

1 市民意見の反映

	市民意見の概要	反映箇所	旧	新
1	<p>・新幹線等の広域交通に関する記述もある中で、首都圏などの他都市とを結ぶ高速バスについての記述はなぜないのか。重要な広域交通のひとつであり、記述すべき。</p>	<p>P11 (第3章)</p> <p>P65 (第4章)</p>		<p>(1-(2)-「イ 京都市内を運行する交通事業者」の「路線バス」に追記)  <b>・その他(高速バスなど)</b></p> <p>(「2 公共交通のネットワークの将来像」表4-1 鉄道・バス路線の地域公共交通における位置付け・役割」の「広域幹線」に追記)  <b>・高速バス</b></p>
2	<p>・他の自治体はライドシェア等の導入に向けた取組を進めている。そのような社会の最新動向も記述すべきではないか。</p> <p>・社会実験や特区を活用して、ライドシェアを早期に実現してほしい。</p> <p>・安易にライドシェアを導入することは、利用者の安全を損なうばかりでなく地域公共交通の衰退につながりかねないのではないか。今ある公共交通を活用し大局的見地から「人と公共交通優先のまちづくり」を推進してほしい。</p>	<p>P39 (第3章)</p>		<p>(3-(1)-「カ 公共交通を取り巻く現状のまとめ」に追記)  <b>・このような状況の下、国においてはライドシェアについての議論が緒に就いたところです。安全の確保、既存公共交通への影響等の観点からも慎重な検討が必要であり、引き続き国の検討状況や、議論の動向を注視していきます。</b></p>
3	<p>・計画素案にモビリティ・マネジメントの記載があるが、具体的にどのような取組が行われているのか記載した方が、他の地域の方が、参考とする際に分かりやすいのではないか。</p>	<p>P42 (第3章)</p>		<p>(4-(1)-「ア 地域と連携した「モビリティ・マネジメント」」に取組の具体例を追記)  <b>・CMの作成・放送</b>  <b>・ポケット時刻表の作成・配布</b>  <b>・ニュースの作成・配布</b>  <b>・のぼり旗の設置</b></p>

市民意見の概要		反映箇所	旧	新
4	<p>・計画策定の背景・目的をもう少し充実させないと、今後の取組につながりにくいのではないか。2024年問題や改正地域交通再生法などの社会情勢について、記述を充実させるほか、京都府タクシー協会が乗合タクシーの実証実験を始めたことも新たに記述すべきである。</p>	<p>P72 (第5章)</p> <p>P86 (第5章)</p> <p>P79 (第5章)</p>	<p>(2-(3)-「公共交通の担い手の確保」の「主な取組内容」)</p> <p>・タクシーは、運転士が減少する中、より効率的な運営を図るため「乗合タクシー」の実証実験に向けた検討を行います。&lt;交通事業者・国・京都府・京都市&gt;新規</p> <p>(2-(10)-「公共交通における混雑対策&lt;京都駅一極集中の緩和&gt;」の「主な取組内容」)</p> <p>・乗合タクシーや、タクシー車両を使用して乗客と荷物を一緒に運ぶ「貨客混載事業」について、実証実験に向けた検討を行います。&lt;交通事業者&gt;新規</p>	<p>・タクシーは、運転士が減少する中、より効率的な運営を図るため「乗合タクシー」の実証実験を行っており、<b>今後、その結果を検証し、関係機関とも協議のうえ、本格実施の可能性を模索していきます。</b>&lt;交通事業者・国・京都府・京都市&gt;新規</p> <p>・スケジュールの変更</p> <p>・乗合タクシーや、タクシー車両を使用して乗客と荷物を一緒に運ぶ「貨客混載事業」について、<b>実証実験の結果を検証し、関係機関とも協議のうえ、本格実施の可能性を模索していきます。</b>&lt;交通事業者&gt;新規</p> <p>・スケジュールの変更</p> <p><b>(2-(7)-「他の分野・サービス等との共創」の「主な取組内容」の「貨客混載事業」について、同趣旨で修正)</b></p>
5	<p>・地域でモビリティ・マネジメントに取り組みたいが、どこに相談すれば良いのか分からない。他の事例の紹介も含めて、京都市として取り組むべき。</p>	<p>P75 (第5章)</p>	<p>(2-(5)-「公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの推進」の「現時点の取組状況」を修正)</p> <p>・地域住民が主体となって実施する公共交通利用促進の取組に対して、実施に係る経費を支援【地域住民】</p>	<p>・地域住民が主体となって実施する公共交通利用促進の取組に対して、<b>具体的な取組事例の紹介</b>や実施に係る経費を支援【地域住民】</p>
6	<p>・危険なバス停を早急になくしていくべき。</p>	<p>P77 (第5章)</p>	<p>(2-(6)-「交通バリアフリーの推進を中心とした安心・安全な利用環境の整備」の「現時点の取組状況」に追記)</p> <p>・<b>バス停留所の安全性確保に向けた取組の推進</b></p>	<p>(2-(6)-「交通バリアフリーの推進を中心とした安心・安全な利用環境の整備」の「現時点の取組状況」に追記)</p> <p>・<b>バス停留所の安全性確保に向けた取組の推進</b></p>

市民意見の概要		反映箇所	旧	新
7	<p>・京阪京都交通と市バス、ヤサカバスと市バスの定期券を共通化してほしい。いつまでに行うかタイムスケジュールを作り、反対しているのは誰か透明性をもった議論をしてほしい。</p>	P78 (第5章)	(2-(6)-「交通結節点における乗継・乗換機能の改善・維持」の「主な取組内容」を修正) ・洛西地域においては、バス事業者間で異なる運賃制度のシームレス化(共通化)を図り、事業者の垣根を越えて同じように利用できる環境の構築を目指します。<交通事業者・京都市>新規	<p>・洛西地域においては、<b>市バスIC定期券の共通利用化により</b>、バス事業者間で異なる運賃制度のシームレス化を図り、事業者の垣根を越えて同じように利用できる環境の構築を目指します。 &lt;交通事業者・京都市&gt;新規</p>
	<p>・市バスとJR、地下鉄を使って通勤をしているが、住居がある洛西地区からJR桂川に向かう市バスが西4系統しかなく、本数も限られているので非常に不便に感じている。ヤサカバスもあるが、市バスの定期では乗車することができない。最近、敬老乗車証で他の事業者のバスに乗れるようになったと聞いたが、現役世代も京都市バスの通勤定期や通学定期でも利用できるようにしてもらえないか。洛西地域はいいところだが、通勤にあまりに不便なので、現状では長く暮らしていけないと感じる。</p>	P97 (第7章)	(「2 洛西地域」の洛西SAIKOプロジェクトのコラム記事)	<p>・<b>(11月公表の内容を反映)</b></p>
	<p>・市バスのICOCA定期券の共通利用は、現在、京都バス・西日本JRバスのみで不便。今後は京阪京都交通や京阪バスでも、市バスのICOCA定期券で乗車できるようにしてほしい。また、対象者を高校生に拡大してほしい。</p>			
8	<p>・公共交通を考えるうえでは、警察と連携した、公共交通の安定運行や違法駐車への対応も非常に重要であるため、警察との連携も計画に加筆するべきである。</p>	P85 (第5章)	(2-(10)-「道路における混雑対策」の「現況」) ・このため、パークアンドライド、観光地等交通対策をはじめとする自動車流入抑制策や観光バスの路上滞留対策等により、自動車交通の効率化と適正化を図っています。	<p>・このため、パークアンドライド、観光地等交通対策をはじめとする自動車流入抑制策や観光バスの路上滞留対策等<b>に関係機関と連携して取り組むことで</b>、自動車交通の効率化と適正化を図っています。</p>
9	<p>・市民が公共交通を支えているという感覚が乏しいため、「自分ごと」と感じられるような周知が必要。</p>	P90 (第6章)		<p>(2-(2)-「ア 公共交通利用者数」に追記) <b>「公共交通の維持・確保に向けて、まずは御利用いただくことが重要です。週に1回でも、月に1回でも、今より多くの御利用をお願いします！」</b></p>

	市民意見の概要	反映箇所	旧	新
10	<p>・分かったような、分からないような計画。理由は具体策が乏しいから。目標を達成できるのか。挙げ句の果てに目標値を定めないという項目まである。それで良いのか。説明責任を果たしてほしい。</p>	<p>P90.91 (第6章)</p>	<p>(2-「(1)目標値の設定」) ・公共交通サービスへの満足度の目標値「-」</p> <p>(2-「(1)目標値の設定」) ・市民の休日の外出率の目標値「-」</p>	<p>・公共交通サービスへの満足度の目標値「<b>向上</b>」</p> <p>・市民の休日の外出率の目標値の注釈「<b>※2現況値の調査後に設定予定。</b>」</p> <p>(2-「(2)目標値の考え方」に追記) <b>オ 公共交通サービスへの満足度</b> <b>本指標は、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021のモニタリング指標としても位置付けています。「京都市市民生活実感調査(*)」において、「京都市内の移動は公共交通が便利である」という設問に対し、「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した方の割合を公共交通の利便性・快適性を表す指標とし、向上を目標として設定します。</b> <b>* 市民の皆様が、日々の暮らしの中で、京都のまちづくりについて「どのような実感をお持ちなのか」について聞く調査</b></p>
11	<p>・具体的な取組内容に具体性がないので、誰が何をどうするのか、よく分からない。現時点の取組状況を含めて、とりあえずやっていることを並べただけであり、かつ、専門的な用語も多用されている。これでは市民に伝わらないと思う。</p>			<p>(用語集を作成)</p>

## 2 その他（最新情報の反映）

	修正内容	反映箇所	旧	新
1	「図3-30 高校の立地状況」の更新	P27 (第3章)		<u>(京都市立(旧銅駝)美術工芸高校の移転を反映)</u>
2	「図3-33 京都市内に立地する大学の数・学生数」の更新	P28 (第3章)		<u>(令和4年度の数値を反映)</u>
3	「図3-36 病院の立地」の更新	P30 (第3章)		<u>(西京都病院の移転を反映)</u>
4	「表3-2 地域と連携したモビリティ・マネジメントによるバス路線の新設や増便等の事例」の更新	P42 (第3章)		<u>(最新のデータを反映)</u>
5	バス事業者間での停留所名の統一の事例を追加	P59 (第3章)		<u>(10-(1)-「ウ バス事業者間での停留所名の統一」に「北野白梅町」の写真を追加)</u>
6	今後の取組の方向性をわかりやすく	P63 (第4章)  P67 (第5章)	(「1 今後の取組の方向性と具体的な取組内容」の「今後の取組の方向性」を修正) ・市民の暮らしを支える公共交通の維持・確保	<u>・「人と公共交通優先のまちづくり」の継承・進化</u> <u>・(2つの理念を追記)</u>  (第5章タイトルの修正) ・ <u>理念を実現するための取組</u>
7	ワーキンググループ編製の反映	P69 (第5章)	(2-(1)-「交通事業者や行政の連携強化」の「現時点の取組状況」を修正) ・バス事業者間での系統番号重複解消に向けたバス系統番号整理(外国語案内充実ワーキンググループ)	<u>・バス事業者間での系統番号重複解消に向けたバス系統番号整理(スムーズな京都観光ワーキンググループ)</u>
8	非自動車分担率の現況値更新	P90 (第6章)	(2-「(1)目標値の設定」) ・77.7%(令和元年度)	<u>・76.7%(令和3年度)</u>
9	京都比叡平線の数値をグラフにして挿入	P105 (第7章)		<u>(「8 北白川地域(東部)」に「図7-32 京都比叡平線の旅客数」を挿入)</u>