

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概要について

1 募集結果

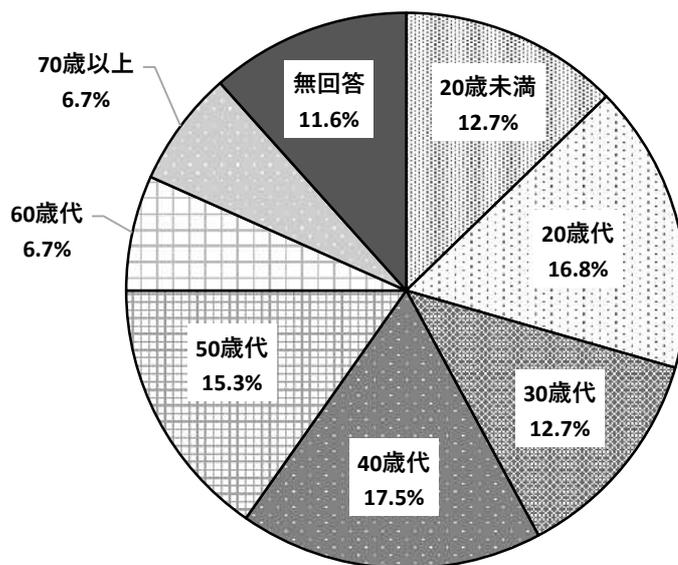
(1) 御意見数

662 件（268 名）

(2) 応募いただいた方の属性

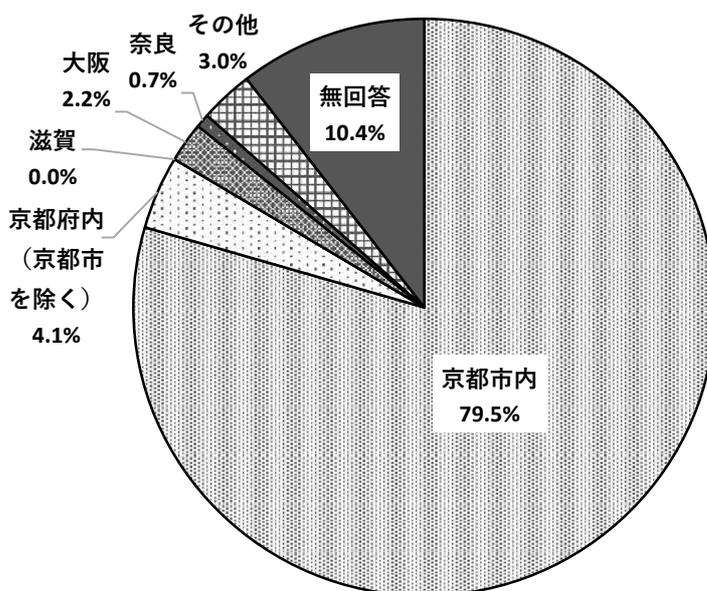
ア 年齢

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	



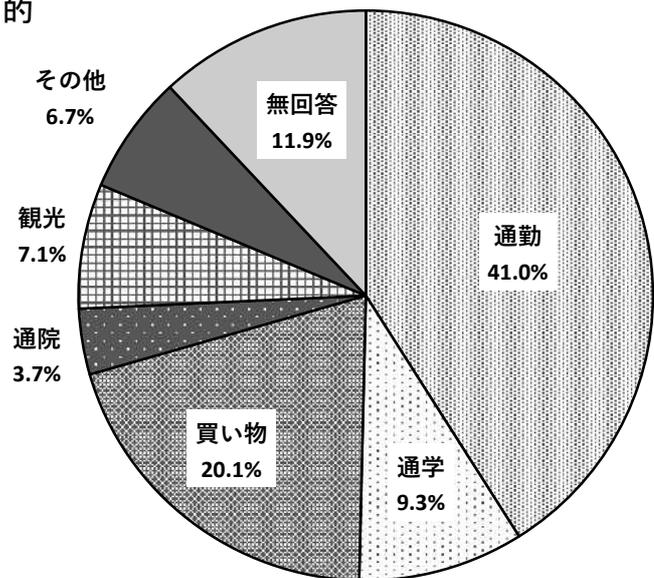
イ お住まい

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	



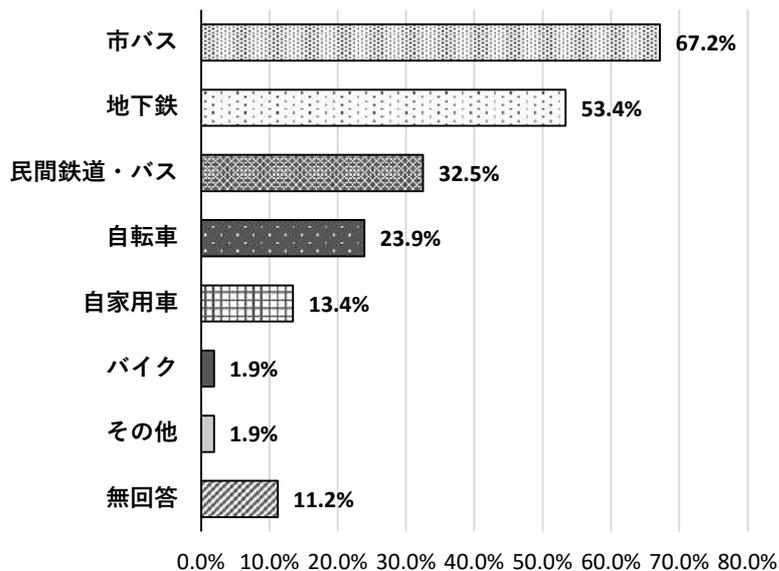
ウ 市バス・地下鉄を御利用時の主な目的

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。

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。

御意見の内訳

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)
<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。

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)
(1) お客様数や財政状況の変化（意見数 1件）
<ul style="list-style-type: none">・「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。
(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）
<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。・観光系統に導入した専用車両12両などの経費が無駄。・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。・地下鉄と京阪との乗継ぎが悪い。・これまでの輸送力増強の取組は市民が望んだことなのか。そのような取組を成果として表現するのはいかがなものかと思う。・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がなものか。・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がなものか。・地下鉄駅のトイレが綺麗になり本当に快適になった。

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)	
(1) お客様数及び運賃収入への影響（意見数 6 件）	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。
(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）	<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。
(3) 延期している事業の今後の予定について（意見数 12 件）	<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。 ・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。 ・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。 ・設備投資は延期・中止するべきだと思う。
(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）	<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。 ・乗継ポイントの導入時期をもっと早めてほしい。 ・バス24時間券は平日と休日で料金を分けるべき。 ・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。 ・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。 ・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。

(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。
(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）

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）
(1) 今後のお客様の動向見込み（意見数 3件）
<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。
(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）
<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。 ・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。 ・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。
(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）

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）

(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）

- ・一般会計からの任意の補助はやむを得ないものであり，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。
- ・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。

(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）

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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 台連続で来ることがないようなダイヤにすべき。
- ・路線が重複する区間の運行を見直すべき。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

- ・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。
- ・観光シーズンには臨時便や直通便を出してほしい。
- ・コスト削減より重要なのは、市民のため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べき。今後は市民のための運行を重視し、観光向けやコスト削減の経営を捨てるべき。
- ・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。
- ・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。
- ・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に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。
- ・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。
- ・昼間の東西線はもっと間引けばよい。
- ・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接バスなど大型にしてはどうか。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

(イ) 駅有人改札業務の見直し (意見数 0 件)

(ウ) 業務の見直し等による経費削減の推進 (意見数 27 件)

- ・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。
- ・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な。
- ・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な。
- ・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。
- ・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な。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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な。
- ・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。

- ・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。
- ・一日乗車券の材質をもっと安価なものにすべき。
- ・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。
- ・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。
- ・掲示物を目立つところへ集約し数を減らすべき。
- ・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。
- ・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。
- ・随意契約を見直すべき。
- ・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が分かりにくいので解説を入れてほしい。
- ・市バス小型化による燃料コストの減
- ・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。
- ・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

(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。
- ・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。
- ・きちんと仕事を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。
- ・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。

(オ) その他経費削減策に関する御意見 (意見数 14件)

- ・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。
- ・「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。
- ・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ので、地下鉄は自動運転にすべき。
- ・降車ボタンは基本押さなくても各停で走っているので、不要であり経費の無駄ではないか。

(2) 経営健全化策

イ 収入増加策（意見数 240 件）

(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）

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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よい。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

(イ) 沿線地域にお住まいの皆様と連携による市バス利用促進の取組（意見数 3 件）

- ・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。
- ・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。

(ウ) 人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進（意見数 7 件）

- ・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と。
- ・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。
- ・パークアンド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。
- ・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ため，観光に限定した書き方にしない方がよいのではないかと。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と。
- ・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。

(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）

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・「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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・安全を確保するために職員の削減に反対する。

(オ) 更なる乗車券制度の見直し（意見数 67 件）

- ・大阪 PiTaPa とも連携させる。
- ・市バスで運転士に提示する乗車証は全て I C 化することで不正乗車の防止にもなる。
- ・市バス、地下鉄ともに、I C 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。
- ・1 つの I C 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
- ・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。I C 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。
- ・一日乗車券を I C 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。
- ・地下鉄については、乗継運賃を I C 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。
- ・高校生向けの定期を ICOCA にできないか。
- ・磁気定期を廃止して I C 定期のみにすべき。
- ・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。

- ・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 I C 定期券の販売などをしてはどうか。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・今年 10 月の乗車券の価格改定は致し方ないと思う。
- ・I C 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。
- ・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。
- ・観光客からたくさん利用料金を回収するべき。一日乗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。
- ・一日乗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。
- ・修学旅行以外の一乗車券を廃止してほしい。
- ・運賃値上げより先に一日乗車券などの価格を更に上げて適正化するべき。
- ・一日乗車券を値上げすべき。
- ・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。
- ・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ならないように調整し、乗り継いで移動できるようにしてほしい。
- ・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。
- ・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。

- ・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。
- ・現在の京阪や近鉄との相対的な割高感が利用の逸走になっていることが記載されていない。
- ・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。
- ・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
- ・紙の乗車券をＩＣカード化し、発行時の手数料を削減する。
- ・定期券の払戻し率を下げる。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・「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。
- ・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ほしい。

(カ) 広告の収入増加（意見数 15件）

- ・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。
- ・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はどうか。
- ・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。
- ・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。

- ・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。
- ・広告事業は積極的に行うべき。
- ・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。
- ・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はどうか。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。

(キ) 駅ナカビジネスの収入増加（意見数 13件）

- ・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。
- ・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ため、その空いた空間で店舗を開設すべき。
- ・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。
- ・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な。
- ・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。
- ・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。

(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）

- ・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。
- ・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。

(ケ) その他収入増加策等に関する御意見（意見数 101件）

- ・系統番号をわかりやすくしてほしい。
- ・各バス停を新しいバス停のデザインに更新する。
- ・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。
- ・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。
- ・バス乗り場に他社の案内も充実してはどうか。
- ・バス停名をわかりやすくすべき。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・全てのバス停に簡易式のライトをつけてほしい。
- ・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。
- ・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。
- ・市民の使用頻度が多いバス停を繋ぐ急行系統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。
また、大型イベントの際に時間帯を絞りつつ、集中的に臨号系統を、主要駅を繋ぎながら運行するべき。
- ・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。
- ・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るべき。
- ・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るので、値上げではなく便数を増やして増客してはどうか。
- ・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。
- ・バスの混雑状況が分かるようにしてほしい。
- ・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
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・「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。
- ・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。

- ・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。
- ・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。
- ・京都検定の過去問などを車両内で流す。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・敬老・障害乗車便と有償健常乗車便を車両で区別する。
- ・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。
- ・市バス・地下鉄の車内を広げてほしい。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・市バスの本数が少なすぎる。
- ・市バスのダイヤを増やしてほしい。
- ・バス停の屋根、接近表示器、バスの駅をつけてほしい。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・バスのオープンデータ化はいつまでに完了するのか。
- ・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箇国語対応にしてほしい。
- ・増収策として均一運賃区間を狭くしてはどうか。
- ・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。
- ・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。

- ・ 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。
- ・ 市バス車両は更新後に廃車することのだが、中古車として売却し、交通局の収入にできないか。
- ・ 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。
- ・ 「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。
- ・ 広告収入のないラッピングバスは必要ない。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 地下鉄は車両のグッズも販売してほしい。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 「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。
- ・ 座席が赤いシートバスはかなり古いので早く買い替えてほしい。
- ・ 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。
- ・ 全てのバスがフルカラーLED方向幕になるのはいつか。
- ・ 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。
- ・ 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。

ウ 国等への要望（意見数 8件）

（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）

- ・ 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。

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願います。
- ・ 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と考える。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。
- ・ 無くなっては困るので、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。
- ・ 旅客数が元に戻らないのであれば運賃値上げも仕方ないが、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乗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守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の、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の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いふのは理不尽なので、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るなり、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。
 - ・1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。
- ・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っても考えるべき。
- ・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事は，滋賀から京都に来られる乗客は運賃が安い J R 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予算などが掛かり，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値上げするのではなく，均一運賃にしてはどうか。
- ・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。

(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）

(4) 取組のスケジュール～短期・中長期の取組～（意見数 0 件）

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）

(1) 経営形態に関する御意見（意見数 32件）

- ・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。これからは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と守るために努力いただきたい。
- ・民営化すべき。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伝えてほしい。またその意義を経営ビジョンにもしっかりと書き込んでほしい。
- ・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。
- ・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。
- ・危機的な市バス・地下鉄は市民に必要な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。

(2) その他経営に関する御意見（意見数 16件）

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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、運賃としていくら必要なのか、しっかりと検討していただきたい。
- 経営判断に対する体質改善策はなぜ含まれていないのか。
- 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。
- 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。

(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。
- 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。
- 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。
- 今回の改訂するビジョンにはSDGsのことは書かないのか。
- 服務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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

(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）

- ・敬老乗車証と福祉乗車証は I C 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 I C 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どうか。また、福祉乗車証は廃止すべきだ。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・門川大作市長の責任を問う。
- ・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 L R T を運行するということには賛成しかねる。
- ・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。
- ・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。
- ・各駅に活気がなすぎ。増客のために駅近に人気店や娯楽施設を誘致するのはどうか。
- ・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。
- 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。
- 地域にコミュニティバスを運行してはどうか。
- よるバスは廃止すべき。
- 三条京阪の再整備をお願いしたい。