

参 考 資 料

目 次

1 交通事業に関する市会からのご意見（平成30年度予算編成） P 1～6

2 お客様からのご意見等（「お客様の声」より（平成25～29年度）） P 7～10

3 「市バス・地下鉄ご利用状況調査」について（中間集計） P11～13

1 交通事業に関する市会からのご意見（平成30年度予算編成）

(1) 「安全運行の確保」に関すること

* 市バス事業

- 公営交通事業の安全運行対策を一層推進するため、ドライブレコーダーの活用をはじめ市バス運転手への安全研修の充実や、「運輸安全マネジメント」の取組等を強化すること。管理受委託先の安全管理体制については、毎月開催される「全市バス安全運行推進会議」を軸に、「市バス事故ゼロ」に向けて京都市が責任を持って指導監督すること。

* 地下鉄事業

- 烏丸線における可動式ホーム柵の設置については、新車両整備計画策定に着手していくとともに、補助制度の抜本的な拡充と安全かつ低コストで整備可能なホーム柵の技術開発の促進を引き続き国に強く求めていくこと。
- 近年市営地下鉄を利用する方が急増している。しかし混雑時は狭いホームから転落する恐れも指摘されている。ホームドアの設置は現在3駅に留まっている。費用負担を考えると、新規の設置は難しい状況だが引き続き積極的に国の補助を求めていくこと。一方簡易な形で防護柵を車両の扉が来る位置を外して設置する等、転落防止策を早急に検討すること。
- 地下鉄駅ホームにおける転落事故の早期根絶を目指し、安全とコストのバランスを十分考慮した安全確保の方法について十分検討すること。

（続き）

- 地下鉄烏丸線のホーム転落防止柵を国が定める優先枠にとらわれず、早急に全駅に設置すること。国の補助制度を拡充するよう求めるとともに、技術開発を促進すること。
- 地下街、地下鉄および地下鉄駅への浸水対策を、全庁的体制で行うこと。

(2) 「質の高いサービスの提供」に関すること

- 東京オリンピック・パラリンピック開催による入洛客の増加も見据え、多言語による案内や職員の接遇向上の取組を推進するなど、誰もが利用しやすい市バス・地下鉄に向け戦略的に取り組むこと。特に混雑解消策や車内マナー啓発などを強力に進めること。
- 外国からお越しのお客様を“世界に誇る観光都市・京都”ならではの“おもてなし”の心で迎え、市バスを利用して気持ちよく京都観光を楽しんでいただくため、外国語が堪能でガイドもできるスタッフの活用など、検討すること。

(3) 市バスの混雑対策に関すること

- 観光客の増加等により、市民や観光客にバス乗車に対する不満が高まっていることを鑑み、循環バスの同一運賃による乗り継ぎや観光地への増便など、交通政策において見直しを図ること。
- 市バスの乗車環境改善に向けた具体策を推進すること。
 - ① 市バス・京都バス一日乗車券カード等の新価格の実施においては、価格の適正化と市バスの混雑緩和という当初の目的が達成されるように、乗客の動向を十分に注視すること。
 - ② 市バスの前乗り後降り方式の実施については、実証実験の結果を踏まえ、課題の解決等に向け具体的な取組を進めること。
- 東山地域から京都駅に向かう超人数の観光客が長時間バス停で待たされていることが常態化している。

以下の2点について積極的に展開していくこと。

- ① 東山からの京都駅八条口経由のバス202号系統、207号系統を周知徹底し、全便を八条口経由とし積極的な長時間のバス待ち解消に繋げていくこと。そして京都駅八条口を新幹線口と位置づけ積極的な活用を図ること。
- ② 「地下鉄・バス一日乗車券」を新たに発行するのに併せて、連休のみの運行であった「東山シャトル」を、烏丸口の混雑回避も兼ねて「京都駅への輸送」から「京都駅直通の地下鉄駅への輸送」に切り替え、「五条坂⇄地下鉄五条駅」の路線で毎土日運行し、東山地域での長時間のバス待ち解消につなげていくこと。

(続き)

- 30年度 of 取組として掲げられている「東山駅及び北大路駅における市バスから地下鉄への振替輸送の充実、拡充」については、外国人観光客を含め、お客様に混乱なくスムーズに乗り換えいただけるよう、事前のPRをはじめ、バス停やバス車内で丁寧な案内誘導に努めること。
- バス内の混雑解消は喫緊の課題であり、生活路線と観光路線とに分けた路線編成を行うべきではないか。すでに「洛バス」などで観光路線は導入されているものの、一部エリア、限定した時間帯でのみの運行であり、生活路線との切り離しができている段階とは言えない。さらに今後、朝観光、夜観光、周辺地観光を推進しようとする京都市においては「洛バス」のライン増設と増便が必要であり、市民の足を著しく妨げないためにも市民路線と観光路線を明確に分けるとともに、観光路線を増強すること。

(4) 「利便性・快適性の向上」に関すること

* ICカードサービス

- 市バス・地下鉄におけるIC定期券及びICカードによる乗継割引については、地下鉄と相互乗り入れしている事業者以外との連絡定期等の拡大などさらなるICカードサービス拡充に努めること。さらに早期の1円単位運賃化に向け、関西内の交通事業者との協議連携を図ること。
- ICカードから得られる膨大な乗降データもダイヤの改正などに最大限活用すること。更に、今後行われる可能性のある消費税増税については、ICカード利用者は1円単位での料金改定とすることや、一日乗車券を購入しなくても同等のサービスが受けられるなどICカードを利用するインセンティブを与え、普及促進に努めること。

* ICカードサービス（続き）

- ICカードシステムを活用し、市バス一日乗車券・地下鉄一日乗車券相当の一日利用額上限サービスの検討を含め、関東圏に比べて遅れているICカードのメリットや利便性の向上を目指し関西圏の各事業者との協議を行うこと。

* 運賃制度

- 市バスの均一運賃区間の拡大を目指すこと。
- 市バスにおける運賃体系については、均一運賃区間のさらなる拡大とともに、乗継割引の改善に努めること。
- バスとバス、バスと地下鉄の乗り継ぎは無料にし、利便性の向上を図ること。
- 市バス・京都バス一日乗車券カードは、500円を維持すること。
- 割高な地下鉄通学定期運賃を「学生のまち・京都」にふさわしい水準まで引き下げること。
- 初乗り運賃が日本一高い市バス・地下鉄運賃を値下げすること。周辺部を含めて市内全域を均一区間とすること。1日乗車券、昼間割引券を全区域で使えるようにすること。

* 市バスの走行環境の改善

- 府市協調により、定時性確保のため、走行環境の改善を更に推進すること。とりわけ、バス専用レーンの充実を図るとともに、違法駐車対策を徹底的に推進すること。
- 公共交通優先の交通規制を府公安委員会と協議し、走行環境を改善すること。

* バス待ち環境

- バス停の上屋、ベンチの設置を更に積極的に進め、バス待ち環境の改善に努めること。また、地域・民間の協力による新たなバス待ち空間「バスの駅」の設置にあたっては、必要な機能やコストなどを事前に十分検討の上、導入を行うこと。
- バス待ち環境の改善をより一層進めること。
 - ① 上屋付きバス停留所については広告付きにこだわることなく設置を検討していくこと。
 - ② 狭あい歩道等のため規定ベンチが設置できない市内周辺部においては、ベンチ座面幅の狭いタイプの椅子の設置など、歩道を所管する建設局をはじめ京都市総体として積極的に取り組むこと。
 - ③ コンビニエンスストアとの連携も含め、バスの駅設置拡充に向けて積極的に取り組むこと。
- バス待ち環境の整備について、さらなる充実を進めるとともに広告付バス停上屋にかかる契約については、京都市が掲げた当初目標に向けて今後も事業者設置を求めていくこと。
- バス待ち環境の改善を計画的に進めること。上屋については独自に設置していくこと。
- 点字ブロックの敷設や歩道の整備など、全バス停のバリアフリー化を全庁的支援のもとで促進すること。

* 市バス運行

- 回送バスを減らすこと。

* 青少年の意見の反映

- 市内の高校生をはじめ青少年の意見も積極的に取り入れられる仕組みをつくり、より利用したくなる市バス・地下鉄とすること。

(5)「まちづくりの視点に立った取組」に関すること

- 住民や自治団体の行う自主的なバス運行について、歩くまち京都推進室や区役所等とも連携して支援すること。地域のまちづくりと連携する路線・ダイヤの充実を図るとともに他の交通機関と連携し、いっそう便利なまちづくりを進めること。
- 住民から要望のあるバス路線を確保し市民の足を守ること。区役所をはじめ公共施設へのバス路線を拡充し市民の利便を図ること。そのための一般会計からの必要な補助金を確保すること。
- 特37号系統（1日9便）の増便及び西伸（賀茂川高橋より西地域）させること。
- 原谷地域のバス（M1の北大路ターミナル行き）を増便させるとともに、自治会館の早期実現に努めること。
- 北泉橋が開通することで、左京区の東西をつなぐ準幹線通りが開通するだけでなく区役所へのアクセスが改善することになる。工事の遅滞ない進捗と共に、区役所へのバスルート新設についても検討を行うこと。

（続き）

- 南区における交通不便地域において特に住民要望の多い八条通の西大路通以西や、新たに開通した都市計画道路・向日町上鳥羽線を経由してJR桂川駅までのバス路線の充実を図ること。
- 周辺地域のバス路線の充実に向けて、京都市として制度の更なる充実はできないのか。MM事業に取り組んでも採算性から本格運行を実現できないところについては交通局には共同運行も視野に入れ、民間バス事業者と協議する等、公共交通、特にバスの中心部と周辺部の格差是正に向け地域のために大いに汗をかいてほしい。
- 地下鉄利用者乗客増に必要な西京区民待望の地下鉄東西線の延伸、若しくはLR T等を運行し、更なる利用客増につなげるための交通網の拡充を図ること。
- 地下鉄事業における照明・空調・動力全般について環境にやさしい省エネ設備への切換えを早急に実施すること。また、安価な電力への切換え策を検討すること。
- 市バス・地下鉄について、環境にやさしい車両への転換をさらに進めること。
- 次期「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン」の策定においては、「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会」の十分な議論を踏まえ、経営健全化とともに文化首都京都のまちづくりの視点も重視したビジョンとすること。

(6)「経営基盤の強化」及びその他事業運営に関すること

- 経営健全化団体から脱却した市バス事業については、一般会計からの任意補助金に頼らない自立経営を維持すること。地下鉄事業については、経営健全化団体からの脱却と安定経営を目指し、経営健全化計画のもと、着実に取組を行うこと。
- 平成28年度からの「京都市交通局市バス・地下鉄中期経営方針」を踏まえ、地下鉄経営健全化団体からの30年度脱却を図ること。また、市バス事業の黒字を活用し、市バス・地下鉄両事業がともに支え合い安定した経営基盤を確立するためのスキームを確立すること。
- 高速鉄道事業の経営改善を一層図り、一般会計からの繰入金のさらなる圧縮を目指すこと。
- 地下鉄設備の更新経費の節減については、安全運行の維持に最大限配慮しつつ、防災・減災の視点も加味しながら計画的かつ効率的に取り組むこと。
- 市民の福祉とくらし・営業を守るために、国に対して以下のことを求めること
 - ・ 公営交通事業、上下水道事業に押しつけている「独立採算制」をやめること。高利率企業債の借り換えについては、5%以下のものも含めて要件緩和と枠の拡大を行うこと。
 - ・ 市バス・地下鉄事業、上下水道事業の消費税は非課税にすること。
 - ・ 地下鉄建設・改修・維持管理・安全対策・施設更新に対する国の補助制度を抜本的に拡充すること。
- 市バス・地下鉄事業、上下水道事業の消費税は、料金に上乗せしないこと。

(続き)

- 国に対して、市民の足を守るため次の点を求めること。
 - ・ 交通事業にかかわる規制緩和を撤回し、公共交通を守る法改正を行うこと。
 - ・ 公営バス事業にたいする国の補助制度をあらゆる機会を捉えて他都市とも連携して確立すること。
- バス運転手の「若年嘱託制度」は同一労働同一賃金に反するものであることから、制度を廃止して正職員とすること。
- 「管理の受委託」は撤回すること。委託先の労働者の労働条件・健康管理についても、交通局として把握し責任を持つこと。さらに、安全対策についても直営と同じ対応をすること。
- 整備部門の民間委託を撤回し、技術継承を図るため、整備士の計画的採用・養成をすすめること。
- すべての地下鉄駅に駐輪場を整備すること。ホームのベンチを増やすこと。
- 指定管理者や管理の受委託における委託期間が3年から5年となっている。現在、公共工事については人件費もインフレスライド条項が適用されているが、委託期間が工期よりも長い指定管理者や管理の受委託においては適用されない。適正な労働環境を整えるためにインフレスライド条項の適用を検討すること。
- 新たな「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の目標の実現に向け、全庁あげて取り組むとともに、引き続き進捗状況を市民に周知すること。

(6)「経営基盤の強化」及びその他事業運営に関すること（続き）

（続き）

- 「民間でできることは民間に」の方針のもと、地下鉄・市バスの事業形態について株式会社化も含め幅広く検討を行うこと。
- 利用率の高い駅ナカビジネスは平成30年に10億円の収入達成まで間近であるが、さらに経済界・ユーザーの提言を求めるとともに、利用率アップに努め、引き続き増客増収を目指すこと。
- 平成31年度までに「地下鉄・市バスお客様1日80万人」の新目標を達成するため、「地下鉄・市バスお客様1日80万人推進本部」を中心に、民間と行政の共汗の取組を進めること。
- 駅ナカビジネスにおいては、「K o t o c h i k a (コトチカ)北大路」の開業を踏まえ、平成30年度年間収入10億円の達成に向け既存店舗等の収益向上に積極的に取り組むこと。
- 地下鉄駅周辺での増客に寄与する開発並びにイベント等の駅別戦略のさらなる推進を図ること。特に東部クリーンセンター跡地活用の検討については局間連携を強力に進め乗客増を図ること。
- 情報媒体やコンテンツ産業等との連携も図るなど新たな広告媒体の開発を検討し、地下鉄及びバス事業における広告収入増の対策を強化すること。また、広告付きバス停留所の設置については、今後も引き続き積極的に進めること。
- 市バスの管理の受委託について、交通局の財政には貢献しても、委託先企業には労働条件悪化をもたらしかねない制度をこのまま続けるつもりか。乗客の命を預かる公共事業が管理の受委託先企業でおこった事案についてどのような認識を持っているのか。市民の命を預かる以上、安全確保や労働実態を共有するのが当然で、この制度では保証できず、制度適用を撤回すること。

（続き）

- 経営健全化団体から1年前倒しで脱却を目指すという前向きの予算で、長らく京都市財政の重荷になっていた地下鉄経営に光が差してきたと言えると思うが、今こそ経営健全化団体から脱却する予算についての思いは。そして、市バスと地下鉄1日80万人の乗客増に向けて全力を尽くすこと。
- 「仕事と子育て両立支援プラン」の計画的事業推進とともに、交通局における女性の活躍の場の提供と、女性の幹部登用を積極的に図ること。
- 入札による事業者選定に当たっては、WTO案件であったとしても、契約の目的物に応じて、価格のみならず、事業者の施行能力等をしっかりと踏まえた最適な選択とすること。

2 お客様からのご意見等（「お客様の声」より（平成25～29年度））

(1)「安全運行の確保」に関すること

* 市バス事業

（市バス運転士の運転操作に関するもの）

- ほとんどの運転士がバス停から2，3歩離れた場所に止めるのに、今日乗車した運転士は、年配の方でも1歩で乗れるほどの位置に停車していた。この運転士の車両感覚は素晴らしい。
- 利用したバスの運転士の運転が荒く、乗り心地が非常に悪かった。ブレーキも急ブレーキに近いものだった。
- 最近、急発進急停車といった雑な運転が多いような気がする。特に、立って乗車している高齢者が危険だと思う。

* 地下鉄事業

（地下鉄乗務員の運転操作に関するもの）

- 地下鉄に乗ろうとしたら挟まれかけて怖かった。

（大雨による東西線の運休に関するもの）

- 復旧の見込みについてきちんと説明してほしい。
- 東西線運休の件で、復旧がどの程度進んでいるのか、いつ頃運転が再開するのか。

（地下鉄の車両故障による輸送障害発生時の対応に関するもの）

- 5月24日に東西線が運休したが、運休が決定した後の案内板をもっと分かりやすくしてほしい。
- 早急に運行を再開してほしい。

(2)「質の高いサービスの提供」に関すること

* 市バス事業

（市バス運転士のお客様への接遇に関するもの）

- 乗車したバスの運転士が、修学旅行生へ「いってらっしゃい、楽しんでください」などと、とても親切で丁寧なアナウンスをしており感動した。
- 市バスを利用した際、走行中に移動してしまい、運転士に注意されたのだが、その言い方がとても不愉快で横暴な言い方だった。

（遅延時の案内に関するもの）

- 交通事情により遅れて運行することは理解できるが、それならば「〇分遅れて運行です。ご迷惑おかけして申し訳ありません。」とアナウンスすべきではないか。

（運行に関するもの）

- 遅れるのは仕方ないと思うが、目の前にいるのにたまに早く出発する場合がある。どうか出発時間を守ってほしい。
- バスに乗ろうとバス停に行ったが、バス停に止まることなく私の横を通り過ぎて行った。

* 地下鉄事業

（駅職員のお客様への接遇に関するもの）

- 体調を崩し倒れそうになっていたところを駅員が水と横になる場所を貸してくれた。本当に帰れないかと思っていたので助かった。
- 改札口で駅員に道を聞いたが、とても面倒くさそうで、きちんと対応してもらえなかった。

(3)「市バスの混雑対策」に関すること

(市バスの増便に関するもの)

- 京都駅から祇園行のバスをもっと増やしほしい。
- 西大路四条から金閣寺道間のバスの混み方が凄まじいので、快速205号系統の本数を増やしてほしい。

(車内へのキャリーケース等の持込みにに関するもの)

- 外国人観光客が大きなスーツケースを持ってバスに乗車されると通路をふさいでしまい、非常に不便である。
- 大きいキャリーケースを持ち込む乗客が目立つので、別料金を設ける規則を作ってもいいのではないかな。

(4)「利便性・快適性の向上」に関すること

(市バスの遅延に関するもの)

- バスの遅延運行が増えている。また、連なってバスが来ること多々あり、空席も目立つ。
- 1年前から市バスを利用しているが、必ずと言ってもいいほど遅延している。時には20分程度遅れることもあり、とても迷惑している。

(市バスの路線の新設や延長、経路変更に関するもの)

- 桂坂から京都駅までの新しい系統が欲しい。
- 東大路通は、特に午後になると、南行の渋滞がひどいので、京都駅から、七条・五条坂を経由し、烏丸通を南下するルートにすれば、清水方面から京都駅への時間が短縮されるのではないかな。

(駅施設の案内表示に関するもの)

- 阪急烏丸駅から地下鉄四条駅までの乗換案内を外国人観光客に分かりやすいように表示すべきだ。
- 竹田駅の改札口付近に、東西線の駅構内と同様に発車時刻の案内画面（近鉄線の運行状況を含め）を設置してほしい。

(ICカードサービスに関するもの)

- 京都市バスにおいて、ICカードの利用が開始されるが、障害者専用のICカードも販売されるのか。
- ICカードを利用した場合に、地下鉄と市バスや市バス同士を乗り継いでも割引が適用されるよう早急に取り組んでほしい。
- 定期券がICOCA対応になったのはありがたいが、JR西日本の定期と別に持たなければいけないので不便だ。
- 4月からICOCA通勤定期の運用が開始されたが、PiTaPa定期は非対応である。

(続き)

(運賃制度に関するもの)

- 地下鉄・バス乗継運賃を見直してほしい。
- 市バス1日乗車券の値上げは最小限にしてほしい。
- 一日乗車券の値上げ検討中とニュースで知ったのだが、観光と市民の使用を区別して考えてほしい。
- 消費税率改定で2014年4月から230円と、大幅値上げとなるのが残念である。

(ホームページ等による情報発信に関するもの)

- 交通局ホームページに掲載されている市バス時刻表が更新されていない。
- 忘れ物の取扱いについて、ホームページに詳しく掲載してほしい。
- ポケロケでバス停の地図も見られるようにしてほしい。
- バスが来ていないのに表示が消えるのはおかしいと思う。その表示を見て乗り換えている者については、大変困ることである。

(マナー啓発に関するもの)

- 優先座席で若い人が席を譲らずに平然と着席し、スマホを操作している。
- 電車内で当たり前のように食事している人がいるので禁止してほしい。
- 中高大学生の携帯電話のマナーが悪い。車内アナウンス等を徹底してほしい。
- 乗車マナーをポスターで啓発してほしい。

(5)「まちづくりの視点に立った取組」に関すること

(地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充に関するもの)

- 伏見区羽束師に住んでいるが、最近この地域の人口増加が激しく、今後も増加すると思われる。免許センター付近からJR京都駅までのバスが一時間に一本でもあれば利用者は多いと思うのだが、新しくバス路線を新設してもらえないか。
- 特37号系統の増便に感謝する。少しの待ち時間で乗れるようになり助かる。
- 特37号系統が走り始めてから買い物に家族の手助けなく行けるようになった。地域の事を考えていただいた方々に感謝する。
- 桂坂から四条通経由で四条烏丸への運行ルートを作ってもらいたい。近年、桂坂の人口も多くなっておりニーズは高いと思う。
- 伏見区の藤城学区は宅地開発が始まってからすでに半世紀近くになるにもかかわらず、いまだに路線バスが一切ない。また中学以上の通学と通勤には学区外に出なければならず、道路事情も劣悪で、住民の足は専らマイカー送迎か二輪あるいは徒歩だけだ。

(文化・芸術との連携に関するもの)

- 新聞で、烏丸線車両のデザインを変更するという記事を読んだ。古都京都らしい、京都に馴染みやすいデザインとしてほしい。
- 今までの市バスの外装デザインは京都の誇りであった。バスの外装を広告にするのはいかがなものか。
- 地下鉄・市バス車両を京都らしく、乗ってみたいと思うようなモダンなデザインにしてほしい。
- 市バス・地下鉄においてアニメが描かれているものなどがあるが、何か意図があるのか。京都はもっと粋なデザインにしたほうが良い。

(続き)

(大学との連携に関するもの)

- 太秦天神川から立命館大学までの路線を作ってもらえれば、需要もあって利便性が高まるのではないかな。
- 出雲路橋を経由して京都産業大学前に向かうバスの本数が少なく困っている。この経路のバスを増やしてほしい。
- 北区の産業大学から二軒茶屋、市原付近の市バスを充実してほしい。

(地下鉄車両・施設照明のLED化など環境対策に関するもの)

- 京都市バスは他都市に先駆けて全車両の前照灯がLEDになったが、地下鉄は一部の車両しか交換されていない。地下鉄車両についてもバスと同じように安全性の点からもLEDに交換したほうが良いと思う。
- 他社のように地下鉄もLEDを導入してほしい。

(6)「経営基盤の強化」に関すること

(駅ナカビジネスの積極的な展開、広告料収入の確保に関するもの)

- 地下鉄丸太町駅の北改札口付近のデニッシュバーの跡地に宅配ボックスを設置してほしい。
- 丸太町駅北改札前の、以前パン屋があった場所に、宝くじ売場を出店してほしい。以前烏丸御池駅に宝くじ売場があったのに閉店してしまい、四条駅から北大路駅まで宝くじ売場がなくて不便である。
- コトチカの利用客増加のためにも、コトチカ設置駅へ途中下車を認めてはどうか。また駅ナカと駅周辺の商店街が協働し、公共交通機関の利用促進を進めてほしい。

(市バス・地下鉄の魅力発信に関するもの)

- 年数回、定例で廃バスなどの公開記念イベントを実施してみてもどうか。
- みやこめっせでのイベントは、非常に楽しませてもらった。毎年このようなイベントを開催してほしい。
- 「京都市バス方向幕タオル」を再販してほしい。
- 京都市営地下鉄でも鉄道模型（Nゲージ）を出してほしい。京都市の10系は人気があり、高額なプラスチック製のモデルでも完売している。京都市営地下鉄は財政が厳しいことも承知しているが、いつか発売してほしい。
- 京都市バスのオリジナルミニカーをグッズ販売する予定は無いのか。チョロQよりも評判は良いと思う。

3 「市バス・地下鉄ご利用状況調査」について（中間集計）

新たな経営ビジョンの策定に向けて、現在のお客様の市バス・地下鉄のご利用状況を把握するため「市バス・地下鉄ご利用状況調査」を平成29年12月に実施し、6,500人を超えるお客様にご協力いただきました。

現在、お客様の属性ごとのご利用状況の分析など、詳細な調査結果の取りまとめを進めています。次回の検討委員会において、結果をご報告させていただく予定ですが、調査の概要と現時点での中間集計の状況については以下のとおりです。

○調査概要

- 日 時 平成29年12月17日（日）午前9時～午後7時
18日（月）午前7時～午後7時
- 調査場所
 - ・市バス主要5停留所：京都駅前、四条河原町、西大路四条、北大路バスターミナル、桂駅西口
 - ・地下鉄主要6駅：京都駅、四条駅、烏丸御池駅、山科駅、京都市役所前駅、三条京阪駅
- 調査内容
 - ・お客様の属性に関する項目：年齢、性別、居住地
 - ・ご利用の際の移動内容：移動目的、利用区間、乗車前後の乗継手段、利用券種
 - ・サービス充実に望む項目：運行に関する事項、施設に関する事項、乗継利便性に関する事項、その他の事項

○中間集計の状況

【回答サンプル数】

	市バス	地下鉄	計
対面聞き取りによる回答	2,136	2,353	4,489
郵送による回答	1,013	1,042	2,055
計	3,149	3,395	6,544

多くのお客様に御協力をいただきありがとうございました。



お客様への聞き取りの様子
（京都駅前バス乗り場、地下鉄駅構内）

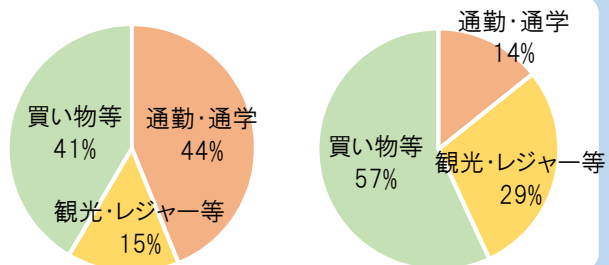
【各項目の回答結果】

[利用目的]

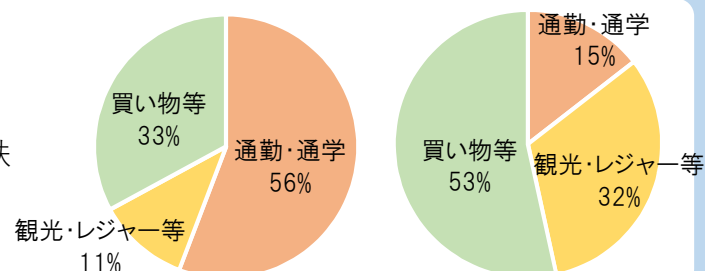
平日

休日

市バス



地下鉄

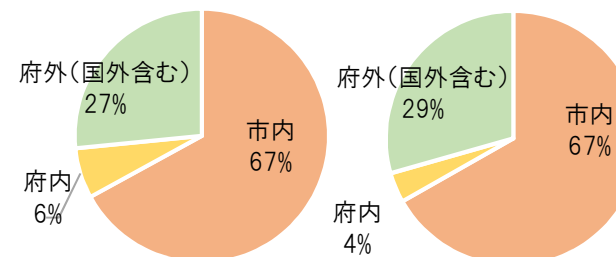


[居住地]

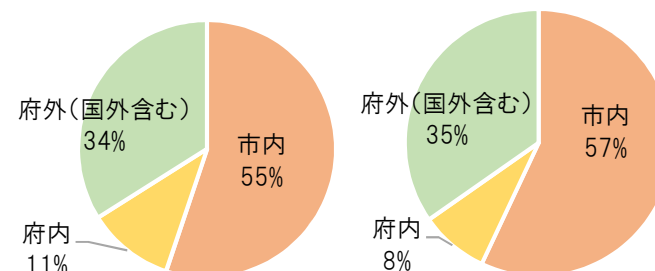
平日

休日

市バス



地下鉄

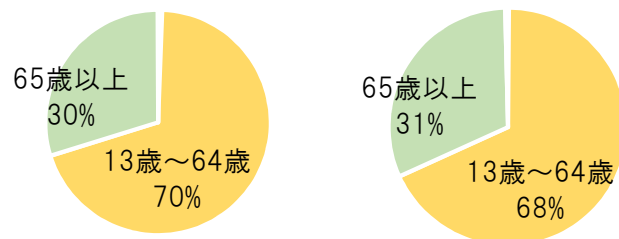


[年齢]

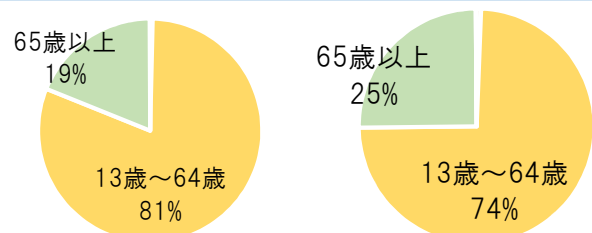
平日

休日

市バス



地下鉄



【主な特徴】

○利用目的

- ・ 平日で1割強、休日で約3割の方が観光利用
- ・ 大半の方が、通勤、通学、買い物など日常生活の足としてご利用いただいています。

○居住地

- ・ 市バスは約7割、地下鉄は約6割の方が市内在住の方の御利用で、平日・休日に大きな差異はありません。

○年齢

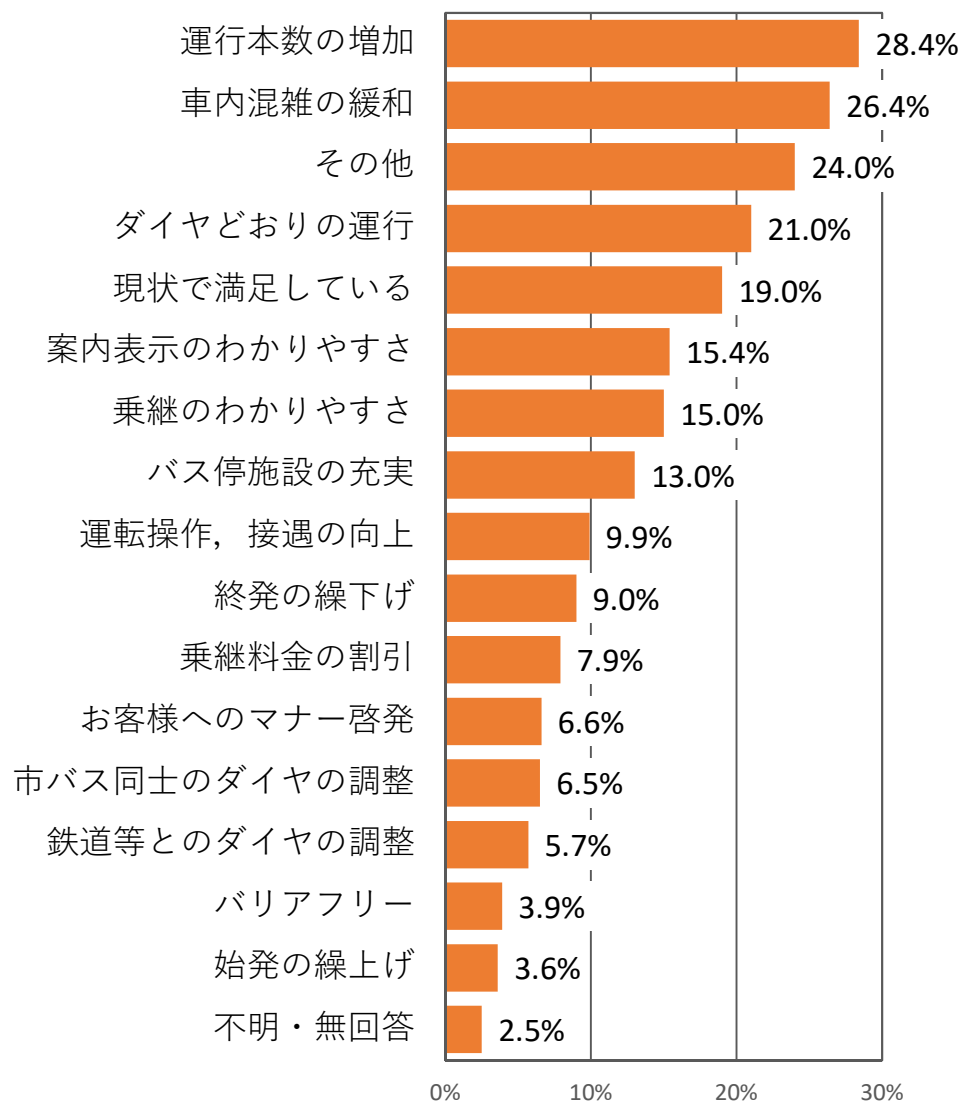
- ・ 地下鉄に比べて市バスの方が高齢者の方に多くご利用いただいています。
- ※6～12歳及び不明・無回答は1%に満たないためグラフには記載していません。

【サービスを良くしてほしいと思う項目（3項目を選択）】

※表中の％は、回答数（市バス3,149件、地下鉄3,395件）に対する割合です。

「その他」は自由記述による回答であり、現在取りまとめ中です。

○ 市バス



○ 地下鉄

