

## 傍聴者及びお客様から頂いた主な御意見

## 1 傍聴者から頂いた御意見

第2回「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」に来られた傍聴者12名のうち、8名の方から御意見を頂きました。

内容は以下のとおりです（原文のまま全文を引用しています）。

- ・財政状況を見て、中長期計画の話ではなく短期計画をすぐにでも実行していくべきであると思います。
- ・流動人口含めて人を集める事を計画し、人口増にする事で固定財政の確保をすれば・・・例えば企業誘致活動をする等
- ・元々の戦略は路線拡張し、その場所に人を集めて、町の活性化を目ざしたのでは・・・  
∴どこかで計画が狂ったのか？どこが？なぜ？を再見直ししてはどうか？
- ・経営健全化団体に陥り、大変な事になってくると言う事も府、市民に情報として流しては！
- ・観光資源をあてにしては、良くない。

大変ポジティブな検討会でした。

運賃値上げについて、時期的にも早く、金額についても思いきった額がでてきて現状の認識を新にしました。

コロナ禍、終息し、インバウンドが戻ってくれば値下げも。

いろいろな意見を聞かせて頂き、このピンチが将来へのスタートの時なのかとも考えました。

本当に大変だと思いますが、市民の足の役割をはたすため、よろしく申し上げます。ご苦労様です。

市民生活に直結する大事な委員会なのに、わざわざここまで足を運ばないと傍聴できないのはしんどい・・・ネット配信してほしい。

委員が特定年齢のホワイトカラーの男性に偏りすぎでは・・・

休日や特定シーズンでは特別価格にしてはどうか。

運転手の負担を減らす視点も必要。ポイント還元は、普通に割引しないのはセコイ・・・

敬老福祉乗車証の利用範囲はむしろ拡大してあらゆる事業者の鉄道・バスで使えるようにしてほしい。通勤通学や一般住民の負担も減らしてほしいが・・・公正な運賃の負担を実現してほしい・・・

市民が公共交通を使ったり、マイカーを控えたりと、公害削減に協力しても現状では殆ど何のおんけいもない・・・これではマイカー利用は減りません・・・

本来は全交通事業者が集まって審議すべき委員会では？

「値段なんて見てない」ってちょっと軽すぎでは・・・「地下鉄アトラクション」←いや、ふざけすぎ・・・

委員会での意見を聞く（聴く）際は「値上げ」やむなしとの思いを強くするが、一歩外へ出ると、市民感情ではそうではないと感じる  
そのギャップをよく理解しておく必要がある

- ・資料に国や府への働きかけ、現状の動きの説明がない
- ・運賃改定のハードルの高さを説明するべきではないか。なぜ6年度としているのか？弾力的運賃の論議するのか？
- ・今朝の新聞報道に触れないのか？
- ・900億円の累積資金不足を超えれば何が問題なのか？バスとの違いは何なのか？これらの説明がない。
- ・資料の説明があっさりしていたが、ほとんど論議の材料として使われていなかった。議題との関係もわかりにくい。せっかく当日のテーマを設定しながら、内容が散らかったままであった。資料の作り方、悪いのでは？
- ・宿題返しの資料と今回のテーマとしての資料のメリハリがないと思える。
- ・民営化の意見が出ていたが、地下鉄は無理だが、バスについてどうあるべきかは論議すべきでは？

私鉄は鉄道収入が6～27%だそうです。JRでも西日本は50%程度だそうです。そう考えたら京都市交通局は、鉄道収入が100%に近い数字を考えると、経営環境は非常にきびしいですね。

民営化するか、上下分離して、経営効率を上げていかないと、改善は難しいと思います。地下鉄駅構内の余乗スペースを、民間に貸し出ししたり、利用客の少ない駅は無人数化・・・インターホンでの対応。

市バスは、路線を整理して、赤字の大きいバス路線は、コミュニティーバスへ移行し補助金で対応するなど

とにかく民間、私鉄がコロナ化に対応しようとしている状態であることを踏えると、交通局は、さらに必死でしないと、市民の足として守ることができないと思います。

- ・公営ではなく民営化して下さい。
- ・危機感がなさすぎます。
- ・公営での運営は、時代に合わない。限界です

課題の表面のみを提示し、表面のみの解決策のみを議論されていると感じました。より実務レベルでの議論をこの会議体で行った方が良いと思います。

交通局の（現在の）経営状況について深く、詳しく知れて学びになった。専門の方々のご意見も鋭かったと思います。  
路線・ダイヤの見直しは不可欠ではないか（非常事態のため）  
↑減便や廃止のほか、結合（統合）今年急行110を86に統合したように車両1台あたりの使用年数を上げることも一つありだと思えます。

## 2 お客様から交通局に寄せられた主な御意見

第2回「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」以降に、交通局に寄せられた市長への手紙、お客様の声（交通局HP）を取りまとめました。

内容は以下のとおりです。

（受付期間：8月11日（水）～10月7日（木））

### ■路線・ダイヤの在り方について

- 市バスの営業係数が200前後もしくはそれ以上の路線は、利用促進のみならず、運行時刻や経路が旅客ニーズに合致しているのか検証が必要である。
- 観光路線は縮小して市民に密着した路線を展開していくのも手だと思ふ。例えば、民間バスの減便で不便になっている山科に市バスを復活させ、地下鉄駅とを結べば市バスと地下鉄ともに利用が増えるのではないか。
- 赤字を抑えるために、徹底的に不要な便を減らす。地下鉄のダイヤ改正を速やかに行うべきである。
- 地下鉄と並行しているバス路線を廃止し、地下鉄利用への誘導を図る。
- 市バス競合路線を民間へ移譲させる。
- 需要の少ない市バス長距離路線を分割させる。

### ■運賃の在り方について

- 市民生活に直接関わる市バス・地下鉄の運賃値上げはおかしい。
- 観光者数の増加が不透明な状況下では、利用料金を逆に下げることによって利用数を引き上げていくことが必要なのではないか。
- 市バス・地下鉄の運賃を値上げし、敬老乗車証の金額も上げるべきである。適正な時期に値上げしない結果、便数の減少や路線を廃止することは交通政策上間違っている。
- トラフィカ京カードの発売終了及びICカードによる乗継割引終了を一時的なものとし、経営が安定したら復活させてほしい。
- 1駅だけならば、120円程度で乗れるようにし、ちょい乗り需要を開拓する。

### ■敬老乗車証について

- 敬老乗車証などいない。

### ■収入増加策について

- ラッピングバス増加、ラッピング地下鉄を導入して、広告収入を増やすべきである。
- 市民へ「増収アイデア募集」といった方法がとれるのではないか。
- 交通局グッズを増やし、様々なファンを獲得すべきである。
- 市バス・地下鉄を普段利用しない人から利用しない理由を聞いて改善する。
- 経費をかけずにできる収入増加の取組について検討してはどうか。

■設備投資について

- 地下鉄に関して、新車を導入するのではなく、他の自治体のお下がりに対応すべきである。
- 地下鉄の新車導入を凍結し、旧型車に関しては、廃車発生品を活用して部品などを保守していけば良い。
- 現行車両の更新を大幅に遅らせることで大幅なコスト削減になる。
- 過剰なバス停留所を半減させる。

■人件費について

- 職員の給与をカットすべきである。

■人員削減について

- 交通局本局の人員をリストラすべきである。
- 過剰なバス運転士を半減させる。

■民営化について

- 地下鉄・市バスを民間に委託したらどうか。
- 地下鉄を民間に売却する。
- 民営化もしくは交通局解体を望む。