

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会 第6回公共交通ネットワーク検討部会
各交通事業者の取組内容

発表内容 1.

本審議会では交通分担率の目標値案として、鉄道 20% (現在 16%)、バス 10% (現在 5.5%) を掲げています。この目標に対しての評価及び、その目標に対する各交通事業者の取り組みの基本方針を発表します。

発表内容 2.

公共交通ネットワーク検討部会が目指すのは、「事業者が協力し合って優れた公共交通ネットワークを構築すること」であり、この考え方に対する評価及び、それを実施することに対する各交通事業者の取り組みの基本方針を発表します。

発表内容 3.

第3回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会における、「公共交通ネットワーク検討部会 具体的な施策の考え方(骨子案)」に記載されている項目のうち、各交通事業者に関係する項目を列挙し、それぞれに対するこれまでの取り組み・検討の状況及び、これからの取組内容を記載しています。(取組内容は、できるだけ数値をあげて定量的に示すとともに、実施予定時期を示すこととしております。)

目次（出席者名簿順）

叡山電鉄株式会社	P1
近畿日本鉄道株式会社	P2-3
京阪電気鉄道株式会社	P4-8
京福電気鉄道株式会社	P9-11
西日本旅客鉄道株式会社	P12-18
阪急電鉄株式会社	P19-21
京都バス株式会社	P22-25
京阪京都交通株式会社	P26-27
京阪シティバス株式会社	P28
京阪バス株式会社	P29-36
西日本ジェイアールバス株式会社	P37-40
阪急バス株式会社	P41
株式会社ヤサカバス	P42-43
京都市交通局（市バス）	P44-53
京都市交通局（地下鉄）	P54-61

発表用シート

社局名 叡山電鉄株式会社

発表内容 1.

・目標の値は、容易なものではないと考えますが、環境の観点から鉄道事業者として、努力していかねばならないものと考えます。

発表内容 2.

・事業者間の協力は重要であると考えます。弊社においても他の事業者との連携に積極的に取り組んでいます。

発表内容 3.

⑮ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する。

1日乗り放題のお得な「ええきっぷ」を発売しています。地元商店街の各店舗を優待施設にし、そのPRを行っていますので、商店街の活性化にも貢献できているのでは？と考えております。また、「ええきっぷ」以外にも、京阪電車と連携した「鞍馬・貴船1dayチケット」やその拡大版である「鞍馬・貴船1dayチケット（大阪市交通局版）」、JR西日本と連携した「京都観光フリーきっぷ」、比叡山や大原への京阪グループの連携企画切符などもあります。

⑯ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する。

観光客はもとより沿線在住者からICカードシステム導入の要望が高まっており、検討を進めています。今後、京都市内に路線を持つ事業者が提携して施策を推進するにあたって、ICカードシステムの導入が必要になると考えております。しかしながら、ICカードシステム導入にかかる設備投資が経営を圧迫することもあり、導入時期は未定であります。

⑰ 駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進

沿線で駐輪場を数ヵ所運営しています。修学院の駐輪場では弊社の定期券を所持している方を対象に駐輪場利用料金を割り引くサービスを行っています。

⑱ 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図る。

弊社と京阪電車を乗り継いで利用するお客さまの利便を考慮したダイヤを設定しています。また、当社の運転時刻案内を京阪電車のホームページでも掲載しています。

⑲ 鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実

乗換駅である出町柳駅にて当社と京阪電車の列車発車時刻を相互に案内しています。

発表用シート

社局名 近畿日本鉄道株式会社

発表内容 1.

目指すべき目標であると考えてるので、メンバー間で連携をとってできる限りの努力を行いたいと考えています。

発表内容 2.

協力は重要なことであると考えてるので、他社局との協力を今後も取り組んでいきたいと考えています。

発表内容 3.

- ①京都市交通局烏丸線と弊社京都線は相互直通運転を行っており、乗換無しでご利用いただけるという利便向上を図っております。また竹田駅で乗換が発生する列車に関しても、ホームtoホームでスムーズに乗換ができる体制が整っております。その他、京都市交通局との相互直通運転区間について、弊社ホームページにおいても時刻が検索できるよう対応しております。
- ②丹波橋駅においては連絡通路にてお互い(京阪電鉄・弊社)の列車案内を行い、乗換案内の充実を図っております。また連絡通路を通して分かりやすくスムーズに乗換が可能です。
- ③京都駅においては、JR・地下鉄・バスの乗り場を分かりやすく示して、スムーズに乗り換えていただけるようにしております。
- ④京都駅ターミナル整備工事
 - (1)改札口の統合
1階改札口(八条口)の駅施設を2階中央口へ移設・統合し、階段・エスカレーターを構外に設置することで、お客様に分かりやすく便利な駅としました。
 - (2)現在の3線から、1線増設して4線化
現在3線の線路の北側に1線増設して4線化することにより、列車の折り返し時間の延長などを行い、お客様のホームでの待ち時間を減らすなどのサービス向上を図ります。(平成24年春に増設完了予定)
 - (3)昭和39年のオープン以来、皆様にご愛顧いただいていた高架下店舗施設「近鉄名店街」の全面的なリニューアル

・「おもてなしの心」をテーマに、観光のお客様と地元のお客様をターゲットとして店舗やサービスを再構築いたします。

・「モダン古都スタイル」を環境コンセプトとして、「古都」のイメージを現代の建築素材で表現して親しみを感じられる空間を創造し、外装や供用通路を京都の南玄関口にふさわしい施設へと一新いたします。

(4) 駅直結の宿泊特化型ホテル建設計画

・新設する4号線の上空を高度利用し、駅に直結した好立地に、地上8階建て、客室数368室のホテルを建設いたします。

・近接する「新・都ホテル」、東山にある「ウェスティン都ホテル京都」の既存2ホテルは、シティホテルとしての様々な機能(宿泊、料飲、宴会、婚礼など)を持っておりますが、新ホテルについては、ホテル機能を宿泊に特化させます。

・既存2ホテルに比して、客室サイズはコンパクト化し、価格帯もエコノミークラスを想定しておりますが、客室内装へのインテリアデザイナーの起用や宿泊客専用ラウンジの設置等により、お客様が同価格帯の周辺ビジネスホテルよりもお値打ち感を感じることでできる高品質エコノミークラスといたしたい。

・それぞれ特色を持たせた3つのホテルで、京都における全ての顧客ニーズに応えたいと考えております。

・開業は平成23年秋を予定。

⑤京都市内の各駅でバリアフリー化を積極的に進めており、例えば駅構内でのエレベーターを殆どの駅で設置済み(伏見駅は未設置ですが、次項のとおり平成21年度以降に設置予定あり)で、スムーズにご利用いただくことのできる、お客様に優しい設備を整えております。

⑥伏見駅バリアフリー化計画(平成21年度～(予定))を京都市様等と協議しながら進めており、エレベーター設置、多機能トイレ設置等を計画しています。

⑦乗車券のICカード化やスルッとKANSAI対応による乗継利便性の向上を図っております。

⑧PiTaPa区間指定割引を平成21年6月から実施予定で、通勤・通学利用のお客様に対しても利便性向上を図っていきたいと考えております。

発表用シート

社局名 京阪電気鉄道株式会社

発表内容 1.

- ・ **目標達成は容易ではないかもしれないが、その実現に向けて努力すべきもの
と考える。**
- ・ **弊社も実現に向けて、できる限り貢献したいと考えている。**

発表内容 2.

- ・ **事業者間の協力連携は、重要であると考える。**
- ・ **弊社は既に事業者間の協力・連携には積極的に取り組んでいるが、今後とも
事業者間の協力・連携を進めていく予定である。**

発表内容 3.

(3) 鉄道の利便性向上施策

ア 鉄道事業者間の連携

《対応方針》

- ㊦ 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図る。
- ㊧ バリアフリー化の推進や乗継利便性のさらなる向上等、ひとにやさしい旅
客施設を整備する。

《具体的な施策》

- ⑱ 鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実
ほとんどの結節駅で既に実施しています。
 - ・ **三条駅(京市交東西線三条京阪駅)、祇園四条駅(阪急河原町駅)で時刻表
掲載**
 - ・ **出町柳駅(叡山電鉄出町柳駅)、丹波橋駅(近鉄丹波橋駅)で発車案内板設
置**
- ⑲ 鉄道駅間における乗継施設の整備・改善
**東福寺駅での JR との乗継施設のあり方について(バリアフリー化事業と
一体で)平成 22 年度を目途に検討中です。**

イ 多様な料金施策

《対応方針》

- ㊦ マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする。
- ㊧ 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築する。
- ㊨ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する。
- ㊩ 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。

《具体的な施策》

- ㊪ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実
現時点では、まだ検討しておりません。
- ㊫ 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画
お客さまの利用目的に応じ、既に多種の企画乗車券を設定しています。
 - ・ JR 西日本（「京都観光フリーきっぷ」）等、他社線企画乗車券への参画（平成19年度より）
 - ・ みやこ漫遊チケット、嵐山1dayチケット等目的地に応じた各種企画乗車券の設定。

㊬【京都市内共通一日乗車券】

- 京都市内の鉄道・バス事業者が連携し、地区内の公共交通を共通に利用することができる企画切符の導入
- 当面のターゲットは観光客とし、付加価値（商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など）をつけて販売

- ・ どのようなお客さまを対象として、どのような時期に、誰が（事業主体）、どのような価格で発売するか等、未確定な部分が多いため、今後詳細ついて、京都市並びに各社と共に検討していく予定です。

（5）効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

- ㊭ 自宅から目的地まで、鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築する。
- ㊮ ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施する。
- ㊯ 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する。
- ㊰ 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実にを図る。

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- ⑳ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板など）

JR 西日本と共同で東福寺駅での乗継時刻表を作成しております。（これはそれぞれの駅に配置している他、祇園商店街でもご利用いただいております）

弊社のHP「おけいはん。ねっと」で他社線との交通ネットワークの案内をしています。

今後、京都市全体を網羅するものについては京都市中心で作成することに協力します。

- ㉑ 既存の観光案内所や市バス案内所等における公共交通に関する情報等の充実
京都市（歩くまち京都推進室、観光部、東山区役所）等とすでに一部の施策について協議中です。
- ㉒ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実
現時点で個社としての具体的計画はありません。

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- ㉓ 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施
京都市が中心になって行うべき施策と考えますが、当社は積極的に賛同・協力します。

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- ㉔ 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートのご案内情報の充実
京都市の東山交通対策研究会に参加し、観光地周辺での案内活動に参加しています。H21年度以降案内情報版の設置に向けて、京都市と具体的な協議をしております。
- ㉕ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
**駅周辺の観光マップを作成し、JR 西日本と仕様をあわせて相互利用しています。（JR 西日本のHPでも弊社の観光マップを閲覧できます）
京都市（特に東山区役所）と共に観光マップの作成配布に努めております。
（既に実施済み）**
- ㉖ 観光地周辺の、駅への誘導案内の充実
京都市の東山交通対策研究会に参加し、観光地周辺での案内活動に参加しています。本施策は緊急に実施することが必要不可欠と考え、すでに案内情報

版の設置に向けて、京都市と具体的な協議をしております。

なお、平成 19 年と 20 年の紅葉シーズンには、東山観光の中心地である清水寺と最寄り駅である清水五条駅の間、臨時シャトルバスを運行しました。

エ インターネットでの統一的な情報提供

《具体的な施策》

- ㉔ 既存の交通検索ソフトや WEB サイトに、市内のバスダイヤの情報を提供
バス事業者または京都市サイドで実施を検討すべき施策であると考えます。
- ㉕ 京都市全体の公共交通ポータルサイトを構築（各事業者の提供する HP へリンク）

京都市サイドで実施を検討すべき施策であると考えます。

(6) その他の公共交通利便性向上のための施策

《対応方針》

- ㉖ パーク・アンド・ライドの通年実施を目指す。
- ㉗ 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。
- ㉘ 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指す。

《具体的な施策》

- ㉙ 周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施
観光地交通対策のひとつの重要施策として、既に弊社として積極的に取り組んでいる施策であり、今後さらに充実したいと考えている。
 - ・ 大津市営浜大津公共駐車場及び明日都浜大津公共駐車場を活用したパーク&ライドを通年実施。（実施済み）
 - ・ 橋本駅前社有地を活用したパーク&ライドを通年実施。（実施済み）
 - ・ 時期・状況に応じて中書島駅前の伏見港公園駐車場（京都府）をパーク&ライド駐車場として活用。（実施済み）
- ㉚ 宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスの充実
現時点では検討していない。安価でかつ既存の宅配業者より優れたサービスが出来るかどうかを課題と考えています。
- ㉛ 観光案内ボランティアガイドとの連携による、観光客の公共交通利用促進
現時点で具体的施策の検討はない。しかし紅葉シーズンには、当社社員がボランティアとして東山交通対策研究会の活動に参画しています。
観光地における最寄り駅への案内誘導、高速道路 SA におけるパーク&ライドへの誘致活動を行っています。
- ㉜ 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及
カーシェアリングについては未検討です。

レンタサイクルについては、用地確保と無人で出来る機械式のシステムが課題ですが、実現に向けて検討する意思を持っております。

④ 駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進

当社としては、重要施策と位置付け、近年においても

- ・ 平成 19 年 9 月出町柳駅前駐輪場の増設
- ・ 平成 19 年 6 月年度三条駐輪場設置、平成 20 年 6 月三条南ビル駐輪場設置
- ・ 平成 18 年 11 月祇園四条駐輪場設置
- ・ 平成 16 年 4 月京阪中書島駐輪場設置、平成 18 年 4 月京阪中書島西駐輪場設置
- ・ 平成 21 年 3 月丹波橋駐輪場整備(有料化)予定

している他、三条での増設、七条設置(新規設置及び無料駐輪場の有料化)、東福寺設置(無料駐輪場の有料化)、藤森設置(新規設置及び無料駐輪場の有料化)、淀設置(高架工事後の新規設置)について京都市と協議中。

発表用シート

社局名 京福電気鉄道株式会社

発表内容 1. **目標達成は容易ではないと考えるが、弊社は全力をあげてその目標を目指す。**

発表内容 2. **協力は重要なことであると考えるので、弊社は全力をあげて他社局との協に取り組む。**

発表内容 3. (○印は今後の取り組み ・印は既に実施済みの取り組み)

⑱鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実

○時刻表の相互掲出を「西院」、「嵐電天神川」、「帷子ノ辻」、「嵐電嵯峨」での実施に向け検討中。

→平成 21 年度中を目途。なお、⑲の乗り継ぎ駅案内表示の整備が前提と考える。

⑲鉄道駅間における乗継施設の整備・改善

・嵐電天神川駅の整備

→平成 20 年 3 月整備完了。

○乗継駅周辺の駅案内表示物の整備

「西院」・「嵐電天神川」・「帷子ノ辻」・「嵐電嵯峨」・「嵐山」各駅周辺における整備。

→平成 21 年度中を目途。各所での表示物設置に道路管理者ほか各行政機関による規制対象とならない施策が必須。

利用者の利便性を考慮すると、個社で設置するのではなく、デザインの統一を本検討部会で行った上で設置すべきと考える。

㉒交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実

・北野白梅町駅構内への市バスのりば案内の掲出（四条大宮は歩道上に京都市のりば案内図既設。）

・嵐山駅改札付近への主要観光地への乗換・所要時間案内図の掲出

⑳ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実

- 環境定期制度の導入については、他社と足並みを揃えて全体で統一して実施することで相乗効果が期待できるものと考え個社単独での導入予定はない。実施時期は他社局と統一した時期であればいつでも可能。
- ・定期券保有者には限定せず、お盆の3日間（8/14～16）小児運賃を無料化（単独乗車含め）。京都バスと連携して実施（過去6回実施）。
将来のユーザーであるこどもたちに電車を利用してもらう機会を設け、将来の需要創造につなげる取り組み。
発展形として小児運賃そのものを無料化することも視野に入れ検討中。
→（提案）拡大して京都市域全体で実施出来ないか。

㉑ 観光客のニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパス企画

- ・阪急・嵐電周遊パス（阪急電鉄全線＋嵐電全線1日フリー。1,300円。春・秋の季節発売。年間約8,000枚。）
- ・嵐山1dayチケット（京阪線全線＋阪急京都エリア＋嵐電全線1日フリー。1,400円。ほぼ通年発売。年間約9,000枚。）
- ・京都地下鉄・嵐電1dayチケット（市営地下鉄＋嵐電全線1日フリー。1,000円。通年発売。年間約12,000枚。）
- ・京都嵐山・びわこ大津1dayチケット（市営地下鉄＋京阪大津線＋嵐電全線1日フリー。1,400円。通年発売。年間約4,000枚。）

㉒ 【京都市内共通1日乗車券】

- 割賦額の適正・公平計算方法による配分を前提条件として、基本的にはお客様の利便性から鑑みて必要なものであると考えるので、参画したい。
※発売後の利用データ、他の企画キップへの影響等の分析によるローリングが必須。
※交通機関のみで発売額を少しでも下げることが需要喚起につながるものと考えます。（優待や特典にコストをかけるより、その経費を割賦額への還元や販促経費に充当すべき。）

㉓ 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施

- ・太秦・南太秦学区における「おでかけマップ」（MM実施。）
- ・沿線在住者向けにご利用案内を掲載したパンフレットの各戸配布（H20年度5回・計約5万部をポスティング。）

㉔ 観光地間に便利な、鉄道・バスでの効率的なルート案内情報の充実

- ・嵐山駅での乗換案内マップの設置。（目的地・乗換駅・標準所要時間・バス系統等の案

内)

㊸ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）

- ・嵐電エリアマップ（3エリア別・無料配布）の作成
- ・中間駅への写真入り周辺案内表示板の設置（15 駅に設置）

㊹ 観光地周辺の、駅への誘導案内の充実

- 「嵐山」・「御室仁和寺」・「龍安寺」周辺における整備。
- （㊸同様。）

発表用シート

社局名 西日本旅客鉄道株式会社

発表内容 1.

- 大変高い目標であり達成は容易ではないと考えますが、関係者が一体となって実現に向けて努力すべきであると考えます。
- 弊社としましては、目標の実現に向けて、継続的に努力していきたいと考えます。

発表内容 2.

- 目標の達成にあたって、各事業者が協力することは重要であると考えます。
- 各事業者の協力につきましては、これまでも取り組んでいるところではありますが、今後も継続して連携に努めていきたいと考えます。

発表内容 3.

2 (1) イ⑥

○ 洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ、公共交通の利便性向上を図るとともに、利用者増による公共交通事業者の増収を目指す

⇒ 関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討

[当社の取組状況]

- ・ 桂川駅開業にあたり各バス事業者様のご協力を頂き、バス路線を新規設定いただいた
- ・ 乙訓地域のMM（モビリティーマネジメント）において、事業所に配布するマップの範囲を当初予定より広げていただき、桂川駅開業に合わせて桂川駅にアクセスするバスルートならびに近接のバス停を明記して公共交通のアクセスをアピールした。
- ・ 桂川駅での鉄道、バス乗継利便性について、新聞折込により地域に周知を図った。

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 検討部会席上でもお願いしたとおり、ぜひ検討に参加したい。

2 (3) ア⑨

鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図る

[当社の取組状況]

- ・ 京阪電鉄様のご協力をいただいて行った秋の東福寺駅における多客対応や、交通局様に情報をいただいて実施した円町駅でのバス乗換案内など取組を推進中
- ・ 宇治のMM（モビリティーマネジメント）において、事業所に配布する資料に奈良線のみどりの窓口の開設時間を記載し、早朝から深夜まで開設していることを告知

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 今後も各交通事業者様と情報を共有化し、取組を進めていきたい（随時）

2 (3) ア⑭

バリアフリー化の推進や乗継利便性の更なる向上等、ひとにやさしい旅客施設を整備する

[当社の取組状況]

- ・ バリアフリー化の推進については、自治体の皆様と一体となって整備を進めているところである
- ・ 京阪電鉄様と連携して東福寺駅のバリアフリー整備に合せた乗換の利便性を向上させる勉強会を毎月開催し、乗換利便性を向上させたバリアフリーの基本構想を策定した
- ・ 稲荷駅にEV等バリアフリー設備を新設した。

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 今後も自治体の皆様と一体となって、計画的に着実に整備を進めたい（随時）
- ・ 東福寺駅EV等設置予定（H22年度）
- ・ 嵯峨嵐山駅駅前広場供用開始（H21.3）

2 (3) ア⑮

鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実

[当社の取組状況]

- ・ 京阪電鉄様と共同で東福寺駅乗換時刻表を整備しているほか、当社HPの乗換駅案内において、乗換先の事業者様のHPにリンクさせていただき、案内を行っている
- ・ 駅における時刻表や発車案内板等の設備につきましては、責任を持って整備、ご案内できる当社の情報のみを基本としているが、案内サインにより案内誘導は実施している
- ・ 当社宣伝物においては、鉄道を積極的に活用した乗換案内の表記を徹底しており、事前に乗換先の事業者様の情報を入手していただける環境を整えている

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ これまでの取組を踏襲し、HPでの乗継相手の事業者様へのリンクや、宣伝物による鉄道を活用した乗換案内の徹底、必要に応じた駅構内における誘導サインの整備などを行っていきたい（随時）
- ・ 当社敷地内に、当社財産・管理による乗継相手の時刻表や発車案内板の設置の計画は、現時点ではない

2 (3) ア⑯

鉄道駅間における乗継施設の整備・改善

[当社の取組状況]

- ・ 京都駅前において交通局様と連携して地下鉄乗換案内サインの改善を行ったほか、円町駅においては金閣寺方面へのバス停の案内等を目的とした看板を交通局様から

の情報をいただいて設置している

- ・ 当社 HP 上に掲載する構内図において乗換案内を掲載している
- ・ 東福寺駅において、乗継利用の増大に対応し、隣接地の借地協議により得られた土地を活用したホーム拡幅、販売機器の整備等のハード改良や駅社員の増強を行った。

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 今後も関係事業者様と連携しながら、計画的に整備・改善を検討していきたい（随時）

2 (4) ア⑬

ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を軽減する

[当社の取組状況]

- ・ 運賃システムについては、IC カードでの相互利用を行っており、京阪京都交通等で利用可能となっている

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ P i T a P a を新規に導入される社局は、ぜひ IC カード相互利用を検討したい（通年）
- ・ ダイヤの整合については、必要に応じて関係事業者様と調整を行いたい（通年）

2 (4) ア⑭

交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実

駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

[当社の取組状況]

- ・ 円町駅において交通局様のご協力をいただき、駅周辺のバスのりば案内看板を設置
- ・ バスのりばの案内については誘導サインで実施
- ・ 円町駅、二条駅で配布する「駅から散策 eco マップ」に、バスのりばを掲載
- ・ 当社 HP 上でバス事業者様についても HP リンクを含め、乗換案内を掲載
- ・ 駅で配布中の「駅から散策 eco マップ」にバス停を記載
- ・ 京都 eco 旅マップに乗継駅構内図を掲載するとともに、乗継ルートを明示する改善をした
- ・ H20 年秋においては、JRバスとの連携により円町バス停へのバスの停車回数を増やしたほか、乗換案内ポスターを制作し、積極的に案内を実施した

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ バス乗換案内サインについては継続的に整備を推進（随時）
- ・ HP や駅から散策 eco マップ、京都 eco 旅マップについても継続的に案内を実施（通年）
- ・ 嵯峨嵐山駅についての HP の乗換案内に、バス事業者様とのリンクを追加（バス停の移設等を受けて調整予定）

2 (4) イ⑮

マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする

[当社の取組状況]

- ・ 比較広告については特に実施していない
- ・ 「鉄道は地球環境に優しい乗り物」であることを、共通ロゴマークの掲載により、訴求している
- ・ 公共交通機関でおこしやす京都市協議会様の取組にご協力している

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 比較広告については現時点では特に実施する計画はない
- ・ 共通ロゴマークは継続して掲載していく（通年）
- ・ 公共交通機関でおこしやす京都市協議会様と連携して、公共交通機関利用の推進を図る（協議会取組実施時）

2 (4) イ 15

共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築する

[当社の取組状況]

- ・ 連絡定期券、連絡乗車券の設定

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 連絡定期券、連絡乗車券の設定については必要に応じて継続的に実施していく（随時）

2 (4) イ 16

既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する

[当社の取組状況]

- ・ 「京都観光フリーきっぷ」を、前年度に引き続いて発売した
- ・ 「京都観光フリーきっぷ」の設定にあたり、京都市内においては、交通局様、叡山電車様、京福電鉄様のほか、更に京阪電鉄様との連携も行ってフリー区間を設定し、更に利便性の高いきっぷとした
- ・ SMART ICOCA についてはポイントチャージにより実質的な割引を実施している

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 未確定な部分があり、各事業者様とも連携して検討していきたい

2 (4) イ 17

京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する

[当社の取組状況]

- ・ 50歳以上の会員制組織 Club DISCOVER WEST やジパング倶楽部などでイベントを開催する場合、参加者に対してアンケートを継続的に実施している

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ イベント開催の際にはアンケートは継続して行い、内容を以降に反映させる（通年）

2 (4) イ 25

定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実

[当社の取組状況]

- ・ 当社の定期券は記名式であり、様々な条件を付加して割引を行っているものであり、本人以外の利用は認めていない

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 現時点で定期券の割引を拡大する計画はない

2 (4) イ㊸観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画㊹京都市内共通一日乗車券

[当社の取組状況]

- ・ 「京都観光フリーきっぷ」を、前年度に引き続いて発売した
- ・ 「京都観光フリーきっぷ」の設定にあたり、京都市内においては、交通局様、叡山電車様、京福電鉄様のほか、更に京阪電鉄様との連携も行ってフリー区間を設定し、更に利便性の高いきっぷとした

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 未確定な部分があり、各事業者様とも連携して検討していきたい

2 (5) 19ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施する

[当社の取組状況]

- ・ 京都駅における案内サインへの4カ国表記の実施やピクトグラムの活用等、サインマニュアルに基づいたサイン整備の推進
- ・ 駅におけるPDPによる列車遅れなどのタイムリーな情報提供
- ・ HP上における列車ダイヤや駅情報等の提供
- ・ 携帯電話への列車運行情報の発信

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ サインマニュアルに基づいた案内サインの整備（随時）
- ・ HP、携帯電話、駅PDP、発車標等を活用した情報発信の継続推進（通年）

2 (5) 20公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する

[当社の取組状況]

- ・ 鉄道を最大限に活用した観光地へのアクセスの積極的な案内（ポスター、リーフレット、案内看板等）
- ・ 上記に関する、マスコミへの働きかけ
- ・ 公共交通機関でおこしやす・京都市協議会様への協力
- ・ 公共交通機関の利用を奨励する宣伝物を制作している

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 上記取組の積極的な継続実施（通年）

2 (5) ウ²²

観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートのご案内情報の充実

[当社の取組状況]

- ・ 駅から散策 eco マップや、京都 eco 旅マップの制作、積極的な配布
- ・ 各種宣伝物（TV 番組、情報誌等）も活用した積極的な案内
- ・ 京都市観光協会様と連携し、京の冬の旅でも公共交通機関を積極的に案内
- ・ 公共交通機関でおこしやす・京都市協議会様への協力

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 上記取組の継続的かつ積極的な実施（通年）

2 (5) ウ²³

歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実

[当社の取組状況]

- ・ 駅から散策 eco マップの制作、積極的な配布
- ・ 京都 eco 旅マップへの散策マップの掲載（当時の名称は「京都優遊マップ」）

[当社の検討・取組内容]

- ・ 「駅から散策 eco マップ」を活用した、継続的かつ積極的な取組の実施（通年）

2 (6) 22

パーク・アンド・ライドの通年実施を目指す

[当社の取組状況]

- ・ 秋に実施されたパーク&ライドについて、当社 HP で告知を実施した

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 駅周辺で実施されるパーク&ライドへの案内面での協力（取組実施時）

2 (6) 23

歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す

[当社の取組状況]

- ・ 駅から散策 eco マップの制作、積極的な配布
- ・ 駅から散策 eco マップへのタイムリーな観光情報の掲載（源氏物語千年紀等）
- ・ 当社情報誌（電車&ウォーク、旅こよみ、京都散策）やTV 番組等を活用した観光素材情報の積極的な発信
- ・ 京の魅力探訪ウォークの実施
- ・ 社外の団体と連携した、駅から始まるハイキングの設定と告知
- ・ 観光地へのアクセス案内における、鉄道+徒歩の優先的な案内

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 上記取組の継続的かつ積極的な実施（通年）

2 (6) 24

京都市内がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指す

[当社の取組状況]

- ・ 駅から散策 eco マップや、京都 eco 旅マップの制作、積極的な配布
- ・ 各種宣伝物（TV 番組、情報誌等）も活用した積極的な案内
- ・ 京都市観光協会様と連携し、京の冬の旅でも公共交通機関を積極的に案内
- ・ 公共交通機関でおこしやす・京都市協議会様への協力
- ・ 「京都観光フリーきっぷ」の設定
- ・ 「京の魅力探訪ウォーク」の開催

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 上記取組の継続的かつ積極的な実施（通年）

2 (6) ③7

周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施

[当社の取組状況]

- ・ 秋に実施されたパーク&ライドについて、当社 HP で告知を実施した

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 駅周辺で実施されるパーク&ライドへの案内面での協力（取組実施時）

2 (6) ③8

宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスの充実

[当社の取組状況]

- ・ 京都駅における荷物一時預かりおよびキャリーサービスの実施

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 上記取組の継続実施（通年）

2 (6) ③9

観光案内ボランティアガイドとの連携による、観光客の公共交通利用促進

[当社の取組状況]

- ・ 京都駅0番のりばで臨時観光案内所を開設し、改札内というロケーションを活かし、
鉄道を活用した観光地へのアクセスを積極的に案内した

[当社の検討状況・取組内容]

- ・ 上記取組の継続実施（秋の観光ピーク時）

発表用シート

社局名 **阪急電鉄株式会社**

発表内容 1.

目標達成は困難かもしれませんが、弊社もできる限り実現に向け努力してまいります。

発表内容 2.

事業者間の連携は重要であると考えておりますので、事業者間の連携を進めてまいりたいと思います。

発表内容 3.

(3) 鉄道の利便性向上施策

ア 鉄道事業者間の連携

18.鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実

鉄道乗継駅について、河原町駅、烏丸駅、大宮駅、西院駅は乗継駅への誘導サインや乗り場案内図の掲出などを実施しています。また、阪急河原町駅と京阪四条駅の時刻表の相互掲出を実施しています。

19.鉄道駅間における乗継施設の整備・改善

鉄道乗継駅のうち、河原町駅は2007年に、烏丸駅は2006年にバリアフリー施設を整備済みです。

(4) 鉄道・バスの連携施策

ア 乗継利便性向上

23.交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（四条烏丸、四条河原町 等）

河原町駅～烏丸駅間地下通路の出入口サインについては2007年にリニューアルを実施しました。

24.駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

前述の鉄道乗継駅のほか、洛西口駅は2002年に、桂駅は2004年にバリアフリー施設を整備済みです。河原町駅～烏丸駅間地下通路については、2007年度の四条通の社会実験のさいに駐輪施設のデモを実施いたしましたが、今後その空間の活用について、京都市等と連携し検討を進めてまいります。

イ 多様な料金施策

25.定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実

定期券保有者等に対する優遇制度として以下の施策を実施しています。

- ・ 桂駅・洛西口駅～洛西ニュータウン間、東向日駅・洛西口駅～洛西ニュータウン間の鉄道・バス連絡定期券保有者に対して、桂駅と洛西口駅、東向日駅と洛西口駅のどちらでも乗降可能な2Way定期を発売し定期券保有者の利便性を向上しております。
- ・ PiTaPa機能を搭載したSTACIAカード保有者に対し、土日祝に対象となる鉄道とバスを2回乗り継いだ場合ポイントを進呈する「エコ乗り」ルール&バスのサービスを昨年10月に開始いたしました。

「エコ乗り」ルール&バスはサービスを開始してまだあまり時間が経っておりませんので、今後は、さらなる利用者増に向けPRを進めてまいります。

26.観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画

以下のフリーチケットを発売しております。

- ・「いい古都チケット」

阪急電鉄・阪神電鉄・京都市地下鉄・京都市バス・京都バスが乗降自由なバス、春と秋に販売しており、価格は1600円。

- ・「阪急・嵐電1日周遊バス」

阪急電鉄・京福電鉄が乗降自由なバス、春と秋に販売しており、価格は1300円。

27.京都市内共通一日乗車券

弊社の不利益にならず、かつ公平な内容であれば、参加いたします。

(5) 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

イ 市民向け情報提供

31.地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施

今後、京都市や他の事業者と連携し公共交通マップの作成やモビリティマネジメントの推進に取り組んでまいります。

ウ 観光客向け情報提供

32.観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートの案内情報の充実

阪神間から嵐山方面へのお客様の利便性向上を目指し、今年度より新たに他線から嵐山駅への臨時直通列車を運行しておりますが、そのさい、ホームページや後述のTOKKなどを通じてお客様への運行案内を掲出しております。今後も観光で来られるお客様の利便性を向上する施策を進めたいと考えておりますが、あわせて的確な情報

提供にも努めてまいります。

33.歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実(ガイドブックの作成等)

沿線の観光情報等を発信するフリーペーパーTOKKを発行(60万部)し各駅に設置するとともに、駅周辺の観光ガイドマップ「悠々一日紀行」を発行し各駅に設置し、お客様への歩いて楽しい観光コースのご案内に努めております。今後は、TOKKを活用した沿線観光のPRを進めるとともに、沿線行政等とも連携し梅田駅のビックマン前広場を活用した沿線観光PRも進めてまいります。

(6) その他の公共交通利便性向上のための施策

37.周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施

現在、以下のように、大山崎駅～長岡天神駅間に新駅の設置を計画しております

- ・ **設置場所：大山崎駅～長岡天神駅間調子踏切道付近**

京都第二外環状道路交差部

- ・ **設置時期：京都第二外環状道路の開通時期と整合**

新駅整備に伴い、西方面から京都市内へ流入する自動車交通量を削減する効果を期待し、パーク・アンド・ライド駐車場の整備について検討してまいります。

40.鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及

現在、西院駅、桂駅、洛西口駅にてレンタサイクルを展開中です。この2月より定期利用のレンタサイクル料金を1ヶ月1700円に値下げしておりますが、その利用を促進すべくPRに努めてまいります。また、西院駅周辺の当社用地を活用しオリックスレンタカーがカーシェアリングを展開中です。

41.駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進

現在、西院駅、桂駅、洛西口駅にて駐輪場を運営しております。また、河原町駅～烏丸駅間地下通路については、2007年度の四条通の社会実験のさいに駐輪施設のデモを実施いたしました。今後その空間の活用について、京都市等と連携し検討を進めてまいります。

発表用シート

社局名 京 都 バ ス 株 式 会 社

発表内容 1.

- ・ **目標値(案)に対する達成は非常に難しいと考えるが、利用者の視点に立ち、全力をあげてその目標実現を目指す。**

発表内容 2.

- ・ **協力、協調は重要な要素と考えるので、他社局との連携を推し進める。**

発表内容 3.

(1) バスの利便性向上施策

ア バス系統再編

《具体的な施策》

- ① バス事業者間で競合する路線・系統における、路線の再編やダイヤ調整
 - ・ **系統が市バス(11号系統)と重複している区間のダイヤ調整を図る。**
- ② 定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における、系統の再編
 - ・ **市街中心部と嵐山地域を直接結ぶ2点間輸送を主眼に系統・ダイヤ設定を行なっているが、西部地域における鉄道網の整備等により利用動向が大きく変化するなか、「市街中心」と「嵐山地区」に2極化する運行形態を検討する。**
- ③ 観光期における、特別ダイヤの検討(バスと鉄道の連携輸送の強化等)
 - ・ **「嵐山・嵯峨野周遊シャトルバス(仮称)」設定する。**
今回の設定は嵐山エリアで完結する運行形態とし、阪急嵐山線嵐電他鉄道との連携を重視し、「苔寺・すず虫寺」「大覚寺」「清滝」へ展開する観光利用を主眼とした系統を新設する。

イ バスダイヤ改善

《具体的な施策》

- ④ 基幹路線となるバス路線(河原町通、東大路通など)パターンダイヤ化(3分~5分間隔)及び他系統との接続向上
 - ・ **主要路線については、特に昼間帯の設定を分かりやすく、覚えやすくするためパターンダイヤの設定を行なっている。**
- ⑤ 地下鉄のダイヤと合わせて、バス路線をパルスタイムテーブル化(利用が低迷しているバス系統の増収増客策)

- ・地下鉄国際会館駅前発岩倉方面行きについて、特に深夜時間帯では地下鉄到着時間を考慮し、接続できるようダイヤ設定している。また23時以降、岩倉駅前以北については、自由降車システムを採用している。

(2) バス走行環境の改善施策

ア バス走行空間改善

《具体的な施策》

- ⑪ バス専用レーンへの侵入やバス発車妨害は道路交通法違反であることをマスメディア等を通じて啓発
 - ・京都市交通局、民営バス事業者と京都府警察本部駐車対策課合同で、バス専用通行帯における駐車違反防止のための啓発活動を実施する等、一般ドライバーに対して一層の周知を図り、交通事故防止および交通マナーの向上を目的とした啓発活動に参加している。
 - ・全国交通安全運動期間中に主要バス停留所において、拠点調査を実施するとともにバス停付近の駐車違反防止等啓発活動を実施している。

イ バス停環境改善

《具体的な施策》

- ⑬ 同一箇所に複数あるバス停の集約化（洛西地域、四条河原町周辺 等）
 - ・現在、京都駅行四条河原町バス停が市バス5号系統と弊社17号系統の位置が異なり、利用者の乗車チャンスを阻害しているため、市バス四条河原町バス停（御旅所前）に集約する。
 - ・京都駅行三条京阪前バス停についても市バス5号系統と弊社17号系統の位置が異なり利用者の乗車チャンスを阻害しているため、市バス三条京阪前（彦九郎前）に弊社バス停を新設する。
- ⑭ 主要バス停におけるシェルターの整備
（内部に、路線図・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示）
 - ・乗り継ぎ情報や目的地までの所要時間等まで他のサービス産業なみにグレードアップする必要がある。
- ⑯ 観光地におけるバスターミナルの整備
 - ・嵐山地域は、方面別のバス乗場が観光旅客等に対して非常に分かりにくい等、拠点となるバスターミナルを整備する必要がある。例えば嵐山市営駐車場の一部を解放する等。

(4) 鉄道・バスの連携施策

ア 乗継利便性向上

《具体的な施策》

㉔ 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

- ・阪急嵐山駅前および JR 嵯峨嵐山駅前北口広場にバス停を整備する必要がある。

イ 多様な料金施策

《具体的な施策》

㉕ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実

- ・環境定期制度について、弊社通勤定期券（市営地下鉄連絡定期券・市バス乗継定期券・京阪電鉄連絡定期券を含む）をお持ちのお客様と同居のご家族が同乗される場合、土曜・休日およびお盆・年末・年始に限り、京都市域（一部地域除く）において乗車区間により、運賃を割引く環境定期制度を導入している。

㉖ 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画

- ・春・秋の観光シーズンにおいて、京都市内に乗り入れている鉄道社線との共通一日乗車券を設定している。いい古都チケット（阪急）・みやこ漫遊チケット（京阪）・京めぐり（近鉄）

㉗ 【京都市内共通一日乗車券】

- 京都市内の鉄道・バス事業者が連携し、地区内の公共交通を共通に利用することができる企画切符の導入
- 当面のターゲットは観光客とし、付加価値（商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など）をつけて販売



関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討

- ・京都市内共通一日乗車券の設定について、現行の企画券を維持することが前提であり、振り代わりは意味がなく、新規に需要を創出するよう施策を講じる必要がある。経済条件等については、各社局が合意形成のもと設定するものであり、公平な手法が求められ、一方的にリスクを負わないよう前向きに検討する。

(5) 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

㉘ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体，WEB，バス停等の案内板など）

- ・個別事業者の枠組みだけでなく事業者間の連携等、鉄道・バスが一体となり効率的なルートを提供できる体系が必要である。

⑩ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実

- ・ **定時性の問題もあるが検討する。**

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

⑪ 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施

- ・ **右京区モビリティーマネジメントに参画。**

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

⑫ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）

- ・ **主要観光地（大原・嵐山嵯峨野）掲載のイラストマップを配布している。**

（7）公共交通不便地域のあり方

《具体的な施策》

⑬ 中山間地域における現行のバス路線については、地域の実情（需要）も勘案しつつ、地域の活性化や福祉の視点も踏まえ、持続的な運行維持方策について、地域住民や交通事業者、行政機関等が参画した検討の場を設置

- ・ **市内過疎地域における路線維持に向けて、継続的に乗降調査等を積極的に行い、利用実態および属性を把握するとともに自治体、地元と協議・調整を図りながら最善の方向で進めるが、採算面において限界を超えているところもあり、何ら改善が見込めない場合は路線の廃止や路線一部区間の廃止もやむを得ないと考えている。**
- ・ **過疎地の生活路線維持については、自治体もバス事業者も、そして地域住民も、それぞれが地域の交通を当事者として受け止める必要がある。**

発表用シート

社局名 京阪京都交通株式会社

発表内容 1.

目標達成は難しいと考えますが、弊社は全力をあげてその目標を目指します。

発表内容 2.

協力は最も重要なことであると考えておりますので、弊社は全力をあげて他社局との協力に取り組んでいきます。

発表内容 3.

- ①⑥ 当該取組みの先行的なモデルとして洛西地域が選定され、関係する4社局（京都市交通局・阪急バス・ヤサカバス・弊社）をメンバーとするワーキンググループで現在 協議・検討を行っております。

その中で、弊社の競合系統としては、西京区の桂坂住宅～京大桂キャンパス～阪急桂駅西口を結ぶ系統が該当します。この系統は京都市交通局の西6号と弊社の20号、20B号との競合であり、現状は昼間時間帯にそれぞれ1時間に2本ずつ 計4本、概ね15分ヘッドとなるようダイヤ調整を行い運行していますが、鉄道は1時間に6本（優等列車）、10分ヘッドであり、完全な鉄道接続には至っていません。

弊社といたしましては、この課題を解消するために投資を伴いますが、鉄道との接続利便向上に一層のウエイトを置いたダイヤパターンの検討を行っております。社内並びに京都市交通局と協議が整い次第、洛西WGのなかで提案していきたいと考えております。（実施目途：ダイヤ調整ができ次第実施）

- ⑦ 弊社路線では、特に五条通の渋滞が激しいため、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
- ⑨ 弊社路線では、京都駅、阪急桂駅において違法駐停車車両が多く見受けられ、運行上問題がありますので、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
- ⑪⑫ バス発車妨害は、弊社全路線で見受けられますので、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
- ⑬⑭ 自社内で優先順位を決めながら行ってきましたが、今後も関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
- ⑯⑰ 関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。

- ㉞ 通勤定期券保有者とその家族を対象に土休日、お盆、年末年始に運賃を優遇する環境定期券制度を取り入れています。
- ㉟ 京都観光が公共交通機関を利用して便利に出来るという取組みなので、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
 - ㊤ 利用者が分かりやすいものになるよう、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
 - ㊦ 各社局を参考にしながら、検討していきます。
 - ㊧ 地域の関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
- ㊨ GPS機能を利用した既存の交通検索ソフトへの情報提供を現在検討しています。
 - ㊩ 関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
 - ㊪ 弊社エリアでは、亀岡、南丹地域で設置されており、積極的に参加をしています。
 - ㊫ 地域の関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
 - ㊬ 生活交通路線（亀岡、南丹地域）においては、生活交通路線のアセスメントで評価、改善取組みを行っています。今後も地域の関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。
 - ㊭ 関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組んでいきます。

発表用シート

社局名 京阪シティバス株式会社

発表内容 1.

弊社は、伏見区に営業所を構えて、乗務員24名・車両11両の規模の会社で、運行地域は京阪電車「淀」駅から「宇治」駅間の久御山町・宇治市内をメインとした会社であり、京都市内におきましては、JR京都駅以南の京都駅八条口から京阪淀間（平日1日2往復）と地下鉄「竹田」駅（西口）から京阪中書島を經由し京阪淀間（平日1日11往復）を運行している、観光路線というより地元住民の交通手段として位置づけています。

このような規模の小さなバス会社ですので、目標達成は、難しいと考えますが、弊社の可能な範囲でその目標を目指します。

発表内容 2.

主旨には賛同しますので、可能な範囲で他社局と協力していきたいと考えています。

発表内容 3.

- ①鉄道との乗継ぎにつきましては、鉄道のダイヤ改正時に弊社のダイヤを検討し、必要時はダイヤ改正を実施して、お客様の利便性の向上を図っています。
- ②優遇制度につきましては、
 - ・「環境定期券制度」の実施
 - ・期間限定の「バス・エコファミリー」（大人1人に付き、小学生以下2人まで無料）の実施
 - ・障がい者割引制度におきましては、今年の3月より「精神障がい者割引」の追加導入。
を行っていません。
- ③バリアフリー対応の低床式バスを本年度と来年度に1両ずつ導入し、それ以降も車両代替時には、順次導入していき、全車両をバリアフリー対応車にして、体の不自由な方や高齢者等の利便性の向上を図ります。

発表用シート

社局名 京阪バス株式会社

発表内容 1.

- ・目標数値は非常に高いものであるが、達成に向けて取り組んでいきます。

発表内容 2.

- ・事業者間の協力は必要なことと考えますので協力して取り組んでいきます。

発表内容 3.

2 公共交通利便性向上のための具体的な施策

(1) バスの利便性向上施策

ア バス系統再編

《対応方針》

- ① 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築する。

①現在でも取り組んでいる。

- ② 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消する。

②賛同するが他社局との兼合いがある。

《具体的な施策》

- ① バス事業者間で競合する路線・系統における，路線の再編やダイヤ調整
- ①他社局との調整ができていない。
- ② 定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における，系統の再編
- ②地下鉄東西線開業時及び六地藏延伸時には、山科・醍醐地区において実施した。
- ③ 観光期における，特別ダイヤの検討（バスと鉄道の連携輸送の強化等）
- ③五大力・豊太閤花見行列・陶器まつり等取り組んでいる。

イ バスダイヤ改善

《対応方針》

- ③ 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためにパルスタイムテーブル化を実施する。

③「覚えやすく」「使いやすい」を基本に取り組んでいる。

- ④ 特に運行本数が減少する夜間（21 時以降）のバスダイヤのパターン化を行い，鉄道や地下鉄ダイヤと整合させる。

④取組んでいる。夜間等は利用状況に応じている。

《具体的な施策》

- ④ 基幹路線となるバス路線（河原町通，東大路通など）パターンダイヤ化（3分～5分間隔）及び他系統との接続向上
- ⑤ 地下鉄のダイヤと合わせて，バス路線をパルスタイムテーブル化（利用が低迷しているバス系統の増収増客策）
- ④～⑤山科地区から市中心部乗入れ系統はパターン化している。ただし、市中心部は往路復路の経路が異なるので利用しにくくなっている。利便性向上のため、乗継等も含めた解決策のひとつとしてターミナルが必要である。

⑥【先行モデルケースとしての洛西地域におけるバス利便性向上】

- 洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ，公共交通の利便性向上を図るとともに，利用者増による公共交通事業者の増収を目指す。
- 洛西地域を運行する4者のバス事業者の系統（経路）・系統番号・ダイヤ・バス乗り場の一元的な見直し及び料金收受方法の改善等



関係事業者で構成するワーキンググループを設置し，具体策を検討

（2）バス走行環境の改善施策

ア バス走行空間改善

《対応方針》

- ⑤ バス専用・優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)の拡充等，公共交通の優先走行空間の拡大により，クルマに対する優位性を確保する。

⑤賛同する。

- ⑥ バス専用レーンの維持のために，市民に対するルール遵守の啓発をする。

⑥バス車両等の媒体を活用して啓発する。

《具体的な施策》

- ⑦ バス専用若しくは優先レーンのカラー舗装化
- ⑧ 高頻度にバスが走行されている区間については，国等の支援も得て，高度道路交通システム(ITS)の展開や新交通管理システム(UTMS)を推進
- ⑨ 違法駐停車に関して，市民，商工業者，物流業者などに対する啓発活動の充実
 - ・ 物流事業者やタクシー業界も含めた広く一般に対し，特にバス停や交差点付近での駐停車の禁止徹底
 - ・ 都心部を中心とした物流，荷捌き対策の検討及び実施

- ⑩ 観光期の特定日等に、観光地交通対策の一環として、主要道路の違法駐停車の集中指導を実施（バスレーンに誘導員を配置し、侵入車両を排除）
- ⑪ バス専用レーンへの侵入やバス発車妨害は道路交通法違反であることをマスメディア等を通じて啓発
- ⑫ 警察の協力のもと、違法駐車等防止指導員や地域ボランティアによる駐停車違反者に対する指導の強化
- ⑦～⑫当局からの啓発・実施をお願いします。**

イ バス停環境改善

《対応方針》

- ⑦ 分かりやすく利用しやすいバス停に改善する。
- ⑦標識柱の変更や時刻表示の大型化、路線図の掲出を行っている。**
- ⑧ 公共交通を利用したくなるような「かつこいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停を整備する。

⑧賛同する。

《具体的な施策》

- ⑬ 同一箇所に複数あるバス停の集約化（洛西地域，四条河原町周辺 等）
- ⑬基本賛同であるが多便数を消化できる容量の待機スペース必要。**
- ⑭ 主要バス停におけるシェルターの整備
(内部に、路線図・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示)
- ⑭広告付き上屋を取組んでいる。道路占用基準等の緩和をお願いします。**
- ⑮ バス停近くの商業施設や公共施設等の施設内におけるバスロケーションシステム案内板の設置箇所の拡大
- ⑯ 観光地におけるバスターミナルの整備
- ⑰ バス待ち環境等におけるデザインの向上
- ⑬～⑰市内中心部に人の集まれるバスターミナル必要。**

(3) 鉄道の利便性向上施策

ア 鉄道事業者間の連携

《対応方針》

- ㊦ 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図る。
- ㊧ バリアフリー化の推進や乗継利便性のさらなる向上等，ひとにやさしい旅客施設を整備する。

《具体的な施策》

- ㊨ 鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実
- ㊩ 鉄道駅間における乗継施設の整備・改善

イ 地下鉄の利便性向上

《対応方針》

- ㊪ 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と，更なる利用促進する。
- ㊫ 東西線と烏丸線，阪急と烏丸線などの乗継利便性の向上を図る。

《具体的な施策》

- ㊬ 烏丸御池駅での東西線と烏丸線の乗継待ち時間の短縮化
- ㊭ 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ化
- ㊮ 最終便は烏丸御池駅で4方向（東西南北）どの方向にも接続

(4) 鉄道・バスの連携施策

ア 乗継利便性向上

《対応方針》

- ㊯ ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り，乗継抵抗を低減する。

㊰賛同する。

《具体的な施策》

- ㊱ 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（四条烏丸，四条河原町 等）
- ㊲ 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

㊳～㊴バス停位置図及び行先案内を駅内や道路・通路で案内必要。関係当局の協力をお願いします。

イ 多様な料金施策

《対応方針》

- ㊵ マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする。

㊶各社局共通のPRであることを賛同する。

- ㊷ 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより，利用者に分かりやすい料金体系を構築する。

㊸乗継制度は実施している。

㊦ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する。

㊦ ICカードは22年度中導入予定で取り組む。

㊦ 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。

㊦ 賛同する。当社の定期観光バスはシーズン毎に期間限定コースの設定をしている。

《具体的な施策》

㊦ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実

㊦ 環境定期券制度を平成11年4月から実施している。

㊦ 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画

㊦ 基本は賛同する。(当社は定期観光バスを運行している。)

㊦ 【京都市内共通一日乗車券】

○ 京都市内の鉄道・バス事業者が連携し、地区内の公共交通を共通に利用することができる企画切符の導入

○ 当面のターゲットは観光客とし、付加価値(商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など)をつけて販売



関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討

㊦ 基本は賛同する。(当社は定期観光バスを運行している。)

(5) 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

㊦ 自宅から目的地まで、鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築する。

㊦ 賛同する。

㊦ ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施する。

㊦ 賛同する。

㊦ 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する。

㊦ 共通した取組みに賛同する。

㊦ 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図る。

㊦ 行政との連携が必要だが賛同する。

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- ㉔ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体，WEB，バス停等の案内板など）
- ㉕ **路線図や時刻表は独自で作成している。WEBでは独自の「おけ～はんナビ」による提供をしている。市内の情報提供物作成時は山科・醍醐地域も含めて作成する必要がある。**
- ㉖ 既存の観光案内所や市バス案内所等における公共交通に関する情報等の充実
- ㉗ **賛同する。**
- ㉘ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実
- ㉙ **主要ターミナルでは簡易な方法であるが実施している。**

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- ㉚ 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施
- ㉛ **京都府主導でMM（八幡市・宇治市等）を実施している。また、エコファミリーは京都府域では平成 19 年度から実施した。**

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- ㉜ 観光地間周遊に便利な，鉄道・バスでの効率的なルートのご案内情報の充実
- ㉝ **定期観光バスでは、旅客のニーズに対応できるように多彩なコースを設定している。**
- ㉞ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
- ㉟ **定期観光バスでは、旅客のニーズに対応できるように多彩なコースを設定している。**
- ㊱ 観光地周辺の，駅への誘導案内の充実
- ㊲ **駅だけではなくバス停も含める。**

エ インターネットでの統一的な情報提供

《具体的な施策》

- ㊳ 既存の交通検索ソフトやWEBサイトに，市内のバスダイヤの情報を提供
- ㊴ **「駅探」で実施している。「ナビタイム」は平成 21 年秋に実施予定。**
- ㊵ 京都市全体の公共交通ポータルサイトを構築（各事業者の提供するHPへリンク）
- ㊶ **賛同する。**

(6) その他の公共交通利便性向上のための施策

《対応方針》

㉓ パーク・アンド・ライドの通年実施を目指す。

㉓賛同する。

㉔ 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。

㉔賛同する。

㉕ 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指す。

㉕賛同する。

《具体的な施策》

㉖ 周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施

㉖賛同する。

㉗ 宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスの充実

㉗当社ではできない。

㉘ 観光案内ボランティアガイドとの連携による，観光客の公共交通利用促進

㉘賛同する。

㉙ 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及

㉙該当しない。

㉚ 駅およびその周辺で，サイクル・アンド・ライドの推進

㉚バス停でも連携した検討。

(7) 公共交通不便地域のあり方

《対応方針》

㉛ 地域住民や自治体と交通事業者が前向きにパートナーシップを構築することにより，生活交通を維持していく。

㉛賛同する。

㉜ 生活交通の維持に向けた取組は，当該地域のまちづくり，地域づくりと一体となつて，広域的，総合的な視点から検討する。

㉜賛同する。

《具体的な施策》

㉝ 中山間地域における現行のバス路線については，地域の実情（需要）も勘案しつつ，地域の活性化や福祉の視点も踏まえ，持続的な運行維持方策について，地域住民や交通事業者，行政機関等が参画した検討の場を設置

㉞ バス以外の交通機関の活用（例えば，スクールバスや福祉バスの活用，乗合タクシーの導入等）

㉟ 地域住民の皆様が生活交通の維持に対する意識を高めて頂くような仕組みづくり

の構築

⑫～⑭協議体で検討。

(8) 継続的連携推進のための体制整備

《対応方針》

㊦ 事業者間の連携を発展させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織を構築する。

《具体的な施策》

⑬ 将来的には、市内の交通全体をマネジメントする組織の設立による運営を目指し、当面は本検討部会の枠組みを維持しつつ、検討テーマごとにワーキンググループを設置（実施可能な施策から実行していく）

⑭将来的な運営組織が現時点ではイメージしにくい。

社局名 西日本ジェイアールバス(株)

発表内容 1.

- ・バスの交通分担率 10%は高い目標値ではありますが、弊社は関係他事業者等並びに市民をはじめとしたご利用者の皆様と共に、目標達成に向けて努力してまいります。

発表内容 2.

- ・利用者に支持される公共交通ネットワークの構築においては、関係事業者間の協力・連携が重要であると考えておりますので、鉄道との連携などこれまで取り組んできたことを踏まえ、今後も協力・連携を図ってまいりたいと考えております。

発表内容 3.

2 公共交通利便性向上のための具体的な施策

(1) バスの利便性向上施策

ア バス系統再編

《対応方針》

- ① 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築する。
- ② 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消する。

《具体的な施策》

- ① バス事業者間で競合する路線・系統における、路線の再編やダイヤ調整
- ② 定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における、系統の再編
 - ・弊社は、京都中心部と高雄・梅ノ尾・周山エリアを結ぶ 1 路線を運行しております。鉄道との連携を図るべく、円町駅等鉄道駅での乗換案内を行うなど、お客様への情報提供に引き続き取り組んでまいります。
- ③ 観光期における、特別ダイヤの検討（バスと鉄道の連携輸送の強化等）
 - ・例年実施している観光シーズンにおける増便設定など、今後も利用者のご期待に応えるべく、利便性の向上に取り組んでまいります。

(2) バス走行環境の改善施策

イ バス停環境改善

《対応方針》

- ⑦ 分かりやすく利用しやすいバス停に改善する。
- ⑧ 公共交通を利用したくなるような「かつこいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停を整備する。

《具体的な施策》

- ⑬ 同一箇所に複数あるバス停の集約化（洛西地域、四条河原町周辺 等）
 - ・集約化が可能なバス停については、これまで同様関係事業者と調整を行ってまいりたいと考えております。
- ⑭ 主要バス停におけるシェルターの整備
 - （内部に、路線図・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示）
 - ・シェルターの設置・維持にかかるコスト等を踏まえたうえで、検討を行う必要

があると考えております。

- ⑩ 観光地におけるバスターミナルの整備
- ・観光地をはじめとした主要ターミナルにおいては、お客様からのご意見等を踏まえ、お客様目線に立ったご利用いただきやすいバスターミナルの整備に努めてまいりたいと考えております。

(4) 鉄道・バスの連携施策

ア 乗継利便性向上

《対応方針》

- ⑬ ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を低減する。

《具体的な施策》

- ⑭ 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（四条烏丸，四条河原町 等）
- ・高雄・樺ノ尾等に向けた公共交通利用促進策の一環として、鉄道との乗継箇所となる円町駅等での乗換案内をスムーズに行うべく、鉄道との連携のもと、駅でのポスター掲示やパンフレット等による情報発信に取り組んでおります。

イ 多様な料金施策

《対応方針》

- ⑮ マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする。
- ⑯ 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築する。
- ⑰ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する。
- ⑱ 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。

《具体的な施策》

- ⑲ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実
- ・他事業者の取り組み状況等を勘案し、検討してまいりたいと考えております。
- ⑳ 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画
- ・高雄エリアにお越しになるお客様を対象に、当路線のフリー区間を自由に乗り降りしていただける「高雄フリーきっぷ(800円)」を設定しており、多くのお客様にご利用いただいております。
 - ・また、市内のバス会社8社局共通の共通回数券にも参画しておりますので、チケットセンターやバス車内での販売促進に取り組んでおります。

㉑【京都市内共通一日乗車券】

- 京都市内の鉄道・バス事業者が連携し、地区内の公共交通を共通に利用することができる企画切符の導入
- 当面のターゲットは観光客とし、付加価値（商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など）をつけて販売



関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討

- ・京都市内共通一日乗車券の設定については、ご利用エリア、販売価格、ご利用条件等を踏まえ、検討してまいりたいと考えております。

(5) 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

- ㊦ 自宅から目的地まで、鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築する。
- ㊧ ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施する。
- ㊨ 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する。
- ㊩ 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図る。

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- ㊰ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板など）
 - ・京都駅バスターミナルでは、路線図や時刻表、沿線の観光情報の提供を行うとともに、訪日観光客に対する案内対応として、英語・中国語・韓国語表記を行っております。
 - ・また、各バス停において随時路線図等製作物のメンテナンスを行うほか、当社ホームページに時刻表等を掲出し、簡易にプリントアウトして持参いただける形で提供しております。
- ㊱ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実
 - ・観光利用のお客様への情報提供として、起点となる京都駅では竜安寺や仁和寺等主要観光地への最寄のバス停や所要時間等を示した案内看板を設置し、お客様目線を意識した案内サービスに取り組んでおります。

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- ㊲ 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施
 - ・通勤・通学利用等、沿線のご利用者に分かりやすい情報提供に向け、努力してまいります。

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- ㊳ 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートの案内情報の充実
 - ・高雄・柵ノ尾等に向けた公共交通利用促進策の一環として、鉄道との乗継箇所となる円町駅等での乗換案内をスムーズに行うべく、鉄道との連携のもと、駅でのポスター掲示やパンフレット等による情報発信に取り組んでおります。
- ㊴ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
 - ・鉄道駅でお客様向けに配布されている観光パンフレットに、目的地までの当該路線のアクセス情報を記載するなど、情報提供に取り組んでおります。

(7) 公共交通不便地域のあり方

《対応方針》

- ㊦ 地域住民や自治体と交通事業者が前向きにパートナーシップを構築することにより、生活交通を維持していく。
- ㊦ 生活交通の維持に向けた取組は、当該地域のまちづくり、地域づくりと一体となって、広域的、総合的な視点から検討する。

《具体的な施策》

- ④ 中山間地域における現行のバス路線については、地域の実情（需要）も勘案しつつ、地域の活性化や福祉の視点も踏まえ、持続的な運行維持方策について、地域住民や交通事業者、行政機関等が参画した検討の場を設置
 - ・周山地域においては、ご利用ニーズに合わせたダイヤ設定に取り組むとともに、地元の利便性確保の観点から、周山バスターミナルでの対面による乗車券販売や案内サービスを行っております。
- ④ 地域住民の皆様が生活交通の維持に対する意識を高めて頂くような仕組みづくりの構築
 - ・敬老乗車証制度等、現在あるご利用いただきやすい仕組みが効果的であると考えております。

(8) 継続的連携推進のための体制整備

《対応方針》

- ㊦ 事業者間の連携を発展させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織を構築する。

《具体的な施策》

- ④ 将来的には、市内の交通全体をマネジメントする組織の設立による運営を目指し、当面は本検討部会の枠組みを維持しつつ、検討テーマごとにワーキンググループを設置（実施可能な施策から実行していく）
 - ・施策の実現に向け、継続的に意見交換、議論を行う必要があると考えております。

発表用シート

社局名 **阪急バス株式会社**

発表内容 1.

目標達成は難しいと考えるが、弊社は全力をあげてその目標を目指す。

発表内容 2.

協力は重要と考えるので、可能な点から取り組む。

発表内容 3.

これまでの取り組み

・京都市域につきましては、昭和51年より京都市交通局及び民営バス（現在8社）との
共通回数券を発売しております。

・平成15年より、洛西ニュータウンより阪急電鉄洛西口駅、東向日駅の両駅に接続する
路線を活かした2WAY定期券を発売しております。

・阪急洛西口駅、JR桂川駅開業時に、洛西ニュータウンからの路線の乗り入れを実施い
たしました。

・平成13年より土休日等の通勤定期券所持者とその同伴のご家族の運賃を割り引く環境
定期券制度を実施しております。

・ICカードを平成20年11月より洛西地域で導入し、土休日は阪急阪神グループのI
CカードのSTACIA PiTaPaをご利用いただき、阪急電車と当社バスを乗り
継ぐとポイントを進呈する「エコ乗り」サービスを実施しております。

骨子案についての取り組み

2（1）（2）

洛西地域の利便性向上について

**ダイヤ及び乗り場につきましては、JR桂川駅開業に伴うダイヤ改正時に他事業者との
調整を行いました。**

今後のダイヤ調整や運賃収受方法等については、当社が可能なものから取り組んでまい
ります。また、複数の事業者の標柱の統一化については、「ご利用者にわかりやすいバス」
の具体策として当社も賛同しておりますので、行政、他事業者と共に取り組んでまいりま
す。

27.京都市内共通一日乗車券

弊社の不利益にならず、かつ公平な内容であれば、参加いたします。

発表用シート

社局名 株式会社ヤサカバス

発表内容 1.

目標達成は可能であると考えるので、弊社は達成実現に向けて全力をあげる。

発表内容 2.

協力は最も重要なことであると考えるので、弊社は積極的に取り組み目標達成を実現させる。

発表内容 3.

①バス系統再編

弊社は洛西地区と JR 線を新たに結びつけるという目的から出発した事業者ゆえに、路線及び系統は、単純かつ分かりやすく設定し、それに対しては、できるだけ多くの便数を確保し安定した輸送を提供するよう、今後も取り組みます。

②バスダイヤ改善

常に JR の電車にスムーズに接続（乗降共）できる事と極力パルスタイムテーブル化されるよう取り組んでおり、このたびの 3・14 ダイヤ改正にも反映させております。

③バス走行空間改善

定時性確保による信頼性の向上及び公共交通の優位性を顕著化させる為にも、バス専用レーン及び踏切連動信号の設置を要望してまいります。

④バス停環境改善

事業者が協力し合って、見易い、分り易い統一された表示方法による「まちの洒落たバスステーション」を設置できるよう取り組みます。

⑤鉄道・バスの連携

- ・ 乗継利便性向上への取り組みとして、JR-ヤサカバス連絡定期券を発売しております。また、一部の地区のバス停に JR 桂川駅の電車時刻表を掲出し、駅までの所要時分も併記致しました。今後、全バス停に拡大を検討しております。

- また、「京都市内共通一日乗車券」は事業者が協力し合って、実現に向けての方法論としての障壁を取りはらう努力を積極的に行い、是非共実現させ、京都市内の全ての公共交通が、市民や観光客を掌をひろげてお待ちしている体制を先ず構築すべきだと考えております。

発表用シート

社局名 京都市交通局（市バス）

発表内容 1

- ・ **目標達成は可能であると考えてるので、交通局は全力をあげてその目標を目指す。**

発表内容 2

- ・ **協力は重要なことであると考えてるので、交通局は積極的に他社局との協力に取り組む。**

発表内容 3

1 公共交通利便性向上のための基本的考え方

- 京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が快適に、便利に利用できる公共交通を目指す。
- 利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、早期に着手する施策及び中長期的に取り組む施策を構築する。
- 公共交通の利便性向上施策を継続的に推進するため、関係者が連携して取り組む体制を整備する。

公共交通のネットワーク充実のためには、事業者間の連携が大変重要であり、これを推進する取組には、大変厳しい経営状況の中で事業運営を行っている交通局としても積極的に参画し、出来る限りの努力をしたいと考えている。

- **公共交通の利用促進を図るため、実効性のあるマイカー抑制策を併せて実施する。**

※ 公共交通の利用促進を図るためには、総論として、実効性のあるマイカー抑制策を併せて実施することが極めて重要であると考えており、《対応方針》への項目追加を提案します。

2 公共交通利便性向上のための具体的な施策

(1) バスの利便性向上施策

ア バス系統再編

《対応方針》

- ① 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築する。
方向幕などバスの表示も併せて観光客や市民が利用しやすい路線を構築する。
- ② 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消する。
路線単位で効率的な系統・ダイヤの設定を行う。

《具体的な施策》

- ① バス事業者間で競合する路線・系統における，路線の再編やダイヤ調整
競合する路線・系統において，接近するダイヤの調整を行う。
桂坂・高雄・高度集積地区など一部については3月28日計画で実施する。
- ② 定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における，系統の再編
路線バスの特性を活かし，利便性の低下を招かないよう系統を見直し，効率化を図る。
- ③ 観光期における，~~特別ダイヤの検討~~臨時バスの運行（バスと鉄道の連携輸送の強化等）
京都駅を起点とし，観光シーズンにおけるシャトルバス・洛バス・急行バス等の運行を行っており，旅客動向を見ながら増強するなど継続実施する。

イ バスダイヤ改善

《対応方針》

- ③ 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためにパルスタイムテーブル化を実施する。
運行本数の安定する昼間時間帯ダイヤを中心にパルスタイムテーブル化を行う。
- ④ 特に運行本数が減少する夜間（21時以降）のバスダイヤのパターン化を行い，鉄道や地下鉄ダイヤと整合させる。
夜間については，地下鉄をはじめ，結節する鉄道とのダイヤに合わせたパターンダイヤとする。

《具体的な施策》

- ④ 基幹路線となるバス路線（河原町通，東大路通など）パターンダイヤ化（3分～5分間隔）及び他系統との接続向上
河原町通において昼間時間帯に5分間隔のパターンダイヤ化を行う。
- ⑤ 地下鉄のダイヤと合わせて，バス路線をパルスタイムテーブル化（利用が低迷しているバス系統の増収増客策）
地下鉄ダイヤに合わせたパルスタイムテーブル化を図り，乗継利便性を向上させる。
- ⑥ 【先行モデルケースとしての洛西地域におけるバス利便性向上】
（関係事業者で構成するワーキンググループを設置し，具体策を検討）

（２）バス走行環境の改善施策

ア バス走行空間改善

《対応方針》

- ⑤ バス専用・優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)の拡充等，公共交通の優先走行空間の拡大により，クルマに対する優位性を確保する。

定時性確保のためには非常に有効であるが，交通局では対応できない。

- ⑥ バス専用レーンの維持のために，市民に対するルール遵守の啓発をする。

京都府警との連携により啓発活動を行っているところであり，引き続き市民やドライバーに対する啓発活動を行う。

《具体的な施策》

- ⑦ バス専用若しくは優先レーンのカラー舗装化

定時性確保のためには非常に有効であるが，交通局では対応できない。

- ⑧ 高頻度にバスが走行されている区間については，国等の支援も得て，高度道路交通システム(ITS)の展開や新交通管理システム(UTMS)を推進

定時性確保とお客様の利便性向上のためには非常に有効であるが，交通局では対応できない。

- ⑨ 違法駐停車に関して，市民，商工業者，物流業者などに対する啓発活動の充実
- ・ 物流事業者やタクシー業界も含めた広く一般に対し，特にバス停や交差点付近での駐停車の禁止徹底

定時性の確保やお客様の安全面から必要であり，引き続き啓発に努める。

- ・ 都心部を中心とした物流，荷捌き対策の検討及び実施

専用レーンの機能や定時性の確保のため有効であるが，交通局では対応できない。

- ⑩ 観光期の特定日等に，観光地交通対策の一環として，主要道路の違法駐停車の集中指導を実施（バスレーンに誘導員を配置し，侵入車両を排除）

特に，東山通など恒常的に渋滞の発生している路線では，バス停留所において職員を配置し，お客様の案内を兼ねて行っているが，それ以外は交通局で対応できない。

- ⑪ バス専用レーンへの侵入やバス発車妨害は道路交通法違反であることをマスメディア等を通じて啓発

バス専用レーン区間などを記したリーフレットを作成しており，運転免許試験場，市内の警察署窓口，自動車教習所，専用レーンの啓発活動時に配布し，協力を求めているところであり，配布箇所の拡大を含め，引き続き行っていく。

- ⑫ 警察の協力のもと、違法駐車等防止指導員や地域ボランティアによる駐停車違反者に対する指導の強化

慢性的に違法駐停車により走行に支障が生じている箇所については、京都府警に協力を求め、取締りや指導の強化を行っていただいているところであり、今後も協力をお願いしていく。

イ バス停環境改善

《対応方針》

- ⑦ 分かりやすく利用しやすいバス停に改善する。

乗継負担の軽減も視野に入れ、やむなく分設している停留所の案内など分かりやすい案内表示を行う。

- ⑧ 公共交通を利用したくなるような「かっこいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停を整備する。

バスの待ち時間や乗継の負担を軽減させるようなバス停整備を推進する。

《具体的な施策》

- ⑬ 同一箇所に複数あるバス停の集約化（洛西地域、四条河原町周辺 等）

地先の問題など課題が多く、道路管理者の歩車道の整備などを見極めながら、集約化を図る。

- ⑭ 主要バス停におけるシェルターの整備

（内部に、路線図・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示）

広告付き上屋などの導入を進めていく中で、情報表示の改善を行う。

- ⑮ バス停近くの商業施設や公共施設等の施設内におけるバスロケーションシステム案内板の設置箇所の拡大

商業施設や公共施設等の施設内においては、当該施設にも費用負担を求めるなどによりバスロケーションの設置拡大を図る。また、バスロケーション設置が困難な場合においても時刻表やバス停位置の案内図などの掲出などを行う。

- ⑯ 観光地における路線バスターミナルの整備

嵐山など、観光客の集中によりバス運行の安全や定時性の確保が困難な時期において、路線バスターミナルの整備が必要であるが交通局では対応できない。

- ⑰ バス待ち環境等におけるデザインの向上

広告付き上屋を活用など民間活力も含め、デザイン向上を図る。

(3) 鉄道の利便性向上施策

- ア 鉄道事業者間の連携
- イ 地下鉄の利便性向上

鉄道に関する項目につき、市バスには該当なし

(4) 鉄道・バスの連携施策

- ア 乗継利便性向上

《対応方針》

- ⑬ ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を低減する。

乗継の負担軽減に向け、ダイヤの整合性を図るとともに、ICカードの導入により、利便性向上を図る。

《具体的な施策》

- ⑭ 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（四条烏丸，四条河原町 等）

鉄道駅構内におけるバス路線案内図，地下鉄駅構内におけるバスロケをはじめ，地下鉄駅ホームからの誘導などを行っているが，お客様の目線で点検し，必要に応じ改善を行う。

- ⑮ 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

地下鉄「北大路駅」への乗り継ぎ施設となる「北大路バスターミナル」の案内表示などを整備し，お客様に分かりやすい案内表示に改善する。

イ 多様な料金施策

《対応方針》

- ⑭ マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする。
全事業者で行うことが効果的であると考えており、行政の主導のもと、各事業者がそこに参画する形で進めていく。
- ⑮ 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築する。
既に、京都市域共通回数券やスルッとKANSAIカードにより共通化を図るとともに、トラフィカ京カードで乗継割引を実施している。今後においても拡充を図っていく。
- ⑯ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引を実施する。
平成23年度にICカードの導入を予定しており、事業者間の共通化を図るとともに、新たな割引サービスを導入する。
- ⑰ 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。
観光ニーズの把握は事業者だけでは困難であり、行政が取りまとめたうえで情報提供をお願いしたい。

《具体的な施策》

- ⑲ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実
平成11年4月から市バスで「環境定期券制度」を実施しており、今後も制度の周知に努める。
- ⑳ 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画
- ㉑ 【京都市内共通一日乗車券】
**関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討
 早急に、バス社局を含めた全事業者でのワーキンググループの設置をお願いする。
 交通局としても、具体策の検討に積極的に参画したい。**

（5）効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

- ㊦ 自宅から目的地まで、鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築する。

バスナビ、路線図などを配布しているほか、交通局ホームページにおいて市バス・地下鉄の経路検索サービス「洛ナビ」を提供しており、平成21年3月28日からは、検索した区間の定期運賃額も表示できるようにする予定である。今後もお客様目線に立った改善に取り組む。

- ㊧ ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施する。

これまでから、配布物やホームページ上での色弱対策を実施してきている。今後も、ユニバーサルデザインに配慮した情報提供に取り組む。

- ㊨ 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する。

これまででは戦略的・効果的な広報が十分にできていない。どのような方法があるのか勉強し、行政や他の事業者とも連携して取り組む。

- ㊩ 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図る。

観光地においては、バス停でのビジットジャパンの取組による周辺観光地情報の掲出を実施している。その他、携帯電話による洛ナビ・ポケロケの情報を提供しており、洛ナビではGPS機能に対応するなど、情報提供の充実に取り組んでいる。今後も観光にお越しになられるお客様の目線に立ち、行政・他事業者の協力を得ながら、他事業者の情報を含めた洛ナビの機能強化に取り組む。

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- ㊰ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板など）

統一化したものは必要であると考えるので、行政が主導して、事業者が参画する形で進めていただきたい。ガイドラインが示されれば、その方向に沿って改善を図る。

- ㊱ 既存の観光案内所や市バス案内所等における公共交通に関する情報等の充実

他社局の情報提供があれば、案内していきたい。また、逆に交通局の情報を他社の案内で取り扱っていただくなどの取組を実施したい。

- ㊲ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実

一部バス停において、主要目的地までの所要時間案内の表示を設置しているが、さらに充実していく。

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- ③① 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施
行政の主導のもとで、地域、交通事業者が参画して行うものとする。交通局単独では行わないが、地域での取組があれば積極的に参画する。

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- ③② 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートのご案内情報の充実
バスナビ、路線図、洛ナビなどのサービスを提供しているほか、多客時には、洛バス・地下鉄を活用した観光地巡りのちらしなどを作成、配布して案内している。
その他、交通局ホームページにおいても観光情報マップの提供を行う。
- ③③ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通のご案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
ガイドブックの作成時には、市バス・地下鉄の情報を提供していく。
- ③④ 観光地周辺の、駅への誘導案内の充実
行政・地域が主導して行うものとするが、情報提供は積極的に行っていく。

エ インターネットでの統一的な情報提供

《具体的な施策》

- ③⑤ 既存の交通検索ソフトやWEBサイトに、市内のバスダイヤの情報を提供
すでに京都まちづくり研究所で取組が行われており、市バス・地下鉄のダイヤ情報を提供している。ダイヤ改正時には速やかに修正情報の提供を行う。
- ③⑥ 京都市全体の公共交通ポータルサイトを構築（各事業者の提供するHPへリンク）
ポータルサイトの構築は行政主導で行われるものと考えているが、市バス・地下鉄の情報提供は積極的に行う。

(6) その他の公共交通利便性向上のための施策

《対応方針》

- ㉓ パーク・アンド・ライドの通年実施を目指す。

交通局としても市内においてマイカーから公共交通機関への転換が図れることから、これまでも周知、案内に協力してきたが、今後も同様に取り組んで行く。

- ㉔ 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。

バスナビや洛ナビ、ポケロケなどにより、徒歩と公共交通を組み合わせた観光ができるよう取り組んできた。さらに発展に努める。

- ㉕ 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指す。

市内各所をアミューズメントパークのように巡ることができるよう、PR等の協力をを行う。

《具体的な施策》

- ㉖ 周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施

通年実施に併せた周知に協力していく。

- ㉗ 宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスの充実

鉄道での取組であり、市バスには関連なし。

- ㉘ 観光案内ボランティアガイドとの連携による、観光客の公共交通利用促進

春秋のおもてなしキャンペーンによる案内・警戒を引き続き取り組むとともに、バスナビ、エリアマップにより観光に來られたお客様に市バス・地下鉄の利用促進を図る。

- ㉙ 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及

鉄道での取組であり、市バスには関連なし。

- ㉚ 駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進

駅での取組であり、市バスには関連なし。

(7) 公共交通不便地域のあり方

原則として昼間時間帯は1時間に1本以上の運行を行っており、交通局はこの項目については該当しない。

《対応方針》

- ㊦ 地域住民や自治体と交通事業者が前向きにパートナーシップを構築することにより、生活交通を維持していく。
- ㊦ 生活交通の維持に向けた取組は、当該地域のまちづくり、地域づくりと一体となって、広域的、総合的な視点から検討する。

《具体的な施策》

- ④② 中山間地域における現行のバス路線については、地域の実情（需要）も勘案しつつ、地域の活性化や福祉の視点も踏まえ、持続的な運行維持方策について、地域住民や交通事業者、行政機関等が参画した検討の場を設置
- ④③ バス以外の交通機関の活用（例えば、スクールバスや福祉バスの活用、乗合タクシーの導入等）
- ④④ 地域住民の皆様が生活交通の維持に対する意識を高めて頂くような仕組みづくりの構築

（８）継続的連携推進のための体制整備

《対応方針》

- ㊦ 事業者間の連携を発展させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織を構築する。

《具体的な施策》

- ④⑤ 将来的には、市内の交通全体をマネジメントする組織の設立による運営を目指し、当面は本検討部会の枠組みを維持しつつ、検討テーマごとにワーキンググループを設置（実施可能な施策から実行していく）

このネットワーク部会での取組を実現するには、体制の整備は不可欠と考えており、設置される組織には、積極的に参画していきたい。

発表用シート

社局名 京都市交通局（地下鉄）

発表内容 1

- ・ **目標達成は可能であると考えてるので、交通局は全力をあげてその目標を目指す。**

発表内容 2

- ・ **協力は重要なことであると考えてるので、交通局は積極的に他社局との協力に取り組む。**

発表内容 3

1 公共交通利便性向上のための基本的考え方

- 京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が快適に、便利に利用できる公共交通を目指す。
- 利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、早期に着手する施策及び中長期的に取り組む施策を構築する。
- 公共交通の利便性向上施策を継続的に推進するため、関係者が連携して取り組む体制を整備する。

公共交通のネットワーク充実のためには、事業者間の連携が大変重要であり、これを推進する取組には、大変厳しい経営状況の中で事業運営を行っている交通局としても積極的に参画し、出来る限りの努力をしたいと考えている。

- 公共交通の利用促進を図るため、実効性のあるマイカー抑制策を併せて実施する。

※ 公共交通の利用促進を図るためには、総論として、実効性のあるマイカー抑制策を併せて実施することが極めて重要であると考えており、《対応方針》への項目追加を提案します。

2 公共交通利便性向上のための具体的な施策

(1) バスの利便性向上施策

- ア バス系統再編
- イ バスダイヤ改善

(2) バス走行環境の改善施策

- ア バス走行空間改善
 - イ バス停環境改善
- バスに関する項目につき、地下鉄には該当なし

（3）鉄道の利便性向上施策

ア 鉄道事業者間の連携

《対応方針》

- ㊦ 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図る。
- ㊧ バリアフリー化の推進や乗継利便性のさらなる向上等，ひとにやさしい旅客施設を整備する。

《具体的な施策》

- ⑮ 鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実
関係事業者と連携し，鉄道と接続する地下鉄駅構内における時刻表掲示に取り組む。（太秦天神川，二条，三条京阪，山科，六地蔵，四条）
- ⑯ 鉄道駅間における乗継施設の整備・改善
「京都市交通バリアフリー全体構想」で重点地区に位置付けられた山科駅，四条駅，京都駅での改善に取り組み，地下鉄に関係する地区のバリアフリー事業を完了した。

イ 地下鉄の利便性向上

《対応方針》

- ㊨ 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と，更なる利用促進する。
交通局では，8，500億円をかけて建設した市民の財産である地下鉄を，もっとまちづくりや市民生活に活用するという観点で利用促進を図りたいと考えており，平成21年度は，特にお客様の少ない東西線沿線の旅客動向調査を実施する。
調査内容としては，駅周辺の人口や，企業，事業所，大学，文化観光施設，商業施設等の分布及びその利用動向，また，駅ごとの年度や月，特定日における旅客増減について調査するとともに，関係各局によるプロジェクトチームを結成し，潜在需要の掘り起こしや，増客への波及効果の大きい施設の誘致につながる分析を行う。
その成果を，沿線における地下鉄増客施設の誘致や，地下鉄駅周辺での事業の創出などの中長期的な増客対策に反映させる。
- ㊩ 東西線と烏丸線，阪急と烏丸線などの乗継利便性の向上を図る。
- ㊪ 地下鉄への他の鉄道やバスの接続を強化する。（国際会館駅，山科・醍醐地域の各駅など）

※ 地下鉄への他の鉄道やバスの接続強化を図るための具体策を，検討部会でご検討いただきたく，《対応方針》への項目追加を提案します。

《具体的な施策》

⑳ 烏丸御池駅での東西線と烏丸線の乗継待ち時間の短縮化

㉑ 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ化

乗継待ち時間の短縮化については、平成12年に東西線のダイヤを変更し昼間時間帯の乗継待ち時間の短縮を図った。また、夜間ダイヤについては、平成20年1月の延伸にあわせ、東西線は23時過ぎまで12分間隔とした。

さらにダイヤとその利用状況を精査することにより、夜間ダイヤの改善とこれに伴う乗継待ち時間の短縮化に取り組む。

㉒ 最終便は烏丸御池駅で4方向（東西南北）どの方向にも接続
最終便の4方向乗継接続に取り組む。

(4) 鉄道・バスの連携施策

ア 乗継利便性向上

《対応方針》

㉓ ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を低減する。

《具体的な施策》

㉔ 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（四条烏丸、四条河原町 等）

これまで、市バスと接続する地下鉄駅構内に、市バスの乗り場を案内する「乗継案内板」及び「市バス接近表示機」を設置してきた。

また、国際会館駅では民間バスの時刻表を掲示しているが、さらに関係事業者と連携し、時刻表掲示など乗継案内の充実に取り組む。（山科・醍醐地域など）

㉕ 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

バスと結節する地下鉄全駅においてエレベーターを設置し、段差を解消した経路を確保している。

イ 多様な料金施策

《対応方針》

㉖ マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする。

全事業者で行うことが効果的であると考えており、行政の主導のもと、各事業者がそこに参画する形で進めていく。

㉗ 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築する。

既に、京都市域共通回数券やスルッとKANSAIカードにより共通化を図るとともに、トラフィカ京カードで乗継割引を実施している。今後においても拡充を図っていく。

- ⑩ 既存の企画切符を有効活用すると共に、ＩＣカードを活用した多様な料金割引を実施する。

平成２３年度に市バスへのＩＣカードの導入を予定しており、地下鉄を含めた事業者間の共通化を図るとともに、新たな割引サービスを導入する。

- ⑪ 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。

観光ニーズの把握は事業者だけでは困難であり、行政が取りまとめたうえで情報提供をお願いしたい。

《具体的な施策》

- ⑮ 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実
地下鉄については、実施の予定はない。

- ⑯ 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画

⑰ 【京都市内共通一日乗車券】

関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討
早急に、バス社局を含めた全事業者でのワーキンググループの設置をお願いする。
交通局としても、具体策の検討に積極的に参画したい。

（５）効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

- ㊦ 自宅から目的地まで、鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築する。

地下鉄沿線エリアマップ、路線図などを配布しているほか、交通局ホームページにおいて市バス・地下鉄の経路検索サービス「洛ナビ」を提供しており、平成21年3月28日からは、検索した区間の定期運賃額も表示できるようにする予定である。今後もお客様目線に立った改善に取り組む。

- ㊧ ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施する。

これまでから、配布物やホームページ上での色弱対策を実施してきている。今後も、ユニバーサルデザインに配慮した情報提供に取り組む。

- ㊨ 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する。

これまででは戦略的・効果的な広報が十分にできていない。どのような方法があるのか勉強し、行政や他の事業者とも連携して取り組む。

- ㊩ 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図る。

地下鉄駅で周辺の地図を掲出しているほか、携帯電話による洛ナビ・ポケロケの情報を提供しており、洛ナビにはGPS機能に対応するなど、情報提供の充実に取り組んでいる。今後も観光にお越しになられるお客様の目線に立ち、行政・他事業者の協力を得ながら、他事業者の情報を含めた洛ナビの機能強化に取り組む。

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- ㊰ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板など）

統一化したものは必要であると考えてるので、行政が主導して、事業者が参画する形で進めていただきたい。ガイドラインが示されれば、その方向に沿って改善を図る。

- ㊱ 既存の観光案内所や市バス案内所等における公共交通に関する情報等の充実

他社局の情報提供があれば、案内していきたい。また、逆に交通局の情報を他社の案内で取り扱っていただくなどの取組を実施したい。

- ㊲ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実

地下鉄においては関連なし。

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- ③① 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施
行政の主導のもとで、地域、交通事業者が参画して行うものとする。交通局単独では行わないが、地域での取組があれば積極的に参画する。

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- ③② 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートの案内情報の充実
観光シーズンに、地下鉄とバス・鉄道を使った観光地へのルートをわかりやすく案内する「地下鉄沿線観光マップ」を配布している。引き続き案内の充実を図る。
- ③③ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
ガイドブックの作成時には、市バス・地下鉄の情報を提供していく。
- ③④ 観光地周辺の、駅への誘導案内の充実
行政・地域が主導して行うものとするが、情報提供は積極的に行っていく。

エ インターネットでの統一的な情報提供

《具体的な施策》

- ③⑤ 既存の交通検索ソフトやWEBサイトに、市内のバスダイヤの情報を提供
すでに京都まちづくり研究所で取組が行われており、市バス・地下鉄のダイヤ情報を提供している。ダイヤ改正時には速やかに修正情報の提供を行う。
- ③⑥ 京都市全体の公共交通ポータルサイトを構築（各事業者の提供するHPへリンク）
ポータルサイトの構築は行政主導で行われるものと考えているが、市バス・地下鉄の情報提供は積極的に行う。

(6) その他の公共交通利便性向上のための施策

《対応方針》

- ㉓ パーク・アンド・ライドの通年実施を目指す。

交通局としても市内においてマイカーから公共交通機関への転換が図れることから、地下鉄駅への掲出、ちらしの配布など周知、案内に協力してきたが、今後も同様に取り組んで行く。

- ㉔ 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。

エリアマップや洛ナビ、ポケロケなどにより、徒歩と公共交通を組み合わせた観光ができるよう取り組んできた。さらに発展に努める。

- ㉕ 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指す。

市内各所をアミューズメントパークのように巡ることができるよう、移動手段としての役割を果たしていく。

《具体的な施策》

- ㉖ 周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施

地下鉄駅において、パーク・アンド・ライドのポスター掲示やチラシ配布を行っている。引き続き周知を図る。

- ㉗ 宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスの充実
地下鉄事業として実施予定はない。

- ㉘ 観光案内ボランティアガイドとの連携による、観光客の公共交通利用促進
春秋のおもてなしキャンペーンによる案内・警戒を引き続き取り組むとともに、エリアマップなどの配布物により、観光に來られたお客様に市バス・地下鉄の利用促進を図る。

- ㉙ 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及
地下鉄の利用増が見込めるため、PRの推進に努める。

- ㉚ 駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進

地下鉄 31 駅のうち 19 駅に駐輪場が設置されている。交通局はこのうち 3 駅を運営しており、平成 20 年にはくいな橋駅駐輪場を有料化して、利用しやすく良好な駅前環境に改善した。

(7) 公共交通不便地域のあり方
地下鉄として該当なし

(8) 継続的連携推進のための体制整備

《対応方針》

- ㊦ 事業者間の連携を発展させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織を構築する。

《具体的な施策》

- ⑮ 将来的には、市内の交通全体をマネジメントする組織の設立による運営を目指し、当面は本検討部会の枠組みを維持しつつ、検討テーマごとにワーキンググループを設置（実施可能な施策から実行していく）

このネットワーク部会での取組を実現するには、体制の整備は不可欠と考えており、設置される組織には、積極的に参画していきたい。