

## 計画案（骨子）への市民意見の内容について

### 1. 地下鉄事業へのご意見

#### (1) 収入増加策に関するもの

##### ①運行ダイヤの改善

- ・利用者としてのイメージでは、東西線の運行本数、特に平日の夕方本数が少なく（昼間の時間帯とほぼ同じ）感じる。また、烏丸線と比べると東西線沿線の近郊は住宅地が多く学校などの目的施設はやや離れている場合が多いため、バスのダイヤとの連携をもっと重要視してみてもどうか。
- ・終電が他の鉄道と比較すると早く、連携が図れていないため、終電時間をもう少し遅くすると、利用者も増えるのではないかと。また、仙台市の地下鉄のように、週末に限定して終電の延長や増発を行ってもよいのではないかと。
- ・烏丸線について、特に早朝や夜の時間帯に、四条駅での阪急線や京都駅での JR 線にスムーズに乗り継ぎができるようにダイヤを改正してはどうか。

##### ②案内表示の改善

- ・駅ホームの案内表示器（車両の接近を示すもの）に、発車時刻や東西線における京阪（京津線）車両は行先が異なることの注意喚起など、乗客のためになる情報を表示してはどうか。
- ・相互乗り入れを実施しているのであれば、烏丸線の車両には近鉄線の路線図も掲載するべきではないかと。
- ・地下鉄の駅は、地上からの入口が小さく、分かりづらい場所にある。駅案内の路上標識等の設置を検討するべきである。

##### ③運賃設定の変更による増収策

- ・地下鉄が赤字である原因は、東西線の影響が大きいことから、京阪電車鴨東線などのように東西線にも加算運賃を適用してはどうか。

#### ④運賃の割引による増客策

- ・大阪市などのように地下鉄路線網が充実している都市と比べると、京都市の公共交通機関での移動は異なる事業者の路線を乗り継ぐことが多く、運賃負担が重くなるため、運賃値上げを行うよりも、京都市内での乗継割引制度などを充実し、増客につなげてはどうか。
- ・運賃を値上げするよりも、値下げによる増客を図った方が良いのではないか。
- ・既に導入しているICカード乗車券「PiTaPa」について、IC定期券サービスを導入してはどうか。利便性の向上が図れるとともに、ICカードは1枚を何度でも使用できるので、乗車券に係る費用を削減できる。また、インターネットでの登録・販売などを可能にして定期券発売所の規模縮小を図ってはどうか。
- ・1ヵ月通勤定期運賃が高すぎる。定期券を購入するメリットがある運賃に設定し、利用者を増やすべきである。
- ・地下鉄全線定期券を発売すれば、利用者が増えるのではないか。
- ・地下鉄竹田駅～京都駅の運賃（250円）を近鉄竹田駅～京都駅の運賃（200円）に合わせるとはどうか。それだけで、今より利用者が増えるのは明らかである。
- ・例えば、毎月1回でもよいので、「市営地下鉄1dayフリーチケット」半額デイを設けて、増客を図ってはどうか。

#### ⑤その他

- ・集客が見込める駅（京都駅など）のコンコースなどで、ミニコンサートなどのイベントを開催してはどうか。
- ・利便性向上を図るために、自転車を無料で車内に持ち込めるようにしてはどうか。駅までの所要時間の短縮が図れ、利用者が増えるのではないか。
- ・民間の鉄道事業者である近鉄と、集客力向上のための幅広い事業提携を図り、烏丸線を活性化してはどうか。
- ・駅ホームにゴミ箱を置かないのであれば、職員はゴミを見つけたら拾うことを徹底するなど、地下鉄を利用してもらいたいのであれば、清潔な駅を心がけるべきである。
- ・赤字である事実を幅広く周知し、寄附金を募ってはどうか。
- ・烏丸線の駅の中には駐輪場が無い駅があるため、駐輪場を整備することが、増客につながるのではないか。
- ・観光客が自転車と地下鉄を併用して観光地を訪れることができるよう、撤去された自転車の活用などにより、レンタサイクルを行ってはどうか。
- ・地下鉄沿線に観光施設や商業施設を整備してはどうか。例えば、太秦天神川駅北西の空き地に商業施設や大学などを整備すれば、利用客も増えるのではないか。

## (2) コスト削減策に関するもの

### ① 運行費用の削減

- ・山科地域や醍醐地域には、JR やバスが運行しているのだから、あまりにも経営が苦しいのであれば、東西線廃止を考えてはどうか。
- ・東西線（特に京阪車両の乗入区間）は、利用状況と比べ、運行本数が多い。1 時間 6 本（10 分間隔）程度とし、費用削減を図ってはどうか。
- ・利用実績に応じて、一部列車の運行区間短縮や一部運行区間の増便等を考えてみてはどうか。
- ・地下鉄の運行本数に対して近鉄の運行本数が少ないため、地下鉄から近鉄への乗り継ぎが不便である。京都市は東京や大阪とは人口が違うのだから、時間帯別の乗車人員などを把握した上で、地下鉄の運行本数を少なくし、費用削減を図ってはどうか。
- ・近鉄と相互乗り入れを実施している烏丸線について、利用者の意見を集約した上で、近鉄と共にゼロベースで運行ダイヤを組み直し、効率化を図ってはどうか。（例えば、急行列車の所要時間を短縮する工夫など）
- ・コスト削減策（特に人員の削減）について、実現するためには、具体的な年次計画をたてる必要がある。

### ② 設備更新・改良費用の削減

- ・車両を更新する際は、民間の鉄道会社の新型車両と同等の仕様とし、機器等の統一化を図り、総合的なコストダウンを追及してはどうか。
- ・京都市の地下鉄は古く、うるさいイメージが強い。車両更新は費用が高いため無理であっても、快適な環境となるよう改良を行ってはどうか。省エネ効果もあるのではないかな。
- ・六地蔵駅等、利用者が少ない駅の券売機の設置台数を減らし、更新費用を削減してはどうか。

### ③ その他

- ・赤字の根本的な理由である多大な企業債の残額については、債務を一般会計に振り替えることができるよう法律の改正を求めるか、自立経営が可能な範囲まで路線を縮小することを考えてはどうか。

## 2. 市バス事業へのご意見

### (1) 収入増加策に関するもの

#### ① 路線・ダイヤの改善

- ・ 系統が複雑で分かりにくく、また、長い系統は時刻表どおりに運行できていないため、可能な限り分かり易い系統を実現するべきである。
- ・ 旅客需要を的確に把握し、路線の延長や変更、削減を検討するべきである。
- ・ 同一方向に運行するバスのダイヤ間隔を調整し、ダンゴ運転を減らすべきである。
- ・ 立命館大学や京都産業大学で実施している大学へのシャトル便を他の大学でも実施し、旅客増を図ってはどうか。
- ・ 旅客増を図るため、市の周辺地域から市内中心部（四条河原町や四条烏丸等）とを、また、鉄道や地下鉄の駅から駅とを直通で結ぶ路線を検討してみてはどうか。
- ・ 市バスの路線、ダイヤをもっと増やして増客を図るべきである。
- ・ 通勤時間帯における現行市バス路線の急行運行を実施し、マイカー通勤からの転換を促進してはどうか。
- ・ 地下鉄駅に接続するバスの運行本数を増やす（特に朝・夕）など、地下鉄との連携を強化するべきである。
- ・ 市バスの旅客増を図るためには、何よりも定時性の向上が必要である。違法駐車を取り締まりや専用レーンの拡充、観光シーズンの嵐山・東山の渋滞緩和について、京都府警と徹底的に検討するべきである。
- ・ 市バスダイヤを変更する際に、バス車内で意見募集チラシを配布するなど、市民や利用者の意見を反映できるような方法を実施すれば、需要に応じた運行ができるのではないか。
- ・ バス停の時刻表について、利用者がわかりやすいように同一方面ごとに一つにまとめてはどうか。

#### ② 案内表示の改善

- ・ バス停が分散していて、乗換えに時間がかかるなど、非常に不便である。一つのバス停で乗換えが可能となるようにしてはどうか。
- ・ 他のバス事業者との連携を強化するべきである。市バス車内での他事業者バス路線の案内や、路線が重複する区間の共同運行などを検討してみてはどうか。
- ・ 運賃箱やバス停の時刻表に英語表記を追加し、外国人観光客の利便性向上を図ってはどうか。

#### ③ 運賃設定の変更による増収策

- ・ IC カード乗車券サービスを早期に実現するべきである。トラフィカ京カードで実施している乗継割引や定期券も IC カードで実現できれば、利便性が向上する。
- ・ 乗降時間の短縮を図るために、外国で実施されているような信用乗車制を実施してはどうか。

#### ④運賃の割引による増客策

- ・旅客増を目指すため、分かり易い運賃設定という観点から、全線 200 円均一運賃にするべきである。地域間の運賃格差による不公平感も解消できる。
- ・27号と203号系統で実施しているような「乗継 1 回無料（乗継券発行）」を拡大して、旅客増を図ってはどうか。
- ・旅客増対策として、通学定期券に全線フリー定期券を導入してはどうか。
- ・公営交通の良さを再確認してもらうために、年 1 回の「バスの日」などは無料もしくは 100 円乗車にしてはどうか。

#### ⑤その他

- ・カード乗車券の販売促進を図るため、バス車内に簡易自動券売機を設置してはどうか。
- ・安心・安全を考えると、民間企業への市バス運行委託は信頼性を薄れさせることになる。また、職員は派遣や嘱託ではなく正規職員であることが安心・安全、更には増客・増収に繋がるのではないか。

### (2) コスト削減策に関するもの

#### ①運行費用の削減

- ・路線が多いイメージがあるため、削減を検討してはどうか。
- ・観光シーズンに渋滞し、非効率な状態が続く（バスが 1 時間以上遅れ、その後の数台のバスがくっついてしまう）系統については、定時運行や燃料費削減が図れるように、昼間時間に限り、一部混雑を避けるルートを走行してはどうか。
- ・市バスが回送運行しているのをよく見かけるが、無駄であるため、営業運行や回送区間の短縮を検討するべきである。
- ・まず、内部補助を前提とした経営は改めるべきであり、不採算路線に対しては、一定の条件を前提として、利用者負担を増やす（例えば、220 円を 300 円にするなど）か、撤退を前提とした議論をするべきである。

#### ②設備更新・改良費用の削減

- ・車両の耐用年数の見直しについてであるが、地球温暖化など、環境面を考えると、古い車を使い続けるべきではない。仕様見直しやリース対応など、安く車両更新する方法を検討するべきである。
- ・車両の更新年数延長はすぐに行うべきである。また、現在導入しているノンステップバスは購入費が高いのではないかと、より低価格なワンステップバスを導入すればよいのではないかと（ワンステップバスの方が乗りやすい）。さらに、オートマチック車よりミッション車の方が低価格なのではないか。

### ③その他

- ・観光都市，京都市の交通局として，定期観光バス事業から撤退するのではなく，経費削減を検討すべきである。
- ・人件費の削減を重視しすぎて，大量の運転士を削減し，残った職員が過酷な勤務状況となり，事故を起こさないようにするべきである。

### 3. 両事業へのご意見

#### (1) 収入増加策に関するもの

##### ①グッズ発売による増収

- ・現在の市バス・地下鉄のキャラクター「京ちゃん」と「都くん」を大々的に PR する（例えば、キャラクターを主体としたイベントの実施など）ことで集客を図ってはどうか。また、合わせてチョコQなどのグッズを発売すれば、収入増につながる。
- ・JR 西日本の「ICOCA」のキャラクター「イコちゃん」ように、京都市交通局もキャラクターを作ればどうか。グッズ収入が見込める上に、市バス・地下鉄のファンや利用が増えるのではないかと。
- ・玩具会社などと提携して、コレクションしてもらえような限定商品を発売してはどうか。

##### ②運賃設定の変更による増収策

- ・市バス、地下鉄ともに、「PASMO」を利用可能とし、首都圏からの観光客や出張者の利便性向上を図ってはどうか。

##### ③運賃の割引による増客策

- ・「地下鉄フリー＋市バス均一区間フリー」の1日乗車券を800円で発売してはどうか。（同時に市営地下鉄1dayフリーチケットは廃止する。）
- ・公共交通の利用促進策として、一定のエリア・時間内は、1枚の乗車券で全ての公共交通機関が乗降自由となるような制度を検討してはどうか。

##### ④その他

- ・日本のアニメや漫画は世界的に評価が高いため、車内や車体にそのキャラクターなどの絵を描いたものを運行することにより、海外も含めたファン等、利用者の増加を図ってはどうか。
- ・先日、地下鉄竹田駅横の車庫で行われた市バスのイベントのように、市バスでも地下鉄でもさまざまなイベントを行い、市バス・地下鉄の魅力向上を図ってはどうか。
- ・京都の市バス、地下鉄の乗務員は、他の交通事業者と比べて接客マナーが非常に悪いため、増客を目指すのであれば、まずは接客マナーを向上しなければならない。
- ・誰もが買いたくなるようなデザインのカード乗車券を発売してはどうか。
- ・記念カード乗車券だけでなく、全てのカード乗車券の発売予定 PR をホームページで行い、販売促進を図ってはどうか。
- ・観光案内の強化を図るために、「京都検定」の有資格者にボランティアを要請してはどうか。
- ・市民や利用者が参加できる「協議会」を定期的で開催してはどうか。
- ・もっと広告事業を充実させ、増収を図ってはどうか。
- ・御池の地下駐車場等、市営の駐車場を活用して、パーク＆ライドを通年で実施するべきである。

## (2) コスト削減策に関するもの

### ① 運行費用の削減

- ・バスと地下鉄ともに、管理業務以外は全て民間委託化し、人件費の削減を図ってはどうか。

### ② 設備更新・改良費用の削減

- ・バスと地下鉄の車両を更新する際、使用していた車両については、解体するばかりではなく、要する費用を比べた上で海外も含む他の事業者への売却を検討してみてはどうか。

### ③ その他

- ・安全面を考えると、市バス、地下鉄の整備はコスト優先の民間に委託するべきではない。
- ・地下鉄の赤字を市バスにおしつけるのはおかしいのではないか。

#### 4, その他のご意見

- ・敬老乗車証については、無料扱いではなく、一定の運賃（例えば 1 乗車 50 円）を取るべきである。
- ・敬老乗車証の負担金額を見直すべきである。
- ・敬老乗車証の対象者を 65 歳以上とし、負担金は廃止するべきである。
- ・経営健全化計画案にとどまらず、中長期的な公共交通の位置付け、将来的な公共交通事業への投資も盛り込むべきである。
- ・京都市内を運行する他の民間バス会社等の取組も計画に記載するべきである。
- ・京阪バスの路線やダイヤを改善するべきである。