各分野の専門家からいただいた主な御意見と対応状況

① **青木眞美氏**　同志社大学名誉教授 ※「歩くまち・京都」推進会議 副会長

➢ **京都市人口の分布把握**

現在の京都市の人口がどこに分布しているのかをまず把握し、地域ごとで、どういう交通手段が使われているかを調べて、まだ市バスや地下鉄に乗られていない新規のお客様にどれだけ乗っていただくかを検討する必要がある。

⇒　４章「経営見通し」における収支計画(P42・45)において、京都市人口の推移を踏まえて今後のお客様数を見込むとともに、さらに踏み込んだお客様数の見込み方については５年後の中間見直し時に向けて検討していく。

➢ **路線や地域に合わせた車両の導入**

路線や地域の特性に応じた適切な車両規模を検討していく必要があると考えている。仮に、小型バスを導入するのであれば、車両更新の機会を捉えながら、地域ごとの利用実態や輸送需要を踏まえ、小型バスの導入が効果的な地域や路線の有無について検討していく必要がある。

⇒　３章「データ分析基盤を活用した路線・ダイヤの企画立案」（P29）の取組を進めるとともに、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）においても検討を深めていく。

---

② **上原淳氏**　東京地下鉄㈱代表取締役副社長(元国土交通省鉄道局長、元国土交通審議官)

➢ **物価・人件費の考え方**

物価上昇は毎年２％上昇、人件費は今の給与水準から一定引き上げる前提でコストを考えるべき。

このようなインフレの状況下では、経営努力を前提として、適切に運賃に転嫁することが避けられない。

利用者の理解を得るには、投資の成果が利用者に目に見える形で実感してもらえるように設計することが必要。

⇒　４章「経営見通し」における収支計画(P42・45)において、物価高騰・人件費増加を見込むとともに、設備投資計画において、利用者の利便性が向上する可動式ホーム柵やキャッシュレス対応などの取組を見込む。

➢ **自動運転**

自動運転については、日本では制度・社会意識の面が壁になっている。

例えば、ホーム柵で言えば、駆け込み乗車によるホーム柵からの転倒等については、「自己責任である」という社会の意識変化が必要である。

⇒　３章「市バスにおけるレベル４での自動運転バスの社会実装」(P32)を目指していくとともに、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）においても検討を深めていく。

③　**上山信一氏**　ＺＥＮ大学副学長、慶応大学名誉教授　※京都市特別顧問

➢　**次期経営計画の策定の進め方**

次期経営計画の策定は進めるものの、今年度だけでは検討が行き届かない中長期的な課題等については、局内で勉強会を立ち上げて、若手を中心に専門家の意見を取り入れながら継続的な議論をつないでいくことが大切。

⇒　中長期的な課題等については、研究会を立ち上げ、速やかに検討に着手し、継続的に検討を深めていく。

➢　**市バスの混雑に対して**

京都駅北側に市民、観光客が集中してバスを利用し、大変な混雑が生じていることに対して、京都駅南側をうまく活用する方法を検討するべき。

⇒　研究会（九条営業所等京都駅南部の利活用）において、検討を深めていく。

➢　**第三の輸送力強化の手法について**

バスと地下鉄ではない第三の輸送力の強化手法も考えるべき。

⇒　３章「輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成」（P29）の取組に向けて、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）において、検討を深めていく。

---

④　**小里好臣氏**　東急電鉄㈱執行役員コーポレート本部経営戦略部統括部長

➢　**鉄道事業の方向性**

ワンマン運転や将来的な自動運転、駅運営の省人化を進めている一方、それらが必ずしも利用者ニーズと一致するとは限らない。

お客様からいただくお褒めの言葉は、ほとんどが対面での接客に対するお褒めの言葉であり、設備などの自動化そのものを評価する意見は比較的少ない。

地域に根差した鉄道会社として、人によるサービス価値と設備による省力化・省人化のバランスについて改めて考えてみる必要がある。

⇒　３章「お客様数の増加に向けた取組の推進」（P36）において、ファンベースによる愛着の醸成を図り、市バス・地下鉄を応援していただけるファンの輪の拡大を引き続き図っていく。

➢　**検査業務のＤＸ化**

営業列車に測定装置を搭載し、軌道の状態を監視・測定する「軌道モニタリング」を段階的に広げていき、巡視頻度が週１回から月１回に変更できた。

さらに、今年の 10 月には２か月に１回へ縮減する方向で進めており、成果が出てきている。

⇒　３章「地下鉄トンネル等検査業務の DX 化」（P19）において、検査業務の DX 化を進めるとともに、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）においても検討を深めていく。

⑤　**小嶋光信氏**　両備ＨＤ㈱代表取締役、(一財)地域公共交通総合研究所代表理事

➢　**民間バス会社との共同経営・共同運行**

共同経営の体制を作っていかないと、地域の公共交通は持たない。

京都は良いバス会社が集まっており、理屈とデータにしっかりと基づきトップダウンで進めていくべき。

⇒　３章「輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成」（P29）の取組に向けて、プロジェクト（民間バス事業者との共同運行・共同経営を含めた路線のダイナミックな見直し）において検討を深めていく。

➢　**輸送力の強化**

早く連節バスを入れないといけない。キャパシティを増やすことと、１人当たりの生産性を上げることを叶えられるのは連節バスしかない。

⇒　３章「輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成」（Ｐ29）の取組に向けて、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）において、検討を深めていく。

---

⑥　**財間俊治氏**　㈱ＺＡＩＭＡ取締役(元山口市参与、元三井不動産㈱勤務)

➢　**交通ハブの創出**

京都駅に最も近い九条営業所を交通ハブとして位置付け、中長期的な時間軸では京都駅から無人自動運転で５分間隔程度の高頻度無料シャトルで利用者を集約し、そこから市内各所の観光地へ送り出すなどは一つの考えである。

より長期的には、市内観光だけでなく大阪神戸滋賀まで視野に入れたバス観光拠点としての機能を目指すことができる立地と考えられる。

⇒　３章「九条営業所等京都駅南部の利活用を含む資産の有効活用」（P37）の取組に向けて、研究会（九条営業所等京都駅南部の利活用）において、検討を深めていく。

➢　**共同のチェックインカウンター**

九条営業所の活用は、周辺地域一体とした大規模な開発が望ましい。

難しい場合は、府所管の京都テルサとあわせて、主要観光地から離れていることもあり、旅館業の非効率な業務の一部受け皿拠点、例えば「団体観光客向け共同のチェックインカウンター（手荷物預け受付)」を併設した機能を作ることなども良いのではないか。

⇒　３章「九条営業所等京都駅南部の利活用を含む資産の有効活用」（P37）の取組に向けて、研究会（九条営業所等京都駅南部の利活用）において、検討を深めていく。

⑦　**塩見清仁氏**　(公財)東京都スポーツ協会理事長
（元東京都交通局長、元㈱はとバス代表取締役社長）

➢　**バス運転士の負担**

バスの運転士は、お客様を乗せて運転するため、かなり大きな負担を抱えている。その負担が大きいことは、人が集まらない問題にも繋がる。

⇒　３章「真のワーク・ライフ・バランスの実現に向けた「働き方改革」の実践」（P35）の取組を進めていく。

➢　**民間バス会社との共同経営**

広島の例はあるが、共同経営は責任体制の問題があり、実施に向けて解決していかなければならない課題は様々にある。

⇒　３章「輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成」（P29）の取組に向けて、プロジェクト（民間バス事業者との共同運行・共同経営を含めた路線のダイナミックな見直し）において検討を深めていく。

---

⑧　**塚口博司氏**　立命館大学名誉教授 ※「歩くまち・京都」推進会議 会長

➢　**計画策定に向けて**

利用者の意見をより取り入れる形にしてほしい。

⇒　より多くの方々にパブリックコメントを利用していただけるよう、意見募集冊子を交通局施設に加えて、各公共施設や大学施設に配架し、ＳＮＳや公益財団法人大学コンソーシアム京都の協力を得て、公式アプリへの情報配信を行うなど幅広く周知を行っていく。

➢　**輸送力の強化に向けて**

連節バスを導入する場合、単に２台のバスを連結して走行させるだけであれば、それほど大きな問題とはならないであろう。

諸外国では沢山走っているからである。

しかし、道路空間に余裕がなく、混雑が激しい都市において導入効果を明確にするためには、ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）と組み合わせることが不可欠になろう。

なお、ＢＲＴをいきなり導入するのではなく、然るべき場所あるいは期間を設定したうえで、実験をやるべきである。

⇒　３章「輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成」（P29）の取組に向けて、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）において、検討を深めていく。

⑨　**冨本直樹氏**　西日本ジェイアールバス㈱代表取締役
（元 JR 西日本旅客鉄道株式会社執行役員近畿統括本部長理事、
元 JR 西日本旅客鉄道株式会社本部運輸部長）

➢　**安全対策の取組**

大規模地震や激甚化する豪雨災害も考慮し、大規模災害時において運行管理拠点が被災した場合の具体的備えについて検討を進めておく必要がある。

⇒　研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）において、検討を深めていく。

➢　**現場における事故防止対策**

ヒトはエラーをする前提に立ち、現場で業務に従事している職員の安全対策についても、ヒューマンファクターを取り入れた視点から検討、実行できるように「現場力」の向上に努める必要がある。

⇒　３章「安全運行に向けた教育・訓練の継続的な実施」（P18）の取組を進めていく。

➢　職員のモチベーションアップ

交通局の中長期計画を作る場合は、ともに実現していく仲間である職員のモチベーションが高まる視点も意識して描くことも大切である。

⇒　３章「真のワーク・ライフ・バランスの実現に向けた「働き方改革」の実践」（P35）の取組を進めていく。

---

⑩　**藤本昌信氏**　水間鉄道㈱代表取締役社長（元京福バス㈱社長、元大阪市交通局長）

➢　**運賃改定**

職員の待遇と持続的経営を犠牲にしてまで、運賃を据え置く必要はなく運賃改定を考えることは当然であり、運賃改定を行うことが当然であるという機運醸成が必要である。

⇒　３章「経営見通し」における収支計画（P42・45）において、積極的な投資は行いつつ、収入増加を達成することで、先ずは経常収支の黒字確保を目指していく。

➢　**京都市の交通体系**

現京都市の交通体系を考えたときに、核となるのは京都駅であり、そこからの人流を考慮した交通体系を構築すべき。

⇒　研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）において、検討を深めていく。

⑪　**松本順氏**　㈱みちのりホールディングス取締役会長、
㈱日本共創プラットフォーム代表取締役社長

➢　**電気バス**

電気バスは動力費が軽油よりも低く済み、部品点数の減少で整備費用も大きく下がるが、車両価格が高く耐用年数が短いため運用面の工夫が必要であり、それらを踏まえた導入設計を行うべき。

⇒　３章「カーボンニュートラルやＣＯ２排出量削減等の取組」(P29）の取組を進めるとともに、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）においても検討を深めていく。

➢　**自動運転**

バス自動運転は、国の支援を受けながら遠隔監視で車内を無人化し、１対Ｎ（１人の遠隔監視役が複数台の自動運転車両を同時に監視する仕組み)に発展していく。

⇒　３章「市バスにおけるレベル４での自動運転バスの社会実装」(P32)を目指していくとともに、研究会（最新の技術（ＡＩ／テクノロジー）を活用した交通ネットワークの実現）においても継続的に検討を深めていく。

---

⑫　**武藤浩氏**　京都大学公共政策大学院特別教授、
三井住友海上火災保険㈱顧問(元国土交通省事務次官)

➢　**ＡＩを活用した路線・ダイヤの編成**

自動運転等は計画期間の 10 年では確度が低いため、ＡＩで実現できる運行改善に注力すべき。

⇒　３章「データ分析基盤を活用した路線・ダイヤの企画立案」(P29）において、検討を進めていく。

➢　**担い手不足**

交通局だけがうまく回すだけでなく、連携して民間も経営維持できる形（観光需要・平日需要の「役割分担」など）で共同設計することが重要。

⇒　３章「輸送力の強化、バス・バス無料乗継を始めとした市バス路線・ダイヤのダイナミックな再編成」(P29）の取組に向けて、プロジェクト（民間バス事業者との共同運行・共同経営を含めた路線のダイナミックな見直し）において、検討を深めていく。

➢　**積極的な投資**

京都市バスは全国的に見ても黒字系統を多く持ち、健全経営のもと、「日本一の交通局」を名乗れるポテンシャルがあり、５年、10 年で現場に確実に届くサービス改善と地下鉄も含め、積極的な投資が打てるはず。

⇒　４章「経営見通し」における設備投資計画において、利用者の利便性が向上する可動式ホーム柵やキャッシュレス対応などの取組を見込む。

➢　**ＡＩ人材の育成**

交通分野でもＡＩが活躍する場はさらに増えるため、ＡＩを使いこなすスキルを職員が取得できるようＡＩ人材を育成し、現場感覚を持つ職員がＡＩを活用して改善提案につなげることができる体制作りが重要である。

⇒　３章「ＡＩ人材の育成」（Ｐ35）の取組を進めていく。