

「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」（素案）に対する主な御意見の内容と  
御意見に対する本市の考え方

<御意見の内訳>

項 目	意見数
1 より多くの皆様にご利用いただくための取組	496
(1) 路線（系統）のブラッシュアップ	(207)
(2) 便利で使いやすいダイヤ編成	(84)
(3) 幅広い世代のお客様の確保に向けた取組	(34)
(4) 市民との協働による事業の推進	(6)
(5) 分かりやすさの向上	(94)
(6) 公共交通の利用促進に向けた各種施策との連携	(54)
(7) 経営状況等の見える化	(17)
2 京都を観光で訪れる旅行者の皆様により便利で快適に市バスをご利用いただくための取組	150
(1) 市民生活と観光との調和を目指した系統の運行	(123)
(2) 地下鉄をはじめとする鉄道と組み合わせた移動経路への誘導	(21)
(3) 旅行者の皆様へのキメ細やかな案内	(6)
3 より一層効率的な市バス事業の運営を行っていくための取組	191
(1) ご利用状況に応じた輸送力の再配分	(151)
(2) 運営の効率化	(40)
4 ご利用の少ない路線を維持・確保していくための取組	57
(1) 地域ごとの特性に応じた路線の維持・確保の取組	(49)
(2) 運行サービスの水準の検討	(8)
5 その他のご意見	358
(1) 職員の対応、運転操作等について	(45)
(2) バス待ち環境について	(29)
(3) バス車両について	(51)
(4) 運賃制度について	(130)
(5) その他	(103)
合 計	1,252

※（ ）内の数値は、各項目の件数のそれぞれ内数である。

1 より多くの皆様にご利用いただくための取組：496件

(1) 路線（系統）のブラッシュアップ：207件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 路線新設や経路変更等</b></p> <p>①利用が見込める場所には停留所を新設して利用促進を図るべきだ。</p> <p>②新しい道路が供用開始された場合には、それを活用し、より便利な路線を目指すべき。</p> <p>③烏丸通は地下鉄があり便利だが、駅間の距離が長いため、少しの移動には不便である。烏丸通を運行する系統があればよい。</p> <p>④京都市南部は鉄道が南北に発達しているものの、東西の移動手段が少ない。中書島駅、竹田駅、桂川駅、洛西口駅などの南部の駅同士を結ぶ路線でその課題を解決できるのでは。</p> <p>⑤郊外に環状系統があっても良いと思う。路線数が多いがそれぞれ本数は少ないので、いくつかの系統と統合して基幹的な系統を作ってほしい。</p> <p>⑥西大路八条の西に住み始めて10数年経つが、歳を重ねて買い物に行くにも不便なことから、八条通にバスを走らせてほしい。</p> <p>⑦洛西ニュータウンへの地下鉄の延伸が不可能なら、その間を路線バスで運行するべき。</p> <p>⑧洛西地域は基幹バスと地域間バスに運行を切り分けてもよいのではないか。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バス路線については、これまで地下鉄の開業や鉄道駅の新設、公共施設や大型商業施設の開設など、まちづくりの進展に合わせ、路線の新設や経路の変更等を行ってきました。</p> <p>新たな路線や停留所設置の検討に当たっては、これらを今後も維持していけるよう、一定の御利用が見込めることが重要です。まちや沿線の変化とともに、人口動態、ライフスタイルの変化も考え合わせながら、より多くの皆様に御利用いただけるよう、路線・ダイヤ編成を検討してまいります。</p> <p>頂いた御意見は、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
<p><b>イ 快速系統の新設</b></p> <p>①四条河原町から京都駅はタクシー利用が多い。昼間の直行便を検討してはどうか。</p> <p>②205号系統や3号系統の速達便を設定することで、所要時間が短縮し利便性が向上するのでは。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>直行便、急行便などの快速系統は、速達性が高まる一方で、途中の通過停留所を御利用のお客様の利便性が低下し、また、区間によっては、快速便と各停便とで所要時間に大きな差が生じない場合もあります。鉄道駅と大学や観光地などを結ぶルートなど、多くのお客様が乗降される停留所が限られているような系統において、快速便を設定する効果があるのではないかと考えています。</p> <p>頂いた御意見は、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とさせていただきます。</p>

<p><b>ウ 重複路線の整理等</b></p> <p>①京都駅から出発するバスが多すぎて混雑している。赤字解消のため、これを機に効率的な路線見直しをゼロベースで検討してはどうか。</p> <p>②複数の系統が重複して運行している区間では、できるだけ本数を維持しながら系統を統合すべき。</p> <p>③市内中心部でも利用の少ない系統は存在しており、他の系統と運行区間が重複しているものは廃止又は減便し、走行距離を減らしてバスの台数を削減すべき。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バス路線については、京都駅周辺や四条界限、主要な鉄道駅への接続など、多くのお客様に御利用いただいている現在のネットワークを基本に、目的に応じて直通や乗継など、多様なルートが選択できる系統網を構築することとしております。</p> <p>一方、運行本数や運行経路が御利用状況やニーズに応じたものとなっているか、常に点検していくことも必要であり、頂いた御意見は、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
<p><b>エ 鉄道駅への接続強化</b></p> <p>①京都駅、四条河原町、桂駅などの鉄道駅への輸送に力を入れるべき。</p> <p>②202号、207号、208号系統の時計回り全便を京都駅八条口経由にするなど、利用状況に応じた経路変更や路線の新設をしてほしい。</p> <p>③郊外こそ、鉄道とのアクセスを意識して路線を展開すべき。JR向日町駅東口の整備に合わせて久世や吉祥院にアクセスしやすい路線を開設してはどうか。</p> <p>④距離の長い系統は思い切って地下鉄の駅で区切るなど、短縮すると収益の改善につながるのではないかな。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>駅前広場への接続強化など、鉄道駅等へのアクセス向上について検討することとしており、頂いた御意見は、今後のダイヤ改正の際の参考とさせていただきます。</p>
<p><b>オ バスとバスの乗継</b></p> <p>①路線の見直しに当たり、京都の基盤の目状の都市構造をいかし、南北に走る系統、東西に走る系統に整理し、乗継無料とするのが良い。</p> <p>②鉄道のように、バスからバスへの接続、乗継がスムーズにできれば、かなり利便性が上がると思う。</p> <p>③アンケートで、「乗継に運賃負担がない場合（乗継無料）でも約半数は直通便（乗換なし）を選択」しており、現行路線が支持されると言える。</p> <p>④交差点での乗継を前提とした系統再編は利用者に移動を強いるので現実的ではない。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>乗継を前提に、系統の運行経路を短くする、あるいは、縦の通り、横の通りのみ運行する形に整理することで、運行頻度の増加や分かりやすさの向上につながる可能性はありますが、乗継に伴うお客様の運賃負担の増大や、身体的、心理的な負担のほか、多くのお客様がスムーズに乗り継げる停留所施設が整備可能か、といった課題もあります。「市バスお客様アンケート調査」では、乗継運賃が無料という条件においても、運行本数が多い乗継便の利用を選択する方と、運行本数の少ない直通便を選択する方は、概ね同程度でした。</p> <p>このようなお客様の意向も踏まえながら、引き続き、研究してまいります。</p>

<p><b>カ 市バスが運行していない地域のバス交通</b></p> <p>①醍醐地域は民間バスの本数が減り不便になってきているので、市バスを走らせてほしい。</p> <p>②向島には市バスが来ていないため不公平感を持っている人は多く、それを払拭することを視野に入れてバス路線を考えてほしい。</p> <p>③曜日限定や本数は少なくてもいいので、京北病院方面や向島の文教大学方面にもバスを通してほしい。</p> <p>④桃山南学区は市バスがなく不便である。六地蔵までの循環バスを運行するか、現在運行している京阪バスの桃山南口から南下して公団をまわるルートを加えてほしい。</p> <p>⑤伏見区の藤城学区は1968年に宅地開発が始まって以来半世紀以上一度も公営民営問わず路線バスが実現していない。経路次第では小型車両で運行できる。</p> <p>⑥伏見区久我西出町に住んでいるが、阪急バスが全てなくなり、出かけるには市バスの下久我か、阪急西向日駅までいずれも30分歩かねばならない。国道171号線には市バスが回送でしばしば通過しているが、何とか市バスを通してほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バスが運行していない一部の地域において、公共交通の確保に関する要望があることは認識しておりますが、こうした地域では、道路が狭あいバスが安全に走行できるかどうか、また、バス路線が維持していけるほどの採算が確保できるかどうかといった課題もあります。</p> <p>このような交通課題は一交通事業者のみで解決することは難しく、行政やお住まいの皆様、交通事業者などが連携し、どのような公共交通が地域にふさわしいのか、合意形成を図りながら検討していくべきものであり、本市においても、地域の課題をよく把握している区役所・支所、交通政策を所管する都市計画局を中心に、地域の皆様とともに、実情に合った交通手段の確保策を検討していくことが必要と考えております。</p>
--	---

(2) 便利で使いやすいダイヤ編成：84件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 系統間のダイヤ調整</b></p> <p>①千本今出川から百万遍に向けて、201号、203号系統が一部の時間帯ではほぼ同時刻に運行しているのは非効率なので、ダイヤを調整してほしい。</p> <p>②桂駅東口～JR桂川駅前の区間で、69号、70号、南1号系統が、それぞれ30分に1本以下の運行頻度にもかかわらず、連続してバス停に到着する時間帯があるので、ダイヤを調整してほしい。</p> <p>③丸太町通を運行する93号、202号、204号系統が同時に来ることが多いため、ダイヤ調整を図ってほしい。</p>	<p>異なる系統番号のバスが同じ路線を運行する区間では、便利で使いやすいダイヤ編成に向けて、バスが交互で等間隔に到着するよう系統間のダイヤ調整を進めます。それぞれの運行経路や運行間隔が異なるため、一部の停留所においては発車時刻がどうしても近接する場合がございますが、利便性の高いダイヤとなるよう、頂いた御意見は、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とさせていただきます。</p>

<p>④西京極～烏丸五条間の73号、80号系統など、同方向へのバスのダイヤが近接している。分散させれば停留所での待ち時間が短くなり、より利便性が向上するので一層強化していくべき。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	
<p><b>イ 鉄道との乗継がしやすいダイヤ設定</b></p> <p>①市バスの路線と運行ダイヤについて、地下鉄、私鉄、JRとの接続をもっと出来るようにしてほしい。</p> <p>②地下鉄と市バスとの乗継時間の設定について、地下鉄到着の10分後に発車するようなダイヤ設定であれば、余裕があって利用しやすい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>鉄道とバスの乗継利便性を高めることは、公共交通ネットワーク全体の利便性向上につながる、大変重要な視点だと考えており、便利で使いやすいダイヤ編成に向けて、鉄道到着後しばらくしてバスが発車するなど、鉄道との乗継がしやすいダイヤ設定を進めます。</p>
<p><b>ウ 運行状況等に応じたダイヤ設定</b></p> <p>①道路状況の影響で定刻どおりの運行は難しいのかもしれないが、毎日遅れてくる系統についてはダイヤを調整してほしい。</p> <p>②バスの遅延が日常的に発生しているので、ダイヤどおり運行してほしい。</p> <p>③ダイヤの乱れは、乗客が乗りたくなくなる原因なので、しっかり原因を調査して、遅延を少なくしてほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バスの運行ダイヤは、時間帯に応じて停留所間の所要時分を変化させ、また、折返し地点のダイヤを調整して、安全に、かつ、可能な限り定刻運行ができるよう、設定に努めており、日々の運行状況や、お客様から頂く御意見、運行を担当している営業所との情報共有を通じ、設定している運行時分と実態が見合っていない場合は、ダイヤ改正に合わせて適宜見直しを行っております。</p> <p>交通環境は、天候や季節による交通量の変化、また、道路工事等にも左右されることから、全ての状況において、遅れが生じないようにすることは難しい面がございますが、頂いた御意見は、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とし、適切な運行ダイヤとなるよう努めてまいります。</p>

(3) 幅広い世代のお客様の確保に向けた取組：34件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 子育て世代へ向けた取組</b></p> <p>①市バスの利用者が子ども・子ども連れに優しくなるよう、啓発などに努めてほしい。</p> <p>②環境定期券制度は素晴らしいので続けてほしい。</p> <p>③妊婦や乳幼児連れの親子の運賃は、一年を通じて無料にしても良いのではないかなど</p>	<p>お子さまと一緒に御乗車される方やベビーカーとともに御乗車される方など、お客様に安全・安心・快適に御利用いただけるよう、周知や啓発の方法について研究してまいります。</p> <p>また、環境定期券制度については、市バスの通勤定期券をお持ちの御本人と同伴される同居の御家族が、土・日・祝日等に限り、お得に市バスに御乗車いただける制度です。本制度は、今後も引き続き実施してまいります。</p> <p>なお、現在、保護者同伴の幼児運賃については、人数を問わず全員無料としておりますが、妊娠している方の運賃を無料にすることについては、現在の厳しい経営状況を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p><b>イ 高齢者が利用しやすい路線・ダイヤ</b></p> <p>①利用時間帯や目的地のニーズの変化に対応し、高齢者にとって利用しやすい路線・ダイヤにするのはよい考えだと思う。</p> <p>②昼間時間帯は、病院や買い物に使いやすい、狭い地域を巡回するバスがあれば、高齢者の外出機会が増えるのでは。など</p>	<p>市バスの路線・ダイヤは、通勤や通学での御利用の多い朝・夕のラッシュ時間帯を基本に設定しておりますが、通院や日常のお出かけなど利用時間帯や目的地のニーズの変化をとらえ、御高齢の方にとっても利用しやすい路線・ダイヤも検討します。</p>
<p><b>ウ 通学ルートの利便性確保</b></p> <p>①立命館大学行きバスについて、授業開始時間前後の便が混雑するため、路線・ダイヤを拡充してほしい。</p> <p>②京都産業大学へ向かう快速バスや北大路からの直行便を設定してほしい。</p> <p>③佛教大学の1限と2限に合わせて、北大路駅から直行便を設定してほしい。など</p>	<p>授業前後の御利用の多い時間帯には状況に応じて増発を行っておりますが、大学等への通学ルートの路線・ダイヤの利便性を確保できるよう、今後の参考とさせていただくとともに、混み合う時間帯は、前後のダイヤに分散して御乗車いただけるよう周知も図ってまいります。</p>

(4) 市民との協働による事業の推進：6件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>①今後ともモビリティ・マネジメントの拡充も視野に入れて、利用者の安心・安全を守る体制作りを構築してほしい。</p> <p>②自動車分担率の低下と市バスの利用促進のため、企業や大学などと連携した新規利用者の掘り起こしの取組を強化するべき。 など</p>	<p>沿線にお住まいの皆様が主体となって取り組むモビリティ・マネジメント※活動と連携し、市バスの更なる利用促進に努めることとしております。</p> <p>御意見を踏まえ、企業や大学などと連携したモビリティ・マネジメントの取組による利用促進についても検討します。</p> <p>※コミュニケーションを通じて、過度に自動車に頼る状態から公共交通などの交通手段を適度に使う状態へと自発的に転換することを促す取組</p>

(5) 分かりやすさの向上：94件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 停留所における案内</b></p> <p>①すべての停留所に路線図、バス乗り場案内、行先案内、使える乗車券やICカードなどの案内を掲示してほしい。</p> <p>②バス停に掲示されているアクセス表示を多言語化するべき。 など</p>	<p>停留所における案内については、時刻表のほか、可能な限り路線図やのりば案内などの掲出を行うとともに、英語表記を併記するなどの多言語化にも努めております。停留所によっては掲出スペースが限られているため、より分かりやすい案内について、研究してまいります。</p>
<p><b>イ 観光に便利な系統のPR</b></p> <p>①楽洛バスの存在は知らなかったもので、京都駅前バス停や京都駅の観光案内所などでよりわかりやすいアピールが必要。</p> <p>②観光客向けの運行路線であることが一目でわかるような車体のラッピングなどが必要。 など</p>	<p>「楽洛東山ライン」など、愛称をつけた臨時便は、車両に専用のヘッドマークを掲出して運行しています。また、昨年秋の観光シーズンには、観光地を巡るコースを掲載したパンフレットで「楽洛ライン」を利用したコースを御案内したほか、市バス・地下鉄の沿線情報を掲載した広報誌「おふたいむ」やSNSで紹介するなど、お客様への積極的なPRを行いました。</p> <p>今後とも、お客様にとって分かりやすい情報発信となるよう工夫し、多くの方に御利用いただけるよう努めてまいります。</p>
<p><b>ウ バス運行情報等の提供</b></p> <p>①バス接近表示器について、精度がまちまちで使いにくい。</p> <p>②学生の授業時間に合わせて特定の時間帯が混雑する。バスロケで利用が多い時間帯やバスの遅延状況が分かるように可視化してほしい。</p>	<p>現在、交通局で運用しているバスロケーションシステムは、運行系統・停留所などのデータを無線により送信しており、通信状況によっては接近表示器の表示と実際にバスが到着するまでとの間に時間差が生じる場合がございます。</p>

<p>③バスの現在地が分かるようなアプリが欲しい。</p> <p>④バス停の位置をGoogleマップなどで調べやすくすると便利である。</p> <p>など</p>	<p>また、近年、他のバス事業者では、GPSで収集したバスの現在位置の提供や、混雑状況の可視化に取り組んでいる事例もあります。こうしたことを実現するためには、新たに大規模なシステムを構築する必要があり、多額の費用を要しますが、運行情報等の提供の充実に向けて、検討を進めているところです。</p>
<p><b>エ 視認性の高い行先表示</b></p> <p>①方向幕に経由地を多く表示するのは良いとは思いますが、文字が小さく少し見づらいので、文字の大きさやレイアウトなどを見やすくして欲しい。</p> <p>②フルカラーLEDの方向幕でも、最終バスの赤灯と緑灯を表示してほしい。</p> <p>など</p>	<p>市バスの方向幕の文字サイズについては、限りある表示スペースの中で、できる限り大きなものにしていくところです。現在、従来のフィルム式の方向幕から、全ての車両がLED式の行先表示器となるよう、装置の更新を進めており、これに合わせて、より視認性が高い行先表示となるよう検討してまいります。</p> <p>また、最終バスの赤色表示等については、他のバス事業者の取組も参考にしながら、お客様により分かりやすい表示となるよう、研究してまいります。</p>
<p><b>オ 分かりやすい系統番号</b></p> <p>①系統表示で「特」「臨」がわかりにくい。他都市では、数字にA、Bなどを付けているところもある。特に観光客の方には説明できない。</p> <p>②観光客が循環系統を逆方向に乗車しているのをよく見かける。方向によって、例えば、205A、205Bのように表示を分けられないか。</p> <p>③民間バスと連携して、系統番号の重複を避けるべき。</p> <p>④安心してバスに乗車するためには、民間バスと連携し、京都市内の系統番号を同一体系にすることが必須。</p> <p>など</p>	<p>交通局では、お客様に分かりやすい表記とするため、可能な限り系統番号の種類を増やすことなく、本線系統に対して、一部区間の運行が異なるような場合は、「特+ (番号)」「臨+ (番号)」を付加することとしております。分かりやすさの向上の観点から、御意見の内容は、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とさせていただきます。</p> <p>民間バスと重複する系統番号については、お客様の乗り間違いを招く可能性があり、各民間バス事業者とも課題として共有しております。系統番号の変更には混乱が生じないためのお客様への十分な周知が必要であるとともに、行先表示や路線図などの変更に伴う費用などの課題がありますが、引き続き、各事業者と議論してまいります。</p>



(6) 公共交通の利用促進に向けた各種施策との連携：54件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア パークアンドライドとの連携</b></p> <p>①秋の観光シーズンや正月の初詣シーズンにバスが遅延することがないように、パークアンドライドや迂回を呼びかけていくべき。</p> <p>②滋賀県と協力してパークアンドライドを実施し、東西線と直通している京阪京津線にマイカー通勤客を振り分けてはどうか。 など</p>	<p>自動車の流入抑制策については、交通政策を所管する都市計画局において取組が進められており、近隣自治体や民間事業者とも連携を図りながらパークアンドライドなどが推進されているところです。</p> <p>頂いた御意見は、関係局にお伝えします。</p>
<p><b>イ 京都市の各種施策との連携</b></p> <p>①都市計画局や民間事業者とも連携し、北大路バスターミナルや京都駅前、洛西バスターミナルなどにおける再開発に取り組むことで、市バスや地下鉄沿線の交流人口を恒常的に増やす取組を進めるべき。</p> <p>②京都駅より南側の地域も、都市計画の変更で新たな需要が生まれるので、これと連携した路線・ダイヤの検討が必要である。 など</p>	<p>人口減少社会にあつて、都市機能に不可欠な交通基盤の一つである市バス事業を将来にわたって維持していくためには、都市の魅力や活力を市民の豊かさにつなげ、移住・定住や企業誘致を促進する成長戦略で京都市が持続可能な発展をし、これを支える市バスをはじめとした公共交通も共に発展し、さらには力強くけん引していくことが重要です。</p> <p>京都市の成長戦略と軌を一にし、市バスの利便性向上に取り組んでまいります。</p>
<p><b>ウ 走行環境改善の取組</b></p> <p>①観光シーズンにおける観光地での交通規制を府警と協議して強化し、公共交通優先のまちづくり、観光の取組を進めてほしい。</p> <p>②警察と協力し、路上駐車や危険運転の取り締まりを強化し、無理のない範囲でできる限り定時運行確保の取組を進めるべき。</p> <p>③ダイヤどおりの運行のため、京都駅前バスターミナルの改善に取り組んでほしい。 など</p>	<p>交通局では、市内の主要道路において、バス等がスムーズに走行でき、マイカーから公共交通機関への転換を促進するため、京都府警察、京都運輸支局及びタクシー事業者等の関係機関と合同で違法駐停車指導啓発活動を行っており、京都駅前烏丸口など、特に改善が必要と思われる箇所については、京都府警本部・各所轄警察署に違法駐停車車両の重点取締り・指導の強化も要請しております。引き続き、定時運行の確保に向けて、こうした走行環境改善の取組を進めてまいります。</p>

(7) 経営状況等の見える化：17件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>①交通局ニュース「見える化」は可愛くて、これならつい見てしまう。資金繰りまちピンチというのがよく伝わった。絵師さんを褒めてあげてください。</p> <p>②営業係数の「見える化」の取組は、行き先を決める際に、赤字系統に乗ろう、という動機づけになっている。</p> <p>③見える化ニュースなどの広報は、大変だ、などと訴えているだけで、交通局の自助努力が全く感じられないため、むしろ逆効果である。泣き言、言い訳ばかりで、不適切である。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バス・地下鉄事業の経営改善に向け、両事業の経営状況について、市民の皆様や市バス・地下鉄を御利用される方に御理解いただくことは非常に重要であると認識しています。引き続き、市バス・地下鉄の経営状況や市バス各系統の現状を表す営業係数、その他様々な取組について、多様な広報手段を活用して視覚的にも分かりやすい情報を定期的に発信するなど、情報の「見える化」を推進してまいります。</p>

2 京都を観光で訪れる旅行者の皆様により便利で快適に市バスをご利用いただくための

取組：150件

(1) 市民生活と観光との調和を目指した系統の運行：123件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 臨時便の運行や急行（観光）系統の再開</b></p> <p>①観光シーズンに増便があったのは感謝するが、それでも乗れないことがあったので、帰宅時間帯の更なる増便を希望する。</p> <p>②キャリーケースを持ち込む乗客が増えてきて、座れないことも増えた。観光客を対象とした臨時バスを増便してほしい。</p> <p>③急行系統の運行を再開するとともに、停車停留所の見直し、経路変更をするべき。</p> <p>④臨時便ではなく急行系統を復活させるべき。コロナ前より本数を減らしても急行を走らせたなら、混雑の解消にも繋がると思う。</p> <p>⑤市民が通常どおりにバスに乗れるよう、観光路線を復活してほしい。</p> <p>⑥コロナの規制が緩和されていくなか、観光客が増えてきている。観光路線の急行バスを復活させてほしい。</p> <p>⑦急行系統を復活するなら、利用見込みを示してほしい。</p> <p>⑧観光客専用のバスを作ってほしい。通勤で利用しているが、混雑に辟易としている。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>観光利用の回復動向を注意深く見ながら、当面の間は、季節的に増加する需要に対しては、既設系統の増発や、「楽洛ライン」などの臨時便の運行で対応し、御利用の回復に応じ、観光での御利用の多い既設系統の復便や「楽洛ライン」の充実など、お客様のニーズに対応した観光系統の運行を検討します。</p> <p>頂いた御意見も踏まえ、引き続き、観光シーズン等での既存系統の増便や臨時便の運行に努めるとともに、今後のダイヤ改正を検討する際の参考とさせていただきます。</p>

<p><b>イ 市民と観光客との調和</b></p> <p>①急行系統を中心とした観光系統と、市民利用系統との棲み分けを明確にして、観光利用層に観光系統を利用してもらうように強く誘導していくような施策が必要。</p> <p>②観光地へ向かう臨時便を運行しているのに、循環系統等に観光客が乗車する状況が見られるため、観光に特化した系統と生活系統の停留所を分離してほしい。</p> <p>③観光客が多いため、乗りたい便に乗れず、授業に遅刻するなどの影響が出ている。観光客と市民が利用するバスを分けてほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>観光での御利用は、今後も回復していくことが見込まれますが、観光課題が生じていたコロナ拡大前の状態に戻すのではなく、市民生活と観光が調和し、市民の皆様が豊かさを感じられるよう、より持続可能な観光を実現していく必要があります。</p> <p>観光シーズンや市内でのイベントの開催時など、多くのお客様の御利用が見込まれる場合に、既存系統の増便や臨時便の運行、市バスと地下鉄の無料乗継など、総力を挙げて混雑対策の取組を実施するとともに、コロナ収束後の観光客の本格的な回復を見据え、関係各局や民間交通事業者とも連携し、市民生活と観光の調和に向けて、広く検討を進めてまいります。</p>
<p><b>ウ 市民限定乗車券やバスの設定</b></p> <p>①市民に特別なICカードを配布するなどして、市民以外の運賃を高くすれば、市民の足としての市バスの役割をより果たすことができる。</p> <p>②住民用バスを作って、住民証明パスのようなものや、定期券限定で乗車できるようにしたらよい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>交通事業者が、市民の方に限定したサービスを提供することは、道路運送法の規定により実施は困難です。</p> <p>令和5年4月から、市民の皆様を中心とした利用頻度の高いお客様によりお得に御利用いただけるポイントサービス（乗継ポイント等）を導入し、移動経路の分散化を図ってまいります。</p>
<p><b>エ 使用可能な乗車券を限定したバスの運行</b></p> <p>①200番台の系統は運行本数が多いので、ICカードや定期のみ利用可で、1日乗車券の使用不可のバスも運行してはどうか。</p> <p>②ICカード専用バスを作れば、乗降時間が短縮しスムーズな発車につながるだろう。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>運行するバスによって、御利用いただける乗車券や支払い方法が異なるとお客様の混乱を招く恐れがあることから、実施は困難です。</p> <p>なお、乗降時間の短縮が期待できるICカードの利用促進を進めております。</p>

(2) 地下鉄をはじめとする鉄道と組み合わせた移動経路への誘導：21件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 鉄道を組み合わせた経路への誘導</b></p> <p>①不慣れな観光客に対し、観光地への鉄道結節の路線を増やすとともに、目的地に早く到着するルート案内を強化することで、複数のルートに分散させる必要があると思う。</p> <p>②観光客が多い季節は道路が混雑するため、京都市内の観光名所は、基本的に地下鉄＋徒歩で回れることをもっとPRしてほしい。</p> <p>③北大路バスターミナルを観光アクセスの拠点とし、京都駅から市バスだけで移動する観光客を減らせば、西大路通や堀川通を運行するバスの混雑緩和が期待できる。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>交通局では、地下鉄への誘導を図るため、観光シーズンにおいて、職員が駅や停留所に立ち、観光地まで地下鉄での移動を御案内しております。また、地下鉄及び観光地を結ぶ主な市バス路線を抜粋して掲載している観光マップ「地下鉄・バスナビ」において、観光地までの乗換早見表を掲載しており、目的地までスムーズに移動いただけるルートや、地下鉄で移動可能なルートを紹介しております。</p> <p>引き続き、お客様に快適に移動いただけるよう地下鉄への誘導を図る取組を進めてまいります。</p>
<p><b>イ 市バスから地下鉄への無料乗継</b></p> <p>①観光シーズンのみを実施している市バスから地下鉄への無料乗継について、恒常的かつ広範囲に実施するべきだ。</p> <p>②バスと地下鉄との無料乗継の拡充は、地下鉄バス1日券購入者が損をする。地下鉄は赤字で値上げを実施しなければならない中、積極的に取り組む必要はなく、緊急避難的な位置づけであるべきだ。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>ゴールデンウィークや秋の観光シーズンでは、道路渋滞で大幅な遅延が発生するとともに、多くのお客様の御利用で車内が混雑するため、東山三条や金閣寺道から京都駅へお帰りのお客様を対象に、市バスから定時に優れた地下鉄に乗り換えていただき、バスの混雑緩和にもつながる無料乗継を実施しています。この無料乗継の取組については、今後も継続して実施するとともに、観光のお客様の回復状況を見ながら、取組の充実についても、検討してまいります。</p>

(3) 旅行者の皆様へのキメ細やかな案内：6件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>①主要観光地への移動に当たり、京都駅から地下鉄とバスを使ったルートを記載した案内パンフレットを作成するとともに、コンシェルジュによる地下鉄への誘導を更に充実させてほしい。</p> <p>②大きな荷物については、市内観光中は、極力、持ち運びせず、宿泊施設や手荷物預かり所、コインロッカー等に保管してから、バスに乗り込むよう誘導するのが先決だと考える。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>観光シーズンなどの多客時に、京都駅前などにおいて、京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”が市内の観光案内や地下鉄とバスを組み合わせた交通案内を行っているほか、大型手荷物をお持ちのお客様に一時預かりサービスなどの利用を案内しております。また、地下鉄及び観光地を結ぶ主な市バス路線を抜粋して掲載している観光マップ「地下鉄・バスナビ」において、地下鉄で移動可能なルートを紹介しております。</p> <p>引き続き、観光客の皆様に分かりやすい案内となるよう、取り組んでまいります。</p>

3 より一層効率的な市バス事業の運営を行っていくための取組 191件

(1) ご利用状況に応じた輸送力の再配分：151件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>①西大路通は観光利用のピーク後も通勤・通学客で混雑している。利用実態を正確に把握したうえで、増便してほしい。</p> <p>②西京区は子育て世帯も多くなってきているが、29号、69号系統の本数が少ないので本数を増やしてほしい。</p> <p>③中心部以外では始発時刻が遅いと思う。各系統で、6時～6時半の時間帯に便があれば、利用者も増えるのではないか。</p> <p>④コロナ禍以降、繰り上がった終電時間に対応する深夜バスの復活をお願いしたい。飲食店も儲かり、京都経済全体の活性化にも寄与できると思う。</p> <p>⑤バスの減便により、通勤・退勤時のバスの混雑がひどい。混雑系統の増便を望む。</p> <p>⑥特37号を利用している。とても便利になったが、1時間に1本は運行してほしい。</p> <p>⑦原谷にあった唯一のスーパーがなくなり、買い物はバスに乗って行くが、本数が少なく不便である。昼間時間帯のほか、早朝深夜が不便なので増便してほしい。</p> <p>⑧赤字路線については、バスの本数を半分にするなど、抜本的な運行計画の見直しをお願いしたい。</p> <p>⑨通勤時間帯は今のままで、他の時間帯は半分でよい。コロナ後に大胆な変更を行わなければ、今後、市バスとしての運営ができなくなると思う。</p> <p>⑩通勤通学輸送も観光需要もコロナ前まで戻るのは極めて困難な中で、乗務員や車両が最も必要なラッシュ時間帯の本数を維持する前提はあり得ない。朝夕しか稼働しない車両、朝夕の輸送ありきの乗務員の雇用が本当に必要なのかを検討すべき。</p> <p>⑪観光客向けの路線は運行曜日や時間帯を整理しないと無駄だと思う。</p> <p>⑫赤字路線は廃止又は大幅に本数を減らすなど思い切った取組が必要。地元の声などはあるかと思うが、いくら増収しても赤字路線が足を引っ張っているのは、経営状況の改善は見込めない。</p>	<p>より一層効率的な事業運営に向けて、市バス旅客流動調査や市バスお客様アンケート調査の結果等を基に、御利用の多い系統はこの間に減便したダイヤの復便や増便を、御利用の少ない系統は地域ごとの特性を踏まえたうえでの運行本数の見直しなど、限りある輸送力を効果的に配分するとともに、時間帯ごとの御利用状況や平日と土曜日・休日との御利用状況の違いなど、系統ごとの特性に応じたダイヤ設定への見直しも検討することとしております。</p> <p>今後とも、公営交通事業として、黒字系統の収益で赤字系統の運行を支え、市バス路線ネットワーク全体を維持してまいります。</p>

<p>⑬誰もが自動車やバイクに乗れるとは限らないので、運行本数の削減や路線の再編はあまりにも酷だと思う。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	
---	--

(2) 運営の効率化：40件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 回送の営業化</b></p> <p>①回送で車庫から出ていくバスをよく見かけるが、回送で走るくらいなら、ダイヤ関係なしで回送先まで乗せて行ってくれたらよいのと思う。</p> <p>②操車場等への回送車を営業化し、途中の停留所で他のバスに乗換えができれば便利になる。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>きめ細やかな路線網・ダイヤを維持するためには、市バス営業所や操車場と系統の起点・終点が離れた場所にある場合、速やかに車両を移動させることで、限りある輸送力を効率的に運用することが必要であり、こうした際に回送運行が生じますが、回送運行がより少なくなるようダイヤの工夫に努めるとともに、御利用が見込める区間や時間帯の回送運行を営業運行に振り替えるなどの取組を更に検討してまいります。</p>
<p><b>イ 効率的な運行</b></p> <p>①利用者の少ない系統に小型バスをもっと導入してはどうか。</p> <p>②系統の担当営業所の見直しや、ルート工夫など、効率の良い運行を検討すべき。そもそも系統を一つの営業所が受け持つのは効率が悪い。代走や系統の共同管理といったことが必要。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>中型車両や小型車両は、スムーズな運行ができるよう運行ルートに狭あいな区間がある系統などで運用しています。一方で、大型車両と比べて購入費に大きな差はなく、また、人件費や燃料費などの運行に必要な経費についても大型車両と同様に発生することから、車両を小型化しても大きな経費削減は見込めないという課題もあります。今後とも、道路環境やお客様の御利用状況に応じて適切に運用してまいります。</p> <p>また、営業所ごとにバス車両を留置できるスペースには限りがあるため、全体のバランスも勘案し、営業所によっては、起点・終点が遠くにある系統を担当することもあります。より効率の良い運行となるよう、担当系統の見直しについても検討を進めてまいります。</p>



4 ご利用の少ない路線を維持・確保していくための取組：57件

(1) 地域ごとの特性に応じた路線の維持・確保の取組：49件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 民間バス事業者との連携</b></p> <p>①民間バスと経路が重複する系統は、引き続き、ダイヤ調整などに取り組むことで地域の足を確保してほしい。</p> <p>②民間バスと連携して、ダイヤや系統の再編、バス停の一体化などを進めていくべき。</p> <p>③民間バスとの連携に当たっては、定期券を共通化するべきだ。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>これまでから、民間バス事業者とダイヤ調整や停留所の共同使用をはじめ、定期券の共通利用などシームレス化を推進してきたところで、頂いた御意見を踏まえ、民間事業者との連携を更に深め、市内全体のバス路線ネットワークを維持していけるよう取り組んでまいります。</p>
<p><b>イ その他</b></p> <p>①生活路線も必要だとは思いますが、あまりに赤字額が大きく利用者が少ない路線は、京北ふるさとバスのような自主運行バスやオンデマンドバス・タクシーなどへの切り替えも検討すべき。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>赤字であっても生活に必要な市バス路線は、近くを運行する系統との統合や運行本数の見直しなどで効率化も図りながら、維持できるよう努めてまいります。</p>

(2) 運行サービスの水準の検討：8件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>①減便はやむを得ない場合もあると思うが、最低ラインとして90分に1本の運行は確保すべき。</p> <p>②205号系統など、本数が多い系統と比較して他の生活系統が減便されるのは不公平だ。生活路線は1時間当たり2本程度運行すべき。</p> <p>③整理すべきは市内中心部の混雑している路線ではなく、不採算路線である。不採算路線の運行頻度は他都市のコミュニティバスのように1日4～5往復で充分だ。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>御利用が少ない地域では、他の交通事業者による鉄道・バスの運行状況など、地域ごとの特徴を踏まえながら、日常生活を支える交通手段を確保できるよう努めてまいります。</p>

5 その他のご意見：358件

(1) 職員の対応、運転操作等について：45件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 乗務員の対応</b></p> <p>①運転技術や対応の良い乗務員が多く、快適に利用できる。</p> <p>②20年前と比較すると、定時性の向上や乗務員の接遇の向上など、快適にバスが利用できることに感謝する。</p> <p>③最近、乗務員の中には後続バスへの分散乗車を案内するケースがあるが、大変良いと思う。</p> <p>④ごく一部の乗務員の言葉遣いや運転方法がすごく悪い。</p> <p>⑤発車時や停車時に何も言わない乗務員がいるので、最低限の注意喚起はしてほしい。また、停車時に衝動の大きい時がある。</p> <p>⑥観光客やバスに乗りなれていない人は、乗車口付近にとどまって扉が閉まらないことがあるが、乗務員がイライラして強い言葉で注意することがあるので改めてほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>乗務員の対応については、これまでから、お客様の立場に立った親切・丁寧なものとなるよう、指導しているところですが、御意見を踏まえ、引き続き、丁寧な接遇や発車・停車時における注意喚起、安全な運転操作に努めるよう指導してまいります。</p>
<p><b>イ 車内の換気等</b></p> <p>①満員バスの場合には徹底してバス車内の換気をしてほしい。</p> <p>②バス車内の暖房は足りない。車内が混んでいたら上着を脱ぐことができず、暑くて困る。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>コロナ禍において、換気扇の使用や、車内の窓を開けることで、お客様に安心・安全に市バスを御利用いただけるよう、引き続き、感染拡大防止対策の徹底に努めてまいります。</p> <p>なお、適度な車内温度を保つよう乗務員に対して指導しているところですが、車内温度が不適切だと感じられた場合は、直接、乗務員にお声かけいただきますようお願いいたします。</p>
<p><b>ウ その他</b></p> <p>①四条河原町できちんと並んでいるのに、乗り口に近いところから横入りされる。なんのために補助職員がいるのか、ちゃんと注意してほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>四条通にある四条河原町・四条高倉停留所には案内員を配置し、お客様に目的のバスを安全かつスムーズに御利用いただけるよう、案内を実施しています。また、整列乗車に御協力いただくため、案内員による声掛けや整列乗車の案内表示を行っているところですが、引き続きお客様に快適に御利用いただくための工夫をしてまいります。</p>



(2) バス待ち環境について：29件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p>①全ての停留所に照明やベンチを設置するなど、バス待ち環境の向上を図ってほしい。</p> <p>②コンビニ内にバス接近表示器と時刻表を設置して待合室として使えれば、寒い季節でもバスに乗ろうという気になる。</p> <p>③広告付き上屋を増やしてほしい。</p> <p>④劣化している停留所標識柱等が散見されるので、デザインの更新も含め、新しくしてほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>お客様に快適に御利用いただくためにバス待ち環境の向上は必要であると認識しておりますが、危機的な経営状況にあることから、現在、上屋やバス接近表示器、バスの駅の設置などの新規整備については、延期せざるを得ない状況です。また、広告付き上屋については、設置事業者と協議を進めながら設置拡大に向けて取り組んでまいります。</p> <p>停留所施設の維持管理については、これまでから職員による巡回や点検を随時行っており、老朽化等により劣化が著しい箇所につきましては、順次補修等の対応をしております。今後とも快適にバスをお待ちいただけるよう、適切な維持管理に努めてまいります。</p>

(3) バス車両について：51件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 大型手荷物対応車両</b></p> <p>①混雑時期には座席の少ないバスに統一し、たくさん運べるようにすべき。</p> <p>②通勤時間帯に大型手荷物が置けるバスが来ることがあるが、今は大きな荷物を抱えている人はほとんどいないので、座席の多いバスで運行してほしい。</p> <p>③荷物置き場のあるバスを見かけるが、利用している人が少ないため、椅子を増やすか立つだけの場所を設置してほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>大型手荷物対応車両は、これまで、一部の路線や区間において、お客様が大きな手荷物とともに乗車されるなど、市バス車内が過度に混雑していたことを踏まえ、その対策として導入したものです。現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により、お客様数が大幅に減少している状況にあります。このような中でも、朝の通勤・通学時間帯においては、交通局が保有する約800台のバス車両を最大限活用する必要があることから、このタイプの車両も使用せざるを得ない状況にあります。</p> <p>なお、荷物置き場を座席や立席に変更するには、車両の構造上、多額の改造費用がかかるため、経営状況を勘案し判断してまいります。</p>
<p><b>イ 運賃箱</b></p> <p>①つり銭方式の運賃箱を導入すれば、両替をする乗客で後ろが詰まることはない。改修の予定はあるのか。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>今後の運賃箱の更新に当たっては、つり銭方式の導入につきましても、検討してまいります。</p>

<p><b>ウ 連節バスの導入</b></p> <p>①中心部の路線は、道幅が許せば、他都市で導入されているような連節バスを運行されたらどうか。車両維持費や人件費を考慮して、小型車両も含め様々なタイプの車両を検討すればよい。</p> <p>②ヨーロッパのように連節バスにして1回で多くの乗客を乗せるようにすればよい。 など</p>	<p>連節バスは、通常的大型バスと比較して多くのお客様を一度に運ぶことができる一方で、車両価格が高く、専用の整備施設が新たに必要となります。また、車両の長さが18mに及び、狭い箇所の多い本市の道路事情の下では周囲の円滑な交通に影響を与える恐れがあること、さらには、停留所施設の整備等の課題もあり、引き続き、研究を進めてまいります。</p>
---	---

(4) 運賃制度について：130件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア ポイントサービス制度、乗継割引等</b></p> <p>①乗継割引について、一定以上の利用者を対象にしたポイントサービスではなく、これまでと同様に全ての利用者に適用すべき。</p> <p>②乗継ポイントが月額3,600円以上の利用者を対象としていること、また、1日2回までに限っていること、更には、サービスの対象をICOCA及びPiTaPaに限定していることについて、現在の乗継割引サービスから決定的に逆行するものであり、絶対に認められない。 など</p>	<p>令和5年4月に導入するポイントサービスについては、これまでの誰もが利用できるものから市民の皆様を中心とした利用頻度の高い方により還元できる制度へ転換するものであり、その趣旨を御理解いただきますようお願いいたします。</p> <p>なお、ポイントサービスの乗継割引については、これまでのICカードでの乗継割引と比較し、バスとバスの乗継割引は150円、バスと地下鉄乗継割引は120円へ拡充します。</p>
<p><b>イ 1日券、企画乗車券</b></p> <p>①地下鉄バス1日券は、利用範囲が観光客向けで広すぎて割高なので、市バスのみ全線+地下鉄全線の1日券を800円にすればよいのでは。</p> <p>②混雑の原因であるバス1日券を廃止すべき。地下鉄に誘導したいのであれば地下鉄・バス1日券だけにすればいい。</p> <p>③経営の観点からは観光客は重要だと思うが、経営改善のためには、まず先に1日券などを全廃すべきである。</p> <p>④税金を納めている市民と観光客で、1日乗車券が同額なのは納得しづらい。 など</p>	<p>本市では、1日券などお得な割引乗車券が占める割合が高く、お客様1人当たりの乗車運賃が他都市と比較して低い状況にあります。この課題に対応するため、令和3年10月に各種割引乗車券の御利用状況や普通運賃との価格差など、料金・乗車券制度全体のバランス面から1日乗車券の価格適正化を図りました。</p> <p>また、乗車券制度の見直しに当たっては、新型コロナウイルス感染症の収束後の状況も見据え、混雑緩和に資する料金体系や市民の皆様を中心とする御利用頻度の高い方を優遇するという観点から見直しを行っております。</p> <p>なお、運賃を市民の皆様と観光客とで異なる価格にすることについては、道路運送法の規定により実施は困難です。</p>

<p><b>ウ 敬老乗車証</b></p> <p>①年金は下がり物価は上がるなか、敬老乗車証が大きく値上がりし、大変である。</p> <p>②敬老福祉乗車証でも京都バスやJRバスに乗れるようにしてほしい。</p> <p>③敬老乗車証について、一乗車ごとの負担額の設定、乗車回数の限定、敬老乗車証を顔写真付きにするなど、次世代への負担等を考えて政策を見直すべき。</p> <p>④敬老乗車証の利用が増加しているが、受益者負担の観点から敬老乗車証の廃止を検討いただきたい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>敬老乗車証制度は、高齢者の社会参加支援を目的とした、保健福祉局が所管する福祉施策です。本制度については、高齢化の進展に伴う対象者数の増加等の社会状況の変化を踏まえ、持続可能な制度となるよう受益と負担のバランスや世代間の負担のバランスを踏まえた見直しが行われており、令和4年10月から負担金や対象年齢の引き上げが実施されています。</p> <p>頂いた御意見については、保健福祉局にお伝えします。</p>
<p><b>エ 均一運賃区間の拡大</b></p> <p>①全路線を均一運賃にしてほしい。</p> <p>②値上げしてもいいから全て均一運賃にしてほしい。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バスの均一運賃区間の拡大については、競合する民間バス事業者の御協力が必要であり、これまでからあらゆる機会を捉えて、関係事業者へ呼び掛けを行っております。しかしながら、各社とも厳しい経営状況の中、実施に至っておりません。</p> <p>均一運賃区間の拡大は、お客様にとって利便性が向上する取組と考えており、引き続き、民間バス事業者と協議を進めてまいります。</p>
<p><b>オ 大型手荷物持ち込みへの料金設定</b></p> <p>①スーツケースの持ち込みは、新幹線と同じように追加料金を徴収するべき。</p> <p>②スーツケースは大人二人分の料金をとってほしい。車内が混雑し、遅延の原因となっている。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>キャリーバッグ等の手回り品に別途料金を課すことについては、お客様の荷物の大きさや重さを乗務員が確認したうえで、料金を収受する必要があり、乗降時間が増加し、定時運行に支障をきたすことなどから、実施は困難と考えています。</p> <p>手荷物の一時預かりや配送サービスの利用を案内するなど、手ぶら観光の普及促進に努めてまいります。</p>
<p><b>カ 距離別運賃の導入</b></p> <p>①京都駅から河原町正面までバスに乗るが、距離を考えると230円は高いと思う。地方のように距離により運賃を変えれば、もう少し効率よく利益にならないか。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バスの運賃は、市内中心部は均一運賃、周辺部は民間バス事業者に合わせて距離別運賃としております。均一運賃は、乗車距離が長ければ割安に、短ければ割高に感じられる側面もありますが、お客様の利便性や分かりやすさの観点から今後も維持してまいります。</p>

<p><b>キ バリアフリー料金制度の導入</b></p> <p>①地下鉄ホームドア設置の財源については、バリアフリーのために料金を上乗せする制度を導入してはどうか。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>交通局では、これまでから、国の補助制度を最大限活用しながらホーム柵の設置やトイレの段差解消などを実施してきました。バリアフリー料金制度を導入すると、従来の国の補助制度を利用することができなくなるため、現時点でバリアフリー料金制度の導入は検討していません。</p>
<p><b>ク ICカードの更なる普及</b></p> <p>①中学・高校生用の定期券や民間バス連絡定期券についても、ICカードで発行できるようにしてほしい。</p> <p>②回数券は廃止してICカードの割引に一本化してはどうか。回数券の印刷コストや、運賃箱の摩耗を減らせる。</p> <p>③観光客が支払いに手間取らないように交通系ICカードでお得に乗れる方法をPRし、1日乗車券からICカード利用へ誘導してはどうか。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>交通局では、市場が縮小し、コストが増加傾向にある磁気カードから、低コストで利便性の高いICカードの利用促進を図るとともに、ICカードへと割引適用を集約し、市民の皆様を中心とした利用頻度の高い方を優遇する制度への転換を図るなどの各種割引乗車券等の抜本的見直しを行っているところです。</p> <p>また、増収策の一つとして、1日券等の企画乗車券の在り方を見直すとともに、IC化を更に促進することとしております。</p>

(5) その他：103件

主な御意見（要旨）	本市の考え方
<p><b>ア 「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」(素案) 全般に関する御意見</b></p> <p>①素案における現状把握、取組項目は概ね適切だと思う。</p> <p>②基本的に、素案に書かれている方向性でよいと思う。路線につきましては、市民に定着している感があり、またこれから一層の高齢化社会になっていくことを考慮すると、乗継前提の系統網より直通経路中心の現行路線のほうが好まれるように思う。</p> <p>③令和6年3月実施の路線・ダイヤ改正に関して、なぜこのタイミングで意見募集がされるのか知りたい。</p> <p>④このような専門的な内容にパブコメを実施しても素人の意見は反映されないの、人件費の無駄である。</p> <p>⑤今回の見直し案は、何も見直さない、と理解したが、赤字であるという認識が本当にあるのか。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>市バス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響によるお客様数の大幅な減少や昨今の燃料費の高騰、さらには、今後の設備更新費用の増大といった課題もあり、かつてない厳しい経営状況に直面しています。市民生活と多様な都市活動を支える役割を将来にわたって果たしていくためには、お客様の御利用状況やニーズに応じた、より効率的で利便性の高い路線・ダイヤを編成し、持続可能な事業運営を行っていかねばなりません。</p> <p>これに向けて、令和3年度に実施した市バス旅客流動調査の結果を分析しつつ、「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」で幅広い観点から議論をいただいているところです。この度、取りまとめた「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」(素案)では、多くのお客様に御利用いただいている現在の市バス路線ネットワークの維持・継承、市民生活と観光との調和、移住・定住や企業誘致を促進する京都市の成長戦略と軌を一に、の3点を基本に、日々御利用のお客様の利便性や、観光のお客様への対応と市民の皆様の御利用との調和、事業運営の一層の効率化などを視点として取組を進めることをお示しました。</p> <p>今回お伺いした市民の皆様からの御意見や、今後、検討委員会から頂く答申の内容を踏まえ、令和6年3月(予定)のダイヤ改正や、以降の取組の実施に向け、検討を進めることとしています。</p>
<p><b>イ 前乗り後降り方式</b></p> <p>①降車時間短縮の観点から、均一運賃区間を運行する系統につきましては、早急に前乗り後降り方式を導入してほしい。</p> <p>②前乗り後降りをやめて経費を抑えるべき。</p> <p>③前乗りと後乗り、どちらかにしないと地元民も観光客も混乱する。</p> <p style="text-align: right;">など</p>	<p>前乗り後降り方式については、平成31年3月に100号系統に導入して以降、さらに、均一運賃区間の全系統への拡大を進めていくこととしておりましたが、コロナ禍による厳しい経営状況のなか、事業費が10億円を上回ることから、現在、その実施を延期しています。</p>

<p><b>ウ 遅延証明書の発行</b></p> <p>①遅延証明書は後日では意味がなく、その日遅れた瞬間に必要なので、遅延証明書の発行方法を検討してほしい。</p> <p>②「5分以上遅れた」だけでもいいので、遅延証明書をすぐに発行できるようにしてほしい。</p> <p>など</p>	<p>遅延証明書の発行について、頂いた御意見を実現するためには、新たに大規模なシステムを構築する必要があり、多額の費用を要することから、厳しい経営状況に直面している中、実施は困難と考えております。システム導入に当たっての費用対効果をしっかりと検討する必要があると考えております。</p> <p>現在、遅延証明書は、市バス営業所にてお申し出いただきますと、職員が運行状況の確認を行ったうえで、その場でお客様にお渡ししております。</p>
<p><b>エ 経営形態</b></p> <p>①京都市の財政状況が厳しい中、抜本的な改革が必要。大阪市と同様にバス、地下鉄を民営化し、限られた資金を道路等のインフラ保全に回さねばならない。</p> <p>②民営ではなく、公営としてコロナ禍においても公共交通を守ってきた姿勢に感謝したい。</p> <p>③東西線を市から切り離し、第3セクター化することを強く要望する。</p> <p>など</p>	<p>企業の経済性を発揮するとともに公共の福祉を増進するという公営企業の経営の基本原則に基づき、市民の皆様の生活の足をしっかりと確保していく考えであり、民営化や第3セクター化は考えておりません。</p> <p>市民の皆様の大切な財産である市バス・地下鉄を次の世代に引き継ぐため、経営健全化の取組を推進し、持続可能な安定経営を目指してまいります。</p>
<p><b>オ 給与水準</b></p> <p>①市バスが赤字なのは、とりわけ乗務員の給料が高すぎるからだ。民間バス会社の平均給与程度まで下げるべき。</p> <p>②公務員基準の高い給料の乗務員がバスを運転している状況はもう許されない。</p> <p>など</p>	<p>交通局では、平成11年度以降、国の技能労務職に適用される「給料表（国行（二）」）を準用した「企業職給料表第5（5表）」を導入し、各種手当の見直しや民間委託化による職員数の削減等、様々な人件費削減に取り組んでまいりました。</p> <p>その結果、市バス乗務員の平均年収は、平成11年度の約926万円から大きく減少し、令和3年度においては約542万円となっており、同規模の民間バス乗務員の平均年収（約529万円）と同水準となっております。</p> <p>【参考】見える化の取組（交通局ホームページ）  <a href="https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/">https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/</a></p>

<p><b>カ 地下鉄の施設</b></p> <p>①ホームドア設置など、バリアフリーを進めて障害者でも乗りやすい地下鉄にしてほしい。</p> <p>②安心安全な乗り物とするため、地下鉄車内に防犯カメラ、早期に全駅にホームドアを設置してほしい。</p> <p>など</p>	<p>烏丸線の可動式ホーム柵の設置は、地下鉄ホームの安全確保に有効な手段であると考えております。</p> <p>令和5年1月には、ホーム柵未設置駅の中で最も地下鉄御利用者が多く、また、京都ライトハウスや京都府立盲学校の最寄り駅で、視覚に障害のあるお客様の御利用が多い北大路駅での供用を開始したところです。</p> <p>残りの11駅については、設置方針そのものに変更はありませんが、車両改造費用を含め巨額の投資が必要であることから、厳しい経営状況を踏まえ、やむを得ず延期している状況です。実施時期については、今後の経営状況の回復を見ながら判断してまいります。</p> <p>また、お客様に安心して地下鉄を御利用いただけるよう、車内での犯罪抑止を目的として、令和3年度から地下鉄烏丸線で導入を進めている新型車両(20系)の9編成に車内防犯カメラを順次設置することとしています。既に営業運行を開始している第1編成から第3編成につきましては、令和4年度中に設置します。</p> <p>今後もお客様により安全・安心に地下鉄を御利用いただけるよう努めてまいります。</p>
<p><b>キ 地下鉄の延伸</b></p> <p>①地下鉄を向島駅まで延長してほしい。</p> <p>②地下鉄東西線を京都大学桂キャンパスまで延伸してほしい。</p> <p>など</p>	<p>地下鉄の延伸には莫大な建設費用が必要という大きな課題があるため、本市の厳しい経営状況から、延伸を見送ってきております。</p>
<p><b>ク 地下鉄の運行</b></p> <p>①平日の夕方時間帯、地下鉄東西線を使いやすいダイヤにして欲しい。</p> <p>②地下鉄の減便は仕方ないが、両線とも毎時6本は確保してほしい。三大都市圏の地下鉄が10分以上客を待たせるのはみっともない。</p> <p>など</p>	<p>地下鉄のダイヤについては、お客様の御利用状況や保有車両数、相互直通運転を行っている鉄道会社との調整等、総合的に判断し、決定しております。</p> <p>引き続き、御利用状況等を十分に考慮し、利便性の向上に努めてまいります。</p>

<p><b>ケ 増収・増客の取組</b></p> <p>①市バス・地下鉄の更なる増収・増客を図ってほしい。</p> <p>②京都市の赤字バス路線の周辺にある魅力的な場所を広告で発信し、集客につなげてはどうか。</p> <p>など</p>	<p>京都市では、「京都市バス・地下鉄を守るための利用促進本部」を設置し、全庁を挙げて増客の取組を進めるとともに、「チーム『電車・バスに乗るっ』」を設立し、民間事業者にも参画していただきながら、公共交通の利用促進に取り組んでいます。</p> <p>また、旅客収入以外の柱である駅ナカビジネスや広告事業においても、ウィズコロナの消費動向やクライアントのニーズに応じた取組を展開し、収入増に努めています。</p> <p>赤字バス路線の利用促進については、赤字系統が運行しているエリアの区役所や「とっておきの京都プロジェクト」と連携して取り組んでおり、お客様の御利用が大きく落ち込んでいる状況の下、これらの取組を含め、バス路線全体での集客を図ってまいります。</p>
<p><b>コ 地下鉄・市バス応援キャラクター</b></p> <p>①太秦萌などキャラクターはたくさんいない。かわいく親しみを持ってもらえるものを2～3個残すだけで充分。キャラクターを作るのに貴重な税金を投入しないで欲しい。動物のぬいぐるみ、クリスマスやハロウィンのオーナメントを置くなど季節感や親しみを表現するための一工夫が欲しい。</p> <p>など</p>	<p>交通局では「愛される市バス・地下鉄」づくりを営業の重要な柱のひとつとして捉えており、市バス・地下鉄により慣れ親しんでいただけるよう取組を進めております。その取組の一環として、地下鉄・市バス応援キャラクター「太秦萌」等を活用しており、費用を最小限に抑えながら、日頃、市バス・地下鉄を御利用にならないお客様にも、親しみを持ってもらうことに大きく寄与しているものと認識しております。</p> <p>また、七夕バス・クリスマスバスなど車内を装飾し、季節感を楽しんでいただく取組を実施しています。</p> <p>今後とも、費用対効果を厳格に精査し、より効果的な増収・増客施策を推進してまいります。</p>
<p><b>サ グッズの発売</b></p> <p>①小ぶりのバスが可愛いので、ミニカーを発売してほしい。</p> <p>など</p>	<p>今後もお客様に喜んでいただけるオリジナルグッズを製作できるよう努めてまいります。</p>