し、交通局は受託事業者として運行を担っています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄東西線の乗客増のためには、山科沿線の都市開発が重要ではないか。 ・観光客に頼るのではなく、通勤や通学者の利用が増えるようなまちづくりが必要。そもそも公共交通を多くの人が利用するような都市構造になっていないのではないか。どういう街にしたいのか。明確に示した上で公共交通の在り方を考えるべき。 ・各駅に活気がなさすぎる。増客のために駅近くに人気店や娯楽施設を誘致するのはどうか。 ・三条京阪の再整備をお願いしたい。 ・市長を始め、現在の市政に対する市民の失望は甚大である。市長の責任を問う。 ・無能な知事，市長，議員の報酬を下げるべき。 ・交通局はじめ京都市職員全員の給与カットをぜひ行うべき。 	<p>頂いた御意見につきましては、本市関係部署へお伝えさせていただきます。</p> <p>なお、現在、交通局だけでなく市全体の財政は危機的な状況にあり、市全体で職員の給与減額措置を実施しております。</p> <p>また、市長の給与については、本市の厳しい財政状況に鑑み、給料、地域手当及び期末手当を対象に、これまで20年以上にわたり給与カットを継続して実施しており、令和3年度からの3年間については、新型コロナウイルスと財政危機という大きな難局を市民の皆様とともに乗り越え、未来を展望していく決意を示すため、これらのカット率を20%から30%に引き上げております。</p> <p>市会議員の議員報酬及び期末手当については、市会での自主的な判断のもと、従前から減額されており、令和3年度は、議員報酬を10%、期末手当をそれぞれ7.5%減額しております。これらの減額により生み出された総額1億円は、新型コロナウイルス感染症対策の財源として活用させていただいております。</p>